**ΕΝΟΤΗΤΑ ΕΒΔΟΜΗ**

**ΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ**

**7.1 ΤΙ ΕΙΝΑΙ Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ**

Η ασφαλιστική σύμβαση είναι μια αμφοτεροβαρής συμφωνία μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου η οποία πραγματοποιείται με ανταλλαγή παροχών. Ως παροχές νοούνται η υποχρέωση του ασφαλιστή να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο και υποχρέωση του ασφαλισμένου είναι η καταβολή του προσυμφωνημένου ασφάλιστρου. Η σύμβαση είναι επώνυμη, ενοχική (ο ασφαλιστής ενέχεται για τις απώλειες και τις ζημίες που προκαλούνται) και διαρκής. Ανάλογα με τον τύπο της σύμβασης, καθορίζεται και το είδος της παροχής.

**7.2 Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ**

Η θαλάσσια ασφάλιση είναι η σύμβαση κατά την οποία ο ασφαλιστής, εντός ορισμένου χρόνου, αναλαμβάνει την υποχρέωση να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο για τις ζημιές ή απώλειες, που τυχόν θα υποστεί το ασφαλισμένο αγαθό από θαλάσσιους κινδύνους.

Ως θαλάσσιοι κίνδυνοι δε νοούνται μόνο όσοι προέρχονται άμεσα από τη θάλασσα ως στοιχείο της φύσεως, αλλά και άλλοι, όπως ο κίνδυνος πυρκαγιάς του πλοίου, ή του φορτίου, ο κίνδυνος βλάβης των μηχανών, αλλά και η αστική ευθύνη προς τρίτους του πλοιοκτήτη. Στη θαλάσσια ασφάλιση ισχύει η αρχή της καθολικότητας των κινδύνων. Εντούτοις, συνηθίζεται, με συμβατικούς όρους, ο καθορισμός επακριβώς των κινδύνων που καλύπτονται, με σκοπό τον περιορισμό τους.

Όσον αφορά το κόστος της ασφάλισης, αυτό διαμορφώνεται αφενός από στατιστικά δεδομένα των ολικών απωλειών της κάθε κατηγορίας και αντίστοιχης ηλικίας πλοίων και αφετέρου από το ποσοστό ασφαλίστρου για τις μερικές ζημίες. Το κόστος καθορίζεται σε νομισματική μονάδα ανά τόνο και με βάση την συνολική αξία του σκάφους μετατρέπεται σε ένα ποσοστό επί της αξίας του.

**7.3 ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ**

Η θαλάσσια ασφάλιση διακρίνεται:

 Α) ανάλογα με το αντικείμενό της, σε:

α) ασφάλιση σώματος πλοίου (και μηχανής)

β) ασφάλιση φορτίου

γ) ασφάλιση προβλεπόμενου κέρδους

Β) ανάλογα με το χρόνο διάρκειάς της, σε:

α) ασφάλιση κατά χρόνο

β) ασφάλιση κατά πλου

Όσοι κίνδυνοι δεν καλύπτονται από ασφαλιστικές εταιρείες, ασφαλίζονται από τους πλοιοκτήτες στις αλληλασφαλιστικές ενώσεις. Η ασφάλιση του πληρώματος του πλοίου και η ασφάλιση της αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη αντιμετωπίζονται ως επιμέρους αντικείμενα.

**7.4 ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΩΜΑΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ (ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ)**

**Hull & Machinery (H&M) Insurance**

Η ασφάλιση σώματος πλοίου είναι ασφάλιση κατά ζημιών ενεργητικού, ενώ περιλαμβάνει οποιαδήποτε βλάβη ή απώλεια του πλοίου, καθώς και την αστική ευθύνη εξαιτίας σύγκρουσης. Μια τέτοια ασφάλιση μπορεί να συναφθεί από οποιονδήποτε έχει συμφέρον για τη διατήρηση του πλοίου, δηλαδή τον κύριο του πλοίου αλλά και τον εφοπλιστή.

Εάν το εμπορικό πλοίο είναι υποθηκευμένο σε πιστωτές για εξασφάλιση δανείου, η υποθήκη επεκτείνεται και στο ασφάλισμα, καθότι ο ενυπόθηκος δανειστής έχει αξιώσεις κατά του ασφαλιστή σε περίπτωση βλάβης του πλοίου. Ο ενυπόθηκος δανειστής μπορεί να ασφαλίσει ο ίδιος το συμφέρον από την υποθήκη.

Για τον υπολογισμό της αποζημίωσης λαμβάνονται υπόψη η αξία του πλοίου, των συστατικών του και των παραρτημάτων του τα οποία καλύπτονται από την ασφάλιση. Συνήθως δεν υπολογίζεται η τρέχουσα αξία του πλοίου, αλλά η αποτίμησή του, στην οποία προβαίνουν με ειδική σύμβαση αποτίμησης οι συμβαλλόμενοι κατά τη σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης, σύμφωνα με τη διεθνή συναλλακτική ναυτασφαλιστική πρακτική. Η πρακτική της αποτίμησης επιτρέπει να αποφεύγεται η δυσχέρεια προσδιορισμού της τρέχουσας αξίας του πλοίου και ο κίνδυνος να έχουμε υπασφάλιση ή και υπερασφάλιση, επειδή η αξία του πλοίου υπόκειται σε συνεχείς και μεγάλες διακυμάνσεις μέσα σε σχετικά σύντομες χρονικές περιόδους.

**7.5 ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ**

**Marine Cargo Insurance**

Η θαλάσσια ασφάλιση φορτίου αποτελεί ασφάλιση θαλάσσιας μεταφοράς. Η θαλάσσια ασφάλιση μεταφορών είναι ένα είδος της ανοικτής ασφάλισης του ΑσφΝ. Ο Κ.Ι.Ν.Δ. (Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου) προβλέπει την τρέχουσα που ονομάζεται κυμαινόμενη ασφάλιση, ή ανοικτή ασφάλιση, ή γενική ασφάλιση. Πρόκειται για ασφάλιση μέλλοντος συμφέροντος. Ο ασφαλισμένος έχει την υποχρέωση να δηλώνει τα στοιχεία του κάθε φορτίου ώστε να μπορέσει να υπολογιστεί το ασφάλιστρο. Με αυτή τη συνηθισμένη μορφή εμφανίζεται η τρέχουσα ασφάλιση. Τυχόν παράλειψη υποβολής της δήλωσης δίνει αξίωση στον ασφαλιστή να ζητήσει αποζημίωση. Πάντως, ως κύρωση για την υπαίτια ή ανυπαίτια μη δήλωση, μπορεί να συμφωνηθεί αφενός μεν να είναι η δήλωση προαιρετική για τον ασφαλισμένο, αφετέρου δε ακύρωση της σύμβασης και συνεπώς απαλλαγή του ασφαλιστή.

**7.6 ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ**

**Freight Insurance**

Πέραν του φορτίου, δύναται να ασφαλιστεί και το αναμενόμενο κέρδος από την άφιξη του φορτίου στον τόπο προορισμού, όπως και η υπεραξία που αποκτά το φορτίο στον τόπο προορισμού του. Σε αυτήν την περίπτωση το αντικείμενο της ασφάλισης είναι ο κίνδυνος μη πραγματοποίησης του κέρδους που εκτίθεται έμμεσα στους θαλάσσιους κινδύνους. Επίσης, μπορεί να ασφαλιστεί ο κίνδυνος απώλειας του τιμήματος της θαλάσσιας μεταφοράς, δηλαδή του ναύλου, που μπορεί να οφείλεται είτε σε ατύχημα είτε σε οποιοδήποτε άλλο θαλάσσιο γεγονός.

**7.7 ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΤΑ ΧΡΟΝΟ**

**Time Insurance Policy**

Η κατά χρόνο ασφάλιση αρχίζει από την χρονολογία του ασφαλιστηρίου. Ο χρόνος υπολογίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 243 και 244 του Αστικού Κώδικα στην Ελλάδα και ως χρόνος εννοείται ο τοπικός χρόνος της χώρας στην οποία εκδόθηκε το ασφαλιστήριο. Υπάρχει και η περίπτωση να ορισθεί και μεταγενέστερη χρονολογία έναρξης.

Το κύριο χαρακτηριστικό της κατά χρόνο ασφάλισης είναι ότι η διάρκειά της είναι εκ των προτέρων καθορισμένη, ενώ κατά κανόνα δεν προσδιορίζεται συγκεκριμένος πλους. Μπορούν όμως να καθορισθούν οι θαλάσσιες περιοχές από τις οποίες προβλέπεται να διέλθει το πλοίο, όπως και αυτές στις οποίες απαγορεύεται να πλεύσει. Στην περίπτωση που ο χρόνος της ασφάλισης λήξει κατά την διάρκεια του πλου, αυτή παρατείνεται και λήγει την επόμενη της ημέρας κατά την οποία το πλοίο αγκυροβόλησε και προσδέθηκε στο λιμένα του τελικού προορισμού του. Η συγκεκριμένη διάταξη απαιτεί εκτός από την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι προορισμού και την πρόσδεσή του. Εάν το πλοίο έφτασε στο λιμάνι αλλά δεν προσδέθηκε, η ασφάλιση θα λήξει την επόμενη μέρα της πρόσδεσης. Σε περίπτωση που προκληθεί ζημιά ή απώλεια μετά την λήξη του χρόνου που έχει ορισθεί, εξ’ αιτίας ασφαλισμένου κινδύνου, αλλά τα αίτια της ζημιάς ή απώλειας βρίσκονται μέσα στο καλυπτόμενο χρονικό διάστημα, η ευθύνη του ασφαλιστή παραμένει να ισχύει. Στην τελευταία περίπτωση, ο ασφαλιστής δικαιούται ένα ανάλογο πρόσθετο ασφάλιστρο.

**7.8 ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΤΑ ΠΛΟΥ**

**Voyage Insurance Policy**

Σύμφωνα με αυτού του είδους την ασφάλιση ο κίνδυνος καλύπτεται από την έναρξη της φόρτωσης ή της παραλαβής έρματος μέχρι την εκφόρτωση. Η συγκεκριμένη ασφάλιση δεν αφορά ορισμένη χρονική διάρκεια, αλλά ορισμένο μόνο πλου (ταξίδι). Τα σχετικά με αυτήν την ασφάλιση αναφέρονται στο άρθρο 263 του Κ.Ι.Ν.Δ. (Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου). Επίσης, το δεύτερο εδάφιο του ίδιου άρθρου προβλέπει την σύναψη νέας «εν συνεχεία» ασφάλισης κατά πλου, ενώ ορίζει ότι εφόσον επακολουθήσει τέτοια ασφάλιση, η προηγούμενη κάλυψη παύει τη στιγμή της έναρξης της ασφαλιστικής κάλυψης για τον νέο πλου. Αυτή η διάταξη αποσκοπεί στο να μην υπάρχει κάποιο κενό διάστημα ασφαλιστικής κάλυψης κατά την διάρκεια του πλου.

**7.9 ΦΟΡΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**

**7.9.1 ΟΙ ΑΣΦΑΛΕΙΟΜΕΣΙΤΕΣ**

Πριν εξετάσουμε τους ίδιους τους ασφαλιστικούς οργανισμούς θα πούμε μερικά λόγια για έναν παράγοντα-κλειδί της θαλάσσιας ασφάλισης, τον ασφαλειομεσίτη (Insurance Broker). Αυτός είναι που κάνει τη διαμεσολάβηση μεταξύ πλοιοκτήτη και ασφαλιστή από τα προκαταρκτικά στάδια της ασφάλισης ενός πλοίου. Υπό μία έννοια, θεωρείται ως υπάλληλος των ασφαλιζομένων, αν και αμείβεται από τους ασφαλιστές με ποσοστιαία προμήθεια από το ετήσιο ασφάλιστρο που πληρώνει ο ασφαλιζόμενος.

Κατά κύριο λόγο, ο ασφαλειομεσίτης παρέχει στους ασφαλιστές τις αναγκαίες πληροφορίες επί των οποίων οι δεύτεροι στηρίζονται για να καθορίσουν το ύψος των ασφαλίστρων που θα ζητήσουν. Επίσης, ο ασφαλειομεσίτης σε όλη τη διάρκεια της ασφαλιστικής περιόδου ετοιμάζει τα απαραίτητα έγγραφα των ασφαλιστών, δηλαδή τα συμβόλαια, τα χρεωστικά και πιστωτικά σημειώματα κ.α. Εκτός αυτού, όταν υπάρχουν απαιτήσεις (Claims) κατά των ασφαλιστών, ο ασφαλειομεσίτης έχει καθήκον να καλέσει το Salvage Association έπειτα από οδηγίες των πλοιοκτητών, να συλλέξει τις διάφορες πληρωμές από τους ασφαλιστές και να αποστείλει τα χρήματα στους πλοιοκτήτες που εξέφρασαν τις απαιτήσεις. Η ζωτική σημασία των ασφαλειομεσιτών διαπιστώνεται και από το γεγονός ότι καθ’ όλη τη διάρκεια της ασφαλιστικής περιόδου οιαδήποτε επικοινωνία των πλοιοκτητών με τους ασφαλιστές, είτε για θέματα ασφαλίστρων είτε για θέματα απαιτήσεων, γίνεται δια μέσου αυτών.

**7.9.2 ΟΙ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΟΙ ΑΓΓΛΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**

Οι σύγχρονες πρακτικές της θαλάσσιας ασφάλισης χρωστούν πολλά στην αγγλική παράδοση. Γι’ αυτόν τον λόγο, αλλά κι επειδή το παγκόσμιο κέντρο των θαλάσσιων ασφαλίσεων βρίσκεται στο Λονδίνο, είθισται να εξετάζεται κατ’ αρχήν το πλέγμα των ασφαλιστικών φορέων που εδράζονται στη Μ. Βρετανία.

 **7.9.3 Ο «Lloyd's of London»**

Ο Lloyd's of London δεν είναι ο ίδιος ασφαλιστική επιχείρηση αλλά αποτελεί επαγγελματικό οργανισμό ασφαλιστών. Δεν ενεργεί για λογαριασμό του ασφαλιστικές εργασίες, αλλά ασκεί τη γενικότερη διοικητική και πειθαρχική δικαιοδοσία στα μέλη του, έχοντας ως διατυπωμένο σκοπό τη γενική προστασία των συμφερόντων τους αλλά και των συμφερόντων των ασφαλισμένων. Η διοικούσα επιτροπή του Lloyd's διορίζει στα κυριότερα λιμάνια του κόσμου τους δικούς της πράκτορές με δικαιοδοσία να επιλαμβάνονται των συμφερόντων του οργανισμού και να αναφέρουν τα σχετικά με τα θαλάσσια ατυχήματα συμβάντα. Τα διάφορα μέλη του Lloyd's συνάπτουν τις ασφαλίσεις και αναλαμβάνουν τις σχετικές υποχρεώσεις, είτε απευθείας είτε μέσω αντιπροσώπου, άλλοτε σε ομάδες και άλλοτε ατομικά. Στο κάθε ασφαλιστήριο αναγράφεται το ποσοστό συμμετοχής κάθε μέλους επί του καλυπτόμενου κινδύνου και του ασφαλιστικού ποσού. Κατ’ αυτόν τον τρόπο, ο εκάστοτε ασφαλισμένος δύναται να στραφεί εναντίον κάθε μέλους για το ποσοστό που αυτό καλύπτει και όχι εναντίον της ομάδας συνολικά.

Η ακόλουθη πρακτική ασφάλισης εφαρμόζεται από τον Lloyd's: Όταν ο ασφαλιζόμενος δώσει εντολή ασφάλισης στο μεσίτη του Lloyd's, ο δεύτερος συντάσσει την έγγραφη πρόταση ασφάλισης (Slip) όπου αναφέρονται τα ουσιώδη στοιχεία που είναι σχετικά με τον υποψήφιο προς ασφάλιση κίνδυνο (όνομα πλοίου, χρονική περίοδο ασφάλισης ή πλου, ασφαλιστικό ποσό, τυποποιημένους όρους και οποιονδήποτε όρο που τυχόν ζητηθεί, εκτίμηση αξίας). Κατόπιν υποβάλλει την πρόταση ασφάλισης στα μέλη του Lloyd's για να πετύχει κάλυψη σύμφωνη με την εντολή που έχει λάβει. Στη συνέχεια τα ενδιαφερόμενα μέλη σημειώνουν στο slip το τμήμα του ασφαλιστικού που αποδέχονται να καλύψουν και έτσι προχωρεί η κάλυψη του υπόλοιπου ασφαλιστικού ποσού από άλλους ασφαλιστές μέλη του Lloyd's, μέχρι την πλήρη συμπλήρωσή του. Τέλος, ο μεσίτης, έχοντας συγκεντρώσει τα υπογεγραμμένα Slip, εκδίδει ένα σημείωμα ασφάλισης (Cover Note) προς τον ασφαλισμένο, μέσα στο οποίο αναγράφονται όλοι οι όροι και τα ασφάλιστρα, καθώς και οι συγκεκριμένοι ασφαλιστές με τα μερίδια που αντιστοιχούν στον κάθε ένα από αυτούς.

**7.9.4 ΤΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ**

**Institute of London Underwriters**

Πρόκειται για την οργάνωση προστασίας των στενότερων επαγγελματικών συμφερόντων των Ασφαλιστών Λονδίνου με την επωνυμία "Ινστιτούτο Ασφαλιστών Λονδίνου" που ιδρύθηκε το 1884. Αυτό συνέστησε μια ειδική επιτροπή μελέτης και ενιαίας διατύπωσης των ασφαλιστικών ρητρών που περιλαμβάνονται στις διάφορες κατηγορίες και τύπους των ασφαλιστηρίων συμβολαίων. Αυτές οι ρήτρες του Ινστιτούτου (Institute Clauses) έχουν καταστεί το σημείο αναφοράς των ασφαλιστικών συμβολαίων σε ολόκληρο τον κόσμο. Αν και διατηρούν μια βασική διατύπωση, υποδιαίρεση και αρίθμηση, υπόκεινται σε ετήσιες σχεδόν τροποποιήσεις, οι οποίες είναι αποτέλεσμα της συστηματικής μελέτης των συνθηκών της διεθνούς ασφαλιστικής αγοράς καθώς και των αναγκών εκσυγχρονισμού της διαδικασίας. Είναι προφανές ότι έχει δημιουργηθεί ένα μεγάλο πλήθος και μια εντυπωσιακή ποικιλία κατά περίπτωση ασφαλιστικών καλύψεων.

**7.9.5 Η «International Underwriting Association of London (IUA)»**

Η IUA σχηματίσθηκε το 1998 όταν το Ινστιτούτο ασφαλιστών του Λονδίνου ένωσε τις δυνάμεις του με τους London International Insurance and Reinsurance Market Association (LIRMA) με στόχο τον ανασχηματισμό και την εξέλιξη της παραδοσιακής αγγλικής ασφαλιστικής αγοράς. Η συγκεκριμένη συνεργασία ένωσε τα αντιπροσωπευτικά σώματα για τους ναυτιλιακούς και μη τομείς της ασφαλιστικής αγοράς του Λονδίνου. Στη συνέχεια, αυτή η πρωτοβουλία, έχοντας λάβει την υποστήριξη της μεσιτικής αγοράς, εξελίχθηκε στην Αγορά Αξιών Λονδίνου (London Market Principles - LMP).

Σήμερα, η δραστηριότητα του IUA βασίζεται στα παρακάτω πέντε βασικά σημεία:

1. Στη δημιουργία μιας αγοράς περισσότερο αποδοτικής

2. Στην παροχή βοήθειας σε εταιρείες με στόχο τη συμμόρφωση

3. Στην υποστήριξη των ασφαλιστών και των ρυθμιστών των απαιτήσεων

4. Στην επαφή με τους μεσίτες

5. Στην αντιπροσώπευση των αντιπροσώπων της αγοράς

**7.9.6 Η «ΑΓΟΡΑ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ»**

**The London Insurance Market, or “The London market”**

Με πρωτοβουλία των βασικών φορέων του ασφαλιστικού χώρου, την δεκαετία του 2000 δημιουργήθηκε στο Λονδίνο η λεγόμενη «Αγορά του Λονδίνου», «The London market», ή, για την ακρίβεια, η Ασφαλιστική Αγορά του Λονδίνου.

Η «Αγορά του Λονδίνου» αποτελεί μία διεθνή ασφαλιστική αγορά με έδρα το Λονδίνο του Η.Β. στην οποία συμμετέχουν διάφορες αγγλικές ασφαλιστικές εταιρείες, ο Lloyd’s, καθώς και αλλοδαπές ασφαλιστικές εταιρείες. Έτσι, η ασφαλιστική αγορά του Λονδίνου αποτελείται από ασφαλιστές που δρουν μέσα στους Lloyd’s του Λονδίνου και άλλους ασφαλιστές που δρουν ανεξάρτητα. Πέραν αυτών, εξακολουθούν να υπάρχουν εταιρείες αποστασιοποιημένες από αυτούς τους μεγάλους οργανισμούς, εκδίδοντας τα δικά τους ασφαλιστήρια, αλλά ακολουθώντας σε βασικές γραμμές παρόμοια κριτήρια.

**7.9.7 ΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ**

Σήμερα, υπάρχει σε όλον τον κόσμο ένας σημαντικός αριθμός ασφαλιστικών εταιρειών, με έδρα σε διάφορες χώρες. Για ιστορικούς λόγους πρέπει να αναφέρουμε ότι μέχρι το 1824 υπήρχαν μόνο δύο σύγχρονες ασφαλιστικές εταιρείες, με έδρα την Βρετανία, η Royal Exchange και η London Assurance. Στη συνέχεια, με την απελευθέρωση της ασφαλιστικής αγοράς, άρχισε η εμφάνιση διαφόρων ασφαλιστικών εταιρειών, στη Βρετανία αλλά και στον υπόλοιπο κόσμο.

Οι ασφαλιστικές εταιρείες ή οργανισμοί είναι Νομικά Πρόσωπα Ιδιωτικού Δικαίου με κερδοσκοπικό χαρακτήρα που διαθέτουν μεγάλα κεφάλαια, και οι οποίες, έναντι καταβολής συγκεκριμένου ποσού, είναι ικανές να καλύψουν πιθανές ζημιές ή μέρος πιθανών ζημιών, που τυχόν προκύψουν κατά την άσκηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Συνεπώς, για τη συγκρότηση μιας ασφαλιστικής εταιρείας ή ενός ασφαλιστικού οργανισμού απαιτείται η διάθεση κεφαλαίων που ανέρχονται σε ιδιαίτερα σημαντικό ύψος, ώστε να είναι αυτός ο οργανισμός ικανός να αποζημιώσει και να καλύψει τους εμπλεκομένους ασφαλισμένους.

Στη ναυτιλία, οι ασφαλιστικές εταιρείες μπορούν να είναι διεθνούς ή πιο περιορισμένης εμβέλειας, να ασχολούνται με ποικίλες ασφαλίσεις ή αποκλειστικά με το χώρο της ναυτιλίας. Έχουμε ήδη δει ότι τα αντικείμενα που ασφαλίζονται από τις ασφαλιστικές εταιρείες είναι βασικά το σκάφος και οι μηχανές, το φορτίο και ο ναύλος, ενώ κάθε ένα από αυτά προβλέπεται με τρόπο εξειδικευμένο στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Οφείλουμε να υπενθυμίσουμε ότι η πληρωμή των ποσών που συνεπάγεται μια ενδεχόμενη ζημία στα ασφαλιστέα αντικείμενα αντιμετωπίζεται με την κάλυψη μέρους της ζημίας και όχι ολόκληρης. Οι ασφαλιστές δέχονται να ασφαλίσουν μόνο ένα μέρος της αξίας του πλοίου ή του ναύλου ή το είδος της ζημιάς κατά ένα μέρος, ενώ το υπόλοιπο μέρος μένει ακάλυπτο. Εκτός αυτού, μία συγκεκριμένη ασφαλιστική εταιρεία δεν αναλαμβάνει την ευθύνη της εξ ολοκλήρου ασφάλισης ενός μέρους του πλοίου με αποκλειστική δική της ευθύνη, αλλά συμμετέχει με κάποιο ποσοστό. Αυτό σημαίνει ότι ο πλοιοκτήτης οφείλει να βρει πολλές ασφαλιστικές εταιρείες για να ασφαλίσει αυτά που επιθυμεί. Κατ’ αυτόν τον τρόπο, όταν χάρη σε αυτήν την σύνθετη διαδικασία ολοκληρωθεί το ποσοστό πλήρους συμμετοχής για ένα αντικείμενο, που σημαίνει ασφάλιση του 100 %, ορίζεται ένας “Leader”, ο οποίος έχει κατά κανόνα και το μεγαλύτερο ποσοστό συμμετοχής στην ασφάλιση του πλοίου. Έτσι καθίσταται δυνατόν να αμβλυνθεί ο ασφαλιστικός κίνδυνος καθώς και το ποσό της αποζημίωσης για κάθε φορέα της ασφάλισης όταν αυτό απαιτηθεί.

Εκτός από αυτόν τον αυτοπροστατευτικό μηχανισμό, οι ασφαλιστικές εταιρείες διατηρούν και ένα επιτελείο από προσωπικό, ασχολούμενο με τις αξιολογήσεις των αντικειμένων τα οποία ασφαλίζουν, την έρευνα της ασφαλιστικής αγοράς και την γνώση των αντισυμβαλλόμενων. Στη συνέχεια θα προσεγγίσουμε κάποιες λεπτομέρειες του τρόπου λειτουργίας των ασφαλιστικών εταιρειών.

**7.9.8 Ο ΤΡΟΠΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ**

Παρακάτω αναφέρονται οι βασικότερες διαδικασίες τις οποίες ακολουθούν οι ασφαλιστικές εταιρείες κατά την άσκηση της λειτουργίας τους:

Α) Έχουν σχέση συνεργασίας και με άλλους ασφαλιστές, προκειμένου να αναλάβουν από κοινού την κάλυψη της ζημιάς. Επίσης για να ανταλλάξουν πληροφορίες για τη φερεγγυότητα των υπόχρεων προς καταβολή του ασφαλίστρου δηλαδή των πλοιοκτητών και των ναυλωτών και τέλος να συγκεντρώσουν πληροφορίες από αυτούς και την εμπειρία που απόκτησαν από την ολοκλήρωση προηγούμενης ασφάλειας παρόμοιου τύπου με αυτήν που πρόκειται αυτοί να ασφαλίσουν.

Β) Συνεργάζονται με τους νηογνώμονες, προκειμένου να πληροφορηθούν για την κλάση του πλοίου, την ποιότητα κατασκευής του, την ηλικία του από το χρόνο ναυπηγήσεώς του, την συντήρηση που πραγματοποιείται σε αυτό και τα πιστοποιητικά και την ισχύ αυτών, για τα αντικείμενα στο πλοίο που πρόκειται να ασφαλίσουν.

Γ) Απασχολούν επιθεωρητές, δια μέσου των οποίων επιθεωρούν το ασφαλιστέο αντικείμενο, προτού προβούν στη σύναψη της ασφαλιστικής συμφωνίας, ώστε να υπάρχει μία πρώτη εκτίμηση του περιεχομένου αυτού, το ύψος του ασφαλίστρου που θα απαιτήσουν, και το συμφέρον ή το κέρδος που θα έχουν αυτοί εφόσον ολοκληρώσουν την συμφωνία.

Δ) Διαθέτουν πραγματογνώμονες κάθε ειδικότητας, ώστε σε περίπτωση επελεύσεως του ασφαλιστικού κινδύνου και προκλήσεως ζημίας, να αποφαίνονται για το ύψος αυτής, έχοντας αξιολογήσει τα αίτια προκλήσεως της ζημίας, την αποκλειστική ή όχι υπαιτιότητα κάποιου, κι όλα αυτά αφού προβούν σε λεπτομερή έλεγχο των ζημιών και των ζημιογόνων αντικειμένων του συμβάντος.

Ε) Χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες οικονομικών συμβούλων, οι οποίοι προσφέρουν συνεχή ενημέρωση για τις οικονομικές συνθήκες που επικρατούν στη ναυλαγορά, στην ναυπήγηση των πλοίων, στα φορτία που μεταφέρονται και στα προτιμώμενα εξ αυτών στην αγορά, στους τομείς υψηλής κίνησης, στο ποια πλοία είναι αυτά που προτιμώνται έναντι άλλων από τους ναυλωτές, ποιών ναύλων διακυβεύεται η καταβολή, ποια η σχέση προσφοράς και ζητήσεως ώστε να μπορέσουν να διαπραγματευτούν και να έχουν το μέγιστο κέρδος από την ασφαλιστική συμφωνία.

Στ) Συνεργάζονται με τους ασφαλειομεσίτες για την ανεύρεση πλοίων προς ασφάλιση, συμφωνιών και πελατών.

Ζ) Συνεργάζονται με ναυτιλιακούς δικηγόρους και νομικούς συμβούλους, προκειμένου να χειρίζονται τις υποθέσεις που δημιουργούνται κατόπιν διαφωνίας περί της καταβολής ή όχι του ποσού της ασφαλιστικής συμφωνίας, αλλά και για την πληροφορίες για τα νομικά πλαίσια των ασφαλιστήριων συμβολαίων, των περιπτώσεων ζημιών και των λοιπών παραγόντων της υποθέσεως.

Οι ασφαλιστικές εταιρείες οφείλουν να προβαίνουν σε όλες αυτές τις προαναφερθείσες ενέργειες ώστε να ρυθμίζουν τις πιθανότητες του ασφαλιστικού κινδύνου. Είναι γνωστό ότι ο τομέας της θαλάσσιας ασφάλισης αποτελεί τον κατεξοχήν τομέα ελευθερίας συναλλαγών των συμβαλλόμενων στον ασφαλιστικό χώρο, συνεπώς κάθε ασφαλιστική εταιρεία πρέπει να ανταγωνίζεται τις υπόλοιπες εταιρείες και να προσπαθεί να αποκομίσει το μέγιστο κέρδος από την ασφαλιστική διαδικασία. Είναι τέτοια η φύση των ασφαλιστικών εταιρειών ως κερδοφόρες, ώστε έχουν την πολιτική να φροντίζουν το σύνολο των ασφαλειών που συνάπτουν και των κατ’ επέκταση κινδύνων που αναλαμβάνουν, να μην υπερβαίνουν τις οικονομικές τους δυνατότητες, τα κεφάλαιά τους, ώστε η πιθανή καταβολή ποσών για τις ζημιές, να μην οδηγήσει σε αδυναμία καλύψεων και κατ’ επέκταση σε πτώχευση ή την οικονομική τους κατάρρευση.

Γίνεται σαφές ότι οι ασφαλιστικές εταιρείες στοχεύουν με ιδιαίτερα μελετημένο τρόπο στην ασφάλεια ποικίλων μορφών κινδύνων είτε με μεγάλες πιθανότητες να πραγματοποιηθούν είτε με λιγότερες, όπως είναι για παράδειγμα η καταστροφή φορτίου, περίπτωση ισχυρής πιθανότητας, και αντίθετα, η σύγκρουση μεταξύ πλοίων, περίπτωση λιγότερο ισχυρής πιθανότητας. Οι ασφαλιστές κάνουν χρήση πλήθους στοιχείων για να καταλήξουν στην κάλυψη των ασφαλιστικών κινδύνων, λαμβάνοντας υπόψη τη συχνότητα των ατυχημάτων κατά είδος, καθώς και τις πληροφορίες που τους παρέχουν άλλοι ασφαλιστές για τις καταβολές ασφαλίστρων, που αφορούν ζημίες καθώς και επελθόντες κινδύνους. Με αυτόν τον τρόπο μπορεί να εξασφαλισθεί ότι οι εταιρείες θα επωφεληθούν από μία ασφάλεια που θα πραγματοποιήσουν ακόμη και αν ζημιωθούν από μια άλλη.

Με σκοπό να μεγιστοποιήσουν τα κέρδη τους, αλλά και για να μειώσουν τον κίνδυνο ζημίας από έναν συμφωνηθέντα ασφαλιστικό κίνδυνο τον οποίο έχουν αναλάβει, όταν θα χρειαστεί να αποζημιώσουν τον εμπλεκόμενο, οι ασφαλιστικές εταιρείες προβαίνουν σε αντασφαλίσεις. Η διαδικασία της αντασφάλισης σημαίνει ότι μια εταιρεία συμφωνεί με άλλες ασφαλιστικές εταιρείες να την ασφαλίσουν για την περίπτωση όπου θα υποστεί ζημίες από την καταβολή σημαντικών ασφαλιστικών αποζημιώσεων. Πρόκειται για μια διαδικασία η οποία αντικατοπτρίζει την επιθυμία των ασφαλιστικών εταιρειών να μειώσουν όσο το δυνατόν περισσότερο της συνέπειες της κάλυψης ζημιών, είτε κάνοντας χρήση της λεγόμενης συνασφάλισης, της γνωστής «coinsurance», δηλαδή την ανάληψη από κοινού με άλλους ασφαλιστές ενός συγκεκριμένου ασφαλιστικού κινδύνου, είτε κάνοντας χρήση της λεγόμενης αντασφάλισης, της «reinsurance», δηλαδή με την σύναψη συμφωνίας με άλλη ασφαλιστική εταιρεία να καλύψει την ζημία άμεσα ή να αποζημιώσει την εταιρεία που κατέβαλε το ποσό που αναλογεί στο ασφαλιστέο αντικείμενο. Για την καλύτερη κατανόηση αυτής της τελευταίας πρακτικής δίδεται το γνωστό χαρακτηριστικό παράδειγμα: επέρχεται συμφωνία μεταξύ των εταιρειών Α και Β, εκ των οποίων η Α έχει ασφαλίσει ναύλο, πως σε περίπτωση που δεν πληρωθεί ο ναύλος και η εταιρεία Α υποχρεωθεί να καταβάλει στο εκναυλωτή το ποσό που αντιστοιχεί σε αυτήν, η Β ως αντασφαλιστής θα καλύψει την Α, αποδίδοντας της τα χρήματα που κατέβαλε στον εκναυλωτή. Η Α θα έχει καταβάλει για την κάλυψή της αυτή αντασφάλιστρο στην Β, δηλαδή χρήματα σαν να ασφαλιζόταν η ίδια. Με αυτόν τον τρόπο επέρχεται μείωση του κινδύνου, του «ρίσκου», για όλες τις ασφαλιστικές εταιρείες.