

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

1. ΑΡΧΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

1.1 Είναι το θαλάσσιο ασφαλιστήριο συμβόλαιο αποζημίωσης; (Is it a contract of indemnity?)

- Σύμφωνα με τη νομοθεσία MARINE INSURANCE ACT 1906, πρόκειται για ένα συμβόλαιο αποζημίωσης. Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του κάθε συμβαλλόμενου μέρους (ασφαλιστής και ασφαλιζόμενος) απορρέουν από αυτή την ιδιότητα (κύρια αρχή της αποζημίωσης).
- Ωστόσο δεν αποτελεί ένα τέλειο συμβόλαιο αποζημίωσης. Ο L.J. Bowen στην υπόθεση **Castellain v. Preston (1883) 11 QBD 401 CA** διατύπωσε την άποψη:
- Σε όλα τα δύσκολα προβλήματα, επιστρέφω με σιγουριά στην ευρεία αρχή της αποζημίωσης. Εφαρμόστε αυτό και θα βρεθεί μια απάντηση στη δυσκολία, αλλά μπορεί να αποτελέσει κάποια εξαίρεση στον αλάθητο κανόνα ότι ένας άνθρωπος μπορεί να αποζημιωθεί μόνο στο βαθμό της απώλειας του;
- Πάντοτε θα υπάρχει ένα περιθώριο σφάλματος, σε ορισμένες περιπτώσεις θεωρητικά να έχει αρκετά περισσότερες πιθανότητες να αποζημιωθεί ο ασφαλιζόμενος ενώ για άλλα πρόσωπα η αποζημίωση να είναι αισθητά μικρότερη.
- Ο J. Patterson στην υπόθεση **Irving v. Manning (1847) 1 HLC 287** αναγνώρισε το γεγονός ότι πρέπει να βασιστούμε στις δεξιότητες, μία από τις οποίες είναι οι επιπτώσεις ενός έγκυρου συμβολαίου (valued policy).
- Ιδανικά ο ασφαλιζόμενος πρέπει να αποζημιωθεί με βάση την έκταση της απώλειας του. Πρακτικά δεν είναι τόσο εύκολο να επιτευχθεί αλλά όσο η αρχή αυτή μπορεί να εφαρμοστεί, τόσο τα δικαστήρια θεωρούν ότι η δικαιοσύνη εκφράζεται καλύτερα αντί με την αυστηρή και κυριολεκτική τήρηση των κανόνων.

1.2 Η αναγκαιότητα της θαλάσσιας (ναυτικής) ασφάλισης: Ιστορική αναδρομή

- Ο θεσμός της θαλάσσιας ασφάλισης (ΘΑ) εμφανίζεται για πρώτη φορά στα Βρετανικά νησιά αρκετά μετά την εποχή των Ρωμαϊκών κατακτήσεων όπου η πρακτική της ναυπήγησης πλοίων άρχισε να παίρνει μορφή.
- Παράλληλα, ενώ ο ενθουσιασμός για θαλάσσια ταξίδια ήταν έντονος, υπήρχε έλλειψη επικοινωνίας μεταξύ πλοίου και ξηράς, τα ταξίδια ήταν μεγάλης χρονικής διάρκειας και κατά συνέπεια οι ναυτικοί ήταν αρκετά εκτεθειμένοι στους κινδύνους της θάλασσας.
- Έτσι γεννήθηκε ο θεσμός της θαλάσσιας ασφάλισης (ή ναυτικής ασφάλειας). **ΠΡΟΣΟΧΗ:** διαχωρισμός της «θαλάσσιας ασφάλισης» (Marine Insurance) με την ασφάλεια στη θάλασσα (safety at sea), διότι ο τελευταίος ορισμός αφορά στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και της ανθρώπινης ζωής.
- Επίσημα το πιο παλιό ασφαλιστικό συμβόλαιο ανακαλύφθηκε στη Γαλλία (1584) και κάλυπτε κινδύνους μεταφοράς αγαθών που βρίσκονταν πάνω στο πλοίο «ILLARION» για ένα ταξίδι από τη Μασσαλία στη Συρία με συμφωνηθέν ασφάλιστρο 5%.
- Ας μη λησμονούμε ότι οι θαλάσσιοι κίνδυνοι (perils of the sea) συνετέλεσαν στην εμφάνιση της θαλάσσιας ασφάλισης πολύ νωρίτερα από τη χερσαία ασφάλιση.
- Αρκετά αργότερα (1656) στην Αγγλία εμφανίστηκε ένα ασφαλιστικό συμβόλαιο για σειρά εμπορευμάτων που μεταφέρονταν από τις Ανατολικές Ινδίες προς το Λονδίνο με το πλοίο «THREE BROTHERS» βάσει του ίδιου ασφάλιστρου.
- Το παλαιότερο ασφάλιστρο πλοίου έγινε το 1680 και πρόκειται για το πλοίο «GOLDEN FLEECE» . Στην Ελλάδα η πρώτη εταιρία θαλάσσιας ασφάλισης (1836) εγκρίθηκε με την επωνυμία "Αχαϊκή Ασφαλιστική της Θαλασσοπλοΐας Εταιρία" με έδρα την Πάτρα.

- Το καφενείο (Lloyd's Coffee House) του Edward Lloyd (1688) αποτελούσε τον συνήθη τόπο συνάντησης πολλών ασφαλιστών πιθανόν λόγω της θέσης του κοντά στον Τάμεση (στη γέφυρα του Λονδίνου) που ταυτόχρονα ήταν και το σημείο πρόσδεσης των πλοίων προς φόρτωση και εκφόρτωση αγαθών εκείνη την εποχή.
- Παράλληλα με την πρωτοβουλία του ιδιοκτήτη της επιχείρησης εκδόθηκε (1734) ένα φυλλάδιο (newsheet) που ονομαζόταν "Lloyd's List" και απευθυνόταν σε συνδρομητές που επιθυμούσαν πληροφορίες σχετικά με τις τιμές των μετοχών και τις κινήσεις των πλοίων.
- Αργότερα (1774) η ένωση των ασφαλιστών μετακόμισε στο κτίριο της «Royal Exchange» όπου και παρέμειναν περίπου έναν αιώνα. Με νομοθετική πράξη της Βουλής οι Lloyd's έγιναν επίσημα εταιρία και ακολούθησαν οι τροποποιήσεις του καταστατικού των Lloyd's τα έτη 1888, 1911 και 1925.
- Στις πρώτες περιόδους της ίδρυσης τους είχαν επικεντρωθεί σε θέματα ΘΑ αλλά προς το τέλος του 19ου αιώνα έγινε εισαγωγή νέων ασφαλειών στην αγορά λ.χ. πυρκαγιά, κλοπή, ατομική ιδιοκτησία, αυτοκίνητα. Το 1951 ακολούθησε νέα τροποποίηση και συνέπεσε με τον διαχωρισμό των ασφαλειών ζωής.
- Για την είσοδο ενός νέου μέλους στους Lloyd's απαιτείται σύμφωνα με τον εσωτερικό κανονισμό η κατάθεση χρηματικής παρακαταθήκης ασφάλειας ανάλογης με τον κύκλο εργασιών του υποψήφιου.
- Ο σχηματισμός αποθεματικού κεφαλαίου ασφάλειας επιβάλλεται σε κάθε μέλος και διεξάγεται με μικρές ετήσιες κρατήσεις από τα ασφάλιστρα που εισπράττονται.
- Η προστασία του ασφαλιζόμενου στηρίζεται στην υποχρέωση των μελών να τηρούν και να υποβάλλουν τον ετήσιο ισολογισμό των λογαριασμών τους και από τον οποίο δεν επιτρέπονται αναλήψεις μέχρι τη στιγμή που θα εκπληρωθούν όλες οι σχετικές υποχρεώσεις από τα συναφθέντα ασφαλιστήρια.
- Από το άλλο μέρος, το "de facto" μονοπώλιο στον τομέα της Ν.Α. από τους ασφαλιστές του Λονδίνου προκάλούσε μεγάλη δυσφορία στον κύκλο των πλοιοκτητών για μία σειρά αιτιών.
- Πολλοί πλοιοκτήτες που η βάση των επιχειρήσεων τους ήταν σ' άλλα λιμάνια (λ.χ. Λίβερπουλ, Μπρίστολ), θεωρούσαν ότι οι ασφαλιστές ήταν απόμακροι και αντιπαθητικοί. Οι τιμές των ασφάλιστρων (premium rates) δεν επηρεάζονταν από ικανό ανταγωνισμό.

1.3 Οι βασικές αρχές θαλάσσιας ασφάλισης

- Σύμφωνα με τον R. Brown δεν υφίσταται νομική υποχρέωση κατά το αγγλικό δίκαιο για έναν έμπορο να ασφαλίσει τα αγαθά του. Το ισχύον πιστωτικό σύστημα συχνά απαιτεί να κινεί τις διαδικασίες προς ασφάλιση, μολονότι είναι ζήτημα κοινής λογικής να ασφαλιστεί μία παρτίδα αγαθών ενώ βρίσκεται «in transit».
- Με άλλα λόγια υπάρχει εθιμικός κανόνας (customary rule) να ασφαρίζονται τα αγαθά προς θαλάσσια μεταφορά διότι δίχως ασφάλιση θα ήταν αναγκαίο για τον ενδιαφερόμενο να διαθέσει ένα σημαντικό ποσό για την κάλυψη πιθανών απωλειών.
- Σύμφωνα με το **Section 1 of Marine Insurance Act (1906)**: «A contract of marine insurance is a contract whereby the insurer undertakes to indemnify the assured, in manner and to the extent agreed, against marine losses, that is to say, the losses incident to marine adventure”.
- Οι κύριες αρχές της ΘΑ είναι το **ασφαλιστικό συμφέρον** (insurable interest), η **δυνατότητα αποζημίωσης** (indemnity) και η **συμπεριφορά της καλής πίστης** (utmost good faith).
- Στην πρώτη περίπτωση, ένα ασφαλιστικό συμβόλαιο δεσμεύει τον ασφαλιστή μόνο όταν δημιουργείται με σκοπό να καλύψει κάποιο συμφέρον το οποίο το ισχύον δίκαιο ορίζει ότι είναι δυνατόν να ασφαλιστεί.
- Ένα ασφαλιστικό συμβόλαιο είναι συμβόλαιο αποζημίωσης, δηλ. το ποσό που πρόκειται να εισπράξει ο ασφαλιζόμενος εκτιμάται με βάση το μέγεθος της χρηματικής απώλειας (pecuniary loss).
- Με άλλα λόγια ο ασφαλιζόμενος θα πάρει το ποσό που τον τοποθετεί στην ίδια οικονομική κατάσταση πριν συμβεί η απώλεια.

- Η άποψη του δικαστή Sumner σε μία υπόθεση (1921) ήταν ότι η βασική αρχή της αποζημίωσης στα ναυτασφαλιστικά συμβόλαια δεν είναι αλάνθαστη δηλ. τα περισσότερα ασφαλιστικά συμβόλαια δεν οδηγούν πάντοτε σε πλήρη αποζημίωση.
- Παρόμοια ο δικαστής Patterson υποστήριξε ότι το ασφαλιστικό συμβόλαιο δεν είναι ένα τέλειο συμβόλαιο αποζημίωσης.
- Η ΘΑ σε αντίθεση με τις κοινές ασφαλίσεις π.χ. πυρκαγιάς, ατυχημάτων κλπ., παρουσιάζει μία ιδιομορφία, δηλ. η ασφαλιζόμενη αξία τη στιγμή της ασφάλισης δεν δύναται να προσδιοριστεί με ακρίβεια ώστε να συμπίπτει κατά τη χρονική στιγμή της ύπαρξης ενός περιστατικού με την αξία του ασφαλιζόμενου αγαθού.
- Αυτό οφείλεται στο ότι οι αξίες των μεταφερόμενων εμπορευμάτων κυμαίνονται σε μεγάλο βαθμό από τον τόπο προέλευσης στον τόπο προορισμού και η αξία των πλοίων υπόκειται με τη σειρά της κατά περιόδους σε μεγάλες διακυμάνσεις τιμών.
- Η ασφαλιζόμενη αξία για (α) το σκάφος και των μηχανημάτων του (hull & machinery) είναι το αντικείμενο συνεννόησης μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλιζόμενου κατά τη σύναψη της ασφάλισης και καθορίζεται με κοινή συμφωνία (agreed value),
- (β) το φορτίο συνηθίζεται η ασφαλιζόμενη αξία καθορίζεται στο επίπεδο της αξίας CIF πλέον 10% για το διαφυγόν κέρδος.
- Για να θεωρηθεί ένα συμβόλαιο ως ναυτασφαλιστικό είναι απαραίτητο η ενδεχόμενη απώλεια να σχετίζεται με κάποια ναυτιλιακή δραστηριότητα.
- Στην υπόθεση **Re London County Commercial Reinsurance Office (1922) 127 LT 20, ChD**: A policy of insurance was issued by an insurance company, the risk insured being against a total loss in the event of peace not being declared between Britain and Germany on or before 31 March 1918. The policy was in the marine form. It was held that this was not a marine policy and therefore not governed by the Marine Insurance Act 1906.

- Το αγαθό που πρόκειται να ασφαλιστεί (subject-matter) μπορεί να είναι:(α) πλοίο, (β) φορτίο, (γ) ναύλος, (δ) κέρδη, προμήθεια, (ε) μισθοί, (στ) η ευθύνη του πλοιοκτήτη ως προς τον ιδιοκτήτη του φορτίου και (ζ) δάνεια, προκαταβολές και έξοδα πρακτόρων. Ας αναλύσουμε περισσότερο τα τρία πρώτα στοιχεία:
 1. Σύμφωνα με τον κανονισμό 15 της ΜΙΑ, ο όρος πλοίο περιλαμβάνει το κύτος, τα υλικά, τις προμήθειες και τον εξοπλισμό για τους αξιωματικούς και το πλήρωμα, τη μηχανή, τα καζάνια, τους χώρους καυσίμων, εφόσον ανήκουν στον ασφαλιζόμενο είτε πρόκειται για μηχανοκίνητο πλοίο ή για πλοίο ειδικού εμπορίου.
 2. Ο κανονισμός 17 ορίζει ο όρος φορτίο σημαίνει φορτίο εμπορικής φύσης και δεν περιλαμβάνει προσωπικά είδη και προμηθευτικό υλικό για χρήση πάνω στο πλοίο.
 3. Η ρήτρα 90 ορίζει ότι ναύλος σημαίνει το κέρδος που αποκομίζει ο πλοιοκτήτης από την απασχόληση του πλοίου του για τη μεταφορά φορτίου είτε δικού του ενδιαφέροντος είτε άλλου ιδιοκτήτη, αλλά δεν περιλαμβάνει τα λεγόμενα «passage money».
- Μία ειδική περίπτωση προβλέπεται στη ρήτρα 4 της Μ.Ι.Α. 1906 για τα συμβόλαια που βασίζονται σε «στοίχημα ή ρίσκο» (wagering or gaming contracts). Υπάρχουν δύο βασικές κατηγορίες. Η πρώτη αφορά σε συμβόλαια που ο ασφαλιζόμενος δεν διαθέτει ασφαλιστικό συμφέρον αλλά ούτε επιθυμεί να το αποκτήσει.
- Αυτό το είδος συμβολαίου θεωρείται άκυρο (void). Το ίδιο συμβαίνει όταν το συμβόλαιο χαρακτηρίζεται ως «interest or no interest» ή «without further proof of interest» ή άλλη παρόμοια πρόταση.
- Στην άλλη κατηγορία βρίσκεται ο τύπος συμβολαίου rpi (policy proof of interest) που κυρίως έχει εφαρμογή σε περιπτώσεις για έξοδα πρακτόρων ή προμήθειες. Η συνήθης ρήτρα είναι: «in the event of loss the production of this policy to be deemed a sufficient proof of interest».
- Αυτά τα συμβόλαια καλούνται και "honour policies" διότι ο ασφαλιζόμενος βασίζεται αποκλειστικά στον λόγο του ασφαλιστή σε ενδεχόμενη απώλεια από τη στιγμή που δεν έχει νομική εφαρμογή, λ.χ το συμβόλαιο rpi είναι άκυρο ακόμη και εάν ο ασφαλιζόμενος είχε ασφαλιστικό συμφέρον.
- Ωστόσο, αυτά τα συμβόλαια είναι άκυρα αλλά όχι παράνομα και επομένως ο ασφαλιζόμενος δικαιούται επιστροφή ασφάλιστρου αν αποδείξει ότι είχε ασφαλιστικό όφελος προς το αγαθό.
- Μία άλλη περίπτωση δυσχέρειας στην απόδειξη του ασφαλιστικού συμφέροντος είναι οι δαπάνες (disbursements) τις οποίες υφίσταται το πλοίο, η προμήθεια του διαχειριστή, ο αναμενόμενος ναύλος αλλά και η απώλεια κέρδους. Σ' αυτές τις περιπτώσεις οι ασφαλιστικές καλύψεις γίνονται με τη μορφή του rpi συνήθως για ολική απώλεια μόνο.

1.4 Τα βασικά στοιχεία του ασφαλιστικού συμβολαίου

- Σε κάθε ασφαλιστικό συμβόλαιο (insurance policy) περιλαμβάνονται και ορισμένα απαραίτητα στοιχεία:
 1. Τα ονόματα του ασφαλιστή (insurer ή όταν πρόκειται για ασφαλιστή των Lloyd's underwriter) και του ασφαλιζόμενου (assured) που αποτελούν τα συμβαλλόμενα μέρη της ασφαλιστικής σύμβασης.
 2. Το αντικείμενο που πρόκειται να ασφαλιστεί (subject-matter insured) π.χ. 1000 τόνοι σιτάρι, ή το φορτηγό πλοίο «Esmeralda» (σκάφος και μηχανήματα) κλπ.
 3. Το ασφάλιστρο (premium) που συνήθως εκφράζεται σε ποσοστό (%) επί της ασφαλιζόμενης αξίας. Η καταβολή του ασφάλιστρου αφορά είτε στο ποσοστό είτε στο σύνολο του ποσού, δηλαδή το γινόμενο της ασφαλιζόμενης αξίας επί του ποσοστού ασφάλιστρου δια εκατό.
 4. Η ασφαλιζόμενη αξία (insured value) η οποία δεν είναι αναγκαίο να ταυτίζεται με την πραγματική αξία του αγαθού που ασφαρίζεται κατά τη στιγμή της σύναψης του ασφαλιστικού συμβολαίου. Εάν η ασφαλιζόμενη αξία είναι μικρότερη της πραγματικής πρόκειται για υπο-ασφάλιση (under-insurance) ενώ στην αντίθετη περίπτωση έχουμε υπερασφάλιση (over-insurance).
 5. Οι καλυπτόμενοι κίνδυνοι (perils insured against) που ουσιαστικά πρόκειται για εκείνα τα αίτια που πιθανόν να προκαλέσουν τη ζημιά ή την απώλεια του ασφαλιζόμενου αγαθού.
 6. Η διάρκεια της ασφάλισης που συνήθως είναι χρονική π.χ. 12 μήνες αρχίζοντας από 31.11.99. Στις περιπτώσεις ασφαλιστικής κάλυψης ταξιδιού ή μεταφοράς υπάρχει πρόβλεψη των γεωγραφικών ορίων ή των τόπων έναρξης και λήξης της κάλυψης, π.χ. from London via Suez to Bombay and then to Hong Kong, ενώ όταν πρόκειται για μεταφορά φορτίων προβλέπεται ασφαλιστική κάλυψη από αποθήκη του αποστολέα σε αποθήκη του παραλήπτη (warehouse to warehouse).
 7. Ο δικαιούχος της αποζημίωσης (beneficiary) που στην πλειοψηφία των περιπτώσεων είναι το ίδιο πρόσωπο με αυτό που αρχικά ασφαρίζεται.

- Υπάρχουν δύο γνωστοί τύποι ασφάλισης:
 - (1) Η ασφάλιση ποσού βασιζόμενη επί της κεφαλαιοποίησης του καταβαλλόμενου ασφάλιστρου και επομένως το κεφαλαιοποιούμενο ποσό καταβάλλεται στον δικαιούχο μετά τη λήξη της ασφάλισης μαζί με τους τόκους.
 - (2) Ανάλογα με τη ζημία (insurance of indemnity) που βασίζεται στην αρχή της διασποράς του κινδύνου και η αποζημίωση καταβάλλεται μόνο λόγω έλευσης τυχαίου περιστατικού ειδάλλως ο ασφαλιζόμενος στερείται του ασφάλιστρου στη λήξη της ασφάλισης.

1.5 Οι κυριότεροι ασφαλιστικοί φορείς

- Η ναυτασφαλιστική αγορά κατά κανόνα αποτελείται από τους Lloyd's και τις διάφορες ανεξάρτητες ασφαλιστικές εταιρίες (companies) όπως η Guardian, η Royal Exchange κλπ. Συνήθως αυτές οι εταιρίες είναι μέλη κατά ένα μεγάλο ποσοστό του Ινστιτούτου Ασφαλιστών του Λονδίνου (ILU).
 - a) Οι **Lloyd's** δεν αναλαμβάνουν άμεσα μία ασφαλιστική κάλυψη αλλά απλά παρέχουν διευκολύνσεις με τη μορφή της στέγασης των μελών τους και της όλης οργανωτικής δομής τους με σκοπό την εύρεση ασφαλειών.
- Η ασφάλιση γίνεται μόνο από τους ασφαλιστές – μέλη (underwriting members) ενώ η διοίκηση του οργανισμού είναι έργο μίας επιτροπής τα 16 μέλη της οποίας εκλέγονται για μία περίοδο 4 ετών από τα υπόλοιπα μέλη.
- Τα μέλη-ασφαλιστές ευθύνονται το καθένα ξεχωριστά και απεριόριστα για όλα τα περιουσιακά τους στοιχεία όχι όμως και αλληλέγγυα. Καταθέτουν μία εγγύηση (security ή deposit) το ύψος της οποίας περιορίζεται από τον όγκο των συναλλαγών τους.
- Όλα τα ασφάλιστρα κατατίθενται σε ειδικό ταμείο (premium trust fund) από τα οποία μόνο ζημιές, έξοδα διαχείρισης και ακριβή κέρδη μπορούν να καταβληθούν σε κάθε μέλος.
- Οι Lloyd's διαθέτουν δικούς τους πράκτορες (agents) που σκοπός τους είναι η συγκέντρωση και η διαβίβαση πληροφοριών σχετικά με την ευρύτερη περιοχή ή τον λιμένα της δικαιοδοσίας τους ενώ συχνά προβαίνουν σε πραγματογνωμοσύνη επί των εμπορευμάτων και λειτουργούν ως διακανονιστές ζημιών για τα εμπορεύματα (settling agents).
- Εκτός από τους ασφαλιστές υπάρχουν τα μη ασφαλισμένα μέλη (non-underwriting members) π.χ. οι μεσίτες (brokers) και οι συνέταιροι (associates) π.χ. οι διακανονιστές αβαριών (average adjusters).

- Οι ιδιοκτήτες φορτίων και οι έμποροι χρησιμοποιούν συχνά τις υπηρεσίες των μεσιτών για την ασφάλιση των φορτίων και οι πλοιοκτήτες για την ασφαλιστική κάλυψη των πλοίων τους.
- Οι μεσίτες βέβαια αντιπροσωπεύουν τους ασφαλιζόμενους και όχι τους ασφαλιστές. Ευθύνονται για την καταβολή των ασφαλίσεων στους ασφαλιστές και για την εξασφάλιση αυτών (όταν μάλιστα υπάρχει προθεσμία πληρωμής) έχουν δικαίωμα επίσχεσης (lien) του ασφαλιστηρίου.
- Οι μεσίτες για να καλύψουν ασφαλιστικά ένα πλοίο στρέφονται είτε προς τους Lloyd's είτε προς τις ανεξάρτητες ασφαλιστικές εταιρίες. Όταν πρόκειται για ασφαλιστική κάλυψη πολλών πλοίων ή στόλων, αυτή γίνεται μέσω των brokers του Λονδίνου σε άλλες διεθνείς αγορές π.χ. ΗΠΑ, Γαλλία.

b) Το **Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου** ενεργεί ως σύνδεσμος μεταξύ των εταιριών-μελών του και των Lloyd's για ασφαλιστικά ζητήματα κοινής πολιτικής (joint hull understandings) τα οποία δεν δεσμεύουν νομικά τα μέλη αλλά απλά οριοθετούν τη γραμμή για το κοινό συμφέρον.

- Αποτελεί επίσης τον σύνδεσμο με τους διάφορους διεθνείς ασφαλιστικούς οργανισμούς και εκδίδει, τροποποιεί και συχνά αναθεωρεί τις γνωστές ασφαλιστικές ρήτρες (institute clauses).

c) Οι **Αλληλασφαλιστικοί Συνεταιρισμοί Προστασίας και Αποζημίωσης (P&I clubs)** που αφορούν στην ασφαλιστική κάλυψη ορισμένων κινδύνων και σχετίζονται με την κυριότητα, διαχείριση και εκμετάλλευση του πλοίου και στους οποίους δεν παρέχεται ασφαλιστική κάλυψη από τους κανονικούς ασφαλιστικούς φορείς.

- Αποτελούν συνεταιρισμούς πλοιοκτητικών συμφερόντων δίχως κερδοσκοπικά κίνητρα έχοντας ως στόχο την αλληλασφάλιση των μελών τους για τους κινδύνους εκείνους που δεν προβλέπεται ασφάλιση από την ασφαλιστική αγορά.

2. ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ

- Η πραγματοποίηση της ασφάλισης γίνεται μέσω της πρωτοβουλίας του broker ο οποίος μαζί με τον ασφαλιζόμενο προετοιμάζει τη σύνταξη του αρχικού προσύμφωνου (slip) που περιλαμβάνει όλους τους όρους της ασφαλιστικής κάλυψης.
- Με βάση το τελευταίο, ο πράκτορας αναζητά ένα ή περισσότερους ασφαλιστές με τους οποίους διαπραγματεύεται τους όρους του συμβολαίου, την ασφαλιζόμενη αξία αλλά και τις ενδεχόμενες καλύψεις .

2.1 Η διαμόρφωση του ασφάλιστρου πλοίων

- Το βασικό χαρακτηριστικό της θαλάσσιας ασφάλισης είναι ότι δεν υπάρχουν προκαθορισμένα ασφάλιστρα (βάσει π.χ. κάποιας κλίμακας) αλλά σταθμίζονται από τις ενώσεις των ασφαλιστών . Οι παράμετροι που καθορίζουν τα κριτήρια στάθμισης ενός ασφάλιστρου είναι οι εξής:
 1. Τα προηγούμενα αποτελέσματα της ασφάλισης. Με σκοπό να ανανεωθεί κάποια ασφάλιση είναι φυσικό να υπολογίζονται τα δεδομένα της προηγούμενης ασφαλιστικής περιόδου, π.χ. εάν η κάλυψη εξελίσσεται με δυσμενείς όρους για τον ασφαλιστή τότε επιβάλλεται κάποιο πρόστιμο (με τη μορφή της ποσοστιαίας αύξησης του ασφάλιστρου).
 2. Η πλοιοκτησία ή διαχείριση του πλοίου. Σε πολλά ασφαλιστικά συμβόλαια στο παρελθόν υπήρξε διαφωνία ως προς την εθνικότητα του κύριου του πλοίου και αυτό είχε οδηγήσει σε διακοπή ή άρνηση αποζημίωσης από την πλευρά του ασφαλιστή.
 3. Τα βασικά στοιχεία του πλοίου, δηλαδή ο τύπος, η ηλικία, η χωρητικότητα, το σύννηθες φορτίο, τα γεωγραφικά όρια των πλόων του, η προωστική δύναμη και η κατάσταση του εξοπλισμού.
 4. Η αποτίμηση του πλοίου. Η πλευρά των ασφαλιστών για τον καθορισμό του ασφάλιστρου του πλοίου υιοθετεί δύο μέτρα δηλαδή, ένα ασφάλιστρο που καθορίζεται βάσει του νεκρού βάρους για την κάλυψη ζημιών που εμπίπτουν στην μερική αβαρία και ένα άλλο βάσει της ασφαλιζόμενης αξίας του πλοίου προς κάλυψη της ολικής απώλειας του. Τα δύο ασφάλιστρα συγχωνεύονται σ' ένα το οποίο μετατρέπεται σε ποσοστό X100 επί του συνόλου της ασφαλιζόμενης αξίας. Ως ένα παράδειγμα:

- Έστω το δεξαμενόπλοιο «VIVID» 10.000 κόρων με ασφαλιζόμενη αξία £ 2.000.000. Το ασφάλιστρο καθορίζεται με τα εξής δεδομένα:
 1. Για μερική αβαρία: τόνοι 10.000 X £ 2 ανά τόνο = £ 20.000
 2. Για ολική απώλεια: αξία £ 2.000.000 X 2,5% = £ 50.000
 3. Συνολικό ασφάλιστρο = £ 70.000
 4. Ποσοστό ασφάλιστρου επί της ασφαλιζόμενης αξίας £ 2.000.000 = 70.000: 2.000.000 = 3,5%
- Από το παραπάνω παράδειγμα συνάγεται ότι το ασφάλιστρο (θεωρώντας τους υπόλοιπους παράγοντες σταθερούς) είναι συνάρτηση δύο παραμέτρων, της χωρητικότητας και της συμφωνηθείσης ή ασφαλιζόμενης αξίας του πλοίου.
- Εάν το πλοίο ασφαλιστεί μόνο για ολική απώλεια, τότε το ασφαλιστήριο διέπεται από την ασφαλιζόμενη αξία επειδή αυτή αποτελεί και το μέτρο της αποζημίωσης. Εάν υπάρξει ασφαλιστική κάλυψη κατά παντός κινδύνου, τότε τίθεται σε εφαρμογή η σχέση χωρητικότητας – ασφαλιζόμενης αξίας.
- Το κόστος επισκευών. Σε περιόδους πληθωριστικών πιέσεων αλλά και ανάκαμψης των τιμών επισκευής, το ασφάλιστρο επηρεάζεται ανάλογα.
- Οι όροι της ασφαλιστικής κάλυψης, δηλαδή οι καλυπτόμενοι κίνδυνοι, η έκταση της κάλυψης, οι εγγυήσεις (warranties), το ύψος και η φύση της απαλλαγής.

2.2 Το προσύμφωνο

- Το λεγόμενο «slip» περιλαμβάνει συνοπτικά τα εξής στοιχεία: (α) Απαραίτητα δεδομένα:
 1. Το όνομα του πλοίου ή των πλοίων, τη συμφωνηθείσα ή ασφαλιζόμενη αξία και το ασφάλιστρο.
 2. Την περίοδο κάλυψης ή τον πλου.
 3. Το αντικείμενο της ασφάλισης π.χ. σκάφος και μηχανήματα, ναύλος ή υπεραξία αυτού κλπ.
 4. Τις ρήτρες σύμφωνα με τις οποίες διέπεται η ασφάλιση.
 5. Τα γεωγραφικά όρια των επιτρεπόμενων ταξιδιών σε περιπτώσεις χρονο-ασφάλισης (trading warranties).
 6. Την απαλλαγή.
- (β) Συμπληρωματικές ρήτρες π.χ. τη leased equipment clause που καλύπτει και τα όργανα πάνω στο πλοίο με τη μορφή του ενοικίου.
- Το slip δεν αποτελεί εκτελεστό τίτλο στα αγγλικά δικαστήρια με την έννοια ότι δεν μπορεί να θεωρηθεί μεμονωμένα ως δικαιολογητικό στοιχείο της ασφαλιστικής κάλυψης.
- Ωστόσο δεν στερείται νομικής αξίας διότι μπορεί να ισχύσει ως αποδεικτικό στοιχείο στις περιπτώσεις εκείνες που εμφανίζεται διχογνωμία ως προς τις προθέσεις των συμβαλλόμενων μερών και πάντα σε συνδυασμό με το υπάρχον ασφαλιστικό συμβόλαιο, π.χ. όταν υπάρχει αμφισβήτηση της πραγματικής έναρξης της κάλυψης, το slip μπορεί να αποτελέσει τεκμήριο για την εξακρίβωση του πραγματικού χρόνου έναρξης.
- Άξιο λόγου είναι ότι ο ασφαλιστής στην πράξη δεσμεύεται ηθικά με την υπογραφή του προσύμφωνου και είναι πιθανό να αποζημιώσει για ολική απώλεια του αγαθού ακόμη και εάν δεν είχε εκδοθεί το οριστικό ασφαλιστήριο.
- Βλ. τις υποθέσεις **Cory v. Patton (1874) LR 0QB 577** και **Lower Rhine and Wurtemberg Insurance v. Sedgwick [1898] 1 QB 739 at 747**.

2.3 Το ασφαλιστήριο

- Το λεγόμενο policy για τα πλοία διενεργείται συνήθως 1 έως 2 μήνες πριν την έναρξη του κινδύνου δηλαδή πριν τεθεί σε ισχύ η ασφαλιστική κάλυψη. Μετά τις οδηγίες οριστικοποίησης του ασφαλιζόμενου (closing instructions) και εντός 4 μηνών από την έναρξη του κινδύνου εκδίδεται το οριστικό ασφαλιστήριο.
- Για την αποφυγή της γραφειοκρατίας συνηθίζεται οι brokers να προβαίνουν στην προετοιμασία δύο ασφαλιστηρίων για τους Lloyd's underwriters και τους independent insurance companies (ILU).
- Μεμονωμένα ασφαλιστήρια εκδίδονται μόνο για τις ασφαλιστικές εταιρίες που δεν ανήκουν σε ενώσεις ενώ τα συλλογικά ασφαλιστήρια δεσμεύουν κάθε συμμετέχοντα ασφαλιστή κατά το μέτρο του ποσοστού συμμετοχής του απεριόριστα αλλά όχι αλληλέγγυα.
- Η συνολική έκπτωση προς τους brokers είναι 15% επί των μικτών ασφάλιστρων για εξόφληση της μετρητοίς και 13,1% για εξόφληση σε τριμηνιαία δόση που κατανέμεται ως εξής:

Πίνακας 2.1

Πληρωμές για την κατάρτιση ασφαλιστηρίου συμβολαίου

Είδος ποσού	Μετρητοίς (%)	Προθεσμακά (%)
Αμοιβές μεσίτη (brokerage)	5	5
Έκπτωση (discount)	9,5	7,6
Εισφορά (allowance)	0,5	0,5
Σύνολο	15	13,1

2.4 Η ανοιχτή κάλυψη

- Το γνωστό και «open cover» δίνεται για περίοδο 12 μηνών με σκοπό την κάλυψη μεταφοράς εμπορευμάτων. Υπόκειται σε περιορισμούς σύμφωνα με τα εξής:
- Τίθεται ανώτατο όριο αξίας φορτίου κατά πλοίο.
- Σύμφωνα με το «classification clause» προβλέπεται ότι το εμπόρευμα δεν μπορεί, υπό το καθορισθέν ασφάλιστρο, να φορτωθεί παρά μόνο σε πλοία τακτικών γραμμών (Liners) και όχι μεγαλύτερης των 15 ετών ηλικίας. Η παραβίαση αυτού του όρου σημαίνει την καταβολή πρόσθετου ασφάλιστρου.
- Σύμφωνα με το «location clause» η αξία των συσσωρευμένων εμπορευμάτων στον ίδιο χώρο στο λιμένα φόρτωσης δεν μπορεί να υπερβεί κατά κανόνα το διπλάσιο της αξίας του ανώτατου ορίου φόρτωσης κατά πλοίο.
- Ο προσδιορισμός της ασφαλιζόμενης αξίας κάθε φορτίου γίνεται βάσει της αξίας.
- CIF (cost-insurance-freight) του εμπορεύματος + 10% κέρδος.

2.5 Το προασφαλιστήριο

- Αυτό είναι γνωστό ως «floating policy» και διαφέρει από το open cover στα εξής:
- Είναι τίτλος εκτελεστός στα αγγλικά δικαστήρια (enforceable).
- Η καλυπτόμενη συνολική ποσότητα αναγράφεται σ' αυτό και σε κάθε φόρτωση αφαιρείται η φορτωθείσα ποσότητα από το σύνολο.
- Σε κάθε επιμέρους φόρτωση δεν εκδίδεται ξεχωριστό ασφαλιστήριο αλλά μία πρόσθετη πράξη οριστικοποίησης μέσω της οποίας γίνεται είσπραξη το καθένα ασφαλιστήριο.
- Στα υπόλοιπα σημεία μοιάζει αρκετά με το open cover, δηλ. δεν αναφέρεται το όνομα του πλοίου ή των πλοίων, περιέχονται οι όροι classification, location και προσδιορίζεται ο τρόπος υπολογισμού της αξίας του κάθε φορτίου.
- Τα πλεονεκτήματα αυτής της μεθόδου συμβολαίων είναι φανερά. Τα αγαθά στέλνονται στον παραλήπτη με δικό του ρίσκο και μέχρι να ειδοποιηθεί από τον αποστολέα θα έχει άγνοια ότι το αγαθό έχει ήδη σταλεί και επομένως δεν θα γνωρίζει την αξία του ούτε το πλοίο ως μέσο μεταφοράς.
- Αλλά μπορεί να προστατέψει τον εαυτό του από την πιθανότητα απώλειας με την είσοδο του σε «floating policy».

3. ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΣΥΜΦΕΡΟΝ

3.1 Αποζημίωση και ασφαλιστικό συμφέρον

- Εάν δεχθούμε ότι το ασφαλιστικό συμβόλαιο είναι συμβόλαιο αποζημίωσης και συμβόλαια του τύπου "interest or no interest" είναι άκυρα (being void) σύμφωνα με το Section 4 της Μ.Ι.Α., τότε ο ασφαλιζόμενος που σκοπεύει να αποζημιωθεί σύμφωνα με το συμβόλαιο πρέπει να αποδείξει ότι:

(α) έχει υποστεί οικονομική απώλεια εξαιτίας της μη εκπλήρωσης του ταξιδιού (marine adventure),

(β) η απώλεια προκλήθηκε από ένα κίνδυνο που προβλέπεται στο συμβόλαιο,

(γ) η απώλεια του ασφαλιζόμενου αγαθού καλύπτεται από το συμβόλαιο.

- Η οικονομική απώλεια είναι το φυσικό αποτέλεσμα της έννομης σχέσης μεταξύ του ασφαλιζόμενου και του αγαθού που ασφαλίστηκε. Ο βαθμός της σχέσης αυτής ποικίλει από την αποκλειστική κυριότητα μέχρι την πιθανή αναμονή κέρδους κατά την ολοκλήρωση του ταξιδιού.
- Πιο συγκεκριμένα η νομοθεσία Μ.Ι.Α. στο S. 6(1) αναφέρει ότι απαιτείται: «the assured to have an insurable interest in the subject-matter insured at the time of the loss although it is not necessary that the assured have such an interest when the insurance is effected» .
- Τα συνήθη πρόσωπα που έχουν ασφαλιστικό συμφέρον στο ασφαλιζόμενο αγαθό είναι τα εξής:

(α) ιδιοκτήτης του αγαθού,

(β) ενυπόθηκος οφειλέτης και δανειστής,

(γ) πλοίαρχος και πλήρωμα,

(δ) πράκτορας,

(ε) κοινός μεταφορέας,

(στ) ασφαλιστής,

(ζ) πρόσωπα που προσδοκούν κέρδος από ένα ασφαλιστικό συμβόλαιο.

Σε παρελθόντα ασφαλιστικά συμβόλαια το πλοίο αναφερόταν απλά ως «by ship or ships» ή με κάποια παρόμοια μορφή ως «by ships of the Universal SS Co Ltd»γενικά. κλπ. Στην περίπτωση του ιδιοκτήτη ενός αγαθού (ownership of the subject-matter insured) μπορούμε να διακρίνουμε τις εξής επιμέρους κατηγορίες :

1. **Πλοιοκτήτης** (owner of ship). Το ασφαλιστικό συμφέρον του πλοιοκτήτη διατηρείται ακόμη και εάν έχει προχωρήσει σε ναύλωση του πλοίου του σύμφωνα με όρους που του δίνουν το δικαίωμα να αποζημιωθεί από τον ναυλωτή την αξία του πλοίου σε περίπτωση απώλειας του . Στην παρακάτω υπόθεση ισχύουν τα εξής:

- **Piper v. Royal Exchange (1932) 44 LIL Rep 103, KBD:** A yacht was bought in 1926 in Norway and was at the risk of seller till she arrived in London. The plaintiff effected a policy in respect of her, and claimed against the insurer for damage which she has suffered by stranding in 1928. The insurer counterclaimed for £ 350 which he had paid him in respect of damage suffered by her on the voyage from Norway to London in 1926 on the ground that he had no insurable interest in her. It was held that the counterclaim succeeded.

2. **Ιδιοκτήτης φορτίου** (owner of cargo). Αυτή η περίπτωση σχετίζεται με τα δικαιώματα του πωλητή και του αγοραστή του φορτίου. Επομένως το ερώτημα εάν υπάρχει ασφαλιστικό συμφέρον στο φορτίο βασίζεται στους όρους του συμβολαίου πώλησης του αγαθού και στο χρονικό στάδιο που η κυριότητα του μεταφέρεται από τον πωλητή στον αγοραστή . Αντίστοιχα, στην παρακάτω υπόθεση:

- **Re National Benefit Assurance(1933) 45 LIL Rep 147, ChD:** It was an "all risks" policy in respect of 30 bales of woolen goods from Tilbury to Novorossisk for Rostoff-on-Don, one of the issues which arose was whether the goods had been sold by the assured to the purchaser, or whether they had only been sold subject to their safe arrival at Rostoff. In fact the goods never reached that place. When the assured claimed for a loss under the policy, the insurer contended that he had no insurable interest in them because he had already sold them. It was held that the assured had an insurable interest since the sale was only conditional on the arrival of the goods.

3. **Ιδιοκτήτης του ναύλου** (owner of freight). Στην περίπτωση του «ordinary freight» το ασφαλιστικό συμφέρον είναι του πλοιοκτήτη ο οποίος θα πληρωθεί για τη μεταφορά των αγαθών μόνο όταν αυτά φθάσουν στο λιμάνι προορισμού.

- Αυτό σημαίνει ότι εάν τα αγαθά δεν προσεγγίσουν το λιμάνι εκφόρτωσης αλλά κάποιο άλλο προηγούμενο λιμάνι, ο ναύλος δεν είναι πληρωτέος ακόμη και εάν πρόκειται για τη μόνη εναλλακτική λύση πριν την ενδεχόμενη απώλεια τους.
- Αντίθετα, με την προϋπόθεση ότι το φορτίο παραδοθεί στο λιμάνι προορισμού στην ίδια εμπορική κατάσταση όπως φορτώθηκε, ακόμη και εάν έχει υποστεί ζημιά, πληρώνεται ο συνολικός ναύλος.

4. **Πράκτορας (agent)**. Αυτός δεν έχει ασφαλιστικό συμφέρον εάν η μόνη σχέση του με τα αγαθά είναι η εκπροσώπηση ενός άλλου προσώπου (λ.χ. του ιδιοκτήτη του φορτίου).

- Στην αντίθετη περίπτωση, έχει ασφαλιστικό συμφέρον όταν πρόκειται για κέρδη, προμήθειες, έξοδα που έχει υποβληθεί (profits, commissions, advances) λ.χ. a shipbroker in the brokerage on a vessel addressed to him.

5. **Ασφαλιστής (insurer)**. Σύμφωνα με το S. 9 της M.I.A. έχει ασφαλιστικό συμφέρον στον κίνδυνο τον οποίο ανέλαβε και μπορεί να τον αντασφαλίσει ολικά ή μερικά. Στην πράξη ο ασφαλιστής καλύπτεται αντασφαλιστικά για ένα μέρος των κινδύνων που ανέλαβε, π.χ. κρατά για λογαριασμό του το 25% της ασφαλιστικής κάλυψης και αντασφαλίζει το 75%.

- Στο τελευταίο ποσοστό έχει ασφαλιστικό συμφέρον διότι σε περίπτωση αποζημίωσης για ενδεχόμενη ζημιά ευθύνεται εξολοκλήρου έναντι του ασφαλιζομένου μέσω της συμβατικής σχέσης με τον τελευταίο.

6. **Δανειστής**. Σύμφωνα με το S. 10 της M.I.A. αυτός έχει ασφαλιστικό συμφέρον για περιπτώσεις ναυτοδανείων ή θαλασσοδανείων (bottomry and respondentia). Αυτά τα συναπτόμενα δάνεια σπάνια συναντιούνται σήμερα και συνίστανται στην καταβολή ποσού σε λιμένα καταφυγίου για να επιτραπεί στο πλοίο να αντιμετωπίσει τα διάφορα έξοδα παραμονής και επισκευής.

- Όταν πρόκειται για bottomry ο δανειστής έχει ως υποθήκη το πλοίο, ενδεχόμενα και το φορτίο, ενώ στην περίπτωση του respondentia έχει ενέχυρο επί του φορτίου. Αυτά τα δάνεια καθορίζονται με την προϋπόθεση ότι το πλοίο θα φθάσει στον προορισμό του.
- Σε περίπτωση απώλειας κατά τη διάρκεια ταξιδιού ο δανειστής χάνει κάθε δικαίωμα επί του δανεισθέντος ποσού.

7. **Πλοίαρχος και πλήρωμα**. Το S. 11 της M.I.A. αναφέρει ότι αυτοί μπορούν να ασφαλίσουν τους μισθούς τους κατά του ενδεχόμενου απώλειας του πλοίου. Αυτού του είδους η ασφάλιση δεν βρίσκει σήμερα εφαρμογή λόγω της ισχύουσας προστατευτικής ναυτεργατικής νομοθεσίας διεθνώς.

- Εάν δεχθούμε ότι η βασική αρχή της αποζημίωσης είναι το κύριο συστατικό της ναυτικής ασφάλισης, εύλογα εάν ένα φυσικό πρόσωπο κατά τη χρονική στιγμή της απώλειας έπαψε να έχει ασφαλιστικό συμφέρον ή βρίσκεται υπό διαπραγμάτευση και δεν έχει αποκτήσει ακόμη ασφαλιστικό συμφέρον στο προς ασφάλιση αγαθό, δεν μπορεί να προχωρήσει σε αγωγή σύμφωνα με το ασφαλιστικό συμβόλαιο. Η σχετική υπόθεση αναφέρει τα εξής:

- **Powles v. Innes (1843) 11 M&W 10:** In January 1838, the plaintiff (insurance agent) by directions from, and on account and for the benefit of, R. Page and R. Chamberlain, effected a time policy in respect of two thirds of the ship "Commerce", which was lost in January 1839, during the currency of the policy. Before the loss, Page conveyed his share to S. Banks, who already owned one-third. On the day after the sale Banks effected a policy in respect of her two-thirds, upon which she was paid as for a total loss. The defendant (an underwriter) for £ 150, and paid £ 75 as being due to Chamberlain in respect of his share. Held: as Page has parted with his interest before the loss, he was not entitled to recover.
- Βλ. επίσης την υπόθεση **Camden v. Anderson (1798) 1 Bos&P 272.**
- Συνήθως τα ασφαλιστικά συμβόλαια έχουν συμφωνηθεί χωρίς διοχέτευση πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου ή και του φορτίου.
- Επομένως, εφόσον το πλοίο ή το φορτίο χαθεί πριν υπογραφεί το ασφαλιστικό συμβόλαιο, το ασφαλιστικό συμφέρον του ασφαλιζόμενου θα παύσει να ισχύει και δεν θα μπορεί να αποζημιωθεί, ακόμη και εάν υπήρχε το στοιχείο της καλής πίστης κατά τη διαπραγμάτευση του συμβολαίου και η άγνοια για το συμβάν της απώλειας.
- Με σκοπό να αποφευχθεί αυτό το φαινόμενο, η φράση «lost or not lost» εισέρχεται στα ασφαλιστικά συμβόλαια και δεσμεύει τον ασφαλιστή προς την καταβολή αποζημίωσης ακόμη και εάν την ημερομηνία της υπογραφής και ισχύος του συμβολαίου η απώλεια είχε ήδη συμβεί.
- Η μόνη περίπτωση που ο ασφαλιζόμενος δεν δικαιούται αποζημίωσης εφαρμόζεται όταν κατά τη στιγμή της σύναψης του ασφαλιστικού συμβολαίου αυτός γνώριζε την ύπαρξη απώλειας ενώ ο ασφαλιστής όχι (πρόκειται για την περίπτωση μη επίδειξης καλής πίστης από την πλευρά του ασφαλιζόμενου).
- Το εύλογο ερώτημα είναι εάν το δόγμα του ασφαλιστικού συμφέροντος έχει κάποια χρησιμότητα στη σημερινή εποχή. Από την πρακτική σκοπιά δεν φαίνεται να προσφέρει κάτι σημαντικό αλλά δεν πρέπει να αγνοείται η συμβολή του στις εξής περιπτώσεις:

(α) προβάλλει εμπόδια στην είσοδο νέων προσώπων στην ασφαλιστική αγορά που λειτουργούν με τη μορφή της αδικίας ή της απάτης (unfair and fraudulent competition),

(β) εμποδίζει τους σχετικούς υπολογισμούς και τις προβλέψεις (speculations),

(γ) η μη χρήση των συμβολαίων «without interest» μπορεί να αποδειχθεί ως ανήθικη (immoral).

3.2 Διπλή ασφάλιση

- Στην έννοια του ασφαλιστικού συμφέροντος εντάσσουμε και τη διπλή ασφάλιση (double insurance). Εάν κάποιος επιθυμεί να ασφαλιστεί δυο φορές σε διάφορες ασφαλιστικές εταιρίες με κερδοσκοπικό στόχο, τότε πρόκειται για παράνομη πράξη.
- Ωστόσο, υπάρχουν περιπτώσεις διπλής ασφάλισης που δεν υφίσταται ζήτημα εξαπάτησης π.χ. ο αποστολέας καλύπτει ασφαλιστικά κάποιο εμπόρευμα αλλά εκ παραδρομής το ασφαλίζει και ο παραλήπτης .
- Υπάρχει διπλή ασφάλιση όταν το άθροισμα των ασφαλιζόμενων ποσών υπερβαίνει την ασφαλιζόμενη αξία όπως αυτή καθορίζεται από τον νόμο.
- Με αυτόν τον περιορισμό ως προς το ανώτατο όριο της ασφαλίσιμης αξίας του αγαθού, ο ασφαλιζόμενος μπορεί να επιλέξει την είσπραξη αποζημίωσης όπως αυτός κρίνει ευνοϊκότερα. Σε μία υπόθεση:
- Αγαθό ασφαλίστηκε από τον ασφαλιστή A και τον ασφαλιστή B με αντίστοιχα ποσά \$ 11.000 και \$ 10.500 με ασφαλιστήρια προσδιορισμένης αξίας (valued policies). Το εμπόρευμα χάθηκε ολόκληρο κατά τη μεταφορά του. Από τον νόμο (S. 16 M.I.A.) καθορίζεται η ασφαλιστική του αξία σε \$ 12.000. Επομένως ο ασφαλιζόμενος μπορεί κατά την επιλογή του να εισπράξει \$ 11.000 από τον A και \$ 1500 από τον B, δηλαδή σε σύνολο 12.500. Εάν η ζημιά ανερχόταν π.χ. σε ποσό \$ 6.250, δηλ. στο μισό από αυτό που ορίζει ο νόμος, τότε μπορεί να λάβει αναλογικά από τον A \$ 5.500 και από τον B \$ 750.
- Από την πλευρά της σχέσης των δύο ασφαλιστών συνηθίζεται να μοιράζονται τη ζημιά αναλογικά με την ασφαλιζόμενη αξία κάθε ασφαλιστήριου. Στο παραπάνω παράδειγμα ολικής απώλειας, η ζημιά θα διαμοιραστεί ως εξής:

	\$ 10.500X12.500		\$ 11.000X12.500
Ο A συνεισφέρει	—————	και ο B	—————
	\$ 11.000+10.500		\$ 11.000+10.500

- Ο B θα πληρώσει στον A τη διαφορά της αποζημίωσης την οποία κατέβαλε στον ασφαλιζόμενο σύμφωνα με την παραπάνω επιλογή.

3.3 Το ασφάλιστρο

- Αυτό είναι ένα είδος αμοιβής (premium) που πληρώνεται στον ασφαλιστή από τον ασφαλιζόμενο έτσι ώστε ο πρώτος να έχει την υποχρέωση να αποζημιώσει τον δεύτερο σε περίπτωση απώλειας του ασφαλιζόμενου αγαθού.
- Το ακριβές ποσό μπορεί να έχει συμφωνηθεί όταν υπογραφεί το συμβόλαιο ή να αποφασιστεί σε μετέπειτα χρονικό στάδιο. Επίσης, προβλέπεται πρόσθετη αμοιβή σε ειδικές περιπτώσεις, λ.χ. μία αλλαγή του προκαθορισμένου ταξιδιού, π.χ. στην υπόθεση:
- **Hewitt v. London General Insurance (1925) 23 LIL Rep. 243, KBD:** A cargo of nitrate was insured for a voyage from Tocopilla to La Palice, via the Panama Canal. The policy contained a clause: «In the event of the voyage being changed or of any deviation from the terms of this policy, the same to be held covered at premium to be arranged hereafter». The insurer of the cargo reinsured his risk under another policy which was expressed to be subject to the same terms contained in the original policy. The vessel sailed on her voyage and called at Colon which was on the contractual route, but there she was ordered to go to New Orleans. She deviated to get to that port and, after sailing from there some weeks later was lost with her cargo. One of the issues which arose from the insurer who had paid the original assured for a total loss, was whether the reinsurer was entitled to the payment of an additional payment. It was *held* that he was not entitled to such payment.
- The test is that the parties must assume that the breach was known to them at the time when it happened and ascertain what it would then have been reasonable to charge. Βλ. και **Greenock v. Maritime Insurance (1903) 1 KB 367.**
- Ας σημειωθεί ότι, όταν το ασφαλιστικό συμβόλαιο συμφωνείται μέσω ενός πράκτορα, και εφόσον δεν υφίσταται διαφορετική συμφωνία, ο ασφαλιζόμενος δεν υποχρεούται να καταβάλλει το ασφάλιστρο διότι θα πληρώσει τον πράκτορα, ο οποίος γίνεται άμεσα υπεύθυνος για την πληρωμή του ασφάλιστρου στον ασφαλιστή.
- Σε ορισμένες περιπτώσεις προβλέπεται το δικαίωμα του ασφαλιζόμενου για επιστροφή του "premium" και αυτό εξαρτάται από την καταβολή ή όχι αυτού στον ασφαλιστή, λ.χ. η ρήτρα 22 των Institute Time Clauses (Hulls) παραθέτει λεπτομερικά την επιστροφή του ασφάλιστρου όταν το πλοίο έχει παροπλιστεί σε ένα λιμάνι ή εκτελούνται σ' αυτό επισκευές. Η σχετική υπόθεση περιέχει τα εξής στοιχεία:

- **Hunter v. Wright** (1830) 10 B.&C. 714: A clause in the policy stated that the premium was returnable if the vessel was "sold or laid up". After being laid up for several months she was again employed during the currency of the policy. It was held that no premium was returnable on the ground that the clause did not cover a temporary laying up.
- Οι συνθήκες υπό τις οποίες, εκτός εάν υπάρχει ρητή διάταξη στο συμβόλαιο, μπορεί να απαιτηθεί η επιστροφή του ασφάλιστρου, βρίσκεται στη ρήτρα 84(1), (2) και (3) της M.I.A. 1906.
- Μία ειδική περίπτωση συνίσταται όταν το ασφαλιστικό συμφέρον "μειώνεται", δηλαδή έχουμε ασφάλιση πλήρους φορτίου αλλά μόνο το ½ έχει φορτωθεί στο πλοίο.
- Ο ασφαλιζόμενος δικαιούται ένα μέρος του ασφάλιστρου που ισοδυναμεί με την έλλειψη μέρους του φορτίου, με άλλα λόγια με το ρίσκο που τελικά ανέλαβε ο ασφαλιστής. Γενικά το ασφάλιστρο επιστρέφεται (return of premium) σε δύο περιπτώσεις:
 1. Για μη εκπλήρωση των προϋποθέσεων της ασφαλιστικής κάλυψης (failure of consideration).
 2. Εάν υπάρχει τέτοια πρόβλεψη στο ασφαλιστήριο.
- Εκτός εάν υπάρχει δόλος ή παράνομη πράξη, το ασφάλιστρο επιστρέφεται σε περίπτωση αθέτησης εγγύησης ή άνευ δόλου απόκρυψης ή εσφαλμένης απεικόνισης ουσιωδών περιστατικών ή μη πραγματοποίησης του ταξιδιού. Αναγκαία προϋπόθεση για την επιστροφή του ασφάλιστρου είναι η μη έναρξη του κινδύνου.
- Επομένως εάν το ασφαλιστήριο άρχισε να ισχύει υπό καθεστώς χρονο-ασφάλισης, δεν επιστρέφεται το ασφάλιστρο. Εξαίρεση αποτελεί η διπλή ασφάλιση χωρίς να γνωρίζει ο ασφαλιζόμενος οπότε το ασφάλιστρο επιστρέφεται κατά αναλογία της υπερασφάλισης υπό των ενεχόμενων στη διπλή ασφάλιση ασφαλιστών.
- Επίσης, το ασφάλιστρο δεν επιστρέφεται όταν ο ασφαλιζόμενος αποδείχθηκε ότι δεν είχε ασφαλιστικό συμφέρον αλλά ζήτησε ασφαλιστική κάλυψη κατά παράβαση του νόμου περί τυχερών παιγνιδιών και στοιχημάτων (gaming and wagering act) με τη γνώση ότι δεν επρόκειτο να αποκτήσει αυτό.

3.4 Ο ασφαλιστικός πράκτορας

- Από τη χρονική στιγμή που επιλεγεί ένας πράκτορας (broker) να συμμετάσχει ή και να προετοιμάσει το ασφαλιστικό συμβόλαιο, είναι υποχρεωμένος να τηρεί ορισμένους κανόνες:
- Να υπακούει στις οδηγίες ασφαλιζόμενου, δηλ. του προσώπου που εκπροσωπεί (duty to obey his principal's instructions). Ο γενικός κανόνας που φαίνεται να υιοθετούν τα δικαστήρια αφορά στην πρόθεση του πράκτορα να ενεργεί καλή τη πίστη (bona fide) σ' όλες τις περιπτώσεις, π.χ. στην παρακάτω υπόθεση:

Moore v. Mourgue (1776) 2 Cowp 479: The action was brought by a Spanish merchant against his agent in London, on the ground that he had not insured his goods according to instructions. The goods consisted of fruit and no evidence was given to show that any particular instructions had been given as to how or with whom he was to effect the policy. The defendant insured with the London Assurance Office, which in policies on fruit, always put in the exception «free from particular average». The loss which ensued was not a total loss, for though the goods were at first under water, some were saved. The jury found a verdict for the defendant.

- Το βασικό στοιχείο της παραπάνω υπόθεσης στηρίχθηκε στην ενέργεια του πράκτορα ως bona fide, διότι εάν επιθυμούσε ο ασφαλιζόμενος έπρεπε να δώσει κατάλληλες οδηγίες να μην ασφαλίσει τα αγαθά σε εκείνη την ασφαλιστική εταιρία.
- Επομένως η επιλογή στηριζόταν στη διακριτική ευχέρεια του πράκτορα. Επίσης, το ασφάλιστρο ήταν ακριβώς το ίδιο και είναι φανερό ότι δεν υπήρχε επιρροή στην επιλογή του.
- Ωστόσο, με τα σημερινά δεδομένα είναι αρκετά δύσκολο να υποστηριχθεί μία τέτοια απόφαση. Δεν υπήρχε καμία απόδειξη ότι ο μηνυτής, που ήταν αλλοδαπός, μπορούσε να γνωρίζει τη διαφορά στις ρήτρες των ασφαλιστικών συμβολαίων.
- Επίσης, είναι δυνατόν να δηλωθεί ότι ο πράκτορας δεν άσκησε σωστά τα καθήκοντα του από τη στιγμή που δεν μπορούσε να προσφέρει πλήρη προστασία στον εκπρόσωπο του.
- Να ασκεί τα καθήκοντα του με φροντίδα και ικανότητα (duty to use proper skill and care), δηλαδή στο παράδειγμα:

- **Mallough v. Barber (1815) 4 Camp 150:** The insurance broker was sued for negligence in effecting a policy for the assured. The latter had instructed him to effect a policy for £ 550 on the ship Expedition and her freight «at and from Tenerife to London at 10 guineas per cent». 53 This was done in the words communicated to him. The vessel took some goods on board Tenerife and then proceeded to Lanzarote to complete her cargo. Lanzarote was another island in the Canary group but not on the direct to London. The vessel was later captured, and the insurer naturally refused to pay on the ground of deviation. The Jury gave judgment for the plaintiff, because the defendant had not inserted the usual clauses.
- Η κοινή πρακτική υποδηλώνει ότι οδηγίες που αφορούν κλείσιμο συμβολαίων «at and from Tenerife», ακόμη και εάν δε δοθούν ειδικές οδηγίες, υποχρεώνουν τον πράκτορα να εισάγει στο συμβόλαιο την εξής ρήτρα: «liberty to touch and stay at all or any of the Canary Islands», διότι απλούστατα τα πλοία σπάνια φορτώνουν πλήρες φορτίο μόνο στο λιμάνι της Tenerife.
- Να εκτελέσει τις οδηγίες (duty to carry out the transaction). Σε μία παλαιά υπόθεση υποστηρίχθηκε ότι ο πράκτορας δεν μπορεί να υποχρεωθεί από τον εκπρόσωπο του να προετοιμάσει ένα ασφαλιστικό συμβόλαιο, αλλά ο πράκτορας εφόσον έχει δεχθεί σαφείς οδηγίες πρέπει να δώσει ειδοποίηση άρνησης ειδάλλως θα είναι ένοχος αμέλειας, διότι θα στερήσει στον ασφαλιζόμενο τη δυνατότητα επιλογής άλλου πράκτορα, π.χ. στο παρακάτω παράδειγμα:
- **Corlett v. Gordon (1813) 3 Camp 472:** The plaintiff being at Paramiribo in South America, enclosed a bill of lading in respect of some cotton addressed to the defendant who was a merchant in London, requesting him to effect an insurance to the full amount. The broker had not done business with the assured before, and had not promised to act as his consignees. For some reason they wish to decline to do so, and on receiving the bill of lading, they endorsed it over to one major, a friend and creditor of the plaintiff. Major effected the policy and received the goods, which never came into possession of the defendant. Major afterwards became insolvent with the proceeds in his hands. Judgment was given for the plaintiff, because the defendant had no right to endorse the bill of lading.
- Μολονότι ο πράκτορας έπραξε με σωστή συνείδηση δεν ήταν σωστός από τη πλευρά του ισχύοντος δικαίου. Δεν μπορούσε να μεταφέρει τη δικαιοδοσία σε άλλο πρόσωπο και να δώσει τα αγαθά σε κάποιο ξένο. Η επιλογή θα ήταν να δεχθούν ή όχι τη φορτωτική.

4. ΑΠΟΚΡΥΨΗ ΣΗΜΑΝΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

4.1 Η αρχή της καλής πίστης

- Το ασφαλιστικό συμβόλαιο στηρίζεται στην αρχή «uberrimae fidei» . Ειδικότερα, το S. 17 αναφέρεται στην απόλυτη καλή πίστη (utmost good faith) η οποία εάν δεν τηρηθεί από κάποιο συμβαλλόμενο μέρος, ο θιγόμενος μπορεί να ακυρώσει το συμβόλαιο.
- Αυτή η αρχή εφαρμόζεται σ' όλα τα ασφαλιστήρια ανεξάρτητα από τον κίνδυνο ή το αντικείμενο προς ασφάλιση. Η καλή πίστη πρέπει να είναι απόλυτη δίχως διαβαθμίσεις και περιορισμούς, π.χ. ακόμη και μία απλή παράλειψη που δεν οφείλεται σε δόλο ή εξαπάτηση από το ένα μέρος όταν πρόκειται για ουσιώδη στοιχεία είναι πιθανόν να δοθεί η ευκαιρία στο άλλο μέρος να επικαλεστεί την ακυρότητα του συμβολαίου.
- Στο παρελθόν, υπήρχε η άποψη ότι μία παραβίαση της αρχής της απόλυτης καλής πίστης σε περιπτώσεις απάτης (fraud) έκρινε το συμβόλαιο ως άκυρο (void) . Η φράση «may be avoided» που σημαίνει ab initio , δηλ. μπορεί να είναι ακυρώσιμο το συμβόλαιο χωρίς να απαιτούνται άλλες αποζημιώσεις (right to damages).
- Στην περίπτωση του ακυρώσιμου συμβολαίου εναπόκειται στην επιθυμία του ενδιαφερόμενου να προβεί ή όχι στην ακύρωση του συμβολαίου. Εδώ δεν υπάρχει διάκριση μεταξύ ασφαλιστή ή ασφαλιζόμενου αλλά στην πράξη μόνο ο ασφαλιστής έχει συμφέρον να επικαλεστεί την ακυρότητα.
- Ο δικαστής Stephenson σε μία υπόθεση [1] υποστήριξε την άποψη ότι ένας υψηλός βαθμός καλής πίστης απαιτείται χωρίς να απαιτούνται ερμηνείες διαβάθμισης της αρχής, δηλαδή απλά κάτι περισσότερο από την απουσία κακής πίστης απαιτείται από τους δύο συμβαλλόμενους σ' όλα τα ασφαλιστικά συμβόλαια.
- Ωστόσο, ο δικαστής Steyn σε μία άλλη υπόθεση [2] έδωσε την ερμηνεία ότι το καθήκον είναι όχι μόνο η απουσία κακής πίστης αλλά να διαφαίνεται με τη θετική έννοια η απόλυτη καλή πίστη.
- [1], [2]: Βλ. τις υποθέσεις **Container Transport Int'l v. Oceanus Mutual Underwriting Ass. [1984] 1 Lloyd's Rep. 476 at 525** και **Banque Keyser Ullman v. Skandia [1987] 1 Lloyd's Rep. 69 at p. 93.**

4.2 Αποσιώπηση ουσιωδών στοιχείων

- Η αρχή της καλής πίστης είναι η βάση που πηγάζουν δύο σημαντικές έννοιες, η αποσιώπηση σημαντικών στοιχείων (non-disclosure of a material fact) και η εσφαλμένη απεικόνιση γεγονότων (misrepresentation of a material fact).
- Πρέπει όμως να σημειωθεί ότι η αρχή της αποκάλυψης σημαντικών στοιχείων προκύπτει από την αρχή της καλής πίστης και όχι vice versa, δηλαδή η τελευταία έχει ευρύτερη έννοια και αναφέρεται σ' όλη τη χρονική διάρκεια του ασφαλιστήριου ενώ η πρώτη κυρίως εφάπτεται «before the contract is concluded» .
- Σκοπός της αρχής “disclosure of material facts” σύμφωνα με το S. 18 M.I.A. είναι τόσο ο ασφαλιζόμενος όσο και ο αντιπρόσωπος του (μεσίτης, πράκτορας) να αποκαλύψουν οποιοδήποτε γεγονός ή περιστατικό έχουν ουσιώδη χαρακτήρα.
- Με άλλα λόγια πρόκειται για κάθε στοιχείο που είναι γνωστό ή όφειλε να γνωρίζει κατά την άσκηση των δραστηριοτήτων του (not only material circumstances known by the assured be disclosed but also those which he is deemed to know), π.χ. στην υπόθεση:

Berger and Light Diffusers Pty v. Pollock [1973] 2 Lloyd’s Rep 442, QBD, Com Ct: The fact that a bill of lading in respect of some steel injection moulds was ‘claused’ in that it stated that the moulds were ‘unprotected’, ‘secondhand’ and ‘insufficiently packed’ was deemed to be known to the assured, for it was known by his shipping agents.

- Η μη αποκάλυψη των σημαντικών στοιχείων μπορεί να είναι απατηλή (fraudulent) ή αθώα (innocent), π.χ. η πληροφορία μπορεί εσκεμμένα να μην δόθηκε ή το πρόσωπο που έπρεπε να διοχετεύσει την πληροφορία θεώρησε ότι δεν ήταν σημαντική και κατά συνέπεια δεν έκρινε την αναγκαιότητα αποκάλυψης αυτής.
- Το συμβόλαιο είναι ακυρώσιμο διότι και στις δύο περιπτώσεις το αποτέλεσμα είναι το ίδιο. Είναι φυσικό ότι όσο πιο μεγάλος είναι ο κίνδυνος, τόσο πιο αναγκαίο είναι για τον ασφαλιζόμενο να δώσει όλες τις πληροφορίες που θεωρούνται σημαντικές.
- Ένα συμβόλαιο του τύπου «on ship or ships» ή «on steamer or steamers» ή «on goods with an indorsement of different lines of steamers on which the goods insured may be Carried» απαιτεί περισσότερη φροντίδα και λεπτομέρεια από την πλευρά του ασφαλιζόμενου από ένα άλλο συμβόλαιο του τύπου «on goods to be shipped on a named ship».
- Το καθήκον και στις δύο περιπτώσεις παραμένει το ίδιο αλλά η πιθανότητα αθώας απόκρυψης στοιχείων είναι μεγαλύτερη στην πρώτη περίπτωση.

- Σχετικά με τον πράκτορα, αυτός πρέπει να αποκαλύψει όχι μόνο όλα τα ουσιώδη περιστατικά που διαβιβάστηκαν σ' αυτόν από τον ασφαλιζόμενο (εκτός εάν υπήρξε μεγάλη αργοπορία ώστε να μην υπάρχει χρόνος για γνωστοποίηση των στοιχείων στον ασφαλιστή πριν τη σύναψη του ασφαλιστήριου), αλλά και οτιδήποτε γνωρίζει ή όφειλε να γνωρίζει «in the ordinary course of his business».
- Εάν ο ασφαλιζόμενος βρεθεί εκτεθειμένος και άνευ ασφαλιστικής κάλυψης επειδή ο πράκτορας παρέλειψε να γνωστοποιήσει κάποιο νέο στοιχείο, τότε μπορεί να στραφεί εναντίον του broker και να ζητήσει αποζημιώσεις.
- Επομένως ο πράκτορας δεν απαλλάσσεται από την ευθύνη, στην περίπτωση που ισχυριστεί ότι διαβίβασε τα στοιχεία της κάλυψης στον ασφαλιζόμενο ο οποίος και όφειλε να τα ελέγξει. Στην υπόθεση:
- **Blackburn Low v. Vigors (1887) 12 App Cas 531, HL:** The plaintiff instructed a broker to insure an overdue ship. Whilst acting for the plaintiff, the broker received information material to the risk and did not communicate it to him, but no policy was actually effected by him (broker). Later the plaintiff gave instructions to another broker who effected the policy with the defendant. Both the plaintiff and the second broker acted in good faith, and the question was whether the knowledge of the first broker would affect the policy and enable the defendant to treat it as voidable. It was held that the policy was not vitiated on the ground that the first broker was not one of those agents whose duty it was to give information to the principal.
- Η απόφαση στηρίχθηκε στο γεγονός ότι η ευθύνη ενός αθώου ασφαλιζόμενου για τη μη πληροφόρηση των στοιχείων που έτυχε να ήταν μόνο γνωστά σε πρόσωπα που είχε μερικώς προσλάβει για να συνάψουν ένα ασφαλιστήριο προς κάλυψη συγκεκριμένου κινδύνου, δεν έπρεπε να μεταφερθεί πέρα από το πρόσωπο που έκλεισε τελικά το συμβόλαιο προς όφελος του.
- Ωστόσο, σε μία άλλη υπόθεση τον επόμενο χρόνο, η δικαστική απόφαση ήταν εκ διαμέτρου αντίθετη και υπήρχε σοβαρός λόγος.
- **Blackburn v. Haslam (1888) 21 QBD 144. Βλ. επίσης την υπόθεση Webster v. Foster (1795) 1 Esp 407:** A firm of underwriters endeavored to effect a reinsurance policy on an overdue ship, and gave instructions to some Glasgow brokers to that effect. The brokers wired to their London agents to insure at a rate which their principals had named. While the negotiations were going on, the brokers received information that the ship, the subject of the insurance, had been lost. But such information was given in confidence, and for that reason was not communicated to their principals. The principals afterwards effected the reinsurance through the London agents of the Glasgow firm. It was held that there had been merely a handing over of the negotiations by the Glasgow brokers to their principals, and, therefore the nondisclosure by the Glasgow brokers of the loss of the ship was non-disclosure by their principals, and the reinsurance was voidable at the instance of the reinsurers.

- Εάν ένα σημαντικό γεγονός γίνει γνωστό στον ασφαλιζόμενο αμέσως μετά την εντολή του για σύναψη ασφαλιστήριου, είναι καθήκον του να πληροφορήσει τον πράκτορα με σκοπό το νέο στοιχείο να γίνει επίσης γνωστό στον ασφαλιστή.
 - Ο ασφαλιζόμενος πρέπει να ασκήσει την ίδια επιμέλεια (duty to use the same diligence) απαλλάσσοντας τον ασφαλιστή από την αύξηση του κινδύνου όπως θα έκανε στην περίπτωση που επιθυμούσε χαμηλότερο ασφάλιστρο εάν το νέο στοιχείο προς αποκάλυψη δικαιολογούσε μία τέτοια ενέργεια.
 - Εάν το σημαντικό στοιχείο εμφανιστεί πολύ αργά ώστε να είναι αδύνατο να πληροφορήσει ο ασφαλιζόμενος τον αντιπρόσωπο του, είναι ζήτημα απόδειξης (a question of fact).
 - Η δοκιμή κατά πόσο η περίπτωση είναι ουσιώδης (test of materiality) κρίνεται από τα δικαστήρια με γνώμονα την επίδραση που θα είχε ένα γεγονός στην κρίση του ασφαλιστή να ζητήσει υψηλότερο ασφάλιστρο ή να αναλάβει τον κίνδυνο. Η φράση «prudent insurer» ερμηνεύτηκε κατάλληλα από τον δικαστή Atkin στην παρακάτω υπόθεση:
 - **Associated Carriers v. Union Insurance Society of Canton [1917] 2 KB 184:** The question was whether it was material on 31 July 1914 to disclose the fact that the charterer of a vessel was of German nationality. This fact had been held material in *British and Foreign Marine Insurance v. Samuel Sanday & Co* which had been decided by the House of Lords.
 - Η λέξη «influence» σημαίνει ότι η αποκάλυψη ενός στοιχείου είναι τέτοιας μορφής που μπορεί να επηρεάσει τη διαμόρφωση της γνώμης του ασφαλιστή αλλά και την τελική απόφαση του σχετικά με τα ζητήματα της κάλυψης.
 - Επομένως για να αποφασιστεί η απόκρυψη ή όχι σημαντικών στοιχείων, το κλειδί είναι ο « prudent insurer» και όχι ο « particular insurer». Δεν υπάρχει απαίτηση ότι ο συγκεκριμένος ασφαλιστής έπρεπε να παρακινηθεί αναλαμβάνοντας το ρίσκο ή να χρεώσει ένα χαμηλότερο ασφάλιστρο από αυτό που σε διαφορετική περίπτωση θα έκανε σαν αποτέλεσμα της απόκρυψης στοιχείων.
 - Σύμφωνα με το S. 18(3) M.I.A. υπάρχουν ορισμένα γεγονότα που δεν επιβάλλεται στον ασφαλιζόμενο η αποκάλυψη τους:
1. Κάθε περίπτωση που μειώνει τον κίνδυνο. Ο δικαστής Mansfield υποστήριξε ότι ο ασφαλιστής δεν πρέπει να γνωρίζει τι ακριβώς μειώνει τον κίνδυνο, π.χ. if he insures a voyage, with liberty of deviation, he need not be told what tends to show there will be no deviation.
 2. Κάθε περίπτωση την οποία ο ασφαλιστής οφείλει να γνωρίζει μέσα από την άσκηση των καθηκόντων του ή τυχαίνει κοινώς γνωστή.
 3. Κάθε περίπτωση που ο ασφαλιστής αντιπάρει για τον εαυτό του οποιαδήποτε περαιτέρω παροχή πληροφορίας από τον ασφαλιζόμενο (any information which is waived by the insurer). Για παράδειγμα, εάν η περιγραφή του αντικειμένου της ασφάλισης διατυπώθηκε κατά γενικό και αόριστο τρόπο, ο ασφαλιστής είναι λογικό να θέσει ορισμένα διευκρινιστικά ερωτήματα κατά τη διάρκεια ανάληψης της ασφαλιστικής κάλυψης. Εάν ο τελευταίος θεώρησε περιττό να το πράξει, τότε σιωπηρά αποδέχθηκε την περιγραφή από τον ασφαλιζόμενο ως επαρκή.
 4. Κάθε περίπτωση η οποία θα ήταν περιττό να αποκαλυφθεί δεδομένου ότι το αντικείμενο προς ασφάλιση αποτελεί ρητή ή υπονοούμενη εγγύηση (express or implied warranty). Στη χρονο-ασφάλιση πλοίου, η ύπαρξη της εγγύησης διατήρησης της κλάσης του πλοίου υπό π.χ. του Lloyd's Register of Shipping, η αφαίρεση της οποίας ή αλλαγή νηογνώμονα επιφέρει αυτόματα την ακύρωση του ασφαλιστήριου από τη στιγμή που συνέβη το περιστατικό. Το ασφαλιστήριο όμως ισχύει μέχρι αυτή τη στιγμή και επομένως οι προγενέστερες ζημιές καταβάλλονται κανονικά εφόσον οι κίνδυνοι που τις προκάλεσαν καλύπτονται από το συμβόλαιο.

- Όπως υποστηρίξαμε παραπάνω, η ερμηνεία «ουσιώδεις» στοιχείο που θα δώσει το δικαστήριο ποικίλει από περίπτωση σε περίπτωση. Υπάρχουν όμως ορισμένες τελεσίδικες δικαστικές αποφάσεις, όπως οι παρακάτω περιπτώσεις:
 1. Η υπερεκτίμηση του ασφαλισμένου φορτίου πρέπει να γνωστοποιηθεί στον ασφαλιστή ειδάλλως ο τελευταίος μπορεί να ακυρώσει το συμβόλαιο. Δεν συμβαίνει το ίδιο στην υπερεκτίμηση του πλοίου, δηλ. δεν συνεπάγεται ακύρωση του συμβολαίου δεδομένου ότι ο ασφαλιστής από τις γνώσεις και την πείρα του οφείλει να γνωρίζει την αξία της κατηγορίας του πλοίου στην οποία ανήκει το ασφαλιζόμενο σκάφος ενώ το ύψος του ασφάλιστρου αποτελεί αντικείμενο αμοιβαίας συμφωνίας.
 2. Η περιγραφή μηχανήματα δεν επαρκεί μόνο προκειμένου περί μεταχειρισμένων μηχανημάτων. Αυτό πρέπει να διευκρινιστεί και να αποκαλυφθεί στον ασφαλιστή διότι εφόσον δοθεί η περιγραφή του φορτίου δεν είναι δυνατόν να ζητηθεί από τον ασφαλιστή να ρωτήσει εάν πρόκειται για μεταχειρισμένα μηχανήματα ή όχι.
 3. Ο ασφαλιζόμενος δεν είναι υποχρεωμένος, εάν δεν του ζητηθεί να παρέχει λεπτομέρειες στατιστικής φύσης ως προς τα προηγούμενα αποτελέσματα παρόμοιας κάλυψης ή γενικά να ειδοποιήσει τον ασφαλιστή ότι διαπιστώθηκε ιδιαίτερα υψηλό ποσοστό ζημιών στην κατηγορία του αναλαμβανόμενου κινδύνου.
 4. Τα γεγονότα που θεωρούνται ότι γνωρίζει ένας ασφαλιστής ή οφείλει να γνωρίζει και δεν υποχρεώνεται ο ασφαλιζόμενος να αποκαλύψει, είναι τα εξής: (α) η μέθοδος της φόρτωσης στα λιμάνια που αναφέρονται στο ασφαλιστήριο, (β) η μέθοδος εκφόρτωσης στο λιμάνι προορισμού, (γ) η στοιβασία του φορτίου στο κατάστρωμα σε ορισμένες περιπτώσεις επιτρέπεται σύμφωνα με το έθιμο που ισχύει (usage of trade), (δ) η γενική φύση και τα χαρακτηριστικά του εμπορίου εκείνου που σχετίζεται το ασφαλιστήριο, (ε) η πορεία η σχετική με το παλαιό ανατολικό Ινδικό εμπόριο, οι όροι του ναυλοσυμφώνου και ο προορισμός των Ινδικών πλοίων.
- **London General Insurance v. General Marine Underwriters Association (1920) 124 LT 67, CA:** The plaintiff on 24 September insured 'lost or not lost' the cargo of a vessel which was on a voyage from Italy to the U.K. On the evening of that day she put into port with her cargo on fire. Notice of fire was posted on the casualty board at Lloyd's on 25 September at 10 a.m. At about 4 p.m. on that day the plaintiff effected a reinsurance policy on the cargo 'lost or not lost' with the defendant. Neither the plaintiff nor the defendant knew of the casualty at the date effecting the reinsurance. The plaintiff claimed for a loss under the reinsurance policy, but the defendant contended that the occurrence of the fire should have been disclosed to him and that consequently he was not liable. The plaintiff however maintained that since the defendant ought to have known in the course of his business the contents of casualty slips, this was a circumstance which he was not bound to communicate to him. It was held that the defendant was not deemed to know the contents of casualty slips about a vessel which, at the time he received the information, would have had no interest to him at all.

- Επίσης, ο ασφαλιστής πρέπει να γνωρίζει εάν εμφανίστηκε νέο είδος εμπορίου άρα και τα έθιμα που το συνοδεύουν , ή εάν πρόκειται να ξεσπάσει πόλεμος. Ωστόσο, τα περιστατικά που οφείλει να ξέρει ο ασφαλιστής πρέπει να είναι σχετικά σύγχρονα, διότι έχει αποφασιστεί στο παρελθόν ότι προηγούμενη γνώση ενός γεγονότος που αρκετά παλαιότερα είχε αποκτήσει φήμη, δεν απαλλάσσει τον ασφαλιζόμενο από την αποκάλυψη του στον ασφαλιστή εάν είναι σημαντικό.
- Βλ. τις υποθέσεις **Noble v. Kennoway (1780) 2 Doug KB 510 at 512**, **Planche v. Fletcher (1779) 1 Doug KB 251** και **Bates v. Hewitt (1867) LR 2 QB 595**.
- Εάν ο ασφαλιζόμενος ικανοποιεί τις απαιτήσεις του συμβολαίου ενεργώντας τίμια (honestly) στις αποκαλύψεις του, και επιδεικνύοντας τη συμπεριφορά να χειριστεί τον ασφαλιστή με δίκαιο τρόπο, δεν θα κριθεί υπεύθυνος επειδή δεν αποκάλυψε ειδικά ένα περιστατικό που σε μετέπειτα στάδιο αποδείχθηκε σημαντικό, εφόσον η πληροφορία που έδωσε ήταν επαρκής για να προειδοποιήσει τον ασφαλιστή για την ύπαρξη αυτού του περιστατικού.
- Στην υπόθεση **Asfar v. Blundell [1895] 2 QB 196**: ο δικαστής Mathew εν συντομία υποστήριξε ότι: «It as a well settled principle of insurance law that underwriters are not entitled to be told what they waive all enquiry about. In this particular case they were told that there was a charter, and if they wanted to learn the contents of that charter, they had only to enquire» .
- Σχετικά με την ύπαρξη εγγυήσεων και την αποκάλυψη σημαντικών στοιχείων, μία πληροφορία στην κατοχή του ασφαλιζόμενου ότι ένα πλοίο σε ασφαλιστήριο ταξιδιού (voyage policy) ήταν αναξιόπλοο, δεν απαιτείται να αποκαλυφθεί.
- Αντίθετα, δεν υπάρχει υπονοούμενη εγγύηση στις χρονο-ασφαλίσεις (time policies) και επομένως πλήρης αποκάλυψη του στοιχείου αναξιοπλοΐας πρέπει να γίνει.
- Βλ. τις υποθέσεις **Russell v. Thornton (1859) 4 H&N 788** και **Foley v. Tabor (1861) 2 F&F 663**.
- Σχετικά με την ύπαρξη εγγυήσεων και την αποκάλυψη σημαντικών στοιχείων, μία πληροφορία στην κατοχή του ασφαλιζόμενου ότι ένα πλοίο σε ασφαλιστήριο ταξιδιού (voyage policy) ήταν αναξιόπλοο, δεν απαιτείται να αποκαλυφθεί.
- Αντίθετα, δεν υπάρχει υπονοούμενη εγγύηση στις χρονο-ασφαλίσεις (time policies) και επομένως πλήρης αποκάλυψη του στοιχείου αναξιοπλοΐας πρέπει να γίνει.
- Επίσης, εάν η φύση του φορτίου προκαλεί αναγκαστικά κακή στοιβασία (bad stowage), πληροφορίες σχετικές μ' αυτό το συμβάν πρέπει να δοθούν στον ασφαλιστή, μολονότι η υπονοούμενη εγγύηση αξιοπλοΐας παραβιάζεται από κακή στοιβασία ή υπερφόρτωση .
- Υποστηρίξαμε πιο πάνω ότι ένα σχετικό γεγονός, ουσιώδες ή μη ουσιώδες είναι ζήτημα δικαστικής έρευνας σύμφωνα με το S. 18(4), (5) M.I.A. Δεν είναι απαραίτητο όταν ένα στοιχείο θεωρήθηκε ασήμαντο σε μία υπόθεση να συμβεί ακριβώς το ίδιο σε μία άλλη υπόθεση:

- **Ioanides v. Pender (1874) LR 9 QB 531:** The assured did not disclose that the real value of the insured cargo was £ 970, but he insured it for £ 2,800. The insurer was held to be entitled to avoid liability because the overvaluation was material.
- Δεν συνέβη όμως το ίδιο στην υπόθεση **Berger and Light Diffusers v. Pollock [1973] 2 Lloyd's Rep 442, QBD, Com Ct.** όπου ο ασφαλιζόμενος ότι το φορτίο ήταν αξίας £ 20,000 και το δικαστήριο έκρινε ότι ο ασφαλιστής απέτυχε να αποδείξει ότι η ισχυριζόμενη υπεραξία ήταν σημαντική. Εξετάζοντας την περίπτωση της αποκάλυψης στοιχείων πριν να ολοκληρωθεί το ασφαλιστήριο (before the contract is concluded) εάν οτιδήποτε ουσιώδες έχει δηλωθεί μέχρι τη στιγμή που ετοιμάζεται το slip από τον ασφαλιστή, αλλά κάποιο στοιχείο εξίσου σημαντικό εμφανιστεί στη χρονική περίοδο ανάμεσα σε αυτόν τον χρόνο και τον χρόνο εκτέλεσης του ασφαλιστηρίου και δεν δηλωθεί, δεν υπάρχει μη αποκάλυψη που να οδηγεί σε ακύρωση συμβολαίου.
- Αντίθετα, εάν ο ασφαλιστής εκδώσει το συμβόλαιο με επίσημη διαμαρτυρία (under protest) αμέσως μόλις έλαβε πληροφορία ότι ένα ουσιώδες στοιχείο δεν αποκαλύφθηκε, δεν εμποδίζεται από τη διεκδίκηση αποφυγής της ευθύνης του με βάση την απόκρυψη αφού μερικώς έχει εκδώσει το ασφαλιστήριο.
- Μία σύντομη αναφορά πρέπει να γίνει στην καινοτομική σχέση του κώδικα ISM και της εφαρμογής του σε ζητήματα θαλάσσιας ασφάλισης. Ένα σημαντικό τμήμα των ασφαλειών το οποίο επηρεάζεται άμεσα είναι η μη αποκάλυψη ουσιωδών στοιχείων.
- Επομένως οι πλοιοκτήτες μπορεί να αντιμετωπίσουν πλείστα προβλήματα ασφαλιστικής κάλυψης στο μέλλον και πλέον ακόμη και σε περιπτώσεις κατά τη διάρκεια εκτέλεσης του ασφαλιστηρίου ή ανανέωσης του.
- Ειδικότερα, σε ένα σωστά λειτουργικό σύστημα ασφαλούς διαχείρισης (SMS) είναι φυσικό να υπάρξει πληθώρα πληροφοριών, στοιχείο που σημαίνει ότι και μία ελάχιστη πηγή πληροφόρησης για ζητήματα ασφάλειας (safety) πρέπει να αποκαλύπτεται στον ασφαλιστή .

4.3 Λανθασμένη απεικόνιση ουσιωδών περιστάσεων

- Η αποσιώπηση ή μη αποκάλυψη ουσιωδών περιστάσεων (non-disclosure) από την πλευρά του ασφαλιζόμενου ή του μεσίτη του αποτελεί μία αρνητική στάση ενώ η λανθασμένη απεικόνιση (misrepresentation) αποτελεί την ενεργητική πλευρά, δηλ. τη θετική αλλοίωση των περιστατικών.
- Εάν η τελευταία γίνεται με δόλο, τότε οδηγούμαστε σε ακύρωση του ασφαλιστηρίου. Στο S. 20(1), (2) ορίζεται ότι η απεικόνιση μπορεί να είναι επί ουσιωδών γεγονότων.
- Η εξακρίβωση του ουσιώδους χαρακτήρα είναι όπως στη προηγούμενη ενότητα «a question of fact». Εκτός της απεικόνισης γεγονότων υπάρχει και η απεικόνιση απλών προσδοκιών ή πεποιθήσεων οι οποίες θεωρούνται ορθές με την προϋπόθεση ότι υπάρχει καλή πίστη εκ μέρους του ασφαλιζόμενου, η δε έλλειψη αυτής πρέπει να αποδειχθεί από τον ασφαλιστή.
- Οι απεικονίσεις ή οι περιγραφές (representations) δύναται να τροποποιηθούν ή να αναιρεθούν πριν την ολοκλήρωση της ασφάλισης.

- **Pawson v. Watson (1778) 2 Cowp 785**: The assured represented the ship carried 12 guns and 20 men. In fact, she carried 9 guns, 6 swivels, 16 men, and 9 boys. It was held that the representation was substantially correct.
- Σε ορισμένες άλλες περιπτώσεις συνέβησαν τα εξής γεγονότα που θεωρήθηκε η απεικόνιση των στοιχείων ως σημαντική (representation by the assured held to be material):
 1. Το πλοίο ήταν αμερικανικής πλοιοκτησίας. Βλ. **Steel v. Lacy (1810) 3 Taunt 285**.
 2. Τα αγαθά βρίσκονταν πάνω στο πλοίο «Socrates», που ήταν ένα νέο πλοίο, αλλά στην πραγματικότητα ήταν πάνω στο «Socrat» που ήταν παλιό πλοίο. Βλ. **Ioanides v. Pacific Fire and Marine Insurance (1872) LR 7 QB 517**.
 3. Το πλοίο είχε γαλλική άδεια να ασκεί εμπόριο. Βλ. **Feise v. Parkinson (1812) 4 Taunt 640**.
 4. Το πλοίο έπρεπε να αρχίσει τον πλου σε μορφή κομβόι. Βλ. **Edwards v. Footner (1808) 1 Camp 530**.
- **Demetriades v. Northern Assurance (1926) 21 LIL Rep 265, HL**: A cargo had been insured for a voyage from Leith to Piraeus. The vessel on which it was loaded was a total loss off the Portuguese coast. When the assured claimed under the policy, one of the grounds on which the insurer repudiated liability was that he was guilty of misrepresentation of a material fact, and that consequently the policy was voidable under S. 20(1). The vessel was, in fact, Greek owned but she was falsely certified as British and was falsely entered on the British register, and had been represented to the insurer as sailing under the British flag. It was held that the representation that she was sailing under the British flag implied that she was entitled to be registered as British ship and this was untrue.
- Ένα άλλο σημείο διαφωνίας ήταν η απόκρυψη ουσιώδους στοιχείου, viz. a Greek interest in the vessel.

5. ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ

1. Εισαγωγή

- Το συμβόλαιο θαλάσσιας ασφάλισης αποτελεί, όπως έχουμε ήδη αναφέρει, την απαραίτητη προϋπόθεση της νομικής υπόστασης της ασφαλιστικής σύμβασης.
- Ο συνήθης τύπος και όχι υποχρεωτικός, είναι ο αναγραφόμενος στο πρώτο τμήμα του Marine Insurance Act 1906, γνωστός ως «Lloyd' S.G. policy form», δηλ. αυτός ο τύπος καλύπτει τόσο την ασφάλιση πλοίου όσο και την ασφάλιση φορτίου (S.G.= ship and goods).
- Αρχικά προοριζόταν για την κάλυψη ταξιδιού (voyage policies) αλλά στην πορεία, χωρίς να αλλάξει η διατύπωση του, προσαρμόστηκε στις ανάγκες της κάλυψης χρόνου (time policies).
- Η δομή του, που έχει διατηρηθεί αναλλοίωτη (αρχαϊζουσα γλώσσα) όλα αυτά τα χρόνια, επιτρέπει με την προσθήκη άλλων ρητρών και δακτυλογραφημένων όρων ή αφαιρώντας ορισμένους όρους, να τροποποιηθούν οι αρχικές του προβλέψεις και να συμπληρωθεί από νέες.
- Σύμφωνα με την παραπάνω νομοθεσία, οι έντυπες, στο περιθώριο ρήτρες υπερισχύουν των αντίστοιχων στο κύριο μέρος του σώματος του ασφαλιστήριου.
- Οι έντυποι επικολλημένοι όροι υπερισχύουν τόσο των εντύπων ρητρών του ασφαλιστηρίου όσο και αυτών του περιθωρίου.
- Οι δακτυλογραφημένες ρήτρες υπερισχύουν όλων των παραπάνω ρητρών και τέλος οι χειρόγραφοι όροι ή τροποποιήσεις υπερισχύουν όλων των παραπάνω ρητρών.
- Τον Ιανουάριο του 1982 οι Lloyd's και οι υπόλοιπες ασφαλιστικές εταιρίες με αντικείμενο τη θαλάσσια ασφάλιση εξέδωσαν νέες μορφές συμβολαίων που περιείχαν μία δήλωση (statement): «In consideration of the payment of the premium the insurers agree to insure the subject-matter against loss, damage, liability or expense in the proportions and manner provided».
- Την ίδια χρονολογία νέες ρήτρες του Ινστιτούτου Ασφαλιστών του Λονδίνου (Institute Clauses) εκδόθηκαν με σκοπό τη χρήση τους παράλληλα με τα νέα συμβόλαια.
- Αυτές περιείχαν γενικότερα τους κινδύνους που κάλυπταν, τις απαλλαγές, τη διάρκεια του συμβολαίου, τις προϋποθέσεις κατά τις οποίες μπορεί μία αγωγή να γίνει, το καθήκον του ασφαλιζόμενου να μειώσει τις απώλειες του και το στοιχείο ότι το αγγλικό δίκαιο και η πρακτική εφαρμόζονται σ' αυτές τις ρήτρες. Οι σημαντικότερες από αυτές είναι οι εξής:

- The Institute Cargo Clauses (A) – all risks, δηλ. κατά παντός κινδύνου μεταφοράς, εξαιρώντας μόνο το ίδιο ελάττωμα και την αργοπορία (delay) 1/1/82.
- The Institute Cargo Clauses (B) – with average, δηλ. καλύπτουν κινδύνους μερικής αβαρίας υπό ορισμένη απαλλαγή και ολική απώλεια (1/1/82).
- The Institute Cargo Clauses (C) – free of particular average, δηλ. δίχως να υπάρχουν ζητήματα μερικής αβαρίας (1/1/82) .
- The Institute War Clauses (cargo) και The Institute Strikes Clauses (cargo) 1982.
- The Institute War and Strikes Clauses (Hulls-Time) 1995.
- The Institute War and Strikes Clauses (Hulls-Voyage) 1995.
- The Institute Time Clauses (Hulls) 1983, τροποποιήσεις [ITCH 1/11/95]. Αποτελούν την πληρέστερη μορφή χρονο-ασφάλισης σκάφους και μηχανών, και η έκτασή τους είναι τέτοια που καλύπτει τη μερική, γενική αβαρία και την ολική απώλεια.
- The Institute Voyage Clauses (Hulls), 1983, τροποποιήσεις [IVCH 1/11/95] αποτελούν πανομοιότυπη κάλυψη με τις παραπάνω ρήτρες . 104
- The Institute Time Clauses (Freight), χρονο-ασφάλιση ναύλου 1995.
- The Institute Voyage Clauses (Freight), ασφάλιση ναύλου για ταξίδι, 1995 .

5.2 Κατηγορίες ασφαλιστήριων

- Πολλές φορές τα ασφαλιστικά συμβόλαια διαιρούνται ανάλογα με το αντικείμενο προς ασφάλιση, π.χ. hull policy, goods policy, freight policy. Μία άλλη διαίρεση είναι σε νόμιμα (lawful policy) και μη εκτελεστά με τη νόμιμη οδό συμβόλαια (honour policy).
- Μία βασική διάκριση είναι σε «voyage policies», «time policies», «mixed policies». Όπως έχουμε αναφέρει, όταν η ασφάλιση περιγράφεται με γενικούς όρους και δεν περιλαμβάνει το όνομα του πλοίου και τα άλλα στοιχεία θα εξακριβωθούν με μετέπειτα δηλώσεις, το συμβόλαιο είναι γνωστό ως «floating policy».
- Τέλος, μία άλλη μέθοδος διαίρεσης είναι σε «valued policy» και «unvalued policy».

- Σύμφωνα με το S. 25(1) όταν το συμβόλαιο αναφέρει ότι το αντικείμενο ασφαρίζεται «at and from» ή «from one place to another or others», πρόκειται για ασφαλιστήριο ταξιδιού (voyage policy), π.χ. ένα πλοίο ασφαρίζεται για ένα ταξίδι «at and from London to New York» ή ένα φορτίο ασφαρίζεται ως «from anywhere to anywhere».
- Επίσης, όταν το συμβόλαιο αναφέρει ότι το αντικείμενο ασφαρίζεται για μία συγκεκριμένη χρονική περίοδο, τότε ονομάζεται «time policy», π.χ. ένα πλοίο ασφαρίζεται για 12 μήνες αρχίζοντας από την 1/1/2000.
- Η μικτή ασφάλιση περιέχει και τις δύο παραπάνω περιπτώσεις, π.χ. ένα πλοίο ασφαρίζεται από το Λονδίνο στο Χόνγκ-Κόνγκ και ενώ βρίσκεται εκεί για 6 μήνες.
- Βλ. την υπόθεση **Wilson v. Boag [1956] 2 Lloyd's Rep 564**, where a motor launch was insured for 4 ½ months while used within a limited radius, and a loss was sustained while on a voyage to a port outside the limits, and it was held to be a time policy and not a mixed policy.
- Σύμφωνα με το S. 27(1) ένα ασφαλιστήριο μπορεί να έχει προσδιοριζόμενη αξία, δηλαδή συμφωνία μεταξύ των δύο συμβαλλόμενων μερών (valued policy) ή όχι (unvalued policy), δηλ. η αξία του αγαθού θα εκτιμηθεί σε περίπτωση απώλειας του, σύμφωνα με το S. 28 M.I.A. Ακολουθούν δύο αντιπροσωπευτικές υποθέσεις:
- **The Main [1894] P 320:** A policy was effected on freight valued at £ 5,500, the valuation having been made in accordance with the rates of freight then current. The ship, however, met with an accident, and in consequence of her detention in port for repairs some engagements for cargo had to be cancelled. Meanwhile freight rates had decline considerably, and when the ship sailed, she carried a freight of only £ 3,250. On a claim for total loss it was contended by the insurer that, having regard to the fall in freight rates, the valuation could be opened, or at all events payment should be made only on the freight actually risked, which was £ 3,250 less £ 952 paid in advance. It was held that the parties were bound by the valuation.
- **General Shipping and Forwarding co v. British General Insurance (1923) 15 LIL Rep 175, KBD: 109** a vessel was insured for £ 2,000 in December 1921 under a policy in which she was valued at £ 5,000. In fact, her market value was about £ 1,500. She became a total loss on 23 September 1923 during the currency of the policy. The assured claimed £ 2,000 under the policy, but the insurer repudiated liability on the ground that she was grossly overvalued. It was held that the claim succeeded. Although the vessel was considerably over-insured, probably to the extent twice her value, the insurer was just as able to estimate her market value as her owner was. There was no fraud, and under S. 27(3) of the M.I.A. the value fixed by the policy was conclusive.

5.3 Μεταβίβαση του ασφαλιστήριου

- Η νομική κατάσταση 'assignment of the policy' προκύπτει από το γεγονός ότι το ασφαλιστήριο είναι μεταβιβάσιμος τίτλος. Η εκχώρηση αυτή απορρέει από την αρχή του ασφαλιστικού συμφέροντος.
- Σύμφωνα με το S. 50(1), (2) προβλέπεται υπό ποιες προϋποθέσεις η μεταβίβαση του ασφαλιστήριου δύναται να πραγματοποιηθεί. Η εκχώρηση πρέπει να είναι ταυτόχρονη με τη μεταβίβαση του ασφαλιστικού συμφέροντος από πρόσωπο σε πρόσωπο, εκτός εάν υπάρχει αντίθετη ρητή ή υπονοούμενη συμφωνία.
- Όταν πρόκειται για το φορτίο, η εκχώρηση γίνεται με απλή οπισθογράφηση (indorsement) μαζί με τη μεταβίβαση της ιδιοκτησίας ή του συμφέροντος επί του φορτίου και γενικά δεν υπάρχει απαγόρευση μεταβίβασης.
- Η μεταβίβαση μπορεί να γίνει και σε μετέπειτα στάδιο αρκεί αυτό να προβλέπεται από το συμβόλαιο πώλησης. Επειδή οι εμπορικές συναλλαγές διεξάγονται με γρήγορους ρυθμούς και επομένως το φορτίο μπορεί να αλλάξει κυριότητα κατά τη διάρκεια της μεταφοράς και μέχρι της παράδοσης στην αποθήκη (λιμάνι) του παραλήπτη, η μεταβίβαση του ασφαλιστήριου δεν κοινοποιείται στον ασφαλιστή.
- Πρόσθετα, εφόσον η ασφαλιστική κάλυψη είναι με τον όρο 'lost or not lost' η μεταβίβαση μπορεί να γίνει και μετά την επέλευση του ατυχήματος.
- Στην περίπτωση της μεταβίβασης πλοίου ή ναύλου προηγείται η έγκριση των ασφαλιστών επειδή η πλοιοκτησία ή διαχείριση είναι ρυθμιστικός παράγοντας του ασφαλιστρού.
- Η μεταβίβαση γίνεται με την επικόλληση πρόσθετης πράξης που προσυπογράφεται από τους ασφαλιστές. Εάν οι ασφαλιστές αρνηθούν τη μεταβίβαση το ασφαλιστήριο ακυρώνεται και το ασφάλιστρο επιστρέφεται κατ' αναλογία (pro rata daily return of premium).
- Ωστόσο, εάν το πλοίο βρίσκεται εν πλω κατά την περίοδο αλλαγής ιδιοκτησίας, τότε η ασφάλιση μπορεί να συνεχιστεί, εφόσον το επιθυμεί ο ασφαλιζόμενος, μέχρι το λιμάνι προορισμού εάν έχει φορτίο το πλοίο ή μέχρι το πρώτο λιμάνι άφιξης εάν είναι σε ταξίδι υπό έρμα.
- Μολονότι ο εκδοχέας (assignee) έχει το δικαίωμα αγωγής εναντίον του ασφαλιστή, δεν έχει περισσότερα δικαιώματα από εκείνα που διαθέτει ο ασφαλιζόμενος κατά τον χρόνο της αγωγής,
- διότι οποιαδήποτε αθέτηση, παράβαση ή κακοπιστία εκ μέρους του αρχικώς ασφαλιζόμενου, βαρύνει το ασφαλιστήριο με τις ίδιες κυρώσεις σαν ο αρχικός ασφαλιζόμενος παρέμενε δικαιούχος της αποζημίωσης, παρά το γεγονός ότι ο εκδοχέας ήταν τελείως αθώος ή αμέτοχος σε μία τέτοια παράβαση.

- Ένα αντιπροσωπευτικό παράδειγμα είναι η περίπτωση της ενυπόθηκου δανειστριάς τράπεζας, η οποία πολλές φορές είναι εκδοχέας του ασφαλιστήριου υπό μορφή εγγύησης επί του δανείου της.
- Μπορεί σε περίπτωση ακύρωσης του ασφαλιστήριου, λόγω αθέτησης εγγύησης (breach of warranty) του ασφαλιζόμενου, να βρεθεί αυτή ακάλυπτη. Από την άλλη πλευρά, ο εκδοχέας μπορεί να βρεθεί χαμένος σε μία αγωγή εάν ο ασφαλιστής αποδείξει ότι το συμβόλαιο είναι ακυρώσιμο λόγω της μη αποκάλυψης (non-disclosure) ενός ουσιώδους στοιχείου από τον ασφαλιζόμενο.
- **William Pickersgill v. London and Marine Provincial Insurance (1912) 107 LT 305, KBD:** The assignors of a marine insurance policy failed to disclose a material fact to the insurance company. The insured vessel was lost, and the assignees of the policy, who did not know of the nondisclosure, claimed against the insurance company. It was held that the insurance company was entitled to rely on S. 50(2) and avoid liability under the policy on the ground of non-disclosure even against an innocent assignee.
- Εάν και δεν είναι αναγκαίο ο ασφαλιζόμενος να αναφέρεται στο συμβόλαιο, η προστασία που προσφέρει περιορίζεται αρχικά σ' αυτούς που προς όφελος τους εκδίδεται το συμβόλαιο, και είναι διαθέσιμο στο πρόσωπο που ο ασφαλιζόμενος έχει μεταβιβάσει το ασφαλισίμο συμφέρον του σχετικά με το αντικείμενο της ασφάλισης εάν ο ασφαλιζόμενος έχει είτε ρητά είτε υπονοούμενα συμφωνήσει να μεταβιβάσει το συμβόλαιο σ' αυτόν ή να το κρατήσει προς όφελος του τρίτου προσώπου .
- Επομένως ο εκδοχέας του ασφαλιστήριου πρέπει να είναι ο εκδοχέας του ασφαλιζόμενου αντικειμένου, εάν αυτό υπάρχει. Εάν όμως απωλεστεί αυτό, δεν μπορεί να μεταβιβαστεί αν και το δικαίωμα έννομης πράξης στο συμβόλαιο παραμένει στον ασφαλιζόμενο και θα περάσει στον εκδοχέα με τη μεταβίβαση του συμβολαίου.

5.4 Έναρξη και λήξη του κινδύνου

- Αυτή η κατάσταση, δηλαδή η περίοδος κατά την οποία ο ασφαλιστής είναι υπεύθυνος για κάθε απώλεια ή ζημιά που υπέστη το αγαθό που ασφαλίστηκε θα εξαρτηθεί από το εάν το ασφαλιστήριο είναι χρονο-ασφάλιση ή ασφάλιση ταξιδιού.
- Κατά κανόνα η ασφάλιση πλοίων διενεργείται για μία χρονική περίοδο ενώ όταν πρόκειται για εμπορεύματα έχουμε ασφάλιση κατά πλου. Σε μία χρονο-ασφάλιση η έναρξη και λήξη του κινδύνου (attachment and duration of the risk under the policy) θα εξαρτηθεί από τους όρους του συμβολαίου, π.χ. ένα πλοίο ασφαλίζεται 'from 12 noon on 1 January 1999 to 12 noon on 1 January 2000.
- Σύμφωνα με το συμβόλαιο σε αυτή τη μορφή το ρίσκο λήγει φυσιολογικά την 1η Ιανουαρίου 2000 στις 12:00, αλλά συχνά τα ασφαλιστήρια περιέχουν μία ρήτρα επέκτασης (continuation clause).

- Το χρονο-ασφαλιστήριο συνήθως καλύπτει περίοδο 12 μηνών. Στο παρελθόν το ασφαλιστήριο διάρκειας μεγαλύτερης των δώδεκα μηνών ήταν ανίσχυρο αλλά σήμερα δεν υπάρχουν τέτοιοι περιορισμοί, αν και η συνήθεια των Άγγλων είναι βαθιά ριζωμένη ώστε σπάνια να εμφανίζεται ασφαλιστήριο πέραν των 12 μηνών, και απλά να ανανεώνεται .
- Η ώρα της ημέρας κατά της οποίας ο κίνδυνος αρχίζει και λήγει εμφανίζεται σ' όλα τα αγγλικά συμβόλαια ως Greenwich mean time . Μερικές φορές το συμβόλαιο αρχίζει την ισχύ του με την ταυτόχρονη εμφάνιση ενός συγκεκριμένου γεγονότος. Στην υπόθεση:
- **Rosa v. Insurance Co of the State of Pennsylvania, the Belle of Portugal [1970] 2 Lloyd's Rep 386, US Ct of Appeals:** Cargo was insured under the policy which stated: 'insurance to attach when vessel advise Carl and Carl insurance, inc of the amount of fish on board. Vessel is permitted to report at various times throughout the voyage. No insurance to attach hereunder unless message is received and confirmed in San Diego that the vessel had taken on a load of not less than one-fourth of her loading carrying capacity. This policy shall not be prejudiced by any unintentional delay commission in the reporting hereunder'. It was held that the failure to report the amount of fish on board was caused by heavy rain which curtailed the sending capacity of the vessel's radio, and was therefore excused by the clause set out above.
- Το ασφαλιστήριο μπορεί να περιέχει και ρήτρα παύσης (termination clause) όπως η ρήτρα 4 του Institute Time Clauses (Hulls) η οποία προβλέπει την αυτόματη λήξη στις εξής περιπτώσεις: (α) αλλαγή του νηογνώμονα του πλοίου, (β) αλλαγή της κλάσης του πλοίου, 119 (γ) αλλαγή στην πλοιοκτησία, (δ) αλλαγή της σημαίας του πλοίου, (ε) μεταφορά του πλοίου σε νέα εταιρία διαχείρισης, (στ) ναύλωση γυμνή (bareboat basis), (ζ) επίταξη (requisition) για τίτλο ή χρήση του πλοίου.
- Επίσης, η ρήτρα 5 των Institute War and Strikes (Hulls-Time/Voyage) αναφέρει ρητά ότι ακυρώνεται η ασφάλιση από οποιοδήποτε από τα συμβαλλόμενα μέρη δίνοντας 7 ημέρες προηγούμενη ειδοποίηση, αλλά και εάν δεν έχει δοθεί η ειδοποίηση, η ασφάλιση παύει αυτόματα όταν:
 - a) συμβάν εχθροπραξιών και ειδικότερα περί πυρηνικών όπλων,
 - b) ξέσπασμα πολέμου (είτε κήρυξη πολέμου) ανάμεσα στα κράτη ΗΠΑ, Η.Β., Γαλλία, (πρώην) ΕΣΣΔ, Κίνα. Στην ασφάλιση φορτίου που διεξάγεται ανά πλου, οι αντίστοιχοι όροι Institute Cargo Clauses εφαρμόζονται, εξαιρουμένων των κινδύνων πολέμου, και επεκτείνουν την κάλυψη από την αποθήκη του φορτωτή μέχρι την αποθήκη του παραλήπτη (warehouse to warehouse), το λεγόμενο 'transit clause'.
- Οι ρήτρες αυτές υπερισχύουν των όρων του κύριου ασφαλιστηρίου S.G. policy, παρόλο που η κάλυψη επεκτείνεται και κατά τη χερσαία μεταφορά, και ολόκληρο το ασφαλιστήριο διέπεται από τη M.I.A. 1906 ανεξάρτητα εάν το ατύχημα συνέβη κατά τη διαδρομή του εμπορεύματος στη ξηρά.
- Για να γίνουν κατανοητά τα παραπάνω, πρέπει να γίνει μία αρχική διάκριση σε voyage policies on ship, voyages policies on goods και voyage policies on freight.

- Στην πρώτη περίπτωση, η έναρξη του κινδύνου εξαρτάται από το εάν το ταξίδι περιγράφεται ως 'from' ένα λιμάνι ή 'at and from' από ένα λιμάνι. Πρόσθετα, ο κίνδυνος δεν ξεκινά από τη στιγμή που το πλοίο δεν φύγει από το λιμάνι που ορίζεται στο συμβόλαιο ή σαλπάρει με διαφορετικό προορισμό.
- Στα σύγχρονα ασφαλιστικά συμβόλαια το ασφαλιζόμενο πλοίο δεν υποχρεούται να ξεκινήσει το ταξίδι από ένα συγκεκριμένο λιμάνι, διότι συχνά περιέχεται μία ρήτρα ότι το ταξίδι είναι π.χ. «from any port in Greece».
- Όταν έχουμε «from London to Montreal», η λέξη from καλύπτει μόνο το ρίσκο αμέσως μετά τη χρονική στιγμή που το πλοίο φεύγει από το Λονδίνο. Πρέπει όμως να υπάρχει η πρόθεση έναρξης του ταξιδιού, δηλ. εάν το πλοίο απλά άλλαξε αγκυροβόλιο ή δεν είναι πλήρως επανδρωμένο ή εφοδιασμένο για την πραγματοποίηση του προβλεπόμενου ταξιδιού, τότε η ασφάλιση δεν ξεκινά.
- Στην περίπτωση του 'at and from' η φράση αυτή προστατεύει το πλοίο στο ονομαζόμενο λιμάνι αν βρίσκεται εκεί με ασφάλεια (good safety) και πραγματικά πρέπει να είναι σε ασφαλή κατάσταση (π.χ. απαιτούνται επισκευές) ειδικά το ρίσκο δεν ξεκινά, εκτός εάν η ασφάλιση είναι «lost or not lost».
- Δεν είναι όμως απαραίτητο το ασφαλισμένο πλοίο να βρίσκεται στο σημείο που ξεκινά ο πλους όταν υπογραφεί το συμβόλαιο ασφαλιστικής κάλυψης .
- **Bell v. Bell (1810) 2 Camp 475. See further Horneyer v. Lushington (1812) 15 East 46:** Where a ship was insured at and from Riga to her port of discharge in the U.K., and upon arrival at Riga was seized and condemned, it was held that, the vessel once having been in Riga in good physical safety, the risk had attached.
- Η ασφάλιση (at and from) ξεκινά, άσχετα εάν υπάρχει προγενέστερη ασφάλιση η οποία δεν έληξε ακόμη, όπως στην περίπτωση που το πλοίο βρίσκεται ειδικά σε ταξίδι επιστροφής στο αρχικό σημείο (homeward voyage), μπορεί να προκαλέσει διπλή ασφάλιση (εφόσον σύμφωνα με το S.G. policy η προηγούμενη ασφάλιση προβλέπει τη λήξη της κάλυψης με την πάροδο 24 ωρών μετά την άφιξη του πλοίου στο εν λόγω λιμάνι προορισμού). Αυτό αντιμετωπίζεται με τη ρήτρα «risk to commence on expiration of previous policy» .
- Στην έναρξη και διάρκεια του κινδύνου (duration) υπάρχουν και εξαιρέσεις από τον γενικό κανόνα (risk on ship and goods). Αρχικά, σύμφωνα με το S. 42(1) υπάρχει υπονοούμενη υποχρέωση ότι το ταξίδι θα ξεκινήσει εντός εύλογου χρονικού διαστήματος (within reasonable time).
- Η επίδραση μίας ενδεχόμενης καθυστέρησης στην έναρξη του ταξιδιού διαφοροποιεί το ρίσκο από αυτό που είχε πριν συμφωνηθεί από τα συμβαλλόμενα μέρη, π.χ. A summer risk may become a winter risk or may become for other reasons more hazardous.

- Επίσης, στο S. 45 M.I.A. γίνεται αναφορά στην αλλαγή του πλου (change of voyage). Όταν μετά την έναρξη του κινδύνου αλλάξει ο προορισμός του πλοίου ηθελημένα σε σχέση μ' αυτόν που συμφωνήθηκε στο συμβόλαιο, τότε πρόκειται για αλλαγή του πλου.
- Ο ασφαλιστής δικαιούται να αποφύγει την ευθύνη εφόσον υπάρχει το στοιχείο «voluntarily». Η αλλαγή του πλοίου διαφέρει από την παρέκκλιση, που εξετάζουμε παρακάτω, σε δύο σημεία: (α) ο τελικός προορισμός αλλάζει οριστικά και (β) αρκεί η απλή εκδήλωση της πρόθεσης αλλαγής της πορείας για να θεωρηθεί ότι επέρχεται αλλαγή του ταξιδιού.
- Αυτό σημαίνει ότι το ασφαλιστήριο καθίσταται ακυρώσιμο από τη στιγμή εκδήλωσης της πρόθεσης και όχι από τη στιγμή που πραγματοποιήθηκε η αλλαγή πλου. Ας τονιστεί ότι, εάν ο πλους αλλάξει πριν την έναρξη του κινδύνου, η ασφάλιση δεν ακυρώνεται αλλά απλά θεωρείται μη υφιστάμενη .
- Βλ. τις σχετικές υποθέσεις **De Wolf v. Archangel Marine Insurance (1874) LR 9 QB 451** και **Bah Lias Tobacco and Rubber Estates v. Volga Insurance (1920) LIL Rep 155 at 202, KBD**.
- **Rickards v. Forestal Land, Timber and Rlys [1941] 3 All ER 62 at 78**: A cargo was insured for carriage on a German vessel from south American ports to Hong Kong or Shanghai. The vessel arrived at Rio on 25 August 1939. War was declared on 3 September 1939. Her master sailed from Rio on 6 September in compliance with the order from the German government that all German vessels should seek refuge in neutral ports or to return to Germany, or as a last resort to scuttle themselves. Subsequently she was scuttled off the Faroe Islands to avoid capture by a British warship. One of the issues which arose was whether there had been a change of voyage. It was held that there had been no such change because the destination of the vessel had not been voluntarily changed.
- Ακόμη και εάν υπάρξει αλλαγή του πλου, ο ασφαλιστής θα παραμείνει υπεύθυνος εφόσον ο ασφαλιζόμενος επικαλεστεί τους όρους της ρήτηρας 'held covered' που θα περιλαμβάνεται στο ασφαλιστήριο, π.χ. η ρήτρα 10 του Institute Cargo Clauses (A) αναφέρει: «where after attachment of this insurance the destination is changed by the assured, held covered at a premium and on conditions to be arranged subject to prompt notice being given to the underwriter» .
- Σύμφωνα με το S. 46(1), (2) M.I.A. εάν κατά τη διεξαγωγή του ταξιδιού, το πλοίο παρεκκλίνει από την καθιερωμένη πορεία του ή από αυτή που ορίζεται στο ασφαλιστήριο χωρίς νόμιμη δικαιολογία, ακόμη και εάν επιστρέψει στην αρχική του πορεία, τότε υπάρχει παρέκκλιση (deviation).
- Με άλλα λόγια, είναι αδιάφορο εάν η παρέκκλιση ήταν ασήμαντη ή εκτεταμένη, διότι από τη στιγμή που λαμβάνει χώρα και το πλοίο στρέφεται τελικά προς τον αρχικό προορισμό πριν να συμβεί κάποια απώλεια, το αποτέλεσμα είναι το ίδιο .
- Επομένως ο ασφαλιστής δεν χρειάζεται να αποδείξει ότι υπάρχει σχέση μεταξύ παρέκκλισης και απώλειας.

- **Kingston v. Phelps (1795) cited in 7 Term Rep 165:** The master sailed with an intention of deviating to call at an unauthorized port. Before reaching the point at which the deviation was to take place he was forced by stress of weather into the very port. Held, that there was no deviation, for the intention was never carried into effect, and the actual deviation arose from necessity and was therefore excused.
- Το S. 47(1), (2) αναφέρεται σε πολλά λιμάνια εκφόρτωσης και το πλοίο πρέπει να επισκεφθεί είτε όλα είτε κάποια από τα λιμάνια, αλλά εν απουσία κάποιου εθίμου ή άλλης ειδικής αιτίας που αναφέρεται στο συμβόλαιο, πρέπει να φθάσει σε αυτά με τον τρόπο που ορίζεται στο συμβόλαιο, ειδάλλως υπάρχει παρέκκλιση. Πρόσθετα η επίσκεψη σ' ένα λιμάνι δύο φορές θεωρείται παρέκκλιση (revisit is deviation) .
- Ωστόσο, δεν υπάρχει υποχρέωση στο πλοίο να επισκεφθεί όλα τα λιμάνια που ονομάζονται στο ασφαλιστήριο και εάν τελικά προσελκύσει ένα από αυτά, αυτό δεν θεωρείται παρέκκλιση. Εάν δεν ονομάζονται τα λιμάνια, η προσέγγιση πρέπει να γίνει με τρόπο που ταιριάζει στην πορεία του πλοίου (γεωγραφική πορεία). Στην υπόθεση:
- **The Dunbeth [1897] P 133:** A ship proceeding from Gibraltar was held to be guilty of deviation when she called at King's Lynn and then went to Cardiff, instead of taking those ports in the reverse order.
- Πολλές φορές το ασφαλιστήριο περιέχει μία ρήτρα του τύπου «liberty to touch and stay at any port whatsoever». 135 Ωστόσο, η ρήτρα αυτή δεν επιτρέπει την προσέγγιση ενός λιμένα που δεν συνδέεται με κανένα τρόπο με τον σκοπό του ταξιδιού .
- **Bragg v. Anderson (1812) 4 Taunt 229:** A vessel was insured at and from Martinique and all or any of the West Indian Islands to London, with liberty in that voyage to proceed and sail to and touch at any ports or places whatsoever. She sailed from Martinique for St Domingo, where she loaded a cargo for London. In holding that there had been no deviation, Mansfield said there is not getting over these words; instead of 'all', you must substitute the words 'some of the West Indian Islands, such as lie between Martinique and London', and you would make quite a new engagement.
- Βλ. και τις σχετικές υποθέσεις **Carter v. Royal Exchange Assurance (prior to 1746)**, **Kewley v. Ryan (1794) 2 Hy Bl 343**, **Beatson v. Haworth (1796) 6 Term Rep 531**, **Mardsen v. Reid (1803) 3 East 572** και **Elliot v. Wilson (1776) 4 Bro Parl Cas 470**.

- Ορισμένες φορές είναι απαραίτητο για τη διατήρηση του φορτίου να γίνει η μεταφόρτωση του (tranship) σ' ένα άλλο πλοίο μέχρι να παραδοθεί στο λιμάνι προορισμού. Αλλά εάν δεν υπάρχει πρόβλεψη για μεταφόρτωση, η αναγκαιότητα πρέπει να φαίνεται καθαρά ειδικά μπορεί να θεωρηθεί παρέκκλιση.
 - Εάν η μεταφόρτωση δεν παύει τον κίνδυνο, ο ασφαλιστής είναι υπεύθυνος για όποια ζημιά πιθανόν να συμβεί κατά τη διάρκεια της μεταφόρτωσης, παράδοσης (landing) και επαναφόρτωσης (re-shipment), περιλαμβάνοντας και τη διαδικασία ελάφρυνσης όπου αυτό είναι εθιμικό (S. 59 M.I.A.).
1. Όταν το συμβόλαιο περιέχει το «transit clause», ο κίνδυνος συνεχίζει να υπάρχει κατά τη διάρκεια της μεταφόρτωσης.
 2. Επίσης, ότι ισχύει παραπάνω για την αλλαγή του πλου σχετικά με τη ρήτρα «held covered» το ίδιο ισχύει και για την περίπτωση της παρέκκλισης. Σύμφωνα με το s. 49(1) αναφέρονται οι εξαιρέσεις για την περίπτωση της παρέκκλισης:
 3. Όταν υπάρχει ειδικός όρος στο ασφαλιστήριο.
 4. Όταν αυτή προκληθεί από καταστάσεις που είναι πέρα από τον έλεγχο του πλοίαρχου και του εργοδότη του.
 5. Όταν είναι λογικά αναγκαίο με σκοπό να συμμορφώνεται με μία ρητή ή υπονοούμενη εγγύηση,
 6. Όταν είναι αναγκαίο για την ασφάλεια του πλοίου και του ασφαλιζόμενου αντικειμένου.
 7. Με σκοπό τη σωτηρία ανθρώπινης ζωής ή παρέχοντας βοήθεια σε πλοίο που εκπέμπει σήμα κινδύνου όταν κινδυνεύουν ανθρώπινες ζωές,
 8. Όταν είναι αναγκαίο για παροχή ιατροφαρμακευτικής και χειρουργικής περίθαλψης σε οποιαδήποτε πρόσωπο πάνω στο πλοίο.
 9. Όταν προκαλείται από τη συμπεριφορά ναυταπάτης (barratry) του πλοιάρχου ή του πληρώματος με την προϋπόθεση ότι η ναυταπάτη είναι ένας από τους κινδύνους που προβλέπονται στο ασφαλιστήριο.
- Σύμφωνα με το S. 48 στις περιπτώσεις ασφάλισης πλου, το ταξίδι πρέπει να διεξαχθεί μέσα σε λογικά χρονικά πλαίσια (reasonable despatch) και εάν δίχως νόμιμη δικαιολογία, δεν συμβεί αυτό, ο ασφαλιστής απαλλάσσεται από την ευθύνη από τη στιγμή που η καθυστέρηση (delay) γίνεται αλόγιστη.
 - Επομένως, οποιαδήποτε αργοπορία κατά τη διάρκεια του πλου είναι παρόμοια με την περίπτωση της παρέκκλισης και έχει το ίδιο αποτέλεσμα. Το ερώτημα τι είναι λογική καθυστέρηση βασίζεται στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της κάθε υπόθεσης.
 - Βλ. τις υποθέσεις **Oliverson v. Brightman (1846) 8 QB 781** και **Australian Agricultural v. Saunders (1875) LR 10 CP 668**.

- Εάν ένα πλοίο καθυστέρησε σ' ένα ποτάμι λόγω συγκέντρωσης πάγου και εμποδίστηκε στην προσέγγιση του στην αποβάθρα, αυτό δεν θεωρήθηκε αδικαιολόγητη αργοπορία.
- Παρομοίως, η καθυστέρηση που οφειλόταν στην παραμονή του πλοίου στο λιμάνι για εξεύρεση πληρώματος δεν θεωρήθηκε μεγάλη (δηλαδή δεν υπήρξε απώλεια χρόνου για ασήμαντο γεγονός). Το ίδιο ισχύει για την περίπτωση καθυστέρησης με σκοπό την παραλαβή φορτίου, ή αναμονή άδειας για την παράδοση φορτίου.
- **British American Tobacco v. Poland (1921) 7 LIL Rep 108, CA:** The assured insured a quantity of twine under a Lloyd's policy against a number of risks including fire for a voyage from London to Kavalla, a port in Greece, on the 'Bosporus' or other steamer. Under normal conditions the goods would have been shipped by a through bill of lading and have been transshipped at Piraeus to a coasting steamer for carriage to Kavalla. Owing to war conditions the only means of forwarding the goods was to consign them to the British consul at Piraeus, and request him to forward them. They were delayed at Piraeus for 3 months whilst awaiting a permit from the British government . On arrival off Kavalla a coasting steamer to which the goods have been transferred was refused permission to land them, so her master decided to take them back to Piraeus for further instructions. On the return voyage the goods were destroyed by fire. The assured claimed for a loss under the policy, but the insurer refused to pay on the ground that there had been unreasonable delay at Piraeus. It was held that the action succeeded for there had been no unreasonable delay. There had been undoubtedly a considerable loss of time at Piraeus, but the goods had been shipped on board the coasting steamer at the very earliest opportunity.
- Η άδεια αυτή αφορούσε το εμπόργκο στην Καβάλα λόγω των αμφιβολιών για τη θέση που κρατούσε ο Ελληνικός στρατός και κατά πόσο θα υποστήριζε τους συμμάχους ή τους Γερμανούς.
- Βλ. τις υποθέσεις **Samuel v. Royal Exchange Assurance (1828) 8 B&C 119**, **Schroder v. Thompson (1817) 7 Taunt 462** και **Bain v. Case (1829) 3 C&P 496**.

5.5 Εγγυήσεις (warranties)

- Επειδή οι αποκαλύψεις και οι περιγραφές των στοιχείων εκείνων που είναι σημαντικά για την έκδοση του ασφαλιστήριου γίνονται συνήθως προφορικά, υπάρχει δυσχέρεια για τους ασφαλιστές για την υποστήριξη της θέσης τους στα δικαστήρια και επομένως για την κατοχύρωση τους και τον ακριβή προσδιορισμό των συνθηκών κάτω από τις οποίες αναλαμβάνουν την κάλυψη, να ζητούν ορισμένες εγγυήσεις.
- Σύμφωνα με το S. 33(1), (2) M.I.A. εγγύηση σημαίνει υποσχετική εγγύηση, δηλ. αυτή με την οποία ο ασφαλιζόμενος αναλαμβάνει να πράξει ή να μην πράξει κάτι, ή να εκπληρώσει ορισμένους όρους ή να βεβαιώνει ή να αρνείται την ύπαρξη μίας κατάστασης πραγμάτων.
- Η αναγραφή εγγυήσεων εξασφαλίζει όχι μόνο τον ασφαλιστή αλλά δίνει την ευκαιρία στον ασφαλιζόμενο αν επιτύχει ενδεχομένως ένα ευνοϊκότερο ασφάλιστρο.
- Η παράβαση της εγγύησης, εκτός εάν υπάρχει αντίθετη συμφωνία, συνεπάγεται την ακύρωση του ασφαλιστήριου από την ημερομηνία της παράβασης, είτε προέκυψε απώλεια είτε όχι συνεπεία της αθέτησης αυτής, ή οποιασδήποτε αιτίας.
- Ο νόμος προβλέπει δύο εξαιρέσεις που δικαιολογείται η αθέτηση της εγγύησης: (α) όταν λόγω αλλαγής των συνθηκών, η εγγύηση καθίσταται ανεφάρμοστη και (β) όταν η συμμόρφωση προς αυτή αποβαίνει παράνομη, συνεπεία μεταγενέστερου νόμου.
- Ωστόσο, η ρήτρα 5 των Institute Time (Hulls) αναφέρεται στο «held covered with or without notice», δηλ. προβλέπουν πλείστες εγγυήσεις η αθέτηση των οποίων δεν συνεπάγεται την ακύρωση του ασφαλιστήριου αλλά το διατηρούν σε ισχύ με την αίρεση καταβολής επασφάλιστρου και πιθανόν τροποποιήσεις των όρων της ασφαλιστικής κάλυψης.
- Υπάρχουν δύο ειδών εγγυήσεις, οι ρητές (express warranties) και οι υπονοούμενες (implied warranties). Στην πρώτη περίπτωση δεν είναι απαραίτητο η λέξη 'warranted' να προηγείται της διατύπωσης των όρων εγγύησης αλλά ως επί το πλείστο συνηθίζεται να αναγράφεται ως «warranted class maintained» ή «warranted, not east of Aden not west of Gibraltar» ή «warranted 25% uninsured».
- **Laing v. Glover (1813) 5 Taunt 49:** Where a vessel was warranted 'to sail with convoy' and sailed with the convoy indeed, but was driven back by bad weather, and the convoy went on without her, it was held that the warranty did not mean that she was bound to wait for a fresh convoy.
- Μία εγγύηση πρέπει να περιέχεται στο ασφαλιστήριο ή να περιλαμβάνεται σε αυτό με ειδική αναφορά, σύμφωνα με το S. 35(2). Μία ρητή εγγύηση δεν περιλαμβάνει μία υπονοούμενη εγγύηση, εκτός εάν είναι αντίθετη (S. 35(3) M.I.A.). Παραδείγματα των ρητών εγγυήσεων είναι τα εξής:

(1) Εγγυήσεις ναυσιπλοΐας. Στην υπόθεση:

- **Ridsdale v. Newnham (1815) 3 M&S:** A vessel insured at and from Portneuf to London. The policy contained a warranty 'to sail on or before 28 October'. The vessel sailed from that port on 26 October with a crew sufficient to take her to Quebec, where she got her clearances, and took on board the rest of her crew. She left the last port on 30 October. It was held that, when lying at Quebec and taking in her crew she could not be considered as having sailed on her voyage .
- Επίσης τις υποθέσεις **Graham v. Barras (1834) 5 B&Ad 1011**, όπου το πλήρωμα δεν είχε επανδρώσει το πλοίο την κατάλληλη στιγμή και **Pittegrew v. Pringle (1832) 3 B&Ad 514**, όπου δεν είχε φορτωθεί το έρμα. Για σύγκριση και κατά συνέπεια διαφορετική δικαστική απόφαση βλ. την υπόθεση **Bouillon v. Lupton (1863) 15 CBNS 113**.

(2) Σχετικά με τη θέση του πλοίου. Στην υπόθεση:

- **Colby v. Hunter (1827) Mood & M 81:** A policy on a ship stated at and from Hamburg to Vigo. Warranted in port on 19 October. On that date the ship was in the port of Cuxhaven, which was 90 miles outside the limits of the port of Hamburg. It was held that the warranty had not been complied with.

• (3) Σχετικά με τον αριθμό του πληρώματος. Βλ. την υπόθεση **De Hahn v. Hartley (1786) 1 Term Rep 343**.

• (4) Εγγυήσεις για κομβόι. **Βλ. την υπόθεση Anderson v. Pitcher (1800) 2 Bos&P 164**.

• (5) Σχετικά με την εθνικότητα, όπου το S. 37 ορίζει ότι δεν υπάρχει υπονοούμενη εγγύηση για την εθνικότητα του πλοίου ή ότι η εθνικότητα του δεν θα αλλάξει κατά τη διάρκεια του κινδύνου. Βλ. την υπόθεση **Tabbs v. Benedelack (1802) 4 Esp 108**.

• (6) Σχετικά με την ουδετερότητα, όπου το S. 36(1) ορίζει ότι το ασφαλιζόμενο αγαθό, είτε πλοίο είτε εμπόρευμα, ρητά αναφέρεται ως ουδέτερο, υπάρχει σιωπηλή υποχρέωση ότι το αγαθό θα έχει ουδέτερο χαρακτήρα στην έναρξη του κινδύνου και όσο έχει τη δυνατότητα ο ασφαλιζόμενος, θα διατηρεί την ουδετερότητα κατά τη διάρκεια του κινδύνου.

(7) Σχετικά με τμήμα που είναι ανασφάλιστο. Στην υπόθεση:

Muirhead v. Forth and North Sea Mutual Insurance Association [1894] AC 72: A warranty that the assured shall keep one-fifth uninsured, was held to mean that the assured should be his own insurer for 1/5, and that if he effected an insurance or insurances for more than four-fifths, the underwriter on the policy containing the warranty was not liable.

- Σχετικά με τις υπονοούμενες εγγυήσεις υπάρχουν δύο ειδών, η εγγύηση αξιοπλοΐας (seaworthiness) και η εγγύηση νομιμότητας (legality). Η περίπτωση της αξιοπλοΐας συνίσταται στο γεγονός ότι δεν υπάρχει απόλυτη κατάσταση για ένα πλοίο αναγνωρισμένη από το ισχύον δίκαιο να ικανοποιήσει την εγγύηση αυτή.
- Ο όρος είναι σχετικής μορφής, δηλαδή η αξιοπλοΐα είναι η κατάσταση που το πλοίο είναι ικανό να αντιμετωπίσει τους κινδύνους της θάλασσας εκτελώντας το ταξίδι.
- Στα voyage policies εξυπακούεται ότι κατά την έναρξη του ταξιδιού το πλοίο θα είναι αξιόπλοο με σκοπό να πραγματοποιήσει το ταξίδι σύμφωνα με το συμβόλαιο.
- Η αξιοπλοΐα έχει ευρεία έννοια και δεν αφορά μόνο το σκάφος και τις μηχανές. Ένα πλοίο μπορεί να θεωρηθεί αναξιόπλοο επειδή δεν είναι εφοδιασμένο με επαρκή καύσιμα, ή επανδρωμένο με ικανό αριθμό πληρώματος, ή ο πλοίαρχος δεν πληροί τα τυπικά προσόντα.
- Επίσης, δεν είναι κατάλληλο για φόρτωση ενός ειδικού φορτίου όταν δεν διαθέτει τον απαραίτητο εξοπλισμό. Για παράδειγμα:

Harocopus v. Mountain (1934) 49 LIL Rep 267, KBD: Two dumb barges carrying petroleum in bulk were separately insured for a voyage from Batum to Instabul. One was lost in the Black Sea in August and the other was also lost there in October while performing the voyage. The assured contended that the losses were due to bad weather, but the insurer denied liability on the ground that the barges were unseaworthy at the commencement of the voyage. It was held that both barges were unseaworthy by reason of their steering badly, having too little freeboard and insufficient bulkheads. Further, the second barge been towed by a tug which was also unseaworthy due to her insufficient bunkers for the voyage and on this ground the implied warranty of seaworthiness had been broken.

- Η υπονοούμενη εγγύηση της αξιοπλοΐας δεν εκτείνεται στα εμπορεύματα (goods) διότι ο ασφαλιστής δεν είναι υπεύθυνος για την κατάσταση τους, εκτός από τους κινδύνους που προβλέπονται στο ασφαλιστικό συμβόλαιο, σύμφωνα με το S. 40(1), (2). Αμέσως παρακάτω εξετάζεται το ζήτημα της αξιοπλοΐας:

- **Blackett, Magalhaes and Colombie v. National Benefit Assurance(1921) 8 LIL Rep 293, CA** : A deck cargo of cotton was insured at and from Liverpool to Oporto. Some of the cargo was lost overboard by perils insured against. The assured claimed under the policy, but the insurer repudiated liability on the ground that the vessel had sailed in an unseaworthy condition in that she was improperly stowed, with all the light cargo in the hold and the heavy cargo on deck, thus tending to make her top-heavy and unable to resist the action of the winds and waver whereby she took a heavy list resulting in the loss alleged. Moreover, the deck cargo was insufficiently secured. It was held that the evidence did not satisfy that the vessel was not unseaworthy.
- Στα time policies δεν υφίσταται υποδηλούμενη εγγύηση αξιοπλοΐας, διότι κάτι τέτοιο θα ήταν ανέφικτο. Εντούτοις, προβλέπεται ότι με την ανοχή και επίγνωση του ασφαλιζόμενου (privity) το πλοίο αρχίζει τον πλου ενώ είναι αναξιόπλοο, ο ασφαλιστής δεν ευθύνεται για απώλεια ή ζημιά οφειλόμενη στην αν αξιοπλοΐα.
- Από τα παραπάνω συνάγεται ότι: (α) το ατύχημα για να μην κριθεί αποζημιωτέο, πρέπει να έχει άμεση αιτία την αν αξιοπλοΐα του πλοίου, ενώ αντίθετα στην ασφάλιση ταξιδιού αρκεί μόνο το πλοίο να είναι αναξιόπλοο κατά την έναρξη του ταξιδιού, (β) επειδή στη χρονο-ασφάλιση δεν εξυπακούεται η εγγύηση αξιοπλοΐας, εάν το πλοίο παρουσιαστεί αναξιόπλοο σε μία ορισμένη στιγμή κατά τη διάρκεια της ασφάλισης, το βάρος της απόδειξης μετατοπίζεται στον ασφαλιστή. Για παράδειγμα:
- **Frangos v. Sun Life Insurance Office (1934) 49 LIL Rep 354, KBD**: A Greek steamer was insured under a time policy by the assured who was Greek citizen. Whilst on a voyage from Cardiff to Istanbul, she sank. She was about 30 years old, and had been in the ownership of the assured for 3 years. When the assured claimed for a total loss, the insurer contended that she had been sent to sea in an unseaworthy state with the privity of the assured. It was held that the action succeeded, because although possibly she was unseaworthy at the inception of the voyage, that state was not known to the owner. The loss was due to the springing of a leak owing to the labouring of the vessel in a heavy sea, which was loss by perils of the sea.
- Σχετικά με την εγγύηση νομιμότητας, σύμφωνα με το S. 41 M.I.A., υπάρχει υπονοούμενη εγγύηση ότι η ασφαλιζόμενη περιπέτεια είναι νόμιμος και ότι όσο ο ασφαλιζόμενος μπορεί να ελέγξει αυτό, η περιπέτεια θα ολοκληρωθεί με νόμιμο τρόπο.
- Το ταξίδι πρέπει να είναι νόμιμο σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο. Εάν καθίσταται παράνομο εξαιτίας ξένης νομοθεσίας αλλά εξακολουθεί να είναι νόμιμο κατά τον αγγλικό νόμο, η εγγύηση της νομιμότητας δεν έχει εφαρμογή, π.χ. η μεταφορά όπλων στο Ισραήλ θεωρείται παράνομη για τον Αιγυπτιακό νόμο, όχι όμως για το αγγλικό δίκαιο.
- Για να χαρακτηριστεί ο ασφαλιζόμενος παραβάτης της εγγύησης νομιμότητας πρέπει να ενεργεί παράνομα μετά τη θέσπιση του νόμου, μη συμμορφωμένος προς τις νέες διατάξεις, π.χ. κατά την κήρυξη πολέμου μεταξύ Αγγλίας και Γερμανίας, το πλοίο εκτελούσε ταξίδι προς ένα γερμανικό λιμάνι και ο πλοιοκτήτης έδωσε εντολή (σύμφωνα με τις διατάξεις του αγγλικού ναυτικού δικαίου) στο πλοίο του να επιστρέψει σε αγγλικό λιμάνι, τότε η περιπέτεια δεν θεωρείται παράνομη.
- Ορισμένες περιπτώσεις, βάσει δικαστικών αποφάσεων και αγγλικών νόμων, που έκριναν παράνομη την ειδική περιπέτεια (adventure) είναι π.χ. (i) φόρτωση φορτίου στο κατάστρωμα σε αντίθεση με ότι προβλέπει η νομοθεσία Customs Consolidation Act 1853 , σχετικά με την ικανότητα του πλοιάρχου εν αντιθέσει με τη νομοθεσία repealed Act of 31 Geo III , κλπ.
- Βλ. τις υποθέσεις **Cunard v. Hyde (1859) 2 E&E 1** και **Farmer v. Legg (1797) 7 Term Rep 186**.

6. ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ

- Η ζημιά ή απώλεια είναι θα αποζημιωθεί εφόσον προκληθεί άμεσα από ένα κίνδυνο που προβλέπεται στο ασφαλιστικό συμβόλαιο. Επομένως είναι σημαντικό να εξεταστούν οι διάφοροι κίνδυνοι (marine risks) του συμβολαίου S.G. αλλά και των Institute Clauses οι οποίοι πρόσθετα επεκτείνουν ή περιορίζουν την ασφαλιστική κάλυψη.
- Η κατηγοριοποίηση των κινδύνων μπορεί να γίνει με πολλούς τρόπους, π.χ. απλοί κίνδυνοι και κίνδυνοι πολέμου και εχθροπραξιών. Επίσης, (α) perils irrespective of want of due diligence by the assured, (β) perils where the assured is not guilty of want of due diligence, (γ) steps to mitigate a pollution hazard.

6.1 Απλοί κίνδυνοι

- Στην πρώτη κατηγορία των απλών κινδύνων περιλαμβάνονται οι εξής: 1. Κίνδυνοι της θάλασσας (perils of the sea). 2. Έκρηξη και πυρκαγιά. 3. Κλοπή από πρόσωπα εκτός πλοίου. 4. Εκβολή. 5. Πειρατεία. 6. Ατύχημα σε πυρηνικούς σταθμούς. 7. Επαφή με αεροσκάφη ή παρόμοια αντικείμενα κλπ. Ακολουθεί η ανάλυση των κύριων ασφαλιζόμενων κινδύνων:
- (1) Perils of the sea: Αυτοί οφείλονται σε τυχαίο ή απρόβλεπτο περιστατικό και όχι λόγω της φυσικής ενέργειας των ανέμων και των κυμάτων . Εδώ ανήκουν οι ζημιές συνεπεία θαλασσοταραχής, προσάραξης και σύγκρουσης με άλλο πλοίο ή πρόσκρουσης με σταθερό αντικείμενο (που επιπλέει ή ύφαλο), ανεξάρτητα εάν το περιστατικό οφείλεται στην αμέλεια πλοιάρχου ή πληρώματος.
- Πρόσθετα, οι ζημιές που προέρχονται από φυσικές φθορές και ίδιου ελαττώματος (wear and tear), επειδή τυγχάνουν περιστατικά που προβλέπονται, δεν υπόκεινται σε αποζημίωση . Πιο συγκεκριμένα:
 - **Canada Rice Mills v. Union Marine and General Insurance [1940] 4 All ER 169, PC:** A floating policy in respect of shipments of rice as from time to time declared had been effected by the assured. The policy covered loss occasioned by (inter alia) perils of the sea 'and all other perils losses and misfortunes that have or shall come to the hurt detriment or damage of the subject-matter of the insurance'. Rice was shipped on a vessel at Rangoon bound for the Fraser River. On arrival there it was found that the rice was overheated due to the closing of the ventilators and hatches in heavy seas to prevent the incursion of sea water. The assured claimed for a loss under the policy. The court held that the action succeeded because the damage, which was not caused by the incursion of sea water but by action to prevent incursion, was recoverable as a loss by perils of the sea.

- Άλλα παραδείγματα της παραπάνω κατηγορίας είναι π.χ. η απώλεια που προκλήθηκε από φυσική χημική αιτία του θαλασσινού νερού, διαφοροποιώντας από την απώλεια που δημιουργείται από τη σφοδρότητα των κυμάτων, δεν είναι αποζημιώσιμη. Βλ. την υπόθεση **Paterson v. Harris (1861) 1 B&S 336**.
- Επίσης, διαρροή από κάσκες δεν θεωρείται κίνδυνος της θάλασσας, εκτός εάν το φορτίο μετατοπίστηκε κατά τη διάρκεια θαλασσοταραχής, και εν απουσία ειδικών όρων στο συμβόλαιο. Βλ. την υπόθεση **Crofts v. Marshall (1836) 7 C&P 597**.
- Ακόμη, όταν το πλοίο έπαθε ζημιές από τις ενέργειες σκουληκιών στους κορμούς δένδρων (timbers), αυτό δεν θεωρείται απρόβλεπτο γεγονός και δεν καλύπτεται ασφαλιστικά, (Βλ. την υπόθεση **Phoenix Insurance of Hartford v. De Monchy (1928) 35 Com Cas 67**) ενώ όταν ζώα γλίστραγαν στα αμπάρια (cattle, horses) και έπεφταν πάνω σε τοιχώματα του πλοίου με συνέπεια τον τραυματισμό τους, θεωρείται καλυπτόμενος κίνδυνος της θάλασσας. Βλ. **Rohl v. Parr (1796) 1 Esp 445**.
- Όταν φορτίο έπαθε ζημιά λόγω εισροής νερού μέσω βαλβίδας δεξαμενής από καθαρή αμέλεια του μηχανικού, θεωρείται απώλεια από κινδύνους της θάλασσας (Βλ. **Lawrence v. Aberdein (1821) 5 B&Ald 107; Gabay v. Lloyd (1825) 3 B&C 793**), αλλά σε μία άλλη περίπτωση λόγω μεγάλης καθυστέρησης προκλήθηκε ζημιά σε φορτίο κρέατος (Βλ. **Blackburn v. Liverpool, Brazil and River Plate Navigation [1902] 1 KB 290**), η απώλεια δεν είναι κίνδυνος καλυπτόμενος αν και η καθυστέρηση προκλήθηκε από καταιγίδα. Βλ. **Taylor v. Dunbar (1869) LR 4 CP 206**.
- Μία απώλεια που προέρχεται από βύθιση του πλοίου ως αποτέλεσμα σύγκρουσης, είναι κίνδυνος της θάλασσας ότι ισχύει και για την περίπτωση που ένα πλοίο χάθηκε λόγω της αμέλειας κατά τη ρυμούλκηση στο λιμάνι. Βλ. **the Xantho (1887) 12 App Cas 503** και **Mountain v. Whittle [1921] 1 AC 615**. Στην υπόθεση:
- **P. Samuel v. Dumas [1924] AC 431, HL**: The House of Lords held by a majority that the loss of a vessel by scuttling was not a peril of the sea, for the term peril of the sea referred only to fortuitous accidents and casualties. Consequently even an innocent mortgagee of a vessel, which was scuttled with the connivance of her owner, could not recover under a policy of insurance in respect of her.

(2) Fire and explosion: Εδώ αποζημιώνεται τόσο η ζημιά που προκαλείται από φωτιά όσο και αυτή που δημιουργείται από την προσπάθεια κατάσβεσης της. Σχετικά με το φορτίο εάν η πυρκαγιά οφείλεται στην αυτόματη ανάφλεξη (inherent vice) του εμπορεύματος, η ζημιά δεν αποζημιώνεται, διότι η ανάφλεξη συνιστά ίδιο ελάττωμα συναφές προς το είδος του φορτίου.

- Σε αυτή την περίπτωση, αρκεί ο ασφαλιζόμενος να αποδείξει ότι η ζημιά προκλήθηκε από πυρκαγιά, δηλ. κινδύνου καλυπτόμενου από το ασφαλιστήριο, για να μετατοπιστεί αυτόματα το βάρος της απόδειξης στον ασφαλιστή ο οποίος πρέπει να φέρει στοιχεία ότι η γενεσιουργός αιτία της ζημιάς υπήρξε η ανάφλεξη του φορτίου (spontaneous combustion).
- Αντίθετα, η ανάφλεξη προκαλώντας ζημιά ή καταστρέφοντας πλοίο, είναι αποζημιώσιμη. Στην υπόθεση:

- **Busk v. Royal Exchange Assurance (1818) 2 B&Ald 73:** The ship was frozen up for the winter in a Russian port and, according to the custom of the country, the crew were paid off. The ship was left in charge of the mate who lit a fire in his cabin, but negligently omitted to see that it was extinguished before he went to bed. The ship was set on fire and burnt to the water edge. It was held that the mere negligence of the mate was not a ground for relieving the insurer, for, although the fire was due to negligence, the loss was caused by fire.

(3) Theft: Ο όρος αυτός μπορεί να αποβεί παραπλανητικός γι' αυτό και πρέπει να αναφερθεί ότι δεν καλύπτει την κλοπή δια υπεξαίρεσης ή υπό ατόμου που είναι μέλος του πληρώματος ή από επιβάτες.

- Η κλοπή πρέπει να διαπραχθεί από επιτιθέμενους κλέφτες, κάτι που είναι σχετικά σπάνια σήμερα αν και στο παρελθόν αποτελούσε σύνηθες φαινόμενο .
- Κατά την εποχή της σύνταξης του S.G. policy ομάδες ατόμων που ενεργούσαν ληστρικά, περιφέρονταν τις βραδινές ώρες στα λιμάνια με σκοπό να επιτεθούν σε πλοίο που δεν φυλασσόταν καλά και να το ληστέψουν.
- Αντίθετα, με την περιορισμένη έννοια που δίνει ο αγγλικός νόμος 'thieves' η αμερικανική νομολογία ερμήνευσε αυτόν με την ευρεία έννοια 'pirates, robbers or rovers and thieves', όπου σ' όλες αυτές τις περιπτώσεις ο ασφαλιστής ήταν υπεύθυνος για ναυταπάτη (barratry). Για παράδειγμα:
- **La Fabrique des Produits Chimiques v. FN Large (1922) 13 LIL Rep 269, QBD:** Two cases of vanillin and one case of caffeine were insured at and from London to Brugg (in Switzerland). The policy contained a warehouse to warehouse clause. The two cases of vanillin were stolen from the warehouse of the forwarding agents, who had arranged for them to be put on board a vessel bound for Bordeaux, at night whilst she was unattended. One of the defenses to the claim made by the assured was that this did not constitute theft in marine insurance as no violence had been used. Held, without deciding whether in a warehouse to warehouse policy the word theft ought to be limited to theft by violence in the same way as it was in a purely marine policy, there had clearly been theft by violence. Two sets of doors had been smashed by crowbars. Further, theft by violence did not necessarily involve an assault on some person or other.
- Στην ασφάλιση εμπορευμάτων ο κίνδυνος κλοπής πρέπει να καλύπτεται ξεχωριστά. Συνήθως γι' αυτή την κάλυψη προστίθεται στο ασφαλιστήριο η ρήτρα κλοπής, μικροκλοπής, υπεξαίρεσης επί έλατων ή μη παράδοσης και ελλείμματος.

(4) Jettison: Συνήθως η θυσία του φορτίου γίνεται δεκτή στη γενική αβαρία δεν παύει όμως να θεωρείται αποζημιώσιμη και ως καλυπτόμενος κίνδυνος. Επομένως όταν η συμφωνία είναι 'loading on deck' απαιτείται προσεκτική μνεία στο ασφαλιστήριο, π.χ. δεν υφίσταται αποζημίωση από τη συνεισφορά στη γενική αβαρία παρά μόνο εάν συνηθίζεται να φορτώνεται πάνω στο κατάστρωμα, δηλ. φορτία ξυλείας.

- Η απόρριψη φορτίου στη θάλασσα είναι η ηθελημένη θυσία σε στιγμές κινδύνου από κάτι μέσα ή πάνω στο πλοίο και ρίχνοντας το στη θάλασσα έχει ως πρόθεση τη διατήρηση του φορτίου και του πλοίου, π.χ. ο πλοίαρχος έριξε στη θάλασσα ποσότητα δολαρίων για να μην πέσουν στα χέρια του εχθρού ο οποίος συνέλαβε τελικά το πλοίο, θεωρήθηκε καλυπτόμενος κίνδυνος.
- Όμως εάν η εκβολή είναι αναγκαία λόγω απρόβλεπτου γεγονότος (inherent vice) και όχι από καλυπτόμενους κινδύνους, ο ασφαλιστής δεν έχει ευθύνη. Βλ. την υπόθεση **Buttler v. Wildman (1820) 3 B&Ald 398**.

(5) Piracy: Οι πειρατές είναι πρόσωπα τα οποία, χωρίς νόμιμο σκοπό, ληστεύουν άλλα πλοία αδιάκριτα στα διεθνή ύδατα για προσωπικό συμφέρον . Το πλήρωμα ενός πλοίου που ασκεί ανταρσία και το συλλαμβάνει και τελικά το βγάζει στη ξηρά, θεωρείται ότι είναι πειρατές, αν και σ' αυτή την περίπτωση μπορεί να θεωρηθεί και ως ναυταπάτη. Βλ. την υπόθεση **Dixon v. Reid (1822) 5 B&Ald 597**.

- Επίσης, όταν ένας αριθμός κακοποιών (mob) ανέβηκε πάνω στο πλοίο και το λήστεψε, είναι πειρατεία (**Nesbitt v. Lushington (1792) 4 Term Rep 783**), αλλά ληστεία πλοίου από ναυαγούς είναι απώλεια από κινδύνους της θάλασσας. Βλ. την υπόθεση **Bondrett v. Hentigg (1816) Holt NP 149**. Δεν υπάρχει ιδιαίτερος λόγος να περιοριστεί η πειρατεία σε ενέργειες εκτός ορίων αιγιαλίτιδας ζώνης. Κλοπή χωρίς άσκηση πίεσης δεν είναι πειρατεία ούτε απειλή ισχυρής πίεσης. Συγκεκριμένα:
- **Athens Maritime Enterprises Corpn v. Hellenic Mutual War Risks Association, the Andreas Lemos [1982] 2 Lloyd's Rep 483, QBD**: Armed men came on board a vessel intending and expecting to steal without violence but anticipated the possibility of some resistance or interference. They intended to use force or the threat of force if that possibility materialized. Held, that there was no loss by piracy in regard to the ship's equipment which they threw into the sea. The loss was due to clandestine theft.
- Η δεύτερη κατηγορία απλών κινδύνων περιλαμβάνει τα εξής: (α) ατυχήματα κατά τις φορτώσεις, εκφορτώσεις ή μετατόπισης φορτίου ή καυσίμων, (β) έκρηξη στα καζάνια, σπάσιμο αξόνων, ατράκτου ή οποιαδήποτε λανθάνουσα κατάσταση (latent defect) στη μηχανή ή το σκάφος, (γ) αμέλεια πλοιάρχου, αξιωματικών, πληρώματος και πλοηγών , (δ) αμέλεια των επισκευαστών ή ναυλωτών με την προϋπόθεση ότι αυτοί δεν είναι με κάποιο τρόπο ασφαλιζόμενοι στο εν ισχύ συμβόλαιο και (ε) ναυταπάτη πλοιάρχου, αξιωματικών και πληρώματος.
- Σε μία υπόθεση η αδυναμία της κατασκευής ενός πλοίου δεν θεωρήθηκε latent defect, ούτε το σπάσιμο ενός ενωτικού τμήματος της μηχανής (**Jackson v. Mumford (1904) 9 com Cas 114**). Επίσης, σε μία υπόθεση που ο πλοίαρχος παρέδωσε το φορτίο σε πρόσωπο που δεν κατείχε τις σχετικές φορτωτικές, δεν θεωρήθηκε ναυταπάτη διότι αυτή συμβαίνει μόνο σε βάρος του πλοιοκτήτη (**Commercial Trading v. Hartford Fire Insurance [1974] 1 Lloyd's Rep 179**).

- Η επέκταση των υπό του κύριου ασφαλιστήριου κινδύνων γίνεται από τα **Institute Clauses**. Οι προσθήκες των ρητρών είναι οι εξής:
 1. The running down clause, η οποία καλύπτει, σε περίπτωση σύγκρουσης την αστική ευθύνη του ασφαλισμένου πλοίου έναντι άλλου σκάφους.
 2. The inchmaree or negligence clause, αρχικά επινοήθηκε για να καλύψει τη ζημιά την απώλεια συνεπεία αμέλειας πλοιάρχου, αξιωματικών, πληρώματος και πλοηγών. Αργότερα, κάλυψε αμέλεια για ζητήματα διάρρηξης λεβήτων, θραύσης αξόνων ή όποιο κρυφό ελάττωμα (latent defect) του σκάφους ή των μηχανών.
 3. The institute cargo clauses (all risks), περιλαμβάνει όλους τους κινδύνους για την ασφάλιση εμπορευμάτων, εκτός των κινδύνων πολέμου.

6.2 Κίνδυνοι πολέμου και απεργιών (war and strike risks)

- Η πρώτη περίπτωση, των κινδύνων πολέμου περιλαμβάνει ασφαλιστικές καλύψεις 4 υποκατηγοριών, δηλ. γενικά, υπό των Institute Clauses, σε σχέση με εθνική ασφάλιση και σε σχέση με ασφάλιση προερχόμενη από Mutual Associations. Συνοπτικά θα αναφέρουμε τους εξής κινδύνους:

(1) Warlike operations and hostilities, όπου ένα πλοίο που βυθίστηκε από πολεμικό πλοίο το οποίο ενεργούσε περιπολίες στη βόρεια θάλασσα, εμπίπτει στους κινδύνους αυτούς. Επίσης, πλοίο ενώ εκτελούσε ναυλωμένο ταξίδι, συγκρούστηκε με πολεμικό πλοίο το οποίο είχε εμπλακεί σε πολεμικές εχθροπραξίες Βλ. την υπόθεση **Mazarakis Bros v. Furness, Withy (1924) 18 LIL Rep 152, CA**.

(2) Capture, seizure, arrest, restrain or detainment, δηλ. οι κατασχέσεις, περιορισμοί και κατακρατήσεις, λαμβάνουν πολλές μορφές της σύλληψης μετά από απόφαση της εκτελεστικής εξουσίας και κατά αντιδιαστολή των αποφάσεων της δικαστικής αρχής. Για τις περιπτώσεις κινδύνων απεργιών αναφέρονται διεξοδικά η ρήτρα 1 των Institute Strikes Clauses (cargo) και οι ρήτρες 1 των Institute War and Strikes Clauses (Hulls-Time/Voyage), Institute War and Strikes Clauses (Freight-Time/Voyage). Επίσης, οι οργανισμοί προστασίας και αποζημίωσης (P&I clubs) καλύπτουν διάφορους κινδύνους. Συγκεκριμένα οι γενικής φύσης καλύψεις αφορούν στα εξής:

- I. Ζημιές και αποζημιώσεις για απώλεια ανθρώπινης ζωής ή προσωπικού τραυματισμού ή αρρώστιας.
- II. Επαναπατριμοί και έξοδα που προέρχονται από νομοθεσία ή ειδική συμφωνία για την απώλεια ανθρώπινης ζωής.
- III. Συμπληρωματικά έξοδα πληρώματος και έξοδα κινδύνων ναυτικών.
- IV. Λιμενικά τέλη και έξοδα παρέκκλισης.
- V. Επιθαλάσσια αρωγή ανθρώπινης ζωής και ευθύνες σύγκρουσης.
- VI. Ευθύνη που απορρέει από συμβόλαια ρυμούλκησης.
- VII. Μετακινήσεις ναυαγίων.
- VIII. Έξοδα καραντίνας.
- IX. Γενική αβαρία και νομικά έξοδα κλπ.

6.3 Απαλλαγές (exception clauses)

- Η νομοθεσία Μ.Ι.Α. 1906 προβλέπει ένα αριθμό απαλλαγών που εφαρμόζονται σ' όλα τα ασφαλιστικά συμβόλαια, εκτός εάν υπάρχει τέτοια ρήτρα σε ένα ασφαλιστήριο. Και οι ρήτρες ITC, IVC, ICC περιέχουν τέτοιου είδους ρήτρες που απαλλάσσουν τον ασφαλιστή από την ευθύνη όταν η απώλεια ή ζημιά έχει προκληθεί από συγκεκριμένες αιτίες.
- Σύμφωνα με την ΜΙΑ 1906 υπάρχουν αρκετές απώλειες για τις οποίες ο ασφαλιστής δεν ευθύνεται:
 - (1) απώλειες που δεν έχουν άμεσα προκληθεί από κινδύνους που προβλέπονται στο ασφαλιστήριο,
 - (2) απώλειες που προκλήθηκαν από την εκούσια παράβαση (wilful misconduct) του ασφαλιζόμενου,
 - (3) απώλειες που βασίζονται σε καθυστέρηση-αργοπορία (delay),
 - (4) απώλειες που προκαλούνται από τη φυσιολογική φθορά (ordinary wear and tear),
 - (5) απώλειες που προέρχονται από απρόβλεπτα γεγονότα (inherent vice) και
 - (6) άλλες απώλειες π.χ. αυτές που προκαλούνται από τρωκτικά (vermins).
- Στην πρώτη κατηγορία η αρχή που υπερισχύει είναι ότι η απώλεια πρέπει να εφάπτεται στην πραγματική και ευθεία αιτία, έτσι ώστε σε μία αλυσίδα από γεγονότα κατά τη διάρκεια του χρόνου (το ένα γεγονός προκαλεί το άλλο), το τελευταίο συμβάν που παράγει την απώλεια θα θεωρείται και η αιτία που προκάλεσε την απώλεια. Στις δύο παρακάτω υποθέσεις:
- **Cory v. Burr (1883) 8 App Cas 393:** Where the master was guilty of smuggling, which led to the seizure of the ship by the revenue authorities, it was held that the actual loss was occasioned by the capture or seizure on the part of the authorities, and not by the barratrous act of smuggling.
- **Pink v. Fleming (1890) 25 QBD 396.:** Two ships came into collision, and one of them had to put into port for repairs. To effect the repairs her cargo of fruit had to be discharged and subsequently reloaded, in consequence of which, and also by reason of delay, the fruit was damaged. It was held that the loss of the cargo did not arise from the collision.

- Στη δεύτερη περίπτωση , η εκ προθέσεως παράνομη συμπεριφορά είναι ταυτόσημη με την παράνομη εκτέλεση μίας πράξης η οποία προκαλεί την απώλεια. Σε αυτή την περίπτωση ο ασφαλιστής δεν υπέχει ευθύνη διότι το δίκαιο δεν επιτρέπει σε κανένα πρόσωπο να έχει πλεονέκτημα από δικό του λάθος.
- Σημαντικό τμήμα των δικαστικών υποθέσεων αυτής της κατηγορίας είναι η περίπτωση της εσκεμμένης βύθισης του πλοίου. Ένα από τα πολλά παραδείγματα:
- **Compania Naviera Santi SA v. Indemnity Marine Insurance, the Tropaioforos [1960] 2 Lloyd's Rep 469, QBD:** The vessel was registered in Panama and was insured for £ 160,000. At the time of the loss in good weather in the Bay of Bengal it was clear that she could not have much of a future as a trading vessel because freight rates had slumped alarmingly and she was nearly 40 years old. The assured claimed for a loss by perils of the sea. Held, that on a balance of probabilities he had failed to prove his case, and that the vessel had been scuttled. The evidence was based on some facts, such as instead of an SOS message being sent out, the master had sent a private telegram to the ship's London agents stating that water had entered the engine and boiler room, and he had ordered the crew to abandon her. The telegram was false because it gave the wrong position and it had been sent deliberately to prevent early discovery of the vessel. When her crew were picked up by another vessel, they were found to have brought their luggage with them, and the master was perfectly dressed and clean, but when he was asked for the logs he said that they had gone down with the ship.
- Σύμφωνα με το S. 55(2) (b) ο ασφαλιστής είτε για πλοίο είτε για φορτίο, δεν θα είναι υπεύθυνος για κάθε απώλεια που ήταν άμεσο αποτέλεσμα καθυστέρησης ανεξάρτητα εάν η καθυστέρηση οφειλόταν σε ασφαλιζόμενο κίνδυνο, δηλαδή:
- **St Margaret's Trust v. Navigators & General Insurance (1949) 82 LIL Rep 752, KBD:** A ketch was insured under a time policy and was put on a mud berth at Lymington. She slipped over and filled with water, and was later raised and towed to Pyrewell Creek. No further steps were taken, and she gradually deteriorated and had no more than her breakup value. Held, that the assured was not entitled to an indemnity for a total loss because her eventual deterioration resulted from delay. All he could recover was the expenses in raising her, which had been incurred under a 'sue and labour' clause in the policy, and the estimated damage to her fittings caused by the submersion.
- Αντίστοιχα το S. 55(2) (c) αναφέρει ότι ο ασφαλιστής δεν έχει ευθύνη για τη φυσιολογική φθορά του ασφαλιζόμενου αγαθού. Στην υπόθεση:
- **Rhesa Shipping v. Edmunds, the Popi M [1983] 2 Lloyd's Rep 235, QBD:** The insurer contended that a vessel which sank in the Eastern Mediterranean in calm seas and fair weather was lost due to her defective deteriorated and decayed condition. Held, on the evidence that the loss was due to perils of the sea for the cause of water entering her was contact with a submerged submarine. The House of Lords, however, reversed the decision on the ground that the burden of proving that the loss was caused in this way lay on the assured and he failed to discharge it.

- Ο όρος «inherent vice» που καλύπτει τον ασφαλιστή ώστε να αποφύγει την ευθύνη, περιλαμβάνει συνήθως περιπτώσεις όπως π.χ. spontaneous combustion, disease, decay or fermentation. Στην υπόθεση:
- **Wilson, Holgate & Co v. Lancashire and Cheshire Insurance (1922) 13 LIL Rep 486, KBD:** 657 barrels of palm oil were insured for a voyage from Singapore to Liverpool. On arrival there, 107 of the casks were found to be in a much damaged condition, and there had been a leakage of about 4 per cent of the oil. When the assured claimed for a loss under the policy, the insurer denied liability on the ground that the loss was due to insufficiency of the casks, i.e. inherent vice. Held, that the damage was due to bad stowage and not to inherent vice (because when the goods left Singapore they were in sufficiently good order and the state in which they arrived was not due to the fact that oil was originally packed in inefficient barrels).
- Σύμφωνα με τους κανόνες ICC (A), οι απαλλαγές που περιέχονται σ' αυτούς είναι: (α) μια γενική απαλλακτική ρήτρα , (β) ρήτρα για αν αξιοπλοΐα και κακή κατάσταση πλοίου, (γ) ρήτρα για πολεμικές ενέργειες και (δ) ρήτρα για απεργίες.
- Οι κανόνες ICC (B), (C) περιλαμβάνουν τις ίδιες απαλλακτικές ρήτρες εκτός από μία επιπλέον ρήτρα που ανήκει στη γενική απαλλακτική ρήτρα και ορίζει: «deliberate damage to or deliberate destruction of the subject-matter insured or any part thereof by the wrongful act of any person or persons».
- Με τη σειρά τους οι κανόνες ITC και IVC (Hulls) περιέχουν τις εξής απαλλακτικές ρήτρες: (α) ρήτρα πολέμου, (β) ρήτρα απεργιών, (γ) ρήτρα παράνομων πράξεων (malicious acts), (δ) ρήτρα πυρηνικών δοκιμών, (ε) ρήτρα ναυσιπλοΐας και (στ) ρήτρα ¾ ευθύνη για σύγκρουση πλοίων.
- Τέλος, υπάρχουν και απαλλακτικές ρήτρες που αναφέρονται ειδικά στα ασφαλιστήρια, όπως το «cancellation clause», π.χ. στα ασφαλιστικά συμβόλαια για ναύλους ορίζεται ότι 'no claim arising from the cancelling of any charter shall be allowed', με πιο συνηθισμένη περίπτωση τη δυνατότητα του ναυλωτή να ακυρώσει το ναυλοσύμφωνο όταν το πλοίο δεν φθάσει ή φθάσει αργότερα στο λιμάνι φόρτωση εντός προκαθορισμένου χρόνου (βλ. την υπόθεση **Mercantile v. Union Marine Insurance (1874) LR 10 CP 125**).

7. ΧΡΟΝΙΚΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΚΑΙ ΑΡΧΕΣ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

7.1 Το ασφαλιστήριο των Lloyd's

- Σήμερα έχει επικρατήσει να χρησιμοποιείται ευρέως στη ναυτιλιακή ασφαλιστική αγορά η φόρμα των Lloyd's, το λεγόμενο Lloyd's.G. (ship and cargo) μαζί με τις συνειμμένες ρήτρες των ITC (Institute Time clauses). Το ασφαλιστικό αυτό συμβόλαιο περιέχει τα εξής:
 1. Τη δήλωση των ασφαλιστών ότι συμφωνούν με τους όρους και δέχονται να ασφαλίσουν τους κινδύνους.
 2. Την επωνυμία της ασφαλιστικής επιχείρησης και το ποσό ασφάλισης (αξία αγαθού ή ύψος ευθύνης).
 3. Τη λίστα με τα κύρια στοιχεία του ασφαλιστηρίου (schedule), δηλ. το όνομα του ασφαλισμένου, το όνομα του πλοίου, το ταξίδι ή την περίοδο ασφάλισης, δηλ. το συνολικό χρόνο ισχύος του ασφαλιστηρίου.
 4. Το αντικείμενο της ασφάλισης (subject matter insured).
 5. Το ασφαλιζόμενο ποσό που αντιστοιχεί στην αξία του ασφαλισθέντος αντικειμένου.
 6. Το ασφάλιστρο (premium).
 7. Τους πρόσθετους όρους, που πάντοτε υπερσχύουν των γραπτών όρων.

7.2 Η χρονική διάρκεια της ασφάλισης

- Ορίζεται από την υπογραφή του ασφαλιστηρίου από τα συμβαλλόμενα μέρη και αρχίζει η ασφαλιστική κάλυψη. Δεν είναι απαραίτητη προϋπόθεση η άμεση καταβολή του ασφάλιστρου για την έναρξη ισχύος της ασφάλισης ωστόσο ενδεχόμενη καθυστέρηση θα επηρεάσει τη διαδικασία.
- Μπορεί να ισχύσει και η αναδρομική έναρξη όταν αυτή επιβάλλεται από την περίπτωση, π.χ. ασφαρίζεται ένα φορτίο για ολόκληρη τη διάρκεια του ταξιδιού, αν και το ταξίδι ξεκίνησε μία ημερομηνία αλλά το φορτίο ήδη ταξίδευε προς τον προορισμό του. Το συμβόλαιο όμως υπογράφηκε μία ημέρα μετά από αυτή την ημερομηνία, αλλά έχει αναδρομική ισχύ που σημαίνει ότι καλύπτει όλες τις ζημιές στο φορτίο από την πρώτη ημέρα διότι η ασφάλιση έγινε για όλο το ταξίδι.

- Αντιθέτως, η λήξη της ασφάλισης επέρχεται:
1. Με την πάροδο του χρόνου στη συγκεκριμένη ημερομηνία λήξης. Σιωπηρή παράταση μπορεί να γίνει αποδεκτή. Το χρονικό διάστημα που το ασφαλιστικό συμβόλαιο παραμένει ενεργό καλείται ασφαλιστική περίοδος.
 2. Με καταγγελία εφόσον έχει συναφθεί για αόριστο χρόνο.
 3. Με την εκπλήρωση των υποχρεώσεων των συμβαλλόμενων μερών, ιδίως από την πλευρά της ασφαλιστικής εταιρίας εάν έχει προκύψει ζημία.

7.3 Αρχές που διέπουν τη θαλάσσια ασφάλιση

1. Αρχή της καλής πίστης (outmost good faith): Η μη τήρηση της οποίας μπορεί να οδηγήσει σε ακύρωση του συμβολαίου. Εξυπακούεται ότι ο ασφαλιζόμενος δεν πρέπει με δόλιο τρόπο να προσπαθεί να πετύχει την κάλυψη ασφαλιστικών κινδύνων, ιδίως στην περίπτωση της υπερ-ασφάλισης με σκοπό να καρπωθεί μεγαλύτερη αποζημίωση λόγω απώλειας του αγαθού.
 - Από την άλλη πλευρά, ανεξάρτητα από τις νομικές δεσμεύσεις που αναλαμβάνονται με το ασφαλιστήριο, η άρνηση αποζημίωσης ενώ δεν υφίσταται πραγματική δικαιολογία από την ασφαλιστική επιχείρηση, επιδρά τη φήμη της.
 - Στο Ελληνικό ασφαλιστικό δίκαιο η αρχή αυτή προκύπτει από τα άρθρα 1 και 6 του Ν. 2496/97, σύμφωνα με τον οποίο ο ασφαλιστής υποχρεούται να καλύψει τη ζημιά και ο ασφαλιζόμενος να πληρώσει το ασφάλιστρο.
2. Μη απόκρυψη στοιχείων (non-disclosure of material facts): Ως βασική αρχή είναι να μην αποκρύπτουν στοιχεία μεταξύ τους και τα δύο συμβαλλόμενα μέρη.
 - Εάν ισχύει αυτό, τότε θα υπάρξει ένα ασφαλιστήριο με διαφορετικό περιεχόμενο, οπότε στερείται το δικαίωμα στον ασφαλιστή να αποφασίσει εάν θα προχωρήσει στη σύναψη του συμβολαίου εφόσον γνώριζε τα στοιχεία που αποκρύφθηκαν, και επηρεαζόταν η γνώμη του, ή ο ασφαλιζόμενος δεν θα προτιμούσε να συμφωνήσει με τη συγκεκριμένη ασφαλιστική εταιρία και κατά συνέπεια θα επέλεγε κάποια άλλη.
 - Σύμφωνα με το S. 20 MIA, ισχύουν τα εξής: «Οποιαδήποτε πληροφόρηση που δίνεται από τον ασφαλιζόμενο ή τον πράκτορά του στον ασφαλιστή κατά τη διαπραγμάτευση του συμβολαίου πριν αυτό οριστικοποιηθεί, πρέπει να είναι αληθής.

- Σε περίπτωση αναληθών στοιχείων, ο ασφαλιστής έχει τη δυνατότητα να ακυρώσει το συμβόλαιο. Η περιγραφή της κατάστασης είναι ουσιώδης διότι θα επηρέαζε την κρίση ενός συνετού ασφαλιστή ως προς τον προσδιορισμό του ασφαλίστρου ή ως προς την ανάληψη της ευθύνης».
- Οι παρακάτω υποθέσεις είναι αντιπροσωπευτικές:
- **Demetriades v. Northern Assurance (1926) 211.II Rep 205:** A cargo was insured for a voyage from Leith to Piraeus. The vessel carrying it sank off the coast of Portugal. When the assured claimed for a loss under the policy, one of the grounds on which the insurers repudiated liability was that there had been non-disclosure of a material fact, viz that there was a Greek interest in the vessel, and that this was material to the risk in view of the attitude of underwriters with regard to Greek ships. The House of Lords held that this was a material fact which ought to have been disclosed and that consequently the insurers were entitled to avoid liability.
- **Berger and Light Diffusers v. Pollock [1973] 2 Lloyds Rep. 442:** where the assured had stated that some steel injection moulds were worth £ 20.000. It was held that the insurers had failed to prove that the alleged overvaluation was material.
- **Campbell v. Innes (1911) 104 L.T. 354:** It was held that the non-disclosure of the nationality of the assured was material and a ground on which the insurer could avoid liability.
- **Associated Oil Carriers v. Union Insurance Society of Canton (1917) 2 K.B. 184:** where the insured vessel had been chartered to a German shortly before the outbreak of the First World War, it was held that it was unnecessary for the assured to disclose the charterer's nationality as this was not a material fact.

8. ΖΗΜΙΕΣ ΚΑΙ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΑΓΑΘΩΝ

8.1 Γενικές έννοιες

- Τι σημαίνει «απώλεια» αγαθού; Η πραγματική απώλεια ή καταστροφή του σε τέτοια έκταση που είναι αδύνατο πλέον να αξιοποιηθεί. Ως «ζημία» είναι μία βλάβη στο αγαθό η οποία όμως μπορεί να αποκατασταθεί ή όχι, αλλά η διαφορά με την απώλεια είναι ότι το αγαθό θεωρείται ικανό προς χρήση.
- Σε πολλά υπερατλαντικά ταξίδια, για αίτια που δεν αφορούν αποκλειστικά το πλοίο, π.χ. καιρικές συνθήκες, είσοδος θαλασσινού νερού στα αμπάρια κλπ., μπορεί να προκληθεί ζημιά σε μέρος του φορτίου ή να διαρρεύσει στο θαλάσσιο περιβάλλον.
- Η παράδοση λιγότερης ποσότητας φορτίου εγείρει αποζημιώσεις, εκτός εάν εφαρμόζονται οι απαλλακτικές ρήτρες. Το πρόβλημα δυσχεραίνει όταν υπάρξει μίξη ανάμεσα σε ομοειδή φορτία.
- Ωστόσο δεν είναι απαραίτητο η ζημία ή απώλεια να αναφέρεται σε ολόκληρο το αγαθό, αλλά σε μέρος του (αν δεν είναι κάτι ενιαίο), π.χ. οι περιπτώσεις των διάφορων φορτίων (συνήθως χύδην μορφής). Οι απώλειες των αγαθών (φορτίων) διακρίνονται σε 3 κατηγορίες:
 1. Ολική απώλεια (total loss): Η περίπτωση απώλειας του αγαθού δίχως αυτό να μπορεί να ανακτηθεί με οποιοδήποτε τρόπο, π.χ. το ναυάγιο πλοίου, απώλεια φορτίου κλπ.
 2. Ολική τεκμαρτή απώλεια (constructive total loss): Πρόκειται για το ασφαλισμένο αγαθό που έχει υποστεί ζημία τέτοιας έκτασης, παρά την ύπαρξη του δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί όπως ο αρχικός σκοπός προς χρήση ή έχει καταστραφεί σε μεγάλο βαθμό που είναι αδύνατη η επισκευή του ή δεν είναι οικονομικά συμφέρουσα, π.χ. σοβαρές ζημιές στο κύτος του πλοίου που δεν επιδέχονται επισκευές ή το κόστος των επισκευών ξεπερνά την αρχική αξία του πλοίου (repairs exceed the initial cost of the vessel) ή διάβρωση και αλλοίωση φορτίου που αν παραδοθεί θα θεωρηθεί κάτι διαφορετικό από αυτό που αρχικά είχε φορτωθεί (cargo must be delivered in the same good order and condition as when loaded).
 3. Μερική απώλεια (partial loss): Στις περιπτώσεις που ένα αγαθό έχει πάθει ζημία ή βλάβη ή μέρος αυτού έχει απωλεστεί αλλά για το υπόλοιπο μέρος μπορεί να γίνει η χρήση του.
- Στην υπόθεση **Asfar v. Blundell (1896) 1 QB 123 Court of Appeal** (Lord Esher MR, Lopes and Kay LJ), Ένα πλοίο στο οποίο είχε αποσταλεί φορτίο χουρμάδων, βυθίστηκε κατά τη διάρκεια του ταξιδιού εντός του Τάμεση και στη συνέχεια ανεγκύστηκε. Κατά την άφιξη στο λιμάνι εκφόρτωσης διαπιστώθηκε ότι, αν και οι ημερομηνίες εξακολουθούσαν να διατηρούν την κατάσταση των χουρμάδων, και παρόλο που είχαν κάποια αξία για τον σκοπό της απόσταξης σε αλκοόλ, ήταν τόσο εμποτισμένοι με λύματα και σε τέτοια κατάσταση ζύμωσης, που υπήρξε ολική απώλεια φορτίου. Δικαιώθηκαν οι ιδιοκτήτες του φορτίου που αρνήθηκαν να το παραλάβουν, οπότε ο πλοιοκτήτης δεν κέρδισε το ναύλο σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο αλλά αποζημιώθηκε από τον ασφαλιστή.

8.2 Προϋποθέσεις της πραγματικής ολικής απώλειας

- Σύμφωνα με το S. 57 MIA, η πραγματική απώλεια είναι: «Όταν το αντικείμενο τα ασφάλισης έχει καταστραφεί ή έχει υποστεί τόση βλάβη που δεν είναι πράγμα του ίδιου είδους με εκείνο που ασφαλίστηκε ή όταν ο ασφαλισμένος στερήθηκε αυτό ανεπανόρθωτα, υπάρχει πραγματική απώλεια».
- Σχετικά με την καταστροφή του αντικειμένου ασφάλισης: (α) για πλοίο, σοβαρό ατύχημα, απώλεια σκάφους, (β) για φορτίο, βύθιση και (γ) για ναύλο, μη καταβολή.
- Σχετικά με βλάβη που το καθιστά διαφορετικό είδος: (α) για το πλοίο να έχει κοπεί σε δύο ή περισσότερα κομμάτια ώστε να μην μπορεί να επισκευαστεί και είναι μόνο έτοιμο για διάλυση (scrap), (β) για το φορτίο, η διάβρωση του η επαφή με το νερό δεν είναι της ίδιας ποιότητας με αυτό που αρχικά ασφαλίστηκε, (γ) για το ναύλο λόγω μονομερούς συμψηφισμού έχει απωλέσει τον αρχικό του χαρακτήρα ως μέρος της ναύλωσης, π.χ. όταν υπάρχει κάποιο χρέος και το ένα συμβαλλόμενο μέρος ορίζει το ποσό συμψηφισμού ως εξόφληση και όχι ναύλο.
- Σχετικά με την οριστική στέρση του ασφαλισμένου αγαθού (α) για το πλοίο, η κράτηση ή σύλληψη του από αλλοδαπή σημαία που είναι σε εμπόλεμη κατάσταση και θεωρείται αποτέλεσμα λείας, (β) για το φορτίο, η κατάσχεση ή αρπαγή ως λεία πειρατείας, (γ) για το ναύλο, κατάσχεση με δικαστική απόφαση ή διοικητική πράξη.
- Σε πολλές περιπτώσεις η πραγματική ολική απώλεια (actual total loss) συνδέεται με το εάν το πλοίο θεωρείται ναυάγιο ή όχι. Πιο συγκεκριμένα:
- **Cambridge v. Anderton (1824) 2 B & C 693:** The well-known “a congeries of planks” expression was used by J. Abbot: If the subject-matter of insurance remained a ship, it was not a total loss.
- **The Blairmore [1898] AC 393:** Lord Watson decided that the ship was not a total loss because she did not become, in the sense of the term, a total wreck, seeing that she was not reduced to the condition of pieces of iron which could not without reconstruction be restored to the form of a ship., and that she had sunk in a depth of water which admitted of her being raised to the surface and repaired.
- Στις περιπτώσεις αγνοούμενων πλοίων (missing ships) που θεωρείται ότι έχουν χαθεί από κινδύνους της θάλασσας (perils of the sea), κάνει πιο εύκολη την απαίτηση του δικαιούχου του ασφαλισμένου αγαθού. Στις παρακάτω υποθέσεις:

- **Houstman v. Thornton (1816) Holt NP 242:** A vessel which was not heard for 9 months was presumed by the court to be a total loss, but with the caveat that should she be discovered afterwards, it will be for the benefit of the insurers.
- **Dyson v. Rowcroft (1802) 3 B & T 474:** A cargo of fruit, which was so damaged by sea-water and stunk so badly that the government prohibited its landing, was thrown overboard. The court held that there was in this case an actual total loss.
- Οι περιπτώσεις σύλληψης πλοίων από τον εχθρό, που κατέληξαν σε πώληση τους, θεωρήθηκαν ολική απώλεια. Επίσης, όταν ο ασφαλιζόμενος στερείται ανεπανόρθωτα το ασφαλισμένο αγαθό του (irretrievably deprived thereof). Βλ. την υπόθεση **Stringer and Others v. The English and Scottish Marine Insurance (1869). L.R. 4 QB 676**. Συγκεκριμένα:
- **The Sanday Case(11916) AC 650 HL:** In relation to goods, it was prepared to hold that the assured whose goods, though they remained in specie and were effectively in his possession, has been irretrievably deprived of them because all prospect of their safe arrival on the voyage was hopelessly frustrated by the outbreak of war. The subject matter insured which was lost, was not the goods but the adventure.

8.3 Προϋποθέσεις της τεκμαρτής ολικής απώλειας

- Σύμφωνα με το S. 60 MIA, προβλέπεται ότι: «υπάρχει τεκμαρτή απώλεια όταν το ασφαλισμένο αγαθό έχει εγκαταλειφθεί λόγω του γεγονότος ότι η πραγματική ολική απώλεια είναι αναπόφευκτη ή επειδή η τελευταία δεν θα μπορούσε να αποφευχθεί χωρίς μία δαπάνη που θα υπερέβαινε την αξία του όταν αυτή η δαπάνη θα είχε πραγματοποιηθεί.
- Σχετικά με την οριστική ολική απώλεια, (α) για το πλοίο η μερική βύθιση και η αδυναμία προσέγγισης λόγω βάθους υδάτων και καιρικών συνθηκών και ρυμούλκησης ή συνεργείου ανέλκυσης, (β) για το φορτίο, η διασπορά του φορτίου στη θάλασσα που κάνει αδύνατη τη συλλογή του ή όσα μέρη του φορτίου συλλέχθηκαν να θεωρούνται άχρηστα, (γ) για το ναύλο, η αφερεγγυότητα ή κακή φήμη του ναυλωτή στους εμπορικούς κύκλους.
- Στην περίπτωση του υπό Δανική σημαία **Svendborg Maersk (2014)** στον Βισκαϊκό Κόλπο, όταν άνεμοι (συνθήκες τυφώνα) έπληξαν τις ακτές του Ατλαντικού της Ευρώπης. Εν μέσω κυμάτων 30 ποδιών και ανέμων 60 κόμβων, το πλοίο άρχισε να χάνει κοντέινερ στα ανοιχτά της βόρειας Γαλλίας και ανακαλύφθηκε ότι περίπου 520 κοντέινερ αγνοούνταν. Στοίβες άλλων είχαν καταρρεύσει. Είναι η μεγαλύτερη καταγεγραμμένη απώλεια κοντέινερ στη θάλασσα σε ένα μόνο περιστατικό.

- Σχετικά με την ανυπαρξία πιθανοτήτων ανάκτησης του ασφαλιζόμενου αγαθού, (α) για το πλοίο, επίταξη του πλοίου από την κυβέρνηση και ένταξη ή χρήση του σε εμπόλεμη ζώνη υψηλού κινδύνου, (β) για το φορτίο, κλοπή με αδυναμία ανεύρεσης των υπόπτων για μεγάλο χρονικό διάστημα, για το ναύλο, η επικείμενη πτώχευση του ναυλωτή και η περιέλευση του ναύλου στην πτωχευτική περιουσία.
- Δεν πρέπει να συγχέουμε τις περιπτώσεις επίταξης είτε για ειρηνευτικούς σκοπούς. π.χ. μεταφορά Παλαιστίνιων αμάχων ή Ελλήνων της Γεωργίας με ελληνικά πλοία πίσω στην χώρα, ή όταν γίνεται επίταξη από διεθνείς οργανισμούς για συγκεκριμένους σκοπούς, π.χ. Διεθνής Αμνηστία, Ερυθρός Σταυρός κλπ.
- Σχετικά με τα έξοδα αποκατάστασης της ζημίας να υπερβαίνουν το κόστος της αξίας, (α) για το πλοίο, π.χ. πλοίο αξία 100.000δολ. Ασφαλίστηκε για 70.000δολ.
- Και υπέστη ζημιές η επισκευή των οποίων κοστολογείται 80.000δολ., όμως εξαιτίας των επισκευών το πλοίο θα έχει αξία μέχρι 70.000δολ., τότε υπάρχει τεκμαρτή απώλεια διότι δεν είναι σκόπιμο να δαπανηθούν 80.000δολ.
- Και το πλοίο να αξίζει 10.000 λιγότερο, (β) για το φορτίο εάν οι διαδικασίες καθαρισμού ή άλλων εργασιών, τα έξοδα επανασυσκευασίας και επαναφόρτωσης υπερβαίνουν την αξία του, (γ) για το ναύλο, εάν το ποσό είναι τόσο ώστε τα έξοδα για τη δικαστική του επιδίωξη και είσπραξη να είναι ασύμφορα.
- In **Boon and Cheah Steel Pipes v. Asia Insurance [1975] 1 Lloyd's Rep 452**, it was held that the amount of the damage suffered must be strictly proved.
- **Irvin v. Hine [1950] 1RB 555, [1949] 2 All ER1089, KBD**: During the Second World War a trawler was being towed to a dry dock. She stranded, and was severely damaged. At all material times, the assured would have been unlikely to obtain a license to repair her or to place her in a dry dock within a reasonable time. The assured claimed for a constructive total loss. It was held that, since the type of loss did not fall within any of the heads of loss stated by S. 60, there was no constructive total loss. The assured could claim for a partial loss.

9. ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ ΑΓΑΘΟΥ

9.1 Πότε αναδεικνύεται το δικαίωμα εγκατάλειψης

- Στην περίπτωση της ολικής τεκμαρτής απώλειας ενός ασφαλισμένου αγαθού, ο ασφαλιζόμενος δικαιούται να το εγκαταλείψει στον ασφαλιστή και να ζητήσει την ολική απώλεια του.
- Μόνο αυτός ή ο εκπρόσωπος-πράκτορας μπορεί να ζητήσει κάτι τέτοιο. Αυτό εκφράζεται με την ειδοποίηση εγκατάλειψης (notice of abandonment). Δεν απαιτείται η χρήση ειδικής φόρμας, απλά να επιδοθεί στον ασφαλιστή. Ο χρόνος που θα δοθεί επίσημα η ειδοποίηση εξαρτάται από τις εκάστοτε συνθήκες.
- Ωστόσο, δεν είναι υποχρεωμένος ο ασφαλιστής να αποδεχθεί την ειδοποίηση εγκατάλειψης. Η αποδοχή μπορεί να είναι ρητή ή υπονοούμενη (express or implied).
- Μόλις γίνει αποδεκτή, είναι αμετάκλητη, αν και ο ασφαλιστής μπορεί να παραιτηθεί από το δικαίωμα του να αρνηθεί η αποδεχθεί την ειδοποίηση εγκατάλειψης (waived by the insurer). Αρκετά δικαιώματα απορρέουν προς τον ασφαλιστή όταν η περιουσία έχει εγκαταλειφθεί με έγκυρο τρόπο.
- Σύμφωνα με το S.61 MIA, «Where there is a constructive total loss, the assured may either treat the loss as a partial loss or abandon the subject-matter insured to the insurer and the treat the loss as if it were an actual total loss».
- Η ρήτρα αυτή σημαίνει ότι, η απλή προσδοκία ή εκτίμηση για ολική απώλεια δεν προσφέρει το δικαίωμα εγκατάλειψης, π.χ. το γεγονός ότι το πλοίο προσάραξε, δεν υφίσταται ζήτημα ολικής απώλειας εάν μπορεί να μετακινηθεί με όποιο τρόπο, αλλά εάν αρχίσει να διαλύεται ή δεν γίνεται να ρυμουλκηθεί, τότε ο ασφαλιζόμενος μπορεί να το εγκαταλείψει.
- Όταν ο ασφαλιζόμενος εγκαταλείψει το αγαθό, αυτό γίνεται με δικό του ρίσκο, και εάν το αγαθό πιθανό να επανέλθει στην αρχική του κατάσταση, και απέτυχε να το αποκαταστήσει (restored), τότε η απώλεια χρεώνεται σε αυτόν.
- Επομένως, αν και ο ασφαλιζόμενος έχει την επιλογή της εγκατάλειψης, η πράξη αυτή έχει περιορισμούς. Από την άλλη σκοπιά δεν είναι υποχρεωμένος να εγκαταλείψει το αγαθό αλλά, αν το επιλέξει, να επισκευάσει τη ζημία και να ζητήσει μερική απώλεια με βάση το ασφαλιστήριο.
- Βλ. την υπόθεση **Thornely v. Hebson (1819) 2 B & Ald 513**.

- Όμως, όταν ένας κίνδυνος καλύπτεται ασφαλιστικά, και υπάρχει τεκμαρτή ολική απώλεια, και δεν δίνεται ειδοποίηση εγκατάλειψης, τότε σε μία φυσική διαδικασία γεγονότων, η τεκμαρτή απώλεια μετατρέπεται σε ολική και ο ασφαλιστής είναι υπεύθυνος για την τελευταία, αλλά δεν θα είναι υποχρεωμένος προς αποζημίωση εάν η απώλεια είναι αποτέλεσμα μίας εποπτεύουσας αιτίας. Στην υπόθεση:
- **Fooks v. Smith (1924) 132 L/I 486:** A cargo of hides was insured from Galentta to Bourgas and loaded on an Austrian ship. In view of the imminent outbreak of war, Austrian shipowners were instructed to get their vessels to a place of safety. The vessel on which the goods were loaded, sailed for Trieste, where they were landed and sent up country. The insured gave the notice of abandonment. A year later the goods were requisitioned by the Austrian government and sold. The insured claimed for a total loss. It was held that the claim failed, for the actual total loss had been caused by the requisitioning which was not an event that in the ordinary sequence of events followed the constructive total loss by restraint of princes to the previous year.
- Όταν ο ασφαλιζόμενος ζητάει να αποζημιωθεί για τεκμαρτή ολική απώλεια, πρέπει να παραιτηθεί (relinquish) από τα δικαιώματα του προς τον ασφαλιστή για το ασφαλισμένο αγαθό.
- Εάν του επιτραπεί να διατηρήσει τα δικαιώματα του, θα έχει, άνω της αξίας του απωλεσθέντος αντικειμένου ως ολική απώλεια, η ζημιολόγος αξία που σε ορισμένες περιπτώσεις θα είναι αρκετά σημαντική.
- Οπότε, αντί να εισπράξει μία αποζημίωση θα αντλήσει περισσότερο ή λιγότερο πλεονέκτημα από τη ζημία που προκλήθηκε στο περιουσιακό στοιχείο.
- Σε μία τέτοια περίπτωση δεν υπάρχει κάτι προς εγκατάλειψη και δεν υπάρχει αναγκαιότητα προς ειδοποίηση εγκατάλειψης. Σύμφωνα με το S. 62(7) MIA: "Notice of abandonment is unnecessary when at the time when the assured receives information of the loss, there would be no possibility of benefit to the insurer if notice were given to him".
- Στην περίπτωση της μερικής απώλειας ο ασφαλιζόμενος μπορεί μόνο να ζητήσει μία μορφή αποζημίωσης. Εάν το αντικείμενο έχει υποστεί τόσο μεγάλη ζημία που θεωρείται άχρηστο, η απώλεια είναι ολική.
- Εάν έχει ακόμη αξία, η απώλεια είναι μερική. Επομένως το δικαίωμα σε αποζημίωση είναι ακριβώς το ίδιο, ανεξάρτητα εάν προχωρήσει σε εγκατάλειψη ή όχι. Βλ. την υπόθεση **Mellish v. Andrews (1812) 15 East 13**.
- Το πραγματικό πλεονέκτημα της εγκατάλειψης είναι, όταν σωστά ενεργείται για να επιρριφθεί το βάρος της ευθύνης στον ασφαλιστή για να αναλάβει την υποχρέωση και να αντιληφθεί τη αξία του αντικειμένου που εγκαταλείφθηκε.

9.2 Ειδοποίηση εγκατάλειψης: Ανάλυση υποθέσεων

- Όπως έχουμε ήδη αναφέρει η ειδοποίηση εγκατάλειψης σημαίνει να αφήσεις το περιουσιακό στοιχείο στη διάθεση του ασφαλιστή αν και αυτός δεν έχει υποχρέωση να αποδεχθεί αυτή την ειδοποίηση.
- Ο σκοπός της ειδοποίησης εγκατάλειψης ερμηνεύτηκε από τον J. Atkins στην υπόθεση **Vacuum Oil v. Union Insurance society of Canton**: “Nevertheless it is a requisite to give notice of abandonment, and in many cases it is a very necessary part of the contract, because the principle of it is that the assured is, as soon as he is aware of the circumstances that make it a constructive total loss, to give notice to the underwriters that the property is to be theirs and that he abandons the property to them, and that from thenceforward, what dealings take place with the property, take place for the benefit of and for account of the underwriters” .
- Όταν ο ασφαλιζόμενος έχει την πρόθεση να ζητήσει την τεκμαρτή ολική απώλεια, οτιδήποτε μπορεί να αποκατασταθεί από τον ασφαλιστή ως κέρδος για το κόστος της αποκατάστασης, αυτός πρέπει να δεχθεί την ειδοποίηση εγκατάλειψης.
- Ωστόσο, η απώλεια μπορεί να συμβεί υπό συνθήκες που η ειδοποίηση είναι εντελώς άχρηστη. Ο ασφαλιζόμενος, από άποψη δικαιοσύνης (και ευθύτητας), να δώσει στον ασφαλιστή την ειδοποίηση σε κάθε περίπτωση που το ασφαλισμένο αντικείμενο ακόμη υπάρχει. Στις δύο παρακάτω υποθέσεις:
- **Martin v. Crockatt (1811) 14 East 465**: A ship was damaged by perils insured against, and put into a small fishing port on the coast of Sweden. She was surveyed and reported to be incapable of proceeding on her voyage without undergoing very expensive repairs. The assured gave no notice of abandonment but wrote to the insurers for directions, and they refused to interfere. The ship and her cargo were sold. The assured claimed for a total loss but the action failed because he had not given any notice of abandonment.
- However, in **Cambridge v. Anderton (1824) 2 B & C 691**, a ship stranded on some rocks and by inspection it was decided that the expense of getting her off and repairing would exceed her value when repaired. The master sold her and the purchaser fixed her. No notice of abandonment was given but it was held that this was not necessary.
- **Roux v. Salvador** : A policy on goods had been effected in a respect of a voyage from Valparaiso to Bordeaux. The vessel carrying them met with bad weather and sprung a leak, which so damaged part of her cargo of hides that, on putting into Rio de Janeiro for repairs, the master sold the damaged goods which were valued in the policy at £ 1.117 for £ 273, since they were in a state of incipient putrefaction. The ship duly arrived at the port of discharge and the remainder of the cargo was delivered undamaged. The damaged goods were a separate parcel and were separately insured. No notice of abandonment was given. It was held that since the notice was unnecessary for it was a case of total loss of the goods since they could never arrive.

- Στην υπόθεση **Knight v. Faith**, ο L. Campbell εξήγησε ότι: «if the subject matter insured remains in specie, though in a damaged state, a notice of abandonment must be given to entitle the assured to make a claim as if it had been actually destroyed. With to an insurance on a ship this condition is imposed by the law to give the means of inquiry and of guarding against fraud to enable them to repair the ship if they should deem such a proceeding for their advantage to which, if liable for a total loss, they would be entitled as owners of the ship from the time when the damage was sustained to which the loss is ascribed.
- Επίσης, στην υπόθεση **Fleming v. Smith (1848) 1 HL Cas 313**, a vessel was valued for in a policy at £ 1.000. She was sold for £ 72 10s after a survey had been made in a place where she could not be repaired. It was held that the notice of abandonment was necessary.
- Ωστόσο το παραπάνω δόγμα τροποποιήθηκε σε μεγάλο βαθμό όταν σε μία παρεμφερή υπόθεση, **Rankin v. Potter (1873) L.R. 6 III 83**, εξετάστηκε ξανά για ένα ασφαλιστήριο ναύλου. Ο ναύλος έπρεπε να πληρωθεί σύμφωνα με ένα ναυλοσύμφωνο όπου το πλοίο θα έφθανε στη Ν. Ζηλανδία μεταφέροντας φορτίο για το όφελος του ιδιοκτήτη του, και μετά την εκφόρτωση του, να ξεκινήσει με κατεύθυνση την Καλκούτα με σκοπό τη φόρτωση νέου φορτίου για τον ναυλωτή για ένα ταξίδι προς Λίβερπουλ ή Λονδίνο.
- Το ασφαλιστήριο ήταν της μορφής “lost or not lost at and from Clyde to Southland, while there, and thence to Otago and for 30 days in port thereafter arrival”. Το αντικείμενο ασφάλισης ήταν £ 4.000 με βάση το ναύλο του ναυλωμένου ταξιδιού.
- Στο λιμάνι Southland το πλοίο υπέστη ζημιές και λόγω έλλειψης χρημάτων προς επισκευή, παρέμεινε στο λιμάνι για σχεδόν 12 μήνες. Μετά τις επισκευές ταξίδεψε υπό έρμα στην Ινδία, όπου ο τοπικός πράκτορας αρνήθηκε την εκτέλεση του ναυλοσυμφώνου διότι ο ναυλωτής σταμάτησε τις πληρωμές.
- Με την τοποθέτηση του πλοίου για δεξαμενισμό, ανακαλύφθηκε ότι το κόστος επισκευών θα υπερνικούσε την αξία του μετά τις επισκευές. Δόθηκε η ειδοποίηση εγκατάλειψης του ναύλου στον ασφαλιστή και σε άλλο ασφαλιστή για το πλοίο, αλλά κανείς από τους ασφαλιστές δεν τη δέχθηκε.
- Η απόφαση της Βουλής των Λόρδων ήταν ότι η ειδοποίηση εγκατάλειψης δεν κρίθηκε απαραίτητη, όταν κανένα όφελος ή πλεονέκτημα δεν θα προέκυπτε στον ασφαλιστή για μία τέτοια ειδοποίηση.
- Η ίδια αρχή ακολουθήθηκε στην υπόθεση **Trinder, Anderson v. Thames and Mersey Marine Insurance (1898) 2 QB 114**, που αφορούσε ασφαλιστήριο ναύλου για ένα ταξίδι από Sydney to Newcastle, και από εκεί για οποιοδήποτε λιμάνι της Ν. Ζηλανδίας και στη συνέχεια προς Σαν Φρανσίσκο.
- Στο τελευταίο ταξίδι φορτωμένο με άνθρακα, το πλοίο έφθασε στη Χονολουλού για παραλαβή νερού, αλλά προσάραξε σε βράχια λόγω αμέλειας του πληρώματος.
- Μετά από συζήτηση ανάμεσα στον πλοίαρχο, ένα πράκτορα των Lloyd’s και τον λιμενάρχη, κατέληξαν σε πώληση του πλοίου και του φορτίου προς £ 374. Λίγο αργότερα ο αγοραστής ξεκόλλησε το πλοίο και πούλησε το φορτίο προς £ 1.000.
- Δεν υπήρξε τηλεγραφική επικοινωνία μεταξύ Χαβάης και άλλων μερών και δεν υπήρχε εναλλακτική λύση της μεταφοράς του φορτίου σε άλλο πλοίο. Αποδείχθηκε δικαστικά ότι ο ασφαλιστής δεν μπορούσε να κάνει τίποτα για τον ναύλο εάν είχε δοθεί η ειδοποίηση εγκατάλειψης του, άρα η ειδοποίηση δεν απαιτείτο.

9.3 Τα αποτελέσματα μίας ειδοποίησης εγκατάλειψης

- Όταν το αντικείμενο της ασφάλισης έχει έγκυρα εγκαταλειφθεί, ο ασφαλιστής αναλαμβάνει οτιδήποτε παραμένει από αυτό και όλα τα ιδιόκτητα δικαιώματα που συνδέονται με αυτό. Επίσης δικαιούται το ναύλο που θα είχε κερδηθεί από ένα ασφαλισμένο πλοίο.
- Τούτο ισχύει διότι ο ασφαλιστής είναι πλέον ο ιδιοκτήτης του πλοίου και θα εξασφαλίσει το ναύλο με την προϋπόθεση ότι το πλοίο θα ολοκληρώσει το ταξίδι και θα παραδώσει το φορτίο στο λιμάνι προορισμού (σχόλια του L Atkin στην υπόθεση **Case v. Davidson (1816) 5 M & S 79**).
- Το δικαίωμα της αγωγή εναντίον ενός παραβάτη του νόμου (wrongdoer) για μη νόμιμη πράξη που προκάλεσε την ειδοποίηση εγκατάλειψης, φαίνεται να είναι κάτι εντελώς διαφορετικό από τα ιδιόκτητα δικαιώματα επί του πλοίου, που μεταφέρθηκαν με την εγκατάλειψη.
- Εάν κάποιος χειριστεί κατ' αναλογία τον ασφαλιστή ως αγοραστή (purchaser) μετά από την εμφάνιση ενός ναυτιλιακού κινδύνου, είναι ξεκάθαρο ότι η πώληση αυτή δεν δίνει τη δυνατότητα αγωγής, διότι θα παραμείνει στον προμηθευτή/πωλητή (vendor).
- Σύγχυση δημιουργείται συχνά όταν δεν γίνεται διαφοροποίηση των νομικών δικαιωμάτων της εγκατάλειψης με αυτά της υποκατάστασης (subrogation). Βλ. την υπόθεση **AG v. Glen Line and the Liverpool and London War Risks Insurance Association (1930) 37 LIH. Rep 55 HL**.
- Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι ο ασφαλιστής σε περίπτωση ζημίας στο κύτος του πλοίου λόγω σύγκρουσης και εγκατάλειψη αυτού ως τεκμαρτή ολική απώλεια, απολαμβάνει το όφελος του δικαιώματος του ασφαλιζόμενου να προχωρήσει σε αγωγή κατά του υπεύθυνου της πρόκλησης ζημίας.
- Το δικαίωμα αυτό απορρέει από το S. 79 MIA, όπου έχει υποκατασταθεί για όλα τα δικαιώματα και τα διορθωτικά μέτρα (remedies) του ασφαλιζόμενου σε σχέση με το ασφαλισμένο αγαθό, δηλ. τελείως διαφορετική τοποθέτηση από την αντίστοιχη "all proprietary rights incidental thereto".
- Επίσης, σε σχέση με την εγκατάλειψη τα δικαιώματα αυτά υπάρχουν ως "valid rights of abandonment", ενώ σε σχέση με την υποκατάσταση προκύπτουν μόνο για πληρωμές και προσφέρουν στον ασφαλιστή ποσά μέχρι 20s σε αντιστοιχία με £, με βάση τι έχει πληρώσει.
- Διαφορετικές απόψεις έχουν εκφραστεί σχετικά με την ασφαλισμένη περιουσία, η οποία έχει έγκυρα εγκαταλειφθεί, αλλά δεν έχει αναληφθεί από τον ασφαλιστή, και γίνεται "res nullius". Στην υπόθεση:

- **Boston Corpn v. France Fenwick (1923) 15 LIL Rep 85 KBD** : A vessel was a constructive total loss and the assured gave notice of abandonment to the insurers. The vessel blocked the fairway to Boston harbor. The harbor authority brought an action under S. 29 of the Boston Piers Act 1847 against the assured to recover the expenses of removing her. It was held that the action failed because the expenses could only be recovered under the Act from the owners, and since the assured gave notice of abandonment they ceased to be the owners.
- Διαφορετική ήταν η άποψη του J. Greer στην υπόθεση **Oceanic Stream Navigation v. Evans , (1934) 50 LIL Rep 1, CA** where he said that it does not follow that, because of abandonment is given to an insurer, therefore the vessel, which may have some value, is abandoned to all the world, so that it has no owner at all, and becomes res nullius.
- Σύμφωνα με τα S. 63 (2) και (3) MIA, το δικαίωμα του ασφαλιστή να εισπράξει το ναύλο προς όφελος του που προέκυψε από το μεταγενέστερο ατύχημα που προκάλεσε την απώλεια, επικρατεί του δικαιώματος του από τον ίδιο το ναύλο.
- Οι διατάξεις της δεύτερης παραγράφου μπορεί να τροποποιηθούν μετά από συμφωνία, π.χ. ρήτρα 20 των ITC (Hulls), “In the event of total or constructive total loss no claim to be made by the underwriters for freight whether notice of abandonment has been given or not”.
- Ο ασφαλιστής για ένα πλοίο περιορίζεται αυστηρά στα δικαιώματα του ασφαλιζόμενου, και δεν μπορεί, εξαιτίας της εγκατάλειψης, να αποκτήσει δικαιώματα τα οποία ποτέ δεν κατείχε ο ασφαλιζόμενος σχετικά με το αντικείμενο ασφάλισης.
- Κατά συνέπεια ο ασφαλιστής του πλοίου δεν έχει το δικαίωμα να εισπράξει από τον ασφαλισμένο ναύλο που έχει κερδηθεί από τη μεταφόρτωση των εμπορευμάτων και την προώθηση τους στον προορισμό, από της στιγμή που το πλοίο δεν κέρδισε το ναύλο.
- Στην περίπτωση της τεκμαρτής ολικής απώλειας, δεν δικαιούται το ναύλο πριν την εγκατάλειψη διότι το πλοίο είναι ακόμη περιουσιακό στοιχείο του ασφαλιζόμενου. Στις υποθέσεις:
- **Sea Insurance v. Hadden (1884) 13 QBD 706**: A vessel was engaged under a charter-party and her owner effected separate insurances on ship and on chartered freight with different underwriters. The vessel was lost in collision before the chartered freight had been earned, and the owner abandoned the ship to the insurers. In subsequent litigation the assured recovered damages from the owners of the other ship for the loss of chartered freight, and the insurers on ship claimed to receive this from the assured. It was held that there were not entitled to do so.

- **The Red Sea (1896) P 20:** A vessel having stranded at the entrance of the port of delivery, was abandoned to the insurer who accepted it. Her cargo of timber was got out and delivered and consequently freight was payable. The insurers claimed that the gross bill of lading freight, i.e. £ 4.279 was payable, less the expenses of delivery incurred subsequent to the casualty. The assured, however, contended that the deductions to be made not only those incurred subsequent to the casualty, but also two sums of £ 1.677 advanced by the charterers to the master at the port of loading for disbursement and £ 339, necessarily disbursed for coals at an intermediate port to enable the vessel to complete her voyage and so earn her freight. It was held that the sum of £ 1.677 was to be deducted, since it was really advance freight, being exposed to maritime perils and insurable, and that the balance was all the freight that the ship-owner was entitled to earn at the date of abandonment, and was therefore all that the insurer acquired by subrogation. The other sum of coals was not allowed to be deducted, since there was no evidence to show that these disbursements were incurred for freight alone, and they could not therefore be regarded as expenses on account of freight.
- Ναύλος που πληρώνεται προκαταβολικά. Στην περίπτωση της καταβολής χρημάτων από τον ναυλωτή πριν την παράδοση του φορτίου στο λιμάνι προορισμού, έχουμε τον ναύλο ο οποίος μπορεί να θεωρηθεί ακόμη και ένα είδος δανείου προς κάλυψη των εξόδων του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης.
- Επομένως η πληρωμή του ναύλου δεν εξαρτάται από την παράδοση του φορτίου και πρέπει να πληρωθεί ακόμη και εάν το πλοίο έχει χαθεί μαζί με το φορτίο. Εάν έχει ήδη πληρωθεί προκαταβολικά ο ναύλος και λίγο μετά το ταξίδι εγκαταλείπεται, κανένα μέρος του ναύλου δεν επιστρέφεται.

10. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΑΝΤΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

1. Η σχέση του ασφαλιζόμενου με τον αντασφαλιστή

- Τα συμβόλαια θαλάσσιας ασφάλισης και αντασφάλισης (reinsurance) είναι διαφορετικά και σε τέτοιο βαθμό διαφοροποιημένα ώστε ο αρχικός ασφαλιζόμενος να μην εγείρει δικαιώματα στο συμβόλαιο αντασφάλισης.
- Ως εκ τούτου, εάν ο αρχικός ασφαλιζόμενος προχωρήσει σε πράξη αγωγής κατά του ασφαλιστή, ο τελευταίος δεν μπορεί να καλέσει τον αντασφαλιστή ως τρίτο πρόσωπο στην ίδια αγωγή, και για τον ίδιο λόγο αντασφαλιστής έχει το δικαίωμα, εάν δεχθεί αγωγή, να επιμείνει σε μία αυστηρή απόδειξη της απώλειας και της ευθύνης του αντασφαλιζόμενου (reassured). Βλ. την υπόθεση **Chippendale v. Holt (895) 1 Com Cas 197**.
- Επίσης, πιθανόν να υπάρχει νόμιμη άμυνα για την πλευρά του αντασφαλιστή αλλά όχι του αντασφαλιζόμενου εξαιτίας κάποιου περιορισμού στο συμβόλαιο αντασφάλισης που προκύπτει από την απόκρυψη βασικών στοιχείων από την πλευρά του αντασφαλιζόμενου. Βλ. τις υποθέσεις **Property Insurance v. National Protector Insurance 1913) 18 Com Cas 119** και **London General Insurance v. General Marine Underwriters Association (1921) 1 KB 104**.
- Εάν ο αντασφαλιστής δικαιούται να ζητήσει αποζημιώσεις από τον αρχικό ασφαλιζόμενο λόγω εγκατάλειψης του ασφαλισμένου αντικειμένου, μέσω τη ασφάλισης οποιουδήποτε ποσού που παρέλαβε από ένα τρίτο πρόσωπο ως αποζημίωση, η Βουλή των Λόρδων εκδικάζοντας την υπόθεση, άφησε ανοιχτό το ζήτημα. Βλ. την υπόθεση **AG v. Glen Line and the Liverpool War Risks Insurance Association (1930) 37 LIL Rep 55, HL**.

2. Πληρωμή και λήξη σύμφωνα με το αρχικό ασφαλιστήριο

- Η σχετική ρήτρα περιλαμβάνει όλους τους συνήθεις όρους του αρχικού συμβολαίου και δεν είναι αντίθετοι με αυτούς του αντασφαλιστικού συμβολαίου. Αλλά η φράση “to pay as may be paid thereon” δεν δίνει το δικαίωμα στον αντασφαλιζόμενο να ανακτήσει πληρωμές από τον αντασφαλιστή σύμφωνα με τη ρήτρα “sue and labour clause” στη συνήθη μορφή της. Επομένως, στην υπόθεση:
- **Uzielli v. Boston Marine Insurance (1884) 15 QBD 11**: The reassured sought to recover from the reinsurers a sum which they had paid out on a loss which, including “sue and labour clause” charges amounted to 112 per cent. It was held that there was no liability on the reinsurers under the reinsurance policy to pay the charges under the above clause because the work done under the original policy to preserve the vessel was not done by persons who could be properly described as the “factors, servants, and assigns” of the reassured.

- Το συμβόλαιο αντασφάλισης αυστηρά περιορίζεται στο αρχικό συμβόλαιο σύμφωνα με το οποίο εκφράζεται ως μία μορφή αντασφάλισης ή εάν τα συμβόλαια δεν ορίζονται (designated) τότε περιορίζεται σε συμβόλαια που υφίστανται τη χρονική στιγμή που το συμβόλαιο αντασφάλισης πραγματοποιείται. Στην υπόθεση:
- **Lower Rhine and Wurtemberg Insurance Association v. Sedgwick [1899] 1 QB 179:** A reinsurance policy was issued with a clause stating “subject to the same clauses and conditions as the original policy”. Two time policies so reinsured expired during the currency of the reinsurance policy. Then a new time policy was underwritten on the same subject-matter, but with some variation of the details especially as regards the valuation. It was held that the reassured could not recover from the reinsurers in respect of losses under the new policy.

3. Ασφαλιστικό συμφέρον (insurable interest)

- Οι παρακάτω υποθέσεις αναφέρονται στο ασφαλιστικό συμφέρον που μπορεί να διατηρεί ο αρχικός ασφαλιζόμενος ή ο αντασφαλιζόμενος.
- **Hewitt v. London General Insurance (1925) 23 LIL Rep 343 KBD:** A cargo of nitrate was insured for a voyage from Tocopilla to La Pallice. The insurers reinsured their risk under a new policy. The vessel and the cargo were totally lost. The insurers paid the sum insured to the original assured and when they claimed and indemnity from reinsurers, the latter contended that they were under no liability because the original assured had no interest at the time of the loss since at that time the cargo had been requisitioned by the French government. It was held that the reinsurers were liable because the risk of loss of the cargo against marine perils was on the original assured at the time of the loss and they were the real assured, although the war risk was borne by the French government.
- **Re Overseas Marine Insurance Co Ltd (1930) 386 LIL Rep 183 CA:** The Australian insurance office insured a vessel under a policy which had pinned to it a slip containing the words: “Full interest admitted, the policy being deemed sufficient proof of interest. This insurance is without benefit of salvage”. The insurers reinsured part of the risk with the Overseas Marine Insurance which went into liquidation. The assured claimed against the insurers under the original policy, and the insurers sought to prove in the liquidation for the amount of their contingent liability under the original policy. But the liquidation rejected the claim on the ground that the assured had no legal claim against the insurers under the original policy. It was held by the Court of Appeal that he was entitled to do so, as the original policy was void under S. 4 of MIA 1906.

4 Αναξιοπλοΐα

- **Firemen Fund Insurance v. Western Australian Insurance and Atlantic Assurance (1927) 28 LIL Rep 243 KBD:** The plaintiff had issued to the owners of a cargo of gunpowder a policy of insurance against loss by perils of the sea and jettison in respect of a voyage from NY to La Plata. In this policy there was no “seaworthiness admitted” clause. In addition to the consignment of the cargo the vessel contained a quantity of other explosives and nearly 3.000 drums of sulphuric acid. In a heavy although not exceptional sea some of the drums shifted, and some were broken and leaked. The acid found its way to the vessel’s pumps and disabled them, and also destroyed the oakum in the seams and caused the vessel to leak. She went to a port of refuge but before she was allowed to enter it the harbourmaster directed the explosives to be jettisoned. This was done, and the plaintiffs paid the owners for a total loss and claimed to be reimbursed by the defendants. It was held that the claim failed. The vessel was unfit to perform the voyage when the gunpowder was put on board her, and she was unseaworthy. Since the plaintiffs were under no liability on the original policy, they were not entitled to recover from the defendants under the reinsurance policy.

5. Εγγύς αιτία απώλειας (proximate cause of loss)

- **Merchants’ Marine Insurance v. Liverpool Marine and General Insurance(1928) 31 LIL Rep 45 CA:** The plaintiffs were reinsurers of marine risks including perils of the sea on a Norwegian vessel. They reinsured their risk with the defendants. The original policy and the reinsurance policies were time policies from 1 January 1925 to 31 December 1925. Each of them contained a “continuation clause” which stated: “In the event of the vessel not being at the place of destination at the date of the expiration of the policy the insurance shall be prolonged until the end of the day when the vessel arrives at the first place of destination” [1]. The policy expired while the vessel was on a voyage from various ports on the coast of South Africa, beginning with Luderitz Bay and ending with Beira. On 9 January 1926 on entering the first port she stranded at the Angra Rocks. Her bottom was holed. She reached the port and anchored there. There were no facilities there for repairing the damage. A diver was sent from Cape Town and he patched the holes from outside. She sailed to Cape Town and made water very fast, so she was beached on Possession Island, and became a constructive total loss. The plaintiff paid for the loss and claimed an indemnity from the defendants who repudiated liability on the ground that their liability ceased when the vessel reached her first place of destination, and that her loss was not an immediate consequence of the damage she had sustained on the rocks. It was held that the claim succeeded, for the loss of the vessel was an immediate consequence of the still existing damage caused by the stranding.
- [1] Both policies incorporated S.27 of the Norwegian Plan which stated: “If the insured object is in a damaged condition at the time the insurance expires, and the damage comes within the underwriters responsibility, the risk shall continue for the immediate consequences of such damage until the object, without unreasonable delay, has been repaired or sold”.

11. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΑΜΟΙΒΑΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

1. Γενικές παρατηρήσεις

- Σύμφωνα με το S. 85 MIA: «(1) Όταν δύο ή περισσότερα άτομα συμφωνούν αμοιβαία να ασφαλίσουν το ένα το άλλο έναντι θαλάσσιων απωλειών, λέγεται ότι υπάρχει αμοιβαία ασφάλιση. (2) Οι διατάξεις του παρόντος νόμου σχετικά με το ασφάλιστρο δεν ισχύουν για την αμοιβαία ασφάλιση, αλλά μια εγγύηση ή οποιαδήποτε άλλη ρύθμιση που μπορεί να συμφωνηθεί, μπορεί να αντικαταστήσει το ασφάλιστρο. (3) Οι διατάξεις του παρόντος νόμου, στο βαθμό που μπορούν να τροποποιηθούν με συμφωνία των μερών, μπορούν στην περίπτωση της αμοιβαίας ασφάλισης να τροποποιηθούν από τους όρους των συμβολαίων που εκδίδονται από το Σύνδεσμο (Όμιλος) ή από τους κανόνες και κανονισμούς του. (4) Με την επιφύλαξη των εξαιρέσεων που αναφέρονται στο παρόν τμήμα, οι διατάξεις του παρόντος νόμου εφαρμόζονται σε αμοιβαία ασφάλιση».
- Τίποτα διαφορετικό δεν ισχύει σε σχέση με τις ασφάλειες που πραγματοποιούν τέτοιοι σύνδεσμοι από άλλους ασφαλιστικούς οργανισμούς, π.χ. Lloyd's underwriters. Κάθε σύνδεσμος διαθέτει τους δικούς του κανόνες που υπόκεινται στο Μνημόνιο και τα Άρθρα και περιέχουν όρους με βάση τους οποίους η Ένωση Ασφαλιστών διαχειρίζεται την ασφαλιστική αγορά.

2. Η περίοδος της αμοιβαίας ασφάλισης

- Η ασφάλιση αυτή, εκτός από μία συμφωνημένη χρονική στιγμή λήξης, συνεχίζει να ισχύει μέχρι το τέλος του έτους συμβολαίου (τρέχον) από την ημερομηνία που η ασφάλιση είχε την επίσημη έναρξη της, π.χ. το ετήσιο συμβόλαιο ξεκινά να ισχύει από τις μεσημεριανές ώρες στις 20 Φεβρουαρίου. Βλ. την υπόθεση **Compania Maritime San Basilio v. Oceanus Mutual Underwriting Association (Bermuda), The Eurysthenes (1977) QB 49 [1976] 3 All ER 243 CA**.
- Εάν στο τέλος του τρέχοντος έτους συμβολαίου ένα πλοίο που έχει ασφαλιστεί, διαφορετικά από την περίπτωση για ορισμένη περίοδο, η διάρκεια της εξακολουθεί να είναι εν ισχύ και συνεχίζεται για το επόμενο έτος με τους ίδιους όρους με αυτούς που ήδη ισχύουν, εκτός εάν οι διαχειριστές ειδοποιήσουν γραπτώς τον ασφαλιζόμενο-ιδιοκτήτη ότι η ασφάλιση πρόκειται να διακοπεί ή να αλλάξουν οι όροι υπό τους οποίους θα ασφαλιστεί για το επόμενο έτος συμβολαίου. Στην υπόθεση:
- **Gregory Maritime v. Thos R. Miller, UK Mutual Steamship Assurance Association and UK Freight, Demurrage and Defense Association [1966] 1 Lloyd's Rep 296 ChD**: The plaintiffs were the owners of the MV Eirini and were members of the Mutual Assurance Association. The managers of the Association stated that they intended to ask its directors to terminate the plaintiff's membership. The latter sought an injunction restraining the Association from bringing their membership to an end. It was held that the injunction would not be granted. If it had been so, the directors would be forced to continue the insurance of the vessel indefinitely and the power to terminate membership would be transferred from the directors to the court. Further it was not clear who would decide the terms on which the vessel would be insured. Again, there was no ground for suspecting that the directors would be influenced by the managers.

3. Λήξη της ασφάλισης (cesser of insurance)

- Ένας ιδιοκτήτης παύει να είναι ασφαλισμένος με τον θάνατό του ή με τη λήψη εντολής εναντίον του. Παρόμοια η εταιρία που είναι μέλος θα σταματήσει να διατηρεί αυτή την ιδιότητα με την έκδοση οποιουδήποτε ψηφίσματος για οικειοθελή εκκαθάριση ή με εντολή αναγκαστικής εκκαθάρισης ή διάλυσης ή με τον διορισμό παραλήπτη ή διαχειριστή της επιχείρησης ή επιχείρησης που έχει επιλεγθεί (διοριστεί).

4. Αγωγές (claims)

- Γραπτή ειδοποίηση για κάθε ατύχημα ή κάτι άλλο που μπορεί να οδηγήσει σε αξίωση για την Ένωση πρέπει να δίνεται στα διευθυντικά στελέχη ή σε οποιονδήποτε εκπρόσωπο της ρητά εξουσιοδοτημένο από αυτούς να αποδεχθεί μια τέτοια ειδοποίηση για λογαριασμό της.
- Ένας ιδιοκτήτης πρέπει ανά πάσα στιγμή να αποκαλύπτει στο Σύνδεσμο και να προσκομίζει στους διευθυντές το συντομότερο δυνατό, όποτε απαιτείται, οποιοδήποτε έγγραφο ή πληροφορία έχει στην κατοχή του ή των αντιπροσώπων του που μπορεί να σχετίζεται με οποιαδήποτε απώλεια, ζημία, έξοδα ή ευθύνη για τα οποία ο ιδιοκτήτης είναι ασφαλισμένος.
- Βλ. **VFG Siderurgicia del Orinoco v. London Owners Mutual Insurance Association, the Vainqueur Jose [1979] 1 Lloyd's Rep 537 QBD.**
- Σε περίπτωση εμφάνισης οποιουδήποτε γεγονότος που μπορεί να δημιουργήσει αξίωση, ο ιδιοκτήτης δεν πρέπει να απέχει αδικαιολόγητα από τη λήψη μέτρων όπως αυτή τη στιγμή φαίνεται κατάλληλα για τον σκοπό της αποτροπής ή ελαχιστοποίησης οποιασδήποτε απώλειας, ζημίας, δαπάνης ή ευθύνης για το οποίο μπορεί να είναι ασφαλισμένος.
- Καμία αξίωση δεν πρέπει να διευθετηθεί ούτε να γίνει αποδεκτή καμία ευθύνη από ή για λογαριασμό του ιδιοκτήτη χωρίς την προηγούμενη συγκατάθεση να γίνει γραπτή ειδοποίηση στους διαχειριστές. Κάθε αξίωση πρέπει να κοινοποιείται στους διαχειριστές το συντομότερο δυνατό, αλλά σε καμία περίπτωση αργότερα από 12 μήνες αφότου ο ιδιοκτήτης έχει λάβει ειδοποίηση ότι η αξίωση είναι ή μπορεί να υποβληθεί εναντίον του.

5. Διαφωνίες (disputes)

- Εάν προκύψει οποιαδήποτε διαφορά ή διαφωνία μεταξύ του ιδιοκτήτη και του Συνδέσμου από ή σε σχέση με τους Κανόνες ή οποιαδήποτε σύμβαση μεταξύ τους ή ως προς τα δικαιώματα ή τις υποχρεώσεις του Συνδέσμου ή του ιδιοκτήτη βάσει αυτού ή σε σχέση με αυτό, αυτή η διαφορά ή διαφωνία πρέπει να είναι πρωταρχικά με παραπομπή και κρίση από τους διαχειριστές.
- Εάν ο ιδιοκτήτης που εμπλέκεται σε μια τέτοια διαφορά ή διαφωνία δεν αποδεχθεί την απόφαση των διαχειριστών, παραπέμπεται σε διαιτησία και η διαιτησία υπόκειται στις διατάξεις της νομοθεσίας περί Διαιτησίας (1959).
- Βλ. **Wells Fargo Bank v. London SS Owners Mutual Insurance Association, the John W Hill [1977] 1 Lloyd's Rep 213, District Court of NY.**

12. Ο ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

- Αρχικά, θα αναφερθούμε στο ζήτημα της αξιοπλοΐας. Συγκεκριμένα ο νόμος Marine Insurance Act (1906) στις ενότητες 39 (1), (4) και (5) αναφέρει τα εξής:

«In a voyage policy there is an implied warranty that at the commencement of the voyage the ship shall be seaworthy for the purpose of the particular adventure insured». «A ship is deemed to be seaworthy when it is reasonably fit in all respects to encounter the ordinary perils of the adventure insured».

«In a time policy there is no implied warranty that the ship shall be seaworthy at any stage of the adventure, but where, with the privity of the assured, the ship is sent to sea in an unseaworthy state, the insurer is not liable for any loss attributable to unseaworthiness».

- Το βάρος της απόδειξης μίας ενδεχόμενης παραβίασης της υπονοούμενης υπόσχεσης της αξιοπλοΐας έχει ο ασφαλιστής όταν το επικαλείται.
- Το γεγονός ότι ένα πλοίο είχε διαρροή αμέσως μόλις ξεκίνησε το ταξίδι, αν και είναι ζήτημα του δικαστηρίου να αποφασίσει εάν το πλοίο ήταν αναξιόπλοο τη στιγμή του απόπλου, δεν επηρεάζει τη γενική αρχή ότι ο θιγόμενος, που ισχυρίζεται την αν αξιοπλοΐα πρέπει να την αποδείξει ούτε μεταφέρεται το βάρος της αποδείξεως στον ασφαλιζόμενο.
- Η υπόσχεση αυτή δεν προϋποθέτει ότι ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει να δείξει ότι το πλοίο του είναι ελεύθερο εικασιών της αναξιοπλοΐας. Είναι επαρκές εάν πραγματικά είναι αξιόπλοο.
- Ο όρος αν αξιοπλοΐα τη σημερινή εποχή είναι ανοιχτός προς περαιτέρω ανάλυση, εκτός εάν αφορά στη φυσική κατάσταση του πλοίου, ενώ στην ευρύτερη εφαρμογή του δεν φαίνεται αν εξυπηρετεί τους σκοπούς της υποσχέσεως, π.χ. όταν χρησιμοποιείται σχετικά με την ικανότητα του πλοιάρχου ή του πληρώματος.
- Στην υπόθεση **Thomas v. Tyne and Wear Steamship (1917)** ένα πλοίο είχε ασφαλιστεί για ένα χρονικό διάστημα και κατέληξε σε ολική απώλεια κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Φεύγοντας από το λιμάνι φορτώσεως, ήταν αναξιόπλοο σε δύο σημεία: α) ήταν ακατάλληλο για το ταξίδι επειδή είχε ήδη υποστεί ζημιά λόγω προσάραξης δύο φορές σε προηγούμενα ταξίδια και β) το πλήρωμα ήταν ανεπαρκές. Ο ασφαλιζόμενος δεν ήταν γνώστης της αναξιοπλοΐας αλλά ήξερε για την ανεπάρκεια του πληρώματος. Η απώλεια του πλοίου οφειλόταν σε προηγούμενη ζημιά στο κύτος του. Η απόφαση ήταν ότι ο ασφαλιζόμενος είχε δικαίωμα αποζημίωσης διότι η απώλεια δεν είχε προκληθεί από τη συγκεκριμένη αναξιοπλοΐα για την οποία ο ασφαλιζόμενος ήταν υπαίτιος.

- Η ρήτρα 39 (5) του νόμου ΜΙΑ (1906) ερμηνεύεται καλύτερα στην υπόθεση **The Star Sea (1995)** πριν από την έναρξη ισχύος του Κώδικα ISM, στην οποία μετά την αναχώρηση του πλοίου από το λιμάνι φορτώσεως ξέσπασε φωτιά στο μηχανοστάσιο και επεκτάθηκε σε άλλα μέρη του πλοίου, αναγνωρίζοντάς το ως τεκμαρτή απώλεια.
- Ο ασφαλιστής αρνήθηκε την αποζημίωση διότι το πλοίο απέπλευσε σε κατάσταση αναξιοπλοΐας εν γνώσει του ασφαλιζόμενου. Ο δικαστής αποφάσισε βάσει των αποδεικτικών στοιχείων ότι υπήρξε ανικανότητα στη συμπεριφορά του πλοιάρχου και εξαιτίας αυτού του γεγονότος το πλοίο ήταν αναξιόπλοο.
- Επίσης, ο πλοιοκτήτης και ο διαχειριστής της εταιρείας δεν έλαβαν γνώση από δύο προηγούμενα περιστατικά πυρκαγιάς τα οποία είχαν εκδηλωθεί σε άλλα πλοία της ίδιας εταιρείας και συνεπώς τα πληρώματα ήταν ανεκπαίδευτα στην αντιμετώπιση τέτοιων περιστατικών.
- Τέλος, ο ασφαλιζόμενος είχε πλήρη γνώση αυτών των συμβάντων.
- Ο δικαστής αποφασίζοντας ποιος είχε το γενικό πρόσταγμα ελέγχου αναφορικά με τις παραλήψεις, προσπάθησε να αναγνωρίσει τα πρόσωπα που είχαν πλήρη ευχέρεια ή αυτονομία σε θέματα ικανότητας πληρωμάτων και καταστάσεως και συντηρήσεως των συστημάτων ασφάλειας και εξοπλισμού.
- Από την πλευρά του ασφαλιστή, αυτός αρκεί να αποδεικνυε ότι υπήρχε πραγματική γνώση ή υποψία ή έστω αντίληψη τουλάχιστον ενός από τα στελέχη της εταιρείας ότι το πλοίο ήταν πράγματι αναξιόπλοο και την απόφαση του προσώπου αυτού να μην ελέγξει τα στοιχεία από φόβο μήπως και αποκτήσει πλήρη γνώση αυτών.
- Η απόφαση του δικαστηρίου δεν έφθασε σε βάθος αναλύσεως, αρκούσε απλά ότι έπρεπε έτσι και αλλιώς να το γνωρίζουν και όχι ότι το γνώριζαν ή υποψιάζονταν και απέτυχαν να προχωρήσουν σε μία εμπειρισταωμένη έρευνα.
- Ως επί το πλείστο, ο κώδικας θα διευκολύνει από εδώ και στο εξής τον ασφαλιστή να αντιμετωπίσει με ευνοϊκότερες γι' αυτόν συνθήκες την υποχρέωση αποζημιώσεως λόγω της υπάρξεως του DPA, ο οποίος διοχετεύει όλες τις πληροφορίες στη διοίκηση της εταιρείας και σε συνδυασμό με το σύστημα επικοινωνίας το οποίο θα υπάρχει και λειτουργεί ως προαπαιτούμενο διαμέσου του DOC.
- Επομένως, ο πλοιοκτήτης κινδυνεύει να απωλέσει την ασφαλιστική του κάλυψη σε περίπτωση που το πλοίο βρεθεί στη θάλασσα σε κατάσταση αναξιοπλοΐας ενώ αυτός το γνώριζε.
- Το εύλογο ερώτημα είναι τι θα συνέβαινε εάν η υπόθεση αυτή εκδικαζόταν μετά την υποχρεωτική εφαρμογή του Κώδικα ISM. Το πρόβλημα επιτείνεται διότι η υπόθεση βασίστηκε στους Κανόνες ITC-Hulls (1983).
- Η αναθεώρησή τους το 1995 πιθανότατα θα δώσει την ευκαιρία στους ασφαλιστές να μην επικαλεστούν την ενότητα 39 (5) διότι η τελευταία έκδοση αυτών (ρήτρες 4.1 και 4.2) αναφέρει:

«It is the duty of the assured, owners and managers at the inception of and throughout the period of this insurance to ensure that: any recommendations required or restriction imposed by the vessel's classification society which relate to the vessel's seaworthiness or to her maintenance in a seaworthy condition are complied with by the dates required by that society».

«In the event of a breach of the duties set out in clause 4.1 above, unless the underwriters agree to the contrary in writing, they will be discharged from liability under this insurance as from the date of the breach provided that if the vessel is at sea at such date the underwriters' discharge from liability is deferred until arrival at the next port».

- Η σχετικότητα του κώδικα τονίζεται από το γεγονός ότι από εδώ και πέρα οι πλοιοκτήτες πρέπει να διαθέτουν ένα σύστημα, βάσει του οποίου όχι μόνο θα ανακαλύπτονται αλλά και θα τεκμηριώνονται τέτοιου είδους προβλήματα και συνεπώς εύκολα αντιλαμβάνεται κάποιος ότι ο πλοιοκτήτης ήξερε ή έπρεπε να γνωρίζει την ύπαρξη προβλημάτων, τα οποία θα έπρεπε να δηλωθούν στο νηογνώμονα, το οποίο ουσιαστικά σημαίνει ότι ασφαλιστής δεν θα δείξει τη δέουσα κατανόηση.
- Ο ΚΑΔ θα αυξήσει το βάρος της ευθύνης στους πλοιοκτήτες και τους πράκτορές τους και στις περιπτώσεις αποκρύψεως ουσιωδών στοιχείων προς τους ασφαλιστές τις χρονικές στιγμές που το συμβόλαιο εκτελείται ή ανανεώνεται.
- Σύμφωνα με τη ρήτρα 17 του νόμου ΜΙΑ το ασφαλιστικό συμβόλαιο είναι ένα συμβόλαιο που βασίζεται στην αρχή της καλής πίστεως και εάν αυτό δεν είναι ορατό από το ένα συμβαλλόμενο μέρος, τότε ο θιγόμενος μπορεί να παύσει να δεσμεύεται από το συμβόλαιο. Επίσης, οι ρήτρες 18 (1) και (2) ορίζουν:

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

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

- Στις υποθέσεις **Associated Oil Carriers v. Union Insurance Society of Canton (1917)** και **British and Foreign Marine Insurance v. Samuel Sanday (1916)** το ερώτημα εάν ήταν σημαντικό στις 31 Ιουλίου 1914 να αποκαλυφθεί ότι ο ναυλωτής του πλοίου ήταν Γερμανικής εθνικότητας, η απάντηση ήταν καταφατική, που σημαίνει ότι ο ασφαλιστής θα είχε επηρεαστεί σε κάποιο βαθμό ώστε να προχωρήσει ή όχι στην υπογραφή του συμβολαίου.
- Από την άλλη πλευρά τα στοιχεία που δεν είναι απαραίτητα να δηλωθούν από τον ασφαλιζόμενο αναφέρονται με λεπτομέρεια στη ρήτρα 18 (3) και ειδικότερα περιλαμβάνουν τις περιπτώσεις εκείνες που (α) μειώνουν τον κίνδυνο, (β) είναι γνωστές ή θεωρείται ότι γνωρίζει ο ασφαλιστής, (γ) έχει παραιτηθεί ή αγνοήσει ο ασφαλιστής ως πληροφορία και (δ) είναι πλεονασμός να δηλωθούν διότι υπάρχει ρητή ή υπονοούμενη υπόσχεση.

- Όσον αφορά την εγκυρότητα του συμβολαίου (insurance policy) σε περιπτώσεις όπου ο πλοιοκτήτης δεν έχει πιστοποιηθεί με βάση τον ISM, εάν δηλώσει λανθασμένα ότι συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κώδικα, ο ανάδοχος μπορεί και πάλι να αποφύγει το συμβόλαιο.
- Στο Section 20 (1) αναφέρεται: «Every material representation made by the assured or his agent to the insurer during the negotiations for the contract, and before the contract is concluded, must be true. If it be untrue, the insurer may avoid the contract».
- Πρόσθετα, στο s. 20(4) προβλέπεται: «A representation as to a matter of fact is true, if it be substantially correct ... if the difference between what is represented and what is actually correct would not be considered material by a prudent insurer» και στο s. 20(5) αναφέρεται: «A representation as to a matter of expectation or belief is true if it be made in good faith».
- Μεταξύ παραποίησης (misrepresentation) και μη αποκάλυψης (non-disclosure) υπάρχει διαφορά. Σε περίπτωση μη γνωστοποίησης, το γεγονός που δεν αποκαλύφθηκε, θα έδειχνε να δείχνει ότι ο κίνδυνος είναι μεγαλύτερος από ό,τι θα φαινόταν διαφορετικά, όπου σε παραπλανητική περιγραφή το γεγονός που δηλώθηκε με αυτόν τον τρόπο θα έκανε τον κίνδυνο να φαίνεται μικρότερος από ό,τι ήταν στην πραγματικότητα.
- Σε περίπτωση που τόσο ο πλοιοκτήτης όσο και ο ασφαλιστής γνωρίζουν την πραγματική θέση (αυτό είναι το παραπλανητικό γεγονός), τότε μπορεί να είναι ανοιχτό σε έναν από τους δύο, αλλά πιο πιθανό στον ασφαλιστή, στη συνέχεια να υποστηρίξει ότι το συμβόλαιο είναι άκυρο για παρανομία.
- Ουσιαστικά ο ασφαλιζόμενος δεν υποχρεούται να αποκαλύψει τις μεθόδους φόρτωσης και εκφόρτωσης στα λιμάνια, που αναφέρονται στο ασφαλιστικό συμβόλαιο, τη φόρτωση πάνω στο κατάστρωμα όταν αυτή επιτρέπεται σύμφωνα με κάποιο ισχύον έθιμο του εμπορίου και τη γενική φύση και τα χαρακτηριστικά του ειδικού εμπορίου που σχετίζεται το συμβόλαιο.
- Συμπερασματικά θεωρούμε ότι σε ένα καλώς λειτουργικό SMS θα υπάρχει αναμφίβολα μαζική ροή σημαντικών πληροφοριών και ο ασφαλέστερος τρόπος είναι, σε περίπτωση δισταγμών, αυτές να δηλώνονται στους ασφαλιστές.
- Όταν ο ΚΑΔ έγινε αρχικά γνωστός, ένας αριθμός νέων δεδομένων για τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές αναπτύχθηκε αλλά η εκδοχή ότι αυτός θα επηρέαζε άμεσα σημαντικές πτυχές του ναυτικού δικαίου δεν είχε γίνει αντιληπτή.
- Γεγονός είναι ότι μετά την υιοθέτηση του κώδικα υπήρξε μία περίοδος αναμονής διότι ελάχιστοι πλοιοκτήτες, πλοίαρχοι και ανώτερα στελέχη ναυτιλιακών εταιρειών είχαν αντιληφθεί τι ακριβώς σήμαινε πλήρης εφαρμογή των διατάξεών του.

- Ουσιαστικά ο κώδικας είναι μία μεγαλύτερη πρόκληση για τους πλοιοκτήτες οι οποίοι διαθέτουν πλοία χαμηλών προδιαγραφών αλλά έχει σημαντική επίδραση και στις μικρού μεγέθους ναυτιλιακές εταιρείες.
- Σημειώνουμε ότι αρκετοί πλοιοκτήτες υποστηρίζουν ότι το αυξημένο κόστος, που προέρχεται από τη συμμόρφωση με τις διατάξεις του κώδικα σε διεθνές επίπεδο δεν θα επιφέρει ανάλογα υψηλά κέρδη. Συνεπώς οι πλοιοκτήτες που διαχειρίζονται τα πλοία τους με το φθηνότερο δυνατό κόστος θα έχουν το συγκριτικό πλεονέκτημα όταν η ναυλαγορά αντιμετωπίσει οικονομικές δυσχέρειες.
- Το γεγονός ότι ο κώδικας είναι υποχρεωτικός εμπεριέχει παγίδες για τους αγνώμονες, οι οποίοι μπορεί να αφήσουν τον πλοιοκτήτη εκτεθειμένο σε αγωγές που στο παρελθόν είχαν αντιμετωπιστεί με διαφορετικό τρόπο. Με άλλα λόγια, οι πλοιοκτήτες πλέον θα δυσκολεύονται σε μεγαλύτερο βαθμό να αντιμετωπίσουν περιπτώσεις ευθύνης και να διατηρήσουν την ασφαλιστική τους κάλυψη
- Είναι προφανές ότι μια σειρά από εξαιρετικά σημαντικές υποθέσεις ήταν πολύ υπέρ του ασφαλιστή. Οι συνέπειες της ουσιώδους μη γνωστοποίησης ήταν σοβαρές, επειδή ο ασφαλιστής μπορούσε να αποφύγει το συμβόλαιο.
- Επιπλέον, σε ένα σωστά λειτουργημένο SMS θα υπάρχει αναμφίβολα ένα σύνολο δυνητικά ουσιωδών πληροφοριών και ο ασφαλέστερος τρόπος είναι η τοποθέτηση: «εάν έχετε αμφιβολίες, υπερ-αποκαλύψτε». Κάποιος μπορεί να προτείνει ότι, οι πλοιοκτήτες και οι μεσίτες τους πρέπει να συνεχίσουν να είναι ευαίσθητοι στο ζήτημα της αποκάλυψης στοιχείων, επειδή το αντίθετο θα ήταν η αποτυχία παροχής ενδεχόμενων απωλειών για το αρχείο πληροφόρησης, σύμφωνα με τον κώδικα.

13. Η ΝΕΑ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ INSURANCE ACT 2015

1. Εισαγωγή νέων ρητρών

- Η νομοθεσία MIA του 1906 αντικαταστάθηκε από αυτή του 2015 (σε ισχύ στις 12 Αυγούστου 2016) και τώρα ονομάζεται απλώς Insurance Act (2015).
- Αυτός είναι ένας νόμος του Κοινοβουλίου του Η.Β. που ακολουθεί την ασφάλιση 2012 (CIDRA) και έχει κάνει σημαντικές αλλαγές στον νόμο περί θαλάσσιας ασφάλισης, ειδικότερα στη σχέση με τον ασφαλιστή, συμπεριλαμβάνοντας κανόνες σχετικά με το πότε επιτρέπεται στον ασφαλιστή να απορρίψει μια αξίωση. Έχει σχεδιαστεί για να κάνει την ασφάλιση σαφέστερη και δικαιότερη.
- Ο ίδιος ο νόμος είναι περισσότερο τεχνικής φύσης και τρία είναι τα βασικά στοιχεία που χρήζουν περαιτέρω ανάλυσης. Ο νόμος ισχύει για όλα τα νέα ασφαλιστικά συμβόλαια που συνάπτονται ή ανανεώνονται από τις 12 Αυγούστου 2016, καθώς και για τις τροποποιήσεις της ασφάλισης που έγιναν από εκείνη την ημερομηνία.

1.1. Εγγυήσεις και προϋποθέσεις (warranties)

- Οι εγγυήσεις είναι προ-συμβατικές υποσχέσεις που δίνονται στον ασφαλιστή προκειμένου το ασφαλιστήριο να παραμείνει σε ισχύ. Ένας «προηγούμενος όρος» (condition precedent) σημαίνει ότι η εγκυρότητα της ασφάλισης εξαρτάται από κάτι.
- Προηγουμένως, εάν κάποιος παραβίαζε μια εγγύηση συμβολαίου οποιαδήποτε στιγμή κατά τη διάρκεια του έτους που ήταν ασφαλισμένος, ο ασφαλιστής μπορούσε να το χρησιμοποιήσει ως λόγο για να «αποφύγει» το συμβόλαιό εξολοκλήρου από την ημερομηνία της παραβίασης.
- Η «αποφυγή» είναι ένας τεχνικός όρος για την ακύρωση του συμβολαίου από την ημερομηνία έναρξης του και τη μεταχείρισή του σαν να μην υπήρχε ποτέ.
- Εάν παραβιάστηκε μια εγγύηση (π.χ. δεν έγινε κάτι ενώ είχε ενημερωθεί ο ασφαλιστής ότι θα πραγματοποιηθεί, η ασφαλιστική κάλυψη αναστέλλεται κατά τη διάρκεια της παραβίασης.
- Εάν γίνει αλλαγή ώστε να υπάρξει συμμόρφωση, ο ασφαλιστής δεν μπορεί να χρησιμοποιήσει την παραβίαση ως βασικό λόγο προς άρνηση των αξιώσεων που υποβάλλονται, μετά τη συμμόρφωση.
- Στην περίπτωση της παραβίασης ενός άλλου όρου του συμβολαίου, π.χ. προηγούμενος όρος ευθύνης, εφόσον μπορεί να αποδειχθεί ότι η μη συμμόρφωσή δεν αύξησε τον κίνδυνο απώλειας, ο ασφαλιστής δεν μπορεί να βασιστεί σε αυτό ως αίτιο για την απόρριψη της αξίωσης.

1.2 Δόλιες αξιώσεις (fraudulent claims)

- Ο νόμος περί ασφαλίσεων κατέστησε επίσης σαφέστερους τους κανόνες για την αντιμετώπιση δόλιων ασφαλιστικών αξιώσεων. Ο νόμος ορίζει ότι εάν υποβληθεί μια δόλια αξίωση, ο ασφαλιστής:
- (α) Δεν είναι υπόχρεος να πληρώσει την απαίτηση. (β) Μπορεί να ζητήσει πίσω οποιαδήποτε χρήματα έχει ήδη πληρώσει για τη δόλια αξίωση. (γ) Μπορεί να αντιμετωπίσει το συμβόλαιο ως καταγγελία από την ημερομηνία της δόλιας πράξης, χωρίς επιστροφή χρημάτων από το ασφάλιστρο.
- Όμως, ακολουθώντας τον νόμο, ο ασφαλιστής δεν μπορεί απλώς να αποφύγει ολόκληρο το ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Αυτό σημαίνει ότι τυχόν έγκυρες αξιώσεις που είχαν υποβάλει πριν από τη δόλια αξίωση δεν επηρεάζονται και ο ασφαλιστής εξακολουθεί να είναι υπόχρεος να τις πληρώσει.

1.3 Δίκαιη παρουσίαση του κινδύνου (fair presentation of risk)

- Το «καθήκον δίκαιης παρουσίασης του κινδύνου» βοηθά στον καθορισμό του είδους των πληροφοριών που πρέπει να δοθούν στον ασφαλιστή όταν αγοράζεται, αλλάζεται ή ανανεώνεται το ασφαλιστήριο και τις ενέργειες που μπορεί να κάνει ο ασφαλιστής εάν δεν έχει ενημερωθεί.
- Τι ακριβώς πρέπει να ειπωθεί στον ασφαλιστή; Οι αντισυμβαλλόμενοι ήταν πάντα υποχρεωμένοι να είναι ανοιχτοί και ειλικρινείς με τον ασφαλιστή τους, αλλά ο νόμος διευκρινίζει τι σημαίνει αυτό στην πραγματικότητα.
- Για παράδειγμα, πρέπει να ενημερωθεί ο ασφαλιστής για οποιεσδήποτε «υλικές περιστάσεις» που σχετίζονται με την ασφαλιστική κάλυψη που γνωρίζει ή θα έπρεπε να γνωρίζει ο ασφαλισμένος.
- Μια «ουσιώδης περίσταση» είναι κάτι που θα μπορούσε να επηρεάσει την απόφαση που θα λάβει ο ασφαλιστής σχετικά με το αν θα προσφέρει ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο και ποιους όρους και προϋποθέσεις θα εφαρμόσει.
- Αυτό θα περιλαμβάνει την ενημέρωση του ασφαλιστή σχετικά με τυχόν ειδικά ή ασυνήθιστα γεγονότα που σχετίζονται με τον κίνδυνο και οποιεσδήποτε ιδιαίτερες ανησυχίες οδήγησαν στην αναζήτηση ασφάλισης για την κάλυψη αυτού του κινδύνου.
- Τι θα συμβεί εάν υπάρξει αποτυχία για μια «δίκαιη παρουσίαση του κινδύνου»; Ο νόμος απαιτεί από τους ασφαλιστές να λαμβάνουν μέτρα που είναι αναλογικά, αντί να έχουν μια προσέγγιση «ένα μέγεθος για όλους». Πιο συγκεκριμένα:

- Εάν δεν γίνει μια δίκαιη παρουσίαση του κινδύνου εσκεμμένα ή απερίσκεπτα, ο ασφαλιστής μπορεί να ακυρώσει το συμβόλαιό (να το αντιμετωπίσει σαν να μην υπήρχε ποτέ) και να κρατήσει το ασφάλιστρο.
- Εάν δεν γίνει εσκεμμένα ή απερίσκεπτα, αλλά ο ασφαλιστής δεν θα είχε προχωρήσει στην ασφάλιση εφόσον είχε τα πλήρη στοιχεία, μπορεί να ακυρώσει το συμβόλαιό, αλλά πρέπει να επιστρέψει το ασφάλιστρο.
- Εάν δεν προέκυψε εσκεμμένη ή απερίσκεπτη ενέργεια και ο ασφαλιστής θα εξακολουθούσε να έχει ασφαλίσει αλλά με διαφορετικούς όρους (π.χ. προϋποθέσεις, ασφάλιστρα, υπερβάσεις, εγκρίσεις κλπ.), τότε οποιαδήποτε πληρωμή απαίτησης μπορεί να μειωθεί και/ή το συμβόλαιό μπορεί να θεωρηθεί σαν να είχε περιλάβει αυτούς τους όρους.

2. Οι διατάξεις του νόμου

- Μέρος 1: Ο νόμος περί ασφαλίσεων του 2015 κάνει διάκριση μεταξύ «καταναλωτικών» και «μη καταναλωτικών» ασφαλιστικών συμβάσεων. Τα μέρη 2 και 3 ισχύουν μόνο για ασφαλιστήρια συμβόλαια μη καταναλωτών.
- Μέρος 2: Πραγματεύεται το καθήκον της δίκαιης παρουσίασης, το οποίο είναι καθήκον σε λειτουργία πριν από τη σύναψη μιας σύμβασης. Το άρθρο 3 επιβάλλει στον ασφαλισμένο "υποχρέωση να κάνει δίκαιη παρουσίαση του κινδύνου" στον ασφαλιστή. Ο ασφαλισμένος πρέπει να αποκαλύψει: (α) κάθε ουσιώδη κατάσταση που ο ασφαλισμένος γνωρίζει ή θα έπρεπε να γνωρίζει, ή (β) ελλείψει αυτού, μια αποκάλυψη που παρέχει στον ασφαλιστή επαρκείς πληροφορίες για να ειδοποιήσει έναν συνετό ασφαλιστή ότι χρειάζεται να προβεί σε περαιτέρω έρευνες. Η ενότητα 4 ορίζει τι γνωρίζει ή πρέπει να γνωρίζει ο ασφαλισμένος (δηλ. ποιος διαθέτει σχετικές γνώσεις εντός του ασφαλισμένου οργανισμού) . και η ενότητα 5 ορίζει τις γνώσεις του ασφαλιστή.
- Μέρος 3: Αφορά στις εγγυήσεις και άλλους όρους. Το άρθρο 9 προβλέπει ότι μια δήλωση που γίνεται από τον ασφαλισμένο δεν μπορεί να μετατραπεί σε εγγύηση. Το άρθρο 10 καταργεί «οποιοδήποτε κανόνα δικαίου που η παραβίαση της εγγύησης (ρητή ή σιωπηρή) έχει ως αποτέλεσμα την απαλλαγή από την ευθύνη του ασφαλιστή. Η ενότητα 11 προβλέπει ότι εάν ο ασφαλισμένος δεν συμμορφωθεί με έναν όρο που τείνει να μειώσει τον κίνδυνο, τότε ο ασφαλιστής δεν μπορεί να βασιστεί σε μια τέτοια παράβαση εάν η μη συμμόρφωση δεν θα μπορούσε να αυξήσει τον κίνδυνο.
- Μέρος 4: Αφορά τις «Δόλιες αξιώσεις.
- Μέρος 5: Απευθύνεται στην «καλή πίστη». Το άρθρο 14 προβλέπει ότι «κάθε κανόνας δικαίου που επιτρέπει σε ένα συμβαλλόμενο μέρος σε ασφαλιστική σύμβαση να αποφύγει τη σύμβαση με το σκεπτικό ότι το άλλο μέρος δεν έχει τηρήσει τη μέγιστη καλή πίστη, καταργείται. Κατά συνέπεια, αυτό το τμήμα τροποποιεί το άρθρο 17 του νόμου περί ναυτικής ασφάλισης του 1906 ως εξής: «Ένα συμβόλαιο ναυτιλιακής ασφάλισης είναι ένα συμβόλαιο που βασίζεται στη μέγιστη καλή πίστη», ενώ η φράση «εάν δεν τηρηθεί η ύψιστη καλή πίστη από κανένα μέρος, η σύμβαση μπορεί να αποφευχθεί από το άλλο μέρος», πλέον έχει καταργηθεί .

3. Καθυστερημένη πληρωμή ασφαλιστικών απαιτήσεων

- Αρχικά, ο νόμος περί ασφαλίσεων του 2015 έπρεπε να περιείχε διατάξεις σχετικά με αποζημιώσεις για την καθυστερημένη πληρωμή των ασφαλιστικών απαιτήσεων. Ωστόσο, αυτές οι διατάξεις κρίθηκαν υπερβολικά αμφιλεγόμενες για να περάσουν από την ταχεία κοινοβουλευτική διαδικασία για τα νομοσχέδια της Νομικής Επιτροπής.
- Αργότερα επανατοποθετήθηκαν στο Μέρος 5 του νομοσχεδίου για τις επιχειρήσεις, το οποίο εισάχθηκε στο Κοινοβούλιο στις 16 Σεπτεμβρίου 2015 και ψηφίστηκε σε νόμο στις 4 Μαΐου 2016. Η ρήτρα 13Α του νόμου του 2015 ορίζει τώρα ότι:
- «Είναι ένας σιωπηρός όρος κάθε ασφαλιστικής σύμβασης ότι εάν ο ασφαλισμένος υποβάλει αξίωση βάσει της σύμβασης, ο ασφαλιστής πρέπει να πληρώσει τυχόν οφειλόμενα ποσά για την απαίτηση εντός εύλογου χρονικού διαστήματος. Ο εύλογος χρόνος περιλαμβάνει έναν εύλογο χρονικό διάστημα για έρευνα και αξιολόγηση».

4. Στόχοι της νέας νομοθεσίας (objectives)

- Η νομοθεσία θα ισχύει για όλα τα εμπορικά συμβόλαια που συνάπτονται, ανανεώνονται ή τροποποιούνται από τις 12 Αυγούστου 2016. Αντιπροσωπεύει τη μεγαλύτερη αλλαγή στη νομοθεσία εδώ και περισσότερα από 100 χρόνια και αντικαθιστά τον προηγούμενο νόμο (The Marine Insurance Act 1906).
- Στα 110 χρόνια από την κωδικοποίηση του Ασφαλιστικού Νόμου, ο όγκος των δεδομένων και των πληροφοριών που είναι διαθέσιμοι τόσο στον ασφαλιστή όσο και στους ασφαλισμένους και η πολυπλοκότητα των εμπορικών εργασιών έχει αυξηθεί σημαντικά.
- Ο νέος νόμος εστιάζει στη δικαιοσύνη, τη διαφάνεια και τη βεβαιότητα μεταξύ των εμπορικά ασφαλισμένων και των ασφαλιστών.
- Εξακολουθεί να απαιτεί από τον ασφαλισμένο να ενημερώνει τον ασφαλιστικό πράκτορα για «ουσιαστικά γεγονότα και περιστάσεις», αλλά τώρα οι ασφαλιστές θα ακολουθήσουν ακριβώς την ίδια προσέγγιση.

5. Ειδικές παρατηρήσεις

- Το άρθρο 21 παράγραφος 2 του νόμου καταργεί ουσιαστικά τα άρθρα 18, 19 και 20 της ΜΙΑ που αφορούν στη γνωστοποίηση από τον ασφαλισμένο ή τον αντιπρόσωπό του και τις προ-συμβατικές παραστάσεις.
- Το τμήμα 3 του νόμου επιδιώκει να αποσαφηνίσει τον ισχύοντα νόμο και να τροποποιήσει το καθήκον της ύψιστης καλής πίστης που διέπει τα ασφαλιστικά συμβόλαια εισάγοντας το νέο καθήκον της «δίκαιης παρουσίας». Αυτό απαιτεί από τους κατόχους ασφαλιστηρίων συμβολαίων είτε:
 1. Να γνωστοποιούν στους ασφαλιστές «κάθε ουσιώδη περίπτωση» που ο ασφαλισμένος γνωρίζει ή θα έπρεπε να γνωρίζει.
 2. Να παρέχει «επαρκείς πληροφορίες» για να ειδοποιήσει έναν συνετό ασφαλιστή ότι πρέπει να προβεί σε περαιτέρω έρευνες σχετικά με αυτές τις «ουσιώδεις περιστάσεις».
- Εκτός από ζητήματα που ο ασφαλισμένος γνωρίζει πραγματικά, «πρέπει να γνωρίζει» μόνο θέματα που θα έπρεπε εύλογα να είχε αποκαλύψει μια λογική αναζήτηση των πληροφοριών που έχει στη διάθεσή του.
- Οι μεσίτες μπορεί να επιθυμούν να αναλάβουν πιο ενεργό ρόλο στην κατεύθυνση της αναζήτησης του ασφαλισμένου για να εξασφαλίσουν τη συμμόρφωση με αυτήν την απαίτηση.
- Οι ενότητες 4, 5 και 6 του νόμου ορίζουν λεπτομερείς διατάξεις που εξηγούν τι ακριβώς σημαίνει «γνώση υλικών περιστάσεων», και ποιος πρέπει να γνωρίζει τις σχετικές πληροφορίες
- Το πιο σημαντικό είναι η αλλαγή στα ένδικα μέσα για τη μη συμμόρφωση με το καθήκον της προ-συμβατικής γνωστοποίησης (γνωστό ως υποχρέωση δίκαιης παρουσίας στον νόμο).
- Το τμήμα 7 του νόμου διατηρεί τον παλιό ορισμό της ουσιαστικότητας, έτσι ώστε μια περίπτωση ή μια αντιπροσώπευση είναι σημαντική εάν θα επηρέαζε την κρίση ενός συνετού ασφαλιστή στον καθορισμό του εάν θα αναλάβει τον κίνδυνο και, εάν ναι, με ποιους όρους.
- Ωστόσο, σύμφωνα με το νόμο, ένας ασφαλιστής θα δικαιούται να αποφύγει πλήρως το συμβόλαιο (εκτός εάν μπορεί να αποδειχθεί απάτη) όταν η παράβαση του καθήκοντος δίκαιης παρουσίας είναι «σκόπιμη ή απερίσκεπτη» και όταν ο ασφαλιστής μπορεί να αποδείξει ότι δεν θα είχε εισέλθει στη σύμβαση αν γνώριζε τις πληροφορίες ή θα το είχε κάνει μόνο με διαφορετικούς όρους.
- Η απαίτηση ότι η αποτυχία του ασφαλισμένου να αποκαλύψει πληροφορίες ήταν σκόπιμη ή απερίσκεπτη θα μπορούσε να είναι πολύ δύσκολο για τους ασφαλιστές να το αποδείξουν .

- Εάν ο ασφαλιστής δεν είναι σε θέση να αποδείξει μια σκόπιμη ή απερίσκεπτη παράβαση, μπορεί να αρνηθεί την αξίωση στο σύνολό της και να αποφύγει το συμβόλαιο εάν μπορεί να αποδείξει ότι δεν θα είχε συντάξει καθόλου το συμβόλαιο.
- Ωστόσο, εάν θα είχε συντάξει μόνο το συμβόλαιο με διαφορετικούς όρους και/ή είχε λάβει υψηλότερο ασφάλιστρο, τότε η σύμβαση θεωρείται ότι έχει συναφθεί με αυτούς τους όρους ή η απαίτηση μειώνεται αναλογικά σύμφωνα με το υψηλότερο ασφάλιστρο.
- Αναμένεται ότι τα αποδεικτικά στοιχεία από εμπειρογνώμονες ή από αναδόχους θα έχουν πολύ μεγαλύτερη σημασία σε διαφορές που προκύπτουν βάσει των διατάξεων του νόμου.
- Τα δικαστήρια θα πρέπει περαιτέρω να αναπτύξουν και να δώσουν νόημα στο ερώτημα τι συνεπάγεται μια σκόπιμη ή απερίσκεπτη παραβίαση.
- Με άλλα λόγια, ο νόμος θα κάνει μια σειρά από πολύ σημαντικές αλλαγές στο ισχύον ασφαλιστικό καθεστώς.
- Θα μετατοπίσει μέρος της ευθύνης της αποκάλυψης από τον ασφαλισμένο επιβάλλοντας καθήκον έρευνας στον ασφαλιστή και περιορίζοντας το καθήκον γνωστοποίησης του ασφαλισμένου εισάγοντας αναλογικά ένδικα μέσα για τη μη γνωστοποίηση. Αυτό μένει να συζητηθεί όσον αφορά και στον Κώδικα ISM.
- Ο νόμος περί ασφαλίσεων του 2015, ο οποίος τέθηκε σε ισχύ στις 12 Αυγούστου 2016, είναι η πιο σημαντική μεταρρύθμιση του δικαίου των ασφαλιστικών συμβάσεων του Ηνωμένου Βασιλείου εδώ και έναν αιώνα.
- Ο νόμος έχει σκοπό να αλλάξει ουσιαστικά τον τρόπο με τον οποίο διεξάγονται οι ασφαλιστικές δραστηριότητες και να επεκτείνει τις μεταρρυθμίσεις που έγιναν στις συμβάσεις καταναλωτών το 2009, σε ασφαλιστήρια συμβόλαια μη καταναλωτών, ώστε να είναι πιο δύσκολο για τους ασφαλιστές να αποφύγουν αξιώσεις για τεχνικές παραβάσεις από τον ασφαλισμένο.
- Ο νόμος μπορεί να θεωρηθεί ως μέρος της γενικής στροφής προς ένα καθεστώς πιο φιλικό προς τους ασφαλισμένους.
- Αυτό έχει φανεί επίσης στη νομοθεσία Enterprise Act (2016), που εισήγαγε την υποχρέωση των ασφαλιστών να πληρώνουν εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, και την πρόσφατη απόφαση του Ανώτατου Δικαστηρίου στην υπόθεση **Versloot Dredging BV & Another v. HDI Gerling Industrie Versicherung AG**, η οποία έκρινε ότι «το παράπλευρο ψέμα που ειπώθηκε ως μέρος μιας ασφαλιστικής απαίτησης δεν αψηφούσε ολόκληρη την απαίτηση». Η απόφαση αυτή θεωρήθηκε από ορισμένους ως απόκλιση από την προηγούμενη θέση.

Πίνακας 13.1
Διαφορές μεταξύ των δύο νομοθεσιών θαλάσσιας ασφάλισης (συνοπτικά)

Θεματική Ενότητα	Marine Insurance Act 1906	Insurance Act 2015	Αποκατάσταση για δόλιες αξιώσεις	Δεν υπάρχει συγκεκριμένη ενότητα που να ασχολείται με αυτό, αλλά κατά το κοινό δίκαιο, οι ασφαλιστές δεν είναι υπόχρεοι να πληρώσουν δόλιες αξιώσεις, αν και στην απόφαση της υπόθεσης Versloot Dredging BV & Another κατά Gerling Industrie Versicherung AG, η οποία έκρινε ότι οι «δόλιες συσκευές» δεν υπολογίζονται.	Ο ασφαλιστής δεν είναι υπόχρεος να πληρώσει δόλια απαίτηση. Μπορεί να καταγγείλει τη σύμβαση από τη στιγμή της δόλιας πράξης και δεν χρειάζεται να επιστρέψει το ασφάλιστρο. Οι «δόλιες αξιώσεις» δεν ορίζονται,
Καθήκον «Δίκαιης Παρουσίας»	Ο ασφαλισμένος υποχρεούται να γνωστοποιεί κάθε ουσιώδη περίπτωση που γνωρίζει.	Η υποχρέωση αποκάλυψης αντικαταστάθηκε από την υποχρέωση «δίκαιης παρουσίας του κινδύνου». Δίνεται μεγαλύτερη έμφαση στον ρόλο των ασφαλιστών στη διαδικασία. Ο ασφαλισμένος μπορεί να έχει κάποιες αρκετά αποκαλύπτοντας επαρκείς πληροφορίες για να ειδοποιήσει τον ασφαλιστή ότι πρέπει να προβεί περαιτέρω έρευνες. Δεν επιτρέπεται το dumping data από τον ασφαλισμένο.	Αποκατάσταση για δόλιες αξιώσεις	Δεν υπάρχει συγκεκριμένη ενότητα που να ασχολείται με αυτό, αλλά κατά το κοινό δίκαιο, οι ασφαλιστές δεν είναι υπόχρεοι να πληρώσουν δόλιες αξιώσεις, αν και στην απόφαση της υπόθεσης Versloot Dredging BV & Another κατά Gerling Industrie Versicherung AG, η οποία έκρινε ότι οι «δόλιες συσκευές» δεν υπολογίζονται.	Ο ασφαλιστής δεν είναι υπόχρεος να πληρώσει δόλια απαίτηση. Μπορεί να καταγγείλει τη σύμβαση από τη στιγμή της δόλιας πράξης και δεν χρειάζεται να επιστρέψει το ασφάλιστρο. Οι «δόλιες αξιώσεις» δεν ορίζονται,
Μέτρα για την παραβίαση του καθήκοντος δίκαιης παρουσίας	Η μη αποκάλυψη επιτρέπει στον ασφαλιστή να αποφύγει τη σύμβαση.	Ο ασφαλιστής μπορεί να αποφύγει τη σύμβαση, να απορρίψει αξιώσεις και να διατηρήσει το ασφάλιστρο εάν υπήρξε σκόπιμη ή απερισκεπτική παράλειψη του ασφαλισμένου να συμμορφωθεί με το καθήκον της δίκαιης παρουσίας. Ωστόσο, εάν μπορεί να αποδειχθεί ότι ο ασφαλιστής θα είχε συνάψει τη σύμβαση ακόμη και αν υπήρχε δίκαιη παρουσία, τότε η επανόρθωση θα εξαρτηθεί από τους όρους με τους οποίους θα εγγραφεί ο κίνδυνος ή από το ασφάλιστρο που θα χρεώσει ο ασφαλιστής.	Διορθώσεις για δόλιες αξιώσεις: ομαδική ασφάλιση	Όπως παραπάνω	of those parties (beneficiaries) the insured's rights survive; the insurer may not terminate the contract for fraud by the beneficiary. Όταν υπάρχει σύμβαση που παρέχει κάλυψη σε πρόσωπα που δεν είναι συμβαλλόμενα μέρη και παρουσιάζεται δόλια αξίωση από ένα από αυτά τα μέρη (δικαιούχους), τα δικαιώματα του ασφαλισμένου επιβιώνουν· ο ασφαλιστής δεν μπορεί να καταγγείλει τη σύμβαση για απάτη του δικαιούχου.
Βασικές ρήτρες	Οποιαδήποτε αναληθής δήλωση που γίνεται κατά τη διάρκεια των προ-συμβατικών διαπραγματεύσεων επιτρέπει στον ασφαλιστή να αποφύγει τη σύμβαση.	Δεν επιτρέπεται πλέον στους ασφαλιστές να περιλαμβάνουν όρο ασφαλιστήριο συμβόλαιο που μετατρέπει όλες τις προ-συμβατικές αντιπροσωπείες σε εγγυήσεις.	Καλή πίστη	Όταν υπάρχει σύμβαση που παρέχει κάλυψη σε πρόσωπα που δεν είναι συμβαλλόμενα μέρη και παρουσιάζεται δόλια αξίωση από ένα από αυτά τα μέρη (δικαιούχους), τα δικαιώματα του ασφαλισμένου επιβιώνουν· ο ασφαλιστής δεν μπορεί να καταγγείλει τη σύμβαση για απάτη του δικαιούχου.	Οι ασφαλιστές δεν επιτρέπεται να αποφεύγουν συμβάσεις για παράβαση του καθήκοντος της ύψιστης καλής πίστης.
Εγγυήσεις	Η εγγύηση είναι μια προϋπόθεση που πρέπει να τηρείται επακριβώς από τον ασφαλισμένο, είτε είναι σημαντική για τον κίνδυνο είτε όχι. Εάν όχι, ο ασφαλιστής απαλλάσσεται από κάθε ευθύνη για αξιώσεις από την ημερομηνία της παράβασης ανεξάρτητα από το αν η παράβαση σχετίζεται ή προκάλεσε τη ζημία.	Η παράβαση της εγγύησης αναστέλλει τη σύμβαση. Οι ασφαλιστές ευθύνονται για γεγονότα που συμβαίνουν τόσο πριν όσο και μετά την παράβαση όσο και μετά την αποκατάστασή της. Οι ασφαλιστές μπορούν να βασίζονται σε παραβίαση ενός όρου του ασφαλιστηρίου συμβολαίου για να αποφύγουν την ευθύνη, εάν ο ασφαλισμένος μπορεί να αποδείξει ότι η παράβαση δεν συνδέεται εντελώς με την πραγματική ζημία που υπέστησαν. Ωστόσο, οι ασφαλιστές ΜΠΟΡΟΥΝ να βασίζονται σε παραβίαση ενός συμβολαίου, εάν ο όρος που παραβιάστηκε «καθορίζει τον κίνδυνο στο σύνολό του».	Καθυστερημένη πληρωμή των απαιτήσεων	Δεν υπάρχει συγκεκριμένη ενότητα που να αφορά την καθυστέρηση πληρωμής των απαιτήσεων.	Ο Νόμος περί Επιχειρήσεων του 2016, ο οποίος τέθηκε σε ισχύ στις 4 Μαΐου, τροποποιεί την ΙΑ 2015 και συνεπάγεται σε όλες τις ασφαλιστικές συμβάσεις έναν όρο που απαιτεί την επιστροφή των απαιτήσεων εντός εύλογου χρονικού διαστήματος.

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Arnould J. and McLachlan D., (2014). Arnould on the Law of Marine Insurance, Volume 2 - Primary Source Edition, Nabu Press.
- Arnould's Law of Marine Insurance and Average, Sweet & Maxwell; 18th edition (January 1, 1739).
- Bennett H., (2007). The Law of Marine Insurance, Oxford University Press, 2nd edition.
- Brown R.H., (1993). Marine Insurance: Hull Practice Vol. 3 (Monument S.), Witherby.
- Brown R.H., (1986). Marine Insurance. Vol.1 - Principles and Basic Practice.
- Carey F.H., (2013). Marine Insurance: A Series of Lectures - Primary Source Edition, Nabu Press.
- Carver T.G., (2010). International Marine Insurance Rules, Nabu Press.
- Chorley & Giles, (1995). Shipping Law, Pitman, and 18th edition.
- Dunt J., (2009). Marine Cargo Insurance, Informa Law from Routledge..
- Godfrey J.P., (2010). Shipowners' Shippers' and General Guide to Marine Insurance, Nabu Press.
- Goodacre K., (1996). Marine Insurance Claims, Witherby Seamanship International, 3rd edition.
- Gow W., (2008). Marine Insurance: A Handbook, Macmillan Company.
- Guerrero A., (2003). Marine Cargo Insurance: Adjusting, Claims, Administration, History, Witherby.
- Gurses O., (2017). Marine Insurance Law, Routledge, 2nd edition.
- Hardy-Ivamy E.R., (1985). Marine Insurance, Butterworths Insurance Library.
- Hazelwood S.J. and Semark D., (2010). P&I Clubs. Law and Practice, 4th edition, Informa Publishers.
- Hill C., (1997). Maritime Law, LLP.
- Hodges S., (1999). Cases and Materials on Marine Insurance Law, Cavendish Publishing.
- Hodges S., (1996). Marine Insurance, Cavendish Publishing.
- Hudson N. and Allen J., (1984). Marine Claims Handbook, LLP.
- Huebner S.S., (2010). Marine Insurance, Nabu Press.
- International Law Association, (2011). International Marine Insurance Rules.
- Lansdale A., (2013). Marine Insurance, Institute of Chartered Shipbrokers.
- Merkin R., (2010). Marine Insurance Legislation, Informa Law from Routledge..
- Rose F., (2012). Marine Insurance. Law and Practice, Routledge Publishing.
- Saffarini B., (2016). The Marine Insurance Handbook, GreateSpace Independent Publishing Platform.
- Soyer B., (2017). Warranties in Marine Insurance, Routledge Publishing.
- Templeman F., (2018). Marine Insurance: Its Principles and Practice, Read Books.
- Tetley W., (1988). Marine Cargo Claims, Blais Publications.
- Thomas R., (2006). (eds.). Marine Insurance: The Law in Transition (Maritime and Transport Law Library), Informa Law from Routledge.
- Wang F., (2016). Illegality in Marine Insurance Law (Contemporary Commercial Law), Informa Law from Routledge.