

**ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ  
ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ  
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ & ΕΛΕΓΚΤΙΚΗΣ**

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΘΕΜΑ:  
ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ**



**ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ  
ΓΙΑΝΝΑΚΕΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ**

**ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ  
ΚΩΣΤΑΛΑ ΕΛΕΝΗ**

**ΚΑΛΑΜΑΤΑ 2006**

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

	Σελ.
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	1
ΠΡΟΛΟΓΟΣ	4
1.1 ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ.....	6
1.1.1 Ασφαλίσεις ζωής.....	6
1.1.2 Ασφαλίσεις προσώπων.....	6
1.1.3 Ασφαλίσεις περιουσίας.....	7
1.1.4 Ασφαλίσεις θαλάσσιων κινδύνων, αέρος & μεταφορών.....	8
1.1.5 Ασφαλίσεις ευθύνης.....	8
1.2 Κατηγοριοποίηση φουσκωτών σκαφών	9
1.3 Η Ασφαλιστική αγορά του κλάδου σε αριθμούς.....	13
1.3.1 Υπολογίσιμη δύναμη στην ασφαλιστική αγορά.....	13
1.3.2 Κατηγορίες ασφαλισμένων σκαφών.....	14
1.3.3 Αριθμός εκδοθέντων συμβολαίων.....	14
1.3.4 Ζημιές.....	14
1.3.5 Βελτιωμένα τα μεγέθη του κλάδου μεταξύ 2002 και 2001.....	15
1.3.6 Ποσοστό ασφαλιστρών επί του ΑΕΠ Σκάφη ασφαλισμένα μόνο για Αστική Ευθύνη.....	16
1.4 Προγράμματα κυριότερων εταιρειών.....	18

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

2.1 Ιστορική Εξέλιξη της θαλάσσιας ασφάλισης.....	25
2.2 Βασικός Νόμος Ασφάλισης σκαφών αναψυχής 2743\99.....	28

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

3.1 Υποχρεωτικότητα Ασφάλισης.....	31
3.2 Αστική Ευθύνη θαλάσσιων σκαφών.....	33
3.3 Διαδικασία – Προϋποθέσεις ασφάλισης.....	33
3.4 Όρια υποχρεωτικής κάλυψης.....	35
3.5 Καλυπτόμενα σκάφη.....	36
3.6 Εξαιρέσεις της ασφαλιστικής κάλυψης.....	36
3.7 Κατηγορίες σκαφών που εμπίπτουν στο Νόμο περί υποχρεωτικής ασφάλισης.....	37
3.8 Παράγοντες που επηρεάζουν το κόστος ασφάλισης.....	38
3.9 Τιμολόγιο αστικής ευθύνης σκαφών.....	40
3.10 Συμπληρωματικά στοιχεία για την ασφάλιση αστικής ευθύνης σκαφών.....	41
3.11 Έκπτωση μη ζημιάς (Σύστημα No Claim Bonus).....	41
3.12 Ζημιές – Αποζημιώσεις – Εξαιρέσεις.....	41
3.13 Διαδικασία αποζημίωσης.....	42

3.14	Σε ποιες περιπτώσεις ο ασφαλισμένος δεν αποζημιώνεται.....	42
------	--	----

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

4.1	Προαιρετικές καλύψεις σκαφών αναψυχής	44
4.2	Αίτηση ασφάλισης: Το Α και το Ω στην ασφάλιση σκαφών αναψυχής.....	46
4.3	Σωστή συντήρηση της μηχανής του σκάφους για ασφαλείς θαλάσσιες διαδρομές.....	47

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

5.1	Η Πορεία του κλάδου από την υποχρεωτικότητα του Ν 2743/99 μέχρι σήμερα.....	48
5.2	Στατιστικά Στοιχεία.....	50
5.2.1	Στατιστικά Στοιχεία σκαφών Αναψυχής έτους 2002.....	50
5.2.2	Τα Μεγέθη του κλάδου.....	51
5.2.3	Ποσοστά – Δείκτες.....	53
5.2.4	Ασφαλιζόμενη Αξία.....	55
5.2.5	Ποσοστό ζημιάς (Loss Ratio).....	56
5.2.6	Ανάλυση ζημιών ανά αιτία.....	56
	Γράφημα 1.....	58
	Γράφημα 2.....	59
	Γράφημα 3.....	60
	Γράφημα 4.....	61
	Γράφημα 5.....	62

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

### ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΓΝΩΣΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

#### Α. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ INTERAMERICAN

6.1	INTERAMERICAN.....	63
6.1.1	Πρόγραμμα «ΣΥΜΠΛΕΥΣΗ».....	66
6.1.2	Χαρακτηριστικά «ΣΥΜΠΛΕΥΣΗΣ».....	67
6.1.3	Τιμολόγιο Αστικής Ευθύνης.....	67
6.1.4	Πλεονεκτήματα έναντι ανταγωνισμού.....	68

#### Β. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΑΙΓΑΙΟΝ

6.2	ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ.....	69
6.2.1	Τιμολόγιο Αστικής Ευθύνης σκαφών αναψυχής Ιδιωτ. Χρήσης....	70
6.2.2	Τιμολόγιο Αστ. Ευθύνης Τουριστικών / περιηγητικών πλοίων.....	72
6.2.3	Τιμολόγιο Νομικής Προστασίας σκαφών αναψυχής Ιδιωτικής και Επαγγελματικής χρήσεως.....	72

	<b>Γ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ</b>	
6.3	<b>ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ.....</b>	<b>73</b>
6.3.1	Τιμολόγηση κινδύνου.....	73
6.3.2	Ομαδική έκπτωση για σκάφη ίδιου ιδιοκτήτη / Ομίλων /Συλλόγων	75
6.3.3	Εξαιρέσεις.....	75
6.3.4	Παρατηρήσεις για τον υπολογισμό των ασφαλίσεων.....	75
	<b>Δ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ GENERAL UNION</b>	
6.4	<b>GENERAL UNION.....</b>	<b>77</b>
6.4.1	Τιμολόγιο Αστικής Ευθύνης έναντι Τρίτων Μηχανοκίνητων ή μη θαλάσσιων μέσων.....	78
6.5	Σύγκριση και Συμπεράσματα μεταξύ αυτών των εταιρειών.....	81





## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η γοητεία του υγρού στοιχείου αποτελεί χιλιάδες χρόνια τώρα πρόκληση για τους Έλληνες. Οι γεωγραφικές και περιβαλλοντικές συνθήκες της χώρας μας ευνοούν ιδιαίτερα την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, με αποτέλεσμα κάθε χρόνο ένας ολοένα και μεγαλύτερος αριθμός Ελλήνων να επενδύει στην αγορά ενός σκάφους αναψυχής, κάθε τύπου και κατηγορίας, από τη βάρκα με την εξωλέμβια των δύο ίππων έως τα μεγαλύτερα μηχανοκίνητα γιοτ επαγγελματικού ή ερασιτεχνικού χαρακτήρα. Λαός θαλασσινός, έχουμε συνδέσει τη θάλασσα όχι μόνο με την οικονομική μας ευμάρεια, αλλά και με την αναψυχή. Τα τελευταία χρόνια λοιπόν η αγορά των σκαφών αναψυχής εμφανίζει ανοδική πορεία, ενώ νέα ώθηση στις πωλήσεις των σκαφών αυτών συντέλεσε η κατάργηση του τεκμηρίου για τα σκάφη των 10 μέτρων, που ισχύει από το 2003.

Η αγορά του κατάλληλου σκάφους είναι το πρώτο βήμα για τη θαλάσσια αναψυχή μας. Το δεύτερο βήμα, για ταξίδια χωρίς φουρτούνες, είναι η ολοκληρωμένη ασφαλιστική του κάλυψη.

Πολλά σκάφη αναψυχής, όμως παραμένουν σήμερα ανασφάλιστα, δημιουργώντας προβλήματα τόσο στους ιδιοκτήτες τους όσο και σε τρίτους. Παράγοντες της αγοράς αποδίδουν το γεγονός στην έλλειψη ασφαλιστικής συνείδησης των πολιτών, σε σχέση με αυτή των πολιτών των άλλων Ευρωπαϊκών χωρών. Η ευαισθητοποίηση των πολιτών αποτελεί πρωταρχικό μέλημα της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδας. Στόχος της Ένωσης είναι η Ασφάλιση των πολιτών με δική τους πρωτοβουλία, αναγνωρίζοντας την αξία του θεσμού και όχι πειθαναγκαστικά λόγω της υποχρεωτικότητας του νόμου.

Ο κλάδος της ασφάλισης σκαφών αναψυχής έχει όμως να αντιμετωπίσει και άλλα προβλήματα. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνεται η ανυπαρξία βάσης δεδομένων και η έλλειψη της κατάλληλης υποδομής (μαρίνες κ.τ.λ), η οποία να πληροί ορισμένες βασικές προϋποθέσεις.

Η θεσμοθέτηση της υποχρεωτικότητας της ασφάλισης αστικής ευθύνης, συνέβαλε στην αύξηση του αριθμού των ασφαλισμένων σκαφών, αλλά παρ' όλα αυτά, ακόμα και σήμερα μόνο ένα στα τρία περίπου σκάφη αναψυχής είναι ασφαλισμένο.

Παρά το γεγονός ότι ο κλάδος των σκαφών αναψυχής θεωρείται ανεπτυγμένος, το νομικό καθεστώς που διέπει την ιδιοκτησία και τη χρήση των σκαφών αυτών σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να χαρακτηριστεί επαρκές. Εξελίσσεται, βέβαια, συνεχώς με βάση και τις κοινοτικές οδηγίες, απαιτείται όμως μακρύς δρόμος μέχρι να αγγίξει τα επίπεδα χωρών όπως η Αγγλία κ.τ.λ.

Η επιλογή ενός προγράμματος ασφάλισης απαιτεί διερεύνηση. Ουσιαστικής σημασίας είναι η συμβολή ενός εξειδικευμένου μεσίτη ναυτασφαλίσεων, οι παρατηρήσεις του οποίου θα μας αποτρέψουν από λάθη τόσο στην επιλογή της ασφάλισης όσο και στη διεκδίκηση της αποζημίωσης. Το Α και το Ω της ασφάλισης του σκάφους είναι η σωστή συμπλήρωση της αίτησης ασφάλισης. Απαιτεί μέγιστη σαφήνεια και απόλυτη ειλικρίνεια.

Οι ασφαλιστικές εταιρείες διαθέτουν ολοκληρωμένα προγράμματα και οι εξειδικευμένοι μεσίτες ασφαλείων θα μας διευκολύνουν στην επιλογή του ασφαλιστικού προγράμματος και της αποζημίωσης. Το θέμα της προσωπικής μας μέριμνας για την αξιοπλοία του σκάφους μας είναι προαπαιτούμενο για την καλή επ' αμοτέρω σχέση μας με κάθε ασφαλιστική εταιρεία.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

### 1.1 ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ

Οι ασφαλιστικές εταιρείες καλύπτουν διάφορους κλάδους ασφαλίσεων. Τα κυριότερα είδη ασφαλειών είναι τα εξής:

#### 1.1.1. Ασφαλίσεις ζωής.



Το σχέδιο ασφαλίσεων ζωής, περιλαμβάνει ορισμένες κατηγορίες.

α) Ασφαλίσεις πρόσκαιρης διάρκειας. Αυτές προβλέπουν πληρωμή του ασφαλισμένου ποσού μόνο σε περίπτωση θανάτου του ασφαλισμένου που συμβαίνει στη διάρκεια της ασφάλισης.

β) Ισόβιες ασφαλίσεις. Σ' αυτήν την περίπτωση το ασφαλισμένο ποσό πληρώνεται κατά το θάνατο του ασφαλισμένου οποτεδήποτε και αν αυτός επέλθει. Τα ασφάλιστρα είναι πιο υψηλά από τις ασφαλίσεις πρόσκαιρης διάρκειας και συνδυάζουν την ασφαλιστική κάλυψη και την αποταμίευση.

γ) Μικτές ασφαλίσεις και επενδυτικά σχέδια. Η μικτή ασφάλεια προνοεί πληρωμή του ασφαλισμένου ποσού σε περίπτωση θανάτου του ασφαλισμένου κατά τη λήξη. Γίνεται για περίοδο 10 ετών και πάνω και συνδυάζει όπως και η ισόβια ασφάλιση την ασφαλιστική προστασία και την αποταμίευση.

δ) Πρόσθετα ωφελήματα. Τα ωφελήματα αυτά περιλαμβάνονται σε ένα βασικό συμβόλαιο, με κύριο στόχο την επέκταση της κάλυψης που αυτό προσφέρει. Τα κυριότερα είναι η πρόσθετη ασφάλιση ζωής, ωφελήματα θανάτου από ατύχημα, ωφέλημα απαλλαγής από την πληρωμή ασφαλίσεων, ωφέλημα μόνιμης ανικανότητας, οικογενειακής προστασίας και μόνιμης ανικανότητας από ατύχημα.

ε) Σχέδια συνταξιοδότησης. Η αγορά για σχέδια συνταξιοδότησης περιλαμβάνει σχέδιο συνταξιοδότησης με άμεση πληρωμή ασφαλίσεων και με αναβολή στην πληρωμή ωφελημάτων.

#### 1.1.2 Ασφαλίσεις προσώπων

Οι ασφαλίσεις προσώπων συμπεριλαμβάνουν:

α) ασφαλίσεις προσωπικών ατυχημάτων. Προσφέρει ωφελήματα από θάνατο, μόνιμη ανικανότητα, προσωρινή ανικανότητα και ιατρικά έξοδα που προκαλούνται από τυχαίο τραυματισμό ή ακόμη και από ασθένεια.

β) Ασφάλιση ασθενειών. Τα ωφελήματα που προσφέρονται συνήθως είναι εβδομαδιαία ποσά για την περίοδο που ο ασφαλισμένος απέχει από την εργασία του καθώς επίσης και ιατρικά έξοδα.

γ) Ασφάλιση ιατρικών εξόδων. Προσφέρει έξοδα για γιατρούς και άλλα έξοδα στα οποία υποβάλλεται ο ασφαλισμένος λόγω ατυχήματος ή ασθένειας.

δ) Ασφάλιση ταξιδιού. Μπορεί να είναι ατομικό είτε ομαδικό και καλύπτει τον ασφαλισμένο για διαφόρους κινδύνους που συνεπάγεται ένα ταξίδι.

### 1.1.3 Ασφαλίσεις περιουσίας



Οι ασφαλίσεις περιουσίας περιέχουν:

α) Ασφάλιση πυρός. Δεν υπάρχει ομοιόμορφο συμβόλαιο που να χρησιμοποιείται από όλες τις ασφαλιστικές εταιρείες. Οι πιο πολλές χρησιμοποιούν το λεκτικό που εισηγείται το Association of British Insurers.

Καλύπτονται ζημιές που προκαλούνται από πυρκαγιά, κεραυνό, έκρηξη. Είναι δυνατό η κάλυψη που προσφέρεται από το βασικό συμβόλαιο να επεκταθεί για να καλύψει και άλλους κινδύνους τους καλούμενους <<ειδικούς κινδύνους>>. Ορισμένοι από αυτούς είναι αυτόματη ανάφλεξη, καταιγίδα, θύελλα, πλημμύρα και σπάσιμο ή υπερχύλισμα δεξαμενών νερού, συσκευών ή σωλήνων, χαλαζοθύελλα, σεισμός και υποχθόνιο πυρ, καθίζηση και υποχώρηση του εδάφους, αεροσκάφη ή άλλα ιπτάμενα μηχανήματα ή αντικείμενα που πέφτουν από αυτά, πρόσκρουση αυτοκινήτου.

β) Ασφάλιση κλοπής. Καλύπτει διάρρηξη, ή χρησιμοποίηση βίας για είσοδο στο κτίριο που βρίσκονται τα ασφαλισμένα αντικείμενα.

γ) Περιεκτική ασφάλιση ιδιωτικών. Ασφάλιση κτιρίων που προσφέρεται σε ιδιοκτήτες κατοικιών και ασφάλιση του περιεχομένου των κατοικιών.

δ) Ασφάλιση όλων των κινδύνων. Προσφέρεται για πολύτιμα αντικείμενα όπως γούνες, πίνακες ζωγραφικής κ.τ.λ.

ε) Ασφάλιση γυαλιών. Καλύπτει ασφαλισμένα γυαλικά που μπορεί να σπάσουν από οποιαδήποτε αιτία.

στ) Ασφάλιση ηλεκτρονικών συσκευών Insurance. Προσφέρεται για ηλεκτρονικές εγκαταστάσεις επεξεργασίας δεδομένων, ηλεκτρικές συσκευές και συσκευές ακτινοβολίας για ιατρική χρήση, συστήματα επικοινωνιών και διάφορα άλλα συστήματα όπως είναι τηλεοπτικές εγκαταστάσεις για βιομηχανικούς σκοπούς, εγκαταστάσεις στούντιο για φιλμ και τηλεόραση, αναλυτές, ηλεκτρονικά μικροσκόπια και άλλες συσκευές.

ζ) Ασφάλιση όλων των κινδύνων ανέγερσης. Προσφέρει ικανοποιητική προστασία έναντι όλων των κινδύνων εργοταξίου και εργοστασίου καθώς επίσης και μεταλλικές κατασκευές οποιασδήποτε μορφής.

η) Ασφάλιση εργολάβων όλων των κινδύνων. Προσφέρει προστασία σε σχέση με το συμβόλαιο εργολαβίας

θ) Ασφάλιση μηχανημάτων. Προσφέρει στη βιομηχανία κάλυψη για δαπανηρές εγκαταστάσεις, μηχανήματα και μηχανικό εξοπλισμό.

ι) Ασφάλιση αλλοίωσης εμπορευμάτων. Για εμπορεύματα που είναι αποθηκευμένα σε ψυκτικούς χώρους, λόγω μηχανικής βλάβης των ψυκτικών μηχανημάτων.



#### 1.1.4 Ασφαλίσεις θαλάσσιων κινδύνων, αέρος και μεταφορών.

Στην ασφάλιση θαλασσίων κινδύνων λαμβάνεται υπόψη η συσκευασία των εμπορευμάτων, το είδος των εμπορευμάτων, ο τρόπος μεταφοράς και η ηλικία του πλοίου, αν η μεταφορά γίνεται με πλοίο, αν υπάρχει μεταφόρτωση και τυχόν προηγούμενες απαιτήσεις. Για τον καθορισμό ασφαλιστρού δεν υπάρχει τιμολόγιο. Είδη ασφαλίσεων:

α) Ασφάλιση σκαφών αναψυχής. Ο όρος <<σκάφη αναψυχής>> περιλαμβάνει μια μεγάλη ποικιλία σκαφών τόσο από πλευράς αξίας όσο και από πλευράς χρήσης. Αυτές οι διαφορές φαίνονται στα διάφορα είδη συμβολαίων που προσφέρονται.

β) Ασφάλιση μεταφερόμενων εμπορευμάτων. Προσφέρονται δύο είδη κάλυψης. Ο πρώτος είναι σε σχέση με μεταφερόμενα εμπορεύματα και ο δεύτερος για εμπορεύματα που αποστέλλονται με χερσαίες μεταφορές ή ταχυδρομικώς.

γ) Άλλες ασφαλίσεις θαλάσσιων κινδύνων. Υπάρχουν πολλά είδη τέτοιων ασφαλίσεων που αποτελούν ένα σημαντικό μέρος της διεθνούς ασφαλιστικής αγοράς. Τέτοια είδη είναι η ασφάλιση σωμάτων, πλοίων, η ασφάλιση απώλειας χρήσης και άλλα.

#### 1.1.5 Ασφαλίσεις ευθύνης

α) Ασφάλιση ευθύνης εργοδότη.

β) Ασφάλιση αστικής ευθύνης.

γ) Ασφάλιση ευθύνης προϊόντων.



## 1.2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΦΟΥΣΚΩΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

Τα φουσκωτά παρουσιάζουν στατιστικά, στη χώρα μας, πολύ μεγάλη ζήτηση επιλογή αναμενόμενη αφού αποτελούν μια λύση με λογικό κόστος χωρίς να υστερούν στην ποιότητα και τη λειτουργικότητα, ενώ παράλληλα είναι πολύ πρακτικά και ασφαλή.

Τα φουσκωτά σκάφη διαθέτουν μια ευρεία γκάμα που μπορεί να καλύψει ανάγκες από αναψυχή μέχρι επαγγελματική χρήση. Ανάλογα με τη χρήση του αλλά και τις απαιτήσεις του υποψήφιου αγοραστή, μπορεί να πραγματοποιηθεί ένας καταρχήν τρόπος προσέγγισης με την βοήθεια κατηγοριοποίησης των σκαφών.

**Στην πρώτη κατηγορία** συμπεριλαμβάνονται τα φουσκωτά σκάφη που προορίζονται για βοηθητική χρήση εξυπηρετώντας τις ανάγκες των σκαφών αναψυχής-ιστιοπλοϊκών και μηχανοκίνητων. Το μήκος τους ξεκινάει από τα 2 μέτρα όταν εξυπηρετούν για παράδειγμα τις ανάγκες ενός ιστιοπλοϊκού σκάφους και καταλήγει στα 6 ή και παραπάνω εάν είναι βοηθητικό σκάφος σε θαλαμηγό. Ως μέσο πρόωσης χρησιμοποιούνται εξωλέμβιες μηχανές ή μηχανές αντενέργειας (υδροτζέτ).

**Στην δεύτερη κατηγορία** κατατάσσονται τα σκάφη που προορίζονται για το αγοραστικό κοινό που έρχεται για πρώτη φορά σε επαφή με το υγρό στοιχείο και με δυνατότητες μικρών παράκτιων ταξιδιών. Στην προκειμένη περίπτωση το σκάφος πρέπει να είναι ευκολόχρηστο και να μπορεί να μεταφερθεί και φυλαχτεί εύκολα και γρήγορα. Τα σκάφη αυτής της κατηγορίας έχουν μήκος συνήθως από **3 έως 3.80 μέτρα** ενώ ως μέσο πρόωσης χρησιμοποιούνται εξωλέμβιες μηχανές μικρής ισχύος.

**Στην τρίτη κατηγορία** ανήκουν τα σκάφη των οποίων ο ιδιοκτήτης έχει-κατά 90%-περάσει από τη δεύτερη κατηγορία κι έχει αυξημένες απαιτήσεις σχετικά με τη διάνυση μεγαλύτερων αποστάσεων στη μεταφορά περισσότερων ατόμων καθώς και την πραγματοποίηση θαλάσσιων χόμπι όπως για παράδειγμα σκι, ψαροντούφεκο, ψάρεμα. Το μήκος των σκαφών αυτών κυμαίνεται συνήθως από τα **3.80 έως τα 5 μέτρα** ενώ απαιτούνται μεγαλύτερες ιπποδυνάμεις κινητήρων.

**Στην τέταρτη κατηγορία**, κατατάσσονται τα σκάφη των οποίων οι ιδιοκτήτες είναι ιδιαίτερα απαιτητικοί τόσο από άποψη χρήσης-όπως για παράδειγμα μεγάλα μακρινά ταξίδια – όσο και από άποψη εξοπλισμού του σκάφους.

Το μήκος τους κυμαίνεται από **5 μέτρα και πάνω**, ενώ για την πρόωσή τους μπορούν να χρησιμοποιηθούν εξωλέμβιοι κινητήρες μεγάλης ισχύος ή εσωεξωλέμβιοι κινητήρες.

Τέλος στην **πέμπτη κατηγορία** διατίθενται σκάφη που αποτελούν ειδικές εκδόσεις σκαφών αναψυχής και επαγγελματικής χρήσης και μπορεί να χρησιμοποιηθεί οποιοσδήποτε τύπος κινητήρα (εξωλέμβιος, εσωεξωλέμβιος, εσωλέμβιος). Τα σκάφη αυτά πολλές φορές διαθέτουν και υπερκατασκευή.

Με βάση τις παραπάνω κατηγορίες ο υποψήφιος αγοραστής μπορεί να επιλέξει αυτή που αρμόζει στις απαιτήσεις του ούτως ώστε να πραγματοποιήσει την ιδανική επιλογή.



1η κατηγορία Βοηθητικό  
φουσκωτό Yam 260



1η κατηγορία,  
Βοηθητικής χρήσης  
φουσκωτό Valiant



1η κατηγορία. Φουσκωτό  
θαλαμηγού Novurania



2η κατηγορία. Συμβατικό  
Yam 400 S με μήκος  
3.99 μέτρα



2η κατηγορία. Φουσκωτό  
ιστιοπλοϊκό!



2η κατηγορία. Φουσκωτό  
συμβατικό Quicksilver



2η κατηγορία. Φουσκωτό  
Quicksilver airdeck 2.70  
μέτρα



3η κατηγορία. Ανθεκτικό  
συμβατικό Quicksilver  
μήκους 4.30 μέτρων



3η κατηγορία. Φουσκωτό  
Routeway





3η κατηγορία. Φουσκωτό σκάφος Valiant 4 μέτρων



4η κατηγορία. Φουσκωτό Scorpio 9.5 μέτρων με δύο εξωλέμβιες



4η κατηγορία. Φουσκωτό Scorpio 10 μέτρων



4η κατηγορία. Φουσκωτό Valiant 620 cruiser



4η κατηγορία. Φουσκωτό σκάφος Sacs 5.30



4η κατηγορία. Φουσκωτό σκάφος Zodiac Medline



5η κατηγορία. Ειδικό σκάφος για την αστυνομία



5η κατηγορία. Ειδικό σκάφος για τον στρατό



5η κατηγορία. Φουσκωτό Oceanic ειδικών προδιαγραφών για ανώνες





5η κατηγορία. Φουσκωτό  
Zodiac ειδικών  
προδιαγραφών



5η κατηγορία. Φουσκωτό  
Zodiac ειδικών  
προδιαγραφών στην  
Ανταρκτική



5η κατηγορία. Φουσκωτό  
ειδικών προδιαγραφών  
για το Ναυτικό



5η κατηγορία. Φουσκωτό  
με εσωλέμβια και  
υπερκατασκευή  
Marathon Ocean  
Dynamics



5η κατηγορία. Φουσκωτό  
σκάφος ειδικών  
προδιαγραφών Tohatsu



5η κατηγορία. Φουσκωτό  
της ακτοφυλακής

### 1.3 Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ

Η θεσμοθέτηση από την πολιτεία της υποχρεωτικής ασφάλισης σκαφών αναψυχής στον τομέα της αστικής ευθύνης, άνοιξε ένα νέο κεφάλαιο στην ασφαλιστική αγορά. Ο κλάδος της ασφάλισης σκαφών αναψυχής δεν υπήρχε (*terra incognita*) για την ασφαλιστική βιομηχανία, αλλά με την έναρξη ισχύος του νόμου 2743/1999 (από 14/01/2000) – που καθιστά υποχρεωτική την κάλυψη σκαφών αναψυχής για αστική ευθύνη - αποκαλύφθηκαν νέες δυνατότητες για τις εταιρείες και ένας τομέας αναπτυσσόμενος με υπολογίσιμη δυναμική.

Η ανάπτυξη του συγκεκριμένου κλάδου, υπό τις νέες συνθήκες, ξεκίνησε σταδιακά από το 2000, οπότε και άρχισε ουσιαστικά η εφαρμογή του νόμου. Οι ασφαλιστικές εταιρείες προσαρμόστηκαν στα νέα δεδομένα ταχύτατα, ενώ συνεχώς διευρύνεται η «πίπτα» της αγοράς. Μια σημαντική μερίδα Ελλήνων, επιλέγοντας έναν πιο ποιοτικό ή απλώς έναν εναλλακτικό τρόπο αναψυχής, έκανε την είσοδό της στην αγορά σκαφών αναψυχής, η οποία πλέον διαθέτει ιδιαίτερα δελεαστικά πακέτα πωλήσεων. Στην επιλογή αυτή συνέβαλε και η κατάργηση του τεκμηρίου στα σκάφη αναψυχής κάτω από 10 μέτρα, χωρίς πλήρωμα, από το 2003, μια ρύθμιση που αποσκοπεί στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, καθιστώντας τον πιο προσιτό στα μικρομεσαία και μεσαία στρώματα του πληθυσμού.

Εν τω μεταξύ, εκτός της υποχρεωτικής ασφάλισης της αστικής ευθύνης, μεγάλο μέρος των πελατών των ασφαλιστικών εταιρειών επιλέγει συγχρόνως και την ασφαλιστική κάλυψη του ίδιου του σκάφους, μέσα από συνολικά «πακέτα» που προσφέρονται σε ιδιαίτερα ανταγωνιστικές τιμές. Πρέπει, πάντως να σημειωθεί ότι η υποχρεωτική ασφάλιση των σκαφών αναψυχής για αστική ευθύνη φαίνεται ότι αποτελεί μια κατεξοχήν «ελληνική» ιδέα, καθώς στην Ευρωπαϊκή Ένωση δεν υφίσταται αντίστοιχος θεσμός. Ο νομοθέτης, προφανώς έλαβε υπόψη του μεταξύ άλλων, περισσότερο εθνικά χαρακτηριστικά, όπως η μη «καλλιεργημένη» συνείδηση για την ανάγκη της ασφάλισης αστικής ευθύνης έναντι τρίτων.

Από την πλευρά της η ασφαλιστική αγορά δεν επεδίωξε την υποχρεωτικότητα της κάλυψης αστικής ευθύνης για τα σκάφη αναψυχής. Αντίθετα, θεωρώντας ότι η επιβεβλημένη «αγορά» ενός τέτοιου προϊόντος δημιουργεί τουλάχιστον μια καχύποπτη διάθεση στον ασφαλιζόμενο απέναντι στις εταιρείες και το κράτος, είχε τοποθετηθεί υπέρ της ελεύθερης επιλογής.

#### 1.3.1 Υπολογίσιμη δύναμη στην ασφαλιστική αγορά<sup>1</sup>

Η ασφαλιστική βιομηχανία θεωρεί τον κλάδο της ασφάλισης σκαφών αναψυχής ιδιαίτερα ελπιδοφόρο, ο οποίος συνεχώς αναπτύσσεται έχοντας ακόμη να καλύψει ένα ευρύ πεδίο της αγοράς. Σύμφωνα με ανεπίσημα στοιχεία, το σύνολο των σκαφών σε όλη τη χώρα κυμαίνεται μεταξύ 65.000 και 70.000, όταν το 2002 ο αριθμός των ασφαλισμένων σκαφών έφτανε συνολικά (μηχανοκίνητα και ιστιοπλοϊκά) σε 17.164 (σχεδόν το ένα τέταρτο μιας εν δυνάμει αγοράς). Η δυναμική αυτή καταγράφεται και στα διαθέσιμα οικονομικά στοιχεία, καταδεικνύοντας, τουλάχιστον σε αυτή τη φάση, έναν

<sup>1</sup> Στοιχεία από περιοδικό *Nautica extra* τεύχος 2002

κλάδο κερδοφόρο. Σχεδόν το σύνολο της παραγωγής σε ότι αφορά την ασφάλιση σκαφών αναψυχής κατέχουν, σύμφωνα με εκτιμήσεις της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδας (ΕΑΕΕ), 19 εταιρείες μέλη της.

### 1.3.2. Κατηγορίες ασφαλισμένων σκαφών

Βάσει των στοιχείων της ΕΑΕΕ, από τα 17.164 ασφαλισμένα σκάφη, τα 15.114 (ποσοστό 88,06%) είναι μηχανοκίνητα, με συνολική ασφαλιζόμενη αξία 2,3 δις. € (89,64% της συνολικής ασφαλιζόμενης αξίας). Τα υπόλοιπα 2.050 σκάφη είναι ιστιοπλοϊκά (11,94% επί του συνόλου), με συνολική ασφαλιζόμενη αξία 270 εκατ. € (10,36% της συνολικής ασφαλιζόμενης αξίας). Επομένως η προσέγγιση της μέσης ασφαλιζόμενης αξίας υπολογίζεται σε 151.958,33 € για το σύνολο των σκαφών (154.697,66 € για τα μηχανοκίνητα και 131.762,16 για τα ιστιοπλοϊκά).

### 1.3.3 Αριθμός εκδοθέντων συμβολαίων

Το 2002 εκδόθηκαν 17.710 συμβόλαια ασφάλισης σκαφών αναψυχής, με αναλογούντα συνολικά ασφάλιστρα 9.643.128,70 €. Ο αριθμός συμβολαίων ανέρχεται το 2002 σε 15.617 για τα σκάφη προσωπικής αναψυχής (με συνολικά ασφάλιστρα 6.781.071,58 €), σε 751 για τα ενοικιαζόμενα σκάφη με πλήρωμα (με συνολικά ασφάλιστρα 1.376.683,54 €) και σε 1.342 (με συνολικά ασφάλιστρα 1.485.373,58 €) για τα ενοικιαζόμενα σκάφη χωρίς πλήρωμα.

Βάση των στοιχείων της Ένωσης, καθίσταται σαφές ότι τα σκάφη προσωπικής αναψυχής συγκεντρώνουν την πλειονότητα των μεγεθών που εξετάζονται: αποτελούν το 88,18% των συμβολαίων, το 70,32% των ασφαλίσεων και το 77,95% του πλήθους των αναγγελθεισών ζημιών, το 77,55% των πληρωθεισών αποζημιώσεων και το 67,75% των εκκρεμών αποζημιώσεων.

Αντίθετα, τα σκάφη για ενοικίαση με πλήρωμα αποτελούν ποσοστό 4,24% των συμβολαίων και συγκεντρώνουν 14,28% των ασφαλίσεων, ενώ τα σκάφη για ενοικίαση χωρίς πλήρωμα αποτελούν το 7,58% των συμβολαίων και συγκεντρώνουν το 15,4% των ασφαλίσεων.



### 1.3.4 Ζημιές

Το πλήθος των αναγγελθεισών ζημιών το 2002 έφτασε στις 721, οι πληρωθείσες αποζημιώσεις έφτασαν στο ύψος των 2151.179,76 €, ενώ οι εκκρεμείς ζημιές τέλους χρήσεως ανέρχονται σε 3.791.226,35 €. Τις περισσότερες ζημιές εμφανίζουν τα σκάφη προσωπικής αναψυχής (562 το 2002) και ακολουθούν τα ενοικιαζόμενα σκάφη χωρίς πλήρωμα (125) και τα ενοικιαζόμενα σκάφη με πλήρωμα (34). Το μέσο κόστος ζημιάς φτάνει σε 8.241,89 € για το σύνολο των σκαφών. Η κατηγορία σκαφών ενοικίασης με πλήρωμα παρουσιάζει το υψηλότερο μέσο κόστος πληρωθείσας ζημιάς

(23.056,18 €), ενώ η κατηγορία ενοικίασης σκαφών χωρίς πλήρωμα το χαμηλότερο (7.372,61 €), πλησίον της κατηγορίας σκαφών προσωπικής αναψυχής (7.539 €).

### 1.3.5 Βελτιωμένα τα μεγέθη του κλάδου μεταξύ 2002 και 2001

Μια σύγκριση των στοιχείων του κλάδου μεταξύ των ετών 2002 και 2001 καταδεικνύει τη θετική πορεία της αγοράς: για το σύνολο των σκαφών αναψυχής, ο αριθμός των συμβολαίων αυξήθηκε το 2002 κατά 3,97% έναντι του 2001, ο αριθμός των ζημιών μειώθηκε κατά 4,76%, τα συνολικά ασφάλιστρα αυξήθηκαν κατά 30,18%, οι πληρωθείσες ζημιές έμειναν σχεδόν στο ίδιο επίπεδο -0,17%- και οι εκκρεμείς ζημιές μειώθηκαν κατά 38,04%.

Το μέσο καθαρό ασφάλιστρο για το σύνολο των σκαφών φτάνει το 554,50 €. Χαμηλότερο ασφάλιστρο παρουσιάζει η κατηγορία σκαφών προσωπικής αναψυχής (434,21€), ενώ η κατηγορία ενοικίασης με πλήρωμα παρουσιάζει το υψηλότερο μέσο ασφάλιστρο (1.833,13 €) , ακολουθούμενη από την κατηγορία ενοικίασης χωρίς πλήρωμα (1.106,84 €). Το 2002 το συνολικό καθαρό ασφάλιστρο αυξήθηκε κατά 25,21% έναντι του 2001, ενώ αντίθετα το μέσο κόστος ζημιάς μειώθηκε το 2002 κατά 24,52% έναντι του 2001.

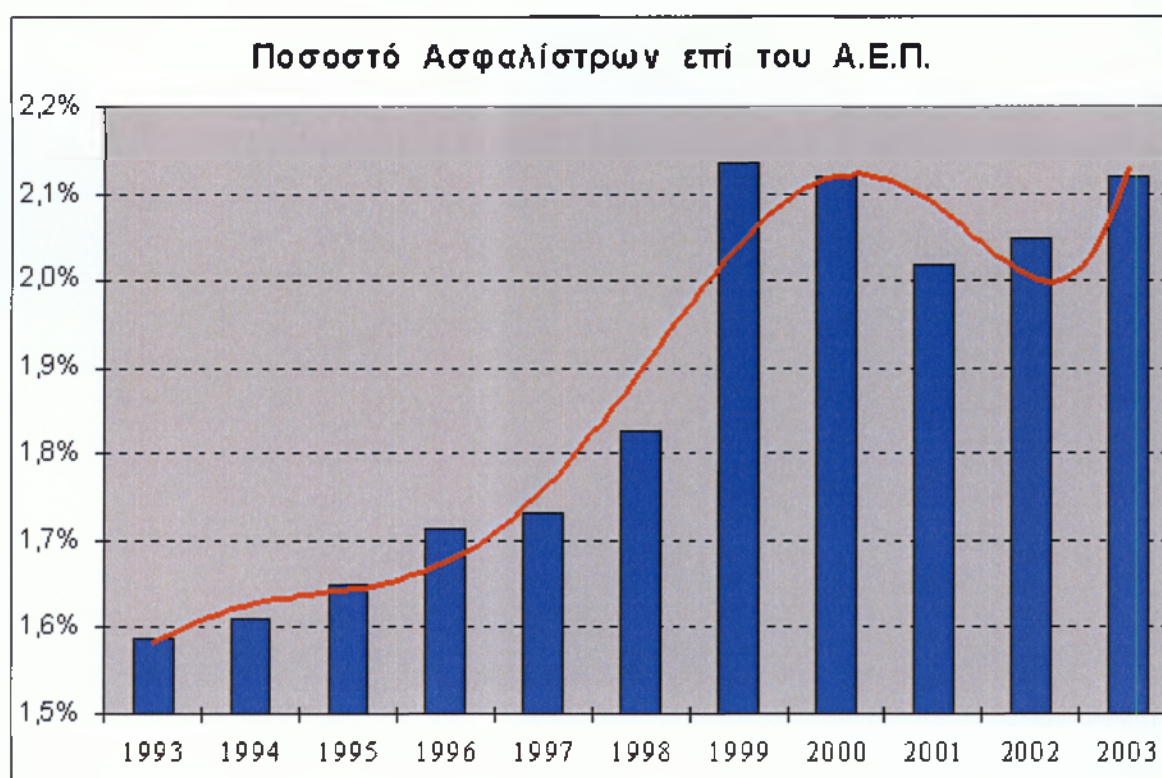




### 1.3.6 Ποσοστό Ασφαλίστρων επί του ΑΕΠ

#### Σκάφη ασφαλισμένα μόνο για αστική ευθύνη

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα στοιχεία της Ένωσης που αφορούν μόνο τον τομέα της αστικής ευθύνης των σκαφών αναψυχής για τα έτη 2000 και 2001. Στο συγκεκριμένο τομέα, το 2001 αυξήθηκε το πλήθος των συμβολαίων κατά 26,5% (13.893 συμβόλαια έναντι 10.984 το 2000), καθώς και τα ασφάλιστρα από πρωτοσφαλίσεις κατά 11,5% (621.950.934 δρχ. έναντι 558.052.321 το 2000), ενώ μειώθηκε το μέσο ασφάλιστρο κατά 11,9% (44.767 δρχ. το 2001 έναντι 50.806 δρχ. του 2000).



Η ιστορία της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος ανατρέχει στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα και συγκεκριμένα στο έτος 1907, όταν ιδρύθηκε για πρώτη φορά η «Ένωση των εν Ελλάδι εργαζομένων Εταιρειών ασφαλείας κατά του πυρός».

Στην Ένωση αυτή συμμετείχαν οι παρακάτω 14 ασφαλιστικές εταιρίες οι οποίες εργάζονταν την εποχή εκείνη στην Ελλάδα. Riunione Adriatica di Sicurtà, Allianz Versicherungs A.G., North British & Mercantile Insurance

Company Limited, Assicurazioni Generali de Trieste, Societe Anonyme d' Assurance Generales "La Nationale" (ΕΘΝΙΚΗ), Commercial Union Assurance Company Limited, Sun Fire Office, La Baloise, Royal Exhance Assurance, Rossia, Phenix Autrichien, Guardian Assurance Company Limited, Phenix Francais.

Το 1908 έγινε μέλος και η «Phoenix Assurance Co Ltd. Η Ένωση, λόγω διαφόρων νομικών δυσχερειών συστήθηκε σε Σωματείο το 1929 οπότε και συντάχθηκε και το καταστατικό της, το οποίο με τις διάφορες τροποποιήσεις ισχύει μέχρι σήμερα.

Η δράση της Ένωσης, ήδη από τη εποχή εκείνη, υπήρξε πολλαπλή. Εκπροσωπούσαν στο «Συμβούλιο Εποπτείας Ασφαλίσεων» και από το 1929 στο «Συμβούλιο Εμπορίου και Βιομηχανίας» που υποκατέστησε το προηγούμενο, με αντιπρόσωπο της που εξέφραζε τις γνώμες της Ένωσης στα ασφαλιστικά ζητήματα αρμοδιότητας του εν λόγω Συμβουλίου. Έγινε έτσι σύντομα ο κεντρικός ρυθμιστής της ασφαλιστικής κίνησης στην Ελλάδα. Στις δεκαετίες που ακολούθησαν, τόσο η εξέλιξη της ασφαλιστικής αγοράς, όσο και η ανάγκη προστασίας των συμφερόντων της ασφαλιστικής τάξης, οδήγησαν στη δημιουργία περισσότερων συλλογικών φορέων όπως: ο Σύνδεσμος των εν Ελλάδι εργαζομένων Θαλασσοασφαλιστικών Εταιριών, ο Σύνδεσμος Ασφαλιστών Ατυχημάτων, ο Σύνδεσμος Ασφαλειών Ζωής, η Ένωση Ασφαλιστών Ελλάδος, η Ένωση Ελληνικών Ασφαλιστικών Εταιριών, και η Ελληνική Ασφαλιστική Ομοσπονδία.

Τα παραπάνω σωματεία συγχωνεύονται με την Ένωση και την «εν Ελλάδι εργαζομένων Εταιριών Ασφαλείας κατά του πυρός» και το 1959 δημιουργείται το πρώτο ενιαίο συλλογικό όργανο της ασφαλιστικής τάξεως με την επωνυμία «Ένωσις των εν Ελλάδι Ασφαλιστικών Εταιριών».

Η Ένωσις του 1959 διασπάστηκε δύο φορές, με τη δημιουργία της «Ένωσης Ασφαλιστών Ελλάδος» και το Ελλάδος» και το 1982 της «Ένωσης Ελληνικών Ασφαλιστικών Εταιριών». Έτσι, μέχρι το 1987 λειτουργούσαν στην αγορά τρεις ασφαλιστικές ενώσεις. Το 1987 αποφασίζεται η προσχώρηση στην «Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών των εταιριών-μελών της Ένωσης Ασφαλιστών Ελλάδος» και η τελευταία μετατρέπεται σε «Ελληνικό Ινστιτούτο Ασφαλιστικών Σπουδών» (Ε.Ι.Α.Σ.).

Το Ε.Ι.Α.Σ. αποτελεί από τότε τον πρώτο συγκροτημένο και απόλυτα ειδικευμένο σε ασφαλιστικά θέματα εκπαιδευτικό οργανισμό της χώρας. Το 1992 αποφασίζεται η προσχώρηση και των εταιριών-μελών της Ένωσης Ελληνικών Ασφαλιστικών Εταιριών στην Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών η οποία αποκτά και τη σημερινή ονομασία της «Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος».

Ο στόχος είναι, μέσα από τους κόλπους της μιας και ενιαίας Ένωσης να συντονίζεται η δράση της ασφαλιστικής εργασίας στην ελληνική αγορά και να εκπονεείται το πρόγραμμα ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού του θεσμού της Ιδιωτικής Ασφάλισης.

## 1.4 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

### ➤ 1. ALLIANZ

#### ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ

Η ALLIANZ διαθέτει δύο προγράμματα για την ασφάλιση σκαφών αναψυχής: ασφάλιση ιδίων ζημιών και ασφάλιση αστικής ευθύνης, η οποία καλύπτει τα προβλεπόμενα από το νόμο 2347/1999.

Με το πρώτο πρόγραμμα καλύπτονται η ολική και μερική κλοπή του σκάφους, υλικές ζημιές από κακόβουλες πράξεις, πειρατεία, ηφαιστειακή έκρηξη, σεισμός, κεραυνός, εκβολή, πυρκαγιά, έκρηξη, κακοκαιρία, πρόσκρουση σε εγκαταστάσεις λιμένος ή οχημάτων επί του σκάφους, πρόσκρουση ή πτώση αεροσκάφους ή αντικειμένων από αυτό, φορτοεκφόρτωση εφοδίων/μηχανών, βύθιση ή ημιβύθιση του σκάφους, προσάραξη ή κατάκλιση του σκάφους, σύγκρουση με άλλο πλοίο ή πρόσκρουση, κρύφια ελαττώματα του σκάφους, αμέλεια οποιαδήποτε προσώπου, έξοδα ναυαγιαίρεσως ή απομάκρυνσης ναυαγίου και έξοδα επιθαλάσσιας αρωγής/ρυμούλκησης.

Συμπληρωματικά, με επασφάλιστρο μπορεί να δοθεί κάλυψη για: προσωπικά είδη, μηχανικές βλάβες, αστική ευθύνη από και προς τον ελκόμενο σκιέρ, trailer, μεταφορά του σκάφους, κινδύνους πολέμου, απεργιών, νομικά έξοδα απελευθερώσεως του σκάφους, συμμετοχή του σκάφους σε αγώνες, πτώση εξωλέμβιου στη θάλασσα, αξονικά συστήματα πρόωσης και πηδαλιουχίας.

### ➤ 2. GENERALI HELLAS A.E.A.Z

Ένα σκάφος αναψυχής σας προσφέρει ξεκούραση, ευχαρίστηση και την ευκαιρία να ξεφύγετε από τους καθημερινούς ρυθμούς. Για να απολαύσετε πραγματικά αυτά που θα σας προσφέρει πρέπει να είσαστε ήσυχοι και για την προστασία του σκάφους και των προσώπων που φιλοξενείτε σε αυτό.

Η Generali παρέχει τεχνική και ιατρική βοήθεια.

### ➤ 3. CGU HELLAS S.A

Με το πρόγραμμα ασφάλισης αστικής ευθύνης σκαφών αναψυχής, η εταιρεία καλύπτει τον ασφαλισμένο (ιδιοκτήτη/κάτοχο του σκάφους) για κάθε ποσό που θα υποχρεωθεί από το νόμο να καταβάλλει ως αποζημίωση σε τρίτους, λόγω σωματικής βλάβης ή υλικής ζημιάς σε περιουσιακά στοιχεία αυτών και για μόλυνση της θάλασσας που θα προκληθεί τυχόν από τη μετακίνηση και κυκλοφορία του σκάφους στο νερό.

Το εύρος της κάλυψης, καθώς και τα όρια ευθύνης αυτής είναι σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο νόμο του 1999, με τον οποίο θεσπίστηκε η υποχρεωτική ασφάλιση σκαφών αναψυχής.

Επιπλέον, και ανεξάρτητα από την ύπαρξη ευθύνης του ασφαλισμένου, το πρόγραμμα ασφάλισης της CGU Insurance παρέχει κάλυψη για ιατροφαρμακευτικά έξοδα επιβαινόντων του σκάφους σε περίπτωση τραυματισμού τους μέχρι 3.000 ευρώ. Το πρόγραμμα απευθύνεται σε ιδιοκτήτες σκαφών αναψυχής ταχύπλων ή μη.



**> 4. INTERNATIONAL HELLAS.  
ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ**

Η International Hellas μέλος του ομίλου International Life, προσφέρει υψηλού επιπέδου ασφαλιστικές καλύψεις και στους ιδιοκτήτες σκαφών αναψυχής, μέσα από τις εναλλακτικές λύσεις που προσφέρει το πρόγραμμα ασφάλισης σκαφών αναψυχής <<My Yacht>>, το οποίο ασφαλίζει μηχανοκίνητα ταχύπλοα, φουσκωτά, ιστιοπλοϊκά, jet skies, cruisers, mega yachts και προσφέρεται σε δύο εκδόσεις, basic και full:

- <<My Yacht basic >>: περιλαμβάνει την κάλυψη αστικής ευθύνης σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από το νόμο.

- <<My Yacht full >>: καλύπτει, πέραν της αστικής ευθύνης και ασφάλιση σκαφών για ίδιες ζημιές από κλοπή, φωτιά, βύθιση, πρόσκρουση και λοιπούς θαλάσσιους κινδύνους (βάσει του Institute Yacht Clauses, 1/11/85) και πρόσθετα καλύπτει ζημιές σε άξονα, προπέλα, πτώση εξωλέμβιο, προσωπικά αντικείμενα, μεταφορά με τρέιλερ, πόλεμο και απεργίες, μηχανικές βλάβες κ.τ.λ.

Για γρήγορη και δίκαιη διευθέτηση των ζημιών η εταιρεία ακολουθεί μια διαδικασία αποζημίωσης, για την οποία υπεύθυνοι αποζημίωσης είναι οι ίδιοι οι underwriters που αναλαμβάνουν τους κινδύνους.

**> 5. ΕΘΝΙΚΗ  
ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ.**

Η εταιρεία ανταποκρινόμενη στις ανάγκες των ιδιοκτητών πλωτών μέσων αναψυχής, οι οποίες προκύπτουν από την εφαρμογή του νόμου 2743/99, παρέχει τις προβλεπόμενες καλύψεις αστικής ευθύνης που πλοιοκτήτη έναντι τρίτων ή επιβαινόντων στο σκάφος από ατύχημα για: σωματικές βλάβες, υλικές ζημιές και πρόκληση ρύπανσης, σύμφωνα με τα όρια που καθορίζονται από το νόμο.

Λόγω της ιδιομορφίας που έχει το σκάφος αναψυχής, τόσο από την άποψη της κατασκευής του όσο και από αυτή της χρήσης του, τα ασφαλιστικά προγράμματα της Εθνικής Ασφαλιστικής προσφέρουν σιγουριά στον ιδιοκτήτη, στους επιβαίνοντες και στο σκάφος, παρέχοντας κάλυψη για ζημιές ή απώλεια από:

- θαλάσσιους κινδύνους
- ναυάγιο, προσάραξη ή πρόσκρουση
- πυρκαγιά, έκρηξη, κλοπή ή κακόβουλες ενέργειες.

Οι προϋποθέσεις και οι όροι ασφάλισης βασίζονται στις ρήτρες του Ινστιτούτου Ασφαλιστικών Λονδίνου (Institute Yacht Clauses, 1/11/85).

**> 6. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΙΣΤΗ Α.Ε.Γ.Α**

Για τους λάτρεις της θάλασσας αλλά και τους επαγγελματίες του είδους, Η Ευρωπαϊκή Πίστη προσφέρει ολοκληρωμένα προγράμματα ασφάλισης σκαφών αναψυχής, τα οποία εκτός από την υποχρεωτική από το νόμο ασφάλιση περιλαμβάνουν καλύψεις όπως: κίνδυνοι της θάλασσας, πυρκαγιά, κλοπή αμέλεια, έκρηξη πρόσκρουση, εκβολή, σεισμός, πειρατεία, πόλεμος απεργίες, πολιτικές ταραχές, κακόβουλες ενέργειες, νομικά έξοδα, κίνδυνοι αγώνων, ανέλκυση ναυαγίων κ.τ.λ.



Στόχος της Ευρωπαϊκής Πίστης είναι να προσφέρει όσο το δυνατόν καλύτερες υπηρεσίες, γι' αυτό έχει κατορθώσει να βρίσκεται στην πρώτη πεντάδα ανάμεσα στις εταιρείες της Ελληνικής αγοράς στον κλάδο των ασφαλειών σκαφών αναψυχής.

#### > 7. ΦΟΙΝΙΞ – METROLIFE – ΕΜΠΟΡΙΚΗ Α.Ε.Α.Ε.

Η Φοίνιξ Metrolife Εμπορική, κάνοντας πράξη τη <<Νέα Αντίληψη στην Ασφάλιση>>, προσφέρει το πρόγραμμα <<Πυξίδα>> που αφορά την ασφάλιση σκαφών αναψυχής.

Το <<Πυξίδα>> αποτελείται από 5 ολοκληρωμένα προγράμματα που καλύπτουν πολυδιάστατα τις απαιτήσεις των ασφαλισμένων της. Αναλυτικότερα, τα προγράμματα είναι τα εξής:

- Πλήρες
  - Ζημιές του σκάφους από φωτιά, έκρηξη, σύγκρουση, προσάραξη, βύθιση κ.α.
  - Κλοπή του σκάφους
  - Αστική ευθύνη και θαλάσσια ρύπανση
- Βασικό
  - Ζημιές του σκάφους από φωτιά
  - Αστική ευθύνη και θαλάσσια ρύπανση
- Πλεύση
  - Προσφέρει ετήσια ασφάλιση κατά τον παροπλισμό και επιπλέον χρέωση για κάθε μήνα χρήσης. Δωρεάν κάλυψη για 2 τριήμερα χρήσης του σκάφους.
- Ευθύνη
  - Αστική ευθύνη και θαλάσσια ρύπανση
- Πλοηγός
  - Ζημιές του σκάφους από φωτιά
  - Αστική ευθύνη και θαλάσσια ρύπανση

Μπορούν επιπλέον να προσφερθούν και καινοτόμες υπηρεσίες, όπως:

- Αντικλεπτική προστασία
- GPS δορυφορική ναυσιπλοία
- Emergency Button Help, για το γρήγορο εντοπισμό σκάφους που βρίσκεται σε κίνδυνο.
- Fleet System, για δορυφορική παρακολούθηση του στόλου σκαφών των επιχειρηματιών του κλάδου.
- 24ωρη ιατρική βοήθεια.

#### > 8. ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΙΣ

ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ.

Η εταιρεία ασχολείται κατά κύριο λόγο με την ασφάλιση σκαφών αναψυχής. Σε αυτή την κατηγορία εντάσσονται τόσο τα ιδιωτικής χρήσης σκάφη όσο και τα επαγγελματικά, δηλαδή περιηγητικά – τουριστικά σκάφη.

Οι καλύψεις που προσφέρει η Διεθνής Ένωση στους πελάτες της βασίζονται στη ρήτρα του Institute of London Underwriters που ισχύει

παγκόσμια και γίνονται αποδεκτές από το ναυτιλιακό κόσμο. Αυτές οι καλύψεις αφορούν τόσο την αστική ευθύνη (σκάφους και ιδιοκτήτη) όσο και τις ζημιές που γίνονται στο ίδιο το σκάφος.

Η εταιρεία παρακολουθεί από κοντά και εφαρμόζει όλες τις εξελίξεις που συντελούνται διεθνώς στη ναυτασφαλιστική αγορά, ενώ παράλληλα διευρύνει το πεδίο των ασφαλιστικών εργασιών της, συμπεριλαμβάνοντας σε αυτό και εμπορικά σκάφη, σκάφη ακτοπλοΐας και αλιευτικά.

## ➤ **9. COMMERCIAL VALUE** **ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ**

Η εταιρεία καλύπτει την αστική ευθύνη του πλοιοκτήτη του σκάφους αναψυχής έναντι τρίτων και επιβαινόντων, όπως προβλέπεται από το νόμο 2743/99, για ιδιωτικά και επαγγελματικά ταχύπλοα, ιστιοπλοϊκά και jet skies, περιηγητικά, καΐκια αλιείας, ενοικιαζόμενα κανό, ιστιοσανίδες και ποδήλατα θαλάσσης.

Επιπλέον, καλύπτει κάθε απώλεια ή ζημιά που οφείλεται σε:

- Θαλάσσιους κινδύνους ή κινδύνους ποταμών, λιμνών ή άλλων πλεύσιμων υδάτων.
- Πυρκαγιά
- Εκβολή (ρίψη αντικειμένων)
- Πειρατεία
- Πρόσκρουση στον εξοπλισμό ή στις εγκαταστάσεις της αποβάθρας ή του λιμανιού με χερσαία μεταφορικά μέσα, αεροσκάφη ή παρόμοια αντικείμενα που πέφτουν από αυτά.
- Σεισμό, έκρηξη, κεραυνό
- Κλοπή του σκάφους ή του εξοπλισμού του κατόπιν διαρρήξεως
- Κακόβουλες ενέργειες
- Δαπάνες διάσωσης, ανέλκυσης ή μετακίνησης του σκάφους σε περίπτωση ατυχήματος.

Επιπρόσθετα, καλύπτει ζημιές κατά την οδική μεταφορά του σκάφους, πτώση εξωλέμβιας μηχανής στη θάλασσα, ζημιές σε πόδι, άξονα, προπέλα, μηχανικές βλάβες.

## ➤ **10. ΔΥΝΑΜΙΣ Α.Ε.Γ.Α**

Μια ολοκληρωμένη υπερπροστασία σκάφους αναψυχής προσφέρει η εταιρεία για να μη διαταράξει τίποτε τα θαλάσσια ταξίδια με σκάφος αναψυχής.

Η Δύναμις δραστηριοποιείται τα τελευταία χρόνια και στον κλάδο σκαφών, έχοντας κατακτήσει σημαντικό μερίδιο της αγοράς. Διατηρεί οργανωμένο τμήμα με εξειδικευμένα στελέχη, τα οποία λύνουν όποια απορία.

Η εταιρεία πέραν των υποχρεωτικών καλύψεων που ορίζονται από το νόμο ασφαρίζει κάθε σκάφος αναψυχής με ένα ολοκληρωμένο και ευέλικτο πρόγραμμα.

Οι κίνδυνοι που καλύπτει είναι:

- Ζημιές (στο πλαίσιο της αστικής ευθύνης)
- Ολική κλοπή σκάφους
- Μερική κλοπή (εξοπλισμού και εξαρτημάτων)

- Φωτιά
- Έκρηξη
- Βύθιση
- Προσάραξη
- Πρόσκρουση
- Δαπάνες διάσωσης

Στις συμπληρωματικές καλύψεις περιλαμβάνονται: τρομοκρατικές ενέργειες – βανδαλισμοί, κλοπή τρέιλερ μαζί με το σκάφος, μηχανικές βλάβες, ίδιες ζημιές κατά την ομαδική μεταφορά, νομική προστασία κ.α.

## ➤ 11. ΑΛΦΑ (ALPHA)

### ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Η Alpha Ασφαλιστική απευθύνεται στους ιδιοκτήτες σκαφών αναψυχής, ασφαρίζοντας σκάφη διαφόρων κατηγοριών, όπως ιστιοφόρα, μηχανοκίνητα και ταχύπλοα.

Το πρόγραμμα Alpha Yachting είναι σχεδιασμένο με τις σύγχρονες προδιαγραφές ασφάλισης σκαφών και σύμφωνα με τις διεθνείς ρήτρες. Καλύπτει περιπτώσεις:

- Πυρκαγιάς
- Συγκρούσεως – Προσαράξεως
- Κλοπής
- Βυθίσεως
- Εκρήξεως
- Ζημιών έναντι τρίτων (υποχρεωτική κάλυψη)
- Επιθαλάσσιας αρωγής

## ➤ 12. ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ Α.Ε

Το πρόγραμμα της Αγροτικής Ασφαλιστικής προσφέρει ολοκληρωμένη ασφάλεια, με τη μεγαλύτερη δυνατή αποζημίωση και τις περισσότερες καλύψεις για οτιδήποτε αφορά το σκάφος.

Με την ασφάλιση αυτή καλύπτεται η απώλεια ή ζημιά στο σκάφος, που προκαλείται από:

- κινδύνους της θάλασσας
- φωτιά, κεραυνό, έκρηξη
- ατυχήματα κατά τη φόρτωση, εκφόρτωση ή διακίνηση εφοδίων, συνέργων και εξοπλισμού
- έκρηξη λεβήτων, θραύση αξόνων, κακόβουλες ενέργειες
- κλοπή, όταν φυλάσσεται σε λιμάνι ή μαρίνα ή άλλο ασφαλή χώρο
- κλοπή από διάρρηξη εξωλέμβιου κινητήρα
- κλοπή μηχανικού εξοπλισμού και συνέργων έπειτα από βίαιη είσοδο στο σκάφος ή στον τόπο φύλαξης
- έξοδα ναυγαιρεσίας – διάσωσης – σώστρα
- αμέλεια
- έξοδα επιθεωρήσεως των υφάλων του σκάφους σε περίπτωση προσάραξης.

Επιπλέον, καλύπτεται η αστική ευθύνη έναντι τρίτων, καθώς και οι επιβαίνοντες, ενώ κατόπιν αίτησης του ασφαλιζομένου μπορούν να προστεθούν στις καλύψεις:

- ρήτρα ταχύπλοων σκαφών
- ευθύνη από και έναντι σκιέρ
- κάλυψη εκτός χωρικών υδάτων
- ρήτρα επέκτασης κινδύνων αγώνων
- δια ξηράς μεταφορά του σκάφους με τρέιλερ

### ➤ **13. VICTORIA**

#### **ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΖΗΜΙΩΝ**

Η εταιρεία ασφαλίσει τις περισσότερες κατηγορίες σκαφών: ταχύπλοα ή μη, ιστιοπλοϊκά, περιηγητικά, jet skies, κανό, ιστιοσανίδες και θαλάσσια ποδήλατα.

Στις προσφερόμενες καλύψεις περιλαμβάνεται η αστική ευθύνη έναντι τρίτων και επιβαινόντων, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από το νόμο.

Με την υπερασφάλεια σκάφους, η Victoria καλύπτει πέραν της υποχρεωτικής αστικής ευθύνης και προσωπικό ατύχημα του ιδιοκτήτη που περιλαμβάνει: απώλεια ζωής και μόνιμη, ολική και μερική ανικανότητα (15.000 €), ιατροφαρμακευτικά έξοδα (300 €) και νοσηλεία (30.000 €).

### ➤ **14. LE MONDE ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ Α.Ε**

Η εταιρεία Le Monde Ασφαλιστική, μέλος του ομίλου ΕΓΝΑΤΙΑ, ανοίγει πανιά στη θάλασσα και μπαίνει δυναμικά στο χώρο της ασφάλισης σκαφών. Ερασιτέχνες ή επαγγελματίες, όλοι πλέον μπορούν να βρουν τις καλύψεις που ανταποκρίνονται στις προσωπικές τους ανάγκες.

### ➤ **15. INTERAMERICAN**

#### **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΖΗΜΙΩΝ Α.Ε.**

Τρεις διαφορετικές επιλογές για την ασφάλιση του σκάφους προσφέρει η Interamerican.

1. Το πακέτο βασικής ασφάλισης περιλαμβάνει τις παρακάτω καλύψεις:
  - Ίδιες ζημιές σκάφους & μηχανών
  - Αστική ευθύνη προς τρίτους
  - Νομική προστασία ιδιοκτήτη
  - Άμεση ιατρική βοήθεια
2. Η συνδυασμένη ασφάλιση καλύπτει ότι και η βασική, καθώς επίσης και:
  - Κλοπή του τρέιλερ μαζί με το σκάφος
  - Ίδιες ζημιές του σκάφους κατά τη διάρκεια της οδικής μεταφοράς του.
3. Το πακέτο ολοκληρωμένη ασφάλιση αφορά σκάφη που μπορούν να αναπτύξουν ταχύτητα μεγαλύτερη των 17 ναυτικών μιλίων την ώρα και προσφέρει ότι και η συνδυασμένη και επιπλέον : ζημιά του συστήματος πρόωσης και πηδαλιουχίας (προπέλα, ελικοφόρος άξονας, πηδάλιο ή πόδι μηχανής) από πρόσκρουση σε επιπλέοντα, ημιβυθισμένα, βυθισμένα αντικείμενα ή στο βυθό.

➤ **16. ΑΙΓΑΙΟΝ**  
**ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Α.Ε**

Η Αιγαίον Ανώνυμη Ασφαλιστική Εταιρεία δημιουργήθηκε το 1995 με βασικό αντικείμενο τις ναυτικές ασφαλίσσεις. Είναι η 4<sup>η</sup> εταιρεία στον κλάδο ασφάλισης σκαφών, με περισσότερα από 2.000 ασφαλισμένα σκάφη. Με εξειδικευμένο προσωπικό και ανταγωνιστικά ασφάλιστρα.

Οι Ασφαλιστές της εταιρείας βρίσκονται σε συνεχή και άμεση επαφή με τους ασφαλισμένους. Η εταιρεία παρέχει τεχνική υποστήριξη σε περιπτώσεις ζημιάς και πληρώνει απευθείας συνεργείο για επισκευές ζημιών, απαλλάσσοντας τους ασφαλισμένους από μια επιπλέον διαδικασία.





## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

### 2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ<sup>2</sup>

Ο θεσμός της θαλάσσιας όσο και της χερσαίας ασφάλισης δεν έχει μεγάλη ιστορία, φαίνεται ότι ήταν άγνωστος στους Ρωμαίους παρόλο που πολλοί έκαναν μεγάλες προσπάθειες για να υποστηριχθεί η αντίθετη άποψη.

Δεν ήταν όπως φαίνεται γνωστός ο θεσμός ούτε κατά τα χρόνια του μεσαίωνα, ενώ δεν αμφισβητείται το γεγονός, ότι αυτός πήρε τη σημερινή του μορφή από τις αρχές του 14<sup>ου</sup> αιώνα, αφού διαμορφώθηκε πρώτα στις παραθαλάσσιες πόλεις της Ισπανίας, Ιταλίας και Γαλλίας.

Όσον αφορά την άποψη, ότι η θαλάσσια ασφάλιση εμφανίστηκε τον 14<sup>ο</sup> αιώνα αυτό διαφαίνεται και από το γεγονός, ότι ενώ στις συλλογές του θαλάσσιου δικαστηρίου και τις αποφάσεις της Ορλεάνης πριν από τον 14<sup>ο</sup> αιώνα τίποτα δεν βρίσκουμε για το θεσμό αυτό, στις μετέπειτα συλλογές του 15<sup>ου</sup> και 16<sup>ου</sup> αιώνα π.χ στο διάταγμα της Βαρκελώνης (1945) βρίσκουμε πολλές σχετικές διατάξεις. Πριν δε από την εμφάνιση του θεσμού της θαλάσσιας ασφάλισης με τη σημερινή μορφή, υπήρχαν στις παραπάνω παραθαλάσσιες περιοχές, έθιμα και συνήθειες σύμφωνα με τις οποίες οι πλοιοκτήτες και οι φορτωτές της εποχής εκείνης, ασφάλιζαν τα πλοία και το φορτίο κατά των θαλασσίων κινδύνων. Τα έθιμα και οι συνήθειες αυτές όμως πήραν συγκεκριμένη μορφή από τον 14<sup>ο</sup> αιώνα οπότε και έγινε για πρώτη φορά η χρήση του ασφαλιστηρίου συμβολαίου, έκτοτε ο θεσμός υπεβλήθη πλέον οριστικά.

Στην Αγγλία με το νόμο Marine Insurance Act του 1906 ελήφθη νομοθετική μέριμνα για τη θαλάσσια ασφάλιση, ενώ προηγουμένως ίσχυε το δικαίο των εθίμων. Εκτός όμως από αυτά, εκεί αναπτύχθηκαν οι μεγάλες ναυτικές ασφάλειες του κόσμου, από τις οποίες μεγάλη θέση κατέχει η ασφάλεια «Lloyd's Marine Insurance» με μεγάλο δίκτυο εργασίας και δράσης σε όλα τα μέρη του κόσμου.

Στην Αμερική δεν υπάρχει, μέχρι στιγμής τουλάχιστον, ειδικός νόμος για τη θαλάσσια ασφάλιση, ισχύει όμως και εδώ ο Αγγλικός τύπος ασφαλιστηρίων, τα ζητήματα δε που εμφανίζονται λύνονται σύμφωνα με τον Αγγλικό νόμο και σε συνδυασμό με τα έθιμα, κανονισμούς και συνήθειες που ισχύουν στα διάφορα λιμάνια της Αμερικής.

#### **Πώς ξεκίνησαν οι «Lloyd's Marine Insurance» και ο νόμος Marine Insurance Act του 1906.**

Οι Λλούδς είναι ίσως η πιο σημαντική ασφαλιστική αγορά στον κόσμο εφόσον είναι το κέντρο του κόσμου για ασφάλιση θαλασσίων κινδύνων και ναυτιλιακές πληροφορίες.

Στον 17<sup>ο</sup> αιώνα η ασφάλιση πλοίων και εμπορευμάτων συχνά γινόταν από εμπόρους που ήταν πρόθυμοι να αναλάβουν μέρος του κινδύνου ενός ταξιδιού, για ένα μέρος του ασφαλιστρού. Οι διάφορες εμπορικές δοσοληψίες

<sup>2</sup> Εισαγωγή στην Ασφαλιστική Επιστήμη, Πέτρος Κιόχος, Εκδόσεις Interbooks

γίνονταν μεταξύ των εμπόρων που συναντιόντουσαν σε διάφορα καφενεία γύρω από το σίτυ του Λονδίνου.

Κατά τον ίδιο τρόπο, εκείνοι που ήθελαν να συνάψουν μια ασφάλιση, συναντιόντουσαν σε αυτά τα καφενεία. Ένα απ' αυτά που ήταν ιδιοκτησία κάποιου Εδουάρδου Λλούδ, βρισκόταν κοντά στον ποταμό Τάμεση και σ' αυτό σύχναζαν έμποροι, πλοιοκτήτες και άλλοι που είχαν συμφέροντα σε θαλάσσιες μεταφορές.

Το καφενείο αυτό υπήρχε από το 1688. Ο Εδουάρδος Λλούδ ενθάρρυνε τους εμπόρους ή ασφαλιστές, γιατί του έφερναν πιο πολλή δουλειά στο καφενείο του. Πρόσφερε πληροφορίες για τα πλοία και το 1696 εξέδιδε ένα πληροφοριακό δελτίο με την ονομασία Lloyd's List που εκδίδεται μέχρι σήμερα.

Ο μοντέρνος οργανισμός των Λλούδς ιδρύθηκε το 1871 με ψήφιση νόμου από τη Βουλή.

Το Λονδίνο τώρα είναι το κέντρο της ασφάλισης θαλάσσιων κινδύνων και είναι ενδιαφέρον να σημειωθεί ότι η εισαγωγή της στην Αγγλία έγινε το 13<sup>ο</sup>, 14<sup>ο</sup> και 15<sup>ο</sup> αιώνα από τους Λομβάρδους, που ήταν έμποροι από τη Βόρεια Ιταλία. Η πρακτική της ασφάλισης θαλάσσιων κινδύνων αναπτύχθηκε σημαντικά στη διάρκεια αυτών των αιώνων και το 1575 δημιουργήθηκε το Chamber of Assurances, όπου κάθε συμβόλαιο έπρεπε να εγγραφόταν σ' αυτό. Η δημιουργία του Chamber είχε σαν αποτέλεσμα την εισαγωγή ενός ομοιόμορφου συμβολαίου, που επέζησε αναλλοίωτο μέχρι πρόσφατα και τη μείωση του αριθμού των διαφορών όσον αφορά την προσφερόμενη κάλυψη.

Το 1601, δημιουργήθηκε το Δικαστήριο Διαιτησίας για εξέταση διαφορών σε συμβόλαια θαλάσσιων κινδύνων.

Το 1720 δόθηκε η άδεια για την διεξαγωγή ασφαλίσεων από τις εταιρίες London Assurance and Royal Exchange Assurance. Σύμφωνα με τον νόμο, μόνο οι εταιρείες αυτές και άτομα μπορούσαν να προσφέρουν ασφαλίσεις θαλάσσιων κινδύνων. Το μονοπώλιο αυτό τερματίστηκε το 1824, όταν ιδρύθηκε μια άλλη εταιρεία η Alliance Marine Insurance Company.

### **Marine insurance act 1906**

Το 1906 ψηφίστηκε ο πιο πάνω νόμος που αποτελούσε την κωδικοποίηση πάνω από 2.000 δικαστικών αποφάσεων που είχαν εκδοθεί σε διαφορετικά χρονικά διαστήματα. Ο νόμος αυτός αποτελεί τη βάση της λειτουργίας της ασφάλισης θαλάσσιων κινδύνων μέχρι σήμερα και η γνώση των όρων του είναι απαραίτητη σε οποιοδήποτε αρχίζει τη σταδιοδρομία του στην ασφάλιση θαλάσσιων κινδύνων.

Το παλαιότερο ασφαλιστήριο συμβόλαιο, το οποίο μέχρι στιγμής έχει βρεθεί, είχε συνταχθεί στη Μασσαλία τον Οκτώβριο του 1584 που κάλυπτε τους κινδύνους μεταφοράς εμπορευμάτων με το πλοίο «St. Illarion» από τη Μασσαλία στη Συρία και με ασφαλιστήριο 5%. Δεύτερο κατά σειρά ασφαλιστήριο είναι κάποιο που συντάχθηκε στο Λονδίνο, το Φεβρουάριο του 1656, με το οποίο ασφαλιζόνταν εμπορεύματα που μεταφέρονταν από τις Ανατολικές Ινδίες στο Λονδίνο με το πλοίο «Τρεις Αδελφοί» και με το ίδιο ασφαλιστρο.

Το παλαιότερο δε ασφαλιστήριο πλοίου θεωρείται ένα συμβόλαιο του 1680 με το οποίο ασφαλίστηκε το πλοίο «Golden Fleece».

Στην Ελλάδα η πρώτη ασφαλιστική θαλάσσια εταιρεία είναι η δια του Βασιλικού Διατάγματος της 1/13 Ιουνίου 1836 που εγκρίθηκε με την επωνυμία «Αχαϊκή Ασφαλιστική της Θαλασσοπλοίας Εταιρεία» με έδρα την Πάτρα.

Οι θαλάσσιοι κίνδυνοι έδωσαν μεγάλη προώθηση στη θαλάσσια ασφάλιση για την εξουδετέρωση των συνεπειών από αυτούς και για το λόγο αυτό, οι κίνδυνοι αυτοί συντέλεσαν στην εμφάνιση της θαλάσσιας ασφάλισης πολύ νωρίτερα από τη χερσαία ασφάλιση.

Το πλήθος και το μέγεθος των θαλάσσιων κινδύνων και η μερική έστω αντιμετώπιση των μεγάλων οικονομικών υποχρεώσεων των ασφαλιστών, υποχρέωσε αυτούς μετά την επιβολή του Κράτους να ενωθούν σε μεγάλους οικονομικούς οργανισμούς ή ανώνυμες εταιρείες για την εξεύρεση τόσο των απαιτούμενων κεφαλαίων όσο και τον επιμερισμό των ζημιών.

Οι πλοιοκτήτες επίσης, ανεξάρτητα με τις ασφαλιστικές εταιρείες, ίδρυσαν οι ίδιοι συνεταιρισμούς στα διάφορα ναυτικά κράτη οι οποίοι καλύπτουν απαιτήσεις εναντίων τους για νοσήλεια, ατυχήματα, θανάτους, για το ¼ της ευθύνης τους από σύγκρουση κ.λ.π.

Για τις παραπάνω ασφαλίσεις οι πλοιοκτήτες καταβάλλουν κάθε χρόνο στο συνεταιρισμό κάποιο ποσό που ορίζεται κατά τόνο.

Τέτοιοι συνεταιρισμοί υπάρχουν 14 σε ολόκληρο τον κόσμο και όλα τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα είναι πάνω από 500 τόνους. Οι περισσότεροι γνωστοί απ' αυτούς είναι οι Αγγλικοί «United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association Ltd και West of England Steamship Owners Protection and Indemnity Association Ltd » στους οποίους είναι εγγεγραμμένοι οι περισσότεροι Έλληνες πλοιοκτήτες.

Στη σημερινή εποχή το ένα σκέλος της θαλασσοασφαλιστικής αγοράς αποτελεί το Lloyd' s ενώ το άλλο οι διάφορες ανεξάρτητες ασφαλιστικές εταιρείες εκτός των Lloyd' s που είναι γνωστές σαν Companies, που αποτελούν ισχυρές μονάδες όπως η Guardian, η Royal Exchange και άλλες. Οι μεσίτες (Brokers) για την ασφαλιστική κάλυψη ενός πλοίου προσφεύγουν τόσο στο Lloyd' s όσο και στις άλλες ανεξάρτητες ασφαλιστικές εταιρείες.

Πολλές φορές η ασφαλιστική κάλυψη μεγάλων στόλων ή μονάδων ολοκληρώνεται με την προσφυγή δια μέσου των Μεσιτών του Λονδίνου σε άλλες διεθνείς αγορές όπως π.χ Γαλλικής, Γερμανική, Αμερικανικής. Για να το πετύχουν αυτό, οι Brokers του Λονδίνου ή συνεργάζονται απ' ευθείας με τους ξένους ασφαλιστές ή με άλλους τοπικούς Brokers. Οι τελευταίοι τοποθετούν στην αγορά τους το προσφερόμενο ποσό συμμετοχής αφού ακολουθήσουν την καθιερωμένη διαδικασία στη χώρα τους.



## 2.2 ΒΑΣΙΚΟΣ ΝΟΜΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ No 2743/99



Ο Βασικός Νόμος της ασφάλισης Σκαφών Αναψυχής έχει δημοσιευθεί στο ΦΕΚ 211/13.10.99. και είναι ο 2743/99. Όλες οι ασφαλιστικές εταιρείες οφείλουν να συμμορφώνονται και να συμβαδίζουν με τις διατάξεις αυτού του νόμου.

Το περιεχόμενο του συγκεκριμένου νόμου<sup>3</sup> έχει ως εξής: Στο άρθρο 1 αναφέρονται και εξηγούνται όλες οι έννοιες που χρησιμοποιούνται στο περιεχόμενό του. Στο άρθρο 2 αναφέρει όλα τα σχετικά για τις άδειες των Επαγγελματικών Πλοίων Αναψυχής, στο άρθρο 3 για τη Ναύλωση και το Ναυλοσύμφωνο στο άρθρο 4. Συνεχίζει με την Οργανική Σύθεση και τον Κυβερνήτη στο άρθρο 5 και στο 6 για το Μητρώο και Αρχείο επαγγελματικών πλοίων αναψυχής.

Όλα τα σχετικά για τα παράβολα περιέχονται στο άρθρο 7 και στο άρθρο 8 όλες οι ειδικές ρυθμίσεις. Στο Κεφάλαιο Γ' και στο άρθρο 9 ασχολείται με τα Ιδιωτικά πλοία Αναψυχής, στο 10 για αυτά με ξένη σημαία και στο 11 για τα τέλη κυκλοφορίας τους.

Στο Κεφάλαιο Δ' και συγκεκριμένα στο άρθρο 12 αναφέρονται όλα για τις Κυρώσεις και τα πρόστιμα που επιβάλλονται με απόφαση του Προϊστάμενου της αρμόδιας λιμενικής αρχής καθώς και τα πρόστιμα.

Η Ασφαλιστική αγορά, πριν ακόμα ψηφιστεί ο νόμος 2743/99, κινήθηκε ταχύτατα και ξεπερνώντας νομικές και πρακτικές δυσχέρειες, ανταποκρίθηκε άμεσα στις απαιτήσεις του νόμου. Οι αρμόδιες Επιτροπές της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιρειών, η Επιτροπή Μεταφορών και Σκαφών και η Υποεπιτροπή Αστικής Ευθύνης επεξεργάστηκαν συμβουλευτικούς όρους ασφάλισης σύμφωνα με τις απαιτήσεις της νέας νομοθεσίας και έδωσαν προτεινόμενη δομή τιμολογίου της υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης και συμβουλευτικούς ειδικούς όρους.

### **Τα βασικά σημεία του νόμου 2743/99 είναι τα εξής:**

-Στο άρθρο 1 θεωρούνται ως επιβαίνοντες και κατ' επέκταση καλύπτονται ως τρίτοι ο πλοίαρχος και το πλήρωμα ή ο κυβερνήτης, οι επιβάτες και τα παιδιά ηλικίας κάτω του ενός έτους που επιβαίνουν σε πλοίο αναψυχής. Είναι η πρώτη φορά που καλύπτονται σε συμβόλαια αστικής ευθύνης άτομα που έχουν εργασιακή σχέση με τον πλοιοκτήτη. Η ευθύνη

<sup>3</sup> ΝΟΜΟΣ 2743/99 (Βλέπε Παράρτημα)

τους, με βάση τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα, καλύπτεται για τις ζημιές που θα προκληθούν εξ υπαιτιότητας τους σε τρίτους.

Τα ασφαλιστήρια συμβόλαια των εταιρειών κάλυψαν την πραγματικά παράξενη αυτή κατάσταση, κατά την οποία ο πλοίαρχος, το πλήρωμα και ο κυβερνήτης είναι συγχρόνως ασφαλιζόμενοι και τρίτοι, διότι θα αποζημιωθούν σε περίπτωση ζημιάς.

- Στο άρθρο 8 περί ειδικών ρυθμίσεων στην παρ. Ια προβλέπεται ότι μετακίνηση και κυκλοφορία επαγγελματικών πλοίων αναψυχής επιτρέπεται μόνο αν αυτά είναι ασφαλισμένα τουλάχιστον για:

α) Αστική ευθύνη και υλικές ζημιές επιβαινόντων και τρίτων από πρόσκρουση, σύγκρουση, ναυάγιο ή οποιαδήποτε άλλη αιτία. Το ασφαλιστικό ποσό καθορίζεται σε 293.000€ ανεξαρτήτως αριθμού θυμάτων.

β) Αστική ευθύνη και υλικές ζημιές επιβαινόντων και τρίτων από πρόσκρουση, σύγκρουση, ναυάγιο ή οποιαδήποτε άλλη αιτία. Το ασφαλιστικό ποσό καθορίζεται σε 146.700 €.

γ) Πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης. Το ασφαλιστικό ποσό καθορίζεται σε 88.000 €.

Οι καλύψεις που αναφέρονται παραπάνω καθορίζονται ασφαλιστικά ποσά αστικής ευθύνης υψηλά και η αγορά, παρά τον αρχικό δισταγμό της, προχώρησε σε συμβόλαια και ποσά που όριζε ο νόμος 2743/99, ενώ όλα τα ασφαλιστήρια που καλύπτουν την υποχρεωτική αστική ευθύνη περιλαμβάνουν αυτά τα ποσά.

- Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης, Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, το ύψος των ασφαλιστικών ποσών της προηγούμενης περίπτωσης μπορεί να ανακαθορίζεται, να καθορίζονται ασφαλιστικά ποσά αναλόγως της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου και να ρυθμίζεται κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.
- Ως επαγγελματικό πλοίο αναψυχής ορίζεται εκείνο που έχει μεταφορική ικανότητα μέχρι και σαράντα εννέα (49) επιβατών, διαθέτει χώρους ενδιαίτησης πέραν αυτών του πληρώματος και χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης με ολική ναύλωση.

- Ιδιωτικό πλοίο αναψυχής είναι εκείνο που δεν χαρακτηρίζεται ως επαγγελματικό σύμφωνα με τα ανωτέρω.
- Στις ανωτέρω διατάξεις περί υποχρεωτικής κάλυψης αστικής ευθύνης εμπίπτουν και τα πλοία ή μικρά σκάφη που παραλαμβάνουν επιβάτες για θαλάσσια εκδρομή ή θαλάσσιο λουτρό: α) από και προς τον ίδιο λιμένα ή όρμο και β) από λιμένα ή όρμο σε παρακείμενες ακτές ή όρμους και αντιστρόφως.
- Στο κεφάλαιο Γ' «Ιδιωτικά πλοία αναψυχής» αρ. 9 παρ.3, αναφέρεται ότι:  
«Η παρ. Ι του άρθρου 8 εφαρμόζεται και για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής με ελληνική σημαία, καθώς και για τα σκάφη ή άλλα θαλάσσια μέσα αναψυχής τα οποία θεωρούνται ταχύπλοα, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς λιμένα».

- Στο κεφάλαιο Δ' αρ. 12 παρ. 2, προβλέπονται οι κυρώσεις για τους παραβάτες. Ειδικότερα αναφέρεται: «Ανεξάρτητα από τις ποινικές κυρώσεις, για κάθε παράβαση των διατάξεων του παρόντος νόμου επιβάλλεται, με αιτιολογημένη απόφαση του προϊσταμένου της αρμόδιας λιμενικής αρχής, πρόστιμο από διακόσιες χιλιάδες (200.000), μέχρι πέντε εκατομμύρια (5.000.000) δραχμές».



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

### 3.1 ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

#### **Ορισμοί<sup>4</sup>**

Σύμφωνα με τον νόμο 2743/99 όλα τα σκάφη υποχρεούνται να ασφαλιζονται. Θα ήταν χρήσιμο για την καλύτερη κατανόηση του νόμου και των διατάξεων του να ερμηνευτούν ορισμένοι όροι, όπως:

**Α. Ασφαλιζόμενος** υπό την έννοια του παρόντος θεωρείται ο κύριος, ο νομέας και ο κάτοχος των θαλασσίων σκαφών που περιγράφονται παρακάτω:

**Β. Τρίτος** θεωρείται κάθε πρόσωπο μη έχον συμβατική ή εργασιακή σχέση με τον ασφαλιζόμενο. Τρίτοι επίσης θεωρούνται και οι επιβαίνοντες στα ασφαλιζόμενα σκάφη, ο πλοίαρχος ή ο κυβερνήτης και το πλήρωμα.

**Γ. Ασφαλιζόμενα θαλάσσια σκάφη** είναι όσα αποκλειστικά αναφέρονται στο παρόν ασφαλιστήριο και περιγράφονται σαν σκάφη αναψυχής.

**“Πλοίο αναψυχής”**: Κάθε σκάφος ολικού μήκους άνω των (7) μέτρων, το οποίο, είτε διαθέτει είτε όχι χώρους ενδιαίτησης, έχει τη δυνατότητα από τη γενική κατασκευή του, να χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή περιήγησης με ολική ναύλωση.

**“Επαγγελματικό πλοίο αναψυχής”**: Το πλοίο αναψυχής, που έχει μεταφορική ικανότητα μέχρι και σαράντα εννέα (49) επιβατών, το οποίο διαθέτει χώρους ενδιαίτησης πέραν αυτών του πληρώματος και χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης με ολική ναύλωση.

**“Ιστιοφόρο επαγγελματικό πλοίο αναψυχής”**: Το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, το οποίο διαθέτει επαρκή ιστιοφορία, ως κύριο μέσο πρόωσης, φέρει βοηθητικό κινητήρα πρόωσης και συγκεντρώνει τα κριτήρια καθορισμού του ως ιστιοφόρου, όπως αυτά ισχύουν.

**“Μηχανοκίνητο Επαγγελματικό πλοίο αναψυχής”**: Το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής το οποίο διαθέτει μηχανή, ως κύριο μέσο πρόωσης για ναυσιπλοία και βοηθητικό μέσο πρόωσης, εάν αυτό απαιτείται από τις κείμενες διατάξεις, το οποίο και αναφέρεται στο πιστοποιητικό ασφαλείας.

**“Ιδιωτικό πλοίο αναψυχής”**: Το πλοίο αναψυχής που δεν είναι επαγγελματικό σύμφωνα με τον ανωτέρω ορισμό.

**“Ταχύπλοο σκάφος”**: Κάθε μηχανοκίνητο σκάφος αναψυχής το οποίο είναι ιδιωτικής χρήσης ή εκμισθώνεται ή χρησιμοποιείται από τον εκμισθωτή.

**“Πλοία ή μικρά σκάφη που παραλαμβάνουν επιβάτες για θαλάσσια εκδρομή ή θαλάσσιο λουτρό”**: α) από και προς τον ίδιο λιμένα ή όρμο, β) από λιμένα ή όρμο σε παρακείμενες ακτές ή όρμους και αντιστρόφως, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του νόμου 2743/99.

**“Πλοίαρχος”**: Το πρόσωπο στο οποίο έχει ανατεθεί, με σύμβαση ναυτολόγησης η διακυβέρνηση του πλοίου αναψυχής.

**“Κυβερνήτης”**: α) Για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής. Το πρόσωπο που προσλαμβάνεται από τον ναυλωτή ή ο επιβάτης που

<sup>4</sup> Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδος, Εγκύκλιος αριθμ. 16 434 4/2/2000



αποδεδειγμένα διαθέτει ναυτική ικανότητα και εμπειρία και αναλαμβάνει τη διακυβέρνηση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, το οποίο μπορεί να εκναυλώνεται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα, σύμφωνα με το νόμο 2743/99.

β) Για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής: Το πρόσωπο το οποίο ασκεί τη διακυβέρνηση του πλοίου και αποδεδειγμένα διαθέτει ναυτική ικανότητα και εμπειρία. Ο κυβερνήτης έχει όλες τις αρμοδιότητες, υποχρεώσεις και ευθύνες που προβλέπονται για τον πλοίαρχο.

**“Πλήρωμα”**: Το σύνολο των προσώπων που υπηρετούν με σύμβαση ναυτολόγησης σε πλοίο αναψυχής εκτός του πλοίαρχου.

**“Επιβάτης”**: Κάθε πρόσωπο το οποίο επιβαίνει σε πλοίο αναψυχής είτε επαγγελματικό είτε ιδιωτικό, εκτός του πλοίαρχου και του πληρώματος ή του κυβερνήτη και των παιδιών ηλικίας κάτω του έτους.

**“Επιβαίνοντες”**: Ο πλοίαρχος και το πλήρωμα ή ο κυβερνήτης, οι επιβάτες και τα παιδιά κάτω του ενός έτους, που επιβαίνουν σε πλοίο αναψυχής.

**“Ρύπανση”**: Ορίζεται ως η μεταβολή του θαλάσσιου ή λιμναίου περιβάλλοντος, που προκαλείται αμέσως ή εμμέσως από ουσία, ενέργεια, μικροοργανισμό ή γενετικώς τροποποιημένο οργανισμό.

#### **Έκταση κάλυψης Αστικής ευθύνης.**

Με την ασφαλιστική σύμβαση καλύπτεται η Αστική Ευθύνη των ασφαλιζομένων για ποσά που αποκλειστικά αυτοί θα υποχρεωθούν νομίμως να καταβάλλουν σε τρίτους και μόνο κατά τη διάρκεια μετακίνησης και κυκλοφορίας στη θάλασσα.

#### **Έκταση κάλυψης ρύπανσης θαλάσσιου και λιμναίου περιβάλλοντος.**

Καλύπτεται η ευθύνη του ασφαλισμένου σκάφους για ρύπανση του θαλασσίου ή λιμναίου περιβάλλοντος σχετικώς με το κόστος της απορρύπανσης μόνον, υπό τον όρο ότι συντρέχουν οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

1. Η ρύπανση είναι το άμεσο αποτέλεσμα αιφνίδιας συγκεκριμένης και προσδιορισμένης ουσίας ή ενέργειας ή μικροοργανισμού ή γενετικώς τροποποιημένου οργανισμού, γίνεται δε η ρύπανση αντιληπτή κατά τη διάρκεια ισχύος του ασφαλιστηρίου.
2. Η ρύπανση δεν είναι άμεσο αποτέλεσμα της έλλειψης ευλόγων προφυλάξεων προς αποφυγή της.
3. Η ρύπανση δεν αποτελεί αναπόφευκτη συνέπεια της λειτουργίας ή ύπαρξης του ασφαλισμένου σκάφους.
4. Η ρύπανση δεν είναι αποτέλεσμα της μη συμμόρφωσης των ασφαλισμένων με την ισχύουσα νομοθεσία και κανονισμούς περί προστασίας του περιβάλλοντος.

### 3.2 ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΣΚΑΦΩΝ - ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Αντικείμενο του κλάδου Αστικής Ευθύνης Σκαφών είναι η κάλυψη τρίτων συμπεριλαμβανομένων επιβαινόντων του πλοίου, από ζημιές του ασφαλιζόμενου σκάφους.

Η ασφαλιστική κάλυψη του κλάδου Αστικής Ευθύνης Σκαφών παρέχει:

A) Αστική ευθύνη για σωματικές βλάβες επιβαινόντων και τρίτων από πρόσκρουση, σύγκρουση, ναυάγιο ή οποιαδήποτε άλλο θαλάσσιο ατύχημα (συμπεριλαμβανομένου θανάτου).

B) Αστική ευθύνη για υλικές ζημιές επιβαινόντων και τρίτων από πρόσκρουση, σύγκρουση, ναυάγιο ή οποιοδήποτε άλλο θαλάσσιο ατύχημα.

Γ) Δαπάνη καθαρισμού της θαλάσσιας περιοχής που προκλήθηκε από θαλάσσια ρύπανση.

### 3.3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ – ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ



Η ασφάλιση του σκάφους αναψυχής είναι μια διαδικασία σχετικά απλή, όμως καλό είναι να γίνεται ύστερα από έρευνα αγοράς. Για να εκτιμηθεί το ποσό του ασφαλιστρού, πρέπει να προηγηθεί συζήτηση με τον ασφαλιστικό σύμβουλο της εταιρείας επιλογής του ενδιαφερόμενου, ο οποίος αφού καταγράψει και εξετάσει τις ανάγκες ασφάλισης, θα προβεί στην οικονομική αξιολόγηση τους.

Εφόσον ο ενδιαφερόμενος συμφωνήσει με την πρόταση του ασφαλιστή, συμπληρώνει σχετική αίτηση ασφαλίσεως, (της οποίας κρατάει αντίγραφο), και καταβάλλει ένα συμφωνημένο ποσό ως προκαταβολή για την έκδοση του συμβολαίου. Αν για οποιαδήποτε λόγο δεν είναι ικανοποιημένος με τη συμφωνία ασφάλισης, μπορεί εντός ενός μηνός να ακυρώσει το συμβόλαιο.

Τα δικαιολογητικά που χρειάζονται για να προχωρήσει ο ιδιοκτήτης στην ασφάλιση του σκάφους του είναι τα παρακάτω:

**1) Για σκάφη μικρότερα από 7 μέτρα**

- Πρόταση ασφαλίσεως, πλήρως συμπληρωμένη και υπογεγραμμένη από τον κάτοχο του σκάφους.
- Φωτογραφία σκάφους και μηχανών (δεν το ζητάνε όλες οι ασφαλιστικές εταιρείες)
- Αντίγραφο της άδειας σκάφους.

**2) Για σκάφη μεγαλύτερα από 7 μέτρα**

- Πρόταση ασφαλίσεως, πλήρως συμπληρωμένη και υπογεγραμμένη από τον κάτοχο του

- Φωτογραφία σκάφους και μηχανών (δεν το ζητάνε όλες οι ασφαλιστικές εταιρείες)
- Αντίγραφο του εγγράφου εθνικότητας
- Αντίγραφο του πρωτοκόλλου γενικής επιθεώρησης
- Έκθεση πραγματογνωμοσύνης (εάν ζητηθεί)

Συμπληρώνοντας την αίτηση-πρόταση ασφάλισης αστικής ευθύνης σκαφών αναψυχής, ο ενδιαφερόμενος ιδιοκτήτης σκάφους καλείται να δώσει πληροφορίες που αφορούν τον ίδιο, το σκάφος και το είδος της κάλυψης που προτιμά.

Πέραν των άλλων προσωπικών στοιχείων, ο ενδιαφερόμενος πρέπει να αναφερθεί και στις ικανότητες του να πλοηγήσει σκάφος. Συγκεκριμένα καλείται να δηλώσει:

1. Από πότε είναι κάτοχος διπλώματος πλοήγησης σκάφους αναψυχής.
2. Τι είδος διπλώματος κατέχει και ποιος το εξέδωσε.
3. ποια είναι η πείρα του.
4. Αν είχε ατυχήματα κατά τη διάρκεια των τελευταίων πέντε ετών ως κυβερνήτης οποιουδήποτε σκάφους ιδιοκτησίας του.
5. Αν το σκάφος (που θέλει να ασφαλίσει) θα κυβερνάται από άλλα άτομα. Αν ναι, τότε πρέπει να δοθούν τα στοιχεία του καθενός.
6. Αν απορρίφθηκε, ακυρώθηκε ή ανανεώθηκε με ειδικούς όρους άλλη ασφάλιση του συγκεκριμένου σκάφους.

Ο ενδιαφερόμενος πρέπει να δώσει και ορισμένες πληροφορίες για το ίδιο το σκάφος. Ειδικότερα, ζητούνται τα εξής: το όνομα του σκάφους, το έτος κατασκευής του, η ημερομηνία και το ποσό αγοράς του σκάφους, ο λιμένας και ο αριθμός νηολογίου / λεμβολογίου, η σημαία, η επωνυμία (ή το όνομα) του κατασκευαστή, το υλικό κατασκευής, ο τύπος, το μοντέλο, το μήκος, το πλάτος και το βύθισμα του σκάφους (για ιδιωτική αναψυχή ή για επαγγελματική χρήση), περιγραφή των μηχανών: το είδος, ο τύπος, το έτος κατασκευής, οι ίπποι, ο αύξων αριθμός και ο τύπος του καυσίμου που χρησιμοποιείται, ανώτατη σχεδιασμένη ταχύτητα του σκάφους ανάλογα με την περιγραφή της μηχανής (σε knots ή mph).

Πληροφορίες ζητούν οι ασφαλιστικές εταιρείες και για τα μέτρα προστασίας που έχει λάβει ο ενδιαφερόμενος για το σκάφος του. Οι συνήθεις ερωτήσεις είναι αν το σκάφος είναι εφοδιασμένο με τηλεχειριζόμενο ή αυτόματο σύστημα πυρόσβεσης, αν υπάρχουν άλλα πυροσβεστικά μέσα (π.χ πυροσβεστήρες και πόσοι), αν χρησιμοποιείται γκάζι στην κουζίνα, αν το σκάφος είναι εφοδιασμένο με αντικλεπτικό σύστημα συναγερμού ή αν έχουν ληφθεί άλλα μέτρα κατά της κλοπής.

Η χρήση και ελλιμενισμός αποτελούν εξίσου απαραίτητα στοιχεία για την ασφαλιστική κάλυψη του σκάφους. Ειδικότερα, ζητούνται από τον ενδιαφερόμενο πληροφορίες σχετικά με το χώρο όπου ελλιμενίζεται το σκάφος. Αν υπάρχει επαγγελματικό πλήρωμα και ποιος ο αριθμός του. Η ακριβής τοποθεσία και ο τρόπος παροπλισμού (π.χ. στην ξηρά κ.τ.λ). Τα όρια ναυσιπλοΐας. Το όνομα του επιθεωρητή (Έλληνας νηογνώμονας ή άλλος) και η ημερομηνία τελευταίας επιθεώρησης.

Ο ενδιαφερόμενος πρέπει να καθορίσει τα ασφαλιζόμενα ποσά για τα αντικείμενα που επιθυμεί να ασφαλιστούν. Εφόσον επιθυμεί να ασφαλιστούν προσωπικά του αντικείμενα ή και ειδικός εξοπλισμός στο σκάφος, πρέπει να

επισυνάπτει και στις δύο περιπτώσεις σχετικό κατάλογο με τις αξίες κάθε αντικειμένου. Όταν συμπληρωθούν όλα τα προαναφερθέντα στοιχεία, αναφέρονται τα ασφαλιζόμενα όρια αστικής ευθύνης όπως ορίζονται από το νόμο 2743/99 για την αστική ευθύνη προς τρίτους.

Επιπλέον, ρωτάται ο ενδιαφερόμενος αν επιθυμεί να συμπεριλάβει αστική ευθύνη σκιέρ, κάλυψη ιστών, ιστίων και αρματωσιάς κατά τη διάρκεια αγώνων ή κάλυψη νομικής προστασίας.

Υπενθυμίζεται ότι η ασφάλιση για ίδιες ζημιές (πρόσκρουση – βύθιση – πυρκαγιά – κλοπή ολική ή μερική κ.τ.λ) είναι προαιρετική.

Τέλος, ορίζεται η ασφαλιζόμενη περίοδος και συγκεκριμένα η περίοδος παροπλισμού.

Η συμπλήρωση από τον ενδιαφερόμενο μιας πρότασης – φόρμας με τις προαναφερθείσες πληροφορίες, εφόσον υπογραφεί από τον ίδιο, έχει την αξία υπεύθυνης δήλωσης. Η πρόταση αυτή αποτελεί τη βάση της ασφάλισης μεταξύ του ενδιαφερόμενου και της εταιρείας, στην περίπτωση που θα εκδοθεί το συμβόλαιο και αναπόσπαστο μέρος αυτού.

### **3.4 ΟΡΙΑ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ**

#### **Για σκάφη με μηχανή**

Η ασφαλιστική σύμβαση παρέχει κάλυψη μέχρι τα ακόλουθα κατά συμβάν ανώτατα όρια:

α) Αστική ευθύνη για θανάτους και σωματικές βλάβες επιβαινόντων και τρίτων από πρόσκρουση, σύγκρουση, ναυάγιο ή οποιαδήποτε άλλη αιτία. Το ασφαλιστικό ποσό καθορίζεται μέχρι 300.000,00 € ανεξαρτήτως αριθμού θυμάτων, κατ' ατύχημα και καθ' όλη την ασφαλιστική περίοδο.

β) Αστική ευθύνη για υλικές ζημιές επιβαινόντων και τρίτων από πρόσκρουση, ναυάγιο ή οποιαδήποτε άλλη αιτία. Το ασφαλιστικό ποσό καθορίζεται μέχρι 150.000,00 €.

γ) Πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης. Το ασφαλιστικό ποσό καθορίζεται μέχρι 90.000,00 €, κατ' ατύχημα και καθ' όλη τη διάρκεια της ασφαλιστικής περιόδου, αφορά δε αποκλειστικά τη δαπάνη καθαρισμού της θαλάσσιας περιοχής που ρυπάνθηκε.

#### **Για σκάφη χωρίς μηχανή**

α) Αστική ευθύνη για θανάτους και σωματικές βλάβες επιβαινόντων και τρίτων από πρόσκρουση, σύγκρουση, ναυάγιο ή οποιαδήποτε άλλη αιτία. Το ασφαλιστικό ποσό καθορίζεται μέχρι 150.000,00 € ανεξαρτήτως αριθμού θυμάτων, κατ' ατύχημα και καθ' όλη την ασφαλιστική περίοδο.

β) Αστική ευθύνη για υλικές ζημιές επιβαινόντων και τρίτων από πρόσκρουση, ναυάγιο ή οποιαδήποτε άλλη αιτία. Το ασφαλιστικό ποσό καθορίζεται μέχρι 90.000,00 €.

Στα παραπάνω όρια περιλαμβάνονται αποζημιώσεις για θάνατο, σωματικές βλάβες, υλικές ζημιές, ψυχική οδύνη, νομικά έξοδα, τόκοι και πάσης φύσης λοιπά έξοδα καλυπτόμενα από την παρούσα ασφαλιστική σύμβαση.



Πρέπει να διευκρινιστεί ότι η έκφραση “οποιαδήποτε άλλη αιτία” αφορά αποκλειστικά και μόνο θαλάσσιο ατύχημα.

### **3.5 ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΑ ΣΚΑΦΗ**

#### **ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ**

1. Ταχύπλοα. Φουσκωτά, πλαστικά, πολυεστερικά ή άλλου τύπου κατασκευής.
2. Ιστιοφόρα.

#### **ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ**

1. Ταχύπλοα με ή χωρίς πλήρωμα
2. Ιστιοφόρα με ή χωρίς πλήρωμα.

#### **ΣΚΑΦΗ ΧΩΡΙΣ ΜΗΧΑΝΗ**

1. Κανό (canoe)
2. Ποδήλατο θαλάσσης (aqua bike)
3. Ιστιοσανίδα (windsurf)

### **3.6 ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ**

Εκτός των εξαιρέσεων που αναφέρονται στους Γενικούς όρους Αστικής Ευθύνης της παρούσας ασφαλιστικής σύμβασης, εφόσον δεν ευρίσκονται σε αντίθεση με τα οριζόμενα σ' αυτό τον ειδικό όρο, δεν καλύπτονται:

1. Ζημιές που τυχόν θα συμβούν από ασφαλιζόμενα θαλάσσια σκάφη αναψυχής κατά τη διάρκεια ρυμούλκησης και μεταφοράς με οποιονδήποτε τρόπο ή ενώ βρίσκονταν στην ξηρά ή επί μεταφορικού μέσου.
2. Ζημιές που προξενούνται κατά τη διάρκεια αγώνων ή δοκιμών.
3. Τα πρόστιμα οποιασδήποτε αιτιολογίας ή προέλευσης.
4. Έξοδα ή και πρόστιμα για απομάκρυνση, ανέλκυση κ.λ.π. ή για αμέλεια ή παράλειψη απομάκρυνσης ή ανέλκυσης ναυαγίων.
5. Σώστρα ή και έξοδα διάσωσης εφ' όσον αυτά αφορούν αυτό το ίδιο το σκάφος.
6. Σωματικές βλάβες ή υλικές ζημιές που οφείλονται σε ελαττώματα των ασφαλιζόμενων σκαφών αναψυχής για τα οποία υπεύθυνος είναι ο κατασκευαστής (Αστική Ευθύνη Προϊόντος).
7. Νομικά έξοδα τα οποία ο ασφαλιζόμενος κατέβαλε χωρίς την προηγούμενη έγκριση της Εταιρείας.
8. Ατυχήματα από ασφαλιζόμενα σκάφη αναψυχής κατά τη διάρκεια της παρούσας ασφάλισης τα οποία έχουν πωληθεί ή παραχωρηθεί ή αλλάξει διαχείριση πριν την ημερομηνία του ατυχήματος, εκτός αν η μεταβίβαση γίνει κατά τη διάρκεια πλού οπότε η κάλυψη ισχύει μέχρι την άφιξη στο λιμένα προορισμού, εφόσον αυτό ζητηθεί από τον ασφαλισμένο.
9. Αποθετικές ζημιές.

10. Ατυχήματα που προκαλούνται από χρήση του σκάφους διαφορετική από εκείνη που έχει δηλωθεί και αναγράφεται στο ασφαλιστήριο.
11. Τις ζημιές οι οποίες προήλθαν εξ' αιτίας του χειρισμού του σκάφους, ο οποίος είτε δεν έχει νόμιμη και ισχύουσα άδεια είτε δεν έχει συμπληρώσει το 18<sup>ο</sup> έτος της ηλικίας του ή συνέβησαν κατά το χρόνο που τελούσε υπό την επίδραση οινοπνεύματος ή τοξικών ουσιών.
12. Ατυχήματα που προκλήθηκαν κατά την διάρκεια της λειτουργίας σχολής εκμάθησης θαλασσιών σπορ, εκτός εάν συμφωνήσει προς τούτο εγγράφως η Εταιρεία και εισπράξει το σχετικό επασφάλιστρο.

Πρέπει να προστεθούν και οι όροι περί παρέκκλισης, εναντίωσης κ.λ.π, ότι ορίζεται από τον 2496/97.

### **3.7 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΣΚΑΦΩΝ ΠΟΥ ΕΜΠΙΠΤΟΥΝ ΣΤΟ ΝΟΜΟ ΠΕΡΙ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**

Η πολιτεία αποφάσισε να θεσπίσει κανόνες στο χώρο της θαλάσσιας αναψυχής μετά τη διαπιστωμένη έξαρση του φαινομένου των ατυχημάτων κατά τη χρήση θαλασσιών μέσων αναψυχής, η οποία παρατηρήθηκε στη χώρα μας κατά τη διάρκεια του ' 90. Μεταξύ άλλων, νομοθέτησε και την υποχρεωτική ασφάλιση σκαφών αναψυχής.

Σύμφωνα με το νόμο 2743/99, υποχρεούται ασφάλισης αστικής ευθύνης οι εξής κατηγορίες: ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα επαγγελματικά ή ιδιωτικά πλοία αναψυχής ή ταχύπλοα σκάφη αναψυχής και πλοία ή μικρά σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες εκδρομές από και προς τον ίδιο λιμένα ή όρμο ή παρακείμενες ακτές κ.λ.π. Στη συνέχεια, υπουργικές αποφάσεις προσδιόρισαν εκ νέου, ακολουθώντας τις τεχνολογικές εξελίξεις, τον ορισμό του ταχύπλοου σκάφους αναψυχής με βάση την ιπποδύναμή του.

Σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις των γενικών κανονισμών λιμένος 20 και 23, ταχύπλοο σκάφος αναψυχής θεωρείται το σκάφος το οποίο:

1. **Ανεξάρτητα από τον τύπο ή το υλικό κατασκευής και την ταχύτητα, έχει:**
  - Εξωλέμβια άνω των 30 HP (Μέγιστη Συνεχής ιπποδύναμη – ΜΣΙ) ή
  - Εσω/εξωλέμβια άνω των 40 HP ΜΣΙ ή
  - Εσωλέμβια βενζίνης άνω των 40 HP ΜΣΙ ή
  - Εσωλέμβια πετρελαίου άνω των 70 HP
2. **Σκάφη πνευστού τύπου (φουσκωτό) (ολικά ή μερικά) ή ανεξάρτητα από το υλικό, σκάφη που διαθέτουν διπλή ή πολλαπλή γάστρα τύπου V:**
  - Εξωλέμβια άνω των 15 HP ΜΣΙ ή
  - Εσω/εξωλέμβια άνω των 30 HP ΜΣΙ ή
  - Εσωλέμβια βενζίνης άνω των 30 HP ΜΣΙ ή
  - Εσωλέμβια πετρελαίου άνω των 50 HP ΜΣΙ

3. Σκάφη με μηχανή άνω των 15 HP ΜΣΙ και υδραυλική πρόωση ( water jet ).
4. Θαλάσσιο μοτοποδήλατο (sea beetle, sea bike, serf-jet, jet ski κ.λ.π) – πλωτό βενζινοκίνητο μέσο μέχρι 3 επιβατών.
5. Hover craft – (μηχανοκίνητο θαλάσσιο μέσο, κινούμενο επί στρώματος αέρος στην ακτή ή στη θάλασσα).

Στις διατάξεις περί υποχρεωτικής ασφάλισης ΔΕΝ εμπίπτουν οι παρακάτω κατηγορίες σκαφών, αλλά σε περίπτωση ατυχήματος προς τρίτους οι ιδιοκτήτες ανασφάλιστου σκάφους θα κληθούν να αναλάβουν προσωπικά την ευθύνη της αποζημίωσης. Ειδικότερα:

- Ξύλινα σκάφη με εσωλέμβια μηχανή παραδοσιακού τύπου όπως: τσερνίκι, βαρκαλάς, πέρασμα, τρεχαντήρι, λίμπερι, κούντουλα, υδραίικο ή συναφή /συγγενή σκάφη.
- Ρυμουλκούμενα θαλάσσια μέσα αναψυχής (θαλάσσιο έλκηθρο / δακτυλίδι / αλεξίπτωτο).
- Ιστιοσανίδες (wind surf).
- Aqua scooter (επιπλέουσα βενζινοκίνητη μηχανή που έλκει τον κολυμβητή).
- Sea buggy (μικρή πνευστή συσκευή, κινούμενη με μύϊκή δύναμη των ποδιών του κολυμβητή).
- Mini cruiser (μικρή μηχανοκίνητη πνευστή συσκευή με έναν επιβάτη σε πρηνή θέση).
- Κανό
- Kayak
- Acrylic raft (μικρή ακρυλική λέμβος χωρίς μηχανική πρόωση
- Θαλάσσιο ποδήλατο (aqua bike, explorer κ.λ.π)
- Μηχανοκίνητη λέμβος (όχι ταχυκίνητο σκάφος)
- Ιστιοπλοϊκή λέμβος

### 3.8 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Κάθε σκάφος αναψυχής αντιμετωπίζεται από τις ασφαλιστικές εταιρείες ως μια ξεχωριστή – μοναδική περίπτωση, με βάση τις «ιδιαιτερότητες» τόσο του σκάφους όσο και του ιδιοκτήτη του. Αυτό σημαίνει ότι οι ιδιοκτήτες δύο σκαφών, τα οποία δεν διαφέρουν μεταξύ τους ως προς τον τύπο, το μοντέλο, την ισχύ, την ταχύτητα, το εσωτερικό τους κ.λ.π, είναι πολύ πιθανό να κληθούν από την ίδια την εταιρεία να πληρώσουν διαφορετικά ασφάλιστρα, δεδομένου ότι το κόστος ασφάλισης επηρεάζεται και από άλλους παράγοντες, όπως:

- Ο χώρος ελλιμενισμού του σκάφους. Αν δηλαδή, ελλιμενίζεται σε αναγνωρισμένο λιμάνι ή μαρίνα και πού βρίσκεται παροπλισμένο.
- Η αντικλεπτική προστασία του σκάφους. Αν δηλαδή διαθέτει σύστημα συναγερμού
- Η λήψη άλλων μέτρων ασφαλείας (π.χ πυρόσβεση)

Ένα σκάφος που ελλιμενίζεται σε μια αναγνωρισμένη μαρίνα, η οποία διαθέτει κατάλληλη υποδομή, επαρκή φωτισμό, ακόμη και φύλαξη (security) του χώρου, παρέχει μεγαλύτερη ασφάλεια στο σκάφος αλλά...και στην ασφαλιστική εταιρεία. Όταν μάλιστα το ίδιο το σκάφος είναι εφοδιασμένο με ιδιαίτερα συστήματα ασφαλείας, τα πράγματα απλοποιούνται ακόμα περισσότερο.

Είναι σαφές ότι ένα σκάφος που είναι «αφημένο» στον όρμο ενός παραθαλάσσιου χωριού ή δεμένο σε μια υποτιθέμενη μαρίνα, της οποίας η μόνη ιδιότητα είναι ότι υπάρχουν πολλά σκάφη αγκυροβολημένα το ένα δίπλα στο άλλο, διατρέχει μεγαλύτερους κινδύνους σε σχέση με εκείνο που ελλιμενίζεται σε αναγνωρισμένα και πλήρως εξοπλισμένα λιμάνια και μαρίνες.

Η σημασία που δίνουν οι ασφαλιστικές εταιρείες στην υποδομή και τις παροχές των μαρίνων καταδεικνύεται και από το γεγονός ότι ήδη επιχειρείται από την Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδος (ΕΑΕΕ) μια «χαρτογράφηση» του χώρου των μαρίνων.

Παράλληλα, και η ιδιαίτερη μέριμνα του ιδιοκτήτη προκειμένου να προστατεύσει το σκάφος του από κλοπή ή από πυρκαγιά, μέσω του εφοδιασμού του σκάφους με τηλεχειριζόμενο αυτόματο σύστημα πυρόσβεσης πυρός ή και άλλα πυροσβεστικά μέσα, καθώς και με αντικλεπτικό σύστημα συναγερμού ή και με τη λήψη άλλων μέτρων κατά της κλοπής, επηρεάζει θετικά για τον ασφαλιζόμενο το κόστος ασφάλισης του σκάφους.

Η παλαιότητα του σκάφους παίζει εξίσου σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση του κόστους ασφάλισης. Ένα ολοκαίνουργιο σκάφος και κυρίως ένα σκάφος από αναγνωρισμένο κατασκευαστή – που καλύπτεται συγχρόνως με εγγύηση βλαβών για ορισμένα έτη, δίνει διαφορετικές δυνατότητες στον ιδιοκτήτη αλλά και στην ασφαλιστική εταιρεία, ακόμα κι αν δυνητικά έχει πιο πολλές πιθανότητες να υποστεί κλοπή. Τα μεταχειρισμένα ή παλαιά σκάφη, εφόσον δεν συντηρούνται επαρκώς και ορθώς, έχουν λογικά περισσότερες πιθανότητες να παρουσιάσουν βλάβες ή ζημιές, είτε είναι ελλιμενισμένα είτε είναι εν πλω.

Η διάρκεια της περιόδου παροπλισμού και η αντίστοιχη διάρκεια χρήσεως είναι ένα ακόμη στοιχείο που επιδρά στην τιμολόγηση της ασφάλισης σκάφους. Οι περισσότερες ασφαλιστικές εταιρείες διαθέτουν «ασφάλιση μικρότερης διάρκειας», καθορίζοντας *minimum* χρόνο ασφάλισης τους 3 μήνες ετησίως, με ασφάλιστρο που διαμορφώνεται περίπου στα ¾ του κόστους της ετήσιας ασφάλισης.

Σημαντικές εκπτώσεις στα ασφάλιστρα για την κάλυψη της αστικής ευθύνης πραγματοποιούν οι ασφαλιστικές εταιρείες όταν πρόκειται για ομαδικές ασφαλίσσεις σκαφών αναψυχής, είτε ιδιωτικών είτε επαγγελματικών. Συνήθως, οι εκπτώσεις αφορούν ομαδικές ασφαλίσσεις 5 σκαφών και άνω και είναι δυνατόν να ξεπεράσουν το 10-15%.

Στα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής, είτε είναι μηχανοκίνητα είτε είναι ιστιοπλοϊκά, τα ετήσια ολικά ασφάλιστρα αστικής ευθύνης είναι υψηλότερα από τα αντίστοιχα των ιδιωτικών σκαφών κατά περίπου 10%. Αν μάλιστα στα επαγγελματικά ιστιοπλοϊκά σκάφη αναψυχής το πλήρωμα δεν είναι μόνιμο, τότε η προσαύξηση επί των ασφαλίστρων αγγίζει το 30%.



### 3.9 ΤΙΜΟΛΟΓΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΣΚΑΦΩΝ

#### 1. ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΣΕ €
Σωματικές βλάβες τρίτων	300.000
Υλικές ζημιές	150.000
Πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης	90.000

##### Α. ΤΑΧΥΠΛΟΑ

Φουσκωτά, πλαστικά, πολυεστερικά ή άλλου υλικού κατασκευής

ΕΙΔΟΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΣΚΑΦΟΥΣ	ΕΤΗΣΙΑ ΜΙΚΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΣΕ €
ΕΩΣ 25 HP	70
ΑΠΟ 26 HP - 50 HP	90
ΑΠΟ 51 HP - 100 HP	115
ΑΠΟ 101HP - 125 HP	135
ΑΠΟ 126 HP - 150 HP	155
ΑΠΟ 151 HP - 200 HP	170
ΑΝΩ ΤΩΝ 201 HP	190

##### Β. ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ ΣΚΑΦΗ

ΕΙΔΟΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΣΚΑΦΟΥΣ	ΕΤΗΣΙΑ ΜΙΚΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΣΕ €
ΕΩΣ 6μ ΜΗΚΟΥΣ	50
ΑΠΟ 7μ - 10μ	110
ΑΝΩ ΤΩΝ 10μ ΜΗΚΟΥΣ	140

#### 2. ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΣΕ €
Σωματικές βλάβες τρίτων	300.000
Υλικές ζημιές	150.000
Πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης	90.000

##### Α. ΤΑΧΥΠΛΟΑ

Φουσκωτά, πλαστικά, πολυεστερικά ή άλλου υλικού κατασκευής

ΕΙΔΟΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΣΚΑΦΟΥΣ	ΕΤΗΣΙΑ ΜΙΚΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΣΕ €	
	ΧΩΡΙΣ ΠΛΗΡΩΜΑ	ΜΕ ΠΛΗΡΩΜΑ
ΕΩΣ 25 HP	102	85
ΑΠΟ 26 HP - 50 HP	132	110
ΑΠΟ 51 HP - 100 HP	168	140
ΑΠΟ 101HP - 125 HP	198	165
ΑΠΟ 126 HP - 150 HP	228	190
ΑΠΟ 151 HP - 200 HP	240	200
ΑΝΩ ΤΩΝ 201 HP	276	230

## Β. ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ ΣΚΑΦΗ

ΕΙΔΟΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΣΚΑΦΟΥΣ	ΕΤΗΣΙΑ ΜΙΚΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΣΕ €	
	ΧΩΡΙΣ ΠΛΗΡΩΜΑ	ΜΕ ΠΛΗΡΩΜΑ
ΕΩΣ 6μ ΜΗΚΟΥΣ	72	60
ΑΠΟ 7μ – 10μ	162	135
ΑΝΩ ΤΩΝ 10μ ΜΗΚΟΥΣ	206	172

### 3. ΣΚΑΦΗ ΑΝΕΥ ΜΗΧΑΝΗΣ

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΣΕ €
Σωματικές βλάβες τρίτων	150.000
Υλικές ζημιές	90.000

ΕΙΔΟΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΣΚΑΦΟΥΣ	ΕΤΗΣΙΑ ΜΙΚΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΣΕ €
ΚΑΝΟ (CANOE)	35
ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΘΑΛΑΣΣΗΣ (AQUA BIKE)	35
ΙΣΤΙΟΣΑΝΙΔΑ (WINDSURF)	35

#### 3.10 ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΣΚΑΦΩΝ

- ✓ Σε περίπτωση ύπαρξης δύο μηχανών, ως ιπποδύναμη θα θεωρείται το άθροισμα της ιπποδύναμης των δύο μηχανών, αν η βοηθητική μηχανή είναι ιπποδύναμης μεγαλύτερης των 10 HP. Αν η βοηθητική έχει ιπποδύναμη μικρότερη ή ίση των 10 HP, θα καλύπτεται χωρίς επιβάρυνση.
- ✓ Για κάλυψη αστικής ευθύνης κατά τη ρυμούλκηση σκι ή άλλων θαλάσσιων μέσων, ισχύει ασφάλιστρο 20%.

#### 3.11 ΕΚΠΤΩΣΗ ΜΗ ΖΗΜΙΑΣ (ΣΥΣΤΗΜΑ NO CLAIM BONUS)

Σε περίπτωση που δεν δηλωθεί καμιά ζημιά και δεν υπάρξει ουδεμία απαίτηση από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο για 12 συνεχείς μήνες ασφάλισης, τότε το ασφάλιστρο του κάθε επόμενου έτους θα διαμορφώνεται ως ακολούθως και εφόσον ανανεωθεί για άλλους 12 μήνες. Καμιά απαίτηση το πρώτο έτος ασφάλισης έκπτωση 5%, καμμία απαίτηση σε δύο συνεχόμενα έτη ασφάλισης 10%, καμιά απαίτηση σε τρία συνεχόμενα έτη ασφάλισης έκπτωση 15% και καμιά απαίτηση σε τέσσερα συνεχόμενα έτη ασφάλισης έκπτωση 20%.

#### 3.12 ΖΗΜΙΕΣ – ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ – ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ

*Τελικά δεν αποφύγαμε το «κακό»! Οδηγίες για μετά... τις οποίες πρέπει να γνωρίζουμε οπωσδήποτε πριν!*

Οι ζημιές, ακόμα και η απώλεια ενός σκάφους αναψυχής, είναι πιθανόν, δυστυχώς να συμβούν σε όλους μας. Πρέπει λοιπόν, να λάβουμε

σοβαρά υπόψη μας ορισμένα στοιχεία πριν ακόμα απευθυνθούμε στον ασφαλιστή μας. Οι ασφαλιστικές εταιρείες περιλαμβάνουν στα προγράμματά τους ένα εύρος καλυπτόμενων ζημιών-απωλειών, προκειμένου να δώσουν περισσότερες δυνατότητες κάλυψης στον ιδιοκτήτη σκάφους, ακόμη και για κινδύνους οι οποίοι φαίνεται απίθανο ή υπερβολικό να συμβούν.

Η αιτία ζημιάς που απαντάται συχνότερα είναι η προσάραξη και η σύγκρουση. Την πρώτη πεντάδα συμπληρώνουν η κλοπή, οι άσχημες καιρικές συνθήκες, οι μηχανικές βλάβες και οι ζημιές στον έλικα ή στην προπέλα.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδας (ΕΑΕΕ), το 2002 ο αριθμός των ζημιών-απωλειών έφτασε, επί συνόλου 721 ζημιών, στις 121 από προσάραξη-σύγκρουση (ποσοστό 16,78% επί του συνόλου), στις 116 από κλοπή (16,09%), στις 101 λόγω άσχημων καιρικών συνθηκών (14,01%), στις 91 λόγω μηχανικών βλαβών (12,62%) και στις 78 από ζημιές στον έλικα ή στην προπέλα (10,82%). Λιγότερο συχνές είναι οι ζημιές που προκαλούνται στο πλαίσιο αγώνων, η αστική ευθύνη έναντι τρίτων και οι καταστροφές από φωτιά.

Το μεγαλύτερο κόστος για τις ασφαλιστικές εταιρείες έχουν οι ζημιές από φωτιά, καθώς το μέσο κόστος ζημιάς, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΑΕΕ, ανέρχεται σε 17.947,58 ευρώ. Η αμέσως επόμενη πιο «ακριβή» ζημιά για τις εταιρείες είναι η κατηγορία «προσάραξη-σύγκρουση», με μέσο κόστος 17.071,20 ευρώ και ακολουθεί η αστική ευθύνη έναντι τρίτων, με μέσο κόστος για τις εταιρείες 15.547,79 ευρώ.

### **3.13 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ**

Αν τελικά συμβεί το «κακό», οι ασφαλισμένοι ιδιοκτήτες για να αποζημιωθούν θα πρέπει:

- Να ειδοποιήσουν τον ασφαλιστή τους για το συμβάν (δήλωση ζημιάς), το οποίο δίνει την αφορμή για έγερση απαίτησης.
- Να προβούν άμεσα σε δήλωση της ζημιάς ή απώλειας στο οικείο Λιμεναρχείο.

Στη συνέχεια, ο συνεργαζόμενος με την ασφαλιστική εταιρεία πραγματογνώμονας θα μεταβεί στο σκάφος προκειμένου να εξετάσει τη ζημιά και τις συνθήκες υπό τις οποίες συνέβη.

Ακολουθεί η εκτίμηση της ζημιάς από την ασφαλιστική εταιρεία, που αναλαμβάνει πλέον να ολοκληρώσει τη διαδικασία για την απόδοση αποζημίωσης στον ασφαλισμένο.

### **3.14 ΣΕ ΠΟΙΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ Ο ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΣ ΔΕΝ ΑΠΟΖΗΜΙΩΝΕΤΑΙ**

Ο ιδιοκτήτης του σκάφους πρέπει να γνωρίζει με κάθε λεπτομέρεια τις καλύψεις που του παρέχει το ασφαλιστήριο συμβόλαιό του, γιατί –ειδικά στην περίπτωση που έχει επιλέξει μόνο την υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης- είναι πιθανόν η βλάβη που θα του τύχει να μην περιλαμβάνεται στο συμβόλαιο του. Σε αυτή την περίπτωση, φυσικά δεν αποζημιώνεται.

Οι ασφαλιστικές εταιρείες, από την άλλη πλευρά, πρέπει να έχουν ενημερώσει τον πελάτη τους για τις εξαιρέσεις, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται και οι εξής:

- Το σκάφος δεν καλύπτεται όταν ρυμουλκείται, παρά μόνο όταν χρειάζεται βοήθεια.
- Για οποιοδήποτε σκάφος ή λέμβο του σκάφους με ανώτατη σχεδιασμένη ταχύτητα μεγαλύτερη των 17 κόμβων, ισχύουν και οι όροι των ταχύπλων σκαφών, σύμφωνα με τους οποίους όταν το σκάφος βρίσκεται προσδεμένο ή αγκυροβολημένο χωρίς παρακολούθηση σε εκτεθειμένη παραλία ή ακρογιαλιά, εξαιρούνται η απώλεια ή η ζημιά του ή η ευθύνη προς τρίτους, καθώς και οι υπηρεσίες διάσωσης.
- Τα ταχύπλοα σκάφη που έχουν εσωλέμβιο κινητήρα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με αυτόματο σύστημα πυρόσβεσης, σωστά τοποθετημένο και σε καλή κατάσταση. Διαφορετικά, εξαιρούνται από την κάλυψη ζημιές οφειλόμενες σε έκρηξη ή πυρκαγιά.
- Δεν καλύπτονται οι αποθετικές ζημιές (απώλεια ναύλου κ.α). Παράλληλα, οι ιδιοκτήτες θα πρέπει να γνωρίζουν και τα εξής:
  - Κατά τη διάρκεια της ασφάλισης το σκάφος πρέπει να έχει εν ισχύ τα προβλεπόμενα από τις αρμόδιες αρχές έγγραφα, τα οποία θα πιστοποιούν την αξιοπλοΐα του.
  - Κατά την περίοδο του παροπλισμού του, αν το σκάφος χρησιμοποιηθεί ως κατοικία ή εκτελούνται επ' αυτού μεγάλες επισκευές ή μετατροπές, πρέπει να ενημερώνονται προηγουμένως οι ασφαλιστές.
  - Όταν το σκάφος πρόκειται να ταξιδέψει εκτός των αναφερομένων στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο γεωγραφικών ορίων (ή κατά τη διάρκεια της περιόδου παροπλισμού του), πρέπει να έχουν ενημερωθεί οι ασφαλιστές.
  - Για να καλυφθεί ζημιά στα πανιά, στους ιστούς, στα ξάρτια κ.λ.π. κατά τη διάρκεια αγώνων, πρέπει να έχει γίνει επέκταση της κάλυψης για κινδύνους αγώνων, κατόπιν συμφωνίας με τους ασφαλιστές.





## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

### 4.1 ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Η ασφάλεια Αστικής Ευθύνης, η οποία είναι υποχρεωτική από το Νόμο 2743/99, σημαίνει ότι κάθε ιδιοκτήτης σκάφους θα πρέπει να έχει ασφαλιστεί για ζημιά που τυχόν θα προκαλέσει με το σκάφος του σε τρίτους ή και στους επιβαίνοντες σ' αυτό.

Πέρα από τις υποχρεωτικές καλύψεις της Αστικής Ευθύνης (Σωματικές βλάβες, Υλικές ζημιές και Ρύπανση) που είναι υποχρεωτικές από το νόμο, υπάρχουν και προαιρετικές καλύψεις.

Η Θάλασσα κρύβει πολλούς κινδύνους και οι κακόβουλες πράξεις καλώς ή κακώς δεν παύουν να υπάρχουν καθώς και οι κίνδυνοι από τα φυσικά φαινόμενα.

Γι' αυτό ο ιδιοκτήτης του σκάφους θα πρέπει να καλύψει την παρουσία του καθώς και να διασφαλίσει την σωματική ακεραιότητα των επιβαινόντων στο σκάφος του εκτός από την δική του.

Κάθε εταιρεία λοιπόν προσφέρει διάφορα πακέτα προαιρετικών καλύψεων (άλλες εταιρείες λιγότερες καλύψεις άλλες περισσότερες άλλες καθόλου ασφαλίζουν μόνο ότι ορίζει ο νόμος). Από αυτά τα πακέτα καλούνται να επιλέξουν οι ιδιοκτήτες των σκαφών αναψυχής.

Οι προαιρετικές καλύψεις που υπάρχουν (όσες μπόρεσα να συγκεντρώσω τουλάχιστον χωρίς να σημαίνει ότι τις προσφέρουν όλες οι ασφαλιστικές εταιρείες) είναι:

1. **Ολική κλοπή.** Η ολική κλοπή καλύπτει για ένα ασφαλιζόμενο ποσό που ορίζει η εταιρεία, την αξία του σκάφους σε περίπτωση κλοπής του.
2. **Μερική κλοπή.** Καλύπτει τις απώλειες από τυχόν κλοπή σε μέρη του σκάφους ή σε ότι περιέχεται σ' αυτό.
3. **Κακόβουλες πράξεις.** Ζημιές που μπορούν να προκληθούν από βανδαλισμούς κ.τ.λ
4. **Πειρατεία**
5. **Ηφαιστειακή έκρηξη**
6. **Πυρκαγιά**
7. **Έκρηξη.** Π.χ έκρηξη από μηχανική βλάβη
8. **Έξοδα ναυαγιαρέσεως σε περίπτωση ναυαγίου**
9. **Έξοδα επιθαλάσσιας αρωγής**
10. **Ίδιες Ζημιές από:** Κακοκαιρία, Προσάραξη, Βύθιση, Ημιβύθιση, Σύγκρουση με άλλο πλοίο, Φορτοεκφόρτωση εφοδίων / μηχανών, Πρόσκρουση σε προκυμαία ή προβλήτα, Κρυφά ελαττώματα στο σκάφος, Αμέλεια του πληρώματος.
11. **Νομική Προστασία ασφαλιζομένου.** Καλύπτει έξοδα δικηγόρου σε περίπτωση που χρειαστεί για ένα ορισμένο ποσό που καθορίζεται από την εταιρεία. Αυτή η κάλυψη μπορεί να περιέχει:
  - Διεκδίκηση αποζημιώσεων
  - Υπεράσπιση ασφαλισμένου στα ποινικά δικαστήρια

- Προσφυγή στις λιμενικές αρχές για επανάκτηση άδειας χειρισμού ή μείωση επιβληθέντων προστίμων
  - Διεκδίκηση απαιτήσεων από τις συμβάσεις που αναφέρονται στο σκάφος
12. Άμεση μεταφορά ασθενούς ή τραυματία από το σκάφος σε πλησιέστερο Νοσοκομείο και Ιατρικές συμβουλές .
  13. Κάλυψη προσωπικών ειδών
  14. Κάλυψη μηχανικών βλαβών
  15. Κάλυψη Αστικής Ευθύνης πέραν του ορίου της βασικής καλύψεως.
  16. Κάλυψη trailer για κλοπή μαζί με το σκάφος
  17. Κάλυψη ίδιων ζημιών σκάφους κατά την οδική μεταφορά
  18. Κάλυψη από κινδύνους πολέμου, απεργιών και τρομοκρατικών ενεργειών
  19. Κάλυψη για ζημιές από ενέργειες περιορισμού ρύπανσης
  20. Κάλυψη νομικών εξόδων απελευθέρωσης του σκάφους (Για σκάφη που ενοικιάζονται)
  21. Κάλυψη για συμμετοχή του σκάφους σε αγώνες
  22. Κάλυψη αξονικών συστημάτων πρόωσης και πηδαλιουχίας για ζημιές από πρόσκρουση σε υφάλους, ημιβυθισμένα αντικείμενα κ.λ.π (Αφορά μόνο σκάφη με ταχύτητα άνω των 17 Knots)
  23. Επέκταση Κάλυψης Αστικής Ευθύνης για ενασχόληση με θαλάσσια σπορ.
  24. Επέκταση Κάλυψης Αστικής Ευθύνης για συμμετοχή σε αγώνες.



#### 4.2 ΑΙΤΗΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ : Το Α και το Ω στην ασφάλιση του σκάφους.

Οι ασφαλιστικές εταιρείες όλου του κόσμου έχουν τη φήμη ότι είναι φειδωλές στις αποζημιώσεις τους. Όμως οι ασφαλιστικές εταιρείες είναι πρόθυμες να πληρώσουν την αποζημίωση για την ζημιά την οποία έχουν ασφαλίσει, εφόσον ο πελάτης τους είναι ειλικρινής και τη διεκδικήσει μεθοδικά. Αυτό όμως, προϋποθέτει γνώση του κλάδου των ναυτασφαλειών που μόνο οι εξειδικευμένοι ασφαλιστικοί brokers διαθέτουν .

Κάθε ασφαλιστήριο συμβόλαιο αναδεικνύει δυστυχώς τη σπουδαιότητα του μόνον όταν επέλθει η ζημιά. Ως τότε, οι περισσότεροι τη θεωρούν μια διαδικασία ρουτίνας, τυπική και στο μέτρο του είναι υποχρεωτική, πειθαναγκασμό. Η νοοτροπία αυτή της πλειονότητας των ιδιοκτητών σκαφών αναψυχής επιβάλλεται να εξαλειφθεί.

Σημαντικό μερίδιο ευθύνης στις περιπτώσεις άρνησης ή αμφισβήτησης καταβολής της αποζημίωσης από την ασφαλιστική εταιρεία φέρουν και οι ασφαλισμένοι, για δύο λόγους. Πρώτον, γιατί δεν επιλέγουν τον ασφαλιστή τους με την ίδια φροντίδα που επιλέγουν το σκάφος τους και δεύτερον, γιατί δεν είναι σαφείς και μερικές φορές ειλικρινείς όταν συμπληρώνουν την αίτηση ασφάλισης.

Οι περισσότεροι ιδιοκτήτες σκαφών σήμερα δεν γνωρίζουν ότι το βασικότερο στοιχείο στην ασφάλιση ενός σκάφους αναψυχής, το Α και το Ω του συμβολαίου τους, είναι η αίτηση ασφάλισης (proposal form). Στην αίτηση αυτή ο ιδιοκτήτης του σκάφους οφείλει να συμπληρώσει όλα τα απαιτούμενα στοιχεία με απόλυτη ακρίβεια (ακόμα και παλαιότερες ζημιές του σκάφους που δεν υπερβαίνουν το deductible), γιατί σε αντίθετη περίπτωση, ακόμα και εάν κάποιο στοιχείο δεν συμπληρώθηκε σωστά, όχι από πρόθεση αλλά από άγνοια ή αμέλεια, τότε πραγματικά ο ασφαλισμένος θα δυσκολευθεί να αποζημιωθεί.

Ένα δεύτερο σημαντικό θέμα είναι ο ασφαλισμένος σε περίπτωση ζημιάς να απευθυνθεί πρώτα στον broker του, ο οποίος γνωρίζοντας τις διαδικασίες θα μεριμνήσει ώστε να εξασφαλίσει την αποζημίωση που δικαιούται ο πελάτης του και σε συντομότερο χρόνο.

Ένα τρίτο, εξίσου σημαντικό στοιχείο είναι ότι ο ασφαλισμένος οφείλει να δηλώνει κάθε αλλαγή που σχετίζεται με το σκάφος του στο έντυπο ασφάλισης. Δηλαδή, σε περίπτωση αλλαγής της μαρίνας ελλιμενισμού, αλλαγής της περιόδου που κινείται το σκάφος κ.λ.π, ο broker και ο ασφαλιστής θα πρέπει να ενημερώνονται άμεσα. Εάν η όποια αλλαγή δεν γνωστοποιηθεί, η ασφαλιστική εταιρεία έχει κάθε δικαίωμα να κάνει χρήση των όρων misrepresentation (διαστρέβλωση στοιχείων) και nondisclosure (στοιχεία τα οποία ο ασφαλιζόμενος δεν συμπεριέλαβε, ως όφειλε, στη δήλωση) και να αρνηθεί την καταβολή όλου του ποσού της αποζημίωσης ή μέρους αυτής.

### 4.3 Σωστή συντήρηση της μηχανής του σκάφους: για ασφαλείς θαλάσσιες διαδρομές

Το πιο σημαντικό είναι να μην επέλθει η στιγμή της ζημιάς και πολύ περισσότερο από κάποιο πρόβλημα που θα οφείλεται από πρόβλημα του σκάφους είτε λόγω κακής συντήρησης είτε λόγω μηχανικής βλάβης.

Η σωστή τεχνική υποστήριξη του σκάφους αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για την ασφάλεια των πλόων. Τα περισσότερα ατυχήματα, όπως προκύπτει και από τα στοιχεία της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδας, οφείλονται σε αιτίες οι οποίες θα μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί εάν το σκάφος είχε συντηρηθεί σωστά. Για το λόγο αυτό, άλλωστε η ασφαλής ναυσιπλοΐα προϋποθέτει συνεχή συντήρηση των μηχανών και των παρελκόμενων μερών των σκαφών.

Οι πιθανότητες να μην «υπακούσει» ένα σκάφος στις οδηγίες του χειριστή του είναι αρκετές. Οι εξειδικευμένοι μηχανικοί συνήθως γνωρίζουν ότι οι περισσότερες περιπτώσεις οφείλονται είτε σε αδιαφορία συντήρησης του σκάφους από τον ίδιο τον ιδιοκτήτη είτε σε παρεμβάσεις μη επαγγελματιών και μη εξουσιοδοτημένων τεχνικών που συστήνονται ως ειδικοί. Στο σημείο αυτό απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή από τους ιδιοκτήτες, οι οποίοι επιθυμούν να αποφύγουν όσο είναι εφικτό, την επίσκεψη τους στην ασφαλιστική εταιρεία, γιατί όλοι γνωρίζουμε ότι η καλύτερη ασφαλιστική εταιρεία είναι αυτή που δεν χρειαστήκαμε ποτέ, όπως συμβαίνει και με τους γιατρούς.

Η σωστή συντήρηση του σκάφους και της μηχανής του ελαχιστοποιεί την πιθανότητα ζημιάς η οποία μπορεί να οδηγήσει σε πρόκληση βλάβης σε τρίτο, μερική ή ολική καταστροφή της μηχανής, αλλά και του συνόλου του σκάφους.

Απαιτεί όμως μια αποτελεσματική σχέση μηχανικού και ιδιοκτήτη, η οποία στηρίζεται σε αμοιβαία συνεργασία και εμπιστοσύνη και διαρκεί από την πρώτη ημέρα αγοράς του σκάφους μέχρι την πώλησή του.

Ο μηχανικός ενημερώνει τον ιδιοκτήτη του σκάφους για κάθε ενδεχόμενο πρόβλημα και τον καθοδηγεί ώστε να είναι σε θέση να αντιμετωπίζει και ο ίδιος ορισμένες βλάβες που δεν απαιτούν εξειδικευμένες γνώσεις ή ειδικά εργαλεία. Η τεχνολογία κάνει καθημερινά άλματα και μόνο οι πιστοποιημένοι μηχανικοί και επισκευαστές παρακολουθούν τις εξελίξεις από την βάση τους, τις ίδιες δηλαδή τις κατασκευάστριες εταιρείες, μέσω ειδικών σεμιναρίων.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

### 5.1 Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 2743/99 ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ.

**Η γοητευτική αλλά πάντα επικίνδυνη θάλασσα ...**



Η υποχρεωτική ασφάλιση των σκαφών αναψυχής μείωσε τους ανασφάλιστους, αλλά ο κλάδος εξακολουθεί να αντιμετωπίζει προβλήματα.

Η καθιέρωση της υποχρεωτικής ασφάλισης της αστικής ευθύνης των ιδιοκτητών σκαφών αναψυχής, έχει ουσιαστικά ξεκινήσει τα τελευταία χρόνια με την έκδοση του νόμου 2743/1999. Όμως, η αρχή έγινε με την έκδοση του Γενικού Κανονισμού Λιμένος από τον Απρίλιο του 1994 (Υ.Α. 3131/1.6.1964), όπου πρώτη φορά θεσμοθετείται η υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης των ενοικιαζομένων θαλάσσιων μέσων αναψυχής (θαλάσσια παιχνίδια).

Ο νόμος 2743/99 αποτέλεσε την αφετηρία για την ασφάλιση μεγάλου αριθμού σκαφών, αφού τα κατά τόπους Λιμεναρχεία επιμένουν με συνεχείς ελέγχους στη διαπίστωση ύπαρξης ασφαλιστικής κάλυψης, με επίδειξη της κατάλληλης βεβαίωσης ασφάλισης. Ισχύουν όρια ευθύνης.

Με βάση στατιστικά στοιχεία της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδας, η εικόνα του κλάδου ασφάλισης σκαφών κατά το έτος 2002 είχε ως εξής:

- Αριθμός ασφαλιζομένων σκαφών για αστική ευθύνη μόνο: 13.893
- Αριθμός ασφαλιζομένων σκαφών με κάλυψη αστικής ευθύνης και ιδίων ζημιών: 18.418
- Σύνολο ασφαλιζομένων σκαφών: 32.311

Ο αριθμός ασφαλιζομένων σκαφών το 1999 ήταν μόνο 8.074 σκάφη. Τα ασφάλιστρα το 1999 ανέρχονταν στο ποσό των 4.265.108 €, ενώ το 2002 ανήλθαν στο ποσό των 8.656.715 €. Αυξήθηκαν, δηλαδή κατά 103%.

Η υποχρεωτική ασφάλιση δεν αφορά όλα τα σκάφη αναψυχής. Ο νόμος περιλαμβάνει κατηγορίες σκαφών αναψυχής, όπως: ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα επαγγελματικά ή ιδιωτικά πλοία αναψυχής ή ταχύπλοα σκάφη αναψυχής και πλοία ή μικρά σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες εκδρομές από και προς τον ίδιο λιμένα ή όρμο ή παρακείμενες ακτές κ.τ.λ.

Ο νόμος δεν καλύπτει κατηγορίες σκαφών, όπως ξύλινα σκάφη με εσωλέμβια μηχανή παραδοσιακού τύπου (π.χ τσερνίκι, βαρκαλάς κ.λ.π), ρυμουλκούμενα θαλάσσια μέσα αναψυχής (θαλάσσιο έλκθηρο/δακτυλίδι/αλεξίπτωτο), ιστιοσανίδες , aqua scooter, seabuggy, mini cruiser, κανό , θαλάσσιο ποδήλατο, kayak, acrylicraft μηχανοκίνητη λέμβο ή ιστιοπλοϊκή λέμβο.

Συνοψίζοντας, παρατηρούμε ότι η κείμενη νομοθεσία υποχρεώνει όλες τις κατηγορίες σκαφών σε ασφάλιση αστικής ευθύνης, πλην των μικρών μη ταχύπλων σκαφών αναψυχής και ιδιωτικών παιχνιδιών.

Ακόμη πρέπει να σημειωθεί η εκτίμηση των ασφαλιστών ότι υπάρχουν αρκετά προβλήματα που αναζητούν λύσεις και υπάρχουν αρκετά προβλήματα που αναζητούν λύσεις και προς αυτή την κατεύθυνση οι ίδιοι είναι πρόθυμοι να συμβάλουν με ιδέες, προτάσεις, συνεργασίες με αρμόδιους φορείς, στατιστική απεικόνιση των παρατηρούμενων ζημιών και πληροφόρηση όσων με οποιονδήποτε τρόπο ενδιαφέρονται για τα σκάφη αναψυχής και τέλος, την παροχή άμεσων και έμμεσων κινήτρων στους ασφαλισμένους για τη βελτίωση του επιπέδου ασφαλείας των σκαφών, μαρινών κ.λ.π.

Ενδεικτικά, πάντως μπορούν να αναφερθούν μερικά προβλήματα, όπως:

1. Η ανυπαρξία μητρώου ή κάποιας μορφής βάσης δεδομένων για την καταγραφή όλων ανεξαρτήτως των σκαφών αναψυχής (όπως και αν χαρακτηρίζονται) από έναν κεντρικό φορέα και μάλιστα με την αγορά, εισαγωγή ή μεταπώληση του σκάφους.
2. Αδυναμία, λόγω της παραπάνω ανυπαρξίας μητρώου, επακριβούς γνώσης του αριθμού των σκαφών και της γεωγραφικής κατανομής, χρήσης κ.ο.κ, ώστε να είναι δυνατός ο έλεγχος των ανασφάλιστων, όπως επίσης και των μη λεμβολογημένων σκαφών.
3. Αποφυγή ασφάλισης από μερίδα ιδιοκτητών σκαφών και κάμψη των ελέγχων από τους αρμόδιους κατά τόπους φορείς.
4. Έλλειψη σοβαρών υποδομών από πλευράς λιμενικών εγκαταστάσεων που χαρακτηρίζονται μαρίνες (δηλαδή λιμένες με χώρους χερσαίων εγκαταστάσεων ασφαλούς φύλαξης και συντήρησης των σκαφών). Είναι γνωστό ότι λειτουργούν σε όλη τη χώρα αρκετές «μαρίνες» που ανήκουν σε διάφορους ομίλους ερασιτεχνικών ή ακόμη και σε ιδιώτες, οι οποίες απέχουν πολύ από το να πληρούν τις προϋποθέσεις ασφαλείας και προστασίας που απαιτούνται. Για το λόγο αυτό, οι περιπτώσεις κλοπής εμφανίζονται στατιστικά να αποτελούν έναν από τους σημαντικότερους συντελεστές ζημιάς.

Από τα παραπάνω στατιστικά στοιχεία της Ένωσης προκύπτουν ακόμη κάποια θετικά συμπεράσματα, όπως:

1. Η παρατηρούμενη μείωση της συχνότητας των ζημιών σε σχέση με το συνολικό πλήθος των ασφαλιζομένων σκαφών.
2. Η μείωση του μέσου κόστους αποζημιώσεων κατά τα τελευταία έτη, που αποτελεί δείγμα καλύτερης προστασίας και συντήρησης των σκαφών.

Αναμένεται ότι η σταδιακή «ωρίμανση» της ασφαλιστικής ιδέας στο χώρο των σκαφών αναψυχής θα καλύψει τόσο τους ιδιοκτήτες των σκαφών όσο -κυρίως- τους παθόντες τρίτους, που δυστυχώς συχνά γίνονται πρωτοσέλιδα στις εφημερίδες. Γεγονός είναι ότι αρχή για την πλήρη ασφαλιστική κάλυψη έγινε και μπορεί να ολοκληρωθεί σύντομα με την προσπάθεια, συνεργασία και συνέπεια από όλες τις πλευρές.

## 5.2 ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

### 5.2.1 Στατιστικά στοιχεία Ασφάλισης Σκαφών Αναψυχής έτους 2002<sup>1</sup>

Η Επιτροπή Μεταφορών και Σκαφών της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδος στα πλαίσια της διαρκούς προσπάθειας της για άντληση, επεξεργασία και παροχή πληροφοριών, απηύθυνε για όγδοη συνεχή χρονιά ερωτηματολόγιο στις Εταιρείες – Μέλη (Εγκ. 17403/7.5.2003), με σκοπό την καταγραφή των ασφαλιστρών και των ζημιών του κλάδου ασφάλισης σκαφών αναψυχής έτους 2002.

Τα αποτελέσματα της έρευνας αυτής που ολοκληρώθηκε χάρις στη συνεργασία των Εταιρειών – Μελών, είχε σαν αποτέλεσμα αναλυτικούς πίνακες τόσο για κάθε κατηγορία σκάφους, όσο και για κάθε κατηγορία ζημιάς.

Τα στατιστικά στοιχεία που συγκεντρώθηκαν καλύπτουν το σύνολο σχεδόν της παραγωγής των Εταιρειών – Μελών της ΕΕΑΕ στο συγκεκριμένο κλάδο ασφάλισης σκαφών αναψυχής και αποτελούν σημαντικό βοήθημα σε θέματα ανάληψης, τιμολόγησης και χειρισμού ζημιών.

Τα ερωτηματολόγια που εστάλησαν σε όλες τις Εταιρείες – Μέλη της Ενώσεως, ζητήθηκαν στοιχεία του κλάδου Σκαφών και αφορούσαν:

- ✓ Τα εκδοθέντα συμβόλαια έτους 2002 για κάθε μία από τις τρεις κατηγορίες σκαφών αναψυχής ξεχωριστά (Προσωπική Αναψυχή – Ενοικίαση με πλήρωμα – Ενοικίαση χωρίς πλήρωμα).
- ✓ Τα ασφαλιστρα από πρωτασφαλίσεις αυτών των συμβολαίων
- ✓ Το πλήθος των ζημιών που αναγγέλθηκαν μέσα στο 2002, τόσο για τις τρεις κατηγορίες σκαφών ξεχωριστά, όσο και για κάθε κατηγορία (αιτία) ζημιάς (προσάραξη, φωτιά, κλοπή κ.λ.π).
- ✓ Το σύνολο των αποζημιώσεων (πληρωθεισών και εκκρεμών ξεχωριστά) των ζημιών που προαναφέρθηκαν, τόσο για τις τρεις κατηγορίες σκαφών ξεχωριστά, όσο και για κάθε κατηγορία ζημιάς.
- ✓ Το πλήθος των απορριφθεισών ζημιών

Για πρώτη φορά αυτή τη χρονιά, η Επιτροπή αποφάσισε να εμπλουτίσει το γνωστό ερωτηματολόγιο, ζητώντας παράλληλα και τα εξής στοιχεία:

- ✓ Το πλήθος και τη συνολική ασφαλιζόμενη αξία των σκαφών αναλόγως του τύπου κινήσεως τους (ιστιοπλοϊκά – μηχανοκίνητα)
- ✓ Το πλήθος και τη συνολική ασφαλιζόμενη αξία των σκαφών με πλήρωμα αναλόγως του τύπου κινήσεως τους (ιστιοπλοϊκά – μηχανοκίνητα)
- ✓ Το μέγιστο ύψος ασφαλιζόμενης αξίας ενός μεμονωμένου συμβολαίου, μόνο για σκάφη με πλήρωμα, αναλόγως του τύπου κινήσεως τους (ιστιοπλοϊκά – μηχανοκίνητα)

Στο ερωτηματολόγιο της Ενώσεως, απάντησαν αποστέλλοντας τα σχετικά στοιχεία, 19 Εταιρείες –Μέλη. Οι Εταιρείες αυτές σύμφωνα με

<sup>1</sup> Επιτροπή Μεταφορών & Σκαφών, Εγκύκλιος αριθμ. 17608, Αθήνα 16 Δεκεμβρίου 2003

εκτιμήσεις μας κατέχουν το σύνολο σχεδόν της παραγωγής, όσον αφορά στην ασφάλιση σκαφών αναψυχής, των μελών της Ένωσης στα οποία απεύθυνε το σχετικό ερωτηματολόγιο. Τα δε συγκεντρωτικά στοιχεία των απαντήσεων καταγράφονται στην αναφορά που ακολουθεί. Τα στοιχεία του έτους 2001, σε όσους πίνακες παρουσιάζονται, έχουν αναπροσαρμοστεί ώστε να καταστούν συγκρίσιμα με τα στοιχεία του 2002.

### 5.2.2. Τα Μεγέθη του Κλάδου

Σύμφωνα με τις απαντήσεις των Εταιρειών – Μελών, το 2002 εκδόθηκαν 17,710 συμβόλαια ασφάλισης σκαφών αναψυχής με αναλογούντα συνολικά ασφάλιστρα 9,643,128,70 Ευρώ. Το πλήθος αναγγελθεισών ζημιών το 2002 έφθασε τις 721, οι πληρωθείσες αποζημιώσεις έφθασαν στο ύψος των 2,151,179,76 Ευρώ, ενώ οι εκκρεμείς ζημιές τέλους χρήσεως ανέρχονται στις 3.791,226,35 Ευρώ.

Οι εκκρεμείς ζημιές που αναφέρονται στους πίνακες εμφανίζουν τις συνολικές εκκρεμείς αποζημιώσεις στο τέλος του έτους 2002, για τις ζημιές που δηλώθηκαν εντός του 2002.

Στον πίνακα 1 που ακολουθεί καταγράφονται αναλυτικά τα προαναφερθέντα μεγέθη του κλάδου, για κάθε μία κατηγορία σκαφών (προσωπική αναψυχή, ενοικίαση με πλήρωμα, ενοικίαση χωρίς πλήρωμα):

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1**

2002 (ποσά σε €)	Προσωπική Αναψυχή	Ενοικίαση με πλήρωμα	Ενοικίαση χωρίς πλήρωμα	Σύνολο
Αριθμός συμβολαίων	15.617	751	1.342	17.710
Αριθμός ζημιών	562	34	125	721
Συνολικά Ασφάλιστρα	6.781.071,58	1.376.683,54	1.485.373,58	9.643.128,70
Πληρωθείσες ζημιές	1.668.230,78	269.746,96	213.202,02	2.151.179,76
Εκκρεμείς ζημιές	2.568.689,12	514.163,23	708.374,00	3.791.226,35

Πηγή: ΕΕΑΕ

Στον Πίνακα 2 καταγράφεται, κατ' αντιστοιχία του πίνακα 1, το ποσοστό συμμετοχής κάθε κατηγορίας σκάφους, στο συνολικό μέγεθος:

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2**

2002	Προσωπική Αναψυχή	Ενοικίαση με πλήρωμα	Ενοικίαση χωρίς πλήρωμα	Σύνολο
Αριθμός συμβολαίων	88,18%	4,24%	7,58%	100,00%
Αριθμός ζημιών	77,95%	4,72%	17,34%	100,00%
Συνολικά Ασφάλιστρα	70,32%	14,28%	15,40%	100,00%
Πληρωθείσες ζημιές	77,55%	12,54%	9,91%	100,00%
Εκκρεμείς ζημιές	67,75%	13,56%	18,68%	100,00%



Παρατηρούμε ότι τα σκάφη **Προσωπικής αναψυχής** συγκεντρώνουν την πλειοψηφία των μεγεθών που εξετάζονται: αποτελούν το 88,18% των συμβολαίων, το 70,95% του πλήθους των αναγγελθεισών ζημιών, το 77,55% των πληρωθεισών αποζημιώσεων και το 67,75% των εκκρεμών αποζημιώσεων.

Αντίθετα τα σκάφη για **ενοικίαση με πλήρωμα** αποτελούν ποσοστό 4,24% των συμβολαίων και συγκεντρώνουν το 15,4% των ασφαλιστρών.

Το πλήθος των **απορριφθεισών ζημιών** μέσα στο 2002 ανήλθε στις 48 και το σύνολο των απαιτήσεων αυτών των ζημιών ήταν 272.443,40 Ευρώ.

Το αντίστοιχο πλήθος των απορριφθεισών ζημιών το 2001 ήταν 54, ενώ το σύνολο των απαιτήσεων τους 392.219 Ευρώ.

Τα ποσοστά μεταβολής των μεγεθών του πίνακα 1, έναντι των μεγεθών του 2001 όπως αναπροσαρμόστηκαν ώστε να καταστούν συγκρίσιμα, παρουσιάζονται στον πίνακα 3:

**ΠΙΝΑΚΑΣ 3**  
**ΕΤΗΣΙΑ ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ**

(Ποσά σε €)		Αριθμός Συμβολαίων	Αριθμός Ζημιών	Συνολικά Ασφάλιστρα	Πληρωθείσες Ζημιές	Εκκρεμείς Ζημιές
Προσωπική Αναψυχή	2002	15.617	562	6.781.071,58	1.668.230,78	2.568.689,12
	2001	15.229	570	5.719.274,84	1.522.955,20	4.622.901,75
	%	2,55%	-1,40%	18,57%	9,54%	-44,44%
Ενοικίαση με πλήρωμα	2002	751	34	1.376.683,54	269.746,96	514.163,23
	2001	731	41	659.059,31	301.013,91	580.212,00
	%	2,74%	-17,07%	108,89%	-10,39%	-11,38%
Ενοικίαση χωρίς πλήρωμα	2002	1.342	125	1.485.373,58	213.202,02	708.374,00
	2001	1.074	146	1.029.011,93	323.622,67	915.653,00
	%	24,95%	-14,38%	44,35%	-34,12%	-22,64%
Σύνολο	2002	17.710	721	9.643.128,70	2.151.179,76	3.791.226,35
	2001	17.034	757	7.407.346,09	2.147.591,77	6.118.766,75
	%	3,97%	-4,76%	30,18%	0,17%	-38,04%

### 5.2.3 Ποσοστά – Δείκτες

Με βάση τα μεγέθη του πίνακα 1, υπολογίζουμε το ποσοστό των πληρωθεισών ζημιών επί των ασφαλίσεων καθώς και το ποσοστό των εκκρεμών ζημιών επί των ασφαλίσεων, για κάθε κατηγορία σκαφών:

**ΠΙΝΑΚΑΣ 4**  
(Ποσοστά επί των ασφαλίσεων)

2002 (ποσά σε ευρώ)	Προσωπική Αναψυχή	Ενοικίαση με πλήρωμα	Ενοικίαση χωρίς πλήρωμα	Σύνολο
Συνολικά Ασφάλιστρα	6.781.071,58	1.376.683,54	1.485.373,58	9.643.128,70
Πληρωθείσες Ζημιές	1.668.230,78	269.746,96	213.202,02	2.151.179,76
Ποσοστό Πληρωμένων Ζημιών επί Ασφαλίσεων	24,60%	19,59%	14,35%	22,31%
Εκκρεμείς Ζημιές (τέλους χρήσης)	2.568.689,12	514.163,23	708.374,00	3.791.226,35
Ποσοστό Εκκρεμών Ζημιών επί Ασφαλίσεων	37,88%	37,35%	47,69%	39,32%

Παρατηρούμε από τον πίνακα 4 ότι οι πληρωθείσες αποζημιώσεις αντιστοιχούν στο σύνολο τους στο 22,31% των συνολικών ασφαλίσεων της χρονιάς, ενώ το μέγεθος των εκκρεμών αποζημιώσεων (τέλους χρήσης) φθάνει το 39,32% επί των ασφαλίσεων.

Μεγαλύτερο ποσοστό **πληρωθεισών ζημιών επί ασφαλίσεων** παρουσιάζει η κατηγορία των σκαφών προσωπικής αναψυχής (24,6%), ενώ αντίθετα η κατηγορία σκαφών ενοικίασης χωρίς πλήρωμα παρουσιάζει το μικρότερο ποσοστό πληρωθεισών ζημιών επί ασφαλίσεων (14,35%).

Επίσης το μεγαλύτερο ποσοστό **εκκρεμών ζημιών επί ασφαλίσεων** το παρουσιάζει η κατηγορία σκαφών ενοικίασης χωρίς πλήρωμα (47,69%), ενώ η κατηγορία σκαφών ενοικίασης με πλήρωμα παρουσιάζει το μικρότερο ποσοστό (37,35%).

Στον πίνακα 5 υπολογίζονται οι μέσοι δείκτες με βάση τα μεγέθη που παρουσιάστηκαν στον πίνακα 1 :

**ΠΙΝΑΚΑΣ 5**  
(Μέσοι Δείκτες)

2002 (ποσά σε Ευρώ)	Προσωπική Αναψυχή	Ενοικίαση με πλήρωμα	Ενοικίαση χωρίς πλήρωμα	Σύνολο
Αριθμός συμβολαίων	15.617	751	1.342	17.710
Συνολικά Ασφάλιστρα	6.781.071,58	1.376.683,54	1.485.373,58	9.643.128,7
Μέσο Καθαρό Ασφάλιστρο	434,21	1.833,13	1.106,84	544,50

Αριθμός Ζημιών	562	34	125	721
Πληρωθ. Ζημιές	1.668.230,78	269.746,96	213.202,02	2.151.179,7
Εκκρεμείς Ζημιές (τέλους χρήσης)	2.568.689,12	514.163,23	708.374,00	3.791.226,35
Μέσο Κόστος Ζημιάς	7.539,00	23.056,18	7.372,61	8.241,89

Το μέσο καθαρό ασφάλιστρο για το σύνολο των σκαφών φθάνει τα 544,50 Ευρώ. Χαμηλότερο μέσο ασφάλιστρο παρουσιάζει η κατηγορία σκαφών προσωπικής αναψυχής (431,21 Ευρώ), ενώ η κατηγορία ενοικίασης με πλήρωμα παρουσιάζει το υψηλότερο μέσο ασφάλιστρο (1.833,13 Ευρώ).

Το μέσο κόστος ζημιάς φθάνει τα 8.241,89 Ευρώ για το σύνολο των σκαφών. Η κατηγορία σκαφών ενοικίασης με πλήρωμα παρουσιάζει το υψηλότερο μέσο κόστος πληρωθείσας ζημιάς (23.056,18 Ευρώ), ενώ η κατηγορία ενοικίασης χωρίς πλήρωμα το χαμηλότερο (7.372,61 Ευρώ).

Να σημειωθεί ότι το ανωτέρω υπολογιζόμενο μέσο κόστος αποτελεί ενδεικτική προσέγγιση της μέσης ζημιάς. Το ακριβές μέγεθος υπολογίζεται από το πηλίκιο των συνολικών πληρωθεισών αποζημιώσεων μέχρι πλήρους εξοφλήσεως προς το πλήθος των ζημιών για τις οποίες έγιναν οι ανωτέρω καταβολές, το οποίο βέβαια θα είναι γνωστό μετά τη πάροδο αρκετά μεγάλου χρονικού διαστήματος.

Τα ποσοστά μεταβολής των δεικτών του πίνακα 5, έναντι των αντίστοιχων δεικτών του 2001, παρουσιάζονται στον πίνακα 6 :

**ΠΙΝΑΚΑΣ 6**  
**ΕΤΗΣΙΑ ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ**

(ποσά σε Ευρώ)	Προσωπική Αναψυχή			Ενοικίαση με πλήρωμα		
	2002	2001	%	2002	2001	%
Μέσο Καθαρό Ασφάλιστρο	434,21	375,55	15,62	1.833,13	901,59	103,32
Μέσο Κόστος Ζημιάς	7.539,00	10.782,21	-30,08	23.056,18	21.493,31	7,27
(ποσά σε Ευρώ)	Ενοικίαση χωρίς πλήρωμα			Σύνολο		
	2002	2001	%	2002	2001	%
Μέσο Καθαρό Ασφάλιστρο	1.106,84	958,11	15,52	544,50	434,86	25,21
Μέσο Κόστος Ζημιάς	7.372,61	8.488,19	-13,14	8.241,89	10.919,89	-24,52

Παρατηρούμε ότι ενώ το συνολικό μέσο ασφάλιστρο αυξήθηκε κατά 25,21% έναντι του 2001, αντίθετα το μέσο κόστος ζημιάς μειώθηκε κατά 24,52%.

## 5.2.4 Ασφαλιζόμενη Αξία

Για πρώτη φορά αυτή τη χρονιά η Επιτροπή αποφάσισε να εμπλουτίσει το ερωτηματολόγιο του κλάδου, ζητώντας παράλληλα και στοιχεία για την ασφαλιζόμενη αξία των καλυπτόμενων σκαφών αναλόγως του τύπου κινήσεώς τους.

Τα στοιχεία που συλλέχθηκαν καταγράφονται στον πίνακα 7.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 7**

### ΠΛΗΘΟΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΗ ΑΞΙΑ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΣΚΑΦΩΝ

2002 (ποσά σε Ευρώ)	Ιστιοπλοϊκά	Μηχανοκίνητα	Σύνολο
<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ</b>	2.050	15.114	<b>17.164</b>
(Ποσοστά επί του συνόλου)	11,94%	86,06%	<b>100,00%</b>
<b>ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΗ ΑΞΙΑ</b>	270.112.431,06	2.338.100.407,48	<b>2.608.212.838,54</b>
(Ποσοστά επί του συνόλου)	10,36%	89,64%	<b>100,00%</b>
<b>Μέση Ασφαλιζόμενη Αξία</b>	131.762,16	154.697,66	<b>151.958,33</b>

Επί του συνόλου 17.164 ασφαλιζόμενων σκαφών, τα 15.114 (ποσοστό 88,06%) ανήκουν στην κατηγορία των μηχανοκίνητων, με συνολική ασφαλιζόμενη αξία 2,3 δις. Ευρώ (89,64% της συνολικής ασφαλιζόμενης αξίας). Τα υπόλοιπα 2.050 σκάφη ανήκουν στην κατηγορία των ιστιοπλοϊκών (ποσοστό 10,36% του συνόλου) με συνολική ασφαλιζόμενη αξία 270 εκατ. Ευρώ.

Η προσέγγιση επομένως της μέσης ασφαλιζόμενης αξίας υπολογίζεται σε 151.958,33 Ευρώ για το σύνολο των σκαφών (ανεξαρτήτως τύπου) η οποία διαμορφώνεται ξεχωριστά σε 154.697,66 Ευρώ μέση αξία για τα μηχανοκίνητα σκάφη και 131.762,16 Ευρώ και τα ιστιοπλοϊκά.

Τα ίδια στοιχεία ζητήθηκαν ξεχωριστά για τα σκάφη με πλήρωμα, ενώ προστέθηκε και το ερώτημα του μέγιστου ύψους ασφαλιζόμενης αξίας ενός μεμονωμένου συμβολαίου και τα αποτελέσματα καταγράφονται στον πίνακα 8.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 8**

### ΠΛΗΘΟΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΗ ΑΞΙΑ ΓΙΑ ΣΚΑΦΗ ΜΕ ΠΛΗΡΩΜΑ

2002 (ποσά σε Ευρώ)	Ιστιοπλοϊκά	Μηχανοκίνητα	Σύνολο
<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ</b>	677	732	<b>1.409</b>
(Ποσοστά επί του συνόλου)	48,05%	51,95%	<b>100,00%</b>
<b>ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΗ ΑΞΙΑ</b>	82.515.614,05	170.198.591,98	<b>252.714.206,03</b>
(Ποσοστά επί του συνόλου)	32,65%	67,35%	<b>100,00%</b>
<b>Μέση Ασφαλιζόμενη Αξία</b>	121.884,22	232.511,74	<b>179.357,14</b>
<b>ΜΕΓΙΣΤΗ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΗ ΑΞΙΑ</b>	1.273.675,71	16.791.403,00	



Επί του συνόλου 1.409 ασφαλιζομένων σκαφών με πλήρωμα, τα 732 (ποσοστό 51,95%), ανήκουν στην κατηγορία των μηχανοκίνητων, με συνολική ασφαλιζόμενη αξία 170,2 εκατ. Ευρώ (67,35% της συνολικής ασφαλιζόμενης αξίας). Τα υπόλοιπα 677 σκάφη (ποσοστό 48,05%) ανήκουν στην κατηγορία των ιστιοπλοϊκών, με συνολική ασφαλιζόμενη αξία 82,5 εκατ. Ευρώ (32,65% της συνολικής ασφαλιζόμενης αξίας).

Η προσέγγιση επομένως της μέσης ασφαλιζόμενης αξίας σκαφών με πλήρωμα υπολογίζεται σε 179.357,14 Ευρώ για το σύνολο των σκαφών (ανεξαρτήτως τύπου), η οποία διαμορφώνεται ξεχωριστά σε 232.511,74 Ευρώ για τα μηχανοκίνητα σκάφη και 121.884,22 Ευρώ για τα ιστιοπλοϊκά.

Το μέγιστο ύψος ασφαλιζόμενης αξίας ενός μεμονωμένου συμβολαίου, μόνο για σκάφη με πλήρωμα, δηλώθηκε ως:

- 16,8 εκατ. Ευρώ για τα μηχανοκίνητα σκάφη
- 1.3 εκατ. Ευρώ για τα ιστιοπλοϊκά

### 5.2.5 Ποσοστό Ζημιάς ( Loss Ratio)

Η προσπάθεια προσέγγισης του ποσοστού ζημιάς (loss ratio) του κλάδου ασφάλισης σκαφών αναψυχής με βάση τις δηλωθείσες ζημιές του έτους (πληρωθείσες ζημιές χρήσεως συν απόθεμα εκκρεμών ζημιών χρήσεως προς ασφάλιστρα έτους) για τα έτη 2002, 2001, 2000 και 1999 παρουσιάζεται στον πίνακα 9.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 9  
ΠΟΣΟΣΤΟ ΖΗΜΙΑΣ**

ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΝ / ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ (LOSS RATIO) 2002	61.62%
ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΝ / ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ (LOSS RATIO) 2001	109.22%
ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΝ / ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ (LOSS RATIO) 2000	91.21%
ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΝ / ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ (LOSS RATIO) 1999	86.81%

Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι στον ανωτέρω υπολογισμό δεν έχουν ληφθεί υπόψη προμήθειες και γενικά έξοδα του κλάδου, τα οποία όπως είναι φυσικό επιβαρύνουν το οικονομικό αποτέλεσμα εκμεταλλεύσεως του κλάδου.

Όπως φαίνεται στον πίνακα 9, το υψηλό ποσοστό ζημιάς του 1999 (86,81%) χειροτέρευσε το 2000 (91,21%) και ξεπέρασε το 100% το 2001 (109,22%), ενώ το 2002 παρουσιάζεται αισθητά βελτιωμένο σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια (61,62%).

### 5.2.6 Ανάλυση Ζημιών ανά αιτία

Η ανάλυση του αριθμού ζημιών, των πληρωθεισών και εκκρεμών αποζημιώσεων αναλόγως της αιτίας ζημιάς παρουσιάζεται στον πίνακα 10.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 10**  
**ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΖΗΜΙΩΝ ΕΤΟΥΣ 2002**  
**(ποσά σε Ευρώ)**

	Έλκας προπέλα	Προσάραξη Σύγκρουση	Φωτιά	Κλοπή	Μηχανικές Βλάβες	Κίνδυνοι Αγώνων	Άσχημες καιρ. συνθήκες	Α.Ε Τρίτων (ΣΒ)	Α.Ε.Τρίτων (Υ.Σ)	Άλλες αιτίες	ΣΥΝΟΛΟ
ΑΡΙΘΜΟΣ ΖΗΜΙΩΝ	78	121	25	116	91	36	101	18	33	102	721
% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ	10,92%	16,78%	3,47%	16,09%	12,62%	4,99%	14,01%	2,50%	4,58%	14,15%	100,00%
ΠΛΗΡΩΘΕΙΣΕ Σ ΖΗΜΙΕΣ	244.923,74	597.080,01	183.688,36	288.734,61	324.658,99	102.669,50	191.253,18	400,00	29.412,21	188.959,16	2.151.179,1
% Επί του συνόλου	11,39%	27,76%	8,54%	13,42%	15,09%	4,77%	8,89%	0,019%	1,37%	8,76%	100,00%
ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ	135.417,20	1.468.535,77	265.000	336.924	332.371,66	110.746,55	306.212,53	60.750,56	483.664,72	291.604,36	3.791.226,3
% επί του συνόλου	3,57%	38,74%	6,99%	8,89%	8,77%	2,9%	8,08%	1,60%	12,76%	7,69%	100,00%
Μέσο Κόστος Ζημίας	4.876,17	17.071,20	17.947,53	5.393,61	7.220,12	5.928,20	4.925,40	3.397,25	15.547,79	4.705,52	8.241,89

Παρατηρούμε ότι η αιτία «Προσάραξη - Σύγκρουση» αποτελεί την συχνότερα απαντώμενη αιτία ζημιάς (16,78% του συνόλου δηλωθεισών ζημιών), η οποία συγκεντρώνει το 27,76% των πληρωθεισών αποζημιώσεων και το 38,74% των εκκρεμών ζημιών τέλους χρήσης. Το μέσο κόστος ζημιάς της αιτίας αυτής ανέρχεται στο ποσό των 17.071,20 Ευρώ.

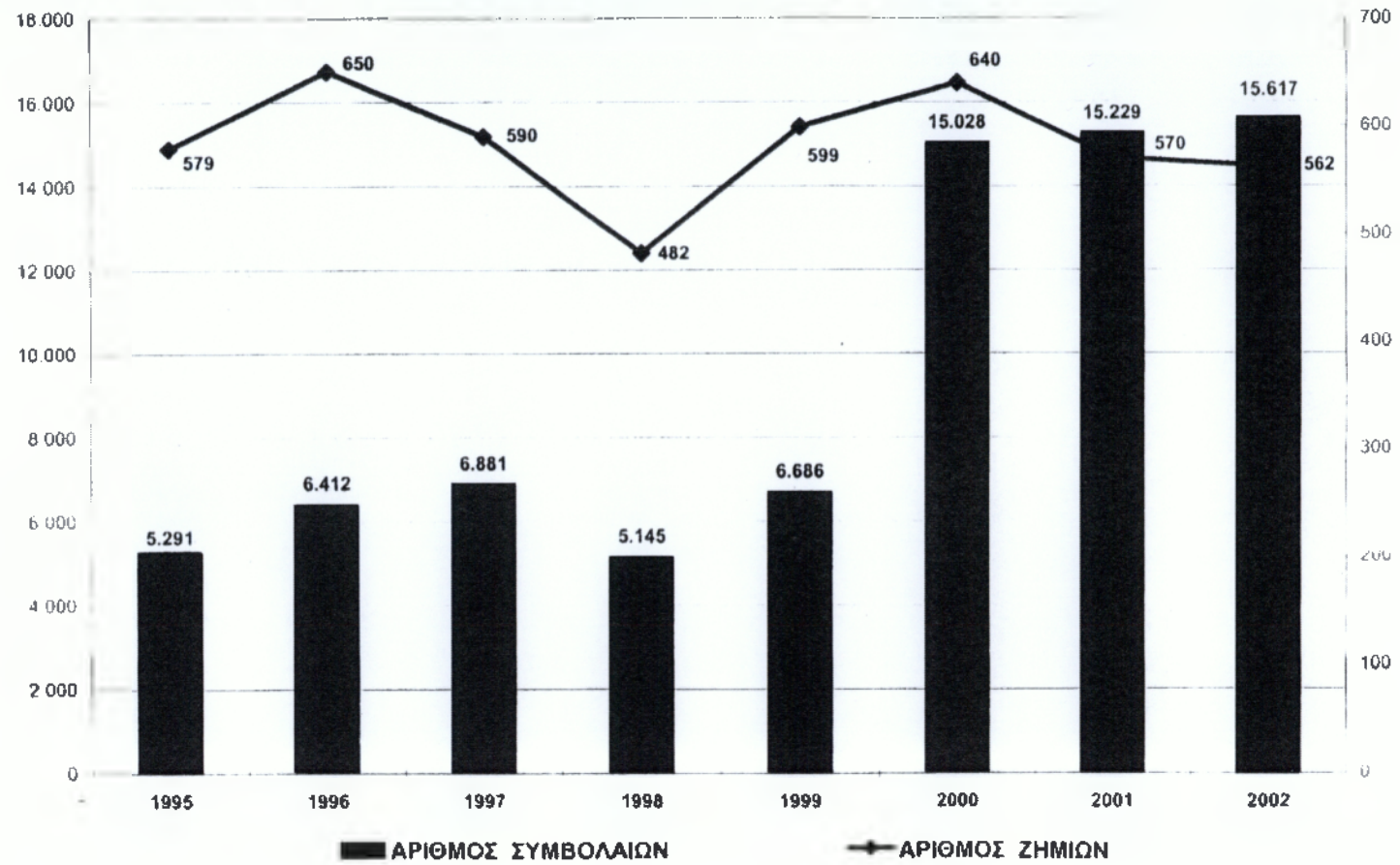
Δεύτερη κατά σειρά αιτία ζημιάς, όσον αφορά το πλήθος ζημιών, είναι η αιτία «Κλοπή» (16,09% του συνολου δηλωθεισών ζημιών), η οποία συγκεντρώνει το 13,42% των πληρωθεισών αποζημιώσεων και το 8,89% των εκκρεμών αποζημιώσεων. Το μέσο κόστος ζημιάς φθάνει τα 5.393,61 Ευρώ.

Τρίτη κατά σειρά αιτία ζημιάς, όσον αφορά το πλήθος ζημιών, είναι η αιτία «Άσχημες καιρικές συνθήκες » (14,01% του συνόλου δηλωθεισών ζημιών), η οποία συγκεντρώνει το 8,89% των πληρωθεισών αποζημιώσεων και το 8,08% των εκκρεμών. Το μέσο κόστος ζημιάς φθάνει τα 4.925,40 Ευρώ.

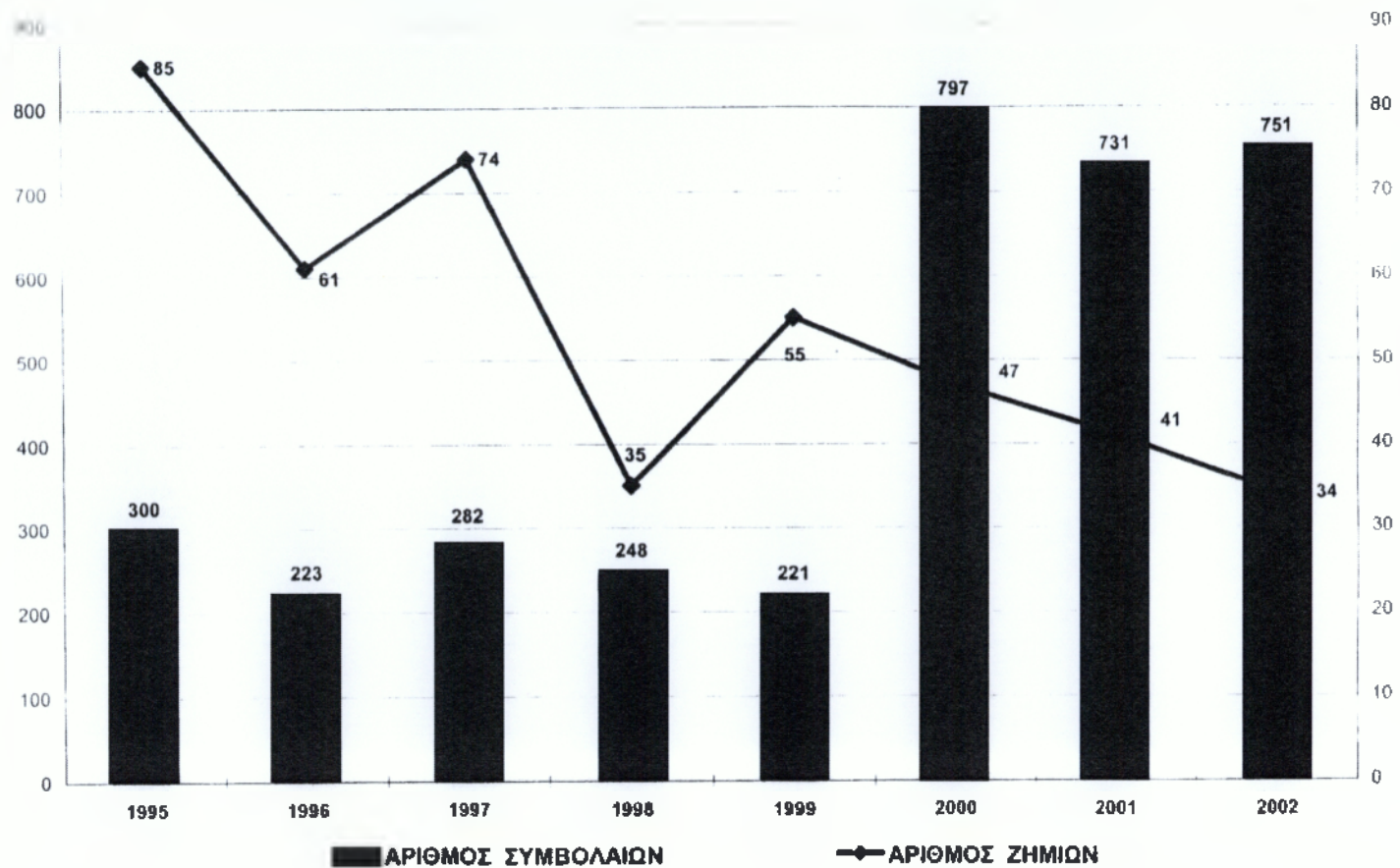
Τέλος, αρκετές ζημιές συγκεντρώνονται και στις «Μηχανικές Βλάβες» (12,62% του συνόλου δηλωθεισών ζημιών), οι οποίες συγκεντρώνουν το 15,09% των πληρωθεισών αποζημιώσεων και το 8,77% των εκκρεμών. Το μέσο κόστος ζημιάς φθάνει τα 7.220,12 Ευρώ.



ΓΡΑΦΗΜΑ 1 : Σκάφη Προσωπικής Αναψυχής

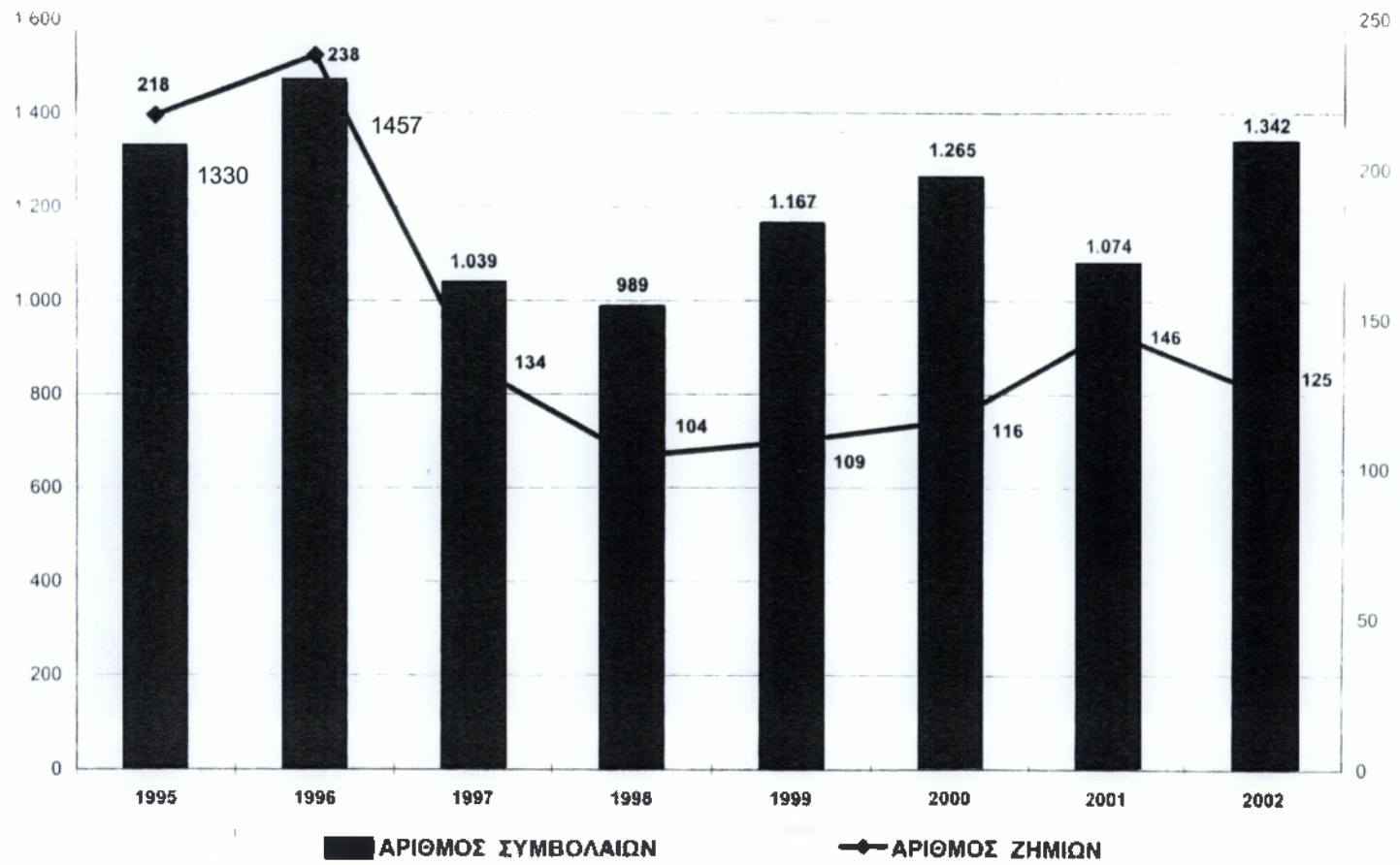


ΓΡΑΦΗΜΑ 2 : Σκάφη Ενοικίασης με Πλήρωμα

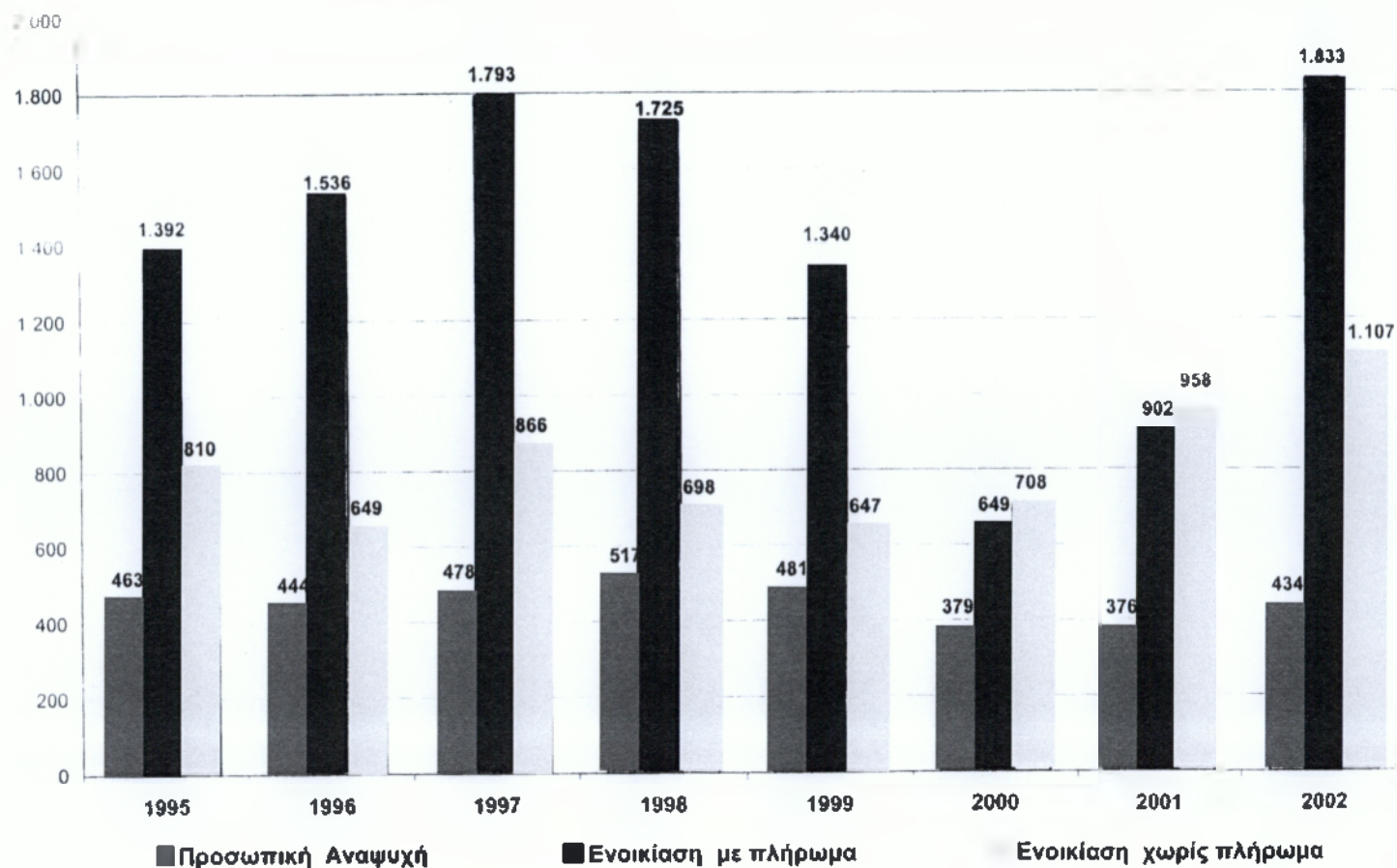




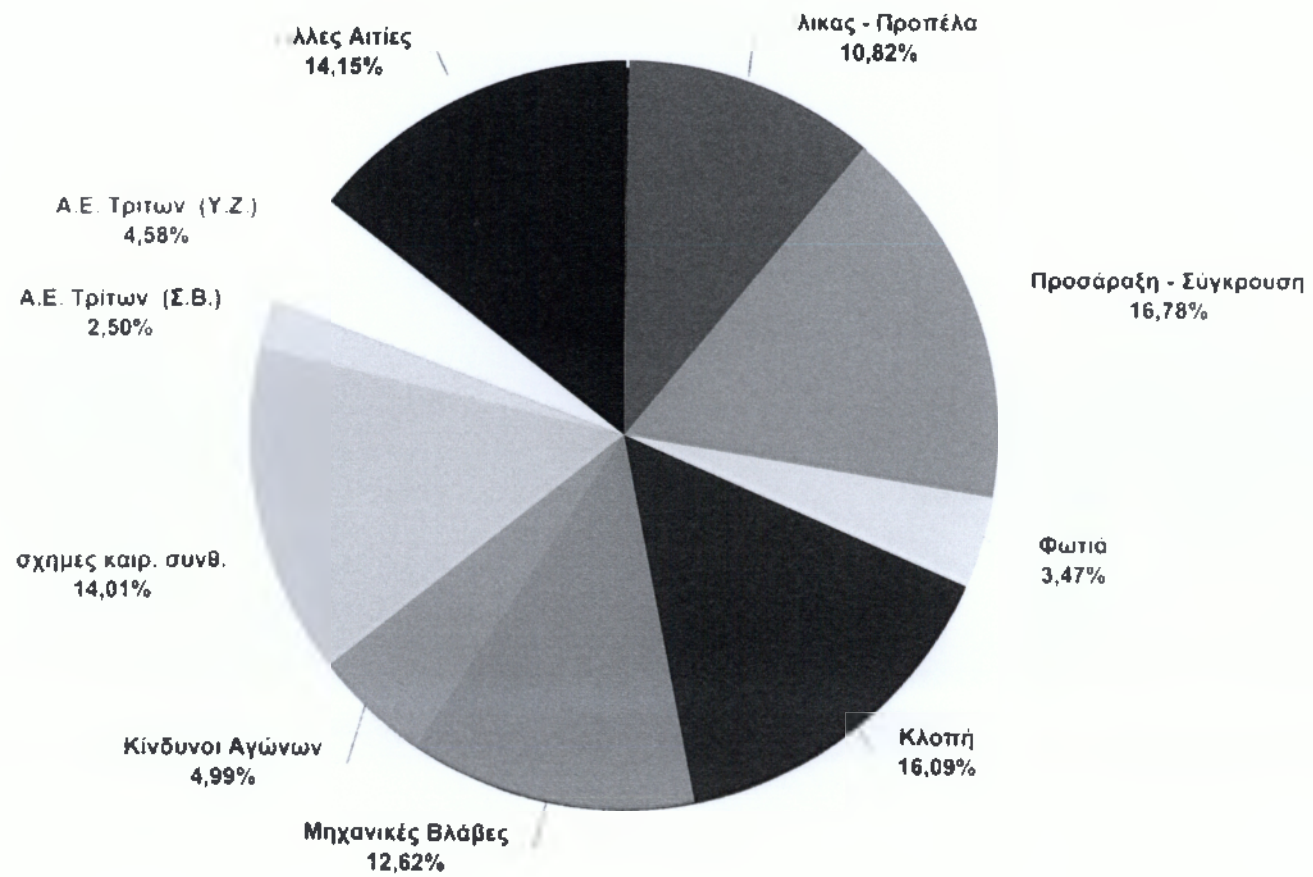
ΓΡΑΦΗΜΑ 3 : Σκάφη ενοικίασης χωρίς πλήρωμα



ΓΡΑΦΗΜΑ 4 : Μέσο Καθαρό Ασφάλιστρο (σε ευρώ)



ΓΡΑΦΗΜΑ 5 :Πλήθος ζημιών έτους 2002 ανά αιτία



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

### ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΓΝΩΣΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

#### Α. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ INTERAMERICAN



##### 6.1

Η INTERAMERICAN προσφέρει ένα ολοκληρωμένο πακέτο υπηρεσιών που περιλαμβάνει ασφάλιση για ζημιές που απειλούν το **σκάφος**, τους **επιβαίνοντες**, αλλά και του  **τρίτους** βάσει της υποχρεωτικής ασφάλισης για Αστική Ευθύνη.

Το πρόγραμμα ασφάλισης σκαφών, περιλαμβάνει:

##### 1) Βασικό σχέδιο καλύψεων

- Ολική κλοπή
- Μερική κλοπή
- Κακόβουλες βλάβες
- Πειρατεία
- Ηφαιστειακή έκρηξη
- Πυρκαγιά
- Έκρηξη
- Έξοδα ναυαγαιρέσεως
- Έξοδα επί θαλάσσιας αρωγής
- Αστική ευθύνη προς τρίτους ή/και επιβαίνοντες:
  - Για σωματικές βλάβες 293.471€
  - Για υλικές ζημιές 146.736 €
  - Για ρύπανση 88.042 €
- Ίδιες ζημιές από:
  - Κακοκαιρία
  - Προσάραξη
  - Βύθιση
  - Ημιβύθιση
  - Σύγκρουση με άλλο πλοίο
  - Φορτοεκφόρτωση εφοδίων/μηχανών
  - Πρόσκρουση με προκυμαία ή προβλήτα
  - «κρυφά» ελαττώματα στο σκάφος
  - Αμέλεια του πληρώματος



- INTERAMERICAN ΥΓΕΙΑΣ στη θάλασσα
- Άμεση μεταφορά με ελικόπτερο ή ασθενοφόρο σε περίπτωση τραυματισμού ή ασθένειας
- Ιατρικές συμβουλές μέσω τηλ. 1010, κινητού, ή VHF, από το ΕΛΛΑΣ ΡΑΔΙΟ
- Νομική προστασία ασφαλιζομένου

## 2) Προαιρετικές καλύψεις

- Κάλυψη προσωπικών ειδών
- Κάλυψη μηχανικών βλαβών
- Κάλυψη Αστικής ευθύνης πέραν του ορίου της βασικής καλύψεως
- Κάλυψη trailer για κλοπή μαζί με το σκάφος
- Κάλυψη ιδίων ζημιών σκάφους κατά την οδική μεταφορά
- Κάλυψη από κινδύνους πολέμου, απεργιών και τρομοκρατικών ενεργειών
- Κάλυψη για ζημιές από ενέργειες περιορισμού ρύπανσης
- Κάλυψη νομικών εξόδων απελευθερώσεως του σκάφους (για σκάφη που ενοικιάζονται)
- Κάλυψη για συμμετοχή του σκάφους σε αγώνες
- Κάλυψη αξονικών συστημάτων πρόωσης και πηδαλουχίας για ζημιές από πρόσκρουση σε υφάλους, ημιθυσιμένα αντικείμενα κ.λ.π (αφορά μόνο σκάφη ταχύτητας άνω των 17 (Knots))
  
- Επέκταση κάλυψης αστικής ευθύνης για ενασχόληση με θαλάσσια σπορ
  
- Επέκταση κάλυψης αστικής ευθύνης για συμμετοχή σε αγώνες.

Μια πρωτοπορία της INTERAMERICAN στην Ελλάδα είναι το πρόγραμμα **INTERAMERICAN Υγείας**. Επειδή στο σκάφος αυτό που μετράει είναι η απόλυτη ασφάλεια, ο κλάδος σκαφών αναψυχής της INTERAMERICAN συνταξιδεύει, πλέον με την INTERAMERICAN Υγείας και με κάθε ασφάλιση σκάφους, προσφέρει **δωρεάν** στους επιβαίνοντες τις εξής υπηρεσίες:

- Υγειονομική μεταφορά με ελικόπτερο ή ασθενοφόρο, σε περίπτωση τραυματισμού ή ασθένειας
- Παροχή ιατρικών συμβουλών

α. Απ' το συντονιστικό Κέντρο, τηλ. 1010,

β. Απ' το κινητό τηλέφωνο σε ειδικά νούμερα και

γ. Απ' το VHF μέσω ΕΛΛΑΣ ΡΑΔΙΟ (αποκλειστικότητα της INTERAMERICAN).

Το σκάφος είτε προορίζεται για προσωπική αναψυχή ή ενοικίαση, είτε είναι μηχανοκίνητο ή ιστιοφόρο, είτε είναι ταχύπλοο, είτε ξύλινο είτε πλαστικό, αποτελεί ένα περιουσιακό στοιχείο σημαντικής αξίας.

Οι κίνδυνοι που το απειλούν είναι πολύ περισσότεροι από κάθε άλλο μεταφορικό μέσο, τόσο λόγω του χώρου που κινείται, όσο και λόγω της πολυσύνθετης κατασκευής του. Η θάλασσα είναι γεμάτη απρόοπτα όπως κακοκαιρία, υφάλους, ημιβυθισμένα αντικείμενα, απροσάλευτα λιμάνια, κακούς γείτονες, απρόσεκτους κυβερνήτες, επίδοξους κλέφτες, κ.λ.π.

Η INTERAMERICAN, ευαισθητοποιημένη και σ' αυτόν τον κίνδυνο, άρχισε να δραστηριοποιείται από το 1980 διευρύνοντας κάθε χρόνο εμπειρία, τεχνογνωσία, ευελιξία καλύψεων και πάνω απ' όλα άμεση εξυπηρέτηση.

Οι βασικές καλύψεις του κλάδου παρέχονται από τις διεθνώς χρησιμοποιούμενες Ρήτρες του Ινστιτούτου Ασφαλιστών του Λονδίνου (Institute Yacht Clauses 1/11/85).<sup>1</sup>

Πέραν όμως από τις Ρήτρες του Ινστιτούτου Ασφαλιστών του Λονδίνου, υπάρχει μια σειρά επιπλέον Ρητρών, οι οποίες μπορούν να προσαρτηθούν στα ασφαλιστήρια συμβόλαια και να καλύψουν επιπλέον κινδύνους αλλά και κάποιες ειδικές περιπτώσεις που δεν μπορούν να προβλεφθούν από το Ινστιτούτο. Οι ειδικές αυτές Ρήτρες ορίζουν μια συγκεκριμένη έκταση ασφαλιστικής κάλυψης, η οποία διαμορφώνεται ανάλογα με τον τύπο του προς ασφάλιση σκάφους και τη χρήση του. Ενδεικτικά μπορούμε να αναφέρουμε την κάλυψη ζημιών από απώλεια προσωπικών ειδών, την κάλυψη μηχανικών βλαβών, καλύψεις αστικής ευθύνης πέρα από τα όρια βασικής κάλυψεως, ακόμα και για πιθανές περιπτώσεις ρύπανσης, ειδικές καλύψεις για την συμμετοχή του σκάφους σε αγώνες κ.λ.π.

---

<sup>1</sup> Institute Yacht Clauses 1/11/85 (Βλέπε παράρτημα)



### 6.1.1 Πρόγραμμα “ΣΥΜΠΛΕΥΣΗ”

Η “ΣΥΜΠΛΕΥΣΗ” είναι το πιο ολοκληρωμένο και ελκυστικό πακέτο της αγοράς. Με ιδιαίτερα προσιτό κόστος και με τρεις διαφορετικούς συνδυασμούς προγραμμάτων, παρέχει:

#### 1) Βασική ασφάλιση

- Υποχρεωτική Αστική Ευθύνη ιδιοκτήτη προς τρίτους και επιβαίνοντες σύμφωνα με τα οριζόμενα στον Νόμο 2743/99
- Πυρκαϊά
- Έκρηξη
- Κλοπή
- Κακόβουλη βλάβη
- Αμέλεια του χειριστή
- Κινδύνους της θάλασσας
- Επιθαλάσσια αρωγή ή και ρυμούλκηση
- Άμεση ιατρική βοήθεια
- Νομική προστασία του ασφαλιζομένου

#### 2) Συνδυασμένη ασφάλιση

Προσφέρει ότι και η Βασική και επιπλέον:

- Κλοπή του τρέιλερ μαζί με το σκάφος για αξία έως 1.000€
- Ίδιες ζημιές του σκάφους κατά τη διάρκεια της οδικής μεταφοράς του

#### 3) Ολοκληρωμένη ασφάλιση

Αφορά σκάφη που μπορούν να αναπτύξουν ταχύτητα μεγαλύτερη των 17 ναυτικών μιλίων / ώρα, σας προσφέρει ότι η Συνδυασμένη και επιπλέον :

- Ζημιά του συστήματος πρόωσης και πηδαλιουχίας (προπέλα, ελικοφόρος άξονας, πηδάλιο ή πόδι μηχανής) από πρόσκρουση σε επιπλέοντα, ημιβυθισμένα, βυθισμένα αντικείμενα ή τον βυθό.

Το πρόγραμμα “ΣΥΜΠΛΕΥΣΗ” αναλαμβάνει να προσφέρει κάλυψη για :

- Σωματικές βλάβες επιβαινόντων και τρίτων έως 293.470,29 €
- Υλικές ζημιές επιβαινόντων και τρίτων έως 146.735,14 €
- Πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης έως 88.041,09 €
- Συνολική κάλυψη ευθύνης έως 528.246,52 €

Επίσης το πρόγραμμα “ΣΥΜΠΛΕΥΣΗ” παρέχει δωρεάν Υγειονομική μεταφορά με ελικόπτερο επίσης, καθώς και παροχή ιατρικών συμβουλών από α) το συντονιστικό κέντρο **1010** ή β) **210 94 61 999** (Υπεραστική κλήση) ή σε περίπτωση βλάβης του ΟΤΕ **6932 237 000** και γ) από το VHF μέσω ΕΛΛΑΣ ΡΑΔΙΟ.

### 6.1.2 Χαρακτηριστικά “ΣΥΜΠΛΕΥΣΗΣ”

- Σκάφη «Ιδιωτικής αναψυχής» μόνο και αξίας μέχρι 30.000 €
- Διάρκεια Ασφάλισης 1 έτος.
- Τομολόγιο ανεξάρτητο περιόδου παροπλισμού
- Γεωγραφικά όρια κάλυψης «Ελληνικά χωρικά ύδατα»
- Απαλλαγή μόνο στις ίδιες ζημιές (10% της ζημιάς με ελάχιστο τα 100 € για αξία μέχρι 15.000 € & 30.000 €.
- Όλο το ασφάλιστρο προκαταβάλλεται μαζί με την αίτηση.

### 6.1.4 Τιμολόγιο Αστικής Ευθύνης

ΕΙΔΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ	ΒΑΣΙΚΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ		ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ	
	ΙΔΙΩΤΙΚΑ	ΕΠΑΓΓΛΙΚΑ	ΙΔΙΩΤΙΚΑ	ΕΠΑΓΓΛΙΚΑ
ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΑ	176,08	234,78	146,74	205,43
ΤΑΧΥΠΛΟΑ ΠΑΝΩ ΑΠΟ 7μ	234,78	293,47	205,43	249,45
ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ	161,41	220,10	161,41	190,76
ΤΑΧΥΠΛΟΑ ΚΑΤΩ ΑΠΟ 7μ	161,41	220,10	161,41	220,10
ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ/ΠΕΡΙΗΓΗΤΙΚΑ	*****	645,63	****	586,94
ΦΟΥΣΚΩΤΑ	146,74	205,43	161,41	205,43
JET SKI	161,41	234,78	161,41	205,43
ΜΗ ΤΑΧΥΠΛΟΑ	102,71	132,06	102,71	132,06

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΚΛΙΜΑΚΑ	ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΕΙΣ	ΕΛΑΦ/ΣΕΙΣ
	<15		-5%
	16-25	10%	
ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΣΕ ΜΙΛΙΑ / ΩΡΑ	26-35	15%	
	36-45	20%	
	45<	30%	
	<10		-5%
ΜΕΓΙΣΤΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΩΝ	11-35	10%	
	36-150	60%	
	150<	100%	
	0-5	0%	
ΗΛΙΚΙΑ ΣΚΑΦΟΥΣ	6-10	10%	
	11-20	15%	
	20<	30%	
	12 ΜΗΝΕΣ	30%	
ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ ΚΑΤ' ΕΤΟΣ	11 ΜΗΝΕΣ	25%	
	10 ΜΗΝΕΣ	20%	
	9 ΜΗΝΕΣ	15%	
	8 ΜΗΝΕΣ	10%	
	7 ΜΗΝΕΣ	5%	
	ΛΙΓΟΤΕΡΟ ΑΠΟ 7 ΜΗΝ ΠΛΑΣΤΙΚΟ	0%	



ΥΛΙΚΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ	ΞΥΛΙΝΟ	10%	
ΣΚΑΦΟΥΣ	ΜΕΤΑΛΙΚΟ	20%	
ΚΑΥΣΙΜΟ ΠΟΥ	ΒΕΝΖΙΝΗ		-20%
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙ	ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ	5%	
ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	ΛΙΓΟΤΕΡΟ		-5%
ΣΕ ΛΙΤΡΑ	ΑΠΟ 500		
	ΠΕΡΙΣΤΕΡΟ	15%	
	ΑΠΟ 501		

### 6.1.5 Πλεονεκτήματα Έναντι Ανταγωνισμού



Τα πλεονεκτήματα έναντι του ανταγωνισμού είναι:

- 1) Η άμεση Ιατρική βοήθεια (Δωρεάν με ασφάλιση ίδιων ζημιών)
- 2) Η Νομική προστασία (Δωρεάν με ασφάλιση Αστικής Ευθύνης)
- 3) Η αστική ευθύνη χωρίς απαλλαγή
- 4) Το εκπαιδευτικό πρόγραμμα «ΣΥΜΠΛΕΥΣΗ».

## **B. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΑΙΓΑΙΟΝ.**



### **6.2 ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ Α.Ε.**

Η ΑΙΓΑΙΟΝ είναι μια δυναμική ασφαλιστική εταιρεία, στον χώρο της ασφάλισης σκαφών αναψυχής, τόσο ιδιωτικής όσο και επαγγελματικής χρήσης, ασφαρίζοντας σήμερα έναν στόλο από περισσότερα 2.000 σκάφη παντός τύπου.

Η ΑΙΓΑΙΟΝ προσφέρει κάθε είδους ασφαλιστική κάλυψη για τα σκάφη αναψυχής είτε πρόκειται για ιδιωτικά σκάφη είτε για επαγγελματικά και υπόσχεται:

- Άρτια νομική δόμηση των ασφαλιστηρίων
- Ανταγωνιστική τιμολόγηση
- Γρήγορη διεκπεραίωση ζημιών
- Άμεση ανταπόκριση από έμπειρο και εξειδικευμένο προσωπικό
- Αποστολή έγκριτου πραγματογνώμονα σε οποιοδήποτε μέρος της Ελλάδας εντός 24 ωρών από την αναγγελία της ζημιάς.
- Δυνατότητα εξόφλησης των ασφαλιστρών μέσω πιστωτικής κάρτας σε 6 ή 12 δόσεις

Παρεχόμενες καλύψεις:

1. Θαλάσσιοι κίνδυνοι
2. Βύθιση
3. Προσάραξη
4. Πρόσκρουση
5. Εκβολή
6. Φωτιά
7. Έκρηξη
8. Πειρατεία
9. Σεισμός
10. Έκρηξη Ηφαιστείου ή Κεραυνού
11. Κακόβουλες Πράξεις
12. Έξοδα επιθαλάσσιας αρωγής
13. Κλοπή Ολική ή Μερική
14. Μηχανικές Βλάβες
15. Κίνδυνοι Πολέμου και Απεργιών
16. Κάλυψη μεταφοράς σκαφους με τρέιλερ
17. Έξοδα ναυαγιαίρεσης
18. Αστική Ευθύνη έναντι τρίτων με ελάχιστα όρια τα προβλεπόμενα από τον Νόμο 2743/99
19. Αστική Ευθύνη από/προς Σκιέρ
20. Νομική προστασία

## 6.2.1 Τιμολόγιο Αστικής Ευθύνης Σκαφών Αναψυχής Ιδιωτικής Χρήσης

(ΙΣΧΥΕΙ ΓΙΑ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ)

### 1) ΤΑΧΥΠΛΟΑ – ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ

#### ΕΤΗΣΙΑ ΟΛΙΚΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

	ΜΕΧΡΙ 25 HP	ΕΥΡΩ	110
ΑΠΟ 26 HP	ΜΕΧΡΙ 75 HP	ΕΥΡΩ	145
ΑΠΟ 76 HP	ΜΕΧΡΙ 125 HP	ΕΥΡΩ	160
ΑΠΟ 126 HP	ΜΕΧΡΙ 175 HP	ΕΥΡΩ	175
ΑΠΟ 176 HP	ΜΕΧΡΙ 225 HP	ΕΥΡΩ	190
ΑΠΟ 226 HP	ΜΕΧΡΙ 275 HP	ΕΥΡΩ	220
ΑΠΟ 276 HP	ΚΑΙ ΑΝΩ	ΕΥΡΩ	255

### 2) ΙΣΤΙΟΠΛΟΙΚΑ

#### ΕΤΗΣΙΑ ΟΛΙΚΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

ΜΕΧΡΙ 7 ΜΕΤΡΑ ΟΛΙΚΟ ΜΗΚΟΣ	ΕΥΡΩ	117
ΑΝΩ ΤΩΝ 7 ΜΕΤΡΩΝ ΕΠΙΠΛΕΟΝ	ΕΥΡΩ	12 ΑΝΑ ΜΕΤΡΟ

#### ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑ ΠΟΣΑ

❖ ΣΩΜΑΤΙΚΕΣ ΒΛΑΒΕΣ / ΘΑΝΑΤΟΣ	300.000 €
❖ ΥΛΙΚΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	150.000 €
❖ ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ	90.000 €

- ✓ Παρέχεται άδεια ναυσιπλοΐας καθ' όλη την 12μηνη περίοδο ασφάλισης.
- ✓ Έκπτωση δεν δίδεται στα ανωτέρω ολικά ασφάλιστρα παρά μόνο για ομαδικές καλύψεις (Ομίλων, Συλλόγων, κ.λ.π) κατόπιν ιδιαίτερης συνεννόησης με τον κλάδο.
- ✓ Για κάλυψη ιστιοφόρων σκαφών, ιδιαίτερη συνεννόηση με τον κλάδο.
- ✓ Για κάλυψη επαγγελματικών σκαφών πάσης φύσεως (με ή χωρίς μόνιμο πλήρωμα), ιδιαίτερη συνεννόηση με τον κλάδο.
- ✓ Κάθε εντολή ασφάλισης θα υπόκειται στην πλήρη συμπλήρωση, υπογραφή και αποστολή της σχετικής Αιτήσεως Ασφάλισης Αστικής Ευθύνης Σκάφους της ΑΙΓΑΙΟΝ Α.Α.Ε.

#### ΕΠΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

Αστική Ευθύνη από και προς τους Σκιέρ μέχρι 15.000 €	10%
Κάλυψη κατά την διάρκεια Αγώνων	20%
Νέου Χειριστή με Δίπλωμα λιγότερο του ενός έτους	30%

### **3) ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ – ΤΑΧΥΠΛΟΑ**

(Σωστικοί λέμβοι, Μηχανοκίνητοι ενοικιαζόμενοι λέμβοι – Ταχύπλοα για έλξη Σκι, Banana, Tubes, Αλεξίπτωτου κ.λ.π – Εξαιρούνται τα Jet ski και Aqua Scooters).

#### **ΕΤΗΣΙΑ ΟΛΙΚΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ**

	ΜΕΧΡΙ 25 HP	ΕΥΡΩ	124
ΑΠΟ 26 HP	ΜΕΧΡΙ 75 HP	ΕΥΡΩ	156
ΑΠΟ 76 HP	ΜΕΧΡΙ 125 HP	ΕΥΡΩ	189
ΑΠΟ 126 HP	ΜΕΧΡΙ 175 HP	ΕΥΡΩ	215
ΑΠΟ 176 HP	ΜΕΧΡΙ 225 HP	ΕΥΡΩ	247
ΑΠΟ 226 HP	ΜΕΧΡΙ 275 HP	ΕΥΡΩ	286
ΑΠΟ 276 HP	ΚΑΙ ΑΝΩ	ΕΥΡΩ	332
ΣΩΣΤΙΚΗ ΛΕΜΒΟΣ	ΜΕΧΡΙ 25 HP	ΕΥΡΩ	95

#### **ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑ ΠΟΣΑ**

❖ ΣΩΜΑΤΙΚΕΣ ΒΛΑΒΕΣ / ΘΑΝΑΤΟΣ	300.000 €
❖ ΥΛΙΚΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	150.000 €
❖ ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ	90.000 €

### **4) ΜΗ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΜΕΣΑ**

(Κανό, ποδήλατα θαλάσσης, ιστιοσανίδες κ.λ.π)

#### **ΕΤΗΣΙΑ ΟΛΙΚΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ**

40 € ανά σκάφος / πλωτό

#### **ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑ ΠΟΣΑ**

❖ ΣΩΜΑΤΙΚΕΣ ΒΛΑΒΕΣ / ΘΑΝΑΤΟΣ	150.000 €
❖ ΥΛΙΚΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	90.000 €

- Έκπτωση 15% για στόλο από 7 έως 20 σκάφη
- Έκπτωση 20% για στόλο από 21 σκάφη
- Παρέχεται άδεια ναυσιπλοΐας για χρονική περίοδο 8 μηνών. Υποχρεωτική αναγραφή περιόδου ακινησίας / παροπλισμού 4 μηνών.



## 6.2.2 Τιμολόγιο Αστικής Ευθύνης Τουριστικών / Περιηγητικών Πλοίων

### ΕΤΗΣΙΑ ΟΛΙΚΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

Μέγιστη χωρητικότητα μέχρι 30 άτομα	300 €
Μέγιστη χωρητικότητα μέχρι 50 άτομα	410 €
Μέγιστη χωρητικότητα μέχρι 100 άτομα	580 €
Μέγιστη χωρητικότητα μέχρι 150 άτομα	690 €
Μέγιστη χωρητικότητα μέχρι 200 άτομα	850 €
Μέγιστη χωρητικότητα άνω των 200 ατόμων	1.150 €

### ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑ ΠΟΣΑ

❖ ΣΩΜΑΤΙΚΕΣ ΒΛΑΒΕΣ / ΘΑΝΑΤΟΣ	300.000 €
❖ ΥΛΙΚΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	150.000 €
❖ ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ	90.000 €

Παρέχεται άδεια ναυσιπλοΐας για χρονική περίοδο 8 μηνών. Υποχρεωτική αναγραφή περιόδου ακινησίας / παροπλισμού 4 μηνών.

## 6.2.3 Τιμολόγιο Νομικής Προστασίας Σκαφών Αναψυχής Ιδιωτικής & Επαγγελματικής Χρήσεως.

### 1) ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ

	ΜΕΧΡΙ 50 HP	ΕΥΡΩ	55
ΑΠΟ 51 HP	ΜΕΧΡΙ 150 HP	ΕΥΡΩ	65
ΑΠΟ 151 HP	ΜΕΧΡΙ 200 HP	ΕΥΡΩ	180
ΑΠΟ 201 HP	ΚΑΙ ΑΝΩ	ΕΥΡΩ	100

### 2) ΙΣΤΙΟΠΛΟΙΚΑ

Μέχρι 10 Μέτρα ολικό μήκος	80 €
Άνω των 10 Μέτρων	160 €

### 3) ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ

+ 50% για όλες τις ανωτέρω κατηγορίες

### 4) ΣΚΑΦΗ ΑΝΩ ΤΩΝ 25 ΜΕΤΡΩΝ

Κατόπιν συνεννόησης με τον κλάδο

<u>ΑΝΩΤΕΡΟ ΠΟΣΟ ΚΑΛΥΨΗΣ:</u>	5.000 €
------------------------------	---------

## Γ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ



**ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ**

### 6.3 ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Η Ατλαντική Ένωση ΑΕΓΑ είναι Εταιρεία μέλος του Group La Baloise – Deutscher Ring που δραστηριοποιείται σε πολλούς κλάδους ασφάλισης. Ένας από αυτούς είναι και η ασφάλιση σκαφών αναψυχής.

#### 6.3.1 Τιμολόγηση Κινδύνου

##### 1) ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

ΙΠΠΟΙ ΜΗΧΑΝΗΣ	ΟΛΙΚΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ		
	Έως 45 μέρες	Από 46 έως 120 μέρες	Από 121 έως 365 ημέρες
Μέχρι 30 HP	53,00 €	63,00 €	70,00 €
Από 31 έως 50 HP	86,00 €	104,00 €	115,00 €
Από 51 έως 100 HP	105,00 €	126,00 €	140,00 €
Από 101 έως 200 HP	120,00 €	144,00 €	160,00 €
Ανω των 201 HP	135,00 €	162,00 €	180,00 €

##### ΕΠΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

- ↓ Για κάλυψη αστικής ευθύνης από και προς σκιέρ, χρήστες θαλασσίου αλεξιπτώτου, θαλάσσιες «μπανάνας» & «δακτυλιδιού», ski tubes & συναφών → 5% επί του ασφαλίστρου του σκάφους.
- ↓ Για κάλυψη επαγγελματικών σκαφών (η κάλυψη αφορά μόνον τα επαγγελματικά σκάφη με μόνιμο πλήρωμα για έλξη σκιέρ, «μπανάνας» κλπ και τα ενοικιαζόμενα μηχανοκίνητα με μόνιμο πλήρωμα) → 15% επί του ασφαλίστρου του σκάφους.
- ↓ Για χρήση πετρελαίου ως καύσιμο → 5% επί του ασφαλίστρου του σκάφους
- ↓ Κάλυψη σχολής εκμάθησης θαλασσίων σπορ → 5% επί του ασφαλίστρου του σκάφους

##### ΑΠΑΛΛΑΓΗ

Για τα επαγγελματικά σκάφη: 300,00 € ανά υλική ζημιά & ανά ζημιά από θαλάσσια ρύπανση.

## 2) ΑΛΛΑ ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΣΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ( JET SKIS. SEABIKES. AQUASCOOTERS ΚΛΠ)

### ΟΛΙΚΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

Έως 45 ημέρες	Από 46 έως 120 ημέρες	Από 121 έως 365 ημέρες
195,00 €	234,00 €	260,00€

## 3) ΠΕΡΙΗΓΗΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ

<b>ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (ΒΑΣΕΙ ΑΔΕΙΑΣ)</b>	<b>Έως 45 ημέρες</b>	<b>Από 46 έως 120 ημέρες</b>	<b>Από 121 έως 365 ημέρες</b>
<b>Μέχρι 50 άτομα</b>	274,00 €	329,00 €	365,00 €
<b>Από 51 έως 150 άτομα</b>	548,00 €	657,00 €	730,00 €
<b>Από 151 έως 300 άτομα</b>	878,00 €	1.053,00 €	1.170,00 €
<b>Άνω των 300 ατόμων</b>	3,00 € ανά άτομο	3,60 € ανά άτομο	4,00 € ανά άτομο

## ΑΠΑΛΛΑΓΗ

300,00 € ανά υλική ζημιά & ανά ζημιά από θαλάσσια ρύπανση.

- Παρέχεται άδεια ναυσιπλοΐας (ασφάλιση) για χρονική περίοδο 8 μηνών
- Υποχρεωτική αναγραφή (στην αίτηση & στο ασφαλιστήριο) της 4μηνης περιόδου παροπλισμού.

## 4) ΙΣΤΙΟΠΛΟΙΚΑ ΣΚΑΦΗ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

### ΟΛΙΚΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

<b>ΜΗΚΟΣ</b>	<b>Έως 45 ημέρες</b>	<b>Από 46 έως 120 ημέρες</b>	<b>Από 121 έως 365 ημέρες</b>
Μέχρι 10 μέτρα	90,00 €	108,00 €	120,00 €

Για ιστιοπλοϊκά σκάφη άνω των 10 μέτρων → 10,00 € για κάθε επιπλέον μέτρο.



**5)ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΔΗΛΑΤΑ. ΚΑΝΟ ΚΛΠ ΠΛΕΟΥΜΕΝΑ ΑΝΕΥ ΜΗΧΑΝΗΣ**  
**(ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΔΕΝ ΥΠΑΓΟΝΤΑΙ στις ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΕΡΙ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗΣ**  
**ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ)**

Προτείνονται δύο διαφορετικά προγράμματα κάλυψης:

**ΟΛΙΚΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ**

	Έως 45 ημέρες	Από 46 έως 120 ημέρες	Από 121 έως 365 ημέρες
<b>ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ Α.</b>	27,00 €	32,00 €	35,00 €
Σωμ. Βλάβες : 150.000,00 €			
Υλικές ζημιές : 90.000,00 €			
Ανωτ. Ευθύνη : 150.000,00 €			
<b>ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ Β.</b>	42,00 €	50,00 €	55,00 €
Σωμ. Βλάβες : 300.000,00 €			
Υλικές ζημιές : 150.000,00 €			
Ανωτ. Ευθύνη : 540.000,00 €			

**6.3.2 Ομαδική έκπτωση για σκάφη ίδιου ιδιοκτήτη / ομίλων / συλλόγων**

Από 5 έως 10 σκάφη : 15%

Από 11 σκάφη και άνω :20%

Σε περίπτωση που τα σκάφη είναι μέλη συλλόγων ή ομίλων, η αίτηση ασφάλισης θα πρέπει να συνοδεύεται από βεβαίωση του ομίλου / συλλόγου.

**6.3.3 Εξαιρέσεις**

Δεν καλύπτονται:

- σκάφη παλαιότητας άνω των 20 ετών
- επαγγελματικά αλιευτικά σκάφη
- πλοία γραμμής
- ενοικιαζόμενα ιστιοπλοϊκά
- ενοικιαζόμενα jet ski, Aquascooters, Seabikes κλπ.
- ενοικιαζόμενα μηχανοκίνητα σκάφη χωρίς μόνιμο πλήρωμα

**6.3.4 Παρατηρήσεις για τον υπολογισμό των ασφαλιστρών**

- Δεν επιστρέφονται ασφαλιστρα για εκ των υστέρων δήλωση περιόδου λειτουργίας μικρότερης από αυτή που δηλώθηκε με τη σύναψη της ασφάλισης.
- Συνιστάται η προείσπραξη ασφαλιστρών.
- Ακύρωση ασφαλιστηρίου:
  - Για ασφαλιστήρια συμβόλαια ετήσιας διάρκειας: η ακύρωση και ο αντιλογισμός των ασφαλιστρών ισχύει από την ημερομηνία επιστροφής του ασφαλιστηρίου στην εταιρεία, εκτός εάν η επιστροφή του ασφαλιστηρίου γίνει εντός 15 ημερών από την ημερομηνία



- Για ασφαλιστήρια συμβόλαια διάρκειας μικρότερης του έτους:  
αντιλογισμός ασφαλίσεων γίνεται μόνον εφόσον η επιστροφή του ασφαλιστηρίου γίνει εντός 15 ημερών από την ημερομηνία έκδοσης. Σε αντίθετη περίπτωση το ασφαλιστήριο ακυρώνεται χωρίς επιστροφή / αντιλογισμό ασφαλίσεων,
  - Σε περίπτωση ακύρωσης πρέπει να ενημερώνεται αυθημερόν με fax και κατόπιν με συστημένη επιστολή το Αρμόδιο Λιμεναρχείο.
  - Η πληρωμή των ασφαλίσεων θα γίνεται εφάπαξ



## Δ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ GENERAL UNION



Union.ico

### 6.4 GENERAL UNION

Το 1981 ιδρύεται η ασφαλιστική εταιρεία GENERAL UNION ΑΕΕΓΑ. Το χρονικό διάστημα που τη συνδέει με την ιστορία του Ομίλου είναι όταν ανάλαβε την διοίκηση της εταιρείας ο αείμνηστος Γρηγόρης Διαμαντόπουλος (ένα από τα πιο σημαντικά στελέχη της εταιρείας).

Με την δική του καθοδήγηση η GENERAL UNION μπήκε σε μια νέα πορεία ανάπτυξης, εισχώρησε δυναμικά στην αγορά και έθεσε βάσεις για τη μετέπειτα εξέλιξη της εταιρείας. Το πρώτο βήμα για την υλοποίηση αυτού του στόχου γίνεται το 1993 με την ίδρυση της **General Trust ΑΕΕΓΑ**.

Το 2000 όμως αποτελεί έτος σταθμό που προσδιορίζει οριστικά τις κατοπινές εξελίξεις. Ο Όμιλος της General Union είναι μια πραγματικότητα και υποδέχεται τη νέα χιλιετία, ανοίγοντας σε όλα τα πεδία νέους ορίζοντες.

Ο Όμιλος αρχίζει να εφαρμόζει μια νέα πολιτική επικοινωνίας και προβολής. Στο πλαίσιο αυτό το 2000 ξεκινά η έκδοση του Ενημερωτικού Δελτίου (εφημερίδα) General Union Group News και το 2001 δημιουργείται το site του Ομίλου [www.general-union-group.gr](http://www.general-union-group.gr) που εξελίσσεται σε ένα δικτυακό τόπο αμφίδρομης επικοινωνίας, αλλά και εξυπηρέτησης των πελατών.

Το 2001, ο Όμιλος μεταφέρεται στα νέα κεντρικά ιδιόκτητα γραφεία του στον Πειραιά. Τον ίδιο χρόνο πραγματοποιείται και η αγορά νέων γραφείων του Ομίλου στο κέντρο της Θεσσαλονίκης.

Σε ότι αφορά στην κάλυψη των κτιριακών του αναγκών, τα επόμενα χρόνια, η αγορά και η ανέγερση νέων πολυώροφων κτιρίων έγινε επιτακτική ανάγκη, γεγονός που δηλώνει το ρυθμό ανάπτυξης των εταιρειών του Ομίλου.

Η Οικογένεια του Ομίλου μεγαλώνει συνεχώς με γοργούς ρυθμούς. Σε διάστημα τριών ετών, ιδρύονται, τρεις νέες εταιρείες. Το 2002 ιδρύεται η General Union Insurance Brokers s.a. Η νέα εταιρεία εκτός των ασφαλιστικών προγραμμάτων, προσφέρει και εξειδικευμένα τραπεζοοικονομικά προϊόντα.

Το 2003 ιδρύεται η Γενική Αξιοποίησης & Εκμεταλλεύσεως Ακινήτων Ε.Π.Ε. **G.U.Real Estate Ltd**, που ασχολείται με ό,τι αφορά στη διαχείριση, στην εκμετάλλευση και στην κατασκευή ακινήτων.

Το 2004 η στρατηγική διεύρυνση σε νέα πεδία, συνεχίζεται και εκφράζεται ακόμη μια φορά με την ίδρυση της **General Union Health S.A.** Παράλληλα, το ίδιο διάστημα, η **General Union** και η **General Trust** δημιουργούν το δικό τους εξειδικευμένο τμήμα παροχής **Νομικής Προστασίας**.

Ακόμη και μέσα σε ένα σκληρό ανταγωνιστικό σκληρό οικονομικό και επιχειρηματικό περιβάλλον, ο άνθρωπος είναι η βασική κινητήρια δύναμη έμπνευσης, οράματος και δημιουργίας. Αυτό που χρειάζεται για να εκφράσει τη δυναμική του, είναι η δημιουργία ενός ασφαλούς περιβάλλοντος δράσης.

Σε αυτή την πρόκληση ο Όμιλος απαντά δυναμικά. Έχοντας πλήρη γνώση της ανάγκης που έχει ο άνθρωπος να νιώθει ασφαλής, ο Όμιλος της **General Union** προσφέρει στην αγορά εξειδικευμένα προγράμματα που καλύπτουν τις πολλαπλές απαιτήσεις του ασφαλισμένου.

Αυτό σημαίνει ότι συνεχίζει με άξονα τα βασικά χαρακτηριστικά της μέχρι τώρα στρατηγικής του:

- ⬇ Πολιτική προσανατολισμένη στον άνθρωπο
- ⬇ Ενδυνάμωση του στελεχιακού δυναμικού και των συνεργασιών του.
- ⬇ Αποτελεσματικός χειρισμός και των πιο δυσμενών οικονομικών συγκυριών.
- ⬇ Συνεχής διεύρυνση των υπηρεσιών που παρέχει στους ασφαλισμένους του.
- ⬇ Δημιουργία όλο και πιο σύγχρονων και εξελιγμένων καλύψεων.

#### 6.4.1 Τιμολόγιο αστικής ευθύνης έναντι τρίτων μηχανοκίνητων ή μη θαλασσιών μέσων αναψυχής

##### 1) ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ

Σωματικές βλάβες /Θάνατος από ατύχημα κατ' άτομο ή και ομαδικό και με ανώτατο όριο στην ασφαλιστική περίοδο.	300.000 €
Υλικές ζημιές κατά γεγονός και με ανώτατο όριο στην ασφαλιστική περίοδο	150.000 €
Πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης κατά γεγονός & με ανώτατο όριο στην ασφαλιστική περίοδο	90.000 €

#### ΠΙΝΑΚΑΣ Α

**ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ** (ταχύπλοα ή μη ταχύπλοα)  
Ετήσια ολικά ασφάλιστρα

ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΗ	ΙΔΙΩΤΙΚΑ	ΕΝΟΙΚΙΑΖΟΜΕΝΑ
Μέχρι 30 HP	59 €	176 €
31 – 50 HP	88 €	220 €
51 – 100 HP	147 €	264 €
101 – 150 HP	206 €	352 €
151 – 200 HP	265 €	484 €
201 & άνω	293 €	528 €
JET - SKI	294 €	528 €

Αφαιρετέα απαλλαγή στις υλικές ζημιές και στην θαλάσσια ρύπανση κατά γεγονός 300 €.

## **ΕΚΠΤΩΣΗ**

10 - 14 σκάφη 5%

15 -19 σκάφη 10%

άνω των 20 σκαφών 20%

Σε περίπτωση που τα σκάφη χρησιμοποιούνται για έλξη σκιέρ, αλεξίπτωτου κ.λ.π, υπολογίζεται στα παραπάνω ασφάλιστρα επασφάλιστρο 20%.

## **2) ΜΗ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ**

**(Κανό, ιστιοσανίδες, ποδήλατα / ενοικιαζόμενα σε ακτές ξενοδοχείων)**

Σωματικές βλάβες /Θάνατος από ατύχημα

Κατ' άτομο μέχρι 150.000 €

Ομαδικό μέχρι 150.000 €

Υλικές ζημιές μέχρι 90.000 €

Ανώτατο όριο ευθύνης της Εταιρείας για ολόκληρη την ασφαλιστική περίοδο, ανεξάρτητα από αριθμό ατυχημάτων

Για σωματικές βλάβες και υλικές ζημιές 240.000 €

Ασφάλιστρα περιόδου (μέχρι και 12 μήνες)  
Ανά κανό ή ανά ποδήλατο 32 €

Ασφάλιστρα περιόδου (μέχρι και 12 μήνες)  
Ανά ιστιοσανίδα 53 €

Η πρόθεση της Εταιρείας είναι να εφοδιάσει τον ασφαλιζόμενο με ειδική βεβαίωση ασφάλισης, η οποία θα παραδίδεται στον πελάτη μόνο μετά από την καταβολή του ασφαλίστρου που θα έχει συμφωνηθεί (Αστική Ευθύνη) και στη συνέχεια θα αποστέλλεται το σχετικό ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

Τα συμβόλαια δεν ακυρώνονται, εκτός από την περίπτωση αλλαγής του ιδιοκτήτη και αυτό μετά από έγκαιρη ειδοποίηση της Εταιρείας και προσκόμιση του σχετικού αποδεικτικού πώλησης του σκάφους.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την ασφάλιση είναι η αποστολή της άδειας του σκάφους μαζί με την πρόταση ασφάλισης.



**ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΜΙΚΡΟΤΕΡΗΣ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ  
ΠΙΝΑΚΑΣ «Β»**

<b>ΜΗΝΑΣ</b>	<b>ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ</b> <b>ΠΟΣΟΣΤΟ</b>
	(Υπολογίζεται επί των ετησίων Ασφαλίσεων του Πίνακα «Α»)
1	30 %
2	40 %
3	50 %
4	60 %
5	65 %
6	75 %
7	85 %
8	90 %
9	100 %



## 6.5 Σύγκριση και Συμπεράσματα μεταξύ αυτών των εταιρειών

Σκόπιμο θα ήταν να εξετάσουμε σε κάθε μια από τις τέσσερις αυτές εταιρείες που είδαμε αναλυτικότερα, πώς μπορούμε να ασφαλίσουμε ένα συγκεκριμένο σκάφος και πόσο.

Για να είναι σωστά τα συμπεράσματά μας θα πρέπει το σκάφος να είναι το ίδιο και στις τέσσερις εταιρείες, επίσης οι καλύψεις, το χρονικό διάστημα της ασφάλισης καθώς και η παλαιότητα του σκάφους.

Το σκάφος που επιλέγουμε να ασφαλίσουμε λοιπόν είναι δέκα (10) μέτρων, το υλικό από το οποίο είναι φτιαγμένο είναι από πλαστικό, είναι Ιδιωτικής Χρήσης, το καύσιμο που χρησιμοποιεί είναι η βενζίνη, η χρονολογία κατασκευής του είναι το 1999 και είναι μηχανοκίνητο. Έχει 2 μηχανές mercury 240 HP έκαστη. Τοποθεσία κινδύνου ορίζεται τα Ελληνικά χωρικά ύδατα και είναι ελληνικής σημαίας. Το χρονικό διάστημα που θέλουμε να το ασφαλίσουμε είναι 6 μήνες.

Επειδή η κάθε εταιρεία επιλέγει βάση της δικής της πολιτικής, να παρέχει διαφορετικές προαιρετικές καλύψεις και η κάθε μια διαφέρει στον τρόπο που τις παρέχει και στο καλυπτόμενο ποσό και όλες οι καλύψεις δεν παρέχονται από όλες τις εταιρείες, καλό θα ήταν στην σύγκρισή μας να αναφερθούμε μόνο στις υποχρεωτικές καλύψεις από το νόμο 2743/99.

Όταν το σκάφος που θέλουμε να ασφαλίσουμε είναι πάνω από 7 μέτρα εκτός από την πρόταση ασφάλισης που θα συμπληρώσει ο ασφαλιστής με όλα τα απαραίτητα στοιχεία και θα υπογράψει ο κάτοχος του σκάφους, απαιτείται :

- Φωτογραφία του σκάφους και μηχανών (δεν το ζητάνε όλες οι ασφαλιστικές)
- Αντίγραφο του εγγράφου εθνικότητας
- Αντίγραφο του πρωτοκόλλου γενικής επιθεώρησης
- Έκθεση πραγματογνωμοσύνης (εάν ζητηθεί)

Οι καλύψεις λοιπόν που θα έχει το σκάφος είναι οι υποχρεωτικές από το νόμο δηλαδή Σωματικές βλάβες για 300.000€, Υλικές Ζημιές για 150.000€ και για Ρύπανση 90.000€.

Στην περίπτωση της **Interamerican** υπάρχουν ορισμένοι παράμετροι για να ορισθεί το ασφάλιστρο, οι οποίοι είναι οι εξής:

- Ο αριθμός των επιβαινόντων που στην περίπτωση μας υπάρχει 5% ελάφρυνση διότι είναι <10
- 10% επιβάρυνση λόγω παλαιότητας σκάφους
- Το υλικό κατασκευής που στην συγκεκριμένη περίπτωση είναι από πλαστικό και έχει 10% ελάφρυνση
- Το καύσιμο που χρησιμοποιείται το οποίο είναι βενζίνη και έχει 20% ελάφρυνση
- Και η χωρητικότητα του σκάφους σε λίτρα καυσίμου που αν είναι λιγότερο από 500 έχει 5% ελάφρυνση και αν είναι περισσότερο από 501 έχει 15% επιβάρυνση.

Το σκάφος μας λοιπόν στην συγκεκριμένη περίπτωση για ένα εξάμηνο και για τις βασικές καλύψεις ασφαρίζεται από την **INTERAMERICAN** με 83.90€.

Στην περίπτωση της **AIGAION** για τις ίδιες καλύψεις, το ίδιο σκάφος και για το ίδιο χρονικό διάστημα το ποσό των ασφαλίσεων ορίζεται σε 110€.

Στην **ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ** σε 90€ μόνο που η χρονική διάρκεια σε αυτήν την ασφαλιστική εταιρεία δεν ορίζεται σε μήνες αλλά σε ημέρες και είναι από 1 μέχρι 45 ημέρες, από 46 μέχρι 120 ημέρες και από 121 έως 365 ημέρες. Στην συγκεκριμένη περίπτωση λοιπόν η ασφαλιστική κάλυψη του σκάφους μας είναι πάνω από 6 μήνες. Για να είμαστε καλυμμένοι και τους 6 μήνες που επιθυμούμε επιλέγουμε την τρίτη περίπτωση που είναι μέχρι 365 ημέρες.

Τέλος στην **GENERAL UNION** η οποία ασφαλιστική έτσι και αλλιώς προσφέρει κάλυψη μόνο αστικής ευθύνης, για έξι μήνες το ασφάλιστρο ορίζεται σε 219,75€.

Καταλήγουμε λοιπόν στο συμπέρασμα ότι η General Union για το συγκεκριμένο σκάφος τουλάχιστον έχει το ακριβότερο ασφάλιστρο σε σχέση με τις άλλες τρεις ασφαλιστικές που εξετάσαμε.

Το ασφαλιστήριο που μας συμφέρει περισσότερο από όλα λοιπόν είναι της **INTERAMERICAN** γιατί εκτός ότι έχει φθηνότερο ασφάλιστρο από τις άλλες ασφαλιστικές εταιρείες, προσφέρει δωρεάν με κάθε ασφάλιση σκάφους για Αστική Ευθύνη και Νομική προστασία.

# ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ





Αριθμ. Πρωτ.: 24151/847  
Αριθμ. Φακ.: 07704119

Αθήνα, 8 Νοεμβρίου 1999

**ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ΑΡΙΘΜ. 16 348**

Προς τις Ασφαλιστικές  
Εταιρίες - Μέλη της Ένωσης

Κύριοι,

**ΝΟΜΟΣ 2743/99**

**Πλοία αναψυχής και άλλες Διατάξεις**

**Υποχρεωτική ασφάλιση επαγγελματικών και ιδιωτικών πλοίων  
αναψυχής, σκαφών και ταχυπλόων.**

Σας κοινοποιούμε, για ενημέρωσή σας, αντίγραφο του Φ.Ε.Κ. υπ' αριθμ. 211/13.10.99 στο οποίο δημοσιεύθηκε ο ανωτέρω νόμος.

Επισημαίνουμε *τα άρθρα 8 παρ. 1* (Υποχρεωτική ασφάλιση επαγγελματικών πλοίων αναψυχής), *9 παρ. 3* και *10 παρ. 2* (Υποχρεωτική ασφάλιση ιδιωτικών πλοίων αναψυχής, σκαφών και ταχυπλόων με ελληνική και ξένη σημαία αντίστοιχα), *το άρθρο 12* (κυρώσεις) καθώς και *το άρθρο 23* (έναρξη ισχύος).

Με εκτίμηση,

Ι. Σ. ΛΑΣΚΑΡΙΣ  
Διευθυντής Νομικής Υπηρεσίας

Συνημμ. : 1

Τ. ΑΚ/ΕΚ

# ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

## ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

Αρ. Φύλλου 211

13 Οκτωβρίου 1999

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 2743

Πλοία αναψυχής και άλλες διατάξεις.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ  
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'  
ΟΡΙΣΜΟΙ

Άρθρο 1

1. Για την εφαρμογή των διατάξεων του νόμου αυτού, οι όροι που χρησιμοποιούνται έχουν την ακόλουθη έννοια:

α) «Πλοίο αναψυχής»: Κάθε σκάφος ολικού μήκους άνω των επτά (7) μέτρων, το οποίο, είτε διαθέτει είτε όχι χώρους ενδιαίτησης, έχει τη δυνατότητα, από τη γενική κατασκευή του, να χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης.

β) «Επαγγελματικό πλοίο αναψυχής»: Το πλοίο αναψυχής, που έχει μεταφορική ικανότητα μέχρι και σαράντα εννέα (49) επιβατών, το οποίο διαθέτει χώρους ενδιαίτησης, πέραν αυτών του πληρώματος, και χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης με ολική ναύλωση.

γ) «Ισποφόρο επαγγελματικό πλοίο αναψυχής»: Το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, το οποίο διαθέτει επαρκή ιστιοφορία, ως κύριο μέσο πρόωσης, φέρει βοηθητικό κινητήρα πρόωσης και συγκεντρώνει τα κριτήρια καθορισμού του ως ισποφόρου, όπως αυτά ισχύουν.

δ) «Μηχανοκίνητο επαγγελματικό πλοίο αναψυχής»: Το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, το οποίο διαθέτει μηχανή, ως κύριο μέσο πρόωσης για ναυσιπλοία, και βοηθητικό μέσο πρόωσης, εάν αυτό απαιτείται από τις κείμενες διατάξεις, το οποίο και αναφέρεται στο πιστοποιητικό ασφαλείας.

ε) «Ιδιωτικό πλοίο αναψυχής»: Το πλοίο αναψυχής που δεν είναι επαγγελματικό σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού.

στ) «Πλοίαρχος»: Το πρόσωπο στο οποίο έχει ανατεθεί, με σύμβαση ναυτολόγησης, η διακυβέρνηση του πλοίου αναψυχής.

ζ) «Κυβερνήτης»: αα) Για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής: Το πρόσωπο που προσλαμβάνεται από τον ναυλωτή ή ο επιβάτης, που διαθέτει ναυτική ικανότητα και εμπειρία και αναλαμβάνει τη διακυβέρνηση επαγγελματι-

κού πλοίου αναψυχής, το οποίο μπορεί να εκναυλωθεί χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα, σύμφωνα με το νόμο αυτόν. ββ) Για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής: Το πρόσωπο το οποίο ασκεί τη διακυβέρνηση του πλοίου και διαθέτει αυτική ικανότητα και εμπειρία. Ο κυβερνήτης έχει όλες τις αρμοδιότητες, υποχρεώσεις και ευθύνες που προδίδονται για τον πλοίαρχο.

η) «Πλήρωμα»: Το σύνολο των προσώπων που υπηρετούν με σύμβαση ναυτολόγησης σε πλοίο αναψυχής, εκτός του πλοίαρχου.

θ) «Επιβάτης»: Κάθε πρόσωπο, το οποίο επιβαινει σε πλοίο αναψυχής είτε επαγγελματικό είτε ιδιωτικό, εκτός του πλοίαρχου και του πληρώματος ή του κυβερνήτη και των παιδιών ηλικίας κάτω του ενός έτους.

ι) «Επιβαίνοντες»: Ο πλοίαρχος και το πλήρωμα ή ο κυβερνήτης, οι επιβάτες και τα παιδιά ηλικίας κάτω του ενός έτους, που επιβαίνουν σε πλοίο αναψυχής.

ια) «Χώροι ενδιαίτησης»: Οι κλειστοί χώροι διαμονής, σίτισης και υγιεινής του πλοίου.

ιβ) «Λιμένας αφετηρίας»: Ο ελληνικός λιμένας από τον οποίο αποπλέει το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής με τους επιβαίνοντες και πραγματοποιείται η έναρξη του ταξιδιού για αναψυχή ή και περιήγηση.

2. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζονται τα ειδικότερα κριτήρια χαρακτηρισμού επαγγελματικού πλοίου αναψυχής ως ισποφόρου, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται αυτά που αφορούν στην κατασκευή και ευστάθεια του πλοίου και στα κριτήρια με τα οποία θεωρείται ο κινητήρας ως βοηθητικός.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Άρθρο 2

Άδεια επαγγελματικών πλοίων αναψυχής

1. α) Με άδεια του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, η οποία εκδίδεται ύστερα από αίτηση που καταθέτει στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.) ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής, μπορεί να χαρακτηριστεί ένα πλοίο αναψυχής επαγγελματικό. Η άδεια ισχύει για αόριστο χρόνο, με την επιφύλαξη όσων ορίζονται στις παραγράφους 5 και 7 του άρθρου αυτού.

β) Με την αίτηση υποβάλλονται τα ακόλουθα δικαιολογητικά:

αα) Επικυρωμένο αντίγραφο του εγγράφου εθνικότη-

της του πλοίου αναψυχής, από το οποίο προκύπτει η οριστική υπολογιστική του σε ελληνικό νηολόγιο ή σε νηολόγιο του αναψυχής, στην παράγραφο δ' περίπτωση δ' του άρθρου 12.

β) Επικυρωμένο αντίγραφο πιστοποιητικού ασφαλείας που είναι σε ισχύ και ανανεώνεται σύμφωνα με την αρμόδια ελληνική νομοθεσία, από το οποίο να προκύπτει ότι το πλοίο αναψυχής είναι κατάλληλο για να χαρακτηριστεί επαγγελματικό κατά τις διατάξεις του νόμου αυτού.

γ) Βεβαίωση αντίγραφο της βεβαίωσης έναρξης εργασιών με αντικείμενο την εκμεταλλεύση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, που εκδίδεται από την αρμόδια δημόσια οικονομική υπηρεσία (Δ.Ο.Υ.).

δ) Απόδειξη εισπραχής παραβόλου ή έντυπο παράβο-

λου βεβαίωση από το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (Ν.Ε.Ε.) περί εγγραφής σε αυτό και μη υπάρξης οφειλών.

2. Η άδεια υπόκειται σε τακτική θεώρηση, από την αρμόδια Διεύθυνση του Υ.Ε.Ν., ανά τριετία και ειδικότερα το τελευταίο τρίμηνο πριν από τη συμπλήρωση τριών (3) ετών από την έκδοση ή β) την προηγούμενη θεώρηση ή την τη λήξη της κατ' εξαίρεση θεώρησης που τυχόν έχει χορηγηθεί και εφόσον έχουν εκπληρωθεί οι όροι που καθορίζονται στις παραγράφους 6 και 7 του άρθρου 3.

Για τη θεώρηση προσκομίζονται: α) απόδειξη εισπραχής παραβόλου ή έντυπο παράβολο, β) επικυρωμένο αντίγραφο του «Ε.δικού Έντυπου Πληροφοριακών Στοιχείων Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής», γ) βεβαίωση από το Ν.Ε.Ε. ότι δεν υπάρχουν οφειλές προς αυτό, δ) βεβαίωση αγοράς συναλλάγματος της οικείας τράπεζας, αν κατά τη διάρκεια της ισχύος της άδειας, το πλοίο είχε επισυλλωθεί σε αλλοδαπούς, εφόσον αυτή απαιτείται σύμφωνα με την παράγραφο δ' του άρθρου 3 του νόμου αυτού και εις πιστοποιητικό φορολογικής ενημερότητας του δικαιούχου.

3. α) Η άδεια μπορεί, κατ' εξαίρεση, να θεωρηθεί για ένα (1) μόνο έτος, αν δεν πραγματοποιήθηκε το προβλεπόμενο κατώτατο οριο ημερών ναύλωσης και με σκοπό τη συμπλήρωση αυτού, αν η μη πραγματοποίηση του ορίου οφείλεται σε ανωτέρα βία ή σε μεγάλης έκτασης μετασκευές ή επισκευές, που έχουν έγκαιρα και γραπτά αναφερθεί στην πλησιέστερη λιμενική αρχή. Για την κατ' εξαίρεση θεώρηση πρέπει να κατατεθεί από τον δικαιούχο αίτηση στην αρμόδια Διεύθυνση του Υ.Ε.Ν., κατά το τελευταίο τρίμηνο πριν τη συμπλήρωση τριών (3) ετών από την έκδοση ή την προηγούμενη θεώρηση της άδειας. Με την αίτηση υποβάλλονται και στοιχεία από τα οποία προκύπτουν τα πιο πάνω περιστατικά και η απόδειξη εισπραχής παραβόλου ή έντυπο παράβολο.

β) Εφαρμογή της προηγούμενης διάταξης δεν μπορεί να γίνει για δεύτερη συνεχή φορά, αν δεν έχει μεσολαβήσει τουλάχιστον μία τακτική ή εκπρόθεσμη θεώρηση.

4. Αν δεν θεωρηθεί η άδεια, σύμφωνα με όσα ορίζονται στην παράγραφο 2 του άρθρου αυτού, επιτρέπεται η εκπρόθεσμη και για μία τριετία θεώρησή της, από την αρμόδια Διεύθυνση του Υ.Ε.Ν., εφόσον ζητηθεί εντός προθεσμίας τριών (3) μηνών από την ημερομηνία συμπλήρωσης των τριών (3) ετών από την έκδοση της άδειας ή την προηγούμενη θεώρηση αυτής ή από τη λήξη της κατ' εξαίρεση θεώρησης, κατά περίπτωση, και εφόσον έχουν εκπληρωθεί οι όροι που καθορίζονται στις παραγράφους 6 και 7 του άρθρου 3. Η εκπρόθεσμη αυτή θεώρηση ισχύ-

ει αναδρομικώς από την ημερομηνία συμπλήρωσης των τριών (3) ετών από την έκδοση της άδειας ή την προηγούμενη θεώρηση αυτής ή τη λήξη της κατ' εξαίρεση θεώρησης που τυχόν έχει χορηγηθεί, κατά περίπτωση. Για τη θεώρηση αυτήν προσκομίζονται τα δικαιολογητικά της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού.

5. α) Η άδεια επαγγελματικού πλοίου αναψυχής που χορηγείται σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού παύει να ισχύει στις ακόλουθες περιπτώσεις:

αα) Μετά από αίτηση του δικαιούχου.

ββ) Αν διαγραφεί το πλοίο από το νηολόγιο στο οποίο είναι εγγεγραμμένο.

γγ) Σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4 του άρθρου 12.

β) Για την παύση της ισχύος εκδίδεται απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, στην οποία εκτός του λόγου της παύσης της ισχύος ορίζεται και η ημερομηνία έναρξης της παύσης αυτής.

6. α) Αν αλλάξει η πλοιοκτησία ή ο εφοπλισμός ή μεταβληθούν τα στοιχεία του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής που αναγράφονται στην άδεια, η μεταβολή σημειώνεται στην άδεια. Για τη σημείωση της μεταβολής αυτής κατατίθεται από τον δικαιούχο σχετική αίτηση στην αρμόδια Διεύθυνση του Υ.Ε.Ν. εντός προθεσμίας τριάντα (30) ημερών από την ημερομηνία που επήλθε η μεταβολή, στην οποία επισυνάπτονται η άδεια του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής και τα δικαιολογητικά της παραγράφου 1 περίπτωση β' υποπεριπτώσεις αα' και ββ' του άρθρου αυτού. Αν αλλάξει η πλοιοκτησία ή ο εφοπλισμός, επισυνάπτονται και τα δικαιολογητικά της παραγράφου 1 περίπτωση β' υποπεριπτώσεις γγ' και εε' του άρθρου αυτού.

β) Αν αλλάξει η πλοιοκτησία ή ο εφοπλισμός, ο νέος πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής υπεισέρχεται στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του προηγούμενου, που απορρέουν από τις διατάξεις του νόμου αυτού και αφορούν τη συμπλήρωση του ορίου ημερών ναύλωσης, που προβλέπεται από την παράγραφο 7 του άρθρου 3 σε συνδυασμό με τις διατάξεις των παραγράφων 2, 3 και 4 του άρθρου αυτού.

γ) Αν χαθεί η άδεια επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, γεγονός που βεβαιώνεται με την υποβολή, από τον δικαιούχο, υπεύθυνης δήλωσης του άρθρου 8 του ν. 1599/1986, χορηγείται αντίγραφο της άδειας, στο οποίο αναγράφεται η ένδειξη «Αντίγραφο λόγω απώλειας».

7. Η άδεια παύει αυτοδικαίως να ισχύει εφόσον μέσα στις προβλεπόμενες προθεσμίες δεν θεωρηθεί ή δεν ζητηθεί η καταχώριση αλλαγής, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις παραγράφους 2, 3, 4 και 6 του άρθρου αυτού. Για την αυτοδίκαιη παύση εκδίδεται διαπιστωτική πράξη από την αρμόδια Διεύθυνση του Υ.Ε.Ν..

8. Επιτρέπεται η έκδοση νέας άδειας επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, εφόσον για το πλοίο αυτό έπαυσε η ισχύς της άδειας του σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 5 περίπτωση α' υποπεριπτώσεις αα' και ββ' και 7 του άρθρου αυτού. Για την έκδοση της νέας άδειας απαιτείται να:

α) Κατατεθεί από τον δικαιούχο αίτηση στην αρμόδια Διεύθυνση του Υ.Ε.Ν., στην οποία επισυνάπτονται τα δικαιολογητικά που αναφέρονται στην παράγραφο 1 περίπτωση β' του άρθρου αυτού.

β) Έχει παρέλθει ένα (1) έτος από την ημερομηνία που έπαυσε η ισχύς της. Η παρέλευση του χρονικού αυτού διαστήματος δεν απαιτείται, εφόσον η κυριότητα του



πλοίου έχει περιέλθει στον δικαιούχο με κατακύρωση σε δημόσιο αναγκαστικό πλειστηριασμό και

γ) Υποβάλλεται πιστοποιητικό φορολογικής ενημερότητας του δικαιούχου, από την αρμόδια Δ.Ο.Υ..

9. Οι δικαιούχοι που αναφέρονται στις προηγούμενες παραγράφους μπορούν να ενεργούν και με αντιπρόσωπο, στον οποίο έχουν χορηγήσει ειδική έγγραφη πληρεξουσιότητα. Αντίγραφο του πληρεξουσίου κατατίθεται μαζί με τα δικαιολογητικά.

10. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζεται ο τύπος της άδειας επαγγελματικού πλοίου αναψυχής και τα στοιχεία που αναγράφονται σε αυτήν και μπορούν να ρυθμίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής του άρθρου αυτού.

### Άρθρο 3 Ναύλωση

1. α) Η εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης με ολική ναύλωση πραγματοποιείται, σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στον παρόντα νόμο, από πλοία αναψυχής υπό ελληνική σημαία, που έχουν χαρακτηριστεί επαγγελματικά κατά τις διατάξεις του προηγούμενου άρθρου.

β) Το δικαίωμα εκτέλεσης των ταξιδιών που αναφέρονται στην περίπτωση α' και διενεργούνται μεταξύ ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής, χωρίς προσεγγίσεις σε νησιά, επεκτείνεται και στα πλοία αναψυχής που αναφέρονται στην παράγραφο β' περίπτωση δ' του άρθρου 10 του νόμου αυτού, υπό τον όρο ότι τα πλοία αυτά πληρούν τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στα κράτη που μνημονεύονται στο ίδιο ως ανωτέρω άρθρο και έχουν χαρακτηριστεί επαγγελματικά κατά τις διατάξεις του νόμου αυτού. Τα παραπάνω πλοία, εφόσον έχουν χωρητικότητα άνω των εξακοσίων πενήντα (650) γκρος τόνναζ (Gross Tonnage-GT), μπορούν να προσεγγίζουν και σε ελληνικούς νησιωτικούς λιμένες.

2. Η εκμετάλλευση των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής επιτρέπεται μόνον με ολική ναύλωση διάρκειας τουλάχιστον δώδεκα (12) ωρών και έχει ως αποκλειστικό σκοπό την αναψυχή ή και περιήγηση. Ολική ή μερική ναύλωση για μεταφορά προσώπων με εισιτήριο ή πραγμάτων με ναύλο **απαγορεύεται**.

3. α) **Δικαίωμα αναύλωσης** έχουν οι πλοιοκτήτες για τα υπό την **πλοιοκτησία** τους και οι εφοπλιστές για τα υπό τον **εφοπλισμό** τους επαγγελματικά πλοία αναψυχής.

β) **Δικαίωμα εκναύλωσης** έχουν επίσης οι ναυλομεσίτες και οι κάτοχοι **άδειας** λειτουργίας γραφείου γενικού τουρισμού. Η άσκηση του δικαιώματος εκναύλωσης από τα πρόσωπα αυτά προϋποθέτει την έγγραφη συγκατάθεση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή, με τους οποίους καθίστανται συνυπεύθυνα για την τήρηση των διατάξεων του παρόντος νόμου και των όρων του ναυλοσύμφωνου.

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας, Ανάπτυξης και Οικονομικών καθορίζονται τα προσόντα και η διαδικασία για τη χορήγηση άδειας άσκησης επαγγελματίας ναυλομεσίτη επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, οι όροι και οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας ναυλομεσιτικών γραφείων και κάθε λεπτομέρεια.

5. Επιβίβαση στο επαγγελματικό πλοίο αναψυχής άλλων προσώπων, πέραν αυτών που αναγράφονται στη θεωρημένη, από τη λιμενική αρχή του λιμένα αφετηρίας, κα-

τάσταση επιβαίνοντων δεν επιτρέπεται, εκτός εάν η επιβίβαση αυτή προβλέπεται ρητά από το ναυλοσύμφωνο.

6. Εφόσον η εκναύλωση γίνεται σε αλλοδαπούς, το συνάλλαγμα που εισπραττεται διατίθεται από τον εκναυλωτή σύμφωνα με τις σχετικές ρυθμίσεις της Τοάπεζας της Ελλάδος.

7. α) Το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής πρέπει να συμπληρώνει κατώτατο, ανα τριετία, οριο ημερών ναύλωσης, το οποίο ειδικότερα ορίζεται:

αα) Σε εκατόν ογδόντα (180) ημέρες, όταν εκναυλώνεται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα. Το όριο αυτό συμπληρώνεται από ημέρες ναύλωσης που πραγματοποιούνται μέσα στην ελληνική επικράτεια. Ημερες ναύλωσης που πραγματοποιούνται έξω από την ελληνική επικράτεια υπολογίζονται στη συμπλήρωση του ανωτέρω ορίου, αν το σύνολο των ημερών ναύλωσης αφορά το ίδιο ναυλοσύμφωνο και η επιβίβαση και οριστική αποβίβαση των επιβατών πραγματοποιήθηκαν μέσα στην ελληνική επικράτεια. Η συμπλήρωση του ορίου αποδεικνύεται από το «Ειδικό Έντυπο Πληροφοριακών Στοιχείων Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής».

ββ) Σε εκατόν είκοσι (120) ημέρες, όταν εκναυλώνεται με πλοίαρχο και πλήρωμα. Το όριο αυτό συμπληρώνεται από ημέρες ναύλωσης που πραγματοποιούνται μέσα ή έξω από την ελληνική επικράτεια. Για τις ημέρες ναύλωσης μέσα στην ελληνική επικράτεια, η συμπλήρωση του ορίου αποδεικνύεται από το «Ειδικό Έντυπο Πληροφοριακών Στοιχείων Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής». Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζεται η διαδικασία, ο τρόπος πιστοποίησης των ημερών ναύλωσης που πραγματοποιούνται έξω από την ελληνική επικράτεια και κάθε σχετική λεπτομέρεια.

β) Το έλλειμμα από τις ημέρες που αναφέρονται στην περίπτωση α' συμπληρώνεται από πλεόνασμα της προηγούμενης τριετίας.

γ) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας, Ανάπτυξης και Οικονομικών, που εκδίδεται ύστερα από γνώμη του Ν.Ε.Ε., μπορεί:

αα) Να τροποποιούνται τα κατώτατα όρια ημερών ναύλωσης της περίπτωσης α' της παραγράφου αυτής.

ββ) Να ορίζεται κατώτατο ημερήσιο όριο ναυλου των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, ανάλογα με την κατηγορία, τη χωρητικότητα, το μήκος ή τη μεταφορική ικανότητα σε επιβάτες του πλοίου.

### Άρθρο 4 Ναυλοσύμφωνο

1. Η σύμβαση ολικής ναύλωσης έχει ως αντικείμενο τη χρήση του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής μόνο για αναψυχή ή και περιήγηση. Η σύμβαση αποδεικνύεται έγγραφως με την κατάρτιση ναυλοσύμφωνου. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας, Ανάπτυξης και Οικονομικών, που εκδίδεται ύστερα από γνώμη του Ν.Ε.Ε., καθορίζονται υπόδειγμα του ναυλοσύμφωνου, ο τρόπος θεώρησής του, οι βασικοί του όροι καθώς και κάθε λεπτομέρεια.

2. α) Το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, όταν είναι ναυλωμένο, πρέπει να είναι εφοδιασμένο με αντίγραφο ναυλοσύμφωνου πριν από τον απόπλου του από το λιμένα αφετηρίας. Το αντίγραφο αυτό θεωρείται από τη λιμενική αρχή του λιμένα αφετηρίας, βρίσκεται πάντοτε στο πλοίο και επιδεικνύεται σε κάθε ζήτηση από τις αρμόδιες αρχές. Θεωρημένο αντίγραφο του ναυλοσύμφωνου αυτού κατα-

τιθεται από τον εκναυλωτή, κατά την έννοια της παραγράφου 3 του άρθρου 3, με την υποβολή της εκκαθαριστικής δήλωσης Φόρου Προσπιθέμενης Αξίας (Φ.Π.Α.) στην αρμοδια για τη φορολογία του Δ.Ο.Υ.. Η κατάθεση αυτή γίνεται και από τον ναυλωτή, εάν υποχρεούται σε υποβολή τειοίας δήλωσης.

β) Τα ναυλοσύμφωνα φυλάσσονται, με μέριμνα και ευθύνη του εκναυλωτή, επί μία πενταετία από την ημερομηνία θεώρησής τους.

γ) Το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής μπορεί, με ειδική άδεια του προϊσταμένου της αρμόδιας λιμενικής αρχής, να αποπλευσει χωρίς επιβάτες, αν απαιτείται να πλεύσει προς άλλο λιμένα για την παραλαβή επιβατών ή αν επιστρέψει στο λιμένα του μόνιμου ελλιμενισμού του, μετά την οριστική αποβίβαση των επιβατών. Η ειδική αυτή άδεια αναφέρει τους λιμένες προσέγγισης. Παρέκκλιση είναι δυνατή μόνο για λόγους ανωτέρας βίας ή εκτέλεσης ναυλοσύμφωνου που έχει συναφθεί εκτάκτως, για τους οποίους πρέπει να ενημερωθεί η αρχή που χορήγησε την άδεια.

δ) Οι διατάξεις της προηγούμενης περίπτωσης γ' εφαρμόζονται και για το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, που έχει υποστεί βλάβη και κρίνεται αναγκαίο, από την αρμόδια λιμενική αρχή, να μεταβεί σε άλλο λιμένα για επισκευή. Στην περίπτωση αυτή η ειδική άδεια του προϊσταμένου της αρμόδιας λιμενικής αρχής αναφέρει και το είδος της βλάβης.

3. Ως λιμένας αφετηρίας και ελέγχου της σύμβασης ολικής ναύλωσης, στις περιπτώσεις που πραγματοποιείται έναρξη του ταξιδιού στην αλλοδαπή, θεωρείται ο πρώτος ελληνικός λιμένας στον οποίο προσεγγίζει το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής.

4. Πριν από τον απόπλου, ο πλοίαρχος ή ο κυβερνήτης επαγγελματικού πλοίου αναψυχής είναι υποχρεωμένος να καταθέσει στη λιμενική αρχή του λιμένα αφετηρίας, κατάσταση με τα στοιχεία των επιβαινόντων, αντίγραφο της οποίας, θεωρημένο από την ίδια αρχή, πρέπει να φέρει μαζί με τα λοιπά έγγραφα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Αν κατά τη διάρκεια της ναύλωσης επέλθει μεταβολή στην κατάσταση επιβαινόντων, ο πλοίαρχος ή ο κυβερνήτης υποβάλει για θεώρηση νέα κατάσταση στην αρμόδια λιμενική αρχή.

5. α) Με άδεια της αρμόδιας λιμενικής αρχής, η οποία χορηγείται ύστερα από αίτηση του δικαιούχου, μπορεί να επιτρέπεται η εκτέλεση μέχρι πέντε (5) ταξιδιών κατ' έτος χωρίς το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής να τελεί υπό ναύλωση. Τα ταξίδια αυτά δεν μπορούν να διαρκούν συνολικά περισσότερο από τριάντα (30) ημέρες, εκ των οποίων μόνο δεκαπέντε (15) ημέρες μπορούν να πραγματοποιούνται κατά το χρονικό διάστημα από 1ης Απριλίου μέχρι 31ης Οκτωβρίου. Δεν λαμβάνονται υπόψη κατά τον υπολογισμό του ορίου των τριάντα (30) ημερών τα ταξίδια που γίνονται:

αα) κατ' εφαρμογή της παραγράφου 2 περιπτώσεις γ' και δ' του άρθρου αυτού και ββ) για λογαριασμό του Δημοσίου ή φορέων του ευρύτερου δημόσιου τομέα, με σκοπό την προβολή του θαλάσσιου τουρισμού.

β) Η εκτέλεση των ταξιδιών που αναφέρονται στην προηγούμενη περίπτωση α' αναγράφεται στο «Ειδικό Έντυπο Πληροφοριακών Στοιχείων Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής».

γ) Κατά την εκτέλεση των ταξιδιών αυτής της παραγράφου και της ανωτέρω παραγράφου 2 περιπτώσεις γ' και δ'

εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 5 του νόμου αυτού.

6. Η λιμενική αρχή, σε λιμένα αρμοδιότητας της οποίας είναι ελλιμενισμένο το πλοίο κατά την έκδοση άδειας επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, χορηγεί το «Ειδικό Έντυπο Πληροφοριακών Στοιχείων Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής». Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζονται τα αντίστοιχα του εντύπου αυτού, που αποτελεί έσοδο του Ειδικού Λογαριασμού Κεφαλαίου Λιμενικής Αστυνομίας της λιμενικής αρχής που το χορηγεί, ο τύπος του, τα στοιχεία που αναγράφονται, η ισχύς, η διαδικασία αντικατάστασής του σε περίπτωση απώλειας, τα θέματα ελέγχου και θεώρησής του και κάθε λεπτομέρεια.

#### Άρθρο 5

##### Οργανική σύνθεση - Κυβερνήτης

1. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζεται η οργανική σύνθεση του προσωπικού των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής του νόμου αυτού, λαμβανομένων υπόψη των ειδικών χαρακτηριστικών τους.

2. Ισποφόρα επαγγελματικά πλοία αναψυχής, ολικού μήκους μέχρι δεκαέξι (16) μέτρα ή μηχανοκίνητα επαγγελματικά πλοία αναψυχής, ολικού μήκους μέχρι δώδεκα (12) μέτρα μπορούν να εκναυλώνονται χωρίς να υπηρετούν σε αυτά πλοίαρχος και πλήρωμα. Στις περιπτώσεις αυτές τη διακυβέρνησή τους αναλαμβάνει κυβερνήτης, ο οποίος, αν προσλαμβάνεται από τον ναυλωτή, θεωρείται προστηθείς αυτού, όπως ειδικότερα προβλέπεται στο ναυλοσύμφωνο. Σε κάθε περίπτωση ένας από τους επιβάτες, πέραν του κυβερνήτη, πρέπει να έχει ναυτική εμπειρία, την οποία βεβαιώνει με υπεύθυνη δήλωσή του, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 1599/1986.

3. α) Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, που εκδίδεται ύστερα από γνώμη του Ν.Ε.Ε., καθορίζονται τα προσόντα του κυβερνήτη, ο τρόπος απόδειξης κατοχής τους και κάθε λεπτομέρεια.

β) Προκειμένου περί ισποφόρου επαγγελματικού πλοίου αναψυχής της προηγούμενης παραγράφου, ο κυβερνήτης, όταν είναι αλλοδαπός, μπορεί να βεβαιώνει την κατοχή προσόντων κυβερνήτη με υπεύθυνη δήλωσή του, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 1599/1986.

4. Οι κυβερνήτες που δεν είναι επιβάτες οφείλουν να έχουν κοινωνική ασφαλιστική κάλυψη. Για το θέμα αυτό εφαρμόζεται η ισχύουσα ασφαλιστική νομοθεσία.

#### Άρθρο 6

##### Μητρώο και Αρχείο επαγγελματικών πλοίων αναψυχής

1. Το Υ.Ε.Ν. τηρεί για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής Μητρώο και Αρχείο ατομικών φακέλων τους. Στο Μητρώο καταγράφονται το όνομα και ο αριθμός νηολογίου του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, καθώς και το όνομα ή η επωνυμία του φυσικού ή νομικού προσώπου που αναγράφεται στην άδεια ως δικαιούχος και ο αριθμός του φορολογικού μητρώου του. Στον ατομικό φάκελο κάθε πλοίου φυλάσσονται τα δικαιολογητικά που είναι σχετικά με την άδεια του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, αντίγραφο αυτής και κάθε άλλο έγγραφο που αφορά το πλοίο, σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος νόμου.

2. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ρυθμίζονται τα θέματα τήρησης του Μητρώου και του Αρχείου, πρόσθετων στοιχείων εγγραφής στο Μητρώο, χρό-



νου τήρησης των ατομικών φακελών μετά την παύση της ισχύος της άδειας και κάθε λεπτομέρεια σχετική με την εφαρμογή του άρθρου αυτού.

#### Άρθρο 7 Παραβολα

1. Για την έκδοση άδειας επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, καθώς και για την έκδοση νέας άδειας επαγγελματικού πλοίου αναψυχής σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 8 του άρθρου 2, καταβάλλεται παραβολα υπέρ του Δημοσίου, το ύψος του οποίου ορίζεται σε δέκα χιλιάδες (10.000) δραχμές ανά μέτρο ολικού μήκους του πλοίου.

2. Για την τακτική θεώρηση της άδειας για μία τριετία καταβάλλεται παράβολο υπέρ του Δημοσίου, το ύψος του οποίου ορίζεται σε πέντε χιλιάδες (5.000) δραχμές ανά μέτρο ολικού μήκους του πλοίου.

3. Ειδικά για την κατ' εξαίρεση θεώρηση της άδειας, που προβλέπεται από την παράγραφο 3 του άρθρου 2, καθώς και για την εκπρόθεσμη θεώρηση αυτής, που προβλέπεται από την παράγραφο 4 του άρθρου 2, καταβάλλεται παραβολα υπέρ του Δημοσίου, το ύψος του οποίου ορίζεται σε δέκα χιλιάδες (10.000) δραχμές ανά μέτρο ολικού μήκους του πλοίου.

4. Σε όλες τις παραπάνω περιπτώσεις, το κλάσμα μέτρου στρογγυλοποιείται στην πλησιέστερη μονάδα, ενώ το 0,5 στρογγυλοποιείται στην επόμενη μονάδα.

#### → Άρθρο 8 Ειδικές ρυθμίσεις

(1.α) Η μετακίνηση και κυκλοφορία επαγγελματικών πλοίων αναψυχής επιτρέπεται μόνον αν αυτά είναι ασφαλισμένα τουλάχιστον για:

αα) Αστική ευθύνη για θανάτους και σωματικές βλάβες επιβαινόντων και τρίτων από πρόσκρουση, σύγκρουση, ναυάγιο ή οποιαδήποτε άλλη αιτία. Το ασφαλιστικό ποσό καθορίζεται σε εκατό εκατομμύρια (100.000.000) δραχμές ανεξαρτήτως αριθμού θυμάτων.

ββ) Αστική ευθύνη για υλικές ζημιές επιβαινόντων και τρίτων από πρόσκρουση, σύγκρουση, ναυάγιο ή οποιαδήποτε άλλη αιτία. Το ασφαλιστικό ποσό καθορίζεται σε πενήντα εκατομμύρια (50.000.000) δραχμές.

γγ) Πρώιμη θαλάσσιας ρύπανσης. Το ασφαλιστικό ποσό καθορίζεται σε τριάντα εκατομμύρια (30.000.000) δραχμές.

β) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης, Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας μπορεί να ανακαθορίζεται το ύψος των ασφαλιστικών ποσών της προηγούμενης περίπτωσης, να καθορίζονται ασφαλιστικά ποσά αναλόγως της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου και να ρυθμίζεται κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

2. Τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής, τα οποία λόγω αργίας ή παροπλισμού δεν διαθέτουν ναυτολόγιο σε ισχύ, μπορούν να μετακινούνται προς ναυπηγεία, κερνάγια, επισκευαστήρια ή να πραγματοποιούν μικρής διάρκειας δοκιμαστικά ταξίδια ή μεθορμίσεις με άδεια του προϊσταμένου της αρμόδιας κατά τόπο λιμενικής αρχής, με την οποία καθορίζεται και η σύνθεση του προσωπικού τους, που δεν μπορεί να είναι μικρότερη από το μισό της κανονικής σύνθεσης κατά ειδικότητα. Το προσωπικό αυτό πρέπει να είναι ασφαλισμένο σε ασφαλιστική εταιρεία.

3. Οι πλοιοκτήτες τουριστικών πλοίων και πλοιαρίων υπό ελληνική σημαία, που υπάγονταν στις διατάξεις του ν.

438/1976 (ΦΕΚ 256 Α'), καθώς και οι πλοιοκτήτες επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, κατά την έννοια των διατάξεων του παρόντος νόμου, έχουν την υποχρέωση, όταν τα πλοία αυτά διαγράφονται από τα ελληνικά νηολόγια λόγω αλλαγής σημαίας, να καταβάλλουν το συνάλλαγμα που αντιστοιχεί προς την αξία των πλοίων ή πλοιαρίων κατά το χρόνο της διαγραφής, εφόσον αυτό χορηγήθηκε κατά την εισαγωγή τους. Η αξία αυτή καθορίζεται από ειδική τριμελή επιτροπή, που αποτελείται από έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Οικονομικών, έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και έναν εκπρόσωπο του Ν.Ε.Ε. Η επιτροπή αυτή συγκροτείται ανά διετία, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας. Με όμοια απόφαση ρυθμίζονται τα θέματα που έχουν σχέση με τη λειτουργία της επιτροπής αυτής.

4. Επιτρέπεται η απόκτηση άδειας επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, προκειμένου περί πλοίου για το οποίο έχει συναφθεί χρηματοδοτική μίσθωση. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας, Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Ανάπτυξης, ρυθμίζονται οι ειδικοί όροι που διέπουν τη χρηματοδοτική μίσθωση, τη νηολόγηση των πλοίων αυτών και κατ' εξαίρεση της κείμενης νομοθεσίας, ως και κάθε λεπτομέρεια.

5. Ως προς τα τέλη διέλευσης της Διώρυγας Κορίνθου τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής θεωρούνται επιβατηγά πλοία και υπάγονται στο τιμολογιακό καθεστώς της κατηγορίας αυτής.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

##### Άρθρο 9

Ιδιωτικά πλοία αναψυχής με ελληνική σημαία

1. α) Απαγορεύεται η εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης με καταβολή ναύλου από ιδιωτικά πλοία αναψυχής με ελληνική σημαία.

β) Απαγορεύεται η διαφήμιση, σε οποιαδήποτε χώρα και κατά οποιονδήποτε τρόπο, εκτέλεσης στην Ελλάδα ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης με καταβολή ναύλου από ιδιωτικά πλοία αναψυχής με ελληνική σημαία.

2. Πριν από τον απόπλου, ο πλοίαρχος ή ο κυβερνήτης κάθε ιδιωτικού πλοίου αναψυχής με ελληνική σημαία οφείλει να καταθέσει στη λιμενική αρχή του λιμένα αφετηρίας και κάθε λιμένα προσέγγισης κατάσταση με τα στοιχεία των επιβαινόντων, απλό αντίγραφο της οποίας πρέπει να φέρει μαζί με τα λοιπά έγγραφα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Ως λιμένας αφετηρίας θεωρείται ο ελληνικός λιμένας από τον οποίο αρχίζει το ταξίδι ή ο πρώτος ελληνικός λιμένας στον οποίο προσεγγίζει το ιδιωτικό πλοίο αναψυχής, όταν το ταξίδι αρχίζει στην αλλοδαπή.

(3) Η παράγραφος 1 του άρθρου 8 εφαρμόζεται και για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής με ελληνική σημαία, καθώς και για τα σκάφη ή άλλα θαλάσσια μέσα αναψυχής, τα οποία θεωρούνται ταχυπλοία, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς λιμένα.

4. Τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής με ελληνική σημαία, τα οποία ελλιμενίζονται μόνιμα στην Ελλάδα, εφοδιάζονται από την αρμόδια λιμενική αρχή με άδεια παραμονής και κυκλοφορίας. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζονται ο τύπος της άδειας αυτής, τα στοιχεία που αναγράφονται, ο χρόνος ισχύος της και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια.

5. α) Τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής με ελληνική σημαία εφοδιάζονται με Δελτίο Κίνησης Πλοίου Αναψυχής (ΔΕ.Κ.Π.Α.). Το ΔΕ.Κ.Π.Α. χορηγείται από τη λιμενική αρχή του τόπου μόνιμου ελλιμενισμού τους και αν δεν υπάρχει μόνιμος ελλιμενισμός από τη λιμενική αρχή του λιμένα που καταπλέουν για πρώτη φορά στην Ελλάδα. Το Δελτίο αυτό, με ευθύνη του κυβερνήτη, προσκομίζεται για θεώρηση στη λιμενική αρχή κάθε λιμένα, στον οποίο καταπλέει ή από τον οποίο αποπλέει το πλοίο.

3) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών καθορίζονται ο τύπος του ΔΕ.Κ.Π.Α., τα στοιχεία που αναγράφονται σε αυτό, η ισχύς, η διαδικασία αντικατάστασης του σε περίπτωση απώλειας, το αντημίο του, που αποτελεί έσοδο του Ειδικού Λογαριασμού Κεφαλαίου Λιμενικής Αστυνομίας της λιμενικής αρχής που το εκδίδει, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια.

6. Στο άρθρο 11 του ν. 1940/1991 (ΦΕΚ 40 Α) προστίθενται παραγράφοι 3, 4 και 5 ως ακολούθως:

«3. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ορίζεται ημερομηνία, μετά την παρέλευση της οποίας δεν είναι δυνατή η διακυβέρνηση ιδιωτικού πλοίου αναψυχής χωρίς την κατοχή της σχετικής άδειας κυβερνήτη.

4. Οι παραβάτες των διατάξεων του παρόντος άρθρου και των κανονιστικών πράξεων που εκδίδονται σε εκτέλεση αυτών υπόκεινται στις κυρώσεις του άρθρου 157 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, ανεξάρτητα από τις ποινικές και αστικές ευθύνες που προβλέπονται από την ισχύουσα νομοθεσία. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, μετά από εισήγηση του προϊσταμένου της αρμόδιας λιμενικής αρχής, μπορεί, ανάλογα με τη βαρύτητα της παράβασης, να επιβληθεί και προσωρινή στέρηση της άδειας λειτουργίας του σχολείου, διάρκειας μέχρις έξι (6) μηνών.

5. Στους κατόχους άδειας διακυβέρνησης ιδιωτικού πλοίου αναψυχής μπορεί, ανάλογα με τη βαρύτητα της παράβασης, να επιβάλλεται από τον προϊστάμενο της αρμόδιας λιμενικής αρχής, ανεξάρτητα από τις κυρώσεις που προβλέπονται για παραβάσεις των σχετικών με την άδεια υποχρεώσεών τους και προσωρινή στέρηση της άδειας διακυβέρνησης, διάρκειας μέχρις έξι (6) μηνών.»

#### Άρθρο 10

##### Πλοία αναψυχής με ξένη σημαία

1. Με την ~~επιβίβαση~~ της διάταξης της παραγράφου 1 περίπτωση β' του άρθρου 3, τα πλοία αναψυχής με ξένη σημαία δεν μπορούν να εκκινούν από ελληνικούς λιμένες ή να παραλαμβάνουν επιβάτες από ελληνικούς λιμένες με σκοπό την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης με καταβολή ναύλου μεταξύ λιμένων ή και ακτών της ελληνικής επικράτειας.

2. α) Οι παράγραφοι 2, 3 και 4 του άρθρου 9 εφαρμόζονται και για τα πλοία αναψυχής με ξένη σημαία.

β) Η παράγραφος 1 περίπτωση β' του άρθρου 9 εφαρμόζεται και για τα πλοία αναψυχής με ξένη σημαία, τα οποία είναι μόνιμα ελλιμενισμένα στην Ελλάδα και κυκλοφορούν για ιδιωτικούς λόγους. Ως προς την έννοια του μόνιμου ελλιμενισμού εφαρμόζεται η διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου 11.

3. α) Με την επιφύλαξη της διάταξης της παραγράφου 1 περίπτωση β' του άρθρου 3, μπορεί, σε εξαιρετικές περιπτώσεις και εφόσον ειδικοί λόγοι το επιβάλλουν, να επιτραπεί, με άδεια του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας,

που εκδίδεται κατά περίπτωση, η ολική ναύλωση πλοίου αναψυχής υπό ξένη σημαία για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

β) Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζονται οι οροι και προϋποθέσεις, η διαδικασία, τα θέματα κοινωνικής ασφάλισης και κάθε σχετική λεπτομέρεια για τη χορήγηση της άδειας αυτής.

4. Οι διατάξεις της παραγράφου 5 του άρθρου 9 εφαρμόζονται και για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής με ξένη σημαία.

5. Δεν απαιτείται ο εφοδιασμός με ΔΕ.Κ.Π.Α. των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής με ξένη σημαία, εφόσον γι' αυτά, σύμφωνα με τις φορολογικές και τελωνειακές διατάξεις, προβλέπεται εφοδιασμός με Δελτίο Κίνησης Θαλαμηγού (TRANSIT LOG BOOK) ή άλλο ανάλογο έγγραφο.

6. α) Στα ιδιωτικά πλοία αναψυχής που φέρουν ξένη σημαία επιβάλλεται ειδική ανταποδοτική εισφορά υπέρ του Δημοσίου, για τριμηνή διάρκεια παραμονής, έναντι των διευκολύνσεων που τους παρέχονται κατά την παραμονή τους στη χώρα.

β) Η εισφορά αυτή καθορίζεται σε πέντε χιλιάδες (5.000) δραχμές για κάθε μέτρο ολικού μήκους του ιδιωτικού πλοίου αναψυχής και οφείλεται από τη συμπλήρωση του τριμήνου, το οποίο υπολογίζεται από την ημερομηνία εισόδου του πλοίου στα ελληνικά χωρικά ύδατα έως τη συμπλήρωση τριμηνιαίας παραμονής του στην Ελλάδα και έκτοτε από τη συμπλήρωση κάθε επόμενου τριμήνου. Αν το πλοίο εξέλθει από τη χώρα πριν από τη συμπλήρωση των τριών μηνών αλλά εισέλθει εκ νέου σε αυτήν εντός μηνός, οφείλεται η εισφορά αυτή με τη συμπλήρωση τριών μηνών, συνυπολογιζόμενου του χρονικού διαστήματος που προηγήθηκε της εξόδου του.

γ) Η λιμενική αρχή, εκτός των κυρώσεων που προβλέπονται από τις διατάξεις του παρόντος νόμου, μπορεί να απαγορεύσει τον απόπλου ιδιωτικού πλοίου αναψυχής μέχρις ότου καταβληθεί η οφειλόμενη εισφορά.

δ) Δεν επιβάλλεται η εισφορά στα ιδιωτικά πλοία αναψυχής που φέρουν σημαία Κράτους-Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.), των χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών (Ε.Ζ.Ε.Σ.), εκτός Ελβετίας, με την προϋπόθεση ότι στο έδαφος του κράτους που τηρούνται τα νηολόγια στα οποία είναι νηολογημένα τα πλοία αυτά εφαρμόζεται η Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

ε) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών μπορεί να ρυθμίζεται κάθε λεπτομέρεια εφαρμογής της παραγράφου αυτής.

#### Άρθρο 11

##### Τέλη κυκλοφορίας

1. Για τα ολικού μήκους άνω των επτά (7) μέτρων ιδιωτικά πλοία αναψυχής, ανεξαρτήτως σημαίας, που δεν ελλιμενίζονται μόνιμα σε ελληνικούς λιμένες, καταβάλλονται, για τις διευκολύνσεις που τους παρέχονται κατά το χρόνο παραμονής τους στη χώρα, τέλη κυκλοφορίας υπέρ του Ειδικού Λογαριασμού Κεφαλαίου Λιμενικής Αστυνομίας, που προβλέπεται από το άρθρο 37α του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, όπως αυτό έχει προστεθεί με το άρθρο 9 του ν. 2329/1995 (ΦΕΚ 172 Α'). Τα τέλη κυκλοφορίας ανέρχονται σε δύο χιλιάδες (2.000) δραχμές για κάθε μέτρο ολικού μήκους του πλοίου, οφείλονται κάθε φορά που εισέρχεται το πλοίο στη χώρα και προσεγγίζει σε ελληνικούς λιμένες, όρμους ή ακτές, καταβάλλονται



στη λιμενική αρχή του πρώτου από τα ανωτέρω σημεία προσέγγισης και ισχύουν για όλους τους λιμένες, όρμους ή ακτές της χώρας. Αν το ιδιωτικό πλοίο αναψυχής μέσα σε χρονικό διάστημα τριάντα (30) ημερών από την προηγούμενη εισοδο και προσεγγιστή του επανεισέρχεται και προσεγγίζει σε ελληνικούς λιμένες, όρμους ή ακτές, τα ανωτέρω τέλη κυκλοφορίας ανερχονται κάθε φορά σε δεκαπέντε χιλιάδες (15.000) δραχμές για κάθε μέτρο ολικού μήκους του πλοίου.

2. Για την εφαρμογή του άρθρου αυτού ως μόνιμος ελλημενισμός σε ελληνικούς λιμένες νοείται η διαρκής παραμονή του πλοίου στην ελληνική επικράτεια για χρονικό διάστημα τουλάχιστον ενός (1) έτους, την οποία δεν διακόπτουν οι προσεγγίσεις του πλοίου σε λιμένες της αλλοδαπής, εφόσον η απουσία του δεν υπερβαίνει τη χρονική περίοδο των τριάντα (30) ημερών συνολικά εντός του έτους.

3. Η λιμενική αρχή, εκτός των κυρώσεων που προβλέπονται από τις διατάξεις του νόμου αυτού, μπορεί να απαγορεύσει τον απόπλου ιδιωτικού πλοίου αναψυχής μέχρις ότου καταβληθούν τα οφειλόμενα τέλη κυκλοφορίας.

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτίας και Οικονομικών, που εκδίδεται κατά περίπτωση, ρυθμίζονται τα θέματα που αφορούν την παροχή διευκολύνσεων και την κυκλοφορία ιδιωτικών πλοίων αναψυχής που ανήκουν σε διεθνείς ή εθνικούς οργανισμούς, δημόσιους ή ιδιωτικούς, μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, οι οποίοι εξυπηρετούν κοινωνικούς ή ανθρωπιστικούς σκοπούς, ως και ιδιωτικών πλοίων αναψυχής που δεν ανήκουν αλλά ενεργούν στα πλαίσια προγραμμάτων των οργανισμών αυτών.

5. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτίας, ορίζονται οι υπόχρεοι καταβολής, η απόδειξη της καταβολής και ρυθμίζεται κάθε λεπτομέρεια εφαρμογής της παραγράφου 1. Με όμοια απόφαση καθορίζεται ο τρόπος απόδειξης του μόνιμου ελλημενισμού, που προβλέπεται στην παράγραφο 2.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ' ΚΥΡΩΣΕΙΣ

##### Άρθρο 12

1. Η εκνούληση πλοίων αναψυχής κατά παράβαση των διατάξεων του παρόντος νόμου και η ανακριβής δήλωση του εισπραττόμενου ναύλου τιμωρούνται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι (6) μηνών.

2. Ανεξάρτητα από τις ποινικές κυρώσεις, για κάθε παράβαση των διατάξεων του παρόντος νόμου επιβάλλεται, με αιτιολογημένη απόφαση του προϊστάμενου της αρμόδιας λιμενικής αρχής, πρόστιμο από διακόσιες χιλιάδες (200.000) μέχρι πέντε εκατομμύρια (5.000.000) δραχμές.

3. α) Κατ' εξαίρεση, η παράβαση των παραγράφων 1 περίπτωση α' του άρθρου 9 και 1 του άρθρου 10, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον δύο (2) ετών. Ακόμη, στους παραβάτες των ιδίων διατάξεων επιβάλλεται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτίας, μετά από εισήγηση του προϊστάμενου της αρμόδιας λιμενικής αρχής, πρόστιμο από πέντε εκατομμύρια (5.000.000) μέχρι πενήντα εκατομμύρια (50.000.000) δραχμές.

β) Κατ' εξαίρεση, η παράβαση των παραγράφων 1 περίπτωση β' του άρθρου 9 και 2 περίπτωση β' του άρθρου 10 τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον ενός (1) έτους. Ακό-

μη στους παραβάτες των ιδίων διατάξεων επιβάλλονται τα πρόστιμα της προηγούμενης περίπτωσης μειωμένα στο μισό.

4. Σε περίπτωση παραβάσεων καθ' υποτροπή, τα όρια του προστίμου, όπως αυτά καθορίζονται στις προηγούμενες παραγράφους, διπλασιάζονται. Στην περίπτωση αυτή, ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτίας μπορεί παράλληλα να αφαιρέσει, για χρονικό διάστημα μέχρι τρία (3) έτη, την άδεια του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, που χορηγήθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού. Ως υποτροπή νοείται η τέλεση νέας παράβασης των διατάξεων του νόμου αυτού μέσα σε ένα (1) έτος από την τέλεση της προηγούμενης.

5. Η διαδικασία επιβολής των παραπάνω διοικητικών κυρώσεων αρχίζει από τη σύνταξη βεβαίωσης της παράβασης από τη λιμενική αρχή που τη διαπίστωσε.

6. Πριν από την επιβολή του προστίμου οι παραβάτες καλούνται να εκθέσουν τις απόψεις τους μέσα σε δύο (2) ημέρες από την επίδοση της κλήσης. Από την προθεσμία αυτή μπορούν εγγραφώς να παραιτηθούν.

7. Από τη σύνταξη της παραπάνω βεβαίωσης και μέχρι την πληρωμή του προστίμου σε οποιαδήποτε Δ.Ο.Υ. ή την απαλλαγή εκείνου κατά του οποίου βεβαιώθηκε η παράβαση, απαγορεύεται ο απόπλους του πλοίου αναψυχής, με εξαίρεση τον απόπλου του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής. Η απαγόρευση απόπλου αίρεται αν κατατεθεί εισόποση προς το πρόστιμο που επιβλήθηκε εγγυητική επιστολή τραπεζας που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα. Ο απόπλους μπορεί επίσης να επιτραπεί, χωρίς την καταβολή του προστίμου ή την κατάθεση της εγγυητικής επιστολής τραπεζας, αν παρέχεται άλλη επαρκής ασφάλεια και είναι εκ των πραγμάτων ανέφικτη η άμεση προσκόμιση τραπεζικής εγγύησης.

8. Κατά των αποφάσεων επιβολής προστίμου που προβλέπονται στις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου αυτού, επιτρέπεται προσφυγή ενώπιον των αρμόδιων δικαστηρίων. Η προσφυγή δεν αναστέλλει την εκτέλεση.

9. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτίας και Οικονομικών, μπορούν να αυξομειώνονται τα όρια των προστίμων που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου αυτού.

10. Το ύψος των προστίμων που επιβάλλονται σύμφωνα με τις παραγράφους 2, 3 και 4 του άρθρου αυτού εξαρτάται ιδίως από τις συνθήκες τέλεσης της παράβασης, το βαθμό επανάλψης αυτής, τη βαρύτητά της, την προσωπικότητα του παραβάτη και τη βλάβη που προκλήθηκε στο κράτος ή τον τουρισμό ειδικότερα.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε' ΤΕΛΙΚΕΣ · ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

##### Άρθρο 13

1. α) Οι αποφάσεις αναγνώρισης τουριστικών πλοίων και πλοιαρίων ως επαγγελματικών, που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τις καταργούμενες διατάξεις του ν. 438/1978 και είναι σε ισχύ ή έληξε η ισχύς τους αλλά δεν έχει ακόμη παρέλθει ένα (1) έτος από τη λήξη της ισχύος τους, αντικαθίστανται, εφόσον υπάρχουν οι προϋποθέσεις του παρόντος νόμου, μέσα σε αποκλειστική προθεσμία έξι (6) μηνών από την έναρξη ισχύος αυτού, με άδειες επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, χωρίς να ερευνείται η εκπλήρωση της υποχρέωσης της παραγράφου 4 του άρθρου 4

του ν. 438/1976. Οι αδειες αυτές θεωρούνται νέες αδειες και εκδίδονται σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 2, το παράβολο, όμως, που καταβάλλεται είναι, κατ' εξαίρεση, αυτό της παραγράφου 2 του άρθρου 7. Αποφάσεις που για οποιονδήποτε λόγο δεν αντικαθίστανται μέσα στην προθεσμία αυτή παύουν να ισχύουν αυτοδικαίως.

β) Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, ρυθμίζεται κάθε λεπτομέρεια για την εφαρμογή της προηγούμενης περίπτωσης α'.

2. Οι κατοχοί αδειας ναυτικού πράκτορα, που σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 438/1976 δικαιούνταν να εκναυλώνουν τουριστικά πλοία και πλοία που είχαν χαρακτηριστεί ως επαγγελματικά, διατηρούν το δικαίωμα αυτό για χρονικό διάστημα εννέα (9) μηνών από την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού.

3. Οι τελωνειακές διατάξεις, οι σχετικές με φορολογικές απαλλαγές και επιστροφές φορών, που έχουν θεσπιστεί για τα επαγγελματικά τουριστικά πλοία του ν. 438/1976, εφαρμόζονται αναλόγως για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής του παρόντος νόμου. Η ισχύς της διάταξης της παραγράφου αυτής αρχίζει από τη δημοσίευση του νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

4. Ιστιοφόρα ειδικής κατασκευής ολικού μήκους μέχρι 17 μέτρα, τα οποία λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 5 του άρθρου 4 του ν. 438/1976 κατά το χρόνο κατάθεσης του νόμου αυτού ως σχεδίου στη Βουλή, υπάγονται κατ' εξαίρεση στις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 5 του νόμου αυτού, εφόσον η απόφαση αναγνώρισής τους ως τουριστικών αντικατασταθεί με αδεια επαγγελματικού πλοίου αναψυχής σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου αυτού.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

##### Άρθρο 14 Θαλάσσιες εκδρομές

1. Επιτρέπεται η παραλαβή επιβατών με πλοία ή μικρά σκάφη για θαλάσσια εκδρομή ή θαλάσσιο λουτρό: α) από και προς τον ίδιο λιμένα ή όρμο και β) από λιμένα ή όρμο σε παρακείμενες ακτές ή όρμους και αντιστρόφως. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής.

2. Η παράγραφος 1 του άρθρου 8 εφαρμόζεται αναλόγως και για τα πλοία ή μικρά σκάφη της προηγούμενης παραγράφου.

##### Άρθρο 15 Θέματα Υ.Ε.Ν. και εποπτευόμενων Οργανισμών

1. Από 1.1.1999, για την εισαγωγή υποψηφίων ειδικών κατηγοριών στις παραγωγικές Σχολές Αξιοματικών, Υπαξιωματικών και Λιμενοφυλάκων του Λιμενικού Σώματος, εφαρμόζεται ανάλογα το άρθρο 42 του ν. 1481/1984 (ΦΕΚ 152 Α'), όπως ισχύει κάθε φορά και όπου στο άρθρο αυτό αναφέρεται αστυνομικό προσωπικό εννοείται το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος. Από την ημερομηνία αυτή καταργείται η διάταξη του άρθρου 7 του ν. 690/1977 (ΦΕΚ 253 Α'). Εκκρεμείς προκηρύξεις με βάση τη διάταξη που καταργείται δεν θίγονται.

2. Με Κανονισμούς που εκδίδονται από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος (Λ.Σ.) και κυρώνονται με απόφαση του

Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, ρυθμίζονται τα θέματα εσωτερικής υπηρεσίας των Λιμενικών Αρχών.

3. Με Κανονισμούς που εκδίδονται από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος (Λ.Σ.) και κυρώνονται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, η οποία δεν δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ρυθμίζονται τα θέματα της επιχειρησιακής λειτουργίας, της συντήρησης και της επισκευής των πλωτών και χερσαίων μέσων του Λιμενικού Σώματος.

4. Η παράγραφος 6 περίπτωση ιστ' του άρθρου 4 του ν. 2575/1998 (ΦΕΚ 23 Α') αντικαθίσταται από της ισχύος της ως ακολούθως:

«ιστ) Η ισχύς της παραγράφου αυτής αρχίζει από 1ης Απριλίου 1998».

5. Η παράγραφος 9 του άρθρου 1 του ν.δ. 87/1969 (ΦΕΚ 5 Α'), που τέθηκε ως άρθρο 89 παράγραφος 2 του κωδικοποιημένου με το π.δ. 913/1978 νόμου 792/1978 (ΦΕΚ 220 Α') και αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 7 του άρθρου 1 του ν. 1711/1987 (ΦΕΚ 109 Α'), ορίζεται ως περίπτωση α' της ανωτέρω παραγράφου 2 του άρθρου 89 και προστίθεται ακολούθως περίπτωση β' ως εξής:

«β) Από την πρώτη του μεθεπόμενου μήνα της δημοσίευσης στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως των συλλογικών συμβάσεων εργασίας μεταξύ ναυτικών και πλοιοκτητών - εφοπλιστών, δεν υπόκεινται σε πρόσθετα τέλη οι εισφορές προς το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.), Ταμεία Πρόνοιας Εμπορικού Ναυτικού (Τ.Π.Ε.Ν.) και λοιπά Ταμεία, Κεφάλαια και Λογαριασμούς, από ναυτολόγιο, καταστάσεις συμβεβλημένων πλοίων ή άλλες ειδικές καταστάσεις, που προέρχονται από την αναδρομική εφαρμογή αυτών των συμβάσεων, εφόσον για το χρονικό αυτό διάστημα έχουν καταβληθεί οι προϋπολογιζόμενες από το Ν.Α.Τ. ή από τις κατά τόπο Λιμενικές Αρχές ληξιπρόθεσμες εισφορές που κατά προσέγγιση αναλογούν. Η μη καταβολή των εισφορών αυτών μέχρι την παραπάνω προθεσμία συνεπάγεται την επιβολή προσαυξήσεων, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων, από την ημερομηνία ισχύος της συλλογικής σύμβασης.»

6. Το άρθρο 4 παράγραφος 4 του ν. 485/1978 (ΦΕΚ 317 Α'), που τέθηκε ως άρθρο 37 παράγραφος 4 του κωδικοποιημένου με το π.δ. 913/1978 νόμου 792/1978, αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«4. Η εξαγορά υπηρεσίας σε πλοία με ξένη σημαία μη συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ. πραγματοποιείται με τις ισχύουσες εισφορές κατά το χρόνο της εξαγοράς, όπως ορίζεται στην προηγούμενη παράγραφο.»

7. Η παράγραφος 8 περίπτωση β' του άρθρου 4 του ν. 485/1978, που τέθηκε ως άρθρο 37 παράγραφος 8 εδάφιο β' του κωδικοποιημένου με το π.δ. 913/1978 νόμου 792/1978 και αντικαταστάθηκε με το άρθρο 14 παράγραφος 9 του ν. 2329/1995 (ΦΕΚ 172 Α'), αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«β) Η υπηρεσία σε πλοία με ξένη σημαία αποδεικνύεται με πιστοποιητικό που εκδίδεται από τον πλοίαρχο του πλοίου στο οποίο υπηρέτησε ο ναυτικός και θεωρείται το ακριβές του περιεχομένου του, σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 372/1977 (ΦΕΚ 115 Α'), μέσα σε χρονικό διάστημα έξι (6) μηνών από την απόλυσή του από το πλοίο. Το γνήσιο της υπογραφής του πλοιάρχου μπορεί να βεβαιώνεται και από τον εκπρόσωπο της πλοιοκτήτριας εταιρίας με δήλωση του ν. 1599/1986, στην οποία η υπογραφή του θεωρείται από αρμόδια δημόσια ελληνική αρχή.»



γ) Για αυτοκίνητα που πληρούν εκ κατασκευής τις προδιαγραφές των Οδηγιών 89/458/Ε.Ο.Κ. και 88/76/Ε.Ο.Κ.:

ΚΥΛΙΝΔΡΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΤΗΡΑ		ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΕΛΟΥΣ
Μέχρι 900	Κυβικά εκατοστά	27%
Από 901 -1400	" "	55%
Από 1401 -1600	" "	106%
Από 1601 -1800	" "	143%
Από 1801 -2000	" "	240%
Από 2001 κυβικά εκατοστά και πάνω		371%

δ) Για αυτοκίνητα συμβατικής τεχνολογίας:

ΚΥΛΙΝΔΡΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΤΗΡΑ		ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΕΛΟΥΣ
Μέχρι 900	Κυβικά εκατοστά	41%
Από 901 -1400	" "	73%
Από 1401 -1600	" "	142%
Από 1601 -1800	" "	165%
Από 1801 -2000	" "	296%
Από 2001 κυβικά εκατοστά και πάνω		385%*

2. Αυτοκίνητα οχήματα για τα οποία μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος άρθρου είχαν κατατεθεί παραστατικά τελωνισμού και δεν έχουν εκδοθεί αποδεικτικά εισπραξης ή είχαν παραληφθεί κατ' εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 3 του άρθρου 11 του ν. 1477/1984 (ΦΕΚ 144 Α') ή της παραγράφου 3 του άρθρου 14 του ν. 2682/1999 διέπονται από τις διατάξεις του άρθρου αυτού.

Αυτοκίνητα οχήματα, για τα οποία έχουν εκδοθεί αποδεικτικά εισπραξης του τέλους ταξινόμησης, πλην όμως δεν έχουν ταξινομηθεί και πωληθεί από τις εμπορικές επιχειρήσεις μπορούν, με αίτησή τους, να υπαχθούν στις διατάξεις του παρόντος άρθρου με επανυπολογισμό του τέλους ταξινόμησης και συμψηφισμό του καταβληθέντος τέλους και επιστροφή της προκύπτουσας διαφοράς.

3. Η ισχύς των διατάξεων του άρθρου αυτού αρχίζει από 3ης Σεπτεμβρίου 1999.

#### Άρθρο 21

##### Καταργούμενες διατάξεις

Από την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού, πέραν των διατάξεων που προβλέπονται ότι καταργούνται στα επί μέρους άρθρα, καταργούνται ο ν. 438/1978 εκτός από τα άρθρα του 8, 9, 10, 11, 16 και 17, καθώς και κάθε άλλη διάταξη που αντίκειται στις διατάξεις του νόμου αυτού ή ρυθμίζει ίδια θέματα κατά διάφορο τρόπο.

#### Άρθρο 22

##### Τρόπος κάλυψης δαπανών

1. Οι ενδεχόμενες δαπάνες, που θα προκληθούν στην περίπτωση ίδρυσης νέων μονάδων ναυτικής εκπαίδευσης κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 15 παρ. 14 και καθορισμού αποζημίωσης στα μέλη της επιτροπής του άρθρου 8 παρ. 3, καλύπτονται από την αναμενόμενη αύξηση των δημοσίων εσόδων που θα προκύψει από την εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 7, 9 παρ. 1β' και 6, 10 παρ. 2β' και 3α', 12 και 15 παρ. 11 και 13β', καθώς και

από την εξοικονόμηση δαπανών που θα προκύψει από την ενδεχόμενη κατάργηση άλλων μονάδων ναυτικής εκπαίδευσης και την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 15 παρ. 1.

2. Η ενδεχόμενη απώλεια εσόδων του Ν.Α.Τ. από την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 15 παρ. 6 αντισταθμίζεται από την αναμενόμενη αύξηση εσόδων του Ταμείου, που θα προκύψει από την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 8 του αυτού άρθρου.

3. Η δαπάνη που προκαλείται από την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 15 παρ. 11 σε βάρος των προυπολογισμών των Ο.Τ.Α. α' βαθμού και του Ε.Ο.Τ. θα καλύπτεται από τις πιστώσεις που εγγράφονται στους προυπολογισμούς αυτούς.

4. Οι προκαλούμενες απώλειες εσόδων των Λιμενικών Ταμείων και του Κ.Τ.Γ.Κ.Δ. από την εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 10 παρ. 6α' και 15 παρ. 13β' αναπληρώνονται από άλλες πηγές εσόδων των Ταμείων αυτών και από την εξοικονόμηση των λειτουργικών δαπανών τους.

#### Άρθρο 23

##### Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του νόμου αυτού αρχίζει μετά την παρελευση τριών (3) μηνών από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός των άρθρων 15 έως και 20, η ισχύς των οποίων αρχίζει από τη δημοσίευσή αυτή. Επί μέρους διατάξεις του νόμου αυτού που προβλέπουν διαφορετικό χρόνο έναρξης της ισχύος τους δεν θίγονται.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευσή του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως Νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 11 Οκτωβρίου 1999

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ**

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ, ΔΗΜ. ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ  
ΚΑΙ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ  
**Β. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ**

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ  
**Γ. ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ**

ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΑΙΔΕΙΑΣ  
ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ  
**Γ. ΑΡΣΕΝΗΣ**

ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ  
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ  
**Μ. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΥ**  
ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ  
**Ε. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ**

ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ  
**Α. ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ**

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ  
**Ε. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ**

ΓΕΩΡΓΙΑΣ  
**Γ. ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ**

ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΙΑΣ  
**Α. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ**  
ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ  
**Σ. ΣΟΥΜΑΚΗΣ**

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΩΝ  
**Τ. ΜΑΝΤΕΛΗΣ**

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους.

Αθήνα, 12 Οκτωβρίου 1999

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ  
**Ε. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ**

**INSTITUTE YACHT CLAUSES 1.11.85**  
(FOR USE ONLY WITH THE NEW MARINE POLICY FORM)

This insurance is subject to English law and practice

**ΡΗΤΡΕΣ ΤΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ ΓΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΘΑΛΑΜΗΓΩΝ**  
(ΓΙΑ ΧΡΗΣΗ ΜΟΝΟ ΜΕ ΤΟ ΝΕΟ ΤΥΠΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟΥ)

Η παρούσα ασφάλιση διέπεται από το Αγγλικό δίκαιο και την πρακτική

**1. ΤΟ ΠΛΟΙΟ**

Πλοίο σημαίνει το σκάφος, μηχανές, λέμβοι, εξοπλισμός και εφόδια, εκείνα τα οποία θα επιβιβάσονται συνήθως μαζί με το πλοίο αν αυτό άλλαζε χέρια.

**2. ΕΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΚΑΙ ΕΝ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΩ**

2.1. Το σκάφος καλύπτεται υπό τους όρους της ασφάλισης αυτής

2.1.1. όταν βρίσκεται σε υπηρεσία στην θάλασσα, ή σε ποτάμια και λίμνες, ή μέσα στο λιμάνι, σε αποβάθρες, μαρίνες, σε ναυπηγικές κλίνες, σχάρες, πλωτές δεξαμενές, ή πάνω σε ξηρό ή λασπώδες έδαφος, ή στο μέρος της αποθήκευσής του στην ξηρά, συμπεριλαμβανομένης της ανύψωσης ή της ανέλκυσης και της καθέλκυσης με άδεια απόπλου ή ναυσιπλοίας με ή χωρίς πιλότο, να κάνει δοκιμαστικούς πλόδες και να βοηθά ή να ρυμουλκεί πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο ή κατά το πώς συνηθίζεται αλλά δηλώνεται σαν απaráβατος όρος (warranty), ότι το πλοίο δεν θα ρυμουλκηθεί, εκτός μόνο κατά το πώς συνηθίζεται, ή αν χρειάζεται βοήθεια, ούτε θα αναλαμβάνει ρυμουλκηση ή διάσωση με βάση συμφωνητικό που συνομολογείται προγενέστερα από τους Πλοιοκτήτες, τους Πλοιάρχους, τους διαχειριστές ή τους Ναυλιωτές.

2.1.2. εφόσον βρίσκεται παροπλισμένο εκτός ενεργού υπηρεσίας, όπως προβλέπεται παρακάτω στη ρήτρα 4, συμπεριλαμβανομένης της ανύψωσης, της ανέλκυσης και της καθέλκυσης ενόσω μετακινείται στο ναυπηγείο ή στη μαρίνα, αποσυναρμολόγησης, συναρμολόγησης της ανακαίνισης, ή κατά τη διάρκεια της συνήθους συντήρησης, ή κατά τη διάρκεια επιθεώρησης (επίσης συμπεριλαμβάνονται ο δεξαμενισμός και αποδεξαμενισμός και οι περίοδοι που τούτο πλέει παροπλισμένο, σαν επακόλουθο του παροπλισμού του, ή για να εξοπλισθεί και με άδεια να μετακινηθεί ρυμουλκούμενο ή με άλλο τρόπο από ή προς τη θέση πλενρίσεώς του αλλά όχι έξω από τα όρια του λιμένα, ή τον τόπο που το πλοίο βρίσκεται παροπλισμένο), εξαιρουμένης όμως της περιόδου που το πλοίο χρησιμοποιείται σαν κατοικία, ή εκτελεί μεγάλες επισκευές, ή υποβάλλεται σε μετατροπές, εκτός εάν έχει δοθεί προηγούμενη ειδοποίηση στους Ασφαλιστές και όποιο επασφάλιστρο ζητείται από αυτούς να συμφωνηθεί.

2.2. Ανεξάρτητα της παραγράφου 2.1. παραπάνω, τα εξαρτήματα και ο εξοπλισμός, συμπεριλαμβανομένων των εξωλεμβίων κινητήρων, καλύπτονται υπό τους όρους της ασφάλισης αυτής κατά το χρόνο της εναπόθεσής τους ή της επισκευής τους στην ξηρά.

**1. VESSEL**

Vessel means the hull, machinery, boat(s), gear and equipment, such as would normally be sold with her if she changed hands

**2. IN COMMISSION AND LAID-UP**

2.1 The vessel is covered subject to the provisions of this insurance

2.1.1 while in commission at sea or on inland waters or in port, docks, marinas, on ways, gridirons, pontoons, or on the hard or mud or at place of storage ashore, including lifting or hauling out and launching, with leave to sail or navigate with or without pilots, to go on trial trips and to assist and to tow vessels or craft in distress, or as is customary, but it is warranted that the vessel shall not be towed, except as is customary or when in need of assistance, or undertake towage or salvage services under a contract previously arranged by Owners, Masters, Managers or Charterers

2.1.2 while laid-up out of commission as provided for in Clause 4 below, including lifting or hauling out and launching, while being moved in shipyard or marina, dismantling, fitting out, overhauling, normal maintenance or while under survey, (also to include docking and undocking and periods laid-up afloat incidental to laying up or fitting out and with leave to shift in tow or otherwise to or from her lay-up berth but not outside the limits of the port or place in which the vessel is laid up) but excluding, unless notice be given to the Underwriters and any additional premium required by them agreed, any period for which the vessel is used as a houseboat or is under major repair or undergoing alteration

2.2. Notwithstanding Clause 2.1 above the gear and equipment, including outboard motors, are covered subject to the provisions of this insurance while in place of storage or repair ashore.

### **3. ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ ΝΑΥΣΗΛΩΣΙΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΛΩΣΗΣ**

3.1. Δηλώνεται σαν απαράβατος όρος (warranty), ότι το πλοίο δεν θα πλέει εκτός των ορίων, τα οποία αναφέρονται στο παράρτημα του Συμβολαίου, ή εφόσον δοθεί προηγούμενη ειδοποίηση στους ασφαλιστές, παραμένει καλυμμένο με όρους οι οποίοι θα συνομολογηθούν.

3.2. Δηλώνεται σαν απαράβατος όρος (warranty), ότι το πλοίο θα χρησιμοποιείται μόνο για προσωπική αναψυχή και όχι για ενοίκιο, ναύλο ή άλλη αμοιβή, εκτός μόνο κατόπιν ειδικής συμφωνίας με τους ασφαλιστές.

### **4. ΕΓΓΥΗΣΗ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΥ**

Δηλώνεται σαν απαράβατος όρος (warranty) ότι το πλοίο θα είναι παροπλισμένο εκτός υπηρεσίας, όπως αναφέρεται στο παράρτημα του Συμβολαίου, ή θα θεωρείται καλυμμένο με όρους που θα συμφωνηθούν με την προϋπόθεση ότι θα δοθεί σχετική προειδοποίηση στους ασφαλιστές.

### **5. ΕΓΓΥΗΣΗ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ**

5.1. Δηλώνεται σαν απαράβατος όρος (warranty), ότι η μέγιστη σχεδιασμένη ταχύτητα του πλοίου ή του κυρίως πλοίου, σε περίπτωση πλοίου που φέρει λέμβο (λέμβους), δεν ξεπερνά τους 17 Κόμβους.

5.2. Σε περίπτωση που οι ασφαλιστές συμφωνήσουν στην απόλυση αυτής της δήλωσης-εγγύησης, θα ισχύουν επίσης και οι όροι της παρακάτω ρήτρας περί Ταχυπλόων σκαφών Αριθμός 19.

### **6. ΣΥΝΕΧΙΣΗ ΤΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ**

Σε περίπτωση που το πλοίο στην λήξη της ασφάλισης βρίσκεται στο πέλαγος, ή σε κίνδυνο, ή σε λιμάνι, ή τόπο καταφυγής, ή προσέγγισης, θα θεωρείται καλυμμένο, με την προϋπόθεση ότι θα δοθεί άμεση προειδοποίηση στους ασφαλιστές και θα συμφωνηθεί κάποιο ασφαλιστρο, μέχρις ότου το πλοίο αγκυροβολήσει ή πλευρίσει στο προσεχές λιμάνι προσέγγισης κατά τρόπο ασφαλή.

### **7. ΕΚΧΩΡΗΣΗ**

Καμία εκχώρηση της ασφάλισης ή κανένα συμφέρον συναφές με την ασφάλιση, ή με τα χρήματα που είναι ή μπορούν να καταστούν καταβλητέα δυνάμει αυτής, δεσμεύουν τους ασφαλιστές, ή αναγνωρίζονται από αυτούς, εκτός αν επιδοθεί σχετική ειδοποίηση με βεβαιωμένη ημερομηνία μιας τέτοιας εκχώρησης ή συμφέροντος, υπογεγραμμένη από τον ασφαλιστή, και από τον εκχωρητή, σε περίπτωση επακόλουθης εκχώρησης, και να έχει προσυπογραφεί με πρόσθετη πράξη του Ασφαλι-στηρίου, το δε ασφαλιστήριο μαζί με την πρόσθετη πράξη να έχει επιδοθεί (προσαχθεί), πριν από την καταβολή οποιασδήποτε σχετικής ζημιάς, ή επιστροφής, ασφαλιστρού με την παρούσα ασφάλιση.

### **8. ΑΛΛΑΓΗ ΤΗΣ ΠΙΛΟΙΚΤΗΣΙΑΣ**

Η παρούσα ρήτρα 8 υπερισχύει ανεξάρτητα οιαδήποτε αντίθετου όρου είτε γραπτού είτε δακτυλογραφημένου είτε εντύπου, στην παρούσα ασφάλιση.

8.1. Σε περίπτωση που το πλοίο πουληθεί ή μεταβιβαστεί σε νέα ιδιοκτησία, ή εφόσον το πλοίο ανήκει σε εταιρία, στην περίπτωση που υπάρξει αλλαγή στους διοικούντες την εταιρία, τότε, εκτός αν οι ασφαλιστές αποδεχθούν εγγράφως τη συνέχιση της ασφάλισης, η παρούσα ασφάλιση θα καταστεί άκυρη από τη στιγμή αυτής της πώλησης, μεταβίβασης, ή αλλαγής και θα δοθεί μία αναλογική ημερήσια καθαρή επιστροφή ασφαλιστρού που υπολογίζεται

### **3. NAVIGATING AND CHARTER HIRE WARRANTIES**

3.1. Warranted not navigating outside the limits stated in the Schedule to the policy or, provided previous notice be given to the Underwriters, held covered on terms to be agreed.

3.2. Warranted to be used solely for private pleasure purpose and not hire charter or reward, unless specially agreed by the Underwriters.

### **4. LAID-UP WARRANTY**

Warranted laid up out of commission as stated in the Schedule to the policy, or held covered on terms to be agreed provided previous notice be given to the Underwriters.

### **5. SPEED WARRANTY**

5.1. Warranted that the maximum designed speed of the vessel, or the parent vessel in the case of a vessel with boat(s), does not exceed 17 Knots.

5.2. Where the Underwriters have agreed to delete this warranty, the conditions of the Speedboat Clause 19 below shall also apply.

### **6. CONTINUATION**

Should the vessel at the expirations of this insurance be at sea or in distress or at a port or place of refuge or of call, she shall, provided prompt notice be given to the Underwriters, be held covered at a premium to be agreed until anchored or moored at her next port of call in good safety.

### **7. ASSIGNMENT**

No assignment of or interest in this insurance or in any moneys which may be or become payable thereunder is to be binding on or recognized by the Underwriters unless a dated notice of such assignment or interest signed by the Assured, and by the assignor in the case of subsequent assignment, is endorsed on the policy and the policy with such endorsement is produced before payment of any claim or return of premium thereunder.

### **8. CHANGE OF OWNERSHIP**

This Clause 8 shall prevail notwithstanding any provision whether written typed or printed in this insurance inconsistent herewith.

8.1. Should the vessel be sold or transferred to new ownership, or where the vessel is owned by a company, should there be a change in the controlling interest(s) of the company, then, unless the Underwriters agree in writing to continue the insurance, this insurance shall become cancelled from the time of such sale transfer or change and a pro rata daily net return of premium be made calculated on the premium charged for the in commission and/or laid-up period.



επί του ασφαλιστρού που έχει χρεωθεί για την περίοδο της ενεργού υπηρεσίας ή και την περίοδο του παροπλισμού.

8.2. Αν παρά ταυτα το πλοίο έχει αποπλεύσει από το αγκυροβόλιό του, ή βρίσκεται στο πέλαγος κατά την ημέρα της πώλησης ή μεταβίβασης, η τοιαύτη ακύρωση θα ανασταλεί εάν τούτο ζητηθεί από τον ασφαλισμένο, μέχρι την άφιξη στο λιμένα ή τόπο προορισμού.

## 9. ΚΙΝΔΥΝΟΙ

Υπό την αίρεση πάντοτε των εξαιρέσεων αυτής της ασφάλισης:

9.1. η ασφάλιση αυτή καλύπτει ζημία ή απώλεια που προξενείται στο ασφαλιζόμενο αντικείμενο από

9.1.1. κινδύνους της θαλάσσης, ποταμών, λιμνών ή άλλων πλεύσιμων υδάτων.

9.1.2. πυρκαϊά.

9.1.3. εκβολή.

9.1.4. πειρατεία.

9.1.5. πρόσκρουση με τον εξοπλισμό ή τις εγκαταστάσεις του λιμανιού ή της αποβάθρας με οποιαδήποτε χερσαία μεταφορικά μέσα, αεροσκάφη ή παρόμοια αντικείμενα, ή αντικείμενα τα οποία πέφτουν από αυτά.

9.1.6. σεισμό, ηφαιστειακή έκρηξη ή κεραυνό.

9.2. και με την προϋπόθεση ότι τέτοια ζημία ή απώλεια δεν προκύπτει από την έλλειψη επαρκούς επιμέλειας από τους ασφαλισμένους πλοιοκτήτες ή διαχειριστές, η παρούσα ασφάλιση καλύπτει:

9.2.1. ζημία ή απώλεια στο ασφαλισμένο αντικείμενο η οποία προκαλείται από:

9.2.1.1. ατυχήματα κατά την φόρτωση, εκφόρτωση ή την διακίνηση εφοδίων, συνέργων, εξοπλισμού, μηχανημάτων ή καυσίμων.

9.2.1.2. εκρήξεων.

9.2.1.3. κακόβουλων πράξεων.

9.2.1.4. την κλοπή ολοκλήρου του σκάφους, ή της (των) λέμβου (λέμβων), ή εξωλεμβίου (εξωλεμβίων) κινητήρα (κινητήρων), με την προϋπόθεση ότι είναι ασφαλώς προσδεδεμένα στο πλοίο ή στην (στις) λέμβο (λέμβους) με αντικλεπτικό σύστημα, σαν συμπλήρωμα της κανονικής μεθόδου πρόσδεσης, ή, την κλοπή-κατόπιν βίαιης εισόδου στο πλοίο ή στον τόπο αποθήκευσης ή επισκευής - των μηχανών, περιλαμβανομένου (περιλαμβανομένων) του (των) εξωλεμβίου (εξωλεμβίων) κινητήρα (κινητήρων), των συνέργων, ή των εφοδίων.

9.2.2. ζημία ή απώλεια στο ασφαλισμένο σκάφος, εκτός της μηχανής και των συνδέσεών της (αλλά όχι του εξωτερικού στηρίγματος του ελικοφόρου άξονα, του άξονα και της προπέλας) του ηλεκτρικού εξοπλισμού και των μπαταριών και των συνδέσεών, η οποία προκαλείται από:

9.2.2.1. κρύφια ελαττώματα στο σκάφος ή τη μηχανή, θραύση των αξόνων ή το σκάσιμο των λεβήτων (με εξαίρεση τα έξοδα και την αξία αντικατάστασης ή επισκευής του ελαττωματικού μέρους, του σπασμένου άξονα, ή του λέβητα ο οποίος έχει σκάσει).

9.2.2.2. την αμέλεια οιοδήποτε προσώπου, αλλά εξαιρείται το κόστος αποκατάστασης ελαττώματος που προέρχεται από την αμέλεια ή παράβαση συμβολαίου, αναφορικά με οποιαδήποτε εργασία επισκευής ή μετατροπής που εκτελείται για λογαριασμό του ασφαλισμένου ή και των πλοιοκτητών, ή αναφορικά με τη συντήρηση του σκάφους

8.2. If however the vessel shall have left her moorings or be at sea at the time of sale or transfer such cancellation shall if required by the Assured be suspended until arrival at port or place of destination.

## 9. PERILS

Subject always to the exclusions in this insurance

9.1. this insurance covers loss of or damage to the subject-matter insured caused by

9.1.1. perils of the seas, rivers, lakes or other navigable waters.

9.1.2. fire

9.1.3. jettison

9.1.4. piracy

9.1.5. contact with dock or harbour equipment or installation, land conveyance, aircraft or similar objects or objects falling therefrom.

9.1.6. earthquake, volcanic eruption or lightning

9.2. and, provided such loss or damage has not resulted from want of due diligence by the Assured Owners or Managers, this insurance covers:

9.2.1. loss of or damage to the subject-matter insured caused by

9.2.1.1. accidents in loading, discharging or moving stores, gear, equipment, machinery or fuel

9.2.1.2. explosions

9.2.1.3. malicious acts

9.2.1.4. theft of the entire vessel or her boat(s), or outboard motor(s) provided it is securely locked to the vessel or her boat(s) by an anti-theft device in addition to its normal method of attachment, or following upon forcible entry into the vessel or place of storage or repair, theft of machinery including outboard motor(s), gear or equipment.

9.2.2. loss of or damage to the subject-matter insured, excepting motor and connections (but not strut shaft or propeller) electrical equipment and batteries and connections, cause by:

9.2.2.1. latent defects in hull or machinery, breakage of shafts or bursting of boilers (excluding the cost and expense of replacing or repairing the defective part broken shaft or burst boiler)

9.2.2.2. the negligence of any person whatsoever, but excluding the cost of making good any defect resulting from either negligence or breach of contract in respect of any repair or alteration work carried out for the account of the Assured and/or the Owners or in respect of the maintenance of the vessel.



9.3. η παρούσα ασφάλιση καλύπτει τα έξοδα επιθεώρησης των υφάλων του σκάφους μετά από προσάραξη. αν αυτά έχουν πραγματοποιηθεί εύλογα ειδικά για αυτό το σκοπό του παροπλισμού, ακόμα και αν δεν εντοπίστηκε ζημιά.

#### 10. ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ

Καμία απαίτηση δεν θα γίνει δεκτή σχετικά με οποιοδήποτε:

10.1. εξωλέμβιο κινητήρα που χάνεται λόγω απόρριψης ή πτώσης στη θάλασσα

10.2. λέμβο του πλοίου που έχει ανωτάτη σχεδιασμένη ταχύτητα που υπερβαίνει τους 17 Κόμβους, εκτός εάν η τέτοια λέμβος έχει ειδικά καλυφθεί από το ασφαλιστήριο αυτό και με την προϋπόθεση των παρακάτω όρων της Ρήτρας 19 Περί ταχυπλόων σκαφών, ή αν βρίσκεται πάνω στο κύριο πλοίο, ή εάν είναι παροπλισμένη στη στεριά.

10.3. λέμβο του πλοίου που δεν έχει μόνιμα σημειωμένο το όνομα του κυρίου πλοίου.

10.4. πανιά και προστατευτικά κάλυμματα που έχουν σκιστεί από τον άνεμο, ή παρασυνθεί από αυτόν, ενώ βρίσκονται ανοικτά, εκτός σαν συνέπεια ζημιάς στους ιστούς πάνω στους οποίους τα πανιά στηρίζονται ή αν προκλήθηκαν από προσάραξη ή σύγκρουση, ή επαφή του πλοίου με κάποια εξωτερική ύλη (περιλαμβανομένου του πάγου) όχι όμως με το νερό.

10.5. πανιά, ιστούς, αντενοκάταρτα, ή σταθερά ή κινούμενα εξάρτια κατά τη διάρκεια αγώνων του πλοίου, εκτός αν η τέτοια απώλεια ή ζημιά προκλήθηκε από προσάραξη, βύθιση του πλοίου, φωτιά πάνω σε αυτό, σύγκρουση, επαφή του με κάποια εξωτερική ύλη (περιλαμβανομένου του πάγου), όχι όμως με το νερό

10.6. προσωπικά αντικείμενα

10.7. αναλώσιμα υλικά, εργαλεία αλιείας και σχοινιά προσδέσεως.

10.8. επικάλυψη με φύλλα μετάλλου ή επισκευές σ'αυτήν, εκτός αν η ζημιά ή η απώλεια έχει προξενηθεί από προσάραξη του πλοίου, βύθιση, πυρκαϊά ή φωτιά πάνω σε αυτό, ή από σύγκρουση, ή επαφή με κάποια εξωτερική ύλη (περιλαμβανομένου του πάγου), όχι όμως με το νερό.

10.9. ζημιά ή απώλεια που έγινε για τη θεραπεία ελαττώματος στον σχεδιασμό ή την κατασκευή, ή οποιοδήποτε έξοδο ή κόστος που έγινε για λόγους βελτίωσης, ή μετατροπής του σχεδιασμού ή της κατασκευής του σκάφους.

10.10. τον κινητήρα και τις συνδέσεις του (αλλά όχι το εξωτερικό στήριγμα του ελικοφόρου άξονα, του άξονα και της προπέλας) τον ηλεκτρολογικό εξοπλισμό και τις μπαταρίες και τις συνδέσεις, όταν η ζημιά ή η απώλεια έχει προέλθει από κακοκαιρία, εκτός αν η ζημιά ή απώλεια έχει προέλθει από ημιβύθιση του σκάφους, αλλά η ρήτρα αυτή 10.10 δεν θα εξαιρεί ζημιά ή απώλεια, η οποία προκλήθηκε εξ αιτίας του ότι το σκάφος προσάραξε ή συγκρούστηκε, ή ήρθε σε επαφή με άλλο σκάφος, αποβάθρα ή προκυμαία.

#### 11. ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΠΡΟΣ ΤΡΙΤΟΥΣ

Η ρήτρα αυτή θα ισχύει μόνο όταν αναφέρεται κάποιο ποσό γι αυτό το λόγο στο προσάρτημα του Συμβολαίου.

11.1. Οι ασφαλιστές συμφωνούν να αποζημιώσουν τον ασφαλισμένο για όποιο ποσό ή ποσά μπορεί ο ασφαλισμένος να καταστεί κατά νόμο υπεύθυνος να αποζημιώσει και θα αποζημιώσει, εξ αιτίας του εννόμου συμφέροντος που έχει στο πλοίο, και τα οποία προέρχονται από ατυχήματα, τα οποία συμβαίνουν κατά τη διάρκεια της ασφάλισης αυτής.

9.4. this insurance covers the expense of sighting the bottom after a stranding reasonably incurred specially for that purpose, even if no damage be found.

#### 10. EXCLUSIONS

No claim shall be allowed in respect of any:

10.1. outboard motor dropping off or falling overboard.

10.2. ship's boat having a maximum designed speed exceeding 17 knots, unless such boat is specially covered herein and subject also to the conditions of the Speedboat Clause 19 below, or is on the parent vessel or laid-up ashore

10.3. ship's boat not permanently marked with the name of the parent vessel.

10.4. sails and protective covers split by the wind or blown away while set, unless in consequence of damage to the spars to which sails are bent, or caused by the vessel being stranded or in collision or contact with any external substance (ice included) other than water

10.5. sails, masts, spars or standing and running rigging while the vessel is racing, unless the loss or damage is caused by the vessel being stranded, sunk, burnt, on fire or in collision or contact with any external substance (ice included) other than water

10.6. personal effects

10.7. consumable stores, fishing gear or moorings.

10.8. sheathing, or repairs thereto, unless the loss or damage has been caused by the vessel being stranded, sunk, burnt, on fire or in collision or contact with any external substance (ice included) other than water

10.9. loss or expenditure incurred in remedying a fault in design or construction or any cost or expense incurred by reason of betterment or alteration in design or construction

10.10. motor and connections (but not strut shaft or propeller) electrical equipment and batteries and connections, where the loss or damage has been caused by heavy weather, unless the loss or damage has been caused by the vessel being immersed, but this Clause 10.10 shall not exclude loss or damage caused by the vessel being stranded or in collision or contact with another vessel, pier or jetty.

#### 11. LIABILITIES TO THIRD PARTIES

This Clause only to apply when a sum is stated for this purpose in the Schedule to the policy

11.1. The Underwriters agree to indemnify the Assured for any sum or sums which the Assured shall become legally liable to pay and shall pay by reason of interest in the insured vessel and arising out of accidents occurring during the currency of this insurance, in respect of

οποία συμβαίνουν κατά τη διάρκεια της ασφάλισης αυτής αναφορικά με:

11.1.1. ζημία ή απώλεια σε οποιοδήποτε άλλο σκάφος ή περιουσία.

11.1.2. απώλεια ζωής, προσωπικό ατύχημα ή ασθένεια, συμπεριλαμβανομένων και αποζημιώσεων που δίνονται για διάσωση ζωής, που προκαλείται επάνω ή κοντά στο σκάφος ή σε οποιοδήποτε άλλο σκάφος

11.1.3. όποια απόπειρα ανέλκυσης ή πραγματική ανέλκυση, απομάκρυνση ή καταστροφή του ναυαγίου του ασφαλισμένου σκάφους, ή του φορτίου του, ή όποια αμέλεια, ή αποτυχία στην ανέλκυση, απομάκρυνση ή καταστροφή του.

## 11.2. ΔΙΚΑΣΤΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ

Οι ασφαλιστές θα καλύψουν επίσης, με την προϋπόθεση ότι έχει προηγουμένως ληφθεί η γραπτή συναίνεσή τους:

11.2.1. τις δικαστικές δαπάνες στις οποίες υποβλήθη ο ασφαλισμένος, ή τις οποίες μπορεί ο ασφαλισμένος να υποχρεωθεί να καταβάλλει σε περίπτωση αμφισβήτησης της ευθύνης του ή σε περίπτωση όπου προβαίνει σε δικαστικό αγώνα προκειμένου να περιορίσει την ευθύνη.

11.2.2. το κόστος παράστασης σε οποιαδήποτε ανάκριση σχετικά με θάνατο, ή ατύχημα το οποίο προκάλεσε θάνατο.

## 11.3. ΡΗΤΡΑ ΑΔΕΛΦΟΤΗΤΟΣ

Στην περίπτωση που το ασφαλισμένο πλοίο θα συγκρουέται με άλλο ή θα δεχόταν βοήθεια (επιθαλάσσιο αρωγή), από άλλο πλοίο που θα ανήκε μερικά ή ολικά στους ίδιους πλοιοκτήτες ή θα βρισκόταν κάτω από την ίδια διαχείριση, ο ασφαλισμένος θα έχει τα ίδια δικαιώματα κάτω από αυτή την ασφάλιση, τα οποία θα έχαιρε αν το άλλο πλοίο ήταν εξ ολοκλήρου ιδιοκτησία πλοιοκτητών οι οποίοι δεν έχουν κανένα συμφέρον στο ασφαλισμένο πλοίο με βάση την κάλυψη αυτή. Στις περιπτώσεις όμως αυτές ο προσδιορισμός της ευθύνης για τη σύγκρουση, ή για το ποσό των υπηρεσιών που θα είχαν παρασχεθεί, θα ανατίθεται στη κρίση ενός και μόνο διαιτητού, που θα διορίζεται με κοινή συμφωνία των ασφαλιστών και του ασφαλιζομένου.

## 11.4. ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑ ΑΠΟ ΆΛΛΑ ΠΡΟΣΩΠΑ

Οι προβλέψεις της ρήτρας αυτής 11 επεκτείνονται σε οποιοδήποτε πρόσωπο που ναυσιπλοεί ή που είναι υπεύθυνο για το ασφαλιζόμενο πλοίο με την άδεια του ασφαλιζομένου που κατονομάζεται στην παρούσα ασφάλιση (εκτός όμως από πρόσωπο που διευθύνει ή εργάζεται για λογαριασμό του διευθύνοντος, ναυπηγείο, μαρίνα, επισκευαστική μονάδα, ναυπηγική κλίτη, ναυτικό όμιλο, μεσιτικό γραφείο πωλήσεων ή παρόμοια οργάνωση) και που κατά τη διάρκεια της ναυσιπλοίας, ή κατά το χρόνο που έχει την ευθύνη του πλοίου θα καταστεί - σαν συνέπεια γεγονότος που καλύπτεται από την ρήτρα αυτή 11 - υπεύθυνο να καταβάλλει και θα καταβάλλει κάποιο ποσό ή ποσά σε οποιαδήποτε πρόσωπα ή πρόσωπο, άλλο από τον ασφαλιζόμενο που κατονομάζεται στην παρούσα ασφάλιση, αλλά η αποζημίωση με βάση την ρήτρα αυτή θα αποβαίνει σε όφελος του ασφαλιζομένου, και μόνο με την γραπτή αίτηση του ασφαλιζομένου ή του αντικλήτου του, θα αποβαίνει σε όφελος του ναυσιπλοούντος ή υπευθύνου του πλοίου, όπως αυτοί περιγράφονται παραπάνω

Διευκρινίζεται ότι η επέκταση αυτής της κάλυψης δεν αυξάνει την ευθύνη των ασφαλιστών πέραν του ορίου της ευθύνης που προβλέπει η παρακάτω ρήτρα 11.8 και ότι η επέκταση αυτή υπόκειται σε όλους τους υπόλοιπους όρους, εξαιρέσεις και δηλώσεις - εγγυήσεις (warranties) της ασφάλισης αυτής.

11.1.1. loss of or damage to any other vessel or property whatsoever.

11.1.2. loss of life, personal or illness, including payments made for life salvage, caused or on near the vessel or any other Vessel

11.1.3. any attempted or actual raising, removal or destruction of the wreck of the insured vessel or the cargo thereof or any neglect or failure to raise, remove or destroy the same.

## 11.2. LEGAL COSTS

The underwriters will also pay, provided their prior written consent has been obtained

11.2.1. the legal costs incurred by the Assured or which the Assured may be compelled to pay in contesting liability or taking proceedings to limit liability

11.2.2. the costs for representation at any coroner's inquest or fatal accident enquiry

## 11.3. SISTERSHIP

Should the vessel hereby insured come into collision with or receive salvage services from another vessel belonging wholly or in part to the same Owners or under the same management, the Assured shall have the same rights under this insurance as they would have when the other vessel was entirely the property of Owners not interested in the vessel hereby insured; but in such cases the liability for the collision or the amount payable for the services rendered shall be referred to a sole arbitrator to be agreed upon between the Underwriters and the Assured.

## 11.4. NAVIGATION BY OTHER PERSONS

The provisions of this Clause 11 shall extend to any person navigating or in charge of the insured vessel with the permission of the Assured named in this insurance (other than a person operating, or employed by the operator of, a shipyard, marina, repair yard, slipway, yacht club, sales agency or similar organisation) and who while so navigating or in charge of the vessel shall in consequence of any occurrence covered by this Clause 11 become liable to pay and shall pay any sum or sums to any person or persons, other than to the Assured named in this insurance, but indemnity under this Clause shall inure to the benefit of the Assured and only to a person navigating or in charge of the vessel as described above, at the written request of and through the agency of the Assured.

Nothing in this extension shall increase the Underwriter's liability beyond the limitation of liability imposed by Clause 11.8 below and this extension shall be subject to all other terms conditions and warranties of this insurance.



Διευκρινίζεται επίσης ότι κατ' ουδένα λόγο οι προβλέψεις της ρήτρας αυτής 11.4 μπορεί να θεωρηθούν ότι υπερισχύουν των διατάξεων της παραπάνω ρήτρας 3.2

#### **11.5. ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΚΑΛΥΨΗΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΣΗ ΝΑΥΑΓΙΟΥ**

Η παρούσα ασφάλιση καλύπτει επίσης την καταβολή των εξόδων, μετά την αφαίρεση του προϊόντος της διάσωσης, για την απομάκρυνση του ναυαγίου του πλοίου από τοποθεσία που ανήκει στον ασφαλισμένο, ή έχει μισθωθεί, ή κατέχεται από αυτόν.

#### **11.6. ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΠΕΡΙ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ**

Ανεξάρτητα των προβλέψεων της ρήτρας αυτής 11, η ασφάλιση αυτή δεν καλύπτει οποιαδήποτε ευθύνη, κόστος ή έξοδα τα οποία προκύπτουν σχετικά με

11.6.1. οποιαδήποτε άμεση ή έμμεση πληρωμή από τον ασφαλιζόμενο κάτω από νομοθεσία σχετική με εργοδοτική αποζημίωση του εργατή και την ευθύνη των εργοδοτών και από οποιαδήποτε άλλη ευθύνη που απορρέει από νομοθέτημα ή από εθιμικό δίκαιο σχετικά με ατυχήματα ή ασθένεια εργατών ή άλλων προσώπων που απασχολούνται με οποιαδήποτε ιδιότητα από τον ασφαλισμένο - ή από οποιοδήποτε πρόσωπο το οποίο επεκτείνεται η προστασία της ασφάλισης αυτής λόγω των διατάξεων της ρήτρας 11.4 παραπάνω - μέσα ή πάνω στο ασφαλισμένο πλοίο, ή γύρω από αυτό, ή σε σχέση με αυτό, ή με το φορτίο του, τα υλικά, ή τις επισκευές του

11.6.2. όποια λέμβοι ανήκει στο σκάφος και έχει μέγιστη σχεδιασμένη ταχύτητα που υπερβαίνει τους 17 Κόμβους, εκτός αν αυτή η λέμβος έχει ειδικά καλυφθεί κάτω από την ασφάλιση αυτή και υπόκειται επίσης στους όρους της ρήτρας ταχυπλόων 19 παρακάτω, ή είναι επί του κυρίως σκάφους ή παροπλισμένη στην ξηρά.

11.6.3. οποιαδήποτε ευθύνη προς κάποιο άτομο, ή του ατόμου αυτού ενόσω ασχολείται με θαλάσσιο σκι, ή το σπορ της υδρολίσθησης (aquaplaning), ενόσω ρυμουλκείται από το σκάφος ή προετοιμάζεται να ρυμουλκηθεί από αυτό, ή μετά από την ρυμούλκηση του αυτή μέχρις ότου ευρεθεί ασφαλώς επί του πλοίου ή επί της ακτής.

11.6.4. οποιαδήποτε ευθύνη προς κάποιο άτομο ή του ατόμου αυτού που προκύπτει ενόσω ασχολείται με σπορ ή παρόμοιες εκδηλώσεις, εκτός από θαλάσσιο σκι ή υδρολίσθηση, ενόσω ρυμουλκείται από το σκάφος ή προετοιμάζεται για να ρυμουλκηθεί από αυτό, ή μετά από τη ρυμούλκηση του μέχρις ότου βρεθεί ασφαλώς επάνω στο πλοίο ή στην ξηρά.

11.6.5. ζημιές οι οποίες έχουν την φύση παραδειγματισμού ή τιμωρίας όπως και αν αυτές περιγράφονται.

#### **11.7. ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΤΩΝ ΣΚΙΕΡ**

Σε περίπτωση κατά την οποία η ρήτρα 11.6.3 ή και η ρήτρα 11.6.4. παραπάνω διαγραφούν, η αστική ευθύνη που αναφέρεται στην ρήτρα (ρήτρες) αυτή (αυτές) θα καλύπτεται με την ασφάλιση αυτή, πάντοτε με τις προϋποθέσεις των εγγυήσεων, των όρων και των ορίων της ασφάλισης αυτής.

Nothing in this Clause 11.4 shall be deemed to override the provisions of Clause 3.2 above

#### **11.5. REMOVAL OF WRECK EXTENSION**

This insurance also to pay the expenses, after deduction of the proceeds of the salvage, of the removal of the wreck of the insured vessel from any place owned, leased or occupied by the Assured

#### **11.6. LIABILITIES SECTION EXCLUSIONS**

Notwithstanding the provisions of this Clause 11 this insurance does not cover any liability cost or expense arising in respect of:

11.6.1. any direct or indirect payment by the Assured under workmen's compensation or employer's liability acts and any other statutory or common law liability in respect of accidents to or illness of workmen or any other persons employed in any capacity whatsoever by the Assured or by any person to whom the protection of this insurance is afforded by reason of the provisions of Clause 11.4 above, in on or about or in connection with the vessel hereby insured or her cargo, materials or repairs.

11.6.2. any boat belonging to the vessel and having a maximum designed speed exceeding 17 knots, unless such boat is specially covered herein and subject also to the conditions of the Speedboat Clause 19 below, or is on the parent vessel or laid up ashore.

11.6.3. any liability to or incurred by any person engaged in water skiing or aquaplaning, while being towed by the vessel or preparing to be towed or after being towed until safely on board or ashore

11.6.4. any liability to or incurred by any person engaged in a sport or activity other than water skiing or aquaplaning, while being towed by the vessel or preparing to be towed or after being towed until safely on board or ashore.

11.6.5. punitive or exemplary damages, however described.

#### **11.7. WATER-SKIERS LIABILITIES**

Should Clause 11.6.3 and/or Clause 11.6.4 above be deleted, the liabilities mentioned in such clause(s) shall be covered hereunder, subject always to the warranties, conditions and limits of this insurance

### **11.8. ΟΡΙΟ ΕΥΘΥΝΗΣ**

Το όριο της ευθύνης των ασφαλιστών κάτω από την ρήτρα αυτή 11, για οποιοδήποτε ατύχημα ή σειρά από ατυχήματα που προκύπτουν από την ίδια αιτία, δεν θα ξεπερνά σε καμιά περίπτωση το ποσό το οποίο αναφέρεται για αυτό το σκοπό στο παράρτημα του ασφαλιστηρίου, αλλά όταν η ευθύνη του ασφαλισμένου έχει εκδικαστεί με την προηγούμενη γραπτή συναίνεση των ασφαλιστών, οι ασφαλιστές θα πληρώνουν επίσης μια παρόμοια αναλογία από τα έξοδα τα οποία θα υποστεί εξ' αυτού ο ασφαλισμένος ή τα οποία θα υποχρεωθεί να πληρώσει.

### **12. ΥΠΕΡΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΑΦΑΙΡΕΤΕΑ ΑΠΑΛΛΑΓΗ**

12.1. Ουδεμία απαίτηση η οποία προκύπτει από ασφαλισμένο κίνδυνο θα αποζημιωθεί κάτω από την παρούσα ασφάλιση παρά μόνο εφόσον το σύνολο των απαιτήσεων αυτών που προκύπτουν από ένα έκαστο ξεχωριστό ατύχημα ή συμβάν (περιλαμβανομένων απαιτήσεων κάτω από τις ρήτρες 11, 14 και 15), ξεπερνά το ποσό που αναφέρεται για το σκοπό αυτό στο παράρτημα του συμβολαίου, στην οποία περίπτωση το ποσό αυτό θα αφαιρεθεί. Η ρήτρα αυτή 12.1 δεν θα έχει εφαρμογή σε ζημιές για ολική ή τεκμαρτή ολική απώλεια του σκάφους ή, στην περίπτωση τέτοιας ζημιάς, σε οποιαδήποτε συσχετιζόμενη απαίτηση κάτω από τη ρήτρα 15 που προκύπτει από το ίδιο ατύχημα ή συμβάν.

12.2. Προ της εφαρμογής της ρήτρας 12.1. παραπάνω, και επιπρόσθετα σ' αυτήν, είναι δυνατόν να εκπεσθεί κατά τη διακριτική ευχέρεια των ασφαλιστών ένα ποσό, που να μην υπερβαίνει το 1/3 για αντικατάσταση παλαιού μέρους με νέο αναφορικά με απόλεια ή ζημία

12.2.1. προστατευτικών καλυμμάτων, ιστίων και κινουμένων εξαρτιών.

12.2.2. εξωλεμβίων κινητήρων, είτε ασφαλιστηκαν με ξεχωριστή ασφαλιζόμενη αξία, είτε όχι κάτω από την κάλυψη αυτή.

### **13. ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΛΗΨΗ ΠΡΟΣΦΟΡΩΝ**

13.1. Οι ασφαλιστές πρέπει να ειδοποιηθούν πάραυτα, στην περίπτωση κατά την οποία οποιοδήποτε συμβάν είναι δυνατόν να δώσει αφορμή για να εγερθεί απαίτηση υπό την ασφάλιση αυτή, και οποιαδήποτε κλοπή ή κακόβουλη ζημιά θα πρέπει επίσης να αναφέρεται αμέσως στην Αστυνομία.

13.2. Αν προκλήθηκε ζημιά ή απόλεια, οι ασφαλιστές πρέπει να ειδοποιηθούν πριν από την πραγματογνωμοσύνη και, αν το πλοίο βρίσκεται στο εξωτερικό, πρέπει επίσης να ειδοποιηθεί ο πλησιέστερος πράκτορας των Lloyd's, ώστε να διοριστεί πραγματογνώμονας που να αντιπροσωπεύει τους ασφαλιστές, αν και εφόσον το επιθυμούν.

13.3. Οι ασφαλιστές δικαιούνται να αποφασίσουν σε ποιο λιμάνι θα κατευθυνθεί το πλοίο για δεξαμενισμό ή επισκευή (τα πραγματικά πρόσθετα έξοδα του ταξιδιού που θα προκύψουν από τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των ασφαλιστών, θα επιστραφούν στον ασφαλισμένο), και θα έχουν το δικαίωμα αρνησικυρίας (βέτο) αναφορικά με τον τόπο επισκευής ή μία επισκευαστική μονάδα.

13.4. Οι ασφαλιστές μπορούν επίσης να λάβουν προσφορές ή να ζητήσουν να ληφθούν προσφορές για την επισκευή του πλοίου.

### **11.8. LIMIT OF LIABILITY**

The liability of the Underwriters under this Clause 11, in respect of any one accident or series of accidents arising out of the same event, shall in no case exceed the sum stated for this purpose in the Schedule to the policy, but when the liability of the Assured has been contested with the consent in writing of the Underwriters, the Underwriters will also pay a like proportion of the costs which the Assured shall thereby incur or be compelled to pay.

### **12. EXCESS AND DEDUCTIBLE**

12.1. No claim arising from a peril insured against shall be payable under this insurance unless the aggregate of all such claims arising out of each separate accident or occurrence (including claims under Clauses 11, 14 and 15) exceeds the amount stated for this purpose in the Schedule to the policy, in which case this sum shall be deducted. This Clause 12.1 shall not apply to a claim for total or constructive total loss of the vessel or in the event of such a claim, to any associated claim under Clause 15 arising from the same accident or occurrence.

12.2. Prior to the application of Clause 12.1 above and in addition thereto, deductions new for old not exceeding one-third may be made at the Underwriter's discretion in respect of loss of or damage to:

12.2.1. protective covers, sails and running rigging

12.2.2. outboard motors whether or not insured by separate valuation under this insurance.

### **13. NOTICE OF CLAIM AND TENDERS**

13.1. Prompt notice shall be given to the Underwriters in the event of any occurrence which may give rise to a claim under this insurance, and any theft or malicious damage shall also be reported promptly to the Police.

13.2. Where loss or damage has occurred, notice shall be given to the Underwriters prior to survey and, if the vessel is abroad, also to the nearest Lloyd's Agent so that a surveyor may be appointed to represent the Underwriters should they so desire.

13.3. The Underwriters shall be entitled to decide the port to which the vessel shall proceed for docking or repair (the actual additional expense of the voyage arising from compliance with Underwriter's requirements being refunded to the Assured) and shall have a right of veto concerning a place for repair or a repairing firm.

13.4. The Underwriters may also take tenders or may require tenders to be taken for the repair of the vessel.



#### **14. ΕΞΟΔΑ ΔΙΑΣΩΣΗΣ**

Με την αίτηση ρητής πρόβλεψης της ασφάλισης αυτής, τα έξοδα διάσωσης που πραγματοποιήθηκαν για να αποφευχθεί απώλεια από καλυπτόμενους κινδύνους μπορούν να αποζημιωθούν σαν απώλεια από τους κινδύνους αυτούς.

#### **15. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ**

15.1. Σε περίπτωση οποιασδήποτε απώλειας ή ατυχή-μα-τος, είναι υποχρέωση του ασφαλισμένου και των υπ'αυτών, και των πρακτόρων του να λάβουν τέτοια μέτρα τα οποία θα εθεωρούντο λογικά προς τον σκοπό της αποτροπής ή ελαχιστοποίησης μίας απώλειας η οποία θα ήταν επανακτήσιμη υπό την ασφάλιση αυτή.

15.2. Υπό την αιρεση των παρακάτω όρων και της ρήτρα 12 οι ασφαλιστές θα συνεισφέρουν στις λογικές και κατάλληλες δαπάνες που έγιναν γ'αυτά τα μέτρα από τον ασφαλιζόμενο, τους υπ' αυτόν προστιθέντες και τους πράκτορές του. Η γενική αβάρια, τα έξοδα διάσωσης, έξοδα σχετικά με την υπεράσπιση ή την προσβολή υποθέσεων σύγκρουσης και έξοδα στα οποία υπεβλήθη ο ασφαλιζόμενος, ως προς την αμφισβήτηση ευθύνης, η οποία καλύπτεται από τη ρήτρα 11.2, δεν καλύπτονται κάτω από την ρήτρα αυτή (15).

15.3. Ο ασφαλισμένος θα παράσχει προς τους ασφαλιστές κάθε δυνατή βοήθεια για την απόκτηση πληροφοριών και αποδεικτικών στοιχείων, αν οι ασφαλιστές επιθυμούν να λάβουν δικαστικά μέτρα με δικά τους μόνο έξοδα και προ-δικό τους μόνο όφελος στο όνομα του ασφαλισμένου για να επανακτήσουν πληρωμή ή να εξασφαλίσουν αποζημίωση από οποιοδήποτε τρίτο, σχετικά με οποδήποτε καλύπτεται από την ασφάλιση αυτή.

15.4. Μέτρα τα οποία έλαβε ο ασφαλισμένος ή οι ασφαλιστές με αντικειμενικό σκοπό τη διάσωση, προστασία ή επανάκτηση του ασφαλιζόμενου αντικειμένου δεν θα θεωρούνται σαν αποδοχή ή αποποίηση της εγκατάλειψης ή αλλιώτικα να επηρεάζουν τα δικαιώματα οποιουδήποτε από τα δύο μέρη.

15.5. Για ποσό που μπορεί να καταβληθεί κάτω από τη Ρήτρα αυτή 15, θα είναι επιπλέον της ζημιάς που καταβάλλεται διαφορετικά κάτω από την παρούσα ασφάλιση αλλά σε καμμία περίπτωση δεν θα μπορεί τα ποσά τα οποία καταβάλλονται κάτω από την Ρήτρα αυτή 15.2 να υπερβαίνουν το ποσό που έχει ασφαλισθεί κάτω από την παρούσα κάλυψη σχετικά με το πλοίο.

#### **16. ΜΗ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΘΕΙΣΑ ΖΗΜΙΑ**

16.1. Το μέτρο της αποζημίωσης σχετικά με απαιτήσεις για ανεπισκευάστες ζημιές θα είναι η λογική υποτίμηση στην αγοραστική αξία του πλοίου κατά τη στιγμή που η παρούσα ασφάλιση λήγει και η οποία προκύπτει εξ αιτίας των ανεπισκευάστων ζημιών, αλλά να μην υπερβαίνει το λογικό κόστος των επισκευών.

16.2. Σε καμμία περίπτωση οι ασφαλιστές δεν θα είναι υπεύθυνοι για ανεπισκευάστες ζημιές, πρόσθετα σε επακόλουθη Ολική Απώλεια (είτε καλύπτεται είτε όχι από την ασφάλιση αυτή), η οποία προέκυψε κατά την περίοδο που καλύπτει η παρούσα ασφάλιση ή οποιαδήποτε επέκτασή της.

16.3. Οι ασφαλιστές δεν θα ευθύνονται σχετικά με ανεπισκευάστες ζημιές για ποσά που υπερβαίνουν την ασφαλιζόμενη αξία κατά τη στιγμή της λήξης της ασφάλισης αυτής.

#### **14. SALVAGE CHARGES**

Subject to any express provision in this insurance, salvage charges incurred in preventing a loss by perils insured against may be recovered as a loss by those perils.

#### **15. DUTY OF ASSURED**

15.1. In case of any loss or misfortune it is the duty of the Assured and their servants and agents to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimizing a loss which would be recoverable under this insurance.

15.2. Subject to the provisions below and to Clause 12 the Underwriters will contribute to charges properly and reasonably incurred by the Assured, their servants or agents for such measures. General average, salvage charges, collision defence or attack costs incurred by the Assured in contesting liability covered by Clause 11.2 are not recoverable under this Clause 15.

15.3. The Assured shall render to the Underwriters all possible aid in obtaining information and evidence should the Underwriters desire to take proceedings at their own expense and for their own benefit in the name of the Assured to recover compensation or to secure an indemnity from any third party in respect of anything covered by this insurance.

15.4. Measures taken by the Assured or the Underwriters with the object of saving, protecting or recovering the subject-matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party.

15.5. The sum recoverable under this Clause 15 shall be in addition to the loss otherwise recoverable under this insurance but in no circumstances shall amounts recoverable under Clause 15.2 exceed the sum insured under this insurance in respect of the vessel.

#### **16. UNREPAIRED DAMAGE**

16.1. The measure of indemnity in respect of claims for unrepaired damage shall be the reasonable depreciation in the market value of the vessel at the time this insurance terminates arising from such unrepaired damage, but not exceeding the reasonable cost of repairs.

16.2. In no case shall the Underwriters be liable for unrepaired damage in the event of a subsequent total loss (whether or not covered under this insurance) sustained during the period covered by this insurance or any extension thereof.

16.3. The Underwriters shall not be liable in respect of unrepaired damage for more than the insured value at the time this insurance terminates.

### **17. ΤΕΚΜΑΡΤΗ ΟΛΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ**

17.1. Για την εξακρίβωση κατά πόσο ένα πλοίο είναι Τεκμαρτή Ολική Απώλεια, η ασφαλιζόμενη αξία θα λαμβάνεται σαν η επισκευασθείσα αξία και δεν θα λαμβάνεται καθόλου υπόψη η αξία στην κατάσταση ζημιάς, ή η αξία διάθεσης προς διάλυση του πλοίου ή του ναυαγίου.

17.2. Καμμία απαίτηση για Τεκμαρτή Ολική Απώλεια που βασίζεται στο κόστος επανάκτησης ή και επισκευής του πλοίου, δεν θα είναι αποζημιωτέα από την παρούσα κάλυψη εφόσον το κόστος αυτό δεν ξεπερνά την ασφαλιζόμενη αξία. Για την κατάρτιση αυτού του προσδιορισμού, μόνο το κόστος το οποίο αναφέρεται σε ένα μεμονωμένο ατύχημα ή σειρά ζημιών που προκύπτουν από το ίδιο ατύχημα θα λαμβάνεται υπόψη.

### **18. ΕΓΓΥΗΣΗ ΔΑΠΑΝΩΝ - ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΩΝ ΚΑΛΥΨΕΩΝ (DISBURSEMENTS)**

Δηλώνεται σαν απαραίτητος όρος (warranty) ότι κανένα ποσό δεν θα ασφαλισθεί <<Policy proof of interest>>, δηλαδή με τον όρο ότι το Ασφαλιστήριο αποτελεί τεκμήριο της ύπαρξης του ασφαλιστικού συμφέροντος, ή <<Full interest admitted>>, δηλαδή με τον όρο ότι γίνεται παραδεκτή η ύπαρξη ασφαλιστικού συμφέροντος στο ακέραιο, για λογαριασμό του ασφαλισμένου, των ενυποθήκων δανειστών, ή των πλοιοκτητών, αναφορικά με καλύψεις δαπανών προμηθειών, κερδών ή άλλων αντικειμένων της ασφάλισης, της υπερβάλλουσας αξίας ή υπεραξίας του πλοίου ή των μηχανών, με οποιοδήποτε τρόπο και αν περιγράφονται, εκτός μόνο αν η ασφαλισμένη αξία του πλοίου υπερβαίνει τα ΕΥΡΩ 80.000 αλλά και τότε δεν πρέπει να υπερβαίνει το 10% του συνολικού ασφαλιζομένου ποσού σχετικά με το πλοίο όπως η αξία του αναγράφεται στο παράρτημα του παρόντος ασφαλιστηρίου.

Με την προϋπόθεση όμως πάντοτε ότι η αθέτηση αυτής της δήλωσης-εγγύησης (warranty) δεν θα παρέχει στον ασφαλιστή την ευχέρεια να απορρίπτει την απαίτηση αποζημίωσης του ενυπόθηκου δανειστού εφόσον ο τελευταίος απδέχθη την ασφάλιση χωρίς να έχει γνώση της αθέτησης αυτής.

### **19. ΡΗΤΡΑ ΤΑΧΥΠΛΟΩΝ**

**ΟΠΟΥ ΕΧΕΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ Η ΡΗΤΡΑ ΑΥΤΗ 19 ΘΑ ΥΠΕΡΙΣΧΥΕΙ ΟΠΟΙΩΝΔΗΠΟΤΕ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΩΝ ΠΑΡΑΠΑΝΩ ΡΗΤΡΩΝ ΜΕ ΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΔΕΝ ΣΥΜΒΙΒΑΖΕΤΑΙ**

19.1. Είναι όρος της ασφάλισης αυτής ότι όταν το αναφερόμενο πλοίο βρίσκεται σε κίνηση, ο ασφαλιζόμενος που ονομάζεται στο παράρτημα του ασφαλιστηρίου ή άλλο ικανό (ικανά) πρόσωπο (πρόσωπα), θα βρίσκεται (βρίσκονται) πάνω σ' αυτό και θα το ελέγχει (ελέγχουν).

19.2. Καμμία απαίτηση δεν θα γίνει δεκτή σχετικά με απώλεια ή ζημιά του πλοίου ή Αστική Ευθύνη προς Τρίτους ή για υπηρεσίες διάσωσης

19.2.1. όταν προξενείται ή προέρχεται από το γεγονός ότι το πλοίο προσάραξε, βυθίστηκε, πλημμύρισε, ημιβυθίστηκε ή παρασύρθηκε κατά το χρόνο που υπέθηκε προσοδεδεμένο ή αγκυροβολημένο χωρίς επίβλεψη στα ανοικτά μιας εκτεθειμένης παραλίας ή ακρογιαλιάς

19.2.2. όταν προέρχεται κατά το χρόνο που το πλοίο λαμβάνει μέρος σε αγώνες ή διαγωνισμούς ταχύτητας ή συναφείς δοκιμές

### **17. CONSTRUCTIVE TOTAL LOSS**

17.1. In ascertaining whether the vessel is a Constructive Total Loss, the insured value shall be taken as the repaired value and nothing in respect of the damaged or break-up value of the vessel or wreck shall be taken into account.

17.2. No claim for Constructive Total Loss based upon the cost of recovery and/or repair of the vessel shall be recoverable hereunder unless such cost would exceed the insured value. In making this determination, only the cost relating to a single accident or sequence of damages arising from the same accident shall be taken into account.

### **18. DISBURSEMENTS WARRANTY**

Warranted that no amount shall be insured policy proof of interest or full interest admitted for account of the Assured, Mortgagees or Owners on disbursements, commission, profits or other interests or excess or increased value of hull or machinery however described unless the insured value of the vessel is over EURO 80,000 and then not to exceed 10 per cent of the total amount insured in respect of the vessel as stated in the Schedule to the policy.

Provided always that a breach of this warranty shall not afford the Underwriters any defence to a claim by a Mortgagee who has accepted this insurance without knowledge of such breach.

### **19. SPEEDBOAT CLAUSE**

**WHERE THIS CLAUSE 19 APPLIES IT SHALL OVERRIDE ANY CONFLICTING PROVISIONS IN THE CLAUSES ABOVE**

19.1. It is a condition of this insurance that when the vessel concerned is under way the Assured named in the Schedule to the policy or other competent person(s) shall be on board and in control of the vessel.

19.2. No claim shall be allowed in respect of loss of or damage to the vessel or liability to any third party or any salvage services

19.2.1. caused by or arising from the vessel being stranded sunk swamped or breaking adrift, while left moored or anchored unattended off an exposed beach or shore.

19.2.2. arising while the vessel is participating in racing or speed tests, or any trials in connection therewith.

19.3. Καμία απαίτηση δεν θα γίνει δεκτή σχετικά με το πηδάλιο, το εξωτερικό στήριγμα του ελικοφόρου άξονα, του άξονα ή της προπέλας

19.3.1. κάτω από τις ρήτρες 9.2.2.1 και 9.2.2.2.

19.3.2. σχετικά με την απώλεια ή ζημιά που προκαλείται από κακοκαιρία, νερό ή πρόσκρουση παρά μόνο όταν είναι με άλλο πλοίο, προκυμαία ή προβλήτα, αλλά η παρούσα ρήτρα 19.3.2. δεν θα εξαιρεί ζημιά η οποία προεκλήθη από ημιβύθιση του πλοίου σαν αποτέλεσμα κακοκαιρίας.

19.4. Αν το πλοίο είναι εφοδιασμένο με εσωλέμβιο κινητήρα, η ασφάλιση αυτή δεν καλύπτει απαίτηση που προκαλείται ή προέρχεται από φωτιά ή έκρηξη, εκτός αν το πλοίο είναι εφοδιασμένο στο μηχανοστάσιο (ή στο χώρο της μηχανής), το χώρο της δεξαμενής & του μαγειρείου, με σύστημα πυρόσβεσης που λειτουργεί αυτόματα ή ελέγχεται από τη θέση οδήγησης, και που είναι σωστά τοποθετημένο και συντηρημένο σε κατάσταση καλής απόδοσης.

## **20. ΑΚΥΡΩΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΥ**

Η ασφάλιση είναι δυνατό να ακυρωθεί από τους ασφαλιστές κατά οιονδήποτε χρόνο με την επίδοση προς τον ασφαλιζόμενο ειδοποίησης 30 ημερών ή κατόπιν κοινής συμφωνίας, οπότε δίδεται αναλογική ημερήσια επιστροφή του καθαρού ασφαλιστρού, υπολογιζόμενη επί των ασφαλιστρών που έχουν χρεωθεί για την περίοδο της ενεργού υπηρεσίας ή/και για την περίοδο του παροπλισμού.

## **ΟΙ ΠΑΡΑΚΑΤΩ ΡΗΤΡΕΣ ΘΕΩΡΟΥΝΤΑΙ ΩΣ ΘΕΜΕΛΙΩΔΕΙΣ ΚΑΙ ΘΑ ΥΠΕΡΙΣΧΥΟΥΝ ΠΑΝΤΟΣ ΑΝΤΙΘΕΤΟΥ ΟΡΟΥ ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΤΑΙ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΥΤΗ.**

### **21. ΕΞΑΙΡΕΣΗ ΠΟΛΕΜΟΥ**

Σε καμία περίπτωση δεν καλύπτονται από την ασφάλιση αυτή η ζημιά, απώλεια, ευθύνη ή έξοδα τα οποία προκύπτουν από:

21.1. πόλεμο, εμφύλιο πόλεμο, επανάσταση, ανταρσία, στάση ή πολιτική αναταραχή που απορρέει σαν συνεπακόλουθο αυτών, ή από εχθρική πράξη που προέρχεται από εμπόλεμη εξουσία ή εκδηλώνεται εναντίον αυτής.

21.2. άλωση, κατάληψη, κατάσχεση, περιορισμό ή κατακράτηση (εξαιρουμένης της ναυαπάτης και της πειρατείας), καθώς και των συνεπειών τους ή τις απόπειρες αυτών.

21.3. εγκαταλελειμένες νάρκες, τορπίλες, βόμβες ή άλλα εγκαταλελειμένα πολεμικά μέσα (όπλα).

### **22. ΕΞΑΙΡΕΣΗ ΑΠΕΡΓΙΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ**

Σε καμία περίπτωση δεν καλύπτεται από την παρούσα ασφάλιση ζημιά ή απώλεια, ευθύνη ή έξοδα τα οποία προκαλούνται από

22.1. απεργούς, ανταπεργούς, ή από άτομα που συμμετέχουν σε εργατικές αναταραχές, εξεγέρσεις ή πολιτικές αναστατώσεις.

22.2. οποιοδήποτε τρομοκράτη ή οποιοδήποτε άτομο που ενεργεί, από πολιτικά κίνητρα

19.3. No claim shall be allowed in respect of rudder strut shaft or propeller

19.3.1. under clauses 9.2.2.1. and 9.2.2.2.

19.3.2. for any loss or damage caused by heavy weather, water or contact other than with another vessel, pier or jetty, but this clause 19.3.2. shall not exclude damage caused by the vessel being immersed as a result of heavy weather.

19.4. If the vessel is fitted with inboard machinery no liability shall attach to this insurance in respect of any claim caused by or arising through fire or explosion unless the vessel is equipped in the engine room (or engine space) tank space and galley, with a fire extinguishing system automatically operated or having controls at the steering position and properly installed and maintained in efficient working order.

## **20. CANCELLATION AND RETURN OF PREMIUM**

This insurance may be cancelled by the Underwriters at any time subject to 30 days notice to the Assured or by mutual agreement, when a pro rata daily net return of premium shall be made calculated on the premium charged for the in commission and/or laid up period

## **THE FOLLOWING CLAUSES SHALL BE PARAMOUNT AND SHALL OVERRIDE ANYTHING CONTAINED IN THIS INSURANCE INCONSISTENT THEREWITH.**

### **21. WAR EXCLUSION**

In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense caused by:

21.1. war, civil war, revolution, rebellion, insurrection or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power;

21.2. capture, seizure, arrest, restraint or detainment (barratry and piracy excepted), and the consequences thereof or any attempt thereat

21.3. derelict mines, torpedoes, bombs or other derelict weapons of war

### **22. STRIKES AND POLITICAL ACTS EXCLUSION**

In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense caused by

22.1. strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions

22.2. any terrorist or any person acting from a political motive



### **23. ΠΥΡΗΝΙΚΗ ΕΞΑΙΡΕΣΗ**

Σε καμία περίπτωση η παρούσα ασφάλιση δεν καλύπτει ζημιά ή απώλεια, ευθύνη ή κόστος που προκύπτει από:

23.1. οποιοδήποτε πολεμικό όπλο το οποίο κάνει χρήση ατομικής ή πυρηνικής σχάσεως ή και τήξεως ή/και άλλης παρόμοιας αντίδρασης ή ραδιενεργής ύλης ή δύναμης

23.2. ιονίζουσες ακτινοβολίες ή μόλυνση από ραδιενέργεια που προέρχεται από πυρηνικά καύσιμα ή πυρηνικά κατάλοιπα πυρηνικών καυσίμων

23.3. ραδιενέργεια, τοξικότητα, εκρηκτικότητα, ή άλλες επικίνδυνες ιδιότητες οποιασδήποτε εκρηκτικής πυρηνικής συναρμολόγησης ή πυρηνικών συστατικών μερών αυτής.

Η παρούσα μετάφραση είναι ενδεικτική και δεν δεσμεύει με οποιοδήποτε τρόπο την Εταιρία. Σε περίπτωση διαφωνίας, υπερισχύει οπωσδήποτε το πρωτότυπο κείμενο στην Αγγλική.



Γιώργος Σπανθάκης  
Υποδιευθυντής Ναυτλιακού Τομέα

### **23. NUCLEAR EXCLUSION**

In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense arising from

23.1 any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.

23.2 ionising radiations from or contamination by radioactivity from any nuclear fuel or from any nuclear waste from the combustion of nuclear fuel.

23.3 the radioactive, toxic, explosive or other hazardous properties of any explosive nuclear assembly or nuclear component thereof.



# ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟΥ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

## GENERAL CONDITIONS OF THE YACHTS INSURANCE POLICY

(ΣΥΝΟΛΟ ΑΡΘΡΩΝ 26)

**ΑΡΘΡΟ 1.** Ο ασφαλιζόμενος εγγυάται ότι τα στοιχεία που-εδήλωσε, η ιδιότητα υπό την οποία ενεργεί, το συμφέρον για λογαριασμό του οποίου συνεβλήθη, το ποσό για το οποίο σύναψε την σύμβαση, η περιγραφή του ασφαλιζόμενου σκάφους και όλα τα λοιπά στοιχεία της προτάσεως, με βάση την οποία έγινε η ασφάλιση, είναι ακριβή. Ο ασφαλιζόμενος συμφωνεί, ότι στην περίπτωση που οι δηλώσεις του είναι ανακριβείς ή αναληθείς ή έχουν ως αποτέλεσμα να εμφανίζονται ανακριβή, το είδος, το μέγεθος και η πιθανότητα επελευσεως του κινδύνου, η σύμβαση θα είναι αυτοδικαία άκυρη και δεν θα έχει καμία απαίτηση για αποζημίωση, σε περίπτωση ζημίας. Το αυτό αποτέλεσμα θα επέρχεται, αν αποσιώπησε περιστατικά, που να επηρεάζουν την ασφάλιση.

### ΥΠΑΣΦΑΛΙΣΗ

**ΑΡΘΡΟ 2.** Για τους σκοπούς της παρούσας ασφάλισης, εκτός αν αντίθετος έχει συμφωνηθεί εγγράφως, δηλώνεται σαν απαραίτητος όρος ότι ως αξία του σκάφους (σώμα σκάφους, μηχανή ές, λέμβος/οι, εξοπλισμός και εξαρτήματα) θεωρείται η πραγματική (τρέχουσα) αξία του σκάφους (σώμα σκάφους, μηχανή/ες, κ.λπ) κατά τη χρονική στιγμή οποιουδήποτε ατυχήματος. Αν κατά τον χρόνο οποιουδήποτε ατυχήματος ή ζημίας ή απώλειας, βρεθεί ότι η τρέχουσα αξία υπερβαίνει την ασφαλιζόμενη, τότε ο ασφαλιζόμενος θα θεωρείται ασφαλιστής του εαυτού του για το ποσό των διαφορών και θα φέρει αναλογικό μερίδιο της ζημίας ή απώλειας. Η αξία θα προσδιορίζεται με τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης η οποία θα διενεργείται από ανεξάρτητο πραγματογνώμονα, τη υποδείξει της Εταιρείας.

### ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ

**ΑΡΘΡΟ 3.** Η Εταιρία έχει το δικαίωμα να επιθεωρεί το ασφαλισμένο σκαφος, κατά την κρίση της και σε εύλογες ημέρες και ώρες, ιδιαίτερα δε, πριν αποδεχθεί την πρόταση ασφαλίσεως ή στην περίπτωση που ο ασφαλιζόμενος επιχειρεί μετά από έγγραφη έγκριση της Εταιρίας, μεταβολές.

### ΙΣΧΥΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ ΚΑΙ ΔΙΑΚΟΝΙΣΜΟΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ

**ΑΡΘΡΟ 4.** Οι υποχρεώσεις της Εταιρίας και του ασφαλιζόμενου καθορίζονται από το ασφαλιστήριο, με βάση τις δηλώσεις του ασφαλιζόμενου και τις ειδοποιήσεις αυτού για τις μεταβολές που έχουν γίνει στον κίνδυνο ή στο ασφαλιζόμενο σκάφος. Σε περίπτωση που έχει συμφωνηθεί η πληρωμή των ασφαλιστρών σε δόσεις, η καθυστέρηση της πληρωμής δόσεως πλέον των τριάντα (30) ημερών, από την ημερομηνία που έχει συμφωνηθεί, καθιστά το παρόν ασφαλιστήριο αυτοδικαία άκυρο. Η Εταιρία δεν έχει καμία υποχρέωση υπενθυμίσεως ή οχλήσεως για την εξόφληση των ασφαλιστρών, του ασφαλιζόμενου μη δυναμένου να επικαλεσθεί έθιμο ή συνήθεια προς δικαιολόγηση της πλημην πληρωμής καθυστέρησής του.

Σε περίπτωση αποζημίωσης, όταν οφείλονται ασφαλιστρά, τότε θα συμψηφίζεται αυτή ισόποσα με την οφειλή. Επίσης,

(TOTAL OF ARTICLES 26)

**ARTICLE 1.** The Assured guaranties that the declared particulars, the legal scheme under which he acts, the insurable interest reflecting a contractual agreement with any person legally represented by the Assured, the contractual agreement for the amount insured, the description and any particular of the insured vessel mentioned in the Application Form which is the prerequisite of the present insurance, are true and correct. The Assured also agrees that in case the declared particulars are untrue and incorrect, or it seems to be incorrect the type and occurrence possibility of the insured peril, the present insurance is null and void and no claim, in case of loss, will be accepted. This insurance is also null and void even if the Assured withheld any information that is likely to influence the assessment of the risk by the Company.

### UNDERINSURANCE

**ARTICLE 2.** For the purpose of the present insurance, except in case of a different written agreement, it is noted and agreed that the value of the insured vessel (hull, engine, dinghy, equipment and various fittings) reflects the actual market value at the time of loss and/or accident and/or damage. If in case of loss and/or damage and/or accident, the actual market value of the vessel is over and above of the insured amount, the Assured will be considered as self insured for the difference in values between actual and insured, reflecting his proportionate sharing in the amount of loss. An independent surveyor, indicated by the Company, after the survey carried out on board the insured vessel, stipulates the actual market value of the vessel.

### INSPECTION OF THE VESSEL

**ARTICLE 3.** The Company has the right, according to their decision, to inspect the insured vessel at any date and time, especially before the approval of the Application Form, or in case the Assured undertakes any conversion after the written consent of the Company.

### VALIDITY OF THE POLICY AND PAYMENT OF THE PREMIUM DUE

**ARTICLE 4.** The contractual obligations between the Company and the Assured are strictly defined by the insurance policy, based on those declared by the Assured, including also any notification to the Company regarding conversion of the insurable interest. In case of agreement between the Company and the Assured, for the premium payment in installments, any delay in payment of an installment, more than thirty (30) days of the date of the actual payment agreed, the present policy is automatically null and void. There is no obligation of the Company to remind to the Assured the in time premium settlement, in case the Assured bears any reason in order to justify the delay in premium payment. If in case of claim payment to the Assured there is an outstanding premium payable, the actual amount of claim will be compensated with the outstanding premium.

σε περίπτωση ολικής απώλειας υπό οποιαδήποτε αιτία, τα ασφαλιστήρια όλης της διάρκειας του ασφαλιστηρίου καθίστανται ληξιαρόθεσμα.

Σε περίπτωση μη καταβολής των ασφαλιστρών (εφαπάζ) ή της πρώτης δόσης (όταν έχει συμφωνηθεί τμηματική καταβολή), το ασφαλιστήριο συμβόλαιο ουδεμία ισχύ έχει για τον ασφαλιζόμενο.

Η ισχύς του παρόντος συμβολαίου ανανεούται αυτοδίκαια με τους ίδιους όρους, εφ' όσον η Εταιρία το επιθυμεί, για μία ακόμη ετήσια περίοδο με την προϋπόθεση προπληρωμής των τότε καταβλητέων ασφαλιστρών. Η ανανέωση ματαιούται αν ο ασφαλιζόμενος, τριάντα (30) ημέρες πριν από την λήξη του συμβολαίου, γνωστοποιήσει τούτο εγγράφως στην Εταιρία.

#### **ΕΓΓΥΗΣΗ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΥ**

**ΑΡΘΡΟ 5.** Συμφωνείται, ότι κατά την περίοδο παροπλισμού του σκάφους και σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος ασφαλιστηρίου και το Άρθρο 2.12 των Ρητρών του Ινστιτούτου για ασφάλιση σκαφών αναψυχής της Ένωσης των Ασφαλιστών του Λονδίνου (INSTITUTE YACHT CLAUSES 1.11.85), η κάλυψη παρέχεται εφ' όσον οι χώροι παροπλισμού του σκάφους και των μηχανών και αποθηκεύσεως αντιστοιχώς, οι οποίοι αναφέρονται στον Πίνακα Ασφάλισης, είναι ασφαλείς και καλά φυλασσόμενοι. Δηλώνεται και συμφωνείται ότι αν το σκάφος χρησιμοποιηθεί ή τεθεί σε υπηρεσία κατά την περίοδο του παροπλισμού του, δεν θα καλύπτεται, εκτός αν δοθεί προηγούμενη ειδική έγγραφη άδεια από την Εταιρία και έχει πληρωθεί το σχετικό ελασφάλιστρο. Όταν το σκάφος βρίσκεται σε παροπλισμό κατά τα ανωτέρω, τότε οι μηχανές του, όταν αυτές είναι μέχρι 50HP, πρέπει να κατεβαίνουν, είτε το σκάφος βρίσκεται στην θάλασσα είτε βρίσκεται στην ξηρά, εκτός αν βρίσκεται σε αναγνωρισμένη μαρίνα ή ναυπηγείο.

#### **ΣΥΝΑΣΦΑΛΙΣΗ**

**ΑΡΘΡΟ 6.** Εάν ο ασφαλιζόμενος κινδύνος καλύπτεται ήδη ή καλυφθεί στο μέλλον, συνολικά ή μερικά, και με άλλα ασφαλιστήρια, τότε, ο ασφαλιζόμενος έχει την υποχρέωση να δηλώσει εγγράφως τις ασφάλισεις αυτές στην Εταιρία, το ταχύτερο δυνατόν. Η Εταιρία θα εκδώσει τότε κατά την κρίση της Πρόσθετη Πράξη, με την οποία θα συγκατατεθεί στην συνασφάλιση ή θα διακόψει αυτή δικαιωματικά.

Σε περίπτωση, που ο ασφαλιζόμενος παραλείψει να κάνει αυτή τη δήλωση, είτε για ασφαλιστήρια που υπήρχαν πριν από την ασφάλιση στην Εταιρία, είτε για ασφαλιστήρια που θα συνάψει μετά, τότε χάνει κάθε δικαίωμα για αποζημίωσή του από την Εταιρία.

Οι ασφάλισεις που έχουν γίνει σε άλλες Εταιρίες θα θεωρούνται πάντοτε, ότι καλύπτουν τους ίδιους κινδύνους από κοινού, ανεξάρτητα από την χρονολογία ισχύος ή και περιόδου καλύψεως των αυτών κινδύνων, εκτός εάν γίνει διαφορετική συμφωνία με την Εταιρία. Κάθε δε ζημία που τυχόν μπορούσε να συμβεί στη διάρκεια ισχύος του παρόντος ασφαλιστηρίου, θα κατανέμεται σε όλες τις Ασφαλιστικές Εταιρίες ανάλογα με το ποσοστό συμμετοχής τους στο ασφαλιζόμενο κεφάλαιο.

#### **ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΚΑΛΥΨΕΩΣ**

**ΑΡΘΡΟ 7.** Για την ισχύ της καλύψεως, πρέπει το σκάφος κατά το χρόνο της ασφάλισης, όπως επίσης και καθ' όλο το χρονικό διάστημα που αναφέρεται στον Πίνακα, να έχει όλα τα νόμιμα έγγραφα, να είναι αξιόπλοον, και να είναι κατάλληλο για το σκοπό και τη χρήση για την οποία είναι προορισμένο.

Also in case of claim payment due to actual or constructive total loss any balance of the total premium due will be paid immediately in full. In case of no payment of the premium in due time (in full or in installments) the present policy is null and void.

The validity of the present policy will be renewed by the Company automatically as expiring, for another annual period with the prerequisite of the in advance payment of the premium due. The renewal is cancelled when the Assured provides the Company with a written objection thirty (30) days before the expiry of the policy.

#### **LAID-UP WARRANTY**

**ARTICLE 5.** Noted and agreed that during the laid-up period of the vessel and according to the conditions of this policy and the INSTITUTE YACHT CLAUSES 1.11.85 clause 2.1.2, the insurance is in force only in case the laid-up places, for the vessel and/or engines ashore, mentioned in the Schedule, are safe and well protected.

Noted and agreed that in case the insured vessel will be in commission, whilst in laid-up period, will not be covered, except the Company agrees in writing and the Assured pays the respective additional premium. Warranted that whilst the vessel in laid-up period ashore or afloat, according to the above mentioned, the outboard engine(s) up to 50 HP, should be dismantled except in case the vessel is afloat in an approved marina or shipyard.

#### **COINSURANCE**

**ARTICLE 6.** Noted and agreed that in case the insured risk is already covered or will be covered through other policies, the Assured have to declare, the soonest possible, in writing to the Company such insurances. In this respect and at the Company's discretion, will be issued an endorsement regarding their consent or not.

Following the above, if the Assured fails to declare for any existing and/or future policy, has no right to be indemnified by the Company in case of loss.

Any existing insurance and/or insurances placed to other Companies, will be considered as covering the same risks on an coinsurance basis, irrespective of the period of cover, except in case there is a different agreement with the Company.

For any loss and/or damage and/or accident occurred during the period of the present policy, the amount of claim confirmed should be pro-rata compensated to the Companies sharing respectively to the total insured value.

#### **PREREQUISITES OF COVER**

**ARTICLE 7.** Warranted that in order to be the present coverage in force, the vessel, at the inception of the coverage and during the entire period of the Policy, mentioned in the Schedule, is fully supported with any legal document required, is seaworthy and suitable for the purpose and use built in.

The Company will not be liable to fulfill the obligations stated in



Ο ασφαλιζόμενος οφείλει, επί ποινή εκπτώσεως από του δικαιώματός του για αποζημίωση, να δηλώσει την κατάσταση στην οποία βρίσκεται το σκάφος, κατά την στιγμή της υποβολής της αίτησης ασφαλίσεως προς την Εταιρία, να αναφέρει με κάθε λεπτομέρεια τυχόν ατυχήματα ή ζημιές από την απόκτηση της κυριότητός του μέχρι την υποβολή της αίτησης ασφαλίσεως, όπως επίσης και την εμπειρία του όσο αφορά την κυβέρνηση ή το χειρισμό παρομοίων σκαφών κατά το παρελθόν.

Επίσης, απαιτείται το σκάφος να είναι συνεχώς σε άριστη κατάσταση και κατά την διάρκεια της ναυσιπλοίας να είναι κατάλληλα επανδρωμένο.

Όταν είναι εξοπλισμένο με εξωλέμβιο κινητήρα, αυτός πρέπει να είναι ασφαλισμένος επάνω στο σκάφος με αντικλεπτικό σύστημα ασφαλείας, όπως προσδιορίζεται στην Πρόταση Ασφαλίσεως.

Ακόμα και αν το σκάφος διαθέτει τις κατάλληλες ιπποδύναμη και ταχύτητα, δεν θα χρησιμοποιείται για την ανύψωση-πτήση ατόμου με την βοήθεια ειδικού αλεξιπτώτου (PARAKITING ή PARASAILING ή PARACHUTING), σε αγώνες ταχύτητας, ή σε δοκιμές ή δοκιμασίες ή σε επιδείξεις ρητά αποκλειομένης κάθε ευθύνης της Εταιρίας, σε περίπτωση ζημίας που τυχόν συμβεί στη διάρκεια τέτοιας χρήσης. Ο χώρος του μηχανοστασίου, η δεξαμενή καυσίμων και το μαγειρείο, πρέπει να είναι σωστά εγκατεστημένοι και να λειτουργεί σ' αυτούς άριστα, αυτόματο σύστημα πυρόσβεσης. Σε περίπτωση μη τηρήσεως του παραπάνω όρου, αναστέλλεται η ισχύς του ασφαλιστηρίου σχετικά με την κάλυψη των κινδύνων πυρκαγιάς και εκρήξεως. Όταν τα παραπάνω είναι εφοδιασμένα με δίκτυο, στο οποίο διακινείται υγραέριο, τότε πρέπει οι σωληνώσεις τους να είναι από χαλκό.

Ο ασφαλιζόμενος υποχρεούται να ακολουθεί, επί ποινή ακυρότητας, όλες τις οδηγίες του κατασκευαστού και των Αρμοδίων Αρχών, τις σχετιζόμενες με την ασφάλεια των πλόων και σύμφωνα προς τους όρους του ασφαλιστηρίου.

Όταν το σκάφος βρίσκεται σε κίνηση, ο ασφαλιζόμενος ή άλλο αρμόδιο πρόσωπο υποχρεούται να βρίσκεται επάνω του και να έχει το διαρκή έλεγχο αυτού. Επίσης, ο ασφαλιζόμενος υποχρεούται σε συχνές επιθεωρήσεις του σκάφους και τακτική συντήρηση όλων των συστημάτων του σύμφωνα με τις οδηγίες και κατευθύνσεις του κατασκευαστή. Επίσης, όταν το σκάφος βρίσκεται στην θάλασσα και είναι σε κατάσταση παραπλοισμού, κατά την περίοδο που αυτή αναφέρεται στον Πίνακα Ασφαλίσεως, ο ασφαλιζόμενος οφείλει να συμμορφώνεται με τους κανονισμούς, διατάξεις, ρυθμίσεις ή απαγορεύσεις των Λιμενικών Αρχών.

Ο ασφαλιζόμενος ή οι κυβερνήτες ή οι χειριστές του σκάφους υποχρεούνται να είναι κάτοχοι, του προβλεπόμενου από τις Αρμόδιες Αρχές, διπλώματος ή πτυχίου ή άδειας ικανότητας, τα οποία πρέπει απαραίτητως να είναι σε ισχύ. Παράβαση του όρου αυτού, συνεπάγεται αυτομάτως ακυρότητα του ασφαλιστηρίου και απώλεια οποιουδήποτε δικαιώματος για αποζημίωση.

#### **ΕΞΑΙΡΕΣΗ ΚΑΛΥΨΗΣ ΖΗΜΙΩΝ ΑΠΟ ΣΚΙΕΡ**

**ΑΡΘΡΟ 8.** Δεν καλύπτονται επίσης, με το παρόν συμβόλαιο, σωματικές βλάβες ή/και υλικές ζημιές που προκαλούνται από ελκόμενο διά του ασφαλιζόμενου σκάφους σκιέρ ή σκι σε οποιονδήποτε (τρίτον ή μη) και προς το ασφαλιζόμενο σκάφος, καθώς και οι σωματικές βλάβες του ίδιου του σκιέρ ή οι υλικές ζημιές του σκι.

#### **ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΣΤΟΝ ΚΙΝΔΥΝΟ**

the present Policy, if the Assured fails to declare the condition of the vessel at the time the application form submitted to the Company, any loss and/or accident and/or damage to the vessel occurred between the dates of purchasing and application's submission to the Company and also his boating experience concerning the navigation of similar vessels.

It is a warranty also that the vessel should always be in an apparent perfect condition, properly manned during the in commission period.

In case the vessel is equipped by an outboard motor, this should be safely secured on board the vessel with an anti-theft device, as described in the application form.

It is a warranty that even if the particulars of the insured vessel are suitable no use of the vessel is permitted regarding parakiting, parasailing, parachuting, racing risks, trials, trials for show, because in case of loss and/or accident and/or damage during such use no obligation of the Company exists for compensation.

The engine room, the fuel tank and the galley should be properly installed, whilst in those spaces an automatic fire fighting system should be installed in apparent perfect condition. In case of no conforming of the Assured regarding previous clause, the insurance policy is null and void in connection with the risks of fire and explosion.

In case in the engine room, fuel tank and galley a gas network system is installed, all tubes must be manufactured by copper.

The Assured is obliged to follow, in any case, the builder's instructions, the government's regulations and also the conditions of the present insurance policy regarding safety in navigation, otherwise this policy is null and void.

When the insured vessel is in navigation course, the Assured or any other person should be in charge of the vessel having the absolute control. The Assured also is obliged to inspect oftentimes and to maintain properly all the systems of the vessel, according to the builder's instructions.

Also whilst the vessel is laid-up, afloat, for the period mentioned in the Schedule, the Assured is obliged to follow in any case the Port Authorities regulations, rules and restrictions.

The Assured or any other person in charge of the vessel should always be a holder of a valid license. If there is no compliance with the above clause, the Company will not be liable to fulfill the obligations stated in the present policy.

#### **WATER SKIERS LIABILITY EXCLUSION**

**ARTICLE 8.** Any liability for bodily injunes and/or property damages to/from the water skier, are not covered, in any case, by the present insurance.

#### **CHANGE OF THE INSURED PERILS**

**ΑΡΘΡΟ 9.** Ο ασφαλιζόμενος έχει την υποχρέωση επί ποινή ακυρότητας να γνωστοποιεί εγγράφως προς την Εταιρία, απαραίτητως, οποιαδήποτε μεταβολή που αναφέρεται στον ασφαλιζόμενο κίνδυνο, ιδιαίτερα δε σε περίπτωση που η μεταβολή αυξάνει την πιθανότητα πραγματοποιήσεώς του. Σε μία τέτοια περίπτωση, η Εταιρία έχει το δικαίωμα να ακυρώσει την ασφάλιση. Αν τυχόν συμβεί ατύχημα πριν από τις παραπάνω έγγραφες γνωστοποιήσεις του ασφαλιζόμενου για τις μεταβολές, τότε η Εταιρία δεν θα έχει καμία υποχρέωση για αποζημίωση.

#### ΑΦΑΙΡΕΤΕΑ ΑΠΑΛΛΑΓΗ

**ΑΡΘΡΟ 10.** Σε περίπτωση καταβληκής αποζημίωσης από την Εταιρία, ο ασφαλιζόμενος θα επιβαρύνεται, για το ποσό που καθορίζεται στον Πίνακα και στις Ρήτρες ως αφαιρετέα απαλλαγή. Η απαλλαγή αυτή δεν θα έχει εφαρμογή σε περίπτωση είτε πραγματικής είτε τεκμαρτής ολικής απόπλου σκάφους.

#### ΟΡΙΟ ΚΑΙ ΕΚΤΑΣΗ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ

**ΑΡΘΡΟ 11.** Η ευθύνη της Εταιρίας περιορίζεται αποκλειστικά και μόνο στους αναλαμβανόμενους από αυτήν κινδύνους, οι οποίοι περιγράφονται αναλυτικά στον Πίνακα Παροχών του ασφαλιστηρίου συμβολαίου. Ό,τι δεν αποτελεί συστατικό μέρος του σκάφους ή δεν έχει δηλωθεί στην κατάσταση των κατονομαζομένων αντικειμένων, δεν θα καλύπτεται.

#### ΑΚΥΡΩΣΗ

**ΑΡΘΡΟ 12.** Η ισχύς του ασφαλιστηρίου τερματίζεται με έγγραφη καταγγελία είτε εκ μέρους της Εταιρίας είτε από πλευράς του ασφαλιζόμενου. Η καταγγελία γίνεται είτε με επίδοση σχετικού εγγράφου κατά τις διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας είτε με συστημένη επιστολή είτε με telex ή τηλεγράφημα ή με telefax. Τα αποτελέσματα της καταγγελίας επέρχονται ένα (1) μήνα μετά από την βέβαιη ημερομηνία της αποστολής αυτής, εκτός σπουδαίου λόγου, οπότε η ακύρωση επέρχεται αμέσως. Εφ' όσον η καταγγελία γίνει από την Εταιρία, ο ασφαλιζόμενος βαρύνεται, σε κάθε περίπτωση, με τα ασφάλιστρα που αναλογούν στον μέχρι των τερματισμού της ασφάλισης χρόνο. Καταβληθέντα ασφάλιστρα, που αναφέρονται στην περίοδο ασφάλισης για μετά τον τερματισμό χρόνο, επιστρέφονται στον ασφαλιζόμενο.

Αν η καταγγελία γίνει από τον ασφαλιζόμενο, αυτός θα βαρύνεται για τον μέχρι τον τερματισμό της ασφάλισης χρόνο, συνολικά (μετά των ήδη εξοφληθέντων ή τυχόν οφειλομένων ασφαλιστρών) για το ποσό που προκύπτει από την εφαρμογή της πιο κάτω "ΚΛΙΜΑΚΑΣ ΒΡΑΧΕΙΑΣ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ".

Τα συμφωνούμενα ποσοστά ασφαλιστρών, είναι τα εξής: Για καταγγελία μετά πάροδο ισχύος:

ενός (1) μηνός, ποσοστό 20% επί του ετησίου ασφαλιστρούδιου	
(2) μηνών, - » - 30%	- » - - » - τριών
(3) μηνών, - » - 40%	- » - - » -
τεσσάρων (4) μηνών, - » - 50%	- » - - » -
πέντε (5) μηνών, - » - 60%	- » - - » -
έξι (6) μηνών, - » - 70%	- » - - » -
επτά (7) μηνών, - » - 75%	- » - - » -
οκτώ (8) μηνών, - » - 80%	- » - - » -
εννέα (9) μηνών, - » - 85%	- » - - » -
δέκα (10) μηνών, - » - 90%	- » - - » -
ένδεκα (11) μηνών, - » - 95%	- » - - » -

#### ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΥ ΣΕ

**ARTICLE 9.** Subject to the cancellation of this insurance, the Assured is obliged to declare in writing to the Company, of any alteration of the subject matter insured, especially in case of the risk's deterioration. In this case the Company has the right to cancel the present insurance.

In case of loss and/or accident, the Company is not liable to fulfill the obligations stated in the present policy, if such loss and/or accident occurred before the written notification to the Company.

#### DEDUCTIBLE APPLICABLE

**ARTICLE 10.** In case of a claim payable by the Company, the amount of the deductible applicable mentioned in the Schedule, Conditions and Clauses of the policy, shall be deducted from the amount of indemnity to the Assured. This deductible does not apply in case of actual or constructive total loss of the insured vessel.

#### EXTENT AND LIMITS OF THE COMPANY'S LIABILITY

**ARTICLE 11.** The Company's liability is absolutely restricted to those risks underwritten and mentioned in the Schedule of the present policy. Any part of the insured vessel, not declared in the Application Form, is not covered by the present insurance.

#### CANCELLATION OF INSURANCE

**ARTICLE 12.** The present insurance may be cancelled by either the Company or by the Assured, through a written notification. This written notification has to be done according to the Law Procedure and/or through a registered letter, telegram, telex or telefax.

The actual termination of the insurance is effected one (1) month after the date the written notification addressed, except in case of an extraordinary reason at which the termination is immediate. In case the written notification is addressed by the Company to the Assured, he is liable to pay the premium charged up to the date of cancellation of the insurance. Any premium due, after the cancellation of insurance, will be credited to the Assured.

In case the written notification is addressed by the Assured to the Company, he is liable to pay a prorata premium, up to the termination of the insurance, calculated according to the following "SHORT PERIOD SCALE CLAUSE". The agreed premium percentages are as follows:

For notification after:	
one (1) month of coverage,	20% of the annual premium
two (2) months - » -	30% - » - - » - - »
three (3) - » -	40% - » - - » - - »
four (4) - » -	50% - » - - » - - »
five (5) - » -	60% - » - - » - - »
six (6) - » -	70% - » - - » - - »
seven (7) - » -	75% - » - - » - - »
eight (8) - » -	80% - » - - » - - »
nine (9) - » -	85% - » - - » - - »
ten (10) - » -	90% - » - - » - - »
eleven (11) - » -	95% - » - - » - - »

#### OBLIGATION OF THE ASSURED IN THE EVENT OF



### ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΖΗΜΙΑΣ

**ΑΡΘΡΟ 13.** Πέραν των υπό των Ρητρών (13) και (15) του Ινστιτούτου για την ασφάλιση θαλαμηγών της Ενώσεως των Ασφαλιστών του Λονδίνου (I.Y.C 1 11 85) επιβαλλόμενων υποχρεώσεων, ο ασφαλιζόμενος υποχρεούται, προσθέτως α) να μην προβαίνει σε αναγνώριση υποχρεώσεως ή ευθύνης ή σε οποιαδήποτε άλλη δήλωση ή ενέργεια προς κάθε τρίτο, ή σε ικανοποίηση απαιτήσεως τρίτου χωρίς την προηγούμενη έγγραφη συγκατάθεση της Εταιρίας β) να δώσει στην Εταιρία μέσα σε τρεις (3) ημέρες το αργότερο από την ημέρα του ατυχήματος γραπτή έκθεση στην οποία θα διαλαμβάνει με κάθε λεπτομέρεια την αιτία, τη φύση και τις συνθήκες του ατυχήματος, τα ονοματεπώνυμα και τις διευθύνσεις αυτών που προκάλεσαν το ατύχημα, των παθόντων και των μαρτύρων καθώς και τα γεγονότα που επακολούθησαν του ατυχήματος και κάθε άλλο κατά την κρίση του στοιχείο που θα μπορούσε να φανεί χρήσιμο στην Εταιρία γ) να μην αλλάζει την κατάσταση που δημιουργείται μετά το συμβάν χωρίς την συγκατάθεση της Εταιρίας

δ) να κοινοποιεί στην εταιρία οποιοδήποτε έγγραφο που του κοινοποιείται μέσα σε τρεις (3) ημέρες από την επίδοσή.

ε) να προβαίνει αμέσως στην σηματοδότηση του ναυαγίου, στην δε ανέλκυση μετά από προηγούμενη έγγραφη συγκατάθεση της Εταιρίας.

στ) ο ασφαλιζόμενος που εμφανίζει, παριστάνει ή ισχυρίζεται, ότι η ζημία είναι μεγαλύτερη από την πραγματική ή ότι καταστράφηκαν ασφαλισμένα αντικείμενα, που δεν ήταν μέσα στο σκάφος ή που αποκρύπτεται ή αφαιρεί ασφαλισμένα μέρη, που δεν καταστράφηκαν, και χρησιμοποιεί για απόδειξη των ισχυρισμών του, ψεύτικα ή εικονικά στοιχεία, χάνει κάθε δικαίωμα από το ασφαλιστήριο (έκπτωση), ανεξάρτητα από τις ποινικές συνέπειες που θα έχει ή που θα αποδειχθεί ότι έχει και δεν δικαιούται επιστροφής οποιοδήποτε ποσού από τα ασφαλιστρα.

### ΤΡΟΠΟΣ ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ

**ΑΡΘΡΟ 14.** Όταν δεν υπάρχει αμοιιβήτηση της Εταιρίας για την ύπαρξη υποχρεώσεώς της για αποζημίωση, τότε η καταβολή αυτής (μερική ή ολική) γίνεται στα Γραφεία της Σε καμία περίπτωση δεν υποχρεούται η Εταιρία να καταβάλει οποιοδήποτε ποσό (π.χ τόκοι, έξοδα κ.λπ) μεγαλύτερο στο σύνολό του από το ασφαλιστικό. Απαιτήση που προέρχεται από την φυσιολογική φθορά του σκάφους, των μηχανών και του εξοπλισμού, δεν αποζημιώνεται.

### **ΑΡΘΡΟ 15.**

Η ασφαλιστική κάλυψη αφορά μόνο τη θετική ζημία του ασφαλιζόμενου και του τρίτου και ποτέ την αποθετική (π.χ την εμπορική ζημία άμεση ή έμμεση, και γενικά οποιαδήποτε άλλη ζημία, εκτός από την άμεση θετική)

Ρητά, εξαιρείται της ασφαλιστικής κάλυψης ή τυχόν μείωσης αγοραστικής αξίας του βλαβέντος αντικειμένου και η ζημία του ασφαλιζόμενου από τη στέρηση της χρήσης του αντικειμένου της ασφάλισης

### **ΑΡΘΡΟ 16.**

1. Ο ασφαλιζόμενος δεν έχει το δικαίωμα να εγκαταλείψει στην Εταιρία τα κατάλοιπα του καταστραφέντος σκάφους, με αντίστοιχη είσπραξη του ασφαλιστικού ποσού. Από το ποσό της χρηματικής αποζημιώσεως αφαιρείται η αξία των καταλοίπων (διασωθέντων μερών) 2. Μετά την εκκαθάριση του ποσού της ζημίας, η Εταιρία έχει το δικαίωμα, όχι όμως και την υποχρέωση: α. Να συμπληρώσει στην αποζημίωση την αξία των καταλοίπων σύμφωνα με την εκτίμηση της πραγματογνωμοσύνης β. Αντί χρηματικής αποζημιώσεως, να

### LOSS AND/OR DAMAGE

**ARTICLE 13.** In addition to the Clauses (13) and (15) of the Institute Yacht Clauses 1 11 85, the Assured is also obliged:

a) to not accept in any circumstances, any liability and/or to compensate any third party without the written consent of the Company

b) to address within three (3) days, of the date of loss and/or accident and/or damage, a written declaration to the company, referring the full details of the incident, such as the cause, nature & conditions of the damage, the name and address of any person caused the damage, the name and address of any person sustained bodily injuries and/or property damages, the name and address of any witness and also any event in consequence of the damage useful for the claims assessment by the Company.

c) to avoid any action regarding change of the evidence, in connection with the accident and/or damage without the written consent of the Company.

d) to provide the Company of any document, addressed to him, during three (3) days of the delivery of the document.

e) to put a buoy on the point of wreck or to proceed with the removal of wreck after the written consent of the Company.

f) to avoid any action regarding deterioration of the damage or to avoid insisting that insured equipments and/or fittings of the vessel destroyed, without any proof, or to carry off the vessel the salvored equipments and/or fittings, or to provide the Company with untrue evidence of the claim, because apart from any legal act against the Assured, the Company has no liability for the claim and also no return will be given to him for any premium payable.

### PROCEDURE FOLLOWED IN CASE OF CLAIM

**ARTICLE 14.** In case there is no doubt by the Company regarding payment of a claim, this payment (total or partial) will take place at the Company's premises. In no case the Company is obliged to pay any sum (interest, fees e.t.c) in excess of the insured values. Any claim in connection with wear and tear of the vessel, engines or equipments is absolutely excluded.

### **ARTICLE 15.**

This insurance covers only any claim, submitted by the Assured, in connection with losses to the insured vessel and/or third parties, excluding in any case consequential losses.

It is noted and agreed that any depreciation of value of the insured vessel and also any claim in connection with the lack of use of the insured interest, are absolutely excluded.

### **ARTICLE 16.**

1. The Assured has no right to abandon the vessel's wreck to the Company by claiming the respective amount reflecting the wreck's value. It is also noted and agreed that the wreck's and salvored equipment's values, are excluded from the amount of claim 2. After finalization of the claim, the Company has the right and no obligation

a. to proceed with a compromised settlement for the wrecks, according to the survey report.

b. to replace the damaged vessel as it was the time of loss and /or

αποκαταστήσει το καταστραφέν σκάφος στην κατάσταση που ήταν προ του ατυχήματος. γ. Να αναλάβει αυτή, με έξοδά της, την επισκευή ή την ανακατασκευή του σκάφους, στην κατάσταση που ήταν προ του ατυχήματος. δ. Αν η Εταιρία δηλώσει ότι επιθυμεί να επισκευάσει αυτή το βλαβέν σκάφος ή να ανακατασκευάσει αυτό ολόκληρο (σε περίπτωση ολικής καταστροφής), τότε ο ασφαλιζόμενος υποχρεούται να προμηθεύσει σ' αυτήν την άδεια που προβλέπεται από τον νόμο. Οι συνέπειες της καθυστέρησης, επισκευής, κ.λπ. δεν δημιουργούν καμμία ευθύνη για την Εταιρία. ε. Ως τεκμαρτή ολική απώλεια του σκάφους θα θεωρηθεί η απώλεια εκείνη, κατά την οποία εξ αιτίας επέλευσης, καλυπτομένου κινδύνου το κόστος επισκευής του σκάφους υπερβαίνει την ασφαλιζόμενη αξία του. Η εξακρίβωση της τεκμαρτής ολικής απώλειας, γίνεται από εξειδικευμένο πραγματογνώμονα που εξουσιοδοτείται από την Εταιρία.

#### **ΠΑΡΑΚΡΑΤΗΤΗ ΠΟΣΟΣΤΟΥ ΠΑΛΛΙΟΤΗΤΑΣ**

**ΑΡΘΡΟ 17.** Σε περίπτωση που χρειαστεί ν' αντικατασταθεί ένα μεταχειρισμένο ανταλλακτικό ή μηχανήμα ή υλικό με ένα καινούργιο, σε καλυπτόμενη από το παρόν συμβόλαιο απώλεια ή ζημία, η Εταιρία έχει το δικαίωμα να υπολογίσει ένα ποσοστό παλιότητας στα μεταχειρισμένα ανταλλακτικά ή υλικά ή μηχανήματα και ν' αφαιρέσει το αντίστοιχο ποσοστό από την οφειλόμενη προς τον Ασφαλιζόμενο της αποζημίωση, σύμφωνα με την καλή πίστη και τα συναλλακτικά ήθη.

#### **ΑΝΑΣΤΟΛΗ ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ**

**ΑΡΘΡΟ 18.** Αν ασκηθεί ποινική δίωξη κατά του ασφαλιζόμενου, είτε από δόλο, είτε από αμέλεια, θέμα αποζημίωσης δεν γεννιέται προτού απαλλαγεί αμετάκλητα από την κατηγορία ή τεθεί η υπόθεση στο Αρχείο, με Πράξη του Εισαγγελέα, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικου Ποινικής Δικονομίας.

Αν δεν ασκηθεί δίωξη εναντίον του ασφαλιζόμενου, δικαίωμα αποζημίωσώς του (αν συντρέχουν και οι υπόλοιπες προϋποθέσεις, για τις οποίες προβλέπουν οι λοιποί όροι του ασφαλιστηρίου, των ρητρών και του νόμου) γεννιέται, αφού περάσει χρονικό διάστημα ενενήντα (90) ημερών, από την ημέρα, που η δικογραφία που σχηματίστηκε, υποβλήθει στον αρμόδιο Εισαγγελέα.

Ο ασφαλιζόμενος έχει την υποχρέωση να φέρει στην Εταιρία τα σχετικά πιστοποιητικά (εισαγγελίας, βουλεύματα, αποφάσεις κ.λ.π.)

Σε κάθε περίπτωση, προκειμένου περί κλοπής, δεν γεννιέται δικαίωμα αποζημίωσώς του ασφαλιζόμενου, προτού περάσει χρονικό διάστημα εκατόν είκοσι (120) ημερών από την επομένη του ατυχήματος

#### **ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ**

##### **ΑΡΘΡΟ 19.**

1. Τα αίτια για το ατύχημα σε περίπτωση ζημίας, το είδος, η έκταση της ζημίας και η αποζημίωση που πρέπει να καταβληθεί, σε περίπτωση που τα μέρη διαφωνούν, κανονίζεται με διαιτησία ή δικαστικά (χωρίς να προηγηθεί διαιτησία) με επιλογή της Εταιρίας, που έχει την υποχρέωση να γνωστοποιήσει εγγράφως στον ασφαλιζόμενο, ποιά τρόπο διαλέγει, μέσα σε δέκα (10) ημέρες από την ημέρα, που ζητήσει αυτό εγγράφως ο ασφαλιζόμενος. 2. Στην περίπτωση της διαιτησίας, κάθε μέρος ορίζει ένα διαιτητή και αυτοί ορίζουν έναν επιδιαιτητή. Όταν διαφωνούν για το πρόσωπο του επιδιαιτητή, αυτός ορίζεται από το Μονομελές Πρωτοδικείο της Αθήνας, που εφαρμόζει την διαδικασία της εκούσιας δικαιοδοσίας και των άρθρων 867 και επομένως του Κώδικα της Πολιτικής Δικονομίας. 3. Η διαδικασία της

damage and/or accident.

c. to pay full cost for any repairs and/or rebuilding required for the vessel to become at her pre-casualty condition.

d. if in case of Company's decision to repair and/or rebuild the insured vessel in the event of total loss, the Assured is obliged to furnish the Company with the valid licence for new building. For any delay in the repairs program there is no liability for the Company

e. in case the total cost of repairs exceeds the insured value, then the vessel should be considered as a constructive total loss. The ascertaining of the constructive total loss is duty of the independent surveyor assigned by the Company for this purpose.

#### **DEPRECIATION PERCENTAGE RETENTION**

**ARTICLE 17.** In case of an accident and/or damage, covered by the present insurance, the replacement of a second hand spare part with a new one, the Company has the right to estimate on a prorata settlement basis the percentage of the depreciation of the replaced spare part and to deduct the respective amount from the total amount of claim payable to the Assured, based in any way on the good faith practice.

#### **INTERRUPTION OF THE CLAIMS SETTLEMENT**

**ARTICLE 18.** In case of a legal act against the Assured, caused by a fraudulent act and/or negligence, the Company has no obligation to settle the claim except in case of discharge of the Assured from any blame, or in case of suspension of any legal act against him, according to the Law.

In case of no legal act against the Assured, he has the right to be compensated for his claim, according to the Terms and Conditions of the present policy and the Law, after a period of ninety (90) days following the legal proceedings of the Public Prosecutor.

Following the above, the Assured is obliged to provide the Company with any legal document required.

In case of theft, the Assured has no right to be compensated, before a consecutive period of a hundred and twenty (120) days, calculated from the next day of the incident.

#### **ARBITRATION**

##### **ARTICLE 19.**

1. In case a dispute raised between the Company and the Assured in connection with the cause of damage, the type & the extent of loss and also the amount of indemnity, such dispute will be settled by an arbitration or by the Court, without arbitration, the decision belongings to the Company, which undertakes to notify the Assured in writing of such decision, within ten (10) days from the Assured's written request.

2. In case of an arbitration, each party appoints its own arbitrator and the two arbitrators appoint an Umpire. In case the arbitrators cannot agree on the appointment of the Umpire, such appointment will be made by the Athens Court of First Instance.

3. It is not the Arbitrators duty to deal with the question of the



δαιτησίας δεν ασχολείται ποτέ με θέματα υπάρξεως ή μη ευθύνης και υποχρέωσης της Εταιρίας για την πληρωμή αποζημιώσεως.

**4.** Πρωτού τελειώσει τελεσίδικα, ο ασφαλιζόμενος δεν έχει το δικαίωμα να κάνει αγωγή εναντίον της Εταιρίας. Σε αντίθετη περίπτωση, η αγωγή είναι απαράδεκτη.

Στην περίπτωση που γίνεται παραδεκτή, (δηλαδή με το τέλος της δαιτησίας), τόκοι επιδικάζονται εις τον ασφαλιζόμενο, από την επομένη της επίδοσης της αγωγής, κατά τροποποίηση κάθε διατάξεως νόμου που τυχόν ορίζει διαφορετικά.

**5.** Αήψη ασφαλιστικών μέτρων κατά της Εταιρίας είναι απαράδεκτη σε οποιοδήποτε στάδιο της όλοιας διαδικασίας.

**6.** Η επιλογή της δαιτησίας, ως τρόπου εκτιμήσεως της ζημίας και η συμμετοχή της Εταιρίας στην διεξαγωγή της, δεν μπορεί να θεωρηθεί σε καμία περίπτωση ότι έχει την έννοια, ότι η Εταιρία αναγνωρίζει υποχρέωση αποζημιώσεως.

#### **ΕΧΥΣ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟΥ ΜΕΤΑ ΓΗΝ ΖΗΜΙΑ**

**ΑΡΘΡΟ 20.** Σε περίπτωση ζημίας, το ασφαλιστήριο ισχύει για το υπόλοιπο ασφαλιστικό ποσό, μετά δηλαδή την αφαίρεση από το αρχικό του ποσού της αποζημιώσεως. Αν όμως η αποζημίωση είναι μεγαλύτερη από το μισό του ασφαλιστικού ποσού ή αν οι κίνδυνοι μεταβλήθηκαν ουσιαστικά συνεπεία της ζημίας, τότε το ασφαλιστήριο ακυρώνεται αυτοδίκαια, χωρίς υποχρέωση της Εταιρίας να επιστρέψει μη δεδουλευμένα ασφάλιστρα.

#### **ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ-ΕΚΧΩΡΗΗ**

**ΑΡΘΡΟ 21.** Η Εταιρία, αποζημιώνοντας τον ασφαλιζόμενο υποκαθίσταται σε όλα τα δικαιώματα, που έχει αυτός κατά παντός τρίτου, που τυχόν είναι υπαίτιος του ατυχήματος, σύμφωνα με τον Εμπορικό Νόμο. Ανεξάρτητα απ' αυτό, ο ασφαλιζόμενος εκχωρεί από τώρα στην Εταιρία, κάθε παρόμοιο δικαίωμά του και δίνει σ' αυτήν το δικαίωμα και την πληρεξουσιότητα, να ενεργήσει, εξώδικα ή δικαστικά στο όνομά της ή και στο όνομά του, για αποζημίωσή της από τον τρίτο.

#### **ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟΥ**

**ΑΡΘΡΟ 22.** Καμία τροποποίηση του ασφαλιστηρίου δεν ισχύει αν δεν έχει γίνει με έγγραφη πρόσθετη πράξη υπογεγραμμένη από την Εταιρία. Όλα τα έξοδα για την σύνταξη της παρούσης ασφαλίσεως, την καταβολή της αποζημιώσεως και για κάθε άλλη πράξη που πηγάζει από αυτό το ασφαλιστήριο, (π.χ. χαρτόσημο αποζημιώσεως ή άλλα, που τυχόν προβλέπονται από διατάξεις νόμων, που ισχύουν κάθε φορά), επιβαρύνουν τον ασφαλιζόμενο όπως επίσης και όλα τα έξοδα στα οποία θα υποβληθεί η Εταιρία από τις τυχόν κοινοποιούμενες εκχωρήσεις ή από τις τυχόν κατασχέσεις στα χέρια της ως τρίτης. Η Εταιρία διατηρεί το δικαίωμα να συμψηφίζει το ποσό της αποζημιώσεως με τα συμφωνημένα στον Πίνακα οφειλόμενα, έστω και μη ληξιπρόθεσμα, ασφάλιστρα.

#### **ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ**

**ΑΡΘΡΟ 23.** Μεταβίβαση δικαιωμάτων, που πηγάζουν από αυτό το ασφαλιστήριο συμβόλαιο, δεν είναι ισχυρή για την Εταιρία, εκτός αν έχει συγκατατεθεί προς τούτο εγγράφως. Ανεξάρτητα από τις περιπτώσεις, που ειδικά και ρητά προβλέπονται παραπάνω, ο ασφαλιζόμενος χάνει τότε κάθε δικαίωμα, που τυχόν έχει από το ασφαλιστήριο (έκπτωση). Η

Company's liability for indemnity

**4.** The Assured has no right to sue Company before completion of the arbitration procedure, any such suit against the Company, during the arbitration procedure being null and void.

In case such suit is accepted (after arbitration's completion) the interest due to the Assured, applies from the submission date of the suit, notwithstanding any contrary law provisions.

**5.** Preliminary action against the company for claimant's security is unacceptable during the arbitration.

**6.** The consent of the Company to arbitration proceedings for the quantification of the loss or damage, does not, by any means, constitute an acceptance of liability for payment of the claim.

#### **EXISTENCE OF RISK AFTER THE LOSS OCCURENCE**

**ARTICLE 20.** In case of loss and following payment of any amount for indemnity, the existence of the risk covered continues for the remaining insured value, after deduction of the amount already paid. In case the amount of indemnity is over the 50% of the insured value or in case of deterioration of the risks covered, due to the damage occurrence, then the present policy is automatically null and void, without any obligation of the Company to return any premium not due.

#### **COMPANY'S SUBSTITUTION-ASSIGNMENT**

**ARTICLE 21.** After the Assured's indemnification, the Company is assigned by the Assured for all his rights against any third party caused the damage, according to the Law applicable. Apart from the above, the Assured assigns all his rights to the Company, at the inception of the present coverage, to act according to the Law, on the Assured or on the Company's account, for indemnification by the third party.

#### **AMENDMENTS ON THE PRESENT POLICY**

**ARTICLE 22.** No alteration on the policy is valid except in case the Company has issued a relative addendum. All the expenses incurred for the issuance of the present policy, for the payment of the claim and for any other act in connection with the policy (stamp duties and/or any other expenses incurred by the Law for each case), charge the assured's account, as also and any fees and expenses charged to the Company, incurred by notification for any cession and/or seizure as third party. It is the right of the Company to compensate the amount payable for the claim with the outstanding premium mentioned in the Schedule.

#### **ASSIGNMENT OF RIGHTS**

**ARTICLE 23.** Any assignment of rights under this policy is not valid for the Company except in case of a written agreement from the Company's side. In this case and apart from the above mentioned in the Articles, General and Special Clauses, the Assured loses all his rights mentioned in the present policy (forfeiture). The same results may be created in any of the cases

ίδια συνέπεια επέρχεται και σε κάθε άλλη περίπτωση, που ο ασφαλιζόμενος παραβαίνει οποιαδήποτε άλλη διάταξη του ασφαλιστηρίου

#### **ΠΡΟΣΚΟΜΙΣΤΕΑ ΕΓΓΡΑΦΑ & ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΑ**

**ΑΡΘΡΟ 24.** Ο ασφαλιζόμενος, στην περίπτωση που αξιώνει αποζημίωση υποχρεούται να προσκομίσει:

- α) αντίγραφα των εγγράφων του πλοίου.
- β) αντίγραφο του ημερολογίου συμβάντων της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής που επελήφθη του συμβάντος, στο οποίο να φαίνεται ότι έγινε δήλωση αυτού.
- γ) τυχόν υπάρχον Πόρισμα των οικείων Λιμενικών, Αστυνομικών και άλλων Αρχών, σχετικό με το ζημιογόνο συμβάν.
- δ) οποιοδήποτε άλλο έγγραφο κρίνει σκόπιμο η Εταιρία.
- ε) πρωτότυπα τιμολόγια και αποδεικτικά δαπανών.

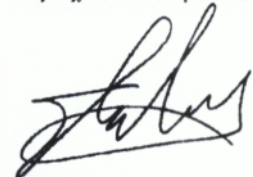
#### **ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

**ΑΡΘΡΟ 25.** Ανεξάρτητα από τις περιπτώσεις, που ειδικά και ρητά προβλέπονται παραπάνω, και κατά τις οποίες ο ασφαλιζόμενος χάνει κάθε δικαίωμα που τυχόν έχει από το ασφαλιστήριο (έκπτωση), η ίδια συνέπεια επέρχεται και σε κάθε άλλη περίπτωση, που ο ασφαλιζόμενος παραβαίνει και οποιαδήποτε άλλη διάταξη του ασφαλιστηρίου.

#### **ΑΡΞΙΑΙΚΙΑ**

**ΑΡΘΡΟ 26.** Αρμόδια Δικαστήρια για την επίλυση οποιασδήποτε διαφοράς που τυχόν ήθελε προκύψει, μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, θα είναι τα καθ' ύλην αρμόδια Δικαστήρια του Πειραιά.

Η παρούσα μετάφραση είναι ενδεικτική και δεν δεσμεύει με οποιοδήποτε τρόπο την Εταιρία. Σε περίπτωση διαφωνίας, υπερισχύει οποιαδήποτε το πρωτότυπο κείμενο στην Αγγλική.



Γιώργος Σπανιδάκης  
Υποδιευθυντής Ναυπλιακού Τομέα

in which the Assured does not conform to any other clause of the insurance policy.

#### **SUPPORTING DOCUMENTS**

**ARTICLE 24.** In case of claim by the Assured he is obliged to support his claim with the following documents: a) copies of the official documents of the vessel, b) copy of the Port Police Extract in connection with the accident.

- c) any report of the Police and/or Port Police in connection with the accident
- d) any other document required by the Company
- e) original invoices and/or any other fees and expenses receipts

#### **FINAL PROVISIONS**

**ARTICLE 25.** Apart from the above mentioned in the Articles, General and Special Clauses, the Assured loses all his rights mentioned in the present policy (discount), whilst the same results may be created in any other case in which the Assured does not conform with any other clause of the insurance policy.

#### **JURISDICTION**

**ARTICLE 26.** Any suit or dispute arising out of this policy, falls solely under the jurisdiction of the Piraeus Courts.



## LICENCE/DIPLOMA WARRANTY

(For use with Institute Yacht Clauses)

### ΕΓΓΥΗΣΗ ΚΑΤΟΧΗΣ ΑΔΕΙΑΣ / ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΣ

(Για χρήση μόνο με τις Ρήτρες Ασφαλίσεως Θεωρητικών Ινστιτούτου Ασφαλίσεων Λονδίνου)

The Assured, or any person navigating or in charge of the assured vessel with the Assured's permission, must be in possession of a valid licence or diploma as provided by law or existing state regulations issued by the competent authorities.

Any breach of this condition irrespective of whether this effects the eventual incident, automatically leads to the invalidity of this policy and all rights of compensation thereto.

All other Terms and Conditions remain unchanged.

Ο Ασφαλιζόμενος ή οποιοσδήποτε άλλος ναυσιπλοεί ή έχει την ευθύνη του ασφαλιζόμενου σκάφους με την άδεια του ασφαλιζόμενου, πρέπει να είναι κάτοχος ισχύουσας άδειας ή διπλώματος όπως προβλέπεται από τον νόμο ή τις διατάξεις της Πολιτείας, τα οποία θα πρέπει να έχουν εκδοθεί από τις αρμόδιες Αρχές.

Οποιαδήποτε παράβαση της συνθήκης αυτής ανεξάρτητα εάν αυτή επηρεάζει το ατύχημα, αυτόματα οδηγεί στην ακυρότητα αυτού του ασφαλιστηρίου και στην απώλεια όλων των δικαιωμάτων αποζημίωσης από αυτό.

Όλοι οι άλλοι Όροι και Συνθήκες της ασφαλίσεως παραμένουν αμετάβλητοι.

Η παρούσα μετάφραση είναι ενδεικτική και δεν δεσμεύει με οποιοδήποτε τρόπο την Εταιρία. Σε περίπτωση σύμφωνιας υπερισχύει οποιοδήποτε το πρωτότυπο κείμενο στην Αγγλική.



Γιώργος Σπαντιδάκης  
Υποδιευθυντής Ναυτιλιακού Τομέα

**INSTITUTE YACHT CLAUSES**  
**MACHINERY DAMAGE EXTENSION CLAUSE**  
 (FOR USE ONLY WITH THE NEW MARINE POLICY FORM)  
**ΡΗΤΡΕΣ ΤΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ ΓΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΘΑΛΑΣΜΗΓΩΝ**  
**ΡΗΤΡΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΒΛΑΒΩΝ**  
 (ΓΙΑ ΧΡΗΣΗ ΜΟΝΟ ΜΕ ΤΟΝ ΝΕΟ ΤΥΠΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟΥ)

Notwithstanding the provisions of clauses 9.2.2.1, 9.2.2.2 and 10.10 of the Institute Yacht Clauses 1/11/85, but subject always to the terms and conditions of this insurance, cover is extended to include loss of or damage to motor and connections electrical equipment and batteries and connections caused by:

(1) latent defects in hull or machinery, breakage of shafts or bursting of boilers (excluding the cost and expense of replacing or repairing the defective part, broken shaft or burst boiler).

(2) the negligence of any person whatsoever, but excluding the cost of making good any defect resulting from either negligence or breach of contract in respect of any repair or alteration work carried out for the account of the Assured and/or the Owners or in respect of the maintenance of the Vessel.

(3) heavy weather

Ανεξαρτήτως των προβλεπόμενων των Ρητρών 9.2.2.1, 9.2.2.2 και 10.10 του Ινστιτούτου για ασφάλιση θηλασμητών (I.Y.C. 1/11/85) αλλά πάντοτε κάτω από τους όρους αυτής της ασφάλισης η κάλυψη επεκτείνεται στην καλύψη της απώλειας ή της ζημίας του κινητήρα και των συνδέσεων του, τον ηλεκτρολογικό εξοπλισμό, τα μπαταρίες και τις συνδέσεις, όταν προκαλούμενων από:

(1) Κρυφά ελαττώματα στο σκάφος ή την μηχανή, θραύση των αξόνων ή τη διάρρηξη των λεβήτων (με εξαίρεση τα έξοδα και την αξία αντικατάστασης ή επισκευής του βλαβωμένου μέρους, του σπασμένου αξονα ή του λεβήτα ο οποίος έχει διαρραγεί).

(2) Την αμέλεια οποιουδήποτε προσώπου, αλλά εξαιρουμένων των κόστους αποκατάστασης ελαττώματος που προέρχεται από την αμέλεια ή παράβαση συμβολαίου, αναφορικά με οποιαδήποτε εργασία επισκευής ή μετατροπής που εκτελείται για λογαριασμό του ασφαλισμένου και των πλοιοκτητών ή αναφορικά με την συντήρηση του σκάφους

(3) Κακοκαιρία

Η παρούσα μετάφραση είναι ενδεικτική και δεν δεσμεύει με οποιοδήποτε τρόπο την Εταιρία. Σε περίπτωση συμφωνίας υπερστέγει οποιαδήποτε το πρωτότυπο κείμενο στην Αγγλική.



Γιώργος Σπαντιδάκης  
Υποδιευθυντής Ναυτιλιακού Τομέα

**INSTITUTE WAR AND STRIKES CLAUSES YACHTS  
(FOR USE ONLY WITH THE NEW MARINE POLICY FORM)**

This insurance is subject to English law and practice

**ΡΗΤΡΕΣ ΤΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ  
ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ "ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ ΠΟΛΕΜΟΥ ΚΑΙ ΑΠΕΡΓΙΩΝ"**

Η παρούσα ασφάλιση διέπεται από το Αγγλικό Δίκαιο και Πρακτική

### 1. PERILS

Subject always to the exclusions hereinafter referred to, this insurance covers loss of or damage to the Vessel caused by

1.1 war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom or any hostile act by or against a belligerent power

1.2 capture seizure arrest restraint or detainment, and the consequences thereof or any attempt thereat

1.3 derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war

1.4 strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions

1.5 any terrorist or any person acting from a political motive

1.6 confiscation or expropriation.

Provided that the insurance against the perils under Clause 1 above (with the exception of Clause 1.4) shall not apply before the Vessel has been launched or whilst she is hauled out ashore.

### 2. INCORPORATION

The Institute Yacht Clauses 1/11/85 except Clauses 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 12.1, 19, 20, 21, 22 and 23 are deemed to be incorporated in this insurance in so far as they do not conflict with the provisions of these clauses and providing that any indemnity in respect of any sum or sums for which the Assured may become legally liable in respect of any one accident or series of accidents arising out of the same event shall be limited to the sum stated for this purpose in this insurance or, if no such amount is stated, to the sum insured in respect of the Vessel.

### 3. DETAINMENT

In the event that the Vessel shall have been the subject of capture seizure arrest restraint detainment confiscation or expropriation, and the Assured shall thereby have lost the free use and disposal of the Vessel for a continuous period of 12 months then for the purpose of ascertaining whether the Vessel is a constructive total loss the Assured shall be deemed to have been deprived of the possession of the Vessel without any likelihood or recovery

### 4. EXCLUSIONS

This insurance excludes

4.1 loss damage liability or expense arising from

4.1.1 any detonation of any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter, hereinafter called a nuclear weapon of war

4.1.2 the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following countries

United Kingdom, United States of America, France, the Union of Soviet Socialist Republics, the People's Republic of China.

4.1.3 requisition or pre-emption

4.1.4 capture seizure arrest restraint detainment confiscation or expropriation by or under the order of the government or any public

### 1. ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ

Με την αίτηση λανθάνει των εξαιρέσεων που αναφέρονται στη συνέχεια, η ασφάλιση αυτή καλύπτει ζημία ή απώλεια στο πλοίο προκαλούμενη από

1.1 Πόλεμο, εμφύλιο πόλεμο, επαναστάση, ανταρσία, στάση, ή πολιτική αναταραχή που προέρχεται από σπυλακόλουθο αυτών ή οποιαδήποτε άλλη πράξη που προκύπτει από εμπόλεμο εξουσία ή εκδηλώνεται εναντίον σε αυτή

1.2 Άλωση, καταληψη, κατάσχεση, περιορισμό ή κατακράτηση καθώς και των συνεπειών τους ή της απόπειρας αυτών.

1.3 Γκαϊταλιέλινα, ναρκές, τορπίλλες, βόμβες ή άλλα πολεμικά όπλα ή μέσα

1.4 Απεργούς, αντιαπεργούς ή άτομα που συμμετέχουν σε εργατικές αναταραχές, εξεγέρσεις ή πολιτικές αναστατώσεις.

1.5 Οποιοδήποτε τρομοκράτη ή οποιοδήποτε άτομο το οποίο ενεργεί από πολιτικά κίνητρα

1.6 Δημεύση ή απαλλοτρίωση

Με την αίτηση ότι η κάλυψη κατά των κινδύνων της Ρήτρας 1, παραπάνω ( με εξαίρεση την Ρήτρα 1.4) δεν θα έχει ισχύ πριν το σκάφος καθελκύσεται ή ενόσω βρίσκεται στην ξηρά.

### 2. ΠΡΟΣΑΡΤΗΣΗ

Οι ρήτρες του Ινστιτούτου για την ασφάλιση σκαφών αναψυχής με ημερομηνία 1/11/85 εξαιρείται των Ρητρών 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 12.1, 19, 20, 21, 22 και 23 θα θεωρούνται ότι προσαρτώνται στην ασφάλιση αυτή εφόσον δεν αμυνθεί σε αντίθεση με τους όρους των ρητρών αυτών και με την προϋπόθεση ότι οποιοδήποτε αποζημίωση σχετικά με οποιοδήποτε ποσό ή ποσά τα οποία ο ασφαλισμένος είναι δυνατό να καταστεί κατά νόμο υπεύθυνος να καταβάλλει για οποιοδήποτε ατύχημα ή σειρά από ατυχήματα που προκύπτουν από το ίδιο γεγονός, θα περιορίζεται στο ποσό το οποίο αναφέρεται για αυτό το λόγο στη παρούσα ασφάλιση ή αν δεν αναφέρεται τέτοιο, στο ποσό του ασφαλισμένου κεφαλαίου του σκαφους.

### 3. ΚΑΤΑΚΡΑΤΗΣΗ

Στη περίπτωση κατά την οποία το πλοίο θα είναι αντικείμενο άλωσης, κατάληψης, κατάσχεσης, περιορισμού, κατακράτησης, δημεύσης ή απαλλοτρίωσης και ο ασφαλισμένος θα έχει κατά συνέπεια χάσει την ελεύθερη χρήση και διαθεση του πλοίου για συνεχή περίοδο 12 μηνών, τότε προς το σκοπό της επιβεβαίωσης του κατά πόσο το πλοίο είναι τεκμαίρη ολική απώλεια θα θεωρείται ότι ο ασφαλισμένος έχει χάσει τη κυριότητα του πλοίου ανεξοριστήτως πιθανότητας προς επανάκτηση.

### 4. ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ

Η ασφάλιση αυτή εξαιρεί

4.1 Ζημία ή απώλεια, ευθύνη ή έξοδα τα οποία προκύπτουν από:

4.1.1 οποιαδήποτε κτηροακρότηση οποιαδήποτε πολεμικού όπλου το οποίο κάνει χρήση ατομικής ή πυρηνικής σχάσεως ή/και τήξης, ή άλλης πυρηνικής αντίδρασης ή ραδιενεργού δύναμης ή υλικού, καλυμμένου εν συνεχεία πυρηνικού πολεμικού οπλου.

4.1.2 την κήρυξη πολέμου (είτε υπάρχει επίσημη κήρυξη του πολέμου είτε όχι) μεταξύ οποιασδήποτε από τα αναφερόμενα κράτη.

Ηνωμένου Βασιλείου, Η.Γ.Α., Γαλλίας, Ε.Σ.Σ.Δ., Λ.Δ. της Κίνας

4.1.3 επιτάξη ή προσηγορία (δικαιώμα προαγοράς/προκατοχής).

4.1.4 άλωση, καταληψη, κατάσχεση, περιορισμό, κατακράτηση, δημεύση ή απαλλοτρίωση υπό ή σύμφωνα με διαταγές, της Κυβέρνησης

or local authority of the country in which the Vessel is owned or registered

4.1.5 arrest restraint detainment confiscation or expropriation under quarantine regulations or by reason of infringement of any customs or trading regulations

4.1.6 the operation of ordinary judicial process, failure to provide security or to pay any fine or penalty or any financial cause

4.1.7 piracy (but this exclusion shall not affect cover under Clause 1.4)

4.2 loss damage liability or expense covered by the Institute Yacht Clauses 1/11/85 or which would be recoverable thereunder but for Clause 12 thereof

4.3 any claim for any sum recoverable under any other insurance on the Vessel or which would be recoverable under such insurance but for the existence of this insurance

4.4 any claim for expenses arising from delay except such expenses as would be recoverable in principle in English law and practice under the York-Antwerp Rules 1974

## 5. TERMINATION

5.1 This insurance may be cancelled by either the Underwriters or the Assured giving 7 days notice (such cancellation becoming effective on the expiry of 7 days from midnight of the day on which notice of cancellation is issued by or to the Underwriters). The Underwriters agree however to reinstate this insurance subject to agreement between the Underwriters and the Assured prior to the expiry of such notice of cancellation as to new rate of premium and/or conditions and/or warranties.

5.2 Whether or not such notice of cancellation has been given this insurance shall TERMINATE AUTOMATICALLY

5.2.1 upon the occurrence of any hostile detonation of any nuclear weapon of war as defined in Clause 4.1.1 wheresoever or whensoever such detonation may occur and whether or not the Vessel may be involved

5.2.2 upon the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following countries:

United Kingdom, United States of America, France, the Union of Soviet Socialist Republics, the People's Republic of China

5.2.3 in the event of the Vessel being requisitioned, either for title or use.

5.3 in the event either of cancellation by notice or of automatic termination of this insurance by reason of the operation of this Clause 5, or of the sale of the Vessel, pro rata net return of premium shall be payable to the Assured

**This insurance shall not become effective if, subsequent to its acceptance by the Underwriters and prior to the intended time of its attachment, there has occurred any event which would have automatically terminated this insurance under the provisions of Clause 5 above.**

Γιώργος Σπανθάκης  
Υποδιευθυντής Ναυπλιακού Τομέα

η οποιαδήποτε Δημοσίας ή Δημοτικής Αρχής του κράτους στο οποίο το σκάφος ανήκει ή είναι νηολογημένο

4.1.5 κατάσχεση περιορισμό, κατακράτηση, δήμευση ή απαλλοτρίωση σύμφωνα με κανονισμούς δημοσίας υγιεινής ή εξαιτίας παραβίασης εμπορικών ή τελεωνομικών κανονισμών.

4.1.6 τη λειτουργία συνήθων δικαστικών διαδικασιών, αδυναμία κατάθεσης εγγυητών ή πληρωμή οποιούδήποτε προστίμου ή ποινής ή άλλης οικονομικής τιμής

4.1.7 πειρατεία (αλλά η εξαίρεση αυτή δεν θα επηρεάσει την κάλυψη κάτω από τη Ρήτρα 1.4)

4.2 Ζημία ή απώλεια, εθνική ή ξένη, τα οποία καλύπτονται από τις Ρήτρες του Ινστιτούτου για σκάφη αναψυχής με ημερομηνία 1.11.85 ή τα οποία θα εκκαλύπτοντο από αυτές αν δεν υπήρχε η Ρήτρα 12.

4.3 Οποιαδήποτε απαίτηση για οποιοδήποτε ποσό που καλύπτεται κάτω από οποιαδήποτε άλλη ασφάλιση επί του πλοίου ή το οποίο θα εκκαλύπτετο κάτω από μια τέτοια ασφάλιση, αν δεν υπήρχε η κάλυψη αυτή

4.4 Οποιαδήποτε απαίτηση για έξοδα που προκύπτουν από αργοπορία εκτός από τέτοια έξοδα τα οποία θα εκκαλύπτοντο κατ'αρχήν σύμφωνα με τον Αγγλικό Νόμο και την πρακτική κάτω από τους κανόνες Υόρκης-Αμβέρσας του 1974

## 5. ΛΗΞΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

5.1. Η ασφάλιση αυτή είναι δυνατό να ακυρωθεί είτε υπό των Ασφαλιστών είτε υπό τον Ασφαλιζόμενο δίνοντας 7 ημέρες προειδοποίηση τη ακύρωση αυτή λαμβάνει χώρα κατά την στιγμή της λήξης 7 ημερών από τα μεσάνυχτα της ημέρας κατά την οποία δίδεται η ειδοποίηση ακύρωσης από τους ασφαλιστές ή προς αυτούς). Οι ασφαλιστές συμφωνούν όμως να επαναφέρουν την ασφάλιση σε ισχύ με την προϋπόθεση συμφωνίας μεταξύ των ασφαλιστών και του ασφαλιζόμενου πριν από τη λήξη της ειδοποίησης της ακύρωσης αναφορικά με το ποσοστό ασφαλιστρού ή/και των όρων κάλυψης ή/και δηλώσεων-εγγυησιών (WARRANTIES).

5.2. Είτε δοθεί είτε όχι τέτοια ειδοποίηση ακύρωσης, η ασφάλιση αυτή θα ΛΗΞΕΙ ΑΥΤΟΜΑΤΑ

5.2.1. αμέσως μόλις συμβεί οποιαδήποτε εχθρική ανάφλεξη οποιοδήποτε πυρηνικού πολεμικού οπλου όπως καθορίζεται στην Ρήτρα 4.1.1 οποιοδήποτε και οποιοδήποτε συμβεί τέτοια ανάφλεξη, είτε το πλοίο αναμειγνύεται είτε όχι.

5.2.2. αμέσως μετά την κήρυξη πολέμου (είτε υπάρχει επίσημη κήρυξη πολέμου είτε όχι) μεταξύ οποιοδήποτε από τα παρακάτω κράτη: Πινωμένο Βασίλειο, Η.Π.Α., Γαλλία, Ε.Σ.Σ.Δ., Λ.Δ. της Κίνας

5.2.3. στην περίπτωση κατά την οποία το πλοίο επιτασσεται, είτε για λογικής κυριαρχίας, τίτλου είτε για χρήση.

5.3. Στην περίπτωση είτε της ακύρωσης κατόπιν προειδοποίησης είτε της αυτοματικής λήξης της ασφάλισης αυτής εξαιτίας της εφαρμογής της Ρήτρας 5, είτε λόγω πώλησης του πλοίου θα είναι πληρωτέα στον ασφαλιζόμενο, ανάλογα με ημερήσια επιστροφή μὴ δεδουλευμένων ασφαλιστρού.

**Η παρούσα ασφάλιση δεν θα τεθεί εν ισχύει αν, μετά την αποδοχή της από τους ασφαλιστές και πριν την προτιθέμενη χρόνο της ενσάρξης της, έχει επέλθει οποιοδήποτε συμβάν το οποίο θα ακύρωνε αυτόματα την κάλυψη κάτω από τους όρους της ανωτέρω Ρήτρας 5.**

Η παρούσα μετάφραση είναι ενδεικτική και δεν δεσμεύει με οποιοδήποτε τρόπο την Εταιρεία. Σε περίπτωση διαφωνίας υπερισχύει οποιοδήποτε το πρωτότυπο κείμενο στην Αγγλική.



## DATE RECOGNITION INABILITY EXCLUSION ΕΞΑΙΡΕΣΗ ΑΔΥΝΑΜΙΑΣ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑΣ

Το παρόν ασφαλιστήριο δεν καλύπτει απαίτηση οποιασδήποτε φύσης που άμεσα ή έμμεσα προκαλείται ή εγείρεται ή γεννάται από την ή συνίσταται ή οφείλεται στην αδυναμία οποιουδήποτε "Ηλεκτρονικού & Ηλεκτρικού Εξοπλισμού" (όπως ορίζεται παρακάτω και ανεξάρτητα από το αν αυτός είναι ιδιοκτησίας του ασφαλιζομένου ή όχι) να:

α) αναγνωρίσει, χειριστεί ή μεταφέρει οποιαδήποτε ημερομηνία, ημέρα της εβδομάδας ή χρονική περίοδο με τον ορθό τρόπο ή ως την ορθή ημερομηνία, ημέρα της εβδομάδας ή χρονική περίοδο

και / ή

β) συλλέξει, αποθηκεύσει, διατηρήσει, χειριστεί, ερμηνεύσει, μεταδώσει, υπολογίσει ή επεξεργαστεί με τον ορθό τρόπο οποιαδήποτε δεδομένα ή πληροφορία ή εντολή ή οδηγία ως αποτέλεσμα του χειρισμού οποιασδήποτε ημερομηνίας, ημέρας της εβδομάδας ή χρονικής περιόδου με τρόπο άλλο από ό,τι ως την ορθή ημερομηνία, ημέρα της εβδομάδας ή χρονική περίοδο

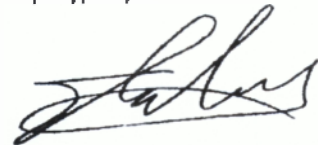
και / ή

γ) συλλέξει, αποθηκεύσει, διατηρήσει, χειριστεί, ερμηνεύσει, μεταδώσει, υπολογίσει ή επεξεργαστεί με τον ορθό τρόπο οποιαδήποτε δεδομένα ή πληροφορία ή εντολή ή οδηγία ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης, με τρόπο που προκαλεί την απώλεια ή διαγραφή ή παραμόρφωση δεδομένων ή πληροφοριών, οποιασδήποτε εντολής ή λογικής η οποία έχει προγραμματιστεί ή ενσωματωθεί σε οτιδήποτε συμπεριλαμβάνεται στον παρακάτω ορισμό "Ηλεκτρονικού & Ηλεκτρικού Εξοπλισμού"

είτε τα παραπάνω ενδεχόμενα (α) και / ή (β) και / ή (γ) συμβούν πριν ή μετά το έτος 2000 είτε κατά τη διάρκεια του.

Για τους σκοπούς της παρούσας εξαίρεσης ο όρος "Ηλεκτρονικός & Ηλεκτρικός Εξοπλισμός" θα σημαίνει οποιοδήποτε ηλεκτρονικό υπολογιστή ή άλλη συσκευή ή σύστημα επεξεργασίας, αποθήκευσης, άντλησης ή λήψης δεδομένων ή πληροφοριών και θα περιλαμβάνει, ενδεικτικά και όχι περιοριστικά - το μηχανοτεχνικό εξοπλισμό (hardware), τα ενσωματωμένα και ολοκληρωμένα ηλεκτρονικά κυκλώματα, τους μικροεπεξεργαστές, τα συστήματα και τον εξοπλισμό τηλεπικοινωνιών κάθε είδους και τις άλλες συναφείς ή παρόμοιες συσκευές καθώς και το κάθε είδους λογισμικό (software), τα προγράμματα και τα μέσα ή συστήματα που χρησιμοποιούνται σε συνάρτηση με οποιοδήποτε από τα παραπάνω, καθώς και οποιοδήποτε ηλεκτρομηχανολογικό εξοπλισμό που ελέγχεται και / ή παρακολουθείται η λειτουργία του ηλεκτρονικά.

Η παρούσα μετάφραση είναι ενδεικτική και δεν δεσμεύει με οποιοδήποτε τρόπο την Εταιρία. Σε περίπτωση διαφωνίας υπερισχύει οπωσδήποτε το πρωτότυπο κείμενο στην Αγγλική.



Γιώργος Σπαντιδάκης  
Υποδιευθυντής Ναυτιλιακού Τομέα

This policy does not cover claim of any nature, which is directly or indirectly caused or raised or born from or consisted in or attributed to the inability of any "Electronic & Electric Equipment" (as defined hereunder and regardless whether this is the property of the Assured or not) to

a) recognize, treat or transfer any calendar date, week-day or time period in the right manner or as the right calendar date, week-day or time-period

and/or

b) capture, save, retain, treat, interpret, transfer, calculate or process in the right manner any data or information or command or instruction as a result of treating any calendar date, week-day or time-period otherwise than as its true calendar date, week-day or time-period

and/or

c) capture, save, retain, treat, interpret, transfer, calculate or process in the right manner any data or information or command or instruction as a result of the execution, in a manner which caused the loss or erasure or distortion of data or information, of any command or rationale which has been programmed or incorporated to anything contained in the definition hereunder "Electronic & Electric Equipment"

whether the aforementioned possibilities (a) and/or (c) occur before or after the Year 2000 or during its duration

For the purposes of this exclusion, the term "Electronic & Electric Equipment" shall mean any Computer, or other device or system for processing storage, drawing or receiving of data or information and will include - indicatively not restrictively- the hardware, the incorporated and integrated electronic circuits, the microprocessors, the telecommunication systems and equipment of any kind and the other like or similar devices, as well as any kind of software, the programs, and the means or systems used in connection with any of the above

01/10/90

**INSTITUTE RADIOACTIVE CONTAMINATION EXCLUSION CLAUSE**

**ΡΗΤΡΑ ΕΞΑΙΡΕΣΗΣ ΑΠΟ ΡΑΔΙΟΕΝΕΡΓΟ ΜΟΛΥΝΣΗ**

**ΤΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ**

This clause shall be paramount and shall override anything contained in this insurance inconsistent therewith:

1. In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense directly or indirectly caused by or contributed to by or arising from

1.1 ionising radiations from or contamination by radioactivity from any nuclear fuel or from any nuclear waste or from the combustion of nuclear fuel.

1.2 the radioactive, toxic, explosive or other hazardous or contaminating properties of any nuclear installation, reactor or other nuclear assembly or nuclear component thereof.

1.3 any weapon or war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter

Η παρούσα ρήτρα είναι υπερόνω και υπερισχύει οποιασδήποτε άλλης διατάξεως που περιλαμβάνεται στην παρούσα ασφαλιστική σύμβαση και είναι αντίθετη με τα ακόλουθα:

1. Σε καμία περίπτωση η παρούσα ασφαλισή δεν καλύπτει ζημία απώλεια, ευθύνη ή δαπάνη που αμέσως ή έμμεσα, αυτοτελώς ή σε συνδυασμό με άλλα αίτια, αποτελέσσει απρόσμενο συνέπεια ή προκύπτει.

1.1 από ionίζουσα ακτινοβολία εκ ραδιενέργειας ή ραδιενεργού μολυσματός από οποιοδήποτε πυρηνικό καύσιμο ή πυρηνικό κατάλοιπο ή από την καύση πυρηνικού καυσίμου.

1.2 από ραδιενεργούς, τοξικούς, εκρηκτικούς ή άλλες επικινδύνες ή μολυσματικές ιδιότητες οποιασδήποτε πυρηνικής εγκατάστασης, αντιδραστήρος ή πυρηνικού συγκροτήματος ή πυρηνικού τμήματος αυτών.

1.3 από οποιοδήποτε πολεμικό όπλο που χρησιμοποιεί ατομική ή πυρηνική ισχύ και/ή σύντηξη άλλες πυρηνικές αντιδράσεις ή ραδιενεργό δύναμη ή ύλη.

Η παρούσα μετάφραση είναι ενδεικτική και δεν δεσμεύει με οποιοδήποτε τρόπο την Εταιρία. Σε περίπτωση διαφωνίας υπερισχύει οπωσδήποτε το πρωτότυπο κείμενο στην Αγγλική.



Γιώργος Σπανθιάκης  
Υποδιευθυντής Ναυτιλιακού Τομέα

1/2/80

**INSTITUTE YACHT CLAUSES TRANSIT CLAUSE**  
**ΡΗΤΡΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΚΑΦΟΥΣ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΣΚΑΦΩΝ**

In consideration of the payment of an additional premium it is agreed to extend this insurance to cover the Vessel in transit by road, rail, car ferry or air, including loading and unloading from the conveyance, within GREECE.

but no claim shall be allowed in respect of:

(a) Scratching, bruising and/or denting arising during transit covered by this Clause and the cost of consequent repainting or revarnishing.

(b) Liability to third parties arising from any accident while the Vessel is being towed by or is attached to a motor vehicle or has broken away or become accidentally detached from a motor vehicle.

Με την παρούσα πρόσθετου ασφαλιστρού συμφωνείται να εκτεταθεί η παρούσα ασφαλίση να καλύπτει το σκάφος κατά την οδική, σιδηροδρομική, αεροπορική ή αεροπορική μεταφορά του, συμπεριλαμβανομένης της φόρτωσης και εκφόρτωσης, εντός των ορίων ΓΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.

Μελέ καμία απαίτηση δεν θα γίνει δεκτή σχετικά με:

(α) Έκδορα, χτυπήματα ή και βαθουλώματα που δημιουργήθηκε κατά την μεταφορά την οποία καλύπτει αυτή η Ρήτρα και το κόστος της ανακόλουθη, βερνι, ή λαστραρισματος.

(β) Ευθύνη προς τρίτα πρόσωπα προερχόμενη από οποιοδήποτε ατύχημα ενώ το σκάφος ρυμουλκείται ή είναι ανασηκωμένο σε μηχανοκίνητο όχημα ή ελευθερώνεται ή αποσπάται από ένα μηχανοκίνητο όχημα.

Η παρούσα μετάφραση είναι ενδεικτική και δεν δεσμεύει με οποιοδήποτε τρόπο την Εταιρία. Σε περίπτωση διαφωνίας υπερισχύει οποιαδήποτε το πρωτότυπο κείμενο στην Αγγλική.

CL.122



Γιώργος Σπανθιάκης  
Υποδιευθυντής Ναυτιλιακού Τομέα

**INSTITUTE POLLUTION HAZARD CLAUSE A**

(For use with Institute Yacht Clauses)

**ΡΗΤΡΑ Α ΤΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ  
ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ**

(Για χρήση μόνο με της Ρήτρες Ασφάλισης Θαλασσιών Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου)

Subject to the Terms and Conditions of this Policy, this insurance covers loss of or damage to the Vessel directly caused by any governmental authority acting under the powers vested in them to prevent or mitigate a pollution hazard, or threat thereof, resulting directly from damage to the Vessel for which the Underwriters are liable under this Policy, provided such act of governmental authority has not resulted from want of due diligence by the Assured, the Owners, or Managers of the Vessel or any of them to prevent or mitigate such hazard or threat. Masters, Officers, Crew or Pilots not to be considered Owners within the meaning of this clause should they hold shares in the Vessel.

Συμφωνα με τους Όρους και τις συνθήκες αυτού του Ασφαλιστηρίου, η ασφαλιση αυτή καλύπτει ζημιά ή απώλεια στο σκάφος προερχόμενη απευθείας από Κρατική Αρχή η οποία ενεργεί κάτω από την ισχύ που της παρέχεται να αποφευχθεί ή να περιοριστεί ο κίνδυνος ρύπανσης ή η απειλή από αυτόν, η οποία ρύπανση θα προερχόταν απευθείας από ζημιά του σκάφους για την οποία οι Ασφαλιστές είναι υπεύθυνοι κάτω από το παρόν ασφαλιστήριο, υπό την προϋπόθεση ότι η τιασπή ενέργεια της Κρατικής Αρχής δεν προερχεται από την έλλειψη οφειλόμενης επιμέλειας από τον Ασφαλιζόμενο, τους Ιδιοκτήτες ή τους Διαχειριστές του σκάφους η οποιοδήποτε από αυτούς, για ν' αποφεύγουν ή να περιορίσουν αυτόν τον κίνδυνο ή την απειλή. Κυβερνήτες, Αξιωματικοί, Μηηρομα ή Πλωτοί δεν θα θεωρούνται Ιδιοκτήτες, καθώς από την έννοια αυτής της ρήτρας αυτοί θα πρέπει να κατέχουν μερίσματα επί του σκάφους.

All other Terms and Conditions remain unchanged.

Όλοι οι άλλοι Όροι και Συνθήκες της ασφαλίσεως παραμένουν αμετάβλητοι.

Η παρούσα μετάφραση είναι ενδεικτική και δεν δεσμεύει με οποιονδήποτε τρόπο την Εταιρία. Σε περίπτωση διαφωνίας υπερισχύει απασσδήποτε το πρωτότυπο κείμενο στην Αγγλική.

CL.54



Γιώργος Σπανιδάκης  
Υποδιευθυντής Ναυτιλιακού Τομέα



**INSTITUTE YACHT CLAUSES PERSONAL EFFECTS CLAUSES  
(FOR USE ONLY WITH THE NEW MARINE POLICY FORM)**

(For use only with the Institute Yacht Clauses 1/1/85 in insurances covering Vessels with lockable cabin accommodation)

**ΡΗΤΡΕΣ ΤΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ ΓΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΕΙΔΩΝ  
ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΕΙΔΩΝ**

(Για χρήση μόνο με τις ρητρές του Ινστιτούτου για σκάφη αναψυχής ημερομηνίας 1.11.85 επί ασφαλίσεων που καλύπτουν σκάφη με ζωρικά ενδιαιτήρια ή οποιοι κλειδώνουν)

The following extension shall apply provided that a separate amount insured in respect of Personal Effects is stated in the Schedule to the policy.

1 Subject always to its terms and conditions, this insurance is extended to cover (without reference to any excess and deductible in Clause 12.1 of the Institute Yacht Clauses 1/1/85), all risks of loss or damage to Personal Effects, being the personal property of the Assured and/or of the Assured's family, and crew's clothes provided by the Owners, while on board or in use in connection with the insured Vessel, including while in transit from the Assured's place of residence to the insured Vessel, and until return to such place of residence, but EXCLUDING CLAIMS ARISING FROM:

1.1 wear and tear, gradual deterioration, damp, mould, mildew, vermin, moth and mechanical derangement.

1.2 breakage of articles of a brittle nature, unless caused by the vessel being stranded, sunk, burnt, on fire or in collision, or by stress of weather, burglars or thieves

1.3 loss of cash, currency, banknotes or travellers cheques

1.4 loss of water-skis or diving equipment, unless as a result of fire or theft following forcible entry or of total loss of the Vessel.

1.5 perils excluded by Clauses 21, 22 and 23 of the Institute Yacht Clauses 1/1/85.

**2. AVERAGE**

This insurance is subject to the condition of average, that is to say, if the property covered by this extension shall at the time of any loss be of greater value than the amount insured hereunder in respect thereof, the Assured shall only be entitled to recover such proportion of the said loss as such amount insured bears to the total value of the said property

**3. NON-CONTRIBUTION**

This insurance does not cover any loss or damage which at the time of the happening of such loss or damage is or would, but for the existence of this insurance, be insured under any such insurance, except in respect of any excess beyond the amount which would have been payable under such other insurance had this insurance not been effected.

**4. LIMIT OF INDEMNITY**

The amount recoverable under this Personal Effects extension shall be limited to the amount insured in respect thereof, as stated on the Schedule to the policy (any single article valued at EURO 150 or more to be specially declared).

Η παρακάτω επέκταση θα εφαρμόζεται με τον όρο ότι υπάρχει ξεχωριστή ασφαλιζόμενη αξία, σχετικά με τα προσωπικά είδη, που αναφέρεται στο παράρτημα συμβολαίου.

1 Η ασφάλιση αυτή επεκτείνεται, με τους όρους και τις προϋποθέσεις αυτής να καλύπτει χωρίς αναφορά σε οποιοδήποτε υπερβάλλον και απαλλαγή της ρητράς 12.1 των ρητρών του Ινστιτούτου για σκάφη αναψυχής με ημερομηνία 1/1/85), όλους τους κινδύνους ζημιάς ή απώλειας σε προσωπικά είδη που είναι προσωπική περιουσία του ασφαλισμένου ή και της οικογένειάς του, στον ρουχισμό του πληρωμάτων που προμηθεύεται από τους πλοιοκτήτες, εν όσω βρίσκεται επί του πλοίου ή χρησιμοποιείται σχετικά με το ασφαλιζόμενο σκάφος, περιλαμβανομένη και της μεταφοράς του από το μέρος της διαμονής του ασφαλισμένου μέχρι το ασφαλισμένο σκάφος, και μέχρι της πιστοφής στο εν λόγω μέρος διαμονής, αλλά ΕΞΑΙΡΟΥΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΟΙ ΟΠΟΙΕΣ ΠΡΟΚΥΠΤΟΥΝ ΑΠΟ:

1.1 Την φυσιολογική φθορά, την βαθμιαία χειροτέρευση, την υγρασία, την μούχλα, την μολητίαση, τα ζωύφια, τον σκόρο και τον μηχανικό αποσπασματισμό

1.2 Θραύση αντικειμένων που είναι από την φύση τους ψαθυρά, εκτός αν προκλήθηκε από το γεγονός ότι το πλοίο προσάραξε, βυθίστηκε, κινήκε ή έπαισε σφοδρά, ή συνεκρούσθη, ή από κακοκαιρία, ή από διαρρήκτες ή από κλεφτές

1.3 Απώλεια χρημάτων, συναλλάγματος, τραπεζογραμματίων ή ταξιδιωτικών επιτηρών (TRAVELLERS CHEQUES).

1.4 Απώλεια των σκι ή του καταδυτικού εξοπλισμού, εκτός αν είναι αποτέλεσμα πυρκαγιάς ή ολικής υπόλειας του σκάφους ή κλοπής που επακολούθησε την βίαια είσοδο

1.5 Κινδύνους που περιλαμβάνονται στα άρθρα 21, 22 και 23 των ρητρών του Ινστιτούτου για σκάφη αναψυχής με ημερομηνία 1.11.85

**2. ΑΝΑΛΟΓΙΚΗ ΡΗΤΡΑ**

Η ασφάλιση αυτή υπόκειται στους όρους της Αναλογικής Ρητράς, δηλαδή αν η περιουσία που κυλιήπτεται από την επέκταση αυτή βρεθεί κατά την στιγμή οποιουδήποτε ζημιάς να είναι αξίας μεγαλύτερης από το ποσό που έχει ασφαλισθεί από το παρόν για αυτόν τον σκοπό, ο ασφαλιζόμενος θα δικαιούται να επανακτήσει μόνο μία τέτοια αναλογία της εν λόγω ζημιάς όπως το ασφαλιζόμενο ποσό φέρει σε σύγκριση με την ολική αξία της εν λόγω περιουσίας.

**3. ΜΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ**

Η ασφάλιση αυτή δεν καλύπτει ζημιά ή απώλεια η οποία κατά την στιγμή της επελευσησής αυτής της ζημιάς ή απώλειας είναι, ή θα ήταν, αν δεν υπήρχε η παρούσα ασφάλιση, καλυμμένη από άλλη αντίστοιχη ασφάλιση. Θα καλύπτεται όμως το υπερβάλλον πέραν του κοσού το οποίο θα ήταν πληρωτέο από μια άλλη αντίστοιχη ασφάλιση, αν η παρούσα ασφάλιση δεν ήταν σε ισχύ.

**4. ΟΡΙΟ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ**

Το ποσό που είναι επανακτήσιμο κάτω από την επέκταση αυτή των προσωπικών ειδών θα περιορίζεται στο ποσό που έχει ασφαλισθεί για τον σκοπό αυτό, όπως αναφέρεται στο παράρτημα του Συμβολαίου (θα πρέπει να δηλώνεται ειδικά οποιοδήποτε μεμονωμένο αντικείμενο αξίας ΕΥΡΩ 150 και πάνω)

Η παρούσα μετάφραση είναι ενδεικτική και δεν δεσμεύει με οποιοδήποτε τρόπο την Εταιρία. Σε περίπτωση διαφωνίας υπερισχύει οπωσδήποτε το πρωτότυπο κείμενο στην Αγγλική.

**Ιωάννης Η. Μαστοράκος**  
Διευθυντής Εμπραγματίων και  
Ναυτιλιακών Ασφαλίσεων

**Γιώργος Σπανθιάκης**  
Υποδιευθυντής Ναυτιλιακού Τομέα



## ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

### ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΣΚΑΦΟΥΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Η απάντηση σε **όλες** ανεξαιρέτως τις ερωτήσεις της πρότασης είναι απαραίτητη και αποτελεί προϋπόθεση για την έκδοση του Ασφαλιστηρίου Συμβολαίου.  
Η παρούσα αίτηση αφορά έκδοση: 1. ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟΥ  2. ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ

#### ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΥ

Όνοματεπώνυμο ή Επωνυμία Επιχείρησης \_\_\_\_\_  
Πατρώνυμο \_\_\_\_\_ ΑΦΜ \_\_\_\_\_ ΔΟΥ \_\_\_\_\_  
Αν πρόκειται για εταιρία πρέπει να δωθούν στοιχεία των εταίρων και του Νομίμου Εκπροσώπου:

#### ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑΣ

Δρόμος & αριθμός \_\_\_\_\_ Συνοικία \_\_\_\_\_  
Πόλη \_\_\_\_\_ Τ.Κ. \_\_\_\_\_ Τηλ. \_\_\_\_\_ Κινητό Τηλ. \_\_\_\_\_  
Fax \_\_\_\_\_ Επάγγελμα \_\_\_\_\_

#### ΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Ετήσια Εμπειρία \_\_\_\_\_ Άδεια Χειριστού  ΝΑΙ  ΟΧΙ  
Είχατε ατυχήματα είχατε ως κυβερνήτης ή ιδιοκτήτης ή διαχειριστής ή συνιδιοκτήτης σκάφους τα τελευταία 5 χρόνια; \_\_\_\_\_  
Εάν έχουν ποτέ αρνηθεί, ή ακυρώσει ασφάλιση; \_\_\_\_\_  
Εν ποιά Εταιρία ήταν ασφαλισμένο το σκάφος πρόσφατα; \_\_\_\_\_  
Αν υπόθηκο ενδιαφέρον  ΝΑΙ  ΟΧΙ Επωνυμία Δανειστή \_\_\_\_\_ Ποσό \_\_\_\_\_

#### ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΚΑΦΟΥΣ

Όνομα \_\_\_\_\_ Προηγ. Όνομα \_\_\_\_\_  
Επωνυμία \_\_\_\_\_ Αριθ. & Λιμάνι νηολογίου \_\_\_\_\_  
Τύπος \_\_\_\_\_ Υλικό κατασκευής \_\_\_\_\_  
Μετασκαφικό μήκος \_\_\_\_\_ m Πλάτος \_\_\_\_\_ m Βύθισμα \_\_\_\_\_ m  
Κατασκευαστής \_\_\_\_\_ Έτος κατασκευής \_\_\_\_\_  
Είναι το σκάφος μετασκευασμένο  ΝΑΙ  ΟΧΙ Ερασιτεχνική μετασκευή  Ερασιτεχνική κατασκευή   
Ποσό αγοράς \_\_\_\_\_ Αξία αγοράς \_\_\_\_\_

### 3 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΥΡΙΑΣ ΜΗΧΑΝΗΣ/ΩΝ

Κατασκευαστής \_\_\_\_\_ Έτος κατασκευής \_\_\_\_\_  
Τύπος μηχανής / ών \_\_\_\_\_ Ιπποδύναμη \_\_\_\_\_ Η.Ρ. Πλήθος μηχανών \_\_\_\_\_  
Αριθμός μηχανής / ών \_\_\_\_\_ Καύσιμο \_\_\_\_\_ Μέγιστη ταχύτητα \_\_\_\_\_

### 4 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΒΟΗΘΗΤΙΚΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ

Κατασκευαστής \_\_\_\_\_ Έτος κατασκευής \_\_\_\_\_ Τύπος μηχανής \_\_\_\_\_  
Ιπποδύναμη \_\_\_\_\_ Η.Ρ. Αριθμός μηχανής \_\_\_\_\_ Καύσιμο \_\_\_\_\_

### 5 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΧΡΗΣΗΣ ΣΚΑΦΟΥΣ

Γεωγραφικά όρια πλεύσης \_\_\_\_\_  
Τόπος ελλιμενισμού \_\_\_\_\_ Τόπος παροπλισμού \_\_\_\_\_  
Εκτός θαλάσσης \_\_\_\_\_ Εντός θαλάσσης \_\_\_\_\_ Λιμάνι \_\_\_\_\_  
Περίοδος παροπλισμού: Από \_\_\_\_\_ Έως \_\_\_\_\_  
Χρησιμοποιείται το σκάφος για προσωπική αναψυχή;  ΝΑΙ  ΟΧΙ Έχει το σκάφος επαγγελματικό πλήρωμα;  ΝΑΙ  ΟΧΙ  
Εάν ΝΑΙ, αναφέρατε σύνθεση πληρώματος \_\_\_\_\_  
Μέγιστος αριθμός επιβαίνοντων \_\_\_\_\_  
Σε περίπτωση ενοικίασως σημειώσατε όνομα & εμπειρία καπετάνιου \_\_\_\_\_  
Άλλη χρήση \_\_\_\_\_

### 6 ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΕΣ ΑΞΙΕΣ

ΑΞΙΑ ΣΚΑΦΟΥΣ _____ ΕΥΡΩ	ΑΞΙΑ ΕΦΕΔΡΙΚΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ _____ ΕΥΡΩ
ΑΞΙΑ ΜΗΧΑΝΗΣ / ΩΝ _____ ΕΥΡΩ	ΕΙΔΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ _____ ΕΥΡΩ
ΑΞΙΑ ΤΡΕΪΛΕΡ _____ ΕΥΡΩ	ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ ΕΙΔΗ _____ ΕΥΡΩ
ΑΞΙΑ ΒΟΗΘΗΤΙΚΩΝ ΛΕΜΒΩΝ _____ ΕΥΡΩ	<b>ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΗ ΑΞΙΑ</b> _____ ΕΥΡΩ

### 7 ΒΑΣΙΚΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ

#### 7.1 Σκάφος & Μηχανές

Πυρκαϊά, Έκρηξη, Κλοπή, Κακόβουλη βλάβη, Κίνδυνοι της θάλασσας (όπως βύθιση, προσάραξη, πρόσκρουση, σύγκρουση κλπ.), σύμφωνα με τους Γενικούς & Ειδικούς Όρους INTERAMERICAN και των Ρητρών I.Y.C. 1/11/85.

#### 7.2 Αστική Ευθύνη προς Τρίτους

Σωματικές βλάβες επιβαίνοντων & τρίτων _____ 293.470,29 ΕΥΡΩ	Υλικές ζημιές επιβαίνοντων & τρίτων _____ 146.735,14 ΕΥΡΩ
Πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης _____ 88.041,09 ΕΥΡΩ	Συνολική Ευθύνη Εταιρίας _____ 528.246,52 ΕΥΡΩ

#### 7.3 Νομική Προστασία Ιδιοκτήτη

7.4 Άμεση Ιατρική Βοήθεια (παρέχεται μέσω της "INTERAMERICAN ΥΓΕΙΑΣ" μόνο σε σκάφη ιδιωτικής αναψυχής)

## 8 ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ

Κλοπή τρέιλερ μαζί με το σκάφος	<input type="checkbox"/>	Ίδιες ζημιές κατά την Οδική Μεταφορά	<input type="checkbox"/>
Οριο Αστικής Ευθύνης από & προς σκιέρ	<input type="checkbox"/> _____ ΕΥΡΩ	Πτώση εξωλεμβίου στη θάλασσα	<input type="checkbox"/>
Κίνδυνοι πολέμου & Απεργιών (ΟΧΙ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ)	<input type="checkbox"/>	Ζημιές αξονικού συστήματος από πρόσκρουση (μόνο σκάφη ταχύτητας άνω των 17 KNOTS)	<input type="checkbox"/>
Μηχανικές βλάβες (μόνο έσω ή έσω-έξω μηχανές & έως 5 ετών)	<input type="checkbox"/>	Ζημιές κατά τη διάρκεια αγώνων (μόνο για ιστιοπλοϊκά)	<input type="checkbox"/> _____ ΕΥΡΩ

### Η ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΔΕΝ ΣΥΝΕΠΑΓΕΤΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΓΡΑΦΟΝΤΟΣ ΝΑ ΑΣΦΑΛΙΣΘΕΙ

Προς την  
INTERAMERICAN  
Ελληνική Εταιρία  
Ασφαλίσεων Ζημιών Α.Ε.

Έδρα: Αθήνα

Κεντρικά γραφεία:  
Λ. Συγγρού 209 - 211  
171 80 Ν. Σμύρνη

Τηλ. Κέντρο: 210 946 1111  
Fax: 210 930 5003  
www.interamerican.gr

Ο υπογεγραμμένος \_\_\_\_\_ δηλώ υπευθύνως και εν γνώσει των συνεπειών του Νόμου περί ψευδούς δηλώσεως ότι όλα τα παραπάνω στοιχεία είναι αληθή και πλήρη και ότι δεν έχω αποκρύψει τυχόν πληροφορίες οι οποίες θα μπορούσαν να επηρεάσουν την απόφαση των ασφαλιστών σχετικά με την παρούσα πρόταση ασφαλίσεως. Επίσης συμφωνώ ανεπιφύλακτα ότι πιθανή έκδοση ασφαλιστηρίου συμβολαίου θα γίνει βάσει των παραπάνω στοιχείων.

Δηλώνω επίσης ότι έλαβα γνώση για τα κατωτέρω τα οποία και αποδέχομαι :

Η ασφαλιστική εταιρία "INTERAMERICAN ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΖΗΜΙΩΝ Α.Ε." τηρεί και επεξεργάζεται Αρχείο με προσωπικά δεδομένα των Ασφαλισμένων της, στα οποία περιλαμβάνονται και ευαίσθητα δεδομένα, με σκοπό την ομαλή λειτουργία και εκτέλεση της Ασφαλιστικής Σύμβasης. Αποδέκτης των προσωπικών δεδομένων των Ασφαλισμένων δύναται να είναι τα διαμεσολαβούντα για τη σύναψη της Σύμβasης Ασφάλισης πρόσωπα, Δημόσιες Αρχές βάσει επιταγών του Νόμου ή Δικαστικών Αποφάσεων, η Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών, η Υ.Σ.Α.Ε., τα ασφαλιστικά ταμεία, οι έχοντες δικαίωμα από τις ασφαλιστικές συμβάσεις, πραγματογνώμονες, ιατροί, δικηγόροι, δικαστικοί επιμελητές, κ.λπ.

Ο Ασφαλισμένος έχει το δικαίωμα να λαμβάνει, κατόπιν γραπτού αιτήματός του και έναντι του ποσού που θα καθορίσει η Αρχή Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα, τα στοιχεία που τον αφορούν προσωπικά ή και να προβάλλει τυχόν είλαγες αντιρρήσεις, σύμφωνα με τα όσα ορίζονται στα άρθρα 12 και 13 του Νόμου 2472/1987, και πάντως μέσα στο πλαίσιο της Ασφαλιστικής Σύμβasης. Η ανωτέρω ασφαλιστική εταιρία έχει το δικαίωμα να χρησιμοποιεί τα προσωπικά δεδομένα του κάθε Ασφαλισμένου της, πλην των ευαίσθητων, για προωθητικές ενέργειες, δικές της ή τρίτων, ο Ασφαλισμένος όμως μπορεί να καταργήσει οποτεδήποτε το ως άνω δικαίωμα της ανωτέρω ασφαλιστικής εταιρίας με γραπτή δήλωσή του προς αυτήν.

Πόλη \_\_\_\_\_ Ημερομηνία \_\_\_\_\_

Υπογραφή Ασφαλιζόμενου \_\_\_\_\_  
(Υπογραφή εκπροσώπου και σφραγίδα, όταν πρόκειται για Εταιρία)



**ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ**

**INTERAMERICAN**  
ΜΕΛΟΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ EUREKO B.V.

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: Λ. ΣΥΓΓΡΟΥ 209 - 211, 171 80 Ν. ΣΜΥΡΝΗ, ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟ: 210 946 1111, FAX: 210 930 5003





**GENERAL UNION ΑΕΕΓΑ**

**ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ**  
**ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΣΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ**

ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ : ..... ΚΩΔΙΚΟΣ : .....

**ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΥ**

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ : .....

Δ/ΝΣΗ ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑΣ : .....

Α.Φ.Μ./Α.Δ.Τ. : ..... ΤΗΛΕΦΩΝΟ : .....

ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ : ΑΠΟ ..... ΕΩΣ .....

ΤΡΟΠΟΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ : ..... ΟΛΙΚΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ : .....

**ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΚΑΦΟΥΣ**

ΟΝΟΜΑ ΣΚΑΦΟΥΣ : ..... ΜΗΚΟΣ : .....

ΑΡΙΘΜ. ΛΕΜΒΟΛΟΓΙΟΥ / ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ – ΛΙΜΕΝΑΣ : .....

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ : .....

ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΗ : ..... ΑΝΩΤ.ΣΧΕΔΙΑΣΜΕΝΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ : .....

ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΣΚΙΠΕΡ : ΝΑΙ  ΟΧΙ  ΕΝΟΙΚΙΑΖΟΜΕΝΟ : ΝΑΙ  ΟΧΙ

ΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ : ΝΑΙ  ΟΧΙ

Είχατε ατύχημα κατά την τελευταία πενταετία (εάν ΝΑΙ δηλώστε αναλυτικά) : .....

Πρόσθετες Ειδικές Δηλώσεις (που θεωρούνται κατά την άποψή σας απαραίτητης και ουσιώδους σημασίας για την Εταιρία) : .....

**ΣΗΜΕΙΩΣΗ : ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΗ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΗ Η ΑΔΕΙΑ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΠΛΟΩΝ**

**ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ :**

Α) Εφαρμοστέο δίκαιο στη σύμβαση είναι το Ελληνικό και οποιασδήποτε φύσεως διαφορές που απορρέουν από την παρούσα ή έχουν σχέση με αυτή, αρμόδια Δικαστήρια είναι του Πειραιά.

Β) Οποιαδήποτε αιτήματα, μεταβολές ή παράπονα που αφορούν την παρούσα σύμβαση, γνωστοποιούνται εγγράφως υπογεγραμμένα από τον ασφαλιζόμενο δια συστημένης επιστολής προς την Εταιρία ή στα κατά τόπους Πρακτορεία της Εταιρίας. Σε περίπτωση διαφωνίας των παραπάνω στοιχείων, εντός εύλογου χρονικού διαστήματος θα δίνεται έγγραφη απάντηση της Εταιρίας στον ασφαλιζόμενο.

**ΔΗΛΩΣΗ :**

Παρακαλώ να εκδώσετε ασφαλιστήριο συμβόλαιο με βάση τα αναγραφόμενα στοιχεία, την ακρίβεια των οποίων βεβαιώνω υπεύθυνα. Επίσης ότι το ασφαλιστήριο συμβόλαιο διέπεται από τις διατάξεις του Ν. 2496/97 καθώς επίσης και του ΑΡΘΡΟΥ 4 παρ. 2 περιπτ. Η' Ν.Δ/ματος 400/70.

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ .....

Ο/Η ΥΠΕΥΘΥΝΩΣ ΔΗΛΩΩΝ

Ο ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ

**GENERAL UNION ΑΕΕΓΑ**

**ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ**  
**ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΣΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ**  
**(ΜΗ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ)**

ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ : ..... ΚΩΔΙΚΟΣ : .....

**ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΥ**

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ : .....

Δ/ΝΣΗ ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑΣ : .....

Α.Φ.Μ./Α.Δ.Τ. : ..... ΤΗΛΕΦΩΝΟ : .....

ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ : ΑΠΟ ..... ΕΩΣ .....

ΤΡΟΠΟΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ : ..... ΟΛΙΚΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ : .....

**ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΚΑΦΩΝ**

ΑΡ. ΚΑΝΟ : .....

ΑΡ. ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ : .....

ΑΡ. ΙΣΤΙΟΣΑΝΙΔΩΝ : .....

Είχατε ατύχημα κατά την τελευταία πενταετία (εάν ΝΑΙ δηλώστε αναλυτικά) : .....

Πρόσθετες Ειδικές Δηλώσεις (που θεωρούνται κατά την άποψή σας απαραίτητες και ουσιώδους σημασίας για την Εταιρία) : .....

**ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ :**

Α) Εφαρμοστέο δίκαιο στη σύμβαση είναι το Ελληνικό και οποιασδήποτε φύσεως διαφορές που απορρέουν από την παρούσα ή έχουν σχέση με αυτή, αρμόδια Δικαστήρια είναι του Πειραιά.

Β) Οποιαδήποτε αιτήματα, μεταβολές ή παράπονα που αφορούν την παρούσα σύμβαση, γνωστοποιούνται εγγράφως υπογεγραμμένα από τον ασφαλιζόμενο δια συστημένης επιστολής προς την Εταιρία ή στα κατά τόπους Πρακτορεία της Εταιρίας. Σε περίπτωση διαφωνίας των παραπάνω στοιχείων, εντός εύλογου χρονικού διαστήματος θα δίνεται έγγραφη απάντηση της Εταιρίας στον ασφαλιζόμενο.

**ΔΗΛΩΣΗ :**

Παρακαλώ να εκδώσετε ασφαλιστήριο συμβόλαιο με βάση τα αναγραφόμενα στοιχεία, την ακρίβεια των οποίων βεβαιώνω υπεύθυνα. Επίσης ότι το ασφαλιστήριο συμβόλαιο διέπεται από τις διατάξεις του Ν. 2496/97 καθώς επίσης και του ΑΡΘΡΟΥ 4 παρ. 2 περιπτ. Η' Ν.Δ/ματος 400/70.

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ .....

Ο/Η ΥΠΕΥΘΥΝΩΣ ΔΗΛΩΩΝ

Ο ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ



# AIGAION

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ Α.Ε.

ΛΕΩΤ. ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΙΣ 100, Τ.Κ. 166 74 ΣΑΥΤΑΔΑ, ΤΙΛΑ, ☎30 210 91.19.910, ΦΑΧ: ☎30 210 96.41 340  
e-mail: marine@aigalon.gr, http:// www.aigalon.gr

## ΑΙΤΗΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΣΚΑΦΟΥΣ

ΚΩΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗ .....

ΠΑΡΑΚΑΛΟΥΜΕ ΣΗΜΕΙΩΣΤΕ ΠΟΙΑ ΚΑΛΥΨΗ ΕΠΙΘΥΜΕΙΤΕ:

ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ

-

ΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ

### A. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΥ :

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ – ΟΝ. ΠΑΤΡΟΣ:

ΤΗΛΕΦΩΝΟ :

Α.Φ.Μ. / Δ.Ο.Υ.:

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ / ΠΟΛΗ / Τ.Κ.:

ΗΜ/ΝΙΑ ΕΚΔΟΣΕΩΣ ΑΔΕΙΑΣ ΧΕΙΡΙΣΤΗ:

### B. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΣΚΑΦΟΥΣ :

ΟΝΟΜΑ ΣΚΑΦΟΥΣ :

ΛΙΜΕΝΑΣ & ΑΡΙΘΜΟΣ ΛΕΜΒΟΛΟΓΙΟΥ / ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ :

ΤΥΠΟΣ / ΥΛΙΚΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ :

ΜΗΚΟΣ :

ΕΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ – ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ / ΜΟΝΤΕΛΟ :

ΜΗΧΑΝΗ / ΤΥΠΟΣ – ΙΠΠΟΙ – ΤΑΧΥΤΗΤΑ :

ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ :

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΥ :

ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΛΟΩΝ :

ΧΡΗΣΗ ΣΚΑΦΟΥΣ :

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΖΗΜΙΩΝ ΣΚΑΦΟΥΣ & ΙΔΙΟΚΤΗΤΗ

ΕΠΙΘΥΜΕΙΤΕ ΝΑ ΠΛΗΡΩΣΕΤΕ ΜΕ ΠΙΣΤΩΤΙΚΗ ΚΑΡΤΑ ;

ΝΑΙ ..... ΟΧΙ

ΣΕ 6 ΑΤΟΚΕΣ ΔΟΣΕΙΣ ..... / 12 ΑΤΟΚΕΣ ΔΟΣΕΙΣ .....

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΥ





# AIGAION

Α Σ Φ Α Λ Ι Σ Τ Ι Κ Η Α. Ε.

ΛΕΩΦ. ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ 100, Τ.Κ. 166 74 ΓΛΥΦΑΔΑ, ΤΗΛ: +30 210 91.19.910, FAX: +30 210 96.41 340  
e-mail: marine@aigaion.gr, http:// www.aigaion.gr

## ΑΙΤΗΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΣΚΑΦΟΥΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ YACHT INSURANCE APPLICATION FORM

Page 1 of 2

### 1. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΙΤΟΥΝΤΟΣ / PROPOSER'S DETAILS

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΡΙΑΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ / ΙΔΙΟΚΤΗΤΗ:  
NAME OF OWNING COMPANY / OWNER:

Α.Φ.Μ./Α.Φ.Μ.  
Δ.Ο.Υ./Δ.Ο.Υ

ΟΝΟΜΑ ΑΙΤΟΥΝΤΟΣ:

PHYSICAL OWNER /USER :

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ :

OCCUPATION :

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ:

ADDRESS

ΤΗΛΕΦΩΝΟ & FAX (ΓΡΑΦΕΙΟΥ / ΟΙΚΙΑΣ)

TELEPHONE & FAX (OFFICE / HOME):

ΧΡΟΝΙΑ ΕΜΠΕΙΡΙΑΣ ΚΑΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΕΣ ΓΝΩΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΣΚΑΦΗ:

YEARS OF EXPERIENCE AND ANY QUALIFICATIONS IN RESPECT OF YACHTS:

ΤΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ, ΖΗΜΙΕΣ Ή ΑΞΙΩΣΕΙΣ ΕΙΧΑΤΕ ΤΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΠΕΝΤΕ ΧΡΟΝΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΣΚΑΦΗ;

WHAT ACCIDENTS, LOSSES OR CLAIMS HAVE YOU HAD DURING THE PAST FIVE YEARS IN CONNECTION WITH ANY VESSEL?

ΥΠΗΡΞΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΣ ΑΚΥΡΩΣΕ Ή ΔΕΝ ΑΝΑΝΕΩΣΕ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΙ ΓΙΑΤΙ;

HAVE YOU EVER HAD AN INSURANCE THAT WAS CANCELLED OR NOT RENEWED? (STATE THE REASONS).

ΟΝΟΜΑ ΤΩΡΙΝΩΝ Ή ΤΕΛΕΥΤΑΙΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ

NAME OF PRESENT OR LAST INSURERS:

ΕΠΙΘΥΜΕΙΤΕ ΝΑ ΠΛΗΡΩΣΕΤΕ ΜΕ ΠΙΣΤΩΤΙΚΗ ΚΑΡΤΑ

DO YOU WISH TO PAY WITH CREDIT CARD ?

ΝΑΙ / YES ....

ΟΧΙ / NO .....

ΣΕ 6 ΑΤΟΚΕΣ ΔΟΣΕΙΣ / 6 INTEREST-FREE INSTALLMENTS .....

ΣΕ 12 ΑΤΟΚΕΣ ΔΟΣΕΙΣ / 12 INTEREST-FREE INSTALLMENTS .....

### 2. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΚΑΦΟΥΣ & ΜΗΧΑΝΩΝ / PARTICULARS OF VESSEL & MAIN ENGINES

ΟΝΟΜΑ ΣΚΑΦΟΥΣ / NAME OF VESSEL:

ΤΥΠΟΣ / TYPE (M/Y, S/Y, S/B) :

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ / ΜΟΝΤΕΛΟ / MAKE / MODEL:

ΕΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ / YEAR BUILT: ..... ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΑΓΟΡΑΣ / DATE PURCHASED : .....

ΥΛΙΚΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ / CONSTRUCTION: .....

ΜΗΚΟΣ ΟΛΙΚΟ / LENGTH OVERALL: ..... ΠΛΑΤΟΣ / BEAM : ..... ΒΥΘΙΣΜΑ / DRAFT: .....

ΤΥΠΟΣ & ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΗΧΑΝΩΝ (ΕΣΩΛΕΜΒΙΟΙ / ΕΞΩΛΕΜΒΙΟΙ / ΕΣΩ-ΕΞΩ):

TYPE & NUMBER OF MAIN ENGINES (INBOARD / OUTBOARD / IN-OUT): .....

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ ΚΥΡΙΩΝ ΜΗΧΑΝΩΝ & ΝΟΥΜΕΡΑ:

MAIN ENGINES MANUFACTURER'S NAME & SERIAL NUMBERS: .....

ΕΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ / YEAR BUILT: ..... ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΗ / HORSEPOWER: .....

ΚΑΥΣΙΜΟ / FUEL USED : ..... ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ / MAX. DESIGNED SPEED: .....

ΣΗΜΑΙΑ / FLAG: ..... ΛΙΜΑΝΙ & No. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ / REG. PORT & NO : .....



# AIGAION

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ Α.Ε.

ΛΕΩΦ. ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ 100, Τ.Κ. 166 74 ΠΑΥΣΑΔΑ, ΠΙΛΑ, +30 210 91.19.910, FAX: +30 210 96.41 340  
e-mail: marine@aigalon.gr, http:// www.aigalon.gr

Page 2 of 2

### 3. ΧΡΗΣΗ ΣΚΑΦΟΥΣ / USE OF VESSEL

ΠΡΟΣΩΠΙΚΗ ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΣΗ ΜΟΝΟ / PRIVATE PLEASURE USE ONLY ..... ΝΑΙ / YES ..... ΟΧΙ / NO .....  
ΕΝΟΙΚΙΑΣΗ ΜΕ ΠΛΗΡΩΜΑ / SKIPPER CHARTER HIRE ..... ΝΑΙ / YES ..... ΟΧΙ / NO .....  
ΕΝΟΙΚΙΑΣΗ ΧΩΡΙΣ ΠΛΗΡΩΜΑ / BAREBOAT CHARTER HIRE ..... ΝΑΙ / YES ..... ΟΧΙ / NO .....  
ΘΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΕΙ ΤΟ ΣΚΑΦΟΣ ΣΕ ΑΓΩΝΕΣ / WILL VESSEL BE USED FOR RACING? ΝΑΙ / YES ..... ΟΧΙ / NO .....

ΆΛΛΗ ΧΡΗΣΗ / OTHER USE .....

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ (ΑΠΟ / ΜΕΧΡΙ) / INSURANCE PERIOD (FROM / TO):.....

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΠΑΡΟΠΛΙΣΕΩΣ (ΑΠΟ / ΜΕΧΡΙ) / LAID UP PERIOD (FROM / TO):.....

ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ / MOORING AREA: .....

ΥΔΑΤΑ ΠΛΕΥΣΕΩΣ / CRUISING AREA: .....

ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΥ / LAID UP AREA: .....

ΠΕΡΙΟΧΗ ΙΣΤΙΟΔΡΟΜΙΩΝ / RACES' SAILING AREA: .....

ΘΕΛΕΤΕ ΝΑ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΒΕΤΕ ΕΥΘΥΝΗ ΠΡΟΣ ΚΑΙ ΑΠΟ ΣΚΙΕΡ;  
DO YOU WISH TO COVER LIABILITY TO AND OF WATER SKIERS?.....

ΘΕΛΕΤΕ ΝΑ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΒΕΤΕ ΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ;  
DO YOU WISH TO COVER LEGAL PROTECTION? .....

### 4. ΑΞΙΕΣ ΣΚΑΦΟΥΣ / HULL VALUE

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΗΛΩΘΕΙΣΑ ΑΞΙΑ ΠΡΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗ / TOTAL DECLARED SUM TO BE INSURED .....

ΠΙΝΑΚΙΟ ΒΟΗΘΗΤΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΩΣ ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ / ATTACHED AUXILIARY EQUIPMENT LIST .....

### 5. ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ / NOTES

A. ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΕΤΑΙ ΣΤΟΝ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟ ΟΤΙ Η ΜΗ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΣΗΜΑΝΤΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ (Π.Χ. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΠΟΥ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΕΠΗΡΕΑΣΟΥΝ ΤΗΝ ΑΠΟΔΟΧΗ ΤΗΣ ΑΙΤΗΣΕΩΣ Ή ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟ) ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΑΚΥΡΩΣΕΙ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ. ΑΝ Ο ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΣ ΕΧΕΙ ΑΠΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΕΑΝ ΚΑΠΟΙΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΘΕΩΡΟΥΝΤΑΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ, ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΜΑΣ ΤΙΣ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΕΙ.

B. Η ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΙΤΗΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ ΔΕΝ ΔΕΣΜΕΥΕΙ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΝΑ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΕΙ ΤΗΝ ΚΑΛΥΨΗ. Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΙ ΤΗΝ ΚΑΛΥΨΗ ΜΟΝΟ ΜΕ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟΥ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ ΚΑΙ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΟΥΣ ΠΟΥ ΑΝΑΓΡΑΦΟΝΤΑΙ ΣΕ ΑΥΤΟ.

A. THE PROPOSER IS REMINDED THAT FAILURE TO DISCLOSE ALL MATERIAL FACTS (I.E. FACTS AN INSURER WOULD REGARD AS LIKELY TO INFLUENCE HIS ACCEPTANCE AND RATING OF THE PROPOSAL) MAY INVALIDATE THE INSURANCE. IF THE PROPOSER IS IN ANY DOUBT AS TO WHETHER FACTS ARE MATERIAL HE SHOULD DISCLOSE THEM.

B. THIS PROPOSAL FORM DOES NOT BIND THE COMPANY TO INSURE THE RISK. THIS RISK IS ONLY COVERED WHEN A YACHT INSURANCE POLICY HAS BEEN ISSUED AND IS SUBJECT TO PREMIUM, TERMS AND CONDITIONS WHICH ARE STATED THEREON.

### 6. ΔΗΛΩΣΗ / DECLARATION

ΔΗΛΩΝΩ ΟΤΙ ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΔΩΣΑ ΕΙΝΑΙ ΑΛΗΘΙΝΑ ΚΑΙ ΣΩΣΤΑ ΚΑΙ ΟΤΙ ΔΕΝ ΑΠΕΚΡΥΨΑ ΚΑΜΜΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ ΠΟΥ ΘΑ ΜΠΟΡΟΥΣΕ ΝΑ ΕΠΗΡΕΑΣΕΙ ΤΗΝ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΓΙΑ ΑΥΤΗ ΤΗΝ ΑΙΤΗΣΗ, ΚΑΙ ΟΤΙ ΠΑΡΕΛΑΒΑ ΕΝΤΥΠΟ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΜΕ ΤΙΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΟΥ ΠΡΟΒΛΕΠΕΙ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 4, ΠΑΡ. 2, ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ Η' ΤΟΥ Ν.Δ. 400/1970 ΟΠΩΣ ΙΣΧΥΕΙ. ΣΥΜΦΩΝΕΙΤΑΙ ΟΤΙ Η ΑΙΤΗΣΗ ΑΥΤΗ ΘΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΕΙ ΤΗ ΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΠΙΘΑΝΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ.

I HEREBY DECLARE THAT THE PARTICULARS AND ANSWERS ARE TRUE AND CORRECT AND THAT I HAVE NOT WITHHELD ANY INFORMATION CIRCULATED TO INFLUENCE A DECISION IN REGARD TO THIS PROPOSAL, AND THAT I RECEIVED THE COMPANY INFORMATION FORM, WHICH PROVIDES ARTICLE 4, PARAGRAPH 2, CASE H' OF LAW 400/1970 AS VALID, IT IS AGREED THAT THIS PROPOSAL FORM SHALL BE THE BASIS OF THE CONTRACT.

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ / DATE : ..... ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΑΙΤΟΥΝΤΟΣ / PROPOSER'S SIGNATURE : .....



# AIGAION

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ Α.Ε.

ΛΩΤ. ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ 100, Τ.Κ. 166 74 ΓΛΥΦΑΔΑ, ΤΗΛ: +30 210 91.19.910, FAX: +30 210 96.41.340  
e-mail: marine@aigalon.gr, http:// www.aigalon.gr

## ΑΝΑΛΥΤΙΚΟΣ ΒΟΗΘΗΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ & ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΕΣ ΔΗΛΩΘΕΙΣΕΣ ΑΞΙΕΣ DETAILED EQUIPMENT LIST & THEIR CORRESPONDING DECLARED VALUES

### 1. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΙΤΟΥΝΤΟΣ / PROPOSER'S DETAILS - ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΚΑΦΟΥΣ/ PARTICULARS OF VESSEL :

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΡΙΑΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ / ΙΔΙΟΚΤΗΤΗ  
NAME OF OWNING COMPANY / OWNER: .....

ΟΝΟΜΑ ΣΚΑΦΟΥΣ / NAME OF VESSEL : .....

ΛΙΜΑΝΙ & No. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ / REG. PORT & NO : .....

### ❖ ΑΞΙΕΣ ΣΚΑΦΟΥΣ, ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ & ΑΞΙΕΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ (ΜΑΡΚΑ, ΕΙΔΟΣ, ΜΟΝΤΕΛΟ, ΚΑΤ/ΣΤΗΣ, ΕΤΟΣ ΚΑΤ/ΗΣ) / HULL VALUE, DESCRIPTION & VALUE OF EQUIPMENT (TYPE, MAKE, MODEL, BUILDER, YEAR BUILT) :

➤ ΑΞΙΑ ΣΚΑΦΟΥΣ / HULL VALUE : .....

➤ ΑΞΙΑ ΚΥΡΙΑΣ ΜΗΧΑΝΗΣ (Q/N) / MAIN ENGINE(S) VALUE : .....

➤ ΒΟΗΘΗΤΙΚΗ ΕΞΩΛΕΜΒΙΑ ΜΗΧΑΝΗ / AUXILIARY O/B MOTOR : .....

➤ ΦΟΥΣΚΩΤΑ & ΒΑΡΚΕΣ / DINGHIES & BOATS : .....

➤ ΣΩΣΤΙΚΗ ΣΧΕΔΙΑ / LIFERAFT : .....

➤ ΡΑΝΤΑΡ / RADAR : .....

➤ V.H.F. : .....

➤ PLOTTER – G.P.S. : .....

➤ ΑΥΤ. ΠΙΛΟΤΟΣ / AUTO PILOT : .....

➤ ΒΥΘΟΜΕΤΡΟ / DEPTHSOUNDER : .....

➤ ΠΥΞΙΔΑ / COMPASS : .....

➤ ΤΡΕΙΛΕΡ / TRAILER : .....

➤ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΣ ΕΡΓΑΤΗΣ ΑΓΚΥΡΑΣ / ELECTRIC ANCHOR WINDLASS : .....

➤ ΣΤΕΡΕΟΦΩΝΙΚΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ / STEREO : .....

➤ ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ / PERSONAL EFFECTS (\*): .....

➤ ΑΞΙΑ ΙΣΤΩΝ & ΙΣΤΙΩΝ (ΓΙΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ ) / SAILS & RIGGING VALUE (FOR SAILING YACHT) : .....

➤ ΛΟΙΠΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ / OTHER EQUIPMENT : .....

(\* ) ΤΟ ΠΟΣΟ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΟΝ ΝΑ ΚΑΤΑΒΛΗΘΕΙ ΥΠΟ ΤΗΝ ΕΠΕΚΤΑΣΗ, ΚΑΛΥΨΗΣ ΤΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΩΝ, ΘΑ ΠΕΡΙΟΡΙΖΕΤΑΙ ΣΤΟ ΠΟΣΟ ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΑΣΦΑΛΙΣΘΕΙ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ ΑΥΤΑ, ΟΠΩΣ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΣΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ, (ΟΠΟΙΟΔΗΠΟΤΕ ΜΕΜΟΝΩΜΕΝΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΑΞΙΑΣ 200 ΕΥΡΩ ΚΑΙ ΠΛΕΟΝ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΗΛΩΝΕΤΑΙ ΕΙΔΙΚΩΣ).  
THE AMOUNT RECOVERABLE UNDER PERSONAL EFFECTS EXTENSION CLAUSE SHALL BE LIMITED TO THE AMOUNT INSURED IN RESPECT THEREOF, AS STATED IN THE POLICY (ANY SINGLE ARTICLE VALUED AT 200 EURO OR MORE TO BE SPECIALLY DECLARED).

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ/DATE : .....

ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΑΙΤΟΥΝΤΟΣ/  
PROPOSER'S SIGNATURE : .....

**ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ****ΕΝΩΣΗ**

ΑΕΓΑ Έταος Μέλος του Group La Baloise - Deutscher Ring

ΜΕΓΑΡΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚΗΣ : Μεσογείων 71, ΑΘΗΝΑ 115 26 • TELEX 216822 ATLA GR • FAX 210 7794446 • ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟ 210 7454000  
Α.Μ.Α.Ε. 12829/05/Β/86/009 • ΑΦΜ 094029251**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ - ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΣΚΑΦΩΝ**

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟ	
ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ	
ΤΗΛΩΝΟ-FAX	
Κ.Α.	

**1. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΥ (ΛΗΠΤΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ)**

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ / ΕΠΩΝΥΜΙΑ:	
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	
ΤΗΛΕΦΩΝΟ	
FAX	
Α.Φ.Μ.	
ΔΟΥ	

**2. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΥΒΕΡΝΗΤΗ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ (εάν είναι άλλος από τον ασφαλιζόμενο).**

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ / ΕΠΩΝΥΜΙΑ:	
Α.Φ.Μ.	
ΔΟΥ	
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΑΠΟΚΤΗΣΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΣ ΠΛΟΗΓΗΣΗΣ ΣΚΑΦΟΥΣ	

**3. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΚΑΦΟΥΣ**

ΟΝΟΜΑ	
ΑΡ.ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	
ΕΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ	
ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ ΕΓΓΡΑΦΗΣ	
ΜΗΚΟΣ / ΠΛΑΤΟΣ	
ΤΥΠΟΣ/ΜΟΝΤΕΛΟ	
ΣΗΜΑΙΑ	
ΥΛΙΚΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ	
ΗΜ/ΝΙΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ	
ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΕΣ)	

**4. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΗΧΑΝΩΝ**

ΕΙΔΟΣ	ΤΥΠΟΣ	ΕΤΟΣ	ΙΠΠΟΙ	SERIAL No	ΚΑΥΣΙΜΑ
ΕΣΩΛΕΜΒΙΟΣ					
ΕΞΩΛΕΜΒΙΟΣ					
ΕΣΩ/ΕΞΩΛΕΜΒΙΟΣ					
ΑΠΟ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ					
ΒΟΗΘΗΤΙΚΗ					



ΑΝΩΤΑΤΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΕΝΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ : ..... κόμβοι / ΜΡΗ

**5. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ (εφόσον υπάρχει)**

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ	ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ	ΗΛΙΚΙΑ
Α) .....	.....	.....
Β) .....	.....	.....
Γ) .....	.....	.....

**6. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ**

- Α) Ρυμουλκεί το σκάφος σκιερ; ΝΑΙ ..... ΟΧΙ.....  
Εάν ναι, θέλετε να ασφαλίσετε την αστική ευθύνη προς και από αυτούς; ΝΑΙ ..... ΟΧΙ.....
- Β) Ρυμουλκεί το σκάφος κάτι από τα παρακάτω;  
Θαλάσσιο αλεξίπτωτο ΝΑΙ ..... ΟΧΙ.....  
Θαλάσσιο δακτυλίδι ΝΑΙ..... ΟΧΙ.....  
«Μπανάνα» ΝΑΙ..... ΟΧΙ.....  
Εάν ναι, θέλετε να ασφαλίσετε την αστική ευθύνη προς και από αυτά; ΝΑΙ ..... ΟΧΙ.....
- Γ) Δώσατε λεπτομέρειες για τη χρήση του σκάφους : ΙΔΙΩΤΙΚΗ..... ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ .....
- Δ) Διαθέτει το σκάφος βοηθητική λέμβο (λάντζα); ΝΑΙ ..... ΟΧΙ.....  
Εάν ναι, ποια είναι η ιπποδύναμη της μηχανής της .....
- Ε) Εχετε προξενήσει στο παρελθόν ζημιές (ατυχήματα) σε τρίτους;  
ΟΧΙ .....  
ΝΑΙ..... Πλήθος ατυχημάτων..... Είδος ατυχήματος.....
- Με την παρούσα δηλώνω ότι τα ανωτέρω στοιχεία και απαντήσεις είναι σωστές και ακριβείς από κάθε άποψη και ότι δεν παρακράτησα καμία πληροφορία που θα μπορούσε να επηρεάσει την απόφαση των ασφαλιστών σχετικά με την ασφάλιση ή όχι του σκάφους, και συμφωνώ ότι η πρόταση και δήλωση αυτή θα αποτελέσει τη βάση της ασφάλισης μεταξύ εμού και των ασφαλιστών και αναπόσπαστο μέρος του ασφαλιστηρίου συμβολαίου, εφόσον εκδοθεί.
  - Σε περίπτωση που το εκδοθέν ασφαλιστήριο ακυρωθεί για οποιονδήποτε λόγο, η ασφαλιστική εταιρία θα αποστέλει την ακύρωση της ασφάλισης στο αρμόδιο Λιμεναρχείο.

Ημ/νία .....  
Ο ΑΙΤΩΝ/ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΣ  
(υπογραφή / σφραγίδα)ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗ  
.....**ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ**ΒΑΣΙΚΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ: € .....  
ΕΠΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟ .....% για σκιέρ  
.....% για θαλάσσιο δακτυλίδι  
.....% για θαλάσσιο αλεξίπτωτο  
.....% για «μπανάνα»

ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΚΑΛΥΨΗΣ: .....

ΗΜ/ΝΙΑ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ: .....

ΣΥΝΟΛΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ: € .....