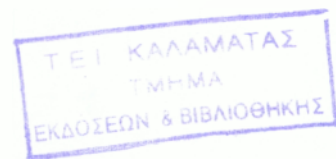


ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΕΛΕΓΚΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΗΜΗ



ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΘΕΜΑ: Ο ΚΛΑΔΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ
ΚΛΑΔΟΥ, ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΕΘΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΝ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ
ΤΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑΣ ΧΟΝΔΡΑΝΤΩΝΗ ΕΥΔΟΞΙΑΣ**

ΚΑΛΑΜΑΤΑ ΜΑΡΤΙΟΣ 2005

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΎΛΗΣ

<p>1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ</p> <p>I) ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ</p> <p>II) ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ</p>	
<p>2. ΜΕΡΟΣ Α ΑΣΦΑΛΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ</p> <p>I) ΝΟΜΙΚΗ ΥΠΟΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ</p> <p>II) ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ</p>	<p>3. ΜΕΡΟΣ Β</p> <p>I) ΑΝΑΛΗΨΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ</p> <p>II) ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΟΙ ΕΤΑΙΡΙΕΣ</p>
	<p>4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</p> <p>I) ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ</p> <p>II) ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ</p>

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	
I) ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ	3
ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ	5
II) ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ	6
ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ	6
2. ΜΕΡΟΣ Α. ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	9
I) ΝΟΜΙΚΗ ΥΠΟΣΤΑΣΗ	9
ΝΟΜΟΣ559	13
ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ	18
ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ	31
ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΟΡΟΙ INCOTERMS	32
ΟΡΟΙ ΚΑΛΥΨΗΣ	37
ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ	42
II). ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	55
3. ΜΕΡΟΣ Β. ΑΝΑΛΗΨΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ	58
II) ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΟΙ ΕΤΑΙΡΙΕΣ	92
4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	106
I) ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ	106
II) ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ	107
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	109
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	121

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1) ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Η κοινωνική ασφάλιση είναι ένας θεσμός που αποβλέπει στην αντιμετώπιση κοινωνικών αναγκών των εργαζομένων και των μελών των οικογενειών τους όταν αυτοί αδυνατούν να αντεπεξέλθουν στις ανάγκες της ζωής λόγω ασθένειας, ατυχήματος ή ορισμένης ηλικίας. Η κοινωνική αλληλεγγύη, η προστασία και η συμπαράσταση που προσφέρει η κοινωνική ασφάλιση στους εργαζόμενους και τα προστατευόμενα μέλη τους σε καταστάσεις όπως οι παραπάνω, απαλλάσσουν τον άνθρωπο από την αβεβαιότητα και του παρέχουν τη δυνατότητα να αισθάνεται απελευθερωμένος από την αγωνία των τυχαίων και απρόβλεπτων γεγονότων που είναι ικανά να του παρουσιασθούν σε όλο το φάσμα της ζωής του.

Η κοινωνική ασφάλιση καλύπτει όλο το εργατικό δυναμικό και τα προστατευόμενα μέλη τους, καθώς και τους ανέργους, και διέπεται από νομικές διατάξεις. Οι παροχές που προσφέρονται στους ασφαλισμένους είναι οι ακόλουθες :

- Ιατροφαρμακευτική περίθαλψη των εργαζομένων και των προστατευόμενων μελών τους σε περιπτώσεις ασθένειας ή ατυχήματος.
- Συνταξιοδότηση των εργαζομένων μόλις συμπληρώσουν το όριο ηλικίας που ορίζει ο νόμος. Σε περίπτωση που ο εργαζόμενος αποβιώσει πριν το όριο ηλικίας συνταξιοδότησης τη σύνταξη λαμβάνουν τα προστατευόμενα μέλη της οικογένειας του εφ' όσον τηρούνται οι ανάλογες προϋποθέσεις.
- Παροχή σύνταξης σε άτομα που αδυνατούν να εργασθούν λόγω ασθένειας ή ατυχήματος. Η παροχή αυτή ισχύει για προσωρινή ή μόνιμη ανικανότητα.
- Παροχή επιδόματος ανεργίας σε άτομα που δεν μπορούν να βρουν εργασία.
- Παροχή επιδόματος μητρότητας καθώς και κάλυψη εξόδων τοκετού
- Παροχή επιδόματος σε πολύτεκνες οικογένειες

Το χαρακτηριστικό γνώρισμα της κοινωνικής ασφάλισης είναι ο εξαναγκασμός της ασφάλισης και ότι δεν συνάπτεται με σύμβαση. Είναι δηλαδή υποχρεωτική ασκείται από νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου και ισχύει για όλους τους εργαζόμενους από τη στιγμή που απασχολούνται σε κάποιο φορέα και χωρίς να βασίζεται σε κάποια σύμβαση παρά μόνο σε όσα ορίζει ο νόμος. Η μόνη υποχρέωση του ασφαλισμένου είναι να καταβάλλει ετήσιες εισφορές στο αντίστοιχο ασφαλιστικό ταμείο, ανάλογα με τον κλάδο στον οποίο εργάζεται. Εισφορές επίσης είναι υποχρεωμένοι να καταβάλλουν και οι εργοδότες καθώς επίσης και το κράτος. Οι εισφορές καθορίζονται από το κράτος και παρακρατούνται από τους μισθούς των υπαλλήλων. Το ύψος των εισφορών και των καλύψεων που παρέχονται σε αυτούς εξαρτώνται από τα ταμεία στα οποία είναι ασφαλισμένοι.

Τα ασφαλιστικά ταμεία στη χώρα μας διαφέρουν ως προς τη νομική μορφή που τα διέπει, ως προς τις παροχές που προσφέρουν, τις εισφορές που απαιτούν κ.α. Έτσι έχουμε σήμερα 92 ταμεία εργατών και υπαλλήλων ιδιωτικού δικαίου, 17 ταμεία προσωπικού τραπεζών, 5 ταμεία προσωπικού δημόσιων επιχειρήσεων, 55 ελεύθερων επαγγελματιών, 9 ανεξαρτήτων επαγγελματιών, 6 ταμεία προσωπικού τύπου, 1 ταμείο αγροτών, 1 ταμείο κληρικών και 24 δημοσίων υπαλλήλων επικουρικοί.

Η κοινωνική ασφάλιση είναι σαν μία ομπρέλα προστασίας για τους εργαζομένους και τα μέλη των οικογενειών τους. Παρέχει εξασφάλιση και αίσθημα αλληλεγγύης στους εργαζομένους οι οποίοι γνωρίζουν πως ότι και να τους συμβεί θα μπορέσουν να το αντιμετωπίσουν όχι μόνοι τους αλλά με τη βοήθεια των κρατικών φορέων.

Η κοινωνική ασφάλιση πήρε τη σημερινή της μορφή μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο έπειτα από αρκετούς αγώνες των εργαζομένων και πολλές κοινωνικοοικονομικές επιρροές.

Βασικά βήματα για τις κοινωνικές ασφαλίσεις έγιναν μετά την δημοσίευση των νόμων 551/1915 «Περί ευθύνης προς αποζημίωση των εξ ατυχημάτων εκ της εργασίας παθόντων εργατών ή υπαλλήλων», 2868/1922 «Περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως των εργατών και ιδιωτικών υπαλλήλων», 6298/1934 «Περί κοινωνικών ασφαλίσεων». Αυτή η νομοθεσία η οποία συμπληρώθηκε και τροποποιήθηκε από νεότερους νόμους, εισήγαγε την υπαγωγή όλων των μισθωτών σε ενιαίο φορέα.

Με το νόμο 4169/1961 εφαρμόστηκε ο θεσμός των κοινωνικών ασφαλίσεων των αγροτών. Ο νόμος 1902/17/10/1990 αναφέρεται στις συνταξιοδοτικές διατάξεις.¹

Στην Ελλάδα σήμερα η κοινωνική ασφάλιση παρουσιάζει αρκετές αδυναμίες και ελλείψεις. Τα ταμεία παρουσιάζουν οικονομικά ελλείμματα με αποτέλεσμα οι χρηματικές παροχές να κυμαίνονται σε χαμηλά επίπεδα, το όριο ηλικίας συνταξιοδότησης να αυξάνεται η ιατροφαρμακευτική περίθαλψη να περιορίζεται, οι εισφορές των ασφαλισμένων να αυξάνονται καθώς και η δυσαρέσκειά τους. Τα σημαντικά αυτά προβλήματα της κοινωνικής ασφάλισης απασχολούν ιδιαίτερα τους εργαζομένους και τους φέρνουν σε αντιπαράθεση με τους κρατικούς φορείς. Γεγονός αναμφισβήτητο είναι ότι στις μέρες μας οι εργαζόμενοι κυρίως του ιδιωτικού τομέα λαμβάνουν αποδοχές λιγότερες από ότι ορίζει ο νόμος και η παροχή ασφάλισης είναι σχεδόν ανύπαρκτη.

Λάθη των κυβερνήσεων, χρησιμοποίηση των κεφαλαίων της κοινωνικής ασφάλισης σε άλλους τομείς, αργή εξέλιξη της κοινωνικής ασφάλισης σε σχέση με τις άλλες χώρες είναι μερικοί από τους λόγους που επέφεραν προβλήματα στον κλάδο της κοινωνικής ασφάλισης. Και ίσως η αδυναμία αυτή της κοινωνικής ασφάλισης στρέψει τους πολίτες στην ιδιωτική ασφάλιση η οποία ήδη αναπτύσσεται σημαντικά στη χώρα μας.

¹ Εισαγωγή στην Ασφαλιστική επιστήμη Πέτρος Α. Κιόχος

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Η πρώτη μορφή κοινωνικής ασφάλισης συναντάται στην Αρχαία Ρώμη και καλύπτει την ασφάλιση εμπορευμάτων και των θαλασσοπόρων. Το δημόσιο ταμείο του κράτους υποχρεούται να αποζημιώσει το ασφαλισμένο εμπόρευμα, σε περίπτωση καταστροφής του, καθώς και τα μέλη του πληρώματος σε περίπτωση ατυχήματος. Καλύπτονται επίσης τα έξοδα κηδείας του θανόντος και παρέχεται αποζημίωση στα μέλη των οικογενειών τους.

Στους κλασικούς χρόνους, συναντάμε την πρόνοια του κράτους για τις γυναίκες και τα ορφανά σε περίπτωση διάλυσης του γάμου ή θανάτου του συζύγου.

Τον 4^ο π.Χ. αιώνα εμφανίζεται το ναυτικό δάνειο σαν πρόωρη μορφή ασφάλισης κατά του θαλάσσιου κινδύνου. Η αποπληρωμή του δανείου γινόταν σε περίπτωση που το εμπόρευμα έφτανε ακέραιο στον προορισμό του, ενώ σε περίπτωση καταστροφής ή απώλειας παραγραφόταν κάθε απαίτηση του χρηματοδότη.

Η πρώτη ολοκληρωμένη μορφή ασφάλισης εμφανίζεται την περίοδο της Αναγέννησης και είναι απόρροια της άνθησης του θαλάσσιου εμπορίου και της διερεύνησης εξερευνημένων χωρών. Οι κίνδυνοι των θαλάσσιων ταξιδιών δημιούργησαν την ανάγκη τόσο στους εμπόρους όσο και στους εφοπλιστές για ασφαλιστικές καλύψεις.

Το 14^ο αιώνα δημιουργούνται στην Ιταλία τα πρώτα ασφαλιστήρια θαλάσσιων μεταφορών. Το παράδειγμα της Ιταλίας ακολουθούν η Ισπανία, η Πορτογαλία, η Μασσαλία και άλλες χώρες.

Την ίδια εποχή δημιουργούνται από το κράτος τα ταμεία βοήθειας εργαζομένων με σκοπό την αντιμετώπιση των κινδύνων εργασίας.

Λίγο αργότερα εμφανίζεται η κοινωνική ασφάλιση με διάφορα μέτρα και σχήματα. Περιλαμβάνουν κυρίως την ασφάλιση συντάξεων, ασφάλιση κατά των ασθενειών και ατυχημάτων, την ασφάλεια κατά της ανεργίας κ.α.

Μετά το τέλος του Β΄ Παγκόσμιου πολέμου κοινωνική ασφάλιση γίνεται πλέον υποχρεωτικός κρατικός θεσμός και λίγο αργότερα ψηφίζονται οι πρώτοι νόμοι κοινωνικής ασφάλισης οι οποίοι παίρνουν την τελική τους μορφή το 1965.

II) ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Η ιδιωτική ασφάλιση είναι η σύμβαση με την οποία ο ασφαλιστής υποχρεούται να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο για ζημιές οι οποίες μπορεί να προέρχονται από τυχαία, απρόβλεπτα και βίαια γεγονότα, τα οποία ενδέχεται να συμβούν στον ασφαλισμένο.

Η ιδιωτική ασφάλιση ασκείται από ιδιωτικές εταιρίες και ρυθμίζεται από τον εμπορικό νόμο, τον κώδικα ιδιωτικού ναυτικού δικαίου, το νομοθετικό διάταγμα περί ιδιωτικής επιχείρησης ασφαλίσεων, τον αστικό κώδικα και άλλους ειδικούς νόμους και στηρίζεται σε ελεύθερες ιδιωτικές συμβάσεις εκτός από την ασφάλιση αυτοκινήτου που είναι υποχρεωτική.

Η ιδιωτική ασφάλιση υποχρεώνει την ασφαλιστική εταιρία να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο σε περίπτωση πραγματοποίησης του ασφαλιστικού κινδύνου και εφ' όσον τηρούνται οι απαραίτητες προϋποθέσεις. Για την κάλυψη των κινδύνων ο ασφαλισμένος είναι υποχρεωμένος να πληρώσει ένα ποσό τμηματικά ή εφάπαξ. Το ποσό που θα πληρώσει ο ασφαλισμένος για την κάλυψη του κινδύνου καλείται ασφάλιστρο και εξαρτάται από το είδος του κινδύνου, την πιθανότητα πραγματοποίησής του, την αποζημίωση που θέλει να λάβει ο ασφαλισμένος κ.α.

Επομένως μπορούμε να πούμε ότι η ιδιωτική ασφάλιση είναι μία προαιρετική σύναψη σύμβασης μεταξύ δύο ατόμων του ασφαλιστή και του ασφαλισμένου που έναντι κάποιου ποσού εγγυάται να καλύψει την ασφαλισμένο κίνδυνο όταν αυτός επέλθει. Η αποζημίωση που θα καταβληθεί στον ασφαλισμένο είναι αυτή που έχει συμφωνηθεί στην ασφαλιστική σύμβαση.

Η ασφαλιστική σύμβαση γίνεται εγγράφως και πρέπει να περιέχει τα στοιχεία του ασφαλισμένου προσώπου, τα στοιχεία του ασφαλιστή, το αντικείμενο της ασφάλισης, το ασφαλισμένο ποσό, τους κινδύνους που αναλαμβάνει, την έναρξη και τη λήξη του συμβολαίου.

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΣΤΗΝ ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Στις πόλεις της βόρειας Ιταλίας από τον 14^ο αιώνα εμφανίζονται οι ιδιωτικές ασφαλίσσεις και στη συνέχεια στην Ισπανία, την Πορτογαλία, τη Μασσαλία και τις βόρειες χώρες, συντάσσονται ασφαλιστήρια συμβόλαια θαλάσσιων μεταφορών. Το παλαιότερο από αυτά εκδόθηκε στη Γένοβα το 1347.

Το 1575 ανοίγει στο Λονδίνο ειδικό γραφείο για την καταχώρηση των ασφαλιστηρίων συμβολαίων θαλάσσης, προκειμένου να περιοριστούν οι συχνές αμφισβητήσεις των όρων τους, και το 1601 δημιουργείται το πρώτο Δικαστήριο ειδικά για την επίλυση διαφορών που προέκυπταν στην ασφαλιστική κάλυψη των θαλάσσιων μεταφορών.

Τον 17^ο και τον 18^ο αιώνα σημειώνεται αύξηση του πληθυσμού στην Ευρώπη, οι πόλεις μεγαλώνουν και οι πυρκαγιές αρχίζουν πλέον να αποτελούν σοβαρό κίνδυνο για την κινητή και ακίνητη περιουσία μεγάλου αριθμού ατόμων που τις κατοικούν.

Το 1680 ιδρύεται στο Λονδίνο η πρώτη ασφαλιστική εταιρία πυρός και τα επόμενα χρόνια ακολουθούν άλλα ασφαλιστικά γραφεία στο Λονδίνο και σε άλλες πόλεις της Αγγλίας.

Η ασφάλιση Ζωής για μεγάλο διάστημα θεωρούνταν ανήθικη πρακτική γιατί σύμφωνα με την αντίληψη της εποχής, η ύπαρξη ενός συμβολαίου ζωής ωθούσε τον δικαιούχο να εύχεται το θάνατο του ασφαλισμένου και κατά περιόδους μάλιστα είχε απαγορευτεί.

Μία άλλη αφετηρία της ασφάλισης ζωής εντοπίζεται στις λεγόμενες τοντίνες από το όνομα του Ιταλού τραπεζίτη Λορέντζο Τόντι. Σύμφωνα με την τεχνική του Τόντι που υιοθετήθηκε στην έκδοση δημοσίων δανείων στην Ιταλία και τη Γαλλία, το ύψος του επιτοκίου προβλεπόταν ανάλογα με την ηλικία του επενδυτή.

Η ασφάλεια ζωής όμως σε επιστημονική βάση γίνεται δυνατή μόνο μετά το 1695, όταν ο γνωστός αστρονόμος Halley συντάσσει τους πρώτους πίνακες θνησιμότητας και ο Άγγλος Dodson το 1755, απέδειξε ότι ήταν δυνατό να υπολογιστεί το αμετάβλητο ασφάλιστρο που καταβάλλεται σε όλη την πολυετή διάρκεια της ασφάλισης.

Το 19^ο αιώνα και στις αρχές του 20^{ου}, στο μέτρο που ολοκληρώνεται η λεγόμενη βιομηχανική επανάσταση και οι ευρωπαϊκές κοινωνίες μετασχηματίζονται σε βιομηχανικές, η ασφάλιση εδραιώνει την παρουσία της στην οικονομική ζωή και γνωρίζει νέα άνθηση.

Οι ασφαλιστικές εταιρίες που ιδρύονται, πολλαπλασιάζονται αυτή την περίοδο και επεκτείνουν και τη δραστηριότητά τους σε νέες καλύψεις αλλά και πέρα των εθνικών συνόρων, όπου προσπαθούν να καλύψουν τη ζήτηση ασφαλιστικής προστασίας σε αγορές του εξωτερικού..

Το 1789 ίδρυσαν στην Τεργέστη τη Societa Greca d'Assicurizione, στην Οδησό το 1816 την εταιρία των Ηνωμένων Ασφαλιστών Γραικών ενώ ο Άγγελος Γιαννικέζης από τη Ζάκυνθο πρωτοστατεί το 1838 στην ίδρυση της Reunion Adriatika που λειτούργησε με έδρα την Τεργέστη μέχρι τις μέρες μας.

Στον ελλαδικό χώρο, το Ελληνικό ασφαλιστικό κατάστημα που λειτούργησε σαν Ανώνυμη Εταιρία ιδρύθηκε το 1829 στη Σύρο, με πρωτοβουλία του Ιωάννη Καποδίστρια.

Ακολούθησαν πολλές άλλες ναυτασφαλιστικές εταιρίες στη Σύρο την Πάτρα κ.α. με περιορισμένη δραστηριότητα και μάλλον εφήμερη παρουσία.

Το 1857 ιδρύθηκε στην Αθήνα η πρώτη ελληνική πυρασφαλιστική εταιρία, ο Φοίνιξ με πρωτεργάτη τον Γεώργιο Σταύρου που ήταν ο πρώτος διοικητής της Εθνικής Τράπεζας. Το 1891 ιδρύθηκε από την τράπεζα αυτή η γνωστή μέχρι σήμερα Εθνική ασφαλιστική που για πρώτη φορά στην Ελλάδα άσκησε εκτός από τους κλάδους θαλάσσης και πυρός και τον κλάδο ασφαλειών ζωής.

Η ιδιωτική ασφάλιση σήμερα καλύπτει όλους σχεδόν τους κινδύνους εκτός από τους πολεμικούς και

τις ζημιές που προέρχονται από πυρηνική ενέργεια. Οι ιδιωτικές ασφαλίσεις χωρίζονται σε δύο κατηγορίες: ασφάλειες προσώπων και ασφάλειες ζημιών. Στις ασφάλειες προσώπων υπάρχουν τα παρακάτω προγράμματα:

- Ασφάλεια ζωής
- Ασφάλεια ατυχημάτων
- Ασφάλεια ασθενειών
- Ιατροφαρμακευτική περίθαλψη
- Γεωργική ασφάλιση
- Ομαδική ασφάλιση
- Ασφάλιση αναπηρίας και γήρατος
- Ασφάλεια θανάτου κ.α.

Στις ασφάλειες ζημιών υπάρχουν τα παρακάτω προγράμματα

- Ασφάλεια πυρός
- Ασφάλεια κλοπής
- Ασφάλεια αεροσκαφών
- Ασφάλεια σκαφών αναψυχής
- Ασφάλεια λεβήτων
- Ασφάλεια σεισμού
- Ασφάλεια πλημμύρας
- Ασφάλεια χρηματοκιβωτίων
- Ασφάλεια μεταφορών κ. α.

ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

I) ΝΟΜΙΚΗ ΥΠΟΣΤΑΣΗ

ΝΟΜΟΣ 1533 Της 18/19-3-85

ΚΥΡΩΣΗ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ ΣΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΟΥ ΑΦΟΡΑ ΤΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ(C.M.R.)

Κυρώνεται και έχει την ισχύ του άρθρου 3 παράγραφος 1 του συντάγματος το πρωτόκολλο που υπογράφηκε στη Γενεύη το συμβόλαιο της Διεθνούς οδικής μεταφοράς των εμπορευμάτων C.M.R. Γενεύη 19/5/1956, ΣΥΜΦΩΝΟΥΝ τα ακόλουθα :

Άρθρο 1. Για τους σκοπούς του πρωτοκόλλου σύμβαση σημαίνει τη σύμβαση που αφορά το συμβόλαιο της διεθνούς οδικής μεταφοράς των εμπορευμάτων.

Άρθρο 2. Το άρθρο 23 της σύμβασης τροποποιείται ως εξής:

1) Η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

« 3 Πάντως η αποζημίωση δεν μπορεί να υπερβαίνει τις 8,33 μονάδες λογαριασμού κατά χιλιόγραμμο του υπολείποντος μικτού βάρους»

2) Στο τέλος του άρθρου αυτού προστίθενται οι ακόλουθοι παράγραφοι 7, 8 και 9

« 7. Η αναφερόμενη στη σύμβαση αυτή μονάδα λογαριασμού είναι το ειδικό τραβηκτικό που αυτό ορίζεται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο για το προαναφερόμενο στην παράγραφο 3 του άρθρου 1 το ποσό μετατρέπεται στο εθνικό νόμισμα του κράτους από το οποίο εξαρτάται το δικαστήριο που επιλέγεται η μείωση της διαφοράς, με βάση την αξία του νομίσματος κατά την ημερομηνία της δικαστικής απόφασης και της υιοθετηθείσας απόφασης με κοινή συμφωνία των κρατών.

Η αξία με ειδικό τραβηκτικό δικαίωμα του νομίσματος ενός Κράτους-Μέλους του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου υπολογίζεται σύμφωνα με τη μονάδα υπολογισμού που εφαρμόζεται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο κατά την ημερομηνία αυτή για εισπράξεις και συναλλαγές. Η αξία, σε ειδικό τραβηκτικό δικαίωμα, του εθνικού νομίσματος ενός κράτους μη μέλους του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου υπολογίζεται σύμφωνα με τον τρόπο που ορίζεται από το κράτος αυτό.

« 8. Πάντως, ένα κράτος, μη μέλος του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου του οποίου η νομοθεσία επιτρέπει την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 7 του άρθρου αυτού, κατά τη στιγμή της κύρωσης του Πρωτοκόλλου στην C.M.R. ή της πρότασης σε αυτή ή οποτεδήποτε άλλοτε να δηλώσει το μέρος της ευθύνης που προβλέπεται στην παράγραφο 3 του άρθρου αυτού και που εφαρμόζεται στο έδαφος που ορίζεται σε 25 νομισματικές μονάδες. Η μονάδα που αντιστοιχεί σε 10/31 γραμμάρια χρυσού στον τίτλο των εννιακοσίων χιλιοστών λεπτότητας. Η μετατροπή σε εθνικό νόμισμα του

αναφερόμενου στην παράγραφο αυτή ποσού ενεργείται σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους αυτού.

Ο αναφερόμενος στην τελευταία φράση της παραγράφου 7 υπολογισμός και η αναφερόμενη στην παράγραφο 8 του άρθρου αυτού μετατροπή πρέπει να γίνεται κατά τρόπο ώστε η αυτή πραγματική αξία να εκδοθεί στο εθνικό νόμισμα του κράτους, στο μέτρο του δυνατού, όπως η αξία εκφρασθείσα σε μονάδες υπολογισμού στην παράγραφο 3 του άρθρου αυτού. Κατά την κατάθεση ενός εγγράφου, αναφερόμενου στο άρθρο 3 του Πρωτοκόλλου της C.M.R. για κάθε φορά που γίνεται αλλαγή στη μέθοδο υπολογισμού ή στην αξία του εθνικού τους νομίσματος, γενικά σε σχέση με τη μονάδα υπολογισμού ή τη νομισματική μονάδα τα κράτη κοινοποιούν στο Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών τη μέθοδό τους υπολογισμού, σύμφωνα με την παράγραφο 7 ή τα αποτελέσματα της μετατροπής σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου αυτού ανάλογα με την περίπτωση.

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 3.-1 Το Πρωτόκολλο αυτό θα είναι ανοικτό για υπογραφή από τα Κράτη-Μέλη που υπέγραψαν τη σύμβαση ή που προσχώρησαν σε αυτή και που είτε είναι μέλη της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη είτε έγιναν μέλη στην Επιτροπή αυτή με συμβουλευτικό τύπο, σύμφωνα με την παράγραφο 8 της εντολής της Επιτροπής».

2. Το Πρωτόκολλο αυτό θα παραμείνει ανοικτό για προσχώρηση κάθε κράτους αναφερόμενου στην παράγραφο 1 του άρθρου αυτού και το οποίο είναι μέσα στη Σύμβαση.

3. Τα κράτη που μπορούν να συμμετάσχουν σε ορισμένες εργασίες της Οικονομικής Επιτροπής για την εφαρμογή της παραγράφου II της εντολής της Επιτροπής αυτής και τα οποία έχουν προσχωρήσει στη σύμβαση μπορούν να καταστούν συμβαλλόμενα στο Πρωτόκολλο αυτό προσχωρώντας σε αυτό με τη θέση τους σε ισχύ.

4. Το Πρωτόκολλο αυτό θα είναι ανοικτό για υπογραφή στη Γενεύη από 1 Σεπτεμβρίου 1978 έως και 31 Αυγούστου 1979. Μετά την ημερομηνία αυτή θα είναι ανοικτό για προσχώρηση.

5. Η επικύρωση ή η προσχώρηση θα γίνεται με την κατάθεση ενός εγγράφου στο Γενικό Γραμματέα του οργανισμού Ηνωμένων Εθνών.

6. Το Πρωτόκολλο αυτό υπόκειται σε επικύρωση όταν το ενδιαφερόμενο κράτος θα έχει επικυρώσει τη σύμβαση ή θα έχει προσχωρήσει σε αυτή.

7. Κάθε έγγραφο επικύρωσης ή προσχώρησης που προστίθεται μετά τη θέση σε ισχύ μιας τροποποίησης στο Πρωτόκολλο αυτό σχετικής προς όλα τα συμβαλλόμενα μέρη ή μετά την εκπλήρωση όλων των απαιτούμενων μέτρων για τη θέση σε ισχύ της τροποποίησης της σχετικής προς τα εν λόγω μέρη, θεωρείται ότι εφαρμόζεται στο τροποποιηθέν από την Τροπολογία Πρωτόκολλο.

Άρθρο 4.-1. Το Πρωτόκολλο αυτό θα τεθεί σε ισχύ από δικαστή η κατάθεση του εγγράφου της επικύρωσης ή προσχώρησης από 5 κράτη του αναφερόντος στις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου 3

του Πρωτοκόλλου αυτού.

Για κάθε κράτος που θα επικυρώσει ή θα προσχωρήσει σε αυτό μετά την κατάθεση από 5 κράτη στο έγγραφο επικύρωσης ή προσχώρησης το Πρωτόκολλο αυτό θα τεθεί σε ισχύ την 90κοστή ημέρα μετά την κατάθεση του εγγράφου επικύρωσης ή προσχώρησης του κράτους αυτού.

Άρθρο 5.-1. Κάθε συμβαλλόμενο κράτος θα μπορεί να καταγγείλει το Πρωτόκολλο αυτό με γνωστοποίηση στο Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών.

2. Η καταγγελία θα τεθεί σε ισχύ 12 μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία ο Γενικός Γραμματέας θα λάβει τη γνωστοποίηση.

3. Κάθε συμβαλλόμενο κράτος που θα παύει να αποτελεί μέρος της σύμβασης θα παύει κατά την ίδια ημερομηνία να αποτελεί μέρος του Πρωτοκόλλου αυτού.

Άρθρο 6. Αν μετά τη θέση σε ισχύ του Πρωτοκόλλου αυτού, ο αριθμός των Συμβαλλόμενων μερών βρεθεί, μετά από καταγγελίες, υποβιβασμένος σε λιγότερα των πέντε, το Πρωτόκολλο αυτό παύει να ισχύει από την ημερομηνία που η τελευταία καταγγελία γίνεται έγκυρη. Το Πρωτόκολλο παύει επίσης να ισχύει από την ημερομηνία που η σύμβαση θα παύσει να ισχύει.

Άρθρο 7.-1. Κάθε κράτος μπορεί να δηλώσει κατά την κατάθεση του εγγράφου του επικύρωσης ή προσχώρησης ή οποτεδήποτε άλλοτε με γνωστοποίηση προς το Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, ότι το Πρωτόκολλο αυτό θα εφαρμόζεται σε μερικά από τα εδάφη που αντιπροσωπεύει στο διεθνές πεδίο και για τα οποία έκανε δήλωση σύμφωνα με το άρθρο 45 της σύμβασης. Το Πρωτόκολλο θα εφαρμόζεται στο έδαφος ή στα εδάφη που αναφέρονται στη γνωστοποίηση από την 90κοστή ημέρα μετά τη λήψη της γνωστοποίησης από το Γενικό Γραμματέα, ή αν το Πρωτόκολλο μέχρι την ημέρα εκείνη δεν έχει τεθεί ακόμη σε ισχύ, από την ημερομηνία της θέσης του σε ισχύ.

2. Κάθε κράτος που έχει κάνει σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο μία δήλωση που αποσκοπεί στο να καταστήσει το πρωτόκολλο αυτό εφαρμόσιμο σε ένα έδαφος το οποίο αντιπροσωπεύει σε διεθνές πεδίο, μπορεί να καταγγείλει χωριστά το Πρωτόκολλο σε ότι αφορά το εν λόγω έδαφος, σύμφωνα με το παραπάνω άρθρο 5.

Άρθρο 8. Κάθε διαφορά μεταξύ δύο ή περισσοτέρων συμβαλλόμενων μερών σχετική με την ερμηνεία ή την εφαρμογή του πρωτοκόλλου αυτού, την οποία τα μέρη δεν θα μπορούσαν να ρυθμίσουν με διαπραγματεύσεις ή με άλλο τρόπο διακανονισμού, θα πρέπει να φέρεται, μετά από αίτηση οποιουδήποτε ενδιαφερόμενου Συμβαλλόμενου Μέρους, ενώπιον του Διεθνούς Ανώτατου Δικαστηρίου, ώστε να λυθεί από αυτό.

Άρθρο 9.-1. Κάθε Συμβαλλόμενο μέρος μπορεί κατά τη στιγμή της υπογραφής ή της επικύρωσης του Πρωτοκόλλου αυτού ή της προσχώρησης σε αυτό να δηλώσει με γνωστοποίηση προς το Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, ότι δεν θεωρεί τον εαυτό του δεσμευμένο από το άρθρο 8 του Πρωτοκόλλου αυτού. Τα λοιπά Συμβαλλόμενα Μέρη δεν θα δεσμεύονται από το

άρθρο 8 ως προς κάθε Συμβαλλόμενο μέρος που θα έχει διατυπώσει μία τέτοια επιφύλαξη.

2. Η δήλωση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του άρθρου αυτού μπορεί να αποσύρεται οποτεδήποτε με γνωστοποίηση προς το Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών.

3. Καμία άλλη επιφύλαξη έναντι του Πρωτοκόλλου αυτού δεν θα γίνεται δεκτή.

Άρθρο 10.-1. Μετά την τριετή ισχύ του Πρωτοκόλλου αυτού κάθε Συμβαλλόμενο μέρος μπορεί με γνωστοποίηση προς το Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών, να ζητήσει τη σύγκληση μιας διάσκεψης για το σκοπό αναθεώρησης του Πρωτοκόλλου αυτού.

Ο Γενικός Γραμματέας γνωστοποιεί την αίτηση αυτή σε όλα τα συμβαλλόμενα μέρη και συγκαλεί μια διάσκεψη αναθεώρησης, εφόσον, μέσα σε προθεσμία τεσσάρων μηνών από την ημερομηνία της γνωστοποίησης που απηύθυνε, τουλάχιστον το ένα τέταρτο των συμβαλλόμενων Μερών του έχουν κοινοποιήσει τη συγκατάθεσή τους ως προς την αίτηση.

2. Αν συγκληθεί μία διάσκεψη σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο, ο Γενικός Γραμματέας ειδοποιεί σχετικά όλα τα συμβαλλόμενα μέρη και τα καλεί να υποβάλουν, μέσα σε τρεις μήνες πριν από την ημερομηνία έναρξης της Διάσκεψης.

Ο Γενικός Γραμματέας κοινοποιεί σε όλα τα Συμβαλλόμενα Μέρη την προσωρινή ημερήσια διάταξη της Διάσκεψης καθώς και το κείμενο των προτάσεων αυτών, τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από την ημερομηνία έναρξης της διάσκεψης.

Ο Γενικός Γραμματέας καλεί σε κάθε συγκαλούμενη Διάσκεψη, σύμφωνα με το άρθρο αυτό, όλα τα κράτη που μνημονεύονται στις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου 3 καθώς και τα κράτη που κατέστησαν συμβαλλόμενα μέρη σε εφαρμογή της παραγράφου 3 του άρθρου 3 του Πρωτοκόλλου αυτού :

1. Τις επικυρώσεις και τις προσχωρήσεις σύμφωνα με το άρθρο 3
2. Τις ημερομηνίες κατά τις οποίες το Πρωτόκολλο αυτό θα τεθεί σε ισχύ σύμφωνα με το άρθρο 4
3. Τις κοινοποιήσεις που ελήφθησαν σύμφωνα με το εδάφιο 2 του άρθρου 2
4. Τις καταγγελίες σύμφωνα με το άρθρο 5
5. Την κατάργηση του Πρωτοκόλλου αυτού σύμφωνα με το άρθρο 6
6. Τις γνωστοποιήσεις που ελήφθησαν σύμφωνα με το άρθρο 7
7. Τις δηλώσεις και γνωστοποιήσεις που ελήφθησαν σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου 9

Άρθρο 12. Μετά τις 31 Αυγούστου 1979, το πρωτότυπο του Πρωτοκόλλου αυτού θα κατατεθεί στο Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών, ο οποίος θα διαβιβάσει κυρωμένα αντίγραφα αυτού σε κάθε κράτος που μνημονεύεται στις παραγράφους 1, 2 και 3 του άρθρου 3 του Πρωτοκόλλου αυτού.

ΝΟΜΟΣ 559 Της 9/12-3-77.

Περί κυρώσεως της εν Γενεύη την 19^η Μαΐου 1956 υπογραφείσης συμβάσεως επί του συμβολαίου για τη διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων οδικώς (C.M.R.) και του Πρωτοκόλλου υπογραφής.

Άρθρον πρώτον. Κυρούται και έχει ισχύ νόμου η εν Γενεύη την 19^η Μαΐου 1956 υπογραφείσα Διεθνής σύμβαση επί του συμβουλίου δια την διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων οδικώς και το Πρωτόκολλο υπογραφής ης το κείμενο εν πρωτοτύπο εις την Αγγλική γλώσσα και εν μεταφράσει στην Ελληνικήν έχει ως έπεται :

ΣΥΜΒΑΣΗ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΟΔΙΚΩΣ (C.M.R.)

ΤΑ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

Αναγνωρίσαντα το επιθυμητόν της τυποποιήσεως των όρων των διεπόντων το συμβόλαιον δια την διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων οδικώς ειδικότερον εν σχέσει προς τα χρησιμοποιούμενα δια την τοιαύτην μεταφορά έγγραφα και την ευθύνη του μεταφορέως.

ΣΥΝΕΦΩΝΗΣΑΝ ΤΑ ΑΚΟΛΟΥΘΑ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι ΠΛΑΙΣΙΟΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Άρθρο 1.

1. Η παρούσα σύμβαση θα έχει εφαρμογή επί παντός συμβολαίου για τη μεταφορά εμπορευμάτων οδικώς δι' οχημάτων έπ' αμοιβή όταν ο τόπος παραλαβής των εμπορευμάτων και ο οριζόμενος προς παράδοσιν τόπος, ως καθορίζονται στο συμβόλαιο κείνται εις δύο διαφόρους χώρας, εκ των οποίων μία τουλάχιστον τυγχάνει συμβαλλόμενη χώρα, ασχέτως του τόπου διαμονής και της εθνικότητας των συμβαλλομένων.

2. Δια τους σκοπούς της παρούσας συμβάσεως οχήματα σημαίνει αυτοκίνητα οχήματα αρθρωτά οχήματα ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα ως καθορίζονται εις το άρθρο 4 της περί Οδικής Κυκλοφορίας Συμβάσεως της 19^{ης} Σεπτεμβρίου 1949.

3. Η παρούσα σύμβαση έχει ωσαύτως εφαρμογή οσάκις μεταφορά ευρισκομένη εντός των πλαισίων αυτής διενεργείται υπό κρατών ή υπό κρατικών ιδρυμάτων ή οργανισμών.

4. Η παρούσα σύμβαση δεν θα έχει εφαρμογή :

- α) Επί μεταφοράς εκτελουμένης δυνάμει των όρων οποιασδήποτε διεθνούς ταχυδρομικής συμβάσεως
- β) επί νεκρικών αποστολών
- γ) επί μεταφορών επίπλων

5. Τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν όπως μη μεταβάλλουν οποιαδήποτε εκ των διατάξεων

της παρούσης συμβάσεως δι' ειδικών συμφωνιών μεταξύ δύο ή πλειόνων εξ αυτών, πλην να καταστήσουν ταύτων ανεφάρμοστων δια την μεθοριακήν κυκλοφορίαν αυτών ή να επιτρέψουν τη χρήση δια μεταφορικής εργασίας απολύτως περιοριζομένης εις την επικράτειαν αυτών, δελτίων παραδόσεως αντιπροσωπευόντων τίτλων δια τα εμπορεύματα.

Άρθρο 2.

1. Οσάκις το περιέχον τα εμπορεύματα όχημα φέρεται δια μέρους του ταξιδίου δια θαλάσσης, σιδηροδρομικώς δια των εσωτερικών υδάτινων οδών ή αεροπορικώς και εκτός όπου έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του άρθρου 14, τα εμπορεύματα δεν εκφορτώνονται εκ του οχήματος, η παρούσα σύμβαση θα έχει παρά ταύτα εφαρμογή επί του συνόλου της μεταφοράς. Υπό τον όρο ότι καθ' ο μέτρον αποδειχθεί ότι οποιαδήποτε απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση παραδόσεως των εμπορευμάτων ήτις προκύπτει κατά τη μεταφορά δια των λοιπών μέσων μεταφοράς δεν προκληθεί εκ πράξεως ή αμέλειας του οδικού μεταφορέως, αλλά υπό γεγονότος το οποίον ηδύνατο να συμβεί μόνο κατά τη διάρκεια και λόγω της μεταφοράς δια του εν λόγω ετέρου της μεταφοράς η ευθύνη του οδικού μεταφορέως θα καθορίζεται όχι επί της παρούσης συμβάσεως αλλά καθ' ον τρόπον η ευθύνη του μεταφορέως δια των ετέρων μέσων μεταφοράς θα καθορίζετο εάν είχε καταρτιστεί συμβόλαιον υπό του αποστολέως δια την μεταφοράν μόνον των εμπορευμάτων μετά του μεταφορέως δια του ετέρου μέσου μεταφοράς συμφώνως προς τους όρους τους προβλεπόμενους υπό του μεταφοράς εμπορευμάτων νόμου δια του εν λόγω μέσου μεταφοράς. Εάν εντούτοις δεν υφίστανται τοιούτοι όροι η ευθύνη του μεταφορέως οδικώς θα καθορίζεται υπό της παρούσης σύμβασης.

2. Εάν ο οδικός μεταφορέας είναι επίσης ο ίδιος ο μεταφορέας δια των ετέρων μέσων μεταφοράς η ευθύνη αυτού θα καθορίζεται επίσης συμφώνως προς τας διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού αλλ' ως εάν, υπό τας ιδιότητας του ως οδικού μεταφορέως και ως μεταφορέας δια των ετέρων μέσων μεταφοράς ως εάν αυτός ήταν δύο διαφορετικά πρόσωπα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙ

ΠΡΟΣΩΠΑ ΔΙΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΕΥΘΥΝΕΤΑΙ Ο ΜΕΤΑΦΟΡΕΑΣ

Άρθρο 3. Δια τους σκοπούς της παρούσης συμβάσεως ο μεταφορέυς θα είναι υπεύθυνος δια τις πράξεις και παραλείψεις των πρακτόρων και υπαλλήλων αυτού και οποιωνδήποτε ετέρων προσώπων τις υπηρεσίες των οποίων χρησιμοποιεί δια την εκτέλεση της μεταφοράς όταν τοιούτοι πράκτορες, υπάλληλοι ή έτερα πρόσωπα ενεργούν στο πλαίσιο απασχολήσεως αυτών, ως εάν οι πράξεις αυτές ή παραλείψεις ήταν του ιδίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

ΣΥΝΑΨΗ ΚΑΙ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Άρθρο 4. Το συμβόλαιο μεταφοράς θα επιβεβαιώνεται δια της σύνταξης δελτίου παράδοσης. Η έλλειψη αντικανονικής διατύπωσης ή η απώλεια δελτίου παράδοσης δεν θα θίγει την ύπαρξη ή την ισχύ του συμβολαίου μεταφοράς το οποίο θα παραμένει υποκείμενο στις διατάξεις της παρούσας σύμβασης.

Άρθρο 5.-1. Το δελτίο παράδοσης θα εκδίδεται σε τρία πρωτότυπα αντίτυπα υπογραφόμενα από τον αποστολέα και το μεταφορέα. Οι υπογραφές αυτές μπορεί να είναι έντυπες ή να έχουν αντικατασταθεί από τις σφραγίδες του αποστολέα και του μεταφορέα εάν η νομοθεσία στη χώρα την οποία εκδόθηκε το δελτίο παραδόσεως το επιτρέπει.

Το πρώτο αντίτυπο θα παραδίδεται στον αποστολέα το δεύτερο θα συνοδεύει τα εμπορεύματα και το τρίτο θα κρατείται από τον μεταφορέα

2. Όταν τα εμπορεύματα τα οποία πρόκειται να μεταφερθούν πρέπει να φορτωθούν σε διάφορα οχήματα ή είναι διαφόρων ειδών ή είναι χωρισμένα σε διάφορες παρτίδες ο αποστολέας ή ο μεταφορέας θα έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν να συνταχθεί χωριστό δελτίο παραδόσεως για κάθε χρησιμοποιούμενο όχημα ή για κάθε είδος ή παρτίδα εμπορεύματος.

Άρθρο 6. -1. Το δελτίο παραδόσεως θα έχει τα ακόλουθα στοιχεία :

- α) Την ημερομηνία του δελτίου παραδόσεως και τον τόπο στον οποίο εκδόθηκε
- β) Το όνομα και την διεύθυνση του αποστολέα
- γ) Το όνομα και την διεύθυνση του μεταφορέα
- δ) Τον τόπο και την ημερομηνία παραλαβής των προς μεταφορά εμπορευμάτων και τον οριζόμενο προς παράδοση τόπο
- ε) Το όνομα και την διεύθυνση του παραλήπτη
- στ) Την κοινώς χρησιμοποιούμενη περιγραφή της φύσεως των εμπορευμάτων και τον τρόπο συσκευασίας και εν περιπτώσει επικίνδυνων εμπορευμάτων την γενικώς παραδεδεγμένη περιγραφή αυτών
- ζ) Τον αριθμό των δεμάτων και τα ειδικά σημεία και αριθμούς αυτών
- η) Το μικτό βάρος εμπορευμάτων ή την ποσότητα αυτών εκφρασμένη αλλιώς
- θ) Χρεώσεις που αφορούν τη μεταφορά
- ι) Τις απαιτούμενες οδηγίες για τους τελωνειακούς και τις λοιπές διατυπώσεις
- κ) Δήλωση ότι η μεταφορά υπόκειται ασχέτως οποιουδήποτε αντιθέτου όρου στις διατάξεις της παρούσας σύμβασης

2. Οσάκις συντρέχει περίπτωση το δελτίο παραδόσεως μπορεί να περιέχει επίσης και τα παρακάτω στοιχεία :

- α) Δήλωση ότι δεν επιτρέπεται μεταφόρτωση
- β) Τις επιβαρύνσεις τις οποίες ο αποστολέας αναλαμβάνει να πληρώσει
- γ) Το ποσό των χρεώσεων «πληρωτέων επί την παράδοση»
- δ) Δήλωση της αξίας των εμπορευμάτων και του αντιπροσωπεύοντος ειδικό ενδιαφέρον ποσού κατά την παράδοση
- ε) Οδηγίες του αποστολέα προς τον μεταφορέα που αφορούν την ασφάλιση των εμπορευμάτων
- στ) Το συμφωνηθέν χρονικό όριο εντός του οποίου θα συντελεσθεί η μεταφορά
- ζ) Πίνακα των εις τον μεταφορέα παραδοθέντων εγγράφων

3. Οι συμβαλλόμενοι δύναται να αναγράψουν στο δελτίο παράδοσης κάθε στοιχείο το οποίο θεωρείται χρήσιμο.

Άρθρο 7.-1. Ο αποστολέας θα είναι υπεύθυνος για κάθε έξοδο απώλεια και βλάβη την οποία ήθελε να υποστεί ο μεταφορέας λόγω ακρίβειας ή ανεπάρκειας :

- α) Των στοιχείων που αναφέρονται στο άρθρο 6 παραγράφους β, δ, ε, στ, η και ι,
- β) Των στοιχείων που αναφέρονται στο άρθρο 6, παράγραφος 2
- γ) Οποιαδήποτε άλλων στοιχείων ή οδηγιών που δίνονται σε αυτόν για να καταστεί δυνατή η σύνταξη του δελτίου παραδόσεως ή προς τον σκοπό καταχώρησης των στοιχείων σε αυτή

2. Εάν με αίτηση του αποστολέα, ο μεταφορέας καταχωρήσει στο δελτίο παράδοσης τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου θα θεωρείται εκτός αν αποδειχθεί το αντίθετο ότι αυτός ενέργησε για λογαριασμό του αποστολέα.

3. Εάν το δελτίο παράδοσης δεν περιέχει τη δήλωση που αναφέρεται στο άρθρο 6, παράγραφος 1 κ, ο μεταφορέας θα ευθύνεται για κάθε έξοδο, απώλεια και βλάβη η οποία ήθελε υποστεί λόγω αυτής παραλείψεως από το πρόσωπο που δικαιούται να διαθέσει τα εμπορεύματα.

Άρθρο 8.-1. Κατά την παραλαβή των προς μεταφορά εμπορευμάτων ο μεταφορέας θα ελέγχει :

- α) Την ακρίβεια των στοιχείων του δελτίου παράδοσης ως προς τον αριθμό των δεμάτων και τα σημεία και τους αριθμούς αυτών
- β) Την εμφανή κατάσταση των εμπορευμάτων και της συσκευασίας αυτών

2. Οσάκις ο μεταφορέας δεν διαθέτει εύλογα μέσα ελέγχου της ακρίβειας των στοιχείων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 α, του παρόντος άρθρου θα καταχωρεί τις επιφυλάξεις του στο δελτίο παράδοσης ομού μετά εν λόγω επί των οποίων βασίζονται αυτές, επίσης θα καθορίζει τους λόγους για οποιεσδήποτε επιφυλάξεις τις οποίες διατυπώνει σε σχέση με την εμφανή κατάσταση και της συσκευασίας αυτών. Οι εν λόγω επιφυλάξεις δεν θα δεσμεύουν τον αποστολέα παρά μόνο εφόσον συμφώνησε ρητώς να δεσμευτεί γι' αυτές στο δελτίο παράδοσης.

Άρθρο 9.-1. Το δελτίο παράδοσης θα αποτελεί αποδεικτικό PRIMA FACIE της συνάψεως του συμβολαίου μεταφοράς, των όρων του συμβολαίου και της υπό του μεταφορέα παραλαβής των εμπορευμάτων.

2. Εάν το δελτίο παραδόσεως των εμπορευμάτων δεν περιλαμβάνει συγκεκριμένες επιφυλάξεις του μεταφορέα, θα εξοφλείται, εκτός αποδείξεως του εναντίου, ότι τα εμπορεύματα και η συσκευασία αυτών φαίνονται να είναι σε καλή κατάσταση όταν ο μεταφορέας τα παρέλαβε και ότι ο αριθμός των δεμάτων τα σημεία και οι αριθμοί αυτών αντιστοιχούν προς τα στοιχεία του δελτίου παράδοσης.

Άρθρο 10. Ο αποστολέας θα ευθύνεται έναντι του μεταφορέα για βλάβη σε πρόσωπα, εξοπλισμό ή άλλα εμπορεύματα και οποιαδήποτε έξοδα οφειλόμενα στην ελαττωματική συσκευασία των εμπορευμάτων, εκτός αν το ελάττωμα είναι εμφανές ή γνωστό στο μεταφορέα κατά το χρόνο παραλαβής των εμπορευμάτων προς μεταφορά και αυτός δεν διατύπωσε επιφυλάξεις.

Άρθρο 11.-1. Για τους σκοπούς των τελωνειακών και λοιπών διατυπώσεων δέον να συμπληρωθούν πριν της παραδόσεως των εμπορευμάτων, ο αποστολέας θα προσαρτά τα απαραίτητα έγγραφα στο δελτίο παράδοσης ή θα θέτει αυτά στη διάθεση του μεταφορέα και θα παρέχει προς αυτών πάσα πληροφορία την οποία έχει ανάγκη.

2. Ο μεταφορέας δεν θα έχει υποχρέωση να ερευνά την ακρίβεια ή την επάρκεια των τοιούτων εγγράφων και πληροφοριών. Ο αποστολέας θα ευθύνεται έναντι του μεταφορέα για οποιαδήποτε ζημιά προκαλούμενη λόγω ελλείψεως, ανακρίβειας ή αταξίας αυτών των εγγράφων και πληροφοριών, εκτός της περιπτώσεως εσφαλμένης τινός πράξεως ή αμέλειας εκ μέρους του μεταφορέα.

3. Η ευθύνη του μεταφορέα για τη συνέπεια λόγω απώλειας ή μη χρήσεως των εγγράφων των αναφερόμενων και συνοδευόντων το δελτίο παράδοσης ή κατατεθέντων στα χέρια του μεταφορέα θα είναι οι πράκτορες αυτοί, υπό τον όρο ότι η υπό του μεταφορέα καταβλητέα αποζημίωση δεν θα υπερβαίνει εκείνη την οποία θα ήταν καταβλητέα σε περίπτωση απώλειας των εμπορευμάτων.

Άρθρο 12.-1. Ο αποστολέας έχει το δικαίωμα να διαθέσει τα εμπορεύματα ειδικότερα ζητώντας από τον μεταφορέα να σταματήσει τα εμπορεύματα υπό διαμετακόμιση, να αλλάξει τον τόπο εις τον οποίο πρόκειται να λάβει χώρα η παράδοση ή να παραδώσει τα εμπορεύματα στον παραλήπτη έτερον πλην του παραλήπτη του αναφερόμενου στο δελτίο παράδοσης.

2. Το δικαίωμα αυτό θα παύει να υφίσταται όταν το δεύτερο αντίτυπο του δελτίου παράδοσης παραδοθεί στον παραλήπτη ή όταν ο παραλήπτης ασκήσει το δικαίωμα αυτό δυνάμει του άρθρου 13 παράγραφος 1 από του χρόνου τούτου και μετέπειτα ο μεταφορέας θα υπακούει στις εντολές του παραλήπτη.

3. Ο παραλήπτης θα έχει εν τούτοις, το δικαίωμα διαθέσεως από του χρόνου κατά τον οποίο συντάσσεται το δελτίο παραδόσεως εάν ο αποστολέας προβεί σε σχετική εγγραφή στο δελτίο παράδοσης.

4. Εάν κατά την ενάσκηση του δικαιώματός του διαθέσεως ο παραλήπτης διέταξε την παράδοση των εμπορευμάτων σε άλλο πρόσωπο, το πρόσωπο αυτό δεν θα έχει δικαίωμα να ονομάζει ετέρους παραλήπτες.

5. Η άσκηση του δικαιώματος διαθέσεως θα τελεί υπό επιφύλαξη των κάτωθι όρων :

α) Ότι ο αποστολέας είναι, εις την αναφερόμενη εις την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου περίπτωση ο παραλήπτης όστις επιθυμεί να ασκήσει το δικαίωμα προσκομίζει το πρώτο αντίγραφο του δελτίου παραδόσεως επί του οποίου καταχωρήθηκαν οι νέες οδηγίες προς το μεταφορέα και άπαντα τα έξοδα, απώλεια και βλάβη τα οποία προέκυψαν εκ της εκτελέσεως των εν λόγω οδηγιών.

β) Ότι η εκτέλεση των εν λόγω οδηγιών είναι δυνατή κατά το χρόνο τον οποίο οι οδηγίες φθάνουν στο πρόσωπο το οποίο πρόκειται να τις εκτελέσει και ούτε επηρεάζουν την κανονική διεξαγωγή των εργασιών του μεταφορέως ούτε βλάπτουν τους αποστολείς ή τους παραλήπτες άλλων αποστολών.

γ) Ότι οι οδηγίες δεν έχουν συνέπεια τον διαχωρισμό του φορτίου.

6. Όταν, λόγω των διατάξεων της παραγράφου 5, β του παρόντος άρθρου ο μεταφορέας δεν δύναται να εκτελέσει τις οδηγίες τις οποίες λαμβάνει θα ειδοποιεί πάραυτα το πρόσωπο το οποίο έδωσε προς αυτό τις εν λόγω οδηγίες.

7. Μεταφορέας ο οποίος δεν εξετέλεσε τις δοθείσες οδηγίες υπό τους όρους τους προβλεπόμενους του παρόντος άρθρου ή ο οποίος εξετέλεσε αυτά χωρίς να ζητήσει όπως του προσκομισθεί στο πρώτο αντίγραφο του δελτίου παράδοσης, θα ευθύνεται έναντι του προσώπου του δικαιούμενου να προβάλει απαίτηση για οποιαδήποτε απώλεια ή ζημιά προκληθείσα εκ του λόγου τούτου.

Άρθρο 13.-1. Μετά την άφιξη των εμπορευμάτων στον καθορισμένο τόπο παράδοσης, ο παραλήπτης θα δικαιούται να ζητήσει από τον μεταφορέα να παραδώσει σε αυτόν, έναντι αποδείξεως το δεύτερο αντίγραφο του δελτίου παράδοσης και τα εμπορεύματα. Εάν η απώλεια των εμπορευμάτων διαπιστωθεί ή εάν τα εμπορεύματα δεν φθάσουν μετά τη λήξη υπό του προβλεπόμενου υπό του άρθρου 19 χρονικού διαστήματος ο παραλήπτης θα δικαιούται να επιβάλλει επ' ονόματί του κατά του μεταφορέα οποιαδήποτε δικαιώματα προκύπτουν από το συμβόλαιο μεταφοράς.

2. Ο παραλήπτης ο οποίος κάνει χρήση αυτού του παρεχόμενου δικαιώματος δυνάμει της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου θα καταβάλλει τις δαπάνες εκείνες που εμφανίζονται ως οφειλόμενες στο δελτίο παράδοσης, περίπτωση όμως διαφωνίας επί του θέματος αυτού ο μεταφορέας δεν θα υποχρεούται να παραδώσει τα εμπορεύματα εκτός αν παρασχεθεί εξασφάλιση εκ μέρους του παραλήπτη.

Άρθρο 14.-1. Εάν για οποιοδήποτε λόγο είναι ή καθίσταται αδύνατον να εκτελεσθεί το συμβόλαιο συμφώνως προς του όρους τους αναφερόμενους προς το δελτίο της παράδοσης πριν την άφιξη των εμπορευμάτων στον καθορισμένο τόπο, ο μεταφορέας θα ζητήσει οδηγίες παρά του προσώπου του δικαιούμενου να διαθέτει τα εμπορεύματα συμφώνως προς τις διατάξεις του άρθρου 12

2. Παρά ταύτα εάν οι συνθήκες είναι τέτοιες ώστε να επιτρέπουν την εκτέλεση της μεταφοράς με όρους διαφορετικούς από εκείνους οι οποίοι αναφέρονται στο δελτίο παράδοσης και εάν ο μεταφορέας δεν κατέστη δυνατόν να λάβει οδηγίες εντός εύλογου χρόνου παρά του προσώπου του

δικαιούμενου να διαθέσει τα εμπορεύματα συμφώνως προς τις διατάξεις του άρθρου 12 θα λαμβάνει τα μέτρα τα οποία κατά την κρίση του εξυπηρετούν τα συμφέροντα του προσώπου του δικαιούμενου να διαθέσει τα εμπορεύματα.

Άρθρο 15.-1. Οσάκις οι συνθήκες εμποδίζουν την παράδοση των εμπορευμάτων μετά την άφιξη αυτών στον καθορισμένο τόπο παράδοσης ο μεταφορέας θα ζητήσει παρά του αποστολέως οδηγίες και ο παραλήπτης αρνείται να παραλάβει τα εμπορεύματα ο αποστολέας θα δικαιούται να τα διαθέσει χωρίς να υποχρεούται να προσκομίσει το πρώτο αντίγραφο του δελτίου παράδοσης.

2. Ακόμα και αν έχει αρνηθεί την παραλαβή των εμπορευμάτων, ο παραλήπτης δύναται παρά ταύτα να ζητήσει την παράδοση εφ' όσον ο μεταφορέας δεν έχει λάβει οδηγίες περί του αντίθετου από τον αποστολέα.

3. Όταν ανακύπτουν συνθήκες οι οποίες εμποδίζουν την παράδοση των εμπορευμάτων αφού ο παραλήπτης ο ασκών τα δικαιώματα έδωσε εντολή να παραδοθούν τα εμπορεύματα σε τρίτο πρόσωπο οι παράγραφοι 1 και 2 του παρόντος άρθρου θα έχουν εφαρμογή εάν ο παραλήπτης ήταν ο αποστολέας και το άλλο πρόσωπο ήταν ο παραλήπτης.

Άρθρο 16.-1. Ο μεταφορέας θα δικαιούται να εισπράξει τη δαπάνη την προέλθουσα εκ της αιτήσεως αυτού δια την παροχή οδηγιών και τα έξοδα τα οποία ήθελε να υποβληθεί για την εκτέλεση των οδηγιών αυτών, εκτός εάν οι δαπάνες αυτές προξενήθηκαν από εσφαλμένη ενέργεια ή από αμέλεια του μεταφορέα.

2. Σε αυτές τις περιπτώσεις τα αναφερόμενα στο άρθρο 14, παράγραφος 1 και στο άρθρο 15, ο φορτωτής δύναται να εκφορτώσει αμέσως τα εμπορεύματα αμέσως για λογαριασμό του προσώπου που έχει το δικαίωμα διαθέσεως αυτών και τότε η μεταφορά θα θεωρείται τερματισθείσα. Ο μεταφορέας θα κρατάει τότε τα εμπορεύματα για λογαριασμό αυτού που έχει τούτο το δικαίωμα. Δύναται εν τούτοις να εμπιστευθεί τα εμπορεύματα σε τρίτο πρόσωπο, και στην περίπτωση αυτή δεν θα ευθύνεται καθ' οποιονδήποτε τρόπο πλην της άσκησης εύλογης φροντίδας για την εκλογή του τρίτου προσώπου. Οι οφειλόμενες δυνάμεις του δελτίου παραδόσεως δαπάνες και κάθε άλλο έξοδο θα παραμείνουν εις βάρος των εμπορευμάτων.

3. Ο μεταφορέας δύναται να πωλήσει τα εμπορεύματα, χωρίς να αναμένει οδηγίες εκ μέρους του δικαιούμενου να τα διαθέσει σε άλλο πρόσωπο εάν τα εμπορεύματα είναι ευπαθή ή κατάσταση αυτών προδικάζει αυτό το ενδεχόμενο, ή εάν τα έξοδα αποθηκεύσεως θα ήταν δυσανάλογα προς την αξία των εμπορευμάτων. Δύναται επίσης να προβεί στην πώληση των εμπορευμάτων σε άλλες περιπτώσεις εάν μετά τη λήξη εύλογου χρονικού διαστήματος δεν έχει λάβει εκ μέρους του έχοντος δικαίωμα διάθεσης των εμπορευμάτων προσώπου οδηγίες περί του αντίθετου τις οποίες δύναται ευλόγως να απαιτηθεί να εκτελέσει.

4. Εάν τα εμπορεύματα πωλήθηκαν σε εφαρμογή του παρόντος άρθρου, το προϊόν της πώλησεως μετά την αφαίρεση των βαρυνόντων τα εμπορεύματα δαπανών, θα τίθεται στη διάθεση του

δικαιούμενου να διαθέτει τα εμπορεύματα προσώπου. Εάν οι εν λόγω δαπάνες υπερβαίνουν το προϊόν της πώλησης ο μεταφορέας θα δικαιούται να λάβει τη διαφορά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

Άρθρο 17.-1. Ο μεταφορέας θα ευθύνεται για ολική ή μερική απώλεια των εμπορευμάτων και για τη βλάβη αυτών την λαμβάνουσα χώρα μεταξύ του χρόνου κατά τον οποίο παραλαμβάνει τα εμπορεύματα και του χρόνου της παραδόσεως, καθώς επίσης και για οποιαδήποτε καθυστέρηση παραδόσεως.

2. Ο μεταφορέας εν τούτοις θα απαλλάσσεται από την ευθύνη εάν η απώλεια, η βλάβη, ή η καθυστέρηση προκληθεί από εσφαλμένη ενέργεια ή αμέλεια του προβάλλοντος απαίτηση, εκ των διδόμενων οδηγιών και όχι ως συνέπεια εσφαλμένης ενέργειας ή αμέλειας εκ μέρους του μεταφορέα εκ κεκρυμένου ελαττώματος των εμπορευμάτων ή λόγω συνθηκών τις οποίες ο μεταφορέας δεν δύναται να αποφύγει και τις συνέπειες των οποίων δεν δύναται να προλάβει.

3. Ο μεταφορέας δεν θα απαλλάσσεται από την ευθύνη λόγω ελαττωματικής καταστάσεως του χρησιμοποιούμενου υπ' αυτού οχήματος προς εκτέλεση της μεταφοράς, λόγω εσφαλμένης ενέργειας ή αμέλειας του προσώπου παρά του οποίου τυχόν εκμίσθωσε το όχημα ή των πρακτόρων ή των υπαλλήλων του τελευταίου.

4. Υπό την επιφύλαξη του άρθρου 18, παράγραφος 2 μέχρι 5, ο μεταφορέας θα απαλλάσσεται της ευθύνης όταν η απώλεια ή βλάβη προέρχεται εκ των ειδικών κινδύνων οι οποίοι ενυπάρχουν σε μία από τις παρακάτω περιπτώσεις :

α) Χρησιμοποίηση ανοικτών ακάλυπτων οχημάτων, όταν η χρησιμοποίηση αυτών ρητώς συμφωνήθει και αναφέρεται στο δελτίο παράδοσης.

β) Η έλλειψη ή η ελαττωματική κατάσταση της συσκευασίας σε περίπτωση εμπορευμάτων τα οποία, από τη φύση τους, υπόκεινται σε φθορά ή βλάβη όταν δεν είναι συσκευασμένα ή καταλλήλως συσκευασμένα.

γ) Χειρισμός, φόρτωση, στοιβασία ή εκφόρτωση των εμπορευμάτων από τον αποστολέα, στον παραλήπτη ή πρόσωπο που ενεργεί για λογαριασμό του αποστολέα ή του παραλήπτη.

δ) Η φύση ορισμένων ειδών εμπορευμάτων τα οποία ειδικώς εκθέτει σε ολική ή μερική απώλεια ή βλάβη, κυρίως λόγω θραύσεως, σκουριάς, σήψης, αποξήρανσης, ροή, συνήθους φύρα, ή της επενέργειας σκώρων ή ζουφίων.

ε) Ανεπάρκεια ή ακαταλληλότητα σημείων και αριθμών επί των δεμάτων.

5. Οσάκις δυνάμει του παρόντος άρθρου ο μεταφορέας δεν ευθύνεται προς εκείνους οι οποίοι προκαλούν την απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση συντελεστών, θα ευθύνεται μόνο κατά την έκταση

κατά την οποία οι συντελεστές, για τους οποίους ευθύνεται δυνάμει του παρόντος άρθρου, συνέβαλαν στην απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση.

Άρθρο 18.-1. Το βάρος της απόδειξης ότι η απώλεια ή βλάβη ή η καθυστέρηση οφείλεται σε μία από τις αιτίες που αναφέρονται στο άρθρο 17 παράγραφος 2 θα εναπόκεινται στο μεταφορέα.

2. Όταν ο μεταφορέας αποδείξει ότι υπό τις συνθήκες της περίπτωσης, απώλειας ή βλάβης θα ήταν δυνατό να αποδοθεί σε έναν από του πολλούς ειδικούς κινδύνους που αναφέρθηκαν στο άρθρο 17, παράγραφος 4, θα συμπεραίνεται ότι προκλήθηκε αυτό. Ο προβάλλον απαιτήση εν τούτοις θα δικαιούται να αποδείξει ότι η απώλεια ή βλάβη δεν οφείλεται, πράγματι ούτε ολικώς ούτε μερικώς, σε κάποιον από τους κινδύνους αυτούς.

3. Το τεκμήριο αυτό δεν θα έχει εφαρμογή στις περιπτώσεις τις οριζόμενες στο άρθρο 17, παράγραφος 4, α, εάν διαπιστωθεί ασύνηθες έλλειμμα ή απώλεια οποιουδήποτε δέματος.

4. Εάν η μεταφορά εκτελείται με ειδικώς εξοπλισμένα οχήματα εκ των επιδράσεων της θερμότητας, ψύχους, διακυμάνσεων θερμοκρασίας, ή της υγρασίας της ατμόσφαιρας, ο μεταφορέας δεν θα δικαιούται να απαιτήσει να τύχει των πλεονεκτημάτων του άρθρου 17, παράγραφος 4, δ, εκτός αν αποδείξει ότι όλα τα μέτρα τα επιβαλλόμενα σε αυτόν, εν προκειμένω σε σχέση προς την εκλογή, συντήρηση και χρήση αυτού του εξοπλισμού ελήφθησαν και ότι αυτός συμμορφώθηκε προς οποιεσδήποτε ειδικές οδηγίες δόθηκαν σε αυτόν.

5. Ο μεταφορέας δεν θα δικαιούται να απαιτήσει να τύχει των πλεονεκτημάτων του άρθρου 17, παράγραφος 4, στ, εκτός αν αποδείξει ότι όλα τα μέτρα τα επιβαλλόμενα συνήθως σε αυτόν εν προκειμένω ελήφθησαν και ότι και αυτός συμμορφώθηκε σε οποιεσδήποτε ειδικές οδηγίες δόθηκαν σε αυτόν.

Άρθρο 19. Καθυστερήσεις παραδόσεως θα νοείται ότι έλαβε χώρα όταν τα εμπορεύματα δεν παραδόθηκαν εντός του συμφωνηθέντος χρονικού ορίου ή όταν μη υπάρχοντος συμφωνημένου χρονικού ορίου η πραγματική διάρκεια της μεταφοράς, λαμβανομένων υπ' όψιν των συνθηκών της περίπτωσης και ειδικώς, εις την περίπτωση τμηματικών φορτίων του απαιτούμενου χρόνου για την συμπλήρωση πλήρους φορτίου κατά κανονικό τρόπο, υπερβαίνει τον χρόνο που θα ήταν εύλογο να γίνει για επιμελή μεταφορά.

Άρθρο 20.-1. Το γεγονός ότι τα εμπορεύματα δεν παραδόθηκαν εντός τριάντα ημερών από τη λήξη του συμφωνημένου χρονικού ορίου, εντός εξήντα ημερών από τον χρόνο τον οποίο ο μεταφορέας παρέλαβε τα εμπορεύματα, θα αποτελεί οριστική απόδειξη απώλειας εμπορευμάτων, το δε δικαιούμενο να λάβει απαιτήση πρόσωπο δύναται τότε να θεωρεί αυτά ως απολεσθέντα.

2. Το πρόσωπο που έχει αυτό το δικαίωμα δύναται με την είσπραξη αποζημίωσης για τα ελλείποντα εμπορεύματα, να ζητήσει εγγράφως όπως ειδοποιηθεί αμέσως εάν τα εμπορεύματα ανεβρεθούν εντός του έτους του επόμενου της καταβολής της αποζημίωσης. Θα του παρασχεθεί εγγράφως βεβαίωση αυτής της αίτησης.

3. Εντός των τριάντα ημερών των επομένων της λήψης αυτής της ειδοποίησης το δικαιούμενο ως ανωτέρω πρόσωπο δύναται να ζητήσει να παραδοθούν σε αυτόν τα εμπορεύματα έναντι πληρωμής της αποζημίωσης. Θα του παρασχεθεί εγγράφως βεβαίωση αυτής της αίτησης.

4. Εν απουσία της εν παράγραφο 2 αναφερόμενη αίτηση ή οποιονδήποτε οδηγιών παρεχόμενων εντός της παραγράφου 3 οριζόμενης χρονικού διαστήματος, ή εάν τα εμπορεύματα δεν βρέθηκαν μέχρι χρονικού διαστήματος πέρα του έτους από της πληρωμής της αποζημίωσης, ο μεταφορέας θα δικαιούται να χειριστεί αυτά συμφώνως προς τη νομοθεσία του τόπου στον οποίο βρίσκονται τα εμπορεύματα.

Άρθρο 21. Εάν τα εμπορεύματα παραδόθηκαν από τον παραλήπτη άνευ εισπράξεως της χρεώσεως, «τοίς μετρητοίς άμα τη παραδόσει» θα πρέπει να εισπραχθεί από το μεταφορέα δύναμει των όρων του συμβολαίου μεταφοράς, ο μεταφορέας θα είναι υπεύθυνος έναντι του αποστολέα για αποζημίωση μη υπερβαίνουσα το ποσό αυτής της χρεώσεως άνευ βλάβης του δικαιώματος αυτού να στραφεί κατά του παραλήπτη.

2. Εμπορεύματα επικίνδυνης φύσης υπό τις παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου αναφερόμενες συνθήκες, ο μεταφορέας δεν γνώριζε ότι είναι επικίνδυνα δύναται, οποτεδήποτε και οπουδήποτε, να εκφορτωθούν, καταστραφούν η καταστούν ακίνδυνα από τον μεταφορέα άνευ αποζημίωσης, περαιτέρω ο αποστολέας θα ευθύνεται για κάθε έξοδο, απώλεια που προκύπτει από την παράδοση προς μεταφορά ή από τη μεταφορά αυτών.

Άρθρο 23.-1. Όταν δύναμει των διατάξεων της παρούσης σύμβασης, ο μεταφορέας ευθύνεται για αποζημίωση σε σχέση με μερική ή ολική απώλεια εμπορευμάτων, η αποζημίωση αυτή θα υπολογίζεται με αναφορά προς την αξία των εμπορευμάτων στον τόπο και κατά τον χρόνο τον οποίο γίνονται δεκτά προς αναφορά.

2. Η αξία των εμπορευμάτων θα ορίζεται σύμφωνα με την τιμή του χρηματιστηρίου εμπορευμάτων ή εάν δεν υπάρχει τέτοια τιμή σύμφωνα με την τρέχουσα τιμή της αγοράς, ή εάν δεν υφίσταται τιμή του χρηματιστηρίου εμπορευμάτων ή τρέχουσα τιμή της αγοράς, με αναφορά προς τη συνήθη τιμή εμπορευμάτων αυτού του είδους και της ίδιας ποιότητας.

3. Η αποζημίωση εν τούτοις δεν θα υπερβαίνει τα 25 φράγκα ανά χιλιόγραμμο μικτού βάρους. «Φράγκο» νοείται το χρυσό φράγκο βάρους 10/31 του γραμμαρίου και καθαρότητας 900 επί τοις χιλίοις.

4. Επιπροσθέτως οι δαπάνες μεταφοράς, τελωνειακοί δασμοί και οι άλλες επιβαρύνσεις που προκύπτουν σε σχέση με τη μεταφορά θα αποδίδονται εξ' ολοκλήρου σε περίπτωση ολικής απώλειας και κατ' αναλογία της υφιστάμενης απώλειας σε περίπτωση μερικής απώλειας αλλά ουδεμία περαιτέρω αποζημίωση δεν θα είναι καταβλητέα.

5. Σε περίπτωση καθυστέρησης, εάν ο προβάλλων απαίτηση αποδείξει ότι η βλάβη προήλθε εξ' αυτής ο μεταφορέας θα καταβάλει αποζημίωση για τη βλάβη αυτή μη υπερβαίνουσα τη δαπάνη

μεταφοράς.

6. Μεγαλύτερη αποζημίωση δύναται να απαιτηθεί μόνο οσάκις η αξία των εμπορευμάτων ή ειδικό ενδιαφέρον για την παράδοση δηλωθεί σύμφωνα προς τα άρθρα 24 και 26.

Άρθρο 24. Ο αποστολέας δύναται έναντι καταβολής συμφωνημένου συμπληρωματικού ποσού να δηλώσει στο δελτίο παράδοσης αξία για τα εμπορεύματα υπερβαίνουσα το όριο το οριζόμενο στο άρθρο 23 παράγραφος 3, σε αυτή δε την περίπτωση το ποσό της δηλωθείσας αξίας θα αντικαταστήσει το εν λόγω όριο.

Άρθρο 25.-1. Σε περίπτωση ζημιάς ο μεταφορέας θα ευθύνεται για το ποσό του οποίου ζημιώθηκε η αξία των εμπορευμάτων, υπολογιζόμενη σε σχέση με την αξία των εμπορευμάτων την οριζόμενη σύμφωνα με το άρθρο 23 παράγραφος 1, 2 και 4.

2. Η αποζημίωση δεν δύναται εν τούτοις να υπερβεί :

- α) Εάν ολόκληρο το φορτίο υπέστη ζημιά το πληρωτέο ποσό σε περίπτωση ολικής απώλειας
- β) Εάν μέρος μόνο του φορτίου υπέστη βλάβη το πληρωτέο ποσό σε περίπτωση απώλειας περί του οποίου πρόκειται μέρος.

Άρθρο 26.-1. Ο αποστολέας δύναται έναντι καταβολής συμφωνημένου συμπληρωματικού ποσού να καθορίσει το ποσό ειδικού ενδιαφέροντος για την πραγματοποίηση παράδοσης σε περίπτωση απώλειας ή ζημιάς η υπέρβασης του συμφωνηθέντος χρονικού ορίου, με εγγραφή του ποσού αυτού στο δελτίο παράδοσης.

2. Εάν έγινε δήλωση ειδικού ενδιαφέροντος για την πραγματοποίηση της παράδοσης αποζημίωσης για την πρόσθετη απώλεια ή ζημιά δύναται να απαιτηθεί μέχρι του συνολικού ποσού του δηλωθέντος ενδιαφέροντος, ανεξαρτήτως προβλεπόμενης υπό των άρθρων 23, 24 και 25 αποζημίωσης.

Άρθρο 27.-1. Ο προβάλλον απαίτηση θα δικαιούται να απαιτήσει τόκο επί της καταβλητέας αποζημίωσης. Ο τόκος αυτός υπολογιζόμενος επί πέντε τοις εκατό ετησίως θα λογίζεται από τις ημερομηνίες κατά την οποία απεστάλη η έγγραφη απαίτηση προς το μεταφορέα ή εάν δεν υπάρχει αυτή η απαίτηση από την ημερομηνία κατά την οποία άρχισαν οι δικαστικές ενέργειες.

2. Όταν τα ποσά επί των οποίων βασίζεται ο υπολογισμός της αποζημίωσης δεν είναι εκφρασμένα στο νόμισμα της χώρας στην οποία προβάλλεται απαίτηση πληρωμής, η μετατροπή θα γίνεται προς την ισχύουσα ισοτιμία της ημέρας και στον τόπο πληρωμής της αποζημίωσης.

Άρθρο 28.-1. Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες βάση της κείμενης νομοθεσίας απώλεια, ζημιά ή καθυστέρηση που προκύπτει από τη μεταφορά δυνάμει της παρούσας συμβάσεως, προκύπτει θέμα εξωσυμβατικής απαίτησεως, ο μεταφορέας δύναται να επωφεληθεί των διατάξεων της παρούσας σύμβασης οι οποίες αποκλείουν την ευθύνη αυτού, ή οι οποίες ορίζουν ή περιορίζουν την οφειλόμενη αποζημίωση.

2. Σε περιπτώσεις όπου θέμα εξωσυμβατικής ευθύνης η απώλεια ή ζημιά η καθυστέρηση ενός των προσώπων για τα οποία ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος σύμφωνα με τους όρους του άρθρου 3 είναι

σε ισχύ αυτού του προσώπου δύναται επίσης να επωφεληθεί των διατάξεων της παρούσας σύμβασης οι οποίες εξαιρούν την υπευθυνότητα του μεταφορέα και ορίζουν ή περιορίζουν την οφειλόμενη αποζημίωση.

Άρθρο 29.-1. Ο μεταφορέας δεν θα δικαιούται να επωφεληθεί των διατάξεων του παρόντος κεφαλαίου οι οποίες αποκλείουν ή περιορίζουν την ευθύνη αυτού οι ή οποίες μεταφέρουν το βάρος της αποδείξεως ή εάν η ζημιά προκληθεί λόγω ηθελημένης κακής διαχείρισης αυτού ή από αυτή την παράλειψη αυτού συμφώνως προς την νομοθεσία του έχοντος την δικαιοδοσία της υπόθεσης δικαστηρίου θεωρείται ως ισοδυναμούσα προς ηθελημένη κακή διαχείριση εκ μέρους αυτού.

2. Η ίδια διάταξη θα έχει εφαρμογή εάν η ηθελημένη κακή διαχείριση ή παράλειψη διαπραχθούν υπό των πρακτόρων ή υπαλλήλων του μεταφορέα ή οποιωνδήποτε ετέρων προσώπων των οποίων γίνεται χρήση των υπηρεσιών για την εκτέλεση της μεταφοράς όταν οι εν λόγω πράκτορες υπηρέτες ή λοιπά πρόσωπα, ενεργούν εντός των πλαισίων της απασχολήσεώς του. Περαιτέρω σε αυτήν την περίπτωση οι εν λόγω πράκτορες, υπάλληλοι ή άλλα πρόσωπα δεν θα δικαιούνται να επωφεληθούν όσο αφορά την προσωπική τους ευθύνη, των διατάξεων του παρόντος κεφαλαίου των αναφερόμενων στην παράγραφο 1.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΓΩΓΕΣ

Άρθρο 31.-1. Εάν ο παραλήπτης προβεί σε παραλαβή των εμπορευμάτων χωρίς να ελέγξει την κατάσταση αυτών μετά του μεταφορέως ή χωρίς να κοινοποιήσει σε αυτόν επιφυλάξεις δίδοντας σε αυτών γενική ένδειξη της απώλειας ή της βλάβης, όχι αργότερα του χρόνου παραδόσεως σε περίπτωση εμφανούς απώλειας ή ζημιάς και εντός επτά ημερών από την παράδοση εξαιρουμένων των Κυριακών και επίσημων αργιών, σε περίπτωση απώλειας ή ζημιάς μη εμφανούς, το γεγονός της υπ' αυτού παραλαβής θα αποσταλεί απόδειξη PRIMA FACIE ότι παρέλαβε τα εμπορεύματα σε κάποια κατάσταση αναφέρεται στο δελτίο παράδοσης. Σε περίπτωση απώλειας ή ζημιάς η οποία δεν είναι εμφανής, οι περί των πρόκειται επιφυλάξεις δέον να γίνονται εγγράφως.

2. Όταν η κατάσταση των εμπορευμάτων έχει δεόντως ελεγχθεί υπό του παραλήπτη και του μεταφορέα, αποδεικτικά στοιχεία αντικρούοντα το αποτέλεσμα του ελέγχου τούτου θα είναι αποδεκτά μόνο σε περίπτωση απώλειας ή ζημιάς η οποία δεν είναι εμφανής και υπό τον όρο ότι ο παραλήπτης έχει δεόντως κοινοποιήσει εγγράφως επιφυλάξεις προς τον μεταφορέα εντός επτά ημερών εξαιρουμένων των Κυριακών και των επίσημων αργιών, από τις ημερομηνίες του ελέγχου.

3. Ουδεμία αποζημίωση θα είναι καταβλητέα για καθυστέρηση παράδοσης εκτός εάν έχει κοινοποιηθεί εγγράφως επιφύλαξη προς το μεταφορέα, εντός είκοσι μίας ημερών από τον χρόνο κατά τον οποίο τα εμπορεύματα ετέθησαν στη διάθεση του παραλήπτη.

4. Κατά τον υπολογισμό των χρονικών ορίων των προβλεπόμενων υπό του παρόντος άρθρου, η ημερομηνία παραδόσεως ή η ημερομηνία ελέγχου ή η ημερομηνία κατά την οποία τα εμπορεύματα ετέθησαν στη διάθεση του παραλήπτη κατά περίπτωση, δεν θα περιλαμβάνονται.

5. Ο μεταφορέας και ο παραλήπτης θα παρέχουν σε άλλους κάθε λογική διευκόλυνση για την διενέργεια αναγκαίων ερευνών και ελέγχων.

Άρθρο 31.-1. Επί δικαστικών μεταφορών επί μεταφοράς δυνάμει της παρούσας συμβάσεως ο ενάγων δύναται να εγείρει αγωγή ενώπιον οποιουδήποτε δικαστηρίου συμβαλλόμενης χώρας οριζόμενου βάσει συμφωνίας μεταξύ των αντιδίκων και επιπροσθέτως, ενώπιον των δικαστηρίων χώρας στην επικράτεια της οποίας :

α) Ο εναγόμενος διαμένει συνήθως, ή έχει την έδρα των εργασιών του ή η το υποκατάστημα ή πρακτορείο μέσω του οποίου γίνεται το συμβόλαιο της μεταφοράς ή

β) Βρίσκεται ο τόπος στον οποίο παραλήφθηκαν τα εμπορεύματα από τον μεταφορέα ή ο οριζόμενος τόπος για την παράδοση και ενώπιον ουδενός ετέρου δικαστηρίου.

2. Οσάκις σε σχέση με την απαίτηση της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου εκκρεμεί αγωγή ενώπιον δικαστηρίου αρμόδιου δυνάμει της εν λόγω παραγράφου, ή οσάκις εν σχέση προς αυτήν την απαίτηση εξεδόθη απόφαση υπό του εν λόγω δικαστηρίου ουδεμία νέα αγωγή θέλει εγερθεί μεταξύ των ιδίων αντιδίκων εκ των αυτών εκτός εάν η απόφαση του δικαστηρίου ενώπιον του οποίου κατετέθη η πρώτη αγωγή δεν είναι να εκτελεσθή στη χώρα την οποία εγείρονται οι νέες δικαστικές ενέργειες.

3. Οσάκις απόφαση εκδιδόμενη από δικαστήριο συμβαλλόμενης επί οποιασδήποτε αγωγής ως η αναφερόμενη στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου έχει καταστεί εφαρμοστέα στην εν λόγω χώρα, θα καθίσταται ωσαύτως εφαρμοστέα έκαστων των λοιπών συμβαλλόμενων κρατών, ευθύς ως οι απαιτούμενες στην χώρα περί την οποία πρόκειται διατυπώσεις εκπληρωθούν. Οι διατυπώσεις αυτές δεν θα επιτρέπουν την επανεξέταση της ουσίας της υπόθεσης.

4. Οι διατάξεις της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου θα έχουν εφαρμογή επί αποφάσεων ληφθεισών κατόπιν εκδικάσεως, αποφάσεων ερήμην και συμβιβασμών βεβαιουμένων δια δικαστικής αποφάσεως δεν θα έχουν εφαρμογή όμως επί προσωρινών αποφάσεων ή επί επιδικάσεων για ζημιά πέραν των εξόδων εις βάρος ενάγοντος ο οποίος ολικώς ή μερικώς δεν τυγχάνει ικανοποιήσεως επί της αγωγής του.

5. Διασφάλιση για τα έξοδα δεν θα απαιτείται επί δικαστικών ενεργειών συνέπεια μεταφοράς δυνάμει της παρούσας σύμβασης υπό υπηκόων συμβαλλομένων χωρών διαμενοντών ή εχόντων την έδρα των εργασιών αυτών σε μία εκ των εν λόγω χωρών.

Άρθρο 32.-1. Ο περιοριστικός χρόνος για την έγερση αγωγής συνέπεια μεταφοράς δυνάμει της παρούσας σύμβασης θα είναι ενός έτους. Παρά ταύτα, σε περίπτωση ηθελημένης κακής διαχείρισης ή αμέλειας, συμφώνως προς την νομοθεσία του επιληφθέντος της υποθέσεως δικαστηρίου, θεωρείται ως

αντιστοιχούσα προς ηθελημένη κακή διαχείριση, το περιοριστικό χρονικό διάστημα θα είναι τρία έτη.

Το περιοριστικό χρονικό διάστημα θα άρχεται υπολογιζόμενο

α) Σε περίπτωση ολικής απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης παραδόσεως, από την ημερομηνία παράδοσης

β) Σε περίπτωση ολικής απώλειας από την τριακοστή μέρα μετά τη λήξη του συμφωνηθέντος χρονικού ορίου ή οσάκις δεν υφίσταται συμφωνηθέν χρονικό όριο, από την εξηκοστή ημέρα από την ημερομηνία κατά την οποία τα εμπορεύματα παραλήφθηκαν από τους μεταφορείς.

γ) Σε κάθε άλλη περίπτωση, κατά τη λήξη χρονικού διαστήματος τριών μηνών μετά την υπογραφή του συμβολαίου μεταφοράς. Η ημέρα κατά την οποία το περιοριστικό χρονικό διάστημα που αρχίζει να υπολογίζεται, δεν θα περιλαμβάνεται σε αυτό.

2. Υποβαλλόμενη εγγράφως απαίτηση δεν θα διακόπτει το περιοριστικό χρονικό όριο μέχρι την ημερομηνία κατά την οποία ο μεταφορέας απορρίπτει την απαίτηση με έγγραφο κοινοποίησης και επιστρέφει τα προσαρτημένα σε αυτήν έγγραφα.

Εάν μέρος της απαίτησης γίνει αποδεκτό, το περιοριστικό χρονικό διάστημα θα αρχίζει να υπολογίζεται εκ νέου μόνο σε σχέση προς το παραμένον εισέτι υπό αμφισβήτηση μέρος της απαίτησεως. Το βάρος της αποδείξεως λήψης της απαίτησης, ή της απάντησης και της επιστροφής των εγγράφων θα εναπόκειται στον διάδικο ο οποίος βασίζεται επί αυτών των δεδομένων. Η πορεία του περιοριστικού ορίου δεν θα διακόπτεται από περαιτέρω απαιτήσεις που έχουν αυτό το αντικείμενο.

3. Υπό την επιφύλαξη των διατάξεων της ανωτέρου παραγράφου 2, η παράταση του περιοριστικού χρονικού διαστήματος θα διέπεται από τη νομοθεσία του επιληφθέντος την απόφαση δικαστηρίου. Η εν λόγω νομοθεσία θα διέπει επίσης τα δημιουργούμενα νέα δικαιώματα αγωγής.

4. Δικαίωμα αγωγής το οποίο έχει παραγραφεί λόγω παρελεύσεως του χρόνου δεν δύναται να ασκήσει δι' ανταπαιτήσεως.

Άρθρο 33. Το συμβόλαιο μεταφοράς δύναται να περιέχει όρο απονομής δικαιοδοσίας προς διαιτητικό δικαστήριο εάν ο απονέμων δικαιοδοσία προς δικαστήριο όρος προβλέπει ότι το δικαστήριο θα εφαρμόσει την παρούσα σύμβαση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΟΥ ΕΚΤΕΛΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΔΙΑΔΟΧΙΚΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ

Άρθρο 34. Εάν μεταφορά διεπόμενη από μοναδικό συμβόλαιο εκτελεσθεί από διαδοχικούς οδικούς μεταφορείς, έκαστος εξ αυτών θα είναι υπεύθυνος για την εκτέλεση ολόκληρης της εργασίας

του δεύτερου μεταφορέα και εκάστου επόμενου τοιούτου καθισταμένων συμβαλλόμενων στο συμβόλαιο μεταφοράς, δυνάμει των όρων του δελτίου παράδοσης, λόγω αποδοχής υπ' αυτών των εμπορευμάτων και του δελτίου παράδοσης.

Άρθρο 35.-1. Μεταφορέας αποδεχόμενος τα εμπορεύματα από προηγούμενο μεταφορέα θα χορηγεί προς τον τελευταίο χρονολογημένη απόδειξη. Θα καταχωρεί το όνομα αυτού στο δεύτερο αντίγραφο του δελτίου παράδοσης. Οσάκις έχει εφαρμογή, θα καταχωρεί στο αντίγραφο του δελτίου παράδοσης και επί της απόδειξης επιφυλάξεις του είδους του προβλεπόμενου υπό του άρθρου 8 παράγραφος 2.

2. Οι διατάξεις του άρθρου 9, θα έχουν εφαρμογή επί των σχέσεων μεταξύ διαδοχικών μεταφορέων

Άρθρο 36. Πλην της περίπτωσης ανταπαιτήσεως επί αγωγής που αφορά απαίτηση βασιζόμενη επί του ίδιου συμβολαίου μεταφοράς, δικαστικές ενέργειες σε σχέση προς την ευθύνη για απώλεια βλάβη καθυστέρηση δύναται να εγερθούν μόνο κατά του πρώτου μεταφορέα, του τελευταίου μεταφορέα του μεταφορέα ο οποίος εξετάζει το μέρος εκείνο της μεταφοράς κατά τη διάρκεια του οποίου έλαβε χώρα το προκαλέσαν απώλεια, βλάβη, καθυστέρηση συμβάν, αγωγή δύναται να εγερθεί συγχρόνως κατά πλειόνων των εν λόγω μεταφορέων.

Άρθρο 37. Μεταφορέας όστις κατέβαλε αποζημίωση σε συμμόρφωση προς τις διατάξεις της παρούσας σύμβασης, θα δικαιούται να ανακτήσει αυτήν την αποζημίωση εντόκως και μετά των δαπανών και εξόδων τα οποία προέκυψαν λόγω της απαιτήσεως, παρά των λοιπών μεταφορέων οι οποίοι συμμετέχουν στη μεταφορά, υπό την επιφύλαξη των παρακάτω διατάξεων :

α) Ο υπεύθυνος για την απώλεια ή ζημιά μεταφορέας θα είναι αποκλειστικός υπεύθυνος για αποζημίωση είτε καταβαλλόμενη υπό του ιδίου είτε υπό ετέρου μεταφορέα.

β) Όταν η απώλεια ή ζημιά προκληθεί εκ των ενεργειών δύο η περισσοτέρων μεταφορέων, έκαστος εξ αυτών θα καταβάλει ποσό κατά αναλογία του μεριδίου ευθύνης αυτού. Εάν δεν είναι δυνατό να γίνει καταμερισμός ευθύνης, έκαστος μεταφορέας θα ευθύνεται κατά αναλογία του μεριδίου της πληρωμής κατά τη μεταφορά, το οποίο του οφείλεται.

γ) Εάν δεν είναι δυνατόν να εξακριβωθεί σε ποιον από τους μεταφορείς αποδίδεται η ευθύνη για την απώλεια ή ζημιά, το ποσό της αποζημίωσης θα κατανέμεται μεταξύ απάντων των μεταφορέων όπως ορίζεται στο εδάφιο β ανωτέρω

Άρθρο 38. Εάν ένας από τους μεταφορείς είναι φερέγγυος, το μερίδιο αποζημίωσης το οφειλόμενο υπ' αυτού και μη καταβληθέν υπ' αυτού θα κατανέμεται μεταξύ των λοιπών μεταφορέων κατά αναλογία του μεριδίου της πληρωμής για τη μεταφορά του οφειλόμενου προς αυτούς.

Άρθρο 39.-1. Ουδείς μεταφορέας κατά του οποίου ηγέρθη απαίτηση δυνάμει των άρθρων 37 και 38, δικαιούται να αμφισβητήσει την ισχύ της πληρωμής της γενομένης υπό του εγχειρόντος την απαίτηση μεταφορέα, εάν το ποσό της αποζημίωσης είχε καθορισθεί από δικαστική εξουσία και

επεδόθει προς τον πρώτο αναφερόμενο μεταφορέα νομίμως ειδοποίηση περί της αγωγής και του παρασχέθηκε η ευκαιρία να υποβάλλει αίτηση εμφανώς ενώπιον του δικαστηρίου.

2. Μεταφορέας που επιθυμεί να εγείρει αγωγή για την άσκηση δικαιώματος ανακτήσεως για να προβάλλει την απαίτηση ενώπιον του αρμόδιου δικαστηρίου της χώρας στην οποία ένας από τους μεταφορείς διανέμει συνήθως ή έχει την έδρα των εμπορικών εργασιών του ή το υποκατάστημα ή το πρακτορείο δια των οποίων έγινε το συμβόλαιο μεταφοράς. Άπαντες οι ενδιαφερόμενοι μεταφορείς δύναται να καταστούν εναγόμενοι στην ίδια αγωγή.

3. Οι διατάξεις του άρθρου 32, παράγραφος 3 και 4, θα έχουν εφαρμογή επί δικαστικών αποφάσεων λαμβανομένων κατά τη διαδικασία περί τα άρθρα 37 και 38.

4. Οι διατάξεις του άρθρου 32 θα έχουν εφαρμογή επί απαιτήσεων μεταξύ μεταφορέων. Το περιοριστικό χρονικό διάστημα θα άρχεται εν τούτοις να διανύεται είτε κατά την ημερομηνία της αρχικής δικαστικής απόφασης που καθορίζει το ποσό της αποζημίωσης της πληρωτέας δυνάμει των διατάξεων της παρούσας σύμβασης, είτε εάν υφίσταται τοιαύτη δικαστική απόφαση, από την πραγματική ημερομηνία πληρωμής.

Άρθρο 40. Οι μεταφορείς θα είναι ελεύθεροι να συμφωνήσουν μεταξύ τους επί διατάξεων ετέρων πλην των οριζόμενων στα άρθρα 37 και 38.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

ΑΚΥΡΟΤΗΤΑ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΑΝΤΙΘΕΤΩΝ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΣΥΜΒΑΣΗ

Άρθρο 41.-1. Υπό την επιφύλαξη του άρθρου 40, οποιοσδήποτε όρος ο οποίος αμέσως ή εμμέσως μειώνει την ισχύ των διατάξεων της παρούσας σύμβασης θα είναι άκυρος και άνευ ισχύος. Η ακυρότητα του όρου αυτού δεν θα συνεπάγεται ακυρότητα των λοιπών διατάξεων του συμβολαίου.

1. Ειδικότερα ασφαλιστικό όφελος υπέρ του μεταφορέα ή οποιοσδήποτε όρος μεταβιβάζων το βάρος της αποδείξεως θα είναι άκυρα και άνευ ισχύος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 42.-1. Η παρούσα σύμβαση είναι ανοικτή προς υπογραφή ή προσχώρηση υπό χωρών μελών της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Επιτροπής και χωρών γενομένων δεκτών στην κοινότητα υπό συμβουλευτική ιδιότητα δυνάμει της παραγράφου 8 της Αναφοράς της Επιτροπής.

2. Αυτές οι χώρες που είναι δυνατόν να μετέχουν σε ορισμένες δραστηριότητες της Ευρωπαϊκής Οικονομικής επιτροπής δύναται να καταστούν συμβαλλόμενα μέρη της παρούσας

σύμβασης προσχωρώντας σε αυτή μετά τη θέση σε ισχύ αυτής.

3. Η σύμβαση θα είναι ανοικτή προς υπογραφή, μέχρι της 31 Αυγούστου 1956

Μετά από αυτά θα είναι ανοικτή για προσχώρηση.

4. Η παρούσα σύμβαση θα επικυρωθεί.

5. Η επικύρωση ή προσχώρηση θα πραγματοποιείται με την κατάθεση εγγράφων παρά το Γενικό Γραμματέα Ηνωμένων Εθνών.

Άρθρο 43.-1. Η παρούσα σύμβαση θα τεθεί σε ισχύ την ενενηκοστή ημέρα μετά την κατάθεση των εγγράφων επικύρωσης ή προσχώρησης υπό πέντε εκ των χωρών των αναφερόμενων στο άρθρο 42, παράγραφος 1.

2. Για οποιαδήποτε χώρα επικυρωμένη ή προσχωρημένη σε αυτή αφού πέντε χώρες κατέθεσαν τα έγγραφα επικύρωσης ή προσχώρησης αυτών, η παρούσα σύμβαση θα τίθεται σε ισχύ την ενενηκοστή ημέρα μετά της υπό ρηθείσης χώρα κατάθεση του εγγράφου της επικύρωσης ή προσχώρησης αυτής.

Άρθρο 44.-1. Οποιοδήποτε συμβαλλόμενο μέρος δύναται να καταγγείλει την παρούσα σύμβαση ειδοποιών περί τούτου το Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών .

2. Η καταγγελία θα έχει εφαρμογή δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία λήψεως από το Γενικό Γραμματέα της κοινοποίησης της καταγγελίας.

Άρθρο 45. Εάν μετά τη θέση σε ισχύ της παρούσας σύμβασης, ο αριθμός των συμβαλλόμενων μερών μειωθεί, λόγω καταγγελιών, σε λιγότερους των πέντε, η σύμβαση θα παύει ισχύει από την ημερομηνία κατά την οποία η τελευταία των καταγγελιών αυτών τίθεται σε ισχύ.

Άρθρο 46.-1. Οποιαδήποτε χώρα δύναται κατά του χρόνου καταθέσεως του εγγράφου της επικύρωσης η προσχωρήσεως η οποτεδήποτε έκτοτε, να δηλώσει με κοινοποίηση απευθυνόμενη προς το Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών ότι η παρούσα σύμβαση θα επεκτείνεται επί όλων ή οποιουδήποτε εκ των εδαφίων για τις διεθνείς σχέσεις των οποίων είναι αυτή υπεύθυνη. Η σύμβαση θα επεκτείνεται επί του εδάφους ή των εδαφών των αναφερόμενων στην κοινοποίηση από την ενενηκοστή ημέρα μετά την λήψη αυτής από τον Γενικό Γραμματέα ή αν κατά την ημέρα εκείνη η σύμβαση δεν έχει τεθεί σε ισχύ εισέτι, κατά το χρόνο θέσεως της σε ισχύ.

2. Οποιαδήποτε χώρα η οποία προέβη σε δήλωση δυνάμει της προηγούμενης επεκτείνουσα την παρούσα σύμβαση επί οποιουδήποτε εδάφους για τις διεθνείς σχέσεις του οποίου είναι αυτή υπεύθυνος δύναται να καταγγείλει τη σύμβαση χωριστά σε σχέση προς το εν λόγω έδαφος συμφώνως προς τις διατάξεις του άρθρου 44.

Άρθρο 47. Οποιαδήποτε διαφωνία μεταξύ δύο ή περισσότερων συμβαλλόμενων μερών σχετική με την ερμηνεία ή την εφαρμογή της παρούσας σύμβασης την οποία η συμβαλλόμενοι αδυνατούν να λύσουν με διαπραγματεύσεις ή με άλλα μέσα δύναται, με την αίτηση οποιουδήποτε εκ των ενδιαφερομένων μερών, να παραπεμφθεί προς επίλυση στο διεθνές δικαστήριο.

Άρθρο 48.-1. Έκαστο συμβαλλόμενο μέρος δύναται, κατά το χρόνο της υπογραφής, επικυρώσεως ή προσχωρήσεως στην παρούσα σύμβαση, να δηλώσει ότι δεν θεωρεί εαυτόν δεσμευμένο υπό του άρθρου 47 της συμβάσεως. Έτερα συμβαλλόμενα μέρη δεν θα δεσμεύονται υπό του άρθρου 47 σε σχέση προς οποιουδήποτε συμβαλλόμενου μέρους του οποίου διατύπωσε αυτή την επιφύλαξη.

2. Οποιοδήποτε συμβαλλόμενο μέρος έχει διατυπώσει επιφύλαξη όπως προβλέπεται στην παράγραφο 1 δύναται οποτεδήποτε να ανακαλέσει αυτή την επιφύλαξη ειδοποιώντας σχετικώς το Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών.

3. Ουδεμία άλλη επιφύλαξη επί την παρούσα σύμβαση επιτρέπεται.

Άρθρο 49.-1. Μετά την ισχύ της παρούσα σύμβασης επί τριετία, οποιοδήποτε συμβαλλόμενο μέρος δύναται, δια κοινοποιήσεως προς το Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών να ζητήσει την σύγκληση διασκέψεως προς σκοπό αναθεώρησης της σύμβασης. Ο γενικός Γραμματέας θα ειδοποιεί άπαντα τα συμβαλλόμενα μέρη περί του αιτήματος, θα συγκαλείται δε σύσκεψη αναθεωρήσεως υπό του Γενικού Γραμματέα εάν εντός χρονικού διαστήματος τεσσάρων ημερών από την ειδοποίηση από το Γενικό Γραμματέα, το ένα τέταρτο τουλάχιστον των συμβαλλόμενων μερών ειδοποιήσει τούτον περί της συμφωνίας αυτών επί του αιτήματος.

2. Εάν συγκληθεί διάσκεψη συμφώνως προς την προηγούμενη παράγραφο, ο Γενικός Γραμματέας θα ειδοποιεί άπαντα τα συμβαλλόμενα μέρη και θα καλεί ταύτα να υποβάλλουν εντός χρονικού διαστήματος τριών μηνών τις προτάσεις τις οποίες να εξετάσει η διάσκεψη. Ο Γενικός Γραμματέας θα διανείμει προς άπαντα τα συμβαλλόμενα μέρη την προσωρινή ημερήσια διάταξη της διάσκεψης ομού μετά των κειμένων των εν λόγω προτάσεων τρεις τουλάχιστον μήνες πριν την ημερομηνία κατά την οποία πρόκειται να συνέλθει η διάσκεψη.

3. Ο Γενικός Γραμματέας θα καλεί σε οποιαδήποτε διάσκεψη συγκαλουμένη συμφώνως προς το παρόν άρθρο τις χώρες τις αναφερόμενες στο άρθρο 42, παράγραφος 1 και χώρες οι οποίες κατέστησαν συμβαλλόμενα μέρη δυνάμει του άρθρου 42, παράγραφος 2.

Άρθρο 50. Πέρα των προβλεπόμενων από το άρθρο 49 κοινοποιήσεων, ο Γενικός Γραμματέας των Ηνωμένων Εθνών θα κοινοποιεί προς τα εις άρθρο 42, παράγραφος 1 αναφερόμενες χώρες και τις χώρες εκείνες που κατέστησαν συμβαλλόμενα μέρη δυνάμει του άρθρου 42, παράγραφος 2, τα εξής:

α) Επικυρώσεις και προσχωρήσεις του άρθρου 42.

β) Τις ημερομηνίες θέσεως σε ισχύ της παρούσας σύμβασης συμφώνως προς το άρθρο 43

γ) Καταγγελίες δυνάμει του άρθρου 44

δ) Τη λήξη της παρούσας σύμβασης συμφώνως προς το άρθρο 45

ε) Κοινοποιήσεις λαμβανόμενες σύμφωνα προς το άρθρο 46

στ) Δηλώσεις και κοινοποιήσεις λαμβανόμενες συμφώνως προς το άρθρο 48, παράγραφοι

1 και 2

Άρθρο 51. μετά την 3^η Αυγούστου 1956, το πρωτότυπο της παρούσας σύμβασης θα κατατεθεί περί το Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών, ο οποίος θα διαβιβάσει επικυρωμένα ακριβή αντίγραφα προς εκάστη των χωρών των αναφερόμενων στο άρθρο 42, παράγραφοι 1 και 2.

Σε πίστωση των ανωτέρω, οι υπογεγραμμένοι δεόντως εξουσιοδοτημένοι προς αυτό, υπέγραψαν την παρούσα σύμβαση .

Εγένετο εν Γενεύη σήμερον δεκάτη ενάτη Μαΐου χίλια εννεακόσια πενήκοντα έξι εις εν αντίτυπο εις την Αγγλική και Γαλλική, έκαστο αντίγραφο έχει την ίδια ισχύ.

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ

Κατά τη στιγμή της υπογραφής της σύμβασης της σχετικής με το συμβόλαιο διεθνούς οδικής μεταφοράς των εμπορευμάτων, οι υπογεγραμμένοι, δεόντως εξουσιοδοτημένοι, συμφώνησαν την κάτωθι δήλωση και διευκρίνιση :

1. Η παρούσα σύμβαση δεν έχει εφαρμογή επί μεταφορών μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και Βορείου Ιρλανδίας και της Δημοκρατίας της Ιρλανδίας.
2. Προσθήκη άρθρο 1, παράγραφος 4.

Οι υπογεγραμμένοι αναλαμβάνουμε να διαπραγματευθούμε συνθήκες διέπουσες συμβόλαια για μετακομίσεις επίπλων και συνδυασμένων μεταφορών.

Σε πίστωση των ανωτέρω, οι υπογεγραμμένοι δεόντως εξουσιοδοτημένοι προς τούτο υπογράψαμε το παρόν πρωτόκολλο.

Εγένετο εν Γενεύη σήμερον δεκάτη ενάτη Μαΐου του χίλια εννεακόσια πενήκοντα έξι, εις εν αντίτυπο Αγγλιστί και Γαλλιστί, εκάστου κειμένου έχοντος την ίδια ισχύ.

Άρθρο δεύτερο. Η ισχύ του παρόντος άρχεται από τη δημοσίευση του δια της εφημερίδος της Κυβέρνησης²

².Κώδιξ Νόμου

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΟΡΟΙ INCOTERMS

ΣΚΟΠΟΣ ΤΩΝ INCOTERMS

Ο σκοπός των Incoterms είναι η παροχή μιας σειράς διεθνών κανόνων για την ερμηνεία των συνηθέστερα χρησιμοποιούμενων στο εξωτερικό εμπόριο όρων. Έτσι, η πιθανότητα να υπάρχει διαφορά στην ερμηνεία κάποιων όρων από χώρα σε χώρα μπορεί να μηδενιστεί ή τουλάχιστον να μειωθεί σε σημαντικό βαθμό.

Συχνά τα συμβαλλόμενα μέρη δεν γνωρίζουν τις διαφορές που υπάρχουν μεταξύ των δύο χωρών ως προς την εμπορική πρακτική. Αυτό μπορεί να δώσει αφορμή για παρεξηγήσεις, αμφισβητήσεις και δικαστικούς αγώνες με όλη την απώλεια χρόνου και χρήματος που συνεπάγονται. Για την εξάλειψη των προβλημάτων αυτών το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο εξέδωσε για πρώτη φορά το 1936 μια σειρά από διεθνείς κανόνες για την ερμηνεία των εμπορικών όρων. Οι κανόνες αυτοί έγιναν γνωστοί ως "Incoterms 1936". Μεταγενέστερες τροποποιήσεις και προσθήκες έγιναν το 1953, 1967, 1976, 1980 και πρόσφατα το 1990, ώστε να καταστήσουν τους κανόνες σύγχρονους με τις τρέχουσες διεθνείς εμπορικές πρακτικές.

ΓΙΑΤΙ ΝΕΟΙ INCOTERMS

Ο λόγος της αναθεώρησης των Incoterms το 1990 ήταν η επιθυμία να προσαρμοστούν οι όροι στην αυξανόμενη χρήση της ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων. Στην παρούσα έκδοση των Incoterms 1990, η προσαρμογή αυτή καθίσταται δυνατή όταν τα ενδιαφερόμενα μέρη πρέπει να εφοδιαστούν με διάφορα έγγραφα (όπως εμπορικά τιμολόγια, έγγραφα απαραίτητα για τον εκτελωνισμό ή έγγραφα που αποδεικνύουν παράδοση των εμπορευμάτων καθώς επίσης και έγγραφα μεταφοράς). Ειδικά προβλήματα ανακύπτουν όταν ο πωλητής οφείλει να παρουσιάσει ένα διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς και ειδικότερα μια φορτωτική (Bill of Lading) η οποία συχνά χρησιμοποιείται σε περιπτώσεις μεταπώλησης των εμπορευμάτων ενόσω αυτά ακόμη μεταφέρονται. Σ' αυτές τις περιπτώσεις είναι ζωτικής σημασίας όταν χρησιμοποιούνται μηνύματα ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων (EDI), να ασφαρίζεται ο (τελικός) αγοραστής ότι η απαίτησή του είναι νομικά τόσο ισχυρή, όσο αν δεν είχε λάβει μια φορτωτική απ' ευθείας από τον (αρχικό) πωλητή.

ΝΕΑ ΜΕΘΟΔΟΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗΣ ΤΩΝ INCOTERMS

Κατά την διάρκεια εργασιών της αναθεώρησης έγιναν εργασίες του ΔΕΕ προτάσεις για την παρουσίαση των εμπορικών όρων με έναν άλλο τρόπο, με σκοπό την ευχερή ανάγνωση τους και την αρτιότερη κατανόηση τους. Οι όροι ομαδοποιήθηκαν σε τέσσερις βασικές κατηγορίες. Συγκεκριμένα αρχίζοντας από το μοναδικό όρο όπου ο πωλητής θέτει τα εμπορεύματα στη διάθεση του αγοραστή στις εγκαταστάσεις του πωλητή (ο όρος “E” EXW), ακολούθως με τη δεύτερη ομάδα όπου ο πωλητής καλείται να παραδώσει τα εμπορεύματα στο μεταφορέα που θα του υποδείξει ο αγοραστής (οι όροι “F” FCA, FAS και FOB), στη συνέχεια με τους όρους “C”, όπου ο πωλητής υποχρεώνεται να συνάψει σύμβαση μεταφοράς αλλά χωρίς να αναλαμβάνει τον κίνδυνο της απώλειας ή της ζημιάς των εμπορευμάτων, ή πρόσθετων εξόδων που ενδέχεται να ανακύψουν μετά τη φόρτωση και αποστολή των εμπορευμάτων (CIF, CPT και CIP) και τέλος τους όρους “D”, όπου ο πωλητής αναλαμβάνει το απαιτούμενο κόστος και κινδύνους για τη μεταφορά των εμπορευμάτων στη χώρα προορισμού. Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει τη νέα κατάταξη:

Ο ΤΡΟΠΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ Ο ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΣ INCOTERM 1990

ΚΑΘΕ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΟΛΛΑΠΛΗΣ

EXW Εκ του εργοταξίου (... κατονομαζόμενος τόπος)

FCA Ελεύθερο στο μεταφορέα (... κατονομαζόμενος τόπος)

CPT Μεταφορά πληρωμένη μέχρι (... κατονομαζόμενος τόπος προορισμού)

CIP Μεταφορά και ασφάλεια πληρωμένη μέχρι (... κατονομαζόμενος τόπος προορισμού)

DAF Παραδοτέο στα σύνορα (... κατονομαζόμενος τόπος προορισμού)

DDU Παραδοτέο Δασμός απλήρωτος (... κατονομαζόμενος τόπος προορισμού)

DDP Παραδοτέο δασμός πληρωμένος (... κατονομαζόμενος τόπος προορισμού)

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ

FCA Ελεύθερο στο μεταφορέα (... κατονομαζόμενος τόπος)

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ

FCA Ελεύθερο στο μεταφορέα (... κατονομαζόμενος τόπος)

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΔΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΥΔΑΤΙΝΗΣ ΟΔΟΥ

FAS Ελεύθερο παράπλευρα στο πλοίο (... κατονομαζόμενο λιμάνι φόρτωσης)

FOB Ελεύθερο επί του πλοίου (... κατονομαζόμενο λιμάνι φόρτωσης)

CFR Αξία και ναύλος (... κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού)

CIF Αξία, ασφάλεια και ναύλος (... κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού)

DES Παραδοτέο εκ του πλοίου (... κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού)

DEQ Παραδοτέο εκ της προκυμαίας (... κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού)

ΕΛΕΥΘΕΡΟ ΣΤΟ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΚΑΤΟΝΟΜΑΖΟΜΕΝΟΣ ΤΟΠΟΣ FCA

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, ο όρος FCA χρησιμοποιείται όταν ο πωλητής εκπληρώνει την υποχρέωση του παραδίδοντας τα εμπορεύματα στον κατονομαζόμενο από τον αγοραστή μεταφορέα. Αναμένεται επίσης ότι ο όρος αυτός θα χρησιμοποιείται και για θαλάσσια μεταφορά σε όσες περιπτώσεις το φορτίο δεν παραδίδεται επί του πλοίου με την παραδοσιακή μέθοδο του «πάνω από το κιγκλίδωμα του πλοίου». Φυσικά ο παραδοσιακός όρος FOB είναι ακατάλληλος όταν ο πωλητής καλείται να παραδώσει το φορτίο σε έναν εμπορευματικό σταθμό πριν από την άφιξη του πλοίου, δεδομένου ότι έτσι πρέπει να αναλάβει τον κίνδυνο και τα έξοδα, σε χρόνο που δεν έχει τη δυνατότητα να ελέγχει τα εμπορεύματα ή να δίνει οδηγίες σχετικά με την επίβλεψή τους.

Θα πρέπει να δοθεί έμφαση στο ότι, με τους όρους “F” ο πωλητής υποχρεώνεται να παραδώσει τα εμπορεύματα στο μεταφορέα σύμφωνα με τις οδηγίες του αγοραστή, αφού ο αγοραστής θα συνάψει σύμβαση μεταφοράς και θα καθορίσει τον μεταφορέα. Έτσι, δεν είναι απαραίτητο να καθορίσει με τον εμπορικό όρο ακριβώς το πώς θα παραδοθούν τα εμπορεύματα από τον πωλητή στον μεταφορέα. Εν τούτοις, προκειμένου να καταστεί δυνατό στους εμπορευόμενους να χρησιμοποιούν τον όρο FCA σαν έναν «γενικής χρήσης» όρο “F”, δίνονται διευκρινίσεις σχετικά με τον συνήθη τρόπο παράδοσης για κάθε διαφορετικό μεταφορικό μέσο.

ΟΙ ΟΡΟΙ “C” (CFR, CIF, CPT ΚΑΙ CIP)

Σύμφωνα με τον όρο “C” ο πωλητής είναι υποχρεωμένος να συνάψει συμβόλαιο μεταφοράς με τους συνήθεις όρους και να αναλάβει τη σχετική δαπάνη. Για το λόγο αυτό μετά τον όρο “C” πρέπει απαραίτητα να ακολουθεί ο τόπος μέχρι του οποίου ο πωλητής είναι υποχρεωμένος να καταβάλει τις σχετικές δαπάνες μεταφοράς. Με τους όρους CIF και CIP ο πωλητής υποχρεώνεται να προβεί σε ασφάλιση των εμπορευμάτων και να καταβάλει τα σχετικά ασφάλιστρα.

Επειδή το σημείο μέχρι του οποίου ο πωλητής καταβάλει τα σχετικά έξοδα βρίσκεται στη χώρα προορισμού, οι όροι “C” συχνά παρερμηνεύονται και θεωρούνται ως συμβόλαια εμπορευμάτων παραδοτέων στον προορισμό, όπου ο πωλητής δεν απαλλάσσεται από τον κίνδυνο και τα έξοδα παρά μόνο όταν τα εμπορεύματα αφιχθούν στο συγκεκριμένο σημείο προορισμού. Εν τούτοις, θα πρέπει να τονιστεί και πάλι ότι οι όροι “C” είναι της αυτής φύσης με τους όρους “F” ως προς το ότι ο πωλητής εκπληρώνει τις συμβατικές του υποχρεώσεις στη χώρα φόρτωσης ή αποστολής των εμπορευμάτων. Έτσι τα συμβόλαια πώλησης που περιέχουν τους όρους “C”, όπως και αυτά που περιέχουν όρους “F”, εμπίπτουν στην κατηγορία των συμβολαίων πώλησης εμπορευμάτων παραδοτέων στον τόπο φόρτωσης.

Ενώ δηλαδή ο πωλητής υποχρεώνεται να πληρώσει τα έξοδα της μεταφοράς εμπορευμάτων δια της συνηθισμένου οδού και με το συμφωνημένο τρόπο μέχρι το συμφωνημένο τόπο προορισμού, ο κίνδυνος της απώλειας ή ζημιάς των εμπορευμάτων και τα έξοδα που τυχόν θα ανακύψουν από τη στιγμή που τα εμπορεύματα που παραδόθηκαν προς μεταφορά, βαρύνουν αποκλειστικά τον αγοραστή.

Κατ’ ακολουθία, το διακριτικό γνώρισμα των όρων “C” από τους υπόλοιπους όρους είναι η ύπαρξη σε αυτούς δύο «οριακών σημείων»: ένα για τον καταμερισμό των εξόδων και ένα για την κατανομή μεταξύ του πωλητή και του αγοραστή. Για το λόγο αυτό πρέπει να δίνεται μεγάλη προσοχή όταν σε συμβόλαια που περιέχουν όρο “C” προστίθενται στον πωλητή υποχρεώσεις πέρα από το «οριακό σημείο» καταμερισμού των κινδύνων που προαναφέρθηκε. Το πλέον ουσιώδες στον όρο “C” είναι η απαλλαγή του πωλητή από κάθε περαιτέρω κίνδυνο μετά την εκ μέρους του εκπλήρωση των συμβατικών υποχρεώσεων του δηλαδή της σύμβασης μεταφοράς και παράδοσης των εμπορευμάτων στον μεταφορέα και της ασφάλισης των εμπορευμάτων σύμφωνα με τους όρους CIF και CIP.

Η ΑΠΑΙΤΗΣΗ «ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ» ΣΤΟΥΣ ΌΡΟΥΣ FOB, CFR ΚΑΙ CIF

Η σύμβαση μεταφοράς θα πρέπει να καθορίζει τις υποχρεώσεις του φορτωτή ή αποστολέα σχετικά με την παράδοση των εμπορευμάτων στο μεταφορέα προς μεταφορά. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι όροι FOB, CFR και CIF διατηρούν όλοι τους την παραδοσιακή πρακτική της παράδοσης των εμπορευμάτων επί του πλοίου. Ενώ παραδοσιακά το σημείο παράδοσης των εμπορευμάτων, σύμφωνα με το συμβόλαιο πώλησης, συμπίπτει με το σημείο παράδοσης των εμπορευμάτων για μεταφορά, οι σύγχρονες τεχνικές των μεταφορών δημιουργούν ένα σοβαρό πρόβλημα συγχρονισμού μεταξύ της σύμβασης μεταφοράς και του συμβολαίου πώλησης. Σήμερα τα εμπορεύματα παραδίδονται από τον πωλητή στο μεταφορέα πριν αυτά φορτωθούν επί του πλοίου ή μερικές φορές πριν ακόμα το πλοίο αφιχθεί στο λιμάνι. Σε αυτές τις περιπτώσεις συνίσταται στους εμπορευόμενους να χρησιμοποιούν από τους όρους “F” και “C” αυτούς που δεν συνδέονται με την παράδοση των εμπορευμάτων επί του πλοίου, δηλαδή τους όρους FCA, CPT, CIP και όχι τους όρους FOB, CFR και CIF.

ΟΙ ΌΡΟΙ “D” DAF, DES, DEQ ΚΑΙ DDP

Όπως έχει προαναφερθεί οι όροι “D” είναι διαφορετικής φύσης από τους όρους “C” αφού ο πωλητής σύμφωνα με τους όρους “D”, είναι υπεύθυνος για την άφιξη των εμπορευμάτων στο συμφωνημένο τόπο ή στο σημείο προορισμού. Οι όροι “D” διακρίνονται σε δύο διαφορετικές κατηγορίες. Με τους όρους DAF DES και DDU ο πωλητής δεν υποχρεώνεται να παραδώσει τα εμπορεύματα εκτελωνισμένα για εισαγωγή ενώ με τους όρους DEQ και DDP υποχρεώνεται γι’ αυτό. Επειδή ο όρος DAF συχνά χρησιμοποιείται σιδηροδρομική μεταφορά όπου είναι εφικτό να αποκτήσει κανείς από τους σιδηροδρόμους ένα έγγραφο μεταφοράς που να καλύπτει ολόκληρη τη διαδρομή μέχρι τον τελικό προορισμό και να φροντίσει για την ασφάλισή του για το ίδιο διάστημα, ο όρος DAF περιέχει μια ανάλογη πρόβλεψη. Θα πρέπει να τονιστεί ότι η υποχρέωση του πωλητή να εξυπηρετήσει τον αγοραστή με το να τον εφοδιάσει με τέτοιο έγγραφο, εκπληρώνεται με κίνδυνο και έξοδα του αγοραστή. Παρομοίως κάθε έξοδο για την ασφάλιση του εμπορεύματος για το διάστημα που έπεται της παράδοσης του εμπορεύματος από τον πωλητή στα σύνορα, θα βαρύνει τον αγοραστή.³

³ Διεθνείς εμπορικοί κανόνες

ΟΡΟΙ ΚΑΛΥΨΗΣ

Από την 1.1.1982 ισχύουν οι νέοι βασικοί όροι κάλυψης δηλαδή οι ρήτρες Α, Β, και Γ. Οι ρήτρες αυτές μαζί με τις βασικές καλύψεις διασφαλίζουν τον ασφαλισμένο από τυχαία και αβέβαια γεγονότα που θα προκαλούσαν κατά τη μεταφορά, ζημιά ή απώλεια των εμπορευμάτων. Οι ρήτρες αυτές είναι αποτέλεσμα παγκόσμιας ασφαλιστικής εμπειρίας, σαφέστατα διατυπωμένες και λύνουν προβλήματα αλληλοκάλυψης και περιπτώσεις αντιφάσεων που επικρατούσαν παλαιότερα και ήταν ο λόγος διαμάχης μεταξύ εταιριών και ασφαλιζομένων. Θα αναφέρουμε παρακάτω τις κυριότερες βασικές καλύψεις.

ΟΛΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ ΜΟΝΟ

Η ασφάλιση αυτή καλύπτει την ολική απώλεια του φορτίου λόγω ολικής απώλειας του μεταφορικού μέσου και χωρίς καμία συνεισφορά σε γενική αβαρία ή σώστρα.

ΡΗΤΡΑ Γ

Η ασφάλιση αυτή καλύπτει απώλεια ή ζημιά που οφείλεται ή προξενείται από:

1. Φωτιά ή έκρηξη
2. Προσάραξη, βύθιση, ή ανατροπή του πλοίου
3. Ανατροπή ή εκτροχιασμό χερσαίου μεταφορικού μέσου
4. Σύγκρουση ή επαφή του μέσου μεταφοράς με εξωτερικό αντικείμενο εκτός από νερό
5. Εκφόρτωση σε λιμάνι καταφυγής
6. Θυσία γενικής αβαρίας
7. Εκβολή φορτίου
8. Συνεισφορά σε γενική αβαρία και σώστρα που έγιναν για την αποφυγή ή σε σχέση με την αποφυγή απώλειας από οποιαδήποτε αιτία εκτός εκείνων που εξαιρούνται από τα άρθρα 4, 5, 6 και 7 ή σε οποιοδήποτε άλλο σημείο του ασφαλιστηρίου αυτού.

ΡΗΤΡΑ Β

Η ασφάλιση αυτή καλύπτει τους κινδύνους της ρήτηρας Γ και επιπλέον:

1. Σεισμό ηφαιστειακή έκρηξη, κεραυνό
2. Αρπαγή από τα κύματα
3. Είσοδο νερού από θάλασσα, λίμνη ή ποταμό
4. Απώλεια ολόκληρων δεμάτων από πτώση τους κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τη φόρτωση και την εκφόρτωση.
5. Θυσία γενικής αβαρίας

ΡΗΤΡΑ Α

Η ασφάλιση αυτή καλύπτει όλους τους κινδύνους εκτός από τις πάγιες εξαιρέσεις

ΡΗΤΡΑ AIR

Η ασφάλιση αυτή καλύπτει όλους τους κινδύνους αεροπορικής μεταφοράς εκτός από τις πάγιες εξαιρέσεις.

Οι πιο πάνω καλύψεις θεωρούνται βασικές και μπορεί να συμπληρωθούν με άλλες καλύψεις και σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες του κάθε φορτίου. Ενδεικτικά συμπληρωματικές καλύψεις μπορούμε να έχουμε:

1. Ζημιές από βροχή ή επαφή με ξένες ουσίες ή άλλα εμπορεύματα
2. Κλοπή ή μη παράδοση ολόκληρων κόλων
3. Μικροκλοπή, έλλειμμα, ελλειπής παράδοση
4. Ροή
5. Θραύση, στρέβλωση
6. Σκουριά, οξειδωση
7. Κίνδυνοι καταστροφώματος, δηλαδή εκβολή από τον πλοίαρχο ή αρπαγή από τα κύματα
8. Κίνδυνοι πολέμου μόνο για θαλάσσιες ή αεροπορικές μεταφορές, ναρκών, τορπιλών
9. Κίνδυνοι απεργιών, εξεγέρσεων, πολιτικών ταραχών
10. Κακόβουλη βλάβη

Από τη μελέτη των βασικών και συμπληρωματικών καλύψεων, προκύπτει ότι ο συνδυασμός μπορεί να γίνει ως εξής:

Βασική Ρήτρα Γ με οποιαδήποτε συμπληρωματική κάλυψη

Βασική Ρήτρα Β με οποιαδήποτε συμπληρωματική κάλυψη εκτός από την υπ' αριθμό 7

Βασική Ρήτρα Α με τις συμπληρωματικές καλύψεις 8 & 9 Βασική Κάλυψη Ολική Απώλεια μόνο.

ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ

1. Απώλεια ή ζημιά που μπορούν να αποδοθούν σε υπαιτιότητα του Ασφαλισμένου
2. Συνηθισμένη ροή, συνηθισμένη απώλεια βάρους ή όγκου, συνηθισμένη φθορά των ασφαλισμένων αντικειμένων
3. Απώλεια, ζημιά ή έξοδα που προξενούνται από έξοδα από ανεπάρκεια ή ακατάλληλα της συσκευασίας ή προετοιμασίας των ασφαλισμένων αντικειμένων
4. Απώλεια ή ζημιά ή έξοδα που προξενούνται από το ίδιο ελάττωμα ή τη φύση των ασφαλισμένων αντικειμένων
5. Απώλεια ή ζημιά ή έξοδα που έχουν πληρέστερη αιτία καθυστέρηση, ακόμη και αν η καθυστέρηση οφείλεται σε κάποιον από τους ασφαλισμένους κινδύνους
6. Απώλεια, ζημιά ή έξοδα που οφείλονται σε αφερεγγυότητα ή οικονομική αδυναμία των ιδιοκτητών, διαχειριστών ή εφοπλιστών του πλοίου
7. Ζημιά ή καταστροφή εκ προθέσεως των ασφαλισμένων αντικειμένων ή μέρους αυτών από κακόβουλη πράξη οποιουδήποτε προσώπου
8. Απώλεια ή έξοδα ή ζημιά που οφείλονται σε χρήση οποιουδήποτε πολεμικού όπλου που χρησιμοποιεί ατομική ή πυρηνική σχάση ή σύντηξη ή άλλη παρόμοια αντίδραση ή ραδιενεργό δύναμη ή υλικό
9. Απώλεια, ζημιά ή έξοδα που οφείλονται σε ακαταλληλότητα του πλοίου ή σκάφους για ασφαλή πλεύση

Απώλεια ή ζημιά ή έξοδα που οφείλονται σε ακαταλληλότητα του πλοίου, σκάφους, μεταφορικού μέσου ή εμπορευματοκιβωτίου για ασφαλή μεταφορά των

ΔΙΑΡΚΕΙΑ

Η ασφάλιση ισχύει από τη στιγμή που τα ασφαλισμένα αντικείμενα εγκαταλείπουν την αποθήκη ή κάποιο άλλο μέρος όπου ήταν αποθηκευμένα στον τόπο που αναφέρεται στο παρόν ασφαλιστήριο για την έναρξη της μεταφοράς τους, συνεχίζει να ισχύει για της συνηθισμένη διάρκεια μεταφοράς και λήγει με την παράδοση στην αποθήκη του παραλήπτη και λήγει με την παράδοση στην αποθήκη του παραλήπτη ή στην όποια άλλη τελική αποθήκη ή μέρος τελικής αποθήκευσης στον τόπο προορισμού που αναγράφεται στο ασφαλιστήριο, είτε με την παράδοση σε οποιαδήποτε άλλη αποθήκη ή μέρος αποθήκευσης που θα διάλεγε να χρησιμοποιήσει ο ασφαλισμένος είτε για αποθήκευση άλλη από τη συνηθισμένη διάρκεια του ταξιδιού είτε για κατανομή ή διαμονή είτε με την πάροδο 60 ημερών από την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης των ασφαλισμένων αντικειμένων από το πλοίο που τα μετέφερε στο

τελικό λιμάνι εκφόρτωσης, ανάλογα με ποια από τις παρακάτω περιπτώσεις θα πραγματοποιηθεί πρώτη.

Εάν μετά την εκφόρτωση από το πλοίο που τα μετέφερε στο τελικό λιμάνι εκφόρτωσης, αλλά πριν από τη λήξη αυτής της ασφάλισης, τα ασφαλισμένα αντικείμενα πρόκειται να προωθηθούν σε τόπο προορισμού διαφορετικό από αυτό για τον οποίο είναι ασφαλισμένα, η ασφάλιση αυτή, αν και θα ισχύει μέχρι να λήξει όπως παραπάνω ορίζεται, δεν επεκτείνεται πέρα από την έναρξη της μεταφοράς προς τον διαφορετικό αυτό τόπο προορισμού.

Η ασφάλιση αυτή θα παραμένει σε ισχύ στη διάρκεια καθυστέρησης που βρίσκεται πέρα από τον έλεγχο του ασφαλισμένου, παρέκκλισης δρομολογίου, αναγκαστικής εκφόρτωσης, επαναφόρτωσης ή μεταφόρτωσης και στη διάρκεια κάθε τροποποίησης του ταξιδιού που προέρχεται από την ενάσκηση ελεύθερου δικαιώματος που έχει παραχωρηθεί στους πλοιοκτήτες ή τους εφοπλιστές, με βάση τη σύμβαση μεταφοράς.

Εάν εξαιτίας περιστάσεων που βρίσκονται πέρα από τον έλεγχο του ασφαλισμένου, η σύμβαση μεταφοράς τερματισθεί σε λιμάνι ή τόπο διαφορετικό από τον προορισμό που αναγράφεται στο ασφαλιστήριο ή η μεταφορά τερματισθεί με οποιοδήποτε τρόπο πριν από την παράδοση των ασφαλισμένων αντικειμένων, όπως ορίζεται στο παραπάνω άρθρο, τότε και ασφάλιση αυτή επίσης θα λήξει, εκτός αν η εταιρία ειδοποιηθεί έγκαιρα και της ζητηθεί η συνέχιση της κάλυψης οπότε και με την προϋπόθεση καταβολής του πρόσθετου ασφαλιστρού που τυχόν θα απαιτήσει η εταιρία η ασφάλιση θα παραμείνει σε ισχύ είτε μέχρι τα ασφαλισμένα αντικείμενα να πουληθούν και να παραδοθούν σε αυτό το λιμάνι ή τον τόπο είτε, εκτός διαφορετική ειδική συμφωνία, μέχρι παρέλευση 60 ημερών από την άφιξη των ασφαλισμένων αντικειμένων σε αυτό το λιμάνι ή τον τόπο, ανάλογα με το ποια από τις δύο αυτές περιπτώσεις θα πραγματοποιηθεί πρώτη, είτε αν τα ασφαλισμένα αντικείμενα προωθηθούν μέσα σε αυτή την περίοδο των 6^ο ημερών στον τόπο προορισμού που αναγράφεται σε αυτό το ασφαλιστήριο ή σε οποιοδήποτε άλλο τόπο προορισμού, μέχρι να λήξει σύμφωνα με όσα ορίζονται στο παραπάνω άρθρο.

Σε κάθε περίπτωση μετά την έναρξη ισχύος αυτής της ασφάλισης, ο τόπος προορισμού μεταβάλλεται από τον ασφαλισμένο, η κάλυψη θα ισχύει με ασφαλιστρο και όρους που θα καθορισθούν, με την προϋπόθεση όμως ότι η εταιρία θα έχει έγκαιρα ειδοποιηθεί.

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Για να αποζημιωθεί με βάση αυτή την ασφάλιση. Ο ασφαλισμένος θα πρέπει να έχει ασφαλιστικό συμφέρον πάνω στα ασφαλισμένα αντικείμενα κατά τη στιγμή της ζημιάς.

Με την επιφύλαξη των παραπάνω ο ασφαλισμένος θα έχει δικαίωμα να αποζημιωθεί για ασφαλιστική ζημιά που θα συμβεί μέσα στην περίοδο που καλύπτεται από αυτή την ασφάλιση, ακόμη και αν η

ζημιά συμβεί πριν από της σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης εκτός εάν ο ασφαλισμένος γνώριζε την ύπαρξη της ζημιάς, ενώ η εταιρία την αγνοούσε.

Σε κάθε περίπτωση που, εξαιτίας της επέλευσης κάποιου από τους κινδύνους που καλύπτει η ασφάλιση η ασφαλισμένη μεταφορά σε λιμάνι ή τόπο διαφορετικό από αυτόν για τον οποίο καλύπτονται από αυτή την ασφάλιση τα ασφαλισμένα αντικείμενα, η εταιρία θα αποζημιώσει τον ασφαλισμένο για όποιες πρόσθετες δαπάνες είναι σωστό και εύλογο να πραγματοποιηθούν για την εκφόρτωση, φύλαξη και προώθηση των ασφαλισμένων αντικειμένων στον προορισμό για τον οποίο είναι ασφαλισμένα.

Το παρόν άρθρο το οποίο δεν ισχύει για γενική αβαρία και σάστρα, υπόκεινται στις εξαιρέσεις που περιέχονται στα άρθρα 4, 5, 6 και 7 παραπάνω και δεν θα καλύπτει δαπάνες που προέρχονται από λάθη, αμέλεια, αφερεγγυότητα ή οικονομική αδυναμία του ασφαλισμένου.

Καμία απαίτηση για τεκμαρτή ολική απώλεια δεν μπορεί να αποζημιωθεί με βάση αυτή την ασφάλιση εκτός αν τα ασφαλισμένα αντικείμενα είναι λογικό να εγκαταλειφθούν είτε γιατί η πραγματική ολική απώλεια τους φαίνεται αναπόφευκτη, είτε γιατί το κόστος ανάκτησης, επαναφοράς σε καλή κατάσταση και προώθησης των αντικειμένων στον προορισμό για τον οποίο είναι ασφαλισμένα, θα ξεπερνούσε την αξία που θα είχαν, όταν έφθασαν στον προορισμό αυτό.

Αν ο ασφαλισμένος συνάψει οποιαδήποτε ασφάλιση αυξημένης αξίας με αντικείμενο το φορτίο που είναι ασφαλισμένο με το παρόν συμβόλαιο, η συμφωνημένα αξία του φορτίου θα θεωρείται ότι έχει αυξηθεί στο συνολικό ποσό που είναι ασφαλισμένο με αυτή την ασφάλιση και όλες τις ασφαλίσεις αυξημένης αξίας που θα καλύπτουν τη ζημιά και η ευθύνη για αποζημίωση με βάση αυτή την ασφάλιση θα καθορίζεται σύμφωνα με την αναλογία ασφαλισμένου με το παρόν συμβόλαιο ποσού προς το συνολικό ασφαλισμένο ποσό που αναφέρθηκε παραπάνω.

Σε περίπτωση απαίτησης ο ασφαλισμένος θα παρέχει στην εταιρία πλήρη τα σχετικά με τα ποσά που είναι ασφαλισμένα με όλες τις άλλες ασφαλίσεις.

Η περίπτωση που η ασφάλιση αυτή θα έχει συναφθεί για αυξημένη αξία, θα έχει εφαρμογή ο παρακάτω όρος :

Η συμφωνημένη αξία του φορτίου θα θεωρείται ίση με το συνολικό ποσό που είναι ασφαλισμένο με την πρωταρχική ασφάλιση και όλες τις ασφαλίσεις αυξημένης αξίας που θα καλύπτουν τη ζημιά και θα έχουν συναφθεί για το φορτίο από τον ασφαλισμένο και η αποζημίωση με βάση αυτή την ασφάλιση θα καθορίζεται σύμφωνα με την αναλογία του ασφαλισμένου με το παρόν συμβόλαιο ποσού προς το συνολικό ασφαλιζόμενο ποσό που αναφέρθηκε παραπάνω.

Η ασφάλιση αυτή δεν μπορεί να αποβεί σε όφελος οποιουδήποτε μεταφορέα ή άλλου υπεύθυνου.

ΕΛΑΧΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΖΗΜΙΩΝ

Ο ασφαλισμένος και κάθε υπάλληλος ή εκπρόσωπος του έχουν υποχρέωση σε κάθε περίπτωση ζημιάς που μπορεί να αποζημιωθεί με βάση αυτή την ασφάλιση :

Να παίρνει κάθε εύλογο μέτρο για την αποτροπή ή ελαχιστοποίηση της ζημιάς και να εξασφαλίζουν ότι όλα τα δικαιώματα απέναντι στους μεταφορείς ή οποιονδήποτε τρίτο διαφυλάσσονται και ενασκούνται ορθά και η εταιρία θα αποζημιώσει τον ασφαλισμένο, πέρα από οποιαδήποτε ζημιά που καλύπτεται από την ασφάλιση αυτή και για κάθε δαπάνη που είναι σωστό και εύλογο να πραγματοποιηθεί για την εκπλήρωση αυτών των υποχρεώσεων .

Οποιαδήποτε μέτρα παίρνει ο ασφαλισμένος ή η εταιρία να διασώσουν, προστατέψουν ή να επανακτήσουν τα ασφαλισμένα αντικείμενα, δεν θα θεωρείται ως παραίτηση ή αποδοχή εγκατάλειψης ούτε θα επηρεάζουν με οποιονδήποτε τρόπο τα δικαιώματα οποιουδήποτε από τα δύο μέρη.

ΑΠΟΦΥΓΗ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗΣ

Αποτελεί όρο αυτής της ασφάλισης, ότι ο ασφαλισμένος θα ενεργεί με εύλογη ταχύτητα σε όλες τις περιστάσεις που βρίσκονται κάτω από τον έλεγχο του.⁴

ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ

Ο κλάδος των μεταφορών είναι ο πιο παλιός κλάδος, είναι η πρώτη μορφή ασφάλισης που εμφανίστηκε και διατυπώθηκε σε κανόνες. Ο κλάδος μεταφορών ασφαλίζει ζημιές ή απώλειες μεταφερόμενων εμπορευμάτων από κινδύνους που πιθανόν να συμβούν κατά τη διάρκεια της μεταφοράς τους.

Στην ασφάλεια μεταφοράς εμπορευμάτων ασφαλίζονται όλα τα αγαθά, (εμπορεύματα, μηχανήματα, ανταλλακτικά, πρώτες ύλες, χρεόγραφα, και λοιπές αξίες, τρόφιμα κ.α.) που διακινούνται με όλα τα αναγνωρισμένα μέσα μεταφοράς.

Η ασφάλιση κατά κινδύνων μεταφοράς είναι μία αμφοτεροβαρής σύμβαση μεταξύ της ασφαλιστικής εταιρίας και του ασφαλισμένου, με την οποία η εταιρία υποχρεούται να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο για τις πραγματικές ζημιές ή απώλειες των εμπορευμάτων κατά τη διάρκεια της μεταφοράς τους, έναντι τμήματος που καλείται ασφάλιστρο και καταβάλλεται από τον ασφαλισμένο στην ασφαλιστική εταιρία και έχει συμφωνηθεί πριν την έναρξη της μεταφοράς. Σκοπός της ασφάλισης μεταφοράς είναι να επαναφέρει τον ασφαλισμένο στην οικονομική κατάσταση που ήταν

⁴ Institute Cargo/ Ρήτρες Ινστιτούτου

πριν την επέλευση της ζημιάς.

Η ασφαλιστική σύμβαση είναι σύμβαση αποζημίωσης και στηρίζεται σε δύο βασικές αρχές, στο έννομο συμφέρον και την καλή πίστη.

Η ασφάλεια μεταφοράς εμπορευμάτων, παίζει σημαντικό ρόλο στο διεθνές εμπόριο, γιατί με τον τρόπο αυτό παρέχεται η δυνατότητα να μεταφέρονται με μεγαλύτερη ευχέρεια εμπορεύματα και να αναλαμβάνονται με μεγαλύτερη άνεση εμπορικοί κίνδυνοι και να επεκτείνονται σημαντικά οικονομικές δραστηριότητες σε όλο τον κόσμο.



ΕΝΝΟΜΟ ΣΥΜΦΕΡΟΝ

Έννομο συμφέρον στην ασφάλιση μεταφοράς εμπορευμάτων για ασφάλιση έχει ο πωλητής ή ο αγοραστής ή ο δανειστής ή όποιος ζημιωθεί σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης των εμπορευμάτων που μεταφέρονται. Εάν δεν υπάρχει η σχέση αυτή το ασφαλιστήριο συμβόλαιο θεωρείται άκυρο.

ΚΑΛΗ ΠΙΣΤΗ

Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο μεταφορών βασίζεται στην απόλυτα καλή πίστη των συμβαλλόμενων μερών και δεν επιτρέπεται στον ασφαλισμένο να ζητήσει την κάλυψη κάποιου κινδύνου ενώ γνωρίζει ότι ο κίνδυνος έχει ήδη επέλθει. Δεν επιτρέπεται επίσης στον ασφαλιστή να καλύψει μία μεταφορά και να λάβει τα ασφάλιστρα όταν γνωρίζει πως η μεταφορά έχει λήξει ομαλά.

ΌΡΟΙ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ

Οι όροι συμβολαίου διακρίνονται στους γενικούς και ειδικούς όρους. Οι Γενικοί Όροι του συμβολαίου δεν συνιστούν ασφαλιστική κάλυψη για κάποια συγκεκριμένη περίπτωση, ρυθμίζουν γενικά τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του ασφαλιστή και του ασφαλισμένου, και τις προϋποθέσεις καταβολής αποζημίωσης, τα αρμόδια δικαστήρια για την επίλυση διαφορών κ.α.

Οι Ειδικοί Όροι αντίθετα είναι εξειδικευμένοι όροι που ρυθμίζουν τον τρόπο κάλυψης ξεχωριστά για κάθε περίπτωση. Οι Ειδικοί Όροι προτείνονται από τον ασφαλισμένο και εφ' όσον γίνουν αποδεκτοί από την ασφαλιστική εταιρία αναγράφονται στο ασφαλιστήριο. Υπάρχουν ακόμη και Ειδικοί Έντυποι Όροι οι οποίοι ανάλογα με την περίπτωση προσαρτώνται στο συμβόλαιο. Ακόμη ανάλογα με την περίπτωση μπορεί να χρησιμοποιηθούν ειδικές ρήτρες, ή να εξαιρεθούν τυχόν ζημιές που θα οφείλονται στην ιδιαιτερότητα του εμπορεύματος, στον τρόπο μεταφοράς, στις συνθήκες που επικρατούν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού κ.α.

ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΗ-ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΝΕΣ

Η αναγγελία ζημιάς από τον ασφαλισμένο στην ασφαλιστική εταιρία θα πρέπει να συνοδεύεται από αίτηση για τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης, προκειμένου να διαπιστωθεί η ζημιά και τα αίτια της και να καθορισθεί το ύψος της.

Πραγματογνώμονας είναι το πρόσωπο εκείνο που διαθέτει πείρα, ικανότητα, αντικειμενική κρίση, αξιοπιστία και εργάζονται ως ελεύθεροι επαγγελματίες ή ως ανεξάρτητες εταιρίες και αμείβονται κατ' αποκοπή.

Η έκθεση που συντάσσουν οι πραγματογνώμονες πρέπει να περιέχει τα παρακάτω σχετικά με τη φόρτωση στοιχεία :

1. Την ημερομηνία εκφόρτωσης
2. Την ημερομηνία παραλαβής του φορτίου από τον παραλήπτη
3. Την αίτηση πραγματογνωμοσύνης
4. Τον υπολογισμό για την έκταση της ζημιάς
5. Τη φύση και την αιτία της ζημιάς
6. Τα συμπεράσματα και τις προτάσεις του πραγματογνώμονα

Στην έκθεση πραγματογνωμοσύνης επισυνάπτονται όλα τα απαραίτητα δικαιολογητικά που χρησιμοποιούνται για τη σύνταξη πραγματογνωμοσύνης όπως για παράδειγμα φωτογραφίες ή τιμολόγια επισκευών και εξόδων.

ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΑ ΖΗΜΙΑΣ

Οι γενικοί όροι ασφαλιστηρίων συμβολαίων αναγράφουν τα απαραίτητα δικαιολογητικά που πρέπει να περιέχονται στο φάκελο που καταθέτει ο ασφαλισμένος όταν πραγματοποιηθεί ο ασφαλισμένος κίνδυνος. Αυτά είναι :

1. Πρωτότυπο ασφαλιστήριο συμβόλαιο
2. Πρωτότυπη φορτωτική
3. Πρωτότυπο οριστικού συμβολαίου
4. Κιβωτολόγιο, ζυγολόγιο
5. Διασάφηση τελωνείου (εφόσον μεσολαβεί)
6. Αντίγραφο διαμαρτυρίας προς τους υπεύθυνους για τη ζημιά
7. Την έκθεση πραγματογνωμοσύνης ή άλλο επίσημο δικαιολογητικό, που να αναδεικνύει το είδος και το ύψος της ζημιάς .

ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ

Η φορτωτική συντάσσεται εις τριπλούν και παραδίδεται στον παραλήπτη. Στο έγγραφο φορτωτικής αναγράφονται τα εξής στοιχεία, ο αποστολέας, ο παραλήπτης, η περιγραφή εν συντομία του μεταφερόμενου εμπορεύματος, το μεταφορικό μέσο, τα στοιχεία του μεταφορέα, ο τόπος προορισμού και η ημερομηνία φόρτωσης. Ακόμη πρέπει να αναγράφονται περιγραφικά το μεταφερόμενο φορτίο, η συσκευασία του, η ποσότητα του και τα διακριτικά του σημεία στη συσκευασία. Τέλος μπορεί να αναγράφεται και το ποσό του ναύλου.

Η φορτωτική αποτελεί την PRIMA FACIE απόδειξη για την κατάσταση των μεταφερόμενων εμπορευμάτων τη στιγμή της φόρτωσης και ο μεταφορέας καταχωρεί σε αυτήν τυχόν παρατηρήσεις κατά την παραλαβή του φορτίου. Η φορτωτική είναι το κυριότερο έγγραφο μετά το ασφαλιστήριο συμβόλαιο και την έκθεση πραγματογνωμοσύνης γιατί με αυτή αποδεικνύεται η φόρτωση και η μεταφορά των εμπορευμάτων.

ΤΙΜΟΛΟΓΙΟ

Το τιμολόγιο εκδίδεται από τον πωλητή στο όνομα του αγοραστή και αποδεικνύει την πραγματοποίηση της εμπορικής συναλλαγής και την αξία του εμπορεύματος. Υπάρχει περίπτωση να συναντήσουμε και το PROFORMA INVOICE το οποίο δεν θεωρείται οριστικό τιμολόγιο και είναι ενδεικτικό της εμπορικής συναλλαγής και επιβεβαιώνει την παραγγελία. Στο τιμολόγιο αναφέρονται τα παρακάτω στοιχεία :

1. Αναλυτική περιγραφή του εμπορεύματος, κωδικούς, τεμάχια, τιμή μονάδας, αριθμός χαρτοκιβωτίων, συνολική αξία τιμολογίου
2. Ο τρόπος πώλησης, π.χ. FOB, CIF κ.λ.π. όπως επίσης και ο χρόνος πληρωμής του τιμολογίου.

ΚΙΒΩΤΟΛΟΓΙΟ

Το κιβωτολόγιο δεν αναφέρει την αξία των εμπορευμάτων αλλά μόνο τον αριθμό κιβωτίων, τον αριθμό τεμαχίων και τους κωδικούς, και τέλος το βάρος και τις διαστάσεις των χαρτοκιβωτίων.

ΔΕΛΤΙΟ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ

Είναι το έγγραφο το οποίο εκδίδεται από τη μεταφορική εταιρία με σκοπό την παράδοση - αποστολή των εμπορευμάτων από την αποθήκη της μεταφορικής εταιρίας στην αποθήκη του

αποστολέα.

ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑΣ

Πρόκειται για επιστολή η οποία εκδίδεται από μία τράπεζα, με την οποία η τράπεζα εγγυάται σε τρίτο πρόσωπο ότι θα καταβάλλει σε αυτόν ένα χρηματικό ποσό εάν δεν καταβληθεί το ποσό αυτό από το πρόσωπο με το οποίο έχει ειδικές οικονομικές σχέσεις.

ΕΝΕΧΥΡΟΥΧΟΣ ΔΑΝΕΙΣΤΡΙΑ

Είναι η τράπεζα η οποία δανειοδοτεί τον εισαγωγέα ή τον εξαγωγέα προκειμένου να επιτευχθεί μία αγοραπωλησία.

ΔΙΑΣΑΦΗΣΗ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ-ΕΞΑΓΩΓΗΣ

Πρόκειται για μία δήλωση που υποβάλλει ο εισαγωγέας ή ο εξαγωγέας στο τελωνείο για να υπολογισθούν τα τελωνειακά τέλη που πρέπει να καταβληθούν. Υπάρχουν τα ακόλουθα πέντε είδη διασαφήσεων :

1. Διασάφηση εισαγωγής
2. Διασάφηση αποταμιεύσεων (όταν τα εμπορεύματα αποθηκεύονται προσωρινά σε τελωνειακές ή Γενικές αποθήκες, χωρίς να πληρωθούν ζημιές)
3. Διασάφηση διαμετακομίσεως
4. Διασάφηση μεταφοράς όταν γίνεται αποστολή εμπορευμάτων από ένα λιμάνι σε άλλο λιμάνι εσωτερικού.
5. Διασάφηση εξαγωγής όταν μεταφέρονται εμπορεύματα στο εξωτερικό

Σήμερα μετά την κατάργηση των τελωνειακών διαδικασιών για εμπορεύματα που προέρχονται από κράτη- μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας έχει καταργηθεί η Διασάφηση εισαγωγής και το έγγραφο αυτό χρησιμοποιείται μόνο για εμπορεύματα που προέρχονται από τρίτες χώρες. Η διασάφηση είναι Δημόσιο έγγραφο και κυρίως η Διασάφηση εισαγωγής αναφέρει τα στοιχεία του εμπορεύματος, την αξία τιμολογίου, την ημερομηνία άφιξης και παραλαβής και τις τυχόν ζημιές.

ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ

Η φορτωτική συντάσσεται εις τριπλούν και παραδίδεται στον παραλήπτη. Στο έγγραφο φορτωτικής αναγράφονται τα εξής στοιχεία, ο αποστολέας, ο παραλήπτης, η περιγραφή εν συντομία του μεταφερόμενου εμπορεύματος, το μεταφορικό μέσο, τα στοιχεία του μεταφορέα, ο τόπος προορισμού και η ημερομηνία φόρτωσης. Ακόμη πρέπει να αναγράφονται περιγραφικά το μεταφερόμενο φορτίο, η συσκευασία του, η ποσότητα του και τα διακριτικά του σημεία στη συσκευασία. Τέλος μπορεί να αναγράφεται και το ποσό του ναύλου.

Η φορτωτική αποτελεί την PRIMA FACIE απόδειξη για την κατάσταση των μεταφερόμενων εμπορευμάτων τη στιγμή της φόρτωσης και ο μεταφορέας καταχωρεί σε αυτήν τυχόν παρατηρήσεις κατά την παραλαβή του φορτίου. Η φορτωτική είναι το κυριότερο έγγραφο μετά το ασφαλιστήριο συμβόλαιο και την έκθεση πραγματογνωμοσύνης γιατί με αυτή αποδεικνύεται η φόρτωση και η μεταφορά των εμπορευμάτων.

ΤΙΜΟΛΟΓΙΟ

Το τιμολόγιο εκδίδεται από τον πωλητή στο όνομα του αγοραστή και αποδεικνύει την πραγματοποίηση της εμπορικής συναλλαγής και την αξία του εμπορεύματος. Υπάρχει περίπτωση να συναντήσουμε και το PROFORMA INVOICE το οποίο δεν θεωρείται οριστικό τιμολόγιο και είναι ενδεικτικό της εμπορικής συναλλαγής και επιβεβαιώνει την παραγγελία. Στο τιμολόγιο αναφέρονται τα παρακάτω στοιχεία :

1. Αναλυτική περιγραφή του εμπορεύματος, κωδικούς, τεμάχια, τιμή μονάδας, αριθμός χαρτοκιβωτίων, συνολική αξία τιμολογίου
2. Ο τρόπος πώλησης, π.χ. FOB, CIF κ.λ.π. όπως επίσης και ο χρόνος πληρωμής του τιμολογίου.

ΚΙΒΩΤΟΛΟΓΙΟ

Το κιβωτολόγιο δεν αναφέρει την αξία των εμπορευμάτων αλλά μόνο τον αριθμό κιβωτίων, τον αριθμό τεμαχίων και τους κωδικούς, και τέλος το βάρος και τις διαστάσεις των χαρτοκιβωτίων.

ΔΕΛΤΙΟ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ

Είναι το έγγραφο το οποίο εκδίδεται από τη μεταφορική εταιρία με σκοπό την παράδοση - αποστολή των εμπορευμάτων από την αποθήκη της μεταφορικής εταιρίας στην αποθήκη του

αποστολέα.

ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑΣ

Πρόκειται για επιστολή η οποία εκδίδεται από μία τράπεζα, με την οποία η τράπεζα εγγυάται σε τρίτο πρόσωπο ότι θα καταβάλλει σε αυτόν ένα χρηματικό ποσό εάν δεν καταβληθεί το ποσό αυτό από το πρόσωπο με το οποίο έχει ειδικές οικονομικές σχέσεις.

ΕΝΕΧΥΡΟΥΧΟΣ ΔΑΝΕΙΣΤΡΙΑ

Είναι η τράπεζα η οποία δανειοδοτεί τον εισαγωγέα ή τον εξαγωγέα προκειμένου να επιτευχθεί μία αγοραπωλησία.

ΔΙΑΣΑΦΗΣΗ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ-ΕΞΑΓΩΓΗΣ

Πρόκειται για μία δήλωση που υποβάλλει ο εισαγωγέας ή ο εξαγωγέας στο τελωνείο για να υπολογισθούν τα τελωνειακά τέλη που πρέπει να καταβληθούν. Υπάρχουν τα ακόλουθα πέντε είδη διασαφήσεων :

1. Διασάφηση εισαγωγής
2. Διασάφηση αποταμιεύσεων (όταν τα εμπορεύματα αποθηκεύονται προσωρινά σε τελωνειακές ή Γενικές αποθήκες, χωρίς να πληρωθούν ζημιές)
3. Διασάφηση διαμετακομίσεως
4. Διασάφηση μεταφοράς όταν γίνεται αποστολή εμπορευμάτων από ένα λιμάνι σε άλλο λιμάνι εσωτερικού.
5. Διασάφηση εξαγωγής όταν μεταφέρονται εμπορεύματα στο εξωτερικό

Σήμερα μετά την κατάργηση των τελωνειακών διαδικασιών για εμπορεύματα που προέρχονται από κράτη- μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας έχει καταργηθεί η Διασάφηση εισαγωγής και το έγγραφο αυτό χρησιμοποιείται μόνο για εμπορεύματα που προέρχονται από τρίτες χώρες. Η διασάφηση είναι Δημόσιο έγγραφο και κυρίως η Διασάφηση εισαγωγής αναφέρει τα στοιχεία του εμπορεύματος, την αξία τιμολογίου, την ημερομηνία άφιξης και παραλαβής και τις τυχόν ζημιές.

ΕΙΔΗ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ

ΠΛΗΡΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Όταν η ασφάλιση συμφωνήθηκε για ποσό ίσο με την πραγματική ασφαλιστική αξία των εμπορευμάτων τότε έχουμε πλήρη ασφάλιση.

ΥΠΑΣΦΑΛΙΣΗ

Όταν το ποσό που συμφωνήθηκε είναι μικρότερο από την πραγματική ασφαλιστική αξία, τότε η ασφάλιση καλείται υπασφάλιση.

ΥΠΕΡΑΣΦΑΛΙΣΗ

Όταν το ποσό που συμφωνήθηκε είναι μεγαλύτερο από την πραγματική ασφαλιστική αξία των εμπορευμάτων τότε έχουμε υπερασφάλιση.

Σε περίπτωση ολικής καταστροφής των εμπορευμάτων, το ασφάλισμα είναι ίσο με το ασφαλιστικό ποσό.

Σε περίπτωση υπασφάλισης, ο δικαιούχος την αποζημίωση δεν έχει ασφαλίσει την πραγματική αξία με αποτέλεσμα όταν επέλθει ο κίνδυνος που έχει ασφαλιστεί, να θεωρείται συνασφαλιστής. Η υπασφάλιση οδηγεί όπως ορίζει η νομοθεσία σε αναλογική αποκατάσταση της ζημιάς από τον ασφαλιστή Άρθρο 17 παράγραφος 2496/97. Ο κανόνας αυτός είναι γνωστός ως αναλογικός κανόνας.

ΑΝΑΓΩΓΙΚΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑ

Είναι το δικαίωμα που έχει η ασφαλιστική εταιρία να στραφεί κατά του μεταφορέα ή του διαμεταφορέα, σε περίπτωση που η πρώτη αποζημίωσε τον ασφαλισμένο για κάποιο κίνδυνο κατά τη μεταφορά και για τον οποίο κίνδυνο ευθύνεται ο μεταφορέας ή ο διαμεταφορέας.

ΕΚΒΟΛΗ

Είναι η διαδικασία κατά την οποία γίνεται ρίψη μέρους ή ολόκληρου του φορτίου στη θάλασσα. Εκβολή γίνεται σε περίπτωση κινδύνου για τη σωτηρία του πλοίου και απαιτεί μορφή γενικής αβαρίας. Υπεύθυνος για την απόφαση εκβολής ή όχι είναι ο πλοίαρχος του σκάφους.

ΑΡΠΑΓΗ ΑΠΟ ΤΑ ΚΥΜΑΤΑ

Ένας από τους πιο συνηθισμένους κινδύνους κατά τη διάρκεια θαλάσσιων μεταφορών είναι ο κίνδυνος αρπαγής από τα κύματα με αποτέλεσμα την ολική ή μερική απώλεια των εμπορευμάτων. Ο κίνδυνος αυτός απειλεί κυρίως τα εμπορεύματα που μεταφέρονται επί του καταστρώματος του πλοίου.

ΜΕΤΑΦΟΡΕΑΣ

Είναι το φυσικό ή νομικό εκείνο πρόσωπο που διαθέτει ένα ή περισσότερα μεταφορικά μέσα δημόσιας χρήσης, με τα οποία αναλαμβάνει να πραγματοποιήσει μεταφορές έναντι ναύλου.

ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΕΑΣ

Ο διαμεταφορέας είναι φυσικό ή νομικό πρόσωπο που αναλαμβάνει μεταφορές αγαθών, έναντι ναύλου, χωρίς όμως να έχει ιδιότητα μεταφορικά μέσα. Για την πραγματοποίηση των μεταφορών συνεργάζεται με μεταφορείς. Είναι δηλαδή το πρόσωπο εκείνο που μεσολαβεί ανάμεσα στον αποστολέα ή παραλήπτη και τη μεταφορική εταιρία για την πραγματοποίηση των εκάστοτε μεταφορών.

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΟ-CONTAINER

Πρόκειται για ένα μεγάλο κιβώτιο, ειδικά κατασκευασμένο από σίδηρο, με το οποίο γίνονται μεταφορές φορτίων και εξασφαλίζεται η ευκολία συσκευασίας, φόρτωσης, μεταφοράς και εκφόρτωσης.

ΕΠΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟ

Είναι το επιπλέον ασφάλιστρο που απαιτούν οι ασφαλιστές για μεταφορά φορτίων, λόγω κάλυψης πρόσθετων κινδύνων όπως για παράδειγμα κάλυψη κινδύνων πολέμου και απεργιών.

ΝΑΥΛΟΣ

Είναι το αντίτιμο που καταβάλλει ο κάτοχος του φορτίου στο μεταφορέα ή το διαμεταφορέα, προκειμένου αυτοί να πραγματοποιήσουν τη μεταφορά που τους αναθέτει. Ο ναύλος υπολογίζεται βάσει του βάρους ή του όγκου του φορτίου καθώς επίσης και ανάλογα με την επικινδυνότητα ή όχι του φορτίου, το ταξίδι κ.α.

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Αντικείμενο ασφάλισης του κλάδου Μεταφορών είναι το φορτίο με την πλατιά έννοια, που θα αναλυθεί πιο κάτω. Στην ασφάλιση Μεταφορών ο ασφαλιζόμενος αποζημιώνεται σε περίπτωση που συμβεί το τυχαίο και αβέβαιο εκείνο γεγονός που ονομάζεται «κίνδυνος» το οποίο θα προκαλέσει τη ζημιά που ασφαλίστηκε, ενώ σε αντίθετη περίπτωση, καμία απαίτηση δεν μπορεί να έχει ο ασφαλιζόμενος για τα ασφάλιστρα που κατέβαλε.

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΣ

Ασφαλιζόμενος είναι οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που μπορεί να έχει ασφαλιστικό ενδιαφέρον (insurance interest) για το φορτίο. Είναι δηλαδή το άτομο εκείνο που βλάπτεται από τυχόν βλάβη ή απώλεια του φορτίου και ωφελείται από την ασφαλή άφιξη του φορτίου στον προορισμό του.

Ασφαλιζόμενος μπορεί να είναι μόνο ο ιδιοκτήτης του φορτίου, είτε σαν πωλητής-αποστολέας είτε σαν αγοραστής-παραλήπτης. Κατ' εξαίρεση κάποια Τράπεζα, σαν ενεχυρούχος δανείστρια, μπορεί να ασφαλίσει το φορτίο.

Σε καμία περίπτωση ασφαλιζόμενος δεν μπορεί να είναι ο μεταφορέας του φορτίου, ο οποίος ευθύνεται μόνο απέναντι στον ιδιοκτήτη του εμπορεύματος και όχι για το ίδιο το φορτίο.

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟ ΠΟΣΟ

Είναι το ποσό εκείνο για το οποίο υποχρεούται η ασφαλιστική εταιρία να αποζημιώσει τον

ασφαλισμένο σε περίπτωση που πραγματοποιηθεί ο ασφαλιζόμενος κίνδυνος και διαμορφώνεται ανάλογα με το αντικείμενο ασφάλισης, τους εκάστοτε κινδύνους και άλλους παράγοντες. Το ασφαλιζόμενο ποσό προσδιορίζεται από τον ασφαλιζόμενο στην αίτηση ασφάλισης. Η ασφαλιζόμενη αξία ενός φορτίου μπορεί να κατανεμηθεί και να ασφαλισθεί σε δύο ή περισσότερες ασφαλιστικές εταιρίες (συνασφάλιση). Έτσι το ασφαλιζόμενο ποσό που αναλαμβάνει κάθε εταιρία αποτελεί μέρος της συνολικής ασφαλιζόμενης αξίας.

Είναι δυνατόν το ασφαλιζόμενο ποσό να εκφράζεται σε οποιοδήποτε νόμισμα, εφόσον τα αντίστοιχα παραστατικά εκδοθούν στο νόμισμα αυτό. Μπορεί επίσης να εκφράζεται σε δύο ή περισσότερα νομίσματα, όπως για παράδειγμα το τιμολόγιο σε φράγκα Γαλλίας, ο ναύλος σε δολάρια ΗΠΑ και στη συνέχεια οι δασμοί σε Ευρώ. Κατά τη μεταφορά των φορτίων στο εσωτερικό είναι αδύνατον να γίνει η ασφάλιση σε ξένο νόμισμα.

ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Το μέσο που μεταφέρει το ασφαλιζόμενο φορτίο θα πρέπει να δηλώνεται με τη μεγαλύτερη δυνατή ακρίβεια. Ακόμη πρέπει να δηλώνεται και ο τυχόν συνδυασμός των μεταφορικών μέσων που θα μεταφέρουν το φορτίο. Σαν μεταφορικά μέσα θεωρούνται τα φορτηγά αυτοκίνητα, οι σιδηρόδρομοι, τα αεροπλάνα, τα πλοία άλλα και οι φορτηγίδες , τα ποταμόπλοια, τα ταχυδρομεία ακόμα και οι υπάλληλοι σύνδεσμοι μεταξύ υπηρεσιών, εταιριών κ.λ.π.

Θα πρέπει να γνωρίζουμε εξ' αρχής αν ο ασφαλιζόμενος είναι και ο ιδιοκτήτης του μεταφορικού μέσου οπότε συνάπτουμε ειδική σύμβαση η οποία παρέχει κάλυψη στην οποία προβλέπεται η περίπτωση να πραγματοποιηθεί ζημιά που θα οφείλεται στον μεταφορέα.

Στην περίπτωση που το μεταφορικό μέσο είναι πλοίο, θα πρέπει να γνωρίζουμε την ηλικία του, τη σημαία νηολογίου του, τη χωρητικότητά του και αν είναι χαρακτηρισμένο σαν «πλοίο γραμμής» δηλαδή πλοίο που πραγματοποιεί δρομολόγια που έχουν ήδη ανακοινωθεί μεταξύ συγκεκριμένων λιμανιών φόρτωσης και εκφόρτωσης. Κι αυτό, γιατί σύμφωνα με τη ρήτρα «Ταξινόμησης» (Classification Clause) καθορίζονται προϋποθέσεις είσπραξης, ή όχι, επασφαλιστρών.

ΤΑΞΙΔΙ ΚΑΙ ΔΙΑΡΚΕΙΑ

Το ταξίδι που θα πραγματοποιήσει το ασφαλισμένο φορτίο θα πρέπει να είναι σαφέστατα ορισμένο. Το ασφαλιζόμενο ταξίδι μπορεί να ταυτίζεται με το σύνολο του ταξιδιού ενός φορτίου ή να αποτελεί κάποιο τμήμα του. Για παράδειγμα, ένα μηχάνημα μπορεί να μεταφερθεί από το εργοστάσιο κατασκευής του στο σιδηροδρομικό σταθμό της κοντινής πόλης με φορτηγό αυτοκίνητο και από εκεί με σιδηρόδρομο σε άλλη πόλη, στο σταθμό της οποίας θα το παραλάβει ο παραλήπτης. Στην

περίπτωση αυτή σημείο έναρξης του ασφαλισμένου ταξιδιού θα μπορούσε να είναι είτε το εργοστάσιο κατασκευής, είτε ο σιδηροδρομικός σταθμός, ανάλογα με την επιθυμία του ασφαλισμένου.

Τα σημεία έναρξης και λήξης του ασφαλισμένου ταξιδιού έχουν σχέση και με την και με την εμπορική συμφωνία που έχουν συνάψει ο ασφαλιζόμενος – πελάτης με τον προηγούμενο ή τον επόμενο ιδιοκτήτη του φορτίου.

Το σημείο παράδοσης από τον αποστολέα και αντίστοιχης παραλαβής του φορτίου από τον παραλήπτη με βάση την εμπορική συμφωνία μεταξύ τους προσδιορίζει και το διαχωριστικό σημείο πριν και μετά το οποίο υπάρχει ασφαλιστικό ενδιαφέρον από τον καθένα από τους δύο.

ΠΡΟΣΘΕΤΗ ΠΡΑΞΗ (ENDORSEMENT)

Η πρόσθετη πράξη αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του συμβολαίου και υπόκειται στους ίδιους γενικούς και ειδικούς όρους, εφόσον βέβαια δεν τους τροποποιεί η ίδια. Η πρόσθετη πράξη εκδίδεται για:

1. Μερική ή ολική οριστικοποίηση του προασφαλιστήριου
2. Μερική ή ολική εκτέλεση διαρκούς συμβολαίου
3. Τροποποίηση ή διόρθωση όρων του συμβολαίου
4. Τροποποίηση ή διόρθωση στοιχείων φόρτωσης
5. Παράταση ισχύος συμβολαίου ή διαρκούς συμβολαίου
6. Είσπραξη επασφαλιστρών
7. Είσπραξη επιπλέον επασφαλιστρών λόγω λάθους υπολογισμού
8. Μερική ή ολική ακύρωση συμβολαίου ή άλλης πρόσθετης πράξης, μόνο εάν εκδόθηκε διπλή φορά ή αν πιστοποιείται γραπτά η μη πραγματοποίηση της φόρτωσης με παράλληλη επιστροφή των ασφαλιστρών που αναλογούν.
9. Επιστροφή των ασφαλιστρών λόγω λάθους υπολογισμού

ΕΙΔΗ ΖΗΜΙΩΝ

1. Ολική απώλεια. Ο όρος αυτός αναφέρεται στην περίπτωση που έχουμε ολική απώλεια των ασφαλισμένων αντικειμένων, η οποία απώλεια είναι είτε τεκμαρτή είτε πραγματική. Πραγματική απώλεια έχουμε σε περίπτωση ολικής καταστροφής του αντικειμένου ή απώλεια κατά τη μεταφορά π.χ. βύθιση του πλοίου.

Τεκμαρτή απώλεια έχουμε όταν τα έξοδα για την αποκατάσταση της ζημιάς είναι περισσότερα από την αξία των εμπορευμάτων και τα έξοδα διάσωσης υπερβαίνουν την αξία των εμπορευμάτων.

2. Μερική απώλεια. Μερική απώλεια έχουμε όταν μέρος μόνο των εμπορευμάτων υποστεί ζημιά.

Σε περίπτωση ολικής ή μερικής απώλειας, ζημιάς ή γενικής αβαρίας (αβάρια σημαίνει τα έξοδα ή οι ζημιές που γίνονται εκούσια για τη σωτηρία μεταφορικού μέσου και φορτίο από θαλάσσιο κίνδυνο) που μπορεί να δημιουργήσει απαίτηση για αποζημίωση και εφ' όσον υπάρχει έννομο συμφέρον, πρέπει να ακολουθείται η ακόλουθη διαδικασία:

1. Αναγγελία ζημιάς στην εταιρία η οποία μπορεί να γίνει με τηλέφωνο, φαξ, τηλεγράφημα, τέλεξ και αμέσως να ειδοποιηθεί ο πραγματογνώμονας. Σε περίπτωση που το φορτίο είναι στο εξωτερικό, να ειδοποιηθεί αντιπρόσωπος των L'Loyds.
2. Ευθύνη του μεταφορέα σε καμία περίπτωση δεν παραλαμβάνονται τα φορτωτικά έγγραφα από τους παραλήπτες, εφ' όσον υπάρχει και η παραμικρή υπόνοια ζημιάς, αν δεν φορτώνονται για άμεση διενέργεια κοινής πραγματογνωμοσύνης με τους Μεταφορείς.
3. Τεκμηρίωση απαιτήσεων – δικαιολογητικά τα οποία υποβάλλονται για την διευκόλυνση καταβολής της αποζημίωσης στους έχοντες έννομο συμφέρον επί του φορτίου και τα οποία ανάλογα με την περίπτωση μπορεί να είναι:

- ΕΓΓΡΑΦΗ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ή και κάθε αλληλογραφία με τους μεταφορείς και οποιονδήποτε τρίτο σχετικά με την ευθύνη τους για απώλεια ή ζημιά
- ΠΡΩΤΟΤΥΠΗ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ή άλλη σύμβαση μεταφοράς για να αποδειχθεί ή ύπαρξη του φορτίου
- ΔΙΑΣΑΦΗΣΗ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ απόδειξη νόμιμης εισαγωγής και πολλές φορές απόδειξη της ζημιάς
- ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟΥ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ πιστοποίηση της δηλωθείσας αξίας
- ΔΕΛΤΙΟ ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑΣ (PACKING LIST) ή ζυγολόγιο ή δελτίο φόρτωσης ή δελτίο αποστολής
- ΠΡΩΤΟΤΥΠΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ Ή ΠΡΟΣΘΕΤΗ ΠΡΑΞΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ που καλύπτει το συγκεκριμένο φορτίο και τη συγκεκριμένη μεταφορά, απόδειξη ότι το έγγραφο είναι ασφαλισμένο
- ΔΕΛΤΙΟ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΑΣ Ή ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ
- ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΗ ΤΡΑΠΕΖΑ σε περίπτωση που αποζημίωση θα καταβληθεί στον παραλήπτη του εξωτερικού.
- ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΤΟΥ ΠΑΡΑΛΗΠΤΗ
- ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΗ που γίνεται που γίνεται από ειδικούς πραγματογνώμονες και δεν αποτελεί στοιχείο αναγνώρισης ή υποχρέωσης για αποζημίωση, αλλά εξετάζει και καταγράφει τα παρακάτω:

1. Τη φύση της ζημιάς

2. Τα αίτια της ζημιάς
3. Τις συνθήκες κάτω από τις οποίες έγινε
4. Το χρηματικό κόστος της ζημιάς

ΑΝΑΓΓΕΛΙΑ ΖΗΜΙΑΣ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ

Σε όλα τα ασφαλιστήρια συμβόλαια ορίζεται ο τρόπος με τον οποίο πρέπει να ενεργεί ο ασφαλισμένος σε περίπτωση που πραγματοποιηθεί ο ασφαλισμένος κίνδυνος. Σε γενικές γραμμές ισχύουν τα παρακάτω :

1. Να ειδοποιήσει τον ασφαλιστή αμέσως μόλις διαπιστώσει ή πληροφορηθεί την πραγματοποίηση της ζημιάς η οποία καλύπτεται από το ασφαλιστήριο
2. Να φροντίσει να προφυλάξει και διασώσει τα εμπορεύματα και να προβεί σε κάθε δυνατή ενέργεια για την αποτροπή και τον περιορισμό της ζημιάς.
3. Να ζητήσει την ενέργεια πραγματογνωμοσύνης από τον πραγματογνώμονα που υποδεικνύεται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο.
4. Να απευθύνει γραπτές διαμαρτυρίες, και αν χρειαστεί να κάνει αγωγές και γενικά να διατηρήσει με κάθε νόμιμο μέσο τα δικαιώματά του απέναντι σε τρίτους, υπεύθυνους για τη ζημιά.
5. Να μη θεωρεί τον εαυτό του απαλλαγμένο από φροντίδες επειδή είναι ασφαλισμένος, αλλά να ενεργεί όπως θα ενεργούσε στη θέση του ένας «συνετός ασφαλισμένος».

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

Η ανάγκη ελέγχου από τους ασφαλιστές της αξιοπλοΐας, της ασφάλισης και της διαρκώς εξελισσόμενης τεχνολογίας στην κατασκευή και στο αρμάτωμα των πλοίων, έκαναν απαραίτητη την ανάγκη δημιουργίας ειδικών οργανισμών που ονομάστηκαν νηογνώμονες.

Η λειτουργία των νηογνώμωνων έγινε η αιτία για τη συνεπή εφαρμογή των κανονισμών και των προδιαγραφών για την ναυπήγηση αλλά και τη συντήρηση των πλοίων, πράγματα απαραίτητα για την ασφαλή ναυσιπλοΐα.

Σήμερα οι νηογνώμονες είναι μη κρατικοί τεχνικοί οργανισμοί ταξινόμησης πλοίων. Τα πιστοποιητικά που αυτοί εκδίδουν για κάθε πλοίο είναι πλέον απαραίτητα για την ασφάλιση, ναύλωση και πώληση τους.

Ο θεσμός των νηογνώμωνων πρωτοεμφανίστηκε στο Λονδίνο πριν από 200 περίπου χρόνια.

Από τη δεκαετία του 1760 οι Brokers και οι Underwriters LLOYD'S είχαν θεσπίσει κανονισμούς για την κατάταξη σε κλάσεις των ξύλινων τότε πλοίων, ενώ αντίστοιχα υπήρχαν και εντεταλμένοι επιθεωρητές, οι οποίοι εξέδιδαν τα απαραίτητα πιστοποιητικά για την αξιοπλοία τους.

Στην Ελλάδα ο πρώτος νηογνώμονας ιδρύθηκε την 1^η Ιανουαρίου του 1870 από τη ναυτασφαλιστική εταιρία ο « ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ». Όταν ο « ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ » έκλεισε ο Ελληνικός νηογνώμονας συνέχισε να εκδίδεται με άλλη εταιρική μορφή ως «HELLENIC VERITAS» μέχρι το 1895, οπότε και σταμάτησε οριστικά να εκδίδεται.

Το κενό που δημιουργήθηκε στην Ελλάδα από την έλλειψη Ελληνικού νηογνώμονα ήρθε να καλύψει η ίδρυση από τον Γεώργιο Κούτση του «HELLENIC REGISTER OF SHIPPING» ή όπως ονομάζεται στη χώρα μας, « ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ » ο οποίος συνεχίζει να υπάρχει ακόμα και σήμερα.

Το καταστατικό της «Ανωνύμου Εταιρίας ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ » εγκρίθηκε στις 25 Μαρτίου του 1919 και δημοσιεύτηκε στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης (φύλλο 126 της 30^{ης} Μαΐου του 1919).

Ιδρυτές του οι Ασφαλιστικές Εταιρίες:

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ της ΕΛΛΑΔΟΣ

ΠΡΩΤΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ

ΠΡΟΝΟΙΑ και ΚΑΛΗ ΠΙΣΤΗΣ

Έδρα ορίστηκε ο Πειραιάς και σκοπός του:

Επιθεωρήσεις και κατατάξεις πλοίων όλων των τύπων και ναυπηγημάτων, καθώς επίσης και επιθεωρήσεις για την ανανέωση της κλάσεως τους.

Έγκριση σχεδίων πλοίων, μηχανών, μηχανημάτων και βιομηχανικών

Παρακολούθηση, επιθεωρήσεις και δοκιμές νέων κατασκευών και μετεπισκευών πλοίων, λοιπών ναυπηγημάτων, μηχανών, μηχανημάτων και βιομηχανικών προϊόντων.

Παρακολούθηση της κατασκευής, επιθεωρήσεις και κατατάξεις σκαφών αναψυχής.

Επιθεωρήσεις κατά την εξουσιοδότηση Κυβερνήσεων, για την έκδοση πιστοποιητικών συμμόρφωσης προς τους Διεθνείς κώδικες και Συνθήκες.

Επιθεωρήσεις, έλεγχοι, δοκιμές και πιστοποίηση μηχανών, μηχανημάτων και βιομηχανικών προϊόντων.

Έκδοση κανονισμών, καταλόγου των πλοίων με κλάση Ε.Γ., και τεχνικών μελετών και οδηγιών.

II) ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Η μεταφορά των εμπορευμάτων μέσω θαλάσσης συναντάται από τα αρχαία χρόνια στη Μεσόγειο. Τα εμπορεύματα παρέμεναν πάνω στα πλοία πολλές μέρες μέχρι να φτάσουν στον προορισμό τους καθώς ήταν μεγάλη η διάρκεια των ταξιδιών. Υπήρχαν φορές που τα εμπορεύματα δεν έφταναν στον προορισμό τους λόγω ναυαγίου του πλοίου, λόγω εκβολής του φορτίου στη θάλασσα για να σωθεί μέρος των εμπορευμάτων, ή το πλοίο ή και το πλήρωμα. Για το λόγο αυτό οι ιδιοκτήτες των εμπορευμάτων αναγκαζόταν να βάζουν στα πλοία συνοδούς φορτίων οι οποίοι είχαν ως αποστολή να προσέχουν τα εμπορεύματα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, κατά την φορτοεκφόρτωση τους καθώς και να διαφυλάττουν τα συμφέροντα του ιδιοκτήτη των εμπορευμάτων. Σε περιπτώσεις όμως όπου το πλοίο βρισκόταν σε μεγάλο κίνδυνο και ο καπετάνιος αποφάσιζε να ρίξει μέρος του φορτίου στη θάλασσα ερχόταν σε σύγκρουση με τους συνοδούς με αποτέλεσμα να χάνεται πολύς χρόνος και να βυθίζεται το πλοίο. Για το λόγο αυτό θεσπίστηκαν κανόνες που καθόριζαν ότι σε περίπτωση που ρίχονταν τα εμπορεύματα στη θάλασσα για τη σωτηρία του πλοίου οι ιδιοκτήτες των εμπορευμάτων που σώζονταν και οι ιδιοκτήτες του πλοίου θα αποζημιώναν από κοινού τους ιδιοκτήτες των εμπορευμάτων που θυσιάστηκαν. Αυτή είναι και η πρώτη φορά που έχουμε την εμφάνιση αποκατάστασης ζημιών με τη μορφή κανόνων. Οι κανόνες αυτοί αποτέλεσαν το ναυτικό δίκαιο των Ροδίων το 900 π.χ. περίπου και ήταν διατυπωμένοι με τόση σαφήνεια που μέχρι σήμερα αποτελούν τους κανόνες Γενικής Αβαρίας και είναι γνωστοί ως κανόνες Υόρκης-Αμβέρσας.

Η πρώτη μορφή θαλασσοασφάλειας συναντάται στην Γαλλία το 1310 μ.Χ., ο κόμης “BETHUNE”, μετά από αίτημα των κατοίκων της πόλεως “BRUGGE”, ίδρυσε ένα “Chambre d’ Assurances” (Ασφαλιστικό Επιμελητήριο), στο οποίο οι έμποροι της πόλης μπορούσαν καταθέτοντας ένα συγκεκριμένο ασφάλιστρο να ασφαλιζονται για θαλάσσιους κινδύνους.

Ένα από αυτά αφορούσε την κάλυψη του ιστιοφόρου “Santa Clara”, για ένα ταξίδι από τη Γένοβα στη Μαγιόρκα.

Το επόμενο θαλασσοασφαλιστήριο εκδόθηκε το 14^ο αιώνα στη Γένοβα. Από την Ιταλία η θαλάσσια ασφάλεια εξαπλώθηκε στην Ισπανία και στη συνέχεια στην Γαλλία, Ολλανδία, Αγγλία και στη Βόρεια Ευρώπη. Το 15^ο και 16^ο αιώνα δημιουργείται στο Λονδίνο το πρώτο ασφαλιστικό κέντρο που λειτούργησε για πρώτη φορά στο καφενείο EDWARD LLOYD. Στο καφενείο αυτό έφταναν όλα τα νέα πλοία που ταξίδευαν και κάποια άτομα έναντι αμοιβής, αναλάμβαναν να αποζημιώσουν τους ιδιοκτήτες των εμπορευμάτων σε περίπτωση ζημιάς. Όταν η αξία των εμπορευμάτων δεν μπορούσε να καλυφθεί από ένα άτομο τότε την αναλάμβαναν περισσότερα άτομα. Με την πάροδο του χρόνου το LLOYD’S έλαβε νομική υπόσταση το 1871 και ισχύει μέχρι σήμερα όπου έχει εξελιχθεί σε τεράστιο ασφαλιστικό οργανισμό με αντιπροσώπους σε όλο τον κόσμο.

Η πρώτη μορφή θαλασσοασφάλειας συναντάται στην Γαλλία το 1310 μ.Χ., ο κόμης

“BETHUNE”,

Στη Γένοβα και στην Βενετία έμποροι και χρηματοδότες Τραπεζίτες, συγκεντρώνονταν στις πλατείες και τις προκουμαίες της κάθε πόλεως. Εκεί συναντιόντουσαν με τους καπετάνιους και τους караβοκώρηδες και έκλειναν συμφωνίες και συμβάσεις για θαλασσοασφαλίσεις πάνω στα εμπορεύματα που μετέφεραν ή και τα πλοία.

Άλλα θεσπίσματα του έτους 1369, αναγνώριζαν το κύρος των ασφαλιστικών συμβολαίων. Ειδικότερα διασώζεται διάταγμα του Δόγη της Γένοβας Γκαμπριέλε Αντόρνο με ημερομηνία 21 Οκτωβρίου 1369, με το οποίο αναγνωρίζονται νομικά για πρώτη φορά το κύρος η έννοια και η χρησιμότητα της ασφάλισης.

Σιγά-σιγά όμως καθιερώθηκε ένα ιδιωτικό έγγραφο το οποίο περιείχε όλα τα στοιχεία της σύμβασης, όπως τα ονόματα του πλοίου, του πλοιάρχου, του φορτωτή, το ταξίδι και την πορεία που θα ακολουθούσε το πλοίο, το είδος του εμπορεύματος κλπ.

Στην σύμβαση γινόταν σαφής αναφορά για τους κινδύνους που καλύπτονταν, ενώ πολλές φορές αναγραφόταν και εξαιρέσεις από τον καλυπτόμενο κίνδυνο.

Το ασφαλιστήριο καταβάλλεται πάντα από τον ασφαλισμένο μετά την ασφαλή επιστροφή του στο λιμάνι εκκινήσεως ή κατά την άφιξή του στο λιμάνι του προορισμού του σε εκπρόσωπο του ασφαλιστή, ανάλογα με την συμφωνία ενώ σε περίπτωση ναυαγίου ή αβαρίας ο ασφαλιστής ήταν υποχρεωμένος να καταβάλει το συμφωνηθέν ασφάλισμα.

Με την πάροδο του χρόνου, καθιερώθηκε, το ασφαλιστήριο να πληρώνεται άσχετα από την έκβαση του ταξιδιού, και αργότερα, την ίδια στιγμή της σύναψης της σύμβασης.

Ο ασφαλιστής σε περίπτωση ζημιάς ήταν υποχρεωμένος να καταβάλει τα ασφαλίσιμα μέσα σε μία προθεσμία από ένα έως έξι μήνες, ενώ η παραγραφή της απαιτήσεως του ασφαλισμένου, γινόταν σε διάστημα το πολύ δύο ετών.

Τον ίδιο αιώνα αρχίζει και η εισαγωγή της ασφαλίσεως θαλάσσιων κινδύνων και στην Αγγλία από Λομβαρδούς εμπόρους που ήρθαν στην Αγγλία από τη Βόρεια Ιταλία.

Τον 15^ο αιώνα σημειώνεται μια ραγδαία εξέλιξη της θαλάσσιας ασφάλισης με καταβολή πλέον ασφαλίστρου. Η εξέλιξη αυτή είχε ως αποτέλεσμα ο νέος θεσμός να νομοθετηθεί με βάση την ήδη αποκτηθείσα πρακτική και τις υπάρχουσες συλλογές εθίμων.

Το 1435 έγινε η πρώτη προσπάθεια για την νομοθετική κάλυψη του ασφαλιστηρίου συμβολαίου στην Ισπανία με τις διατάξεις Los Capítulos de Barcelona που συμπληρωμένες στα επόμενα χρόνια αποτέλεσαν το διεθνή κώδικα.

Από το 18^ο αιώνα εμφανίζονται στην Τεργέστη οι πρώτες οργανωμένες ομάδες ελλήνων προερχόμενες κυρίως από τα Επτάνησα και τις ελληνικές παροικίες της Νεάπολης και της Βενετίας.

Η πρώτη συστηματική Ελληνική εταιρία θαλάσσιων ασφαλίσεων ιδρύθηκε στην Πάτρα με την επωνυμία «ΑΧΑΪΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ της ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑ». Η εταιρία συστάθηκε τα πρώτα

χρόνια της βασιλείας του Όθωνα και εγκρίθηκε με το βασιλικό διάταγμα της 13^{ης} Ιουνίου του 1836

Το 1914 οι αδερφοί Μαυρομιχάλη δημιουργούν στην Αθήνα ασφαλιστικό γραφείο και θα ασχοληθούν αποκλειστικά με ναυτασφαλίσεις και ειδικότερα τις ασφαλίσεις σκαφών αναψυχής.

Το 1917 ιδρύεται στην Αθήνα η Ασφαλιστική Εταιρεία Ασφαλίσεως Θαλάσσης με ιδρυτές τους Α. Μπασιάς, Σ. Παπαφράγκου, Ν. Βότσης, Γ. Κουλούρας και Ε. Χαρίλαος.

Τα επόμενα έτη ιδρύονται και άλλες εταιρίες σε όλη την Ελλάδα καλύπτοντας όλους τους κλάδους όπως Ζωής- Ατυχημάτων – Πυρός – Μεταφορών – Ευθύνης, καταλήγοντας στη μορφή που γνωρίζουμε σήμερα.

ΜΕΡΟΣ Β

Ι) ΑΝΑΛΗΨΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ

ΑΝΑΛΗΨΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ

ΦΟΡΤΙΟ

Φορτίο νοείται κάθε τι που μεταφέρεται συνοδευόμενο από τα φορτωτικά έγγραφα και η ασφαλιζόμενη αξία του μπορεί να περιλάβει:

1. Την τιμολογιακή του αξία (invoice value)
2. Το ναύλο (freight) που τυχόν πληρώθηκε για τη συγκεκριμένη φόρτωση
3. Τα ασφάλιστρα (premium) που πληρώθηκαν για την ασφαλιστική κάλυψη της συγκεκριμένης φόρτωσης
4. Ένα ποσοστό 10 – 15% επιπλέον (... plus 10 -15%) για την αποκατάσταση απωλειών λόγω της διαδικασίας αποκατάστασης του φορτίου (νέα παραγγελία, τυχόν συναλλαγματικές διαφορές, απώλεια αγοράς και ποσοστού κέρδους κ.λ.π.)
5. Τους δασμούς (taxes) που καταβλήθηκαν και για τμήμα του ταξιδιού από τη στιγμή της πληρωμής τους μέχρι τον τελικό προορισμό
6. Την αυξημένη αξία (increased value) στην περίπτωση πώλησης του φορτίου κατά τη διάρκεια της μεταφοράς του, που ισούται με τη διαφορά μεταξύ παλιάς τιμής ασφάλισης και νέας τιμής που διαμορφώθηκε

Στο σημείο αυτό θα αναφέρουμε ενδεικτικά κάποια αντικείμενα, που η μεταφορά τους μπορεί να καλυφθεί με ασφαλιστήριο συμβόλαιο Μεταφορών (Cargo Policy), για να δειχθεί το εύρος τους και η αντικειμενική δυσκολία κατάταξής τους:

1. μηχανήματα, εργαλεία, ανταλλακτικά
2. αγροτικά προϊόντα νωπά
3. αγροτικά προϊόντα κατεψυγμένα
4. βιομηχανικά προϊόντα
5. πρώτες ύλες
6. καύσιμα (στερεά, υγρά, αέρια)
7. ζωντανά ζώα
8. γόννοι ψαριών
9. μελίτσια
10. αρχαία έργα τέχνης (αγάλματα, πήλινα κ.λ.π.)
11. κοσμήματα, κεραμικά πολύτιμα μέταλλα
12. σύγχρονα έργα τέχνης (ζωγραφικοί πίνακες, γλυπτά κ.λ.π.)

13. οικοσυσσκευές
14. λαχεία ή ΠΡΟ-ΠΟ (που έχουν κερδίσει)
15. χαρτονομίσματα, επιταγές
16. κειμήλια

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ:

1. Ζημιές από βροχή ή επαφή με ξένες ουσίες ή άλλα εμπορεύματα
2. Κλοπή ή μη παράδοση ολόκληρων κόλων
3. Μικροκλοπή, έλλειμμα, ελλιπείς παράδοση
4. Θραύση, στρέβλωση
5. Σκουριά, οξείδωση
6. Ροή
7. Κίνδυνοι καταστρώματος, εκβολή από τον πλοίαρχο, αρπαγή από τα κύματα
8. Κίνδυνοι πολέμου, ναρκών, τορπιλών
9. Κίνδυνοι απεργιών, εξεγέρσεων, πολιτικών ταραχών
10. Κακόβουλη βλάβη

Οι παραπάνω καλύψεις μπορούν να συνδυαστούν με οποιαδήποτε από τις Ρήτρες Α, Β, Γ.

ΚΑΛΥΨΗ ΑΠΟΡΡΙΨΗΣ

Κατά την εισαγωγή φορτίων σε κάποια χώρα υπάρχει περίπτωση τα φορτία να μην γίνουν αποδεκτά από την Αρμόδια Κρατική Επιτροπή έπειτα από τον έλεγχο στα σημεία εφόδου της χώρας με αποτέλεσμα ο ιδιοκτήτης να υφίσταται ζημιά. Η κάλυψη απόρριψης καλύπτει τον κίνδυνο αυτό δηλαδή τη μη παροχή άδειας εισαγωγής του φορτίου σε κάποια χώρα και αποζημιώνει τον ιδιοκτήτη του φορτίου είτε γίνει επαναφορά του στο σημείο εκκίνησης, είτε για την εξεύρεση νέας αγοράς, ή για την αλλαγή της σχετικής συσκευασίας.

ΚΑΛΥΨΗ ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ ΚΑΙ ΕΚΘΕΣΗΣ

Με την ασφάλιση αυτή καλύπτεται ή παραμονή των εμπορευμάτων ή των εκθεμάτων σε κάποιο συγκεκριμένο χώρο για κάποιο χρονικό διάστημα, αλλά μόνο σαν ενδιάμεση κάλυψη των καλύψεων μεταφοράς και επαναφοράς των αντικειμένων αυτών. Για παράδειγμα, μπορεί να καλυφθεί ή αποστολή πινάκων ζωγραφικής από κάποιο μουσείο σε κάποιο εκθεσιακό κέντρο, η παραμονή τους

εκεί για κάποιο χρονικό διάστημα και η επαναφορά τους στο Μουσείο. Κατά την παραμονή τους μπορεί να καλυφθούν από κάθε κίνδυνο, όπως φωτιά, κλοπή, τρομοκρατικές ενέργειες κ.λ.π.

Πρέπει να σημειωθεί ότι δεν καλύπτεται η απώλεια, ζημιά, ή έξοδα που προκύπτουν από τυχόν καθυστέρηση, ακόμα και αν η καθυστέρηση οφείλεται σε κάποιον από τους ασφαλισμένους κινδύνους. Για παράδειγμα αλλοίωση των εμπορευμάτων λόγω απεργίας των τελωνειακών ή των λιμενεργατών κ.τ.λ., δεν καλύπτεται ακόμα και αν έχει καλυφθεί συμπληρωματικά ο κίνδυνος των απεργιών.

ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΛΕΜΟΥ ΚΑΙ ΑΠΕΡΓΙΩΝ

Οι κίνδυνοι αυτοί καθορίζονται ανάλογα με το μεταφορικό μέσο και την κατάσταση που επικρατεί σε διάφορες περιοχές της γης. Αναπροσαρμόζονται προς τα πάνω ή προς τα κάτω, ανάλογα με πολεμικές ή πολιτικές εξελίξεις και σε κάποιες περιοχές και περιόδους είναι ελεύθερα διαπραγματεύσιμα μεταξύ εταιρίας και ασφαλιζομένου.

ΠΟΙΟΤΙΚΗ ΑΛΛΟΙΩΣΗ ΛΟΓΩ ΒΛΑΒΗΣ ΨΥΚΤΙΚΟΥ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΟΣ

Καλύπτεται ο κίνδυνος ποιοτικής αλλοίωσης του φορτίου, λόγω αποδεδειγμένης βλάβης του ψυκτικού μηχανήματος και η οποία βλάβη θα διαρκέσει για 24 τουλάχιστον συνεχείς ώρες

ΕΙΔΙΚΟΣ ΟΡΟΣ ΚΑΛΥΨΗΣ ΖΩΝΤΑΝΩΝ ΖΩΩΝ

Η Κάλυψη αυτή χρησιμοποιείται στις περιπτώσεις μεταφοράς ζωντανών ζώων και περιλαμβάνει τους κινδύνους:

- A) Θανάτου των ζώων από οποιαδήποτε αιτία
- B) Ατυχημάτων που θα καταστήσουν τα ζώα άχρηστα προς εκμετάλλευση

Εξαιρούνται οι κίνδυνοι:

- A) Σφαγής των ζώων από τις Κρατικές Αρχές λόγω μεταδοτικών νόσων
- B) Θανάτου των ζώων λόγω μη ασφαλούς και σωστής φόρτωσής τους στο μεταφορικό μέσο, όπως π.χ. φόρτωση μαζί με άλλα ζώα με φυσική αντιπάθεια ή με άγνωστη υγιεινή αντιπάθεια
- Γ) Από εμβολιασμό και τις μετέπειτα συνέπειες του
- Δ) Από έλλειψη τροφής ή νερού

Επίσης μπορεί να καλυφθεί και ο κίνδυνος αποβολής εγκύων ζώων με ποσοστό αποζημίωσης 30% επί της συνολικής αξίας του ζώου. Ο κίνδυνος αυτός καλύπτεται με επασφάλιστρο.

ΕΙΔΗ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ

Υπάρχουν τρία είδη συμβολαίων κάλυψης κινδύνων μεταφοράς εμπορευμάτων, τα οποία δεν διαφέρουν ως προς τις αρχές που τα διέπουν, αλλά είναι τρεις διαφορετικές διαδικαστικές μορφές κάλυψης του κινδύνου και της είσπραξης των ασφαλιστρών.

A) ΑΠΛΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΜΙΑΣ ΚΑΛΥΨΗΣ

Το συμβόλαιο αυτό αναφέρετε σε μία συγκεκριμένη μεταφορά, της οποίας αναγράφονται όλα τα στοιχεία και η έναρξη και λήξη ισχύος του ταυτίζεται με την έναρξη και τη λήξη της μεταφοράς αυτής. Συγχρόνως εισπράττονται και τα ασφάλιστρα που αναλογούν.

B) ΠΡΟΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ (PREPOLICY)

Προασφαλιστήριο μπορούμε να έχουμε σε δύο περιπτώσεις:

1. Όταν αναφερόμαστε σε μια συγκεκριμένη φόρτωση, της οποίας αγνοούμε κάποια συγκεκριμένα στοιχεία όπως το μεταφορικό μέσο, την ημερομηνία φόρτωσης κ.τ.λ. τα υπόλοιπα στοιχεία θα πρέπει να είναι γνωστά.
2. Όταν αναφερόμαστε σε ένα φορτίο που θα μεταφερθεί τμηματικά, αλλά γνωρίζουμε το συνολικό ασφαλιζόμενο ποσό. Στην περίπτωση αυτή αφαιρείται σε κάθε φόρτωση από το προασφαλιστήριο το ποσό που αντιστοιχεί στη φόρτωση αυτή και εισπράττονται με πρόσθετη πράξη τα ασφάλιστρα που αναλογούν.

Γ) ΑΝΟΙΚΤΟ Ή ΔΙΑΡΚΕΣ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ (OPEN COVER)

Ανοικτό ή διαρκές συμβόλαιο έχουμε όταν ο ασφαλιζόμενος συνάπτει φορτώσεις για κάποια συγκεκριμένη χρονική περίοδο ή και συνεχόμενα. Σε αυτήν την περίπτωση συμφωνούνται τα σταθερά στοιχεία των φορτώσεων, οι καλυπτόμενοι κίνδυνοι, οι συντελεστές ασφαλιστρών και προσδιορίζονται:

1. Η διάρκεια ισχύος του συμβολαίου που μπορεί να έχει καταληκτική ημερομηνία.
2. Η ανώτατη αξία του κάθε φορτίου, για την οποία ευθύνεται η ασφαλιστική εταιρία

Το διαρκές ανοικτό συμβόλαιο μπορεί να αναφέρεται σε ένα είδος εμπορεύματος ή σε περισσότερα είδη με τις ανάλογες καλύψεις και τα ανάλογα ασφάλιστρα. Το διαρκές και ανοικτό συμβόλαιο υπόκειται:

1. Στον ακυρωτικό όρο, ο οποίος δίνει τη δυνατότητα ακύρωσης του συμβολαίου από οποιονδήποτε συμβαλλόμενο (ασφαλιστή ή ασφαλισμένο), με γραπτή ειδοποίηση εντός 30 ημερών για κινδύνους μεταφοράς και 7 ημερών για κινδύνους πολέμου.
2. Στον δεσμευτικό όρο, με τον οποίο ο ασφαλισμένος είναι υποχρεωμένος να δηλώσει όλες τις φορτώσεις που πραγματοποιεί και που εμπίπτουν στο ασφαλιστήριο και ο ασφαλιστής είναι υποχρεωμένος να καλύψει χωρίς εξαίρεση τις φορτώσεις που δηλώνονται.
3. Στη ρήτρα ταξινόμησης
4. Στη ρήτρα τοποθεσίας, δηλαδή το συνολικό ποσό που συσσωρεύεται σε κάποιο χώρο δεν μπορεί να υπερβαίνει το διπλάσιο της αξίας ανά φόρτωση, που έχει συμφωνηθεί στο συμβόλαιο ως προς την ευθύνη του ασφαλιστή.

Η είσπραξη των ασφαλιστρών μπορεί να γίνει είτε με την πρόσθετη πράξη που θα αναφέρεται σε κάθε μία φόρτωση χωριστά, είτε με την πρόσθετη πράξη που θα αναφέρεται φορτώσεις κάθε περιόδου, είτε με πρόσθετη πράξη που θα αναφέρεται συνολικά στις φορτώσεις της περιόδου ισχύος του συμβολαίου.

ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΗΨΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Για τη σωστή εκτίμηση του κινδύνου κατά την σύνταξη της πρότασης ασφάλισης είναι απαραίτητο να συμπληρώνονται τα ακόλουθα στοιχεία:

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΣ:	πλήρης επωνυμία, Α.Φ.Μ. και Οικονομική Εφορία
ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑ ΕΙΔΗ:	πλήρης περιγραφή των φορτίων
ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΗ ΑΞΙΑ:	προκύπτει από την αξία του τιμολογίου του μεταφερόμενου φορτίου και την πιθανή προσαύξηση κατά 10-15% για δικαιολογημένους λόγους
ΤΑΞΙΔΙ:	από... μέχρι, πλήρης διαδρομή
ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗ:	αν είναι γνωστό ότι θα γίνει
ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΜΕΣΟ Ή ΚΑΙ ΜΕΣΑ:	πλοίο, τραίνο, Ι.Χ. φορτηγό, Δ.Χ. φορτηγό κ.τ.λ. και ο πιθανός συνδυασμός περισσότερων του ενός μεταφορικών μέσων
ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ:	πλήρης περιγραφή
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ:	ρήτρες, συμπληρωματικές καλύψεις κ.λ.π.

Εάν επρόκειτο για νέο ασφαλιζόμενο είναι σωστό να γνωρίζει η ασφαλιστική εταιρία το ιστορικό του ασφαλιζόμενου δηλαδή προηγούμενες ζημιές, φερεγγυότητα, σχέσεις με τις τράπεζες, συμπεριφορά στην αγορά κ.λ.π. Τέλος ο κύκλος εργασιών του ασφαλιζόμενου, σχετικά με τα

μεταφερόμενα εμπορεύματα λαμβάνεται υπ' όψιν για την ανάληψη του κινδύνου, τις καλύψεις και τη διαμόρφωση του ασφαλιστηρίου.

ΑΝΑΛΗΨΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Η ανάληψη του κινδύνου γίνεται από τα Κεντρικά Γραφεία της εταιρίας και σε καμία περίπτωση η Εταιρία δεν θα ευθύνεται για ανάληψη κινδύνων από τους συνεργάτες της χωρίς προηγούμενη συνεννόηση με τα Κεντρικά Γραφεία. Η ανάληψη των κινδύνων γίνεται αφού συνεκτιμηθούν όλα τα στοιχεία της φόρτωσης, ελεγχθεί η ασφαλιστική του ικανότητα και συμφωνηθούν οι καλυπτόμενοι κίνδυνοι, οι εξαιρέσεις τους, οι τυχόν απαλλαγές και τα ασφάλιστρα.

Ιδιαίτερη προσοχή χρειάζεται στο χρόνο κατά τον οποίο οριστικοποιείται η ανάληψη του κινδύνου γιατί λόγω της μικρής χρονικής διάρκειας πολλών ταξιδιών μία μεταφορά μπορεί να είναι ανασφάλιστη παρά τις όποιες αρχικές επαφές μεταξύ πελάτη με τον ασφαλιστικό πράκτορα της εταιρίας.

Η ανάληψη του κινδύνου γίνεται πριν από την έναρξη της μεταφοράς και μόνο σε ειδικές περιπτώσεις είναι δυνατή η κάλυψη φορτίου ενώ η μεταφορά του έχει ήδη ξεκινήσει αλλά με περιορισμένους κάποιο συγκεκριμένο κίνδυνο δεν σημαίνει αυτόματα και ανάληψη του κινδύνου κάλυψης και ποτέ αναδρομικά. Σημειώνουμε ότι η προσφορά από την εταιρία για

ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ

Στις ασφαλίσεις μεταφορών δεν υπάρχει συγκεκριμένο τιμολόγιο. Και αυτό είναι φυσικό, αν αναλογιστεί κανείς τις εναλλακτικές περιπτώσεις συνδυασμών μεταξύ των στοιχείων της φόρτωσης. Ο συντελεστής ασφαλιστρών RATE καθορίζεται από τον ασφαλιστή κατά τη στιγμή της ανάληψης του κινδύνου και εξαρτάται, όχι μόνο από τα στοιχεία της φόρτωσης, τις καλύψεις, τις εξαιρέσεις και τις απαλλαγές, αλλά και από τα στοιχεία όπως ο συγκεκριμένος πελάτης και ο ανταγωνισμός της αγοράς.

Ο υπολογισμός των ασφαλιστρών γίνεται με τον επί τοις εκατό συντελεστή που πολλαπλασιάζεται με ασφαλιζόμενο ποσό. Το γινόμενο είναι το καθαρό ασφάλιστρο και έχει τις παρακάτω επιβαρύνσεις.

- A) Δικαίωμα συμβολαίου 10%
- B) Φόρος 10%
- Γ) Χαρτόσημο 2,4%

Το Δικαίωμα Συμβολαίου υπολογίζεται πάνω στα καθαρά ασφάλιστρα ενώ ο Φόρος και το Χαρτόσημο υπολογίζεται πάνω στο άθροισμα καθαρών ασφαλιστρών και Δικαιώματος Συμβολαίου.

Απαλλάσσονται από το Φόρο όλα τα συμβόλαια που καλύπτουν εισαγωγές ή εξαγωγές εμπορευμάτων, ενώ από το Χαρτόσημο απαλλάσσονται διάφορες περιπτώσεις ασφάλισης περιουσίας του Δημοσίου της Αγροτικής Τράπεζας κ.λ.π.

ΕΠΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΛΟΓΩ ΗΛΙΚΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ

Είναι άμεσα εξαρτημένα από την ηλικία, την κατασκευή και τη σημαία του πλοίου και από το είδος του φορτίου. Τα επασφάλιστρα αυτά εισπράττονται για φορτώσεις σε πλοία άνω των 15 ετών, όταν δεν είναι liner, άνω των 25 χρονών όταν είναι liner και άνω των 10 χρονών όταν είναι tankers. Σήμερα κομαίνονται από 0.125% έως 15%. Ο υπολογισμός των ασφαλιστρών των τιμολογημένων κινδύνων ή των επασφαλιστρών γίνεται επίσης πάνω στο ασφαλισμένο ποσό.

ΑΝΑΛΗΨΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΑΠΟ ΤΗ ΦΟΙΝΙΞ METROLIFE ΕΜΠΟΡΙΚΗ

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ – ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ – ΦΟΡΤΙΑ (COMMODITIES)

Βασικές κατηγορίες φορτίων:

1. Υγρά χύδην φορτία, πετρέλαιο, βενζίνη κηροζίνη, αέρια καύσιμα, χημικά, αιθέρια έλαια, βρώσιμα ελαιόλαδα ή σπορέλαια, γάλα, κρασί, νερό, υγροποιημένα αέρια κ.λ.π.
2. Στερεά χύδην φορτία, κόκ, γαιάνθρακας, σίτος, καλαμπόκι, σόγια, κριθάρι, χημικά λιπάσματα, μεταλλεύματα κ.λ.π.
3. Γενικά φορτία, μηχανολογικός εξοπλισμός, δομικές ύλες, τρόφιμα / ποτά, ένδυση / υπόδηση, γενικά εμπορεύματα
4. Εξειδικευμένα φορτία, φορτία τα οποία λόγω της φύσης τους και κυρίως του όγκου τους, απαιτούν ιδιαίτερη μεταχείριση κατά τη διάρκεια της μεταφοράς τους, όπως τμήματα βιομηχανικών εγκαταστάσεων υψηλού κόστους παραγωγής

ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΑ ΦΟΡΤΙΑ ΥΠΟ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ

1. Φορτία που ήδη ταξιδεύουν προτού να ζητηθεί η κάλυψη
2. Μεταχειρισμένα ή ασυσκευάστα ή επιστρεφόμενα φορτία
3. Κρέατα, ψάρια νωπά ή κατεψυγμένα
4. Τζάμια, πορσελάνες, κρύσταλλα, κεραμικά
5. Ζώντα ζώα
6. Ψάραλευρα
7. Φορτία χύδην
8. Αυγά, ζάχαρη, καφές, αλεύρι
9. Φρούτα
10. Εύφλεκτα υλικά, εκρηκτικά, επικίνδυνες ύλες
11. Φορτία επί του καταστρώματος
12. Αντικείμενα τέχνης
13. Τσιμέντα
14. Γούνες χαλιά
15. Κοσμήματα
16. Χρυσά και ασημένια αντικείμενα

Τα παραπάνω αντικείμενα είναι δυνατόν να ασφαλιστούν μόνο με απλούς κινδύνους (Ρήτρα Γ)

ΜΟΡΦΕΣ ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑΣ

Συσκευασία είναι η διαδικασία η οποία με τη χρήση διάφορων υλικών βοηθά στην αποτελεσματική προστασία των μεταφερόμενων εμπορευμάτων. Μερικές μορφές συσκευασίας είναι:

1. Ξυλοκιβώτια ή σκελετοκιβώτια
2. Χαρτοκιβώτια
3. Σάκοι πολυαιθυλενίου ή χαρτιού
4. Δοχεία ή βαρέλια
5. Εμπορευματοκιβώτια

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ

1. Κίνδυνοι πολέμου, ναρκών, τορπιλών. Η ασφάλιση πολέμου, παρέχεται μόνο κατά τη διάρκεια θαλάσσιας ή αεροπορικής μεταφοράς εμπορευμάτων.
2. Κίνδυνοι απεργιών, εξεγέρσεων, πολιτικών ταραχών. Η κάλυψη κινδύνου απεργιών παρέχεται σε οποιαδήποτε διακίνηση εμπορευμάτων και ανεξάρτητα από το μεταφορικό μέσο.
3. Κλοπή ή μη παράδοση ολόκληρων κόλων ή δεμάτων.
4. Θραύση, στρέβλωση, σκουριά, οξείδωση.
5. Κίνδυνοι καταστρώματος, δηλαδή εκβολή από τον πλοίαρχο ή αρπαγή από τα κύματα.
6. Κακόβουλη βλάβη.

ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΕΣ ΡΗΤΡΕΣ

1. Ρήτρες για κατεψυγμένα τρόφιμα και κρέατα
2. Ρήτρες αερομεταφοράς
3. Ρήτρες για μεταφορά ξυλείας
4. Ρήτρα τοπικής συσσώρευσης
5. Ρήτρα εξαίρεσης ραδιενεργού μόλυνσης
6. Ρήτρες για χύδην φορτία πετρελαίου

ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΥΠΟ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ

Οι παρακάτω κίνδυνοι δεν είναι επιθυμητοί. Έγκριση σχετικά με την ασφάλιση τους θα δίνεται μόνο από τον τομέα Μεταφορών, Πλοίων και Αεροσκαφών, της διεύθυνσης Underwriting

1. Φορτώσεις σε ανοιχτά οχήματα (για Ρήτρα Α)
2. Φορτώσεις επί του καταστρώματος (για ρήτρα Α)
3. Φορτώσεις σε μικρά ή παλαιά πλοία άνω των 15 ετών ή αν είναι Liners – Γραμμής άνω των 20 ετών
4. Κάλυψη μετά την εκφόρτωση σε επικίνδυνες περιοχές π.χ. Ζαΐρ, Νιγηρία, Lagos κ.λ.π.
5. Κίνδυνος απορρίψεως (Rejection Risk)
6. Κλοπές, εκδορές, ζουλήγματα, σκουριές, επαναβαφές σε μεταφερόμενα σκάφη, μεταχειρισμένα αυτοκίνητα και μηχανήματα
7. Ποιοτική αλλοίωση μόνο για ρήτρες ψυγείου
8. Αυτανάφλεξη
9. Μεγάλος αριθμός μεταφορτώσεων
10. Κάλυψη φορτίων για Ρήτρα Α σε Ανατολικές Χώρες και ιδιαίτερα σε χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης
11. Εμπορεύματα που μεταφέρονται από άγνωστες και μη αναγνωρισμένες Μεταφορικές Εταιρίες ή από μεμονωμένους και ανεξάρτητους οδικούς Μεταφορείς.

ΣΥΣΣΩΡΕΥΣΗ

Στην περίπτωση που στο μεταφορικό μέσο φορτώνονται φορτία, διαφορετικών πελατών, τα οποία καλύπτονται από μια εταιρία με ξεχωριστά βέβαια ασφαλιστήρια συμβόλαια, τότε η συγκέντρωση του κινδύνου είναι μεγαλύτερη, και πιθανότητες επέλευσης του κινδύνου μεγαλύτερες όπως βύθιση, γενική αβαρία, πυρκαγιά κ.λ.π. Ακόμα στους τελωνειακούς αποθηκευτικούς χώρους είναι πιθανόν να συγκεντρωθούν εμπορεύματα διαφόρων Ασφαλιζομένων σε μία εταιρία με αποτέλεσμα το ύψος του κινδύνου της πυρκαγιάς και της πλημμύρας να μεγιστοποιείται.

ΓΕΝΙΚΗ Ή ΚΟΙΝΗ ΑΒΑΡΙΑ

Είναι μία πράξη που γίνεται ηθελημένα και εύλογα κάτω από έκτακτες συνθήκες με σκοπό την

κοινή σωτηρία του πλοίου και του φορτίου. Τα βασικά χαρακτηριστικά της Γενικής ή Κοινής Αβαρίας είναι τα εξής :

1. Η θυσία ή τα έξοδα δεν πρέπει να είναι συνήθη
2. Η ενέργεια που γίνεται πρέπει να είναι σκόπιμη και ηθελημένη και όχι αναπόφευκτη
3. Πρέπει να υπάρχει πραγματικός κίνδυνος
4. Η ενέργεια πρέπει να γίνεται για την κοινή σωτηρία πλοίου και φορτίου και όχι για μεμονωμένα συμφέροντα

Τον υπολογισμό εξόδων στη Γενική Αβαρία αναλαμβάνει ο Διακανονιστής Αβαριών και καλούνται όλα τα μέρη που συμμετέχουν στο ταξίδι να συνεισφέρουν για την αποκατάσταση θυσιών και των δαπανών που χρησιμοποιήθηκαν. Μερικές περιπτώσεις που συνιστούν Γενική Αβαρία είναι

1. Προσάραξη: ζημιά του πλοίου και των μηχανών εξ' αιτίας των προσπαθειών του για αποκόλλησή του.
2. Φωτιά: ζημιά στο πλοίο και στο φορτίο από ενέργειες κατάσβεσης
3. Κακοκαιρία: εκβολή μέρους του φορτίου για να σωθεί το πλοίο και το υπόλοιπο φορτίο

ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΕΣ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΈΚΔΟΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΩΝ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ ΓΕΝΙΚΑ

1. Σε καμία περίπτωση δεν γίνεται αποδεκτή ασφάλιση κατά κινδύνων μεταφοράς εμπορευμάτων με αναδρομική ισχύ
2. Οι μεταφορές εμπορευμάτων με πλοία μεγάλης ηλικίας, οι μεταφορές με άγνωστες και μη αναγνωρισμένες μεταφορικές εταιρίες και μεμονωμένους και ανεξάρτητους μεταφορείς συνίσταται να αποφεύγονται.
3. Σε όλα τα είδη συμβολαίων θα πρέπει υποχρεωτικά να αναφέρεται ο όρος αναστολής υποχρεώσεων του ασφαλιστή

ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

4. Όταν δεν είναι γνωστό το όνομα του πλοίου που θα αναλάβει τη μεταφορά ή όταν το πλοίο δεν είναι καταχωρημένο στο LLOYD'S REGISTER OF SHIP, δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί ασφάλιση.
5. Είναι υποχρεωτικό στα ανοικτά συμβόλαια θαλάσσιων μεταφορών να γίνεται αναφορά στη Ρήτρα Ταξινόμησης Πλοίων η οποία ορίζει ότι το συμφωνηθέν ποσοστό ασφαλιστρού επί της ασφαλιζόμενης αξίας ισχύει μόνο για εμπορεύματα τα οποία μεταφέρονται με πλοία τα οποία είναι καταχωρημένα στους Νηογνώμονες, Βρετανίας, Κίνας, Η.Π.Α., Γαλλίας, Γερμανίας, Κορέας, Ιαπωνίας, Νορβηγίας, Ιταλίας Ναυτικό Μητρώο, και με πλοία τα οποία είναι ταξινομημένα εντός των

ορίων ηλικίας τα οποία καθορίζονται από τη Ρήτρα ανάλογα με τον τύπο και τη χωρητικότητα τους. Στην περίπτωση όπου τα πλοία δεν εμπίπτουν στις παραπάνω κατηγορίες καλύπτονται μόνο εάν έχουν συμφωνηθεί εξ' αρχής τα αναλογούντα ασφαλιστρα και οι όροι κάλυψης.

6. Όταν παρέχεται η κάλυψη κατά κινδύνων Πολέμου στη θαλάσσια μεταφορά μόνο θα πρέπει να αναφέρεται υποχρεωτικά η ρήτρα ακύρωσης κατά πολέμου

ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

7. Όταν δεν έχει γίνει γνωστός ο αριθμός κυκλοφορίας του αυτοκινήτου που θα διεκπεραιώσει τη μεταφορά είναι αδύνατη η σύναψη συμβολαίου

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

8. Κατά την αεροπορική μεταφορά εμπορευμάτων με υψηλό τιμολογιακό κόστος και χαμηλό βάρος, όπως κοσμήματα, γούνες, αντίκες κ.λ.π. μετά από τη σχετική ενημέρωση του ασφαλισμένου αναφέρεται ότι τα αντικείμενα ασφαλιζονται υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει δηλωμένη η αξία τους στο έγγραφο της φόρτωσης και έχει καταβληθεί ο αντίστοιχος ναύλος για την αξία αυτή. Σε αντίθετη περίπτωση τα αντικείμενα θεωρούνται ανασφάλιστα.

ΕΞΑΓΩΓΕΣ

9. Στα ασφαλιστήρια συμβόλαια εξαγωγών είναι υποχρεωτικό να αναγράφονται στοιχεία του Πραγματογνώμονα των LLOYD'S όπως επωνυμία, διεύθυνση τηλέφωνο κ.λ.π. στον τόπο του τελικού προορισμού του εμπορεύματος

ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ

10. Στα ασφαλιστήρια συμβόλαια εισαγωγών τα εμπορεύματα καλύπτονται με βάση τη ρήτρα Α θα πρέπει να περιλαμβάνονται τα παρακάτω:

-Ο όρος της Κοινοτικής Διαμετακόμισης όταν η χώρα προέλευσης των εμπορευμάτων ανήκουν στην Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα

-Ο όρος του Τελωνείου σε όλες τις υπόλοιπες περιπτώσεις

ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗ ΡΗΤΡΑ Α

11. Κατά την οδική μεταφορά των εμπορευμάτων θα πρέπει να αναφέρεται υποχρεωτικά ο όρος χώρου στάθμευσης κατά τον οποίο ορίζεται ότι σε περίπτωση ζημιάς ή απώλειας του φορτίου κατά τη διάρκεια στάσεων, καλύπτονται μόνο όταν το μεταφορικό μέσο είναι σταθμευμένο σε προφυλαγμένο, φυλασσόμενο χώρο.

12. Σε περιπτώσεις ασφάλισης μεταφοράς μηχανημάτων, ηλεκτρονικών ειδών εξαιρούνται της κάλυψης οι ηλεκτρονικές, ηλεκτρολογικές και μηχανολογικές απορυθμίσεις

13. Όταν τα εμπορεύματα μεταφέρονται εντός εμπορευματοκιβωτίου θα πρέπει να συμπεριλαμβάνεται ο όρος κάλυψης εμπορευματοκιβωτίου (όρος container)

ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΑΠΟ ΚΑΙ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΠΡΩΗΝ ΣΟΒΙΕΤΙΚΗΣ ΈΝΩΣΗΣ

14. Οι μεταφορές αυτές καλύπτονται μόνο με τους όρους της Ρήτρας Γ και μέχρι του ποσού των 700.000 USD ή το ισόποσο σε άλλο νόμισμα, για κάθε ταξίδι και μέσο σύμφωνα με όσα αναφέρονται στις αντασφαλιστικές συμβάσεις

ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΑΝΑΛΗΨΗΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Στην ασφάλιση μεταφοράς εμπορευμάτων, λαμβάνονται υπ' όψιν τα παρακάτω στοιχεία, ώστε να εκτιμηθεί σωστά η φύση και το μέγεθος του προτεινόμενου για ανάληψη κινδύνου.

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΣ: Πλήρη επωνυμία, διεύθυνση, τηλέφωνο, Α.Φ.Μ., Δ.Ο.Υ.

ΗΘΙΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ: Φερεγγυότητα του ασφαλισμένου, σχέσεις με τις Τράπεζες, συμπεριφορά του στην αγορά, ιστορικό ζημιών

ΕΙΔΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΩΝ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ

Υπάρχουν τέσσερα είδη Ασφαλιστηρίων συμβολαίων μεταφορών. Οι διαφορές τους συνίστανται στις διαδικαστικές μορφές κάλυψης του κινδύνου και στην είσπραξη των ασφαλίσεων.

ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ

Το συμβόλαιο αυτό αναφέρεται σε μια συγκεκριμένη μεταφορά, που περιλαμβάνει όλα τα στοιχεία της μεταφοράς, την έναρξη και τη λήξη της μεταφοράς. Εισπράττεται συγχρόνως το αναλογούν ασφάλιστρο.

ΠΡΟΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ

Στο συμβόλαιο αυτό πρόκειται για μία συγκεκριμένη φόρτωση της οποίας κάποια στοιχεία είναι γνωστά και αγνοούνται κάποια άλλα, όπως μεταφορικό μέσο, διάρκεια ταξιδιού κ.λ.π. Η είσπραξη ασφαλιστρών στην περίπτωση αυτή γίνεται με έκδοση Πρόσθετης Πράξης που οριστικοποιεί το συμβόλαιο με τα πλήρη στοιχεία φόρτωσης. Προασφαλιστήριο έχουμε και στην περίπτωση που αναφερόμαστε σε ένα φορτίο το οποίο θα μεταφερθεί τμηματικά, σε μικρό χρονικό διάστημα, χωρίς να γνωρίζουμε όλα τα στοιχεία της φόρτωσης αλλά μόνο το συνολικό ασφαλιζόμενο ποσό. Τα ασφάλιστρα εισπράττονται με την έκδοση πρόσθετων πράξεων και σε κάθε φόρτωση αφαιρείται από το ποσό του προασφαλιστηρίου το αναλογούν ποσό που αντιστοιχεί στη συγκεκριμένη φόρτωση.

ΑΝΟΙΚΤΟ Ή ΔΙΑΡΚΕΣ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ

Το ανοικτό ή διαρκές συμβόλαιο αναφέρεται σε περιπτώσεις όπου ο ασφαλισμένος πραγματοποιεί επαναλαμβανόμενες φορτώσεις ενός ή περισσοτέρων εμπορευμάτων, συνεχώς ή για κάποιο μεγάλο χρονικό διάστημα με σαφώς καθορισμένα τα στοιχεία των φορτώσεων, το Ανώτατο όριο φόρτωσης, τους καλυπτόμενους κινδύνους και τα ασφάλιστρα. Η διάρκεια ισχύος του συμβολαίου μπορεί να είναι αόριστη ή συγκεκριμένη, ανάλογα με την περίπτωση, και η είσπραξη των ασφαλιστρών γίνεται με την έκδοση πρόσθετων πράξεων. Το ανοικτό ή διαρκές συμβόλαιο συνοδεύεται πάντα από Παράρτημα, όπου αναγράφονται οι ειδικοί όροι Ασφάλισης και είναι αναπόσπαστο μέρος του Συμβολαίου.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ BLACK POLICY

Το συμβόλαιο αυτό εκδίδεται στην περίπτωση όπου ο ασφαλισμένος επιθυμεί να ασφαλίσει όλες τις φορτώσεις που θα πραγματοποιήσει μέσα στην περίοδο ενός έτους. Είναι απαραίτητο να δηλώνονται στο συμβόλαιο αυτό όλα τα στοιχεία των φορτώσεων, ο προβλεπόμενος ετήσιος τζίρος, και το ανώτατο όριο φόρτωσης. Η διάρκεια του συμβολαίου είναι ετήσια, τα ασφάλιστρα

εισπράττονται εφ' άπαξ ή σε δόσεις και υπολογίζονται σύμφωνα με το ποσό του ετήσιου τζίρου.

ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Στις ασφάλειες μεταφοράς εμπορευμάτων ο υπολογισμός του συντελεστή ασφαλίστρου, που είναι ποσοστό επί τοις εκατό στην Ασφαλιζόμενη Αξία, δεν γίνεται βάση συγκεκριμένου τιμολογίου, αλλά είναι συνάρτηση πολλών παραγόντων και καθορίζεται με βάση τις παρακάτω παραμέτρους:

1. Είδος φορτίου
2. Ανώτατο όριο φόρτωσης
3. Μέσο μεταφοράς
4. Συσκευασία
5. Ταξίδι
6. Ετήσιος τζίρος εισαγωγών /εξαγωγών
7. Επωνυμία μεταφορικής εταιρίας
8. Ηθικός κίνδυνος
9. Προτεινόμενες καλύψεις
10. Εξαιρέσεις απαλλαγές
11. Ανταγωνισμός της αγοράς
12. Ιστορικό ζημιών
13. Συσσώρευση

Επασφάλιστρα έχουμε στις παρακάτω περιπτώσεις:

Λόγω ηλικίας πλοίου δηλαδή για πλοία ηλικίας άνω των 15 ετών, για τα πλοία γραμμής άνω των 25 ετών και για τα τάνκερς άνω των 10 ετών. Τα επασφάλιστρα καθορίζονται σε συνδυασμό με το είδος του μεταφερόμενου εμπορεύματος και με βάση αναλυτικού πίνακα.

Λόγω διαφορετικού Νηογνώμονα όταν δηλαδή το πλοίο δεν είναι καταχωρημένο στους Νηογνώμονες της Ρήτρας ταξινόμησης πλοίων επιβάλλεται η είσπραξη επασφαλίστρου για την ανάληψη του κινδύνου.

Λόγω μεταφορτώσεων εμπορευμάτων ανάλογα με τον αριθμό και τα σημεία που θα γίνουν μεταφορτώσεις εισπράττεται ανάλογο επασφάλιστρο.

Οι κίνδυνοι πολέμου και απεργιών είναι Διεθνώς τιμολογημένοι κίνδυνοι με καθορισμένο ποσοστό ασφαλίστρου 0,05% επί της ασφαλιζόμενης αξίας.

ΑΠΑΛΛΑΓΗ

Υπολογίζεται φορολογητέα απαλλαγή, δραχμική ή ποσοστιαία, ανάλογα με την κάθε

περίπτωση και όπου κρίνεται σκόπιμο, για την καλύτερη προστασία της εταιρίας και των αντασφαλιστών. Επισημαίνεται ότι η απαλλαγή, ανάλογα με το ύψος της, συντελεί καθοριστικά στη διαμόρφωση του ασφαλιστρού, για τα φορτία εκείνα που παρουσιάζουν είτε επικινδυνότητα ζημιών, είτε μεγάλη συχνότητα ζημιών.

ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ

Η μονάδα μετά από δέκα εργάσιμες ημέρες αφ' ότου έχει συγκεντρώσει το φάκελο ζημιάς με τα απαραίτητα έγγραφα, είναι υποχρεωμένη να καταβάλλει την αποζημίωση εφαρμόζοντας τον αναλογικό Κανόνα ως εξής :

Ποσό αποζημίωσης = Ασφαλιζόμενη αξία * τιμολογιακή αξία ζημιάς / Συνολική Τιμολογιακή Αξία

Κατά την καταβολή αποζημίωσης παρακρατείται :

1. Ποσοστό 1% επί του ποσού της αποζημίωσης για έξοδα διακανονισμού της ζημιάς
2. Χαρτόσημο 1,20% για ακτοπλοϊκές μεταφορές ή
3. Χαρτόσημο 3,60% για όλα τα υπόλοιπα είδη μεταφορά

ΑΝΑΛΗΨΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΈΝΩΣΗ

Ασφαλίζονται πάντοτε μεταφορές από και προς την Ελλάδα και μεταφορές εντός Ελλάδας.

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΡΗΤΡΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΤΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ

Το μεταφερόμενο φορτίο καλύπτεται σε περίπτωση που θα υποστεί πραγματική μερική ή ολική απώλεια ή ζημιά που θα προκληθεί από:

1. Πόλεμο, εμφύλιο πόλεμο, στάση, ανταρσία, επανάσταση κ.λ.π.
2. κατάληψη, κατάσχεση, σύλληψη, κράτηση ή παρακράτηση που προέρχεται από τα παραπάνω
3. εγκαταλελειμμένες νάρκες, τορπίλες, βόμβες ή πολεμικά όπλα
4. έξοδα αβαρίας ή διάσωσης που γίνονται σχετικά με ή για την αποφυγή απώλειας ή ζημιάς από τα προαναφερθέντα

Η παραπάνω Ρήτρα μπορεί να συνδυαστεί με κάποια από τις βασικές καλύψεις (Ρήτρα Α, Β, Γ,) και η διάρκεια κάλυψης να συμβαδίζει με αυτή της βασικής.

ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΑΠΕΡΓΙΩΝ

Το μεταφερόμενο φορτίο καλύπτεται σε περίπτωση που θα υποστεί πραγματική μερική ή ολική απώλεια ή ζημιά που θα προκληθεί από:

1. Απεργούς, άτομα που παίρνουν μέρος σε εργατικές αναταραχές, διαδηλώσεις ή οχλαγωγίες
2. Τρομοκράτες ή άτομα που ενεργούν από πολιτικά κίνητρα
3. Έξοδα γενικής αβαρίας ή διάσωσης που γίνονται σχετικά με ή για την αποφυγή απώλειας ή ζημιάς από τους παραπάνω κινδύνους

Η Ρήτρα αυτή δίδεται πάντοτε σε συνδυασμό με κάποια από τις βασικές Ρήτρες και η διάρκεια της συμβαδίζει με αυτή της βασικής.

ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΚΑΛΥΨΕΙΣ

Οι καλύψεις των Ρητρών Β και Γ είναι δυνατόν να συνδυαστούν με τις παρακάτω συμπληρωματικές καλύψεις ανάλογα πάντοτε με το είδος του φορτίου:

1. Διαβροχή από βρόχινο νερό
2. Επαφή από ξένες ουσίες
3. Μικροκλοπή, έλλειμμα επί Έλαττον παράδοση
4. Κλοπή ή μη παράδοση ολόκληρων κόλων
5. Ροή
6. Θραύση, στρέβλωση, χτύπημα
7. Κίνδυνοι καταστρώματος εκβολή από τον πλοίαρχο ή αρπαγή από τα κύματα
8. Κακόβουλη βλάβη

ΠΑΓΙΕΣ ΡΗΤΡΕΣ

Με τη Ρήτρα αυτή εξαιρούνται όλες οι ζημιές που θα προκληθούν στο μεταφερόμενο φορτίο και θα προκληθούν από:

1. Από πυρηνικά όπλα
2. Από ιονίζουσες ακτινοβολίες ή από μόλυνση, από ραδιενέργεια ή οποιοδήποτε πυρηνικό καύσιμο ή απόρριμμα ή από κατάλοιπο της καύσης πυρηνικού καυσίμου. Ως καύση θεωρείται και η αυτοδύναμη εξέλιξη πυρηνικής καύσης.

Η ρήτρα αυτή μπαίνει σε όλα ανεξαιρέτως τα συμβόλαια

ΡΗΤΡΑ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

Στη Ρήτρα αυτή αναφέρονται οι Νηογνώμονες που πρέπει να είναι εγγεγραμμένα τα πλοία που εκτελούν μεταφορές εμπορευμάτων καθώς και οι περιορισμοί σχετικά με την ηλικία των πλοίων. Η ρήτρα αυτή ισχύει για όλα τα ασφαλιστήρια συμβόλαια θαλάσσιων μεταφορών.

ΌΡΟΣ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Με τον όρο αυτό δηλώνεται ότι σε περίπτωση ζημιάς ή απώλειας μέρους του ασφαλιζόμενου φορτίου η αποζημίωση περιορίζεται στο κόστος της επισκευής ή της αντικατάστασης του ζημιωθέντος μόνο μέρος του φορτίου κατά αναλογία της ασφαλιζόμενης αξίας.

ΕΞΑΙΡΟΥΜΕΝΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ

Τα παρακάτω εμπορεύματα εξαιρούνται μόνο σύμφωνα με τη ρήτρα Γ:

1. Νωπά προϊόντα
2. Πλακάκια, κεραμικά, είδη υγιεινής εμαγιέ και από πορσελάνη
3. Γυάλινα και κρυστάλλινα είδη
4. Μεταχειρισμένα είδη και μηχανήματα
5. Βαμβάκι
6. Τζάμια, κρύσταλλα
7. Υγρά φορτία και φορτία χύδην
8. Γούνες, ωρολόγια, αρώματα
9. Καπνός
10. Οικοσυσσκευές

Τα παρακάτω εμπορεύματα δεν ασφαλίζονται καθόλου:

1. Χαρτονομίσματα, νομίσματα
2. Ράβδοι χρυσού ή αργύρου
3. Τσιγάρα
4. Τίτλοι, μετοχές, ομόλογα
5. Γραμματόσημα
6. Συναλλαγματικές, γραμμάτια
7. Έγγραφα, σχεδιαγράμματα
8. Χρεόγραφα, αξιόγραφα, συμβόλαια
9. Αντικείμενα συλλεκτών
10. Μήτρες, γλυπτά
11. Πολύτιμα μέταλλα και λίθοι, κοσμήματα
12. Χειροποίητοι τάπητες αξίας
13. Έργα τέχνης, αρχαιότητες
14. Ζώντα ζώα
15. Πάσης φύσεως εκρηκτικά
16. Ξυραφάκια
17. Μη σιδηρούχα μέταλλα και σκραπ αυτών
18. Μεταφορές που εκτελούνται υπό τους όρους οποιασδήποτε ταχυδρομικής σύμβασης
19. Εμπορεύματα που ήδη έχουν υποστεί ζημιά

ΕΞΑΙΡΟΥΜΕΝΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ

1. Κίνδυνοι ραδιενεργού μολύνσεως
2. Κλοπή εμπορευμάτων με ή χωρίς τα οχήματα, όταν αυτά έχουν σταθμεύσει σε αφύλακτο χώρο
3. Φόρτωση επί καταστρώματος πλοίου, εκτός εάν έχει δηλωθεί και έχει συμφωνηθεί επασφάλιστρο
4. Φόρτωση σε ανοικτά οχήματα και container ανοικτού τύπου
5. Διέλευση από εμπόλεμες περιοχές, είτε έχει κηρυχθεί πόλεμος είτε όχι
6. Μεταφορές με πλοία ηλικίας άνω των 30 ετών

Για μεταφορές προς τη Ρωσία και χώρες τις πρώην ΕΣΣΔ, οποιαδήποτε κάλυψη ισχύει μέχρι την άφιξη των εμπορευμάτων στον τόπο προορισμού και σε περίπτωση ζημιάς ισχύει απαλλαγή της τάξεως 1% επί του ασφαλιζόμενου ποσού. Όλες οι καλύψεις αναστέλλονται για φορτία που διέρχονται από τα εδάφη της Αλβανίας και των χωρών της πρώην Γιουγκοσλαβίας.

ΕΙΔΗ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ

Υπάρχουν πέντε τύποι συμβολαίων μεταφοράς εμπορευμάτων τα οποία διαφέρουν ως προς τις αρχές που τα διέπουν, τις διαδικασίες κάλυψης κινδύνου και την είσπραξη ασφαλίστρον.

ΔΙΑΡΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΑ ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ

Εκδίδονται για πελάτες που πραγματοποιούν συχνές μεταφορές φορτίων, η διάρκεια τους είναι περίπου ένα έτος και εκδίδονται ξεχωριστά για κάθε μεταφορά πρόσθετες πράξεις με τη χρέωση ασφαλίστρον. Η έναρξη της ασφάλισης πραγματοποιείται με την αναγγελία της στον ασφαλισμένο.

ΠΡΟΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΑ

Εκδίδονται στην περίπτωση όπου μερικά στοιχεία της μεταφοράς δεν έχουν οριστικοποιηθεί και μόλις αυτά γνωστοποιηθούν στον ασφαλισμένο και κοινοποιηθούν στη ασφαλιστική εταιρία

εκδίδονται πρόσθετες πράξεις με τα οριστικά στοιχεία της μεταφοράς.

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ

Εκδίδονται συνήθως σε αυτοκινητιστές και μεταφορικές εταιρίες για ασφάλιση γενικού φορτίου και για μεταφορές εντός Ελλάδος και σύμφωνα με τη ρήτρα Γ. Τα ασφάλιστρα καταβάλλονται ετησίως, μηνιαίως ή με την έκδοση του συμβολαίου.

ΜΕΜΟΝΩΜΕΝΑ ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ

Εκδίδονται κατόπιν αναγγελίας στην εταιρία της φόρτωσης και ισχύουν όσο και η συνήθης διάρκεια μεταφοράς. Η ασφάλιση ισχύει από την ημερομηνία αναγγελίας της στην εταιρία.

ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ

Είναι εξειδικευμένα συμβόλαια που καλύπτουν την ευθύνη των διεθνών διαμεταφορέων σύμφωνα με τη ρήτρα Α. Το ασφάλιστρο υπολογίζεται με ποσοστό επί του ναύλου και καθορίζεται από τον τζίρο του μεταφορέα.

ΖΗΜΙΕΣ

Οι ζημιές θα πρέπει να αναγγέλλονται αυθημερόν με φαξ στο τμήμα Ζημιών του Κλάδου Μεταφορών. Για ζημιές έως 400 Ευρώ ο διακανονισμός θα γίνεται από το γραφείο του συνεργάτη της εταιρίας χωρίς να αποστέλλεται Πραγματογνώμονας και όταν το ύψος της ζημιάς υπερβαίνει τα 400 Ευρώ θα ορίζεται Πραγματογνώμονας.

ΑΝΑΛΗΨΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΛΡΗΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Ως αντικείμενο ασφάλισης στον κλάδο μεταφορών νοείται φορτία τα οποία μεταφέρονται με κάθε με οποιοδήποτε αναγνωρισμένο μέσο για κινδύνους που συμφωνούνται ελεύθερα μεταξύ του ασφαλιστή και του ασφαλισμένου. Ο ασφαλισμένος είναι υποχρεωμένος να καταβάλει ένα χρηματικό ποσό που καλείται ασφάλιστρο και ο ασφαλιστής αναλαμβάνει να τον αποζημιώσει σε περίπτωση ζημιάς.

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ

ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΛΕΜΟΥ ΚΑΙ ΑΠΕΡΓΙΩΝ

ΡΗΤΡΕΣ ΠΟΛΕΜΟΥ ΤΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ

Οι παραπάνω κίνδυνοι καλύπτονται με την καταβολή πρόσθετου ασφαλίστρου, και σύμφωνα με τις ρήτρες που υπάρχουν για την κάλυψη αυτή. Οι ρήτρες αυτές είναι:

1. Πόλεμος, εμφύλιος πόλεμος, επανάσταση, ανταρσία ή πολιτική εξέγερση που προέρχεται από τα παραπάνω η οποιαδήποτε ενέργεια από ή κατά εμπόλεμης δύναμης
2. Κατάληψη, κατάσχεση, σύλληψη, περιορισμό ή κατακράτηση που προέρχεται από τους κινδύνους που καλύπτονται από την παραπάνω ρήτρα και τις συνέπειες ή απόπειρες που μπορεί να έχουν.
3. Εγκαταλειμμένες νάρκες ή τορπίλες, βόμβες, ή άλλα εγκαταλειμμένα πολεμικά όπλα
4. Έξοδα γενικής αβαρίας και σώστρων που γίνονται σε σχέση με τους παραπάνω κινδύνους, η για την αποφυγή τους

Στις παραπάνω καλύψεις εξαιρείται η κάλυψη που βασίζεται στο ότι τα εμπορεύματα δεν έφτασαν στον προορισμό τους λόγω πολεμικών γεγονότων, χωρίς όμως να έχουν χαθεί ή να υποστούν ζημιά.

Οι παραπάνω καλύψεις ισχύουν μόνο για θαλάσσια μεταφορά και όχι για τις μεταφορές στη στεριά.

ΡΗΤΡΕΣ ΑΠΕΡΓΙΩΝ ΤΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ

Οι ρήτρες αυτές ισχύουν για ζημιά ή απώλεια των εμπορευμάτων που οφείλεται σε:

1. Απεργούς, ανταπεργούς, ή πρόσωπα που μετέχουν σε εργατικές ταραχές, εξεγέρσεις ή πολιτικές ταραχές

2. Οποιοδήποτε τρομοκράτη ή πρόσωπο που ενεργεί από πολιτικό κίνητρο
3. Έξοδα γενικής αβαρίας και σώστρων που γίνονται σε σχέση με τους πιο πάνω καλυπτόμενους κινδύνους ή για την αποφυγή αυτών

Οι παραπάνω ρήτρες (πολέμου και απεργιών) ισχύουν μόνο για ζημιές ή απώλειες που προκαλούνται από τους παραπάνω κινδύνους και όχι από την επέλευση τους.

ΑΛΛΕΣ ΡΗΤΡΕΣ ΠΟΛΕΜΟΥ ΚΑΙ ΑΠΕΡΓΙΩΝ

Εκτός από τις παραπάνω Ρήτρες ισχύουν και οι παρακάτω για ταχυδρομικές και αεροπορικές μεταφορές:

1. Ρήτρα πολέμου ταχυδρομικών μεταφορών
2. Ρήτρα πολέμου αεροπορικών μεταφορών
3. Ρήτρα απεργιών αεροπορικών μεταφορών

ΡΗΤΡΕΣ ΕΙΔΙΚΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Υπάρχουν ορισμένα φορτία που οι γενικές Ρήτρες Α, Β, Γ, δεν είναι κατάλληλες λόγω της ιδιομορφίας των ειδικών φορτίων. Τα φορτία αυτά είναι:

1. Κάρβουνο
2. Κατεψυγμένο κρέας
3. Πετρελαιοειδή χύμα
4. Ιούτη
5. Καουτσούκ
6. Ξυλεία

ΕΙΔΙΚΕΣ ΡΗΤΡΕΣ

ΡΗΤΡΑ ΑΚΥΡΩΣΗΣ

Η Ρήτρα αυτή αναφέρεται στο δικαίωμα που έχει ο ασφαλιστής και ο ασφαλισμένος να ακυρώσουν το συμβόλαιο. Οι προθεσμία προειδοποίησης για την ακύρωση συμβολαίου είναι διαφορετική για κάθε κάλυψη. Για τους κινδύνους μεταφοράς είναι από 14 έως 30 ημέρες, για πολεμικούς κινδύνους 7 ημέρες ενώ για τους κινδύνους απεργιών είναι 48 ώρες. Η προειδοποίηση ακύρωσης πρέπει να είναι γραπτή και η κάλυψη ισχύει μέχρι και την ημέρα ακύρωσης.

ΡΗΤΡΑ ΤΟΠΙΚΗΣ ΣΥΣΣΩΡΕΥΣΗΣ

Είναι δυνατόν κατά τη διάρκεια της μεταφοράς τα εμπορεύματα να συσσωρευτούν σε ένα μέρος όπως για παράδειγμα στο τελωνείο και να υποστούν ζημιά από ασφαλισμένο κίνδυνο. Το γεγονός αυτό αποτελεί ευθύνη για τους ασφαλιστές και για το λόγο αυτό δημιουργήθηκε η ρήτρα συσσωρεύσεως με την οποία περιορίζεται η ευθύνη και καλύπτεται ο κίνδυνος αυτός. Το όριο της κάλυψης αυτής είναι το διπλάσιο από αυτό που ορίζεται για κάθε φόρτωση και εφαρμόζεται σε Προασφαλιστήρια και σε Διαρκή συμβόλαια.

ΡΗΤΡΑ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



Η Ρήτρα αυτή ορίζει ότι σε περίπτωση απώλειας ή ζημιάς ενός μέρους ή και ολόκληρου μηχανήματος από κινδύνους που περιλαμβάνονται στο συμβόλαιο, το ποσό της αποζημίωσης δεν θα ξεπερνάει το κόστος αντικατάστασης ή επισκευής του μέρους ή ολόκληρου του μηχανήματος που υπέστη βλάβη. Καλύπτονται επίσης και τα επιπλέον έξοδα προώθησης και αντικατάστασης εκτός από τους δασμούς οι οποίοι καλύπτονται μόνο εφόσον το ορίζει το συμβόλαιο.

ΡΗΤΡΑ ΕΤΙΚΕΤΩΝ

Η Ρήτρα αυτή αφορά τυποποιημένα προϊόντα που φέρουν ετικέτες. Σε περίπτωση καταστροφής ή αλλοίωσης των ετικετών από διαβροχή, ο ασφαλιστής ευθύνεται μόνο για το κόστος νέων ετικετών και για τα έξοδα αποκατάστασης.

ΡΗΤΡΑ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ

Κάθε πλοίο πρέπει να είναι καταταγμένο σε κατάλληλη κατηγορία ανάλογα με κάποια STANDARDS. Κατόπιν αιτήσεων λοιπόν των πλοιοκτητών στους Νηογνώμονες χορηγείται το αντίστοιχο πιστοποιητικό που κατατάσσει το πλοίο σε μία κατηγορία. Ένα πλοίο διατηρεί την κλάση μόνο και εφόσον συνεχίζει να διατηρεί τα STANDARDS του Νηογνώμονα στον οποίο ανήκει. Τα πλοία για να ανήκουν στους Νηογνώμονες πρέπει να έχουν ηλικία κάτω των 15 ετών και όσα ξεπερνούν τα 15 έτη και φτάνουν ως τα 25 πρέπει να έχουν καθιερώσει και διατηρήσει ένα τακτικό είδος εμπορίου με γνωστοποιημένο το δρομολόγιο για φόρτωση και εκφόρτωση σε καθορισμένα λιμάνια.

ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑ

Η συσκευασία στην οποία μεταφέρονται τα εμπορεύματα πρέπει να είναι η κατάλληλη για να τα προφυλάξει από κινδύνους που τα απειλούν κατά τη μεταφορά και να αντέξει:

- Το βάρος των εμπορευμάτων που περιέχει
- Τον τρόπο στοιβασίας στο μεταφορικό μέσο
- Τις κλιματολογικές και καιρικές συνθήκες
- Τις φορτοεκφορτώσεις
- Όλες τις ταλαιπωρίες του ταξιδιού

ΕΙΔΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΩΝ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ

Υπάρχουν τέσσερα είδη συμβολαίων που καθορίζουν τους όρους των μεταφορών και είναι:

1. Συμβόλαιο ενός ταξιδιού ή οριστικό συμβόλαιο. Ο τύπος αυτός καλύπτει όλους τους ασφαλισμένους κινδύνους για ένα και μόνο ταξίδι ανεξάρτητα από τη διάρκεια του.
2. Προασφαλιστήριο. Χρησιμοποιείται για μεταφορές στις οποίες δεν είναι γνωστά εκ των προτέρων τα στοιχεία των ασφαλισμένων αντικειμένων. Το προασφαλιστήριο αναγράφει το συνολικό ασφαλιζόμενο ποσό, τους γενικούς και ειδικούς όρους κάλυψης, το κατά φόρτωση και μεταφορικό μέσο όριο κάλυψης. Ο ασφαλιστής με βάση τις δηλώσεις του ασφαλισμένου εκδίδει πρόσθετες πράξεις, συνήθως μία για κάθε φόρτωση και σε αυτές καταλογίζει τα ασφάλιστρα που αναλογούν σε κάθε φόρτωση. Η διαδικασία αυτή συνεχίζεται έως ότου συμπληρωθεί το ποσό που ασφαλίστηκε αρχικά.
3. Ασφαλιστήριο συμβόλαιο διάρκειας. Εκδίδεται συνήθως για ορισμένη χρονική διάρκεια με βασική προϋπόθεση ότι και τα δύο μέρη έχουν δικαίωμα καταγγελίας υπό προθεσμία. Είναι όπως το προασφαλιστήριο μόνο που δεν αναφέρεται σε ασφαλισμένο ποσό, αλλά μόνο στα όρια ευθύνης του ασφαλιστή κατά φόρτωση και μεταφορικό μέσο.
4. Ασφαλιστήριο συμβόλαιο κατά αποκοπή. Ασφαλιζονται κυρίως εμπορεύματα που μεταφέρονται στο εξωτερικό και για μεταφορές μικρής αξίας. Η διάρκεια που καλύπτεται είναι περίπου ένας χρόνος και δεν αναφέρεται ποσό αλλά μόνο τα όρια ευθύνης του ασφαλιστή κατά μεταφορικό μέσο ταξίδι. Καταρτίζεται πίνακας συγκεντρωτικών μεταφορών για ορισμένη διάρκεια. Τα ασφάλιστρα μπορεί να πληρώνονται κατά ένα μέρος προκαταβολικά κατά την υπογραφή της σύμβασης και τα υπόλοιπα στο τέλος της ασφαλιστικής περιόδου κατόπιν διακανονισμού.

ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΥ

Για να γίνει σωστά η τιμολόγηση του κινδύνου πρέπει ο ασφαλιστής να λάβει υπ' όψιν τους παρακάτω συνδυασμούς κινδύνων:

1. Τη φύση του προτεινόμενου για ασφάλιση αντικειμένου
2. Το μεταφορικό μέσο
3. Τη συσκευασία ή στοιβασία
4. Το ταξίδι
5. Τις συνθήκες στους τόπους φόρτωσης και εκφόρτωσης
6. Καλυπτόμενοι κίνδυνοι

ΖΗΜΙΕΣ

Σε περίπτωση που προκληθεί ζημιά στα ασφαλισμένα αντικείμενα ο ασφαλιστής είναι υποχρεωμένος να προβεί στις παρακάτω ενέργειες:

1. Να ειδοποιήσει αμέσως τον ασφαλιστή μόλις αντιληφθεί ή πληροφορηθεί την ύπαρξη ζημιάς η οποία καλύπτεται από το συμβόλαιο
2. Να μεριμνήσει για την προφύλαξη και διάσωση των εμπορευμάτων και να προβεί σε κάθε δυνατή ενέργεια για την αποτροπή και περιορισμό της ζημιάς
3. Να απευθύνει γραπτές διαμαρτυρίες να κάνει αγωγές αν χρειαστεί, και να διαφυλάξει με κάθε νόμιμο μέσο τα δικαιώματά του, απέναντι σε όσους ευθύνονται για τη ζημιά
4. Σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να θεωρήσει τον εαυτό του από κάθε ευθύνη και φροντίδα επειδή είναι ασφαλισμένος.

ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ

Σε περίπτωση που πραγματοποιηθεί ζημιά η οποία οφείλεται σε κινδύνους που προβλέπονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο, ο ασφαλιστής καλείται να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο. Πριν ο ασφαλιστής καταβάλει την αποζημίωση ελέγχει:

1. Αν οφείλονται ασφάλιστρα από τον ασφαλισμένο
2. Αν έχουν διαφυλαχτεί όλα τα δικαιώματα σε τρίτους που ευθύνονται για τη ζημιά
3. Αν υπάρχει ποσοστό απαλλαγής

Το ποσό αποζημίωσης προκύπτει με βάση το ασφαλιζόμενο ποσό το οποίο πρέπει να ταυτίζεται με την ασφαλιστική αξία

ΑΝΑΛΗΨΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ

ΦΟΡΤΙΑ ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΑ ΑΠΟ ΤΗ ΡΗΤΡΑ Γ

- Ζώντα ζώα
- Νωπά προϊόντα
- Μεταχειρισμένα
- Άνευ συσκευασίας
- Φορτία χύδην
- Εμπορεύματα φορτωμένα επί του καταστρώματος
- Κοσμήματα
- Εύφλεκτα υλικά
- Οικοσυσκευές
- Προσωπικά αντικείμενα
- Χρεόγραφα

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ

ΡΗΤΡΑ ΚΑΛΥΨΗΣ ΚΑΚΟΒΟΥΛΩΝ ΕΝΕΡΓΕΙΩΝ

ΡΗΤΡΑ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ

Η ρήτρα αυτή αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές και αναφέρεται στην κατάταξη του πλοίου από αναγνωρισμένο Νηογνώμονα. Αναγράφει ότι πλοία ηλικίας άνω των 15 ετών και σε συνάρτηση παραγόντων όπως σημαία πλοίου, μεταφερόμενο είδος, διαχείριση πλοίου, κατατάσσεται σε ανάλογο πίνακα επασφαλίστρου.

ΡΗΤΡΑ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Η Ρήτρα αυτή αφορά την ασφάλιση μεταφερόμενων εμπορευμάτων και ορίζει ότι σε περίπτωση βλάβης μέρους του μηχανήματος η αποζημίωση θα ανέρχεται στο ποσό που χρειάζεται για την αποκατάσταση μόνο της βλάβης και των εξόδων επισκευής αυτής και όχι την αντικατάσταση όλου του μηχανήματος.

ΡΗΤΡΑ ΤΟΠΙΚΗΣ ΣΥΣΣΩΡΕΥΣΗΣ

Η Ρήτρα αυτή ορίζει την ευθύνη του ασφαλιστή να αποζημιώσει μέρος της ζημιάς που θα προκληθεί στα μεταφερόμενα εμπορεύματα σε περίπτωση που υπάρχουν περισσότερα του ενός ασφαλιζόμενα φορτία σε χώρους φόρτωσης, εκφόρτωσης ή και εντός οχηματαγωγών πλοίων.

ΡΗΤΡΑ ΕΞΑΙΡΕΣΗΣ ΜΟΛΥΝΣΗΣ ΑΠΟ ΡΑΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑ

Εξαιρούνται οι απώλειες οι ζημιές που οφείλονται σε ραδιενεργό μόλυνση

ΡΗΤΡΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΞΑΙΡΕΣΗΣ ΖΗΜΙΩΝ ΛΟΓΩ ΜΟΛΥΝΣΗΣ ΑΠΟ ΡΑΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑ

ΡΗΤΡΑ ΕΞΑΙΡΕΣΗΣ ΖΗΜΙΩΝ ΑΠΟ ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ ΚΥΒΕΡΝΟΧΩΡΟΥ

ΡΗΤΡΑ ΕΞΑΙΡΕΣΗΣ ΖΗΜΙΩΝ ΑΠΟ ΧΗΜΙΚΑ, ΒΙΟΛΟΓΙΚΑ, ΒΙΟΧΗΜΙΚΑ, ΗΛΕΚΤΡΟΜΑΓΝΗΤΙΚΑ ΟΠΛΑ ΚΑΙ ΕΠΙΘΕΣΕΙΣ ΣΤΟ ΚΥΒΕΡΝΟΧΩΡΟ

ΡΗΤΡΑ ΚΑΛΥΨΗΣ ΠΟΛΕΜΟΥ

Η Ρήτρα αυτή καλύπτει ζημιά ή απώλεια των εμπορευμάτων από:

1. Πόλεμο εμφύλιο πόλεμο, εξέγερση, στάση ή κάθε εχθρική δύναμη
2. Σύλληψη, κατάσχεση ή κατακράτηση που προέρχεται από συνέπειες των παραπάνω ή και απόπειρες αυτών.
3. Εγκαταλειμμένες νάρκες τορπίλες βόμβες ή και άλλα εγκαταλειμμένα όπλα

ΡΗΤΡΑ ΚΑΛΥΨΗΣ ΑΠΕΡΓΙΩΝ

Καλύπτεται ζημιά ή απώλεια των εμπορευμάτων που οφείλεται σε:

1. Ενέργειες από απεργούς ή ανταπεργούς, ή από πρόσωπα που μετέχουν σε εργατικές ταραχές, εξεγέρσεις ή πολιτικές ταραχές
2. Ενέργειες τρομοκρατών ή ατόμων που ενεργούν με πολιτικά κίνητρα

ΡΗΤΡΑ ΑΚΥΡΩΣΗΣ ΤΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ ΠΟΛΕΜΟΥ

ΡΗΤΡΑ ΑΚΥΡΩΣΗΣ ΤΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ ΑΠΕΡΓΙΩΝ

ΡΗΤΡΑ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ ΤΗΣ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΛΟΓΩ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονίσουμε ότι οι Ρήτρες και οι όροι καλύπτουν ζημιές που θα προξενηθούν στα ασφαλισμένα αντικείμενα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού από τυχαία και απρόβλεπτα γεγονότα και όχι ζημιές που θα προκαλέσουν τα ασφαλισμένα αντικείμενα σε τρίτους.

ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ

Θα πρέπει να γνωρίζουμε ότι δεν καλύπτονται ορισμένες περιπτώσεις ζημιών ή και απωλειών που οφείλονται άμεσα ή έμμεσα σε :

1. Τη φύση ή το ίδιο το ελάττωμα του ασφαλισμένου αντικειμένου
2. Ατμοσφαιρικές ή καιρικές επιδράσεις
3. Σκουλήκια ή ζούφια
4. Κάθε αλλοίωση των ρευστών
5. Συνηθισμένη φθορά
6. Ελαττωματική ή ανεπαρκής συσκευασία. Κακή στοιβασία, αν αυτή έγινε με ευθύνη του αποστολέα
7. Υπεραναμονή και καθυστερήσεις γενικά
8. Αναξιοπλοΐα, ακαταλληλότητα του μέσου μεταφοράς ή του εμπορευματοκιβωτίου, όταν είναι σε γνώση του ασφαλισμένου κατά το χρόνο φόρτωσης
9. Αφερεγγυότητα ή αθέτηση οικονομικών υποχρεώσεων των πλοιοκτητών, ναυλωτών, ή διαχειριστών
10. Αναγκαστικές ή συντηρητικές κατασχέσεις. Μεσεγγυήσεις, επιτάξεις, ή δημεύσεις
11. Λαθρεμπόριο ή απαγορευμένο εμπόριο. Περιορισμούς στις εισαγωγές ή εξαγωγές
12. Κάθε επίδραση πυρηνικής ενέργειας

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ

Η ασφαλιστική σύμβαση που αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων, θα πρέπει να καταρτίζεται έγκυρα και να φέρει την υπογραφή του ασφαλισμένου στην αίτηση ασφάλισης ή ταχυδρομικώς είτε ακόμα και με φαξ. Το ασφαλιστήριο θα πρέπει να περιέχει τα παρακάτω:

1. Το όνομα του ασφαλιστή ή της εταιρίας και την αντίστοιχη διεύθυνση
2. το όνομα του ασφαλισμένου και τη διεύθυνση του
3. το αντικείμενο ασφάλισης
4. το ασφαλιζόμενο ποσό
5. Το ταξίδι
6. Το ασφάλιστρο
7. Τους καλυπτόμενους κινδύνους
8. Το μεταφορικό μέσο
9. Η περιγραφή του ταξιδιού
10. Η μεσολαβούσα τράπεζα και ο αριθμός πιστώσεως ή εγκρίσεως αξίας
11. Ο αριθμός τιμολογίου ή προτιμολογίου
12. Ο αριθμός φορτωτικής
13. Ο αριθμός δεμάτων
14. Βάρος καθαρό-μικτό

ΕΙΔΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΩΝ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ

1. Οριστικό συμβόλαιο ή συμβόλαιο ενός ταξιδιού

Το συμβόλαιο αυτό καλύπτει τους ασφαλισμένους κινδύνους για ένα συγκεκριμένο ταξίδι ανεξάρτητα από τη χρονική του διάρκεια

2. Προασφαλιστήριο συμβόλαιο

Το συμβόλαιο αυτό χρησιμοποιείται όταν δεν είναι γνωστά εκ των προτέρων επακριβώς τα στοιχεία της φόρτωσης των μεταφερόμενων εμπορευμάτων. Το προασφαλιστήριο αναφέρει το ασφαλισμένο ποσό, τους γενικούς και ειδικούς όρους, το ανά φόρτωση και μεταφορικό μέσο επιτρεπόμενο και ανώτατο ποσό κάλυψης. Ο ασφαλιζόμενος είναι υποχρεωμένος να γνωστοποιεί όλα τα στοιχεία φόρτωσης και ο ασφαλιστής ανάλογα με τις δηλώσεις του ασφαλισμένου εκδίδει πρόσθετες πράξεις, συνήθως ξεχωριστά για κάθε φόρτωση έως ότου εξοφληθεί το αρχικό ποσό της ασφάλισης.

3. Ασφαλιστήριο συμβόλαιο διάρκειας

Ο τύπος αυτός εκδίδεται συνήθως για ορισμένη χρονική διάρκεια π.χ. 12 μήνες ή και για αόριστη

διάρκεια με βασική προϋπόθεση ότι οι συμβαλλόμενοι έχουν δικαίωμα καταγγελίας του συμβολαίου εμπρόθεσμα. Στο συμβόλαιο αυτό δεν αναφέρεται το ασφαλιζόμενο ποσό αλλά μόνο το όριο ευθύνης του ασφαλιστή κατά φόρτωση και μεταφορικό μέσο. Καλύπτει όλες τις επιμέρους φορτώσεις του ασφαλιζομένου, μετά από δήλωση του με την έκδοση πρόσθετης πράξης ή πιστοποιητικού ασφάλισης.

4. Ασφαλιστήριο συμβόλαιο κατ' αποκοπή

Με το συμβόλαιο αυτό καλύπτεται μια χρονική περίοδος συνήθως ενός έτους, με συμφωνημένους τους όρους κάλυψης και το ασφάλιστρο, το ανώτατο όριο φόρτωσης, τα γεωγραφικά όρια, τα μέσα μεταφοράς, και το είδος μεταφερόμενων φορτίων. Βασική συμφωνία με τον ασφαλισμένο είναι να καταβάλει ως ελάχιστο το 70-75% των προβλεπόμενων ασφαλιστρών της περιόδου για κάποιο συγκεκριμένο ετήσιο τζίρο των διακινούμενων εμπορευμάτων, ενώ σε περίπτωση υπέρβασης του τζίρου από τον ασφαλισμένο τα ασφάλιστρα αυξάνονται.

5. Συμβόλαιο C.M.R.

Το συμβόλαιο αυτό αφορά τις οδικές μεταφορές, και καλύπτει την ευθύνη του μεταφορέα ή και του διαμεταφορέα για ζημιές ή απώλειες για ζημιές ή απώλειες που προξενούνται με υπαιτιότητα τους ή με υπαιτιότητα των υπαλλήλων τους και των συνεργατών τους. Στο συμβόλαιο αυτό εκτός του ασφαλισμένου και του λήπτη της ασφάλισης αναφέρονται και τα γεωγραφικά όρια εντός των οποίων πραγματοποιείται η μεταφορά, το ανώτατο όριο ευθύνης της ασφαλιστικής εταιρίας ανά φόρτωση και μεταφορικό μέσο, η διάρκεια της ισχύος του ασφαλιστηρίου κ.λ.π. Ο τύπος αυτού του συμβολαίου θα εφαρμόζεται όταν σε κάθε σύμβαση μεταφοράς εμπορευμάτων οδικώς ο τόπος παραλαβής και ο προβλεπόμενος τόπος παράδοσης είναι δύο διαφορετικές χώρες εκ των οποίων η μία τουλάχιστον είναι μέλος της σύμβασης.

ΣΥΝΘΗΚΗ ADR

Η συνθήκη αυτή διέπει τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικίνδυνων φορτίων. Ισχύει σε περισσότερα από 20 κράτη μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα. Σκοπός της συνθήκης αυτής είναι να εξασφαλίσει τη ασφαλή μεταφορά επικίνδυνων φορτίων κατά τις διεθνείς μεταφορές. Ως επικίνδυνα φορτία νοούνται αυτά τα οποία μπορεί να προκαλέσουν διάφορες καταστροφές όπως δηλητηριάσεις ή πυρκαγιές, και εμπορεύματα που μπορεί να προκαλέσουν οικονομικές και οικολογικές καταστροφές όπως τα απόβλητα.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΖΗΜΙΩΝ

1. ΜΕΡΙΚΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ

Μερική ζημιά ή απώλεια των μεταφερόμενων εμπορευμάτων που οφείλεται σε τυχαία και απρόβλεπτα γεγονότα

2. ΟΛΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ

Η ζημιά αυτή περιλαμβάνει την ολοκληρωτική απώλεια των εμπορευμάτων που έχουν ασφαλιστεί και μπορεί να είναι πραγματική ή τεκμαρτή ολική απώλεια. Πραγματική είναι η απώλεια που έχουμε ολοκληρωτική απώλεια όπως σε περιπτώσεις πυρκαγιάς, απώλειας, βύθισης του πλοίου, ή όταν τα εμπορεύματα παύουν να πληρούν τις ιδιότητές τους. Τεκμαρτή ολική απώλεια έχουμε όταν τα έξοδα που πραγματοποιούνται για τη διάσωση των ασφαλισμένων εμπορευμάτων είναι μεγαλύτερα από την αξία του οπότε και εγκαταλείπεται ή όταν το κόστος επισκευής τους είναι μεγαλύτερο από την πραγματική του αξία και η ολική του απώλεια είναι αναπόφευκτη.

3. ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ

Η γενική αβάρια είναι μία πράξη που γίνεται ηθελημένα και αιτιολογημένα για την κοινή σωτηρία του πλοίου και του φορτίου. Τα κύρια χαρακτηριστικά της γενικής αβαρίας είναι θυσία ή έξοδα που είναι ασυνήθιστα, οι ενέργειες που γίνονται θα πρέπει να είναι σκόπιμες και ηθελημένες, ο κίνδυνος πρέπει να είναι πραγματικός, σκοπός όλων των ενεργειών είναι η κοινή σωτηρία πλοίου και φορτίου.

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ

Αφού έχουν κατατεθεί όλα τα απαραίτητα έγγραφα στην ασφαλιστική εταιρία και διαπιστωθεί ότι πρέπει να καταβληθεί αποζημίωση, γίνεται ο υπολογισμός του ύψους της αποζημίωσης ως εξής :

Τιμολογιακή αξία του ζημιωμένου εμπορεύματος * ασφαλισμένη αξία :

Τιμολογιακή αξία = ποσό εμπορεύματος

ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ

Καλύπτονται απώλειες ή ζημιές που οφείλονται σε:

- Πυρκαγιά, κεραυνό
- Έκρηξη
- Ανατροπή ή και πτώση του οχήματος σε βάραθρα
- Σύγκρουση ή και πρόσκρουση του οχήματος με άλλα αντικείμενα
- Πυρκαγιά, σύγκρουση, πρόσκρουση, προσάραξη, ή σύγκρουση του οχηματαγωγού πλοίου κατά τη θαλάσσια μεταφορά συμπεριλαμβανομένης και της Γενικής αβαρίας

ΑΠΟΚΛΕΙΟΜΕΝΑ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ

Σε καμία περίπτωση δεν αναλαμβάνεται από τον ασφαλιστή η καλύψεις των παρακάτω αντικειμένων:

1. Έγγραφα, παραστατικά αξίας, νομίσματα, χαρτονομίσματα, μετοχές, ομόλογα, τίτλοι αξιόγραφα, χαρτόσημα, γραμματόσημα, πιστωτικοί τίτλοι, πρωτότυπα αυτών και μήτρες
2. Πολύτιμα υλικά πολύτιμοι λίθοι, κοσμήματα, εικαστικά έργα τέχνης, γλυπτά
3. Πυρηνικά, πυροτεχνήματα, εύφλεκτα υλικά, εκρηκτικά είδη όπως αυτά καθορίζονται από το Διεθνή Κώδικα Επικίνδυνων φορτίων, φάρμακα σχετιζόμενα με όπιο και λοιπά επικίνδυνα όπως αυτά καθορίζονται από ειδικές συμβάσεις
4. Εμπορεύματα που είδη έχουν υποστεί ζημιά πριν από την έναρξη του ταξιδιού
5. Ζωντανά ζώα

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΠΟΥ ΚΑΛΥΠΤΟΝΤΑΙ ΜΕ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗ ΚΑΛΥΨΗ

Δεν καλύπτεται η ευθύνη του ασφαλισμένου από τη μεταφορά των παρακάτω εμπορευμάτων και είναι συνέπεια των:

- Κλοπή σε γούνες, τσιγάρα, αλκοολούχα ποτά, αποσκευές, χύδην και ασυσκευάστα αντικείμενα, μεταχειρισμένα και επιστρεφόμενα εμπορεύματα, αυτοκίνητα, μοτοσυκλέτες και μοτοποδήλατα
- Θραύση, εκδορές, ζουλήγματα και αποχρωματισμοί σε γυάλινα αντικείμενα φάρμακα, χύδην, ασυσκευάστα, μεταχειρισμένα, και επιστρεφόμενα εμπορεύματα, φωτιστικά, τζάμια, καθρέπτες,

πορσελάνες, μάρμαρα, πλακάκια, είδη υγιεινής, αυγά, οικουσκευές, αυτοκίνητα, μοτοσικλέτες, μοτοποδήλατα

- Διαβροχής σε καπνό, τσιγάρα, φάρμακα, χύδην, ασυσκευάστα, επιστρεφόμενα και μεταχειρισμένα αντικείμενα, βαμβάκι, γούνες, αγροτικά εν γένει προϊόντα, οικουσκευές
- Ποιοτικής αλλοίωσης σε νωπά τρόφιμα και εν γένει σε αγροτικά προϊόντα, φάρμακα, χύδην και ασυσκευάστα εμπορεύματα
- Ηλεκτρικών και μηχανικών απορυθμίσεων σε ηλεκτρονικά και μηχανικά μέρη παντός είδους συσκευών και μηχανημάτων

ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΛΕΜΟΥ ΚΑΙ ΑΠΕΡΓΙΩΝ

Κατόπιν ειδικής συμφωνίας και με την πληρωμή πρόσθετου ασφαλιστρού, καλύπτονται απώλειες ή ζημιές που προκαλούνται από :

1. Πόλεμο, εμφύλιο πόλεμο, επανάσταση, εξέγερση, στάση ή κάθε εχθρική πράξη, από ή ενάντια σε δύναμη που έχει εχθρικές διαθέσεις
2. Σύλληψη, κατάσχεση ή κατακράτηση που προέρχεται από κίνδυνο που καλύπτεται από τα παραπάνω, από τις συνέπειές τους η και από την απόπειρα διάπραξης τους
3. Εγκαταλειμμένες νάρκες, τορπίλες, βόμβες ή άλλα εγκαταλειμμένα πολεμικά όπλα
4. Ενέργειες από απεργούς, από εργαζομένους λόγω ανταπεργιών ή από πρόσωπα που μετέχουν σε εργατικές ταραχές, εξεγέρσεις, ή πολιτικές ταραχές.
5. Ενέργειες τρομοκρατών ή ατόμων που ενεργούν με πολιτικά κίνητρα

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ

1. Ολική κλοπή ή/ και ληστεία
2. Μερική κλοπή

Προϋπόθεση κάλυψης μερικής κλοπής είναι ότι κατά τη διάρκεια κάλυψης των σταθμεύσεων και διανυκτερεύσεων του φορτηγού αυτοκινήτου θα πρέπει να βρίσκεται σε αποκλειστικά και μόνο σε αποδεδειγμένο φυλασσόμενο χώρο επί καταβολή αντιτίμου και παραλαβή σχετικής απόδειξης.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΞΙΑ

Το ασφαλιζόμενο ποσό που αναφέρεται στο συμβόλαιο αποτελεί το όριο ευθύνης του ασφαλιστή, και σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να του ζητηθεί να πληρώσει περισσότερα από όσα

έχουν συμφωνηθεί ούτε ακόμη και στην περίπτωση που θα συμβούν διαδοχικά ατυχήματα.

ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ

Η πληρωμή των αποζημιώσεων γίνεται εντός 30 ημερών από την ημέρα που ο φάκελος με τα δικαιολογητικά της ζημιάς κατατίθεται στην εταιρία. Σε περίπτωση ζημιάς από κλοπή η αποζημίωση γίνεται σε 90 μέρες.

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΟΙ ΕΤΑΙΡΙΕΣ

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ 1

Μεταφορά ενός φορτίου 20000 κιλά από καρπούζια από τη Μεσσηνία – Πάτρα – Ιταλία - Μόναχο Γερμανίας, αξίας 25000 ευρώ. Πιο το ασφαλιστρο από κάθε εταιρία για ασφάλιση του φορτίου σύμφωνα με τη Ρήτρα Α και για κάλυψη πολέμου και απεργιών;

Η ρήτρα Α δεν μπορεί να συμπεριληφθεί στο ασφαλιστικό πρόγραμμα από την Φοίνιξ Metrolife Εμπορική και την Εθνική Ασφαλιστική γιατί τα καρπούζια είναι ευπαθή προϊόντα και ο κίνδυνος να επέλθει η ασφαλιστική ζημιά είναι πολύ πιθανόν. Έτσι το φορτίο θα ασφαλιστεί σύμφωνα με τη ρήτρα Γ. Ότι αφορά την κάλυψη κινδύνου πολέμου και απεργιών δεν παρέχεται από τις εταιρίες γιατί στις περιοχές που αναφέρεται το παράδειγμα δεν υπάρχουν πιθανότητες να επέλθει τέτοιος κίνδυνος.

Το ασφαλιστρο λοιπόν που παρέχεται από τις εταιρίες είναι 15% από τη Φοίνιξ συν 1.5% δικαίωμα συμβολαίου συν 2,4% το χαρτόσημο και για τη Φοίνιξ είναι 20% μικτό ασφαλιστρο. Δηλαδή έχουμε για την Φοίνιξ:

$$25.000 * 15\% = 37.50$$

$$37.50 * 15\% = 5.62$$

$$37.50 + 5.62 = 43.12$$

$$43.12 * 2.4 = 1.03$$

$$\text{Σύνολο } 37,50 + 5,62 + 1,03 = 44,15$$

Τα ασφαλιστρα που θα πληρωθούν στη Φοίνιξ Metrolife Εμπορική για αυτή τη μεταφορά είναι 44,15 ευρώ.

Για την Εθνική ασφαλιστική έχουμε:

$$25.000 * 20\% = 50$$

Τα ασφαλιστρα που θα πληρωθούν στην Εθνική ασφαλιστική για τη μεταφορά του φορτίου είναι 50 ευρώ.

Η Αγροτική ασφαλιστική παρέχει κάλυψη σύμφωνα με τη Ρήτρα Α με ασφαλιστρο 28%-35% και κάλυψη πολέμου και απεργιών με 0,025% επασφάλιστρο συν δικαίωμα συμβολαίου 5%-15% συν χαρτόσημο 2,4% ανάλογα με τον πελάτη, αν δηλαδή ο πελάτης πραγματοποιεί τακτικές μεταφορές

στην εταιρία, αν είναι φερέγγυος και αν έχει τα αυτοκίνητα που χρησιμοποιεί στις μεταφορές ασφαλισμένα στην εταιρία αυτή. Έτσι για την Αγροτική ασφαλιστική τα ασφάλιστρα είναι:

$$25.000 * (0,025 + 0,30) = 81,25$$

$$81,25 * 15\% = 12,18$$

$$81,25 + 12,18 = 93,43$$

$$93,43 * 2,4\% = 2,24$$

$$\text{Σύνολο: } 81,25 + 12,18 + 2,24 = 95,67$$

Τα ασφάλιστρα που θα πληρωθούν στην Αγροτική ασφαλιστική για την ασφάλιση του παραπάνω φορτίου είναι 95.67 ευρώ.

Όπως βλέπουμε από τα παραπάνω υπάρχει διαφορά στα ασφάλιστρα κάθε εταιρίας αλλά και στις καλύψεις που παρέχονται. Έτσι βλέπουμε τα ασφάλιστρα της Αγροτικής να είναι υψηλότερα αλλά παρέχεται κάλυψη σύμφωνα με τη Ρήτρα Α και κάλυψη κινδύνου πολέμου και απεργιών, έπειτα ακολουθούν τα ασφάλιστρα της Εθνικής που ανέρχονται στα 50 ευρώ και τέλος τα ασφάλιστρα της Φοίνιξ που ανέρχονται στα 44,15 ευρώ με κάλυψη σύμφωνα μόνο με τη Ρήτρα Γ.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ 2

Μεταφορέας που πραγματοποιεί μεταφορές γενικού φορτίου από Καλαμάτα – Θεσσαλονίκη κάθε εβδομάδα με αξία κάθε φορτίου 90.000 ευρώ τι ασφάλιστρα θα πληρώσει για ένα έτος σε κάθε εταιρία και ποιες προσθήκες μπορεί να περιλαμβάνουν τα συμβόλαια;

Ο μεταφορέας που πραγματοποιεί τις παραπάνω μεταφορές μπορεί να ασφαλίσει φορτία αξίας μέχρι 30.000 ευρώ το πολύ με ασφάλιστρο 600 ευρώ ετησίως. Οι προσθήκες που μπορεί να συμπεριλάβει στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο εξαρτώνται από το είδος του φορτίου, το μέσο μεταφοράς, τη φερεγγυότητα του ασφαλισμένου κ.α. ενώ απαραίτητη προϋπόθεση για να συνάψει η εταιρία συμβόλαιο με τον ασφαλισμένο είναι να είναι όλα τα φορτηγά ασφαλισμένα στην ασφαλιστική αυτή εταιρία.

Σύμφωνα με όσα αναφέρθηκαν παραπάνω μπορούμε να διακρίνουμε κοινά αλλά και διαφορετικά στοιχεία ανάμεσα στα προγράμματα που παρέχουν οι εταιρίες. Ξεκινώντας από περιεχόμενο της έννοιας του φορτίου μπορούμε να δούμε ότι σε ορισμένες εταιρίες είναι σαφώς καθορισμένο και σε άλλες όχι. Συγκεκριμένα βλέπουμε ότι μόνο στη Φοίνιξ έχουμε διαχωρισμό φορτίων σε κατηγορίες όπως υγρά χύδην φορτία, στερεά χύδην φορτία, γενικά και εξειδικευμένα φορτία κάτι που δεν γίνεται στις υπόλοιπες. Επίσης υπάρχουν διαφορές ανάμεσα στα φορτία που καλύπτονται με απλά συμβόλαια και στα φορτία που καλύπτονται με ειδικές ρήτρες και συμπληρωματικές καλύψεις στις εξειδικευμένες Ρήτρες, στα καλυπτόμενα φορτία υπό προϋποθέσεις και στους κινδύνους, στις εξαιρούμενες καλύψεις και εξαιρούμενα εμπορεύματα, στην τιμολόγηση του κινδύνου και στο ποσό αποζημίωσης.

Ότι αφορά τις συμπληρωματικές καλύψεις έχουμε τις παρακάτω καλύψεις που παρέχονται από τις περισσότερες εταιρίες:

1. Κίνδυνοι πολέμου και απεργιών που αναλαμβάνονται από όλες τις εταιρίες ως συμπληρωματικές καλύψεις εκτός από την Αργοναυτική.
2. Κλοπή ή μη παράδοση ολόκληρων κόλων που παρέχεται από την Αγροτική, την Αργοναυτική και από τη Φοίνιξ.
3. Κίνδυνοι ναρκών, τορπιλών, που καλύπτονται από την Αγροτική, την Ατλαντική και την Άλφα
4. Κίνδυνοι εξεγέρσεων και πολιτικών ταραχών που αναλαμβάνονται από την Αγροτική, την Άλφα και την Φοίνιξ
5. Κίνδυνοι κακόβουλων ενεργειών που καλύπτονται από την Αγροτική, την Φοίνιξ
6. Θραύση, στρέβλωση σκουριά οξείδωση καλύπτονται από την Αγροτική και τη Φοίνιξ
7. Κίνδυνοι καταστώματος, εκβολή από τον πλοίαρχο, αρπαγή από τα κύματα αναλαμβάνονται από τη Φοίνιξ και την Αγροτική
8. Στάση, ανταρσία, επανάσταση, κατάληψη, κατάσχεση, παρακράτηση, σύλληψη που καλύπτονται από την Ατλαντική και την Άλφα
9. Έξοδα αβαρίας και διάσωσης που γίνονται για την αποφυγή των παραπάνω και άλλων κινδύνων

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΜΙΑ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ

1. Ζημιές από βροχή ή επαφή με ξένες ουσίες ή άλλα εμπορεύματα
2. Μικροκλοπή, έλλειμμα, ελλειπείς παράδοση
3. Ροή

ΑΛΡΗΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ

1. Ρήτρες ειδικών φορτίων όπως κάρβουνο κατεψυγμένο κρέας, πετρελαιοειδή, ιούτη, καουτσούκ

ΕΘΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ

1. Ρήτρα ταξινόμησης πλοίων
2. Ρήτρα αντικατάστασης
3. Ρήτρα τοπικής συσσώρευσης
4. Ρήτρα εξαίρεσης μόλυνσης από ραδιενέργεια
5. Ρήτρα επέκτασης της εξαίρεσης ζημιών λόγω μόλυνσης από ραδιενέργεια
6. Ρήτρα εξαίρεσης ζημιών από κινδύνους Κυβερνοχώρου
7. Ρήτρα εξαίρεσης από χημικά, βιολογικά, βιοχημικά, ηλεκτρομαγνητικά όπλα και επιθέσεις από Κυβερνόχωρο
8. Ρήτρα ακύρωσης της κάλυψης πολέμου
9. Ρήτρα ακύρωσης της κάλυψης απεργιών
10. Ρήτρα καταγγελίας της διαμετακόμισης φορτίου λόγω τρομοκρατίας

Στις εξειδικευμένες Ρήτρες έχουμε τις παρακάτω κοινές καλύψεις που παρέχονται από ορισμένες εταιρίες :

1. Ρήτρες για κατεψυγμένα τρόφιμα ή ρήτρα κάλυψης ποιοτικής αλλοίωσης λόγω βλάβης ψυκτικού μηχανήματος κάλυψη που παρέχεται από την Αγροτική και τη Φοίνιξ
2. Ρήτρα συσσώρευσης που παρέχεται από την Φοίνιξ την Άλφα και την Ατλαντική Ένωση
3. Ρήτρα νηογνωμόνων ή Ρήτρα Ταξινόμησης πλοίων παροχή που δίδεται από την Άλφα και την Ατλαντική

ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΕΣ ΡΗΤΡΕΣ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΜΙΑ ΜΟΝΟ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ

1. Κάλυψη απόρριψης
2. Κάλυψη παραμονής και έκθεσης
3. Ειδικός όρος κάλυψης ζωντανών ζώων

ΦΟΙΝΙΞ METROLIFE ΕΜΠΟΡΙΚΗ

1. Ρήτρες αερομεταφοράς
2. Ρήτρες για μεταφορά ξυλείας

3. Ρήτρα εξαίρεσης ραδιενεργού μόλυνσης
4. Ρήτρα για χύδην φορτία πετρελαίου

ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΈΝΩΣΗ

1. Όρος αντικατάστασης

ΑΛΦΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ

1. Ρήτρα ακύρωσης
2. Ρήτρα τοπικής συσσώρευσης
3. Ρήτρα ετικετών

ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΑ ΦΟΡΤΙΑ ΚΑΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΥΠΟ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ

ΦΟΙΝΙΞ ΜΕΤΡΟΛΙΦΕ ΕΜΠΟΡΙΚΗ

1. Φορτία που ήδη ταξιδεύουν προτού να ζητηθεί η κάλυψη
2. Μεταχειρισμένα ή ασυσκευάστα ή επιστρεφόμενα φορτία
3. Κρέατα, ψάρια νωπά ή κατεψυγμένα
4. Τζάμια, πορσελάνες, κρύσταλλα, κεραμικά
5. Ζώντα ζώα
6. Ψαράλευρα
7. Φορτία χύδην
8. Αυγά, ζάχαρη, καφές, αλεύρι
9. Φρούτα
10. Εύφλεκτα υλικά, εκρηκτικά, επικίνδυνες ύλες
11. Φορτία επί του καταστρώματος
12. Αντικείμενα τέχνης
13. Τσιμέντα
14. Γούνες χαλιά
15. Κοσμήματα
16. Χρυσά και ασημένια αντικείμενα

Τα παραπάνω αντικείμενα είναι δυνατόν να ασφαλιστούν μόνο με απλούς κινδύνους (Ρήτρα Γ)

ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΥΠΟ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΘΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ

Οι παρακάτω κίνδυνοι δεν είναι επιθυμητοί. Έγκριση σχετικά με την ασφάλιση τους θα δίνεται μόνο από τον τομέα Μεταφορών, Πλοίων και Αεροσκαφών, της διεύθυνσης Underwriting

1. Φορτώσεις σε ανοιχτά οχήματα (για Ρήτρα Α)
2. Φορτώσεις επί του καταστρώματος (για ρήτρα Α)
3. Φορτώσεις σε μικρά ή παλαιά πλοία άνω των 15 ετών ή αν είναι Liners – Γραμμής άνω των 20 ετών
4. Κάλυψη μετά την εκφόρτωση σε επικίνδυνες περιοχές π.χ. Ζαΐρ, Νιγηρία, Lagos κ.λ.π.
5. Κίνδυνος απορρίψεως (Rejection Risk)
6. Κλοπές, εκδορές, ζουλήγματα, σκουριές, επαναβαφές σε μεταφερόμενα σκάφη, μεταχειρισμένα αυτοκίνητα και μηχανήματα
7. Ποιοτική αλλοίωση μόνο για ρήτρες ψυγείου
8. Αυτανάφλεξη
9. Μεγάλος αριθμός μεταφορτώσεων
10. Κάλυψη φορτίων για Ρήτρα Α σε Ανατολικές Χώρες και ιδιαίτερα σε χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης
11. Εμπορεύματα που μεταφέρονται από άγνωστες και μη αναγνωρισμένες Μεταφορικές Εταιρίες ή από μεμονωμένους και ανεξάρτητους οδικούς Μεταφορείς.

Όπως μπορούμε να δούμε από τα παραπάνω υπάρχουν δύο μόνο εταιρίες που αναλαμβάνουν κινδύνους και φορτία υπό προϋποθέσεις και σαφέστατα είναι διαφορετικές οι προϋποθέσεις καθώς είναι διαφορετικοί και οι όροι φορτίο και κίνδυνος.

Παρακάτω θα συγκρίνουμε τους κινδύνους και τα εμπορεύματα που εξαιρούνται :

ΑΠΟΚΛΕΙΟΜΕΝΑ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ ΑΡΓΟΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΙ ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ

1. Νομίσματα, χαρτονομίσματα, μετοχές ομόλογα τίτλοι, αξιόγραφα, γραμματόσημα
2. Πολύτιμοι λίθοι, κοσμήματα, μήτρες, γλυπτά, εικαστικά έργα τέχνης
3. Πάσης φύσεως εκρηκτικά
4. Εμπορεύματα που είδη έχουν υποστεί ζημιά πριν από την έναρξη του ταξιδιού
5. Ζωντανά ζώα

ΑΠΟΚΛΕΙΟΜΕΝΑ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ ΑΡΓΟΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ

Σε καμία περίπτωση δεν αναλαμβάνεται από τον ασφαλιστή η καλύψεις των παρακάτω αντικειμένων:

1. Έγγραφα, παραστατικά αξίας, χαρτόσημα, πιστωτικοί τίτλοι, πρωτότυπα αυτών
2. Πολύτιμα υλικά
3. φάρμακα σχετιζόμενα με όπιο και λοιπά επικίνδυνα όπως αυτά καθορίζονται από ειδικές συμβάσεις

ΕΞΑΙΡΟΥΜΕΝΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΑΡΓΟΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ

Δεν καλύπτεται η ευθύνη του ασφαλισμένου από τη μεταφορά των παρακάτω εμπορευμάτων και είναι συνέπεια των:

1. Κλοπή σε γούνες, τσιγάρα, αλκοολούχα ποτά, αποσκευές, χύδην και ασυσκευάστα αντικείμενα, μεταχειρισμένα και επιστρεφόμενα εμπορεύματα, αυτοκίνητα, μοτοσικλέτες και μοτοποδήλατα
2. Θραύση, εκδορές, ζουλήγματα και αποχρωματισμοί σε γυάλινα αντικείμενα φάρμακα, χύδην, ασυσκευάστα, μεταχειρισμένα, και επιστρεφόμενα εμπορεύματα, φωτιστικά, τζάμια, καθρέπτες, πορσελάνες, μάρμαρα, πλακάκια, είδη υγιεινής, αυγά, οικοσυσσκευές, αυτοκίνητα, μοτοσικλέτες, μοτοποδήλατα
3. Διαβροχής σε καπνό, τσιγάρα, φάρμακα, χύδην, ασυσκευάστα, επιστρεφόμενα και μεταχειρισμένα αντικείμενα, βαμβάκι, γούνες, αγροτικά εν γένει προϊόντα, οικοσυσσκευές
4. Ποιοτικής αλλοίωσης σε νωπά τρόφιμα και εν γένει σε αγροτικά προϊόντα, φάρμακα, χύδην και ασυσκευάστα εμπορεύματα
5. Ηλεκτρικών και μηχανικών απορυθμίσεων σε ηλεκτρονικά και μηχανικά μέρη παντός είδους συσκευών και μηχανημάτων

ΕΞΑΙΡΟΥΜΕΝΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΈΝΩΣΗ

Τα παρακάτω εμπορεύματα εξαιρούνται μόνο σύμφωνα με τη ρήτρα Γ:

1. Νωπά προϊόντα
2. Πλακάκια, κεραμικά, είδη υγιεινής εμαγιέ και από πορσελάνη
3. Γυάλινα και κρυστάλλινα είδη
4. Μεταχειρισμένα είδη και μηχανήματα
5. Βαμβάκι
6. Τζάμια, κρύσταλλα
7. Υγρά φορτία και φορτία χύδην

8. Γούνες, ωρολόγια, αρώματα
9. Καπνός
10. Οικοσυσσκευές

Τα παρακάτω εμπορεύματα δεν ασφαρίζονται καθόλου:

1. Ράβδοι χρυσού ή αργύρου
2. Τσιγάρα
3. Συναλλαγματικές, γραμμάτια
4. Έγγραφα, σχεδιαγράμματα
5. Συμβόλαια
6. Αντικείμενα συλλεκτών
7. Χειροποίητοι τάπητες αξίας
8. Αρχαιότητες
9. Ξυραφάκια
10. Μη σιδηρούχα μέταλλα και σκραπ αυτών
11. Μεταφορές που εκτελούνται υπό τους όρους οποιασδήποτε ταχυδρομικής σύμβασης

ΕΞΑΙΡΟΥΜΕΝΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΈΝΩΣΗ

1. Κίνδυνοι ραδιενεργού μολύνσεως
2. Κλοπή εμπορευμάτων με ή χωρίς τα οχήματα, όταν αυτά έχουν σταθμεύσει σε αφύλακτο χώρο
3. Φόρτωση επί καταστρώματος πλοίου, εκτός εάν έχει δηλωθεί και έχει συμφωνηθεί επασφάλιστρο
4. Φόρτωση σε ανοικτά οχήματα και container ανοικτού τύπου
5. Διέλευση από εμπόλεμες περιοχές, είτε έχει κηρυχθεί πόλεμος είτε όχι
6. Μεταφορές με πλοία ηλικίας άνω των 30 ετών
7. Για μεταφορές προς τη Ρωσία και χώρες τις πρώην ΕΣΣΔ, οποιαδήποτε κάλυψη ισχύει μέχρι την άφιξη των εμπορευμάτων στον τόπο προορισμού και σε περίπτωση ζημιάς ισχύει απαλλαγή της τάξεως 1% επί του ασφαλιζόμενου ποσού. Όλες οι καλύψεις αναστέλλονται για φορτία που διέρχονται από τα εδάφη της Αλβανίας και των χωρών της πρώην Γιουγκοσλαβίας.

ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ

Θα πρέπει να γνωρίζουμε ότι δεν καλύπτονται ορισμένες περιπτώσεις ζημιών ή και απωλειών που οφείλονται άμεσα ή έμμεσα σε :

1. Τη φύση ή το ίδιο το ελάττωμα του ασφαλισμένου αντικειμένου
2. Ατμοσφαιρικές ή καιρικές επιδράσεις
3. Σκουλήκια ή ζώδια
4. Κάθε αλλοίωση των ρευστών
5. Συνηθισμένη φθορά
6. Ελαττωματική ή ανεπαρκής συσκευασία. Κακή στοιβασία, αν αυτή έγινε με ευθύνη του αποστολέα
7. Υπερναμονή και καθυστερήσεις γενικά
8. Αναξιοπλοΐα, ακαταλληλότητα του μέσου μεταφοράς ή του εμπορευματοκιβωτίου, όταν είναι σε γνώση του ασφαλισμένου κατά το χρόνο φόρτωσης
9. Αφερεγγυότητα ή αθέτηση οικονομικών υποχρεώσεων των πλοιοκτητών, ναυλωτών, ή διαχειριστών
10. Αναγκαστικές ή συντηρητικές κατασχέσεις. Μεσεγγυήσεις, επιτάξεις, ή δημεύσεις
11. Λαθρεμπόριο ή απαγορευμένο εμπόριο. Περιορισμούς στις εισαγωγές ή εξαγωγές
12. Κάθε επίδραση πυρηνικής ενέργειας

Όπως προκύπτει από τις παραπάνω συγκρίσεις υπάρχουν διαφορές ως προς τον διαχωρισμό των κινδύνων και των καλύψεων που παρέχονται. Υπάρχουν δηλαδή Ρήτρες που σε κάποιες εταιρίες είναι εξειδικευμένες σε άλλες είναι συμπληρωματικές, σε άλλες πάγιες και σε άλλες δεν παρέχονται καθόλου. Συγκεκριμένα βλέπουμε τη Ρήτρα μεταφοράς ζώντων ζώων να είναι εξειδικευμένη Ρήτρα για την Αγροτική, στη Φοίνιξ να είναι καλυπτόμενο φορτίο υπό προϋποθέσεις και στις υπόλοιπες να μην αναλαμβάνεται. Επίσης μπορούμε να δούμε ότι φορτία όπως πολύτιμα μέταλλα, τζάμια κρύσταλλα, κοσμήματα, γούνες, χαλιά έργα τέχνης, εύφλεκτα υλικά καλύπτονται υπό προϋποθέσεις στη Φοίνιξ, στην Αγροτική στην Άλφα και στην Εθνική δεν αναφέρονται πουθενά, και στις άλλες δύο είναι αποκλειόμενα αντικείμενα. Αυτό συμβαίνει γιατί οι πιθανότητες να πραγματοποιηθεί ο ασφαλισμένος κίνδυνος σε τέτοια φορτία είναι πολύ μεγάλες, με αποτέλεσμα να είναι και το κόστος ασφάλισης μεγάλο καθώς και το ρίσκο για τις μικρές εταιρίες είναι μεγάλο και δεν μπορούν να αναλάβουν τέτοιες καλύψεις.

ΕΙΔΗ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ, ΦΟΙΝΙΞ, ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΈΝΩΣΗ, ALPHA ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ, ΕΘΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ

- A) ΑΠΛΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΜΙΑΣ ΚΑΛΥΨΗΣ
- B) ΠΡΟΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ (PREPOLICY)
- Γ) ΑΝΟΙΚΤΟ Ή ΔΙΑΡΚΕΣ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ (OPEN COVER)

ΕΙΔΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΩΝ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ ΦΟΙΝΙΞ

- A) ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ BLACK POLICY

ΤΥΠΟΙ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΈΝΩΣΗ

- A) ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ
- B) ΜΕΜΟΝΩΜΕΝΑ ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ
- Γ) ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ

ΕΙΔΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΩΝ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ ALPHA ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ, ΕΘΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ

- A) ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΕΝΟΣ ΤΑΞΙΔΙΟΥ Ή ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ
- B) ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΚΑΤΑ ΑΠΟΚΟΠΗ

ΤΥΠΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΩΝ ΕΘΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ

- 1. ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ C.M.R.

Από την παραπάνω σύγκριση παρατηρούμε ότι το απλό συμβόλαιο το προασφαλιστήριο και το ανοικτό υπάρχουν σε όλες τις εταιρίες, ενώ αντίθετα κάποια άλλα υπάρχουν σε μία ή δύο μόνο εταιρίες. Αυτά τα συμβόλαια είναι το ασφαλιστήριο συμβόλαιο κατά αποκοπή και το συμβόλαιο ενός ταξιδιού, και στην Ατλαντική ένωση συναντάμε είδη συμβολαίων που δεν παρέχονται από τις υπόλοιπες.

ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ

Ο υπολογισμός των ασφαλιστρών γίνεται με τον επί τοις εκατό συντελεστή που πολλαπλασιάζεται με ασφαλιζόμενο ποσό. Το γινόμενο είναι το καθαρό ασφαλιστρο και έχει τις παρακάτω επιβαρύνσεις.

- A) Δικαίωμα συμβολαίου 10%
- B) Φόρος 10%
- Γ) Χαρτόσημο 2,4%

Το Δικαίωμα Συμβολαίου υπολογίζεται πάνω στα καθαρά ασφάλιστρα ενώ ο Φόρος και το Χαρτόσημο υπολογίζεται πάνω στο άθροισμα καθαρών ασφαλιστρών και Δικαιώματος Συμβολαίου. Απαλλάσσονται από το Φόρο όλα τα συμβόλαια που καλύπτουν εισαγωγές ή εξαγωγές εμπορευμάτων, ενώ από το Χαρτόσημο απαλλάσσονται διάφορες περιπτώσεις ασφάλισης περιουσίας του Δημοσίου της Αγροτικής Τράπεζας κ.λ.π.

ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΦΟΙΝΙΞ

Στις ασφάλειες μεταφοράς εμπορευμάτων ο υπολογισμός του συντελεστή ασφαλιστρού, που είναι ποσοστό επί τοις εκατό στην Ασφαλιζόμενη Αξία, δεν γίνεται βάση συγκεκριμένου τιμολογίου, αλλά είναι συνάρτηση πολλών παραγόντων και καθορίζεται με βάση τις παρακάτω παραμέτρους:

1. Είδος φορτίου
2. Ανώτατο όριο φόρτωσης
3. Μέσο μεταφοράς
4. Συσκευασία
5. Ταξίδι
6. Ετήσιος τζίρος εισαγωγών /εξαγωγών
7. Επωνυμία μεταφορικής εταιρίας
8. Ηθικός κίνδυνος
9. Προτεινόμενες καλύψεις
10. Εξαιρέσεις απαλλαγές
11. Ανταγωνισμός της αγοράς
12. Ιστορικό ζημιών

ΑΛΡΗΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΥ

Για να γίνει σωστά η τιμολόγηση του κινδύνου πρέπει ο ασφαλιστής να λάβει υπ' όψιν τους παρακάτω συνδυασμούς κινδύνων:

1. Τη φύση του προτεινόμενου για ασφάλιση αντικειμένου
2. Το μεταφορικό μέσο

3. Τη συσκευασία ή στοιβαασία
4. Το ταξίδι
5. Τις συνθήκες στους τόπους φόρτωσης και εκφόρτωσης
6. Καλυπτόμενοι κίνδυνοι
7. Συσσώρευση

ΑΡΓΟΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ , ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΞΙΑ

Το ασφαλιζόμενο ποσό που αναφέρεται στο συμβόλαιο αποτελεί το όριο ευθύνης του ασφαλιστή, και σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να του ζητηθεί να πληρώσει περισσότερα από όσα έχουν συμφωνηθεί ούτε ακόμη και στην περίπτωση που θα συμβούν διαδοχικά ατυχήματα.

Όπως είναι φανερό από τα παραπάνω η τιμολόγηση κινδύνου δεν προκύπτει με βάση κάποιο συγκεκριμένο τιμολόγιο, αλλά με βάση κάποια χαρακτηριστικά όπως για τη μεν Αγροτική Ασφαλιστική με βάση το ασφαλισμένο ποσό συν κάποιους φόρους και για τις δε Φοίνιξ και Alpha με βάση πάλι την ασφαλισμένη αξία εξετάζοντας παράλληλα και στοιχεία όπως το είδος φορτίου, το ταξίδι, το μέσο μεταφοράς κ.τ.λ.

Τελειώνοντας θα κάνουμε σύγκριση στους τρόπους με τους οποίους προκύπτει και καταβάλλεται η αποζημίωση από τις ασφαλιστικές εταιρίες.

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΦΟΙΝΙΞ

Η μονάδα είναι υποχρεωμένη να καταβάλλει την αποζημίωση εφ' όσον πραγματοποιηθεί εφαρμόζοντας τον αναλογικό Κανόνα ως εξής :

Ποσό αποζημίωσης = Ασφαλιζόμενη αξία * τιμολογιακή αξία ζημιάς / Συνολική Τιμολογιακή Αξία

Κατά την καταβολή αποζημίωσης παρακρατείται :

1. Ποσοστό 1% επί του ποσού της αποζημίωσης για έξοδα διακανονισμού της ζημιάς
2. Χαρτόσημο 1,20% για ακτοπλοϊκές μεταφορές ή
3. Χαρτόσημο 3,60% για όλα τα υπόλοιπα είδη μεταφοράς

ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΈΝΩΣΗ ΖΗΜΙΕΣ

Οι ζημιές θα πρέπει να αναγγέλλονται αυθημερόν με φαξ στο τμήμα Ζημιών του Κλάδου Μεταφορών. Για ζημιές έως 400 Ευρώ ο διακανονισμός θα γίνεται από το γραφείο του συνεργάτη της εταιρίας χωρίς να αποστέλλεται Πραγματογνώμονας και όταν το ύψος της ζημιάς υπερβαίνει τα 400 Ευρώ θα ορίζεται Πραγματογνώμονας

ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ALPHA

Σε περίπτωση που πραγματοποιηθεί ζημιά η οποία οφείλεται σε κινδύνους που προβλέπονται στο

ασφαλιστήριο συμβόλαιο, ο ασφαλιστής καλείται να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο. Πριν ο ασφαλιστής καταβάλει την αποζημίωση ελέγχει:

1. Αν οφείλονται ασφάλιστρα από τον ασφαλισμένο
2. Αν έχουν διαφυλαχτεί όλα τα δικαιώματα σε τρίτους που ευθύνονται για τη ζημιά
3. Αν υπάρχει ποσοστό απαλλαγής

Το ποσό αποζημίωσης προκύπτει με βάση το ασφαλιζόμενο ποσό το οποίο πρέπει να ταυτίζεται με την ασφαλιστική αξία.

ΕΘΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ

Αφού έχουν κατατεθεί όλα τα απαραίτητα έγγραφα στην ασφαλιστική εταιρία και διαπιστωθεί ότι πρέπει να καταβληθεί αποζημίωση, γίνεται ο υπολογισμός του ύψους της αποζημίωσης ως εξής :

Τιμολογιακή αξία του ζημιωμένου εμπορεύματος * ασφαλισμένη αξία :

Τιμολογιακή αξία = ποσό εμπορεύματος

ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΡΓΟΝΑΥΤΙΚΗ

Η πληρωμή των αποζημιώσεων γίνεται εντός 30 ημερών από την ημέρα που ο φάκελος με τα δικαιολογητικά της ζημιάς κατατίθεται στην εταιρία. Σε περίπτωση ζημιάς από κλοπή η αποζημίωση γίνεται σε 90 μέρες

Είναι φανερό από τα όσα ειπώθηκαν παραπάνω ότι είναι διαφορετικός ο τρόπος υπολογισμού του ποσού αποζημίωσης για κάθε εταιρία. Έτσι λοιπόν βλέπουμε τις εταιρίες Φοίνιξ και Εθνική ασφαλιστική, να χρησιμοποιούν κάποιο μαθηματικό τύπο και τις υπόλοιπες να καθορίζουν το ποσό της αποζημίωσης με διακανονισμό.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ι) ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

Ο κλάδος των μεταφορών παρουσιάζει αρκετά προβλήματα στη χώρα μας καθώς λίγες μόνο εταιρίες παρέχουν καλύψεις και όπου παρέχονται χρησιμοποιούνται σπάνια. Κατά τη συλλογή των στοιχείων παρατηρήθηκε ότι οι περισσότεροι υπάλληλοι αγνοούσαν την ύπαρξη του συγκεκριμένου κλάδου και μας παρέπεμπαν στα κεντρικά γραφεία των εταιριών όπου και εκεί πολύ σπάνια υπήρχαν στοιχεία και όπου υπήρχαν μας τα παραχωρούσαν με δυσκολία. Ο κύριος λόγος για τον οποίο ο κλάδος δεν χρησιμοποιείται και από τις εταιρίες αλλά και από τους εμπόρους είναι το μεγάλο κόστος που έχει ένεκα του μεγάλου ρίσκου που υπάρχει κατά τη διάρκεια των μεταφορών.

Οι περισσότερες εταιρίες αναλαμβάνουν περισσότερο τις βασικές καλύψεις που ορίζει ο νόμος και είναι υποχρεωτικές όπως οι γενικές Ρήτρες Α, Β, Γ, και όταν επεκτείνονται πέρα από αυτές, απαιτούν επιπλέον ασφάλιστρα για συμπληρωματικές και άλλες καλύψεις. Έτσι οι ενδιαφερόμενοι καθώς και οι εταιρίες σπάνια ασφαλίζουν μεταφερόμενα εμπορεύματα.

Επίσης προβλήματα αντιμετωπίζουν οι εταιρίες στην προσέλκυση πελατών καθώς οι ενδιαφερόμενοι για τον κλάδο προτιμούν εταιρίες που ανήκουν στην τράπεζα με την οποία συνεργάζονται.

Ότι αφορά τους ασφαλιστές, δύσκολα αναλαμβάνουν τον κλάδο αυτό γιατί η προμήθεια που τους αναλογεί είναι σχετικά πολύ μικρή σε σχέση με τους άλλους κλάδους. Θα πρέπει επίσης να είναι πολύ προσεκτικοί ως προς τους κινδύνους που θα αναλάβουν να καλύψουν διότι μια ασήμαντη λεπτομέρεια μπορεί να επιφέρει οδυνηρά αποτελέσματα στην εταιρία. Δεν μπορούν να καλύψουν για παράδειγμα τον κίνδυνο κλοπής εμπορευμάτων κατά τη διάρκεια στάθμευσης του οχήματος σε χώρους όπου δεν φυλάσσονται, ούτε μεταφορές με πλοία που δεν ανήκουν στους Νηογνώμονες, χωρίς επασφάλιστρα.

Πολύ λίγες είναι οι μεταφορικές εταιρίες που ασφαλίζουν τα μεταφερόμενα εμπορεύματα ειδικά όταν πρόκειται για εγχώριες μεταφορές. Κυρίως αυτό γίνεται για την αποφυγή κόστους και σπατάλης χρόνου, ακόμα και από άγνοια αλλά και επειδή δεν υπάρχει νόμος που να υποχρεώνει τις εταιρίες να ασφαλίζουν τα μεταφερόμενα εμπορεύματα για τις εγχώριες μεταφορές. Ακόμη όμως και όταν αυτό συμβεί σπάνια χρησιμοποιούνται επιπλέον οι συμπληρωματικές Ρήτρες που είναι σχεδόν πάντα απαραίτητες. Λίγες είναι επίσης και οι εμπορικές εταιρίες που ασφαλίζουν τα εμπορεύματα που μεταφέρουν από μόνες τους. Συνήθως στηρίζονται στην καλή θέληση των οδηγών που μεταφέρουν τα εμπορεύματα και πιστεύουν πως αυτό είναι αρκετό.

II) ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

Παρά τις δυσκολίες και τα προβλήματα που συναντώνται αναμένεται από τις εταιρίες αύξηση της ζήτησης στον κλάδο των μεταφορών με γεωμετρική πρόοδο. Και αυτό οφείλεται αρχικά στην παγκοσμιοποίηση. Οι εταιρίες πλέον που μεταφέρουν τα εμπορεύματα τους παγκοσμίως είτε μόνες τους, είτε με οργανωμένες μεταφορικές εταιρίες, είτε και μέσω διαμεταφορέων, είναι υποχρεωμένες δια νόμου να τα ασφαλίζουν για την σωστή διεξαγωγή των συναλλαγών. Επιπλέον οι πιθανότητες επέλευσης κινδύνων είναι πολύ μεγάλες στις μέρες μας και κανείς δεν θέλει να ρισκάρει την περιουσία του.

Κάτι που βοηθά στην εξέλιξη του κλάδου είναι η αύξηση των διεθνών εμπορικών συναλλαγών ανάμεσα στα κράτη – μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και των άλλων χωρών, καθότι βρισκόμαστε στην εποχή των ανοιχτών κοινωνιών όπου οι εξαγωγές και εισαγωγές εμπορευμάτων παρουσιάζουν έξαρση. Και όπως είπαμε οι διεθνείς μεταφορές καθώς και οι διεθνείς μεταφορικές που αναλαμβάνουν τις μεταφορές φορτίων θα πρέπει να είναι ασφαλισμένα. Θα παραθέσουμε παρακάτω στατιστικά στοιχεία του κλάδου για την εξαετία 1996-2001. κατά τα έτη αυτά δραστηριοποιήθηκαν 56 ασφαλιστικές επιχειρήσεις.

ΚΛΑΔΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ		ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΑ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ
ΣΥΝΟΛΙΚΗ		ΠΑΡΑΓΩΓΗ	ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ
ΈΤΗ	ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΣΕ ΔΡΑΧΜΕΣ	ΕΤΗΣΙΑ ΑΥΞΗΣΗ	ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ ΖΗΜΙΩΝ
1996	9.705.117.000	A	1,94%
1997	9.859.692.259	1,59%	3,49%
1998	9.862.837.703	0,03%	3,21%
1999	10.894.261.028	10,46%	3,05%
2000	13.800.151.690	26,67%	3,34%
2001	13.434.081.835	-2,65%	2,93%

Από τα παραπάνω στοιχεία φαίνεται ότι ο κλάδος των μεταφορών παρουσιάζει γενικά ανοδική πορεία τα τελευταία χρόνια. Αν λάβουμε υπ' όψιν ότι το σύνολο των γενικών κλάδων ακολουθεί μια αυξητική τάση, η οποία συνεχίζεται και το 2002, φαίνεται ότι και η δυναμική εξέλιξη του κλάδου θα συνεχισθεί.

Η κατανομή ασφαλιστρών του κλάδου μεταξύ των ασφαλιστικών επιχειρήσεων μας δίνει μία

ευρεία διασπορά : οι πέντε πρώτες εταιρίες σε παραγωγή συγκεντρώνουν το 50,1% των ασφαλίσεων του κλάδου, οι δέκα πρώτες το 60,3%, οι δεκαπέντε πρώτες το 79,2% και οι 20 πρώτες το 87%.

Τα ακαθάριστα εγγεγραμμένα ασφαλιστρα υπό καθεστώς ελεύθερης παροχής υπηρεσιών των τελευταίων ετών σύμφωνα με τα δελτία του Υπουργείου Ανάπτυξης καταγράφονται στον πίνακα που ακολουθεί:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1.1.2001 ΕΩΣ 31.12.2001 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΈΤΟΥΣ 2001

	Σε ευρώ	Σε δρχ
1.Εγγεγραμμένα ασφάλιστρα από πρωτασφαλίσεις της περιόδου	22.335.545,80	7.610.837.230
2. Απόθεμα μη δεδουλευμένων ασφαλίσεων 31.12.2001	4.949.966,00	1.686.700.913
3. Απόθεμα μη δεδουλευμένων ασφαλίσεων 31.12.200	4.643.229,25	1.582.180.367
4. Ποσό πληρωθεισών ζημιών εντός της περιόδου	7.373.990,57	2.512.687.286
5. Πλήθος πληρωθεισών ζημιών εντός της περιόδου	3.248	1.106.756
6. Απόθεμα εκκρεμών ζημιών 31.12.2001	16.024.648,51	5.526.438.445
7. Απόθεμα εκκρεμών ζημιών 31.12.2000	16.218.454,72	5.526.438.445
8. Πλήθος εκκρεμών ζημιών 31.12.2001	2.733	931.126
9. Πλήθος εκκρεμών ζημιών 31.12.2000	3.343.185,68	1.139.190.522
10. Δικαιώματα συμβολαίου του έτους 2001	4.768.178,58	1.624.756.851
11. Εγγεγραμμένες προμήθειες εργασιών έτους 2001		

ΕΞΑΓΟΜΕΝΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΈΤΟΥΣ 2001

1. ΠΟΣΟΣΤΟ ΖΗΜΙΑΣ ΕΠΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΟΣ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ	28,30%
2. ΜΕΣΗ ΠΛΗΡΩΘΕΙΣΑ ΖΗΜΙΑ ΣΕ ΕΥΡΩ	2.270
3. ΜΕΣΗ ΕΚΚΡΕΜΗΣ ΖΗΜΙΑ 2001 ΣΕ ΕΥΡΩ	5.863
4. ΜΕΣΗ ΕΚΚΡΕΜΗ Σ ΖΗΜΙΑ 2000 ΣΕ ΕΥΡΩ	6.395
5. ΠΟΣΟΣΤΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΟΣ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ επί εγγεγραμμένων ασφαλίσεων	14,97%
6. ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΓΓΕΓΡΑΜΜΕΝΩΝ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ	18,79%

**ΚΛΑΔΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ-ΘΑΛΑΣΣΗΣ- ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ
ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

ΕΓΓΕΓΡΑΜΜΕΝΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΣΕ ΕΥΡΩ				
ΧΩΡΕΣ	1998	1999	2000	2001
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	686.060	522.038	1.277.417	1.257.895
ΙΤΑΛΙΑ	7.123.856	83.349	120.557	122.281
ΒΕΛΓΙΟ	69.547	0	2.782	4.735
ΙΡΛΑΝΔΙΑ	0	105	69.000	75.000
ΣΟΥΗΔΙΑ	10.641.737	10.598.247	11.503.685	15.420.196
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	45.247.249	43.245.415	36.073.125	38.346.262
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	0	0	25.000	0
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ	12.905.614	9.129.314	8.987.800	17.819.331
ΓΑΛΛΙΑ	0	0	0	28.000
ΣΥΝΟΛΟ	76.674.063	63.578.467	58,059.300	73.073.700

ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ

-17,1%

-8,7%

25,9%

ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΑΝΑ ΈΤΟΣ ΈΚΔΟΣΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΩΝ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ

ΈΤΟΣ ΚΑΤΑΧΩΡΗΣΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ						
	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Σε δρχ	4.040.127.612	4.321.803.081	4.699.058.528	5.434.290.440	7.157.258.438	7.586.614.178
Σε ευρώ	11.856.574,06	12.683.340,51	13.790.340,51	15.948.027,70	21.004.426,82	22.264.458,34
%	Μεταβολή	6,97%	8,73%	15,65%	31,71%	6,00%

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΈΤΟΣ

		ΣΕ ΔΡΧ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΑ	ΕΓΓΕ/ΜΕΝΑ	
	ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ		ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ	ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ	ΕΚΤΕΙΜ/ΝΕΣ	ΠΛΗΡ/ΘΕΙΣΕΣ	ΕΚΚΡΕΜΩΝ	ΕΚΚΡΕΜΩΝ	ΕΚΚΡΕΜΟΤΗ
ΈΤΟΣ	ΖΗΜΙΕΣ	ΖΗΜΙΕΣ	ΖΗΜΙΩΝ	ΖΗΜΙΩΝ	ΤΑΣ
1996	2.907.750.399	2.807.327.405	100.422.994	100.422.994	3,5%
1997	1.925.961.840	1.900.848.512	25.113.328	214.196.605	1,3%
1998	1.673.675.435	1.724.075.739	-50.400.304	158.505.558	-3%
1999	2.371.787.760	2.355.938.495	15.849.265	312.344.950	0,7%
2000	2.226.538.283	1.951.291.979	275.246.304	671.064.951	12,4%
2001	2.729.290.582	1.556.184.982	1,173.105.600	1.468.994.990	43,0%
ΕΞΑΕΤΙΑΣ	13.835.004.299	12.295.667.112	1.593.337.187	2.925.530.048	11,1%

ΔΕΛΤΙΟ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΤΟΥΣ 1999
ΚΛΑΔΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΤΑ ΚΛΑΔΟ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Ασφαλίσεις κατά ζημιών	Ανωνόμων ελληνικών εταιριών	Υποκαταστημάτ ων	Σύνολο κατά κλάδο ασφάλισης	Ποσοστό συμμετοχής
Ατυχήματα	6,989,079,615	5,993,069,638	12,982,149,253	3,56%
Ασθένειες	3,012,497,776		3,012,497,776	,83%
Χερσαία οχήματα εκτός σιδηροδρομικών	35,338,338,089	1,071,700,619	36,410,038,708	9,99%
Αεροσκάφη	1,509,627,275		1,509,627,275	,41%
Πλοία, θαλάσσια, λιμναία και ποτάμια σκάφη	1,990,345,193	466,154,735	2,456,499,928	,67%
Μεταφερόμενα εμπορεύματα	10,054,972,292	900,860,714	10,955,853,006	3,01%
Πυρκαγιά και στοιχεία της φύσης	45,339,984,304	3,583,353,729	48,923,338,033	13,42%
Λοιπές ζημιές αγαθών	20,655,480,297	1,321,567,288	21,997,047,585	6,03%
Αστική ευθύνη από	191,140,759,354	9,456,987,587	200,597,746,941	55,04%

Ασφαλίσεις κατά ζημιών	Ανωνύμων ελληνικών εταιριών	Υποκαταστημάτ ων	Σύνολο κατά κλάδο ασφάλισης	Ποσοστό συμμετοχής
Χερσαία αυτοκίνητα οχήματα				
Αστική ευθύνη από αεροσκάφη	1,519,162,253		2,555,203,274	,42%
Αστική ευθύνη από θαλάσσια, λιμναία και ποτάμια σκάφη	320,989,424	79,825,433	400,814,857	,11%
Γενική αστική ευθύνη	4,904,941,715	559,960,319	5,464,902,034	1,50%
Πιστώσεις	1,837,585,878	417,617,396	2,255,203,274	,62%
Εγγυήσεις	535,394,806	3,500,000	538,894,806	,15%
Διάφορες χρηματικές απώλειες	2,103,414,490	314,253,739	2,417,668,229	,66%
Νομική προστασία	3,306,422,450	419,179,317	3,725,601,767	1,02%
Βοήθεια	6,776,177,226	2,518,233,187	9,294,410,413	2,55%
Σύνολο	337,335,172,437	27,106,263,701	364,441,436,138	

Μεταφερόμενα εμπορεύματα	Ασφάλιστρα από πρωτασφαλίσεις	Αντασφάλιστρα
Ανώνυμες ασφαλιστικές εταιρίες επωνυμία		
ALLIANZ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ	429,802,443	410,22,343
ALLIANZ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ	768,287,826	726,802,109
ARGO ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΖΗΜΙΩΝ	53,549,263	29,063,730
INTERNATIONAL HELLAS ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	269,751,990,	257,358,004
NATIONALE-NEDERLANDEN ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ	76,445,749	4,810,056
VICTORIA ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΖΗΜΙΩΝ	30,263,228	24,360,558
ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ	312,406,255	149,078,985
ΑΛΦΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	1,102,160,495	843,818,858
ΑΡΓΟΝΑΥΤΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ	20,224,553	13,127,540
ΑΣΠΙΣ ΠΡΟΝΟΙΑ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ	72,857, 011	63,675,262
ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΈΝΩΣΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ	167,944,786	99,257,800
ΕΓΝΑΤΙΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	125,000	
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ	218,829,799	192,844,689
INTERAMERICAN ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΒΟΗΘΕΙΑΣ	222,445	
INTERAMERICAN ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΖΗΜΙΩΝ Α.Ε.	259,974,162	80,317,674
ΜΕΤΡΟΛΑΙΦ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ	38,555,336	29,970,3398

Μεταφερόμενα εμπορεύματα	Ασφάλιστρα από πρωτασφαλίσεις	Αντασφάλιστρα
ΜΕΤΡΟΛΑΙΦ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΖΩΗΣ	0	0
ΦΟΙΝΙΞ ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	590,721,401	361,781,872

**ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΤΑ ΚΛΑΔΟ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΧΡΗΣΗ 2000 ΚΛΑΔΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ**

	ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΑ ΕΓΓΕΓΡΑΜΜΕ ΝΑ	ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΑ ΔΕΔΟΥΛΕΜΕΝΑ	ΚΑΘΑΡΑ ΚΑΤΑΧΩΡΗΜ ΕΝΑ	ΚΑΘΑΡΑ ΔΕΔΟΥΛΕΥ ΜΕΝΑ
ALLIANZ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ	1,414,533,629	1,245,538,126	333,850,251	310,988,472
INTERNATIONAL HELLAS ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	689,175,950	603,696,543	113,268,709	104,322,494
NATIONALE-NEDERLAND ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ	98,902,275	98,129,155	88,346,922	85,573,802
VICTORIA ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΖΗΜΙΩΝ	148,348,298	38,464,652	3,153,954	2,094,490
ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ	456,198,215	421,157,046	242,923,0,94	210,578,855
ΑΛΦΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	1,713,581,611	1,536,249,165	641,982,269	589,820,968
ΑΡΓΟΝΑΥΤΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ	24,921,324	23,744,159	12,389,212	11,113,958
ΑΣΠΣ ΠΡΟΝΟΙΑ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ	73,727,926	75,065,975	29,531,325	27,947,575
ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ	293,939,569	272,631,579	155,974,286	149,992,522
ΕΓΝΑΤΙΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	177,767	151,102	177,767	151,102
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ	304,921,288	287,702,991	60,538,603	34,533,526
INTERAMERICAN ΥΓΕΙΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΚΑΙ ΒΟΗΘΕΙΑΣ	226,174	228,998	226,174	228,998
INTERAMERICAN ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΖΗΜΙΩΝ Α.Ε.	401,893,278	376,066,561	299,709,670	276,666,792
ΜΕΤΡΟΛΑΙΦ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ	54,636,489	52,819,849	18,271,390	19,420,688
ΦΟΙΝΙΣ ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	900,522,931	840,815,592	362,824,200	338,587,623

**ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΤΑ ΚΛΑΔΟ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑ
ΕΤΑΙΡΙΑ ΧΡΗΣΗ 2001 ΚΛΑΔΟΣ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ**

	ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΑ ΕΓΓΕΓΡΑΜΜΕΝ Α	ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΑ ΔΕΔΟΥΛΕΜΕΝ Α	ΚΑΘΑΡΑ ΚΑΤΑΧΩΡΗΜ ΕΝΑ	ΚΑΘΑΡΑ ΔΕΔΟΥΛΕΜΕΝ Α
ALLIANZ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ	1,334,303,485	1,328,226,986	281,861,118	286,769,665
INTERNATIONAL HELLAS ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	1,085,590,938	994,528,412	198,273,169	169,490,914
NATIONALE- NEDERLANDEN ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ	86,939,820	87,614,099	82,840,679	83,514,958
VICTORIA ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΖΗΜΙΩΝ	220,765,724	203,732,415	94,480,857	92,659,674
ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	484,509,525	471,175,564	278,295,243	283,123,419
ΑΛΦΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	1,470,656,70,9	1,519,241,690	1,281,044,454	1,117,590,308
ΑΡΓΟΝΑΥΤΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ	24,541,622	24,617,501	11,921,227	10,117,274
ΑΣΠΙΣ ΠΡΟΝΟΙΑ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ	83,549,084	80,360,796	32,925,991	29,438,505
ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ	260,861,968	262,915,659	152,875,535	150,046,126
ΕΓΝΑΤΙΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	17,644,455	5,024,452	12,651,316	10,780,283

ΕΘΝΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ	2,498,774,258	2,453,104,320	656,815,375	647,114,297
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΈΝΩΣΗ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ	305,448,171	305,348,111	63,418,789	88,610,853
ΙΝΤΕΡΑΜΕΡΙΚΑΝ ΥΓΕΙΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΒΟΗΘΕΙΑΣ	162,770	171,681	162,770	171,681
ΙΝΤΕΡΑΜΕΡΙΚΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΖΗΜΙΩΝ Α.Ε.	399,145,487	399,723,638	283,258,292	288,839,213
ΜΕΤΡΟΛΑΙΦ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ	63,582,389	58,601,027	20,707,968	19,494,009
ΦΟΙΝΙΞ ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΕΛΛΑΔΟΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	1,047,113,668	1,017,728,876	377,065,441	374,370,766

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΔΕΛΤΙΟ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ 1999

ΔΕΛΤΙΟ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ 2000

ΔΕΛΤΙΟ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ 2001

ΕΝΩΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ, ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ-ΣΚΑΦΩΝ,
ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΛΑΔΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ:

ΕΤΟΥΣ 2001

ΕΞΑΕΤΙΑΣ 1996-2001, ΑΘΗΝΑ ΙΟΥΛΙΟΣ 2004

ΚΙΟΧΟΣ Α. ΠΕΤΡΟΣ, ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΗΜΗ, ΕΚΔΟΣΕΙΣ
INTERBOOKS, ΑΘΗΝΑ 1993

ΚΩΔΙΕ ΝΟΜΩΝ, ΕΚΔΟΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ Ι. ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ, 1977-1985,

ΣΙΜΙΤΣΕΚ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ, ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΚΑΚΤΟΣ, 1997

ΣΟΛΩΜΟΣ ΧΡ. ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ ΣΤΟΝ ΕΝΙΑΙΟ ΦΟΡΕΑ,
ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΝΕΑ ΣΥΝΟΡΑ, Α. Α. ΛΙΒΑΝΗ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ ΑΠΟ ΥΠΑΛΛΗΛΟΥΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ