



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ ΝΑΥΠΗΓΩΝ

ΤΟΜΕΑΣ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΚΑΙ
ΔΙΚΑΙΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΤΟΥ

Παντελή Π. Σαψή

Επιβλέπων : Μηλιός Ιωάννης
Καθηγητής Ε.Μ.Π.

Υπεύθυνη Διπλωματικής : Χατζοπούλου Αλίκη
Ομότιμη Καθηγήτρια Ε.Μ.Π.

Αθήνα, Μάρτιος 2012



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ ΝΑΥΠΗΓΩΝ

ΤΟΜΕΑΣ ΑΝΘΡΩΜΙΣΤΙΚΩΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΤΟΥ

Παντελή Π. Σαψή

Επιβλέπων : Μηλιός Ιωάννης
Καθηγητής Ε.Μ.Π.

Υπεύθυνη Διπλωματικής : Χατζοπούλου Αλίκη
Ομότιμη Καθηγήτρια Ε.Μ.Π.

.....
Παντελής Π. Σαψής

Διπλωματούχος Μηχανολόγος Ναυπηγός Ε.Μ.Π.

Copyright © Παντελής Π. Σαψής, 2012

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας εργασίας, εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα. Ερωτήματα που αφορούν τη χρήση της εργασίας για κερδοσκοπικό σκοπό πρέπει να απευθύνονται προς τον συγγραφέα.

Οι απόψεις και τα συμπεράσματα που περιέχονται σε αυτό το έγγραφο εκφράζουν τον συγγραφέα και δεν πρέπει να ερμηνευθεί ότι αντιπροσωπεύουν τις επίσημες θέσεις του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Είναι γνωστό πως ο κλάδος της Ναυτιλίας αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τομείς τόσο της παγκόσμιας οικονομίας όσο και της οικονομίας της χώρας μας. Ένα μεγάλο μερίδιο στην οικονομική πίτα της Ναυτιλίας κατέχει ο χώρος των Ναυτικών Ασφαλίσεων, που είναι και το θέμα που πραγματεύεται η παρούσα διπλωματική. Από αυτό και μόνο γίνεται αντιληπτό πόσο σημαντική είναι η ανάλυση και η γνώση θεμάτων που αφορούν τον κλάδο των Ναυτικών Ασφαλίσεων για κάποιον που ασχολείται με τον τομέα της Ναυτιλίας.

Σκοπός της συγκεκριμένης εργασίας είναι να συγκεντρώσει σε ένα έντυπο τις βασικές πτυχές του θέματος της Ναυτικής Ασφάλισης, ώστε αυτές να είναι προσιτές και κατανοητές τόσο σε φοιτητές που θέλουν μελλοντικά να ασχοληθούν με την διερεύνηση άλλων θεμάτων που αφορούν στην Ναυτική Ασφάλιση όσο και σε ανθρώπους που ασχολούνται επαγγελματικά με την Ναυτιλία και θέλουν να αποκτήσουν μια βασική γνώση πάνω στο συγκεκριμένο αντικείμενο.

Η μεθοδολογία που ακολουθείται για την παρουσίαση και ανάλυση του θέματος της Ναυτικής Ασφάλισης είναι η εξής: αρχικά δίνονται κάποιες βασικές έννοιες Ναυτικού και Ασφαλιστικού Δικαίου που πρέπει να γνωρίζει ο αναγνώστης ώστε να μπει το πνεύμα της διπλωματικής αυτής εργασίας ενώ παράλληλα γίνεται μια σύντομη συσχέτιση της έννοιας του Πλοίου με αυτή της Ασφάλισης. Στη συνέχεια, στο πιο σημαντικό κομμάτι της διπλωματικής, αναλύονται ο «Νόμος Περί Ναυτικής Ασφάλισης 1906» που αποτελεί κορμό των Ναυτικών Ασφαλίσεων καθώς και οι Ρήτρες που αποτελούν ένα από τα σημαντικότερα σημεία ενός Ασφαλιστικού συμβολαίου. Τέλος, γίνεται μια σύντομη αναφορά στο θέμα των Απαιτήσεων (Claims), ένα πολύ σημαντικό κομμάτι στο θέμα των Ναυτικών Ασφαλίσεων.

Στο 1^ο και 2^ο Κεφάλαιο της εργασίας, δίνονται οι βασικές έννοιες του Ναυτικού και Ασφαλιστικού Δικαίου που θα βοηθήσουν τον αναγνώστη να κατανοήσει το αντικείμενο που εξετάζεται στο παρόν έντυπο. Αναλυτικότερα, στο 1^ο Κεφάλαιο παραθέτουμε τις βασικές πτυχές του Ιδιωτικού και Δημοσίου Ναυτικού, γίνεται ένας σύντομος συσχετισμός μεταξύ της έννοιας του Πλοίου και του Ναυτικού Δικαίου και αναλύεται η νομική υπόσταση του Πλοίου ως ένα σύνθετο κινητό αντικείμενο. Στο 2^ο Κεφάλαιο αναλύεται το Ασφαλιστικό Δίκαιο γενικότερα (ανεξάρτητα με την έννοια του Πλοίου) ώστε ο αναγνώστης να αντιληφθεί πλήρως τις έννοιες του Ασφαλιστικού Συμβολαίου, του Ασφαλιστή και του Ασφαλιζομένου, της Αποζημίωσης καθώς και τα χρονικά σημεία μιας Ασφαλιστικής Σύμβασης.

Στο 3^ο Κεφάλαιο παρουσιάζεται ένας σύντομος επιμερισμός της Ασφάλισης Πλοίου. Γίνεται αναφορά στην Ασφάλιση του Πληρώματος, του Σκάφους και του

Μηχανοστασίου καθώς και του Πλοίου ως αντικείμενο. Τέλος, παρουσιάζονται και διάφοροι Κίνδυνοι και Ρίσκα των Θαλασσίων Ασφαλίσεων.

Στο 4^ο Κεφάλαιο γίνεται μια εκτενής ανάλυση των Άρθρων του «Νόμου Περί Ασφαλιστικής Νομοθεσίας 1906», οι αρχές του οποίου αποτελούν τη βάση για οποιαδήποτε είδους ασφάλιση. Συγκεκριμένα, αναλύονται έννοιες όπως το Ασφαλισίμο Συμφέρον, η Ασφαλίσιμη Αξία, το Ασφαλιστήριο, οι Εγγυήσεις, οι Αποζημιώσεις και η Αμοιβαία Ασφάλιση. Το ακριβές κείμενο «The Marine Insurance Act 1906» παρουσιάζεται και στο Παράρτημα.

Στο 5^ο Κεφάλαιο αναλύονται οι Ρήτρες. Αρχικά γίνεται μια αναφορά στους Ασφαλειομεσίτες και στους Διακανονιστές Αβαριών. Οι τελευταίοι αναλαμβάνουν την νομική πλευρά του διακανονισμού μιας ζημιάς σε ένα Πλοίο. Έπειτα, αναλύονται διάφορες Ρήτρες, με πιο σημαντικές: την Ρήτρα Συγκρούσεως, την Ρήτρα Ρυμουλκήσεως, την Ρήτρα Παραβιάσεως Εγγυήσεως, την Ρήτρα Πωλήσεως Πλοίου, την Ρήτρα Αμέλειας, την Ρήτρα Αυτασφαλίσεως, την Ρήτρα Εκτιμήσεως και την Ρήτρα Διαδοχικών Ζημιών.

Στο 6^ο Κεφάλαιο παρουσιάζονται οι βασικές αρχές της Ασφάλισης P&I. Αρχικά αναλύεται η Δομή και η Διοίκηση των Ομίλων, καθώς και τα πλεονεκτήματα αυτών. Ακολουθεί μια αναφορά στο Πρόγραμμα Επανασφάλισης, στο Λογικό Κόστος Επισκευών μετά από ζημιά, στην Ασφάλιση προς Τρίτους καθώς και στον Βαθμό Ευθύνης του πλοιοκτήτη σε περίπτωση Απώλειας.

Στο 7^ο και τελευταίο Κεφάλαιο γίνεται μια σύντομη αναφορά στις Απαιτήσεις (Claims). Παρουσιάζεται ο τρόπος με τον οποίο γίνεται η διαχείριση αυτών από τα τμήματα μιας ναυτιλιακής εταιρείας. Δίνονται οι βασικές αρχές του ISM Code και, τέλος, αναλύονται τα εμπλεκόμενα μέρη στην ασφάλιση και η διαδικασία των απαιτήσεων γενικότερα.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο: ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

1.1 Ορισμός Ναυτικού Δικαίου.....	14
1.2 Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο.....	14
1.3 Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο.....	15
1.4 Ναυτικό Δίκαιο και Πλοίο.....	15
1.5 Κανόνες Ναυτικού δικαίου.....	18
1.6 Πλοία και Πλωτά ναυπηγήματα βάσει Ναυτικού Δικαίου.....	21
1.7 Νομική υπόσταση του Πλοίου.....	24

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο: ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

2.1 Ασφαλιστικό Δίκαιο.....	28
2.2 Ασφαλιστικές Επιχειρήσεις και Οικονομία.....	28
2.3 Ασφαλιστικό «Εμπόριο» και Δίκαιο.....	30
2.4 Ασφαλιστική Σύμβαση – Τεχνική Ασφαλίσεων.....	32
2.5 Ασφαλιστικό Δίκαιο και Επιστήμη.....	33
2.6 Έννοια Ασφαλιστικού Δικαίου.....	34
2.7 Θεμελιώδεις Έννοιες Ασφάλισης.....	35
2.8 Σύναψη Ασφαλιστικής Σύμβασης.....	37
2.9 Χρονικά σημεία ασφάλισης – ασφαλιστικής σύμβασης.....	38
2.10 Αποζημίωση - Ασφαλιστικό Ποσό.....	40
2.11 Ασφαλισμένος και Λήπτης Ασφάλισης.....	42
2.12 Δικαιούχος Ασφάλισης.....	43

2.13 Ασφαλιστήριο – Ασφαλιστικό Συμβόλαιο.....	44
2.14 Όροι Ασφάλισης.....	46

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο: ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΙ ΠΛΟΙΟ

3.1 Ασφάλιση Πληρώματος.....	50
3.2 Ασφάλιση Φορτίου.....	50
3.3 Ασφάλιση Πλοίου ως Αντικείμενο.....	51
3.4 Κίνδυνος και Παρατηρήσεις για τη Θαλάσσια Ασφάλιση....	52
3.5 Ασφάλιση Σκάφους και Μηχανοστασίου.....	54
3.6 Βασικά Τμήματα Ναυτικής Ασφάλισης.....	55

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο: ΝΟΜΟΣ ΠΕΡΙ «ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ» 1906

4.1 Γενικά.....	58
4.2 Ασφαλιστική Νομοθεσία.....	60
4.3 Θαλάσσια Ασφάλιση.....	62
4.4 Ασφαλίσιμο συμφέρον.....	64
4.5 Ασφαλίσιμη Αξία.....	66
4.6 Αποκαλύψεις και γνωστοποιήσεις προς τον ασφαλιστή.....	67
4.7 Το Ασφαλιστήριο.....	68
4.8 Διπλή Ασφάλιση.....	70
4.9 Εγγυήσεις.....	71
4.10 Ο Πλους.....	73
4.11 Εκχώρηση Ασφαλίστρου.....	76
4.12 Το Ασφάλιστρο.....	76
4.13 Απώλεια και Εγκατάλειψη.....	77

4.14 Μέτρο Αποζημίωσης.....	80
4.15 Δικαιώματα του Αποζημιώσαντος Ασφαλιστή.....	83
4.16 Επιστροφή Ασφαλίστρου.....	84
4.17 Αμοιβαία Ασφάλιση.....	86
4.18 Συμπλήρωμα.....	86

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο: ΡΗΤΡΕΣ

5.1 Γενικά – Ασφαλειομεσίτες.....	90
5.2 Διακανονιστές Αβαριών.....	90
5.3 Ρήτρα Συγκρούσεως (Running Down Clause).....	91
5.4 Ρήτρα Αδελφού Πλοίου (Sister Ship Clause).....	93
5.5 Ρήτρα Ρυμουλκήσεως (Tow and Assist Clause).....	93
5.6 Ρήτρα Συνεχίσεως Καλύψεως (Continuation Clause).....	94
5.7 Ρήτρα Παραβιάσεως Εγγυήσεως.....	95
5.8 Ρήτρα Πωλήσεων Πλοίου.....	96
5.9 Ρήτρα Αμέλειας (Inchmaree -Negligence Clause).....	97
5.10 Ρήτρα Γενικής Αβαρίας.....	98
5.11 Έξοδα Γενικής Αβαρίας.....	99
5.12 Ρήτρα Ειδικών Εξόδων προς Αποτροπή ή Μείωση της Ζημιάς (Suing and Labouring Clause).....	101
5.13 Ρήτρα Αυτασφαλίσεως (Coinsurance Clause).....	103
5.14 Ρήτρα Αφαιρετέας Απαλλαγής.....	103
5.15 Ρήτρα Συνήθων Προσαράξεων.....	105
5.16 Ρήτρα Αποσέξεως και Βαφής Πυθμένος Πλοίου.....	106
5.17 Ρήτρα Μισθοτροφοδοσίας.....	106
5.18 Ρήτρα Διαδοχικών Ζημιών (Successive Losses Clauses)	107

5.19 Ρήτρα Εκτιμήσεως.....	107
5.20 Ρήτρα Εγκαταλείψεως του Ναύλου (Abandooment Of Freight Clause).....	108
5.21 Ρήτρα Προσφορών (Tender Clause).....	109
5.22 Ρήτρα Δαπανών (Disbursements Clause).....	110
5.23 Ρήτρα Επιστροφής Ασφαλίστρου (Return Premiums and Lying Up).....	111
5.24 Ρήτρα Γνωστοποίησης Εκχωρήσεως (Notice Of Assignment Clause)	111

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο: ΑΣΦΑΛΙΣΗ Ρ&Ι

6.1 Δομή του Συνδέσμου Ρ&Ι της Βόρειας Αγγλίας.....	114
6.2 Διαχειριστική Δομή και Διοίκηση.....	115
6.3 Η Διεθνής Ομάδα των Ομίλων Ρ&Ι.....	117
6.4 Η Φύση και το Εύρος των Απαιτήσεων που προσπαθεί να καλύψει η Ομάδα Ρ&Ι.....	119
6.5 Ευθύνες Προς Τρίτους.....	121
6.6 Πως οι Όμιλοι Ρ&Ι διαφέρουν από άλλες μορφές Ασφάλιση.....	122
6.7 Πλεονεκτήματα Των Ομίλων Ρ&Ι.....	123
6.8 Πως το κόστος διανέμεται στα Μέλη.....	124
6.9 Το Εισόδημα από Εισφορές.....	125
6.10 Επανασφάλιση.....	129
6.11 Πρόγραμμα Επανασφάλισης.....	130
6.12 Οι Διαδικασίες για την Εισαγωγή Πλοίων και τα Απαιτούμενα Έγγραφα τους.....	134

6.13 Υπολογισμός Αποζημιώσεως σε Ζημίες Πλοίων (Measure Of Indemnity)	137
6.14 Λογικό Κόστος Επισκευών – Καθημερινή Πρακτική.....	139
6.15 Υπερωρίες.....	142
6.16 Έξοδα Μετακίνησης Πλοίο (Removal Expenses)	142
6.17 Κόστος Αερομεταφοράς.....	143
6.18 Λογικό Κόστος Επισκευών.....	144
6.19 Ασφάλιση προς Τρίτους.....	145
6.20 Βαθμός Ευθύνης πλοιοκτήτη σε περίπτωση απώλειας....	146

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο: ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ (CLAIMS)

7.1 Απαιτήσεις τρίτων ή προς τρίτους.....	148
7.2 Τμήμα Απαιτήσεων Ναυτιλιακής Εταιρείας.....	148
7.3 Διαχείριση Απαιτήσεων.....	149
7.4 Δικαιολογητικά Απαιτήσεων.....	149
7.5 ISM Code και P&I Clubs.....	150
7.6 Εμπλεκόμενα μέρη στην ασφάλιση και διαδικασία απαιτήσεων.....	153
7.7 Πραγματικό Συμβάν 2010 – Βλάβη Πλοίου στο Ηράκλειο Κρήτης.....	155
7.8 Συμπεράσματα – Θέματα για περαιτέρω Μελέτη.....	158

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: THE MARINE INSURANCE ACT 1906.....	161
--	------------

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται μια πρώτη προσέγγιση στις βασικές έννοιες του Ναυτικού Δικαίου. Περιλαμβάνεται μια σύντομη ανάλυση του δημοσίου και ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, ενώ από την ίδια σκοπιά εξετάζεται και η έννοια του πλοίου.

1.1 Ορισμός Ναυτικού Δικαίου

Το Ναυτικό Δίκαιο είναι ο κλάδος του Δικαίου που ρυθμίζει τις ανθρώπινες δραστηριότητες με αντικείμενο την εκμετάλλευση των δυνατοτήτων που παρέχει η θάλασσα είτε ως πηγή ενέργειας και πλούτου είτε ως φυσικό στοιχείο πρόσφορο για τη μεταφορά πραγμάτων και τη διακίνηση προσώπων με πλοία. Το Ναυτικό Δίκαιο διακρίνεται στο Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο και το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο.

1.2 Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο

Υπό τη στενή έννοια το Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο ασχολείται:

- α)** με την οργάνωση του Κράτους για τη διοίκηση της εμπορικής ναυτιλίας (π.χ. ακτοπλοΐα, ασφάλεια πλοίων, αστυνόμευση λιμένων, χορήγηση και διατήρηση της ελληνικής εθνικότητας σε πλοίο, σύνθεση του προσωπικού τους)
- β)** με τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα έναντι του Κράτους όσων ασχολούνται με την εμπορική ναυτιλία.

Οι σχετικές διατάξεις περιλαμβάνονται κυρίως στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ), αλλά και σε ανεξάρτητα νομοθετήματα.

Υπό την ευρεία έννοια το Δημόσιο Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο ή Δίκαιο της Θάλασσας εξετάζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις της διεθνούς Κοινότητας:

- α)** για την προστασία, χρήση και εκμετάλλευση του πλούτου της θάλασσας,
- β)** την επιστημονική έρευνα και
- γ)** τη διαδικασία επίλυσης των διαφορών μεταξύ των Κρατών.

1.3 Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο

Το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο ρυθμίζει τις δικαιοπρακτικές σχέσεις και τις αστικές ευθύνες από:

- α) την κυριότητα ή την εκμετάλλευση του πλοίου ή του πλωτού ναυπηγήματος και
- β) από την άσκηση της Ναυτικής εμπορίας.

Οι σχετικές διατάξεις περιλαμβάνονται κυρίως στον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ), αλλά και σε διεθνείς συμβάσεις που έχουν κυρωθεί από τη χώρα μας, στον Αστικό Κώδικα (ΑΚ), στο Εμπορικό Δίκαιο και στον Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας.

Επιμέρους Διακρίσεις

Το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο διακρίνεται κυρίως στους ακόλουθους κλάδους:

- Ναυτεργατικό Δίκαιο
- Δίκαιο της Θαλάσσιας Αρωγής
- Δίκαιο της Ναυτικής Ασφάλισης
- Δίκαιο της Κοινής Αβαρίας.

Το Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο διακρίνεται σε:

- Διοικητικό Ναυτικό Δίκαιο
- Ειδικό Ποινικό Δίκαιο
- Φορολογικό Ναυτικό Δίκαιο.

1.4 Ναυτικό Δίκαιο και Πλοίο

Συγκρίνοντας το Ναυτικό δίκαιο με το Εμπορικό πρέπει να επισημανθεί πως στο Ναυτικό παρατηρείται ένας έντονος διεθνιστικός χαρακτήρας. Η ιδιομορφία του Ναυτικού δικαίου έγκειται στο γεγονός ότι η ανθρώπινη δραστηριότητα στη

θάλασσα ασκείται με διαφορετικές συνθήκες από αυτές της ξηράς. Συγκεκριμένα, τόσο το πλοίο, όσο και τα πρόσωπα και τα πράγματα που βρίσκονται πάνω σ' αυτό, για μεγάλο συνήθως χρονικό διάστημα, βρίσκονται απομονωμένα στην ανοικτή θάλασσα ή σε ξένα λιμάνια αντιμέτωπα με κινδύνους και απρόοπτα.

Όλα τα παραπάνω σε συνδυασμό με τη μεγάλη αξία του πλοίου και του φορτίου, και το υψηλό κόστος της θαλάσσιας επιχειρήσεως, οδήγησαν στη δημιουργία ιδιαίτερων θεσμών στο Ναυτικό δίκαιο, που δεν απαντώνται σε άλλα πεδία του δικαίου. Η υπερβολική ενίσχυση της θέσεως του πλοιάρχου στον οποίον αναγνωρίστηκαν δύο εντελώς ασυνήθιστα δικαιώματα, που ενισχύουν την ιδιομορφία του Ναυτικού δικαίου: (α) το εξαιρετικά αυστηρό διατακτικό δικαίωμα του πλοιάρχου, που σκοπό έχει να εξασφαλίσει την πειθαρχία και την τάξη στο πλοίο και (β) με ευρύτατες εξουσίες να αντιπροσωπεύσει πολλά πρόσωπα και ιδίως το φορέα της ναυτιλιακής επιχειρήσεως, με συνέπεια να αναγνωρισθεί νομοθετικά το δικαίωμα του θαλάσσιου επιχειρηματία να περιορίζει την ευθύνη του, ένα δικαίωμα που είναι άγνωστο στο κοινό δίκαιο.

Η μέχρι σήμερα προσέγγιση των Ναυτικών δικαίων διαφόρων χωρών επιτεύχθηκε κατά διαφόρους τρόπους, με πρωτοβουλία είτε ιδιωτικών οργανώσεων είτε κρατών. Συγκεκριμένα, με την πρωτοβουλία ιδιωτικών οργανώσεων εκπονούνται για συγκεκριμένα θέματα ενιαίοι κανόνες, με τη μορφή γενικών συναλλακτικών όρων συνήθως, τους οποίους περιλαμβάνουν οι συμβαλλόμενοι στα ναυλοσύμφωνα και τις φορτωτικές. Με τη συνεχή αποδοχή τους, οι κανόνες αυτοί επηρεάζουν πλατιά τις συμβατικές ρυθμίσεις. Έτσι, διεισδύουν βαθμιαία στις εσωτερικές νομοθεσίες και συντελούν στην προσέγγιση των Ναυτικών δικαίων των διαφόρων χωρών.

Η διαδικασία αυτή ενοποιήσεως που εξαρτάται από την εκούσια αποδοχή των ενιαίων κανόνων από τους ενδιαφερομένους, δεν μπορεί να λειτουργήσει σε κάθε περίπτωση (π.χ. στο θέμα της συγκρούσεως πλοίων) και εκεί, όπου αντιδρούν ομάδες ισχυρών συμφερόντων.

Σε παρόμοιες περιπτώσεις, προτιμάται η οδός των **διεθνών βάσεων**, που καταρτίζονται σε διεθνείς διασκέψεις. Οι διεθνείς αυτές συμβάσεις, στη συνέχεια,

επικυρώνονται από τα ίδια τα κράτη και τότε, στις διεθνείς σχέσεις, υπερισχύουν έναντι των εσωτερικών ρυθμίσεων των κρατών

Ωστόσο, κάποια κράτη ακολουθούν διαφορετικές διαδικασίες. Συγκεκριμένα, αντί να επικυρώσουν νομικά και να εισαγάγουν στην εσωτερική τους νομοθεσία τις διεθνείς αυτές συμβάσεις, προτιμούν να ρυθμίσουν τα σχετικά θέματα απευθείας στις εσωτερικές τους νομοθεσίες. Η μέθοδος αυτή έχει το πλεονέκτημα να επιτυγχάνεται η προσέγγιση και των εσωτερικών δικαιών διαφόρων χωρών σε θέματα Ναυτικού δικαίου. Έτσι, δεν δημιουργούνται σε κάθε χώρα δύο ξεχωριστές ρυθμίσεις για το ίδιο θέμα (μια για τις διεθνείς και μια για τις εσωτερικές σχέσεις). Έχει όμως το μειονέκτημα ότι μερικές φορές εισάγει στις εθνικές νομοθεσίες ρυθμίσεις ξένες προς την κατά τόπους οικονομική πραγματικότητα και το γενικότερο νομικό της σύστημα.

Για τα μέχρι σήμερα αποτελέσματα της ενοποιήσεως σε θέματα Ναυτικού δικαίου, μπορεί να επισημάνει κανείς τα ακόλουθα δύο σημεία: (α) η ενοποίηση δεν είναι πλήρης, ή σε ικανοποιητικό βαθμό πλήρης. Έπειτα, η ενοποίηση που επιτεύχθηκε ως σήμερα, είναι το αποτέλεσμα της αντιπαραθέσεως ομάδων αντιθέτων συμφερόντων, κρατών ή ιδιωτών. Αυτό έχει ως συνέπεια να αποδίδει τα συμφέροντα των ισχυρότερων από τις ομάδες αυτές, που κατόρθωναν κάθε φορά να επιβάλλονται στις διεθνείς διασκέψεις και στις ναυτιλιακές συναλλαγές.

Το γεγονός και μόνο ότι οι ενοποιήσεις που επιτεύχθηκαν είναι σφραγισμένες από τα συμφέροντα των ισχυρότερων ομάδων, σημαίνει ότι η ενοποίηση δεν έχει πάρει τη σωστή κατεύθυνση, ώστε να συντελέσει στην υγιή ανάπτυξη του σύγχρονου Ναυτικού δικαίου. Πέρα από αυτό, όμως, η ενοποίηση που έγινε ως τώρα δεν ανταποκρίνεται πια στις σύγχρονες τεχνικές, πολιτικές και οικονομικές συνθήκες. Γι' αυτό και όλο εντείνονται οι προσπάθειες για την αναθεώρησή της.

Πραγματικά, τα τελευταία χρόνια, κυρίως από τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο και έπειτα, πραγματοποιήθηκαν κοσμογονικές μεταβολές στη διεθνή πολιτική και οικονομική τάξη. Πολλές χώρες χειραφετήθηκαν πολιτικά και αποτέλεσαν νέα ανεξάρτητα κράτη. Έτσι, ανάμεσα στον δυτικό και τον ανατολικό κόσμο παρεμβλήθηκε και ο λεγόμενος τρίτος κόσμος, που άρχισε να παίζει σημαντικό ρόλο στη διεθνή πολιτική και οικονομική ζωή.

Η δημιουργία των νέων αυτών κρατών οδήγησε σε αναδιάρθρωση της διεθνούς κοινωνίας, με άξονα τον Οργανισμό των Ηνωμένων Εθνών. Από οικονομική άποψη πάλι, η δημιουργία των κρατών αυτών είχε σημασία και για την ίδια την ναυτιλία. Πραγματικά, οι χώρες αυτές έχουν ζωντανό εξαγωγικό και εισαγωγικό εμπόριο. Δεν διαθέτουν όμως τους εμπορικούς στόλους και διεξάγουν το εμπόριο αυτό με ξένα πλοία. Για τον λόγο αυτό είναι εύλογο να ενδιαφέρονται για την επαύξηση της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα.

Τα τελευταία χρόνια ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την ενοποίηση του Ναυτικού δικαίου παρουσιάζουν οι προσπάθειες που γίνονται από οργανώσεις του ΟΗΕ. Πρόκειται για την UNCTAD (United Nations Conference on Trade Development), την UNCITRAL (United Nations Committee on International Trade Law), την IMO (International Maritime Organisation).

Η UNCTAD έχει συστήσει ομάδα εργασίας για την προώθηση μιας διεθνούς νομοθεσίας για τη ναυσιπλοΐα και, σε συνεργασία με την UNCITRAL, ανέλαβε την επεξεργασία μιας αναθεώρησης για το δίκαιο της φορτωτικής. Η IMO ασχολείται κυρίως με τη διεθνή συνεργασία σε θέματα καθαρά τεχνικού χαρακτήρα, δηλαδή θέματα δημοσίου Ναυτικού δικαίου, ιδίως σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων. Ύστερα από το ατύχημα του «Torrey Canyon», η διεθνής κοινότητα ανέθεσε στον IMO όλα τα θέματα δημοσίου αλλά και ιδιωτικού δικαίου τα σχετικά με τη θαλάσσια ρύπανση. Από τότε, άλλοτε σε συνεργασία με το CMI και άλλοτε ως σύμβουλος μεγάλων διεθνών οργανισμών εξαρτημένων από τον ΟΗΕ, προετοιμάζει διεθνείς συμβάσεις σε θέματα ιδιωτικού Ναυτικού δικαίου.

1.5 Κανόνες Ναυτικού δικαίου

Οι κανόνες Ναυτικού δικαίου δημιουργούνται και προέρχονται από τις λεγόμενες πηγές Ναυτικού δικαίου. Το πρόβλημα των πηγών τίθεται και στο Ναυτικό δίκαιο όπως ακριβώς σε όλους τους κλάδους του δικαίου. Με την επιφύλαξη της ύπαρξης κανόνων του Ευρωπαϊκού κοινοτικού δικαίου, στην

ελληνική έννομη τάξη, πηγές του Ναυτικού δικαίου είναι αρχικά ο Ναυτικός νόμος και το Ναυτικό έθιμο. Οι πηγές αυτές είναι ισότιμες. Συνεπώς, το Ναυτικό έθιμο χρησιμεύει όχι μόνο για την ερμηνεία και τη συμπλήρωση των κενών του Ναυτικού νόμου, αλλά μπορεί και να τον καταργήσει. Συμπληρωματικές πηγές του Ναυτικού δικαίου είναι ο εμπορικός νόμος και το εμπορικό έθιμο, ο αστικός νόμος και το αστικό έθιμο.

Οι γενικοί όροι των συναλλαγών, ακόμα και όταν συντάσσονται συλλογικά από τις ενώσεις των επιχειρηματιών, αλλά χωρίς νομοθετική εξουσιοδότηση, δεν αποτελούν πηγή του δικαίου. Είναι μόνο όροι της συμβάσεως (εφόσον γίνουν αποδεκτοί από τον αντισυμβαλλόμενο).

Όταν όμως οι γενικοί όροι επιβάλλονται απευθείας με διάταξη νόμου, είναι και αυτοί πηγή του Ναυτικού δικαίου. Το ίδιο συμβαίνει και στην περίπτωση που οι γενικοί όροι συντάσσονται από επαγγελματικές ενώσεις ή αντιπροσώπους των επιχειρήσεων και των πελατών τους κατά νομοθετική εξουσιοδότηση. Στη περίπτωση αυτή, οι γενικοί όροι των συναλλαγών ανάγονται σε δευτερογενή πηγή του Ναυτικού δικαίου.

Για τους ιδιαίτερους θεσμούς του Ναυτικού δικαίου, όπως η αβαρία, η επιθαλάσσια αρωγή, η ναυαγιαίρεση, η συμπλήρωση των κενών πρέπει να γίνεται αρχικά από το ίδιο το Ναυτικό δίκαιο με όλα τα μέσα ερμηνείας, και μόνο μετά την εξάντληση κάθε δυνατότητας ερμηνείας, μπορεί να γίνεται προσφυγή στο εμπορικό και στο αστικό δίκαιο. Για τους θεσμούς, αντίθετα, που εμφανίζονται ως εξαιρέσεις γενικότερων θεσμών του δικαίου, όπως η Ναυτική υποθήκη, η μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου για εξασφάλιση απαιτήσεως κ.ά., μπορεί να γίνεται ευκολότερα προσφυγή στους κανόνες που βρίσκονται στο εμπορικό ή στο αστικό δίκαιο.

Το θετικό ελληνικό Ναυτικό δίκαιο αποτελείται από δύο βασικά νομοθετήματα: τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

Ο **Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου** (ΚΙΝΔ) περιέχει το ιδιωτικό Ναυτικό δίκαιο, καταμετρημένο σε 15 τίτλους και 297 άρθρα. Ο κώδικας αυτός, βέβαια, ανανέωσε τη Ναυτική μας νομοθεσία στα θέματα του ιδιωτικού δικαίου και

αντικατάστησε το δεύτερο βιβλίο του Εμπορικού μας Νόμου «περί θαλάσσιας εμπορίας».

Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ), περιέχει το δημόσιο Ναυτικό δίκαιο κατανεμημένο σε 273 άρθρα. Το νομοθέτημα αυτό κωδικοποίησε πολλά νομοθετήματα δημοσίου Ναυτικού δικαίου, αλλά περιέλαβε και νέες διατάξεις. Κατάργησε ρητά κάθε άλλη διάταξη, που ανάγεται σε θέματα που ρυθμίζονται από αυτό ή αντίκεινται σε αυτό, εκτός από τις διατάξεις για τη φορολογία των πλοίων. Διατήρησε όμως τους ειδικούς νόμους και πρόβλεψε τη ρύθμιση πολλών κατ' ιδίαν θεμάτων με προεδρικά διατάγματα ή υπουργικές αποφάσεις.

Πηγή του ελληνικού Ναυτικού δικαίου δεν αποτελεί η νομολογία των δικαστηρίων και η επιστήμη του Ναυτικού δικαίου. Η νομολογία στο νομικό μας σύστημα δεν έχει δεσμευτική δύναμη, δεν αποτελεί συνεπώς, πηγή δικαίου. Παρ' όλα αυτά, η νομολογία και στο δικό μας σύστημα παίζει σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση του Ναυτικού δικαίου και των πηγών του. Νομολογία για θέματα Ναυτικού δικαίου περιέχεται σε όλα τα ελληνικά νομικά περιοδικά, π.χ. στην μηνιαία Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου που περιέχει αποκλειστικά νομολογία και νομοθεσία για ναυτιλιακά θέματα και στην τριμηνιαία Επιθεώρηση Εμπορικού δικαίου στην οποία η νομολογία που αφορά το Ναυτικό δίκαιο κατέχει ιδιαίτερη θέση.

Πηγή δικαίου δεν αποτελεί, πολύ περισσότερο, η επιστήμη του Ναυτικού δικαίου. Και αυτή, όμως, διαμέσου της ερμηνείας των νόμων και της επιστημονικής συζητήσεως, έμμεσα μπορεί να επηρεάσει τη διαμόρφωση του Ναυτικού δικαίου και των πηγών του.

Πρέπει να πούμε, ότι στην Ελλάδα υπάρχει μια πλούσια επιστημονική κίνηση γύρω από τα ζωτικά θέματα του Ναυτικού δικαίου. Αυτή η κίνηση εκφράζεται σε γενικά έργα, και μελέτες δημοσιευμένες αυτοτελώς ή στα ελληνικά νομικά περιοδικά.

1.6 Πλοία και Πλωτά ναυπηγήματα βάσει Ναυτικού Δικαίου

Το **πλοίο** είναι μια σύνθετη οντότητα (σύμφωνα με την έννοια του άρθρου 947 Α.Κ.) καθώς αποτελείται από περισσότερα απλά πράγματα, τεχνικά συναρμολογημένα σε ένα οργανικό σύνολο. Έχει ιδιαίτερη ατομικότητα, που προσομοιάζει με την ατομικότητα του ανθρώπου. Τόσο μάλιστα, που σε παλαιότερες εποχές το πλοίο προσωποποιήθηκε και αργότερα, υποστηρίχθηκε ότι είναι νομικό πρόσωπο, συνεπώς, υποκείμενο σε δικαιώματα και υποχρεώσεις.

Σήμερα, δεν αμφισβητείται πια ότι, από νομική άποψη, το πλοίο είναι αντικείμενο, και ως αντικείμενο υπόκειται σε εξουσίαση, δηλαδή έχει κύριο, στον οποίο ανήκουν τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις που δημιουργούνται σε σχέση με αυτό.

Έπειτα το πλοίο, είναι κινητό πράγμα, θα μπορούσαμε να πούμε το κατ'εξοχήν κινητό, αφού έχει αυτοδύναμη κίνηση και προορισμό να κινείται διαρκώς στη θάλασσα.

Έχει μια έντονη παρουσία στην οικονομική ζωή ενός τόπου, αλλά και στο διεθνή στίβο. Από αυτό γεννάται η πρωταρχική για κάθε πλοίο ανάγκη να συνδεθεί με μια έννομη τάξη και διαμέσου αυτής να αποκτήσει εξατομικευμένη οντότητα. Η σύνδεση αυτή γίνεται με την εγγραφή του πλοίου, με βάση τα χαρακτηριστικά του στο κατάλληλο δημόσιο βιβλίο, που λέγεται νηολόγιο.

Σκοπός του πλοίου είναι η μεταφορά προσώπων και πραγμάτων στη θάλασσα. Στη θάλασσα όμως το πλοίο, και μαζί του τα πρόσωπα και τα πράγματα που μεταφέρει, είναι εκτεθειμένα σε σοβαρούς κινδύνους. Η διακινδύνευση τόσο σπουδαίων έννομων αγαθών επιβάλλει, η κυκλοφορία του πλοίου να γίνεται με όσο το δυνατό περισσότερη ασφάλεια. Η μέριμνα για την ασφάλεια αυτή δεν μπορεί να αφεθεί μόνο σε αυτόν που χρησιμοποιεί το πλοίο στη δραστηριότητα του. Η σπουδαιότητα των έννομων αγαθών που διακυβεύονται ανάγει την ασφαλή κυκλοφορία του πλοίου σε θέμα δημοσίου συμφέροντος. Και το δημόσιο συμφέρον αυτό, είναι επιφορτισμένη να το διαφυλάσσει η πολιτεία. Η ίδια η πολιτεία άλλωστε, έχει και άλλους λόγους να ενδιαφέρεται για το πλοίο και την κυκλοφορία του. Η δραστηριότητα που ασκείται με αυτό ενδιαφέρει ιδιαίτερα την εθνική

οικονομία, της πολιτείας στην οποία ανήκει. Έπειτα, το πλοίο θεωρείται τμήμα της πολιτείας, της οποίας φέρει τη σημαία για αυτό η συμπεριφορά του έξω από τα όρια της μπορεί να είναι καθοριστική για τις σχέσεις της με τις άλλες πολιτείες.

Για όλους αυτούς τους λόγους, η πολιτεία έχει οργανώσει ολόκληρο σύστημα διοικητικής εποπτείας και παρακολουθήσεως των πλοίων σε όλη τη διάρκεια της ζωής τους με κατάλληλους θεσμούς και οργανισμούς εποπτείας και ελέγχου. Το σύστημα αυτό μάλιστα, συμπληρώνεται με την πρόβλεψη ότι στο πλοίο πρέπει να τηρούνται ορισμένα ναυτιλιακά έγγραφα.

Κατά το άρθρο 1 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ, **«Πλοίων, κατά την έννοιαν του παρόντος νόμου, είναι παν σκάφος, χωρητικότητας καθαράς τουλάχιστον δέκα κόρων προορισμένων όπως κινείται αυτοδυνάμως εν θαλάσση»**. Τα στοιχεία, συνεπώς, που απαιτούνται για την έννοια του πλοίου από το άρθρο 1 του ΚΙΝΔ είναι τα ακόλουθα:

- i) Σκάφος, δηλαδή κοίλο σώμα, ανεξάρτητα από το σχήμα του. Συνεπώς δεν είναι πλοίο το καθετί που επιπλέει, αν δεν έχει επίπεδη επιφάνεια.
- ii) Χωρητικότητα καθαρή τουλάχιστον δέκα κόρων.
- iii) Αυτοδύναμη κίνηση, που σημαίνει ότι το πλοίο πρέπει να διαθέτει δικά του μέσα πλεύσεως και προώσεως. Πλοία κατά το άρθρο 1 του ΚΙΝΔ είναι και αυτά που κινούνται με ανθρώπινη δύναμη (κωπήλατα πλοία), με φυσική δύναμη (ιστιοφόρα), με τεχνικά μέσα κάθε είδους (ατμοκίνητα, ηλεκτροκίνητα, ατομικά ή πυρηνικά πλοία κλπ.). Αντίθετα, δεν είναι πλοία τα σκάφη που δεν έχουν αυτοδύναμη κίνηση και έλκονται όπως οι φορτηγίδες, οι βυθοκόροι, οι πλωτοί γερανοί, οι πλωτές αποβάθρες.
- iv) Προορισμός κινήσεως στη θάλασσα. Κατά το νόμο, πλοία είναι μόνο τα θαλασσοπόρα, συνεπώς, όχι τα ποταμόπλοια και γενικά όσα πλέουν στα εσωτερικά ύδατα (λίμνες). Για την έννοια του πλοίου είναι αδιάφορος ο συγκεκριμένος θαλάσσιος χώρος, όπου κινείται το πλοίο, καθώς και η απόσταση της θαλάσσιας διαδρομής που διανύει. Συνεπώς, είναι πλοία τόσο τα ποντοπόρα όσο και τα ακτοπλοϊκά τόσο αυτά που κινούνται στην ανοιχτή θάλασσα, όσο και εκείνα που κινούνται μόνο μέσα στους λιμένες ή στους όρμους. Πλοία είναι ακόμα και αυτά που έχουν προορισμό να κινούνται κάτω από τη θάλασσα, δηλαδή τα υποβρύχια.

Ο νόμος απαιτεί προορισμό και όχι μόνο ικανότητα κινήσεως στη θάλασσα. Επομένως, η ευκαιριακή μόνο πλεύση στη θάλασσα δεν αρκεί για την έννοια του πλοίου. Για αυτό, δεν είναι πλοία τα υδροπλάνα, που έχουν την ικανότητα να πλέουν στη θάλασσα κατά την αποθαλάσσωση και την προσθαλάσσωση, είναι όμως προορισμένα να κινούνται στον αέρα. Για αυτά, η κίνηση στη θάλασσα είναι επιβοηθητική μόνο για την πτήση. Για τον ίδιο λόγο, δεν είναι πλοία τα αμφίβια αυτοκίνητα. Επίσης δεν είναι πλοία τα σκάφη που είναι σταθερά και μόνιμα προσδεμένα στη στεριά. Αντίθετα, πλοία είναι τα ιπτάμενα πλοία (τα αερόστρωμνα και τα υδροπτέρυγα), γιατί αυτά έχουν προορισμό να πλέουν στη θάλασσα.

ν) Δεν είναι στοιχείο της έννοιας του πλοίου η άσκηση εμπορικής δραστηριότητας. Συνεπώς, κατά το άρθρο 1 του ΚΙΝΔ, πλοία είναι όχι μόνο τα εμπορικά, αλλά και τα επιστημονικά, τα εκπαιδευτικά, τα ψυχαγωγικά. Τέλος, πλοία είναι και αυτά τα κρατικά, όταν δε χρησιμοποιούνται για κρατικούς σκοπούς.

Για να υπάρξει πλοίο, πρέπει να συντρέξουν όλα τα στοιχεία του άρθρου 1 του ΚΙΝΔ. Συνεπώς, το ναυπήγημα που δεν έχει συγκεντρώσει ακόμα όλα τα στοιχεία αυτά, δεν είναι πλοίο. Το ίδιο και το σκάφος που ενώ είχε όλα τα στοιχεία στην αρχή, έχασε αργότερα ένα ή περισσότερα από αυτά (οπότε έπαυσε να είναι πλοίο).

Γίνεται δεκτό όμως, ότι αν η απώλεια του στοιχείου είναι πρόσκαιρη, διατηρείται η ιδιότητα του πλοίου. Συνεπώς, αν εξαιτίας θαλασσίου συμβάντος το πλοίο έχασε την ικανότητα προς πλεύση ή την αυτοδύναμη κίνηση και για αυτό βρίσκεται προσωρινά παροπλισμένο ή στο ναυπηγείο για επισκευή, εξακολουθεί να είναι πλοίο. Αν όμως η απώλεια του στοιχείου είναι οριστική, π.χ. αν το πλοίο ναυάγησε έχασε οριστικά την ικανότητα για πλεύση, παύει να είναι πλοίο.

Από το συνδυασμό των διατάξεων των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 1 του ΚΙΝΔ συνάγεται ότι πλωτό είναι το ναυπήγημα το οποίο στερείται ένα από τα στοιχεία τα οποία το άρθρο 1 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ απαιτεί για την έννοια του πλοίου. Έτσι, **πλωτό ναυπήγημα** είναι το σκάφος που έχει χωρητικότητα κάτω από δέκα κόρους το σκάφος που έχει ικανότητα και προορισμό να πλέει σε εσωτερικά ύδατα (ποταμούς και λίμνες) και δεν έχει αυτοδύναμη κίνηση.

Τα πλωτά ναυπηγήματα, αν και δεν είναι πλοία κατά τον ΚΙΝΔ, μπορεί να είναι πλοία κατά κάποιο άλλο νομοθέτημα, για την εφαρμογή των διατάξεων του. Στα «πλωτά ναυπηγήματα» δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις του ΚΙΝΔ. Για αυτό, το νομικό καθεστώς για αυτά καθορίζεται κατ' αρχήν από τις διατάξεις του κοινού δικαίου και μάλιστα αυτές για τα κινητά. Εντούτοις, στα πλωτά ναυπηγήματα ταιριάζει καλύτερα η εφαρμογή των διατάξεων του ναυτικού δικαίου παρά αυτών του αστικού δικαίου. Για αυτό, το άρθρο 1 παράγραφος 2 του ΚΙΝΔ ορίζει ότι σε αυτά εφαρμόζονται αναλογικά οι διατάξεις για τον πλοίαρχο και το πλήρωμα, για τη ναύλωση, για τη μεταβίβαση κυριότητας προς εξασφάλιση απαιτήσεως, για τη σύγκρουση πλοίων, για την επιθαλάσσια αρωγή και για τη θαλάσσια ασφάλιση. Αξίζει να σημειωθεί, μάλιστα ότι η νομολογία εφαρμόζει στα πλωτά ναυπηγήματα και το 15^ο τίτλο για την παραγραφή, παρόλο που το άρθρο 1 παράγραφος 2 παραπέμπει σε αυτόν.

1.7 Νομική υπόσταση του Πλοίου

Το πλοίο είναι κινητό αντικείμενο και μάλιστα σύνθετο. Όμως, επειδή είναι αντικείμενο μεγάλης αξίας και σημασίας για την εθνική οικονομία, ο νόμος το υποβάλλει για ορισμένες έννομες σχέσεις σε μεταχείριση που ταιριάζει σε ακίνητα.

Αρχικά το πλοίο εγγράφεται σε ειδικό δημόσιο βιβλίο, το νηολόγιο που είναι ανάλογο με το βιβλίο μεταγραφών των ακινήτων. Στο νηολόγιο εγγράφεται το πλοίο από την κατασκευή του και καταχωρίζονται όλες οι έννομες σχέσεις που το αφορούν.

Ακόμη στα πλοία εφαρμόζεται ο θεσμός της υποθήκης, θεσμός που στο αστικό δίκαιο καλύπτει την εμπράγματη ασφάλεια πάνω στα ακίνητα. Τέλος, η κατάσχεση των πλοίων και η αναγκαστική εκτέλεση σε αυτά γίνονται κατά τις διατάξεις των άρθρων 992 επ. Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, που αφορούν την κατάσχεση «επί ακινήτων, πλοίων και αεροσκαφών του οφειλέτου».

Πέρα από τις εξαιρετικές αυτές περιπτώσεις το πλοίο, σύμφωνα με τη φύση του, υποβάλλεται στη νομοθετική μεταχείριση των κινητών. Δεδομένου μάλιστα ότι οι διατάξεις που προβλέπουν την εφαρμογή διατάξεων που αφορούν ακίνητα καθιερώνουν εξαιρέσεις από τον κανόνα, είναι αυτονόητο ότι δεν επιδέχονται επέκταση με αναλογία σε άλλες περιπτώσεις.

Το πλοίο αποτελείται από το σκάφος και από άλλα πράγματα, περισσότερο ή λιγότερο στενά συνδεδεμένα με το σκάφος και μεταξύ τους. Ενδιαφέρει, συνεπώς, να εξακριβωθεί η νομική σχέση των πραγμάτων αυτών προς το σκάφος, κυρίως για να καθορισθεί αν οι έννομες σχέσεις που αφορούν το πλοίο καλύπτουν και αυτά. Ο νόμος δεν ορίζει σχετικά με το θέμα αυτό. Αντίθετα, το άρθρο 227 ΕΝ απαριθμούσε ορισμένα πράγματα τα οποία χαρακτήριζε «παρακολουθήματα» του πλοίου και όριζε ποιές σχέσεις που αφορούν το πλοίο εφαρμόζονταν και σε αυτά. Σήμερα, όμως, δεν απομένει παρά να τα θεωρήσουμε συστατικά ή παραρτήματα για να καθορίσουμε αντίστοιχα και την τύχη τους.

Συστατικά σύμφωνα με το άρθρο 953 ΑΚ είναι όσα πράγματα συντελούν στην ικανότητα του πλοίου προς πλεύση (οι κινητήριες μηχανές, οι ιστοί και τα ιστία, οι λέβητες, το πηδάλιο, οι έλικες, οι καπνοδόχοι κλπ.). Όλα αυτά δεν μπορούν να αποχωρισθούν από το σκάφος χωρίς βλάβη ή χωρίς αλλοίωση της ουσίας ή του προορισμού των ιδίων ή του σκάφους για αυτό και δεν μπορούν να αποτελέσουν ιδιαίτερο αντικείμενο κυριότητας ή άλλου εμπράγματος δικαιώματος. Συνεπώς, οι έννομες σχέσεις που αφορούν το σκάφος επεκτείνονται και σ' αυτά. Παραρτήματα, αντίθετα, σύμφωνα με το άρθρο 956 ΑΚ, πρέπει να θεωρηθούν οι αντλίες, τα βαρέλια νερού, οι βάρκες, οι βενζινάκατοι, τα σωσίβια, τα ναυτιλιακά έγγραφα, οι πυξίδες, τα αλιευτικά εργαλεία, το έρμα, ο ασύρματος κλπ. Όλα αυτά τα εξαρτήματα έχουν αυτοτέλεια. Όμως, προορίζονται για τη διαρκή εξυπηρέτηση του οικονομικού σκοπού του πλοίου και έχουν τεθεί στην αντίστοιχη για το σκοπό αυτό τοπική σχέση με το πλοίο. Για αυτό, οι έννομες σχέσεις που αφορούν το πλοίο περιλαμβάνουν και αυτά, αλλά μόνο σε περίπτωση αμφιβολίας.

Ο χαρακτηρισμός των πραγμάτων που συνδέονται με το πλοίο ως συστατικά ή παραρτήματα, δεν είναι πάντα εύκολο. Πάντως δε θεωρούνται παραρτήματα (ούτε βέβαια και συστατικά) τα καύσιμα, υγρά ή στερεά και οι προμήθειες για τη διατροφή των προσώπων που επιβαίνουν στο πλοίο. Όλα αυτά είναι αναλώσιμα και

για αυτό χρησιμοποιούνται προσωρινά και όχι διαρκώς για την εξυπηρέτηση του οικονομικού σκοπού του πλοίου. Το ίδιο μπορούμε να πούμε και για το ναύλο. Συνεπώς, εμπράγματη δικαιοπραξία που αφορά το πλοίο δεν επεκτείνεται και στο ναύλο.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΠΗΓΕΣ

1. *«ΔΗΜΟΣΙΟ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ», Δρ. Μυλωνόπουλος Δημήτριος, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 2000.*
2. *«ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ», Σκαρίμπα Ε, Αθήνα 1999.*
3. *«ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ», Σταυρόπουλος Σ.Ι., Αθήνα 1980.*
4. *«ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ», Δελούκα Ν., Αθήνα 1998.*
5. *«MARITIME LAW», Hill, London 1981.*
6. *«THE INTERNATIONAL LAW OF THE SEA», Colombos, London 1967.*
7. *«ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΛΟΙΟΥ», διπλωματική εργασία Μπίγκα Μιχαήλ, Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα 1992.*

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό δίνονται οι βασικές έννοιες του Ασφαλιστικού Δικαίου, των Ασφαλιστικών Επιχειρήσεων καθώς και της Ασφαλιστικής Σύμβασης. Παραθέτονται οι θεμελιώδεις έννοιες ασφάλισης (σύναψη ασφαλιστικής σύμβασης και χρονικά σημεία αυτής, ασφαλιστικό ποσό, αποζημίωση, ασφαλισμένος και λήπτης ασφάλισης), ενώ το κεφάλαιο κλείνει με μια σύντομη αναφορά στους Όρους Ασφάλισης.

2.1 Ασφαλιστικό Δίκαιο

Το ασφαλιστικό δίκαιο ρυθμίζει την ασφαλιστική σχέση, βάσει της οποίας ο ασφαλιστής παρέχει ασφαλιστική προστασία σε κάποιο άλλο πρόσωπο. Η ασφαλιστική προστασία συνίσταται ως επί το πλείστον στην κάλυψη ανάγκης, η οποία ενδέχεται να δημιουργηθεί κατά την εμφάνιση ορισμένων περιστατικών.

Το ασφαλιστικό δίκαιο με την ευρεία έννοια, περιλαμβάνει κάθε ασφάλιση (και την κοινωνική), ενώ με τη στενή έννοια περιλαμβάνει μόνο την ιδιωτική ασφάλιση.

Οι διατάξεις του ασφαλιστικού δικαίου που ρυθμίζουν την ασφαλιστική σχέση, είναι κυρίως αυτές που περιέχονται στα άρθρα 189 ως 225 του Εμπορικού Νόμου (ως προς την χερσαία ασφάλιση) και αυτές που περιέχονται στα άρθρα 257 ως 288 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ως προς την θαλάσσια ασφάλιση).

Εκτός των ανωτέρω ιδιωτικού δικαίου διατάξεων, το ασφαλιστικό δίκαιο περιλαμβάνει και διατάξεις δημοσίου δικαίου που αφορούν τον έλεγχο και την εποπτεία των ασφαλιστικών επιχειρήσεων.

Το ασφαλιστικό δίκαιο αποτελεί κλάδο του εμπορικού δικαίου και του δικαίου των εμπορικών ενοχών. Δεν είναι δίκαιο ιδιόρρυθμο ή αυτόνομο, αλλά δίκαιο ιδιαίτερο, πάνω στο οποίο βρίσκουν εφαρμογή διατάξεις αναφερόμενες σε όλους τους κλάδους του δικαίου.

2.2 Ασφαλιστικές Επιχειρήσεις και Οικονομία

Οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις είναι μεν οικονομικές μονάδες που λειτουργούν με ιδιωτικοοικονομικούς κανόνες και αποβλέπουν στο κέρδος, επιτελούν όμως συγχρόνως κι ένα κοινωνικό έργο σε εντονότερο βαθμό από όσο άλλες ιδιωτικές επιχειρήσεις. Το κοινωνικό έργο τους είναι η τόνωση της ιδέας της

προστασίας κατά των οικονομικών συνεπειών εξ αιτίας επέλευσης κινδύνων. Τούτο υλοποιείται με την μετάθεση των κινδύνων από το κάθε μεμονωμένο άτομο που το απειλούν, σε μία κοινωνία ατόμων με την μεσολάβηση του ασφαλιστή, πράγμα που συγχρόνως συμβάλλει στην διατήρηση της λαϊκής περιουσίας και γεννά το αίσθημα της ασφάλειας στους ασφαλισμένους, με αποτέλεσμα να μπορούν να αφιερωθούν περισσότερο απερίσπαστοι στο δημιουργικό τους έργο.

Η ασφαλιστική οικονομία είναι ένας ιδιαίτερος οικονομικός κλάδος. Φορείς της είναι κυρίως οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις και οι διάφοροι φορείς της κοινωνικής ασφάλισης.

Η συμβολή της ασφαλιστικής επιχείρησης στην Εθνική μας Οικονομία είναι πολλαπλή. Έτσι, πέραν της δυνατότητας κάλυψης των οικονομικών συνεπειών της επέλευσης των κάθε μορφής κινδύνων που απειλούν τα πρόσωπα και τις περιουσίες τους, αναγνωρίζεται γενικά ότι κάθε ασφάλιση, συμπεριλαμβανομένης και της κοινωνικής, αποτελεί και μέσο συγκέντρωσης κεφαλαίων, που είναι παράλληλα και σταθερός στόχος οικονομικής πολιτικής της πολιτείας.

Η οικονομία ασφαλίσεων βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στην κοινή γνώμη. Η άποψη της κοινής γνώμης, ο τρόπος προσέγγισης του κοινού με τις μεθόδους των σύγχρονων ερωτηματολογίων, η έρευνα της συμπεριφοράς των ασφαλισμένων και συναλλασσομένων, αποτελούν τμήμα της ασφαλιστικής οικονομίας. Οι επικρίσεις με τα μέσα μαζικής επικοινωνίας κατά ασφαλιστικών επιχειρήσεων ή έπαινοι περί άλλων, επηρεάζουν άμεσα το σύνολο της ασφαλιστικής οικονομίας, γιατί βασίζεται σε πολύ μεγάλο βαθμό στην εμπιστοσύνη του κοινού. Γι' αυτό δεν είναι για το όφελος καμίας ασφαλιστικής επιχείρησης ο διασυρμός ενός ανταγωνιστή.

Η οικονομία ασφαλίσεων είναι ένας οικονομικός κλάδος που βασίζεται περισσότερο, σε σύγκριση με πολλούς άλλους, σε κανόνες δικαίου και στην νομική επιστήμη. Η φύση της παροχής του φορέα ασφάλισης προϋποθέτει ένα πυκνό πλέγμα σχέσεων με το δέκτη αυτής, από τη λειτουργικότητα και ποιότητα του οποίου εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό η επιτυχία της ασφάλισης. Οι σχέσεις αυτές, κατά ένα μέρος, διαμορφώνονται από κανόνες δικαίου και σε κάποιες περιπτώσεις από κανόνες που δεν επιδέχονται τροποποίηση (κανόνες αναγκαστικού δικαίου). Τα

τελευταία χρόνια παρατηρείται στην Ευρωπαϊκή Ένωση η τάση «περιορισμού των ρυθμίσεων» ως προσπάθεια απελευθέρωσης της ασφαλιστικής οικονομίας από πολλές ρυθμίσεις που σκόπευαν στην εξασφάλιση του ελέγχου των ασφαλιστικών επιχειρήσεων. Πρόκειται για εκδήλωση γενικότερης τάσης που παρατηρείται στην Ευρωπαϊκή Ένωση αλλά και αλλού, ώστε να ρυθμιστεί η οικονομία γενικώς από τους δικούς της φορείς, στα πλαίσια ενός μικρότερου νομοθετικού πλαισίου που θα στοχεύει στον εντοπισμό των ουσιαστικών δικαιωμάτων και υποχρεώσεων χωρίς να χειραγωγεί την επιχείρηση με ρυθμίσεις κρατικής και εποπτικής φύσης στο κάθε βήμα της. Με τον περιορισμό των ρυθμίσεων θα γίνει πιο εύκολη η απελευθέρωση της αγοράς και θα μπορέσουν να αναπτύξουν οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις ακόμα περισσότερο την δημιουργική τους φαντασία. Θα μπορούσαμε ακόμη να πούμε ότι ο περιορισμός της ρύθμισης καθιστά ακόμη πιο σημαντική τη νομική επιστήμη ως επιστήμη της ασφαλιστικής οικονομίας. Είναι άλλωστε ευνόητο ότι όσο περισσότερη ελευθερία υπάρχει στην διαμόρφωση των συμβατικών σχέσεων, τόσο περισσότερο βάρος δίδεται στην σωστή εφαρμογή των συμβατικών όρων, δηλαδή στην ερμηνεία των συμβάσεων, που είναι έργο νομικό.

2.3 Ασφαλιστικό «Εμπόριο» και Δίκαιο

Το ασφαλιστικό «εμπόριο» έγκειται στην παροχή και ζήτηση ασφαλιστικής προστασίας. Είναι δηλαδή ο «οικονομικός χώρος» όπου οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις ανταλλάσσουν το οικονομικό αγαθό της ασφάλισης με την πληρωμή ασφαλίστρου, αντασφαλίστρου, προμήθειας, εισφοράς. Οι σχέσεις αυτού που προσφέρει ασφάλιση και του παραλήπτη αυτής, πρέπει να διαμορφώνονται ελεύθερα με καθεστώς ελεύθερου ανταγωνισμού και να εξασφαλίζεται η αρχή της ελευθερίας των συμβάσεων του ιδιωτικού δικαίου. Αρκετές φορές, η πολιτεία επεμβαίνει με διορθωτικά νομοθετικά μέτρα υπέρ του καταναλωτή, ώστε να εξασφαλισθεί και εδώ η κατά την αντίληψη του νομοθέτη, ισότητα των

συμβαλλόμενων στην ασφαλιστική σύμβαση. Εκτός ασφαλιστικής αγοράς βρίσκεται η κοινωνική ασφάλιση.

Επειδή τα δεδομένα της αγοράς σε κάθε μεμονωμένο ασφαλιστικό κλάδο διαφέρουν σημαντικά μεταξύ τους, για αυτό δεν υπάρχει μία ασφαλιστική αγορά, αλλά διάφορες επιμέρους αγορές. Κυριότερη και ευρύτερη είναι η διάκριση μεταξύ της λεγόμενης καταναλωτικής ασφαλιστικής αγοράς, που αφορά όλες τις ασφαλίσεις που συνάπτονται για ιδιωτικούς και όχι επαγγελματικούς λόγους, και της βιομηχανικής ή εμπορικής ή επαγγελματικής ασφαλιστικής αγοράς.

Ο ανταγωνισμός στην ασφαλιστική αγορά εκδηλώνεται κυρίως στην ποιότητα της υπηρεσίας (που διαμορφώνεται κυρίως από το είδος και τον τρόπο παροχής των καλύψεων, τους όρους της ασφαλιστικής σύμβασης, την ταχύτητα διακανονισμού των ζημιών κλπ.), στις κύριες παροχές, στις παρεπόμενες παροχές, στο ασφάλιστρο και στις προσυμβατικές επαφές κατά την διαδικασία προσάρτησης πελατών. Επιτρεπτοί περιορισμοί από την νομοθεσία για την προστασία του ελεύθερου ανταγωνισμού μπορούν να τίθενται με αποφάσεις του Υπουργού Ανάπτυξης στο μέτρο που αυτοί είναι απαραίτητοι προς ενίσχυση της θέση του καταναλωτή ή του απλού ασφαλισμένου, προς βελτίωση της ασφαλιστικής αγοράς και μόνο στο μέτρο που δεν οδηγούν στην κατάργηση του ανταγωνισμού σε σημαντικό τμήμα της ασφαλιστικής αγοράς.

Σε κοινοτικό επίπεδο, έχουν εκδοθεί κανονισμοί από την επιτροπή που έχουν άμεση εφαρμογή στα κράτη-μέλη και προβλέπουν για κάθε μία περίπτωση (π.χ. περίπτωση από κοινού καθορισμού των ασφαλίστρων, των έντυπων όρων ασφάλισης, τον διακανονισμό ζημιών, την από κοινού κάλυψη ορισμένων κινδύνων κτλ.) τις προϋποθέσεις με τις οποίες δεν εφαρμόζεται η νομοθεσία για την προστασία του ανταγωνισμού. Συνεπώς δεν ενδιαφέρει αν οι περιπτώσεις οι οποίες εξαιρούνται επηρεάζουν αρνητικά το εμπόριο μεταξύ των κρατών-μελών ή νοθεύουν τον ελεύθερο ανταγωνισμό εντός της κοινότητας. Αρκεί ότι εμπίπτουν στις προϋποθέσεις των κανονισμών.

2.4 Ασφαλιστική Σύμβαση – Τεχνική Ασφαλίσεων

Η ασφάλειες βασίζονται στην θεωρία του μεγάλου αριθμού των προσώπων που κινδυνεύουν από ασφαλισμό κίνδυνο. Οι κανόνες της τεχνικής της ιδιωτικής ασφάλισης, αφορούν κυρίως εκτίμηση των κινδύνων, δημιουργία των τιμολογίων των ασφαλιστρών και των προμηθειών των μεσολαβούντων.

Με τους κανόνες της τεχνικής ασφαλίσεων αντιμετωπίζεται αυτό που ο καθένας δεν μπορεί να αντιμετωπίσει μεμονωμένα.

Χωρίς την ύπαρξη του μεγάλου αριθμού, χωρίς την έκθεση πολλών σε ένα κίνδυνο που προϋποθέτει η κοινωνία των κινδύνων, καθίσταται η ασφαλιστική σύμβαση, όπως ήταν κάποτε το ναυτικό δάνειο, το οποίο επιστρεφόταν μόνο αν επέστρεφε το πλοίο.

Με την κατανομή των κινδύνων ισομερώς στην κοινωνία των κινδύνων καθίσταται δυνατή και η έναντι ασφαλιστρού εξαγορά τους. Έτσι, είναι δυνατόν να υπολογισθεί με ακρίβεια το κόστος της ανάληψης του κινδύνου, δηλαδή να υπολογισθεί το ασφάλιστρο που αντιστοιχεί σε κάθε πρόσωπο της κοινωνίας κινδύνων.

Νέοι κίνδυνοι που δημιουργούνται συνεχώς με την εξέλιξη της επιστήμης και τεχνολογίας, καθώς και με την νομοθετική εξέλιξη, προσθέτουν νέο έργο στην ασφαλιστική τεχνική που καλείται να επεξεργαστεί τους όρους με τους οποίους θα καταστεί δυνατή η κάλυψή τους.

Στην ιδιωτική ασφάλιση, η ασφαλιστική τεχνική συνδέεται άμεσα με το ασφαλιστικό δίκαιο. Ένα μεγάλο μέρος των κανόνων της είναι κανόνες δικαίου. Επίσης, η θέσπιση διαφόρων ουσιαστικών κανόνων ασφαλιστικού δικαίου οφείλεται σε αναγκαιότητες και κανόνες της ασφαλιστικής τεχνικής, η στοιχειώδης γνώση των οποίων είναι αναγκαία για την σωστή εφαρμογή τους.

Μια άλλη εκδήλωση της τεχνικής ασφαλίσεων είναι η μαζικότητα της ασφάλισης που οφείλεται στον μεγάλο αριθμό αυτών που απειλούνται από όμοιους ή ομοειδείς κινδύνους και οδηγεί συνεπώς σε σύγκλιση και των όρων με

τους οποίους παρέχεται η ασφάλιση χωρίς να μπορεί να χαρακτηριστεί η ομοιομορφία αυτή μη νόμιμος περιορισμός του ελεύθερου ανταγωνισμού.

2.5 Ασφαλιστικό Δίκαιο και Επιστήμη

Η εξέλιξη της ασφάλισης δεν οφείλεται μόνο στην πρακτική, αλλά και στην επιστήμη. Οι επιστήμες στις οποίες βασίστηκε η εξέλιξη της ασφάλισης είναι κυρίως τα οικονομικά, η διοικητική, τα μαθηματικά, τα νομικά και η ιατρική.

Έτσι, τα ασφαλιστικά οικονομικά και η ασφαλιστική διοικητική αφορούν την οικονομική και την διοικητική των ασφαλιστικών επιχειρήσεων και βασικό τους αντικείμενο είναι η έρευνα της διαδικασίας εξισορρόπησης κινδύνων, η επιχειρησιακή πολιτική, ο στρατηγικός σχεδιασμός, η έρευνα της φερεγγυότητας, η λογιστική, η χρηματοδότηση κλπ.

Τα ασφαλιστικά μαθηματικά αποβλέπουν στον υπολογισμό των ασφαλίσεων και των τεχνικών αποθεμάτων, καθώς επίσης και στις ασφαλιστικές εργασίες και ιδιαίτερα στους κλάδους ζωής.

Η ασφαλιστική ιατρική χρησιμεύει κυρίως στον υπολογισμό του ασφαλίστρου ζωής, στον υπολογισμό της έκτασης της ζημιάς στις ασφαλίσσεις ατυχημάτων σε πρόσωπα κλπ.

Θα ήταν αδύνατη η εξέλιξη της ασφάλισης χωρίς την συμμετοχή της επιστήμης, η οποία έχει εδώ ιδιαίτερα διεπιστημονικό χαρακτήρα. Η ασφαλιστική επιστήμη είναι συνδυασμός ασφαλιστικών οικονομικών, διοικητικής επιστήμης, ασφαλιστικού δικαίου, ασφαλιστικών μαθηματικών, ιατρικής, ιστορίας και στατιστικής.

Όμως δεν διδάσκεται αυτοτελώς ως διεπιστημονική ασφαλιστική επιστήμη σε Α.Ε.Ι. Δεν υπάρχουν τμήματα ή επιστημονικές κατευθύνσεις με μόνο και

αποκλειστικό αντικείμενο την ασφαλιστική επιστήμη. Διδάσκονται κυρίως οι κλάδοι των ασφαλιστικών μαθηματικών και του ιδιωτικού ασφαλιστικού δικαίου.

Στις αναγκαίες για την οικοδόμηση του θεσμού της ιδιωτικής ασφάλισης επιστήμες, πρωταρχική θέση κατέχει το ασφαλιστικό δίκαιο. Η ασφάλιση και ειδικότερα η ιδιωτική, δεν είναι απλώς ένα οικονομικό αγαθό, αλλά και μία σύμβαση, το ιδιαίτερο περιεχόμενο της οποίας ρυθμίζεται κυρίως από το νόμο και τους γενικούς και ειδικούς όρους των συναλλαγών.

2.6 Έννοια Ασφαλιστικού Δικαίου

Ασφαλιστικό δίκαιο είναι το σύνολο των κανόνων δικαίου (νόμοι, νομοθετήματα, έθιμα, συνήθειες και συναλλακτικά ήθη) που ρυθμίζουν, αφενός μεν τις σχέσεις των κοινωνικών ή ιδιωτικών φορέων ασφάλισης με τους ασφαλισμένους, αφετέρου δε το καθεστώς λειτουργίας των φορέων αυτών.

Το ιδιωτικό ασφαλιστικό δίκαιο αποτελεί ιδιαίτερο κλάδο του εμπορικού δικαίου, οι κανόνες του όμως βρίσκονται και σε άλλους κλάδους του εμπορικού δικαίου και γενικότερα του ιδιωτικού, αλλά και του δημόσιου δικαίου. Πυρήνας του ιδιωτικού ασφαλιστικού δικαίου είναι οι διατάξεις για την ασφαλιστική σύμβαση του Ασφαλιστικός Νόμος και του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ). Οι ιδιαίτερες έννομες σχέσεις που ρυθμίζουν την προσωπική κατάσταση των ασφαλιστικών επιχειρήσεων βρίσκονται κυρίως στο νομοθέτημα «περί ιδιωτικής επιχειρήσεως ασφαλίσεως». Το νομοθέτημα αυτό και εν μέρει οι διατάξεις για την ασφαλιστική σύμβαση, έχουν υποστεί μεγάλη επιρροή από το κοινοτικό δίκαιο.

2.7 Θεμελιώδεις Έννοιες Ασφάλισης

Ασφάλιση κατά την νομική έννοια είναι η ένωση προσώπων που είναι εκτεθειμένα σε ομοειδείς κινδύνους κι έχουν αυτοτελείς αμοιβαίες νομικές αξιώσεις για ασφαλιστική παροχή. Συνδεδειγμένο στοιχείο είναι ο ασφαλιστικός φορέας με τον οποίο τα πρόσωπα που απαρτίζουν την ένωση δημιουργούν ένα πλήθος ασφαλιστικών σχέσεων. Αυτές οι ασφαλιστικές σχέσεις είναι η σπονδυλική στήλη της ασφάλισης και μπορούν να βασίζονται είτε στη σύμβαση, οπότε έχουμε να κάνουμε με τη λεγόμενη ιδιωτική ασφάλιση, είτε στο νόμο, οπότε έχουμε να κάνουμε με κοινωνική ασφάλιση.

Ιδιωτική ασφάλιση είναι αυτή που παρέχεται κατά κανόνα από ιδιωτικούς φορείς και διέπεται από διατάξεις του ιδιωτικού δικαίου. Ο φορέας είναι κατά κανόνα εμπορική επιχείρηση και η ασφαλιστική σχέση που τον συνδέει με τον ασφαλισμένο είναι η ασφαλιστική σύμβαση. Η ιδιωτική ασφάλιση σε στενή έννοια είναι αυτή που ασκείται από ασφαλιστικές επιχειρήσεις και βασίζεται σε σύμβαση. Σε ευρεία έννοια, είναι αυτή που χωρίς να είναι κοινωνική, ασκείται από επιχειρήσεις που δεν είναι κατ' ανάγκη ασφαλιστικές με σκοπό την κάλυψη ορισμένων κινδύνων. Η παροχή της δεν βασίζεται στην ασφαλιστική σύμβαση που προβλέπει ο Ασφαλιστικός Νόμος, αλλά σε άλλη, παρεμφερή με αυτή σύμβαση του ιδιωτικού δικαίου.

Ιδιαίτερο είδος ιδιωτικής ασφάλισης σε ευρεία έννοια είναι η αντασφάλιση που είναι ένα είδος ασφάλισης της συγκεκριμένης παροχής αλλά και της εν γένει φερεγγυότητας του ασφαλιστή από τρίτο. Κατά την νομική έννοια, μόνο η ιδιωτική ασφάλιση σε στενή έννοια και η κοινωνική ασφάλιση είναι ασφάλιση.

Η κοινωνική ασφάλιση είναι η ασφάλιση που ασκείται από φορείς κοινωνικής ασφάλισης και δεν βασίζεται σε ασφαλιστική σύμβαση. Ασκείται από πρόσωπα δημοσίου δικαίου και αφορά την κάλυψη κινδύνων που απειλούν άμεσα τα πρόσωπα και τα πράγματα, ενώ η ασφαλιστική σχέση που συνδέει φορείς και ασφαλισμένους στην ασφάλιση αυτή, διέπεται από διατάξεις του δημοσίου δικαίου.

Από οικονομική άποψη, ασφάλιση είναι η εξασφάλιση της οικονομικής ζωής από τις οικονομικές συνέπειες που μπορούν να επιφέρουν κίνδυνοι, η οποία πραγματοποιείται με την κατανομή των ασφαλιστικών παροχών σε ένα κύκλο προσώπων που δρα οικονομικά και απειλείται από τον ίδιο ή παρεμφερή κίνδυνο, μέσω ενός φορέα ασφάλισης που εργάζεται με βάση τον νόμο των πιθανοτήτων.

Η ασφάλιση διακρίνεται από την εξασφάλιση και την ασφάλεια που παρέχουν μέτρα αποφυγής των κινδύνων ή δέσμευσης εκ των προτέρων περιουσίας, γιατί αφορά την κάλυψη των οικονομικών συνεπειών που επιφέρει η πραγμάτωση των κινδύνων. Στη μια περίπτωση έχουμε να κάνουμε με μέτρα αποφυγής της επέλευσης του κινδύνου, ενώ στην άλλη με μέτρα εξάλειψης των οικονομικών συνεπειών που επέρχονται μετά την επέλευση του κινδύνου.

Τα κύρια χαρακτηριστικά της κάθε ασφάλισης είναι τα εξής:

- I) Ο κίνδυνος, δηλαδή η δυνατότητα επέλευσης ενός περιστατικού που είναι σε θέση να δημιουργήσει ένα οικονομικό βάρος,
- II) Η ένωση προσώπων που είναι εκτεθειμένα σε ομοειδείς κινδύνους,
- III) Η μετάθεση των κινδύνων στον φορέα της ασφάλισης,
- IV) Η δυνατότητα δημιουργίας οικονομικού βάρους από την επέλευση κινδύνου,
- V) Το αντάλλαγμα για την κάλυψη της οικονομικής ανάγκης,
- VI) Η νομική αξίωση κατά του φορέα ασφάλισης προς ασφαλιστική παροχή,
- VII) Το ομοειδές των κινδύνων.

Η ιδιωτική ασφάλιση μπορεί να ασκηθεί από κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου. Σε στενή όμως έννοια, ασφάλιση επιτρέπεται να ασκήσει μόνο ασφαλιστής κατά την αυστηρή έννοια του όρου π.χ. η ασφαλιστική επιχείρηση και τα γραφεία αντιπροσωπείας μεσιτών Lloyds Λονδίνου που είναι εγκατεστημένα στην Ελλάδα.

2.8 Σύναψη Ασφαλιστικής Σύμβασης

Η βάση του ιδιωτικού ασφαλιστικού δικαίου είναι η ασφαλιστική σύμβαση, γι' αυτό λέγεται και δίκαιο της ασφαλιστικής σύμβασης. Η ασφαλιστική σύμβαση είναι μια ενοχική, διαρκής, επώνυμη σύμβαση, στην οποία ο μὲν ασφαλιστής οφείλει ασφαλιστική προστασία, ο δε λήπτης της ασφάλισης ασφάλιστρο.

Η σύμβαση συνάπτεται με απλή συμφωνία των συμβαλλομένων, σύμφωνα με τους γενικούς κανόνες του Αστικού Δικαίου. Έτσι, όπως και στις άλλες ειδικά ρυθμισμένες συμβάσεις, για να έχουμε σύμβαση ασφάλισης πρέπει να έχει επέλθει συμφωνία σε όλα τα συστατικά στοιχεία της σύμβασης, όπως αυτά προσδιορίζονται από το νόμο. Επιπλέον, πρέπει να έχουν τουλάχιστον δηλωθεί και να έχουν γίνει αποδεκτά απ' τον ασφαλιστή η ασφαλιστική αξία, το πρόσωπο του ασφαλισμένου, το ύψος των ασφαλίστρων, η διάρκεια της ασφάλισης και να έχει επέλθει συμφωνία ως προς το ύψος του ασφαλιστικού ποσού. Αντίθετα, δεν απαιτείται να δηλωθεί από τον αιτούντα την ασφάλιση το εφαρμοστέο δίκαιο που επιθυμεί.

Συνήθως προηγείται της σύμβασης γραπτή αίτηση σε έντυπο του ασφαλιστή ή αυτού που μεσολάβησε στην οποία, αυτός που ζητάει την ασφάλιση, συμπληρώνει και ορισμένα ερωτήματα που έχει θέσει ο ασφαλιστής. Με την υπογραφή του στην αίτηση ο αιτούμενος την ασφάλιση δεσμεύεται για ένα διάστημα από την αίτηση και στο μέλλον από τους όρους της ασφάλισης, αν έχουν γίνει αντίστοιχες προβλέψεις στο έντυπο και αν οι όροι έχουν τεθεί υπ' όψη του αιτούντα την ασφάλιση. Η παράλειψη ανακοίνωσης των πληροφοριών φέρει μονομερώς βλάβη στον ασφαλιστή αν ο λήπτης της ασφάλισης θέλει να κάνει χρήση του δικαιώματος εναντίωσης που του δίδει ο Ασφαλιστικός Νόμος.

Η ειδική ρύθμιση σχετικά με τις ανακοινώσεις και πληροφορίες που πρέπει να δίνουν οι συμβαλλόμενοι στη σύμβαση δεν επιδρούν στην εφαρμογή των διατάξεων των γενικών αρχών του αστικού δικαίου, εκτός αν υπάρχει διάταξη του Ασφαλιστικού Νόμου, που ρυθμίζεται ειδικά, κατά την παρέκκλιση του κοινού

δικαίου, ότι δεν μπορεί έγκυρα να συμφωνηθεί η παραίτηση του λήπτη της ασφάλισης από το δικαίωμά του για προσβολή της σύμβασης λόγω πλάνης.

Κατά τη σύναψη της σύμβασης, ο λήπτης της ασφάλισης έχει την υποχρέωση να δηλώσει, στον ασφαλιστή κάθε στοιχείο ή περιστατικό που γνωρίζει και είναι αντικειμενικά ουσιώδες για την εκτίμηση και αποδοχή του κινδύνου. Τυχόν παράβαση της υποχρέωσής του αυτής έχει συνέπειες ανάλογες με το βαθμό της υπαιτιότητάς του. Αν η παράβαση οφείλεται σε αμέλεια του λήπτη, ο ασφαλιστής έχει δικαίωμα να καταγγείλει τη σύμβαση ή να ζητήσει την τροποποίησή της μέσα σε ένα μήνα από τότε που έλαβε γνώση των περιστατικών. Αν η παράβαση οφείλεται σε δόλο, ο ασφαλιστής έχει δικαίωμα να καταγγείλει τη σύμβαση μέσα στην ίδια προθεσμία του ενός μηνός από τότε που έλαβε γνώση της παράβασης. Αν, χωρίς υπαιτιότητα των δύο συμβαλλομένων δεν περιήλθαν σε γνώση του ασφαλιστή στοιχεία αντικειμενικά ουσιώδη για την εκτίμηση του κινδύνου, ο ασφαλιστής έχει δικαίωμα να καταγγείλει ή να τροποποιήσει τη σύμβαση μέσα στην ίδια και πάλι προθεσμία του ενός μηνός από τότε που έλαβε γνώση αυτών των στοιχείων. Σε όλες τις ως άνω περιπτώσεις οι προβλεπόμενες κυρώσεις επέρχονται εφόσον η μη περιέλευση σε γνώση του ασφαλιστή των στοιχείων και περιστατικών συγκαταλέγονται σ' εκείνα που είναι αντικειμενικά ουσιώδη για την εκτίμηση του κινδύνου. Συνεπώς, η ιδιωτική βούληση δεν μπορεί να αλλοιώσει, κατά τρόπο περιορίζοντα τα δικαιώματα του λήπτη της ασφάλισης.

2.9 Χρονικά σημεία ασφάλισης – ασφαλιστικής σύμβασης

Διακρίνεται η τυπική, η ουσιαστική και η τεχνική έναρξη της ασφάλισης, που αντιστοιχούν στην τυπική, ουσιαστική και τεχνική της διάρκειας. Για την **τυπική έναρξη**, η οποία ανάγεται στο χρόνο που επήλθε συμφωνία μεταξύ ασφαλιστή και αιτουμένου την ασφάλιση και αναγράφεται ως χρόνος έκδοσης του ασφαλιστηρίου, ενδιαφέρει αν η αποδοχή της αίτησης ασφάλισης έφθασε στον αιτούντα, καθόσον

από τη φύση της πρότασης προς ασφάλιση, καθώς και από τις κρατούσες συνήθειες προκύπτει ότι δεν απαιτείται και περιέλευση της αποδοχής στον προτείνοντα-αιτούντα την ασφάλιση για να έχουμε τυπική έναρξη της ασφάλισης. Η **ουσιαστική έναρξη** ανάγεται στο χρόνο που συμφωνήθηκε να αρχίζει να φέρει τον κίνδυνο ο ασφαλιστής, ενώ η τεχνική έναρξη ανάγεται στο χρόνο από τον οποίο συμφωνήθηκε να υπολογίζονται τα ασφάλιστρα. Έτσι, στην ανοικτή ασφάλιση και στα άλλα είδη ασφάλισης μελλοντικού συμφέροντος, η τυπική έναρξη προηγείται της ουσιαστικής. Αντίστοιχα υπάρχουν και τρία είδη διάρκειας της ασφάλισης. Συνήθως, τα ως άνω τρία χρονικά σημεία συμπίπτουν, αλλά δεν αποκλείεται να είναι και διαφορετικά.

Ειδική περίπτωση μη σύμπτωσης των στοιχείων αυτών αποτελεί η **αναδρομική ασφάλιση**. Στην αναδρομική ασφάλιση, συνήθως, η ουσιαστική και τεχνική έναρξη προηγούνται της τυπικής. Προϋπόθεση ισχύος της αναδρομικής ασφάλισης είναι, κατά τη σύναψη της σύμβασης ασφαλιστή, ασφαλισμένος ή λήπτης της ασφάλισης να αγνοούσαν την τυχόν πραγματοποίηση του κινδύνου.

Τη διάρκεια της ασφάλισης μπορούμε επίσης να διακρίνουμε σε **συμβατική διάρκεια** και σε **διάρκεια ευθύνης**. Η συμβατική διάρκεια αρχίζει το χρονικό σημείο της σύναψης της σύμβασης και λήγει το χρονικό σημείο που προβλέπεται ως λήξη στη σύμβαση. "Όμως, η διάρκεια ευθύνης του ασφαλιστή μπορεί να μην αρχίζει το χρονικό σημείο της σύναψης, αλλά μεταγενέστερα ή προγενέστερα. Το χρονικό σημείο έναρξης της διάρκειας ευθύνης συμπίπτει με την ουσιαστική έναρξη. Το χρονικό σημείο λήξης της διάρκειας ευθύνης δεν συμπίπτει, όμως, με το χρονικό σημείο της ουσιαστικής διάρκειας. Γιατί η ουσιαστική διάρκεια της ασφάλισης μπορεί να έχει λήξη, αλλά το γεγονός που επήλθε μεν εντός του χρόνου αυτού να προκάλεσε το οικονομικό αποτέλεσμα αργότερα, πράγμα που μπορεί να συμβαίνει στην ασφάλιση αστικής ευθύνης. Σε αυτές τις περιπτώσεις η διάρκεια ευθύνης παρατείνεται και μετά το πέρας της ουσιαστικής διάρκειας. Επειδή είναι σύνηθες στις ασφαλίσσεις αστικής ευθύνης η αξίωση του τρίτου ζημιωθέντα κατά του ασφαλισμένου να ασκείται μετά τη λήξη της ουσιαστικής διάρκειας, με αποτέλεσμα αβεβαιότητα του ασφαλιστή στους οικονομικούς και επιχειρησιακούς του προγραμματισμούς, τίθεται μερικές φορές ρήτρα με την οποία και η διάρκεια

ευθύνης λήγει μαζί με τη λήξη της ουσιαστικής διάρκειας. Αυτό, όμως, έχει αρνητικές επιπτώσεις για τον ασφαλισμένο και για τον τρίτο που ζημιώθηκε, ιδιαίτερα όταν αυτός έχει ευθεία αγωγή κατά του ασφαλιστή. Γι' αυτό αμφισβητείται σε άλλες χώρες η εγκυρότητα τέτοιας ρήτρας.

Σιωπηρή ανανέωση ή παράταση της ασφαλιστικής σύμβασης δεν μπορεί να συμφωνηθεί για χρονικό διάστημα πέραν του έτους μπορεί όμως να γίνει τροποποίηση της σύμβασης που έληξε κατόπιν συμφωνίας, δηλ. όχι σιωπηρά, μόνο στο σημείο της χρονικής της παράτασης, οπότε ο ασφαλιστής δεν φέρει τις υποχρεώσεις παροχής πληροφοριών που πρέπει να δίδει πριν τη σύναψη της σύμβασης, εκτός των σημείων που υπάρχουν αλλαγές.

Η ασφαλιστική σύμβαση, εκτός των ειδικών περιπτώσεων, λήγει: α) όταν λήξει ο χρόνος για τον οποίο συμφωνήθηκε, β) σε περίπτωση καταγγελίας της σύμβασης εξαιτίας καθυστέρησης καταβολής πληρωμής ασφαλίστρων, γ) σε περίπτωση καταγγελίας της σύμβασης λόγω μη περιέλευσης σε γνώση του ασφαλιστή ουσιαστικών περιστατικών και στοιχείων του κινδύνου, καθώς και μεταβολής ή λήξης του κινδύνου, δ) σε περίπτωση που πάψει να υπάρχει το ασφαλιστικό συμφέρον, ε) σε περίπτωση καταγγελίας λόγω διαδοχής στην ασφαλιστική σχέση, στ) σε περίπτωση άσκησης σχετικού συμβατικού δικαιώματος (λόγος καταγγελίας που προβλέφθηκε), ζ) σε περίπτωση που έληξε ο κίνδυνος, η) ειδικά στην ασφάλιση ζωής, όταν ασκήσει ο λήπτης της ασφάλισης το δικαίωμά του εξαγοράς της ασφάλισης.

2.10 Αποζημίωση - Ασφαλιστικό Ποσό

Το ασφαλιστικό ποσό έχει διπλή έννοια. Άλλοτε αποτελεί το ανώτατο όριο ευθύνης του ασφαλιστή ή απλώς περιορισμό του ασφαλίσματος και άλλοτε ταυτίζεται με το ασφάλισμα. Σε κάθε περίπτωση το ασφαλιστικό ποσό είναι το ασφάλισμα που

υποχρεούται, κατ' ανώτατο όριο να καταβάλει ο ασφαλιστής όταν επέλθει ο ασφαλιστικός κίνδυνος.

Στην ασφάλιση κατά ζημιών ενεργητικού το ασφαλιστικό ποσό, όπως και η έκταση της ζημιάς και η ασφαλιστική αξία, περιορίζουν και προσδιορίζουν την έκταση της παροχής τον ασφαλιστή που έχει γενεσιουργό αιτία την ασφαλιστική σύμβαση, δηλαδή το ασφάλισμα. Στην ασφάλιση κατά ζημιών παθητικού το ασφαλιστικό ποσό έχει μόνο το ρόλο του ανώτατου ορίου ευθύνης του ασφαλιστή.

Στην ασφάλιση ποσού, όπου δεν μπορεί να γίνει λόγος ούτε για ασφαλιστική αξία ούτε για έκταση της ζημιάς, το ασφαλιστικό ποσό είναι το σταθερό ποσό που οφείλεται όταν επέλθει η ασφαλιστική περίπτωση. Δηλαδή, ταυτίζεται με το ασφάλισμα.

Στην ασφαλιστική σύμβαση συμφωνείται κατά κανόνα ασφαλιστικό ποσό, εκτός αν πρόκειται για απλή ασφάλιση πραγμάτων, όπου η ασφαλιστική αξία που δηλώθηκε έχει το ρόλο του ασφαλιστικού ποσού. Στην ασφάλιση κατά ζημιών ενεργητικού, όταν δεν συμφωνείται ασφαλιστικό ποσό, πρέπει τουλάχιστον να σημειώνεται η ασφαλιστική αξία.. Στην ασφάλιση αστικής ευθύνης είναι δυνατόν να μη συμφωνηθεί ανώτατο όριο, οπότε δεν θα σημειώνεται ασφαλιστικό ποσό. Αντίθετα, ασφάλιση ποσού δεν υπάρχει χωρίς μνεία ασφαλιστικού ποσού.

Είναι δυνατό μια σύμβαση να ορίζει περισσότερα ασφαλιστικά ποσά κατά αντικείμενο ασφάλισης. Στις περιπτώσεις αυτές, κάθε ένα ασφαλιστικό ποσό (επί μέρους ασφαλιστικό ποσό) είναι το ανώτατο όριο ευθύνης κατ' αντικείμενο ασφάλισης. Αν η ζημιά ενός αντικειμένου ασφάλισης είναι μεγαλύτερη, δεν θα ευθύνεται πέραν του ποσού αυτού ο ασφαλιστής και αν ακόμη το άθροισμα των επί μέρους ασφαλιστικών ποσών την υπερκαλύπτει ή υπολείπεται του συνολικού ασφαλιστικού ποσού.

Στις ανοικτές ασφαλίσεις του τύπου των δηλωτικών ασφαλίσεων, των ασφαλίσεων αυξομειωμένων ποσών αποθηκευμένων εμπορευμάτων και της τρέχουσας ασφάλισης θαλάσσιας μεταφοράς, το συνολικό ασφαλιστικό ποσό αποτελεί μόνο το ανώτατο όριο ευθύνης.

Στις σύνθετες ασφαλίσεις, όπου υπάρχουν περισσότερα αντικείμενα ασφάλισης, καλύπτονται με ένα ασφαλιστήριο συμφέροντα που θα μπορούσαν να είχαν ασφαλισθεί με περισσότερα. Συνεπώς, η ύπαρξη των περισσότερων ασφαλιστικών ποσών είναι αυτονόητη συνέπεια της ύπαρξης πολλών αντικειμένων ασφάλισης. Αυτό δεν μπορεί, όμως, να λεχθεί και για το συνολικό ασφαλιστικό ποσό που επιτρέπεται να συμφωνηθεί για όλη την ασφαλιστική σύμβαση.

2.11 Ασφαλισμένος και Λήπτης Ασφάλισης

Ασφαλισμένος είναι το πρόσωπο (φυσικό ή νομικό) που αντλεί δικαιώματα από την ασφαλιστική σύμβαση, το πρόσωπο για χάρη του οποίου συνάπτεται η ασφάλιση. Στην ασφάλιση κατά ζημιών ενεργητικού πραγμάτων, ασφαλισμένα κατά νομική ακριβολογία δεν είναι τα πράγματα, αλλά το πρόσωπο που έχει συμφέρον για τη διατήρησή τους. Στην ασφάλιση παθητικού, ασφαλισμένο είναι το πρόσωπο, το παθητικό της περιουσίας του οποίου κινδυνεύει να αυξηθεί. Στην ασφάλιση ποσού, όμως, ασφαλισμένος μπορεί να μην είναι το πρόσωπο που κινδυνεύει από την επέλευση του κινδύνου (πρόσωπο του κινδύνου), πράγμα που συμβαίνει στην ασφάλιση επί της ζωής τρίτον, όπου ο τρίτος δεν είναι ο ασφαλισμένος. Αντίθετα, στην ασφάλιση ιδίου θανάτου, ασφαλισμένος είναι το πρόσωπο του κινδύνου, εκείνος, δηλαδή, επί της ζωής του οποίου συνάπτεται η ασφάλιση, μολονότι θα εισπράξουν το ασφάλισμα οι κληρονόμοι του.

Ο ασφαλισμένος είναι συνήθως ο **λήπτης της ασφάλισης**. Έτσι, όταν έχουμε ασφάλιση για λογαριασμό. Ο λήπτης της ασφάλισης δεν είναι ασφαλισμένος, αλλά ούτε και αντιπρόσωπος του ασφαλισμένου. Ο λήπτης της ασφάλισης ευθύνεται πάντοτε για την καταβολή των ασφαλίσεων. Το λήπτη της ασφάλισης βαρύνουν γενικά όλες οι υποχρεώσεις που απορρέουν από την ασφαλιστική σύμβαση, εκτός απ' εκείνες που από τη φύση τους πρέπει να εκπληρωθούν απ' τον ασφαλισμένο.

Αντίστοιχα και ο ασφαλισμένος έχει τις ίδιες υποχρεώσεις με το λήπτη της ασφάλισης, εφόσον έχει λάβει γνώση της ασφάλισης και είχε τη δυνατότητα να τις εκπληρώσει.

2.12 Δικαιούχος Ασφάλισης

Δικαιούχος του ασφαλίματος είναι ο ασφαλισμένος. Εκείνος, δηλαδή, που ορίστηκε στην ασφαλιστική σύμβαση ότι πλήττεται από την πραγματοποίηση του ασφαλιστικού κινδύνου. Έτσι, αν ο λήπτης της ασφάλισης είναι ο ίδιος ο ασφαλισμένος, αυτός θα είναι και ο δικαιούχος του ασφαλίματος. Στις ασφαλίσσεις κατά ζημιών ο δικαιούχος του ασφαλίματος είναι αυτός που ζημιώθηκε εξαιτίας της επέλευσης του ασφαλισμένου κινδύνου. Στην ασφάλιση επί της ζωής τρίτου, ασφαλισμένος δεν είναι ο τρίτος, δηλ. το πρόσωπο του κινδύνου, αλλά ο δικαιούχος του ασφαλίματος. Στην ασφάλιση επί της ζωής τρίτου, εκείνος που υφίσταται την οικονομική ζημιά από την επέλευση του κινδύνου και είναι δικαιούχος του ασφαλίματος είναι ο λήπτης της ασφάλισης κι όχι ο τρίτος, επί της ζωής του οποίου συμφωνήθηκε η ασφάλιση, ενώ στην ασφάλιση ζωής συνηθίζεται να ορίζεται δικαιούχος του ασφαλίματος όχι ο ασφαλισμένος, που είναι εδώ το πρόσωπο του κινδύνου, ούτε ο λήπτης της ασφάλισης, αν είναι διαφορετικό πρόσωπο από τον ασφαλισμένο, αλλά τρίτος. Στην περίπτωση αυτή δεν συμπίπτει ο ασφαλισμένος με τον δικαιούχο του ασφαλίματος.

Ο προσδιορισμός του δικαιούχου του ασφαλίματος έχει σημασία, γιατί μόνο αυτός νομιμοποιείται να ζητήσει την πληρωμή του ασφαλίματος. Μόνο αυτός μπορεί να ασκήσει αγωγή κατά του ασφαλιστή. Αν ο ασφαλισμένος εκχωρήσει τις απαιτήσεις του κατά του ασφαλιστή σε τρίτο, ο τρίτος θα είναι δικαιούχος του ασφαλίματος, χωρίς συγχρόνως να είναι και ασφαλισμένος. Εφεξής, μόνο αυτός θα δικαιούται να ζητήσει και να εισπράξει το ασφάλισμα. Ο ασφαλισμένος θα δικαιούται πάντως να ζητήσει, και με αγωγή, την καταβολή στον τρίτο.

Οποιοσδήποτε είναι ικανός προς δικαιοπραξία μπορεί να συνάψει ασφάλιση, καθώς και οποιοσδήποτε νομικό πρόσωπο. Εφόσον πρόκειται για ασφάλιση κατά ζημιών ενεργητικού, ο ασφαλισμένος πρέπει να έχει συμφέρον για τη διατήρηση της περιουσίας που απειλείται με καταστροφή από τους ασφαλισμένους κινδύνους.

Εκτός της ασφάλισης ενεργητικού πραγμάτων, όπου πρέπει να υπάρχει συγκεκριμένη οικονομική σχέση που συνδέει τον ασφαλισμένο με το πράγμα στην ασφάλιση ενεργητικού μη πραγμάτων νομιμοποιείται να ασφαλισθεί μόνο εκείνος που θα υποστεί ζημία από την επέλευση του κινδύνου και άρα έχει νόμιμο και πραγματικό συμφέρον.

Στην ασφάλιση παθητικού ο ασφαλισμένος και δικαιούχος του ασφαλίματος πρέπει να είναι εκείνος, το παθητικό της περιουσίας του οποίου κινδυνεύει να αυξηθεί σε περίπτωση επέλευσης του ασφαλισμένου κινδύνου.

Στις ασφαλίσεις ποσού και ειδικότερα όταν πρόκειται για περίπτωση ασφάλισης ζωής ή υγείας τρίτου, οπότε, όπως είπαμε, το πρόσωπο του κινδύνου, ο τρίτος, δεν είναι ο ασφαλισμένος, απαιτείται η έγγραφη συναίνεση του τρίτου, διαφορετικά η ασφάλιση είναι άκυρη.

2.13 Ασφαλιστήριο – Ασφαλιστικό Συμβόλαιο

Το **ασφαλιστήριο** είναι το έγγραφο, με το οποίο αποδεικνύεται η ασφαλιστική σύμβαση. Είναι δηλαδή έγγραφο αποδεικτικό, όχι συστατικό της ασφαλιστικής σύμβασης, πράγμα που σημαίνει ότι η σύμβαση γεννάται και χωρίς το έγγραφο, με απλή αποδοχή της πρότασης, που θα περιέχει τα συστατικά στοιχεία της αιτουμένης να συναφθεί ασφαλιστικής σύμβασης από τον ασφαλιστή. Ο νόμος καθορίζει ως αποδεικτικό τύπο της σύμβασης το ασφαλιστήριο και καθιστά επιτακτική την ανάγκη έκδοσής του, που είναι αγωγήμη υποχρέωση του ασφαλιστή, υποχρέωση που απορρέει τόσο από το ουσιαστικό όσο και από το φορολογικό δίκαιο.

Για να τηρηθεί ο γραπτός τύπος σύμβασης πρέπει να υπογράφεται από τους συμβαλλόμενους. Όμως, ο γραπτός τύπος του ασφαλιστηρίου θεωρείται ότι έχει τηρηθεί με μόνη την υπογραφή του ασφαλιστή, που είναι ο κατά τον Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας εκδότης του εγγράφου. Ο Ασφαλιστικός Νόμος προβλέπει ρητά ότι το ασφαλιστήριο που έχει εκδοθεί από τον ασφαλιστή, αποδεικνύει την ασφαλιστική σύμβαση και συνεπώς δεσμεύει τον λήπτη της ασφάλισης.

Με το προ του Ασφαλιστικός Νόμος καθεστώς, το υπογεγραμμένο μόνο από τον ασφαλιστή ασφαλιστήριο απεδείκνυε ότι αυτός που το έχει υπογράψει είχε αποδεχθεί τη σύμβαση και τους όρους της, δεν απεδείκνυε όμως, χωρίς άλλο, ότι και ο λήπτης της ασφάλισης την έχει αποδεχτεί. Επικρατούσε πάντως μεγάλη αβεβαιότητα ως προς τη δέσμευση του ασφαλισμένου και από τους έντυπους ασφαλιστικούς όρους, που, επισυνάπτονταν στο ασφαλιστήριο. Ήδη, με τον Ασφαλιστικό Νόμο η αβεβαιότητα αυτή έχει παραμερισθεί.

Σύμφωνα με το προ του Ασφαλιστικού Νόμου καθεστώς, κατά του περιεχομένου του ασφαλιστηρίου χωρούσε ανταπόδειξη, δηλαδή επιτρεπόταν ο συμβαλλόμενος με τον ασφαλιστή να αποδείξει ότι είχαν π.χ. συμφωνηθεί διαφορετικοί όροι κάλυψης ή έντυποι όροι από αυτούς που περιλήφθηκαν στο ασφαλιστήριο. Επίσης, επιτρεπόταν να αποδείξει ο ασφαλιστής ότι ο αντισυμβαλλόμενός του είχε συμφωνήσει στους όρους που περιέλαβε ο ασφαλιστής στο ασφαλιστήριο. Ίσχυε και στην ασφαλιστική σύμβαση ότι και στις λοιπές ενοχικές συμβάσεις. Μετά τον Ασφαλιστικός Νόμος η ανταπόδειξη σχετικά με το περιεχόμενο των όρων της ασφάλισης εξαντλείται το ασφαλιστήριο δεν είναι ένα απλό έγγραφο, αλλά η τήρηση του υπόκειται σε ρυθμίσεις δημοσίου δικαίου διατάξεων. Έκδοτης του είναι μόνο ο ασφαλιστής και συνεπώς δεν είναι δυνατόν ο ασφαλισμένος να προσάγει ή επικαλεσθεί σε Αρχές ασφαλιστήριο που δεν φέρει την υπογραφή του.

Ακόμα, το ασφαλιστήριο είναι δυνατό να εκδοθεί ως αξιόγραφο σε διαταγή, αν ο ασφαλιστής σημειώσει επάνω τη ρήτρα «σε διαταγή» ή «σε διαταγή του Χ». Στην περίπτωση αυτή, το ασφαλιστήριο εγχαρτώνει τα δικαιώματα από την ασφαλιστική σχέση, μεταβιβάζεται δε με οπισθογράφηση και παράδοση του εγγράφου. Στη θαλάσσια ασφάλιση, όμως κατά παρέκκλιση της γενικής αρχής, κατά την οποία η ασφάλιση λήγει

με την απαλλοτριώση του «ασφαλισμένου πράγματος», αν απαλλοτριωθεί το πράγμα, η ασφαλιστική σχέση μεταβιβάζεται στο νέο κτήτορα

Τέλος, το ασφαλιστήριο κατά την έννοια του Ασφαλιστικός Νόμος πρέπει να περιέχει τα ουσιώδη στοιχεία της ασφαλιστικής σύμβασης, που είναι τα στοιχεία των συμβαλλομένων και του δικαιούχου του ασφαλίματος τη διάρκεια της ασφάλισης, το πρόσωπο ή το αντικείμενο και τη χρηματική αξία του ή την περιουσία που απειλούνται ή σχετίζονται με την επέλευση του κίνδυνου, το τυχόν ασφαλιστικό ποσό, τους κινδύνους που αναλαμβάνει ο ασφαλιστής, τις τυχόν εξαιρέσεις κάλυψης που συμφωνήθηκαν πέραν αυτών που προβλέπει ο Ασφαλιστικός Νόμος, το ασφάλιστρο, τον τόπο και χρόνο έκδοσης του και το εφαρμοστέο δίκαιο, αν αυτό δεν είναι το ελληνικό.

2.14 Όροι Ασφάλισης

Το ασφαλιστήριο περιέχει τους λεγόμενους χειρόγραφους και τους έντυπους όρους. Οι χειρόγραφοι όροι υπερισχύουν των έντυπων ως ειδικότεροι με την έννοια ότι σε περίπτωση σύγκρουσης τους θα ισχύει ο χειρόγραφος όρος. Ο Ασφαλιστικός Νόμος, για να αποφευχθεί η σύγχυση ως προς το πότε οι όροι είναι χειρόγραφοι και πότε έντυποι, ονομάζει όλους τους όρους με τους οποίους συναλλάσσεται ο ασφαλιστής «**ασφαλιστικούς όρους**».

Οι χειρόγραφοι γράφονται, συνήθως, στην πρώτη σελίδα όπου περιέχονται τα εξατομικευμένα στοιχεία της συγκεκριμένης σύμβασης. Λέγοντας έντυπους όρους εννοούμε εκείνους τους όρους που έχει προετοιμάσει εκ των προτέρων ο ασφαλιστής και τους οποίους ζητά να αποδεχθούν ως έχουν οι ασφαλισμένοι. Δεν έχει δε καμία διαφορά στο ζήτημα αυτό αν πρόκειται για γενικούς ή ειδικούς όρους, αφού και στις δύο περιπτώσεις πρόκειται για γενικούς όρους σύμβασης προσχώρησης.

Πιο σαφής είναι ο όρος «ασφαλιστικοί όροι» που χρησιμοποιεί ο Ασφαλιστικός Νόμος και στους οποίους εντάσσονται όλοι οι εκ των προτέρων, χωρίς διαπραγμάτευση, συντεταγμένοι όροι, σε αντίθεση με το ασφαλιστήριο που περιέχει εξατομικευμένα στοιχεία της σύμβασης.

Συνεπώς, μετά την εισαγωγή του Ασφαλιστικού Νόμου, επέρχεται σαφής νομοθετική διαφοροποίηση μεταξύ ασφαλιστηρίου και ασφαλιστικών όρων. Το ασφαλιστήριο είναι το έγγραφο όπου εγγράφονται τα απαραίτητα στοιχεία της ασφαλιστικής σύμβασης και ότι άλλο επιπλέον εξατομικευμένο στοιχείο ή ρήτρα επιθυμούν οι συμβαλλόμενοι. Οι ασφαλιστικοί όροι περιέχουν κυρίως τις προϋποθέσεις με τις οποίες παρέχεται η κάλυψη από το συγκεκριμένο ασφαλιστή. Όλα τα στοιχεία, τόσο του ασφαλιστηρίου όσο και των ασφαλιστικών όρων, αποτελούν τους όρους από τους οποίους διέπεται η ασφαλιστική σύμβαση και είναι όλοι εξίσου δεσμευτικοί όροι.

Οι έντυποι όροι της ασφαλιστικής πρακτικής αποτέλεσαν διεθνώς τη βάση των νομοθετικών ρυθμίσεων, υπήρχαν δε, μέχρι την εισαγωγή του Ασφαλιστικού Νόμου, σημαντικοί κλάδοι ασφαλίσσεων στην Ελλάδα, που λειτουργούσαν χωρίς να βασίζονται σε ειδική νομοθετική πρόβλεψη, παρά μόνο στους στερεότυπους γενικούς όρους, όπως π.χ. η ασφάλιση γενικής αστικής ευθύνης.

Οι ασφαλιστικοί όροι για να είναι έγκυροι πρέπει να μην είναι καταχρηστικοί, να μην αντιβαίνουν σε νομοθετικές διατάξεις αναγκαστικού δικαίου, να λαμβάνουν υπόψη τα εύλογα συμφέροντα του λήπτη της ασφάλισης και των ασφαλισμένων. Πρέπει επίσης να γράφονται με σαφήνεια. Αν δεν συμβαίνει αυτό, τα δικαστήρια κατ' αρχήν δεν θα τους εφαρμόσουν.

Διεθνώς παρατηρείται οι ασφαλιστές κατά κλάδο, ακόμα και κατά κίνδυνο, να χρησιμοποιούν ενιαίους εθνικούς γενικούς όρους, παράλληλα με τους κατ' ιδίαν προπαρασκευασμένους έντυπους όρους που ενδεχόμενα χρησιμοποιεί ο μεμονωμένος ασφαλιστής. Αυτή η πρακτική δεν έχει ακόμα εισαχθεί στην Ελλάδα.

Με βάση το καθεστώς του Εμπορικού Ναυτικού, για να είναι δεσμευτικοί οι ασφαλιστικοί όροι θα πρέπει να αποδεικνύεται ότι ο ασφαλισμένος τους έχει

αποδεχθεί. Τέτοια απόδειξη αποτελεί η προσαγωγή και επίκληση του ασφαλιστηρίου στο Δικαστήριο ή άλλη αρχή.

Σε περίπτωση παραβίασης της υποχρέωσης που έχει ο ασφαλιστής να συντάσσει με σαφήνεια όλους τους όρους της ασφαλιστικής σύμβασης τότε η ερμηνεία γίνεται σύμφωνα με την καλή πίστη και τα συναλλακτικά ήθη, αν, όμως, δεν υπάρχει ασάφεια, δεν επιτρέπεται κατά την νομολογία ερμηνεία προς ανεύρεση της βούλησης των συμβαλλομένων.

Όλοι οι ασφαλιστικοί όροι πρέπει να έχουν παραδοθεί το αργότερο μαζί με το ασφαλιστήριο. Έτσι, αν νέος ουσιώδης όρος τίθεται το πρώτον στην εξοφλητική απόδειξη που λαμβάνει ο ασφαλισμένος κατά την είσπραξη του ασφαρίσματος, χωρίς αυτός να αποτελούσε όρο συμβατικό, ο όρος αυτός δεν δεσμεύει τον ασφαλισμένο.

BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΠΗΓΕΣ

1. «*Η ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ*», Δούκας Σ.Ι., Αθήνα 1985.
2. «*SECURITY IN MARITIME TRANSPORT*», Paris OECD, 2003.
3. «*TEMPLEMAN ON MARINE INSURANCE*», Lambeth, Great Britain 1986.
4. «*Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ*», διπλωματική εργασία Μαστοράκη Νίκου, Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα 2001.
5. «*ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ*», Μακρής Κ.Χ., Αθήνα 1987.
6. «*ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΛΟΙΟΥ*», διπλωματική εργασία Μπίγκα Μιχαήλ, Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα 1992.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

ΑΣΦΑΛΙΣΗ & ΠΛΟΙΟ

Εισαγωγή

Έχοντας κάνει ανάλυση σε γενικότερα θέματα Ασφαλιστικού Δικαίου, από το προηγούμενο κεφάλαιο, γίνεται μια συσχέτιση του πλοίου με τον τομέα των ασφαλειών. Γίνεται μια σύντομη αναφορά στην ασφάλιση του σκάφους και του μηχανοστασίου, του πληρώματος, του φορτίου, του πλοίου (ως αντικείμενο) καθώς και τους κινδύνους της θαλάσσιας ασφάλισης,

3.1 Ασφάλιση Πληρώματος

Στην ασφάλιση του πληρώματος, όπως συμβαίνει στις ασφαλίσσεις προσώπων, δεν εφαρμόζονται όλες οι διατάξεις για την ασφάλιση κατά ζημιών. Επομένως, δεδομένου ότι από το σύνολο των σχετικών διατάξεων προκύπτει ότι η θαλάσσια ασφάλιση είναι ασφάλιση κατά ζημιών, δεν μπορούμε να πούμε ότι στις ρυθμίσεις της υπάγονται και οι ασφαλίσσεις προσώπων του Ασφαλιστικού Νόμου, έστω κι αν οι κίνδυνοι σχετίζονται με θαλάσσιο εγχείρημα.

Η ασφάλιση του πληρώματος συνάπτεται συνήθως από τον πλοιοκτήτη υπέρ του πληρώματος και συνίσταται σε καταβολή των συμφωνηθέντων ποσών σε περίπτωση θανάτου, μερικής ή ολικής, προσωρινής ή οριστικής ανικανότητας λόγω ατυχήματος. Δικαιούχος είναι συνεπώς μόνο μέλος του πληρώματος ή οι κληρονόμοι του. Ο πλοιοκτήτης συνάπτει αυτήν την ασφάλιση ως πρόσθετη αντυπαροχή - πέραν του μισθού - του πληρώματος. Ορισμένες αξιώσεις κατά του εργοδότη-πλοιοκτήτη μένουν ακάλυπτες (κυρίως αξιώσεις για ψυχική οδύνη και για έξοδα επαναπατρισμού). Αυτές τις αξιώσεις του πληρώματος όπως άλλωστε και οποιαδήποτε αστική αξίωση τρίτου κατά του πλοιοκτήτη, μπορεί να συμφωνηθεί να καλύπτει η ασφάλιση αστικής ευθύνης.

3.2 Ασφάλιση Φορτίου

Η θαλάσσια ασφάλιση φορτίου είναι ασφάλιση θαλάσσιας μεταφοράς. Όπως και στην ασφάλιση πλοίου, η ασφάλιση μπορεί να διαρκεί για ένα προσδιορισμένο στο ασφαλιστήριο χρονικό διάστημα ή για ένα ταξίδι.

Ως ιδιαίτερο είδος θαλάσσιας ασφάλισης μεταφορών που αποτελεί είδος της ανοικτής ασφάλισης του Ασφαλιστικού Νόμου προβλέπει ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου την τρέχουσα που ονομάζεται, κατά τη διεθνή ορολογία και

κυμαινόμενη ασφάλιση ή ανοικτή ασφάλιση ή γενική ασφάλιση. Είναι ασφάλιση μέλλοντος συμφέροντος. Ο ασφαλισμένος είναι υποχρεωμένος να δηλώνει για κάθε ασφάλιση τα λοιπά στοιχεία μόλις τα πληροφορηθεί, για να μπορέσει να υπολογιστεί το ασφαλιστρο. Αυτή είναι η συνηθισμένη μορφή με την οποία εμφανίζεται η τρέχουσα ασφάλιση. Παράλειψη υποβολής της δήλωσης δίνει αξίωση στον ασφαλιστή να ζητήσει μόνο αποζημίωση. Επιτρέπεται, όμως, να συμφωνηθεί, μεταξύ άλλων, αφενός μεν η δήλωση να είναι προαιρετική για τον ασφαλισμένο, αφετέρου ακύρωση της σύμβασης και έτσι απαλλαγή του ασφαλιστή ως κύρωση για την υπαίτια ή ανυπαίτια μη δήλωση.

Εκτός από το φορτίο μπορεί να ασφαλιστεί και το αναμενόμενο κέρδος από την άφιξη του φορτίου στον τόπο προορισμού, καθώς και η υπεραξία που αποκτάει το φορτίο στον τόπο προορισμού. Αντικείμενο της ασφάλισης είναι ο κίνδυνος μη πραγματοποίησης του κέρδους που εκτίθεται έμμεσα στους θαλάσσιους κινδύνους.

Τέλος, μπορεί να ασφαλιστεί ο κίνδυνος απώλειας του τιμήματος της θαλάσσιας μεταφοράς (του ναύλου) που μπορεί να οφείλεται είτε σε ατύχημα είτε σε οποιοδήποτε άλλο θαλάσσιο γεγονός, το οποίο συντέλεσε στη ματαίωση της πραγματοποίησης του.

3.3 Ασφάλιση Πλοίου ως Αντικείμενο

Ως ασφάλιση κατά ζημιών ενεργητικού, η ασφάλιση πλοίου περιλαμβάνει οποιαδήποτε βλάβη ή και απώλεια πλοίου και, περιλαμβάνει και την αστική ευθύνη εξαιτίας σύγκρουσης. Τέτοια ασφάλιση μπορεί να συναφθεί από οποιονδήποτε έχει συμφέρον για τη διατήρηση του πλοίου, συνεπώς, όχι μόνο από τον κύριο, αλλά και από αυτόν που το εκμεταλλεύεται (εφοπλιστή) με βάση σύμβαση που έχει συνάψει με τον κύριο. Αν το εμπορικό πλοίο (όπως συμβαίνει συνήθως) είναι υποθηκευμένο σε πιστωτές για εξασφάλιση δανείου, τότε η υποθήκη επεκτείνεται και στο ασφάλισμα, δηλαδή ο ενυπόθηκος δανειστής έχει τις αξιώσεις κατά του ασφαλιστή σε περίπτωση

βλάβης του πλοίου. Όμως, ο ενυπόθηκος δανειστής μπορεί να ασφαλίσει ο ίδιος το υποθηκικό του συμφέρον ή το συμφέρον κυριότητας του κυρίου ενυπόθηκου οφειλέτη του και μάλιστα για ποσό μέχρι 30% πλέον του ύψους του δανείου, όταν το επιπλέον αυτό δεν υπερβαίνει την αξία του πλοίου.

Η αξία του πλοίου (και των συστατικών και παραρτημάτων που καλύπτει επίσης η ασφάλιση αυτή) που λαμβάνεται υπόψη για την αποζημίωση, κατά κανόνα δεν είναι η τρέχουσα αξία του πλοίου, αλλά η αποτίμηση του πλοίου στην οποία, κατά διεθνή συναλλακτική ασφαλιστική πρακτική, προβαίνουν με ειδική σύμβαση αποτίμησης οι συμβαλλόμενοι κατά τη σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης. Με την πρακτική της αποτίμησης αποφεύγεται η δυσκολία εξεύρεσης της τρέχουσας αξίας του πλοίου και επίσης ο κίνδυνος να έχουμε συνεχώς υπασφάλιση ή και υπερασφάλιση, επειδή η αξία του πλοίου υπόκειται σε συνεχείς και μεγάλες διακυμάνσεις.

3.4 Κίνδυνος και Παρατηρήσεις για τη Θαλάσσια Ασφάλιση

Στη θαλάσσια ασφάλιση, σύμφωνα με ρητή διάταξη του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, ισχύει, όπως είπαμε, η αρχή της καθολικότητας των κινδύνων, αρχή που υιοθετείται διεθνώς, σύμφωνα με την οποία η ασφάλιση καλύπτει το σύνολο των κινδύνων που απειλούν το πράγμα στο οποίο αναφέρεται η ασφάλιση (το ίδιο το πλοίο, το φορτία κ.λπ.) κατά τη διάρκεια του πλου. Έτσι, μπορεί να προκληθούν βλάβες στα μεταφερόμενα πράγματα π.χ. από τη βύθιση του πλοίου, από τον εξαναγκασμό της ρίψης τους στη θάλασσα για να ελαττωθεί το βάρος και να σωθεί το πλοίο και το λοιπό φορτίο από τον κίνδυνο όπου βρέθηκε (π.χ. μεγάλη θαλασσοταραχή), από πυρκαγιά, από διαβροχή με θαλάσσιο ή γλυκό νερό κλπ. Δεν είναι ανάγκη να προσδιοριστεί ειδικά στην ασφάλιση ότι καλύπτονται όλοι αυτοί και άλλοι πολλοί κίνδυνοι. Καλύπτονται αυτόματα, εφόσον συμφωνήθηκε θαλάσσια ασφάλιση. Η αρχή αυτή δεν επιβάλλεται, όμως, από λόγους δημόσιας τάξης, συνεπώς μπορεί επιτρεπτά, όπως είπαμε, να συμφωνηθεί ότι ορισμένοι θαλάσσιοι κίνδυνοι δεν θα καλύπτονται,

πράγμα που στην πρακτική της θαλάσσιας ασφάλισης φορτίου (κυρίως) γίνεται σχεδόν πάντα.

Ο νόμος εξαιρεί από την κάλυψη τους πολεμικούς κινδύνους. Αυτό όμως, δεν εμποδίζει τον ασφαλιστή να συμφωνήσει ρητά ότι θα καλύπτει και τις περιπτώσεις κινδύνων που χαρακτηρίζονται πολεμικοί ή ότι θα καλύπτει κινδύνους που ναι μεν δεν είναι πολεμικοί, αλλά συνέβησαν σε περιοχή που χαρακτηρίζεται εμπόλεμη.

Η θαλάσσια ασφάλιση ρυθμίζεται λεπτομερέστερα από κάθε άλλο επί μέρους είδος ασφάλισης. Οι διατάξεις που τη ρυθμίζουν ειδικά διέπονται από τις αρχές της κατά ζημιών ασφάλισης. Σε αυτήν εφαρμόζονται όσες από τις διατάξεις του Ασφαλιστικού Νόμου δεν αντίκεινται στις ειδικές διατάξεις του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου.

Οι δικαστικές διαφορές από τη θαλάσσια ασφάλιση θεωρούνται ως ναυτικές και εκδικάζονται από το ειδικό (ναυτικό) τμήμα του Πρωτοδικείου και Εφετείου Πειραιά, εφόσον υπάγονται στη δικαιοδοσία του Πειραιά ή της Αθήνας. 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. 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. Στη θαλάσσια ασφάλιση ισχύει η αρχή της καθολικότητας των κινδύνων.

Συνηθισμένα είδη θαλάσσιας ασφάλισης είναι η ασφάλιση σώματος πλοίου, φορτίου μεταφερομένου με πλοίο και η ασφάλιση ναύλου. Οι κίνδυνοι που συνήθως δεν καλύπτονται από τις ασφαλιστικές εταιρίες ασφαίζονται από τους πλοιοκτήτες, όπως ειπώθηκε, σε αλληλασφαλιστικές ενώσεις. Τέτοιες ενώσεις είναι το γνωστό είδος αγγλικών αλληλασφαλιστικών ενώσεων P&I Clubs, που ασφαίζουν εκτεταμένα την αστική ευθύνη του πλοιοκτήτη. Ασφαλισμένοι στη θαλάσσια ασφάλιση μπορεί να είναι, εκτός του πλοιοκτήτη, και άλλα πρόσωπα, όπως π.χ. ο κύριος των μεταφερομένων εμπορευμάτων.

Κάθε ασφάλιση κατά ζημιών ενεργητικού ή και παθητικού, εφόσον αφορά θαλάσσιους κινδύνους, δηλ. κινδύνους που έχουν αφορμή θαλάσσιο ταξίδι, υπόκειται στην ειδική ρύθμιση της θαλάσσιας ασφάλισης. Αντίθετα, η ασφάλιση ποσού, και όταν αφορά τέτοιους κινδύνους, ρυθμίζεται από τις διατάξεις για την ασφάλιση προσώπων του Ασφαλιστικού Νόμου, γιατί δεν συμβιβάζεται προς τη ρύθμιση της θαλάσσιας ασφάλισης. Η ασφάλιση αυτή δεν παύει, λοιπόν, επειδή είναι θαλάσσια να είναι ασφάλιση κατά ζημιών. Συνεπώς οι σχετικές διατάξεις για τη χερσαία ασφάλιση εφαρμόζονται συμπληρωματικά στο μέτρο που δεν τροποποιούνται από τις διατάξεις για τη θαλάσσια ασφάλιση του Κώδικας Ιδιωτικού Νομικού Δικαίου.

3.5 Ασφάλιση Σκάφους και Μηχανοστασίου

Τα πιο σημαντικά σημεία ενός ναυτικού ασφαλιστικού συμβολαίου είναι: Αξία του αντικείμενου: είναι καθορισμός και συμφωνημένο με την έναρξη της ασφάλισης. Δεν αλλάζει παρά μόνο με την σύμφωνη γνώμη ασφαλιστών και ασφαλιζομένων. Η μόνη εξαίρεση είναι όταν το πλοίο πηγαίνει για διάλυση οπότε και αξία του είναι αντίστοιχη της τιμής scrap.

Παράγοντες που επηρεάζουν την αξία του πλοίου είναι: (α) Τιμή μεταπωλήσεως στις παρούσες συνθήκες, (β) Τιμή αγοράς ενός αντίστοιχου καινούργιου, (γ) Ηλικία του πλοίου και απόσβεση.

Κάλυψη: Συμβάντα που περιλαμβάνονται στο συμβόλαιο, όπως π.χ. σύγκρουση, διάσωση, αμοιβαία απώλεια κλπ.

Οριακό Κεφάλαιο: Το χαμηλότερο ποσό που μπορεί κάποιος πλοιοκτήτης να ασφαλίσει το πλοίο του για ζημίες προς τρίτους. Στην περίπτωση σύγκρουσης, ο ασφαλιστικός φορέας καλύπτει το 75% της ζημίας ενώ το 25% καλύπτει ο οργανισμός του P&I Club.

Ασφάλιστρο: Προσδιορίζεται ανάλογα με τα παραπάνω και είναι το άθροισμα από των στοιχείων Ολικής απώλειας, Μερικής απώλειας ή ζημίας.

Η ετήσια έκθεση της Επιτροπής Ασφάλισης Πλοίου και Μηχανημάτων θέτει κανόνες για την ενιαία αντιμετώπιση και προσδιορισμό των ασφαλίσεων από τους ασφαλιστικούς οργανισμούς, Άλλοι δύο παράγοντες που επηρεάζουν είναι το deductible και το ιστορικό του συγκεκριμένου ασφαλιζομένου.

3.6 Βασικά Τμήματα Ναυτικής Ασφάλισης

P&I Clubs: Οργανισμοί αμοιβαίας ασφάλισης πλοιοκτητών με σκοπό την προστασία και αποζημίωση των μελών τους για ευθύνες προς τρίτους.

Underwriters: Οργανισμοί που αναλαμβάνουν την αποζημίωση για ζημιές σκάφους και μηχανής πλοίου.

Απώλεια: Το γεγονός μερικής ή γενικής ζημιάς στο πλοίο ή και το φορτίο λόγω αναπόφευκτου ατυχήματος.

Ευθύνη Πλοιοκτήτη: Η ευθύνη που επωμίζεται ο κάθε πλοιοκτήτης και οι αποζημιώσεις που πρέπει να καταβάλει για κάποια απώλεια.

Ναυτική Ασφάλιση Σκάφους: Ο ασφαλιζών αναλαμβάνει την υποχρέωση να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο σε περίπτωση απώλειας που προκύπτει από ναυτικό ατύχημα. Η Μ. Βρετανία αποτελεί την μεγαλύτερη αγορά ναυτικών ασφαλίσεων λόγω της εξειδικευμένης σε κάλυψη μεγάλων και σύνθετων επιχειρηματικών κινδύνων. Τα συμβαλλόμενα μέρη του ασφαλιστηρίου είναι ο πλοιοκτήτης και ο ασφαλιστικός οργανισμός. Στην περίπτωση μεγάλων κινδύνων γίνεται καταμερισμός της ευθύνης μεταξύ περισσότερων του ενός ασφαλιστικών οργανισμών. Δεν υπάρχει νομική υποχρέωση για ασφαλιστική κάλυψη πλοίου/φορτίου εκτός από Δ/Ξ άνω των 2000dwt, για αποζημιώσεις σε περίπτωση ρύπανσης της θάλασσας από διαρροή πετρελαίου.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΠΗΓΕΣ

1. «SECURITY IN MARITIME TRANSPORT», Paris OECD, 2003.
2. «TEMPLEMAN ON MARINE INSURANCE», Lambeth, Great Britain 1986.
3. «Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ», διπλωματική εργασία Μαστοράκη Νίκου, Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα 2001.
4. «CHORLEY AND GILES SHIPPING LAW», Gaskell-Debattista-Swatton, London 1993
5. «ΚΩΣΙΚΑΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ», Κ. Καραβά, Θεσσαλονίκη 1995.
6. «ΚΩΣΙΚΑΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ», Α. Αντάπαση, Αθήνα 1989

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

ΝΟΜΟΣ ΠΕΡΙ «ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ» 1906

Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται ένας σύντομος σχολιασμός των άρθρων του Νόμου Περί «Ναυτικής Ασφάλισης». Οι αρχές του Marine Insurance Act 1906 αποτελούν τη βάση για κάθε είδους ασφάλιση (αυτοκινήτων, σπιτιών, ζωής κλπ.). Επίσης, παραθέτουμε την πλεινότητα των άρθρων (94 στο σύνολο) που απαρτίζουν τον Νόμο αυτόν.

4.1 Γενικά

Ο νόμος περί ναυτικής ασφάλισης αποτελεί τη βάση όλων των συμβολαίων που επισυνάπτονται μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλιζόμενου για το ασφαλισμένο αντικείμενο, το οποίο πρέπει να αποτελεί περιουσία του ασφαλιζόμενου για να ισχύει το συμβόλαιο. Φυσικά απαγορεύεται η ασφάλιση για κερδοσκοπικούς λόγους σε αντικείμενα τρίτων.

Όπως είναι φυσικό το συμβόλαιο ναυτικής ασφάλισης συμφωνείται και βασίζεται στην καλή πίστη των δύο πλευρών. Εάν με κάποιο τρόπο, αποδειχθεί ότι αυτή δεν τηρείται από τη μια ή την άλλη πλευρά, το συμβόλαιο παύει να ισχύει. Όταν υπογραφεί το συμβόλαιο, ο ασφαλιστής και ο ασφαλιζόμενος πρέπει να δηλώνουν άγνοια ως προς την τελική κατάληξη του ανειλημμένου κινδύνου.

Σημαντικός όρος του ασφαλιστικού συμβολαίου αποτελεί το μέτρο αποζημίωσης. Ουσιαστικά είναι το ποσό ασφάλισης. Δεν επιτρέπεται το κέρδος από το συμβόλαιο ασφάλισης. Το αποζημιωθέν ποσό είναι ίσο με το ύψος της κάλυψης και όχι παραπάνω. Αποζημιωθέν ποσό μπορεί να αποτελέσει η αντίστοιχη αξία του ως καινούριο αντί για την αξία του ως μεταχειρισμένο.

Η περίοδος ασφάλισης ενός ασφαλιστικού συμβολαίου αφορά είτε σε ορισμένο χρόνο είτε σε ορισμένο ταξίδι τοθ ασφαλιζόμενου πλοίου. Η ασφάλιση για ορισμένο ταξίδι παύει να ισχύει αν αλλάξει άθελα ή ηθελημένα ο προορισμός του πλοίου.

Οι εγγυήσεις ενός ασφαλιστικού συμβολαίου αναφέρονται στην πιστοποίηση πως κάτι συγκεκριμένο θα γίνει ή θα αποφευχθεί. Εάν δεν τηρηθεί η κάλυψη παύει να ισχύει. Αυτονόητες εγγυήσεις είναι η ασφάλεια πλοίου, η υπακοή στους νόμους, η αξιοπιστία, η μεταφορική ικανότητα ενός πλοίου για ένα συγκεκριμένο φορτίο και η συμμόρφωση με τους όρους ασφαλείας. Άλλου τύπου εγγυήσεις πρέπει να συμμορφώνονται μεταξύ ασφαλιστέου/ασφαλιζόμενου και να αναφέρονται στο συμβόλαιο.

Σε περίπτωση παρέκκλισης πορείας, που αναφέρθηκε παραπάνω, η ισχύ της ασφαλιστικής κάλυψης παύει εάν το πλοίο παρεκκλίνει της πορείας του και αυτή αποτελεί ρητό όρο του σχετικού συμβολαίου. Εξαιρέσεις του κανόνα αποτελούν οι

παρακάτω περιπτώσεις: γεγονός εκτός ελέγχου καπετάνιου/πλοιοκτήτη, συμμόρφωση σε αυτονόητη εγγύηση/όρο, ασφάλεια του πλοίου, διάσωση ανθρώπων/άλλων πλοίων, ιατρική περίθαλψη. Πρέπει να αναφερθεί πως ο ασφαλιστής δεν ευθύνεται για ζημιά που δεν αναφέρεται ή δεν εννοείται από τα γραφόμενα στο συμβόλαιο.

Υπάρχουν διάφορες περιπτώσεις Απώλειας. Συγκεκριμένα, μπορεί να έχουμε: Μερική Απώλεια (απώλεια που δεν δικαιολογεί ή επηρεάζει το σύνολο του φορτίου ή πλοίου), Ολική Απώλεια (το ασφαλισμένο αντικείμενο είναι κατεστραμμένο ή με ζημιά μεγάλου μεγέθους όπου δεν ομοιάζει με το αρχικό ασφαλισθέν αντικείμενο, ή ο ασφαλισμένος είναι για πάντα στερημένος του ασφαλισθέντος αντικειμένου), Ολική κατασκευαστική απώλεια (το αντικείμενο είναι εγκαταλελειμμένο διότι η ολική απώλεια του είναι εμφανής ή δεν μπορεί να αποφευχθεί η ολική απώλεια του παρά μόνο με κόστος που υπερβαίνει την αξία του αντικειμένου - ο ασφαλισμένος πρέπει να επιδείξει εγγράφως ότι εγκαταλείπει το αντικείμενο).

Σύμφωνα με την αρχή της υποκατάστασης, μετά την καταβολή της αποζημίωσης, ο ασφαλιστής/ασφαλιζόμενος έχει δικαίωμα να επιδιώξει καταβολή αποζημίωσης από τρίτους. Από το ποσό που θα διεκδικήσει, ο ασφαλιστής θα παρακρατήσει ποσό ίσο με την αξία του συμβολαίου και ο ασφαλιζόμενος θα παραδώσει ποσό ίσο με την αξία της κάλυψης. Η διαφορά θα παραμείνει σε αυτόν που εκκίνησε τη διαδικασία.

Τέλος, πρέπει να επισημανθεί πως, ο ασφαλιζόμενος πρέπει να ενεργεί με προσοχή «ωσάν να ήταν ανασφάλιστος». Υπάρχουν ορισμένα γεγονότα που αυτοδίκαια καταργούν την ισχύ ενός συμβολαίου (ακυρωτικές ενέργειες), όπως: απόκρυψη στοιχείων που επηρεάζουν τον κίνδυνο, παράνομη ενέργεια (εμπόριο όπλων, ναρκωτικά κλπ), σφάλμα σε γνώση του πλοιοκτήτη κλπ.

4.2 Ασφαλιστική Νομοθεσία

Το νομοθετικό πλαίσιο μέσα στο οποίο ενεργεί η Ναυτική Ασφάλεια στην Αγγλία είναι το Μ.Ι.Α. 1906 (Marine Insurance Act) και το οποίο κωδικοποίησε τις μέχρι τότε δικαστικές αποφάσεις και νόμους σε μια νομοθετική πράξη. Οι αρχές του Μ.Ι.Α. 1906 αποτελούν και την βάση κάθε άλλης ασφαλίσεως είτε πρόκειται για ασφάλιση αυτοκινήτων, αεροπλάνων, σπιτιών κλπ. διεθνώς. Μερικές από τις βασικές αρχές του κώδικα είναι οι παρακάτω.

1. Χαρακτηρισμός Ναυτικής Ασφάλειας

Ναυτική ασφάλεια είναι το συμβόλαιο αυτό, βάσει του οποίου ο ασφαλιστής αναλαμβάνει την υποχρέωση να αποκαταστήσει (indemnify) τον ασφαλισμένο με τέτοιο τρόπο και μέγεθος που συμφωνήθηκε, έναντι ναυτιλιακών απωλειών δηλαδή απωλειών που επήλθαν και είναι εγγενείς σε μια ναυτική περιπέτεια. Θεμελιώδης αρχή της «αποκατάστασης» είναι η επαναφορά του ασφαλισμένου στην ίδια θέση/κατάσταση ως εάν ο θαλάσσιος κίνδυνος να μην είχε επέλθει. Από τη αρχή αυτή απορρέουν οι υποχρεώσεις του ασφαλισμένου στην ύπαρξη πραγματικού ενδιαφέροντος “insurable interest” καθώς και άλλων υποχρεώσεων.

2. Αρχή της ύψιστης ειλικρίνειας/καλής πίστης (Uberrimae Fidei – Utmost Good Faith)

Το ασφαλιστήριο ναυτικής ασφάλειας στηρίζεται στην ύψιστη καλή πίστη σύμφωνα με τον κώδικα ΜΙΑ 1906 δηλαδή στην υποχρέωση αμφότερων των συμβαλλομένων μερών να μην αποκρύπτουν από τον άλλο στοιχεία που γνωρίζουν, με σκοπό να οδηγήσουν τον άλλο σε επιζήμια για αυτόν σύμβαση εν αγνοία τέτοιων στοιχείων.

Ακόμη η υποχρέωση επίδειξης της ύψιστης καλής πίστης περιλαμβάνει την υποχρέωση παροχής πληροφοριών που θα επηρεάσουν την απόφαση ενός ασφαλιστού στην απόρριψη μιας αιτήσεως.

Παρέκκλιση από αυτήν την υποχρέωση και βασική αρχή, παρέχει το δικαίωμα στο αντισυμβαλλόμενο μέρος να διαφύγει από τις υποχρεώσεις του ασφαλιστηρίου συμβολαίου (avoidance of the policy) εξ' αρχής. Σημειωτέον η υποχρέωση αυτή βαρύνει και τον ασφαλιστή.

3. Αρχή της παράθεσης στοιχείων

Ο ασφαλιζόμενος είναι υποχρεωμένος να παραθέσει υπό του ασφαλιστού όλα εκείνα τα στοιχεία που γνωρίζει ή θεωρείται ότι πρέπει να γνωρίζει λόγω της συνήθους επαγγελματικής ασχολίας του και τα στοιχεία αυτά επηρεάζουν την γνώμη κάθε συνετού ασφαλιστού στην αξιολόγηση του κινδύνου και τον υπολογισμό του ασφαλιστρού. Απόκρυψη τέτοιων στοιχείων δικαιολογεί ακύρωση της ασφαλιστικής σύμβασης εκτός εάν ο ασφαλιστής παραιτηθεί από αυτό το δικαίωμα «έργω ή πράξει» ή με δήλωση.

Δεν υφίσταται υποχρέωση για παράθεση στοιχείων που ελαττώνουν τον κίνδυνο ή θεωρούνται αυτονόητα σε ένα ασφαλιστή ή για τα οποία παραιτείται ο ασφαλιστής.

4. Αρχή της περιγραφής (representation)

Κάθε περιγραφή για τον αναμενόμενο κίνδυνο ή περιπέτεια, που είναι σχετική πρέπει να είναι αληθής. Αληθής, σύμφωνα με τον κώδικα είναι η περιγραφή που είναι στην πλειονότητα της σωστή. Ο κώδικας επιμένει στην ανάλυση της έννοιας «αληθής» με σύγκριση του περιγραφόμενου γεγονότος με το πραγματικό και ο θεωρεί αληθές όταν η διαφορά με το πραγματικό είναι αμελητέα. Επίσης θεωρείται ότι η διαφορά του με το πραγματικό είναι αμελητέα. Επίσης θεωρείται ότι η απόκρυψη της αλήθειας συνιστά ψέμα (Compreccio Verai, Sagestio Falci).

5. Απαραίτητο όροι (Warranties)

Με τους όρους αυτούς ο ασφαλισμένος υπόσχεται ότι κάτι θα τηρηθεί ή ότι κάποια κατάσταση θα διατηρηθεί ή θα πραγματοποιηθεί. Τέτοιοι όροι είναι είτε γραπτοί στο ασφαλιστήριο είτε αυτονόητοι. Μη τήρηση τέτοιων όρων δίδει το δικαίωμα στον ασφαλιστή να απαλλαγεί ευθυνών από την ημερομηνία της παραβίασεως όχι όμως και προ αυτής.

6. Αρχή της συγγενούς αιτίας (Proximate Cause)

Ο ασφαλιστής είναι υποχρεωμένος να αποζημιώσει απώλειες που προήλθαν από πρωτογενείς αιτίες που είναι καλυμμένες στο ασφαλιστήριο (Cause Proxima Non Remota Spectatur). Πρέπει να βλέπουμε την πρωτογενή αιτία και όχι την απόμακρη.

4.3 Θαλάσσια Ασφάλιση

Άρθρο 1. Σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης είναι η σύμβαση με την οποία ο ασφαλιστής αναλαμβάνει να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο, κατά τον τρόπο και την έκταση που συμφωνείται σε αυτή, εναντίον θαλάσσιων απωλειών, δηλαδή των απωλειών που είναι συμφυείς με τη θαλάσσια περιπέτεια.

Άρθρο 2. Μια σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης μπορεί, με ρητούς όρους της, ή λόγω ύπαρξης συναλλακτικών ηθών, να επεκταθεί ούτως ώστε να προστατεύει τον ασφαλισμένο εναντίον απωλειών σε εσωτερικά ύδατα ή από οποιοδήποτε χερσαίο κίνδυνο, ο οποίος είναι συναφής προς οποιοδήποτε θαλάσσιο ταξίδι.

Όταν ένα πλοίο κατά τη διάρκεια της ναυπήγησης ή καθέλκυσης, ή οποιασδήποτε περιπέτειας ανάλογη προς τη θαλάσσια περιπέτεια, καλύπτεται από

το ασφαλιστήριο του τύπου του θαλάσσιου ασφαλιστηρίου, οι διατάξεις του Νόμου αυτού, όσο είναι εφαρμόσιμες, θα ισχύουν και για αυτό όμως, με εξαίρεση τα οριζόμενα από την παρούσα παράγραφο, τίποτα από τον νόμο αυτό δεν θα αλλάξει ή επηρεάσει οποιοδήποτε κανόνα ή Νόμο εφαρμοζόμενο σε οποιαδήποτε σύμβαση ασφάλισης διάφορης της θαλάσσιας ασφάλισης όπως αυτής ορίζεται στον παρόντα Νόμο.

Άρθρο 3. Υποκείμενη στις διατάξεις του παρόντος Νόμου, κάθε νόμιμη θαλάσσια περιπέτεια μπορεί να αποτελέσει το αντικείμενο σύμβασης θαλάσσιας ασφάλισης. Συγκεκριμένα, υπάρχει θαλάσσια περιπέτεια όταν:

(α) οποιοδήποτε πλοίο, αγαθά ή άλλα κινητά εκτίθενται σε θαλάσσιους κινδύνους. Τέτοια περιουσία αναφέρεται στον παρόντα Νόμο ως «ασφαλίσιμη περιουσία»

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

(γ) οποιαδήποτε ευθύνη προς τρίτο μπορεί να προκληθεί από τον ιδιοκτήτη ασφαλίσιμης περιουσίας, ή από άλλο πρόσωπο ενδιαφερόμενο ή υπεύθυνο για αυτήν, εξ' αιτίας θαλάσσιων κινδύνων. «Θαλάσσιοι κίνδυνοι» είναι οι κίνδυνοι που απορρέουν, ή που είναι συναφείς προς τη ναυσιπλοΐα, δηλαδή κίνδυνοι των θαλασσών, φωτιά, πολεμικοί κίνδυνοι, πειρατές, κλέφτες, συλλήψεις, κατασχέσεις, περιορισμοί και κρατήσεις από αρχές ή από λαούς, αβαρίες, ναυταπάτες και οποιαδήποτε άλλοι κίνδυνοι, είτε παρόμοιοι ή τέτοιοι που μπορούν να καθορισθούν στο ασφαλιστήριο.

4.4 Ασφάλισιμο συμφέρον

Άρθρο 4. Κάθε σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης εν είδη παιγνίου ή στοιχήματος είναι άκυρο. Μία σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης θεωρείται ότι είναι σύμβαση παιγνίου ή στοιχήματος όταν: (α) ο ασφαλισμένος δεν έχει ασφαλίσιμο συμφέρον όπως ορίζεται στον Νόμο αυτό και το συμβόλαιο συνάπτεται χωρίς προσδοκία απόκτησης τέτοιου συμφέροντος ή (β) το ασφαλιστήριο συνάπτεται «με συμφέρον ή χωρίς συμφέρον», ή «χωρίς περαιτέρω απόδειξη συμφέροντος εκτός από το ίδιο το ασφαλιστήριο», ή «χωρίς όφελός αρωγής προς τον ασφαλιστή», ή υπόκειται σε οποιοδήποτε άλλο παρόμοιο όρο: υπό την προϋπόθεση ότι, όταν δεν υπάρχει δυνατότητα αρωγής, το ασφαλιστήριο μπορεί να συναφθεί χωρίς όφελος αρωγής προς τον ασφαλιστή.

Άρθρο 5. Σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου αυτού, κάθε πρόσωπο το οποίο ενδιαφέρεται για τη θαλάσσια περιπέτεια έχει ασφαλίσιμο συμφέρον. Συγκεκριμένα ένα πρόσωπο ενδιαφέρεται για τη θαλάσσια περιπέτεια όταν βρίσκεται σε οποιαδήποτε νομική ή σύμφωνη με τις αρχές του δικαίου σχέση προς την περιπέτεια ή προς οποιαδήποτε ασφαλίσιμη περιουσία που κινδυνεύει λόγω της περιπέτειας αυτής, και κατά συνέπεια μπορεί να ωφεληθεί από την ασφάλεια ή την έγκαιρη άφιξη της ασφαλίσιμης περιουσίας, ή μπορεί να σημειωθεί από την απώλειά της, ή από ζημιά σε αυτή, ή από κράτησή της, ή μπορεί να προκληθεί ευθύνη σε σχέση με αυτή.

Άρθρο 6. Ο ασφαλισμένος πρέπει να έχει συμφέρον στο ασφαλιζόμενο αντικείμενο τη στιγμή της απώλειας, ενώ δεν είναι αναγκαίο να έχει συμφέρον όταν συνάπτεται η ασφάλιση όταν: (α) το ασφαλιζόμενο αντικείμενο ασφαλίζεται «απολεσθέν ή μη απολεσθέν» ο ασφαλισμένος μπορεί να αποζημιωθεί, παρ' όλο που μπορεί να μην έχει αποκτήσει το συμφέρον, παρά μόνο μετά την απώλεια, εκτός αν κατά το χρόνο σύναψης της σύμβασης, ασφάλισης ο ασφαλισμένος ήξερε για την απώλεια και ο ασφαλιστής δεν ήξερε, (β) όταν ο ασφαλισμένος δεν έχει συμφέρον τη στιγμή της απώλειας, δεν μπορεί να αποκτήσει συμφέρον με οποιαδήποτε πράξη ή απόφαση, αφού έχει μάθει για την απώλεια.

Άρθρο 7. Ένα ενδεχόμενο συμφέρον είναι ασφαλισμο, καθώς και ένα αμφίβολο συμφέρον.

Άρθρο 8. Μερικό συμφέρον κάθε φύσης είναι ασφαλισμο.

Άρθρο 9. Ο ασφαλιστής που δεσμεύεται από σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης έχει ασφαλισμο συμφέρον στον κίνδυνο που έχει αναλάβει και μπορεί να αυτασφαλισθεί κατά του κινδύνου αυτού. Εκτός εάν το ασφαλιστήριο ορίζει διαφορετικά, ο αρχικός ασφαλισμένος δεν έχει δικαίωμα ή συμφέρον από την αυτασφάλιση αυτή.

Άρθρο 10. Ο δανειστής χρημάτων υπό την προϋπόθεση της επιστροφής τους μόνο εάν το πλοίο (bottoming) ή το φορτίο (respondentia) φτάσουν στον προορισμό τους, έχει ασφαλισμο συμφέρον σε σχέση με το δάνειο.

Άρθρο 11. Ο καπετάνιος ή οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος του πλοίου έχει ασφαλισμο συμφέρον σε σχέση με το μισθό του.

Άρθρο 12. Στην περίπτωση του προκαταβεβλημένου ναύλου, ο προκαταβάλων τον ναύλο έχει ασφαλισμο συμφέρον, μιας και ο ναύλος δεν επιστρέφεται σε περίπτωση απώλειας.

Άρθρο 13. Ο ασφαλισμένος έχει ασφαλισμο συμφέρον στα έξοδα οποιασδήποτε ασφάλισης συνάψει.

Άρθρο 14. Όταν το ασφαλισμο αντικείμενο είναι υποθηκευμένο, ο ενυπόθηκος οφειλέτης έχει ασφαλισμο συμφέρον στην πλήρη αξία του ασφαλισμου αντικειμένου, και ο ενυπόθηκος δανειστής έχει ασφαλισμο συμφέρον σε σχέση με οποιοδήποτε ποσό οφείλεται ή θα οφείλεται λόγω της υποθήκης.

Ο ενυπόθηκος δανειστής, ο παραλήπτης, ή άλλο πρόσωπο που έχει συμφέρον στο ασφαλιζόμενο αντικείμενο μπορεί να το ασφαλίσει για λογαριασμό και προς όφελος άλλων ενδιαφερομένων, καθώς και προς δικός τοθ όφελος.

Ο ιδιοκτήτης ασφαλίσιμης περιουσίας έχει ασφαλίσιμο συμφέρον σε σχέση με την πλήρη αξία της, παρ' όλο που κάποιος τρίτος ίσως έχει συμφωνήσει ή είναι υπεύθυνος να τον αποζημιώσει σε περίπτωση απώλειας.

Άρθρο 15. Όταν ο ασφαλισμένος εκχωρεί το συμφέρον του στο ασφαλιζόμενο αντικείμενο, ή το μεταβιβάζει με άλλο τρόπο, δεν μεταφέρει με αυτόν τον τρόπο στον εκδοχέα τα δικαιώματα του από την ασφαλιστική σύμβαση, εκτός εάν υπάρχει σχετική ρητή ή εξυπακουόμενη συμφωνία με τον εκδοχέα. Όμως οι διατάξεις του άρθρου αυτού δεν επηρεάζουν τη μεταβίβαση συμφέροντος από την εφαρμογή των νόμων.

4.5 Ασφαλίσιμη Αξία

Άρθρο 16. Εκτός εάν υπάρχουν ρητοί όροι ή αποτιμημένη αξία στο ασφαλιστήριο, η ασφαλίσιμη αξία του ασφαλιζόμενου αντικείμενου πρέπει να υπολογίζεται με τον ακόλουθο τρόπο: στην ασφάλιση πλοίου, η ασφαλίσιμη αξία είναι η αξία στην αρχή του κινδύνου του πλοίου συμπεριλαμβανομένων του εξοπλισμού του, των αποθεμάτων τροφίμων για τους αξιωματικούς και το υπόλοιπο πλήρωμα, των προκαταβεβλημένων χρημάτων για μισθούς ναυτικών και άλλων πληρωμών (εάν υπάρχουν) που απορρέουν από την ανάγκη να καταστεί το πλοίο κατάλληλο για το ταξίδι ή την περιπέτεια που προβλέπεται από το ασφαλιστήριο, συν τα συνολικά έξοδα ασφάλισης.

Η ασφαλίσιμη αξία, στην περίπτωση ατμόπλοιου, περιλαμβάνει επίσης τα μηχανήματα, λέβητες καθώς και το κάρβουνο και τα αποθέματα για τη μηχανή εάν ανήκουν στον ασφαλισμένο, και στην περίπτωση πλοίου απασχολούμενου με ειδικό εμπόριο, που περιλαμβάνει τα συνηθισμένα εξαρτήματα απαραίτητα για το εμπόριο αυτό.

4.6 Αποκαλύψεις και γνωστοποιήσεις προς τον ασφαλιστή

Άρθρο 17. Η σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης είναι μια σύμβαση που βασίζεται στην υπέρτατη καλή πίστη και εάν η υπέρτατη καλή πίστη δεν τηρείται από οποιονδήποτε συμβαλλόμενο, η σύμβαση μπορεί να ακυρωθεί από τον άλλο συμβαλλόμενο.

Άρθρο 18. Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, ο ασφαλισμένος πρέπει να αποκαλύψει στον ασφαλιστή, πριν η σύμβαση συναφθεί, κάθε ουσιώδες γεγονός το οποίο είναι γνωστό στον ασφαλισμένο και ο ασφαλισμένος θεωρείται ότι γνωρίζει κάθε γεγονός, το οποίο στο συνηθισμένο κύκλο της εργασίας του θα έπρεπε να γνωρίζει. Εάν ο ασφαλισμένος παραλείψει να κάνει τέτοια αποκάλυψη, ο ασφαλιστής μπορεί να αποφύγει τη σύμβαση.

Κάθε γεγονός είναι ουσιώδες εάν θα επηρέαζε την κρίση ενός συνετού ασφαλιστή σχετικά με το ύψος του ασφαλιστρού, ή την απόφαση του για την ανάληψη ή όχι του κινδύνου. Ελλείψει ερώτησης τα επόμενα γεγονότα δεν χρειάζεται να αποκαλυφθούν, ήτοι: (α) γεγονός που μειώνει τον κίνδυνο, (β) γεγονός που είναι γνωστό ή υποτίθεται πως είναι γνωστό στον ασφαλιστή (ο ασφαλιστής υποτίθεται ότι γνωρίζει θέματα κοινώς φημολογούμενα ή γνωστά και θέματα τα οποία ένας ασφαλιστής στο συνηθισμένο κύκλο της εργασίας του ως ασφαλιστής θα έπρεπε να γνωρίσει), (γ) γεγονός για το οποίο ο ασφαλιστής αντιπαρέρχεται πληροφορίες, (δ) γεγονός το οποίο είναι περιττό να αποκαλυφθεί, λόγω ρητής ή εξυπακουόμενης εγγύησης.

Εάν κάποιο συγκεκριμένο γεγονός, το οποίο δεν αποκαλύπτεται είναι ουσιώδες ή όχι είναι σε κάθε περίπτωση θέμα πραγματικό. Ο όρος «γεγονός» περιλαμβάνει οποιαδήποτε είδηση που δίνεται στον ασφαλισμένο ή οποιαδήποτε πληροφορία λαμβάνεται από αυτόν.

Άρθρο 19. Σχετικά με τις διατάξεις του προηγούμενου άρθρου περί γεγονότων που δεν χρειάζεται να αποκαλυφθούν, όταν μια ασφάλιση συνάπτεται υπέρ του ασφαλισμένου από πράκτορα, ο πράκτορας πρέπει να αποκαλύψει στον ασφαλιστή: κάθε ουσιώδες γεγονός γνωστό σε αυτόν (ένας πράκτορας θεωρείται

ότι γνωρίζει κάθε γεγονός το οποίο στο συνηθισμένο κύκλο της εργασίας του θα έπρεπε να γνωρίζει, ή που θα έπρεπε να είχε πληροφορηθεί) και κάθε ουσιώδες γεγονός που ο ασφαλισμένος είναι υποχρεωμένος να αποκαλύψει, εκτός αν έγινε γνωστό σε αυτόν πολύ αργά για να ειδοποιήσει τον πράκτορα.

Άρθρο 20. Κάθε ουσιώδης γνωστοποίηση που δίνεται στον ασφαλιστή από τον ασφαλισμένο ή τον πράκτορά του κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων για τη σύμβαση και πριν αυτή συναφθεί, πρέπει να είναι αληθής. Εάν είναι ψευδής ο ασφαλιστής μπορεί να ακυρώσει τη σύμβαση. Μια γνωστοποίηση είναι ουσιώδης, εάν θα επηρέαζε την κρίση ενός συνετού ασφαλιστή σχετικά με το ύψος του ασφαλιστρού, ή την απόφασή του σχετικά με την ανάληψη ή όχι του κινδύνου.

Μια γνωστοποίηση μπορεί να είναι είτε γνωστοποίηση σχετική με πραγματικό θέμα, ή σχετική με θέμα προσδοκίας ή πεποίθησης. Μια γνωστοποίηση σχετική με πραγματικό θέμα είναι αληθής, εάν είναι ουσιαστικά ορθή, δηλαδή, εάν η διαφορά ανάμεσα σε ότι γνωστοποιήθηκε και ότι είναι πραγματικά σωστό δεν θα θεωρείτο ουσιώδης αυτό έναν συνετό ασφαλιστή. Μια γνωστοποίηση σχετική με θέμα προσδοκίας ή πεποίθησης είναι αληθής εάν έγινε με καλή πίστη. Μια γνωστοποίηση μπορεί να αποσυρθεί ή να διορθωθεί πριν η σύμβαση συναφθεί. Εάν μια συγκεκριμένη γνωστοποίηση είναι ουσιώδης ή όχι είναι σε κάθε περίπτωση θέμα πραγματικό.

Άρθρο 21. Μία σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης θεωρείται ότι έχει συναφθεί όταν η πρόταση του ασφαλισμένου γίνεται δεκτή από τον ασφαλιστή, ανεξάρτητα αν το ασφαλιστήριο συμβόλαιο εκδοθεί τότε ή όχι και για να μπορεί να αποδειχθεί τότε η πρόταση έγινε δεκτή, μπορεί να γίνει αναφορά στην πρόταση ασφάλισης ή στο σημείωμα κάλυψης ή σε άλλο συνηθισμένο μνημόνιο της σύμβασης.

4.7 Το Ασφαλιστήριο

Άρθρο 22. Υποκείμενη στις διατάξεις οποιουδήποτε νόμου, μια σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης είναι απαράδεκτη ως στοιχείο, εκτός αν ενσωματώνεται σε

ένα θαλάσσιο ασφαλιστήριο σύμφωνα με τον παρόντα Νόμο. Το ασφαλιστήριο μπορεί να επικυρωθεί και να εκδοθεί είτε τη στιγμή που η σύμβαση συνάπτεται ή αργότερα.

Άρθρο 23. Ένα θαλάσσιο ασφαλιστήριο πρέπει να καθορίζει: το όνομα του ασφαλισμένου ή κάποιου προσώπου που συνάπτει την ασφάλιση αντ' αυτού.

Άρθρο 24. Πρέπει να υπογράφεται από τον ασφαλιστή ή αντ' 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.

Άρθρο 25. Όταν η σύμβαση ασφαρίζει το ασφαλιζόμενο αντικείμενο «προς και από» έναν τόπο, ή από έναν τόπο σε έναν άλλο ή άλλους, το ασφαλιστήριο ονομάζεται «ασφαλιστήριο πλου» και όταν η σύμβαση ασφαρίζει το ασφαλιζόμενο αντικείμενο για μια ορισμένη χρονική περίοδο το ασφαλιστήριο ονομάζεται «ασφαλιστήριο χρόνου». Μια σύμβαση για συνδυασμό πλου και χρόνου μπορεί να συμπεριληφθεί στο ίδιο ασφαλιστήριο.

Άρθρο 26. Το ασφαλιζόμενο αντικείμενο πρέπει να καθορίζεται στο θαλάσσιο ασφαλιστήριο με λογική βεβαιότητα. Η φύση και η έκταση του συμφέροντος του ασφαλισμένου στο ασφαλιζόμενο αντικείμενο δεν χρειάζεται να καθορίζονται στο ασφαλιστήριο. Όταν το ασφαλιστήριο καθορίζει το ασφαλιζόμενο αντικείμενο με γενικούς όρους, θα ερμηνεύεται ότι αναφέρεται στο συμφέρον που ο ασφαλισμένος σκοπεύει να καλύψει. Στην εφαρμογή του άρθρου αυτού προσοχή θα δοθεί σε οποιαδήποτε συνήθεια ρυθμίζει τον καθορισμό του ασφαλιζόμενου αντικειμένου.

Άρθρο 27. Ένα ασφαλιστήριο μπορεί να είναι είτε εκτιμημένο είτε ανεκτίμητο. Ένα εκτιμημένο ασφαλιστήριο είναι ένα ασφαλιστήριο που προσδιορίζει την συμφωνημένη αξία του ασφαλιζόμενου αντικειμένου. Σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου αυτού και ελλείψει δόλου η αξία που καθορίζεται στο ασφαλιστήριο είναι, όσον αφορά τον ασφαλιστή και τον ασφαλισμένο,

αδιαμφισβήτητη της ασφαλίσιμης αξίας του αντικειμένου που πρόκειται να ασφαλιστεί, ανεξάρτητα αν η απώλεια είναι μερική ή ολική.

Εκτός αν το ασφαλιστήριο ορίζει διαφορετικά η αξία που καθορίστηκε στο ασφαλιστήριο δεν είναι αδιαμφισβήτητη για τον καθορισμό της τεκμαρτής ολικής απώλειας.

Άρθρο 28. Ένα ανεκτίμητο ασφαλιστήριο είναι ένα ασφαλιστήριο το οποίο δεν καθορίζει την αξία του ασφαλιζόμενου αντικειμένου, αλλά υποκείμενο στο όριο του ασφαλιστικού ποσού, επιτρέπει στην ασφαλιστική αξία να εξακριβωθεί μετέπειτα, με τον τρόπο που έχει προηγουμένως προσδιορισθεί στο ασφαλιστήριο.

Άρθρο 31. 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 επιπλέον λογικό ασφάλιστρο.

4.8 Διπλή Ασφάλιση

Άρθρο 32. Όταν δύο ή περισσότερα ασφαλιστήρια συνάπτονται από τον ασφαλισμένο ή αντ' αυτού για την ίδια περιπέτεια ή συμφέρον ή οποιοδήποτε τμήμα τους και τα ασφαλισθέντα ποσά υπερβαίνουν την αποζημίωση που επιτρέπεται από τον Νόμο αυτό, ο ασφαλισμένος λέγεται ότι είναι υπερασφαλισμένος από διπλή ασφάλιση.

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) Όταν ο ασφαλισμένος λαμβάνει οποιοδήποτε ποσό μεγαλύτερο από την αποζημίωση που επιτρέπεται από τον Νόμο αυτό, θεωρείται ότι διαχειρίζεται το ποσό αυτό ως καταπιστευματοδόχος των ασφαλιστών, σύμφωνα με το δικαίωμα συνεισφοράς μεταξύ τους.

4.9 Εγγυήσεις

Άρθρο 33. Εγγύηση, στα επόμενα άρθρα τα σχετικά με τις εγγυήσεις, σημαίνει μια υποσχετική εγγύηση, δηλαδή μια εγγύηση με την οποία ο ασφαλισμένος υπόσχεται ότι κάποιο συγκεκριμένο πράγμα θα γίνει ή δεν θα γίνει, ή ότι κάποιος συγκεκριμένος όρος θα τηρηθεί, ή με την οποία επιβεβαιώνει ή αρνείται την ύπαρξη μιας συγκεκριμένης κατάστασης πραγμάτων. Μια εγγύηση μπορεί να είναι ρητή ή εξυπακουόμενη.

Μία εγγύηση, όπως ορίστηκε παραπάνω, είναι μια προϋπόθεση που πρέπει να τηρηθεί ακριβώς, ανεξάρτητα αν είναι ουσιώδης για τον κίνδυνο ή όχι. Εάν δεν τηρηθεί, τότε σε περίπτωση που δεν υπάρχουν σχετικοί ρητοί όροι στο ασφαλιστήριο, ο ασφαλιστής απαλλάσσεται από την ευθύνη του, από την ημερομηνία αθέτησης της εγγύησης, αλλά δίχως άρση της ευθύνης του πριν από αυτή την ημερομηνία.

Άρθρο 34. Μη τήρηση εγγύησης συγχωρείται όταν εξ αιτίας κάποιας αλλαγής στις περιστάσεις, 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.

Άρθρο 35. Μια ρητή εγγύηση μπορεί να είναι διατυπωμένη σε οποιαδήποτε μορφή λέξεων, από τις οποίες να μπορεί να συναχθεί η πρόθεση να δοθεί εγγύηση.

Μια ρητή εγγύηση πρέπει να περιλαμβάνεται μέσα στο ασφαλιστήριο ή να γράφεται πάνω σε αυτό, ή πρέπει να περιέχεται σε κάποιο έγγραφο που να ενσωματώνεται στο ασφαλιστήριο μέσω κάποιας αναφοράς του ασφαλιστηρίου σε αυτό το έγγραφο. Μία ρητή εγγύηση δεν εξαιρεί μία εξυπακουόμενη εγγύηση, εκτός αν είναι αντιφατική με αυτήν.

Άρθρο 36. 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 ασφαλισμένος μπορεί να ελέγξει το θέμα, ο ουδέτερος χαρακτήρας της θα διατηρηθεί κατά τη διάρκεια του κινδύνου.

Όταν ένα πλοίο είναι ρητά εγγυημένο ως «ουδέτερο» υπάρχει επίσης ένας εξυπακουόμενος όρος ότι, όσο ο ασφαλισμένος μπορεί να ελέγξει το θέμα, το πλοίο θα είναι σωστά τεκμηριωμένο, δηλαδή θα φέρει τα απαραίτητα έγγραφα που θα αποδεικνύουν την ουδετερότητά του, και δεν θα πλαστογραφήσει ή εξαφανίσει τα έγγραφα, ή δεν θα χρησιμοποιήσει παραποιημένα έγγραφα. Εάν οποιαδήποτε απώλεια προκληθεί από αθέτηση αυτού του όρου, ο ασφαλιστής μπορεί να ακυρώσει τη σύμβαση.

Άρθρο 37. Δεν υπάρχει εξυπακουόμενη εγγύηση σχετικά με την εθνικότητα του πλοίου, ή ότι η εθνικότητα του δεν θα αλλάξει κατά τη διάρκεια του κινδύνου.

Άρθρο 38. Όταν για το ασφαλιζόμενο αντικείμενο δίνεται εγγύηση ότι είναι «καλά» ή «σε ασφάλεια» κάποια συγκεκριμένη ημέρα, είναι αρκετό να είναι ασφαλές οποιαδήποτε στιγμή εντός της συγκεκριμένης ημέρας.

Άρθρο 39. Σε ένα ασφαλιστήριο πλου υπάρχει εξυπακουόμενη εγγύηση ότι στην αρχή του πλου το πλοίο θα είναι πλόιμο για τη συγκεκριμένη περιπέτεια που ασφαρίζεται. Όταν το ασφαλιστήριο καλύπτει το πλοίο από όταν βρίσκεται στο

λιμάνι, υπάρχει επίσης εξυπακουόμενη εγγύηση ότι στην αρχή του κινδύνου, το πλοίο θα είναι κατάλληλο να αντιμετωπίσει του συνηθισμένους κινδύνους του λιμανιού.

Όταν το ασφαλιστήριο σχετίζεται με πλου, ο οποίος εκτελείται σε διαφορετικά στάδια, κατά τα οποία το πλοίο απαιτεί διάφορα είδη περαιτέρω προετοιμασίας ή εξοπλισμού, υπάρχει εξυπακουόμενη εγγύηση ότι στην αρχή κάθε σταδίου το πλοίο θα είναι πλόιμο σχετικά με τέτοιου είδους προετοιμασίες ή εξοπλισμό όπως απαιτείται για τους σκοπούς του συγκεκριμένου σταδίου.

Ένα πλοίο θεωρείται πλόιμο όταν είναι κατάλληλο από κάθε άποψη να αντιμετωπίσει τους συνηθισμένους θαλάσσιους κινδύνους ή την περιπέτεια για την οποία ασφαλίσθηκε.

Σε ένα ασφαλιστήριο χρόνου δεν υπάρχει εξυπακουόμενη εγγύηση ότι το πλοίο θα είναι πλόιμο σε οποιοδήποτε στάδιο της περιπέτειας, αλλά όταν εν γνώσει του ασφαλισμένου το πλοίο στέλνεται στη θάλασσα σε μη πλόιμη κατάσταση, ο ασφαλιστής δεν ευθύνεται για οποιαδήποτε απώλεια αποδιδόμενη σε έλλειψη πλοϊμότητας.

Άρθρο 41. Υπάρχει εξυπακουόμενη εγγύησης ότι η ασφαλιζόμενη περιπέτεια είναι νόμιμη και ότι, όσο ο ασφαλιζόμενος μπορεί να ελέγξει το θέμα, η περιπέτεια θα πραγματοποιηθεί με νόμιμο τρόπο.

4.10 Ο Πλους

Άρθρο 42. Όταν το ασφαλιζόμενο αντικείμενο ασφαρίζεται από ασφαλιστήριο πλου «από και προς» ή «από» έναν συγκεκριμένο τόπο, δεν είναι απαραίτητο πως το πλοίο αυτό θα είναι στον συγκεκριμένο αυτό τόπο όταν συνάπτεται η σύμβαση, αλλά υπάρχει εξυπακουόμενος όρος ότι η περιπέτεια θα αρχίσει εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος και ότι εάν η περιπέτεια δεν αρχίσει με τον τρόπο αυτό, ο ασφαλιστής μπορεί να ακυρώσει τη σύμβαση.

Ο εξυπακουόμενος όρος μπορεί να αναιρεθεί αποδεικνύοντας ότι η καθυστέρηση προκλήθηκε από γεγονότα γνωστά στον ασφαλιστή πριν από τη σύναψη της σύμβασης, ή αποδεικνύοντας ότι παραιτήθηκε από τον όρο.

Άρθρο 43. Όταν ο τόπος αναχώρησης ορίζεται στο ασφαλιστήριο και το πλοίο αντί να αποπλεύσει από τον τόπο αυτό, αποπλέει από οποιονδήποτε άλλο τόπο, ο κίνδυνος δεν καλύπτεται.

Άρθρο 44. Όταν ο τόπος προορισμού ορίζεται στο ασφαλιστήριο και το πλοίο αντί να αποπλεύσει προς τον συγκεκριμένο τόπο προορισμού, αποπλέει προς οποιοδήποτε άλλο τόπο προορισμού, ο κίνδυνος δεν καλύπτεται.

Άρθρο 45. Όταν, μετά την έναρξη του κινδύνου, ο τόπος προορισμού του πλοίου εκουσίως αλλάζεται από αυτόν που προβλέπεται από το ασφαλιστήριο, λέγεται ότι υπάρχει αλλαγή πλου.

Εκτός εάν το ασφαλιστήριο ορίζει διαφορετικά, όταν υπάρχει αλλαγή πλου, ο ασφαλιστής απαλλάσσεται από την ευθύνη από τη χρονική στιγμή της αλλαγής, δηλαδή από τη χρονική στιγμή που η απόφαση για αλλαγή έγινε προφανής και δεν είναι ουσιώδες το ότι το πλοίο στην πραγματικότητα ίσως να μην έχει εγκαταλείψει την πορεία του πλου που προβλέπεται από το ασφαλιστήριο όταν λάβει χώρα η απώλεια.

Άρθρο 46. Όταν ένα πλοίο, δίχως νόμιμη δικαιολογία, παρεκκλίνει από τον πλου που προβλέπεται από το ασφαλιστήριο, ο ασφαλιστής απαλλάσσεται από την ευθύνη από τη χρονική στιγμή της παρέκκλισης και δεν είναι ουσιώδες το ότι το πλοίο ίσως ανέκτησε την πορεία του πριν λάβει χώρα οποιαδήποτε απώλεια.

Υπάρχει παρέκκλιση από τον πλου που προβλέπεται από το ασφαλιστήριο:

(α) Όταν η πορεία του πλου ορίζεται με συγκεκριμένο τρόπο από το ασφαλιστήριο, και υπάρχει παρέκκλιση από την πορεία αυτή, ή

(β) Όταν η πορεία του πλου δεν ορίζεται με συγκεκριμένο τρόπο από το ασφαλιστήριο, αλλά υπάρχει παρέκκλιση από τη συνηθισμένη πορεία.

Η πρόθεση να γίνει παρέκκλιση δεν είναι ουσιώδης, πρέπει να υπάρχει πραγματική παρέκκλιση για να απαλλαγεί ο ασφαλιστής από την ευθύνη που έχει αναλάβει με τη σύμβαση.

Άρθρο 47. Όταν ορίζονται από το ασφαλιστήριο περισσότερα λιμάνια εκφόρτωσης, το πλοίο μπορεί να προσεγγίσει σε όλα ή σε οποιοδήποτε από αυτά,

αλλά ελλείψει οποιουδήποτε εθίμου ή επαρκούς αιτίας για το αντίθετο, πρέπει να προσεγγίσει σε αυτά ή σε κάποια από αυτά, με τη σειρά που καθορίζεται στο ασφαλιστήριο. Εάν δεν συμβεί αυτό υπάρχει παρέκκλιση.

Όταν το ασφαλιστήριο ισχύει για «λιμάνια εκφόρτωσης», εντός δεδομένης περιοχής, τα οποία δεν ονομάζονται, το πλοίο πρέπει, ελλείψει οποιουδήποτε εθίμου ή επαρκούς αιτίας για το αντίθετο, να προσεγγίσει σε αυτά ή σε κάποιο από αυτά, με τη γεωγραφική τους σειρά. Εάν δεν συμβεί αυτό υπάρχει παρέκκλιση.

Άρθρο 48. Στην περίπτωση ασφαλιστηρίου πλου, η ασφαλιζόμενη περιπέτεια πρέπει να συνεχισθεί κατά τη διάρκειά της με λογική ταχύτητα, και εάν δίχως νόμιμη δικαιολογία δεν συνεχισθεί έτσι, ο ασφαλιστής απαλλάσσεται από την ευθύνη του από τη στιγμή που η καθυστέρηση κατέστη παράλογη.

Άρθρο 49. Η παρέκκλιση ή η καθυστέρηση στη διάρκεια του προβλεπόμενου από το ασφαλιστήριο πλου συγχωρείται:

- (α) Όταν νομιμοποιείται από οποιονδήποτε ειδικό όρο του ασφαλιστηρίου, ή
- (β) Όταν προκαλείται από γεγονότα πέρα από τον έλεγχο του καπετάνιου και του εργοδότη του, ή
- (γ) Όταν είναι λογικά απαραίτητη για να τηρηθεί ρητή ή εξυπακουόμενη εγγύηση, ή
- (δ) Όταν είναι λογικά απαραίτητη για την ασφάλεια του πλοίου ή ασφαλιζόμενου αντικειμένου, ή
- (ε) Όταν σκοπό έχει τη διάσωση ανθρώπινης ζωής, ή τη βοήθεια πλοίου που κινδυνεύει στο οποίο ανθρώπινη ζωή μπορεί να βρίσκεται σε κίνδυνο, ή
- (στ) Όταν είναι λογικά απαραίτητη με σκοπό να προσφερθεί ιατρική ή χειρουργική βοήθεια σε οποιοδήποτε πρόσωπο πάνω στο πλοίο, ή
- (ζ) Όταν προκαλείται από ναυταπάτη του καπετάνιου ή του πληρώματος, εάν ναυταπάτη είναι ένας από τους καλυπτόμενους κινδύνους.

Όταν ο λόγος που συγχωρεί την παρέκκλιση ή την καθυστέρηση παύει να υφίσταται, το πλοίο πρέπει να ανακτήσει την πορεία του και να συνεχίσει τον πλου του με λογική ταχύτητα.

4.11 Εκχώρηση Ασφαλίστρου

Άρθρο 50. Ένα θαλάσσιο ασφαλιστήριο είναι εκχωρήσιμο εκτός εάν περιέχει όρους που ρητά απαγορεύουν την εκχώρηση. Μπορεί να εκχωρηθεί είτε πριν είτε μετά την απώλεια.

Όταν ένα ασφαλιστήριο έχει εκχωρηθεί ούτως ώστε να μεταβιβάζει το συμφέρον του ασφαλιστηρίου, ο εκδοχέας του ασφαλιστηρίου νομιμοποιείται εφεξής να εγείρει αγωγή στο όνομά του, και ο εναγόμενος νομιμοποιείται να στηρίξει την υπεράσπισή του όπως θα έκανε αν η αγωγή είχε εγερθεί στο όνομα του προσώπου από το οποίο ή αντί του οποίου το ασφαλιστήριο είχε συναφθεί. Ένα θαλάσσιο ασφάλιστρο μπορεί να εκχωρηθεί με οπισθογράφηση ή με άλλο συνηθισμένο τρόπο.

Άρθρο 51. Όταν ο ασφαλισμένος έχασε το συμφέρον του στο ασφαλιζόμενο αντικείμενο και δεν έχει, πριν ή κατά τη στιγμή της απώλειας του συμφέροντος, ρητά ή εξυπακουόμενα συμφωνήσει να εκχωρήσει το ασφάλιστρο, οποιαδήποτε μεταγενέστερη εκχώρηση του ασφαλίστρου είναι ανίσχυρη.

4.12 Το Ασφάλιστρο

Άρθρο 52. Εκτός εάν έχει συμφωνηθεί διαφορετικά, το καθήκον του ασφαλισμένου ή του πράκτορα του να πληρώσει το ασφάλιστρο και το καθήκον το ασφαλιστή να εκδώσει το ασφαλιστήριο στον ασφαλισμένο ή στον πράκτορά του, είναι συντρέχουσες προϋποθέσεις και ο ασφαλιστής δεν είναι υποχρεωμένος να εκδώσει το ασφαλιστήριο μέχρι της πληρωμής ή προσφοράς του ασφαλίστρου.

Άρθρο 53. Εκτός εάν έχει συμφωνηθεί διαφορετικά, όταν ένα θαλάσσιο ασφαλιστήριο έχει συναφθεί αντί του ασφαλισμένου από πράκτορα, ο πράκτορας είναι απ' ευθείας υπεύθυνος προς τον ασφαλιστή για το ασφάλιστρο και ο ασφαλιστής είναι απ' ευθείας υπεύθυνος προς τον ασφαλισμένο για το ποσό που ίσως καταβάλλει ως αποζημίωση για απώλειες ή ως επιστρεφόμενο ασφάλιστρο.

Εκτός εάν έχει συμφωνηθεί διαφορετικά, ο πράκτορας έχει απέναντι στον ασφαλισμένο ενέχυρο επί του ασφαλιστηρίου, και στην περίπτωση που ο πράκτορας έχει συναλλαγή με το πρόσωπο που τον απασχολεί συνήθως, ενέχυρο επί του ασφαλιστηρίου σχετικά με οποιονδήποτε λογαριασμό ή ποσό που πιθανόν του οφείλεται από αυτό το πρόσωπο, εκτός εάν όταν δημιουργήθηκε η οφειλή είχε λόγο να πιστεύει ότι το πρόσωπο αυτό ήταν απλώς πράκτορας.

Άρθρο 54. Όταν ένα θαλάσσιο ασφαλιστήριο συνάπτεται αντί του ασφαλισμένου από μεσίτη που αναγνωρίζει την είσπραξη του ασφάλιστρου, αυτή η αναγνώριση είναι, αν δεν υπάρχει δόλος, αδιαμφισβήτητη μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου, αλλά όχι μεταξύ ασφαλιστή και μεσίτη.

4.13 Απώλεια και Εγκατάλειψη

Άρθρο 55. Σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου αυτού και εκτός εάν το ασφαλιστήριο ορίζει διαφορετικά, ο ασφαλιστής είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε απώλεια που προκαλείται εγγύτατα από ασφαλισμένο κίνδυνο, αλλά, υπό τους ανωτέρω όρους, δεν είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε απώλεια που δεν προκαλείται εγγύτατα από ασφαλισμένο κίνδυνο.

Συγκεκριμένα:

(α) Ο ασφαλιστής δεν είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε απώλεια αποδιδόμενη σε ναυταπάτη του ασφαλισμένου, αλλά, εκτός εάν το ασφαλιστήριο ορίζει διαφορετικά, είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε απώλεια που προκαλείται εγγύτατα από ασφαλισμένο κίνδυνο, ακόμη και αν η απώλεια δεν θα συνέβαινε αν δεν υπήρχε η ναυταπάτη του καπετάνιου ή του πληρώματος.

(β) Εκτός εάν το ασφαλιστήριο ορίζει διαφορετικά, ο ασφαλιστής πλοίου ή αγαθών δεν είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε απώλεια που προκαλείται εγγύτατα από καθυστέρηση, μολονότι η καθυστέρηση ίσως οφείλεται σε ασφαλισμένο κίνδυνο.

(γ) Εκτός εάν το ασφαλιστήριο ορίζει διαφορετικά, ο ασφαλιστής δεν είναι υπεύθυνος για φυσιολογική φθορά χρήσης, φυσιολογική διαρροή και θραύση, ή για

συμφυές ελάττωμα του ασφαλιζόμενου αντικειμένου, ή για οποιαδήποτε απώλεια που προκαλείται εγγύτατα από ποντίκια ή παράσιτα, ή για οποιαδήποτε ζημιά στις μηχανές που δεν προκαλείται εγγύτατα από θαλάσσιους κινδύνους.

Άρθρο 56. Μια απώλεια μπορεί να είναι είτε ολική ή μερική. Οποιαδήποτε απώλεια εκτός από ολική απώλεια, όπως αυτή ορίζεται στον Νόμο αυτό, είναι μερική απώλεια. Η ολική απώλεια μπορεί να είναι είτε πραγματική ολική απώλεια, ή τεκμαρτή ολική απώλεια. Εκτός αν διαφαίνεται διαφορετική πρόθεση από τους όρους του ασφαλιστηρίου, μια ασφάλιση κατά ολικής απώλειας συμπεριλαμβάνει τεκμαρτή καθώς και πραγματική απώλεια.

Όταν ο ασφαλισμένος ενάγει για ολική απώλεια και τα στοιχεία αποδεικνύουν μόνο μερική απώλεια, μπορεί, εκτός εάν το ασφαλιστήριο ορίζει διαφορετικά, να αποζημιωθεί για μερική απώλεια.

Άρθρο 57. Όταν το ασφαλιζόμενο αντικείμενο καταστρέφεται, ή βλάπτεται τόσο ώστε να παύει να είναι πράγμα του είδους που ασφαλίσθηκε, ή όταν ο ασφαλισμένος το στερείται ανεπανόρθωτα, υπάρχει πραγματική ολική απώλεια. Στην περίπτωση πραγματικής ολικής απώλειας δεν χρειάζεται να υποβληθεί δήλωση περί εγκατάλειψης.

Άρθρο 58. Όταν το σχετικό με την περιπέτεια πλοίο εξαφανισθεί και μετά την πάροδο λογικού χρονικού διαστήματος δεν έχουν ληφθεί νέα του, μπορεί να θεωρηθεί ότι υπάρχει πραγματική ολική απώλεια.

Άρθρο 60. Εκτός εάν υπάρχουν ρητοί όροι στο ασφαλιστήριο, υπάρχει τεκμαρτή ολική απώλεια όταν το ασφαλιζόμενο αντικείμενο εγκαταλείπεται λογικά, λόγω του ότι η πραγματική ολική απώλειά του φαίνεται να είναι αναπόφευκτη, ή δεν θα μπορούσε να προφυλαχθεί από πραγματική ολική απώλεια χωρίς μια δαπάνη η οποία θα υπερέβαινε την αξία του όταν η δαπάνη θα υφίσταντο. Συγκεκριμένα υπάρχει τεκμαρτή ολική απώλεια όταν ο ασφαλισμένος στερείται της κατοχής του πλοίου του ή των αγαθών του από ασφαλισμένο κίνδυνο και (α) είναι πιθανό να ανακτήσει το πλοίο ή τα αγαθά, ή (β) το κόστος ανάκτησης του πλοίου ή των αγαθών θα υπερέβαινε την αξία τους όταν είχαν ανακτηθεί. Στην περίπτωση ζημιάς στο πλοίο, όταν η ζημιά από ασφαλισμένο κίνδυνο, είναι τόσο μεγάλη ώστε το κόστος επιδιόρθωσης της ζημιάς να υπερέβαινε την αξία του επισκευασμένου πλοίου.

Στην εκτίμηση του κόστους επισκευής δεν πρέπει να γίνει μείωση του κόστους λόγω συνεισφορών γενικής αβαρίας πληρωτέων από άλλα συμφέροντα, αλλά πρέπει να συνυπολογισθεί η δαπάνη μελλοντικών επιχειρήσεων αρωγής και μελλοντικών συνεισφορών γενικής αβαρίας για τις οποίες το πλοίο θα ήταν υπεύθυνο εάν επισκευαζόταν.

Άρθρο 61. Όταν υπάρχει τεκμαρτή απώλεια ο ασφαλισμένος μπορεί είτε να αντιμετωπίσει την απώλεια ως μερική απώλεια είτε να εγκαταλείψει το ασφαλιζόμενο αντικείμενο στον ασφαλιστή και να αντιμετωπίσει την απώλεια σαν να ήταν πραγματική ολική απώλεια.

Άρθρο 62. Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, όταν ο ασφαλισμένος επιλέγει να εγκαταλείψει το ασφαλιζόμενο αντικείμενο στον ασφαλιστή πρέπει να υποβάλει δήλωση περί εγκατάλειψης. Εάν δεν ενεργήσει έτσι η απώλεια μπορεί να αντιμετωπιστεί ως μερική απώλεια.

Δήλωση περί εγκατάλειψης μπορεί να υποβληθεί γραπτώς ή προφορικώς και μπορεί να διατυπωθεί με οποιουσδήποτε όρους που να υποδηλώνουν την πρόθεση του ασφαλισμένου να εγκαταλείψει ανεπιφύλακτα το ασφαλισμένο συμφέρον του επί του ασφαλιζόμενου αντικειμένου στον ασφαλιστή.

Δήλωση περί εγκατάλειψης πρέπει να δοθεί με λογική επιμέλεια μετά τη λήψη αξιόπιστης πληροφορίας σχετικά με την απώλεια, αλλά όταν η πληροφορία είναι αμφίβολη ο ασφαλισμένος δικαιούται λογικό χρονικό διάστημα για να πάρει πληροφορίες.

Όταν η δήλωση περί εγκατάλειψης υποβάλλεται σωστά, τα δικαιώματα του ασφαλισμένου δεν βλάπτονται από το γεγονός ότι ο ασφαλιστής αρνείται να αποδεχτεί την εγκατάλειψη.

Η αποδοχή της εγκατάλειψης μπορεί να είναι είτε ρητή είτε εξυπακουόμενη από τη συμπεριφορά του ασφαλιστή. Η απλή σιωπή του ασφαλιστή μετά τη δήλωση δεν είναι αποδοχή.

Όταν η δήλωση περί εγκατάλειψης γίνεται αποδεκτή, η εγκατάλειψη είναι ανέκκλητη. Η αποδοχή της δήλωσης αδιαμφισβήτητα σημαίνει παραδοχή της ευθύνης για την απώλεια και επάρκεια της δήλωσης.

Δήλωση περί εγκατάλειψης είναι περιττή όταν τη στιγμή που ο ασφαλισμένος λαμβάνει γνώση για την απώλεια, δεν θα υπήρχε δυνατότητα

οφέλους για τον ασφαλιστή εάν υποβαλλόταν η δήλωση προς αυτόν. Ο ασφαλιστής μπορεί να παραιτηθεί από την υποβολή της δήλωσης περί εγκατάλειψης. Όταν ο ασφαλιστής έχει ανασφαλίσει τον κίνδυνο που έχει αναλάβει, δεν είναι απαραίτητο να υποβάλλει δήλωση περί εγκατάλειψης.

Άρθρο 63. Όταν υπάρχει έγκυρη εγκατάλειψη ο ασφαλιστής δικαιούται να αναλάβει το συμφέρον του ασφαλισμένου σε ότι τυχόν έχει απομείνει από το ασφαλιζόμενο αντικείμενο, καθώς και όλα τα δικαιώματα ιδιοκτησίας σχετικά με αυτό.

Με την εγκατάλειψη πλοίου, ο ασφαλιστής δικαιούται οποιονδήποτε ναύλο έχει κερδισθεί ή κερδίζεται από το πλοίο μετά από το ατύχημα που προκάλεσε τη ζημιά, αφαιρουμένων των δαπανών που έγιναν μετά το ατύχημα για να κερδισθεί ο ναύλος, και όταν το πλοίο μεταφέρει αγαθά που ανήκουν στον πλοιοκτήτη, ο ασφαλιστής δικαιούται λογική αμοιβή για τη μεταφορά τους μετά από το ατύχημα που προκάλεσε την απώλεια.

4.14 Μέτρο Αποζημίωσης

Άρθρο 67. Το ποσό το οποίο ο ασφαλισμένος μπορεί να ανακτήσει από το ασφαλιστήριο που τον καλύπτει εξ αιτίας κάποιας απώλειας, στην περίπτωση ανεκτίμητου ασφαλιστηρίου μέχρι την πλήρη έκταση της ασφαλίσιμης αξίας, ή στην περίπτωση εκτιμημένου ασφαλιστηρίου μέχρι την πλήρη έκταση της αξίας που ορίζεται από το ασφαλιστήριο, καλείται μέτρο αποζημίωσης.

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

Άρθρο 68. Σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου αυτού και με οποιονδήποτε ρητό όρο του ασφαλιστηρίου, όταν υπάρχει ολική απώλεια του ασφαλιζόμενου αντικειμένου:

(1) Εάν το ασφαλιστήριο είναι εκτιμημένο το μέτρο αποζημίωσης είναι το ποσό που ορίζεται από το ασφαλιστήριο.

(2) Εάν το ασφαλιστήριο είναι ανεκτίμητο, το μέτρο της αποζημίωσης είναι η ασφαλίσιμη αξία του ασφαλιζόμενου αντικειμένου.

Άρθρο 69. Όταν το πλοίο υφίσταται ζημιά, αλλά δεν καταστρέφεται ολοσχερώς, το μέτρο της αποζημίωσης, σύμφωνα και με οποιονδήποτε ρητό όρο του ασφαλιστηρίου, υπολογίζεται ως ακολούθως:

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

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

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

Άρθρο 73. Υποκείμενο σε οποιονδήποτε ρητό όρο του ασφαλιστηρίου, όταν ο ασφαλισμένος έχει πληρώσει, ή είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε συνεισφορά σε γενική αβαρία, το μέτρο της αποζημίωσης είναι το συνολικό ποσό αυτής της συνεισφοράς, εάν το υπεύθυνο για τη συνεισφορά ασφαλιζόμενο αντικείμενο είναι ασφαλισμένο για τη συνολική συμβάλλουσα αξία του, όμως εάν το ασφαλιζόμενο αντικείμενο δεν είναι ασφαλισμένο για τη συνολική συμβάλλουσα αξία του, ή εάν μόνο μέρος του είναι ασφαλισμένο, η αποζημίωση που θα καταβληθεί από τον ασφαλιστή πρέπει να σημειωθεί αναλογικά με την υπασφάλιση, και όταν υπάρχει

απώλεια μερικής αβαρίας που συνιστά έκπτωση από την συμβάλλουσα αξία και για την οποία ο ασφαλιστής ευθύνεται, το ποσό αυτό πρέπει να εκπέσει από την ασφαλίσιμη αξία για να εξακριβωθεί το ποσόν είναι υπεύθυνος να καταβάλλει ο ασφαλιστής.

Όταν ο ασφαλιστής ευθύνεται για έξοδα αρωγής η έκταση της ευθύνης του πρέπει να αποφασισθεί με την αντίστοιχη αρχή.

Άρθρο 74. Όταν ο ασφαλισμένος έχει συνάψει ασφάλιση με ρητούς όρους κατά οποιασδήποτε ευθύνης προς τρίτα μέρη, το μέτρο της αποζημίωσης, εκτός εάν υπάρχει ρητός όρος στο ασφαλιστήριο, είναι το ποσό που καταβλήθηκε ή θα καταβληθεί από αυτόν στο τρίτο μέρος λόγω της ευθύνης αυτής.

Άρθρο 75. Όταν υπάρχει απώλεια σχετική με οποιοδήποτε ασφαλιζόμενο αντικείμενο μη προβλεπόμενη ρητά από τις προηγούμενες διατάξεις του Νόμου αυτού, το μέτρο αποζημίωσης θα προσδιορίζεται, όσο το δυνατόν ακριβέστερα, σύμφωνα με τις διατάξεις αυτές, όσο μπορούν να εφαρμοσθούν στη συγκεκριμένη περίπτωση.

Καμία από τις διατάξεις του Νόμου αυτού τις σχετικές με το μέτρο της αποζημίωσης δεν θα επηρεάσει τους κανόνες που σχετίζονται με τη διπλή ασφάλιση, ούτε θα απαγορεύσει στον ασφαλιστή να ανασκευάσει συμφέρον πλήρως ή μερικώς, ή να αποδείξει ότι τη στιγμή της απώλειας όλο ή μέρος από το ασφαλιζόμενο αντικείμενο δεν κινδύνευε από ασφαλισμένο κίνδυνο.

Άρθρο 77. Εκτός εάν το ασφαλιστήριο ορίζει διαφορετικά, και σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου αυτού, ο ασφαλιστής ευθύνεται για διαδοχικές καλυπτόμενες απώλειες, ακόμη και αν το συνολικό ποσό αυτών των απωλειών υπερβαίνει το ασφαλιστικό ποσό.

Όταν, όσον αφορά το ίδιο το ασφαλιστήριο, μια μικρή απώλεια, η οποία δεν έχει επισκευασθεί ή διορθωθεί, ακολουθείται από ολική απώλεια, ο ασφαλισμένος μπορεί να αποζημιωθεί μόνο λόγω της ολικής απώλειας.

Ορίζεται ότι τίποτα στο άρθρο αυτό δεν θα επηρεάσει των ευθύνη του ασφαλιστή σχετικά με τη ρήτρα «περί καθήκοντος του ασφαλισμένου για αποτροπή ή μείωση της ζημιάς».

Άρθρο 78. Όταν το ασφαλιστήριο περιέχει ρήτρα «περί καθήκοντος του ασφαλισμένου για αποτροπή ή μείωση της ζημιάς», η υποχρέωση που εισάγεται με

αυτή τη ρήτρα θεωρείται συμπληρωματική προς την ασφαλιστική σύμβαση και συνεπώς ο ασφαλισμένος μπορεί να αποζημιωθεί από τον ασφαλιστή για τα έξοδα που ορθώς έκανε λόγω της ύπαρξης ρήτρας, μολονότι ο ασφαλιστής πιθανόν να έχει αποζημιώσει για ολική απώλεια, και μολονότι το ασφαλιζόμενο αντικείμενο πιθανόν να είναι εγγυημένο ως ελεύθερο μερικής αβαρίας, είτε ολικά είτε κάτω από ένα ορισμένο ποσοστό.

Απώλειες και συνεισφορές γενικής αβαρίας, καθώς και έξοδα, αρωγής, όπως ορίζονται από το Νόμο αυτό, δεν είναι ανακτήσιμα μέσω της ρήτρας «περί καθήκοντος του ασφαλισμένου για αποτροπή ή μείωση της ζημιάς».

Δαπάνες προκαλούμενες με σκοπό την αποτροπή ή μείωση ζημιάς, η οποία δεν καλύπτεται από το ασφαλιστήριο δεν είναι ανακτήσιμες μέσω της παραπάνω ρήτρας.

Είναι καθήκον του ασφαλισμένου και των πρακτόρων του, σε κάθε περίπτωση, να λαμβάνουν λογικά μέτρα με σκοπό την αποτροπή ή μείωση της ζημιάς.

4.15 Δικαιώματα του Αποζημιώσαντος Ασφαλιστή

Άρθρο 79. Όταν ο ασφαλιστής αποζημιώνει για ολική απώλεια, είτε όλου του ασφαλιζόμενου αντικειμένου, είτε, στην περίπτωση αγαθών, οποιουδήποτε μέρους του, νομιμοποιείται εφεξής να αναλάβει το συμφέρον του ασφαλισμένου επί του ότι τυχόν έχει απομείνει από το αποζημιωμένο ασφαλιζόμενο αντικείμενο και υποκαθίσταται με τον τρόπο αυτό σε όλα τα δικαιώματα και τις θεραπείες του ασφαλισμένου επί του ασφαλιζόμενου αντικειμένου, ή που απορρέουν από αυτό, από τη στιγμή του ατυχήματος που προκάλεσε την απώλεια.

Υπό τις παραπάνω προϋποθέσεις, όταν ο ασφαλιστής αποζημιώνει για μερική απώλεια, δεν αποκτά δικαίωμα στο ασφαλιζόμενο αντικείμενο ή στο μέρος αυτού που τυχόν απομένει, αλλά εφ' εξής υποκαθίσταται σε όλα τα δικαιώματα και τις θεραπείες του ασφαλισμένου επί του ασφαλιζόμενου αντικειμένου, ή που

απορρέουν από αυτό, από τη στιγμή του ατυχήματος που προκάλεσε την απώλεια, στο μέτρο που ο ασφαλισμένος αποζημιώθηκε για την απώλεια, σύμφωνα με το Νόμο αυτό.

Άρθρο 80. Όταν ο ασφαλισμένος είναι υπερασφαλισμένος με διπλή ασφάλιση, ο κάθε ασφαλιστής υποχρεούται, μαζί με τους υπόλοιπους ασφαλιστές, να συνεισφέρει στην απώλεια ανάλογα με το ποσό για το οποίο ευθύνεται σύμφωνα με τη σύμβαση.

Εάν κάποιος ασφαλιστής πληρώσει περισσότερο από την αναλογία του στην απώλεια, δικαιούται να ενάγει τους άλλους ασφαλιστές για συνεισφορά, και δικαιούται όλες τις σχετικές θεραπείες ως εξασφάλιση λόγω του ότι έχει πληρώσει περισσότερο από την αναλογία του στην οφειλή.

Άρθρο 81. Όταν ο ασφαλισμένος ασφαρίζεται για ποσό μικρότερο από την ασφαλίσιμη αξία, ή στην περίπτωση του εκτιμημένου ασφαλιστηρίου, για ποσό μικρότερο από την ορισμένη στο ασφαλιστήριο αξία, θεωρείται ότι είναι ασφαλιστής του εαυτού του για την ανασφάλιστη αξία.

4.16 Επιστροφή Ασφαλίστρου

Άρθρο 82. Όταν το ασφάλιστρο ή ένα ανάλογο μέρος του είναι, σύμφωνα με τον Νόμο αυτό, επιστρέψιμο:

- (α) Εάν έχει ήδη καταβληθεί, μπορεί να επιστραφεί στον ασφαλισμένο από τον ασφαλιστή, και
- (β) Εάν δεν έχει καταβληθεί, μπορεί να μην το καταβάλει ο ασφαλισμένος ή ο πράκτοράς του.

Άρθρο 82. Όταν το ασφαλιστήριο περιέχει όρο για τον καθορισμό ασφαλίστρου, ή ανάλογου μέρους του, στην περίπτωση που συμβεί ένα συγκεκριμένο γεγονός, και το γεγονός αυτό συμβεί, τότε το ασφάλιστρο, ή το ανάλογο μέρος του είναι επιστρέψιμο στον ασφαλισμένο.

Άρθρο 82. Όταν ο συλλογισμός για την πληρωμή του ασφαλιστρού αποτυγχάνει εντελώς, και δεν υπάρχει δόλος ή παρανομία από την πλευρά του ασφαλισμένου ή των πρακτόρων του, το ασφάλιστρο είναι επιστρέψιμο στον ασφαλισμένο.

Όταν έχει ορισθεί ξεχωριστό ασφάλιστρο για τα διαφορετικά μέρη του ασφαλιζόμενου αντικειμένου και υπάρχει ολική απώλεια οποιουδήποτε από τα μέρη αυτά, το αντίστοιχο ασφάλιστρο είναι, υπό τους παραπάνω όρους επιστρέψιμο στον ασφαλισμένο. Ειδικότερα:

(α) Όταν το ασφαλιστήριο είναι άκυρο, ή ακυρώνεται από τον ασφαλιστή από την αρχή του κινδύνου, το ασφάλιστρο είναι επιστρέψιμο, υπό τον όρο ότι δεν υπάρχει δόλος ή παρανομία από το μέρος του ασφαλισμένου, όμως εάν ο κίνδυνος δεν μπορεί να διαχωριστεί και έχει επιδράσει, τότε το ασφάλιστρο δεν είναι επιστρέψιμο.

Όταν το ασφαλιζόμενο αντικείμενο, ή μέρος αυτού, δεν εκτέθηκε ποτέ σε κίνδυνο, το ασφάλιστρο, ή το ανάλογο μέρος του, είναι επιστρέψιμο: όταν το ασφαλιζόμενο αντικείμενο έχει ασφαλιστεί «απωλεσμένο ή μη απωλεσμένο» και αφήχθη με ασφάλεια τη στιγμή που η σύμβαση συνάπτετο, το ασφάλιστρο δεν είναι επιστρέψιμο, εκτός εάν τη στιγμή εκείνη ο ασφαλιστής γνώριζε την ασφαλή άφιξη.

Όταν ο ασφαλισμένος δεν έχει ασφαλισίμο συμφέρον κατά τη διάρκεια του κινδύνου, το ασφάλιστρο είναι επιστρέψιμο, υπό την προϋπόθεση ότι αυτή η διάταξη δεν ισχύει για ασφαλιστήρια με χαρακτήρα παιχνίσιου ή στοιχήματος.

Όταν ο ασφαλισμένος έχει «πιθανό» συμφέρον το οποίο παύει κατά τη διάρκεια του κινδύνου, το ασφάλιστρο δεν είναι επιστρέψιμο.

Όταν ο ασφαλισμένος έχει υπερασφαλισθεί με ανεκτίμητο ασφαλιστήριο, ανάλογο μέρος του ασφαλιστρού είναι επιστρέψιμο.

Σύμφωνα με τις προηγούμενες διατάξεις, όταν ο ασφαλισμένος έχει υπερασφαλισθεί με διπλή ασφάλιση, ανάλογο μέρος των διαφόρων ασφαλιστρών είναι επιστρέψιμο: εάν τα ασφάλιστρα έχουν συναφθεί σε διαφορετικές χρονικές στιγμές και οποιοδήποτε προγενέστερο ασφαλιστήριο κάλυψε κάποια στιγμή ολόκληρο τον κίνδυνο, ή εάν μια απαίτηση αποζημιώθηκε από ένα ασφαλιστήριο με ολόκληρο το ασφαλιστικό ποσό του, για αυτό το συμβόλαιο δεν επιστρέφεται

ασφάλιστρο, και όταν η διπλή ασφάλιση συνάπτεται ενσυνείδητα από τον ασφαλισμένο, τότε δεν επιστρέφεται ασφάλιστρο.

4.17 Αμοιβαία Ασφάλιση

Άρθρο 85. Όταν δύο ή περισσότερα πρόσωπα συμφωνούν αμοιβαία να ασφαλίσουν ο ένας τον άλλον κατά των θαλάσσιων κινδύνων, λέγεται ότι υπάρχει αμοιβαία ασφάλιση.

Οι διατάξεις του Νόμου αυτού που σχετίζονται με το ασφάλιστρο δεν ισχύουν για την αμοιβαία ασφάλιση, αλλά εγγύηση, ή άλλη ρύθμιση που μπορεί να συμφωνηθεί, είναι δυνατόν να αντικαταστήσει το ασφάλιστρο.

Οι διατάξεις του Νόμου αυτού, όσο μπορούν να τροποποιηθούν από συμφωνία των συμβαλλομένων, μπορούν στην αμοιβαία ασφάλιση να τροποποιηθούν από τους όρους των ασφαλιστηρίων που εκδίδονται από τους συνεταιρισμούς, ή από τους όρους και τους κανονισμούς του συνεταιρισμού.

Εκτός από τις εξαιρέσεις που αναφέρονται στο άρθρο αυτό, οι διατάξεις του Νόμου αυτού ισχύουν στην αμοιβαία ασφάλιση.

4.18 Συμπλήρωμα

Άρθρο 86. Όταν μια σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης συνάπτεται με καλή πίστη από ένα πρόσωπο για λογαριασμό άλλου, το πρόσωπο για λογαριασμό του οποίου συνάπτεται η ασφάλιση μπορεί να επικυρώσει τη σύμβαση, ακόμη και αφού μάθει ότι επήλθε απώλεια.

Άρθρο 87. Όταν οποιοδήποτε δικαίωμα, ή καθήκον, ή ευθύνη θα προέκυπτε από μια σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης από την εφαρμογή του Νόμου μπορεί να

αναιρεθεί ή να τροποποιηθεί με ρητή συμφωνία, ή με έθιμο, εάν το έθιμο είναι τέτοιο που να δεσμεύει και τα δύο συμβαλλόμενα μέρη στη σύμβαση.

Οι διατάξεις του άρθρου αυτού εφαρμόζονται και σε οποιοδήποτε δικαίωμα, καθήκον, ή ευθύνη ορίζεται από τον Νόμο αυτό, που μπορεί νομίμως να τροποποιηθεί με συμφωνία.

Άρθρο 88. Όταν γίνεται αναφορά του Νόμου αυτού σε λογικό χρονικό διάστημα, λογικό ασφάλιστρο, η λογική επιμέλεια, το θέμα τι είναι λογικό είναι ζήτημα πραγματικό.

Άρθρο 89. Όταν υπάρχει προσηκόντως χαρτοσημασμένο ασφαλιστήριο, μπορεί να γίνει αναφορά, όπως προηγουμένως, στην πρόταση ασφάλισης ή σημείωμα κάλυψης, σε κάθε νομική διαδικασία.

Άρθρο 91. Οι κανόνες του κοινού δικαίου συμπεριλαμβανομένου και του Εμπορικού Νόμου θα συνεχίσουν να ισχύουν στις συμβάσεις θαλάσσιας ασφάλισης, εκτός εάν είναι ασυμβίβαστοι με τις ρητές διατάξεις του Νόμου αυτού.

BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΠΗΓΕΣ

1. Ελληνικός Νηογνώμονας, www.hrs.org
2. Lloyds Register, www.lrs.org
3. Gard P&I Statutes and Rules of Classes, 2003.
4. The Marine Insurance Act 1906 (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

ΡΗΤΡΕΣ

Εισαγωγή

Στο παρόν κεφάλαιο γίνεται μια σύντομη αναφορά στις Ρήτρες. Συγκεκριμένα αναλύονται: η Ρήτρα Συγκρούσεως, η Ρήτρα Αδελφού Πλοίου, η Ρήτρα Συνεχίσεως Καλύψεως, η Ρήτρα Παραβιάσεως Εγγυήσεως, η Ρήτρα Πωλήσεων Πλοίου, η Ρήτρα Αμέλειας, η Ρήτρα Γενικής Αβαρίας, η Ρήτρα Ειδικών Εξόδων, η Ρήτρα Αυτασφαλίσεως, η Ρήτρα Αφαιρετέας Απαλλαγής, η Ρήτρα Συνήθων Προσαράξεων, η Ρήτρα Αποσέξεως και Βαφής Πυθμένος Πλοίου, η Ρήτρα Μισθοτροφοδοσίας, η Ρήτρα διαδοχικών ζημιών, η Ρήτρα Εκτιμήσεως, η Ρήτρα Εγκατάλειψης Ναύλου, η Ρήτρα Προσφορών, η Ρήτρα Δαπανών, η Ρήτρα Επιστροφής Ασφαλίστρου και η Ρήτρα Γνωστοποιήσεως Εκχωρήσεως.

5.1 Γενικά – Ασφαλειομεσίτες

Κατά τα προκαταρκτικά στάδια για την ασφάλιση πλοίου ή στόλου, μεταξύ Πλοιοκτήτη και Ασφαλιστού παρεμβάλλεται ο Ασφαλειομεσίτης (Insurance Broker). Αυτός, παρ' όλο που πληρώνεται από τους Ασφαλιστές με ποσοστιαία προμήθεια από το ετήσιο ασφάλιστρο, θεωρείται κατά κάποιο τρόπο υπάλληλος των Ασφαλιζομένων. Ο Ασφαλειομεσίτης φροντίζει να μεταβιβάσει στους Ασφαλιστές όλες τις πληροφορίες που αφορούν στο ασφαλιζόμενο πλοίο ή στόλο (ηλικία πλοίων, αξιοπλοΐα, κατάσταση μηχανολογικού εξοπλισμού και μεταλλικής κατασκευής κλπ.) για να αποφασίσουν για το ύψος των ασφαλίσεων. Σε όλη τη διάρκεια του ασφαλιστικού έτους ο Ασφαλειομεσίτης ενεργεί σαν ενδιάμεσος μεταξύ Πλοιοκτήτη και Ασφαλιστού, ετοιμάζει τη γραφοχαρτική εργασία των Ασφαλιστών π.χ. συμβόλαια, χρεωστικά και πιστωτικά σημειώματα κλπ. Επίσης σε περιπτώσεις απαιτήσεων (claims) κατά των Ασφαλιστών ο Ασφαλειομεσίτης φροντίζει να καλέσει το Salvage Association μετά τις οδηγίες των Πλοιοκτητών, να συλλέξει τις διάφορες πληρωμές από τους Ασφαλιστές και να στείλει τα χρήματα στους Πλοιοκτήτες.

Έτσι βλέπουμε ότι σε όλη τη διάρκεια της ασφαλιστικής περιόδου οποιαδήποτε επικοινωνία με τους ασφαλιστές, είτε για θέματα ασφαλίσεων είτε για θέματα απαιτήσεων, γίνεται μέσω των Ασφαλειομεσιτών και αυτός είναι ο λόγος που έχουν αποκτήσει μια θέση ξεχωριστή και ζωτικής σημασίας στο κύκλωμα.

5.2 Διακανονιστές Αβარიών

Ενώ το Salvage Association διεκπεραιώνει την τεχνική πλευρά της διαδικασίας που οδηγεί στην τελική αποζημίωση, η νομική πλευρά του διακανονισμού της ζημιάς αναλαμβάνεται από τους Διακανονιστές Αβარიών (Average Adjusters). Ο Average Adjusters είναι ειδικευμένο νομικό τεχνικό μέλος

του Association of Average Adjusters καθώς και του Lloyds. Είναι πρόσωπο απολύτου κύρους και αμεροληψίας, πλήρης γνώστης των ασφαλιστικών θεμάτων, με βαθιά νομικοτεχνική κατάρτιση στα ζητήματα αβαριών. Επίσης, είναι ελεύθερος επαγγελματίας και ορίζεται από τον ασφαλιζόμενο για να καταγράψει λεπτομερώς όλα τα στοιχεία που συνθέτουν την απαίτηση κατά των Ασφαλιστών σε ειδικό Πίνακα (Adjustment), που στη συνέχεια υποβάλλεται στους Ασφαλειομεσίτες και από εκεί προωθείται στους Ασφαλιστές για μελέτη και διευθέτηση.

5.3 Ρήτρα Συγκρούσεως (Running Down Clause)

Σ' αυτό τον όρο τα πιο σημαντικά σημεία είναι τα ακόλουθα:

α. Αστική Ευθύνη. Οι Ασφαλιστές βάσει του όρου αυτού ενδιαφέρονται μόνο για την αστική ευθύνη του Ασφαλιζομένου.

β. Σύγκρουση. Μόνο ευθύνη σαν συνέπεια συγκρούσεως λογίζεται. Σύγκρουση σημαίνει φυσική επαφή μεταξύ δύο πλοίων. Όταν λέμε ευθύνη του Ασφαλιζομένου συνέπεια συγκρούσεως εννοούμε ευθύνη για ζημιές που προκαλούνται σε άλλο πλοίο και όχι στο ασφαλιζόμενο. Το R.D.C. δεν ασχολείται με ζημιές του ασφαλιζόμενου πλοίου, οι οποίες καλύπτονται από άλλους όρους διότι η σύγκρουση είναι ένας από τους θαλάσσιους κινδύνους.

γ. Ποσά που ήδη πληρώθηκαν. Οι ασφαλιστές δεν ασχολούνται με την ευθύνη του Ασφαλιζομένου μέχρις ότου τούτος πληρώσει για τις ζημιές που προξένησε επί άλλου πλοίου.

δ. Ζημιές του άλλου πλοίου. Μόνο οι κάτωθι ζημιές του άλλου πλοίου καλύπτονται:

1. Ολική απώλεια του άλλου πλοίου
2. Το κόστος επισκευής των ζημιών του άλλου πλοίου
3. Απώλεια κέρδους από το άλλο πλοίο ή περιουσιακού στοιχείου επί του άλλου πλοίου λόγω καθυστέρησης ή απώλειας χρήσεως
4. Έξοδα γενικής αβαρίας που τυχόν θα δαπανηθούν εκ μέρους του άλλου πλοίου ή περιουσιακού στοιχείου επί του άλλου πλοίου

5. Έξοδα Ναυαγιαιρέσεως που τυχόν θα δαπανηθούν εκ μέρους του άλλου πλοίου ή περιουσιακού στοιχείου επί του άλλου πλοίου

ε. Το όριο των 3/4. Οι ασφαλιστές είναι υπεύθυνοι για ζημιές που φθάνουν μέχρι και τα 3/4 της ασφαλιζόμενης αξίας συν τα 3/4 των εξόδων που θα κάνει ο ασφαλιζόμενος για να υπερασπίσει τις απόψεις του στο δικαστήριο, αν χρειαστεί. Το υπόλοιπο 1/4 της ζημιάς καλύπτεται από τα P&I Clubs.

Τι συμβαίνει στην περίπτωση που η ζημιά είναι μεγαλύτερη της ασφαλιζόμενης αξίας. Γενικά σε όλα τα ασφαλιστήρια συμβόλαια η ευθύνη του ασφαλιστού φθάνει μέχρι της ασφαλιζόμενης αξίας. Σε περίπτωση συγκρούσεως και όπου η ζημιά υπερβαίνει την ασφαλιζόμενη αξία, θα έπρεπε ο ασφαλιζόμενος αφού πάρει το ποσοστό εκείνο της ζημιάς που ισούται με την ασφαλιζόμενη αξία 3/4 από τους ασφαλιστές και 1/4 από το P&I να πληρώσει ο ίδιος το υπόλοιπο της ζημιάς.

Την πέρα της ασφαλιζόμενης αξίας ευθύνη του ασφαλιζόμενου καλύπτουν τα P&I Clubs. Φυσικά όλα τα ανωτέρω υπόκεινται στην Αφαιρετέα απαλλαγή.

Επιπρόσθετος όρος. Ας υποθέσουμε ότι λόγω συγκρούσεως από λάθος του ασφαλιζόμενου πλοίου τούτο βυθίζεται και προκαλούνται ζημιές σε άλλο πλοίο. Τότε οι ασφαλιστές εκτός από την ασφαλιζόμενη αξία που θα πληρώσουν για την ολική απώλεια του ασφαλισμένου πλοίου, θα πληρώσουν και τα 3/4 της ζημιάς επί του άλλου πλοίου. Το υπόλοιπο 1/4 θα καλυφθεί από το P&I Clubs.

Εφ' όσον όπως προαναφέραμε η ευθύνη των ασφαλιστών φθάνει μέχρι της ασφαλιζόμενης αξίας, βλέπουμε ότι σε αυτή τη περίπτωση οι Ασφαλιστές πληρώνουν ποσό μεγαλύτερο από την ασφαλιζόμενη αξία και γι' αυτό το λόγο λέγεται ότι το R.D.C. είναι επιπρόσθετος όρος στο ασφαλιστήριο. Ο όρος τούτος δεν καλύπτει ποσά που θα ήταν υποχρεωμένοι να καταλάβουν οι Ασφαλιστές σχετικά με:

(α) απομάκρυνση ή διάλυση, δυνάμει νομίμου εξουσίας ή άλλως όπως, εμποδίων, φορτίων, ναυαγίων ή οποιουδήποτε άλλου αντικειμένου.

(β) ζημιά που προξενήθηκε επί οιοδήποτε ακινήτου ή κινητού περιουσιακού στοιχείου ή αντικειμένου, πλην των άλλων πλοίων ή της επί των άλλων πλοίων περιουσίας.

(γ) φορτίο ή άλλη περιουσία επί του ασφαλισμένου πλοίου ή τις υποχρεώσεις αυτού.

(δ) απώλεια ζωής, σωματικές βλάβες ή ασθένεια.

Σημειώνεται πως όλοι οι πιο πάνω εξαιρετέοι κίνδυνοι καλύπτονται από τα P&I Clubs.

5.4 Ρήτρα Αδελφού Πλοίου (Sister Ship Clause)

Ο όρος αυτός ορίζει ότι αν το πλοίο συγκρουσθεί με άλλο πλοίο που ανήκει ολόκληρο ή εν μέρει στους ίδιους πλοιοκτήτες ή το διαχειρίζεται η ίδια εταιρεία τότε ο Ασφαλιζόμενος θα έχει τα ίδια δικαιώματα όπως στο R.D.C.I.

5.5 Ρήτρα Ρυμουκλήσεως (Tow and Assist Clause)

Αρχικά δεν υπήρχαν περιορισμοί στη ρυμούλκηση του πλοίου, αλλά σήμερα οι Ασφαλιστές έχουν επιβάλλει περιορισμούς στις επιχειρήσεις ρυμουκλήσεως λόγω του πρόσθετου κινδύνου που παρουσιάζεται κατ' αυτές. Το ασφάλιστρο που χρεώνεται αρχικά στους Ασφαλιζόμενους δεν προβλέπει ποσοστό για πρόσθετους κινδύνους ρυμουκλήσεως παρά μόνο για συνηθισμένες ρυμουκλήσεις στους λιμένες ή σε καταστάσεις ανάγκης. Δεν προβλέπεται ότι το πλοίο θα ρυμουκληθεί κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ή ότι θα ρυμουκλήσει άλλο πλοίο, συνεπώς ρυμούλκηση επιτρέπεται μόνο όταν το ασφαλιζόμενο πλοίο ή το πλοίο που βοηθά το ασφαλιζόμενο πλοίο βρίσκεται σε κίνδυνο, ή πρόκειται για τις συνηθισμένες ρυμουκλήσεις στα λιμάνια ή όταν οι Ασφαλιστές συμφωνούν.

Ανακεφαλαιώνοντας:

1. Ρυμούλκηση μπορεί να αναληφθεί μόνο από το ασφαλιζόμενο πλοίο:

I. Για να βοηθήσει πλοίο που βρίσκεται σε κίνδυνο.

II. Όταν υπάρχει συγκατάθεση των Ασφαλιστών και εάν έχει γίνει πριν σύμβαση ρυμουλκήσεως.

Το ασφαλιζόμενο πλοίο μπορεί να ρυμουλκηθεί χωρίς πρόσθετο ασφάλιστρο μόνο:

I. Όταν βρίσκεται σε κίνδυνο.

II. Στον πλησιέστερο ασφαλή λιμένα ή τοποθεσία.

III. Όπως συνηθίζεται μέσα στα λιμάνια

Για πολλούς και διάφορους λόγους ένα πλοίο πιθανόν να χρειαστεί να πέσει δίπλα σ' ένα άλλο πλοίο. Σε αυτή την περίπτωση ζημιά που τυχόν να προκληθεί στο ασφαλισμένο πλοίο. Σε αυτή την περίπτωση ζημιά που τυχόν να προκληθεί στο ασφαλισμένο πλοίο δεν καλύπτεται. Η μόνη εξαίρεση είναι όταν το άλλο πλοίο είναι μια μπάριζα που συνήθως χρησιμοποιείται για τη φόρτωση και την εκφόρτωση. Παρ' όλα αυτά η πρόθεση των Ασφαλιστών δεν είναι να αποκλείσουν την ευθύνη τους για ζημιές του ασφαλιζόμενου πλοίου κατά τη φόρτωση ή την εκφόρτωση, έτσι όταν ο ασφαλιζόμενος γνωρίζει ότι θα πραγματοποιηθούν τέτοιες επιχειρήσεις ειδοποιεί τους ασφαλιστές που χρεώνοντας ένα πρόσθετο ασφάλιστρο αναλαμβάνουν να καλύψουν πιθανές ζημιές επί του ασφαλισμένου πλοίου καθώς επίσης και ζημιές επί του άλλου πλοίου όπως στο R.D.C.

5.6 Ρήτρα Συνεχίσεως Καλύψεως (Continuation Clause)

Ένα χρονοασφαλιστήριο εκπνέει σε μια προκαθορισμένη ημερομηνία και ώρα ανεξάρτητα από την κατάσταση ή την τοποθεσία του πλοίου. Επειδή λήξει του ασφαλιστηρίου ενώ το πλοίο βρίσκεται στο πέλαγος έχοντας υποστεί ζημιά είναι πονοκέφαλος για όλους τους ενδιαφερόμενους, είναι προτιμότερο να καλύπτεται το πλοίο από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο παρά να αγωνίζονται οι πλοιοκτήτες να το ασφαλίσουν σε μια αγορά που θα είναι δύσκολο αν όχι αδύνατο να βρεθεί λόγω της καταστάσεως του πλοίου.

Το Continuation Clause συμπεριλήφθη στα Ι.Τ.Κ. γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο, ώστε δηλαδή αν υπάρξει ανάγκη να συνεχίσει την παρεχόμενη από το ασφαλιστήριο κάλυψη μέχρι το λιμάνι προορισμού. Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημανθεί ότι:

(α) πρέπει να δίνεται ειδοποίηση από πριν στους ασφαλιστές ότι υπάρχει πρόθεση να συνεχίσει η ασφάλιση. Ο όρος δεν σκοπεύει να προστατεύσει αυτούς που παραβλέπουν την ημερομηνία λήξεως του συμβολαίου.

(β) ο ασφαλιζόμενος δεν μπορεί να επικαλεσθεί το Continuation Clause για να συνεχίσει μια ασφάλιση επί πλοίου παρά μόνο όταν τούτο βρίσκεται σε ένα ενδιάμεσο λιμένα ή λιμένα καταφυγής.

(γ) η συνέχιση της ασφαλίσεως δεν γίνεται επί χρονικής βάσεως, αλλά συνεχίζεται από την τοποθεσία που βρίσκεται το πλοίο και τη στιγμή της φυσικής λήξεως του συμβολαίου μέχρι τελικού προορισμού.

5.7 Ρήτρα Παραβιάσεως Εγγυήσεως

Γενικά εγγύηση είναι μια υπόσχεση που δίνει ο ασφαλιζόμενος με την οποία βεβαιώνει ή αρνείται την ύπαρξη μιας καταστάσεως ή αναλαμβάνει να πράξει ή να μην πράξει κάτι. Οι εγγυήσεις περιλαμβάνονται στο ασφαλιστήριο για να εξασφαλίσει ο ασφαλιστής ότι ο κίνδυνος θα παραμείνει σε όλη τη διάρκεια του ασφαλιστηρίου συμβολαίου όπως ακριβώς τον είχε υπ' όψιν του όταν του προτάθηκε να τον καλύψει. Μερικές καταστάσεις οπωσδήποτε μεγαλώνουν τον κίνδυνο και σε τέτοιες περιπτώσεις επιβάλλεται από τους ασφαλιστές ένα πρόσθετο ασφαλιστρο για να καλυφθεί ο πρόσθετος κίνδυνος.

Οι καταστάσεις που μεγαλώνουν τον κίνδυνο γενικά συνδέονται με:

- (α) το φορτίο που μεταφέρεται επί του ασφαλισμένου πλοίου
- (β) το είδος του εμπορίου με το οποίο ασχολείται το ασφαλισμένο πλοίο
- (γ) τα γεωγραφικά όρια ναυσιπλοΐας του
- (δ) τη ρυμούλκηση
- (ε) την ναυαγιαίρεση

Παραβίαση των ανωτέρω εγγυήσεων συγχωρείται μόνο όταν:

1. Δοθεί ειδοποίηση αμέσως στους ασφαλιστές αφού οι πλοιοκτήτες μάθουν ότι έγινε μια παραβίαση ή ότι πρόκειται να γίνει.
2. Συμφωνηθούν οιοιδήποτε όροι.
3. Συμφωνηθεί το ύψος του προσθέτου ασφαλίστρου

5.8 Ρήτρα Πωλήσεων Πλοίου

Ο όρος αυτός αναφέρεται συμπερασματικά στα εξής:

(α) Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο ακυρούται από:

1. της πώλησεως του πλοίου
2. της μεταβιβάσεως της διαχείρισεως

(β) Ακύρωση του ασφαλιστηρίου συμβολαίου αποφεύγεται μόνο εάν οι ασφαλιστές συμφωνήσουν γραπτώς ότι επιθυμούν να συνεχίσουν την ασφάλιση.

(γ) Η ακύρωση σύμφωνα με το Continuation Clause αναβάλλεται μέχρις ότου το πλοίο φθάσει στον τελικό προορισμό του.

(δ) Οι Ασφαλιστές είναι υποχρεωμένοι να επιστρέψουν την αναλογία των ασφαλίστρων που αναλογεί από την ακύρωση μέχρι την λήξη της ασφαλιστικής περιόδου.

(ε) Ο όρος αυτός ενεργοποιείται από την πώληση του πλοίου έστω και αν αυτό παραμένει υπό την αυτή διαχείριση, μολονότι σ' αυτές τις περιπτώσεις είναι σχεδόν βέβαιο ότι οι Ασφαλιστές θα θελήσουν να συνεχίσουν την ασφάλιση.

(στ) Δεν πρέπει κανείς να βγάλει το συμπέρασμα ότι είναι μια προστασία για τους Ασφαλιστές που μπορούν έτσι να εμποδίσουν μια μεταβίβαση του συμβολαίου χωρίς την έγκρισή τους.

(ζ) Η ρήτρα αυτή έχει μεγαλύτερη ισχύ από κάθε άλλη που φαίνεται ότι είναι αντίθετη (Assignment Clause).

5.9 Ρήτρα Αμέλειας (Inchmaree -Negligence Clause)

Ο όρος αυτός καλύπτει απώλεια ή ζημιά του ασφαλισμένου πλοίου που προκαλείται απ' ευθείας από:

(α) Ατυχήματα κατά τη φόρτωση ή εκφόρτωση ή μετατόπιση φορτίου ή καυσίμων. Εκρήξεις επί ή εκτός του ασφαλισμένου πλοίου. Θραύση ατομικών εγκαταστάσεων επί του πλοίου ή εκτός αυτού. Έκρηξη λεβήτων ή θραύση αξόνων ή κρυφό ελάττωμα στο σκάφος ή στις μηχανές. Αμέλεια του πλοιάρχου, πληρώματος ή πιλότου. Αμέλεια των επισκευαστών με τον όρο ότι αυτοί δεν είναι οι ασφαλιζόμενοι.

(β) Επαφή με αεροσκάφος. Επαφή με οποιοδήποτε μέσο μεταφοράς που βρίσκεται επί της ξηράς, εξοπλισμού ή εγκαταστάσεως δεξαμενής ή λιμένος. Σεισμός, ενέργεια ηφαιστείου ή κεραυνού. Απαραίτητη προϋπόθεση για την ισχύ της ρήτρας είναι ότι η οποιαδήποτε απώλεια ή ζημιά δεν είναι αποτέλεσμα ελλείψεως επιμελείας εκ μέρους των ασφαλιζομένων πλοιοκτητών ή διαχειριστών. Σημειωτέον ότι οι πλοίαρχοι το πλήρωμα και οι πιλότοι δεν θεωρούνται συμπλοιοκτήτες αν έχουν μετοχές στο πλοίο. Πρέπει να τονισθούν τα ακόλουθα σημεία:

I. Οι ζημιές πρέπει να προέρχονται απ' ευθείας από τους πιο πάνω αναφερόμενους κινδύνους.

II. Ο όρος αναφέρεται μόνο σε ζημιές του ασφαλιζόμενου πλοίου. Δεν καλύπτει αστική ευθύνη.

III. Οι απαιτήσεις (Claims) υπόκεινται στην αφαιρετέα απαλλαγή όπως αναφέρεται στον όρο 12.

IV. Έκρηξη λεβήτων. Σε περίπτωση εκρήξεως λέβητα οι Ασφαλιστές δεν είναι υπεύθυνοι για τη ζημιά που θα προκληθεί στον λέβητα εκτός αν αυτός εκραγεί π.χ. λόγω συγκρούσεως. Οι Ασφαλιστές είναι υπεύθυνοι μόνο για ζημιές του ασφαλισμένου πλοίου που προκαλούνται απ' ευθείας από την έκρηξη του λέβητα.

V. Θραύση αξόνων. Αν σπάσει κάποιος άξων οι Ασφαλιστές δεν είναι υπεύθυνοι να τον αντικαταστήσουν παρά μόνον όταν τούτο προκληθεί π.χ. εκ προσαράξεως. Αν ο άξονας κατά τη στιγμή της θραύσεως προκαλέσει ζημιά π.χ. στο Shaft Tunnel ή

σε οποιοδήποτε άλλο μέρος του πλοίου τότε οι Ασφαλιστές είναι υπεύθυνοι γι' αυτή τη ζημιά όχι όμως και για τον άξονα.

VI. Κρυφό ελαττώμα. Απλή ανακάλυψη κρυφού ελαττώματος δεν δίνει το δικαίωμα στον ασφαλιζόμενο να απαιτήσει επανόρθωση του ανακαλυφθέντος ελαττώματος. Μόνο ζημιά που προκαλείται εκ του κρυφού ελαττώματος είναι δυνατόν να απαιτηθεί από τους ασφαλιστές.

5.10 Ρήτρα Γενικής Αβαρίας

Γενική αβαρία υπάρχει μόνο όταν δημιουργηθούν θυσίες ή και έκτακτες δαπάνες σε στιγμές κινδύνου εθελοντικά και με εύλογη κρίση με σκοπό τη σωτηρία του πλοίου, του φορτίου και του ναύλου από κοινό θαλάσσιο κίνδυνο.

Όπως βλέπουμε τα απαραίτητα συστατικά στοιχεία που πρέπει να συνυπάρχουν για την ύπαρξη της Γενικής Αβαρίας είναι:

(α) Η κοινή περιπέτεια, (δηλαδή από κοινού το πλοίο, το φορτίο και ο μη κεκτημένος ναύλος), πρέπει να βρίσκεται όντως σε κίνδυνο.

(β) Η θυσία και η δαπάνη πρέπει να είναι έκτακτοι και όχι να ανάγονται σε αναγκαίες ενέργειες για την εκτέλεση του συμβολαίου θαλάσσιας μεταφοράς.

(γ) Η θυσία ή η δαπάνη πρέπει να είναι για κοινή σωτηρία ολόκληρης της κοινής περιπέτειας.

(δ) Η θυσία ή η δαπάνη πρέπει να είναι εθελοντική, δηλαδή πρέπει να είναι αποτέλεσμα σκόπιμης ενέργειας του πλοιάρχου και όχι τυχαίας.

(ε) Το ύψος της θυσίας ή της δαπάνης πρέπει να είναι λογικό ανάλογα με τον επιδιωκόμενο σκοπό.

(στ) Για την αποκατάσταση ή και κάλυψη της θυσίας ή των εξόδων Γενικής Αβαρίας θα συνεισφέρουν τα διακινδυνεύοντα μέρη, (πλοίο, φορτίο, ναύλος κλπ.) ανάλογα με την αξία τους στον λιμένα εκφορτώσεως.

(ζ) Για να δυνηθούν οι πλοιοκτήτες να συλλέξουν την αναλογία του φορτίου στη Γενική Αβαρία πρέπει να αποδείξουν ότι το πλοίο ήταν αξιόπλοο (Seaworthy) κατά

την έναρξη του ταξιδιού, όσον αφορά τη συγκεκριμένη ζημιά που προκάλεσε τη Γενική Αβαρία.

(η) Απαραίτητη προϋπόθεση για να μπορέσει ο πλοιοκτήτης να συλλέξει τη συνεισφορά του φορτίου είναι να πάρει είτε General Average Bonds και Underwriters Guarantee είτε Deposits. Αυτά είναι οπωσδήποτε προστατευτικά μέτρα που του δίνουν την ευχέρεια να προσφύγει στα δικαστήρια για τη δικαίωση της απαιτήσεώς του, πάντως ποιο εκ των δύο/τριών θα διαλέξει είναι καθαρά θέμα εκλογής και εκτιμήσεως.

5.11 Έξοδα Γενικής Αβαρίας

Μερικά από τα σπουδαιότερα έξοδα που λογίζονται σαν Γενική Αβαρία είναι:

1. Έξοδα σε λιμένα καταφυγής

(α) πλοίο εισέρχεται σε λιμένα καταφυγής ή επιστρέφει στον λιμένα φορτώσεως. Αυτό θεωρήθηκε αναγκαίο για την σωτηρία λόγω ατυχήματος. Λογίζονται σαν Γενική Αβαρία τα έξοδα εισόδου στον λιμένα καταφυγής και τα έξοδα εξόδου από αυτόν αν το πλοίο αναχωρήσει με έστω και μέρος του αρχικού φορτίου.

(β) μετακίνηση από τον λιμένα καταφυγής σε άλλον λιμένα καταφυγής. Τούτο θεωρήθηκε αναγκαίο γιατί δεν ήταν δυνατόν να εκτελεσθούν επισκευές εκεί. Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού από τον ένα λιμένα στον άλλο μισθοί και τροφοδοσία πληρώματος καθώς και καταναλωθέντα καύσιμα και προμήθειες χορηγούνται στη Γενική Αβαρία.

(γ) μετατόπιση ή εκφόρτωση και επαναφόρτωση φορτίου, καυσίμων ή προμηθειών στον λιμένα φορτώσεως ή καταφυγής. Τούτο θεωρήθηκε αναγκαίο για την κοινή σωτηρία, για να γίνουν οι επισκευές που προκλήθηκαν από το ατύχημα και που είναι απαραίτητες για την ασφαλή συνέχιση του ταξιδιού, και συνεπώς τα έξοδα των ανωτέρω επιχειρήσεων λογίζονται σαν Γενική Αβαρία.

(δ) Αποθήκευση, επαναφόρτωση και στοιβασία φορτίου καυσίμων και προμηθειών. Αν η Α γίνει παραδεκτή σαν Γενική Αβαρία τα έξοδα των ανωτέρω επιχειρήσεων καθώς και η ασφάλιση των αποθηκευμένων υλικών ή φορτίου λογίζονται στην Γενική Αβαρία.

(ε) μισθοί και τροφοδοσία του πληρώματος σ' όλη την παράταση του ταξιδιού λογίζονται σαν Γενική Αβαρία.

2. Υποκατασταθέντα έξοδα (Substituted Expenses).

Οποιοδήποτε έκτακτο έξοδο πραγματοποιούμενο στη θέση άλλου εξόδου δεκτού σαν Γενική Αβαρία, θεωρείται σαν Γενική Αβαρία ανεξάρτητα από την ενδεχόμενη εξοικονόμηση σε άλλα συμφέροντα, αλλά μόνο μέχρι του ποσού της δαπάνης Γενική Αβαρία που αποφεύχθηκε.

3. Υπερωρίες.

Οι υπερωρίες του πληρώματος θα λογίζονται σαν Γενική αβαρία μέχρις όμως του εξόδου που εξοικονομήθηκε.

4. Προσωρινές επισκευές (Temporary Repairs).

Το κόστος των προσωρινών επισκευών που είναι αναγκαίες για την κοινή σωτηρία ή προέρχονται από κάποια θυσία του πλοίου, λογίζεται σαν Γενική Αβαρία. Όταν όμως οι προσωρινές επισκευές γίνονται μόνο για να συνεχισθεί ασφαλώς το ταξίδι τότε το κόστος των προσωρινών επισκευών θα λογίζεται σαν Γενική Αβαρία. μέχρις όμως του ποσού που εξοικονομήθηκε από το γεγονός ότι δεν έγιναν οριστικές επισκευές. Πρέπει να τονισθεί ότι όταν γίνονται προσωρινές επισκευές μόνο γιατί δεν είναι δυνατόν να γίνουν οριστικές, τότε το κόστος των προσωρινών επισκευών δεν θεωρείται σαν Γενική Αβαρία, αλλά προστίθεται στο λογικό κόστος επισκευής και αποτελεί μέρος της Μερικής Αβαρίας.

5. Ζημιές στο Φορτίο.

Ζημιές στο φορτίο, τα καύσιμα ή τις προμήθειες που γίνονται κατά τη διάρκεια φορτοεκφορτώσεως, αποθηκεύσεως ή και στοιβασίας λογίζονται σαν Γενική Αβαρία.

6. Απόρριψη φορτίου στη θάλασσα καθώς και άλλες ζημιές από αυτή την ενέργεια λογίζονται σαν Γενική Αβαρία.

7. Ζημιά στο πλοίο και στο φορτίο από νερό που ρίπτεται για απόσβεση πυρκαγιάς λογίζεται σαν Γενική Αβαρία. Δεν λογίζεται σαν Γενική Αβαρία ζημιά από καπνό ή

θερμότητα, όπως και να έχει προηγηθεί. Στην περίπτωση αυτή περιλαμβάνεται και η περίπτωση όπου φλεγόμενο πλοίο οδηγείται εθελοντικά σε ξέρες για βύθιση και απόσβεση πυρκαγιάς.

8. Εθελοντική Προσάραξη.

Εάν πλοίο οδηγηθεί εθελοντικά σε ξέρα για την κοινή σωτηρία ή συνέπεια της προσαράξεως λογίζεται σαν Γενική Αβαρία, π.χ. για να αποφευχθεί ολική απώλεια.

9. Ζημιά σε λέβητες και μηχανήματα.

Ζημιά σε λέβητες και μηχανήματα πλοίου που προσπαθεί να επαναπλεύσει λογίζεται σαν Γενική Αβαρία εφ' όσον αποδειχθεί ότι η ζημιά αυτή προήλθε από τις προσπάθειες επαναπλεύσεως.

10. Αποζημιώσεις Ναυαγιαιρέσεων (Salvage Remunerations)

Χρήματα που πληρώνονται από τα μέρη της περιπέτειας (πλοίο, φορτίο, ναύλος κλπ.) σαν αποζημιώσεις ναυαγιαιρέσεων λογίζονται σαν Γενική Αβαρία εφ' όσον η ναυαγιαίρεση πραγματοποιήθηκε για τη διάσωση της κοινής περιπέτειας.

11. Απώλεια ναύλου

Απώλεια ναύλου που προέρχεται από ζημιά ή απώλεια φορτίου λογίζεται σαν Γενική Αβαρία, αν η ζημιά ή απώλεια προέρχεται από μία πράξη που λογίζεται, επίσης, σαν Γενική Αβαρία.

Σε περίπτωση που το ταξίδι εγκαταλειφθεί τότε η Γενική Αβαρία σταματά κατά την ημερομηνία εγκαταλείψεως του ταξιδιού.

5.12 Ρήτρα Ειδικών Εξόδων προς Αποτροπή ή Μείωση της Ζημιάς (Suing and Labouring Clause)

Σήμερα ο όρος αυτός αναφέρει περιληπτικά ότι: κάθε έξοδο το οποίο εύλογα πραγματοποιήθηκε από τον πλοιοκτήτη, αυτούς που τον υπηρετούν, τους αντιπροσώπους ή εκπροσώπους του, με σκοπό αποτροπή ή μείωση ζημιάς η οποία καλύπτεται από το ασφαλιστήριο, είναι αποζημιωτέα ανεξάρτητα από το ποσό που

έχει καταβληθεί για αποκατάσταση της ζημιάς, έστω και αν ακόμη καταβλήθηκε αποζημίωση για ολική απώλεια. Έξοδο, για να έχει το χαρακτήρα sue and labour πρέπει να εκπληρώνει τις εξής προϋποθέσεις:

- 1) Να έχει εύλογα πραγματοποιηθεί.
- 2) Να αποσκοπεί στην αποτροπή ή στην μείωση ζημιάς του ασφαλιζόμενου πλοίου.
- 3) Να έχει πραγματοποιηθεί με σκοπό την αποτροπή ή μείωση ζημιάς οφειλομένης στον κίνδυνο που καλύπτεται από το ασφαλιστήριο.
- 4) Να έχει πραγματοποιηθεί αποκλειστικά από τον πλοιοκτήτη αυτούς που τον υπηρετούν, τους αντιπροσώπους ή εκπροσώπους του.

Ολόκληρο το κείμενο του Suing and Labouring Clause έχει ως εξής:

α) Σε περίπτωση κατά την οποία γίνονται δαπάνες καλούμενες ως “Suing and Labouring” η ευθύνη των ασφαλιστών δεν θα υπερβαίνει την αναλογία που υπάρχει μεταξύ του ασφαλιζόμενου ποσού και της ασφαλιζόμενης αξίας ή της υγιούς αξίας κατά τον χρόνο που έγινε το περιστατικό που προκάλεσε την δαπάνη, εφ' όσον η υγιής αξία, υπερβαίνει το ασφαλιζόμενο ποσόν. Εφ' όσον οι Ασφαλιστές αποδέχονται απαίτηση για ολική απώλεια ενώ διασώθηκε περιουσία, όσα αναφέρθηκαν δεν θα ισχύουν παρά μόνον στην περίπτωση που τα έξοδα Sue and labour υπερβαίνουν την αξία της πιο πάνω περιουσία, σ' αυτή δε την περίπτωση οι διατάξεις αυτές θα εφαρμόζονται μόνο ως προς το ποσόν των εξόδων που υπερβαίνει την προαναφερθείσα αξία.

β) Εφ' όσον οι Ασφαλιστές δεχθούν ολική απώλεια, έχουν εύλογα πραγματοποιηθεί έξοδα Sue and labour και δεν υπάρχει προϊόν της πωλήσεως, τότε το παρόν ασφαλιστήριο θα υποστεί το αναλογικό του μερίδιο επί των εξόδων ή των εξόδων που υπερβαίνουν το προϊόν της πωλήσεως. Εδώ πρέπει να πούμε ότι αν το πλοίο είναι ασφαλισμένο για ποσό μικρότερο της υγιούς του αξίας κατά τον χρόνο του ατυχήματος το ποσό της αποζημιώσεως βάσει του όρου αυτού θα μειωθεί κατ' αναλογία της υπασφαλίσεως.

Ο διακανονισμός της ζημιάς θα γίνεται άνευ της αφαιρέσεως «new for old» (νέου δια παλαιό) είτε πρόκειται περί Μερικής ή Γενικής αβαρίας.

5.13 Ρήτρα Αυτασφαλίσεως (Coinsurance Clause)

Ο όρος αυτός προστέθηκε στα Ι.Τ.С. το 1969 για να κάνει τον Ασφαλιζόμενο αυτασφαλιστή για ένα μέρος τουλάχιστον. Ο όρος έχει ως εξής:

Σε περίπτωση αιτήσεως κατά των Ασφαλιστών για απώλεια ή ζημιά σε λέβητες, άξονες ή μηχανήματα και συναφή εξαρτήματα η οποία προέρχεται από οποιοσδήποτε αιτίες και που καταλογίζονται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει στην αμέλεια του Κυβερνήτη, αξιωματικών ή του πληρώματος και που πρέπει να αποζημιωθεί μόνον βάσει της ρήτρας, οι ασφαλιζόμενοι θα επιβαρύνονται για κάθε ατύχημα ή συμβάν ένα ποσόν ίσο προς το 10% της καθαρής απαιτήσεως (ζημιά μείον αφαιρετέα απαλλαγής) επιπροσθέτως της αφαιρετέας απαλλαγής. Η ρήτρα αυτή δεν θα εφαρμόζεται σε περίπτωση Ολικής ή Τεκμαρτής ολικής απώλειας. Τα ακόλουθα πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν:

1. Ο όρος αναφέρεται μόνο σε ζημιές σε λέβητες, άξονες ή μηχανήματα και συναφή με αυτά εξαρτήματα.
2. Το 10% δεν επιβάλλεται για αμελή ναυσιπλοΐα.
3. Το 10% αφαιρείται μόνο για ζημιές από τους αναφερόμενους κινδύνους. Έτσι απαίτηση για ζημιά του πλοίου συνέπεια συγκρούσεως με αποβάθρα έστω και λόγω αμελούς ναυσιπλοΐας δεν υπόκειται στο 10%.
4. Για να υπόκειται η απαίτηση στο 10% η ζημιά πρέπει να προέρχεται απ' ευθείας από: κάποιο κίνδυνο, από απώλεια του πλοιάρχου, των αξιωματικών ή του πληρώματος (εξ ολοκλήρου ή εν μέρει).
5. Το 10% είναι ποσό επιπρόσθετο στην κυρίως αφαιρετέα απαλλαγή.

5.14 Ρήτρα Αφαιρετέας Απαλλαγής

Μέχρι τον Οκτώβριο του 1969 τα Ι.Τ.С. περιείχαν έναν όρο απαλλαγής ο οποίος ορίζει εφ' όσον η ζημιά υπερέβαινε ορισμένο ποσό ή προερχόταν από πυρκαγιά ή σύγκρουση, η απαλλαγή δεν θα ίσχυε και η ζημιά θα πληρωνόταν όλη.

Το κόστος όμως των επισκευών που συνεχώς αυξανόταν, ανάγκασε τελικά τους ασφαλιστές να περιλάβουν έναν καινούριο όρο στα Ι.Τ.Σ., ο οποίος αναφέρει τα ακόλουθα:

Καμία απαίτηση που οφείλεται σε καλυπτόμενους κινδύνους δεν θα ικανοποιηθεί εκτός αν το σύνολο των απαιτήσεων που προέρχεται από κάθε ατύχημα ή συμβάν υπερβαίνει το ποσό Χ οπότε και θα εκπέσει το εν λόγω ποσό. Παρ' όλα αυτά η δαπάνη εξετάσεως του πυθμένα με τα την προσάραξη του πλοίου – εάν καταβλήθηκε ένα εύλογο ποσό ειδικά για τον σκοπό αυτό – θα καταβληθεί έστω και για την περίπτωση που δεν διαπιστωθεί καμία ζημιά. Η παράγραφος αυτή δεν θα εφαρμόζεται σε απαίτηση για ολική απώλεια πλοίου ή τεκμαρτή ολική απώλεια αυτού.

Οι απαιτήσεις για ζημιές λόγω κακοκαιρίας στην ίδια θαλάσσια διαδρομή μεταξύ δύο διαδοχικών λιμένων, θα θεωρούνται σαν αυτές να οφείλονται σε ένα ατύχημα σε περίπτωση κατά την οποία η κακοκαιρία αυτή συνεχισθεί για ορισμένο χρονικό διάστημα που δεν καλύπτεται από την παρούσα ασφάλιση τότε η αφαιρετέα απαλλαγή που θα αφαιρείται από την υπό του παρόντος ασφαλιστηρίου δικαιούμενη απαίτηση θα είναι αναλογία του αφαιρετέου ποσού, επί τη βάσει του αριθμού ημερών κακοκαιρίας οι οποίες είναι μέσα στην χρονική περίοδο της παρούσας ασφάλισης, σε συνάρτηση με τον αριθμό των ημερών κακοκαιρίας κατά τη διάρκεια της θαλάσσιας διαδρομής. Η έκφραση «κακοκαιρία» στην παραπάνω παράγραφο θα θεωρείται ότι περιλαμβάνει και σύγκρουση με πάγο.

Μη συμπεριλαμβανομένου του τόκου οποιεσδήποτε ανακτήσεις από τρίτους θα αποδίδονται στους Ασφαλιστές στο ακέραιο, μέχρι του ποσού της πληρωθείσης απαιτήσεως μη λαμβανομένης της αφαιρετέας απαλλαγής.

Οι τόκοι που περιλαμβάνονται στις ανακτήσεις θα κατανέμονται μεταξύ των ασφαλιζομένων και των Ασφαλιστών λαμβανομένων υπ' όψιν των υπό των Ασφαλιστών καταβληθέντων ποσών και των ημερομηνιών κατά τις οποίες έγιναν οι προαναφερθείσες πληρωμές ανεξάρτητα από το αν δια της προσθήκης του τόκου ήταν δυνατόν να εισπράξουν ποσό μεγαλύτερο από εκείνο που είχαν καταβάλει.

Παρατηρήσεις: Βλέπουμε ότι ο όρος δεν δίνει συγκεκριμένο αριθμό σαν Αφαιρετέα απαλλαγή ισχύει για όλες τις απαιτήσεις Γενικής και Μερικής Αβαρίας και συμπεριλαμβανομένων των:

1. Εξόδων επισκευής της Μερικής Αβαρίας (συμπεριλαμβανομένων εξόδων μετακινήσεως, δεξαμενισμού κ.λπ.).
2. Εξόδων Sue and Labour.
3. Εξόδων Γενικής Αβαρίας.
4. Συνεισφοράς Γενικής Αβαρίας.
5. Εξόδων Ναυαγιαρέσεως (Salvage)
6. Εξόδων συνεπεία συγκρούσεως υπό το R.D.C.

Για τα παρακάτω δεν ισχύει η Αφαιρετέα απαλλαγή:

(1) Ολική απώλεια: Έξοδα επιθεωρήσεως του πυθμένα του πλοίου αμέσως μετά από προσάραξη και όσα έγιναν εύλογα με αποκλειστικό σκοπό την διαπίστωση ζημιάς που προκλήθηκε κατά την προσάραξη.

Αναφερόμενοι στην έκφραση κακοκαιρία:

(Α) Η κακοκαιρία κατά τη διάρκεια μιας θαλάσσιας διαδρομής θα θεωρείται ότι προκλήθηκε από ένα ατύχημα.

(Β) Σαν μια θαλάσσια διαδρομή θεωρείται η διαδρομή μεταξύ δύο λιμένων.

(Γ) Εάν το ασφαλιστήριο λήξει ενώ το πλοίο βρίσκεται στο πέλαγος και πάθει ζημιές από κακοκαιρία τότε η Αφαιρετέα απαλλαγή θα διαμοιράζεται αναλογικά σύμφωνα με τον αριθμό των ημερών που καλύπτονται από κάθε ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

5.15 Ρήτρα Συνήθων Προσαράξεων

Το κάθισμα (grounding) του πλοίου, στη διώρυγα του Παναμά, τη διώρυγα του Σουέζ, τη πλωτή διώρυγα του Μάντσεστερ ή διακλαδώσεις αυτής, τον ποταμό Μέρσεϋ, τον ποταμό Λα Πλάτα ή τους παραποτάμους αυτού, τον ποταμό Δούναβη ή τον ποταμό Δεμεράρα ή την Yenikale Bar, δεν θα λογίζεται σαν προσάραξη.

5.16 Ρήτρα Αποσέξεως και Βαφής Πυθμένος Πλοίου

Καμία απαίτηση σχετικά με απόξεση και βαφή πυθμένα πλοίου δεν θα πληρώνεται από τους Ασφαλιστές.

5.17 Ρήτρα Μισθοτροφοδοσίας

Καμία απαίτηση δεν θα πληρώνεται σε περίπτωση Μερικής Αβαρίας από τους ασφαλιστές, για τροφοδοσία πληρώματος, εκτός εάν είναι μέρος των εξόδων μετακινήσεως του πλοίου από ένα λιμάνι στο άλλο για επισκευές, ή για δοκιμές και μόνο εφ' όσον το πλοίο είναι καθ' οδόν. Μολαταύτα, οι ασφαλιστές θα είναι υπεύθυνοι για την αναλογία εκείνη της μισθοτροφοδοσίας όση είναι η αναλογία των επισκευών των αποζημιωμένων από το ασφαλιστήριο μαζί με το ολικό κόστος των επισκευών και εφ' όσον οι πλοιοκτήτες δεν πραγματοποίησαν και επισκευές για λογαριασμό τους ταυτόχρονα.

Παρατηρήσεις: στον παραπάνω όρο βλέπουμε ότι οποιαδήποτε έξοδα μισθοτροφοδοσίας του πληρώματος δεν πληρώνονται από τους Ασφαλιστές εκτός των κατωτέρω εξαιρέσεων.

- 1) Εφ' όσον το πλοίο βρίσκεται «καθ' οδόν», μεταξύ δύο λιμανιών με μόνο σκοπό την πραγματοποίηση επισκευών για λογαριασμό των Ασφαλιστών.
- 2) Εφ' όσον το πλοίο βρίσκεται «καθ' οδόν» σε δοκιμαστικά ταξίδια έχοντας πραγματοποιήσει επισκευές για λογαριασμό των Ασφαλιστών.

Παρ' όλο που οι Ασφαλιστές δεν είναι υπεύθυνοι για μισθοτροφοδοσία του πληρώματος κατά τη διάρκεια των επισκευών το συνολικό κόστος των επισκευών λαμβάνεται υπ' όψιν για να διαχωριστεί η ευθύνη των Ασφαλιστών. Εάν μέρος των επισκευών πραγματοποιηθούν για λογαριασμό των Πλοιοκτητών τότε οι Πλοιοκτήτες θα επιβαρυνθούν με αναλογικό μέρος της μισθοτροφοδοσίας.

5.18 Ρήτρα Διαδοχικών Ζημιών (Successive Losses Clauses)

Σύμφωνα με τον όρο αυτό:

Σε καμιά περίπτωση δεν θα ευθύνονται οι ασφαλιστές για ζημιά που δεν επισκευάσθηκε και στη συνέχεια ακολούθησε ολική απώλεια που συνέβηκε κατά το χρονικό διάστημα που καλύπτεται από το παρόν ασφαλιστήριο ή κατά την οιαδήποτε παράταση της ισχύος αυτού.

Σχόλια: το ασφαλιζόμενο πλοίο πιθανό να υποστεί ζημιά από ένα ασφαλιζόμενο κίνδυνο αλλά όχι σε τέτοιο βαθμό ώστε να επηρεασθεί η αξιοπλωϊμότης του (σε αυτήν την περίπτωση μπορεί να αναβληθούν οι επισκευές μέχρι δεδομένης ευκαιρίας). Αν το ασφαλιστήριο λήξει προ της πραγματοποιήσεως των επισκευών τότε οι ασφαλιζόμενοι μπορούν να απαιτήσουν από τους Ασφαλιστές ποσό σαν υποτίμηση του κόστους των μη πραγματοποιηθέντων επισκευών. Αντ' αυτού οι ασφαλιστές δίνουν το δικαίωμα στους ασφαλιζόμενους να επισκευάζουν τις ζημιές όταν εκείνοι επιθυμούν. Υπενθυμίζεται πως οι ασφαλιστές είναι υπεύθυνοι μόνο: για το ποσό των επισκευών και για την υποτίμηση που υφίσταται το πλοίο λόγω των ζημιών που δεν επισκευάσθηκαν. Αν το πλοίο βυθισθεί είτε από καλυπτόμενο κίνδυνο είτε όχι, πριν γίνουν οι επισκευές και πριν λήξει το ασφαλιστήριο οι ασφαλιστές δεν είναι υπεύθυνοι για τις ζημιές που δεν επισκευάστηκαν παρά μόνο για την ολική απώλεια.

5.19 Ρήτρα Εκτιμήσεως

Η εκτίμηση της αξίας του πλοίου είναι οπωσδήποτε δύσκολο θέμα. Η εργασία αυτή συνήθως αναλαμβάνεται από ειδικούς εκτιμητές. Οι αξίες των πλοίων διαφέρουν ανάλογα με την ηλικία τους, την κατάσταση τους και την ζήτηση του τύπου του πλοίου στην αγορά.

Η αξία όμως αυτή αποκτά ζωτική σημασία όταν φθάνουμε να έχουμε απαίτηση κατά των ασφαλιστών. Σε αναγνώριση της δυσκολίας που υπάρχει στην

εκτίμηση της αξίας του πλοίου η ασφαλιστική αγορά, χρόνια πριν, δέχεται μια ορισμένη αξία για ασφαλιστικούς σκοπούς, ασχέτως της πραγματικής αξίας του πλοίου. Στην πράξη οι πλοιοκτήτες αναφέρουν την αξία του πλοίου κατά τα προκαταρκτικά στάδια της ασφαλίσεως και οι ασφαλιστές την αποδέχονται αν είναι λογική. Εφ' όσον αναγραφεί η αξία αυτή στο συμβόλαιο αποτελεί αναμφισβήτητη την αξία του πλοίου.

Η Ρήτρα Εκτιμήσεως αναφέρει τα εξής: προς διαπίστωση στο κατά πόσο σε ένα πλοίο εμφανίζεται τεκμαρτή ολική απώλεια (constructive total loss) σαν ασφαλιζόμενη αξία θα θεωρηθεί η αξία του πλοίου μετά την επισκευή. Η δε τιμή της πωλήσεως προς διάλυση ή του ναυαγίου δεν θα λαμβάνεται υπ' όψιν. Καμία απαίτηση βάσει της παρούσας ασφαλίσεως για τεκμαρτή ολική απώλεια που βασίζεται στο κόστος αποκαταστάσεως ή και επισκευής του πλοίου δεν θα ικανοποιηθεί εκτός μόνο αν το κόστος αυτό υπερβεί την ασφαλιζόμενη αξία.

Το πρώτο μέρος αναφέρει ότι για να απαιτηθεί ολική τεκμαρτή απώλεια το κόστος των επισκευών θα συγκριθεί με την ασφαλιζόμενη αξία και εφ' όσον την υπερβαίνουν τότε η απαίτηση θα έχει βάση.

Στο δεύτερο κόστος αποκαταστάσεως εννοείται το κόστος επανακτήσεως του πλοίου σε περίπτωση που π.χ. αυτό έχει συλληφθεί από εχθρική δύναμη.

5.20 Ρήτρα Εγκαταλείψεως του Ναύλου (Abandomeot Of Freight Clause)

Καμία απαίτηση ναύλου, δεν θα γίνει εναντίον των Ασφαλιστών σε περίπτωση ολικής ή τεκμαρτής ολικής απώλειας, είτε επιδόθηκε ειδοποίηση εγκαταλείψεως πλοίου είτε όχι.

5.21 Ρήτρα Προσφορών (Tender Clause)

Αυτός είναι ίσως ο σπουδαιότερος όρος. Ενεργοποιείται αμέσως μετά από ένα ατύχημα από το οποίο μπορεί να προκύψει μια απαίτηση κατά των Ασφαλιστών. Ο όρος έχει ως εξής:

Σε περίπτωση ατυχήματος λόγω του οποίου η απώλεια ή ζημιά που θα επακολουθήσει θα συνιστούσε ενδεχομένως απαίτηση κατά των Ασφαλιστών πρέπει να σταλεί ειδοποίηση προς τους Ασφαλιστές προ της επιθεωρήσεως του πλοίου με σκοπό όπως διορισθεί εμπειρογνώμονας για να αντιπροσωπεύσει τους Ασφαλιστές, αν το επιθυμούν.

Οι Ασφαλιστές θα δικαιούνται να αποφασίζουν για το λιμάνι που θα κατευθυνθεί το πλοίο προς δεξαμενισμό ή προς επισκευή του (ενώ οι λόγω συμμορφώσεως προς τις απαιτήσεις των Ασφαλιστών πραγματικές πρόσθετες δαπάνες του ταξιδιού επιστρέφονται στους Ασφαλιζόμενους).

Οι Ασφαλιστές θα έχουν δικαίωμα «βέτο» όσον αφορά τον τόπον της επισκευής ή την εταιρεία που αναλαμβάνει την επισκευή. Οι Ασφαλιστές πιθανόν να ζητήσουν προσφορές και εφ' όσον δεν ικανοποιούνται να ζητήσουν άλλες προσφορές από επισκευάστριες εταιρείες.

Όταν μια προσφορά γίνεται αποδεκτή από τους Ασφαλιστές ένα ποσό ίσο με το 30% της Ασφαλιζόμενης αξίας ετησίως θα επιστρέφεται στους Ασφαλιζόμενους για τον απολεσθέντα χρόνο, εφ' όσον ο χρόνος αυτός χρησιμοποιήθηκε αποκλειστικά για να ζητηθούν προσφορές και υπό την προϋπόθεση ότι η αποδοχή μιας εξ αυτών θα γίνει χωρίς χρονοτριβή από την λήψη της εγκρίσεως από τους Ασφαλιστές.

Σχετική πίστωση θα γίνεται στους Ασφαλιστές έναντι του ως άνω ποσού (30% ετησίως) και μόνον κατά την περίοδο αναμονής των προσφορών για ανακτήσεις.

A. Σχετικώς με καύσιμα προμήθειες και μισθοτροφοδοσία του πληρώματος τα οποία λογίζονται σαν Γενική ή Μερική Αβαρία.

B. Από τρίτους σχετικά με ζημιές για καθυστέρηση ή και απώλεια κέρδους ή και τρέχοντα έξοδα.

Όταν ένα τμήμα του κόστους των επισκευών αβαρίας πλην της παγίας αφαιρετέας απαλλαγής, δεν μπορεί να αποζημιωθεί από τους Ασφαλιστές, το ποσό της παροχής θα μειώνεται κατά την ίδια αναλογία.

Σε περίπτωση μη συμμορφώσεως με τους παραπάνω όρους θα αφαιρείται 15% από το ποσό της διαπιστωθείσης απαιτήσεως.

5.22 Ρήτρα Δαπανών (Disbursements Clause)

Οι Ασφαλιστές γνωρίζουν το γεγονός ότι η ασφαλιζόμενη αξία όπως αναφέρεται στο Ασφαλιστήριο συμβόλαιο πιθανόν να είναι μεγαλύτερη ή μικρότερη προς την πραγματική αξία και ότι ανεξάρτητα προς την ασφαλιζόμενη αξία, η Μερική Αβαρία πληρώνεται εξ ολοκλήρου (φυσικά μετά την αφαίρεση της Αφαιρετέας απαλλαγής).

Οι Ασφαλιστές καταλαβαίνουν ότι εφ' όσον το Ασφάλιστρο είναι συνδεδεμένο με την ασφαλιζόμενη αξία αν δεν υπήρχε ο όρος αυτός θα υπήρχε μια τάση από μέρους των Ασφαλιζόμενων να δηλώνουν μικρότερη αξία από ότι είναι λογικό.

Ο ασφαλιστής πρέπει να επιμένει να ασφαλίζει την πραγματική αξία. Αυτό το πετυχαίνει περιορίζοντας το ποσόν που μπορεί να ασφαλίσει ο ασφαλιζόμενος στις επιπρόσθετες ασφαλίσεις (T.L.O. και P.P.I.). Αν οι ασφαλιζόμενοι κάνουν ασφαλίσεις πέραν του επιτρεπόμενου ορίου αυτόματα οι ασφαλιστές παύουν να είναι υπεύθυνοι για οποιαδήποτε ζημιά στο πλοίο.

Γενικά υπάρχουν 2 όρια:

- (1) 10% της ασφαλιζόμενης αξίας του πλοίου.
- (2) 25% της ασφαλιζόμενης αξίας του πλοίου (συμπεριλαμβανομένου και του 10% όπως παραπάνω).

1) Ασφαλιστήρια συμβόλαια καλύπτουν αυξηθείσα αξία (Increased Value) του πλοίου, δαπάνες και παρεμφερείς κινδύνους που δεν πρέπει όμως στο σύνολό τους

να υπερβαίνουν το 10% της ασφαλιζόμενης αξίας όπως αναφέρεται στο αρχικό συμβόλαιο.

2) Ασφάλειες ναύλου επιτρέπονται μόνο μέχρι 25% της ασφαλιζόμενης αξίας αλλά οιοδήποτε ποσοστό ασφαλιζόμενο από την παραπάνω παράγραφο θα αφαιρείται εκ του 25%. Δηλαδή αν γίνει ασφάλιση για Δαπάνες π.χ. για 10% της ασφαλιζόμενης αξίας μόνο 15% της ασφαλιζόμενης αξίας μπορεί να ασφαλισθεί για ναύλο.

5.23 Ρήτρα Επιστροφής Ασφαλίστρου (Return Premiums and Lying Up)

Τα περισσότερα πλοία είναι ασφαλισμένα για 12 μήνες και τα ασφάλιστρα πληρώνονται προκαταβολικά. Το ασφάλιστρο βασίζεται στους κινδύνους που αναμένεται να συναντήσει το πλοίο κατά τον πλου και την μικρή παραμονή των στα λιμάνια. Αν λοιπόν το πλοίο παραμείνει για αρκετό χρονικό διάστημα σε κάποιο λιμάνι τότε οι κίνδυνοι μειώνονται αρκετά και με τον όρο αυτό οι Ασφαλιστές υποχρεώνονται να επιστρέψουν μέρος των ασφαλίστρων.

5.24 Ρήτρα Γνωστοποίησης Εκχωρήσεως (Notice Of Assignment Clause)

Καμία εκχώρηση του παρόντος ασφαλιστηρίου ή κάποιου συμφέροντος επ' αυτού ή επί των οιαδήποτε χρηματικών ποσών τα οποία ενδέχεται να είναι επί του παρόντος ή να καταστούν πληρωτέα στο μέλλον, δεν θα δεσμεύει τους Ασφαλιστές ή δεν θα αναγνωρισθεί απ' αυτούς εξαιρέσει της περιπτώσεις κατά την οποία έχει οπισθογραφηθεί ειδοποίηση που φέρει ημερομηνία περί της καταχωρήσεως παρά του Ασφαλιζόμενου και από τον εκχωρητή σε περίπτωση παρεπόμενης εκχωρήσεως το ασφαλιστήριο δε αυτό με την οπισθογράφιση που αναφέραμε, προσκομισθεί προ της καταβολής οιασδήποτε απαιτήσεως ή επιστροφής ασφαλίστρου. Πλην

όμως κανένα από τα παραπάνω δεν θα λογισθεί σαν συμφωνία των Ασφαλιστών για πώληση ή μεταβίβαση υπό νέα διαχείριση.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΠΗΓΕΣ

1. «ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΛΩΝ», Τόμος 2 Marine Insurance & Average Adjusting, Εξαδάκτυλος Α.
2. «SHIPPING BUSINESS», Instituted of Chartered Shipbrokers, 2003.
3. «ELEMENTS OF SHIPPING», Branch, London 1995.
4. «CHORLEY AND GILES SHIPPING LAW», Gaskell-Debattista-Swatton, London 1993
5. «ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ – ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΕΙΕΣ», Παναγιωτακόπουλος Β., 1994.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο

ΑΣΦΑΛΙΣΗ Ρ&Ι

Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται μια εκτενής αναφορά στους Ομίλους Ρ&Ι. Αναλύονται τα πλεονεκτήματα και η διαχειριστική δομή αυτών. Γίνεται μια αναφορά στο θέμα της επανασφάλισης και στο πρόγραμμα υλοποίησης αυτής καθώς και στο κόστος επισκευών σε περίπτωση ζημίας, όπως και στην διαδικασία εισαγωγής (απαραίτητα έγγραφα) ενός πλοίου στον Όμιλο.

6.1 Δομή του Συνδέσμου P&I της Βόρειας Αγγλίας

Μέλος του συγκεκριμένου ομίλου μπορεί να είναι ένας πλοιοκτήτης, διευθυντής, διαχειριστής ή ναυλωτής. Η εταιρεία ή το πρόσωπο γίνεται μέλος όταν το πλοίο ή τα πλοία «εισάγονται» στον Όμιλο. Τα περισσότερα μέλη είναι πλοιοκτήτες. Εισαχθέν πλοίο χαρακτηρίζεται ένα πλοίο που έχει εισαχθεί για ασφάλιση σε οποιαδήποτε κλάση του Ομίλου. Στον Πίνακα που ακολουθεί φαίνονται οι τύποι πλοίων που εισάγονται στα P&I Clubs.

Τύπος Πλοίου	%
Bulk Carriers/OBOs	47
Tankers	32
Containers/Rory	14
General Cargo	3
LNG/LPG	2
Chemicals	1
Others	1

Σχεδόν το ήμισυ των εισαχθέντων πλοίων είναι πλοία γενικού φορτίου και πλοία χύδην φορτίου.

Ο όμιλος ελέγχεται από τα μέλη πλοιοκτήτες διαμέσου εκλεγμένου Συμβουλίου με εκτελεστικών Διευθυντών. Οι διευθυντές εκλέγονται για διάρκεια 3 χρόνων και αντιπροσωπεύουν γενικά τα Μέλη που έχουν εισαγάγει μεγάλη χωρητικότητα. Εκλέγουν έναν πρόεδρο και έναν αντιπρόεδρο για 2 χρόνια. Όλοι αυτοί οι Διευθυντές έχουν τις ίδιες θεσπισμένες υπευθυνότητες όπως οι διευθυντές οποιουδήποτε άλλου τύπου εταιρεία.

Στο βιβλίο των κανόνων τα ονόματα των Διευθυντών και του Προέδρου δίνονται στην αρχή του βιβλίου.

Τι εξουσίες είναι κεκτημένες στον Όμιλο; Ο Όμιλος δημιουργήθηκε σαν ομόρρυθμος εταιρεία με τον νόμο περί εταιρειών το 1886. Το καταστατικό του Συνδέσμου θέτει τους αντικειμενικούς στόχους για τους οποίους η εταιρεία ιδρύθηκε. Το Μάρτιο του 1952 έγινε ανώνυμος εταιρεία.

Οι σκοποί της εταιρίας καταγράφονται στο καταστατικό του Συνδέσμου. Τα άρθρα ασχολούνται με θέματα όπως:

- Συμμετοχή Μελών
- Διάφορες κλάσεις του Ομίλου
- Γενικές συνελεύσεις των Μελών του Ομίλου
- Διενέργεια εκλογών
- Διορισμός, αριθμός, προσόντα, αμοιβή και συνταξιοδότηση των Διευθυντών
- Διάφορα άλλα διοικητικά θέματα

6.2 Διαχειριστική Δομή και Διοίκηση

Η διαχείριση των Ομίλων P&I μπορεί να γίνεται είτε από ανεξάρτητη εταιρία διαχειριστών ή άμεσα από υπαλλήλους του Ομίλου.

Η τελευταία περίπτωση εφαρμόζεται στο Σύνδεσμο P&I της Βόρειας Αγγλίας. Οι Συνδιευθυντές Διαχείρισης είναι οι μόνοι εκτελεστικοί διευθυντές και αυτοί έχουν την υπευθυνότητα για όλες τις όψεις της λειτουργίας του Όμιλου. Κανονικά ασχολούνται κυρίως με την κατάστροψη της πολιτικής εταιρίας, το μελλοντικό σχεδιασμό, την αναφορά στο Συμβούλιο και καθημερινές υπογραφές, το marketing και εργασία γύρω από τις απαιτήσεις. Επιπλέον, εμπλέκονται κανονικά στην υποδοχή των μελών επισκεπτών, αντιπροσώπων του Ομίλου, μεσιτών και άλλων κατηγοριών επισκεπτών, πιο ειδικά από το εξωτερικό.

Το Λογιστικό Τμήμα είναι υπό τον έλεγχο του Γραμματέα της εταιρίας που είναι υπεύθυνος για όλα τα οικονομικά θέματα συμπεριλαμβανόμενου, ειδικότερα,

συλλογής των ασφαλιστρων που χρεώνει ο Όμιλος (εισφορές) και της τακτοποίησης των απαιτήσεων. Η κατάρτιση των ετήσιων ισολογισμών, των ασφαλιστηρίων συμβολαίων και η φροντίδα των στατιστικών για σκοπούς ανανέωσης είναι επίσης φροντίδα του λογιστικού τμήματος. Ο γραμματέας της εταιρίας είναι υπεύθυνος επίσης για απαιτούμενες φορολογικές δηλώσεις και για τήρηση πρακτικών Συνελεύσεων Συμβουλίου και Διαχείρισης και διοίκηση γραφείου.

Το **Τμήμα Απαιτήσεων (Claims Department)** που είναι και το μεγαλύτερο τμήμα είναι υπό τον έλεγχο ενός Διευθυντή και ενός Βοηθού Διευθυντή. Υπάρχει προσωπικό οι Ρυθμίσεις Απαιτήσεων (συνήθως αναφέρονται ως Χειριστές Απαιτήσεων) που εξειδικεύονται σε διαφορετικούς τύπους απαιτήσεων και σε κάθε έναν από αυτούς ανατίθενται μια ή περισσότερες υποθέσεις εκάστοτε, ανάλογα με την ειδικότητα του και με την περίπτωση π.χ. απαιτήσεις για φορτίο, για θάνατο, για ατύχημα, για σύγκρουση, για βλάβη από επαφή κ.λ.π.

Το Τμήμα Σχέσεων και Εκπαίδευσης, πρόσφατα ιδρυθέν, είναι υπεύθυνο για την εκπαίδευση, την ανάπτυξη πρωτοβουλιών πρόληψης απωλειών και την διατήρηση κανονικής επαφής με, καθώς και παρακολούθηση των παρεχομένων υπηρεσιών από τους ανταποκριτές του Ομίλου τους δικηγόρους, τους επιθεωρητές και τους συμβούλους.

Το Ασφαλιστικό Τμήμα και το Τμήμα εγγράφων εργάζονται σε συνεργασία μεταξύ τους υπό τον έλεγχο των Συνδιευθυντών Διαχείρισης. Το ασφαλιστικό τμήμα είναι υπεύθυνο για την κατάστρωση του προϋπολογισμού του Ομίλου για τον ερχόμενο χρόνο και για τους όρους εισόδου προς εφαρμογή για νέα ή επιπρόσθετα πλοία, όπως επίσης και για κάθε άλλη αλλαγή που μπορεί να ζητήσει ένα Μέλος. Το Τμήμα εγγραφών τότε εξετάζει τα έγγραφα του Μέλους τις συμβουλευτικές παρατηρήσεις για τα ασφάλιστρα (τρέχουσες παρατηρήσεις) και τη δημιουργία ή τροποποίηση των αρχείων του Ομίλου.

Το ασφαλιστικό τμήμα σχετίζεται έντονα επίσης με το marketing και την ανάπτυξη. Είναι υγιές για ένα Όμιλο να φαίνεται πρόθυμος να επεκταθεί και να αναπτυχθεί, ακόμη και αν είναι πολύ εκλεκτικός στις συναλλαγές που είναι πρόθυμος να αναλάβει, και είναι επίσης σημαντικό να είναι ικανός να διατηρήσει τη σωστή εξάπλωση των συναλλαγών.

Το τμήμα Απαιτήσεων και το ασφαλιστικό τμήμα χειρίζονται επίσης ερωτήσεις από τα Μέλη και είναι πάντοτε διαθέσιμα. Επίσης όταν το Μέλος ζητήσει, ο Όμιλος θα κινήσει διαδικασίες εφαρμογής για:

(α) Πιστοποιητικά Οικονομικής Υπευθυνότητας (C.F.R.S.) που απαιτούνται από την ακτοφυλακή των ΗΠΑ.

(β) ΤΟΝΑΛΟΡ (Εθελοντική Συμφωνία Ιδιοκτητών δεξαμενόπλοιων για υπευθυνότητα σε πετρελαϊκή μόλυνση) και C.L.C. (Αστική Σύμβαση Ευθύνης). Πιστοποιητικά που απαιτούνται στις μεταφορές με δεξαμενόπλοια.

Τέλος, ως υπηρεσία προς τα Μέλη, η Βόρεια Αγγλία διενεργεί ένα ευρύ πλήθος από κύκλους μαθημάτων και σεμιναρίων προς κάλυψη των αναγκών του προσωπικού σε όλη τη ναυτιλιακή βιομηχανία.

6.3 Η Διεθνής Ομάδα των Ομίλων P&I

Πολλοί από τους Ομίλους που υπάρχουν μέχρι σήμερα έχουν έδρα στην Αγγλία, αντανακλώντας έτσι την καταγωγή των Ομίλων P&I.

Μολονότι δρουν ανεξάρτητα, οι Όμιλοι εργάστηκαν στενά μαζί για πολλά χρόνια. Το 1899, για παράδειγμα ιδρύθηκε η ομάδα του Λονδίνου από διάφορους Ομίλους P&I που ενώθηκαν μεταξύ τους για να μοιράσουν τους κινδύνους P&I που περνούσαν ένα συγκεκριμένο όριο.

Σήμερα την ομάδα του Λονδίνου έχει διαδεχθεί η Διεθνής Ομάδα Ομίλων P&I. Ο διακανονισμός της κοινοπραξίας που εμπεριέχει άμεσα ή έμμεσα όλους τους Ομίλους στη Διεθνή Ομάδα, επιβεβαιώνει ότι οι πλοιοκτήτες καλύπτονται προς ελάχιστο κόστος έναντι σε αιτήματα για καταστροφικά ποσά.

Υπάρχουν 16 Όμιλοι προς το παρόν στην Διεθνή Ομάδα και παρέχουν μεταξύ τους κάλυψη P&I σε περισσότερα από το 95% της παγκόσμιας ναυτιλίας. Υπάρχει ένας μικρός αριθμός Ομίλων εκτός της Διεθνούς Ομάδας.

Με την πάροδο των χρόνων η συνεργασία που καθιερώθηκε μεταξύ των Ομίλων επεκτάθηκε σε άλλες περιοχές κοινού ενδιαφέροντος των Μελών όπως

παρακολούθηση της ναυτιλιακής νομοθεσίας σε όλο τον κόσμο, η τυποποίηση των διαδικασιών για απαιτήσεις που συμβαίνουν συχνά και η φροντίδα για συμβουλή και πληροφόρηση όσον αφορά μορφές ναυλοσυμφώνων, των φορτωτικών και άλλων ναυτιλιακών συμβολαίων. Η διεθνής ομάδα δεν είχε αρχικά επίσημο καταστατικό.

Ωστόσο, για να είναι ικανή να αντιπροσωπεύει κανονικά τα Μέλη της έναντι διαφόρων διεθνών συμβουλευτικών κυβερνητικών τμημάτων και αρχών, πιο συγκεκριμένα, για να είναι ικανή να επιτυγχάνει συμβουλευτική κατάσταση με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (I.M.O.), ήταν αναγκαίο να υιοθετήσει επίσημο καταστατικό όνομα που έγινε στις 24 Μαρτίου 1979.

Η διεθνής Ομάδα έχει πρόεδρο ένα διευθυντή Ομίλου που επιλέγεται από τους διευθυντές και του οποίου η θητεία είναι 2 χρόνια. Επίσης υπάρχει γραμματεία Ομάδας που παρέχει υπηρεσίες υποστήριξης και παρακολουθεί την καθημερινή λειτουργία της Ομάδας και διάφορα θέματα εξόδων της Ομάδας.

Γίνονται συνελεύσεις των διευθυντών των Ομίλων της Ομάδας τουλάχιστο τρεις φορές τον χρόνο, αλλά υπάρχουν επίσης διάφορες υποεπιτροπές που συναντούνται είτε σε συνεχή είτε σε ειδική βάση, που συσκέπτονται στα θέματα ενδιαφέροντος των Μελών και τα αναφέρουν πίσω στις γενικές συνελεύσεις των διευθυντών των Ομάδων.

Οι μόνιμες επιτροπές, για παράδειγμα, ασχολούνται με πράγματα όπως φορτωτικές, ευθύνες επιβατών, η μόλυνση και η επανασφάλιση. Οι ειδικές επιτροπές ασχολούνται με θέματα όπως οι αμιαντώσεις, οι συμφωνίες κοινοπραξίας, οι λειτουργία παραγωγής, η διάσωση και τα υποβαθμισμένα πλοία.

Τα ζητήματα με τα οποία ασχολούνται οι διευθυντές της Ομάδας ποικίλουν από καιρού εις καιρό ανάλογα με τα προβλήματα που ανακύπτουν. Τα θέματα με τα οποία ασχολήθηκαν την δεκαετία του 1990 ήταν, η πετρελαϊκή μόλυνση στις ΗΠΑ κλπ.

6.4 Η Φύση και το Εύρος των Απαιτήσεων που προσπαθεί να καλύψει η Ομάδα P&I

Η ασφάλιση υπάρχει προς αποφυγή ή ελάττωση της οικονομικής αβεβαιότητας. Στην περίπτωση του πλοιοκτήτη η ασφάλιση του συνήθως περιορίζεται στις οικονομικές επιπτώσεις θανάτου ή τραυματισμού ή απώλειας ή καταστροφής περιουσίας που προκαλείται τυχαία ή από άλλα μέσα, με άλλα λόγια περιστατικά τα οποία το ασφαλισμένο πρόσωπο ή η εταιρεία δε θα μπορούσε να προβλέψει λογικά ή να αποφύγει. Ο πλοιοκτήτης έχει πολλές διαφορετικές ασφαλιστικές απαιτήσεις αλλά οι κύριες είναι : πρώτον, κάλυψη απώλειας ή καταστροφή στο δικό του πλοίο, που καλύπτεται από την ασφάλιση σκάφους και μηχανής, και δεύτερο νομικές ευθύνες σε τρίτους και εκεί είναι που υπεισέρχεται η ασφάλιση P&I.

Ωστόσο, μερικές φορές όλη ή μερική κάλυψη των ζημιών προς τρίτους σε άλλα πλοία λόγω σύγκρουσης περιέχεται σε ειδική ρήτρα στην ασφάλιση σκάφους και μηχανής. Αυτό είναι γνωστό ως άρθρο συγκρούσεως η R.D.C. κάλυψη. Αυτό είναι φυσιολογικά η μόνη προς τρίτους κάλυψη που παρέχεται σε ένα παραδοσιακό ασφαλιστήριο συμβόλαιο σκάφους και μηχανής, το υπόλοιπο της προς τρίτους κάλυψη συνήθως παρέχεται στον πλοιοκτήτη από τον P&I όμιλο του.

Ωστόσο κάποιες ασφαλιστικές αγορές όπως της Νορβηγίας και της Γερμανίας έχουν παραδοσιακά συμπεριλάβει τη ζημία σε σταθερά αντικείμενα ως μέρος της ασφάλισης σκάφους και μηχανής όπως επίσης και τη σύγκρουση με άλλα πλοία.

Στις περιπτώσεις αυτές το στοιχείο αυτό της προς τρίτους κάλυψης είναι μόνο για ένα ποσό μέχρι της τιμής ασφάλισης αυτού του ιδίου του πλοίου, έτσι ώστε ο όμιλος P&I να εμπλέκεται συνεχώς σε απαίτηση με υψηλότερα ποσά.

Η κάλυψη ζημιών προς τρίτους είναι γνωστή ως κλάση P&I και οι άλλες κλάσεις ασφάλισης που συχνά είναι:

- Κίνδυνοι πολέμου, τόσο για απώλεια όσο και για βλάβη στο εισαχθέν πλοίο που προκαλείται από κινδύνους πολέμου και όσο και για ζημιές προς τρίτους που

προκύπτουν από κινδύνους πολέμου. Άλλα πλοία συνήθως ασφαλιζονται στην εμπορική αγορά για κινδύνους πολέμου.

- Ασφάλιση ναύλου, επισταλιών και υπεράσπιση (F.D.& D.) όπου ο όμιλος παρέχει συμβουλές και ασφαλιστική κάλυψη για νομικά έξοδα σε σχέση με είσπραξη ή καθυστέρηση ναύλου και επισταλιών και ζητημάτων που δεν εμπίπτουν στην κάλυψη κλάσης P&I ή στην κάλυψη του σκάφους και της μηχανής.
- Η ασφάλιση απεργιών, που αποζημιώνει τον πλοιοκτήτη για το καθημερινό λειτουργικό κόστος, όταν το πλοίο του τελεί υπό απεργία ως αποτέλεσμα είτε εργατών ξηράς είτε πληρώματος.

Η φύση της ασφάλισης άλλαξε δραματικά τον τελευταίο καιρό σε σχέση με την κατάσταση κατά τον 18^ο και τις αρχές του 19^{ου} αιώνα όπου ο ασφαλιστής θα ασφάλιζε τον πλοιοκτήτη για απώλεια του φορτίου του. Μπορούσε να ζητηθεί από τον ασφαλιστή να ασφαλίσει ένα συγκεκριμένο ταξίδι μόνο επιπλέον, αυτό ήταν αποκλειστικά για τον κίνδυνο της ολικής απώλειας του πλοίου ή του φορτίου και για τη συμφωνημένη τιμή. Έτσι μόλις το πλοίο έφτανε σώο στον προορισμό του ο ασφαλιστής μπορούσε να είναι σίγουρος ότι δε θα είχε να πληρώσει αιτήματα και θα μπορούσε τότε να διαθέσει όλο το ασφαλιστικό του κεφάλαιο σε άλλο ιδιοκτήτη ή φορτωτή.

Συγκρίνεται το απλό αυτό πρόβλημα με την θέση του P&I σήμερα. Εκτός απώλεια ή βλάβη στο πλοίο, ο ιδιοκτήτης αντιμετωπίζει τη πιθανότητα αγωγής έναντι τρίτους όπως ιδιοκτήτες του φορτίου ή οι ασφαλιστές τους, το πλήρωμα, οι επιβάτες και επίσης άλλα πλοία ή λιμενικές αρχές.

Τα περισσότερα ασφαλιστήρια συμβόλαια έχουν διάρκεια 12 μηνών και όχι ανεξάρτητα ταξίδια και ούτε ο πλοιοκτήτης ή ο όμιλος P&I έχει τρόπο να γνωρίζει πόσα ατυχήματα θα συμβούν την περίοδο αυτή, πόσα αιτήματα μπορεί να εμφανιστούν από κάθε ατύχημα ή ποιο είναι το ποσό των αιτημάτων αυτών. Η αθροιστική αξία διαφόρων μικρότερων αιτημάτων μπορεί να έχει το ίδιο αποτέλεσμα όπως ένα μόνο μεγάλο αίτημα.

Επιπλέον, ο νόμος μπορεί να επιτρέπει στους απαιτητές αρκετά χρόνια προτού μια απαίτηση έναντι στον πλοιοκτήτη να παραγραφεί και, φυσικά, κανένα αίτημα δεν μπορεί να εκτιμηθεί κανονικά προτού να έχει ερευνηθεί ολοκληρωτικά.

6.5 Ευθύνες Προς Τρίτους

Η αναγκαιότητα κάλυψης του P&I για ευθύνες προς τρίτους φαίνεται καλύτερα από λίγο ακραία αλλά όχι ασυνήθιστα παραδείγματα.

Η καταστροφή στο Texas City το 1947 είναι χαρακτηριστική περίπτωση, όπου το αίτημα υπερέβητε τα \$400.000.000. Το γαλλικό πλοίο Grandcamp ήταν έτοιμο να ξεφορτώσει λιπάσματα όταν εντοπίστηκε καπνός. Τα κουβούσια κλείστηκαν καλά και εφαρμόστηκε πυρόσβεση ατμού. Το πλοίο σύντομα ανατινάχθηκε με αποτέλεσμα να σκοτωθούν περισσότερα από 500 άτομα και να τραυματιστούν άλλα 3000 σε ακτίνα μισού μιλίου. Στα κτίρια που καταστράφηκαν περιλαμβάνονται αποβάθρες, διυλιστήριο, κατοικίες κλπ. Μετά από 16 ώρες άλλο πλοίο στο λιμάνι High Elyer φορτωμένο με παρόμοιο λίπασμα F.G.A.N. το οποίο είχε πάθει ζημιές με την πρώτη έκρηξη αυτοεξερράγη με αποτέλεσμα να καταστραφεί και ένα τρίτο πλοίο. Η περίπλοκη δίκη αυτής της υπόθεσης κράτησε 10 χρόνια. Ευτυχώς το τρίτο πλοίο ήταν εν μέρει ιδιοκτησία της Γαλλικής Κυβέρνησης και έτσι δεν υπήρξε θέμα χρεωκοπίας, αλλά εάν το πλοίο ήταν ολοκληρωτικά ιδιόκτητο και οι ιδιοκτήτες είχαν καλυφθεί έναντι κινδύνων προς τρίτους και ήταν υποχρεωμένοι να πληρώσουν πλήρως τις τεράστιες αποζημιώσεις τότε σίγουρα θα είχαν οδηγηθεί σε χρεωκοπία. Ακολουθούν 3 ακόμα παραδείγματα.

Το Amoco Cadiz 1978 που έχασε 221000 τόνους αργού πετρελαίου προκαλώντας τεράστια οικολογική καταστροφή και προκαλώντας επακόλουθο κόστος καθαρισμού περισσότερο από \$50.000.000.

Μετά έχουμε την περίπτωση του Batelgeuse που ήταν γαλλικό δεξαμενόπλοιο που εξερράγη και βυθίσθηκε στο προορισμό το στο νησί Whiddy στην ακτή Bantry (1979). 51 άτομα σκοτώθηκαν και έπρεπε να καλυφθούν αιτήματα που υπερέβαιναν \$140.000.000.

Ο πλοιοκτήτης της μοντέρνας εποχής χρειάζεται να αποφύγει όλη αυτή την αβεβαιότητα. Πρέπει να ξέρει με λογική ακρίβεια, πόσο θα κοστίσει και τότε θα είναι υπόχρεος να πληρώσει έτσι ώστε να το συνυπολογίσει στον ήδη σε λειτουργία προϋπολογισμό του. Ιδανικά χρειάζεται λογικά ακριβή πρόβλεψη για τα επόμενα δύο με τρία χρόνια.

Αυτό αποτελεί πρόκληση για τις ασφαλιστικές ικανότητες και μέρος όπου για μεγάλη χρονική περίοδο οι όμιλοι P&I επέδειξαν ότι μπορούν να ξεπεράσουν την τυπική ασφαλιστική αγορά.

6.6 Πως οι Όμιλοι P&I διαφέρουν από άλλες μορφές Ασφάλισης

Λίγοι γνωρίζουν εκτός της ναυτιλίας για του ομίλου P&I. Οι περισσότεροι άνθρωποι συνδέουν συνήθως την ασφάλιση των πλοίων με τους Lloyds που απαρτίζονται από ασφαλιστικά συνδικάτα, καθένας από τα οποία είναι μια ομάδα ανεξάρτητων Ασφαλιστών.

Υπάρχουν επίσης αναρίθμητες ασφαλιστικές εταιρίες σε όλο τον κόσμο, οι οποίες όλες σχεδόν είναι ιδιοκτησία μετόχων και στις εταιρίες αυτές οι ασφάλιση πλοίων είναι συνήθως μικρό μέρος γενικότερης συλλογής άλλων τύπων ασφαλιστικών συναλλαγών, συμπεριλαμβανομένων κινδύνων αυτοκινήτου και ασφάλειας ζωής.

«Εταιρία αμοιβαίας ασφάλισης είναι εκείνη που δεν έχει μετόχους και όπου η εταιρία είναι τελικά ιδιοκτησία των κατόχων ασφαλιστηρίων συμβολαίων που μοιράζονται τους κινδύνους αυτούς σε ίση βάση».

Πολλές εταιρίες ασφάλειας ζωής κατέχονται και αμοιβαία, υπάρχουν και κάποιες άλλες ακόμη αμοιβαίες εταιρίες που λειτουργούν σε άλλα εξειδικευμένα πεδία αλλά ελάχιστες αμοιβαίες εταιρίες απολαμβάνουν τα οφέλη της στενής σχέσης μεταξύ της εταιρίας και των κατόχων των ασφαλιστηρίων συμβολαίων με την ίδια αίσθηση κοινού σκοπού που έχει ένας όμιλος P&I με τα μέλη του.

Εκτός από τους πλοιοκτήτες που παρέχουν αμοιβαία προστασία ο ένας στον άλλο, υπάρχουν συγκριτικά και πρόσφατες κινήσεις από εταιρίες πετρελαίου και από επαγγελματίες όπως οι δικηγόροι, οι γιατροί, οι λογιστές και οι αρχιτέκτονες να οργανώσουν εαυτούς τους με τον τρόπο του ομίλου P&I σε σχέση με τις συνολικές προς τρίτους ευθύνες.

6.7 Πλεονεκτήματα Των Ομίλων P&I

Τα πλεονεκτήματα που προκύπτουν από τη σύσταση των Ομίλων P&I είναι:

1. Οι ασφαλιστές του Lloyd είναι άτομα που θέτουν την προσωπική του περιουσία σε κίνδυνο εις αντάλλαγμα για το πληρωθέν ασφάλιστρο. Όπως είναι φυσικό αναμένουν να κερδίσουν ένα ουσιαστικό ποσό από τη δραστηριότητα αυτή, και παρομοίως, άλλες μη αμοιβαίες ασφαλιστικές εταιρείες έχουν μετόχους που περιμένουν κέρδος από την επένδυσή τους. Ένας όμιλος αμοιβαίας προστασίας και αποζημίωσης (P&I) δεν έχει τέτοια κερδοσκοπική απαίτηση.
2. Οι ασφαλιστές που έχουν βάση το κέρδος πρέπει να επωφεληθούν από την κατάσταση της αγοράς, το νόμο της προσφοράς και ζήτησης και τη μεγιστοποίηση των κερδών τους όποτε τους παρέχεται η ευκαιρία, ώστε να αποζημιωθούν για τα όχι επικερδή χρόνια. Αυτό μπορεί, σε κάποιες περιπτώσεις, να οδηγήσει σε δραματικές διακυμάνσεις του κόστους ασφάλισης, ανεξάρτητα από την πραγματική καταγραφείσα απαίτηση.
3. Οι ασφαλιστές της αγοράς χρεώνουν συνήθως ένα σταθερό μη επιστρεφόμενο ασφάλιστρο εκεί που οι όμιλοι P&I διατηρούν το δικαίωμα πρόσθετων εισφορών στα Μέλη τους αν πρέπει να πληρωθούν πολλές απαιτήσεις από τον Όμιλο ως σύνολο. Αυτό μπορεί να φαίνεται ότι μπορεί να θέτει τον όμιλο σε μειονεκτική θέση αλλά ικανότητα για διενέργεια επιπλέον εισφορών στα Μέλη σημαίνει ότι ο όμιλος P&I είναι ικανός να προσφέρει στα Μέλη μια κάλυψη που είναι πραγματικά απεριόριστη στο πληρωτέο ποσό για μια απαίτηση, όπως επίσης δεν έχει συνολικό όριο για πληρωτέο ποσό σε κάθε ασφαλιστικό έτος. Το σύστημα αυτό θα επιβεβαιώσει ακόμα ότι ο όμιλος παραμένει φερέγγυος ακόμη και αν ασφαλίζει με πολύ χαμηλότερα επίπεδα αποθεματικού από ότι θα είχε μια εμπορική ασφαλιστική εταιρεία. Η μόνη εξαίρεση είναι για αιτήματα πετρελαϊκής μόλυνσης, όπου υπάρχει όριο κάλυψης ίσο με \$500.000.000 σε κάθε ατύχημα.

Για την ασφάλιση του εμπορίου, από την άλλη, απαιτείται η επιλογή καθορισμένου ποσού κάλυψης ακόμη και αν ο νόμος σπάνια εγγυάται ότι οι κάτοχοι ασφαλιστήριων συμβολαίων θα έχουν σταθερό όριο για την ευθύνη τους.

Στην πρακτική, η συνετή χρήση της επανασφάλισης σημαίνει ότι απρόσμενες επιπλέον εισφορές των Μελών του ομίλου P&I είναι ουσιαστικά ασυνήθιστες. Σίγουρα κατά τη διάρκεια των τελευταίων λίγων χρόνων όλοι σχεδόν οι P&I όμιλοι πείστηκαν να επιβάλλουν επιπλέον εισφορές στα Μέλη τους ως αποτέλεσμα της ραγδαίας αύξησης στα επίπεδα των απαιτήσεων κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής. Πρέπει, ωστόσο, να υπενθυμιστεί ότι τα προηγούμενα χρόνια, οι όμιλοι γενικά και ο όμιλος της Βόρειας Αγγλίας συγκεκριμένα δε χρειάστηκε να εισπράξουν τις προβλεπόμενες εισφορές εξαιτίας των καλύτερων αποτελεσμάτων.

4. Εξ αιτίας της στενής εργασιακής σχέσης μεταξύ ομίλου και Μελών ο όμιλος αναμένεται συνήθως να έχει μια μακροχρόνια σχέση με το κάθε μέλος ξεχωριστά. Κάθε επιδείνωση των φακέλων των αιτημάτων των μεμονωμένων Μελών μπορεί να αντιμετωπισθεί με λιγότερο αυστηρή και πιο μακροχρόνια αντιμετώπιση απ' ότι θα ήταν στην περίπτωση του εμπορικού ασφαλιστή, που δεν μπορεί να βασιστεί στη συνέχεια και που θα προσπαθήσει να καλύψει τις απώλειες όσο το δυνατόν γρηγορότερα.

5. Οι όμιλοι P&I ελέγχονται αποτελεσματικά από τα Μέλη τους και από την άποψη αυτή οι μικρότεροι όμιλοι μπορεί να είναι περισσότερο ευθυγραμμισμένοι με τις απαιτήσεις των Μελών απ' ότι οι μεγαλύτεροι.

6.8 Πως το κόστος διανέμεται στα Μέλη

Κάθε ασφαλιστικό έτος η αβεβαιότητα που αντιμετωπίζει ο πλοιοκτήτης και ο όμιλος είναι μεγάλη. Επίσης ο πλοιοκτήτης πρέπει να έχει ένα ακριβές κόστος ασφάλισης για προϋπολογισμό. Πως συμβαδίζουν οι δύο αυτοί παράγοντες;

Οι παράγοντες που μετέχουν σε αυτόν τον υπολογισμό :

- Τα ασφάλιστρα που χρεώνει ο όμιλος π.χ. το εισόδημα από τις εισφορές.
- Οι επανασφάλισεις του ομίλου.
- Τα αποθεματικά του Ομίλου.

6.9 Το Εισόδημα από Εισφορές

Το ασφάλιστρο που χρεώνει ο όμιλος P&I είναι γνωστό ως εισφορά. Παρόλη τη συνολική αβεβαιότητα αιτημάτων και το γεγονός ότι τα επίπεδα των αιτημάτων μπορούν να ποικίλουν σημαντικά ανάμεσα σε ένα χρόνο και τον επόμενο, η διαχείριση του Ομίλου πρέπει να εκτιμήσει στην αρχή κάθε ασφαλιστικού χρόνου, το εισόδημα από εισφορές που απαιτεί ο όμιλος ως σύνολο και από κάθε μέλος ξεχωριστά.

Αυτό συνήθως μπορεί να γίνει με ένα αποδεκτό επίπεδο ακρίβειας με την επιδέξια μελέτη των αρχείων των απαιτήσεων παρελθόντων ετών και των αποτελεσμάτων χρήσεως που κρατάει ο Όμιλος. Λαμβάνονται επίσης τυχόν νέοι παράγοντες που θεωρούν οι Διευθυντές ότι μπορούν να επηρεάσουν τον ακόλουθο έτος. Πάντα συμβαίνουν αλλαγές στην έκθεση σε απαιτήσεις που αφορούν την ναυτιλία. Μερικές φορές οι αλλαγές αυτές μπορεί να είναι πολύ σύντομες όπως όταν η ναυτιλία βγαίνει από μια βαθιά κρίση και κάποιες φορές πιο βαθμιαίες, όπως μπορεί να γίνει από αλλαγές στη νομοθεσία. Ακόμη, ίσως θα πρέπει να ληφθούν επίσης υπ' όψιν ο πληθωρισμός ή τρέχουσες νομισματικές διακυμάνσεις.

Το συνολικό εισόδημα εισφορών που απαιτεί ο όμιλος θα βασιστεί κυρίως στη πρόβλεψη του για το επίπεδο των απαιτήσεων που θα αντιμετωπίσει τον ερχόμενο χρόνο. Ο όμιλος θα επιχειρήσει να επιβεβαιώσει όσο το δυνατόν καλύτερα ότι ο σχεδιασμός του λαμβάνει πλήρως υπ' όψιν του τις πιο πρόσφατες τάσεις απαιτήσεων, αλλά στην ασφάλιση P&I, όπως με τις περισσότερες άλλες μορφές ασφάλισης νομικής ευθύνης, αυτό μπορεί να αποτελεί δύσκολη άσκηση εξαιτίας του γεγονότος ότι τα αιτήματα μπορεί να χρειαστούν αρκετά χρόνια για να φτάσουν σε τελικό διακανονισμό. Εξαιτίας αυτών, ο όμιλος θα εξετάσει τα γνωστά επίπεδα ατυχημάτων που πληρώθηκαν ή οφείλονται τα τελευταία χρόνια και στη συνέχεια θα προσθέσει ένα παράγοντα για να λάβει υπόψη του πιθανές μελλοντικές αυξήσεις στο σύνολο των αιτημάτων για κάθε συγκεκριμένο χρόνο ασφάλισης. Ο παράγοντας αυτός συνήθως οφείλεται σε αιτήματα που έχουν συμβεί αλλά για τον ένα ή τον άλλο λόγο δεν έχουν αναφερθεί στον Όμιλο, ή ίσως ακόμη και στον πλοιοκτήτη, και, κατά δεύτερο λόγο στην πιθανότητα ότι το τελικό

αποτέλεσμα των γνωστών αιτημάτων θα είναι υψηλότερο από τα διαθέσιμα προς το παρόν νούμερα.

Ο παράγοντας αυτός είναι γνωστός ως (Incurred but not reported) I.B.N.R παράγων, που σημαίνει υφιστάμενα αλλά όχι αναφερθέντα αιτήματα και έχει γίνει ένας παράγοντας που λαμβάνεται πολύ σοβαρά υπόψη τα τελευταία χρόνια λόγω της ραγδαίας αύξησης των απαιτήσεων. Για τον προσδιορισμό του συνολικού εισοδήματος από εισφορές λαμβάνονται υπ' όψιν ότι οι πληρωμές των απαιτήσεων θα γίνουν συγχρόνως αλλά με την πάροδο αρκετών ετών, και ότι οι εισφορές θα επενδυθούν και θα επιφέρουν κέρδος για τον όμιλο την περίοδο αυτή. Με το κόστος των απαιτήσεων πρέπει να ληφθεί φροντίδα για τα ασφάλιστρα επανασφάλισης και το κόστος διοίκησης. Το κόστος επανασφάλισης έχει αυξηθεί απότομα τα τελευταία χρόνια εν μέρει ως αποτέλεσμα κάποιων μεγάλων ατυχημάτων και εξ αιτίας αλλαγών στην παγκόσμια αγορά επανασφάλισης.

Μετά τον συνυπολογισμό των παραγόντων αυτών, οι Διαχειριστές μπορεί να ζητήσουν από τους Διευθυντές του ομίλου να εγκρίνουν γενική αύξηση προς όλα τα μέλη ανεξάρτητα από τα μεμονωμένα αποτελέσματα κάθε μέλους. Ωστόσο, αλλά ανεξάρτητα από κάθε γενική αύξηση, οι Διαχειριστές θα μελετήσουν επίσης το αρχείο απαιτήσεων του κάθε Μέλους. Φυσικά μια απαίτηση έναντι σε ένα πλοιοκτήτη μπορεί να χρειαστεί πολλά χρόνια για να καταλήξει σε τελικό διακανονισμό, και γι' αυτό ο όμιλος πρέπει να λαμβάνει ξεχωριστά υπ' όψιν του λογαριασμούς των πληρωθέντων πραγματικά ποσών και λογαριασμούς των ποσών για τα οποία έχει ληφθεί πρόβλεψη πιθανής πληρωμής. Ο Όμιλος θα προσπαθήσει να λάβει μια μακροχρόνια άποψη έτσι ώστε το μέλος να μην τιμωρηθεί άδικα για απαιτήσεις που το μέλος και ο όμιλος μπορεί να υπερασπίζονται ακόμη και με θέρμη.

Τελικά η κατάρτιση του προϋπολογισμού του ομίλου για κάθε οικονομικό έτος είναι θέμα:

- (α) των εισφορών κάθε Μέλους σε σχέση με τις εισφορές των άλλων μελών
- (β) του συνολικού ποσού που θα απαιτηθεί για να καλυφθούν οι απαιτήσεις κατά των μελών
- (γ) ενός λογικού ποσού για τα υπόλοιπα έξοδα του ομίλου

Τα υπόλοιπα έξοδα περιέχουν αναπόφευκτα συμβολή έναντι των αιτημάτων άλλων μελών. Κάθε όμιλος θα έχει έναν αριθμό μεγάλων αιτημάτων κάθε χρόνο

που είτε δεν είναι επανασφαλισμένα ή είναι μόνο μερικώς. Στην απόφαση της κατανομής του αναμενόμενου κόστους των αιτημάτων αυτών με τρόπο δίκαιο προς όλα τα μέλη οι Διαχειριστές θα λάβουν αρχικά υπ' όψιν το πραγματικό αρχείο τέτοιων μεγάλων ατυχημάτων κάθε Μέλους και, κατά δεύτερο λόγο, την πιθανή έκθεση όλων των Μελών σε τέτοια αιτήματα. Η έκθεση μπορεί να υφίσταται είτε γιατί ένα Μέλος έχει αρχείο μικρότερων αιτημάτων που αποκαλύπτει έναν πάνω από τον μέσο όρο κίνδυνο να συμβούν μεγαλύτερα αιτήματα, ή γιατί ο τύπος των πλοίων ή του εμπορίου των συγκεκριμένων μελών ενέχει περισσότερο κίνδυνο απ' ότι οι δραστηριότητες άλλων Μελών, ακόμη και αν δεν έχουν συμβεί αληθινά αιτήματα.

Μόλις το αναγκαίο επίπεδο καθοριστεί, τα Μέλη θα ειδοποιηθούν για το ποσό των εισφορών που πρέπει να προϋπολογιστούν για τον επόμενο χρόνο.

Αυτό είναι, φυσικά, ένα επίπεδο κατά προσέγγιση και είναι γνωστό ως εκτιμηθείς ολική προσφορά (Estimated Total Call – E.T.C.). Έχοντας υπ' όψιν όλο αυτό το εισόδημα δεν είναι απαραίτητο για να πληρωθούν τα αιτήματα κατά τη διάρκεια της άμεσης περιόδου των 12 μηνών, ο όμιλος δεν απαιτεί όλα τα λεφτά συγχρόνως. Από την άλλη, ο όμιλος πρέπει να αναλογιστεί την πιθανή δυσκολία συλλογής υπολοίπων των Μελών των δύο ή των τριών προηγούμενων ετών και έτσι ο σύνδεσμος P&I Club Βορείου Αγγλίας, όπως και οι άλλοι Όμιλοι, συλλέγει κατά προσέγγιση το 70% της εκτιμηθείσας ολικής εισφοράς στην έναρξη, που το μέλος συνήθως πληρώνει σε δόσεις κατά τη διάρκεια των 12 μηνών του ασφαλιστικού χρόνου. Αυτή είναι η γνωστή ως προκαταβολική ή πρωταρχική εισφορά (Advance or Initial Call AC)

Η επόμενη δυσκολία που συναντούν οι Διαχειριστές του ομίλου προέρχεται από το γεγονός ότι μολονότι χρειάζεται πολύς χρόνος για να διακανονιστούν οι απαιτήσεις και οι αγωγές που μπορεί να γίνουν έναντι στον πλοιοκτήτη, δεν είναι σκόπιμο να αφήσουμε τον ασφαλιστικό χρόνο αόριστα «ανοιχτό», έχοντας κατά νου ότι το υπόλοιπο της εκτιμηθείσας ολικής εισφοράς ολικής εισφοράς πρέπει να εισπραχθεί από τους πλοιοκτήτες που ήταν μέλη κατά την διάρκεια του συγκεκριμένου χρόνου. Η συνήθης διαδικασία είναι για τους διαχειριστές η διεκπεραίωση ετήσιας εκτίμησης της προόδου του καθενός από τα προηγούμενα ασφαλιστικά έτη και στην συνέχεια η υποβολή προτάσεως στους Διευθυντές του

Ομίλου για το αν κάποια συγκεκριμένη ασφαλιστική χρονιά θα πρέπει να κλείσει ή να μείνει ανοιχτή για άλλη μια περίοδο 12 μηνών.

Υπάρχουν πολλοί παράγοντες που επηρεάζουν την απόφαση αυτή :το αποτέλεσμα των αρχικών αιτημάτων μπορεί να είναι καλύτερα από το αναμενόμενο, όλα τα υπόλοιπα αιτήματα μπορεί να καλύπτονται από την επανασφάλιση ή μπορεί να είναι το ότι οι Διευθυντές νοιώθουν ότι οι αβεβαιότητες μπορούν με ασφάλεια να τακτοποιηθούν από τα αποθεματικά του Ομίλου.

Ανάλογα με το αποτέλεσμα, ο Όμιλος τότε θα χρεώσει όλο ή ένα μέρος του υπολοίπου της εκτιμηθείσας ολικής εισφοράς (E.T.C). Ίσως μια πρόσθετη εισφορά μπορεί να είναι αναγκαία, ή, κατά περίπτωση μπορεί να είναι πιθανό ο όμιλος να παραιτηθεί από άλλη επιπλέον επιβολή εισφοράς. Η επιπλέον αυτή εισφορά είναι γνωστή ως επιπρόσθετη εισφορά ή εισφορά κλεισίματος (Supplementary Call or Closing Call) και εκφράζεται κανονικά ως ένα ποσοστό της προκαταβολικής εισφοράς (AC). Αν η εισφορά πρέπει να είναι περισσότερο από την πραγματική προβλεφθείς επιπρόσθετη εισφορά, τότε το επιπλέον ποσό είναι γνωστό ως πλεονάζουσα επιπρόσθετη εισφορά (Excess Supplementary Call E.S.C). Όταν ένα Μέλος πουλάει ένα πλοίο ή για κάποιο λόγο εγκαταλείπει τον Όμιλο, τότε οι Διευθυντές μπορούν να εγείρουν πρόσθετη επιβάρυνση, η πληρωμή της οποίας θα απαλλάξει το Μέλος από ευθύνη με τα εν λόγω πλοία.

Το συνολικό ποσό των απλήρωτων προβλεφθείς επιπρόσθετων εισφορών, μαζί με το ποσό της επιβάρυνσης, αν υπάρχει είναι γνωστό ως εισφορά αποδέσμευσης (Release Call). Ο Όμιλος μπορεί οποτεδήποτε να αποφασίσει την αναθεώρηση της εκτιμηθείς ολικής εισφοράς για ένα δοσμένο ασφαλιστικό έτος. Κανονικά το Νοέμβριο κάθε χρόνου, πριν από κάθε ανανέωση, ο Όμιλος εκδίδει ένα έντυπο προς τα Μέλη πληροφορώντας τα για το τελευταίο προβλεφθέν αποτέλεσμα για κάθε ένα από τα «ανοιχτά χρόνια» συμπεριλαμβάνοντας στην πρόβλεψη του και την εισφορά αποδέσμευσης.

Μέχρι τώρα όσον αφορά τον προϋπολογισμό του πλοιοκτήτη, σε κάθε ένα λογιστικό χρόνο, ένα Μέλος αναμένει να πληρώσει την προκαταβολική εισφορά (AC) της εκτιμηθείσας ολικής εισφοράς (E. T.C) για τον τρέχοντα χρόνο, συν κάθε επιπρόσθετη εισφορά που μπορεί να χρεωθεί σε προηγούμενους χρόνους.

Ορισμένες φορές γίνονται και εξαιρέσεις στον διακανονισμό αυτό. Ο Όμιλος θα δεχθεί επίσης εγγραφές για ασφάλιση από ναυλωτές κατά χρόνο ή ταξίδι των οποίων η ευθύνη φορτίου είναι συμβατή με αυτή ενός πλοιοκτήτη. Ωστόσο ένας ναυλωτής δεν μπορεί να είναι μακροπρόθεσμα μέτοχος στη ναυτική βιομηχανία και γι' αυτό δε γίνεται κανονικό Μέλος του Ομίλου σε πλήρη αμοιβαία βάση. Ο ναυλωτής πληρώνει κανονικά ένα συγκεκριμένο ασφάλιστρο, συνήθως σε ένα ελαφρώς υψηλότερο επίπεδο απ' ό,τι η ισοδύναμη εκτιμηθείς ολική εισφορά θα μπορούσε να είναι και δεν καρπώνεται το προνόμιο της απεριόριστης κάλυψης.

Υπάρχουν επίσης συγκεκριμένοι τύποι πλοίων για τους οποίους ο Όμιλος μπορεί να προτιμήσει να αποφύγει να δώσει απεριόριστη κάλυψη και όπως στις συναλλαγές με τους ναυλωτές, το μέλος πλοιοκτήτης με ειδικό τύπο πλοίων θα πληρώσει είτε καθορισμένο ασφάλιστρο ή μια εκτιμηθείσα ολική εισφορά αλλά για περιορισμένη κάλυψη.

6.10 Επανασφάλιση

Επανασφάλιση είναι η διαδικασία κατά την οποία μια ασφαλιστική εταιρεία ή ο Όμιλος P&I μεταφέρει ολόκληρο ή μέρος του κινδύνου σε άλλη ασφαλιστική εταιρεία ή άλλο όμιλο P&I. Η επανασφάλιση είναι ζωτικής σημασίας για την ικανότητα ενός ομίλου P&I να προσφέρει τόσο ασφάλεια όσο και σταθερότητα στα μέλη του. Ένα από τα πλεονεκτήματα του ομίλου αμοιβαίας προστασίας και αποζημίωσης (P&I) είναι ότι δεν υπάρχουν εμπορικοί ασφαλιστές που να βγάζουν κέρδος. Θα ήταν επιθυμητό να αφεθούν μέλη να αντιμετωπίζουν συλλογικά καθεμιά από τις απαιτήσεις του Ομίλου. Δυστυχώς, ωστόσο, η απρόβλεπτη φύση των απαιτήσεων και οι πολύ υψηλές απαιτήσεις που μπορεί να προκύψουν ορισμένες φορές, θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε τεράστιες διαφορές στο επίπεδο των ασφαλίστρων που απαιτείται από χρόνο σε χρόνο και θα έκανε πραγματικά αδύνατη την ακριβή πρόβλεψη από μέρος της διαχείρισης. Η λύση έγκειται στην επανασφάλιση και μολονότι αυτό μπορεί να απορροφήσει μέχρι και 20-30% του

ετήσιου εισοδήματος του Ομίλου θα πρέπει μακροπρόθεσμα η επανασφάλιση να πληρώνει το ίδιο ποσοστό των απαιτήσεων, όπως επίσης να παρέχει ασφάλεια για καταστροφικά επίπεδα των απαιτήσεων.

6.11 Πρόγραμμα Επανασφάλισης

Το πρόγραμμα επανασφάλισης για τους περισσότερους Ομίλους θα είναι ως ακολούθως:

(1) **Συμφωνία Κοινοπραξίας:** Παρόλη την ανάγκη για επανασφάλιση είναι επιθυμητό για τους ομίλους να καταφύγουν όσο το δυνατόν λιγότερο στην εμπορική ασφαλιστική αγορά. Οι απαιτήσεις μπορούν να αφορούν οποιοδήποτε ποσό αλλά η υψηλότερη συχνότητα απαιτήσεων θα αφορά φυσικά τα χαμηλότερα επίπεδα και γι' αυτό η ιδέα της αμοιβαιότητας λειτουργεί καλύτερα στα χαμηλά αυτά επίπεδα. Προκειμένου να γίνει αυτό και ταυτόχρονα να επιτύχουμε την καλύτερη πιθανή εξάπλωση του κινδύνου όλοι οι όμιλοι P&I στη Διεθνής Ομάδα συμμετέχουν έμμεσα ή άμεσα σε μια αμοιβαία Συμφωνία Κοινοπραξία.

Σύμφωνα με τον διακανονισμό αυτό (όπως εκφράζεται στο ασφαλιστικό έτος 1992), κάθε όμιλος θα καλύπτει μόνο τα 2 πρώτα εκατομμύρια \$ Η.Π.Α., καθενός και όλων των αιτημάτων. Το ποσό αυτό λέγεται επίσχεση (retention). Κάθε όμιλος συνεισφέρει στις απαιτήσεις με βάση προκαθορισμένη φόρμουλα που βασίζεται στη χωρητικότητα και στο εισόδημα αυτό, καθώς επίσης και στο μακροχρόνιο αρχείο απαιτήσεων που τηρεί η Κοινοπραξία για κάθε Όμιλο. Επανασφάλιση υπερβολικής απώλειας.

(2) **Επανασφάλιση Υπερβολικής Απώλειας:** Αιτήματα που υπερβαίνουν το ανώτερο όριο της Συμφωνίας Κοινοπραξίας 15 εκατομμύρια \$ Η.Π.Α (2 εκ.\$ Η.Π.Α +13 εκ. \$Η.Π.Α) ανά περιστατικό, θα είναι συγκριτικά λίγα ανάμεσα σε όλα, μολονότι υπάρχει ένας τέτοιος αριθμός αιτημάτων σε καταστροφικό επίπεδο που προκαλεί έκπληξη. Ωστόσο, οι Όμιλοι ανακάλυψαν από την πείρα τους ότι η αβέβαια συχνότητα τέτοιων αιτημάτων πάνω από το επίπεδο των 15 εκατομμυρίων

§ Η.Π.Α κάνει ελκυστική τη χρήση της εμπορικής ασφαλιστικής αγοράς για επανασφάλιση. Οι εμπορικοί ασφαλιστές είναι πρόθυμοι στη χρέωση ενός τέτοιου ασφάλιστρου που αντανακλά το γεγονός ότι μια πολύ μεγάλη απαίτηση μπορεί να προκύψει μόνο μια κάθε τόσα χρόνια. Εκμεταλλεζόμενοι τη συλλογική αγοραστική τους δύναμη, όλοι οι Όμιλοι της Διεθνούς Ομάδος συμμετέχουν σε ένα μοναδικό συμβόλαιο επανασφάλισης. Η επανασφάλιση αυτή καλύπτει το κόστος κάθε αιτήματος μέχρι και 1,05 δισεκατομμύρια \$ Η.ΠΑ (1992) ανά περίπτωση, εκτός από την περίπτωση της πετρελαϊκής μόλυνσης όπου το όριο ήταν 500 εκατομμύρια \$ Η.Π.Α (1992) ανά

περίπτωση. Εξαπλώνεται σε όλες τις διεθνείς αγορές και είναι ένα από τα μεγαλύτερα μεμονωμένα ασφαλιστικά συμβόλαιο στον κόσμο.

Τόσο το διαθέσιμο ποσό όσο και το κόστος της επανασφάλισης αυτής για υπερβολικά μεγάλη απαίτηση, επηρεάζεται κατά πολύ από την κατάσταση της παγκόσμιας αγοράς επανασφάλισης. Ο συνδυασμός αυτού του ειδικού επανασφαλιστικού συμβολαίου, το ατύχημα Exxon Valdez, η συνεπακόλουθη αυξημένη προσοχή της κοινής γνώμης και των αρχών για την έκθεση σε μόλυνση του περιβάλλοντος και οι σοβαρές απώλειες που ανέφεραν οι Lloyds και άλλες παγκόσμιες ασφαλιστικές αγορές στα τελευταία χρόνια, είχαν ως αποτέλεσμα αυξημένα ουσιαστικά ασφάλιστρα για χαμηλά όρια κάλυψης σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια. Το κόστος κατανέμεται σε διαφόρους τύπους πλοίων με τα δεξαμενόπλοια να πληρώνουν πολύ περισσότερα απ' ό τι τα πλοία ξηρού φορτίου και άλλα πλοία διαφόρων τύπων αντανακλώντας την επιπρόσθετη έκθεση σε κινδύνους απαιτήσεων.

Επιπλέον υπάρχει μια ειδική επιβάρυνση για δεξαμενόπλοια που κάνουν εμπόριο σε λιμάνια των Η.Π.Α με βάση τον αριθμό των ταξιδιών. Μολονότι τα δεξαμενόπλοια απαρτίζουν το 43% της συνολικής παγκόσμιας χωρητικότητας που καλύπτει την επανασφάλιση αυτή υπολογίζονται κατά προσέγγιση ότι επιβαρύνθηκαν με το 76% των ολικών ασφαλίσεων το 1992.

(3) Απαιτήσεις Άνω της Επανασφάλισης Υπερβολικής Απώλειας (Overspill Claim): Στο απίθανο γεγονός καταστροφικής απώλειας που υπερβαίνει το ανώτατο όριο του επανασφαλιστηρίου συμβολαίου υπερβολικής απώλειας, (1,05 δις.\$ Η.Π.Α) κάθε πλεονάζον ποσό επιστρέφει προς κάλυψη στη συμφωνία κοινοπραξίας

αλλά κάθε όμιλος συμμετέχει με βάση της συγκριτικής του χωρητικότητας. Η ευθύνη του ομίλου σε ένα τέτοιο αίτημα θα πρέπει να αντιμετωπιστεί ως κανονική απαίτηση στο ασφαλιστικό έτος του Ομίλου.

(4) Επανασφάλιση συνολικού ορίου επίσχεσης. (Stop Loss Reinsurance):

Κάθε όμιλος καλύπτει τα πρώτα 2 εκατομμύρια \$Η.Π.Α καθενός και όλων των αιτημάτων(όριο επίσχεσης). Προφανώς το συνολικό όλων των αιτημάτων κάτω από το όριο επίσχεσης σε κάθε ένα από τα ασφαλιστικά έτη μπορεί να είναι αρκετά απρόβλεπτο και μπορεί να είναι ο λόγος ανεπιθύμητων διακυμάνσεων στα οικονομικά του Ομίλου χρόνο με το χρόνο. Στο σημείο αυτό, κάποιοι όμιλοι επωφελούνται με τη χρήση εμπορικής ασφαλιστικής αγοράς και ασφαλίζουν στην αγορά αυτή το συνολικό ποσό. Μπορεί να υπάρχει ένα ανώτατο όριο στο πληρωτέο ποσό από την ασφαλιστική αγορά. Ο όμιλος μπορεί επίσης να θέσει σε λειτουργία επιπρόσθετες επανασφάλισεις υπερβολικής απώλειας σε συνδυασμό με το όριο επίσχεσης. Για παράδειγμα, μπορεί να αποφασίσει την επανασφάλιση όλων των απαιτήσεων πάνω από 1 εκατομμύριο \$ Η.Π.Α. μέχρι Κοινοπραξιακής επίσχεσης των 2 εκατομμυρίων \$ Η.Π.Α. Μπορεί επίσης να αποφασίσει να κάνει συγκεκριμένες άλλες επιλεκτικές διευθετήσεις επανασφάλισης από καιρού, αν θεωρήσει ότι αυτό εξυπηρετεί το συμφέρον του Ομίλου.

(5) Αποθέματα: Όταν τα αιτήματα δεν μπορούν να ικανοποιηθούν από το εισόδημα των εισφορών ή την επανασφάλιση τότε υπάρχουν πάντα τα αποθέματα.

Οι περισσότεροι όμιλοι P&I, συμπεριλαμβανομένου της Βόρειας Αγγλίας, κανονικά έχουν αποθέματα μολοντί είναι μικρότερα από τα επίπεδα που διατηρεί μια εμπορική ασφαλιστική εταιρεία ισοδύναμου μεγέθους, εξαιτίας του γεγονότος ότι ο Όμιλος έχει τη δυνατότητα να ζητήσει επιπρόσθετες εισφορές από τα μέλη του. Ωστόσο, δεν αποτελεί πολιτική των ομίλων P&I να εξαρτώνται από τα χρήματα των μελών τους, χωρίς να υπάρχει ανάγκη, και έτσι διατηρούν αποθέματα σε ικανοποιητικά επίπεδα.

Εκτός από τη γενική ασφάλεια, τα αποθέματα χρησιμοποιούνται ως μέσα για την ομαλοποίηση του αποτελέσματος χρήσεως ανάμεσα στον ένα χρόνο και τον επόμενο. Όταν έρθει η χρονική στιγμή για τη λήψη της απόφασης του κλεισίματος ενός ασφαλιστικού έτους, Διαχειριστές και Διευθυντές μπορεί να αποφασίσουν τη διευθέτηση των αιτημάτων μερικώς από επιπρόσθετες εισφορές και μερικώς απ τα

αποθέματα. Μπορεί ακόμη και όταν η απόφαση για το κλείσιμο του χρόνου έχει αναβληθεί για 12 μήνες επιπλέον, να υπάρχει ακόμη και τόση αβεβαιότητα για το αποτέλεσμα ώστε οι Διευθυντές να αποφασίσουν ότι θα ήταν παράλογο να το καλύψουν με επιπρόσθετη εισφορά. Τότε θα πρέπει να ληφθεί φροντίδα ώστε ο ισολογισμός του χρόνου αυτού να καλυφθεί από το αποθεματικό του ομίλου. Ακόμη και τότε, ο Όμιλος μπορεί να μεταθέσει τα παλαιά αυτά αιτήματα εκτός του κλεισμένου χρόνου στον αρχαιότερο των ακόμα ανοικτών χρόνων και αν συμπεριλάβει τα αιτήματα αυτά στη χρήση της επιπρόσθετης εισφοράς προς τα μέλη στο ασφαλιστικό έτος.

Σε καλή χρονιά, οι Διευθυντές μπορούν να αποφασίσουν να μεταφέρουν όλο ή μέρος του πλεονάσματος του ασφαλιστικού αυτού χρόνου στο απόθεμα αντί να το επιστρέψουν αυτό στα μέλη. Η απόφαση εξαρτάται από την κατάσταση του αποθέματος και την γνώμη των Διευθυντών για το πιθανό αποτέλεσμα μελλοντικών ετών.

Ως αποτέλεσμα της ταχείας αύξησης των απαιτήσεων κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών, οι Διευθυντές των περισσότερων ομίλων P&I αποφάσισαν ότι τα υπάρχοντα αποθέματα θα πρέπει να χρησιμοποιούνται ώστε να κρατούνται στο ελάχιστο οι επιπλέον επιπρόσθετες εισφορές. Υπάρχουν διαφορές μεταξύ των Ομίλων στον τρόπο με τον οποίο χρησιμοποιήθηκαν τα αποθέματα, αλλά γενικά, τα αποθέματα ήταν το 1992 σε πολύ χαμηλότερα επίπεδα.

(6) Άλλες κλάσεις κάλυψης: Η χρηματοδότηση άλλων κλάσεων κάλυψης που παρέχουν οι όμιλοι P&I λειτουργεί με τρόπο παρόμοιο μ' αυτό της κλάσης P&I. Τα ασφάλιστρα για ασφάλιση από κινδύνους πολέμου βασίζονται σε ένα ποσοστό της αξίας ασφάλισης του πλοίου και οι τιμές αυτές είναι συνήθως σε πολύ χαμηλό επίπεδο, γιατί τα αποθέματα γι' αυτή την κλάση κάλυψης είναι κανονικά σε υψηλό επίπεδο, παρέχετε κάποιος βαθμός επανασφάλισης από την κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου και υπάρχει επίσης κοινοπρακτικός διακανονισμός μεταξύ αρκετών από τους ομίλους.

Η κλάση υπερημερίας, ναύλου και υπεράσπισης, λειτουργεί επίσης στη βάση ενός εκτιμηθέν ετήσιου ασφαλιστρού που πληρώνεται ολόκληρο τον πρώτο χρόνο αλλά με τα μέλη ακόμα υποκείμενα σε επιπρόσθετες εισφορές. Στην κλάση αυτή υπάρχουν μικρότερες διαφοροποιήσεις στο ποσόν που πληρώνει κάθε μέλος

από τις άλλες κλάσεις αλλά σε πολλούς συνδέσμους τα μικρότερα πλοία που πραγματοποιούν μικρά ταξίδια πληρώνουν συγκριτικά λιγότερα.

Στην κλάση απεργιών τα ασφάλιστρα βασίζονται σε ποσοστό της ημερήσιας αποζημίωσης που επιλέγει το μέλος, τον αριθμό των προς ασφάλιση ημερών και τον αριθμό των ημερών «περιόδου αναμονής» ή των αφαιρετέων.

6.12 Οι Διαδικασίες για την Εισαγωγή Πλοίων και τα Απαιτούμενα Έγγραφα τους

Το πληρωτέο ποσό του κάθε μέλους εξαρτάται, σε κάποιο βαθμό, από το αποτέλεσμα των συνολικών απαιτήσεων για όλο τον όμιλο και το μεμονωμένο μέλος, αλλά υπάρχουν άλλοι παράγοντες.

Υπάρχει σταθερή ροή νέων πλοίων στον πλοίων στον όμιλο. Κάποια ανήκουν σε νέα μέλη, κάποια είναι πρόσθετα πλοία υπάρχοντων μελών και σε κάποιες περιπτώσεις αντικαταστάσεις πλοίων εκπονηθέντων. Ο όμιλος δέχεται αιτήσεις για νέα μέλη τόσο άμεσα όσο και μέσω μεσιτών ασφαλείας. Ο Όμιλος θα απαιτήσει τις ακόλουθες λεπτομέρειες, οι οποίες έχουν άμεση επίδραση στο επίπεδο της εισφοράς που θα χρεωθεί το νέο μέλος του ομίλου.

- Το όνομα του πλοίου, η ηλικία του, η χωρητικότητα του, ο τύπος του, η σημασία και ο νηογνώμονας του.
- Το όνομα του ιδιοκτήτη ή διαχείριση και των διευθυντών του πλοίου, αν διαφέρουν.
- Ο τομέας των μεταφορών με τις οποίες θα ασχοληθεί το πλοίο οι διευθυντές για την επάνδρωση του.
- Προηγούμενοι ασφαλιστικοί διακανονισμοί και παρελθόντα αρχεία απωλειών.

Ο όμιλος θα εξετάσει προσεκτικά τις πληροφορίες αυτές και κατόπιν θα αποφασίσει αν ο τύπος και ο τομέας των μεταφορών του πλοίου είναι ευρέως συμβατοί με τα υπάρχοντα ενδιαφέροντα του Ομίλου, ή αν θα αντιπροσωπεύει μια

πολύτιμη συνεισφορά στο γενικότερο φάσμα κινδύνων. Πολύ λίγοι όμιλοι ειδικεύονται σε συγκεκριμένους μόνο τύπους πλοίων. Ένα άλλο ζήτημα που εξετάζεται από τους διευθυντές τους ομίλου είναι αν ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής του πλοίου θα ήταν κατάλληλο μέλος του ομίλου π.χ. ισχυρός οικονομικά και έτοιμος να ξεκινήσει μακροχρόνια σχέση με τον Όμιλο. Υπάρχει επίσης μια συμφωνία μεταξύ των μελών της Διεθνούς Ομάδας των Ομίλων P&I ότι, σε αναγνώριση της επαναστασιαστικής Κοινοπραξιακής συμφωνίας που λειτουργεί μεταξύ τους, θα αποδεχθούν όλα περιορισμούς για τον τρόπο με τον οποίο μπορούν να ανταγωνιστούν ο ένας τον άλλο στις συναλλαγές.

Αυτό στην πράξη σημαίνει ότι κάθε αίτηση πρέπει να ελεγχθεί προκειμένου να εξακριβωθεί ότι ούτε το πλοίο που προσφέρεται, ούτε το άλλο πλοίο υπό τον έλεγχο του ίδιου πλοιοκτήτη ή διαχειριστή, έχει εισαχθεί σε κάποιο άλλο όμιλο.

Μπορεί να μην είναι δυνατόν να προσφερθεί εξοικονόμηση στο επίπεδο των ασφαλιστρών άλλου ομίλου, αλλά υπάρχει πάντα έντονος συναγωνισμός μεταξύ των ομίλων στο επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών και ειδικότερα τα τελευταία χρόνια.

Παλαιότερα πλοία, είναι δυνατό να περάσουν πλήρη επιθεώρηση για διαπίστωση της κατάστασης τους με έξοδα του Μέλους ή του αιτούντα. Ο όμιλος θα απαιτήσει να γίνουν επισκευαστικές εργασίες όπου θεωρεί ότι ο κίνδυνος για απαιτήσεις P&I από ελαττώματα στο πλοίο είναι αυξημένος. Αν το νέο πλοίο είναι κατάλληλο, τότε ο Όμιλος θα εκδώσει ένα τιμολόγιο με την απαιτούμενη ολική εισφορά τις αφαιρετικές απαλλαγές και κάθε άλλη ειδική συνθήκη αν το πλοίο εισάγεται με καθημερινή βάση απ' ότι οι καθορισμένοι κανονισμοί. Με την αποδοχή του ιδιοκτήτη, ο Όμιλος θα επιβεβαιώσει την κάλυψη και θα εκδώσει επίσημο έντυπο αίτησης που πρέπει να συμπληρωθεί από τον πλοιοκτήτη.

Μόλις γνωστοποιηθούν όλες οι λεπτομέρειες, τότε το Τμήμα Εισαγωγής θα εκδώσει πιστοποιητικό εισαγωγής. Οι πληροφορίες που φαίνονται στο πιστοποιητικό εισαγωγής θα περιλαμβάνουν:

- (α) το όνομα του μέλους και του πλοίου του
- (β) την περίοδο ασφάλισης και τις κλάσεις για τις οποίες το πλοίο εισάγεται
- (γ) τα ονόματα οποιονδήποτε πρόσθετων ασφαλισμένων ή ενυπόθηκων δανειστών

(δ) τα αφαιρέσιμα, ειδικούς όρους και όλη τη διατύπωση κάθε συνθήκης που δεν καλύπτεται από τους κανονισμούς.

Το πιστοποιητικό εισαγωγής θα παραδοθεί έγκαιρα στο μέλος μαζί με αντίγραφο του βιβλίου κανονισμών για κάθε κλάση ασφάλισης που περιλαμβάνει κατάλογο των αντιπροσώπων του Ομίλου σε όλο τον κόσμο. Ένα νέο μέλος θα παραλάβει επίσης ένα αντίγραφο του καταστατικού Συνδέσμου.

Το Τμήμα Εισαγωγής είναι επίσης υπεύθυνο για την προετοιμασία και την έκδοση τιμολογίων για τις εισφορές. Αυτά είναι γνωστά ως γραμμάτια εισφοράς (call notes). Η πραγματική ολική εισφορά αναγράφεται στο γραμμάτιο εισφοράς σαν να υπολογίζεται σε τιμή, GRT του πλοίου. Η τιμή φυσικά θα είναι διαφορετική για κάθε Μέλος, αλλά αυτή η πρακτική οφείλει την καταγωγή της στο γεγονός ότι κάποτε κάθε Όμιλος P&I χρέωνε ίδια τιμή σε όλα τα Μέλη του. Προκειμένου να εισπραχθεί η κατάλληλη ολική εισφορά από κάθε μέλος, αυτή η σταθερή τιμή εφαρμοζόταν σε διαφορετικά ποσοστά του πραγματικού GRT του πλοίου, και το μερίδιο της χωρητικότητας στο οποίο βασιζόνταν η τιμή ήταν γνωστό ως συμβάλλουσα χωρητικότητα (contributing tonnage).

Με τον ίδιο τρόπο το τμήμα εισαγωγών θα εκδώσει γραμμάτια εισφοράς για τις επιπρόσθετες εισφορές και όταν το πλοίο πωλείται ή το μέλος αποχωρήσει από τον Όμιλο, την κατάλληλη εισφορά αποδέσμευσης. Ένα μέλος που αποχωρεί έχει επίσης τη δυνατότητα να δώσει στον Όμιλο τραπεζική εγγύηση, αντί να πληρώσει εισφορές αν προτιμάει να το ρισκάρει και ίσως να ωφεληθεί από κάθε μελλοντική έκπτωση των προβλεφθέντων επιπρόσθετων εισφορών.

Το τμήμα εισαγωγών θα ασχοληθεί επίσης με οπισθογραφήσεις, γραμμάτια εισφορών για αλλαγές στον κίνδυνο κάλυψης και αίτησης για επιστροφή ασφαλιστρών όταν τα πλοία έχουν παροπλισθεί. Τέλος, το τμήμα εισαγωγών, θα βοηθήσει κανονικά τα μέλη στη λήψη πρόσθετων πιστοποιητικών σχετικών με την κάλυψη P&I, όπως το πιστοποιητικό οικονομικής υπευθυνότητας (Μόλυνσης Νερού) όταν συναλλάσσονται στις Η.Π.Α πιστοποιητικό μέλους του TOVALOP και η «Μπλε Κάρτα» ως απόδειξη της κάλυψης σε μόλυνση.

Εκτός από τα έγγραφα εισαγωγής του πλοίου, τα μέλη του ομίλου λαμβάνουν τακτικά αντίτυπα των ετήσιων ισολογισμών, όπως επίσης διάφορα έντυπα με πληροφορίες προς τα μέλη που εκδίδονται όταν οι Διαχειριστές

νοιώθουν ότι υπάρχει θέμα ενδιαφέροντος. Με τον τρόπο αυτό, και μέσα από ποικιλία άλλων εκδόσεων του ομίλου, τα μέλη έχουν μια ολοκληρωμένη πληροφόρηση.

6.13 Υπολογισμός Αποζημιώσεως σε Ζημίες Πλοίων (Measure Of Indemnity)

Ο τρόπος αποζημιώσεως καθορίζεται και διέπεται από τις προβλέψεις του Marine Insurance Act 1906 (Ναυτασφαλιστικός Κώδικας 1906). Ειδικά τα άρθρα 68 και 69 προβλέπουν:

(1) Άρθρο 68 – Ολική Απώλεια (Total Loss)

Σε περίπτωση Ολικής Απώλειας δηλαδή όταν το πλοίο χαθεί τελείως (βυθισθεί σε βαθιά νερά) ή εάν το πλοίο καταστεί ολική τεκμαρτή απώλεια (CTL), λόγω του κόστους επισκευών που υπερβαίνουν την ασφαλιστική αξία, τότε το μέγεθος της αποζημιώσεως είναι:

Εάν το ασφαλιστήριο περιλαμβάνει καθορισμένο ασφαλιστικό ποσό (αξία), η αποζημίωση είναι αυτό το συγκεκριμένο ποσό.

Εάν το ασφαλιστήριο δεν περιλαμβάνει καθορισμένη αξία, τότε η καταβλητέα αποζημίωση υπολογίζεται με βάση την πραγματική αξία του αντικειμένου που θα μπορούσε να είχε ασφαλισθεί. Τέτοιου είδους ασφαλιστήρια, δεν συναντώνται πλέον και η αναφορά σε αυτά είναι μόνο ακαδημαϊκού ενδιαφέροντος.

(2) Άρθρο 69 – Μερική Απώλεια Πλοίου (Partial Loss)

Σε περίπτωση που στο πλοίο επέλθει μερική απώλεια (ζημιά) το μέγεθος της αποζημίωσης υπολογίζεται ως ακολούθως (πάντα με γνώμονα και τις επιμέρους προβλέψεις του ασφαλιστηρίου π.χ. απαλλαγή κλπ.).

Όταν το πλοίο επισκευασθεί, ο ασφαλισμένος δικαιούται να αποζημιωθεί με το λογικό κόστος της επισκευής, αφαιρουμένων των συνήθων απαλλαγών, αλλά σε

καμία περίπτωση δεν μπορεί το κόστος των επισκευών να υπερβαίνει το ασφαλισμένο ποσό για κάθε ζημιά ξεχωριστά (διαδοχικές ζημιές).

Εάν το πλοίο επισκευασθεί μόνον μερικώς (χωρίς πλήρη αποκατάσταση των ζημιών του) τότε ο ασφαλισμένος δικαιούται να αποζημιωθεί για το λογικό κόστος της επισκευής που έγινε, καθώς επίσης να λάβει επιπλέον αποζημίωση για την απώλεια σε αξία που έχασε το πλοίο λόγω ελλιπούς επισκευής (π.χ. ένα εξειδικευμένο πλοίο επισκευάζεται μερικώς και λόγω της μη πλήρους επισκευής, αξιοποιείται πλέον σε άλλη χρήση).

Ο ασφαλισμένος δικαιούται να λάβει ως αποζημίωση το κόστος των επισκευών που έγιναν καθώς και ένα ποσό που αντιπροσωπεύει την απολεσθείσα αξία από την νέα του χρήση. Αυτή υπολογίζεται βάσει εκτιμήσεων από αναγνωρισμένους μεσίτες αγοραπωλησιών πλοίων.

Σε καμία περίπτωση, το άθροισμα των ποσών που καταβάλλονται για αποζημίωση δεν μπορεί να υπερβαίνει το κόστος της πλήρους επισκευής του πλοίου όπως υπολογίζεται παραπάνω.

Εάν το πλοίο δεν έχει επισκευαστεί αλλά ούτε και πωληθεί ως έχει, με την ζημία, κατά την διάρκεια της ασφαλιστικής περιόδου, ο ασφαλισμένος δικαιούται να λάβει ως αποζημίωση ποσό που αντιπροσωπεύει μια λογική απώλεια αξίας εξαιτίας της μη επισκευασθείσας ζημίας. Το ύψος της αποζημίωσης αυτής δεν μπορεί να υπερβεί το λογικό κόστος επισκευής.

Επισημαίνουμε την φράση δεν έχει πωληθεί ως έχει με την ζημία κατά την διάρκεια της ασφαλιστικής περιόδου. Στην περίπτωση που το πλοίο έχει πωληθεί με την ζημία του, τότε ο τρόπος υπολογισμού της απολεσθείσας αξίας είναι: η διαφορά μεταξύ της τιμής πώλησης, με την αξία του πλοίου που θα είχε τότε, χωρίς την ζημία (επισκευασμένο). Εάν το πλοίο δεν πωληθεί ως έχει κατά την διάρκεια της ασφαλιστικής περιόδου, τότε ο τρόπος υπολογισμού της απολεσθείσας αξίας είναι: η διαφορά αξίας που προκύπτει συγκρίνοντας την αξία πώλησης του πλοίου σε καλή κατάσταση (επισκευασμένο - Sound Market Value).

Υπολογίζονται οι αξίες κατά τον χρόνο λήξεως του ασφαλιστηρίου. Αν και ο Ναυτασφαλιστικός κώδικας δεν έχει προβλέψει αυτή την περίπτωση, δικαστικό προηγούμενο έχει τεθεί με την υπόθεση «The Medina Princess» για αυτή την περίπτωση.

Πάντα, όπως περιγράψαμε και πιο πάνω, η οροφή κάθε αποζημίωση είναι το «λογικό κόστος επισκευών». Υπογραμμίζουμε την φράση που περιλαμβάνεται στον κώδικα «λογικό κόστος επισκευών» (The reasonable cost of repairs). Αυτό το «λογικό κόστος επισκευών» θα αποτελέσει αντικείμενο επίπονων υπολογισμών, παρατεταμένων διαπραγματεύσεων και αρκετής φαντασίας για να προσδιορισθεί.

6.14 Λογικό Κόστος Επισκευών – Καθημερινή Πρακτική

Τι είναι λοιπόν το «λογικό»? Ένα ελληνικό λεξικό, προσδιορίζει την λέξη «λογικό» σαν «το συνετό» ή το σύμφωνο με τους κανόνες της ορθής σκέψης. Η Αγγλική νομολογία έχει κατά καιρούς χρησιμοποιήσει διαφορετικά και πολλαπλά τεστ για να προσδιορίσει το «λογικό» και παραθέτουμε μερικά.

Θα ήταν παράλογο να περιμένει κάποιος έναν σαφή προσδιορισμό για την λέξη «λογικό». Υπάρχει δικαιολογημένη απόκλιση στα συμπεράσματα ανάλογο με την ιδιοσυγκρασία του ενδιαφερόμενου αλλά και του χρόνου και της περιστάσεως κατά την οποία σκέπτεται.

Ένα άλλο τεστ είναι «οι αποφάσεις ενός λογικού και συνετού ανθρώπου» όπως το προσδιόρισε ο δικαστής Bowen αποδίδοντας αυτόν τον προσδιορισμό στον απλό άνθρωπο που κάθεται στο «ιππήλατο λεωφορείο της γραμμής «Clapham» (the man of the clap ham omnibus). Επίσης εκτενώς χρησιμοποιείται η αναφορά στην λογική για τα έξοδα που θα έκανε ένας «συνετός ανασφάλιστος πλοιοκτήτης».

Καθόλου λογικό βέβαια να είναι ανασφάλιστος εκ προοιμίου, αλλά καλό σαν αναφορά για έξοδα που θα πλήρωνε εξ ολοκλήρου, από την τσέπη του εάν ήταν ανασφάλιστος.

Αυτή η αναφορά αποτελεί πραγματικά καλό γνώμονα για την αξιολόγηση εάν συγκεκριμένα έξοδα έχουν καλώς γίνει. Ένα παράδειγμα για να γίνει πιο κατανοητό το παραπάνω τεστ είναι το ακόλουθο: ο στρόφαλος κύριας μηχανής παρουσίασε επιφανειακά κρακ λόγω υπερθέρμανσης. Τα επιφανειακά κρακ μπορούν να απαλειφθούν με τόννευση του στροφάλου χωρίς να χρειασθεί

ελάττωση ιπποδύναμης ή κάποιο άλλο περιορισμό. Ένας ανασφάλιστος συνετός πλοιοκτήτης δεν θα υποβάλετο στο τεράστιο κόστος για να τον αλλάξει.

Ας δούμε στην πρακτική πως υπολογίζεται και τι περιλαμβάνει το «πρακτικό κόστος επισκευών». Πότε είναι λογικό να γίνουν επισκευές; Η πρακτική σήμερα θεωρεί ότι οι επισκευές πρέπει να κοστολογηθούν με βάση ότι θα εκτελεστούν στη «πρώτη λογική ευκαιρία». Στις περιπτώσεις όπου οι απαιτούμενες επισκευές άπτονται της αξιοπλοΐας του πλοίου δεν τίθεται καν το ερώτημα, εφ' όσον δεν υπάρχει εναλλακτική λύση από τις άμεσες επισκευές (προσωρινές ή μερικές).

Το θέμα δημιουργείται στις περιπτώσεις που ο πλοιοκτήτης επιθυμεί τη συνέχιση του ταξιδιού για εμπορικούς λόγους. Έτσι μπορεί να υπάρξουν επιλογές που πιθανόν να αυξήσουν το τελικό κόστος επισκευών και κάτι τέτοιο πρέπει να αξιολογηθεί συγκεκριμένα, δεδομένου ότι οι ασφαλιστές δεν είναι υποχρεωμένοι να καλύψουν το επιπλέον κόστος.

Σαν βάση υπολογισμού λοιπόν θέτουμε ότι οι επισκευές μπορούν να πραγματοποιηθούν στο αμέσως επόμενο λιμάνι με τις κατάλληλες υποδομές, μετά το τέλος του ταξιδιού όπου συνέβη το ατύχημα (ζημιά).

Πολλές φορές επισκευές αναβάλλονται για λόγους αποκλειστικά εμπορικής εκμετάλλευσης του πλοίου. Μια τέτοια επιλογή πιθανόν να επηρεάσει προς τα πάνω το κόστος επισκευής λόγω αλλαγής χώρας επισκευής. Κατά τον ίδιο τρόπο, μπορεί να μετριάσει το κόστος χρησιμοποιώντας π.χ. διευκολύνσεις που είναι ήδη προγραμματισμένες (δεξαμενισμός προγραμματισμένος κατά τη διάρκεια του οποίου γίνονται επισκευές).

Η επιπρόσθετη λοιπόν επιβάρυνση πρέπει να αξιολογηθεί με τα οφέλη, και μόνον τότε αποτελεί μέρος του λογικού κόστους επισκευών εφ' όσον τα οφέλη υπερτερούν των επιβαρύνσεων.

Όσον αφορά τις προσωρινές επισκευές, πρακτικά θεωρείται πως αφορούν σε επισκευές που στην ουσία θα πρέπει να διαλυθούν – ξαναγίνουν όταν πραγματοποιηθούν οι μόνιμες επισκευές π.χ. συγκόλληση επιθέματος πάνω σε ρήγμα.

Είναι πιθανόν να θεωρηθούν και ως προσωρινές οι επί μέρους επισκευές (part permanent repairs) οι οποίες θα ενσωματωθούν στις μόνιμες επισκευές και θα

ελαττώσουν το τελικό κόστος π.χ. αλλαγή ελάσματος με ρήγμα, με αναβολή στην αντικατάσταση ελασμάτων με βαθούλωμα.

Η γενική αρχή που καθορίζει εάν το κόστος των προσωρινών επισκευών θα συμπεριληφθεί στο ολικό κόστος επισκευών είναι το κατά πόσον οι προσωρινές επισκευές παρήγαγαν όφελος στον ασφαλιστή, ως το προς τελικό κόστος των μόνιμων επισκευών π.χ. προσωρινές επισκευές που γίνονται για να αποφευχθεί έκτακτος δεξαμενισμός γίνονται αποδεκτές ως μέρος του λογικού κόστους επισκευών μέχρι του ποσού που θα στοιχίζει ο έκτακτος δεξαμενισμός επίσης επισκευές που γίνονται για να απομονωθούν κάποιοι κύλινδροι κυρίας μηχανής προκειμένου να πλεύσει αυτοδυνάμως το πλοίο σε λιμάνι όπου υπάρχουν καλύτερες διευκολύνσεις για αλλαγή του στροφάλου, συμπεριλαμβάνονται στο λογικό κόστος επισκευών μέχρι του ποσού που θα κόστιζε η ρυμούλκηση του πλοίου.

Κατ' επέκταση, προσωρινές επισκευές που γίνονται με γνώμονα την εμπορική εκμετάλλευση το πλοίο και μόνον, και δεν προσφέρουν όφελος στον ασφαλιστή, δεν θεωρούνται του λογικού κόστους επισκευών και δεν πληρώνονται από τους ασφαλιστές.

Εξαιρέση αποτελεί το κόστος προσωρινών επισκευών που πραγματοποιούνται από πλοία γραμμής (liner) ή επιβατικών που ταξιδεύουν σε προκαθορισμένα δρομολόγια, όπου το κόστος των προσωρινών επισκευών για λόγους διατηρήσεως δρομολογίων θεωρείται σαν μέρος του λογικού κόστους επισκευών ανεξάρτητος οφέλους προς τους ασφαλιστές.

Αναφέρουμε και τις προσωρινές επισκευές οι οποίες μετά από επανέλεγχο και αποδοχή από τον Νηογνώμονα του πλοίου χαρακτηρίζονται πλέον ως νόμιμες. Το κόστος του θα θεωρηθεί ως το τελικό λογικό κόστος επισκευών.

Προσωρινές επισκευές που έχουν την έννοια των επειγόντων επισκευών για τη ολοκλήρωση του συγκεκριμένου ταξιδιού, αποτελούν αντικείμενο συνεισφοράς από το φορτίο σαν έξοδα γενικής Αβαρίας και επιμερίζονται με βάση το όφελος που προκύπτει στα γενικά έξοδα γενικής αβαρίας στους ασφαλιστές του πλοίου και του φορτίου.

6.15 Υπερωρίες

Το υπερωριακό κόστος που συμπεριλαμβάνεται στο κόστος επισκευών αντιμετωπίζεται με παρόμοιο τρόπο όπως και οι προσωρινές επισκευές. Σε γενικές γραμμές εάν το υπερωριακό κόστος συνεισφέρει σε όφελος στους ασφαλιστές τότε θεωρείται σαν μέρος του λογικού κόστους επισκευών π.χ. υπερωριακό κόστος επισκευών από συνεργείων αντικατάστασης ελασμάτων πυθμένα, επιφέρει επιτάχυνση εργασιών και ελάττωση του κόστους δεξαμενισμού. Υποχρεωτικό κόστος υπερωριών για το οποίο ο πλοιοκτήτης δεν έχει τρόπο επιλογής, υπολογίζεται στο λογικό κόστος επισκευών.

Στα συγκεκριμένα ποσά για το καθορισμό του οφέλους δεν λαμβάνεται υπόψη το συνολικό υπερωριακό κόστος αλλά το μέρος αυτό που χρεώνεται υπέρ το κανονικό ημερομίσθιο-ωρομίσθιο.

Δηλαδή, εάν το ωρομίσθιο εντός κανονικού ωραρίου είναι 25 \$ και το υπερωριακό ωρομίσθιο είναι 45 \$, τα οφέλη που προέκυψαν συγκρίνονται με την διαφορά τους, δηλαδή 20\$(*excess cost of overtime*).

6.16 Έξοδα Μετακίνησης Πλοίο (Removal Expenses)

Για λόγους διευκόλυνσης των επισκευών, είτε λόγω καλύτερων επισκευαστικών διευκόλυνσης ή και μικρότερου κόστους, ή ακόμα και λόγω ταχύτερης εκτελέσεως των επισκευών, είναι δυνατών να θεωρηθεί είναι προσφορότερο να μετακινηθεί ένα πλοίο σε άλλο λιμένα προκειμένου να εκτελέσει τις απαραίτητες επισκευές εφ' όσον είναι εφικτό.

Τα έξοδα αυτά που πραγματοποιούνται για την μετακίνηση του πλοίου θεωρούνται μέρος του λογικού κόστους των επισκευών με τις παρακάτω προϋποθέσεις. Τα έξοδα αυτά δεν εμπίπτουν στα έξοδα Γενικής Αβαρίας (εάν εμπίπτουν τότε απαιτείται και η συνεισφορά του φορτίου). Εφ' όσον οι ασφαλιστές είναι εξ' ολοκλήρου υπεύθυνοι για την προκληθείσα ζημιά τότε αυτοί

αναλαμβάνουν και το κόστος μετακίνησης του πλοίου εξ' ολοκλήρου. Εάν το πλοίο μετακινηθεί για επισκευές που οι ασφαλιστές δεν παρέχουν κάλυψη, τότε τα έξοδα αυτά βαρύνουν τον πλοιοκτήτη. Εάν απαραίτητες επισκευές για λογαριασμό και των δύο πρόκειται να εκτελεστούν, τότε το κόστος μετακίνησης του πλοίου επιμερίζεται ανάλογα με το κόστος της επισκευής που βαρύνει τον καθένα.

Ο πλοιοκτήτης δύναται να εκμεταλλευτεί την μετακίνηση του πλοίου σε άλλο προσφορότερο λιμάνι επισκευών για να εκτελέσει για δικό του λογαριασμό επισκευές που δεν είναι απαραίτητες για την αξιοπλοΐα του πλοίου, χωρίς να συμμετέχει στο κόστος μετακίνησης.

Στα έξοδα μετακίνησης του πλοίου υπολογίζονται: το κόστος μισθοτροφοδοσίας του πληρώματος κατά τη διάρκεια του πλου προς το λιμάνι επισκευών, το κόστος καυσίμων και λιπαντικών και το κόστος ρυμούλκησης εάν το πλοίο αδυνατεί να χρησιμοποιήσει ίδιες δυνάμεις. Εάν το πλοίο πρόκειται να επιστρέψει στον λιμένα που προκλήθηκαν οι ζημιές, μετά το πέρας των επισκευών συμπεριλαμβάνεται και το κόστος επιστροφής μέχρι αυτό το λιμάνι ή σε ίσης απόστασης γεωγραφικό σημείο.

6.17 Κόστος Αερομεταφοράς

Για λόγους επίσπευσης των εργασιών επισκευής, πολλά ανταλλακτικά προωθούνται στο πλοίο μέσω αερομεταφοράς. Όσον αφορά ανταλλακτικά μικρού όγκου ή βάρους είναι αυτονόητο ότι είναι προσφορότερος τρόπος μεταφοράς των προς το πλοίο.

Για βαρέα και ογκώδη ανταλλακτικά (στροφάλους, τμήμα ελικοφόρου άξονα κλπ.) τα οφέλη από το υπερβολικό κόστος αερομεταφοράς πρέπει να συγκριθούν με τα οφέλη που αποκομίζονται. Μόνον όταν τα οφέλη αυτά είναι σημαντικά (για τους ασφαλιστές) πρέπει να θεωρούνται μέρος του λογικού κόστους επισκευής.

Η ασφάλιση των πλοίων ξεχωρίζει την κάλυψη για απώλειες εσόδων από την κάλυψη των ζημιών κύτους και μηχανημάτων. Η κάλυψη της απώλειας εσόδων (loss

of earnings) αποτελεί διαφορετικό ασφαλιστικό συμβόλαιο και τις περισσότερες φορές καλύπτεται από διαφορετικούς ασφαλιστές από αυτού που καλύπτουν το κύτος και οι μηχανές. Έτσι κάθε επίσπευση του χρόνου αποπερατώσεως των επισκευών αποφέρει σημαντικό όφελος στους ασφαλιστές και υπό προϋποθέσεις εμπίπτει στο φάσμα των καλύψεων που παρέχουν.

Αναφέρουμε επίσης και τα παρακάτω έξοδα που συμπεριλαμβάνονται στο λογικό κόστος επισκευής: κόστος πρόσβασης στην υπό επισκευή περιοχή (access), κόστος καθαρισμού περιοχής από πετρελαιοειδή και εκρηκτικά αέρια, κόστος μετακίνησης φορτίου για πρόσβαση σε περιοχή επισκευής εφόσον αυτό δεν αποτελεί έξοδο υπό Γενική Αβαρία (κατεστραμμένο φορτίο κτλ), έξοδα αρχιμηχανικού, επιθεωρητού και πλοιοκτητών, έξοδα Νηογνώμονα πλοίου που επιθεωρεί τις επισκευές, μέτρα προστασίας περιβάλλοντος που είναι απαραίτητα για την πραγματοποίηση επισκευών (σε αντίθεση με αυτά που απαιτούνται ως πρωταρχική απώλεια ατυχήματος, τα οποία εμπίπτουν στις καλύψεις των αλληλοασφαλιστικών οργανισμών των P&I Clubs.

6.18 Λογικό Κόστος Επισκευών

- 1.χρόνος επισκευής.
- 2.αναβληθείσες επισκευές. (Deferred repairs)
- 3.προσωρινές επισκευές. (Temporary repairs)
- 4.υπερωρίες. (Overtime)
- 5.έξοδα μετακίνησης πλοίου. (Removal expenses)
- 6.κόστος αερομεταφοράς.(Air freight)
- 7.κόστος πρόσβασης σε χώρο ζημίας. (Access)
- 8.καθαρισμός από πετρελαιοειδή –εκρηκτικά αέρια. (Cleaning –gas freeing)
- 9.έξοδα αρχιμηχανικού/επιβλέποντος μηχανικού. (Superintendent Engineer/ Consulting Surveyor expenses)
- 10.έξοδα Νηογνώμονα πλοίου. (Classification Society expenses)

11.προστασία περιβάλλοντος. (Environmental protection)

Συμπερασματικά:

Ολική Απώλεια

Αποζημίωση : Ασφαλιστική Αξία

Μερική Απώλεια

Αποζημίωση : Λογικό κόστος επισκευών

Ή

Απολεσθείσα αξία του πλοίου

Λόγω μη επισκευής

(υπολογιζόμενη στο τέλος του ασφαλιστικού χρόνου)

6.19 Ασφάλιση προς Τρίτους

Είναι η ασφαλιστική κάλυψη του πλοίου σε περίπτωση θανάτου, ατυχήματος ή άλλων απωλειών προς τρίτους καθώς και του 25% της αποζημίωσης σε περίπτωση σύγκρουσης.

Τα μέλη οργανισμών P&I Club συμφωνούν να επιμεριστούν τις αποζημιώσεις μεταξύ τους σε μη κερδοσκοπική βάση. Ο οργανισμός παρέχει εγχειρίδιο προς τις εταιρείες – μέλη του και τους καπετάνιους.

Περιέχει διευθύνσεις για τους αντιπρόσωπους του ανά τον κόσμο και για τον τρόπο αναφοράς κάποιας ζημίας με απώλεια προς τρίτους.

Το διοικητικό συμβούλιο του P&I Club αποφασίζει για τις επενδύσεις, οι απαιτήσεις, το αποθεματικό και τα ασφάλιστρα του οργανισμού σε ετήσια βάση ενώ επαγγελματίες διαχειριστές αναλαμβάνουν την διεκπεραίωση των καθημερινών υποχρεώσεων.

6.20 Βαθμός Ευθύνης πλοιοκτήτη σε περίπτωση απώλειας

Αυτή η ευθύνη ορίζεται ανάλογα με τους διεθνείς και κρατικούς οργανισμούς σε:

Απαλλαγή: όταν η απώλεια προκλήθηκε λόγω ανωτέρα βίας, εχθρικής ενέργειας κλπ.

Περιορισμένη: όταν η απώλεια που προκλήθηκε είναι στα πλαίσια της συνηθισμένης διαχείρισης από τον πλοιοκτήτη αλλά η αποζημίωση είναι ανάλογη του βάρους του φορτίου ή του tonnage του πλοίου.

Ολική: όταν η απώλεια προκλήθηκε από αμέλεια ή μη σώφρονα πράξη σε γνώση του πλοιοκτήτη, ο οποίος είναι υπεύθυνος για το συνολικό κόστος της ζημιάς.

BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΠΗΓΕΣ

1. «ΜΕΛΕΤΗ ΠΛΟΙΟΥ Ι», Α. Παπανικολάου, Αθήνα 1995.
2. «Ρ&Ι CLUB ΑΣΦΑΛΙΣΗ F.D.&D.», Πετροπουλέα Α.Γ., Εκδόσεις ΖΗΤΗ, Θεσσαλονίκη 1997.
3. Reference Book of Marine Insurance Clauses, sixtieth Edition, London 1998.
4. «ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ – ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΕΙΕΣ», Παναγιωτακόπουλος Β., 1994.
5. «Η ΝΑΥΛΩΣΗ», διπλωματική εργασία Μουτζούρη Μιχαήλ, Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα 2010.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ (CLAIMS)

Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται αναφορά στις απαιτήσεις προς τρίτους, στη διαχείριση αυτών από τα υπεύθυνα τμήματα μιας ναυτιλιακής εταιρείας. Αναλύονται επίσης τα εμπλεκόμενα μέρη στην ασφάλιση και η διαδικασία των απαιτήσεων γενικότερα.

7.1 Απαιτήσεις τρίτων ή προς τρίτους

Διαμαρτυρία εμπλεκόμενου μέλους προς άλλο για αποζημίωση που εγείρεται σε περίπτωση απώλειας ή πιθανότητας απώλειας λόγω σφάλματος. Τρόποι αποφυγής απαιτήσεων προς τρίτους είναι: προσοχή σε θέματα ασφαλείας και λειτουργίας του πλοίου, αποτελεσματική επικοινωνία μεταξύ πλοίου και εταιρείας για αποφυγή λαθών ή ελαχιστοποίηση κάποιας απώλειας, έγκαιρη ειδοποίηση P&I Club για συμβουλές, έγκαιρη κοινοποίηση της απαίτησης (notice of claim) για να διενεργηθούν έλεγχοι και επιθεωρήσεις.

Όταν κοινοποιηθεί μια απαίτηση, είναι σημαντικό να συλλεχθούν γραπτά αποδεικτικά στοιχεία προς υποστήριξη ή κατάρριψη της απαίτησης.

7.2 Τμήμα Απαιτήσεων Ναυτιλιακής Εταιρείας

Οι κύριες αρμοδιότητες του τμήματος απαιτήσεων μιας ναυτιλιακής εταιρείας συνοψίζονται στα εξής: εκτίμηση επιχειρηματικού κινδύνου/ανάλυση καινούργιων αποφάσεων και ασφαλιστικής αγοράς, συμμόρφωση με τις εγγυήσεις, ιδιαίτερα εκείνες που αφορούν το Νηογνώμονα, τους τύπους φορτίων και περιοχές ναυσιπλοΐας, εκτίμηση για πρόσθετες συνθήκες ασφαλιστικής κάλυψης στα συμβόλαια των πλοίων της εταιρείας (γενικός μέσος, επιπλέον κίνδυνοι κλπ), ύψος του deductible (αφαιρετός) και πιθανές επιπτώσεις ανάλογα το μέγεθος του στόλου, εξελίξεις στην αγορά ναυτικών ασφαλειών και ενημέρωση χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, επικοινωνία με ασφαλιστές και μεσίτες, μακροχρόνιες επαγγελματικές σχέσεις με ασφαλιστές και μεσίτες, έρευνα αγοράς για εύρεση οικονομικών λύσεων, βέλτιστη αποζημίωση απαιτήσεων, πλήρης κάλυψη απαιτήσεων, χρόνος και κόστος για την καταβολή αποζημιώσεων, διαπραγμάτευση απαιτήσεων.

Αξιολόγηση και ταξινόμηση απαιτήσεων ανάλογα τη πιθανότητα επιτυχούς εξέλιξης.

7.3 Διαχείριση Απαιτήσεων

Η επιτυχής έκβαση μιας απαίτησης προϋποθέτει την οργανωμένη λειτουργία πλοίου εταιρείας για συλλογή δικαιολογητικών και πληροφοριών.

Το πλοίο αποτελεί την αρχή κάθε απαίτησης. Το αρχείο του πλοίου πρέπει να φυλάγεται μετά την πώληση του μέχρι να διευθετηθούν όλες οι απαιτήσεις που έχουν εγερθεί. Ιδιαίτερη προσοχή απαιτείται στα εξής: ημερολόγιο, αναφορές συμβάντων, ενημερωμένο αρχείο, διατήρηση μηχανημάτων που υπέστησαν βλάβη.

Σε επόμενο στάδιο το Τεχνικό Τμήμα θα κληθεί να πιστοποιήσει τα εξής στοιχεία: αναφορές εργασιών, παραγγελίες ανταλλακτικών, τιμολόγια συνεργείων και ναυπηγείου, καθώς και τα αίτια της ζημίας.

Το λογιστήριο συγκεντρώνει τα τιμολόγια για το συνολικό κόστος της απαίτησης και παρέχει πληροφορίες ισοτιμιών νομισμάτων. Είναι πιθανό απαιτήσεις να καθυστερήσουν λόγω έλλειψης οικονομικών στοιχείων.

Το τμήμα επιχειρήσεων ενημερώνει σε καθημερινή βάση τις κινήσεις του πλοίου. Επικείμενες ενέργειες πρέπει να συζητούνται για πιθανή παραβίαση των εγγυήσεων του ασφαλιστικού συμβολαίου.

7.4 Δικαιολογητικά Απαιτήσεων

Τα γενικά δικαιολογητικά που είναι απαραίτητα για μία απαίτηση είναι τα εξής: ημερολόγιο γέφυρας και μηχανής κατά την περίοδο του ατυχήματος, αναφορά πλοιάρχου και Α μηχανικού, αναφορά επιθεωρητή, αναφορά Νηογνώμονα, αναφορά αρχιμηχανικού εταιρείας, τιμολόγια για επισκευές και απαιτούμενα ανταλλακτικά, τιμολόγια ναυπηγείου, τιμολόγια για διάφορα έξοδα

και την περίοδο της επισκευής, αναλωθέντα καύσιμα και λιπαντικά, τηλεφωνικά έξοδα και ημερομηνίες πληρωμών.

Οι λεπτομέρειες διαδικασιών για την διερεύνηση των αιτιών και καταμερισμού ευθύνης αφορούν σε: πρακτικά πιθανού συμβιβασμού, αίτηση παρακράτησης του άλλου πλοίου και σχετικά νομικά έξοδα, αντίγραφο απαιτήσεων που προήλθαν από το άλλο πλοίο, περιγραφή ενεργειών που έλαβαν χώρα στον περιορισμό των ευθυνών από πλευράς πλοιοκτησίας.

Σε περίπτωση που το πλοίο αποσυρθεί για επισκευή απαιτούνται: τα ημερολόγια γέφυρας και μηχανής που καλύπτουν χρονικά το γεγονός, η αιτία της απόσυρσης, ένα αντίγραφο νέου ναυλοσύμφωνου που πιθανόν συμφωνήθηκε στο τοπίο της επισκευής, τα έξοδα λιμένα/αναχώρησης/λιμένα επισκευής και λιμένα κατάπλου μετά την επισκευή, τα αναλωθέντα καύσιμα και λιπαντικά, το κόστος προσωρινής επισκευής για μετάβαση του πλοίου στο τελικό τόπο επισκευής.

Σε περίπτωση που αποκλειστεί το πλοίο σε λιμάνι ασφαλείας απαιτούνται τα εξής: αναφορά καπετάνιου από το χρόνο αλλαγής πορείας του πλοίου μέχρι και την επανάκτηση της αρχικής πορείας, αναφορές τυχόν επιθεωρήσεων από Νηογνώμονα, περιγραφή εργασιών που έγιναν από τους ασφαλιστές ή την πλοιοκτήτρια εταιρεία, τιμολόγια συνεργείων και προμήθειας ανταλλακτικών, έξοδα για μεταφορά φορτίου σε άλλο μέρος κατά την επισκευή και επιπλέον ασφάλιστρα, τιμολόγιο πράκτορα, έξοδα λιμένα ασφαλείας, αμοιβές πληρώματος κατά τη διάρκεια της απόκλισης από την αρχική πορεία του πλοίου, έξοδα συντήρησης του πλοίου, έξοδα αρχιμηχανικού εταιρείας που παρευρέθηκε στο λιμάνι ασφαλείας, αναλωθέντα καύσιμα και λιπαντικά, έξοδα αλληλογραφίας και τηλεφωνίας, ημερομηνίες πληρώματος από πλοιοκτήτρια εταιρείας.

7.5 ISM Code και P&I Clubs

Ο κώδικας ISM υπάρχει για να βοηθήσει στη μείωση των ατυχημάτων που οφείλονται στον ανθρώπινο παράγοντα. Όπως είναι γνωστό, στα συμβόλαια της

ασφάλισης από τους κινδύνους των θαλασσών, υπάρχει όρος για τους κινδύνους αυτούς, ο λεγόμενος perils clause. Αυτός ο όρος καταγράφει τις αιτίες της ζημίας, που καλύπτονται από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο (Flitner και Brunck, 1992), και δεν περιλαμβάνει οποιανδήποτε ζημία που πραγματοποιείται στη θάλασσα, αλλά μόνο την τυχαία, απρόσμενη ζημία, που προέρχεται από εξαιρετική επίδραση των στοιχείων της θάλασσας ή από αστοχίες στη ναυσιπλοΐα (όπως η σύγκρουση με άλλο πλοίο ή η προσάραξη, η φωτιά, ο κεραυνός και ο σεισμός). Στη σύγχρονη εποχή αυξήθηκαν βέβαια οι ασφαλισμοί κίνδυνου και το ασφαλιστήριο συμβόλαιο καλύπτει τώρα όλους τους κινδύνους που αυτοί περιλαμβάνουν και τη ρήξη των καζανιών, τη θραύση των αξόνων της κύριας μηχανής, τα ατυχήματα κατά τη φόρτωση ή εκφόρτωση, και γενικά οποιοδήποτε κίνδυνο φυσικής ζημίας/απώλειας, εκτός αν αυτοί εξαιρούνται ρητά. Δεν περιλαμβάνονται στους ασφαλισμούς κίνδυνου όπως πόλεμος, σύλληψη του πλοίου και κατάληψη, πολιτικές αναταραχές, κοινωνική αναταραχή, στάση και συναφείς με αυτά κίνδυνοι.

Ο ISM Code υιοθέτησε όμοια σχεδόν πολιτική με εκείνη των P&I Club. Οι στόχοι δηλαδή του ISM Code και των P&I Club σ' ένα βαθμό συμπίπτουν. Αυτό ισχυροποιείται και από το γεγονός ότι για να γίνει ένας πλοιοκτήτης μέλος σε ένα club, ο πλοιοκτήτης οφείλει, μεταξύ άλλων, να μην πραγματοποιεί ταξίδια ακατάλληλα, αδικαιολόγητα, επικίνδυνα, ανασφαλής και απρονόητα (imprudent).

Τα Clubs λειτουργούν, όσο περνάει ο χρόνος, σαν ασφαλιστικές εταιρείες και εξετάζουν τώρα την ασφαλιστική συμπεριφορά κάθε πλοίου ξεχωριστά. Τα Clubs βοηθούν πλέον τα μέλη και στη συμμόρφωσή τους στον ISM Code, με την εκπαίδευση και την ενημέρωση σε θέματα ασφαλείας. Επίσης, τα Clubs ερευνούν και τα θέματα προσφοράς πληρωμάτων και της εκπαίδευσης αυτών. Τα Clubs σήμερα παρακολουθούν ακόμη και τα πλοία που αλλάζουν νηογνώμονες και αν αυτά έχουν κρατηθεί από το σύστημα ελέγχου του Paris Memorandum. Η τεχνογνωσία της λειτουργίας ενός πλοίου δεν ανήκει φυσικά στα Clubs αλλά στον πλοιοκτήτη. Αν η πιο πάνω γραμμή σκέψης μας είναι ορθή, είναι τότε προς το συμφέρον των πλοιοκτητών η υποχρεωτική εφαρμογή του ISM Code, αφού καταφέρνει να μειώσει τις απαιτήσεις των πλοιοκτητών από τα P&I Clubs και κατ' επέκταση τα ασφάλιστρα αυτά. Μερικοί από τους σκοπούς του ISM Code που καλύπτονται από τα P&I Clubs είναι: ο σωματικός τραυματισμός ή ο θάνατος

μέλους του πληρώματος του πλοίου, η υποχρέωση του πληρώματος για θάνατο ή τραυματισμό εργάτη του λιμένα καθώς και ο τραυματισμός επιβατών ή άλλων επισκεπτών του πλοίου. Αναλυτικότερα έχουμε και τον Πίνακα που ακολουθεί:

Συμβάν	P&I Clubs	ISM Code
Απώλεια ζωής ή τραυματισμός	Κάλυψη	Κάλυψη
Ασθένεια	Κάλυψη	Όχι
Έξοδα νοσοκομείου, ιατρικά και συναφή έξοδα	Κάλυψη	Όχι
Έξοδα παλλινόστησης	Κάλυψη	Όχι
Ζημιά σε άλλο πλοίο από σύγκρουση	Κάλυψη	Κάλυψη
Ζημιά σε άλλο πλοίο που δεν προέρχεται από σύγκρουση	Κάλυψη	Κάλυψη
Ζημιά σε οποιαδήποτε άλλη περιουσία	Κάλυψη	Κάλυψη
Μετακίνηση Ναυαγίου	Κάλυψη	Όχι
Υποχρέωση από το φορτίο	Κάλυψη (υπό όρους)	Όχι
Πρόστιμα και ποινές	Κάλυψη	Όχι
Κόστος αντίστασης σε ανταρσία ή κακή συμπεριφορά του πληρώματος	Κάλυψη (υπό όρους)	Όχι
Έξοδα καραντίνας	Κάλυψη (υπό όρους)	Όχι
Συμμετοχή του φορτίου στη γενική αβαρία	Κάλυψη (υπό όρους)	Όχι
Διάφορες δαπάνες	Κάλυψη	Όχι
Ζημιά στο φορτίο	Κάλυψη	Κάλυψη
Ρύπανση	Κάλυψη (μέχρι 500εκ. \$)	Κάλυψη

7.6 Εμπλεκόμενα μέρη στην ασφάλιση και διαδικασία απαιτήσεων

Η διαδικασία για την ασφάλιση ενός πλοίου ξεκινά με την προσέγγιση από τον πλοιοκτήτη ή διαχειριστή του πλοίου ενός μεσίτη ασφαλειών (insurance broker). Η κάλυψη του πλοίου στους Lloyds απαιτεί την μεσολάβηση ενός μεσίτη των Lloyds. Οι μεσίτες αυτοί διατηρούν λογαριασμούς με τους Underwriters και εξυπηρετούν λογιστικά την πληρωμή του ασφαλιστρού αλλά και της αποζημίωσης. Η μεσολάβηση για την ασφάλιση γίνεται κάτω από αυστηρούς κανόνες ηθικής και αξιοπιστίας συμβάλλοντας επίσης στην εξασφάλιση της «καλής πίστης» σύμφωνα με τις απαιτήσεις του M.I.A. 1906.

Μετά την συλλογή των απαραίτητων πληροφοριών για το πλοίο που πρόκειται να ασφαλιστεί οι μεσίτες συντάσσουν το λεγόμενο SLIP και προσεγγίζουν έναν από τους Leading Underwriters. Ο Leader θα καθορίσει το ασφαλιστρο και θα υπογράψει πρώτος το SLIP αναλαμβάνοντας επίσης ένα ποσοστό από τον κίνδυνο. Το SLIP περιφέρεται στα decks των Underwriters και κάθε ένας από αυτούς αναλαμβάνει κάποιο ποσοστό μέχρι την συμπλήρωση του 100% του ρίσκου. Η διαδικασία αυτή καλείται “placing”. Οι αλληλοσυγχωνεύσεις και εξαγορές των διαφόρων Underwriting agencies επέφεραν ριζική αλλαγή στην διαδικασία της κάλυψης ενός ρίσκου και ενώ μόλις πριν 10 χρόνια δραστηριοποιούνται περί τους 400 Underwriters στην ασφάλιση πλοίων, σήμερα ο παγκόσμιος στόλος καλύπτεται από μόλις 22 Underwriters και από ασφαλιστικές εταιρείες εκτός Lloyds που εδρεύουν κυρίως σε χώρες όπως η Αγγλία, Γαλλία, Ιταλία, Νορβηγία και Αμερική. Δυστυχώς ο ανταγωνισμός μεταξύ ασφαλιστών είναι πλέον ελάχιστος και οι καλύψεις πλοίων με προϊστορία μεγάλων ζημιών δυσχερέστατη. Στην διαδικασία παρουσίασης και υποβολής απαιτήσεων προς τους ασφαλιστές μεσολαβούν τα ακόλουθα μέρη:

1. Ο τεχνικός σύμβουλος του πλοιοκτήτη: αυτός θα επιθεωρήσει τη ζημιά του πλοίου αρχικά, θα καταγράψει την έκτασή της, θα διερευνήσει τα αίτιά της και σε συνεργασία με το νομικό τμήμα της πλοιοκτήτριας εταιρείας θα

αποφασιστεί εάν η συγκεκριμένη ζημιά θα αποτελέσει απαίτηση από τους ασφαλιστές.

2. Ο επιθεωρητής ασφαλιστών: εφόσον κάποια ζημιά του πλοίου αποφασιστεί ότι θα αποτελέσει απαίτηση από τους ασφαλιστές, μέσω του Μεσίτου Ασφαλειών θα ζητηθεί ο διορισμός από τους ασφαλιστές επιθεωρητή που θα ενεργεί για λογαριασμό τους. Σκοπός του επιθεωρητή των ασφαλιστών είναι η καταγραφή των περιστατικών που επέφεραν τη ζημιά, η καταγραφή των στοιχείων του πλοίου γενικότερα, η λεπτομερής καταγραφή της έκτασης της ζημιάς, η συμφωνία του τρόπου και της χρονικής έκτασης της επισκευής, η εξασφάλιση του χαμηλότερου δυνατού κόστους μέσω προσφορών, η συμφωνία της τελικής αιτίας της ζημιάς και του κόστους της επισκευής, η καταγραφή όλων των παραπάνω σε αναφορά για χρήση των ασφαλιστών του πλοιοκτήτη και των διακανονισμών της αβαρίας.
3. Ο διακανονιστής της αβαρίας: όλα τα περιστατικά που περιγράφουν τα γεγονότα που προκάλεσαν τη ζημιά, όλες οι αναφορές των διαφόρων επιθεωρητών, οι λογαριασμοί για τα διάφορα έξοδα των επισκευών καθώς και το ασφαλιστήριο του πλοίου υποβάλλονται από την πλοιοκτήτρια εταιρεία σε έναν Average Adjuster, της επιλογής της. Ο διακανονιστής ζημιών με βάση τις αναφορές των επιθεωρητών, τους όρους του ασφαλιστηρίου, αλλά και την ασφαλιστική πρακτική και κανονισμούς, θα συντάξει τον διακανονισμό της ζημιάς και αφού περιλάβει τους κατάλληλους λογαριασμούς και έξοδα που έγιναν για τις διάφορες επισκευές, θα υπολογίσει τα ποσά που αναλογούν για αποζημίωση από τον κάθε ένα ασφαλιστή. Για την σύνταξη του διακανονισμού χρεώνει αμοιβή η οποία προστίθεται στην απαίτηση και πληρώνεται από τους ασφαλιστές.
4. Ο διακανονισμός της ζημιάς υποβάλλεται μέσω του μεσίτη (broker) στον Leading Underwriter. Αφού εξετασθεί και εγκριθεί εκδίδονται χρεωστικά σημειώματα προς τους follow Underwriters για πληρωμή του ποσοστού που του αναλογεί. Η είσπραξη της αποζημίωσης γίνεται από τους μεσίτες και,

αφού παρακρατηθεί ένα μικρό ποσοστό (περίπου 1%) ως αμοιβή, πληρώνεται στους πλοιοκτήτες.

7.7 Πραγματικό Συμβάν 2010 – Βλάβη Πλοίου στο Ηράκλειο Κρήτης

Στο σημείο αυτό θα γίνει μια σύντομη περιγραφή μιας απαίτησης (claim) της Ναυτιλιακής εταιρείας SEAJETS Co. προς τους ασφαλιστές της για μία βλάβη που είχε συμβεί στο λιμάνι του Ηρακλείου Κρήτης σε μία από τις Κύριες Μηχανές του επιβατηγού ταχυπλόου «MEGAJET».

Σύμφωνα με το ημερολόγιο της γέφυρας κατά τη διάρκεια της επιστροφής του πλοίου από το λιμάνι της Σαντορίνης στο Ηράκλειο εμφανίστηκε βλάβη στην πλωριά αριστερή κύρια μηχανή (Port Outer Main Engine – PO ME) με αποτέλεσμα το πλοίο να αναγκαστεί να περιορίσει την ταχύτητά του από τους 30 κόμβους στους 23. Σημειώνεται πως το συγκεκριμένο πλοίο έχει 4 Κύριες Μηχανές για την πρόωσή του. Το συγκεκριμένο γεγονός συνέβη περί τα τέλη Αυγούστου του 2010. Αφού το πλοίο προσέδωσε ασφαλώς στο λιμάνι του Ηρακλείου ενημερώθηκε η εταιρεία, ο νηογνώμονας (LRS) καθώς και η ασφαλιστική εταιρεία.

Σύμφωνα με Αναφορά του Α' Μηχανικού προκλήθηκε βλάβη από άγνωστη (την στιγμή του ατυχήματος) αιτία στον στροφαλοφόρο άξονα της PO ME. Το πλοίο αναγκάστηκε να διακόψει τα ταξίδια του για περισσότερες από 12 ημέρες καθώς έπρεπε να ακολουθήσει μια σειρά διαδικασιών που περιλαμβάνουν (κατά σειρά):

1. **επιθεώρηση και διαπίστωση του μεγέθους της ζημιάς:** εδώ περιλαμβάνεται μια από κοινού επιθεώρηση του νηογνώμονα, των ασφαλιστών καθώς και του Αρχιμηχανικού της εταιρείας με τον Α' Μηχανικό του πλοίου.
2. **πρόταση/εξεύρεση εφικτών λύσεων της ζημιάς:** εφικτή και προσιτή λύση θεωρείται μια λύση που είναι όχι μόνο οικονομικά συμφέρουσα αλλά και χρονικά αρκετά σύντομη έτσι ώστε το πλοίο να ταξιδέψει το συντομότερο

δυνατόν. Το Τεχνικό Τμήμα της εταιρείας είναι υπεύθυνο για την εξεύρεση της λύσης αυτής και την δημιουργία ενός χρονοδιαγράμματος επισκευής.

3. παραγγελία ανταλλακτικών – επισκευή (ενδεχομένως δεξαμενισμός του πλοίου).

Μετά το πέρας της παραπάνω διαδικασίας ξεκινούν οι απαραίτητες ενέργειες της απαίτησης (Claim) καθώς και οι διαπραγματεύσεις με τους Ασφαλιστές.

Το Τεχνικό Τμήμα συγκεντρώνει τα παρακάτω έγγραφα που είναι άκρως απαραίτητα για να «υποστηρίξουν» την απαίτηση της εταιρείας για αποζημίωση λόγω του συγκεκριμένου συμβάντος:

1. **Ημερολόγιο γέφυρας και μηχανής** την περίοδο του ατυχήματος, όπου περιγράφονται με όσο το δυνατόν περισσότερες λεπτομέρειες όλα τα γεγονότα που συνέβησαν πριν και μετά το ατύχημα.
2. **Αναφορά πλοίαρχου και Α' Μηχανικού**, όπου αναλύονται με λεπτομέρειες όλα τα στοιχεία που αφορούν το ατύχημα και μπορούν να οδηγήσουν στη διαλεύκανση αυτού. Στο συγκεκριμένο παράδειγμα που εξετάζεται, αμφότεροι ο Πλοίαρχος και ο Α' Μηχανικός παρατήρησαν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού απότομη πτώση στις στροφές της μηχανής μέχρις ότου ενεργοποιήθηκαν οι αυτοματισμοί και η μηχανή απενεργοποιήθηκε εντελώς.
3. **Αναφορές επιθεωρητών** (Νηγνώμονα, επιθεωρητή Ασφάλειας, Αρχιμηχανικού): συνήθως η αναφορά των παραπάνω επιθεωρητών είναι κοινή και είναι αποτέλεσμα μιας από κοινού επιθεώρησης (όπως ακριβώς συνέβη και στην περίπτωση που εξετάζουμε). Αποτέλεσμα αυτής είναι μια τεχνική έκθεση η οποία περιέχει τους λόγους που ενδεχομένως οδήγησαν στο συγκεκριμένο ατύχημα και τις βασικές πτυχές (περιγραφή) αυτού. Ουσιαστικά η συγκεκριμένη έκθεση αποτελεί ένα πόρισμα για το ατύχημα/ζημιά. Στο συγκεκριμένο παράδειγμα, η έκθεση, που συντάχθηκε 2 ημέρες μετά το συμβάν και αφού είχε «λυθεί» τελείως η μηχανή (αποσυναρμολόγηση της μηχανής στα βασικά της κομμάτια), περιείχε το εξής πόρισμα: *παρουσιάστηκε βλάβη σε έναν από τους 16 κυλίνδρους της*

μηχανής. Συγκεκριμένα, στον κύλινδρο 8Α της ΡΟ ΜΕ, παρουσιάστηκε **αστοχία υλικού** στον καυστήρα με αποτέλεσμα κομμάτια αυτού να εισέλθουν στον χώρο καύσεως και να προκαλέσουν ζημιά τόσο στο έμβολο του εν λόγω κυλίνδρου όσο και στον αντίστοιχο διωστήρα, που συνδέεται με τον στροφαλοφόρο άξονα. Αποτέλεσμα των παραπάνω είναι η ολική καταστροφή του στροφάλου, καθώς η σκληρότητα του μετρήθηκε, σε σημείο που δεν χρήζει επισκευής, μεγαλύτερη από το επιτρεπτό όριο. Για να γίνει αντιληπτό το μέγεθος της ζημιάς από τον αναγνώστη, σε μεγάλα πλοία με μόνο μια κύρια μηχανή (πετρελαιοφόρα, φορτηγά πλοία, containerships κλπ.) μια τέτοια ζημιά είναι πολύ πιθανό να οδηγήσει σε ολική καταστροφή της μηχανής του πλοίου καθώς είναι πολύ δύσκολο να κατασκευαστεί αμοιβός (ίδιος) στροφαλοφόρος άξονας με αυτόν που υπέστη τη ζημιά.

4. **Τιμολόγια Επισκευών:** εδώ περιλαμβάνονται όλα τα έξοδα στα οποία προέβη η εταιρεία για την επισκευή του πλοίου. Στο συγκεκριμένο παράδειγμα περιλαμβάνονται τα εξής: τιμολόγια που αφορούν ανταλλακτικά (καινούριος στροφαλοφόρος άξονας, καινούριος κύλινδρος που περιλαμβάνει χιτώνιο, έμβολο, διωστήρα κλπ.), τιμολόγιο συνεργείου για την επισκευή, τιμολόγιο επιθεωρητών νηογνώμονα, έξοδα μετακίνησης τεχνιτών, μηχανικών, επιθεωρητών από και προς το Ηράκλειο Κρήτης.
5. **Έκθεση που αφορά διαφυγόντα κέρδη της εταιρείας**

Προς ενημέρωση του αναγνώστη, η εταιρεία που διαχειρίζεται το πλοίο «MEGAJET» έλαβε το χρηματικό ποσό των περίπου 200.000 Ευρώ σχεδόν ένα χρόνο μετά τη ζημιά, καθώς η παραπάνω διαδικασία παρουσιάζει αρκετές καθυστερήσεις. Το ποσό αυτό αφορά σε: (α) όλα τα ανταλλακτικά που χρησιμοποιήθηκαν (και περιγράψαμε αναλυτικά) παραπάνω κατά τη διάρκεια της επισκευής, (β) ένα μέρος του κόστους του συνεργείου που εργάστηκε στο πλοίο κατά τη διάρκεια της επισκευής. Πρέπει να σημειωθεί πως στο ποσό αυτό δεν συμπεριλαμβάνεται καμία αποζημίωση για διαφυγόντα κέρδη της εταιρείας (με την αιτιολογία πως το παραπάνω γεγονός συνέβη λόγω τυχαίου γεγονότος – αστοχία υλικού καυστήρα).

7.8 Συμπεράσματα – Θέματα για περαιτέρω Μελέτη

Ολοκληρώνοντας την διπλωματική αυτή εργασία αντιλαμβάνεται ο αναγνώστης την αναγκαιότητα του να γνωρίζει κάποιος που ασχολείται με τον τομέα της Ναυτιλίας τα θέματα που αφορούν στην Ναυτική Ασφάλιση.

Ο συγκεκριμένος τομέας της Ναυτιλίας αποτελεί μια εξασφάλιση για μια Ναυτιλιακή εταιρεία πως σε περίπτωση μιας ζημιάς/προβλήματος που θα προκύψει σε ένα από τα πλοία που αυτή διαχειρίζεται (από απλή μηχανική βλάβη μέχρι μεγάλα ατυχήματα – ολική απώλεια του πλοίου και του φορτίου), η εταιρεία θα μπορεί να υπολογίζει σε οικονομική ενίσχυση της ώστε να μπορεί να ανταπεξέλθει στα έξοδα των επισκευών και των αποζημιώσεων που ενδεχομένως θα προκύψουν.

Ο κλάδος των Απαιτήσεων (Claims) αποτελεί έναν από τους πιο σημαντικούς τομείς της Ναυτικής Ασφάλισης καθώς αποτελεί τον «τρόπο» με τον οποίο μια Ναυτιλιακή εταιρεία μπορεί να διεκδικήσει χρηματική αποζημίωση βασιζόμενη στο συμβόλαιο που έχει συνάψει με τους Ασφαλιστές.

Παρακάτω προτείνουμε μερικά θέματα για περαιτέρω μελέτη και διερεύνηση από τον αναγνώστη:

1. Αποζημιώσεις από Ναυτικά ατυχήματα που σχετίζονται και με ρύπανση του περιβάλλοντος.
2. Απαιτήσεις σε περίπτωση απώλειας ανθρώπινων ζωών λόγω ναυτικού ατυχήματος.
3. Διερεύνηση του μεγέθους των αποζημιώσεων που προβλέπονται για τα εκάστοτε συμβάντα από τα ασφαλιστικά συμβόλαια, λόγω ναυτικών ατυχημάτων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΠΗΓΕΣ

1. «Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕΤΑ ΤΟΝ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟ ΤΟΥ 2001 – ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ (ISPS CODE) ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΕΣ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ», διπλωματική εργασία Αλευρά Μαρία, Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα 2010.
2. Αρχείο Τεχνικού Τμήματος Ναυτιλιακής Εταιρείας «SEAJETS CATAMARAN JOINTVENTURE», Πειραιάς – Γούναρη 2.
3. International Maritime Organization, www.imo.org
4. «ΝΑΥΑΓΙΑ ΣΕ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ – ΔΙΕΘΝΗ ΝΟΜΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ – ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ», Ν. Κωνσταντινίδης, Αθήνα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

THE MARINE INSURANCE ACT 1906

1 Marine insurance defined.

A contract of marine insurance is a contract whereby the insurer undertakes to indemnify the assured, in manner and to the extent thereby agreed, against marine losses, that is to say, the losses incident to marine adventure.

2 Mixed sea and land risks.

(1) A contract of marine insurance may, by its express terms, or by usage of trade, be extended so as to protect the assured against losses on inland waters or on any land risk which may be incidental to any sea voyage.

(2) Where a ship in course of building, or the launch of a ship, or any adventure analogous to a marine adventure, is covered by a policy in the form of a marine policy, the provisions of this Act, in so far as applicable, shall apply thereto; but, except as by this section provided, nothing in this Act shall alter or affect any rule of law applicable to any contract of insurance other than a contract of marine insurance as by this Act defined.

3 Marine adventure and maritime perils defined.

(1) Subject to the provisions of this Act, every lawful marine adventure may be the subject of a contract of marine insurance.

(2) In particular there is a marine adventure where—

(a) Any ship goods or other moveables are exposed to maritime perils. Such property is in this Act referred to as “insurable property”;

(b) The earning or acquisition of any freight, passage money, commission, profit, or other pecuniary benefit, or the security for any advances, loan, or disbursements, is endangered by the exposure of insurable property to maritime perils;

(c) Any liability to a third party may be incurred by the owner of, or other person interested in or responsible for, insurable property, by reason of maritime perils.

“Maritime perils” means the perils consequent on, or incidental to, the navigation of the sea, that is to say, perils of the seas, fire, war perils, pirates, rovers, thieves, captures, seizures, restraints, and detentions of princes and peoples, jettisons, barratry, and any other perils, either of the like kind or which may be designated by the policy.

Insurable Interest

4 Avoidance of wagering or gaming contracts.

(1) Every contract of marine insurance by way of gaming or wagering is void.

(2) A contract of marine insurance is deemed to be a gaming or wagering contract—

(a) Where the assured has not an insurable interest as defined by this Act, and the contract is entered into with no expectation of acquiring such an interest; or

(b) Where the policy is made “interest or no interest,” or “without further proof of interest than the policy itself,” or “without benefit of salvage to the insurer,” or subject to any other like term:

Provided that, where there is no possibility of salvage, a policy may be effected without benefit of salvage to the insurer.

5 Insurable interest defined.

(1) Subject to the provisions of this Act, every person has an insurable interest who is interested in a marine adventure.

(2) In particular a person is interested in a marine adventure where he stands in any legal or equitable relation to the adventure or to any insurable property at risk therein, in consequence of which he may benefit by the safety or due arrival of insurable property, or may be prejudiced by its loss, or by damage thereto, or by the detention thereof, or may incur liability in respect thereof.

6 When interest must attach.

(1) The assured must be interested in the subject-matter insured at the time of the loss though he need not be interested when the insurance is effected:

Provided that where the subject-matter is insured “lost or not lost,” the assured may recover although he may not have acquired his interest until after the loss, unless at the time of effecting the contract of insurance the assured was aware of the loss, and the insurer was not.

(2) Where the assured has no interest at the time of the loss, he cannot acquire interest by any act or election after he is aware of the loss.

7 Defeasible or contingent interest.

(1) A defeasible interest is insurable, as also is a contingent interest.

(2) In particular, where the buyer of goods has insured them, he has an insurable interest, notwithstanding that he might, at his election, have rejected the goods, or have treated them as at the seller’s risk, by reason of the latter’s delay in making delivery or otherwise.

8 Partial interest.

A partial interest of any nature is insurable.

9 Re-insurance.

(1) The insurer under a contract of marine insurance has an insurable interest in his risk, and may re-insure in respect of it.

(2) Unless the policy otherwise provides, the original assured has no right or interest in respect of such re-insurance.

10 Bottomry.

The lender of money on bottomry or respondentia has an insurable interest in respect of the loan.

11 Master's and seamen's wages.

The master or any member of the crew of a ship has an insurable interest in respect of his wages.

12 Advance freight.

In the case of advance freight, the person advancing the freight has an insurable interest, in so far as such freight is not repayable in case of loss.

13 Charges of insurance.

The assured has an insurable interest in the charges of any insurance which he may effect.

14 Quantum of interest.

(1) Where the subject-matter insured is mortgaged, the mortgagor has an insurable interest in the full value thereof, and the mortgagee has an insurable interest in respect of any sum due or to become due under the mortgage.

(2) A mortgagee, consignee, or other person having an interest in the subject-matter insured may insure on behalf and for the benefit of other persons interested as well as for his own benefit.

(3) The owner of insurable property has an insurable interest in respect of the full value thereof, notwithstanding that some third person may have agreed, or be liable, to indemnify him in case of loss.

15 Assignment of interest.

Where the assured assigns or otherwise parts with his interest in the subject-matter insured, he does not thereby transfer to the assignee his rights under the contract of insurance, unless there be an express or implied agreement with the assignee to that effect.

But the provisions of this section do not affect a transmission of interest by operation of law.

Insurable Value

16 Measure of insurable value.

Subject to any express provision or valuation in the policy, the insurable value of the subject-matter insured must be ascertained as follows:—

(1) In insurance on ship, the insurable value is the value, at the commencement of the risk, of the ship, including her outfit, provisions and stores for the officers and crew, money advanced for seamen's wages, and other disbursements (if any) incurred to make the ship fit for the voyage or adventure contemplated by the policy, plus the charges of insurance upon the whole: The insurable value, in the case of a steamship, includes also the machinery, boilers, and coals and engine stores if owned by the assured, and, in the case of a ship engaged in a special trade, the ordinary fittings requisite for that trade:

(2) In insurance on freight, whether paid in advance or otherwise, the insurable value is the gross amount of the freight at the risk of the assured, plus the charges of insurance:

(3) In insurance on goods or merchandise, the insurable value is the prime cost of the property insured, plus the expenses of and incidental to shipping and the charges of insurance upon the whole:

(4) In insurance on any other subject-matter, the insurable value is the amount at the risk of the assured when the policy attaches, plus the charges of insurance.

Disclosure and Representations

17 Insurance is uberrimæ fidei.

A contract of marine insurance is a contract based upon the utmost good faith, and, if the utmost good faith be not observed by either party, the contract may be avoided by the other party.

18 Disclosure by assured.

(1) Subject to the provisions of this section, the assured must disclose to the insurer, before the contract is concluded, every material circumstance which is known to the assured, and the assured is deemed to know every circumstance which, in the ordinary course of business, ought to be known by him. If the assured fails to make such disclosure, the insurer may avoid the contract.

(2) Every circumstance is material which would influence the judgment of a prudent insurer in fixing the premium, or determining whether he will take the risk.

(3) In the absence of inquiry the following circumstances need not be disclosed, namely:—

(a) Any circumstance which diminishes the risk;

(b) Any circumstance which is known or presumed to be known to the insurer. The insurer is presumed to know matters of common notoriety or knowledge, and matters which an insurer in the ordinary course of his business, as such, ought to know;

(c) Any circumstance as to which information is waived by the insurer;

(d) Any circumstance which it is superfluous to disclose by reason of any express or implied warranty.

(4) Whether any particular circumstance, which is not disclosed, be material or not is, in each case, a question of fact.

(5) The term “circumstance” includes any communication made to, or information received by, the assured.

19 Disclosure by agent effecting insurance.

Subject to the provisions of the preceding section as to circumstances which need not be disclosed, where an insurance is effected for the assured by an agent, the agent must disclose to the insurer—

(a) Every material circumstance which is known to himself, and an agent to insure is deemed to know every circumstance which in the ordinary course of business ought to be known by, or to have been communicated to, him; and

(b) Every material circumstance which the assured is bound to disclose, unless it come to his knowledge too late to communicate it to the agent.

20 Representations pending negotiation of contract.

(1) Every material representation made by the assured or his agent to the insurer during the negotiations for the contract, and before the contract is concluded, must be true. If it be untrue the insurer may avoid the contract.

(2) A representation is material which would influence the judgment of a prudent insurer in fixing the premium, or determining whether he will take the risk.

(3) A representation may be either a representation as to a matter of fact, or as to a matter of expectation or belief.

(4) A representation as to a matter of fact is true, if it be substantially correct, that is to say, if the difference between what is represented and what is actually correct would not be considered material by a prudent insurer.

(5) A representation as to a matter of expectation or belief is true if it be made in good faith.

(6) A representation may be withdrawn or corrected before the contract is concluded.

(7) Whether a particular representation be material or not is, in each case, a question of fact.

21 When contract is deemed to be concluded.

A contract of marine insurance is deemed to be concluded when the proposal of the assured is accepted by the insurer, whether the policy be then issued or not; and, for the purpose of showing when the proposal was accepted, reference may be made to the slip or covering note or other customary memorandum of the contract . . . F1

F1 Words repealed as to instruments made or executed after 1.8.1959 by Finance Act 1959 (c. 58), Sch. 8 Pt. II

The Policy

22 Contract must be embodied in policy.

Subject to the provisions of any statute, a contract of marine insurance is inadmissible in evidence unless it is embodied in a marine policy in accordance with this Act. The policy may be executed and issued either at the time when the contract is concluded, or afterwards.

C3S. 22 excluded by Marine and Aviation Insurance (War Risks) Act 1952 (c. 57), s. 7(1) and Finance Act 1959 (c. 58), s. 30(6)(7)

23 What policy must specify.

A marine policy must specify—

(1) The name of the assured, or of some person who effects the insurance on his behalf:

(2)—(5) F2

F2S. 23(2)–(5) repealed as to instruments made or executed after 1.8.1959 by Finance Act 1959 (c. 58), Sch. 8 Pt. II

24 Signature of insurer.

(1)A marine policy must be signed by or on behalf of the insurer, provided that in the case of a corporation the corporate seal may be sufficient, but nothing in this section shall be construed as requiring the subscription of a corporation to be under seal.

(2)Where a policy is subscribed by or on behalf of two or more insurers, each subscription, unless the contrary be expressed, constitutes a distinct contract with the assured.

25 Voyage and time policies.

(1)Where the contract is to insure the subject-matter “at and from,” or from one place to another or others, the policy is called a “voyage policy,” and where the contract is to insure the subject-matter for a definite period of time the policy is called a “time policy.” A contract for both voyage and time may be included in the same policy.

(2). F3

F3S. 25(2) repealed as to instruments made or executed after 1.8.1959 by Finance Act 1959 (c. 58), Sch. 8 Pt. II

26 Designation of subject-matter.

(1)The subject-matter insured must be designated in a marine policy with reasonable certainty.

(2)The nature and extent of the interest of the assured in the subject-matter insured need not be specified in the policy.

(3)Where the policy designates the subject-matter insured in general terms, it shall be construed to apply to the interest intended by the assured to be covered.

(4)In the application of this section regard shall be had to any usage regulating the designation of the subject-matter insured.

27 Valued policy.

(1)A policy may be either valued or unvalued.

(2)A valued policy is a policy which specifies the agreed value of the subject-matter insured.

(3)Subject to the provisions of this Act, and in the absence of fraud, the value fixed by the policy is, as between the insurer and assured, conclusive of the insurable value of the subject intended to be insured, whether the loss be total or partial.

(4)Unless the policy otherwise provides, the value fixed by the policy is not conclusive for the purpose of determining whether there has been a constructive total loss.

28 Unvalued policy.

An unvalued policy is a policy which does not specify the value of the subject-matter insured, but, subject to the limit of the sum insured, leaves the insurable value to be subsequently ascertained, in the manner herein-before specified.

29 Floating policy by ship or ships.

(1) A floating policy is a policy which describes the insurance in general terms, and leaves the name of the ship or ships and other particulars to be defined by subsequent declaration.

(2) The subsequent declaration or declarations may be made by indorsement on the policy, or in other customary manner.

(3) Unless the policy otherwise provides, the declarations must be made in the order of dispatch or shipment. They must, in the case of goods, comprise all consignments within the terms of the policy, and the value of the goods or other property must be honestly stated, but an omission or erroneous declaration may be rectified even after loss or arrival, provided the omission or declaration was made in good faith.

(4) Unless the policy otherwise provides, where a declaration of value is not made until after notice of loss or arrival, the policy must be treated as an unvalued policy as regards the subject-matter of that declaration.

30 Construction of terms in policy.

(1) A policy may be in the form in the First Schedule to this Act.

(2) Subject to the provisions of this Act, and unless the context of the policy otherwise requires, the terms and expressions mentioned in the First Schedule to this Act shall be construed as having the scope and meaning in that schedule assigned to them.

31 Premium to be arranged.

(1) Where an insurance is effected at a premium to be arranged, and no arrangement is made, a reasonable premium is payable.

(2) Where an insurance is effected on the terms that an additional premium is to be arranged in a given event, and that event happens but no arrangement is made, then a reasonable additional premium is payable.

Double Insurance

32 Double insurance.

(1) Where two or more policies are effected by or on behalf of the assured on the same adventure and interest or any part thereof, and the sums insured exceed the indemnity allowed by this Act, the assured is said to be over-insured by double insurance.

(2) Where the assured is over-insured by double insurance—

(a) The assured, unless the policy otherwise provides, may claim payment from the insurers in such order as he may think fit, provided that he is not entitled to receive any sum in excess of the indemnity allowed by this Act;

(b) Where the policy under which the assured claims is a valued policy, the assured must give credit as against the valuation for any sum received by him under any other policy without regard to the actual value of the subject-matter insured;

(c) Where the policy under which the assured claims is an unvalued policy he must give credit, as against the full insurable value, for any sum received by him under any other policy:

(d) Where the assured receives any sum in excess of the indemnity allowed by this Act, he is deemed to hold such sum in trust for the insurers, according to their right of contribution among themselves.

Warranties, &c.

33 Nature of warranty.

(1) A warranty, in the following sections relating to warranties, means a promissory warranty, that is to say, a warranty by which the assured undertakes that some particular thing shall or shall not be done, or that some condition shall be fulfilled, or whereby he affirms or negatives the existence of a particular state of facts.

(2) A warranty may be express or implied.

(3) A warranty, as above defined, is a condition which must be exactly complied with, whether it be material to the risk or not. If it be not so complied with, then, subject to any express provision in the policy, the insurer is discharged from liability as from the date of the breach of warranty, but without prejudice to any liability incurred by him before that date.

34 When breach of warranty excused.

(1) Non-compliance with a warranty is excused when, by reason of a change of circumstances, the warranty ceases to be applicable to the circumstances of the contract, or when compliance with the warranty is rendered unlawful by any subsequent law.

(2) Where a warranty is broken, the assured cannot avail himself of the defence that the breach has been remedied, and the warranty complied with, before loss.

(3) A breach of warranty may be waived by the insurer.

35 Express warranties.

(1) An express warranty may be in any form of words from which the intention to warrant is to be inferred.

(2) An express warranty must be included in, or written upon, the policy, or must be contained in some document incorporated by reference into the policy.

(3) An express warranty does not exclude an implied warranty, unless it be inconsistent therewith.

36 Warranty of neutrality.

(1) Where insurable property, whether ship or goods, is expressly warranted neutral, there is an implied condition that the property shall have a neutral character at the commencement of the risk, and that, so far as the assured can control the matter, its neutral character shall be preserved during the risk.

(2) Where a ship is expressly warranted "neutral" there is also an implied condition that, so far as the assured can control the matter, she shall be properly documented, that is to say, that she shall carry the necessary papers to establish her neutrality, and that she shall not falsify or suppress her papers, or use simulated papers. If any loss occurs through breach of this condition, the insurer may avoid the contract.

37 No implied warranty of nationality.

There is no implied warranty as to the nationality of a ship, or that her nationality shall not be changed during the risk.

38 Warranty of good safety.

Where the subject-matter insured is warranted “well” or “in good safety” on a particular day, it is sufficient if it be safe at any time during that day.

39 Warranty of seaworthiness of ship.

(1) In a voyage policy there is an implied warranty that at the commencement of the voyage the ship shall be seaworthy for the purpose of the particular adventure insured.

(2) Where the policy attaches while the ship is in port, there is also an implied warranty that she shall, at the commencement of the risk, be reasonably fit to encounter the ordinary perils of the port.

(3) Where the policy relates to a voyage which is performed in different stages, during which the ship requires different kinds of or further preparation or equipment, there is an implied warranty that at the commencement of each stage the ship is seaworthy in respect of such preparation or equipment for the purposes of that stage.

(4) A ship is deemed to be seaworthy when she is reasonably fit in all respects to encounter the ordinary perils of the seas of the adventure insured.

(5) In a time policy there is no implied warranty that the ship shall be seaworthy at any stage of the adventure, but where, with the privity of the assured, the ship is sent to sea in an unseaworthy state, the insurer is not liable for any loss attributable to unseaworthiness.

40 No implied warranty that goods are seaworthy.

(1) In a policy on goods or other moveables there is no implied warranty that the goods or moveables are seaworthy.

(2) In a voyage policy on goods or other moveables there is an implied warranty that at the commencement of the voyage the ship is not only seaworthy as a ship, but also that she is reasonably fit to carry the goods or other moveables to the destination contemplated by the policy.

41 Warranty of legality.

There is an implied warranty that the adventure insured is a lawful one, and that, so far as the assured can control the matter, the adventure shall be carried out in a lawful manner.

The Voyage

42 Implied condition as to commencement of risk.

(1) Where the subject-matter is insured by a voyage policy “at and from” or “from” a particular place, it is not necessary that the ship should be at that place when the contract is concluded, but there is an implied condition that the adventure shall be commenced within a reasonable time, and that if the adventure be not so commenced the insurer may avoid the contract.

(2) The implied condition may be negated by showing that the delay was caused by circumstances known to the insurer before the contract was concluded, or by showing that he waived the condition.

43 Alteration of port of departure.

Where the place of departure is specified by the policy, and the ship instead of sailing from that place sails from any other place, the risk does not attach.

44 Sailing for different destination.

Where the destination is specified in the policy, and the ship, instead of sailing for that destination, sails for any other destination, the risk does not attach.

45 Change of voyage.

(1) Where, after the commencement of the risk, the destination of the ship is voluntarily changed from the destination contemplated by the policy, there is said to be a change of voyage.

(2) Unless the policy otherwise provides, where there is a change of voyage, the insurer is discharged from liability as from the time of change, that is to say, as from the time when the determination to change it is manifested; and it is immaterial that the ship may not in fact have left the course of voyage contemplated by the policy when the loss occurs.

46 Deviation.

(1) Where a ship, without lawful excuse, deviates from the voyage contemplated by the policy, the insurer is discharged from liability as from the time of deviation, and it is immaterial that the ship may have regained her route before any loss occurs.

(2) There is a deviation from the voyage contemplated by the policy—

(a) Where the course of the voyage is specifically designated by the policy, and that course is departed from; or

(b) Where the course of the voyage is not specifically designated by the policy, but the usual and customary course is departed from.

(3) The intention to deviate is immaterial; there must be a deviation in fact to discharge the insurer from his liability under the contract.

47 Several ports of discharge.

(1) Where several ports of discharge are specified by the policy, the ship may proceed to all or any of them, but, in the absence of any usage or sufficient cause to the contrary, she must proceed to them, or such of them as she goes to, in the order designated by the policy. If she does not there is a deviation.

(2) Where the policy is to “ports of discharge,” within a given area, which are not named, the ship must, in the absence of any usage or sufficient cause to the contrary, proceed to them, or such of them as she goes to, in their geographical order. If she does not there is a deviation.

48 Delay in voyage.

In the case of a voyage policy, the adventure insured must be prosecuted throughout its course with reasonable dispatch, and, if without lawful excuse it is not so prosecuted, the insurer is discharged from liability as from the time when the delay became unreasonable.

49 Excuses for deviation or delay.

(1) Deviation or delay in prosecuting the voyage contemplated by the policy is excused—

(a) Where authorised by any special term in the policy; or

(b) Where caused by circumstances beyond the control of the master and his employer; or

- (c) Where reasonably necessary in order to comply with an express or implied warranty; or
 - (d) Where reasonably necessary for the safety of the ship or subject-matter insured; or
 - (e) For the purpose of saving human life, or aiding a ship in distress where human life may be in danger; or
 - (f) Where reasonably necessary for the purpose of obtaining medical or surgical aid for any person on board the ship; or
 - (g) Where caused by the barratrous conduct of the master or crew, if barratry be one of the perils insured against.
- (2) When the cause excusing the deviation or delay ceases to operate, the ship must resume her course, and prosecute her voyage, with reasonable dispatch.

Assignment of Policy

50 When and how policy is assignable.

- (1) A marine policy is assignable unless it contains terms expressly prohibiting assignment. It may be assigned either before or after loss.
- (2) Where a marine policy has been assigned so as to pass the beneficial interest in such policy, the assignee of the policy is entitled to sue thereon in his own name; and the defendant is entitled to make any defence arising out of the contract which he would have been entitled to make if the action had been brought in the name of the person by or on behalf of whom the policy was effected.
- (3) A marine policy may be assigned by indorsement thereon or in other customary manner.

51 Assured who has no interest cannot assign.

Where the assured has parted with or lost his interest in the subject-matter insured, and has not, before or at the time of so doing, expressly or impliedly agreed to assign the policy, any subsequent assignment of the policy is inoperative:

Provided that nothing in this section affects the assignment of a policy after loss.

The Premium

52 When premium payable.

Unless otherwise agreed, the duty of the assured or his agent to pay the premium, and the duty of the insurer to issue the policy to the assured or his agent, are concurrent conditions, and the insurer is not bound to issue the policy until payment or tender of the premium.

53 Policy effected through broker.

- (1) Unless otherwise agreed, where a marine policy is effected on behalf of the assured by a broker, the broker is directly responsible to the insurer for the premium, and the insurer is directly responsible to the assured for the amount which may be payable in respect of losses, or in respect of returnable premium.
- (2) Unless otherwise agreed, the broker has, as against the assured, a lien upon the policy for the amount of the premium and his charges in respect of effecting the policy; and, where he has dealt with the person who employs him as a principal, he has also a lien on the policy in respect of any balance on

any insurance account which may be due to him from such person, unless when the debt was incurred he had reason to believe that such person was only an agent.

54 Effect of receipt on policy.

Where a marine policy effected on behalf of the assured by a broker acknowledges the receipt of the premium, such acknowledgement is, in the absence of fraud, conclusive as between the insurer and the assured, but not as between the insurer and broker.

Loss and Abandonment

55 Included and excluded losses.

(1) Subject to the provisions of this Act, and unless the policy otherwise provides, the insurer is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, but, subject as aforesaid, he is not liable for any loss which is not proximately caused by a peril insured against.

(2) In particular—

(a) The insurer is not liable for any loss attributable to the wilful misconduct of the assured, but, unless the policy otherwise provides, he is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, even though the loss would not have happened but for the misconduct or negligence of the master or crew;

(b) Unless the policy otherwise provides, the insurer on ship or goods is not liable for any loss proximately caused by delay, although the delay be caused by a peril insured against;

(c) Unless the policy otherwise provides, the insurer is not liable for ordinary wear and tear, ordinary leakage and breakage, inherent vice or nature of the subject-matter insured, or for any loss proximately caused by rats or vermin, or for any injury to machinery not proximately caused by maritime perils.

56 Partial and total loss.

(1) A loss may be either total or partial. Any loss other than a total loss, as hereinafter defined, is a partial loss.

(2) A total loss may be either an actual total loss, or a constructive total loss.

(3) Unless a different intention appears from the terms of the policy, an insurance against total loss includes a constructive, as well as an actual, total loss.

(4) Where the assured brings an action for a total loss and the evidence proves only a partial loss, he may, unless the policy otherwise provides, recover for a partial loss.

(5) Where goods reach their destination in specie, but by reason of obliteration of marks, or otherwise, they are incapable of identification, the loss, if any, is partial, and not total.

57 Actual total loss.

(1) Where the subject-matter insured is destroyed, or so damaged as to cease to be a thing of the kind insured, or where the assured is irretrievably deprived thereof, there is an actual total loss.

(2) In the case of an actual total loss no notice of abandonment need be given.

58 Missing ship.

Where the ship concerned in the adventure is missing, and after the lapse of a reasonable time no news of her has been received, an actual total loss may be presumed.

59 Effect of transhipment, &c.

Where, by a peril insured against, the voyage is interrupted at an intermediate port or place, under such circumstances as, apart from any special stipulation in the contract of affreightment, to justify the master in landing and reshipping the goods or other moveables, or in transhipping them, and sending them on to their destination, the liability of the insurer continues, notwithstanding the landing or transhipment.

60 Constructive total loss defined.

(1) Subject to any express provision in the policy, there is a constructive total loss where the subject-matter insured is reasonably abandoned on account of its actual total loss appearing to be unavoidable, or because it could not be preserved from actual total loss without an expenditure which would exceed its value when the expenditure had been incurred.

(2) In particular, there is a constructive total loss—

(i) Where the assured is deprived of the possession of his ship or goods by a peril insured against, and (a) it is unlikely that he can recover the ship or goods, as the case may be, or (b) the cost of recovering the ship or goods, as the case may be, would exceed their value when recovered; or

(ii) In the case of damage to a ship, where she is so damaged by a peril insured against that the cost of repairing the damage would exceed the value of the ship when repaired.

In estimating the cost of repairs, no deduction is to be made in respect of general average contributions to those repairs payable by other interests, but account is to be taken of the expense of future salvage operations and of any future general average contributions to which the ship would be liable if repaired; or

(iii) In the case of damage to goods, where the cost of repairing the damage and forwarding the goods to their destination would exceed their value on arrival.

61 Effect of constructive total loss.

Where there is a constructive total loss the assured may either treat the loss as a partial loss, or abandon the subject-matter insured to the insurer and treat the loss as if it were an actual total loss.

62 Notice of abandonment.

(1) Subject to the provisions of this section, where the assured elects to abandon the subject-matter insured to the insurer, he must give notice of abandonment. If he fails to do so the loss can only be treated as a partial loss.

(2) Notice of abandonment may be given in writing, or by word of mouth, or partly in writing and partly by word of mouth, and may be given in any terms which indicate the intention of the assured to abandon his insured interest in the subject-matter insured unconditionally to the insurer.

(3) Notice of abandonment must be given with reasonable diligence after the receipt of reliable information of the loss, but where the information is of a doubtful character the assured is entitled to a reasonable time to make inquiry.

(4) Where notice of abandonment is properly given, the rights of the assured are not prejudiced by the fact that the insurer refuses to accept the abandonment.

(5) The acceptance of an abandonment may be either express or implied from the conduct of the insurer. The mere silence of the insurer after notice is not an acceptance.

(6) Where notice of abandonment is accepted the abandonment is irrevocable. The acceptance of the notice conclusively admits liability for the loss and the sufficiency of the notice.

(7) Notice of abandonment is unnecessary where, at the time when the assured receives information of the loss, there would be no possibility of benefit to the insurer if notice were given to him.

(8) Notice of abandonment may be waived by the insurer.

(9) Where an insurer has re-insured his risk, no notice of abandonment need be given by him.

63 Effect of abandonment.

(1) Where there is a valid abandonment the insurer is entitled to take over the interest of the assured in whatever may remain of the subject-matter insured, and all proprietary rights incidental thereto.

(2) Upon the abandonment of a ship, the insurer thereof is entitled to any freight in course of being earned, and which is earned by her subsequent to the casualty causing the loss, less the expenses of earning it incurred after the casualty; and, where the ship is carrying the owner's goods, the insurer is entitled to a reasonable remuneration for the carriage of them subsequent to the casualty causing the loss.

Partial Losses (including Salvage and General Average and Particular Charges)

64 Particular average loss.

(1) A particular average loss is a partial loss of the subject-matter insured, caused by a peril insured against, and which is not a general average loss.

(2) Expenses incurred by or on behalf of the assured for the safety or preservation of the subject-matter insured, other than general average and salvage charges, are called particular charges. Particular charges are not included in particular average.

65 Salvage charges.

(1) Subject to any express provision in the policy, salvage charges incurred in preventing a loss by perils insured against may be recovered as a loss by those perils.

(2) "Salvage charges" means the charges recoverable under maritime law by a salvor independently of contract. They do not include the expenses of services in the nature of salvage rendered by the assured or his agents, or any person employed for hire by them, for the purpose of averting a peril insured against. Such expenses, where properly incurred, may be recovered as particular charges or as a general average loss, according to the circumstances under which they were incurred.

66 General average loss.

(1) A general average loss is a loss caused by or directly consequential on a general average act. It includes a general average expenditure as well as a general average sacrifice.

(2) There is a general average act where any extraordinary sacrifice or expenditure is voluntarily and reasonably made or incurred in time of peril for the purpose of preserving the property imperilled in the common adventure.

(3) Where there is a general average loss, the party on whom it falls is entitled, subject to the conditions imposed by maritime law, to a rateable contribution from the other parties interested, and such contribution is called a general average contribution.

(4) Subject to any express provision in the policy, where the assured has incurred a general average expenditure, he may recover from the insurer in respect of the proportion of the loss which falls upon him; and, in the case of a general average sacrifice, he may recover from the insurer in respect of the whole loss without having enforced his right of contribution from the other parties liable to contribute.

(5) Subject to any express provision in the policy, where the assured has paid, or is liable to pay, a general average contribution in respect of the subject insured, he may recover therefor from the insurer.

(6) In the absence of express stipulation, the insurer is not liable for any general average loss or contribution where the loss was not incurred for the purpose of avoiding, or in connexion with the avoidance of, a peril insured against.

(7) Where ship, freight, and cargo, or any two of those interests, are owned by the same assured, the liability of the insurer in respect of general average losses or contributions is to be determined as if those subjects were owned by different persons.

Measure of Indemnity

67 Extent of liability of insurer for loss.

(1) The sum which the assured can recover in respect of a loss on a policy by which he is insured, in the case of an unvalued policy to the full extent of the insurable value, or, in the case of a valued policy to the full extent of the value fixed by the policy is called the measure of indemnity.

(2) Where there is a loss recoverable under the policy, the insurer, or each insurer if there be more than one, is liable for such proportion of the measure of indemnity as the amount of his subscription bears to the value fixed by the policy in the case of a valued policy, or to the insurable value in the case of an unvalued policy.

68 Total loss.

Subject to the provisions of this Act and to any express provision in the policy, where there is a total loss of the subject-matter insured,—

(1) If the policy be a valued policy, the measure of indemnity is the sum fixed by the policy:

(2) If the policy be an unvalued policy, the measure of indemnity is the insurable value of the subject-matter insured.

69 Partial loss of ship.

Where a ship is damaged, but is not totally lost, the measure of indemnity, subject to any express provision in the policy, is as follows:—

(1) Where the ship has been repaired, the assured is entitled to the reasonable cost of the repairs, less the customary deductions, but not exceeding the sum insured in respect of any one casualty:

(2) Where the ship has been only partially repaired, the assured is entitled to the reasonable cost of such repairs, computed as above, and also to be indemnified for the reasonable depreciation, if any, arising from the unrepaired damage, provided that the aggregate amount shall not exceed the cost of repairing the whole damage, computed as above:

(3) Where the ship has not been repaired, and has not been sold in her damaged state during the risk, the assured is entitled to be indemnified for the reasonable depreciation arising from the unrepaired damage, but not exceeding the reasonable cost of repairing such damage, computed as above.

70 Partial loss of freight.

Subject to any express provision in the policy, where there is a partial loss of freight, the measure of indemnity is such proportion of the sum fixed by the policy in the case of a valued policy, or of the insurable value in the case of an unvalued policy, as the proportion of freight lost by the assured bears to the whole freight at the risk of the assured under the policy.

71 Partial loss of goods, merchandise, &c.

Where there is a partial loss of goods, merchandise, or other moveables, the measure of indemnity, subject to any express provision in the policy, is as follows:—

(1) Where part of the goods, merchandise or other moveables insured by a valued policy is totally lost, the measure of indemnity is such proportion of the sum fixed by the policy as the insurable value of the part lost bears to the insurable value of the whole, ascertained as in the case of an unvalued policy:

(2) Where part of the goods, merchandise, or other moveables insured by an unvalued policy is totally lost, the measure of indemnity is the insurable value of the part lost, ascertained as in case of total loss:

(3) Where the whole or any part of the goods or merchandise insured has been delivered damaged at its destination, the measure of indemnity is such proportion of the sum fixed by the policy in the case of a valued policy, or of the insurable value in the case of an unvalued policy, as the difference between the gross sound and damaged values at the place of arrival bears to the gross sound value:

(4) “Gross value” means the wholesale price, or, if there be no such price, the estimated value, with, in either case, freight, landing charges, and duty paid beforehand; provided that, in the case of goods or merchandise customarily sold in bond, the bonded price is deemed to be the gross value. “Gross proceeds” means the actual price obtained at a sale where all charges on sale are paid by the sellers.

72 Apportionment of valuation.

(1) Where different species of property are insured under a single valuation, the valuation must be apportioned over the different species in proportion to their respective insurable values, as in the case of an unvalued policy. The insured value of any part of a species is such proportion of the total insured value of the same as the insurable value of the part bears to the insurable value of the whole, ascertained in both cases as provided by this Act.

(2) Where a valuation has to be apportioned, and particulars of the prime cost of each separate species, quality, or description of goods cannot be ascertained, the division of the valuation may be made over the net arrived sound values of the different species, qualities, or descriptions of goods.

73 General average contributions and salvage charges.

(1) Subject to any express provision in the policy, where the assured has paid, or is liable for, any general average contribution, the measure of indemnity is the full amount of such contribution, if the subject-matter liable to contribution is insured for its full contributory value; but, if such subject-matter be not insured for its full contributory value, or if only part of it be insured, the indemnity payable by

the insurer must be reduced in proportion to the under insurance, and where there has been a particular average loss which constitutes a deduction from the contributory value, and for which the insurer is liable, that amount must be deducted from the insured value in order to ascertain what the insurer is liable to contribute.

(2) Where the insurer is liable for salvage charges the extent of his liability must be determined on the like principle.

74 Liabilities to third parties.

Where the assured has effected an insurance in express terms against any liability to a third party, the measure of indemnity, subject to any express provision in the policy, is the amount paid or payable by him to such third party in respect of such liability.

75 General provisions as to measure of indemnity.

(1) Where there has been a loss in respect of any subject-matter not expressly provided for in the foregoing provisions of this Act, the measure of indemnity shall be ascertained, as nearly as may be, in accordance with those provisions, in so far as applicable to the particular case.

(2) Nothing in the provisions of this Act relating to the measure of indemnity shall affect the rules relating to double insurance, or prohibit the insurer from disproving interest wholly or in part, or from showing that at the time of the loss the whole or any part of the subject-matter insured was not at risk under the policy.

76 Particular average warranties.

(1) Where the subject-matter insured is warranted free from particular average, the assured cannot recover for a loss of part, other than a loss incurred by a general average sacrifice, unless the contract contained in the policy be apportionable; but, if the contract be apportionable, the assured may recover for a total loss of any apportionable part.

(2) Where the subject-matter insured is warranted free from particular average, either wholly or under a certain percentage, the insurer is nevertheless liable for salvage charges, and for particular charges and other expenses properly incurred pursuant to the provisions of the suing and labouring clause in order to avert a loss insured against.

(3) Unless the policy otherwise provides, where the subject-matter insured is warranted free from particular average under a specified percentage, a general average loss cannot be added to a particular average loss to make up the specified percentage.

(4) For the purpose of ascertaining whether the specified percentage has been reached, regard shall be had only to the actual loss suffered by the subject-matter insured. Particular charges and the expenses of and incidental to ascertaining and proving the loss must be excluded.

77 Successive losses.

(1) Unless the policy otherwise provides, and subject to the provisions of this Act, the insurer is liable for successive losses, even though the total amount of such losses may exceed the sum insured.

(2) Where, under the same policy, a partial loss, which has not been repaired or otherwise made good, is followed by a total loss, the assured can only recover in respect of the total loss:

Provided that nothing in this section shall affect the liability of the insurer under the suing and labouring clause.

78 Suing and labouring clause.

(1) Where the policy contains a suing and labouring clause, the engagement thereby entered into is deemed to be supplementary to the contract of insurance, and the assured may recover from the insurer any expenses properly incurred pursuant to the clause, notwithstanding that the insurer may have paid for a total loss, or that the subject-matter may have been warranted free from particular average, either wholly or under a certain percentage.

(2) General average losses and contributions and salvage charges, as defined by this Act, are not recoverable under the suing and labouring clause.

(3) Expenses incurred for the purpose of averting or diminishing any loss not covered by the policy are not recoverable under the suing and labouring clause.

(4) It is the duty of the assured and his agents, in all cases, to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss.

Rights of Insurer on Payment

79 Right of subrogation.

(1) Where the insurer pays for a total loss, either of the whole, or in the case of goods of any apportionable part, of the subject-matter insured, he thereupon becomes entitled to take over the interest of the assured in whatever may remain of the subject-matter so paid for, and he is thereby subrogated to all the rights and remedies of the assured in and in respect of that subject-matter as from the time of the casualty causing the loss.

(2) Subject to the foregoing provisions, where the insurer pays for a partial loss, he acquires no title to the subject-matter insured, or such part of it as may remain, but he is thereupon subrogated to all rights and remedies of the assured in and in respect of the subject-matter insured as from the time of the casualty causing the loss, in so far as the assured has been indemnified, according to this Act, by such payment for the loss.

80 Right of contribution.

(1) Where the assured is over-insured by double insurance, each insurer is bound, as between himself and the other insurers, to contribute rateably to the loss in proportion to the amount for which he is liable under his contract.

(2) If any insurer pays more than his proportion of the loss, he is entitled to maintain an action for contribution against the other insurers, and is entitled to the like remedies as a surety who has paid more than his proportion of the debt.

81 Effect of under insurance.

Where the assured is insured for an amount less than the insurable value or, in the case of a valued policy, for an amount less than the policy valuation, he is deemed to be his own insurer in respect of the uninsured balance.

Return of Premium

82 Enforcement of return.

Where the premium or a proportionate part thereof is, by this Act, declared to be returnable,—

(a) If already paid, it may be recovered by the assured from the insurer; and

(b) If unpaid, it may be retained by the assured or his agent.

83 Return by agreement.

Where the policy contains a stipulation for the return of the premium, or a proportionate part thereof, on the happening of a certain event, and that event happens, the premium, or, as the case may be, the proportionate part thereof, is thereupon returnable to the assured.

84 Return for failure of consideration.

(1) Where the consideration for the payment of the premium totally fails, and there has been no fraud or illegality on the part of the assured or his agents, the premium is thereupon returnable to the assured.

(2) Where the consideration for the payment of the premium is apportionable and there is a total failure of any apportionable part of the consideration, a proportionate part of the premium is, under the like conditions, thereupon returnable to the assured.

(3) In particular—

(a) Where the policy is void, or is avoided by the insurer as from the commencement of the risk, the premium is returnable, provided that there has been no fraud or illegality on the part of the assured; but if the risk is not apportionable, and has once attached, the premium is not returnable:

(b) Where the subject-matter insured, or part thereof, has never been imperilled, the premium, or, as the case may be, a proportionate part thereof, is returnable:

Provided that where the subject-matter has been insured “lost or not lost” and has arrived in safety at the time when the contract is concluded, the premium is not returnable unless, at such time, the insurer knew of the safe arrival.

(c) Where the assured has no insurable interest throughout the currency of the risk, the premium is returnable, provided that this rule does not apply to a policy effected by way of gaming or wagering;

(d) Where the assured has a defeasible interest which is terminated during the currency of the risk, the premium is not returnable;

(e) Where the assured has over-insured under an unvalued policy, a proportionate part of the premium is returnable;

(f) Subject to the foregoing provisions, where the assured has over-insured by double insurance, a proportionate part of the several premiums is returnable:

Provided that, if the policies are effected at different times, and any earlier policy has at any time borne the entire risk, or if a claim has been paid on the policy in respect of the full sum insured thereby, no premium is returnable in respect of that policy, and when the double insurance is effected knowingly by the assured no premium is returnable.

Mutual Insurance

85 Modification of Act in case of mutual insurance.

(1) Where two or more persons mutually agree to insure each other against marine losses there is said to be a mutual insurance.

(2) The provisions of this Act relating to the premium do not apply to mutual insurance, but a guarantee, or such other arrangement as may be agreed upon, may be substituted for the premium.

(3)The provisions of this Act, in so far as they may be modified by the agreement of the parties, may in the case of mutual insurance be modified by the terms of the policies issued by the association, or by the rules and regulations of the association.

(4)Subject to the exceptions mentioned in this section, the provisions of this Act apply to a mutual insurance.

Supplemental

86 Ratification by assured.

Where a contract of marine insurance is in good faith effected by one person on behalf of another, the person on whose behalf it is effected may ratify the contract even after he is aware of a loss.

87 Implied obligations varied by agreement or usage.

(1)Where any right, duty, or liability would arise under a contract of marine insurance by implication of law, it may be negatived or varied by express agreement, or by usage, if the usage be such as to bind both parties to the contract.

(2)The provisions of this section extend to any right, duty, or liability declared by this Act which may be lawfully modified by agreement.

88 Reasonable time, &c. a question of fact.

Where by this Act any reference is made to reasonable time, reasonable premium, or reasonable diligence, the question what is reasonable is a question of fact.

89 Slip as evidence.

Where there is a duly stamped policy, reference may be made, as heretofore, to the slip or covering note, in any legal proceeding.

90 Interpretation of terms.

In this Act, unless the context or subject-matter otherwise requires,—

- “Action” includes counter-claim and set off:
- “Freight” includes the profit derivable by a shipowner from the employment of his ship to carry his own goods or moveables, as well as freight payable by a third party, but does not include passage money:
- “Moveables” means any moveable tangible property, other than the ship, and includes money, valuable securities, and other documents:
- “Policy” means a marine policy.

91 Savings.

(1)Nothing in this Act, or in any repeal effected thereby, shall affect—

(a)The provisions of the M1Stamp Act 1891, or any enactment for the time being in force relating to the revenue;

(b)The provisions of the M2Companies Act 1862, or any enactment amending or substituted for the same;

(c)The provisions of any statute not expressly repealed by this Act.

(2)The rules of the common law including the law merchant, save in so far as they are inconsistent with the express provisions of this Act, shall continue to apply to contracts of marine insurance.

F4Ss. 92, 93, Sch. 2 repealed by Statute Law Revision Act 1927 (c. 42)

94 Short title.

This Act may be cited as the Marine Insurance Act 1906.