

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΒΕΤΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΘΕΜΑ: «ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ»

ΤΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑΣ: ΖΑΜΠΑΚΑ ΙΩΑΝΝΑΣ

Α.Γ.Μ. 2954

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

Α/Α	Όνοματεπώνυμο	Ειδικότης	Αξιολόγηση	Υπογραφή
1	ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΛΗΣ	ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Α΄		
2	ΒΕΤΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Α΄		
3				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ: ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	11
---------------	----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ-ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

1.Ιστορία της Ναυτικής Ασφάλισης.....	12
2.Η αναγκαιότητα της ναυτικής ασφάλισης.....	12
3.Γένεση της ναυτικής ασφάλισης.....	12-14
4.Σχηματισμός και ανάπτυξη ομίλων P&I.....	14-15
5.Καταγωγή των ομίλων αποζημίωσης.....	15
6.Επέκταση και ανάπτυξη των συνδέσμων P&I.....	16-17
7. Ιστορικό του συνδέσμου P&I της Βόρειας Αγγλίας.....	17

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΦΟΡΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

1.Το Lloyd.....	18-19
2.Οι ασφαλιστικές εταιρίες.....	19
3.Οι αλληλοασφαλιστικοί σύνδεσμοι (club) (P&I Club).....	20-21
4.Το Ινστιτούτο ασφαλιστών Λονδίνου.....	22
5.Εποπτεία και έλεγχος ασφαλιστικών υπηρεσιών.....	23
6.Αγγλική Νομοθεσία.....	23

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΒΑΣΙΚΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

1.Βασικοί ορισμοί ναυτικής ασφάλισης.....	24
2.Ασφάλιση σκάφους και μηχανοστασίου.....	24
3.Ασφάλιση προς τρίτους.....	25
4.Ανειλημμένοι κίνδυνοι του P&I.....	25
5.Ευθύνη πλοιοκτήτη.....	25-26
6.Απαιτήσεις τρίτου ή προς τρίτους.....	26
7.Τμήμα απαιτήσεων ναυτιλιακής εταιρείας.....	26-27
8.Διαχείριση απαιτήσεων.....	27
9.Δικαιολογητικά απαιτήσεων.....	27-29
10.ISM Code και P&I Clubs.....	29-30
11.Εμπλεκόμενα μέρη στην ασφάλιση και διαδικασία απαιτήσεων....	31

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΝΟΜΟΣ ΠΕΡΙ «ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ» 1906

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ31

- 1.Ορισμός θαλάσσιας ασφάλισης
- 2.Μικτοί θαλάσσιοι και χερσαίοι κίνδυνοι
- 3.Ορισμός θαλάσσιας περιπέτειας και θαλάσσιων κινδύνων

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟ ΣΥΜΦΕΡΟΝ.....31-33

- 4.Αποφυγή συμβάσεων παιγνίου ή στοιχήματος
- 5.Ορισμός ασφαλισιμου συμφέροντος
- 6.Χρόνος ύπαρξης συμφέροντος
- 7.Ενδεχόμενο ή αμφίβολο συμφέρον

- 8.Μερικό συμφέρον
- 9.Αντασφάλιση
- 10.Δανεισμός με όρο την ασφαλή άφιξη
- 11.Μισθοί καπετάνιου ή πληρώματος
- 12.Προκαταβεβλημένος ναύλος
- 13.Εξοδα ασφάλισης
14. Ασφάλιση υποθηκευμένου αντικειμένου
- 15.Εκχώρηση συμφέροντος
- ΑΣΦΑΛΙΣΗΜΗ ΑΞΙΑ.....33
- 16.Μέτρο ασφαλίσιμης αξίας
- ΑΠΟΚΑΛΗΨΕΙΣ ΚΑΙ ΓΝΩΣΤΟΠΙΟΗΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ 33-34
- 17.Η ασφάλιση βασίζεται στην καλή πίστη
- 18.Αποκαλήψεις από τον ασφαλισμένο
- 19.Αποκαλήψεις από τον πράκτορα του ασφαλισμένου
- 20.Γνωστοποιήσεις κατά τις διαπραγματεύσεις σχετικά με την ασφάλιση
- 21.Χρονικό σημείο περάτωσης της σύμβασης
- ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ.....33-34
- 22.Η σύμβαση πρέπει να ενσωματώνεται στο ασφαλιστήριο.
- 23.Τι πρέπει να ορίζει το ασφαλιστήριο
- 24.Υπογραφή ασφαλιστή
- 25.Ασφαλιστήρια κατά πλου και κατά χρόνο
- 26.Καθορισμός του ασφαλιζόμενου αντικειμένου
- 27.Εκτιμημένο ασφαλιστήριο
- 28.Ανεκτήμητο ασφαλιστήριο

29.Ασφάλιστρο εκ των υστέρων καθορισμένο	
ΔΙΠΛΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ.....	36
30.Διπλή ασφάλιση	
ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ.....	36-37
31.Φύση της εγγύησης	
32.Πότε συγχωρείται η μη τήρηση της εγγύησης	
33.Ρητές εγγυήσεις	
34.Εγγύηση ουδετερότητας	
35.Η εγγύηση ουδετερότητας δεν εξυπακούεται	
36.Εγγύηση <<ασφαλείας>> του ασφαλιζόμενου αντικειμένου	
37.Εγγύηση πλοΐ μότητας του πλοίου	
38.Εγγύηση νομιμότητας της περιπέτειας	
Ο ΠΛΟΥΣ	37-39
39.Εξυπακουόμενος όρος σχετικά με την ύπαρξη του κινδύνου	
40.Αλλαγή λιμένα αναχώρησης	
41.Αλλαγή πλευσης	
42.Αλλαγή πλου	
43.Παρρέκλιση από τον πλου	
44.Περισσότερα από ένα λιμάνια εκφόρτωσης	
45.Καθυστέρηση στον πλου	
46.Πότε συγχωρείται η παρέκκλιση ή η καθυστέρηση	
ΕΚΧΩΡΗΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟΥ.....	39
47.Χρόνος και τρόπος εκχώρησης του ασφαλιστηρίου	
48.Αδύνατη η εκχώρηση από ασφαλιζόμενο που έχασε το ασφαλιστήριο συμφέρον του	

ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ.....	39
49.Πληρωμή ασφαλίστρου και έκδοση ασφαλιστηρίου	
50. Πληρωμή ασφαλίστρου από πράκτορα	
51.Αναγνώριση ύπαρξης ασφαλίστρου	
ΑΠΩΛΕΙΑ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΛΗΨΗ.....	40-42
52.Καλυπτόμενες και εξαιρούμενες απώλειες	
53.Μερική και ολική απώλεια	
54.Πραγματική απώλεια	
55.Εξαφάνιση πλοίου	
56.Τεκμαρτή ολική απώλεια	
57.Αποτέλεσμα τεκμαρτής ολικής απώλειας	
58.Δήλωση περί εγκατάλειψης	
59. Αποτέλεσμα εγκατάλειψης	
ΜΕΤΡΟ ΑΠΟΖΗΜΕΙΩΣΗΣ.....	42-44
60.Εκταση ευθύνης του ασφαλιστή για απώλεια	
61.Ολική απώλεια	
62. Μερική απώλεια πλοίου	
63.Συνεισφορές σε γενική αβαρία και έξοδα αρωγής	
64.Ευθύνη έναντι τρίτων μερών	
65.Γενικές διατάξεις σχετικά με το μέτρο αποζημίωσης	
66.Διαδοχικές απώλειες	
67.Ρήτρα «περί καθηκοντος του ασφαλισμένου για αποτροπή ή μείωση της ζημιάς»	
ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΟΥ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΑΝΤΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ.....	44
68.Δικαίωμα αποκατάστασης	

69. Δικαίωμα συνεισφοράς	
70.Αποτέλεσμα υποασφάλισης	
ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΥ.....	44-45
71.Επιβολή επιστροφής ασφαλίστρου	
72. Επιστροφή ασφαλίστρου λόγω συμφωνίας	
73. Επιστροφή ασφαλίστρου λόγω λανθασμένης λογικής	
ΑΜΟΙΒΑΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ.....	45
74.Τροποποίηση του Νόμου στην περίπτωση αμοιβαίας ασφάλισης	
ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ.....	45-46
75.Επικύρωση της σύμβασης από τον ασφαλιζόμενο	
76.Τροποποίηση εξυπακουομένων υποχρεώσεων λόγω ασυμφωνίας ή εθίμου	
77.Αναφορά του Νόμου στη λογική	
78.Η πρώτη ασφάλιση ως στοιχείο	
79.Ισχύς των κανονισμών του κοινού δικαίου και του Εμπορικού Νόμου	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΡΗΤΡΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.....	47-64
1.Γενικά-Ασφαλειομεσίτες	
2.Διακανονιστές Αβαριών	
3.Νομοθεσία	
4.Ρήτρες Χρονοασφαλίσεων Σκαφών	
5.Ρήτρα συγκρούσεως	
6. Ρήτρα αδελφού πλοίου ρυμουλκήσεων	
7. Ρήτρα ρυμουλκήσεων συνεχίσεως καλύψεως	
8. Ρήτρα συνεχίσεως καλύψεως	

9. Ρήτρα παραβίασεως εγγυήσεως
10. Ρήτρα πωλήσεων πλοίων
11. Ρήτρα αμελείας
12. Ρήτρα γενικής αβαρίας
13. Έξοδα γενικής αβαρίας
14. Ρήτρα ειδικών εξόδων προς αποτροπή ή μείωση ζημίας
15. Ρήτρα αυτασφαλίσεως
16. Ρήτρα αφαιρετέας απαλλαγής
17. Ρήτρα συνήθων προσαράξεων
18. Ρήτρα αποξέσεως και βαφής τυθμένα πλοίου
19. Ρήτρα μισθό-τροφοδοσίας
20. Ρήτρα διαδοχικών ζημιών
21. Ρήτρα εκτιμήσεως
22. Ρήτρα εγκαταλείψεως ναύλου
23. Ρήτρα δαπανών
24. Ρήτρα προσφορών
25. Ρήτρα επιστροφής ασφαλιστρων
26. Ρήτρα γνωστοποιήσεως εκχωρήσεως

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 Η ΑΣΑΦΛΙΣΗ Ρ&Ι

1. Δομή του συνδέσμου Ρ&Ι της Βόρειας Αγγλίας.....69
2. Διαχειριστική ομάδα και διοίκηση..... 69-70
3. Η διεθνής ομάδα των ομίλων Ρ&Ι..... 71
4. Η φύση και το εύρος των απαιτήσεων που προσπαθεί να καλύψει η ασφάλιση Ρ&Ι..... 71-72

5.Ευθύνες προς τρίτους.....	73
6.Πως οι όμιλοι P&I διαφέρουν από τις άλλες μορφές ασφάλισης..	74-75
7.Πως το κόστος διανέμεται στα Μέλη.....	75
8.Το εισόδημα από εισφορές.....	75-82
9.Οι διαδικασίες για την εισαγωγή των πλοίων και τα απαιτούμενα έγγραφά τους.....	82-84

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ ΣΕ ΖΗΜΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

1.Άρθρο 68 Ολική απώλεια.....	84
Αποζημίωση Ασφαλιστική Αξία	
2.Άρθρο 69 Μερική Απώλεια.....	84
Αποζημίωση Λογικό Κόστος Επισκευών	
3. Λογικό Κόστος Επισκευών-Καθημερινή Πρακτική.....	85-89

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ-ΕΙΔΙΚΑ ΑΠΟ ΑΤΥΧΗΜΑ

1.Γενικά.....	89-90
2.Η ασφαλιστική κάλυψη.....	90
3.Οι ασφαλιστές.....	90-91
4.Σύμβαση ευθύνη 1969, 1992 Υποχρέωση ασφάλισης-περιορισμός ευθυνης.....	91
5.Διεθνές κεφάλαιο.....	92-93
6.Η ασφαλιστική πρακτική σε περίπτωση ρύπανσης με πετρέλαιο από ατυχήματα.....	94-105

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 ΝΑΥΑΓΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ

1.Νόμος Υπ'Αριθμό 2881.....105-106

2.Ζητήματα σχετικά με τη χρηματοδότηση της ανεκλύσεως.....106-109

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΕΠΕΞΗΓΗΣΕΙΣ.....109

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....109

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το πρώτο κεφάλαιο της εργασίας είναι μία ιστορική αναδρομή και γενική ενημέρωση για την εξέλιξη της ναυτικής ασφάλισης στο πέρασμα των χρόνων. Βλέπουμε ότι η γενική ιδέα της θαλάσσιας ασφάλισης υπάρχει ακόμη και σε αναφορές του Πλάτωνα αλλά και το κύριο πόλο που έπαιξαν και παίζουν οι ασφαλιστές του Λονδίνου. Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται παρουσίαση των φορέων ναυτικής ασφάλισης, γίνεται αναφορά στους Lloyd's τις ασφαλιστικές εταιρίες και τους αλληλοασφαλιστικούς οργανισμούς. Στο τρίτο κεφάλαιο αναφέρεται σε σημαντικούς τομείς της ναυτικής ασφάλισης για τους οποίους δε γίνεται σε βάθος ανάλυση, αλλά θεώρησα απαραίτητο σε μια πτυχιακή εργασία που σχετίζεται με τη ναυτική ασφάλιση να γίνεται αναφορά.

Ένα κομβικό σημείο της εργασίας είναι το τέταρτο κεφάλαιο και η παρουσίασή του Νόμου Ναυτικής Ασφάλισης 1906 που είναι η βάση της αλλά και η εξέταση των βασικών Ρητρών που χρησιμοποιούνται στη ναυτική ασφάλιση και έχουν μεγάλη σημασία στα ασφαλιστικά συμβόλαια. Το έκτο κεφάλαιο ασχολείται αποκλειστικά με τους ομίλους αμοιβαίας ασφάλισης P&I Clubs με τις ασφαλιστικές εταιρίες αλλά και συγκρίσεις των καλύψεων που παρέχουν τα P&I Clubs με τους στόχους του ISM CODE. Επίσης εξηγείται το εισόδημα P&I Clubs από εισφορές των Μελών του και οι διαδικασίες για την εισαγωγή των πλοίων και τα απαιτούμενα έγγραφά τους.

Το έβδομο κεφάλαιο πραγματεύεται το πως γίνεται η αποζημίωση από τους ασφαλιστές τη λογική και την καθημερινή πρακτική που ακολουθείται. Βλέπουμε το σκεπτικό με το οποίο οι ασφαλιστές λειτουργούν όταν υπάρχει σύγκρουση με τα συμφέροντα του πλοιοκτήτη. Το όγδοο κεφάλαιο εξετάζει την ασφαλιστική πρακτική σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο και αναφέρονται ειδικά ατυχήματα. Δίνονται παραδείγματα ατυχημάτων και πως έγινε η αποζημίωση από τους ασφαλιστές αλλά και τι Διεθνές κεφάλαιο. Στο τέλος, το ένατο κεφάλαιο αναφέρεται στα ναυάγια σε λιμένες και στην τωρινή ασφαλιστική κάλυψη που υπάρχει.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

1.ΙΣΤΟΡΙΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ (History of Maritime Insurance)

Στοιχεία συμμετοχής σε βάρη από απώλεια περιουσιών σε θάλασσα αναφέρονται σε έργα του Πλάτωνα. Έτσι φαίνεται ότι για αρκετά χρόνια πριν υπήρχαν οι αρχές της συμμετοχής στις θυσίες κατά τη διάρκεια ταξιδιών στη θάλασσα που είναι βασική προϋπόθεση για την ύπαρξη εξασφάλισης στα υπέρογκα έξοδα και υψηλούς κινδύνους που συντρέχουν στα ταξίδια. Καθαρή αγορά όμως σε νόμου κράτους για υποχρέωση συμμετοχής σε έξοδα και ζημιές από ναυτικούς κινδύνους υπάρχει στο νόμο των Ροδίων που αποτελεί μέρος της Ιουστινιανής “Digesta” δηλαδή της καταγραφής των επικρατέστερων νόμων του Βυζαντινού κράτους. Αναφέρεται συγκεκριμένα πως η αξία του φορτίου που απορρίπτεται στη θάλασσα οφείλει να αποζημιωθεί κατά αναλογία από τις διασωθείσες περιουσίες δηλαδή από το πλοίο και το υπόλοιπο φορτίο.

Η παραπάνω αναφορά αποτελεί τη στοιχειώδη αρχή της Γενικής Αβαρίας οπότε αποτελεί σήμερα βασικό ασφαλιστικό κίνδυνο και κυρίαρχο μέρος απασχόλησης του διακανονισμού αβαριών πλοίου “Average Adjuster”. Είναι δηλαδή το ποσοστό συνεισφοράς που δικαιούται να καταβάλουν και διασωθέντα μέρη του πλοίου και του φορτίου, μετά από θυσία μέρους του πλοίου ή του φορτίου ή μετά από εκταμίευση εξόδων για το κοινό καλό αποτελούν ασφαλιστέο ενδιαφέρον και καλύπτεται από τους Ασφαλιστές του φορτίου και του πλοίου ξεχωριστά.

Η ναυτική ασφάλεια σαν ειδική εξασφάλιση ολόκληρη της επί θαλάσσιας περιπέτειας, γιατί έτσι θεωρείται ακόμη. 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 πιο συγκεκριμένα μέχρι σήμερα τη γνωστή Lombard Street. Τον 15^ο αιώνα εμφανίστηκαν οι ασφαλιστές του Λονδίνου οι ονομαζόμενοι Lloyd’s 1 και έτσι το 1688 συνάπτονται τα πρώτα ασφαλιστήρια συμβόλαια. Στο Λονδίνο το 1720 ιδρύεται η London Insurance και η Royal Assurance Exchange Corp όπου αυτές οι εταιρίες μονοπωλούν τις ασφαλιστικές καλύψεις έως το έτος 1824 όταν αυτό το μονοπώλιο καταργείται. Μέσα στο 1774 σε αυτό το χρονικό διάστημα μεμονωμένοι ασφαλιστές άρχισαν, να γίνονται μέλη των Lloyd’s με αυτόν τον τρόπο δημιούργησαν ένα νέο ασφαλιστικό φορέα γνωστό σε όλους Lloyd’s. Ασφαλιστικές εταιρίες άρχισαν να δημιουργούνται στη Νέα Υόρκη, στο Ρότερνταμ,, στην Αμβέρσα όχι όμως με το κύρος που έχει η ασφαλιστική εταιρεία των Lloyd’s.

2. Η ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

(The necessity of Maritime Insurance)

Η αναγκαιότητα της ναυτικής ασφάλισης εξαρτάται από το γεγονός ότι λαμβάνει μέτρα για την προστασία από τυχαία συμβάντα και τυχαίες απώλειες. Έτσι βοηθά όσους ασχολούνται με το υπερπόντιο εμπόριο να χρησιμοποιούν τη ναυτική ασφάλιση ως διέξοδο προς όφελός τους. Αποφεύγουν έτσι να δεσμεύονται αυτοί έναντι τρίτων που θα πρέπει να τους αποζημιώσουν για κάποιο απρόβλεπτο κίνδυνο. Οι ιδιοκτήτες των φορτίων αμετάκλητα ζητούν το ασφαλιστήριο συμβόλαιο το οποίο είναι αποδεικτικό στοιχείο για τη φόρτωση του πλοίου αλλά και οι τράπεζες ζητούν το ασφαλιστήριο συμβόλαιο σαν πιστοποιητικό καταλληλότητας του πλοίου και του φορτίου.

3. ΓΕΝΕΣΗ ΑΜΟΙΒΑΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

«Ένα συμβόλαιο όπου ο ασφαλιστής συμφωνεί να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο έναντι συγκεκριμένων ναυτικών κινδύνων σε αντάλλαγμα πληρωμής ενός συμφωνημένου ασφαλίστρου»

Καταγραφές δείχνουν πως οι Φοίνικες έμποροι χρησιμοποιούσαν μία μορφή ναυτικής ασφάλισης 1000 χρόνια πριν τη Χριστιανική εποχή. Ωστόσο έπρεπε να περάσουν πολλοί αιώνες προτού η ναυτική ασφάλιση χρησιμοποιηθεί ευρέως από τους Άγγλους πλοιοκτήτες. Όταν αναφερόμαστε στη ναυτική ασφάλιση στο νου μας έρχεται η Lloyd's. Το 1680 ο Edward Lloyd άνοιξε ένα καφενείο στο Λονδίνο όπου έγινε σημείο συνάντησης για πλοιοκτήτες, πλοιάρχους και τους εμπόρους της πόλης, των οποίων η δουλειά ήταν η διατύπωση κατάλληλου ασφαλιστηρίου συμβολαίου για την ασφάλεια των πλοίων και του φορτίου τους. Αυτοί οι έμποροι εγγυούταν επικίνδυνες εμπορικές επιχειρήσεις για ένα συγκεκριμένο χρηματικό ποσό. Υπέγραφαν τα ονόματά τους κάτω από τη διατύπωση του ασφαλιστηρίου συμβολαίου και εκ τούτου ονομαζόταν (Υπογράφωντες - Underwriters) Ασφαλιστές. Το καφενείο Lloyd έγινε σύντομα γνωστό από τους πλοιοκτήτες, ως μέρος όπου μπορούσαν να βρεθούν οι Ασφαλιστές που θα παρείχαν ασφάλιση. Οι Ασφαλιστές αυτοί έγιναν γνωστοί ως Ασφαλιστές του Lloyd. Η ασφάλιση βοήθησε στην ανάπτυξη του εμπορίου και δεν χρειάστηκε πολύς καιρός προτού οι Ασφαλιστικές Εταιρίες να προσφέρουν στους πλοιοκτήτες ναυτική κάλυψη. Ανάμεσα στα 1719 και 1824 πολλοί πλοιοκτήτες δυσαρεστούνταν με τους διακανονισμούς για επίτευξη ναυτικής ασφάλισης.. Αυτό ήταν 'ένα αποτέλεσμα μίας Απόφασης του

Κοινοβουλίου, που επέτρεπε μόνο σε δύο εταιρίες (τη Βασιλική Συναλλαγματική Ασφάλεια και τη Λονδρέζικη Ασφάλεια) και μεμονωμένους Ασφαλιστές όπως οι Ασφαλιστές των Lloyd να παρέχουν ασφαλιστική κάλυψη στους πλοιοκτήτες. Το ασφαλιστικό αυτό μονοπώλιο είχε ως αποτέλεσμα πως οι πλοιοκτήτες έπρεπε να πληρώνουν αυτό που θεωρούσαν υπερβολικά υψηλά ασφάλιστρα. Έτσι κάποιες ομάδες πλοιοκτητών σχημάτισαν συνδέσμους δρώντας έτσι παράνομα. Ο σκοπός αυτών των συνδέσμων ήταν η παροχή αμοιβαίας ασφάλειας στα μέλη της, κυρίως για την κάλυψη κινδύνου παροχής ή απώλειας των πλοίων από τους κινδύνους της θάλασσας ή της φωτιάς (κίνδυνοι σκάφους).

Αμοιβαία ασφάλιση «Η κατανομή ευθύνης σε μη κερδοφόρα βάση» Κάθε πλοιοκτήτης (μέλος) του συνδέσμου εισήγαγε τα πλοία με συμφωνημένο ασφάλιστρο για περίοδο 12 μηνών και όλες οι απώλειες και έξοδα που συνέβαιναν στην περίοδο αυτή μοιράζονταν εξίσου στα υπόλοιπα μέλη. Οι σύνδεσμοι αυτοί ήταν γνωστοί ως Σύνδεσμοι Αμοιβαίας Ασφάλισης Σκαφών ή Όμιλοι Σκαφών. Οι πλοιοκτήτες βρήκαν ότι μπορούν να κάνουν σημαντική οικονομία καθώς τα ασφάλιστρα που τους χρέωναν ήταν πολύ χαμηλά από αυτά που χρέωναν οι ασφαλιστές του Lloyd και οι εταιρίες Βασιλική Συναλλαγματική και Λονδρέζικη Ασφάλεια.

4. ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΟΜΙΛΩΝ P&I

Οι όμιλοι επηρέασαν σημαντικά τον σχηματισμό Συνδέσμων Προστασίας και Αποζημίωσης. Ενώ το μονοπώλιο για παροχή ναυτικής ασφάλισης υπήρχε οι όμιλοι αυξάνονταν σε αριθμό. Εκτός από την παροχή κάλυψης σε κινδύνους του σκάφους οι όμιλοι σκαφών παρείχαν στους πλοιοκτήτες κάλυψη για ζημιά σε άλλο πλοίο σε περίπτωση σύγκρουσης. Αυτό ήταν κοινή πρακτική αρκετά πριν συμφωνήσουν οι Ασφαλιστές του Lloyd να καλύψουν τα τρία τέταρτα (3/4) τέτοιων ζημιών. Το 1824 μία αλλαγή στο νόμο, που τελείωσε το μονοπώλιο των εταιριών Βασιλική Συναλλαγματικής και Λονδρέζικης Ασφάλειας ενθάρρυνε περισσότερες εταιρίες να εισέλθουν στην αγορά και ο ανταγωνισμός για την παροχή κάλυψης κινδύνων των σκαφών έγινε πιο έντονος. Οι ιδιοκτήτες με που θεωρούνταν καλύτεροι ασφαλιστικοί κίνδυνοι συχνά πετύχαιναν κάλυψη σε καλύτερες τιμές και με καλύτερες συνθήκες στην εμπορική αγορά. Οι όμιλοι σκαφών έμειναν με παλαιότερα πλοία που ήταν συχνά υψηλοί ασφαλιστικοί κίνδυνοι και ως επίπτωση βαθμιαία βρισκόταν στον κίνδυνο να μείνουν χωρίς δουλειά. Ωστόσο οι κίνδυνοι των πλοιοκτητών δεν περιοριζόταν μόνο στην απώλεια του πλοίου. Σύμφωνα με το κοινό πάντα υπεύθυνοι ήταν για την απώλεια ή την καταστροφή σε άλλα πλοία και το φορτίο των πλοίων τους και για την απώλεια ζωής και προσωπικούς τραυματισμούς αλλά έως τα μέσα του 19^{ου} αιώνα υπήρχαν ελάχιστες επιτυχημένες δικαστικές διεκδικήσεις έναντι στους πλοιοκτήτες και έτσι η ασφάλιση αυτών των ζημιών δεν ήταν το κύριο ενδιαφέρον. Παρ' όλα αυτά βελτιώσεις του νόμου επέφεραν αλλαγές. Το 1846 μία απόφαση έδινε στα άτομα το δικαίωμα να μηνύουν τους ιδιοκτήτες για ζημιές ως αποτέλεσμα

θανάτου που προκλήθηκε από αμέλεια, εκεί όπου νωρίτερα το δικαίωμα αυτής της απαίτησης πέθαινε με το θύμα. Με την αύξηση μεταφοράς των επιβατών οι πλοιοκτήτες ανησύχησαν ότι έπρεπε να πληρώσουν πολύ μεγάλα χρηματικά ποσά για να καλύψουν τις απαιτήσεις για απώλεια ζωής και προσωπικούς τραυματισμούς. Πίεσαν την κυβέρνηση να περιορίσει αυτές τις ευθύνες. Έτσι το 1854 πέρασαν μία απόφαση για την Εμπορική Ναυτιλία η οποία περιόρισε την ευθύνη τους σε αυτό τον τομέα όπως και για τη ζημία περιουσίας.

Οι όμιλοι σκαφών αγωνιζόμενοι ενάντια στον ανταγωνισμό των Lloyds και άλλες ασφαλιστικές εταιρίες, αναγνώριζαν ότι οι πλοιοκτήτες χρειάζονταν προστασία απέναντι σε ένα αυξανόμενο φάσμα ζημιών και πως αυτές οι ανάγκες δεν καλύπτονταν από την ασφαλιστική αγορά. Το επόμενο βήμα ήταν πως ένα εμπορικός οίκος από Διευθυντές Ομίλων προχώρησε στην παροχή ασφαλιστικής κάλυψης, έναντι αμοιβαίας ασφάλισης για αυτές τις ζημιές. Σχημάτισαν την πρώτη Ένωση Αμοιβαίας Προστασίας Πλοιοκτητών που άρχισε τις εργασίες του την 1^η Μαΐου 1855. Στη συνέχεια ακολούθησαν και άλλοι σύνδεσμοι προστασίας. Ο Σύνδεσμος Προστασίας Πλοιοκτητών Σιδήρων Ατμοπλοίων Βόρειας Αγγλίας το 1860.

5. ΚΑΤΑΓΩΓΗ ΤΩΝ ΟΜΙΛΩΝ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ

Έως τώρα είδαμε πως οι Όμιλοι Προστασίας σχηματίστηκαν από πλοιοκτήτες για την παροχή αμοιβαίας ασφάλισης για να προστατεύσουν τον εαυτό σου έναντι σε προσωπικούς τραυματισμούς, απώλεια ζωής, στον κίνδυνο σύγκρουσης με άλλα πλοία που δεν καλύπτονται από το κανονικό ναυτικό ασφαλιστήριο συμβόλαιο σκάφους. Οι απαιτήσεις για τι φορτίο δεν ήταν σοβαρό βάρος το μεγαλύτερο μέρος του 19^{ου} αιώνα για τους πλοιοκτήτες αλλά στη συνέχεια αυτό θα άλλαζε. Οι πλοιοκτήτες ήταν πάντα υπεύθυνοι ως συνήθεις μεταφορείς για την απώλεια ή την καταστροφή του φορτίου που προκάλεσε η αμέλεια τους. Ωστόσο στα μέσα του 19^{ου} αιώνα αναπτύχθηκε μία αυξανόμενη τάση για τους ιδιοκτήτες και τους ασφαλιστές τους να ασκήσουν το δικαίωμα της αποζημίωσης έναντι στους πλοιοκτήτες σε πολύ μεγαλύτερη έκταση. Το 1980 το πλοίο Western hope υπερφορτωμένο χάθηκε και οι πλοιοκτήτες έπρεπε να πληρώσουν για την απώλεια του φορτίου. Ο σύνδεσμος για την προστασία του πλοιοκτήτη αποζημίωσε τον πλοιοκτήτη, καθώς η απώλεια δεν καλυπτόταν από τους νόμους. Ένα άρθρο σε ένα ναυτικό περιοδικό από τον Mr. Stanley Mitcalfe έναν ασφαλιστή της Βόρειας Αμερικής Ασφαλιστικής Εταιρίας Περιορισμένης Ευθύνης τράβηξε την προσοχή των πλοιοκτητών στους πολλούς κινδύνους που δεν καλύπτονταν από την υπάρχουσα ασφαλιστική κάλυψη και από σοβαρές ευθύνες για ζημιές φορτίου που μπορούσαν να προκύψουν ως αποτέλεσμα αυτού. Κάποιοι πλοιοκτήτες εξέλαβαν πολύ σοβαρά το άρθρο του κ. Mitcalfe για να τον ρωτήσουν εάν θα σχημάτιζε έναν σύνδεσμο αμοιβαίας αποζημίωσης για να καλύψει τις απαιτήσεις του φορτίου. Έτσι σχηματίστηκε το 1874 το New Castle, ο Σύνδεσμος Αμοιβαίας Προστασίας και Αποζημιώσεων Ιδιοκτητών Ατμόπλοιων και έγινε ο πρώτος όμιλος που κάλυψε τις απαιτήσεις φορτίου.

6. ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΣΥΝΔΕΣΜΩΝ P&I

Οι κύριοι λόγοι για τους οποίους οι Όμιλοι επεκτάθηκαν και αναπτύχθηκαν στο υπερπόντιο εμπόριο και οι αλλαγές στο νόμο. Η εισαγωγή ατμού στη ναυτιλία αύξησε το υπερπόντιο εμπόριο και τους και τους στόλους των πλοιοκτητών και και αυτά είχαν ως αποτέλεσμα την επέκταση των Ομίλων. Οι αλλαγές στο νόμο είχαν μεγάλη επίδραση στον τρόπο με τον οποίο οι Όμιλοι αναπτύχθηκαν σε αυτό που είναι σήμερα. Η εφαρμογή της νέας νομοθεσίας είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των ευθυνών των πλοιοκτητών και αυτοί ζήτησαν μεγαλύτερη κάλυψη από τους Ομίλους. Πολλοί από αυτούς τους νόμους, όπως αυτοί για αποζημίωση των εργατών, εργατικά, βιομηχανικά ατυχήματα και συγκεκριμένοι νόμοι για την Εμπορική Ναυτιλία (M.S.A) εισάχθηκαν για την παροχή κατάλληλης φροντίδας για τις ανάγκες των εργαζομένων. Σήμερα απαίτηση για απώλεια ζωής ή εργατικά ατυχήματα είναι ανάμεσα στις βαρύτερες ζημιές που καταλογίζονται στους Ομίλους Ο νόμος «Μεταφορά αγαθών δια θαλάσσης του 1924» είχε μεγάλη επίδραση στον τρόπο με τον οποίο οι Όμιλοι αναπτύχθηκαν. Ο νόμος αυτός βασίστηκε στους νόμους της Χάγης που αντιπροσωπεύουν έναν συμβιβασμό μεταξύ πλοιοκτητών, ασφαλιστών και εμπόρων. Οι κανονισμοί καθορίζουν ποιές απώλειες πρέπει να αναληφθούν από τον πλοιοκτήτη και ποιές από τον ιδιοκτήτη φορτίου και τους ασφαλιστές του. Οι απαιτήσεις του φορτίου παραμένουν μεμονομένη μεγαλύτερη περιοχή ευθυνών για τους Ομίλους P&I. Η ασφαλιστική κάλυψη P&I αναπτύσσεται συνεχώς προκειμένου να παρακολουθεί τους μεταβαλλόμενους νόμους διαφόρων χωρών σε όλο τον κόσμο. Οι άλλες κλάσεις αυτές, βασισμένες πάλι στη αρχή της αμοιβαίας ασφάλισης δημιουργήθηκαν κατ' απαίτηση των Μελών και περιλαμβάνουν

- Κλάση κινδύνων πολέμου
- Κλάση F.D&D (αποζημίωση δι' Υπερημερία, Ναύλο και υπεράσπιση) Η κλάση αυτή καλύπτει νομικό κόστος που δημιουργείται στην εφαρμογή και στην υπεράσπιση απαιτήσεων που προέρχονται από τη λειτουργία εισαχθέντος πλοίου σε σχέση με την είσπραξη ναύλου ή και επισταλιών
- Κλάση απεργιών

7. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΟΥ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ P&I ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΑΓΓΛΙΑΣ

Πολλοί απο τους Ομίλους Σκαφών άνθησαν στη Βορειοανατολική Αγγλία και το 1860 σχηματίστηκε ο σύνδεσμος Προστασίας Σιδήρων Ατμόπλοιων Βόρειας Αγγλίας υπο τη διεύθυνση του Mr. Joseph Carr. Ο πρώτος σύνδεσμος αμοιβαίας αποζημίωσης σχηματίστηκε το 1874 στο Newcastle απο τον K.J.S. Mitcalfe και ονομαζόταν Σύνδεσμος Αμοιβαίας Προστασίας και Αποζημίωσης Ιδιωτικών Ατμόπλοιων. Οι δύο αυτοί Σύνδεσμοι ήταν στενά συνδεδεμένοι και στις 21 Ιανουαρίου 1886 λήφθηκε απόφαση για τη συγχώνευσή τους. Από αυτή τη συγχώνευση σχηματίστηκε ο σύνδεσμος P&I Βόρειας Αγγλίας. Ήταν ο πρώτος ολοκληρωμένος όμιλος P&I που κάλυπτε κίνδυνο τόσο προστασίας όσο και αποζημίωσης. Ο όμιλος P&I Αγγλίας έπαιξε πολύ σημαντικό ρόλο σε βελτιώσεις που ωφέλησαν τους πλοιοκτήτες. Μπλέχτηκε στο σχηματισμό της Ναυτικής Ομοσπονδίας που ιδρύθηκε το 1890 προς αντιπροσώπευση των ενδιαφερόντων των πλοιοκτητών όταν συναλλάσσονται με την Ένωση Ναυτικών. Η αστάθεια και η επανάσταση στις Δημοκρατίες της Νότιας Αμερικής είχε σαν αποτέλεσμα την απαίτηση υψηλών ασφαλιστρών για τους πλοιοκτήτες που τα πλοία τους ταξίδευαν σε αυτές τις περιοχές, από μέρους των Ασφαλιστικών Σκαφών για να καλυφθούν οι κίνδυνοι που δεν περιελάμβανε το ασφαλιστήριο συμβόλαιο του σκάφους από τη ρήτρα ελεύθερο κατάληψη και κατάσχεση (F.C.&S.) Ένας πλοιοκτήτης τυν Synderland δυσσαρεστημένος με τις τιμές που ζητήθηκε να πληρώσει, προσέγγισε τον Όμιλο προτείνοντας ότι οι κίνδυνοι από πόλεμο έπρεπε να καλύπτονται σε αμοιβαία βάση. Αυτό έγινε δεκτό. Έτσι ο Όμιλος Βόρειας Αγγλίας έγινε ο πρώτος όμιλος που διαμόρφωσε νέα κλάση που κάλυπτε τους κινδύνους από πόλεμο σε αμοιβαία βάση και την πρόσφερε στους Βρετανούς πλοιοκτήτες. Η νέα αυτή κλάση ξεκίνησε 20 Δεκεμβρίου 1898. Έτσι ο Όμιλος Βόρειας Αγγλίας μαζί με άλλους κινδύνους Ομίλους κινδύνου από πόλεμο, έφτασε το 1913 σε συμφωνία με τη Βρετανική κυβέρνηση που όριζε ότι πολιτεία και Όμιλος θα ενεργούσαν από κοινού σε περίπτωση εχθροπραξιών ενάντια στο Ηνωμένο Βασίλειο. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την πρώτη Επαναστασιακή Συμφωνία για κινδύνους από πόλεμο με τη Βρετανική Κυβέρνηση. Ο σύνδεσμος P&I της Βόρειας Αγγλίας που σχηματίστηκε το 1866 παραμένει ολοκληρωτικά ανεξάρτητος και δεν ήταν παρά το 1965 που έγινε μέρος της Ομάδας του Λονδίνου. Αυτή η ομάδα ιδρύθηκε το 1899 από αρκετούς ομίλους P&I προς καταμερισμό των κινδύνων P&I που περνούσαν συγκεκριμένο όριο.

Από το σχηματισμό του ο Όμιλος λειτουργούσε ανεξάρτητες κλάσεις για τους κινδύνους προστασίας και αποζημίωσης. Το 1968 οι δύο διαφορετικές κλάσεις συγχωνεύτηκαν και τον ίδιο χρόνο σχηματίστηκε η κλάση Αποζημίωσης δια Ναύλου, Υπερημερίας και Υπεράσπιση. Η τελευταία κάλυψη για τα Μέλη, η Κλάση Απεργιών καθιερώθηκε το 1985. Συμμετοχή στον Όμιλο από τον σχηματισμό του και μέχρι σχετικά πρόσφατα είχαν μόνο οι Βρετανοί πλοιοκτήτες. Στα μέσα του 1960 πλοία ξένης ιδιοκτησίας έγιναν δεκτά για συμμετοχή ως μέλη. Το πρώτο ουσιαστικό στοιχείο ξένης συμμετοχής εισήχθη το 1967 ήταν ο σύνδεσμος P&I Ποσειδών, με

βάση το Sunderland, διαλύθηκε εθελοντικά. Τα μέλη πλοιοκτήτες του Ομίλου Ποσειδών όλα συντάχθηκαν με της Βόρειας Αγγλίας και οι Διευθυντές του Ομίλου Ποσειδών όλα συντάχθηκαν με της Βόρειας Αγγλίας και οι Διευθυντές του Συνδέσμου Ποσειδών εξελέγησαν στο Συμβούλιο της Βόρειας Αγγλίας. Πολλά μέλη του Ποσειδών ήταν απο την Γιουκოსλαβία, και απο τότε οι επαφές με τη Γιουκოსλαβία επεκτάθηκαν. Στα επόμενα χρόνια ο Όμιλος αύξησε την υπερπόντια συμμετοχη σε Ευρώπη, Απω Ανατολή και σε άλλες περιοχες του κόσμου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΦΟΡΕΙΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Τρεις είναι οι φορείς θαλάσσιας ασφάλισης:

1. Το Lloyd's μέσω των μελών του
2. Οι ασφαλιστικές εταιρείες
3. Οι αλληλοασφαλιστικοί συναιτερισμοί

1. ΤΟ LLOYD

Το 1688 ο Edward Lloyd ιδρύει στο Λονδίνο το ομώνυμο καφενείο (εντευκτήριο) στο οποίο συγκεντρωνόταν οι ασχολούμενοι με τη ναυτιλία. Αυτό παίρνει στο τέλος του 18ου αιώνα ορισμένη μορφή επαγγελματικής οργάνωσης των ασφαλιστών του Λονδίνου, με μια ιδιαίτερη δωδεκαμελή επιτροπή διοίκησης και το 1871 με ειδικό νόμο του κοινοβουλίου αναγνωπίζεται ως Ένωση ασφαλιστών του Λονδίνου με την ίδια επωνυμία. Το Lloyd δεν αποτελεί επιχείρηση αλλά επαγγελματικό οργανισμό ασφαλιστών και δεν ενεργεί για λογαριασμό του ασφαλιστικές εργασίες. Ασφαλιστικές εργασίες ενεργούν τα μέλη του συναλλασόμενα επ'ονόματι τους και για λογαριασμό τους. Το Lloyd ως πρότυπη επαγγελματική οργάνωση, ασκεί τη γενικότερη διοικητική και πειθαρχική δικαιοδοσία στα μέλη του, με σκοπό τη γενική προστασία των συμφερόντων τους και των συμφερόντων των ασφαλισμένων, τη διευκόλυνση (με τη συστηματική συγκέντρωση και ανακοίνωση των απαιτούμενων ναυτικών ειδήσεων και στοιχείων) και την εξύψωση του έργου και του γοήτρου των μελών και της οργάνωσης. Για την είσοδο μέλους στο Lloyd οι κανονισμοί του απαιτούν την κατάθεση χρηματικής παρακαταθήκης ασφάλειας ανάλογης με τον κύκλο εργασιών του υποψηφίου. Επίσης επιβάλλεται σε κάθε μέλος ο σχηματισμός αποθεματικού κεφαλαίου ασφαλείας, το οποίο σχηματίζεται απο μικρές ετήσιες κρατήσεις απο τα εισπρατόμενα ασφάλιστρα. Η κυριότερη προστασία του ασφαλισμένου παρέχεται απο την υποχρέωση των μελών να τηρούν και να υποβάλλουν το ετήσιο ισολογισμό των λογαριασμών τους, όπου όλα τα εισπραχθέντα ασφάλιστρα τηρούνται σε ειδικό λογαριασμό ασφαλείας, απο

τον οποίο δεν επιτρέπονται αναλήψεις μέχρι να εκπληρωθούν όλες οι σχετικές υποχρεώσεις από τα ασφαλιστήρια που έχουν συναφθεί. Η Επιτροπή Διοικήσεως του Lloyds διορίζει στα κυριότερα λιμάνια του κόσμου τους πράκτορες του με δικαιωδοσία να επιλαμβάνονται των συμφερόντων του Lloyds, να αναφέρουν τα σχετικά με θαλάσσια ατυχήματα και λοιπά στοιχεία της περιχής τους, γενικά να ενεργούν ότι άλλο ενδιαφέρει ασφαλίσεις και τον εντολέα τους. Έτσι εξελίχθηκε το Lloyds σε ένα παγκόσμιο σύστημα πρακτόρων και σε μία μεγάλη πρότυπη οργάνωση συγκέντρωσης ναυτικών πληροφοριών και στοιχείων προστασίας και ανάπτυξης της θαλάσσιας ασφάλισης που παρέχει με το παγκόσμιο δίκτυο των συνεργατών του σοβαρή προστασία στα συμφέροντα όχι μόνο του διεθνούς ασφαλιστικού αλλά κι γενικότερα του διεθνούς ναυτικού εμπορίου.

Η Επιτροπή Διοικήσεως του Lloyds ενεργεί και διακανονισμούς απαιτήσεις από συμβάσεις των μελών του σχετικές πληρωμές στα διάφορα μέρη του κόσμου μέσω των πρακτόρων. Τα μέλη του Lloyds συνάπτουν τις ασφαλίσεις και αναλαμβάνουν τις σχετικές υποχρεώσεις ατομικά και συνήθως σε ομάδες είτε απευθείας είτε μέσω αντιπροσώπου. Το ποσοστό συμμετοχής κάθε μέλους είναι καθορισμένο και πρέπει να αναφέρονται στο ασφαλιστήριο τα μέλη που κάλυψαν τον κίνδυνο και το ποσοστό του κάθε μέλους στο ασφαλιστήριο ποσό. Ο ασφαλισμένος μπορεί να στραφεί εναντίον κάθε μέλους για το ποσοστό που αυτό καλύπτει και όχι εναντίον της ομάδας απέναντι στη οποία δεν θεωρείται ότι νομιμοποιείται. Η πρακτική ασφάλισης σε μέλη του Lloyds μέσω μεσίτη του Lloyds είναι η ακόλουθη: Αφού δώσει στον μεσίτη από τον ασφαλιζόμενο η σχετική εντολή ασφάλισης, ο μεσίτης συντάσσει την έγγραφη πρόταση ασφάλισης που αναφέρει τα ουσιώδη στοιχεία τα σχετικά με τον υποψήφιο προς ασφάλιση κίνδυνο (όνομα πλοίου, πλού ή χρονική περίοδο ασφάλισης, εκτίμηση αξίας, ασφαλιστικό ποσό τυποποιημένους όρους και οποιονδήποτε ειδικό όρο που τυχόν ζητηθεί). Στη συνέχεια την προβάλλει στα μέλη του Lloyds, για να πετύχει κάλυψη ανάλογα με την εντολή που έχει λάβει. Τα ενδιαφερόμενα μέλη σημειώνουν το slip το τμήμα του ασφαλιστικού ποσού που δέχονται να καλύψουν και προχωρεί η κάλυψη του υπόλοιπου ασφαλιστικού ποσού από άλλους ασφαλιστές μέλη μέχρι την πλήρη συμπλήρωσή του.

2. ΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

Μέχρι το 1824 μόνο οι δύο εταιρείες η Royal Exchange και η London Assurance είχαν το προνόμιο να ενεργούν ασφαλιστικές εργασίες. Από το 1824 που καταργήθηκε αυτό το προνόμιο, άρχισε η ταχεία αύξηση της ασφάλισης σε εταιρείες οι οποίες υπάχθηκαν στο γενικό περί εταιρειών νόμο του 1862 και το μεταγενέστερό του 1948, Αφού αποκαταστάθηκε η ελευθερία της ασφάλισης σε εταιρείες, ο τρόπος συμμετοχής σε ένα συμβόλαιο θαλάσσιας ασφάλισης καθοπιζόταν συνήθως στις λεπτομέρειες τις σχετικές διατάξεις του καταστατικού της εταιρείας. Από το 1939 το Ινστιτούτο Ασφαλιστών Λονδίνου άρχισε να χρησιμοποιεί ένα συνδιασμένο τύπο ασφαλιστηρίου των εταιρειών και από το 1942 το Ινστιτούτο Ασφαλιστών Λονδίνου ίδρυσε το Τμήμα Ασφαλιστηρίων που ασχολείται με την επεξεργασία και την έκδοση ασφαλιστηρίων κοινού συνδιασμένου 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.

3.ΟΙ ΑΛΛΗΛΟΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΙ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΜΟΙ (CLUBS)

Ο αγγλικός νόμος περί θαλάσσιας ασφάλισης του 1906 (Marine Insurance Act 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. Σε αυτό το άρθρο βασίζεται η ενωποίηση των πλοιοκτητών των διαφόρων περιοχών ή κατηγοριών που δημιούργησαν δικούς τους (clubs) και εισήγαγαν τα πλοία τους σε αυτούς με σκοπό να καλύπτουν μεταξύ τους τις ζημιές κάθε μέλους του συνεταιρισμού. Μετά τον περί εταιρειών νόμο του 1862 οι συνεταιρισμοί αυτοί (περισσότερων των 20 μελών) αναγνωρίστηκαν ως εταιρείες απεριόριστου ή περιορισμένης ευθύνης ανάλογα με τις διατάξεις του καταστατικού τους. Οι αλληλοασφαλιστικοί συνεταιρισμοί είναι κατά βάση μη κερδοσκοπικοί σε αντίθεση με τους υπόλοιπους φορείς που έχουν μη κερδοσκοπικό χαρακτήρα. Οι κίνδυνοι που καλύπτουν είναι αυτοί που δεν αναλαμβάνουν οι υπόλοιποι φορείς ή που τους αναλαμβάνουν μεν αλλά με ασύμφορους όρους κάλυψης. Υπάρχουν τρεις κλάδοι ασφάλισης. Ο κλάδος προστασίας και αποζημίωσης (Protection and Insurance Class) ο οποίος είναι σημαντικότερος στο χώρο αλληλοασφαλιστικών συνεταιρισμών και καλύπτει ουσιαστικά ολόκληρο το πεδίο της αστικής ευθύνης των πλοιοκτητών-μελών.

Ο κλάδος ναύλου σταλίων και υπεράσπισης (Freight Demurrage and Defence Class) ο οποίος καλύπτει κατά βάση θέματα δικαστικής προστασίας για απαιτήσεις ή υποχρεώσεις των πλοιοκτητών-μελών σε διαφορές με ναυλωτές, πληρώματα, ναυπηγούς και ασφαλιστικές. Κλάδος πολέμου και απεριών (War and Class) Ο οποίος καλύπτει κινδύνους εχθροπραξιών ή πολέμου, οι οποίοι δεν καλύπτονται από τα ασφαλιστήρια του Lloyd ή των ασφαλιστικών εταιριών. Μπορεί να καλύψει κινδύνους από απεργίες, ανταπεργίες, δολιοφθορές ή εργατικές ανωμαλίες. Τα μέλη του συνεταιρισμού στις ζημιές των άλλων μελών που προέκυψαν από καλυπτόμενους κινδύνους, καθώς και στα έξοδα διακανονισμού τους κατά τον τρόπο που ορίζει ο κανονισμός του συνεταιρισμού συνήθως, αναλόγως με τη χωρητικότητα και τις ζημιές των πλοίων που έχουν εισάγει στο συνεταιρισμό. Οι πλοιοκτήτες-μελη οφείλουν στο συνεταιρισμό τις εξής εισφορές.

1. Αρχικό ασφάλιστρο (Advance Call or Initial Call) το οποίο επιβάλλεται στη αρχή της ασφαλιστικής κάλυψης και καθορίζεται με ώση τις προβλέψεις του συνεταιρισμού για τις πληρωμές καλυπτόμενων απατήσεων, την ολική χωρητικότητα του πλοίου και τον τύπο του πλοίου
2. 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 απο τις αποζημιώσεις που αναγκάστηκε ο συνεταιρισμός να πληρώσει για το συγκεκριμένο πλοίο μέσα στο προηγούμενο ασφαλιστικό έτος. Ο συνεταιρισμός δηλαδή κάνει ορισμένες προβλέψεις για τα πιθανά ποσά που θα κληθεί να καταβάλει για τι κάθε μέλος του, μέσα στο επόμενο ασφαλιστικό έτος.

3. Συμπληρωματικό ασφάλιστρο (Supplementary Call or Back Call) Επιβάλλεται συνήθως τον Ιούλιο του επόμενου έτους απο αυτό στο οποίο αφορά και συνδέεται με την αξέλιξη του συνόλου των υποχρεώσεωνκάθε 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.
4. Ασφάλιστρα απαλλαγής (Release Calls) Είναι τα ασφάλιστρα τα οποία συμφωνεί να πληρώσει ένα μέλος κατά την αποχώρησή του απο το συνεταιρισμό προκειμένου να αποφύγει ενδεχόμενη μελλοντική χρέωση του με συμπληρωματικό του ασφάλιστρο. Το μέλος μπορεί να θέλει να μη ζητήσει την επιβολή ασφαλίσεων επιλογής αλλά να περιμένει την τυχόν μελλοντική χρέωσή του με συμπληρωματικό ασφάλιστρο (εάν επιβληθεί)

Ασφάλιστρα επιστροφής (Return Calls) Σε περίπτωση ικανού πλεονάσματος απο 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 επιστρέφει στα μέλη του. Ακόμη, όταν το πλοίο παροπλίζεται οι κανόνες των συνεταιρισμών προβλέπουν συνήθως επιστροφή στα μέλη ποσοστού εως και 90% του ήδη κατεληφθέντος αρχικού ασφαλίστρου. Αντίθετα με την ασφάλιση στους υπόλοιπους φορείς θαλάσσιας ασφάλισης οι οποίοι καλύπτουν τους ασφαλιζόμενους κινδύνους εως ένα ανώτατο ποσό, οι αλληλοασφαλιστικοί συνεταιρισμοί παρέχουν στα μέλη τους απεριόριστη κάλυψη (με εξαίρεση την ευθύνη για ρύπανση που μέχρι το 1978 περιοριζόταν σε \$300.000.000). Η παροχή απεριόριστης κάλυψης έχει καταστεί δυνατή εφενός μεν λόγω αμοιβαίας ασφάλισης των πλοιοκτητών μελών που συνεπάγεται στην πράξη την απεριόριστη υποχρέωσή τους για καταβολή συμπληρωματικών ασφαλίσεων ανάλογα με την αύξηση κοινών κινδύνων, αφαιτέρου λόγω του μοναδικού συστήματος ανασφάλισης, που έχουν πετύχει απο κοινού οι συνεταιρισμοί το οποίο λειτουργεί ως εξής: Υπ'αρχαι το λεγόμενο International Group το οποίο είναι ένας τεράστιος αντασφαλιστικός οργανισμός ο οποίος δημιουργήθηκε σχεδόν απο το σύνολο των αλληλοασφαλιστικών συνεταιρισμών (υπάρχουν 14 συνεταιρισμοί που καλύπτουν περίπου το 90% της συνολικής χωρητικότητας της παγκόσμιας ναυτιλίας και οι οποίοι δημιούργησαν το International Group). Αυτό το Group αντασφαλίζει αυτούς τους συνεταιρισμούς μεταξύ τους.

Έτσι εάν η απαίτηση ενός πλοιοκτήτη μέλους ενός αλληλοασφαλιστικού συνεταιρισμού είναι μεγαλύτερη από ένα ανώτατο ποσό συγκεκριμένο για κάθε συνεταιρισμό ονομάζεται 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. Τέλος επειδή και η κάλυψη του Lloyd και των εταιρειών δεν είναι απεριόριστη, για μία εξαιρετικά υψηλή αποζημίωση η επιπλέον αντασφαλίζεται χωρίς κανένα πλέον όριο στο International Group. Για να δοθεί μια ενδεικτική εικόνα τα

παραπάνω αναφερθέντα όρια ευθύνης για το ασφαλιστικό έτος 1981-1982 σε δολάρια Η.Π.Α. είχαν ως εξής:

- | | |
|-------------------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Συνηθισμένο όριο ευθύνης κάθε συνεταιρισμού: | \$750.000 |
| 2. International Group: | \$750.000- 6.000.000 |
| 3. Lloyd και λοιποί ασφαλιστές: | \$6.000.000-\$465.000 |
| 4. International Group: | \$465.000 πλέον χωρίς περιορισμούς |

Σύμφωνα με τους κανόνες που διέπουν τους συνεταιρισμούς η πληρωμή των απαιτήσεων γίνεται από τον ίδιο τον πλοιοκτήτη ο οποίος στη συνέχεια μπορεί να επιδιώξει από τον ίδιο τον συνεταιρισμό την επιστροφή των χρημάτων που κατέβαλε. Έτσι η υποχρέωση του συνεταιρισμού είναι ενδεχομένως να μεταταθεί χρονικά πολύ συχνά και πέρα του ασφαλιστικού χρέους ιδιαίτερα όταν η απαίτηση γίνεται αντικείμενο δικαστικής διαμάχης. Στην πράξη όμως είναι ενδεχόμενο ο συνεταιρισμός να έρχεται αρωγός του πλοιοκτήτη-μέλους πιο νωρίς. Τα μέλη έχουν δικαίωμα να στρέφονται απευθείας κατά του συνεταιρισμού για να μπορέσουν να διεκδικήσουν τις απαιτήσεις τους για αποζημίωση. Στην Ελλάδα υπάρχει νομοθρητική πρόβλεψη για τη σύσταση και λειτουργία ασφαλιστικών συνεταιρισμών.

4.ΤΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟ

Παράλληλα προς το Lloyd που διατήρησε μία εσω-επαγγελματική εποπτεία ελέγχοντάς την ασφαλιστική αγορά από γενικότερη άποψη η μεταγενέστερη οργάνωση προστασία των στενότερων επαγγελματικών συμφερόντων των ασφαλιστών Λονδίνου με την επωνυμία «Ινστιτούτο Ασφαλιστών Λονδίνου» συνέστησε μία ειδική επιτροπή μελέτης και ενιαίας διατύπωσης των ασφαλιστικών ρητρών που περιλαμβάνονται στις διάφορες κατηγορίες και τύπους ασφαλιστηρίων συμβολαίων. Οι ρήτρες του Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου (Institute Class). Σημείο αναφοράς των ασφαλιστικών συμβολαίων, παγκόσμια παρότι υπάρχουν και άλλοι τύποι ρητρών, οι ενδιαφερόμενοι (ιδιαίτερα για τη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου) προτιμούν τις ρήτρες του Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου για να καλύψουν το αντικείμενο ασφάλισης κατά των θαλάσσιων κινδύνων. Αυτές οι ρήτρες 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 του εσσυγχροισμού της. Δεδομένου επίσης του μεγάλου πλήθους τους και κατά συνέπεια της μεγάλης ποικιλίας των καλύψεων που μπορούν να προσφέρουν δεν είναι δύσκολο να ερμηνευτεί η εξέχουσα θέση που κατέχουν στις προτιμήσεις των ασφαλιζομένων.

5. ΕΠΟΠΤΕΙΑ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΤΠΗΡΕΣΙΩΝ

Η Μεγάλη Βρετανία όπως και άλλα κράτη, εξέδωσε νόμους κρατικής εποπτείας και ελέγχου των παρεχόμενων ασφαλιστικών υπηρεσιών έτσι ώστε να προστατευτούν όσοι κάνουν χρήση αυτών των ασφαλιστικών υπηρεσιών ιδίως από ζημιές λόγω άσκησης δολίων εποχειρήσεων ασφάλισης. Η πρόνια αυτή του κράτους, άρχισε αργά από τα ασφαλιστήρια ζωής μιας και σε αυτόν τον κλάδο παρουσιάστηκαν καταχρήσεις. Σύστημα Κρατικής εποπτείας εισήχθη με το νόμο του 1958 περί ασφαλιστικών εταιρειών και έπειτα από πολλές παραβάσεις που έγιναν από ασφαλιστικές εταιρείες περιλάμβανε αποτελεσματικές διατάξεις στο 2ο μέρος του νόμου περί εταιρειών του 1967. Η εποπτεία ασκείται από το Συμβούλιο Εμπορίου και σκοπεύει να εξασφαλίσει ότι καμία επιχείρηση ασφάλισης δεν μπορεί να ιδρυθεί χωρίς επαρκή κεφάλαια για την κάλυψη αναμενόμενων απαιτήσεων. Για την ίδρυση μίας νέας επιχείρησης ασφάλισης απαιτείται η έγκριση του Συμβουλίου Εμπορίου η οποία προϋποθέτει την υποβολή των οικονομικών της στοιχείων και την άσκηση του αναγκαίου ελέγχου. Το Συμβόλαιο έχει το δικαίωμα να επέμβει και να ελέγξει μία παθητική ή δόλια επιχείρηση σε περίπτωση που αυτή δεν συμμορφωθεί στις τιθέμενες υποχρεώσεις και όρους ασκείται ποινική δίωξη κατά των υπευθύνων. Ο νόμος του 1967, αναφέρεται ρητά σε θαλάσσιες που διεξάγονται κυρίως από εταιρείες περιορισμένης ευθύνης από μη αναγνωρισμένους αλλαλοασφαλιστικούς συνεταιρισμούς. Τα μέλη του Lloyd εξαιρούνται και αυτό αποτελεί αναγνώριση και τιμή του επιπέδου οικονομικής επάρκειας, πειθαρχίας και τιμιότητας που εγγυάται αυτός ο οργανισμός. Εκτός από το Lloyd, εξαιρούνται και άλλες ενώσεις συγκεκριμένες ασφαλιστών.

6. ΑΓΓΛΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Στο αγγλικό δίκαιο, η θαλάσσια ασφάλιση ρυθμίζεται από το νόμο με τις θαλάσσιες ασφαλίσεις (Maritime Insurance Act) του 1906. Συμπληρωματικά εμφανίζονται οι διατάξεις του κοινού δικαίου εφόσον δεν προσκρούουν σε ρητή διάταξη του ανωτέρου νόμου. Πολύ μεγάλο ρόλο παίζουν τα συναλλακτικά ήθη τα οποία ρυθμίζουν θέματα για τα οποία ο νόμος δεν προβλέπει. Φτάνουν ακόμη να επικρατούν ακόμη και όταν υπάρχει έμμεση ρύθμιση από το νόμο. Σχετικές με τη θαλάσσια ασφάλιση είναι και οι διατάξεις του νόμου του 1911 «περί αποφυγής των ασφαλιστικών συμβάσεων με χαρακτήρα παιγνίου στη θαλάσσια ασφάλιση» του

νόμου του 1911 «περί ναυτικών συμβάσεων» και του νόμου του 1930 «περί δικαιωμάτων τρίτων μερών κατά των ασφαλιστών»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΒΑΣΙΚΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

1.ΒΑΣΙΚΟΙ ΟΡΙΣΜΟΙ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

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

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

Απώλεια: Το γεγονός μερικής ή ολικής ζημίας στο πλοίο ή του φορτίου, λόγω αναπόφευκτου ατυχήματος.

Ευθύνη πλοιοκτήτη: Η ευθύνη που επωμίζεται ο κάθε πλοιοκτήτης και οι αποζημίωση που θα πρέπει να καταβάλλει για την απώλεια. Διαχωρίζεται σε ολική και μερική ευθύνη.

Ναυτική ασφάλιση σκάφους: Ο ασφαλιζών αναλαμβάνει την ευθύνη να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο σε περίπτωση απώλειας απο ναυτικό ατύχημα. Η Μεγάλη Βρετανία αποτελεί τη μεγαλύτερη αγορά ναυτικών ασφαλίσεων λόγω της εξειδίκευσης σε κάλυψη μεγάλων και σύνθετων επιχειρηματικών κινδύνων. Τα συμβαλλόμενα μέλη του ασφαλιστηρίου είναι ο πλοιοκτήτης και ο ασφαλιστικός οργανισμός. Σε περίπτωση μεγάλου κινδύνου ίνεται καταμερισμός της ευθύνης μεταξύ περισσοτέρων του ενός ασφαλιστών οργανισμών. Δεν υπάρχει νομική υποχρέωση για ασφαλιστική κάλυψη πλοίου-φορτίου εκτός απο Δ /Ξ άνω των 2000dwt για αποζημιώσεις σε περίπτωση ρύπανσης της θάλασσας απο διαρροή πετρελαίου.

2.ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΚΑΦΟΥΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ

Τα πιο σημαντικά σημεία ενός ασφαλιστικού συμβολαίου είναι η Αξία του αντικειμένου. Είναι καθορισμός και συμφωνημένο με την έναρξη της ασφάλισης. Δεν αλλάζει, παρά με τη σύμφωνη γνώμη ασφαλιστών και ασφαλιζομένων. Η μοναδική εξαίρεση είναι όταν το πλοίο πηγαίνει για διάλυση οπότε και η αξία του είναι αντίστοιχη της τιμής των scrap. Παράγοντες οι οποίοι μπορούν να επηρεάσουν την αξία του πλοίου είναι οι εξής:

1. Τιμή μεταπωλήσεως στις παρούσες συνθήκες

2. Τιμή αγοράς ενός αντίστοιχου καινούργιου
3. Ηλικία του πλοίου και απόσβεση

Κάλυψη Συμβάντα που περιλαμβάνονται στο συμβόλαιο όπως π.χ. διλασωση, αμοιβαία απώλεια, σύγκρουση κτλ.

Οριακό κεφάλαιο Το χαμηλότερο ποσό που μπορεί κάποιος πλοιοκτήτης να ασφαλίσει το πλοίο του για ζημιές προς τρίτους. Σε περίπτωση σύγκρουσης ο ασφαλιστικός φορέας καλύπτει το 75% της ζημιάς, ενώ το 25% το καλύπτει ο οργανισμός P&I

Ασφάλιστρο Προσδιορίζεται ανάλογα με τα παραπάνω και είναι το άθροισμα από τα στοιχεία ολικής απώλειας, μερικής απώλειας ή ζημιάς. Η ετήσια έκθεση της Επιτροπής Ασφάλισης

Πλοίου και Μηχανημάτων θέτει κανόνες για την ενιαία αντιμετώπιση και προσδιορισμό των ασφαλιστρών από ασφαλιστικούς οργανισμούς. Ακόμη δύο παράγοντες που επηρεάζουν είναι το deductible και το ιστορικό του συγκεκριμένου ασφαλιζόμενου.

3.ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΡΟΣ ΤΡΙΤΟΥΣ

Είναι η ασφαλιστική κάλυψη του πλοίου σε περίπτωση θανάτου, ατυχήματος ή άλλων απωλειών προς τρίτους και του 25% της αποζημίωσης σε περίπτωση σύγκρουσης. Τα μέλη των οργανισμών P&I συμφωνούν να επιμεριστούν τις αποζημιώσεις μεταξύ σε μη κερδοσκοπική βάση. Ο οργανισμός παρέχει εγχειρίδιο προς τις εταιρείες-μέλη και τους καπετάνιους. Περιέχει διευθύνσεις για τους αντιπροσώπους του ανα τον κόσμο και για τον τρόπο αναφοράς κάποιας ζημιάς με απώλεια προς τρίτους. Το διοικητικό συμβούλιο του P&I αποφασίζει για τις επενδύσεις, οι απαιτήσεις, το αποθεματικό και τα ασφάλιστρα του οργανισμού σε ετήσια βάση ενώ επαγγελματίες διαχειριστές αναλαμβάνουν τη διεκπεραίωση των καθημερινών υποχρεώσεων.

4.ΑΝΕΙΛΗΜΜΕΝΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΤΟΥ P&I

Ανικανότητα, ασθένεια, ατύχημα, θάνατος του ναυτικού, προώρος επαναπατρισμός του ναυτικού, αποζημίωση ασθένειας, ατυχήματος ή θανάτου επιβάτη. Απώλεια αποσκευών επιβατών. Ρύπανση του περιβάλλοντος, κόστος καθαρισμού από ρύπανση, απομάκρυνση ναυαγίου. 25% της ζημιάς από σύγκρουση, υλική ζημιά προς τρίτους, ζημία σε άλλο πλοίο και φορτίο. Υποχρεώσεις για ναυαγούς-λαθροεπιβάτες, πρόστιμα για λαθρεμπορία ή παρανομη μετανάστευση, νομικά έξοδα Ανικανότητα, ασθένεια, ατύχημα, θάνατος του ναυτικού, προώρος επαναπατρισμός του

5.ΕΥΘΥΝΗ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ

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

- Απαλλαγή. Όταν το γεγονός που προκάλεσε την απώλεια είναι «Έργο Θεού», εχθρική ενέργεια κτλ.
- Περιορισμένη. Η απώλεια που προκλήθηκε είναι στα πλαίσια συνηθισμένης διαχείρισης από τον πλοιοκτήτη αλλά η αποζημίωση είναι ανάλογη του βάρους του φορτίου ή του Tonnage του πλοίου
- Ολική. Η απώλεια προκλήθηκε από αμέλεια ή μη σώφρονα πράξη σε γνώση του πλοιοκτήτη, ο οποίος είναι υπεύθυνος για το συνολικό κόστος της ζημίας.

6.ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΡΙΤΩΝ Ή ΠΡΟΣ ΤΡΙΤΟΥΣ

Διαμαρτυρία εμπλεκόμενου μέλους προς άλλον για αποζημίωση που εγείρεται σε περίπτωση απώλειας ή πιθανότητας απώλειας λόγω σφάλματος. Τρόποι αποφυγής απαιτήσεων από τρίτους είναι:

- Προσοχή σε θέματα ασφαλείας και λειτουργίας του πλοίου.
- Αποτελεσματική επικοινωνία μεταξύ πλοίου και εταιρείας για αποφυγή λαθών, ή την ελαχιστοποίηση κάποιας απώλειας
- Έγκαιρη ειδοποίηση του P&I για συμβουλές
- Έγκαιρη κοινοποίηση της απαίτησης (Notice of Claim) για να διενεργηθούν επιθεωρήσεις και έλεγχοι

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

7.ΤΜΗΜΑΤΑ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Κύριες αρμοδιότητες του υμήματος απαιτήσεων:

- Εκτίμηση επιχειρηματικού κινδύνου-ανάλυση καινούργιων αποφάσεων ασφαλιστικής αγοράς
- Συμμόρφωση με τις εγγυήσεις, ιδιαίτερα εκείνες που αφορούν το Νηογνώμονα, τους τύπους φορτίων και τις περιοχές ναυσιπλοΐας.
- Εκτίμηση για πρόσθετες συνθήκες ασφαλιστικής κάλυψης στα συμβόλαια των πλοίων της εταιρείας (γενικός μέσος, επιπλέον κίνδυνοι)
- Ύψος του deductible (αφαιρετός) και πιθανές επιπτώσεις ανάλογα με το μέγεθος του στόλου
- Έξελιξεις στην αγορά ναυτικών ασφαλειών και ενημέρωση χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων

- Επικοινωνία με ασφαλιστές και μεσίτες. Μακροχρόνιες επαγγελματικές σχέσεις με ασφαλιστές και μεσίτες , έρευνα αγοράς για εύρεση οικονομικών λύσεων
- Βελτίωση αποζημίωση απαιτήσεων
- Πλήρης κάλυψη απαιτήσεων
- Χρόνος και κόστος για τηκ καταβολή αποζημιώσεων
- Διαπραγμάτευση απαιτήσεων
- Αξιολόγηση και ταξινόμηση απαιτήσεωνανάλογα με την πιθανότητα επιτυχούς εξέλιξης

8.ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ

Η επιτυχής έκβαση μίας απαότησης προϋποθέτειτην οργανωμένη πορεία πλοίου εταιρείας για συλλογή δικαιολογητικών και πληροφοριών.

Πλοίο. Αρχή κάθε απαίτησης. Το αρχείο του πλοίου πρέπει να φυλάσσεται μετά την πώληση του, μέχρι να διευθετηθούν όλες οι απαιτήσεις που έχουν εγερθεί. Ιδιαίτερη προσοχη στα παρακάτω

- Ημερολόγιο
- Αναφορές συμβάντων
- Ενημερωμένο αρχείο
- Διατήρηση μηχανημάτων που υπέστησαν βλάβη

Τεχνικό τμήμα. Θα κληθεί να πιστοποιήσει τα εξής στοιχεία

- Παραγγελίες ανταλλακτικών
- Τιμολόγια συνεργίων και ναυπηγίων
- Αναφορές εργασιών
- Αιτία ζημίας

Λογιστήριο. Συγκεντρώνει τιμολόγια, για το συνολικό κόστοςτης απαίτησης και παρέχει πληροφορίες ισοτιμίων νομισμάτων. Απαιτήσεις μπορεί να καθυστερούν λόγω έλλειψης οικονομικών στοιχείων.

Τμήμα επιχειρήσεων. Ενημερώνει καθημερινά τις κινήσεις του πλοίου. Επικείμενες ενέργειες, πρέπει να συζητούνται για πιθανή παραβίαση των εγγυήσεων του ασφαλιστικού συμβολαίου

9.ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΑ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ

Γενικά

- Ημερολόγιο γέφυρας και μηχανής κατά την περίοδο του ατυχήματος
- Αναφορά πλοιάρχου και Α' μηχανικού
- Αναφορά Νηογνώμονα
- Αναφορά επιθεωρητή
- Αναφορά αρχιμηχανικού εταιρείας
- Τιμολόγια ναυπηγίου
- Τιμολόγια για επισκευές και απαιτούμενα ανταλλακτικά
- Καύσιμα και λιπαντικά που έχουν χρησιμοποιηθεί
- Τηλεφωνικά έξοδα και ημερομηνίες πληρωμών

Σύγκρουση

- Λεπτομέρειες διαδικασιών για τη διερεύνηση των αιτιών και καταμερισμών ευθύνης
- Πρακτικά πιθανού συμβιβασμού
- Αίτηση παρακράτησης του άλλου πλοίου και σχετικά νομικά έξοδα
- Αντίγραφο απαιτήσεων που προήλθαν από το άλλο πλοίο
- Περιγραφή ενεργιών που έλαβαν χώρα για τον περιορισμό των ευθυνών από πλευράς πλοιοκτησίας

Απόσυρση πλοίου για επισκευή

- Αίτια απόσυρσης
- Ημερολόγια γέφυρας και μηχανής που καλύπτουν χρονικά το γεγονός
- Αντίγραφο του νέου ναυλοσύμφωνου που πιθανόν συμφωνήθηκε στο τοπίο επισκευής
- Έξοδα λιμένα αναχώρησης, λιμένα επισκευής, και λιμένα κατάπλου μετά την επισκευή
- Έξοδα για μισθούς πληρώματος και προγραμματισμένης επισκευής του πλοίου
- Κατά τη διάρκεια της επισκευής
- Αναλωθέντα καύσιμα και λιπαντικά
- Κόστος προσωρινής επισκευής για τη μετάβαση του πλοίου στον τελικό τόπο επισκευής

Περίπτωση απόκλισης πλοίου σε λιμάνι ασφαλείας.

- Αναφορά καπετάνιου από το χρόνο αλλαγής πορείας του πλοίου μέχρι την επανάκτηση της αρχικής πορείας
- Αναφορές επιθεωρήσεων από Νηογνώμονα

- Ασφαλιστές ή πλοιοκτήτρια εταιρεία περιγραφή εργασιών που έγιναν
- Τιμολόγια συνεργειών και προμήθειας ανταλλακτικών
- Έξοδα για μεταφορά φορτίου σε άλλο μέρος κατά την επισκευή και επιπλέον ασφάλιστρα
- Τιμολόγιο πράκτορα
- Έξοδα λιμένα ασφαλείας
- Έξοδα συντηρήσεων του πλοίου
- Έξοδα αρχιμηχανικού εταιρείας που παρεβρέθηκε στο λιμάνι ασφαλείας
- Αμοιβές πληρώματος κατά την απόκλιση της αρχικής πορείας του πλοίου
- Αναλωθέντα καύσιμα και λιπαντικά
- Έξοδα αλληλογραφίας και τηλεπικοινωνίας
- Ημερομηνίες πληρώματος απο πλοιοκτήτρια εταιρεία

10. ISM CODE ΚΑΙ P&I CLUBS

Έχει μεγάλη σημασία για κάποιον που μελετά τον ISM Code να διαπιστώσει, εάν η πρόθεση του κώδικα είναι η μείωση των ατυχημάτων που οφείλονται στον ανθρώπινο παράγοντα. Όπως είναι νωστό στα συμβόλαια της ασφαλιστικής απο τους κινδύνους των θαλασσών υπάρχει ένας όρος για τους κινδύνους αυτούς ο λεγόμενος perils clause. Αυτός ο όρος καταγράφει τις αιτίες της ζημιάς που καλύπτονται απο το ασφαλιστήριο συμβόλαιο και δεν περιλαμβάνει οποιαδήποτε ζημιά που πραγματοποιείται στη θάλασσα, αλλά την τυχαία ζημιά η ποί προέρχεται απο την επίδραση των στοιχείων της θάλασσας ή απο τις αστοχίες της ναυσιπλοΐας (σύγκρουση, προσάραξη, κεραυνός, σεισμός, φωτιά). Στη σύγχρονη εποχή αυξήθηκαν οι ασφαλισίμοι κίνδυνοι και το ασφαλιστήριο συμβόλαιο καλύπτει όλους τους κινδύνους που περιλαμβάνουν και τη ρίξη των καζανίων, τα ατυχήματα κατά τη φόρτωση-εκφόρτωση, τη θραύση των αξόνων της κύριας μηχανής και γενικά οποιονδήποτε κίνδυνο φυσικής ζημιάς/απώλειας, εκτός εάν εξαιρούνται ρητά. Δεν περιλαμβάνεται στους ασφαλισίμους κινδύνους ο πόλεμος, η σύλληψη του πλοίου, η κατάληψη, οι πολιτικές αναταραχές, η κοινωνική αναταραχή, η στάση και οι συναφής κίνδυνοι με αυτά. Ο ISM Code υιθέτησε ίδια σεδόν πολιτική με αυτή των P&I Club. Οι στόχοι του ISM Code σε έναν βαθμό συμπίπτουν. Αυτό ισχυροποιείται απο το οτι για να γίνει ένας πλοιοκτήτης μέλος σε ένα club, οφείλει να μην πραγματοποιεί ακατάλληλα ταξίδια, ανασφαλή αδικαιολόγητα. Όπως ανέφερε και ο Λόρδος Donaldson, απο όλους τους ασφαλιστές τα P&I Clubs έχουν την καλύτερη ευκαιρία να επιρεάζουν τα ναυτιλιακά πρότυπα. Κι αυτό γιατί κάθε μέλος είναι πλήρης ενημερωμένο το ύψος των ασφαλιστρων που θα αντιμετωπίσεισαν «ασφαλιστής» θα θα προσδιοριστεί απο τα πρότυπα management συντήρηση και λειτουργίας, που αυτό και λοιπά μέλη υιοθετούν. Τα Clubs όσο περνάει ο καιρός λειτουργούν σαν ασφαλιστικές εταιρείες και εξετάζουν την ασφαλιστική συμπεριφορά κάθε πλοίου ξεχωριστά. Τα Clubs βοηθούν τα μέλη και στη

συμμόρφωσή στον ISM με την εκπαίδευση και την ενημέρωση σε θέματα ασφαλείας. Τα Clubs ερευνούν και θέματα προσφοράς πληρωμάτων και τις εκπαιδεύσεις αυτών, επίσης παρακολουθούν και τα πλοία που αλλάζουν Νηογνώμονες και αν έχουν κρατηθεί απο το σύστημα ελέγχου του Paris Memorandum. Η τεχνογνωσία λειτουργίας ενός πλοίου ανήκει στον πλοιοκτήτη. Μερικοί απο τους σκοπούς του ISM Code καλύπτονται απο τα P&I Club.

1. Ο θάνατος μέλους του πληρώματος
2. Η υποχρέωση του πληρώματος για θάνατο ή τραυματισμό εργάτη λιμένα
3. Ο σωματικός τραυματισμός μέλους του πληρώματος
4. Ο τραυματισμός επιβατών ή επισκεπτών του πλοίου

Σύνθηεις καλύψεις P&I Clubs και σχέση με τους Στόχους του ISM Code

α/α	Κάλυψη	P&I Clubs	Στόχος ISM Code
1	Απώλεια ζωής,τραυματισμός, ασθένεια	Ναι	Ναι πλήν της ασθένειας
2	Έξοδα νοσοκομείου, ιατριά έξοδα, έξοδα κηδείας	Ναι	Όχι
3	Έξοδα παλιννόστησης	Ναι (όχι πάντα)	Όχι
4	Ζημία σε άλλο πλοίο απο σύγκρουση	Ναι αν καλύπτεται απο άλλα ασφάλιση	Ναι
5	Ζημία σε άλλο πλοίο που δεν προέρχεται αποσύγκρουση	Ναι	Ναι
6	Ζημία σε ποιοαδήποτε άλλη περιουσία	Ναι	Ναι
7	Μετακίνηση ναυαγίου	Ναι	Όχι
8	Υποχρέωση απο πλοίο	Ναι υπο όρους	Όχι
9	Πρόστημα και ποινές	Ναι	Όχι
10	Κόστος αντίστασης σε ανταρσία ή κακή συμπεριφορα του πληρώματος	Ναι υπο όρους	Όχι
11	Έξοδα καραντίνας	Ναι υπο όρους	Όχι
12	Συμμετοχή του φορτίου στη γενική αβαρία	Ναι υπο όρους	Όχι
13	Διάφορες δαπάνες	Ναι	Όχι
14	Ζημία στο φορτίο	Ναι	Ναι

15	Ρύπανση	Ναι μέχρι \$500 εκ	Ναι
----	---------	--------------------	-----

11. ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ

Η διαδικασία για την ασφάλιση ενός πλοίου ξεκινά με την προσέγγιση πλοιοκτήτη ή διαχειριστή πλοίου ενός μεσίτη ασφαλειών. Η κάλυψη του πλοίου στους Lloyd's απαιτεί τη μεσολάβηση ενός μεσίτη των Lloyd's. Αυτοί οι μεσίτες διατηρούν λογαριασμούς με τους Underwriters και εξηπυρετούν λογιστικά τη πληρωμή του ασφάλιστρου αλλά και της αποζημίωσης. Η μεσολάβηση για την ασφάλιση γίνεται κάτω από αυστηρούς κανόνες αξιοπιστίας και ηθικής συμβάλλοντας στην εξασφάλιση της «καλής πίστης» σύμφωνα με τις απαιτήσεις του M.I.A 1906. Μετά τη συλλογή των απαιτήσεων πληροφοριών για το πλοίο που πρόκειται να ασφαλιστεί σε μεσίτες, συντάσσουν το λεγόμενο SLIP και προσεγγίζουν έναν από τους Leading Underwriters. Ο Leader θα καθορίσει το ασφάλιστρο και θα υπογράψει πρώτος το SLIP αναλαμβάνοντας ένα ποσοστό από τον κίνδυνο. Το SLIP περιφέρεται στα decks των Underwriters και κάθε ένας από αυτούς αναλαμβάνει ποσοστό έως τη συμπλήρωση του 100% του ρίσκου. Αυτή η διαδικασία ονομάζεται placing. Οι αλληλοσυγχωνεύσεις και οι εξαγορές των Underwriters agencies επέφεραν ριζική αλλαγή στη διαδικασία της κάλυψης ενός ρίσκου ενώ πριν δέκα χρόνια δραστηριοποιούνταν περί τους 400 Underwriters στη ασφάλιση πλοίων. Σήμερα ο παγκόσμιος στόλος καλύπτεται από 22 Underwriters και από ασφαλιστικές εταιρείες, εκτός των Lloyds που εδρεύουν κυρίως σε Αμερική, Αγγλία, Ιταλία, Νορβηγία και Γαλλία. Ο ανταγωνισμός μεταξύ ασφαλιστών είναι πλέον ελάχιστος και οι καλύψεις πλοίων με προϊστορία μεγάλων ζημιών δυσχερέστατη. Στη διαδικασία παρουσίασης και υποβολής απαιτήσεων προς τους ασφαλιστές μεσολαβούν τα ακόλουθα μέρη:

1. Ο τεχνικός σύμβουλος του πλοιοκτήτη. Επιθεωρεί τη ζημιά του πλοίου και καταγράφει την έκταση της, διευρευνεί τα αίτια της και σε συνεργασία με το νομικό τμήμα της πλοιοκτήτριας εταιρείας αποφασίζεται εάν η συγκεκριμένη ζημιά, αποτελεί απαίτηση από τους ασφαλιστές
2. Ο επιθεωρητής των ασφαλιστών. Εφόσον κάποια ζημιά του πλοίου αποφασιστεί ότι θα αποτελέσει απαίτηση από τους ασφαλιστές μέσω του Μεσίτη Ασφαλειών θα ζητηθεί ο διορισμός από τον επιθεωρητή που θα ενεργεί για λογαριασμό τους. Σκοπός του επιθεωρητή των ασφαλιστών είναι:
 - Να καταγράφουν τα περιστατικά που επέφεραν τη ζημιά
 - Να καταγράφουν τα στοιχεία του πλοίου γενικά
 - Να καταγραφεί λεπτομερώς η έκταση της ζημιάς
 - Να συμφωνηθεί ο τρόπος και η έκταση της επισκευής

- Να εξασφαλισθεί το χαμηλότερο κόστος μέσω προσφορών
- Να συμφωνηθεί η αιτία της ζημιάς
- Να συμφωνηθεί το κόστος της επισκευής
- Θα καταγραφούν όλα τα παραπάνω σε αναφορά για τη χρήση των ασφαλιστών του πλοιοκτήτη και των διακανονιστών της αβαρίας

3. Ο διακανονιστής της αβαρίας

Όλα τα περιστατικά που περιγράφουν τα περιστατικά που προκάλεσε τη ζημία, όλες οι αναφορές των διάφορων επιθεωρητών, οι λογαριασμοί για τα έξοδα των επισκευών και το ασφαλοστήριο του πλοίου υποβάλλονται από την πλοιοκτήτρια εταιρεία, σε έναν Average Adjuster της επιλογής της. Ο διακανονιστής ζημιών με βάση τις αναφορές των επιθεωρητών, τους όρους του ασφαλιστηρίου και και την ασφαλιστική πρακτική και κανονισμούς, θα συντάξει τον διακανονισμό της ζημιάς και αφού περιλάβει τους κατάλληλους λογαριασμούς και τα έξοδα που έγιναν για τις διάφορες επισκευές, θα υπολογίσει τα ποσά που αναλογούν για αποζημίωση από τον κάθε ένα ασφαλιστή. Για τη σύνταξη του διακανονισμού, χρεώνει αμοιβή η οποία πληρώνεται από τους ασφαλιστές.

4. Ο διακανονισμός της ζημιάς υποβάλλεται μέσω του μεσίτη στον Leading Underwriter. Αφού εξεταστεί και εγκριθεί, εκδίδονται χρεωστικά σημειώματα από τους follow Underwriters για την πληρωμή του ποσοστού που αναλογεί. Η είσπραξη της αποζημίωσης γίνεται από τους μεσίτες. Παρακρατείται ένα μικρό ποσό που ως αμοιβή πληρώνεται από τους πλοιοκτήτες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΝΟΜΟΣ ΠΕΡΙ «ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ»

Αποτελεί τη βάση σε όλα τα συμβόλαια που συνάπτονται. Κύρια σημεία είναι:

- **Ασφαλισμένο Αντικείμενο.** Πρέπει να αποτελεί περιουσία του ασφαλισμένου για να ισχύει το συμβόλαιο. Απαγορεύεται η ασφάλιση για κερδοσκοπικούς λόγους σε αντικείμενα τρίτων.
- **Καλή πίστη.** Το συμβόλαιο ασφάλισης συμφωνεί με την καλή πίστη των δύο μελών. Εάν αποδειχτεί ότι αυτή δεν τηρείται το συμβόλαιο παύει να ισχύει. Όταν υπογραφεί το συμβόλαιο ο ασφαλιστής και ο ασφαλιζόμενος, πρέπει να δηλώνουν άγνοια ως προς την τελική κατάληξη του ανειλημμένου κινδύνου.
- **Μέτρο αποζημίωσης.** Είναι το ποσό της ασφάλισης. Δεν επιτρέπεται το κέρδος από το συμβόλαιο ασφάλισης. Το αποζημιώθεν ποσό είναι ίσο με το ύψος της κάλυψης. Απζημιώθεν ποσό μπορεί να αποτελέσει η αντίστοιχη αξία του ως καινούργιο αντί την αξία του ως μεταχειρισμένο.

- **Περίοδος ασφάλισης.** Για ορισμένο χρόνο ή για συγκεκριμένο ταξίδι. Η ασφάλιση για ορισμένο ταξίδι, παύει να ισχύει αν αλλάξει άθελα ή ηθελημένα ο προορισμός του πλοίου.
- **Εγγυήσεις.** Υποκοή στους νόμους, ασφάλεια πλοίου, αξιοπιστία, μεταφορική ικανότητα πλοίου για το συγκεκριμένο πλοίο, πιστοποίηση ότι κάτι συγκεκριμένο θα γίνει ή θα αποφευχθεί και συμμόρφωση με τους όρους της ασφάλειας.

Άλλες τύπου εγγυήσεις πρέπει να συμφωνούνται μεταξύ ασφαλιστέου-ασφαλιζομένου και να αναγράφονται στο συμβόλαιο. **Παρέκλιση πορείας.** Η ισχύς της ασφαλιστικής κάλυψης παύει αν το πλοίο παρεκκλίνει της πορείας του και αυτή αποτελεί όρο του συμβολαίου. Εξαιρέσεις του κανόνα αποτελούν οι παρακάτω:

- Συμμόρφωση σε αυτονόητη εγγύση-όρο
- Ασφάλεια του πλοίου
- Διάσωση ανθρώπων ή άλλων πλοίων
- Ιατρική περίθαλψη
- Γεγονός εκτός ελέγχου πλοιοκτήτη ή Καπετάνιου

Απώλεια. Ο ασφαλιστής δεν ευθύνεται για τη ζημιά που δεν αναφέρεται από τα γραφόμενα στο συμβόλαιο. Απώλεια μπορεί να είναι:

- Μερική απώλεια η οποία δεν επιρεάζει ή δικαιολογεί το σύνολο φορτίου ή πλοίου
- Ολική απώλεια. Το ασφαλισμένο αντικείμενο είναι κατεστραμμένο ή με ζημιά μεγαλύτερου μεγέθους όπου δεν μοιάζει με το αρχικό ασφαλισμένο αντικείμενο, ή ο ασφαλισμένος είναι για πάντα στερημένος του ασφαλισθέντος αντικειμένου.
- Ολική κατασκευαστική απώλεια. Το αντικείμενο είναι εγκαταλελειμμένο, διότι η ολική απώλεια είναι εμφανής ή δεν μπορεί να αποφευχθεί, παρά μόνο με κόστος που μπορεί να υπερβεί την αξία του αντικειμένου. Ο ασφαλισμένος, πρέπει να επιδείξει εγγράφως πως εγκαταλείπει το αντικείμενο

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

«Προσεκτικός ως ανασφάλιστος» Ο ασφαλιζόμενος πρέπει να ενεργεί με προσοχή σα να ήταν ανασφάλιστος.

Ακυρωτικές ενέργειες. Υπάρχουν ορισμένα γεγονότα, που αυτοδίκαια καταρούν την ισχύ ενός συμβολαίου

- Απόκρυψη στοιχείων που επιρεάζουν τον κίνδυνο
- Παράνομη ενέργεια (εμπόριο ναρκωτικών)
- Σφάλμα σε γνώση του πλοιοκτήτη

ΑΣΦΑΛΣΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Το νομοθετικό πλαίσιο μέσα στο οποίο ενεργεί η Ναυτική Ασφάλεια στην Αγγλία είναι το Μ.Ι.Α. 1906 και το οποίο κωδικοποίησε τις μέχρι τότε δικαστικές αποφάσεις και νόμους σε μία νομοθετική πράξη. Οι αρχές του Μ.Ι.Α. 1906 αποτελούν και τη βάση κάθε άλλης ασφαλίσεως είτε πρόκειται για την ασφάλιση αυτοκινήτων, σπιτιών αεροπλάνων κτλ. Διεθνώς. Μερικές από τις βασικές αρχές του κώδικα είναι:

1. Χαρακτηρισμός της Ναυτικής Ασφάλειας

Ναυτική ασφάλεια είναι το συμβόλαιο αυτό βάσει του οποίου ο ασφαλιστής αναλαμβάνει την υποχρέωση να αποκαταστήσει τον ασφαλιζόμενο όπως συμφωνήθηκε έναντι ναυτιλιακών απωλειών δηλαδή απωλειών που επήλθαν και είναι ενενείς σε μία ναυτική περιπέτεια. Θεμελιώδης αρχή της «αποκατάστασης» είναι η επαναφορά του ασφαλισμένου στην ίδια θέση/κατάσταση ως εάν ο θαλάσσιος κίνδυνος να μην είχε επέλθει. Από αυτή την αρχή απορρέουν υποχρεώσεις του ασφαλισμένου στην ύπαρξη πραγματικού ασφαλιστέου ενδιαφέροντος καθώς και άλλων υποχρεώσεων.

2. Αρχή της ύψιστης ειλικρίνειας / καλής πίστης

Το ασφαλιστήριο Ναυτικής ασφάλειας στηρίζεται στην ύψιστη καλή πίστη σύμφωνα με τον κώδικα Μ.Ι.Α. 1906, δηλαδή στην υποχρέωση αμφοτέρω των συμβαλλομένων μερών να μην αποκρύπτουν από τον άλλον στοιχεία που γνωρίζουν με σκοπό να οδηγήσουν τον άλλον σε μία επιζήμια σύμβαση για αυτόν εν αγνοία τέτοιων στοιχείων. Ακόμη και η υποχρέωση επίδειξης της ύψιστης καλής πίστης περιλαμβάνει την υποχρέωση παροχής πληροφοριών που θα επιρεάσουν την απόφαση ενός ασφαλιστού στη απόρριψη μίας απαιτήσεως. Παρέκλιση από αυτή την υποχρέωση και βασική αρχή παρέχει το δικαίωμα στο αντισυμβαλλόμενο μέρος να διαφύγει από τις υποχρεώσεις του ασφαλιστηρίου συμβολαίου εξ' αρχής. Αυτή η υποχρέωση επιβαρύνει τον ασφαλιστή.

3. Αρχή παράθεσης στοιχείων

Ο ασφαλιζόμενος είναι υποχρεωμένος να παραθέσει υπ' του ασφαλιστού όλα εκείνα τα στοιχεία που γνωρίζει ή θεωρείται τι πρέπει να γνωρίζει λόγω της επαγγελματικής ασχολίας του και αυτά τα στοιχεία επιρεάζουν την γνώμη κάθε συνετού ασφαλιστού στην αξιολόγηση του κινδύνου και τον υπολογισμό του

ασφαλίστρου. Απόκρυψη τέτοιων στοιχείων ακύρωση της ασφαλιστικής σύμβασης εκτός στη περίπτωση που ο ασφαλιστής παραιτηθεί από αυτό το δικαίωμα. Δεν υφίσταται υποχρέωση για παράθεση στοιχείων ή για στοιχεία που ελαττώνουν τον κίνδυνο ή θεωρούνται αυτονόητα σε έναν ασφαλιστή ή για τα οποία παραιτείται ο ασφαλιστής.

4. Αρχή της περιγραφής

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

5. Απαραίτητοι όροι

Με αυτούς τους όρους ο ασφαλισμένος υπόσχετα ότι κάτι θα τηρηθεί ή ότι κάποια κατάσταση θα τηρηθεί ή θα πραγματοποιηθεί. Τέτοιοι όροι είναι γραπτοί στο ασφαλιστήριο ή αυτονόητοι. Η μη τήρηση τέτοιων νόμων, δίνει το δικαίωμα στον ασφαλιστή να απαλλαγεί ευθυνών από την ημερομηνία της παραβιάσεων όχι όμως και προ αυτής.

6. Αρχή συγγενούσας αιτίας

Ο ασφαλιστής είναι υποχρεωμένος να αποζημιώσει απώλειες που προξενήθηκαν από πρωτογενείς αιτίες που είναι καλυμμένες στο ασφαλιστήριο. Πρέπει να βλέπεις την πρωτογενή αιτία και όχι την απόμακρη

3. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης, είναι η σύμβαση με την οποία ο ασφαλιστής αναλαμβάνει να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο κατά τον τρόπο και κατά την έκταση που συμφωνείται σε αυτή εναντίον θαλάσσιων απωλειών που είναι συναφή με την θαλάσσια περιπέτεια. Μία σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης μπορεί με ρητούς όρους να επεκταθεί έτσι ώστε να προστατεύει τον ασφαλισμένο εναντίον απωλειών σε εσωτερικά ύδατα ή από οποιονδήποτε χερσαίο κίνδυνο ο οποίος είναι συναφής με οποιοδήποτε θαλάσσιο ταξίδι. Όταν ένα πλοίο κατά τη διάρκεια της καθέλκησης ή της ναυπήγησης ή οποιαδήποτε ανάλογη περιπέτεια στη θάλασσα, καλύπτεται από το ασφαλιστήριο του τύπου θαλάσσιου ασφαλιστηρίου. Οι διατάξεις αυτού του νόμου όσο είναι εφαρμόσιμες θα ισχύουν και για αυτό όμως με εξαίρεση τα οριζόμενα από την παρ' όσα παράγραφο τίποτα από αυτό τον νόμο δεν θα αλλάξει ή θα επιρεάσει οποιονδήποτε κανόνα ή νόμο εφαρμοσμένο σε οποιαδήποτε σύμβαση ασφάλισης διάφορης της θαλάσσιας ασφάλισης όπως αυτή ορίζεται στον παρόντα νόμο.

Υποκείμενη στις διατάξεις του παρόντος νόμου, κάθε νόμιμη θαλάσσια περιπέτεια μπορεί να αποτελέσει το αντικείμενο σύμβασης θαλάσσιας ασφάλισης. Πιο συγκεκριμένα υπάρχει περιπέτεια όταν:

1. Οποιοδήποτε πλοίο, αγαθά ή άλλα κινητά εκτίθενται σε θαλάσσιους κινδύνους. Τέτοια περιουσία αναφέρεται στον παρόντα νόμο ως «ασφαλίσιμη περιουσία»
2. Το κέρδος ή η απόκτηση οποιουδήποτε ναύλου, εισητηρίων, κέρδους, προμήθειας ή άλλου χρηματικού οφέλους ή η ασφάλεια για προκαταβολές, πληρωμές ή δάνεια τίθεται σε κίνδυνο λόγω έθεσης ασφαλίσιμης περιουσίας σε θαλάσσιους κινδύνους.
3. Οποιαδήποτε ευθύνη προς τρίτους μπορεί να προκληθεί από τον ιδιοκτήτη της ασφαλίσιμης περιουσίας ή από κάποιο άλλο πρόσωπο υπεύθυνο ή ενδιαφερόμενο για αυτή, εξαιτίας θαλάσσιων κινδύνων. «Θαλάσσιοι κίνδυνοι» είναι οι κίνδυνοι που απορρέουν ή είναι συναφείς προς τη ναυσιπλοΐα, δηλαδή κίνδυνοι των θαλασσών, πολεμικοί κίνδυνοι, φωτιά, πειρατές, κλέφτες, κατασχέσεις, συλλήψεις, περιορισμοί και κρατήσεις από λαούς ή αρχές, αβαρίες, ναυταπάτες και οποιοδήποτε άλλο κίνδυνο είτε παρόμοιοι ή τέτοιοι που μπορούν να καθοριστούν στο ασφαλιστήριο.

ΑΣΦΑΛΙΣΙΜΟ ΣΥΜΦΕΡΟΝ

4. Κάθε σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης εν είδη παιγνίου ή στοιχήματος είναι άκυρο. Μία σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης θεωρείται ότι είναι σύμβαση παιγνίου ή στοιχήματος. Όταν ο ασφαλισμένος δεν έχει ασφαλίσιμο συμφέρον όπως ορίζεται σε αυτό το νόμο και το συμβόλαιο συνάπτεται χωρίς προσδοκία άκτηση τέτοιου συμφέροντος ή όταν το ασφαλιστήριο συνάπτεται «με συμφέρον ή χωρίς συμφέρον» ή «χωρίς περαιτέρω απόδειξη συμφέροντος εκτός από το ίδιο το ασφαλιστήριο» ή «χωρίς όφελος αρωγής προς τον ασφαλιστή» ή υπόκειται σε οποιοδήποτε άλλο παρόμοιο όρο: Υπό την προϋπόθεση ότι όταν δεν υπάρχει δυνατότητα αρωγής το ασφαλιστήριο μπορεί να συναφθεί χωρίς όφελος αρωγής προς τον ασφαλιστή.
5. Σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του νόμου, κάθε πρόσωπο που 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 αυτής της περιπέτειας και κατά συνέπεια μπορεί να ωφεληθεί από την ασφάλεια ή την έγκαιρη άφιξη της ασφαλίσιμης περιουσίας, ή μπορεί να σημειωθεί από την απώλειά της, ή από ζημιά σε αυτή, ή από κράτησή της, ή μπορεί να προκληθεί ευθύνη σε σχέση με αυτή.
6. Ο ασφαλισμένος πρέπει να έχει συμφέρον στο ασφαλιζόμενο αντικείμενο τη στιγμή της απώλειας, ενώ δεν είναι αναγκαίο να έχει συμφέρον όταν συνάπτεται η ασφάλιση. Όταν το ασφαλιζόμενο αντικείμενο ασφαρίζεται «απολεσθέν ή μη απολεσθέν» ο ασφαλισμένος μπορεί να αποζημιωθεί παρόλο που μπορεί να μην έχει αποκτήσει το συμφέρον, παρά μόνο μετά την

απώλεια, εκτός αν κατά το χρόνο σύναψης της σύμβασης, ο ασφαλισμένος ήξερε γαι την απώλεια, ενώ ο ασφαλιστής όχι. 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.

7. Ένα ενδεχόμενο δυμφέρον είναι ασφαλισμο, καθώς και ένα αμφόβολο συμέρον.
8. Μερικό συμφέρον κάθε φύσης είναι ασφαλισμο.
9. Ο ασφαλιστής που δεσμεύεται απο σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης έχει ασφαλισμο συμφέρον στον κίνδυνο που έχει αναλάβει και μπορεί να αυτασφαλιστεί κατά του κινδύνου αυτού. Εκτός αν το ασφαλιστήριο ορίζει διαφορετικά ο αρχικός ασφαλισμένος δεν έχει δικαίωμα ή συμφέρον απο αυτή την αυτασφάλιση.
10. Ο δανειστής χρημάτων υπο την προϋπόθεση της επιστροφής τους, μόνο εαν το πλοίο ή το φορτίο φτάσουν στον προορισμό τους, έχει ασφαλισμο συμφέρον σε σχέση με το δάνειο.
11. Ο καπετάνιος ή οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος του πλοίου έχει ασφαλισμο συμφέρον σε σχέση με τον μισθό του.
12. Στην περίπτωση του προκαταβεβλημένου ναύλου, ο προκαταβάλων το ναύλο έχει ασφαλισμο συμφέρον, μιας και ο ναύλος δεν επιστρέφεται στην περίπτωση της απώλειας.
13. Ο ασφαλισμένος έχει ασφαλισμο συμφέρον στα έξοδα οποιασδήποτε ασφάλισης συνάψει.
14. Όταν το ασφαλισμο αντικείμενο είναι υποθηκευμένο, ο ενυπόθηκος οφειλέτης έχει το ασφαλισμο συμφέρον στην ασφαλισμη αξία του ασφαλισμου αντικειμένου και ο ενυπόθηκος δανειστής έχει ασφαλισμο συμφέρον σε σχέση με οποιοδήποτε ποσό οφείλεται ή θα οφείλεται λόγω της υποθήκης. Ο ενυπόθηκος δανειστής ή παραλήπτης ή άλλο πρόσωπο που έχει συμφέρον στο ασφαλιζόμενο αντικείμενο μπορεί να το ασφαλίσει για λογαριασμό και προς όφελος άλλων ενδιαφερομένων, αλλά και προς δικό του όφελος. Ο ιδιοκτήτης ασφαλισμη περιουσίας έχει ασφαλισμο συμφέρον σε σχέση με την πλήρη αξία της, παρόλο που κάποιος τρίτος έχει συμφωνήσει, ή είναι υπεύθυνος να τον αποζημιώσει στην περίπτωση της απώλειας.
15. Όταν ο ασφαλισμένος εκχωρεί το συμφέρον του στο ασφαλισμένο αντικείμενο, ή το μεταβιβάζει με άλλο τρόπο, δεν μεταφέρει με αυτόν τον τρόπο στον εκδοχέα τα δικαιώματά του απο την ασφαλιστική σύμβαση, εκτός αν υπάρχει σχετική ρητή ή εξυπακουόμενη συμφωνία με το εκδοχέα. Οι διατάξεις αυτού του άρθρου δεν επιρεάζουν τη μεταβίβαση συμφέροντος απο την εφαρμογή των νόμων.

ΑΣΦΑΛΙΣΙΜΗ ΑΞΙΑ

16. Εκτός αν υπάρχουν ρητοί όροι ή αποτιμημένη αξία στο ασφαλιστήριο, η ασφαλισμη αξία του ασφαλιζόμενου αντικειμένου πρέπει να υπολογίζεται ως εξής: Στην ασφάλιση του πλοίου, η ασφαλισμη αξία είναι η αξία στην αρχή του κινδύνου του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων του εξοπλισμού του,

των αποθεμάτων τροφίμων για τους αξιωματικούς και το πλήρωμα, των προκαταβεβλημένων χρημάτων για τους μισθούς των ναυτικών και άλλων πληρωμών που απορρέουν από την ανάγκη να καταστεί το πλοίο κατάλληλο για το ταξίδι ή την περιπέτεια που προβλέπεται από το ασφαλιστήριο, συν τα συνολικά έξοδα ασφάλισης. Η ασφαλίσιμη αξία στην περίπτωση ατμόπλοιου περιλαμβάνει επίσης τα μηχανήματα, λέβητες, τα αποθέματα για τη μηχανή αν ανήκουν στο ασφαλισμένο και στην περίπτωση πλοίου ασχολούμενο με ειδικό εμπόριο που περιλαμβάνει τα συνιθισμένα εξαρτήματα για το εμπόριο αυτό.

ΑΠΟΚΑΛΥΨΕΙΣ ΚΑΙ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ

17. Η σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης είναι μία σύμβαση που βασίζεται στην υπέρτατη καλή πίστη και αν η υπέρτατη και καλή πίστη δεν τηρείται από οποιοδήποτε συμβαλλόμενο, μπορεί να ακυρωθεί με τον άλλο συμβαλλόμενο.
18. Σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του άρθρου πριν συναφθεί η σύμβαση ο ασφαλισμένος πρέπει να αποκαλύψει στον ασφαλιστή κάθε ουσιώδες γεγονός το οποίο είναι στο συνιθισμένο κύκλο εργασίας του και πρέπει να γνωρίζει. Αν ο ασφαλισμένος παραλείψει να κάνει τέτοια αποκάλυψη ο ασφαλιστής μπορεί να αποφύγει τη σύμβαση. Κάθε γεγονός είναι ουσιώδες, αν θα επирέαζε την κρίση ενός συνετού ασφαλιστή σχετικά με το ύψος του ασφαλιστηρίου, ή την απόφασή του για ανάλυση ή όχι του κινδύνου. Ελλείψει ερωτήσεων για τα επόμενα γεγονότα δε χρειάζεται αν αποκαλυφθούν:
 - Γεγονός που μειώνει τον κίνδυνο
 - Γεγονός που είναι γνωστό ή υποτίθεται πως είναι γνωστό στον ασφαλιστή. Ο ασφαλιστής υποτίθεται πως γνωρίζει θέματα κοινώς φημολογούμενα ή γνωστά και θέματα στα οποία ένα ασφαλιστής στον κύκλο της εργασίας του θα πρέπει να γνωρίζει.
 - Γεγονός για το οποίο ο ασφαλιστής αντιπαρέρχεται πληροφορίες.
 - Γεγονός το οποίο είναι περιττό να αποκαλυφθεί, λόγω της πητής ή εξυπακουόμενης εγγύησης.

Εαν κάποιο συγκεκριμένο γεγονός το οποίο δεν αποκαλύπτεται είναι ουσιώδες ή όχι είναι θέμα πραγματικό. Εαν κάποιο συγκεκριμένο γεγονός το οποίο δεν αποκαλύπτεται είναι ουσιώδες ή όχι είναι σε κάθε περίπτωση πραγματικό. Ο όρος γεγονός περιλαμβάνει οποιαδήποτε είδηση που δίνεται στον ασφαλισμένο ή οποιαδήποτε πληροφορία λαμβάνεται από αυτόν. Σχετικά με τις διατάξεις του προηγούμενου άρθρου περί γεγονότων που δεν χρειάζεται να αποκαλυφθούν όταν μία ασφάλιση συνάπτεται υπέρ του ασφαλισμένου από πράκτορα, ο πράκτορας πρέπει να αποκαλύψει στον ασφαλιστή. Κάθε ουσιώδες γεγονός γνωστό σε αυτόν και ένας πράκτορας θεωρείται ότι γνωρίζει κάθε γεγονός το οποίο στο συγκεκριμένο κύκλο της εργασίας του θα έπρεπε να γνωρίζει, ή που θα έπρεπε να έχει πληροφορηθεί και κάθε ουσιώδες γεγονός που ο ασφαλισμένος είναι υποχρεωμένος να αποκαλύψει, εκτός εάν ο ίδιος το έμαθε πολύ αργά για να

ενημερώσει τον πράκτορα. Κάθε ουσιώδες γνωστοποίηση που δίνεται στον ασφαλιστή από τον ασφαλισμένο ή τον πράκτορά του κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων για τη σύμβαση και πριν αυτή συναφθεί θα πρέπει να είναι αληθής. Εάν είναι ψευδής ο ασφαλιστής έχει το δικαίωμα να ακυρώσει τη σύμβαση. Μία σύμβαση είναι ουσιώδες, αν θα επιρέαζε την κρίση ενός συνετού ασφαλιστή σχετικά με το ύψος του ασφαλιστρού ή με την απόφασή του για ανάληψη κινδύνου ή όχι. Μία γνωστοποίηση μπορεί να είναι είτε γνωστοποίηση σχετική με πραγματικό θέμα, ή σχετική με θέμα πεποίθησης ή προσδοκίας. Μία γνωστοποίηση με πραγματικό θέμα είναι αληθής αν είναι ουσιαστικά ορθή, δηλαδή αν η διαφορά ανάμεσα σε ότι γνωστοποιήθηκε και ότι είναι πραγματικά σωστό δεν θα θεωρείται ουσιώδες από έναν πραγματικά συνετό ασφαλιστή. Μία γνωστοποίηση σχετική με το θέμα πεποίθησης ή προσδοκίας είναι αληθής εάν έγινε με καλή πίστη. Μία γνωστοποίηση μπορεί να διορθωθεί ή να αποσυρθεί πριν συναφθεί η σύμβαση. Αν μία συγκεκριμένη γνωστοποίηση είναι ουσιώδης ή όχι είναι σε κάθε περίπτωση θέμα πραγματικό. Μία σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης θεωρείται ότι έχει συναφθεί όταν η πρόταση του ασφαλισμένου γίνεται δεκτή από τον ασφαλιστή, αναξάρτητα αν το ασφαλιστήριο συμβόλαιο εκδοθεί τότε ή όχι και για να μπορεί να αποδεχτεί τότε η πρόταση έγινε δεκτή, μπορεί να γίνει αναφορά στην πρόταση ασφάλισης ή στο σημείο κάλυψης ή σε άλλο συνηθισμένο μνμόνιο σύμβασης.

ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ

Υποκείμενη στις διατάξεις οποιουδήποτε νόμου, μία σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης είναι απαράδεκτη ως στοιχείο εκτός αν ενσωματώνεται σε ένα θαλάσσιο ασφαλιστήριο σύμφωνα με τον παρόντα νόμο. Το ασφαλιστήριο μπορεί να επικυρωθεί και να εκδοθεί είτε τη στιγμή που συνάπτεται η σύμβαση είτε αργότερα. Ένα θαλάσσιο ασφαλιστήριο καθορίζει:

Το όνομα του ασφαλισμένου ή κάποιου προσώπου που συνάπτει την ασφάλιση αντ' αυτού. Ένα θαλάσσιο ασφαλιστήριο πρέπει να υπογράφεται από τον ασφαλιστή ή αντ' αυτού, υπό την προϋπόθεση ότι σε περίπτωση συνεταιρισμού η σφραγίδα του είναι αρκετή, αλλά τίποτα σε αυτό το άρθρο δε θα ερμηνευθεί ότι απαιτείται η προσυπογραφή ενός συνεταιρισμού να γίνεται με σφραγίδα. Όταν ένα ασφαλιστήριο προσυπογράφεται από ή αντί δύο ή περισσότερων ασφαλιστών, κάθε προσυπογραφή συνιστά ξεχωριστή σύμβαση με τον ασφαλισμένο εκτός αν εκφράζεται το αντίθετο. Όταν η σύμβαση ασφαρίζει το ασφαλιζόμενο αντικείμενο «προς και απο» έναν τόπο ή απο έναν τόπο σε έναν άλλον ή άλλους, το ασφαλιστήριο ονομάζεται «ασφαλιστήριο πλού» και όταν η σύμβαση ασφαρίζει το ασφαλιζόμενο αντικείμενο για μία ορισμένη χρονική περίοδο το ασφαλιστήριο ονομάζεται «ασφαλιστήριο χρόνου». Μία σύμβαση για πλού και χρόνου μπορεί να συμπεριληφθεί στο ίδιο ασφαλιστήριο. Το ασφαλιζόμενο αντικείμενο πρέπει να καθορίζεται στο θαλάσσιο ασφαλιστήριο με λογική βεβαιότητα. Η φύση και η έκταση του συμφέροντος του

ασφαλισμένου στο ασφαλιζόμενο αντικείμενο δε χρειάζεται να καθορίζονται στο ασφαλιστήριο. Όταν το ασφαλιστήριο καθορίζει το ασφαλιζόμενο αντικείμενο με γενικούς όρους, θα ερμηνεύει ότι αναφέρεται στο συμφέρον που ο ασφαλισμένος έχει σκοπό να καλύψει. Στην εφαρμογή αυτού του άρθρου θα δοθεί προσοχή σε οποιαδήποτε συνήθεια ρυθμίζει τον καθορισμό του ασφαλιζόμενου αντικειμένου. Ένα ασφαλιστήριο μπορεί να είναι εκτιμημένο ή ανεκτίμητο. Ένα εκτιμημένο ασφαλιστήριο είναι ένα ασφαλιστήριο που προσδιορίζει τη συμφωνημένη αξία του ασφαλιζόμενου αντικείμενου. Σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του νόμου και ελλείψει δόλου η αξία που καθοπίζεται από το ασφαλιστήριο είναι.

Όσο αφορά τον ασφαλιστή και τον ασφαλισμένο αδιαμφισβήτητη γαι τον καθορισμό της τεκμαρτής ολικής απώλειας. Ένα ανεκτίμητο ασφαλιστήριο είναι ένα ασφαλιστήριο που δεν καθορίζει την αξία του ασφαλιζόμενου αντικείμενου, αλλά υοκείμενο στο όριο του ασφαλιστικού ποσού επιτρέπει την ασφαλιστική αξία να εξακριβωθεί μετέπειτα με τον τρόπο που έχει προηγουμένος προσδιοριστεί στο ασφαλιστήριο. Όταν μία ασφαλιστική συνομολογείται με ασφάλιστρο που θα κανονιστεί στο μέλλον δεν γίνεται η σχετική συμφωνία τότε οφείλεται σε ένα λογικό ασφάλιστρο. Όταν μία ασφάλιση συνομολογείται υπο τον όρο ότι θα πληρωθεί επιπλέον ασφάλιστρο αν συμβεί κάποιο δεδομένο γεγονός, και το γεγονός αυτό θα συμβεί αλλά η σχετική συμφωνία δε θα έχει γίνει, τότε οφείλεται σε ένα λογικό επιπλέον ασφάλιστρο.

ΔΙΠΛΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Όταν δύο ή περισσότερα ασφαλιστήρια συνάπτονται από τον ασφαλισμένο ή αντ' αυτού για την ίδια περιπέτεια ή συμφέρον ή οποιοδήποτε τμήματος και τα ασφαλισμένα ποσά υπερβαίνουν την αποζημίωση που επιτρέπεται από το νόμο ο ασφαλισμένος λέγεται ότι είναι υπερασφαλισμένος από διπλή ασφάλιση. Όταν ο ασφαλισμένος είναι υπερασφαλισμένος από διπλή ασφάλιση:

- Ο ασφαλισμένος, εκτός εάν το ασφαλιστήριο ορίζει διαφορετικά, μπορεί να διεκδικήσει πληρωμή από τους ασφαλιστές με όποια σειρά θεωρεί αυτός κατάλληλη υπό την προϋπόθεση ότι δεν δικαιούται να λάβει κανένα ποσό που να υπερβαίνει την αποζημίωση που επιτρέπεται από αυτόν το νόμο.
- Όταν το ασφαλιστήριο μέσω του οποίου ο ασφαλισμένος διεκδικεί αποζημίωση είναι εκτιμημένο, ο ασφαλισμένος πρέπει να πιστώνει σε σχέση με την εκτίμηση για κάθε ποσό που λαμβάνει μέσω οποιουδήποτε άλλου ασφαλιστηρίου, αναξάρτητα από την πραγματική αξία του ασφαλισμένου αντικειμένου.
- Όταν το ασφαλιστήριο μέσω του οποίου ο ασφαλισμένος διεκδικεί αποζημίωση είναι ανεκτίμητο, ο ασφαλισμένος πρέπει να πιστώνει σε σχέση με την ολική ασφαλίσιμη αξία, για κάθε ποσό που λαμβάνει μέσω οποιουδήποτε άλλου ασφαλιστηρίου

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

ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ

Εγγύηση στα επόμενα άρθρα σημαίνει μία υποσχετική εγγύηση, δηλαδή μία εγγύηση με την οποία ο ασφαλισμένος υπόσχεται ότι κάποιο συγκεκριμένο πράγμα θα γίνει ή δε θα γίνει, ή ότι κάποιος συγκεκριμένος όρος θα τηρηθεί, ή με την οποία επιβεβαιώνει ή αρνείται την ύπαρξη μίας συγκεκριμένης κατάστασης πραγμάτων. Μία εγγύηση μπορεί να είναι ρητή ή εξυπακουόμενη. Μία εγγύηση όπως ορίστηκε παραπάνω μπορεί να είναι μία προϋπόθεση που πρέπει να τηρηθεί ακριβώς ανεξάρτητα αν είναι ουσιώδες για τον κίνδυνο ή όχι. Αν δεν τηρηθεί σε περίπτωση που υπάρχουν ρητοί όροι στο ασφαλιστήριο, ο ασφαλιστής απαλλάσσεται από την ευθύνη του, από την ημερομηνία αθέτησης της ασφάλισης της εγγύησης αλλά δίχως την άρση της εγγύησης, αλλά δίχως την άρση της ευθύνης του πριν από αυτή την ημερομηνία. Η μη τήρηση της εγγύησης συγχωρείται όταν εξαιτίας κάποιας αλλαγής στις περιστάσεις η εγγύηση παύει να είναι εφαρμόσιμη στις περιστάσεις της σύμβασης ή όταν η τήρηση της εγγύησης καθίσταται παράνομη από μεταγενέστερο νόμο. Όταν μία εγγύηση αθετηθεί, ο ασφαλισμένος δεν μπορεί να υπερασπιστεί τον εαυτό του ισχυριζόμενος ότι η εγγύηση αποκαταστάθηκε πριν την απώλεια. Από την αθέτηση της εγγύησης μπορεί να παραιτηθεί ο ασφαλιστής. Μία ρητή εγγύηση μπορεί να είναι διατυπωμένη σε οποιαδήποτε μορφή λέξεων από τις οποίες μπορεί να συνταχθεί ή πρόθεση να δοθεί εγγύηση.

Μία ρητή εγγύηση παύει να περιλαμβάνεται μέσα στο ασφαλιστήριο ή να γράφεται πάνω σε αυτό ή πρέπει να περιέχεται σε κάποιο έγγραφο που να ενσωματώνεται στο ασφαλιστήριο μέσω κάποιας αναφοράς του ασφαλιστηρίου σε αυτό το έγγραφο. Μία ρητή εγγύηση δεν εξαιρεί μία εξυπακουόμενη εγγύηση, εκτός αν είναι αντιφατική με αυτή. Όταν μία ασφαλισμένη περιουσία, ή πλοίο ή αγαθά είναι ρητά εγγυημένα ως ουδέτερη, υπάρχει εξυπακουόμενος όρος ότι η περιουσία θα έχει ουδέτερο χαρακτήρα στην αρχή του κινδύνου και ότι ο ασφαλισμένος μπορεί να ελέγξει το θέμα ο ουδέτερος χαρακτήρα της θα διατηρηθεί κατά τη διάρκεια του κινδύνου. Όταν ένα πλοίο είναι ρητά εγγυημένο ως ουδέτερο υπάρχει ένας εξυπακουόμενος όρος ότι όσο ο ασφαλισμένος μπορεί να ελέγξει το θέμα το πλοίο θα είναι σωστά τεκμηριωμένο δηλαδή να φέρει τα απαραίτητα έγγραφα που θα αποδουκνείουν την ουδετερότητά του και δεν θα πλαστογραφεί ή εξαφανίσει τα έγγραφα ή δε θα χρησιμοποιήσει παραποιημένα έγγραφα. Αν προκληθεί οποιαδήποτε απώλεια από την αθέτηση αυτού του όρου, ο ασφαλιστής μπορεί να ακυρώσει τη σύμβαση. Δεν υπάρχει εξυπακουόμενη εγγύηση σχετικά με την εθνικότητα του

πλοίου ή ότι η εθνοκοιότητά του δεν θα αλλάξει κατά τη διάρκεια του κινδύνου. Όταν για το ασφαλιζόμενο αντικείμενο δίδεται εγγύση ότι είναι «καλά» ή «σε ασφάλεια» κάποια συγκεκριμένη μέρα είναι αρκετό για είναι ασφαλές οποιαδήποτε στιγμή της συγκεκριμένης μέρας. Σε ασφαλιστήριο πλού υπάρχει εξυπακουόμενη εγγύηση ότι στην αρχή του πλού το πλοίο θα είναι πλόιμο για τη συγκεκριμένη περιπέτεια που ασφαλιζεται. Το ασφαλιστήριο καλύπτει το πλοιο απο όταν βρόσκειτα στο λιμάνι, υπάρχει εξυπακουόμενη εγγύηση ότι στην αρχή του κινδύνου, το πλοίο θα είναι κατάλληλο να αντιμετωπίσει τους συνηθισμένους κινδύνους του λιμανιού. Όταν το ασφαλιστήριο σχετίζεται με πλου, ο οποίος εκτελείται σε διαφορετικά στάδια, κατά τα οποία το πλοίο απαιτεί διάφορα είδη περαιτέρω προετοιμασίας ή εξοπλισμού, υπάρχει εξυπακουόμενη εγγύηση ότι στην αρχή κάθε σταδίου, το πλοίο θα είναι πλόιμο σχετικά με τέτοιου είδους προετοιμασίες ή εξοπλισμό όπως απαιτείται για τους σκοπούς συγκεκριμένου σταδίου. Ένα πλοίο θεωρείται πλόιμο όταν απο κάθε άποψη αντιμετωπίζει τους συνηθισμένους θαλάσσιους κινδύνους ή την περιπέτεια για την οποία ασφαλιστηκε. Σε έ ασφαλιστήριο χρόνου, δεν υπάρχει εξυπακουόμενη εγγύηση ότι το πλοίο θα είναι πλόιμο σε οποιοδήποτε στάδιο της περιπέτειας, αλλά όταν εν γνώση του ασφαλισμένου το πλοίο στάλνεται στη θάλασσα σε μη πλόιμη κατάσταση ο ασφαλιστής δεν ευθύνεται για οποιαδήποτε απώλεια αποδιδόμενη σε έλλειψη πλοϊμότητας. Υπάρχει εξυπακουόμενη εγγύηση ότι η ασφαλιζόμενη περιπέτεια είναι νόμιμη και ότι όσο ο ασφαλιζόμενος μπορεί να ελέγξει το θέμα η περιπέτεια θα πραγματοποιηθεί με νόμιμο τρόπο.

Ο ΠΛΟΥΣ

Όταν το ασφαλιζόμενο αντικείμενο ασφαλιζεται απο το ασφαλιστήριο πλού «προς και απο» ή «απο» απο έναν συγκεκριμένο τόπο, δεν είναι απαραίτητο ότι το πλοίο θα είναι σε αυτό τον τόπο όταν συνάπτεται η σύμβαση, αλλά υπάρχει εξυπακουόμενος όρος ότι η περιπέτεια θα αρχίσει με αυτόν τον τρόπο, ο ασφαλιστής μπορεί να ακυρώσει τη σύμβαση. Ο εξυπακουόμενος όρος μπορεί να αναιρεθεί αποδεικνύοντας ότι η καθυστέρηση προκλήθηκε απο γνωστά στον ασφαλιστή γεγονότα πριν απο τη σύναψη της σύμβασης, ή αποδεικνύοντας ότι παραιτήθηκε απο τον όρο. Όταν ο τόπος αναχώρησης ορίζεται στο ασφαλιστήριο και το πλοίο αντί να απολεύσει προς το συγκεκριμένο τόπο προορισμού, αποπλέει προς οποιοδήποτε άλλο τόπο προορισμού, ο κίνδυνος δεν καλύπτεται. Όταν μετά την έναρξη του κινδύνου ο τόπος προορισμού του πλοίου εκουσίως αλλάζεται απο αυτόν που προβλέπεται απο το ασφαλιστήριο, λεγεται ότι υπάρχει αλλαγή πλου. Εκτός αν το ασφαλιστήριο ορίζει διαφορετικά, όταν υπάρχει αλλαγή πλου, ο ασφαλιστής απαλλάσσεται απο την ευθύνη, απο τη χρονική στιγμή της αλλαγής, δηλαδή απο τη χρονική στιγμή που η απόφαση για αλλαγή έγινε προφανής και δεν είναι ουσιώδες ότι το πλοίο στην πραγματικότητα ίσως να μην έχει εγκαταλείψει την πορεία του που όταν προβλέπεται απο το ασφαλιστήριο όταν λάβει χώρα η απώλεια. Όταν ένα πλοίο δίχως νόμιμη δικαιολογία παρρεκλίνει απο τον πλου που προβλέπεται απο το ασφαλιστήριο.

Ο ασφαλιστής απαλλάσσεται απο την ευθύνη τη χρονική στιγμή της παρρέκλισης και δεν είναι ουσιώδες οτι το πλοίο ανέκτησε την πορεία του πριν λάβει χώρα οποιαδήποτε απώλεια. Υπάρχει παρρέκλιση απο τον πλου που προβλέπεται απο το ασφαλιστήριο: Όταν πορεία του πλου ορίζεται με συγκεκριμένο τρόπο απο το ασφαλιστήριο και υπάρχει παρρέκλιση απο αυτή την πορεία ή όταν η πορεία του πλου δεν ορίζεται με συγκεκριμένο τρόπο απο το ασφαλιστήριο, αλλά υπάρχει παρρέκλιση απο τη συνιθισμένη πορεία. Η πρόκληση για να γίνει παρρέκλιση δεν είναι ουσιώδες, πρέπει να υπάρχει πραγματική παρρέκλιση για να απαλλαγεί ο ασφαλιστής απο την ευθύνη που ανέλαβε ια τη σύμβαση. Όταν ορίζεται απο το ασφαλιστήριο περισσότερα λιμάνια εκφόρτωσης, το πλοίο μπορεί να προσεγγίσει σε όλα ή σε οποιαδήποτε απο αυτά, αλλά ελλείψει οποιουδήποτε εθίμου, ή επαρκούς αιτίας για το αντίθετο, πρέπει να προσεγγίσει σε αυτά ή σε κάποια απο αυτά, με τη σειρά που καθορίζεται στο ασφαλιστήριο. Αν δεν συμβεί αυτό υπάρχει παρρέκλιση.

Όταν το ασφαλιστήριο ισχύει για λιμάνια εκφόρτωσης, εκτός δεδομένης περιοχής τα οποία δεν ονομάζονται, το πλοίο πρέπει ελλείψει οποιουδήποτε εθίμου ή επαρκούς αιτίας για το αντίθετο να προσεγγίσει σε αυτά ή σε κάποιιο απο αυτά με τη γεωγραφική σειρά τους. Αν δεν συμβεί αυτό υπάρχει παρρέκλιση. Στην περίπτωση ασφαλιστηρίου πλου η ασφαλιζόμενη περιπέτεια πρέπει να συνεχιστεί κατά τη διάρκειά της με λογική ταχύτητα, και αν δ'χωρ νομιμη δικαιολογία δεν συνεχιστεί έτσι, ο ασφαλιστής απαλλάσσεται απο την ευθύνη του απο τη στιγμή που η καθυστέρηση κατέσται παράλογη. Η παρρέκλιση ή η καθυστέρηση στη διάρκεια απο του προβλεπόμενου απο το ασφαλιστήριο πλου συγχωρείται όταν:

- Προκαλείται απο γεγονότα πέρα απο τον έλεγχο του ποιάρχου και του εργοδότη του.
- Είναι λογικά απαραίτητη για να τηρηθεί ρητή ή εξυπακουόμενη εγγύηση
- Νομομοποιείται απο οποιοδήποτε ειδικό όρο του ασφαλιστηρίου
- Προκαλείται απο ναυταπάτη του πλοιάρχου ή του πληρώματος, αν η ναυταπάτη είναι ένας απο τους καλυπτόμενους κινδύνους
- Σοπό έχει τη διάσωση ανθρώπινης ζωής ή τη βοήθεια πλοίου που κινδυνεύει ανθρώπινη ζωή
- Είναι λογικά απαραίτητη η ασφάλεια του πλοίου ή του ασφαλιζόμενου αντικειμένου
- Είναι λογικά απαραίτητη με σκοπό να προσφερθεί ιατρική ή χειρουργική βοήθεια σε οποιοδήποτε πρόσωπο πάνω στο πλοίο
- Ο λόγος που συγχωρεί την παρρέκλιση ή την καθυστέρηση παύει να υφίσταται, το πλοίο πρέπει να ανακτήσει την πορεία του και να συνεχίσει τον πλου του με λογική ταχύτητα.

ΕΚΧΩΡΗΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟΥ

Ο ασφαλισμενος συμφωνήσει να εκχωρήσει το ασφαλιστήριο, οποιαδήποτε μεταγενέστερη εκχώρηση του ασφαλιστηρίου είναι ανίσχυρη.

ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟ

Εκτός αν έχει συμφωνηθεί διαφορετικά το καθήκον του ασφαλισμένου ή του πράκτορά του να πληρώσει το ασφάλιστρο και το καθήκον του ασφαλιστή να εκδόσει το ασφαλιστήριο στον ασφαλισμένο ή στον πράκτορά του, είναι συντρέχουσες προϋποθέσεις και ο ασφαλιστής δεν είναι υποχρεωμένος να εκδόσει το ασφαλιστήριο μέχρι πληρωμής ή προσφοράς του ασφαλιστρού. Εκτός αν έχει συμφωνηθεί διαφορετικά, όταν θαλάσσιο ασφαλιστήριο έχει συναφθεί, αντί του ασφαλισμένου από πράκτορα, ο πράκτορας είναι απευθείας υπεύθυνος προς τον ασφαλιστή για το ασφάλιστρο και ο ασφαλιστής είναι απευθείας υπεύθυνος προς τον ασφαλισμένο για το ποσό που ίσως καταβάλλει ως αποζημίωση για τις απώλειες ή ως επιστρεφόμενο ασφάλιστρο. Εκτός εάν έχει συμφωνηθεί διαφορετικά, ο πράκτορας έχει απέναντι στον ασφαλισμένο ενέχυρο επί του ασφαλιστηρίου για το ποσό του ασφαλιστηρίου και τα έξοδα για τη σύναψη του ασφαλιστηρίου, στη περίπτωση που ο πράκτορας έχει συναλλαγή με το πρόσωπο που τον απασχολεί συνήθως, ενέχυρο του ασφαλιστηρίου σχετικά με οποιοδήποτε λογαριασμό ή ποσό που πιθανόν του οφείλεται από αυτό το πρόσωπο, εκτός εάν όταν δημιουργήθηκε η οφειλή είχε λόγο να πιστεύει ότι το πρόσωπο αυτό ήταν απλώς πράκτορας. Όταν το θαλάσσιο ασφαλιστήριο συνάπτεται, αντί του ασφαλισμένου από μεσίτη που αναγνωρίζει την είσπραξη του ασφαλιστρού, αυτή η αναγνώριση είναι εάν δεν υπάρχει δόλος αδιαμφησβήτητη μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου και όχι μεταξύ ασφαλιστή και μεσίτη.

ΑΠΩΛΕΙΑ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ

Σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του νόμου και εκτός εάν το ασφαλιστήριο ορίζει διαφορετικά ο ασφαλιστής είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε απώλεια που προκαλείται εγγύτητα από ασφαλισμένο κίνδυνο. Ο ασφαλιστής δεν είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε απώλεια αποδιδόμενη σε αυταπάτη του ασφαλισμένου, εκτός εάν το ασφαλιστήριο ορίζει διαφορετικά είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε απώλεια δεν θα συνέβαινε αν δεν υπήρχε η ναυταπάτη του πλοίαρχου ή του πληρώματος. Εκτός εάν το ασφαλιστήριο ορίζει διαφορετικά, ο ασφαλιστής πλοίου ή αγαθών δεν είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε απώλεια προκαλείται εγγύτητα από καθυστέρηση, ίσως οφείλεται σε ασφαλισμένο κίνδυνο. Εκτός εάν το ασφαλιστήριο ορίζει διαφορετικά, ο ασφαλιστής δεν είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε φθορά χρήσης, φυσιολογική διαρροή και θραύση ή για συμφυές ελάττωμα του ασφαλιζόμενου αντικειμένου ή για οποιαδήποτε απώλεια που προκαλείται εγγύτητα από παράσιτα ή ποντίκια, ή για οποιαδήποτε ζημιά στις μηχανές που δεν προκαλείται εγγύτητα από θαλάσσιους κινδύνους. Μία απώλεια μπορεί να είναι είτε μερική είτε ολική. Οποιαδήποτε απώλεια εκτός από την ολική απώλεια όπως ορίζεται στο νόμο αυτό είναι μερική απώλεια. Η ολική απώλεια μπορεί να είναι είτε ολική είτε τεκμαρτή ολική απώλεια.

Εκτός αν διαφαίνεται διαφορετική πρόθεση από τους όρους του ασφαλιστηρίου, μία ασφάλιση κατά ολικής απώλειας συμπεριλαμβάνει τεκμαρτή καθώς και πραγματική απώλεια. Όταν ο ασφαλισμένος ενάγει για ολική απώλεια και τα στοιχεία αποδεικνύουν μόνο μερική απώλεια μπορεί, εκτός αν το ασφαλιστήριο ορίζει διαφορετικά, να αποζημιωθεί για μερική απώλεια. Όταν το ασφαλιζόμενο ασφαλιστήριο καταστρέφεται ή καταστρέφεται, ή βλάπτεται τόσο όσο αúει να είναι πράγμα του είδους που ασφαλίστηκε, ή όταν ο ασφαλισμένος το στερείται ανεπανόρθωτα, υπάρχει πραγματική ολική απώλεια. Στην περίπτωση πραγματικής ολικής απώλειας δε χειάζεται να υποβληθεί δήλωση εγκατάλειψης. Όταν το ασχετικό με την περιπέτεια πλοίο εξαφανιστεί και μετά την πάροδο λογικού χρονικού διαστήματος δεν έχουν ληφθεί νέα του, μπορεί να θεωρηθεί ότι υπάρχει πραγματική ολική απώλεια. Εκτός αν υπάρχουν ρητοί όροι στο ασφαλιστήριο, υπάρχει τεκμαρτή ολική απώλεια όταν το ασφαλιζόμενο αντικείμενο εγκαταλείπεται λογικά, λόγω του ότι η πραγματική ολική απώλεια του φαίνεται να είναι αναπόφευκτη, ή δεν θα μπορούσε να φυλαχτεί από πραγματική ολική απώλεια, χωρίς μία δαπάνη η οποία θα υπερέβαινε την αξία του όταν η δαπάνη θα υφίστατο.

Υπάρχει τεκμαρτή ολική απώλεια όταν ο ασφαλισμένος στερείται της κατοχής του πλοίου του ή των αγαθών του από ασφαλισμένο κίνδυνο και είναι απίθανο να ανακτήσει το πλοίο και τα αγαθά, ή το κόστος ανάκτησης του πλοίου και των αγαθών θα υπερέβαινε την αξία τους όταν θα είχαν ανακτηθεί, ή στη περίπτωση ζημιάς στο πλοίο όταν ζημιά από ασφαλισμένο κίνδυνο είναι τόσο μεγάλη ώστε το κόστος επιδιόρθωσης θα υπερέβαινε την αξία του επισκευασμένου πλοίου. Στην εκτίμηση του κόστους επισκευής δεν πρέπει να γίνει μείωση του κόστους λόγω συνεισφορών γενικής αβαρίας πληρωτέων από άλλα συμφέροντα, αλλά πρέπει να συνυπολογιστεί η δαπάνη μελλοντικών επιχειρήσεων αρωγής και μελλοντικών συνεισφορών γενικής αβαρίας, για τις οποίες το πλοίο θα ήταν υπεύθυνο αν επισκευαζόταν. Όταν υπάρχει τεκμαρτή ολική απώλεια ο ασφαλισμένος μπορεί αν το αντιμετωπίσει ως μερική απώλεια, ή να εγκαταλείψει το ασφαλιζόμενο αντικείμενο στον ασφαλιστή και να αντιμετωπίσει την απώλεια σαν πραγματική ολική απώλεια. Σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του άρθρου, όταν ο ασφαλισμένος επιλέγει να εγκαταλείψει το ασφαλισμένο αντικείμενο στον ασφαλιστή, πρέπει να υποβάλει δήλωση περί εγκατάλειψης. Αν δεν ενεργήσει έτσι η απώλεια θα αντιμετωπιστεί ως μερική απώλεια.

Η δήλωση περί εγκατάλειψης μπορεί να υποβληθεί γραπτώς, ή προφορικός και να διατυπωθεί με οποιουσδήποτε όρους που να υποδηλώνουν την πρόθεση του ασφαλισμένου να εγκαταλείψει ανεπυύλακτα το ασφαλισμένο συμφέρον του επί του ασφαλιζόμενου αντικειμένου στον ασφαλιστή. Δήλωση περί εγκατάλειψης πρέπει να δοθεί με λοδική επιμέλεια μετά τη λήψη αξιόπιστης πληροφορίας σχετικά με την απώλεια, αλλά όταν η πληροφορία είναι αμφίβολη, ο ασφαλισμένος δικαιούται λογικό χρονικό διάστημα για να πάρει πληροφορίες. Όταν η δήλωση περί εγκατάλειψης υποβάλεται σωστά, τα δικαιώματα του ασφαλισμένου δεν βλάπτονται από το ότι ο ασφαλιστής αρνείται να αποδεχτεί την εγκατάλειψη. Η αποδοχή της

εγκατάλειψης μπορεί να είαι ρητή ή εξυπακουόμενη απο τη συμπεριφορά του ασφαλιστή. Η σιωπή του ασφαλιστή μετά τη δήλωση δεν είναι αποδοχή. Όταν η δήλωση περί εγκατάλειψης γίνεται αποδοκτή, η εγκατάλειψη είναι ανέκκλητη. Η αποδοχή της δήλωσης σημαίνει αποδοχή της ευθύνης για απώλεια και επάρκεια της δήλωσης. Δήλωση περί εγκατάλειψης είναι περριτή όταν ο ασφαλισμένος λάβει γνώση για την απώλεια δεν υπάρχει πιθανότητα οφέλους για τον ασφαλιστή αν υποβαλόταν προς αυτόν η δήλωση. Ο ασφαλιστής μπορεί να παραιτηθεί απο την υποβολή της δήλωσης περί εγκατάλειψης. Όταν ο ασφαλιστής έχει αντασφαλίσει τον κίνδυνο που έχει αναλάβει δεν είναι απαραίτητο να υποβάλει δήλωση περί εγκατάλειψης. Όταν υπάρχει έγκυρη εγκατάλειψη ο ασφαλιστής δικαιούται να αναλάβει το συμφέρον του ασφαλισμένου σε οτι έχει απομείνει απο το ασφαλιζόμενο αντικείμενο και όλα τα δικαιώματα ιδιοκτησίας σχετικά με αυτό. Με την εγκατάλειψη πλοίου, ο ασφαλιστής δικαιούται οποιοδήποτε ναύλο έχει κερδίθει ή κερδίζεται απο το πλοίο μετά απο ατύχημα που προκάλεσαι τη ζημιά, αφαιρουμένων των δαπανών που έγιναν μετά το ατύχημα για να κερδίθει ο ναύλος και όταν το πλοίο μεταφέρει αγαθά που ανήκουν στον πλοιοκτήτη, ο ασφαλιστής δικαιούται λογική αμοιβή για τη μεταφορά τους μετά απο ατύχημα που προκάλεσαι την απώλεια.

ΜΕΤΡΟ ΑΠΟΖΗΜΕΙΩΣΗΣ

Όταν το πλοίο δεν έχει επισκευαστεί και δεν έχει πουληθεί ανεπισκεύαστο κατά τη διάρκεια του κινδύνου, ο ασφαλισμένος δικαιούται να αποζημιωθεί για τη λογική μείωση της αξίας που προέρχεται απο την ανεπισκεύαστη ζημιά, αλλά όχι υπεράνω του λογικού κόστους επισκευής της ζημιάς, υπολογισμένου όπως παραπάνω. Υποκείμενο σε οποιοδήποτε ρητό όρο του ασφαλιστηρίου, όταν ο ασφαλισμένος έχει πληρώσει, ή είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε ζημιά σε γενική αβαρία, το μέτρο της αποζημίωσης είναι το συνολικό ποσό αυτής της συνεισφοράς, αν το υπεύθυνο για τη συνεισφορά ασφαλιζόμενο αντικείμενο είναι ασφαλισμένο για τη συνολική συμβάλλουσα αξία του, όμως αν το ασφαλιζόμενο αντικείμενο δεν είναι ασφαλισμένο για τη συνολική συμβάλλουσα αξία του, ή αν μόνο μέρος του είναι ασφαλισμένο, η αποζημίωση που θα καταβληθεί απο τον ασφαλιστή πρέπει να μειωθεί ανάλογα με την ασφάλιση, και όταν υπάρχει απώλεια μερικής αβαρίας που συνιστά έκπτωση απο τη συμβάλλουσα αξία και για την οποία ευθύνεται ο ασφαλιστής το ποσό αυτό πρέπει να εκπέσει απο την ασφαλίσιμη αξία για να εξακριβωθεί το ποσό που είναι υπεύθυνος να καταβάλει ο ασφαλιστής. Όταν ο ασφαλιστής ευθύνεται για τα έξοδα αρωγής η έκταση της ευθύνης του πρέπει να αποφασιστεί με την αντίστοιχη αρχή. Όταν ο ασφαλισμένος έχει συνάψει ασφάλιση με ρητούς όρους κατά οποιαδήποτε ευθύνης προς τρίτα μέρη το μέτρο αποζημίωσης είναι το ποσό που καταβλήθηκε ή θα καταβληθεί απο αυτόν στο τρίτο μέρος λόγω αυτής της ευθύνης. Όταν υπάρχει απώλεια σχετική με οποιοδήποτε ασφαλιζόμενο αντικείμενο μη προβλεπόμενο ρητά απο τις προηγούμενες διατάξεις του νόμου αυτού το μέτρο αποζημίωσης θα ορίζεται όσο το δυνατόν ακριβότερα σύμφωνα με αυτές τις

διατάξεις, όσο μπορούν να εφαρμοστούν στη συγκεκριμένη περίπτωση. Καμία απο τις διατάξεις αυτού του νόμου τις σχετικές με το μέτρο αποζημίωσης δεν θα επιρεάσει τους κανόνες που σχετίζονται με τη διπλή ασφάλιση, ούτε θα επιτρέψει στον ασφαλιστή να ανασκευάσει συμφέρον μερικώς ή πλήρως, ή να αποδείξει ότι τη στιγμή της απώλειας όλο ή μέρος από το ασφαλιζόμενο αντικείμενο δεν κινδυνεύει από τον ασφαλισμένο κίνδυνο. Εκτός αν το ασφαλιστήριο ορόζει διαφορετικά και σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του νόμου, ο ασφαλιστής ευθύνεται για διαδοχικές καλυπτόμενες απώλειες, ακίμη και αν το συνολικό ποσό αυτών των απωλειών υπερβαίνει το ασφαλιστικό ποσό. Όσο αναφορά το όδιο το ασφαλιστήριο, μία μικρή απώλεια που δεν έχει επισκευαστεί, ή διορθωθεί, ακολουθείται από την ολική απώλεια, ο ασφαλισμένος μπορεί να αποζημιωθεί, μόνο λόγω ολικής απώλειας.

Όταν το ασφαλιστήριο περιέχει ρήτρα «περί του καθήκοντος του ασφαλισμένου για αποτροπή ή μείωση της ζημιάς», η υποχρέωση που εισάγεται με αυτή τη ρήτρα θεωρείται συμπληρωματική προς την ασφαλιστική σύμβαση και έτσι ο ασφαλισμένος μπορεί να αποζημιωθεί από τον ασφαλιστή για έξοδα που έκανε λόγω της ρήτρας μολονότι ο ασφαλιστής έχει αποζημιωθεί για ολική απώλεια και μολονότι ότι το ασφαλιζόμενο αντικείμενο πιθανόν είναι εγγυημένο ως ελεύθερο μερικής αβαρίας είτε λικά είτε κάτω από ορισμένο ποσοστό. Απώλεια και συνεισφορά γενικής αβαρίας και τα έξοδα αρωγής δεν είναι ανακτήσιμα μέσω ρήτρας όπως ο νόμος ορίζει «περί του καθήκοντος του ασφαλισμένου για την αποτροπή ή μείωση της ζημιάς». Δαπάνες με σκοπό την αποτροπή ή τη μείωση της ζημιάς, που δεν καλύπτεται από το ασφαλιστήριο, δεν είναι ανακτήσιμες μέσω της παραπάνω ρήτρας. Είναι καθήκον του ασφαλισμένου και των πρακτόρων του, σε κάθε περίπτωση να λαμβάνουν λογικά μέτρα με σκοπό την αποτροπή ή τη μείωση της ζημιάς.

ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ

Όταν ασφαλιστής αποζημιώνει για ολική απώλεια, είτε όλου του ασφαλιζόμενου αντικειμένου, είτε στην περίπτωση αγαθών οποιουδήποτε μέρους του νομομοποιείται να αναλάβει το συμφέρον του ασφαλισμένου επί του ότι τυχόν του έχει απομείνει από το αποζημιώσιμο ασφαλιζόμενο αντικείμενο και έτσι υποκαθίσταται με αυτόν τον τρόπο σε όλα τα δικαιώματα και τις θεραπείες του ασφαλισμένου επί του ασφαλιζόμενου αντικειμένου, ή που απορρέουν από αυτό από τη στιγμή του ατυχήματος που προκάλεσε την απώλεια. Υπό τις παραπάνω προϋποθέσεις, όταν ο ασφαλιστής αποζημιώνει για μερική απώλεια δεν αποκτά δικαίωμα στο ασφαλιζόμενο αντικείμενο, ή στο μέρος αυτού που τυχόν απομένει αλλά υποκαθίσταται σε όλα τα δικαιώματα και τις θεραπείες του ασφαλισμένου επί του ασφαλιζόμενου αντικειμένου, ή που απορρέουν από αυτό από τη στιγμή του ατυχήματος που προκάλεσε την απώλεια στο μέτρο που ο ασφαλιζόμενος αποζημιώθηκε για την απώλεια, σύμφωνα με αυτόν το νόμο. Όταν ο ασφαλισμένος είναι υπερασφαλισμένος με διπλή ασφάλιση, ο κάθε ασφαλιστής μαζί με τους υπόλοιπους ασφαλιστές να συνεισφέρει στην απώλεια ανάλογα με το ποσό το οποίο

ευθύνεται σύμφωνα με τη σύμβαση. Αν κάποιος ασφαλιστής πληρώνει περισσότερο από την αναλογία του στην απώλεια δικαιούται να ενάγει τους άλλους ασφαλιστές για συνεισφορά και δικαιούται να όλες τις σχετικές θεραπείες ως εξασφάλιση επειδή έχει πληρώσει περισσότερο από την αναλογία του στην οφειλή. Όταν ο ασφαλισμένος ασφαλιζεται για ποσό μικρότερο από την ασφαλίσιμη αξία, ή στην περίπτωση του εκτιμημένου ασφαλιστήριου, για μικρότερο ποσό την ορισμένη στο ασφαλιστήριο αξία, θεωρείται ότι είναι ασφαλιστής του εαυτού του για τη ανασφάλιστη αξία.

ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΥ

Σύμφωνα με αυτόν το νόμο όταν ένα ασφάλιστρο ή ένα μέρος αυτού είναι επιτρέψιμο όταν: Έχει ήδη καταβληθεί, μπορεί να επιστραφεί στον ασφαλισμένο από τον ασφαλιστή και αν δεν έχει καταβληθεί, μπορεί να μην το καταβάλει ο ασφαλισμένος ή ο πράκτοράς του. Όταν το ασφαλιστήριο περιέχει όρο για τον καθορισμό ασφάλιστρου, ή ανάλογου μέρους του, αν συμβεί ένα συγκεκριμένο γεγονός τότε το ασφάλιστρο ή το ανάλογο μέρος του είναι επιστρέψιμο στον ασφαλισμένο. Όταν ο συλλογισμός για την πληρωμή του ασφάλιστρου αποτυγχάνει και δεν υπάρχει δόλος ή παρανομία από τη μεριά του ασφαλισμένου ή των πρακτόρων του το ασφάλιστρο είναι επιστρέψιμο στον ασφαλισμένο. Όταν έχει οριστεί ξεχωριστό ασφάλιστρο για τα διαφορετικά μέρη του ασφαλιζόμενου αντικείμενου και υπάρχει ολική απώλεια οποιουδήποτε από τα μέρη αυτά, το αντίστοιχο ασφάλιστρο είναι επιστρέψιμο στον ασφαλισμένο υπο τους περαπάνω όρους. Όταν το ασφαλιστήριο είναι άκυρο ή ακυρώνεται από τον ασφαλιστή από την αρχή του κινδύνου το ασφάλιστρο είναι επιστρέψιμο, υπο τον όρο ότι δεν υπάρχει δόλος ή παρανομία από τη μεριά του ασφαλισμένου αν όμως ο κίνδυνος δεν μπορεί να διαχωριστεί και έχει επιδράσει, τότε το ασφάλιστρο δεν είναι επιστρέψιμο. Όταν το ασφαλιζόμενο αντικείμενο ή μέρος αυτού δεν εκτέθηκε ποτέ σε κίνδυνο, το ασφάλιστρο είναι επιστρέψιμο. Όταν το ασφαλιζόμενο αντικείμενο έχει ασφαλιστεί «απωλεσμένο ή μη απωλεσμένο» και αφίχθει με ασφάλεια τη στιγμή που η σύμβαση συνάπτετο, το ασφάλιστρο δεν είναι επιστρέψιμο, εκτός αν εκείνη τη στιγμή ο ασφαλιστής γνώριζε την ασφαλή άφιξη. Όταν ο ασφαλισμένος δεν έχει ασφαλισμο συμφέρον κατά τη διάρκεια του κινδύνου το ασφάλιστρο είναι επιστρέψιμο, υπο την προϋπόθεση ότι αυτή η διάταξη δεν ισχύει για τα ασφαλιστήρια με ζακατήρα παίγνιου ή στοιχήματος. Όταν ο ασφαλισμένος έχει «πιθανό συμφέρον» το οποίο παύει κατά τη διάρκεια του κινδύνου, το ασφάλιστρο δεν είναι επιστρέψιμο. Σύμφωνα με τις προηγούμενες διατάξεις όταν ο ασφαλισμένος έχει υπερασφαλιστεί με διπλή ασφάλιση, ανάλογο μέρος των διαφόρων ασφάλιστρων είναι επιστρέψιμο. Αν τα ασφαλιστήρια έχουν συναφθεί σε διαφορετικές χρονικές στιγμές και οποιοδήποτε προγενέστερο ασφαλιστήριο κάλυψε κάποια στιγμή ολόκληρο τον κίνδυνο, ή μία απίτηση αποζημιώθηκε από ένα ασφαλιστήριο με ολόκληρο το ασφαλιστικό ποσό του, για αυτό το συμβόλαιο δεν επιστρέφεται ασφάλιστρο και όταν η διπλή ασφάλιση συνάπτεται ενσυνείδητα από τον ασφαλισμένο, δεν επιτρέπεται το ασφάλιστρο.

ΑΜΟΙΒΑΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Όταν δύο ή περισσότερα πρόσωπα συμφωνούν να ασφαλίσουν ο ένα τον άλλον κατά θαλάσσιων κινδύνων, υπάρχει αμοιβαία ασφάλιση. Οι διατάξεις αυτού του νόμου που σχετίζονται με το ασφάλιστρο δεν ισχύουν για την αμοιβαία ασφάλιση, αλλά εγγύηση, η άλλη ρύθμιση που μπορεί να συμφωνηθεί είναι δυνατόν να αντικαταστήσει το ασφάλιστρο. Οι διατάξεις αυτού του νόμου όσο μπορούν να τροποποιηθούν απο συμφωνία των συμβαλλομένων, μπορούν στην αμοιβαία ασφάλιση να τροποποιηθούν απο τους νόμους των ασφαλιστηρίων που εκδίδεται απο τους συνεταιρισμούς, ή απο τους όρους και τους κανονισμούς του συνεταιρισμού. Εκτός απο τις εξαιρέσεις που αναφέρονται σε αυτό το άρθρο, οι διατάξεις αυτού του νόμου ισχύουν στη αμοιβαία ασφάλιση.

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ

Όταν μία σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης συνάπτεται με κα'λη πίστη απο ένα πρόσωπο για λογαριασμό άλλου, το πρόσωπο γαι λογαριασμό του οποίου συνάπτεται η ασφάλιση μπορεί να επικυρώσει τη σύμβαση, ακόμη και αφολυ μάθει οτι επήλθε απώλεια. Όταν οποιοδήποτε δικαίωμα, καθήκον, ή ευθύνη θα προέκυπτε απο μία σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης, απο την εφαρμογή του νόμου μπορεί να αναιρεθεί ή να τροποποιηθεί με ρητή συμφωνία, ή με έθιμο αν ττο έθιμο δεσμεύει και τα δύο συμβαλλόμενα μέρη στη σύμβαση. Οι διατάξεις αυτού του άρθρου εμφανίζονται σε οποιοδήποτε δικαίωμα, καθήκον, ή ευθύνη που ορίζεται απο αυτόν το νόμο, που μπορεί να τροποποιηθεί νόμιμα με συμφωνία. Όταν γίνεται αναφορά αυτού του νόμου σε λογικό χρονικό διάστημα, λογικό ασφάλιστρο, η λογική επιμέλεια, το θέμα τι είναι λογικό είναι πραγματικό ζήτημα. Όταν υπάρχει προσηκόντως χαρτοσημασμένο ασφαλιστήριο, μπορεί να γίνει αναφορά όπως προηγουμένως, στην πρόταση ασφάλισης ή σημείωμα κάλυψης σε κάθε νομική διαδικασία. Οι κανόνες του κοινού δικαίου συμπεριλαμβανομένου και του Εμπορικού Νόμου, θα συνεχίσουν να ισχύουν στις συμβάσεις θαλάσσιας ασφάλισης, εκτός αν είναι ασυμβίβαστοι με τις ρητές διατάξεις αυτού του νόμου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΡΗΤΡΕΣ

1.ΓΕΝΙΚΑ ΑΣΦΑΛΙΟΜΕΣΙΤΕΣ

Στα προκαταρκτικά στάδια για την ασφάλιση πλοίου ή στόλου μεταξύ πλοιοκτήτη και ασφαλιστου, περιλαμβάνεται και ο ασφαλιομεσίτης, ο οποίος πληρώνεται απο τους ασφαλιστές με ποσοστιαία προμήθεια απο το ετήσιο ασφάλιστρο, θεωρείται κατά κάποιο τρόπο υπάλληλος των ασφαλιζομένων. Ο ασφαλιομεσίτης φροντίζει να μεταβιβάζει στους ασφαλιστές τις πληροφορίες που στηρίζονται οι ασφαλιστές για να αποφασίσουν το ύψος των ασφαλιστρων. Σε όλη

τη διάρκεια του ασφαλιστικού έτους ο ασφαλιεσίτης ενεργεί σαν ενδιάμεσος μεταξύ πλοιοκτήτη και ασφαλιστού, ετοιμάζει τη χαρτογραφική εργασία των ασφαλιστών και σε περιπτώσεις απαιτήσεων κατά των ασφαλιστών ο ασφαλιεσίτης φροντίζει να καλέσει το Salvage Association, μετά απο οδηγίες των πλοιοκτητών να συλλέξει τις πληρωμές απο τους ασφαλιστές και να στείλει χρήματα στους πλοιοκτήτες. Σε όλη τη διάρκεια της ασφαλιστικής περιόδου οποιαδήποτε επικοινωνία με τους ασφαλιστές ή για θέμα ασφαλίσεων ή για θέμα απαιτήσεων γίνεται μέσω των ασφαλιεσιτών και αυτός είναι ο λόγος που απέκτησαν μία ξεχωριστή θέση και ζωτικής σημασίας σε όλο το κύκλωμα.

Το Salvage Association διεκπεραιώνει την τεχνική πλευρά της διαδικασίας που οδηγεί στην τελική αποζημίωση, η νομική πλευρά του διακανονισμού της της ζημιάς αναλαμβάνεται απο τους Διακανονιστές Αβαριών. Ο Average Adjusters είναι ειδικευμένο νομικό μέλος του Association of Average Adjusters και του Lloyd's. Είναι πρόσωπο απόλυτου κύρους και αμεροληψίας και πλήρης γνώσης των ασφαλιστικών θεμάτων, με βαθιά νομικοτεχνική κατάρτιση στα ζητήματα αβαριών. Είναι ελεύθερος επαγγελματίας και ορίζεται απο τον ασφαλιζόμενο για να καταγράψει λεπτομερώς όλα τα στοιχεία που συνθέτουν την απαίτηση των ασφαλιστών σε ειδικό πίνακα, που στη συνέχεια υποβάλλεται στους ασφαλιεσίτες και απο εκεί προωθείται στους ασφαλιστές για μελέτη και διευθέτηση.

2.ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ-ΡΗΤΡΕΣ ΧΡΟΝΟΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΣΚΑΦΩΝ I.T.C. HULLS

Η νομοθεσία που διέπει τους όρους της θαλάσσιας ασφαλίσεως είναι το Marine Insurance Act 1906 όπως εν μέρει ερμηνεύεται απο τα Insitute Clauses Hulls.

I.T.C. HULLS Αυτές οι ρήτρες χρονοασφαλίσεως σκαφών εκδόθηκαν για πρώτη φορά το 1888 και απο τότε είναι οι ευρύτερα διαδεδομένοι όροι ασφαλίσεως πλοίων. Τάραχουν διάφορα είδη όπως:

- F.P.A. (Free of Particular Average)
- F.P.A. (Absolute Free of Particular Average)
- W.A. (With Average)

Πριν ερμηνεύσουμε τα I.T.C θα αναφερθούμε στην εγγύση πλοϊμότητας. Σπουδαία αρχή στη ναυτασφάλιση, αλλά μόνο στο Marine Insurance Act 1906.

Πλοϊμότητα. Η πλοϊμότητα δεν αφορά μόνο το σκάφος και τις μηχανές. Ένα πλοίο μπορεί να θεωρηθεί αναξιόπλοο, επειδή είναι ανεπαρκώς επανδωμένο, ή έχει εφοδιαστεί ανεπαρκώς με καύσιμα, ή ο πλοίαρχος δεν πληρεί τα τυπικά προσόντα. Στα χρονοασφαλιστήρια δεν υπάρχει απόλυτη εγγύης πλοϊμότητας, έτσι δεν είναι απαραίτητο το πλοίο να είναι αξιόπλοο τη στιγμή που υπογράφεται το ασφαλιστήριο συμβόλαιο και που είναι πρακτικός αδύνατο. Έτσι δόθηκε η εξής λύση: Όταν το

ταξίδι χωρίζεται σε στάδια πρέπει να είναι αξιόπλοο με την ανωτέρο έννοια κατά την έναρξη κάθε σταδίου. Αν το πλοίο αρχίζει τον πλου σε κατάσταση αναξιοπλοΐας, με επίγνωση και ανοχή του ασφαλιζομένου, οι ασφαλιστές δεν ευθύνονται για απώλεια ή ζημιά που οφείλεται αμέσως στην αναξιοπλοΐα απο εκείνο το στάδιο που το πλοίο οφείλεται σε κατάσταση αναξιοπλοΐας.

Τα Ι.Τ.С καλύπτουν τους εξής κινδύνους:

3.ΡΗΤΡΑ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΣ

- Αστική ευθύνη. Οι ασφαλιστές βάση αυτού του ορίου ενδιαφέρονται μόνο για την αστική ευθύνη του ασφαλιζομένου.
- Σύγκρουση. Υπολογίζεται μόνο ευθύνη, σαν συνέπεια συγκρούσεως, η οποία σημαίνει φυσική επαφή δύο πλοίων.
- Πόσα είδη πληρώθηκαν. Οι ασφαλιστές δεν ασχολούνται με την ευθλυνη του ασφαλιζομένου μέχρι να πληρώσει τις ζημιές που προξένησε στο άλλο πλοίο.
- Ζημιές άλλου πλοίου. Ολική απώλεια, κόστος επισκευής του άλλου πλοίου, απώλεια κέρδους απο το άλλο πλοίο, ή περιουσιακού στοιχείου απο το άλλο πλοίο λόγω καθηστερήσεως ή απώλειας χρήσεως, έξοδα γενικής αβαρίας που θα δαπανηθούν εκ μέρους του άλλου πλοίου ή περιουσιακού στοιχείου απο το άλλο πλοίο, έξοδα ναυαγαιρέσεως που θα δαπανηθούν εκ μέρους του άλλου πλοίου ή περιουσιακού στοιχείου απο το άλλο πλοίο.
- Το όριο $\frac{3}{4}$. Οι ασφαλιστές είναι υπεύθυνοι για ζημιές που φτάνουν τα $\frac{3}{4}$ της ασφαλιζόμενης αξίας συν τα $\frac{3}{4}$ των εξόδων που θα κάνει για να υπερασπίσει τις απόψεις του στο δικαστήριο, αν χρειαστεί. Το υπόλοιπο $\frac{3}{4}$ της ζημιάς καλύπτεται απο τα P&I όταν η ζημιά είναι μεγαλύτερη της ασφαλιζόμενης αξίας. Σε όλα τα ασφαλιστήρια συμβόλαια η ευθύνη του ασφαλιστού φτάνει ως της ασφαλιζόμενης αξίας. Σε περίπτωση σύγκρουσης και όπου η ζημιά υπερβαίνει την ασφαλιζόμενη αξία, θα έπρεπε ο ασφαλισμένος αφού πάρει το ποσό εκείνο της ζημιάς που ισούται με την ασφαλιζόμενη αξία $\frac{3}{4}$ απο τους ασφαλιστές και $\frac{1}{4}$ απο το P&I να πληρώσει ο ίδιος το υπόλοιπο της ζημιάς. Την πέρα της ασφαλιζόμενης αξίας ευθύνη του ασφαλιζόμενου καλύπτουν τα P&I.

4.ΡΗΤΡΑ ΑΔΕΛΦΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Αυτός ο όρος ορίζει οτι αν το πλοίο συγκρουστεί με άλλο πλοίο που ανήκει ολόκληρο ή εν μέρει στους ίδιους πλοιοκτήτες, ή το διαχειρίζεται η ίδια εταιρεία τότε ο ασφαλιζόμενος θα έχει τα ίδια δικαιώματα όπως στο R.D.C.I.

5.ΡΗΤΡΑ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΩΣ (Tow and Assist Clause)

α. Αρχικά δεν υπήρχαν περιορισμοί στη ρυμούλκηση του πλοίου, αλλά σήμερα οι Ασφαλιστές έχουν επιβάλλει περιορισμούς 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 το ασφαλιζόμενο πλοίο ή το πλοίο που βοηθά το ασφαλιζόμενο πλοίο βρίσκεται σε κίνδυνο, ή πρόκειται για τις συνηθισμένες ρυμουλκήσεις στα λιμάνια ή όταν οι Ασφαλιστές συμφωνούν.

Ανακεφαλαιώνουμε:

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

I. Για να βοηθήσει πλοίο που βρίσκεται σε κίνδυνο.

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

2. Το ασφαλιζόμενο πλοίο μπορεί να ρυμουλκηθεί χωρίς πρόσθετο ασφάλιστρο μόνο:

I. Όταν βρίσκεται σε κίνδυνο.

II. Στον πλησιέστερο ασφαλή λιμένα ή τοποθεσία.

III. Όπως συνηθίζεται μέσα στα λιμάνια

B. Για πολλούς και διάφορους λόγους ένα πλοίο πιθανόν να χρειαστεί να πέσει δίπλα σ' ένα άλλο πλοίο. Σε αυτή την περίπτωση ζημιά που τυχόν να προκληθεί στο ασφαλισμένο πλοίο. Σε αυτή την περίπτωση ζημιά που τυχόν να προκληθεί στο

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

6.ΡΗΤΡΑ ΣΥΝΕΧΙΣΕΩΣ ΚΑΛΥΨΕΩΣ (Continuation Clause)

Ένα χρονασφαλιστήριο εκπνέει σε μια προκαθορισμένη ημερομηνία και ώρα ανεξάρτητα από την κατάσταση ή την τοποθεσία του πλοίου. Επειδή λήξει του ασφαλιστηρίου ενώ το πλοίο βρίσκεται στο πέλαγος έχοντας υποστεί ζημιά είναι πονοκέφαλος για όλους τους ενδιαφερόμενους, είναι προτιμότερο να καλύπτεται το πλοίο από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο παρά να αγωνίζονται οι πλοιοκτήτες να το

ασφαλίσουν σε μια αγορά που θα είναι δύσκολο αν όχι αδύνατο να βρεθεί λόγω της καταστάσεως του πλοίου. Το Continuation Clause συμπεριελήφθη στα I.T.C. γι' αυτόν ακριβώς το λόγο, ώστε αν υπάρξει ανάγκη να συνεχίσει την παρεχομένη από το ασφαλιστήριο κάλυψη μέχρι το λιμάνι προορισμού.

Σχόλια:

α. πρέπει να δίνεται ειδοποίηση από πριν στους Ασφαλιστές ότι υπάρχει πρόθεση να συνεχισθεί η ασφάλιση. Ο όρος δεν σκοπεύει να προστατεύσει αυτούςπου παραβλέπουν την ημερομηνία λήξεως του συμβολαίου.

β. ο ασφαλιζόμενος δεν μπορεί να επικαλεσθεί το Continuation Clause για νασυνεχίσει μια ασφάλιση επί πλοίου παρά μόνο όταν τούτο βρίσκεται σ' ένα ενδιαμέσο λιμένα ή λιμένα καταφυγής.

γ. 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.

7. ΡΗΤΡΑ ΠΑΡΑΒΙΑΣΕΩΣ ΕΓΓΥΗΣΕΩΣ (Breach of Warranty Clause)

Γενικά εγγύηση είναι μια υπόσχεση που δίνει ο Ασφαλιζόμενος με την οποία βεβαιώνει ή αρνείται την ύπαρξη μιας καταστάσεως ή αναλαμβάνει να πράξει ή να 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 ασφαλιστρο για να καλυφθεί αυτός ο πρόσθετος κίνδυνος. Οι καταστάσεις που μεγαλώνουν τον κίνδυνο γενικά συνδέονται με:

α. Το φορτίο που μεταφέρεται επί του ασφαλισμένου πλοίου.

β. Το είδος του εμπορίου με το οποίο ασχολείται το ασφαλισμένο πλοίο.

γ. Τα γεωγραφικά όρια ναυσιπλοΐας του.

δ. Τη ρυμούλκηση όπως αναφέρθηκε στην παρ. 3.

ε. Την ναυαγιάριεση

Παραβίαση των ανωτέρω εγγυήσεων συγχωρείται μόνον όταν:

I. Δοθεί ειδοποίηση αμέσως στους Ασφαλιστές αφού οι πλοιοκτήτες μάθουν ότι έγινε μια παραβίαση ή ότι πρόκειται να γίνει.

II. Συμφωνηθούν οιοδήποτε όροι.

III. Συμφωνηθεί το ύψος του προσθέτου ασφαλίστρο

8. ΡΗΤΡΑ ΠΩΛΗΣΕΩΝ ΠΛΟΙΟΥ (Sale of Vessel Clause)

Ο όρος αυτός λέγει συμπερασματικά ότι:

α. Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο ακυρούται από:

I. της πωλήσεως του πλοίου,

II. της μεταβίβασης της διαχειρίσεως.

β. Ακύρωση του ασφαλιστηρίου συμβολαίου αποφεύγεται μόνον εάν οι

Ασφαλιστές συμφωνήσουν γραπτώς ότι επιθυμούν να συνεχίσουν την ασφάλιση. γ. Η

ακύρωση σύμφωνα με το Continuation Clause αναβάλλεται μέχρις ότου το

πλοίο φθάσει στον τελικό προορισμό του.

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

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

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

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

9. ΡΗΤΡΑ ΑΜΕΛΕΙΑΣ (Inchmaree -Negligence Clause)

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

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

β. Επαφή με αεροσκάφος. Επαφή με οποιοδήποτε μέσο μεταφοράς που βρίσκεται επί της ξηράς, εξοπλισμού ή εγκαταστάσεως δεξαμενής ή λιμένος. Σεισμός, ενέργεια ηφαιστείου ή κεραυνού. Απαραίτητη προϋπόθεση για την ισχύ της ρήτρας είναι ότι η οποιαδήποτε απώλεια ή ζημιά δεν είναι αποτέλεσμα ελλείψεως επιμελείας εκ μέρους των ασφαλιζομένων πλοιοκτητών ή διαχειριστών. Σημειωτέον ότι οι πλοίαρχοι το

πλήρωμα και οι πιλότοι δεν θεωρούνται συμπλοιοκτήτες αν έχουν μετοχές στο πλοίο. Πρέπει να τονισθούν τα ακόλουθα σημεία:

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

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

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

IV. Έκρηξη λεβήτων. Σε περίπτωση εκρήξεως λέβητος οι Ασφαλιστές δεν είναι υπεύθυνοι για τη ζημιά που θα προκληθεί στον λέβητα εκτός αν αυτός εκραγεί π.χ. λόγω συγκρούσεως. Οι

Ασφαλιστές είναι υπεύθυνοι μόνο για ζημιές του ασφαλισμένου πλοίου που προκαλούνται απ' ευθείας από την έκρηξη του λέβητος.

V. Θραύση αξόνων Αν σπάσει κάποιος άξων οι Ασφαλιστές δεν είναι υπεύθυνοι να τον αντικαταστήσουν παρά μόνον όταν τούτο προκληθεί π.χ. εκ προσαράξεως. Αν ο άξωνας κατά τη στιγμή της θραύσεως προκαλέσει ζημιά π.χ. στο Shaft Tunnel ή σε οποιοδήποτε άλλο μέρος του πλοίου τότε οι Ασφαλιστές είναι υπεύθυνοι γι' αυτή τη ζημιά όχι όμως και για τον άξωνα.

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

10. ΡΗΤΡΑ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ (General Average Clause)

Γενική Αβάρια υπάρχει μόνο όταν δημιουργηθούν θυσίες ή και έκτακτες δαπάνες σε στιγμές κινδύνου εθελοντικά και με εύλογη κρίση με σκοπό τη σωτηρία του πλοίου του φορτίου και του ναύλου από κοινό θαλάσσιο κίνδυνο. Όπως βλέπουμε τα απαραίτητα συστατικά στοιχεία που πρέπει να συνυπάρχουν για την ύπαρξη της Γενικής Αβαρίας είναι:

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

β. Η θυσία και η δαπάνη πρέπει να είναι έκτακτοι και όχι να ανάγεται σε αναγκαίες ενέργειες για την εκτέλεση του συμβολαίου θαλασσίας μεταφοράς.

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

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

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

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

ζ. Για να δυνηθούν οι πλοιοκτήτες να συλλέξουν την αναλογία του φορτίου στη Γενική Αβαρία πρέπει να αποδείξουν ότι το πλοίο ήταν αξιόπλοο (Seaworthy) κατά την έναρξη του ταξιδιού, όσον αφορά τη συγκεκριμένη ζημιά που προκάλεσε τη Γενική Αβαρία.

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

11.ΕΞΟΔΑ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ

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

1. Έξοδα σε λιμένα καταφυγής.

Α. Πλοίο εισέρχεται σε λιμένα καταφυγής ή επιστρέφει στον λιμένα φορτώσεως. Αυτό θεωρήθηκε αναγκαίο για την κοινή σωτηρία λόγω ατυχήματος. Λογίζονται σαν Γ.Α. τα έξοδα εισόδου στον λιμένα καταφυγής και τα έξοδα εξόδου απ' αυτόν αν το πλοίο αναχωρήσει με έστω και μέρος του αρχικού φορτίου.

Β. Μετακίνηση από τον λιμένα καταφυγής σε άλλον λιμένα καταφυγής. Τούτο θεωρήθηκε αναγκαίο γιατί δεν ήταν δυνατόν να εκτελεσθούν επισκευές εκεί. Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού από τον ένα λιμένα στον άλλο μισθοί και τροφοδοσία πληρώματος καθώς και καταναλωθέντα καύσιμα και προμήθειες χορηγούνται στην Γ.Α.

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

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

Ε. Μισθοί και τροφοδοσία του πληρώματος σ' όλη την παράταση του ταξιδιού λογίζονται σαν Γ.Α.

2. Υποκατασταθέντα έξοδα (Substituted Expenses).

Οποιοδήποτε έκτακτο έξοδα πραγματοποιούμενο στη θέση άλλου εξόδου δεκτού σαν Γ.Α., θεωρείται σαν Γενική Αβαρία ανεξάρτητα από την ενδεχόμενη εξοικονόμηση σε άλλα συμφέροντα, αλλά μόνο μέχρι του ποσού της δαπάνης Γ.Α. που αποφεύχθηκε. Παράδειγμα: Ένα πλοίο εισέρχεται σε λιμένα καταφυγής για την κοινή σωτηρία λόγω τυχαίας ζημιάς για την επισκευή της οποίας θα χρειασθεί εκφόρτωση, αποθήκευση και επαναφόρτωση φορτίου. Οι επισκευές (Particular Average Repairs) κοστίζουν £ 2.000 ενώ τα έξοδα του φορτίου καθώς και η μισθοτροφοδοσία του πληρώματος (General Average) κοστίζουν £ 500. Αντ' αυτού προτιμάται να ρυμουλκηθεί στον προορισμό του στο κόστος των £ 600 ώστε να αποφευχθεί η φορτοεκφόρτωση φορτίου και η καθυστέρηση ενώ οι επισκευές θα κοστίσουν £ 1.300 (εξοικονομώντας έτσι £ 700). Το κόστος της ρυμουλκήσεως θα διαχωριστεί ανάλογα στη Γενική Αβαρία και στη Μερική Αβαρία σύμφωνα με τα αποφευχθέντα έξοδα, δηλαδή: Γενική Αβαρία εξοικονόμηση £ 700 πληρώνει £ 350 Μερική Αβαρία εξοικονόμηση £ 500 πληρώνει £ 250 £ 1.200 £ 600

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

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

Α. Κόστος προσωρινών επισκευών £ 2.000 Κόστος οριστικών επισκευών £ 5.000 Άρα εξοικονομήθηκαν £ 3.000. Επειδή το κόστος των προσωρινών επισκευών είναι μικρότερο από την εξοικονόμηση τούτο θα λογίζεται εξ ολοκλήρου σαν Γ.Α. Β. Κόστος προσωρινών επισκευών £ 3.000 Κόστος οριστικών επισκευών £ 5.000 Άρα εξοικονομήθηκαν £ 2.000. Επειδή το κόστος των προσωρινών επισκευών είναι μεγαλύτερο από την εξοικονόμηση θα λογισθεί σαν Γ.Α. μόνο το κόστος της εξοικονομήσεως £ 2.000.

5. Ζημιές στο φορτίο.

Ζημιές στο φορτίο τα καύσιμα ή τις προμήθειες που γίνονται κατά τη διάρκεια φορτοεκφορτώσεως, αποθηκεύσεως ή στοιβασίας λογίζονται σαν Γ.Α. εφόσον λογίζονται σαν Γενική Αβαρία και οι ανωτέρω επιχειρήσεις (βλ. 1Δ).

6. Απόρριψη φορτίου στη θάλασσα καθώς και άλλες ζημιές απ' αυτή την ενέργεια λογίζονται σαν Γ.Α.

7. Ζημιά στο πλοίο και στο φορτίο από νερό που ρίπτεται για απόσβεση πυρκαγιάς λογίζεται σαν Γ.Α. Δεν λογίζεται σαν Γ.Α. ζημιά από καπνό ή θερμότητα, όπως και να έχει προηγηθεί. Στην ανωτέρω περίπτωση περιλαμβάνεται και η περίπτωση όπου

φλεγόμενο πλοίο οδηγείται εθελοντικά σε ξέρες για βύθιση και απόσβεση της πυρκαγιάς.

8. Εθελοντική προσάραξη. Εάν πλοίο οδηγηθεί εθελοντικά σε ξέρα για την κοινή σωτηρία ή συνέπεια της προσαράξεως λογίζεται σαν Γ.Α. π.χ. για να αποφευχθεί ολική απώλεια.

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

10. Αποζημιώσεις ναυαγιαρέσεων (Salvage Remmervations).

Χρήματα που πληρώνονται από τα μέρη της περιπετείας (πλοίο, φορτίο, ναύλος κ.τ.λ.) σαν αποζημιώσεις ναυαγιαρέσεων λογίζονται σαν Γ.Α. εφ' όσον η ναυαγιαίρεση πραγματοποιήθηκε για τη διάσωση της κοινής περιπετείας.

11. Απώλεια ναύλου Απώλεια ναύλου που προέρχεται από ζημιά ή απώλεια φορτίου λογίζεται σαν Γ.Α. αν η ζημιά ή απώλεια προέρχεται από μια πράξη που λογίζεται σαν Γενική Αβαρία. Σε περίπτωση που το ταξίδι εγκαταλειφθεί τότε η Γενική Αβαρία σταματά κατά την ημερομηνία εγκαταλείψεως του ταξιδιού. Στην ανωτέρω περίπτωση περιλαμβάνεται και η περίπτωση όπου φλεγόμενο πλοίο οδηγείται εθελοντικά σε ξέρες για βύθιση και απόσβεση της πυρκαγιάς.

12. ΡΗΤΡΑ ΕΙΔΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ ΠΡΟΣ ΑΠΟΤΡΟΠΗ Ή ΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΖΗΜΙΑΣ

(Suing and Labouring Clause)

Σήμερα ο όρος αυτός αναφέρει ότι: κάθε έξοδο το οποίο εύλογα πραγματοποιήθηκε από τον πλοιοκτήτη, αυτούς που τον υπηρετούν, τους αντιπροσώπους ή εκπροσώπους του, με σκοπό αποτροπή ή μείωση ζημιάς η οποία καλύπτεται από το ασφαλιστήριο, είναι αποζημιωτέα ανεξάρτητα από το ποσό που έχει καταβληθεί έστω και αν ακόμη καταβλήθηκε αποζημίωση για ολική απώλεια. Έξοδο, για να έχει το χαρακτήρα sue and labour πρέπει να εκπληρώνει τις εξής προϋποθέσεις:

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

α) Σε περίπτωση κατά την οποία γίνονται δαπάνες καλούμενες ως “Suing and Labouring” η ευθύνη των ασφαλιστών δεν θα υπερβαίνει την αναλογία που υπάρχει

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

β) Εφ' όσον οι Ασφαλιστές δεχθούν ολική απώλεια, έχουν εύλογα πραγματοποιηθεί έξοδα Sue and labour και δεν υπάρχει προϊόν της πωλήσεως, τότε το παρόν ασφαλιστήριο θα υποστεί το αναλογικό του μερίδιο επί των εξόδων ή των εξόδων που υπερβαίνουν το προϊόν της πωλήσεως. Εδώ πρέπει να πούμε ότι αν το πλοίο είναι ασφαλισμένο για ποσό μικρότερο της υγιούς του αξίας κατά τον χρόνο του ατυχήματος το ποσό της αποζημιώσεως βάσει του όρου αυτού θα μειωθεί κατ' αναλογία της υπασφαλίσεως. Ο διακανονισμός της ζημιάς θα γίνεται άνευ της αφαιρέσεως «new for old» (νέου δια παλαιό) είτε πρόκειται περί Μερικής ή Γενικής αβαρίας.

13.ΡΗΤΡΑ ΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ (Coinsurance Clause)

Ο όρος αυτός προστέθηκε στα I.T.C. το 1969 για να κάνει τον Ασφαλιζόμενο αυτασφαλιστή για ένα μέρος τουλάχιστον. Ο όρος έχει ως εξής: Σε περίπτωση απαιτήσεως κατά των Ασφαλιστών για απώλεια ή ζημιά σε λέβητες, άξονες ή μηχανήματα και συναφή εξαρτήματα η οποία προέρχεται από οποιεσδήποτε αιτίες που αναφέρονται στον όρο 7(α) και που καταλογίζονται εν όλω ή εν μέρει στην αμέλεια του Κυβερνήτου, αξιωματικών ή του Πληρώματος και που πρέπει να αποζημιωθεί μόνον βάσει της ρήτρας 7, οι Ασφαλιζόμενοι θα επιβαρύνονται για κάθε ατύχημα ή συμβάν ένα ποσόν ίσον προς το 10% της καθαρής απαιτήσεως (ζημιά μείον αφαιρετέα απαλλαγή) επιπροσθέτως της αφαιρετέας απαλλαγής. Η ρήτρα αυτή δεν θα εφαρμόζεται σε περίπτωση Ολικής ή Τεκμαρτής ολικής απώλειας. Τα ακόλουθα πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν:

I. Ο όρος αναφέρεται μόνον σε ζημιές σε

(α) λέβητες

(β) άξονες

(γ) μηχανήματα και συναφή με αυτά εξαρτήματα.

II. Το 10% δεν επιβάλλεται για αμελή ναυσιπλοία.

III. Το 10% αφαιρείται μόνον για ζημιές από τους αναφερόμενους κινδύνους στην

7(α) και όχι στην 7(β). Έτσι απαίτηση για ζημιά του πλοίου συνεπεία συγκρούσεως με αποβάθρα έστω και λόγω αμελούς ναυσιπλοίας δεν υπόκειται στο 10%.

IV. Για να υπόκειται η απαίτηση στο 10% η ζημιά πρέπει να προέρχεται απ' ευθείας από:

(α) Κίνδυνο που αναφέρεται στην 7(α)

(β) Να προέρχεται εν όλω ή εν μέρει από αμέλεια του Πλοιάρχου, Αξιωματικών ή του Πληρώματος.

V. Το 10% είναι ποσό επιπρόσθετο στην κυρίως Αφαιρετέα Απαλλαγή όπως αναφέρεται στον όρο 11.

14. ΡΗΤΡΑ ΑΦΑΙΡΕΤΕΑΣ ΑΠΑΛΛΑΓΗΣ (Deductible Average Clause)

Μέχρι τον Οκτώβριο του 1969 τα I.T.C. περιείχαν έναν όρο απαλλαγής ο οποίος όριζε ότι εφ' όσον η ζημιά υπερέβαινε ορισμένο ποσοστό ή αν προερχόταν από πυρκαγιά ή σύγκρουση, η απαλλαγή δεν θα ίσχυε και η ζημιά θα πληρωνόταν όλη. Το κόστος όμως των επισκευών που συνεχώς αυξανόταν, ανάγκασε τελικά τους Ασφαλιστές να περιλάβουν έναν καινούργιο όρο στα I.T.C. ο οποίος αναφέρει τα ακόλουθα: Καμιά απαίτηση που οφείλεται σε καλυπτόμενους κινδύνους δεν θα ικανοποιηθεί εκτός εάν το σύνολο των απαιτήσεων που προέρχεται από κάθε ατύχημα ή συμβάν (συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων βάσει των όρων RDC (1) και S & L (9) υπερβαίνει το ποσόν X οπότε και θα εκπέσει το εν λόγω ποσόν. Παρ' όλα αυτά η δαπάνη εξετάσεως του πυθμένα μετά την προσάραξη του πλοίου – εάν καταβλήθηκε ένα εύλογο ποσό ειδικά για τον σκοπό αυτό – θα καταβληθεί έστω και για την περίπτωση όπου δεν διαπιστωθεί καμιά ζημιά. Η παράγραφος αυτή δεν θα εφαρμόζεται σε απαίτηση για ολική απώλεια του πλοίου ή τεκμαρτή ολική απώλεια αυτού.

Οι απαιτήσεις για ζημιές λόγω κακοκαιρίας στην ίδια θαλάσσια διαδρομή μεταξύ δύο διαδοχικών λιμένων, θα θεωρούνται σαν αυτές να οφείλονται σε ένα ατύχημα σε περίπτωση κατά την οποία η κακοκαιρία αυτή συνεχισθεί για ορισμένο χρονικό διάστημα που δεν καλύπτεται από την παρούσα ασφάλιση τότε η αφαιρετέα απαλλαγή που θα αφαιρείται από την υπό του παρόντος ασφαλιστηρίου δικαιούμενη απαίτηση θα είναι αναλογία του αφαιρετέου ποσού, επί τη βάσει του αριθμού ημερών κακοκαιρίας οι οποίες είναι μέσα στην χρονική περίοδο της παρούσας ασφάλισης, σε συνάρτηση με τον αριθμό των ημερών κακοκαιρίας κατά τη διάρκεια της θαλάσσιας διαδρομής. Η έκφραση «κακοκαιρία» στην παραπάνω παράγραφο θα θεωρείται ότι περιλαμβάνει και σύγκρουση με πάγο. Μη συμπεριλαμβανομένου του τόκου οποιεσδήποτε ανακτήσεις από τρίτους θα αποδίδονται στους Ασφαλιστές στο ακέραιο, μέχρι του ποσού της πληρωθείσης απαιτήσεως μη λαμβανομένης της αφαιρετέας απαλλαγής. Οι τόκοι που περιλαμβάνονται στις ανακτήσεις θα κατανέμονται μεταξύ των Ασφαλιζομένων και των Ασφαλιστών λαμβανομένων υπ' όψιν των υπό των Ασφαλιστών καταβληθέντων ποσών και των ημερομηνιών κατά τις οποίες έγιναν οι προαναφερθείσες πληρωμές ανεξάρτητα από το αν δια της προσθήκης του τόκου ήταν δυνατόν να εισπράξουν ποσό μεγαλύτερο από εκείνο που είχαν καταβάλει. Παρατηρήσεις:

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

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

Για τα παρακάτω δεν ισχύει η Αφαιρετέα απαλλαγή:

(1) Ολική απώλεια

Έξοδα επιθεωρήσεως του πυθμένου του πλοίου αμέσως μετά από προσάραξη και όσα έγιναν εύλογα με αποκλειστικό σκοπό την διαπίστωση ζημιάς που προκλήθηκε κατά την προσάραξη.

Αναφερόμενοι στην έκφραση κακοκαιρία:

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

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

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

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ 1ο:

- Ασφαλιστήριο Συμβόλαιο Νο 2 (Αφαιρετέα απαλλαγή £ 1.000) Περίοδος από 1.1.70 έως 31-12-70

- Ασφαλιστήριο Συμβόλαιο Νο 2 (Αφαιρετέα απαλλαγή £ 1.000)

Περίοδος από 1.1.71 έως 31-12-71

- Ταξίδι από 1-12-70 έως 15.1.71

Διάρκεια κακοκαιρίας από 26.12.70 έως 8.1.71 (14 ημέρες)

Ζημία από κακοκαιρία £ 2.500.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ 2ο:

Αφαιρετέα απαλλαγή £ 1.000

ΓΕΓΟΝΟΤΑ:

- Ζημιά στο ασφαλισμένο πλοίο λόγω συγκρούσεως £ 7.800 - 64 -
- Ημερομηνία συγκρούσεως 1.6.71
- Η απαίτηση κατά των Ασφαλιστών πληρώθηκε απ' αυτούς 1.6.72
- Η Απαίτηση κατά των Πλοιοκτητών του άλλου πλοίου ήταν £ 7.000 και πληρώθηκε 31.12.72.

Τόκος 5% ετησίως. Από τα παραπάνω βλέπουμε ότι:

1. Οι Ασφαλιστές αποζημιώνονται στο ακέραιο.
2. Οι Ασφαλιστές παίρνουν τόκο 5% ετησίως επί του 96.800 που πλήρωσαν 6 μήνες πριν πάρουν τα χρήματά τους.
3. Οι Ασφαλιζόμενοι πληρώνουν £ 1.000 λόγω της αφαιρετέας απαλλαγής στο ασφαλιστήριο.
4. Οι Ασφαλιζόμενοι παίρνουν το υπόλοιπο των εσόδων απ' τους τρίτους το οποίο δεν υπερβαίνει το ποσό που πλήρωσαν οι Ασφαλιστές.
5. Οι Ασφαλιζόμενοι παίρνουν τόκο 5% επί £ 7.000
από 1.6.71 έως 1.6.72 - £ 350,00
5% + 2,5% επί £ 200 από 1.6.72
έως 31.12.72 - £ 5,00
- £ 355,00
6. Οι Ασφαλιστές παίρνουν τόκο £ 170,00
5% + 2,5% επί £ 6.800 δηλαδή £ 525,00

15. ΡΗΤΡΑ ΣΥΝΗΘΩΝ ΠΡΟΣΑΡΑΞΕΩΝ (Customary Grounding Clause)

Το κάθισμα (grounding) του πλοίου, στη Διώρυγα του Παναμά, τη Διώρυγα του Σουέζ, την πλωτή Διώρυγα του Μάντσεστερ ή διακλαδώσεις αυτής, τον ποταμό Μέρσεϋ πάνω από το Rock Ferry Slip, τον ποταμό Λα Πλάτα (πάνω από τη γραμμή που εκτείνεται από τη Βόρεια Λεκάνη του Μπουένος Άιρες μέχρι του σημείου όπου βρίσκονται οι εκβολές του ποταμού Σαν Πέτρο) ή τους παραποτάμους αυτού, τον ποταμό Δούναβη ή τον ποταμό Δεμεράρα ή την Yenikale Bar, δεν θα λογίζεται σαν προσάραξη.

17. ΡΗΤΡΑ ΑΠΟΞΕΣΕΩΣ ΚΑΙ ΒΑΦΗΣ ΠΥΘΜΕΝΟΣ ΠΛΟΙΟΥ (Sevaping and Paintillg Clause).

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

16. ΡΗΤΡΑ ΜΙΣΘΟΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ (Wages and maintenance Clause)

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

Παρατηρήσεις:

Στον παραπάνω όρο βλέπουμε ότι οιαδήποτε έξοδα μισθοτροφοδοσίας του πληρώματος δεν πληρώνονται από τους Ασφαλιστές εκτός των κατωτέρω εξαιρέσεων.

1) Εφ' όσον το πλοίο βρίσκεται «καθ' οδόν», μεταξύ δύο λιμανιών με μόνο σκοπό την πραγματοποίηση επισκευών για λογαριασμό των Ασφαλιστών.

2) Εφ' όσον το πλοίο βρίσκεται «καθ' οδόν» σε δοκιμαστικά ταξίδια έχοντας πραγματοποιήσει επισκευές για λογαριασμό των Ασφαλιστών. Παρ' όλο ότι οι Ασφαλιστές δεν είναι υπεύθυνοι για μισθοτροφοδοσία του πληρώματος κατά τη διάρκεια των επισκευών το συνολικό κόστος των επισκευών λαμβάνεται υπ' όψιν για να διαχωριστεί η ευθύνη των Ασφαλιστών. Εάν μέρος των επισκευών πραγματοποιηθούν για λογαριασμό των Πλοιοκτητών τότε οι Πλοιοκτήτες θα επιβαρυνθούν με αναλογικό μέρος της μισθοτροφοδοσίας.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ:

1. Έξοδα μισθοτροφοδοσίας κατά την διάρκεια μετακινήσεως σε λιμάνι για επισκευές

£ 1.200

2. Έξοδα μισθοτροφοδοσίας κατά την διάρκεια επισκευών £ 2.400

3. Έξοδα μισθοτροφοδοσίας κατά την διάρκεια δοκιμαστικού ταξιδιού μετά τις επισκευές.

£ 1.600

£ 5.200

Κόστος επισκευών για λογαριασμό των Ασφαλιστών £ 25.000

Συνολικό κόστος επισκευών £ 50.000

Έξοδα λογιζόμενα για λογαριασμό των Ασφαλιστών:

1. Κατά την μετακίνηση £ 1.200

2. Κατά τις δοκιμές £ 1.600

£ 2.800

Ευθύνη Ασφαλιστών: £ 25.000 X £ 2.800 = £ 1.400

£ 50.000

19.ΡΗΤΡΑ ΔΙΑΔΟΧΙΚΩΝ ΖΗΜΙΩΝ (Successive Losses Clauses)

Ο όρος αυτός λέει:

Σε καμιά περίπτωση δεν θα ευθύνονται οι ασφαλιστές για ζημιά που δεν επισκευάστηκε και στη συνέχεια ακολούθησε ολική απώλεια που κατά το χρονικό διάστημα που καλύπτεται από το παρόν ασφαλιστήριο ή κατά την οιαδήποτε παράταση της ισχύος αυτού, σύμφωνα προς τον όρο 4.

Σχόλια:

Το ασφαλιζόμενο πλοίο πιθανό να υποστεί ζημιά από ένα ασφαλιζόμενο κίνδυνο αλλά όχι σε τέτοιο βαθμό ώστε να επηρεασθεί η αξιοπλοϊμότης του σ' αυτή την περίπτωσή μπορεί να αναβληθούν οι επισκευές μέχρι δεδομένης ευκαιρίας. Αν το ασφαλιστήριο λήξει προ της πραγματοποίησης των επισκευών τότε οι Ασφαλιζόμενοι μπορούν να απαιτήσουν από τους Ασφαλιστές ποσόν σαν υποτίμηση για το κόστος των μη πραγματοποιηθέντων επισκευών. Αντ' αυτού οι Ασφαλιστές δίνουν το δικαίωμα στους Ασφαλιζόμενους να επισκευάσουν τις ζημιές όταν εκείνοι επιθυμούν. Υπενθυμίζουμε ότι οι Ασφαλιστές είναι υπεύθυνοι μόνον:

(α) για το ποσόν των επισκευών ή

(β) Για την υποτίμηση που υφίσταται το πλοίο λόγω των ζημιών που δεν επισκευάστηκαν.

Αν το πλοίο βυθισθεί είτε από καλυπτόμενο κίνδυνο είτε όχι, πριν γίνουν οι επισκευές και πριν λήξει το ασφαλιστήριο οι Ασφαλιστές δεν είναι υπεύθυνοι για τις ζημιές που δεν επισκευάστηκαν παρά μόνο για ολική απώλεια.

17.ΡΗΤΡΑ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΣ (Valuation Clause)

Η εκτίμηση της αξίας του πλοίου είναι οπωσδήποτε δύσκολο θέμα. Η εργασία αυτή συνήθως αναλαμβάνεται από ειδικούς εκτιμητές. Οι αξίες των πλοίων διαφέρουν ανάλογα με την ηλικία τους, την 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 (Constructive Total Loss) σαν ασφαλιζόμενη αξία θα θεωρηθεί η αξία του πλοίου μετά την επισκευή. Η δε τιμή της πωλήσεως προς διάλυση ή του ναυαγίου δεν θα λαμβάνεται υπ' όψιν. Καμμιά 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 βάσιμος. Στο δεύτερο μέρος κόστος αποκαταστάσεως εννοείται το κόστος επανακτήσεως του πλοίου σε περίπτωση που π.χ. αυτό έχει συλληφθεί από εχθρική δύναμη.

18. ΡΗΤΡΑ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΕΩΣ ΤΟΥ ΝΑΥΛΟΥ (Abandonment of Freight Clause)

Καμμιά απαίτηση ναύλου, δεν θα γίνει εναντίον των Ασφαλιστών σε περίπτωση Ολικής ή Τεκμαρτής ολικής απωλείας, είτε επεδόθηκε ειδοποίηση εγκαταλείψεως πλοίου είτε όχι.

19. ΡΗΤΡΑ ΠΡΟΣΦΟΡΩΝ (Tender Clause)

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

Σε περίπτωση ατυχήματος λόγω του οποίου η απώλεια ή ζημιά που θα επακολουθήσει θα συνιστούσε ενδεχομένως απαίτηση κατά των Ασφαλιστών πρέπει να σταλεί ειδοποίηση προς τους Ασφαλιστές προ της επιθεωρήσεως του πλοίου με σκοπό όπως διορισθεί εμπειρογνώμονας για να αντιπροσωπεύσει τους Ασφαλιστές, αν το επιθυμούν. Οι Ασφαλιστές θα δικαιούνται να αποφασίζουν για το λιμάνι που θα κατευθυνθεί το πλοίο προς δεξαμενισμό ή προς επισκευή του (ενώ οι λόγω συμμορφώσεως προς τις απαιτήσεις των Ασφαλιστών πραγματικές πρόσθετες δαπάνες του ταξιδιού επιστρέφονται στους Ασφαλιζόμενους). Οι Ασφαλιστές θα έχουν δικαίωμα «βέτο» όσον αφορά τον τόπον της επισκευής ή την εταιρεία που αναλαμβάνει την επισκευή. Οι Ασφαλιστές πιθανόν να ζητήσουν προσφορές και εφ' όσον δεν ικανοποιούνται να ζητήσουν άλλες προσφορές από επισκευάστριες εταιρείες. Όταν μια προσφορά γίνεται αποδεκτή από τους Ασφαλιστές ένα ποσό ίσο με το 30% της Ασφαλιζόμενης αξίας ετησίως θα επιστρέφεται στους Ασφαλιζόμενους για τον

απωλεσθέντα χρόνο, εφ' όσον ο χρόνος αυτός χρησιμοποιήθηκε αποκλειστικά για να ζητηθούν προσφορές και υπό την προϋπόθεση ότι η αποδοχή μιας εξ αυτών θα γίνει χωρίς χρονοτριβή από την λήψη της εγκρίσεως από τους Ασφαλιστές. Σχετική πίστωση θα γίνεται στους Ασφαλιστές έναντι του ως άνω ποσού (30% ετησίως) και μόνον κατά την περίοδο αναμονής των προσφορών για ανακτήσεις.

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

B. Από τρίτους σχετικά με ζημιές για καθυστέρηση ή και απώλεια κέρδους ή και τρέχοντα έξοδα. Όταν ένα τμήμα του κόστους των επισκευών αβαρίας πλην της παγίας αφαιρετέας απαλλαγής, δεν μπορεί να αποζημιωθεί από τους Ασφαλιστές, το ποσό της παροχής θα μειώνεται κατά την ίδια αναλογία. Σε περίπτωση μη συμμορφώσεως με τους παραπάνω όρους θα αφαιρείται 15% από το ποσό της διαπιστωθείσης απαιτήσεως.

20. ΡΗΤΡΑ ΔΑΠΑΝΩΝ (Disbursements Clause).

Οι Ασφαλιστές γνωρίζουν το γεγονός ότι η ασφαλιζόμενη αξία όπως αναφέρεται στο Ασφαλιστήριο συμβόλαιο πιθανόν να είναι μεγαλύτερη ή μικρότερη προς την πραγματική αξία και ότι ανεξάρτητα προς την ασφαλιζόμενη αξία, η Μερική Αβαρία πληρώνεται εξ ολοκλήρου (φυσικά μετά την αφαίρεση της Αφαιρετέας απαλλαγής). Οι Ασφαλιστές καταλαβαίνουν ότι εφ' όσον το Ασφάλιστρο είναι συνδεδεμένο με την ασφαλιζόμενη αξία αν δεν υπήρχε ο όρος αυτός θα υπήρχε μια τάση από μέρους των Ασφαλιζόμενων να δηλώνουν μικρότερη αξία από ότι είναι λογικό.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ:

Πραγματική αξία του πλοίου £ 300.000

Ασφάλιστρο 2,5%

Απαίτηση - Κόστος επισκευών £ 2.000 (μετά την αφαίρεση της αφαιρετέας απαλλαγής).

(α) Το πλοίο έχει ασφαλισθεί για ολόκληρη την πραγματική του αξία Ασφάλιστρο £ 300.000 X 2,5% = £ 7.500

Πληρωθείσα απαίτηση £ 2.000

(β) Το πλοίο έχει ασφαλισθεί για το ήμισυ της πραγματικής του αξίας Ασφαλιζόμενη αξία £ 150.000

Ασφάλιστρο £ 150.000 X 2,50% = £ 3.750

Πληρωθείσα απαίτηση £ 2.000

Από το παραπάνω παράδειγμα βλέπουμε ότι ο Ασφαλιζόμενος δεν κερδίζει τίποτε αν ασφαλίσει το πλοίο του για ολόκληρη την πραγματική του αξία, υπό την προϋπόθεση

ότι η ζημιά/απαίτηση δεν υπερβαίνει την ασφαλιζόμενη αξία. Αν η απαίτηση υπερβαίνει την ασφαλιζόμενη αξία τότε ή θα επισκευάσει την ζημιά και θα υποστεί ο ίδιος την διαφορά ή θα εγκαταλείψει το πλοίο στους Ασφαλιστές και θα απαιτήσει Τεκμαρτή Ολική απώλεια. Υποτίθεται ότι οι Πλοιοκτήτες οι οποίοι έχουν ασφαλίσει το πλοίο τους για μικρή αξία μπορούν να κάνουν επιπροσθέτους ασφαλίσεις είτε για T.L.O. (Total Loss Only) είτε ως P.P.I. (Policy Proof of Interest). Τέτοιου είδους ασφαλίσεις γίνονται σαν «Δαπάνες» (Disbursements) ή σαν «Προσδοκώμενος Ναύλος» και επειδή ακριβώς γίνονται για Ολική απώλεια μόνον (T.L.O.) για τούτο χρεώνεται μικρότερο ασφάλιστρο παρά αν γινόταν για όλους τους κινδύνους.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ:

(1) Πλοίο αξίας £ 300.000 ασφαλιζεται για όλους τους κινδύνους σε μια αξία £ 150.000 με ασφάλιστρο £ 3.750 (όπως στο προηγούμενο παράδειγμα).

(2) Επίσης γίνεται ασφάλιση για P.P.I., T.L.O. για £ 150.000 με ασφάλιστρο 0,50% δηλαδή £ 750,00.

Αποτέλεσμα:

(1) Ασφάλιστρο σε παράδειγμα (α) £ 7.500

(2) Ασφάλιστρο σε παράδειγμα (β) £ 3.750 = £ 4.500.

Έτσι ο Ασφαλιζόμενος εξοικονομεί £ 3.000 ασφάλιστρα.

Τα παραπάνω λοιπόν πιθανόν να φαίνονται σαν μια καλή ιδέα στον Ασφαλιζόμενο αλλά οι Ασφαλιστές διατρέχουν τον κίνδυνο να επισκευάσουν πλοίο αξίας £ 300.000 και να έχουν πληρωθεί ασφάλιστρο για πλοίο αξίας ίσον με το ήμισυ της ασφαλιζόμενης αξίας. Η φανερή λύση λοιπόν είναι να επιμένει ο Ασφαλιστής να ασφαλιζεται η πραγματική αξία και το πετυχαίνει αυτό περιορίζοντας το ποσόν που μπορεί να ασφαλίσει ο Ασφαλιζόμενος στις επιπρόσθετες ασφαλίσεις (T.L.O. και P.P.I). Ο όρος Δαπανών είναι μια εγγύηση της οποίας η παραβίαση δεν καλύπτεται από τον όρο 5. Έτσι αν οι Ασφαλιζόμενοι κάνουν ασφαλίσεις πέραν του επιτρεπομένου ορίου αυτόματα οι Ασφαλιστές παύουν να είναι υπεύθυνοι για οιαδήποτε ζημιά στο πλοίο. Γενικά υπάρχουν 2 όρια.

(1) 10% της ασφαλιζόμενης αξίας του πλοίου.

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

1) Ασφαλιστήρια συμβόλαια καλύπτουν Αυξηθείσα αξία (Increased Value) του πλοίου, δαπάνες και παρεμφερείς κινδύνους που δεν πρέπει όμως στο σύνολό τους να υπερβαίνουν το 10% της ασφαλιζόμενης αξίας όπως αναφέρεται στο αρχικό συμβόλαιο.

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

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

21. ΡΗΤΡΑ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΕΩΣ ΕΚΧΩΡΗΣΕΩΣ (Notice of Assignment Clause).

Καμιά εκχώρηση του παρόντος ασφαλιστηρίου ή κάποιου συμφέροντος επ' αυτού ή επί των οποιοδήποτε χρηματικών ποσών τα οποία ενδέχεται να είναι επί του παρόντος ή να καταστούν πληρωτέα στο μέλλον, δεν θα δεσμεύει τους Ασφαλιστές ή δεν θα αναγνωρισθεί απ' αυτούς εξαιρέσει της περιπτώσεως κατά την οποία έχει οπισθογραφηθεί ειδοποίηση που φέρει ημερομηνία περί της καταχωρήσεως παρά του Ασφαλιζόμενου και από τον εκχωρητή σε περίπτωση παρεπομένης εκχωρήσεως το ασφαλιστήριο δε αυτό με την οπισθογράφηση που αναφέραμε, προσκομισθεί προ της καταβολής οιασδήποτε απαιτήσεως ή επιστροφής ασφαλίσεων. Πλην όμως κανένα από τα παραπάνω δεν θα λογισθεί σαν συμφωνία των Ασφαλιστών για πώληση ή μεταβίβαση υπό νέα διαχείριση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 :Η ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ Ρ&Ι.

1.ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ Ρ&Ι ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΑΓΓΛΙΑΣ

Ποιός μπορεί να είναι μέλος ;

Μέλος μπορεί να είναι ένας πλοιοκτήτης ,διευθυντής ,διαχειριστής ή ναυλωτής .Η εταιρία ή το πρόσωπο γίνεται Μέλος όταν το πλοίο ή τα πλοία «εισάγονται» στον Όμιλο. Τα περισσότερα Μέλη είναι πλοιοκτήτες.

Εισαχθέν πλοίο.

Ένα πλοίο που έχει εισαχθεί για ασφάλιση σε οποιαδήποτε κλάση του Ομίλου. Το ήμισυ των εισαχθέντων πλοίων είναι πλοία γενικού φορτίου και πλοία χύδην φορτίου.

Ποιος ελέγχει τον Όμιλο ;

Ο όμιλος ελέγχεται από τα Μέλη πλοιοκτήτες διαμέσου εκλεγμένου Συμβουλίου μη εκτελεστικών Διευθυντών. Οι διευθυντές εκλέγονται για διάρκεια τριών χρόνων και αντιπροσωπεύουν γενικά τα Μέλη που έχουν εισαγάγει μεγάλη χωρητικότητα .Εκλέγουν ένα Πρόεδρο και έναν Αντιπρόεδρο για δύο χρόνια και όλοι αυτοί οι

Διευθυντές έχουν τις ίδιες θεσπισμένες υπευθυνότητες όπως οι διευθυντές οποιουδήποτε άλλου τύπου εταιρία. Στο βιβλίο κανόνων τα ονόματα των Διευθυντών και του Προέδρου δίνονται στην αρχή του βιβλίου.

Τι εξουσίες είναι κεκτημένες στον Όμιλο ;

Ο Όμιλος δημιουργήθηκε σαν ομόρρυθμος εταιρία με τον νόμο περί εταιριών του 1886. Το καταστατικό του Συνδέσμου θέτει τους αντικειμενικούς στόχους για τους οποίους η εταιρία ιδρύθηκε . Το Μάρτιο του 1952 έγινε ανώνυμος εταιρία.

Τύποι Πλοίων που εισάγονται στα P&I

Clubs

%

Bulk Carriers/OBO's 47%

Tankers 32%

Containers/Rory 14%

General Argo 3%

LNG/LPG 2%

Chemicals 1%

Others 1% - 71 -

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

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

2.ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ

Η διαχείριση των Ομίλων P&I μπορεί να γίνεται είτε από ανεξάρτητη εταιρία διαχειριστών ή άμεσα από υπαλλήλους του Ομίλου. Η τελευταία περίπτωση εφαρμόζεται στο Σύνδεσμο P&I της Βόρειας Αγγλίας . Οι Συνδιευθυντές Διαχείρισης είναι οι μόνοι εκτελεστικοί διευθυντές και αυτοί έχουν την υπευθυνότητα για όλες τις

όψεις της λειτουργίας του Όμιλος. Κανονικά ασχολούνται κυρίως με την κατάσταση της πολιτικής εταιρίας ,το μελλοντικό σχεδιασμό ,την αναφορά στο Συμβούλιο και καθημερινές υπογραφές,το marketing και εργασία γύρω από τις απαιτήσεις. Επιπλέον, εμπλέκονται κανονικά στην υποδοχή των μελών επισκεπτών, αντιπροσώπων του Ομίλου, μεσιτών και άλλων κατηγοριών επισκεπτών ,πιο ειδικά από το εξωτερικό. Το Λογιστικό Τμήμα είναι υπό τον έλεγχο του Γραμματέα της εταιρίας που είναι υπεύθυνος για όλα τα οικονομικά θέματα συμπεριλαμβανόμενου ,ειδικότερα, συλλογής των ασφάλιστρων που χρεώνει ο Όμιλος(εισφορές) και της τακτοποίησης των απαιτήσεων. Η κατάρτιση των ετήσιων ισολογισμών, των ασφαλιστηρίων συμβολαίων και η φροντίδα των στατιστικών για σκοπούς ανανέωσης είναι επίσης φροντίδα του λογιστικού τμήματος. Ο γραμματέας της εταιρίας είναι υπεύθυνος επίσης για απαιτούμενες φορολογικές δηλώσεις και για τήρηση πρακτικών Συνελεύσεων Συμβουλίου και Διαχείρισης και διοίκηση γραφείου.

Το Τμήμα Απαιτήσεων (Claims Department) που είναι και το μεγαλύτερο τμήμα είναι υπό τον έλεγχο ενός Διευθυντή και ενός Βοηθού Διευθυντή. Υπάρχει προσωπικό οι Ρυθμίσεις Απαιτήσεων (συνήθως αναφέρονται ως Χειριστές Απαιτήσεων) που εξειδικεύονται σε διαφορετικούς τύπους απαιτήσεων και σε κάθε έναν από αυτούς ανατίθενται μια ή περισσότερες υποθέσεις εκάστοτε, ανάλογα με την ειδικότητα του και με την περίπτωση π.χ. απαιτήσεις για φορτίο, για θάνατο. για ατύχημα ,για σύγκρουση ,για βλάβη από επαφή κ.λ.π. Το Τμήμα Σχέσεων και Εκπαίδευσης ,πρόσφατα ιδρυθέν ,είναι υπεύθυνο για την εκπαίδευση, την ανάπτυξη πρωτοβουλιών πρόληψης απωλειών και την διατήρηση κανονικής επαφής με, καθώς και παρακολούθηση των παρεχομένων υπηρεσιών από τους ανταποκριτές του Ομίλου τους δικηγόρους, τους επιθεωρητές και τους συμβούλους. Το Ασφαλιστικό Τμήμα και το Τμήμα εγγράφων εργάζονται σε συνεργασία μεταξύ τους υπό τον έλεγχο των Συνδιευθυντών Διαχείρισης. Το ασφαλιστικό τμήμα είναι υπεύθυνο για την κατάσταση του προϋπολογισμού του Ομίλου για τον ερχόμενο χρόνο και για τους όρους εισόδου προς εφαρμογή για νέα ή επιπρόσθετα πλοία, όπως επίσης και για κάθε άλλη αλλαγή που μπορεί να ζητήσει ένα Μέλος. Το Τμήμα Εγγράφων τότε θα εξετάσει τα έγγραφα του Μέλους τις συμβουλευτικές παρατηρήσεις για τα ασφάλιστρα (τρέχουσες παρατηρήσεις) και τη δημιουργία ή τροποποίηση των αρχείων του Ομίλου. Το ασφαλιστικό τμήμα σχετίζεται έντονα επίσης με το marketing και την ανάπτυξη. Είναι υγιές για ένα Όμιλο να φαίνεται πρόθυμος να επεκταθεί και να αναπτυχθεί, ακόμη και αν είναι πολύ εκλεκτικός στις συναλλαγές που είναι πρόθυμος να αναλάβει ,και είναι επίσης σημαντικό να είναι ικανός να διατηρήσει τη σωστή «εξάπλωση» των συναλλαγών. Το τμήμα Απαιτήσεων και το Ασφαλιστικό τμήμα χειρίζονται επίσης ερωτήσεις από τα Μέλη και είναι πάντοτε διαθέσιμα. Επίσης όταν το Μέλος ζητήσει ,ο Όμιλος θα κινήσει διαδικασίες εφαρμογής για :

- Πιστοποιητικά Οικονομικής Υπευθυνότητας (C.F.RS) που απαιτούνται από την ακτοφυλακή των Η.Π.Α.

- TOVALOP (Εθελοντική Συμφωνία Ιδιοκτητών δεξαμενόπλοιων για υπευθυνότητα σε Πετρελαϊκή Μόλυνση) και C.L.C (Αστική Σύμβαση Ευθύνης). Πιστοποιητικά που απαιτούνται στις μεταφορές με δεξαμενόπλοια. Τέλος ,ως υπηρεσία προς τα Μέλη ,η Βόρεια Αγγλία διενεργεί ένα ευρύ πλήθος από κύκλους μαθημάτων και σεμιναρίων προς κάλυψη των αναγκών του προσωπικού σε όλη τη ναυτιλιακή βιομηχανία.

3.Η ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΜΑΔΑ ΤΩΝ ΟΜΙΛΩΝ P&I

Πολλοί από τους Ομίλους που υπάρχουν σήμερα έχουν έδρα την Αγγλία, αντανακλώντας έτσι την καταγωγή των ομίλων P&I . Μολονότι δρουν ανεξάρτητα ,οι Όμιλοι εργάστηκαν στενά μαζί για πολλά χρόνια. Το 1899,για παράδειγμα ιδρύθηκε η ομάδα του Λονδίνου από διάφορους Ομίλους P&I που ενώθηκαν μεταξύ τους για να μοιράσουν τους κινδύνους P&I που περνούσαν ένα συγκεκριμένο όριο. Σήμερα την Ομάδα του Λονδίνου έχει διαδεχθεί η Διεθνείς Ομάδα Ομίλων P&I .Ο διακανονισμός της κοινοπραξίας που εμπεριέχει άμεσα ή έμμεσα όλους τους Ομίλους στην Διεθνή Ομάδα ,επιβεβαιώνει ότι οι πλοιοκτήτες καλύπτονται προς ελάχιστο κόστος έναντι σε αιτήματα για καταστροφικά ποσά. Υπάρχουν 16 Όμιλοι προς το παρόν στην Διεθνή Ομάδα και παρέχουν μεταξύ τους κάλυψη P&I σε περισσότερα από το 95% της παγκόσμιας ναυτιλίας. Υπάρχει ένας μικρός αριθμός Ομίλων εκτός της Διεθνούς Ομάδας. Με την πάροδο των χρόνων η συνεργασία που καθιερώθηκε μεταξύ των Ομίλων επεκτάθηκε σε άλλες περιοχές κοινού ενδιαφέροντος των Μελών όπως παρακολούθηση της ναυτιλιακής νομοθεσίας σε όλο τον κόσμο ,η τυποποίηση των διαδικασιών για απαιτήσεις που συμβαίνουν συχνά και η φροντίδα για συμβουλή και πληροφόρηση όσον αφορά μορφές ναυλοσύμφωνων, των φορτωτικών και άλλων ναυτιλιακών συμβολαίων. Η διεθνής ομάδα δεν είχε αρχικά επίσημο καταστατικό.

Ωστόσο,για να είναι ικανή να αντιπροσωπεύει κανονικά τα Μέλη της έναντι διαφόρων διεθνών συμβουλευτικών κυβερνητικών τμημάτων και αρχών πιο συγκεκριμένα ,για να είναι ικανή να επιτυγχάνει συμβουλευτική κατάσταση με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (I.M.O) ,ήταν αναγκαίο να υιοθετήσει επίσημο καταστατικό πράγμα που έγινε στις 24 Μαΐου 1979. Η διεθνής Ομάδα έχει πρόεδρο ένα διευθυντή Ομίλου που επιλέγεται από τους διευθυντές και του οποίου η θητεία είναι δύο χρόνια. Υπάρχει επίσης γραμματεία Ομάδας που παρέχει υπηρεσίες υποστήριξης και παρακολουθεί την καθημερινή λειτουργία της Ομάδας και διάφορα θέματα εξόδων της Ομάδας. Γίνονται συνελεύσεις των διευθυντών των Ομίλων της Ομάδας τουλάχιστο τρεις φορές τον χρόνο ,αλλά υπάρχουν επίσης διάφορες υποεπιτροπές που συναντούνται είτε σε συνεχή είτε σε ειδική βάση ,που συσκέπτονται στα θέματα ενδιαφέροντος των Μελών και τα αναφέρουν πίσω στις γενικές συνελεύσεις των διευθυντών των Ομάδων.

Οι μόνιμες επιτροπές, ασχολούνται με πράγματα όπως φορτωτικές, ευθύνες επιβατών ,η μόλυνση και η επανασφάλιση ενώ οι ειδικές επιτροπές ασχολούνται με θέματα όπως οι αμειψώσεις, οι συμφωνίες κοινοπραξίας ,οι λειτουργία παραγωγής ,η

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

4.Η ΦΥΣΗ ΚΑΙ ΤΟ ΕΥΡΟΣ ΤΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΠΟΥ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙ ΝΑ ΚΑΛΥΨΕΙ Η ΑΣΦΑΛΙΣΗ P&I

Η ασφάλιση υπάρχει προς αποφυγή ή ελάττωση της οικονομικής αβεβαιότητας. Στην περίπτωση του πλοιοκτήτη η ασφάλιση του συνήθως περιορίζεται στις οικονομικές επιπτώσεις θανάτου ή τραυματισμού ή απώλειας ή καταστροφής περιουσίας που προκαλείται τυχαία ή από άλλα μέσα ,με άλλα λόγια περιστατικά τα οποία το ασφαλισμένο πρόσωπο ή η εταιρεία δε θα μπορούσε να προβλέψει λογικά ή να αποφύγει . Ο πλοιοκτήτης έχει πολλές διαφορετικές ασφαλιστικές απαιτήσεις αλλά οι κύριες είναι : πρώτον , κάλυψη απώλειας ή καταστροφή στο δικό του πλοίο, που καλύπτεται από την ασφάλιση σκάφους και μηχανής , και δεύτερο νομικές ευθύνες σε τρίτους και εκεί είναι που υπεισέρχεται η ασφάλιση P&I . Ωστόσο, μερικές φορές όλη ή μερική κάλυψη των ζημιών προς τρίτους σε άλλα πλοία λόγω σύγκρουσης περιέχεται σε ειδική ρήτρα στην ασφάλιση σκάφους και μηχανής. Αυτό είναι γνωστό ως άρθρο συγκρούσεως η R.D.C. κάλυψη .Αυτό είναι φυσιολογικά η μόνη προς τρίτους κάλυψη που παρέχεται σε ένα παραδοσιακό ασφαλιστήριο συμβόλαιο σκάφους και μηχανής ,το υπόλοιπο της προς τρίτους κάλυψη συνήθως παρέχεται στον πλοιοκτήτη από τον P&I όμιλο του. Ωστόσο κάποιες ασφαλιστικές αγορές όπως της Νορβηγίας και της Γερμανίας έχουν παραδοσιακά συμπεριλάβει τη ζημία σε σταθερά αντικείμενα ως μέρος της ασφάλισης σκάφους και μηχανής όπως επίσης και τη σύγκρουση με άλλα πλοία. Στις περιπτώσεις αυτές το στοιχείο αυτό της προς τρίτους κάλυψης είναι μόνο για ένα ποσό μέχρι της τιμής ασφάλισης αυτού του ιδίου του πλοίου ,έτσι ώστε ο όμιλος P&I να εμπλέκεται συνεχώς σε απαίτηση με υψηλότερα ποσά. Η κάλυψη ζημιών προς τρίτους είναι γνωστή ως κλάση P&I και οι άλλες κλάσεις ασφάλισης που συχνά είναι:

- Κίνδυνοι πολέμου, τόσο για απώλεια όσο και για βλάβη στο εισαχθέν πλοίο που προκαλείται από κινδύνους πολέμου και όσο και για ζημιές προς τρίτους που προκύπτουν από κινδύνους πολέμου .Άλλα πλοία συνήθως ασφαλιζονται στην εμπορική αγορά για κινδύνους πολέμου.
- Ασφάλιση ναύλου ,επισταλιών και υπεράσπιση (F.D.& D.) όπου ο όμιλος παρέχει συμβουλές και ασφαλιστική κάλυψη για νομικά έξοδα σε σχέση με είσπραξη ή καθυστέρηση ναύλου και επισταλιών και ζητημάτων που δεν εμπίπτουν στην κάλυψη κλάσης P&I ή στην κάλυψη του σκάφους και μηχανής.
- Η ασφάλιση απεργιών , που αποζημιώνει τον πλοιοκτήτη για το καθημερινό λειτουργικό κόστος ,όταν το πλοίο του τελεί υπό απεργία ως αποτέλεσμα είτε εργατών ξηράς είτε πληρώματος. Η φύση της ασφάλισης άλλαξε δραματικά τον τελευταίο καιρό. Η κατάσταση το 18^ο και αρχές του 19^{ου} αιώνα όταν ο ασφαλιστής

θα ασφάλιζε τον πλοιοκτήτη για απώλεια του φορτίου του. Μπορούσε να ζητηθεί από τον ασφαλιστή να ασφαλίσει ένα συγκεκριμένο ταξίδι μόνο επιπλέον, αυτό ήταν αποκλειστικά για τον κίνδυνο ολικής απώλειας του πλοίου ή του φορτίου και για συμφωνημένη τιμή. Έτσι μόλις το πλοίο έφτανε σώο στον προορισμό του ο ασφαλιστής μπορούσε να είναι σίγουρος ότι δε θα είχε να πληρώσει αιτήματα και θα μπορούσε τότε να διαθέσει όλο το ασφαλιστικό του κεφάλαιο σε άλλο ιδιοκτήτη ή φορτωτή. Συγκρίνεται το απλό αυτό πρόβλημα με την θέση του P&I σήμερα. Εκτός απώλεια ή βλάβη στο πλοίο, ο ιδιοκτήτης αντιμετωπίζει τη πιθανότητα αγωγής έναντι τρίτους όπως ιδιοκτήτες του φορτίου ή οι ασφαλιστές τους, το πλήρωμα, οι επιβάτες και επίσης άλλα πλοία ή λιμενικές αρχές. Τα περισσότερα ασφαλιστήρια συμβόλαια έχουν διάρκεια 12 μηνών και όχι ανεξάρτητα ταξίδια και ούτε ο πλοιοκτήτης ή ο όμιλος P&I έχει τρόπο να γνωρίζει πόσα ατυχήματα θα συμβούν την περίοδο αυτή, πόσα αιτήματα μπορεί να εμφανιστούν από κάθε ατύχημα ή ποιο είναι το ποσό των αιτημάτων αυτών. Η αθροιστική αξία διαφόρων μικρότερων αιτημάτων μπορεί να έχει το ίδιο αποτέλεσμα όπως ένα μόνο μεγάλο αίτημα. Επιπλέον, ο νόμος μπορεί να επιτρέπει στους απαιτητές αρκετά χρόνια προτού μια απαίτηση έναντι στον πλοιοκτήτη να παραγραφεί και, φυσικά, κανένα αίτημα δεν μπορεί να εκτιμηθεί κανονικά προτού να έχει ερευνηθεί ολοκληρωτικά.

5.ΕΥΘΥΝΕΣ ΠΡΟΣ ΤΡΙΤΟΥΣ

Η αναγκαιότητα κάλυψης P&I για ευθύνες προς τρίτους φαίνεται καλύτερα από λίγο ακραία αλλά όχι ασυνήθιστα παραδείγματα. Η καταστροφή στο Texas City το 1947 είναι χαρακτηριστική περίπτωση, όπου το αίτημα υπερέβηκε τα U.S \$400.000.000. Το γαλλικό πλοίο Grandcamp ήταν έτοιμο να ξεφορτώσει λιπάσματα όταν εντοπίστηκε καπνός. Τα κουβούσια κλείστηκαν καλά και εφαρμόστηκε πυρόσβεση ατμού. Το πλοίο σύντομα ανατινάχθηκε περισσότερα από 500 άτομα σκοτώθηκαν και πάνω από 3000 τραυματίστηκαν σε ακτίνα μισού μιλίου. Στα κτίρια που καταστράφηκαν περιλαμβάνονται αποβάθρες, διυλιστήριο κατοικίες κ.τ.λ. Μετά από 16 ώρες άλλο πλοίο στο λιμάνι High Elyer φορτωμένο με παρόμοιο λίπασμα F.G.A.N το οποίο είχε πάθει ζημιές με την πρώτη έκρηξη αυτοεξεράγει και καθώς έγινε αυτό κατέστρεψε ένα τρίτο πλοίο επίσης. Η περίπλοκη δίκη αυτής της υπόθεσης κράτησε 10 χρόνια. Ευτυχώς το τρίτο πλοίο ήταν εν μέρει ιδιοκτησία της Γαλλικής κυβέρνησης και έτσι δεν υπήρξε θέμα χρεοκοπίας, αλλά εάν το πλοίο ήταν ολοκληρωτικά ιδιόκτητο και οι ιδιοκτήτες δεν είχαν καλυφθεί έναντι κινδύνων προς τρίτους και ήταν υποχρεωμένοι να πληρώσουν πλήρως τις τεράστιες αποζημιώσεις τότε σίγουρα θα είχαν οδηγηθεί σε χρεοκοπία. Τρία άλλα παραδείγματα είναι.

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

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

U.S \$140.000.000. Ο πλοιοκτήτης της μοντέρνας εποχής χρειάζεται να αποφύγει όλη αυτή την αβεβαιότητα. Πρέπει να ξέρει με λογική ακρίβεια ,πόσο θα κοστίσει και πότε θα υπόχρεος να πληρώσει έτσι ώστε να το συνυπολογίσει στον ήδη σε λειτουργία προϋπολογισμό του. Ιδανικά χρειάζεται λογικά ακριβή πρόβλεψη για τα επόμενα δύο με τρία χρόνια. Αυτό αποτελεί πρόκληση για τις ασφαλιστικές ικανότητες και μέρος όπου για μεγάλη χρονική περίοδο οι όμιλοι P&I επέδειξαν ότι μπορούν να ξεπεράσουν την τυπική ασφαλιστική αγορά.

6.ΠΩΣ ΟΙ ΟΜΙΛΟΙ P&I ΔΙΑΦΕΡΟΥΝ ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ.

Λίγοι γνωρίζουν εκτός της ναυτιλίας για του ομίλου P&I .Οι περισσότεροι άνθρωποι συνδέουν συνήθως την ασφάλιση των πλοίων με τους Lloyds που απαρτίζονται από ασφαλιστικά συνδικάτα, καθένας από τα οποία είναι μια ομάδα ανεξάρτητων Ασφαλιστών. Υπάρχουν επίσης αναρίθμητες ασφαλιστικές εταιρίες σε όλο τον κόσμο ,οι οποίες όλες σχεδόν είναι ιδιοκτησία μετόχων και στις εταιρίες αυτές οι ασφάλιση πλοίων είναι συνήθως μικρό μέρος γενικότερης συλλογής άλλων τύπων ασφαλιστικών συναλλαγών ,συμπεριλαμβανομένων κινδύνων αυτοκινήτου και ασφάλειας ζωής. « Εταιρία αμοιβαίας ασφάλισης είναι εκείνη που δεν έχει μετόχους και όπου η εταιρία είναι τελικά ιδιοκτησία των κατόχων ασφαλιστηρίων συμβολαίων που μοιράζονται τους κινδύνους αυτούς σε ίση βάση». Πολλές εταιρίες ασφάλειας ζωής κατέχονται και αμοιβαία ,υπάρχουν και κάποιες άλλες ακόμη αμοιβαίες εταιρίες που λειτουργούν σε άλλα εξειδικευμένα πεδία αλλά ελάχιστες αμοιβαίες εταιρίες απολαμβάνουν τα οφέλη της στενής σχέσης μεταξύ της εταιρίας και των κατόχων των ασφαλιστηρίων συμβολαίων με την ίδια αίσθηση κοινού σκοπού που έχει ένας όμιλος P&I με τα μέλη του. Εκτός από τους πλοιοκτήτες που παρέχουν αμοιβαία προστασία ο ένας στον άλλο ,υπάρχουν συγκριτικά και πρόσφατες κινήσεις από εταιρίες πετρελαίου και από επαγγελματίες όπως οι δικηγόροι ,οι γιατροί ,οι λογιστές και οι αρχιτέκτονες να οργανώσουν εαυτούς τους με τον τρόπο του ομίλου P&I σε σχέση με τις συνολικές προς τρίτους ευθύνες. Τι είδους πλεονεκτήματα έχουν οι όμιλοι P&I

1. οι ασφαλιστές του Lloyd είναι άτομα που θέτουν την προσωπική του περιουσία σε κίνδυνο εις αντάλλαγμα για το πληρωθέν ασφάλιστρο .Όπως είναι φυσικό αναμένουν να κερδίσουν ένα ουσιαστικό ποσόν από τη δραστηριότητα αυτή ,και παρομοίως, άλλες μη αμοιβαίες ασφαλιστικές εταιρίες έχουν μετόχους που περιμένουν κέρδος από την επένδυσή τους. Ένας όμιλος αμοιβαίας προστασίας και αποζημίωσης (P&I) δεν έχει τέτοια κερδοσκοπική απαίτηση.

2. οι ασφαλιστές που έχουν βάση το κέρδος πρέπει να επωφεληθούν από την κατάσταση της αγοράς ,το νόμο προσφοράς και ζήτησης και τη μεγιστοποίηση των κερδών τους όποτε παρέχεται η ευκαιρία, ώστε να αποζημιωθούν για τα όχι επικερδή χρόνια. Αυτό μπορεί ,σε κάποιες περιπτώσεις, να οδηγήσει σε δραματικές

διακυμάνσεις του κόστους ασφάλισης, ανεξάρτητα από την πραγματική καταγραφείσα απαίτηση.

3. οι ασφαλιστές της αγοράς χρεώνουν συνήθως ένα σταθερό μη επιστρεφόμενο ασφάλιστρο εκεί που οι όμιλοι P&I διατηρούν το δικαίωμα πρόσθετων εισφορών στα Μέλη τους αν πρέπει να πληρωθούν πολλές απαιτήσεις από τον όμιλο ως σύνολο. Αυτό μπορεί να φαίνεται ότι μπορεί να θέτει τον Όμιλο σε μειονεκτική θέση αλλά ικανότητα για διενέργεια επιπλέον εισφορών στα Μέλη σημαίνει ότι ο Όμιλος P&I είναι ικανός να προσφέρει στα Μέλη μια κάλυψη που είναι πραγματικά απεριόριστη στο πληρωτέο ποσό για μια απαίτηση ,όπως επίσης δεν έχει συνολικό όριο για πληρωτέο ποσό σε κάθε ασφαλιστικό έτος. Το σύστημα αυτό θα επιβεβαιώσει ακόμα ότι ο Όμιλος παραμένει φερέγγυος ακόμη και αν ασφαλίζει με πολύ χαμηλότερά επίπεδα αποθεματικού από ότι θα είχε μια εμπορική ασφαλιστική εταιρία. Η μόνη εξαίρεση είναι για αιτήματα πετρελαϊκής μόλυνσης ,όπου υπάρχει όριο κάλυψης ίσο με U.S \$ 500.000.000 σε κάθε ατύχημα. Η ασφάλιση του εμπορίου, απαιτείται η επιλογή καθορισμένου ποσού κάλυψης ακόμη και αν ο νόμος σπάνια εγγυάται ότι οι κάτοχοι ασφαλιστηρίων συμβολαίων θα έχουν σταθερό όριο για ευθύνη τους. Στην πρακτική η συνετή χρήση της επανασφάλισης σημαίνει ότι απρόσμενες επιπλέον εισφορές των Μελών του ομίλου P&I είναι ουσιαστικά ασυνήθιστες. Σίγουρα κατά τη διάρκεια των τελευταίων λίγων χρόνων όλοι σχεδόν οι P&I όμιλοι πείστηκαν να επιβάλουν επιπλέον εισφορές στα Μέλη τους ως το αποτέλεσμα ραγδαίας αύξησης στα επίπεδα των απαιτήσεων κατά την διάρκεια της περιόδου αυτής ,αλλά πρέπει να υπενθυμιστεί ότι τα προηγούμενα χρόνια ,οι όμιλοι γενικά και ο όμιλος της Βόρειας Αγγλίας συγκεκριμένα δε χρειάστηκε να εισπράξουν τις προβλεπόμενες εισφορές εξαιτίας των καλύτερων αποτελεσμάτων.

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

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

7.ΠΩΣ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΔΙΑΝΕΜΕΤΑΙ ΣΤΑ ΜΕΛΗ.

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

Οι παράγοντες που μετέχουν σε αυτόν τον υπολογισμό :

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

8.ΤΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ ΑΠΟ ΕΙΣΦΟΡΕΣ.

Το ασφάλιστρο που χρεώνει ο όμιλος P&I είναι γνωστό ως εισφορά. Παρόλη τη συνολική αβεβαιότητα αιτημάτων και το γεγονός ότι τα επίπεδα των αιτημάτων μπορούν να ποικίλουν σημαντικά ανάμεσα σε ένα χρόνο και τον επόμενο ,η διαχείριση του Ομίλου πρέπει να εκτιμήσει στην αρχή κάθε ασφαλιστικού χρόνου ,το εισόδημα από εισφορές που απαιτεί ο όμιλος ως σύνολο και από κάθε μέλος ξεχωριστά. Αυτό συνήθως μπορεί να γίνει με ένα αποδεκτό επίπεδο ακρίβειας με την επιδέξια μελέτη των αρχείων των απαιτήσεων παρελθόντων ετών και των αποτελεσμάτων χρήσεως που κρατάει ο Όμιλος. Λαμβάνονται επίσης τυχόν νέοι παράγοντες που θεωρούν οι Διευθυντές ότι μπορούν να επηρεάσουν τον ακόλουθο έτος .Πάντα συμβαίνουν αλλαγές στην έκθεση σε απαιτήσεις που αφορούν την ναυτιλία .Μερικές φορές οι αλλαγές αυτές μπορεί να είναι πολύ σύντομες όπως όταν η ναυτιλία βγαίνει από μια βαθιά κρίση και κάποιες φορές πιο βαθμιαίες ,όπως μπορεί να γίνει από αλλαγές στη νομοθεσία.

Ακόμη ,ίσως θα πρέπει να ληφθούν επίσης υπ' όψη ο πληθωρισμός ή τρέχουσες νομισματικές διακυμάνσεις. Το συνολικό εισόδημα εισφορών που απαιτεί ο όμιλος θα βασιστεί κυρίως στη πρόβλεψη του για το επίπεδο των απαιτήσεων που θα αντιμετωπίσει τον ερχόμενο χρόνο. Ο όμιλος θα επιχειρήσει να επιβεβαιώσει όσο το δυνατόν καλύτερα ότι ο σχεδιασμός του λαμβάνει πλήρως υπ' οψη του τις πιο πρόσφατες τάσεις απαιτήσεων, αλλά στην ασφάλιση P&I ,όπως με τις περισσότερες άλλες μορφές ασφάλισης νομικής ευθύνης ,αυτό μπορεί να αποτελεί δύσκολη άσκηση εξαιτίας του γεγονότος ότι τα αιτήματα μπορεί να χρειαστούν αρκετά χρόνια για να φτάσουν σε τελικό διακανονισμό. Εξαιτίας αυτών ,ο όμιλος θα εξετάσει τα γνωστά επίπεδα ατυχημάτων που πληρώθηκαν ή οφείλονται τα τελευταία χρόνια και στη συνέχει θα προσθέσει ένα παράγοντα για να λάβει υπόψη του πιθανές μελλοντικές αυξήσεις στο σύνολο των αιτημάτων για κάθε συγκεκριμένο χρόνο ασφάλισης . Ο παράγοντας αυτός συνήθως οφείλεται σε αιτήματα που έχουν συμβεί αλλά για τον ένα ή τον άλλο λόγο δεν έχουν αναφερθεί στον Όμιλο ,ή ίσως ακόμη και στον πλοιοκτήτη ,και, κατά δεύτερο λόγο στην πιθανότητα ότι το τελικό αποτέλεσμα των γνωστών αιτημάτων θα είναι υψηλότερο από τα διαθέσιμα προς το παρόν νούμερα. Ο παράγοντας αυτός είναι γνωστός ως (Incurred but not reported) I.B.N.R παράγων, που σημαίνει υφιστάμενα αλλά όχι αναφερθέντα αιτήματα και έχει γίνει ένας παράγοντας που λαμβάνεται πολύ σοβαρά υπόψη τα τελευταία χρόνια λόγω της ραγδαίας αύξησης των απαιτήσεων .Για τον προσδιορισμό του συνολικού εισοδήματος από εισφορές λαμβάνονται υπόψη ότι, οι πληρωμές των απαιτήσεων θα γίνουν όχι συγχρόνως αλλά με την πάροδο αρκετών ετών, και ότι οι εισφορές θα επενδυθούν και θα επιφέρουν κέρδος για τον όμιλο την περίοδο αυτή. Επιπρόσθετα

Με το κόστος των απαιτήσεων πρέπει να ληφθεί φροντίδα για τα ασφάλιστρα επανασφάλισης και το κόστος της διοίκησης. Το κόστος επανασφάλισης έχει αυξηθεί απότομα τα τελευταία χρόνια εν μέρει ως αποτέλεσμα κάποιων μεγάλων ατυχημάτων και εξ αιτίας αλλαγών στην παγκόσμια αγορά επανασφάλισης. Μετά τον συνυπολογισμό των παραγόντων αυτών, οι Διαχειριστές μπορεί να ζητήσουν από τους Διευθυντές του ομίλου να εγκρίνουν γενική αύξηση προς όλα τα μέλη ανεξάρτητα από τα μεμονωμένα αποτελέσματα κάθε μέλους. Ωστόσο, αλλά ανεξάρτητα από κάθε πιθανή γενική αύξηση, οι Διαχειριστές θα μελετήσουν επίσης το αρχείο απαιτήσεων του κάθε Μέλους. Φυσικά μια απαίτηση έναντι σε ένα πλοιοκτήτη μπορεί να χρειαστεί πολλά χρόνια για να καταλήξει σε τελικό διακανονισμό, και γι' αυτό, ο όμιλος πρέπει να λαμβάνει ξεχωριστά υπόψη του λογαριασμούς των πληρωθέντων πραγματικά ποσών και λογαριασμούς των ποσών για τα οποία έχει ληφθεί πρόβλεψη πιθανής πληρωμής. Ο Όμιλος θα προσπαθήσει να λάβει μια μακροχρόνια άποψη έτσι ώστε το μέλος να μην τιμωρηθεί άδικα για απαιτήσεις που το μέλος και ο όμιλος μπορεί να υπερασπίζονται ακόμη με θέρμη. Τελικά η κατάρτιση του προϋπολογισμού του ομίλου για κάθε οικονομικό έτος είναι θέμα καθορισμού

- Των εισφορών κάθε μέλους σε σχέση με τις εισφορές των άλλων μελών.
- Του συνολικού ποσού που θα απαιτηθεί για να καλυφθούν οι απαιτήσεις κατά των μελών.
 - Ενός λογικού ποσού για τα υπόλοιπα έξοδα του ομίλου. Τα υπόλοιπα έξοδα περιέχουν αναπόφευκτα συμβολή έναντι των αιτημάτων άλλων μελών. Κάθε όμιλος θα έχει ένα αριθμό μεγάλων αιτημάτων κάθε χρόνο που είτε δεν είναι επανασφαλισμένα ή είναι μόνο μερικώς. Στην απόφαση της κατανομής του αναμενόμενου κόστους των αιτημάτων αυτών με τρόπο δίκαιο προς όλα τα μέλη οι Διαχειριστές θα λάβουν αρχικά υπ' όψη το πραγματικό αρχείο τέτοιων μεγάλων ατυχημάτων κάθε Μέλους και κατά δεύτερο λόγο, την πιθανή έκθεση όλων των Μελών σε τέτοια αιτήματα. Η έκθεση μπορεί να υφίσταται είτε γιατί ένα Μέλος έχει αρχείο μικρότερων αιτημάτων που αποκαλύπτεται έναν πάνω από το μέσο όρο κίνδυνο να συμβούν μεγαλύτερα αιτήματα, ή γιατί ο τύπος των πλοίων ή του εμπορίου των συγκεκριμένων μελών ενέχει περισσότερο κίνδυνο απ' ότι οι δραστηριότητες άλλων Μελών, ακόμη κι αν δεν έχουν συμβεί αληθινά αιτήματα. Μόλις το αναγκαίο επίπεδο καθοριστεί, τα Μέλη θα ειδοποιηθούν για το ποσό των εισφορών που πρέπει να προϋπολογίσουν για τον επόμενο χρόνο. Αυτό είναι, φυσικά, ένα επίπεδο κατά προσέγγιση και είναι γνωστό ως εκτιμηθείς ολική εισφορά. (Estimated Total Call) (E.T.C). Έχοντας υπόψη ότι όλο αυτό το εισόδημα δεν είναι απαραίτητο για να πληρωθούν τα αιτήματα κατά την διάρκεια της άμεσης περιόδου των 12 μηνών, ο όμιλος δεν απαιτεί όλα τα λεφτά συγχρόνως. Από την άλλη, ο όμιλος πρέπει να αναλογιστεί την πιθανή δυσκολία συλλογής υπολοίπων των Μελών των δύο ή τριών προηγούμενων ετών και έτσι ο Σύνδεσμος P&I Club Βορείου Αγγλίας όπως και άλλοι Όμιλοι, συλλέγει κατά προσέγγιση το 70 % της εκτιμηθείσας ολικής εισφοράς στην έναρξη, που το μέλος συνήθως πληρώνει σε δόσεις κατά τη διάρκεια των 12 μηνών

του ασφαλιστικού χρόνου. Αυτή είναι γνωστή ως προκαταβολική ή πρωταρχική εισφορά.(Advance Or Initial Call AC). Η επόμενη δυσκολία που συναντούν οι Διαχειριστές του ομίλου προέρχεται από το γεγονός ότι μολονότι χρειάζεται πολύς χρόνος για να διακανονιστούν οι απαιτήσεις και οι αγωγές που μπορεί να γίνουν έναντι στον πλοιοκτήτη ,δεν είναι σκόπιμο να αφήσουμε τον ασφαλιστικό χρόνο αόριστα «ανοιχτό» ,έχοντας κατά νου ότι το υπόλοιπο της εκτιμηθείσας ολικής εισφοράς ολικής εισφοράς πρέπει να εισπραχθεί από τους πλοιοκτήτες που ήταν μέλη κατά την διάρκεια του συγκεκριμένου χρόνου. Η συνήθης διαδικασία είναι για τους διαχειριστές η διεκπεραίωση ετήσιας εκτίμησης της προόδου του καθενός από τα προηγούμενα ασφαλιστικά έτη και στην συνέχεια η υποβολή προτάσεως στους Διευθυντές του Ομίλου για το αν κάποια συγκεκριμένη ασφαλιστική χρονιά θα πρέπει να κλείσει ή να μείνει ανοιχτή για άλλη μια περίοδο 12 μηνών.

Υπάρχουν πολλοί παράγοντες που επηρεάζουν την απόφαση αυτή :το αποτέλεσμα των αρχικών αιτημάτων μπορεί να είναι καλύτερα από το αναμενόμενο, όλα τα υπόλοιπα αιτήματα μπορεί να καλύπτονται από την επανασφάλιση ή μπορεί να είναι το ότι οι Διευθυντές νιώθουν ότι οι αβεβαιότητες μπορούν με ασφάλεια να τακτοποιηθούν από τα αποθεματικά του Ομίλου. Ανάλογα με το αποτέλεσμα ,ο Όμιλος τότε θα χρεώσει όλο ή ένα μέρος του υπολοίπου της εκτιμηθείσας ολικής εισφοράς (E.T.C). Ίσως μια πρόσθετη εισφορά μπορεί να είναι αναγκαία ,ή, κατά περίπτωση μπορεί να είναι πιθανό ο όμιλος να παραιτηθεί από άλλη επιπλέον επιβολή εισφοράς. Η επιπλέον αυτή εισφορά είναι γνωστή ως επιπρόσθετη εισφορά ή εισφορά κλεισίματος (Supplementary Call or Closing Call) και εκφράζεται κανονικά ως ένα ποσοστό της προκαταβολικής εισφοράς (AC) .Αν η εισφορά πρέπει να είναι περισσότερο από την πραγματική προβλεφθείς επιπρόσθετη εισφορά ,τότε το επιπλέον ποσό είναι γνωστό ως πλεονάζουσα επιπρόσθετη εισφορά.(Excess Supplementary Call E.S.C).

Όταν ένα Μέλος πουλάει ένα πλοίο ή για κάποιο λόγο εγκαταλείπει τον Όμιλο ,τότε οι Διευθυντές μπορούν να εγείρουν πρόσθετη επιβάρυνση ,η πληρωμή της οποίας θα απαλλάξει το Μέλος από ευθύνη με τα εν λόγω πλοία. Το συνολικό ποσό των απλήρωτων προβλεφθείς επιπρόσθετων εισφορών, μαζί με το ποσό της επιβάρυνσης, αν υπάρχει είναι γνωστό ως εισφορά αποδέσμευσης (Release Call). Ο Όμιλος μπορεί οποτεδήποτε να αποφασίσει την αναθεώρηση της εκτιμηθείς ολικής εισφοράς για ένα δοσμένο ασφαλιστικό έτος. Κανονικά το Νοέμβριο κάθε χρόνου ,πριν από κάθε ανανέωση ,ο Όμιλος εκδίδει ένα έντυπο προς τα Μέλη πληροφορώντας τα για το τελευταίο προβλεφθέν αποτέλεσμα για κάθε ένα από τα «ανοιχτά χρόνια» συμπεριλαμβάνοντας στην πρόβλεψη του και την εισφορά αποδέσμευσης. Μέχρι τώρα όσον αφορά τον προϋπολογισμό του πλοιοκτήτη ,σε κάθε ένα λογιστικό χρόνο ,ένα Μέλος αναμένει να πληρώσει την προκαταβολική εισφορά (AC) της εκτιμηθείσας ολικής εισφοράς (E .T.C) για τον τρέχοντα χρόνο, συν κάθε επιπρόσθετη εισφορά που μπορεί να χρεωθεί σε προηγούμενους χρόνους. Ορισμένες φορές γίνονται και εξαιρέσεις στον διακανονισμό αυτό. Ο Όμιλος θα δεχθεί επίσης εγγραφές για ασφάλιση από ναυλωτές κατά χρόνο ή ταξίδι των

οποίων η ευθύνη φορτίου είναι συμβατή με αυτή ενός πλοιοκτήτη. Ωστόσο ένας ναυλωτής δεν μπορεί να είναι μακροπρόθεσμα μέτοχος στη ναυτική βιομηχανία και γι' αυτό δε γίνεται κανονικό Μέλος του Ομίλου σε πλήρη αμοιβαία βάση.

Ο ναυλωτής πληρώνει κανονικά ένα συγκεκριμένο ασφάλιστρο ,συνήθως σε ένα ελαφρώς υψηλότερο επίπεδο απ' ότι η ισοδύναμη εκτιμηθείς ολική εισφορά θα μπορούσε να είναι και δεν καρπώνεται το προνόμιο της απεριόριστης κάλυψης. Υπάρχουν επίσης συγκεκριμένοι τύποι πλοίων για τους οποίους ο Όμιλος μπορεί να προτιμήσει να αποφύγει να δώσει απεριόριστη κάλυψη και όπως στις συναλλαγές με τους ναυλωτές, το μέλος πλοιοκτήτης με ειδικό τύπο πλοίων θα πληρώσει είτε καθορισμένο ασφάλιστρο ή μια εκτιμηθείς ολική εισφορά ,αλλά για περιορισμένη κάλυψη. Το όφελος της αμοιβαίας ασφάλισης είναι ότι κάθε Μέλος φέρει μέρος του βάρους των απαιτήσεων των άλλων μελών, αλλά το κόστος πρέπει να καταναμηθεί δίκαια.

Επανασφάλιση είναι η διαδικασία κατά την οποία μια ασφαλιστική εταιρία ή όμιλος P&I μεταφέρει ολόκληρο ή μέρος του κινδύνου σε άλλη ασφαλιστική εταιρία ή άλλο όμιλο P&I. Η επανασφάλιση είναι ζωτικής σημασίας για την ικανότητα ενός ομίλου P&I να προσφέρει τόσο ασφάλεια όσο και σταθερότητα στα Μέλη του. Ένα από τα πλεονεκτήματα του Ομίλου αμοιβαίας προστασίας και αποζημίωσης (P&I) είναι ότι δεν υπάρχουν εμπορικοί ασφαλιστές που να βγάζουν κέρδος ,θα ήταν επιθυμητό ,στη θεωρία , να αφηθούν τα Μέλη να αντιμετωπίζουν συλλογικά καθεμία από τις απαιτήσεις του Ομίλου .Δυστυχώς ωστόσο, η απρόβλεπτη φύση των απαιτήσεων και οι πολύ υψηλές απαιτήσεις που μπορεί να προκύψουν ορισμένες φορές ,θα μπορούσε να οδηγήσουν σε τεράστιες διαφορές στο επίπεδο των ασφαλιστών που απαιτείται από χρόνο σε χρόνο και θα έκανε πραγματικά αδύνατη την ακριβή πρόβλεψη από μέρους της διαχείρισης. Η λύση έγκειται στην επανασφάλιση και μολονότι αυτό μπορεί να απορροφήσει μέχρι και 20 ή 30% του ετήσιου εισοδήματος του Ομίλου θα πρέπει μακροπρόθεσμα η επανασφάλιση να πληρώνει το ίδιο ποσοστό των απαιτήσεων ,όπως επίσης να παρέχει ασφάλεια για καταστροφικά επίπεδα των απαιτήσεων. Το πρόγραμμα επανασφάλισης για τους περισσότερους Ομίλους θα είναι ως ακολούθως :

Συμφωνία κοινοπραξίας.

Παρόλη την ανάγκη για επανασφάλιση είναι επιθυμητό για τους ομίλους να καταφύγουν όσο το δυνατό λιγότερο στην εμπορική ασφαλιστική αγορά. Οι απαιτήσεις μπορεί να αφορούν οποιοδήποτε ποσό αλλά η υψηλότερη συχνότητα απαιτήσεων θα αφορά φυσικά τα χαμηλότερα επίπεδα και γι' αυτό η ιδέα της αμοιβαιότητας λειτουργεί καλύτερα στα χαμηλά αυτά επίπεδα.Προκειμένου να γίνει αυτό και ταυτόχρονα να επιτύχουμε την καλύτερη πιθανή εξάπλωση του κινδύνου όλοι οι όμιλοι P&I στη Διεθνείς Ομάδα συμμετέχουν άμεσα ή έμμεσα σε μια αμοιβαία Συμφωνία Κοινοπραξία. Συμφωνία με το διακανονισμό αυτό (όπως εκφράζεται στο ασφαλιστικό έτος 1992),κάθε όμιλος θα καλύπτει μόνο τα πρώτα 2 εκατομμύρια \$ Η.Π.Α ,καθενός και όλων των αιτημάτων. Το ποσό αυτό λέγεται

επίσχεση (retention). Την κάλυψη κάθε απαίτησης που υπερβαίνει το ποσό \$ Η.Π.Α. Κάθε όμιλος συνεισφέρει στις απαιτήσεις με βάση προκαθορισμένη φόρμουλα που βασίζεται στη χωρητικότητα Και το εισόδημα του από, καθώς επίσης και στο μακροχρόνιο αρχείο απαιτήσεων του τηρεί η Κοινοπραξίας για κάθε όμιλο.

Επανασφάλιση υπερβολικής απώλειας.

Αιτήματα που υπερβαίνουν το ανώτερο όριο της Συμφωνίας Κοινοπραξίας 15 εκατομμύρια \$ Η.Π.Α (2 εκ.\$ Η.Π.Α +13εκ.\$Η.Π.Α) ανά περιστατικό ,θα είναι συγκριτικά λίγα ανάμεσα σε όλα, μολονότι υπάρχει ένας τέτοιος αριθμός αιτημάτων σε καταστροφικό επίπεδο που προκαλεί έκπληξη. Ωστόσο ,οι Όμιλοι ανακάλυψαν από την πείρα τους ότι η αβέβαια συχνότητα τέτοιων αιτημάτων πάνω από το επίπεδο των 15 εκατομμυρίων \$ Η.Π.Α κάνει ελκυστική τη χρήση της εμπορικής ασφαλιστικής αγοράς για επανασφάλιση. Οι εμπορικοί ασφαλιστές είναι πρόθυμοι στη χρέωση ενός τέτοιου ασφάλιστρου που αντανάκλα το γεγονός ότι μια πολύ μεγάλη απαίτηση μπορεί να προκύψει μόνο μια κάθε τόσα χρόνια. Εκμεταλλευόμενοι τη συλλογική αγοραστική τους δύναμη ,όλοι οι Όμιλοι της Διεθνούς Ομάδος συμμετέχουν σε ένα μοναδικό συμβόλαιο επανασφάλισης . Η επανασφάλιση αυτή καλύπτει το κόστος κάθε αιτήματος μέχρι και 1,05 δισεκατομμύρια \$ Η.Π.Α (1992) ανά περίπτωση ,εκτός από την περίπτωση της πετρελαϊκής μόλυνσης όπου το όριο ήταν 500 εκατομμύρια \$ Η.Π.Α (1992) ανά περίπτωση. Εξαπλώνεται σε όλες τις διεθνείς αγορές και είναι ένα από τα μεγαλύτερα μεμονωμένα ασφαλιστικά συμβόλαιο στον κόσμο. Τόσο το διαθέσιμο ποσό όσο και το κόστος της επανασφάλισης αυτής για υπερβολικά μεγάλη απαίτηση ,επηρεάζεται κατά πολύ από την κατάσταση της παγκόσμιαςαγοράς επανασφάλισης. Ο συνδυασμός αυτού του ειδικού επανασφαλιστικού συμβολαίου ,το ατύχημα Exoon Valdez ,η συνεπακόλουθη αυξημένη προσοχή της κοινής γνώμης και των αρχών για την έκθεση σε μόλυνση του περιβάλλοντος και οι σοβαρές απώλειες που ανέφεραν οι Lloyds και άλλες παγκόσμιες ασφαλιστικές αγορές στα τελευταία χρόνια ,είχαν ως αποτέλεσμα αυξημένα ουσιαστικά ασφάλιστρα για χαμηλά όρια κάλυψης σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια. Το κόστος κατανέμεται σε διαφόρους τύπους πλοίων με τα δεξαμενόπλοια να πληρώνουν πολύ περισσότερα απ' ότι τα πλοία ξηρού φορτίου και άλλα πλοία διαφόρων τύπων αντανάκλώντας την επιπρόσθετη έκθεση σε κινδύνους απαιτήσεων. Επιπλέον υπάρχει μια ειδική επιβάρυνση για δεξαμενόπλοια που κάνουν εμπόριο σε λιμάνια των Η.Π.Α με βάση τον αριθμό των ταξιδιών. Μολονότι τα δεξαμενοπλοία απαρτίζουν το 43% της συνολικής παγκόσμιας χωρητικότητας που καλύπτει την επανασφάλιση αυτή υπολογίζονται κατά προσέγγιση ότι επιβαρύνθηκαν με το 76% των ολικών ασφαλιστρων το 1992. Απαιτήσεις Άνω της Επανασφάλισης Υπερβολικής Απώλειας (Overspill Claime).

Στο απίθανο γεγονός καταστροφικής απώλειας που υπερβαίνει το ανώτατο όριο του επανσφαλιστηρίου συμβολαίου υπερβολικής απώλειας ,(1,05 δις.\$ Η.Π.Α) κάθε πλεονάζον ποσό επιστρέφει προς κάλυψη στη συμφωνία κοινοπραξίας αλλά κάθε όμιλος συμμετέχει με βάση της συγκριτικής του χωρητικότητας. Η ευθύνη του ομίλου σε ένα τέτοιο αίτημα θα πρέπει να αντιμετωπιστεί ως κανονική απαίτηση στο

ασφαλιστικό έτος του Όμιλου. Επανασφάλιση συνολικού ορίου επίσχεσης (Stop Loss Reinsurance) Κάθε όμιλος καλύπτει τα πρώτα 2 εκατομμύρια \$ Η.Π.Α καθενός και όλων των αιτημάτων(όριο επίσχεσης). Προφανώς το συνολικό όλων των αιτημάτων κάτω από το όριο επίσχεσης σε κάθε ένα από τα ασφαλιστικά έτη μπορεί να είναι αρκετά απρόβλεπτο και μπορεί να είναι ο λόγος ανεπιθύμητων διακυμάνσεων στα οικονομικά του ομίλου χρόνο με τον χρόνο. Στο σημείο αυτό ,κάποιοι όμιλοι επωφελούνται με τη χρήση της εμπορικής ασφαλιστικής αγοράς και ασφαλίζουν στην αγορά αυτή, το συνολικό ποσό .πάνω από ένα όριο ,το οποίο οι Διευθυντές του Ομίλου θεωρούν ότι μπορεί άνετα να καλυφθεί με τις προϋπολογισθείσες εισφορές ελαχιστοποιώντας έτσι την αβεβαιότητα. Μπορεί να υπάρχει ένα ανώτατο όριο στο πληρωτέο ποσό από την ασφαλιστική αγορά. Ο όμιλος μπορεί επίσης να θέσει σε λειτουργία επιπρόσθετες επανασφάλισεις υπερβολικής απώλειας σε συνδιασμό με το όριο επίσχεσης . Για παράδειγμα , μπορεί να αποφασίσει την επανασφάλιση όλων των απαιτήσεων πάνω από 1 εκατομμύριο \$ Η.Π.Α μέχρι της Κοινοπραξιακής επίσχεσης των 2 εκατομμυρίων \$ Η.Π.Α. Μπορεί επίσης να αποφασίσει να κάνει συγκεκριμένες άλλες επιλεκτικές διευθετήσεις επανασφάλισης από καιρού εις καιρόν αν θεωρήσει ότι αυτό εξυπηρετεί το συμφέρον των Μελών του Ομίλου. Αποθέματα. Όταν τα αιτήματα δεν μπορούν να ικανοποιηθούν από το εισόδημα των εισφορών ή την επανασφάλιση τότε υπάρχουν πάντα τα αποθέματα. Οι περισσότεροι P&I όμιλοι ,συμπεριλαμβανομένου της Βόρειας Αγγλίας ,κανονικά έχουν αποθέματα ,μολονότι είναι μικρότερα από τα επίπεδα που διατηρεί μια εμπορική ασφαλιστική εταιρία ισοδύναμου μεγέθους ,εξαιτίας του γεγονότος ότι ο όμιλος έχει την δυνατότητα να ζητήσει επιπρόσθετες εισφορές από τα μέλη του. Ωστόσο ,δεν αποτελεί πολιτική των ομίλων P&I να εξαρτώνται από τα χρήματα των μελών τους ,χωρίς να υπάρχει ανάγκη ,και έτσι διατηρούν αποθέματα σε ικανοποιητικά επίπεδα. Εκτός από τη γενική ασφάλεια ,τα αποθέματα χρησιμοποιούνται ως μέσα για την ομαλοποίηση του αποτελέσματος χρήσεως ανάμεσα στον ένα χρόνο και τον επόμενο. Όταν έρθει η χρονική στιγμή για τη λήψη της απόφασης του κλεισίματος ενός ασφαλιστικού έτους, Διαχειριστές και Διευθυντές μπορεί να αποφασίσουν τη διευθέτηση των αιτημάτων μερικώς από επιπρόσθετες εισφορές και μερικώς από τα αποθέματα .

Μπορεί ακόμη και όταν η απόφαση για το κλείσιμο του χρόνου έχει αναβληθεί για 12 επιπλέον μήνες ,να υπάρχει ακόμη τόση αβεβαιότητα για το αποτέλεσμα ώστε οι Διευθυντές να αποφασίσουν ότι θα ήταν παράλογο να το καλύψουν με επιπρόσθετη εισφορά. Τότε ,θα πρέπει να ληφθεί φροντίδα ώστε ο ισολογισμός του χρόνου αυτού να καλυφθεί από το αποθεματικό του ομίλου. Ακόμη και τότε ,ο Όμιλος μπορεί να μεταθέσει τα παλαιά αυτά αιτήματα εκτός του κλεισμένου χρόνου στον αρχαιότερο των ακόμα ανοικτών χρόνων και να συμπεριλάβει τα αιτήματα αυτά στη χρήση της επιπρόσθετης εισφοράς προς τα μέλη στο ασφαλιστικό αυτό έτος. Σε καλή χρονιά ,οι Διευθυντές μπορούν να αποφασίσουν να μεταφέρουν όλο ή μέρος του πλεονάσματος του ασφαλιστικού αυτού χρόνου στο απόθεμα αντί να το επιστρέψουν στα Μέλη. Η απόφαση εξαρτάται από την κατάσταση του αποθέματος και την γνώμη των Διευθυντών για το πιθανό αποτέλεσμα μελλοντικών ετών. Ως

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

Η χρηματοδότηση άλλων κλάσεων κάλυψης που παρέχουν οι όμιλοι P&I λειτουργεί με τρόπο παρόμοιο μ' αυτό της κλάσης P&I. Τα ασφάλιστρα για ασφάλιση από κινδύνους πολέμου βασίζονται σε ένα ποσοστό της αξίας ασφάλισης του πλοίου και οι τιμές αυτές είναι συνήθως σε πολύ χαμηλό επίπεδο ,γιατί τα αποθέματα γι' αυτή την κλάση κάλυψης είναι κανονικά σε υψηλό επίπεδο, παρέχετε κάποιος βαθμός επανασφάλισης από την κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου και υπάρχει επίσης κοινοπρακτικός διακανονισμός μεταξύ αρκετών από τους ομίλους. Η κλάση υπερημερίας ,ναύλου και υπεράσπισης ,λειτουργεί επίσης στη βάση ενός εκτιμηθέν ετήσιου ασφαλιστρου που πληρώνεται ολόκληρο τον πρώτο χρόνο αλλά με τα μέλη ακόμα υποκειμένα σε επιπρόσθετες εισφορές. Στην κλάση αυτή υπάρχουν μικρότερες διαφοροποιήσεις στο ποσόν που πληρώνει κάθε μέλος από τις άλλες κλάσεις αλλά σε πολλούς συνδέσμους τα μικρότερα πλοία που πραγματοποιούν μικρά ταξίδια πληρώνουν συγκριτικά λιγότερα. Στην κλάση απεργιών τα ασφάλιστρα βασίζονται σε ποσοστό της ημερήσιας αποζημίωσης που επιλέγει το μέλος ,τον αριθμό των προς ασφάλιση ημερών και τον αριθμό των ημερών «περιόδου αναμονής» ή των αφαιρετέων.

9.ΟΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΤΟΥΣ.

Το πληρωτέο ποσό του κάθε μέλους εξαρτάται , σε κάποιο βαθμό ,από το αποτέλεσμα των συνολικών απαιτήσεων για όλο τον όμιλο και το μεμονωμένο μέλος ,αλλά υπάρχουν άλλοι παράγοντες . Υπάρχει σταθερή ροή νέων πλοίων στον πλοίων στον όμιλο. Κάποια ανήκουν σε νέα μέλη ,κάποια είναι πρόσθετα πλοία υπαρχόντων μελών και σε κάποιες περιπτώσεις αντικαταστάσεις πλοίων εκποιηθέντων. Ο όμιλος δέχεται αιτήσεις για νέα μέλη τόσο άμεσα όσο και μέσω μεσιτών ασφαλείας . Ο Όμιλος θα απαιτήσει τις ακόλουθες λεπτομέρειες ,οι οποίες έχουν άμεση επίδραση στο επίπεδο της εισφοράς που θα χρεωθεί το νέο μέλος του ομίλου.

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

ο τύπος και ο τομέας των μεταφορών του πλοίου είναι ευρέως συμβατοί με τα υπάρχοντα ενδιαφέροντα του Ομίλου, ή αν θα αντιπροσωπεύει μια πολύτιμη συνεισφορά στο γενικότερο φάσμα κινδύνων. Πολύ λίγοι όμιλοι ειδικεύονται σε συγκεκριμένους μόνο τύπους πλοίων. Ένα άλλο ζήτημα που εξετάζεται από τους διευθυντές τους ομίλου είναι αν ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής του πλοίου θα ήταν κατάλληλο μέλος του ομίλου π.χ. ισχυρός οικονομικά και έτοιμος να ξεκινήσει μακροχρόνια σχέση με τον Όμιλο. Υπάρχει επίσης μια συμφωνία μεταξύ των μελών της Διεθνούς Ομάδας των Ομίλων P&I ότι, σε αναγνώριση της επαναστασιαστικής Κοινοπραξιακής συμφωνίας που λειτουργεί μεταξύ τους, θα αποδεχθούν όλα περιορισμούς για τον τρόπο με τον οποίο μπορούν να ανταγωνιστούν ο ένας τον άλλο στις συναλλαγές. Αυτό, στην πράξη, σημαίνει ότι κάθε αίτηση πρέπει να ελεγχθεί προκειμένου να εξακριβωθεί ότι ούτε το πλοίο που προσφέρεται, ούτε άλλο πλοίο υπό τον έλεγχο του ιδίου πλοιοκτήτη ή διαχειριστή, έχει εισαχθεί σε κάποιον άλλο όμιλο. Μπορεί να μην είναι δυνατόν να προσφερθεί εξοικονόμηση στο επίπεδο των ασφαλιστρών άλλου Ομίλου, αλλά υπάρχει πάντα έντονος συναγωνισμός μεταξύ των Ομίλων στο επίπεδο των παρεχομένων υπηρεσιών και ειδικότερα τα τελευταία χρόνια, στην ακρίβεια των προβλέψεων των εισφορών.

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

- Το όνομα του μέλους και του πλοίου του.
- Την περίοδο ασφάλισης και τις κλάσεις για τις οποίες το πλοίο εισάγεται.
- Τα ονόματα οποιονδήποτε πρόσθετων ασφαλισμένων ή ενυπόθηκων δανειστών.
- Τα αφαιρέσιμα, ειδικούς όρους και όλη τη διατύπωση κάθε συνθήκης που δεν καλύπτεται από τους κανονισμούς. Το πιστοποιητικό εισαγωγής θα παραδοθεί έγκαιρα στο μέλος μαζί με αντίγραφο του βιβλίου κανονισμών για κάθε κλάση ασφάλισης που περιλαμβάνει κατάλογο των αντιπροσώπων του Ομίλου σε όλο τον κόσμο. Ένα νέο μέλος θα παραλάβει επίσης ένα αντίγραφο του καταστατικού του Συνδέσμου. Το Τμήμα εισαγωγής είναι επίσης υπεύθυνο για την προετοιμασία και την έκδοση τιμολογίων για τις εισφορές. Αυτά είναι γνωστά ως γραμμάτια εισφοράς (call notes). Η πραγματική ολική εισφορά αναγράφεται στο γραμμάτιο εισφοράς σα

να υπολογίζεται σε τιμή ,ανά GRT του πλοίου. Η τιμή φυσικά θα είναι διαφορετική για κάθε Μέλος ,αλλά αυτή η πρακτική οφείλει την καταγωγή της στο γεγονός ότι κάποτε κάθε Όμιλος P&I χρέωνε ίδια τιμή σε όλα τα Μέλη του. Προκειμένου να εισπραχθεί η κατάλληλη ολική εισφορά από κάθε μέλος ,αυτή η σταθερή τιμή εφαρμοζόταν σε διαφορετικά ποσοστά του πραγματικού GRT του πλοίου, και το μερίδιο της χωρητικότητας στο οποίο βασιζόταν η τιμή ήταν γνωστό ως συμβάλλουσα χωρητικότητα (Contributing tonnage). Με τον ίδιο τρόπο το τμήμα εισαγωγών θα εκδώσει γραμμάτια εισφοράς για τις επιπρόσθετες εισφορές και όταν το πλοίο πωλείται ή το μέλος αποχωρήσει από τον όμιλο ,την κατάλληλη εισφορά αποδέσμευσης.

Ένα μέλος που αποχωρεί έχει επίσης τη δυνατότητα να δώσει στον Όμιλο τραπεζική εγγύηση ,αντί να πληρώσει εισφορές αν προτιμάει να το ρισκάρει και ίσως να ωφεληθεί από κάθε μελλοντική έκπτωση των προβλεφθέντων επιπρόσθετων εισφορών. Το τμήμα εισαγωγών θα ασχοληθεί επίσης με οπισθογραφήσεις ,γραμμάτια εισφορών για αλλαγές στον κίνδυνο κάλυψης και αίτησης για επιστροφή ασφαλιστρών όταν τα πλοία έχουν παροπλισθεί. Τέλος ,το τμήμα εισαγωγών ,θα βοηθήσει κανονικά τα μέλη στη λήψη πρόσθετων πιστοποιητικών σχετικών με την κάλυψη P&I ,όπως το πιστοποιητικό οικονομικής υπευθυνότητας (Μόλυνσης Νερού) όταν συναλλάσσονται στις Η.Π.Α πιστοποιητικό μέλους του TOVALOP. Εκτός από τα έγγραφα εισαγωγής του πλοίου ,τα μέλη του ομίλου λαμβάνουν τακτικά αντίτυπα των ετήσιων ισολογισμών ,όπως επίσης διάφορα έντυπα με πληροφορίες προς τα μέλη που εκδίδονται όταν οι Διαχειριστές νοιώθουν ότι υπάρχει θέμα ενδιαφέροντος .Με τον τρόπο αυτό ,και μέσα από ποικιλία άλλων εκδόσεων του ομίλου ,τα μέλη έχουν μια ολοκληρωμένη πληροφόρηση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 :ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ ΣΕ ΖΗΜΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ (MEASURE OF INDEMNITY)

Ο τρόπος αποζημίωσης ,βασικά καθορίζεται και διέπεται από τις προβλέψεις του Marine Insurance Act 1906 (Ναυτασφαλιστικός Κώδικας 1906) Ειδικά τα άρθρα 68 και 69 προβλέπουν

1.Άρθρο 68 Ολική Απώλεια (Total Loss)

Σε περίπτωση Ολικής Απώλειας δηλαδή όταν το πλοίο χαθεί τελείως (βυθισθεί σε βαθιά νερά) ή εάν το πλοίο καταστεί ολική τερματική απώλεια (CTL) ,λόγω κόστους επισκευών που υπερβαίνουν την ασφαλιστική αξία ,τότε το μέγεθος της αποζημίωσης είναι: Εάν το ασφαλιστήριο περιλαμβάνει καθορισμένο ασφαλιστικό ποσό (αξία), η αποζημίωση είναι αυτό το συγκεκριμένο ποσό.) Εάν το ασφαλιστήριο δεν περιλαμβάνει καθορισμένη αξία ,τότε η καταβλητέα αποζημίωση υπολογίζεται με βάση την πραγματική αξία του αντικειμένου που θα μπορούσε να είχε ασφαλισθεί. Τέτοιου είδους ασφαλιστήρια ,δεν συναντώνται πλέον και η αναφορά σε αυτά είναι ακαδημαϊκού ενδιαφέροντος μόνον.

2.Άρθρο 69 Μερική Απώλεια πλοίου (Partial Loss)

Σε περίπτωση που στο πλοίο επέλθει μερική απώλεια (ζημία) το μέγεθος της αποζημίωσης υπολογίζεται ως ακολούθως (πάντα με γνώμονα και τις επιμέρους προβλέψεις του ασφαλιστηρίου π.χ. απαλλαγή κλπ) Όταν το πλοίο επισκευασθεί ,ο ασφαλισμένος δικαιούται να αποζημιωθεί με το λογικό κόστος της επισκευής, αφαιρουμένων των συνήθων απαλλαγών ,αλλά σε καμία περίπτωση δεν μπορεί το κόστος των επισκευών να υπερβαίνει το ασφαλισμένο ποσό για κάθε ζημία ξεχωριστά (διαδοχικές ζημιές). Εάν το πλοίο επισκευασθεί μόνον μερικώς (χωρίς πλήρη αποκατάσταση των ζημιών του)τότε ο ασφαλισμένος δικαιούται να αποζημιωθεί για το λογικό κόστος της επισκευής που έγινε ,καθώς επίσης να λάβει επιπλέον αποζημίωση για την απώλεια σε αξία που έχασε το πλοίο λόγω της ελλιπούς επισκευής (π.χ. ένα εξειδικευμένο πλοίο επισκευάζεται μερικώς και λόγω της μη πλήρους επισκευής, αξιοποιείται πλέον σε άλλη χρήση). Ο ασφαλισμένος δικαιούται να λάβει ως αποζημίωση το κόστος των επισκευών που έγιναν καθώς και ένα ποσό που αντιπροσωπεύει την απολεσθείσα αξία από την νέα του χρήση. Αυτή υπολογίζεται βάσει εκτιμήσεων από αναγνωρισμένους μεσίτες αγοραπωλησιών πλοίων. Σε καμία περίπτωση ,το άθροισμα των ποσών που καταβάλλονται για αποζημίωση δεν μπορεί να υπερβαίνει το κόστος της πλήρους επισκευής του πλοίου όπως υπολογίζεται στο 1. παραπάνω

3.Εάν το πλοίο δεν έχει επισκευαστεί αλλά ούτε και πωληθεί ως έχει ,με τηνζημία, κατά την διάρκεια της ασφαλιστικής περιόδου, ο ασφαλισμένος δικαιούται να λάβει ως αποζημίωση ποσό που αντιπροσωπεύει μια λογική απώλεια αξίας εξαιτίας της μη επισκευασθείσας ζημίας. Το ύψος της αποζημίωσης αυτής δεν μπορεί να υπερβεί το λογικό κόστος επισκευής όπως υπολογίζεται στο 1. Παραπάνω. Επισημαίνουμε την φράση δεν έχει πωληθεί ως έχει με την ζημία κατά την διάρκεια της ασφαλιστικής περιόδου. Στην περίπτωση που το πλοίο έχει πωληθεί με την ζημία του ,τότε ο τρόπος υπολογισμού της απολεσθείσας αξίας είναι. Η διαφορά μεταξύ της τιμής πώλησης, με την αξία του πλοίου που θα είχε τότε ,χωρίς την ζημία(επισκευασμένο) Εάν το πλοίο δεν πωληθεί ως έχει κατά την διάρκεια της ασφαλιστικής περιόδου ,τότε ο τρόπος υπολογισμού της απολεσθείσας αξίας είναι. Η διαφορά αξίας που προκύπτει συγκρίνοντας την αξία πώλησης του πλοίου σε καλή κατάσταση (επισκευασμένο)(Sound Market Value).Υπολογίζονται οι αξίες κατά τον χρόνο λήξεως του ασφαλιστηρίου. Αν και ο Ναυτασφαλιστικός κώδικας δεν έχει προβλέψει αυτή την περίπτωση, δικαστικό προηγούμενο έχει τεθεί με την υπόθεση: THE MEDINA PRINCESS για αυτή την περίπτωση. Πάντα όπως περιγράψαμε και πιο πάνω η οροφή κάθε αποζημίωση είναι το «λογικό κόστος επισκευών».

Υπογραμμίζουμε και θα επεκταθούμε στην συνέχεια στην φράση που περιλαμβάνεται στον κώδικα «λογικό κόστος επισκευών»(the reasonable cost of repairs).Αυτό το «λογικό κόστος επισκευών» θα αποτελέσει αντικείμενο επίπλων υπολογισμών, παρατεταμένων διαπραγματεύσεων και αρκετής φαντασίας για να προσδιορισθεί.

3.ΛΟΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ –ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ.

Τι είναι λοιπόν το «λογικό»?

Ένα ελληνικό λεξικό ,προσδιορίζει την λέξη «λογικό» σαν «το συνετό» ή το σύμφωνο με τους κανόνες της ορθής σκέψης. Η Αγγλική νομολογία έχει κατά καιρούς χρησιμοποιήσει διαφορετικά και πολλαπλά τεστ για να προσδιορίσει το «λογικό» και παραθέτουμε μερικά. Θα ήταν παράλογο να περιμένει κάποιος έναν σαφή προσδιορισμό για την λέξη «λογικό». Υπάρχει δικαιολογημένη απόκλιση στα συμπεράσματα ανάλογο με την ιδιοσυγκρασία του ενδιαφερόμενου αλλά και του χρόνου και της περιστάσεως κατά την οποία σκέπτεται. Ένα άλλο τεστ είναι «οι αποφάσεις ενός λογικού και συνετού ανθρώπου» όπως το προσδιόρισε ο δικαστής Bowen αποδίδοντας αυτόν τον προσδιορισμό στον απλό άνθρωπο που κάθεται στο «ιππήλατο λεωφορείο της γραμμής CLAPHAM»(the man of the clap ham omnibus) Επίσης εκτενώς χρησιμοποιείται η αναφορά στην λογική για τα έξοδα που θα έκανε ένας «συνετός ανασφάλιστος πλοιοκτήτης» Καθόλου λογικό βέβαια να είναι ανασφάλιστος εκ προοιμίου, αλλά καλό σαν αναφορά για έξοδα που θα πλήρωνε εξ ολοκλήρου ,από την «τσέπη» του εάν ήταν ανασφάλιστος. Αυτή η αναφορά αποτελεί πραγματικά καλό γνώμονα για την αξιολόγηση εάν συγκεκριμένα έξοδα έχουν καλώς γίνει. Ένα παράδειγμα για να γίνει κατανοητό το παραπάνω τεστ είναι. Ο στρόφαλος κύριας μηχανής παρουσίασε επιφανειακά κρακ λόγω υπερθέρμανσης. Τα επιφανειακά αυτά κρακ μπορούν να απαλειφθούν με τόννευση του στροφάλου χωρίς να χρειαστεί ελάττωση υποδύναμης ή άλλου περιορισμού. Ένας ανασφάλιστος συνετός πλοιοκτήτης, θα υποβάλετο στο τεράστιο κόστος για να τον αλλάξει. Ας δούμε τώρα, στην καθημερινή πρακτική πως υπολογίζεται και τι περιλαμβάνει το «λογικό κόστος επισκευών». Πότε είναι λογικό να γίνουν επισκευές. Η πρακτική σήμερα ,θεωρεί ότι οι επισκευές πρέπει να κοστολογηθούν με βάση ότι θα εκτελεστούν στη «πρώτη λογική ευκαιρία». Στις περιπτώσεις όπου οι απαιτούμενες επισκευές άπτονται της αξιοπλοίας του πλοίου ,δεν τίθεται καν το ερώτημα, εφ' όσον δεν υπάρχει εναλλακτική λύση από τις άμεσες επισκευές.(προσωρινές ή μερικές). Το θέμα δημιουργείται στις περιπτώσεις όπου ο πλοιοκτήτης επιθυμεί την συνέχιση του ταξιδιού για εμπορικούς λόγους .Έτσι μπορεί να υπάρξουν επιλογές που πιθανόν να αυξήσουν το τελικό κόστος επισκευών και κάτι τέτοιο πρέπει να αξιολογηθεί συγκεκριμένα ,δεδομένου ότι οι ασφαλιστές δεν είναι υποχρεωμένοι να καλύψουν το επί πλέον κόστος. Σαν βάση υπολογισμού λοιπόν θέτουμε ότι επισκευές μπορούν να πραγματοποιηθούν στο αμέσως επόμενο λιμάνι με τις κατάλληλες υποδομές ,μετά το τέλος του ταξιδιού όπου συνέβη το ατύχημα /ζημία. Αναβληθείσες επισκευές. Πολλές φορές επισκευές αναβάλλονται για λόγους αποκλειστικά εμπορικής εκμετάλλευσης του πλοίου. Μια τέτοια επιλογή πιθανόν να επηρεάσει προς τα πάνω το κόστος επισκευής λόγω αλλαγής χώρας επισκευής. Κατά τον ίδιο τρόπο, μπορεί βεβαίως να μετριάσει το κόστος χρησιμοποιώντας π.χ. διευκολύνσεις που είναι ήδη προγραμματισμένες (δεξαμενισμός προγραμματισμένος κατά τη διάρκεια του οποίου γίνονται και οι επισκευές). Η επιπρόσθετος λοιπόν επιβάρυνση πρέπει να αξιολογηθεί με τα οφέλη ,και μόνον τότε αποτελεί μέρος του λογικού κόστους επισκευών εφ' όσον τα οφέλη υπερτερούν των επιβαρύνσεων. Προσωρινές επισκευές. Στην πρακτική θεωρούμε «προσωρινές» τις επισκευές που στην ουσία θα πρέπει να

διαλυθούν-ξαναγίνουν όταν πραγματοποιηθούν οι μόνιμες επισκευές π.χ. τοποθέτηση τσιμέντου σε που θα σπάσει για να γίνει αντικατάσταση ελασμάτων ή συγκόλληση επιθέματος πάνω σε ρήγμα. Είναι πιθανόν να θεωρηθούν και ως «προσωρινές» οι επί μέρους επισκευές (part permanent repairs) οι οποίες θα ενσωματωθούν στις μόνιμες επισκευές και θα ελαττώσουν το τελικό κόστος π.χ. αλλαγή ελάσματος με ρήγμα, με αναβολή στην αντικατάσταση ελασμάτων με βαθούλωμα. Η γενική αρχή που καθορίζει εάν το κόστος των προσωρινών επισκευών θα συμπεριληφθεί στο ολικό κόστος επισκευών είναι το κατά πόσον οι προσωρινές επισκευές παρήγαγαν όφελος στον ασφαλιστή, ως το προς τελικό κόστος των μόνιμων επισκευών π.χ. προσωρινές επισκευές που γίνονται για να αποφευχθεί έκτακτος δεξαμενισμός γίνονται αποδεκτές ως μέρος του λογικού κόστους επισκευών μέχρι του ποσού που θα στοιχίζει ο έκτακτος δεξαμενισμός επίσης επισκευές που γίνονται για να απομονωθούν κάποιοι κύλινδροι κυρίας μηχανής προκειμένου να πλεύσει αυτοδυνάμως το πλοίο σε λιμάνι όπου υπάρχουν καλύτερες διευκολύνσεις για αλλαγή του στροφάλου, συμπεριλαμβάνονται στο λογικό κόστος επισκευών μέχρι του ποσού που θα κόστιζε η ρυμούλκηση του πλοίου. Κατ' επέκταση, προσωρινές επισκευές που γίνονται με γνώμονα την εμπορική εκμετάλλευση το πλοίο και μόνον, και δεν προσφέρουν όφελος στον ασφαλιστή, δεν θεωρούνται του λογικού κόστους επισκευών και δεν πληρώνονται από τους ασφαλιστές. Εξαιρέση αποτελεί το κόστος προσωρινών επισκευών που πραγματοποιούνται από πλοία γραμμής (liner) ή επιβατικών που ταξιδεύουν σε προκαθορισμένα δρομολόγια, όπου το κόστος των προσωρινών επισκευών για λόγους διατηρήσεως δρομολογίων θεωρείται σαν μέρος του λογικού κόστους επισκευών ανεξάρτητος οφέλους προς τους ασφαλιστές. Αναφέρουμε και τις προσωρινές επισκευές οι οποίες μετά από επανέλεγχο και αποδοχή από τον Νηογνώμονα του πλοίου χαρακτηρίζονται πλέον ως νόμιμες. Το κόστος του θα θεωρηθεί ως το τελικό λογικό κόστος επισκευών. Προσωρινές επισκευές που έχουν την έννοια των επειγόντων επισκευών για τη ολοκλήρωση του συγκεκριμένου ταξιδιού, αποτελούν αντικείμενο συνεισφοράς από το φορτίο σαν έξοδα γενικής Αβαρίας και επιμερίζονται με βάση το όφελος που προκύπτει στα γενικά έξοδα γενικής αβαρίας στους ασφαλιστές του πλοίου και του φορτίου

ΥΠΕΡΩΡΙΕΣ

Το υπερωριακό κόστος που συμπεριλαμβάνεται στο κόστος επισκευών αντιμετωπίζεται με παρόμοιο τρόπο όπως και οι προσωρινές επισκευές. Σε γενικές γραμμές εάν το υπερωριακό κόστος συνεισφέρει σε όφελος στους ασφαλιστές τότε θεωρείται σαν μέρος του λογικού κόστους επισκευών π.χ. υπερωριακό κόστος επισκευών από συνεργείων αντικατάστασης ελασμάτων πυθμένα, επιφέρει επιτάχυνση εργασιών και ελάττωση του κόστους δεξαμενισμού. Υποχρεωτικό κόστος υπερωριών για το οποίο ο πλοιοκτήτης δεν έχει τρόπο επιλογής, υπολογίζεται στο λογικό κόστος επισκευών. Στα συγκεκριμένα ποσά για το καθορισμό του οφέλους δεν λαμβάνεται υπόψη το συνολικό υπερωριακό κόστος αλλά το μέρος αυτό που χρεώνεται υπέρ το κανονικό ημερομίσθιο-ωρομίσθιο. Δηλαδή, εάν το ωρομίσθιο εντός κανονικού ωραρίου είναι 25 \$ και το υπερωριακό ωρομίσθιο είναι 45 \$, τα

οφέλη που προέκυψαν συγκρίνονται με την διαφορά τους, δηλαδή 20\$(excess cost of overtime) .

ΕΞΟΔΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ (Removal expenses)

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

Τα έξοδα αυτά που πραγματοποιούνται για την μετακίνηση του πλοίου θεωρούνται μέρους του λογικού κόστους επισκευών με τις παρακάτω προϋπόθεσης. Τα έξοδα αυτά δεν εμπίπτουν στις προϋποθέσεις εξόδων Γενικής Αβαρίας.(εάν εμπίπτουν τότε απαιτείται και η συνεισφορά του φορτίου). Εφ' όσον οι ασφαλιστές είναι εξ' ολοκλήρου υπεύθυνοι για την προσκλήθεισα ζημία τότε αυτοί αναλαμβάνουν και το κόστος μετακίνησης του πλοίου εξ' ολοκλήρου. Εάν το πλοίο μετακινηθεί για επισκευές που οι ασφαλιστές δεν παρέχουν κάλυψη, τότε τα έξοδα αυτά βαρύνουν τον πλοιοκτήτη. Εάν απαραίτητες επισκευές για λογαριασμό και των δύο πρόκειται να εκτελεστούν, τότε το κόστος μετακίνησης του πλοίου επιμερίζεται ανάλογα με το κόστος της επισκευής που βαρύνει τον καθένα. Ο πλοιοκτήτης δύναται να εκμεταλλευτεί την μετακίνηση του πλοίου σε άλλο προσφορότερο λιμάνι επισκευών για να εκτελέσει για το δικό του λογαριασμό επισκευές που δεν είναι απαραίτητες για την αξιοπλοία του πλοίου ,χωρίς να συμμετέχει στο κόστος μετακίνησης. Στα έξοδα μετακίνησης του πλοίου υπολογίζονται. Το κόστος μισθό-τροφοδοσίας του πληρώματος κατά την διάρκεια του πλοίου προς το λιμάνι επισκευών. Το κόστος καυσίμων και λιπαντικών που καταναλώθηκαν κατά τον πλουν. Το κόστος ρυμούλκησης εάν το πλοίο αδυνατεί να χρησιμοποιήσει ίδιες δυνάμεις. Εάν το πλοίο πρόκειται να επιστρέψει στον λιμένα που προκλήθηκαν οι ζημιές, μετά το πέρας το επισκευών συμπεριλαμβάνεται και το κόστος επιστροφής μέχρι αυτό το λιμάνι ή σε ίσης απόστασης γεωγραφικό σημείο.

ΚΟΣΤΟΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Για λόγους επίσπευσης των εργασιών επισκευής ,πολλά ανταλλακτικά προωθούνται στο πλοίο μέσω αερομεταφοράς. Όσον αφορά ανταλλακτικά μικρού όγκου /βάρους είναι αυτονόητο ότι είναι ο προσφορότερος τρόπος μεταφοράς των προς το πλοίο.Για βαρέα/ ογκώδη ανταλλακτικά(στρόφαλους και άλλα ή τμήμα ελικοφόρου άξονα , τα οφέλη από το υπερβολικό κόστος αερομεταφοράς. Πρέπει να συγκριθούν με τα οφέλη που αποκομίζονται , και μόνον όταν τα οφέλη είναι σημαντικά (για τους ασφαλιστές) τότε θεωρούνται ως μέρος του λογικού κόστους επισκευής. Η ασφάλιση των πλοίων ξεχωρίζει την κάλυψη για απώλειες Εσόδων από την κάλυψη των ζημιών κύτους και μηχανημάτων. Η κάλυψη απώλειας εσόδων (loss of earnings) αποτελεί διαφορετικό ασφαλιστικό συμβόλαιο και τις περισσότερες φορές καλύπτεται από διαφορετικούς ασφαλιστές από αυτού που καλύπτουν το κύτος

και τις μηχανές. Έτσι κάθε επίσπευση του χρόνου αποπερατώσεως επισκευών αποφέρει σημαντικό όφελος στους ασφαλιστές απώλεια εσόδων του πλοίου (loss of earnings) και υπό προϋποθέσεις εμπίπτει στο φάσμα των καλύψεων που παρέχουν. Αναφέρουμε τα παρακάτω έξοδα που συμπεριλαμβάνονται στο λογικό, κόστος επισκευής, κόστος πρόσβασης στη υπό επισκευή περιοχή.(Access), κόστος καθαρισμού περιοχής από πετρελαιοειδή και εκρηκτικά αέρια. Κόστος μετακίνησης φορτίου για πρόσβαση σε περιοχή επισκευής εφόσον αυτό δεν αποτελεί έξοδο υπό Γενική Αβαρία (κατεστραμμένο φορτίο κτλ) Έξοδα αρχιμηχανικού, επιθεωρητού ,πλοιοκτητών. Έξοδα Νηογνώμονα πλοίου που επιθεωρεί τις επισκευές. Μέτρα προστασίας περιβάλλοντος που είναι απαραίτητα για την πραγματοποίηση επισκευών (εν αντιθέσει με αυτά που απαιτούνται ως πρωταρχική απώλεια ατυχήματος ,τα οποία εμπίπτουν στις καλύψεις των αλληλο ασφαλιστικών οργανισμών των P&I Clubs.

Λογικό κόστος επισκευών

- 1.Χρόνος επισκευής.
- 2.Αναβληθείσες επισκευές .(Deferred repairs)
- 3.Προσωρινές επισκευές. (Temporary repairs)
- 4.Υπερωρίες.(Overtime)
- 5.Έξοδα μετακίνησης πλοίου.(Removal expenses)
- 6.Κόστος αερομεταφοράς.(Air freight)
- 7.Κόστος πρόσβασης σε χώρο ζημίας.(Access)
- 8.Καθαρισμός από πετρελαιοειδή –εκρηκτικά αέρια. (Cleaning –gas freeing)
- 9.Έξοδα αρχιμηχανικού/ επιβλέποντος μηχανικού. (Superintendent Engineer/ Consulting Surveyor expenses)
- 10.Έξοδα Νηογνώμονα πλοίου.(Classification Society expenses)
- 11.Προστασία περιβάλλοντος.(Environmental protection) Συμπέρασμα Ολική Απώλεια

Αποζημίωση : Ασφαλιστική Αξία

Μερική Απώλεια

Αποζημίωση : Λογικό κόστος επισκευών

Η

Απολεσθείσα αξία του πλοίου λόγω μη επισκευής (υπολογιζόμενη στο τέλος του ασφαλιστικού χρόνου)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 :Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ

ΡΥΠΑΝΣΕΙΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ –ΕΙΔΙΚΑ ΑΠΟ ΑΤΥΧΗΜΑ.

1.ΓΕΝΙΚΑ

Υπό το φως των ολοένα αυξανόμενων απαιτήσεων του διεθνούς εμπορίου, των μεγεθών των ευθυνών ,των ζημιών και των αντίστοιχων απαιτήσεων σε περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο, αλλά και της παγκόσμιας ευαισθητοποίησης σε ζητήματα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος ,η οποία έχει εμπεδωθεί και στη διεθνή νομοθεσία, η ασφαλιστική βιομηχανία έχει προωθηθεί σε πρωταρχικό αρωγό του πλοιοκτήτη προκειμένου να αντιμετωπίσει την περίπλοκη υπόθεση της θαλάσσιας ρύπανσης με πετρέλαιο λόγω ναυτικού ατυχήματος.

2.Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ.

Το πεδίο της ασφαλιστικής κάλυψης στην κατηγορία P&I(Protection & Indemnity) για θαλάσσια ρύπανσης από πετρέλαιο γενικά είναι μεγάλο, σε αντίθεση με τον ιδιαίτερα εξειδικευμένο ρόλο του Διεθνούς Κεφαλαίου ,αν και βέβαια πρόκειται για θεσμούς αρωγής του πλοιοκτήτη με εντελώς διαφορετικό πλαίσιο λειτουργίας, ρόλο και στόχο.

3.ΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΕΣ.(Clubs/Οργανισμοί)

Συγκεκριμένα, η ασφαλιστική κάλυψη των πλοίων για ρύπανση από πετρέλαιο σεγενικές γραμμές περιλαμβάνει

Ζημίες γενικά, ευθύνες, έξοδα που προέρχονται από την καθ' οιονδήποτε τρόπο διαρροή πετρελαίου από το πλοίο(π.χ. απαιτήσεις κατά του πλοίου από ψαράδες ζημιωθέντες λόγω ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος).

Κόστος εύλογων μέτρων για την αποφυγή ή μείωση ρύπανσης και ευθύνης / ζημίας από απώλεια ή ζημία περιουσίας που οφείλεται στη λήψη τέτοιων μέτρων (π.χ. κόστος εργασιών καθορισμού από ειδικά συνεργεία κατόπιν ανάθεσης από τον Πλοίαρχο του πλοίου ,ευθύνη για τυχόν ζημία φορτιού λόγω εργασιών καθορισμού, με την επιφύλαξη των ρυθμίσεων για την γενική αβαρία).

Έξοδα και ευθύνες ως αποτέλεσμα της συμμόρφωσης του πλοίου με διαταγές, εντολές και μέτρα οποιασδήποτε κρατικής αρχής για την αποφυγή ή μείωση ρύπανσης ή κινδύνου πρόκλησης ρύπανσης (π.χ. έξοδα πλοίου λόγω συμμόρφωσης σε εντολή λιμενικών αρχών κράτους ελλιμενισμού του πλοίου για συγκεκριμένη εργασία πρόληψης ρύπανσης προκειμένου να δοθεί η άδεια αναχώρησης του πλοίου

από το λιμένα).Οι περισσότεροι Αλληλοασφαλιστικοί Οργανισμοί επιφυλάσσονται για την περίπτωση κάλυψης του πλοίου στην περίπτωση αυτή από την ασφάλεια σκάφους.(hull policy).

Απώλεια, ζημία ή έξοδα που υφίστανται ή στα οποία υπόκειται ο ασφαλισμένος βάσει συμφωνίας που αφορά σε ρύπανση ,η οποία έχει εγκριθεί από τους ασφαλιστές, περιλαμβανομένων και των εξόδων του ασφαλισμένου κατά την εκτέλεση των συμβατικών του υποχρεώσεων.(π.χ. ζημίες των ασφαλισμένων ρυμουλκών πλοίων κατά την εκτέλεση εργασιών τους για περιορισμό ρύπανσης).

Πρόστιμα για ρύπανση ,υπό τις προϋποθέσεις που ορίζουν οι Κανονισμοί των Αλληλοασφαλιστικών Οργανισμών.

Δικηγορικά και δικαστικά έξοδα. Περαιτέρω ,τα περισσότερα Club προσφέρουν κάλυψη και σε άλλες περιπτώσεις ,π.χ. Καλύπτουν την ευθύνη και τα έξοδα του πλοίου προς τους σώστες για τις ενέργειες και τα μέτρα που λαμβάνουν για την πρόληψη ή και την αντιμετώπιση της ρύπανσης κλπ. Οι πόροι των Αλληλοασφαλιστικών Οργανισμών ,οι περισσότεροι και μεγαλύτεροι των οποίων συμμετέχουν στην λεγόμενη Pooling Agreement της 20ης Φεβρουάριου 1996, με την οποία καθιερώθηκαν ελάχιστοι ομοιόμορφοι κανόνες ασφαλιστικής κάλυψης από τους Οργανισμούς που δεσμεύει ,προέρχονται φυσικά από τα ασφάλιστρα που οι ίδιοι οι πλοιοκτήτες καταβάλουν και από τα αντασφαλιστηκα προγράμματα,τα οποία, στα πιο κρίσιμα επίπεδα, είναι κοινά για τους Οργανισμούς –μέλη της Pooling Agreement ,και σύμφωνα με τα οποία ο κίνδυνος καταμερίζεται σε περισσότερους Οργανισμούς ώστε να είναι δυνατή η κάλυψη μεγάλων ζημιών. Τέλος ,υπάρχει δυνατότητα αποζημίωσης του ασφαλιστή από το Διεθνές Κεφάλαιο.

4.ΣΥΜΒΑΣΗ ΕΥΘΥΝΗΣ 1969,1992 .ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ –

ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΕΥΘΥΝΗΣ.

Το παραπάνω γενικό πλαίσιο ασφαλιστικής κάλυψης για ρύπανση εξειδικεύεται και επιβάλλεται με το νόμο στην περίπτωση αστικής ευθύνης των πετρελαιοφόρων και γενικά κάθε τύπου θαλασσιών ναυπηγημάτων που μεταφέρουν ως φορτίο πετρέλαιο χύμα άνω των 2000 τόνων , σύμφωνα με το άρθρο VII της Διεθνούς Σύμβασης 1969 περί Αστικής Ευθύνης θαλάσσιας ρύπανσης πετρελαιοφόρων κλπ ,η οποία έχει κυρωθεί στην Ελλάδα με τον Ν.314/1976(Σύμβαση Ευθύνης 1969), όπως έχει τροποποιηθεί με το Πρωτόκολλο 1992 ,το οποίο επίσης κυρώθηκε από την Ελλάδα με το ΠΔ 197/1995 και τέθηκε σε ισχύ την 09.10.1996 (Σύμβαση Ευθύνης 1992).Η Σύμβαση αυτή είναι η σημαντικότερη στον τομέα της θαλάσσιας ρύπανσης διότι ρυθμίζει τον κρίσιμο τομέα της αστικής ευθύνης των πετρελαιοφόρων σε περιπτώσεις ρυπάνσεως από εμμένοντα πετρελαιοειδή .Στο άρθρο VII της Σύμβασης αυτής προβλέπεται η υποχρέωση διατήρησης ασφαλιστικής κάλυψης για τα πλοία των ανωτέρω προδιαγραφών για το ποσόν που αποτελεί το όριο της αστικής ευθύνης τους, όπως υπολογίζεται στο άρθρο V της ίδιας Σύμβασης. Πέρατου πεδίου εφαρμογής της ανωτέρω Σύμβασης Ευθύνης με το άρθρο 9 του παραπάνω

Νόμου(314/1976) ,το οποίο προστέθηκε με την παρ.7 του άρθρου 11 του Ν. 2881/2001 , η υποχρέωση ασφάλισης για αστική ευθύνη από ρύπανση επεκτάθηκε γενικά στα ελληνικά ή ξένα πλοία που είτε μεταφέρουν πετρέλαιο, ανεξαρτήτως ποσότητας ,είτε χρησιμοποιούνται για αποθήκευση ή επεξεργασία πετρελαίου και βρίσκονται εντός των ελληνικών χωρικών υδάτων. Στην έννοια του πετρελαίου περιλαμβάνονται και τα πετρελαιοειδή κατάλοιπα και τα μίγματα τους με νερό. Η υποχρέωση ασφάλισης αφορά τουλάχιστο στο όριο της αντικειμενικής ευθύνης του πλοίου για αστικές απαιτήσεις λόγω ρύπανσης εντός της ελληνικής επικράτειας, το οποίο υπολογίζεται με το γινόμενο των κόρων ολικής χωρητικότητας του πλοίου επί 600 λογιστικές μονάδες (SDR). Δυνάμει των ανώτερων νομοθετικών κειμένων και των δικών τους κανονισμών, τα Clubs έχουν δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης τους για ρύπανση από πετρέλαιο. Συγκεκριμένα

Τα Clubs επιφυλάσσουν για τους εαυτούς τους το δικαίωμα να περιορίσουν την ευθύνη τους βάσει των αντίστοιχων δικαιωμάτων των πλοιοκτητών ή λοιπών δικαιούχων ,τους οποίους υποκαθιστούν ,σύμφωνα με τις ισχύουσες εθνικές νομοθεσίες αλλά και τις διεθνείς συμβάσεις .Ήδη αναφέραμε το ,βάσει της ειδικής νομοθετικής ρύθμισης του άρθρου 9 του Ν.314/1976 ,όριο αστικής ευθύνης για εντός της ελληνικής επικράτειας .Στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης Ευθύνης ,το άρθρο V προβλέπει ότι το συνολικό ποσό αποζημίωσης που καταβάλλεται από τον πλοιοκτήτη (και τον ασφαλιστή του) υπολογίζεται με βάση το τονάζ του πλοίου του και αντιστοιχεί πλέον σε περίπου 3 εκατομμύρια SDR (λογιστικές μονάδες) και πάντως ,για τα πλοία άνω των 5.000 μονάδων χωρητικότητας ,σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 59.7 εκατομμύρια λογιστικές μονάδες .Ωστόσο , η Νομική Επιτροπή του IMO, με ειδική διαδικασία που προβλέπει η Σύμβαση Ευθύνης ,όρισε ότι για τα περιστατικά που λαμβάνουν χώρα μετά την 1^η Νοεμβρίου 2003 ,το ποσόν της ευθύνης αντιστοιχεί στα 4.51 εκατομμύρια λογιστικές μονάδες με ανώτατο όριο τα 89.77 εκατομμύρια λογιστικές μονάδες .Σημειώνουμε δε ότι ακόμη και όταν ο πλοιοκτήτης ,για τους λόγους που αναφέρονται στις διατάξεις της ανωτέρω Σύμβασης Ευθύνης, δεν έχει δικαίωμα να περιορίσει την ευθύνη του, αυτό δεν ισχύει και για τον ασφαλιστή , ο οποίος έχει σε κάθε περίπτωση αυτήν την δυνατότητα. Δυνάμει των Κανονισμών τους. Οι οποίοι είναι πλέον σχεδόν ομοιόμορφοι,τα Clubs έχουν σε γενικές γραμμές το δικαίωμα περιορισμού της αποζημίωσης είτε σε ένα ρητά καθορισμένο συνολικό ποσό, είτε στο ποσόν που ο δικαιούχος θα είχε υπό φυσιολογικές συνθήκες δικαίωμα (βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας) να περιορίσει της ευθύνης του, ελαφρώς προσαυξημένο ,όποιο από τα δύο είναι το χαμηλότερο . {Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι σε περίπτωση που ασφαλισμένο μέλος είναι ο πλοιοκτήτης, το συνολικό ποσό του ανώτατου ορίου της αποζημίωσης αγγίζει το 1 δις δολάριο}

5.ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟ.

Σε αντίθεση με το, ευρύ πεδίο εφαρμογής της ασφαλιστικής κάλυψης για ρύπανση από πετρέλαιο, η οποία προσφέρεται από τα Clubs υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις που αναγράφονται στους Κανονισμούς τους, το Διεθνές Κεφάλαιο ,

ένας διακυβερνητικός θεσμός που λειτουργεί μέσα στο πλαίσιο των ανωτέρω Συμβάσεων Ευθύνης και της Διεθνούς Σύμβασης 1971 περί και «ίδρυσης διεθνούς κεφαλαίου για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή» και των σχετικών Πρωτοκόλλων του 1976 και 1992 ,διατηρεί έναν απόλυτα περιορισμένο και συγκεκριμένο ρόλο. Η Σύμβαση Διεθνούς Κεφαλαίου και τα Πρωτόκολλα 1976 και 1992 έχουν κυρωθεί στην Ελλάδα δυνάμει του Ν.1638/1986 και Π.Δ 270/1995 αντίστοιχα .Σημειώνουμε ότι το τελευταίο Πρωτόκολλο του 1992 άρχισε να ισχύει στην Ελλάδα από 09.10.1996 .Τονίζουμε και πάλι ότι πραγματική σύγκριση ανάμεσα στο ρόλο του ασφαλιστή και αυτόν του Διεθνούς Κεφαλαίου δεν μπορεί να υπάρξει διότι πρόκειται για δύο τελείως διαφορετικούς θεσμούς ,οι οποίοι πηγάζουν από διαφορετικές ανάγκες ,έχουν διαφορετική ιστορική πορεία και εξυπηρετούν διαφορετικούς στόχους .Η παράλληλη μελέτη τους γίνεται μόνο επειδή και οι δύο θεσμοί υπάγονται στο σύστημα αποζημίωσης λόγω θαλάσσιας ρύπανσης με πετρέλαιο και μόνο στο βαθμό που ,λόγω της πορείας των απαιτήσεων που προκύπτουν από ένα περιστατικό θαλάσσιας ρύπανσης με πετρέλαιο λόγω ναυτικού ατυχήματος ,είναι αλληλένδετα. Το Διεθνές Κεφάλαιο επεμβαίνει σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης εντός των χωρικών υδάτων του συμβαλλόμενου κράτους και της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης ενός κράτους μέλους της Σύμβασης Διεθνούς Κεφαλαίου (δηλαδή όχι στην ανοικτή θάλασσα) ,και ειδικά για την απόλυτη ικανοποίηση της υπό στενή ερμηνεία απώλειας ή ζημίας από μόλυνση ή /και υποβάθμιση του περιβάλλοντος καθώς και για την κάλυψη των δαπανών των προληπτικών μέτρων για την αποτροπή ή μείωση της ζημίας από ρύπανση ή και την αποκατάσταση του περιβάλλοντος. Σημαντικό είναι το γεγονός ότι το Διεθνές Κεφάλαιο επεμβαίνει συμπληρωματικά της ευθύνης του ασφαλιστή για κάλυψη ζημίας από ρύπανση και ιδίως, στην πράξη, όταν η οικονομική ασφάλεια του άρθρου VII της Διεθνούς Σύμβασης 1969 περί Αστικής Ευθύνης θαλάσσιας ρύπανσης πετρελαιοφόρων κλπ είναι ανεπαρκής να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις για αποζημίωση (άρθρο 4 της Σύμβασης Κεφάλαιο 1992). Τα όρια της ευθύνης του Διεθνούς Κεφαλαίου ορίζονται στην παράγραφο 4 του άρθρου 4 της Σύμβασης Διεθνούς Κεφαλαίου 1971 και 1992 αντίστοιχα , περιλαμβάνουν τα αντίστοιχα όρια της Σύμβασης Ευθύνης 1971 και 1992 , και συγκεκριμένα αντιστοιχούν σε 60 εκατομμύρια SDR σύμφωνα με τη Σύμβαση Διεθνούς Κεφαλαίου 1971, 135 εκατομμύρια SDR για τα περιστατικά που λαμβάνουν χώρα μετά την 1^η Νοεμβρίου 2003. Σε ότι αφορά σε αυτήν τη διαπλοκή των ρόλων των ασφαλιστών και του Διεθνούς Κεφαλαίου ,στο πλευρό του πλοιοκτήτη σε περίπτωση ενός περιστατικού ρύπανσης, θα πρέπει να αναφερθούν οι διατάξεις της παραγράφου 1(β) του άρθρου 2 και του άρθρου 5 της Σύμβασης Κεφαλαίου 1971 ,σύμφωνα με τις οποίες ,το Διεθνές Κεφάλαιο 1971 ,εκτός της αποζημίωσης εκείνων που διατηρούν απαίτηση κατά του πλοίου για ζημία τους από ρύπανση, είχε σαν θεσμικό στόχο και την ικανοποίηση του ίδιου του πλοιοκτήτη ή του ασφαλιστή του, με την στο άρθρο 5 παρ.1 υπολογισθείς αναλογία επί του συνολικού ποσού ευθύνης ,όπως αυτό υπολογίζεται από τη Σύμβαση Ευθύνης .Η δυνατότητα όμως αυτή ικανοποίησης και του ίδιου του πλοιοκτήτη ή του εγγυητή του (ασφαλιστή) από το Διεθνές Κεφάλαιο ως προς την πρόσθετη οικονομική επιβάρυνση που επωμιζόταν ο πλοιοκτήτης λόγω

της Σύμβαση Ευθύνης, δημιούργησε μεγάλες υποχρεώσεις του Διεθνούς Κεφαλαίου έναντι των πλοιοκτητών ασφαλιστών από τις οποίες στη ουσία θα μπορούσε να απαλλαγεί μόνο εάν απεδείκνυε «σκόπιμη κακή ενέργεια» από τους ίδιους τους πλοιοκτήτες. Για το λόγο αυτό η δυνατότητα αυτή καταργήθηκε στο Πρωτόκολλο 1992 .(Σύμβαση Κεφαλαίου 1992) και τα σχετικά άρθρα παραλείφθηκαν. Ωστόσο το Διεθνές Κεφάλαιο έχει ακόμη την υποχρέωση να επιστρέψει στον πλοιοκτήτη (ή τον ασφαλιστή του) κάθε ποσό που αυτός έχει καταβάλει επιπλέον του ορίου που αναγνωρίζει η διάταξη του άρθρου V της Σύμβασης Ευθύνης. Σκόπιμο είναι τώρα να εξετάσουμε ορισμένες μεγάλες και χαρακτηριστικές περιπτώσεις ρυπάνσεως και την σε αυτές πορεία των απαιτήσεων κατά των ασφαλιστών και του Διεθνούς Κεφαλαίου, προκειμένου να διαφανεί η πρακτική των ασφαλιστών (και του Διεθνούς Κεφαλαίου).

6.Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΜΕ

ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΑΠΟ ΑΤΥΧΗΜΑ.

Υπόθεση Braer

Το υπό σημαία Λιβερίας δεξαμενόπλοιο Braer ,ολικής χωρητικότητας 44.989 τόνων ,προσάραξε νότια των νησιών Shetland στη Μ. Βρετανία. Το πλοίο τελικά έσπασε και τόσο το φορτίο ,όσο και τα καύσιμα του διέρρευσαν στη θάλασσα. Λόγω του κακού καιρού, το μεγαλύτερο μέρος του διαρρέοντος πετρελαίου διασκορπίστηκε με φυσικό τρόπο και επομένως η ζημιά που προκλήθηκε στην ακτή ήταν περιορισμένη. Ωστόσο, οι δυνατοί άνεμοι ράντισαν στην κυριολεξία πετρέλαιο σε αγρούς και σπίτια κοντά στην Ακτή. Η κυβέρνηση της Μ. Βρετανίας απαγόρευσε το ψάρεμα ,τη συγκομιδή και πώληση ψαριών και οστρακοειδών σε μια ζώνη κατά μήκος της δυτικής ακτής των νησιών Shetland. Σε σχέση με το ανωτέρω περιστατικό, υποβλήθηκαν πολλές απαιτήσεις από τις οποίες σχεδόν όλες έκλεισαν με συμβιβασμό .Το συνολικό ποσό αποζημίωσης που έχει καταβληθεί μέχρι τώρα ήταν 51,9 εκατομμύρια λίρες Αγγλίας από τις οποίες το Διεθνές Κεφάλαιο 1971 κατέβαλε 45.7 εκατομμύρια λίρες και οι ασφαλιστές (P&I) του πλοίου, οι οποίοι εν προκειμένω ήταν ο Αλληλοασφαλιστικός Οργανισμός Assuranceforeningen Skuld ,κατέβαλαν 6,2 εκατομμύρια. Το ποσό που καταβλήθηκε από τους ασφαλιστές έχει ήδη υπερβεί τα ανώτατα όρια της ευθύνης τους, όπως αυτά προσδιορίστηκαν το Σεπτέμβριο του 1997 από τα Δικαστήρια της Σκωτίας βάσει των διατάξεων της Merchant Shipping Act 1971,η οποία έχει ενσωματώσει τις εφαρμοστέες Συμβάσεις Ευθύνης 1969 και του Διεθνές Κεφαλαίου 1971. Συγκεκριμένα ,το ανώτατο όριο ευθύνης για το πλοιοκτήτη (και τον ασφαλιστή του), σύμφωνα με το τονάζ του πλοίου , δεν ξεπερνά τα 4.8 εκατομμύρια λίρες (5,7 εκατομμύρια SDR).Το δε συνολικό ανώτατο όριο αποζημίωσης ,βάσει της Σύμβασης Διεθνούς Κεφαλαίου ,στο οποίο περιλαμβάνεται το πιο πάνω όριο αποζημίωσης του πλοιοκτήτη, ορίστηκε στα περίπου 59 εκατομμύρια λίρες (60 εκατομμύρια SDR). Η πλέον ενδιαφέρουσα και μια από τις μεγαλύτερες απαιτήσεις ήταν αυτή της εταιρείας Shetland Sea Farm Ltd ,αρχικά ύψους 2 εκατομμυρίων λιρών .Η απαίτηση αυτή είχε τρία σκέλη :Το πρώτο σκέλος αφορούσε σε απώλεια εισοδήματος και έξοδα ,ύψους 1.9 εκατομμυρίων λιρών λόγω

ματαίωσης συμβάσεων της αιτούσας εταιρείας με την εταιρεία Terregles Salmon Company Limited για την αγορά νεαρών σολομών, οι οποίοι θα παραδίδονταν στην αιτούσα την περίοδο Ιανουαρίου-Μαρτίου 1993. Λόγω όμως της Ζώνης Απαγόρευσης που επιβλήθηκε μετά το ατύχημα του Braer, δεν κατέστη δυνατή η παράδοση των νεαρών σολομών στην αιτούσα και η εκτροφή τους από αυτήν, με αποτέλεσμα η τελευταία να υποστεί την ανώτερο ζημιά. Το δεύτερο σκέλος της απαίτησης, ύψους 60 χιλιάδων λιρών, αφορούσε σε ζημιές των κλωβών των σολομών από τη ρύπανση και το τρίτο σκέλος αφορούσε σε δικηγορικά έξοδα της αιτούσας ύψους 20,5 χιλιάδων λιρών. Στο πρώτο στάδιο υπήρξε αμφισβήτηση σχετικά με το εάν η ζημιά λόγω της μатаίωσης συμβάσεως και το κονδύλι των δικαστικών εξόδων περιλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής της Συμβάσεως Ευθύνης 1969 ή πρόκειται για ζημιές που δεν καλύπτονταν από το σκοπό της ανωτέρω Σύμβασης. Ωστόσο, αυτό κρίθηκε αρνητικά. Δυνάμει της Σύμβασης Ευθύνης 1969 αποκαθίστανται ζημιές που προκλήθηκαν από τη ρύπανση, στις οποίες περιλαμβάνεται κάθε θετική ζημιά (άρα και τα δικηγορικά έξοδα) αλλά και η απώλεια εισοδήματος, αρκεί βεβαίως η απώλεια αυτή να είναι άμεση συνέπεια της ρύπανσης (Το ζήτημα του αιτιώδους συνδέσμου ανάμεσα στη ρύπανση και τη ζημιά κρίθηκε επ' ευκαιρίας της υπόθεσης Braer από τα Δικαστήρια της Σκοτίας και στην υπόθεση Landcatch Ltd International Compensation Fund 1999 που αποτέλεσε σταθμό για την ερμηνεία των Συμβάσεων Ευθύνης 1969 και Διεθνούς Κεφαλαίου 1971. Στη συγκεκριμένη υπόθεση κρίθηκε ότι απαίτηση για ζημιά λόγω αδυναμίας συνέχισης εμπορικών δραστηριοτήτων γενικά – χωρίς δηλαδή την επίκληση συγκεκριμένων υπαρκτών συμβάσεων που μатаιώθηκαν – δεν εμπίπτει στο πεδίο προστασίας των Συμβάσεων Ευθύνης και Διεθνούς Κεφαλαίου). Κατά τη διάρκεια ωστόσο της διαδικασίας, το 1999 προσεβλήθη η αυθεντικότητα δύο τηλεομοιοτυπιών της εταιρείας Shetland, στις οποίες η τελευταία βάσισε το κλείσιμο της συμφωνίας, δηλαδή ουσιαστικά τη σύμβαση για την παράδοση των νεαρών σολομών από την εταιρεία Terregles. Η διαδικασία πήρε άλλο δρόμο προκειμένου να αποδειχθεί η αυθεντικότητα ή όχι των πιο πάνω fax και υπό το βάρος των εξελίξεων, η αιτούσα περιόρισε την απαίτηση της στο πρώτο σκέλος της (απώλεια εισοδήματος) και στο ποσό του 1,4 εκατομμυρίων λιρών. Τελικά, απεδείχθη ότι οι εταιρείες Terregles και Shetland Sea Farms, άνηκαν στον ίδιο όμιλο εταιρειών, γεγονός που δεν είχε γίνει γνωστό από την αιτούσα κατά την υποβολή του αιτήματος της αποζημίωσης, και ότι τα δύο fax, τα οποία αποτελούσαν στην ουσία τη σύμβαση για την παράδοση των νεαρών σολομών ήταν κατασκευασμένα ακριβώς ενόψει της υποβολής του αιτήματος για αποζημίωση λόγω της ρύπανσης, δεδομένου ότι η εταιρεία Shetland Sea Farms είχε οικονομικά προβλήματα. Υπεύθυνοι κρίθηκαν ο διευθύνων σύμβουλος της Shetland Sea Farms, εν γνώσει των οποίων κατασκευάστηκαν τα έγγραφα προκειμένου να εξαπατηθούν οι ασφαλιστές και το Διεθνές Κεφάλαιο 1971. Το Scottish Court of Session ωστόσο, σε απόφαση του τον Ιούλιο 2001, έκρινε ότι, παρά τα ανωτέρω, έπρεπε να δοθεί στην εταιρεία Shetland Sea Farms το δικαίωμα να υποβάλει ένα νέο αίτημα, το οποίο φυσικά δεν θα βασιζόταν πλέον σε πλαστά έγγραφα, και συγκεκριμένα η αιτούσα θα έπρεπε να αποδείξει ότι είχε πράγματι γίνει η συμφωνία για την παράδοση της ανωτέρω ποσότητας νεαρών σολομών, πριν το ατύχημα του Braer. Σύμφωνα ωστόσο με την απόφαση του

δικαστηρίου τον Μάιο του 2003 ,δεν απεδείχθη τέτοια συμφωνία, ανεξάρτητα από τα κατασκευασμένα έγγραφα. Το Δικαστήριο τελικά περιόρισε την απαίτηση της Shetland Sea Farms από απώλεια εισοδήματος στο βαθμό που η αιτούσα αποδείξει την πιθανή ποσότητα νεαρών σολομών που θα παραδίδονταν σε αυτήν εάν δεν υπήρχε το ατύχημα του Braer και ταυτόχρονα παρέπεμψε τον φάκελο στον Εισαγγελέα της Σκοτίας προκειμένου να ερευνήσει εάν θα έπρεπε να υπάρξουν ποινικές διώξεις εναντίων τριών από τους μάρτυρες της Shetland Sea Farms. Οι ασφαλιστές ,οι πλοιοκτήτες και το Διεθνές Κεφάλαιο 1971 άσκησαν έφεση κατά της ανωτέρω απόφασης στη βάση ότι το κονδύλι της απώλειας του εισοδήματος της Shetland Sea Farms βασίστηκε στον αριθμό και την τιμή των νεαρών σολομών που εμφανίζονται στην απαίτηση που βασίστηκε στα κατασκευασμένα έγγραφα. Η έφεση δικάστηκε τον Ιούλιο του 2004 .Το Skuld ανάλαβε να παράσχει εγγυήσεις και να αναλάβει την αποζημίωση για όποιο ποσόν τυχόν τελικά επιδικαστεί στην Shetland Sea Farms. Ενόψει του πολύ μεγάλου αριθμού και των μεγεθών των απαιτήσεων κατά των πλοιοκτητών, των ασφαλιστών και του Διεθνούς Κεφαλαίου ,οι ασφαλιστές(και οι πλοιοκτήτες) αποφάσισαν να παραιτηθούν του δικαιώματος που του παραχωρεί το άρθρο 5.1 της Σύμβασης Διεθνούς Κεφαλαίου 1971 να ζητήσουν και οι ίδιοι αποζημίωση από το Διεθνές Κεφάλαιο 1971 για το μέρος από τις καταβληθείσες από αυτούς αποζημιώσεις που υπερέβαινε το ποσό τους αναλογούσε. Χάρη στην ανωτέρω παραίτηση και στην ανάληψη από το Skuld της έκβασης της υπόθεσης Shetland κατέστη τελικά δυνατό και για το Διεθνές Κεφάλαιο 1971 να καλύψει πλήρως όλες τις θεμελιώδεις απαιτήσεις και να κλείσει έτσι ο φάκελος της υπόθεσης Braer.

Υπόθεση Sea Empress

Την 15η Φεβρουάριου 1996 ,το δεξαμενόπλοιο Sea Empress ,υπό την σημαία Λιβερίας,77,356 τόνων ολικής χωρητικότητας ,το οποίο ήταν έμπορτο με 130,000 τόνους αργού πετρελαίου ,εξόκειλε/ προσάραξε στην είσοδο του Milford Haven , στην νοτιοδυτική Ουαλία ,οπότε και διέρρευσε μια ποσότητα περίπου 2,500 τόνων αργού πετρελαίου. Παρά το ότι ελευθερώθηκε γρήγορα , το δεξαμενόπλοιο κόλλησε ξανά αρκετές φορές λόγω του κακού καιρού .Την 21η Φεβρουάριου , το πλοίο τελικά ελευθερώθηκε τελείως και μεταφέρθηκε παράπλευρα της ξύλινης προβλήτας του λιμανιού καταφυγής όπου διέφυγαν οι υπόλοιποι 58,000 τόνοι αργού πετρελαίου. Συνολικά ,εκτιμήθηκε ότι περίπου 72,000 τόνοι αργού πετρελαίου και περίπου 360 τόνοι καυσίμου διέρρευσαν στη θάλασσα ,σαν αποτέλεσμα του περιστατικού. Οργανώθηκαν πολλές επιχειρήσεις καθαρισμού των ακτών στις πληγείσες περιοχές της νοτιοδυτικής Ουαλίας .Μερικές μπάλες πίσσας ρύπαναν τις ακτές της Ιρλανδίας ,όπου επίσης οργανώθηκαν περιορισμένες επιχειρήσεις καθαρισμού .Το ψάρεμα απαγορεύθηκε προσωρινά σε ορισμένες περιοχές που πλήγησαν από την πετρελαιοκηλίδα. Οι απαιτήσεις που εγέρθηκαν εξ αιτίας του περιστατικού άγγιξαν το ποσόν των 49,3 εκατομμυρίων. Έχουν καταβληθεί ήδη 36,8 εκατομμύρια λίρες ,από τις οποίες 7,4 εκατομμύρια λίρες καταβλήθηκαν από τους ασφαλιστές , τον

Αλληλοασφαλιστικό Οργανισμό Assuranceforeningen Skuld ,και 29,4 εκατομμύρια λίρες από το Διεθνές Κεφάλαιο 1971. Έγιναν σχετικές αγωγές ,κυρίως απ' όσους οι απαιτήσεις τους κινδύνευαν να παραγραφούν ,λόγω της παρέλευσης της τριετίας ,την 15^η Φεβρουάριου 1999. Τον Απρίλιο του 1999, το Ναυτοδικείο της Μ. Βρετανίας αναγνώρισε στους πλοιοκτήτες και στους ασφαλιστές τους το δικαίωμα να περιορίσουν το δικό τους ποσοστό ευθύνης για αποζημίωση στο ποσόν που αντιστοιχούσε σε 8,8 εκατομμύρια SDR ,δηλαδή περίπου 7,4 εκατομμύρια λίρες ,δυνάμει των σχετικών διατάξεων της Merchant Shipping Act 1995 ,η οποία έχει ενσωματώσει τις Συμβάσεις Ευθύνης 1969 και Διεθνούς Κεφαλαίου 1971. Μια από τις πλέον ενδιαφέρουσες απαιτήσεις ήταν αυτή ,ύψους 645,000 λιρών που ήγειρε μια εταιρεία επεξεργασίας ενός είδους οστρακοειδούς στο Devon.Η απαίτηση αυτή απορρίφθηκε από τους ασφαλιστές και το Διεθνές Κεφάλαιο 1971 λόγω έλλειψης του απαιτούμενου άμεσου αιτιώδους συνδέσμου ανάμεσα στη ρύπανση και την ισχυριζόμενη ζημία. Η αιτούσα εταιρεία άσκησε αγωγή ενώπιον των βρετανικών Δικαστηρίων .Τόσο όμως το Πρωτοδικείο όσο και το Εφετείο ομόφωνα απέρριψαν ,με απόφαση τους , το τελευταίο τον Φεβρουάριο του 2003 , την απαίτηση. Το νομολογιακό προηγούμενο της υπόθεσης Landcatch ,στην περίπτωση του πλοίου Braer ,ισχύει και εδώ .Η απαίτηση ,έκρινε το Εφετείο ,δεν ενέπιπτε στο σκοπό της Merchant Shipping Act 1995 .Η αιτούσα δεν είχε δραστηριότητες στην περιοχή της ρύπανσης .Η ζημία της οφειλόταν στην αδυναμία της να συνεχίσει εργασίες επεξεργασίας ,συσκευασίας και προώθησης συσκευασμένων οστρακοειδών σε σημεία μακριά από την πληγείσα περιοχή .Όπως και στην περίπτωση της υπόθεσης Landcatch ,η ζημία της οφειλόταν στην αδυναμία εκείνων με τους οποίους η αιτούσα είχε (ή θα είχε ,εάν δεν είχε συμβεί το περιστατικό) εμπορικές σχέσεις να συνεχίσουν τις δραστηριότητες τους στην πληγείσα περιοχή .Το Εφετείο έκρινε ότι αυτή είναι δευτερεύουσα ζημία ,εκτός του πεδίου προστασίας του νόμου, ο οποίος εστιάζεται στη δυνατότητα πλήρους ικανοποίησης απαιτήσεων που προκύπτουν άμεσα από τη ρύπανση και τις συνέπειες της. Το Διεθνές Κεφάλαιο έχει σαν στόχο να ικανοποιήσει πλήρως αυτούς που έχουν υποστεί άμεση ζημία και όχι να μοιράζει το ποσόν της αποζημίωσης και στους έμμεσα ζημιωθέντες. Το Εφετείο ωστόσο έκρινε ότι ως προς το ζήτημα της έκτασης των υποχρεώσεων του Διεθνούς Κεφαλαίου και του χαρακτηρισμού της ζημιάς ως άμεση ή έμμεση ,κάθε υπόθεση θα πρέπει να εξετάζεται ξεχωριστά και δεν είναι δυνατόν να υπάρξουν γενικές κατευθυντήριες γραμμές. Το Φεβρουάριο του 2002 ,οι ασφαλιστές και το Διεθνές Κεφάλαιο 1971 , στο όνομα τους αλλά και πολλών από τους αποζημιωθέντες ,άρχισαν δικαστικές διαδικασίες κατά της Λιμενικής Αρχής του Milford Haven(MHPA), δυνάμει σχετικού αναγωγικού δικαιώματος τους βάσει των διατάξεων των Συμβάσεων Ευθύνης 1969 και Διεθνούς Κεφαλαίου 1971, για το ποσόν περίπου 40 εκατομμυρίων λιρών. Ταυτόχρονα ,οι ασφαλιστές και το Διεθνές Κεφάλαιο έκαναν μια μεταξύ τους συμφωνία για την τυχόν επιδικασθείσα αποζημίωση .Βάσει της συμφωνίας αυτής ,το Διεθνές Κεφάλαιο θα αποζημιωνόταν έως το ποσόν που είχε ήδη καταβάλει σε άλλους αιτούντες και για έξοδα του για τη διαχείριση των υποθέσεων αποζημιώσεων και της έναρξης της διαδικασίας κατά της MHPA .Το τυχόν υπόλοιπο θα εισέπραττε το Skuld.Περαιτέρω ,το Διεθνές Κεφάλαιο θα αποζημιώνει το Skuld για τα έξοδα του

για τη συνέχιση της διαδικασίας κατά της ΜΗΡΑ. Η απαίτηση κατά της ΜΗΡΑ βασιζόταν συνοπτικά στα εξής σημεία Η ΜΗΡΑ δεν επέδειξε την πρέπουσα επιμέλεια προκειμένου να αποφευχθεί η προσάραξη ενός έμπορου δεξαμενόπλοιου και η πρόκληση σοβαρής ρύπανσης. Η ΜΗΡΑ ήταν αμελής διότι απέτυχε να επιτηρήσει δεόντως την είσοδο του πλοίου και να έχει σε σωστή θέση και λειτουργία ένα αποτελεσματικό ραντάρ. Η ΜΗΡΑ ήταν αμελής διότι το σύστημα διορισμού και εκπαίδευσης των πλοηγών ήταν ελαττωματικό. Η ΜΗΡΑ ήταν αμελής διότι η αντίδραση της στην προσάραξη ήταν πρόχειρη . Η ΜΗΡΑ αρνήθηκε όλα τα ανωτέρω και ισχυρίστηκε ότι δεν φέρει καμία ευθύνη για το ατύχημα .Η δικάσιμος ορίστηκε για τον Ιούνιο 2004. Ωστόσο, ήδη από τον Φεβρουάριο του 2003 , το Διεθνές Κεφάλαιο 1971 και η ΜΗΡΑ συμφώνησαν με την πρόταση του δικαστηρίου να ερευνήσουν την πιθανότητα συμβιβασμού δια του θεσμού του «mediation»(διαμεσολάβηση). Η διαμεσολάβηση έλαβε χώρα τον Οκτώβριο 2003.Όλα τα μέρη συμφώνησαν ότι υπήρχε αμοιβαίο συμφέρον να βρεθεί μια κοινά αποδεκτά λύση προκειμένου να αποφευχθεί η περαιτέρω πολυδάπανη δικαστική διαδικασία. Η όποια ωστόσο κοινή απόφαση θα ετίθετο υπό την αίρεση της αποδοχής της από τα Δικαστήρια της Μ. Βρετανίας .Η κοινή απόφαση που ελήφθη ήταν ότι η ΜΗΡΑ θα κατέβαλε στο Διεθνές Κεφάλαιο το ποσόν των 20 εκατομμυρίων λιρών σε πλήρη και ολοσχερή εξόφληση όλων των απαιτήσεων που εκκρεμούσαν στο όνομα του Διεθνούς Κεφαλαίου, των ασφαλιστών και των υπόλοιπων αιτούντων. Οι ασφαλιστές δέχθηκαν τη συμφωνία αυτή αν και θα είχε σαν τελικό αποτέλεσμα την μη ικανοποίησή τους .Το ποσό αυτό θα καταβαλλόταν από την ΜΗΡΑ έως την 31^η Δεκεμβρίου 2003.Η κοινή απόφαση εγκρίθηκε από τα αρμόδια Δικαστήρια της Μ. Βρετανίας τον Οκτώβριο του 2003 και το ποσόν των 20 εκατομμυρίων λιρών πράγματι καταβλήθηκε όπως είχε συμφωνηθεί και έκλεισε ο φάκελος της υπόθεσης Sea Empress .

Υπόθεση Erika

Την 12η Δεκεμβρίου 1999, το υπό σημαία Μάλτας δεξαμενόπλοιο Erika (19.666 τόνων ολικής χωρητικότητας),έσπασε στα δύο ,στον κόλπο του Biscay ,περίπου 60 ναυτικά μίλια έξω από την ακτή της Βρετανίας ,στη Γαλλία. Όλα τα μέλη του πληρώματος διεσώθησαν από γαλλικές ομάδες θαλάσσιας διάσωσης. Το δεξαμενόπλοιο έφερε φορτίο 31.000 τόνων πετρελαίου από τους οποίους ,οι 19.800 διέρρευσαν την ώρα του ατυχήματος.Η πλώρη του δεξαμενόπλοιου βυθίστηκε σε . βάθος περίπου 130 μέτρων, 10 ναυτικά μίλια μακριά από τη πλώρη. Περίπου 6.400 τόνοι παρέμειναν στην πλώρη και ακόμη 4.700 τόνοι στην πρύμνη. Περίπου 400 χιλιόμετρα ακτής υπέστησαν ρύπανση .Οι εργασίες καθαρισμού ήταν μακροχρόνιες και εντατικές. Η γαλλική εταιρεία πετρελαίου Total Fina Elf SA μερίμνησε για συλλογή και την απόρριψη των υπολειμμάτων πετρελαίου, εργασία η οποία ολοκληρώθηκε το Δεκέμβριο του 2003 και κόστισε 46 εκατομμύρια ευρώ. Η γαλλική κυβέρνηση αποφάσισε την απομάκρυνση του πετρελαίου που είχε παραμείνει εντός του σκάφους .Την επιχείρηση χρηματοδότησε η Total Fina Elf SA και οι εργασίες διήρκεσαν από την 6η Ιουνίου έως την 15η Σεπτεμβρίου το 2000. Στέφθηκαν δε με

επιτυχία καθώς ελάχιστες ποσότητες διέρρευσαν στη θάλασσα. Κατόπιν αίτησης του πλοιοκτήτη, το Εμποροδικείο της Nantes δέχθηκε με διαταγή του τον περιορισμό της ευθύνης του Πλοιοκτήτη στον ποσόν των 12.843.484 Ευρώ, σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του γαλλικού δικαίου, στο οποίο έχουν ενσωματωθεί οι Συμβάσεις Ευθύνης και Διεθνούς Κεφαλαίου 1992, και δήλωσε ότι ο πλοιοκτήτης ίδρυσε το κεφάλαιο περιορισμού δια της εγγύησης που κατέθεσαν οι ασφαλιστές του πλοίου, το Steamship Mutual Underwriting Association. Το μέγιστο ποσό της αποζημίωσης, δυνάμει των διατάξεων της Σύμβασης Διεθνούς Κεφαλαίου 1992, αντιστοιχεί σε 135 εκατομμύρια λογιστικές μονάδες, συμπεριλαμβανομένου και του ορίου ευθύνης του πλοιοκτήτη και ασφαλιστών. Η μετατροπή των SDR στο εθνικό νόμισμα της χώρας όπου καταβάλλονται οι αποζημιώσεις γίνεται την ημέρα που αποφασίζεται από τη Σύνοδο του Διεθνούς Κεφαλαίου η πρώτη ημερομηνία καταβολής αποζημίωσης. Το ανωτέρω ποσό μετατράπηκε σε φράγκα την 15η Φεβρουαρίου 2000 και αντιστοιχούσε σε 184.763.149 Ευρώ (περιλαμβανομένου και του ποσού αποζημίωσης που καταβάλει ο πλοιοκτήτης ή ο ασφαλιστής, δυνάμει των διατάξεων της Σύμβασης Ευθύνης 1992). Η Total Fina Elf SA και η Γαλλική Κυβέρνηση συμφώνησαν να απέχουν από την επιδίωξη της αποζημίωσης τους από τους ασφαλιστές και το Διεθνές Κεφάλαιο εφόσον και στο βαθμό που οι απαιτήσεις τους, μαζί με το σύνολο των απαιτήσεων που θα παρουσιαζόταν λόγω του ατυχήματος, θα υπερέβαινε το μέγιστο όριο αποζημίωσης για το περιστατικό, δηλαδή τα 135 εκατομμύρια SDR. Ωστόσο, οι απαιτήσεις της γαλλικής κυβέρνησης θα προηγούντο των σχετικών απαιτήσεων της Total Fina Elf SA μετά την πλήρη ικανοποίηση όλων των υπόλοιπων απαιτήσεων και σε περίπτωση που παρέμενε διαθέσιμο κεφάλαιο. Το ποσοστό ικανοποίησης των απαιτήσεων που προέκυψαν από το ατύχημα του πλοίου Erika ανήθλυν, κατόπιν σταδιακών αποφάσεων της Επιτροπής του Διεθνούς Κεφαλαίου, από 50% στο 100% τον Απρίλιο του 2003. Τον δε Δεκέμβριο του 2003, η Επιτροπή αποφάσισε, αφού εκτίμησε τα σχετικά στοιχεία, ότι υπήρχε περιθώριο για καταβολές στη γαλλική κυβέρνηση και πράγματι την αποζημίωσε με το ποσόν των 10.1 εκατομμυρίων Ευρώ, ως προς το οποίο η γαλλική κυβέρνηση είχε υποκατασταθεί καταβάλλοντας αποζημιώσεις σε ζημιωθέντες από τον κλάδο του τουρισμού. Γενικά, σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία, έως την 5η Μαρτίου 2004, έχουν καταβληθεί περίπου 90 εκατομμύρια ευρώ για την ικανοποίηση απαιτήσεων από το ατύχημα του Erika και ακόμη 27 εκατομμύρια ευρώ πρόκειται να αποδεσμευτούν για απαιτήσεις που βρίσκονται σε διαδικασία εκτίμησης /προσδιορισμού τους. Ένα από τα ζητήματα που προέκυψαν σε σχέση με το Erika, ήταν η ημερομηνία παραγραφής των απαιτήσεων, η οποία ως προς τον πλοιοκτήτη και τον ασφαλιστή, ορίζεται σε 3 έτη από τότε που επήλθε η ζημία. Ως προς το Διεθνές Κεφάλαιο ή δεν του είχε κοινοποιηθεί, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του δικαίου του κράτους του Δικαστηρίου που έχει επιληφθεί, η αγωγή κατά του πλοιοκτήτη και των ασφαλιστών. Στην προκειμένη περίπτωση, ορισμένοι από τους αιτούντες δεν κατάφεραν να εξασφαλίσουν τα δικαιώματά τους καταθέτοντας αγωγές έως την 12η Δεκεμβρίου 2002, οπότε παρήλθε η τριετία από το συμβάν. Η Επιτροπή του Διεθνούς Κεφαλαίου έκρινε το Φεβρουάριο του 2003 ότι ο χρόνος έναρξης της παραγραφής συνδέεται με το χρόνο κατά τον οποίο ζημιώθηκε καθένας ξεχωριστά από τους

αιτούντες και δηλαδή όχι απαραίτητα από την ημέρα του ατυχήματος ,ως εκ τούτο δε εξέτασε κάθε μια υπόθεση ξεχωριστά και με τον τρόπο αυτό έκλεισε με συμβιβασμό επιπλέον 60 υποθέσεις απαιτήσεων που θεωρούνται παραγραμμένες. Με την ευκαιρία του Erika τέθηκε ακόμη και το ζήτημα του εφαρμοστέου δικαίου ως προς τα κριτήρια με τα οποία εκτιμάται /προσδιορίζεται η κάθε απαίτηση προκειμένου να ικανοποιηθεί. Το Διεθνές Κεφάλαιο έχει θέσει ορισμένα ομοιόμορφα κριτήρια ,τα οποία σύμφωνα και με σχετικές ανακοινώσεις του, είναι πολύ σημαντικό να γίνονται σεβαστά και να εφαρμόζονται από τα εθνικά Δικαστήρια, προκειμένου να εξασφαλίζεται η ομοιόμορφη τήρηση των Διεθνών Συμβάσεων. Ωστόσο, σε 4 περιπτώσεις τα γαλλικά δικαστήρια εφάρμοσαν το εθνικό δίκαιο ,στις δε τρεις από αυτές έγινε δεκτό ότι τα κριτήρια του Διεθνούς Κεφαλαίου ως προς την εκτίμηση/ προσδιορισμό της κάθε απαίτησης ,δεν είναι δεσμευτικά .Το Διεθνές Κεφάλαιο άσκησε εφέσεις κατά των αποφάσεων αυτών. Το πιο σημαντικό όμως ζήτημα που τέθηκε στην περίπτωση του Erika και το οποίο παραμένει ακόμη ανοικτό ,είναι οι ποινικές διώξεις που προέκυψαν εναντίον του Πλοιάρχου του Erika ,του εκπροσώπου του πλοιοκτήτη, του Προέδρου των διαχειριστών του πλοίου , του διευθυντού του Περιφερειακού Κέντρου Επιθεωρήσεων και Διάσωσης, τριών αξιωματικών του Γαλλικού Πολεμικού Ναυτικού που ήταν αρμόδιοι για την κυκλοφορία των πλοίων έξω από τις ακτές της Βρετάνης, ενός από τους διευθυντές του ιταλικού νηογνώμονα, ανώτερου προσωπικού του ομίλου Total και του Διευθυντή του Νηολογίου της Μάλτας. Ακόμη δεν έχουν προκύψει πορίσματα .Απόλυτα αλληλένδετες με τις ανωτέρω έρευνες /ανακρίσεις και διώξεις σε σχέση με τις αιτίες του δυστυχήματος και την τυχόν αξιοπλοία του Erika ,είναι και οι σχετικές αγωγές στα πολιτικά δικαστήρια. Συγκεκριμένα ,περί τον Απρίλιο και Μάιο του 2000 , κατατέθηκε αριθμός αγωγών κατά των πλοιοκτητών /διαχειριστών ,των φορτωτών /ναυλωτών (συμφέροντα Total Fina Elf SA´) ,των ασφαλιστών και του ιταλικού νηογνώμονα (RINA) για τις απαιτήσεις που δεν ενέπιπταν στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης Ευθύνης 1992 και με τον ισχυρισμό ότι η ευθύνη των πλοιοκτητών είναι απεριόριστη διότι το πλοίο ήταν αναξιόπλοιο ,γεγονός για το οποίο φέρει επίσης ευθύνη τόσο ο νηογνώμονας ,όσο και οι ναυλωτές που χρησιμοποιούσαν ένα πλοίο 25 ετών με ληγμένο το πιστοποιητικό κλάσης .Περαιτέρω , ο όμιλος Total ευθύνεται και διότι δεν έλαβε τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να διασωθεί το Erika .Σύμφωνα με τα στοιχεία που υπάρχουν, δεν έχουν εκδοθεί ακόμη σχετικές αποφάσεις. Το ίδιο διάστημα, Απρίλιο 2000, ο νηογνώμονας άσκησε ενώπιον των ιταλικών δικαστηρίων αρνητική αναγνωριστική αγωγή ,προκειμένου να διαταχθεί από τα δικαστήρια ότι δεν έφερε καμία ευθύνη για τη βύθιση του Erika και τη ρύπανση των γαλλικών ακτών ή άλλες τυχόν συνέπειες του ατυχήματος. Επικουρικά ,και σε περίπτωση που γινόταν δεκτό ότι έφερε σχετική ευθύνη ,ζήτησε να του αναγνωρισθεί το δικαίωμα του περιορισμού της αποζημίωσης, σύμφωνα με τους Κανονισμούς του, είναι στο 5πλάσιο της αμοιβής του για τις υπηρεσίες του από τις οποίες προήλθε η ζημιά. Η διαδικασία αυτή όμως προσεβλήθη από το Διεθνές Κεφάλαιο 1992,τη γαλλική κυβέρνηση και τον όμιλο Total ,βάσει της διάταξης του άρθρου ΙΧ της Σύμβασης Ευθύνης1992, σύμφωνα με την οποία δικαιοδοσία για εξέταση αγωγών όπως αυτή ,η οποία συνιστά αγωγή για την αναγνώριση της έλλειψης ευθύνη του νηογνώμονα,

έχουν μόνο τα Δικαστήρια του κράτους όπου έγινε το ατύχημα , ήτοι γαλλικά. Τα ιταλικά δικαστήρια πάγωσαν τη διαδικασία έως την έκδοση απόφασης από το γαλλικό ακυρωτικό δικαστήριο, το οποίο , τον Οκτώβριο του 2002,πράγματι διέγνωσε την έλλειψη δικαιοδοσίας των ιταλικών δικαστηρίων. Λόγος πρέπει να γίνει και για την αγωγή που άσκησε το ίδιο το Διεθνές Κεφάλαιο κατά των πλοιοκτητών ,των ασφαλιστών ,του ομίλου Total (φορτωτές/ ναυλωτές), του ιταλικού νηογνώμονα και του Bureau Veritas ,ο οποίος είχε επιθεωρήσει το Πλοίο πριν τη μεταφορά κλάσης στον RINA και του ιταλικού νηογνώμονα ,το Δεκέμβριο του 2002 ,μια ημέρα πριν την παραγραφή των σχετικών απαιτήσεων ,προκειμένου να εξασφαλίσει τυχόν δικαιώματα του κατά των ανωτέρω ,όπως πιθανόν ανακύψουν μετά την έκδοση του πορίσματος για την αιτία του δυστυχήματος του Erika .Σύμφωνα με το άρθρο III.4(ε) της Σύμβασης Ευθύνης 1992, προκειμένου να στεφθεί με επιτυχία η αγωγή αυτή του Διεθνούς Κεφαλαίου ,θα πρέπει να αποδειχθεί ότι η ρύπανση ήταν αποτέλεσμα προσωπικής πράξης ή παράλειψης των πιο πάνω εναγομένων που διαπράχθηκε με πρόθεση να προκληθεί μια τέτοια ζημιά ή απερίσκεπτα και με γνώση ότι μια τέτοια ζημιά θα μπορούσε πιθανόν να προκύψει ,διαφορετικά οι εναγόμενοι τυγχάνουν της προστασίας του άρθρου III.4(α)-(στ) της ανωτέρω Σύμβασης .Μνεία πρέπει να γίνει επίσης στη διάταξη του άρθρου VII.8 της Σύμβασης Ευθύνης 1992 ,σύμφωνα με την οποία ο ασφαλιστής δικαιούται τον περιορισμό της αποζημίωσης του άρθρου V.1 σε κάθε περίπτωση ,ακόμη δε και όταν ο πλοιοκτήτης στερείται του δικαιώματος αυτού σύμφωνα με τις διατάξεις της ίδιας Σύμβασης .Μπορεί δε ο ασφαλιστής να συμπεριλάβει στους ισχυρισμούς του ακόμη και αυτό το πταίσμα του πλοιοκτήτη ως αιτία της ζημιάς. Περαιτέρω, στο προσεχές μέλλον ενδεχομένως να ασκηθεί αγωγή από το Διεθνές Κεφάλαιο για αποζημίωση και κατά του κράτους της Γαλλίας ,γεγονός που θα εξαρτηθεί από το αποτέλεσμα των ερευνών κατά του διευθυντή του και των γαλλικών αξιωματικών. Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι εναντίον των συμφερόντων του πλοίου , του Διεθνούς Κεφαλαίου κλπ και για λόγους εξασφάλισης εν όψει παραγραφής ,ξεχωριστές αγωγές έχουν ασκήσει και το γαλλικό κράτος και ο όμιλος Total , οι διατηρούν απαιτήσεις ύψους περίπου 190 εκατομμυρίων Ευρώ το γαλλικό κράτος και 143 εκατομμυρίων Ευρώ ο όμιλος Total ,για έξοδα και αποζημιώσεις που έχουν καταβάλει όπως έχουμε αναφέρει και πιο πάνω. Ζητούν δε οι σχετικές αποζημιώσεις να καταβληθούν από τους ασφαλιστές και το Διεθνές Κεφάλαιο ,στα πλαίσια της ευθύνης τους βάσει των Συμβάσεων Ευθύνης και Διεθνούς Κεφαλαίου 1992(στο δε όμιλο Total μετά την αποζημίωση όλων των αιτούντων και της γαλλικής κυβέρνησης). Επίσης αγωγή έχουν ασκήσει και οι ασφαλιστές Steamship Mutual, οι οποίοι έχουν ζητήσει από τα Δικαστήρια της Γαλλίας να αναγνωρίσουν ότι έχουν ήδη καταβάλει το σύνολο της αποζημίωσης στην οποία υποχρεούνται δυνάμει των διατάξεων της Σύμβασης Ευθύνης 1992 και ζητούν να τους επιστραφούν από το Διεθνές Κεφάλαιο 1992 ,τα ποσά που έχουν καταβάλει πέραν του ποσού της ευθύνης τους. Το Διεθνές Κεφάλαιο συνεχίζει τις συζητήσεις με όλους τους ενδιαφερόμενους προκειμένου να κλείσουν όλες οι ανοικτές υποθέσεις.

Υπόθεση Prestige.

Την 13η Νοεμβρίου 2002, το υπό σημαία Bahamas, ελληνικών συμφερόντων δεξαμενόπλοιο Prestige (42.820 τόνων ολικής χωρητικότητας) έπλεε στον Ατλαντικό έξω από τις ακτές της Ισπανίας σε ταξίδι του προς τη Σιγκαπούρη. Το πλοίο μετέφερε περί τους 76.972 τόνους αργού πετρελαίου. Το απόγευμα της 13ης Νοεμβρίου, ενώ βρισκόταν περίπου 30 χιλιόμετρα από το Cabo Fisterra της Ισπανίας, εν μέσω κακοκαιρίας, σημειώθηκε διαρροή πετρελαίου. Η κύρια μηχανή σταμάτησε. Εκτιμάται ότι σε εκείνη τη φάση, καθώς ο καιρός το έσερνε προς τις ισπανικές ακτές το Prestige έχασε μια σημαντική ποσότητα πετρελαίου. Οι προσπάθειες να ρυμουλκηθεί το πλοίο, το οποίο πλησίαζε επικίνδυνα το Cabo Vilano της Ισπανίας, τελικά στέφθηκαν με επιτυχία. Τις πρώτες ώρες της 15ης Νοεμβρίου, ενώ το πλοίο εξακολουθούσε να ρυμουλκείται βορειοδυτικά, μακριά από τις ισπανικές αρχές χάθηκε ένα κομμάτι λαμαρίνας γύρω από τη δεξιά δεξαμενή πετρελαίου Νο.3. Το απόγευμα της ίδιας ημέρας, ο καπετάνιος ανέφερε ότι ξαφνικά αυξήθηκε σημαντικά η διαρροή πετρελαίου, γεγονός που κατεδείκνυε ότι υπήρχε ζημιά στα εσωτερικά διαφράγματα και ρωγμή στις δεξαμενές φορτίου. Την 19^η Νοεμβρίου το πλοίο έσπασε στα δύο και βυθίστηκε περίπου 260 χιλιόμετρα δυτικά του Vigo της Ισπανίας, η μεν πλώρη σε βάθος 3.500 μέτρων, η δε πρύμνη σε βάθος 3.850 μέτρων. Με το σπάσιμο και τη βύθιση του πλοίου, χύθηκαν στη θάλασσα ακόμη περίπου 25.000 τόνοι πετρελαίου. Κατά τις επόμενες εβδομάδες, η διαρροή συνεχίστηκε από το ναυάγιο. Σε μια προσπάθεια να μειωθεί η διαρροή, χρησιμοποιήθηκε ένα γαλλικό υποβρύχιο για να κλείσει ρωγμές και τρύπες, μια επιχείρηση που ήταν εν μέρει επιτυχής, όπως φάνηκε από τις εναέριες και επιφανειακές επιθεωρήσεις των ισπανικών και πορτογαλικών αρχών. Η ρύπανση ήταν μεγάλη. Το είδος του φορτίου, το γεγονός ότι το πλοίο βρισκόταν μακριά από τις ισπανικές αρχές κατά το μεγαλύτερο διάστημα της διαρροής και οι δυνατοί άνεμοι ευνόησαν την εξάπλωση της ρύπανσης που έπληξε τις ακτές τόσο της Ισπανίας όσο και της Γαλλίας αλλά ακόμη και της Μ. Βρετανίας. Παρά τις δυσκολίες που παρουσιάστηκαν λόγω του πολύ κακού καιρού, οι επιχειρήσεις εκκαθάρισης τόσο στη θάλασσα όσο και στις ακτές άρχισαν αμέσως από τις ισπανικές αρχές αλλά και από τη Γαλλία, Ολλανδία, Μ. Βρετανία και από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Αρχικά ο συντονισμός των εργασιών γινόταν από τις ισπανικές και στην συνέχεια από τις γαλλικές αρχές. Περίπου 45.000 τόνοι υγρά κατάλοιπα (αναμιγμένο νερό και πετρέλαιο) και 124.000 τόνοι στερεά κατάλοιπα πετρελαίου συγκεντρώθηκαν από τις εργασίες αυτές. Από την ρύπανση επλήγησαν πλήθος ακτών. Περισσότερο από όλες, η ρύπανση την ακτή Galicia, στην Ισπανία, έναν από τους μεγαλύτερους ψαρότοπους στην Ευρώπη. Επιβλήθηκαν ζώνες απαγόρευσης ψαρέματος στο 90% της ακτογραμμής, γεγονός που είχε πολύ μεγάλες οικονομικές επιπτώσεις σε χιλιάδες ανθρώπους που δραστηριοποιούνταν στην περιοχή. Τα τελευταία απαγορευτικά μέτρα ήρθαν τελικά τον Οκτώβριο του 2003. Στη Γαλλία επιβλήθηκε αρχικά απαγόρευση στο εμπόριο των οστρακοειδών στην περιοχή Basin, η οποία όμως ήρθε τον Ιανουάριο του 2003. Παρατηρήθηκε επίσης μείωση του τουρισμού της Ισπανίας αλλά κυρίως της Γαλλίας, ειδικά στην περιοχή της Βρετάνης, ένα παραδοσιακό τουριστικό θέρετρο της Γαλλίας. Ωστόσο, παρά το γεγονός ότι, όπως εκτιμάται, η μείωση του τουρισμού στις χώρες αυτές κατά το 2003 μπορεί να οφείλεται και στο ατύχημα Prestige, θα πρέπει πάντως να

συνυπολογισθούν και άλλοι παράγοντες, όπως ο φόβος της τρομοκρατίας και της γρίπης SARS και η κατιούσα πορεία της Ευρωπαϊκής οικονομίας, ο καύσωνας που έπληξε την Ευρώπη την περίοδο εκείνη κλπ. Οι ζημιές στην Πορτογαλία και τη Μ. Βρετανίας ήταν συγκριτικά αμελητέες. Οι εργασίες για την απομάκρυνση του υπολοίπου πετρελαίου που έχει παραμείνει εντός του ναυαγίου και που υπολογίζεται συνολικά σε περίπου 14.200 τόνους ,είναι ιδιαίτερα πολύπλοκες ,κυρίως βέβαια λόγω του βάθους που βρίσκεται το ναυάγιο. Το κόστος τους υπολογίστηκε σε 99.3 εκατομμύρια Ευρώ. Οι ασφαλιστές του πλοίου ,ο Αλληλοασφαλιστικός Οργανισμός London Steamship Owners Mutual Insurance Association και το Διεθνές Κεφάλαιο 1992,εγκατέστησαν γραφεία τόσο στην Ισπανία όσο και στη Γαλλία ,προκειμένου να διευκολύνουν τη συγκέντρωση και προσδιορισμό των απαιτήσεων. Το ύψος των απαιτήσεων ,κυρίως αυτών που προέρχονται από την Ισπανία ,είναι τεράστιο (εκτιμάται συνολικά γύρω στο 1.100 εκατομμύρια Ευρώ) και ξεπερνά κατά πολύ το μέγιστο ποσό της αποζημίωσης τόσο του πλοιοκτήτη ,που ορίστηκε σε 22.77.986β ευρώ βάσει των διατάξεων της Σύμβασης Ευθύνης 1992,όσο και αυτό που ορίζεται από τη Σύμβαση Διεθνούς Κεφαλαίου 1992,δηλαδή 171.520.703 εκατομμύρια Ευρώ .Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι έως την 5η Μαρτίου 2004 είχαν υποβληθεί απαιτήσεις πληγέντων από την Ισπανία ύψους 585 εκατομμυρίων Ευρώ. Περαιτέρω, η ισπανική κυβέρνηση ζητά ακόμη 428 εκατομμύρια Ευρώ για εργασίες καθορισμού και αποζημιώσεις που έχει παράσχει σε ψαράδες και καλλιεργητές οστρακοειδών ,για απαλλαγές φόρων στις επιχειρήσεις ,διοικητικά έξοδα και έξοδα για εκστρατείες διαφήμισης .Σημειώνουμε ότι ,σύμφωνα με το άρθρο 9.3 της Σύμβασης Διεθνούς Κεφαλαίου 1992,η ισπανική κυβέρνηση υποκαταστάθηκε έναντι του Διεθνούς Κεφαλαίου στα δικαιώματα των πληγέντων που αποζημίωσε. Σε ότι αφορά τώρα στη διαδικασία ικανοποίηση των απαιτήσεων αυτών, σημειώνουμε ότι αντίθετα με όλες τις προηγούμενες περιπτώσεις ,όπου οι ασφαλιστές κατέβαλαν πρώτοι αποζημιώσεις στους διάφορους αιτούντες έως το όριο της δικής τους αποζημίωσης και μετά επιλαμβανόταν το Διεθνές Κεφάλαιο ως προς το υπόλοιπο του ποσού αποζημίωσης και έως το μέγιστο όριο αποζημίωσης που ορίζει η Σύμβασης Διεθνούς Κεφαλαίου ,στην περίπτωση του Prestige οι ασφαλιστές δεν προέβησαν σε επιμέρους πληρωμές .Συγκεκριμένα ,όπως συμβούλευσαν οι ισπανοί δικηγόροι των ασφαλιστών ,υπήρχε κίνδυνος οι ασφαλιστές να υποχρεωθούν να τελικά δύο φορές το ποσό της αποζημίωσης ,διότι ήταν πιθανό οι επιμέρους πληρωμές τους να μην υπολογίζονται στο κεφάλαιο αποζημιώσεων που εγκαθίσταται βάσει της Σύμβασης Ευθύνης 1992 .Δεδομένου λοιπόν ότι δεν κατέστη τελικά δυνατό να δοθεί στο London Club μια εγγύηση ότι δεν θα απαιτείτο να καταβάλει το ποσόν της αποζημίωσης εις διπλούν, δεν παρέμεινε στους ασφαλιστές καμία άλλη εναλλακτική παρά να καταθέσουν το ποσόν της αποζημίωσης σε αρμόδιο Δικαστήριο της Γαλλίας ή της Ισπανίας, αν και με τον τρόπο αυτό είναι βέβαιο ότι θα περάσει αρκετός καιρός έως ότου να είναι διαθέσιμο για την ικανοποίηση των απαιτήσεων .Επιπλέον ,το Διεθνές Κεφάλαιο ,παρά την τακτική του να μην καταβάλει αποζημιώσεις παρά αφού καταβληθεί το κεφάλαιο αποζημίωσης από τους ασφαλιστές ,προβαίνει πλέον πρώτο σε αποζημιώσεις για το ποσόν που αντιστοιχεί σε 135 SDR , μείον το ποσό που αντιστοιχεί στο κεφάλαιο αποζημίωσης του πλοιοκτήτη (ασφαλιστή).Μέχρι στιγμής

,δεδομένου του μεγέθους των απαιτήσεων ,οι καταβολές στους αιτούντες κινούνται στο 15% των απαιτήσεων. Κατόπιν επίσης πολλών συζητήσεων και διαβουλεύσεων καταβλήθηκε από το Διεθνές Κεφάλαιο στην ισπανική κυβέρνηση το ποσό των 57.5 εκατομμυρίων Ευρώ , το οποίο αντιστοιχεί στο 15% των απαιτήσεων που έχουν υποβληθεί και που περίπου εκτιμάται η συνολική απαίτηση του ισπανικού κράτους. Ωστόσο, το ποσόν αυτό κατεβλήθη έναντι εγγύησης μια πολύ αξιόπιστης ισπανικής τράπεζας, ότι θα επιστραφεί οποιοδήποτε ποσόν κριθεί επιστρεπτό από τα αρμόδια όργανα του Διεθνούς Κεφαλαίου. Το πλέον σημαντικό στην υπόθεση του Prestige είναι οι αιτίες του ατυχήματος ,οι οποίες ακόμη δεν έχουν διαλευκανθεί πλήρως .Κυρίως ερευνάται ο ρόλος του καπετάνιου και οι αποφάσεις των ισπανικών αρχών να μην επιτρέψουν στο πλοίο να καταφύγει σε λιμένα της Ισπανίας αλλά να ρυμουλκηθεί στην ανοικτή θάλασσα εν μέσω κακοκαιρίας .

Υπόθεση Tasman Spirit

Την 27η Ιουλίου 2003, το υπό σημαία Μάλτας ,ελληνικών συμφερόντων δεξαμενόπλοιο ,Tasman Spirit (87.584 τόνων ολικής χωρητικότητας),προσάραξε στην είσοδο του λιμένα στο Καράτσι του Πακιστάν ενώ έφερε φορτίο 67.535. τόνων πετρελαίου .Παρά της προσπάθειας από τις αρχές του Πακιστάν και ειδικό συνεργείο διάσωσης από την Ελλάδα ,το πλοίο τελικά έσπασε στα δύο την 14η Αυγούστου 2003.Υπολογίζεται συνολικά ότι η ρύπανση που προκλήθηκε από τη διαρροή πετρελαίου ανέρχεται περίπου σε 30.000 τόνους. Κατ' αρχήν σημειώνουμε ότι το Πακιστάν δεν έχει κερώσει καμία από τις Συμβάσεις Ευθύνης και Διεθνούς Κεφαλαίου, γεγονός που

σημαίνει ότι οι ασφαλιστές

(εν προκειμένων οι ασφαλιστές P&I είναι το American Club) είναι πλέον οι αρμόδιοι για την κάλυψη του περιστατικού ,ο δε τυχόν περιορισμός ευθύνης θα γίνει σύμφωνα με το δίκαιο του Πακιστάν αλλά και τους κανονισμούς τους .Η διοίκηση του Λιμένα του Καράτσι (KPT) άσκησε αγωγή για περίπου 1 δις δολάρια εναντίον της Pakistan National Shipping Corporation, ναυλώτριας του πλοίου Tasman Spirit η οποία με την σειρά της στράφηκε κατά των κυρίων του πλοίου. Απαιτήσεις και από άλλους φορείς ,όπως αλιευτικές και τουριστικές ενώσεις αναμένεται να στραφούν επίσης κατά των ναυλωτών και του KPT. Περαιτέρω ,οι ασφαλιστές του φορτίου στράφηκαν ήδη κατά των κυρίων του πλοίου επικαλούμενοι αναξιοπλοία του Tasman Spirit.Οι διαχειριστές του πλοίου κατηγορούν τον πλοηγό που επέβαινε επί του πλοίου για το περιστατικό και ερευνούν τις δυνατότητες κατάσχεσης στο εξωτερικό περιουσιακών στοιχείων του κράτους του Πακιστάν. Το American Club ,διαθέτει στην κυβέρνηση του Πακιστάν το ποσόν των περίπου 28.6 εκατομμυρίων δολαρίων ως συνολική αποζημίωση για το περιστατικό. Στο μεταξύ η διεθνής κατακραυγή επέβαλε την απελευθέρωση του καπετάνιου ,των μελών του πληρώματος και του υπεύθυνου τεχνικού της ελληνικής ομάδας διάσωσης, που ως τον Απρίλιο του 2004 κρατούνταν υπό περιοριστικούς όρους. Η περίπτωση του Tasman Spirit ,λόγω της μη εφαρμογής του διεθνούς συστήματος αποζημιώσεων ,είναι ιδιαίτερη και ,δεδομένου

ότι οι συζητήσεις και διαπραγματεύσεις μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών ,συνεχίζονται ,δεν μπορεί ακόμη να αξιολογηθεί ως προς τις συνέπειες της στο επίπεδο της αστικής ευθύνης.

Συμπέρασμα: Ο στόχος του διεθνούς συστήματος αποζημιώσεων εξακολουθεί να είναι ο καταμερισμός των ευθυνών σε περισσότερους φορείς ,κυρίως βεβαίως στα συμφέροντα του πλοίου (μέσω της Σύμβασης Ευθύνης) και του φορτίου (μέσω της Σύμβασης Διεθνούς Κεφαλαίου), ώστε να επιτυγχάνεται η πλήρης αποζημίωση των πληγέντων από περιστατικά θαλάσσιας ρύπανσης με πετρέλαιο. Ωστόσο , όπως είναι προφανές και από τις πιο πάνω περιπτώσεις , ο στόχος της πλήρους αποζημίωσης ,δεν είναι τις περισσότερες φορές εφικτός. Η παραδοχή αυτή έχει οδηγήσει σε συζητήσεις για την ανεπάρκεια του υπάρχοντος συστήματος αποζημιώσεων και τρόπους για την αντιμετώπιση του. Υπάρχουν προτάσεις για την περαιτέρω αύξηση των ορίων ευθύνης των πλοιοκτητών / ασφαλιστών ή / και τον περιορισμό του δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης τους καθώς και τα βήματα για την ίδρυση συμπληρωματικού Διεθνούς Κεφαλαίου ,υπό το βάρος των μεγεθών των ζημιών και των απαιτήσεων . Η βελτίωση προληπτικών και κατασταλτικών μέτρων για την αντιμετώπιση των περιστατικών ρύπανσης από τις επιμέρους λιμενικές και άλλες αρχές των διαφόρων κρατών ,θα ήταν η πιο αποτελεσματική λύση του προβλήματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 :ΝΑΥΑΓΕΙΑ –ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ

ΝΟΜΟΣ ΥΠ’ ΑΡΙΘΜΟ.2881

Ρύθμιση θεμάτων ανέλκυσης ναυαγίων και άλλες διατάξεις.

Άρθρο 7. Υποχρεωτική ασφάλιση πλοίων ,πλωτών ναυπηγημάτων και κατασκευών στη θάλασσα.

1.Ο κύριος ή ο εφοπλιστής πλοίου,το οποίο παραμένει ή καταπλεεί σε ελληνικό λιμένα ή θαλάσσιο τερματικό σταθμό ή αποπλέει ,υποχρεούται να διατηρεί σε ισχύ βεβαίωση ασφάλισης ασφαλιστικής επιχείρησης ή διεθνώς αναγνωρισμένου αλληλοασφαλιστικού συνεταιρισμού ή εγγυητική επιστολή πιστωτικού ιδρύματος (εγγυητή),που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα ή άλλο κράτος του Ευρωπαϊκού Οικονομικού χώρου και έχει το δικαίωμα αυτό, για την κάλυψη της ευθύνης τους έναντι του Δημοσίου ή Οργανισμού ,που απορρέει από τον νόμο αυτόν.

2.Το ύψος της ελάχιστης ασφάλισης ή εγγύησης των πλοίων είναι το ορισόμενο ως όριο αστικής ευθύνης για απαιτήσεις σύμφωνα με την υποπαράγραφο 1β του άρθρου 6 της Δ.Σ. «για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις 1976» , που κύρώθηκε με το Ν.1923/1991.

3.Το ύψος της ελάχιστης ασφάλισης ή εγγύησης των πλωτών ναυπηγημάτων και κατασκευών στη θάλασσα ορίζεται σε πενήντα χιλιάδες (50.000)δραχμές ανά τετραγωνικό μέτρο της επιφάνειας,που προκύπτει από τον πολλαπλασιασμό του ολικού μήκους επί το πλάτος νηολόγησής τους.

4. Το Δημόσιο ή ο Οργανισμός έχει ευθεία αγωγή κατά του ασφαλιστή ή εγγυητής δεν έχει κατ' αυτού ενστάσεις από τη σχέση ασφαλίσεως ή εγγυήσεως ,που τον συνδέει με τον κύριο ή τον εφοπλιστή.

5. Ο ασφαλιστής ή ο εγγυητής απαλλάσσεται από κάθε υποχρέωση, αν αναλάβει με δήλωση του και εκτελέσει άμεσα όσα ορίζονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 2 του νόμου αυτού για ανέλκυση και απομάκρυνση του ναυαγίου.

6. Η ασφάλιση αποδεικνύεται με πιστοποιητικό που εκδίδεται από τον ασφαλιστή ,στο οποίο αναφέρεται ,εκτός από τα λοιπά στοιχεία της κατά τ' ανώτερω ειδικής ασφάλισης, υποχρωτικά και ο αμετάκλητος όρος για την ευθεία απαίτηση του δικαιούχου ασφαλίσεως με μόνη τη δήλωση πραγματοποίησης των δαπανών, χωρίς υποχρέωση γνωστοποίησης και της επελεύσεως του κινδύνου και ανεξάρτητα από σχετική δήλωση του πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή ή πρालειψή του για τέτοια γνωστοποίηση ,ως και παραίτηση του ασφαλιστή από το δικαίωμα προβολής ενστάσεων από την ασφαλιστική σύμβαση κατά του Δημοσίου ή του Οργανισμού.

7. Το πιστοποιητικό ασφάλισης ή η εγγυητική επιστολή φέρεται επί του πλοίου με ευθύνη του πλοιάρχου του ,ο οποίος οφείλει να επιδεικνύει και να χορηγεί αντίγραφο του ,κάθε φορά ,που θα ζητηθεί από την Αρχή ή τον Οργανισμό. Την υποχρέωση αυτή ,για πλοίο χωρίς πλήρωμα ή πλωτό ναυπήγημαή κατασκευή στη θάλασσα έχει ο κύριος ή εφοπλιστής ή ο αντιπρόσωπος του

8. Από την υποχρεωτική ασφάλιση ή εγγύηση ,εξαιρείται πλοίο ή πλωτο ναυπήγημα ή κατασκευή στη θάλασσα ,που ανήκει στο Δημόσιο ή στον Οργανισμό ή σε αλλοδαπό Δημόσιο, με τον όρο της αμοιβαιότητας.

9. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης ,Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Εμπορικής Ναυτιλίας, καθορίζεται ποία πλοία με βάση το ολικό μήκος ή την ολική χωρητικότητα τους και ποια πλωτά ναυπηγήματα ή κατασκευές, με βάση το ολικό μήκος και πλάτος εξαιρούνται από την ανώτερω ασφάλιση ή εγγύηση ,ο τύπος και η γλώσσα έκδοσης ,τα λοιπά στοιχεία του περιεχομένου του πιστοποιητικό ή της εγγυητικής επιστολής, ποιοι είναι οι διεθνώς αναγνωρισμένοι αλληλοασφαλιστικοί συνεταιρισμοί και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή των διατάξεων των προηγούμενων παραγράφων. Με όμοια απόφαση μπορεί να ανακαθορίζεται το ύψος της ελάχιστη ασφάλιση ή οικονομικής εγγύησης, που ορίζονται στις παραγράφους 2 και 3.

ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΑΝΕΛΚΥΣΕΩΝ.

Τα ζητήματα που αφορούν υν χρηματοδότηση της ανελκύσεως θα μπορούσαν να εξεταστούν υπό το πρίσμα ,αφ' ενός μεν των προβλημάτων τα οποία αναφύονται κατά την αναζήτηση των δαπανών ανελκύσεως 1, αφ' ετέρου δε της προοπτικής μιας Διεθνούς Σύμβασεως για την ανέλκυση ναυαγίων 2.

1. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΤΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ ΑΝΕΛΚΥΣΕΩΣ

Το πρόβλημα παρουσιάζονται είτε υπό την μορφή της αδυναμίας εισπράξεως της ασφαλιστικής αποζημίωσης α) ,είτε υπό την μορφή της αδυναμίας διώξεως των υπευθύνων ή και του ασφαλιστή β).

A) ΑΔΥΝΑΜΙΑ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ.

Τα δικαιώματα των ενυπόθηκων δανειστών επί της ασφαλιστικής αποζημίωσης. Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία εάν το πλοίο απωλεσθεί ,όπως και όταν υποστεί βλάβες οι οποίες μειώνουν ουσιωδώς την αξία του,ο δανειστής (εν προκειμένω η Τράπεζα) δικαιούται να απαιτήσει την άμεσο εξόφληση του χρέους.Σύμφωνα με την διάταξη του άρθρου 194 παρ2. Κ.Ι.Ν.Δ το πιο πάνω δικαίωμα δεν υφίσταται αν οι “βλάβες δεν οφείλονται σε πταίσμα του οφειλέτου,προσφέρει δε αυτός επαρκή ασφάλεια». Η αδυναμία των δικαιωμάτων «δημόσιου χαρακτήρα» να επιληφθούν της ασφαλιστικής αποζημίωσης. Τα δικαιώματα αυτά (τέλη,φόροι,έξοδα φυλάξεως και συντηρήσεως ,δαπάνες καταστροφής και ανελεύσεως) είναι δικαιώματα που οφείλονται στο Δημόσιο από δραστηριότητες κατά την ενάσκηση κρατικής δημόσιας εξουσίας. Σε περίπτωση ναυαγίου ,δηλαδή απώλειας του πλοίου ,το Δημόσιο και οι άλλοι προνομιούχοι δανειστές ου προηγούνται της υποθήκης δεν θα εισπράξουν τίποτα,ενώ το ποσό της υποθήκης θα εισπραχθεί ολόκληρο (συντρεχόντων και άλλων προυποθέσεων).Αυτο συμβαίνει επειδή η ναυτική υποθήκη ασκείται και στον ασφάλισμα,ενών τα ναυτικά προνόμια αν και ακολουθούν το πλοίο δεν μπορούν να ασκηθούν επί το ασφάλισματος. Αντιθέτως σε περίπτωση πλειστηριασμού του πλοίου το Δημόσιο θα εισπράξει επειδή τα προνόμια προηγούνται της υποθήκης,ενώ η ενυπόθηκη απαίτηση θα ικανοποιηθεί μερικά, μείον δηλ. το ποσό των προνομιούχων απαιτήσεων που προηγούνται.

B) ΑΔΥΝΑΜΙΑ ΔΙΩΞΕΩΝ ΥΠΕΥΘΥΝΩΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ.

Σημειώνονται ορισμένα ειδικότερα –ζητήματα

ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΑΡΣΗΣ ΤΗΣ ΝΟΜΙΚΗΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ.

Η αδυναμία εισπράξεως μιας δημοσίας(όπως και ιδιωτικής) απαίτησεως από μια μονοκάραβη εταιρεία,όταν το μοναδικό περουνιακό στοιχείο της ναυτιλιακή επιχειρήσεως είναι το ναυγήσαν πλοίο ,είναι προφανής. Η προστασία των δανειστών με παρόμοιες απαιτήσεις στην περίπτωση άρσεως της νομικής προσωπικότητας μιας μονοκάραβης ναυτιλιακής εταιρείας εξαρτάται από την απόδειξη και υιοθέτηση από την νομολογία συγκεκριμένων πραγματικών περιστατικών με αμφίβολη πολλές φορές κατάληξη. Είναι πολλή βασική ,επίσης,η έννοια του κυρίαρχου μετόχου και του πλήρους ελέγχου που ασκεί αυτός σε μια ναυτιλιακή εταιρία.Η Απόφαση 1058/1987 του Αρείου Πάγου αποφάνθηκε ότι είναι έμπορος (και άρα ευθύνεται και με την προσωπική του περιουσία για τα χρέη της ΑΕ) ο μέτοχος ναυτιλιακής επιχειρήσεως,όταν κατέχει το σύνολο των μετοχών της επιχειρήσεως ή το μεγαλύτερο

μέρος τους, ώστε από τη συμμετοχή του στην επιχείρηση να εξαρτάται η εξακολούθηση των εργασιών της αυτή ή υπαρξή της.

ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΚΑΤΑΣΧΕΣΕΩΣ ΕΙΣ ΧΕΙΡΑΣ ΤΡΙΤΟΥ.

Η δυνατότητα λήψεως μέτρων δικαστικής προστασίας ,από τον οικείο Λιμενικό Οργανισμό του τόπου του ναυαγίου ,για τις απαιτήσεις από ανέλκυση,μπορεί να θεμελιωθεί , σε ειδικές βάσεις διεθνούς δικαιοδοσίας ,σύμφωνα με την Δ.Σ. των Βρυξελλών.Ειδικότερα και πρωτίστως ,τόσο,η βάση του αδικήματος όσο και η γενική εξαίρεση για τις απαιτήσεις αυτές ,μπορεί , να αποτελέσει ένα θεωρητικό τουλάχιστο,έρεισμα για αναζήτηση των σχετικών δαπανών δημοσίου (ή μη χαρακτήρα),πρωτίστως ,δε ,των δαπανών ανέλκυσης. Από την άλλη πλευρά η επιδίωξη διώξεως του ναυτικού πράκτορα ή εν γένει του αντιπροσώπου του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή δεν είναι ,επίσης δυνατόν να τελεσφορήσει ,αφού, μόνο, η συγκεκριμένη γνώση περιελεύσεως της ασφαλιστικής αποζημίωσης (π.χ. εις χείρας ενός συγκεκριμένου υποκαταστήματος ή και του κεντρικού του ναυτικού πράκτορα ,πράγμα που σπανίως συμβαίνει στην πράξη) θα μπορούσε ενδεχομένως να επιφέρει δυνατότητα κατασχέσεως εις χείρα τρίτου της ασφαλιστικής απαιτήσεως. Είναι χαρακτηριστικό ότι κατά την ισχύουσα Ελληνική νομοθεσία δεν υφίσταται υποχρέωση αναγγελίας και γνωστοποίησεως οποιουδήποτε πιστοποιητικού ασφαλιστικής καλύψεως ενός πλοίου στην αρμόδια Λιμενική αρχή.Η τελευταία δικαιούται (και υποχρεούται) μόνο σε εκ των υστέρων κατασταλτικό έλεγχο ,μετά την επέλευση του ναυαγίου μο οποίος όμως δεν αρκεί ,για την κάλυψη των, ιδιαίτερα, αυξημένων δαπανών ανεγκύσεως. Ένας σημαντικός(αν όχι ,ο κύριος) αποτρεπτικός παράγοντας για την μη είσπραξη των σχετικών δαπανών ανεγκύσεως είναι η παντελής απουσία ,σε εθνικό αλλά και σε διεθνή επίπεδο της δυνατότητας ευθείας αγωγής κατά του ασφαλιστή του πλοίου για τα δικαιώματα ανεγκύσεως ενός πλοίου. Μπορούμε ,κατά συνέπεια ,να ισχυρισθούμε ,βάσιμα,ότι η θέσπιση του θεσμού της υποχρεωτικότητας της ασφάλισης για παρόμοια δικαιώματα και της ευθείας αξίωσης(με την μορφή εγέρσεως αγωγής) κατά του ασφαλιστή επιτρέπει,ουσιαστικά, την υποκατάσταση της ευθύνης από την ασφάλιση. Αρα οι προνομιούχες «δημοσίου χαρακτήρα» ναυτικές απαιτήσεις θα μπορούσαν να τύχουν αντίστοιχης εξασφάλισης με αυτή των αξιώσεων αποζημίωσης, λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο ,της Δ.Σ. του 1969 , με την καθιέρωση υπέρ αυτών υποχρεωτικής ασφάλισης. Πρόκειται για ένα δίκαιο αίτημα αφού εκτός των άλλων απομακρύνει τον κίνδυνο ολοσχερούς επιρρίψεως του κόστους απελευθέρωσης των Λιμένων στο κοινωνικό σύνολο,επί κέρδει του θαλασσιού επιχειρηματία ,ο οποίος σύμφωνα με την σύγχρονη νομοθετικής τάση ευθύνεται(κατ' αρχήν) αντικειμενικά (με δυνατότητα απαλλαγής για λόγους ανωτέρας βίας) για παρόμοιες περιπτώσεις. Η ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης για προστασία της ανθρώπινης ζωής αλλά και του πολύτιμου αγαθού του περιβάλλοντος αντανακλάται και σε πολύ πρόσφατα κοινοτικά νομοθετήματα.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ

- 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 περισσότερες φορές δεν είναι εφικτό.
- Η υποχρεωτική ασφάλιση και για άλλες περιπτώσεις δεξαμενοπλοίων μικρότερου dwt από 2000 και για άλλους τύπους πλοίων όπως φορηγά και bulk carries για ρύπανση από διαρροή πετρελαίου αλλά και για άλλου είδους διαρροών όπως από απόβλητα ή τοξικών και εκρηκτικών ουσιών.
- Η υποχρεωτική ασφάλιση και η ευθεία αξίωση κατά του ασφαλιστή σε περιπτώσεις ναυαγίων σε λιμενικές περιοχές θα μπορούσε να εξασφαλισθεί με μια Διεθνή Σύμβαση ώστε να μην υπάρχει αδυναμία διώξεως του ασφαλιστή και αδυναμία εισπράξεως της ασφαλιστικής αποζημίωσης.
- Η δημιουργία παρόμοιων διακυβερνητικών οργανισμών όπως το Διεθνές Κεφάλαιο που με Συμβάσεις που να κυρώνονται στις περισσότερες χώρες, και να έρχονται ως αρωγοί στην προσπάθεια των εκάστοτε ασφαλιστών για αποζημίωση των απαιτήσεων, στις περιπτώσεις μεγάλων ατυχημάτων και καταστροφών όχι μόνο από πετρέλαιο.
- Η όσο πιο εξιδεικευμένη και συγκεκριμένη είναι η προσφορά από τους ασφαλιστές καλύψεων σε σύγχρονους κινδύνους (όπως τρομοκρατία) αλλά και προσφορά καλύψεων οι οποίοι γίνονται απαραίτητη λόγω των νέων νόμων και κανονισμών.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Κωσταντινίδης Θ.Νικόλαος (1998) Ναυάγια σε Λιμενικές Περιοχές

Διεθνή Νομικά Ζητήματα –Προοπτικές.

Εκδόσεις Μυτιληναίος.Αθήνα.

Κυρτάτος Ν .Συντονιστής (2004-2005).Λειτουργία και Συντήρηση Πλοίων και

Στόλων .Τόμος 2 Marine Insurance &Average Adjusting Εξαδάκτυλος Α.

(Associated Marine Adjusters Ltd).

Κυρτάτος Ν. Συντονιστής(2004-2005).Λειτουργία και Συντήρηση Πλοίων και

Στόλων .Τόμος 2 .Claims Χατζηγηργόρης Σ. KRISTEN Navigation.

Μητροπούλου Ρ. (29 -2 Οκτωβρίου 2004.)Θαλάσσια Ρύπανση :Το Πρόβλημα της

Αποζημίωσης και των Κυρώσεων .Δικηγορικό Σύλλογος Πειραιώς .5ο Διεθνές
Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου .Εκδόσεις ANT. Ν. ΣΑΚΚΟΥΛΑ .Πειραιάς ,
Εισηγήσεις – Παρεμβάσεις. σελ 77-100.

Μπίγκα Μ. (1990).Θαλάσσια Ασφάλιση Πλοίου .Διπλωματική Εργασία.Τμήμα
Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών.

Παναγιωτακόπουλος Β. (1994) Β.ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ –ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΕΙΕΣ .
Εκδόσεις «ΕΛΛΗΝ».

Πετροπουλέα Α.Γ.(1997) P&I Club Ασφάλιση P&I Club Ασφάλιση
F.D.&D. Εκδόσεις ΖΗΤΗ. Θεσσαλονίκη.

Σκαρίμπα Ε.(1999) .Εισηγήσεις Ναυτικού Δικαίου. Αθήνα.

Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας.Τεύχος
Πρώτο Αρ.Φύλλου 16 .6 Φεβρουαρίου 2001.Νόμος Υπ' Αριθ.2681.Ρύθμιση
θεμάτων ανέλκυσης ναυαγίων και άλλες διατάξεις.

Lambeth, R.J : Temple man on Marine Insurance ,sixth edition,Great Britain 1986.

Reference Book of Marine Insurance Clauses ,sixtieth edition ,London,1988.

Ναυτικό Δίκαιον: Lord Chorley ,Giles ,O.C(μετάφραση ,επεξεργασία Ιάσονος
Κρεμεζή ,Αθήνα ,1978)

Επιθεώρηση Ναυτικού Δικαίου (ΕΝΔ) :Τόμοι 13 εως 18 ,έτη 1985 έως 1990).

Δούκας Σ.Ι :Η Ιδιωτική Ασφάλιση ,Αθήνα 1985.

Gard P&I Statutes and Rules of Classes ,2003

Report on the activities of the IOPC Fund in 2003.

North of England P&I Rules 2004/2005.