



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**  
**ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ &**  
**ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ**  
**ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΤΗΣ**  
**ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:**  
**ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ**

**ΤΗΣ**  
**ΦΑΣΣΑ ΣΠΥΡΙΔΟΥΛΑΣ**  
**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΑΡΣΕΝΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ**

**ΑΘΗΝΑ, 2022**

## **Η ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

**1. ΑΡΣΕΝΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ**

**2. ΣΥΚΙΑΝΑΚΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ**

**3. ΧΑΛΙΚΙΑΣ ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ**

## ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο/Η κάτωθι υπογεγραμμένος/η ΣΠΥΡΙΔΟΥΛΑ ΦΑΣΣΑ του ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ, με αριθμό μητρώου 392019 φοιτητής/τρια του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών Χρηματοοικονομική της Ναυτιλίας του Τμήματος Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής της Σχολής Διοικητικών Οικονομικών και Κοινωνικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, δηλώνω ότι:

«Είμαι συγγραφέας αυτής της μεταπτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της, είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος.

Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου».

Επιθυμώ την απαγόρευση πρόσβασης στο πλήρες κείμενο της εργασίας μου μέχρι ..... και έπειτα από αίτηση μου στη Βιβλιοθήκη και έγκριση του επιβλέποντα καθηγητή.

Η Δηλούσα



Σπυριδούλα Φάσσα

### *Ευχαριστίες:*

*Ευχαριστώ θερμά όλους τους καθηγητές του προγράμματος, για τις γνώσεις που μας παρείχαν κατά τα διδακτικά εξάμηνα και την πολύτιμη στήριξή τους, καθώς και την οικογένεια μου, που βρίσκεται πάντα δίπλα μου.*

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>.....ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

1.1 Έννοια Ναυτικού Δικαίου.....σελ.7	σελ.7
1.2 Διάρθρωση Ναυτικού Δικαίου.....σελ.7	σελ.7
1.2.1 Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο.....σελ.7	σελ.7
1.2.2 Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο.....σελ.8	σελ.8
1.3 Κανόνες Ναυτικού Δικαίου.....σελ.9	σελ.9
1.3.1 Το Ναυτικό Έθιμο.....σελ.9	σελ.9
1.3.2 Σύγχρονο Ναυτικό Δίκαιο.....σελ.10	σελ.10
1.4 Το πλοίο και η εκμετάλλευσή του.....σελ.10	σελ.10
1.4.1 Πλωτά Ναυπηγήματα.....σελ.12	σελ.12
1.5 Νομική υπόσταση του πλοίου.....σελ.12	σελ.12
1.5.1 Τα Συστατικά και τα Παραρτήματα του πλοίου.....σελ.13	σελ.13
1.5.2 Εθνικότητα του πλοίου.....σελ.13	σελ.13
1.5.2.1 Ελληνική Εθνικότητα.....σελ.14	σελ.14
1.5.3 Τα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου.....σελ.15	σελ.15

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>.....ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

2.1 Ορισμός Ασφαλιστικού Δικαίου.....σελ.16	σελ.16
2.2 Ασφαλιστικό <<Εμπόριο>> και Δίκαιο.....σελ.16	σελ.16
2.3 Έννοια Ασφαλιστικού Δικαίου.....σελ.16	σελ.16
2.4 Θεμελιώδεις Έννοιες Ασφάλισης.....σελ.17	σελ.17
2.5 Σύναψη Ασφαλιστικής Σύμβασης.....σελ.17	σελ.17
2.6 Χρονικά σημεία ασφάλισης.....σελ.18	σελ.18
2.7 Ασφαλιστικό ποσό- Αποζημίωση.....σελ.19	σελ.19
2.8 Ασφαλισμένος και Λήπτης Ασφάλισης.....σελ.20	σελ.20
2.9 Δικαιούχος Ασφάλισης.....σελ.20	σελ.20
2.10 Ασφαλιστήριο- Ασφαλιστικό Συμβόλαιο.....σελ.20	σελ.20
2.11 Όροι Ασφάλισης.....σελ.21	σελ.21

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup>.....ΖΗΜΙΕΣ ΑΠΟ ΡΥΠΑΝΣΗ- ΕΙΔΙΚΑ ΚΑΘΕΣΤΩΤΑ ΕΥΘΥΝΗΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ

3.1 Η Διεθνής Σύμβαση ΔΣ 1992 (CLC) σχετικά με την ευθύνη για ρύπανση από πετρελαιοειδή.....σελ.22	σελ.22
3.2 Σημασία Ζημίας.....σελ.23	σελ.23
3.3 Τα δομικά χαρακτηριστικά του καθεστώτος ευθύνης.....σελ.23	σελ.23

3.4 Η Διεθνής Σύμβαση ΔΣ 1992 για την ίδρυση του Διεθνούς Κεφαλαίου (IOPC Fund).....	σελ.24
3.4.1 Το Κεφάλαιο του 1992.....	σελ.24
3.4.2 Το Πρωτόκολλο του Συμπληρωματικού Κεφαλαίου.....	σελ.25
3.5 Χρηματοδότηση του Διεθνούς Κεφαλαίου.....	σελ.25
3.6 Αποζημίωση.....	σελ.25
3.7 Κριτήρια Αποζημίωσης.....	σελ.27
3.8 Ποινική Ευθύνη.....	σελ.27
3.9 Ενίσχυση Θαλάσσιας Ασφάλειας.....	σελ.28
3.10 Κατάσχεση πλοίου.....	σελ.29
3.11 Στατιστικά στοιχεία και παραδείγματα θαλάσσιων ατυχημάτων.....	σελ.31

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup>.....ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ**

4.1 Η έννοια της σύγκρουσης.....	σελ.34
4.2 Η ικανοποίηση της ναυτικής απαίτησης από σύγκρουση πλοίων.....	σελ.34
4.3 Ζητήματα ιδιωτικού διεθνούς δικαίου.....	σελ.34
4.4 Μερική και Ολική Απώλεια.....	σελ.35
4.4.1 Πραγματική Ολική Απώλεια (Actual Total Loss).....	σελ.35
4.4.2 Τεκμαρτή Ολική Απώλεια (Constructive Total Loss) .....	σελ.44
4.4.3(α) Μερική Απώλεια πλοίου.....	σελ.44
4.4.3(β) Μερική Απώλεια Ναύλου.....	σελ.45
4.5 Εγκατάλειψη.....	σελ.45
4.5.1 Δήλωση περί εγκατάλειψης.....	σελ.45
4.5.2 Αποτέλεσμα Εγκατάλειψης.....	σελ.46
4.5.3 Υποθέσεις δηλώσεων εγκατάλειψης.....	σελ.47

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....σελ.48

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....σελ.49

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στη παρούσα μελέτη γίνεται μία εισαγωγή στις βασικές αρχές του Ναυτικού και Ασφαλιστικού Δικαίου με κέντρο ανάλυσης τη ναυτική ασφάλιση. Θα αναλυθούν ζητήματα που απασχολούν σε βάθος το κλάδο της ναυτιλίας, ώστε να γίνουν κατανοητά σε όλους τους αναγνώστες που θα αφιερώσουν το χρόνο τους για να τη διαβάσουν.

Συγκεκριμένα, ερευνάται ο τρόπος αντιμετώπισης ναυτιλιακών ατυχημάτων που οδηγούν στη ρύπανση της θάλασσας από πετρελαιοειδή, καθώς και τα καθεστώτα ευθύνης και περιορισμού παρόμοιων περιστατικών.

Στη συνέχεια, περιγράφεται το φαινόμενο της σύγκρουσης των πλοίων και ο τρόπος ταξινόμησης του είδους των απωλειών που προκύπτουν, για να αποδοθεί ορθά το ασφαλιστικό ποσό (αποζημίωση), στον δικαιούχο του.

Επιπλέον, γίνεται αναφορά σε διάφορες υποθέσεις που απασχόλησαν τις δικαστικές αρχές για τις αποζημιώσεις που αναλογούσαν στον ασφαλιζόμενο και πώς αυτές διέφεραν μεταξύ τους ανάλογα το είδος των απωλειών.

Τέλος, παρουσιάζονται στατιστικά δεδομένα για τις απώλειες και τον τρόπο μεταβολής τους με τη πάροδο των χρόνων.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1°

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

### 1.1 Έννοια Ναυτικού Δικαίου

Ο ορισμός του **ναυτικού δικαίου** είναι το σύνολο των νόμων που διέπουν τις νομικές συμβάσεις με επίκεντρο τα πλοία και τη ναυτιλιακή δραστηριότητα εν γένει. Λόγω των μοναδικών συνθηκών που επικρατούν στη θάλασσα και οι οποίες διαφέρουν από εκείνες που επικρατούν στη στεριά, απαιτούνται ιδιαίτερες ρυθμίσεις για την επίλυση των ναυτιλιακών θεμάτων<sup>1</sup>.

### 1.2 Διαίρεση Ναυτικού Δικαίου

Το Ναυτικό Δίκαιο διακρίνεται σε Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο ανάλογα το είδος των συμφερόντων που ρυθμίζει.

**1.2.1 Το Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο** (Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, ΚΔΝΔ) προασπίζει τα δικαιώματα και τα συμφέροντα του δημοσίου και του κοινωνικού συνόλου. Συγκεκριμένα, περιλαμβάνονται οι εξής ειδικότεροι κλάδοι:

**A. Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο**, το οποίο ρυθμίζει τις σχέσεις της θαλασσοπλοΐας των κρατών σε καιρό ειρήνης αλλά και πολέμου. Οι κανόνες που περιλαμβάνει αφορούν τη σύλληψη εχθρικού ή ουδέτερου πλοίου με βάση το δίκαιο του πολέμου και τις διατάξεις για τη ναυσιπλοΐα στην ανοιχτή θάλασσα.

**B. Το Διοικητικό Ναυτικό Δίκαιο**, αποτελείται από τις διατάξεις σχετικά με <sup>2</sup>:

- i. Την εθνικότητα του πλοίου
- ii. Την ασφάλεια ναυσιπλοΐας
- iii. Την αστυνόμευση της εμπορικής ναυτιλίας
- iv. Την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων
- v. Τον έλεγχο ναυτικών ατυχημάτων
- vi. Την αναγκαστική σύνθεση πληρωμάτων εμπορικών πλοίων, κ.ά.

---

<sup>1</sup> Γκούβα, Α. Η ανάλυση του κλάδου της ναυτιλίας και η ναυτική ασφάλιση (Master's thesis, Πανεπιστήμιο Πειραιώς), 2021

<sup>2</sup> Κουκούμης, Δ. Ασφάλιση πλοίου (Master's thesis), 2009



Γ. Το **Ποινικό Ναυτικό Δίκαιο**, που καθορίζει τα ποινικά αδικήματα των ναυτικών που διαπράττονται επί του πλοίου<sup>3</sup>.

Δ. Το **Πειθαρχικό Ναυτικό Δίκαιο**, το οποίο στηρίζεται αφ' ενός στην ιδιαίτερη σχέση πλοιάρχου και μελών του πληρώματος, αφ' ετέρου στην ξεχωριστή φύση της ναυτικής εργασίας, οπότε υπήρχε ανάγκη θέσπισης ενός κανονιστικού πλέγματος για την επιβολή κυρώσεων στα παραπτώματα που τελούνται στο πλοίο από το πλήρωμα.

Ε. Το **Εργατικό Ναυτικό Δίκαιο**, περιλαμβάνει τις διατάξεις που είναι υπεύθυνες για τη ρύθμιση της διαδικασίας απονομής δικαιοσύνης σε ναυτεργατικές διαφορές (ναυτεργατικό δικονομικό δίκαιο), καθώς και τη σχέση εξαρτημένης εργασίας που παρέχεται στο πλοίο.

ΣΤ. Το **Δικονομικό Ναυτικό Δίκαιο**, όπου αναφέρεται σε νομικές διατάξεις δικονομικής φύσης.

Ζ. Το **Φορολογικό Ναυτικό Δίκαιο**, στο οποίο υπάγονται ρυθμίσεις σχετικές με τη φορολογία εισοδήματος προερχόμενο από τη ναυτιλία, η οποία υπόκειται στην επιβολή φόρου ανάλογα με τη χωρητικότητα του πλοίου.

**1.2.2** Οι κανόνες που διέπουν τις θαλάσσιες εμπορικές σχέσεις περιέχονται στο **ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο** (Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου). Ρυθμίζει τις μη εμπορικές σχέσεις, ενώ καλύπτει επίσης τις θαλάσσιες συνδέσεις και συναλλαγές (ναύλωση, ναυσιπλοΐα, ασφάλιση, ασφαλιστική κάλυψη και συμβάσεις θαλάσσιων συναλλαγών) (ιδιοκτησία πλοίου, πλωτού σκάφους κ.λπ.).

Το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο απαρτίζεται από<sup>4</sup> :

Α. Το **Ναυτεργατικό Δίκαιο**, αφορά τη ναυτική εργασία και ειδικότερα τη νομοθετική προστασία των εργαζομένων του ναυτικού. Έχει ως στόχο, δηλαδή, τη καθιέρωση των δικαιωμάτων των ναυτικών σχετικά με την ζωή, την υγεία και ίση μεταχείρισή τους από τους εφοπλιστές ή πλοιοκτήτες.

Β. Το **Δίκαιο της θαλάσσιας αρωγής**, αναφέρεται στην αρωγή και κάθε πράξη διάσωσης πλοίου, προσώπων και των πραγμάτων επ' αυτού, που παρασχέθηκαν από πλοίο σε πλοίο που κινδύνευε σε θαλάσσιο χώρο.

Γ. Το **Δίκαιο της Κοινής Αβαρίας**, προβλέπει της ζημιές και τις έκτακτες δαπάνες, που γίνονται εκούσια με σκοπό τη σωτηρία του πλοίου ( ή του φορτίου) από κοινό θαλάσσιο κίνδυνο εφόσον επήλθε το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα.

---

<sup>3</sup> Σαψής, Π. Ναυτική Ασφάλιση (Bachelor's thesis), 2013

<sup>4</sup> Baatz, Y. (Ed.) Maritime law. Taylor & Francis, 2020.

Δ. Το **Δίκαιο Ναυτικής Ασφάλισης**, είναι η συμφωνία κατά την οποία η ασφαλιστική επιχείρηση αναλαμβάνει, έναντι ασφαλιστρού την αποκατάσταση απωλειών ή ζημιών σε περιπτώσεις θαλάσσιων κινδύνων, απέναντι στο πρόσωπο που έχει συμφέρον στη διατήρηση της (λήπτης ασφαλίσεως).

### 1.3 Κανόνες Ναυτικού Δικαίου

Οι λεγόμενες πηγές του ναυτικού δικαίου είναι οι πηγές από τις οποίες προέρχονται οι νόμοι της θάλασσας. Το Ναυτικό Δίκαιο και το Ναυτικό Έθιμο ήταν αρχικά οι πηγές του ναυτικού δικαίου στο ελληνικό νομικό σύστημα. Οι πηγές αυτές θεωρούνται συγκρίσιμες. Κατά συνέπεια, το Ναυτικό Έθιμο μπορεί να χρησιμοποιηθεί τόσο για την ερμηνεία όσο και για τη συμπλήρωση τυχόν κενών στο Ναυτικό Δίκαιο. Το Εμπορικό Δίκαιο και το Εμπορικό Έθιμο, καθώς και το Αστικό Δίκαιο και το Αστικό Έθιμο, αποτελούν συμπληρωματικές πηγές του Ναυτικού Δικαίου <sup>5</sup>.

Δεν αποτελούν πηγή δικαίου όταν οι γενικοί εμπορικοί όροι αναπτύσσονται συλλογικά από επιχειρηματικές οργανώσεις χωρίς νομοθετική εξουσιοδότηση, αλλά αποτελούν πηγή του ναυτικού δικαίου όταν επιβάλλονται με άμεση νομοθετική διάταξη. Η συμπλήρωση των κενών πρέπει να γίνει από το ναυτικό δίκαιο πρώτα για τους ειδικούς θεσμούς του ναυτικού δικαίου, όπως η αβαρία, η θαλάσσια διάσωση και η διευθέτηση ναυαγίων, και μόνο αφού εξαντληθούν όλες οι δυνατότητες ερμηνείας μπορεί κανείς να στραφεί στο εμπορικό και το αστικό δίκαιο. Αντίθετα, μπορεί κανείς να στραφεί πιο απλά στα πρότυπα που βρίσκονται στο εμπορικό ή το αστικό δίκαιο για θεσμούς όπως η θαλάσσια υποθήκη και άλλοι γενικότεροι νομικοί οργανισμοί.

Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ) και ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου συνθέτουν το ελληνικό ναυτικό δίκαιο (ΔΝΔ).

Το δημόσιο ναυτικό δίκαιο χωρίζεται σε 273 άρθρα στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (PPML), ενώ το ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο χωρίζεται σε 15 τίτλους και 297 άρθρα στον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (PIND).

Η νομολογία των δικαστηρίων και η επιστήμη του ναυτικού δικαίου δεν αποτελούν την απαρχή του ελληνικού ναυτικού δικαίου. Παρ' όλα αυτά, η νομολογία του συστήματός μας συμβάλλει σημαντικά στην ανάπτυξη του ναυτικού δικαίου και των θεμελίων του. Για παράδειγμα, στην τριμηνιαία Επιθεώρηση Εμπορικού Δικαίου, όπου η νομολογία που αφορά το ναυτικό δίκαιο έχει δικό της τμήμα, και στη μηνιαία

---

<sup>5</sup> Staring, G. S. Admiralty and Maritime Law: Selected Topics. Tort & Insurance Law Journal, 538-559, 1991

Επιθεώρηση Ναυτικού Δικαίου, η οποία περιέχει μόνο νομολογία και νομοθεσία για ναυτικά θέματα <sup>6</sup>.

### **1.3.1 Το Ναυτικό Έθιμο (ως κύρια πηγή Ναυτικού Δικαίου- Ιστορικά)**

Οι Έλληνες του Αιγαίου και οι Φοίνικες, οι οποίοι ανέκαθεν ενδιαφέρονταν έντονα για τη θάλασσα, είναι πιθανό να έχουν τον τίτλο των συγγραφέων και ιδρυτών του δικαίου. Είναι κατανοητό ότι η θαλάσσια κυριαρχία τους (Μαύρη Θάλασσα, θαλάσσια αυτοκρατορία της Κρήτης, 1570-1425 π.Χ.) συνέβαλε στην ανάπτυξη πολλών ναυτικών εθίμων. Ο πρώτος γνωστός κώδικας ναυτικού δικαίου δημιουργήθηκε πολλούς αιώνες αργότερα ως αποτέλεσμα της κωδικοποίησης αυτών των συμβάσεων σε ένα ενιαίο έγγραφο (Ναυτικός Κώδικας της Ρόδου). Την εποχή εκείνη, δημιουργούνταν πολλές διαφορές από τις θαλάσσιες μεταφορές, ενώ για την επίλυσή τους χρησιμοποιούνταν οι νόμοι της εκάστοτε πόλης. Ωστόσο, οι νόμοι δε κάλυπταν όλες τις περιπτώσεις ναυτικού δικαίου, με αποτέλεσμα να γεννιούνται σταδιακά και να επικρατούν διάφορα έθιμα και μετέπειτα επαγγέλματα, που αποσκοπούσαν στην εύρυθμη λειτουργία, ανάπτυξη και εξάπλωση του θαλάσσιου εμπορίου.

### **1.3.2 Σύγχρονο Ναυτικό Δίκαιο**

Με την πάροδο του χρόνου, η Ένωση Διεθνούς Δικαίου (Βρυξέλλες, 1873) ανέλαβε την πρώτη προσπάθεια κωδικοποίησης του σύγχρονου ναυτικού δικαίου σε διεθνές επίπεδο, και με τη βοήθεια της Διεθνούς Ναυτιλιακής Επιτροπής επιτεύχθηκε η ενοποίηση των κανόνων του ναυτικού δικαίου. Για παράδειγμα, οι Κανόνες της Υόρκης και της Αμβέρσας, οι οποίοι αφορούν την εφαρμογή της γενικής χωρητικότητας, συντάχθηκαν το 1890 και αναθεωρήθηκαν και επεκτάθηκαν σε επόμενες συνόδους (1924, 1994, 2004). Οι Κανόνες της Χάγης, οι οποίοι αφορούν τις ρήτρες απαλλαγής στις φορτωτικές, υιοθετήθηκαν επίσης το 1924. Σημαντικές συμφωνίες, όπως η Σύμβαση του Αμβούργου (31 Μαρτίου 1978) και η Σύμβαση SOLAS (Ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα), οι οποίες έπαιξαν καταλυτικό ρόλο στην τελική διαμόρφωση του ναυτικού δικαίου, προέκυψαν μετά την επικαιροποίηση και την τροποποίησή τους<sup>7</sup>.

## **1.4 Το πλοίο και η εκμετάλλευσή του**

Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι οι ιστορικοί χρονολογούν τη δημιουργία των πρώτων πλήρως κατασκευασμένων από τον άνθρωπο πλωτών μέσων γύρω στο 9000

---

<sup>6</sup> Tetley, W. Maritime Law as a Mixed Legal System (with particular reference to the distinctive nature of American maritime law, which benefits from both its civil and common law heritages). Tul. Mar. LJ, 23, 317, 1998

<sup>7</sup> Mukherjee, P. K., The anachronism in maritime law that is general average. WMU Journal of Maritime Affairs, 4(2), 195-209, 2005

π.Χ., όταν αυτά ήταν πλωτοί κορμοί δέντρων και σχεδίες. Οι κατασκευές αυτές κινούνταν σε μεγάλο βαθμό με κουπιά ή με τα υδάτινα ρεύματα. Πολύ αργότερα, περίπου το 4000 π.Χ., στη Μεσοποταμία είναι πιθανό να εμφανίστηκαν για πρώτη φορά τα ιστία.

Κατά συνέπεια, ένα πλοίο είναι ένας πολύπλοκος οργανισμός (άρθρο 947 ΑΚ), τεχνικά κατασκευασμένος από έναν αριθμό απλών μερών που σχηματίζουν ένα οργανικό σύνολο. Η επιστήμη το ορίζει ως ένα κοίλο σώμα (σκάφος) που μπορεί να επιπλέει και να κινείται στο νερό για ναυτιλιακούς σκοπούς, όπως η μεταφορά ανθρώπων ή εμπορευμάτων, η ρυμούλκηση κ.λπ. Στο άρθρο 1 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου ορίζεται ως πλοίο "κάθε σκάφος με καθαρή χωρητικότητα τουλάχιστον δέκα κόρων, που κινείται με κινητήρα ενώ ταξιδεύει αυτόνομα στη θάλασσα". Κατά συνέπεια, για να θεωρηθεί ένα σκάφος πλοίο, πρέπει να πληροί τις προϋποθέσεις που παρατίθενται παρακάτω<sup>8</sup>:

I. Μια σχεδία κατασκευασμένη από κορμούς δέντρων δεν είναι πλοίο, διότι το πλοίο είναι ένα κοίλο σκάφος.

II. Η καθαρή χωρητικότητα του σκάφους πρέπει να έχει τουλάχιστον δέκα ίππους. Οι μικρές βάρκες και τα σκάφη δεν θεωρούνται πλοία, διότι η τυπική μονάδα μέτρησης είναι το κυβικό μέτρο (2,83 m<sup>3</sup>), όπως αναφέρθηκε παραπάνω.

III. Δεν έχει σημασία ποια είναι η κινητήρια δύναμη ενός σκάφους, αρκεί οι παράμετροι του να είναι σύμφωνες με τον ΚΝΠ. Τα σκάφη μπορεί να είναι είτε ιστιοφόρα είτε μηχανοκίνητα. Ωστόσο, επειδή δεν μπορούν να κινηθούν μόνα τους, οι πλωτές δεξαμενές, οι βυθοκόροι και οι φορτηγίδες δεν αποτελούν πλοία κατά τον ορισμό του Υ/Κ.

IV. Ο τόπος κίνησης ενός πλοίου. Το αν το πλοίο κινείται στον ανοικτό ωκεανό ή σε λιμάνια δεν έχει σημασία. Δεδομένου ότι δεν έχουν σχεδιαστεί για να κινούνται στη θάλασσα, τα σώματα που περιστασιακά κινούνται στη θάλασσα (όπως τα υδροπλάνα) δεν θεωρούνται πλοία. Τα ποταμόπλοια αποτελούν μια συνηθισμένη απεικόνιση, επειδή έχουν σχεδιαστεί για ποτάμια ναυσιπλοΐα και όχι για ταξίδια στον ωκεανό.

V. Η άσκηση εμπορικής δραστηριότητας δεν αποτελεί μέρος της ιδέας του πλοίου. Κατά συνέπεια, σύμφωνα με το άρθρο 1 του ΚΝΠ, τα πλοία περιλαμβάνουν επίσης

---

<sup>8</sup> Mukherjee, P. K.. The anachronism in maritime law that is general average. WMU Journal of Maritime Affairs, 4(2), 195-209, 2005.

επιστημονικά, εκπαιδευτικά, ψυχαγωγικά και κρατικά πλοία εκτός από τα εμπορικά πλοία (όταν δεν χρησιμοποιούνται για κρατικούς σκοπούς)<sup>9</sup>.

Σύμφωνα με τον ΚΝΠ, ένα πλοίο δεν χρειάζεται να είναι αυτοκινούμενο ή να έχει ορισμένη χωρητικότητα για να χαρακτηριστεί ως πλοίο- αντίθετα, αρκεί να προορίζεται να κινείται στο νερό για σκοπούς ναυσιπλοΐας. Αυτή είναι μια σημαντική διάκριση σε σχέση με τον ορισμό του πλοίου.

Με την εγγραφή του με βάση τα χαρακτηριστικά του στο δημόσιο μητρώο, γνωστό και ως νηολόγιο, ένα πλοίο αποκτά εξατομικευμένη οντότητα. Τα χαρακτηριστικά κάθε πλοίου συνδέονται στενά με τον φυσικό του ιδιοκτήτη. Πρέπει να έχουν ορισμένη εθνικότητα, να έχουν πάρει το όνομά τους μετά την κατασκευή τους (γέννησή τους), να έχουν τη νόμιμη κατοικία τους στον λιμένα νηολόγησης, να ασκούν διάφορες δραστηριότητες (μεταφορές, αλιεία, ρυμούλκηση) και τελικά να φθάνουν στο τέλος της ζωής τους λόγω φθοράς.

Η κύρια λειτουργία ενός πλοίου είναι να μεταφέρει ανθρώπους και φορτία στον ωκεανό. Τα πλοία είναι πιθανό να υποστούν ποικίλες απειλές κατά τη μεταφορά τους. Δεδομένου ότι οι ναυτιλιακές δραστηριότητες βελτιώνουν την εθνική οικονομία, το κράτος είναι υπεύθυνο για τη διασφάλιση της ασφάλειάς τους, καθιστώντας την ασφάλεια ζήτημα δημοσίου συμφέροντος. Δεδομένου ότι το πλοίο αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του κράτους στο οποίο ανήκει και φέρει τη σημαία του, η μέριμνα του κράτους για το πλοίο και το εμπόριό του επηρεάζει όχι μόνο την οικονομία αλλά και τους διπλωματικούς δεσμούς του με άλλα κράτη. Ως αποτέλεσμα, έχει δημιουργηθεί ένα ενδεδειγμένο σύστημα διοικητικής εποπτείας και παρακολούθησης των πλοίων, με τα απαραίτητα όργανα και οργανισμούς για την εποπτεία και τον έλεγχο. Προβλέπεται η τήρηση ειδικών ναυτιλιακών μητρώων και εγγράφων που περιέχουν πληροφορίες σχετικά με την ταυτότητα του πλοίου, τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις ασφαλείας, το τακτικό προσωπικό, το μεταφερόμενο φορτίο κ.λπ. για την ορθή και αποτελεσματική παρακολούθησή τους. Από τώρα και στο εξής, ένα πλοίο εξακολουθεί να είναι πλοίο σε περίπτωση ναυτικής καταστροφής, ακόμη και αν έχει χάσει τη ναυτοσύνη ή την αυτοκίνηση του και συνεπώς βρίσκεται προσωρινά εκτός λειτουργίας ή επισκευάζεται σε ναυπηγείο. Ωστόσο, ένα πλοίο παύει να υφίσταται εάν, για παράδειγμα, έχει υποστεί ζημιές και έχει χάσει ανεπανόρθωτα την ικανότητά του να ελίσσεται<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> Γιομελάκη, Σ. Το νομικό πλαίσιο της θαλάσσιας ρύπανσης στη ναυτιλία-ζητήματα ευθύνης και αποζημίωσης (Master's thesis, Πανεπιστήμιο Πειραιώς), 2014

<sup>10</sup> Καρλάφτη, Χ. 2017. Οι επιθεωρήσεις πλοίων και η συμβολή τους στη θαλάσσια ασφάλιση (Master's thesis, Πανεπιστήμιο Πειραιώς), 2017.

### 1.4.1 Πλωτά ναυπηγήματα

Ένα πλωτό πλοίο θεωρείται ναυάγιο εάν του λείπει ένα από τα συστατικά στοιχεία που σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 1 του ΚΝΔ συνιστούν ένα πλοίο. Κατά συνέπεια, ως πλωτό σκάφος ορίζεται το σκάφος με ολική χωρητικότητα μικρότερη από 10, το οποίο είναι σε θέση να πλέει σε εσωτερικά ύδατα (λίμνες και ποτάμια) και δεν είναι αυτοκινούμενο. Πρόκειται για μια βασική ή σύνθετη ανθρωπογενή κατασκευή, για να το θέσουμε αλλιώς. Τα πλωτά σκάφη μπορεί να θεωρούνται πλοία βάσει κάποιας άλλης νομοθεσίας για τους σκοπούς των διατάξεών της, παρόλο που δεν θεωρούνται πλοία βάσει του ΚΙΔ. Τα πλωτά σκάφη εξαιρούνται από τους κανονισμούς του ΚΙΔ. Κατά συνέπεια, οι κανόνες του κοινού δικαίου, ιδίως εκείνοι που αφορούν τα κινητά αγαθά, καθορίζουν κατ' αρχάς το νομικό τους καθεστώς. Ωστόσο, είναι πιο αποδεκτό να εφαρμόζονται στα πλωτά σκάφη οι κανονισμοί του ναυτικού δικαίου παρά οι κανονισμοί του αστικού δικαίου. Εξαιτίας αυτού, το άρθρο 1 παράγραφος 2 του CCNR ορίζει ότι υπόκεινται στην ανάλογη εφαρμογή των κανονισμών που αφορούν τον πλοίαρχο και το πλήρωμα, τη ναύλωση, τη μεταβίβαση της κυριότητας για την εξασφάλιση απαίτησης, τη σύγκρουση πλοίων, τη ναυτική συνδρομή και τη θαλάσσια ασφάλιση. Πλωτοί γερανοί, βυθοκόροι, φορτηγίδες, αποβάθρες, πλωτοί φάροι, πλωτά αεροδρόμια και δεξαμενές είναι μερικά παραδείγματα πλωτών κατασκευών<sup>11</sup>.

### 1.5 Νομική υπόσταση του πλοίου

Ένα πλοίο είναι ταυτόχρονα ένα κινούμενο και ένα περίπλοκο αντικείμενο. Ωστόσο, ο νόμος το αντιμετωπίζει ως ακίνητη περιουσία, επειδή αποτελεί αντικείμενο σημαντικής αξίας και σημασίας για την εθνική οικονομία. Κατ' αρχάς, σε ένα ειδικό δημόσιο μητρώο που μοιάζει με την εγγραφή μεταβίβασης ακινήτων εγγράφεται το πλοίο. Μόλις κατασκευαστεί το πλοίο, καταγράφονται όλες οι νομικές σχέσεις που το αφορούν και το πλοίο εγγράφεται στο μητρώο. Επιπλέον, η κατάσχεση των πλοίων και η εκτέλεση της αναγκαστικής εκτέλεσης επί αυτών γίνεται σύμφωνα με τους κανόνες που ορίζονται στα άρθρα 992 και επόμενα του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας σχετικά με την κατάσχεση επί των ακινήτων, των πλοίων και των αεροσκαφών του οφειλέτη>>. Κατά συνέπεια, το πλοίο αποτελείται από το πλοίο και άλλα στοιχεία που σχετίζονται κάπως με αυτό και με άλλα στοιχεία. Σύμφωνα με το άρθρο 227 ΕΝ του νόμου, ορισμένα στοιχεία απαριθμήθηκαν ως "εξαρτήματα" του πλοίου και καθορίστηκαν ποιες σχέσεις που αφορούν το πλοίο εφαρμόζονται και σε αυτά.

---

<sup>11</sup> Κοντογεώργου, Ε. Η αρχή της καλής πίστης στη θαλάσσια ασφάλιση και η σχέση της με το ελληνικό δίκαιο (Master's thesis, Πανεπιστήμιο Πειραιώς), 2019

Σήμερα, ωστόσο, το μόνο που απαιτείται για την ακριβή πρόβλεψη της πορείας τους είναι να τα θεωρούμε απλώς ως μέρη ή εξαρτήματα<sup>12</sup>.

### **1.5.1 Τα Συστατικά και τα Παραρτήματα του πλοίου**

Ως εξαρτήματα ορίζονται τα στοιχεία που συμβάλλουν στην αξιοπλοΐα του πλοίου στο άρθρο 953 CC (μηχανές, κινητήρες, κατάρτια και πανιά, λέβητες, πηδάλια, έλικες, καπνοδόχοι κ.λπ.) Όλα αυτά είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με το πλοίο και δεν μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο κυριότητας ή άλλων εμπράγματων δικαιωμάτων, δεδομένου ότι κάτι τέτοιο θα προκαλούσε βλάβη ή θα άλλαζε το σκοπό ή την ουσία του πλοίου. Από την άλλη πλευρά, σύμφωνα με το άρθρο 956 AK, εξαρτήματα είναι πράγματα όπως αντλίες, βαρέλια νερού, βάρκες, σωσίβια, βοηθήματα ναυσιπλοΐας, πυξίδες, αλιευτικός εξοπλισμός, έρμα, ασύρματοι κ.λπ. Αν και κάθε ένα από αυτά τα μέρη είναι ανεξάρτητο, όλα προορίζονται για την υποστήριξη των συνεχών οικονομικών αναγκών του πλοίου.

Ως εκ τούτου, δεν είναι πάντα απλό να κατατάξουμε οτιδήποτε είναι προσαρτημένο στο πλοίο ως εξαρτήματα ή εξαρτήματα. Ωστόσο, ούτε τα υγρά ούτε τα στερεά καύσιμα ούτε οι προμήθειες για τη διατροφή του πληθυσμού του πλοίου θεωρούνται εξαρτήματα ή συστατικά. Όλα αυτά είναι αναλώσιμα που το πλοίο χρησιμοποιεί μόνο για σύντομο χρονικό διάστημα για να υποστηρίξει τους οικονομικούς του στόχους.

### **1.5.2 Εθνικότητα του πλοίου**

Η σημαία, η οποία προσδιορίζει την εθνικότητα του πλοίου, είναι παρούσα. Η σύνδεση μεταξύ της σημαίας και του πλοίου είναι κρίσιμη και καθοριστική. Η σημαία ενός πλοίου είναι πρωτίστως οπτικός δείκτης και αναπαράσταση της χώρας προέλευσης του πλοίου. Τα πλοία έχουν την εθνικότητα του έθνους του οποίου τη σημαία επιτρέπεται να φέρουν, όπως αναφέρεται στη Σύμβαση της Γενεύης του 1958 για την ανοικτή θάλασσα. Η σημαία χρησιμεύει για την αναγνώριση της εθνικής ταυτότητας του πλοίου και πρέπει να "επιδεικνύεται" όπως απαιτείται σύμφωνα με τους νόμους περί σημαίας. Η σημαία χρησιμεύει επίσης ως ακρωνύμιο για την "εθνικότητα του πλοίου και δηλώνει ότι το πλοίο τελεί αποκλειστικά υπό τη δικαιοδοσία και τον έλεγχο του κράτους της σημαίας αυτής". Κάθε πλοίο πρέπει να έχει εθνικό χαρακτήρα, και οι νόμοι που ελέγχουν ένα πλοίο που ταξιδεύει στην ανοικτή θάλασσα αποτελούν ευθύνη του κράτους στο οποίο ανήκει το πλοίο. Η απουσία εθνικού χαρακτήρα ενός πλοίου υποδηλώνει ότι δεν προστατεύεται από τους κανόνες του διεθνούς δικαίου. Είναι δυνατή η "σύλληψη" του πλοίου αυτού. Η λεγόμενη διαδικασία εγγραφής/καταχώρησης είναι ο τρόπος με τον οποίο αποκτά

---

<sup>12</sup> Κοντογεώργου, Ε. . Η αρχή της καλής πίστης στη θαλάσσια ασφάλιση και η σχέση της με το ελληνικό δίκαιο (Master's thesis, Πανεπιστήμιο Πειραιώς), 2019

κανείς την εθνικότητα. Μόνο τα κράτη έχουν την αρμοδιότητα να καθορίζουν τις προϋποθέσεις για την εγγραφή ενός πλοίου σε θαλάσσια υποθηκοφυλακεία/νηολόγια ή νηολόγια πλοίων. Το κρίσιμο σημείο που πρέπει να θυμάστε είναι ότι η εγγραφή είναι συνήθως μια ανάγκη για την κατοχή εθνικότητας, τη σύνδεση σημαίας και πλοίου και την έκδοση εγγράφων που επιβεβαιώνουν την εθνικότητα του πλοίου.

### 1.5.2.1 Ελληνική Εθνικότητα

Για την απόκτηση της ελληνικής ιθαγένειας απαιτείται εγγραφή σε ελληνικό νηολόγιο. Ένα πλοίο πρέπει να εμπίπτει σε μία από τις ακόλουθες κατηγορίες προκειμένου να αναγνωριστεί ως ελληνικό σύμφωνα με το διάταγμα για την εμπορική ναυτιλία του 1836:

1. Τα ναυπηγούμενα στην Ελλάδα.
2. Τα κυριευόμενα από Έλληνες ναυτικούς σε αγώνες υπέρ πατρίδος ή κατά πειρατών σε συμπλοκές και αναγνωριζόμενα ως «καλή λεία».
3. Τα δημευόμενα για παράβαση Νόμου του Βασιλείου.
4. Τα ναυαγούντα στα ελληνικά παράλια και ως ανίκανα για περαιτέρω πλου, πωλούμενα και επισκευαζόμενα εντός του Βασιλείου.
5. Τα ανήκοντα σε Έλληνα μετανάστη που παλιννοστεί στην Ελλάδα και συμπεριλαμβάνει αυτά στον νέο τόπο μόνιμης κατοικίας.
6. Τα αγοραζόμενα εντός ή εκτός της Ελλάδος πλοία από Έλληνες, παρακινούμενοι στην αγορά αυτή από λόγους ουσιώδους συμφέροντος.

Επιπλέον, μεταξύ των προαναφερθέντων, ως ελληνικά πλοία θεωρούνται εκείνα που ανήκουν σε ποσοστό άνω του πενήντα τοις εκατό σε Έλληνες υπηκόους ή νομικά πρόσωπα. Για τις επιχειρήσεις από άλλα μέλη της ΕΕ, η εγκατάσταση είναι απαραίτητη για την απόκτηση της ελληνικής ιθαγένειας, ενώ για τα φυσικά πρόσωπα, η εγκατάσταση πρέπει να έχει πραγματοποιηθεί πριν από την εγγραφή.

Ωστόσο, τα ελληνικά πλοία μπορούν να ανήκουν σε αλλοδαπά νομικά πρόσωπα, εάν πάνω από το 50% των μετοχών τους κατέχονται από Έλληνες κατοίκους και τα πλοία είναι εγγεγραμμένα ως αλλοδαπό κεφάλαιο (άρθρο 13 του νόμου 2687/1953). Ως απόδειξη μπορεί να χρησιμεύσει επίσημη δήλωση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> Αλευρά, Μ. Λ. Η Ναυτιλιακή Ασφάλεια μετά το Σεπτέμβριο του 2001. Νομοθετικό Πλαίσιο (κώδικας ISPS) και γενικότερες εκτιμήσεις (Bachelor's thesis), 2010



### 1.5.3 Τα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου

Το κράτος έχει πλήρη αρμοδιότητα για την ασφάλεια, το προσωπικό και τη δραστηριότητα του πλοίου λόγω της γενικής σημασίας του πλοίου για το δημόσιο συμφέρον. Είναι υποχρεωμένο να δίνει στα πλοία βιβλία και έγγραφα που παρέχουν λεπτομέρειες σχετικά με την ταυτότητά τους, την τήρηση των νόμων ασφαλείας, το κατάλληλο πλήρωμα, το φορτίο κ.λπ. προκειμένου να τα χειρίζεται με επιδεξιότητα. Οι αρχές του κράτους στο οποίο έχει ναυλωθεί το πλοίο μπορούν να αχρηστεύσουν, να κατασχέσουν ή να κρατήσουν το πλοίο και να επιβάλουν διοικητικά πρόστιμα εάν λείπουν έγγραφα ή εάν έχει λήξει η ισχύς τους.

Τα βιβλία και τα έγγραφα που πρέπει να έχει ένα πλοίο επί του σκάφους αναφέρονται ως έγγραφα πλοίου. Τα ακόλουθα θεωρούνται έγγραφα του πλοίου, σύμφωνα με το άρθρο 46 του **Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου**<sup>14</sup>:

1. Έγγραφο εθνικότητας
2. Πιστοποιητικό καταμέτρησης
3. Ημερολόγιο γέφυρας
4. Ημερολόγιο μηχανής
5. Πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης
6. Ναυτολόγιο
7. Ποινολόγιο
8. Πιστοποιητικό ασφαλείας
9. Βιβλίο πετρελαίου
10. Πιστοποιητικό εξαρτισμού

Επίσης, άλλα ναυτιλιακά έγγραφα εκ της ναυτιλιακής τακτικής και πρακτικής είναι <sup>15</sup>:

1. Πιστοποιητικό μυοκτονίας
2. Πιστοποιητικό πυρασφάλειας ( πυροσβεστήρες-συστήματα πυρόσβεσης)
3. Πιστοποιητικό Υγειονομικής κατάστασης
4. Πιστοποιητικό τελών διέλευσης Διωρύγων
5. Πιστοποιητικό Υποθηκών
6. Άδεια απόπλου
7. Ασφαλιστήριο κινδύνου ρύπανσης
8. Ναυλοσύμφωνο
9. Διατακτική φορτίου
10. Διασάφηση φορτίου κλπ.

---

<sup>14</sup> Gürses, Ö. Marine insurance law. Routledge, 2015.

<sup>15</sup> Gürses, Ö. Marine insurance law. Routledge, 2015.

Το ημερολόγιο του ναυλωτή, το οποίο έχασε την εγκυρότητά του μετά την εμφάνιση της ραδιοτηλεφωνίας και τη συνακόλουθη μείωση του ναυλομεσιτικού εμπορίου, περιλαμβανόταν προηγουμένως στον κατάλογο.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2°

### ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

#### **2.1 Ορισμός Ασφαλιστικού Δικαίου**

Η ασφαλιστική σχέση κατά την οποία ένας ασφαλιστής προσφέρει ασφαλιστική κάλυψη σε ένα άλλο άτομο διέπεται από το ασφαλιστικό δίκαιο. Όταν είναι απαραίτητο για την κάλυψη αναγκών, ορισμένες καταστάσεις μπορεί να προκαλέσουν την ενεργοποίηση της ασφαλιστικής προστασίας. Υπό την ευρεία έννοια, όλες οι ασφάλισεις (συμπεριλαμβανομένης της κοινωνικής ασφάλισης) καλύπτονται από την ασφαλιστική νομοθεσία, αν και υπό την ειδικότερη έννοια, καλύπτονται μόνο οι ιδιωτικές ασφάλισεις. Τα άρθρα 189 έως 225 του Εμπορικού Νόμου (που αφορούν την ασφάλιση ξηράς) και τα άρθρα 257 έως 288 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου περιλαμβάνουν τις διατάξεις του ασφαλιστικού δικαίου που διέπουν την ασφαλιστική σχέση (όσον αφορά τη θαλάσσια ασφάλιση). Το ασφαλιστικό δίκαιο εφαρμόζει επίσης κανόνες δημοσίου δικαίου που αφορούν την εποπτεία και τη διοίκηση των ασφαλιστικών εταιρειών, πέραν των ρητρών αυτών <sup>16</sup>.

#### **2.2 Ασφαλιστικό <<Εμπόριο>> και Δίκαιο**

Η προσφορά και η ζήτηση ασφαλιστικής προστασίας συνιστούν το ασφαλιστικό "εμπόριο". Με άλλα λόγια, είναι το "οικονομικό πεδίο" όπου οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις εμπορεύονται το οικονομικό όφελος της ασφάλισης με την καταβολή ασφαλίσεων, αντασφαλίσεων, προμηθειών και εισφορών. Προκειμένου να προστατευθεί η αρχή του ιδιωτικού δικαίου της ελευθερίας των συμβάσεων, η σχέση μεταξύ του ασφαλιστικού φορέα και του ασφαλισμένου πρέπει να βασίζεται στον ανοικτό ανταγωνισμό. Ορισμένες φορές το κράτος αποφασίζει να παρέμβει και να θεσπίσει διορθωτική νομοθεσία για να διασφαλίσει τα δικαιώματα των καταναλωτών και να παράσχει ισοτιμία μεταξύ των μερών της ασφαλιστικής σύμβασης<sup>17</sup>.

#### **2.3 Έννοια Ασφαλιστικού Δικαίου**

Το ιδιωτικό ασφαλιστικό δίκαιο είναι ένας ξεχωριστός τομέας του δικαίου των επιχειρήσεων. Ωστόσο, άλλοι τομείς του δικαίου των επιχειρήσεων ενσωματώνουν

---

<sup>16</sup> Gürses, 2015

<sup>17</sup> Tetley, W., 1998

επίσης τις ρυθμίσεις του (ιδιωτικό ή ακόμη και δημόσιο δίκαιο). Οι διατάξεις για τις ασφαλιστικές συμβάσεις στον ασφαλιστικό νόμο και στον κώδικα ιδιωτικού ναυτικού δικαίου αποτελούν το κύριο αντικείμενο του ιδιωτικού ασφαλιστικού δικαίου (ΙΑΔ). Η νομοθεσία για τις ιδιωτικές ασφαλιστικές επιχειρήσεις περιέχει την πλειονότητα των ακριβών έννομων σχέσεων που διέπουν το προσωπικό καθεστώς των ασφαλιστικών επιχειρήσεων.

## 2.4 Θεμελιώδεις Έννοιες Ασφάλισης

Με τη νομική έννοια, η ασφάλιση είναι μια κοινωνία συγκρίσιμων κινδύνων που προσφέρει στα μέλη της μια ανεξάρτητη αξίωση για την ικανοποίηση οικονομικών αναγκών έναντι ασφαλιστρού ή εισφοράς. Τυπικά, περιγράφεται ως ένα σύστημα στο οποίο ο ασφαλιστής αναλαμβάνει τη δέσμευση να πληρώσει τον ασφαλισμένο ή να προσφέρει υπηρεσίες στον ασφαλισμένο σε περίπτωση που ορισμένα απρόβλεπτα γεγονότα προκαλέσουν ζημίες κατά τη διάρκεια μιας συγκεκριμένης χρονικής περιόδου.

Τα ακόλουθα είναι τα κύρια χαρακτηριστικά της ασφάλισης<sup>18</sup>:

- I. Ο κίνδυνος, ή το ενδεχόμενο ενός γεγονότος που θα μπορούσε να οδηγήσει σε οικονομική δυσχέρεια.
- II. Η ομαδοποίηση των ατόμων που διατρέχουν κίνδυνο για συγκρίσιμα πράγματα
- III. Οι κίνδυνοι μεταβιβάζονται στον ασφαλιστή
- IV. Η δυνητική οικονομική επιβάρυνση που θα μπορούσε να προκύψει από την επέλευση ενός κινδύνου
- V. Λαμβάνοντας υπόψη τον τρόπο κάλυψης της οικονομικής ανάγκης
- VI. Η νομική αξίωση για ασφαλιστική κάλυψη που εγείρεται κατά του ασφαλιστή
- VII. Η ομοιομορφία των κινδύνων Σύμφωνα με το ιδιωτικό ή το δημόσιο δίκαιο, κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο μπορεί να αγοράσει ιδιωτική ασφάλιση.

---

<sup>18</sup> Tetley, W., 1998

## 2.5 Σύναψη Ασφαλιστικής Σύμβασης

Μια δεσμευτική, διαρκής, επώνυμη σύμβαση, γνωστή ως ασφαλιστική σύμβαση, είναι μια σύμβαση στην οποία ο ασφαλιστής οφείλει ασφαλιστική προστασία και ο ασφαλισμένος οφείλει ασφάλιστρο. Σύμφωνα με τις γενικές αρχές του αστικού δικαίου, τα μέρη απλώς συμφωνούν τους όρους της σύμβασης πριν από την οριστικοποίησή της. Κατά συνέπεια, για να καταρτιστεί μια ασφαλιστική σύμβαση, πρέπει να πληρούνται όλες οι νομικές προϋποθέσεις της σύμβασης. Επιπλέον, ο ασφαλιστής και ο ασφαλισμένος πρέπει να συμφωνήσουν σχετικά με το ύψος του ασφαλιστικού ποσού, καθώς και την ασφαλιζόμενη αξία, τον ασφαλισμένο, το ποσό καταβολής ασφαλίσεων και τη διάρκεια της ασφάλισης.

Ο δικαιούχος της ασφάλισης υποχρεούται να γνωστοποιήσει στον ασφαλιστή κατά την υπογραφή της σύμβασης κάθε γεγονός ή συμβάν που γνωρίζει και είναι σημαντικό για την αξιολόγηση και την αποδοχή του κινδύνου. Ωστόσο, εάν παραβιάσει τη σύμβαση και αγνοήσει την υποχρέωση αυτή, ο ασφαλιστής δικαιούται να καταγγείλει τη σύμβαση ή να ζητήσει την τροποποίησή της εντός ενός μηνός από τη γνώση των γεγονότων.

Ωστόσο, εάν η παραβίαση έγινε με δόλο, η σύμβαση καταγγέλλεται εντός του ίδιου χρονικού διαστήματος ενός μηνός μετά την παραβίαση. Σε κάθε περίπτωση, εάν ο ασφαλιστής δεν ενημερωθεί για πληροφορίες και περιστάσεις που είναι αντικειμενικά απαραίτητες για την ορθή αξιολόγηση του κινδύνου, εφαρμόζονται οι προβλεπόμενες κυρώσεις<sup>19</sup>.

## 2.6 Χρονικά σημεία ασφάλισης

Η τυπική, υλική και τεχνολογική έναρξη της ασφάλισης διαχωρίζεται από την τυπική, υλική και τεχνική διάρκειά της στον χρονικό ορίζοντα ασφάλισης.

Τυπική έναρξη: γνωστή και ως χρόνος έκδοσης του ασφαλιστηρίου συμβολαίου, αναφέρεται στη στιγμή κατά την οποία ο ασφαλιστής και ο αιτών την ασφάλιση συνάπτουν συμφωνία.

Το σημείο κατά το οποίο αποφασίστηκε ότι ο ασφαλιστής πρέπει να αρχίσει να αναλαμβάνει τον κίνδυνο αναφέρεται ως ουσιαστική έναρξη.

Τεχνική έναρξη: πρόκειται για τον χρόνο κατά τον οποίο συμφωνήθηκε να αρχίσουν οι υπολογισμοί των ασφαλίσεων.

Η τελετουργική έναρξη, η οποία προηγείται της ουσιαστικής έναρξης. Ως αποτέλεσμα, υπάρχουν τρεις διαφορετικοί τύποι διάρκειας ασφάλισης που αντιστοιχούν συνήθως, αν και είναι πιθανό να διαφέρουν. Στην αναδρομική ασφάλιση, η τεχνική και ουσιαστική έναρξη πραγματοποιείται πριν από την τυπική

---

<sup>19</sup> Tetley, 1994

έναρξη. Συμβαίνει τη στιγμή της αγοράς της ασφάλισης, όταν ούτε ο ασφαλιστής ούτε ο ασφαλισμένος γνωρίζουν ότι υπάρχει κίνδυνος.

Η διάρκεια ευθύνης και η συμβατική διάρκεια είναι ειδικοί τύποι διάρκειας ασφάλισης. Η διάρκεια της σύμβασης αρχίζει με την υπογραφή της και λήγει με την οριστική λήξη της. Αντίθετα, η διάρκεια ευθύνης μπορεί να αρχίσει πριν ή μετά το σημείο σύναψης και δεν είναι απαραίτητο να αρχίσει ταυτόχρονα με το σημείο αυτό. Το πραγματικό σημείο έναρξης και το σημείο έναρξης της περιόδου ευθύνης είναι το ίδιο. Η λήξη της πραγματικής περιόδου δεν πραγματοποιείται, ωστόσο, ταυτόχρονα με τη λήξη της περιόδου ευθύνης. Παρόλο που η πραγματική περίοδος της ασφάλισης μπορεί να έχει λήξει, το μεταγενέστερο γεγονός που συνέβη εκείνη τη χρονική στιγμή μπορεί ακόμα να έχει οικονομική επίπτωση στο μέλλον. Η περίοδος ευθύνης στην περίπτωση αυτή παρατείνεται μετά τη λήξη της σχετικής περιόδου. Εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις, η ασφαλιστική σύμβαση πρέπει να λήξει:

(α) όταν λήξει η προκαθορισμένη χρονική περίοδος

(β) σε περίπτωση που η σύμβαση καταγγελθεί λόγω καθυστερημένης καταβολής ασφαλίσεων

(γ) σε περίπτωση λύσης της σύμβασης λόγω μη γνώσης από τον ασφαλιστή σημαντικών γεγονότων και λεπτομερειών σχετικά με τον κίνδυνο, καθώς και σε περίπτωση μεταβολής ή παύσης του κινδύνου.

(δ) στην περίπτωση που το ασφαλιστικό συμφέρον εξαφανίζεται.

(ε) σε περίπτωση που η ασφαλιστική σύμβαση τερματιστεί λόγω κληρονομικής διαδοχής

στ) σε περίπτωση άσκησης σχετικού συμβατικού δικαιώματος (προβλεπόμενος λόγος καταγγελίας)

ζ) σε περίπτωση που ο κίνδυνος έχει λήξει

(η) πιο συγκεκριμένα, όταν ο ασφαλισμένος ζωής ασκεί την επιλογή του να ακυρώσει την κάλυψη.

Μια σύμβαση ασφάλισης δεν μπορεί να ανανεωθεί ή να παραταθεί σιωπηρά για ένα επιπλέον έτος, αλλά είναι αποδεκτή μια τροποποίηση βάσει συμφωνίας σε μια σύμβαση που έχει ήδη λήξει<sup>20</sup>.

## 2.7 Ασφαλιστικό ποσό - Αποζημίωση

Ο όρος "ασφαλιστικό ποσό" έχει δύο σκοπούς. Μπορεί να είναι είτε περιορισμός του ασφαλιστρού ή του ανώτατου ορίου ευθύνης του ασφαλιστή, είτε να είναι το ίδιο με

---

<sup>20</sup> Mendelsohn, 1969.

το ασφάλιστρο. Το ασφάλιστρο που πρέπει να καταβάλει ο ασφαλιστής μετά την πραγματοποίηση του ασφαλισμένου κινδύνου είναι γνωστό ως ασφαλιστικό ποσό.

Το ποσό της παροχής του ασφαλιστή προς τον ασφαλισμένο, το οποίο γεννά την ασφαλιστική σύμβαση και το ασφάλιστρο, καθορίζεται από το ασφαλισμένο ποσό, τη σοβαρότητα της ζημίας και την ασφαλιστική αξία. Το ασφαλισμένο ποσό χρησιμεύει αποκλειστικά ως το ανώτατο όριο ευθύνης του ασφαλιστή στην ασφάλιση έναντι ζημιών αστικής ευθύνης. Το ασφαλισμένο ποσό είναι το σταθερό ποσό που οφείλεται όταν επέλθει η ασφαλιστική περίπτωση στις ασφαλίσεις αθροίσματος, όπου δεν μπορεί να ληφθεί υπόψη ούτε η ασφαλιζόμενη αξία ούτε η έκταση της ζημίας. Με άλλα λόγια, είναι το ίδιο με το ασφάλιστρο. Όταν δεν υπάρχει συμφωνημένο ασφαλισμένο ποσό για υλικές ζημιές, πρέπει να υπάρχει η ασφαλιζόμενη αξία. Επιπλέον, η ευθύνη του ασφαλιστή τελειώνει σε αυτό το σημείο, ανεξάρτητα από το πόσο μεγάλο μέρος ενός ασφαλισμένου αντικειμένου έχει χαθεί.

Σε ένα συμβόλαιο μπορεί να αναφέρονται πολλαπλά ασφαλισμένα ποσά ανά ασφαλισμένο αντικείμενο. Το μέγιστο όριο ευθύνης για κάθε ασφαλισμένο αντικείμενο αντιπροσωπεύεται από κάθε ασφαλισμένο ποσό. Ακόμη και αν το άθροισμα των επιμέρους ασφαλιστικών ποσών υπερβαίνει ή υπολείπεται του συνολικού ασφαλιστικού ποσού, ο ασφαλιστής δεν ευθύνεται πέραν του ποσού αυτού, εάν η απώλεια ενός ασφαλισμένου αντικειμένου είναι μεγαλύτερη<sup>21</sup>.

## 2.8 Ασφαλισμένος και Λήπτης Ασφάλισης

**Ο ασφαλισμένος**, ή το πρόσωπο για το οποίο αγοράστηκε η ασφάλιση, είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που λαμβάνει παροχές από την ασφαλιστική ρύθμιση. Το πρόσωπο που έχει συμφέρον να παραμείνει ανέπαφο το περιουσιακό στοιχείο καλύπτεται από την ασφάλιση κατά ζημιών περιουσίας. Το πρόσωπο του οποίου τα περιουσιακά στοιχεία κινδυνεύουν να αποτελέσουν υποχρέωση είναι ο ασφαλισμένος σε ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο αστικής ευθύνης. Συνήθως, ο ασφαλισμένος είναι αυτός που λαμβάνει την ασφάλιση. Όταν ο κίνδυνος υλοποιείται, ο λήπτης της ασφάλισης είναι υπεύθυνος για την καταβολή των ασφαλιστρών. Όλες οι ευθύνες που απορρέουν από την ασφαλιστική σύμβαση εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του ασφαλισμένου<sup>22</sup>.

## 2.9 Δικαιούχος Ασφάλισης

Ο ασφαλισμένος, ή το πρόσωπο που προσδιορίζεται στην ασφαλιστική σύμβαση ως επηρεαζόμενο από την επέλευση του ασφαλιστικού κινδύνου, είναι ο δικαιούχος του συμβολαίου. Το άτομο που έχει υποστεί ζημία ως αποτέλεσμα της επέλευσης του καλυπτόμενου κινδύνου είναι ο δικαιούχος του ασφαλιστρου στην ασφάλιση ζημιών. Η δυνατότητα προσδιορισμού του δικαιούχου της ασφάλισης είναι ζωτικής

---

<sup>21</sup> Mendelsohn, 1969.

<sup>22</sup> Hill, 2017)

σημασίας, δεδομένου ότι μόνο αυτός έχει το νόμιμο δικαίωμα να ζητήσει την πληρωμή από τον ασφαλιστή. Μπορεί επίσης να καταθέσει αγωγή κατά του ασφαλιστή. Ένας τρίτος θα λάβει το ασφάλιστρο εάν ο ασφαλισμένος εκχωρήσει σε αυτόν τις απαιτήσεις του κατά του ασφαλιστή- ωστόσο, κανένα από τα δύο μέρη δεν θα είναι ταυτόχρονα ο ασφαλισμένος. Μόνο ο τρίτος θα έχει πλέον το δικαίωμα να υποβάλει αίτηση και να εισπράξει το ασφάλιστρο.

## **2.10 Ασφαλιστήριο – Ασφαλιστικό Συμβόλαιο**

Το αρχείο που πιστοποιεί την ύπαρξη της ασφαλιστικής σύμβασης είναι το ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Αυτό σημαίνει ότι η ασφαλιστική σύμβαση μπορεί να διεξαχθεί χωρίς το έγγραφο, με την απλή αποδοχή της πρότασης, η οποία θα περιλαμβάνει όλα τα απαραίτητα στοιχεία της σύμβασης. Η ασφαλιστική σύμβαση συνάπτεται μεταξύ του ασφαλιστή και του αιτούντος την ασφαλιστική κάλυψη. Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο χρησιμεύει ως ο νομικά απαιτούμενος αποδεικτικός τύπος της σύμβασης. Σύμφωνα με το ουσιαστικό και το φορολογικό δίκαιο, η έκδοσή του είναι υποχρεωτική και ο ασφαλιστής είναι υπεύθυνος γι' αυτό.

Ο ασφαλιστικός νόμος ορίζει ρητά ότι το ασφαλιστήριο συμβόλαιο που χορηγείται από τον ασφαλιστή χρησιμεύει ως αποδεικτικό στοιχείο της ασφαλιστικής σύμβασης και δεσμεύει τον λήπτη της ασφάλισης.

Πριν από την καθιέρωσή του, απόδειξη ότι το άτομο που υπέγραφε το ασφαλιστήριο συμβόλαιο είχε αποδεχθεί τη σύμβαση και τους όρους της παρείχε το ασφαλιστήριο συμβόλαιο που υπογραφόταν μόνο από τον ασφαλιστή. Ωστόσο, δεν αποδείκνυε ότι ο λήπτης της ασφάλισης είχε συμφωνήσει να την αποδεχθεί. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να αυξηθεί σε μεγάλο βαθμό η σύγχυση όσον αφορά τη δέσμευση του ασφαλισμένου και όσον αφορά τους γραπτούς όρους του ασφαλιστηρίου συμβολαίου που συνδέονται με την ασφάλιση.

Τέλος, το ασφαλιστήριο συμβόλαιο, όπως ορίζεται από τον ασφαλιστικό νόμο, πρέπει να περιλαμβάνει τα κρίσιμα στοιχεία της ασφαλιστικής σύμβασης, δηλαδή τις πληροφορίες σχετικά με τα μέρη και τον δικαιούχο της ασφάλισης. το ποσό της ασφάλισης, εάν υπάρχει, τους κινδύνους που αναλαμβάνει ο ασφαλιστής, τυχόν πρόσθετους περιορισμούς της κάλυψης που συμφωνήθηκαν πέραν εκείνων που ορίζονται στον ασφαλιστικό νόμο, το ασφάλιστρο, τον τόπο και τη διάρκεια της ασφάλισης<sup>23</sup>.

## **2.11 Όροι Ασφάλισης**

Οι χειρόγραφοι και έντυποι όροι και προϋποθέσεις αποτελούν το ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Επειδή είναι ακριβέστεροι, οι χειρόγραφοι όροι υπερισχύουν των τυπωμένων όρων και εφαρμόζονται σε περίπτωση αντίφασης μεταξύ τους. Για να ελαχιστοποιηθεί η σύγχυση σχετικά με τη φύση τους, ο Ασφαλιστικός Νόμος

---

<sup>23</sup> Clann, M. K., Brown, B. T., & Sydow, S. J. . Judicial Interpretation of Insurance Contracts in Maritime Law: The Duty of Good Faith in Handling Claims. Tul. L. Rev., 66, 479, 1991



αναφέρεται τόσο στις έντυπες όσο και στις χειρόγραφες φράσεις ως "ασφαλιστικοί όροι". Οι εξατομικευμένες πληροφορίες του συγκεκριμένου συμβολαίου αναγράφονται συνήθως στα χειρόγραφα συμβόλαια στην πρώτη σελίδα. Οι έντυποι όροι είναι εκείνοι που ο ασφαλιστής έχει καθορίσει εκ των προτέρων και ζητά από τον ασφαλισμένο να αποδεχθεί στην τρέχουσα μορφή τους.

Με τη θέσπιση του ασφαλιστικού νόμου διαμορφώθηκε μια σαφής νομική διάκριση μεταξύ συμβολαίου και ασφαλιστικών όρων. Οι συνθήκες υπό τις οποίες ο συγκεκριμένος ασφαλιστής παρέχει κάλυψη περιγράφονται στους ασφαλιστικούς όρους. Οι ουσιώδεις όροι της ασφαλιστικής σύμβασης περιλαμβάνονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο, μαζί με τυχόν περαιτέρω εξατομικευμένους όρους ή προϋποθέσεις που τα μέρη επιθυμούν να συμπεριλάβουν.

Οι ασφαλιστικοί όροι πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τα εύλογα συμφέροντα του λήπτη της ασφάλισης και των καλυπτόμενων προσώπων και να μην είναι καταχρηστικοί, αντίθετοι με υποχρεωτικές νομοθετικές διατάξεις ή άλλως άκυροι. Πρέπει επίσης να είναι γραμμένοι με σαφήνεια. Τα δικαστήρια, θεωρητικά, δεν θα τους εφαρμόσουν εάν δεν συμβαίνει αυτό. Οι ασφαλιστικοί όροι πρέπει να συμφωνούνται από τον ασφαλισμένο, προκειμένου να είναι νομικά δεσμευτικοί σύμφωνα με το εμπορικό καθεστώς. Με την προσκόμιση και την επίκληση του ασφαλιστηρίου συμβολαίου ενώπιον του δικαστηρίου ή άλλης αρχής, παρέχεται απόδειξη.

Η παράδοση όλων των όρων ασφάλισης πρέπει να γίνεται το αργότερο με το ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Ως εκ τούτου, εάν ένας νέος σημαντικός όρος αναφέρεται αρχικά στην απόδειξη διακανονισμού που λαμβάνει ο ασφαλισμένος κατά την παραλαβή της ασφάλισης και δεν είναι συμβατικός όρος, ο όρος δεν είναι εκτελεστός έναντι του ασφαλισμένου<sup>24</sup>

---

<sup>24</sup> Clann et al., 1991

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3°

### ΖΗΜΙΕΣ ΑΠΟ ΡΥΠΑΝΣΗ-ΕΙΔΙΚΑ ΚΑΘΕΣΤΩΤΑ ΕΥΘΥΝΗΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ

#### **3.1 Η διεθνής σύμβαση ΔΣ 1992 (CLC) σχετικά με την ευθύνη για ρύπανση από πετρελαιοειδή**

Ιστορικά, η Διεθνής Σύμβαση του 1969 για την αστική ευθύνη για ζημιές από ρύπανση πετρελαίου (CLC) θεσπίστηκε ως απάντηση σε μια σειρά θαλάσσιων συμβάντων που έλαβαν χώρα μεταξύ των μέσων της δεκαετίας του 1960 και των μέσων της δεκαετίας του 1970. Η CLC επικυρώθηκε με τα πρωτόκολλα του 1992 και του 2000, τέθηκε σε ισχύ στις 19 Ιουνίου 1975 και υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 29 Νοεμβρίου 1969.

Υπό την προϋπόθεση ότι τα τελευταία έχουν πράγματι μεταφέρει ή έχουν μεταφέρει πετρέλαιο ως φορτίο και εξακολουθούν να υπάρχουν υπολείμματα πετρελαίου, η σύμβαση αυτή προβλέπει νομική ευθύνη για ζημιές ρύπανσης που προκαλούνται από πετρέλαιο που μεταφέρεται καθαρά ως φορτίο, όπως στην περίπτωση των δεξαμενόπλοιων ή των πλοίων μικτού φορτίου. Όταν διαρρέει πετρέλαιο που χρησιμοποιείται ως καύσιμο, η CLC εφαρμόζεται επίσης, αλλά μόνο στα δεξαμενόπλοια ή στα πλοία μικτού φορτίου υπό τις ειδικές συνθήκες που καθορίζονται για τα τελευταία<sup>25</sup>.

Συνεπώς, ούτε η εθνικότητα του εν λόγω πλοίου ούτε η τοποθεσία του κέντρου της επιχείρησης του πλοιοκτήτη έχουν αντίκτυπο στην CLC. Οι αγωγές μπορούν επίσης να ασκηθούν στο κράτος ή στα κράτη στην επικράτεια των οποίων έλαβε χώρα ταυτόχρονα το ζημιογόνο γεγονός.

#### **3.2 Σημασία Ζημίας**

Η ρύπανση, όπως ορίζεται στο άρθρο I παράγραφος 6 στοιχείο α), προκαλείται από "διαφυγή ή διαρροή πετρελαίου". Το ανθεκτικό ορυκτό πετρέλαιο, το οποίο το πλοίο είτε μεταφέρει ως φορτίο είτε καίει ως καύσιμο, είναι αυτό που προκαλεί το ζημιογόνο γεγονός. Πιο συγκεκριμένα, η ζημία λαμβάνει χώρα στο εξωτερικό περιβάλλον του πλοίου και επηρεάζει αποκλειστικά και μόνο τους εξωτερικούς φορείς. Η ρύπανση και μόνο, και καμία άλλη αιτία, πρέπει να είναι η μοναδική πηγή της ζημίας. Επιπλέον, καμία άλλη εγκατάσταση ή εξάρτημα δεν μπορεί να έχει συμβάλει στο ζημιογόνο γεγονός εκτός από το ίδιο το πλοίο.

---

<sup>25</sup> Haight Jr, C. S. Babel Afloat: Some Reflections on Uniformity in Maritime Law. J. Mar. L. & Com., 28, 189, 1997

### 3.3 Τα δομικά χαρακτηριστικά του καθεστώτος ευθύνης

**A] Αντικειμενική ευθύνη:** Ένας κίνδυνος θέτει τον πλοιοκτήτη σε θέση αντικειμενικής ευθύνης. Υπάρχει περίπτωση εξαίρεσης από την εν λόγω ευθύνη εάν, σύμφωνα με το άρθρο III παράγραφος 2, το ζημιογόνο γεγονός προκλήθηκε από στρατιωτική δραστηριότητα, ήταν αποτέλεσμα εκ προθέσεως πράξης ή παράλειψης τρίτου που είχε σκοπό να προκαλέσει ζημία ή ήταν αποτέλεσμα αμέλειας ή άλλης παράνομης πράξης που διαπράχθηκε από κυβέρνηση ή άλλη αρχή που είναι επιφορτισμένη με τη συντήρηση φάρων ή άλλων βοηθημάτων ναυσιπλοΐας.

**B] Περιορισμένη ευθύνη:** Ο πλοιοκτήτης έχει μικρή ευθύνη. Μόνο η Σύμβαση χρησιμεύει ως βάση για την αποζημίωση ζημιών από ρύπανση (άρθρο III, παράγραφος 4)- ο πλοιοκτήτης είναι επίσης υπεύθυνος για την ικανοποίηση της απαίτησης. Επιπλέον, το Πρωτόκολλο του 1992 επέκτεινε τον ορισμό του "ανεύθυνου" στο άρθρο III παράγραφος 4 για να συμπεριλάβει έξι πρόσθετες καταστάσεις που αφορούν ανεύθυνους οφειλέτες, όπως<sup>26</sup>

**1. Ο εκπρόσωπος του πλοίαρχου του πλοίου ή τα μέλη του πληρώματος**

**2. Ο πλοίαρχος του πλοίου, οι αξιωματικοί του πλοίαρχου ή άλλα μέλη του πληρώματος.**

**3. Ο ναυλωτής, ο πλοιοκτήτης του πλοίου, ο πλοίαρχος ή ο καπετάνιος, οι υπάλληλοι του ναυλωτή ή το προσωπικό του ναυλωτή.**

**4. Το πρόσωπο στο οποίο έχει δοθεί εξουσιοδότηση να εκτελέσει διάσωση από τον πλοίαρχο του πλοίου**

**Όποιος έχει λάβει προληπτικά μέτρα είναι ο αριθμός πέντε.**

**6. Οι ιδιοκτήτες των προσώπων που αναφέρονται στις παραγράφους (3) και (4) (5).**

Επιπλέον, ο όρος "ανεύθυνος" δεν ισχύει για τα προαναφερθέντα άτομα εάν η ζημία προκλήθηκε από δική τους ενέργεια ή αδράνεια.

Ο πλοιοκτήτης είναι ο ιδιοκτήτης του πλοίου και είναι υπεύθυνος για το ζημιογόνο περιστατικό. Αυτό περιλαμβάνει και τον πλοίαρχο του πλοίου.

---

<sup>26</sup> Haight , 1997

[Η ευθύνη περιορίζεται ποσοτικά] Ο πλοίαρχος του πλοίου, ο οποίος είναι υπεύθυνος, έχει αυτή τη δυνατότητα. Το Πρωτόκολλο του 1976 επέφερε προσαρμογές, τις οποίες ακολούθησε αύξηση των περιορισμών με το Πρωτόκολλο του 1992. Αρχικά, τα όρια υπολογίζονταν με βάση τη χωρητικότητα του πλοίου.

### **3.4 Η Διεθνής Σύμβαση ΔΣ 1992 για την ίδρυση του Διεθνούς Κεφαλαίου (IOPC Fund)**

Το Ταμείο του 1992 και το Συμπληρωματικό Ταμείο είναι δύο διεθνείς οργανισμοί που απαρτίζουν τα Διεθνή Ταμεία Αποζημίωσης της Ρύπανσης από Πετρέλαιο (IOPC Funds), τα οποία προσφέρουν αποζημίωση για ζημίες από ρύπανση από πετρέλαιο που προκαλούνται από πετρελαιοκηλίδες δεξαμενόπλοιων. Δεδομένου ότι έχει εγκριθεί από τα συμβαλλόμενα κράτη της Σύμβασης Ευθύνης, το ICF είναι λιγότερο σημαντικό από τη Σύμβαση Ευθύνης. Επιπλέον, η ερμηνεία της Σύμβασης για τα Ταμεία και της Σύμβασης για την Ευθύνη είναι σύμφωνη. Τέλος, το Διεθνές Ταμείο ευθύνεται παρόλα αυτά για ζημίες ακόμη και αν η ευθύνη έχει λήξει στο πρώτο στάδιο.<sup>27</sup>

#### **3.4.1 Το Κεφάλαιο του 1992**

Το Ταμείο του 1992 χρηματοδοτείται από επιχειρήσεις και άλλους οργανισμούς των κρατών μελών που παραλαμβάνουν συγκεκριμένες κατηγορίες πετρελαίου που παραδίδονται δια θαλάσσης. Ιδρύθηκε το 1996 σύμφωνα με τη σύμβαση του Ταμείου του 1992. Τα κράτη είναι υπεύθυνα για τη διαχείριση του Κεφαλαίου, το οποίο είναι ένας διεθνής οργανισμός<sup>28</sup>.

Η Συνέλευση και η Εκτελεστική Επιτροπή είναι οι δύο οντότητες που είναι υπεύθυνες για τη διαχείριση του Κεφαλαίου του 1992. Αντιπρόσωποι από την κυβέρνηση κάθε κράτους μέλους απαρτίζουν τη Συνέλευση. Η Εκτελεστική Επιτροπή είναι ένα επικουρικό όργανο που επιλέγεται από τη Συνέλευση, με συνολικά 15 κράτη μέλη. Κύρια αρμοδιότητά της είναι η έγκριση των αιτήσεων αποζημίωσης.

Εάν οι αιτούντες δεν έχουν λάβει το πλήρες ποσό της αποζημίωσης λόγω της εφαρμογής της Σύμβασης Αστικής Ευθύνης, μπορεί να παρασχεθεί περαιτέρω αποζημίωση από το Κεφάλαιο 1992 ICA, σύμφωνα με το Κεφάλαιο 1992 ICA. Αυτό ισχύει στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- Η ζημία υπερβαίνει το ανώτατο όριο ευθύνης του πλοιοκτήτη (CLC 1992)
- Επειδή η ζημία ήταν εξ ολοκλήρου αποτέλεσμα απροσεξίας τρίτου ή καταστροφικής φυσικής καταστροφής ή λόγω αμέλειας δημόσιας αρχής σε

---

<sup>27</sup> Παπανδρέου, Ν. Ναυτικά ατυχήματα και θαλάσσια ασφάλιση, 2022

<sup>28</sup> Σαψής, Π. Ναυτική Ασφάλιση (Bachelor's thesis), 2013

σχέση με τη συντήρηση φώτων, φάρων ή άλλων βοηθημάτων ναυσιπλοΐας, ο πλοιοκτήτης δεν ευθύνεται βάσει της CLC 1992. (Βλέπε τμήμα 3.3)

- Οι απαιτήσεις της Σύμβασης Αστικής Ευθύνης του 1992 δεν μπορούν να ικανοποιηθούν πλήρως από τον πλοιοκτήτη και η ασφάλιση δεν επαρκεί για να καλύψει όλες τις νόμιμες αξιώσεις αποζημίωσης<sup>29</sup>.

### **3.4.2 Το Πρωτόκολλο του Συμπληρωματικού Κεφαλαίου**

Με το Πρωτόκολλο του 2003 στη Σύμβαση του 1992 για το Ταμείο σχηματίστηκε ένα συμπληρωματικό ταμείο, προκειμένου να παρέχεται στα κράτη που είναι μέλη του συμπληρωματικού ταμείου πρόσθετη αποζημίωση για ζημίες ρύπανσης. Το Συμπληρωματικό Ταμείο δέχεται αιτήσεις αποζημίωσης σύμφωνα με τα ίδια πρότυπα με το Ταμείο που ιδρύθηκε το 1992.

### **3.5 Χρηματοδότηση του Διεθνούς Κεφαλαίου**

Το Ταμείο χρηματοδοτείται από κράτη, με πρώτες την Ιαπωνία και την Ινδία, που αγοράζουν πάνω από 150.000 τόνους πετρελαίου ετησίως. Η χρηματοδότηση μπορεί να εκταμιεύεται είτε ετησίως είτε από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του ΔΣ.

### **3.6 Αποζημίωση**

Ο πλοιοκτήτης έχει τη δυνατότητα να περιορίσει την ευθύνη του σε ένα ποσό που καθορίζεται από τη χωρητικότητα του πλοίου. Το μέγιστο ποσό είναι 4,51 εκατομμύρια Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα (ΕΤΔ) ή 6,30 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ για πλοία με χωρητικότητα έως 5000 μονάδες ολικής χωρητικότητας. Το ανώτατο όριο είναι 4,51 εκατομμύρια SDR για πλοία με 5000 έως 140.000 μονάδες ολικής χωρητικότητας, συν 631 SDR (882 USD) για κάθε πρόσθετη μονάδα χωρητικότητας, ενώ το ανώτατο όριο είναι 89,77 εκατομμύρια SDR για πλοία με 140.000 ή περισσότερες μονάδες ολικής χωρητικότητας (125,4 εκατομμύρια USD)<sup>2</sup>. Ωστόσο, εάν αποδειχθεί ότι η ζημία από τη ρύπανση προκλήθηκε από προσωπική πράξη ή παράλειψη του πλοιοκτήτη, είτε αυτή έγινε απρόσεκτα είτε εν γνώσει του ότι ήταν πιθανό να συμβεί μια τέτοια ζημία, ο πλοιοκτήτης δεν επιτρέπεται να ελαχιστοποιήσει την υποχρέωσή του<sup>30</sup>.

Ανεξάρτητα από το μέγεθος του πλοίου, η μέγιστη αποζημίωση στο πλαίσιο του Ταμείου του 1992 για κάθε περιστατικό είναι 203 εκατομμύρια SDR (283,6 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ)<sup>3</sup>. Η αποζημίωση που καταβάλλεται από τον πλοιοκτήτη

---

<sup>29</sup> Ψαρρού, Β. Μ. Ποιοτική απόδοση των πλοίων της εμπορικής ναυτιλίας (Master's thesis, Πανεπιστήμιο Πειραιώς), 2017

<sup>30</sup> Ψαρρού, 2017

ή τον ασφαλιστή του σύμφωνα με τη σύμβαση αστικής ευθύνης του 1992 περιλαμβάνεται σε αυτό το μέγιστο ποσό.

Η αποζημίωση που θα επιδικαστεί σε κάθε ενάγοντα θα μειωθεί αντίστοιχα εάν το συνολικό ποσό των τεκμηριωμένων απαιτήσεων υπερβαίνει το σύνολο της αποζημίωσης που επιτρέπεται βάσει των δύο συμβάσεων του 1992. Όταν υπάρχει πιθανότητα να συμβεί αυτό, το κεφάλαιο του 1992 ενδέχεται να χρειαστεί να θέσει ανώτατο όριο στο ποσό της αποζημίωσης που μπορεί να επιδικαστεί, προκειμένου να αντιμετωπιστούν δίκαια όλοι οι ενάγοντες. Εάν μειωθεί η αβεβαιότητα σχετικά με τον συνολικό αριθμό των επαληθευμένων απαιτήσεων, το επίπεδο των πληρωμών μπορεί να αυξηθεί στη συνέχεια<sup>31</sup>.

Συμπεριλαμβανομένων των ποσών που καταβλήθηκαν βάσει των συμβάσεων του 1992 για την αστική ευθύνη και το κεφάλαιο, το συμπληρωματικό ταμείο καταβάλλει περαιτέρω αποζημιώσεις, με αποτέλεσμα το συνολικό ποσό της αποζημίωσης που καταβάλλεται για κάθε περίπτωση ζημίας σε κράτος μέλος του ταμείου να ανέρχεται σε 750 εκατ. SDR (1.047 εκατ. δολάρια ΗΠΑ). Ένα σημαντικό πλεονέκτημα του Συμπληρωματικού Ταμείου είναι η σπανιότητα με την οποία είναι αναγκαία η αναλογική μείωση των ποσών αποζημίωσης που καταβάλλονται για ζημίες ρύπανσης σε κράτη που είναι μέλη του Ταμείου αυτού, ακόμη και στα πιο σοβαρά περιστατικά ρύπανσης. Συνήθως, οι ενάγοντες μπορούν να λάβουν εξαρχής ποσό αποζημίωσης ίσο με το 100% των βεβαιωμένων απαιτήσεών τους. <sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Τα ποσά στις Συμβάσεις του 1992 εκφράζονται σε Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα (ΕΤΔ) του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου. Το ΕΤΔ μετατρέπεται στο νόμισμα του Κράτους όπου επήλθε η ζημία ρύπανσης σύμφωνα με την προσήκουσα συναλλαγματική ισοτιμία. Στο παρόν Εγχειρίδιο, η μετατροπή από Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα σε δολάρια ΗΠΑ έγινε με βάση τη συναλλαγματική ισοτιμία που

---

<sup>31</sup> Mukherjee et al., 2020

ίσχυε στις 2 Σεπτεμβρίου 2016, ήτοι 1 ΕΤΔ = 1,397085 δολάρια ΗΠΑ. Οι μετατροπές σύμφωνα με τις τρέχουσες συναλλαγματικές ισοτιμίες είναι διαθέσιμες στον ιστότοπο του Οργανισμού.

<sup>2</sup> Τα ποσά αυτά ισχύουν για τα περιστατικά που συνέβησαν μετά την 1η Νοεμβρίου 2003.

<sup>3</sup> [https://www.iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2016\\_edition\\_gr.pdf](https://www.iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2016_edition_gr.pdf)

### 3.7 Κριτήρια Αποζημίωσης

Οι έννοιες της αναλογικότητας και της αιτιώδους συνάφειας αποτελούν τη βάση για τη χορήγηση αποζημίωσης. Επιπλέον, εάν η ζημία και η ρύπανση είναι εύλογα κοντά η μία στην άλλη, οφείλεται επίσης αποζημίωση για διαφυγόντα κέρδη. Η αποζημίωση πρέπει να πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- τον τόπο της ζημίας σε σχέση με τον τόπο κατοικίας του ζημιωθέντος
- ο βαθμός εξάρτησης του ζημιωθέντος από τη ζημιωθείσα περιοχή
- ο βαθμός στον οποίο ο ζημιωθείς είναι μέλος της οικονομίας
- τις αντικαταστάσεις που μπορεί να είναι σε θέση να απασχολήσει ο ζημιωθείς

Οι ζημιωθέντες εμπίπτουν στις ακόλουθες κατηγορίες, εφόσον πληρούνται οι προαναφερθείσες προϋποθέσεις:

A) Όσοι έχουν υποστεί τραυματισμούς πρώτου βαθμού, οι οποίοι συνήθως λαμβάνουν αποζημίωση

B) Οι ζημιωθέντες δευτέρου βαθμού, οι οποίοι συνήθως δεν αποζημιώνονται

Τα μέτρα αποζημίωσης των ζημιών τηρούν τους νόμους της αναλογικότητας και της αιτιότητας και για να δικαιούνται αποζημίωση πρέπει να πληρούν τα ακόλουθα κριτήρια:

1. Πρέπει να είναι σε θέση να επαναφέρουν την κατάσταση όπως ήταν πριν από το καταστροφικό συμβάν.
2. Να αποτρέπουν πιθανή βλάβη σε άλλα οικοσυστήματα.
3. Να μειώνουν τις τυχαίες ζημιές και
4. Μπορούν να πραγματοποιηθούν τεχνικά και δεν είναι εξαιρετικά δαπανηρές.

### 3.8 Ποινική Ευθύνη

Ένα δεξαμενόπλοιο με σημαία Μάλτας, ηλικίας 25 ετών, με το όνομα Erika, χωρίστηκε στη μέση στις 12 Δεκεμβρίου 1999, 40 ναυτικά μίλια ανοικτά των ακτών της Βρετανίας στον Βισκαϊκό Κόλπο, ως αποτέλεσμα δυσμενών καιρικών συνθηκών. Το πλήρωμα του πλοίου σώθηκε, αλλά περίπου 20.000 τόνοι πετρελαίου διέρρευσαν

στο νερό, καταστρέφοντας 400 χιλιόμετρα της γαλλικής ακτογραμμής και προκαλώντας περιβαλλοντική καταστροφή. Η τραγωδία του Erika αποκάλυψε ότι δεν υπάρχουν αρκετοί νόμοι που να διέπουν την ασφάλεια των πλοίων και τη μείωση της θαλάσσιας ρύπανσης. Το ζήτημα έγινε ευρωπαϊκό, ως αποτέλεσμα της ρύπανσης των γαλλικών ακτών και αργότερα των εσωτερικών περιοχών της Γαλλίας. Έκτοτε, θεσπίστηκαν αυστηρότεροι κανονισμοί για τις θαλάσσιες δραστηριότητες στις ευρωπαϊκές πλωτές οδούς. Οι ποινικές κυρώσεις είναι όμως επίσης απαραίτητες. Τόσο η οδηγία 2005/35/EK της 7ης Σεπτεμβρίου 2005 όσο και η απόφαση-πλαίσιο 2005/667/ΔΕΥ του Συμβουλίου για τη θέσπιση νομοθεσίας για την καταπολέμηση της ρύπανσης από τα πλοία τις έχουν ενισχύσει σημαντικά. Ο νόμος 4037/2012 τροποποίησε και ενσωμάτωσε την προαναφερθείσα οδηγία, δηλαδή την οδηγία 2005/35/EK, στο ελληνικό δίκαιο<sup>32</sup>.

### **3.9 Ενίσχυση Θαλάσσιας Ασφάλειας**

Οι ακόλουθες κατηγορίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την κατηγοριοποίηση των δράσεων που εκτελούνται για τη μείωση των ναυτικών ατυχημάτων και τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα:

#### **1. Λειτουργικά και κατασκευαστικά μέτρα<sup>33</sup>**

Οι διαδικασίες αυτές αφορούν τον εξοπλισμό του πλοίου, τη διαχείριση της χωρητικότητας, την εκπαίδευση των ναυτικών κ.λπ. Οι οδηγίες αντικατοπτρίζουν τους ευρωπαϊκούς κανόνες που υποστηρίζουν τα επιχειρησιακά μέτρα:

Όσον αφορά τη χωρητικότητα των πλοίων, 1999/32/EK

Σχετικά με την εφαρμογή ενός συστήματος για την ασφαλή λειτουργία των υπηρεσιών, 1999/35/EK

Σχετικά με τον καθορισμό των απαιτήσεων, οδηγία 2001/96/EK  
κριτήρια από την 2003/25/EK

#### **2. Δράσεις με εποπτικό προσανατολισμό**

Η οδηγία 2009/21/EK απαιτεί από τα κράτη μέλη<sup>34</sup>:

---

<sup>32</sup> Staring, G. S., & Waddell, G. L. Marine Insurance. Tul. L. Rev., 73, 1619, 1998

<sup>33</sup> Staring et al., 1998

<sup>34</sup> Hill, 2017



πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικές με το πλοίο- πλήρη γνώση του κατά πόσον τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια του κράτους στο οποίο ανήκουν συμμορφώνονται με τους διεθνείς κανόνες και κανονισμούς- διαβεβαίωση ότι γίνεται σεβαστή η άρνηση πρόσβασης του πλοίου- και οι διοικητικές αρχές κάθε κράτους μέλους ελέγχονται από το σύστημα ελέγχου του ΙΜΟ, το οποίο έχει θεσπίσει ένα σύστημα αξιολόγησης.

### 3. Δράσεις ειδικά για το κράτος λιμένα

Σε μια υπουργική διάσκεψη για τη διαχείριση των πλοίων από το κράτος λιμένα που πραγματοποιήθηκε στο Παρίσι, Γαλλία, τον Ιανουάριο του 1982, 14 ευρωπαϊκά κράτη υπέγραψαν το Μνημόνιο Συνεννόησης των Παρισίων (Paris MOU) ως απάντηση στην καταστροφή της Erika και τη μόλυνση των γαλλικών ακτών. Άρχισε να λειτουργεί την 1η Ιουλίου 1982. Το Μνημόνιο των Παρισίων έχει υποστεί πολλές αναθεωρήσεις από τότε για να αντιμετωπίσει τα νέα κριτήρια ασφάλειας και θαλάσσιου περιβάλλοντος που θέσπισε ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ), καθώς και τους κανόνες που αφορούν τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών. Οι ακόλουθες χώρες αποτελούν σήμερα τα 27 κράτη μέλη του οργανισμού: Βέλγιο, Βουλγαρία, Γαλλία, Γερμανία, Δανία, Ελλάδα, Εσθονία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ιρλανδία, Ισλανδία, Ισπανία, Ιταλία, Καναδάς, Κροατία, Κύπρος, Λετονία, Λιθουανία, Μάλτα, Κάτω Χώρες, Νορβηγία, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Ρωσική Ομοσπονδία, Σλοβενία, Σουηδία, Φινλανδία και Ηνωμένο Βασίλειο<sup>35</sup>.

Στόχος του Μνημονίου είναι να τερματιστεί η χρήση υποβαθμισμένων πλοίων με την εφαρμογή ενός συντονισμένου συστήματος ελέγχου από το κράτος του λιμένα.

Στα λιμάνια του Μνημονίου του Παρισιού, διενεργούνται ετησίως περισσότερες από 17.000 επιθεωρήσεις ξένων πλοίων για να διασφαλιστεί ότι τηρούν τους διεθνείς κανόνες για την ασφάλεια, την προστασία και το περιβάλλον, καθώς και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των μελών του πληρώματος.

Το θεμελιώδες δόγμα είναι ότι ο πλοιοκτήτης/χειριστής φέρει την πρωταρχική ευθύνη για την τήρηση των προτύπων που καθορίζονται από τις διεθνείς ναυτιλιακές

---

<sup>35</sup> Πανουργιάς, Δ., Οι εγγυήσεις στη ναυτική ασφάλιση, 2013

συμβάσεις. Το κράτος σημαίας εξακολουθεί να είναι υπεύθυνο για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης αυτής<sup>36</sup>.

### 3.10 Κατάσχεση πλοίου

#### A] Συντηρητική κατάσχεση πλοίου

Η Σύμβαση των Βρυξελλών της 10ης Μαΐου 1952 για την ενοποίηση των κανόνων που αφορούν τη συντηρητική κατάσχεση των ποντοπόρων πλοίων διέπει τη συντηρητική κατάσχεση πλοίων. Ένα πλοίο που φέρει τη σημαία κράτους μέλους τίθεται συγκεκριμένα υπό κράτηση μέσω συντηρητικής κατάσχεσης και τίθεται υπό την εξουσία οποιουδήποτε μέλους. Η συντηρητική κατάσχεση ενός πλοίου διέπεται από το άρθρο 713 του ΚΠΔ, το οποίο ορίζει τα εξής: "Με την επίδοση αντιγράφου της απόφασης που επιτρέπει την κατάσχεση στον οφειλέτη, μπορεί να πραγματοποιηθεί συντηρητική κατάσχεση πλοίου, αεροσκάφους ή εμπράγματος δικαιώματος επί αυτού που βρίσκεται στην κατοχή του οφειλέτη ή τρίτου. Αντίγραφο της απόφασης πρέπει να επιδοθεί και στον οργανισμό που είναι υπεύθυνος για την τήρηση του νηολογίου ή του μητρώου, αν η κατάσχεση αφορά πλοία ή αεροσκάφη με ελληνική νηολόγηση. Αντίγραφο της απόφασης πρέπει να επιδίδεται στον τρίτο, εάν η δέσμευση αφορά τρίτο πρόσωπο"<sup>37</sup>.

#### B] Αναγκαστική κατάσχεση πλοίου

Η έναρξη της αναγκαστικής εκτέλεσης είναι η παράδοση επιταγής πληρωμής. Σύμφωνα με το άρθρο 211 παράγραφος 1 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, η αναγκαστική κατάσχεση πλοίου δεν μπορεί να επιβληθεί πριν από την πάροδο 24 ωρών από την επίδοση της επιταγής πληρωμής, συνεπώς το άρθρο 57 του νόμου της 17.7/13.8.1923 δεν έχει εφαρμογή. Τα πλοία υπόκεινται σε απαγόρευση απόπλου πέραν της απαγόρευσης διάθεσης (άρθρο 1011 παράγραφος 2 του ΚΠολΔ, βασική διάκριση μεταξύ ακινήτων και πλοίων) ως έννομη συνέπεια της εκτέλεσης. 2 του ΚΠολΔ σχετικά με τη νομική δέσμευση του πλοίου (δηλ. την απαγόρευση διάθεσης), μία στον Λιμενάρχη του λιμένα νηολόγησης του πλοίου σύμφωνα με το άρθρο 1011

---

<sup>36</sup> Røsæg, 2000

<sup>37</sup> Αγγελίδου, Ζ. Τ.Η εγκατάλειψη κατά τον κώδικα ιδιωτικού ναυτικού δικαίου, 2006

παράγραφος 2 του ΚΠολΔ σχετικά με τη νομική δέσμευση του πλοίου (δηλ. την απαγόρευση διάθεσης) και μία σύμφωνα με το άρθρο 1011 παράγραφος 1 του ΚΠολΔ. Όσον αφορά την υλική δέσμευση του πλοίου (δηλ. το κώλυμα απόπλου - ΜΕFpir 196/2014), βλ. τμήμα 2 του ΚΠολΔ.

Το άρθρο 1011 ΚΠΔ επιτάσσει ότι, όταν ένα πλοίο κατάσχεται βίαια, η έκθεση κατάσχεσης του πλοίου πρέπει επίσης να περιλαμβάνει το όνομα και την εθνικότητα του πλοιοκτήτη, το όνομα του πλοίου, την πράξη με την οποία έχει νηολογηθεί και το διεθνές σήμα του. Δεδομένου ότι η κατάσχεση του πλοίου επεκτείνεται αυτομάτως μόνο στα συστατικά του και όχι στα εξαρτήματά του, η περιγραφή του κατασχεθέντος πλοίου πρέπει να περιλαμβάνει το μέγεθος και τη χωρητικότητά του, τον τύπο της κινητήριας δύναμης και την ισχύ της μηχανής, καθώς και τα κατασχεθέντα εξαρτήματά του. Η περιγραφή πρέπει να είναι ακριβής και γραμμένη κατά τρόπο που να καθιστά σαφές περί ποιου πλοίου πρόκειται.<sup>4</sup> Εντός δύο ημερών από την ημέρα επιβολής της κατάσχεσης, αντίγραφο της έκθεσης κατάσχεσης πρέπει επίσης να επιδοθεί στον λιμενάρχη του λιμένα όπου έγινε η κατάσχεση. Ο πλοίαρχος του λιμένα υποχρεούται στη συνέχεια να διακόψει υποχρεωτικά τον απόπλου μετά την παραλαβή του αντιγράφου της έκθεσης κατάσχεσης<sup>38</sup>.

---

<sup>4</sup> Επιβολή κατάσχεσης σε πλοίο

<https://www.capital.gr/nomika-themata/694624/epiboli-katasxesis-se-ploio>

### 3.11 Στατιστικά στοιχεία και παραδείγματα θαλάσσιων ατυχημάτων

#### Α] Πίνακας 1. Ναυτιλιακών Ατυχημάτων

Μήνας	Ατυχήματα	Ναυάγια	Θάνατοι	Απαγωγές
Δεκέμβριος 2020	92	9	31	8
Νοέμβριος 2020	85	4	22	33
Οκτώβριος 2020	98	7	22	
Σεπτέμβριος 2020	60	5	53	2

---

<sup>38</sup> Αγγελίδου, 2006

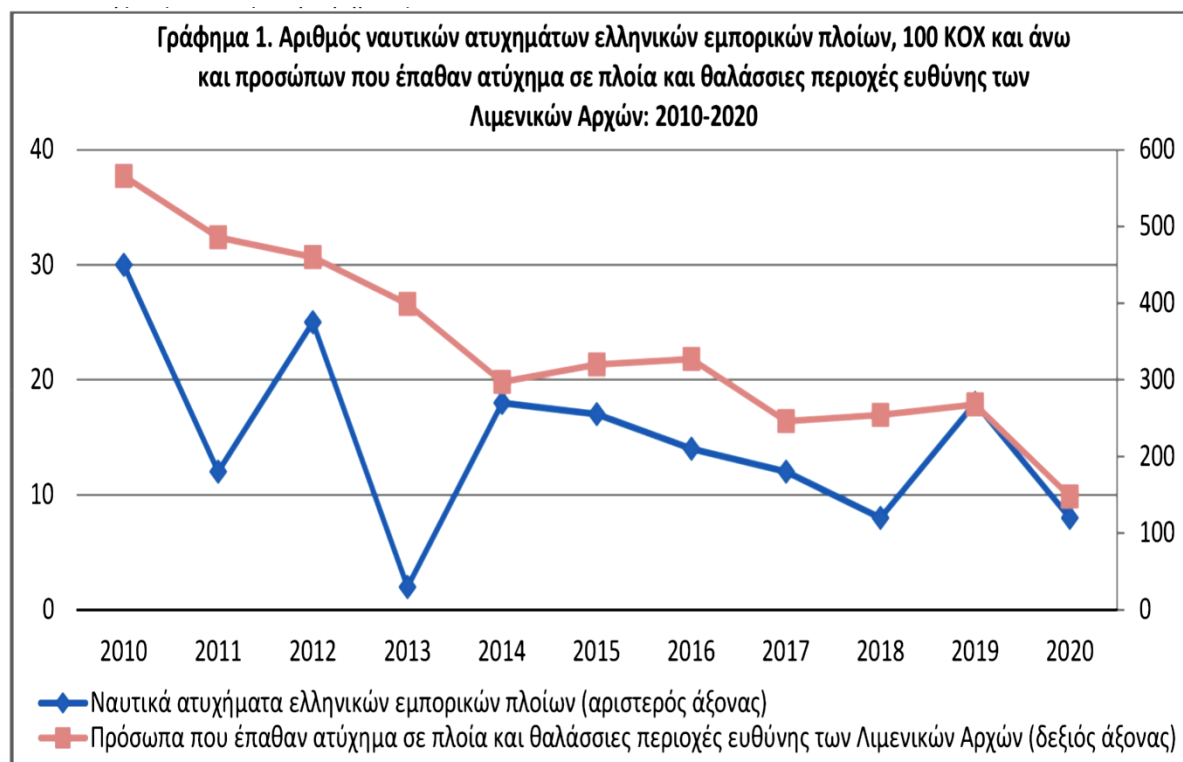
Αύγουστος 2020	<b>73</b>	<b>5</b>	<b>31</b>	
Ιούλιος 2020	<b>94</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>29</b>
Ιούνιος 2020	<b>62</b>	<b>2</b>	<b>27</b>	<b>6</b>
Μάιος 2020	<b>78</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>4</b>
Απρίλιος 2020	<b>67</b>	<b>4</b>	<b>31</b>	<b>18</b>
Μάρτιος 2020	<b>82</b>	<b>8</b>	<b>16</b>	<b>11</b>
Φεβρουάριος 2020	<b>76</b>	<b>3</b>	<b>26</b>	<b>10</b>
Ιανουάριος 2020	<b>78</b>	<b>2</b>	<b>18</b>	<b>3</b>

- Στον παραπάνω πίνακα προκαλεί εντύπωση η αύξηση του αριθμού των ατυχημάτων τους μήνες Ιούλιο, Οκτώβριο και Δεκέμβριο του 2020

Τα δεδομένα του πίνακα προήλθαν από τη πηγή

<https://e-nautilia.gr/2020-ekthesi-naytikon-atyximatou-se-arithmous/>

## Β] Γράφημα. 1 Ναυτικά ατυχήματα ελληνικών εμπορικών πλοίων



- Στο παραπάνω γράφημα, είναι εμφανής η εκθετική μείωση των προσώπων που έπαθαν ατύχημα σε πλοία, ενώ ο αριθμός των ατυχημάτων παρουσιάζει μείωση με αισθητή αύξηση τα έτη 2012, 2014 και 2019

## Γ] Παράδειγμα.1 Ναυτιλιακού ατυχήματος

Οκτώ μέλη του πληρώματος επέβαιναν σε ένα μικρό φορτηγό πλοίο που μετέφερε τσιμέντο και βρισκόταν στη Βόρεια Θάλασσα με σκοπό να περάσει από το Pentland Firth. Ο πλοίαρχος ενημέρωσε αρχικά ότι θα υπήρχε δίωρη καθυστέρηση στην άφιξη στη σημαδούρα Liverpool bar, αφού ταξίδευε επί 24 ώρες προς μια περιοχή με επιδείνωση του καιρού και προοδευτικά χειρότερη θάλασσα. Σύμφωνα με νέα αναφορά του καπετάνιου, η ώρα άφιξης του πλοίου θα καθυστερήσει κατά επιπλέον 10 ώρες την επόμενη ημέρα λόγω της επιδείνωσης του καιρού. Το πλοίο διατηρούσε πορεία 270° (πορεία ως προς τον πυθμένα- COG 272°) και ταχύτητα ως προς τον πυθμένα- SOG 10,6 κόμβους όταν έφτασε στο Pentland Firth (Εικόνα 1). Το πλήρωμα ενός πορθμείου που περνούσε μόλις το πλοίο είχε εισέλθει στο Pentland Firth το παρατήρησε. Η εκπομπή AIS του πλοίου σταμάτησε αργότερα το ίδιο απόγευμα. Διατηρούσε πορεία 239°, πορεία σε σχέση με τον πυθμένα 276° και ταχύτητα σε σχέση με τον πυθμένα 6,3 kt, σύμφωνα με τα στοιχεία του πιο πρόσφατου μηνύματος που έλαβε. Μετά από 25

ώρες, το κύτος του ανατραπέντος πλοίου ανακαλύφθηκε και αναφέρθηκε στην κοντινή ακτοφυλακή. Το σακατεμένο πλοίο βυθίστηκε γρήγορα<sup>39</sup>.

Κανένα μέλος του πληρώματος δεν εντοπίστηκε και η αποστολή έρευνας και διάσωσης (SAR) ήταν ανεπιτυχής.

Σύμφωνα με την επίσημη έκθεση ατυχήματος, μεταξύ άλλων παραγόντων,

Ο ίδιος πλοίαρχος είχε προηγουμένως σταματήσει το πλοίο καθώς πλησίαζε το Firth κατά τη διάρκεια πλημμυρικής παλίρροιας και περίμενε να κοπάσει το ισχυρό ρεύμα. Αυτό δείχνει ότι ο καπετάνιος είχε πλήρη επίγνωση του τι έπρεπε να γίνει εκείνη ακριβώς τη στιγμή.

Το πλοίο πήρε μια αρκετά μεγάλη κλίση και παρουσίασε μετατόπιση φορτίου κατά την αλλαγή πορείας σε μια άλλη περίπτωση ισχυρού καιρού στο Pentland Firth, με αποτέλεσμα μια πολύ ευρεία αριστερή στροφή. Προστέθηκε έρμα στις δεξαμενές έρματος για να επανέλθει το πλοίο στην αρχική του θέση. Σε σύγκριση με τις προηγούμενες πράξεις του, η απόφαση του πλοίαρχου να συνεχίσει προς το Firth σε αυτή την περίπτωση και υπό τόσο δύσκολες συνθήκες φαινόταν ανεξήγητη.

Οι θυελλώδεις άνεμοι, οι οποίοι ήταν αντίθετοι με το ισχυρό παλιρροιακό ρεύμα, δημιούργησαν τις εξαιρετικά δύσκολες θαλάσσιες συνθήκες. Το ταξίδι μέσω του Pentland Firth δεν θα έπρεπε να είχε αναληφθεί, διότι τέτοιες συνθήκες θα μπορούσαν να είχαν προβλεφθεί<sup>40</sup>.

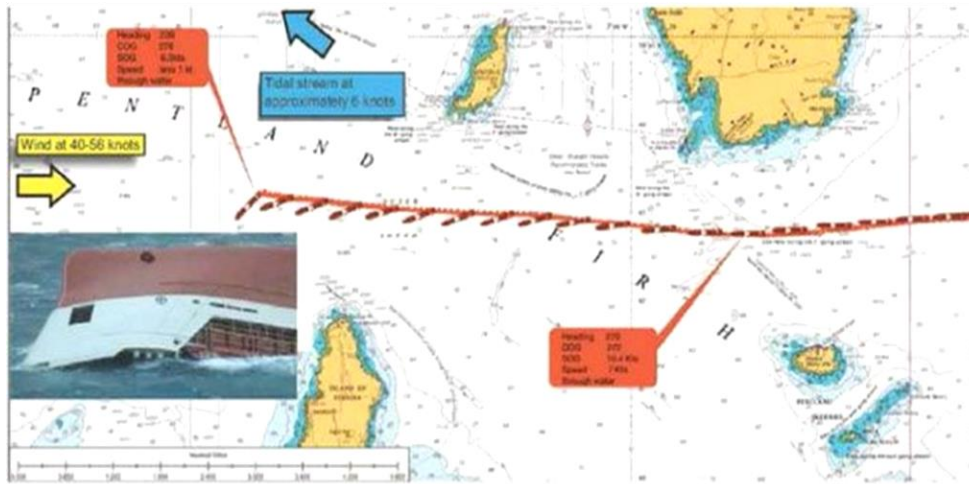
- Επειδή δεν είχε ληφθεί υπόψη η πυκνότητα του φορτίου του, είναι πιθανό η ευστάθειά του να μην υπερέβαινε τα βασικά πρότυπα του IMO. Οποιαδήποτε κατάσταση στην οποία το πλοίο θα έπαιρνε κλίση θα αύξανε την πιθανότητα ανατροπής λόγω πιθανής

---

<sup>39</sup> Γενηζεγκίνη, 2021

<sup>40</sup> Γεωργιάδου, 2007

μείωσης του μογλοβραχίονα ανόρθωσης.



Εικόνα 1

Τα δεδομένα προήλθαν από τις πηγές :

<https://e-nautilia.gr/> και την Ελληνική Στατιστική Αρχή <https://www.statistics.gr/>

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4°

### ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

#### 4.1 Η έννοια της σύγκρουσης

Η άμεση και η έμμεση σύγκρουση είναι οι δύο κατηγορίες συγκρούσεων. Μια έμμεση σύγκρουση, όπως ορίζεται στο άρθρο 13 ILC 1910 και στο αντίστοιχο άρθρο 241 CLC, συμβαίνει όταν ένα πλοίο προκαλεί ζημιά σε ένα άλλο πλοίο ως αποτέλεσμα ακατάλληλου χειρισμού ή όταν έχει παραλειφθεί ο ευεργετικός χειρισμός ή δεν έχουν τηρηθεί οι κανονισμοί ναυσιπλοΐας. Άμεση σύγκρουση συμβαίνει όταν η σύγκρουση δεν αφορά το κύριο σώμα, αλλά ένα παράρτημα αυτού, όπως, για παράδειγμα, οι άγκυρες. Προκειμένου να υπάρξει έμμεση σύγκρουση, η σημαντικότητα του ζημιωθέντος πλοίου πρέπει να σχετίζεται άμεσα με τον κίνδυνο και τις καταστροφικές επιπτώσεις του ακατάλληλου χειρισμού του υπαίτιου πλοίου<sup>41</sup>.

<sup>41</sup> Αδάμος, Π., Σύγκρουση πλοίων: Υπαιτιότητα και προβληματικές κατά το εσωτερικό δίκαιο. *Expressis Verbis Law Journal*, 2., 2018

## 4.2 Η ικανοποίηση της ναυτικής απαίτησης από σύγκρουση πλοίων

Με την εφαρμογή της Οδηγίας 2009/20/ΕΚ, η ασφάλιση της αστικής ευθύνης από σύγκρουση πλοίων συμπεριλήφθηκε στο ελληνικό δίκαιο με το ΠΔ 6/2012 και έχει καταστεί υποχρεωτική. Η άμεση αξίωση αποζημίωσης κατά του ασφαλιστή δεν καλύπτεται από την Οδηγία, συνεπώς το θέμα διέπεται από το εφαρμοστέο δίκαιο. Σύμφωνα με το άρθρο 7 παρ. 1 του ΙΟ 1910, η παραγραφή της πρωτογενούς αξίωσης αποζημίωσης είναι διετής και αφετηρία είναι η στιγμή που συνέβη το ατύχημα ή η σύγκρουση<sup>42</sup>.

## 4.3 Ζητήματα ιδιωτικού διεθνούς δικαίου

### Α] Σύγκρουση σε εθνικά ύδατα

Σε περίπτωση σύγκρουσης πλοίων σε εθνικά ύδατα, το εφαρμοστέο δίκαιο προσδιορίζεται στον κανόνα του άρθρου 4ΚανΡώμη II. Σύμφωνα με αυτό, ως εφαρμοστέο δίκαιο υποδεικνύεται το δίκαιο της χώρας στην οποία επήλθε η αρχική ζημιά εξαιτίας της σύγκρουσης, δηλαδή της χώρας στην οποία συνέβη η σύγκρουση.

Επιπλέον, το κράτος της σημαίας του πλοίου, δε μπορεί να θεωρηθεί ως τόπος επέλευσης της ζημιάς, αφού το ζημιολόγο γεγονός και αυτόματα η ζημιά, επέρχονται στα ύδατα που βρίσκεται το πλοίο.

### Β] Σύγκρουση πλοίων σε διεθνή ύδατα

Εάν η σύγκρουση γίνει σε διεθνή ύδατα, δημιουργούνται προβληματισμοί και ο κανόνας ΚανΡώμη II γίνεται αντικείμενο αμφισβήτησης για την αποτελεσματική εφαρμογή του. Κατά τη πρώτη άποψη ο ΚανΡώμηII δεν αναφέρει όρια και δύναται να περιλαμβάνει την ανοικτή θάλασσα ή την ΑΟΖ παράκτιου κράτους. Συγκεκριμένα, εφαρμόζεται η παρ. 2 του άρθρου 4, όπου αναφέρεται στη περίπτωση που τα εμπλεκόμενα πλοία έχουν ως συνήθη διαμονή το ίδιο κράτος, τότε εφαρμόζεται το δίκαιο του κράτους αυτού. Επιπλέον, στη παρ.3 του ίδιου άρθρου, γίνεται λόγος για τη ρήτρα διαφυγής. Δηλαδή, αν τα πλοία φέρουν ίδια σημαία, τότε η αδικοπραξία συνδέεται περισσότερο με το δίκαιο του κράτους της κοινής σημαίας. Κατά την δεύτερη άποψη, σε περίπτωση σύγκρουσης στην ανοικτή θάλασσα, το εφαρμοστέο δίκαιο θα πρέπει να ορίζεται με βάση τους κανόνες ιδ.δ.δ. του δικάζοντος δικαστή και έπειτα θα πρέπει να επιστρέψουμε στις ρυθμίσεις του ΚανΡώμη II<sup>43</sup>.

## 4.4 Μερική και Ολική Απώλεια

Μία απώλεια μπορεί να είναι είτε ολική, είτε μερική. Οποιαδήποτε απώλεια πέρα από την ολική, είναι μερική απώλεια.

---

<sup>42</sup> Αδάμος, 2018

<sup>43</sup> Αδάμος, 2018



#### 4.4.1 Πραγματική Ολική Απώλεια (Actual Total Loss)

Οι πραγματικές και οι τεκμαρτές ζημιές συνθέτουν τη συνολική ζημία. Πραγματική ολική απώλεια, όπως ορίζεται στο άρθρο 57 παράγραφος 1 του νόμου περί ναυτικής ασφάλισης (ΜΙΑ), συμβαίνει όταν το καλυπτόμενο πλοίο καταστρέφεται ολοσχερώς ή υφίσταται αμετάκλητη ζημία και δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί. Η ολική απώλεια καλύπτει επίσης τις περιπτώσεις όπου το πλοίο δεν έχει φθάσει στον προκαθορισμένο λιμένα προορισμού και αγνοείται για αρκετό χρονικό διάστημα. Το πλοίο θεωρείται ότι έχει βυθιστεί. Ειδικότερα, το άρθρο 58 του ΜΙΑ 1906 διευκρινίζει ότι "μπορεί να θεωρηθεί πραγματική ολική απώλεια" όταν ένα πλοίο που συμμετέχει σε περιπέτεια αγνοείται και δεν έχει ληφθεί κανένα μήνυμα γι' αυτό για εύλογο χρονικό διάστημα.<sup>6</sup> Ολική απώλεια συμβαίνει επίσης όταν απορρίπτονται εμπορεύματα προκειμένου να σωθεί το πλοίο και το άλλο φορτίο που μεταφέρει. Η περίπτωση της Berger and Light Diffusers Pty Pollock, στην οποία ένα πλοίο μετέφερε μεταλλικό φορτίο από την Αυστραλία στο Λονδίνο, είναι μια καλή εικόνα αυτού του γεγονότος. Αλλά λόγω διαρροής σε σωλήνα που περνάει μέσα από τα κύττα και στάζει θαλασσινό νερό, το φορτίο παραδόθηκε σκουριασμένο. Το φορτίο κηρύχθηκε ολική απώλεια από το δικαστήριο και ο παραλήπτης διατάχθηκε να λάβει αποζημίωση από τους ασφαλιστές<sup>44</sup>.

---

<sup>6</sup> <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41/section/58>

Όσον αφορά το φορτίο, ισχύει επίσης η πραγματική ολική απώλεια. Εάν ο ναύλος πληρωθεί κατά την παράδοση του φορτίου και υπάρξει ολική απώλεια πριν το πλοίο φτάσει στο λιμάνι προορισμού, θεωρείται ολική απώλεια του ναύλου.

#### Υπόθεση Duthie Hilton

Διευκρινίζει ότι ο ναύλος έπρεπε να καταβληθεί εντός τριών ημερών από την άφιξη του πλοίου και πριν από την παράδοση των εμπορευμάτων. Μια πυρκαγιά που ξέσπασε τη νύχτα μετά την κατάπλευση του πλοίου προκάλεσε ζημιά στο φορτίο από ανεξήγητη πηγή. Ο ναύλος για τη μεταφορά του φορτίου δεν εισπράχθηκε από τον μεταφορέα.

#### **1. Άφιξη αγαθών σε κατάσταση μη εμπορεύσιμη**

Υπάρχει πλήρης απώλεια προϊόντων όταν ένα φορτίο φτάνει στο λιμάνι κατεστραμμένο και ταυτόχρονα είχε προγραμματιστεί για μεταφόρτωση. Το φορτίο χάνεται, αφού ο παραλήπτης δεν το παραλαμβάνει, και το φορτίο επίσης χάνεται.

#### **2. Πώληση ευπαθούς φορτίου**

#### Υπόθεση Mordy Jones

---

<sup>44</sup> Δαγγίλα, 2014

Κατά την οποία ένα κατεστραμμένο πλοίο ανεγκύστηκε στο λιμάνι αναχώρησης. Διαπιστώθηκε ότι ορισμένα από τα εμπορεύματα έπρεπε να αποξηρανθούν αφού είχαν υποστεί ζημιά από το θαλασσινό νερό. Θα χρειάζονταν περίπου έξι εβδομάδες για να ολοκληρωθεί αυτή η επεξεργασία. Με τη συγκατάθεση των φορτωτών, ο πλοίαρχος αποφάσισε να πουλήσει το φορτίο.

Το συμβάν θα μπορούσε να είχε προκαλέσει περισσότερες καθυστερήσεις στο πλοίο χωρίς να θεωρηθούν υπεύθυνοι οι ασφαλιστές, ως εκ τούτου το δικαστήριο αποφάσισε ότι οι ασφαλιστές δεν ήταν υπεύθυνοι για την αποζημίωση της απώλειας του φορτίου. φαλιστές<sup>45</sup>.

### **3. Το πλοίο δε μπορεί να εκτελέσει τη συνέχιση του ταξιδιού του**

Εάν τα αγαθά δεν έχουν καταστραφεί πλήρως, αλλά το πλοίο δε μπορεί να φτάσει στο τελικό του προορισμό, ο καπετάνιος καλείται να αποφασίσει τη μεταφόρτωση των αγαθών σε ένα άλλο πλοίο που θα αναλάβει την παράδοση του φορτίου στον πραγματικό του παραλήπτη.

Ο όρος 4 του Institute voyage clauses Freight αναφέρει ότι σε περίπτωση ολικής απώλειας ( απόλυτης ή τεκμαρτής) το ποσό που επιστρέφεται από την ασφάλιση καταβάλλεται ολόκληρο, αν το σκάφος είναι πλήρως, ή μερικώς φορτωμένο ή ναυλωμένο υπό έρμα. “ *In the event of the total losses whether absolute or constructive of the vessel the amount underwritten by this policy shall be paid in full whether the vessel be fully or partly loaded or in ballast chartered*”.<sup>7</sup>

Ο όρος 5 του Institute voyage clauses Freight διευκρινίζει ότι στη περίπτωση που το σκάφος θεωρείται τεκμαρτή ολική απώλεια η ασφαλισμένη αξία στο συμβόλαιο για το σκάφος θα ληφθεί ως η αξία επισκευής και δε λαμβάνεται υπόψη η αξία των ζημιών ή του ναυαγίου. “ *In ascertaining whether the vessel is a constructive total loss the insured value in the policies on the ship shall be taken as the repaired value and nothing in respect of the damaged or break-up value wreck value be taken into account*”<sup>46</sup>.

### **4. Ματαίωση ναύλωσης**

Ματαίωση ενός ναυλωμένου ταξιδιού, πραγματοποιείται μόνο σε ειδικές περιπτώσεις εμπλοκής πολέμου, δυσμενών καιρικών συνθηκών ή οποιαδήποτε άλλη αιτία που οδηγεί στην ακύρωση της ναύλωσης και διακοπή του ταξιδιού.

---

<sup>45</sup> Røsæg, 2000

<sup>46</sup> Καρατζιά, 2020

## Παράδειγμα.2 ναυτιλιακού ατυχήματος- σύγκρουση πλοίων

### Doña Paz

Το ναυάγιο του πλοίου Doña Paz είναι το μεγαλύτερο ναυάγιο σε καιρό ειρήνης. Το πλοίο κατασκευάστηκε στην Ιαπωνία το 1963 με την ονομασία "Himeuri Maru", ενώ το 1975, πουλήθηκε στις Φιλιππίνες. Είχε εκτόπισμα 2062 τόνους και ήταν σχεδιασμένο για τη μεταφορά έως 1518 επιβατών. Ωστόσο, για τη μεγιστοποίηση του κέρδους της, η Sulpricio Lines επέτρεπε την επιβίβαση σε περίπου 4.500 άτομα εκτελώντας τα δρομολόγια Μανίλα - Τακλόμπαν - Katbalogan - Μανίλα - Katbalogan - Takloban – Μανίλα δύο φορές την εβδομάδα. Στις 20 Δεκεμβρίου το 1987, το Doña Paz συγκρούστηκε με το βυτιοφόρο Vector, όπου και τα δύο πλοία έσπασαν στο μισό, ρυπαίνοντας τον ωκεανό με χιλιάδες τόνους πετρελαίου που οδήγησαν μετέπειτα σε μεγάλες εκρήξεις. Από τη σύγκρουση διασώθηκαν 26 άτομα, εκ των οποίων 24 ήταν επιβάτες του Doña Paz και δύο ναύτες του Vector, ενώ υπολογίζεται ότι τα θύματα ήταν 4.386.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι συγγενείς των θυμάτων συνεχίζουν ακόμη τις νομικές διαδικασίες εναντίον του χειριστή της Sulpricio Lines και του ιδιοκτήτη του δεξαμενόπλοιου "Vector" Cal-Tex Philipppines, Inc., κατηγορώντας τους για εγκληματική αμέλεια, χωρίς όμως να έχουν αποδοθεί ευθύνες<sup>47</sup>.

---

<sup>7</sup> <https://www.ms-ins.com/pdf/cargo/MARINECARGOINSURANCECLAUSES.pdf>

<https://www.marrisk.com/pdf/clauses/INSTITUTE%20VOYAGE%20CLAUSES.pdf>

### Αιτίες της καταστροφής

Τον Οκτώβριο του 1988 έγινε προσπάθεια διερεύνησης της καταστροφής, με τη Sulpricio Lines να αποδίδει αρχικά τις ευθύνες στο πλήρωμα του Vector. Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης διαπιστώθηκε ότι το βυτιοφόρο δεν ήταν αξιόπλοο και δεν είχε στη κατοχή του άδεια πλεύσης. Επιπλέον, το πλήρωμά του δεν είχε εμπειρία, αλλά ούτε ειδικό εξοπλισμό πλοήγησης καθιστώντας το ανίκανο να αποτρέψει τη σύγκρουση με το Doña Paz.

Ωστόσο, οι λόγοι για μία τόσο μεγάλη τραγωδία δε βαραίνουν το πλήρωμα μόνο του ενός πλοίου. Συγκεκριμένα, το Doña Paz μετέφερε τριπλάσιο αριθμό επιβατών από το επιτρεπόμενο με τη διοίκηση της εταιρείας να ανακοινώνει επίσημα την απώλεια μόνο 1583 από αυτούς και 60 μελών του πληρώματος. Η πυρκαγιά που προκλήθηκε από τη σύγκρουση δημιούργησε πανικό με τους υπεράριθμους επιβάτες να συγκεντρώνονται στις εξόδους διαφυγής, στους διαδρόμους και στις καμπίνες του

---

<sup>47</sup> Γκούβα, 2021

πλοίου. Επιπλέον, η ομάδα του πλοίου δεν έκανε καμία προσπάθεια για να οργανώσει τη διάσωση των ανθρώπων. Τα σωσίβια που ήταν διαθέσιμα δεν άγγιζαν καν τον αριθμό των επιβατών και μάλιστα ήταν κλειδωμένα σε ντουλάπια, με τα κλειδιά να αγνοούνται τη στιγμή της σύγκρουσης<sup>48</sup>.

Το σημαντικότερο ίσως όλων ήταν ότι και το πλοίο και το δεξαμενόπλοιο δεν ήταν εξοπλισμένα με βασικά μέσα επικοινωνίας - ούτε καν τον απλούστερο ραδιοφωνικό σταθμό. Εκ του αποτελέσματος, κανείς δεν μπορούσε να επικοινωνήσει για να ζητήσει βοήθεια και οι φιλιππινέζικες αρχές ενημερώθηκαν για τη καταστροφή την επόμενη ημέρα. Η καθυστέρηση αυτή αποδείχτηκε μοιραία για πολλούς επιβάτες.

Οι συγκρούσεις πλοίων συγκαταλέγονται στα χειρότερα ναυτιλιακά ατυχήματα με πολύ σοβαρές επιπτώσεις τόσο στον άνθρωπο, όσο και στο περιβάλλον. Το πλήρωμα κάθε πλοίου πρέπει να είναι ορθώς εκπαιδευμένο και με κατάλληλους χειρισμούς να βρίσκεται σε θέση να αποφύγει μία πιθανή σύγκρουση. Οι κυριότεροι χειρισμοί σύμφωνα με τους κανονισμούς είναι οι εξής :

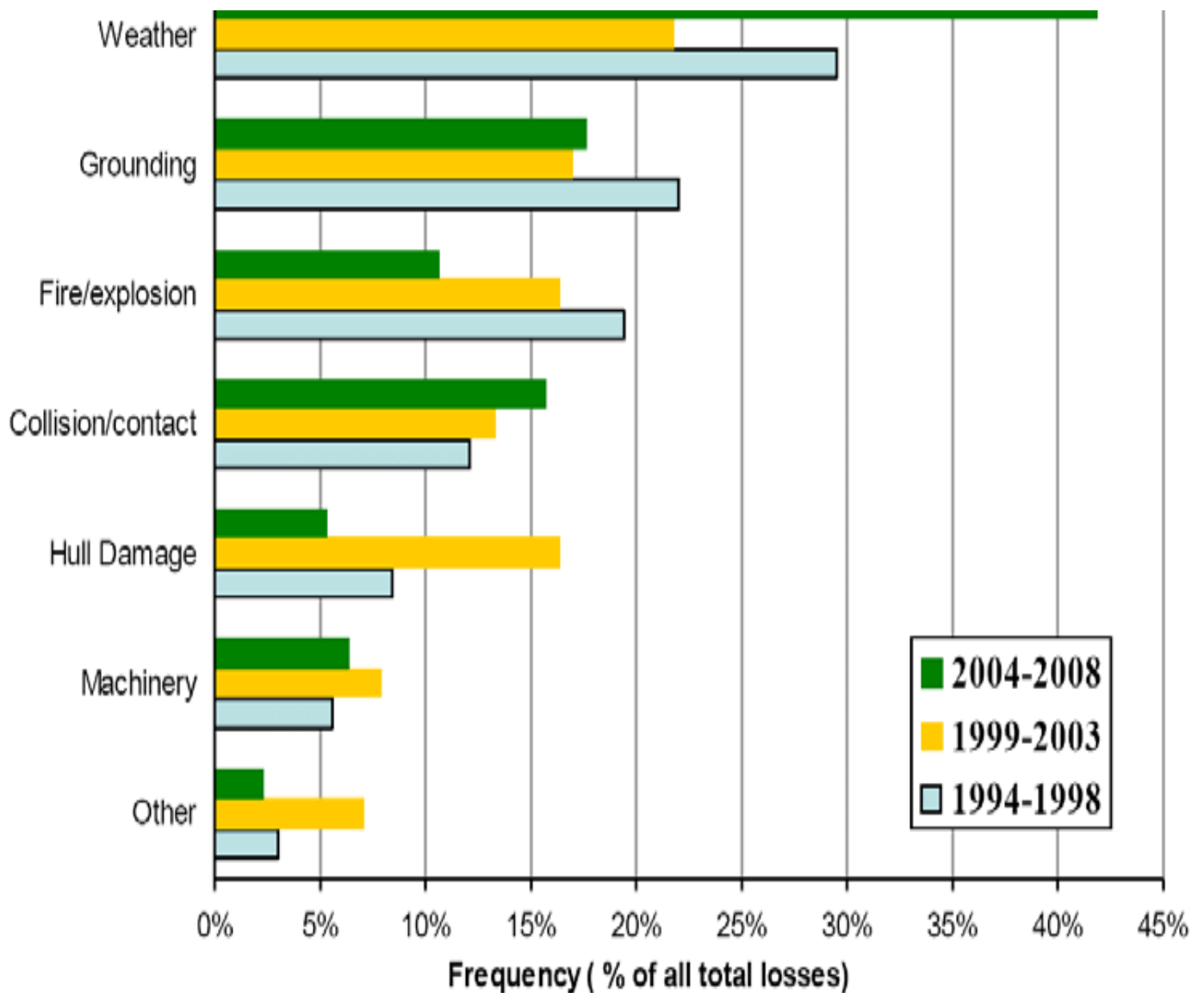
- Οι χειρισμοί θα πρέπει να έχουν σκοπό τη διέλευση των πλοίων σε ασφαλή απόσταση
- Το πλοίο θα πρέπει να ελαττώνει την ταχύτητά του ή να ακινητεί τελείως με κράτηση, αν κριθεί απαραίτητο
- Η μεταβολή πορείας ή ταχύτητας, εφόσον είναι δυνατόν, πρέπει να είναι αρκετά μεγάλη, ώστε να γίνεται αμέσως αντιληπτή από το άλλο πλοίο
- Η συμμόρφωση στους κανόνες αφορά και τα πλοία των οποίων η διέλευση δεν πρέπει να παρεμποδίζεται, όταν τα πλησιάζουν άλλα πλοία
- Οι χειρισμοί πρέπει, εφόσον οι συνθήκες το επιτρέπουν, να είναι σαφείς και ολοφάνεροι, να γίνονται έγκαιρα και να είναι σύμφωνοι με τους κανόνες καλής ναυτικής τέχνης<sup>49</sup>.

---

<sup>48</sup> Ζέρβα, 2007

<sup>49</sup> Billah, 2016

Διάγραμμα 1



- Στο παραπάνω διάγραμμα απεικονίζεται η συχνότητα ολικής απώλειας πλοίων ένεκα των διάφορων συνθηκών.

Πηγή : [https://www.researchgate.net/figure/Total-losses-by-causes-for-all-vessel-types-greater-than-500-GT-19942008-IUMI-2008\\_fig1\\_265567876/download](https://www.researchgate.net/figure/Total-losses-by-causes-for-all-vessel-types-greater-than-500-GT-19942008-IUMI-2008_fig1_265567876/download)

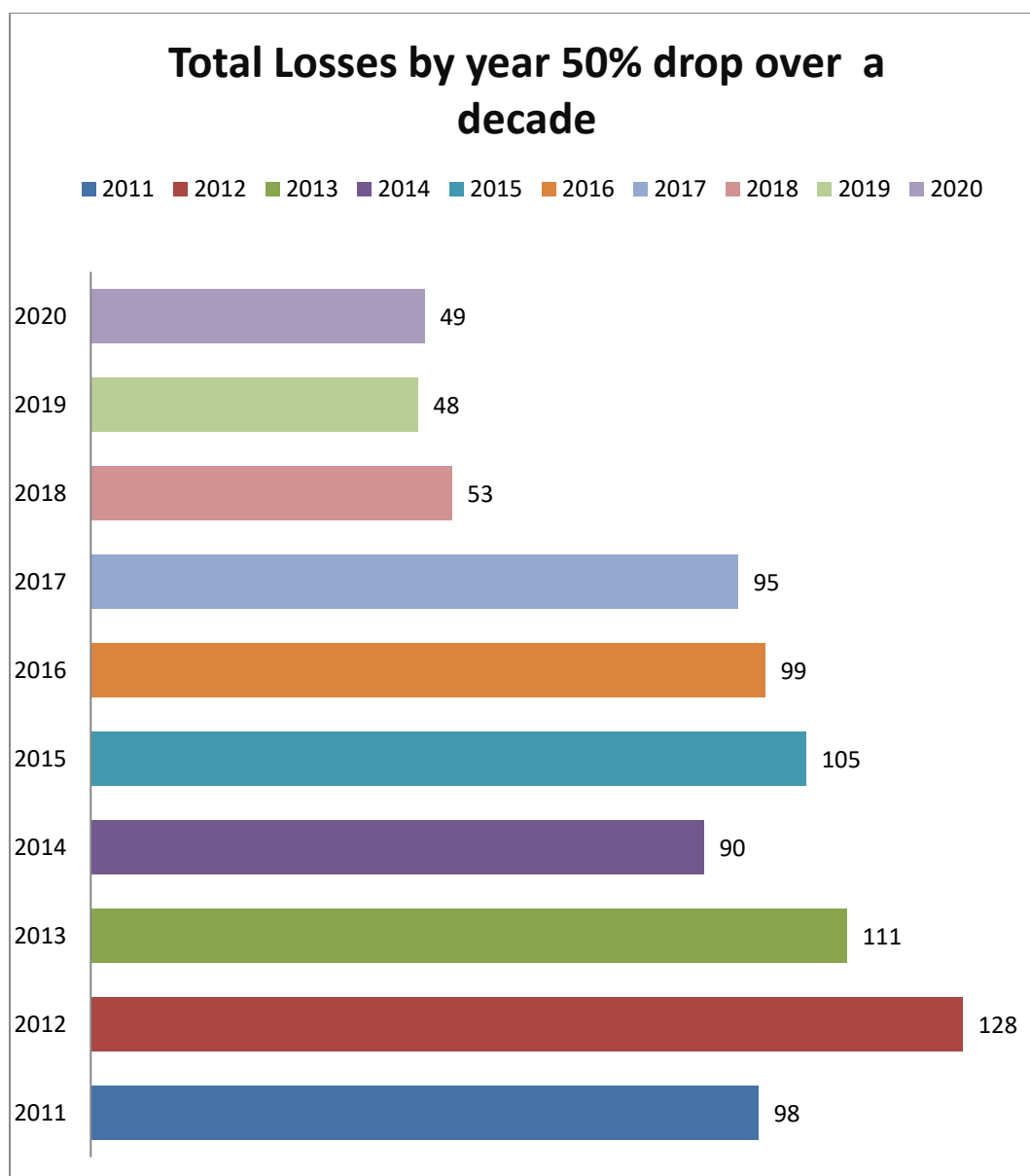


- Στο διάγραμμα 2 απεικονίζεται το σύνολο των ολικών απωλειών σκαφών με ολική χωρητικότητα μεγαλύτερη από 100 GT<sup>8</sup> από το 2010 έως το 2019.

<sup>8</sup> **Gross tonnage (GT)** is a nonlinear measure of a ship's overall internal volume. It is calculated by measuring a ship's volume (from keel to funnel, to the outside of the hull framing) and applying a mathematical formula. [https://en.wikipedia.org/wiki/Gross\\_tonnage](https://en.wikipedia.org/wiki/Gross_tonnage)

Πηγή : <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL110804/Large-ship-losses-have-halved-in-past-decade>

Διάγραμμα 3



- Σύμφωνα με το διάγραμμα 3 το ποσοστό των ολικών απωλειών έχει μειωθεί κατά 50% από το 2011 μέχρι και το 2020. Η χρονιά με τις περισσότερες απώλειες (128), ήταν το 2012, ενώ το 2020 σημειώθηκαν μόλις 49 περιστατικά.

Πηγή: <https://www.marineinsight.com/shipping-news/49-large-ships-lost-worldwide-last-year-yet-shipping-losses-remain-at-historic-lows-allianz/>

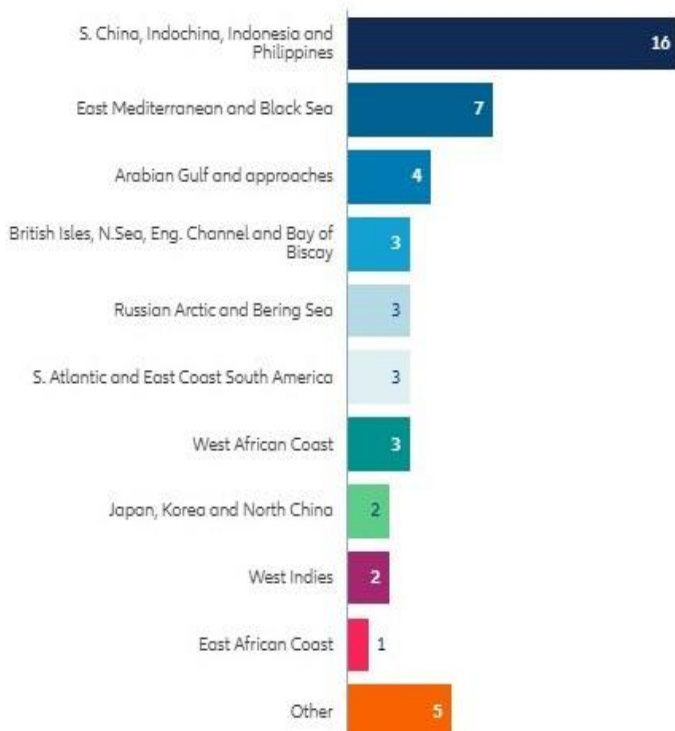
#### Διάγραμμα 4

### Total losses by top 10 regions

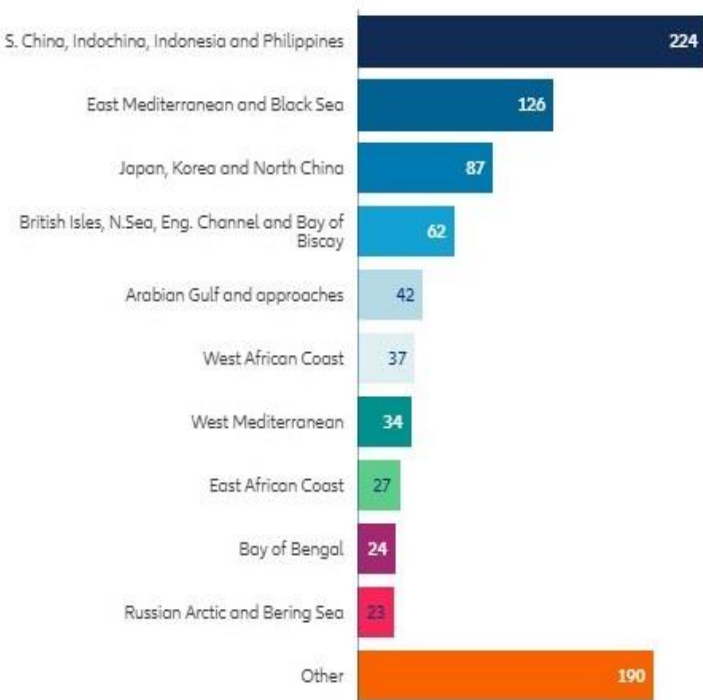
2020 review: 49 total losses

2011 - 2020 review: 876 total losses

\*Vessels over 100GT only

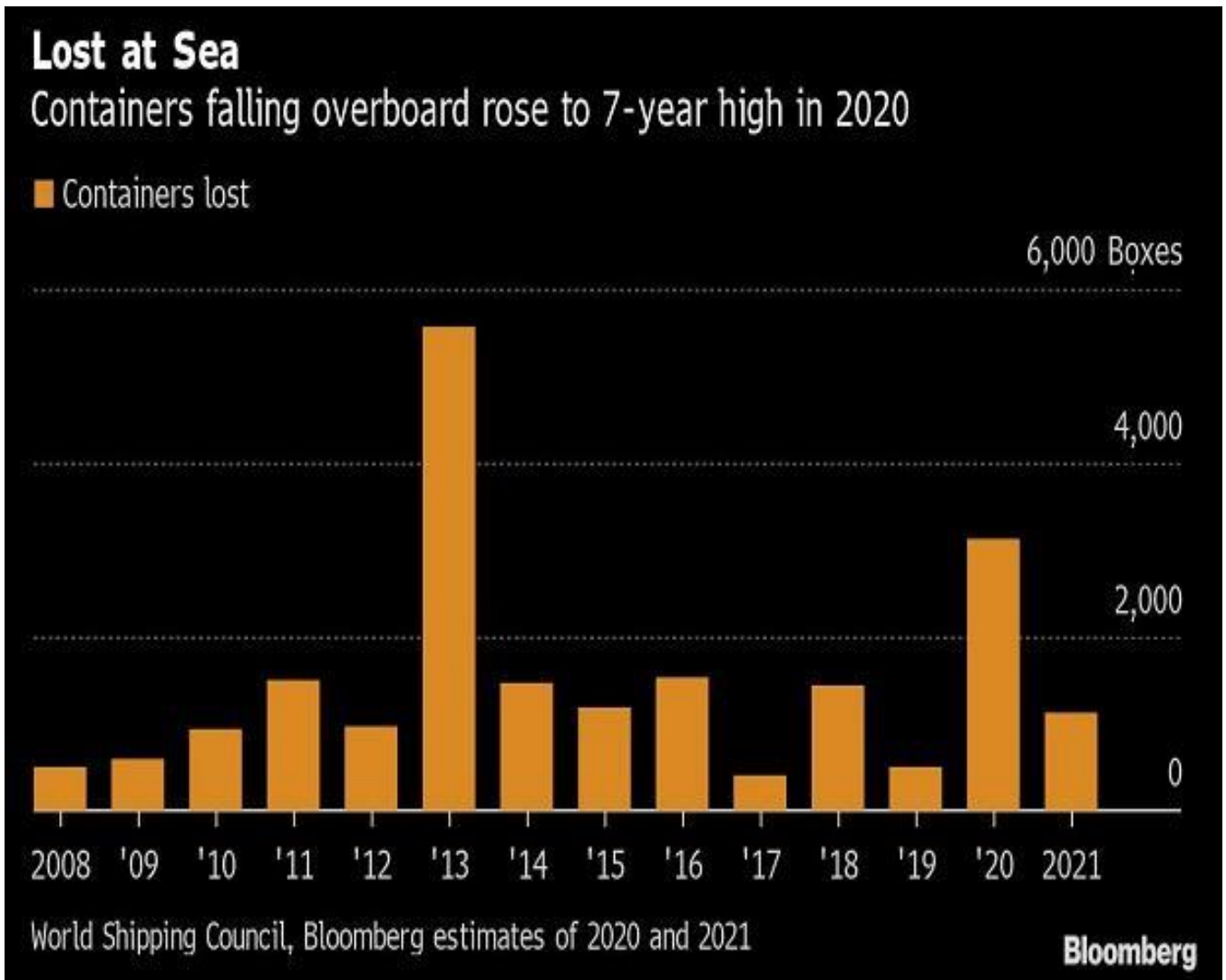


\*Vessels over 100GT only



**Στο άνωθεν διάγραμμα παρουσιάζονται οι ολικές απώλειες ανά περιοχή από το 2011 έως το 2020.** Η θαλάσσια περιοχή της Νότιας Κίνας, της Ινδοκίνας, της Ινδονησίας και των Φιλιππίνων είναι ο σημαντικότερος τόπος απώλειας της περασμένης δεκαετίας (224 πλοία), λόγω των υψηλών επιπέδων τοπικού και διεθνούς εμπορίου, των συμφορημένων λιμένων και των πολυσύχναστων ναυτιλιακών λωρίδων, των παλαιότερων στολών και έκθεση σε ακραίες καιρικές συνθήκες. Μαζί, οι θαλάσσιες περιοχές της Νότιας Κίνας, της Ινδοκίνας, της Ινδονησίας και των Φιλιππίνων, της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας και της Ιαπωνίας, της Κορέας και της Βόρειας Κίνας ευθύνονται για τις μισές από τις 876 ολικές απώλειες των τελευταίων 10 ετών (437). Βρετανικές Νήσοι, Βόρεια Θάλασσα, η Μάγχη και η περιοχή του Βισκαϊκού Κόλπου σημείωσαν τον υψηλότερο αριθμό αναφερόμενων περιστατικών (579) το 2020, αν και ήταν μειωμένος από έτος σε έτος. Τέλος, τα πιο επιρρεπή σε ατυχήματα πλοία, ήταν ένα πλοίο του Greek Island και ένα πλοίο Roro στα καναδικά ύδατα και τα δύο ενεπλάκησαν σε έξι διαφορετικά περιστατικά.





- Στο διάγραμμα 5 απεικονίζεται ο αριθμός των χαμένων στη θάλασσα container κατά τα έτη 2008 – 2021.
- Έντονη αύξηση των χαμένων εμπορευματοκιβωτίων καταγράφεται για το έτος 2013.
- Ο μεγάλος αριθμός των ατυχημάτων αποδίδεται στις απρόβλεπτες καιρικές συνθήκες, καθώς και στην υπερφόρτωση των πλοίων με εμπορευματοκιβώτια που στοιβάζονται ψηλότερα από ποτέ.

Πηγή: [https://www.business-standard.com/article/economy-policy/shipping-containers-plunge-overboard-as-supply-race-raises-risks-121042700365\\_1.html](https://www.business-standard.com/article/economy-policy/shipping-containers-plunge-overboard-as-supply-race-raises-risks-121042700365_1.html)

#### 4.4.2 Τεκμαρτή Ολική Απώλεια (Constructive Total Loss)

**Τεκμαρτή (πλασματική) ολική απώλεια** υπάρχει όταν <sup>50</sup>:

Α] Η εποικοδομητική ολική απώλεια συμβαίνει όταν: Α] Ένας ασφαλισμένος κίνδυνος στερεί από τον ασφαλισμένο την κατοχή του πλοίου ή του φορτίου.

Β] Η ανάκτηση του πλοίου ή του φορτίου του θα κόστιζε περισσότερο από την αξία του.

Γ] Το κόστος αποκατάστασης της ζημίας θα ήταν μεγαλύτερο από την αξία του επισκευασμένου πλοίου, δεδομένου ότι η ζημία του πλοίου από ασφαλισμένο κίνδυνο είναι τόσο σοβαρή.

Δ] το ασφαλισμένο πράγμα εγκαταλείπεται (εκτός εάν υπάρχουν ρητοί όροι στο ασφαλιστήριο) επειδή φαίνεται ότι η πραγματική ολική απώλειά του δεν μπορεί να αποτραπεί ή επειδή κάτι τέτοιο θα απαιτούσε να δαπανηθούν περισσότερα χρήματα από αυτά που το πράγμα άξιζε κατά τη στιγμή της δαπάνης.

Στις περισσότερες περιπτώσεις, ένα περιουσιακό στοιχείο υφίσταται τεκμαιρόμενη ολική απώλεια όταν εγκαταλείπεται, δεδομένου ότι δεν θα μπορούσε να σωθεί χωρίς την ανάληψη δαπανών που θα ξεπερνούσαν την αξία του.

Επιπλέον, η τεκμαιρόμενη ολική απώλεια δεν υφίσταται εάν το πλοίο έχει εισέλθει σε περιοχή σύγκρουσης και η αξία της διάσωσης θεωρείται μεγαλύτερη από την αξία του πλοίου.

Εάν προκύψει τεκμαιρόμενη ολική απώλεια, ο ασφαλισμένος μπορεί να επιλέξει να τη θεωρήσει ως πραγματική ολική απώλεια (παραδίδοντας το ασφαλισμένο αντικείμενο στον ασφαλιστή) ή ως μερική απώλεια, ο ορισμός της οποίας παρατίθεται παρακάτω.

#### 4.4.3 (α) Μερική Απώλεια πλοίου

Τα ακόλουθα στοιχεία καθορίζουν το ποσό της αποζημίωσης σε περίπτωση που το πλοίο υποστεί ζημία, σύμφωνα με το άρθρο 69 του ΜΙΑ 1906<sup>51</sup>:

1. Εάν το πλοίο σταλεί για επισκευή, ο ασφαλισμένος θα λάβει αποζημίωση αφού αφαιρέσει από τις κρατήσεις το εύλογο κόστος επισκευής.
2. Εάν το πλοίο επισκευαστεί μερικώς, η αποζημίωση που θα καταβληθεί στον ασφαλισμένο θα καθοριστεί όπως στο προηγούμενο σενάριο και μπορεί να περιλαμβάνει επίσης αποζημίωση για την εύλογη πτώση της αξίας.

---

<sup>50</sup> Clann et al., 1991

<sup>51</sup> Gürses, 2015

3. Ο ασφαλισμένος μπορεί να αποζημιωθεί για τη δίκαιη μείωση της αξίας σε περίπτωση που το πλοίο δεν έχει μεταφερθεί ή επισκευαστεί.

#### **4.4.3 (β) Μερική Απώλεια Ναύλου**

Τα χρήματα που κερδίζονται από τη λειτουργία του πλοίου είναι γνωστά ως ναύλος. Οι πλοίαρχοι του πλοίου ενδέχεται να ασφαλίσουν τον ναύλο, ο οποίος ενδέχεται να κινδυνεύει <sup>52</sup>.

Οι ακόλουθες περιστάσεις οδηγούν σε μερική απώλεια ναύλου:

- Το φορτίο έχει χάσει ολόκληρο ή μέρος του.
- Παρόλο που έχει χαθεί ολόκληρο το φορτίο, το πλοίο μπορεί ακόμη να είναι σε θέση να κερδίσει κάποια χρήματα μεταφέροντας άλλα αντικείμενα.
- Παρόλο που το πλοίο έχει χαθεί εξ ολοκλήρου, μπορεί ακόμη να αποκτηθεί κάποιο ναύλο μεταφέροντας το φορτίο σε άλλο πλοίο.

#### **4.5 Εγκατάλειψη**

Η δυνατότητα να αφεθούν τα ασφαλισμένα αντικείμενα στον ασφαλιστή και να διεκδικηθεί ολόκληρο το καλυπτόμενο ποσό είναι διαθέσιμη σε αρκετές περιπτώσεις ασφάλισης (πλοίο, φορτίο και φορτίο). Αυτό ισχύει μόνο όταν ένα ναυτικό συμβάν προκαλεί την απώλεια του πλοίου, την ακαταλληλότητα ή την αδυναμία επισκευής του. Επιπλέον, δίνεται η δυνατότητα στον ασφαλισμένο να εγκαταλείψει το πλοίο, εάν το κόστος διάσωσης και επισκευής υπερβαίνει τα 3/4 της αξίας του πλοίου, εάν έχουν περάσει 3 μήνες χωρίς αναφορές για το πλοίο ή εάν μια ξένη δύναμη επιβιάσει ή εμποδίσει το πλοίο. Το άρθρο 62 του ΜΙΑ, παράγραφος 7, αναφέρει: *"Δεν απαιτείται δήλωση εγκαταλείψεως όταν δεν υφίσταται όφελος για τον ασφαλιστή"*<sup>53</sup>.

##### **4.5.1 Δήλωση περί Εγκατάλειψης**

- Η θέση και η κατάσταση του πλοίου περιγράφονται στη δήλωση εγκατάλειψης.
- Η δήλωση (δήλωση εγκατάλειψης) πρέπει να υποβάλλεται από τον ασφαλισμένο κάθε φορά που αποφασίζει να παραδώσει το ασφαλισμένο αντικείμενό του στον ασφαλιστή.
- Εάν η δήλωση δεν υποβληθεί, η ζημία θεωρείται ότι έχει επέλθει μόνο εν μέρει.

---

<sup>52</sup> Staring et al., 1998

<sup>53</sup> Tetley, 1994

- Η δήλωση πρέπει να γίνεται είτε προφορικά είτε εγγράφως και να ενημερώνει τον ασφαλιστή για την επιθυμία του ασφαλισμένου να εγκαταλείψει το ασφαλισμένο συμφέρον του στο ασφαλισμένο πλοίο.
- Αφού αποκτηθούν αξιόπιστες πληροφορίες σχετικά με τη ζημία, η δήλωση εγκατάλειψης πρέπει να υποβληθεί με εύλογη επιμέλεια.
- Ο ασφαλισμένος δικαιούται ένα εύλογο χρονικό διάστημα για να συγκεντρώσει περισσότερες πληροφορίες, εάν οι πληροφορίες είναι αμφισβητήσιμες.
- Όταν η δήλωση εγκατάλειψης υποβάλλεται ορθά, η απροθυμία του ασφαλιστή να αποδεχθεί την εγκατάλειψη δεν επηρεάζει τα δικαιώματα του ασφαλισμένου.
- Είναι δυνατόν ο ασφαλιστής να ανακοινώσει την αποδοχή της εγκατάλειψης ή να την υπονοήσει με τις ενέργειές του. Η απλή σιωπή του ασφαλιστή μετά τη δήλωση δεν αποτελεί αποδοχή.
- Η αποδοχή της δήλωσης συνεπάγεται την παραδοχή της ευθύνης για τη ζημία του πλοίου και την επάρκεια της δήλωσης εγκατάλειψης.
- Όταν η δήλωση εγκατάλειψης εγκριθεί, δεν μπορεί να ανατραπεί.
- Από τη στιγμή που ο ασφαλισμένος γνωρίζει τη ζημία, η δήλωση εγκατάλειψης δεν είναι απαραίτητη και η υποβολή της δεν θα είχε κανένα όφελος για τον ασφαλιστή.
- Ο ασφαλιστής έχει τη δυνατότητα να μην υποβάλει δήλωση εγκατάλειψης.
- Δεν είναι απαραίτητη η υποβολή δήλωσης εγκατάλειψης όταν ο ασφαλιστής έχει αντασφαλίσει τον κίνδυνο που έχει αναλάβει<sup>54</sup>.

#### 4.5.2 Αποτέλεσμα Εγκατάλειψης

Όταν έχει υπάρξει νόμιμη εγκατάλειψη, ο ασφαλιστής έχει τη δυνατότητα να αναλάβει το συμφέρον του ασφαλισμένου σε τυχόν εναπομείναντα τμήματα του ασφαλισμένου ακινήτου, καθώς και όλα τα συναφή περιουσιακά δικαιώματα. Σε σχέση με το δικαίωμα πραγματικής αποδοχής της ασφάλισης, το άρθρο 63 παράγραφος 1 του Μ.Ι.Α. 1906 ορίζει<sup>55</sup>:

*“Where there is a valid abandonment the insurer is entitled to take over the interest of the assured in whatever may remain of the subject matter insured and all proprietary rights incidental thereto,”*

Εξαιτίας αυτού, ο ασφαλιστής δικαιούται κάθε ναύλο που εισέπραξε το πλοίο μετά το ατύχημα που οδήγησε στην απώλεια, μείον τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκε το

<sup>54</sup> Μακρή, 2022.

<sup>55</sup> Mendelsohn, 1969

πλοίο για να κερδίσει τον ναύλο. Επιπλέον, εάν το πλοίο μετέφερε εμπορεύματα που ανήκαν στον πλοιοκτήτη, ο ασφαλιστής δικαιούται επίσης την κατάλληλη αποζημίωση για τη μεταφορά των εν λόγω εμπορευμάτων μετά το ατύχημα που προκάλεσε την απώλεια.

#### 4.5.3 Υποθέσεις δηλώσεων εγκατάλειψης

##### [Υπόθεση Martin v Crokatt](#)

Ένα ασφαλισμένο πλοίο που ταξίδευε προς τη Σουηδία υπέστη ναυτική ζημία. Το πλοίο χρειαζόταν επισκευές προκειμένου να κριθεί ασφαλές και έτοιμο να συνεχίσει το ταξίδι του. Οι ασφαλιστές αδιαφόρησαν επειδή ο ασφαλισμένος δεν είχε δηλώσει εγκατάλειψη και ο πλοιοκτήτης μετακίνησε το πλοίο και το φορτίο του, ενώ διεκδικούσε αποζημίωση για ολική απώλεια. Στην περίπτωση αυτή, το δικαστήριο απέρριψε τον ισχυρισμό του ασφαλισμένου περί εγκατάλειψης, συνεπώς ο ασφαλισμένος έχασε.<sup>9</sup>

##### [Υπόθεση Cambridge vs Anderton](#)

Στον ποταμό St. Lawrence, ένα πλοίο προσέκρουσε σε κάποια βράχια. Τα έξοδα επισκευής θα ήταν υψηλότερα από την αξία του αντικειμένου. Μεταβιβάστηκε από τον ιδιοκτήτη, ο οποίος στη συνέχεια το επισκεύασε. Όμως, σε αυτή την περίπτωση, απαιτούνταν κοινοποίηση της εγκατάλειψης.

##### [Υπόθεση Rankin v Potter](#)

Σε αυτή την περίπτωση επρόκειτο για υπόθεση φορτίου. Έπρεπε να ταξιδέψει μέσω Νέας Ζηλανδίας για να παραδώσει το φορτίο, να φορτώσει ένα άλλο φορτίο στην Καλκούτα και στη συνέχεια να ταξιδέψει στο Λίβερπουλ ή στο Λονδίνο. Το πλοίο υπέστη όμως ζημιές από το Southland και αναγκάστηκε να παραμείνει στο λιμάνι της Νέας Ζηλανδίας για ένα χρόνο, ενώ γίνονταν επισκευές. Διαπιστώθηκε ότι το κόστος των επισκευών θα ήταν μεγαλύτερο από την αξία του πλοίου όταν αυτό μεταφέρθηκε στο ναυπηγείο. Οι ασφαλιστές θεωρήθηκε ότι δεν είχαν κανένα ενδιαφέρον παρά την αποστολή δήλωσης εγκατάλειψης.

##### [Υπόθεση Trinder, Anderson co vs Thames and Mersey Marine Insurance co](#)

Το πλοίο ταξίδεψε από το Σίδνεϊ στο Νιούκαστλ, στη συνέχεια στη Νέα Ζηλανδία, με τελικό προορισμό το Σαν Φρανσίσκο. Το πλοίο προσάραξε σε ύφαλο στη Χονολουλού ενώ έπλεε από τη Νέα Ζηλανδία προς το Σαν Φρανσίσκο. Ο πλοιοκτήτης του πλοίου έλαβε την απόφαση να μεταφέρει τόσο το πλοίο όσο και το φορτίο του. Ο αγοραστής πούλησε γρήγορα το φορτίο για περισσότερα χρήματα. Οι ασφαλιστές θα είχαν ανταποκριθεί αναλόγως εάν είχε υποβληθεί αίτηση εγκατάλειψης, αλλά το δικαστήριο έκρινε ότι αυτό δεν ήταν απαραίτητο. Ως εκ τούτου, μπορεί να είναι πρόκληση να προσδιοριστεί πότε απαιτείται δήλωση εγκατάλειψης και πότε όχι. Η

δήλωση εγκατάλειψης δεν χρειάζεται να αποσταλεί εάν δεν ωφελεί τον ασφαλιστή, σύμφωνα με το πόρισμα.

---

<sup>9</sup> Τα παραδείγματα είναι από το βιβλίο Παναγιωτακόπουλος Β. (1994) Β. ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ-ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΕΙΕΣ , εκδόσεις «ΕΛΛΗΝ»

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Αφού διαβάσει το παρόν δοκίμιο στο σύνολό του, ο αναγνώστης θα έχει κατανοήσει καλύτερα την αξία της αντιμετώπισης των προκλήσεων που περιβάλλουν τον τομέα της ναυτιλίας και της θαλάσσιας ασφάλισης για όσους εργάζονται στον τομέα.

Για παράδειγμα, μια ναυτιλιακή εταιρεία θα πρέπει να είναι σε θέση να προϋπολογίσει τους οικονομικούς της πόρους για να καλύψει το κόστος των επισκευών και των αποζημιώσεων σε περίπτωση που ένα από τα πλοία που διαχειρίζεται υποστεί ζημιά.

Τέλος ο τομέας της θαλάσσιας ασφάλισης οφείλει να συμβαδίζει πλήρως με τους διεθνείς κανονισμούς και συμβάσεις για την πρόληψη και αποφυγή θαλάσσιων ατυχημάτων που είναι ζημιογόνα για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, αλλά πρωτίστως επικίνδυνα για την ανθρωπότητα και το περιβάλλον.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Αγγελίδου, Ζ. Τ., Η εγκατάλειψη κατά τον κώδικα ιδιωτικού ναυτικού δικαίου, 2006
2. Αδάμος, Π. Σύγκρουση πλοίων: Υπαιτιότητα και προβληματικές κατά το εσωτερικό δίκαιο. *Expressis Verbis Law Journal*, 2., 2018
3. Αλευρά, Μ. Λ., Η Ναυτιλιακή Ασφάλεια μετά το Σεπτέμβριο του 2001. Νομοθετικό Πλαίσιο (κώδικας ISPS) και γενικότερες εκτιμήσεις (Bachelor's thesis), 2010
4. Ανανιάδης, Π. Ι., Η ευθύνη από ναυτικές απαιτήσεις και ο περιορισμός της στο Ναυτικό Δίκαιο, 2005
5. Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού, Αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, Αναστασίου Δημαράκη, Χρήστου Ντούνη, Α' Έκδοση, 1984
6. Γεωργοτάς, Γ., Η σύγκρουση πλοίων, 2021
7. Γενηζεγκίνη, Ζ., Θαλάσσια Ρύπανση, 2021
8. Γεωργιάδου, Μ., Η ρύπανση ως κίνδυνος των θαλάσσιων μεταφορών στο χώρο του Αιγαίου Πελάγους για το χρονικό διάστημα των ετών 2000–2005. Μοντέλο διαχείρισης ρυπάνσεων και νομοκανονιστικό πλαίσιο, 2007
9. Γκούβα, Α., *Η ανάλυση του κλάδου της ναυτιλίας και η ναυτική ασφάλιση* (Master's thesis, Πανεπιστήμιο Πειραιώς), 2021
10. Γιομελάκη, Σ. *Το νομικό πλαίσιο της θαλάσσιας ρύπανσης στη ναυτιλία-ζητήματα ευθύνης και αποζημίωσης* (Master's thesis, Πανεπιστήμιο Πειραιώς), 2014.
11. Δαγγίλα, Α. Α. . *Ο πλοίαρχος: δικαιώματα, καθήκοντα και υποχρεώσεις κατά το ελληνικό και το ενωσιακό δίκαιο και τις βασικότερες διεθνείς συμβάσεις* (No. GRI-2015-13713). Aristotle University of Thessaloniki, 2014
12. Ερμηνεία Εμπορικού και Ναυτικού Δικαίου, Σταυρόπουλος Σ.Ι, Αθήνα 1980
13. Ζέρβα, Π. Γ. . *Η οικονομική διάσταση της θαλάσσιας ρύπανσης από τα ναυτικά ατυχήματα* (Bachelor's thesis), 2007



14. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ, διπλωματική εργασία Μαστοράκη Νίκου, Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα 2001
15. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΛΟΙΟΥ, διπλωματική εργασία Μπίγκα Μιχαήλ, Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα 1992.
16. Ιδιωτική Ασφάλιση, Δούκας Σ.Ι, Αθήνα 1985
17. ΚΩΔΙΚΑΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ», Κ. Καραβά, Θεσσαλονίκη 1995
18. ΚΩΔΙΚΑΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ, Α. Αντάπαση, Αθήνα 1989
19. Καρατζιά, Α. Α., *Τα ασφαλιστικά βάρη στη θαλάσσια ασφάλιση φορτίου* (No. GRI-2020-28780). Aristotle University of Thessaloniki, 2020
20. Καρλάφτη, Χ.. *Οι επιθεωρήσεις πλοίων και η συμβολή τους στη θαλάσσια ασφάλιση* (Master's thesis, Πανεπιστήμιο Πειραιώς), 2017
21. Κοντογεώργου, Ε. . *Η αρχή της καλής πίστης στη θαλάσσια ασφάλιση και η σχέση της με το ελληνικό δίκαιο* (Master's thesis, Πανεπιστήμιο Πειραιώς), 2019
22. Κουκούμης, Δ., *Ασφάλιση πλοίου* (Master's thesis), 2009
23. Μακρή, Α., *Η συμβολή των ναυτικών ατυχημάτων στη θαλάσσια ρύπανση και η νομική αντιμετώπισή τους*, 2022
24. Μπαλοδήμας, Χ., *Η σύμβαση αστικής ευθύνης για ζημίες από πετρελαϊκή ρύπανση (CLC)-Το διεθνές καθεστώς και η εφαρμογή της στην διεθνή και ελληνική έννομη τάξη*, 2020
25. Μπορμπαντωνάκη, Μ., *Χρονονάυωση: οι ρυθμίσεις των τυποποιημένων ναυλοσυμφώνων ως lex mercatoria του Ναυτικού Δικαίου*, 2016
26. Ναυτικό Δίκαιο, Αντάπαση Μιχάλης, Κωνσταντινίδης Μανώλης, Νομική Βιβλιοθήκη, 2020
27. Ναυτικό Δίκαιο Γ' έκδοση, Ιωάννης Κ. Ρόκας, Γεώργιος Δ. Θεοχαρίδης, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2015
28. Παπανδρέου, Ν., *Ναυτικά ατυχήματα και θαλάσσια ασφάλιση*, 2022
29. Πανουργιάς, Δ., *Οι εγγυήσεις στη ναυτική ασφάλιση*, 2013

30. Παναγιωτακόπουλος Β. Β. ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ- ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΕΙΕΣ , εκδόσεις «ΕΛΛΗΝ», 1994
31. Πειραιϊκή Νομολογία, τεύχος 3/2014, Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς
32. Σαφής, Π. Π. *Ναυτική Ασφάλιση* (Bachelor's thesis), 2013
33. Σταυρακίδης, Τ. *Σύγκρουση πλοίων* (Doctoral dissertation, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών (ΕΚΠΑ). Σχολή Νομικής), 2019
34. Συγκρούσεις πλοίων, διατριβή του Σταυρακίδη Τριαντάφυλλου, Νομική Σχολή, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο, 2019
35. Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου Γ' έκδοση, Παναγιώτη Περ. Λυκούδη, Ίδρυμα Ευγενίδου, Αθήνα 2014
36. Ψαρρού, Β. Μ., *Ποιοτική απόδοση των πλοίων της εμπορικής ναυτιλίας* (Master's thesis, Πανεπιστήμιο Πειραιώς), 2017
37. Baatz, Y. (Ed.), *Maritime law*. Taylor & Francis, 2020
38. Billah, M. M., *Effects of Insurance on Maritime Liability Law*. Springer International Pu., 2016
39. Clann, M. K., Brown, B. T., & Sydow, S. J. Judicial Interpretation of Insurance Contracts in Maritime Law: The Duty of Good Faith in Handling Claims. *Tul. L. Rev.*, 66, 479, 1991
40. Gürses, Ö., *Marine insurance law*. Routledge, 2015
41. Haight Jr, C. S., Babel Afloat: Some Reflections on Uniformity in Maritime Law. *J. Mar. L. & Com.*, 28, 189, 1997
42. Hill, C. *Maritime law*. Informa Law from Routledge., 2017
43. Maraist, F. L., Galligan Jr, T. C., Maraist, C. M., & Sutherland, D. A. *Cases and Materials on Maritime Law*. West Academic, 2016
44. Mendelsohn, A. J. Maritime Liability for Oil Pollution--Domestic and International Law. *Geo. Wash. L. Rev.*, 38, 1., 1969

45. Mukherjee, P. K., Mejia, M. Q., & Xu, J. (Eds.). *Maritime law in motion*. Springer, 2020
46. Mukherjee, P. K. The anachronism in maritime law that is general average. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 4(2), 195-209, 2005
47. Røsæg, E. Compulsory maritime insurance. *Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook*, 13, 2000
48. Staring, G. S., & Waddell, G. L. Marine Insurance. *Tul. L. Rev.*, 73, 1619, 1998
49. Staring, G. S. Admiralty and Maritime Law: Selected Topics. *Tort & Insurance Law Journal*, 538-559, 1991
50. Tetley, W., The general maritime law-the Lex Maritima. *Syracuse J. Int'l L. & Com.*, 20, 105, 1994
51. Tetley, W., Maritime Law as a Mixed Legal System (with particular reference to the distinctive nature of American maritime law, which benefits from both its civil and common law heritages). *Tul. Mar. LJ*, 23, 317, 1998

## ΙΣΤΟΤΟΠΟΙ

1. [https://www.iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2016\\_edition\\_gr.pdf](https://www.iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2016_edition_gr.pdf)
2. <https://www.capital.gr/nomika-themata/694624/epiboli-katasxisis-se-ploio>
3. <https://e-nautilia.gr/>
4. <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41/section/58>
5. <https://www.ms-ins.com/pdf/cargo/MARINECARGOINSURANCECLAUSES.pdf>
6. <https://www.marrisk.com/pdf/clauses/INSTITUTE%20VOYAGE%20CLAUSES.pdf>
7. [https://www.allianz.com/en/press/news/studies/210703\\_Allianz-AGCS-shipping-review-2021.html](https://www.allianz.com/en/press/news/studies/210703_Allianz-AGCS-shipping-review-2021.html)
8. <https://el.wikipedia.org/wiki/Wiki>
9. <https://sailor.gr/>
10. <https://xkarampagias.gr/>
11. <http://www.hellenicaworld.com/Greece/Technology/en/Ships.html>
12. . International Maritime Organization, [www.imo.org](http://www.imo.org)
13. . Lloyds Register, [www.lrs.org](http://www.lrs.org)
14. Paris MoU, [www.parismou.org](http://www.parismou.org)
15. <https://areal-tur.ru/el/>

