**ΕΝΟΤΗΤΑ ΟΓΔΟΗ**

**ΟΙ ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΙ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΙ**

**8.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Η πρακτική της αλληλασφάλισης στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία είναι συνώνυμη με την ύπαρξη και λειτουργία των **Protection and Indemnity Clubs (P & I Clubs)**. Οι αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί είναι προϊόν οικονομικών και εμπορικών συσχετισμών, ενώ αντιπροσωπεύουν την απάντηση των επιχειρηματιών της ναυτιλίας στην ανάγκη να επιτευχθεί η μετακύλιση των οικονομικών συνεπειών από την προβολή αξιώσεων αποζημίωσης τρίτων λόγω ζημιογόνων γεγονότων. Αποτελούν βασικό φορέα αποκατάστασης ζημιών και προστασίας της υπεύθυνης ναυτιλιακής εταιρείας. Η αλληλασφάλιση βασίζεται κυρίως στην αρχή της αμοιβαιότητας και οι αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί πλοιοκτητών δεν έχουν κερδοσκοπικό χαρακτήρα. Η ανάγκη, για την δημιουργία των P&I clubs, από τους πλοιοκτήτες και τους εφοπλιστές προέκυψε σε παλαιότερες εποχές, όταν οι ασφαλιστικές εταιρείες ήταν λίγες, τα ασφάλιστρά τους υψηλά, και κυρίως δεν προσέφεραν προστασία σε μια σειρά από κινδύνους στους οποίους ήταν εκτεθειμένες οι ναυτιλιακές εταιρείες.

Σήμερα, σχεδόν το 95% της παγκόσμιας χωρητικότητας εμπορικών πλοίων είναι ασφαλισμένο σε αλληλασφαλιστικούς συνεταιρισμούς, γεγονός από το οποίο καταφαίνεται η επιτυχία του θεσμού των P & I Clubs. Ο θεσμός έχει πλέον εδραιωθεί στη συνείδηση των πλοιοκτητών καθότι εξασφαλίζει υψηλό βαθμό ευελιξίας ως προς το διακανονισμό των απαιτήσεων και πολλαπλή συνδρομή στη διευθέτηση των διαφόρων ζητημάτων που ανακύπτουν από τη λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Οι σύγχρονες μορφές κάλυψης που διαθέτουν συμβαδίζουν με τις υψηλές απαιτήσεις της μεταφορικής δραστηριότητας τις οποίες έχει επιβάλλει η διεθνής νομοθεσία. Η δημιουργία της αμοιβαίας ασφαλιστικής επιχείρησης, αυτό που στην ουσία είναι τα P & I Clubs, συνιστά τρόπο με τον οποίο οι πλοιοκτήτες καταφέρνουν να κρατούν το εμπορικό όφελος της ασφαλιστικής δραστηριότητας αντί να το αναθέτουν σε τρίτες, συχνά ξένες, ανώνυμες ασφαλιστικές εταιρείες. Τα P and I Clubs, φορείς παροχής πολυσχιδών ασφαλιστικών υπηρεσιών, αναπτύσσουν συνεργατική δραστηριότητα με τους διεθνείς και εθνικούς νομοθέτες, συμβάλλοντας έτσι στη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου πλέγματος προστασίας από κινδύνους. Το αποτέλεσμα είναι η προσφορά επαρκών λύσεων σε όλες τις ενδιαφερόμενες για ασφαλιστική κάλυψη ναυτιλιακές εταιρείες.

**8.2 Η ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΩΝ ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΝΩΣΕΩΝ**

Τα P and I Clubs αποτελούν την πλέον σύγχρονη μορφή αλληλασφαλιστικών ενώσεων που τέθηκαν στην υπηρεσία των πλοιοκτητών, προσφέροντας σε αμοιβαία βάση μια σύγχρονη και πλήρη μορφή ασφαλιστικής κάλυψης και καλύπτοντας το συνολικό φάσμα της αστικής τους ευθύνης. Η δημιουργία των P and I Clubs ήταν η απάντηση στα πάγια αιτήματα των πλοιοκτητών οι οποίοι θίγονταν από τις πρακτικές των ασφαλιστικών εταιρειών με αμιγώς κερδοσκοπικό χαρακτήρα και οι οποίες ακολουθούσαν την πολιτική της συνεχούς αύξησης των ασφαλίστρων τους για τους περιορισμένους κινδύνους που αναλάμβαναν να ασφαλίσουν.

Οι αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί διοικούνται βάσει της αρχής της αμοιβαιότητας, προσφέροντας μεγάλου εύρους ασφαλιστική κάλυψη για ζητήματα αστικής ευθύνης από ζημίες τρίτων. Καλύπτουν αποτελεσματικά τα κόστη τα οποία προκύπτουν σε περίπτωση ατυχήματος με υπαίτιο το πλοίο που είανι εγγεγραμμένο στα μητρώα του συνεταιρισμού. Έτσι παρέχεται μια ολοκληρωμένη ασφάλεια σε πλοιοκτήτες, εφοπλιστές και ναυλωτές κατά την ενάσκηση της εμπορικής τους δραστηριότητας, λειτουργώντας παράλληλα με την ασφάλεια σκάφους και μηχανής (“Hull and Machinery”). Τα μέλη του συνεταιρισμού είναι παράλληλα και « ασφαλιστές και ασφαλισμένοι». Ιστορικά, ενώ στα πρώτα στάδια η συνεταιριστική ασφάλιση περιορίστηκε στην ασφάλιση κινδύνων οι οποίοι είχαν εξαιρεθεί από τα ασφαλιστήρια των κοινών εμπορικών ασφαλιστών, στη συνέχεια οι αυξημένες ανάγκες και ο πολλαπλασιασμός των κινδύνων κατά τη διάρκεια της θαλάσσιας επιχείρησης οδήγησαν στη διεύρυνση της ασφαλιστικής κάλυψης και στον τομέα της αποζημίωσης (Indemnity).

Την σημερινή εποχή, οι αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί παρέχουν εκτεταμένη κάλυψη στα μέλη τους και καθίστανται υπέγγυοι για ένα ανώτατο ποσό της ζημίας που έχει συμφωνηθεί από τα συμβαλλόμενα μέρη. Η αποκαλούμενη ρήτρα προστασίας και αποζημίωσης (P & I Clause) προσφέρει και σε όλες τις συνεργαζόμενες πλευρές μια προστασία ισοδύναμου αποτελέσματος με εκείνη που παρέχει η εγγραφή ενός πλοιοκτήτη –ασφαλισμένου σε ένα P and I Club. Αναλυτικότερα, παρέχει ασφαλιστική κάλυψη στους ιδιοκτήτες πλοίων, ναυλωτές και εφοπλιστές, αλλά και σε όσους άλλους έλκουν συμφέροντα από το ασφαλισμένο πλοίο, όπως οι ναυλωτές (οι οποίοι δεν θα είχαν δικαίωμα αποζημίωσης υπό τους όρους κάλυψης ενός κοινού ασφαλιστηρίου συμβολαίου). Κατ’ αυτόν τον τρόπο, έχει εξελιχθεί στο να αποτελεί ένα είδος συμπληρωματικού συμβολαίου, το οποίο δεν υπόκειται στις εξαιρέσεις του ασφαλιστηρίου παρά μόνο στις εξαιρέσεις και τους περιορισμούς της εν λόγω ρήτρας. Η ασφαλιστική της εμβέλεια εκτείνεται στο ¼ των μη αποκαταστάσιμων ζημιών ζημιών λόγω αμελούς ναυσιπλοΐας και διοίκησης του πλοίου ή ακόμα και ζημιών οι οποίες δεν καλύπτονται από τις ρήτρες σύγκρουσης που ενσωματώνονται στα συνηθισμένα ασφαλιστήρια των ιδιωτικών κερδοσκοπικών ασφαλιστικών εταιρειών της αγοράς.

Όσον αφορά τη νομική εξέλιξη των P & I Clubs πρέπει να αναφερθεί ότι αρχικά ήταν ενώσεις προσώπων, δηλαδή πλοιοκτητών, χωρίς εταιρική μορφή. Στη σημερινή εποχή, όλα τα P & I Clubs είναι εταιρίες µε νοµική προσωπικότητα, ενώ τα µέλη τους συµβάλλονται απευθείας µε την εταιρεία και όχι µε καθέναν από τους λοιπούς συνασφαλισµένους. Σε περίπτωση προβλήματος, αυτή που ενάγει και ενάγεται είναι η εταιρεία και όχι το κάθε µέλος της ένωσης ατοµικά. Τα P & I Clubs είναι ενώσεις που στόχο έχουν την από κοινού προστασία των πλοιοκτητών – μελών τους και βασίζονται στην αρχή της αμοιβαιότητας, δηλαδή στη διασπορά των κοινών κινδύνων ανάμεσα σε ένα μεγάλο αριθμό εγγεγραμένων πλοίων. Σκοπός τους είναι η αλληλασφάλιση των μελών τους κατά των κινδύνων εκείνων, για τους οποίους δεν παρέχεται ασφάλιση από την ιδιωτική ναυτασφαλιστική αγορά. Αυτό βέβαια σημαίνει και ότι τα μέλη τους συμμετέχουν στο σύνολο των ζημιών και διαχειριστικών εξόδων του συνεταιρισμού αναλογικά με την εγγεγραμμένη χωρητικότητά τους.

Εξετάζοντας το νομικό καθεστώς που ισχύει στην πρωτοπόρο χώρα του θεσμού, το Ηνωμένο Βασίλειο, βλέπουμε ότι όλα τα P & I Clubs, που εδρεύουν εκεί έχουν τη μορφή εταιρείας περιορισμένης ευθύνης, της υποκατηγορίας «άνευ μετοχικού κεφαλαίου» («limited companies with no share capital»). Αυτό επιβάλλεται από το χαρακτήρα των εταιρειών αυτών ως μη κερδοσκοπικών. Σύμφωνα με το βρετανικό δίκαιο, μία εταιρεία περιορισμένης ευθύνης μπορεί να είτε να έχει μετοχικό κεφάλαιο είτε όχι. Ενώ ο εταιρικός τύπος της κοινής «εταιρείας περιορισμένης ευθύνης με μετοχικό κεφάλαιο» απαιτεί την ύπαρξη μετόχων και συνεπώς προσιδιάζει σε ενώσεις προσώπων που έχουν κερδοσκοπικό χαρακτήρα, ο ιδιαίτερος εταιρικός τύπος της «εταιρείας περιορισμένης ευθύνης χωρίς μετοχικό κεφάλαιο» δεν διαθέτει μετόχους αλλά μέλη που ενεργούν ως εγγυητές και οι οποίοι αναλαμβάνουν την υποχρέωση να εισφέρουν ένα συμβολικό ποσό σε περίπτωση λύσης και εκκαθάρισης της εταιρείας. Γίνεται αντιληπτό ότι αυτός ο δεύτερος εταιρικός τύπος είναι καταλληλότερος για τις ανάγκες λειτουργίας των σύγχρονων P & I Clubs. Οι σύγχρονοι αυτοί αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί δεν έχουν μετόχους ούτε μετοχικό κεφάλαιο, ενώ υπάρχει δικαίωμα συμμετοχής στα κέρδη της ένωσης.

Η νομοθετική εμφάνιση των P & I Clubs στο ελληνικό δίκαιο έγινε το 2007 με το ν. 3569/2007 περί “Συνεταιρισμών θαλάσσιας αλληλασφάλισης και άλλες διατάξεις υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας”.

**8.3 ΤΑ «P & I CLUBS»**

**ΚΑΙ Η ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΤΟΥΣ**

Τα κύρια όργανα των P & I Clubs είναι η Γενική Συνέλευση και το Διοικητικό Συμβούλιο. Κάθε P & I Club έχει τη δική του ιδιαίτερη οργανωτική δομή, η οποία προβλέπεται από το καταστατικό του (Statutes of the Association). Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι το καταστατικό του Club, το οποίο διέπει την οργάνωση και τη λειτουργία του, είναι κάτι διαφορετικό από τους «Κανόνες του Club» («Rules of the Club»), οι οποίοι προβλέπουν τις ασφαλιστικές καλύψεις που προσφέρονται, τους καλυπτόμενους κινδύνους, την έκταση της ασφαλιστικής κάλυψης σε κάθε ιδιαίτερη περίπτωση και τους ιδιαίτερους όρους.

Ανώτατο όργανο σε όλα τα Clubs προβλέπεται πως είναι η Γενική Συνέλευση των μελών του Club (General Meeting). Η διοίκηση του Club ασκείται από τους διευθυντές (directors), οι οποίοι απαρτίζουν το Διοικητικό Συμβούλιο του Club (Committee of directors, Board of directors) και οι οποίοι εκλέγονται από τη Γενική Συνέλευση. Οι εν λόγω διευθυντές μπορεί είτε να έχουν υπαλληλική σχέση με το Club, είτε να ανήκουν σε ανεξάρτητη εταιρεία διαχειριστών που αναλαμβάνει τη διαχείριση. Η Γενική Συνέλευση είναι αρμόδια για την διαμόρφωση και τροποποίηση των κανόνων του Club, για τον καθορισμό των εισφορών και των συμμετοχών των μελών και την τελική διανομή του τυχόν υπολοίπου (calls, contributions and distribution of any surpluses). Η Γενική Συνέλευση συνέρχεται σε τακτική συνεδρίαση μία φορά κατ’ έτος και εκτάκτως όποτε κρίνεται απαραίτητο για επείγοντα θέματα τα οποία ενδεχομένως προκύπτουν.

Αρμοδιότητα του Διοικητικού Συμβουλίου είναι να επιτηρεί τις καθημερινές λειτουργίες του Club δια των διευθυντών του. Οι managers χειρίζονται τα τρέχοντα ζητήματα, όπως την υπογραφή συμβολαίων ασφάλισης (underwriting), την είσπραξη των ασφαλίστρων, την παροχή συμβουλών στους ασφαλισμένους, τις επενδύσεις, αλλά και τον χειρισμό των κατά καιρούς απαιτήσεων που προβάλλονται από τα μέλη της ένωσης (handling claims). Αυτοί οι διευθυντές (managers) αμείβονται με ποσοστά επί της εγγεγραμμένης στο Club χωρητικότητας πλοίων. Άλλες αρμοδιότητες του Διοικητικού Συμβουλίου είναι η υπογραφή αντασφαλιστικών συμβολαίων, ο καθορισμός του ύψους των ασφαλίστρων και της συχνότητας καταβολής τους, ο καθορισμός του ύψους των συμπληρωματικών ασφαλίστρων, η απόφαση για το χρονικό σημείο έναρξης και λήξης κάθε ασφαλιστικού έτους, η αξιοποίηση των αποθεματικών, αλλά και η εφαρμογή του περίφημου «πολυχρηστικού κανόνα» («omnibus rule»).

Ο «omnibus rule» αποτελεί σημαντικότατη καινοτομία σχετικά με τον τρόπο λειτουργίας των P & I Clubs. Σύμφωνα με την παραδοσιακή πρακτική, η παρεχόμενη κάλυψη από τους αλληλασφαλιστικούς συνεταιρισμούς περιοριζόταν στις ζημίες έτσι όπως προβλέπονται από τους «Κανόνες της Ένωσης» («Rules of the Clubs»). Όμως, έγινε αντιληπτό ότι οι πλοιοκτήτες – μέλη των Clubs συχνά αντιμετωπίζουν και κρίνονται από τις αρχές υπεύθυνοι για θαλάσσια συμβάντα που δεν έχουν προηγούμενο στο παρελθόν ή γεγονότα και περιστατικά που δεν ανήκουν ξεκάθαρα σε κάποια από τις ήδη προβλεφθείσες κατηγορίες κινδύνων. Όταν συμβαίνει κάτι τέτοιο, τα μέλη της ένωσης μπορούν να υποβάλουν αίτημα κάλυψης αυτής της εξαιρετικής ευθύνης. Σε αυτήν την περίπτωση οι διευθυντές του Club κρίνουν εάν είναι σκόπιμο να καλυφθεί αυτή η κατ’ εξαίρεση προκύψασα ευθύνη του συγκεκριμένου μέλους της ένωσης.

Ένας άλλος θεσμός των αλληλασφαλιστικών αυτών συνεταιρισμών είναι και το λεγόμενο «δίκτυο αντιπροσώπων» (correspondents), με παγκόσμια κατανομή. Αυτοί οι αντιπρόσωποι τελούν υπό τον έλεγχο των διευθυντών, ενώ οι αρμοδιότητές τους σχετίζονται με τη διαχείριση των απαιτήσεων των μελών του Club, τα διάφορα νομικά ζητήματα που ανακύπτουν, αλλά και συγκεκριμένα πρακτικά ζητήματα, όπως τον ορισμό επιθεωρητών ή την αποβίβαση ενός λαθρεπιβάτη από κάποιο αλληλασφαλισμένο πλοίο. Οι αντιπρόσωποι των Clubs στα διάφορα λιμάνια δεν έχουν πραγματική και πλήρη εξουσία αντιπροσώπευσης, δηλαδή δεν είναι σε θέση να ενεργούν στο όνομα και για λογαριασμό των συνεταιρισμών χωρίς προηγούμενη άδεια του Διοικητικού Συμβουλίου.

**8.4 ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΜΕΛΗ ΤΩΝ ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΩΝ**

Σύμφωνα με το νομικό καθεστώς των αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών έτσι όπως αυτό έχει εξελιχθεί σήμερα, μέλη ενός P & I Club μπορούν να γίνουν εκτός από τον πλοιοκτήτη και όλοι όσοι εξομοιώνονται με αυτόν ως έχοντες τη ναυτική και εμπορική διεύθυνση του πλοίου, ήτοι ο εφοπλιστής, ο οποίος προφανώς και έχει συμφέρον στην ασφάλιση του πλοίου, όπως επίσης και ο «ναυλωτής γυμνού σκάφους» (demise charterer). Πέραν τούτου, ακόμη και ναυλωτές που δεν έχουν την διεύθυνση του πλοίου, όπως οι χρονοναυλωτές και οι ναυλωτές κατά πλου, επίσης επιτρέπεται να γίνουν μέλη ενός Club. Βέβαια, σύμφωνα με τη συνήθη πρακτική, στις περιπτώσεις χρονοναύλωσης και ναύλωσης κατά πλου, ο πλοιοκτήτης ασφαλίζεται ως προς τα δικά του συμφέροντα και ο ναυλωτής ασφαλίζεται ξεχωριστά ως προς τα δικά του. Όμως και οι δύο ασφαλίζονται στο ίδιο Club, ώστε ο φορέας της ασφάλισης να είναι ενιαίος και για τα δύο μέρη της σύμβασης. Υπάρχει διαφοροποίηση ανάμεσα στην ασφάλιση ενός προσώπου της ναυτικής επιχείρησης ως πλοιοκτήτη (owner's entry) και σε εκείνη ως ναυλωτή (charterer's entry), ενώ η ασφαλιστική κάλυψη που παρέχεται από την ένωση σε καθεμιά από τις δύο αυτές περιπτώσεις ασφαλισμένων δεν είναι του ιδίου τύπου. Η παρεχόμενη ασφαλιστική κάλυψη προς τους ναυλωτές είναι πιο περιορισμένη σε σχέση με αυτή που παρέχεται στους πλοιοκτήτες, τους εφοπλιστές και τους ναυλωτές γυμνού σκάφους. Το βασικό αίτιο της διαφοροποίησης αυτής είναι ο πιο χαλαρός δεσμός που έχει με το πλοίο ο χρονοναυλωτής και ο ναυλωτής κατά πλου. Για παράδειγμα, δεν αποτελεί κοινή πρακτική για έναν ναυλωτή να ζητήσει ασφάλιση για τα έξοδα επαναπατρισμού του πληρώματος του πλοίου, για τα έξοδα καραντίνας ή για τα έξοδα απομάκρυνσης ναυαγίου. Εκτός αυτού, οι ναυλωτές δεν έχουν το δικαίωμα να ασφαλίσουν την ευθύνη τους για παράδοση του πλοίου στον πλοιοκτήτη σε καλή κατάσταση στον συμφωνημένο χρόνο της λήξης της σύμβασης ναύλωσης.

Όσοι έχουν πραγματικό και άμεσο συμφέρον επί του πλοίου μπορούν να γίνουν μέλη των αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών. Γίνεται κατανοητό ότι σ' αυτή την κατηγορία εμπίπτουν ακόμα και οι ενυπόθηκοι δανειστές του πλοίου (mortgagees). Βέβαια, υπάρχουν βάσιμες αμφιβολίες ως προς το αν αυτοί οι τελευταίοι μπορούν να έχουν τα ωφελήματα των κανονικών μελών του Club. Έτσι καταλήγουμε στο ότι μόνο υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις και εφόσον ρητώς δοθεί η συναίνεση από τον συνεταιρισμό μπορεί να λάβει χώρα τέτοια εκχώρηση δικαιωμάτων ασφαλιστικής κάλυψης (assignment).

Τώρα, όσον αφορά τη διαδικασία ασφάλισης ενός πλοίου από ένα Club, αυτή ακολουθεί τα ακόλουθα βήματα: η διαδικασία ξεκινά με την υποβολή αίτησης (entry form, application form) από τον ενδιαφερόμενο, με την οποία ζητείται να ασφαλιστεί συγκεκριμένο πλοίο, πλοία, ή ολόκληρος στόλος και η οποία αίτηση περιέχει όλα τα στοιχεία που θα αποτελέσουν τη βάση για τη διαμόρφωση του ασφαλιστηρίου συμβολαίου. Η επεξεργασία της αίτησης γίνεται από τους διευθυντές του Club, οι οποίοι έχουν την απόλυτη διακριτική ευχέρεια να απορρίψουν την αίτηση του ενδιαφερομένου. Ο προσεγγιζόμενος αλληλασφαλιστικός συνεταιρισμός δεν έχει υποχρέωση να αιτιολογήσει την άρνησή του. Η συγκεκριμένη διακριτική ευχέρεια πηγάζει από το γεγονός ότι εφόσον υπάρχει η αρχή της αμοιβαιότητας ανάμεσα στα μέλη του συνεταιρισμού ως προς τις ζημίες, η εικόνα των κακών αποτελεσμάτων της εγγεγραμμένης χωρητικότητας ενός μέλους τελικά αντανακλάται στο σύνολο των αποτελεσμάτων του Club στο οποίο έχει ασφαλισθεί. Εφόσον υπάρξει αποδοχή της αίτησης τότε χορηγείται στο νέο μέλος το Πιστοποιητικό Εισόδου / Εγγραφής (Certificate of Entry). Σ’ αυτό αναφέρεται η ημερομηνία έναρξης ισχύος του ασφαλιστηρίου συμβολαίου και έχει αποδεικτική δύναμη. Με την εγγραφή της χωρητικότητας (entry of tonnage) ενός πλοίου στον αλληλασφαλιστικό συνεταιρισμό αρχίζει να ισχύει και η ιδιότητα του πλοιοκτήτη του ως μέλους της ένωσης (membership in the Club).

Όταν εισέρχεται στην ένωση, το μέλος επωφελείται από την ασφαλιστική κάλυψη αλλά φέρει επίσης το βάρος της συμμετοχής στις ζημίες των λοιπών μελών του Club. Η λήξη της ασφαλιστικής κάλυψης (termination of entry) επέρχεται για μια σειρά από λόγους: η ίδια η επιθυμία του μέλους για αποχώρηση, η πτώχευσή του και η μη καταβολή των προβλεπόμενων ασφαλίστρων. Η πρωτοβουλία του τερματισμού της εγγραφής μπορεί να παρθεί είτε από το ίδιο το μέλος είτε από τον αλληλασφαλιστικό συνεταιρισμό. Κάθε μέλος που επιθυμεί να τερματίσει την εγγραφή ενός ή περισσότερων πλοίων του μπορεί να το κάνει δίδοντας προειδοποίηση εντός τακτής προθεσμίας πριν από τη λήξη του οικονομικού έτους. Σε περίπτωση που το Club αποφασίσει σημαντικές τροποποιήσεις στους όρους της ασφάλισης, το μέλος μπορεί να λύσει την εγγραφή της χωρητικότητάς του με προειδοποίηση εντός ορισμένου αριθμού ημερών αφότου έλαβε γνώση του πράγματος ή αφότου τέθηκαν σε ισχύ οι αλλαγές με τις οποίες διαφωνεί. Από την πλευρά του, ο αλληλασφαλιστικός συνεταιρισμός δύναται να τερματίσει την εγγραφή του μέλους μετά από σχετική προειδοποίηση. Ο συνεταιρισμός θα πρέπει να έχει σοβαρούς λόγους για να το πράξει, είτε εξαιτίας υπέρμετρων και συχνών ζημιών που ανάγονται στη συγκεκριμένη εγγραφή χωρητικότητας και οι οποίες χειροτερεύουν τη συνολική εικόνα των αποτελεσμάτων του Club, είτε λόγω ασυνέπειας του συγκεκριμένου μέλους στην εκπλήρωση των συμβατικών υποχρεώσεών του. Τέλος, πρόσθετοι λόγοι τερματισμού μιας εγγραφής είναι η πραγματική ή τεκμαρτή ολική απώλεια του εγγεγραμμένου πλοίου ή η επίταξή του από τις αρχές.

**8.5 Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΙΣΦΟΡΩΝ ΤΩΝ ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΩΝ**

Θεωρείται δεδομένο ότι το ασφάλιστρο που αναλογεί στο κάθε μέλος δεν είναι εύκολο να προσδιορισθεί με ακρίβεια για κάθε ασφαλιστικό έτος. Δυστυχώς υπάρχουν ζημίες που προκύπτουν και για να κλείσουν όλες οριστικά απαιτούν μακρύ χρονικό διάστημα, πολύ πέραν του έτους κατά το οποίο συνέβησαν τα περιστατικά τα οποία τις προκάλεσαν. Η είσπραξη των εισφορών κάθε μέλους ακολουθεί την εξής διαδικασία: κατ’ αρχάς υπολογίζεται ένα προκαταρκτικό ασφάλιστρο κατά τόνο (per Gross Registered Tonnage), το οποίο προπληρώνεται από το μέλος με βάση τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία που αναφέρονται σε κάθε συγκεκριμένη κατηγορία πλοίου, την ηλικία του πλοίου και το είδος του φορτίου που μεταφέρει και συχνά σε συνδυασμό με τα επί μέρους αποτελέσματα ορισμένου αριθμού κλειστών ετών (closed years) αναφορικά με κάποιο πλοίο ή στόλο που ανήκει στο μέλος ή είναι υπό τη διαχείρισή του. Η συγκεκριμένη προκαταρκτική εισφορά ονομάζεται «advance call» και προσδιορίζεται πριν την έναρξη του εκάστοτε ασφαλιστικού έτους. Στα επόμενα ασφαλιστικά έτη είναι δυνατόν να γίνουν αυξητικές αναπροσαρμογές των εισφορών που αναλογούν σε κάθε ασφαλιστικό έτος, επειδή οι προηγούμενες κρίθηκαν τελικά ανεπαρκείς και επιζήμιες για την ένωση. Αυτό έχει ως συνέπεια τα μέλη να καλούνται να καταβάλλουν ένα συμπληρωματικό ασφάλιστρο (supplementary premium, back call). Αυτές οι συμπληρωματικές εισφορές δύνανται να ανέρχονται συνολικά σε ποσό πολλαπλάσιο της αρχικής εισφοράς.

Στην περίπτωση τερματισμού της εγγραφής κάποιου μέλους, η συμπληρωματική εισφορά καθορίζεται οριστικά και εφάπαξ μετά από κοινή συμφωνία ανάμεσα στο μέλος και τον συνεταιρισμό. Ορισμένες φορές συμβαίνει κάποιο μέλος να έχει να λαμβάνει από το Club, ανεξάρτητα από την καταβολή των αποζημιώσεων για ζημίες που συνέβησαν κατά τη διάρκεια της συμμετοχής του το προηγούμενο διάστημα.

**8.6 ΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣΤΩΝ ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΩΝ**

Δύο είναι οι βασικές προϋποθέσεις παροχής ασφαλιστικής προστασίας:

Α) ασφαλιστική προστασία παρέχεται μόνο για συγκεκριμένες και θετικά προσδιορισμένες περιπτώσεις. Συνεπώς δεν προσφέρεται κάποια γενική και αόριστη κάλυψη της ευθύνης προς τρίτους, αλλά μόνο ρητά και περιοριστικά κατονομαζόμενες περιπτώσεις.

Β) η ζημία για να είναι αποζημιωτέα πρέπει να σχετίζεται άμεσα με τη λειτουργία του πλοίου.

Υπάρχουν επίσης τρεις θεμελιώδεις αρχές που διαπνέουν τους κανόνες των P & I Clubs:

Α) η αρχή της μη ύπαρξης διαφορετικής ασφαλιστικής κάλυψης (the “other insurance clause”).

Β) η αρχή του αποζημιωτικού χαρακτήρα της ασφαλιστικής κάλυψης (liability to pay and must be paid).

Γ) η αρχή της απόλυτης διακριτικής ευχέρειας του Club, η οποία εκφράζεται μέσω του «πολυχρηστικού κανόνα» («omnibus rule»).

Η ρήτρα μη ύπαρξης διαφορετικής ασφαλιστικής κάλυψης προβλέπει ότι δεν μπορεί να απαιτηθεί από το Club να καλύψει ζημία που προκλήθηκε από περιστατικό το οποίο καλύπτεται από ασφαλιστική σύμβαση με άλλο ασφαλιστικό φορέα, ή ζημία που θα έπρεπε να καλύπτεται από διαφορετική σύμβαση.

Σε ένα άλλο επίπεδο, η ασφάλιση των P & I Clubs έχει αποζημιωτικό χαρακτήρα με την έννοια ότι το ασφαλισμένο μέλος έχει το δικαίωμα να απαιτήσει από το Club την κάλυψη της ζημίας που υπέστη μόνο εφόσον το ίδιο την έχει ήδη καταβάλει. Εδώ βρίσκεται και το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της παρεχόμενης από τα P & I Clubs ασφαλιστικής κάλυψης η οποία είναι «protection and indemnity insurance» και το οποίο την διαφοροποιεί από την ασφάλιση ευθύνης «liability insurance», όπου ο ασφαλιστής υποχρεούται στην καταβολή αποζημίωσης από τη στιγμή που θα επέλθει ο ασφαλιστικός κίνδυνος, ανεξάρτητα από το εάν ο ίδιος ο ασφαλισμένος έχει καταβάλει αποζημίωση στους ζημιωθέντες από αυτόν.

**8.7 Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΩΝ ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΩΝ**

Η συνήθης ασφαλιστική κάλυψη που παρέχεται από τα P & I Clubs συμπεριλαμβάνει τα παρακάτω:

Ι. Ζημίες εξ αιτίας σύγκρουσης. Εδώ καλύπτονται οι ζημίες που υφίσταται κάποιο άλλο πλοίο το οποίο συγκρούσθηκε με το ασφαλισμένο πλοίο. Η κάλυψη για τον κίνδυνο σύγκρουσης βρίσκεται στον πυρήνα της ασφαλιστικής κάλυψης των P & I Clubs. Αρχικά κάλυπταν μόνο το ¼ των ζημιών λόγω σύγκρουσης, δηλαδή το ποσοστό των ζημιών που δεν καλυπτόταν από την ασφάλιση σκάφους και μηχανής με βάση την παγιωμένη «Ρήτρα Συγκρούσεως των ¾». Σύμφωνα με τις πιο πρόσφατες εξελίξεις κάποια Clubs αποδέχονται, κατόπιν διαπραγματεύσεων με τους ασφαλισμένους, να καλύπτουν έως και τα 4/4 των ζημιών εξ αιτίας σύγκρουσης του ασφαλισμένου πλοίου.

ΙΙ. Ζημίες σε σταθερά ή πλωτά πράγματα. εδώ έχουμε ζημίες που προκαλεί το ασφαλισμένο πλοίο σε λιμάνια, προβλήτες, υπόγεια καλώδια και οποιοδήποτε άλλο σταθερό ή μετακινούμενο πράγμα, το οποίο δεν αποτελεί σκάφος και τα οποία πράγματα ρητά εξαιρούνται από τη γνωστή «Ρήτρα Συγκρούσεως» της συμβατικής ασφάλισης σκάφους και μηχανής.

ΙΙΙ. Απώλεια ή ζημία του φορτίου (σε ήδη φορτωμένο ή προορισμένο να φορτωθεί ασφαλισμένο πλοίο). Εδώ περιλαμβάνεται κάθε απώλεια ή ζημία που υφίσταται το φορτίο του ασφαλισμένου πλοίου, π.χ. ζημίες λόγω αναξιοπλοΐας, κακής στοιβασίας, ακατάλληλης θέρμανσης ή ακατάλληλου αερισμού και παρεμφερών προβλημάτων.

ΙV. Απώλεια ή ζημία σε περιουσιακά στοιχεία που ευρίσκονται πάνω στο ασφαλισμένο πλοίο. Εδώ έχουμε απώλειες ή ζημίες σε εμπορευματοκιβώτια, εξοπλισμό, εφόδια και άλλα περιουσιακά στοιχεία που ευρίσκονται στο ασφαλισμένο πλοίο, εκτός από το φορτίο και τα προσωπικά αντικείμενα των ατόμων που ευρίσκονται στο πλοίο. Δεν καλύπτεται απώλεια ή ζημία σε κάθε πράγμα που αποτελεί συστατικό του ασφαλισμένου πλοίου ή ανήκει κατά κυριότητα ή εκμισθώνεται από τον πλοιοκτήτη.

V. Θάνατος ανθρώπου, σωματικές βλάβες, ασθένεια. Οι περισσότεροι αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί κάνουν διάκριση μεταξύ του πληρώματος και άλλων ατόμων που ευρίσκονται επί του πλοίου, όπως επιβάτες, φορτωτές και άλλοι. Όσον αφορά τα μέλη του πληρώματος, τα P & I Clubs καλύπτουν κάθε ζημία και έξοδα λόγω σωματικής βλάβης, ασθένειας ή θανάτου. Πρέπει να σημειώσουμε ότι η ασφάλιση των λοιπών ατόμων που μπορεί να ευρίσκονται επί του πλοίου καλύπτεται όταν οι ζημίες και έξοδα λόγω σωματικής βλάβης, ασθένειας ή θανάτου θεμελιώνονται σε αδικοπραξία και όχι σε σύμβαση. Βέβαια, στην τελευταία περίπτωση μπορεί τελικά η ζημία να καλύπτεται από τον αλληλασφαλιστικό συνεταιρισμό, υπό τη μορφή όμως της αστικής ευθύνης του ασφαλιζομένου πλοιοκτήτη.

VI. Ασφάλιση στα μέλη των αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών και για άλλα έξοδα που ανακύπτουν και σχετίζονται με το πλήρωμα: έτσι καλύπτεται συνήθως από τα P & I Clubs η ευθύνη του πλοιοκτήτη για καταβολή των απωλεσθέντων μισθών του πληρώματος σε περίπτωση πραγματικής ή τεκμαρτής απώλειας του πλοίου, όπως και η ευθύνη του πλοιοκτήτη για τα έξοδα μέλους του πληρώματος που υποβάλλεται σε ιατρικές εξετάσεις ή νοσηλεύεται σε νοσοκομείο, αλλά και η ευθύνη του πλοιοκτήτη για τα έξοδα επαναπατρισμού μέλους του πληρώματος και αποστολής άλλου ναυτικού για την αντικατάσταση του αποχωρήσαντος.

VII. Προσωπικά πράγματα του πληρώματος και επιβατών. Εδώ περιλαμβάνονται όλα τα αντικείμενα που ανήκουν στην προσωπική περιουσία των ναυτικών, των επιβατών και λοιπών ατόμων που ευρίσκονται στο πλοίο. Από την κάλυψη των P & I Clubs εξαιρούνται τα μετρητά, αντικείμενα ιδιαίτερης αξίας και σπανιότητας, πολύτιμοι λίθοι, εκτός και εάν ρητά είχε συμφωνηθεί η ασφαλιστική κάλυψή τους.

VIII. Πρόστιμα. Στις περισσότερες περιπτώσεις τα P & I Clubs ασφαλίζουν συγκεκριμένες περιπτώσεις προστίμων τις οποίες αποζημιώνουν. Για παράδειγμα έχουμε πρόστιμα που επιβάλλονται από δικαστήρια ή διοικητικές αρχές λόγω παραβίασης κανόνων ασφαλούς εργασίας, ή πρόστιμα λόγω μη συμμόρφωσης με κανονισμούς για την ορθή δήλωση και τη διατήρηση εγγράφων σχετικών με το μεταφερόμενο φορτίο, για λαθρεμπόριο, για παραβάσεις της τελωνειακής νομοθεσίας, για ρύπανση, εξ αιτίας ζημίας από πράξη ή παράλειψη μέλους του πληρώματος κλπ.

IX. Έξοδα νομικής προστασίας. Πρόκειται για έξοδα που προκύπτουν από τη διενέργεια ερευνών ή ανακρίσεων σε περίπτωση ατυχήματος στο οποίο εμπλέκεται το ασφαλισμένο πλοίο, ή ακόμα και κατά τη διάρκεια ποινικών διαδικασιών οι οποίες στρέφονται κατά του πλοιάρχου του ασφαλισμένου πλοίου.

Χ. Έξοδα καραντίνας. Τα P & I Clubs καλύπτουν τα μη αναμενόμενα για τον πλοιοκτήτη έξοδα που ανακύπτουν από τη διαδικασία. Περιλαμβάνουν έξοδα μυοκτονίας και εντομοκτονίας, απολύμανσης, πρόσθετο κόστος μισθών, καύσιμα, εφόδια, τρόφιμα, λιμενικά τέλη, έξοδα ρυμούλκησης του πλοίου και παραμονής του σε ειδικό σταθμό καραντίνας κ.ά.

XII. Λαθρεπιβάτες. Τα P & I Clubs καλύπτουν τα έξοδα που βαρύνουν τον πλοιοκτήτη και τα οποία έχουν προκύψει από την παραμονή του λαθρεπιβάτη στο πλοίο. Επίσης καλύπτονται τα έξοδα λόγω τυχόν παρέκκλισης του πλοίου από την πορεία του για την αποβίβαση των λαθρεπιβατών.

ΧΙΙΙ. Έξοδα απόκλισης. Τα P & I Clubs καλύπτουν τα έξοδα απόκλισης του ασφαλισμένου πλοίου από τη προκαθορισμένη πορεία μόνο σε περίπτωση που η απόκλιση γίνεται για να παρασχεθεί θεραπεία σε τραυματισμένο ή άρρωστο άτομο, ή κατά την αναμονή προς αντικατάσταση ατόμου τραυματισμένου ή άρρωστου, ή τέλος για να γίνει αποβίβαση τυχόν διασωθέντων προσφύγων.

XIV. Επιθαλάσσια αρωγή. Τα P & I Clubs παρέχουν κάλυψη στα μέλη τους σχετικά με τα πρόσθετα έξοδα που προκύπτουν από την προσπάθεια βοήθειας σε παρόμοιες περιπτώσεις, όπως έξοδα από την προσέγγιση στην περιοχή του κινδύνου, έξοδα αποβίβασης στην ξηρά των ατόμων που διασώθηκαν, πρόσθετα καύσιμα για κίνηση πλοίου κ.ά.

XV. Διάσωση ζωής. Εξαιρετική περίπτωση κάλυψης για ανταμοιβή διάσωσης που οφείλεται σε τρίτο επειδή έσωσε τη ζωή κάποιου ατόμου ευρισκομένου στο ασφαλισμένο πλοίο. Κανονικά η διάσωση ανθρώπου δεν ανταμείβεται επειδή θεωρείται δημόσιο και ανθρωπιστικό καθήκον.

XVI. Γενική αβαρία (general average). Όταν επέλθει γενική αβαρία τα P & I Clubs καλύπτουν εκείνες τις περιπτώσεις όπου η εισφορά κάποιου φορτίου δεν μπορεί να ανακτηθεί από τον πλοιοκτήτη (ονομάζεται irrecoverable).

XVII. Απομάκρυνση ναυαγίου. Τα P & I Clubs συνήθως καλύπτουν την ευθύνη των μελών τους για την απομάκρυνση ναυαγίου, όπως και την ευθύνη προς ιδιοκτήτες λιμανιών, διωρύγων και παρεμφερών εγκαταστάσεων για ζημίες που προκαλούνται στην περίπτωση που το ασφαλισμένο πλοίο παρακωλύει την ελεύθερη διέλευση.

XVIII. Ρύπανση. Τα P & I Clubs καλύπτουν την ευθύνη των μελών τους για προκληθείσα ρύπανση από τα πλοία τους. Επίσης καλύπτονται τα έξοδα που προκύπτουν από τη συμμετοχή των μελών τους στο Civil Liability Convention Fund, το οποίο αφορά την αστική ευθύνη.

ΧΙΧ. Ρυμούλκηση. Σε περίπτωση ρυμούλκησης του ασφαλισμένου πλοίου, καλύπτονται από το P & I Club όλα τα έξοδα και κάθε είδους ευθύνη, υπό την προϋπόθεση ότι η σύμβαση ρυμούλκησης έγινε δεκτή από αυτό.

ΧΧ. Έξοδα κατόπιν εντολών του P & I Club. Όλες οι ζημίες, απώλειες και έξοδα που βάρυναν τον πλοιοκτήτη ως συνέπεια της τήρησης γραπτών εντολών που δόθηκαν από τον συνεταιρισμό αποζημιώνονται οπωσδήποτε από αυτόν.

**8.8 Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΗ ΤΩΝ P & I CLUBS**

Η Διεθνή Ένωση των P & I Clubs (International Group of P & I Clubs) απαρτίζεται από τα δεκατρία μεγαλύτερα P & I Clubs, τα οποία αντιπροσωπεύουν συνολικά περίπου το 90% της παγκόσμιας χωρητικότητας ποντοπόρων πλοίων. Όταν ξεκίνησε τη λειτουργία της, η Ένωση λειτούργησε χωρίς επίσημο καταστατικό. Για να μπορεί όμως να εκπροσωπεί τα μέλη της κυρίως έναντι διεθνών οργανισμών αποφάσισε την υιοθέτηση καταστατικού τον Μάϊο του 1979. Η βασική αποστολή της Ένωσης είναι η αντασφάλιση των μελών του για τους πολύ σοβαρούς κινδύνους, δηλαδή τους κινδύνους άνω των 8 εκατομμυρίων δολαρίων Η.Π.Α.

Τα P & I Clubs που σήμερα είναι μέλη της International Group of P & I Clubs είναι τα εξής: American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc, Assuranceforeningen Skuld, Gard P & I (Bermuda) Ltd, The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited, The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association, the London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited, The North of England Protecting & Indemnity Association Limited, The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg), The Standard Club Ltd, The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited, The Swedish Club, United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited, The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg).

Με σκοπό τη διασπορά των «μεγάλων κινδύνων», τα δεκατρία αυτά P & I Clubs συμμετέχουν σε ένα «Σύμφωνο Κοινοπραξίας» («Pooling Agreemen). Οι κίνδυνοι που υπερβαίνουν το ποσό των 8 εκατομμυρίων δολαρίων, κατανέμονται μεταξύ των μελών του International Group of P & I Clubs, σύμφωνα με τους όρους του Pooling Agreement. Σύμφωνα με αυτό τα μέλη της ένωσης αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών αντασφαλίζονται αμοιβαίως για όλες τις απαιτήσεις που ξεπερνούν το ποσό των 8 εκατομμυρίων δολαρίων Η.Π.Α.

Πέρα από την αντασφαλιστική κάλυψη που προσφέρει, το International Group of P & I Clubs, συνεισφέρει και στην ανάπτυξη μιας κοινής θαλάσσιας πολιτικής παγκοσμίως όπως και στην προώθηση των συμφερόντων των πλοιοκτητών σχετικά με ζητήματα θαλάσσιας ασφάλισης. Τέλος, το Group εκπροσωπεί σε διεθνείς οργανισμούς και διασκέψεις τα μέλη του και συνεργάζεται με διεθνείς μη κυβερνητικούς οργανισμούς και άλλους φορείς, όπως οι IMO, UNCITRAL, OECD, ICS, Intertanko, BIMCO, OCIMF κ.ά.