

Remarks on the provisions of the new Greek Private Maritime Code.

**Published in Commercial Law Review, 2023, p.1 ff*

ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΝΕΟ ΚΩΔΙΚΑ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΙΩΑΝΝΗΣ Κ. ΡΟΚΑΣ

Η ασφαλιστική σύμβαση θαλάσσιων κινδύνων ρυθμίζεται κυρίως από στερεότυπους διεθνείς ασφαλιστικούς όρους και πολύ περιορισμένα από τις ειδικές διατάξεις τόσο του προϊσχύσαντα όσο και του νέου ΚΙΝΔ. Ο νέος ΚΙΝΔ «βεβαιώνει» ότι οι διατάξεις του μέρους για την θαλάσσια ασφάλιση έχουν την φύση ασφάλισης ζημιών. Αποτελείται το μέρος αυτό από ειδικές διατάξεις του δικαίου της ασφαλιστικής σύμβασης ζημιών πραγμάτων. Η σύνδεση του μέρους αυτού του νέου ΚΙΝΔ με τον νόμο για την ασφαλιστική σύμβαση, παρουσιάζει ορισμένα ζητήματα που εντοπίζονται στις παρούσες πρώτες σκέψεις.

1. Το 10^ο μέρος του νέου Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου [ΚΙΝΔ] (νόμος 5020/2023)¹ και με τίτλο «Θαλάσσια ασφάλιση» και ημερομηνία έναρξης ισχύος την 1.5.2023, περιέχει διατάξεις του δικαίου της «**σύμβασης θαλάσσιας ασφάλισης**» (άρθρα 252-271), που αντικαθιστούν διατάξεις της ίδιας θεματικής του προϊσχύσαντα κώδικα (στο εξής «πρ. ΚΙΝΔ», άρθρα 257-288) που στην ουσία είχαν περιπέσει σε αχρησία². Αποτελεί μέρος μιας συνολικά λίαν αξιόλογης προσπάθειας ανανέωσης και επικαιροποίησης της βασικής νομοθεσίας του ελληνικού ιδιωτικού ναυτικού δικαίου.

Το άρθρο 252 του ανανεωμένου ΚΙΝΔ (στο εξής ΚΙΝΔ), όπως και το άρθ. 257 του πρ. ΚΙΝΔ, αιτιολογεί την ύπαρξη και δεύτερου δικαίου για την ασφαλιστική σύμβαση, στο ότι ο νόμος 2496/1997 (ΑσφΝ) περιέχει και διατάξεις ασυμβίβαστες με την θαλάσσια ασφάλιση. Όμως, οι διατάξεις για την θαλάσσια ασφάλιση του ΚΙΝΔ αποτελούν ασφάλιση που έχει τη φύση της **ασφάλισης ζημιών**³ και, εκείνες εξ αυτών που ο πυρήνας τους δεν αποτελεί επανάληψη διατάξεων του ΑσφΝ⁴, συνιστούν **ειδικές διατάξεις του δικαίου της ασφαλιστικής σύμβασης**⁵,

¹ Εγκρίθηκε από την Ολομέλεια της Βουλής την 9.2.2023 ως κώδικας με τον νόμο 5020/2023 «Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και άλλες επείγουσες διατάξεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής» (ΦΕΚ Α΄ 29 της 15^{ης}.02.2023).

² Ενδιαφέρουν την θαλάσσια ασφάλιση και οι διατάξεις των άρθ. 33, για την ασφάλιση ενυπόθηκου πλοίου και άρθ. 282 (β), για την 2ετή παραγραφή.

³ Έτσι, για τις διατάξεις του πρ. ΚΙΝΔ, που δεν διαφέρουν κατά περιεχόμενο, *Ι. Ρόκας*, Δίκαιο της Ιδιωτικής Ασφάλισης, α΄ έκδ. 1986, σ. 51 επ. και ήδη η εισ. έκθ. του άρθ. 253 του ανανεωμένου ΚΙΝΔ.

⁴ Άρθ. 253, 254, 258, 261, 263, 264, 265.

⁵ Ο Γαλλικός Code de Commerce του 1807 που μεταφέρθηκε αρχικά στον, ακόμα σε ισχύ, Εμπορικό Νόμο της Ελλάδος του 1835 (ΕμπΝ), περιείχε διατάξεις μόνο για την θαλάσσια ασφάλιση, ενώ συγκεντρωμένες διατάξεις για την

όπως άλλωστε και οι λακωνικές διατάξεις του Β' κεφαλαίου του Β' μέρους του ΑσφΝ⁶ με τίτλο «είδη ασφάλισης ζημιών». Εννοείται ότι οι διατάξεις αυτές, επειδή ρυθμίζουν επιμέρους είδη ασφάλισης, δεν θα εφαρμοστούν κατ' αρχήν άμεσα σε διαφορετικά είδη ασφάλισης, ενώ και οι γενικές διατάξεις του όλου ΑσφΝ (άρθ. 1-9), καθώς και οι γενικές διατάξεις του μέρους του για την ασφάλιση ζημιών (άρθ. 11-18 ΑσφΝ) δεν θα εφαρμοστούν σε όρο ή διαμόρφωση της κάλυψης είδους ασφάλισης, στο οποίο δεν αρμόζουν ή για το οποίο έχει έγκυρα συμφωνηθεί διαφορετική ρύθμιση. Χαρακτηρίζουμε δε τις διατάξεις για την θαλάσσια ασφάλιση του πρ. ΚΙΝΔ και του ΚΙΝΔ ως ασφαλίσεις κατά ζημιών, ακολουθώντας την διάκριση του συμβατικού ασφαλιστικού δικαίου σε ασφαλίσεις ζημιών (άρθ. 11-26 ΑσφΝ) και προσώπων (άρθ. 27-32 ΑσφΝ) –καθότι οι διατάξεις για την θαλάσσια ασφάλιση του ΚΙΝΔ αποτελούν συμβατικό δικαίο– και όχι με βάση τη διάκριση του εποπτικού δικαίου το οποίο, κατά την ταξινόμηση των κλάδων ασφάλισης, εντάσσει στις κατά ζημιών ασφαλίσεις, μεταξύ άλλων, και τις ασφαλίσεις ατυχημάτων και ασθενειών (άρθ. 4 ν. 4364/2016)⁷.

2. Σύμφωνα με το άρθρο 252 παρ. 2, οι διατάξεις του 10^{ου} μέρους του ΚΙΝΔ είναι ενδοτικού δικαίου εκτός από τις διατάξεις του άρθρου 253 και άλλων τριών άρθρων αυτού που περιέχουν διατάξεις **αναγκαστικού δικαίου**⁸. Κατά την παρ. 1 του άρθρου 253 του ΚΙΝΔ, «[...] ο λήπτης της ασφάλισης μπορεί να ασφαλίσει κάθε περιουσία για τη διατήρηση της οποίας έχει έννομο συμφέρον και η οποία εκτίθεται σε κίνδυνο στη θάλασσα». Από την διάταξη προκύπτει ότι αναγκα-

χερσαία ασφάλιση εισάχθηκαν το πρώτον το 1910 με προσθήκη στον ΕμπΝ. Η διάκριση μεταξύ δικαίου της θαλάσσιας και της χερσαίας ασφάλισης ανάγεται στην υπερ200ετή διάκριση των εμπορικών συναλλαγών του θαλάσσιου από αυτές του χερσαίου εμπορίου και την εντεύθεν ένταξη της μεν θαλάσσιας ασφάλισης στο ναυτικό δικαίο – αν και σήμερα δεν μπορεί να λεχθεί ότι είναι θεσμός του ναυτικού δικαίου – των δε μη θαλάσσιων κινδύνων, στις διατάξεις για το χερσαίο εμπόριο. Συνεπώς, από την οπτική αυτού του ιστορικού δυϊσμού και με έρεισμα την παράδοση, **η ασφάλιση μπορεί σήμερα να είναι είτε θαλάσσια ή αεροπορική είτε χερσαία**. Ο σεβασμός στην παράδοση σε συνδυασμό με την λακωνικότητα του ΑσφΝ είναι λόγοι που δικαιολογούν την μη ένταξη του δικαίου της θαλάσσιας ασφάλισης στο δικαίο των ασφαλίσεων κατά ζημιών μη προσώπων του νόμου για την ασφαλιστική σύμβαση – ΑσφΝ- όπου ανήκουν· όχι ότι η ασφαλιστική σύμβαση κατά θαλάσσιων κινδύνων αποτελεί διαφορετικό δικαίο από το δικαίο της ασφαλιστικής σύμβασης και ότι απαιτείται οπωσδήποτε να ρυθμίζεται από ένα ξεχωριστό νομοθέτημα από τον ΑσφΝ. Εννοείται ότι ούτε διαφορετικό εποπτικό δικαίο ούτε διαφορετικές εποπτικές Αρχές ισχύουν για την θαλάσσια ασφάλιση· κάθε ασφαλιστική επιχείρηση που ασκεί, μεταξύ άλλων ή αποκλειστικά, τους κλάδους ασφάλισης που αφορούν θαλάσσιους κινδύνους, δηλαδή τους ταξινομημένους κλάδους ασφάλισης πλοίων και αστικής ευθύνης από θαλάσσια σκάφη – κλάδοι στ' και ιβ' του άρθ. 4 του ν. 4364/2016 – εποπτεύεται από την Τράπεζα της Ελλάδας, όπως συμβαίνει με όλες αδιακρίτως τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις.

⁶ Πρόκειται για τις ασφαλίσεις πιστώσεων και εγγυήσεων (άρθ. 22 ΑσφΝ), εσοδείας (άρθ. 21), μεταφοράς πραγμάτων (άρθ. 20), διακοπή λειτουργίας επιχείρησης (άρθ. 24), περιβαλλοντικών ζημιών (άρθ. 23) και πυρός (άρθ. 19).

⁷ Η παραπομπή που κάνει το άρθ. 252 παρ. 1 στην εφαρμογή των διατάξεων του νόμου για την ασφαλιστική σύμβαση στο μέτρο που οι διατάξεις του δεν είναι ασυμβίβαστες με την ασφάλιση αυτή και δεν τροποποιούνται από το παρόν, όπως έκανε και το άρθ. 257 του πρ. ΚΙΝΔ, δημιουργεί ασάφεια που δεν αρμόζει στις σύγχρονες συναλλαγές, ιδίως μετά την προ 26ετίας εισαγωγή του φιλοκαταναλωτικού ΑσφΝ. Για αυτό, είναι επιτακτικό να κάνει χρήση το θαλάσσιο ασφαλιστήριο της ευχέρειας που έχει να ορίζει ότι δεν θα εφαρμόζεται ο ΑσφΝ, ώστε να αποφεύγεται η αναζήτηση της συμβατότητας και έτσι να διέπεται η σύμβαση ολοκληρωμένα από τους ασφαλιστικούς όρους.

⁸ Μάλιστα, η εισ. έκθ. του άρθ. 253 ορίζει ότι τα λοιπά άρθρα, πάντα του 10^{ου} μέρους, καθίστανται ενδοτικό δικαίο, δηλαδή αυτό που ήταν τα αντίστοιχα άρθρα του πρ. ΚΙΝΔ και που ο ΑσφΝ εξαιρεί από τον ημιαναγκαστικό χαρακτήρα των διατάξεών του, ως θαλάσσια ασφάλιση ζημιών (άρθρο 33 παρ. 1).

στικού δικαίου είναι η πρόβλεψη να έχει «έννομο συμφέρον» ο λήπτης προκειμένου να προβεί στην ασφάλιση, όπως προβλέπεται και στο άρθρο 11 παρ. 4 ΑσφΝ. Πρόκειται για διάταξη που θετικοποιεί τον αποζημιωτικό χαρακτήρα της κατά ζημιών ασφάλισης, στην περίπτωση που ο λήπτης είναι και ο δικαιούχος του ασφαλισματος, ώστε να μην εισπράττει για λογαριασμό του ασφαλιστική αποζημίωση όταν δεν έχει –και στο μέτρο που δεν έχει– υποστεί ασφαλιστική ζημιά. Όμως, δεν είχε αμφισβητηθεί ο αποζημιωτικός χαρακτήρας, ιδιαίτερα μετά την ΟΛΑΠ 6/1990 που έκρινε ότι η υπερασφάλιση αντίκειται στην διεθνή δημόσια τάξη, με αποτέλεσμα ο χαρακτηρισμός της διάταξης ως αναγκαστικού δικαίου να μην καλύπτει κάποιο νομοθετικό κενό και να απομένουν οι ερμηνευτικές αμφισβητήσεις που μπορεί να προκαλεί η έννοια του «εννόμου συμφέροντος», η διάγνωση της έλλειψης του οποίου θα οδηγεί πλέον κατ' αρχήν στην ακύρωση της σύμβασης. Η επόμενη παρ. 2 του ως άνω άρθρου επαναλαμβάνει την διάταξη του άρθρου 11 παρ. 1 ΑσφΝ, σύμφωνα με την οποία «το ασφαλισμα συνίσταται στην αποκατάσταση της ζημίας της περιουσίας που συμφωνήθηκε ότι θα καλύπτεται, όταν επέλθει η ασφαλιστική περίπτωση» και η παρ. 3 αυτήν του άρθρου 11 παρ. 2 του ΑσφΝ, σύμφωνα με την οποία «η ζημιά της ασφαλισμένης περιουσίας μπορεί να συνίσταται στη βλάβη ή στην απώλεια αγαθών, όπως ιδίως του πλοίου, του φορτίου και του ναύλου, απαιτήσεων και κερδών συμπεριλαμβανομένου του ελπίζόμενου κέρδους, καθώς και στις δαπάνες απόκρουσης και ικανοποίησης απαιτήσεων τρίτων».

Δεν βρίσκεται, λοιπόν, κάποιος ιδιαίτερος λόγος στον χαρακτηρισμό των ανωτέρω διατάξεων ως αναγκαστικού δικαίου, εκτός από τον αποκλεισμό των ασφαλίσεων προσώπων, που όμως προκύπτει από την φύση των διατάξεων για την θαλάσσια ασφάλιση του πρ. ΚΙΝΔ, κάτι που δεν αμφισβητείται. Σε πρακτικό επίπεδο μάλιστα, ο άμεσα ενδιαφερόμενος να μην υπερβεί μία ασφάλιση τον αποζημιωτικό της χαρακτήρα και να μην οδηγήσει στην αποκόμιση κέρδους από μία ζημιά και στην αύξηση του ηθικού κινδύνου, που ανατρέπει τους ασφαλιστικοτεχνικούς υπολογισμούς και βλάπτει την ασφαλιστική επιχείρηση, είναι η ίδια η ασφαλιστική επιχείρηση, που έχει ασφαλώς μεθόδους αποτροπής μιας τέτοιας κατάστασης. Για αυτό, από την έλλειψη του ρητού χαρακτηρισμού των διατάξεων ως αναγκαστικού δικαίου, δεν έχουν παρατηρηθεί ερμηνευτικές δυσχέρειες τις τελευταίες δεκαετίες.

Ως αναγκαστικού δικαίου χαρακτηρίζει το άρθρο 252 παρ. 2 το σύνολο των διατάξεων της παρ. 3 του άρθρου 265 σχετικά με την συμβατική αποτίμηση ασφαλισμένης περιουσίας, πλην όμως, κατά την εισ. έκθ., αναγκαστικού δικαίου διατάξεις είναι μόνο το β' και το γ' και όχι το α' εδάφιο της ως άνω παρ. 3. Πρόκειται για τις διατάξεις που «αποκλείουν την προσβολή της συμβατικής αποτίμησης λόγω πλάνης» και προβλέπουν ότι «μπορεί η αποτίμηση να υπερβαίνει την αρχική ασφαλιστική αξία μόνο αν τούτο δικαιολογείται από εύλογους επιχειρηματικούς λόγους, οι οποίοι αναφέρονται ρητά στη συμφωνία, όχι όμως σε ποσοστό άνω του 20%». Λόγω της φύσης των θαλάσσιων κινδύνων που απειλούν αγαθά που βρίσκονται σε κίνηση από τόπο σε τόπο και από αγορά σε αγορά στην (συνήθως ανοικτή) θάλασσα, της διάρκειας της θαλάσσιας μεταφοράς και της φύσης μερικών εμπορευμάτων, οι τιμές τους μπορούν να υποστούν σημαντικές διακυμάνσεις. Για αυτό γίνεται ευρεία χρήση της δυνατότητας συμβατικής αποτίμησης των ασφαλισμένων αγαθών, κυρίως προς διευκόλυνση του διακανονισμού των ζημιών. Η ως άνω διάταξη του ΚΙΝΔ, όπως και αυτή του άρθρου 268 εδ. γ' του πρ. ΚΙΝΔ, προβλέπει με επιτακτικό κανόνα ότι η προσβολή της συμφωνίας αποτίμησης λόγω πλάνης αποκλείεται και άρα δεν φαίνεται αναγκαίο να χαρακτηρισθεί η διάταξη και ειδικά ως αναγκαστικού δικαίου. Παραπέρα, το εδ. α' της διάταξης της ίδιας παρ. 3 του άρθρου 265 προβλέπει ότι «η αξία της ασφαλισμένης περιουσί-

ας μπορεί να αποτιμηθεί με έγγραφη συμφωνία των συμβαλλομένων»· άρα, δεν αποδεικνύεται απλά με έγγραφο, όπως προβλέπει η διάταξη για τη συμβατική αποτίμηση του ΑσφΝ⁹, αλλά συνιστάται η συμβατική αποτίμηση με έγγραφη αποτίμηση (συστατικός τύπος), που καθιστά την διάταξη δύσκολα εφαρμόσιμη, μια που το ασφαλιστήριο είναι αποδεικτικός τύπος¹⁰. Τέλος, ορθή είναι η πρόβλεψη ώστε η υπέρβαση της αρχικής ασφαλιστικής αξίας να επιτρέπεται μόνο αν τούτο δικαιολογείται από εύλογους επιχειρηματικούς λόγους. Όμως, το όριο του 20% της ασφαλισμένης περιουσίας, που τίθεται ως προϋπόθεση για την εγκυρότητά της, είναι μεν ρηξικέλευθο, όπως το χαρακτηρίζει και η εισ. έκθ., πλην υπερβολικά δεσμευτικό και δύσκολα συμβιβάζεται με την συναλλακτική πραγματικότητα.

Οι διατάξεις των παρ. 1 και 2 του άρθρου 269 καθορίζουν με επιτακτικό τρόπο την διαδικασία άσκησης του δικαιώματος εγκατάλειψης στον ασφαλιστή και την καταχώρηση της δήλωσης στην μερίδα του πλοίου ή στο ειδικό δημόσιο βιβλίο, την προθεσμία άσκησης του, ώστε είναι προφανές ότι οι διατάξεις είναι αναγκαστικού δικαίου και ο χαρακτηρισμός τους ως αναγκαστικού δικαίου αποτελεί επιβεβαίωση του μη αμφισβητούμενου χαρακτήρα των. Τα ίδια ισχύουν μεν και για τις διατάξεις του άρθρου 270 του ΚΙΝΔ σχετικά με τα αποτελέσματα της εγκατάλειψης, πλην όμως είναι χρήσιμη, ειδικά σε αυτές, η μνεία του αναγκαστικού χαρακτήρα των, χάριν της ασφάλειας των συναλλαγών.

3. Η επιλογή του ΚΙΝΔ να χαρακτηρίσει τις ρυθμίσεις των ως άνω τεσσάρων άρθρων ως διατάξεις αναγκαστικού δικαίου δημιουργεί και τον κίνδυνο να εξαρτά ο εφαρμοστής του νόμου την νομική φύση της κάθε διάταξης –σε ισχύ ή μελλοντικής ή σχετικής που βρίσκεται ή θα βρίσκεται σε άλλο νομοθέτημα σχετικό με την θαλάσσια ασφάλιση– από τον νομοθετικό ορισμό, με αποτέλεσμα να παραμερίζεται ο χαρακτηρισμός της με την ερμηνεία της φύσης και του σκοπού της· δημιουργεί δε αμφισβητήσεις ως προς το αν ο νομοθετικός χαρακτηρισμός θα πρέπει να λαμβάνεται πάντα και κατ' ανάγκη υπόψη και σε πόση έκταση - θέση που ενισχύεται και από την φράση της εισ. έκθ. του άρθ. 253 ότι καθίστανται ενδοτικού δικαίου οι λοιπές διατάξεις για την θαλάσσια ασφάλιση¹¹. Παραπέμπει δε η επιλογή αυτή του νέου ΚΙΝΔ στην μέθοδο που ακολουθεί ο ΑσφΝ να ορίζει τότε και ποιες διατάξεις του είναι αναγκαστικού δικαίου. Υπάρχει όμως μία θεμελιώδης διαφορά: Ο ΑσφΝ αποκλείει την δυνατότητα να τροποποιηθούν σε βάρος –όχι υπέρ– των ασφαλισμένων κατά μικρών κινδύνων (άρθ. 33 παρ. 1) οι προστατευτικές υπέρ αυτών διατάξεις του νόμου, ώστε να μην είναι έγκυρες οι δρακόντειες ρήτρες που οδηγούν πολύ εύκολα στην απώλεια της κάλυψης ή απλώς σε περιορισμό των δικαιωμάτων των ασφαλισμένων, ενώ για τους μεγάλους εμπορικούς κινδύνους όλες σχεδόν οι διατάξεις του είναι ενδοτικού δικαίου¹². Το ότι παραπέμπει στην μέθοδο του ΑσφΝ προκύπτει και από το ότι ο ΚΙΝΔ δεν ορί-

⁹ Άρθ. 16 παρ. 3 ΑσφΝ, που προβλέπει ότι ο ασφαλιστής μπορεί με ξεχωριστή συμφωνία, που αποδεικνύεται με έγγραφο, να προβεί σε αποτίμηση της ασφαλισμένης περιουσίας.

¹⁰ Αν ερμηνευθεί ότι ο νόμος εκφράστηκε ευρύτερα στην παρ. 2 του άρθ. 252, θα πρέπει να αναγράφεται στο έγγραφο της αποτίμησης ότι αυτό συντάσσεται χάριν απόδειξης της αποτίμησης, ώστε να αποφεύγονται τυχόν ενστάσεις ότι η αποτίμηση είναι ανυπόστατη αν δεν συντάχθηκε εγγράφως.

¹¹ Δεν θα πρέπει, λοιπόν, να ακολουθείται ως κανόνας ότι όποιες διατάξεις ήθελε ο ΚΙΝΔ να είναι αναγκαστικού δικαίου, το όρισε ρητά.

¹² Η διάκριση μεταξύ ενδοτικού και ημιαναγκαστικού δικαίου, στην οποία προβαίνει με θετική διάταξη ο ν.

ζει γενικά τις αναγκαστικού δικαίου διατάξεις του, παρά μόνο αυτές που περιέχονται στο 10^ο μέρος του περί θαλάσσιας ασφάλισης και στο άρθρ. 119. Την ανεύρεση, λοιπόν, του σκοπού του χαρακτηρισμού των διατάξεων των τεσσάρων ως άνω άρθρων του μέρους του ΚΙΝΔ για την θαλάσσια ασφάλιση, ως αναγκαστικού δικαίου, δεν βοηθάει ο σκοπός του χαρακτηρισμού των διατάξεων του ΑσφΝ ως ημιαναγκαστικού δικαίου. Οι εν λόγω διατάξεις του ΚΙΝΔ είναι αμφιμερώς αναγκαστικού δικαίου, δεν αποβλέπουν στην αποτροπή παραμερισμού των προστατευτικών υπέρ των ασφαλισμένων μικρών κινδύνων διατάξεων, αφού δεν εισάγει τέτοιες. Αναγκαστικού δικαίου –αμφιμερώς– είναι αυτές οι διατάξεις που ενδιαφέρουν το δημόσιο συμφέρον, την δημόσια τάξη που, κατά το ελληνικό σύστημα δικαίου, εξευρίσκονται ερμηνευτικά, αποβλέποντας στον προφανή σκοπό τους. Τέτοιες διατάξεις αμφιμερώς αναγκαστικού δικαίου γνωρίζει και το ελληνικό δίκαιο της ασφαλιστικής σύμβασης και ο χαρακτήρας τους ως αναγκαστικού δικαίου προκύπτει από την ίδια την διάταξη (όπως η υπερασφάλιση, η έγγραφη συναίνεση του προσώπου του κινδύνου στην ασφάλιση θανάτου που συνάπτει άλλο πρόσωπο, η μη καταβολή ασφαλίματος στον ορισμένο στο ασφαλιστήριο ως δικαιούχο του ασφαλίματος σε περίπτωση θανάτου του ασφαλισμένου/προσώπου του κινδύνου, όταν ούτος έχει δολοφονήσει τον ασφαλισμένο κ.α.). Αντίθετα, ο χαρακτηρισμός των διατάξεων του ΑσφΝ ως ημιαναγκαστικού δικαίου δεν θα προέκυπτε άνευ ετέρου από το κείμενο των διατάξεων, χωρίς κατονομασία των από τον νόμο.

4. Σύμφωνα με το άρθρο 259 του ΚΙΝΔ, που είναι παρόμοιο με το άρθρο 269 του πρ. ΚΙΝΔ, στην σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης η ασφαλιστική επιχείρηση *«ευθύνεται για τις ζημιές που προκαλούνται από οποιοδήποτε γεγονός επέρχεται κατά τη διάρκεια του πλου»*. Η διάταξη τιτλοφορείται *«καθολικότητα των ασφαλισμένων κινδύνων»*, χωρίς να ορίζει ποιος είναι ο ειδικότερος θαλάσσιος κίνδυνος, ούτε τι είναι αυτό που καθιστά έναν κίνδυνο θαλάσσιο κίνδυνο, πέραν του ότι πρέπει να προκαλείται κατά την διάρκεια του πλου¹³. Η διάταξη του άρθρου 259 του ΚΙΝΔ είναι ειδικότερη της διάταξης του άρθρου 253 αυτού, που αναφέραμε, η οποία προβλέπει ότι μπορεί να ασφαρίζεται κάθε περιουσία η οποία εκτίθεται σε κίνδυνο στη θάλασσα, γιατί η πρώτη (άρθρ. 259 ΚΙΝΔ) περιορίζει την έκθεση σε κίνδυνο στη θάλασσα όταν ο κίνδυνος απειλεί την ασφαλισμένη περιουσία κατά την διάρκεια του πλου. Άρα, στην ελάχιστη πιθανή περίπτωση που δεν προβλέπει κάτι ειδικότερο το ασφαλιστήριο, οι διατάξεις του ΚΙΝΔ δεν θα εφαρμοστούν αν ο κίνδυνος πραγματοποιήθηκε όταν η περιουσία δεν ήταν εκτεθειμένη σε κίνδυνο στην θάλασσα, πλην όμως *«άμεσα προοριζόταν να εκτίθεται σε θαλάσσιο κίνδυνο»*, όπως όταν ο κίνδυνος

2496/1997 (ΑσφΝ), ήταν και είναι κάτι το νέο σε ελληνικό νομοθέτημα που υφαγορεύεται χάριν της προστασίας του ασφαλισμένου κατά μη μεγάλων κινδύνων και του καταναλωτή· γίνεται δε με το κριτήριο του μεγέθους και του είδους του κινδύνου. Στην διάκριση αυτή προέβησαν το 2014 και οι «Αρχές του Ευρωπαϊκού Ασφαλιστικού Δικαίου» [Principles of European Insurance Law (PEICL) prepared by the Project Group “Restatement of European Insurance Contract Law”, Basedow, Birds, Clarke, Coussy, Heiss, Loacker (ed.) 2014], καθώς και ο νέος γερμανικός νόμος για την ασφαλιστική σύμβαση του 2008.

¹³ Η διάταξη του άρθρ. 259 δεν συμβιβάζεται με το γράμμα της διάταξης του άρθρ. 2 παρ. 2 ΚΙΝΔ που προβλέπει ότι οι διατάξεις για την θαλάσσια ασφάλιση εφαρμόζονται και στα στατικά ναυπηγήματα που, σύμφωνα με το άρθρ. 1 παρ. 2, ορίζονται ως οι κατασκευές που επιπλέουν στη θάλασσα και προορίζονται να χρησιμοποιούνται για παραγωγή έργου ή παροχή υπηρεσίας συνήθως σε σταθερή θέση. Τούτο, όχι γιατί λίγες διατάξεις της μπορούν να εφαρμοστούν, αλλά γιατί λείπει το συστατικό στοιχείο της θαλάσσιας ασφάλισης που είναι ο κίνδυνος ζημιών κατά την διάρκεια του πλου. Απαιτείται λοιπόν διασταλτική ερμηνεία της διάταξης του άρθρ. 259.

(π.χ. πυρκαγιάς) πραγματοποιήθηκε όσο το ασφαλισμένο αντικείμενο βρισκόταν στην ξηρά π.χ. εμπορικό πλοίο που βρισκόταν σε ναυπηγοεπισκευαστική εσχάρα ή σκάφος αναψυχής που βρισκόταν σε χώρο στάθμευσης προς διαχείριση. Όσο δε αφορά την ασφάλιση φορτίου, ο νέος ΚΙΝΔ προβλέπει, στο άρθ. 265 παρ. 2, ότι «στην αξία του φορτίου προστίθενται τα έξοδα φόρτωσης και εκφόρτωσης, ο ναύλος και το ασφάλιστρο» (όπως και το άρθ. 268 του πρ. ΚΙΝΔ) και στην εισηγητική έκθεση του άρθρου αυτού αναφέρεται ότι τα ως άνω έξοδα μπορούν να προστίθενται στην αξία του φορτίου, αν και το άρθρο 252 χαρακτηρίζει την διάταξη του άρθ. 265 παρ. 2 ως αναγκαστικού δικαίου¹⁴.

Το άρθρο 259, όπως και το άρθρο 269 του πρ. ΚΙΝΔ, ακολουθεί την αγγλοσαξονική πρακτική, κατά την οποία είτε α) ασφαρίζονται **όλοι οι κίνδυνοι** (all risks) –που δεν έχουν εξαιρεθεί–, όπως παραδοσιακά συνηθίζεται στις θαλάσσιες ασφαλίσσεις¹⁵, είτε β) ασφαρίζονται **κατονομαζόμενοι κίνδυνοι** (named risks), που είναι και ο κανόνας στις ασφαλίσσεις κατά ζημιών μη προσώπων. Ο νέος ΚΙΝΔ, στο άρθ. 259, εφαρμόζει την επιλογή όλων των κινδύνων («οποιοδήποτε –ζημιολόγο– γεγονός επέρχεται κατά την διάρκεια του πλου»), πλην όμως «με την επιφύλαξη των περιπτώσεων (ε) και (ζ) του άρθ. 254», όπου η περιπτ. (ε) του άρθ. 254 εφαρμόζει την αντίθετη επιλογή, των κατονομαζόμενων κινδύνων, με την επιτακτική μάλιστα πρόβλεψη ότι «το ασφαλιστήριο πρέπει να αναγράφει τους καλυπτόμενους κινδύνους». Η διάταξη ότι πρέπει να αναγράφονται στο ασφαλιστήριο οι καλυπτόμενοι κίνδυνοι προϋποθέτει ότι στην θαλάσσια ασφάλιση κατονομάζονται οι κίνδυνοι και άρα δεν ισχύει η επιλογή «όλων των κινδύνων». Τούτο γιατί η «επιφύλαξη» σημαίνει επιλογή της κάλυψης «όλων των κινδύνων με τον όρο εφαρμογής του αντίθετου κανόνα», που αποκλείει την πρώτη επιλογή, άσχετα αν η νομοθετική αυτοκατάργηση της ρύθμισης «όλων των κινδύνων» δεν προκαλεί στην πράξη κάποιο ιδιαίτερο πρόβλημα, αφού είναι ελεύθερα τα μέρη να συμφωνήσουν κάτι διαφορετικό από τις διατάξεις των άρθρων 254 και 259, δηλαδή να συμφωνήσουν να καλύπτουν κατονομαζόμενους ή όλους τους κινδύνους.

5. Σύμφωνα με το άρθρο 260 παρ. 1, δεν καλύπτονται ζημιές στο μέτρο που η πραγματοποίηση του ασφαλιστικού κινδύνου προέρχεται από πολεμικούς κινδύνους, εκτός αν έχει συμφωνηθεί διαφορετικά. Συνεπώς, το άρθρο εισάγει εξαίρεση από κάλυψη και όχι λύση της ασφαλιστικής σύμβασης, αν δεν έχει συμφωνηθεί η κάλυψη των κινδύνων αυτών, όπως προέβλεπε ο πρ. ΚΙΝΔ (άρθρα 272, 271).

Κατά την εισ. έκθ. του άρθρου 260, οι πολεμικοί κίνδυνοι δεν θεωρούνται θαλάσσιοι κίνδυνοι. όμως, οι ζημιές που οφείλονται σε πολεμικά γεγονότα που πραγματοποιήθηκαν κατά την διάρκεια του πλου, δεν παύουν να αποτελούν ζημιές κατά την διάρκεια του πλου, γεγονός που συνιστά την ειδοποιό διαφορά των θαλάσσιων από τους χερσαίους κινδύνους. Απλά, οι πολεμι-

¹⁴ Η ερμηνευτική οδός που τυχόν καταλήγει στον χαρακτηρισμό που δίδει η εισ. έκθ. και όχι το γράμμα του νόμου, οδηγεί σε πιο κατάλληλη ρύθμιση γιατί, αφενός μεν οι έμποροι/φορτωτές εμπορευμάτων και παραλήπτες αυτών, θα έπρεπε να έχουν την συμβατική ελευθερία να αγοράσουν μία ασφάλιση χωρίς τις επιπλέον δαπάνες έναντι φθηνότερου ασφαλιστρού, αφετέρου προστατεύονται επαρκώς και ως ήταν η διάταξη στον πρ. ΚΙΝΔ – δηλ. ενδοτικού δικαίου – αφού και τότε, για να μην καλύπτονται οι δαπάνες, θα έπρεπε να αναγράφεται ρητά στο ασφαλιστήριο ότι δεν καλύπτονται, ώστε να το προσέξει και ο μη προσεκτικός έμπορος που ήθελε να περιλαμβάνονται ή ασφαλιστικός διαμεσολαβητής.

¹⁵ Κυρίως γιατί είναι/σχετίζονται με κινδύνους κατά την μεταφορά και για αυτό το άρθ. 20 ΑσφΝ για την ασφάλιση μεταφοράς πραγμάτων προβλέπει ότι ασφαρίζονται όλοι οι κίνδυνοι που δεν έχουν εξαιρεθεί.

κοί κίνδυνοι δεν περιλαμβάνονται στην κάλυψη « όλων των κινδύνων », αν δεν έχει τούτο συμφωνηθεί ειδικά. Διαφορετικά θα ανήκαν στον αντίποδα της θαλάσσιας ασφάλισης, δηλαδή στις χερσαίες ασφαλίσεις, αφού πραγματοποιούνται κατά την διάρκεια του πλου. Το δίκαιο της ασφαλιστικής σύμβασης παραδοσιακά διακρίνεται ανάλογα με το αν αφορά (α) κινδύνους που σχετίζονται με το « θαλάσσιο εγχείρημα » ή (β) με χερσαίους κινδύνους και αντίστοιχα ισχύει από τον 17ο αιώνα μέχρι σήμερα η διάκριση σε δίκαιο της θαλάσσιας ασφάλισης (droit des assurances maritimes) και σε δίκαιο της χερσαίας ασφάλισης (droit des assurances terrestres), ενώ, αργότερα, με την διάδοση των αεροπορικών μεταφορών, προστέθηκε και το δίκαιο της αεροπορικής ασφάλισης που ρυθμίζεται παραπλήσια με την θαλάσσια ασφάλιση. Συνεπώς, ζημιές από πολεμικούς κινδύνους που συνέβησαν κατά την διάρκεια του πλου είναι θαλάσσιοι κίνδυνοι, που αποτελούν εξαίρεση του κανόνα ο οποίος συνίσταται στην κάλυψη όλων των ζημιών που προκαλούνται από γεγονότα κατά την διάρκεια του πλου. Η διάταξη του άρθρου 260 συμπληρώνεται με την αυτονόητη πρόβλεψη ότι οι συμβαλλόμενοι μπορούν να συμφωνήσουν να καλύπτονται οι κίνδυνοι αυτοί.

6. Στο άρθρο 33 του ΚΙΝΔ που τιτλοφορείται « ασφάλιση ενυπόθηκου πλοίου από δανειστή », στην παρ. 4, προβλέπεται ότι το δικαίωμα της υποθήκης ασκείται **και στο ασφάλισμα** (έτσι και η διάταξη του άρθ. 198, εδ. γ' του πρ. ΚΙΝΔ), η δε παρ. 1 προβλέπει δυνατότητα του ενυπόθηκου δανειστή να ασφαλίσει το πλοίο με δαπάνη του οφειλέτη (έτσι και το α' εδ. του άρθ. 198 του πρ. ΚΙΝΔ). Ο τίτλος του άρθ. 33, που δεν υπήρχε στον πρ. ΚΙΝΔ –όπως δεν είχαν τίτλους και όλα τα άρθρα αυτού– περιορίζει την άσκηση του δικαιώματος της υποθήκης στην περίπτωση που λήπτης της ασφάλισης είναι ο ενυπόθηκος δανειστής. Τούτο ενισχύεται καθόσον όλες οι παράγραφοι του άρθρου αυτού αναφέρονται στον ενυπόθηκο δανειστή που είναι ο λήπτης της ασφάλισης. Επειδή, λοιπόν, ο περιορισμός αυτός αντιστρατεύεται την προστασία που θέλει να δώσει ο νόμος στην ναυτική πίστη, θα πρέπει, με διορθωτική ερμηνεία, να θεωρηθεί ότι ο τίτλος δεν περιέχει τις δύο τελευταίες λέξεις « από δανειστή » ή, με συσταλτική ερμηνεία, να θεωρηθεί ότι ο τίτλος δεν καταλαμβάνει την κρίσιμη διάταξη της παρ. 4. Με την ερμηνεία αυτή, ο ενυπόθηκος δανειστής μπορεί να ασκήσει το δικαίωμα από την υποθήκη στο ασφάλισμα, δηλαδή έχει τις αξιώσεις από την ασφαλιστική σύμβαση κατά της ασφαλιστικής επιχείρησης σε περίπτωση βλάβης, απώλειας κ.τ.τ., χωρίς να ενδιαφέρει αν στην ασφάλιση συμβλήθηκαν, ως λήπτες της ασφάλισης, άλλα πρόσωπα που έχουν έννομο συμφέρον να μην απωλεσθεί ή βλαβεί το πλοίο, όπως ο κύριος ή ο εφοπλιστής ή ο πλοιοκτήτης ή άλλο πρόσωπο που έχει συμφέρον για την διατήρηση του πλοίου.

Ειδικότερα, το άρθρο 33 ΚΙΝΔ προβλέπει ότι, **αν δεν υπάρχει ήδη αντίστοιχη ασφαλιστική κάλυψη, ο ενυπόθηκος δανειστής δικαιούται να ασφαλίσει με δαπάνη του οφειλέτη το πλοίο κατά θαλάσσιων κινδύνων και κινδύνων πολέμου μέχρι αξίας ίσης με το ποσό του δανείου, προσαυξημένου κατά ποσοστό 30%**. Οι λέξεις « και κινδύνων πολέμου », που δεν υπήρχαν στο προϊσχύσαν δίκαιο και έχουν προστεθεί με τη νέα διάταξη, κατατάσσουν τις ζημιές κατά την διάρκεια του πλου που οφείλονται σε πολεμικούς κινδύνους εκτός της θαλάσσιας ασφάλισης. Τούτο το διευκρινίζει και η εισ. έκθ. με την φράση « ότι πέραν των θαλάσσιων κινδύνων, μπορούν να ασφαλισθούν και οι πολεμικοί κίνδυνοι », αν και, όπως είπαμε, οι πολεμικοί κίνδυνοι δεν ανήκουν στον αντίποδα της θαλάσσιας ασφάλισης, αλλά είναι θαλάσσια ασφάλιση αν πραγματοποιήθηκαν κατά τον θαλάσσιο πλου. Η έννοια του νόμου είναι λοιπόν ότι συμπεριλαμβάνεται η ασφάλιση των πολεμικών κινδύνων στο δικαίωμα του ενυπόθηκου δανειστή να ασφαλίσει τους θαλάσσιους κινδύνους του σώματος του ενυπόθηκου πλοίου του οφειλέτη

πλοιοκτήτη. Αποτελεί ερμηνευτική διευκρίνιση ότι ο ενυπόθηκος δανειστής, ασκώντας το δικαίωμά του να ασφαλίσει ως λήπτης της ασφάλισης το σώμα του ενυπόθηκου πλοίου του ασφαλισμένου πλοιοκτήτη, έχει το δικαίωμα –που θα είχε και ο πλοιοκτήτης, αν ενεργούσε ως λήπτης–, να ζητήσει την κάλυψη των κινδύνων σώματος πλοίου «συμπεριλαμβανομένων» των πολεμικών κινδύνων, που είναι πρόβλεψη χρήσιμη αφού, στην περίπτωση που ο οφειλέτης έχει ασφαλίσει το πλοίο χωρίς ειδική πρόβλεψη να ασφαρίζονται και οι πολεμικοί κίνδυνοι, τούτο μπορεί να κάνει συμπληρωματικά για λογαριασμό του και με δαπάνες του ο ενυπόθηκος δανειστής¹⁶.

Η όμοια με τη διάταξη του άρθρου 33, διάταξη του άρθρου 198 του πρ. ΚΙΝΔ, είχε οδηγήσει την θεωρία στην άποψη, που βασίζεται και στην λαθεμένη έννοια του ασφαλιστικού συμφέροντος¹⁷, ότι στην συγκεκριμένη περίπτωση αντικείμενο της ασφάλισης είναι το υποθηκικό συμφέρον του δανειστή που διενεργεί την ασφάλιση. Σε αυτό συντέπει το ανεπιτυχές γράμμα της διάταξης, κατά το οποίο, ο ενυπόθηκος δανειστής δικαιούται να ασφαλίσει το σώμα του πλοίου μέχρι την αξία του δανείου πλέον 30%, σαν να ασφαρίζεται η αξία του ενυπόθηκου δανείου και όχι η αξία του πλοίου, που έτσι μπορεί (η αξία του δανείου) να είναι μεγαλύτερη ή μικρότερη της αξίας του πλοίου. Όμως, είναι διάφορο το τι κίνδυνο και τι αγαθό ασφαλίζω από το τι έχω συμφέρον να ασφαλίσω, καθώς και από το συμφέρον να ζητήσω να εισπράξω στο όνομά μου το ασφαλισμα. Η εισ. έκθ. του αντίστοιχου άρθ. 33 παρ. 1 του ΚΙΝΔ –αλλά όχι το γράμμα της διάταξης που παραμένει το ίδιο– φαίνεται ότι υιοθετεί την άποψη¹⁸ κατά την οποία αντικείμενο της ασφάλισης είναι το είδος του κινδύνου που καλύπτεται, το οποίο δεν ταυτίζεται πάντα με το ασφαλιστικό συμφέρον σε στενή έννοια που απαιτείται να έχει το πρόσωπο το οποίο ζητεί να του καταβάλει ασφαλισμα η ασφαλιστική επιχείρηση. Και τούτο γιατί η εισ. έκθ. αναφέρει την ασφάλιση που διενεργεί ο ενυπόθηκος δανειστής ως «ασφάλιση ξένου συμφέροντος», δηλαδή του πλοιοκτήτη. Άρα, επειδή το αντικείμενο της ασφάλισης είναι το σώμα του πλοίου, το σε στενή έννοια ασφαλιστικό συμφέρον το έχει ο πλοιοκτήτης, με συνέπεια η ασφάλιση που διενεργεί ο ενυπόθηκος δανειστής να είναι ασφάλιση για λογαριασμό του πλοιοκτήτη. Το ορθό αυτό συμπέρασμα, στο οποίο οδηγεί η εισ. έκθ., δεν αρκεί όμως για να ξεπεραστεί η ελλιπής αυτή διάταξη του πρ. ΚΙΝΔ που επαναλαμβάνει ο νέος ΚΙΝΔ. Τούτο γιατί, αφού πρόκειται για ασφάλιση σώματος πλοίου με ασφαλισμένο τον οφειλέτη/πλοιοκτήτη και λήπτη τον ενυπόθηκο δανειστή, στην περίπτωση που το δάνειο είναι π.χ. ύψους 20 εκ. ευρώ και δικαιούται ο δανειστής να ασφαλίσει το πλοίο του πλοιοκτήτη/οφειλέτη μέχρι την αξία αυτού + 30% = 26 εκ. ευρώ, τότε, αν το πλοίο έχει αξία 52 εκ. ευρώ, θα υπάρχει υπασφάλιση κατά 50%. Έτσι, για μία ζημιά της τάξης π.χ. των 10 εκ. ευρώ, η ασφαλιστική επιχείρηση θα οφείλει στον δανειστή –που θα έχει ανεξόφλητο το δάνειο– ασφαλισμα ίσο με το 50% της ζημιάς, ήτοι 5 εκ. ευρώ. Αν πάλι το

¹⁶ Δεδομένου ότι οι θαλάσσιοι πολεμικοί κίνδυνοι ασφαρίζονται συνήθως σε αλληλασφαλιστικές ενώσεις, ο δανειστής θα μπορέσει μόνο να επιβάλει στον πλοιοκτήτη με συμβατική ρύθμιση την σύμπραξη στην διενέργεια της ασφάλισης αυτής, ως όρο χορήγησης του ενυπόθηκου δανείου.

¹⁷ Βλ. αναλυτικά *Ι. Ρόκας*, Δίκαιο Ιδιωτικής Ασφάλισης, μέρος α', Το Συμβατικό ασφαλιστικό δίκαιο, 13^η έκδ. 2021, αριθ. περιθ. III 19, III 21.

¹⁸ *Ι. Ρόκας*, όπ.π., αριθ. περιθ. III 20, όπου υπογραμμίζεται ότι η οικονομική σχέση που συνδέει το πρόσωπο με το πράγμα, δεν πρέπει να οδηγεί στο ότι αυτή η σχέση καθορίζει και το είδος της ασφάλισης που θα συναφθεί.

ύψος του δανείου είναι 40 εκ. ευρώ και δικαιούται ο δανειστής να ασφαλίσει το πλοίο του πλοιοκτήτη/οφειλέτη μέχρι την αξία αυτού + 30%= 52 εκ. ευρώ, τότε, αν το πλοίο έχει αξία 26 εκ ευρώ, θα υπάρξει υπερασφάλιση κατά 26 εκ. ευρώ και, σε περίπτωση ολικής ζημιάς, η ασφαλιστική επιχείρηση θα οφείλει στον δανειστή –που θα έχει ανεξόφλητο το δάνειο– όχι όλο το ύψος της ζημιάς, αλλά περιορισμένο κατά 26 εκ. ευρώ¹⁹.

Μόνο αυτός που θα υποστεί το κόστος αποκατάστασης των βλαβών του πλοίου μπορεί να είναι ο ασφαλισμένος κατά ζημιών σώματος πλοίου. Ο ενυπόθηκος δανειστής είναι φορέας του ασφαλιστικού συμφέροντος που συνίσταται στην χρηματική απώλεια την οποία μπορεί να επιφέρει η μείωση της αξίας ή η απώλεια του πλοίου και εννοείται αυτός μπορεί να συνάψει ασφάλιση κατά του κίνδυνου αυτού ή κατά του πιστωτικού κινδύνου. Ο ενυπόθηκος δανειστής δεν μπορεί να συνάψει ασφάλιση κατά του κινδύνου σώματος πλοίου για ίδιο λογαριασμό, παρά μόνο για λογαριασμό του πλοιοκτήτη/ οφειλέτη, οπότε **θα συμβληθεί ως λήπτης της ασφάλισης σε ασφάλιση του πλοίου για λογαριασμό του κυρίου** (πλοιοκτήτη, εφοπλιστή, ενυπόθηκου οφειλέτη του) και μάλιστα μέχρι 30% πλέον του ύψους του δανείου (πίστωσης)²⁰, εφόσον με το επιπλέον αυτό ποσοστό δεν προκύπτει υπέρβαση της αξίας του πλοίου²¹. Η δυνατότητα να ασφαρίζεται ο ενυπόθηκος δανειστής για 30% επιπλέον δεν εισάγει εξαίρεση από την απαγόρευση της υπερασφάλισης, αλλά σκοπό έχει να καλύψει τις συνήθεις διακυμάνσεις της αξίας του πλοίου κατά τη διάρκεια της ασφάλισης, καθώς και τα έξοδα ή και τόκους, ανάλογα με τις προβλέψεις του δανείου. Συνεπώς, εφόσον δεν είχε προηγηθεί συμπεφωνημένη αποτίμηση, ο ασφαλισμένος ενυπόθηκος δανειστής θα λάβει ασφάλισμα σύμφωνα στην βάση της αξίας που είχε το πλοίο αμέσως πριν το συμβάν. Έτσι, αν λ.χ. η αξία που είχε το πλοίο όταν χάθηκε ήταν 150 ενώ η αξία που είχε κατά την έναρξη της σύμβασης ήταν 100 και είχε ασφαλίσει το πλοίο ο ενυπόθηκος δανειστής προς 130 (100+30%), θα εισπράξει (ο ενυπόθηκος) λιγότερο ασφάλισμα (χωρίς την προσάυξη του 30%), έστω και αν το δάνειο (πίστωση) που εξασφάλιζε η υποθήκη ήταν υψηλότερο.

¹⁹ Είναι, λοιπόν, προφανές ότι οι συναλλαγές δεν μπορούν βασισθούν στην διάταξη που προσδιορίζει την ασφαλιστική αξία, όχι από την αξία του πλοίου, αλλά από το ύψος του δανείου που εξασφαλίζει η υποθήκη, χωρίς ειδική διαμόρφωση της συμβατικής σχέσης, στο πλαίσιο της ελευθερίας των συμβάσεων.

²⁰ Άρθ. 18 ν.δ. 3899/58 για την προτιμώμενη υποθήκη επί πλοίων. Βλ. επίσης Γ. Θεοχαρίδη, Η ασφάλιση του συμφέροντος ενυπόθηκου δανειστή πλοίου, Πρακτικά 6ου Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτικού Δικαίου ΔΣΠ 2008, σελ. 245 επ. Για το ότι ο ενυπόθηκος δανειστής (συμπεριλαμβανομένου και του προνομίου) δεν έχει προνόμιο επί των ασφαλιστρών, βλ. Ι. Ρόκας, ό.π., αριθ. περιθ. ΙΙ 391.

²¹ ΟΛΑΠ 6/90, ΕΕμπΔ 42, 76.