

ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Σπύρου Γ. Αλεξανδρή
Φεβρουάριος 2001

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΥΛΗΣ

A. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

I. Έννοια ασφαλίσεως μεταφοράς - διακρίσεις.

II. Νομοθετικό πλαίσιο.

- (i.) Χερσαία ασφάλιση.
- (ii.) Θαλάσσια ασφάλιση.
- (iii.) Αεροπορική ασφάλιση.

B. ΓΕΝΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ:

I. Ρυθμίσεις για όλα τα είδη ασφαλίσεως.

- (i). Σύναψη ασφαλιστικής συμβάσεως- Έννοια.
- (ii). Υπόσχεση προσωρινής καλύψεως .
- (iii). Ασφαλιστήριο.
- (iv). Υποχρέωση ειδοποιήσεως ασφαλιστή.
- (v). Παραγραφή.
 - 1. Στις χερσαίες ασφαλίσεις.
 - 2. Στη θαλάσσια ασφάλιση

3. Στην αεροπορική ασφάλιση

II. Ρυθμίσεις για τις ασφαλίσεις ζημιών.

III. Αρχή της καθολικότητας των ασφαλισμένων κινδύνων.

- (i). Χερσαία ασφάλιση
- (ii). Θαλάσσια ασφάλιση
- (iii). Αεροπορική ασφάλιση

Γ. ΕΙΔΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

I. Χερσαία ασφάλιση μεταφοράς πραγμάτων.

- (i). Ασφαλιστική αξία
- (ii). Έναρξη και λήξη της ασφαλίσεως
- (iii). Επίταση του κινδύνου

II. Θαλάσσια ασφάλιση μεταφοράς φορτίου.

- (i). Ασφαλιστική αξία στην ασφάλιση φορτίου
- (ii). Διάρκεια (έναρξη – λήξη)
- (iii). Επίταση κινδύνου

III. Αεροπορική ασφάλιση μεταφοράς πραγμάτων.

- (i). Ασφαλιστική αξία
- (ii). Διάρκεια (έναρξη – λήξη)
- (iii). Μεταβολή του κινδύνου

ΑΝΤΙ ΕΠΙΛΟΓΟΥ

A. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

I. Έννοια ασφαλίσεως μεταφοράς - διακρίσεις.

(i). Η ασφάλιση μεταφοράς εντάσσεται συστηματικά στο πλαίσιο του δικαίου ασφαλίσεως ζημιών.

Ιδιαίτερη σημασία για το δίκαιο ασφαλίσεως ζημιών έχει το ασφαλιστικό συμφέρον, καθόσον για την σύναψη κάθε ασφαλίσεως ζημίας προϋποτίθεται η ύπαρξή του (ασφαλιστικού συμφέροντος). Αυτό ισχύει τόσο στη χερσαία ασφάλιση (άρθρο 11 παρ. 4 ν. 2496/97) όσο και στις θαλάσσιες και αεροπορικές ασφαλίσεις (αντιστοίχως άρθρο 259 ΚΙΝΔ και 129 ΚΑΔ). Ως ασφαλιστικό συμφέρον έχει προσδιορισθεί γενικά η σχέση ενός προσώπου προς ένα αγαθό. [βλ. Β. Κιάντος, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 183 επ., 240, ο οποίος δέχεται την ύπαρξη του συμφέροντος τόσο στην ενεργητική όσο και στην παθητική ασφάλιση (π.χ στην ασφάλιση αυτοκινήτου, που είναι ασφάλιση παθητικού, ασφαλίζεται η σχέση του ιδιοκτήτη του αυτοκινήτου προς την περιουσία του και ειδικότερα προς το μέρος της περιουσίας του, το οποίο θα θυσιάσει για την κάλυψη της ζημίας που τυχόν προκαλέσει το αυτοκίνητο. Η θέση δε αυτή είναι σύμφωνη με το άρθρο 11 παρ. 4 ν. 2496/1997, σύμφωνα με το οποίο ο λήπτης της ασφαλίσεως ζημιών μπορεί να ασφαλίσει κάθε περιουσία για τη διατήρηση της οποίας έχει έννομο συμφέρον και η οποία απειλείται από ασφαλιστικό κίνδυνο. Ως περιουσία εννοείται ολόκληρη η περιουσία), βλ. σελ. 183 επ. και 350. Αντίθετα την ύπαρξη ασφαλιστικού συμφέροντος μόνο στην ασφάλιση ζημιών ενεργητικού δέχεται ο Ι. Ρόκας, βλ. Ιδιωτική Ασφάλιση 1999, σελ. 75 αρ.περ. 76, σελ.97 αρ. περ. 100 και

σελ. 133, αρ.περ. 128].

Περαιτέρω γίνεται δεκτό ότι το ασφαλιστικό συμφέρον μπορεί να εκλαμβάνεται με δύο έννοιες. Κατά τη μία έννοια, είναι το έννομο συμφέρον που έχει ένα πρόσωπο για τη διατήρηση του πράγματος ή του δικαιώματος (ασφαλιστικό συμφέρον σε ευρεία έννοια). Κατά την άλλη, είναι η συγκεκριμένη οικονομική σχέση που συνδέει το πρόσωπο προς το πράγμα ή το δικαίωμα (ασφαλιστικό συμφέρον υπό στενή έννοια).(βλ. Ι. Ρόκας εις Ιδιωτική Ασφάλιση 1998, σελ. 133 επ). Με άλλα λόγια, σύμφωνα με την υπό στενή έννοια διάκριση, η οικονομική σχέση ορισμένου προσώπου προς ορισμένο αγαθό, καλείται ασφαλιστικό συμφέρον (βλ. Α. Αργυριάδης, Στοιχεία Ασφαλιστικού Δικαίου 1986, σελ. 82)

Ο νόμος 2496/1997 (άρθρο 11 παρ. 4) δέχεται το ασφαλιστικό συμφέρον υπό την ευρεία αυτού έννοια. Μάλιστα στην εισηγητική έκθεση του νόμου ορίζεται ότι «Με την παρ. 4 του άρθρου 11 προσδιορίζεται το αντικείμενο της ασφάλισης. Αντικείμενο της ασφάλισης μπορεί να είναι κάθε περιουσία για την διατήρηση της οποίας έχει ο αιτών την ασφάλιση έννομο συμφέρον και η οποία απειλείται από ασφαλιστικό κίνδυνο. Κριτήριο για τη σύναψη της ασφάλισης είναι το έννομο συμφέρον που υπάρχει για τη διατήρηση της περιουσίας, που μπορεί να υφίσταται όχι μόνο στο κύριο αυτής, που πλήττεται άμεσα, αλλά και σε τρίτο, όπως π.χ σ' αυτόν που έχει προνόμιο ή υποθήκη στο πράγμα (δανειστή) και γενικά σε όποιον έχει πραγματικό και νόμιμο συμφέρον για τη διατήρηση της περιουσίας». (βλ. σχετικώς Β. Κιάντος, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 183 - Ι. Ρόκας εις Ιδιωτική Ασφάλιση 1998, σελ. 134)

(ii.) Στην θεωρία απαντώνται διάφορες διακρίσεις σ' ότι αφορά τον

εννοιολογικό προσδιορισμό και τις αντίστοιχες διακρίσεις της συμβάσεως ασφαλίσεως μεταφοράς.

Κατά μία διάκριση, αναλόγως με το αντικείμενο του ασφαλιζόμενου συμφέροντος, η ασφάλιση της μεταφοράς διακρίνεται σε ασφάλιση μεταφορικού μέσου (π.χ αυτοκινήτου), ασφάλιση μεταφερομένων πραγμάτων (φορτίου), ασφάλιση ναύλου, ασφάλιση ελπιζόμενου κέρδους κλπ.. (βλ. Α. Αργυριάδη, Στοιχεία ασφαλιστικού Δικαίου 1986, Χερσαία μεταφορά σελ. 98).

Κατ' άλλη, η ασφάλιση μεταφοράς περιορίζεται στην ασφάλιση μεταφοράς πραγμάτων και αφορά μόνο την κάλυψη κινδύνων που απειλούν τα πράγματα όταν μεταφέρονται, δηλ. δεν αφορά τους κινδύνους που απειλούν το μεταφορικό μέσο. Αυτό γίνεται δεκτό στο άρθρο 20 του ν. 2496/1997. Μάλιστα στην εισηγητική έκθεση του νόμου ορίζεται ότι «10. Με το άρθρο 20 ρυθμίζεται η ασφάλιση μεταφοράς πραγμάτων. Οι παράγραφοι 1 και 2 προσδιορίζουν τις ζημιές που περιλαμβάνει η ασφάλιση μεταφοράς και τα όρια ευθύνης του ασφαλιστή. Η ασφάλιση μεταφοράς αφορά στους κινδύνους που απειλούν τα πράγματα που μεταφέρονται και όχι τους κινδύνους που απειλούν το μεταφορικό μέσο. Ανάλογα με το είδος της μεταφοράς, διακρίνουμε, διακρίνουμε την ασφάλιση οδικής και σιδηροδρομικής μεταφοράς, την ασφάλιση αεροπορικής και θαλάσσιας μεταφοράς. Η ασφάλιση θαλάσσιας μεταφοράς ρυθμίζεται ειδικά στο τμήμα για τη θαλάσσια ασφάλιση του ΚΙΝΔ (άρθρα 261, 264, 268 κ.ά), ενώ για την αεροπορική περιέχει ειδική ρύθμιση ο Αεροπορικός Κώδικας (άρθρο 133).»

(βλ. και Ι. Ρόκας εις Ιδιωτική Ασφάλιση 1998, σελ. 155, ο οποίος δέχεται την άνω θέση)..

Εν προκειένω πρέπει να σημειωθεί ότι στη θεωρία γίνεται δεκτό ότι είναι ακριβέστερο να λέγεται ότι στην ασφάλιση μεταφοράς πραγμάτων, οι κίνδυνοι απειλούν όχι τα πράγματα αλλά το ασφαλιστικό συμφέρον. Κατά ταύτα π.χ η κλοπή δεν απειλεί κατά κανόνα τα μεταφερόμενα πράγματα, τα οποία οι δράστες θα φροντίσουν να μείνουν σώα, αλλά την κυριότητα. [βλ. Β. Κιάντος, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 312- Ι. Ρόκας, ιδιωτική Ασφάλιση, σελ. 75, αρ. περ. 76, ο οποίος επίσης δέχεται ότι η ασφάλιση μεταφοράς αφορά μόνο πράγματα (κινητά)].

Συνοψίζοντας μπορεί να λεχθεί ότι η ασφάλιση μεταφοράς πραγμάτων διακρίνεται αναλόγως του είδους της μεταφοράς των (δηλ. αν αυτή λαμβάνει χώρα στη ξηρά, θάλασσα, αέρα), σε χερσαία, θαλάσσια και αεροπορική (βλ. και Α. Αργυριάδης, Περί συμβάσεως ασφαλίσεως 1975, σελ. 63). Κάθε μία δε από αυτές ρυθμίζεται αντιστοίχως από τις ειδικές διατάξεις του ν. 2496/1997, του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ) και του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου (ΚΑΔ).

Υπό το πρίσμα των άνω εκτεθέντων, αντικείμενο της παρούσης εργασίας αποτελεί η ασφάλιση μεταφοράς πραγμάτων και στα τρία είδη. Ιδιαίτερη δε έμφαση θα επιδιωχθεί να δοθεί στην χερσαία μεταφορά πραγμάτων, ενώ θα γίνουν περιορισμένες αναφορές στην θαλάσσια και αεροπορική.

(iii.) Ειδικότερα, με την παρούσα θα επιχειρηθεί η παρουσίαση τόσο των βασικών γενικών ρυθμίσεων που αφορούν και τα τρία είδη ασφαλίσεως μεταφοράς πραγμάτων (χερσαίας, θαλασσίας και αεροπορικής), η οποία

μάλιστα είναι συνεπής προς τις αντίστοιχες νομοθετικές ρυθμίσεις, όσο και των ειδικών βασικών ζητημάτων που αφορούν αυτές, αφού προηγουμένως γίνει μία συνοπτική αναφορά στο νομοθετικό πλαίσιο που ρυθμίζει τις χερσαίες, θαλάσσιες και αεροπορικές ασφαλίσσεις.

II. Νομοθετικό πλαίσιο.

(i.) Χερσαία ασφάλιση.

Το δίκαιο της χερσαίας ασφαλιστικής συμβάσεως ρυθμίζεται από τα άρθρα 1 έως 34 ν. 2496/1997. Σύμφωνα με το άρθρο 34, τα άρθρα 1-33 ετέθησαν σε ισχύ την 17.11.1997. Τα άρθρα 1-10 του αυτού νόμου ρυθμίζουν γενικά την ασφαλιστική σύμβαση, την κατάρτιση και την έναρξη, την επίταση, μείωση και έλλειψη του κινδύνου, την καταβολή ασφαλίστρου, την πραγματοποίηση του κινδύνου, την διάρκεια της ασφάλισης και την παραγραφή. Τα άρθρα 11-18 είναι γενικές διατάξεις που ρυθμίζουν την ασφάλιση ζημιών. Τα άρθρα 19 - 28 προσδιορίζουν και ρυθμίζουν τα είδη ασφαλίσεως ζημιών. Εξ αυτών θα μας απασχολήσει στην οικεία θέση το άρθρο 20 ν. 2496/1997, που αναφέρεται στην ασφάλιση μεταφοράς πραγμάτων.

(ii.) Θαλάσσια ασφάλιση.

Η θαλάσσια ασφάλιση ρυθμίζεται κατ' αρχήν από τα άρθρα 257-288 ΚΙΝΔ. Με το άρθρο 257 ΚΙΝΔ ορίζεται ότι «επί ασφαλίσεως κατά κινδύνων της θαλασσοπλοίας εφαρμόζονται αι «περί ασφαλιστικής συμβάσεως» διατάξεις των άρθρων 189-225 του Εμπορικού Νόμου, εφόσον αύται δεν είναι ασυμβίβαστοι προς την θαλασσίαν ασφάλισιν και δεν τροποποιούνται υπό των επομένων διατάξεων». Πλέον μετά την δημοσίευση του ν. 2496/1997 και

την παρέλευση έξη μηνών από αυτής (δημοσιεύσεως) τα άρθρα 189-225 ΕΝ αντικαταστάθηκαν από τις σχετικές διατάξεις του ν. 2496/1997 (άρθρα 1-34) και πλέον η παραπομπή του ΚΙΝΔ ανατρέχει σ' αυτά.

Από τις άνω διατάξεις του ΚΙΝΔ θα μας απασχολήσει αυτή του άρθρου 264 (ασφάλιση φορτίου - ελπιζομένου κέρδους).

(iii.) Αεροπορική ασφάλιση.

Η αεροπορική ασφάλιση ρυθμίζεται κατ' αρχήν από τα άρθρα 129 -138 ΚΑΔ (Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου). Με το άρθρο 138 ΚΑΔ ορίζεται ότι «κατά τα λοιπά στην ασφάλιση αεροπορικών κινδύνων εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου για τη θαλάσσια ασφάλιση και του Εμπορικού Νόμου για την ασφαλιστική σύμβαση, εφόσον δεν είναι ασυμβίβαστες με την αεροπορική ασφάλιση». Σχετικές διατάξεις του ΚΙΝΔ, που εφαρμόζονται αναλογικώς είναι αυτές των άρθρων 257-288. Πλέον, όπως ήδη εξετάθη, μετά την δημοσίευση του ν. 2496/1997 και την παρέλευση έξη μηνών από αυτής (δημοσιεύσεως) τα άρθρα του ΕΝ περί ασφαλιστικής συμβάσεως, αντικαταστάθηκαν από τις αντίστοιχες διατάξεις του ν. 2496/1997 (άρθρα 1 επ.) και πλέον η παραπομπή του ΚΙΝΔ ανατρέχει σ' αυτά. (Ειδικώς για την αναλογική εφαρμογή των διατάξεων του ΚΙΝΔ και του ν. 2496/1997 στην αεροπορική ασφάλιση βλ. Β. Κιάντος, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 415επ.).

Από τις άνω διατάξεις του ΚΑΔ θα μας απασχολήσει στην οικεία θέση αυτή το άρθρο 133 (ασφάλιση μεταφερομένων πραγμάτων), 134 (ασφάλισμα) και 129 (σ' ότι αφορά το ελπιζόμενο κέρδος).

B. ΓΕΝΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ:

I. Ρυθμίσεις για όλα τα είδη ασφαλίσεως.

Όλα τα είδη της ασφαλίσεως μεταφοράς πραγμάτων διέπονται από τις γενικές διατάξεις που ισχύουν σε όλα τα είδη ασφαλίσεως και αναφέρονται ιδία στην ασφαλιστική σύμβαση και την υπόσχεση προσωρινής καλύψεως, το ασφαλιστήριο, τις υποχρεώσεις και τα ασφαλιστικά βάρη (αναφέρονται στα καθήκοντα του ενεργούντος την ασφάλιση προσώπου ως και του ασφαλιστού), στην έναρξη, διάρκεια και λήξη της ασφαλιστικής συμβάσεως, στην εκχώρηση της ασφαλιστικής απαιτήσεως και την παραγραφή. (Για την συστηματική κατάταξη των εν λόγω ρυθμίσεων βλ. Β. Κιάντο, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ, σελ. 53 επ.- Ανάλογη κατάταξη βλ. εις Ι. Ρόκα, Ιδιωτική ασφάλιση 1998, Κοινοί κανόνες για όλα τα είδη ασφάλισης, σελ. 83 επ. ως και εις Α. Αργυριάδη, Στοιχεία Ασφαλιστικού Δικαίου 1986, σελ. 36 επ.)

Εν προκειμένω θα γίνει μία σύντομη και επιλεκτική αναφορά σε ορισμένα από τα ανωτέρω ζητήματα :

(i).Σύναψη ασφαλιστικής συμβάσεως- Εννοια.

Για την σύναψη της ασφαλιστικής συμβάσεως απαραίτητη προϋπόθεση είναι η ύπαρξη προτάσεως και αποδοχής της ως και να υφίσταται πλήρης συμφωνία μεταξύ της δηλώσεως του ασφαλιστή και του ενεργούντος την ασφάλιση προσώπου κατά τους γενικούς κανόνες του Α.Κ. Η σύναψη της ασφαλιστικής συμβάσεως μπορεί να γίνει γραπτά ή προφορικά, τα ελάχιστα δε απαιτούμενα στοιχεία αυτής ορίζονται με το άρθρο 1 παρ. 2 του ν.

2496/97 . (βλ. Β. Κιάντος, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 59 επ. όπου και ειδική αναφορά για την φύση της προτάσεως και αποδοχής- Ι. Ρόκας εις Ιδιωτική Ασφάλιση 1998, σελ. 83).

Εννοιολογικώς η ασφαλιστική σύμβαση προσδιορίζεται ως «μία ενοχική ανταλλακτική σύμβαση διαρκείας, με την οποία υποχρεώνεται ο ασφαλιστής να καλύπτει τον κίνδυνο και ο αντισυμβαλλόμενος να καταβάλει το ασφάλιστρο», ορισμός που είναι συνεπής προς την θεωρία της αναλήψεως **ΤΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ** [βλ. Α. Αργυριάδης, Στοιχεία Ασφαλιστικού Δικαίου 1986, σελ. 37 επ. Κατά τη θεωρία της αναλήψεως του κινδύνου, που είναι ορθότερη από την αντίπαλη θεωρία της χρηματικής παροχής (Τσιριντάνης, Bruck, Moller, Αργυριάδης, Κιάντος), η παροχή του ασφαλιστή συνίσταται στην ασφαλιστική κάλυψη, ανάληψη εκ μέρους του ασφαλιστή του κινδύνου που διαφορετικά θά βάραινε τον ασφαλιζόμενο. Εν προκειμένω η ασφαλιστική σύμβαση έχει από την αρχή ως το τέλος ανταλλακτικό χαρακτήρα: «Δώσε μου το ασφάλιστρο, θα σου παράσχω ασφάλεια». Αντίθετα η θεωρία της χρηματικής παροχής (Ρόκας, Donati κ.ά) η παροχή του ασφαλιστή είναι πάντοτε χρηματική, αλλά η καταβολή της, δηλ. η καταβολή του ασφαλίματος εξαρτάται από την αναβλητική αίρεση της πραγματοποιήσεως του ασφαλισμένου κινδύνου].

Η θεωρία της αναλήψεως του κινδύνου πλέον υιοθετείται και από τον ν. **2496/1997**, ο οποίος στο άρθρο 1 παρ. 1 ορίζει την έννοια της συμβάσεως ασφαλίσεως ως εξής: «Με την ασφαλιστική σύμβαση η ασφαλιστική επιχείρηση (ασφαλιστής) αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλει, έναντι ασφαλίστρου, στον συμβαλλόμενό της (λήπτη της ασφάλισης) ή σε τρίτον, παροχή (ασφάλισμα) σε χρήμα ή, εφόσον υπάρχει ειδική συμφωνία, άλλη παροχή σε είδος, όταν επέλθει το περιστατικό από τι οποίο συμφωνήθηκε

να εξαρτάται η υποχρέωσή του (ασφαλιστική περίπτωση).

(ii). Υπόσχεση προσωρινής καλύψεως .

Ο νόμος 2496//97 (άρθρο 1 παρ. 3) προβλέπει τη δυνατότητα παροχής εκ μέρους του ασφαλιστή προσωρινής ασφαλιστικής καλύψεως μέχρις καταρτίσεως της οριστικής ασφαλιστικής συμβάσεως. Ειδικότερα η εν λόγω διάταξη προβλέπει ότι «ο ασφαλιστής μέχρι την αποδοχή της πρότασης προς ασφάλιση, μπορεί να παράσχει προσωρινή ασφαλιστική κάλυψη, η οποία μετατρέπεται σε οριστική, αν εντός του χρόνου διάρκειας της προσωρινής κάλυψης συναφθεί η ασφαλιστική σύμβαση».

Σ' ότι αφορά τη νομική φύση της προσωρινής ασφαλιστικής συμβάσεως λεκτέον ότι έχουν διατυπωθεί δύο θεωρίες. Η πρώτη δέχεται ότι η μετατροπή της σε οριστική σημαίνει ότι η προσωρινή ασφάλιση και η οριστική ασφάλιση είναι μία ενιαία σύμβαση. Η δεύτερη δέχεται ότι πρόκειται για δύο χωριστές συμβάσεις (προσωρινή και οριστική). Ορθότερη είναι εκείνη που δέχεται την προσωρινή υπόσχεση καλύψεως (προασφάλιση) ως χωριστή σύμβαση. (βλ. Β. Κιάντος, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 61)

Συνεπώς προς την άνω παροδοχή είναι και η διαφορά που εντοπίζεται μεταξύ προσωρινής και οριστικής καλύψεως συνισταμένη στο ότι η προσωρινή κάλυψη ισχύει ακόμη και αν δεν έχει επέλθει συμφωνία στα ουσιώδη στοιχεία της ασφαλίσεως και βεβαίως στο γεγονός ότι ο ασφαλιστής παρέχει κάλυψη πρό της αποδοχής της προτάσεως για ασφάλιση. (βλ.Ι. Ρόκας εις Ιδιωτική Ασφάλιση 1998, σελ. 88 .)

(iii).Ασφαλιστήριο.

Είναι το έγγραφο με το οποίο καθορίζονται οι όροι της ασφαλιστικής συμβάσεως. Στην νομολογία γίνεται δεκτό ότι οι γενικοί και ειδικοί όροι του ασφαλιστηρίου είναι δεσμευτικοί ακόμη και ανυπόγραφοι, εφόσον η σύμβαση ασφαλίσεως σαφώς παραπέμπει σ' αυτούς –(βλ. Εφ. Πειραιώς 546/1986 ΕΕΔ 1989, σελ. 620.).

Την θεωρία έχει απασχολήσει, μεταξύ άλλων, και το ζήτημα αν το ασφαλιστήριο είναι συστατικό ή αποδεικτικό έγγραφο. Ορθή κρίνεται η άποψη ότι το ασφαλιστήριο είναι αποδεικτικό έγγραφο, άποψη που υιοθετεί και το άρθρο 2 παρ. 1. εδ. α ν. 2496/1997, ορίζοντας ότι η ασφαλιστική σύμβαση αποδεικνύεται με έγγραφο που εκδίδεται από τον ασφαλιστή. [βλ. Β. Κιάντος, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 63- Ι. Ρόκας, Ιδιωτική ασφάλιση 1998, σελ. 98- Α.Αργυριάδης, Στοιχεία Ασφαλιστικού Δικαίου 1986, σελ. 48- Εφ. Πειραιώς 546/1986 ΕΕΔ 1989, σελ. 620, Εφ. Αθηνών 11680/1990, ΕΕΔ 1991, σελ. 280(η οποία δέχεται επί πλέον ότι σε περίπτωση απωλείας του ασφαλιστηρίου η απόδειξη των όρων μπορεί να γίνει και με μάρτυρες)]. Ανάλογη είναι και η ρύθμιση του άρθρου 130 ΚΑΔ, με το οποίο ορίζεται ότι «η σύμβαση αεροπορικής ασφαλίσεως αποδεικνύεται εγγράφως (ασφαλιστήριο)» Μάλιστα έχει κριθεί ότι η διάρκεια της ασφαλίσεως και η έκταση της ασφαλιστικής καλύψεως καθορίζονται από το ασφαλιστήριο, που έχει χαρακτήρα αποδεικτικό. Οι χειρόγραφοι ή δακτυλογραφημένοι όροι μπορούν να τροποποιούν τους γενικούς όρους του ασφαλιστηρίου. Από τον έντυπο αγγλικό όρο «marine cargo policy» (ασφαλιστήριο θαλασσίου φορτίου) δεν αποδεικνύεται ασφάλιση φορτίου, εφόσον από τους χειρόγραφους ή δακτυλόγραφους όρους προκύπτει ότι πρόκειται για ασφάλιση αεροπορικής μεταφοράς. (Εφ. Αθηνών 11680/1990, ΕΕΔ

1991, σελ. 280).

Ο νόμος προβλέπει ότι το ασφαλιστήριο πρέπει να περιέχει ορισμένα στοιχεία. Τα στοιχεία αυτά για την χερσαία ασφάλιση ορίζονται στο άρθρο 2 παρ. 3 ν. 2496/97 και είναι τα στοιχεία της ασφαλιστικής σύμβασης ως και ο τόπος και χρόνος έκδόσεως του ασφαλιστηρίου. Σ' ότι αφορά τη θαλάσσια ασφάλιση το άρθρο 258 ΚΙΝΔ παραπέμπει στα στοιχεία του άρθρου 192 ΕΝ και ήδη πλέον μετά την κατάργησή του στα στοιχεία που προβλέπει το άρθρο 2 παρ. 3 ν. 2496/97. Επίσης το άρθρο 258 ΚΙΝΔ απαιτεί να αναγράφεται το όνομα, το είδος, η χωριτικότητα και η ιθαγένεια του πλοίου. Τέλος σ' ότι αφορά την αεροπορική ασφάλιση τα απαιτούμενα στοιχεία προβλέπονται από την παρ. 2 του άρθρου 130 ΚΑΔ και για την περίπτωση ασφαλίσεως αεροσκάφους από την παρ. 3 του αυτού άρθρου.

Σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ. 1 εδ. γ ν. 2496/1997, το ασφαλιστήριο μπορεί να εκδοθεί και σε διαταγή ή στο κομιστή. Πρό της ισχύος της διατάξεως αυτής προεβλέπετο από το νόμο η δυνατότητα εκδόσεως του ασφαλιστηρίου ως ονομαστικού και εις διαταγήν. Βεβαίως και με τη νέα ρύθμιση είναι δυνατή η έκδοση ονομαστικού ασφαλιστηρίου. (Βλ. Β. Κιάντος, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 64)

Από τη διατύπωση του άρθρου 2 παρ. 2 ν. 2496/1997 προκύπτει ότι στην περίπτωση συμφωνίας προσωρινής καλύψεως προβλέπεται κατ' ανάλογο εφαρμογή η έκδοση «εγγράφου προσωρινής καλύψεως» για την απόδειξη των όρων της προσωρινής καλύψεως.

(iv).Υποχρέωση ειδοποίησεως ασφαλιστή.

Μία από τις υποχρεώσεις του λήπτη της ασφαλίσσεως, τόσο στη χερσαία όσο και στη θαλάσσια ασφάλιση είναι η υποχρέωσή του να γνωστοποιεί στον ασφαλιστή την επέλευση της ασφαλιστικής περιπτώσεως. Ειδικότερα, σύμφωνα με τ άρθρο 7 παρ. 1 εδ. α, ορίζεται ότι η άνω υποχρέωση του λήπτη της ασφαλίσσεως πρέπει να γίνεται εντός οκτώ (8) ημερών «από τότε που έλαβε γνώση της επέλευσης της ασφαλιστικής περίπτωσης». Εν προκειμένω πρέπει να λεχθεί ότι σύμφωνα με υποστηριζόμενη άποψη στην θεωρία, η έννοια της οκταημέρου προθεσμίας που τίθεται με την άνω διάταξη για την ειδοποίηση του ασφαλιστή δεν «διασφαλίζει» την αμέλειά του να γνωστοποιήσει στον ασφαλιστή την επέλευση της ασφαλιστικής περιπτώσεως ναί μεν εντός της νομίμου προθεσμίας, πλήν όμως καθυστερημένα. Κατά ταύτα θα πρέπει να το πράξει ανευ υπαιτίου βραδύτητας. Με άλλα λόγια εάν έμαθε το γεγονός της επελεύσεως της ασφαλιστικής περιπτώσεως την πρώτη ημέρα και γνωστοποιήσει αυτό την εβδόμη, δεν σημαίνει ότι δεν παραβίασε υπαίτια την εν λόγω υποχρέωσή του. Και αυτό διότι ο ασφαλιστής πρέπει να διαγνώσει αμέσως την ζημία και να αποφύγει αλλοιώσεις που μπορεί να προκληθούν από οποιοδήποτε γεγονός. (βλ. Ι. Ρόκας, Ιδιωτική ασφάλιση 1998, σελ. 119)-

Αντίθετα γίνεται δεκτό ότι ως προς τον ακριβή χρόνο ειδοποίησεως του ασφαλιστή, δεν γεννιέται ζήτημα δεδομένης της ρυθμίσεως του νόμου (οκταήμερος προθεσμία), όταν η πραγματοποίηση της ασφαλιστικής περιπτώσεως δεν διαρκεί πολύ (π.χ όταν πραγματοποιήθηκε έκρηξη). Εν προκειμένω ο λήπτης της ασφαλίσσεως υποχρεούται να γνωστοποιήσει το

γεγονός της πραγματο ποιήσεως του κινδύνου εντός οκτώ (8) ημερών αφ' ότου έλαβε γνώση. (Βλ. Β. Κιάντος, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 96 επ.)

Πρόβλημα όμως τίθεται όταν υπάρχει ασφαλιστική περίπτωση που διαρκεί ημέρες (π.χ σε περίπτωση πυρκαϊάς που διαρκεί). Εδώ το γράμμα του νόμου δεν επιτρέπει να προσδιορισθεί πότε αρχίζει η οκταήμερος προθεσμία. Πλήν όμως από το σκοπό του νόμου προκύπτει ότι η έναρξη της προθεσμίας συμπίπτει με την έναρξη της πραγματοποιήσεως της ασφαλιστικής περιπτώσεως, καθόσον ο ασφαλιστής με οδηγίες μπορεί να συντελέσει στη μείωση της ζημίας (βλ. Β. Κιάντος, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 97)

Περαιτέρω με την παρ. 2 του αυτού άρθρου 7 ορίζεται ότι «η υπαίτια παράβαση από τον λήπτη της ασφάλισης των υποχρεώσεων της παρ. 1 αυτού του άρθρου, παρέχει δικαίωμα στον ασφαλιστή να ζητήσει αποκατάσταση της ζημίας του».

Σ' ότι αφορά τη φύση του καθήκοντος ειδοποιήσεως του ασφαλιστή υποστηρίζεται ότι δεν αποτελεί ασφαλιστικό βάρος αλλά νομική υποχρέωση (βλ. Β. Κιάντος, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 97). Υποστηρίζεται και αντίθετη άποψη.

Ανάλογη είναι η ρύθμιση και στη θαλάσσια ασφάλιση, όπου με το άρθρο 278 ΚΙΝΔ ορίζεται ότι όταν πραγματοποιηθεί ο κίνδυνος «ο ησφαλισμένος οφείλει να γνωστοποιεί αμελητί εις τον ασφαλιστήν απάσας τα σχετικές ειδήσεις, υποχρεούμενος άλλως εις αποζημίωσιν». Η λέξη «αμελητί» σημαίνει ανευ υπαπίου βραδύτητος.

Οι διατάξεις των άρθρων 7 παρ. 1. 2496/1997 και 278 ΚΙΝΔ είναι ενδοτικού

δικαίου. Αυτό σημαίνει ότι μπορεί να συμφωνηθεί ο αποκλεισμός της υποχρέωσης του λήπτη της ασφάλισης να γνωστοποιήσει στον ασφαλιστή την επέλευση του ασφαλιστικού κινδύνου. (Βλ. Β. Κιάντος, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 103)

Στον ΚΑΔ δεν υφίσταται αντίστοιχη διάταξη των άρθρων 7 ν. 2496/97 και 278 ΚΙΝΔ. Ομως το άρθρο 138 ΚΑΔ παραπέμπει ευθέως σε αναλογική εφαρμογή των διατάξεων του ΚΙΝΔ για τη θαλάσσια ασφάλιση και του ΕΝ (ήδη ν.2496/97) για την ασφαλιστική σύμβαση, εφόσον δεν είναι ασυμβίβαστες με την αεροπορική ασφάλιση. Ερμηνευτικά και λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι η αεροπορική ασφάλιση παρουσιάζει περισσότερες ομοιότητες με την θαλάσσια, κρίνεται μάλλον προσφορότερη η αναλογική εφαρμογή του άρθρου 278 ΚΙΝΔ. (Πρβλ. Β. Κιάντος, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 416)

(ν). Παραγραφή.

1. Στις χερσαίες ασφαλίσσεις η παραγραφή των αξιώσεων που πηγάζουν από την ασφαλιστική σύμβαση, τόσο κατά του ασφαλιστού όσο και κατά του λήπτη της ασφάλισης, στις μεν ασφαλίσσεις ζημιών παραγράφεται μετά πάροδο τεσσάρων (4) ετών στις δε ασφαλίσσεις προσώπων μετά πάροδο πέντε (5) ετών από το τέλος του έτους στο οποίο γεννήθηκαν (άρθρο 10 ν. 2496/1997). (Βλ. Β. Κιάντος, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 177- Ι. Ρόκας, Ιδιωτική ασφάλιση 1998, σελ. 126)

Για την έναρξη της παραγραφής είναι απαραίτητο να υφίσταται η δυνατότητα δικαστικής επιδιώξεως της σύμφωνα με την ΑΚ 251. (Βλ. Β. Κιάντος, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 178- Α. Αργυριάδης, Στοιχεία Ασφαλιστικού Δικαίου 1986, σελ. 77)

2. Στη θαλάσσια ασφάλιση υφίσταται ανάλογη ρύθμιση με τη διαφορά ότι ο χρόνος παραγραφής είναι δύο (2) έτη. (άρθρα 290 αρ.2 και 291 εδ. 1).

3. Στην αεροπορική ασφάλιση τα της παραγραφής των σχετικών αξιώσεων της αεροπορικής ασφαλίσεως ρυθμίζονται από τα άρθρα 155 περ. ε και 156 ΚΑΔ, που έχουν το αυτό περιεχόμενο με τις αντίστοιχες διατάξεις του ΚΙΝΔ (290 αρ. 2 και 291 εδ. 1) και προβλέπεται ότι είναι δύο (2) έτη. (Βλ. Β. Κιάντος, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 181-)

Σημειωτέον ότι οι διατάξεις του ΑΚ περί παραγραφής εφαρμόζονται συμπληρωματικώς σε όλα τα είδη ασφαλίσεως, εφόσον δεν τροποποιούνται από τις διατάξεις του ν. 2496/97, ΚΙΝΔ και ΚΑΔ (βλ. Β. Κιάντος, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 179- Α. Αργυριάδης, Στοιχεία Ασφαλιστικού Δικαίου 1986, σελ. 77- Περισσότερα την αναστολή και διακοπή της παραγραφής σε όλα τα είδη ασφαλίσεως βλ. Β. Κιάντος, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 179επ.).

II. Ρυθμίσεις για τις ασφαλίσεις ζημιών.

Όπως ήδη έχει εκτεθεί, η ασφάλιση μεταφοράς πραγμάτων εντάσσεται συστηματικά στο πλαίσιο του δικαίου ασφαλίσεως ζημιών και δη ενεργητικού. Ως εκ τούτου διέπεται από κοινές ρυθμίσεις που ισχύουν σε κάθε ασφάλιση κατά ζημιών και αναφέρονται π.χ στο ασφαλιστικό συμφέρον, στις πιθανές μορφές της ασφαλιστικής συμβάσεως (πλήρης ασφάλιση, υπασφάλιση, υπερασφάλιση κλπ), το ασφάλισμα, τις ζημίες, τη διαδοχή κλπ. (Για την συστηματική κατάταξη των εν λόγω ρυθμίσεων βλ. Β. Κιάντο, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ, σελ. 183 επ.- Ανάλογη κατάταξη βλ. εις Ι. Ρόκα, Ιδιωτική ασφάλιση 1998, Κοινοί κανόνες για κάθε ασφάλιση ζημιών ενεργητικού, σελ.129 επ. ως και εις Α. Αργυριάδη, Στοιχεία Ασφαλιστικού Δικαίου 1986, σελ. 79 επ., Γενικές

αρχές ασφάλισης ζημίας)

III. Αρχή της καθολικότητας των ασφαλισμένων κινδύνων.

‘Όλα τα είδη ασφάλισης μεταφοράς πραγμάτων (χερσαίας, θαλασσίας και αεροπορικής) διέπονται από την αρχή της καθολικότητας των ασφαλισμένων κινδύνων. Μάλιστα η χερσαία ασφάλιση μεταφοράς πραγμάτων είναι η μόνη χερσαία ασφάλιση στην οποία ισχύει η αρχή της καθολικότητας αντί της αρχής της ειδικότητας των κινδύνων. Πιο συγκεκριμένα:

(i). Χερσαία ασφάλιση

Στην χερσαία ασφάλιση μεταφοράς πραγμάτων εφαρμόζεται η αρχή της καθολικότητας των ασφαλισμένων κινδύνων. Πιο συγκεκριμένα σύμφωνα με το άρθρο 20 παρ. 1 ν. 2496/97 «η ασφάλιση μεταφοράς πραγμάτων περιλαμβάνει τις ζημιές που προκαλούνται από όλους τους κινδύνους που δεν έχουν εξαιρεθεί, από τους οποίους απειλούνται τα πράγματα...».

Τέτοιοι κίνδυνοι π.χ είναι η κλοπή, πυρκαϊά, οι ζημιές από τη σύγκρουση μεταφορικών μέσων κλπ. Εξαιρούνται της ασφαλιστικής καλύψεως κίνδυνοι που συνεφωνήθησαν μεταξύ των συμβαλλομένων ή κίνδυνοι που εξαιρούνται ρητά από τον νόμο όπως οι πολεμικοί, σύμφωνα με το άρθρο 13 παρ. 1 ν, 2496/97 (βλ. Β. Κιάντο, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 311 – Α. Αργυριάδη, Στοιχεία ασφαλιστικού Δικαίου, σελ. 99)

Η ρύθμιση του νόμου σ’ ότι αφορά την αρχή της καθολικότητας των ασφαλισμένων κινδύνων είναι ενδοτική. Τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να ρυθμίσουν την ασφαλιστική σχέση τους διαφορετικά και να εφαρμόσουν την αρχή της ειδικότητας των ασφαλισμένων κινδύνων. Ετσι είναι δυνατή π.χ

στην οδική μεταφορά η ασφάλιση κινδύνων κατά αλλοιώσεως νωπών κρεάτων εξ αιτίας ειδικών περιπτώσεων βλάβης του ψυκτικού μηχανήματος, η οποία αποτελεί ασφάλιση ειδικών κινδύνων ((βλ. Πολλές Πρωτ. Αθηνών 17328/1983, ΕΕΔ 1984, σελ. 301, ΑΠ 27/1992 (Ολομ.), ΕΕΔ 1995, σελ. 75)

(ii). Θαλάσσια ασφάλιση

Για τους ασφαλισμένους κινδύνους στη θαλάσσια ασφάλιση προβλέπει το άρθρο 269 παρ. 1 ΚΙΝΔ, σύμφωνα με το οποίο «ο ασφαλιστής ενέχεται δια της απωλείας και ζημίας αιτίες προκαλούνται εξ οιαδήποτε γεγονότος συμβάντος κατά πλούν, συμπεριλαμβανομένης και της κλοπής». Και εν προκειμένω εφαρμόζεται η αρχή της καθολικότητας των ασφαλισμένων κινδύνων. Τα γεγονότα, στα οποία αναφέρεται η ως άνω διάταξη είναι π.χ η θαλασσοταραχή, η βροχή, προσάραξη, βύθιση, ναυταπάτη, ακόμη και το πταίσμα του πλοιάρχου ή του πληρώματος του πλοίου, σύμφωνα με τη ρητή πρόβλεψη του άρθρου 274 ΚΙΝΔ. Δηλ. περιλαμβάνονται όλα τα γεγονότα που μπορεί να συμβούν σε ένα θαλασσινό ταξίδι (θαλάσσιοι κίνδυνοι σε ευρεία έννοια) –(βλ. Α. Αργυριάδη, Στοιχεία ασφαλιστικού Δικαίου, σελ. 111)

Πρέπει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με το άρθρο 269 παρ. 1 «δεν καλύπτεται κάθε ζημία ή απώλεια στις ασφαλίσεις του πλοίου ή του φορτίου, που είναι οι κυριότερες θαλάσσιες ασφαλίσεις. Πραγματικά καλύπτονται μόνο οι ζημίες και οι απώλειες που προκαλούνται στα αντικείμενα του ασφαλισμένου συμφέροντος». Στην περίπτωση βέβαια πλήρους ασφαλίσεως, καλύπτονται όλες οι ζημίες ή οι απώλειες. (βλ. Β. Κιάντο, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 244)

Σύμφωνα με το άρθρο 272 ΚΙΝΔ δεν καλύπτονται ζημίες που προέρχονται

από πολεμική πράξη. Επίσης με την ασφαλιστική σύμβαση είναι δυνατός ο αποκλεισμός από την ασφαλιστική κάλυψη ορισμένων ζημιών ή απωλειών. Και τούτο γιατί η διάταξη του άρθρου 269 ΚΙΝΔ είναι ενδοτικού δικαίου. Τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να διαμορφώνουν την ασφαλιστική κάλυψη σύμφωνα με την δική τους επιθυμία. (βλ. Β. Κιάντο, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 244).

(iii). Αεροπορική ασφάλιση

Όπως και στα αμέσως προηγούμενα είδη ασφαλίσεως μεταφοράς πραγμάτων έτσι και στην αεροπορική ασφάλιση μεταφοράς πραγμάτων εφαρμόζεται η αρχή της καθολικότητας των ασφαλισμένων κινδύνων. Πιο συγκεκριμένα σύμφωνα με το άρθρο 129 ΚΑΔ «Αντικείμενο της αεροπορικής ασφάλισης μπορεί να αποτελέσει κάθε έννομο συμφέρον που εκτίθεται σε αεροπορικούς κινδύνους, στο οποίο περιλαμβάνεται και το ελπιζόμενο κέρδος.»

Υποστηρίζεται ότι η διατύπωση του άρθρου 130 παρ. 2 περ. ε, σύμφωνα με την οποία το ασφαλιστήριο πρέπει να περιέχει και τους κινδύνους που αποδέχεται ο ασφαλιστής, δεν κάμπει την αρχή της καθολικότητας. Οντως εν προκειμένω ο ασφαλιστής μπορεί να εξαιρέσει ορισμένους κινδύνους η και να συμφωνήσει να αναλάβει ορισμένους μόνο κινδύνους που θα αναφέρει το ασφαλιστήριο (βλ. Β. Κιάντο, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 353)

Ως καλυπτόμενοι κίνδυνοι αναφέρονται «η κλοπή των μεταφερομένων πραγμάτων, η πτώση του αεροσκάφος λόγω βλάβης των κινητήρων του, η βλάβη ή καταστροφή των μεταφερομένων πραγμάτων από πυρκαϊά, κτλ» (βλ. Β. Κιάντο, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 353).

Γ. ΕΙΔΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

Στο παρόν κεφάλαιο θα επιχειρηθεί η παρουσίαση βασικών ζητημάτων που αφορούν και τα τρία είδη ασφάλισης μεταφοράς πραγμάτων με κύρια αναφορά στην χερσαία ασφάλιση μεταφοράς πραγμάτων.

I. Χερσαία ασφάλιση μεταφοράς πραγμάτων.

Εν προκειμένω θα γίνει αναφορά στα ζητήματα της ασφαλιστικής αξίας, στην έναρξη και λήξη της ασφάλισης ως και στην επίταση του κινδύνου.

(i). Ασφαλιστική αξία

Κατ' αρχήν ως ασφαλιστική αξία προσδιορίζεται εννοιολογικώς η αξία του ασφαλιστικού συμφέροντος, δηλ. της συγκεκριμένης σχέσεως που συνδέει το πρόσωπο προς το πράγμα. Η αξία δε αυτή συμπίπτει κατά κανόνα με την αντικειμενική τρέχουσα αξία του πράγματος (βλ. Ι. Ρόκα, Ιδιωτική ασφάλιση 1998, σελ. 138)

Ο νόμος 2496/1997 (άρθρο 20 παρ. 4) ορίζει ότι «βάση του υπολογισμού του ασφαρίσματος είναι η αξία των πραγμάτων, όπως προσδιορίζεται στο άρθρο 16 του παρόντος, που είχαν στον τόπο και το χρόνο κατά τον οποίο έγιναν δεκτά προς μεταφορά. Στην αξία αυτή μπορούν να προστίθενται και οι δαπάνες μεταφοράς, οι τελωνειακοί δασμοί, οι λοιπές επιβαρύνσεις και το προσδοκώμενο κέρδος». Περαιτέρω στο άρθρο 16 παρ. 1 του αυτού νόμου ορίζεται ότι «1. Στην ασφάλιση κατά ζημιών πραγμάτων, αν δεν συμφωνήθηκε κάτι άλλο, βάση υπολογισμού του ασφαρίσματος είναι η τρέχουσα αξία ή, αν δεν υπάρχει, η συνηθισμένη αξία αυτών κατά τον χρόνο

επέλευσης του κινδύνου» 2. Το ασφάλισμα καθορίζεται από την αντιπαραβολή της αξίας του πράγματος πριν και μετά την πραγματοποίηση του κινδύνου.»

Υποστηρίζεται ότι η ασφάλιση μεταφοράς, επειδή ασκείται συνήθως από εμπόρους, που βεβαίως επιδιώκουν το κέρδος, θα έπρεπε κατά κανόνα να καλύπτει την αξία των μεταφερομένων πραγμάτων στον τόπο προορισμού ώστε με τον ορισμό του ασφαλιστικού ποσού να ασφαρίζεται η επιχείρηση που ναυάγησε. (βλ. Β. Κιάντο, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 312)

Πλήν όμως ο νομοθέτης όρισε ως κρίσιμη ασφαλιστική αξία εκείνη που είχαν τα ασφαλισθέντα στον τόπο που έγιναν δεκτά προς μεταφορά. Ακριβώς σ' αυτήν την αξία, μετά από συμφωνία, είναι δυνατόν να προστεθούν αξίες ώστε τελικώς να ασφαρίζεται εκείνη στον τόπο προορισμού. (βλ. Β. Κιάντο, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 312)

Ειδικώς σ' ότι αφορά το προσδοκώμενο κέρδος για το οποίο παρέχεται η δυνατότητα ρητά από το νόμο να προστεθεί στην ασφαλιστική αξία, υποστηρίζεται ότι ακόμη και να μη προεβλέπετο ρητά από το άρθρο 20 παρ. 1 εδ. β ν. 2496/97, η ασφάλισή του θα ήταν δυνατή σύμφωνα με το άρθρο 11 παρ. 2 ν. 2496/97, που ορίζει ότι «Η ζημιά της ασφαλισμένης περιουσίας μπορεί να συνίσταται στη βλάβη ή στην απώλεια αγαθών, απαιτήσεων και κερδών.....» (βλ. Β. Κιάντο, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 314)

Η κάλυψη του προσδοκωμένου - ελπιζομένου κέρδους στην ασφάλιση μεταφοράς, προϋποθέτει συμφωνία μεταξύ του ενεργούντος την ασφάλιση προσώπου και του ασφαλιστού. Ομως δεν απαιτείται συμφωνία αποτιμήσεως του. Η συμφωνία αποτιμήσεως έχει ως σκοπό να

αποφεύγονται διενέξεις για το ύψος του ελπιζομένου κέρδους και γενικότερα για την αξία των εμπορευμάτων στον τόπο προσορισμού χωρίς αυτό. Η αποτίμηση μπορεί να γίνει στο ασφαλιστήριο. (βλ. Β. Κιάντο, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 315).

Τέλος η συμφωνία για κάλυψη του ελπιζομένου κέρδους μπορεί να περιλαμβάνεται στην ασφαλιστική σύμβαση ή να πραγματοποιείται με αυτοτελή σύμβαση. (βλ. Β. Κιάντο, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 315-316)

(ii). Εναρξη και λήξη της ασφαλίσεως

Ο νόμος 2496/1997 προβλέπει την έναρξη και λήξη της ασφαλίσεως μεταφοράς πραγμάτων στο άρθρο 20 παρ. 1. Πιο συγκεκριμένα στην εν λόγω παράγραφο ορίζεται ότι «1. Η ασφάλιση μεταφοράς πραγμάτων περιλαμβάνει τις ζημιές που προκαλούνται από όλους τους κινδύνους που δεν έχουν εξαιρεθεί, από τους οποίους απειλούνται τα πράγματα, κατά το χρονικό διάστημα από την εκ μέρους του μεταφορέα απόκτηση του διακαιώματος διάθεσης αυτών με σκοπό τη μεταφορά, μέχρι την απώλειά του εξαπίας τερματισμού της μεταφοράς με οποιονδήποτε τρόπο».

Η εν λόγω διάταξη είναι ενδοτικού δικαίου και έτσι είναι δυνατή η επίτευξη συμφωνίας για τον καθορισμό άλλου χρονικού σημείου έναρξεως και λήξεως της ασφαλιστικής καλύψεως. Με αυτό το δεδομένο είναι έγκυρη η συμφωνία έναρξεως της ασφαλιστικής καλύψεως από της παραδόσεως των προς μεταφοράν πραγμάτων στο μεταφορέα από τις αποθήκες του ενεργούντος την ασφάλιση προσώπου και η λήξη αυτής με την παράδοση των πραγμάτων στην αποθήκη του παραλήπτη, εφόσον βεβαίως την ασφάλιση

ενεργεί ο παραλήπτης. (βλ. Β. Κιάντο, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 316)

Για την ακρίβεια έχει ερμηνευθεί ότι «η ουσιαστική έναρξη της της ασφαλίσεως λαμβάνει χώρα με την παράδοση των πραγμάτων για μεταφορά, αφού από τότε αποκτά το «δικαίωμα διάθεσης με σκοπό τη μεταφορά». Παράδοση σημαίνει μεταβίβαση της κατοχής των ασφαλισμένων πραγμάτων από το ενεργούν την ασφάλιση πρόσωπο ή τους προστηθέντες του στο μεταφορέα ή τους προστηθέντες του. (βλ. Β. Κιάντο, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 316)

Αντιστοίχως «η ουσιαστική λήξη της ασφαλιστικής συμβάσεως μεταφοράς πραγματοποιείται κατά την παράδοση των αντικειμένων του ασφαλισμένου συμφέροντος στον τόπο προορισμού δεδομένου ότι από τότε τερματίζεται η μεταφορά». Η εν λόγω παράδοση πρέπει να γίνει στο πρόσωπο που ορίζει το ενεργούν την ασφάλιση πρόσωπο στον τόπο προορισμού που επίσης ορίζει το ίδιο πρόσωπο. (βλ. Β. Κιάντο, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 317)

Στην περίπτωση που χρησιμοποιηθεί παραγγελιοδόχος μεταφοράς, ως πρόσωπο προστηθέν του μεταφορέα, η ουσιαστική έναρξη της ασφαλίσεως θα γίνει από την παράδοση των πραγμάτων σ' αυτόν (παραγγελιοδόχο), θέση συνεπής προς την διάταξη του άρθρου 20 παρ. 1 ν. 2496/1997. (βλ. Β. Κιάντο, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 317)

Τέλος πρέπει να επισημανθεί και πάλι ότι η διάταξη του άρθρου 20 παρ. 1 ν. 2496/1997 ισχύει εφόσον δεν υπάρχει αντίθετη συμφωνία. Ετσι είναι δυνατή μεταξύ των συμβαλλομένων η επίτευξη συμφωνίας κατά την οποία η κάλυψη του κινδύνου θα αρχίζει από συγκεκριμένη ημερομηνία και θα λήγει σε άλλη που επίσης θα ορίζεται.

(iii). Επίταση του κινδύνου

Με το άρθρο 20 παρ. 3 ν 2496/1997 ορίζεται ότι «παρεκκλίσεις, διακοπές και άλλες αλλαγές στη διαδρομή και στο μεταφορικό μέσο δεν επιδρούν στην ευθύνη του ασφαλιστή, εκτός εάν τις προκάλεσε ή τις ενέκρινε ο λήπτης της ασφάλισης ή ο ασφαλισμένος μολονότι δεν ήταν αναγκαίες, οπότε εφαρμόζεται το άρθρο 4 του παρόντος (επίταση του κινδύνου)». Το άρθρο 4 καθιερώνει υποχρέωση του λήπτη της ασφαλίσεως κατά τη διάρκεια της συμβάσεως, να ενημερώσει τον ασφαλιστή εντός δέκα τεσσάρων (14) ημερών «από τότε που περιήλθε σε γνώση του, κάθε στοιχείο ή περιστατικό, το οποίο μπορεί να επιφέρει σημαντική επίταση του κινδύνου, σε βαθμό που, αν ο ασφαλιστής το γνώριζε, δεν θα είχε συνάψει την ασφάλιση ή δεν θα την είχε συνάψει με τους ίδιους όρους.» (παρ. 1). Με την παρ. 2 εδ. 1 του αυτού άρθρου παρέχεται η δυνατότητα στον ασφαλιστή ή να καταγγείλει την σύμβαση ή να ζητήσει την τροποποίησή της.

Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι ο εάν λήπτης της ασφαλίσεως προκαλέσει μη αναγκαίες αλλαγές στην μεταφορά και δεν τις γνωστοποιήσει στον ασφαλιστή, τότε μόνο έχει εφαρμογή το άρθρο 4 του ν. 2496/1997. Κατά ταύτα αναγκαίες για την μεταφορά αλλαγές, ανεξαρτήτως του ότι με αυτές επέρχεται επίταση του κινδύνου, δεν ασκούν επιρροή στην ευθύνη του ασφαλιστή.

Τέτοιες αλλαγές γίνεται δεκτό ότι είναι π.χ η αλλαγή της διαδρομής όταν στην οδό εκτελούνται δημόσια έργα και εξ αυτού του λόγου δεν είναι δυνατή η διέλευσή της. Επίσης και το μεταφορικό μέσο μπορεί να αλλάξει στην

περίπτωση π.χ που ο σιδηροδρομικός συρμός πρέπει να διακόψει την πορεία του λόγω καταστροφής μίας γέφυρας της σιδηροδρομικής διαδρομής και έτσι συνεχίζεται η μεταφορά οδικώς. (βλ. Β. Κιάντο, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 317)

Στο σημείο αυτό πρέπει να λοιπόν διακρίνουμε τις ακόλουθες περιπτώσεις.

1. Αν η διακοπή ή αλλαγή που προβλέπεται στο άρθρο 20 παρ. 3 ήταν αναγκαία για την εκτέλεση της μεταφοράς αλλά αυτή έγινε από ππαίσμα του ενεργούντος την ασφάλιση προσώπου τότε όντως υφίσταται επίταση του κινδύνου και εφαρμόζεται το άρθρο 4.
2. Αν στην αυτή περίπτωση τα περιστατικά (αναγκαία διακοπή – αλλαγή) πραγματοποιήθηκαν λόγω δόλου ή βαρείας αμελείας του μεταφορέα ή του προστηθέντος του, τότε θα εφαρμοσθεί το άρθρο 20 παρ. 2, δεδομένου ότι ο μεταφορέας δεν θεωρείται εκπρόσωπος του λήπτη της ασφαλίσεως,, Στην δε παρ. 2 του άρθρου 20 ορίζεται ότι «Ο ασφαλιστής ευθύνεται κι αν ο κίνδυνος επήλθε από δόλο ή βαρεία αμέλεια του μεταφορέα ή των προστηθέντων του». (βλ. Β. Κιάντο, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 317)

II. Θαλάσσια ασφάλιση μεταφοράς φορτίου.

Η ασφάλιση φορτίου είναι ασφάλιση ενεργητικού με ασφαλισμένο συμφέρον το συμφέρον του κυρίου του φορτίου. Φορτίο δε είναι κινητά πράγματα μεταφερόμενα στη θάλασσα. (βλ. Α. Αργυριάδη, Στοιχεία Ασφαλιστικού Δικαίου 1986, σελ. 118)

(i). Ασφαλιστική αξία στην ασφάλιση φορτίου

Σύμφωνα με το άρθρο 268 παρ. 1 ΚΙΝΔ στην ασφάλιση φορτίου «Το

ασφάλισμα καθορίζεται κατά την αξίαν ήν είχαν τα ασφαλισθέντα καθ' όν χρόνον ήρξατο η ασφαλιστική κάλυψις, επί δε του φορτίου προστίθενται τα έξοδα φορτώσεως και εκφορτώσεως, ο ναύλος και το ασφάλιστρον». Επομένως στην ασφάλιση φορτίου δεν λαμβάνεται υπ' όψιν μόνο η αξία αυτού κατά την έναρξη της ασφαλιστικής καλύψεως αλλά προστίθενται σ' αυτή τα έξοδα φορτώσεως και εκφορτώσεως, του ναύλου και του ασφαλίστρου.

Τις περισσότερες φορές το φορτίο είναι εμπόρευμα και συνήθως ως αξία του κατά την έναρξη της ασφαλίσεως λαμβάνεται αυτή της τιμολογιακής του αξίας. (βλ. Α. Αργυριάδη, Στοιχεία Ασφαλιστικού Δικαίου 1986, σελ. 118).

Σ' όπι αφορά τα έξοδα φορτώσεως και εκφορτώσεως αυτά προστίθενται στην αξία του φορτίου κατά την έναρξη της ασφαλιστικής καλύψεως, αν έχουν καταβληθεί ή οφείλονται μέχρι την πραγματοποίηση της ασφαλιστικής περιπτώσεως. Το ίδιο ισχύει και για τον ναύλο. Γίνεται δεκτό ότι για την ανεύρεση της αξίας των εξόδων φορτώσεως κλπ. πρέπει να λαμβάνεται υπ' όψιν η αντικειμενική αξία πρὸς αποφυγήν καταχρήσεων. (βλ. Β. Κιάντο, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 341)

Παράλληλα με το φορτίο ή ανεξάρτητα από αυτό μπορεί να ασφαλισθεί το ελπιζόμενο κέρδος, σύμφωνα με το άρθρο 259 ΚΙΝΔ, από την άφιξη του φορτίου στον τόπο προορισμού. Στην ασφάλιση ελπιζομένου κέρδους γίνεται ανάλογος εφαρμογή των διατάξεων για την ασφάλιση φορτίου (βλ. Α. Αργυριάδη, Στοιχεία Ασφαλιστικού Δικαίου 1986, σελ. 119).

Τέλος πρέπει να αναφερθεί ότι είναι δυνατή κατ' άρθρον 268 παρ. 2 ΚΙΝΔ η αποτίμηση του ασφαλίσματος εφόσον αυτή έγινε δεκτή από τον ασφαλιστή

στο ασφαλιστήριο.

(ii). Διάρκεια (έναρξη – λήξη)

Ο κανόνας στην ασφάλιση φορτίου είναι η ασφάλιση κατά ταξίδι. Οντως σύμφωνα με το άρθρο 264 παρ. 1 ΚΙΝΔ προβλέπεται ότι η ασφαλιστική κάλυψη αρχίζει με την έναρξη της φορτώσεως και συγκεκριμένα όταν το φορτίο πάψει να ακουμπά στη ξηρά και λήγει όταν αυτό εναποτεθεί στη ξηρά στο λιμάνι προορισμού, εν πάση δε περιπτώσει τριάντα ημέρες από μετά την άφιξη στο λιμάνι αυτό. Επέκταση της καλύψεως έχουμε, σύμφωνα με το άρθρο 264 παρ. 2), και στο χρονικό διάστημα που τα πράγματα παραμένουν σε φορτηγίδες, όμως μόνο στην περίπτωση που αυτό είναι σύμφωνο με τις τοπικές συνήθειες. Η διάταξη του άρθρου 264 ΚΙΝΔ είναι ενδοτικού δικαίου. Επιτρέπονται λοιπόν και άλλες συμφωνίες όπως παράδοση του φορτίου με τη ρήτρα «από αποθήκη σε αποθήκη» (βλ. Α. Αργυριάδη, Στοιχεία Ασφαλιστικού Δικαίου 1986, σελ. 119)

(iii). Επίταση κινδύνου

Αντίστοιχη διάταξη προς αυτή του άρθρου 4 ν. 2496/97 στην θαλάσσια ασφάλιση είναι το άρθρο 273 ΚΙΝΔ, η οποία ορίζει ότι «εάν εκ της πράξεως του ησφαλισμένου επήλθεν αλλαγή της πλεύσεως, του πλου ή του πλοίου, ο ασφαλιστής έκτοτε δεν ενέχεται, αποκερδαίνει δε το ασφάλιστρον. Η αντικατάσταση του πλοιάρχου, καθ' εαυτήν, δεν επάγεται την απαλλαγήν του ασφαλιστού».

Από την διατύπωση του άρθρου 273 ΚΙΝΔ προκύπτει ότι με αυτό απαριθμούνται περιοριστικά οι περιπτώσεις μεταβολής του κινδύνου με πράξη του ασφαλισμένου (αλλαγή πλού ή πλοίου). Επομένως στις

περιπτώσεις που δεν προβλέπονται από το άρθρο 273 ΚΙΝΔ θα τύχει εφαρμογής το άρθρο 4 ν. 2496/97. (βλ. Β. Κιάντο, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 128 επ.)

Γίνεται δεκτό ότι οι συμβαλλόμενοι μπορούν να συμφωνήσουν ότι στη θαλάσσια ασφάλιση θα ισχύσει μόνο το άρθρο 273 ΚΙΝΔ ακόμη δε ότι ο ασφαλιστής μπορεί να παραιτηθεί της εφαρμογής του άρθρου 4 ν. 2496/97. (βλ. Β. Κιάντο, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 128 -129)

Από την εφαρμογή μόνο του άρθρου 273 ΚΙΝΔ ευνοείται ο λήπτης της ασφαλίσεως. Το αντίθετο ισχύει αν εφαρμοσθεί το άρθρο 4 ν. 2496/97. Και τούτο διότι το άρθρο 273 ΚΙΝΔ αναφέρεται σε μεταβολή του κινδύνου μόνο από πράξεις του ασφαλισμένου, το δε άρθρο 4 αφορά οποιαδήποτε μεταβολή του κινδύνου. (βλ. Β. Κιάντο, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 129)

III. Αεροπορική ασφάλιση μεταφοράς πραγμάτων.

Η αεροπορική ασφάλιση μεταφοράς πραγμάτων είναι προαιρετική και δεν υπάγεται στη ρύθμιση του άρθρου 137 ΚΑΔ, ρυθμίζεται δε από τα άρθρα 133 και 134 ΚΑΔ.

(i). Ασφαλιστική αξία

Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 134 ΚΑΔ ορίζεται ότι «Στην ασφάλιση πραγμάτων το ασφάλισμα καθορίζεται σύμφωνα με την αξία τους στον τόπο και κατά το χρόνο της εκφόρτωσης».

Γίνεται δεκτό ότι ως τόπος εκφορτώσεως είναι αυτός του τόπου προορισμού των μεταφερομένων πραγμάτων.

Στη ρύθμιση του άρθρου 134 καλύπτεται και το ελπιζόμενο κέρδος, χωρίς

ιδιαίτερη συμφωνία γι' αυτό αν βεβαίως ο τόπος εκφορτώσεως είναι ο τόπος προορισμού και ο χρόνος εκφορτώσεως είναι εκείνος της πωλήσεως των μεταφερομένων στο τόπο εκφορτώσεως.

Ως αξία των μεταφερομένων γίνεται δεκτή η αγοραία αξία και είναι αυτή της χονδρικής ή λιανικής αναλόγως αν πρόκειται για χονδρική ή λιανική πώληση.

Και η διάταξη του άρθρου 134 ΚΑΔ είναι ενδοτικού δικαίου. (βλ. Β. Κιάντο, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 3755 επ.)

Ειδικώς για την κάλυψη του ελπιζόμενου κέρδους δεν απαιτείται συμφωνία.

Όμως αυτό μπορεί να αποκλεισθεί με ιδιαίτερη συμφωνία. Γίνεται δεκτό ότι στην αεροπορική ασφάλιση ασφαλιζεται και το διαφυγόν κέρδος που δεν αποτελεί ελπιζόμενο κέρδος όπως συμβαίνει στην περίπτωση εργοστασίου που αργεί γιατί δεν έφθασε έγκαιρα η πρώτη ύλη. Εν προκειμένω ασφαλιζεται και η ζημία που υφίσταται ο εργοστασιάρχης από αυτή την αιτία.

(βλ. Β. Κιάντο, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 375 επ.).

(ii). Διάρκεια (έναρξη – λήξη)

Σύμφωνα με το άρθρο 133 παρ. 1 ΚΑΔ ορίζεται ότι «Σε περίπτωση ασφάλισης των μεταφερομένων πραγμάτων, η ασφαλιστική κάλυψη αρχίζει από τότε που παρέλαβε ο μεταφορέας και λήγει με την παράδοση στον παλαλήπτη και οπωσδήποτε μετά πέντε ημέρες από την απόθεση του φορτίου στις αποθήκες του αεροδρομίου προορισμού». Από τη διατύπωση του εν λόγω άρθρου συνάγεται ότι αυτό έχει ανάλογη ρύθμιση με το άρθρο 262 παρ. 1 ΚΙΝΔ.

Η ρύθμιση του άρθρου 133 παρ. 1 προσιδιάζει στην κατά ταξίδι ασφάλιση

των μεταφερομένων πραγμάτων και καθορίζει την έναρξη και λήξη αυτού. Για την κατά χρόνο ασφάλιση των μεταφερομένων πραγμάτων θα εφαρμοσθεί αναλογικώς το άρθρο 262 ΚΙΝΔ κατά παραπομπήν από το 138 ΚΑΔ. (βλ. Β. Κιάντο, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 369 επ.).

(iii). Μεταβολή του κινδύνου

Το άρθρο 133 παρ. 2 ΚΑΔ προβλέπει αναγκαστική μεταβολή του κινδύνου ορίζοντας ότι «Αν το αεροσκάφος δεν μπορεί να συνεχίσει το ταξίδι και τα ασφαλισμένα πράγματα μεταφορτώθηκαν σε άλλο μεταφορικό μέσο, η ασφάλιση καλύπτει και τους κινδύνους της μεταφοράς αυτής.».

Προϋπόθεση εφαρμογής της άν διατάξεως είναι το αεροσκάφος να στερείται της δυνατότητας συνεχίσεως του ταξιδιού. Τέτοια περίπτωση μπορεί να είναι η βλάβη των μηχανών του αεροπλάνου. Σε περίπτωση όμως που η μη συνέχιση του ταξιδιού οφείλεται σε ππαίσμα του ασφαλισμένου, γιατί π.χ δεν κατέβαλε κατά την συμφωνία τον ναύλο προκαταβολικά, θα θεωρηθεί υπαίτιος της προκλήσεως της ασφαλιστικής περιπτώσεως και έτσι δεν θα είναι δυνατή η εκ μέρους του αξίωση της ασφαλιστικής αποζημιώσεως από τον ασφαλιστή (βλ. Β. Κιάντο, Ασφαλιστικό Δίκαιο 1999, σελ. 373 επ.)

ΑΝΤΙ ΕΠΙΛΟΓΟΥ

Σημειώνεται ότι η επιλογή των θεμάτων της εργασίας δεν συνεπάγεται και την αξιολόγησή τους από άποψη σπουδαιότητας.