



**ΝΟΜΙΚΗ ΣΧΟΛΗ**

Π.Μ.Σ.: ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

ΕΙΔΙΚΕΥΣΗ: ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΟ ΕΤΟΣ: 2019 - 2020

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

του Ιωάννη Αγαθαγγέλου του Νικολάου

**A.M.: 7340010619001**

**Η Δευτερογενής Περιγραφή του Κινδύνου στο Δίκαιο της Θαλάσσιας  
Ασφάλισης με έμφαση στον Θεσμό των “Warranties”**

**Επιβλέπων:**

Επίκουρος Καθηγητής Χριστοδούλου Δημήτριος

Αθήνα, 30/11/2020

Copyright © [Ιωάννης Αγαθαγγέλου, Νοέμβριος 2020]

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας εργασίας, εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα.

Οι απόψεις και θέσεις που περιέχονται σε αυτήν την εργασία εκφράζουν τον συγγραφέα και δεν πρέπει να ερμηνευθεί ότι αντιπροσωπεύουν τις επίσημες θέσεις του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών.

## Περιεχόμενα

<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....</b>	<b>5</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: Η ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΣΤΟ ΑΓΓΛΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ.....</b>	<b>8</b>
<b>ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ: Ο ΘΕΣΜΟΣ ΤΩΝ WARRANTIES.....</b>	<b>8</b>
1.1.ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ. ....	9
1.2. Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ WARRANTIES .....	10
1.3. ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΚΑΙ ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ .....	12
1.4. ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ WARRANTIES – ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ EXPRESS & IMPLIED. ....	16
1.4.1. Διακρίσεις ανάλογα με το χρονικό σημείο που εκπληρώνεται η υπόσχεση του ασφαλισμένου και ανάλογα με την φύση της δέσμευσης. ....	16
1.4.2. Express - Implied warranties. ....	16
1.4.2.1. Implied warranties. ....	16
1.4.2.2. Express warranties. ....	23
1.5. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ WARRANTIES. ....	26
1.5.1. ΑΥΣΤΗΡΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ (strict compliance) .....	26
1.5.2. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΕΙΤΕ ΘΕΩΡΕΙΤΑΙ ΟΥΣΙΩΔΗΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΙΝΔΥΝΟ ΕΙΤΕ ΟΧΙ (immateriality) .....	28
1.5.3. ΑΠΑΙΤΗΣΗ ΑΙΤΙΩΔΟΥΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ; .....	28
1.5.4. ΑΠΟΛΥΤΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΤΗΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΗΣ ΠΟΥ ΑΝΑΛΗΦΘΗΚΕ .....	29
1.5.5. ΕΝΝΟΜΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗΣ ΤΩΝ WARRANTIES. ....	31
1.5.6. ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗΣ; .....	35
<b>ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ: ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗ ΤΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΤΩΝ WARRANTIES (ΙΑ 2015).....</b>	<b>37</b>
2.1. ΚΡΙΤΙΚΗ ΤΟΥ ΠΑΛΑΙΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ .....	37
2.2. ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΕΛΑΦΡΥΝΣΗΣ ΤΩΝ ΑΥΣΤΗΡΩΝ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΤΗΣ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗΣ ΤΩΝ WARRANTIES. ....	39
2.2.1. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΩΝ. ....	39
2.2.1.1. Συσταλτική ερμηνεία. ....	39
2.2.1.2. Υιοθέτηση εναλλακτικού χαρακτηρισμού του υπό κρίση όρου. ....	40
2.2.1.3. Ο ρόλος των δικαστηρίων στον Καναδά και τις ΗΠΑ. ....	41
2.2.2. ΑΥΤΟΡΥΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ .....	42
2.2.2.1. Η ρήτρα πρόσθετης ασφαλιστικής κάλυψης (Held covered clause). ....	42
2.2.2.2. Ρήτρα “Inchmaree” .....	42
2.2.2.3. International hull clauses 2003. ....	43
2.2.2.4. Statement of General Insurance Practice 1986. ....	44
2.3. Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗΣ – INSURANCE ACT 2015 .....	44
<b>ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ: ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΟΥ ΠΑΛΑΙΟΥ (ΜΙΑ 1906) ΚΑΙ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ (ΙΑ 2015).....</b>	<b>47</b>

3.1. Η ΡΗΤΡΑ «ΒΑΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ» (BASIS OF THE CONTRACT CLAUSE).....	47
3.2. ΑΝΑΣΤΟΛΗ ΤΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ ΚΑΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗΣ.....	48
3.3. ΑΠΩΛΕΙΑ ΠΟΥ ΣΗΜΕΙΩΘΗΚΕ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΑΝΑΣΤΟΛΗΣ ΤΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ ΛΟΓΩ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗΣ WARRANTY ΠΟΥ ΔΕΝ ΣΧΕΤΙΖΕΤΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΩΛΕΙΑ.....	50
3.4. ΕΠΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΟ ΠΑΛΑΙΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ (CONTRACTING OUT).....	52
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ: Η ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΣΤΗ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ.....</b>	<b>55</b>
<b>ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ: ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ.....</b>	<b>55</b>
1.1.ΤΟ ΑΜΕΤΑΒΛΗΤΟ ΤΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ .....	55
1.2.Η ΣΥΜΒΑΤΙΚΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΙ ΤΑ ΟΡΙΑ ΤΗΣ.....	57
<b>ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ: ΕΚΦΑΝΣΕΙΣ ΤΗΣ ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΟΥΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗΣ ΤΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ .....</b>	<b>61</b>
2.1. ΣΥΜΒΑΤΙΚΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ ΒΑΡΗ. ....	61
2.2. ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΑΛΥΨΗ. ....	63
2.2.1. Νόμιμες εξαιρέσεις.....	63
2.2.2. Συμβατικές εξαιρέσεις.....	64
2.2.3. Καλυμμένα ασφαλιστικά βάρη .....	65
<b>ΕΠΙΛΟΓΟΣ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ .....</b>	<b>67</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....</b>	<b>69</b>
<b>ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ.....</b>	<b>71</b>
<b>ΑΡΘΟΓΡΑΦΙΑ.....</b>	<b>77</b>

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η γένεση νομικής δέσμευσης από ασφαλιστική σύμβαση συνεπάγεται, για τον μεν ασφαλιστή την υπόσχεση κάλυψης κάποιου κινδύνου - η καταβολή του ασφαλίματος, είναι απλώς, εκδήλωσή της - για τον δε λήπτη της ασφάλισης να καταβάλλει το ασφαλιστρο.

Ο κίνδυνος, με την έννοια της αβεβαιότητας ως προς την επέλευση ή μη ενός περιστατικού, ικανού να δημιουργήσει ένα οικονομικό βάρος (ανάγκη) είναι το βασικότερο χαρακτηριστικό της ασφάλισης. Μόνη η αβεβαιότητα δεν αρκεί, αν δεν συνδέεται με συγκεκριμένο κίνδυνο και μόνος ο κίνδυνος δεν αρκεί, αν δεν είναι σε θέση να δημιουργήσει οικονομική ανάγκη η πραγματοποίησή του.

Αναγκαίο συστατικό στοιχείο της ασφαλιστικής σύμβασης είναι η μετάθεση (transfer) του κινδύνου από αυτόν που απειλεί, στον φορέα της ασφάλισης, δηλαδή στην ασφαλιστική επιχείρηση<sup>1</sup>, άλλως, αυτό είναι «το πρακτικό νόημα, ο οικονομικός και κοινωνικός σκοπός της ασφαλιστικής σύμβασης»<sup>2</sup>. Ο ασφαλιστής, αναλαμβάνει λοιπόν, να φέρει τις οικονομικές συνέπειες της επέλευσης του κινδύνου, που μετά την ανάληψή του, ονομάζουμε «ασφαλιστικό κίνδυνο».

Η αναδοχή του κινδύνου από τον ασφαλιστή, γίνεται με βάση τη στάθμιση του κινδύνου δια του νόμου των πιθανοτήτων. Έτσι, το στοιχείο της αβεβαιότητας, παραμερίζεται και εξουδετερώνεται. Αυτό επιτυγχάνεται με τη διασπορά των κινδύνων κατ' εφαρμογή της θεωρίας του μεγάλου αριθμού. Μέσω της ασφαλιστικής τεχνικής γίνεται παράλληλα, δυνατός ο υπολογισμός του βασικού ασφαλίστρου. Επομένως, η ασφαλιστική τεχνική «αναδεικνύει τα αντικειμενικά όρια, μέσα στα οποία είναι εκάστοτε οικονομικώς δυνατή – δηλαδή ορθολογιστικά εύλογη και σκόπιμη – η μέσω της ασφαλιστικής σύμβασης διαμόρφωση των όρων της ασφαλιστικής κάλυψης»<sup>3</sup>.

Έτσι, οι κίνδυνοι καλύπτονται, εφόσον, πρώτον, είναι επαρκώς καθορισμένοι - ακόμα και αν αυτό συνεπάγεται την απόσπασή τους από έναν ευρύτερο κίνδυνο – και δεύτερον, εφ' όσον η αξία τους δεν υπερβαίνει την κεφαλαιουχική δυναμικότητα του ασφαλιστή. Πέρα από αυτά τα όρια, οι κίνδυνοι δεν είναι οικονομικώς ασφαλίσιμοι.

Βασική επιδίωξη του ασφαλιστή, είναι η πλήρης γνώση του προς ασφάλιση κινδύνου με σκοπό: πρώτον να λάβει την απόφαση ανάληψης του, δεύτερον να τον οριοθετήσει/περιορίσει συμβατικά ώστε να τον καταστήσει οικονομικώς αναλήψιμο – αλλά και να τον «ελέγξει» κατά την διάρκεια της σύμβασης - και τρίτον να τον κοστολογήσει ορθολογικώς (υπολογισμός του ασφαλίστρου).

Είναι λοιπόν, κατ' αρχάς, κρίσιμο για τον ασφαλιστή να προσδιορίζεται με ακρίβεια στη σύμβαση ο ασφαλιστικός κίνδυνος. Χωρίς συμφωνία περί του κινδύνου, δεν υπάρχει ασφαλιστική σύμβαση. Με την συμφωνία αυτή, οριοθετείται ο ασφαλιζόμενος κίνδυνος, σε σχέση, με τους κινδύνους, επί των οποίων δεν εκτείνεται η ασφαλιστική κάλυψη.

<sup>1</sup> Αμφισβητείται στην αγγλική νομολογία, σύμφωνα με την οποία, η παροχή του ασφαλιστή αφορά αβέβαιο γεγονός που πλήττει τον ασφαλισμένο, όμως δεν προϋποθέτει μεταφορά κινδύνου, βλ. Εφετείο στην υπόθεση *Fuji Finance v Aetna Life Ins.* [1996], *Denton Wilde Sapte, Ins. Rev.*, 6/06, σελ. 2

<sup>2</sup> Χριστοδούλου Δ., *Η Προσυμβατική Δήλωση στο Ιδιωτικό Ασφαλιστικό Δίκαιο*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή, 2005, σελ. 22

<sup>3</sup> *Ibid*, σελ. 30

Σε ένα πρώτο, προσυμβατικό, στάδιο, κατά τη θεμελιώδη αρχή του δικαίου της ασφαλιστικής σύμβασης, ο αιτών ασφαλίση οφείλει να περιγράψει και να ανακοινώσει («αποκαλύψει» κατά το αγγλικό δίκαιο) στον ασφαλιστή, τα ουσιώδη περιστατικά του κινδύνου που γνώριζε ή όφειλε να γνωρίζει, γιατί, με βάση αυτή την περιγραφή, ο ασφαλιστής θα εκτιμήσει τον κίνδυνο, θα αποφασίσει αν θα τον αναλάβει ή όχι και θα τον τιμολογήσει. Την υποχρέωση αυτή την έχει πριν συντελεστεί η σύναψη της σύμβασης, ως αιτών και όχι ακόμη ως λήπτης της ασφάλισης, έτσι ώστε ο ασφαλιστής, αποδεχόμενος την πρόταση, να μπορεί να τιμολογήσει – εκτιμήσει - την κάλυψη. Για αυτό, η περιγραφή αυτή, εντάσσεται στις προσυμβατικές ανακοινώσεις. Η προσυμβατική υποχρέωση του λήπτη της ασφάλισης να περιγράψει τα ουσιώδη αυτά στοιχεία/περιστατικά, αποτελεί την λεγόμενη πρωτογενή περιγραφή του κινδύνου, η οποία συντελείται πρωτογενώς - προσυμβατικά – αλλά η όποια κύρωση συνεπάγεται την παραβίαση της επιβάλλεται μόνο εφόσον συντελεστεί η σύναψη της σύμβασης.

Κρίσιμο όμως, είναι, δευτερογενώς καθ' όλη την διάρκεια της σύμβασης, ο ασφαλιστής να είναι σε θέση να εισάγει μηχανισμούς ελέγχου του ασφαλισμένου κινδύνου, άλλως να τον οριοθετήσει περαιτέρω, ώστε να προστατευτεί είτε, και ειδικά, στο αγγλικό δίκαιο από ενδεχόμενη μεταβολή του κινδύνου, είτε να περιορίσει την επικινδυνότητα της κάλυψης εισάγοντας αντικειμενικούς και υποκειμενικούς περιορισμούς, ειδικά αν λάβει κανείς υπόψη του την αρχή της καθολικότητας των ασφαλισμένων κινδύνων στο ελληνικό δίκαιο της θαλάσσιας ασφάλισης. Πρακτικά, αυτό συνεπάγεται ότι, δεν απαιτείται να προσδιοριστεί ειδικά στην ασφάλιση ποιοι κίνδυνοι θα καλύπτονται, αλλά καλύπτονται όλοι οι κίνδυνοι κατά τη διάρκεια του πλου, αυτόματα, από την στιγμή που συμφωνήθηκε θαλάσσια ασφάλιση. Σε κάθε περίπτωση, όπως είπαμε και παραπάνω, απότατος σκοπός είναι να καταστεί οικονομικώς εφικτή και ορθολογιστικά εύλογη η ανάληψή του. Εν τούτοις, η κρισιμότητα της δευτερογενούς περιγραφής του κινδύνου – όπως ονομάζεται<sup>4</sup> - είναι μεγάλη. Η δευτερογενής περιγραφή του κινδύνου αποτελεί «μέρος» της σύμβασης σε αντίθεση με την πρωτογενή. Πολλές φορές, οι ειδικοί όροι που εισάγει ο ασφαλιστής, στο πλαίσιο της δευτερογενούς περιγραφής του κινδύνου, επιβάλλονται από τους αντασφαλιστές. Επομένως, η οριοθέτηση, άλλως περιορισμός της κάλυψης, γίνεται προκειμένου να μπορέσει να συνάψει σύμβαση αντασφάλισης. Περιορίζει λοιπόν τον κίνδυνο για να καταστεί «αντασφαλισμός»<sup>5</sup>.

Η δευτερογενής περιγραφή του κινδύνου αποτελεί έκφραση της ελευθερίας των συναλλαγών και απόρροια της αρχής της υπέρτατης καλής πίστης. Επιτυγχάνεται στο ελληνικό δίκαιο με την εισαγωγή εξαιρέσεων από την κάλυψη και συμβατικών ασφαλιστικών βαρών και έχει ως βάση τα άρθρα 33 παρ.1, 7 παρ. 6 και 13 παρ. 3. Στο αγγλικό δίκαιο της θαλάσσιας ασφάλισης, η οριοθέτηση – διαχείριση του κινδύνου από τον ασφαλιστή επιτυγχάνεται ικανοποιητικά με τον θεσμό των warranties.

Σκοπός της παρούσας διπλωματικής, είναι η παρουσίαση και κατανόηση της λειτουργίας και των μορφών δευτερογενούς περιγραφής του κινδύνου στο αγγλικό και στο ελληνικό δίκαιο. Καθ' όλη την παρουσίαση, γίνονται αποσπασματικές αναφορές σε διάφορα νομικά συστήματα κυρίως του αγγλοσαξωνικού χώρου, αναγκαίες, προκειμένου συγκριτικά, να γίνουν αντιληπτά ορισμένα προβλήματα του καθεστώτος των warranties, αλλά και ορισμένες λύσεις που δόθηκαν.

<sup>4</sup> Για τους όρους «δευτερογενής και πρωτογενής περιγραφή του κινδύνου» βλ. και Χριστοδούλου Δ., όπ. π., σελ. 25 - 26

<sup>5</sup> Χριστοδούλου Δ., Αντασφάλιση: Ο Θεσμός και η Σύμβαση, ΝοΒ, Αθήνα, 2020, σελ. 60 επ.

Η ανάλυση που ακολουθεί, δομείται ως εξής:

(1) Στο πρώτο Κεφάλαιο επιχειρείται μία αναλυτική παρουσίαση του θεσμού των warranties του αγγλοσαξωνικού δικαίου, ως το ύστατο μέσο προστασίας των ασφαλιστών από μεταβολές του κινδύνου.

Ειδικότερα δε, στο πρώτο μέρος παρουσιάζονται με γενικό – περιγραφικό τρόπο η εννοιολογική αποσαφήνιση του όρου, οι διακρίσεις μεταξύ των διαφόρων warranties, καθώς και τα βασικά τους χαρακτηριστικά κυρίως υπό το παλαιό καθεστώς της ΜΙΑ 1906.

Στο δεύτερο μέρος αναλύονται όλοι εκείνοι οι λόγοι που οδήγησαν στη μεταρρύθμιση, οι τρόποι μετριασμού της αυστηρότητας των warranties που είχαν υιοθετήσει τα δικαστήρια και η ασφαλιστική βιομηχανία, ώστε, να αναδειχθεί η ανάγκη της αναθεώρησης. Τέλος, σύντομη αναφορά γίνεται στη διαδικασία με την οποία μεταρρυθμίστηκε ο αγγλικός ασφαλιστικός νόμος και όλες οι συζητήσεις που απασχόλησαν την Νομική Επιτροπή.

Στο τρίτο και τελευταίο μέρος που αφορά την αγγλική προσέγγιση, επιχειρείται μία συγκριτική εξέταση του παλαιού και του νέου καθεστώτος των warranties, που σκοπό έχει να αναδείξει την επιτυχία - αποτυχία της, αλλά και πιθανώς νέα ζητήματα ή ερωτήματα που εύλογα προκύπτουν.

(2) Στο δεύτερο Κεφάλαιο αναλύεται η δευτερογενής οριοθέτηση του ασφαλιστικού κινδύνου στο Ελληνικό δίκαιο. Παρουσιάζεται, ο τρόπος με τον οποίο επιτυγχάνεται το αμετάβλητο του κινδύνου στο ελληνικό δίκαιο και εξετάζονται η συμβατική ελευθερία που χαρακτηρίζει το δίκαιο της θαλάσσιας ασφάλισης και τα άκρα όρια της ελευθερίας αυτής που οριοθετούν το, εκ πρώτης όψεως, ανέλεγκτο της συνομολόγησης απαλλακτικών όρων από την πλευρά του ασφαλιστή. Τέλος, γίνεται μία σύντομη αναφορά στους τρόπους με τους οποίους λαμβάνει χώρα η δευτερογενής περιγραφή του κινδύνου στο ελληνικό δίκαιο.

Να σημειωθεί ότι, έμφαση στην ανάλυση που ακολουθεί, δίδεται στο αγγλικό δίκαιο και το μεγαλύτερο μέρος της παρούσας εργασίας αναλώνεται στην προβληματική των warranties. Ο λόγος είναι, ότι οι διατάξεις του ΚΙΝΔ και του ΑσφΝ είναι στην πράξη παραγκωνισμένες<sup>6</sup>. Η ναυτασφαλιστική πρακτική έχει διαμορφώσει πλήθος στερεότυπων κειμένων/πρότυπων συμβάσεων που έχουν διεθνή αναγνωρισιμότητα και σε πολύ μεγάλο βαθμό ρυθμίζουν και τα ελληνικά συμφέροντα. Σε αυτές συνήθως υποδεικνύεται ως εφαρμοστέο κυρίως το αγγλικό δίκαιο<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> Βλ. Ρόκα Ι., Συμβατικό Ασφαλιστικό Δίκαιο, 12<sup>η</sup> εκδ., Εκδόσεις Σάκκουλας, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2016, I 51, σελ. 47, όπου: «Το σύγχρονο δίκαιο της ασφαλιστικής σύμβασης διακρίνεται μεταξύ εκείνου που απαρτίζεται από διατάξεις ενδοτικού δικαίου και εκείνο που απαρτίζεται από διατάξεις ημιαναγκαστικού δικαίου..», Το ενδοτικό δίκαιο δεν έχει εξελιχθεί καθόλου τις τελευταίες δεκαετίες, «είναι νεκρό δίκαιο (dead law) όπως εν μέρει και το περί θαλάσσιας ασφάλισης τμήμα του ΚΙΝΔ...», όπ. π., υπ. 5.

<sup>7</sup> Βλ. ΜΕΦΠειρ 519/2016, ΔΕΕ 2017, σελ. 548 επ.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: Η ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΣΤΟ ΑΓΓΛΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ.

### ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ: Ο ΘΕΣΜΟΣ ΤΩΝ WARRANTIES

Τα warranties<sup>8</sup>, ένας από τους πιο πολυσυζητημένους θεσμούς του αγγλικού δικαίου της θαλάσσιας ασφάλισης, έχουν αποτελέσει αντικείμενο συνεχούς νομολογιακής επεξεργασίας, πηγή πολλών αντιπαραθέσεων στους δικαστικούς και ακαδημαϊκούς κύκλους και το πολυτιμότερο όπλο στο οπλοστάσιο των ασφαλιστών. Ο λόγος για αυτό είναι τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους, που τις καθιστούν έναν μοναδικό τύπο όρου που μερικές φορές περιγράφεται ως «δρακόντειος»<sup>9</sup>. Η απόδοση «warranty status» στην υποχρέωση του ασφαλισμένου να ενεργεί με συγκεκριμένο τρόπο (να εκπληρώσει ορισμένες προϋποθέσεις κ.λπ.), μετατρέπει την αυστηρή συμμόρφωση με αυτή, σε προϋπόθεση της ευθύνης του ασφαλιστή. Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης, ζητήματα όπως: η υπαιτιότητα του ασφαλισμένου ή η ύπαρξη αιτιώδους συνάφειας μεταξύ παραβίασης και απώλειας δεν λαμβάνονται υπόψη. Όπως είναι προφανές, η συνέπεια της «αυτόματης απαλλαγής από την ευθύνη» καθιστά τον θεσμό των warranties ιδιαίτερα αυστηρό για τους ασφαλισμένους. Στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, όλα αυτά τα χαρακτηριστικά<sup>10</sup> όπως διαμορφώθηκαν από τον Λόρδο Μάνσφιλντ και την μέχρι τότε νομολογία των αγγλικών δικαστηρίων αποτυπώθηκαν στην Marine Insurance Act 1906 και παρέμειναν αμετάβλητα για περίπου έναν αιώνα.

Ωστόσο, έχει αναγνωριστεί ευρέως ότι η δυσανάλογη αυστηρότητα του καθεστώτος των warranties αποτελεί πηγή πιθανής αδικίας και αδικαιολόγητων αποτελεσμάτων, καθώς παρέχουν στους ασφαλιστές τη δυνατότητα να βασίζονται σε μικρές και ανούσιες για τον κίνδυνο παραβιάσεις για να απαλλαγούν από την ευθύνη τους. Επιπλέον, το γεγονός ότι ο όρος «warranty» του ασφαλιστικού δικαίου χρησιμοποιείται διαφορετικά και επιφέρει διαφορετικές έννομες συνέπειες από τα «warranties» του κοινού συμβατικού δικαίου<sup>11</sup>, η διατήρησή τους μπορεί να εμποδίσει μια διαδικασία διεθνοποίησης του αγγλικού ασφαλιστικού δικαίου και, από πρακτική άποψη, να κάνει την αγορά του Λονδίνου λιγότερο ελκυστική σε νέους πελάτες<sup>12</sup>. Για αυτούς του λόγους - και άλλους που θα αναδειχτούν στη συνέχεια - τα αγγλικά δικαστήρια και η ασφαλιστική βιομηχανία προσπάθησαν να ελαφρύνουν τις δρακόντειες συνέπειες της παραβίασης τους, υιοθετώντας διάφορα μέτρα βελτίωσης<sup>13</sup> εκ των οποίων όμως κανένα δεν μπορούσε να λειτουργήσει ως η «τελική λύση» στο πρόβλημα. Η ανάγκη, λοιπόν, για νομοθετική μεταρρύθμιση έγινε σταδιακά εμφανής.

<sup>8</sup> Η ορθότερη απόδοση του όρου στα ελληνικά είναι «υποσχετικές δηλώσεις» και όχι «εγγυήσεις» που χρησιμοποιείται από την νομολογία. Ο λόγος είναι ότι όλα τα warranties περιλαμβάνουν μία υπόσχεση από τον ασφαλισμένο σε σχέση με συγκεκριμένα γεγονότα ή συμπεριφορά που πρέπει να επιδείξει. Από την MIA 1906 στο άρθρο 33 (1) χρησιμοποιείται ο όρος «promissory» ως καθοριστικός για την καθολική περιγραφή των warranties που εμπίπτουν στις ρυθμίσεις των άρθρων 33 επ. Στην παρούσα εργασία θα χρησιμοποιείται κυρίως ο αγγλικός όρος εκτός από ορισμένες περιπτώσεις που θα μεταφράζεται με τον όρο «υποσχετική δήλωση». Σπάνια, όπου εξαιρετικά κρίνεται αναγκαίο, θα χρησιμοποιείται ο όρος «εγγυήσεις», ο οποίος ωστόσο δεν παραπέμπει σε καμία περίπτωση και πούθενά στην παρούσα στην εγγύηση του ΑΚ.

<sup>9</sup> Hussain v Brown [1996] 1 Lloyd's Rep 627, Saville Lj, § 630

<sup>10</sup> Βλ παρακάτω Κεφ. 1.5

<sup>11</sup> Soyer B., "Warranties in Marine Insurance", 3<sup>rd</sup> edn., Routledge, London & New York, 2017, §1.1 – 1.9, βλ και Κεφ. 1.3

<sup>12</sup> Soyer B., όπ. π., 3<sup>rd</sup> edn, § 8.5

<sup>13</sup> Βλ παρακάτω Κεφ. 2.2

Το 2006, η Βρετανική Νομική Επιτροπή (UK Law Commission)<sup>14</sup>, από κοινού με τη Σκοτσέζικη Νομική Επιτροπή ξεκίνησε το μεταρρυθμιστικό έργο με το σχέδιο «Νόμος περί ασφαλιστικών συμβάσεων». Το έργο ολοκληρώθηκε με την υιοθέτηση του Ασφαλιστικού Νόμου 2015 (Insurance Act 2015). Ο νέος ασφαλιστικός νόμος είναι μία πολύ σημαντική εξέλιξη καθώς για πρώτη φορά μετά από έναν αιώνα τροποποιήθηκαν οι κανόνες που αφορούν τον ασφαλιστικό νόμο και ένας τομέας όπου οι επιπτώσεις της τροποποίησης θα γίνουν εμφανώς αισθητοί είναι τα warranties. Είναι βέβαιο ωστόσο ότι η μεταρρύθμιση δημιουργεί διάφορα θεωρητικά και πρακτικά ερωτήματα.

Η ανάλυση που ακολουθεί δεν έχει σκοπό να είναι περιγραφική του καθεστώτος των warranties του αγγλοσαξωνικού δικαίου - αν και σε ορισμένα σημεία και για καλύτερη κατανόηση των ζητημάτων αυτό καθίσταται αναπόφευκτο - και σίγουρα δεν είναι εξαντλητική. Για αυτόν τον λόγο, σε ορισμένα θέματα, η παραπομπή στην πλούσια βιβλιογραφία και νομολογία καθιστά περιττή την περαιτέρω ανάλυση των ζητημάτων που ανακύπτουν. Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να προσεγγίσει ορισμένα ζητήματα κριτικά και να αναδειχθεί η κρισιμότητα των αλλαγών που επέφερε το νέο καθεστώς της ΙΑ 2015, λαμβάνοντας σε ορισμένα σημεία υπόψη το διεθνές περιβάλλον.

## 1.1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ.

Το αγγλικό και ευρωπαϊκό δίκαιο της θαλάσσιας ασφάλισης έχουν κοινές ρίζες: οι ηπειρωτικές πρακτικές έφθασαν στην Αγγλία τον 14<sup>ο</sup> αιώνα όταν οι Λομβαρδοί έμποροι (που είχαν αναγκαστεί να μεταναστεύσουν στην Αγγλία τον 13<sup>ο</sup> αιώνα) έπεισαν τον βασιλιά της Αγγλίας να τους παραχωρήσει ένα τμήμα της πόλης του Λονδίνου για να χτίσουν τα σπίτια τους και να συνεχίσουν το εμπόριό τους με ασφάλεια<sup>15</sup>.

Ωστόσο, η ομοιομορφία που υπήρχε εγκαταλείφθηκε τον 17<sup>ο</sup> αιώνα, κυρίως λόγω της παρέμβασης των άγγλων δικαστών που άρχισαν οργανικά την διαδικασία αφομοίωσης των κανόνων που εισήχθησαν στην Αγγλία από τους Λομβαρδούς εμπόρους με κανόνες και αρχές του κοινοδικαίου<sup>16</sup>. Συγκεκριμένα τα αγγλικά δικαστήρια άρχισαν να αναγνωρίζουν ότι ορισμένες από τις συμβατικές δεσμεύσεις του ασφαλισμένου αποτελούσαν προϋπόθεση της ευθύνης του ασφαλιστή<sup>17</sup>. Η παραβίαση των όρων αυτών, που αναφέρονται ως «warranties», δίνει στον ασφαλιστή άνευ όρων το δικαίωμα να απαλλαγεί από την ευθύνη του. Αντίθετα, στα ηπειρωτικά νομικά συστήματα το δικαίωμα αυτό παρέχεται στον ασφαλιστή μόνο εάν η παραβίαση συνδέεται αιτιωδώς με την απώλεια<sup>18</sup>.

<sup>14</sup> Νομικό όργανο που δημιουργήθηκε με σκοπό την αξιολόγηση και την μεταρρύθμιση του νόμου.

<sup>15</sup> Αναλυτικά για την ιστορική εξέλιξη βλ. Martin F., *The History of Lloyd's and of Marine Insurance in Great Britain*, Macmillan & Co, London, 1876

<sup>16</sup> Κοινοδίκαιο (Common law): είναι το δίκαιο που καθιερώνουν τα δικαστήρια στην Αγγλία, στον Καναδά, τη Νέα Ζηλανδία, στις πολιτείες των ΗΠΑ, στις ΗΠΑ, στην Αυστραλία κτλπ. με τα δικαστικά προηγούμενα που αποτελούν πηγή δικαίου στο αγγλοσαξωνικό νομικό σύστημα

<sup>17</sup> *Jeffries v Legandra*, 91 Eng Rep 1171, βλ και *Lethulier's Case* (1692), 91 Eng Rep 384 και *Gordon v Morley* 93 Eng Rep 1171.

<sup>18</sup> Hare J., "The omnipotent warranty: England v the world", στο συλλογικό έργο Huybrechts M., "Marine insurance at the turn of millennium", vol. 2, Intersentia, Antwerpen – Groningen – Oxford, 2000, σελ. 43

Ο διορισμός του Λόρδου Μάνσφιλντ ως “Chief Justice of the King’s Bench”<sup>19</sup> το 1756 οδήγησε στην ραγδαία εξέλιξη και βελτίωση των κανόνων που αφορούν τέτοιου είδους συμβατικές δεσμεύσεις. Στην υπόθεση De Hahn κατά Hartley<sup>20</sup>, είχε συμφωνηθεί το πλοίο να αποπλεύσει με «50 άνδρες ή παραπάνω». Απέπλευσε με 46, αλλά εντός λίγων ωρών και πριν εισέλθει στη περιοχή που έγινε το ατύχημα προσελήφθησαν έξι ακόμα. Τη στιγμή δηλαδή που επήλθε ο κίνδυνος, ο πλοιοκτήτης είχε συμμορφωθεί με την υπόσχεσή του και είχε πλήρωμα 50 ανδρών. Ωστόσο, η κατανόηση του Λόρδου Μάνσφιλντ για την «συμμόρφωση» με τις προβλέψεις των όρων αυτών, ήταν ότι πρέπει να είναι ακριβής - αυστηρή και ο ασφαλιστής απαλλάσσεται ακόμα και αν η δέσμευση που είχε αναληφθεί ήταν άσχετη με τον κίνδυνο, ακόμα και αν δεν συνδέεται αιτιωδώς με την απώλεια και ακόμα και αν η παραβίαση είχε αποκατασταθεί.

Έτσι, η απόκλιση του αγγλικού νόμου περί θαλάσσιας ασφάλισης από τις ηπειρωτικές ρίζες του οριστικοποιήθηκε. Από τα τέλη του 18<sup>ου</sup> αιώνα, μια διαδικασία κωδικοποίησης των κανόνων που καθορίστηκαν από τον Λόρδο Μάνσφιλντ και την νομολογία, ξεκίνησε. Η Marine Insurance Act θεσπίστηκε το 1906<sup>21</sup>.

## 1.2. Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ WARRANTIES

Βασική θεμελιώδης λειτουργία των warranties είναι η προστασία του ασφαλιστή από την μεταβολή του κινδύνου από τον ασφαλισμένο, μετά τη σύναψη της σύμβασης<sup>22</sup>. Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό του αγγλικού δικαίου που το διακρίνει από τα ηπειρωτικά συστήματα είναι ότι ελλείψει τέτοιων μηχανισμών ελέγχου, ο ασφαλισμένος έχει την ελευθερία να μεταβάλει τον κίνδυνο. Μία συγκριτική εξέταση του ζητήματος αυτού θα αναδείξει την ανάγκη υιοθέτησης του μηχανισμού των warranties στο αγγλικό δίκαιο της θαλάσσιας ασφάλισης και την σκοπιμότητα που αυτά εξυπηρετούν.

Τα ηπειρωτικά νομικά συστήματα, αντιμετωπίζουν το κρίσιμο αυτό ζήτημα, παρέχοντας στους ασφαλιστές την δυνατότητα να «ελέγξουν» τον ασφαλισμένο κίνδυνο μέσω γενικών διατάξεων σχετικά με την μεταβολή του κινδύνου<sup>23</sup>. Παρά τις επιμέρους διαφορές που παρουσιάζουν μεταξύ τους, όλα διέπονται από μία βασική απαίτηση: την «υποκειμενική

<sup>19</sup> Ουσιαστικά, είναι Πρόεδρος Πρωτοδικών. Το King’s Bench, είναι ιστορική ονομασία του σημερινού (από το 1873) Queen’s Bench Division που είναι τμήμα του πρωτοδικείου στην Αγγλία, που εκδικάζει και ως Εφετείο, εφέσεις κατά αποφάσεων ειρηνοδικείου (magistrates courts). Είναι τμήμα του High Court of justice (Πρωτοδικείου). Το Πρωτοδικείο στην Αγγλία περιλαμβάνει το Queen’s Bench Division (πρωτοδικείο κυρίως για δικαιοπραξίες και αδικοπραξίες), το Ναυτοδικείο (admiralty court) και το Εμποροδικείο (Commercial court), το Family Division, κτλπ. Οι αποφάσεις του εφεσιβάλλονται στο Court of Appeal (Εφετείο) και αναιρεσιβάλλονται ενώπιον του House of Lords, ήδη Supreme Court of the United Kingdom (Ανώτατο δικαστήριο Αγγλίας).

<sup>20</sup> De Hahn v Hartley (1786) 1 TR 343

<sup>21</sup> Ανάλογα νομοθετήματα θεσπίστηκαν σε ολόκληρο τον κόσμο του αγγλοσαξωνικού δικαίου, όπως: στην Αυστραλία το MIA 1909, στη Νέα Ζηλανδία το MIA 1908 και το Καναδικό Ομοσπονδιακό MIA 1993. Αν και αυτό είχε ως αποτέλεσμα να διαμορφωθεί μία ορισμένη ομοιομορφία στο καθεστώς των warranties, η πλειονότητα των χωρών του κοινοδικαίου τελικά το τροποποίησε, με διάφορα νομοθετικά και μη νομοθετικά μέτρα, βλ. παρακάτω Κεφ. 2.1, παραπομπή 183, και Κεφ. 2.2.1.3

<sup>22</sup> Ορισμένα warranties έχουν διαφορετική λειτουργία. Ο ρόλος τους μπορεί να είναι να βοηθήσουν τον ασφαλιστή να αξιολογήσει το εύρος του κινδύνου που αναλαμβάνει. Σε περίπτωση παραβίασης, ο ασφαλιστής παραπλανάται ως προς την έκταση του κινδύνου, βλ. Soyer B., όπ. π., 3<sup>rd</sup> edn, § 1.7

<sup>23</sup> Wilhelmsen T. L., “Issues of Marine Insurance”, MarIns 281, Simply YearBook, Oslo, 2001, σελ. 113 -115

ουσιαστικότητα»<sup>24</sup>. αυτό σημαίνει ότι σε σχέση με τις περιστάσεις, οι οποίες ήταν κατά κάποιο τρόπο σημαντικές (ουσιώδης) για τον κίνδυνο, για τον συγκεκριμένο ασφαλιστή όταν συνάφθηκε σύμβαση, εντοπίζεται ένα γενικό καθήκον των ασφαλισμένων να μην μεταβάλουν τον κίνδυνο. Διαφορετικά, αν δεν είναι υποκειμενικά - για τον συγκεκριμένο ασφαλιστή - ουσιώδης για τον κίνδυνο που ανέλαβε, τότε ο ασφαλιστής δεν δικαιούται να αντιδράσει κατά της μεταβολής<sup>25</sup>.

Το αγγλικό δίκαιο γνωρίζει επίσης την έννοια της μεταβολής του κινδύνου, η οποία, ωστόσο διαφέρει στις επιπτώσεις της από τις ηπειρωτικές νομοθεσίες. Αναγνωρίζονται δύο τύποι μεταβολών κινδύνου: (1) αλλαγή του κινδύνου (2) και αύξηση του κινδύνου

Η *αλλαγή του κινδύνου* λαμβάνει χώρα όταν το ασφαλισμένο αντικείμενο ουσιαστικά άλλαξε, δηλαδή, ο ασφαλισμένος κίνδυνος αντικαθίσταται από έναν νέο κίνδυνο. Σε αυτήν την περίπτωση, η γενική αρχή του αγγλικού δικαίου είναι ότι ο ασφαλιστής απαλλάσσεται αυτόματα από την ευθύνη: «Δεν θα υπάρχει κάλυψη, όπου οι περιστάσεις έχουν αλλάξει τόσο πολύ ώστε θα μπορούσε να ειπωθεί σωστά από τους ασφαλιστές ότι η νέα κατάσταση ήταν κάτι το οποίο δεν είχαν συμφωνήσει να καλύψουν»<sup>26</sup>.

Άλλες περιπτώσεις, όπου ο κίνδυνος παραμένει ο ίδιος στην ουσία, αλλά καθίσταται πιθανότερο να προκληθεί απώλεια, αναφέρονται ως *αύξηση του κινδύνου*.

Η ηπειρωτική προσέγγιση της μεταβολής του κινδύνου περιλαμβάνει και τους δύο ανωτέρω τύπους μεταβολής. Ως εκ τούτου, το καθήκον του ασφαλισμένου να μην μεταβάλλει τον κίνδυνο ισχύει και για την αλλαγή του κινδύνου και για την αύξησή του. Όμως, στο αγγλικό δίκαιο δεν υφίσταται υποχρέωση του ασφαλισμένου να αποτρέψει την αύξηση του κινδύνου κατά τη διάρκεια της σύμβασης και επομένως η αύξηση αυτή αναλαμβάνεται από τους ασφαλιστές<sup>27</sup>. Επομένως, οι ασφαλιστές δεν μπορούν να ισχυριστούν ότι ο αυξημένος κίνδυνος υπερβαίνει αυτό που έχουν συμφωνήσει να καλύψουν<sup>28</sup>.

Ελλείπει λοιπόν υποχρέωσης του ασφαλισμένου να μην αυξήσει τον κίνδυνο, το αγγλικό ασφαλιστικό δίκαιο χρειαζόταν ένα άλλο εργαλείο για να διασφαλίσει τη θέση του ασφαλιστή. Το κενό αυτό ήρθε να καλύψει το καθεστώς των warranties, το οποίο όμως, δεν κατάφερε να γεφυρώσει την ανισορροπία που υπήρχε στην ασφαλιστική σχέση. Ενώ, προηγουμένως, είναι εμφανές ότι ο ασφαλιστής βρισκόταν σε μία μειονεκτική θέση όσον αφορά το ενδεχόμενο να ευθύνεται για την αύξηση του κινδύνου, με τα warranties η ζυγαριά πλέον έκλινε προς το μέρος του λόγω των δυσανάλογα αυστηρών συνεπειών που έχουν για τον ασφαλισμένο<sup>29</sup>. Τα warranties χρησιμεύουν ως μέσο διαχείρισης του ασφαλισμένου κινδύνου: τον οριοθετούν,

<sup>24</sup> Ibid, σελ. 115

<sup>25</sup> Βλ. παρακάτω για ελληνικό δίκαιο, Κεφ. 2, Ενότητα 1.2. που απαιτείται και ένα υποκειμενικό αλλά και ένα αντικειμενικό στοιχείο και για τις διάφορες απόψεις που διατυπώνονται. Μερικοί δέχονται και τα δύο, άλλοι μόνο το υποκειμενικό και άλλοι μόνο το αντικειμενικό.

<sup>26</sup> Kausar v Eagle Star Insurance Co Ltd [2000] Lloyds Rep IR 154

<sup>27</sup> Ibid, “since the insurance bargain is one where, in return for the premium, they take upon themselves the risk that an insured peril will operate”· βλ και Swiss Reinsurance Company and others v United India Insurance Company Limited [2005] EWHC 237 (Comm).

<sup>28</sup> Όπως παρατήρησε ο Pollock CB “An insured may light as many candles as he please in his house, though each additional candle increases the danger of setting the house on fire”, Baxendale v Harvey (1859) 4 H & N 445, § 449

<sup>29</sup> Βλ παρακάτω Κεφ. 1.5.5

υποχρεώνουν τον ασφαλισμένο να λάβει κατάλληλες προφυλάξεις και δίνουν το δικαίωμα στον ασφαλιστή να περιορίσει την έκθεσή του όταν υπάρχει μεταβολή στον κίνδυνο<sup>30</sup>.

### 1.3. ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΚΑΙ ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ

Ο Λόρδος Greene MR περιέγραψε τον όρο «warranty» ως «μία από τις πιο κακώς χρησιμοποιούμενες εκφράσεις στο νομικό λεξικό»<sup>31</sup>. Πράγματι, έχει διάφορες έννοιες: για παράδειγμα, ένα warranty στο ασφαλιστικό δίκαιο είναι πολύ διαφορετικό από ένα warranty στο γενικό συμβατικό δίκαιο. Στο τελευταίο, η λέξη «warranty» περιγράφει συνήθως έναν όρο μικρής σημασίας, σε αντίθεση με το «condition» - ένας όρος θεμελιώδης που ανάγεται σε δικαιολογητικό λόγο της σύμβασης. Εάν παραβιαστεί ένα condition, το μη παραβιάζον μέρος μπορεί να θεωρήσει τη σύμβαση καταγγελλείσα ή λυθείσα εκτός από το να διεκδικήσει αποζημίωση ενώ εάν παραβιαστεί ένα warranty, η αποζημίωση είναι η μόνη διαθέσιμη λύση.

Όπως ορίζεται στο άρθρο 33 της Marine Insurance Act «warranties» είναι οι υποσχετικές δηλώσεις (promissory warranties)<sup>32</sup> με τις οποίες ο ασφαλισμένος δεσμεύεται να «κάνει κάτι» ή «να αποφύγει μια συγκεκριμένη πράξη» κατά τη διάρκεια της σύμβασης ή ακόμη επιβεβαιώνει ή αρνείται την ύπαρξη μίας συγκεκριμένης κατάστασης. Με βάση αυτές τις υποσχέσεις αναλαμβάνεται ο κίνδυνος από τον ασφαλιστή και χρησιμοποιούνται από αυτόν ως «ασπίδα» έναντι της ευθύνης του βάσει της σύμβασης<sup>33</sup>.

Ευθύς αμέσως θα μπορούσε κανείς να αντιληφθεί μία ομοιότητα μεταξύ υποσχετικών και προσυμβατικών δηλώσεων, η οποία εντοπίζεται στο ότι ορισμένες προσυμβατικές δηλώσεις επιβεβαιώνουν την ύπαρξη ορισμένων γεγονότων. Η κρισιμότητα της διάκρισης είναι μεγάλη καθώς οι συνέπειες της παραβίασης τους διαφέρουν<sup>34</sup>.

Τον 18ο αιώνα, πολύ πριν την θέσπιση της ΜΙΑ ο Λόρδος Μάνσφιλντ αναγνώρισε την ανάγκη διαφοροποίησης των δύο εννοιών. Η πρώτη πτυχή της διάκρισης όπως τόνισε κατηγορηματικά είναι ότι: τα warranties αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της σύμβασης, ενώ οι προσυμβατικές δηλώσεις γίνονται πριν συντελεστεί η σύναψη της σύμβασης, κατά το στάδιο των διαπραγματεύσεων<sup>35</sup>. Το δεύτερο κριτήριο της διάκρισης, είναι ότι απαιτείται το στοιχείο ή περιστατικό που αποτέλεσε το αντικείμενο της προσυμβατικής δήλωσης να είναι ουσιώδες

<sup>30</sup> Law Commission, Consultation paper No 182 (2007), § 2.1 – 2.2

<sup>31</sup> Finnegan v Allen [1943] 1 KB 425, § 430

<sup>32</sup> Soyer B., όπ. π., 3<sup>rd</sup> edn, § 1.15

<sup>33</sup> Ibid, § 1.6

<sup>34</sup> Η παραβίαση της υποχρέωσης «αποκάλυψης» στοιχείων του κινδύνου (προσυμβατικές δηλώσεις) εάν είναι δόλια ή αμελής δίνει το δικαίωμα στον ασφαλιστή να ακυρώσει αναδρομικά την σύμβαση - ιδιαίτερος αυστηρό μέτρο αν σκεφτεί κανείς ότι η μη αποκάλυψη ή παραπλανητική δήλωση διαπιστώνεται όταν η αξίωση για καταβολή του ασφαλισματος θα έχει υποβληθεί, όπου πλέον θα είναι πολύ αργά για τον ασφαλισμένο να αναζητήσει νέα κάλυψη. Το άρθρο 8 του νέου Ασφαλιστικού Νόμου (ΙΑ 2015) μετριάξει τις ιδιαίτερα επαχθής συνέπειες της παραβίασης της υποχρέωσης του ασφαλισμένου. βλ. Κατσαντώνη, Ε. (2017), *Οι αλλαγές που επέφερε στον ασφαλιστικό νόμο για τη θαλάσσια ασφάλιση “Marine Insurance Act 1906” ο ασφαλιστικός νόμος “Insurance Act 2015”* (Διπλωματική εργασία), Πανεπιστήμιο Πειραιά σελ. 36-40

<sup>35</sup> Pawson v Watson (1786) 1 TR 343, § 354

(material) για την εκτίμηση του κινδύνου από τον ασφαλιστή, ενώ, στα warranties δεν λαμβάνεται υπόψη αν το αντικείμενό της δήλωσης είναι ουσιώδες ή όχι για τον κίνδυνο<sup>36</sup>.

Πέρα από την «εξ' ορισμού» ομοιότητα που παρουσιάζουν οι υποσχετικές με τις προσυμβατικές δηλώσεις, το επόμενο αναγκαίο βήμα στην οριοθέτηση της έννοιας είναι να εντοπίσουμε τη διαχωριστική εκείνη γραμμή που θα μας επιτρέψει με ασφάλεια να την διακρίνουμε από άλλους όρους του ασφαλιστηρίου συμβολαίου<sup>37</sup>. Κατ' αρχήν με ασφάλεια μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι η παραβίαση των warranties επιφέρει τις αυστηρότερες συνέπειες για τον ασφαλισμένο σε σχέση με τους άλλους συμβατικούς όρους. Υπάρχουν και άλλοι όροι των οποίων η παραβίαση μπορεί να οδηγήσει στην απαλλαγή του ασφαλιστή από την ευθύνη του, αναφορικά όμως με συγκεκριμένες αξιώσεις.

Η Νομική Επιτροπή (Law Commission) παρουσίασε το 2006 την ιεραρχία των συμβατικών όρων, ως εξής<sup>38</sup>:

**i. Warranties:** έχουν τις σοβαρότερες συνέπειες για τους ασφαλισμένους, επειδή η παραβίασή τους οδηγεί στην αυτόματη απαλλαγή<sup>39</sup> του ασφαλιστή από οποιαδήποτε ευθύνη του βάσει της σύμβασης ακόμη και αν είναι ασήμαντη ή αν αποκατασταθεί αργότερα.

**ii. Condition precedent to a claim:** είναι ως επί το πλείστον διαδικαστικές προϋποθέσεις (π.χ. η κοινοποίηση ή υποβολή μιας αξίωσης στην καθορισμένη προθεσμία). Όπως στην περίπτωση των warranties, ο ασφαλιστής μπορεί να αρνηθεί να πληρώσει μια συγκεκριμένη απαίτηση, ακόμη και αν η παραβίαση αυτής δεν είναι ουσιώδης (σημαντική) ή δεν προκαλεί αιτιωδώς την απώλεια. Ωστόσο, άλλες αξιώσεις βάσει της σύμβασης δεν θα επηρεαστούν.

**iii. Όροι οι οποίοι «περιγράφουν τον κίνδυνο» (descriptive of the risk) για τον οποίο ο ασφαλιστής είναι υπεύθυνος και «εξαιρέσεις» (exclusions):** καθορίζουν υπό ποιες περιστάσεις ο ασφαλιστής πρέπει ή δεν πρέπει να καλύψει την απώλεια και δεν έχουν υποσχετικό χαρακτήρα. Με τα warranties ο ασφαλισμένος αναλαμβάνει μία υποχρέωση να κάνει ή να μην κάνει κάτι, ενώ οι όροι αυτοί απλώς καθορίζουν το εύρος της κάλυψης. Είναι επίσης γνωστοί ως «ανασταλτικές αιρέσεις» (suspensive conditions), επειδή σε περίπτωση παραβίασης

---

<sup>36</sup> De Hahn v Hartley, όπ. π., § 354· βλ. και Newcastle Fire Insurance Co v Macmorran & Co (1815) 3 Dow 255, § 262 – 263, Lord Eldon LC: “It is a first principle of the law of insurance, on all occasions, that where a representation is material it must be complied with – if immaterial, that immateriality may be inquired into and shown; But that if there is a warranty it is a part of the contract that the matter is such as it is represented to be. Therefore, the materiality or immateriality signifies nothing”.

<sup>37</sup> Όπως είναι προφανές η διάκριση αφορά τις ρητές εγγυήσεις που αποτελούν μέρος της σύμβασης και όχι τις σιωπηρές.

<sup>38</sup> Law Commission, Insurance Contract Law, Issues paper 2, “Warranties”, 2006, § 2.12 – 2.13· Ο καθηγητής Soyer προσθέτει μία ακόμη κατηγορία, τα “condition precedent to the attachment of the risk”: ορισμένα γεγονότα (π.χ. πληρωμή ασφαλιστρού, λήψη των μέτρων ασφαλείας κτλπ.) μπορεί να είναι τόσο ουσιώδη για τον ασφαλιστή ώστε αυτός να μην επιθυμεί να αναλάβει τον κίνδυνο έως ότου αυτά εκπληρωθούν. Αυτό επιτυγχάνεται θέτοντας την υλοποίηση αυτών των γεγονότων ως προϋπόθεση για την ανάληψη του κινδύνου. Οι συνέπειες παραβίασης τους είναι αυστηρότερες από τα future warranties και ίδιες με των present warranties, Soyer B., όπ. π., 3<sup>rd</sup> edn, § 2.66 – 2.67. Για την διάκριση μεταξύ Future και present warranties βλ. παρακάτω Κεφ. 1.4.1

<sup>39</sup> Αυτό το μοναδικό χαρακτηριστικό των warranties αναγνωρίστηκε στην υπόθεση The Good Luck, βλ. παρακάτω Κεφ. 1.5.5

τους η ευθύνη του ασφαλιστή αναστέλλεται<sup>40</sup>, όπως συμβαίνει πλέον και με τα warranties υπό το καθεστώς της ΙΑ<sup>41</sup>.

**iv. Innominate terms:** η αποκατάσταση της παραβίασής τους εξαρτάται από τη σοβαρότητά της. Αν η παραβίαση είναι σοβαρή, με την έννοια ότι αποστερεί από το μη παραβιάζον μέρος οποιοδήποτε όφελος προσδοκά, του παρέχουν το δικαίωμα να απαλλαγεί από την σύμβαση, να την θεωρήσει δηλαδή λυθείσα<sup>42</sup>. Αν δεν είναι, του παρέχει μόνο το δικαίωμα αποζημίωσης. Στην υπόθεση Alfred McAlpine<sup>43</sup> κρίθηκε ότι υπάρχει άλλη μια κατηγορία του όρου αυτού, που η παραβίαση του μπορεί να είναι αρκετά σοβαρή ώστε να δικαιολογήσει την απόρριψη μίας συγκεκριμένης απαίτησης, αλλά όχι και ολόκληρη την σύμβαση. Ωστόσο, η ιδέα της «μερικής σοβαρής αθέτησης» (partial repudiatory breach) επικρίθηκε από το Εφετείο στην υπόθεση Friends Provident Life and Pensions κατά Sirius International Insurance<sup>44</sup> επειδή δημιουργούσε ένα εντελώς νέο κανόνα. Έτσι, σε αυτό το σημείο, ο νόμος είναι ασυνεπής.

**v. Mere conditions:** ισοδυναμούν με τα «warranties» του συμβατικού δικαίου. Η παραβίαση τους δεν επηρεάζει την ευθύνη του ασφαλιστή, καθώς αποκαθίσταται επαρκώς με αποζημίωση.

Ο ίδιος όρος αναλόγως του τρόπου με τον οποίο έχει διαμορφωθεί μπορεί άλλοτε να θεωρηθεί ως όρος «περιγραφικός του κινδύνου», άλλοτε ως «εξαίρεση» και άλλοτε ως warranty. Έτσι πολλές φορές η απάντηση στο ερώτημα κατά πόσο ένας όρος αποτελεί ή όχι warranty δεν είναι καθόλου εύκολη. Η λύση που θα δοθεί μπορεί να οδηγήσει σε διαφορετικές συνέπειες για τους ασφαλιστές και τους ασφαλισμένους<sup>45</sup>. Οι δυσκολίες στον προσδιορισμό του εάν ένας όρος αποτελεί warranty οδηγούν σε σημαντική αβεβαιότητα στις ασφαλιστικές σχέσεις και δίνουν έδαφος σε πολλές αντιδικίες. Για την πληρότητα της ανάλυσης που προηγήθηκε κρίσιμη λοιπόν είναι η αναφορά στον τρόπο με τον οποίο διαμορφώνονται και τα κριτήρια εκείνα που θα μας επιτρέψουν να τα διακρίνουμε από άλλους όρους της σύμβασης.

Σύμφωνα με το άρθρο 33 (2) ΜΙΑ, ένα warranty μπορεί να είναι ρητό ή σιωπηρό<sup>46</sup>. Η πλειονότητα τους δημιουργείται ρητά από τα μέρη: δηλαδή, είτε αναγράφονται ρητά στο συμβόλαιο είτε συμπεριλαμβάνονται σε κάποιο άλλο έγγραφο στο οποίο παραπέμπει το ασφαλιστήριο, δηλαδή ενσωματώνονται σε αυτό με παραπομπή. Δεν χρειάζεται να έχουν συγκεκριμένη διατύπωση και το άρθρο 35 (1) ΜΙΑ ορίζει ότι μπορεί να έχουν οποιαδήποτε μορφή και να χρησιμοποιούνται οποιοσδήποτε λέξεις από τις οποίες (όμως) να συνάγεται η πρόθεση του ασφαλισμένου να αναλάβει μία υποχρέωση (να υποσχεθεί). Γίνεται κατανοητό λοιπόν ότι ο τρόπος διατύπωσης τους αντιμετωπίζεται με ελαστικότητα και η χρήση ή μη της λέξης warranty ή warranted δεν είναι καθοριστική για να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα<sup>47</sup>:

<sup>40</sup> Βλ. παρακάτω Κεφ. 1.5.6, υπόθεση Farr v Motor Traders Mutual Insurance. Δες και ερμηνεία warranties υπό το παλαιό καθεστώς ως suspensory provisios Κεφ. 2.2.1.2.

<sup>41</sup> Βλ. αναλυτικά Κεφ. 3.2

<sup>42</sup> Hong kong Fir Shipping Co Ltd v Kawasaki Kisen Kaisha Ltd (1962) 2 QB 26. Η παρουσία των innominate terms στην ασφαλιστική σύμβαση αναγνωρίστηκε και στη Phoenix General Insurance Co v Greece SA v Halvanon Insurance Co Ltd [1985] 2 Lloyd's Rep 599

<sup>43</sup> Alfred Mc Alpine Plc v BAI (Run-Off) Ltd [2000] 1 Lloyd's Rep 437

<sup>44</sup> Friends Provident Life and Pensions v Sirius International Insurance [2005] EWCA Civ. 601

<sup>45</sup> Κυρίως υπό το καθεστώς της ΜΙΑ γιατί πλέον με την ΙΑ η παραβίαση του warranty αναστέλλει την κάλυψη, βλ αναλυτικότερα παρακάτω για τις συνέπειες Κεφ. 3.2

<sup>46</sup> Βλ και παρακάτω Κεφ. 1.4.2

<sup>47</sup> Soyer B., όπ. π., 3<sup>rd</sup> edn, § 2.1

«Το γεγονός ότι η λέξη “warranted” χρησιμοποιείται σε μία σύμβαση δεν αποδεικνύει πάντα ότι ο όρος στον οποίο αναφέρεται ισοδυναμεί με warranty. Έτσι, η ρήτρα “warranted free from particular average” δεν είναι warranty παρά εξαίρεση από τον κίνδυνο που έχει αναλάβει ο ασφαλιστής»<sup>48</sup>. Τα δικαστήρια πριν την αναθεώρηση του ασφαλιστικού νόμου, συχνά έκριναν, ότι μια ρήτρα που χαρακτηριζόταν ως «warranty» στο συμβόλαιο δεν ήταν, προκειμένου να μετριάσουν τις αυστηρότατες συνέπειες της παραβίασης τους υπό το καθεστώς της ΜΙΑ<sup>49</sup>. Για παράδειγμα, στην υπόθεση Roberts κατά Anglo-Saxon Insurance Ltd<sup>50</sup>, μια δήλωση: «warranted: χρήση μόνο για εμπορικά ταξίδια» θεωρήθηκε ότι δεν αποτελεί «πραγματικό» warranty, επειδή «[...] τα μέρη είχαν χρησιμοποιήσει αυτή την εκφορά και λέξεις για να περιγράψουν τον κίνδυνο». Επομένως ακόμη και εάν ένας όρος φαίνεται να αποτελεί υποσχετική δήλωση, μπορεί να ερμηνευθεί διαφορετικά από τα δικαστήρια.

Από την άλλη πλευρά, ένα warranty μπορεί να συναχθεί από οποιεσδήποτε λέξεις που αποδεικνύουν την πρόθεση του ασφαλισμένου να αναλάβει μία υποχρέωση (να υποσχεθεί) ακόμα και αν ο όρος αυτός δεν χαρακτηρίζεται ρητώς ως «warranty». Τα δικαστήρια βέβαια προσπάθησαν να μην ωθήσουν αυτή την προσέγγιση στα άκρα<sup>51</sup>, αλλά ορισμένες φορές θα μπορούσε να βρει εφαρμογή.

Στην υπόθεση HIH Casualty and General Insurance Ltd κατά New Hampshire Insurance Co<sup>52</sup>, το Εφετείο έκρινε ότι η δέσμευση παραγωγής έξι ταινιών στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο πρέπει να ερμηνευθεί ως warranty, διότι η ουσία του ασφαλισμένου κινδύνου ήταν η δημιουργία ορισμένων εσόδων και οι ταινίες θα μπορούσαν να τα αποφέρουν μόνο εάν είχε ολοκληρωθεί η παραγωγή τους. Ο Rix LJ απαρίθμησε τρεις πιθανές δοκιμές που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να προσδιοριστεί εάν ένας όρος είναι πράγματι warranty:

«[§ 101] It is a question of construction, and the presence or absence of the word “warranty” or “warranted” is not conclusive. One test is whether it is a term which goes to the root of the transaction; A second, whether it is descriptive or bears materially on the risk of loss; a third, whether damages would be an unsatisfactory or inadequate remedy».

Επομένως, εάν ένας όρος ανάγεται σε δικαιολογητικό λόγο της σύμβασης (goes to the root of the contract), σχετίζεται ουσιωδώς με τον κίνδυνο απώλειας (bears materially on the risk of loss) και η αποζημίωση θα αποτελούσε ανεπαρκή ή μη ικανοποιητική λύση για την παραβίαση του, τότε, θα πρέπει να ερμηνευτεί ως warranty. Οι κατευθυντήριες γραμμές που πρότεινε ο Rix LJ ήταν κρίσιμες για τον καθορισμό του νομικού καθεστώτος αμφισβητούμενων όρων και σε άλλες περιπτώσεις<sup>53</sup>.

<sup>48</sup> Arnould, “On the Law of Marine Insurance and Average”, 11<sup>th</sup> edn, Stevens & Sons, London, 1924, σελ. 829· βλ και The Good Luck (1992) 1 AC 233, 261-62, ο Λόρδος Goff έκανε διάκριση μεταξύ: «αυτών των warranties που απλώς υποδηλώνουν την έκταση της κάλυψης (όπως τη ρήτρα – warranted free from capture and seizure) και εκείνων που έχουν υποσχετική φύση (promissory warranties), που περιλαμβάνουν μια υπόσχεση από τον ασφαλισμένο ότι το warranty θα εκπληρωθεί»

<sup>49</sup> Βλ παρακάτω Κεφ. 2.2.1.2

<sup>50</sup> Roberts v Anglo – Saxon Insurance Ltd (1927) 27 LI L Rep 313, Bankes LJ, § 314

<sup>51</sup> Βλ. Chapham v Cologan (1813) 3 Camp. 382, όπου το δικαστήριο απέρριψε έναν ισχυρισμό ότι η απλή περιγραφή του πλοίου με αγγλικό όνομα αποτελεί warranty of nationality.

<sup>52</sup> HIH Casualty and General Insurance Ltd v New Hampshire Insurance Co [2001] 2 Lloyd’s Rep 161

<sup>53</sup> Paul Toomey of Syndicate 2021 v Banco Vitalicio de Espana SA de Suguros y Reaseguros [2005] Lloyd’s Rep IR 423· GE Reinsurance Corporation v New Hampshire Insurance Co [2004] 1 Lloyd’s Rep IR 404.

## 1.4. ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ WARRANTIES – ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ EXPRESS & IMPLIED.

1.4.1. Διακρίσεις ανάλογα με το χρονικό σημείο που εκπληρώνεται η υπόσχεση του ασφαλισμένου και ανάλογα με την φύση της δέσμευσης<sup>54</sup>.

Ο λόγος παράθεσης των εν λόγω διακρίσεων εντοπίζεται στο ότι οι συνέπειες της παραβίασης των warranties διαφοροποιούνται ανάλογα με το: (1) αν αφορούν δεσμεύσεις που πρέπει να πληρούνται κατά την έναρξη της κάλυψης (present warranties)<sup>55</sup> ή (2) μελλοντικές δεσμεύσεις – με αυτές υπόσχονται ότι τα προβλεπόμενα στο warranty πρέπει να πληρωθούν ή αποφευχθούν σε ένα χρονικό σημείο μετά την έναρξη της κάλυψης - (warranties as to future events)<sup>56</sup> ή (3) δεσμεύσεις του ασφαλισμένου που έχουν διαρκή χαρακτήρα (continuing warranties)<sup>57</sup>.

Διαφοροποιούνται επίσης ανάλογα με τη φύση της δέσμευσης, αν δηλ. αποτελούν απλές δηλώσεις του ασφαλισμένου με τις οποίες επιβεβαιώνει ή αρνείται την ύπαρξη μίας συγκεκριμένης κατάστασης πραγμάτων (affirmative warranties) ή αν απαιτούν ορισμένη ενέργεια ή παράλειψη.

Στο σημείο αυτό θα αρκεστούμε στις ανωτέρω διακρίσεις. Η ανάλυση των συνεπειών που επιφέρει η παραβίαση τους θα γίνει παρακάτω<sup>58</sup>.

### 1.4.2. Express - Implied warranties.

Μείζονος σημασίας είναι η διάκριση των υποσχετικών δηλώσεων ανάλογα με τον τύπο τους σε ρητές και σιωπηρές. Οι διατάξεις της ΜΙΑ ισχύουν εξίσου και για τις δύο, ωστόσο η διάκριση καθιστά ευχερέστερη την συστηματική μελέτη τους. Η ανάγκη να διακρίνουμε π.χ. λοιπούς συμβατικούς όρους με τα warranties ή η επιστράτευση ερμηνευτικών εργαλείων για την αναζήτηση του ακριβούς περιεχομένου τους αναδεικνύονται κυρίως όταν έχουμε να κάνουμε με ρητές δηλώσεις. Επίσης, όπως θα φανεί παρακάτω, τα νομικά ζητήματα που ανακύπτουν από την λειτουργία τους διαφέρουν και πρέπει να εξεταστούν ξεχωριστά για την πληρέστερη κατανόησή τους.

#### 1.4.2.1. Implied warranties.

Οι σιωπηρές υποσχετικές δηλώσεις<sup>59</sup> προβλέπονται στα άρθρα 33 – 41 της ΜΙΑ. Η απαρίθμηση είναι περιοριστική και εξαντλητική. Αποτελούν αποκλειστικό θεσμό του δικαίου της θαλάσσιας ασφάλισης και δεν βρίσκουν εφαρμογή σε άλλου είδους ασφαλίσεις<sup>60</sup>. Αυτές είναι: η αξιοπλοΐα (warranty of seaworthiness), η καταλληλότητα ως προς τον λιμένα (warranty of port worthiness), η καταλληλότητα ως προς το φορτίο (warranty of cargo worthiness) και η νομιμότητα (warranty of legality). Δεδομένων των περιορισμών της παρούσας μελέτης, μόνο

<sup>54</sup> Βλ. αναλυτικότερα Soyer B., όπ. π., 3<sup>rd</sup> edn, § 1.16 – 1.20

<sup>55</sup> Πχ. Warranty ότι οι διαχειριστές του πλοίου έχουν συγκεκριμένη ιθαγένεια ή π.χ. ότι το πλοίο φέρει την σημαία της Ελλάδας.

<sup>56</sup> Πχ. Warranty σχετικά με την πλοήγηση του πλοίου, που επιτρέπεται ή που δεν επιτρέπεται να πλεύσει.

<sup>57</sup> Πχ. Implied warranty of legality, όπου απαιτείται η ασφαλισμένη αποστολή να είναι νόμιμη αλλά και να διεξάγεται με νόμιμο τρόπο.

<sup>58</sup> Βλ παρακάτω Κεφ. 1.5.5.

<sup>59</sup> Συχνά παρατηρείται οι σιωπηρές δηλώσεις να τρέπονται σε ρητές, να αναγράφονται δηλαδή ρητά στη σύμβαση, ώστε να εξειδικευθούν τα επιμέρους χαρακτηριστικά τους και να προσαρμοστούν στις ανάγκες της εκάστοτε θαλάσσιας αποστολής.

<sup>60</sup> Soyer B., όπ. π., 3<sup>rd</sup> edn, § 3.2

δύο αναλύονται κατωτέρω (της αξιοπλοΐας και της νομιμότητας) προκειμένου να καταδειχθεί πως αυτές αποκλίνουν από το γενικό καθεστώς που διέπει τα warranties.

### **Implied warranty of seaworthiness:**

Η ανάγκη θέσπισης της σιωπηρής υπόσχεσης της αξιοπλοΐας γίνεται εμφανής, αν αναλογιστούμε ότι το βασικό χαρακτηριστικό της ασφαλιστικής σύμβασης είναι η «αβεβαιότητα» (είτε ως προς την επέλευση του περιστατικού εκείνου που είναι σε θέση να δημιουργήσει ένα οικονομικό βάρος, είτε ως προς το πότε θα επέλθει). Αν το πλοίο είναι αναξιόπλοο τότε εκτίθεται σε μεγαλύτερους κινδύνους και η πιθανότητα να απωλεσθεί είναι μεγαλύτερη. Με άλλα λόγια σε αυτή την περίπτωση δεν υπάρχει απόλυτη «αβεβαιότητα».

Το άρθρο 39 (1) της ΜΙΑ προβλέπει ότι:

«Σε κάθε ασφάλιση κατά πλουν υφίσταται σιωπηρή υπόσχεση ότι κατά την έναρξη του ταξιδιού το πλοίο πρέπει να είναι αξιόπλοο για τους σκοπούς της συγκεκριμένης ασφαλισμένης αποστολής».

Ο όρος «αξιοπλοΐα» συναντάται σε όλο το φάσμα του ναυτικού δικαίου. Ο ορισμός που δόθηκε από τον Channel J στην υπόθεση *McFadden v Blue Star Line*<sup>61</sup> όσον αφορά τις συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς, διαφέρει από αυτόν του δικαίου της θαλάσσιας ασφάλισης. Στην θαλάσσια ασφάλιση, ένα πλοίο θεωρείται αξιόπλοο όταν είναι επαρκώς ικανό από κάθε άποψη, να αντιμετωπίσει τους συνήθεις θαλάσσιους κινδύνους της ασφαλισμένης περιπέτειας<sup>62</sup>. Έτσι ενώ στη θαλάσσια ασφάλιση η αξιοπλοΐα εξαρτάται από την ικανότητα του πλοίου να αντιμετωπίσει τους θαλάσσιους κινδύνους, στη σύμβαση μεταφοράς μεταβάλλεται το σημείο ενδιαφέροντος στον βαθμό καταλληλότητας που ο «μέσος συνετός και προσεκτικός πλοιοκτήτης» θα απαιτούσε από το πλοίο του. Εκ πρώτης όψεως θα μπορούσε κανείς να υποθέσει ότι η έννοια «αξιοπλοΐα» διαφέρει αναλόγως αν έχουμε σύμβαση ασφάλισης ή σύμβαση μεταφοράς. Ωστόσο οι δύο αυτοί ορισμοί βρίσκονται σε αρμονία μεταξύ τους και στην πραγματικότητα αλληλοσυμπληρώνονται, έτσι: «Ένα πλοίο που δεν είναι ικανό να αντιμετωπίσει τους συνήθεις θαλάσσιους κινδύνους, σίγουρα δεν είναι ο τύπος πλοίου που θα έστελνε στη θάλασσα ο μέσος συνετός πλοιοκτήτης. Και αντίστροφα, το πλοίο που θα σταλεί στην θάλασσα από έναν μέσο συνετό πλοιοκτήτη μάλλον θα είναι ένα πλοίο ικανό να αντιμετωπίσει τους συνήθεις θαλάσσιους κινδύνους του ταξιδιού που εκτελεί»<sup>63</sup>.

Η απαίτηση το πλοίο να είναι κατάλληλο «από κάθε άποψη» περιλαμβάνει πολλές παραμέτρους, αλλά δεν συνεπάγεται «τελειότητα»<sup>64</sup>. Ωστόσο δεν καλύπτει μόνο την φυσική κατάσταση του πλοίου αλλά εξαρτάται από πληθώρα παραμέτρων που αφορούν τόσο το πλοίο και το φορτίο που μεταφέρεται (π.χ. κατηγορία του, πιστοποιητικά, επάνδρωση του, εξοπλισμός του ανάλογα με το είδος εκμεταλλεύσεως, εφοδιασμός με καύσιμα κτλ.) όσο και το συγκεκριμένο ταξίδι που εκτελείται (π.χ. τα γεωγραφικά της όρια, την εποχή του χρόνου κτλ.)<sup>65</sup>. Η αξιοπλοΐα λοιπόν, είναι έννοια σχετική και όχι απόλυτη. Πρέπει να είναι ευέλικτη και να εξελίσσεται διαρκώς ώστε να καλύπτει όλες τις σύγχρονες εξελίξεις στη ναυτιλία (π.χ.

<sup>61</sup> *McFadden v Blue Star Line* [1905] 1 KB 697

<sup>62</sup> Άρθρο 39 (4) ΜΙΑ

<sup>63</sup> *Soyer B.*, όπ. π., 3<sup>rd</sup> edn, § 3.7

<sup>64</sup> *Ibid*, § 3.8· βλ και υπόθεση *ΗΠΑ, Moores v Louisville Underwriters* 14 Fed Rep 226

<sup>65</sup> *Ibid*, αναλυτικά, § 3.13 – 3.41

στην κατασκευή των πλοίων, τα νέα τεχνολογικά μέσα κτλπ). Κάθε υπόθεση πρέπει να εξετάζεται ξεχωριστά, υπό το φώς των ειδικότερων περιστάσεων που τη συναπαρτίζουν και ένας απόλυτος ορισμός της έννοιας της αξιοπλοΐας θα ήταν ανεπαρκής και περιοριστικός. Να σημειωθεί ωστόσο ότι η υποχρέωση το πλοίο να είναι αξιόπλοο είναι απόλυτη, με την έννοια ότι δεν αρκεί να κατέβαλε κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε το πλοίο να είναι αξιόπλοο, ούτε αν το γνώριζε ή όχι, αλλά πρέπει το πλοίο να είναι τελικά αξιόπλοο. Έτσι το πλοίο μπορεί να είναι αναξιόπλοο και ο ασφαλιστής να απαλλαγεί από την ευθύνη του ακόμα και αν έχει κάποιο κεκρυμμένο ελάττωμα όπου ο ασφαλισμένος αδυνατούσε να γνωρίζει.

Το αγγλικό δίκαιο αντιμετωπίζει διαφορετικά την αξιοπλοΐα ανάλογα με το είδος της ασφάλισης, αν πρόκειται δηλαδή: (1) για ασφάλιση κατά ταξίδι (voyage policy) ή (2) ασφάλιση κατά χρόνο (time policy)

**(1)** Η υπόσχεση αξιοπλοΐας δεν έχει διαρκή χαρακτήρα (continuing warranty)<sup>66</sup>, αλλά σύμφωνα με το άρθρο 39 (1) το πλοίο πρέπει να είναι αξιόπλοο κατά την έναρξη του ταξιδιού.

Κρίσιμο καταρχάς είναι να προσδιοριστεί το ακριβές χρονικό σημείο της «έναρξης του ταξιδιού». Θα θεωρηθεί η στιγμή που το πλοίο απέπλευσε από το αγκυροβόλιο ή η στιγμή που φεύγει από τον λιμένα και εισέρχεται στην ανοιχτή θάλασσα. Με ασφάλεια πλέον μπορεί να ειπωθεί ότι «έναρξη του ταξιδιού» είναι η στιγμή του απόπλου, όταν δηλαδή αποπλέει από το αγκυροβόλιο του και είναι έτοιμο να πλεύσει στη θάλασσα, ακόμα και αν δεν έχει εξέλθει από τον λιμένα<sup>67</sup>.

Ένα δεύτερο ερώτημα που ανακύπτει είναι αν η υπόσχεση αξιοπλοΐας εκτείνεται και στα βοηθητικά σκάφη που χρησιμοποιούνται για την μεταφορά του φορτίου προς το πλοίο στον λιμένα φόρτωσης και από το πλοίο στον λιμένα εκφόρτωσης. Στην υπόθεση Lane v Nixon<sup>68</sup> το εμπόρευμα καταστράφηκε καθώς μεταφερόταν με βοηθητικά σκάφη από το πλοίο στον λιμένα εκφόρτωσης. Κρίθηκε ότι η σιωπηρή υπόσχεση αξιοπλοΐας δεν παραβιάστηκε γιατί το πλοίο απαιτείται να είναι αξιόπλοο κατά την έναρξη του ταξιδιού. Αν όμως η διαδικασία αυτή θεωρηθεί ως διαφορετικό στάδιο του ταξιδιού τότε ανακύπτει ένα περαιτέρω ερώτημα αναφορικά με το αν τα βοηθητικά αυτά σκάφη μπορούν να θεωρηθούν ως «πλοία». Αν και το υπό συζήτηση ζήτημα δεν έχει ποτέ αντιμετωπιστεί από τη νομολογία, με βάση τον ορισμό του «πλοίου» που υιοθετείται στο άρθρο 313 της MSA (Merchant Shipping Act) 1995 και τη σχετική νομολογία<sup>69</sup> σε άλλους τομείς του ναυτικού δικαίου είναι πολύ πιθανό τα βοηθητικά αυτά σκάφη να θεωρηθούν ως πλοία. Τέλος, γίνεται ερμηνευτικά δεκτό (εξ αντιδιαστολής από την αναφερθείσα υπόθεση) ότι η διαδικασία μεταφοράς του φορτίου με βοηθητικά σκάφη προς το πλοίο στον λιμένα φόρτωσης αποτελεί ένα στάδιο πριν από την έναρξη του ταξιδιού και επομένως η σιωπηρή υπόσχεση αξιοπλοΐας δεν καταλαμβάνει και αυτό το στάδιο ακόμα και αν χαρακτηριστούν ως πλοία.

<sup>66</sup> “The assured makes no warranty that the ship shall continue seaworthy throughout the voyage”, Lord Mansfield στην υπόθεση Berman v Woodbridge [1781] 2 Dougl 781.

<sup>67</sup> Βλ. ανάλυση Soyer B., όπ. π., 3<sup>rd</sup> edn, § 3.48 και απόφαση Sea Insurance Co v Blogg [1898] 2 QB 398

<sup>68</sup> Lane v Nixon (1866) LR 1 CP 412

<sup>69</sup> The Mac (1882) 7 LR PD 126· Steadman v Schofield [1992] 2 Lloyd’s Rep 163· The Titan (1923) 14 LIL Rep 484· The Harlow [1922] P 175· βλ όμως και περιπτώσεις που τα δικαστήρια υιοθέτησαν στενή ερμηνεία της έννοιας «πλοίο» στη The Blow Boat [1912] P 217 και Merchant’s Marine Insurance Co Ltd v North of England P & I Club (1926) 25 LIL Rep 446.

Ένα τελευταίο ζήτημα που χρήζει αναφοράς είναι ο κανόνας των σταδίων (doctrine of stages). Σύμφωνα με το άρθρο 39 (3) της ΜΙΑ «Όταν η ασφάλιση αφορά ταξίδι, το οποίο πραγματοποιείται σε διάφορα στάδια, κατά τα οποία το πλοίο χρειάζεται διαφορετική ή περαιτέρω προετοιμασία ή εξοπλισμό, υπάρχει η σιωπηρή υπόσχεση ότι κατά την έναρξη κάθε επιμέρους ταξιδιού το πλοίο θα είναι αξιόπλοο σε σχέση με αυτή την προετοιμασία ή εξοπλισμό που απαιτείται για τον σκοπό κάθε σταδίου». Για να διαιρεθεί το ταξίδι σε πολλά διαφορετικά στάδια, με δική τους έναρξη κάθε φορά, πρέπει να υπάρχει φυσική (π.χ. ένα πλοίο που ασφαλίστηκε για ένα ταξίδι από ένα λιμάνι της Μεσογείου σε ένα λιμάνι στον Βόρειο Ατλαντικό μπορεί να χρειάζεται περαιτέρω προετοιμασία και εξοπλισμό για το κομμάτι του Ατλαντικού) ή εμπορική ανάγκη (π.χ. ανεφοδιασμός με καύσιμα)<sup>70</sup>. Το βάρος απόδειξης ότι το ταξίδι μπορεί να διαιρεθεί σε περισσότερα στάδια βάσει κάποιας αναγκαιότητας που υφίσταται στη συγκεκριμένη περίπτωση το φέρει ο ασφαλισμένος.

Στην κατά πλουν ασφάλιση, ο ασφαλιστής απαλλάσσεται από την ευθύνη του από την ημέρα που θα εκλείψει η αξιοπλοΐα. Η συνέπεια αυτή επέρχεται ακόμη και αν ο ασφαλισμένος αγνοούσε το ελάττωμα και ακόμη και αν η ζημία προήλθε από άλλη αιτία και δεν συνδέεται αιτιωδώς με την αναξιοπλοΐα.

(2) Όσον αφορά τις ασφαλίσεις κατά χρόνο δεν υπάρχει σιωπηρή υπόσχεση αξιοπλοΐας. Πρακτικά αυτό σημαίνει ότι, αν το πλοίο είναι αναξιοπλοο, ο ασφαλιστής ευθύνεται κανονικά. Αυτό ωστόσο δεν σημαίνει ότι το ζήτημα της αξιοπλοΐας δεν ασκεί καμία επιρροή στην κατά χρόνο ασφάλιση. Το άρθρο 39 (5) εισάγει μία εξαίρεση στον κανόνα αυτόν σε περίπτωση που το πλοίο αποστέλλεται στη θάλασσα σε αναξιοπλοη κατάσταση, εν γνώσει του ασφαλισμένου (privity<sup>71</sup>) και η απώλεια συνδέεται αιτιωδώς με την αναξιοπλοΐα.

Ο λόγος για τον οποίο υπάρχει διάκριση μεταξύ ασφάλισης κατά πλου και ασφάλισης κατά χρόνο είναι ιστορικός. Στην υπόθεση Gibson v Small<sup>72</sup> κρίθηκε ότι δεν υφίσταται σιωπηρή υπόσχεση αξιοπλοΐας στην κατά χρόνο ασφάλιση για τέσσερις λόγους. Πρώτον, την εποχή εκείνη δεν συνηθιζόταν να υπονοείται η αξιοπλοΐα στα ασφαλιστήρια συμβόλαια. Δεύτερον, ο ασφαλισμένος δεν είχε κανένα μέσο για την εξακρίβωση της κατάστασης του σκάφους τη στιγμή ανάληψης του κινδύνου από τον ασφαλιστή. Τρίτον, ήταν δύσκολο να αποφασιστεί το χρονικό σημείο που θα κριθεί η απαίτηση της αξιοπλοΐας (πότε πρέπει να είναι αξιόπλοο). Τέταρτον, δεν ήταν καθόλου εύκολο να εξακριβώσουν το περιεχόμενο της σιωπηρής αυτής υπόσχεσης. Κανένας από αυτούς του λόγους δεν φαίνεται σήμερα πειστικός ειδικά λόγω του αυξημένου επιπέδου ομοιογένειας στις θαλάσσιες μεταφορές<sup>73</sup>.

Για να απαλλαχθεί ο ασφαλιστής στην υπό εξέταση περίπτωση πρέπει να πληρούνται σωρευτικά τρεις προϋποθέσεις: α) το πλοίο να είναι αναξιοπλοο όταν αποστέλλεται στη θάλασσα (δεν ενδιαφέρει μεταγενέστερη αναξιοπλοΐα), β) γνώση (privity) του ασφαλισμένου

<sup>70</sup> Βλ. ανάλυση Soyer B., όπ. π., § 3.52 – 3.56

<sup>71</sup> Στο ελληνικό δίκαιο δεν είναι γνωστή η έννοια του όρου privity. Εφαρμόζοντας το αγγλικό δίκαιο τα ελληνικά δικαστήρια πρέπει να ακολουθούν την sui generis ερμηνεία που υιοθετείται στο αγγλικό δίκαιο (βλ. παρακάτω) και δεν θα πρέπει να συγχέεται με συγγενείς βαθμούς πταισίματος που συναντάμε στο ελληνικό δίκαιο όπως π.χ. ενσυνείδητη αμέλεια. Η σύνθετη αυτή συμπεριφορά του ασφαλισμένου που περιγράφεται με τον όρο privity είναι αντίθετη με την αρχή της καλής πίστης (ΑΚ 288) Βλ. Κιάντου – Παμπούκη Α., Η αξιοπλοΐα στην ασφάλιση πλοίου, Πρακτικά του 6<sup>ου</sup> Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτικού δικαίου, σελ. 151.

<sup>72</sup> Gibson v Small (1853) 4 HL Cas 353

<sup>73</sup> Mustill MJ, “Fault and Marine Loss”, LMCLQ 310, 1988, σελ. 347-349

σχετικά με την ύπαρξη αναξιοπλοΐας και γ) αιτιώδης σύνδεσμος ανάμεσα στην αναξιοπλοΐα και τη απώλεια.

Σημαντικά είναι τα προβλήματα που προέκυψαν σχετικά με την ερμηνεία του όρου «privity of the assured». Διαφωτιστική στο ζήτημα αυτό ήταν η υπόθεση *The Eurysthenes*<sup>74</sup>. Το ερώτημα που ανέκυψε στην υπόθεση αυτή ήταν αν για να αποδειχθεί η «γνώση» του ασφαλισμένου ο ασφαλιστής πρέπει να αποδείξει: α) αμέλεια ή/και β) πραγματική γνώση των γεγονότων που συνιστούν την αναξιοπλοΐα ή/και γ) κάποια σκόπιμη ή δόλια συμπεριφορά του.

Η ασφαλισμένη πλοιοκτήτρια υποστήριξε ότι ο όρος «privity» ισοδυναμεί με τον όρο «willful misconduct»<sup>75</sup> του άρθρου 55 (2) και επομένως στερείται αποζημίωσης από τον ασφαλιστή αν σκόπιμα, εσκεμμένα έστειλε το πλοίο στη θάλασσα γνωρίζοντας ότι είναι αναξιοπλοο. Με άλλα λόγια πρέπει να αποδειχθεί δόλος του ασφαλισμένου. Το P & I υποστήριξε ότι ο όρος είναι ισοδύναμος της φράσης «actual fault or privity»<sup>76</sup>. Επομένως, αρκεί, οποιαδήποτε προσωπική πράξη ή παράλειψη του πλοιοκτήτη σχετικά με την αποστολή του ποίου στη θάλασσα σε αναξιοπλοη κατάσταση.

Το δικαστήριο απέρριψε αμφότερους τους ισχυρισμούς, τονίζοντας καταρχάς ότι αν ο νομοθέτης ήθελε να εξισώσει τον όρο «privity» με το «willful misconduct» ή «actual fault or privity», θα το έκανε, συντάσσοντας το άρθρο 39 (5) χρησιμοποιώντας αυτές τις εκφράσεις. Επιπλέον, όσον αφορά τους ισχυρισμούς της πλοιοκτήτριας, έκρινε ότι το γεγονός ότι ο ασφαλισμένος έχει επίγνωση της αναξιοπλοη κατάστασης του πλοίου δεν σημαίνει απαραίτητα ότι βαρύνεται με δόλο. Ο όρος privity υποδηλώνει μία πταισματική συμπεριφορά η οποία ωστόσο δεν είναι ισοδύναμη του δόλου<sup>77</sup>. Ως προς τους ισχυρισμούς του P & I, το δικαστήριο έκρινε ότι, η φράση «actual fault or privity» υποδηλώνει προσωπική υπαίτια συμπεριφορά είτε αρνητική είτε θετική, ενώ ο όρος «privity» αναφέρεται σε κάτι που έγινε με «γνώση και συναίνεση» του ασφαλισμένου («Knowledge and consent»).

Η απόφαση του Εφετείου σχετικά με την έννοια και την έκταση του όρου «privity» ήταν ομόφωνη. Όλοι οι δικαστές συμφώνησαν ότι ο όρος «privity» σημαίνει με «γνώση και συναίνεση». Προχώρησαν δε ένα βήμα παρακάτω, υποδεικνύοντας ότι, «γνώση» δεν σημαίνει μόνο θετική γνώση αλλά περιλαμβάνει και εκείνο τον τύπο γνώσεως που αποδίδεται με την έκφραση «κάνοντας τα στραβά μάτια» («turning a blind eye»). Έτσι, κάποιος, ο οποίος έχει βάσιμες υποψίες για την αναξιοπλοία και αποφασίζει να μη το ερευνήσει – για να μην τραπεί η υποψία του σε βεβαιότητα – θεωρείται ότι γνωρίζει την αλήθεια. Ωστόσο, η άγνοια του ασφαλισμένου, έστω και αν είναι αμελής (negligence), δεν ισοδυναμεί με γνώση της αλήθειας<sup>78</sup>.

<sup>74</sup> *Compania Maritime San Basilio SA v Oceanus Mutual Undertaking Association (Bermuda) Ltd* [1977] 1 QB 49

<sup>75</sup> Willful misconduct σημαίνει ηθελημένη κακή διαχείριση και συμπίπτει με την έννοια του δόλου

<sup>76</sup> Όρος που εμφανίζεται σε ορισμένες συμβάσεις περιορισμού ευθύνης για να κριθεί αν ο πλοιοκτήτης χάνει το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης του. Για την έννοια της φράσης «actual fault or privity» βλ. *Asiatic Petroleum Co v Lennard's Carrying Co* [1914] KB 419, § 432

<sup>77</sup> *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, 16<sup>th</sup> edn, Stevens & Sons, 1981, § 720, υποσημείωση 62: «Υπάρχει η πιθανότητα να συναντήσουμε περιπτώσεις, όπου, με γνώση του ασφαλισμένου, ένα αναξιοπλοο πλοίο αποστέλλεται στη θάλασσα χωρίς αυτός να έχει επιδείξει κάποια δόλια συμπεριφορά. Για παράδειγμα, σε καιρό πολέμου, ένας πλοιοκτήτης φοβούμενος μία επίθεση στο λιμάνι που ναυλοχεί το πλοίο του, μπορεί, πολύ σωστά, να διατάξει το πλοίο του να αποπλεύσει, παρόλο που γνωρίζει ότι δεν είναι αξιόπλοο από κάθε άποψη»

<sup>78</sup> Έτσι στην υπόθεση *The Gloria* (1935) 54 LIL Rep 34 κρίθηκε ότι η απλή παράλειψη διενέργειας τακτικού ελέγχου του πλοίου, από τον οποίο πιθανώς θα προέκυπτε ότι είναι αναξιοπλοο, δεν σημαίνει απαραίτητα ότι ο ασφαλισμένος «έκανε τα στραβά μάτια». Βλ. *Soyer B.*, όπ. π., § 3.67, όπου παραθέτει το ακόλουθο παράδειγμα: «Αν ο ασφαλισμένος θεωρούσε ότι ο μέσος συνετός πλοιοκτήτης θα έστελνε το πλοίο του στη θάλασσα με 12

Το 2001 δόθηκε στο House of Lords μία χρυσή ευκαιρία να διευκρινίσει περαιτέρω την έκταση και το περιεχόμενο της έννοιας privity όπως αυτή διαμορφώθηκε από το Εφετείο στην υπόθεση *The Eurysthenes*. Στην υπόθεση *The Star Sea*<sup>79</sup> κρίθηκε ότι για να αποφασίσουμε εάν ο ασφαλισμένος «έκανε τα στραβά μάτια» δεν αρκεί να αποδειχθεί ότι δεν έκανε τις απαραίτητες έρευνες λόγω οκνηρίας ή βαριάς αμέλειας. Πρέπει να αποδειχθεί ότι είχε τουλάχιστον μία υποψία για τη σχετική αναξιοπλοΐα, σε συνδυασμό με την απόφαση του να μην το ελέγξει.

Ένα δεύτερο ζήτημα που ανακύπτει είναι ποιανού προσώπου η γνώση μας ενδιαφέρει. Το πρόβλημα εντοπίζεται όταν (όπως και συνηθέστερα συμβαίνει) ο ασφαλισμένος είναι εταιρία. Στην περίπτωση αυτή πρέπει να καθορίσουμε σε ποια έκταση η γνώση των υπαλλήλων της εταιρίας μπορεί να εξομοιωθεί με γνώση αυτής<sup>80</sup>.

Όσον αφορά την αναζήτηση του αιτιώδους συνδέσμου, αυτός καθορίζεται από την κρατούσα θεωρία της εγγύτερης αιτίας όπως διατυπώνεται στο άρθρο 55 (1) ΜΙΑ 1906<sup>81</sup>.

Το βάρος απόδειξης ότι το πλοίο ήταν αναξίοπλοο και άρα ότι υπήρχε παραβίαση της σιωπηρής υπόσχεσης αξιοπλοΐας το φέρει ο ασφαλιστής και στην κατά πλου και στην κατά χρόνο ασφάλιση. Αν ένα πλοίο αμέσως μετά τον απόπλου βυθιστεί χωρίς συγκεκριμένο λόγο (που να μπορεί να αποδοθεί π.χ. σε μία ισχυρή καταιγίδα ή άλλη επαρκή αιτία) υπάρχει τεκμήριο ότι το πλοίο ήταν αναξίοπλοο κατά την έναρξη του ταξιδιού και το βάρος απόδειξης αντιστρέφεται<sup>82</sup>.

Αξιοσημείωτο είναι ότι, η ρύθμιση που αφορά την κατά χρόνο ασφάλιση βρίσκεται πιο κοντά στην προσέγγιση του ηπειρωτικού δικαίου στο ζήτημα της αξιοπλοΐας, δεδομένου ότι απαιτεί τόσο μία μορφή πταισματικής συμπεριφοράς (Knowledge and consent) του ασφαλισμένου όσο και την αιτιώδη συνάφεια μεταξύ της αναξιοπλοΐας και της απώλειας που προκλήθηκε.

Κλείνοντας το κεφάλαιο της αξιοπλοΐας χρήσιμη είναι η εξής παρατήρηση: αν και ιστορικά η εγγύηση αξιοπλοΐας διαδραμάτισε καθοριστικό ρόλο καθώς αποτελεί μία από τις αποτελεσματικότερες άμυνες του ασφαλιστή θα μπορούσαμε να πούμε ότι η σημασία της είναι μάλλον περιορισμένη σήμερα στην πράξη. Ο λόγος είναι ότι τα περισσότερα ασφαλιστήρια συμβόλαια «κύτους και μηχανημάτων» και ναύλου συνάπτονται κατά χρόνο και ότι οι ασφαλιστές φορτίου συνήθως παραιτούνται από αυτή<sup>83</sup>.

### **Implied warranty of legality:**

Η ΜΙΑ 1906 στο άρθρο 41 προβλέπει ότι:

---

άτομα πλήρωμα και έτσι πράττει. Αν μετέπειτα αποδειχθεί στο δικαστήριο ότι όφειλε να έχει 14, δεν μπορεί να εξομοιωθεί αυτή του η άγνοια, με γνώση, παρόλο που αμελώς το αγνοούσε»

<sup>79</sup> *Manifest Shipping Co Ltd v Uni – Polaris Shipping Insurance Co Ltd & La Reunion Europeene (The Star Sea)* [2001] 1 Lloyd's Rep 389 (HL).

<sup>80</sup> Βλ. αναλυτικά *Soyer B.*, όπ. π., § 3.70 – 3.74

<sup>81</sup> Βλ. παρακάτω Κεφ. 1.5.3

<sup>82</sup> Βλ. αναλυτικά *Soyer B.*, όπ. π., § 3.87 – 3.89 και υπόθεση *Pickup v Thames & Mersey Marine Insurance Co* (1878) 3 QBD 594

<sup>83</sup> *Soyer B.*, όπ. π., § 6.7 – 6.8

«Υφίσταται σιωπηρή υπόσχεση ότι η ασφαλισμένη περιπέτεια είναι νόμιμη, και ότι, στο βαθμό που ο ασφαλισμένος μπορεί να ελέγξει το ζήτημα, η περιπέτεια θα διεξάγεται με νόμιμο τρόπο»<sup>84</sup>.

Η διάταξη δεν διακρίνει μεταξύ κατά πλου και κατά χρόνο ασφάλισης, ούτε μεταξύ ασφαλισμένων αντικειμένων (ισχύει τόσο στην ασφάλιση του κύτους όσο και στην ασφάλιση φορτίου και ναύλου). Ωστόσο όπως προκύπτει από το γράμμα της διάταξης η υπόσχεση νομιμότητας έχει δύο εκφάνσεις:

(1) Η ασφαλισμένη αποστολή είναι νόμιμη. Αν η ασφαλισμένη αποστολή είναι παράνομη, τότε, παραβιάζεται το warranty νομιμότητας ανεξάρτητα από την άγνοια των μερών. Παρόλο που οι συνέπειες παραβίασης υπό το καθεστώς της ΙΑ 2015 θα είναι αναστολή της κάλυψης, δεδομένου ότι η παραβίαση λαμβάνει χώρα πριν την ανάληψη του κινδύνου δεν μπορούν να γεννηθούν δικαιώματα και υποχρεώσεις. Ακριβέστερα, το αποτέλεσμα της παραβίασης είναι η ακυρότητα της σύμβασης *ab initio* καθώς δεν θα είναι εφικτό να αποκατασταθεί τέτοιου είδους παραβίαση<sup>85</sup>. Αποτελεί λοιπόν προϋπόθεση για την ανάληψη του κινδύνου.

Η αποστολή μπορεί να είναι παράνομη εκ του νόμου ή επειδή παραβιάζει το κοινοδίκαιο (π.χ. παραβιάζει την πολιτική πολέμου του Η.Β. αν έχει επιβληθεί εμπάργκο) ή προκηρύξεις και διατάγματα της Βασίλισσας/Βασιλιά, ή την κοινοτική νομοθεσία και το διεθνές δίκαιο<sup>86</sup>. Το αν ένας νόμος απαγορεύει έναν συγκεκριμένο τύπο θαλάσσιας αποστολής δεν είναι πάντα ξεκάθαρο. Σε ορισμένες περιπτώσεις απαγορεύεται ρητά η ασφάλιση σε ορισμένους τύπους αποστολής<sup>87</sup>, ενώ σε άλλες ο νόμος σιωπά και δεν καθορίζει αν η ασφαλισμένη αποστολή θα είναι παράνομη ή όχι. Τα δικαστήρια για να κρίνουν αν η παραβίαση ενός νόμου καθιστά την ασφαλισμένη αποστολή παράνομη πρέπει να κρίνουν αν ο νόμος αποσκοπεί στην απαγόρευση των συναλλαγών αυτών ή απλά περιορίζεται στην επιβολή ποινής.

(2) Νόμιμη δεν αρκεί να είναι μόνο η αποστολή αλλά πρέπει και να διεξάγεται με νόμιμο τρόπο (π.χ. το πλοίο να μην χρησιμοποιείται για λαθρεμπόριο). Η παρανομία κατά την εκτέλεση της αποστολής αναφέρεται σε επακόλουθα παραπτώματα του ασφαλισμένου, κατά την διάρκεια εκτέλεσης της σύμβασης και δεν σχετίζεται με την έναρξη της. Αυτό σημαίνει ότι η σιωπηρή υπόσχεση νομιμότητας παραβιάζεται όταν η αποστολή είναι νόμιμη αλλά κατά την διάρκεια εκτέλεσης της ο ασφαλισμένος παραβιάζει έναν νόμο (ισχύουν *mutatis mutandis* τα παραπάνω) ή κανονισμό ασφαλείας. Υπάρχουν εκατοντάδες σχετικοί κανονισμοί ασφαλείας και εύλογα γεννάται το ερώτημα αν η παραβίαση καθενός από αυτούς συνιστά και παραβίαση της σιωπηρής υπόσχεσης νομιμότητας; Το αυστραλιανό δίκαιο δίνει καταφατική απάντηση<sup>88</sup>, σε αντίθεση με το αγγλικό, που και εδώ εφαρμόζει το τεστ του εάν ο κανονισμός έχει σκοπό την

<sup>84</sup> Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι τα συμβόλαια θαλάσσιας ασφάλισης που ασφαλίζουν παράνομες περιπέτειες ή εκτελούνται παράνομα θα εξακολουθούσαν να θεωρούνται άκυρα για λόγους δημόσιας τάξης ακόμα και αν δεν υπήρχε το άρθρο 41. Βλ. ωστόσο *Soyer B.*, όπ. π., § 4.16 – 4.18 για λόγους που θεσμοθετήθηκε η σιωπηρή υπόσχεση νομιμότητας.

<sup>85</sup> Βλ. παρακάτω Κεφ. 1.5.5

<sup>86</sup> Βλ. αναλυτικά *Soyer B.*, όπ. π., § 4.23 – 4.31

<sup>87</sup> Π.χ. αν ο νόμος απαγορεύει την εξαγωγή των εμπορευμάτων χωρίς άδειες συνεπάγεται ότι και η ασφάλιση αποστολής που δεν συμμορφώνεται με αυτή την απαίτηση (λήψη αδειών) θα είναι παράνομη, βλ. *Lubbock v Potts* (1806) 7 East 449• *Gray v Lloyd* (1812) 4 Taunt 136• *Gibson v Service* (1816) 5 Taunt 433

<sup>88</sup> *Doak v Weekes & Commercial Union Assurance Co plc* [1986] 82 FLR 334• *Switzerland Insurance Australia Ltd v Mowie Fisheries Pty Ltd* [1997] FCA 231

απαγόρευση της συναλλαγής ή απλώς να ενισχύσει την ασφάλεια επιβάλλοντας π.χ. ένα χρηματικό πρόστιμο<sup>89</sup>. Με άλλα λόγια, είναι σημαντικό να αξιολογηθεί εάν η πράξη που απαγορεύεται από τον κανονισμό είναι παρεπόμενη στην εν λόγω σύμβαση (εδώ ασφαλιστήριο συμβόλαιο) ή αποτελεί ουσιαστικό μέρος αυτού. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της υπόθεσης *Shipping Corp v Joseph Rank Ltd*<sup>90</sup> όπου κρίθηκε ένα παρόμοιο ζήτημα στο πλαίσιο όμως σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς και όχι ασφάλισης. Στην υπόθεση αυτή ο πλοιοκτήτης παραβίασε έναν κανονισμό ασφαλείας υπερφορτώνοντας το πλοίο του. Το δικαστήριο ωστόσο έκρινε ότι ο σκοπός του κανονισμού ήταν απλώς να απαγορεύσει την υπερφόρτωση του πλοίου για λόγους ασφαλείας και όχι να απαγορεύσει τις συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς που εκτελούνται κατά παραβίαση του. Αναμφίβολα, η αγγλική προσέγγιση είναι προτιμότερη, καθώς περιορίζει την ευρεία εφαρμογή του warranty της νομιμότητας.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, σε σχέση με τη σιωπηρή υπόσχεση νομιμότητας, η ΜΙΑ εισαγάγει μία απόκλιση από το γενικό καθεστώς των warranties. Περιορίζει τον απόλυτο χαρακτήρα αυτής ορίζοντας ότι η αποστολή πρέπει να διεξάγεται με νόμιμο τρόπο «...στον βαθμό που ο ασφαλισμένος μπορεί να ελέγξει το ζήτημα...»<sup>91</sup>. Επομένως, ο ασφαλισμένος, παραβιάζει το warranty νομιμότητας όταν εμπλέκεται ενεργά στην παράνομη διεξαγωγή της αποστολής. Η παρανομία που τελείται εν αγνοία του, από προστηθέντες του, δεν θα συνιστά παραβίαση του warranty. Ουσιαστικά το άρθρο 41 επιβάλλει μία μορφή δέουσας επιμέλειας στον ασφαλισμένο (due diligence) και το κρίσιμο ερώτημα είναι αν θα μπορούσε να αποτρέψει την παρανομία που προέκυψε κατά την εκτέλεση της αποστολής λαμβάνοντας όλα τα απαραίτητα μέτρα.

Συμπερασματικά, οι ειδικές ρυθμίσεις για την αξιοπλοΐα και τη νομιμότητα τροποποιούν το γενικό καθεστώς που διέπει τα warranties σε κάποιο βαθμό, με αναφορά σε ζητήματα αιτιότητας, γνώσης (privity) ή ελέγχου. Πιθανώς, αυτό αποδεικνύει ότι οι συντάκτες της ΜΙΑ κατάλαβαν ότι, τουλάχιστον σε ορισμένες περιπτώσεις, το καθεστώς των warranties ήταν ικανό να παράγει άδικα αποτελέσματα και ότι πρέπει να αποφευχθεί.

#### 1.4.2.2. Express warranties

Η ανάλυση που προηγήθηκε στο κεφάλαιο 1.3<sup>92</sup> ιδίως όσον αφορά την διαμόρφωση των warranties και τα κριτήρια με τα οποία ασφαλώς μπορούμε να τα διακρίνουμε από άλλους συμβατικούς όρους, αφορά τις ρητές υποσχετικές δηλώσεις. Ωστόσο δομικά, κρίθηκε σκόπιμο, για την πληρέστερη εννοιολογική αποσαφήνιση του όρου ότι η τοποθέτησή και εξέταση τους στο πλαίσιο του συνόλου των όρων που διέπουν το ασφαλιστήριο συμβόλαιο, έπρεπε να γίνει εκεί.

Ακόμα και αν οι λέξεις που χρησιμοποιούνται μας οδηγούν με ασφάλεια στο συμπέρασμα ότι πρόκειται για warranty, ορισμένες φορές οι ασάφειες στη χρησιμοποιούμενη γλώσσα, οι αμφισημίες και η αδυναμία των μερών να καταστήσουν σαφείς τις προθέσεις τους,

<sup>89</sup> Όπως κρίθηκε στην υπόθεση *Redmond κατά Smith*, (1844) 7 Man & Gr 457: η μη συμμόρφωση με κανονισμό «που εκδόθηκε μόνο για λόγους ασφαλείας» (shipping safety regulations) δεν οδηγεί σε παρανομία ολόκληρης της περιπέτειας.

<sup>90</sup> [1957] 1 QB 267

<sup>91</sup> Βλ. υπόθεση *Cunard κατά Hyde* [1860] 121 Eng. Rep. 1, όπου: ο ασφαλισμένος που δεν ήταν σε θέση να ελέγξει την περιπέτεια, έλαβε αποζημίωση παρόλο που γνώριζε τις παράνομες ενέργειες του μεταφορέα.

<sup>92</sup> Βλ. παραπάνω σελ. 8 – 12.

καθιστούν την ανάγκη ερμηνείας του όρου επιβεβλημένη<sup>93</sup>. Οποιοσδήποτε και αν είναι ο λόγος που οδηγούμαστε στα ερμηνευτικά εργαλεία, ο σκοπός είναι να προσδιορίσουμε επακριβώς το εύρος, την έκταση της υπόσχεσης που αναλαμβάνεται με το warranty.

Η θαλάσσια ασφάλιση αποτελεί μέρος του γενικότερου συμβατικού δικαίου. Επομένως οι ερμηνευτικές αρχές και κανόνες που υιοθετούνται από το συμβατικό δίκαιο μπορούν επίσης να βρουν εφαρμογή στην ερμηνεία των όρων του ασφαλιστήριου συμβολαίου.

Ακολουθεί μία σύντομη αναφορά στις ερμηνευτικές αρχές των warranties, όπως έχουν διαμορφωθεί από την νομολογία:

**(α)** Συνήθης έννοια των λέξεων (ordinary meaning of words): οι λέξεις πρέπει να γίνονται κατανοητές με την «ακριβή, σαφή και συνηθισμένη τους έννοια» δηλ. όπως γίνονται αντιληπτές από έναν λογικό, μέσο άνθρωπο<sup>94</sup>. Ωστόσο τα δικαστήρια σε πολλές περιπτώσεις είναι προετοιμασμένα να εγκαταλείψουν την κυριολεκτική σημασία των λέξεων που χρησιμοποιούνται προκειμένου να δώσουν προβάδισμα στην εμπορική κατανόησή τους από τους επαγγελματίες του κλάδου. Για την ακρίβεια, πάντα λαμβάνεται υπόψη η εμπορική σημασία των λέξεων κατά την αξιολόγηση της σημασίας τους<sup>95</sup>. Κρίσιμο επίσης, όταν λαμβάνουμε υπόψη τη συνήθη έννοια των λέξεων, είναι οι εμπορικές συνήθειες σε μια συγκεκριμένη περιοχή που είναι γνωστές ή θα έπρεπε να είναι γνωστές στα μέρη<sup>96</sup>. Ωστόσο η προσφυγή στην «εθιμική έννοια» που δίνεται στις λέξεις πρέπει να είναι προσεκτική<sup>97</sup> και για να κριθεί κατά πόσο αυτό το «έθιμο» ή ακριβέστερα «εμπορική συνήθεια» είναι δεσμευτική για τα μέρη πρέπει να συντρέχουν ορισμένες προϋποθέσεις<sup>98</sup>.

**(β)** Ερμηνεία των λέξεων στο πλαίσιο στο οποίο εμφανίζονται (factual matrix). Η σημασία της αρχής αυτής και ο ρόλος που μπορεί να παίζει στην συμβατική ερμηνεία αναδείχθηκε από τον Λόρδο Χοφμαν με τον εξής τρόπο:

«Η σημασία των λέξεων, όπως εμφανίζεται σε ένα λεξικό, και το αποτέλεσμα της συντακτικής τους διάταξης, όπως εμφανίζεται στην γραμματική, είναι μέρος του υλικού που χρησιμοποιούμε για να κατανοήσουμε τις δηλώσεις ενός ομιλητή. Αλλά είναι μόνο ένα μέρος. Ένα άλλο μέρος είναι η γνώση μας για το υπόβαθρο στο οποίο έγινε η ομιλία. Αυτό το υπόβαθρο, είναι, που μας δίνει τη δυνατότητα, όχι μόνο να επιλέξουμε την επιδιωκόμενη

<sup>93</sup> Βλ. ανάλυση Beatson, J., “Anson’s Law of Contract”, 28<sup>th</sup> ed., Oxford University Press, Oxford, 2002, σελ. 160, Όταν προκύπτει μια αντιδικία, το δικαστήριο για να προσδιορίσει επακριβώς τις υποχρεώσεις που επιβάλλει η σύμβαση στα μέρη και τις συνέπειες για πιθανή παραβίαση τους, θα προβεί στον προσδιορισμό του σημασιολογικού περιεχομένου του υπό εξέταση όρου και ερμηνεία του, δηλαδή τη μετάφραση του περιεχομένου του σε νομικούς κανόνες. Ο σκοπός της διαδικασίας αυτής είναι να εντοπίσει τις πραγματικές προθέσεις των μερών. Τα δικαστήρια κατά την εκτέλεση αυτού του έργου, δεν βασίζονται σε νόμους αλλά σε αρχές που διαμορφώνονται από τη νομολογία. Αυτές δεν είναι κανόνες, με την επίσημη του όρου έννοια, αλλά μια δομημένη διαδικασία σκέψης που στοχεύει να βοηθήσει το δικαστήριο να εντοπίσει τις προθέσεις των μερών.

<sup>94</sup> Sir George Jessel MR στην υπόθεση Shore v Wilson (1842), 9 CL & F. 355 1842· Robertson v French (1803) 4 East 130· βλ και Lord Watson στην υπόθεση Thomson v Weems (1884) 9 App Cas 671, § 687, όπου: “The [matter] must be, in my opinion, interpreted according to the ordinary meaning of the words used if that meaning be plain and unequivocal and there be nothing in the context to qualify it”

<sup>95</sup> Bean v Stupart (1788) 1 Dougl 11· Hart v Standard Marine Insurance Co Ltd (1889) 22 QBD 499

<sup>96</sup> Dolbec v US Fire Insurance Co [1963] BR 153

<sup>97</sup> Nelson v Dahl (1879) 12 Ch D 568, § 575, “Like all customs, it must be strictly proved”

<sup>98</sup> Strathlorne Steamship Co Ltd v Hugh Baird & Sons Ltd (1916) 53 SLR 293, § 294: «In order that a custom or, to use more exact phrase, a commercial usage, may be binding upon parties to a contract, it is essential that it should be certain, that it should be uniform, that it should be reasonable, and it should be notorious».

σημασία όταν μια λέξη έχει περισσότερες από μία στο λεξικό, αλλά και, με τους τρόπους που έχω εξηγήσει, να κατανοήσουμε το νόημα που αποδίδει ο ομιλητής, συχνά χωρίς αμφιβολίες, όταν έχει χρησιμοποιήσει τις λάθος λέξεις»<sup>99</sup>.

Αυτό το «υπόβαθρο», η συμφωνία δηλαδή, στο πλαίσιο της οποίας ερμηνεύουμε το νόημα των λέξεων είναι το *factual matrix* και έχει παίξει καθοριστικό ρόλο στην ερμηνεία των *warranties* καθώς λειτουργεί καταλυτικά στην εύρεση του εμπορικού σκοπού τους<sup>100</sup>. Δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις, όπου οι δικαστές, χρησιμοποίησαν το *factual matrix* για να προσδιορίσουν τον λόγο για τον οποίο ένα *warranty* ενσωματώθηκε στη σύμβαση (τον εμπορικό σκοπό του)<sup>101</sup>. Μόλις καθορίσουν τον σκοπό του *warranty*, τον χρησιμοποιούν ως κριτήριο για να καθορίσουν το εύρος του δηλ. την σημασία που οι λέξεις που χρησιμοποιούνται έχουν για έναν λογικό άνθρωπο ο οποίος έχει το γνωστικό υπόβαθρο που ευλόγως θα ήταν διαθέσιμο στα μέρη.

(γ) Ερμηνεία σύμφωνη με την εμπορική λογική: Τα δικαστήρια θα προτιμήσουν μια εμπορικά λογική λύση, αντί να οδηγηθούν σε παράλογα αποτελέσματα για τα μέρη<sup>102</sup>. Ο Λόρδος Χόφμαν, υποστηρίζοντας αυτή την προσέγγιση, τόνισε ότι εάν από το πραγματικό υπόβαθρο (*factual background*) κάποιος συμπεράνει ότι η γλώσσα που χρησιμοποιείται στη σχετική ρήτρα πρόκειται να οδηγήσει σε ένα συμπέρασμα που παραβιάζει την εμπορική λογική οι δικαστές πρέπει να επιλέξουν μια ερμηνεία που είναι σύμφωνη με αυτή τη λογική. Σε αυτό το πλαίσιο, το *factual matrix*, έχει να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο καθώς θα προσδιορίσει εάν κάτι δεν πήγε καλά με την γλώσσα που χρησιμοποιήθηκε. Οι δικαστές, συχνά, βρίσκουν καταφύγιο σε αυτή την αρχή προκειμένου να δικαιολογήσουν την ερμηνεία που υιοθέτησαν<sup>103</sup>. Χαρακτηριστική είναι η υπόθεση *The Newfoundland Explorer* όπου ο δικαστής έκρινε ότι η αυστηρή κυριολεκτική ερμηνεία της φράσης «at all times» (*warranty* που απαιτούσε το πλοίο να είναι επανδρωμένο at all times) θα ήταν παράλογη και αντίθετη στην εμπορική λογική.

Οι ερμηνευτικοί κανόνες που χρησιμοποιούν τα δικαστήρια για να εξακριβώσουν την έννοια των λέξεων που χρησιμοποιήθηκαν δεν πρέπει να ναρκοθετούν την λογικά εμπορική ερμηνευτική προσέγγιση<sup>104</sup>. Οι κανόνες που θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν κατά την ερμηνεία των *warranties* είναι:

(α) *Ejusdem Generis*: Όταν ένας όρος της σύμβασης παραθέτει κατά τρόπο περιπτωσιολογικό τα γεγονότα στα οποία εφαρμόζεται και αυτή η αναφορά ακολουθείται από

<sup>99</sup> *Mannai Investment Co Ltd v Eagle Star Life Assurance Co Ltd* [1997] AC 749, § 775

<sup>100</sup> Όπως είπε ο Λόρδος Wilberforce στην υπόθεση *Prenn v Simmonds* [1971] 1 WLR 1381, § 1383 - 84: «The time has long passed when agreements, even those under seal, were isolated from the matrix of facts in which they are set and interpreted purely on internal linguistic considerations»

<sup>101</sup> Δεν αφορούν *warranties*: *Kumar v AGF* [1999] 1 WLR 1747· *MDIS Ltd v Swinbank* [1999] 2 All ER 722· *Association of British Travel Agents Ltd v British Airways plc* [2000] 2 Lloyd's Rep 209

Αφορούν *warranties*: *GE Frankona Reinsurance Ltd v CMM Trust No 1400 (The Newfoundland Explorer)* [2006] Lloyd's Rep IR 704· *Amlin Corporate Member Ltd v Oriental Assurance Corporation (The Princess of the Stars)* [2013] 2 Lloyd's Rep 523, [2014] 2 Lloyd's Rep 561 (CA)· *Agapitos v Agnew (The Aegeon) (No 2)* [2003] Lloyd's Rep IR 54, για τις αποφάσεις αυτές βλ. ανάλυση *Soyer*, όπ. π., § 2.18 – 2.20

<sup>102</sup> *Beatson J.*, όπ. π., σελ. 161

<sup>103</sup> *The Newfoundland Explorer*, όπ. π.· *AC Ward & Son Ltd v Catlin (Five) Ltd* [2010] Lloyd's Rep IR 695

<sup>104</sup> Ο Lord Clyde στην υπόθεση *Bank of Credit and Commerce International SA v Ali* [2002] 1 AC 252, § 79, εξήγησε τον ρόλο που οι κανόνες αυτοί αναμένεται να παίξουν στο μέλλον ως εξής: «Such guides to construction as have been identified in the past should not be allowed to constrain an approach to construction which looks to commercial reality or common sense. If they are elevated to anything approaching the status of rules they would deservedly be regarded as impedimenta in the task of construction. But they may be seen as reflections upon the way in which people may ordinarily be expected to express themselves»

γενικές λέξεις, αυτές οι γενικές λέξεις ερμηνεύονται στενά ώστε να εμπίπτουν στο νόημά τους περιστατικά του ίδιου χαρακτήρα με αυτά που αναφέρονται ρητά<sup>105</sup>.

(β) Expression Unius Est Exclusio Alterius: Σύμφωνα με τον κανόνα αυτόν, όταν σε μία ρήτρα γίνεται ρητή αναφορά ορισμένων θεμάτων, εάν αυτά δεν αναφέρονται απλώς ως παραδείγματα, τυχόν σχετικά ζητήματα θεωρούνται ότι εξαιρούνται από την εφαρμογή της<sup>106</sup>.

(γ) Contra preferentem<sup>107</sup>: Σε περίπτωση αμφιβολίας, ένα ρητό warranty, πρέπει να ερμηνεύεται είτε εις βάρος του μέρους που επιδιώκει να μειώσει ή να αποκλείσει την ευθύνη του από τις συμβατικές του υποχρεώσεις, είτε ενάντια στο μέρος που έχει προτείνει τη συμπερίληψη του όρου στη σύμβαση. Για παράδειγμα, σε μία υποθετική περίπτωση κατά την οποία ένας ασφαλιστής έχει περιλάβει ένα warranty στην σύμβαση και στη συνέχεια επιδιώκει να βασιστεί σε αυτό για να απαλλαγεί από την ευθύνη του, αν το warranty είναι ασαφές, θα ερμηνευτεί στενά και υπέρ του ασφαλισμένου<sup>108</sup>. Ωστόσο ο κανόνας αυτός παρουσιάζει δυσκολίες στην εφαρμογή του ειδικά στις εμπορικές ασφαλίσεις λόγω του ότι τα περισσότερα ασφαλιστήρια συνάπτονται με προδιατυπωμένους όρους και είναι δύσκολο να εντοπιστεί ποιος πρότεινε τη συμπερίληψη του υπό εξέταση όρου (το proferens). Ακόμα και αν δεν χρησιμοποιούνται προδιατυπωμένοι όροι, η δυσκολία παραμένει (ορθότερα εντείνεται), διότι συνήθως επαγγελματίες μεσίτες κάνουν τη σύνταξη και δεδομένου ότι λειτουργούν ως εκπρόσωποι του ασφαλισμένου, θα είναι παράλογο μία ασάφεια στη διατύπωση να ερμηνευτεί σε βάρος του ασφαλιστή<sup>109</sup>.

## 1.5.ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ WARRANTIES.

Όπως αναλύθηκε παραπάνω, τα warranties του δικαίου της θαλάσσιας ασφάλισης έχουν ιδιαίτερη θέση μεταξύ των λοιπών όρων του ασφαλιστήριου συμβολαίου, καθώς προβλέπουν τις αυστηρότερες συνέπειες για τους ασφαλισμένους σε περίπτωση που παραβιαστούν. Σε αυτό το σημείο, επιχειρείται, μια λεπτομερής εξέταση των κύριων χαρακτηριστικών τους, υπό το παλαιό καθεστώς (MIA 1906), ώστε να αναδειχθούν οι λόγοι που τα καθιστούν ένα από τα ισχυρότερα μέσα δευτερογενούς οριοθέτησης του ασφαλιστικού κινδύνου αλλά ταυτόχρονα και έναν από τους πιο επικριμένους θεσμούς του δικαίου της θαλάσσιας ασφάλισης.

### 1.5.1. ΑΥΣΤΗΡΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ (strict compliance)

Ο κανόνας της αυστηρής συμμόρφωσης άρχισε να διαμορφώνεται τον 18<sup>ο</sup> αιώνα<sup>110</sup>. Η ομοιόμορφη αντιμετώπιση από την νομολογία των warranties ως όρων που απαιτούν ακριβή,

<sup>105</sup> J. Cooke, A. Taylor, J. Kimball, Th. Belknap, Time Charters, 7<sup>th</sup> ed., Informa Routledge, 2014, σελ. 35 επ.· Σε σχέση με την ερμηνεία ασφαλιστηρίων συμβολαίων βλ. *Stoomvaart Maatschappij (Sophie H) v Merchants Marine Insurance Co Ltd* (1919) 122 LT 295, § 296, Lord Birkenhead LC

<sup>106</sup> *Blackburn v Flavelle* (1881) 6 App Cas 628, § 634.

<sup>107</sup> Σύντμηση για *verba chartarum fortius accipiuntur contra preferentem* (=) “The words of deeds are to be interpreted most strongly against him who uses them”. Αυτός ο κανόνας χρησιμοποιήθηκε για παράδειγμα στην υπόθεση *Dawsons v Bonnin* [1922] 2 AC 413. Για περαιτέρω ανάλυση του κανόνα βλ. *Beatson J.*, όπ. π., σελ. 170.

<sup>108</sup> *Bennett H.*, “The Law of Marine Insurance”, 2<sup>nd</sup> ed., Oxford University Press, Oxford, 2006, σελ. 285.

<sup>109</sup> Η λύση που δόθηκε από τον *Straughton LJ* είναι ότι θα υπάρχουν σε αυτή τη περίπτωση δύο *preferens*: “the assured proffering the wording through his broker, and the insurer seeking to rely on the clause that excludes or restricts his liability”, υπόθεση *Youell v Bland Welch & Co Ltd* [1992] 2 Lloyd’s Rep 127, § 134.

<sup>110</sup> *Bond v Nutt* (1777) 2 Cowp 601, όπου κρίθηκε ότι ακόμη και μία μικρή αθέτηση, ασήμαντου για τον κίνδυνο warranty, αρκεί για να απαλλάξει τον ασφαλιστή από την ευθύνη του

αυστηρή εκπλήρωση των υποχρεώσεων που προβλέπονται σε αυτούς (ανεξάρτητα από το κατά πόσο είναι ουσιώδης με τον κίνδυνο ή αν συνδέονται αιτιωδώς με τη ζημία) έχει τις ρίζες της στην εποχή του Λόρδου Μάνσφιλντ<sup>111</sup>. Αυτός ο κανόνας, όπως διαμορφώθηκε από τον Λόρδο Μάνσφιλντ, υιοθετήθηκε αργότερα στο άρθρο 33 (3) της ΜΙΑ 1906<sup>112</sup> από τον Sir Mackenzie Chalmers<sup>113</sup>.

Ωστόσο, τι συνιστά «συμμόρφωση» με ένα warranty;

Ο κανόνας της αυστηρής συμμόρφωσης έχει δύο εκφάνσεις: (1) Από τη μία πλευρά, ο ασφαλιστής δεν μπορεί να απαιτήσει τίποτα περισσότερο από την υποχρέωση που αναλήφθηκε με το warranty<sup>114</sup>. Με άλλα λόγια, ερμηνεύονται στενά. (2) Από την άλλη πλευρά, δεν αρκεί τίποτα λιγότερο από την ακριβή, κυριολεκτική εκπλήρωση της υπόσχεσης. Η μόνη πιθανή απόδραση μπορεί να προσφερθεί από τον κανόνα *de minimis non curat lex*, που επιτρέπει στα δικαστήρια να παραβλέπουν εξαιρετικά μικρές αποκλίσεις από την δέσμευση που αναλήφθηκε («Απλώς μικροπράγματα»<sup>115</sup>). Η εφαρμογή αυτού του κανόνα συζητήθηκε στην υπόθεση *Overseas Commodities Ltd κατά Style*<sup>116</sup>, όπου υπήρχε ένα warranty που προέβλεπε ότι οι κονσέρβες που αποστέλλονταν έπρεπε να είναι μαρκαρισμένες κατά έναν συγκεκριμένο τρόπο από τους κατασκευαστές, ενώ αποδείχθηκε, ότι μερικές δεν είχαν μαρκαριστεί. Ο δικαστής McNair J δήλωσε:

«[§558]...όσον αφορά και τα δύο συμβόλαια, ένας σημαντικός αριθμός κονσερβών - υπερβαίνοντας κάθε ανοχή που θα μπορούσε να επιδειχθεί βάσει του κανόνα *de minimis* - δεν είχαν μαρκαριστεί [...] Δεν έχω άλλη επιλογή παρά να υποστηρίξω ότι η παραβίαση της ρητής εγγύησης αποδίδει στους ασφαλιστές πλήρη άμυνα στην προκειμένη περίπτωση»<sup>117</sup>.

Ο καθηγητής Soyer παρατηρεί ότι εάν μόνο μία κονσέρβα ήταν ελαττωματική από, ας πούμε χίλιες, ο McNair J θα είχε παρακάμψει το δόγμα της αυστηρής συμμόρφωσης εφαρμόζοντας τον κανόνα *de minimis*<sup>118</sup>. Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι η εφαρμογή αυτού του κανόνας είναι μάλλον περιορισμένη, καθώς η παράβαση πρέπει να αφορά μόνο ένα αμελητέο μέρος ολόκληρης της δέσμευσης και κυρίως ερευνάται σε περιπτώσεις που υπάρχουν αριθμητικοί υπολογισμοί.

<sup>111</sup> Ο ίδιος στη υπόθεση *Pawson v Watson*, όπ. π., § 787, μόλις ένα χρόνο μετά την *Bond v Nutt* είπε: «nothing tantamount will do, or answer the purpose; It must be strictly performed, as being part of the agreement». Στην υπόθεση *De Hahn v Hartley*, όπ. π., §346, ο Ashhurst j επιβεβαίωσε: «The very meaning of warranty is to preclude all questions whether it has been substantially complied with; It must be literally so».

<sup>112</sup> Το άρθρο ορίζει ότι: «A warranty, as above defined, is a condition which must be exactly complied with, whether it be material to the risk or not. If it be not so complied with...»

<sup>113</sup> Συντάκτης της Marine Insurance Act 1906.

<sup>114</sup> Στην υπόθεση *Hide v Bruce* (1783) 3 Doug K B 213, ένα warranty όπου προέβλεπε ότι πρέπει να υπάρχουν 20 κανόνια στο πλοίο κρίθηκε ότι δεν υπονοεί και την επάρκεια του πληρώματος να τα χειριστεί. Επομένως από την στιγμή που υπήρχαν 20 κανόνια, το warranty δεν παραβιάστηκε.

<sup>115</sup> The “Reward” (1818) 165 ER 1482

<sup>116</sup> *Overseas Commodities Ltd v Style* [1958] 1 Lloyd’s Rep 546

<sup>117</sup> Χρήσιμες για τον κανόνα *de minimis non curat lex* και *Margaronis Navigation Agency Ltd v Henry W Peabody & Co of London Ltd* [1965] 2 QB 430, § 444, *Sellers LJ· Boon & Cheah Steel Pipes SDN BDH v ASI Insurance Co Ltd* [1975] 1 Lloyd’s Rep 452, § 460, *Shah J* (Η τελευταία είναι απόφαση του ανώτατου δικαστηρίου της Μαλαισίας, η οποία έχει υιοθετήσει την ΜΙΑ 1906)

<sup>118</sup> *Soyer B.*, όπ. π., § 5.8

### 1.5.2. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΕΙΤΕ ΘΕΩΡΕΙΤΑΙ ΟΥΣΙΩΔΗΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΙΝΔΥΝΟ ΕΙΤΕ ΟΧΙ (immateriality)

Η ουσία του κανόνα αυτού, διατυπώθηκε από τον Λόρδο Μάνσφιλντ στην υπόθεση De Hahn v Hartley και αποτυπώθηκε στο άρθρο 33 (3) της ΜΙΑ: «Είναι απολύτως άνευ σημασίας για ποιό λόγο προβλέπεται ένα warranty, αλλά αφού προβλεφθεί, η σύμβαση δεν υπάρχει εκτός εάν τηρείται κυριολεκτικά»<sup>119</sup>.

Αυτός ο κανόνας, στην πραγματικότητα, συνεπάγεται δύο πράγματα:

Πρώτον, ένα warranty μπορεί να αφορά πράγματα τόσο τυχαία που δεν θα μπορούσαν να επηρεάσουν τον κίνδυνο, «όσο παράλογα και αν φαίνονται»<sup>120</sup>. Με άλλα λόγια τα γεγονότα που έχουν υποσχεθεί μπορεί να είναι τέτοια που δεν μπορούν να επηρεάσουν τον κίνδυνο με οποιονδήποτε τρόπο. Στην υπόθεση Thomson κατά Weems<sup>121</sup>, ο Λόρδος Blackburn εξήγησε αυτήν τη ασαφή προσέγγιση βασιζόμενος κυρίως στην συμβατική ελευθερία των μερών ως εξής:

«Είναι επαρκές για τα συμβαλλόμενα μέρη, εάν και οι δύο συμφωνούν και επαρκώς εκφράζουν την πρόθεσή τους να συμφωνήσουν, να κάνουν την πραγματική ύπαρξη οποιουδήποτε γεγονότος προϋπόθεση για την έναρξη της σύμβασης [...]. Και δεν έχει σημασία αν η ύπαρξη αυτού του πράγματος ήταν ή δεν ήταν ουσιώδης. Τα μέρη δεν θα το έκαναν μέρος της σύμβασης αν δεν το θεωρούσαν σημαντικό, και έχουν το δικαίωμα να αποφασίσουν από μόνοι τους τι θεωρούν ουσιώδες».

Δεύτερον, συνεπάγεται ότι, παρόλο που η υποχρέωση που αναλήφθηκε με το warranty, αφορά πράγματα που θα μπορούσαν να επηρεάσουν τον κίνδυνο με γενικό τρόπο, το αν το κάνουν στην πραγματικότητα ή όχι, είναι αδιάφορο<sup>122</sup>.

### 1.5.3. ΑΠΑΙΤΗΣΗ ΑΙΤΙΩΔΟΥΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ;

Η αναζήτηση της αιτιώδους συνάφειας στη θαλάσσια ασφάλιση γίνεται κατά την επικρατέστερη θεωρία της εγγύτερης αιτίας (η αλλιώς causa proxima). Το άρθρο 55 (1) της ΜΙΑ ορίζει ότι:

«Με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος Νόμου, και εκτός εάν η σύμβαση προβλέπει διαφορετικά, ο ασφαλιστής ευθύνεται για οποιαδήποτε απώλεια προκαλείται άμεσα (proximately caused) από κίνδυνο που ασφαρίζεται [...]».

Επομένως σε περιπτώσεις όπου υπάρχουν δύο ή περισσότερες πιθανές αιτίες απώλειας, ο ασφαλιστής ευθύνεται για τη ζημία, αν προκαλείται άμεσα από κίνδυνο που έχει αναληφθεί (αν η εγγύτερη αιτία της ζημίας είναι κίνδυνος που έχει αναληφθεί).

Παλαιότερα, υπήρχε αμφιβολία για το περιεχόμενο του κανόνα της causa proxima<sup>123</sup>. Μια άποψη ήταν ότι αναφέρεται στο τελευταίο χρονικά γεγονός, δηλαδή στην εγγύτερη κατά

<sup>119</sup> De Hahn v Hartley, όπ. π., § 45· Βλ. και Lord Eldon LC στην υπόθεση Newcastle Fire Insurance v Macmorran & Co (1815) 3 Dow 255, όπου: «[...] when a thing is warranted to be of a particular nature or description, it must be exactly what it is stated to be. It is no matter whether material or not; The only question is, is this the thing de facto I have signed?»

<sup>120</sup> Farr Motor Traders Mutual Insurance Society Ltd [1920] 3 KB 669, § 673

<sup>121</sup> Thomson v Weems (1884) 9 App Cas 671, § 683

<sup>122</sup> Yorkshire Insurance Co Ltd v Campbell [1917] AC 218 · Abbott v Shawmut Mutual (1861) 85 Mass 213

χρόνο αιτία (ultima causa)<sup>124</sup>. Ωστόσο, στην υπόθεση Reischer κατά Borwick<sup>125</sup>, όπου το ρυμουλκό υπέστη ζημία σε σύγκρουση, αλλά στη συνέχεια εγκαταλείφθηκε λόγω πλημμύρας, η σύγκρουση θεωρήθηκε ότι ήταν η causa proxima, παρόλο που δεν ήταν η τελευταία χρονικά αιτία της ζημίας. Το τοπίο παρέμεινε νεφελώδες μέχρι την υπόθεση Leyland Shipping<sup>126</sup>, όπου ο Λόρδος Shaw ξεκαθάρισε: «η αιτιότητα δεν είναι αλυσίδα, αλλά δίχτυ [...] η αιτία που είναι πραγματικά εγγύτερη είναι αυτή που είναι εγγύτερη σε αποτελεσματικότητα». Εγγύτερη λοιπόν αιτία είναι εκείνη που επέδρασε καταλυτικά στην επέλευση του αποτελέσματος, εκείνη που αντικειμενικά είχε την τάση περισσότερο από κάθε άλλη να προκαλέσει τη ζημία που πραγματοποιήθηκε.

Αποτελεί ωστόσο, καθιερωμένο κανόνα, ότι η παραβίαση ενός warranty απαλλάσσει τον ασφαλιστή από περαιτέρω ευθύνη, ανεξάρτητα από την ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ της παραβίασης και της απώλειας<sup>127</sup>. Στην υπόθεση Hibbert κατά Pigou<sup>128</sup>, το ασφαλισμένο πλοίο χάθηκε σε καταιγίδα, αλλά ο ασφαλιστής απέφυγε την κατάγνωση της ευθύνης του επικαλούμενος την παραβίαση ενός warranty σύμφωνα με το οποίο το πλοίο έπρεπε να έχει συνοδεία (convoy warranty). Στην υπόθεση Dawsons Ltd κατά Bonnin<sup>129</sup>, που δεν αφορά θαλάσσια ασφάλιση, υπήρχε warranty το ασφαλισμένο φορτηγό να σταθμεύσει σε μία διεύθυνση, ενώ στην πραγματικότητα στάθμευσε σε άλλη. Αν και η παραβίαση του, δεν αύξησε τον κίνδυνο που είχε αναλάβει ο ασφαλιστής (μάλλον τον μείωσε), το Ανώτατο δικαστήριο (House of Lords) έκρινε ότι ο ασφαλιστής απαλλάχθηκε από την ευθύνη του.

Αυτό το χαρακτηριστικό των warranties είναι άμεση συνέπεια του κανόνα της αυστηρής συμμόρφωσης και του immateriality. Πράγματι, εάν μια δέσμευση δεν είναι ουσιώδης για τον κίνδυνο, δύσκολα θα μπορούσε να γίνει causa proxima της απώλειας. Οι αλλαγές που επέφερε το καθεστώς της ΙΑ 2015 σε αυτό το σημείο θα εξεταστούν παρακάτω<sup>130</sup>, ωστόσο, αξιοσημείωτο είναι ότι, «η εισαγωγή αιτιώδους συνδέσμου στα warranties θα ήταν προβληματική με πιθανότητες που αγγίζουν την βεβαιότητα» όπως παρατηρεί ο καθηγητής Soyer<sup>131</sup>.

#### 1.5.4. ΑΠΟΛΥΤΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΤΗΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΗΣ ΠΟΥ ΑΝΑΛΗΦΘΗΚΕ

Ο απόλυτος χαρακτήρας των warranties, έχει την έννοια ότι, δεν ελέγχεται τυχόν πταίσμα ή σφάλμα των ασφαλισμένων. Δεν ενδιαφέρει κατά πόσο «δίκαιες και ειλικρινείς ήταν

---

<sup>123</sup> Hodges S., “Cases and Materials on Marine Insurance Law”, Cavendish Publishing Limited, London, 1999, σελ. 336

<sup>124</sup> Pink v Fleming (1890) 25 QBD 396, § 397, Lord Esher MR

<sup>125</sup> Reischer v Borwick (1894) 2 QB 548

<sup>126</sup> Leyland Shipping Co Ltd v Norwich Union Fire Insurance Society Ltd [1918] AC 350, § 369

<sup>127</sup> Βλ. Soyer B., *οπ. π.*, § 5.12, όπου: «Αυτή η πτυχή του καθεστώτος εγγύησης έχει προσελκύσει έντονες επικρίσεις, ιδίως λόγω του γεγονότος ότι στα ηπειρωτικά νομικά συστήματα, η μεταβολή του κινδύνου από τον ασφαλισμένο παρέχει άμυνα στον ασφαλιστή μόνο σε περιπτώσεις όπου έχει ουσιώδη επίδραση στην απώλεια». βλ και Forsikringsaktielselskapet Vesta v Butcher [1989] AC 852, § 893 όπου η έλλειψη της απαίτησης αιτιώδους συνδέσμου όσον αφορά τα warranties χαρακτηρίστηκε ως «ένα από τα λιγότερο ελκυστικά χαρακτηριστικά του αγγλικού ασφαλιστικού δικαίου».

<sup>128</sup> Hibbert v Pigou (1783) 3 Doug KB 213

<sup>129</sup> Dawsons Ltd v Bonnin [1922] 2 AC 413. Για πιο πρόσφατη υπόθεση, βλ. Sugar Hut v Great Lakes Reinsurance (UK) Plc [2010] EWHC 2636, [2011] Lloyd’s Rep IR 198

<sup>130</sup> Βλ. παρακάτω Κεφ. 3.3

<sup>131</sup> Soyer B., *οπ. π.*, § 5.12. Βλ και Clarke M., “Insurance Warranties: The Absolute End?”, LMCLQ 474, 2007, σελ. 487 «may it be observed in passing that the history of English law on questions of causation is not encouraging»

οι προθέσεις τους»<sup>132</sup> και αν δικαιολογημένα δεν συμμορφώθηκαν με τις δεσμεύσεις που είχαν αναλάβει, αλλά ενδιαφέρει, ότι τελικώς παραβίασαν το warranty.

Τον 17<sup>ο</sup> αιώνα, τα δικαστήρια ερμηνεύοντας τα warranties σύμφωνα με τις εμπορικές συνήθειες, έκριναν ότι δεν παραβιάζονταν σε περίπτωση που ο ασφαλισμένος δεν επεδείκνυε κάποια πταισματική συμπεριφορά<sup>133</sup>. Στην πρακτική αυτή, έβαλε τέλος ο Λόρδος Μάνσφιλντ δηλώνοντας ότι, το ζήτημα της συμμόρφωσης «[...] είναι δεδομένο· δεν αναγνωρίζει [...] καμία ερμηνευτική επιείκεια και καμία δικαιολογία»<sup>134</sup>. Έκτοτε, γίνεται δεκτό ότι «καμία αιτία, κανένα κίνητρο, καμία ανάγκη, όσο ακαταμάχητη και αν είναι, δεν θα δικαιολογήσει τη μη συμμόρφωση με το warranty»<sup>135</sup>, δεν ενδιαφέρει ούτε το πταίσμα, ούτε η γνώση, ούτε καν ο έλεγχος επί των θεμάτων που έχει αναληφθεί η υποχρέωση. Αυτό περιγράφεται ως «απόλυτος χαρακτήρας» των warranties.

Παρόλο που ο κανόνας αυτός δεν προβλέπεται ρητώς στη ΜΙΑ, προβλέπονται ρητώς οι εξαιρέσεις του στο άρθρο 34 (1)<sup>136</sup>. Αυτές είναι:

**(1)** Η μη συμμόρφωση δικαιολογείται, σε περίπτωση που οι περιστάσεις άλλαξαν τόσο, ώστε η υποχρέωση που είχε αναληφθεί, παύει να είναι εφαρμόσιμη στη νέα πραγματικότητα. Με άλλα λόγια αν ένα warranty έχει ενταχθεί στη σύμβαση για κάποιο συγκεκριμένο λόγο και ο λόγος αυτός πάψει να υπάρχει, ο ασφαλισμένος δικαιολογημένα δεν συμμορφώνεται με τα προβλεπόμενα σε αυτήν. Η εξαίρεση αυτή προέρχεται από το λατινικό αξίωμα *cessante ratione, cessat lex*<sup>137</sup>. Ως εκ τούτου, για να επιδιώξουν αυτήν την εξαίρεση, οι ασφαλισμένοι, πρέπει να αποδείξουν ότι μια συγκεκριμένη κατάσταση, η οποία αποκλειστικά οδήγησε στην καθιέρωση ενός warranty, έπαψε να υφίσταται.

Αν και η εξαίρεση αυτή δεν έχει ποτέ εξεταστεί από τα αγγλικά δικαστήρια, ενδιαφέρον παρουσιάζει η υπόθεση *Allison Pty Ltd v Lumley General Insurance Ltd (Pilbara Pilot)*<sup>138</sup>. Στην υπόθεση αυτή αν και ο δικαστής έκρινε υπέρ των ασφαλισμένων, η συλλογιστική του πορεία ήταν λίγο ατυχής<sup>139</sup>. Υπάρχουν ωστόσο ενδείξεις στη σκέψη του, που υποδεικνύουν, ότι σε περιπτώσεις που μία ρητή υποσχετική δήλωση μεταβάλλεται τόσο, η παραβίαση της δεν θα επιφέρει έννομες συνέπειες. Ιδιαίτερα δε, σε περιπτώσεις, όπου οι ενέργειες που λαμβάνονται ισοδυναμούν με παραβίαση warranty αλλά είναι απαραίτητες για την ελαχιστοποίηση ή αποτροπή απώλειας της ασφαλισμένης περιουσίας.

**(2)** Αν η συμμόρφωση με το warranty καθίσταται παράνομη από οποιονδήποτε μεταγενέστερο νόμο, η παραβίαση του δεν θα επιφέρει έννομες συνέπειες. Ο Καθηγητής *Soyer* σημειώνει ότι αν δεν υπήρχε αυτή η εξαίρεση, ο ασφαλισμένος, προσπαθώντας να συμμορφωθεί με το warranty που κατέσται παράνομο, θα παραβίαζε την σιωπηρή υπόσχεση νομιμότητας<sup>140</sup>.

<sup>132</sup> *Douglas v Scougall* (1816) 4 Dow 269, § 276, Lord Eldon

<sup>133</sup> *Jefferies v Legandra* (1692) 91 Eng Rep 1171· βλ και *Lethulier's Case* (1692) 91 Eng Rep 384· βλ και *Gordon v Morley* 93 Eng Rep 1171 όπου μάλιστα οι ένορκοι *απαρτίζονταν* από εμπόρους, για αυτό μάλλον και αυτή η φιλική στον ασφαλισμένο προσέγγιση.

<sup>134</sup> *Bond v Nutt*, όπ. π., § 606

<sup>135</sup> *Arnould*, όπ. π., 11<sup>th</sup> edn., σελ. 834

<sup>136</sup> *Soyer B.*, όπ. π., § 5.16 «Αυτό μάλλον έγινε προκειμένου να περιορίσει (ο νομοθέτης) το εύρος των εξαιρέσεων και να αποτρέψει τα δικαστήρια από το να διαμορφώσουν νέες εξαιρέσεις στον κανόνα αυτόν»

<sup>137</sup> Όταν ο λόγος παύει να υπάρχει, παύει και ο νόμος.

<sup>138</sup> [2006] WASC 104

<sup>139</sup> *Soyer B.*, όπ. π., § 5.18 – 5.20

<sup>140</sup> Για την οποία βλ παραπάνω Κεφ. 1.4.2.1

Θεωρεί λοιπόν ότι η εξαίρεση αυτή είναι απαραίτητη για την εναρμόνιση του καθεστώτος με το άρθρο 41 που προβλέπει την σιωπηρή υπόσχεση νομιμότητας<sup>141</sup>. Σε κάθε περίπτωση η απαίτηση να συμμορφωθεί ο ασφαλισμένος με μία υποσχετική δήλωση και να διαπράξει παράνομες δραστηριότητες θα ήταν αντίθετη με τη δημόσια τάξη.

#### 1.5.5.ENNOMES SYNEPEIES PARABIASHS TON WARRANTIES.

Ο κανόνας της αυστηρής συμμόρφωσης, που συζητήθηκε παραπάνω, δεν είναι αποκλειστικό χαρακτηριστικό των warranties. Τα conditions πρέπει επίσης να τηρούνται ακριβώς - κυριολεκτικά<sup>142</sup> και το παραβιάζον μέρος δεν μπορεί να αμυνθεί ισχυριζόμενο ότι αφορά πράγματα ασήμαντα που δεν μπορούν να επηρεάσουν τον κίνδυνο. Παραπάνω προέβημεν σε διάκριση των συμβατικών όρων και εξηγήσαμε ότι η σημασία της διάκρισης έγκειται κυρίως στο ότι ο νόμος πολλές φορές επιφυλάσσει διαφορετικές έννομες συνέπειες<sup>143</sup> ανάλογα με τον τύπο όρου που παραβιάζεται. Η παραβίαση των warranties επιφέρει τις αυστηρότερες συνέπειες για τους ασφαλισμένους σε σχέση με τους άλλους συμβατικούς όρους.

Οι συνέπειες αυτές, όπως ορίζονται στο άρθρο 33 (3)<sup>144</sup>, διακρίνονται ανάλογα με το χρονικό σημείο εκπλήρωσης της υπόσχεσης του ασφαλισμένου<sup>145</sup>:

(1) Όσον αφορά την παραβίαση warranties που σχετίζονται με μια περίοδο πριν την ανάληψη του κινδύνου<sup>146</sup>: Στην περίπτωση αυτή η δέσμευση που έχει αναλάβει ο ασφαλισμένος πρέπει να εκπληρωθεί πριν την έναρξη της κάλυψης και ενδεχόμενη παραβίαση θα οδηγήσει στο αποτέλεσμα ο ασφαλιστής να μην αναλάβει ποτέ τον κίνδυνο. Επομένως η εγκυρότητα της σύμβασης στην προκειμένη περίπτωση, εξαρτάται από τη συμμόρφωση με το warranty και αν αυτό παραβιαστεί τότε η σύμβαση θα είναι άκυρη ab initio. Εδώ, το warranty αποτελεί προϋπόθεση (condition precedent) για την ανάληψη του κινδύνου<sup>147</sup>. Στην περίπτωση αυτή το ασφάλιστρο επιστρέφεται λόγω ολικής αποτυχίας της αντιπαροχής βάσει του άρθρου 84 (1) εκτός αν η παραβίαση είναι δόλια.

(2) Όσον αφορά την παραβίαση warranties που σχετίζονται με μία περίοδο μετά την ανάληψη του κινδύνου<sup>148</sup>: Στην περίπτωση που το warranty αφορά τη μελλοντική συμπεριφορά του ασφαλισμένου και σχετίζεται με μία περίοδο μετά την ανάληψη του κινδύνου, η παραβίαση

<sup>141</sup> Soyer B., όπ. π., § 5.22

<sup>142</sup> Το ίδιο ισχύει και στο γενικό δίκαιο των συμβάσεων, βλ. ενδεικτικά: Hoening v Isaacs [1952] 2 All ER 176 και Bolton v Mahadeva [1972] 1 WLR 1009. Για condition σε ασφάλιση, βλ. Jacobson v Yorkshire Insurance Co Ltd (1933) L1L Rep 281

<sup>143</sup> Το άρθρο 11 της ΙΑ 2015 θα μειώσει την σημασία ως προς το αν ένας όρος είναι warranty η άλλος τύπος όρου ελέγχου του κινδύνου. Βέβαια, ακόμα υπάρχει ανάγκη να μπορούμε να τους διακρίνουμε, ιδίως για δύο λόγους: i) τα μέρη μπορούν συμβατικά να επιστρέψουν στο αυστηρό καθεστώς της ΜΙΑ (contract out) και ii) υπάρχουν όροι που σχετίζονται με το στάδιο των απαιτήσεων (claims stage), οι οποίοι εξαιρούνται από το άρθρο 11.

<sup>144</sup> Το άρθρο 33 (3) της ΜΙΑ προβλέπει: ««[...] ο ασφαλιστής απαλλάσσεται από την ευθύνη από την ημέρα παραβίασης της εγγύησης, αλλά με την επιφύλαξη τυχόν ευθύνης που υπέστη πριν από αυτήν την ημέρα.»

<sup>145</sup> Η παραβίαση των continuing warranties οδηγεί άλλοτε στη μία και άλλοτε στην άλλη περίπτωση αναλόγως πότε συνέβη η παραβίαση. Αν το continuing warranty παραβιαστεί πριν την έναρξη της κάλυψης τότε ο ασφαλιστής δεν θα ευθύνεται για οποιαδήποτε απώλεια προκύψει κατά την διάρκεια της σύμβασης, δηλ. δεν θα αναλάβει ποτέ τον κίνδυνο. Αν παραβιαστεί κατά τη διάρκεια της σύμβασης, ο ασφαλιστής απαλλάσσεται αυτόματα από περαιτέρω ευθύνη του από το χρονικό σημείο της παραβίασης.

<sup>146</sup> Βλ. παραπάνω «Διάκρισεις ανάλογα με το χρονικό σημείο που εκπληρώνεται η υπόσχεση του ασφαλισμένου...», Κεφ. 1.4.1

<sup>147</sup> Thomson v Weems (1884) 9 App Cas 671, § 684, Lord Blackburn

<sup>148</sup> Βλ. παραπάνω «Διάκρισεις ανάλογα με το χρονικό σημείο που εκπληρώνεται η υπόσχεση του ασφαλισμένου...», Κεφ. 1.4.1

του δεν έχει καμία επίδραση στην ύπαρξη της σύμβασης και η σύμβαση δεν καθίσταται άκυρη ab initio. Ο κίνδυνος βάσει της σύμβασης έχει ήδη αναληφθεί και σύμφωνα με το άρθρο 33 (3), ο ασφαλιστής θα απαλλαγεί από ευθύνη του μόνο από την ημέρα της παραβίασης.

Το ερώτημα εδώ είναι, τι σημαίνει η λέξη «απαλλαγεί»;

Απάντηση στο ερώτημα αυτό έδωσε το Ανώτατο Δικαστήριο (House of Lords) στην υπόθεση *The Good Luck*<sup>149</sup>.

Το *Good Luck* ήταν ασφαλισμένο στο εναγόμενο P&I club και υποθηκευμένο στη ενάγουσα τράπεζα. Όπως απαιτούνταν από την υποθήκη, δικαιούχος του ασφαλισματος ήταν η τράπεζα και το club έδωσε μία επιστολή ανάληψης υποχρέωσης (letter of undertaking) στην τράπεζα, σύμφωνα με την οποία υποσχέθηκε να ενημερώσει την τράπεζα αμέσως εάν «παύσει να ασφαρίζει το πλοίο». Το πλοίο έπλεε συχνά σε απαγορευμένες περιοχές κατά παραβίαση express warranty των κανόνων του club. Οι μάνατζερ του club το πληροφορήθηκαν, ωστόσο δεν ειδοποίησαν την τράπεζα. Το πλοίο στο τελευταίο του ταξίδι κατά παράβαση warranty έπλευσε στο Αραβικό Κόλπο και χτυπήθηκε από ιρακινό πύραυλο. Και η τράπεζα και το club γνώριζαν για την ολική απώλεια του πλοίου αλλά ενώ το club γνώριζε την παραβίαση του warranty η τράπεζα αμελώς δεν ερεύνησε το ενδεχόμενο. Με την εσφαλμένη πεποίθηση ότι η απώλεια καλύφθηκε από τους ασφαλιστές η τράπεζα συνέχισε να χορηγεί περαιτέρω δάνεια στους πλοιοκτήτες. Η τράπεζα ενήγαγε το club επειδή παρέλειψε να παράσχει έγκυρη ειδοποίηση ότι είχε πάψει να ασφαρίζει το πλοίο. Το club ισχυρίστηκε ότι δεν είχε ασκήσει το δικαίωμα του να καταγγείλει τη σύμβαση (right to repudiate) κατά τη στιγμή της χορήγησης των δανείων - ως εκ τούτου, η ασφάλιση ήταν ανέπαφη.

Το πρωτοβάθμιο δικαστήριο δέχτηκε ότι σύμφωνα με το άρθρο 33(3) η παραβίαση του warranty είχε ως αποτέλεσμα τον αυτόματο τερματισμό της σύμβασης.

Το Εφετείο, ωστόσο, συμφώνησε με το club και δέχτηκε ότι η παραβίαση του warranty δεν απαλλάσσει αυτόματα τον ασφαλιστή από την ευθύνη του, αλλά πρέπει να προβεί σε ενέργειες για να καταγγεληθεί η σύμβαση, εξισώνοντας τις συνέπειες παραβίασης με αυτές του condition του γενικού συμβατικού δικαίου (repudiatory breach)<sup>150</sup>.

Ο Λόρδος Γκοφ (House of Lords) απέρριψε αυτά τα συμπεράσματα:

«[§ 262] Όπως ορίζεται στο άρθρο 33 (3), με την επιφύλαξη ρητής πρόβλεψης στο συμβόλαιο, ο ασφαλιστής απαλλάσσεται από την ευθύνη του από την ημερομηνία παράβασης του warranty. Οι λέξεις είναι σαφείς, δείχνουν ότι η απαλλαγή του ασφαλιστή από την ευθύνη

<sup>149</sup> *The Good Luck* [1991] 2 Lloyd's Rep 191 (HL)

<sup>150</sup> Lord Jenkins, Parker, Devlin, Diplock [1990] 1 QB 818, § 876 -77. Βλ. και MJ Mustill & JCB Gilman σε Arnould's Law of Marine Insurance and Average, 16<sup>th</sup> edn., Stevens & Sons, 1981, §708, υπ. 18 «The statement made by Arnould that the breach of warranty avoids the policy is clearly inaccurate, since after it had been avoided it would not be possible for the insurer to affirm it, as he has always been able to do, by waiving the breach [...] The true position appears to be that the breach of warranty gives the insurer the right to avoid the policy, and to make such avoidance operate from the time of breach...»• βλ και Donaldson j, στην υπόθεση *De Maurie (jewels) Ltd v Bastion Insurance Co Ltd* [1967] 2 Lloyds Rep 550, § 558-559, όπου είπε: «I also hold, as was ultimately conceded, that the warranty delimits and is part of the description of the risk and is not of a promissory character. By a warranty of a promissory character I mean a warranty by the assured that a particular state of affairs will exist, breach of which destroys substratum of the contract and entitles the underwriter to decline to come on risk or, as the case may be, to terminate the risk as from the date of breach [...] 'Warranted to sail on or before a particular date' is, however, of promissory character, breach of which renders the contract voidable [...].»

είναι αυτόματη και δεν εξαρτάται από οποιαδήποτε απόφαση του ασφαλιστή να αντιμετωπίσει το συμβόλαιο ή την ασφάλιση να έχει λήξει [...] Αυτό που κάνει (όπως το άρθρο 33 (3) λέει ξεκάθαρα) είναι να απαλλάξει τον ασφαλιστή από την ευθύνη του από την ημερομηνία της παραβίασης. Σίγουρα, δεν έχει ως αποτέλεσμα την ακύρωση της σύμβασης ab initio. Ούτε, ακριβολογώντας, έχει ως αποτέλεσμα τη λήξη της σύμβασης. Είναι πιθανό να υπάρχουν υποχρεώσεις του ασφαλισμένου βάσει της σύμβασης που θα επιβιώσουν της απαλλαγής του ασφαλιστή από ευθύνη του, όπως για παράδειγμα η διαρκής υποχρέωση καταβολής του ασφάλιστρου».

Στην υπόθεση Good Luck αναγνωρίστηκε ότι η παραβίαση των warranties οδηγεί στην αυτόματη απαλλαγή του ασφαλιστή από την ευθύνη του, χαρακτηριστικό το οποίο διακρίνει τις ασφαλιστικές υποσχετικές δηλώσεις από τους λοιπούς συμβατικούς όρους. Σε αντίθεση με το δικαίωμα καταγγελίας της σύμβασης (repudiation), το οποίο απαιτεί το μη παραβιάζον μέρος να κάνει επιλογή σχετικά με την τύχη της σύμβασης και να την κοινοποιήσει – απαιτεί δηλαδή περαιτέρω ενέργειες - η απαλλαγή του ασφαλιστή από την ευθύνη του λειτουργεί αυτομάτως. Κανένα μέρος δεν χρειάζεται να κάνει οποιαδήποτε ενέργεια για να επέλθει αυτή η συνέπεια. «Ο ασφαλισμένος βρίσκεται ξαφνικά χωρίς κάλυψη και συχνά δεν το γνωρίζει»<sup>151</sup>. Ωστόσο, ο ασφαλιστής παραμένει υπεύθυνος για απώλειες που έχουν προκύψει πριν από την παράβαση<sup>152</sup>.

Ο Λόρδος Goff υπογράμμισε ότι σε περίπτωση αυτόματου τερματισμού της ευθύνης του ασφαλιστή, δεν είναι σωστό «να μιλάμε για τη λήξη της σύμβασης, αν και αυτό μπορεί να είναι το πρακτικό αποτέλεσμα»<sup>153</sup>. Αυτό το συμπέρασμα έχει ιδιαίτερες συνέπειες σε σχέση με την υποχρέωση πληρωμής του ασφαλιστή. Στο αγγλικό ασφαλιστικό δίκαιο, το ασφάλιστρο όταν ο κίνδυνος είναι αδιαίρετος, δεν επιστρέφεται<sup>154</sup>. Επομένως, ο ασφαλισμένος δεν αφήνεται μόνο αυτόματα χωρίς κάλυψη σε περίπτωση παραβίασης εγγύησης, αλλά ενδέχεται να εξακολουθεί να υποχρεούται να πληρώσει τις επόμενες δόσεις του ασφάλιστρου.

Είναι σαφές ότι, παρόλο που το βάρος της απόδειξης μη συμμόρφωσης του ασφαλισμένου με το warranty βαρύνει τον ασφαλιστή<sup>155</sup>, η άμυνα που του παρέχεται σε περίπτωση παραβίασης του υπό το καθεστώς της ΜΙΑ είναι ένα από τα ισχυρότερα όπλα στο οπλοστάσιό του. Προβλέπονται ωστόσο τρεις τρόποι μετριασμού της ιδιαίτερως αυστηρής συνέπειας της «αυτόματης απαλλαγής»:

(1) Το άρθρο 33 (3) προβλέπει ότι τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να συμφωνήσουν διαφορετικά και να αποδεσμευτούν από την αυτόματη απαλλαγή από την ευθύνη<sup>156</sup>: για παράδειγμα, εισάγοντας ρήτρες «held covered»<sup>157</sup>.

<sup>151</sup> Clarke M., “Insurance Warranties: The Absolute End?”, LMCLQ 474, 2007

Σημειωτέον ότι η προσέγγιση των ΗΠΑ είναι διαφορετική: η κρατούσα άποψη είναι ότι η παραβίαση απλώς αναστέλλει την κάλυψη βλ. Schoenbaum T., “Key divergences between English and American law of marine insurance”, Cornell Maritime Press, Centerville Maryland, 1999, σ. 148 – 150.

Υπό το νέο καθεστώς της ΙΑ 2015 επίσης αναστέλλεται η κάλυψη, βλ. παρακάτω Κεφ. 3.2.

<sup>152</sup> Άρθρο 34 (1) ΜΙΑ 1906. Σε αυτό διαφέρουν από την παραβίαση της υπέρτατης καλής πίστης όπου η σύμβαση θα είναι άκυρη ab initio.

<sup>153</sup> The Good Luck, όπ. π., §202.

<sup>154</sup> Άρθρο 84 ΜΙΑ 1906 · Βλ και Tyrie v Fletcher (1777) 2 Cowp666. Πιο πρόσφατα βλ. JA Chapman & Co Ltd v Kadigra Denizcilik ve Ticaret [1998] Lloyd’s Rep IR 377.

<sup>155</sup> Barret v Jermy (1849) 3 Exch 535· Bonney v Cotnhill Insurance Co (1931) 40 LIL Rep 39, κ.α. πολλές.

<sup>156</sup> Άρθρο 33 (3) ΜΙΑ 1906 «...με την επιφύλαξη οποιασδήποτε ρητής πρόβλεψης στη σύμβαση...»

<sup>157</sup> Βλ παρακάτω αναλυτικά για Held Covered, Κεφ. 2.2.2.1

(2) Το άρθρο 34 (1) προβλέπει ότι η μη συμμόρφωση δικαιολογείται όταν, λόγω αλλαγής των περιστάσεων, το warranty παύει να ισχύει ή όταν η συμμόρφωση με αυτό καθίσταται παράνομη με μεταγενέστερο νόμο<sup>158</sup>.

(3) Το άρθρο 34 (3) παρέχει στους ασφαλιστές το δικαίωμα να παραιτηθούν των δικαιωμάτων τους από την παραβίαση ενός warranty.

Αυτός ο τρόπος (ο 3) υπήρξε το επίκεντρο πολλών ακαδημαϊκών συζητήσεων<sup>159</sup>. Για ένα σημαντικό διάστημα, υπήρχε η πεποίθηση ότι η παραίτηση που ακολουθούσε την παραβίαση της εγγύησης<sup>160</sup> μπορούσε να πάρει δύο μορφές: παραίτηση με επιλογή<sup>161</sup> (1) και με estoppel (promissory) (2). Μετά το *The Good Luck* ορισμένοι επιφανείς επιστήμονες<sup>162</sup> εξέφρασαν την άποψη ότι δεν υπάρχει πλέον δυνατότητα επιλογής στον κανόνα της αυτόματης απαλλαγής. Η άποψη αυτή, αν και κατά τον καθηγητή Soyer είναι εσφαλμένη<sup>163</sup>, έχει βρει σημαντική απήχηση στη νομολογία<sup>164</sup>. Επομένως «η παραίτηση με επιλογή δεν μπορεί να έχει εφαρμογή σε μια τέτοια περίπτωση και η παραίτηση, επομένως, που αναφέρεται στο άρθρο 34 παράγραφος 3 του ΜΙΑ 1906 περιλαμβάνει μόνο την παραίτηση με estoppel»<sup>165</sup>.

Ουσιαστικά, η παραίτηση με estoppel είναι μια υπόσχεση του ασφαλιστή να μην βασιστεί στην παραβίαση του warranty για να απαλλαγεί από την ευθύνη του. Η αναπαράσταση προς το σκοπό αυτό πρέπει να είναι *ξεκάθαρη* (unequivocal), ο ασφαλισμένος να βασίστηκε σε αυτή (reliance) και να είναι «άδικο για τον ασφαλιστή να ανατρέψει την αναπαράστασή του»<sup>166</sup> (inequitable – το στοιχείο της βλάβης). Αυτή η αναπαράσταση μπορεί να γίνεται είτε ρητώς είτε να συνάγεται από τη συμπεριφορά του, αλλά όχι να συνάγεται από την σιωπή του, καθώς «[...] η αδράνεια μπορεί μόνο ευνοεί τη διατήρηση αυτής της απαλλαγής»<sup>167</sup>. Στην παραίτηση με estoppel, ο ασφαλισμένος φέρει το βάρος απόδειξης και από πρακτική άποψη, είναι ιδιαίτερα δυσασπώδευκτη. Ωστόσο, η σημασία της δεν πρέπει να υποτιμάται καθώς εισάγει ένα στοιχείο διακριτικής ευχέρειας στο δυσανάλογο αυστηρό καθεστώς των warranties.

<sup>158</sup> Βλ για αυτά παραπάνω Κεφ. 1.5.4

<sup>159</sup> Για εκτεταμένη ανάλυση της έννοιας του waiver βλ. Soyer B., *όπ. π.*, Κεφ. 6.

<sup>160</sup> Πριν την παραβίαση μπορεί να πάρει την μορφή ρητής συμφωνίας όπως είναι π.χ. i) ρήτρα με την οποία ο ασφαλιστής συμφωνεί προκαταβολικά να μη βασιστεί σε παραβίαση warranty (συνήθως για τα implied), ii) ρήτρες με τις οποίες προκαταβολικά συμφωνείται η επέκταση της κάλυψης, παρά την παραβίαση ενός warranty (Held Covered).

<sup>161</sup> Βλ. Lord Goff, *Motor Oil Hellas (Corinth) Refineries SA v Shipping Corp Of India (The kanchenjunga)* [1990] 1 Lloyd's Rep 391, § 398, ο οποίος συνόψισε τα στοιχεία της παραίτησης με επιλογή. Αυτά είναι μια σαφή (ξεκάθαρη) αναπαράσταση από τον ασφαλιστή (i) ο οποίος έχει γνώση της παραβίασης (ii).

<sup>162</sup> Clarke M., "The Law of Insurance Contracts", 3<sup>rd</sup> edn, LLP, 1997, σελ. 548, § 20 -7<sup>A</sup>. Βλ. και Legh – Jones N., Birds J., Longmore A. και Owen DC, "MacGillivray on Insurance Law", 9<sup>th</sup> edn, Sweet & Maxwell, 1997, σελ. 254, § 10-98.

<sup>163</sup> Soyer B., *όπ. π.*, § 6.38: "First, [...] a breach of warranty did not have the effect of terminating the contract. Secondly, [...] the remedy of automatic discharge did not mean that the insurer was not required to make an election anymore", ο οποίος προς υποστήριξη των επιχειρημάτων του παραπέμπει: α) Στην κρίση του Lord Goff βλ. Παραπάνω, β) *Chapman v Kadigra Denizcilik ve Ticaret* [1998] Lloyd's Rep IR 377 και γ) *S Wilken and T Villiers, Waiver Variation and Estoppel*, 2<sup>nd</sup> edn, 2002, OUP, § 21.36

<sup>164</sup> *Kirkaldy (J) & Sons Ltd v Walker* [1999] Lloyd's Rep IR 410, § 422· *HIH Casualty & General Insurance Ltd v Axa Corporate Solutions* [2002] Lloyd's Rep IR 325, § 23· *The Milasan* [2000] 2 Lloyd's Rep 458, § 467 · *Kosmar Villa Holidays Plc v Trustees of Syndicate 1243* [2008] Lloyd's Rep IR 489

<sup>165</sup> *HIH Casualty & General Insurance Ltd v Axa Corporate Solutions*, *όπ. π.*

<sup>166</sup> *Kosmar Villa Holidays Plc v Trustees of Syndicate 1243*, *όπ. π.*

<sup>167</sup> Derrington S., "The Law relating to non-disclosure, misrepresentation and breach of warrant in contracts of marine insurance, a case for reform", PhD Thesis, The University of Queensland, 1999, σελ. 308

### 1.5.6. ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗΣ;

Το άρθρο 34 (2) της ΜΙΑ προβλέπει:

«Σε περίπτωση παραβίασης μιας υποσχετικής δήλωσης, ο ασφαλισμένος δεν μπορεί να ισχυριστεί ότι η παράβαση έχει αποκατασταθεί και ότι συμμορφώθηκε με την υπόσχεση του, πριν από την απώλεια».

Η καταγωγή της ρύθμισης αυτής, εντοπίζεται στα τέλη του 18<sup>ου</sup> και στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα<sup>168</sup>. Πριν την υιοθέτηση της ΜΙΑ είχαν εκφραστεί ορισμένες αμφιβολίες για την εφαρμογή του κανόνα αυτού στη θαλάσσια ασφάλιση. Η πλειονότητα των αποφάσεων κινούνταν στην κατεύθυνση πως η μεταγενέστερη αποκατάσταση της παραβίασης δεν είχε καμία σημασία<sup>169</sup>. Ωστόσο υπήρχαν και οι αντίθετες φωνές, όπως, στην υπόθεση *Weir v Aberdeen*<sup>170</sup> όπου ο Abbot CJ εμφανώς εξέφρασε τις επιφυλάξεις του: «Ομολογώ ότι με εξέπληξε λίγο αυτή η πρόταση, γιατί, εάν είναι ορθή με βάση τον νόμο, φοβάμαι ότι θα βρούμε πολλές περιπτώσεις όπου θα φανεί ότι ο ασφαλισμένος δεν θα μπορούσε να έχει καμία αξίωση κατά των ασφαλιστών[...]». Σε αυτή την ασυνέπεια δόθηκε τέλος στην *Quebec Marine Insurance Co κατά Commercial Bank of Canada*<sup>171</sup>, η οποία επέκρινε την προσέγγιση του Abbot CJ ως πρόταση «επικίνδυνης ευρύτητας» και επιβεβαίωσε ότι μόλις παραβιαστεί το warranty, η μεταγενέστερη αποκατάσταση του δεν έχει καμία σημασία.

Αυτή η πτυχή του καθεστώτος των warranties θεωρείται ως δυσανάλογα αυστηρή για τον ασφαλισμένο και μπορεί να οδηγήσει σε αδικαιολόγητα αποτελέσματα ειδικά αν αναλογιστεί κανείς ότι η λειτουργία των warranties είναι να αποτρέψουν οποιαδήποτε μεταβολή του κινδύνου μετά την έναρξη της κάλυψης και ότι στις περισσότερες περιπτώσεις οι μεταβολές αυτές δεν έχουν μόνιμο χαρακτήρα και είναι ευχερώς και ταχέως διορθώσιμες<sup>172</sup>.

Σε αυτό το σημείο, χρήσιμο είναι να σημειωθεί ότι το αποτέλεσμα στο οποίο οδηγούμαστε εξαρτάται και από την ερμηνεία του όρου<sup>173</sup>: εάν ο όρος θεωρηθεί ως όρος περιγραφικός του κινδύνου, η αποκατάσταση της παραβίασης επαναφέρει την ευθύνη του ασφαλιστή· αλλά εάν ουσιαστικά ο ίδιος όρος ερμηνευτεί ως warranty, η παραβίαση του οδηγεί σε μη αναστρέψιμη απαλλαγή από την ευθύνη<sup>174</sup>. Για παράδειγμα, στην υπόθεση *Farr κατά Motor Traders Mutual Insurance*<sup>175</sup>, η υποχρέωση το ταξί να χρησιμοποιείται για μία μόνο βάρδια την ημέρα θεωρήθηκε ως όρος περιγραφικός του κινδύνου και ως εκ τούτου, όταν ο ιδιοκτήτης έπαυσε να χρησιμοποιεί το ταξί για δύο βάρδιες, η ευθύνη του ασφαλιστή επανήλθε (αν είχε θεωρηθεί warranty, ο ιδιοκτήτης θα είχε μείνει χωρίς κάλυψη).

Συμπερασματικά, το καθεστώς της ΜΙΑ 1906 βασίζεται: (1) στην «αυστηρή συμμόρφωση» με το warranty είτε αυτό είναι ουσιώδες για τον κίνδυνο είτε όχι, χωρίς να

<sup>168</sup> Στην υπόθεση *De Hahn v Hartley*, όπ. π., όταν το ασφαλισμένο πλοίο ξεκίνησε το ταξίδι, δεν ήταν επαρκώς επανδρωμένο σύμφωνα με τις προβλέψεις του warranty. Ωστόσο ο προβλεπόμενος αριθμός προσελήφθη πριν το πλοίο πλεύσει στο τμήμα εκείνο του ταξιδιού όπου συνέβη το ατύχημα. Παρόλο λοιπόν που η παραβίαση του warranty αποκαταστάθηκε, κρίθηκε ότι ο ασφαλιστής απαλλάχτηκε από την ευθύνη του.

<sup>169</sup> *De Hahn v Hartley*, όπ. π.· *Forshaw v Chabert* (1821) Br&B 159 κ.α. πολλές

<sup>170</sup> *Weir v Aberdeen* (1819) 2 B & Ald. 320

<sup>171</sup> *Quebec Marine Insurance Co v Commercial Bank of Canada* (1870) LR 3 PC 234

<sup>172</sup> *Soyer B.*, όπ. π., § 5.14

<sup>173</sup> Βλ για το ζήτημα αυτό παραπάνω Κεφ. 1.3

<sup>174</sup> Με βάση το παλαιό καθεστώς των warranties. Αυτό άλλαξε με την ΙΑ 2015, βλ παρακάτω Κεφ. 3.2

<sup>175</sup> *Farr v Motor Traders Mutual Insurance* [1920] 3 KB 669

ενδιαφέρει η ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ της παραβίασης και της απώλειας και η ύπαρξη τυχόν υπαιτιότητας στο πρόσωπο του ασφαλισμένου. Και (2) στην «αυτόματη απαλλαγή», η οποία παρέχει στον ασφαλιστή την δυνατότητα να απαλλαγεί αυτόματα από την ευθύνη του από τη στιγμή της παραβίασης. Ο ασφαλισμένος δε, στερείται της δυνατότητας να αποκαταστήσει την παραβίαση.

Αφού εξετάσαμε τα κύρια χαρακτηριστικά των warranties σύμφωνα με την ΜΙΑ 1906, είναι ασφαλές να συμπεράνουμε, ότι αποτελούν το ισχυρότερο μέσο διαχείρισης και οριοθέτησης του κινδύνου για τον ασφαλιστή. Δεν επιτρέπουν εκτιμήσεις ουσιαστικότητας (materiality), αιτιώδους συνάφειας ή πταίσματος προκειμένου να βελτιωθεί η θέση του ασφαλισμένου. Αν και υπάρχουν εξαιρέσεις και αποκλίσεις από τους γενικούς κανόνες (π.χ. το ΜΙΑ άρθρ. 39 (5) και 41) και κατά καιρούς έχουν διαμορφωθεί διάφοροι τρόποι ελάφρυνσης των συνεπειών τους (π.χ. στενή ερμηνεία, αντιμετώπιση ως άλλος τύπος όρου, ρήτρες held cover, κ.λπ.), τα αποτελέσματα μεμονωμένων περιπτώσεων ενδέχεται ακόμη να είναι αδικαιολόγητα αυστηρά.

## 2.1. ΚΡΙΤΙΚΗ ΤΟΥ ΠΑΛΑΙΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ

Η περιττή αυστηρότητα του καθεστώτος των warranties στο ασφαλιστικό δίκαιο δεν θα μπορούσε να περάσει απαρατήρητη. Για πολλά χρόνια, ήταν το αντικείμενο αρνητικής κριτικής στην ακαδημαϊκή κοινότητα<sup>176</sup>. Στην υπόθεση *Hussain v Brown*<sup>177</sup>, ο Saville LJ τα περιέγραψε ως «δρακόντειους όρους», επειδή «η παραβίαση τους προκαλεί αυτόματη ακύρωση της κάλυψης, και το γεγονός ότι μια απώλεια μπορεί να μην έχει σχέση με αυτήν την παραβίαση είναι άσχετο»<sup>178</sup>.

Το 1980, η Νομική Επιτροπή, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο νόμος, όσον αφορά την παραβίαση των warranties «αναμφίβολα χρειάζεται μεταρρύθμιση». Συγκεκριμένα, τα σημεία που εστίασε ήταν ότι<sup>179</sup>:

(1) Ο ασφαλιστής μπορούσε να απαιτήσει αυστηρή συμμόρφωση με μια υποσχετική δήλωση που δεν ήταν σημαντική για τον κίνδυνο (no materiality)<sup>180</sup>.

(2) Μπορούσε να αρνηθεί να αποζημιώσει για οποιαδήποτε παραβίαση, ανεξάρτητα από το αν αυτή συνδέεται αιτιωδώς με την απώλεια (no causation)<sup>181</sup>.

(3) Όσον αφορά τις ρήτρες «βάσης της σύμβασης» (basis of the contract clause), ένας ασφαλιστής θα μπορούσε να αποφύγει την κατάγνωση της ευθύνης του για καθαρά τεχνικούς λόγους<sup>182</sup>.

Το 2006, η Νομική Επιτροπή αναφέρθηκε κυρίως στα ίδια ελαττώματα του καθεστώτος των warranties, προσθέτοντας ότι είναι άδικο<sup>183</sup>:

(1) Ο ασφαλιστής, να μπορεί να αρνηθεί να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο, αν η παράβαση έχει αποκατασταθεί (irrelevance of later remedy).

(2) Και να δικαιούται το συνολικό ποσό του ασφαλιστρού παρά τη λήξη της κάλυψης, το οποίο φαίνεται ιδιαίτερα άδικο σε περίπτωση παραβίασης των λεγόμενων «premium warranties»<sup>184</sup>.

<sup>176</sup> Soyer B., “Marine Warranties: Old Rules for the New Millenium”, στο Thomas D. R., “The Modern Law of Marine Insurance”, 1<sup>st</sup> edn., vol. 2, Informa Law From Routledge, London, 2002, σελ. 161• Birds J., “The Effect of Breach of Warranty”, LQR 540, 1991• Schoenbaum T., “Warranties in the Law of Marine Insurance: Some Suggestions for Reform of English and American Law”, Tulane MLJ, vol. 23, issue 2, 1999, σελ. 267 - 316• Hasson R. A., “The Basis of the Contract Clause in Insurance Law”, M.L.R 34, 1971, σελ. 29 - 41• Soyer B., “Warranties in Marine Insurance”, 1<sup>st</sup> και 2<sup>nd</sup> edn, Cavendish Publishing Limited, 2001 και 2006 αντίστοιχα

<sup>177</sup> *Hussain v Brown* [1996] 1 Lloyd’s Rep 627, § 630

<sup>178</sup> Βλ. και Lord Griffiths, *Forsikringsaktielselskapet Vesta v Butcher* [1989] AC 852, § 893 – 94, όπου είπε “It is one of the less attractive features of English insurance law that breach of a warranty in an insurance policy can be relied upon to defeat a claim under the policy even if there is no casual connection between the breach and the loss”

<sup>179</sup> Law Commission, Report “Insurance Law: Non-Disclosure and Breach of Warranty”, No 104, 1980, § 6.9(a), 6.9(b), 7.2

<sup>180</sup> Βλ παραπάνω Κεφ. 1.5.2

<sup>181</sup> Βλ παραπάνω Κεφ. 1.5.3

<sup>182</sup> Για τη ρήτρα Basis of the contract βλ παρακάτω Κεφ. 3.1

<sup>183</sup> Law Commission, Issues paper 2 “Warranties”, 2006, § 5.3, 7.77

Επομένως, τα χαρακτηριστικά των ασφαλιστικών υποσχετικών δηλώσεων, όπως συζητήθηκαν στο προηγούμενο μέρος, μπορεί να τις μετατρέψουν σε πηγή εντυπωσιακής αδικίας για τους ασφαλισμένους, «τεχνικές παγίδες προς όφελος του ασφαλιστή γραμμένες στα ψιλά γράμματα των ασφαλιστηρίων συμβολαίων, που δεν αξίζουν ούτε το χαρτί πάνω στο οποίο γράφτηκαν»<sup>185</sup>. Το πρόβλημα δεν είναι απλώς θεωρητικό: Η Mactavish<sup>186</sup>, η βρετανική ερευνητική ομάδα σχετικά με την ασφαλιστική διακυβέρνηση, το 2014 ανέφερε ότι τα warranties ήταν ο τρίτος πιο συχνός λόγος αντιδικιών<sup>187</sup>.

Ένας άλλος λόγος ανησυχίας έγκειται στη διαδικασία διεθνοποίησης του ασφαλιστικού δικαίου. Θεωρείται μακρινός στόχος, αλλά η Νομική Επιτροπή συμφωνεί ότι υπάρχουν ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες, οι οποίες μπορεί τελικά να επηρεάσουν και το ασφαλιστικό δίκαιο. Ωστόσο, πολλές αγγλικές πρακτικές θεωρούνται από τα ηπειρωτικά νομικά συστήματα «άδικες και ασυνήθιστες»<sup>188</sup>. Το καθεστώς των warranties είναι ιδιαίτερα προβληματικό, καθώς το ενδεχόμενο να απαλλαγεί ο ασφαλιστής αυτόματα από την ευθύνη του για μια παραβίαση η οποία δεν συνδέεται αιτιωδώς με την απώλεια, είναι μάλλον ξένο στα ηπειρωτικά συστήματα. Ακόμη και οι χώρες του κοινοδικαίου έχουν αναθεωρήσει την παραδοσιακή προσέγγιση ως ένα βαθμό<sup>189</sup>. Ως εκ τούτου, το καθεστώς των warranties, όπως κωδικοποιείται στη ΜΙΑ 1906, δημιουργεί ένα εμπόδιο στην προσπάθεια εναρμόνισης του ασφαλιστικού δικαίου.

Τέλος, οι αγγλικές ασφαλιστικές εταιρείες ενδιαφέρονται να διατηρήσουν την «αγορά του Λονδίνου»<sup>190</sup> σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα. Ο λόγος είναι ότι θα γίνει ελκυστικότερη, ανταγωνιστικότερη και θα προσελκύσει νέους πελάτες<sup>191</sup>. Η δυσανάλογη αυστηρότητα του καθεστώτος υπό την ΜΙΑ 1906, θέτει την αγορά του Λονδίνου σε ανταγωνιστικό μειονέκτημα έναντι άλλων δικαιοδοσιών στις οποίες παρέχονται αναλογικότερες – δικαιότερες - συνέπειες σε περιπτώσεις που ο ασφαλισμένος μεταβάλλει τον κίνδυνο χωρίς την άδεια του ασφαλιστή. Η Ένωση Βρετανών Ασφαλιστών (Association of British Insurers) επιβεβαίωσε ότι ήταν απαραίτητη μια μεταρρύθμιση σχετικά με τις συνέπειες της παραβίασης των warranties, αν και «[...] η κατευθυντήρια αρχή πρέπει να είναι η συμβατική ελευθερία»<sup>192</sup>.

Υπήρχαν ωστόσο και οι υπέρμαχοι του παλαιού καθεστώτος που θεωρούσαν ότι τα warranties αποτελούσαν απαραίτητο χαρακτηριστικό των ασφαλιστικών συμβολαίων. Επιγραμματικά, τα επιχειρήματα τους ήταν<sup>193</sup>:

---

<sup>184</sup> Αυτά τα warranties χρησιμοποιούνται για να διασφαλίσουν ότι οι πληρωμές του ασφαλιστρού θα γίνονται εμπρόθεσμα.

<sup>185</sup> Hare J., “The Omnipotent Warranty: England v The World” σε Huybrechts M., Hooydonk EV και Dieryck C., “Marine Insurance at the turn of the Millenium”, vol. 2, Intersentia, Antwerp, 2000, σελ. 53, με αναφορές στη Zurich Insurance Company v Morrison [1942] 1 ER 529 και Anderson v Fitzgerald (1853) 10 ER 551

<sup>186</sup> <https://www.mactavishgroup.com/about>

<sup>187</sup> Law Commission, Report No 353, 2014, § 14.5

<sup>188</sup> Law Commission, Consultation paper No 182, 2007, § 1.84 – 1.85

<sup>189</sup> Π.χ. Νέα Ζηλανδία, Insurance Law Reform Act 1977 άρθρο 11 και Αυστραλία ICA 1984 άρθρο 54

<sup>190</sup> Ο όρος «αγορά του Λονδίνου» χρησιμοποιείται για να περιλάβει όλους τους διεθνείς και βρετανούς ασφαλιστές και αντασφαλιστές που δραστηριοποιούνται στο Λονδίνο.

<sup>191</sup> Το παγκόσμιο μερίδιο αγοράς της Αγγλίας στις ναυτασφαλίσεις έχει σημειώσει πτώση περίπου 8% από το 1991 έως το 2006. Βλ. Association of British Insurers, Insurance: Facts, Figures and Trends, 1997 και Report of International Financial Markets in the UK, 2008

<sup>192</sup> Law Commission, Report No 353, 2014, § 14.13

<sup>193</sup> Ibid, § 14.17 – 14.22· Australian Law Reform Commission, Report “Review of the Marine Insurance Act 1909”, No 91, 2001, § 9.23 - 9.37

(1) Ασφάλεια: τα warranties χρησιμεύουν ως μέσο για την απόλυτη συμμόρφωση των ασφαλισμένων αναφορικά με τα προβλεπόμενα σε αυτά και έτσι βοηθούν τον ασφαλιστή να κατανοήσει την ακριβή έκταση του κινδύνου που έχει συμφωνήσει να αναλάβει. Όταν παραβιάζεται, οι συνέπειες της παραβίασης ακολουθούν «φυσικά» επειδή ο ασφαλιστής δεν είχε ποτέ συμφωνήσει να αναλάβει κίνδυνο άλλον από αυτόν που οριοθετούν τα warranties. Ως εκ τούτου, η κατάργησή τους θα οδηγούσε σε ανεπιθύμητη «χαλάρωση» των ασφαλισμένων. Ως αντεπιχείρημα, η νομική επιτροπή προέβλεψε ότι η άποψη αυτή δεν γίνεται δεκτή στις περισσότερες έννομες τάξεις.

(2) Απλότητα: τα warranties συμβάλλουν στην αποφυγή μιας επαχθούς διαδικασίας απόδειξης της παρουσίας στοιχείων αιτιώδους συνάφειας και πταισματος. Ωστόσο, αυτό το πλεονέκτημα έχει μονόπλευρο χαρακτήρα, καθώς ωφελεί κυρίως τον ασφαλιστή.

(3) Συμβατική ελευθερία: η ΜΙΑ [άρθρο 33 (3)] επιτρέπει στα συμβαλλόμενα μέρη να τροποποιήσουν συμβατικά τις συνέπειες της παραβίασης που προβλέπονται από το νόμο. Ωστόσο, οι πλοιοκτήτες και οι μεσίτες ασφαλίσεων, μπορεί απλά να μην εκτιμήσουν σωστά την πραγματική φύση μίας ρήτρας στο συμβόλαιο, ειδικά εάν συντάσσεται χωρίς τη χρήση της λέξης «warranty». Έτσι θα παγιδευτούν και δεν θα έχουν την δυνατότητα να διαπραγματευτούν την τροποποίησή της.

(4) Αυτορρύθμιση του κλάδου: δεν απαιτείται νομοθετική παρέμβαση, επειδή υπάρχει μία τάση, οι ασφαλιστές να μην βασίζονται σε μικρές παραβιάσεις που δεν σχετίζονται αιτιωδώς με την απώλεια. Αυτή η πρακτική<sup>194</sup>, πράγματι υπήρχε, αλλά ο μη υποχρεωτικός χαρακτήρας της εξέθετε τον ασφαλισμένο στη διακριτική ευχέρεια του ασφαλιστή.

Εξ αφορμής του 4<sup>ου</sup> αυτού επιχειρήματος, πρέπει να σημειωθεί ότι στο παρελθόν, πριν την αναθεώρηση του καθεστώτος με την ΙΑ το 2015, τα δικαστήρια και οι φορείς της ασφαλιστικής βιομηχανίας, είχαν αναπτύξει διάφορες μεθόδους προκειμένου να μετριάσουν τις αυστηρές συνέπειες της ΜΙΑ. Αυτές θα εξεταστούν στη συνέχεια.

## 2.2. ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΕΛΑΦΡΥΝΣΗΣ ΤΩΝ ΑΥΣΤΗΡΩΝ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΤΗΣ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗΣ ΤΩΝ WARRANTIES.

### 2.2.1. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΩΝ.

#### 2.2.1.1. Συσταλτική ερμηνεία.

Από νωρίς αναγνωρίστηκε η ανάγκη συσταλτικής ερμηνευτικής προσέγγισης των warranties προκειμένου να περιοριστεί η έκτασή τους. Δηλαδή, ακόμη και αν το δικαστήριο αποφανθεί ότι ο εν λόγω όρος είναι warranty<sup>195</sup>, τον ερμηνεύει στενά, ώστε να οδηγηθεί στο

<sup>194</sup> Βλ. παρακάτω Κεφ. 2.2.2.4

<sup>195</sup> Βλ. παραπάνω Κεφ. 1.3, κριτήρια που έθεσε ο Rix LJ στην υπόθεση HHH Casualty and General Insurance Ltd v New Hampshire Insurance Co [2001] προκειμένου να κρίνουμε αν ο εν λόγω όρος είναι warranty

συμπέρασμα είτε ότι δεν έχει παραβιαστεί είτε ότι δεν εφαρμόζεται στην περίπτωση αυτή<sup>196</sup>. Η προσέγγιση αυτή είναι σύμφωνη με τον γενικό ερμηνευτικό κανόνα *contra proferentem*<sup>197</sup>.

Ο λόγος που ωθεί τα δικαστήρια στην επιλογή αυτή είναι ότι αναμένεται από τον ασφαλιστή «να ορίσει με σαφήνεια»<sup>198</sup> τις ενέργειες (ή παραλείψεις) που απαιτούνται για να εκπληρωθεί η υπόσχεση που αναλαμβάνεται με το warranty, δεδομένου ότι αυτό έχει αυστηρές συνέπειες για τον ασφαλισμένο.

Ένα warranty, μπορεί επίσης να ερμηνευτεί, έτσι ώστε να σχετίζεται μόνο με ορισμένους από τους κινδύνους που καλύπτονται από τη σύμβαση. Έτσι η κάλυψη του ενός κινδύνου δεν θα επηρεάζεται από την παραβίαση ενός όρου της σύμβασης που σχετίζεται με άλλον κίνδυνο (Divisibility or severability of the contract). Για παράδειγμα, στην υπόθεση Printpak κατά AGF Insurance Ltd<sup>199</sup>, το συμβόλαιο χωριζόταν σε διαφορετικά τμήματα, καθένα από τα οποία παρείχε διαφορετικού είδους κάλυψη. Το δικαστήριο διαπίστωσε ότι το warranty για την εγκατάσταση συναγερμού αναφέρεται μόνο στο τμήμα της κλοπής, αλλά όχι σε κινδύνους πυρκαγιάς. Ο ασφαλισμένος υπέστη απώλεια ως αποτέλεσμα πυρκαγιάς. Την στιγμή της πυρκαγιάς, ο συναγερμός κατά παράβαση του warranty, δεν λειτουργούσε. Το Εφετείο έκρινε ότι ο ασφαλιστής δικαιούται αποζημίωση καθώς το warranty δεν σχετιζόταν με τον κίνδυνο πυρκαγιάς<sup>200</sup>.

#### 2.2.1.2. Υιοθέτηση εναλλακτικού χαρακτηρισμού του υπό κρίση όρου.

Πολλές φορές τα δικαστήρια κατόρθωσαν να αποφύγουν την εφαρμογή του αυστηρού καθεστώτος των warranties, αποδίδοντας διαφορετικό «status» στον όρο που εξετάζουν. Μπορεί για παράδειγμα, να είναι εφικτό, το warranty να ερμηνευτεί *ανασταλτικά* (π.χ. σαν όρος που απλώς περιγράφει τον κίνδυνο και δεν έχει χαρακτήρα υποσχετικό – promissory - καθορίζει απλώς τις περιπτώσεις υπό τις οποίες ο ασφαλιστής θα παρέχει κάλυψη). Έτσι, η μη συμμόρφωση με αυτό θα *αναστέλλει* μόνο την κάλυψη και θα δοθεί στον ασφαλισμένο η ευκαιρία να αποκαταστήσει την παράβαση.

Τα αγγλικά δικαστήρια εφάρμοσαν την ερμηνευτική αυτή μέθοδο, σε ορισμένες περιπτώσεις που δεν αφορούν θαλάσσια ασφάλιση<sup>201</sup>. Στην πρόσφατη υπόθεση Kler Knitwear v Lombard General Insurance Co Ltd<sup>202</sup>, η σύμβαση, ανέφερε ρητώς ότι, η υποχρέωση να γίνει επιθεώρηση των πυροσβεστήρων εντός 30 ημερών από την ανανέωση της, ήταν warranty. Προέβλεπε ακόμα ότι η μη συμμόρφωση συνεπάγεται τον τερματισμό της κάλυψης «είτε αυξάνει τον κίνδυνο είτε όχι». Παρά το γεγονός ότι η διατύπωση της σύμβασης ήταν τόσο

<sup>196</sup> Ενδεικτικά βλ. Muller v Thompson (1811) 2 Camp 610· Hide v Bruce (1783) 3 Doug KB 213, βλ και παραπομπή 106· Hussain v Brown [1996] 1 Lloyd's Rep 627, βλ. Και παραπομπή 172

<sup>197</sup> Βλ. παραπάνω Κεφ. 1.4.2.2, Δηλαδή αν ο όρος ενός ασφαλιστηρίου συμβολαίου είναι ασαφής, θα πρέπει να ερμηνεύεται εις βάρος του μέρους προς όφελος του οποίου ετέθη.

<sup>198</sup> Hussain v Brown, *όπ. π.*, § 630

<sup>199</sup> [1999] Lloyd's Rep IR 542

<sup>200</sup> Να σημειωθεί ότι η ερμηνευτική αυτή λύση έχει μάλλον περιορισμένη εφαρμογή: στην πρόσφατη υπόθεση Sugar Hut v Great Lakes Reinsurance (UK) Plc [2011] Lloyd's Rep IR 198, το συμβόλαιο κάλυπτε τέσσερα νυχτερινά κέντρα. Το δικαστήριο έκρινε ότι, καθώς και τα τέσσερα αποτέλεσαν το αντικείμενο μιας ασφάλισης, η παραβίαση του warranty ως προς ένα θα τα άφηνε όλα ακάλυπτα. Επομένως ακόμη και η συσταλτική ερμηνεία των warranties δεν θα μπορούσε να βοηθήσει πάντα τους ασφαλισμένους.

<sup>201</sup> Farr v Motor Traders Mutual Insurance Society Ltd [1920] 3 KB 669· Provincial Insurance Company Ltd v Morgan & Foxton Coal [1933] AC 240· CTN Cash & Carry Ltd v General Accident Fire & Life Assurance Corp plc [1989] 1 Lloyd's Rep 299

<sup>202</sup> [2000] Lloyd's Rep IR 47

ακριβής, ο Justice Morland έκρινε ότι ο όρος ήταν *suspensory provision* (όρος που απλώς περιγράφει τον κίνδυνο)<sup>203</sup>, διότι «θα ήταν εντελώς παράλογο και δεν θα είχε καμία εμπορική λογική» να το ερμηνεύσουμε ως *warranty*.

Η απόφαση του *Kler Knitwear* προκάλεσε σημαντικές αντιδράσεις<sup>204</sup> καθώς, εάν η ξεκάθαρη εκφορά της σύμβασης δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι ενδεικτική των προθέσεων των μερών, δημιουργείται αβεβαιότητα σχετικά με τις έννομες συνέπειες των συμβατικών προβλέψεων.

Δεν αμφισβητείται ότι αυτή η μέθοδος μπορεί να οδηγήσει σε δικαιότερα αποτελέσματα, στο ιδιαίτερα ανεπιεικές καθεστώς της ΜΙΑ. Ωστόσο, είναι επίσης εμφανές ότι αυτός ο τρόπος «δημιουργικής» ερμηνευτικής προσέγγισης μπορεί να θολώσει και να καταστήσει δυσδιάκριτα τα όρια μεταξύ των *warranties* και άλλων όρων, δημιουργώντας αβεβαιότητα και σύγχυση<sup>205</sup>.

### 2.2.1.3. Ο ρόλος των δικαστηρίων στον Καναδά και τις ΗΠΑ.

Η πλειονότητα των χωρών του κοινοδικαίου έχει την τάση να «εγκαταλείπει όλο και περισσότερο τα πιο ακραία χαρακτηριστικά του αγγλικού δικαίου που επιτρέπουν στον ασφαλιστή να απαλλαγεί από την ευθύνη του για λόγους που δεν σχετίζονται με την απώλεια που συνέβη»<sup>206</sup>.

Στον Καναδά, τα δικαστήρια τείνουν να χαρακτηρίσουν έναν όρο ως «πραγματικό» *warranty* μόνο όταν η παραβίασή του επηρεάζει πράγματι τον κίνδυνο που έχει αναληφθεί (*materiality*) και όταν συνδέεται αιτιωδώς με την απώλεια (*causation*)<sup>207</sup>. Στην υπόθεση *The Bamcell II*<sup>208</sup>, οι δικαστές προκειμένου να παρακάμψουν τον κανόνα «η παραβίαση ενός *warranty* που δεν προκαλεί καμία απώλεια να επιτρέπει στον ασφαλιστή να απαλλαγεί από την ευθύνη του», ερμήνευσαν την ρήτρα «Υπόσχονται (*warranted*) ότι ένας φύλακας θα τοποθετείται στο *Bamcell II* κάθε βράδυ από τις 22:00 μέχρι τις 06:00[...]» ως *suspensory provision*<sup>209</sup>. Έτσι, παρά την παραβίαση, ο ασφαλιστής ευθυνόταν για απώλεια η οποία συνέβη, κατά τη διάρκεια της ημέρας.

Στις ΗΠΑ, η απόκλιση από το παραδοσιακό καθεστώς των *warranties* ξεκίνησε με την υπόθεση *Wilburn Boat*<sup>210</sup>, όπου το Ανώτατο Δικαστήριο έκρινε ότι τα συμβόλαια θαλάσσιας ασφάλισης διέπονται από το δίκαιο των πολιτειών. Επομένως, πλέον η αντιμετώπιση των

<sup>203</sup> Βλ για αυτό παραπάνω Κεφ. 1.3, ιεραρχία συμβατικών όρων

<sup>204</sup> Βλ π.χ. Law Commission, Consultation paper No 204, 2012, § 12.50

<sup>205</sup> Ίσως αυτός είναι και ο λόγος που οι δικαστές στις υποθέσεις *The Newfoundland Explorer* και *The Resolute* δεν την ακολούθησαν: i) βλ. *GE Frankova Reinsurance Ltd v CMM Trust No 1400 (The Newfoundland Explorer)* [2006] Lloyd's Rep IR 704, § 23, όπου ο Gross J ανέφερε ότι ο όρος “Warranted fully crewed at all times” ήταν πιθανώς *suspensory provision* αλλά δεν έλαβε θέση επί του θέματος και ερμήνευσε την ρήτρα κυριολεκτικά, κρίνοντας ότι έπρεπε να είναι επανδρωμένο συνεχώς ακόμα και όταν ήταν αγκυροβολημένο. ii) Βλ και *Pratt v Aigaion Insurance Co SA (The Resolute)* [2008] EWCA Civ 1314 όπου παρόμοιος όρος κρίθηκε από το Εφετείο ότι αφορά μόνο τον χρόνο πλοήγησης, χρησιμοποιώντας ωστόσο τον ερμηνευτικό κανόνα *contra proferentem* και όχι την δυνατότητα να ερμηνεύσει τον όρο ως *suspensory provision*. Για αναλυτική εξέταση των ζητημάτων που ανακύπτουν βλ. *Soyer B.*, *όπ. π.*, 2<sup>nd</sup> edn, § 2.86 – 2.91

<sup>206</sup> *Manifest Shipping Co Ltd v Uni – Polaris Shipping Insurance Co Ltd & La Reunion Europeene (The Star Sea)* [2001] 1 Lloyd's Rep 389 (HL), § 79

<sup>207</sup> *Giaschi C.*, “Warranties in Marine Insurance”, *Association of Marine Underwriters of British Columbia, Vancouver, 1997*: «in situations where the warranty is material to the risk and the breach has a bearing on the loss»

<sup>208</sup> *Century Insurance Co of Canada v Case Existological Laboratories Ltd* [1983] 2 SCR 47

<sup>209</sup> Δες παραπάνω Κεφ. 2.2.1.2.

<sup>210</sup> *Wilburn Boat Co v Fireman's Fund Ins* [1955] AMC 467

warranties διαφέρει από πολιτεία σε πολιτεία. Για παράδειγμα, στο Τέξας απαιτείται η ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ απώλειας και παραβίασης του warranty (causation), ενώ στη Νέα Υόρκη απαιτείται η υποχρέωση που αναλήφθηκε να επηρεάζει ουσιωδώς τον κίνδυνο (materiality)<sup>211</sup>.

Συμπερασματικά, τα δικαστήρια σε ολόκληρο τον κόσμο του κοινοδικαίου πολλές φορές αντιμετώπισαν με δισταγμό τα αυστηρά χαρακτηριστικά των warranties. Και ενώ, η διαφορετική αυτή αντιμετώπιση επιτρέπει την παροχή δίκαιων αποτελεσμάτων σε μεμονωμένες περιπτώσεις, σε μεγαλύτερη κλίμακα, δημιουργείται ανασφάλεια δικαίου και ο νόμος γίνεται αβέβαιος και απρόβλεπτος. Επομένως, απαιτούνταν άλλοι τρόποι βελτίωσης του καθεστώτος των εγγυήσεων.

## 2.2.2. ΑΥΤΟΥΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

### 2.2.2.1. Η ρήτρα πρόσθετης ασφαλιστικής κάλυψης (Held covered clause)<sup>212</sup>.

Η συναλλακτική πραγματικότητα έχει επιβάλει, σε ορισμένες περιπτώσεις, τη συνέχιση της ασφαλιστικής κάλυψης παρά την παραβίαση ενός warranty<sup>213</sup>. Με την ρήτρα αυτή προκαταβολικά συμφωνείται (στην αρχική σύμβαση) η επέκταση της κάλυψης<sup>214</sup>. Το πρακτικό αποτέλεσμα είναι ότι ο ασφαλισμένος αποκτά ένα δικαίωμα προαιρέσεως υπό αίρεση<sup>215</sup>, το οποίο μπορεί κατά την διακριτική του ευχέρεια να ασκήσει, υπό δύο προϋποθέσεις<sup>216</sup>: (1) ειδοποίηση του ασφαλιστή ότι επήλθε ή θα επέλθει παραβίαση και ότι αιτείται πρόσθετη κάλυψη. Το χρονικό σημείο που πρέπει να γίνει η ειδοποίηση εξαρτάται από τη συμφωνία των μερών. Αν δεν έχει συμφωνηθεί κάτι ειδικό, πρέπει να γίνει εντός ευλόγου χρόνου<sup>217</sup> από τότε που έλαβε γνώση των περιστατικών που καλύπτονται από την ρήτρα<sup>218</sup>. (2) συμφωνία ως προς το ύψος του πρόσθετου ασφάλιστρου και τυχόν λοιπών παραλλαγών της σύμβασης. Εάν υπάρχει διαφωνία μεταξύ των μερών στο τελευταίο αυτό σημείο, ο ασφαλισμένος μπορεί να καταλήξει χωρίς κάλυψη.

### 2.2.2.2. Ρήτρα “Inchmaree”.

Η ρήτρα αυτή, που πήρε το όνομα της από το ομώνυμο πλοίο στην υπόθεση The Inchmaree<sup>219</sup>, εμφανίζεται στους στερεότυπους, τυποποιημένους όρους Institute Clauses και

<sup>211</sup> Αναλυτικότερα βλ. Schoenbaum T., “Key divergences between English and American law of marine insurance”, Cornell Maritime Press, Centerville Maryland, 1999, Κεφ. 2 και 6

<sup>212</sup> Για εκτενή ανάλυση βλ. Χριστοδούλου Δ., Οι ρήτρες πρόσθετης ασφαλιστικής κάλυψης (“Held Covered”) στην πρακτική της θαλάσσιας ασφάλισης, Τεύχος 4 ΔΕΕ, 2008, σελ. 533 επ. και Soyer B., όπ. π., 3<sup>rd</sup> edn., § 6.10 – 6.27

<sup>213</sup> Π.χ. ρήτρας Institute Time Clauses (Hull) (cl. 3 στα ITCH 1983, cl. 3 του 1985, cl. 4 του ITCH Restricted perils): “Held covered in case of any breach of warranty as to cargo, trade, locality, towage, salvage services or date of sailing provided notice be given to the Underwriters immediately after receipt of advices and any amended term of cover and any additional premium required by them be”. agreed

<sup>214</sup> Η ρήτρα βέβαια είναι ένα παρεπόμενο σύμφωνο προαιρέσεως. Παρεπόμενο γιατί, ενώ εντάσσεται στην ασφαλιστική σύμβαση, αποτελεί διακριτό μέρος της. Αν δηλ. υπάρξει κάποιος λόγος ακυρότητας της ρήτρας δεν θα θεωρηθεί άκυρη ολόκληρη η σύμβαση. βλ. Χριστοδούλου Δ., όπ. π. σελ. 535.

<sup>215</sup> Χριστοδούλου Δ., όπ.π., σελ. 533

<sup>216</sup> Ο ασφαλιστής, δεσμεύεται εξ αρχής ότι, μόλις ο ασφαλισμένος ασκήσει το δικαίωμα του και ζητήσει πρόσθετη κάλυψη, θα του την παράσχει, αν πληρούνται οι προϋποθέσεις.

<sup>217</sup> Bennett H., ‘The law of marine insurance’, 2<sup>nd</sup> edn, Oxford University Press, 2006, σελ. 560.

<sup>218</sup> Συνήθως συμφωνείται να γίνει promptly ή immediately (αμέσως), δηλ. αμελλητί, χωρίς υπαίτια καθυστέρηση.

<sup>219</sup> Thames and Mersey Marine Insurance Co v Hamilton, Fraser & Co (1887) 12 AC 484

επεκτείνει την ευθύνη του ασφαλιστή παρέχοντας επιπλέον κάλυψη για κινδύνους μερικοί από τους οποίους εξαιρούνται από το άρθρο 55 (2) (c) της ΜΙΑ.

Παρέχει κάλυψη, μεταξύ άλλων, για απώλεια ή ζημία που προκαλείται στο ασφαλισμένο πλοίο από κεκρυμμένο ελάττωμα στο κύτος ή τα μηχανήματα το οποίο συνεπάγεται επίσης παραβίαση του implied warranty της αξιοπλοΐας. Με άλλα λόγια, στον βαθμό που η αναξιοπλοΐα καλύπτεται από αυτή τη ρήτρα, η ρητή πρόβλεψη της κάλυψης πρέπει να υπερτερεί της σιωπηρής υπόσχεσης (seaworthiness warranty) και ο ασφαλιστής δεν μπορεί να βασιστεί στο κεκρυμμένο ελάττωμα για να απαλλαγεί από την ευθύνη του<sup>220</sup>.

Δύο καταληκτικές παρατηρήσεις όσον αφορά την ρήτρα είναι χρήσιμες: Πρώτον, είναι σαφές ότι όχι μόνο κεκρυμμένα ελαττώματα, αλλά και άλλοι κίνδυνοι που καλύπτονται μέσω της ρήτρα Inchmaree, θα έχουν προτεραιότητα έναντι της σιωπηρής υπόσχεσης αξιοπλοΐας. Δεύτερον, με τον ίδιο τρόπο, η παραβίαση ρητών warranties (π.χ. locality), θα μπορούσε να καταστεί αναποτελεσματική από τη ρήτρα.

### 2.2.2.3. International hull clauses 2003<sup>221</sup>.

Στην προσπάθεια βελτίωσης των πρακτικών που ακολουθούνται στη θαλάσσια ασφάλιση, η αγορά του Λονδίνου παρήγαγε τα International Hull Clauses (IHC) 2003<sup>222</sup>. Ένας από τους στόχους αυτών των ρητρών, είναι η πιο ισορροπημένη προσέγγιση στο καθεστώς των warranties. Οι προβλέψεις σχετικά με την πλοήγηση (navigation provisions) δεν ερμηνεύονται ως warranties, σε αντίθεση με τα Institute Time Clauses Hull (1983 και 1995) ρήτρα 1<sup>223</sup> και τα Institute Warranties 1/7/76. Σύμφωνα με τα IHC 2003 (ρήτρες 10-11), η πλοήγηση εκτός των επιτρεπόμενων περιοχών οδηγεί μόνο σε αναστολή της κάλυψης. Η μείωση του αριθμού των warranties έγινε ευπρόσδεκτη από την ακαδημαϊκή κοινότητα<sup>224</sup>. Ωστόσο, πρέπει να θυμόμαστε ότι οι ρήτρες αυτές δεν είναι υποχρεωτικές. Η ένταξή τους στα ασφαλιστήρια συμβόλαια εξαρτάται από την ελεύθερη βούληση των μερών.

<sup>220</sup> Μία άλλη άποψη είναι ότι η ρήτρα Inchmaree και η σιωπηρή υπόσχεση αξιοπλοΐας είναι δύο εντελώς διαφορετικά εργαλεία με διαφορετικούς στόχους. Η ρήτρα καθορίζει την έκταση της ευθύνης του ασφαλιστή ενώ η αξιοπλοΐα επιβάλλει υποχρεώσεις στον ασφαλισμένο. Επομένως ο μοναδικός τρόπος να συνυπάρξουν είναι ο ασφαλισμένος να μπορεί να αποζημιωθεί μόνο σε περιπτώσεις που το κεκρυμμένο ελάττωμα που προκάλεσε απώλεια να προέκυψε μετά την έναρξη του ταξιδιού (όπου πλέον η αξιοπλοΐα δεν θα έχει εφαρμογή γιατί δεν επιβάλλει διαρκή υποχρέωση)

<sup>221</sup> <http://www.fortunesdemer.com/documents%20pdf/polices%20corps/Etrangers/Royaume%20Uni/International%20Hull%20Clauses%202003.pdf>

<sup>222</sup> Στερεότυποι, τυποποιημένοι όροι ασφάλισης που εκπονήθηκαν από την Joint Hull Committee (αποτελείται από την Ένωση Ασφαλιστών Lloyd's και την Διεθνής Ασφαλιστική Ένωση του Λονδίνου) σε συνεννόηση με ενώσεις πλοιοκτητών, ασφαλιστές, μεσίτες κτλπ.

<sup>223</sup> Ωστόσο να σημειωθεί ότι και ως προς τα Institute Time Hull Clauses έχει εκφραστεί η άποψη ότι οι ρήτρες που απαγορεύουν την πλοήγηση σε συγκεκριμένες τοποθεσίες δεν είναι warranties αλλά όροι που απλώς καθορίζουν το εύρος της κάλυψης. Επομένως η παραβίασή τους απλώς αναστέλλει την κάλυψη για όσο χρόνο διαρκεί η παραβίαση βλ. για αυτό Arnould Law of Marine Insurance and Average (18<sup>th</sup> edn), Sweet & Maxwell, 2013, § 19.22 – 19.23

<sup>224</sup> Longmore A., “Good Faith and breach of warranty: are we moving forwards or backwards?”, LMCLQ 158, 2004, σελ. 162.

#### 2.2.2.4. Statement of General Insurance Practice 1986.

Πρόκειται ουσιαστικά για κατευθυντήριες γραμμές που χαράσσει η Ένωση Βρετανών Ασφαλιστών (Association of British Insurers), οι οποίες δεν μπορούν να επιβληθούν νομικά. Η έλλειψη συμμόρφωσης όμως με αυτές ενδέχεται να βλάψει την φήμη του ασφαλιστή. Να σημειωθεί ότι, η SGIP 1986, δεν αφορά τη θαλάσσια ασφάλιση. Στη θαλάσσια ασφάλιση ο ασφαλισμένος εξαρτάται από την απόφαση του ασφαλιστή αν θέλει να υιοθετήσει μία παρόμοια πρακτική<sup>225</sup>. Ωστόσο, είναι χρήσιμη η αναφορά που γίνεται στο σημείο αυτό, καθώς αποκαλύπτει ότι η ασφαλιστική βιομηχανία, αναγνωρίζει ότι τα αποτελέσματα που επιφέρουν τα warranties είναι άδικα και αδικαιολόγητα αυστηρά.

Η Ένωση Βρετανών Ασφαλιστών (Association of British Insurers) στο άρθρο 2 (β) (iii) της Statement of General Insurance Practice (SGIP) 1986 ανέφερε ότι ο ασφαλιστής δεν πρέπει να προβάλλει άμυνα σε περίπτωση παραβίασης των warranties «όπου οι περιστάσεις της απώλειας είναι άσχετες με την παραβίαση εκτός εάν εμπλέκεται απάτη». Ως εκ τούτου, συνεστήθη στους ασφαλιστές να μην βασίζονται σε τεχνικές (μη αιτιώδεις) παραβιάσεις, εκτός από περιπτώσεις κατά τις οποίες «υποπτεύονται απάτη αλλά δεν δύνανται να το αποδείξουν»<sup>226</sup>.

Συμπερασματικά, το γεγονός ότι τα warranties της θαλάσσιας ασφάλισης επιτρέπουν στον ασφαλιστή να βασίζεται σε οποιαδήποτε παραβίαση, ανεξάρτητα από τη σχέση της με την απώλεια, είναι ένα ευρέως αναγνωρισμένο πρόβλημα. Τόσο οι δικαστικές αρχές όσο και οι φορείς της ασφαλιστικής βιομηχανίας έχουν αναπτύξει διάφορες μεθόδους για την βελτίωση του καθεστώτος που κωδικοποιήθηκε στην ΜΙΑ 1906. Ωστόσο, καμία από αυτές τις λύσεις δεν φαίνεται πειστική, κυρίως λόγω του ότι η εφαρμογή τους εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια των δικαστηρίων και των ασφαλιστών. Ως εκ τούτου, η νομοθετική μεταρρύθμιση ήταν πλέον μονόδρομος.

### 2.3. Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗΣ – INSURANCE ACT 2015

Το 1980, η Νομική Επιτροπή ξεκίνησε ένα φιλόδοξο σχέδιο αναθεώρησης του αγγλικού ασφαλιστικού δικαίου<sup>227</sup>. Οι κύριες ανησυχίες της ήταν η αδικαιολόγητη χρήση των warranties για άρνηση της κάλυψης: (1) όταν αφορούν πράγματα τόσο τυχαία που δεν θα μπορούσαν να επηρεάσουν τον κίνδυνο (immateriality) και (2) όταν η παραβίαση τους δεν συνδέεται αιτιωδώς με την προκληθείσα απώλεια. Παρόλο που εισήχθη νομοσχέδιο στο Κοινοβούλιο προκειμένου να ψηφιστεί, απεσύρθη έπειτα από αντιδράσεις των ασφαλιστών. Συγκεκριμένα η κυβέρνηση κατέληξε σε συμφωνία με την Ένωση Βρετανών Ασφαλιστών (ABI), οι οποίοι δεσμεύτηκαν ότι θα υιοθετήσουν τις προτάσεις της Επιτροπής, πράγμα που όντως έγινε<sup>228</sup>. Βέβαια αξίζει να σημειωθεί ότι, ακόμη κι να αναθεωρούνταν ο νόμος, η προτεινόμενη μεταρρύθμιση δεν αφορούσε την θαλάσσια ασφάλιση. Η Νομική Επιτροπή είχε την άποψη ότι οι κανόνες που

<sup>225</sup> Switzerland Insurance Australia v Movie Fisheries Pty Ltd (1997) 144 ALR 234

<sup>226</sup> Law Commission, Report “Insurance Law: Non-Disclosure and Breach of Warranty”, No 104, 1980, § 6.10

<sup>227</sup> Ibid

<sup>228</sup> Βλ. αμέσως προηγούμενο Κεφ. 2.2.2.4. SGIP 1986

αφορούσαν τα warranties λειτουργούσαν ικανοποιητικά στη θαλάσσια ασφάλιση και δημιουργούσαν «ένα πλαίσιο ασφάλειας δικαίου στον τομέα αυτόν»<sup>229</sup>.

Ωστόσο, η κατάσταση άλλαξε από το 1980.

Το μερίδιο της αγοράς του Λονδίνου σε διεθνή κλίμακα είχε μειωθεί, ενώ άλλες αγορές, όπως η νορβηγική, είχαν αποκτήσει ελκυστικότητα, εν μέρει λόγω πιο ισορροπημένων λύσεων σε θέματα μεταβολής του κινδύνου. Επίσης οι περισσότερες χώρες που κληρονόμησαν την αγγλική προσέγγιση σχετικά με τα warranties, άρχισαν να απεμπολούν τα πιο ακραία χαρακτηριστικά τους<sup>230</sup>.

Οι σχετικές διατάξεις της ΜΙΑ 1906 παρέμειναν στο προσκήνιο (παρά τις εκτεταμένες προσπάθειες ελάφρυνσης των συνεπειών τους) έως τον Ιανουάριο του 2006, όπου η Βρετανική και Σκωτσέζικη Νομική Επιτροπή ξεκίνησαν μία συντονισμένη προσπάθεια αναμόρφωσης του αγγλικού ασφαλιστικού δικαίου.

Ο στόχος τους ήταν να αναθεωρήσουν τα πιο άδικοι και ξεπερασμένα χαρακτηριστικά του, συμπεριλαμβανομένων των έννομων συνεπειών των warranties. Σύμφωνα με το περιεχόμενο των προτάσεων, αυτές μπορούν να διαχωριστούν σε δύο ομάδες:

(1) Προτάσεις 2006 -2007:

Στο πρώτο στάδιο των εργασιών, οι συζητήσεις κινήθηκαν γύρω από την εισαγωγή ενός στοιχείου αιτιότητας<sup>231</sup>. Αυτό, σύμφωνα με τη Νομική Επιτροπή, ήταν το απαραίτητο βήμα για να νικήσουμε «το μεγαλύτερο και προφανέστερο πρόβλημα με τις ρυθμίσεις που αφορούν τα warranties» - δηλαδή, τον τερματισμό της κάλυψης για «τεχνικές παραβιάσεις που δεν έχουν καμία σχέση με την απώλεια»<sup>232</sup>. Αυτή η πρόταση ωστόσο, προκάλεσε μικτές αντιδράσεις. Σε ακαδημαϊκούς κύκλους, έλαβε εκτενή υποστήριξη<sup>233</sup>, όπως και σε ένα μερίδιο της ασφαλιστικής βιομηχανίας<sup>234</sup>. Από την άλλη όμως, οι περισσότεροι επιχειρηματολόγησαν κατά της πρότασης<sup>235</sup>. Η έντονη κριτική έδειξε ότι ο κλάδος δεν ήταν προετοιμασμένος για μια τόσο ριζική μεταρρύθμιση. Οι ανησυχίες που εκφράστηκαν έπεισαν την Νομική Επιτροπή να εγκαταλείψει την υιοθέτηση αιτιώδους συνδέσμου.

(2) Προτάσεις 2012 -2014:

<sup>229</sup> Law Commission, *όπ. π.*, Report No. 104, § 2.8.

<sup>230</sup> Βλ. παραπάνω Κεφ. 2.2.1.3. για Καναδά και ΗΠΑ• βλ και Νέα Ζηλανδία (New Zealand Act 1977)• Η αναθεώρηση βρισκόταν στην ατζέντα και της Αυστραλίας (βλ. Australian Law Reform Commission, Reform of the Marine Insurance Act 1909, Report 91, 2001) αλλά δεν καρποφόρησε

<sup>231</sup> Law Commission, Issues Paper 2 “Warranties”, 2006 και Consultation Paper No 182 “Misrepresentation, Non disclosure and Breach of Warranty by the Insured”, 2007

<sup>232</sup> Issues Paper 2 “Warranties”, *όπ. π.*, § 7.66 – 7.67

<sup>233</sup> Όπως ο Sir Andrew Longmore (Lord Justice of Appeal), “Good faith and breach of warranty: are we moving forwards or backwards?”, *όπ. π.*, σελ. 163, σημείωσε, «most commentators appear to think that it would be sufficient if the law were reformed to allow insurers only to rely on breach of warranty if breach is a cause of the loss»• βλ. και Derrington S., “The Law relating to non-disclosure, misrepresentation and breach of warranty in contracts of marine insurance, A case for reform”, σελ. 346• βλ όμως και παραπομπή 124, προβληματική που εκφράζουν ο M Clarke και ο Baris Soyer

<sup>234</sup> Για παράδειγμα, η AIRMIC χαρακτήρισε μια τέτοια μεταρρύθμιση «essential change to insurance contract law», Law Commission, Consultation paper No 204, 2012, § 14.37.

<sup>235</sup> Law Commission, Consultation paper No 204, 2012, § 14.39 -14.50

Στο επόμενο στάδιο των εργασιών, η Νομική Επιτροπή συνέταξε δύο έγγραφα<sup>236</sup> τα οποία περιείχαν συνοπτικά τρεις βασικές προτάσεις σε σχέση με το καθεστώς των warranties<sup>237</sup>:

-Την κατάργηση της «αυτόματης απαλλαγής» που προβλέπεται στο άρθρο 33 (3) της ΜΙΑ 1906 και την αντιμετώπιση των warranties ως όρων που αναστέλλουν την κάλυψη.

-Την εισαγωγή μίας εναλλακτικής λύσης στο ζήτημα της αιτιώδους συνάφειας. Συγκεκριμένα προτάθηκε ότι όροι που αποσκοπούν στη μείωση του κινδύνου απώλειας ενός συγκεκριμένου είδους (ή σε μια συγκεκριμένη χρονική στιγμή ή τόπο) δεν πρέπει να επηρεάζουν διαφορετικού είδους απώλειες.

-Την κατάργηση των ρητρών «basis of the contract»<sup>238</sup>.

Οι εργασίες της Επιτροπής απέδωσαν και εισήχθη στο Κοινοβούλιο, τον Ιούλιο του 2014, το νομοσχέδιο για την μεταρρύθμιση του ασφαλιστικού δικαίου, το οποίο κυρώθηκε στις 12 Φεβρουαρίου 2015.

---

<sup>236</sup> Law Commission, Consultation paper No 204, 2012 και Report No 353, 2014

<sup>237</sup> Ibid, Consultation paper, § 11.22· Report, § 12.6

<sup>238</sup> Βλ. αναλυτικά για τις ρήτρες αυτές Κεφ. 3.1

## ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ: ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΟΥ ΠΑΛΑΙΟΥ (ΜΙΑ 1906) ΚΑΙ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ (ΙΑ 2015).

Ο νέος νόμος για την ιδιωτική ασφάλιση, ΙΑ 2015, ο οποίος ετέθη σε ισχύ τον Αύγουστο του 2016<sup>239</sup>, οδήγησε στη ριζική μεταρρύθμιση του «παραδοσιακού» καθεστώτος των warranties. Ακολουθεί μία συγκριτική εξέταση των νέων και των παλαιών ρυθμίσεων που σκοπό έχει να αποκαλύψει σε ποιο βαθμό η ΙΑ κατέφερε να αντιμετωπίσει τα ζητήματα και τις δυσκολίες των παλαιών κανόνων. Η ανάλυση που ακολουθεί εστιάζει σε τρία βασικά ζητήματα: 1) Την κατάργηση της ρήτρας «Βάση της σύμβασης», 2) Την εναλλακτική λύση που υιοθετήθηκε αντί της αιτιώδους συνάφειας 3) Την κατάργηση της «αυτόματης απαλλαγής» από την ευθύνη και τη δυνατότητα αποκατάστασης της παραβίασης. Στο τέλος, μνεία γίνεται στην δυνατότητα που δίνεται στα μέρη να επιστρέψουν στις ρυθμίσεις της ΜΙΑ. Επομένως η ανάλυση που προηγήθηκε δεν καθίσταται περιττή καθώς το προηγούμενο καθεστώς μπορεί να αναβιώσει συμβατικά.

### 3.1. Η ΡΗΤΡΑ «ΒΑΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ» (BASIS OF THE CONTRACT CLAUSE)

Οι ρήτρες «Βάση της σύμβασης» ξεκίνησαν να εμφανίζονται στις ασφαλίσεις ζωής τον 19<sup>ο</sup> αιώνα. Για πολλά χρόνια οι ασφαλιστές τόσο στις καταναλωτικές όσο και στις εμπορικές ασφαλίσεις, χρησιμοποιούσαν τις ρήτρες αυτές για να μετατρέψουν τις προσυμβατικές δηλώσεις του ασφαλισμένου σε υποσχετικές δηλώσεις (warranties). Αυτό τυπικά γινόταν με τον εξής τρόπο: ο ασφαλισμένος, υπέγραφε μια δήλωση, στο έντυπο της πρότασης για παροχή ασφάλισης (proposal form), η οποία ανέφερε ότι οι απαντήσεις και οι δηλώσεις του αποτελούν την «βάση της σύμβασης». Αυτή η πρακτική έδινε την δυνατότητα στον ασφαλιστή να απαλλαγεί από την ευθύνη του όταν ο ασφαλισμένος έκανε λάθος στην απάντηση του ερωτηματολογίου και στις δηλώσεις που έκανε προσυμβατικά ανεξάρτητα από το πόσο μικρό και ασήμαντο μπορεί να ήταν αυτό (π.χ. μπορούσε να αφορά τη διεύθυνσή του)<sup>240</sup>.

Η ρήτρα αυτή είχε δεχθεί έντονη κριτική<sup>241</sup>, και η κατάργηση της είχε προταθεί από τη Νομική Επιτροπή ήδη από το 1980<sup>242</sup>. Η κριτική κυρίως εστιάζει στο ότι επιτρέπει στον ασφαλιστή να απαλλαγεί από την ευθύνη του για μικρά και ασήμαντα για τον κίνδυνο που αναλαμβάνει, λάθη, ακόμα και αν ο ασφαλισμένος προέβη στην εν λόγω δήλωση καλόπιστα.

Το παλαιό καθεστώς, που επέτρεπε την ενσωμάτωση τέτοιων ρητρών, έθετε τον ασφαλιστή σε πλεονεκτικότερη θέση δημιουργώντας περιττές ανισοροπίες στην ασφαλιστική σχέση. Θα μπορούσε να ειπωθεί, πως η μετατροπή των προσυμβατικών δηλώσεων σε

<sup>239</sup> ΙΑ 2015 άρθρο 22 (3)

<sup>240</sup> Χαρακτηριστική είναι η υπόθεση *Dawsons Ltd v Bonnin* [1922] 2 A.C. 413, στην οποία αξιολογήθηκε η ενσωμάτωση μίας τέτοιας ρήτρας ως εξής: “[§ 432] foundation of a thing that on which a thing stands or lies; Thus, if the proposal of fact or presentation declared to be false the risk will not be attached to the assured”. Στην περίπτωση αυτή πρέπει ωστόσο να ειπωθεί ότι η παραβίαση δεν ήταν επαρκώς αυστηρή για να δικαιολογήσει την απαλλαγή του ασφαλιστή από την ευθύνη του

<sup>241</sup> Ο Lord Greene την χαρακτήρισε ως «παγίδα» στην υπόθεση *Zurich General Accident & Liability Ins Co Ltd v Morrison* [1942] 2 KB 53, § 58

<sup>242</sup> Law Commission, Report “Insurance Law – Non Disclosure and Breach of Warranty”, No 104, 1980, § 7.5. Η Νομική Επιτροπή έκρινε ότι η ρήτρα αυτή επιφέρει ιδιαίτερα άδικες συνέπειες για τον ασφαλισμένο και πρέπει να καταργηθεί. Οι ασφαλιστές εθελοντικά προσφέρθηκαν να απέχουν από την χρήση της Βλ. παραπάνω SGIP 1986 § 1(β), Κεφ. 2.2.2.4.

warranties αποδυναμώνει σε μεγάλο βαθμό την βασική υποχρέωση που αναλαμβάνει ο ασφαλιστής με την ασφαλιστική σύμβαση που είναι η παροχή κάλυψης. Επίσης είχε παρατηρηθεί, οι ασφαλιστές να αξιοποιούν αυτή τη δυνατότητα στο έπακρο, χρησιμοποιώντας τεχνικές ή ασαφείς εκφράσεις και λέξεις ώστε να «παγιδεύσουν» τους ασφαλισμένους που δεν έχουν εξειδικευμένες γνώσεις. Στο πλαίσιο της θαλάσσιας ασφάλισης βέβαια, το φαινόμενο αυτό είναι απίθανο να συμβεί στη πράξη, διότι οι πλοιοκτήτριες, είναι μεγάλες εταιρίες, με μεγάλα νομικά τμήματα και είναι δύσκολο να εξαπατηθούν από τέτοιες ασαφείς ή εξειδικευμένες έννοιες. Αυτό, σε συνδυασμό με την αυξημένη διαπραγματευτική ισχύ που έχουν (σε σχέση με έναν ιδιώτη ασφαλισμένο) είναι ο λόγος που δεν συναντάμε τέτοιες ρήτρες σε θαλάσσια ασφαλιστήρια συμβόλαια. Ωστόσο, η εξάλειψη της δυνατότητας ενσωμάτωσης τους σε όλο το φάσμα του ασφαλιστικού δικαίου μόνο θετικά μπορεί να ειπωθεί.

Η κατάργηση της ρήτρας αυτής από την ΙΑ<sup>243</sup>, ήταν απαραίτητη, αναμενόμενη και αγκαλιάστηκε από όλους, καθώς δημιουργεί μια αυτονόητη ισορροπία μεταξύ του ασφαλιστή και του ασφαλισμένου σε ένα ζήτημα που μόνο αρνητικά σχόλια έχει εισπράξει.

### 3.2. ΑΝΑΣΤΟΛΗ ΤΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ ΚΑΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗΣ.

Η βασικότερη αλλαγή που εισήχθη με την Insurance Act 2015 είναι η τροποποίηση των εννόμων συνεπειών της παραβίασης των warranties. Πλέον σύμφωνα με το άρθρο 10, η κάλυψη θα αναστέλλεται κατά την διάρκεια της παραβίασης και η ευθύνη του ασφαλιστή θα επανέρχεται μόλις η παραβίαση αποκατασταθεί. Η λύση που υιοθετήθηκε από τη Νομική Επιτροπή στο προβληματικό καθεστώς της «αυτόματης απαλλαγής»<sup>244</sup>, δεν είναι νέα<sup>245</sup> και αντιπροσωπεύει την κατάσταση σε ορισμένες πολιτείες των ΗΠΑ<sup>246</sup>.

Οι συνέπειες που επιφέρει η παραβίαση στο πλαίσιο της ΙΑ 2015 μπορούν να διακριθούν στις ακόλουθες περιπτώσεις:

(1) Όταν το warranty που παραβιάζεται αφορά δεσμεύσεις που πρέπει να πληρούνται κατά την έναρξη της κάλυψης (affirmative warranties)<sup>247</sup> η ασφαλιστική κάλυψη δεν ξεκινά ποτέ, παραμένει επ' αόριστον σε αναστολή και δεν υπάρχει δυνατότητα αποκατάστασης αυτής της παραβίασης<sup>248</sup>. Σε αυτό το σημείο η ΙΑ δεν επιφέρει καμία αλλαγή. Παρόλο που η ΙΑ προβλέπει την αναστολή της κάλυψης, δεδομένου ότι η παραβίαση λαμβάνει χώρα πριν την ανάληψη του κινδύνου δεν μπορούν να γεννηθούν δικαιώματα και υποχρεώσεις.

(2) Όταν το warranty που παραβιάζεται αφορά μελλοντικές δεσμεύσεις που πρέπει δηλ. να εκπληρωθούν σε ένα χρονικό σημείο μετά την έναρξη της κάλυψης<sup>249</sup> κατά κύριο λόγο η κάλυψη θα αναστέλλεται και θα αποκαθίσταται μόλις αρθεί η παραβίαση. Υπάρχουν, ωστόσο,

<sup>243</sup> ΙΑ 2015 άρθρο 9

<sup>244</sup> Βλ. παραπάνω Κεφ. 1.5.5

<sup>245</sup> Ενδεικτικά βλ. Soyer B., όπ. π., 2<sup>nd</sup> edn, σελ. 213.

<sup>246</sup> Fireman's Fund Insurance Co v Cox 742 F Supp. 609 (M.D. Fla. 1989) (Florida Law)• Lines Aereas Colombians Expresas v Travelers Fire Insurance Co 257 F. 2d 150 (5<sup>th</sup> Cir. 1958) (Louisiana Law)• Commercial Union Insurance Co of N.Y. v Daniels 343 F. Supp. 674 (S. D. Tex. 1972) (Texas Law).

<sup>247</sup> Βλ. παραπάνω διάκριση Κεφ. 1.4.1 και συνέπειες υπό ΜΙΑ 1.5.5

<sup>248</sup> Βλ. παραπάνω Κεφ. 1.5.6

<sup>249</sup> Βλ. παραπάνω διάκριση Κεφ. 1.4.1 και συνέπειες υπό ΜΙΑ 1.5.5

περιπτώσεις που η μεταβολή του κινδύνου που προκλήθηκε από μία τέτοια παραβίαση θα συνεχίσει να επιφέρει αρνητικές επιπτώσεις, ακόμα και αν αποκαταστάθηκε<sup>250</sup>. Το γεγονός ότι σε ορισμένες περιπτώσεις, η αποκατάσταση της παραβίασης δεν θα επαναφέρει τον κίνδυνο στο επίπεδο που ο ασφαλιστής είχε συμφωνήσει να αναλάβει, ελήφθη υπόψη από τον νομοθέτη και προβλέφθηκε ότι<sup>251</sup>: ο ασφαλιστής δεν θα φέρει ευθύνη για οποιαδήποτε απώλεια «συνέβη, ή οφείλεται σε κάτι το οποίο συνέβη μετά την παραβίαση ενός warranty αλλά πριν η παραβίαση αυτή αποκατασταθεί». Με άλλα λόγια, δεν θα φέρει ευθύνη για οποιαδήποτε απώλεια προκλήθηκε την περίοδο της παραβίασης αλλά και για απώλεια η οποία συνέβη μεν μετά αλλά οφείλεται σε κάτι το οποίο συνέβη εκείνη την περίοδο. Επομένως, ο ασφαλιστής πρέπει να αποδείξει ότι το συμβάν που έλαβε χώρα κατά την περίοδο της παραβίασης αιτιωδώς επέφερε την απώλεια που συνέβη μετά την αποκατάσταση

Ένα δεύτερο ενδιαφέρον ζήτημα που γεννάται από την ανάγνωση του άρθρου 10 είναι πότε θεωρείται ότι η παραβίαση «αποκαταστάθηκε»; Η απάντηση στο ερώτημα αυτό δεν είναι καθόλου εύκολη:

(1) Το γενικό τεκμήριο που υιοθετεί το άρθρο 10 (5) (β) είναι ότι στα περισσότερα warranties η παραβίαση αποκαθίσταται όταν ο ασφαλισμένος «παύσει» να τα παραβιάζει. Η ρύθμιση ωστόσο μπορεί να επιφέρει ανεπιεική αποτελέσματα για τον ασφαλιστή, ειδικά στην περίπτωση που η παραβίαση, παρά το γεγονός ότι αποκαταστάθηκε, αλλάζει την μελλοντική πορεία των γεγονότων και οδηγεί σε απώλεια<sup>252</sup>. Ο νομοθέτης ωστόσο έκρινε ότι η εισαγωγή του στοιχείου της αιτιότητας στο σημείο αυτό μόνο προβλήματα και αβεβαιότητα θα μπορούσε να δημιουργήσει και επέλεξε το «κόστος» να το επωμιστεί ο ασφαλιστής.

(2) Η ΙΑ στο άρθρο 10 (5) (α), ακολουθεί διαφορετική προσέγγιση, όσον αφορά τα warranties με τα οποία αναλαμβάνεται η υποχρέωση από τον ασφαλισμένο να κάνει κάτι ή να πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις κατά έναν «προσδιορισμένο χρόνο» (time-specific warranties). Τέτοιες παραβιάσεις δεν μπορούν να «παύσουν» καθώς έχει ήδη χαθεί η προθεσμία εκπλήρωσης της υποχρέωσης που αναλήφθηκε. Μπορούν ωστόσο, να αποκατασταθούν «λειτουργικά»<sup>253</sup>, που σημαίνει ότι πρέπει ο ασφαλισμένος να προβεί σε ενέργειες ώστε ο κίνδυνος «να γίνει ουσιαστικά ο ίδιος με αυτόν που αρχικά προβλέφθηκε από τα μέρη». Επομένως, στην περίπτωση των time-specific warranties, η παραβίαση μπορεί να έχει διαρκή αντίκτυπο και να μην είναι δυνατόν να αποκατασταθεί αν μετά την αποκατάσταση δεν εξυπηρετείται ο σκοπός για τον οποίον τα μέρη το προέβλεψαν στη σύμβαση και ο κίνδυνος δεν επανέρχεται στο επίπεδο που ο ασφαλιστής συμφώνησε να αναλάβει.

<sup>250</sup> Π.χ. Ο ασφαλισμένος παραβιάζει warranty που απαγορεύει το ασφαλισμένο πλοίο να αναλάβει υπηρεσίες ρυμούλκησης και διάσωσης. Από τη στιγμή που θα αναλάβει τέτοιες υπηρεσίες η κάλυψη θα ανασταλεί έως ότου ολοκληρωθεί η ρυμούλκηση ή διάσωση. Αν το ασφαλισμένο πλοίο σε μεταγενέστερο χρονικό στάδιο εμφανίσει ένα δομικό ελάττωμα που οφείλεται στη ανάληψη αυτής της επιχείρησης και ως αποτέλεσμα αυτού βυθιστεί, είναι προφανές ότι αν και η παραβίαση αποκαταστάθηκε ο κίνδυνος δεν έχει επανέλθει στο επίπεδο που ο ασφαλιστής είχε συμφωνήσει να αναλάβει.

<sup>251</sup> ΙΑ άρθρο 10 (2).

<sup>252</sup> Π.χ. Σε ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο, υπάρχει warranty που απαγορεύει στο ασφαλισμένο πλοίο να ταξιδεύει σε μία περιοχή λόγω του ότι οι επιθέσεις από πειρατές είναι συνήθεις. Το πλοίο παραβιάζει το warranty διέρχεται από την περιοχή αυτή και δεν υφίσταται καμία απώλεια (λόγω επίθεσης πειρατών). Η κάλυψη αναστέλλεται κατά την περίοδο αυτή, αλλά σύμφωνα με το άρθρο 10 (5) (β) επανέρχεται μόλις βγαίνει από την περιοχή που απαγορεύεται από το warranty. Αν όταν βγαίνει από την περιοχή αυτή το πλοίο συναντήσει καταιγίδα και βυθιστεί, ο ασφαλιστής θα ευθύνεται, παρά το γεγονός ότι είναι προφανές ότι η παραβίαση του warranty συνδέεται αιτιωδώς με την απώλεια (δεν θα έπεφτε πάνω στην καταιγίδα αν δεν είχε διέλθει από την απαγορευμένη περιοχή)

<sup>253</sup> Law Commission, Report No 353, 2014, § 17.43. Και για εκτενή συζήτηση για το ζήτημα της «αναστολής της κάλυψης» βλ. § 17.30 – 17.50.

(3) Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, σύμφωνα με το άρθρο 10 (4) (β), η παραβίαση των affirmative warranties (σχετίζονται χρονικά με δεσμεύσεις που πρέπει να πληρούνται πριν την έναρξη της κάλυψης) δεν μπορεί να αποκατασταθεί<sup>254</sup>.

Πρέπει να σημειωθεί ότι, η πρακτική της ερμηνείας των warranties ως όρων που αναστέλλουν την κάλυψη είναι ήδη γνωστή στα αγγλικά δικαστήρια<sup>255</sup>. Παρόλο που η μέθοδος αυτή βοήθησε στην δικαιότερη αντιμετώπιση μεμονωμένων περιπτώσεων, οδήγησε σε σημαντική αβεβαιότητα σχετικά με την φύση ορισμένων συμβατικών όρων και ανασφάλεια δικαίου. Η πρόσφατη αναθεώρηση, πρώτον, θα διευκολύνει τα δικαστήρια καθώς πλέον η λύση είναι κανονιστική και δεν επαφίεται στα δικαιοδοτικά ένστικτα του κάθε δικαστή και δεύτερον, θα μειώσει σε σημαντικό βαθμό τις αντιδικίες σχετικά με την ερμηνεία των ασφαλιστικών όρων. Δίνει επίσης, κίνητρο στους ασφαλισμένους, να προβαίνουν σε ενδελεχή και διαρκή έλεγχο της θαλάσσιας αποστολής για να διορθώσουν άμεσα τυχόν παραβιάσεις προκειμένου να επανέλθει η κάλυψη τους.

### 3.3. ΑΠΩΛΕΙΑ ΠΟΥ ΣΗΜΕΙΩΘΗΚΕ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΑΝΑΣΤΟΛΗΣ ΤΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ ΛΟΓΩ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗΣ WARRANTY ΠΟΥ ΔΕΝ ΣΧΕΤΙΖΕΤΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΩΛΕΙΑ.

Παρά το γεγονός, ότι η τροποποίηση των συνεπειών της παραβίασης (αναστολή της κάλυψης), παρέχει ένα αυξημένο επίπεδο προστασίας στον ασφαλισμένο, η λύση που υιοθετήθηκε μπορεί να οδηγήσει σε απώλεια της κάλυψης σε περιπτώσεις που το warranty που παραβιάστηκε δεν συνδέεται αιτιωδώς με την απώλεια.

Το άρθρο 11 της ΙΑ σχεδιάστηκε για να βελτιώσει τη θέση του ασφαλισμένου σε μία τέτοια περίπτωση και προβλέπει ότι: ο ασφαλισμένος θα αποζημιωθεί για απώλεια που συνέβη κατά την περίοδο της αναστολής της κάλυψης του αν i) η συμμόρφωση με το warranty (ή τον όρο) τείνει να μειώσει τον κίνδυνο απώλειας ενός συγκεκριμένου είδους, ή σε ένα συγκεκριμένο τόπο, ή χρόνο, και ii) (ο ασφαλισμένος) αποδεικνύει ότι η παραβίαση του όρου αυτού δεν θα μπορούσε να αυξήσει τον κίνδυνο της απώλειας που πράγματι επήλθε με βάση τις περιστάσεις που επικρατούσαν.

Επομένως για να βρει καταφύγιο στο άρθρο 11, ο ασφαλισμένος πρέπει πρωτίστως να αποδείξει ότι το warranty (ή ο όρος) που παραβιάστηκε είχε σκοπό να μειώσει τον κίνδυνο απώλειας ενός συγκεκριμένου είδους ή σε έναν συγκεκριμένο τόπο ή χρόνο. Για να προσδιορίσουμε εάν ένας όρος ανταποκρίνεται στην περιγραφή αυτή, ο έλεγχος που προβαίνουμε είναι αντικειμενικός: δηλαδή, πρέπει να αξιολογηθεί ο αντικειμενικός σκοπός που εξυπηρετεί ο όρος αυτός και όχι αυτός που τα μέρη υποκειμενικά αντιλαμβάνονται ότι έχει<sup>256</sup>. Με άλλα λόγια δεν μπαίνουμε σε εσωτερικές διεργασίες για να αξιολογήσουμε τι μπορεί να σκόπευε π.χ. ο ασφαλιστής με την πρόβλεψη του όρου αυτού, αλλά αναρωτιόμαστε πως αντικειμενικά ένας μέσος συνετός άνθρωπος αντιλαμβάνεται τον σκοπό του<sup>257</sup>.

<sup>254</sup> Ibid, § 17.50

<sup>255</sup> Βλ. παραπάνω Κεφ. 2.2.1.2

<sup>256</sup> Law Commission, Report No 353, 2014, § 18.12 – 18.17

<sup>257</sup> Π.χ. Ένα warranty που προβλέπει ότι το ασφαλισμένο πλοίο πρέπει να φυλάσσεται 24 ώρες την μέρα, εύκολα μπορεί να αποδειχθεί ότι αντικειμενικά στοχεύει στο να μειώσει τον κίνδυνο διάρρηξης. Το εάν για τον ασφαλιστή

Μία σημαντική διαφορά του άρθρου 11 με το άρθρο 10, είναι ότι το τελευταίο εφαρμόζεται μόνο στα warranties ενώ η διατύπωση του 11 είναι πολύ ευρύτερη και καταλαμβάνει κάθε όρο που σκοπό έχει να μειώσει τον κίνδυνο απώλειας ενός συγκεκριμένου είδους ή σε ένα συγκεκριμένο τόπο ή χρόνο. Ο λόγος είναι ότι αν οι αλλαγές αυτές περιοριζόντουσαν στα warranties τότε οι ασφαλιστές θα μπορούσαν να τις υπονομεύσουν εισάγοντας όρους που έχουν παρόμοια λειτουργία ελέγχου του κινδύνου (π.χ. εξαιρέσεις).

Ένα τελευταίο ζήτημα που πρέπει να εξετάσουμε, είναι τα όρια εφαρμογής του άρθρου 11 και ο αντίκτυπος που μπορεί να έχει σε σχέση με διαφορετικού τύπου ρητρών και υποχρεώσεων:

(1) Είναι προφανές ότι το άρθρο αυτό δεν εφαρμόζεται σε όρους που δεν επηρεάζουν τον κίνδυνο καθόλου όπως π.χ. τα premium warranties<sup>258</sup> με τα οποία ο ασφαλισμένος δεσμεύεται να καταβάλλει το ασφάλιστρο την συμφωνημένη ημερομηνία. Αν το παραβιάσει και προκληθεί απώλεια κατά τη διάρκεια της αναστολής της κάλυψης, δεν θα μπορεί να αναζητήσει αποζημίωση<sup>259</sup>.

(2) Δεν θα εφαρμοστεί επίσης στα warranties (ή τους όρους) που καθορίζουν τα όρια της κάλυψης συνολικά, καθώς έχουν ένα γενικό περιοριστικό αποτέλεσμα και δεν συνδέονται με έναν συγκεκριμένο κίνδυνο. Η φύση τους είναι να βοηθήσουν στην διαχείριση του κινδύνου συνολικά και επομένως σχετίζονται με τον κίνδυνο με έναν γενικό τρόπο.

Πρέπει να σημειωθεί ότι, ο σκοπός του άρθρου 11 είναι να αποτρέψει την εξάρτηση σε παραβιάσεις άσχετων warranties από τους ασφαλιστές προκειμένου να απαλλαγούν από την ευθύνη τους – δηλ. όταν η συμμόρφωση με το warranty δεν θα μπορούσε να αποτρέψει την απώλεια που συνέβη και δεν εισαγάγει ένα στοιχείο αιτιότητας. Αρκεί, ότι το warranty σχετίζεται καταρχήν με τον κίνδυνο, ο οποίος είχε ως αποτέλεσμα την απώλεια και δεν απαιτείται η παραβίαση του να προκάλεσε ή να συνέβαλε στην απώλεια.

Πιθανά πρακτικά προβλήματα σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 11 έχουν ήδη σημειωθεί<sup>260</sup>:

(1) Μπορεί να είναι δύσκολο να προσδιοριστεί εάν ένα warranty τείνει να μειώσει έναν συγκεκριμένο κίνδυνο. Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, ορισμένα warranties έχουν γενικότερη επίδραση.

(2) Ακόμη και όταν είναι προφανές ότι το warranty δεν είναι γενικού χαρακτήρα, ο προσδιορισμός του ακριβή στόχου του μπορεί να είναι προβληματικός.

Επομένως, το άρθρο 11 μπορεί να αποτελέσει πηγή εκτεταμένων αντιδικιών αναφορικά με τους στόχους των warranties (ή των όρων)<sup>261</sup>. Η Νομική Επιτροπή αναγνώρισε αυτό το

---

υποκειμενικά μπορεί να σήμαινε κάτι άλλο δεν έχει σημασία. Επομένως αν προκληθεί απώλεια λόγω καταγίδιας, ο ασφαλισμένος εύκολα θα μπορούσε να αποδείξει ότι η μη συμμόρφωση του με το warranty δεν θα μπορούσε να αυξήσει τον κίνδυνο απώλειας από καταγίδια.

<sup>258</sup> Αυτά τα warranties χρησιμοποιούνται περιστασιακά στις εμπορικές ασφαλίσσεις για να διασφαλίσουν ότι οι πληρωμές του ασφαλιστρού θα γίνονται εμπρόθεσμα. Βλ JA Chapman & Co Ltd v Kadigra Denizcilik ve Ticaret [1998] Lloyd's Rep. IR 377

<sup>259</sup> Σε παρόμοιο αποτέλεσμα θα καταλήγαμε και στην υπόθεση Overseas Commodities Ltd v Style [1958], βλ. παραπάνω Κεφ. 1.5.1

<sup>260</sup> Soyer B., "Beginning of a new era for insurance warranties?", LMCLQ, Issue 3, 2013, σελ. 392 – 394. Soyer B., όπ. π., 3<sup>rd</sup> edn, § 5.59 - 5.60, 5.62 - 5.63

πρόβλημα<sup>262</sup>, ενώ ο καθηγητή Soyer, πρόσθεσε ότι<sup>263</sup> «Για τον προσδιορισμό του συγκεκριμένου κινδύνου που στοχεύει το warranty, θα είναι αναπόφευκτο να παρασυρθούμε σε έρευνες που περιλαμβάνουν την αιτιότητα» ως εκ τούτου, «το αποτέλεσμα είναι ότι το άρθρο 11 εισάγει την αιτιώδη συνάφεια από την πίσω πόρτα». Αυτό αποκτά ενδιαφέρον αν αναλογιστεί κανείς ότι οι νομοθέτες ήθελαν να αποφύγουν την εισαγωγή της αιτιότητας.

Ένα δεύτερο ζήτημα που ανακύπτει, είναι ότι οι ασφαλιστές θα προσπαθήσουν να αποφύγουν την εφαρμογή του άρθρου 11 αναδιαμορφώνοντας τις ρήτρες με τέτοιον τρόπο ώστε να αποκτήσουν ένα γενικό περιοριστικό περιεχόμενο, να καθορίζουν δλδ. συνολικά τα όρια της κάλυψης (αυτό γίνεται ουσιαστικά με την ανακατανομή αυτών των ρητρών ελέγχου του κινδύνου στο μέρος της σύμβασης που ασχολείται με την περιγραφή του κινδύνου που καλύπτεται). Βασικά, το ζήτημα που ανακύπτει εδώ είναι ζήτημα ερμηνείας. Οι λέξεις και εκφράσεις που χρησιμοποιούνται σίγουρα θα παίξουν ρόλο αλλά το «factual matrix»<sup>264</sup>, δηλαδή το πλαίσιο στο οποίο εμφανίζονται, δεν μπορεί να αγνοηθεί.

### 3.4. ΕΠΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΟ ΠΑΛΑΙΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ (CONTRACTING OUT)

Παρά τις προαναφερθείσες αλλαγές, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η ΙΑ 2015 επιτρέπει στα συμβαλλόμενα μέρη σε εμπορικές ασφαλίσεις να συμφωνήσουν διαφορετικά από τις ρυθμίσεις της. Αυτό σημαίνει ότι στις μη καταναλωτικές ασφαλίσεις<sup>265</sup>, για παράδειγμα σε συμβάσεις ασφάλισης θαλάσσης, τα μέρη μπορούν να διαπραγματευτούν άλλες ρυθμίσεις ή απλώς να συμφωνήσουν ότι στις μεταξύ τους σχέσεις θα εφαρμόζεται η ΜΙΑ 1906. Η δυνατότητα αυτή και οι περιορισμοί της προβλέπονται στα άρθρα 15 έως 18 της ΙΑ 2015. Οι περιορισμοί αυτοί στοχεύουν στο να διασφαλίσουν την διαφάνεια και να εμποδίσουν τον ασφαλιστή να θέσει τον ασφαλισμένο σε μειονεκτικότερη θέση αν δεν πληρούνται ορισμένα κριτήρια.

Κατά συνέπεια, σε αντίθεση με τις καταναλωτικές ασφαλίσεις στις οποίες ο ασφαλιστής δεν μπορεί να επιβάλει όρους που θέτουν τον καταναλωτή σε μειονεκτικότερη θέση από αυτή που τον θέτει ο νόμος, στις εμπορικές ασφαλίσεις, συμπεριλαμβανομένης της θαλάσσιας ασφάλισης, είναι ελεύθερος να το κάνει αυτό. Ωστόσο, πρέπει να τηρηθούν οι απαιτήσεις διαφάνειας που προβλέπονται στο άρθρο 17 (2) - (3). Συγκεκριμένα, πρέπει να πληρούνται δύο απαιτήσεις<sup>266</sup>: πρώτον, οι όροι πρέπει να είναι σαφείς, ξεκάθαροι και να μην δημιουργούν αμφιβολίες, και δεύτερον, ο ασφαλιστής πρέπει να καταστήσει σαφές στον ασφαλισμένο τα μειονεκτήματα μίας τέτοιας συμφωνίας και ακριβώς τον τρόπο που μεταβάλλεται η θέση του<sup>267</sup>,

---

<sup>261</sup> Είναι ασφαλές να συμπεράνουμε ότι οι ασφαλισμένοι στις περισσότερες περιπτώσεις θα υποστηρίξουν ότι η συμμόρφωση με το συγκεκριμένο warranty τείνει να μειώσει τον κίνδυνο απώλειας με στενό τρόπο, ενώ οι ασφαλιστές το αντίθετο, ότι δλδ. έχει γενικότερο αποτέλεσμα.

<sup>262</sup> Law Commission, Report No 353, 2014, § 18.49 – 18.67: «There is undoubtedly a degree of uncertainty relating to how the courts will interpret a “type of loss”, a “loss at a particular place” and “a loss at a particular time” [...]»

<sup>263</sup> Soyer B., *όπ. π.*, 3<sup>rd</sup> edn, § 5.60

<sup>264</sup> Βλ. παραπάνω Κεφ. 1.4.2.2

<sup>265</sup> Βλ. άρθρο 15 ΙΑ 2015

<sup>266</sup> Βλ. αναλυτικά Soyer B., *όπ. π.*, 3<sup>rd</sup> edn, § 5.66 – 5.67 και Costabel A.M., “The UK Insurance Act 2015: A Restatement of Marine Insurance Law” 27 St Thomas L Rev 133, 2015, σελ. 145

<sup>267</sup> Η Νομική Επιτροπή εξέφρασε την άποψη ότι είναι απαραίτητο οι ασφαλιστές να εκθέτουν τις συνέπειες που επιφέρει η έξοδος από τις διατάξεις της ΙΑ, Insurance Contract Law: Business Disclosure; Warranties; Insurer’s Remedies for fraudulent Claims; And Late Payment, Cm 8898, SG/2014/131, § 29.50· βλ. ωστόσο διαφωνία Soyer B., *όπ. π.*, 3<sup>rd</sup> edn, § 5.67.

πριν από τη σύναψη της σύμβασης. Είναι σαφές ότι, οι απαιτήσεις που θέτει το άρθρο 17 (2) θα εφαρμοστούν με ευελιξία. Με άλλα λόγια, τα χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου ασφαλισμένου και οι συνθήκες υπό τις οποίες πραγματοποιήθηκε η συναλλαγή θα είναι καθοριστικά για να εξακριβωθεί κατά πόσο ο δυσμενής όρος ετέθη επαρκώς στη προσοχή του ασφαλισμένου<sup>268</sup> (π.χ. το συμπέρασμα που θα καταλήξουμε θα διαφέρει ανάλογα με το αν είναι μια μικρή επιχείρηση ή μια μεγάλη ναυτιλιακή εταιρεία).

Δεν υπάρχουν περιορισμοί στο βαθμό στον οποίο η ΙΑ 2015 μπορεί να τροποποιηθεί. Όσον αφορά τα warranties, ωστόσο, απαγορεύεται η ρήτρα «βάση της σύμβασης»<sup>269</sup>.

Ο λόγος που δόθηκε η δυνατότητα αυτή στα μέρη και που η Νομική Επιτροπή, εξέθεσε ότι, όσον αφορά τα εμπορικά ασφαλιστήρια, οι συστάσεις της (ως προς τις αλλαγές της ΜΙΑ) είναι προαιρετικές και τα μέρη μπορούν να συμφωνήσουν διαφορετικά<sup>270</sup>, είναι: πρώτον, η ελευθερία των συμβάσεων που βρίσκεται στην καρδιά του αγγλικού εμπορικού δικαίου και δεύτερον, η διαπραγματευτική ισότητα των μερών<sup>271</sup>. Στις καταναλωτικές ασφαλίσεις, οι ασφαλισμένοι βρίσκονται σε μειονεκτικότερη θέση και η ισορροπία στην ασφαλιστική σχέση πρέπει να διασφαλίζεται με αναγκαστικές διατάξεις. Στις εμπορικές ασφαλίσεις, ωστόσο, αν και πολλές φορές (ειδικά όταν συναλλάσσονται με μικρές επιχειρήσεις) οι ασφαλιστές έχουν ένα εγγενές πλεονέκτημα (π.χ. εξειδικευμένες επαγγελματικές γνώσεις κτλ.), οι πιθανότητες να εξαπατηθούν οι ασφαλισμένοι με την εισαγωγή επιζήμιων όρων είναι σαφώς μικρότερες, ειδικά αν ληφθεί υπόψη και η εντατική χρήση επαγγελματιών διαμεσολαβητών στις ασφαλίσεις αυτές.

Να σημειωθεί ότι, η Νομική Επιτροπή συνέστησε να αποφευχθεί η συμβατική επαναφορά στο παλαιό καθεστώς. Παρόλο που δεν είναι ακόμη ξεκάθαρο πως θα αντιδράσει η αγορά, η αλήθεια είναι ότι είναι απίθανο να παρατηρηθεί μαζική «έξοδος» από το καθεστώς της ΙΑ καθώς: πρώτον οι απαιτήσεις διαφάνειας θα αυξήσουν το διαχειριστικό κόστος και δεύτερον οι ασφαλιστές που θα προβούν σε αυτή την επιλογή διακινδυνεύουν την φήμη τους. Ωστόσο, οκτώ σύλλογοι P&I ήδη έχουν αλλάξει τις συμβάσεις τους και έχουν περιλάβει ρύθμιση που αποκλείει την εφαρμογή της ΙΑ<sup>272</sup>. Αν και, αυτές οι πρακτικές δεν είναι ρεαλιστικά εφαρμόσιμες σε ευρύτερη κλίμακα, δείχνουν ότι η ΙΑ θα αντιμετωπίσει πολλές προκλήσεις στην αγορά του Ηνωμένου Βασιλείου<sup>273</sup>.

Η πρόσφατη μεταρρύθμιση πέτυχε σε σημαντικό βαθμό να μετριάσει τις αυστηρές συνέπειες του παλαιού καθεστώτος και να εξισορροπήσει τα συμφέροντα των ασφαλισμένων με αυτά των ασφαλιστών. Οι αλλαγές που εισήχθησαν έχουν σταθερές θεωρητικές βάσεις και φαίνεται να χαίρουν της υποστήριξης του μεγαλύτερου μέρους της αγοράς<sup>274</sup>. Ωστόσο, υπάρχει ακόμη ένα συγκριτικό μειονέκτημα σε σχέση με τις προσεγγίσεις των ηπειρωτικών συστημάτων, της Νέας Ζηλανδίας, του Καναδά και, σε κάποιο βαθμό, της Αυστραλίας και των ΗΠΑ: δεν εισήχθη κανένα στοιχείο αιτιώδους συνάφειας. Αν και το άρθρο 11 της ΙΑ μπορεί μερικές

<sup>268</sup> Βλ. Soyer B., *όπ. π.*, 3<sup>rd</sup> edn, § 5.66

<sup>269</sup> Άρθρο 16 (1) ΙΑ 2015. Για ρήτρα βλ. παραπάνω Κεφ. 3.1

<sup>270</sup> Law Commission, Report No 353, 2014, σελ. 192

<sup>271</sup> Ibid, σελ. 306 – 307

<sup>272</sup> Soyer B., “Insurance Act 2015 Coming into Force: Overhauling Commercial Insurance Law in the UK”, *Journal of International Maritime Law* 253, Vol. 22, Issue 4, 2016, σελ. 253

<sup>273</sup> Ibid, σελ. 256

<sup>274</sup> Ibid, § 14.11 – 14.22· βλ. ωστόσο παρατήρηση Soyer B., *όπ. π.*, 3<sup>rd</sup> edn, § 8.2 «It is foreseeable that the significance of insurance warranties in insurance practice will diminish in the future. That is because classifying a risk control clause as a warranty will not anymore provide a very powerful statutory remedy for insurers»

φορές να οδηγήσει σε παρόμοια αποτελέσματα, ο ασφαλιστής ακόμη μπορεί να βασίζεται σε μη αιτιωδώς σχετιζόμενες με την απώλεια παραβιάσεις για να απαλλαγεί. Επιπλέον, η πολυπλοκότητα του κανόνα που εν τέλει προβλέφθηκε (άρθρο 11) είναι πιθανό να οδηγήσει σε αντιδικίες αναφορικά με τους στόχους ενός warranty (ή άλλου όρου με παρόμοια λειτουργία)<sup>275</sup>.

Εύλογα τίθεται λοιπόν το ερώτημα: ήταν δικαιολογημένη η βούληση του νομοθέτη να μην εισαγάγει ένα στοιχείο αιτιότητας; Είναι γεγονός ότι η πρόβλεψη αιτιώδους συνδέσμου, στο σημείο αυτό είναι προβληματική<sup>276</sup>, αλλά δεν είναι καταδικασμένη να αποτύχει. Είναι πιθανό, ότι οι μελλοντικές εξελίξεις θα επικεντρωθούν σε αυτή την κατεύθυνση, ώστε το αγγλικό ασφαλιστικό δίκαιο να έρθει ένα βήμα πιο κοντά στη διεθνοποίηση του.

---

<sup>275</sup> Βλ. και παραπομπή 261

<sup>276</sup> Βλ. παραπομπή 124, Κεφ. 1.5.3

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ: Η ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΣΤΗ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ.

### ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ: ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ.

Στο ελληνικό δίκαιο της θαλάσσιας ασφάλισης, ισχύει η αρχή της καθολικότητας των κινδύνων<sup>277</sup>. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι, δεν απαιτείται να προσδιοριστεί ειδικά στην ασφάλιση ποιοί κίνδυνοι θα καλύπτονται αλλά καλύπτονται όλοι οι κίνδυνοι κατά τη διάρκεια του πλου, αυτόματα, από την στιγμή που συμφωνήθηκε θαλάσσια ασφάλιση<sup>278</sup>. Εν τούτοις, καθίσταται αναγκαίο για τον ασφαλιστή, να καθορίζει επακριβώς τους κινδύνους που καλύπτονται αν θέλει να τους εξειδικεύσει και με συμβατικούς όρους να εισάγει εξαιρέσεις και ασφαλιστικά βάρη προκειμένου να περιορίσει, οριοθετήσει την ευθύνη του. Η κρισιμότητα λοιπόν της δευτερογενούς περιγραφής του κινδύνου είναι μεγάλη. Στο αγγλικό δίκαιο της θαλάσσιας ασφάλισης, η οριοθέτηση – διαχείριση του κινδύνου από τον ασφαλιστή επιτυγχάνεται ικανοποιητικά με τον θεσμό των warranties.

#### 1.1.ΤΟ ΑΜΕΤΑΒΛΗΤΟ ΤΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Είδαμε παραπάνω, ότι θεμελιώδης λειτουργία των warranties του αγγλοσαξονικού δικαίου είναι ότι λειτουργούν ως μηχανισμοί ελέγχου του κινδύνου, καθώς στο αγγλικό ασφαλιστικό δίκαιο ελλείπει τέτοιων μηχανισμών, ο ασφαλισμένος θα είχε την δυνατότητα να μεταβάλλει τον κίνδυνο, ενώ ο ασφαλιστής δεν θα μπορούσε να αντιδράσει κατά της μεταβολής αυτής<sup>279</sup>. Εξετάσαμε επίσης ότι τέτοιες γενικές ρυθμίσεις υφίστανται στα ηπειρωτικά νομικά συστήματα, πράγμα που καθιστά την εισαγωγή παρόμοιων όρων περιττή. Στα ηπειρωτικά συστήματα, η λειτουργία που επιτελεί η δευτερογενής περιγραφή του κινδύνου, συμπίπτει περισσότερο με τον ρόλο που επιτελούν ορισμένα warranties: να βοηθήσουν τον ασφαλιστή να αξιολογήσει το εύρος του κινδύνου που αναλαμβάνει<sup>280</sup>, συνεπώς συμφωνεί να αναλάβει τον κίνδυνο βασιζόμενος στις συμβατικές δεσμεύσεις που αναλήφθηκαν με το warranty, οι οποίες σκοπό έχουν να περιορίσουν – καθορίσουν ακριβώς την έκθεση του. Επομένως με την εισαγωγή εξαιρέσεων ή συμβατικών ασφαλιστικών βαρών, οριοθετεί – περιορίζει την έκθεση του, και μπορεί αποτελεσματικότερα να αξιολογήσει το εύρος της και να διαχειριστεί τον κίνδυνο κατά τη διάρκεια της κάλυψης. Άλλως εισάγει αντικειμενικούς και υποκειμενικούς περιορισμούς του κινδύνου – μειώνει δηλ. την επικινδυνότητα της κάλυψης.

Καθ' όλη την διάρκεια της ασφαλιστικής σύμβασης, από την τυπική έναρξη έως την ουσιαστική λήξη της, επιβάλλεται να διατηρείται ισορροπία μεταξύ παροχής και αντιπαροχής

<sup>277</sup> Βλ. ΕφΑθ 1760/81, ΕλλΔνη 22, 637

<sup>278</sup> Με βάση την αρχή της καθολικότητας, ο ζημιωθείς αρκεί να αποδείξει τη ζημία καθώς και ότι πραγματοποιήθηκε κατά τη διάρκεια του πλου και της ασφάλισης γιατί ο ασφαλιστής επωμίζεται όλους του κινδύνους. Επομένως το βάρος απόδειξης το φέρει ο ασφαλιστής, ο οποίος πρέπει να αποδείξει ότι ο κίνδυνος που επέφερε τη ζημία δεν καλύπτεται, βλ. Σινανιώτη – Μαρουδή Α., Ασφαλιστικό Δίκαιο, 2<sup>η</sup> έκδ., ΝοΒ, Αθήνα, 2017, σελ. 253• Κιάντος Β., Εννοιολογικά χαρακτηριστικά της θαλάσσιας ασφάλισης και του ελπιζόμενου κέρδους, ΕπισκΕπΔικ, 2007, 1035• ΕφΘεσ 250/84, Αρμ 1984, 640 ΕΝΔ 1985, 37

<sup>279</sup> Βλ. παραπάνω Κεφ. 1.2

<sup>280</sup> Βλ. παραπομπή 15

των αντισυμβαλλομένων. Αυτό αποτελεί εκδήλωση της αρχής της συνέχειας της ασφαλιστικής κάλυψης<sup>281</sup>. Ο ασφαλιστής βασίζεται στο αμετάβλητο των στοιχείων που έχουν δηλωθεί προσυμβατικά. Το ασφαλιστικό βάρος του αμετάβλητου του κινδύνου<sup>282</sup> θεσπίζεται στο άρθρο 4 παρ. 1 του ΑσφΝ και ειδικότερα για την θαλάσσια ασφάλιση βρίσκει εφαρμογή το άρθρο 273 ΚΙΝΔ που ρυθμίζει την μεταβολή του κινδύνου λόγω αλλαγής πλεύσης, πλού ή πλοίου, ανεξάρτητα αν επέφερε επίταση η μεταβολή αυτή<sup>283</sup>. Οι ειδικότερες ρυθμίσεις του ΚΙΝΔ, υπερισχύουν του ΑσφΝ στο μέτρο που οι τελευταίες είναι ασυμβίβαστες με αυτές του ΚΙΝΔ, σύμφωνα με το άρθρο 257 του ΚΙΝΔ. Το άρθρο 4 του ΑσφΝ μπορεί να βρει εφαρμογή συμπληρωματικά για κάθε περίπτωση που δεν περιλαμβάνεται στο άρθρο 273<sup>284</sup>. Το άρθρο 4, βέβαια, δυνάμει του άρθρου 33 παρ. 1, στη θαλάσσια ασφάλιση μπορεί να τροποποιηθεί<sup>285</sup>.

Ως προς το περιεχόμενο του ασφαλιστικού αυτού βάρους διατυπώνονται δύο απόψεις. Η πρώτη<sup>286</sup>, ότι αφορά μόνο την υποχρέωση του λήπτη της ασφάλισης να δηλώνει στον ασφαλιστή, μέσα σε 14 μέρες από τότε που περιήλθε σε γνώση του, κάθε στοιχείο ή περιστατικό, που κατά αντικειμενική κρίση είναι σε θέση να επιφέρει, σημαντική επίταση του κινδύνου, στο βαθμό που αν τα περιστατικά/στοιχεία ήταν γνωστά στον ασφαλιστή κατά τη σύναψη της σύμβασης αυτός είτε δεν θα την είχε συνάψει είτε δεν θα την είχε συνάψει με τους ίδιους όρους. Η δεύτερη, ότι ακολουθεί την ρύθμιση του προισχύσαντος δικαίου<sup>287</sup> και προβλέπει και καθήκον μη επίτασης, όχι απλόν καθήκον ανακοίνωσης της επίτασης. Σύμφωνα με την πρώτη, είναι διαφορετικό ζήτημα η υποχρέωση του λήπτη να μην προβαίνει σε πράξεις που επιτείνουν τον κίνδυνο και η αλλαγή του κινδύνου ρυθμίζεται μόνο όταν η αλλαγή κατατείνει στην ουσιαστική του μείωση<sup>288</sup>, ωστόσο δέχεται ότι είναι έγκυρος συμβατικός όρος που επιβάλλει καθήκον μη επίτασης, ακόμα και αν προβλέπει ότι στο μέτρο που εξαιτίας της επίτασης επέλθει ή απλώς επεκταθεί η ζημία, δεν θα ευθύνεται ο ασφαλιστής. Ειδικά, στη θαλάσσια ασφάλιση μπορεί έγκυρα να συμφωνηθεί ότι απαλλάσσεται ο ασφαλιστής, αν ο κίνδυνος αλλάξει σε τέτοιο βαθμό ώστε δεν θα είχε συμφωνήσει στη σύμβαση αν το γνώριζε, έστω και αν η αλλαγή, δεν οφείλεται σε πράξη ή παράλειψη του λήπτη<sup>289</sup>. Η δεύτερη, κρατούσα άποψη<sup>290</sup>, μοιάζει πειστικότερη, καθώς ερμηνευτικά πρέπει να γίνει δεκτό ότι, ο λήπτης, οφείλει να αναγγείλει την επίταση μόνο όταν οφείλεται σε αυτόν. Ο νόμος δεν κάνει διάκριση και συνεπώς συνάγεται ότι οφείλει να αναγγείλει και επιτάσεις που δεν οφείλονται σε αυτόν, όμως,

<sup>281</sup> Χατζηνικολάου – Αγγελίδου Ρ., *Ιδιωτικό Ασφαλιστικό Δίκαιο*, Ε' έκδ., Εκδόσεις Σάκκουλας, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2017, σελ. 171

<sup>282</sup> Αποτελεί εκδήλωση της αρχής της «ύψιστης καλής πίστης» βλ. Ρόκα Ι., *Συμβατικό Ασφαλιστικό Δίκαιο*, 12<sup>η</sup> έκδ., Εκδόσεις Σάκκουλας, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2016, Π 501, σελ. 589, υπ. 2

<sup>283</sup> Επειδή συνήθως η διάρκεια της σύμβασης θαλάσσιας ασφάλισης θα είναι μικρή, δύσκολα θα μπορούσαμε να βρούμε κάποια περίπτωση επίτασης του κινδύνου. Επίταση θα είναι το 273 ΚΙΝΔ. Ωστόσο, το μεγαλύτερο μέρος περιπτώσεων επιτάσεως του κινδύνου στη θαλάσσια ασφάλιση, θα καλυφθεί με held covered, βλ. παραπάνω Κεφ. 2.2.2.1

<sup>284</sup> Αργυριάδης Α., *Στοιχεία Ασφαλιστικού Δικαίου*, Γ' έκδ., Εκδόσεις Σάκκουλας, 1983, σελ. 118

<sup>285</sup> Βλ. Κιάντος Β., *Ασφαλιστικό Δίκαιο*, 9<sup>η</sup> έκδ., Εκδόσεις Σάκκουλας, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2005, σελ. 163, μπορεί να συμφωνηθεί επίσης ότι εφαρμογή θα έχει μόνο το 273 του ΚΙΝΔ και το άρθρο 4 δεν θα τυγχάνει ούτε συμπληρωματικής εφαρμογής

<sup>286</sup> Ρόκας Ι., *Συμβατικό Ασφαλιστικό Δίκαιο*, όπ. π., Π 501 – 502, σελ. 589 - 590

<sup>287</sup> Άρθρο 205 ΕμπΝ

<sup>288</sup> Άρθρο 5 παρ. 1 ΑσφΝ

<sup>289</sup> Βλ και παραπάνω στο αγγλικό το ίδιο 1.2

<sup>290</sup> Νικάκη Θ., *Η αναγγελία της μεταβολής ή επίτασης του ασφαλιστικού κινδύνου*, ΕπισκΕΔ 2/1999, σελ. 413· Σκουλούδης Ζ., *Δίκαιο Ιδιωτικής Ασφάλισης*, Γ' έκδ., Εκδόσεις Σάκκουλας, 1999, σελ. 233· Κιάντος Β., *Ασφαλιστικό Δίκαιο*, όπ.π., σελ. 155· Αργυριάδης Α./Χατζηνικολάου Ρ./Σκαλίδης Λ., *Στοιχεία Ασφαλιστικού Δικαίου*, 5<sup>η</sup> έκδ., Εκδόσεις Σάκκουλας, 2007, σελ. 71· Αθανασιάδης Γ., *Σύμβαση Ιδιωτικής Ασφάλισης – Το σύστημα των ασφαλιστικών ανακοινώσεων*, Εκδόσεις Σάκκουλας, 2006, σελ. 189

τα περιστατικά αυτά έπρεπε να καλύπτονται από τον ασφαλιστή, ο οποίος στους υπολογισμούς του όφειλε να περιλάβει και τις αντικειμενικές επιτάσεις του κινδύνου.

Το ουσιώδες των περιστατικών που συνιστούν επίταση του κινδύνου, προσδιορίζεται με αντικειμενικά κριτήρια<sup>291</sup>, ήτοι από την αντίληψη του μέσου συνετού ασφαλιστή του συγκεκριμένου κλάδου ασφαλίσεων, αλλά και με υποκειμενικά, σε σχέση δηλ. με το αν ο συγκεκριμένος ασφαλιστής θα δεχόταν να συνάψει την ασφαλιστική σύμβαση αν τα γνώριζε με άλλους όρους, ή δεν θα την είχε συνάψει καθόλου<sup>292</sup>.

Μία καταληκτική παρατήρηση, αφορά την διάκριση μεταξύ του άρθρου 4 παρ. 1 και του άρθρου 7 παρ. 5 που αναφέρεται στην απαλλαγή του ασφαλιστή λόγω δόλιας (ή από βαριά αμέλεια) πρόκλησης του κινδύνου<sup>293</sup>. Η διάκριση είναι ευχερής και αμέσως διαπιστώσιμη. Το άρθρο 4, όπως είπαμε, καταρχάς, επιβάλλει ένα ασφαλιστικό βάρος στον λήπτη πρώτον να μην επιτείνει τον κίνδυνο και δεύτερον να ανακοινώσει την επίταση του κινδύνου στον ασφαλιστή. Επομένως, αναφέρεται απλώς σε επίταση και όχι σε επέλευση της ασφαλιστικής περίπτωσης. Το άρθρο 7 παρ. 5, από την άλλη, αναφέρεται στην περίπτωση που ο λήπτης και τα άλλα πρόσωπα που αναφέρονται εκεί, προκάλεσαν την ασφαλιστική περίπτωση. Επομένως, αν η επέλευση του κινδύνου οφείλεται στην επίταση τότε θα εφαρμοστεί το άρθρο 7 παρ. 5. Επίσης, να σημειωθεί ότι, η από πρόθεση πρόκληση του κινδύνου είναι μη καλυπτόμενη περίπτωση, άλλως ισοδυναμεί με νόμιμη (εκ του νόμου) απόλυτη εξαίρεση της κάλυψης<sup>294</sup>.

## 1.2. Η ΣΥΜΒΑΤΙΚΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΙ ΤΑ ΟΡΙΑ ΤΗΣ

Το άρθρο 257 του ΚΙΝΔ, παραπέμπει σε όσες διατάξεις του ΑσφΝ δεν είναι ασυμβίβαστες με τις ειδικότερες διατάξεις που ρυθμίζουν την θαλάσσια ασφάλιση. Ο ΑσφΝ προκειμένου να άρει την αβεβαιότητα που δημιουργεί η παραπομπή αυτή και δεδομένου ότι οι διατάξεις του ΚΙΝΔ είναι ενδοτικού δικαίου, δίνει την δυνατότητα στους συμβαλλομένους να διαμορφώσουν ελεύθερα τους συμβατικούς όρους κατά παρέκκλιση των διατάξεών του<sup>295</sup>. Επομένως ο ΑσφΝ που εφαρμόζεται ως γενικό δίκαιο της ασφαλιστικής σύμβασης, μπορεί με ρήτρες στο θαλάσσιο ασφαλιστήριο να μην εφαρμόζεται σε ορισμένες ή σε όλες σχεδόν τις διατάξεις του. Με εξαίρεση τις πέντε μεγάλες εμπορικές ασφάλισεις του άρθρου 33 παρ. 1, ο συμβατικός περιορισμός των δικαιωμάτων του λήπτη της ασφάλισης θα οδηγούσε σε ακυρότητα των όρων του ασφαλιστηρίου που περιορίζουν τα δικαιώματα αυτά<sup>296</sup>.

Η νομοθετική αυτή διάκριση μεταξύ εμπορικών και καταναλωτικών ασφαλίσεων στηρίζεται «στην νομοθετική σκέψη – που με τη σειρά της στηρίζεται, κατά τεκμήριο, σε κοινωνιολογική παρατήρηση – ότι στις συμβάσεις ασφάλισης εμπορικών κινδύνων οι αιτούντες την ασφαλιστική κάλυψη έχουν επίγνωση των συμφερόντων τους και είναι σε θέση να τα

<sup>291</sup> Ibid, άποψη Σκουλούδη

<sup>292</sup> Άποψη Ρόκα, όπ. π., παραπομπή 287· βλ και αντίθετη Κιάντου, όπ. π., παραπομπή 290, ο οποίος υιοθετεί μόνο υποκειμενικά κριτήρια

<sup>293</sup> Βλ. και Ρόκα Ι., Συμβατικό Ασφαλιστικό Δίκαιο, όπ. π., ΙΙ 503 και 530, σελ. 591 και 619

<sup>294</sup> Βλ και παρακάτω Κεφ. 2.2.

<sup>295</sup> Άρθρο 33 παρ. 1 ΑσφΝ

<sup>296</sup> Να σημειωθεί ότι, οι διατάξεις του ΑσφΝ που ενδιαφέρουν την δημόσια τάξη, όπως η υπερασφάλιση, δεν μπορούν να τροποποιηθούν, ούτε στη θαλάσσια ασφάλιση

προστατέψουν»<sup>297</sup>. Επομένως χρειάζεται να υπάρχει συμβατική ελευθερία, ελευθερία διαπραγμάτευσης. Το ερώτημα που σε αυτό το σημείο τίθεται είναι τι θα γίνει όσον αφορά τους προπαρασκευασμένους όρους, που δεν αποτελούν αντικείμενο διαπραγμάτευσης. Η ευρεία χρήση έντυπων στερεότυπων όρων στις ασφαλιστικές συναλλαγές, καθιστούν την σύμβαση ασφάλισης «εξ' ορισμού σύμβαση προσχώρησης»<sup>298</sup>.

Η προβληματική επιλύεται με την προσφυγή, κατ' αρχάς, στη διάταξη του άρθρου 2 παρ. 8, το οποίο προβλέπει ότι, όλοι οι όροι του ασφαλιστηρίου πρέπει να λαμβάνουν τα εύλογα συμφέροντα του λήπτη της ασφάλισης και του ασφαλισμένου. Η διάταξη αυτή εφαρμόζεται σε κάθε είδους ασφάλιση και στις μεγάλες εμπορικές που προβλέπονται στο 33 παρ. 1. Το άρθρο αυτό αποτελεί έκφραση της αρχής της καλής πίστης στο πεδίο της ασφαλιστικής σύμβασης. Το δικαστήριο, όταν ερμηνεύει ασφαλιστικό όρο, χωρίς να λάβει υπόψη του - εφαρμόσει την εν λόγω διάταξη, παραβιάζει τους ερμηνευτικούς κανόνες των δικαιοπραξιών<sup>299</sup>.

Επομένως ο δικαστικός έλεγχος των όρων που εισάγουν παρεκκλίσεις από τις διατάξεις του ΑσφΝ, είτε ήταν αντικείμενο διαπραγμάτευσης είτε όχι, παραμένει δυνατός<sup>300</sup>. Τα όρια της επιτρεπτής παρέκκλισης προσδιορίζονται από τις γενικές αρχές και κυρίως τον έλεγχο καταχρηστικότητας<sup>301</sup>. Πράγματι, η εξαίρεση των ασφαλίσεων εμπορικών κινδύνων από τις διατάξεις του ΑσφΝ δεν θα μπορούσε να έχει την έννοια αποκλεισμού της εφαρμογής των άρθρων 178, 179, 197, 281 ΑΚ.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει στο σημείο αυτό, το ερώτημα, κατά πόσο βρίσκουν εφαρμογή στην θαλάσσια ασφάλιση οι διατάξεις του ν. 2251/1994 για την προστασία του καταναλωτή<sup>302</sup>.

Ο ΑσφΝ, διακρίνει μεταξύ των ασφαλισμένων στα πέντε είδη μεγάλων εμπορικών ασφαλίσεων του άρθρ. 33 παρ. 1 για τις οποίες δεν είναι ημιαναγκαστικού δικαίου οι διατάξεις του και τις λοιπές περιπτώσεις. Η διάκριση αυτή, δεν ταυτίζεται με την διάκριση «καταναλωτή» - «μη καταναλωτή» του κοινού καταναλωτικού δικαίου. Συνεπώς αυτός που αγοράζει την ασφάλιση για επαγγελματικούς λόγους, έστω και αν δεν είναι το αδύναμο μέρος, έχει την ειδική προστασία των ημιαναγκαστικού δικαίου διατάξεων του ΑσφΝ<sup>303</sup>, εκτός των πέντε ειδικών

<sup>297</sup> Χριστοδούλου Δ., Η Προσυμβατική Δήλωση στο Ιδιωτικό Ασφαλιστικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή, 2005, σελ. 92

<sup>298</sup> Χριστοδούλου Δ., όπ. π., σελ. 93, όπου προσθέτει ότι : «... χωρίς ομοιομορφία κριτηρίων – άρα και όρων της σύμβασης – δεν μπορεί να εφαρμοστεί ο νόμος του μεγάλου αριθμού»· βλ και Χατζηνικολάου – Αγγελίδου Ρ., όπ. π., σελ. 49· Βελέντζας Γ., Το νέο δίκαιο της ιδιωτικής ασφάλισης, χερσαίας – θαλάσσιας – αεροπορικής, Εκδόσεις Ius, Θεσσαλονίκη, 1998, σελ. 47· Γεωργακόπουλος Λ., Εγχειρίδιο εμπορικού δικαίου, Τόμος 2, Τεύχος 2, β' εκδ., Αθήνα, 2002, σελ. 958

<sup>299</sup> ΟΛΑΠ 18 και 19/2015

<sup>300</sup> Βλ Χριστοδούλου Δ., όπ. π., σελ. 95, υπ. 279, ως προς τα τρία διαδοχικά στάδια ελέγχου που δέχεται η σύγχρονη διδασκαλία για την ισχύ των γενικών όρων των συμβάσεων.

<sup>301</sup> Αν ο ασφαλισμένος είναι καταναλωτής, τότε, ο έλεγχος καταχρηστικότητας των όρων γίνεται κατά την ειδική καταναλωτική νομοθεσία (άρθρ. 2 ν. 2251/1994) που είναι αυστηρότερη, από τα κριτήρια του γενικού δικαίου.

<sup>302</sup> «Οι όροι των συμβάσεων θαλάσσιας ασφάλισης τίθενται με ολοένα αυξανόμενο ρυθμό και ένταση από τα ελληνικά δικαστήρια στην προκρούστεια κλίνη των διατάξεων του ν. 2251/ 1994», κατά Μαρκάκης Α. Ε.Ν.Δ., τ. 39, τευχ... , σελ. 221

<sup>303</sup> Χριστοδούλου Δ., όπ. π., σελ. 92 και εκεί παραπομπή 270, Χατζηνικολάου – Αγγελίδου Ρ., Ασφαλιστική Σύμβαση. Η προστασία του ασφαλισμένου ως καταναλωτή, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2000, σελ. 45 επ. και 99 επ.· βλ και Ρόκα Ι., Συμβατικό Ασφαλιστικό Δίκαιο, όπ. π., II 435, σελ. 517, αλλά και II 436 όπου, ωστόσο «...μερικές προστατευτικές διατάξεις του ΑσφΝ... αναφέρονται, στον απλό συναλλασσόμενο καταναλωτή ή/και μικρό επιτηδευματία, όπως προκύπτει από την φύση τους...» και έτσι ορισμένα δικαιώματα που παρέχει ο ΑσφΝ αν ασκηθούν από έμπειρο συναλλασσόμενο μπορεί να κριθούν ότι ασκούνται καταχρηστικά.

ρυθμίσεων<sup>304</sup> που επιτρέπεται απόκλιση αν ο λήπτης αγοράζει την ασφάλιση για επαγγελματικούς λόγους. Η δυνατότητα που δίδει το άρθρο 33 παρ. 1 στα πέντε είδη μεγάλων εμπορικών ασφαλίσεων δεν γίνεται με κριτήριο ότι πρόκειται για επαγγελματικές ασφαλίσεις, καθώς οι διατάξεις του ΑσφΝ προστατεύουν εξίσου τόσο τον καταναλωτή ασφάλισης όσο και τον μη καταναλωτή. Η εξαίρεση των πέντε αυτών ειδών γίνεται με κριτήριο ότι αφορούν *μεγάλους εμπορικούς κινδύνους* και οι αιτούντες κάλυψη συνήθως έχουν επίγνωση των συμφερόντων τους και είναι σε θέση να προστατευτούν. Δεν υπάρχει λοιπόν σε αυτές τις ασφαλίσεις «λόγος περιορισμού της συμβατικής ελευθερίας»<sup>305</sup>.

Τα τελευταία έτη, παρατηρήθηκε μία νομολογιακή τάση, η οποία είχε και θεωρητική βάση<sup>306</sup>, να χρησιμοποιείται η ευρύτερη έννοια που έδιδε το άρθρο 1 παρ. 4<sup>α</sup> του ν. 2251/1994 στον καταναλωτή, ως «τελικό αποδέκτη» των προσφερόμενων στην αγορά προϊόντων ή υπηρεσιών, προκειμένου να εφαρμοστούν τα αυστηρότερα κριτήρια καταχρηστικότητας που επιβάλει ο νόμος για την προστασία του καταναλωτή και στη θαλάσσια ασφάλιση. Δεν δίστασε δε, να αποδώσει την ιδιότητα του καταναλωτή σε πλοιοκτήτες που αγόρασαν ασφάλιση για επαγγελματικούς λόγους<sup>307</sup>. Όπως παραπάνω αναλύθηκε, ο αποκλεισμός των πέντε ειδών ασφάλισης του άρθρου 33 παρ. 1, δεν αφορά την διάκριση μεταξύ «καταναλωτή» και «μη καταναλωτή». Ο ν. 2251/1994 δεν εφαρμόζεται ούτως η άλλως στις περιπτώσεις αυτές<sup>308</sup>. Ωστόσο, πρέπει να αναγνωριστεί ότι, αφενός μεν έπρεπε να εξαιρεθούν από το στενό προστατευτικό περιβάλλον οι «μεγάλοι κίνδυνοι», αλλά μερικές περιπτώσεις όπου η ασφάλιση σε αυτά τα πέντε είδη δεν διενεργείται για επαγγελματικούς λόγους πρέπει να εμπίπτει στις ημιαναγκαστικού δικαίου ρυθμίσεις του ΑσφΝ. Στο σημείο αυτό, ορθό είναι, με τελολογική αφαίρεση να περιοριστεί η δυνατότητα συμβατικού αποκλεισμού των προστατευτικών υπέρ των ασφαλισμένων διατάξεων του ΑσφΝ<sup>309</sup>.

Η σημασία της συζήτησης αυτής, έχει περιοριστεί μετά την πρόσφατη τροποποίηση του ν. 2251/1994 με το άρθρο 100 παρ. 5 του ν. 4512/2018<sup>310</sup>. Πλέον, καταλείπεται η ευρεία έννοια του «τελικού αποδέκτη» και περιορίζεται το υποκειμενικό πεδίο εφαρμογής των διατάξεων της καταναλωτικής νομοθεσίας<sup>311</sup>. Καταρχάς, εκφεύγουν πλέον της προστασίας του νόμου, τα νομικά πρόσωπα<sup>312</sup>. Και κατά δεύτερον, υιοθετείται το κριτήριο της «επαγγελματικής δραστηριότητας» προκειμένου να χαρακτηριστεί κάποιος ως μη καταναλωτής. Η παρέκκλιση από την προηγούμενη, επικίνδυνη ευρύτητα, διατύπωση, ήταν αναγκαία. Ο αποκλεισμός των πλοιοκτητών και εφοπλιστών που διενεργούν ασφάλιση για επαγγελματικούς λόγους, από την

<sup>304</sup> Άρθρο 7 παρ. 3 και 6, άρθρο 14 παρ. 4, άρθρο 18 παρ. 4, άρθρο 19 παρ. 5

<sup>305</sup> Χριστοδούλου Δ., *όπ. π.*, σελ. 92

<sup>306</sup> Σινανιώτη – Μαρούδη Α., *όπ. π.*, σελ. 138· Κοροτζή Ι., *Ναυτικό Δίκαιο*, τόμος III, 2007, σελ. 480

<sup>307</sup> ΜΠΠειρ 5794/2005 ΕΝΔ 2006, τ. 34, σελ. 30, και πρόσφατη ΕφΠειρ 72/2011, *ΕπιΔικΙΑ* 2016, τ. ΙΔ', σελ. 427

<sup>308</sup> Ρόκα Ι., *Συμβατικό Ασφαλιστικό Δίκαιο*, *όπ. π.*, II 432, 439, σελ. 514, 520

<sup>309</sup> Βλ. Ρόκα Ι., *Ασφαλιστική Σύμβαση Κατ' άρθρο ερμηνεία του Ν 2496/1997(ΑσφΝ), ΝοΒ*, 2014, σελ. 542, όπου «Ακριβώς όμως, επειδή ο σκοπός του νόμου είναι να μη περιλάβει στην προστασία του τους ασφαλισμένους στα πέντε αυτά είδη ασφάλισης, γιατί από τη φύση τους αυτοί που τις διενεργούν, δηλ. οι λήπτες της ασφάλισης, είναι εμπορικές επιχειρήσεις, ερμηνευτικά θα πρέπει να μην γίνει η εξαίρεση της εφαρμογής του ημιαναγκαστικού χαρακτήρα, όταν, όπως συμβαίνει μερικές φορές, μία τέτοια ασφάλιση για ένα λήπτη, σαφώς δεν καλύπτει επαγγελματική/εμπορική του δραστηριότητα»

<sup>310</sup> Βλ. Τσολακίδης Ζ., «Η έννοια του καταναλωτή μετά τον ν. 4512/2018», *ΧρΙΔ* 2018, τ. ΙΗ', σελ. 721

<sup>311</sup> Το νέο άρθρο 1<sup>α</sup> του ν. 2251/1994 προβλέπει ότι καταναλωτής νοείται «κάθε φυσικό πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λόγους οι οποίοι δεν εμπίπτουν στην εμπορική, βιοτεχνική ή ελευθέρια επαγγελματική του δραστηριότητα».

<sup>312</sup> Άποψη η οποία υπήρχε και ως προς τον παλιό ορισμό, βλ. ΕφΑθ 3884/2006 *ΕλλΔνη* 2007, 303. Βλ για λόγο αποκλεισμού νομικών προσώπων, Αλεξανδρίδου Ε., *Δίκαιο προστασίας καταναλωτή*, *Ελληνικό – Ενωσιακό, κατ' άρθρο ερμηνεία του ν. 2251/1994 και άλλων σχετικών νομοθετημάτων*, 3<sup>η</sup> έκδ., ΝοΒ, Αθήνα, 2018, σελ. 60

ειδική καταναλωτική νομοθεσία μόνο θετικά μπορεί να ειπωθεί. Ωστόσο, όπως είπαμε παραπάνω, στις περιπτώσεις των κλάδων ασφάλισης που επιτρέπεται η παρέκκλιση σε βάρος του λήπτη και δεν βρίσκει εφαρμογή ο ν. 2251/1994 ο ασφαλιστής δεν είναι ασφαλώς ανέλεγκτος ως προς τους όρους που θα συμφωνήσει. Η απαγόρευση καταχρηστικότητας καταλαμβάνει όλες τις συμβάσεις και όλους του όρους τους, είτε αποτελούν αντικείμενο ιδιαίτερων διαπραγματεύσεων είτε όχι είτε είναι μικρή εμπορική επιχείρηση ή καταναλωτής είτε όχι.

## 2.1. ΣΥΜΒΑΤΙΚΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ ΒΑΡΗ.

Ασφαλιστικά βάρη<sup>313</sup>, πέραν των προσυμβατικών δηλώσεων που προβλέπονται στο νόμο, μπορούν να συμφωνηθούν συμβατικά. Συμβατικά επίσης θα ρυθμισθεί και το ζήτημα των κυρώσεων για τις παραβιάσεις τους. Οι συμβατικοί περιορισμοί που τίθενται με τα ασφαλιστικά βάρη, επιτελούν την εξής λειτουργία: να καταστεί δυνατό ή να διευκολυνθεί η εκτίμηση και ανάληψη του κινδύνου. Οριοθετούν δηλαδή τον κίνδυνο που αναλαμβάνει ο ασφαλιστής. Όροι που εισάγουν ασφαλιστικά βάρη πρέπει να διακρίνονται από όρους που απλώς περιορίζουν κινδύνους, πράγμα που δεν είναι καθόλου εύκολο<sup>314</sup>.

Οι θεωρίες που αναπτύχθηκαν περί της νομικής φύσης των ασφαλιστικών βαρών είναι δυο, αυτή της *προϋπόθεσης* και αυτή της *υποχρέωσης*<sup>315</sup>. Κατά τη θεωρία της προϋπόθεσης η εκπλήρωση των βαρών αποτελεί προϋπόθεση για τη θεμελίωση ευθύνης του ασφαλιστή. Ο θεσμός των *warranties* του αγγλοσαξωνικού δικαίου, που αναπτύχθηκε παραπάνω, αντιστοιχεί, εν μέρει, στη θεωρία αυτή. Αντίθετα, κατά τη θεωρία της υποχρέωσης, το ασφαλιστικό βάρος δεν αποτελεί προϋπόθεση, αλλά μία ατελή<sup>316</sup> υποχρέωση του αστικού δικαίου. Οι θεωρίες αυτές δεν έχουν πρακτική σημασία, ειδικά στα ηπειρωτικά δίκαια, στο μέτρο που προβλέπονται οι κυρώσεις από την παραβίασή των υποχρεώσεων που προβλέπονται σε αυτά.

Σύμφωνα με το γενικό δίκαιο, με οποιαδήποτε μορφή αν συνομολογηθεί μη προβλεπόμενο στο νόμο (μη νόμιμο) ασφαλιστικό βάρος, η κύρωση για την παραβίασή του προϋποθέτει υπαιτιότητα και αιτιώδη συνάφεια μεταξύ επέλευσης της ζημίας και της παραβίασης, όταν η κύρωση που προβλέπουν, είναι η απαλλαγή του ασφαλιστή. Επιτρέπεται ωστόσο το αντίθετο, αν σαφής ρήτρα στο ασφαλιστήριο έχει αποκλείσει την αιτιώδη συνάφεια και την υπαιτιότητα ως προϋπόθεση εφαρμογής της κύρωσης της απαλλαγής και με την προϋπόθεση, η ρήτρα αυτή, να μην οδηγεί σε ανεπιεική αποτελέσματα και να δικαιολογείται από τις τεχνικές ανάγκες του ασφαλιστή. Τούτο γιατί η ρήτρα, όταν αποσυνδεθεί από υπαιτιότητα και αιτιώδη συνάφεια, ισοδυναμεί με εξαίρεση της κάλυψης. Όπου ισχύει ο περιορισμός του άρθρου 13 παρ. 3 ΑσφΝ, σύμφωνα με το οποίο ο ασφαλιστής μπορεί να διευρύνει συμβατικά τις εξαιρέσεις κάλυψης, πέραν αυτών που προβλέπονται από το νόμο, μόνο όταν τούτο υπαγορεύεται από δικαιολογημένες τεχνικές ανάγκες του<sup>317</sup>.

<sup>313</sup> Έννοια ασφαλιστικού «βάρους»: υποχρέωση του λήπτη της ασφάλισης να επιδεικνύει ορισμένη συμπεριφορά, δεν πρόκειται για αγώγιμες «ενοχικές υποχρεώσεις», δεν μπορεί να εξαναγκαστεί δικαστικά η συμμόρφωση. Μπορεί η παράβαση κάποιου ασφαλιστικού βάρους να επιφέρει με ορισμένες προϋποθέσεις απαλλαγή του ασφαλιστή από την υποχρέωση του προς πληρωμή του ασφαλισματος, μπορεί να δημιουργήσει υποχρέωση του λήπτη προς αποζημίωση του ασφαλιστή ή να αποτελεί λόγο καταγγελίας της σύμβασης. Βλ για αυτό Ρόκα Ι., Συμβατικό Ασφαλιστικό Δίκαιο, όπ. π., II 456

<sup>314</sup> Π.χ. η ιδιότητα του ασφαλισμένου μπορεί να είναι σε μία περίπτωση περιορισμός του κινδύνου (π.χ. να μην έχει μεγάλη ή μικρή ηλικία), και σε άλλη ασφαλιστικό βάρος (π.χ. να μην καταναλώνει οινόπνευμα άνω ενός ποσού ημερησίως)

<sup>315</sup> Βλ για τις θεωρίες αυτές και Κιάντος Β., Ασφαλιστικό δίκαιο, όπ. π., σελ. 103 -105

<sup>316</sup> Σταθόπουλος Μ., Γενικό Ενοχικό Δίκαιο, 4<sup>η</sup> έκδ., 2004, σελ. 80 - 95

<sup>317</sup> Βλ. παρακάτω εξαιρέσεις Κεφ. 2.2

Η συμβατική ελευθερία που χαρακτηρίζει την θαλάσσια ασφάλιση, επιτρέπει στον ασφαλιστή να καθορίζει υποχρεώσεις σύμφωνα με τις οποίες ο λήπτης πρέπει να επιδεικνύει ορισμένη συμπεριφορά, χωρίς τους περιορισμούς του ΑσφΝ. Συνεπώς κατ' αρχήν έγκυρα μπορεί να συναφθεί όρος που θα απαλλάσσει τον ασφαλιστή σε περίπτωση παραβίασης σχετικών υποχρεώσεων/βαρών που θα προβλεφθούν στο ασφαλιστήριο, έστω και όχι ουσιωδών, έστω και αν η παραβίαση οφείλεται μόνο σε αμέλεια, ενώ επιτρέπεται κατά παρέκκλιση του άρθρου 274 ΚΙΝΔ, να συμφωνηθεί η απαλλαγή του ασφαλιστή εκ μόνου του γεγονότος ότι οι βλάβες του φορτίου ή του πλοίου προκλήθηκαν από υπαιτιότητα του πλοιάρχου ή του πληρώματος

Εφόσον η παραβίαση του συμβατικού ασφαλιστικού βάρους προξένησε την επέλευση της ασφαλιστικής περίπτωσης δηλ. όταν ήταν άμεση αιτία της πρόκλησης (όχι απλώς διευκόλυνε), τότε, λόγω της ρύθμισης του άρθρου 7 παρ. 5 σχετικά με τις επιτρεπτές κυρώσεις για την περίπτωση πρόκλησης του κινδύνου, η απαλλαγή που θα προβλέψει το συμβατικό ασφαλιστικό βάρος προϋποθέτει τα εξής: Στις ασφαλίσεις προσώπων δόλο και στις ασφαλίσεις ζημιών δόλο ή βαριά αμέλεια. Αυστηρότερη ρύθμιση (απαλλαγή και για πρόκληση από ελαφριά αμέλεια) μπορεί να συμφωνηθεί μόνο στις μη καταναλωτικές ασφαλίσεις, σύμφωνα με το άρθρο 7 παρ. 6, και, εννοείται, αν πρόκειται για ένα από τα κατ' άρθρο 33 παρ. 1 ΑσφΝ, πέντε είδη ασφαλίσεων (και θαλάσσια ασφάλιση) που επιτρέπεται γενικώς να συμφωνηθούν παρεκκλίσεις σε βάρος των δικαιωμάτων του λήπτη.

Ο νομοθέτης έχει επιτρέψει την ελεύθερη διαπραγμάτευση των όρων της ασφαλιστικής σύμβασης μόνο σε όσες περιπτώσεις είτε αναφέρονται ειδικά στο άρθρο 33 παρ. 1 είτε σε άλλες διατάξεις, μεταξύ των οποίων και αυτή του άρθρου 7 παρ. 6<sup>318</sup>. Ωστόσο, υποστηρίζεται από μερίδα της θεωρίας και της νομολογίας, η άποψη, ότι το άρθρο 7 παρ. 6 είναι συνέχεια της παρ. 5 και συνεπώς η διεύρυνση των περιπτώσεων απαλλαγής του ασφαλιστή από την ευθύνη στις ασφαλίσεις επαγγελματικών κινδύνων πρέπει να έχει την στενότερη έννοια της απόκλισης από τον βαθμό μόνο της υπαιτιότητας στην επέλευση της ασφαλιστικής περίπτωσης, έτσι ώστε με συμφωνία των μερών ο ασφαλιστής να απαλλάσσεται από την καταβολή του ασφαλίματος όχι μόνο όταν η ασφαλιστική περίπτωση επήλθε από δόλο ή βαριά αμέλεια των αναφερόμενων στην παρ.5, αλλά και όταν προκλήθηκε από ελαφρά αμέλεια<sup>319</sup>. Για αυτό άλλωστε, κατά την ίδια άποψη, η πρόβλεψη του άρθρου 7 παρ. 6 επαναλαμβάνεται και με άλλες διατάξεις του νόμου αυτού<sup>320</sup>. Ωστόσο, οι διατάξεις των άρθρων 18 παρ. 4 και 19 παρ. 5 αφορούν γενικότερα στη δυνατότητα συμβατικής τροποποίησης των όρων των άρθρων αυτών, ενώ το άρθρο 14 παρ. 4 διευρύνει τις προβλεπόμενες στο άρθρο 7 παρ. 5 περιπτώσεις απαλλαγής του ασφαλιστή μόνο ως προς τον βαθμό υπαιτιότητας των προσώπων που προβλέπονται. Αυτό δεν σημαίνει ότι ανάλογα περιορισμένη έννοια έχει και η διάταξη του άρθρου 7 παρ. 6 αλλά αντίθετα αποτελεί πρόσθετο επιχείρημα ότι ο νομοθέτης, αν ήθελε να περιορίσει το εύρος των απαλλακτικών

<sup>318</sup> Έτσι, έγκυρα μπορεί να συμφωνηθεί ως απαλλακτική ρήτρα και η διαμορφωμένη στη διεθνή ασφαλιστική πρακτική στερεότυπη ρήτρα “claims made” («αξιώσεις που θα προβληθούν»), σύμφωνα με την οποία για τη γέννηση της υποχρέωσης του ασφαλιστή προς καταβολή του ασφαλίματος δεν αρκεί μόνον η πραγμάτωση του κινδύνου κατά τη διάρκεια της ασφαλιστικής περιόδου, αλλά πρέπει να προβληθούν κατά τη διάρκειά της οι αξιώσεις αποζημίωσης κατά του ασφαλιστή ή, κατά την επικρατέστερη παραλλαγή, να αναγγελθεί απλώς στον ασφαλιστή κατά τη διάρκεια της η επέλευση της ασφαλιστικής περίπτωσης, που θα πρέπει έτσι να ανακαλυφθεί κατά τη διάρκεια της ασφαλιστικής περιόδου (ρήτρα ανακάλυψης της ζημίας). Βλ. ΟΛΑΠ 18 και 19/2015

<sup>319</sup> Έτσι ο Ρόκας Ι., Συμβατικό Ασφαλιστικό Δίκαιο, όπ. π., II 533 – 534, σελ. 627 – 631, και η μειοψηφία 7 μελών στην ΟΛΑΠ 19/2015, Ε7 2016, 427, η μειοψηφία 9 μελών στην ΟΛΑΠ 18/2015 (ΝΟΜΟΣ)

<sup>320</sup> Άρθρο 18 παρ. 4, 19 παρ. 5 και 14 παρ. 4

ρητρών που μπορεί ο ασφαλιστής να συμφωνήσει κατά την παρ. 6 του άρθρου 7, θα όφειλε να έχει διατυπώσει την παρ. 6 κατά τρόπο όμοιο με την περιοριστική διατύπωση του άρθρου 14 παρ. 4.

Οι κυρώσεις που προβλέφθηκαν στην σύμβαση για την παραβίαση των συμβατικών ασφαλιστικών βαρών, ελέγχονται δικαστικά ως προς τη δεσμευτικότητά τους, καθ' όσον πρέπει η κύρωση να βρίσκεται σε αντιστοιχία με την όποια δυσμενή συνέπεια επιφέρει στον ασφαλιστή η μη τήρησή τους. Αυτό δεν συμβάίνει αν πρόκειται για τα πέντε είδη ασφαλίσεων που προβλέπονται στο άρθρο 33 παρ. 1 (και θαλάσσια ασφάλιση), όπου κατ' αρχήν ο όρος είναι έγκυρος. Εννοείται ότι σε όλες τις ασφαλίσεις, συμπεριλαμβανομένων των ανωτέρω πέντε, οι όροι με τους οποίους παρέχεται η ασφαλιστική κάλυψη ελέγχονται ως προς την καταχρηστικότητά τους, όπως αναλύθηκε παραπάνω.

Επομένως, με τις προϋποθέσεις που είπαμε, μπορεί έγκυρα να συμφωνηθεί απαλλαγή ως κύρωση παραβίασης συμβατικού ασφαλιστικού βάρους. Αυτό το ασφαλιστικό βάρος έχει τη φύση της ασφαλιστικής εξαίρεσης (μη γνήσιο ασφαλιστικό βάρος), θα μπορούσε δηλαδή να συμφωνηθεί ως εξαίρεση. Μια τέτοια συμφωνία αντιστοιχεί στις αγγλοσαξωνικής προέλευσης «εγγυήσεις» (warranties). Συμβατικά ασφαλιστικά βάρη που συμφωνούνται με την μορφή της «προϋπόθεσης» με την οποία θα παρέχεται η κάλυψη και συνεπώς δεν θα απαιτείται, αιτιώδης σύνδεσμος για να οδηγήσουν στην κύρωση που επιβάλλουν (απαλλαγή), είναι εκείνα που έχουν την φύση εξαίρεσης<sup>321</sup>.

## 2.2. ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΑΛΥΨΗ.

Οι εξαιρέσεις κάλυψης, αφορούν τις αιτίες που προκαλούν την επέλευση του κινδύνου και όχι το περιεχόμενο της περιουσίας που καλύπτεται, αυτό είναι αντικείμενο της έκτασης της κάλυψης<sup>322</sup>.

### 2.2.1. Νόμιμες εξαιρέσεις<sup>323</sup>

Οι νόμιμες εξαιρέσεις είναι «σχετικές»<sup>324</sup> (ή μη γνήσιες), με την έννοια ότι αποκλείουν την κάλυψη μόνο στο μέτρο που η εξαιρούμενη αιτία προκάλεσε την επέλευση του κινδύνου. Τίθενται χάριν προστασίας του ασφαλιστή, για να έχει την ευχέρεια να διαμορφώνει το ασφαλιστικό του προϊόν, σύμφωνα με τις δυνατότητες του. Επομένως, το 13 παρ. 3 που δίνει την δυνατότητα να διευρυνθεί η εφαρμογή των υφιστάμενων εξαιρέσεων (ώστε να μην απαιτείται αιτιώδης σύνδεσμος), δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι περιορίζει τα δικαιώματα του λήπτη, πράγμα που απαγορεύει ο ΑσφΝ στο άρθρο 33 παρ. 1 αν δεν πρόκειται για ένα από τα πέντε είδη

<sup>321</sup> Βλ. παρακάτω καλυμμένα ασφαλιστικά βάρη Κεφ. 2.3

<sup>322</sup> Βλ. Ρόκας Ι., Συμβατικό Ασφαλιστικό Δίκαιο, όπ. π., «Εξαιρέσεις κάλυψης είναι οι περιπτώσεις εκείνες οι οποίες, παρ' όλο που εντάσσονται στο περίγραμμα της συμφωνημένης ασφαλιστικής κάλυψης ... εντούτοις προβλέπεται στο νόμο ή έχει συμφωνηθεί ειδικά ότι δεν θα παρέχεται κάλυψη. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι οι εξαιρέσεις δημιουργούν νησίδες κενών στην ομπρέλα της ασφαλιστικής κάλυψης...»

<sup>323</sup> Βλ αναλυτικά για τις εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 13 του ΑσφΝ και στα άρθρα 271 – 272 ΚΙΝΔ, Ρόκας Ι., όπ. π., II 557, 559 – 561, V 14 – 16, σελ. 654 – 657 και 1124 - 1225

<sup>324</sup> Έτσι Ρόκας Ι., Συμβατικό Ασφαλιστικό Δίκαιο, όπ. π., II 559, σελ. 654, βλ όμως Χατζηνικολάου – Αγγελίδου Ρ., Ιδιωτικό Ασφαλιστικό Δίκαιο, όπ. π., σελ. 186 – 187 και Σινανιώτη – Μαρουδή Α., Ασφαλιστικό Δίκαιο, όπ. π., σελ. 149, όπου τις χαρακτηρίζουν «αντικειμενικές» εξαιρέσεις, με την έννοια ότι αναφέρονται σε αντικειμενικά στοιχεία του ασφαλισμένου κινδύνου.

μεγάλων εμπορικών ασφαλίσεων. Βέβαια, ο περιορισμός που εισάγει το άρθρο 13 παρ. 3 ότι η διεύρυνση των νόμιμων εξαιρέσεων πρέπει να υπαγορεύεται από «δικαιολογημένες τεχνικές ανάγκες του ασφαλιστή», δεν βρίσκει εφαρμογή στη θαλάσσια ασφάλιση, καθώς για τις πέντε μεγάλες εμπορικές ασφαλίσεις του άρθρου 33, οι διατάξεις του ΑσφΝ είναι ενδοτικού δικαίου.

Ωστόσο, να σημειωθεί, ότι η διεύρυνση των εξαιρέσεων πρέπει να μην είναι καταχρηστική και να μην βλάπτονται τα συμφέροντα των ασφαλισμένων<sup>325</sup>.

### 2.2.2. Συμβατικές εξαιρέσεις

Το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο, δεν εμποδίζει τη συνομολόγηση εξαιρέσεων, που αν συντρέξουν, η κάλυψη αίρεται χωρίς να απαιτείται η συνδρομή αιτιώδους συνάφειας. Οι εξαιρέσεις αυτές, ονομάζονται και «απόλυτες» εξαιρέσεις<sup>326</sup>. Με τις εξαιρέσεις αυτές, μειώνεται η επικινδυνότητα της κάλυψης και καθίσταται πιο προσιτή - οικονομική η «ασφαλιστικότητά της»<sup>327</sup>. Οι εξαιρέσεις αυτές, δεν αίρουν την κάλυψη κυριολεκτικά, αλλά οριοθετούν τον ασφαλιστικό κίνδυνο – πράγμα που δεν συμβαίνει με τις «σχετικές», όπου μία εξαιρούμενη αιτία που προκαλεί τον κίνδυνο αίρει την κάλυψη μόνο στο μέτρο που συνετέλεσε στην πρόκληση του<sup>328</sup>.

Αυτού του είδους οι εξαιρέσεις τίθενται κυρίως στα ασφαλιστήρια μεγάλων εμπορικών κινδύνων και μπορούν να σχετίζονται με την περιουσία που καλύπτεται (α)<sup>329</sup>, με τον τρόπο με τον οποίο εκδηλώθηκε ο κίνδυνος (β)<sup>330</sup> και με το πρόσωπο του λήπτη (γ) - εφόσον όμως δεν επιβάλλουν την τήρηση ορισμένης συμπεριφοράς, πράξης ή παράλειψης, οπότε θα είναι καλυμμένα ασφαλιστικά βάρη<sup>331</sup>.

Οι εξαιρέσεις που εισάγονται ως όροι του ασφαλιστηρίου, υπόκεινται στους κανόνες των λοιπών όρων του ασφαλιστηρίου. Πρέπει να ενταχθούν στην σύμβαση με συγκεκριμένες διαδικασίες. Πρέπει να αναγράφονται στο ασφαλιστήριο<sup>332</sup> και όχι στους επισυναπτόμενους γενικούς όρους, ώστε να διασφαλίζεται η ορθή πληροφόρηση και γνώση του λήπτη. Πρέπει να είναι σαφώς διατυπωμένες, με διαφάνεια, ώστε να αντιλαμβάνεται το περιεχόμενό τους ο μέσος

<sup>325</sup> Βλ. παραπάνω έλεγχος καταχρηστικότητας Κεφ. 1.2. και Χατζηνικολάου – Αγγελίδου Ρ., *Ιδιωτικό Ασφαλιστικό Δίκαιο*, όπ. π., σελ. 188. Να σημειωθεί εδώ ότι, καταχρηστική είναι η εξαίρεση κάλυψης αν δεν υπαγορεύεται από τις δικαιολογημένες ανάγκες που οδηγούν σε αυτή, οι οποίες είναι τεχνικές και εμπορικές, βλ. Ρόκα Ι., όπ. π., II 571, σελ. 666, υπ. 1. Επομένως ακόμα και στο πλαίσιο της θαλάσσιας ασφάλισης η διεύρυνση των εξαιρέσεων πρέπει να δικαιολογείται από τις τεχνικές ανάγκες του ασφαλιστή, αλλά αναγνωρίζεται σε αυτόν ευρεία δυνατότητα να αξιολογεί τις τεχνικές ανάγκες του, βλ. Ρόκας Ι., *Ασφαλιστική Σύμβαση κατ' άρθρον* ερμηνεία του ν. 2496/1997, ΝοΒ, 2014, σελ. 273, Ψαρουδάκης Γ.

<sup>326</sup> Βλ. Ρόκα Ι., *Συμβατικό Ασφαλιστικό Δίκαιο*, όπ. π., II 562, σελ. 658

<sup>327</sup> *Ibid*, II 566, σελ. 663

<sup>328</sup> Ρόκας Ι., *Συμβατικό Ασφαλιστικό Δίκαιο*, όπ. π., II 562, σελ. 658, «Αφορούν κατάσταση κινδύνου εκτός της ομπρέλας της κάλυψης, που δεν έχει καν (λόγω της εξαίρεσης) εκτιμηθεί και τιμολογηθεί, σε αντίθεση με τις σχετικές εξαιρέσεις που βρίσκονται εντός της ομπρέλας της και μόνο η τυχόν συνδρομή του εξαιρούμενου περιστατικού στην επέλευση και έκταση της ζημιάς απαλλάσσει τον ασφαλιστή ή απλώς μειώνει την έκταση του ασφαλισματος»

<sup>329</sup> Π.χ. δεν καλύπτει ζημιές ο ασφαλιστής σώματος πλοίου, «κατά το διάστημα που το πλοίο βρίσκεται σε εμπόλεμη ζώνη», εξαίρεση που φανερώνει κατ' αρχήν, ότι, αν βλαβεί το πλοίο, η μη κάλυψη δεν θα εξαρτάται από την αιτιώδη συνάφεια βλάβης με τα πολεμικά γεγονότα της εμπόλεμης ζώνης· βλ όμως άρθρο 271 ΚΙΝΔ

<sup>330</sup> Π.χ. στην κάλυψη ζημιών από κλοπή εξαιρείται η περίπτωση που ο κλέπτης έκανε χρήση αντικλειδιού. Να σημειωθεί ότι στην υπό (β) περίπτωση η δυνατότητα μη συνδρομής αιτιώδους συνδέσμου, είναι μάλλον θεωρητική.

<sup>331</sup> Βλ. αμέσως παρακάτω Κεφ. 2.2.3

<sup>332</sup> Άρθρο 1 παρ. 2 ΑσφΝ

λήπτης. Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ. 5 πρέπει ο ασφαλιστής, να ενημερώσει τον λήπτη ότι έχει δικαίωμα εναντίωσης λόγω των παρεκκλίσεων ή των εξαιρέσεων.

Ωστόσο, υφίσταται διάκριση μεταξύ καταναλωτικών και μη ασφαλίσεων ως προς το ζήτημα της πληροφόρησης. Ιδίως, αν η ασφάλιση αφορά μεγάλο εμπορικό κίνδυνο (33 παρ. 1)<sup>333</sup>. Η ευρεία χρήση των στερεότυπων – τυποποιημένων όρων στη θαλάσσια ασφάλιση, τους καθιστά γνωστούς στην εγχώρια και διεθνή πρακτική. Επομένως, η απλή μνεία ως προειδοποίηση στο ασφαλιστήριο, χωρίς να γράφεται αναλυτικά το κείμενο, πρέπει να θεωρείται επαρκής.

Όμως, όπως παραπάνω αναλύθηκε<sup>334</sup>, η εγκυρότητα των σχετικών όρων, υπόκειται στον έλεγχο καταχρηστικότητας: Συμβατικός όρος που δεσμεύει τα μέρη στο πλαίσιο συγκεκριμένης συμφωνίας δεν μπορεί να τύχει εφαρμογής, αν υπερβαίνει προφανώς τα όρια που επιβάλλουν η καλή πίστη ή τα χρηστά ήθη ή ο κοινωνικός ή οικονομικός σκοπός του δικαιώματος το οποίο περικλείει ο συμβατικός όρος<sup>335</sup>. Η αρχή της καλής πίστης, εκφράζεται στο πεδίο της ασφαλιστικής σύμβασης με το άρθρο 2 παρ. 8, σύμφωνα με το οποίο όλοι οι όροι του ασφαλιστηρίου πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τα εύλογα συμφέροντα του λήπτη και του ασφαλισμένου.

Ο έλεγχος είναι ιδιαίτερα δύσκολος και πρέπει να περιορίζεται σε αδιαμφισβήτητες περιπτώσεις καταχρηστικής άσκησης του δικαιώματος συνομολόγησης εξαιρέσεων, όπως συμβαίνει αν με τις εξαιρέσεις αφαιρείται όλη ή σχεδόν όλη η κάλυψη και η ασφάλιση.

### 2.2.3. Καλυμμένα ασφαλιστικά βάρη

Οι απόλυτες εξαιρέσεις που σχετίζονται με την περιουσία που συμφωνήθηκε να καλύπτεται και με τα πρόσωπα (λήπτη, ασφαλισμένου, δικαιούχου, εκπροσώπου αυτών), μπορεί να έχουν την φύση ασφαλιστικών βαρών, στο μέτρο που αναφέρονται σε ορισμένη συμπεριφορά που πρέπει να επιδεικνύει ο λήπτης. Τότε, για να τύχει εφαρμογής η κύρωση της μη κάλυψης από την παραβίαση τους, θα πρέπει να συντρέχει αιτιώδης συνάφεια και υπαιτιότητα<sup>336</sup>.

Όπως είπαμε ανωτέρω, οι απόλυτες εξαιρέσεις χρησιμεύουν στην μείωση της επικινδυνότητας της κάλυψης, άλλως στον αντικειμενικό περιορισμό του κινδύνου (δηλ. αποφάσισε την ανάληψη του κινδύνου και τον τιμολόγησε με βάση τον βαθμό επικινδυνότητας που καθορίζει η συγκεκριμένη εξαίρεση). Οι εξαιρέσεις κάλυψης που είναι στην πραγματικότητα ασφαλιστικά βάρη, συντελούν στον υποκειμενικό περιορισμό του κινδύνου. Υπάρχουν ωστόσο ασφαλιστικά βάρη που αποβλέπουν ομοίως, με τις απόλυτες εξαιρέσεις, στη μείωση του αντικειμενικού κινδύνου<sup>337</sup> και σε αυτή την περίπτωση επίσης δεν θα απαιτείται η συνδρομή αιτιώδους συνδέσμου και υπαιτιότητας για την εφαρμογή της κύρωσης απαλλαγής που προβλέπουν<sup>338</sup>.

<sup>333</sup> Βλ. Ρόκας Ι., Συμβατικό Ασφαλιστικό Δίκαιο, όπ. π., σελ. 423 υπ. 8.

<sup>334</sup> Βλ. Κεφ. 1.2. παρόντος

<sup>335</sup> Χριστοδούλου Δ., όπ. π., σελ. 96

<sup>336</sup> Βλ. ΑΠ 991/11, ΕΕμπΔ 11, σελ. 870 - 873

<sup>337</sup> Π.χ. Υποχρέωση γνωστοποίησης του ασφαλιστή σχετικά με την αλλαγή του επαγγέλματος του ασφαλισμένου σε ασφάλιση επαγγελματικής αστικής ευθύνης.

<sup>338</sup> Καθώς «το ζητούμενο, δεν είναι αν το εξαιρούμενο γεγονός (που συνιστά λ.χ. σε μία συμπεριφορά του λήπτη) αποτέλεσε την (πρόσφορη) αιτία που προκάλεσε τη ζημία, ενώ, αντίστροφα μπορεί να είναι το ζητούμενο το αν το εξαιρούμενο γεγονός αύξησε τον κίνδυνο, αδιάφορα αν τον επέφερε ή όχι» κατά Ρόκα Ι., όπ. π., II 579, σελ. 673

Προκειμένου να ελεγχθεί η νομιμότητα των εξαιρέσεων που έχουν τη φύση συμβατικών ασφαλιστικών βαρών, κρίσιμο είναι να προσδιορίσουμε αν ο σκοπός της θέσπισης τους είναι οι δικαιολογημένες τεχνικές ανάγκες του ασφαλιστή (13 παρ. 3), ή η τιμωρία του λήπτη, που συνεπάγεται την άρση της κάλυψης, που έχει την φύση ιδιωτικής ποινής για τη μη συμμόρφωση σε μία συμπεριφορά. Στην πρώτη περίπτωση, το ασφαλιστικό βάρος θα προσιδιάζει στην εξαίρεση, θα είναι δηλ. μη γνήσιο, θα μπορούσε να συμφωνηθεί νόμιμα ως εξαίρεση. Σε αυτή την περίπτωση δεν απαιτείται ούτε αιτιώδης σύνδεσμος, ούτε υπαιτιότητα. Στην δεύτερη, αντιθέτως θα απαιτούνται<sup>339</sup>, γιατί δεν προσιδιάζει σε απόλυτη εξαίρεση, παρόλο που συμφωνείται ως τέτοια. Ο λόγος είναι ότι, με την εφαρμογή της εξαίρεσης η άρση της κάλυψης μπορεί να χαρακτηριστεί ως ποινή για την μη τήρηση της συμπεριφοράς που συμφωνήθηκε. Ωστόσο, μπορεί να συμφωνηθεί έγκυρα, ότι ισχύει ανεξαρτήτως αιτιώδους συνάφειας και υπαιτιότητας. Όμως, επειδή η εξαίρεση έχει τη φύση ασφαλιστικού βάρους, θα πρέπει να προβλέπεται αυτό με σαφήνεια. Ο αποκλεισμός, ειδικά της υπαιτιότητας, είναι δυνατόν να κριθεί ότι αποτελεί καταχρηστική ή αδικαιολόγητα επαχθή ρύθμιση<sup>340</sup>

Όπως είναι αντιληπτό, τον ασφαλιστή τον συμφέρει περισσότερο να εισάγει έναν σχετικό όρο ως εξαίρεση, παρά ως ασφαλιστικό βάρος, καθώς στην τελευταία περίπτωση απαιτείται να αποδείξει της υπαιτιότητα και τον αιτιώδη σύνδεσμο προκειμένου να απεμπλακεί από την ευθύνη του. Στις ασφαλίσεις, για τις οποίες οι προστατευτικές υπέρ του λήπτη διατάξεις του ΑσφΝ είναι αναγκαστικού δικαίου, με την έννοια του άρθρου 33 παρ. 1, η διατύπωση ενός ασφαλιστικού βάρους ως εξαίρεσης, δεν είναι επιτρεπτή και ο όρος αυτός θα ερμηνευτεί ως ασφαλιστικό βάρος<sup>341</sup>.

Υποστηρίζεται, ωστόσο, ότι η θεωρητική αυτή κατασκευή δεν έχει εφαρμογή στη θαλάσσια ασφάλιση, όπου η διαφορετική αντιμετώπιση του συναλασσόμενου με τον ασφαλιστή δικαιολογείται από το γεγονός ότι πρόκειται για επιχειρηματία με ίση διαπραγματευτική ισχύ και συναλλακτική πείρα<sup>342</sup>. Ωστόσο, η άποψη αυτή παρουσιάζει προβλήματα, καθώς δημιουργεί νομική ασυνέπεια. Ορθότερο, θα θεωρηθεί, ότι πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ των καλυμμένων ασφαλιστικών βαρών και απόλυτων εξαιρέσεων, αλλά οι συνέπειες σε ένα θαλάσσιο ασφαλιστήριο θα πρέπει να είναι διαφορετικές. Ο συνδυασμός των άρθρων 7 παρ. 6 και 33 παρ. 1, δίνει μία ευρεία δυνατότητα στον ασφαλιστή να συμφωνήσει όρους που η παραβίαση τους θα οδηγεί στην απαλλαγή από την ευθύνη του. Όμως και εδώ δεν μπορεί να διαφύγει του ελέγχου καταχρηστικότητας των όρων αυτών, όπως αναλύθηκε παραπάνω.

<sup>339</sup> Έτσι, ΑΠ 1500/02, ΕλλΔνη 03, 42· 1262/01, ΕΣυγκΔ 03, 497· 1517/06, Νόμος ΕΕμπΔ 06, 631

<sup>340</sup> Βλ. Ρόκα Ι., όπ. π., ΙΙ 562, σελ. 658 - 659

<sup>341</sup> Βλ και Ρόκας Ι., Ασφαλιστική Σύμβαση κατ' άρθρον ερμηνεία του ν. 2496/1997, σελ. 275, Ψαρουδάκης Γ., όπου: ακυρότητα του εν θέματι όρου δεν προκαλεί ακυρότητα όλης της σύμβασης, η οποία παραμένει ισχυρή και ενεργός, απλά η άκυρη εξαίρεση κάλυψης αντικαθίσταται από το νόμιμο ασφαλιστικό βάρος

<sup>342</sup> Βλ. Ρόκα Ι., Συμβατικό Ασφαλιστικό Δίκαιο, όπ. π., ΙΙ 556, σελ. 653: «Οι συμβατικές εξαιρέσεις ... πρέπει να ελέγχονται αν υποκρύπτουν ασφαλιστικό βάρος. Στην τελευταία περίπτωση ερμηνεύονται και εφαρμόζονται διαφορετικά, αλλά μόνο αν δεν πρόκειται για μία από τις πέντε ασφαλίσεις των μεγάλων εμπορικών κινδύνων»

## ΕΠΙΛΟΓΟΣ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Από όσα εκτέθηκαν, γίνεται εμφανές, ότι μέσω της δευτερογενούς περιγραφής του κινδύνου, καθίσταται εφικτή και κοστολογήσιμη η ανάληψη του από τον ασφαλιστή. Είναι το ισχυρότερο όπλο που έχει προκειμένου να αποφύγει την κατάγνωση της ευθύνης του, άλλες φορές ακολουθώντας τον δυσασπόμετρο δρόμο της αιτιώδους συνάφειας μεταξύ παραβίασης και απώλειας και άλλες χωρίς. Συντελεί στην προστασία του απέναντι σε μεταβολές του κινδύνου – στο αγγλικό δίκαιο – και περιορίζει την επικινδυνότητα της κάλυψης, οριοθετώντας τον αναληφθέντα κίνδυνο καθ' όλη την διάρκεια της σύμβασης. Δίχως αυτή, δεν θα καθίστατο δυνατό για τον ασφαλιστή να αναλάβει τον κίνδυνο. Κάνει την ασφάλιση οικονομικώς εφικτή, και – κυρίως – συμφέρουσα. Πολλώ δε μάλλον, την καθιστά μια οικονομικώς επιδιώξιμη δραστηριότητα με σκοπό, όπως κάθε επιχειρηματική δραστηριότητα, το κέρδος.

Στο ελληνικό δίκαιο, όπου υπάρχουν ρυθμίσεις σχετικές με την μεταβολή του κινδύνου, η συμβατική ελευθερία που παρέχεται στα συμβαλλόμενα μέρη σε θαλάσσια ασφαλιστήρια συμβόλαια, δίνει την δυνατότητα στον ασφαλιστή, λίγο πολύ, να συμφωνήσει ό, τι θέλει προκειμένου να απαλλαγεί από την ευθύνη του. Ο ρόλος της δευτερογενούς περιγραφής του κινδύνου σε αυτή την περίπτωση, έγκειται στο να περιορίσει την επικινδυνότητα της ασφάλισης, περιορίζει όπως είπαμε, αντικειμενικώς και υποκειμενικώς την κάλυψη. Δεδομένης της αρχής της καθολικότητας των κινδύνων, αυτό είναι κρίσιμο και αναγκαίο. Θα μπορούσαμε να πούμε πως ορθολογιστικά, δεν θα νοούνταν ασφάλιση χωρίς την παροχή αυτής της δυνατότητας.

Στο αγγλικό δίκαιο, αν λάβουμε υπόψη την πιθανότητα ο λήπτης να μεταβάλλει τον κίνδυνο και ο ασφαλιστής να επωμιστεί τις δυσμενείς συνέπειες της μεταβολής αυτής, η κρισιμότητα εισαγωγής όρων με την μορφή των warranties, είναι μεγάλη. Οι όροι αυτοί, η ανάλυση των οποίων ήταν πλήρης και σαφής, εξυπηρετούν κυρίως αυτή τη λειτουργία. Και, άλλωστε θα ήταν παράλογη η απαίτηση, ο ασφαλιστής να επωμιστεί αυτή την αλλαγή. Σε κάθε περίπτωση, σίγουρο είναι ότι δεν θα μπορούσε να καθορίσει και εξ' αυτού κοστολογήσει την έκθεση του και άρα την συναπτόμενη ασφάλιση. Πάλι λοιπόν και σε αυτή την περίπτωση περιορίζει την επικινδυνότητα της κάλυψης. Πάλι εισαγάγει υποκειμενικούς και αντικειμενικούς περιορισμούς του κινδύνου, με την έννοια ότι με τους όρους αυτούς καθορίζονται υποχρεώσεις στους λήπτες της ασφάλισης, η μη εκπλήρωση των οποίων, παλαιότερα, οδηγούσε στην άνευ όρων απαλλαγή του ασφαλιστή.

Η δυσανάλογη, ωστόσο, αυστηρότητα, που εντοπίζεται κυρίως στην έλλειψη αιτιώδους συνδέσμου, στην έλλειψη του στοιχείου της «ουσιαστικότητας» και στην απαλλαγή ανεξαρτήτως ενδεχόμενης αποκατάστασης της παραβίασης, οδήγησε σταδιακά στην αναθεώρηση του παλαιού υπό ΜΙΑ καθεστώτος. Η μεταρρύθμιση αυτή, ήταν αναγκαία, για πολλούς λόγους, μερικοί από τους οποίους εκτέθηκαν σαφώς ανωτέρω. Έγινε καλοδεχούμενη από την ακαδημαϊκή κοινότητα, αλλά και από την ασφαλιστική βιομηχανία, παρόλο που πλέον η «άμυνα» τους σε περίπτωση παραβίασης των warranties είναι αποδυναμωμένη. Ο λόγος είναι ξεκάθαρος: αναμένεται, ότι λόγω των αλλαγών που επέφερε η ΙΑ 2015, θα καταστεί ανταγωνιστικότερη η αγορά του Λονδίνου και νέοι πελάτες θα στραφούν ξανά στην - από αιώνων - καθιερωμένη στη διεθνή κοινότητα, αγορά. Ωστόσο, ορισμένα ερωτήματα ακόμη παραμένουν. Σίγουρα, σε ορισμένες περιπτώσεις, το νεφελώδες τοπίο, και η αβεβαιότητα που δημιουργούν ορισμένες διατάξεις (όπως εξάλλου συμβαίνει σε κάθε μεταρρύθμιση), θα ξεκαθαρίσει, όταν αρχίσουν να υποβάλλονται σε νομολογιακή επεξεργασία. Ορισμένα όμως

άλλα ερωτήματα - προβλήματα, όπως αν ήταν δικαιολογημένη η απόφαση του νομοθέτη να μην εισαγάγει κανένα στοιχείο αιτιότητας παραμένουν και εντείνονται, αν λάβει κανείς υπόψη ότι ένας από τους σκοπούς της αναθεώρησης ήταν η διεθνοποίηση του αγγλικού ασφαλιστικού δικαίου. Τα ηπειρωτικά νομικά συστήματα, όπως και ορισμένα αγγλοσαξωνικά (όπως Νέα Ζηλανδία, ορισμένες πολιτείες των ΗΠΑ κτλπ.) αναγνωρίζουν την ανάγκη της ύπαρξης αιτιώδους συνδέσμου. Στην Αγγλία ωστόσο, όπως αναλύθηκε, αντιμετωπίζει πολλά προβλήματα, ενώ υποστηρίζεται και η άποψη ότι είναι *καταδικασμένη να αποτύχει*. Ωστόσο, η ατομία του νομοθέτη σε αυτό το σημείο δεν θεωρείται απολύτως εύλογη, και δεν μπορούμε να αποκλείσουμε το ενδεχόμενο, μελλοντικές συζητήσεις να κινηθούν σε αυτή την κατεύθυνση, ώστε, να αντικατασταθεί η περίπλοκη λύση που τελικά υιοθετήθηκε στην ΙΑ, που ακόμα επιτρέπει στον ασφαλιστή να βασίζεται σε μη αιτιωδώς προκληθείσες παραβιάσεις, προκειμένου να απαλλαγεί. Αυτό είναι το ύστατο πρόβλημα που κατά την άποψη του γράφοντος δεν κατάφερε η ΙΑ να αντιμετωπίσει.

Η ιστορική εξέλιξη του ναυτικού δικαίου – εν γένει – και της θαλάσσιας ασφάλισης ειδικά, αλλά και η παγιωμένη πρακτική, θέλει την Αγγλία ως την κυρίαρχη ναυτασφαλιστική αγορά, ήδη από τον 18<sup>ο</sup> και 19<sup>ο</sup> αιώνα. Το αγγλικό ναυτασφαλιστικό δίκαιο, λειτούργησε ως το *de facto* διεθνές καθεστώς, για τους ακόλουθους λόγους: πρώτον, ένας τεράστιος αριθμός θαλάσσιων ασφαλιστηρίων συμβολαίων, έχει εφαρμοστέο το αγγλικό δίκαιο και δεύτερον, πολλές χώρες του αγγλοσαξωνικού κόσμου, υιοθέτησαν ως νομοθετικό πρότυπο την ΜΙΑ 1906. Είναι φυσική, άλλωστε, η τάση να ακολουθείται η «κυρίαρχη» αγορά του Λονδίνου. Ωστόσο, όπως η ΜΙΑ υπήρξε αντικείμενο κριτικής, όσον αφορά την δυνατότητά της να δημιουργήσει την επιθυμητή διεθνή ομοιομορφία, έτσι και η ΙΑ είναι πιθανό να αντιμετωπίσει παρόμοια προβλήματα, όπως π.χ. με την έλλειψη εισαγωγής αιτιώδους συνδέσμου. Μένει να δούμε, πως θα αντιδράσουν τα λοιπά αγγλοσαξωνικά συστήματα που δεν έχουν απωλέσει τις ρυθμίσεις της ΜΙΑ μετά τις αλλαγές που επήλθαν και πως θα απαντηθούν από τα δικαστήρια ορισμένα θεωρητικά – ακόμη – ερωτήματα.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Ξενόγλωσση

1. Arnould, “On the Law of Marine Insurance and Average”, 11<sup>th</sup> edn, Stevens & Sons, London, 1924
2. Arnould’s Law of Marine Insurance and Average, 16<sup>th</sup> edn, Stevens & Sons, 1981
3. Arnould Law of Marine Insurance and Average, 18<sup>th</sup> edn, Sweet & Maxwell, 2013
4. Australian Law Reform Commission, Report “Review of the Marine Insurance Act 1909”, No 91, 2001
5. Beatson, J., “Anson’s Law of Contract”, 28<sup>th</sup> ed., Oxford University Press, Oxford, 2002
6. Bennett H., “The Law of Marine Insurance”, 2<sup>nd</sup> ed., Oxford University Press, Oxford, 2006
7. Clarke M., “The Law of Insurance Contracts”, 3<sup>rd</sup> edn, LLP, 1997
8. Cooke J., Taylor A., Kimball J., Belknap Th., Time Charters, 7<sup>th</sup> ed., Informa Routledge, 2014
9. Derrington S., “The Law relating to non-disclosure, misrepresentation and breach of warrant in contracts of marine insurance, a case for reform”, PhD Thesis, The University of Queensland, 1999
10. Hare J., “The omnipotent warranty: England v the world”, στο συλλογικό έργο Huybrechts M., “Marine insurance at the turn of millennium”, vol. 2, Intersentia, Antwerpen – Groningen – Oxford, 2000
11. Hodges S., “Cases and Materials on Marine Insurance Law”, Cavendish Publishing Limited, London, 1999
12. Law Commission of the UK. Report “Insurance Law: Non-Disclosure and Breach of Warranty” (1980) Law Com No104.
13. Law Commission of the UK. Documents of the project “Insurance Contract Law” (2006-2014):
  - Issues paper 2 “Warranties” (November, 2006);
  - Consultation paper “Insurance Contract Law: Misrepresentation, Non-disclosure and Breach of Warranty by the Insured” No182 (July 2007);
  - Consultation paper “Insurance Contract Law: The Business Insured's Duty of Disclosure and the Law of Warranties” No204 (June 2012);
  - Report “Insurance Contract Law: Business Disclosure, Warranties, Insurers' Remedies for Fraudulent Claims and Late Payment” No 353 (July 2014), including the Draft Bill, 351-363.
14. Legh – Jones N., Birds J., Longmore A. και Owen DC, “MacGillivray on Insurance Law”, 9<sup>th</sup> edn, Sweet & Maxwell, 1997
15. Martin F., The History of Lloyd’s and of Marine Insurance in Great Britain, Macmillan & Co, London, 1876
16. Soyer B., “Marine Warranties: Old Rules for the New Millenium”, στο Thomas D. R., “The Modern Law of Marine Insurance”, 1<sup>st</sup> edn., vol. 2, Informa Law From Routledge , London, 2002
17. Soyer B., “Warranties in Marine Insurance”, 1<sup>st</sup> και 2<sup>nd</sup> edn, Cavendish Publishing Limited, 2001 και 2006
18. Soyer B., “Warranties in Marine Insurance”, 3<sup>rd</sup> edn., Routledge, London & New York, 2017
19. Wilken S. Villiers T., Waiver Variation and Estoppel, 2<sup>nd</sup> edn, 2002, OUP

## Ελληνική

1. Αθανασιάδης Γ., Σύμβαση Ιδιωτικής Ασφάλισης – Το σύστημα των ασφαλιστικών ανακοινώσεων, Εκδόσεις Σάκκουλας, 2006
2. Αλεξανδρίδου Ε., Δίκαιο προστασίας καταναλωτή, Ελληνικό – Ενωσιακό, κατ' άρθρο ερμηνεία του ν. 2251/1994 και άλλων σχετικών νομοθετημάτων, 3<sup>η</sup> έκδ., ΝοΒ, Αθήνα, 2018
3. Αργυριάδης Α., Στοιχεία Ασφαλιστικού Δικαίου, Γ' εκδ., Εκδόσεις Σάκκουλας, 1983
4. Αργυριάδης Α./Χατζηνικολάου – Αγγελίδου Ρ./Σκαλίδης Λ., Στοιχεία Ασφαλιστικού Δικαίου, 5<sup>η</sup> έκδ., Εκδόσεις Σάκκουλας, 2007
5. Βελέντζας Γ., Το νέο δίκαιο της ιδιωτικής ασφάλισης, χερσαίας – θαλάσσιας – αεροπορικής, Εκδόσεις Ius, Θεσσαλονίκη, 1998
6. Γεωργακόπουλος Λ., Εγχειρίδιο εμπορικού δικαίου, Τόμος 2, Τεύχος 2, β' εκδ., Αθήνα, 2002
7. Κιάντος Β., Ασφαλιστικό Δίκαιο, 9<sup>η</sup> έκδ., Εκδόσεις Σάκκουλας, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2005
8. Κοροτζή Ι., Ναυτικό Δίκαιο, τόμος ΙΙΙ, 2007
9. Ρόκας Ι., Ασφαλιστική Σύμβαση κατ' άρθρον ερμηνεία του ν. 2496/1997, ΝοΒ, 2014
10. Ρόκα Ι., Συμβατικό Ασφαλιστικό Δίκαιο, 12<sup>η</sup> έκδ., Εκδόσεις Σάκκουλας, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2016
11. Σινανιώτη – Μαρουδή Α., Ασφαλιστικό Δίκαιο, 2<sup>η</sup> έκδ., ΝοΒ, Αθήνα, 2017
12. Σκουλούδης Ζ., Δίκαιο Ιδιωτικής Ασφάλισης, Γ' εκδ., Εκδόσεις Σάκκουλας, 1999
13. Σταθόπουλος Μ., Γενικό Ενοχικό Δίκαιο, 4<sup>η</sup> έκδ., 2004
14. Χατζηνικολάου – Αγγελίδου Ρ., Ιδιωτικό Ασφαλιστικό Δίκαιο, Ε' έκδ., Εκδόσεις Σάκκουλας, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2017
15. Χατζηνικολάου – Αγγελίδου Ρ., Ασφαλιστική Σύμβαση. Η προστασία του ασφαλισμένου ως καταναλωτή, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2000
16. Χριστοδούλου Δ., Η Προσυμβατική Δήλωση στο Ιδιωτικό Ασφαλιστικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή, 2005
17. Χριστοδούλου Δ., Αντασφάλιση: Ο Θεσμός και η Σύμβαση, ΝοΒ, Αθήνα, 2020

## NΟΜΟΛΟΓΙΑ

### Αλλοδαπή

#### A

- ❖ Abbott v Shawmut Mutual (1861) 85 Mass 213
- ❖ AC Ward & Son Ltd v Catlin (Five) Ltd [2010] Lloyd's Rep IR 695
- ❖ Agapitos v Agnew (The Aegeon) (No 2) [2003] Lloyd's Rep IR 54
- ❖ Alfred Mc Alpine Plc v BAI (Run-Off) Ltd [2000] 1 Lloyd's Rep 437
- ❖ Allison Pty Ltd v Lumley General Insurance Ltd (Pilbara Pilot) [2006] WASC 104
- ❖ Amlin Corporate Member Ltd v Oriental Assurance Corporation (The Princess of the Stars) [2013] 2 Lloyd's Rep 523, [2014] 2 Lloyd's Rep 561 (CA)
- ❖ Anderson v Fitzgerald (1853) 10 ER 551
- ❖ Asiatic Petroleum Co v Lennard's Carrying Co [1914] KB 419
- ❖ Association of British Travel Agents Ltd v British Airways plc [2000] 2 Lloyd's Rep 209

#### B

- ❖ Bank of Credit and Commerce International SA v Ali [2002] 1 AC 252
- ❖ Barret v Jermy (1849) 3 Exch 535
- ❖ Baxendale v Harvey (1859) 4 H & N 445
- ❖ Bean v Stupart (1788) 1 Dougl 11
- ❖ Berman v Woodbridge [1781] 2 Dougl 781
- ❖ Blackburn v Flavelle (1881) 6 App Cas 628
- ❖ Blow Boat (the) [1912] P 217
- ❖ Bolton v Mahadeva [1972] 1 WLR 1009
- ❖ Bond v Nutt (1777) 2 Cowp 601
- ❖ Bonney v Cotnhill Insurance Co (1931) 40 L1L Rep 39
- ❖ Boon & Cheah Steel Pipes SDN BDH v ASI Insurance Co Ltd [1975] 1 Lloyd's Rep 452

#### C

- ❖ Century Insurance Co of Canada v Case Existological Laboratories Ltd [1983] 2 SCR 47
- ❖ Chapham v Cologan (1813) 3 Camp. 382
- ❖ Commercial Union Insurance Co of N.Y. v Daniels 343 F. Supp. 674 (S. D. Tex. 1972)
- ❖ Compania Maritime San Basilio SA v Oceanus Mutual Undertaking Association (Bermuda) Ltd [1977] 1 QB 49
- ❖ CTN Cash & Carry Ltd v General Accident Fire & Life Assurance Corp plc [1989] 1 Lloyd's Rep 299
- ❖ Cunard v Hyde [1860] 121 Eng. Rep. 1

## D

- ❖ Dawsons Ltd v Bonnin [1922] 2 AC 413
- ❖ De Hahn v Hartley (1786) 1 TR 343
- ❖ De Maurie (jewels) Ltd v Bastion Insurance Co Ltd [1967] 2 Lloyds Rep 550
- ❖ Doak v Weekes & Commercial Union Assurance Co plc [1986] 82 FLR 334
- ❖ Dolbec v US Fire Insurance Co [1963] BR 153
- ❖ Douglas v Scougall (1816) 4 Dow 269

## F

- ❖ Farr Motor Traders Mutual Insurance Society Ltd [1920] 3 KB 669
- ❖ Finnegan v Allen [1943] 1 KB 425
- ❖ Fireman's Fund Insurance Co v Cox 742 F Supp. 609 (M.D. Fla. 1989)
- ❖ Forshaw v Chabert (1821) Br&B 159
- ❖ Forsikringsaktieselskapet Vesta v Butcher [1989] AC 852
- ❖ Friends Provident Life and Pensions v Sirius International Insurance [2005] EWCA Civ. 601

## G

- ❖ GE Frankona Reinsurance Ltd v CMM Trust No 1400 (The Newfoundland Explorer) [2006] Lloyd's Rep IR 704
- ❖ GE Reinsurance Corporation v New Hampshire Insurance Co [2004] 1 Lloyd's Rep IR 404
- ❖ Gibson v Service (1816) 5 Taunt 433
- ❖ Gibson v Small (1853) 4 HL Cas 353
- ❖ Gloria (the) (1935) 54 LIL Rep 34
- ❖ Good Luck (the) [1991] 2 Lloyd's Rep 191 (HL)
- ❖ Gordon v Morley 93 Eng Rep 1171
- ❖ Gray v Lloyd (1812) 4 Taunt 136

## H

- ❖ Harlow (the) [1922] P 175
- ❖ Hart v Standard Marine Insurance Co Ltd (1889) 22 QBD 499
- ❖ Hibbert v Pigou (1783) 3 Doug KB 213
- ❖ Hide v Bruce (1783) 3 Doug K B 213
- ❖ HIH Casualty & General Insurance Ltd v Axa Corporate Solutions [2002] Lloyd's Rep IR 325

- ❖ *HIH Casualty and General Insurance Ltd v New Hampshire Insurance Co* [2001] 2 Lloyd's Rep 161
- ❖ *Hoening v Isaacs* [1952] 2 All ER 176
- ❖ *Hong kong Fir Shipping Co Ltd v Kawasaki Kisen Kaisha Ltd* (1962) 2 QB 26
- ❖ *Hussain v Brown* [1996] 1 Lloyd's Rep 627

## J

- ❖ *JA Chapman & Co Ltd v Kadigra Denizcilik ve Ticaret* [1998] Lloyd's Rep IR 377
- ❖ *Jacobson v Yorkshire Insurance Co Ltd* (1933) L1L Rep 281
- ❖ *Jeffries v Legandra*, 91 Eng Rep 1171

## K

- ❖ *Kausar v Eagle Star Insurance Co Ltd* [2000] Lloyds Rep IR 154
- ❖ *Kirkaldy (J) & Sons Ltd v Walker* [1999] Lloyd's Rep IR 410
- ❖ *Kler Knitwear v Lombard General Insurance Co Ltd* [2000] Lloyd's Rep IR 47
- ❖ *Kosmar Villa Holidays Plc v Trustees of Syndicate 1243* [2008] Lloyd's Rep IR 489
- ❖ *Kumar v AGF* [1999] 1 WLR 1747

## L

- ❖ *Lane v Nixon* (1866) LR 1 CP 412
- ❖ *Lethulier's Case* (1692), 91 Eng Rep 384
- ❖ *Leyland Shipping Co Ltd v Norwich Union Fire Insurance Society Ltd* [1918] AC 350
- ❖ *Lineas Aereas Colombianas Expresas v Travelers Fire Insurance Co* 257 F. 2d 150 (5<sup>th</sup> Cir. 1958)
- ❖ *Lubbock v Potts* (1806) 7 East 449

## M

- ❖ *Mac (the)* (1882) 7 LR PD 126
- ❖ *Mannai Investment Co Ltd v Eagle Star Life Assurance Co Ltd* [1997] AC 749
- ❖ *Manifest Shipping Co Ltd v Uni – Polaris Shipping Insurance Co Ltd & La Reunion Europeene (The Star Sea)* [2001] 1 Lloyd's Rep 389 (HL)
- ❖ *Margaronis Navigation Agency Ltd v Henry W Peabody & Co of London Ltd* [1965] 2 QB 430,
- ❖ *McFadden v Blue Star Line* [1905] 1 KB 697
- ❖ *MDIS Ltd v Swinbank* [1999] 2 All ER 722
- ❖ *Merchant's Marine Insurance Co Ltd v North of England P & I Club* (1926) 25 L1L Rep 446
- ❖ *Milasan (the)* [2000] 2 Lloyd's Rep 458
- ❖ *Moore v Louisville Underwriters* 14 Fed Rep 226

- ❖ Motor Oil Hellas (Corinth) Refineries SA v Shipping Corp Of India (The kanchenjunga) [1990] 1 Lloyd's Rep 391
- ❖ Muller v Thompson (1811) 2 Camp 610

## N

- ❖ Nelson v Dahl (1879) 12 Ch D 568
- ❖ Newcastle Fire Insurance Co v Macmorran & Co (1815) 3 Dow 255

## O

- ❖ Overseas Commodities Ltd v Style [1958] 1 Lloyd's Rep 546

## P

- ❖ Paul Toomey of Syndicate 2021 v Banco Vitalicio de Espana SA de Suguros y Reaseguros [2005] Lloyd's Rep IR 423
- ❖ Pawson v Watson (1786) 1 TR 343
- ❖ Phoenix General Insurance Co v Greece SA v Halvanon Insurance Co Ltd [1985] 2 Lloyd's Rep 599
- ❖ Pickup v Thames & Mersey Marine Insurance Co (1878) 3 QBD 594
- ❖ Pink v Fleming (1890) 25 QBD 396
- ❖ Pratt v Aigaion Insurance Co SA (The Resolute) [2008] EWCA Civ 1314
- ❖ Prenn v Simmonds [1971] 1 WLR 1381
- ❖ Printpak v AGF Insurance Ltd [1999] Lloyd's Rep IR 542
- ❖ Provincial Insurance Company Ltd v Morgan & Foxton Coal [1933] AC 240

## Q

- ❖ Quebec Marine Insurance Co v Commercial Bank of Canada (1870) LR 3 PC 234

## R

- ❖ Redmond v Smith, (1844) 7 Man & Gr 457
- ❖ Reischer v Borwick (1894) 2 QB 548
- ❖ Reward (the) (1818) 165 ER 1482
- ❖ Roberts v Anglo – Saxon Insurance Ltd (1927) 27 LI L Rep 313
- ❖ Robertson v French (1803) 4 East 130

## S

- ❖ Sea Insurance Co v Blogg [1898] 2 QB 398
- ❖ Shipping Corp v Joseph Rank Ltd [1957] 1 QB 267
- ❖ Shore v Wilson (1842), 9 CL & F. 355 1842
- ❖ Steadman v Schofield [1992] 2 Lloyd's Rep 163
- ❖ Stoomvaart Maatschappij (Sophie H) v Merchants Marine Insurance Co Ltd (1919) 122 LT 295
- ❖ Strathlorne Steamship Co Ltd v Hugh Baird & Sons Ltd (1916) 53 SLR 293
- ❖ Sugar Hut v Great Lakes Reinsurance (UK) Plc [2010] EWHC 2636, [2011] Lloyd's Rep IR 198
  
- ❖ Switzerland Insurance Australia Ltd v Mowie Fisheries Pty Ltd [1997] FCA 231, 144 ALR 234
- ❖ Swiss Reinsurance Company and others v United India Insurance Company Limited [2005] EWHC 237 (Comm)

## T

- ❖ Thames and Mersey Marine Insurance Co v Hamilton, Fraser & Co (1887) 12 AC 484
- ❖ Thomson v Weems (1884) 9 App Cas 671
- ❖ Titan (the) (1923) 14 L1L Rep 484
- ❖ Tyrie v Fletcher (1777) 2 Cowp666

## W

- ❖ Weir v Aberdeen (1819) 2 B & Ald. 320
- ❖ Wilburn Boat Co v Fireman's Fund Ins [1955] AMC 467

## Y

- ❖ Yorkshire Insurance Co Ltd v Campbell [1917] AC 218
- ❖ Youell v Bland Welch & Co Ltd [1992] 2 Lloyd's Rep 127

## Z

- ❖ Zurich General Accident & Liability Ins Co Ltd v Morrison [1942] 2 KB 53

## Ελληνική

- ❖ ΟΛΑΠ 19/2015, Ε7 2016, 427
- ❖ ΟΛΑΠ 18/2015 (ΝΟΜΟΣ)
- ❖ ΑΠ 991/11, ΕΕμπΔ 11
- ❖ ΑΠ 1500/02, ΕλλΔνη 03, 42
- ❖ ΑΠ 1262/01, ΕΣυγκΔ 03, 497
- ❖ ΑΠ 1517/06, Νόμος ΕΕμπΔ 06, 631
- ❖ ΕφΑθ 1760/81, ΕλλΔνη 22
  
- ❖ ΕφΘεσ 250/84, Αρμ 1984, 640 ΕΝΔ 1985
- ❖ ΕφΠειρ 72/2011, ΕπιδικΙΑ 2016, τ. ΙΔ΄
- ❖ ΜΕφΠειρ 519/2016, ΔΕΕ 2017, σελ. 548 επ.
- ❖ ΕφΑθ 3884/2006 ΕλλΔνη 2007, 303
- ❖ ΜΠΠειρ 5794/2005 ΕΝΔ 2006, τ. 34

## ΑΡΘΟΓΡΑΦΙΑ

### Ξενόγλωσση

1. Birds J., “The Effect of Breach of Warranty”, LQR 540, 1991
2. Clarke M., “Insurance Warranties: The Absolute End?”, LMCLQ 474, 2007
3. Costabel A.M., “The UK Insurance Act 2015: A Restatement of Marine Insurance Law” 27 St Thomas L Rev 133, 2015
4. Giaschi C., “Warranties in Marine Insurance”, Association of Marine Underwriters of British Columbia, Vancouver, 1997
5. Hasson R. A., “The Basis of the Contract Clause in Insurance Law”, M.L.R 34, 1971
6. Longmore A., “Good Faith and breach of warranty: are we moving forwards or backwards?”, LMCLQ 158, 2004,
7. Mustill MJ, “Fault and Marine Loss”, LMCLQ 310, 1988
8. Schoenbaum T., “Key divergences between English and American law of marine insurance”, Cornell Maritime Press, Centerville Maryland, 1999
9. Schoenbaum T., “Warranties in the Law of Marine Insurance: Some Suggestions for Reform of English and American Law”, Tulane MLJ , vol. 23, issue 2, 1999
10. Soyer B., “Beginning of a new era for insurance warranties?”, LMCLQ, Issue 3, 2013
11. Soyer B., “Insurance Act 2015 Coming into Force: Overhauling Commercial Insurance Law in the UK”, Journal of International Maritime Law 253, Vol. 22, Issue 4, 2016
12. Wilhelmsen T. L., “Issues of Marine Insurance”, Marlus 281, Simply YearBook, Oslo, 2001

### Ελληνική

1. Κιάντου – Παμπούκη Α., Η αξιοπλοία στην ασφάλιση πλοίου, Πρακτικά του 6<sup>ου</sup> Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτικού δικαίου
2. Κιάντος Β., Εννοιολογικά χαρακτηριστικά της θαλάσσιας ασφάλισης και του ελπιζόμενου κέρδους, ΕπισκΕπΔικ, 2007
3. Νικάκη Θ., Η αναγγελία της μεταβολής ή επίτασης του ασφαλιστικού κινδύνου, ΕπισκΕΔ 2/1999
4. Τσολακίδης Ζ., Η έννοια του καταναλωτή μετά τον ν. 4512/2018, ΧρΙΔ 2018, τ. ΙΗ’
5. Χριστοδούλου Δ., Οι ρήτρες πρόσθετης ασφαλιστικής κάλυψης (“Held Covered”) στην πρακτική της θαλάσσιας ασφάλισης, Τεύχος 4 ΔΕΕ, 2008