



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

**&**

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



**ΔΙΔΡΥΜΑΤΙΚΟ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
«ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ»**

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΤΙΤΛΟΣ**

***Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ P&I CLUBS: ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ,  
ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΗ, ΑΝΤΑΣΦΑΛΙΣΗ***

---

**ΤΙΤΛΟΣ ΑΓΓΛΙΚΑ**

***THE EVOLUTION OF P&I CLUBS: INSURANCE COVERAGE,  
MUTUAL INSURANCE, REINSURANCE***

---

**Όνοματεπώνυμο Φοιτήτριας:**

***ΒΟΥΚΕΛΑΤΟΥ ΕΥΘΑΛΙΑ ΣΤΕΦΑΝΙΑ***

---

**Όνοματεπώνυμο Υπεύθυνου Καθηγητή:**

***ΚΟΡΡΕΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΛΚΙΒΙΑΔΗΣ***

---

**ΔΙΑΤΡΙΒΗ**

**ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2022**

---



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

**&**

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



**Μέλη Εξεταστικής Επιτροπής**

**ΚΟΡΡΕΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΛΚΙΒΙΑΔΗΣ**

---

**ΠΑΠΟΥΤΣΙΔΑΚΗΣ ΜΙΧΑΗΛ**

---

**ΔΡΟΣΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ**

---



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



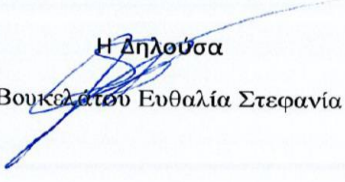
## **ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΔΙΑΤΡΙΒΗΣ**

Η κάτωθι υπογεγραμμένη Βουκελάτου Ευθαλία Στεφανία του Επαμεινώνδα, με αριθμό μητρώου 8066223 φοιτήτρια του Διδρυματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Νέες Τεχνολογίες στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές» του Τμήματος Μηχανικών Βιομηχανικής Σχεδίασης και Παραγωγής της Σχολής Μηχανικών Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, δηλώνω υπεύθυνα 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 διπλώματός μου».

Η Δηλούσα  
Βουκελάτου Ευθαλία Στεφανία





**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



**ΤΙΤΛΟΣ**

**Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ R&I CLUBS: ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ,  
ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΗ, ΑΝΤΑΣΦΑΛΙΣΗ**

**ΟΝΟΜΑ ΦΟΙΤΗΤΡΙΑΣ**

**ΒΟΥΚΕΛΑΤΟΥ ΕΥΘΑΛΙΑ ΣΤΕΦΑΝΙΑ**

**Μεταπτυχιακή Διατριβή που υποβάλλεται στο καθηγητικό σώμα για την μερική  
εκπλήρωση των υποχρεώσεων απόκτησης του μεταπτυχιακού τίτλου του  
Διδρυματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Νέες Τεχνολογίες στη  
Ναυτιλία και τις Μεταφορές» του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών  
Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου και του Τμήματος Μηχανικών  
Βιομηχανικής Σχεδίασης και Παραγωγής του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής.**



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



## **ΠΕΡΙΛΗΨΗ**

Η εργασία αυτή φιλοδοξεί να συμβάλει στην κατανόηση της λειτουργίας των αλληλασφαλιστικών οργανισμών Προστασίας & Αποζημίωσης (P&I Clubs), παρουσιάζοντας αναλυτικά τη δομή και τους κανονισμούς τους, καθώς και τις προσφερόμενες στα μέλη βασικές ασφαλιστικές καλύψεις από τους αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς. Θα αναλυθεί η έννοια της θαλάσσιας αντασφάλισης, προκειμένου να δοθεί εξήγηση στο ζήτημα της ασφαλιστικής κάλυψης ιδιαίτερα των λεγόμενων καταστροφικών κινδύνων και θα μελετηθεί η πολιτική της αντασφάλισης σε σχέση με την επιβίωση και την λειτουργία των σύγχρονων P&I Clubs.

Στο πλαίσιο αυτό, πραγματοποιήθηκε ανασκόπηση βιβλιογραφίας και συλλέχθηκαν στοιχεία για να ερευνηθούν οι έννοιες των βασικών ασφαλιστικών καλύψεων, η σχέση του ασφαλιστή με τον αντασφαλιστή στην προσπάθεια αντιστάθμισης του βάρους από την καταβολή ποσών προς κάλυψη των ζημιών των μελών.

Τα συμπεράσματα της παρούσας εργασίας επιβεβαιώνουν ότι μια υγιής αντασφαλιστική αγορά, με τη διασπορά των καλύψεων που αναλαμβάνει σε μεγάλο γεωγραφικό εύρος, έχει μεγάλη συμβολή στη διασφάλιση της φερεγγυότητας των ασφαλιστικών εταιριών-Ομίλων.

Η διατριβή ολοκληρώνεται με τις επιπτώσεις και τα μελλοντικά ερευνητικά πεδία.

**ΛΕΞΕΙΣ-ΚΛΕΙΔΙΑ:** Θαλάσσια ασφάλιση, αντασφάλιση, αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί, αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί Προστασίας & Αποζημίωσης (P&I Clubs).



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



## ABSTRACT

This work is hoping to make a contribution to the understanding of the operation of P & I Clubs, presenting in detail their structure and regulations, as well as the basic insurance coverage offered to members by mutual insurance organizations. The concept of “marine reinsurance” will be analyzed in order to explain the issue of insurance coverage - especially the so-called catastrophic risks- and the reinsurance policy in relation to the survival and operation of modern P&I Clubs will be explored.

Against this background, a literature review was conducted and data were collected to investigate the concepts of basic insurance coverage, the relationship between the insurer and the reinsurer in the effort to offset the burden of paying amounts to cover members' losses.

The study findings confirmed the major contribution made by a healthy re-insurance market to the solvency of insurance companies for insurance covers undertaken by the recipient over a large geographical area.

The dissertation concludes with implications and future research streams.

**KEYWORDS:** insurance coverage, marine reinsurance, mutual insurance organizations, Protection & Indemnity Clubs (P&I Clubs).



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



## Πίνακας Περιεχομένων

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	v
ABSTRACT.....	vi
Κατάλογος Σχημάτων .....	viii
1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 .....	5
ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ .....	5
2.1 Η αναγκαιότητα της Ναυτικής Ασφάλισης .....	5
2.1.1 Σύνομη ιστορική αναδρομή .....	5
2.1.2 Αναγκαιότητα της Ναυτικής Ασφάλισης .....	7
2.2 Φορείς Θαλάσσιας Ασφάλισης.....	8
2.2.1 Ασφαλειομεσίτες.....	9
2.2.2 Lloyd.....	9
2.2.3 Ασφαλιστικές εταιρείες.....	13
2.3 Σχηματισμός των Συνεταιρισμών P&I CLUBS.....	14
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 .....	20
ΟΙ ΑΛΛΗΛΟΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΙ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΙ P&I CLUBS.....	20
3.1 Ιστορική Αναδρομή.....	20
3.2 Δομή των P&I Clubs.....	22
3.3 Κανονισμοί των P&I Clubs.....	27
3.4 Είσοδος στα P&I Clubs.....	29
3.5 Μέλη των P&I Clubs.....	30
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.....	32
ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΤΩΝ P&I CLUBS.....	32
4.1 Η έννοια της κάλυψης των P&I Club.....	32
4.1.1 Σύγκρουση και επαφή .....	36
4.1.2 Θαλάσσια Ρύπανση .....	37
4.1.3 Κάλυψη από Γενική Αβαρία .....	39
4.1.4 Κάλυψη Προσώπων .....	39



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



4.1.5 Επιθαλάσσια Διάσωση .....	40
4.1.6 Απώλεια Εμπορεύματος .....	40
4.2 Εξαιρούμενες Καλύψεις .....	41
4.2.1 Διπλή Ασφάλιση (“Double Insurance”).....	41
4.2.2 Πολεμικές Απειλές .....	41
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 .....	44
ΤΟ INTERNATIONAL GROUP ΤΩΝ P&I CLUBS ΚΑΙ ΑΝΤΑΣΦΑΛΙΣΗ .....	44
5.1 Αντασφάλιση .....	44
5.2 International Group Agreement.....	46
5.2.1 Τα μεγαλύτερα P&I Clubs.....	47
5.3 Αντασφαλιστικές εταιρίες .....	49
5.3.1 Διαχωρισμός Αντασφάλισης .....	49
5.3.2 ΑτομικήΚάλυψηΟμίλου (Individual Club Protection) .....	51
5.3.3 Κοινοπραξία (Pooling Agreement).....	51
5.3.4 Πρόγραμμα αντασφάλισης (MarketReinsuranceProgramme) .....	52
5.3.5 Ρήτρα Προστασίας (Overspill) .....	53
6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ.....	53
6.1 Συμπεράσματα .....	53
6.2 Μελλοντική Έρευνα.....	55
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	58
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι .....	63

## Κατάλογος Σχημάτων

Σχήμα 1 Στοιχεία ίδιας εργασίας.....	17
Σχήμα 2 Δομή ig pool και αντασφαλιστικού προγράμματος .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>





## 1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Δεδομένης της εξάρτησης της παγκόσμιας οικονομίας από τις θαλάσσιες μεταφορές, η σημαντικότητα του ρόλου της ναυτιλίας είναι προφανής και εμπλεκόμενη από τα αρχαία χρόνια με την ανθρώπινη δραστηριότητα. Πλοία, ναυτικοί και λιμένες αποτελούν μια πολύπλοκη, πολυπαραγοντική και συνεργατική ενότητα επαγγελματιών, δεξιοτήτων, εξειδικεύσεων και αγορών. Κατά την εξέλιξη της ναυτιλιακής πραγματικότητας, ο τρόπος λειτουργίας των ναυτιλιακών βιομηχανιών σε συνδυασμό με τον ανθρώπινο παράγοντα, δημιούργησαν ανάγκες προστασίας από τους θαλάσσιους κινδύνους και ετοιμότητας ως προς την οικονομική τους κάλυψη. Με την εμφάνιση της θαλάσσιας ασφάλισης, επετεύχθη ο - αρχικός - στόχος της οικονομικής ανταπόκρισης στις περιπτώσεις απωλειών ή ζημιών, αλλά το εντατικό καθεστώς των θαλάσσιων μετακινήσεων (μεταφορές), επέβαλλε τη διεύρυνση της προσφερόμενης ασφαλιστικής κάλυψης σε ζητήματα αστικής ευθύνης στηριζόμενης στην αρχή της διασποράς του κινδύνου, στο μέτρο του όσο μεγαλύτερη η διασπορά του κινδύνου, τόσο πιο εύκολη η αντιμετώπισή του. Ακριβώς αυτή η φιλοσοφία της θαλάσσιας ασφάλισης, οδήγησε στην ίδρυση των θαλάσσιων ασφαλιστικών οργανισμών και θαλάσσιων ασφαλιστικών θεσμών, με τους ασφαλιστές να διακρίνονται σε κύριους (Underwriters) και αλληλασφαλιστικούς συνεταιρισμούς (Protecting&IndemnityClubs) και κέντρο της παγκόσμιας θαλάσσιας ασφάλισης, το Λονδίνο. Η πρακτική καθιέρωσε δύο μορφές ναυτικής ασφάλισης: τις πραγματοποιούμενες με ασφάλιστρο μέσω ασφαλιστών προς αποζημίωση σε περίπτωση πραγμάτωσης κινδύνου (Lloyds) και τις αμοιβαίες ασφαλίσεις σφαλισμένου-ασφαλιστή, με εισφορές μελών προς την μεταξύ τους κατανομή του κινδύνου (P&I). Η «παραδοσιακή» θαλάσσια ασφάλιση καλύπτει το πλοίο και τον εξοπλισμό του (hull&machinery) ή το φορτίο (CargoInsurance) έναντι ενδεχομένων κινδύνων σαφώς καθορισμένων, με αντάλλαγμα σταθερό και καθοριζόμενο τίμημα (Πουλαντζάς, 2005). Η ασφάλιση P&I («Προστασία & Αποζημίωση») προορίζεται κυρίως προς κάλυψη της ευθύνης του πλοιοκτήτη έναντι



## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



των αξιώσεων τρίτων ως προς τους μη προβλέψιμους «ανοιχτούς κινδύνους» και όχι ως προς την περιουσιακή ζημία ή τις άμεσες απώλειες της εταιρίας (*GardGuidancetoMasters*, 2006). Οι δύο αυτοί τύποι ασφάλισης αλληλεπιδρούν και συχνά συμπληρώνονται, όταν πρόκειται για συγκεκριμένες ευθύνες.

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως στόχο να παρουσιάσει τον σκοπό και την λειτουργία των P&I Clubs. Γίνεται αναλυτική περιγραφή της δομής τους, των κανονισμών τους καθώς και των βασικών καλύψεων που προσφέρουν οι αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί στα μέλη τους. Ένα ακόμα σημαντικό ζήτημα που θα αναλυθεί είναι αυτό της θαλάσσιας αντασφάλισης η οποία συμβάλλει στην ευρύτερη διασπορά κινδύνων σε παγκόσμιο επίπεδο, καθώς οι οικονομικές επιπτώσεις από μεγάλες καταστροφές διασπείρονται σε όλο τον κόσμο. Θα δούμε τον τρόπο που η αντασφάλιση συμμετέχει και αποτελεί αντικείμενο του International Group και μεγάλων αντασφαλιστικών εταιριών και θα μελετηθεί επίσης η πολιτική της αντασφάλισης σε σχέση με την επιβίωση και την λειτουργία των σύγχρονων P&I Clubs και την προσπάθειά τους να αντισταθμίσουν το βάρος από την καταβολή ποσών προς κάλυψη των ζημιών των μελών τους.

Με δεδομένο το ότι η αντασφαλιστική αγορά είναι μια διεθνής, παγκοσμιοποιημένη αγορά ειδικών εμπορικών συνηθειών, εθίμων, συναλλακτικών όρων και τεχνικών, η εξοικείωση με την ιδιαίτερη αυτή αγορά είναι ζήτημα εξέχουσας σπουδαιότητας που συμβάλλει στην περαιτέρω μελέτη της πολιτικής της αντασφάλισης σε σχέση με τη λειτουργία των P&I Clubs.

Ολοκληρώνοντας, γίνεται αναφορά σε συγκεκριμένα συμπεράσματα και επισημαίνονται συγχρόνως θέματα για περαιτέρω έρευνα. Παρακάτω, όλα τα προαναφερθέντα θα εκτεθούν σε έξι κεφάλαια, που αναπτύσσονται ως εξής:

Κατόπιν της εισαγωγής (κεφάλαιο πρώτο), στο δεύτερο κεφάλαιο επιχειρήθηκε πρωτίστως μια σύντομη -σε σχέση με το εύρος του θέματος και τις αναφορές-, ιστορική αναδρομή η οποία κρίθηκε απαραίτητη από τη γράφουσα, προκειμένου να αναδειχθεί ο τρόπος που δομήθηκε η αναγκαιότητα της ναυτικής ασφάλισης και οι λόγοι που -ιστορικά- την κάνουν σημαίνουσας σημασίας και απαραίτητη. Εν συνεχεία, αναπτύχθηκε η έννοια της αναγκαιότητας της ασφάλισης σε σχέση με την άσκηση της



## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



ναυτιλίας και τους θαλάσσιους κινδύνους, ενώ έγιναν αρχικές αναφορές στο θεσμικό πλαίσιο που την περιβάλλει. Αναπτύχθηκε το ζήτημα των φορέων της θαλάσσιας ασφάλισης (ασφαλομεσίτες, Lloyd's, ασφαλιστικές εταιρείες, P&IClubs) και η συμβολή τους στον θεσμό της ασφάλισης και έγιναν αναφορές στη δημιουργία μονοπωλίου, στον ανταγωνισμό και στα εμπόδια που τέθηκαν στην είσοδο νέων εταιρειών στην ασφαλιστική αγορά. Η ανάγκη της ασφαλιστικής κάλυψης εξαιρετικά ζημιογόνων κινδύνων (από την πλευρά της ζημίας αλλά και της ανάλωσης κεφαλαίων και αποθεματικών) οδήγησε στην ανάπτυξη της αλληλασφαλιστικής αγοράς και στην εξέλιξη των P&I Clubs στην σύγχρονη μορφή τους. Το κεφάλαιο 2 έκλεισε με τον σχηματισμό των Ομίλων P&I που προοδευτικά απέκτησαν νομική προσωπικότητα και πέρασαν από την κλασική hull&machinery ασφάλιση στην ασφάλιση λειτουργικών ευθυνών ενισχύοντας τις θαλάσσιες επιχειρηματικές δραστηριότητες.

Στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζονται η ίδρυση, η δομή και τα όργανα, οι κανονισμοί και οι αρχές των Ομίλων P&I και περιγράφονται η διαδικασία εισόδου των μελών, τα μέλη και οι προβλεπόμενες εισφορές τους. Η αμοιβαία ασφάλιση αναλύεται ως η βασική αρχή των P&IClubs που προϋποθέτει δίκαιη κατανομή κινδύνων και υποχρεώσεων μεταξύ των μελών, καθώς και την απουσία ασφαλιστικού κέρδους.

Στο τέταρτο κεφάλαιο αναλύονται οι κίνδυνοι τους οποίους καλύπτουν οι Αλληλασφαλιστικοί Οργανισμοί, το μέγεθος της κάλυψης και αναδεικνύεται η σημασία και η συμβολή τους στον κλάδο των ναυτασφαλίσεων.

Στα πλαίσια του πέμπτου κεφαλαίου θα αναλυθεί η μεταξύ των P&IClubs αλληλεπίδραση μέσω της διεθνούς ένωσής τους το "InternationalGroup" και θα γίνει εισαγωγή στην έννοια της «αντασφάλισης» στην οποία μετατοπίζονται οι κίνδυνοι ώστε να εξασφαλισθεί η κάλυψή τους, η ρευστότητα δηλαδή που απαιτείται όταν επιβάλλεται η καταβολή υψηλών ασφαλιστικών αποζημιώσεων από ασφαλίσεις που συνήψαν οι Ασφαλιστικοί Όμιλοι. Εδώ θα διαπιστώσουμε τη διασύνδεση της αντασφάλισης με το IG, πώς δηλαδή η αντασφάλιση έχει σχέση αντικειμένου ως προς το InternationalGroup, θα αναφερθούμε στους δεκατέσσερις Οργανισμούς που το αποτελούν και θα αναλύσουμε την εύρυθμη λειτουργία του IG μέσω της IGA (InternationalGroupAgreement). Στην συνέχεια, θα γίνει αναφορά στις



## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



Αντασφαλιστικές Εταιρείες και στις μορφές της αντασφάλισης. Θα διαπιστώσουμε ότι ο μηχανισμός κατανομής των απαιτήσεων που προβλέπεται από την Pooling Agreement και τα πολύ υψηλά όρια κάλυψης που παρέχουν οι Όμιλοι βάσει των συμφωνιών σύμπραξης και αντασφάλισης του IG, έχουν τη βάση τους στην IGA, η οποία αποτελεί ουσιαστικό στοιχείο για την εξασφάλιση της αμοιβαίας συνεργασίας μεταξύ των Ομίλων του IG και την αποτελεσματικότητα των συμφωνιών σύμπραξης. Τέλος, θα αναφερθούμε στην ρήτρα προστασίας κατά την οποία προβλέπονται επιπρόσθετες συνεισφορές προς κάλυψη καταστροφών μεγάλης έκτασης και υψηλών αξιώσεων (overspill-catastropheclaims).

Στο έκτο και τελευταίο κεφάλαιο, περιέχονται τα συμπεράσματα της παρούσης εργασίας στα οποία οδηγηθήκαμε μετά από τη μελέτη στοιχείων, κειμένων και βιβλιογραφικών αναφορών. Τα συμπεράσματα αυτά, στήριξαν τα ερευνητικά ερωτήματα και την σύνδεσή τους με το θεωρητικό υπόβαθρο της εργασίας και ενδέχεται να δημιουργήσουν νέες ερευνητικές αποστολές.



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2**

### **ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ**

#### **2.1 Η αναγκαιότητα της Ναυτικής Ασφάλισης**

##### **2.1.1 Σύντομη ιστορική αναδρομή**

Η ναυτική ασφάλιση προϋπάρχει από την αρχαιότητα, δεν αποτελεί νέα συνθήκη ή πραγματικότητα. Η λήψη μέτρων προστασίας από τυχαία συμβάντα, περιορίζει τις απώλειες και αποτελεί ορθή μέριμνα για την ασφάλεια των περιουσιακών αγαθών.

Από την αρχαιότητα, εμφανίζονται στοιχεία για την ασφάλιση των σκαφών-πλοίων, την εξασφάλιση της περιουσίας των πλοιοκτητών και την αποζημίωση στις περιπτώσεις απώλειας ζωής. Στους «Έλληνες του Αιγαίου», μπορεί να αποδοθεί ο τίτλος των ιδρυτών της ναυτικής παράδοσης και συνεπώς του Ναυτικού Δικαίου. Στον Πλάτωνα και τον Όμηρο, τον Θουκυδίδη και τον Ηρόδοτο, οι ασφαλιστικές καλύψεις φορτίων και τα συνοδευτικά ναύλα προς αντιμετώπιση της πειρατείας, αποτελούν τις πρώτες αναφορές στις μορφές της ασφαλιστικής ευθύνης.

Οι Φοίνικες, με την καθιέρωση του «ιερού» φόρου, παρακρατούσαν στον χώρο απόπλου μέρος των αγαθών που ήταν να μεταφερθεί και το απέδιδαν ως αποζημίωση σε αυτόν που έχανε το πλοίο ή το φορτίο του. Οι Ρόδιοι, νομοθέτησαν την αποζημίωση φορτίου, το είδος ασφαλίστρου, τις συμβάσεις μεταφοράς αγαθών, την ασφάλιση πολύτιμων αντικειμένων κατά τη μεταφορά τους, την αβαρία (αποβολή φορτίου), μέσα σε ένα πλαίσιο κωδικοποιημένων εθίμων που οδήγησε στον πρώτο καταγεγραμμένο κώδικα Ναυτικού Δικαίου («Ναυτικός Κώδικας της Ρόδου» ή «Ροδιακός Νόμος», ‘Lex Rhodia’ κατά τους Ρωμαίους, 479-475 π.Χ). Στον κώδικα αυτό (Ρόκας Κ., παρ. 1, σελ. 26) που η καθιέρωσή του στηρίχτηκε στο ότι οι Έλληνες κατείχαν συντριπτικό μέρος του θαλάσσιου εμπορίου της εποχής - αναφερόταν το Ανώτατο Δικαστήριο της Μεγάλης Βρετανίας, ακόμη και στο τέλος του 19ου μ.Χ. αιώνα. Ο Κώδικας



## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



κληροδοτήθηκε στη Βυζαντινή Αυτοκρατορία που αφομοίωσε και διεύρυνε το Ναυτικό Δίκαιο. Η παρακμή της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας με την κατάκτησή της από την Οθωμανική, ανέδειξε νέους διεκδικητές του θαλάσσιου εμπορίου, με αποτέλεσμα τη δημιουργία νέων ναυτικών δυνάμεων και παράκτιων μητροπόλεων και συνεπώς νέων ναυτικών νόμων και κωδίκων.

Από την αρχή του 12ου αιώνα ως τα τέλη του 16ου, πολλά διατάγματα έκαναν την εμφάνισή τους, με κορυφαίο το νομοθετικό σύγγραμμα στην πόλη Ρουέν της Γαλλίας («Οδηγός της Θάλασσας» ή ‘Le Guidon de la Mer’) που πραγματεύεται για πρώτη φορά το ζήτημα της ναυτικής ασφάλειας στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου και της Βόρειας Θάλασσας. Το 1720, στο Λονδίνο, εμφανίζονται οι London Assurance και Royal Assurance Exchange και το 1774 ιδρύονται από μεμονωμένους ασφαλιστές οι περίφημοι Lloyd’s. Στις αρχές του 19ου αιώνα και ενώ η Ελλάδα βρισκόταν ακόμη υπό τον τουρκικό ζυγό, οι Έλληνες ναυτικοί έκαναν χρήση του γαλλικού Εμπορικού Κώδικα (‘Code de Commerce’), η ισχύς του οποίου περιορίστηκε επί του Βασιλιά Όθωνα κατόπιν Διατάγματος. Στα τέλη του 19ου αιώνα, παρατηρούνται σε διεθνές επίπεδο, οι πρώτες οργανωμένες απόπειρες ενοποίησης και κωδικοποίησης του σύγχρονου Ναυτικού Δικαίου, με πρωτεργάτη την Ένωση Ναυτικού Δικαίου (‘International Law Association, I.L.A.’- Βρυξέλλες 1873). Ο διεθνής ναυτικός οργανισμός ‘Comité Maritime International’ (Διεθνής Ναυτική Επιτροπή - Βρυξέλλες 1897), ουσιαστικά ο πρώτος που ασχολείτο αποκλειστικά με το Ναυτικό Δίκαιο, συνέβαλε στην ενοποίηση ενός συνόλου διεθνώς αποδεκτών κανόνων, σχετικών με τη γενική εφαρμογή του Δικαίου στην θάλασσα. Αυτοί οι «Κανόνες Υόρκης-Αμβέρσας», οδήγησαν στη νομοθέτηση των Κανόνων της Χάγης (Hague Rules) που αφορούσαν κυρίως στις απαλλακτικές ρήτρες των φορτωτικών και αντικατόπτριζαν την αρχική προσπάθεια της διεθνούς κοινότητας προκειμένου να υπάρξει μια λειτουργική και ενιαία λύση προς αντιμετώπιση του προβλήματος της αποκλειστικής ευθύνης των πλοιοκτητών για τυχούσες ζημιές ή απώλειες των μεταφερομένων εμπορευμάτων. Στην ουσία, στόχο αποτελούσε η θέσπιση ελάχιστης υποχρεωτικής ευθύνης των μεταφορέων, ανάλογης με την περίπτωση.

Ως εφαρμοστέο στις ναυτασφαλίσεις έχει επικρατήσει το αγγλικό δίκαιο, εφόσον



στην Αγγλία βρίσκονταν οι πρώτοι και σημαντικότεροι ασφαλιστές. Ο νόμος που εφαρμόζεται κυρίως είναι ο «Νόμος για την Θαλάσσια Ασφάλιση του 1906» γνωστός ως «Marine Insurance Act του 1906» (Παράρτημα). Στην Ελλάδα, μόλις το 1938 (Αναστασόπουλος, 2005), ιδρύεται ο Ασφαλιστικός Συνεταιρισμός Πλοιοκτητών Πειραιώς και Νήσων.

Στην πορεία, ακολούθησαν πολλές συμβάσεις συστηματοποίησης κανόνων θαλάσσιας μεταφοράς (με κυριότερη την Σύμβαση του Αμβούργου, 31/3/1978), ενώ υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) υιοθετήθηκαν συμβάσεις που αφορούσαν κυρίως σε θέματα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος λόγω μόλυνσης από πετρελαιοφόρα πλοία ή πλοία μεταφοράς πυρηνικών όπλων.

Οι σημαντικές προσπάθειες του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου ('Chambre International de Commerce'-Παρίσι), κατέληξαν στη θέσπιση των «Διεθνών Κανόνων για τη Μετάφραση των Εμπορικών Όρων» (Incoterms), που αφορούν: α) στην κατανομή των ευθυνών για το εμπόρευμα (RISKS) και β) στις δαπάνες (COSTS) που προκύπτουν κατά την μετακίνηση του εμπορεύματος της συναλλαγής, από την αποθήκη του προμηθευτή/εξαγωγέα μέχρι τον τελικό τόπο προορισμού που έχει συμφωνηθεί.

## **2.1.2 Αναγκαιότητα της Ναυτικής Ασφάλισης**

Μέσα από την σύντομη ιστορική αναδρομή, γίνεται εμφανές ότι ο ρόλος της θαλάσσιας ασφάλισης είναι συνδεδεμένος με την άσκηση της ναυτιλίας και ο συνδυασμός γενικών και ειδικών διατάξεων που την διέπουν είναι ένα πλέγμα κανόνων που έχει ως στόχο την προστασία και την εξασφάλιση περιουσίας από τυχαία γεγονότα και απώλειες. Στην Ελλάδα, η θαλάσσια ασφάλιση ρυθμίζεται από ειδικές διατάξεις του Εμπορικού Νόμου (αρ. 463-506 ΕμπΝ) σε συνδυασμό με τις διατάξεις περί ασφάλισης (αρ. 189-225 ΕμπΝ) και τις διατάξεις των άρθρων 257-288 ΚΙΝΔ (Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου). Οποιοδήποτε έννομο συμφέρον - συμπεριλαμβανομένου και του προσδοκώμενου οφέλους - εκτίθεται σε θαλάσσιο κίνδυνο, αποτελεί αντικείμενο της θαλάσσιας ασφάλισης, όπου, κατά τους συμφωνηθέντες όρους της σύμβασης, ο ασφαλιστής αναλαμβάνει την υποχρέωση αποζημίωσης του ασφαλισμένου σε



περίπτωση θαλάσσιου ατυχήματος ή/και απωλειών. Η -βάσει νόμου- υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης και οι τυχόν ζημιές που θα γίνουν εντός του ίδιου του πλοίου, καλύπτονται με την ασφάλεια του πλοίου. Χωρίς αυτή, ο πλοιοκτήτης θα έπρεπε να διαθέτει μεγάλα ποσά για την πρόβλεψη και κάλυψη θαλάσσιων κινδύνων (Hill, C., etal., 1996). Η ναυτική ασφάλιση πραγματοποιείται είτε μέσω Ασφαλιστικής Εταιρίας επιλογής, είτε μέσω μεσίτη (Broker), αφορά σε ειδική μορφή αμφοτεροβαρούς σύμβασης και είναι έγκυρη και με απλή συναίνεση.

Τα σημεία κάλυψης σε μια ασφάλεια σε σχέση με την αστική ευθύνη έναντι τρίτων είναι οι σωματικές βλάβες έναντι τρίτων κατά ατύχημα, οι υλικές ζημιές έναντι τρίτων και η θαλάσσια ρύπανση, ενώ σε σχέση με το ίδιο το πλοίο και τους εξοπλισμούς του, είναι οι ζημιές ή απώλειες από αιτίες όπως η πυρκαγιά, η κλοπή, η βύθιση, η σύγκρουση, η προσάραξη, η έκρηξη, οι κακόβουλες ενέργειες, οι καιρικές συνθήκες και λοιπές αντιξοότητες ή και άλλες παραμέτρους όπως οι μηχανικές βλάβες.

Ένα πλοίο ασφαλιζεται πλήρως σε κάθε συνθήκη κατά την οποία ενδέχεται να προκληθεί ζημία, όταν εκτελεί πλόες, όταν ελλιμενίζεται, όταν βρίσκεται σε χώρο εκτός θαλάσσης ή και όταν μεταφέρεται. Οι ιδιοκτήτες φορτίων απαιτούν το ασφαλιστήριο συμβόλαιο ως απόδειξη φόρτωσης και οι Τράπεζες ως πιστοποιητικό καταλληλότητας για πλοίο και φορτίο (Παναγιωτακόπουλος, σελ. 99).

Φυσικό ή νομικό πρόσωπο, έχει ασφαλιστικό συμφέρον ως όφελος από την ασφαλή άφιξη πλοίου και εμπορευμάτων ή ως αποζημίωση από ενδεχόμενη βλάβη λόγω απώλειας, ζημίας ή καθυστέρησης άφιξης ή βρίσκεται στη θέση του αστικά υπεύθυνου έναντι τρίτων, είναι δηλαδή ο πλοιοκτήτης, ο διαχειριστής, ο ναυλωτής (Κιάντος, 2007).

## **2.2 Φορείς Θαλάσσιας Ασφάλισης**

Πολλοί οργανισμοί παίζουν σημαντικό ρόλο στη θαλάσσια ασφάλιση, όπως το Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου (Institute of London Underwriters – I.L.U.), η Salvage Association, η Association of Average Adjusters. Φορείς όμως της θαλάσσιας ασφάλισης είναι το Lloyd μέσω των μελών του, οι ασφαλιστικές εταιρείες και οι





αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί (clubs).

### **2.2.1 Ασφαλειομεσίτες**

Μεταξύ πλοιοκτήτη και ασφαλιστή και προ της κατάρτισης ασφαλιστηρίου συμβολαίου, παρεμβάλλεται ο Ασφαλειομεσίτης (InsuranceBroker). Ουσιαστικά πρόκειται για τον κομιστή πληροφοριών στους ασφαλιστές ώστε να αποφασισθεί το ύψος των ασφαλιστρών του πλοίου ή του στόλου, ο οποίος θεωρείται υπάλληλος των ασφαλιζομένων, αλλά η αμοιβή του (ποσοστιαία προμήθεια επί ετησίου ασφαλίστρου) καταβάλλεται από τους ασφαλιστές.

Καθ' όλη τη διάρκεια της ασφαλιστικής περιόδου, ενεργώντας ως διάμεσος μεταξύ πλοιοκτήτη και ασφαλιστή, εκτελεί τη γραφειοκρατική ασφαλιστική εργασία (συμβόλαια, χρεοπιστωτικά σημειώματα), συλλέγει τις ασφαλιστικές πληρωμές και τις αποστέλλει στους πλοιοκτήτες, ενώ σε περιπτώσεις απαιτήσεων (claims) κατά των ασφαλιστών, καλεί κατόπιν οδηγίων των πλοιοκτητών, το SalvageAssociation προς διεκπεραίωση της τεχνικής πλευράς της διαδικασίας προς την τελική αποζημίωση. Τέλος, παραλαμβάνει τον ειδικό πίνακα (Adjustment) από τον Διακανονιστή Αβαριών (AverageAdjustments) με όλα τα στοιχεία της απαίτησης κατά των Ασφαλιστών και τον προωθεί στους Ασφαλιστές για μελέτη και συμφωνία.

Υπάρχουν γνωστοί οργανισμοί ασφαλειομεσιτών όπως η Corporation of Insurance Brokers (C.I.B), η Lloyd's Insurance Brokers' Association (L.I.B.A), η British Insurance Brokers Association (B.I.B.A). Το "Brokers' Registration Council" είναι υπεύθυνο για την εγγραφή και την πειθαρχία όλων των μεσιτών.

### **2.2.2 Lloyd**

Δεν πρόκειται για μια εταιρία, αλλά για μια αγορά συνεργαζομένων μελών που δρουν ως συνεταιρισμός ασφάλισης κινδύνων, με αναλογική (μεταξύ μελών) ανάληψη



## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



συγκεκριμένου κινδύνου (συνασφάλιση). Μεσίτες ασφάλισης και underwriters, κλείνουν τις δουλειές παραδοσιακά σε συγκεκριμένο χώρο, το UnderwritingRoom.

Πριν 330 χρόνια περίπου, στο διεθνές ναυτιλιακό και εμπορικό κέντρο του Λονδίνου (John A.H., 1958), στην TowerStreet, στο καφενείο (coffeeshop) του EdwardLloyd(<https://www.lloyds.com/about-lloyds/history/lloyds-buildings>), πλοιοκτήτες και κεφαλαιούχοι συναντιόταν για να συνάψουν συμφωνίες ναυτικής ασφάλισης. Σήμερα η Lloyds συνεχίζει να αποτελεί τον κύριο φορέα ναυτικής ασφάλισης.

Ο EdwardLloyd, με το επιχειρηματικό και οργανωτικό του δαιμόνιο, καινοτόμησε διεξάγοντας πλειστηριασμούς πλοίων στο καφενείο, διάρκειας ο καθένας μιας ίντσας κεριούκαι εκδίδοντας εφημερίδα, τη Lloyd'sNews, με πληροφορίες αναχωρήσεων-αφίξεων πλοίων και διεθνών ναυτιλιακών συνθηκών. Ως το 1710, το καφενείο εξελίχθηκε σε τόπο συνάντησης ατόμων ασχολούμενων με τη Ναυτιλία. Ο ThomasJemson (<https://www.lr.org/en/who-we-are/brief-history/edward-lloyd-coffee-house>)που ανέλαβε το καφενείο (1727) μετά το θάνατο του Lloyd(1713)καιτην αποτυχία δύο ενδιαμέσων ιδιοκτητών, συνέχισε το έργο του Lloyd εκδίδοντας την Lloyd'sList (1734), η οποία εκδίδεται ως σήμερα με ασφαλιστικές και ναυτιλιακές πληροφορίες.

Ηεμφάνισητωνθαλάσσιωνασφαλιστών (marineunderwriters) πουέκλειναντιςσυμφωνίεςτουςστοΒασιλικόΧρηματιστήριοτουΛονδίνου (RoyalExchange), καιηφωτιάπουακολούθησε, τουςοδήγησεστιςεγκαταστάσεις “NewLloyd'scoffeeshouse” με το νέο καφενείο να εγκαθίσταται στην Pope'sHeadAlley. Το 1774, οι “SubscribersofLloyd's” εγκαταστάθηκαν στο νέο RoyalExchange και μετά την καταστροφή του από πυρκαγιά (1838) μετακόμισαν στο SouthSeaHouse, πριν επιστρέψουν στο ανακαινισμένο RoyalExchange (1844)με συναλλαγές αποκλειστικά ασφαλιστικές (underwriters). Το 1871, όταν στην αγορά των ναυτασφαλίσεων υπάρχει το μονοπώλιο συγκεκριμένων εταιριών, αναγνωρίζεται με νόμο του Κοινοβουλίου ως «Ένωση Ασφαλιστών του Λονδίνου, Lloyd»,με 12μελή Επιτροπή. Το 1928, η Εταιρία μετακόμισε στο πρώτο ιδιόκτητο κτίριο που είχε ποτέ, στην οδό Leadnhall12, σχεδιασμένο από τον SirEdwinCooper.Το 1958, με την επέκταση της επιχείρησης, οι



## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



Lloyd's εγκαταστάθηκαν στη LimeStreet και το 1986 στο διεθνούς φήμης κτίριο Lloyd's που εγκαινιάστηκε από τη βασίλισσα της Αγγλίας.

Οι ασφαλιστές λογοδοτούν στην Επιτροπή του Lloyd's για την καλή εκτέλεση των εργασιών τους με τρόπο προσήκοντα στη φήμη του Lloyd's και τα συμφέροντα των ασφαλισμένων, παράλληλα όμως εργάζονται μόνοι τους, με το δικό του τρόπο ο καθένας, αλλά πάντα με την κοινή αίσθηση ότι ανήκουν στον ηγέτη της εγχώριας Αγγλικής και διεθνούς ασφαλιστικής αγοράς. Καινοτόμοι, άμεσοι και σε διαρκή αναζήτηση, στο Lloyd's οι μισές συναλλαγές πραγματοποιούνται στην Αμερική, παραμένοντας όμως παραδοσιακοί και σταθεροί, μια πρότυπη επαγγελματική οργάνωση που αποτελείται από την Αγορά, το σύνολο διαφορετικών επαγγελματιών και δραστηριοτήτων και τον Οργανισμό (Corporation of Lloyd's), την Επιτροπή Εποπτείας της αγοράς (<http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/what-is-lloyds>). Τα μέλη του Lloyd's για την είσοδό τους έχουν ήδη καταθέσει ως ασφάλεια, αντίστοιχη χρηματική παρακαταθήκη με τον κύκλο εργασιών τους και -μέσω μικρών κρατήσεων από τα εισπραττόμενα ασφάλιστρα- έχουν σχηματίσει αποθεματικό ασφαλείας, ενώ παράλληλα υποχρεούνται να τηρούν λογαριασμούς και να υποβάλλουν ετήσιους ισολογισμούς, όπου ο λογαριασμός ασφαλιστρών παραμένει ακίνητος έως την εκπλήρωση όλων των σχετικών με την ασφάλιση υποχρεώσεων.

Πρόκειται λοιπόν για μια κοινωνία φυσικών και νομικών προσώπων που αναλαμβάνουν την ασφάλιση κινδύνων, ακόμα και σε μη πραγματοποιήσιμα ρίσκα, με καινοτομία, ταχύτητα, αμεσότητα και δυνατότητα προσφοράς ποιοτικών και ευέλικτων λύσεων.

Η Αγορά του Lloyd's αποτελείται από τους Policyholders (αιτούντες ασφάλισης με ανάθεση των ασφαλιστικών αναγκών τους σε τοπικούς μεσίτες), τους LocalBrokers (τοπικοί μεσίτες για την προσέγγιση της αγοράς μέσω πιστοποιημένων μεσιτών), τους Lloyd'sBrokers (οι -180 στο σύνολό τους - πιστοποιημένοι από την Lloyd's μεσίτες), τους Coverholders και ServiceCompanies (ενεργό τμήμα της Αγοράς, εξουσιοδοτημένες από τους ManagingAgents, εξειδικευμένες εταιρείες στην διαπραγμάτευση ασφαλιστηρίων συμβολαίων), τους Syndicates (συμπραττόμενα μέλη έναντι του ασφαλιστικού κινδύνου), τους Managingagents (managers, εντολοδόχοι



## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



διαχειριστές, εταιρείες με αποστολή τους την διαχείριση/επίβλεψη ενός ή περισσότερων Syndicates για λογαριασμό των μελών που παρέχουν τα κεφάλαια) και τους Members of Lloyd's (οι κεφαλαιούχοι, τα μέλη που παρέχουν τα κεφάλαια προς υποστήριξη των ασφαλιστικών εργασιών των συνδικάτων).

Η Επιτροπή (Corporation of Lloyd's), η Διοίκηση πέντε Διευθύνσεων, επιβλέπει και στηρίζει την Αγορά, διαχειρίζεται τον κίνδυνο και την απόδοσή της και εργάζεται για την παγκόσμια προώθηση της "Lloyd's", διευκολύνει την απρόσκοπτη εργασία των ασφαλιστών, προσδιορίζει τα παρεχόμενα από τα μέλη κεφάλαια προς υποστήριξη των ασφαλιστικών εργασιών και διασφάλιση της κεφαλαιακής επάρκειας που οδηγεί στα Financial Strength Ratings (υψηλοί οικονομικοί δείκτες αξιολόγησης) της "Lloyd's" (<http://www.lloyds.com/lloyds/investor-relations/ratings>), θεσπίζει ρυθμίσεις, εκδίδει οικονομικές αναφορές και παρεμβαίνει άμεσα όταν αυτό κρίνεται αναγκαίο.

Δύο είναι οι κύριοι τομείς δραστηριότητας της "Lloyd's", η ασφάλιση και η αντασφάλιση. Διαθέτει τους καλύτερους ασφαλιστές στον κόσμο και με την αντασφάλιση, λόγω μεγέθους και πολυπλοκότητας ορισμένων κινδύνων, επεκτείνει την ασφάλιση ως επιπλέον προστασία για τους ίδιους τους ασφαλιστές σε περιπτώσεις πολύ υψηλών αποζημιώσεων.

Πρακτικά, για να ασφαλισθεί εταιρεία ή ιδιώτης σε μέλος των Lloyd's μέσω μεσίτη των Lloyd's, θα πρέπει αρχικά και αφού έχει απευθυνθεί σε risk manager για την εκτίμηση των πιθανών απειλών για τα περιουσιακά στοιχεία της εταιρείας/ιδιώτη και των προσηκόντων μέτρων, να δώσει (μέσω του risk manager) εντολή ασφάλισης σε μεσίτη (broker) και αυτός με την σειρά του, όταν έρθει η ώρα ανεύρεσης ασφαλιστή, να προβεί στην σύνταξη της έγγραφης πρότασης ασφάλισης (Market Reform Contract), με αναφορά των ουσιωδών στοιχείων του υπ' ασφάλιση κινδύνου (πλοίο, πλου, χρονική περίοδο ασφάλισης, εκτίμηση αξίας και ασφαλιστικού ποσού, τυποποιημένους και ειδικούς όρους). Προς επίτευξη της -ανάλογης με τη ληφθείσα εντολή- κάλυψης, προβάλλει στα μέλη την έγγραφη ασφαλιστική αναφορά και ο ασφαλιστής, κάνοντας χρήση εργαλείων και μεθόδων, εκτιμά το ύψος των απαιτήσεων που εγείρονται και την συχνότητα που αυτό συμβαίνει, από τους υπό ασφάλιση κινδύνους. Μετά τον πρώτο ασφαλιστή (lead underwriter) που αναλαμβάνει, οι ενδιαφερόμενοι



(followingunderwriters) σημειώνουν στο slip το τμήμα (ποσό) της ασφάλισης που δέχεται ο καθένας τους να καλύψει έως αυτό να συμπληρωθεί πλήρως, καθώς και τις προτάσεις τους προς έγκριση από τον πρώτο ασφαλιστή.

Η “Lloyd’s”, διαθέτει στα κυριότερα λιμάνια του κόσμου πράκτορες της, που επιλαμβάνονται των συμφερόντων της και αναφέρουν οποιοδήποτε γεγονός ή συνθήκη που έχει σχέση με την ασφάλιση και τον εντολέα τους. Συνεχώς εξελισσόμενη η “Lloyd’s”, αποτελεί παγκόσμιο σύστημα πρακτόρων και πρότυπη αγορά προστασίας και ανάπτυξης της ναυτικής ασφάλισης και του διεθνούς ναυτικού εμπορίου.

### **2.2.3 Ασφαλιστικές εταιρείες**

Όπως προαναφέρθηκε, το 1720, στο Λονδίνο, εμφανίστηκαν οι εταιρείες London Assurance και Royal Assurance Exchange, που έως το 1824 είχαν μονοπωλιακό χαρακτήρα ως προς την εκτέλεση ασφαλιστικών εργασιών. Με την αποκατάσταση της ελευθερίας των ασφαλίσεων (1862, 1948, Γενικός περί Εταιρειών Νόμος), τα συμβόλαια θαλάσσιας ασφάλισης ακολουθούσαν τις σχετικές διατάξεις του καταστατικού των εταιριών. Σε μια προσπάθεια τυποποίησης των ασφαλιστικών συμβολαίων, το Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου (I.L.U.), άρχισε από το 1939 να χρησιμοποιεί ένα τυποποιημένο ασφαλιστήριο των εταιρειών και από το 1942, με την ίδρυση του Τμήματος Ασφαλιστηρίων (PolicySigningOffice), επεξεργάζεται και εκδίδει ασφαλιστήρια κοινού τύπου για όλες τις εταιρείες μέλη του. Σκοπός του Ινστιτούτου είναι η διευκόλυνση των μελών του σχετικά με τις διατυπώσεις, τις ρήτρες (clauses), τις συμφωνίες κοινής επίλυσης των προβλημάτων που επηρεάζουν την ναυτική ασφαλιστική αγορά. Σημείο αναφοράς των συμβολαίων, οι ρήτρες του Ινστιτούτου (InstituteClauses) και προτιμητέες από τους ενδιαφερόμενους για την κάλυψη των αντικειμένων ασφάλισης. Ειδικότερα, το Ινστιτούτο συγκροτεί Ειδικές Επιτροπές (JointCommittees), που περιλαμβάνουν μέλη των Lloyd’s και μέλη του Ινστιτούτου, για να προβαίνουν σε συστάσεις και να αποφασίζουν για θέματα που επηρεάζουν ολόκληρη την αγορά, λειτουργώντας ως σύνδεσμος μεταξύ των ανεξάρτητων εταιρειών - μελών και του Lloyd’s, χωρίς όμως αυτές οι αποφάσεις επί κοινής πολιτικής



(JointHullUnderstanings) να δεσμεύουν νομικά τα μέλη. Στο Ινστιτούτο τηρούνται αρχεία με πλήρεις αναφορές σε κάθε κίνδυνο που αφορά στη μερίδα των μελών του (Παζαρζής, 2015).

Το 1998, μεστόχοτονανασχηματισμότηςαγγλικήςαγοράς, τοΙνστιτούτοασφαλιστώντουΛονδίνουενώθηκεμετους “LondonInternationalInsuranceandReinsuranceMarketAssociation” (LIRMA) και - λαμβάνονταςτηνυποστήριξητηςμεσιτικήςαγοράς- σχημάτισαντο “InternationalUnderwritingAssociationofLondon” (IUA), πουαντιπροσωπεύειτουςασφαλιστές που δρουν ανεξάρτητα από αυτούς του Lloyd’s (ordinaryμέλη). Στοχεύοντας κυρίως σε μεγαλύτερη αποδοτικότητα της αγοράςκαι της διαδικασίας αποκατάστασης, το Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου, εξελίχθηκε στην Αγορά Αξιών Λονδίνου (LondonMarketPrinciples), ως ο μεγαλύτερος παγκόσμιος οργανισμός διεθνούς και απεριόριστης ασφάλισης.

### **2.3 Σχηματισμός των Συνεταιρισμών P&I CLUBS**

Τα πρώτα P & I Clubs δημιουργήθηκαν στην Αγγλία κατά τον 18ο αιώνα προς αντιμετώπιση των υψηλών ασφαλιστρών των μονοπωλιακών - τότε- London Assurance, Royal Assurance Exchange και Lloyd’s. Για τη μονοπωλιακή αυτή πολιτική, οι δικαιούχοι κατέβαλαν ετησίως 30.000 λίρες στο King’sCivilList(Gold, p. 64), μετακυλώντας το κόστος αυτό στα προσφερόμενα ασφάλιστρα, με αποτέλεσμα να καθίστανται πολύ υψηλά.Με την παραδοσιακή μορφή της ασφάλισης του hull&machinery (σκαρί-γάστρα και μηχανολογικός εξοπλισμός) να καλύπτει τους θαλάσσιους κινδύνους που αφορούν το πλοίο και τον εξοπλισμό του και τις συνεχώς μεταβαλλόμενες διεθνείς ναυτλιακές συνθήκες, εμφανίστηκε η αναγκαιότητα εισαγωγής ενός νέου τύπου ασφάλισης αστικής ευθύνης (“liability”) που δεν αναλάμβαναν οι ασφαλιστικές εταιρείες με αντικείμενο ασφάλισης τους hull&machineryrisks. Με αποζημιωτικό χαρακτήρα, οι αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί, γεννήθηκαν για να αποτελέσουν βασικό φορέα αποκατάστασης ζημιών, οι οικονομικές συνέπειες των οποίων ματοκυλίσθησαν σε αυτούς, λόγω των αξιώσεων



## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



αποζημίωσης τρίτων. Το 1824, με μια σημαντική νομική αλλαγή που οδήγησε στην κατάργηση του μονοπωλίου, παρόλη τη δημιουργία πληθώρας ενώσεων εταιριών αλλά και της παντοδυναμίας των Lloyds που σήμαινε χαμηλότερες τιμές από αυτές των ενώσεων, νομιμοποιήθηκαν τα P&I Clubs και ο ανταγωνισμός έγινε εντονότερος. Οι επερχόμενες ναυτιλιακές αλλαγές και η αύξηση της ευθύνης πλοιοκτητών προς τρίτους (αστική ευθύνη), δημιούργησαν την ζήτηση για μια νέου είδους κάλυψη. Με την “Employer’s Liability Act” και την “Fatal Accidents Act”, 1830 και 1846, αντίστοιχα, περιορίστηκαν οι ρήτρες εξάιρεσης στα συμβόλαια μεταφοράς και οι πλοιοκτήτες, αντιμετωπίζοντας και την έλλειψη ενδιαφέροντος των ασφαλιστών να καλύψουν με νέους και πιο ολοκληρωμένους τρόπους τους κινδύνους, στράφηκαν στις ενώσεις τους - που ήδη λειτουργούσαν μεταβατικά για την κάλυψη ευθύνης προς τρίτους - για προστασία. Η Merchant Shipping Act (1854), εισήγαγε τον περιορισμό της ευθύνης σε ορισμένο ποσό.

Το 1855 έκαναν την εμφάνισή τους τα πρώτα “Liability Insurance Clubs” με αντικείμενο την ασφάλιση του 25% της αστικής ευθύνης λόγω σύγκρουσης μεταξύ σκαφών (collision) και λόγω ζημιών παγίων εγκαταστάσεων (protection insurance), ενώ στην συνέχεια, με την προσθήκη της αστικής ευθύνης για απώλεια ζωής ή για σωματικές βλάβες των επιβατών και πληρώματος, εξελίχθηκαν σε Indemnity Clubs που αργότερα (Newcastle, 1874), με την ίδρυση της “Steamship Owners’ Mutual Protection and Indemnity Association” ανέλαβαν και την ασφάλιση της αστικής ευθύνης λόγω απώλειας ή καταστροφής μεταφερομένων φορτίων (Φαραντούρης, σελ. 14).

Συγκεκριμένα, την 1η Μαΐου 1855, άρχισε τις εργασίες της η πρώτη Ένωση Προστασίας Πλοιοκτητών, εγκαινιάζοντας έτσι την αρχή των P&I Clubs. Πρόκειται για τον εμπορικό οίκο “Shipowners’ Mutual Protection Society” που σχηματίστηκε από τους Διευθυντές Ομίλων Σκαφών Peter Tindall and John Riley για να προσφέρει κάλυψη προστασίας στους πλοιοκτήτες για τις ευθύνες από απώλεια ζωής και από σωματικές βλάβες και το ποσοστό του κινδύνου σύγκρουσης που δεν καλύπτεται από τις συνήθειες θαλάσσιες ασφαλιστικές πρακτικές (<https://tindallriley.co.uk/company-profile/history/>).

Εν ολίγοις, βάσει της αρχής της αμοιβαίας ασφάλισης (άρθρο 85 ΜΙΑ 1906,



## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



Παράρτημα), πλοιοκτήτες διαφόρων περιοχών και κατηγοριών, συνασπίστηκαν και συνέστησαν δικούς τους συνεταιρισμούς (clubs), με σκοπό να καλύπτουν εκ των ενόντων τις ζημίες κάθε μέλους του συνεταιρισμού. Οι αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί, κατά βάση μη κερδοσκοπικοί, αναλαμβάνουν την κάλυψη κινδύνων ή ζημιών που αδυνατούν να βρουν ολική ή επαρκή κάλυψη στην αγορά. Οι τομείς ασφάλισης των Clubs αφορούν στον Κλάδο Προστασίας και αποζημίωσης (Protection&IndemnityClass), στον Κλάδο Ναύλων, Σταλιών και υπεράσπισης (Freight, Demurrage&DefenceClass) και τέλος στον Κλάδο Πολέμου και Απεργιών (War&Class). Όπως συνάγεται, ο πρώτος και σημαντικότερος κλάδος καλύπτει γενικά την αστική ευθύνη των πλοιοκτητών-μελών, ο δεύτερος είναι ο κλάδος υπεράσπισης των διαφορών μεταξύ υποχρεώσεων-απαιτήσεων των μελών έναντι τρίτων (πληρώματα, ναυπηγούς, ασφαλιστικές) και ο τρίτος καλύπτει πολέμους, εχθροπραξίες, απεργίες, ανταπεργίες, δολιοφθορές, εργατικές διαφορές.

Αρχικά, τα μέλη ενός Club συνεισέφεραν “Calls”(αρχικά ασφάλιστρα), μια αναλογική συμμετοχή (“pro rata”), ανά ασφαλισμένο τόνο (χωρητικότητα) και τύπο πλοίου, για τις περιπτώσεις που απαιτούνταν η καταβολή αποζημιώσεων από το Club. Το ασφαλιστικό έτος άρχιζε στις 20 Φεβρουαρίου, όταν παραδοσιακά ξεπαγώνει η Βαλτική θάλασσα και είναι ελεύθερη για ναυσιπλοΐα. Με τους θαλάσσιους κινδύνους να γίνονται ευρύτεροι και πολυπλοκότεροι, οι συνεισφορές των μελών άρχισαν να καταβάλλονται προκαταβολικά αναλογικά με το ασφαλισμένο τονάζ. Στην πορεία και ανάλογα με τα ποσά αποζημίωσης που αναγκάστηκε να καταβάλλει το Club για συγκεκριμένο πλοίο κατά το προηγούμενο έτος και κατόπιν σχετικής πρόβλεψης, επιβάλλεται το RenewalCall (ασφάλιστρο ανανέωσης). Βάσει των αναγγελλόμενων και καλυπτόμενων απαιτήσεων κατά των μελών του και του υπολογισμού της εξέλιξης των συνολικών υποχρεώσεων κάθε συνεταιρισμού, επιβάλλεται κάθε Ιούνιο επομένου έτους το συμπληρωματικό ασφάλιστρο (SupplementarycallήBackCall)κατά ποσοστό 20% αρχικού ασφαλιστρού (Βλάχος-Ψύχου, σελ. 55), ενώ το κάθε μέλος, όταν επιθυμεί να αποχωρήσει -και προς αποφυγή χρέωσής του με πιθανό μελλοντικό συμπληρωματικό ασφάλιστρο - μπορεί να καταβάλλει τα Ασφάλιστρα Απαλλαγής (ReleaseCalls). Στις περιπτώσεις πλεονάσματος συσσωρευμένων ασφαλιστρών προηγούμενων ετών αλλά





## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

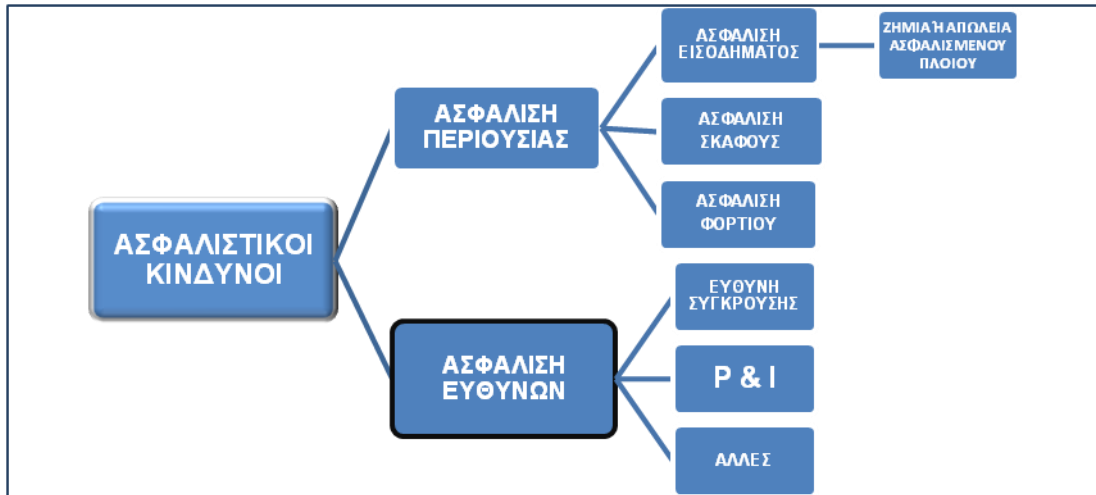
Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



και στις περιπτώσεις διάλυσης του συνεταιρισμού ή παροπλισμού πλοίου, επιστρέφεται στα μέλη η πλεονάζουσα περιουσία του (ReturnCalls) και (έως) ποσοστό 90% των αρχικών ασφαλιστρών, αντίστοιχα. Ακριβώς λόγω της απεριόριστης υποχρέωσης των πλοιοκτητών-μελών να καταβάλουν συμπληρωματικά ασφαλιστρα ανάλογα με την αύξηση των κινδύνων και λόγω της αντασφαλιστικής κάλυψής τους στο International Group Agreement (IGA), οι αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί, παρέχουν στα μέλη τους απεριόριστη κάλυψη, με εξαίρεση την ευθύνη λόγω ρύπανσης. Έτσι, ο ασφαλιστής προστατεύεται στην περίπτωση υποχρέωσης καταβολής πολύ υψηλών αποζημιώσεων ώστε να μην καταστεί τόσο επαχθής η ζημιά για τον ίδιο, καθώς διαμορφώνεται και ανώτατο όριο οφειλόμενων αποζημιώσεων που διατηρεί ισορροπημένα τα χρηματοοικονομικά μεγέθη στις περιπτώσεις ασυνήθιστα μεγάλων απωλειών. Σε τυχούσα αδυναμία του ασφαλιστή να αναλάβει εις ολόκληρον τον κίνδυνο, κάνει χρήση της αντασφάλισης, αποδεχόμενος το σύνολο του κινδύνου και αντασφαλίζοντας σε άλλους ασφαλιστές το τμήμα που αδυνατεί να διατηρήσει μόνος του. Με το σύστημα αντασφάλισης και τις συνέργειες με άλλα clubs, επιτυγχάνεται η μείωση του ποσού αποζημιώσεων μέσω της διασποράς του κινδύνου σε περισσότερους. Στις περιπτώσεις μεγάλου ποσού αποζημίωσης που δεν μπορεί να καλυφθεί από τις εισφορές των μελών ή την αντασφάλιση, χρησιμοποιούνται αποθεματικά ποσά, τα οποία όμως δεν αφορούν σε υψηλά κονδύλια, καθώς υπάρχει η δυνατότητα καταβολής επιπρόσθετων εισφορών από τα μέλη του. Σήμερα, εξειδικευμένοι επαγγελματίες επενδύουν τα κεφάλαια των clubs και εξασφαλίζουν υψηλή ανταποδοτικότητα και συνεπώς μεγαλύτερα έσοδα. Στην χώρα μας, βάσει αρ. 35 Ν. Διατάγματος 400/1970 περί «Ιδιωτικής Επιχειρήσεως Ασφαλίσεως» (κατάργηση από 1.1.2016 με το αρ. 278 παρ. 1 Ν.4364/2016 – ΦΕΚ 13/Α/5-2-2016 με οποιαδήποτε υφιστάμενη αναφορά σε αυτό νοείται εφεξής αναφορά στις αντίστοιχες διατάξεις του νόμου Ν.4364/2016), προβλέπεται νομοθετικά η σύσταση και λειτουργία των αλληλοασφαλιστικών συνεταιρισμών. Κλείνοντας, σχηματικά θα μπορούσαμε να απεικονίσουμε τους ασφαλιστικούς κινδύνους ως εξής:

### Σχήμα 1

#### Διάκριση Ασφαλιστικών Κινδύνων και Ασφαλίσεων



Πηγή: Στοιχεία ίδιας εργασίας



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

**&**

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών





**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**

### **ΟΙ ΑΛΛΗΛΟΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΙ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΙ P&I CLUBS**

#### **3.1 Ιστορική Αναδρομή**

Αναφερθήκαμε ήδη στις ανάγκες που γέννησαν τον θεσμό των αλληλασφαλιστικών οργανισμών, των “Protection&IndemnityClubs” (P&I Clubs) ως μορφή εναλλακτικής ασφάλισης και εν συνεχεία ως θεσμό συμπληρωματικής κάλυψης των πλοιοκτητών από ενδεχόμενους κινδύνους.

Με δεδομένο τον συμπληρωματικό τους ρόλο, η εμφάνιση των P&I Clubs σχεδόν συμπίπτει με τη δημιουργία των πρώτων εταιρειών ναυτικής ασφάλισης στην Αγγλία κατά τον 17ο αιώνα, με τις συνθήκες της ασφαλιστικής αγοράς να μην ικανοποιούν πολλούς πλοιοκτήτες. Έχοντας ήδη επιχειρήσει μια σύντομη ιστορική αναδρομή της ναυτικής ασφάλισης, η ιστορία για τα P&I Clubs, αρχίζει ομοίως από το 4.000 π. Χ. (Κώδικας Χαμουραπί, Βαβυλώνα), διατρέχει τις παραποτάμιες οδούς της Κίνας με την κατανομή των φορτίων κατά το ήμισυ από ορισμένα πλοία σε άλλα για τον επιμερισμό και τη διάπλωση του κινδύνου της απώλειας, συνεχίζει στα ναυτικά δάνεια του 6ου π. Χ. αιώνα στην Ινδία και τη Βαβυλώνα, διαπερνά τη ναυτική ιστορία των Φοινίκων, των Ελλήνων και των Ρωμαίων, για να φτάσει στο Νόμο των Ροδίων με το θεσμό της γενικής αβαρίας και τις ασφαλιστικές αλληλοβοήθειες των Ιταλικών πόλεων και των Αγγλοσαξονικών, Γερμανικών και Σκανδιναβικών χωρών ως τον 13ο αιώνα. Με ραγδαίες εξελίξεις στον ασφαλιστικό ναυτιλιακό χώρο μετά τις απαγορεύσεις της Καθολικής Εκκλησίας (1236 μ. Χ.), ιδρύεται τον 17ο αιώνα (1688) το



## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



CoffeeHousetουEdwardLloyd, κατόπιν πολλών προηγούμενων νομοθετημάτων και κωδικοποιημένων νόμων.

Τα πρώτα P&I Clubs δημιουργήθηκαν στις αρχές του 18ου αιώνα από Άγγλους πλοιοκτήτες, με μη κερδοσκοπικό σκοπό, προκειμένου να παρέχουν κάλυψη για κινδύνους που παρέμεναν ακάλυπτοι. Η νομοθετική πράξη του Κοινοβουλίου που θεσπίστηκε το 1720, με εμπνευστή της γνωστής “BubbleAct” τον SirRobertWalpole, σκοπό είχε την εξοικονόμηση πόρων για τον Βασιλέα Γεώργιο Α΄ (Παζαρζής, σελ. 35) που βρισκόταν σε δύσκολη θέση λόγω της διαμάχης ανάμεσα στους οπαδούς της ίδρυσης ασφαλιστικών εταιρειών και των -έως τότε- ανεξάρτητων ασφαλιστών(Haile, p.11). Δύο ασφαλιστικές εταιρείες παρείχαν ναυτασφάλιση (σελ. 19 της παρούσης), η London Assurance και η Royal Assurance Exchange, μονοπώλιο που διατηρήθηκε για εκατό περίπου χρόνια, αποκλείοντας νέες εταιρείες. Η δημιουργία των Hull Clubs (μονοετείς ενώσεις αμοιβαίας ασφάλισης) (Tilly, p. 266), είχε στόχο το χαμηλότερο κόστος ασφάλισης για τα πλοία αλλήλων, προς προστασία από τους κινδύνους απώλειας ή καταστροφής του πλοίου. Τα συμφωνημένα ασφάλιστρα καταβάλλονταν στο κοινό ταμείο από κάθε πλοιοκτήτη και οι τυχούσες ζημίες -για συμφωνημένο χρονικό διάστημα- επιμερίζονταν στα μέλη του Club. Η εποπτεία των υποθέσεων είχε ανατεθεί σε επιτροπή πλοιοκτητών και η διαχείριση σε δικηγορικά γραφεία της εποχής. Στην πραγματικότητα, η ναυτασφάλιση παρεχόταν από τα Hull Clubs, παράνομα μιν, αλλά πάντα αξιόπιστα ως προς την ασφαλιστική κάλυψη των μελών τους (Hazelwood, p. 3). Τη μετάβαση από την κάλυψη σκάφους και φορτίου στην κάλυψη ασφάλισης ευθυνών, ανέλαβαν τα πρώτα “LiabilityInsuranceClubs” (σελ. 20 της παρούσης), ασφαλίζοντας το ¼ της ευθύνης λόγω τραυματισμού ή θανάτου από σύγκρουση πλοίων (οι συνήθεις ασφαλιστικοί οργανισμοί, κάλυπταν τα υπόλοιπα ¾ της ευθύνης), για να εξελιχθούν σε IndemnityClubs, ασφαλίζοντας την αστική ευθύνη για ό,τι δεν καλυπτόταν (πλην hull&machinery) από τις ασφαλιστικές εταιρείες.

Το 1860, σχηματίστηκε ο Σύνδεσμος Προστασίας Σιδήρων Ατμόπλοιων Βόρειας Αγγλίας υπό τον Mr. Joshef Carr. Μετά την ψήφιση της “CompaniesAct” (1862) που κατήργησε το ασφαλιστικό μονοπώλιο, απέκτησαν νομική υπόσταση οι αμοιβαίοι οργανισμοί (“mutualassociations”) και οι εταιρείες “jointstockcompanies” και



## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



δραστηριοποιήθηκαν στη ναυτασφάλιση, υπό την προϋπόθεση να έχουν εγγράψει 20 τουλάχιστον μέλη στο καταστατικό τους. Το γεγονός της νόμιμης εμφάνισης της συνεργατικής δραστηριότητας των οργανισμών, ενισχύθηκε και από το ότι οι Lloyds δεν κάλυπταν τις αυξανόμενες απαιτήσεις τρίτων, παρά μόνο τα hullrisks. Οι πρώτες αλληλασφαλιστικές μορφές, αποζημιώναν τους ιδιοκτήτες από οποιαδήποτε απώλεια εξαιρούνταν από τις βασικές καλύψεις (Gow, pp 242-244).

Με αφορμή την απώλεια του πλοίου Westenhope (χάθηκε στο ακρωτήρι της Καλής Ελπίδας) και την πλήρη ευθύνη που καταλογίσθηκε στον πλοιοκτήτη για την απώλεια του φορτίου το οποίο μετέφερε πέραν του προορισμού του, καθώς και την απώλεια του -έμπορου και με πλήρες εκτόπισμα- πλοίου Emily για την οποία οι κύριοι του απωλεσθέντος φορτίου αποζημιώθηκαν λόγω «αμέλειας ναυσιπλοΐας» από τον πλοιοκτήτη, η Ένωση “TheNorthofEnglandAssociation” (1874), επεκτείνει την ασφάλεια του φορτίου σε ξεχωριστή τάξη μέσα στο Club. Με τον Σύνδεσμο Αμοιβαίας Προστασίας και Αποζημίωσης Ιδιωτικών Ατμόπλοιων από τον K.J.S. Mitalcfe (Newcastle, 1874), ήταν στενά συνδεδεμένοι και συγχωνεύθηκαν τον Ιανουάριο 1886, για να σχηματίσουν τον πρώτο ολοκληρωμένο Σύνδεσμο P & I που κάλυπτε τους προερχόμενους κινδύνους τόσο προστασίας όσο και αποζημίωσης, τον P & I ΒΟΡΕΙΑΣ ΑΓΓΛΙΑΣ, που έπαιξε σημαντικό ρόλο στις βελτιώσεις υπέρ των πλοιοκτητών και παρέμεινε ανεξάρτητος έως το 1965 όταν και έγινε μέλος της Ομάδας του Λονδίνου. Συμμετοχή στον Όμιλο έως το 1960 (που εισήλθαν και ξένοι), είχαν μόνο Βρετανοί πλοιοκτήτες. Το 1898, με την παραδοχή της αμοιβαίας κάλυψης κινδύνων από πόλεμο, πρώτος ο Όμιλος διαμόρφωσε νέα κλάση κάλυψης σχετικών κινδύνων, ενώ το 1968, συγχωνεύοντας τις ανεξάρτητες κλάσεις για κινδύνους προστασίας και αποζημίωσης, σχημάτισε την κλάση Αποζημίωσης δια Ναύλου, Υπερημερίας (Σταλιών) και Υπεράσπισης. Η κλάση Απεργιών, καθιερώθηκε το 1985.

### 3.2 Δομή των P&I Clubs

Βάσει Καταστατικού (“ArticlesofAssociation”) (Burkard, p. 217) και σχετικών Κανονισμών, καθορίζονται οι σχέσεις μεταξύ των μελών του (κάθε) Club. Ανώτατο



## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



Όργανο αποτελεί η Γενική Συνέλευση (General Meeting) που εκλέγει τους Διευθυντές και έπεται ιεραρχικά το Διοικητικό Συμβούλιο (Board of Directors) που διενεργεί τις εργασίες βάσει Καταστατικού. Στην ουσία, τα δύο αυτά Όργανα αποφασίζουν και οι Μάνατζερ (Managers) και οι Ανταποκριτές (Correspondents) διεκπεραιώνουν τις τρέχουσες υποθέσεις.

Στα εγγεγραμμένα ως εταιρείες Ηνωμένου Βασιλείου Clubs, τα άρθρα του Καταστατικού ορίζονται αρχικά με βάση τον Πίνακα 3 του Πρώτου Σχεδίου Περί Εταιρειών 1948, το οποίο αφορά σε εταιρείες Περιορισμένης Ευθύνης Εγγυήσεων (Limited Companies by guarantee), όπως πλέον αυτός αναφέρεται στον Πίνακα 3 στους Κανονισμούς Εταιρειών 1985 (Companies Regulations 1985).

Στο Καταστατικό ορίζονται θέματα όπως ο καθορισμός των απαιτούμενων προσόντων για την είσοδο των μελών στο Club, οι διαδικασίες διαγραφής και αποχώρησης των μελών, τα δικαιώματα Προστασίας & Αποζημίωσης, οι υποχρεώσεις καταβολής εισφορών, τα θέματα των Γενικών Συνελεύσεων και τα Δικαιώματα Ψήφων. Τροποποίηση Κανονισμών και Άρθρων, πλην αυτών που αναφέρονται σε πλοία που εκτελούν πλόες την συγκεκριμένη στιγμή και έως την επιστροφή τους, καθίσταται δυνατή μετά από απόφαση της Γενικής Συνέλευσης. Στην περίπτωση των P&I Clubs, η ψήφος σχετίζεται με το τανάξ επί του οποίου υπολογίζεται το επίπεδο των εισφορών και όχι με το ποσό της ασφάλισης (Παζαρζής, 2015).

Η αρχή της αυτοδιοίκησης διέπει την οργανωτική δομή των P&I Clubs. Συχνά συναντάμε ευέλικτα οργανωτικά σχήματα που μοιάζουν με αυτά των ασφαλιστικών εταιριών κεφαλαιουχικού χαρακτήρα, πιθανώς για να ανταποκρίνονται στις επιταγές της ανταγωνιστικής ασφαλιστικής αγοράς.

### **ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ**

Το ανώτατο συλλογικό όργανο, απαρτίζεται από μέλη του Club (πλοιοκτήτες, εκναυλωτές, διαχειριστές, που εισφέρουν πλοία στο Club υπό την απαραίτητη προϋπόθεση σκάφος και εξοπλισμός να είναι ασφαλισμένα στην πλήρη πραγματική τους αξία) και έχει τον έλεγχο και την εποπτεία που ασκεί μέσω των οργάνων της. Κατόπιν πρόσκλησης του Διοικητικού Συμβουλίου, συγκαλείται η Γενική Συνέλευση



## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



σε ετήσιες τακτικές (“annualgeneralmeetings”) και έκτακτες (“specialgeneralmeetings”) συνελεύσεις.

Συγκεκριμένα, οι βασικές αρμοδιότητες της Γενικής Συνέλευσης είναι η έγκριση των ετησίων αναφορών και του Ισολογισμού, ο διορισμός των μελών της Επιτροπής, η εκλογή Ελεγκτών, η τροποποίηση Κανονισμών, οι αποφάσεις επί θεμάτων που τίθενται από την Επιτροπή, ο καθορισμός του Καταστατικού, οι αποφάσεις περί αμοιβών μελών του Διοικητικού Συμβουλίου, η καταβολή της εισφοράς αποδέσμευσης (releasecall), η απόφαση για διάλυση ή συγχώνευση του Club.

### **ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

Όργανο με καθήκοντα διαχείρισης και εκπροσώπησης του Club. Εκλέγεται από τη Γενική Συνέλευση και ασκεί μεγάλο εύρος καθηκόντων, συνεπικουρούμενο από τους διαχειριστές. Στην σύγχρονη πρακτική, η διοίκηση, με σύμβαση ανάθεσης, ανατίθεται σε άλλο νομικό πρόσωπο, εταιρεία διαχείρισης ή επαγγελματίες managers, που καλούνται να εφαρμόσουν τις κατευθυντήριες γραμμές και τις αποφάσεις των συμβούλων.

Το ΔΣ (“BoardofDirectors”) ή «Επιτροπή» όπως αποκαλούνταν στο Νόμο περί Εταιρειών του 1985, λαμβάνει αποφάσεις για θέματα γενικής πολιτικής και έχει τον εποπτικό ρόλο της λειτουργίας του Ομίλου, ώστε το Club να είναι σε θέση να κατανοήσει και να ανταποκριθεί στις ασφαλιστικές ανάγκες των μελών του. Μέσω των διαχειριστών στους οποίους το ΔΣ εμπιστεύεται την εκτέλεση των συνήθων δραστηριοτήτων και υποχρεώσεων, επιτυγχάνει να δημιουργήσει οικείο κλίμα και σχέσεις εμπιστοσύνης με τα μέλη του. Παράλληλα, με βάση την αρχή της καλής πίστης (“bonafidae”), συντάσσει τα οικονομικά προγράμματα, διακανονίζει όλες τις απαιτήσεις, εισάγει θέματα και προτείνει λύσεις στη ΓΣ, θέτει κανόνες διαχείρισης κεφαλαίων, εξετάζει ασφαλιστικές απαιτήσεις μελών προς είσπραξη αποζημίωσης και λαμβάνει αποφάσεις για την πρόσληψη του Γενικού Διευθυντή, την έκταση της ασφαλιστικής κάλυψης, το ύψος της εισφοράς, τα ζητήματα που επηρεάζουν τα υπόλοιπα μέλη και την πολιτική επένδυσης των κεφαλαίων και του αποθεματικού. Το ΔΣ εκλέγεται στην ετήσια ΓΣ, συνεδριάζει σε τακτική βάση δύο φορές το μήνα ή τρεις





## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



με τέσσερις φορές ανά έτος και σε έκτακτες περιπτώσεις λόγω λήψης επείγουσας ή έκτακτης απόφασης. Ενεργεί με πλήρη διακριτική ευχέρεια και υπόκειται σε έλεγχο νομιμότητας λόγω παράβασης της αρχής της καλής πίστης, στις περιπτώσεις διαπίστωσης κατάχρησης εξουσίας ή διαχειριστικής αποτυχίας εφαρμογής των κανόνων. Το βάρος απόδειξης φέρει το μέλος που εισάγει την αξίωση ελέγχου (Hazelwood, pp 25-32).

### **ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΕΣ (MANAGERS)**

Πρόκειται για τους επιφορτισμένους με τα καθήκοντα της καθημερινής διοίκησης και διαχείρισης. Τα στελέχη αυτά, εφαρμόζουν τις κατευθυντήριες γραμμές και τις αποφάσεις του ΔΣ και των συμβούλων, ενώ καθημερινά διαχειρίζονται επενδύσεις και αξιώσεις (claimsrecords), καθοδηγούν νομικούς και ειδικούς, διαπραγματεύονται με τους αντασφαλιστές και προπαρασκευάζουν το έργο της ιεράρχησης των κινδύνων και την συμφωνία των όρων εισόδου υποψήφιου μέλους. Επιπλέον, είναι υπεύθυνοι για την τήρηση αρχείων, την ενημέρωση του ΔΣ και της ΓΣ καθώς και την τήρηση των πρακτικών των συνεδριάσεών τους, την έκδοση πιστοποιητικών εισόδου, τον διορισμό τοπικών πρακτόρων. Οι διαχειριστές μπορεί να είναι εταιρείες, συνεταιρισμοί ή και άτομα διορισμένα από το ΔΣ με σύμβαση εργασίας και δηλωμένα στο Καταστατικό, όπως και οι αρμοδιότητές τους. Εργάζονται με αμοιβή βάσει εγγεγραμμένης χωρητικότητας στο Club ή ανάλογα με την καθημερινή διοίκηση και διαχείριση θεμάτων και συμβάλλονται στο όνομα του Club και το δεσμεύουν στο βαθμό που καθορίζεται στους κανονισμούς του Ομίλου.

### **ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΕΣ (CORRESPONDENTS)**

Όπως είναι αναμενόμενο, λόγω του γεωγραφικού εύρους επί του οποίου λαμβάνουν χώρα οι θαλάσσιες μεταφορές, τα P&I Clubs έχουν ανάγκη τη δημιουργία και διατήρηση ενός δικτύου πρακτόρων, που λόγω εντοπιότητας ή πολύχρονης εμπειρίας, είναι σε θέση να γνωρίζουν τις ιδιαιτερότητες και τα χαρακτηριστικά της περιοχής αρμοδιότητάς τους. Πλέον του διοικητικού προσωπικού και των διαχειριστών, ένα δίκτυο τοπικών εταιριών, λειτουργεί ως ανταποκριτές. Οι correspondents δεν



## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



λειτουργούν ως agents (πράκτορες) και δε διαθέτουν εξουσιοδότηση για να λαμβάνουν επιδόσεις ή κοινοποιήσεις εκ μέρους των Clubs. Ενεργούν συνήθως για τους εφοπλιστές των οποίων τα πλοία εισάγονται στο Club. Όλα τα μεγάλα P&I Clubs διαθέτουν λίστες ανταποκριτών ανά λιμάνι που καταγράφονται με τους κανόνες των Clubs (listsofcorrespondents). Δρώντας ως μεσολαβητές στις τοπικές αρχές, χρησιμοποιούνται από δίκτυο συλλόγων χωρίς αποκλειστικότητα και συχνά εξυπηρετούν πολλά μέλη, με αποτέλεσμα την κοινωνία των γνώσεων και της εμπειρίας τους αλλά και τη μείωση εξόδων. Χωρίς να είναι σε θέση να διευθετούν τις αξιώσεις, βοηθούν τα μέλη να τις αντιμετωπίζουν και χωρίς να υπάρχει μια συμβατική σχέση μεταξύ τους και των Clubs, ενεργούν άμεσα σε τοπικό επίπεδο ώστε να διευκολύνουν την επίλυση των προβλημάτων που ανακύπτουν. Είναι επιφορτισμένοι με την ευθύνη να μάθουν εάν το άτομο που εγείρει αξιώσεις κατά μέλους του Club, δεν υπόκειται σε διεθνείς εμπορικές ή οικονομικές κυρώσεις και να επικοινωνήσουν άμεσα με το Club για την παροχή συμβουλών (Guidelines, 2015). Λαμβάνουν σαφείς οδηγίες σχετικά με τις καλύψεις και τις νομικές διαδικασίες και ανταποκρίνονται στην άμεση ανάγκη λήψης μέτρων που θα ρίξουν φως ή θα μειώσουν την αξίωση, διορίζοντας επιθεωρητές στις περιπτώσεις που οι αξιώσεις απορρέουν από φορτία και ιατρικούς συμβούλους στις περιπτώσεις των σωματικών βλαβών πληρωμάτων και επιβαινόντων σε πλοίο. Οι ανταποκριτές θα ενημερώσουν τα Clubs για τα τοπικά γεγονότα που θα επηρεάσουν τις πλόες, όπως τις μεταναστευτικές ροές, τα τελωνειακά πρόστιμα, τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας. Είναι εκείνοι που αποστέλλουν τα lettersofsecurity στις περιπτώσεις εισαγωγής νέων μελών και ενημερώνουν τους Ομίλους για κάθε πιθανή σύγκρουση συμφερόντων μεταξύ πλοιοκτητών και ναυλωτών.

### **ΜΕΣΙΤΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ (BROKERS)**

Η χρήση των Brokers έχει αυξητική τάση. Διαπραγματεύονται τους όρους για λογαριασμό των πλοιοκτητών που επιθυμούν να εισέλθουν ως μέλη στα Clubs, ενώ συχνά υποκαθιστούν τους ανταποκριτές δρώντας ως διαμεσολαβητές με την ενεργή συμμετοχή τους στον χειρισμό απαιτήσεων μεταξύ Ομίλου και μελών του, συνεργαζόμενοι με τοπικούς ή/και ξένους δικηγόρους που διορίζονται από τον Όμιλο.



Έχουν την ίδια δραστηριότητα με τους υπόλοιπους μεσίτες των ασφαλίσεων, παρέχουν δηλαδή στα υποψήφια μέλη των Ομίλων πληροφορίες ώστε να τους διευκολύνουν να επιλέξουν την κάλυψη που τους εξυπηρετεί σε σχέση με την κλάση του πλοίου που θα εισαχθεί.

Η οδηγία 2002/92/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, ρυθμίζει τις εντός ΕΕ σχέσεις μεταξύ Ομίλων και μεσιτών. Στις περιπτώσεις που η είσοδος μέλους πραγματοποιήθηκε μέσω broker, τότε η αμοιβή του καταβάλλεται από το μέλος που ασφαρίζεται και όχι από τον Όμιλο, που δεν δεσμεύεται να κάνει περαιτέρω χρήση των υπηρεσιών του μεσίτη σε σχέση με το ασφαλιζόμενο μέλος. Στην συγκεκριμένη περίπτωση (αμοιβή broker), έχει πάψει να βρίσκεται σε ισχύ το αρ. 53 της MarineInsuranceAct 1906 (Παράρτημα 1).

### **3.3 Κανονισμοί των P&I Clubs**

Η λειτουργία των Ομίλων συνδέεται άμεσα με τον Εσωτερικό τους Κανονισμό αλλά κατά βάση με τους γενικούς κανόνες αλληλασφάλισης (Turner, p. 103). Οι βασικές αρχές που διέπουν τα P&I Club, είναι οι εξής: ο καθολικός Κανόνας (OmnibusRule), η αρχή της Αμοιβαιότητας (Mutualsharing) και η αρχή του PoolingRisk.

Η σύμβαση μεταξύ μέλους και Ομίλου, ρυθμίζεται από τους κανόνες του Ομίλου που καταγράφονται ως RuleBook (Ronneberg, pp 5, 55) και συμπληρώνονται ή ειδικά διαφοροποιούνται κατόπιν συμφωνίας των μερών. Εφαρμοστέο δίκαιο είναι σχεδόν πάντα το Αγγλικό, συχνά με ρητή αναφορά υπαγωγής των κανόνων της σύμβασης στα άρθρα του Αγγλικού Δικαίου και της MarineInsuranceAct 1906. Οι διαφορές των συμβαλλομένων μερών ανατίθενται σε διαιτησία, παρόλο που συχνά οι κανονισμοί προβλέπουν την εισαγωγή τους στο ΔΣ προς διευθέτηση. Οι έχοντες έννομο συμφέρον (μέλη ή/και τρίτοι) έχουν το δικαίωμα να στραφούν κατά του Ομίλου, προσφεύγοντας στη δικαιοσύνη ή στη διαιτησία, με την έκβαση να διαφέρει ανάλογα με την κατά τόπον αρμοδιότητα των δικαστηρίων και το δίκαιο της χώρας στο οποίο προσφεύγει το μέλος (ή ο τρίτος).



## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



Η κάλυψη των μη συμπεριλαμβανομένων κινδύνων (εκ της λειτουργίας του πλοίου) στους κανόνες του από τον Όμιλο, βρίσκεται στη διακριτική του ευχέρεια, αναδεικνύει το δυναμικό χαρακτήρα των P&IClubs και αποτελεί ουσιώδη διαφορά ασφαλιστικής κάλυψης P&IClub και μιας συνηθισμένης ασφαλιστικής εταιρίας, κατά τους κανονισμούς της οποίας η αποζημίωση πραγματοποιείται μόνο όταν ο κίνδυνος έχει προβλεφθεί ρητά στο ασφαλιστικό συμβόλαιο. Η εφαρμογή του “OmnibusRule”, κατά την οποία ο Όμιλος εξετάζει ανά περίπτωση τα δικαιώματα επί των καλύψεων και λοιπών αξιώσεων, δεν είναι δεσμευτική και μπορεί να διαφέρει ως προς τις απαιτήσεις του ίδιου ή άλλου μέλους, παρέχοντας με τον τρόπο αυτό ευελιξία, καθοδήγηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας των μελών του, μέσω των εκπροσώπων του, αλλά και την αίσθηση ασφάλειας στα μέλη του.

Όπως προαναφέρθηκε, οι Όμιλοι δεν είναι κερδοσκοπικοί οργανισμοί, αλλά μια αμοιβαία παροχή ασφαλιστικής κάλυψης, όπου τα μέλη μοιράζονται κινδύνους και αξιώσεις και συνεισφέρουν κεφάλαια χρηματοδότησής τους (αρχή αμοιβαιότητας) που, αν δεν αποδειχθούν ποσοτικά ικανά για να καλύψουν τους κινδύνους, τότε κάθε μέλος υποχρεούται να συνεισφέρει συμπληρωματικά κεφάλαια. Παρόλα αυτά, τα ποσά αιτούμενων συμπληρωματικών εισφορών μπορεί να διαφέρουν και ανάμεσα στα μέλη αλλά και ανάμεσα στους Ομίλους. Εύλογα, αυτό είναι αναλογικό με το εύρος του κινδύνου που δέχθηκε να καλύψει κάθε Club, συνεπώς όσο χαμηλότερο όριο φερεγγυότητας τόσο υψηλότερος ο κίνδυνος καταβολής “supplementarycalls” και όσο μικρότερος ο βαθμός αποδοχής κινδύνου, τόσο χαμηλότερες οι πιθανότητες για επιπλέον εισφορές. Δηλαδή, τα Clubs αξιοποιούν τις εισφορές των μελών τους ανάλογα με τους κινδύνους στους οποίους έχουν εκτεθεί. Αυτό ακριβώς ήρθε να καλύψει ο Κανονισμός “Solvency II”(2016) ώστε τα Club, περιορίζοντας τις αυθαιρεσίες τους, να διαθέτουν επαρκές αποθεματικό προς κάλυψη μελλοντικών αξιώσεων και να αποφεύγουν τις συμπληρωματικές εισφορές των μελών τους.

Η “PoolingAgreement”, είναι η ετήσια συμφωνία σύμπραξης που, σε περίπτωση που ο ασφαλιστής αδυνατεί να αναλάβει ολόκληρο τον κίνδυνο μόνος του, την χρησιμοποιεί ως μηχανισμό αντασφάλισης, όπου, αποδεχόμενος το σύνολο του κινδύνου, αντασφαλίζει σε άλλους ασφαλιστές το τμήμα που δεν μπορεί να διατηρήσει



## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



μόνος του. Η συμφωνία καθορίζει το νομικό πλαίσιο διαμοιρασμού των απαιτήσεων μεταξύ των συμβαλλομένων μερών (Club), ωστόσο αν αυτές υπερβαίνουν το όριο της αντασφαλιστικής κάλυψης, το υπόλοιπο καταβάλλεται από τα μέλη κάθε Club μεμονωμένα ή μπορεί να απαιτηθούν από τα μέλη επιπρόσθετα ποσά έως την πλήρη κάλυψη της αξίωσης ή, τέλος, να επιβαρυνθεί το συγκεκριμένο μέλος που βαρύνεται από την αξίωση, με το υπόλοιπο της απαίτησης. Ανά ασφαλιστικό έτος, εισάγεται εκ νέου το θέμα της παραμονής στην συμφωνία και γίνεται δεκτή για κάθε Club η μη αποδοχή της ανανέωσής της. Τροποποίηση των όρων της συμφωνίας έχουν ισχύ από τις αρχές προσεχούς έτους, αλλά πρόκειται για ένα μαχητό όρο και συχνά εμφανίζονται διαφοροποιήσεις και κατά τη διάρκεια ασφαλιστικού έτους (20 Φεβρουαρίου έως 20 Φεβρουαρίου επομένου έτους). Οι Όμιλοι, με την υπαγωγή τους σε μια διεθνή ομάδα (International Group Clubs), συμφωνούν τους όρους της συμφωνίας κάλυψης των κινδύνων και του τρόπου επιμερισμού των οικονομικών τους υποχρεώσεων. Η Δεξαμενή συγκέντρωσης ρευστότητας (“Pool”), με υπερβάλλον κόστος από αυτό της αντασφαλιστικής αγοράς (Williams, 2015), κατανέμει όλες τις υπερβαίνουσες τα 10 εκατομμύρια δολάρια απαιτήσεις έως του ποσού των 4,5 δις δολαρίων, ενώ για αξιώσεις μεταξύ 80 εκατομμυρίων και 3,1 δις δολαρίων, τα Club αγοράζουν αντασφάλιση από την αγορά.

Τα μέλη των Ομίλων, μέσω του μηχανισμού “Overspill mechanism” φέρουν τον κίνδυνο κάλυψης των απαιτήσεων που υπερβαίνουν το ποσό των 80 εκατομμυρίων δολαρίων (ποσό κάλυψης της IGC), καθώς κάθε μέλος υποχρεούται στην καταβολή εισφοράς προς ικανοποίηση της ευθύνης του, έως του προκαθορισμένου ορίου που βρίσκεται σε συνάφεια με το τονάζ του εγγεγραμμένου πλοίου. Λόγω του ότι οι Όμιλοι κάνουν χρήση του Pooling System, μοιράζονται και το κοινό συμφέρον τους για την πρόληψη και τον έλεγχο των απωλειών τους.

### 3.4 Είσοδος στα P&I Clubs

Για την είσοδο των πλοιοκτητών στον Όμιλο, απαιτείται η υποβολή αίτησης εγγραφής (proposal) κατά την οποία ουσιαστικά, κατατίθεται η επίσημη πρόταση



## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



συμμετοχής και αρχίζει η διαδικασία των διαπραγματεύσεων έως την υπογραφή της σύμβασης. Τα στοιχεία της αίτησης αφορούν σε: όνομα/τύπο/ηλικία/κλάση/ συνολική χωρητικότητα (GT) του πλοίου, σημαία του πλοίου, είδος φορτίου, περιοχή δραστηριοποίησης του πλοίου, ιστορικό ζημιών και απωλειών του πλοίου, εθνικότητα πληρώματος, λιμάνι νηολόγησης, πιστοποιητικό του ISM Code, πλήρη στοιχεία ασφάλισης (Hull&Machinery) καθώς και τα στοιχεία μεσιτών και διαχειριστών. Όταν το πλοίο τύχει αποδοχής και εγγραφεί στα επίσημα αρχεία του Club, το μέλος αποκτά το πιστοποιητικό εισόδου (Certificate of Entry) καθώς και το χρεωστικό σημείωμα επί του οποίου αναγράφονται οι προκαταβολικές εισφορές, αντίγραφο των Κανονισμών του Club με ενδεικτική απαρίθμηση και μια επίσημη επιστολή. Τυχόν πρόσθετη κάλυψη καλύπτεται με την έκδοση χωριστού εγγράφου που αναφέρει τους όρους και την περίοδο ισχύος της. Η είσοδος του πλοιοκτήτη στο Club, σηματοδοτεί τόσο την έναρξη παροχής κάλυψης στο πλοίο όσο και την υποχρέωση εισφοράς του πλοιοκτήτη μέλους στο αποθεματικό του Club. Απαραίτητη κρίνεται η (προγενέστερη της εγγραφής) διαδικασία επιθεώρησης του πλοίου προς κατάταξή του στην κατάλληλη κλάση. Τα Clubs επιλέγουν τα μέλη τους σύμφωνα με την αξιοπιστία που απολαμβάνουν στη ναυτιλιακή αγορά και την συμβατότητά τους με τα υπόλοιπα μέλη. Ένας κίνδυνος μπορεί να γενικευθεί και να εξαπλωθεί ως σημαντικός υψηλών απαιτήσεων. Μέρος αυτού μπορεί να μεταφερθεί κάνοντας χρήση της αντασφάλισης

### 3.5 Μέλη των P&I Clubs

Ως κύρια δραστηριότητα, τα P&I Clubs, έχουν την παροχή των όρων “protection” και “indemnity” για τους πλοιοκτήτες και τους ναυλωτές σε όλο τον κόσμο. Κάθε μέλος καταβάλλει την συνεισφορά του, χρηματικό ποσό που αντιστοιχεί σε μια μορφή αμοιβής και όχι ασφαλιστρού, εφόσον υπάρχει η συναίνεση και του πλοιοκτήτη στην ανάληψη ευθύνης σε περίπτωση ζημίας σε πλοίο άλλου μέλους του Club. Οι εισφορές αυτές (Calls), όπως ήδη έχουμε αναφέρει ((σελ.22 της παρούσης), καλύπτουν τα έξοδα του Ομίλου ανά ασφαλιστικό έτος με ημερομηνία έναρξης την 20η Φεβρουαρίου (“policy year”). Προς υπολογισμό της εισφοράς, λαμβάνονται υπ’ όψιν οι λογαριασμοί



## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



δαπανών του Ομίλου, οι λογαριασμοί εξόδων (απαιτήσεων) για Claims/PoolingAgreements καθώς και ο λογαριασμός εξόδων (απαιτήσεων) για τα ασφάλιστρα αντασφάλισης. Το σύνολο αυτών πολλαπλασιαζόμενο με το συνολικό τονάζ, δίνει το συνολικό απαιτούμενο ποσό που επιμερίζεται αναλογικά με το τονάζ στα μέλη του Ομίλου, αφού ληφθεί υπ' όψιν το ιστορικό ζημιών και απωλειών του (κάθε) πλοίου (Hare, p. 761) για να διαπιστωθεί αν πρόκειται για μέλη βεβαρημένου ιστορικού και συνεπώς υπόχρεων σε μεγαλύτερη καταβολή. Με τον τρόπο αυτό προκύπτουν οι εισφορές (advanced call) που είτε προκαταβάλλεται στο σύνολο της, είτε καταβάλλονται μελλοντικά συμπληρωματικές πληρωμές (supplementary calls). Στους Κανονισμούς των Clubs, στις περιπτώσεις καταβολών αποζημιώσεων πέραν των αναμενόμενων, προβλέπονται οι συμπληρωματικές εισφορές (additional calls) προς ισοσκέλιση των λογαριασμών του Ομίλου. Το Renewal Call (ασφάλιστρο ανανέωσης) προβλέπεται στο τέλος κάθε ασφαλιστικού έτους βασιζόμενο στην στατιστική ανάλυση των κινδύνων και των καλύψεων.

Στις περιπτώσεις πώλησης πλοίου από μέλος του Club ή και αποχώρησης του μέλους από τον Όμιλο, έχει καθιερωθεί ειδική εισφορά, ως τελευταία καταβολή του μέλους που δε βαρύνεται πλέον από μελλοντικές εισφορές κάλυψης ζημιών.

Με βάση την αρχή αμοιβαιότητας, κάθε μέλος οφείλει να συνεισφέρει ανάλογα με το επίπεδο των απαιτήσεων που αφορά σε όλα τα μέλη και όχι μόνο στο ίδιο και σύμφωνα με τα γενικά έξοδα, ώστε να σχηματίζεται το οικονομικό απόθεμα που θα προσδίδει ασφάλεια και θα εξομαλύνει τις διακυμάνσεις των υψηλών αποζημιώσεων και κατ' επέκταση των ασφαλίσεων.



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4**

### **ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΤΩΝ P&ICLUBS**

Η γενική έννοια της ασφάλισης προστασίας και αποζημίωσης (“protection&indemnity”), περιλαμβάνει την ασφάλιση διαφόρων ειδών κινδύνων. Εν συντομία, τα P&IClubsείναι αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί ιδιοκτητών πλοίων, με σκοπό την αποκατάσταση ανασφάλιστων ζημιών, κατά τη διακίνηση των πλοίων τους. Οι αλληλασφαλιστικές ενώσεις καλύπτουν τους πλοιοκτήτες μέλη τους προστατευτικά από ορισμένα είδη κινδύνων, που δεν αναλαμβάνουν για ορισμένους λόγους οι ασφαλιστές και έτσι αναλαμβάνουν οι ίδιες οι ενώσεις να αποκαταστήσουν τις ζημιές από τους κινδύνους αυτούς.

#### **4.1 Η έννοια της κάλυψης των P&I Club**

Η αμοιβαιότητα του χαρακτήρα της ασφάλισης P&I, ενισχυμένη από τον θεσμό της αντασφάλισης, οδήγησε την ασφάλιση αστικής ευθύνης στην κάλυψη ποσών ύψους έως 7,5 δις δολαρίων, με λογικό ασφαλιστικό κόστος για τα μέλη ([www.gard.no/web/products/content](http://www.gard.no/web/products/content)). Δύο οι μορφές της ασφάλισης των P&I, η μία τυπική αστικής ευθύνης με την υποχρέωση του ασφαλιστή να καταβάλλει αποζημίωση για τις προκληθείσες ζημιές από τον ασφαλισμένο που περιέχονται στην ασφαλιστική του κάλυψη και η άλλη αφορά στην ασφάλιση αποζημίωσης (Indemnity) που αποζημιώνει τον ασφαλισμένο στο βαθμό που ο ίδιος (ο ασφαλισμένος έχει εκπληρωμένες τις ευθύνες του βάσει του κανόνα “pay to be paid” και έχει αποζημιώσει τον τρίτο.





## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



Τα Protection&IndemnityClubs, παρέχουν στα μέλη τους προστασία και ανάληψη ευθυνών για ορισμένες κατηγορίες κινδύνων που αφορούν επιγραμματικά στα εξής (Δεμέστιχας, Βρανίκου, 2020 & ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ) :

1. Ευθύνες έναντι προσώπων
2. Ευθύνες με τη διαχείριση φορτίου
3. Ευθύνες έναντι ζημιών προς τρίτους
4. Ευθύνες έναντι παραβάσεων της νομοθεσίας των χωρών προέλευσης ή προσέγγισης

Όπως έχει ήδη αναφερθεί πιο πάνω σχετικά με τους καλυπτόμενους κινδύνους από τους Ομίλους P&I, ισχύει ότι ασφαρίζεται ό,τι δεν καλύπτεται από την κλασική hull&machinery ασφάλεια. Παρότι η κάλυψή λειτουργεί συμπληρωματικά στην ναυτασφάλιση των ασφαλιστικών εταιριών, από τη δεκαετία του 1980 προστέθηκαν στους καλυπτόμενους κινδύνους αυτοί που αφορούν στην μεταφορά καυσίμων και πετρελαίου, επικίνδυνων αποβλήτων και ουσιών και απομάκρυνση ναυαγίων. Ανάλογα με το εύρος των επιθυμητών καλυπτόμενων κινδύνων, το μέλος διαμορφώνει την αξία της εισφοράς του. Η πληρέστερη κάλυψη που μπορεί να ζητηθεί προς αποζημίωση μπορεί να αφορά από την ρύπανση του περιβάλλοντος, συγκρούσεις, θάνατο μελών πληρώματος έως απώλεια αποσκευών και προσωπικών αντικειμένων επιβατών.

Οι Όμιλοι σήμερα έχουν τη λειτουργία των ασφαλιστικών εταιριών και εξετάζουν ξεχωριστά την ασφαλιστική συμπεριφορά κάθε πλοίου, ενώ ενημερώνουν και εκπαιδεύουν τα μέλη τους σε θέματα ασφαλείας, παρακολουθούν τα θέματα προσφοράς και εκπαίδευσης πληρωμάτων και ελέγχουν τις αλλαγές των νηογνωμόνων στα πλοία.

Σε ένα παραδοσιακό ασφαλιστήριο συμβόλαιο hull&machinery, η μόνη παρεχόμενη κάλυψη προς τρίτους από σύγκρουση πλοίων, περιέχεται στην ειδική ρήτρα ασφάλισης σκάφους και μηχανής (R.D.C. κάλυψη, άρθρο σύγκρουσης). Το υπόλοιπο μέρος της προς τρίτους κάλυψης, παρέχεται από την P&I ασφάλιση στον πλοιοκτήτη. Η κάλυψη ζημιών προς τρίτους είναι γνωστή ως P&I ασφαλιστική κλάση (I). Η κλάση ΙΙ (Batz, p.536), συχνά συμπληρωματική, αφορά στους ναύλους, επισταλίες και υπεράσπιση (F.D. & D.), με νομικές συμβουλές και έξοδα για είσπραξη ή καθυστέρηση ναύλου και επισταλιών), ενώ άλλες πρόσθετες ασφαλίσεις αφορούν στους κινδύνους πολέμου (απώλεια, βλάβη πλοίου και ζημίες προς τρίτους σε συνθήκες πολέμου) και στις



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



απεργίες (αποζημίωση ιδιοκτήτη για το καθημερινό λειτουργικό κόστος από απεργία εργατών ξηράς και πληρώματος).

Αναλυτικότερα (και Παράρτημα II), στον πίνακα που ακολουθεί, παρουσιάζονται ενδεικτικές καλύψεις ανά συμβάν:

<b>Συμβάν</b>	<b>P&amp;I CLUBS</b>
Απώλεια ζωής/τραυματισμός	Βασική Κάλυψη
Ασθένεια	Βασική Κάλυψη
Έξοδα νοσοκομειακά/ιατροφαρμακευτικά	Βασική Κάλυψη
Έξοδα ανάρρωσης πληρώματος	Βασική Κάλυψη
Μισθοί περιόδου ασθένειας/σωματικής βλάβης	Βασική Κάλυψη
Έξοδα επαναπατρισμού ή ανάληψης καθηκόντων στο ίδιο ή άλλο πλοίο.	Βασική Κάλυψη
Έξοδα πρόσληψης/μισθοδοσίας μελών αναπλήρωσης ασθενών	Κάλυψη
Έξοδα παρέκκλισης (αιτιολογημένη παρέκκλιση, όταν άλλο πλοίο εκπέμψει σήμα κινδύνου)	Κάλυψη
Κηδεία/επαναπατρισμός σωρού αποβίωσαντος.	Βασική Κάλυψη
Λαθρεπιβάτες, λιποτάκτες, παράνομα ναυτολογημένοι ναυτικοί	Κάλυψη
Επιθαλάσσια αρωγή (LifeSalvage), κόστη από διάσωση τρίτων ή προσπάθεια διάσωσης ανθρώπινης ζωής	Κάλυψη
Κόστος αντίστασης σε ανταρσία ή κακή συμπεριφορά του πληρώματος	Κάλυψη υπό όρους
Έξοδα καραντίνας	Κάλυψη υπό όρους
Απώλεια ή ζημία φορτίου	Κάλυψη
Συμμετοχή φορτίου στη γενική αβαρία	Κάλυψη υπό όρους
Απώλεια φορτίου λόγω πειρατείας	Κάλυψη
Απώλεια αποσκευών/προσωπικών αντικειμένων	Βασική Κάλυψη



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



Έξοδα επανασκευάσες φορτίου	Κάλυψη
Έξοδα μεταφόρτωσης	Κάλυψη
Έξοδα συντήρησης βλαφθέντος φορτίου	Κάλυψη
Ευθύνη λόγω λανθασμένης παράδοσης φορτίου	Κάλυψη
Ζημία φορτίου λόγω καθυστέρησης	Βασική Κάλυψη
Ζημία λόγω καθυστερημένης παράδοσης φορτίου	Βασική Κάλυψη
Έξοδα διαφύλαξης και αποθήκευσης φορτίου λόγω έκτακτης συντήρησης ή επισκευής πλοίου	Κάλυψη
Ζημίες σε άλλο πλοίο λόγω σύγκρουσης από υπαιτιότητα Πλοιάρχου	Βασική Κάλυψη
Ζημίες σε άλλο πλοίο που δεν προέρχεται από σύγκρουση	Κάλυψη
Έξοδα ρυμούλκησης (απώλεια, βλάβη ή ζημία λόγω συνήθους ρυμούλκησης πλοίου)	Βασική Κάλυψη
Σωματικές βλάβες/θάνατος προσώπων από σύγκρουση πλοίων	Βασική Κάλυψη
Σωματικές βλάβες/θάνατος εργατή του λιμένα από υπαιτιότητα πληρώματος	Βασική Κάλυψη
Σωματικές βλάβες/θάνατος προσώπων λόγω πειρατείας	Κάλυψη
Ζημίες σε λιμενικές (ή άλλες) εγκαταστάσεις από πρόσκρουση πλοίων σ' αυτές	Κάλυψη
Έξοδα απομάκρυνσης ναυαγίων αν προηγήθηκε της σύγκρουσης	Κάλυψη
Πρόστιμα λόγω ρύπανσης από οποιαδήποτε αιτία (υπαιτιότητα ή αμέλεια ή άγνοια νόμου)	Κάλυψη μέχρι 500εκ. \$
Πρόστιμα λόγω παράβασης τελωνειακής νομοθεσίας	Βασική Κάλυψη
Πρόστιμα λόγω παράβασης υγειονομικής νομοθεσίας	Βασική Κάλυψη
Πρόστιμα από παραβάσεις κανονισμού λιμένα	Βασική Κάλυψη
Πρόστιμα εγγυήσεων προς άρση κωλυσιπλοΐας λόγω	Κάλυψη



κρατικών ή ιδιωτικών απαιτήσεων	
Πρόστιμα ή έξοδα σχετικά με λαθρομετανάστες	Κάλυψη

Η πλοιοκτησία σήμερα επιβάλλει την αποφυγή της αβεβαιότητας και την αναζήτηση της πιο ακριβούς πρόβλεψης ασφαλιστικού κόστους ώστε αυτό να υπολογισθεί στους τρέχοντες λογαριασμούς και να τηρηθούν λογαριασμοί πρόβλεψης για τα επόμενα τρία χρόνια. Αυτό αποτελεί μια πρόκληση για τις ασφαλιστικές εταιρείες που η P&I ασφάλιση δείχνει να την αποδέχεται και να την καλύπτει την υποστήριξη των υπηρεσιών της και την αξιοπιστία της.

#### 4.1.1 Σύγκρουση και επαφή

Τα ναυτικά ατυχήματα από σύγκρουση πλοίων (“Collision Violent encounter of moving body with another”), παρά τις τεχνολογικές εξελίξεις και την διαρκή εκπαίδευση, όταν συμβαίνουν, έχουν ανυπολόγιστες ζημιές, απώλεια πολλών ατόμων και υλικές ζημιές. Η παλαιά κατά  $\frac{3}{4}$  ασφάλιση της κλασσικής hull & machinery και Lloyd’s policy από τέτοιους κινδύνους, άφηνε το υπόλοιπο  $\frac{1}{4}$  ως υποχρέωση του ασφαλισμένου. Η περαιτέρω αποζημίωση αφορά στα γενικά έξοδα επισκευών και αποκατάστασης έως το σημείο της επαναφοράς του στην εμπορική του αξία (Dover and Calver, 1960), υπό την προϋπόθεση η σύγκρουση να ήταν υπαίτια και να μην έχει επέλθει από αναπόφευκτο γεγονός.

Τα πλοία που θεωρούνται «αδελφά» (Sister Ship Clause, υπό την ίδια ιδιοκτησία και διοίκηση), δεν εμπίπτουν στην Collision Clause και δεν αναγνωρίζεται υπευθυνότητα για τη ζημία που προκάλεσε το ένα στο άλλο, χωρίς ο ιδιοκτήτης να παραιτείται από τυχόν αξιώσεις του λόγω υπηρεσιών διάσωσης προς το αδελφό πλοίο ή να αποκλείεται η ευθύνη αποζημίωσης των ιδιοκτητών των φορτίων.

Στις περιπτώσεις σύγκρουσης δύο πλοίων με κοινή υπαιτιότητα (Both to Blame Collision Clause), η αποζημίωση υπολογίζεται κατ’ αναλογία με την συμμετοχή του καθενός στην ζημία.

Στην περίπτωση πλοίου-μέλους P&I ασφάλισης που έρχεται σε επαφή με σταθερό ή πλωτό αντικείμενο (Collision with fixed and floating objects), αναζητείται η ευθύνη του



πλοιοκτήτη και του πλοιάρχου, ανεξάρτητα ένα πρόκειται για πταίσμα, εφόσον η σύγκρουση αποτελεί κατάφορη παραβίαση διεθνών κανονισμών, εθνικών ρυθμίσεων και νόμων.

#### 4.1.2 Θαλάσσια Ρύπανση

Η θαλάσσια ναυτιλία απειλείται στις περιπτώσεις θαλάσσιας μόλυνσης από ναυτικά ατυχήματα. Βάσει των κανόνων της P&Iασφάλισης, οι Όμιλοι παρέχουν κάλυψη απαιτήσεων από θαλάσσια ρύπανση (pollutiondamage) λόγω διαφυγής ή απόρριψης πετρελαίου ή άλλης ρυπογόνου ουσίας που προκάλεσε απώλεια, ζημία ή μόλυνση περιβάλλοντος. Η συγκεκριμένη κάλυψη, επιβαλλόμενη από τις Διεθνείς Συμβάσεις CivilLiabilityConvection, 1969 και OilPollution, 1990 και ελεγχόμενη από το Διεθνές Κεφάλαιο, τον διακυβερνητικό θεσμό που λειτουργεί στο πλαίσιο των δύο Συμβάσεων, καθιέρωσαν την αντικειμενική ευθύνη του πλοιοκτήτη και άνοιξαν το δρόμο για αυστηρότερες κυρώσεις και μέτρα. Παράλληλα, ήταν και νόμοι που επηρέασαν την αύξηση των ασφαλιστρών.

Με βάση την αυξανόμενη ευαισθησία για το περιβάλλον και την ελαχιστοποίηση των συνθηκών που το καταστρέφουν, η νομοθεσία επιβάλλει την υποχρεωτική ασφάλιση σε υψηλό μέτρο, ώστε να εξασφαλισθεί πλήρης προστασία. Και ενώ αρχικά η μόνη περιορισμένη κάλυψη για ζημία περιβάλλοντος ερχόταν από τα P&ITOVALOP (TankerOwnersVolutantAgreementConcerningLiabilityforOilPollution), οι Όμιλοι στην συνέχεια αποζημιώνουν όχι μόνο τις δαπάνες από διαρροή (ή επαπειλούμενη διαρροή) πετρελαιοειδών, αλλά και το κόστος των μέτρων που λαμβάνονται προς αντιμετώπιση της ρύπανσης και πρόληψη αυτής, έτσι όπως το επιβάλλουν κυβερνητικοί κανονισμοί και αρχές. Τα μέλη των Ενώσεων, εφοδιάζονται με την BlueCard, την πιστοποίηση του δεξαμενόπλοιου ότι διαθέτει ενεργή ασφαλιστική κάλυψη ευθυνών από ρύπανση για συγκεκριμένη περίοδο, βάσει των όρων της CivilLiabilityConvection (CLC).

Μετά από αλληπάλληλα ατυχήματα στον Κόλπο του Μεξικού, ειδικά το 2010, από έκρηξη σε εξέδρα άντλησης πετρελαίου της BP, χύθηκαν στον Κόλπο του Μεξικού 5 εκατομμύρια βαρέλια αργού πετρελαίου που κάλυψαν 180.000 τ. χλμ. θάλασσας και



ακτής και -σύμφωνα με τις επίσημες παραδοχές της BP- για τη διάλυση των οποίων χρησιμοποιήθηκαν περισσότεροι από 5.500 τόνοι τοξικών χημικών διασκορπιστικών.

Στην χώρα μας, καθώς οι θάλασσές μας απειλούνται από μη αναστρέψιμες οικολογικές και οικονομικές καταστροφές, οφείλουμε να επικεντρωθούμε στην παρακολούθηση και αξιολόγηση των κινδύνων, την ανάλυσή τους και την ανάπτυξη μέτρων διαχείρισης και πρόληψης, ώστε να μειώσουμε την πιθανότητα των ναυτικών ατυχημάτων. Καθώς η ναυσιπλοΐα μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας θεωρείται υψηλού κινδύνου, επιβάλλεται να μην επαναληφθούν ατυχήματα όπως αυτό του «SeaDiamond» (βύθιση στην Σαντορίνη, 2007) και του «YusefCepnioglu» (βύθιση στα ανοικτά της Μυκόνου, 2014) και να υπάρξουν εθνικές πολιτικές παρακολούθησης, με προκαθορισμένες διαδρομές πλοίων για την αποφυγή ναυτικών ατυχημάτων και περιβαλλοντικών καταστροφών.

<b>ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΗΛΙΔΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ</b>			
<b>Ημερομηνία</b>	<b>Πλοίο</b>	<b>Περιοχή</b>	<b>Απόρριψη tonnage</b>
02-03-1979	Μεσσηνιακή Φροντίς	Καλοί Λιμένες, Κρήτη	7.000 MT
23-02-1980	Irenes Serenade	Πύλος, κοντά στη Σφακτηρία	103.000 MT
04-04-1987	Rabigh Bay II	Ασπρόπυργος	750 MT
21-10-1988	Jupiter & Adige	Πειραιάς	500-1.000 MT
04-05-1992	Geroi Chernomorya	Κεντρικό Αιγαίο	1.700-8.000 MT
09-10-1993	Iliad	Πύλος	200-800 MT
01-10-1994	La Guarda	Κόλπος Ελευσίνας	400-800 MT
08-08-1996	Kriti Sea	Άγιοι Θεόδωροι	300-500 MT



01-09-2000	Eurobulker X	N. Ευβοϊκός	200
15-06-2000	Jupiter & Adige	Πειραιάς	1.000-2.500 MT
05-04-2007	SeaDiamond	Ακτές Σαντορίνης	516
05-03-2012	AlphaI	Κόλπος Ελευσίνας	310

(Πηγή: Πρακτικά συνεδρίου «Περιβάλλον και Θαλάσσιες μεταφορές», Χίος 2007, Cedre)

#### **4.1.3 Κάλυψη από Γενική Αβαρία**

Πράξη γενικής αβαρίας υφίσταται κατά την πραγματοποίηση μιας έκτακτης θυσίας ή λογικής και σκόπιμης δαπάνης μικρότερου συμφέροντος από αυτής των προστατευομένων αγαθών (πλοίου και εναπομείναντος φορτίου) που πρέπει να διασωθούν από τους κινδύνους της ναυτικής περιπέτειας. Για την πράξη γενικής αβαρίας (άρθρο 66 του νόμου περί ασφάλισης θαλάσσιων μεταφορών της ΜΙΑ 1906), υφίσταται ασφαλιστική κάλυψη των έκτακτων ζημιών που προκλήθηκαν από αυτή, είτε πρόκειται για εκφόρτωση, ρίψη, πώληση είτε για παράδοση φορτίου και αγαθών σε πειρατές. Η αρχή γενικής αβαρίας που συχνά σήμερα αναφέρεται ως “theYorkAntwerpRules”, είναι η μόνη νομική πρόβλεψη που διασώζεται και βρίσκεται σε ισχύ από το νομικό κώδικα των Ροδίων του 8ου π. Χ. αιώνα.

#### **4.1.4 Κάλυψη Προσώπων**

Πρόκειται για την κάλυψη των ευθυνών που απορρέουν από τραυματισμούς, αρρώστιες και θανάτους που δεν ανήκαν σε προβλέψιμους κινδύνους των ατομικών και συλλογικών συμβάσεων εργασίας και μπορεί να προκύψουν από κανονισμούς, από



διατάξεις δικαίου ή και από το ίδιο το συμβόλαιο. Εάν δεν υπάρχει προγενέστερη διαφορετική ρύθμιση, η ευθύνη που απορρέει από την σύμβαση ναυτολόγησης, δεν καλύπτεται από τον Όμιλο P&I. Για το λόγο αυτό, σημαντικός είναι ο ακριβής προσδιορισμός των καλυπτομένων κινδύνων, ώστε να αποφευχθεί η διεύρυνση της ασφαλιστικής βάσης.Ενίοτε, η παρεχόμενη κάλυψη από τα P&I Clubs, μπορεί να αφορά και στις ευθύνες έναντι τρίτων προσώπων, που εκτελούν εργασίες στο πλοίο ή βρίσκονται στο λιμάνι κατά την αναχώρηση ή την άφιξη του πλοίου, για ελεγκτικούς και λειτουργικούς ρόλους, επιθεωρητές, τελωνειακούς και άλλους.

#### **4.1.5 Επιθαλάσσια Διάσωση**

Τα κόστη που προκύπτουν από τη διάσωση τρίτων ή και την απόπειρα διάσωσης ανθρώπινης ζωής στο ασφαλισμένο πλοίο, καλύπτονται από τους Ομίλους P&I στις περιπτώσεις που αυτά δεν καλύπτονται από άλλα ασφαλιστικά συμβόλαια ή τον κάτοχο του φορτίου. Ο salvor (διασώστης) έχει δικαίωμα διεκδίκησης αποζημίωσης λόγω εκούσιας διάσωσης και το σωζόμενο πρόσωπο ευθύνεται σε καταβολή αυτής, που εν τέλει καταβάλλεται από τον Όμιλο στα πλαίσια της ασφάλισης. Τα περισσότερα ασφαλιστήρια συμβόλαια περιλαμβάνουν όρο “sueandlabour” που καλύπτει το κόστος του πλοιοκτήτη προκειμένου να αποφύγει ένα μεγαλύτερο κίνδυνο.

#### **4.1.6 Απώλεια Εμπορεύματος**

Όπως είναι λογικό, η ασφαλιστική κάλυψη περιβάλλει και τα εμπορεύματα που ενδέχεται να υποστούν ζημιές ή και να απωλεσθούν. Εάν τα γεγονότα αυτά λάβουν χώρα κατά έναν συνετό και υπεύθυνο πλου, τότε, στα πλαίσια των κανόνων των “Hague -VisbyRules” και “Hambourgrules”, οι Όμιλοι αναλαμβάνουν την ευθύνη για ζημιές, βλάβες, απώλειες και οικονομικές ζημιές τρίτων. Εξαιρέσεις της κάλυψης αυτής, αποτελούν οι περιπτώσεις μεταφοράς εμπορευμάτων χωρίς αποδεικτικά συνοδευτικά έγγραφα, η καθυστερημένη άφιξη του πλοίου στη γραμμή φόρτωσης, η





## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



μεταφορά που εκτελείται κατά παράβαση των όρων του ασφαλιστικού συμβολαίου, ζημίες ή καθυστερήσεις κατά τη διάρκεια μεταφόρτωσης, εκτός αν αυτό συμφωνηθεί διαφορετικά.

### 4.2 Εξαιρούμενες Καλύψεις

Οι Όμιλοι P&I δεν προσφέρουν απεριόριστη κάλυψη, αλλά υπάρχουν κάποιοι περιορισμοί και εξαιρέσεις, που, παρόλα αυτά, μπορεί να καμφθούν βάσει της διακριτικής ευχέρειας των Διευθυντών να ενσωματώσουν τους συγκεκριμένους κινδύνους στα ασφαλιστήρια συμβόλαια. Ομοίως, στην περίπτωση που κρίνουν ότι δεν τηρήθηκαν τα συμφωνηθέντα και η θαλάσσια επιχείρηση ήταν αντικανονική, είναι σε θέση να υποχωρήσουν από την κάλυψη του κινδύνου.

#### 4.2.1 Διπλή Ασφάλιση (“Double Insurance”)

Όπως προαναφέρθηκε, ο θεσμός των αλληλασφαλιστικών οργανισμών P&I, στην σύγχρονη μορφή του είναι ένας θεσμός συμπληρωματικής κάλυψης των πλοιοκτητών από ενδεχόμενους κινδύνους που δεν μπορούν να καλύψουν οι κλασσικές hull&machinery ασφαλίσεις. Βάσει των κανονισμών των Ομίλων, η αρχή της “Escape Clause” ενσωματώνεται στα ασφαλιστήρια ακριβώς για να εξυπηρετήσει τον σκοπό των Ομίλων, να ασφαλίσει δηλαδή κινδύνους που αδυνατεί να ασφαλίσει η κλασσική ασφάλιση και να αποφύγει με τον τρόπο αυτό τη διπλή ασφάλιση (noncontribution clause). Άλλωστε, με την παρέμβαση πολλών ασφαλιστών, ο κίνδυνος κατανέμεται και οι Ενώσεις μπορούν να ικανοποιήσουν την υπερβάλλουσα του κοινού ασφαλιστηρίου αξία αποζημίωσης.

#### 4.2.2 Πολεμικές Απειλές

Οι Όμιλοι P&I, όπως και η “Hull and Machinery Insurance”, τείνουν να εξαιρούν από τα



## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



ασφαλιστικά συμβόλαια τον όρο ασφάλισης κινδύνων που απορρέουν από πολεμικά γεγονότα. Με τη ρήτρα εξαίρεσης πολέμου (“WarExclusionRisk”), επιχειρούν να απέχουν από την συγκεκριμένη κάλυψη διότι τη θεωρούν ρίσκο και τη μετακυλίου στον πλοιοκτήτη. Η εκτίμηση του «ρίσκου» είναι σχετική με το εύρος των απωλειών και ζημιών που μπορούν να προκληθούν εξαιτίας πολεμικών γεγονότων και, ως εκ τούτου, να εκτινάξουν τις απορρέουσες αποζημιώσεις σε ποσά που ξεπερνούν τα ασφαλιστρα και ίσως και τα διαθέσιμα ασφαλιστικά κεφάλαια.

Αρχικά, οι Lloyd’s κάλυπταν τους κινδύνους από πολεμικές απειλές, αυτό όμως είχε τη μεγάλη άνοδο των ασφαλιστρων και τις έντονες διαμαρτυρίες των πλοιοκτητών. Τότε, με την συγκρότηση των “WarRiskClubs”, οι πλοιοκτήτες συμβλήθηκαν με χωριστά και ανεξάρτητα ασφαλιστήρια για πολεμικούς κινδύνους.



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

**&**

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών





**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5**

### **ΤΟ INTERNATIONAL GROUP ΤΩΝ P&I CLUBS ΚΑΙΑΝΤΑΣΦΑΛΙΣΗ**

#### **5.1 Αντασφάλιση**

Με την αντασφάλιση, ο ασφαλιστής εξασφαλίζει προστασία στην περίπτωση οφειλής πολύ υψηλών αποζημιώσεων, έτσι ώστε η ζημία που θα υποστεί να μην είναι ιδιαίτερα επαχθής για τον ίδιο. Ο όρος «αντασφάλιση» αφορά στην εκχώρηση μέρους των ασφαλιστικών κινδύνων που αναλαμβάνει μία ασφαλιστική εταιρεία προς τους αντασφαλιστές της - άλλες ασφαλιστικές εταιρείες - βάσει συγκεκριμένων όρων που περιλαμβάνονται κάθε φορά στην αντασφαλιστική σύμβαση. Ως θεσμός κρίνεται ιδιαίτερα σημαντικός για την επιβίωση και λειτουργία των σύγχρονων P&I Clubs τα οποία επιφορτίζονται με μεγάλο αριθμό κινδύνων για λογαριασμό των πλοιοκτητών. Σε περίπτωση που ο ασφαλιστής αδυνατεί να αναλάβει ολόκληρο τον κίνδυνο μόνος του, χρησιμοποιεί την αντασφάλιση και αποδέχεται το σύνολο του κινδύνου, αντασφαλίζοντας σε άλλους ασφαλιστές το τμήμα που δεν μπορεί να διατηρήσει μόνος του.

Πρακτικά, οι οικονομικές επιπτώσεις από πιθανές μεγάλες καταστροφές κατακερματίζονται και διασπείρονται σε ολόκληρο τον κόσμο. Τα club θα αδυνατούσαν να καλύψουν υπέρογκα ποσά και μόνο μέσω της συλλογής υπέρμετρων συμπληρωματικών εισφορών -γεγονός καταστροφικό για μικρές ναυτιλιακές επιχειρήσεις και των αποθεματικών τους-θα ήταν σε θέση να αντιμετωπίσουν τέτοιους κινδύνους. Έτσι, μέσω της αντασφάλισης, εγγυώνται την απεριόριστη κάλυψη των κινδύνων που αναλαμβάνουν σε όλο το εύρος. Τόσο οι τιμές των προϊόντων όσο και οι όροι που υπαγορεύονται σε πολλές περιπτώσεις λόγω των στενά συνδεδεμένων πλέον



## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



θεσμών της ασφάλισης και της αντασφάλισης, μπορεί να δομούνται από τη δεύτερη σε αναφορά. Πρόσφατη έκθεση του οίκου Fitch εκτιμά ότι η οδηγία “Solvency II”(σελ. 33, 34 της παρούσης) οδηγεί σε αύξηση ζήτησης αντασφαλιστικών προϊόντων για τις ασφαλιστικές εταιρείες, καθώς επιδιώκουν να ενισχύσουν την κεφαλαιακή τους θέση με τη μεταφορά κινδύνου και να καταστούν πιο ανταγωνιστικές.

Η επίτευξη ισορροπίας στο ισοζύγιο ασφαλιστρών – ζημιών αφενός συμβάλλει στη σταθεροποίηση των κερδών και αφετέρου επιτρέπει στον ασφαλιστή να αντικαθιστά τον κίνδυνο ενός άγνωστου ποσού με το κόστος των αντασφαλιστρών(<https://www.liberal.gr/epikairotita/giati-i-antafalisi-einai-polusimantiki-gia-/92319>). Τα παλαιότερα χρόνια, σε πολλές περιπτώσεις, Σύλλογοι οδηγήθηκαν σε κατάρρευση καθώς τα μέλη δεν μπορούσαν να προβλέψουν τις ασφαλιστικές συνεισφορές που θα καλούνταν να καταβάλουν και -σε περιπτώσεις υπέρογκων συμπληρωματικών εισφορών- αδυνατούσαν να ανταπεξέλθουν. Στον αντίποδα αυτού του προβλήματος, οι σύλλογοι ανέπτυξαν ένα απλό σύστημα αντασφάλισης. Συγκεντρώνοντας στην πάροδο των χρόνων η πλειοψηφία των συλλόγων τις απαιτήσεις τους, προέβησαν σε μία συμφωνία αντασφάλισης.

Με γνώμονα την αρχή της αμοιβαιότητας που διακρίνει τους οργανισμούς αλληλασφάλισης τα clubs συνεργάζονται με σκοπό να αντασφαλιστούν μεταξύ τους, δημιουργώντας το «pooling agreement», συγκεντρώνοντας με αυτό το τρόπο τις απαιτήσεις που ξεπερνούν ένα όριο εκατομμυρίων δολαρίων σε μία «δεξαμενή μεγάλων απαιτήσεων» (excesslosspool)([www.gard.no/web/publications/content](http://www.gard.no/web/publications/content)). Τέλος, όταν μια χώρα είναι ευάλωτη σε φυσικές καταστροφές, οι ασφαλιστές πρέπει να χρησιμοποιήσουν την αντασφάλιση ώστε να γίνει διασπορά του κινδύνου εκτός της χώρας. Οι Lloyd’s διαθέτουν εξειδικευμένους μεσίτες αντασφάλισης με τεχνογνωσία, προσφέροντας ευελιξία και εύκολη πρόσβαση εκ μέρους των πελατών τους στους πιο έμπειρους ασφαλιστές αντασφάλισης της αγοράς ([www.lloyds.com/lloyds/about-us/what-we-do/what-is-insurance](http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/what-we-do/what-is-insurance)). Ο τομέας της αντασφάλισης αγκαλιάζει τις παρακάτω καευθύνσεις: προστασία του ασφαλιστή σε περίπτωση υψηλών απαιτήσεων, μείωση της έκθεσης του ασφαλιστή σε απότομα χαμηλά και υψηλά σημεία, διεθνής επιμερισμός του κινδύνου και αύξηση ασφαλιστικής ικανότητας του άμεσου



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



ασφαλιστή.

Εν συντομία, θα λέγαμε πως αντασφάλιση είναι ο συντονισμός και λειτουργία της συμφωνίας κατανομής των ζημιών των P&I Clubs (Pooling Agreement) για πολύ υψηλά ποσά αποζημιώσεων που ξεπερνούν το συγκεκριμένο όριο αντοχής των Club.

## **5.2 International Group Agreement**

Με το σκεπτικό ότι οι κανονισμοί των P&I Club μπορεί να διαφέρουν αλλά το προσφερόμενο πεδίο κάλυψης είναι σχεδόν παρόμοιο, στις 10 Απριλίου 1899 υπογράφηκε το πρώτο “Pooling Agreement” μεταξύ έξι βρετανικών club, το αποκαλούμενο “London group”. Με την πάροδο των ετών και την εξέλιξη της συνεργασίας τους, τα Λονδρέζικα Club (άμεσα) και οι σύλλογοι που δεν έδρευαν στην Αγγλία όπως τα “Scandinavian” και “Japan” Club (έμμεσα), έγιναν μέλη μέσω επιμέρους συμφωνιών αντασφάλισης και το πρώην “London group” μετονομάστηκε σε “International Group”. Αυτό συστάθηκε επισήμως το 1981 όταν υπογράφηκε το “International Group Agreement” (IGA) και αποτελεί έναν τεράστιο αντασφαλιστικό οργανισμό που γεννήθηκε από το σύνολο των αλληλοασφαλιστικών οργανισμών, ενώ έλαβε ταυτόχρονα και την ιδιότητα του παρατηρητή στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO). Στις περιπτώσεις που οι ασφαλισμένοι πλοιοκτήτες των Club, υποχρεούνται σε αποζημίωση που υπερβαίνει το όριο ευθύνης των Ομίλων, το International Group αναλαμβάνει την κάλυψη του υπερβάλλοντος ποσού στους υπόλοιπους (αντασφαλιστικούς) Ομίλους του, επιτυγχάνοντας έτσι μεγαλύτερη διασπορά του ασφαλιστικού κινδύνου (claim sharing agreement). Το ίδιο το International Group είναι με την σειρά του ασφαλισμένο στην αντιπροσωπευόμενη από το Lloyd’s ασφαλιστική αγορά και τις ασφαλιστικές εταιρείες κερδοσκοπικού σκοπού. Επειδή όμως και αυτή η κάλυψη δεν είναι απεριόριστη, η επιπλέον διαφορά από μια εξαιρετικά υψηλή αποζημίωση, αντασφαλίζεται άνευ ορίου πλέον στο International Group. Το IG αποτελεί έναν παγκόσμιο φορέα P&I που διέπεται από την αρχή της αμοιβαιότητας και οι Ενώσεις του είναι μια κοινότητα προάσπισης και διασφάλισης συμφερόντων των μελών τους. Η άσκηση της διοίκησης



πραγματοποιείται από το ΔΣπου εκπροσωπεί τα μέλη του σε τακτικές Γενικές Συνελεύσεις και εξετάζει ζητήματα που αναφέρονται, ενώ τα τακτικά ανατίθενται σε εξειδικευμένα στελέχη. Θέματα που εξετάζονται είναι:

- I. Το πλαίσιο εισφορών για τις προβλεπόμενες και έκτακτες απαιτήσεις
- II. Οι αποκλειόμενοι τύποι απαιτήσεων από την συγκέντρωση
- III. Οι τύποι απαιτήσεων που μπορούν να συγκεντρωθούν
- IV. Η μέθοδος υπολογισμού των αξιώσεων για σκοπούς συγκέντρωσης
- V. Οι διατάξεις σχετικά με τις αιτήσεις προσχώρησης στο IG και την συμμετοχή σε συμφωνίες σύμπραξης και αντασφάλισης
- VI. Οι αρχές στις οποίες μπορούν να συγκεντρωθούν αξιώσεις, η κατανομή του κόστους και οι ρυθμίσεις για την αγορά συλλογικής αντασφάλισης

Η IGA διέπει τον τρόπο ανταγωνισμού των Clubs. Συγκεκριμένα ρυθμίζει τον τρόπο που τα Clubs θα δέχονται συμμετοχές από πλοιοκτήτες που επιθυμούν τη μεταφορά της ασφάλειάς τους σε άλλο Όμιλο, τον τρόπο λήψης πληροφοριών μεταξύ των Ομιλών και έπειτα προσφοράς των τιμών τους, τον καθορισμό των παραγόντων, όρων και διαδικασιών απελευθέρωσης των πλοίων που μετακινούνται σε άλλον Όμιλο (ασφαλιστή), τον καθορισμό των κυρώσεων λόγω παράβασης των όρων της και την γνωστοποίηση του μέσου όρου των εξόδων τους επί των ετησίων οικονομικών καταστάσεών τους. Επειδή τα Club του IG μοιράζονται αξιώσεις μέσω του συστήματος συγκέντρωσης, έχουν κοινό ενδιαφέρον για τη διατήρηση των προτύπων ποιότητας διαμέσου της συμμετοχής τους και την πρόληψη - έλεγχο των ζημιών τους (Ronneberg, pp 6,55). Σε συνεργασία με την ΕΕ, τις εθνικές κυβερνήσεις και οργανισμούς, το IG με τον συντονισμό των μελών-Club και τον διακανονισμό των απαιτήσεων, χαράσσει πολιτική ρύθμισης της ευθύνης και των ασφαλιστικών θεμάτων.

### **5.2.1 Τα μεγαλύτερα P&I Clubs**

Ο Σύλλογος απαριθμεί δεκατέσσερις οργανισμούς, ένα τεράστιο δίκτυο παροχής πληροφοριών και συνδρομής σε κάθε πλοίο μέλος των Club ευρισκόμενο σε κατάσταση ανάγκης, που καλύπτει το 90% της συνολικής χωρητικότητας



## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



(μεταφερόμενου φορτίου) της παγκόσμιας ναυτιλίας. Τα μέλη του είναι:  
(<https://www.igpandi.org/about>)

1. The American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc
2. Assuranceforeningen Gard
3. Assuranceforeningen Skuld
4. The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)
5. The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited
6. The Swedish Club
7. The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited
8. United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited
9. The London Steam- Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited
10. The Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg)
11. The North of England Protection & Indemnity Association Limited
12. The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association
13. The Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Bermuda) Limited
14. Gard P&I (Bermuda) limited

Μέσω του τρόπου σύστασης του International Group, αν και ανταγωνιστές στην αγορά, τα μέλη μοιράζονται μεταξύ τους την έκθεση σε κινδύνους και την πείρα που απορρέει από τις ευθύνες των ναυτασφαλίσεων και τον απολογισμό των καταβαλλόμενων αποζημιώσεων. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται ισορροπία στις «κεφαλαιακές» απαιτήσεις κάθε συλλόγου. Μέλημα του IG είναι η καθιέρωση και τήρηση διαδικασιών που αποσκοπούν στην εξασφάλιση της πειθαρχίας μεταξύ των Ομίλων, απαραίτητη για την ορθή λειτουργία της συμφωνίας σύμπραξης.

Εφαρμόζονται περιορισμοί στην ελευθερία των μεμονωμένων συλλόγων να συναγωνίζονται την τιμή των εισφορών που επιβάλλεται στα μέλη και εφαρμόζονται κανόνες και διατάξεις σχετικά με την περεταίρω ανάδειξη της διαφάνειας αξιώνοντας την κοινοποίηση των εξόδων και των διοικητικών δαπανών.

Στην περίπτωση ενδεχόμενης μη συμμόρφωσης Ομίλου στις διατάξεις του Group Agreement, είναι πιθανή η απώλεια του δικαιώματος κάλυψης σε πιθανή του ανάγκη,





στο πλαίσιο της συμφωνίας σύμπραξης, κατόπιν απόφασης της αρμόδιας Επιτροπής που εκπροσωπεί τα συμβαλλόμενα Club (Hazelwood, 2000).

### **5.3 Αντασφαλιστικές εταιρίες**

Γενικά, η αντασφάλιση θα λέγαμε ότι αποτελεί την ασφάλιση των ασφαλιστικών Ομίλων, που εκχωρώντας μέρος των κινδύνων από τις πρωτασφαλίσεις, μειώνουν το αρχικό τους ρίσκο. Στην ουσία, η αντασφάλιση είναι ένας μηχανισμός επιμερισμού των κινδύνων (Clark, 1996.), μέσα από τον οποίο η αντασφαλιστική εταιρία αναλαμβάνει μέρος του κινδύνου των Club έναντι χρέωσης ασφαλιστρού. Αντασφαλιστική εταιρία λοιπόν, είναι η επιχείρηση που αναλαμβάνει την εξασφάλιση της απαιτούμενης ρευστότητας στις περιπτώσεις καταβολής ασφαλιστικών αποζημιώσεων από ασφαλίσεις που συνήψε πρωτογενώς ο ασφαλισμένος (ασφαλιστική επιχείρηση). Ο πρωτασφαλιστής «εκχωρεί» και ο αντασφαλιστής αναλαμβάνει τον κίνδυνο ζημίας από την πραγματοποίηση μετατοπισθέντων κινδύνων.

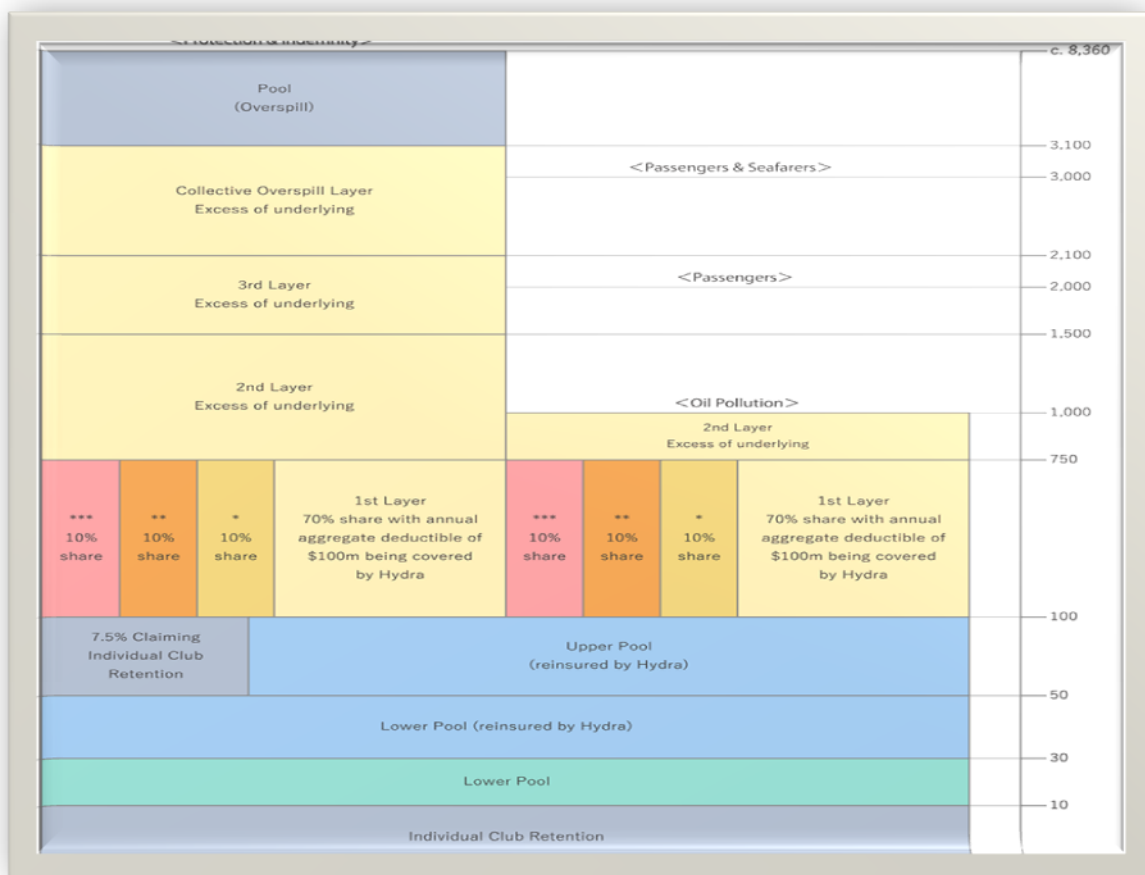
#### **5.3.1 Διαχωρισμός Αντασφάλισης**

Υπάρχουν τέσσερις μορφές αντασφάλισης: Ατομική κάλυψη του Ομίλου (Individual Club Protection), Κοινοπραξία (Pool), Πρόγραμμα αντασφάλισης (Market Reinsurance Programme) και Ρήτρα Προστασίας και ποσοστά (Overspill) (Williams, p. 156). Οι επιλογές που δίνονται στα μέλη των Club και έχουν οι πλοιοκτήτες στην διάθεση τους είναι πολυάριθμες, ελλοχεύουν ωστόσο κίνδυνοι που μπορούν να καλυφθούν μερικώς ή πλήρως υπό προϋποθέσεις. Παρακάτω, από το “JAPANP&ICLUB”, παρουσιάζεται διαγραμματικά για το έτος ασφάλισης 2021-2022, ο τρόπος λειτουργίας της εισφοράς και των μορφών αλληλασφάλισης.



Σχήμα 2

«ΔΟΜΗ IG POOL ΚΑΙ ΑΝΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΥ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ»



Πηγή: [www.piclub.or.jp/en/about/ig](http://www.piclub.or.jp/en/about/ig)

Δεξιά του διαγράμματος είναι οι περιοχές που χωρίζονται σχετικά με την χρηματική απώλεια που θα συμβεί. Για την πρώτη περίπτωση υπάρχει απώλεια χρημάτων έως 10 εκατομμύρια δολάρια όπου το κάθε σωματείο προσφέρει αυτά τα χρήματα για



προσωπική του ασφάλιση (Individual Club Retention). Για τη δεύτερη περίπτωση όπου το ποσό κυμαίνεται από 10 έως και 100 εκατομμύρια δολάρια, καλύπτεται από το IG (Pool). Για την τρίτη περίπτωση, το ποσό άρχεται από 100 εκατομμύρια και φθάνει έως και 2.1 δις., όπου υπάρχει ένας διαφορετικός τρόπος λειτουργίας. Τέλος, για την τέταρτη και τελευταία περίπτωση, το ποσό είναι από 2,1 δις δολάρια έως και 8,3 δις. δολάρια. Το σημείο αυτό είναι που το αρχικά αναφερόμενο ως «overspill protection» εφαρμόζεται, όπου από το πρώτο κιόλας δολάριο μεταξύ 2,1 και 3,1 δις. για την συγκεκριμένη κάλυψη υπάρχει αντασφάλιση. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις όπου το ποσό υπερβαίνει τα 3.1 δις, τότε υπάρχει κατανομή μεταξύ των συλλόγων, με κάθε σωματείο να αναλαμβάνει να χρηματοδοτεί μέσω του ίδιου μεριδίου του, επιβάλλοντας για τα μέλη του, «χαράτσι» 2,5% επί των πλοίων του. Αυτό το μέτρο αθροιστικά έχει υπολογισθεί ότι οδηγεί σε συνολική κάλυψη 8.3 δις δολάρια (overspill).

### **5.3.2 Ατομική Κάλυψη Ομίλου (Individual Club Protection)**

Κατόπιν όλων των ανωτέρω, μπορούμε να ορίσουμε ως σύμβαση αντασφάλισης την ασφαλιστική σύμβαση, την οποία συνάπτει Ασφαλιστική Επιχείρηση (ή Όμιλος) - ο πρωτασφαλιστής - με άλλη Ασφαλιστική ή Αντασφαλιστική, «επιχείρηση αδειοδοτημένη και οργανωμένη με σκοπό (α) την κατάρτιση ευρύτερης «κοινωνίας κινδύνων» ή άλλων αναγκών της κοινωνικής συμβιώσεως και την κατάστρωσή της σε οικονομική κοινωνία συμφερόντων και, συναφώς, (β) την προς τούτο συγκέντρωση εισφορών (αντασφαλιστρών)» (Χριστοδούλου, σελ. 4). Η «κοινωνία των κινδύνων», προφανώς αναφέρεται στην αντασφαλιστική σύμβαση του Ομίλου, βάσει της οποίας αντιμετωπίζονται ενιαία οι κίνδυνοι με σκοπό την κατανομή και καταλογισμό της ευθύνης που προκύπτει από την πραγμάτωσή τους, διασπείροντάς τους.

### **5.3.3 Κοινοπραξία (Pooling Agreement)**

Η απρόβλεπτη φύση των απαιτήσεων και τα πολύ υψηλά claims που μπορεί ενίοτε



## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



να προκύψουν, θα ήταν δυνατό να οδηγήσουν σε μεγάλη αύξηση των ασφαλιστρών από έτος σε έτος, με αποτέλεσμα να είναι σχεδόν αδύνατες οι προβλέψεις καταβολών. Η λύση θα οδηγήσει στην αντασφάλιση, που ενώ απορροφά το 20 με 30% των ετησίων εισοδημάτων των Ομίλων, παρέχει τη μέγιστη ασφάλεια στις περιπτώσεις υψηλών κινδύνων. Η ιδέα της αμοιβαιότητας ώστε να επιτευχθεί η καλύτερη εξάπλωση του κινδύνου, βρίσκει εφαρμογή στην άμεση ή έμμεση συμμετοχή των Ομίλων στην Συμφωνία Κοινοπραξίας. Με τον διακανονισμό αυτό, κάθε Όμιλος θα καλύπτει μόνο τα 2 πρώτα εκατομμύρια \$ Η.Π.Α. καθενός και όλων των αιτημάτων. Η “Pooling Agreement”, παρέχει την ύπαρξη ενός κλίματος εμπιστοσύνης μεταξύ των μελών και προσβλέπει στη μεγαλύτερη δυνατή κάλυψη υψηλών κινδύνων, προάγει το αίσθημα ασφάλειας στους ασφαλισμένους Ομίλους και εν κατακλείδι απλουστεύει τη λειτουργία της ναυτιλιακής αγοράς αλλά και της ναυτιλίας συνολικά. Επισημαίνεται δε, πως παρέχεται συλλογικό συμβόλαιο από την ασφαλιστική αγορά, το οποίο και θεωρείται το μεγαλύτερο συμβόλαιο αντασφάλισης στον κόσμο για ιδιαίτερα υψηλές απαιτήσεις, τάξεως έως και 1,05 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ (Seward, p. 1) ανά περίπτωση, πλην της περίπτωσης της πετρελαϊκής ρύπανσης που το όριο ήταν το ποσό των 500 εκατομμυρίων \$ Η.Π.Α. Το κόστος των ασφαλιστρών κατανέμεται σε διαφόρους τύπους πλοίων.

### 5.3.4 Πρόγραμμα αντασφάλισης (Market Reinsurance Programme)

Το IG δομεί την αντασφάλιση στην αγορά, χωρίζοντάς την σε στρώματα (layers), όπου κάθε στρώμα καλύπτεται από διαφορετικούς αντασφαλιστές (Market reinsurance programme) (Σχήμα 3). Τα προγράμματα αντασφάλισης δομούνται έπειτα από την συστηματική επισκόπηση της αγοράς και με τη γνώση των τεχνικών διαχείρισης κινδύνων. Με τον τρόπο αυτό, επιτρέπεται στα P&I Club (Ασφαλιστικές Επιχειρήσεις) που αναλαμβάνουν ασφαλιστικά έργα και καλύπτουν σοβαρούς ασφαλιστικούς κινδύνους, να περιορίζουν την έκθεσή τους στις οικονομικές επιπτώσεις των κινδύνων αυτών, επιμερίζοντάς τους ή μεταφέροντάς τους κατάλληλα σε άλλους (αντ)ασφαλιστικούς οργανισμούς. Και ενώ η λογική της αντασφάλισης των



ασφαλιστικών Ομίλων έναντι των οικονομικών επιπτώσεων επέλευσης κινδύνων που ασφαλίζουν φαίνεται μάλλον απλή, στην πραγματικότητα είναι μία εξαιρετικά κρίσιμη υπόθεση, που εμπεριέχει τεχνικά χαρακτηριστικά, νομικά γνωρίσματα, υπολογιστικές απαιτήσεις και λογιστική διαχείριση. Τα προγράμματα αντασφάλισης πρέπει να αποτελούν δομημένες λύσεις (structured reinsurance solutions) και να σχεδιάζονται έτσι ώστε να έχουν στόχους μετρήσιμους που να οδηγούν σε διασπορά κινδύνων, διευκολύνοντας την λειτουργία των Ομίλων να διαχειριστούν το κεφαλαιακό τους πλεόνασμα και να διατηρούν την κερδοφορία τους μειώνοντας τις κεφαλαιακές απαιτήσεις.

### **5.3.5 Ρήτρα Προστασίας (Overspill)**

Όπως και παραπάνω αναφέραμε, όταν λαμβάνει χώρα καταστροφική απώλεια (Overspill Claim) που υπερβαίνει το ανώτατο όριο της υπερβολικής απώλειας στο αντασφαλιστήριο (1,05 δις \$ Η.Π.Α.), κάθε πλεονάζον ποσό επιστρέφει προς κάλυψη στην συμφωνία κοινοπραξίας και κάθε Όμιλος συμμετέχει αναλόγως της συγκριτικής του χωρητικότητας. Η λογιστική αντιμετώπιση του αιτήματος κάλυψης, θα καταχωρηθεί ως κανονική απαίτηση εντός του ασφαλιστικού έτους του Ομίλου. Ο Όμιλος, σε συνδυασμό, μπορεί να θέσει σε λειτουργία επιπρόσθετες αντασφαλίσεις για την κάλυψη υπερβολικής απώλειας.

## **6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

### **6.1 Συμπεράσματα**

Παρακάτω παρουσιάζονται τα συμπεράσματα της εργασίας αυτής, έτσι όπως αυτά προέκυψαν από την εξέταση των πηγών της μελέτης. Μετά τη θεωρητική ανάλυση, υποστηρίζεται ανεπιφύλακτα ότι τα P&I Clubs εξέλιξαν την πρακτική των



## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



συνασπισμών τους και μαζί με τον πρωταρχικό τους στόχο να αποφύγουν την έλλειψη της κεφαλαιακής τους ρευστότητας μέσω της διασποράς του κινδύνου, συντονίζουν τις ενέργειές τους και ανταλλάσσουν τεχνογνωσία.

Στην εργασία αυτή, γίνεται αποδεκτό ότι η έννοια των Protection & Indemnity Clubs αφορά στον σύγχρονο αλληλασφαλιστικό Οργανισμό που λειτουργεί σα μια ένωση μελών που δρα με τη λογική της αμοιβαίας και αναλογικής ασφάλισης, για να αναλάβει κινδύνους που η κλασσική “Hull & Machinery” ασφάλιση αδυνατεί να επωμισθεί. Ο τρόπος για να αντιληφθεί κανείς τη θετικότητα και τη δυναμική παρουσία των P&I Clubs, είναι αυτός που θα συνδυάσει τους ισχυρούς συσχετισμούς τους με την προστασία και την ικανοποίηση των θαλάσσιων κινδύνων που αναλαμβάνουν. Με το Αγγλικό δίκαιο να πρωτοστατεί, οι Όμιλοι ξεκίνησαν από την αστική ευθύνη για απώλεια ζωής και σωματικές βλάβες σε πλήρωμα και επιβάτες, για να επεκταθούν στην ασφάλιση της αστικής ευθύνης για απώλεια ή καταστροφής εμπορευμάτων και, συχνά, σε ειδικές περιπτώσεις κινδύνων, ζημιές από πολέμους ή ρύπανση.

Οι αλληλασφαλιστικοί και μη κερδοσκοπικοί αυτοί συνεταιρισμοί πλοιοκτητών (shipowners) και ναυλωτών (charterers), που εδώ έχουν ρόλο ασφαλιστή και ασφαλιζόμενου, ελέγχονται από τα μέλη τους και ενεργούν για λογαριασμό τους συμβάλλοντας στην πρόληψη και κάλυψη των ανοιχτών κινδύνων που δεν μπορούν να προβλεφθούν. Η MarineInsuranceAct, αποτελεί το σταθερό θεσμικό πλαίσιο που καλύπτει τη ναυτική ασφάλιση των P&I Clubs μέσω των εσωτερικών Κανονισμών τους και αυτών (των κανονισμών) της InternationalGroupAgreement. Για τη μείωση των πιθανοτήτων να καταλογισθούν απρόβλεπτες εισφορές, οι Όμιλοι P&I ανέπτυξαν ένα σύστημα αντασφάλισης, βασιζόμενοι στην αρχή της αμοιβαιότητας που τους διακρίνει. Με τον τρόπο αυτό, συνεργάζονται για την αντασφάλιση μιας διασταυρούμενης μεταξύ τους ευθύνης και δημιουργούν το “PoolingAgreement”, ένα σύστημα που συγκεντρώνει τις -άνω ενός τιθέμενου ορίου- απαιτήσεις, σε μια δεξαμενή υψηλών απαιτήσεων. Εντός της λειτουργίας του InternationalGroup (IG) of P&I Clubs -που μέσω της δομής του επιτρέπει σε ανταγωνιστές να μοιράζονται την έκθεση σε μεγάλους κινδύνους αλλά και τη γνώση περί των ευθυνών και αποζημιώσεων- τα P&I Clubs προασπίζονται και προβάλλουν τα συμφέροντά τους σε διεθνείς φορείς και οργανισμούς και συμμετέχουν



## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



σε κέντρα λήψης αποφάσεων και πολιτικών. Η αντασφάλιση που παρέχεται εντός του IG έχει γνώμονα την αλληλασφάλιση και, χωρίς να στοχεύει στο κέρδος, παρέχεται να να πρόκειται για μια δωρεάν παροχή. Το IG έχει τη δυνατότητα να αγοράζει υψηλά επίπεδα αντασφάλισης σε συλλογική βάση, παρέχοντας έτσι σε κάθε μέλος του τη δυνατότητα να παρέχει και το ίδιο πολύ υψηλότερα επίπεδα κάλυψης από τα συμβατικά διαθέσιμα στην ασφαλιστική αγορά.

Το IG, η κοινοπραξία των δεκατεσσάρων P&IClubs που ασφαλίζουν κατά ποσοστό 90% τον παγκόσμιο στόλο, στοχεύει στο να κατανείμει αναλογικά τις αξιώσεις μέσω της συμφωνίας pooling, εξασφαλίζοντας αρμονική λειτουργία σύμπραξης και ισορροπία, λειτουργώντας παράλληλα σε μια δεξαμενή πληροφοριών, νομικών συνδρομών, ανταλλαγής απόψεων και προβολής συμφερόντων. Με αυτό τον τρόπο, η αντασφάλιση αποτελεί αντικείμενο των μεγάλων αντασφαλιστικών εταιριών και του International Group που, στην ουσία, είναι η μεγαλύτερη σύμβασης αντασφαλιστικής ευθύνης στον κόσμο. Για να γίνει αυτό περισσότερο κατανοητό, θα μπορούσαμε να πούμε ότι η ασφάλιση αυτή διαθέτει λειτουργία τριών επιπέδων: το Club θα ικανοποιήσει απαιτήσεις μέχρι ενός ορισμένου ποσού, το IG θα πληρώσει τις επιπλέον απαιτήσεις και οι απαιτήσεις που θα ξεπερνούν το ποσό που θα πληρώσουν οι δύο προηγούμενοι, θα αντασφαλιστεί ως μία συλλογική σύμβαση.

### 6.2 Μελλοντική Έρευνα

Όπως έγινε αντιληπτό, η λειτουργία των P&IClubs και του IG διέπεται από το κανονιστικό πλαίσιο του δικαίου ανταγωνισμού και παρακολουθείται από τις εθνικές αρχές και τις Επιτροπές Ανταγωνισμού των κρατών. Ο τρόπος που το δίκαιο της ΕΕ επέδρασε στη διαμόρφωση του θεσμού και τη λειτουργία των P&IClubs, θα μπορούσε να αποτελεί αντικείμενο μελλοντικής έρευνας με στόχο την περαιτέρω ανάλυση του νομοθετικού πλαισίου που καλύπτει τη λειτουργία της αλληλασφαλιστικής αγοράς και δικαιολογεί την όποια εξαίρεσή τους από το πεδίο εφαρμογής των διατάξεων περί ανταγωνισμού.

Η παραπάνω παραδοχή για την αλληλασφαλιστική αγορά γενικά, καθώς και αυτή



## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



της Ε.Ε. και συνεπώς και της Ελλάδας, θα οδηγούσε ίσως σε νέα έρευνα για την αλληλασφάλιση στην Ελληνική ναυτιλιακή πραγματικότητα, τους Ομίλους P&I στην Ελλάδα και την αναλογία τους με την ισχυρή θέση της ελληνικής ναυτιλίας. Το συγκεκριμένο ερευνητικό πεδίο, θα μπορούσε να διευρυνθεί και - με τη χρήση δομημένων μεθοδολογιών (κλίμακες πάνω σε τυποποιημένες ιδιότητες) – να εξετασθούν περιπτωσιολογικά ναυτιλιακές εταιρείες και Clubs, όπως και οι προθέσεις για δημιουργία Ελληνικών Αλληλασφαλιστικών Οργανισμών, προσφερόμενες υπηρεσίες, ασφάλιστρα, μικρά και μεγάλα μέλη, δυνατότητα συμμετοχής στο IG και λοιπές παραμέτρους.

Τέλος, ναυτικά ατυχήματα και ο χειρισμός τους από τα P&ICLUBS που ανήκαν οι εμπλεκόμενοι, θα μπορούσαν να τύχουν ενός άλλου ερευνητικού δρόμου.





**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

**&**

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών





**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **ΕΛΛΗΝΙΚΗ**

Αλεξόπουλος, Α. (2004), «Διεθνές θαλάσσιο περιβαλλοντικό δίκαιο» Πανεπιστημιακές σημειώσεις, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Τμήμα Θαλασσιών Επιστημών.

Αναστασόπουλος, Γ. (2003), 'Επιτομή Εμπορικού Δικαίου', Αθήνα, Έκδοση του ιδίου.

Βλάχος Γ.- Ψυχου Ε.(2011), «Ναυλώσεις», Εκδόσεις Σταμούλη.

Δεμέστιχας Ε.-Βρανίκου Μ.(2020), «Ναυτιλιακό Δίκαιο. Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού», Αθήνα, Ίδρυμα Ευγενίδου (Χρυσό Μετάλλιο Ακαδημίας Αθηνών)

Κιάντος, Β., «Η θαλάσσια ασφάλιση φορτίου» Τόμοι Ι (1972), ΙΙ (1974), ΙΙΙ(1972), Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα.

Κιάντος, Β. (2007), «Εννοιολογικά χαρακτηριστικά της θαλάσσιας ασφαλίσεως του ελπίζομένου κέρδους», Πειραιάς, 6ο Διεθνές Ναυτικό Συνέδριο Πειραιά.



- Παζαρζής, Μ.Ι. (2015), «Ναυτασφαλίσεις» (2η έκδοση), Αθήνα, daVinci.
- Παζαρζής, Μ.Ι. (2014), «Ναυτασφαλίσεις» – Σημειώσεις, Πανεπιστήμιο Πειραιά.
- Παναγιωτακόπουλος Β. (1994), «Ναυλοσύμφωνα-Ναυτασφάλειες», Εκδόσεις Έλλην, Αθήνα.
- Πουλαντζάς Ν., (2005), «Ναυτικό Δίκαιο», Αθήνα; Εκδόσεις Σταμούλης.
- Ρόκας Κων/νος (1936), «Ασφάλις επί της ζωής», Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα.
- Φαραντούρης, Ν.Ε., (2006), «Φορείς Θαλάσσιας Ασφάλισης : Η περίπτωση των P&I Clubs, Ναυτιλία και Θαλάσσια Ασφάλιση» – Εισηγήσεις, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Χίος.
- Χριστοδούλου, Φ.Δ., (2020), «Αντασφάλιση Ο Θεσμός και η Σύμβαση», Σειρά Μελετών Δικαίου Επιχειρήσεων & Εταιριών, ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ 2020.

### **ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ**

- Anderson C.B. -Colin de la Ruet (2011), “The role of the P&I Clubs in Marine Pollution Incidents”, Tulane Law Review, Vol.85.
- Baatz, Y. (2011), “Maritime Law”, 2nd Ed.
- Burkard, L.D. (2011), “To Report, or Not To Report, That Is the Question: Are Protection and Indemnity Clubs Responsible Reporting Entities under MMSEA Section 111?” , 36 Tul. Mar L.J. 213.
- Clark, D.R. (1996), “Basics of Reinsurance Pricing”, FCAS.
- Dover C. and Calver G. (1960), “The Bankers guide to marine insurance of goods”, Witherby & Co Ltd, London.
- Gold, E. (2002), “Gard Handbook on P&I Insurance”, 5th ed., Arendal : Gard Assuranceforeningen.
- Gow, W.(1903), “Marine Insurance A Handbook”, Macmillan & Co LTD, London.
- Haile, M. (2013), “The Role of P&I Clubs in Indemnifying Oil Pollution Damages”, University of Lund, Faculty of Law, ed. 2013.
- Hare, J. (1999), “Shipping Law and Admiralty Jurisdiction in South Africa”, Juta & Co Ltd.
- Hazelwood, S.J.(2000), “P&I Clubs in Law and Practice”, LLP, 4th ed. , 2010, London.



Hill, C.; Robertson, B.; Hazelwood, S. (1996), "Introduction to P & I" (2nd edition). London: LLP (series: Practical Guides).

Hodge S. (1996), "Law of Marine Insurance", Published April 4, 1996 by Routledge-Cavendish, Great Britain.

John, A.H. (1958), "The London Assurance Company and the Marine Insurance Market of the Eighteenth Century", *Economica – New Series*, Wiley.

Ronneberg, N.J. (1990), "An Introduction to the Protection & Indemnity Clubs and the Marine Insurance They Provide", 3 U. S. F. Mar. L. J. 1, San Francisco, 1990-1991.

Turner, H.A. (1964), "The Principles of Marine Insurance, a primer", 5th ed.

Tilly, M. (1986), "The Origin and development of Mutual Shipowners' Protection and Indemnity associations", 17 J. Mar. L. & Com. 261. 1986

Williams, R. (2015), "Gard Guidance to the Rules", Published by Gard AS.

#### ΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

- Lloyd's List Intelligence (2008), "Principles of General Average", <https://www.lloydslistintelligence.com/searchlisting?searchText=Marine%20Insurance%20Act,%201906>. *Marine Insurance Act, 1906* [Print-article 13/1/2022].
- Gard AS (2006), Guidance to Masters, 2<sup>nd</sup> edition, "1.8 The difference between P&I and Hull and Machinery insurance", [https://www.gard.no/web/publications/document/chapter?p\\_subdoc\\_id=6221&p\\_document\\_id=6208](https://www.gard.no/web/publications/document/chapter?p_subdoc_id=6221&p_document_id=6208). [Print 13/1/2022].
- Lloyd's Buildings, <https://www.lloyds.com/about-lloyds/history/lloyds-buildings>. [Accessed 14/1/2022].
- Lloyd's Register, "Edward Lloyd and his Coffee House", <https://www.lr.org/en/who-we-are/brief-history/edward-lloyd-coffee-house/> [Accessed 14/1/2022].
- Lloyd's, "What is Lloyd's?", <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/what-is-lloyds> [Accessed 14/1/2022].
- Lloyd's, "What we do", <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/what-we-do/what-is-insurance/> [Accessed 20/1/2022].
- Lloyd's, <http://www.lloyds.com/lloyds/investor-relations/ratings>, Fitch και Standard & Poor's: A+, A.M. Best: A [Accessed 14/1/2022].
- Tindall Riley, A brief history of Tindall Riley, <https://tindallriley.co.uk/company-profile/history/> [Accessed 18/1/2022].
- ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ'ΑΡΙΘ. 400 *Περί Ιδιωτικής Επιχειρήσεως Ασφαλίσεως*, <https://www.e-nomothesia.gr/kat-epikheireseis/idiotikes-epikheireseis-asphalises/nomothetiko-diatagma-400-1970.html> [Accessed 16/1/2022].



## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



- Guidelines IG (2015), “Guidelines for Correspondents”, [https://static.mycoracle.com/igpi\\_website/media/article\\_attachments/Guidelines-for-Correspondents-2015.pdf](https://static.mycoracle.com/igpi_website/media/article_attachments/Guidelines-for-Correspondents-2015.pdf) [Printed 17/1/2022].
- Gard (2018), Guidance to the Rules, Protection and Indemnity ( P&I) cover, , Assuranceforeninger Gard. [www.gard.no](http://www.gard.no) [Accessed 17/1/2022].
- Williams, R. (2015), Gard Guidance to the Rules, Gard AS. [https://www.gard.no/Content/20889036/Gard\\_Guidance\\_to\\_the\\_Rules.pdf](https://www.gard.no/Content/20889036/Gard_Guidance_to_the_Rules.pdf) [Accessed 17/1/2022].
- Liberal, άρθρο (2016), «Γιατί η αντασφάλιση είναι πολύ σημαντική για όλους», <https://www.liberal.gr/news/qiati-i-antafalisi-einai-polu-simantiki-gia-olous/92319> [Accessed 18/1/2022].
- Gard (2018), Guidance to the Rules, [www.gard.no/web/products/content](http://www.gard.no/web/products/content) [Accessed 17/1/2022].
- International Group of P & I Clubs, IGP&I. <https://www.igpandi.org/> [Accessed 27/1/2022].
- Seward, R.C. (2002), “The role of Protection and Indemnity (P&I) Clubs”, [www.intertanko.com/upload/.../protection%20%20indemnity%20HK%202002.pdf](http://www.intertanko.com/upload/.../protection%20%20indemnity%20HK%202002.pdf)



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

**&**

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών





**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι**

### **THE MARINE INSURANCE ACT 1906**

#### 1 Marine insurance defined.

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

#### 2 Mixed sea and land risks.

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

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



to any contract of insurance other than a contract of marine insurance as by this Act defined.

### 3 Marine adventure and maritime perils defined.

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

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

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

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

(c) Any liability to a third party may be incurred by the owner of, or other person interested in or responsible for, insurable property, by reason of maritime perils. “Maritime perils” means the perils consequent on, or incidental to, the navigation of the sea, that is to say, perils of the seas, fire, war perils, pirates, rovers, thieves, captures, seizures, restraints, and detainments of princes and peoples, jettisons, barratry, and any other perils, either of the like kind or which may be designated by the policy.

### Insurable Interest

### 4 Avoidance of wagering or gaming contracts.

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

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





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

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

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

#### 5 Insurable interest defined

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

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

#### 6 When interest must attach.

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

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



insurer was not.

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

7 Defeasible or contingent interest.

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

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

8 Partial interest.

A partial interest of any nature is insurable.

9 Re-insurance.

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

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

10 Bottomry.

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



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



11 Master's and seamen's wages.

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

12 Advance freight.

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

13 Charges of insurance.

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

14 Quantum of interest.

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

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

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



### 15 Assignment of interest.

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

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

### 16 Measure of insurable value.

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

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

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

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



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

#### Disclosure and Representations

17 Insurance is uberrimæ fidei.

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

18 Disclosure by assured.

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

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

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

(a) Any circumstance which diminishes the risk;

(b) Any circumstance which is known or presumed to be known to the insurer. The insurer is presumed to know matters of common notoriety or knowledge, and matters



which an insurer in the ordinary course of his business, as such, ought to know;

(c) Any circumstance as to which information is waived by the insurer;

(d) Any circumstance which it is superfluous to disclose by reason of any express or implied warranty.

(4) Whether any particular circumstance, which is not disclosed, be material or not is, in each case, a question of fact.

(5) The term “circumstance” includes any communication made to, or information received by, the assured.

19 Disclosure by agent effecting insurance.

Subject to the provisions of the preceding section as to circumstances which need not be disclosed, where an insurance is effected for the assured by an agent, the agent must disclose to the insurer—

(a) Every material circumstance which is known to himself, and an agent to insure is deemed to know every circumstance which in the ordinary course of business ought to be known by, or to have been communicated to, him; and

(b) Every material circumstance which the assured is bound to disclose, unless it come to his knowledge too late to communicate it to the agent.

20 Representations pending negotiation of contract.

(1) Every material representation made by the assured or his agent to the insurer during the negotiations for the contract, and before the contract is concluded, must be



true. If it be untrue the insurer may avoid the contract.

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

(3) A representation may be either a representation as to a matter of fact, or as to a matter of expectation or belief.

(4) A representation as to a matter of fact is true, if it be substantially correct, that is to say, if the difference between what is represented and what is actually correct would not be considered material by a prudent insurer.

(5) A representation as to a matter of expectation or belief is true if it be made in good faith.

(6) A representation may be withdrawn or corrected before the contract is concluded.

(7) Whether a particular representation be material or not is, in each case, a question of fact.

21 When contract is deemed to be concluded.

A contract of marine insurance is deemed to be concluded when the proposal of the assured is accepted by the insurer, whether the policy be then issued or not; and, for the purpose of showing when the proposal was accepted, reference may be made to the slip or covering note or other customary memorandum of the contract . . . F1

F1 Words repealed as to instruments made or executed after 1.8.1959 by Finance Act 1959 (c. 58), Sch. 8 Pt. II

The Policy



22 Contract must be embodied in policy.

Subject to the provisions of any statute, a contract of marine insurance is inadmissible in evidence unless it is embodied in a marine policy in accordance with this Act. The policy may be executed and issued either at the time when the contract is concluded, or afterwards.

C3S. 22 excluded by Marine and Aviation Insurance (War Risks) Act 1952 (c. 57), s. 7(1) and Finance Act 1959 (c. 58), s. 30(6)(7)

23 What policy must specify.

A marine policy must specify—

(1) The name of the assured, or of some person who effects the insurance on his behalf:

(2)—(5). . . . . F2

F2S. 23(2)—(5) repealed as to instruments made or executed after 1.8.1959 by Finance Act 1959 (c. 58), Sch. 8 Pt. II

24 Signature of insurer.

(1) A marine policy must be signed by or on behalf of the insurer, provided that in the case of a corporation the corporate seal may be sufficient, but nothing in this section shall be construed as requiring the subscription of a corporation to be under seal.

(2) Where a policy is subscribed by or on behalf of two or more insurers, each





subscription, unless the contrary be expressed, constitutes a distinct contract with the assured.

#### 25 Voyage and time policies.

(1) Where the contract is to insure the subject-matter “at and from,” or from one place to another or others, the policy is called a “voyage policy,” and where the contract is to insure the subject-matter for a definite period of time the policy is called a “time policy.” A contract for both voyage and time may be included in the same policy.

(2)..... F3

F3S. 25(2) repealed as to instruments made or executed after 1.8.1959 by Finance Act 1959 (c. 58), Sch. 8 Pt. II

#### 26 Designation of subject-matter.

(1) The subject-matter insured must be designated in a marine policy with reasonable certainty.

(2) The nature and extent of the interest of the assured in the subject-matter insured need not be specified in the policy.

(3) Where the policy designates the subject-matter insured in general terms, it shall be construed to apply to the interest intended by the assured to be covered.

(4) In the application of this section regard shall be had to any usage regulating the designation of the subject-matter insured.

#### 27 Valued policy.



(1) A policy may be either valued or unvalued.

(2) A valued policy is a policy which specifies the agreed value of the subject-matter insured.

(3) Subject to the provisions of this Act, and in the absence of fraud, the value fixed by the policy is, as between the insurer and assured, conclusive of the insurable value of the subject intended to be insured, whether the loss be total or partial.

(4) Unless the policy otherwise provides, the value fixed by the policy is not conclusive for the purpose of determining whether there has been a constructive total loss.

28 Unvalued policy.

An unvalued policy is a policy which does not specify the value of the subject-matter insured, but, subject to the limit of the sum insured, leaves the insurable value to be subsequently ascertained, in the manner herein-before specified.

29 Floating policy by ship or ships.

(1) A floating policy is a policy which describes the insurance in general terms, and leaves the name of the ship or ships and other particulars to be defined by subsequent declaration.

(2) The subsequent declaration or declarations may be made by indorsement on the policy, or in other customary manner.

(3) Unless the policy otherwise provides, the declarations must be made in the order



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



of dispatch or shipment. They must, in the case of goods, comprise all consignments within the terms of the policy, and the value of the goods or other property must be honestly stated, but an omission or erroneous declaration may be rectified even after loss or arrival, provided the omission or declaration was made in good faith.

(4) Unless the policy otherwise provides, where a declaration of value is not made until after notice of loss or arrival, the policy must be treated as an unvalued policy as regards the subject-matter of that declaration.

30 Construction of terms in policy.

(1) A policy may be in the form in the First Schedule to this Act.

(2) Subject to the provisions of this Act, and unless the context of the policy otherwise requires, the terms and expressions mentioned in the First Schedule to this Act shall be construed as having the scope and meaning in that schedule assigned to them.

31 Premium to be arranged.

(1) Where an insurance is effected at a premium to be arranged, and no arrangement is made, a reasonable premium is payable.

(2) Where an insurance is effected on the terms that an additional premium is to be arranged in a given event, and that event happens but no arrangement is made, then a reasonable additional premium is payable.

Double Insurance

32 Double insurance.



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



(1) Where two or more policies are effected by or on behalf of the assured on the same adventure and interest or any part thereof, and the sums insured exceed the indemnity allowed by this Act, the assured is said to be over-insured by double insurance. (2) Where the assured is over-insured by double insurance—

(a) The assured, unless the policy otherwise provides, may claim payment from the insurers in such order as he may think fit, provided that he is not entitled to receive any sum in excess of the indemnity allowed by this Act;

(b) Where the policy under which the assured claims is a valued policy, the assured must give credit as against the valuation for any sum received by him under any other policy without regard to the actual value of the subject-matter insured;

(c) Where the policy under which the assured claims is an unvalued policy he must give credit, as against the full insurable value, for any sum received by him under any other policy:

(d) Where the assured receives any sum in excess of the indemnity allowed by this Act, he is deemed to hold such sum in trust for the insurers, according to their right of contribution among themselves. Warranties, &c.

### 33 Nature of warranty.

(1) A warranty, in the following sections relating to warranties, means a promissory warranty, that is to say, a warranty by which the assured undertakes that some particular thing shall or shall not be done, or that some condition shall be fulfilled, or whereby he affirms or negatives the existence of a particular state of facts.

(2) A warranty may be express or implied.



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



(3) A warranty, as above defined, is a condition which must be exactly complied with, whether it be material to the risk or not. If it be not so complied with, then, subject to any express provision in the policy, the insurer is discharged from liability as from the date of the breach of warranty, but without prejudice to any liability incurred by him before that date.

34 When breach of warranty excused.

(1) Non-compliance with a warranty is excused when, by reason of a change of circumstances, the warranty ceases to be applicable to the circumstances of the contract, or when compliance with the warranty is rendered unlawful by any subsequent law.

(2) Where a warranty is broken, the assured cannot avail himself of the defence that the breach has been remedied, and the warranty complied with, before loss.

(3) A breach of warranty may be waived by the insurer.

35 Express warranties.

(1) An express warranty may be in any form of words from which the intention to warrant is to be inferred.

(2) An express warranty must be included in, or written upon, the policy, or must be contained in some document incorporated by reference into the policy.

(3) An express warranty does not exclude an implied warranty, unless it be inconsistent therewith.

36 Warranty of neutrality.



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



(1) Where insurable property, whether ship or goods, is expressly warranted neutral, there is an implied condition that the property shall have a neutral character at the commencement of the risk, and that, so far as the assured can control the matter, its neutral character shall be preserved during the risk.

(2) Where a ship is expressly warranted “neutral” there is also an implied condition that, so far as the assured can control the matter, she shall be properly documented, that is to say, that she shall carry the necessary papers to establish her neutrality, and that she shall not falsify or suppress her papers, or use simulated papers. If any loss occurs through breach of this condition, the insurer may avoid the contract.

37 No implied warranty of nationality.

There is no implied warranty as to the nationality of a ship, or that her nationality shall not be changed during the risk.

38 Warranty of good safety.

Where the subject-matter insured is warranted “well” or “in good safety” on a particular day, it is sufficient if it be safe at any time during that day.

39 Warranty of seaworthiness of ship.

(1) In a voyage policy there is an implied warranty that at the commencement of the voyage the ship shall be seaworthy for the purpose of the particular adventure insured.

(2) Where the policy attaches while the ship is in port, there is also an implied warranty that she shall, at the commencement of the risk, be reasonably fit to encounter the ordinary perils of the port.



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



(3)Where the policy relates to a voyage which is performed in different stages, during which the ship requires different kinds of or further preparation or equipment, there is an implied warranty that at the commencement of each stage the ship is seaworthy in respect of such preparation or equipment for the purposes of that stage.

(4)A ship is deemed to be seaworthy when she is reasonably fit in all respects to encounter the ordinary perils of the seas of the adventure insured.

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

40 No implied warranty that goods are seaworthy.

(1)In a policy on goods or other moveables there is no implied warranty that the goods or moveables are seaworthy.

(2)In a voyage policy on goods or other moveables there is an implied warranty that at the commencement of the voyage the ship is not only seaworthy as a ship, but also that she is reasonably fit to carry the goods or other moveables to the destination contemplated by the policy.

41 Warranty of legality.

There is an implied warranty that the adventure insured is a lawful one, and that, so far as the assured can control the matter, the adventure shall be carried out in a lawful manner.



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



## The Voyage

### 42 Implied condition as to commencement of risk.

(1) Where the subject-matter is insured by a voyage policy “at and from” or “from” a particular place, it is not necessary that the ship should be at that place when the contract is concluded, but there is an implied condition that the adventure shall be commenced within a reasonable time, and that if the adventure be not so commenced the insurer may avoid the contract.

(2) The implied condition may be negated by showing that the delay was caused by circumstances known to the insurer before the contract was concluded, or by showing that he waived the condition.

### 43 Alteration of port of departure.

Where the place of departure is specified by the policy, and the ship instead of sailing from that place sails from any other place, the risk does not attach.

### 44 Sailing for different destination.

Where the destination is specified in the policy, and the ship, instead of sailing for that destination, sails for any other destination, the risk does not attach.

### 45 Change of voyage.

(1) Where, after the commencement of the risk, the destination of the ship is voluntarily changed from the destination contemplated by the policy, there is said to be a change of voyage.





(2) Unless the policy otherwise provides, where there is a change of voyage, the insurer is discharged from liability as from the time of change, that is to say, as from the time when the determination to change it is manifested; and it is immaterial that the ship may not in fact have left the course of voyage contemplated by the policy when the loss occurs.

#### 46 Deviation.

(1) Where a ship, without lawful excuse, deviates from the voyage contemplated by the policy, the insurer is discharged from liability as from the time of deviation, and it is immaterial that the ship may have regained her route before any loss occurs.

(2) There is a deviation from the voyage contemplated by the policy—

(a) Where the course of the voyage is specifically designated by the policy, and that course is departed from; or

(b) Where the course of the voyage is not specifically designated by the policy, but the usual and customary course is departed from.

(3) The intention to deviate is immaterial; there must be a deviation in fact to discharge the insurer from his liability under the contract.

#### 47 Several ports of discharge.

(1) Where several ports of discharge are specified by the policy, the ship may proceed to all or any of them, but, in the absence of any usage or sufficient cause to the contrary, she must proceed to them, or such of them as she goes to, in the order designated by the policy. If she does not there is a deviation.



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



(2) Where the policy is to “ports of discharge,” within a given area, which are not named, the ship must, in the absence of any usage or sufficient cause to the contrary, proceed to them, or such of them as she goes to, in their geographical order. If she does not there is a deviation.

48 Delay in voyage.

In the case of a voyage policy, the adventure insured must be prosecuted throughout its course with reasonable dispatch, and, if without lawful excuse it is not so prosecuted, the insurer is discharged from liability as from the time when the delay became unreasonable.

49 Excuses for deviation or delay.

(1) Deviation or delay in prosecuting the voyage contemplated by the policy is excused—

(a) Where authorised by any special term in the policy; or

(b) Where caused by circumstances beyond the control of the master and his employer; or

(c) Where reasonably necessary in order to comply with an express or implied warranty; or

(d) Where reasonably necessary for the safety of the ship or subject-matter insured; or

(e) For the purpose of saving human life, or aiding a ship in distress where human life may be in danger; or

(f) Where reasonably necessary for the purpose of obtaining medical or surgical aid



for any person on board the ship; or

(g) Where caused by the barratrous conduct of the master or crew, if barratry be one of the perils insured against.

(2) When the cause excusing the deviation or delay ceases to operate, the ship must resume her course, and prosecute her voyage, with reasonable dispatch.

#### Assignment of Policy

50 When and how policy is assignable.

(1) A marine policy is assignable unless it contains terms expressly prohibiting assignment. It may be assigned either before or after loss.

(2) Where a marine policy has been assigned so as to pass the beneficial interest in such policy, the assignee of the policy is entitled to sue thereon in his own name; and the defendant is entitled to make any defence arising out of the contract which he would have been entitled to make if the action had been brought in the name of the person by or on behalf of whom the policy was effected.

(3) A marine policy may be assigned by indorsement thereon or in other customary manner.

51 Assured who has no interest cannot assign.

Where the assured has parted with or lost his interest in the subject-matter insured, and has not, before or at the time of so doing, expressly or impliedly agreed to assign the policy, any subsequent assignment of the policy is inoperative: Provided that nothing in this section affects the assignment of a policy after loss. The Premium



#### 52 When premium payable.

Unless otherwise agreed, the duty of the assured or his agent to pay the premium, and the duty of the insurer to issue the policy to the assured or his agent, are concurrent conditions, and the insurer is not bound to issue the policy until payment or tender of the premium.

#### 53 Policy effected through broker.

(1) Unless otherwise agreed, where a marine policy is effected on behalf of the assured by a broker, the broker is directly responsible to the insurer for the premium, and the insurer is directly responsible to the assured for the amount which may be payable in respect of losses, or in respect of returnable premium.

(2) Unless otherwise agreed, the broker has, as against the assured, a lien upon the policy for the amount of the premium and his charges in respect of effecting the policy; and, where he has dealt with the person who employs him as a principal, he has also a lien on the policy in respect of any balance on any insurance account which may be due to him from such person, unless when the debt was incurred he had reason to believe that such person was only an agent.

#### 54 Effect of receipt on policy.

Where a marine policy effected on behalf of the assured by a broker acknowledges the receipt of the premium, such acknowledgement is, in the absence of fraud, conclusive as between the insurer and the assured, but not as between the insurer and broker.

#### Loss and Abandonment



#### 55 Included and excluded losses.

(1) Subject to the provisions of this Act, and unless the policy otherwise provides, the insurer is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, but, subject as aforesaid, he is not liable for any loss which is not proximately caused by a peril insured against.

(2) In particular—

(a) The insurer is not liable for any loss attributable to the wilful misconduct of the assured, but, unless the policy otherwise provides, he is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, even though the loss would not have happened but for the misconduct or negligence of the master or crew;

(b) Unless the policy otherwise provides, the insurer on ship or goods is not liable for any loss proximately caused by delay, although the delay be caused by a peril insured against; (c) Unless the policy otherwise provides, the insurer is not liable for ordinary wear and tear, ordinary leakage and breakage, inherent vice or nature of the subject-matter insured, or for any loss proximately caused by rats or vermin, or for any injury to machinery not proximately caused by maritime perils.

#### 56 Partial and total loss.

(1) A loss may be either total or partial. Any loss other than a total loss, as hereinafter defined, is a partial loss.

(2) A total loss may be either an actual total loss, or a constructive total loss.

(3) Unless a different intention appears from the terms of the policy, an insurance



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



against total loss includes a constructive, as well as an actual, total loss.

(4) Where the assured brings an action for a total loss and the evidence proves only a partial loss, he may, unless the policy otherwise provides, recover for a partial loss.

(5) Where goods reach their destination in specie, but by reason of obliteration of marks, or otherwise, they are incapable of identification, the loss, if any, is partial, and not total.

#### 57 Actual total loss.

(1) Where the subject-matter insured is destroyed, or so damaged as to cease to be a thing of the kind insured, or where the assured is irretrievably deprived thereof, there is an actual total loss.

(2) In the case of an actual total loss no notice of abandonment need be given

#### 58 Missing ship.

Where the ship concerned in the adventure is missing, and after the lapse of a reasonable time no news of her has been received, an actual total loss may be presumed.

#### 59 Effect of transshipment, &c.

Where, by a peril insured against, the voyage is interrupted at an intermediate port or place, under such circumstances as, apart from any special stipulation in the contract of affreightment, to justify the master in landing and reshipping the goods or other moveables, or in transshipping them, and sending them on to their destination, the liability of the insurer continues, notwithstanding the landing or transshipment.



60 Constructive total loss defined.

(1) Subject to any express provision in the policy, there is a constructive total loss where the subject matter insured is reasonably abandoned on account of its actual total loss appearing to be unavoidable, or because it could not be preserved from actual total loss without an expenditure which would exceed its value when the expenditure had been incurred.

(2) In particular, there is a constructive total loss—

(i) Where the assured is deprived of the possession of his ship or goods by a peril insured against, and (a) it is unlikely that he can recover the ship or goods, as the case may be, or (b) the cost of recovering the ship or goods, as the case may be, would exceed their value when recovered; or

(ii) In the case of damage to a ship, where she is so damaged by a peril insured against that the cost of repairing the damage would exceed the value of the ship when repaired.

In estimating the cost of repairs, no deduction is to be made in respect of general average contributions to those repairs payable by other interests, but account is to be taken of the expense of future salvage operations and of any future general average contributions to which the ship would be liable if repaired; or

(iii) In the case of damage to goods, where the cost of repairing the damage and forwarding the goods to their destination would exceed their value on arrival.

61 Effect of constructive total loss.

Where there is a constructive total loss the assured may either treat the loss as a



partial loss, or abandon the subject-matter insured to the insurer and treat the loss as if it were an actual total loss.

#### 62 Notice of abandonment.

(1) Subject to the provisions of this section, where the assured elects to abandon the subject-matter insured to the insurer, he must give notice of abandonment. If he fails to do so the loss can only be treated as a partial loss.

(2) Notice of abandonment may be given in writing, or by word of mouth, or partly in writing and partly by word of mouth, and may be given in any terms which indicate the intention of the assured to abandon his insured interest in the subject-matter insured unconditionally to the insurer.

(3) Notice of abandonment must be given with reasonable diligence after the receipt of reliable information of the loss, but where the information is of a doubtful character the assured is entitled to a reasonable time to make inquiry.

(4) Where notice of abandonment is properly given, the rights of the assured are not prejudiced by the fact that the insurer refuses to accept the abandonment.

(5) The acceptance of an abandonment may be either express or implied from the conduct of the insurer. The mere silence of the insurer after notice is not an acceptance.

(6) Where notice of abandonment is accepted the abandonment is irrevocable. The acceptance of the notice conclusively admits liability for the loss and the sufficiency of the notice.

(7) Notice of abandonment is unnecessary where, at the time when the assured receives information of the loss, there would be no possibility of benefit to the insurer if





notice were given to him.

(8) Notice of abandonment may be waived by the insurer.

(9) Where an insurer has re-insured his risk, no notice of abandonment need be given by him.

63 Effect of abandonment.

(1) Where there is a valid abandonment the insurer is entitled to take over the interest of the assured in whatever may remain of the subject-matter insured, and all proprietary rights incidental thereto.

(2) Upon the abandonment of a ship, the insurer thereof is entitled to any freight in course of being earned, and which is earned by her subsequent to the casualty causing the loss, less the expenses of earning it incurred after the casualty; and, where the ship is carrying the owner's goods, the insurer is entitled to a reasonable remuneration for the carriage of them subsequent to the casualty causing the loss.

Partial Losses (including Salvage and General Average and Particular Charges)

64 Particular average loss.

(1) A particular average loss is a partial loss of the subject-matter insured, caused by a peril insured against, and which is not a general average loss.

(2) Expenses incurred by or on behalf of the assured for the safety or preservation of the subject-matter insured, other than general average and salvage charges, are called particular charges. Particular charges are not included in particular average.



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



65 Salvage charges.

(1) Subject to any express provision in the policy, salvage charges incurred in preventing a loss by perils insured against may be recovered as a loss by those perils.

(2) “Salvage charges” means the charges recoverable under maritime law by a salvor independently of contract. They do not include the expenses of services in the nature of salvage rendered by the assured or his agents, or any person employed for hire by them, for the purpose of averting a peril insured against. Such expenses, where properly incurred, may be recovered as particular charges or as a general average loss, according to the circumstances under which they were incurred.

66 General average loss.

(1) A general average loss is a loss caused by or directly consequential on a general average act. It includes a general average expenditure as well as a general average sacrifice.

(2) There is a general average act where any extraordinary sacrifice or expenditure is voluntarily and reasonably made or incurred in time of peril for the purpose of preserving the property imperilled in the common adventure.

(3) Where there is a general average loss, the party on whom it falls is entitled, subject to the conditions imposed by maritime law, to a rateable contribution from the other parties interested, and such contribution is called a general average contribution.

(4) Subject to any express provision in the policy, where the assured has incurred a general average expenditure, he may recover from the insurer in respect of the proportion of the loss which falls upon him; and, in the case of a general average sacrifice, he may recover from the insurer in respect of the whole loss without having



enforced his right of contribution from the other parties liable to contribute.

(5) Subject to any express provision in the policy, where the assured has paid, or is liable to pay, a general average contribution in respect of the subject insured, he may recover therefor from the insurer.

(6) In the absence of express stipulation, the insurer is not liable for any general average loss or contribution where the loss was not incurred for the purpose of avoiding, or in connexion with the avoidance of, a peril insured against.

(7) Where ship, freight, and cargo, or any two of those interests, are owned by the same assured, the liability of the insurer in respect of general average losses or contributions is to be determined as if those subjects were owned by different persons.

#### Measure of Indemnity

##### 67 Extent of liability of insurer for loss.

(1) The sum which the assured can recover in respect of a loss on a policy by which he is insured, in the case of an unvalued policy to the full extent of the insurable value, or, in the case of a valued policy to the full extent of the value fixed by the policy is called the measure of indemnity.

(2) Where there is a loss recoverable under the policy, the insurer, or each insurer if there be more than one, is liable for such proportion of the measure of indemnity as the amount of his subscription bears to the value fixed by the policy in the case of a valued policy, or to the insurable value in the case of an unvalued policy.

##### 68 Total loss.



Subject to the provisions of this Act and to any express provision in the policy, where there is a total loss of the subject-matter insured,—

(1) If the policy be a valued policy, the measure of indemnity is the sum fixed by the policy:

(2) If the policy be an unvalued policy, the measure of indemnity is the insurable value of the subject-matter insured.

#### 69 Partial loss of ship.

Where a ship is damaged, but is not totally lost, the measure of indemnity, subject to any express provision in the policy, is as follows:—

(1) Where the ship has been repaired, the assured is entitled to the reasonable cost of the repairs, less the customary deductions, but not exceeding the sum insured in respect of any one casualty:

(2) Where the ship has been only partially repaired, the assured is entitled to the reasonable cost of such repairs, computed as above, and also to be indemnified for the reasonable depreciation, if any, arising from the unrepaired damage, provided that the aggregate amount shall not exceed the cost of repairing the whole damage, computed as above:

(3) Where the ship has not been repaired, and has not been sold in her damaged state during the risk, the assured is entitled to be indemnified for the reasonable depreciation arising from the unrepaired damage, but not exceeding the reasonable cost of repairing such damage, computed as above.

#### 70 Partial loss of freight.



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



Subject to any express provision in the policy, where there is a partial loss of freight, the measure of indemnity is such proportion of the sum fixed by the policy in the case of a valued policy, or of the insurable value in the case of an unvalued policy, as the proportion of freight lost by the assured bears to the whole freight at the risk of the assured under the policy.

71 Partial loss of goods, merchandise, &c.

Where there is a partial loss of goods, merchandise, or other moveables, the measure of indemnity, subject to any express provision in the policy, is as follows:—

(1) Where part of the goods, merchandise or other moveables insured by a valued policy is totally lost, the measure of indemnity is such proportion of the sum fixed by the policy as the insurable value of the part lost bears to the insurable value of the whole, ascertained as in the case of an unvalued policy:

(2) Where part of the goods, merchandise, or other moveables insured by an unvalued policy is totally lost, the measure of indemnity is the insurable value of the part lost, ascertained as in case of total loss:

(3) Where the whole or any part of the goods or merchandise insured has been delivered damaged at its destination, the measure of indemnity is such proportion of the sum fixed by the policy in the case of a valued policy, or of the insurable value in the case of an unvalued policy, as the difference between the gross sound and damaged values at the place of arrival bears to the gross sound value:

(4) “Gross value” means the wholesale price, or, if there be no such price, the estimated value, with, in either case, freight, landing charges, and duty paid beforehand; provided that, in the case of goods or merchandise customarily sold in bond, the bonded



price is deemed to be the gross value. “Gross proceeds” means the actual price obtained at a sale where all charges on sale are paid by the sellers.

#### 72 Apportionment of valuation.

(1) Where different species of property are insured under a single valuation, the valuation must be apportioned over the different species in proportion to their respective insurable values, as in the case of an unvalued policy. The insured value of any part of a species is such proportion of the total insured value of the same as the insurable value of the part bears to the insurable value of the whole, ascertained in both cases as provided by this Act.

(2) Where a valuation has to be apportioned, and particulars of the prime cost of each separate species, quality, or description of goods cannot be ascertained, the division of the valuation may be made over the net arrived sound values of the different species, qualities, or descriptions of goods.

#### 73 General average contributions and salvage charges.

(1) Subject to any express provision in the policy, where the assured has paid, or is liable for, any general average contribution, the measure of indemnity is the full amount of such contribution, if the subject-matter liable to contribution is insured for its full contributory value; but, if such subject-matter be not insured for its full contributory value, or if only part of it be insured, the indemnity payable by the insurer must be reduced in proportion to the under insurance, and where there has been a particular average loss which constitutes a deduction from the contributory value, and for which the insurer is liable, that amount must be deducted from the insured value in order to ascertain what the insurer is liable to contribute.

(2) Where the insurer is liable for salvage charges the extent of his liability must be



determined on the like principle.

#### 74 Liabilities to third parties.

Where the assured has effected an insurance in express terms against any liability to a third party, the measure of indemnity, subject to any express provision in the policy, is the amount paid or payable by him to such third party in respect of such liability.

#### 75 General provisions as to measure of indemnity.

(1) Where there has been a loss in respect of any subject-matter not expressly provided for in the foregoing provisions of this Act, the measure of indemnity shall be ascertained, as nearly as may be, in accordance with those provisions, in so far as applicable to the particular case.

(2) Nothing in the provisions of this Act relating to the measure of indemnity shall affect the rules relating to double insurance, or prohibit the insurer from disproving interest wholly or in part, or from showing that at the time of the loss the whole or any part of the subject-matter insured was not at risk under the policy.

#### 76 Particular average warranties.

(1) Where the subject-matter insured is warranted free from particular average, the assured cannot recover for a loss of part, other than a loss incurred by a general average sacrifice, unless the contract contained in the policy be apportionable; but, if the contract be apportionable, the assured may recover for a total loss of any apportionable part.

(2) Where the subject-matter insured is warranted free from particular average, either wholly or under a certain percentage, the insurer is nevertheless liable for salvage



charges, and for particular charges and other expenses properly incurred pursuant to the provisions of the suing and labouring clause in order to avert a loss insured against.

(3) Unless the policy otherwise provides, where the subject-matter insured is warranted free from particular average under a specified percentage, a general average loss cannot be added to a particular average loss to make up the specified percentage.

(4) For the purpose of ascertaining whether the specified percentage has been reached, regard shall be had only to the actual loss suffered by the subject-matter insured. Particular charges and the expenses of and incidental to ascertaining and proving the loss must be excluded.

#### 77 Successive losses.

(1) Unless the policy otherwise provides, and subject to the provisions of this Act, the insurer is liable for successive losses, even though the total amount of such losses may exceed the sum insured.

(2) Where, under the same policy, a partial loss, which has not been repaired or otherwise made good, is followed by a total loss, the assured can only recover in respect of the total loss:

Provided that nothing in this section shall affect the liability of the insurer under the suing and labouring clause.

#### 78 Suing and labouring clause.

(1) Where the policy contains a suing and labouring clause, the engagement thereby entered into is deemed to be supplementary to the contract of insurance, and the assured may recover from the insurer any expenses properly incurred pursuant to the clause,





notwithstanding that the insurer may have paid for a total loss, or that the subject-matter may have been warranted free from particular average, either wholly or under a certain percentage.

(2)General average losses and contributions and salvage charges, as defined by this Act, are not recoverable under the suing and labouring clause.

(3)Expenses incurred for the purpose of averting or diminishing any loss not covered by the policy are not recoverable under the suing and labouring clause.

(4)It is the duty of the assured and his agents, in all cases, to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss.

#### Rights of Insurer on Payment

##### 79 Right of subrogation.

(1)Where the insurer pays for a total loss, either of the whole, or in the case of goods of any apportionable part, of the subject-matter insured, he thereupon becomes entitled to take over the interest of the assured in whatever may remain of the subject-matter so paid for, and he is thereby subrogated to all the rights and remedies of the assured in and in respect of that subject-matter as from the time of the casualty causing the loss.

(2)Subject to the foregoing provisions, where the insurer pays for a partial loss, he acquires no title to the subject-matter insured, or such part of it as may remain, but he is thereupon subrogated to all rights and remedies of the assured in and in respect of the subject-matter insured as from the time of the casualty causing the loss, in so far as the assured has been indemnified, according to this Act, by such payment for the loss.

##### 80 Right of contribution.



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



(1) Where the assured is over-insured by double insurance, each insurer is bound, as between himself and the other insurers, to contribute rateably to the loss in proportion to the amount for which he is liable under his contract.

(2) If any insurer pays more than his proportion of the loss, he is entitled to maintain an action for contribution against the other insurers, and is entitled to the like remedies as a surety who has paid more than his proportion of the debt.

81 Effect of under insurance.

Where the assured is insured for an amount less than the insurable value or, in the case of a valued policy, for an amount less than the policy valuation, he is deemed to be his own insurer in respect of the uninsured balance.

Return of Premium

82 Enforcement of return.

Where the premium or a proportionate part thereof is, by this Act, declared to be returnable,—

(a) If already paid, it may be recovered by the assured from the insurer; and

(b) If unpaid, it may be retained by the assured or his agent.

83 Return by agreement.

Where the policy contains a stipulation for the return of the premium, or a proportionate part thereof, on the happening of a certain event, and that event happens,



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**  
Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**  
Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



the premium, or, as the case may be, the proportionate part thereof, is thereupon returnable to the assured.

84 Return for failure of consideration.

(1)Where the consideration for the payment of the premium totally fails, and there has been no fraud or illegality on the part of the assured or his agents, the premium is thereupon returnable to the assured.

(2)Where the consideration for the payment of the premium is apportionable and there is a total failure of any apportionable part of the consideration, a proportionate part of the premium is, under the like conditions, thereupon returnable to the assured.

(3)In particular—

(a)Where the policy is void, or is avoided by the insurer as from the commencement of the risk, the premium is returnable, provided that there has been no fraud or illegality on the part of the assured; but if the risk is not apportionable, and has once attached, the premium is not returnable:

(b)Where the subject-matter insured, or part thereof, has never been imperilled, the premium, or, as the case may be, a proportionate part thereof, is returnable: Provided that where the subject-matter has been insured “lost or not lost” and has arrived in safety at the time when the contract is concluded, the premium is not returnable unless, at such time, the insurer knew of the safe arrival.

(c)Where the assured has no insurable interest throughout the currency of the risk, the premium is returnable, provided that this rule does not apply to a policy effected by way of gaming or wagering;



(d) Where the assured has a defeasible interest which is terminated during the currency of the risk, the premium is not returnable;

(e) Where the assured has over-insured under an unvalued policy, a proportionate part of the premium is returnable;

(f) Subject to the foregoing provisions, where the assured has over-insured by double insurance, a proportionate part of the several premiums is returnable:

Provided that, if the policies are effected at different times, and any earlier policy has at any time borne the entire risk, or if a claim has been paid on the policy in respect of the full sum insured thereby, no premium is returnable in respect of that policy, and when the double insurance is effected knowingly by the assured no premium is returnable.

#### Mutual Insurance

##### 85 Modification of Act in case of mutual insurance.

(1) Where two or more persons mutually agree to insure each other against marine losses there is said to be a mutual insurance.

(2) The provisions of this Act relating to the premium do not apply to mutual insurance, but a guarantee, or such other arrangement as may be agreed upon, may be substituted for the premium.

(3) The provisions of this Act, in so far as they may be modified by the agreement of the parties, may in the case of mutual insurance be modified by the terms of the policies issued by the association, or by the rules and regulations of the association.

(4) Subject to the exceptions mentioned in this section, the provisions of this Act



apply to a mutual insurance.

Supplemental

86 Ratification by assured.

Where a contract of marine insurance is in good faith effected by one person on behalf of another, the person on whose behalf it is effected may ratify the contract even after he is aware of a loss.

87 Implied obligations varied by agreement or usage.

(1)Where any right, duty, or liability would arise under a contract of marine insurance by implication of law, it may be negatived or varied by express agreement, or by usage, if the usage be such as to bind both parties to the contract.

(2)The provisions of this section extend to any right, duty, or liability declared by this Act which may be lawfully modified by agreement.

88 Reasonable time, &c. a question of fact.

Where by this Act any reference is made to reasonable time, reasonable premium, or reasonable diligence, the question what is reasonable is a question of fact.

89 Slip as evidence.

Where there is a duly stamped policy, reference may be made, as heretofore, to the slip or covering note, in any legal proceeding.

90 Interpretation of terms.



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



In this Act, unless the context or subject-matter otherwise requires,—

- “Action” includes counter-claim and set off:
- “Freight” includes the profit derivable by a shipowner from the employment of his ship to carry his own goods or moveables, as well as freight payable by a third party, but does not include passage money:
- “Moveables” means any moveable tangible property, other than the ship, and includes money, valuable securities, and other documents:
- “Policy” means a marine policy.

91 Savings.

(1) Nothing in this Act, or in any repeal effected thereby, shall affect—

(a) The provisions of the M1Stamp Act 1891, or any enactment for the time being in force relating to the revenue;

(b) The provisions of the M2Companies Act 1862, or any enactment amending or substituted for the same;

(c) The provisions of any statute not expressly repealed by this Act.

(2) The rules of the common law including the law merchant, save in so far as they are inconsistent with the express provisions of this Act, shall continue to apply to contracts of marine insurance.

F4Ss. 92, 93, Sch. 2 repealed by Statute Law Revision Act 1927 (c. 42) 94

Short title.

This Act may be cited as the Marine Insurance Act 1906.



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

**&**

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών





**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

**&**

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών

