



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧ.ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Διπλωματική εργασία

του **Αποστόλου Κ. Αντώνιου**

«Θαλάσσια Ασφάλιση Πλοίου»

Τομέας Ανθρωπιστικών, Κοινωνικών Επιστημών και Δικαίου

Επιβλέπων: Καθηγητής Καρασμάνης Β.

ΑΘΗΝΑ 2015

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

	Σελίδα
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	7
 Κεφάλαιο 1 : ΤΟ ΠΛΟΙΟ	
1.1 Ορισμός πλοίου.....	9
1.1.1 Πλωτά ναυπηγήματα.....	11
1.2 Νομική φύση πλοίου.....	12
1.3 Νομική ταυτότητα πλοίου.....	14
1.4 Εθνικότητα πλοίου.....	15
1.4.1 Ελληνική εθνικότητα πλοίου.....	15
 Κεφάλαιο 2: ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΛΟΙΟΥ	
2.1 Ορισμός ασφαλιστικής σύμβασης.....	17
2.2 Θαλάσσια ασφαλιστική σύμβαση-θαλάσσια ασφάλιση πλοίου.....	18
2.4 Ιστορική επισκόπηση θαλάσσιας ασφάλισης.....	21
2.4.1 Αρχαιότητα.....	21
2.4.2 Μέχρι το τέλος του 13 ^{ου} αιώνα.....	22
2.4.3 Από τον 14 ^ο έως τον 16 ^ο αιώνα.....	23
2.4.4. Από τον 17 ^ο αιώνα έως σήμερα.....	24
2.5 Αναγκαιότητα και αίτια θαλάσσιας ασφάλισης.....	26
2.6 Ελληνική νομοθεσία περί θαλάσσιας ασφάλισης.....	27
2.7 Αγγλική νομοθεσία.....	29

Κεφάλαιο 3: ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

3.1. Θαλάσσιοι κίνδυνοι - Κίνδυνοι ναυσιπλοΐας.....	30
3.1.1. Κοινή αβαρία.....	30
3.1.2 Σύγκρουση πλοίων	31
3.2. Θαλάσσια ασφάλιση.....	32
3.2.1 Ασφάλιση σώματος πλοίου.....	32
3.2.2 Ασφάλιση φορτίου.....	33
3.2.3 Ασφάλιση προβλεπόμενου κέρδους.....	34
3.2.4 Ασφάλιση κατά χρόνο.....	34
3.2.5 Ασφάλιση κατά πλουν.....	35
3.3 Ασφάλιση πληρώματος και αστικής ευθύνης πλοιοκτήτη	36

Κεφάλαιο 4: ΑΛΛΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

4.1 Αντασφάλιση.....	37
4.2 Υπασφάλιση.....	39
4.3 Πολλαπλή ασφάλιση.....	40
4.4 Συνασφάλιση.....	41
4.5 Υπερασφάλιση.....	42
4.6 Ευθύνη επόμενων ασφαλιστών.....	43

Κεφάλαιο 5: ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ

5.1 Ασφαλιστήριο.....	44
-----------------------	----

5.1.1 Περιεχόμενο ασφαλιστηρίου.....	45
5.1.2 Τύποι ασφαλιστηρίων.....	48
5.1.3 Ασφαλιστικοί όροι.....	49
5.2 Ασφαλίσιμη αξία πλοίου.....	52
5.3 Ασφαλιστικές καλύψεις.....	53
5.3.1 Αποζημίωση.....	55
5.4 Ασφαλίσιμο συμφέρον.....	57
5.5 Υποχρεώσεις ασφαλιστή.....	60
5.5.1 Εγκατάλειψη.....	61
5.5.2 Τεκμαιρόμενη απώλεια.....	61
5.6 Υποχρεώσεις ασφαλισμένου.....	63
5.7 Επίλυση διαφορών.....	65

Κεφάλαιο 6: ΡΗΤΡΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ

6.1 Ρήτρες χρονοασφάλισης σκαφών (Institute Time Clause Hulls)	66
6.2 Ρήτρα συγκρούσεως (Running Down Clause).....	67
6.3 Ρήτρα αδελφού πλοίου (Sister Ship Clause)	68
6.4 Ρήτρα ρυμουλκήσεως (Tow and Assist Clause)	69
6.5 Ρήτρα συνεχίσεως καλύψεως (Continuation Clause)	70
6.6 Ρήτρα παραβιάσεως εγγυήσεως (Breach of Warranty Clause)	71
6.7 Ρήτρα πωλήσεως πλοίου (Sale of Vessel Clause)	72
6.8 Ρήτρα εκτιμήσεως (Valuation Clause)	73

Κεφάλαιο 7: ΦΟΡΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

7.1 Ασφαλειομεσίτες.....	74
7.2 Αγγλικοί φορείς θαλάσσιας ασφάλισης.....	75
7.2.1 Lloyd.....	75
7.2.2 Ασφαλιστικές εταιρείες.....	76
7.2.2.1 Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου.....	77
7.2.2.2 International Underwriting Association of London (IUA).....	77
7.3 Αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί (clubs)	79
7.3.1 International Group.....	81
7.3.2 Όμιλοι P & I.....	82
7.3.2.1 Ελληνικός όμιλος P & I.....	83
7.4 Εποπτεία και έλεγχος των ασφαλιστικών υπηρεσιών	85

Κεφάλαιο 8: ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

8.1 Νηογνώμονες.....	87
8.2 Ο Διεθνής Σύνδεσμος Νηογνωμόνων IACS	90
8.3 Αξιοπλοΐα και έλεγχοι καταλληλότητας του πλοίου.....	91

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	93
------------------------------------	-----------

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	96
--------------------------	-----------

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1: ΚΩΔΙΚΑΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ.....	100
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2: ΔΕΙΓΜΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟΥ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ.....	118
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3: ΔΕΙΓΜΑΤΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΚΛΑΣΗΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ...	129

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία πραγματεύεται τη θαλάσσια ασφάλιση του πλοίου. Πρόκειται για ένα σημαντικό και αρκετά ευρύ θέμα, το οποίο λόγω της μεγάλης του έκτασης δεν μπορεί να εξαντληθεί στα πλαίσια μιας διπλωματικής εργασίας. Έτσι, αυτή η έρευνα ασχολείται με τις βασικότερες πτυχές της θαλάσσιας ασφάλισης, και πιο συγκεκριμένα με τον ορισμό της, το αντικείμενό της, τον τρόπο με τον οποίο εφαρμόζεται, τους φορείς που την εφαρμόζουν, καθώς και τη σχέση μεταξύ ασφαλιστή και άμεσα ενδιαφερόμενου προς ασφάλιση.

Στόχος του συγκεκριμένου πονήματος είναι η συγκέντρωση όλων των απαραίτητων πληροφοριών για άμεση και καλύτερη ενημέρωση και κατανόηση αφ' ενός της έννοιας και αφ' ετέρου της διαδικασίας της θαλάσσιας ασφάλισης από οποιονδήποτε ενδιαφερόμενο, είτε σχετικό με το αντικείμενο είτε όχι. Ιδιαίτερη έμφαση δε, δίνεται στην αγγλική ασφαλιστική αγορά, λόγω της πολύχρονης παράδοσης και πείρας επί του θέματος της ασφάλισης.

Η εργασία αποτελείται από οκτώ κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο παρατίθεται ο ορισμός του πλοίου, σύμφωνα με τους κώδικες δημόσιου και ιδιωτικού ναυτικού δικαίου. Παράλληλα, αναπτύσσεται η νομική φύση του πλοίου, καθώς και η έννοια της ταυτότητας και της εθνικότητας αυτού.

Στο δεύτερο κεφάλαιο επεξηγούνται οι έννοιες της ασφαλιστικής σύμβασης και της θαλάσσιας ασφαλιστικής σύμβασης. Επιπλέον, παρουσιάζεται μια ιστορική επισκόπηση της θαλάσσιας ασφάλισης από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα και γίνεται μια υποτυπώδης αναφορά στη νομοθεσία που εφαρμόζεται στην Ελλάδα αλλά και στην Αγγλία.

Στο επόμενο κεφάλαιο, αφού εισάγεται και εξηγείται η έννοια των θαλάσσιων κινδύνων, στη συνέχεια, ορίζεται η θαλάσσια ασφάλιση του πλοίου και ο διαχωρισμός της σε δύο μεγάλες κατηγορίες ανάλογα με το αντικείμενο προς ασφάλιση από τη μία, και τη διάρκειά της από την άλλη.

Στο τέταρτο κεφάλαιο παρατίθενται ορισμένες μορφές της θαλάσσιας ασφάλισης και αμέσως μετά, στο πέμπτο κεφάλαιο, παρουσιάζεται το ασφαλιστήριο συμβόλαιο, το περιεχόμενό του καθώς και ορισμένοι τύποι ασφαλιστηρίων συμβολαίων. Αναφέρονται, επίσης, οι ασφαλιστικοί όροι μιας τέτοιας σύμβασης, και επεξηγούνται έννοιες όπως η ασφαλίσιμη αξία ενός πλοίου, το ασφαλισίμο συμφέρον αυτού, η αποζημίωση, οι καλύψεις, καθώς και οι υποχρεώσεις ασφαλιστή και ασφαλισμένου.

Στο επόμενο τμήμα παρατίθενται ορισμένες από τις ρήτρες ασφαλίσεων, οι οποίες χρησιμοποιούνται σε ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο, ούτως ώστε να διευθετούνται τα ασαφή σημεία της νομοθεσίας.

Στο έβδομο κεφάλαιο αναφέρονται οι φορείς της θαλάσσιας ασφάλισης που έχουν την έδρα τους στην Αγγλία, και κυρίως στο Λονδίνο. Παρουσιάζεται το Lloyd με τους ασφαλειομεσίτες του (brokers), οι ασφαλιστικές εταιρείες, το Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου και οι ασφαλιστικοί συνεταιρισμοί, με τα P&I Clubs να έχουν πρωταγωνιστικό ρόλο. Στο τέλος της ενότητας αυτής, καταγράφεται ο τρόπος με τον οποίο γίνεται η εποπτεία και ο έλεγχος των ασφαλιστικών υπηρεσιών από το κράτος.

Το όγδοο κεφάλαιο αφορά την αξιοπλοΐα και τους οργανισμούς που ελέγχουν, επιθεωρούν και πιστοποιούν την καταλληλότητα ενός πλοίου, τους επονομαζόμενους Νηογνώμονες. Αφού προσδιορίζεται ο ρόλος τους στη θαλάσσια ασφάλιση, γίνεται αναφορά στο διεθνή σύνδεσμο νηογνωμόνων IACS και στα μέλη του.

Στον επίλογο καταγράφονται διαπιστώσεις και συμπεράσματα από την επεξεργασία και σύνθεση όλων όσων έχουν αποτυπωθεί στα προηγούμενα στάδια. Τέλος, γίνεται παράθεση της βιβλιογραφίας και αρθρογραφίας που χρησιμοποιήθηκε για τη συγγραφή της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

Για καλύτερη κατανόηση των παραπάνω, η εργασία ολοκληρώνεται με την παράθεση τριών παραρτημάτων. Πρόκειται για τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, ένα δείγμα ασφαλιστηρίου συμβολαίου καθώς και δύο δείγματα πιστοποιητικών κλάσης νηογνωμόνων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΤΟ ΠΛΟΙΟ

1.1 Ορισμός πλοίου

Το **πλοίο** είναι μια ειδική κατασκευή σχεδιασμένη για να κινείται με ασφάλεια στο νερό και διέπεται από τη νομοθεσία του Ναυτικού Δικαίου.

Το Ναυτικό Δίκαιο περιλαμβάνει το σύνολο των κανόνων που ρυθμίζουν τις σχέσεις, οι οποίες ανάγονται στο ναυτικό ή θαλάσσιο εμπόριο, στη ναυσιπλοΐα και στη ναυτιλία γενικότερα. Πρόκειται για έναν ιδιόμορφο κλάδο του Εμπορικού Δικαίου, ο οποίος διακρίνεται σε Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο και σε Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο.

Το **Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο** ρυθμίζει θέματα προστασίας του δημοσίου συμφέροντος και του κοινωνικού συνόλου και διακρίνεται επιμέρους σε:

- α) *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο* που αφορά θέματα που προκύπτουν μεταξύ χωρών από την ναυσιπλοΐα,
- β) *Διοικητικό Ναυτικό Δίκαιο* που ρυθμίζει τους τρόπους κτήσης και αποβολής της εθνικότητας πλοίου, τον έλεγχο των πλοίων καθώς και τις προϋποθέσεις εκείνες της άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος, (ναυτική εργασία) κ.ά,
- γ) *Ποινικό και Πειθαρχικό Ναυτικό Δίκαιο*, που αφορά ποινικά και πειθαρχικά αδικήματα των ναυτικών,

ενώ το **Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο** ρυθμίζει θέματα προστασίας ιδιωτικών σχέσεων και συμφερόντων και διακρίνεται επιμέρους σε:

- α) *Ιδιωτικό Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο* που ορίζει γενικά ποίου κράτους το εσωτερικό δίκαιο θα εφαρμοσθεί σε περιπτώσεις ναυτιλιακών σχέσεων, όταν αυτές δεν είναι καθορισμένες. Επ' αυτών ακολουθούν οι Διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις. Και τέλος το

β) *Ναυτεργασιακό Δίκαιο* ή *Ναυτεργατικό δίκαιο* που αποτελεί μέρος του Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου που ρυθμίζει θέμετα ναυτικής εργασίας.

Στην Ελλάδα, επειδή οι διατάξεις του Δημοσίου και Ιδιωτικού Δικαίου περιλαμβάνονταν διάσπαρτες σε διάφορα νομοθετήματα, μερικά εκ των οποίων ίσχυαν από της σύστασης του Ελληνικού Κράτους και οι οποίες πλέον δεν ανταποκρίνονταν στις σύγχρονες συνθήκες της ναυτιλίας, αποφασίσθηκε η προσαρμογή και κωδικοποίησή τους σε ενιαίο σύνολο το οποίο και απετέλεσε τον **Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ., Ν.Δ. 187/73)** και τον **Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Κ.Ι.Ν.Δ., Ν.Δ. 3816/58)** αντίστοιχα.

Κατά τον Κ.Ι.Ν.Δ. (άρ.1 παρ.1) «Πλοίο είναι κάθε σκάφος καθαρής χωρητικότητας τουλάχιστον 10 κόρων¹, προορισμένο να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα». Σύμφωνα με τον παραπάνω ορισμό, απαραίτητες προϋποθέσεις για να χαρακτηριστεί ένα κατασκεύασμα πλοίο, είναι α) να είναι σκάφος, β) να έχει καθαρή χωρητικότητα από 10 κόρους και άνω, και γ) να έχει αυτοδύναμη κίνηση.

Κατά τον Κ.Δ.Ν.Δ. (άρ.3 παρ.1) «Πλοίο είναι κάθε σκάφος προορισμένο να μετακινείται στο νερό για μεταφορά προσώπων, ή πραγμάτων, ρυμούλκηση, επιθαλάσσια αρωγή, αλιεία, αναψυχή, επιστημονικές έρευνες ή άλλο σκοπό». Σύμφωνα με αυτόν τον ορισμό, μοναδική βασική προϋπόθεση είναι: να είναι σκάφος προορισμένο να μετακινείται στο νερό, ανεξάρτητα χωρητικότητας ή αυτοδύναμης κίνησης.

Οι παραπάνω διατάξεις δεν συγκρούονται απλά εστιάζουν σε διαφορετικές ιδιότητες. Έτσι, ανάλογα με ποίου Κώδικα τις διατάξεις παρακολουθείται κάποια εφαρμογή με τον ίδιο θα ισχύει και ο ορισμός του πλοίου.

Παρόλα αυτά, σημαντικό να σημειωθεί είναι ότι κάθε σκάφος που είναι κάτω των 10 κόρων χωρητικότητας, χαρακτηρίζεται ως πλοiάριο. Τέτοια σκάφη, πλοiάρια, διακρίνονται σε διάφορες επιμέρους κατηγορίες όπως σκάφη αγώνων (racing yachts), αλιευτικά (fishing boats), ιστιοπλοϊκά (racing yachts), και βοηθητικών υπηρεσιών (service boats), όπως πλοηγίδες (pilot boats) κ.λπ.

¹ 1 κόρος= 2,83 m³

1.1.1 Πλωτά ναυπηγήματα

Σύμφωνα με την ελληνική ναυτική νομοθεσία (άρ. 4 παρ. 1 του Κ.Δ.Ν.Δ.), **πλωτά ναυπηγήματα** ή **πλωτά κατασκευάσματα** (floating constructions) ή **βοηθητικά ναυπηγήματα**, χαρακτηρίζονται κάθε πλωτή κατασκευή, ανεξαρτήτου χωρητικότητας ή επάνδρωσης, που προορίζεται όμως να χρησιμοποιηθεί περισσότερο σε σταθερή παραμονή, κυρίως εντός λιμένων, όρμων, πλησίον παράλιων εγκαταστάσεων, προς παροχή γενικά βοηθητικών υπηρεσιών στη Ναυτιλία. Ως παράδειγμα τέτοιων κατασκευών είναι οι πλωτές δεξαμενές, οι πλωτοί γερανοί, οι βυθοκόροι, οι φορτηγίδες, οι πλωτές αποβάθρες, οι πλωτοί φάροι, κ.ά.

Σημειώνεται επίσης, ότι και οι κατά τον Κ.Ι.Ν.Δ. σχετικές διατάξεις του 3ου τίτλου "Περί Πλοιάρχου", του 4ου "Περί πληρώματος", του 7ου "Περί μεταβίβασης, κυριότητας και εξασφάλισης απαίτησης", του 12ου "Περί σύγκρουσης πλοίων", του 13ου "Περί εξ επιθαλάσσιας αρωγής απαιτήσεων" και του 14ου "Περί θαλάσσιας ασφάλισης" εφαρμόζονται αντίστοιχα σε κάθε πλωτό ναυπήγημα.

1.2 Νομική φύση πλοίου

Το πλοίο είναι σύνθετο κατασκεύασμα. Αποτελείται από το σκάφος, τα συστατικά και τα παραρτήματα. Συστατικά, σύμφωνα με το άρθρο 953 ΑΚ, είναι όσα συντελούν στην ικανότητα του πλοίου προς πλεύση, όπως οι κινητήριες μηχανές, οι ιστοί και τα ιστία, οι λέβητες, το πηδάλιο, οι έλικες, οι καπνοδόχοι κλπ, τα οποία δεν μπορούν να διαχωριστούν από το σκάφος χωρίς βλάβη ή χωρίς αλλοίωση της ουσίας ή του προορισμού των ιδίων ή του σκάφους. Γι' αυτό το λόγο τα συστατικά δεν αποτελούν ιδιαίτερο αντικείμενο κυριότητας ή άλλου εμπράγματος δικαιώματος. Συνεπώς, οι έννομες σχέσεις που αφορούν το σκάφος επεκτείνονται και σε αυτά. Παραρτήματα, σύμφωνα με το άρθρο 956 ΑΚ, θεωρούνται όσα εξαρτήματα έχουν αυτοτέλεια, όπως οι αντλίες, τα βαρέλια του νερού, οι βάρκες, οι βενζινάκατοι, τα σωσίβια, τα ναυτιλιακά έγγραφα, οι πυξίδες, τα αλιευτικά εργαλεία, το έρμα, ο ασύρματος, κλπ. Τα παραρτήματα προορίζονται για τη διαρκή εξυπηρέτηση του οικονομικού σκοπού του πλοίου και έχουν τεθεί στην αντίστοιχη για το σκοπό αυτό τοπική σχέση με το πλοίο. Γι' αυτό λοιπόν, οι έννομες σχέσεις που αφορούν το πλοίο περιλαμβάνουν και αυτά. Δεν είναι πάντα εύκολος ο διαχωρισμός μεταξύ συστατικών και παραρτημάτων.

Τα καύσιμα, υγρά ή στερεά και οι προμήθειες για τη διατροφή των προσώπων που επιβαίνουν στο πλοίο, δεν θεωρούνται ούτε συστατικά ούτε παραρτήματα. Είναι αναλώσιμα και χρησιμοποιούνται προσωρινά 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.

Το πλοίο, όπως διαπιστώθηκε, είναι ένα σύνθετο, κινητό κατασκεύασμα, και σύμφωνα με τη φύση του, υποβάλλεται στη νομοθετική μεταχείριση των κινητών. Όμως, λόγω της μεγάλης του αξίας και σημασίας για την εθνική οικονομία, για ορισμένες έννομες σχέσεις, ο νόμος το υποβάλλει σε μεταχείριση που ταιριάζει σε ακίνητα. Οι εξαιρετικές αυτές περιπτώσεις είναι οι παρακάτω.

Αρχικά, το πλοίο εγγράφεται σε ένα ειδικό δημόσιο βιβλίο, το νηολόγιο που είναι ανάλογο με το βιβλίο μεταγραφών των ακινήτων. Στο νηολόγιο

εγγράφεται το πλοίο από την κατασκευή του, όπου και καταχωρούνται 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 σ'αυτά γίνονται κατά τις διατάξεις των άρθρων 992 επ.ΚΠολΔ, που αφορούν την κατάσχεση «επί ακινήτων, πλοίων και αεροσκαφών του οφειλέτου».

1.3 Νομική ταυτότητα πλοίου

Κάθε πλοίο έχει δική του νομική ταυτότητα, στοιχεία της οποίας είναι:

- Το όνομα, το οποίο που ορίζεται ελεύθερα από τον πλοιοκτήτη ή την υπηρεσία αν είναι κρατικό. Αναγράφεται στη πρύμνη και στις παρειές του σκάφους, ενώ τα κρατικά φέρουν κωδικό αριθμό.
- Η χωρητικότητα πλοίου που υπολογίζεται σε κόρους (από ειδικούς φορείς-Νηογνώμονες) και διακρίνεται σε ολική (κ.ο.χ.) και καθαρή (κ.κ.χ.)
- Ο λιμένας νηολόγησης (που είναι ελεύθερης επιλογής του πλοιοκτήτου) και ο αριθμός νηολογίου. Το πρώτο προσδιορίζει και την εθνικότητα, σημαία του πλοίου, και σημειώνεται στη πρύμνη κάτω από το όνομα. Στα κρατικά πλοία αρκεί η επίδειξη της σημαίας. Κάθε πλοίο είναι υπόχρεο σε νηολόγηση ανεξάρτητα μεγέθους και τύπου, τα δε κρατικά νηολογούνται στο κυρίως λιμάνι της χώρας. Χώρες ηπειρωτικές, με διακρατικές συμβάσεις καθορίζουν ως λιμάνι νηολόγησης των πλοίων τους λιμάνι όμορης ή άλλης χώρας.
- Το διεθνές διακριτικό σήμα Δ.Δ.Σ., το οποίο αποτελείται από συνδυασμό τεσσάρων γραμμάτων του λατινικού αλφαβήτου και δίνεται σε πλοία άνω των 30 κόρων καθαρής χωρητικότητας (κ.κ.χ.). Στην Ελλάδα έχουν παραχωρηθεί από SVAA μέχρι SZZZ, όπου αρμόδιος φορέας διαχείρισης είναι η Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων (ΕΕΠ) του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ). Δ.Δ.Σ. λαμβάνουν και τα κρατικά πλοία. Μετά την καταστροφή πλοίου ή διάλυσή του, το Δ.Δ.Σ. που είχε, δεν δίδεται σε άλλο πλοίο.

Ευνόητο είναι ότι μετά τα παραπάνω αποκλείεται δύο πλοία να έχουν ίδια στοιχεία ταυτότητας, έστω κι αν έχουν ίδιο όνομα, χωρητικότητα και λιμάνι νηολογίου, αφού θα διαφέρουν στον αριθμό νηολόγησης και στο Δ.Δ.Σ.

1.4 Εθνικότητα Πλοίου

Κάθε πλοίο υποχρεούται να έχει ορισμένη εθνικότητα (nationality). Το εξωτερικό γνώρισμα της εθνικότητας κάθε πλοίου είναι η σημαία του κράτους, την οποία και φέρει. Η νομοθεσία του κάθε κράτους καθορίζει τις προϋποθέσεις εκείνες με τις οποίες μπορεί ένα πλοίο να φέρει την σημαία του.

Η εθνικότητα πλοίου ενέχει μεγάλη σπουδαιότητα, λόγω των συνεπειών τις οποίες συνεπάγει αυτή τόσο κατά το Διεθνές Δίκαιο όσο και κατά το εσωτερικό δίκαιο κάθε χώρας. Έτσι, από την εθνικότητα του πλοίου θα καθορισθεί ποιο δίκαιο θα εφαρμοσθεί επ' αυτού, δεδομένου ότι το πλοίο αποτελεί πλωτό τμήμα του εδάφους του κράτους, του οποίου και φέρει την σημαία, καθώς επίσης ποια θα είναι η συμπεριφορά των ξένων χωρών απέναντί του και ποια θα είναι η τύχη του σε περίπτωση πολέμου. Σημειώνεται επίσης, πως κάθε χώρα παρέχει την προστασία της καθώς και διάφορα προνόμια στα υπό την σημαία της πλοία, όπως π.χ. το αποκλειστικό δικαίωμα της αλιείας, της εμπορικής ακτοπλοΐας, της ρυμούλκησης ή η καταβολή μειωμένων τελών κ.ά.

Όταν γίνεται λόγος για «εθνικά πλοία» ενός κράτους νοείται το σύνολο των πλοίων που φέρουν την εθνική σημαία και συγκροτούν τον εμπορικό στόλο αυτού του κράτους.

1.4.1 Ελληνική εθνικότητα πλοίου

Σύμφωνα με το Διάταγμα «Περί Εμπορικής Ναυτιλίας» του 1836 ως **ελληνικά πλοία** αναγνωρίζονται τα πλοία εκείνα που υπάγονται σε μία από τις παρακάτω κατηγορίες.

- Τα ναυπηγούμενα στην Ελλάδα.
- Τα κυριευόμενα από Έλληνες ναυτικούς σε αγώνες υπέρ πατρίδος ή κατά πειρατών σε συμπλοκές και αναγνωριζόμενα ως «καλή λεία».
- Τα δημευόμενα για παράβαση Νόμου του Βασιλείου.

- Τα ναυαγούντα στα ελληνικά παράλια και ως ανίκανα για περαιτέρω πλου, πωλούμενα και επισκευαζόμενα εντός του Βασιλείου.
- Τα ανήκοντα σε Έλληνα μετανάστη που παλιννοστεί στην Ελλάδα και συμπεριλαμβάνει αυτά στον νέο τόπο μόνιμης κατοικίας.
- Τα αγοραζόμενα εντός ή εκτός της Ελλάδος πλοία από Έλληνες, παρακινούμενοι στην αγορά αυτή από λόγους ουσιώδους συμφέροντος.

Από τις παραπάνω, περιπτώσεις η τελευταία είναι και η συνηθέστερη.

Σήμερα ο Κ.Δ.Ν.Δ. στα άρθρα 5 - 20 ρυθμίζει τα της εθνικότητας των ελληνικών πλοίων. Έτσι, πρόσθετα των παραπάνω αναγνωρίζονται πλοία ως ελληνικά όταν ανήκουν κατά ποσοστό πάνω από το 50% σε Έλληνες υπηκόους ή ελληνικά Νομικά Πρόσωπα (εταιρείες των οποίων τα κεφάλαια ανήκουν άνω του 50% σε Έλληνες υπηκόους).

Η αναγνώριση δε αυτή συντελείται με την εγγραφή του πλοίου σε νηολόγιο που τηρείται από την Λιμενική Αρχή της ημεδαπής ή αλλοδαπής (Προξενικό Λιμεναρχείο), η οποία και χορηγεί το έγγραφο εθνικότητας που τηρείται υποχρεωτικά στο πλοίο. Επίσης, το πλοίο υποχρεούται αμέσως να φέρει στις παρειές του, το όνομα με το οποίο νηολογήθηκε καθώς και στη πρύμνη το όνομα και τον λιμένα νηολόγησης. Αν η πρύμνη είναι κάθετη (τύπου οχηματαγωγού) τότε το όνομα και ο λιμένας φέρονται ανά πλευρά ισχύου. Τέλος, η αναγνώριση ολοκληρώνεται με την ύψωση της ελληνικής σημαίας, η οποία και καθίσταται ως σημαία πλοίου.

Τα αυτά ισχύουν και για τα πλοιάρια, τα πλωτά ναυπηγήματα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΛΟΙΟΥ

Ο προσδιορισμός της έννοιας της θαλάσσιας ασφάλισης πλοίου περιλαμβάνει τον προσδιορισμό της έννοιας της ασφαλιστικής σύμβασης.

2.1 Ορισμός ασφαλιστικής σύμβασης

Η **ασφαλιστική σύμβαση** αποτελεί τη βάση του ιδιωτικού δικαίου και είναι μια αμοτεροβαρής συμφωνία μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου. Πραγματοποιείται με ανταλλαγή παροχών. Ως παροχές νοούνται η υποχρέωση του ασφαλιστή να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο (ανάλογα με τον τύπο σύμβασης) και υποχρέωση του ασφαλισμένου είναι η καταβολή του προσυμφωνημένου ασφάλιστρου².

Η σύμβαση είναι επώνυμη γιατί ρυθμίζεται ειδικά από τον ασφαλιστικό νόμο και τον Κ.Ι.Ν.Δ., ενοχική, γιατί ο ασφαλιστής ενέχεται για τις απώλειες και τις ζημίες που προκαλούνται, και διαρκής.

Ανάλογα με τον τύπο της σύμβασης, καθορίζεται και το είδος της παροχής. Οι συνηθέστερες περιπτώσεις ασφαλιστικής σύμβασης είναι:

- Σύμβαση με υποχρέωση του ασφαλιστή σε παροχή χωρίς ειδικότερο προσδιορισμό της εν λόγω παροχής.
- Σύμβαση με υποχρέωση του ασφαλιστή σε περιουσιακή παροχή, κινητή ή ακίνητη.
- Σύμβαση με υποχρέωση του ασφαλιστή σε ανάληψη κινδύνου από μία επιχείρηση
- Σύμβαση, όπου μία επιχείρηση που έχει συσταθεί γι' αυτόν το σκοπό αναλαμβάνει τους κινδύνους άλλων επί της βάσης ενός ασφαλιστηρίου.

² Εμπορικός Νόμος άρθρο 189

2.2 Θαλάσσια ασφαλιστική σύμβαση-Θαλάσσια ασφάλιση πλοίου

Σύμφωνα με το αγγλικό Marine Insurance Act του 1906:

«η σύμβαση της θαλάσσιας ασφάλισης είναι μία σύμβαση με την οποία ο ασφαλιστής αναλαμβάνει να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο, κατά τρόπο και έκταση που έχουν συμφωνηθεί σε αυτήν, κατά ναυτικών απωλειών, δηλαδή απωλειών εξαρτωμένων από το θαλάσσιο κίνδυνο».

Ο παραπάνω ορισμός προσδιορίζει την έννοια της θαλάσσιας ασφαλιστικής σύμβασης χωρίς να την καθορίζει ως ασφάλεια πράγματος.

Αντίθετα όμως, σύμφωνα με τον ορισμό Ράλλη³, η θαλάσσια ασφάλιση ορίζεται ως

«το συνάλλαγμα δι' ου ο εις εκ των συμβαλλομένων, ο ασφαλιστής, αναδέχεται να αποζημιώσει τον έτερον, τον ασφαλιζόμενον, ένεκα πάσης εκ θαλασσίων δυστυχημάτων προκυπτούσης απωλείας ή βλάβης των εν τω συμβολαίω δηλουμένων πραγμάτων, επί ορισμένω αντιτίμω ή ασφαλίστρω όπερ παρά του τελευταίου πληρώνεται».

Υπάρχουν ορισμοί, όπως αυτός του Καραβά⁴ που δεν θεωρεί τη θαλάσσια ασφάλιση μόνο ως ασφάλιση πράγματος. Σύμφωνα με τον Καραβά

«Ναυτικάί ασφαλίσεις επί ασφαλίστρω λέγονται εκείναι εις τας οποίας ο εις των συμβαλλομένων (ασφαλιστής) αναλαμβάνει την υποχρέωσιν επί συμπεφωνημένη αμοιβή (ασφαλίστρω) να εξασφαλίση τον αντισυμβαλλόμενον (ασφαλισμένον) κατά ζημιών ή απωλειών αίτινες ήθελον δι' αυτόν προκύψει εκ της επελεύσεως ωρισμένου κινδύνου εις τας μηχανάς, εις τον ναύλον, εις τα φορτωθέντα πράγματα, εις τα ποσά τα πληρωθέντα ή οφειλόμενα δια τας κοινάς αβαρίας και εις τα έξοδα μερικών αβαριών, εις το

³ Ράλλης, *Ερμηνεία του Ελληνικού Εμπορικού Δικαίου*, τόμος II, σελ 289

⁴ Καραβάς, *Εγχειρίδιον Εμπορικού Δικαίου*, τόμος I, σελ 189

ελπιζόμενο κέρδος των εμπορευμάτων και, γενικώς, εις παν άλλο πράγμα εκτιμητόν εις χρήματα και υποκείμενον εις θαλασσίους κινδύνους».

Από τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι, **θαλάσσια ασφάλιση** είναι η σύμβαση με την οποία ο ασφαλιστής αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλλει αποζημίωση στον ασφαλισμένο, έναντι τιμήματος, για ζημιές που ενδεχομένως θα συμβούν στον ασφαλισμένο σε ορισμένο χρονικό διάστημα από την εμφάνιση των θαλασσίων κινδύνων.

Για τη θαλάσσια ασφάλιση είναι απαραίτητη η σύναψη έγγραφης σύμβασης, όπως προκύπτει από τον συνδυασμό των άρθρων 257 και 258 του Κ.Ι.Ν.Δ. και 192 Ε.Ν. Το έγγραφο που απαιτείται δεν αποτελεί συστατικό τύπο της σύμβασης, αλλά αποδεικτικό της μέσο.

Σύμφωνα με το άρθρο 201 του Εμπορικού Νόμου, η σύμβαση ασφάλισης δεν αποβλέπει στον πλουτισμό του ασφαλισμένου, αλλά μόνο στην αποκατάσταση της ζημιάς που υπέστη. Γι' αυτό καθιστά άκυρη τη σύμβαση για ποσό μεγαλύτερο από την αξία των ασφαλισμένων πραγμάτων και θεωρεί ότι ο ασφαλισμένος ενήργησε με δόλο.

Το κατ' εξοχήν αντικείμενο θαλάσσιας ασφάλισης είναι το πλοίο. Στο άρθρο 259 του Κ.Ι.Ν.Δ. ειδικότερα, αναφέρει ότι «παν έννομο συμφέρον, περιλαμβανομένου και του ελπιζόμενου κέρδους εκτεθειμένο εις θαλασσίους κινδύνους δύναται να αποτελέσει αντικείμενο θαλάσσιας ασφάλισης». Θαλάσσιοι κίνδυνοι δεν είναι μόνο όσοι προέρχονται άμεσα από τη θάλασσα, αλλά και ο κίνδυνος πυρκαγιάς του πλοίου, ή του φορτίου, ο κίνδυνος βλάβης των μηχανών, καθώς και η αστική ευθύνη προς τρίτους του πλοιοκτήτη, ή του υπεύθυνου για την παρουσία του ασφαλιστή.

Επομένως, η θαλάσσια ασφάλιση πλοίων καλύπτει τους κινδύνους που παρουσιάζει και το περιβάλλον μέσα στο οποίο κινείται το πλοίο, αλλά και εκείνους που προκύπτουν από ειδικές συνθήκες μεταφοράς εμπορευμάτων.

Στη θαλάσσια ασφάλιση ισχύει η αρχή της καθολικότητας των κινδύνων. Παρ' όλα αυτά, όμως, συνηθίζεται, με συμβατικούς όρους, ο καθορισμός επακριβώς των κινδύνων που καλύπτονται, με σκοπό να περιοριστούν.

Το κόστος της ασφάλισης διαμορφώνεται αφενός από στατιστικά δεδομένα των ολικών απωλειών της κάθε κατηγορίας και αντίστοιχης ηλικίας πλοίων και αφετέρου από το ποσοστό ασφαλιστρού για τις μερικές ζημιές καθορίζεται σε νομισματική μονάδα ανά τόνο και βάσει της αξίας του σκάφους μετατρέπεται σε ποσοστό επί της αξίας του.

2.4 Ιστορική επισκόπηση θαλάσσιας ασφάλισης

Η ασφαλιστική ιδέα ανάγεται στους αρχαίους χρόνους, καθώς συναντάται διατυπωμένη με σαφήνεια σε διάφορες περιόδους.

2.4.1 Αρχαιότητα

Στην αρχαιότητα δεν απαντάται ο όρος θαλάσσια ασφάλιση, αλλά διάφοροι θεσμοί, οι οποίοι ικανοποιούν σε κάποιο βαθμό τις ανάγκες των συναλλαγών και περιέχουν σπέρματα θαλάσσιας ασφάλισης. Τέτοιοι θεσμοί ήταν το ναυτικό δίκαιο και η κοινή αβαρία.

Στην αρχαία Βαβυλώνα, στον κώδικα του βασιλιά Χαμουραμπί, το 1750 π.Χ., αναφέρεται το ταμείο αλληλοβοήθειας των εμπόρων. Στον ίδιο κώδικα βρίσκουμε πολλές διατάξεις που θεσπίζουν την έννοια της θαλάσσιας ασφαλιστικής ευθύνης και ασφάλισης. Παρόμοιες αναφορές συναντάμε και σε νεότερους κώδικες των χωρών της Μεσοποταμίας και στις αρχαίες Ινδίες.

Στην ελληνική κλασική αρχαιότητα, η ναυτιλία ήταν ιδιαίτερα ανεπτυγμένη. Στοιχεία συμμετοχής σε βάρη από απώλειες περιουσιών στη θάλασσα αναφέρονται σε έργα του Πλάτωνα. Στοιχεία αντλούμε, επίσης, από τους δικανικούς λόγους των Ισοκράτη, Υπερείδη, Αισχύνη και Δημοσθένη, στο έργο «Περί θαλασσίων πιστώσεων», όπου περιγράφονται τα θαλασσοδάνεια.

Ναυτικό δάνειο χορηγούταν σε όποιον επιχειρούσε μια υπερπόντια θαλάσσια επιχείρηση και δεν ήταν υποχρεωμένος να το επιστρέψει σε περίπτωση ναυαγίου ή απώλειας του φορτίου του. Αν όμως το ταξίδι είχε αίσιο τέλος, ήταν υποχρεωμένος να επιστρέψει όχι μόνο το κεφάλαιο αλλά και υψηλό τόκο που έφτανε το 36%.

Το εμπόριο στην αρχαία Ελλάδα, είχε μεγάλα περιθώρια κέρδους, αλλά και υψηλό ρίσκο, καθώς η πειρατεία και τα ναυτικά ατυχήματα ήταν σύνηθες φαινόμενο. Έτσι, δημιουργήθηκε η ανάγκη του κατακερματισμού των κινδύνων, πάνω στην οποία στηρίχθηκε ο θεσμός της κοινής αβαρίας. Η κοινή αβαρία ρυθμιζόταν από

το νόμο των Ροδίων Ναυτικών⁵ κατά το 10 π.Χ. αιώνα. Σύμφωνα με αυτό το δίκαιο, αν το πλοίο απειλούταν και για την αποτροπή του κινδύνου τα εμπορεύματα ρίχνονταν στη θάλασσα, τότε έπρεπε οι κοινώς κινδυνεύσαντες και μετέχοντες στο ταξίδι να μοιραστούν τα έξοδα, μέχρι την αξία του μεταφερόμενου φορτίου.

Επιπλέον, ήταν συνηθισμένο κάποιος έμπορος ή επενδυτής να θέλει να επενδύσει τα χρήματά του σε ένα πλοίο. Επειδή όμως ήταν ορατός ο κίνδυνος της οικονομικής καταστροφής, σε περίπτωση που αυτό δεν επέστρεφε, απευθυνόταν σε ναυτομεσιτικό γραφείο. Μέσω αυτού μπορούσε να δανείσει χρήματα σε διάφορα πλοία, διασπείροντας τον κίνδυνο. Από τα κέρδη των πλοίων που επέστρεφαν, μπορούσε να αποσβέσει τις ζημίες από αυτά που χάνονταν.

Πολλές πληροφορίες αντλούμε επίσης, από το αττικό δίκαιο, που επέζησε και μετά την κατάρρευση της Αθήνας και περιλάμβανε πολλές ναυτικές συνήθειες. Το εμπορικό δίκαιο της κλασικής εποχής ήταν κυρίως το ναυτικό δίκαιο, που ρύθμιζε τις σχέσεις των απασχολουμένων με το θαλάσσιο εμπόριο, καθώς και ότι δεν προερχόταν από τα νομοθετικά όργανα της κάθε πόλης αλλά από την εμπορική δράση όλων των ναυτιλλομένων. Για την εκδίκαση των διαφορών που προέκυπταν, υπήρχαν τα εμποροδικεία, τα οποία ήταν επανδρωμένα με ειδικούς δικαστές, τους ναυτοδίκες.

Ο θεσμός της θαλάσσιας ασφάλισης με την σύγχρονη μορφή ήταν βέβαια άγνωστος στην αρχαιότητα, ίσως γιατί υπήρχε άγνοια των επιστημονικών και τεχνικών δεδομένων, τα οποία αποτελούν προϋπόθεση για την ύπαρξη του θεσμού και στα οποία στηρίζεται σήμερα η ασφάλιση με ασφάλιστρο και αλληλασφάλιση.

2.4.2 Μέχρι το τέλος του 13^{ου} αιώνα

Ο χρόνος κατά τον οποίο εμφανίστηκαν οι πρώτες συμβάσεις ασφάλισης δεν είναι γνωστός με ακρίβεια. Το ρωμαϊκό δίκαιο δεν είχε ασχοληθεί με τη θαλάσσια

⁵ Πανταζόπουλος, *Ρωμαϊκό Δίκαιο*, σελ 110, και Ρόκα, *Ασφάλισης επί της ζωής*, σελ 26

ασφάλιση. Οι «περί θαλασσιών πιστώσεων» ρωμαϊκοί νόμοι, είχαν σαν βάση το δίκαιο των Ροδίων και τα θαλασσοδάνεια των Αθηναίων. Ο χώρος όπου αρχικά αναπτύχθηκε η θαλάσσια ασφάλιση φαίνεται να είναι η Ιταλία και οι περί της Μεσογείου πόλεις της Γαλλίας και της Ισπανίας.

Κατά την περίοδο αυτή, δεν εμφανίζεται η θαλάσσια ασφάλιση με ασφάλιστρο ως σύγχρονος θεσμός. Παρατηρούνται όμως φαινόμενα αλληλασφάλισης σε ευρωπαϊκές χώρες όπως στο Βυζάντιο, την Ιταλία και τη Δανία, καθώς επίσης και στο Ταλμούδ της Βαβυλώνας τον 4^ο μ.Χ. αιώνα, αλλά και στους Μαλέους.

Η ναυτική ασφάλεια, σαν ειδική εξασφάλιση ολόκληρης της θαλάσσιας περιπέτειας, εξελίχθηκε τον 12^ο αιώνα από τους Λομβαρδούς εμπόρους που μετακόμισαν από τη Βόρεια Ιταλία στο κεντρικό Λονδίνο, με έδρα το χώρο του City, και συγκεκριμένα την μέχρι σήμερα γνωστή Lombard Street.

Το 1236 η Ρωμαιοκαθολική Εκκλησία με ρύθμιση του Πάπα Γρηγορίου του ΙΧ, απαγόρευσε τον τόκο στο ναυτικό δάνειο, προκαλώντας μεγάλη αναστάτωση στη ναυσιπλοΐα. Για την αντιμετώπιση αυτής της κατάστασης επινοήθηκαν άλλοι τρόποι χρηματοδότησης και ανάληψης του κινδύνου, δημιουργώντας την έννοια της ασφάλισης όπως τη γνωρίζουμε σήμερα.

2.4.3 Από τον 14^ο έως τον 16^ο αιώνα

Το πρώτο ασφαλιστήριο συμβόλαιο θαλάσσιας ασφάλισης αυτής της περιόδου, εκδόθηκε στη Γένοβα στις 23 Οκτωβρίου του 1347 και αναφέρεται στην κάλυψη του ιστιοφόρου Santa Clara, για το ταξίδι από τη Γένοβα στην Μαγιόρκα.

Το 1435 στη Βαρκελώνη της Ισπανίας εκδόθηκε ο πρώτος νόμος που αφορούσε τη σύνταξη των ασφαλιστηρίων συμβολαίων, συντελώντας στην δημιουργία του ασφαλιστικού δικαίου. Η μεγάλη άνθιση της θαλάσσιας ασφάλισης σε Ισπανία και Ιταλία οδηγούν στην εμφάνιση του επαγγέλματος του ασφαλιστή. Η ασφάλιση γινόταν με εμπειρικό τρόπο και εξαρτιόταν από τον παράγοντα τύχη, με αποτέλεσμα την οικονομική καταστροφή πολλών ασφαλιστών.

Καθαρή αναφορά σε νόμο κράτους υπάρχει στο Βυζάντιο, στην Ιουστινιάνεια “Digesta” , όπου αναφέρεται ότι η αξία του φορτίου που απορρίπτεται στη θάλασσα για τη διάσωση του υπολοίπου φορτίου και του πλοίου, οφείλει να αποζημιωθεί κατ’ αναλογία. Η αναφορά αυτή αποτελεί την αρχή της Γενικής Αβαρίας, που είναι κύριος ασφαλιστικός κίνδυνος και κυρίαρχο μέρος απασχόλησης του διακανονισμού αβαριών πλοίων.

Τον 15^ο αιώνα κάνουν την εμφάνισή τους οι ασφαλιστές του Λονδίνου, οι οποίοι μαζί με εμπόρους και πλοιοκτήτες συγκεντρώνονταν στο μικρό καφενείο του Edward Lloyd, κοντά στον Τάμεση, στην Tower Street. Εκεί, κανόνιζαν την ασφάλιση και τις μεταφορές των εμπορευμάτων και από το 1688 αρχίζουν να συνάπτονται τα πρώτα ασφαλιστικά συμβόλαια.

Οι τύποι και το περιεχόμενο των διαφόρων συμβολαίων διέφεραν από κράτος σε κράτος ανάλογα με τη νομοθεσία και τις τοπικές συνήθειες.

2.4.4. Από τον 17^ο αιώνα έως σήμερα

Τα βασικότερα χαρακτηριστικά αυτής της περιόδου είναι η δημιουργία της έννοιας του σύγχρονου ασφαλιστικού επιχειρηματία, οι εξελίξεις στις διάφορες χώρες, τα νομοθετήματα που ρυθμίζουν τη θαλάσσια ασφάλιση, καθώς και οι διάφορες ενώσεις που δημιουργούνται από το συνασπισμό των ασφαλιστών.

Το 1720 στο Λονδίνο ιδρύεται η London Assurance και η Royal Assurance Exchange Corp. Οι εταιρείες αυτές μονοπωλούν τις ασφαλιστικές καλύψεις έως το τέλος του 1824, που καταργείται το μονοπώλιο. Μέσα στο 1774 γίνονται μέλη των Lloyd’s μεμονωμένοι ασφαλιστές, δημιουργώντας τον γνωστό σε όλους ασφαλιστικό φορέα Lloyd’s. Ασφαλιστικές εταιρείες στην Αμβέρσα, στο Ρότερνταμ και στη Νέα Υόρκη κάνουν την εμφάνισή τους, καμιά όμως με το κύρος της Lloyd’s, η οποία παραμένει η καλύτερη με τις πιο ενδιαφέρουσες καλύψεις. Το ασφαλιστήριό τους, το ονομαζόμενο Lloyd’s S. G. Policy, με τη μορφή που έλαβε το 1779, εξακολουθεί να χρησιμοποιείται έως σήμερα.

Με τη συνένωση των ασφαλιστών σε μεγάλες εταιρείες, αναπτύχθηκε όχι μόνον η οργάνωσή τους, αλλά και η συστηματική νομοθετική ρύθμιση της λειτουργίας

τους. Ο πρώτος ευρωπαϊκός ασφαλιστικός νόμος εμφανίστηκε το 1874, στο Βέλγιο. Ακολούθησε η Ιταλία το 1882, η Αγγλία το 1906, η Γερμανία και η Ελβετία το 1908. Είναι σαφές, όμως, ότι το αγγλικό δίκαιο και η αγγλική ασφαλιστική νοοτροπία έχουν επηρεάσει καταλυτικά τη διαμόρφωση και εξέλιξη της θαλάσσιας ασφάλισης.

2.5 Αναγκαιότητα και αίτια θαλάσσιας ασφάλισης

Η θαλάσσια ασφάλιση οφείλει την εμφάνισή της στους κινδύνους που αντιμετωπίζει η ναυσιπλοΐα. Εξ' αιτίας αυτών των κινδύνων κρίνεται αναγκαία για όλους όσους ασχολούνται με το υπερπόντιο εμπόριο, καθώς τους προστατεύει από τυχαία συμβάντα και απώλειες⁶. Έτσι, αποφεύγουν να δεσμεύονται οι ίδιοι έναντι τρίτων που θα πρέπει να τους αποζημιώσουν για κάποιον απρόβλεπτο κίνδυνο.

Για κάθε μεταφορά φορτίων, οι ιδιοκτήτες ζητούν το ασφαλιστήριο συμβόλαιο ως αποδεικτικό στοιχείο για τη φόρτωση του πλοίου, και οι τράπεζες το ζητούν ως πιστοποιητικό καταλληλότητας, τόσο για το φορτίο, όσο και για το πλοίο.

Ασφαλιστικό συμφέρον σε μια θαλάσσια περιπέτεια έχει ένα πρόσωπο (φυσικό ή νομικό), όταν διατηρεί οποιαδήποτε σχέση με την προς ασφάλιση περιουσία. Όταν, δηλαδή, έχει όφελος από την ασφαλή άφιξη του πλοίου στον τόπο προορισμού, είτε ενδέχεται να υποστεί βλάβη από τυχόν απώλεια, ή ζημία από την καθυστέρηση της άφιξής του.

Η ασφάλιση των πλοίων πραγματοποιείται με απ' ευθείας προσέγγιση της ασφαλιστικής εταιρείας από τον υποψήφιο ασφαλισμένο και υποβολή της πρότασης ασφάλισης. Η εταιρεία κάνει προσφορά στον ενδιαφερόμενο, γνωρίζοντάς του τους όρους και τα ασφάλιστρα. Εάν ο ασφαλισμένος αποδεχτεί την προσφορά, η εταιρεία αναλαμβάνει τον κίνδυνο και εκδίδει ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Την ασφάλιση μπορούν όμως και να αναλάβουν μεσίτες (Brokers) (Βλ. Κεφάλαιο 7.2.1)

⁶ Hodges, *Law of Marine Insurance*, σελ 15

2.6 Ελληνική νομοθεσία περί θαλάσσιας ασφάλισης

Το νομικό πλαίσιο της ασφάλισης στην Ελλάδα βασίστηκε στον Γαλλικό Εμπορικό Κώδικα του 1807, ο οποίος άρχισε να εφαρμόζεται στην Κωνσταντινούπολη το 1814 και έγινε αποδεκτός από τις Εθνοσυνελεύσεις του 1821 και του 1827.

Το 1970 ψηφίστηκε ο ασφαλιστικός νόμος στην Ελλάδα και με την ένταξη μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, εκσυγχρονίστηκε και εναρμονίστηκε με τους ασφαλιστικούς νόμους των υπολοίπων χωρών.

Η νομοθεσία που εφαρμόζεται στη χώρα μας για τη θαλάσσια ασφάλιση, διέπεται από τις ειδικές διατάξεις των άρθρων 463 έως 506 του Εμπορικού Νόμου, όπως τροποποιήθηκε από το Ν.ΓΨΙΖ/1910, καθώς και από τις γενικές διατάξεις περί ασφάλισης των άρθρων 189 έως 225 του Εμπορικού Νόμου, στα οποία παρέπεμπε το άρθρο 463. Ήδη το θέμα ρυθμίζεται από τα άρθρα 257 έως 288 του ΚΙΝΔ και από τις ήδη αναφερθείσες γενικές διατάξεις των άρθρων 189 έως 225 του Εμπ.Ν. Στις 28 Φεβρουαρίου του 1958 δημοσιεύθηκε ο Κ.Ι.Ν.Δ. στο υπ' αριθμ.32 ΦΕΚ τ.Α' και άρχισε να ισχύει από την 1^η Σεπτεμβρίου του 1958.

Ο νομοθέτης του Κ.Ι.Ν.Δ., για τη ρύθμιση των θεμάτων της θαλάσσιας ασφάλισης, δεν υιοθέτησε την προσαρμογή των διατάξεων προς τα νεότερα πορίσματα της επιστήμης σχετικά με τις συναλλακτικές ανάγκες και προς τον αστικό κώδικα. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να μην γίνουν οι αναμενόμενες ριζικές και αναγκαίες καινοτομίες. Ο λόγος ήταν ότι «δεν είναι επαρκώς ώριμο το έδαφος», όπως ο ίδιος ανέφερε στην εισηγητική του έκθεση.

Ο νομοθέτης στον σχετικό με τη θαλάσσια ασφάλιση τίτλο του Κ.Ι.Ν.Δ., συμπεριέλαβε ορισμένες επιτυχημένες διατάξεις από το σχέδιο του «Ασφαλιστικού Κώδικα 1958», που ταυτόχρονα με το άρθρο 257 ορίζει ότι εφαρμόζονται τα άρθρα 189 – 225 του Εμπ.Ν. περί χερσαίας ασφαλιστικής σύμβασης, εφόσον είναι συμβατά με τη θαλάσσια και δεν τροποποιούνται από τις επόμενες διατάξεις του Κ.Ι.Ν.Δ..

Στην πράξη, όμως, αυτή η παραπομπή του νομοθέτη δημιουργεί πολλά προβλήματα, καθώς οι περισσότερες από τις διατάξεις του Εμπ.Ν. είναι

ασυμβίβαστες προς τον Κ.Ι.Ν.Δ., και άλλες δεν ανταποκρίνονται στις σύγχρονες ανάγκες, ούτε στις εξελίξεις των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

2.7 Αγγλική νομοθεσία

Η θαλάσσια ασφάλιση στο αγγλικό δίκαιο ρυθμίζεται από το Νόμο του 1906, **Marine Insurance Act**. Ο νόμος αυτός κωδικοποίησε σε μια δικαστική πράξη τις μέχρι τότε ισχύουσες δικαστικές αποφάσεις και νομοθετήματα και αποτελεί τη βάση κάθε μορφής ασφάλιση διεθνώς (αυτοκινήτων, αεροπλάνων, σπιτιών, κλπ). Περιέχει 94 άρθρα, κυρίως γενικές διατάξεις, που εφαρμόζονται στην ασφάλιση φορτίου και δύο παραρτήματα. Στο πρώτο περιέχονται τα ασφαλιστήριο των Lloyd's και κανόνες για την ερμηνεία του. Το δεύτερο παράρτημα περιλαμβάνει τις καταργούμενες διατάξεις άλλων νόμων του άρθρου 92.

Σημαντικό ρόλο στην αγγλική νομοθεσία παίζουν και τα συναλλακτικά ήθη, που ρυθμίζουν θέματα για τα οποία ο Νόμος δεν προβλέπει. Σε αυτές τις περιπτώσεις επικρατούν έναντι του Νόμου, ακόμα κι αν υπάρχει έμμεση ρύθμιση από αυτόν. Εφαρμόζονται, επίσης, συμπληρωματικά και διατάξεις του Κοινού Νόμου (Common Law), εφόσον δεν προσκρούουν σε διατάξεις του ΜΙΑ του 1906.

Άλλες διατάξεις σχετικές με τη θαλάσσια ασφάλιση είναι αυτές των νόμων: του 1909 «Περί Αποφυγής των Ασφαλιστικών Συμβάσεων με Χαρακτήρα Παιγνίου στη Θαλάσσια Ασφάλιση», του 1911 «Περί Ναυτικών Συμβάσεων» και του 1930 «Περί Δικαιωμάτων Τρίτων Μερών κατά των Ασφαλιστών».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

3.1. Θαλάσσιοι κίνδυνοι - Κίνδυνοι ναυσιπλοΐας

Θαλάσσιοι κίνδυνοι είναι οι κίνδυνοι που απορρέουν από ή που είναι συναφείς με τη ναυσιπλοΐα. Τέτοιοι μπορεί να είναι η φωτιά, οι πολεμικοί κίνδυνοι, η πειρατεία, η κλοπή, οι συλλήψεις, οι κατασχέσεις, οι περιορισμοί από αρχές ή από λαούς, οι αβαρίες, οι ναυταπάτες και οποιοδήποτε άλλοι κίνδυνοι μπορούν να καθοριστούν σε ένα ασφαλιστήριο.

Θαλάσσια περιπέτεια νοείται η περιουσία που είναι εκτεθειμένη σε θαλάσσιους κινδύνους⁷. Η περιουσία αυτή (πλοίο, φορτίο, κινητά αντικείμενα) αναφέρεται στο Νόμο ως «ασφαλίσιμη περιουσία».

3.1.1. Κοινή αβαρία

Κοινές αβαρίες συνιστούν οι ζημίες και οι έκτακτες δαπάνες που γίνονται εκούσια και κατ' εύλογη κρίση με σκοπό τη σωτηρία του πλοίου ή του φορτίου από κοινό θαλάσσιο κίνδυνο, εφόσον επήλθε το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα. Κοινή αβαρία⁸ αποτελεί, επίσης, και η δαπάνη που γίνεται με σκοπό να αποφευχθεί άλλη δαπάνη, η οποία θα είχε τον χαρακτήρα κοινής αβαρίας, αλλά μόνο μέχρι του ποσού της τελευταίας. Καθώς επίσης, και στην περίπτωση κατά την οποία το γεγονός που δημιούργησε τον κίνδυνο οφείλεται σε ελάττωμα του πλοίου ή του φορτίου, ή σε πταίσμα του πλοιάρχου ή του δικαιούχου του φορτίου. Ο ωφελούμενος από την αβαρία θα στραφεί αναγωγικά κατά του υπαίτιου.

Κοινή αβαρία συνιστούν επίσης, α) ο μισθός και τα έξοδα τροφοδοσίας του πληρώματος και οι λοιπές δαπάνες λόγω του ότι εμποδίστηκε ο πλους μετά από

⁷ Hodges, *Law of Marine Insurance*, σελ 174

⁸ Κ.Ι.Ν.Δ. άρθ 219-234

διαταγή της Πολιτείας, ή επειδή το πλοίο αναγκάστηκε να παραμείνει σε κάποιο λιμάνι εξαιτίας πολέμου ή άλλης παρεμφερούς αιτίας, β) ο μισθός και τα έξοδα τροφοδοσίας του πληρώματος στον λιμένα προσόρμισης του πλοίου για την εκτέλεση των απαραίτητων επισκευών για τη συνέχιση του πλου.

Το μέγεθος της ζημίας μπορεί να φθάνει έως τη θυσία όλου του πλοίου για χάρη του φορτίου ή και αντίστροφα. Ο θεσμός αυτός δίνει αξίωση στον υφιστάμενο τη θυσία και υποχρέωση στον ωφεληθέντα από την αποτροπή του κινδύνου για επιμερισμό της ωφέλειας και της θυσίας. Οι αξιώσεις και υποχρεώσεις από κάθε συγκεκριμένο κίνδυνο εκκαθαρίζονται συνολικά και η εκκαθάριση αποτυπώνεται λογιστικά στον λογαριασμό διακανονισμού αβαρίας (Average Adjustment).

3.1.2 Σύγκρουση πλοίων

Σύγκρουση πλοίων θεωρείται η βίαιη υλική επαφή των πλοίων στον θαλάσσιο χώρο. Αυτό μπορεί να είναι αποτέλεσμα είτε ανθρώπινου παράγοντα, είτε τυχαίου γεγονότος. Στην περίπτωση του ανθρώπινου παράγοντα, οι ζημιές βαρύνουν το υπαίτιο πλοίο. Στην περίπτωση κοινής υπαιτιότητας κάθε πλοίο βαρύνεται ανάλογα με την μερίδιο ευθύνης του. Σε κάθε άλλη περίπτωση όπως για παράδειγμα ανωτέρα βία, τυχαίο γεγονός, αμφιβολίες για τα αίτια της σύγκρουσης, οι ζημιές βαρύνουν τα πλοία που τις υπέστησαν. Η ως άνω ευθύνη των πλοίων είναι όμως ανεξάρτητη από την ευθύνη των υπαίτιων προσώπων ως προς τους ζημιωθέντες και τους πλοιοκτήτες.

Σε περίπτωση σύγκρουσης, ο πλοίαρχος κάθε πλοίου που συγκρούστηκε οφείλει να βοηθήσει το άλλο πλοίο, το πλήρωμα και τους επιβάτες του, εφόσον δεν υπάρχει σοβαρός κίνδυνος για το δικό του πλοίο και τους επιβαίνοντες σε αυτό, και να γνωστοποιήσει, εάν το επιτρέπουν οι συνθήκες, στο άλλο πλοίο τα στοιχεία του πλοίου του (όνομα, λιμένας νηολόγησης, λιμένας απόπλου και προορισμού). Η μη παροχή βοήθειας στο άλλο πλοίο και η παράβαση του Κανονισμού αποφυγής συγκρούσεων⁹ συνιστούν ειδικά ναυτικά εγκλήματα για τον πλοίαρχο.

⁹ *International Regulations of Preventing Collisions at sea, 1960*

3.2. Θαλάσσια ασφάλιση

Η **θαλάσσια ασφάλιση** είναι η σύμβαση κατά την οποία ο ασφαλιστής, μέσα σε ορισμένο χρόνο, αναλαμβάνει την υποχρέωση να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο για τις ζημιές ή απώλειες, που τυχόν θα υποστεί το ασφαλισμένο αγαθό από θαλάσσιο κίνδυνο.

Η θαλάσσια ασφάλιση διακρίνεται α) ανάλογα με το αντικείμενό της σε:

- ασφάλιση σώματος πλοίου,
- ασφάλιση φορτίου και
- ασφάλιση προβλεπόμενου κέρδους

και β) ανάλογα με το χρόνο διάρκειάς της σε:

- ασφάλιση κατά χρόνο
- ασφάλιση κατά πλουν

Οι κίνδυνοι που δεν καλύπτονται από ασφαλιστικές εταιρείες, ασφαλίζονται από τους πλοιοκτήτες σε αλληλασφαλιστικές ενώσεις, που συνήθως είναι βρετανικά νομικά πρόσωπα. Σ' αυτές υπάγονται οι γνωστές αγγλικές αλληλασφαλιστικές ενώσεις P&I Clubs, που ασφαλίζουν εκτεταμένα την αστική ευθύνη του πλοιοκτήτη. Ασφαλισμένοι εκτός από τον πλοιοκτήτη μπορεί να είναι και άλλα πρόσωπα, όπως για παράδειγμα ο κύριος των μεταφερόμενων εμπορευμάτων (βλ. Κεφάλαιο 7.3).

3.2.1 Ασφάλιση σώματος πλοίου

Η **ασφάλιση σώματος πλοίου**, ως ασφάλιση κατά ζημιών ενεργητικού, περιλαμβάνει οποιαδήποτε βλάβη ή και απώλεια του πλοίου, καθώς και την αστική ευθύνη εξαιτίας σύγκρουσης. Μια τέτοια ασφάλιση μπορεί να συναφθεί από οποιονδήποτε έχει συμφέρον για τη διατήρηση του πλοίου. Δηλαδή, όχι μόνο από τον κύριο, αλλά και από αυτόν που το εκμεταλλεύεται, τον εφοπλιστή για παράδειγμα, σύμφωνα με σύμβαση που έχει συνάψει με τον κύριο.

Σε περίπτωση που το εμπορικό πλοίο (όπως συμβαίνει συνήθως) είναι υποθηκευμένο σε πιστωτές για εξασφάλιση δανείου, τότε η υποθήκη επεκτείνεται και στο ασφάλισμα, καθώς ο ενυπόθηκος δανειστής έχει τις αξιώσεις κατά του ασφαλιστή σε περίπτωση βλάβης του πλοίου. Όμως, ο ενυπόθηκος δανειστής μπορεί να ασφαλίσει ο ίδιος το συμφέρον από την υποθήκη, ή το συμφέρον κυριότητας του κυρίου ενυπόθηκου οφειλέτη του και μάλιστα για ποσό μέχρι 30% πάνω από το ύψους του δανείου, εφόσον το επιπλέον αυτό δεν υπερβαίνει την αξία του πλοίου.

Για την αποζημίωση λαμβάνονται υπόψη η αξία του πλοίου, των συστατικών και των παραρτημάτων που καλύπτονται από την ασφάλιση. Κατά κανόνα όμως, δεν υπολογίζεται η τρέχουσα αξία του πλοίου, αλλά η αποτίμησή του, στην οποία κατά διεθνή συναλλακτική ναυτασφαλιστική 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.

3.2.2 Ασφάλιση φορτίου

Η θαλάσσια ασφάλιση φορτίου είναι ασφάλιση θαλάσσιας μεταφοράς. Η θαλάσσια ασφάλιση μεταφορών αποτελεί είδος της ανοικτής ασφάλισης του ΑσφΝ. Ο Κ.Ι.Ν.Δ. προβλέπει την τρέχουσα που ονομάζεται, κατά τη διεθνή ορολογία, κυμαινόμενη ασφάλιση, ή ανοικτή ασφάλιση, ή γενική ασφάλιση.

Πρόκειται για ασφάλιση μέλλοντος συμφέροντος. Ο ασφαλισμένος είναι υποχρεωμένος να δηλώνει τα στοιχεία του κάθε φορτίου, για να μπορέσει να υπολογιστεί το ασφάλιστρο. 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.

3.2.3 Ασφάλιση προβλεπόμενου κέρδους

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.

Επίσης, 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.

3.2.4 Ασφάλιση κατά χρόνο

Η κατά χρόνο ασφάλιση άρχεται από της χρονολογίας του ασφαλιστηρίου. Ο χρόνος υπολογίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 243 και 244 του Αστικού Κώδικα και ως χρόνος εννοείται ο τοπικός, της χώρας στην οποία εξεδόθη το ασφαλιστήριο. Είναι όμως δυνατόν να ορισθεί και μεταγενέστερη χρονολογία.

Χαρακτηριστικό της κατά χρόνο ασφάλισης είναι ότι η διάρκειά της είναι εκ των προτέρων καθορισμένη, ενώ κατά κανόνα δεν προσδιορίζεται ο πλους. Δεν αποκλείεται όμως, να καθορισθούν οι θαλάσσιες περιοχές από τις οποίες θα διέλθει το πλοίο, καθώς και αυτές στις οποίες απαγορεύεται να πλεύσει.

Αν ο χρόνος της ασφάλισης λήξει κατά την διάρκεια του πλου, αυτή παρατείνεται και λήγει την επόμενη της ημέρας κατά την οποία το πλοίο αγκυροβόλησε και προσδέθηκε στο λιμένα του τελικού προορισμού. Η διάταξη αυτή απαιτεί εκτός από την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι προορισμού, και πρόσδεσή του. Συνεπώς, αν το πλοίο έφτασε, αλλά δεν προσδέθηκε, η ασφάλιση θα λήξει την επόμενη μέρα της πρόσδεσης. Αν προκληθεί ζημιά ή απώλεια μετά την λήξη του χρόνου που ορίζεται σύμφωνα με τα παραπάνω, εξ' αιτίας ασφαλισμένου κινδύνου, αλλά τα αίτια της ζημιάς ή απώλειας βρίσκονται μέσα στο καλυπτόμενο χρονικό διάστημα, η ευθύνη του ασφαλιστή

παραμένει. Σ' αυτήν την περίπτωση, ο ασφαλιστής δικαιούται ανάλογο πρόσθετο ασφάλιστρο.

Η διάρκεια της ασφάλισης, καθώς και ο χρόνος έναρξης και λήξης των κινδύνων, είναι στοιχεία της σύμβασης ασφάλισης, όμως η έλλειψη μνείας κάποιου από τα στοιχεία αυτά, δεν επιφέρει ακυρότητα της σύμβασης, διότι μπορούν να χρησιμοποιηθούν και άλλα αποδεικτικά μέσα.

3.2.5 Ασφάλιση κατά πλουν

Το άρθρο 263 του Κ.Ι.Ν.Δ. αναφέρεται στην διάρκεια της κατά πλουν ασφάλισης του πλοίου και ορίζει ότι κατά αυτήν, ο κίνδυνος καλύπτεται από της ενάρξεως της φορτώσεως ή της παραλαβής έρματος, μέχρι της εκφορτώσεως. Η ασφάλιση αυτή δεν αφορά ορισμένη χρονική διάρκεια, αλλά ορισμένο μόνο πλουν.

Το δεύτερο εδάφιο του ίδιου άρθρου, προβλέπει την σύναψη νέας «εν συνεχεία» ασφάλισης κατά πλουν, και ορίζει ότι εφόσον επακολουθήσει τέτοια ασφάλιση, η προηγούμενη κάλυψη παύει με την έναρξη της ασφαλιστικής κάλυψης για τον νέο πλουν. Η διάταξη αποβλέπει στο να μην μείνει κενό ασφαλιστικής κάλυψης κατά την διάρκεια του πλου, και στην άρση κάθε αμφιβολίας που θα μπορούσε να προκύψει εν όψει της ρύθμισης του πρώτου εδαφίου.

3.3 Ασφάλιση πληρώματος και αστικής ευθύνης πλοιοκτήτη

Η ασφάλιση του πληρώματος, ακολουθεί τους κανόνες της ασφάλισης προσώπων, και δεν εφαρμόζονται όλες οι διατάξεις για την ασφάλιση κατά ζημιών, έστω κι αν οι κίνδυνοι σχετίζονται με θαλάσσιο εγχείρημα.

Επομένως, όπως ήδη αναφέραμε από το σύνολο των σχετικών διατάξεων προκύπτει ότι η θαλάσσια ασφάλιση είναι ασφάλιση κατά ζημιών και δεν υπάγονται στις ρυθμίσεις της οι ασφαλίσεις προσώπων του ΑσφΝ.

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 αντιπαροχή - πέραν του μισθού - του πληρώματος. Ορισμένες αξιώσεις κατά του εργοδότη-πλοιοκτήτη μένουν ακάλυπτες (κυρίως αξιώσεις για ψυχική οδύνη και για έξοδα επαναπατριsmού). Αυτές τις αξιώσεις του πληρώματος όπως άλλωστε και οποιαδήποτε αστική αξίωση τρίτου κατά του πλοιοκτήτη, μπορεί να συμφωνηθεί να καλύπτει η ασφάλιση αστικής ευθύνης.

Η ασφάλιση αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη δεν περιλαμβάνεται (αυτόματα) σε μια κοινή θαλάσσια ασφάλιση. Δηλαδή, δεν σημαίνει η καθολικότητα των κινδύνων της θαλάσσιας ασφάλισης ότι περιλαμβάνεται και η αστική ευθύνη σε μια ασφάλιση φορτίου, εκτός αν υπάρχει ειδική συμφωνία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΑΛΛΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

4.1 Αντασφάλιση

Περί της αντασφάλισης προβλέπει το άρθρο 194 του Εμπ.Ν. , το οποίο έχει εφαρμογή και στην θαλάσσια αντασφάλιση, και ορίζει ότι «ο ασφαλιστής δύναται να ασφαλίσει παρ' εταίρο τα υπ' αυτού ασφαλισθέντα πράγματα». Επομένως, **αντασφάλιση** είναι η σύμβαση την οποία συνάπτει ο ασφαλιστής με άλλο ασφαλιστή, για να καλύψει όλους τους κινδύνους τους οποίους ανέλαβε ή πρόκειται να αναλάβει μέσα σε μια ορισμένη περίοδο.

Με βάση τους όρους της σύμβασης αντασφάλισης, ο αντασφαλιστής ασφαρίζει, μερικώς ή ολικώς, το ποσό που έχει ασφαλισθεί με την αρχική σύμβαση, το οποίο έχει συμφωνηθεί να καταβληθεί από τον ασφαλιστή ως αποζημίωση, εφόσον επέλθει ο ασφαλιστικός κίνδυνος. Ο ασφαλιστής πρέπει να αποδείξει ότι πλήρωσε τον ασφαλισμένο, συνήθως μέσω ειδικής ρήτρας στην σύμβαση. Στην πράξη, αρκεί να προσκομισθεί στον αντασφαλιστή η εξοφλητική απόδειξη πληρωμής του ασφαλισμένου.

Η αντασφάλιση δεν πρέπει να υπερβαίνει το ασφαλισθέν ποσό, διότι για το υπερβάλλον ποσό θα είχαμε καθαρή ασφάλιση και όχι αντασφάλιση. Συνεπώς, η αντασφάλιση ισχύει έναντι του αντασφαλιστή μόνο μέχρι του ποσού της αρχικής ασφάλισης. Ο αντασφαλιστής είναι υποχρεωμένος να συμβάλλει στα έξοδα προς αποτροπή ή μείωση της ζημιάς λόγω ασφαλισμένου κινδύνου. Αν ο ασφαλιστής πληρώσει για οποιοδήποτε λόγο ποσοστό της ασφαλιστικής αποζημίωσης στον ασφαλισμένο, το ίδιο ποσοστό θα καταβάλει και ο αντασφαλιστής στον ασφαλιστή.

Ο ασφαλισμένος δεν έχει νομικό δεσμό με τον αντασφαλιστή, αλλά μόνο με τον ασφαλιστή, και αυτό διότι οι δύο συμβάσεις είναι κατ' αρχήν ανεξάρτητες. Για τον ίδιο λόγο ο ασφαλισμένος δεν δικαιούται να απευθυνθεί στον αντασφαλιστή για να αποζημιωθεί για καλυπτόμενη ζημιά κατά το μέτρο της αντασφάλισης. Παρόλα αυτά, η ολική ή η μερική ανατροπή της ασφαλιστικής

σύμβασης, επιφέρει και την αντίστοιχη ανατροπή της αντασφάλισης, χωρίς να ισχύει αντίθετη συμφωνία.

4.2 Υπασφάλιση

Υπασφάλιση, ή όπως αλλιώς ονομάζεται, **μερική ασφάλιση**, είναι η ασφάλιση κατά ζημιών που καλύπτει μέρος αυτής ή ορισμένη ποσότητα. Η υπασφάλιση περιορίζει την αποζημίωση λόγω ζημιάς στο συμφωνηθέν ποσό, το οποίο υπολείπεται της ασφαλιστικής αξίας του αντικειμένου. «Αν η κατά των ζημιών ασφάλιση καλύπτει μέρος μόνο της αξίας του ασφαλισθέντος πράγματος, ο ασφαλισμένος υφίσταται ανάλογο μέρος των ζημιών ή απωλειών»¹⁰. Με το άρθρο αυτό, καθορίζεται ο καλούμενος «αναλογικός κανόνας», βάση του οποίου γίνεται ο κανονισμός της αποζημίωσης στην περίπτωση της υπασφάλισης.

Έτσι λοιπόν, όταν το ασφαλιστικό ποσό είναι κατώτερο από την ασφαλιστική αξία, για το μη καλυπτόμενο μέρος της, ο ασφαλισμένος θεωρείται αυτασφαλισμένος και αναλαμβάνει ο ίδιος ανάλογο μέρος των ζημιών, σε περίπτωση επέλευσης του κινδύνου.

¹⁰ ΑσφΝ., Άρθρο 17

4.3 Πολλαπλή ασφάλιση

Τα πράγματα που ασφαλιζονται για ολόκληρη την αξία τους δεν μπορούν να ασφαλισθούν εκ νέου για τον ίδιο χρόνο και για τους ίδιους κινδύνους¹¹. Η δεύτερη ασφάλιση είναι όμως ισχυρή στις επόμενες περιπτώσεις:

- α) Αν έγινε υπό την αίρεση της ακυρότητας της προηγούμενης ασφάλισης.
- β) Αν έγινε υπό την αίρεση της ολικής ή μερικής αφερεγγυότητας του πρώτου ασφαλιστή.
- γ) Αν τα δικαιώματα που πηγάζουν από την πρώτη ασφάλιση εκχωρήθηκαν στο δεύτερο ασφαλιστή.
- δ) Αν έγινε παραίτηση από τα δικαιώματα που πηγάζουν από την πρώτη ασφάλιση, απέναντι στον πρώτο ασφαλιστή.

Πολλαπλή ασφάλιση δεν υπάρχει όταν τα μεν αντικείμενα και οι κίνδυνοι είναι ίδιοι, οι δε ενδιαφερόμενοι, οι οποίοι συνάπτουν τις ασφαλίσεις, είναι διαφορετικοί.

¹¹ ΑσφΝ., άρθρο 15

4.4 Συνασφάλιση

Η περίπτωση της πολλαπλής ασφάλισης προϋποθέτει πλήρη κάλυψη της ασφαλιστικής αξίας του πράγματος από την πρώτη ασφάλιση. Είναι όμως δυνατόν περισσότεροι από ένας ασφαλιστές να αναλάβουν, με ξεχωριστές συμβάσεις ασφάλισης, να καλύψει ο καθένας ένα μόνο μέρος της ασφαλιστικής αξίας.

Σε κάθε μια ασφάλιση όμως πρέπει να μνημονεύονται οι άλλες, καθώς και τα αντίστοιχα ασφαλιστικά ποσά, που η κάθε μια καλύπτει. Αυτή είναι η περίπτωση της συνασφάλισης, που αποσκοπεί στο μερισμό της ευθύνης μεταξύ διαφόρων ασφαλιστών. Σε περίπτωση πραγματοποίησης του ασφαλιζόμενου κινδύνου, ο κάθε ασφαλιστής ευθύνεται ανάλογα με το ασφαλιστικό ποσό που καλύπτει. Το σύνολο της αποζημίωσης δεν μπορεί να ξεπερνά την πραγματική αξία του ασφαλισμένου αντικειμένου.

4.5 Υπερασφάλιση

Το άρθρο 201 του Εμπ.Ν., ρυθμίζει το θέμα της **υπερασφάλισης** και ορίζει ότι: η ασφάλιση για ποσό που υπερβαίνει την αξία των ασφαλισθέντων πραγμάτων, δεν παράγει αποτελέσματα ως προς τον ασφαλισμένο, εάν έγινε από αυτόν «δολίως ή απατηλώς», ο δε «καλής πίστεως» ασφαλιστής δικαιούται το ασφάλιστρο. Αν ο ασφαλισμένος δεν ενήργησε «δολίως ή απατηλώς», η ασφάλιση είναι ισχυρή μέχρι της αξίας των ασφαλισθέντων πραγμάτων, ο δε ασφαλισμένος δεν υποχρεούται να πληρώσει το ασφάλιστρο για το υπερβάλλον ποσό, αλλά οφείλει μόνο αποζημίωση ίση προς το μισό τοις εκατό του ασφαλιστικού ποσού.

Αν λοιπόν, συνομολογηθεί ασφάλιση για ποσό το οποίο υπερβαίνει την πραγματική αξία του πράγματος και ο ασφαλιζόμενος ενήργησε με δόλο, τότε η ασφάλιση αυτή δεν έχει αποτελέσματα. Αν δεν υπάρχει δόλος, η ασφάλιση ισχύει μέχρι την πραγματική αξία του πράγματος. Ο ασφαλιζόμενος δεν υποχρεούται να καταβάλει ασφάλιστρο για την υπερβάλλουσα αξία, υποχρεούται όμως να αποζημιώσει τον ασφαλιστή με την αποζημίωση που ορίζει η σχετική διάταξη.

4.6 Ευθύνη επόμενων ασφαλιστών

Αν δεν καλύπτεται από την πρώτη ασφάλιση ολόκληρη η αξία του ασφαλισθέντος πράγματος, οι επόμενοι ασφαλιστές ευθύνονται για το υπόλοιπο της αξίας, κατά την τάξη της χρονολογίας των ασφαλιστικών συμβάσεων. Οι ασφαλίσεις που συνολολογήθηκαν την ίδια ημέρα, θεωρούνται σύγχρονες και είναι ισχυρές μέχρι συμπλήρωσης ολόκληρης της αξίας, ανάλογα με το ποσό που έχει ασφαλίσει ο κάθε ασφαλιστής. Η διαφορά της ώρας δεν λαμβάνεται υπόψη, ούτως ώστε να θεωρείται ότι κάποια από τις συμβάσεις συνολολογήθηκε πριν από κάποια άλλη. Στην περίπτωση που συμφωνήθηκε ότι, εάν ο ασφαλιζόμενος παραβεί την υποχρέωσή του να δηλώσει κάθε άλλη ασφάλιση επέρχεται ακυρότητα, η συμφωνία αυτή είναι ισχυρή, ανεξάρτητα αν τα ποσά όλων των ασφαλίσεων δεν υπερβαίνουν την αξία του πράγματος και ανεξάρτητα από την καλή ή την κακή πίστη του ασφαλιζόμενου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ

5.1 Ασφαλιστήριο

Το **ασφαλιστήριο** είναι το κύριο έγγραφο με το οποίο καθορίζονται οι όροι της ασφαλιστικής σύμβασης και έχει αποδεικτική λειτουργία. Είναι δηλαδή έγγραφο αποδεικτικό, και όχι συστατικό της ασφαλιστικής σύμβασης. Αυτό σημαίνει ότι η σύμβαση υφίσταται και χωρίς αυτό 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 αγώγιμη υποχρέωση του ασφαλιστή, υποχρέωση που απορρέει τόσο από το ουσιαστικό όσο και από το φορολογικό δίκαιο.

Η ασφαλιστική σύμβαση αποδεικνύεται και από άλλα έγγραφα, όπως αυτό που τροποποιεί το ασφαλιστήριο και καλείται επασφαλιστήριο, επιστολές, τηλεγραφήματα, αποδείξεις των ασφαλιστρών κ.α.

Εκδότης του ασφαλιστηρίου συμβολαίου είναι ο ασφαλιστής, ο οποίος είναι υποχρεωμένος να παραδώσει το ασφαλιστήριο στον λήπτη της ασφάλισης. Σύμφωνα με τον Κ.ΠΟΛ.Δ. ο γραπτός τύπος του ασφαλιστηρίου θεωρείται ότι έχει τηρηθεί με μόνη την υπογραφή του ασφαλιστή. Ο Ασφ.Ν. προβλέπει ρητά ότι το ασφαλιστήριο που έχει εκδοθεί από τον ασφαλιστή αποδεικνύει την ασφαλιστική σύμβαση και επομένως δεσμεύει τον ασφαλισμένο.

Το άρθρο 192 ΕΝ ορίζει ότι στο ασφαλιστήριο πρέπει να περιέχονται ενδείξεις που προσδιορίζουν τις παροχές των συμβαλλόμενων. Από μέρους του ασφαλιζόμενου η παροχή που πρέπει να προσδιορίζεται είναι το ασφάλιστρο, ενώ από μέρους του ασφαλιστή, η παροχή που πρέπει να προσδιορίζεται είναι οι κίνδυνοι που αναλαμβάνει ο τελευταίος, καθώς και ο χρόνος έναρξης και λήξης αυτών (Άρθρο 269, εδ. α Κ.Ι.Ν.Δ.). Οι κίνδυνοι που δεν περιλαμβάνονται στην ασφαλιστική προστασία μπορούν να καλυφθούν με ειδικές ρήτρες. Τέτοιοι είναι οι πολεμικοί κίνδυνοι, οι οποίοι κατά το άρθρο 272 Κ.Ι.Ν.Δ. όχι μόνο δεν

καλύπτονται από την ασφαλιστική σύμβαση αλλά η έκθεση του πλοίου σε αυτούς έχει ως αποτέλεσμα τη λύση της ασφαλιστικής σύμβασης.

Άλλα στοιχεία που πρέπει να καθορίζονται στο θαλάσσιο ασφαλιστήριο είναι το όνομα του ασφαλισμένου, ή κάποιου προσώπου που συνάπτει την ασφάλιση αντ' αυτού, το ασφαλιζόμενο αντικείμενο, το οποίο πρέπει να καθορίζεται με λογική βεβαιότητα. Η φύση και η έκταση του συμφέροντος του ασφαλισμένου στο ασφαλιζόμενο αντικείμενο δεν είναι απαραίτητο να καθορίζονται στο ασφαλιστήριο.

Στο ασφαλιστήριο καθορίζεται επίσης το ασφαλιζόμενο αντικείμενο με γενικούς όρους, που αναφέρεται στο συμφέρον που ο ασφαλισμένος σκοπεύει να καλύψει. Στην εφαρμογή του άρθρου αυτού προσοχή δίδεται σε οποιαδήποτε συνήθεια ρυθμίζει τον καθορισμό του ασφαλιζόμενου αντικειμένου. Ένα ασφαλιστήριο μπορεί να είναι είτε εκτιμημένο ή ανεκτίμητο. Οι γενικοί όροι στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο δεν συνιστούν ασφαλιστική κάλυψη, αλλά ρυθμίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων μελών.

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

5.1.1 Περιεχόμενο ασφαλιστηρίου

Σύμφωνα με το άρθρο 192 ΕΝ στοιχεία ασφαλιστηρίου είναι η χρονολογία, τα συμβαλλόμενα μέρη και η διαμονή τους, το αντικείμενο της ασφάλισης και οι παροχές των συμβαλλόμενων. Η χρονολογία του ασφαλιστηρίου έχει σημασία γιατί π.χ. στην κατά χρόνο ασφάλιση αυτή αρχίζει από τη χρονολογία που καθορίζει το ασφαλιστήριο. Σε περίπτωση ύπαρξης διαφορετικών ημερομηνιών

υπογραφής του ασφαλιστηρίου λαμβάνεται υπ' όψη η πιο πρόσφατη.

Τέλος, το άρθρο 258 Κ.Ι.Ν.Δ. επιτάσσει όπως 'το ασφαλιστήριο πλην των εν άρθρο 192 ΕΝ στοιχείων, αναγράφει το όνομα, το είδος, τη χωρητικότητα και την ιθαγένεια του πλοίου'. Σε περίπτωση που το ασφαλιστήριο δεν περιέχει τα στοιχεία που απαιτούν τα άρθρα 192 ΕΝ και 258 Κ.Ι.Ν.Δ. δε θίγεται η αποδεικτική αξία του εγγράφου, αλλά περιορίζεται μόνο στα στοιχεία που περιέχει. Σε περίπτωση απώλειας του ασφαλιστηρίου, η ασφαλιστική σχέση είναι δυνατόν να αποδειχθεί με όρκο ή ομολογία¹².

Αναλυτικότερα, ένα θαλάσσιο ασφαλιστήριο κατά την έννοια του Ασφ.Ν. πρέπει να περιέχει¹³:

α) Τα στοιχεία των συμβαλλομένων και του δικαιούχου του ασφαλίματος. Δηλαδή το όνομα του ασφαλισμένου, ή κάποιου προσώπου που συνάπτει την ασφάλιση αντ' αυτού, π.χ. ο πλοιοκτήτης, ο ενυπόθηκος δανειστής, ο εφοπλιστής, κ.α. Ένα θαλάσσιο ασφαλιστήριο πρέπει να υπογράφεται από τον ασφαλιστή ή αντ' αυτού, υπό την προϋπόθεση ότι στην περίπτωση συνεταιρισμού η σφραγίδα του είναι αρκετή.

Όταν ένα ασφαλιστήριο προσυπογράφεται από ή αντί δύο ή περισσότερων ασφαλιστών, κάθε προσυπογραφή συνιστά ξεχωριστή σύμβαση με τον ασφαλισμένο, εκτός αν εκφράζεται το αντίθετο.

β) Το πρόσωπο ή το αντικείμενο της θαλάσσιας ασφάλισης, δηλαδή κάθε έννομο συμφέρον που εκτίθεται σε θαλάσσιο κίνδυνο, ακόμη και το ελπιζόμενο κέρδος, σύμφωνα με το άρθρο 259 του Κ.Ι.Ν.Δ.

Αντικείμενα της θαλάσσιας ασφάλισης σύμφωνα με τον Κ.Ι.Ν.Δ. είναι:

- Το πλοίο (άρθρο 263 Κ.Ι.Ν.Δ.)
- Το φορτίο (άρθρο 264 Κ.Ι.Ν.Δ.)
- Το ασφάλιστρο (άρθρο 194 Ε.Ν.)

¹² Τσάγκαρης, *Κώδιξ ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου*

¹³ Μυλονόπουλος, *Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο*, σελ 200

- Ο ναύλος(άρθρα 266 και 267 Κ.Ι.Ν.Δ.)
- Το ελπιζόμενο κέρδος(άρθρα 259,264 και 286 Κ.Ι.Ν.Δ. και 197 Ε.Ν.)

γ) Το ασφάλισμα, δηλαδή το ποσόν της αποζημίωσης που θα καταβάλλει ο ασφαλιστής, το οποίο σύμφωνα με το άρθρο 268 Κ.Ι.Ν.Δ. καθορίζεται με βάση την αξία που είχαν τα ασφαλισθέντα αντικείμενα κατά την έναρξη της ασφάλισης. Και το ασφάλιστρο, δηλαδή το ποσό που είναι υποχρεωμένος ο ασφαλισμένος να καταβάλλει στον ασφαλιστή, το οποίο είναι ανάλογο με το ασφάλισμα και τους ασφαλιζόμενους κινδύνους.

Ένα ασφαλιστήριο μπορεί να είναι εκτιμημένο ή ανεκτίμητο. Εκτιμημένο ασφαλιστήριο είναι αυτό που προσδιορίζει τη συμφωνημένη αξία του ασφαλιζόμενου αντικειμένου.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου και ελλείψει δόλου η αξία που καθορίζεται στο εκτιμημένο ασφαλιστήριο είναι, όσον αφορά τον ασφαλιστή και ασφαλισμένο, αδιαμφισβήτητη της ασφαλίσιμης αξίας του αντικειμένου που πρόκειται να ασφαλιστεί, ανεξάρτητα αν η απώλεια είναι ολική ή μερική. Εκτός εάν το ασφαλιστήριο ορίζει διαφορετικά, η αξία που καθορίσθηκε στο ασφαλιστήριο δεν είναι αδιαμφισβήτητη για τον καθορισμό της τεκμαρτής ολικής απώλειας.

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

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

Όταν μια ασφάλιση συνομολογείται υπό τον όρο ότι θα πληρωθεί επιπλέον ασφάλιστρο εάν συμβεί κάποιο δεδομένο γεγονός, και το γεγονός αυτό συμβεί,

αλλά η σχετική συμφωνία δεν έχει γίνει, τότε οφείλεται ένα λογικό επιπλέον ασφάλιστρο.

Σε περίπτωση συνασφάλισης, καθένας από τους ασφαλιστές είναι υποχρεωμένος να εκδώσει ίδιο ασφαλιστήριο. Τα ασφαλιστήρια είναι αριθμημένα και έχουν τυπωμένο το όνομα του ασφαλιστή. Σε περίπτωση που η υποχρέωση του ασφαλιστή προς παράδοση του ασφαλιστηρίου καταστεί ληξιπρόθεσμη, ο ασφαλιζόμενος μπορεί να ασκήσει το κατά το άρθρο 325 ΑΚ δικαίωμα επίσχεσης και να παρακρατήσει το ασφάλιστρο έως ότου ο ασφαλιστής επιδώσει σε αυτόν το ασφαλιστήριο. Το δικαίωμα όμως επίσχεσης μπορεί να ασκήσει και ο ασφαλιστής παρακρατώντας το ασφαλιστήριο μέχρις ότου καταβληθεί το ληξιπρόθεσμο ασφάλιστρο.

δ) Τους κινδύνους που αναλαμβάνει ο ασφαλιστής, καθώς και το χρόνο έναρξης και λήξης αυτών. Ο ασφαλιστής σύμφωνα με το άρθρο 269 του Κ.Ι.Ν.Δ. ενέχεται για τις απώλειες και τις ζημίες που θα προκληθούν από οποιοδήποτε γεγονός συμβεί κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, ακόμη και για κλοπή.

ε) Τη χρονολογία. Σύμφωνα με το άρθρο 192 του Ε.Ν. το ασφαλιστήριο πρέπει να φέρει την ημερομηνία έκδοσής του.

στ) Τα στοιχεία του πλοίου που σύμφωνα με το άρθρο 258 του Κ.Ι.Ν.Δ. αναγράφονται στο ασφαλιστήριο είναι το όνομα, το είδος, η χωρητικότητα και η ιθαγένειά του.

Απαραίτητα επίσης στοιχεία σε ένα ασφαλιστήριο είναι οι εγγυήσεις και οι ασφαλιστικές καλύψεις.

5.1.2 Τύποι ασφαλιστηρίων

Ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο που καλύπτει το ασφαλισμένο αντικείμενο "προς και από" έναν τόπο, ή από έναν τόπο σε έναν άλλο, ή άλλους, ονομάζεται "ασφαλιστήριο πλου". Αυτό καλύπτει τους ασφαλισμένους κινδύνους για ένα μόνο συγκεκριμένο ταξίδι, ανεξάρτητα από την χρονική του διάρκεια.

Αντίθετα, όταν η σύμβαση ασφαλίζει το ασφαλιζόμενο αντικείμενο για μια ορισμένη χρονική περίοδο το ασφαλιστήριο ονομάζεται "ασφαλιστήριο χρόνου" (ασφαλιστήριο συμβόλαιο διάρκειας). Μια σύμβαση για συνδυασμό πλου και χρόνου μπορεί να συμπεριληφθεί στο ίδιο ασφαλιστήριο. Η ασφάλιση για ορισμένο ταξίδι παύει να ισχύει εάν αλλάξει άθελα ή ηθελημένα ο προσδιορισμός του πλοίου.

Ενδεικτικά αναφέρουμε κάποια εξειδικευμένα ασφαλιστήρια, για ορισμένες κατηγορίες σκαφών όπως:

- Fishing Vessels clause: που καλύπτει το αλιευτικό για όλους τους βασικούς κινδύνους της θάλασσας με επέκταση αυτών.
- Fishing Vessels additional Perils clause-Hue: καλύπτει τη έκρηξη λέβητα, την ζημιά σαν συνέπεια ελαττωματικού μέρους την ανθρώπινη αμέλεια και σφάλμα.
- Institute Yacht clauses: Ασφάλιση σκαφών αναψυχής.

5.1.3 Ασφαλιστικοί όροι

Ένα ασφαλιστήριο περιέχει χειρόγραφους και τους έντυπους όρους. Οι χειρόγραφοι θεωρούνται ειδικότεροι όροι και υπερισχύουν των έντυπων, σε περίπτωση σύγκρουσής τους. Ο ΑσφΝ, 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 όροι, συνήθως γράφονται στην πρώτη σελίδα όπου περιέχονται τα εξατομικευμένα στοιχεία της σύμβασης. Έντυποι είναι εκείνοι οι όροι 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 ΑσφΝ και στους οποίους εντάσσονται όλοι οι εκ των προτέρων, χωρίς διαπραγμάτευση, συντεταγμένοι όροι, σε αντίθεση με το ασφαλιστήριο που περιέχει εξατομικευμένα στοιχεία της σύμβασης.

Σαφής νομοθετική διαφοροποίηση μεταξύ ασφαλιστηρίου και ασφαλιστικών όρων, επέρχεται μετά την εισαγωγή του Ασφ.Ν. Το ασφαλιστήριο είναι το έγγραφο στο οποίο αναφέρονται όλα τα απαραίτητα στοιχεία της ασφαλιστικής σύμβασης και ό,τι 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. Στην Ελλάδα υπήρχαν σημαντικοί κλάδοι ασφαλίσεων, που μέχρι την εισαγωγή του ΑσφΝ., λειτουργούσαν χωρίς να βασίζονται σε ειδική νομοθετική πρόβλεψη, παρά μόνο στους στερεότυπους γενικούς όρους, όπως για παράδειγμα η ασφάλιση γενικής αστικής ευθύνης.

Η εγκυρότητα των ασφαλιστικών όρων κατοχυρώνεται όταν οι όροι δεν είναι καταχρηστικοί, δεν αντιβαίνουν σε νομοθετικές διατάξεις αναγκαστικού δικαίου και λαμβάνουν υπόψη τα εύλογα συμφέροντα του λήπτη της ασφάλισης και των ασφαλισμένων. Πρέπει, επίσης, να γράφονται με σαφήνεια, γιατί σε αντίθετη περίπτωση τα δικαστήρια δεν θα τους εφαρμόσουν.

Ενώ 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, στην Ελλάδα η πρακτική αυτή δεν έχει ακόμα εισαχθεί.

Για να είναι δεσμευτικοί οι ασφαλιστικοί όροι θα πρέπει, σύμφωνα με το καθεστώς του ΕμπΝ., να αποδεικνύεται ότι ο ασφαλισμένος τους έχει αποδεχθεί και αυτό

συντελείται με την 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 υπάρχει ασάφεια, δεν επιτρέπεται κατά την νομολογία ερμηνεία προς ανεύρεση της βούλησης των συμβαλλομένων.

Τέλος, όλοι οι ασφαλιστικοί όροι πρέπει να παραδοθούν μαζί με το ασφαλιστήριο. Σε περίπτωση όμως που ένας νέος ουσιώδης όρος τίθεται μεταγενέστερα στην εξοφλητική απόδειξη που λαμβάνει ο ασφαλισμένος κατά την είσπραξη του ασφαλίματος, ενώ αυτός δεν αποτελούσε όρο συμβατικό, ο όρος αυτός δεν δεσμεύει τον ασφαλισμένο.

5.2 Ασφαλίσιμη αξία πλοίου

Η ασφαλίσιμη αξία του πλοίου είναι η αξία στην αρχή του κινδύνου και περιλαμβάνει όλα εκείνα τα έξοδα που απορρέουν από την ανάγκη να καταστεί το πλοίο κατάλληλο για το ταξίδι ή την περιπέτεια που προβλέπεται από το ασφαλιστήριο. Τα έξοδα αυτά είναι ο εξοπλισμός, τα αποθέματα τροφίμων για τους αξιωματικούς και το πλήρωμα, οι προκαταβολές χρημάτων για μισθούς ναυτικών και άλλων πληρωμών (εάν υπάρχουν), συν τα συνολικά έξοδα ασφάλισης. Σε περίπτωση ατμόπλοιου, η ασφαλίσιμη αξία περιλαμβάνει επίσης τα μηχανήματα, τους λέβητες, το κάρβουνο και τα αποθέματα για τη μηχανή εάν ανήκουν στον ασφαλισμένο. Σε πλοία απασχολούμενα με ειδικό εμπόριο περιλαμβάνει επιπλέον τα εξαρτήματα εκείνα που είναι απαραίτητα για το εμπόριο αυτό.

Το πιο σημαντικό σημείο ενός ναυτικού ασφαλιστικού συμβολαίου είναι η αξία του αντικειμένου. Ο καθορισμός της συμφωνείται με την έναρξη της ασφάλισης. Δεν επέρχονται αλλαγές παρά μόνο με την σύμφωνη γνώμη ασφαλιστών και ασφαλιζομένων. Η μόνη εξαίρεση μπορεί να συμβεί όταν το πλοίο πηγαίνει για διάλυση οπότε η αξία του είναι αντίστοιχη της τιμής scrap.

Παράγοντες που επηρεάζουν την αξία του πλοίου είναι η τιμή μεταπώλησης του στις παρούσες συνθήκες, η τιμή αγοράς ενός αντίστοιχου καινούργιου, η ηλικία του πλοίου και η απόσβεση του.

Στο άρθρο 197, παρ. 1, του Εμπορικού Νόμου καθορίζεται, ότι "η κατά ζημιών ασφάλισης, δύναται να γίνη δι' ολόκληρον την αξίαν του πράγματος, δια μέρος αυτής ή δι ορισμένη ποσότητα". Εδώ ο νόμος εννοεί την αξία του αντικειμένου. Συμπληρωματικά, μπορεί κάποιος να πει ότι ο νόμος όφειλε ακριβολογώντας να κάνει λόγο για την αξία του ασφαλιστικού συμφέροντος¹⁴.

¹⁴ Τσιριντάνη, *Η Υπασφάλισης*, σελ. 2

5.3 Ασφαλιστικές καλύψεις

Οι κυριότεροι καλυπτόμενοι κίνδυνοι από τις ρήτρες είναι:

α) Πυρκαγιά, έκρηξη, κλοπή, εκβολή, πειρατεία, πρόσκρουση, σύγκρουση, αμέλεια πληρώματος, καθώς και κίνδυνοι που σχετίζονται με την Αστική Ευθύνη από σύγκρουση με άλλο πλοίο κατά τα $\frac{3}{4}$. Ζημιά που ενδέχεται να προκύψει στο πλοίο από τις προσπάθειες των αρχών για απορρύπανση ύστερα από θαλάσσια ρύπανση.

β) Γενική αβαρία και ναυαγιοιρεσία.

γ) Έξοδα που σχετίζονται με τυχόν προσπάθεια αποφυγής ή ελαχιστοποίησης της ζημιάς.

Επίσης, προαιρετικά καλύπτονται:

δ) Κίνδυνοι πολέμου και τρομοκρατικών ενεργειών.

ε) Increased Value. Κεφάλαιο επιπλέον της ασφαλισμένης αξίας του πλοίου για την κάλυψη (σε περίπτωση ολικής ή τεκμαρτής ολικής απώλειας) εξόδων και αμοιβών που προκύπτουν κατά τη διάρκεια αντιμετώπισης του ασφαλιστικού γεγονότος.

στ) Loss of Hire. Απώλεια εισοδήματος που απορρέει από τη χρήση του πλοίου συνεπεία επέλευσης του ασφαλιστικού γεγονότος.

Οι Ασφαλιστικές καλύψεις (H&M, War, I.V., LOH κλπ.) που χρησιμοποιούνται στη θαλάσσια ασφάλιση αποτελούν τις διεθνώς αποδεκτές ρήτρες του Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου. Οι ρήτρες αυτές είναι στην πραγματικότητα πακέτα τυποποιημένων ρητρών, γνωστών στην ασφαλιστική αγορά και ως εκ τούτου αποδεκτών από ασφαλιστές και πλοιοκτήτες, η μορφή των I.T.C.¹⁵ - HULLS, ως κάτωθι:

- I.T.C. Hulls Total Loss - General Average - 3/4 Collision liability (including Salvage Charges Sue and Labor): που περιλαμβάνει την ολική απώλεια, την

¹⁵ Institute Time Clause

Γενική Αβαρία, την αστική ευθύνη συνεπεία συγκρούσεως, τα έξοδα διασώσεως και βοήθειας και τα δικαστικά έξοδα.

- I.T.C. Hulls Total Loss Only (including Salvage Charges and Sue and Labor): που είναι πιο περιορισμένη της μορφή προηγούμενης και περιλαμβάνει ολική απώλεια, έξοδα διασώσεως και βοήθειας και τα δικαστικά έξοδα.

Συμπληρωματικές καλύψεις μπορούν να δοθούν με τις παρακάτω ρήτρες:

- Protection & Indemnity Hulls time: Αφορά στην κάλυψη του υπολοίπου Ό της αστικής ευθύνης. Το 1/4 μπορεί να καλυφθεί είτε με ειδική μνεία στο αρχικό συμβόλαιο τροποποιώντας τα "3/4" με "4/4".
- Institute Time Clauses-Freight: Για την κάλυψη του ναύλου.
- I.T.C. Hulls Disbursements and Increased value: Πρόκειται για προσαύξηση της ασφαλιζόμενης αξίας κατά 25% για κάλυψη μόνο στην περίπτωση ολικής απώλειας, Γενικής αβαρίας, δικαστικών εξόδων και Αστικής Ευθύνης. Δηλαδή για ολική ζημία προσαυξάνεται κατά 25% η κάλυψη ενώ αυτό δεν ισχύει για μερική ζημίας.
- I.T.C Hulls Excess Liability: Περιορισμένη έκδοση αυτής της ρήτρας υπάρχει με την μορφή της που σε σχέση με την ανωτέρω θα εξαίρει την ολική απώλεια.
- Mortgages Interest - Hulls: Επειδή οι αξίες των πλοίων είναι μεγάλες, είναι σχεδόν κανόνας η προσφυγή σε Τραπεζικό δανεισμό. Η ρήτρα αυτή χρησιμοποιείται στην περίπτωση που υπάρχει υποθήκη πάνω στο πλοίο και εκχώρηση δικαιωμάτων με την χρήση Notice of assignment που συνυπογράφουν οι πλοιοκτήτες και οι ασφαλιστές.

5.3.1 Αποζημίωση

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, 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.

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

- 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.
- 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.
- 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.

Σύμφωνα με τον Ναυτασφαλιστικό Κώδικα (Marine Insurance Act 1906), 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 το Νόμο, τότε λέγεται ότι ο ασφαλισμένος είναι υπερασφαλισμένος από διπλή ασφάλιση.

Στην περίπτωση αυτή ο ασφαλισμένος μπορεί να διεκδικήσει πληρωμή από τους ασφαλιστές με όποια σειρά ο ίδιος θεωρεί κατάλληλη, με την προϋπόθεση ότι δεν δικαιούται να λάβει ποσό που να υπερβαίνει την αποζημίωση που επιτρέπεται από το Νόμο. Όταν το συμβόλαιό του είναι εκτιμημένο, ο ασφαλισμένος πρέπει να πιστώνει σε σχέση με την εκτίμηση για κάθε ποσό που λαμβάνει μέσω οποιουδήποτε άλλου ασφαλιστρού, ανεξάρτητα από την πραγματική αξία του ασφαλισμένου αντικειμένου. Όταν το συμβόλαιο είναι ανεκτίμητο, ο ασφαλισμένος πρέπει να πιστώνει σε σχέση με την ολική ασφαλίσιμη αξία για κάθε ποσό που λαμβάνει μέσω οποιουδήποτε ασφαλιστηρίου.

Σύμφωνα με το τον Ναυτασφαλιστικό Κώδικα επίσης, όταν δύο ή περισσότερα πρόσωπα συμφωνούν αμοιβαία να ασφαλίσουν ο ένας τον άλλον κατά θαλασσίων κινδύνων, τότε λέγεται ότι υπάρχει αμοιβαία ασφάλιση. Σ' αυτή την περίπτωση δεν ισχύουν οι διατάξεις του Νόμου που σχετίζονται με το ασφαλιστήριο, αλλά εγγύηση ή άλλη ρύθμιση που μπορεί να συμφωνηθεί, αντικαθιστά το ασφαλιστήριο. Επίσης, οι διατάξεις του Νόμου αυτού μπορούν να τροποποιηθούν από συμφωνία των συμβαλλομένων, από τους όρους των ασφαλιστηρίων, από τους όρους και τους κανονισμούς των συνεταιρισμών. Εκτός των παραπάνω εξαιρέσεων οι διατάξεις του Νόμου ισχύουν στην αμοιβαία ασφάλιση.

5.4 Ασφαλισμο συμφέρον

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου, κάθε πρόσωπο το οποίο ενδιαφέρεται για τη θαλάσσια περιπέτεια έχει ασφαλισμο 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 ζημιωθεί από την απώλειά της, ή από ζημιά σε αυτή, ή από κράτησή της, ή μπορεί να προκληθεί ευθύνη σε σχέση με αυτή.

Ο ασφαλισμένος πρέπει να έχει συμφέρον στο ασφαλιζόμενο αντικείμενο τη στιγμή της απώλειας, ενώ δεν είναι αναγκαίο να έχει συμφέρον όταν συνάπτεται η ασφάλιση.

Συγκεκριμένα, ασφαλισμο συμφέρον υπάρχει:

- Όταν το ασφαλιζόμενο αντικείμενο ασφαρίζεται «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.
- 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.
- Ένα ενδεχόμενο συμφέρον είναι ασφαλισμο, καθώς και ένα αμφίβολο συμφέρον.
- Μερικό συμφέρον κάθε φύσης είναι ασφαλισμο.
- 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.

- Ο δανειστής χρημάτων υπό την προϋπόθεση της επιστροφής τους μόνο εάν το πλοίο (bottoming) ή το φορτίο (respondentia) φτάσουν στον προορισμό τους, έχει ασφαλίσιμο συμφέρον σε σχέση με το δάνειο.
- Ο καπετάνιος ή οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος του πλοίου έχει ασφαλίσιμο συμφέρον σε σχέση με το μισθό του.
- Στην περίπτωση του προκαταβεβλημένου ναύλου, ο προκαταβάων τον ναύλο έχει ασφαλίσιμο συμφέρον, μιας και ο ναύλος δεν επιστρέφεται σε περίπτωση απώλειας.
- Ο ασφαλισμένος έχει ασφαλίσιμο συμφέρον στα έξοδα οποιασδήποτε ασφάλισης συνάψει.
- Όταν το ασφαλίσιμο αντικείμενο είναι υποθηκευμένο, ο ενυπόθηκος οφειλέτης έχει ασφαλίσιμο συμφέρον στην πλήρη αξία του ασφαλισμένου αντικειμένου, και ενυπόθηκος δανειστής έχει ασφαλίσιμο 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 δικό του 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.
- 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 δικαιώματά 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.

5.5 Υποχρεώσεις ασφαλιστή

Βασική υποχρέωση του ασφαλιστή, όπως προαναφέραμε, είναι η καταβολή ασφαλίματος αν και όποτε επέλθει ο κίνδυνος. Επιπλέον όμως, διατηρεί την υποχρέωση, να «φέρει τον κίνδυνο» σε όλη τη διάρκεια της ασφάλισης και για το λόγο αυτό, φροντίζει για τη δημιουργία ειδικών αποθεμάτων για κάθε κίνδυνο που αναλαμβάνει, σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου που διέπει τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις. Η παροχή του «φέρει τον κίνδυνο» είναι αποτιμητή σε χρήμα και έχει κατά περίπτωση, διάφορες παρεπόμενες υποχρεώσεις που απορρέουν από τις αρχές της καλής πίστης. Έτσι, είναι υποχρεωμένος να θέτει σωστές ερωτήσεις προκειμένου να αναλάβει τον κίνδυνο και να ενημερώνει το μέλλοντα ασφαλισμένο για τα ουσιώδη στοιχεία της σύμβασης. Υποχρέωση που μπορεί βέβαια να εκπληρωθεί με τους διαμεσολαβούντες στην ιδιωτική ασφάλιση. Μετά την επέλευση της ασφαλιστικής περίπτωσης ο ασφαλιστής υποχρεούται να καταβάλει το ασφαλισμα σύμφωνα με την έκταση της ζημιάς ή με το συμφωνημένο ποσό.

Η υποχρέωση του ασφαλιστή να καταβάλει το ασφαλισμα χωρίς υπαίτια καθυστέρηση προβλέπεται από ΑσφΝ στο αρθρ. 7. Σε περίπτωση μάλιστα, που η διάγνωση της έκτασης της ζημιάς απαιτεί μεγάλο διάστημα, είτε γιατί η πραγματογνωμοσύνη είναι χρονοβόρα, είτε γιατί συμφωνήθηκε να ευρεθεί η έκταση της ζημιάς με διαιτητική πραγματογνωμοσύνη και η διαδικασία καθυστερεί ή διαβλέπεται διαρκής, ο ασφαλιστής υποχρεούται να καταβάλει άμεσα το ύψος εκείνο του ασφαλίματος, μέχρι το οποίο δεν το αμφισβητεί. Σ' αυτές τις περιπτώσεις η υποχρέωση του ασφαλιστή είναι άμεση, μόλις επέλθει ο κίνδυνος, και δεν αναμένεται πρώτα να βεβαιωθεί, με το πέρασμα του χρόνου, ότι η διάγνωση είναι πράγματι χρονοβόρα. Αρκεί αυτό να προκύπτει. Και επειδή στις ασφαλίσσεις πραγμάτων η διάγνωση είναι κατά κανόνα μακρά, η διάταξη του ΑσφΝ. θα εφαρμόζεται επίσης κατά κανόνα. Έτσι, μετά την εισαγωγή του ΑσφΝ. δεν ισχύει πια η νομολογία κατά την οποία, αν έχει συμφωνηθεί δεσμευτικά σε ασφάλιση πραγμάτων σε περίπτωση αμφιβολίας ως προς την έκταση των ζημιών (μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου) δεν θα καταβάλλεται αποζημίωση πριν επιλυθεί η διαφορά με διαιτητική πραγματογνωμοσύνη, ενώ η τοκοδοσία δεν θα αρχίζει πριν την έκδοση της σχετικής απόφασης. Τέλος, ο ασφαλιστής που

συμφώνησε μια ασφαλιστική σύμβαση, υποχρεούται να εκδώσει και να παραδώσει στον ασφαλισμένο το σχετικό ασφαλιστήριο καθώς και τους ασφαλιστικούς όρους.

5.5.1 Εγκατάλειψη

Ο Κ.Ι.Ν.Δ. παρέχει τη δυνατότητα στον ασφαλισμένο, σε ορισμένες περιπτώσεις θαλάσσιας ασφάλισης, να εγκαταλείψει στον ασφαλιστή τα ασφαλισμένα αντικείμενα και να ζητήσει ολόκληρο το ασφαλιστικό ποσό. Αυτό μπορεί να συμβεί σε περιπτώσεις όπως όταν αν το πλοίο, εξαιτίας θαλάσσιου γεγονότος, χάθηκε ή δεν είναι πλέον ικανό προς πλου, ή δεν είναι δυνατό να επισκευαστεί.

Η δυνατότητα εγκατάλειψης δίδεται επίσης στον ασφαλισμένο σε περιπτώσεις όπως όταν τα έξοδα ανέγκυσης ή επισκευής είναι μεγαλύτερα από τα 3/4 της αξίας του πλοίου, όταν έχουν περάσει 3 μήνες χωρίς ειδήσεις του πλοίου και όταν το πλοίο αλωθεί ή εμποδιστεί από ξένη δύναμη.

Σε όλες τις παραπάνω περιπτώσεις ο ασφαλισμένος μπορεί να κάνει γραπτή δήλωση εγκατάλειψης του πλοίου. Ο ασφαλιστής υποχρεούται να καταβάλει ολόκληρο το ασφαλιστικό ποσό, έχει όμως δικαίωμα να ικανοποιηθεί από το βεβλαμμένο ασφαλισμένο πράγμα. Προϋπόθεση της ισχύος της εγκατάλειψης είναι να ευθύνεται ο ασφαλιστής από την ασφαλιστική σύμβαση.

Επομένως, κατά τη δήλωση εγκατάλειψης, ο ασφαλιστής μπορεί να αντιτάξει ότι δεν ευθύνεται από την ασφαλιστική σύμβαση, αλλά και ότι δεν συντρέχουν οι ως άνω προϋποθέσεις που θέτει ο νόμος για την εγκατάλειψη.

5.5.2 Τεκμαιρόμενη απώλεια

Με τον όρο τεκμαιρόμενη απώλεια εννοείται το δικαίωμα του ασφαλισμένου να εγκαταλείψει το πλοίο στον ασφαλιστή και να αξιώσει πλήρη αποζημίωση για ολική απώλεια. Τέτοια περίπτωση αποτελεί και η εξαφάνιση του πλοίου με έλλειψη ειδήσεων για εύλογο χρονικό διάστημα, οπότε ο ασφαλισμένος δικαιούται αποζημίωση για ολική απώλεια χωρίς να απαιτείται δήλωση εγκατάλειψης που στην περίπτωση αυτή θεωρείται περιττή.

Η ευθύνη του ασφαλιστή βασίζεται στο ότι είναι υπόχρεος για κάθε ζημιά ή απώλεια που εγγύτερη αιτία έχει αυτήν για την οποία υπάρχει ασφαλισμένος κίνδυνος. Πρέπει να υφίσταται αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ του ζημιογόνου γεγονότος και της προξενηθείσας ζημιάς. Στην περίπτωση του συνδυασμού αιτιών που προκάλεσαν τη ζημιά, η επιλογή της πραγματικής ή αποτελεσματικής αιτίας μέσα από ένα πλέγμα γεγονότων, πρέπει να γίνεται με εφαρμογή των κανόνων της κοινής λογικής και νοημοσύνης. Τέλος, βάρος απόδειξης ότι η ζημιά προκλήθηκε από τον πλησιέστερο προς αυτήν ασφαλισμένο κίνδυνο, φέρει ο ασφαλισμένος.

5.6 Υποχρεώσεις ασφαλισμένου

Κύρια υποχρέωση του ασφαλισμένου είναι η πληρωμή του ασφαλιστρού, το οποίο καταβάλλεται σε μετρητά. Σε περίπτωση που ο λήπτης της ασφάλισης δεν καταβάλει το ασφαλιστρού, ο ασφαλιστής μπορεί να προσφύγει στη δικαιοσύνη και να τον εξαναγκάσει δικαστικά στην καταβολή του.

Εκτός από την παραπάνω υποχρέωση, ο ασφαλισμένος υποχρεούται, σύμφωνα με την κρατούσα άποψη, να επιδεικνύει ορισμένη συμπεριφορά έναντι του ασφαλιστή. Αυτή η συμπεριφορά καλείται «ασφαλιστικό βάρος» και η διαφορά μεταξύ ασφαλιστικής υποχρέωσης και ασφαλιστικού βάρους είναι ότι, σε περίπτωση παράβασης του ασφαλιστικού βάρους, ο ασφαλιστής δεν μπορεί να εξαναγκάσει δικαστικά το λήπτη της ασφάλισης σε συμμόρφωση.

Ασφαλιστικό βάρος έχει ο λήπτης της ασφάλισης και όχι ο δικαιούχος της ασφάλισης, ο οποίος δεν βλάπτεται από τυχόν παραβιάσεις του, όπως είναι οι ανακοινώσεις που πρέπει να κάνει ο λήπτης της ασφάλισης στον ασφαλιστή κατά τη σύναψη της σύμβασης, κατά τη διάρκεια της σύμβασης και μετά την επέλευση της ασφαλιστικής περίπτωσης..

Κατά τη σύναψη της σύμβασης οι δηλώσεις στις οποίες προβαίνει ο λήπτης της ασφάλισης πρέπει να είναι αληθινές και σωστές. Επίσης, πρέπει να μην αποσιωπά στοιχεία και περιστατικά που είναι αντικειμενικά ουσιώδη για την εκτίμηση του κινδύνου. Παράβαση της υποχρέωσης αυτής από υπαιτιότητα του λήπτη της ασφάλισης δίνει στον ασφαλιστή το δικαίωμα καταγγελίας της σύμβασης εντός μηνός από τότε που έλαβε γνώση των περιστατικών ή να ζητήσει τροποποίηση της, η άρνηση αποδοχής της οποίας ισοδυναμεί με καταγγελία της σύμβασης. Δικαίωμα καταγγελίας έχει ο ασφαλιστής και αν ακόμα η λαθεμένη ανακοίνωση οφείλεται σε ανυπαίτια πλάνη του ασφαλισμένου.

Ενδέχεται, σε οποιαδήποτε σύμβαση και όχι μόνο την ασφαλιστική, κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων τα μέρη να μην συμπεριφερθούν σύμφωνα με τις επιταγές της καλής πίστης και των συναλλακτικών ηθών. Αυτό δεν έχει σχέση και δεν πρέπει να συγχέεται με τις ασφαλιστικές ανακοινώσεις που επιβάλλει ο νόμος στο λήπτη της ασφάλισης κατά τη σύναψη της σύμβασης. Οι διατάξεις για τις ασφαλιστικές ανακοινώσεις του λήπτη της ασφάλισης και οι κυρώσεις

εφαρμόζονται μόνο όταν καταρτισθεί η ασφαλιστική σύμβαση, πράγμα που τις διαφοροποιεί από την ευθύνη κατά τις διαπραγματεύσεις.

Ο ασφαλισμένος, κατά τη διάρκεια της ασφαλιστικής σύμβασης, υποχρεούται να δηλώνει στον ασφαλιστή κάθε στοιχείο ή περιστατικό, που αντικειμενικά είναι σε θέση να επιφέρει σημαντική επίταση του κινδύνου, μέσα σε δεκατέσσερις ημέρες από τότε που περιήλθε σε γνώση του. Στοιχείο, που αν το γνώριζε ο ασφαλιστής, δεν θα είχε συνάψει τη σύμβαση ή δεν θα την είχε συνάψει με τους ίδιους όρους. Ο ασφαλιστής έχει στην περίπτωση αυτή δικαίωμα να ζητήσει την τροποποίηση ή καταγγελία της σύμβασης.

Αφού επέλθει η ασφαλιστική περίπτωση ο λήπτης της ασφάλισης υποχρεούται να ενημερώσει αμέσως τον ασφαλιστή. Έτσι, ο ασφαλισμένος, παρά το γράμμα του νόμου, έχει υποχρέωση να δηλώσει χωρίς υπαίτια καθυστέρηση την επέλευση της ζημιάς, γιατί αποτελεί θεμελιώδη αρχή του ασφαλιστικού δικαίου να είναι σε θέση ο ασφαλιστής να διαγνώσει την ζημία και ν' αποφύγει τις αλλοιώσεις που μπορεί να φέρει ο χρόνος ή ο λήπτης της ασφάλισης ή τρίτοι. Το νέο δικαίωμα που δίδει ο ΑσφΝ. στον λήπτη της ασφάλισης είναι ότι ο ασφαλιστής δεν μπορεί πλέον να συμφωνήσει την απαλλαγή του σε περίπτωση παράβασης της υποχρέωσης γνωστοποίησης της επέλευσης της ασφαλιστικής περίπτωσης.

Επίσης, οφείλει ο λήπτης της ασφάλισης, μετά την επέλευση της ασφαλιστικής περίπτωσης, να κάνει ό,τι είναι δυνατό για να αποφευχθεί ή μειωθεί η ζημιά και να ακολουθεί τις οδηγίες του ασφαλιστή. Δηλαδή, να συμπεριφερθεί όπως θα συμπεριφερόταν ένας συνετός μη ασφαλισμένος.

Διαφορετικό ζήτημα από τα ασφαλιστικά βάρη κατά τη διάρκεια και μετά την επέλευση της ασφαλιστικής περίπτωσης, είναι η αυτονόητη υποχρέωση του λήπτη της ασφάλισης να μην προκαλέσει με συγκεκριμένη ενέργειά του την επέλευση του κινδύνου.

Ο ΑσφΝ. που προβλέπει απαλλαγή του ασφαλιστή ζημιών μόνο σε περίπτωση που η επέλευση του κινδύνου οφείλεται σε δόλο ή βαριά αμέλεια του λήπτη της ασφάλισης ή του ασφαλισμένου ή του δικαιούχου του ασφαλίματος ή των συνοικούντων ή νομίμων αντιπροσώπων ή τρίτων, στους οποίους είχε ανατεθεί

επαγγελματικά η φύλαξη του αντικειμένου της ασφάλισης. Ο ασφαλιστής στην περίπτωση αυτή δικαιούται μόνο το δεδουλευμένο ασφάλιστρο.

5.7 Επίλυση διαφορών

Η επίλυση των διαφορών ασφαλιστή-λήπτη της ασφάλισης, γίνεται στην Ελλάδα ακόμα όπως και στις λοιπές ιδιωτικές διαφορές, δηλαδή αποκλειστικά από τα αρμόδια δικαστήρια. Η εισαγωγή του θεσμού του «μεσολαβητή» που έχει σε άλλες κοινοτικές χώρες ευρέως εφαρμοστεί για τις καταναλωτικές ασφαλίσεις, είναι ακόμα υπό σκέψη. Εν τούτοις, η επίλυση των διαφορών στο χώρο της ιδιωτικής ασφάλισης έχει ορισμένες ιδιαιτερότητες. Τούτο οφείλεται στο ότι ο ασφαλιστής έχει να κάνει με «πελάτη διαρκείας», και η δικαστική εμπλοκή είναι ως εκ τούτου εύλογο να επιδιώκεται η αποφυγή της.

Οι διαφορές ως προς την έκταση της ζημιάς, συνήθως επιλύονται με διαπραγματεύσεις, στις οποίες το ρόλο ενός de facto μεσολαβητή έχει ο ειδικός πραγματογνώμονας «ασφαλιστικών» ζημιών. Επίσης, κανόνας είναι να συμφωνείτε η επίλυση, των διαφορών ειδικά ως προς την έκταση της ζημιάς, να γίνεται με διαιτητική πραγματογνωμοσύνη. Ακόμα, η εποπτική Αρχή έχει και αυτή ένα ρόλο στον περιορισμό της προσφυγής στα δικαστήρια, αφού πριν την εισαγωγή της διαφοράς στο δικαστήριο, δικαιούται και υποχρεούται να παρεμβαίνει προς τις εποπτευόμενες επιχειρήσεις, αν κρίνει βάσιμη μια καταγγελία ασφαλισμένου ή και αυτεπάγγελτα. Τέλος, σημαντικό περιορισμό της δικαστηριακής επίλυσης των διαφορών, έχει επιφέρει το σύστημα των συμφωνιών των ασφαλιστικών επιχειρήσεων για τον διακανονισμό των αποζημιώσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΡΗΤΡΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ

Τα συμβαλλόμενα μέρη σε μια σύμβαση ασφάλισης θα πρέπει, όπου αυτό είναι δυνατόν, να συμπεριλαμβάνουν στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο ρητούς όρους (ρήτρες), με τους οποίους να διευθετούνται τα ασαφή σημεία της νομοθεσίας.

6.1 Ρήτρες χρονοασφάλισεως σκαφών (Institute Time Clause Hulls)

Οι ρήτρες χρονοασφάλισεως σκαφών I.T.C. HULLS εκδόθηκαν για πρώτη φορά το 1888 και από τότε είναι οι ευρύτερα διαδεδομένοι όροι ασφάλισεως πλοίων.

Υπάρχουν διάφορα είδη I.T.C. Hulls όπως :

- All Risks
- F.P.A. (Free of Particular Average)
- F.P.A. (Absolutely free of Particular Average)
- W.A. (With Average)

6.2 Ρήτρα συγκρούσεως (Running Down Clause)

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

- Αστική Ευθύνη.

Οι ασφαλιστές ενδιαφέρονται μόνο για την αστική ευθύνη του ασφαλιζομένου.

- Σύγκρουση.

Σύγκρουση σημαίνει φυσική επαφή μεταξύ δύο πλοίων. Με τον όρο ευθύνη του ασφαλιζομένου συνεπεία συγκρούσεως εννοείται η ευθύνη για ζημιές που προκαλούνται σε άλλο πλοίο και όχι στο ασφαλιζόμενο. Η συγκεκριμένη ρήτρα δεν ασχολείται με ζημιές του ασφαλιζομένου πλοίου, οι οποίες καλύπτονται από άλλους όρους διότι η σύγκρουση είναι ένας από τους θαλάσσιους κινδύνους.

- 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.

- Ζημιές του άλλου πλοίου

Μόνο οι κάτωθι ζημιές του άλλου πλοίου καλύπτονται :

α) Ολική απώλεια του άλλου πλοίου

β) Το κόστος επισκευής των ζημιών του άλλου πλοίου

γ) Απώλεια κέρδους από το άλλο πλοίο ή περιουσιακού στοιχείου επί του άλλου πλοίου, λόγω καθυστέρησης ή απώλειας χρήσεως.

δ) Έξοδα Γενικής αβαρίας που τυχόν θα δαπανηθούν εκ μέρους του άλλου πλοίου ή περιουσιακού στοιχείου επί του άλλου πλοίου.

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

- Το όριο των 3/4

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

Ας υποθεθεί ότι λόγω συγκρούσεως από λάθος του ασφαλιζόμενου πλοίου αυτό βυθίζεται και προκαλούνται και 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 $\frac{3}{4}$ της ζημιάς επί του άλλου πλοίου. Το υπόλοιπο $\frac{1}{4}$ θα καλυφθεί από το P & I. Clubs.

Εφ' όσον, όπως προαναφέρθηκε, η ευθύνη των ασφαλιστών φθάνει μέχρι της ασφαλιζόμενης αξίας, βλέπουμε ότι σ' αυτή την περίπτωση οι ασφαλιστές πληρώνουν ποσό μεγαλύτερο από την ασφαλιζόμενη αξία, και γι' αυτό το λόγο λέγεται ότι η ρήτρα σύγκρουσης είναι επιπρόσθετος όρος στο ασφαλιστήριο.

6.3 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 εταιρία, τότε ο ασφαλιζόμενος θα έχει τα ίδια δικαιώματα όπως στη ρήτρα συγκρούσεως.

6.4 Ρήτρα ρυμουλκήσεως (Tow and Assist Clause)

Ενώ παλαιότερα δεν υπήρχαν περιορισμοί στη ρυμούλκηση του πλοίου, σήμερα οι ασφαλιστές τους έχουν επιβάλλει στις επιχειρήσεις ρυμουλκήσεως, λόγω του πρόσθετου κινδύνου που παρουσιάζεται κατ' αυτές. Το ασφάλιστρο που χρεώνεται αρχικά στους ασφαλιζόμενους δεν προβλέπει ποσοστό για πρόσθετους κινδύνους ρυμουλκήσεως, παρά μόνο για συνηθισμένες ρυμουλκήσεις στους λιμένες ή σε καταστάσεις ανάγκης. Δεν προβλέπεται ότι το πλοίο θα ρυμουλκηθεί κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ή ότι θα ρυμουλκήσει άλλο πλοίο, συνεπώς ρυμούλκηση επιτρέπεται μόνο όταν τα ασφαλιζόμενο πλοίο ή το πλοίο που βοηθά το ασφαλιζόμενο πλοίο, βρίσκεται σε κίνδυνο, ή πρόκειται για τις συνηθισμένες ρυμουλκήσεις στα λιμάνια ή με τη σύμφωνη γνώμη των ασφαλιστών.

Ανακεφαλαιώνοντας, συμπεραίνουμε ότι η ρυμούλκηση μπορεί να αναληφθεί μόνο από το ασφαλιζόμενο πλοίο για να βοηθήσει πλοίο που βρίσκεται σε κίνδυνο ή στην περίπτωση που υπάρχει συγκατάθεση των ασφαλιστών και εάν έχει γίνει πριν σύμβαση ρυμουλκήσεως.

Το ασφαλιζόμενο πλοίο μπορεί να ρυμουλκηθεί χωρίς πρόσθετο ασφάλιστρο μόνο όταν βρίσκεται σε κίνδυνο, ή όταν βρίσκεται στον πλησιέστερο ασφαλή λιμένα ή τοποθεσία, ή όπως συνηθίζεται μέσα στα λιμάνια. Για πολλούς και διάφορους λόγους ένα πλοίο πιθανόν να χρειαστεί να πέσει δίπλα σ' ένα άλλο πλοίο. Σ' 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, οι οποίοι, 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.

6.5 Ρήτρα συνεχίσεως καλύψεως (Continuation Clause)

Ένα χρονοασφαλιστήριο εκπνέει σε μια προκαθορισμένη ημερομηνία και ώρα, ανεξάρτητα από την κατάσταση ή την τοποθεσία του πλοίου. Η λήξη του ασφαλιστηρίου ενώ το πλοίο βρίσκεται στο πέλαγος, έχοντας υποστεί ζημιά, δημιουργεί μεγάλο πρόβλημα για όλους τους ενδιαφερόμενους. Είναι λοιπόν 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.

Γι' αυτόν το λόγο το Continuation Clause συμπεριελήφθη στα I.T.C., ούτως ώστε, εάν υπάρξει ανάγκη να συνεχίζεται η παρεχόμενη από το ασφαλιστήριο κάλυψη μέχρι το λιμάνι προορισμού.

Γενικά, πρέπει να δίνεται ειδοποίηση από πριν στους ασφαλιστές ότι υπάρχει πρόθεση να συνεχισθεί η ασφάλιση. Ο όρος δεν σκοπεύει να προστατεύσει αυτούς που παραβλέπουν την ημερομηνία λήξεως του συμβολαίου.

Ακόμη, ο ασφαλιζόμενος δεν μπορεί να επικαλεσθεί το Continuation Clause για να συνεχίσει μια ασφάλιση επί πλοίου παρά μόνο όταν τούτο βρίσκεται σ' ένα ενδιάμεσο λιμένα ή λιμένα καταφυγής.

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

6.6 Ρήτρα παραβίασεως εγγυήσεως (Breach of Warranty Clause)

Γενικά, εγγύηση είναι μια υποχρέωση που δίνει ο ασφαλιζόμενος με την οποία βεβαιώνει ή αρνείται την ύπαρξη μιας καταστάσεως ή αναλαμβάνει να πράξει ή να μη πράξει κάτι. Οι εγγυήσεις περιλαμβάνονται στο ασφαλιστήριο για να εξασφαλίσει ο ασφαλιστής ότι ο κίνδυνος θα παραμείνει σ' 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 ασφάλιστρο για να καλυφθεί αυτός ο πρόσθετος κίνδυνος.

Οι καταστάσεις που μεγαλώνουν τον κίνδυνο συνδέονται, σε γενικές γραμμές, με το φορτίο που μεταφέρεται επί του ασφαλισμένου πλοίου, το είδος του εμπορίου με το οποίο ασχολείται το ασφαλισμένο πλοίο, τα γεωγραφικά όρια ναυσιπλοΐας του, τη ρυμούλκηση και την ναυαγιαίρεση.

Παραβίαση των ανωτέρω εγγυήσεων συγχωρείται μόνον όταν δοθεί ειδοποίηση αμέσως στους ασφαλιστές αφού οι πλοιοκτήτες μάθουν ότι έγινε μια παραβίαση ή ότι πρόκειται να γίνει, ή όταν συμφωνηθούν οιοιδήποτε όροι, ή όταν συμφωνηθεί το ύψος του προσθέτου ασφαλίστρου.

6.7 Ρήτρα πωλήσεως πλοίου (Sale of Vessel Clause)

Ο όρος αυτός συμπερασματικά σημαίνει ότι :

- Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο ακυρώνεται με την πώληση του πλοίου ή τη μεταβίβαση της διαχείρισής του.
- Ακύρωση του ασφαλιστηρίου συμβολαίου αποφεύγεται μόνον εάν οι ασφαλιστές συμφωνήσουν γραπτώς ότι επιθυμούν να συνεχίσουν την ασφάλιση.
- Η ακύρωση σύμφωνα με το Continuation Clause αναβάλλεται μέχρις ότου το πλοίο φθάσει στον τελικό προορισμό του.
- Οι ασφαλιστές είναι υποχρεωμένοι να επιστρέψουν την αναλογία των ασφαλιστρών που αναλογεί από την ακύρωση μέχρι την λήξη της ασφαλιστικής περιόδου.
- 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.
- 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.
- Η ρήτρα αυτή έχει μεγαλύτερη ισχύ από κάθε άλλη που φαίνεται ότι είναι αντίθετη.

6.8 Ρήτρα εκτιμήσεως (Valuation Clause)

Η εκτίμηση της αξίας του πλοίου είναι αναμφίβολα δύσκολο θέμα. Την εργασία αυτή αναλαμβάνουν, συνήθως, ειδικοί εκτιμητές. Οι αξίες των πλοίων διαφέρουν ανάλογα με την ηλικία τους, την κατάστασή 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 εάν είναι λογική. Εφ' όσον αναγραφεί η αξία αυτή στο συμβόλαιο αποτελεί αναμφισβήτητα την αξία του πλοίου.

Η ρήτρα εκτιμήσεως αναφέρει τα εξής :

«Προς διαπίστωση κατά πόσον πλοίο συνιστά τεκμαρτή ολική απώλεια 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. Καμιά απαίτηση βάσει της παρούσης ασφαλίσεως για τεκμαρτή ολική απώλεια που βασίζεται στο κόστος αποκαταστάσεως ή και επισκευής του πλοίου δεν θα ικανοποιηθεί εκτός μόνον εάν το ως άνω κόστος υπερβεί την ασφαλιζόμενη αξία.»

Το πρώτο μέρος αναφέρει ότι για να απαιτηθεί τεκμαρτή ολική απώλεια το κόστος των επισκευών θα συγκριθεί με την ασφαλιζόμενη αξία και εφ' όσον την υπερβαίνουν τότε η απαίτηση θα είναι βάσιμη. Στο δεύτερο μέρος, κόστος αποκαταστάσεως εννοείται το κόστος επανακτήσεως του πλοίου σε περίπτωση που π.χ. αυτό έχει καταληφθεί από εχθρική δύναμη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

ΦΟΡΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

7.1 Ασφαλειομεσίτες

Ο ασφαλειομεσίτης (Insurance Broker) είναι αυτός που παρεμβάλλεται, από τα προκαταρκτικά στάδια της ασφάλισης πλοίου ή στόλου, μεταξύ πλοιοκτήτη και ασφαλιστή. Θεωρείται, κατά κάποιον τρόπο, υπάλληλος των ασφαλιζομένων, παρ' όλο που πληρώνεται από τους ασφαλιστές με ποσοστιαία προμήθεια από το ετήσιο ασφάλιστρο.

Ο ασφαλειομεσίτης φροντίζει να μεταβιβάσει στους ασφαλιστές τις αναγκαίες εκείνες πληροφορίες επί των οποίων οι δεύτεροι στηρίζονται για να αποφασίσουν το ύψος των ασφαλίσεων. Επιπλέον, καθ' όλη τη διάρκεια της ασφαλιστικής περιόδου, ετοιμάζει τα απαραίτητα έγγραφα των ασφαλιστών, όπως για παράδειγμα συμβόλαια, χρεωστικά και πιστωτικά σημειώματα. Επίσης, σε περιπτώσεις απαιτήσεων (Claims) κατά των ασφαλιστών, ο ασφαλειομεσίτης φροντίζει να καλέσει το Salvage Association έπειτα από οδηγίες των πλοιοκτητών, να συλλέξει τις διάφορες πληρωμές από τους ασφαλιστές και να στείλει τα χρήματα στους πλοιοκτήτες.

Όπως διαφαίνεται, καθ' όλη τη διάρκεια της ασφαλιστικής περιόδου οιαδήποτε 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 ξεχωριστή και ζωτικής σημασίας θέση στο όλο κύκλωμα.

7.2 Αγγλικοί φορείς θαλάσσιας ασφάλισης

Σε κάθε χώρα υπάρχουν διάφορες ενώσεις και επιτροπές θαλάσσιας ασφάλισης, το παγκόσμιο κέντρο όμως είναι η Αγγλία, και πιο συγκεκριμένα το Λονδίνο. Γι' αυτό το λόγο θα μελετήσουμε τους τρεις μεγαλύτερους φορείς θαλάσσιας ασφάλισης της Αγγλίας.

7.2.1 Lloyd

Το 1688 ο Edward Lloyd ιδρύει στο Λονδίνο το ομώνυμο καφενείο, στο οποίο συγκεντρώνονται οι ασχολούμενοι με τη ναυτιλία. Στο τέλος του 18ου αιώνα, παίρνει μορφή επαγγελματικής οργάνωσης των ασφαλιστών του Λονδίνου, με δωδεκαμελή επιτροπή διοίκησης και το 1871 με ειδικό νόμο του Κοινοβουλίου αναγνωρίζεται ως ένωση ασφαλιστών του Λονδίνου υπό την ίδια επωνυμία.

Το Lloyd δεν αποτελεί ασφαλιστική επιχείρηση αλλά επαγγελματικό οργανισμό ασφαλιστών, και δεν ενεργεί για λογαριασμό του ασφαλιστικές εργασίες. Ασκει την γενικότερη διοικητική και πειθαρχική δικαιοδοσία στα μέλη του, με σκοπό τη γενική προστασία των συμφερόντων τους και των συμφερόντων των ασφαλισμένων. Η επιτροπή διοικήσεως του Lloyd διορίζει στα κυριότερα λιμάνια του κόσμου τους πράκτορες της, με δικαιοδοσία να επιλαμβάνονται των συμφερόντων του Lloyd και να αναφέρουν τα σχετικά με θαλάσσια ατυχήματα γεγονότα.

Τα μέλη του Lloyd συνάπτουν τις ασφαλίσεις και αναλαμβάνουν τις σχετικές υποχρεώσεις, συνήθως, σε ομάδες είτε απευθείας είτε μέσω αντιπροσώπου και κατά περιπτώσεις ατομικά. Το ποσοστό συμμετοχής κάθε μέλους επί του καλυπτόμενου κινδύνου και του ασφαλιστικού ποσού, αναγράφεται στο ασφαλιστήριο. Έτσι, ο ασφαλισμένος μπορεί να στραφεί εναντίον κάθε μέλους για το ποσοστό που αυτό καλύπτει και όχι εναντίον της ομάδας.

Η πρακτική ασφάλισης στο Lloyd είναι η ακόλουθη: Αφού ο ασφαλιζόμενος δώσει εντολή ασφάλισης στο μεσίτη του Lloyd, ο δεύτερος συντάσσει την έγγραφη πρόταση ασφάλισης (Slip) που αναφέρει τα ουσιώδη στοιχεία τα σχετικά με τον υποψήφιο προς ασφάλιση κίνδυνο (όνομα πλοίου, χρονική

περίοδο ασφάλισης ή πλου, ασφαλιστικό ποσό, τυποποιημένους όρους και οποιονδήποτε όρο που τυχόν ζητηθεί, εκτίμηση αξίας). Στη συνέχεια, την υποβάλλει στα μέλη του Lloyd για να πετύχει κάλυψη ανάλογα με την εντολή που έχει λάβει. Τα ενδιαφερόμενα μέλη σημειώνουν στο slip το τμήμα του ασφαλιστικού που δέχονται να καλύψουν και προχωρεί η κάλυψη του υπόλοιπου ασφαλιστικού ποσού από άλλους ασφαλιστές μέλη, μέχρι την πλήρη συμπλήρωσή του. Στη συνέχεια, ο μεσίτης συγκεντρώνοντας τα υπογεγραμμένα Slip, εκδίδει ένα σημείωμα ασφάλισης (Cover Note) προς τον ασφαλισμένο, στο οποίο αναγράφονται όλοι οι όροι και τα ασφάλιστρα, καθώς και οι ασφαλιστές με τα μερίδια που τους αντιστοιχούν.

7.2.2 Ασφαλιστικές εταιρείες

Μέχρι το 1824 δύο μόνο εταιρείες, η Royal Exchange και η London Assurance είχαν το προνόμιο να ενεργούν ασφαλιστικές εργασίες. Από το 1824 που το προνόμιο τους αυτό καταργήθηκε, άρχισε η ταχεία αύξηση της ασφάλισης σε εταιρείες που υπήχθησαν στο γενικό περί εταιρειών νόμο του 1862 και το μεταγενέστερο του 1948.

Αφού λοιπόν, αποκαταστάθηκε η ελευθερία της ασφάλισης σε εταιρείες, ο τρόπος συμμετοχής σε ένα συμβόλαιο θαλάσσιας ασφάλισης καθοριζόταν σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του καταστατικού της εταιρείας. Από το 1939 το Ινστιτούτο Ασφαλιστών Λονδίνου άρχισε να χρησιμοποιεί ένα συνδυασμένο τύπο ασφαλιστηρίου των εταιρειών και από το 1942 ίδρυσε τμήμα ασφαλιστηρίων που ασχολείται με την επεξεργασία και την έκδοση ασφαλιστηρίων κοινού συνδυαζόμενου τύπου, για λογαριασμό των εταιρειών μελών του Ινστιτούτου. Υπάρχουν φυσικά και εταιρείες που δεν είναι μέλη του Ινστιτούτου και εξακολουθούν να εκδίδουν δικά τους ασφαλιστήρια.

7.2.2.1 Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου

Η οργάνωση προστασίας των στενότερων επαγγελματικών συμφερόντων των Ασφαλιστών Λονδίνου με την επωνυμία "**Ινστιτούτο Ασφαλιστών Λονδίνου**" συνέστησε μια ειδική επιτροπή μελέτης και ενιαίας διατύπωσης των ασφαλιστικών ρητρών που περιλαμβάνονται στις διάφορες κατηγορίες και τύπους των ασφαλιστηρίων συμβολαίων.

Οι ρήτρες του Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου (Institute Clauses) έχουν γίνει το σημείο αναφοράς των ασφαλιστικών συμβολαίων σε όλο τον κόσμο. Παρόλο που διατηρούν μια βασική διατύπωση, υποδιαίρεση και αρίθμηση, υπόκεινται κάθε χρόνο σε τροποποιήσεις, οι οποίες είναι αποτέλεσμα συστηματικής μελέτης των συνθηκών της διεθνούς ασφαλιστικής αγοράς και των αναγκών εκσυγχρονισμού της. Δεδομένου, επίσης, του μεγάλου πλήθους τους και κατά συνέπεια της τεράστιας ποικιλίας των καλύψεων που μπορούν να προσφέρουν, δεν είναι δύσκολο να ερμηνευθεί η εξέχουσα θέση που κατέχουν στις προτιμήσεις των ασφαλιζόμενων.

7.2.2.2 International Underwriting Association of London (IUA)

Το 1998 το Ινστιτούτο ασφαλιστών του Λονδίνου ένωσε τις δυνάμεις του με τους London International Insurance and Reinsurance Market Association (LIRMA) με στόχο τον ανασχηματισμό της παραδοσιακής αγγλικής αγοράς σχηματίζοντας τον IUA. Αυτή η συνεργασία ένωσε τα αντιπροσωπευτικά σώματα για τους ναυτιλιακούς και μη τομείς της λονδρέζικης ασφαλιστικής αγοράς. Η πρωτοβουλία αυτή έλαβε την υποστήριξη της μεσιτικής αγοράς και εξελίχθηκε στην Αγορά Αξιών Λονδίνου (London Market Principles).

Η όλη δραστηριότητα του IUA βασίζεται σε πέντε κύρια σημεία:

- α) στη δημιουργία μιας αγοράς περισσότερο αποδοτικής,
- β) στην παροχή βοήθειας σε εταιρείες με στόχο τη συμμόρφωση,
- γ) στην υποστήριξη των ασφαλιστών και των ρυθμιστών των απαιτήσεων,

δ) στην επαφή με τους μεσίτες και

ε) στην αντιπροσώπευση των αντιπροσώπων της αγοράς .

Συμπερασματικά, η ασφαλιστική αγορά του Λονδίνου αποτελείται από ασφαλιστές που δρουν στους Lloyd's του Λονδίνου και άλλους ασφαλιστές που δρουν ανεξάρτητα. Ο ΙΥΑ αντιπροσωπεύει τα μέλη αυτής της αγοράς που δρουν ανεξάρτητα από τους Lloyd's. Παράλληλα, εξακολουθούν να υπάρχουν εταιρείες αποστασιοποιημένες και από τους δύο αυτούς μεγάλους οργανισμούς, εκδίδοντας τα δικά τους ασφαλιστήρια.

7.3 Αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί (clubs)

Ο αγγλικός νόμος περί θαλάσσιας ασφάλισης του 1906 ορίζει στο άρθρο 85, ότι όταν δύο ή περισσότερα πρόσωπα συμφωνούν αμοιβαία να ασφαλίσουν ο ένας τον άλλον κατά θαλάσσιων κινδύνων, υπάρχει η λεγόμενη αμοιβαία ασφάλιση. Πάνω σε αυτό βασίστηκε η δημιουργία των **αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών**. Στην αλληλασφάλιση οι ίδιοι οι ασφαλισμένοι συνασπίζονται ασφαλίζοντας μέρος των κινδύνων ή της ευθύνης τους και αναλαμβάνουν, σε συγκεκριμένη αναλογία, να καλύψουν από κοινού τις ζημιές που υφίστανται. Πρόκειται κυρίως για κινδύνους ή ζημιές που δεν αναλαμβάνουν οι υπόλοιποι ασφαλιστικοί φορείς ή που τους αναλαμβάνουν μεν αλλά με ασύμφορους όρους κάλυψης δε.

Οι κλάδοι αυτού του είδους ασφάλισης είναι τρεις:

α) **Κλάδος προστασίας και αποζημίωσης** (Protection and Indemnity): ο οποίος είναι ο σημαντικότερος στο χώρο των αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών και καλύπτει ουσιαστικά ολόκληρο το πεδίο της αστικής ευθύνης των πλοιοκτητών-μελών.

β) **Κλάδος ναύλου, σταλιών και υπεράσπισης** (Freight, Demurrage and Defence Class): ο οποίος καλύπτει κατά βάση θέματα δικαστικής προστασίας για απαιτήσεις ή υποχρεώσεις των πλοιοκτητών-μελών σε διάφορες με ναυλωτές, πληρώματα, ασφαλιστικές, ναυπηγούς κλπ.).

γ) **Κλάδος πολέμου και απεργιών** (War and Strikes Class) : ο οποίος καλύπτει κινδύνους πολέμου ή εχθροπραξιών, οι οποίοι γενικά δεν καλύπτονται από τα ασφαλιστήρια του Lloyd ή των ασφαλιστικών εταιρειών. Μπορεί να καλύψει, επίσης, κινδύνους από απεργίες, ανταπεργίες, εργατικές ανωμαλίες ή δολιοφθορές.

Οι πλοιοκτήτες-μέλη οφείλουν προς τον συνεταιρισμό τις εξής εισφορές, υπό τύπου ασφαλιστρών (συνήθως σε ετήσια βάση):

- Αρχικό ασφάλιστρο (Advance Call ή Initial Call): το οποίο επιβάλλεται στην αρχή της ασφαλιστικής κάλυψης και καθορίζεται με βάση τις προβλέψεις του συνεταιρισμού για την πληρωμή

καλυπτόμενων απαιτήσεων, την ολική χωρητικότητα του πλοίου και τον τύπο του πλοίου.

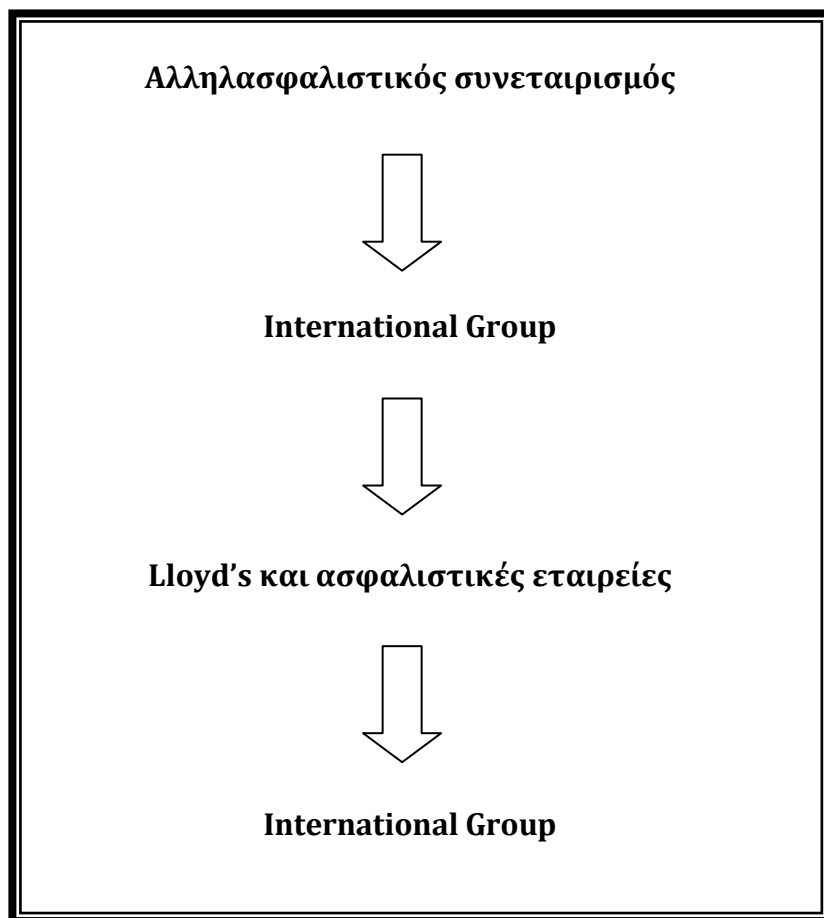
- Ασφάλιστρο ανανέωσης (Renewal Call): είναι το ασφάλιστρο που θα ζητήσει ο συνεταιρισμός για την ανανέωση της κάλυψης του πλοίου για το επόμενο ασφαλιστικό έτος και εξαρτάται άμεσα από τις αποζημιώσεις που αναγκάστηκε ο συνεταιρισμός να πληρώσει για το συγκεκριμένο πλοίο μέσα στο προηγούμενο ασφαλιστικό έτος. Ο συνεταιρισμός, δηλαδή, κάνει ορισμένες προβλέψεις (Estimates) για τα πιθανά ποσά που θα κληθεί να καταβάλλει για το κάθε μέλος του μέσα στο επόμενο ασφαλιστικό έτος.
- Συμπληρωματικό ασφάλιστρο (Supplementary Call ή Back Call): επιβάλλεται συνήθως τον Ιούνιο του επόμενου έτους από αυτό στο οποίο αφορά και συνδέεται με την εξέλιξη του συνόλου των υποχρεώσεων κάθε συνεταιρισμού, με βάση τις απαιτήσεις κατά των μελών του, οι οποίες έχουν αναγγελθεί και καλύπτονται. Υπολογίζεται σε ποσοστιαία βάση (συνήθως 20%) επί του Αρχικού ασφαλίστρου.
- Ασφάλιστρα απαλλαγής (Release Calls) : είναι τα ασφάλιστρα τα οποία συμφωνεί να πληρώσει ένα μέλος κατά την αποχώρησή του από το συνεταιρισμό, προκειμένου να αποφύγει ενδεχόμενη μελλοντική χρέωση του με συμπληρωματικό ασφάλιστρο. Το μέλος μπορεί, εάν θέλει, να μη ζητήσει την επιβολή ασφαλιστρών απαλλαγής, αλλά να περιμένει την τυχόν μελλοντική χρέωση του με συμπληρωματικό ασφάλιστρο (εάν και όταν επιβληθεί).
- Ασφάλιστρα επιστροφής (Return Calls): σε περίπτωση ικανού πλεονάσματος από συσσωρευμένα ασφάλιστρα προηγούμενων ασφαλιστικών ετών, ο συνεταιρισμός επιστρέφει στα μέλη του μέρος αυτών. Ασφάλιστρα επιστροφής πληρώνονται και σε περίπτωση διάλυσης του συνεταιρισμού, οπότε η πλεονάζουσα περιουσία επιστρέφεται στα μέλη του.

Ακόμη, όταν το πλοίο παροπλίζεται, οι κανόνες των συνεταιρισμών προβλέπουν συνήθως επιστροφή στα μέλη ποσοστού μέχρι και 90% του ήδη καταβληθέντος αρχικού ασφαλιστρού.

7.3.1 International Group

Στο σύνολό τους οι φορείς θαλάσσιας ασφάλισης καλύπτουν τους ασφαλιζόμενους κινδύνους μέχρι ένα ανώτατο ποσό. Αντίθετα οι αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί παρέχουν στα μέλη τους απεριόριστη κάλυψη (με εξαίρεση την ευθύνη για ρύπανση, που μέχρι το 1987 περιοριζόταν σε \$300.000.000). Η παροχή απεριόριστης κάλυψης έχει καταστεί δυνατή αφ' ενός μεν λόγω της αμοιβαίας ασφάλισης των πλοιοκτητών-μελών (που συνεπάγεται στην πράξη την απεριόριστη υποχρέωση τους για καταβολή συμπληρωματικών ασφαλιστρών, ανάλογα με την αύξηση των κοινών κινδύνων), αφ' ετέρου δε λόγω του μοναδικού συστήματος αντασφάλισης που έχουν πετύχει από κοινού οι συνεταιρισμοί, το λεγόμενο International Group.

Το **International Group**, το οποίο είναι ένας τεράστιος αντασφαλιστικός οργανισμός, έχει δημιουργηθεί σχεδόν από το σύνολο των αλληλοασφαλιστικών συνεταιρισμών. Το group αυτό αντασφαλίζει τους συνεταιρισμούς αυτούς μεταξύ τους. Έτσι λοιπόν, εάν η απαίτηση ενός πλοιοκτήτη-μέλους ενός αλληλασφαλιστικού συνεταιρισμού είναι μεγαλύτερη από ένα ανώτατο ποσό, (συγκεκριμένο για κάθε συνεταιρισμό, το οποίο ονομάζεται όριο ευθύνης του συνεταιρισμού, Retention), το υπερβάλλον ποσό αναλαμβάνει να καλύψει το International Group, δηλαδή στην ουσία οι υπόλοιποι συνεταιρισμοί. Αλλά και αυτή η κάλυψη έχει ένα ανώτατο όριο ευθύνης. Το International Group αντασφαλίζεται και αυτό με τη σειρά του στην ασφαλιστική αγορά που αντιπροσωπεύεται από το Lloyd και τις κερδοσκοπικές ασφαλιστικές εταιρείες. Συνεπώς, για αποζημιώσεις που υπερβαίνουν το όριο ευθύνης του International Group, την κάλυψη δίνουν το Lloyd και οι υπόλοιπες ασφαλιστικές εταιρείες. Τέλος, επειδή και η κάλυψη του Lloyd και των εταιρειών δεν είναι απεριόριστη, για μια εξαιρετικά υψηλή αποζημίωση, η επιπλέον διαφορά αντασφαλίζεται, δίχως κανένα πλέον όριο στο International Group (σχεδ. 1).



Σχεδιάγραμμα 1. Πορεία του υπερβάλλοντος της ασφάλισης ποσού

7.3.2 Όμιλοι P & I.

Οι Όμιλοι P&I είναι ένας από τους κλάδους των αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών και αφορούν σε θέματα προστασίας και αποζημίωσης (Protection and Indemnity). Είναι από τους πιο σημαντικούς στο χώρο αυτό, διότι καλύπτουν, ουσιαστικά, ολόκληρο το πεδίο της αστικής ευθύνης των πλοιοκτητών-μελών.

Τα P&I clubs αποτελούν εταιρείες που λειτουργούν με σκοπό να καταστούν ελκυστικές μέσω της επένδυσης των κεφαλαίων, δηλαδή των εισφορών των μελών τους. Αυτό το γεγονός επιτρέπει την αύξηση του αποθεματικού τους και την περαιτέρω μείωση της επιβάρυνσης των μελών τους. Για το λόγο αυτό, το

ασφαλιστικό κόστος είναι, συνήθως, χαμηλότερο σε σχέση με το κόστος που επιβάλλει η ανοικτή ασφαλιστική αγορά. Το δε σύστημα αποζημίωσης κρίνεται ως αποτελεσματικότερο και ταχύτερο, αφού υφίσταται ταύτιση συμφερόντων ασφαλιστή και ασφαλιζόμενου, υπαγορεύοντας την ταχεία και αποτελεσματική ρύθμιση των ζημιών. Οι εταιρείες¹⁶ είναι μη κερδοσκοπικές χωρίς ή με ελάχιστο μετοχικό κεφάλαιο, τα μέλη των οποίων είναι οι πλοιοκτήτες που έχουν εισαγάγει τα πλοία τους στο συγκεκριμένο Club και εκπροσωπούνται από το εκάστοτε διοικητικό του όργανο. Ασφαλίζουν οτιδήποτε δεν καλύπτει η ασφάλεια του σώματος του σκάφους και του μηχανολογικού εξοπλισμού.

7.3.2.1 Ελληνικός όμιλος P & I

Η παρουσία και ο πρωταγωνιστικός ρόλος της Ελληνικής Ναυτιλιακής Βιομηχανίας στην παγκόσμια, έντονα ανταγωνιστική, σκηνή, ήταν και παραμένει σημαντικός, με συνεχή και εξελικτική πορεία. Στο πλαίσιο αυτό, ιδρύθηκε ο **Ελληνικός Συνεταιρισμός Θαλάσσιας Αλληλασφάλισης Προστασίας Αποζημίωσης και Πολεμικών Κινδύνων (HEMPIRA)** που αποτελεί το δεύτερο χρονολογικά ελληνικό P&I Club, που προσφέρει στα μέλη του ολική κάλυψη για αστική ευθύνη πλοιοκτητών μέχρι και 500 εκατ. δολάρια. Μέχρι τώρα ο Συνεταιρισμός έχει 54 ιδρυτικά μέλη και 92 απλά, Έλληνες πλοιοκτήτες. Το πρώτο ελληνικό P&I Club δημιουργήθηκε στο Γαλαξίδι το 1840. Επρόκειτο για αλληλασφαλιστικό οργανισμό αλληλοβοηθείας όπου είχαν ασφαλιστεί 300 πλοία των Γαλαξιδιωτών.

Η ιδέα για τη δημιουργία ενός ελληνικού αλληλασφαλιστικού οργανισμού άρχισε να καλλιεργείται το 2005 μεταξύ ορισμένων Ελλήνων εφοπλιστών.

Σύμφωνα με τον πρόεδρο του HEMPIRA, κ. Νίκο Βελλιάδη¹⁷, «Η ελληνική ναυτιλία είναι η μεγαλύτερη στον κόσμο και ήταν κρίμα που μέχρι σήμερα δεν είχαμε ένα ελληνικό P&I Club». Συνεχίζει αναφέροντας πως:

¹⁶ Poland & Rooth, *Gard Handbook on P&I Insurance*, σελ 27

¹⁷ www.protothema.gr

«Ασφαλίζουμε μόνο ελληνικών συμφερόντων πλοία προς το παρόν. Γι' αυτό τον λόγο άλλωστε συστήσαμε τον Συνεταιρισμό. Κάναμε κάτι για τους Έλληνες. Οι Δανοί, οι Γιαπωνέζοι, οι Γερμανοί και οι Κινέζοι έχουν τα δικά τους P&I Clubs. Όλοι οι μεγάλοι της ναυτιλίας έχουν τα δικά τους. Με τη σύσταση του ελληνικού P&I Club βοηθάμε στην άμεση εξυπηρέτηση των Ελλήνων εφοπλιστών λόγω εντοπιότητας, ενώ η διοίκησή μας είναι πιο ευέλικτη από τα clubs των Λονδίνου. Εκεί οι μικρότεροι εφοπλιστές έχουν μείνει έξω από τους ασφαλιστικούς οργανισμούς».

Ξεκινώντας με μια προσθήκη στον ισχύοντα νόμο περί αλληλασφαλιστικών οργανισμών, της οποίας η διαδικασία διήρκησε τέσσερα χρόνια, ο Οργανισμός πήρε άδεια λειτουργίας το 2009, και το 2010 άρχισε να καλύπτει τα πλοία για κινδύνους πολέμου.

Το ελληνικό P&I Club έχει ένα πενταετές πρόγραμμα, όπου υπολογίζεται ότι τα εισερχόμενα ασφάλιστρα θα είναι του ύψους 100 εκατ. δολάρια, ενώ αντασφαλιστικά καλύπτεται από τους Lloyd's και την αντασφαλιστική εταιρεία Korean Re.

Η διαχείριση του ελληνικού P&I Club γίνεται από την Aigaion Ασφαλιστική που είναι πρωτοπόρος στις ναυτασφαλίσεις τα τελευταία 4 χρόνια έχοντας το 34% των ασφαλίσεων της ελληνικής αγοράς στον τομέα των πλοίων εμπορικών σκαφών, ρυμουλκών κ.ά. Η Aigaion προσφέρει ετησίως στην ελληνική οικονομία 20-25 εκατ. δολάρια σε συνάλλαγμα.

7.4 Εποπτεία και έλεγχος των ασφαλιστικών υπηρεσιών

Η Μεγάλη Βρετανία, όπως και τα άλλα κράτη, εξέδωσε νόμους κρατικής εποπτείας και ελέγχου των παρεχόμενων ασφαλιστικών υπηρεσιών, ούτως ώστε να προστατευθούν όσοι κάνουν χρήση των υπηρεσιών αυτών, ιδίως από ζημιές λόγω άσκησης δολίων επιχειρήσεων ασφάλισης.

Η εποπτεία ασκείται από το Συμβούλιο Εμπορίου και σκοπεύει στο να εξασφαλίσει ότι καμιά επιχείρηση ασφάλισης δεν μπορεί να ιδρυθεί χωρίς επαρκή κεφάλαια για την κάλυψη αναμενόμενων απαιτήσεων. Για την ίδρυση μιας νέας επιχείρησης ασφάλισης απαιτείται η έγκριση του Συμβουλίου Εμπορίου, η οποία προϋποθέτει την υποβολή των οικονομικών της στοιχείων και την άσκηση του αναγκαίου ελέγχου. Τελικά, το Συμβούλιο έχει το δικαίωμα να επέμβει και να ελέγξει μια παθητική ή δόλια επιχείρηση και σε περίπτωση που αυτή δεν συμμορφωθεί προς τις τιθέμενες υποχρεώσεις και όρους, ασκείται ποινική δίωξη κατά των υπευθύνων. Ο νόμος του 1967 αναφέρεται ρητά σε θαλάσσιες ασφαλίσσεις που διεξάγονται κυρίως από εταιρείες περιορισμένης ευθύνης (limited) ή από μη αναγνωρισμένους αλληλασφαλιστικούς συνεταιρισμούς.

Τα μέλη του Lloyd εξαιρούνται, κι αυτό αποτελεί τιμή και αναγνώριση του επιπέδου τιμιότητας, οικονομικής επάρκειας και πειθαρχίας που εγγυάται ο οργανισμός αυτός. Εκτός από το Lloyd εξαιρούνται και άλλες συγκεκριμένες ενώσεις ασφαλιστών.

Η έγκριση του Συμβουλίου Εμπορίου δόθηκε αρχικά σε νομικά πρόσωπα που ασκούσαν ασφαλιστική επιχείρηση την 3η Νοεμβρίου 1966. Νέες εταιρείες ή ενώσεις πρέπει να συγκεντρώνουν τις εξής προϋποθέσεις που θέτει το Συμβούλιο Εμπορίου:

α) Το κεφάλαιο πρέπει να ανέρχεται τουλάχιστον σε £50.000 που θεωρείται λογικό ποσό. Προκειμένου όμως, περί εταιρείας περιορισμένης ευθύνης, το εταιρικό κεφάλαιο πρέπει να ανέρχεται σε £100.000 τουλάχιστον και να καταβάλλεται εξ' ολοκλήρου.

β) Οι υπεύθυνοι της εταιρείας, όπως και τουλάχιστον το ένα τρίτο των μετόχων που εκλέγονται, απαιτείται να είναι αρμόδια και κατάλληλα πρόσωπα.

γ) Το Συμβούλιο Εμπορίου μπορεί να επιβάλλει περαιτέρω υποχρεώσεις, όπως για παράδειγμα επένδυση που να εξασφαλίζει τα κεφάλαια της εταιρείας κλπ.

Ο απαιτούμενος ετήσιος έλεγχος των λογαριασμών της εταιρείας πρέπει να υποβάλλεται στο Συμβούλιο Εμπορίου εγκαίρως. Σε περίπτωση που τα κεφάλαια της εταιρείας δεν υπερβαίνουν τα ελάχιστα όρια, αφού ληφθούν υπόψη και τα ετήσια έσοδα από ασφάλιστρα, μπορεί η εταιρεία να κριθεί αφερέγγυα, οπότε δεν μπορεί να λειτουργήσει.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

8.1 Νηογνώμονες

Η λέξη νηογνώμονας είναι σύνθετη, προερχόμενη από τις λέξεις ναυς (πλοίο) και γνώμων, σημαίνει αυτόν που γνωρίζει και ελέγχει τα πλοία. Οι **νηογνώμονες** είναι τεχνικοί οργανισμοί ελέγχου και αξιολόγησης νέων, μετασκευασμένων ή επισκευασμένων πλοίων και πλωτών μέσων γενικότερα, με εθνική και διεθνή αναγνώριση. Οι κύριες αρμοδιότητες των νηογνωμόνων περιλαμβάνουν:

- Τον καθορισμό των κανόνων, βάσει των οποίων γίνεται η ταξινόμηση των πλοίων σε κλάσεις. Οι κανόνες αυτοί τελούν υπό διαρκή αναθεώρηση, ούτως ώστε να ανταποκρίνονται πάντοτε στις απαιτήσεις των τεχνολογικών εξελίξεων.
- Την απόδοση αντίστοιχων τίτλων (class certificates) για τη ρύθμιση του πλοιοκτήτη με τις ασφαλιστικές εταιρείες¹⁸, τους ναυλωτές, τους πελάτες και τις κρατικές αρχές. Είναι χαρακτηριστικό, ότι πλοίο χωρίς κλάση είναι εξαιρετικά δύσκολο αν όχι αδύνατο, να ασφαλιστεί¹⁹ ή να ναυλωθεί.
- Την παρακολούθηση και τον έλεγχο κατά την κατασκευή αλλά και κατά τη διάρκεια της οικονομικής ζωής του πλοίου, το αν αυτό ανταποκρίνεται στην κλάση την οποία έχει ταξινομηθεί²⁰.
- Την έκδοση πιστοποιητικού για την αξιοπλοΐα του πλοίου
- Την καταγραφή των ταξινομημένων σκαφών σε ειδικό κατάλογο γραφής (register book)

¹⁸ Παπανικολάου, *Μελέτη Πλοίου I*, σελ 27

¹⁹ Βλάχος, *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, σελ 206

²⁰ Βλάχος, ο. π. , σελ 205

Οι νηογνώμονες, ουσιαστικά, αποτελούν τους οργανισμούς που ελέγχουν, επιθεωρούν και πιστοποιούν την καταλληλότητα ενός πλοίου. Οι λόγοι για τους οποίους ένα πλοίο μπορεί να χάσει την κλάση του, ή να ταξινομηθεί σε χαμηλότερη κλάση αφορούν θέματα ποιότητας κυρίως σε θέματα συντήρησης αλλά και θέματα μη έγκαιρης ανανέωσης του "πιστοποιητικού κλάσης" ή ακόμα και την μη καταβολή των τελών για τις επιθεωρήσεις, την έκδοση των πιστοποιητικών ή τις λοιπές παρεχόμενες από τους νηογνώμονες υπηρεσίες.

Έτσι το πιστοποιητικό ενός νηογνώμονα (Class Certificate) είναι η επιβεβαίωση ότι ένα πλοίο έχει σχεδιαστεί και ναυπηγηθεί σύμφωνα με τις καλύτερες προδιαγραφές και για να διατηρήσει την κλάση του θα πρέπει να επιθεωρείται περιοδικά. Η κατάταξη δε ενός πλοίου έχει ιδιαίτερη σημασία για τους ναυτασφαλιστές (hull and machinery underwriters), τους ναυλωτές αλλά και για τους τραπεζικούς οργανισμούς με τους οποίους συνεργάζεται η ναυτιλιακή εταιρία.

Σε ότι αφορά την οργανωτική τους δομή, τα στελέχη των διοικητικών οργάνων προέρχονται από τους πλοιοκτήτες ή ενώσεις αυτών, τους ασφαλιστές ή είναι του τεχνικού κλάδου. Δεν συμπεριλαμβάνονται στελέχη που προέρχονται από τους οργανωτικούς φορείς που εκπροσωπούν το ανθρώπινο κεφάλαιο, δηλαδή τις συνδικαλιστικές οργανώσεις των ναυτικών.

Επιπλέον, οι νηογνώμονες αποτελούν, συνήθως, τους τεχνικούς συμβούλους των κρατικών αρχών σε θέματα Ναυπηγικής Τεχνολογίας, όπως επίσης, είναι δυνατό να παρέχουν τεχνικές συμβουλευτικές υπηρεσίες σε ιδιωτικές επιχειρήσεις επί πληρωμή. Σήμερα, οι εγκυρότεροι Νηογνώμονες ²¹, αναγνωρισμένοι από την ελληνική νομοθεσία και αρχές, κατά σειρά έτους ίδρυσής των είναι:

- Ο βρετανικός, "Lloyd's Register of Shipping", ιδρύθηκε το 1760, έδρα: Λονδίνο, σύντμηση τίτλου: L.R.
- Ο γαλλικός, "Bureau Veritas", ιδρύθηκε το 1828, έδρα: Παρίσι, σύντμηση τίτλου: B.V.

²¹ Βλάχος, ο.π. , σελ 213

- Ο αμερικανικός, "American Bureau of Shipping", ιδρύθηκε το 1862 και αναδιοργανώθηκε το 1898, Νέα Υόρκη, σύντμηση τίτλου: A.B.S. ή A.B.
- Ο νορβηγικός, "Det Norske Veritas", ιδρύθηκε το 1864, έδρα: Όσλο, σύντμηση τίτλου: D.N.V.
- Ο ιταλικός, "Registro Navale Italiano", ιδρύθηκε το 1865 και ανασυστήθηκε το 1920, έδρα: Γένοβα, σύντμηση τίτλου: RINA ή R.I.
- Ο γερμανικός, "Germanischer Lloyd", ιδρύθηκε το 1867, έδρα: Αμβούργο, σύντμηση τίτλου: G.L.
- Ο ελληνικός, "Veritas Hellenique", ιδρύθηκε το 1870 και ανασυστάθηκε το 1919 ως "Ελληνικός Νηογνώμων" "Hellenic Register of Shipping" ανώνυμη εταιρία, έδρα: Πειραιάς, σύντμηση τίτλου: EN ή αγγλ. H.R.
- Ο ιαπωνικός, "Nippon Kaiji Kyokai ("Imperial Japanese Marine Corporation") "Teikoku Kaiji Kyokai", ιδρύθηκε το 1899, έδρα: Τόκιο, σύντμηση τίτλου: N.K. J.R.
- Ο ρωσικός, "Morskoï Registr Rusia" πρώην "Morskoï Registr SSSR", έτος ίδρυσης 1913, σύντμηση τίτλου: R.R.
- Ο ολλανδικός, "Nederlandsche Vereenigener van Assuradensen", σύντμηση τίτλου: N.V.

8.2 Ο Διεθνής Σύνδεσμος Νηογνωμόνων IACS

Ο κυριότερος εκφραστής της πολιτικής των νηογνωμόνων είναι ο **Διεθνής Σύνδεσμος Νηογνωμόνων IACS** (International Association of Classification Societies), ο οποίος εκπροσωπεί τους μεγαλύτερους νηογνώμονες παγκόσμια. Οι παραπάνω νηογνώμονες αποτελούν και τα ιδρυτικά μέλη του IACS.

Ένας από τους κύριους σκοπούς του είναι να προωθεί συνεχώς υψηλότερα πρότυπα όσον αφορά την ασφάλεια του πλοίου και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Οι κατηγορίες των δραστηριοτήτων τους είναι: η κατάταξη των πλοίων, καταστατικές υπηρεσίες, η έρευνα και ανάπτυξη, καθώς επίσης και τεχνικές συμβουλευτικές υπηρεσίες.

Στην προσπάθεια αυτή της συνεχούς βελτίωσης, ο IACS λειτουργεί ως σύμβουλος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization) και έχει, επίσης, στενή συνεργασία με τις μεγάλες ναυτιλιακές βιομηχανίες και τους Διεθνείς Οργανισμούς.

Ο IACS και τα μέλη του παίζουν σημαντικό ρόλο στην αναζήτηση για συνεχή βελτίωση των υψηλών προτύπων σε σχέση με την ασφάλεια των περισσότερων από 80.000⁴⁵ ποντοπόρων πλοίων του παγκοσμίου στόλου. Σύμφωνα με τον IMO, οι διάφορες διεθνείς συμβάσεις σε θέματα ασφαλείας είναι υποχρεωτικού χαρακτήρα από όλα τα κράτη που έχουν υπογράψει τις συμβάσεις. Έτσι, με τα διάφορα πιστοποιητικά που πρέπει να έχουν τα πλοία, είναι δυνατόν να λειτουργούν διεθνώς σε νόμιμη βάση.

8.3 Αξιοπλοΐα και έλεγχοι καταλληλότητας του πλοίου

Ο όρος **αξιοπλοΐα** (seaworthiness), (αρχαία ελληνικά "εύπλοια"), χαρακτηρίζει γενικά την κατάσταση - καταλληλοτητα που βρίσκεται ένα πλοίο να μπορεί να κάνει ασφαλείς πλόες. Ένα πλοίο θεωρείται ότι είναι αξιόπλοο όταν είναι κατάλληλο από κάθε άποψη να αντιμετωπίσει τους συνηθισμένους θαλάσσιους κινδύνους ή την περιπέτεια για την οποία ασφαλίσθηκε.

Όπως προαναφέρθηκε, την κατάσταση αυτή προσδιορίζουν τα διάφορα πιστοποιητικά νηογνωμόνων ή άλλων επίσημων φορέων που παρακολουθούν με επιθεωρήσεις το πλοίο και με τα οποία τούτο έχει εφοδιασθεί, χαρακτηριζόμενα και αυτά ως πιστοποιητικά αξιοπλοΐας (seaworthiness certificates), (όπως π.χ. το Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης, ή Πιστοποιητικό ασφαλείας και εξαρτισμού, γραμμής φόρτωσης κ.α.)

Την αξιοπλοΐα - καταλληλότητα του πλοίου, αναλαμβάνει ως υποχρέωση ο εκναυλωτής προς τον ναυλωτή κατά την σύναψη της ναύλωσης, αλλά και προς τον ασφαλιστή κατά τη σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης (διμερής δικαιοπραξία). Η καταλληλότητα αυτή, περιλαμβάνει:

- την απαιτούμενη επάνδρωση, εξοπλισμό και εφοδιασμό του πλοίου, και
- την καταλληλότητα των χώρων του πλοίου (κύπη ή και κατάστρωμα) για την ασφαλή υποδοχή, φόρτωση, στοιβάσια και εκφόρτωση του φορτίου.

Σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, η αξιοπλοΐα ενός πλοίου είναι ευθύνη του κράτους τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο. Εξαιτίας όμως μιας ορισμένης έλλειψης τεχνικής υποδομής και εμπειρογνωμοσύνης, πολλά κράτη δεν είναι σε θέση να διενεργούν επαρκείς και τακτικές επιθεωρήσεις, ούτως ώστε να εξασφαλίζουν ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους ικανοποιούν τα απαιτούμενα πρότυπα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος, όπως

αυτά εκτίθενται σε διεθνείς συμβάσεις²². Για το λόγο αυτό, τα κράτη μέλη έχουν μεταβιβάσει την ευθύνη στους νηογνώμονες.

Κατά τη διάρκεια κάθε επιθεώρησης παρίστανται (εκτός από τους επιθεωρητές) ο Πλοίαρχος του πλοίου και αρμόδια μέλη του πληρώματος ανάλογα με την επιστασία, συντάσσεται έκθεση επιθεώρησης η οποία υπογράφεται από όλους τους συμμετέχοντες και μετά οι επιθεωρητές παραδίδουν τις τυχόν επισημάνσεις, συστάσεις ή παρατηρήσεις στον πλοιοκτήτη.

Στις περιπτώσεις που μεταξύ δύο γενικών επιθεωρήσεων το πλοίο υποστεί βλάβη, μετασκευές, σοβαρές επισκευές ή εμφανιστεί ελάττωμα που επηρεάζει την ικανότητα για ναυσιπλοΐα, τότε αυτό υπόκειται σε έκτακτη επιθεώρηση για να επιβεβαιώνεται ότι εφαρμόζονται οι ισχύοντες κανονισμοί ασφαλείας.

Όλα τα υπό ελληνική σημαία επιβατηγά πλοία, συμπεριλαμβανομένων και αυτών της ακτοπλοΐας, επιθεωρούνται από το ΥΕΝΑΝΠ/ Κλάδος Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων, τα Τοπικά Κλιμάκια, τις κατά τόπους Λιμενικές Αρχές ή τους αναγνωρισμένους από την Ελλάδα Οργανισμούς (Νηογνώμονες). Οι επιθεωρήσεις αυτές γίνονται σύμφωνα με την κείμενη εθνική, κοινοτική και διεθνή νομοθεσία, σε ετήσια βάση (τακτική επιθεώρηση), προκειμένου να διαπιστωθεί η συμμόρφωσή τους με αυτή, οπότε και εφοδιάζονται με αντίστοιχο Πιστοποιητικό Ασφαλείας/Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης, καθώς επίσης επιθεωρούνται και εφοδιάζονται με πιστοποιητικό κλάσης σκάφους και μηχανών.

²² Οι εν λόγω διεθνείς συμβάσεις είναι:

- Η διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα (SOLAS 1974)
- Η διεθνής σύμβαση για τις γραμμές φόρτωσης (CLL) για τη σταθερότητα των πλοίων
- Η διεθνής σύμβαση για τη θαλάσσια ρύπανση (MARPOL)

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Ναυτικό Δίκαιο χαρακτηρίζεται το σύνολο των Κανόνων που ρυθμίζουν τις σχέσεις που ανάγονται στο ναυτικό ή θαλάσσιο εμπόριο, στη ναυσιπλοΐα και στη ναυτιλία γενικότερα. Σύμφωνα με αυτό, η θαλάσσια ασφάλιση ορίζεται ως σύμβαση κατά την οποία ο ασφαλιστής αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλλει αποζημίωση στον ασφαλισμένο, έναντι τιμήματος, για ζημιές που ενδεχομένως θα συμβούν στον ασφαλισμένο σε ορισμένο χρονικό διάστημα από την εμφάνιση των θαλασσίων κινδύνων.

Η αναγκαιότητα της θαλάσσιας ασφάλισης έγκειται στο γεγονός ότι λαμβάνει μέτρα για την προστασία από τυχαία συμβάντα και απώλειες. Έτσι, όλοι όσοι ασχολούνται με το υπερπόντιο εμπόριο χρησιμοποιούν τη ναυτική ασφάλιση σαν διέξοδο προς όφελός τους, αποφεύγοντας την δέσμευσή τους έναντι τρίτων που θα έπρεπε να τους αποζημιώσουν για κάποιον απρόβλεπτο κίνδυνο. Αντικείμενο θαλάσσιας ασφάλισης μπορεί να αποτελέσει κάθε έννομο συμφέρον που εκτίθεται σε θαλάσσιους κινδύνους.

Η ποιοτική ναυτιλία με συνετούς πλοιοκτήτες και διαχειριστές, με αυστηρούς κανονισμούς και με προληπτικά μέτρα είναι συμφέρον για όλους, ασφαλιστές και ασφαλισμένους. Η πλήρης αποζημίωση είναι ο στόχος του διεθνούς συστήματος αποζημιώσεων, αν και αυτό τις περρισσότερες φορές δεν είναι εφικτό.

Ο πλοιοκτήτης έχει πολλές διαφορετικές ασφαλιστικές απαιτήσεις, αλλά οι κύριες είναι:

- Η κάλυψη της απώλειας ή καταστροφής στο δικό του πλοίο, που καλύπτεται από την ασφάλιση σκάφους και μηχανής (Hull and Machinery), που περιλαμβάνει τόσο το φορτίο όσο και το ναύλο.
- Οι νομικές ευθύνες σε τρίτους, όπου υπεισέρχεται η ασφάλιση P&I. Η κάλυψη των P&I Clubs είναι ευρεία και περιλαμβάνει έξοδα και δαπάνες που αφορούν πλήρωμα, στενούς συγγενείς μελών του πληρώματος, άτομα που η παρουσία τους είναι απαραίτητη για την εύρυθμη

καθημερινή λειτουργία του πλοίου ή έχουν προηγουμένως εγκριθεί από το P&I Club, όπως οι στοιβαδότες, επιβάτες, λαθρεπιβάτες, νομικές δαπάνες, ναυαγιαίρεση, έμφραξη, γενική αβαρία, ρυμούλκηση, κόστος χειρισμού προσθετού φορτίου.

Από την άλλη μεριά, οι κύριες απαιτήσεις ενός ασφαλιστή περιλαμβάνουν:

- την έγκαιρη και άμεση πληρωμή του ασφάλιστρου,
- την πλήρη ενημέρωσή του για στοιχεία και περιστατικά που είναι αντικειμενικά ουσιώδη για την εκτίμηση ενός κινδύνου και
- το πιστοποιητικό αξιοπλοΐας του πλοίου, το οποίο εκδίδεται από τους τεχνικούς οργανισμούς ελέγχου και αξιολόγησης νέων, μετασκευασμένων ή επισκευασμένων πλοίων και πλωτών μέσων, τους Νηογνωμόνες

Το κύριο έγγραφο με το οποίο καθορίζονται οι όροι της ασφαλιστικής σύμβασης και έχει αποδεικτική λειτουργία, είναι το ασφαλιστήριο. Πρόκειται για έγγραφο αποδεικτικό, και όχι συστατικό της ασφαλιστικής σύμβασης. Τα συμβαλλόμενα μέρη σε μια σύμβαση ασφάλισης θα πρέπει, όπου αυτό είναι δυνατόν, να συμπεριλαμβάνουν στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο ρητούς όρους (ρήτρες), με τους οποίους να διευθετούνται τα ασαφή σημεία της νομοθεσίας, ώστε να πάψουν να αποτελούν αντικείμενο διαμάχης και να προξενούν ανασφάλεια απέναντι στο νόμο.

Αυτό που παρατηρούμε είναι μια σαφή προτίμηση του ασφαλιστικού κοινού προς την αγγλική ασφαλιστική αγορά λόγω της πολύχρονης παράδοσης και πείρας επί του θέματος της ασφάλισης που την διέπει και λόγω της γενικότερης δομής, οργάνωσης και λειτουργίας πρότυπων επαγγελματικών οργανισμών, όπως το Lloyd και το Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου. Να σημειωθεί πως, στο αγγλικό δίκαιο, η θαλάσσια ασφάλιση ρυθμίζεται από τον σχετικό με τις θαλάσσιες ασφαλίσσεις νόμο «Marine Insurance Act» του 1906. Επιπλέον, η κρατική εποπτεία και ο αυστηρός έλεγχος των παρεχόμενων υπηρεσιών έχουν συμβάλλει στην δημιουργία ενός κλίματος εμπιστοσύνης και ασφάλειας απέναντι στην αγγλική ασφαλιστική αγορά.

Η ελληνική και η αγγλική νομοθεσία δεν ρυθμίζουν όλες τις πτυχές του θέματος της θαλάσσιας ασφάλισης του πλοίου με τον ίδιο τρόπο, παρόλο που οι ομοιότητες μεταξύ τους είναι σαφώς περισσότερες από τις διαφορές.

Αν και η ελληνική ναυτιλία είναι ισχυρότατη στο διεθνές οικονομικό στερέωμα και η ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια δυναμικότατη τόσο στον εγχώριο όσο και στον παγκόσμιο χώρο, η ελληνική θαλάσσια ασφαλιστική αγορά δεν εμπνέει αρκετή εμπιστοσύνη.

Για την τόνωση του ενδιαφέροντος για την ελληνική θαλάσσια ασφαλιστική αγορά θα πρέπει να προσεχθεί ο ιδιαίτερα σημαντικός παράγοντας της κρατικής εποπτείας. Θα πρέπει οι έλεγχοι στις ασφαλιστικές επιχειρήσεις και το ισχύον νομικό πλαίσιο να είναι πιο αυστηρά, ώστε να εξαλειφθούν τυχόν κρούσματα λειτουργίας αφερέγγυων εταιριών.

Επιπλέον, η Ελληνική θαλάσσια ασφαλιστική αγορά δείχνει να έχει ανάγκη από στελέχη που να μπορούν να ανταπεξέλθουν στις διεθνείς απαιτήσεις και τις συνεχείς αλλαγές στο χώρο της εκπαίδευσης, ασφάλειας, τεχνικο-οικονομικής υποδομής και στον τομέα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική Βιβλιογραφία

- Βλάχος Γ. (2000), *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, εκδ. Αθ. Σταμούλη, Αθήνα
- Βλάχος Γ. και Νικολαΐδης Ε. (1999), *Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης*, εκδ. J&J Hellas, Πειραιάς
- Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Ι. και Πλωμαρίτου Ε.Η. (2002), *Εισαγωγή στις Ναυλώσεις*
- Δελούκα Ν. (1993), *Ναυτικό Δίκαιο*, εκδ. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή
- Δελούκας Ν. (1957) , *Αντικείμενα και υποκείμενα των εμπορικών συναλλαγών*, εκδ. Παπαζήση, Αθήνα
- Καμβύσης Δ. (1982), *Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο*, Αθήνα
- Καραβάς Κ. (1962), *Εγχειρίδιον Εμπορικού Δικαίου*, τόμος Ι, εκδ. Σάκκουλα, Αθήνα
- Κιάντου Παμπούκη Α. (1993), *Ναυτικό Δίκαιο*, εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη
- Κουκουμής Δ. (2009), *Ασφάλιση Πλοίου*, Διπλωματική εργασία Πα.Πει, Αθήνα
- Κωνσταντάκης Μ. (2003), *Θαλάσσια Ασφάλιση Πλοίου*, Διπλωματική εργασία Ε.Μ.Π, Αθήνα
- Μυλωνόπουλος Δ.(2000), *Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο*, εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα
- Παπανικολάου Α. (1988), *Μελέτη Πλοίου Ι*, εκδόσεις Συμεών, Αθήνα
- Παπαριστοδήμου Γ. (2005), *Ναυτική Ασφάλιση*, Διπλωματική εργασία Ε.Μ.Π, Αθήνα
- Πουланτζάς Ν. (2005), *Ναυτικό Δίκαιο*, εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα
- Ράλλης Γ. (1880), *Ερμηνεία του Ελληνικού Εμπορικού Δικαίου*, τόμος ΙΙ, Αθήνα
- Ρόκα Ι. (2002), *Ιδιωτική Ασφάλιση*, Αθήνα

- Ρόκας Κ. (1936), *Ασφάλισης επί της Ζωής*, εκδ. Σάκκουλα, Αθήνα
- Σκαρίμπα Ε. (1999), *Εισηγήσεις Ναυτικού Δικαίου*, Ε.Μ.Π., Αθήνα
- Σταυρόπουλος Σ. (1987), *Ερμηνεία Εμπορικού και Ναυτικού Δικαίου*, Αθήνα
- Τσάγκαρης Η. (1958), *Κώδιξ Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου*, Αθήνα
- Τσιριντάνης Α. (1931), *Η Υπασφάλισης*, Αθήνα

Ξένη Βιβλιογραφία

- Grime R. (1991), *Shipping Law*, Second Edition, Sweet & Maxwell
- Harby I., & Edward R. (1993), *Marine Insurance Act 1906*, Butterworths, London
- Hodges S. (1996), *Law of Marine Insurance*, Cavendish Publishing Limited, Great Britain
- Lamberth R.J. (1986), *Templeman on Marine Insurance*, Pitman Publishing, London
- Pamborides G. (1999), *International Shipping Law*, Sakkoulas Publishers, Athens
- Poland S., &Rooth T. (1997), *Gard Handbook on P & I Insurance*, GARD

Διαδίκτυο

Αστικός Κώδικας 1946. Ανασύρθηκε στις 18 Δεκεμβρίου 2014 από:
<http://www.ministryofjustice.gr/site/kodikos/Ευρετήριο/ΑΣΤΙΚΟΣΚΩΔΙΚΑΣ/tabid/225/language/el-GR/Default.aspx>

Ασφαλιστικός Νόμος 2496/97. Ανασύρθηκε στις 18 Δεκεμβρίου από:
<http://www.asfalistis.gr/law.jsp>

Εμπορικός Νόμος 1835. Ανασύρθηκε στις 18 Δεκεμβρίου από:
http://www.wipo.int/wipolex/en/text.jsp?file_id=224013

Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου 1973. Ανασύρθηκε στις 18 Δεκεμβρίου από: <http://www.ministryofjustice.gr/site/kodikies/Ευρετήριο/ΚΩΔΙΚΑΣΔΗΜΟΣΙΟΥΝΑΥΤΙΚΟΥΔΙΚΑΙΟΥ/tabid/240/language/el-GR/Default.aspx>

Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου 1958. Ανασύρθηκε στις 18 Δεκεμβρίου από:
<http://www.ministryofjustice.gr/site/kodikies/Ευρετήριο/ΚΩΔΙΚΑΣΙΔΙΩΤΙΚΟΥΝΑΥΤΙΚΟΥΔΙΚΑΙΟΥ/tabid/259/language/el-GR/Default.aspx>

Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας 1968. Ανασύρθηκε στις 18 Δεκεμβρίου από:
<http://www.ministryofjustice.gr/site/kodikies/Ευρετήριο/ΚΩΔΙΚΑΣΠΟΛΙΤΙΚΗΣΔΙΚΟΝΟΜΙΑΣ/tabid/348/language/el-GR/Default.aspx>

Marine Insurance Act 1906. Ανασύρθηκε στις 18 Δεκεμβρίου από:
<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41/contents>

http://el.wikipedia.org/wiki/Ναυτικό_Δίκαιο

http://foggs.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=2810&catid=1:12&Itemid=192

<http://www.protothema.gr/economy/article/116432/nik-velliadhs-to-proto-ellhniko-pi-club/>

http://www.detsis.gr/insurance/index_insuran.html

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1: ΚΩΔΙΚΑΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Άρθρο: 257

Ημ/νία: 08.08.1958

Ημ/νία Ισχύος: 08.08.1958

Περιγραφή όρου θησαυρού: ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Λήμματα ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΚΙΝΔ, ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Κείμενο Αρθρου

ΤΙΤΛΟΣ ΔΕΚΑΤΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟΣ

Περί θαλασσίας ασφαλίσεως

Επί ασφαλίσεως κατά κινδύνων της θαλασσοπλοΐας εφαρμόζονται αι "περί της ασφαλιστικής συμβάσεως» διατάξεις των άρθρ. 189-225 του Εμπορικού Νόμου, εφ 'όσον αύται δεν είναι ασυμβίβαστοι προς την θαλασσίαν ασφάλισιν και δεν τροποποιούνται υπό των επομένων διατάξεων.

Άρθρο: 258

Ημ/νία: 08.08.1958

Ημ/νία Ισχύος: 08.08.1958

Περιγραφή όρου θησαυρού: ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ-ΛΥΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Λήμματα ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΚΙΝΔ, ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ, ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟΥ

Κείμενο Αρθρου

Το ασφαλιστήριο, πλην των εν άρθρω 192 του Εμπορικού Νόμου στοιχείων, αναγράφει το όνομα, το είδος, την χωρητικότητα και την ιθαγενείαν του πλοίου.

Άρθρο: 259

Ημ/νία: 08.08.1958

Ημ/νία Ισχύος: 08.08.1958

Περιγραφή όρου θησαυρού: ΕΚΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ-ΕΠΕΛΕΥΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Λήμματα ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΚΙΝΔ, ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ, ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Κείμενο Αρθρου

Παν έννομον συμφέρον, περιλαμβανομένου και του ελπιζομένου κέρδους, εκτιθέμενον εις θαλασσίους κινδύνους, δύναται ν' αποτελέση αντικείμενον της θαλασσίας ασφαλίσεως.

Άρθρο: 260

Ημ/νία: 08.08.1958

Ημ/νία Ισχύος: 08.08.1958

Περιγραφή όρου θησαυρού: ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Λήμματα ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΚΙΝΔ, ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ, ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΙΔΙΟ ΣΥΜΦΕΡΟΝ

Κείμενο Αρθρου

Πλείονες ασφαλίσεις του αυτού συμφέροντος, γενόμεναι άνευ δόλου, ισχύουν άπασαι μέχρι της αξίας του συμφέροντος, των πλειόνων ασφαλιστών ενεχομένων εις ολόκληρον.

Άρθρο: 261

Ημ/νία: 08.08.1958

Ημ/νία Ισχύος: 08.08.1958

Περιγραφή όρου θησαυρού: ΕΚΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ-ΕΠΕΛΕΥΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Τίτλος Άρθρου Τρέχουσα ασφάλιση.

Λήμματα ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΚΙΝΔ, ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ, ΤΡΕΧΟΝΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ, ΕΚΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Κείμενο Άρθρου

Εάν η ασφάλισης αφορά εις πράγματα μη καθωρισμένα ή ωρισμένα μόνον κατά γένος, μέλλοντα να φορτωθούν κατά τμήματα ή και εφ' άπαξ επί πλοίων ορισθέντων ή μη (τρέχουσα ασφάλισης), η ασφάλισης καλύπτει εκάστην γενομένην φόρτωσιν, του ησφαλισμένου υποχρεουμένου, επί ποινή αποζημιώσεως, όπως γνωστοποιεί ταύτην αμελλητί εις τον ασφαλιστήν.

Άρθρο: 262

Ημ/νία: 08.08.1958

Ημ/νία Ισχύος: 08.08.1958

Περιγραφή όρου θησαυρού: ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Λήμματα ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΚΙΝΔ, ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ, ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΤΑ ΧΡΟΝΟ, ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΧΡΟΝΟΥ, ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΧΡΟΝΟΥ, ΠΡΟΣΘΕΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟ

Σχόλια Κατά το άρθρο 132 παρ. 1 του Ν. 1815/1988 (Α', 250), περί κυρώσεως του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου: "Σε περίπτωση ασφάλισης αεροσκάφους κατά χρόνο, η ασφαλιστική κάλυψη αρχίζει από τη χρονολογία του ασφαλιστηρίου. Το άρθρο 262 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ν. 3816/1958) εφαρμόζεται αναλόγως».

Κείμενο Άρθρου

Επί της κατά χρόνον ασφαλίσεως, αυτή άρχεται από της χρονολογίας του ασφαλιστηρίου. Ο χρόνος υπολογίζεται συμφώνως προς τας διατάξεις των άρθρων 243 και 244 Α.Κ., η δε ημέρα από μεσονυκτίου εις μεσονύκτιον, των κινδύνων της πρώτης και της τελευταίας ημέρας παραμενόντων εις βάρος του ασφαλιστού. Χρόνος εννοείται ο τοπικός της Χώρας ένθα εξεδόθη το ασφαλιστήριο. Εάν ο χρόνος της ασφαλίσεως λήξη διαρκούντος του πλου, αυτή παρατείνεται και λήγει την επομένην της ημέρας καθ' ην το πλοίον ηγκυροβόλησε και προσεδέθη εις τον λιμένα του τελικού προορισμού. Ο ασφαλιστής δικαιούται εις ανάλογον πρόσθετον ασφάλιστρον.

Άρθρο: 263

Ημ/νία: 08.08.1958

Ημ/νία Ισχύος: 08.08.1958

Περιγραφή όρου θησαυρού: ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΛΟΙΟΥ-ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Λήμματα ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΚΙΝΔ, ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ, ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΤΑ ΠΛΟΥ, ΕΚΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Κείμενο Άρθρου

Επί ασφαλίσεως του πλοίου κατά πλου ο κίνδυνος καλύπτεται από της ενάρξεως της φορτώσεως ή της παραλαβής έρματος, μέχρι της εκφορτώσεως. Επακολουθησάσης εν συνεχεία νέας κατά πλου ασφαλίσεως, η δια τον προηγούμενον πλου κάλυψις παύει άμα τη ενάρξει της δια τον νέον πλου ασφαλιστικής καλύψεως.

Άρθρο: 264

Ημ/νία: 08.08.1958

Ημ/νία Ισχύος: 08.08.1958

Περιγραφή όρου θησαυρού: ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΝΑΥΛΟΥ-ΦΟΡΤΙΟΥ

Λήμματα ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΚΙΝΔ, ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ, ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ, ΕΝΑΡΞΗ ΚΑΙ ΛΗΞΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ, ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ, ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΕΛΠΙΖΟΜΕΝΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ

Κείμενο Αρθρου

Εάν η ασφάλισης αφορά το φορτίον, η ασφαλιστική κάλυψις άρχεται από της ενάρξεως της φορτώσεως και δη αφ' ης τα ασφαλισθέντα παύσουν εφαπτόμενα της ξηράς, λήγει δε κατά την στιγμήν της αποθέσεως αυτών επί της ξηράς εις τον λιμένα του προορισμού, εν πάση δε περιπτώσει μετά τριάκοντα ημέρας από του κατάπλου εις τον λιμένα τούτον. Η κάλυψις του κινδύνου επεκτείνεται και εις τούτον. Η κάλυψις του κινδύνου επεκτείνεται και εις τον χρόνον καθ' ον, συμφώνως προς τας τοπικάς συνηθείας, τα ασφαλισθέντα παραμένουν αποτεθειμένα επί φορτηγίδων. Αι διατάξεις του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται αναλόγως και επί ασφαλίσεως του ελπιζομένου κέρδους.

Άρθρο: 265

Ημ/νία: 08.08.1958

Ημ/νία Ισχύος: 08.08.1958

Περιγραφή όρου θησαυρού: ΕΚΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ-ΕΠΕΛΕΥΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Λήμματα ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΚΙΝΔ, ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ, ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ, ΟΦΕΙΛΟΜΕΝΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟ

Κείμενο Αρθρου

Το ασφάλιστρον οφείλεται πλήρες εάν ήρξατο ο κίνδυνος, τούτου δε δι' οιονδήποτε λόγον ματαιωθέντος, οφείλεται ποσόν ίσον προς το ήμισυ του ασφαλίστρου, πάντως δε ουχί ανώτερον του ημίσεως επί τοις εκατόν του ασφαλιστικού ποσού.

Άρθρο: 266

Ημ/νία: 08.08.1958

Ημ/νία Ισχύος: 08.08.1958

Περιγραφή όρου θησαυρού: ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΝΑΥΛΟΥ-ΦΟΡΤΙΟΥ

Λήμματα ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΚΙΝΔ, ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ, ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΝΑΥΛΟΥ, ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Κείμενο Αρθρου

Επί ασφαλίσεως του ναύλου, εάν μεν τον κίνδυνον αυτού φέρη ο εκναυλωτής, εφαρμόζονται αι περί ασφαλίσεως του πλοίου διατάξεις, εάν δε ο ναυλωτής, αι περί ασφαλίσεως του φορτίου.

Άρθρο: 267

Ημ/νία: 08.08.1958

Ημ/νία Ισχύος: 08.08.1958

Περιγραφή όρου θησαυρού: ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΝΑΥΛΟΥ-ΦΟΡΤΙΟΥ

Λήμματα ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΚΙΝΔ, ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ, ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΣ ΝΑΥΛΟΣ

Κείμενο Αρθρου

Ασφαλιζόμενος ναύλος είναι ο ανεκκαθάριστος, εφ' όσον δεν ησφαλίσθησαν κεχωρισμένως τα έξοδα εξοπλισμού, οι προκαταβληθέντες μισθοί του πληρώματος και τα ασφάλιστρα.

Άρθρο: 268

Ημ/νία: 08.08.1958

Ημ/νία Ισχύος: 08.08.1958

Περιγραφή όρου θησαυρού: ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Λήμματα ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΚΙΝΔ, ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ, ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΜΑΤΟΣ

Κείμενο Αρθρου

Το ασφάλισμα καθορίζεται κατά την αξίαν ην είχαν τα ασφαλισθέντα καθ' ον χρόνον ήρξατο η ασφαλιστική κάλυψις, επί δε του φορτίου προστίθενται τα έξοδα φορτώσεως και εκφορτώσεως, ο ναύλος και το ασφάλιστρον. Το ασφάλισμα συνίσταται εις την υπό των μερών συμπεφωνημένην αποτίμησιν, εφ' όσον αύτη ρητώς εγένετο αποδεκτή υπό του ασφαλιστού εν τω ασφαλιστηρίω. Η λόγω πλάνης προσβολή της περί αποτιμήσεως συμφωνίας αποκλείεται.

Άρθρο: 269

Ημ/νία: 08.08.1958

Ημ/νία Ισχύος: 08.08.1958

Περιγραφή όρου θησαυρού: ΕΥΘΥΝΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ

Λήμματα ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΚΙΝΔ, ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ, ΕΥΘΥΝΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ

Κείμενο Αρθρου

Ο ασφαλιστής ενέχεται δια τας απωλείας και ζημίας αίτινες προκαλούνται εξ οιοδήποτε γεγονότος συμβάντος κατά τον πλουν, συμπεριλαμβανομένης και της κλοπής. Ο ασφαλιστής ενέχεται δι' ας ζημίας το πλοίον, λόγω συγκρούσεως, υποχρεούται έναντι τρίτων, εξαιρέσει των λόγω βλάβης του σώματος ή της υγείας.

Άρθρο: 270

Ημ/νία: 08.08.1958

Ημ/νία Ισχύος: 08.08.1958

Περιγραφή όρου θησαυρού: ΕΥΘΥΝΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ

Λήμματα ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΚΙΝΔ, ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ, ΕΥΘΥΝΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ ΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗ

Κείμενο Αρθρου

Εάν το πλοίον κατέστη ανίκανον προς πλουν και τα ησφαλισμένα πράγματα μετεφορτώθησαν εις άλλο πλοίον, ο ασφαλιστής ευθύνεται και δια τα έξοδα μεταφορτώσεως, εναποθέσεως, φυλάξεως, το υπερβάλλον του ναύλου και τα προς διάσωσιν έξοδα, ουχί όμως πέραν του ασφαλιστικού ποσού.

Άρθρο: 271

Ημ/νία: 08.08.1958

Ημ/νία Ισχύος: 08.08.1958

Περιγραφή όρου θησαυρού: ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Λήμματα ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΚΙΝΔ, ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ, ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ

Κείμενο Αρθρου

Η ασφάλις κατά κινδύνων πολέμου περιλαμβάνει τας απωλείας και τας ζημίας εκ πάσης πολεμικής πράξεως ή συμβεβηκότος, ως και παντός γεγονότος επελθόντος μετά την λήξιν του πολέμου, αλλ' εξ αιτίας αυτού (πολεμικοί κίνδυνοι). Προς τους πολεμικούς κινδύνους εξομοιούνται οι κίνδυνοι εξ εμφυλίου πολέμου και στάσεων. Εν αμφιβολία η ζημία θεωρείται προελθούσα εκ κοινού θαλασσίου συμβεβηκότος.

Άρθρο: 272

Ημ/νία: 08.08.1958

Ημ/νία Ισχύος: 08.08.1958

Περιγραφή όρου θησαυρού: ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ-ΛΥΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Λήμματα ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΚΙΝΔ, ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ, ΛΥΣΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ, ΑΠΟΔΟΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΥ

Κείμενο Αρθρου

Η σύμβασις ασφαλίσεως κατά κοινών θαλασσίων κινδύνων λύεται αφ' ης το πλοίον εκτεθή εις κινδύνους πολεμικούς, εάν δε τούτο συμβή διαρκούντος του πλου, η λύσις επέρχεται άμα τω κατάπλω εις τον πρώτον λιμένα. Η κατά την προηγουμένην παράγραφον λύσις της ασφαλίσεως δεν επέρχεται εάν η ασφάλις συνήφθη ληφθέντων υπ' όψει και των πολεμικών κινδύνων. Επί ασφαλίσεως κατά χρόνον ο ασφαλιστής υποχρεούται όπως αποδώση το εις τον μη δεδουλευμένον χρόνον αναλογούν ασφάλιστρον.

Άρθρο: 273

Ημ/νία: 08.08.1958

Ημ/νία Ισχύος: 08.08.1958

Περιγραφή όρου θησαυρού: ΕΥΘΥΝΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ

Λήμματα ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΚΙΝΔ, ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ, ΕΥΘΥΝΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ ΣΕ ΑΛΛΑΓΗ ΠΛΕΥΣΗΣ Ή ΠΛΟΥ Ή ΠΛΟΙΟΥ

Κείμενο Αρθρου

Εάν εκ πράξεως του ησφαλισμένου επήλθεν αλλαγή της πλεύσεως, του πλου ή του πλοίου, ο ασφαλιστής έκτοτε δεν ενέχεται, αποκερδαίνει δε το ασφάλιστρον. Η αντικατάστασις του πλοιάρχου, καθ' εαυτήν, δεν επάγεται την απαλλαγήν του ασφαλιστού.

Άρθρο: 274

Ημ/νία: 08.08.1958

Ημ/νία Ισχύος: 08.08.1958

Περιγραφή όρου θησαυρού: ΕΥΘΥΝΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ

Λήμματα ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΚΙΝΔ, ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ, ΕΥΘΥΝΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ, ΑΠΩΛΕΙΕΣ Ή ΖΗΜΙΕΣ ΑΠΟ ΥΠΑΙΤΙΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Ή ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ Ή ΑΛΛΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ

Κείμενο Αρθρου

Ο ασφαλιστής δεν απαλλάσσεται εκ μόνου του γεγονότος ότι αι απώλειαι και αι ζημιαί οφείλονται εις υπαιτιότητα του πλοιάρχου, του πληρώματος ή άλλων προσώπων.

Άρθρο: 275

Ημ/νία: 08.08.1958

Ημ/νία Ισχύος: 08.08.1958

Περιγραφή όρου θησαυρού: ΕΥΘΥΝΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ

Λήμματα ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΚΙΝΔ, ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ, ΑΝΕΥΘΥΝΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ

Κείμενο Αρθρου

Ο ασφαλιστής δεν ενέχεται δια τα έξοδα ναυσιπλοΐας, ελλιμενίσεως, ναυολογίας, καθάρσεως, ουδέ δια τα παντός είδους τέλη και δικαιώματα τα αφορώντα εις το πλοίον ή το φορτίον.

Άρθρο: 276

Ημ/νία: 08.08.1958

Ημ/νία Ισχύος: 08.08.1958

Περιγραφή όρου θησαυρού: ΕΥΘΥΝΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ

Λήμματα ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΚΙΝΔ, ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ, ΑΠΑΛΛΑΓΗ ΕΥΘΥΝΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ, ΡΗΤΡΑ "ΕΛΕΥΘΕΡΟ ΑΒΑΡΙΑΣ"

Κείμενο Αρθρου

Η ρήτρα «ελεύθερον αβαρίας» απαλλάσσει τον ασφαλιστήν πάσης υποχρεώσεως εκ ζημιών, αι οποίαι δεν συνιστούν ολικήν απώλειαν ή περίπτωσιν εγκαταλείψεως.

Άρθρο: 277

Ημ/νία: 08.08.1958

Ημ/νία Ισχύος: 08.08.1958

Περιγραφή όρου θησαυρού: ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Λήμματα ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΚΙΝΔ, ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ, ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΗ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΣ, ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΝΕΟΥ ΚΤΗΤΟΡΑ ΣΤΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ

Κείμενο Αρθρου

Απαλλοτριωθέντος του ησφαλισμένου πράγματος ο νέος κτήτωρ υπεισέρχεται εις τα εκ της ασφαλιστικής συμβάσεως δικαιώματα και τας υποχρεώσεις. Επί ασφαλίσεως πλοίου ο νέος κτήτωρ ενέχεται δια το ασφάλιστρον εις ολόκληρον μετά του παλαιού. Δικαιούται να καταγγείλη την σύμβασιν εντός μηνός από της απαλλοτριώσεως, οπότε δεν ενέχεται δια το ασφάλιστρον . Ο ασφαλιστής απαλλάσσεται, αν η πραγματοποίησις του κινδύνου επέλθη συνεπεία γεγονότων τα οποία δεν θα συνέβαινον αν δεν ελάμβανε χώραν η απαλλοτριώσις. Επί ασφαλίσεως φορτίου ο ασφαλιστής δύναται ν' αντιτάξη την μη καταβολήν του ασφάλιστρου και την εντεύθεν απαλλαγήν αυτού, έναντι του νέου κτήτορος, μόνον αν ο τελευταίον ούτος τελή εν κακή πίστει. Αι διατάξεις του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται αναλόγως και επί απαλλοτριώσεως δι 'αναγκαστικού πλειστηριασμού.

Άρθρο: 278

Ημ/νία: 08.08.1958

Ημ/νία Ισχύος: 08.08.1958

Περιγραφή όρου θησαυρού: ΕΚΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ-ΕΠΕΛΕΥΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Λήμματα ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΚΙΝΔ, ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ, ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ, ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ

Κείμενο Αρθρου

Πραγματοποιηθέντος του κινδύνου, ο ησφαλισμένος οφείλει να

γνωστοποιή αμελλητί εις τον ασφαλιστήν απάσας τας σχετικές ειδήσεις υποχρεούμενος άλλως εις αποζημίωσιν.

Άρθρο: 279

Ημ/νία: 08.08.1958

Ημ/νία Ισχύος: 08.08.1958

Περιγραφή όρου θησαυρού: ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΝΑΥΛΟΥ-ΦΟΡΤΙΟΥ

Λήμματα ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΚΙΝΔ, ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ, ΕΓΓΡΑΦΑ ΝΟΜΙΜΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ

Κείμενο Αρθρου

Επί ασφαλίσεως φορτίου η νόμιμος κατοχή του ασφαλιστηρίου και της φορτωτικής αρκεί προς νομιμοποίησιν του κατόχου ως φορέως του ησφαλισμένου συμφέροντος.

Άρθρο: 280

Ημ/νία: 08.08.1958

Ημ/νία Ισχύος: 08.08.1958

Περιγραφή όρου θησαυρού: ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ-ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ

Λήμματα ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΚΙΝΔ, ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ, ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ, ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ ΣΤΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ, ΑΞΙΩΣΗ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΜΑΤΟΣ

Κείμενο Αρθρου

Ο ησφαλισμένος δικαιούται να εγκαταλείψη εις τον ασφαλιστήν τα ασφαλισθέντα αντικείμενα και να απαιτήση το οφειλόμενον επί ολικής απωλείας ασφάλισμα, εις τας περιπτώσεις και υπό τους όρους των επομένων άρθρων.

Άρθρο: 281

Ημ/νία: 08.08.1958

Ημ/νία Ισχύος: 08.08.1958

Περιγραφή όρου θησαυρού: ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ-ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ

Λήμματα ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΚΙΝΔ, ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ, ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ, ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ ΣΤΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ, ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗΣ

Κείμενο Αρθρου

Η εγκατάλειψις του πλοίου ή του φορτίου ή του ναύλου, δύναται να γίνη μόνον όταν

α) το πλοίον, συνεπεία θαλασσίου συμβεβηκότος, απωλέσθη ή περιήλθεν εις κατάστασιν ανικανότητος προς πλουν και δεν δύναται να επισκευασθή,

β) τα έξοδα δια την ανέλκυσιν, την επισκευήν και την επαναφοράν του βλαβέντος πλοίου εις κατάστασιν επιτρέπουσαν να εξακολουθήση τούτο την ναυσιπλοΐαν, υπερβαίνουν τα τρία τέταρτα της ασφαλιστικής αξίας ή όταν η επισκευή δεν είναι εφικτή εις τον τόπον του ατυχήματος, ουδ' είναι δυνατή η αυτόθι μεταφορά των μέσων της επισκευής ή η ρυμούλκησις του πλοίου εις λιμένα ένθα δύναται να επισκευασθή,

γ) από της τελευταίας ειδήσεως περί του πλοίου παρήλθον τουλάχιστον τρεις μήνες, προκειμένου περί πλοίων μηχανοκινήτων, προκειμένου δε περί ιστιοφόρων πέντε μήνες, οπότε ο κίνδυνος θεωρείται πραγματοποιηθείς την επομένην της ημέρας εις την ανάγεται η τελευταία είδησις και

δ) το πλοίον αλωθή ή εμποδισθή κατά διαταγήν ξένης δυνάμεως, η δε ασφάλις καλύπτει τους κινδύνους πολέμου.

Άρθρο: 282

Ημ/νία: 08.08.1958

Ημ/νία Ισχύος: 08.08.1958

Περιγραφή όρου θησαυρού: ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ-ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ

Λήμματα ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΚΙΝΔ, ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ, ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ, ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ ΣΤΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ, ΧΡΟΝΟΣ ΑΣΚΗΣΗΣ

Κείμενο Αρθρου

Εις την περίπτωση δ' του προηγούμενου άρθρου το προς εγκατάλειψιν δικαίωμα δεν δύναται ν' ασκηθή πριν ή παρέλθη τρίμηνον από της γνωστοποιήσεως της αλώσεως ή της εμποδίσεως.

Άρθρο: 283

Ημ/νία: 08.08.1958

Ημ/νία Ισχύος: 08.08.1958

Περιγραφή όρου θησαυρού: ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ-ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ

Λήμματα ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΚΙΝΔ, ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ, ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ, ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ ΣΤΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ, ΤΗΡΗΣΗ ΠΡΟΘΕΣΜΙΑΣ

Κείμενο Αρθρου

Το προς εγκατάλειψιν δικαίωμα ασκείται εντός προθεσμίας τριών μηνών, αρχομένης την επιούσαν της ημέρας καθ' ην συνεπληρώθη η κατά το άρθρον 281 περίπτωσης γ' ή η κατά το άρθρον 282 προθεσμία.

Άρθρο: 284

Ημ/νία: 08.08.1958

Ημ/νία Ισχύος: 08.08.1958

Περιγραφή όρου θησαυρού: ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ-ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ

Λήμματα ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΚΙΝΔ, ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ, ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ, ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ ΣΤΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ, ΥΠΟΒΟΛΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΔΗΛΩΣΗΣ

Κείμενο Αρθρου

Το προς εγκατάλειψιν δικαίωμα ασκείται δια δηλώσεως κοινοποιουμένης προς τον ασφαλιστήν.

Άρθρο: 285

Ημ/νία: 08.08.1958

Ημ/νία Ισχύος: 08.08.1958

Περιγραφή όρου θησαυρού: ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ-ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ

Λήμματα ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΚΙΝΔ, ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ, ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ, ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ ΣΤΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ, ΥΠΟΒΟΛΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΔΗΛΩΣΗΣ, ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ ΣΤΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ, ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ

Κείμενο Αρθρου

Εάν ο ασφαλιστής, εντός τριάκοντα ημερών από της κοινοποιήσεως της δηλώσεως περί εγκαταλείψεως, δεν αμφισβητήσει το δικαίωμα της

εγκαταλείψεως, ή εάν τούτο αναγνωρισθή δικαστικώς, τα επί των εγκαταλειπομένων αντικειμένων δικαιώματα μεταβιβάζονται εις τον ασφαλιστήν. Η μεταβίβασις θεωρείται συντελεσθείσα από της κοινοποιήσεως της περί εγκαταλείψεως δηλώσεως. Ο ησφαλισμένος υποχρεούται να παράσχη εις τον ασφαλιστήν τας υπάρχουσας πληροφορίας και να παραδώση εις αυτόν τα εις την κατοχήν του αποδεικτικά έγγραφα.

Άρθρο: 286

Ημ/νία: 08.08.1958

Ημ/νία Ισχύος: 08.08.1958

Περιγραφή όρου θησαυρού: ΕΥΘΥΝΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ

Λήμματα ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΚΙΝΔ, ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ, ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ, ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ ΣΤΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ, ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΕΛΠΙΖΟΜΕΝΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ

Κείμενο Αρθρου

Ο ασφαλιστής του ελπιζομένου κέρδους ουδέν δικαίωμα αποκτά εκ της εγκαταλείψεως.

Άρθρο: 287

Ημ/νία: 08.08.1958

Ημ/νία Ισχύος: 08.08.1958

Περιγραφή όρου θησαυρού: ΕΥΘΥΝΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ

Λήμματα ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΚΙΝΔ, ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ, ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ, ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ

ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ ΣΤΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ, ΑΠΟΠΟΙΗΣΗ
ΕΓΚΑΤΑΛΗΦΘΕΝΤΟΣ ΑΠΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ, ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΑΣΦΑΛΙΣΜΑΤΟΣ

Κείμενο Αρθρου

Ο ασφαλιστής δύναται, δια δηλώσεως κοινοποιουμένης εις τον ησφαλισμένον αμελλητί, να αποποιηθή την κτήσιν της κυριότητος επί του

εγκαταλειφθέντος, προσφερόμενος συγχρόνως ανεπιφυλάκτως εις την καταβολήν του όλου ασφαλίσματος.

Άρθρο: 288

Ημ/νία: 08.08.1958

Ημ/νία Ισχύος: 08.08.1958

Περιγραφή όρου θησαυρού: ΕΥΘΥΝΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ

Λήμματα ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, ΚΙΝΔ, ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ, ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ, ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ ΣΤΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ, ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΣΤΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΚΗΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΟΣ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗΣ, ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΑΠΡΑΚΤΗΣ ΠΑΡΟΔΟΥ ΤΗΣ ΠΡΟΘΕΣΜΙΑΣ, ΣΤΕΡΗΣΗ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΟΣ

Κείμενο Αρθρου

Ο ασφαλιστής δικαιούται να προκαλέση τον ησφαλισμένον όπως προβή εις εγκατάλειψιν εντός ευλόγου, υπ' αυτού τασσομένης προθεσμίας. Παρελθούσης δε ταύτης απράκτου, ο ησφαλισμένος στερείται του δικαιώματος της εγκαταλείψεως.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2: ΔΕΙΓΜΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟΥ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ



Arthur J. Gallagher International

Callagher London

Cover Note No.M092557

Page 1 of 11

Navios shipment Inc c/o Britannia Insurance
Brokers Ltd Corp
13 Hasioti Street
N. Filothei 151 23
Athens
Greece

25th April, 2009

COVER NOTE

In accordance with your instructions we have effected the following cover:-

RISK DETAILS

TYPE: MARINE HULL

INSURED: NAVIOS SHIPMANAGEMENT INC (as Technical Managers) and as per the attached schedule for their respective rights and interests.

VESSELS: As per the schedule attached.

PERIOD: 24:00 hours 31st March 2009 until 23:59 hours 31st March 2010 Greenwich Mean Time.

INTEREST:

(A) Hull, Materials and Machinery Outfit including refrigerating machinery and everything connected therewith, nothing excluded.
Value: As per the attached schedule.

(B) Disbursements and Freight and Hull Interest.
Amount: As per the attached schedule.

AGREED VALUES: 100% of the attached amounts.

TRADING: As per Groupama Transport Codex 2006 Conditions.

CONDITIONS: Groupama Transport Codex 2006 Conditions Section 1, 2, 3 & 4 with words "Advisory Council" replaced by "London Maritime Arbitrators Association" and references to DEX or DEX SERV replaced by "Groupama Transport".
Excluding losses arising from Piracy.
Deductibles as per Rule 3.7: As per Schedule
General Average Absorption Limit as per Rule 35 -- USD [REDACTED]
Excluding Collision Liability absolutely
Including Liner Repair Clause and Unrepaired Damage Clause as attached
Including Assured, Co-assured and Waivers of subrogation, Interest of Mortgagees (and Notices of Assignment in respect thereof) and Loss Payee Clause if and in terms as may be required and as may be agreed by Underwriters.
Cancelling Returns Only.
Continuity Clause as attached.
Underwriters note owners have arranged separate Anticipated Cost of Replacement Insurance as per the attached schedule and that notwithstanding the terms of Rule 3.8 of Codex 2006, insurance hereon continues unaffected by the owners purchasing increased Cost of Replacement Insurance for up to 25% of Hull Value.

9 Abic Street, London, E1 8DE

Tel: +44 (0) 20 7204 6000 Fax: +44 (0) 20 7204 6001 www.ajginternational.com

Arthur J. Callagher International and Callagher London are trading names of Arthur J. Callagher (UK) Limited
Registered in England No. 1193013 Authorised and regulated by the Financial Services Authority



**CHOICE OF LAW &
JURISDICTION:**

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

RATE:

As per the attached schedule per annum and pro rata.
Deferred Payment of Premium.

**PREMIUM
PAYMENT TERMS:**

LSW 3000. Premium Payment Clause (45 days) as attached.

**TAXES PAYABLE
BY THE INSURED AND
ADMINISTRATED BY
INSURERS:**

None

**RECORDING,
TRANSMITTING
& STORING
INFORMATION:**

Scanned to Document Management System (DMS)



Cover Note No. M092557

Page 3 of 11

NAVIOS SHIPMANAGEMENT INC
SCHEDULE OF VESSELS

Vessel	IMO No.	Built	GT	DWT	Flag	Type	Class	Deductible USD	H & M Value USD	H & M Rate USD	H & M Premium USD	IV Amount USD	IV Rate	IV Premium USD
1 NAVIOS ALEGRIA	9284893	2004	39,974	76,466	PAN	BBU	NKK							
2 NAVIOS LIBRA II	9100085	1995	37,550	70,136	PAN	BBU	NKK							
3 NAVIOS GEMINI S	9072173	1994	36,074	68,638	PAN	BBU	NKK							
4 NAVIOS FELICITY	9161575	1987	39,364	73,857	PAN	BBU	NKK							
5 NAVIOS MERCATOR	9287405	2002	29,988	53,553	PAN	BBU	NKK							
6 NAVIOS GALAXY I	9244221	2001	39,846	74,195	PAN	BBU	NKK							
7 NAVIOS ARC	9287431	2003	30,002	53,514	PAN	BBU	NKK							
8 NAVIOS IONIAN	9211133	2000	29,499	52,067	GR	BBU	LRs							
9 NAVIOS APOLLON	9211145	2000	29,499	52,068	GR	BBU	LRs							
10 NAVIOS HERAKLES	9213143	2001	29,499	52,068	GR	BBU	LRs							
11 NAVIOS ACHILLES	9221114	2001	29,499	52,055	GR	BBU	LRs							
12 NAVIOS KYPROS	9254721	2003	31,169	55,060	GR	BBU	LRs							
13 NAVIOS HIOS	9254733	2003	31,169	55,160	GR	BBU	LRs							
14 NAVIOS MERIDIAN	9237137	2002	27,986	50,316	PAN	BBU	NKK							
15 NAVIOS MAGELLAN	9214068	2000	39,052	74,333	PAN	BBU	NKK							
16 NAVIOS HORIZON	9223564	2001	27,980	50,346	PAN	BBU	NKK							
17 NAVIOS STAR	9243502	2002	39,727	76,662	PAN	BBU	NKK							
18 NAVIOS HYPERION	9280627	2004	38,900	75,500	PAN	BBU	NKK							
19 NAVIOS ASTERIKS	9304253	2005	40,014	76,801	MLT	BBU	LRs							
20 NAVIOS ORBITER	9286865	2004	39,727	76,602	PAN	BBU	NKK							
21 NAVIOS HOPE	9326588	2004	39,843	75,200	PAN	BBU	NKK							
NAVIOS FANTASTIKS	9325013	2005	90,085	180,265	PAN	BBU	NKK							
23 NAVIOS ULYSSES	9317494	2007	30,881	55,728	MLT	BBU	NKK							
24 NAVIOS VEGA	9403102	2009	32,379	58,500	MLT	BBU	NKK							



Cover Note No. M082557

Page 4 of 11

SCHEDULE OF ASSUREDS

<u>No.</u>	<u>Vessel</u>	<u>Commercial Managers</u>	<u>Owners</u>	<u>Mortgagees</u>	<u>Interest</u>
1	NAVIOS ALEGRIA		Alegria Shipping Corporation	DVB Bank	1st Preferred
2	NAVIOS LIBRA II		Libra Shipping Enterprises Corporation	DVB Bank	1st Preferred
3	NAVIOS GEMINI S		Gemini Shipping Corporation	DVB Bank	1st Preferred
4	NAVIOS FELICITY		Felicity Shipping Corporation	DVB Bank	1st Preferred
5	NAVIOS MERCATOR	Navimax Corporation	Mercator Shipping Corporation	HSH Nordbank AG	1st Preferred
6	NAVIOS IONIAN	Navimax Corporation	Kleimar N.V.	HSH Nordbank AG	1st Preferred
7	NAVIOS APOLLON	Navimax Corporation	Kleimar N.V.	HSH Nordbank AG	1st Preferred
8	NAVIOS HERAKLES	Navimax Corporation	Kleimar N.V.	HSH Nordbank AG	1st Preferred
9	NAVIOS ACHILLES	Navimax Corporation	Kleimar N.V.	HSH Nordbank AG	1st Preferred
10	NAVIOS KYPROS	Navimax Corporation	Kleimar N.V.	HSH Nordbank AG	1st Preferred
11	NAVIOS HIOS	Navimax Corporation	Kleimar N.V.	HSH Nordbank AG	1st Preferred
12	NAVIOS MERIDIAN	Navimax Corporation	Meridian Shipping Enterprises Inc.	HSH Nordbank AG	1st Preferred
13	NAVIOS GALAXY I	Navimax Corporation	Galaxy Shipping Corporation	DVB Bank	1st Preferred
14	NAVIOS ARC	Navimax Corporation	Arc Shipping Corporation	HSH Nordbank AG	1st Preferred
15	NAVIOS MAGELLAN	Navimax Corporation	Magellan Shipping Corporation	HSH Nordbank AG	1st Preferred
16	NAVIOS HORIZON	Navimax Corporation	Horizon Shipping Enterprises Corporation	HSH Nordbank AG	1st Preferred
17	NAVIOS STAR	Navimax Corporation	Star Maritime Enterprises Corporation	HSH Nordbank AG	1st Preferred
18	NAVIOS HYPERION	Navimax Corporation	Hyperion Enterprises Inc.	HSH Nordbank AG	1st Preferred
19	NAVIOS ASTERIKS	Navimax Corporation	Kleimar N.V. and White Narcissus Marine S.A.	HSH Nordbank AG	1st Preferred
20	NAVIOS ORBITER	Navimax Corporation	Orbiter Shipping Corp.	HSH Nordbank AG	1st Preferred
21	NAVIOS HOPE		Aurora Shipping Enterprises Ltd	DVB Bank	1st Preferred
22	NAVIOS FANTASTIKS		Fantastiks Shipping Corporation	DVB Bank	1st Preferred
23	NAVIOS ULYSSES		Corsair Shipping Ltd	Marfin Bank	1st Preferred
24	NAVIOS VEGA	Navimax Corporation	Kleimar N.V.		1st Preferred

7



INFORMATION

Schedule of Anticipated Cost of Replacement Insurance

Navios Alegria	USD	
Navios Libra II	USD	
Navios Gemini S	USD	
Navios Felicity	USD	
Navios Mercator	USD	
Navios Galaxy I	USD	
Navios Arc	USD	
Navios Ionian	USD	
Navios Apollon	USD	
Navios Herakles	USD	
Navios Achilles	USD	
Navios Kypros	USD	
Navios Hios	USD	
Navios Meridian	USD	
Navios Magellan	USD	
Navios Horizon	USD	
Navios Star	USD	
Navios Hyperion	USD	
Navios Asteriks	USD	
Navios Orbiter	USD	
Navios Hope	USD	
Navios Fantastiks	USD	
Navios Ulysses	USD	
Navios Vega	USD	

R



SECURITY

**INSURER'S
LIABILITY:**

(RE)INSURERS LIABILITY CLAUSE

(Re)insurer's liability several not joint

The liability of a (re)insurer under this contract is several and not joint with other (re)insurers party to this contract. A (re)insurer is liable only for the proportion of liability it has underwritten. A (re)insurer is not jointly liable for the proportion of liability underwritten by any other (re)insurer. Nor is a (re)insurer otherwise responsible for any liability of any other (re)insurer that may underwrite this contract.

The proportion of liability under this contract underwritten by a (re)insurer (or, in the case of a Lloyd's syndicate, the total of the proportions underwritten by all the members of the syndicate taken together) is shown next to its stamp. This is subject always to the provision concerning "signing" below.

In the case of a Lloyd's syndicate, each member of the syndicate (rather than the syndicate itself) is a (re)insurer. Each member has underwritten a proportion of the total shown for the syndicate (that total itself being the total of the proportions underwritten by all the members of the syndicate taken together). The liability of each member of the syndicate is several and not joint with other members. A member is liable only for that member's proportion. A member is not jointly liable for any other member's proportion. Nor is any member otherwise responsible for any liability of any other (re)insurer that may underwrite this contract. The business address of each member is Lloyd's, One Lime Street, London EC3M 7HA. The identity of each member of a Lloyd's syndicate and their respective proportion may be obtained by writing to Market Services, Lloyd's, at the above address.

Proportion of liability

Unless there is "signing" (see below), the proportion of liability under this contract underwritten by each (re)insurer (or, in the case of a Lloyd's syndicate, the total of the proportions underwritten by all the members of the syndicate taken together) is shown next to its stamp and is referred to as its "written line".

Where this contract permits, written lines, or certain written lines, may be adjusted ("signed"). In that case a schedule is to be appended to this contract to show the definitive proportion of liability under this contract underwritten by each (re)insurer (or, in the case of a Lloyd's syndicate, the total of the proportions underwritten by all the members of the syndicate taken together). A definitive proportion (or, in the case of a Lloyd's syndicate, the total of the proportions underwritten by all the members of a Lloyd's syndicate taken together) is referred to as a "signed line". The signed lines shown in the schedule will prevail over the written lines unless a proven error in calculation has occurred.



**INSURER'S
LIABILITY
(Continued):**

Although reference is made at various points in this clause to "this contract" in the singular, where the circumstances so require this should be read as a reference to contracts in the plural.

LMA3333
21st June 2007

ORDER HEREON: Hull & Machinery: 38.00% of 100.00%
Increased Value: 59.50% of 100.00%

BROKER REMUNERATION AND DEDUCTIONS SECTION

**FEE PAYABLE
BY CLIENT:** Yes



COVERAGE HAS BEEN EFFECTED WITH

SECURITY:

HULL AND MACHINERY:

COMPRISING OF THE FOLLOWING LLOYD'S SYNDICATES:

16.7770%	Syndicate	1183	TAL
22.3680%	Syndicate	5000	TRV
11.1840%	Syndicate	33	HIS

AND THE FOLLOWING COMPANIES:

32.8950%	Groupama Transport
16.7760%	AXA Corporate Solutions Assurance - UK Branch

100.0000% of 38.00%

INCREASED VALUE:

COMPRISING OF THE FOLLOWING LLOYD'S SYNDICATES:

24.0410%	Syndicate	1183	TAL
24.0410%	Syndicate	5000	TRV
20.6070%	Syndicate	33	HIS

AND THE FOLLOWING COMPANIES:

21.0080%	Groupama Transport
10.3030%	AXA Corporate Solutions Assurance - UK Branch

100.0000% of 59.50%

This cover note is our confirmation to you that a contract of insurance has been effected with the insurers listed hereon, using the information which you have provided and/or agreed. Please examine this cover note carefully to confirm that cover has been arranged in accordance with your requirements and that the insurers are acceptable: please advise us immediately if this is not the case. This document is not your contract of insurance, but is evidence of the terms and conditions of the contract.

②



DUTY OF DISCLOSURE

Insurance transactions are subject to a duty of utmost good faith. When seeking insurance or amending or renewing an existing policy, every proposer must disclose fully, clearly and accurately any information which may influence the underwriter in determining whether to accept the risk and on what terms. If in doubt as to whether information is material, it should be disclosed. Failure by the proposer to make full and frank disclosure may entitle insurers to repudiate liability or void the contract from inception and seek repayment of paid claims.

For and on behalf of
Arthur J. Gallagher (UK) Ltd.

R.S. Lockwood

Authorised Signatory

[Signature]

Authorised Signatory



LINER REPAIR CLAUSE

The cost of temporary repairs and overtime, air freight on spare parts, the enhanced cost of deferred repairs and employing travelling repair gang(s), are deemed to be part of the reasonable cost of repairs to the extent such items would have been incurred by a prudent uninsured shipowner.

The cost of bottom painting necessarily incurred solely in consequence of a peril insured against shall be included in the claim.

Payments to United States Customs Authorities in respect of repairs to damage recoverable herein are deemed to be part of the reasonable cost of repairs.

This Policy will also respond in Particular Average for:

- a) The extra cost of drydocking with cargo and/or containers and/or trailers and/or equipment on board in the same manner as for the cost of the drydocking itself and;
- b) The cost of drydocking the vessel together with the extra cost of drydocking with cargo/containers/trailers/equipment even in those instances where such drydocking is required solely because of cargo/containers/trailers/equipment are on board at the time damage repairs are effected.

This Clause shall not apply to the extent such extra cost of drydocking with cargo/containers/trailers/equipment is recoverable in general Average.

UNREPAIRED DAMAGE CLAUSE

"Claims for unrepaired damage shall be allowed on the basis of the estimated cost of repairs at the expiration of the policy period"

CONTINUITY CLAUSE (In Respect of Hull Only)

It is agreed to call 90% of the Gross premium at inception. The remaining 10% will only be called in the event of no renewal to Groupama Transport of minimum expiring order.



PREMIUM PAYMENT CLAUSE

The (Re)Insured undertakes that premium will be paid in full to Underwriters within 45 days of inception of this policy (or, in respect of instalment premiums, when due).

If the premium due under this policy has not been so paid to Underwriters by the 45th day from the inception of this policy (and, in respect of instalment premiums, by the date they are due) Underwriters shall have the right to cancel this policy by notifying the (Re)Insured via the broker in writing. In the event of cancellation, premium is due to Underwriters on a pro rata basis for the period that Underwriters are on risk but the full policy premium shall be payable to Underwriters in the event of a loss or occurrence prior to the date of termination which gives rise to a valid claim under this policy.

It is agreed that Underwriters shall give not less than 15 days prior notice of cancellation to the (Re)Insured via the broker. If premium due is paid in full to Underwriters before the notice period expires, notice of cancellation shall automatically be revoked. If not, the policy shall automatically terminate at the end of the notice period.

Unless otherwise agreed, the Leading Underwriter (and Agreement Parties if appropriate) are authorised to exercise rights under this clause on their own behalf and on behalf of all Underwriters participating in this contract.

If any provision of this clause is found by any court or administrative body of competent jurisdiction to be invalid or unenforceable, such invalidity or unenforceability will not affect the other provisions of this clause which will remain in full force and effect.

Where the premium is to be paid through a London Market Bureau, payment to Underwriters will be deemed to occur on the day of delivery of a premium advice note to the Bureau.

11/01
LSW3000

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3: ΔΕΙΓΜΑΤΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΚΛΑΣΗΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ



PACIFIC DIVISION
GOSEONG DISTRICT

24 November 2009

File Ref. T-8-2

This Certificate is issued to Navios ShipManagement Inc.

Name of Ship: "NAVIOS AURORA II"

ABS Class No.09198569

IMO No.9481245

Flag & Port of Register: Panama, Panama

Gross Tonnage: 88421

Date of Built: 25 November 2009

Sungdong Shipbuilding & Engineering Co., Ltd. Hull No.S1068

This is to confirm that the above ship has been built under Special Survey in conformity of American Bureau of Shipping's Rules and Regulations for the Classification of Ships and, on delivery from the Builder's yard on 25th November 2009, the ship will be classed with the following Notations, and Without condition of class:

⊗A1, Bulk Carrier, ⊕, BC-A (holds 2, 4, 6 & 8 may be empty with max. cargo density: 3.0 tonnes/m³), ⊗AMS, ⊗ACCU, GP, CSR, SafeShip-CM

With Additional Notations: ESP, UWILD, RW, PMA, CRC, TCM and GRAB(20)

Very truly yours,

AMERICAN BUREAU OF SHIPPING

E. Minoda

Principal Surveyor - Sungdong office

Tel: (82) 55 649 8373

Fax: (82) 55 649 8375

e-mail: eminoda@eagle.org

1609-2, Hwang-ri, Gwangdo-Myeon, Tongyeong-si, Gyeong Nam, Korea
Zip: 650-827

CERTIFIED COPY

Certificate no: OKP 0700055
Page 1 of 3



Certificate of Class

This certificate is issued to the **NAVIOS BONAVIS**
LR Number **9446996**
Date of Build **29 June 2009**
Port of Registry **PANAMA**
Gross tons **94,232**

to confirm that having been surveyed by Lloyd's Register Asia and having been found in compliance with the Rules and Regulations for the Classification of Ships, the aforesaid ship has been assigned the class

**@100A1 Bulk Carrier, CSR, BC-A, GRAB[25], Hold nos. 2, 4, 6 & 8 may be empty, ESP, ShipRight (CM, ACS(B)), *IWS, LI
@LMC, UMS**

Descriptive Notes: Part Higher Tensile Steel, ShipRight (BWMP(S+F), SCM)

Date Special Survey Assigned **29 June 2009**

This Certificate is valid until* **28 June 2014**

* Unless extended after completion of a Special Survey (see page 3) or in accordance with Part 1, Chapter 2, Section 3.5.9 of the Rules and Regulations (see page 3) and is subject to surveys as prescribed (see page 2) being satisfactorily completed. (See notes 1 to 4, page 3)

Issued at **Okpo**
on **29 June 2009**



M.J. van den Heuvel
Surveyor to Lloyd's Register Asia

A member of the Lloyd's Register Group

- Note: 1. To establish the classification status of this ship, the ClassDirect Live web site and the Interim Certificates issued on completion of classification surveys should be consulted in addition to this certificate. Access to ClassDirect Live is available via <http://www.cdlive.lr.org>.

Lloyd's Register, its affiliates and subsidiaries and their respective officers, employees or agents are, individually and collectively, referred to in this clause as the 'Lloyd's Register Group'. The Lloyd's Register Group assumes no responsibility and shall not be liable to any person for any loss, damage or expense caused by reliance on the information or advice in this document or howsoever provided, unless that person has signed a contract with the relevant Lloyd's Register Group entity for the provision of this information or advice and in that case any responsibility or liability is exclusively on the terms and conditions set out in that contract.

Form 1717 (2005.09)

Ships Name NAVIOS BONAIVS

LR number 9446996

Annual/Intermediate survey endorsements

1st Annual Survey endorsement

Signed:
Place of Survey
Date

2nd Annual Survey / Intermediate Survey* endorsement

Signed:
Place of Survey
Date

3rd Annual Survey / Intermediate Survey* endorsement

Signed:
Place of Survey
Date

4th Annual Survey endorsement

Signed:
Place of Survey
Date

** Delete as appropriate*

