

Θέμα 1



Κίνδυνος

Κίνδυνος είναι η περίπτωση όπου μία επιλεγμένη πράξη ή δραστηριότητα μπορεί να οδηγήσει σε **απώλεια**. Η υπόθεση αυτή υπονοεί ότι η επιλογή έχει μία επίδραση στο αποτέλεσμα. **Πιθανές απώλειες μπορούν επίσης να χαρακτηριστούν ως κίνδυνοι**. Σχεδόν όλες οι ανθρώπινες δραστηριότητες ενέχουν κινδύνους.



Ασφάλιση

- Η **ασφάλιση** είναι μία μορφή διαχείρισης κινδύνου που χρησιμοποιείται κυρίως στην «επένδυση» έναντι της μη επέλευσης του ασφαλιζόμενου κινδύνου.
- Η **ασφάλιση** ορίζεται σαν η αντίστοιχη **μεταφορά του ρίσκου** από τον ασφαλιζόμενο στον ασφαλιστή με αντίτιμο το ασφάλιστρο.

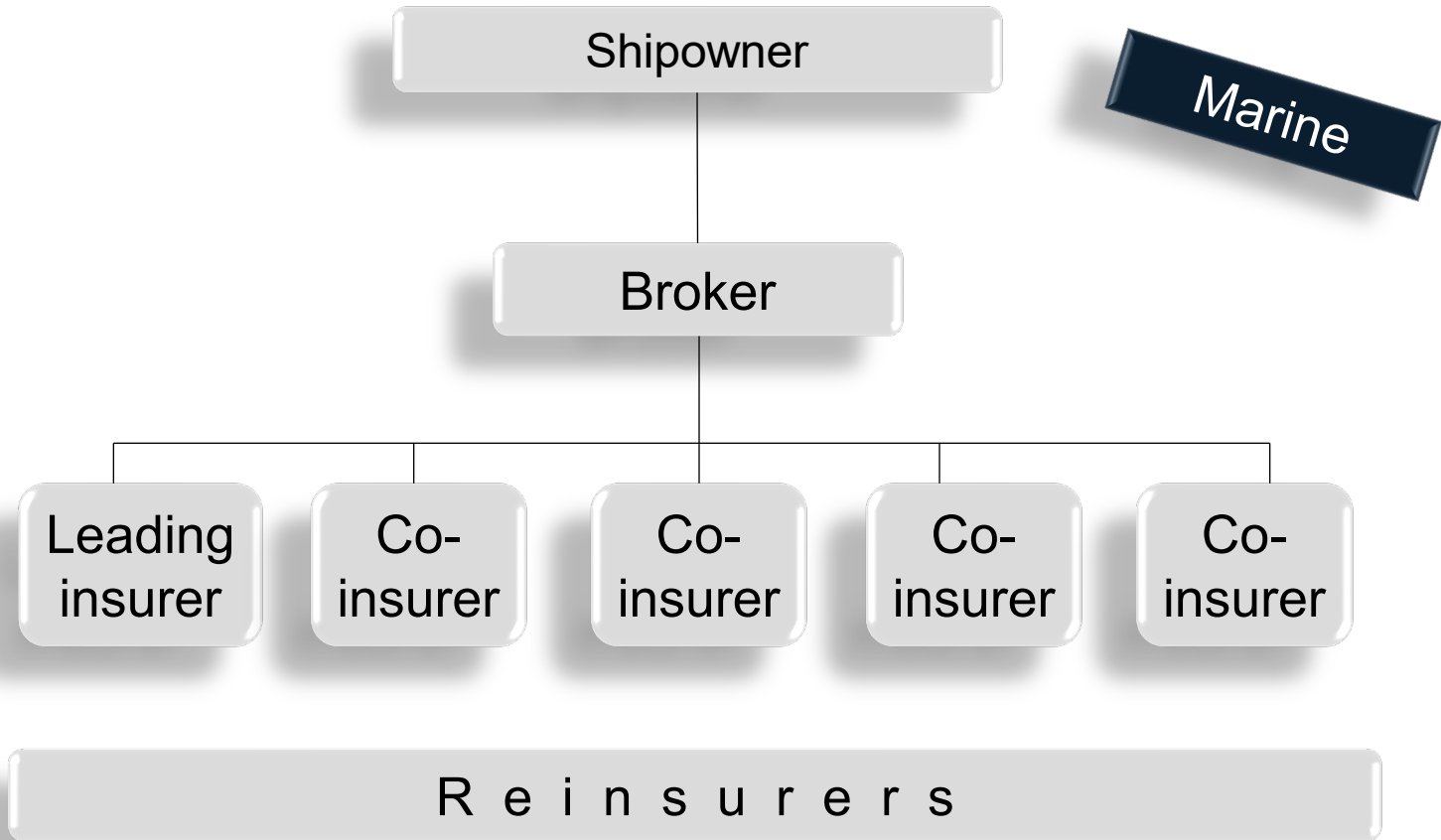


Underwriting-Ασφαλιστική κάλυψη

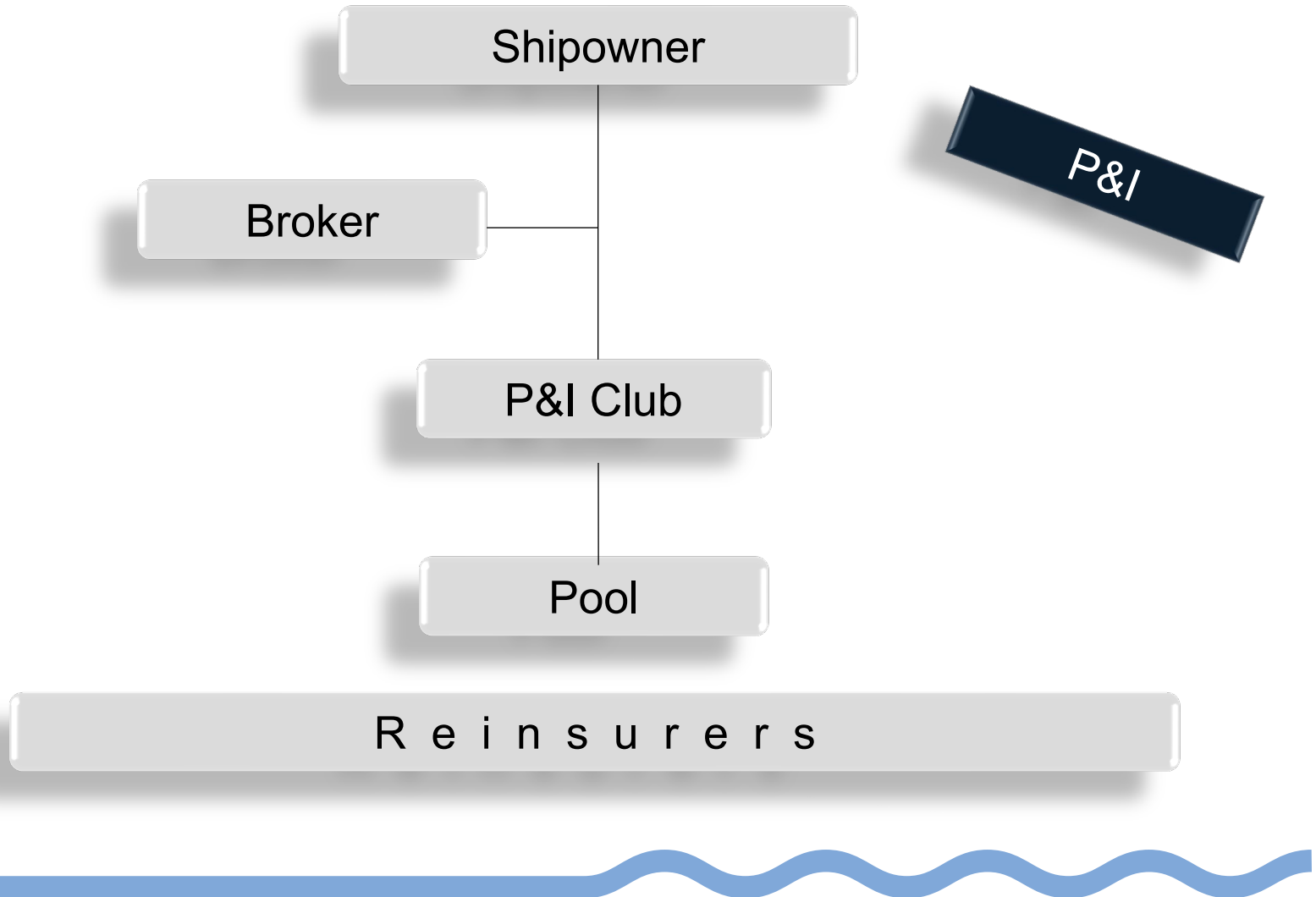
- **Underwriting**–Ασφαλιστική κάλυψη είναι η διαδικασία της ασφάλισης κάποιου ανθρώπου ή αντικειμένου.
- Η ασφαλιστική κάλυψη είναι η διαδικασία όπου ο ασφαλιστής υπογράφει και αποδέχεται την ευθύνη κάτω από ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο, εξασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο την πληρωμή σε περίπτωση που επέλθει ζημία ή απώλεια.



Ναυτική Ασφάλιση- Διασπορά ρίσκου (Lloyd's Insurance or other)



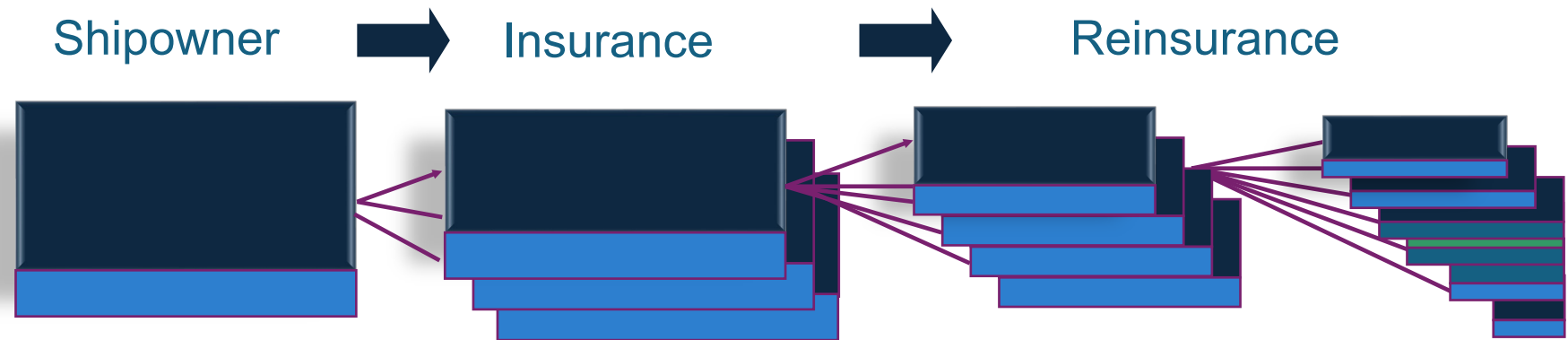
Ναυτική Ασφάλιση- Διασπορά ρίσκου σε P&I



Ναυτική Ασφάλιση- Διασπορά ρίσκου

Διασπορά Ρίσκου

- Πλοιοκτήτης/Ασφαλισμένος(Shipowner/Insured)
- Ασφαλιστής/ επασφάλιση (Insurer/reinsurer)



Είδη ασφάλισης

- Protection & Indemnity Insurance (P&I Club)
- Freight, Demurrage and Defense Insurance (FD&D)
- Marine Insurance
- War Insurance
- Kidnap and Ransom



Protection & Indemnity Insurance

The main risks covered are:

- Liability to persons
- Cargo Liabilities
- Pollution Liabilities
- Other third party liabilities



Freight, Demurrage and Defence Insurance/ Ναύλοι, Καθυστερήσεις και Νομική κάλυψη.

- Τα μέλη καλύπτονται για τα νομικά κόστη της διαχείρισης αξιώσεων σε μία μεγάλη ακτίνα διενέξεων.
- Τέτοιες διενέξεις είναι εκτός της εμβέλειας του P&I Club ή της H&M ασφάλισης και προκύπτουν από την ναυπήγηση, πώληση, αγορά ή λειτουργία ενός πλοίου.



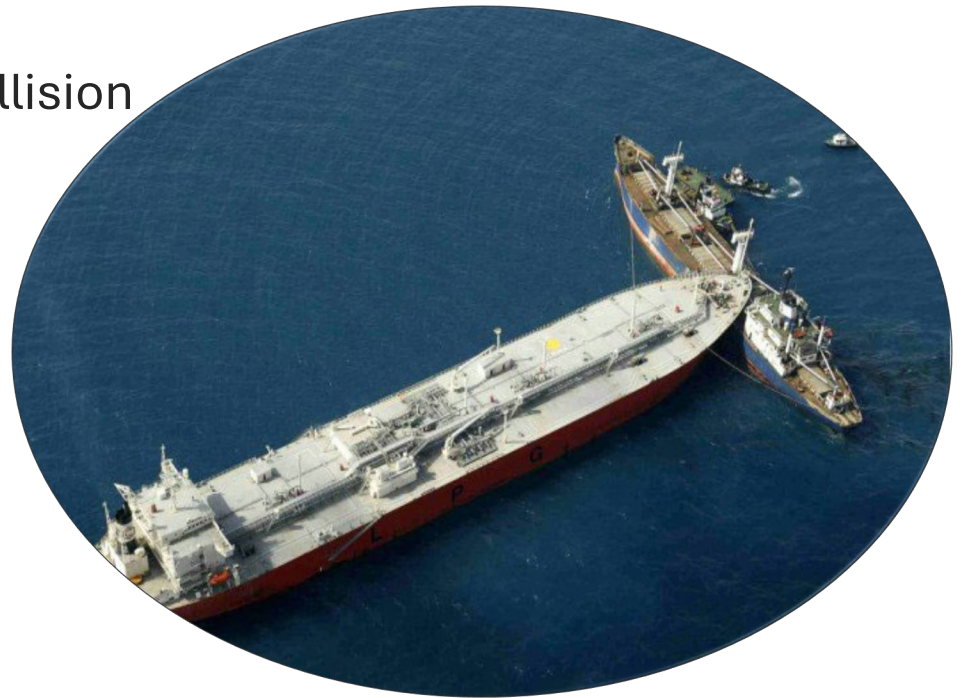
Ναυτική Ασφάλιση



- Η βασική ασφάλιση του πλοιοκτήτη για την κάλυψη του πλοίου του.

Κατηγορίες ναυτικής ασφάλισης

- Hull & Machinery – Σκαρί και μηχανές
- Increased Value /Freight/Disbursements – Αυξημένη ασφάλιση/Ναύλος.
- Loss of Hire – Απώλεια ναύλου
- War Risks – Ρήτρες Πολέμου
- Running Down Clause (RDC) /Collision
- Fixed and Floating Objects



Πόλεμος- Κίνδυνου που καλύπτονται



- Πόλεμος, εμφύλιος πόλεμος, επανάσταση, εξέγερση, διαμαρτυρία και κοινωνική εξέγερση.
- Σύλληψη, καταστολή ή κάποια άλλη κρατική ενέργεια.
- Εργατικές εξεγέρσεις, απεργίες και αντίστοιχες εργατικές επαναστάσεις
- Πειρατεία



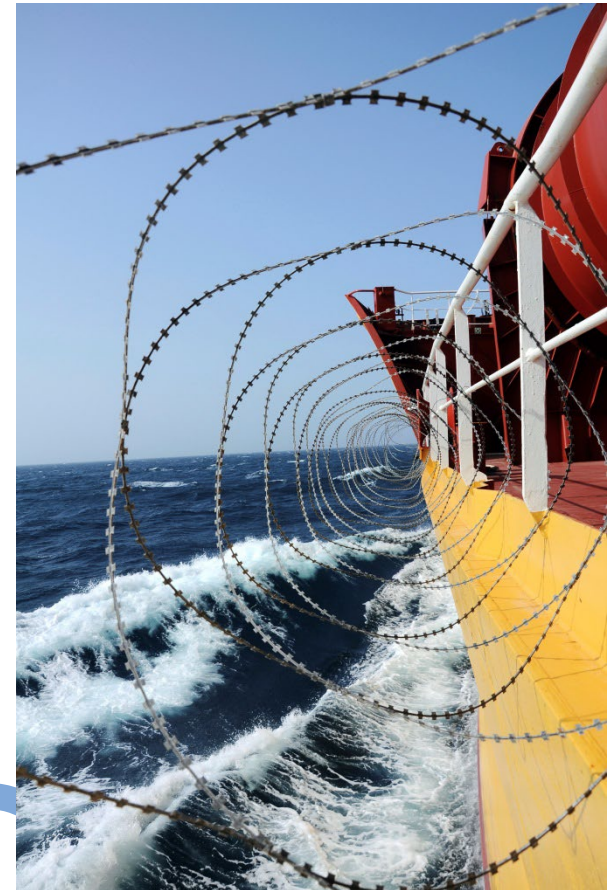
- Κακοπροαίρετες πράξεις βανδαλισμού σε κάθε περίπτωση είτε πολιτικών είτε πολεμικών προθέσεων.
- Πράξεις σαμποτάζ ή τρομοκρατίας σε κάθε περίπτωση είτε πολιτικών είτε πολεμικών προθέσεων.



Απαγωγή και Λίτρα

Η ασφάλιση για απαγωγή και λίτρα προστατεύει τις ναυτιλιακές εταιρείες από οικονομικές απώλειες που μπορούν να προκύψουν όταν το πλήρωμα συλλαμβάνεται ή κρατείται για

- Pirates in the Gulf of Aden, Indian Ocean and West Coast of Africa
- Cover for ransom demands
- Delivery
- Crew wages and injuries
- Other related costs



“Protection and Indemnity Insurance – P&I Clubs”

What is a P&I Club and how it was created?

- ❑ Κατά τα μέσα του δέκατου ένατου αιώνα, οι πλοιοκτήτες βρέθηκαν με υποχρεώσεις που οι παραδοσιακοί ασφαλιστές Hull & Machinery δεν ήταν σε θέση ή δεν ήθελαν να καλύψουν. Προκειμένου να λυθεί το πρόβλημα, ομάδες εφοπλιστών σχηματίστηκαν σε αμοιβαίες ενώσεις και συμφώνησαν να μοιραστούν τις αξιώσεις του άλλου. Αυτές οι οργανώσεις έχουν πλέον εξελιχθεί στις λεγόμενες, Λέσχες Προστασίας & Αποζημίωσης (P&I).

P&I Clubs

□ Σήμερα, υπάρχουν περίπου 20 P&I Club παγκοσμίως. Ωστόσο, οι 13 Λέσχες του Διεθνούς Ομίλου, που καλύπτουν σχεδόν το 90% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, είναι οι εξής:

- Skuld Mutual Protection and Indemnity Association
- Gard Mutual Protection and Indemnity Association
- The Britannia Steam Ship Insurance Association
- The Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association
- The London Steamship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association
- American Steamship Owners Mutual P&I Association

P&I Clubs

- The North of England Protection and Indemnity Association
- The Shipowner's Mutual Protection and Indemnity Association
- The Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association
- The Steamship Mutual Underwriting Association
- The Swedish Club
- United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association
- The West of England Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association

The International Group of P&I Clubs

- ❑ Ο Διεθνής Όμιλος P&I είναι ένας τεράστιος οργανισμός αντασφάλισης. Ο ρόλος του Ομίλου είναι ο ακόλουθος:
- ❑ Οι ίδιοι οι σύλλογοι μοιράζονται τις απαιτήσεις μεταξύ τους και αγοράζουν υψηλά επίπεδα αντασφάλισης σε συλλογική βάση. Έτσι, πρώτον, ο σύλλογος θα πληρώσει απαιτήσεις μέχρι 5 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ, δεύτερον, το σύνολο όλων των συλλόγων θα πληρώσει τα επόμενα 25 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ και τρίτον, οι απαιτήσεις που υπερβαίνουν τα 30 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ (5 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ + 25 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ) αντασφαλίζονται ως μία συλλογική σύμβαση. Αυτό επιτρέπει σε κάθε σύλλογο να παρέχει πολύ υψηλότερα επίπεδα κάλυψης από αυτά που είναι συνήθως διαθέσιμα στην εμπορική αγορά.

Η εταιρική δομή των P&I Clubs

- ❑ Τα P&I Clubs είναι αλληλασφαλιστικές ενώσεις που ανήκουν στα μέλη, τα οποία είναι κυρίως οι πλοιοκτήτες, για τα μέλη.
- ❑ Λειτουργεί σε μη κερδοσκοπική βάση, πράγμα που σημαίνει στην πράξη ότι οι απαιτήσεις και τα λειτουργικά έξοδα σε ένα έτος ασφάλισης καλύπτονται από τα έσοδα από ασφάλιστρα και επενδύσεις σε αυτό το έτος.
- ❑ Τυχόν πλεόνασμα θα διατίθεται στα αποθεματικά.
- ❑ Οι πλοιοκτήτες συμφωνούν να προστατεύουν αμοιβαία ο ένας τον άλλον.
- ❑ Κάθε «Μέλος» του Σωματείου συμφωνεί να συνεισφέρει αναλογικά το ένα στις απώλειες του άλλου.
- ❑ Επαγγελματίες διευθυντές διευθύνουν τις Λέσχες για λογαριασμό των μελών.

Why Protection & Indemnity is required?

- ❑ **Protection** is required for the safe working of seafarer and ship.
- ❑ **Indemnity** is required to compensate for the loss of life, environment and property.

What P&I Insurance covers?

Η P&I ασφάλιση καλύπτει τον πλοιοκτήτη έναντι αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυριότητα του ασφαλισμένου σκάφους και προκύπτει από γεγονότα όπως:



Crew and/or third party loss of life, sickness, injury,
including sickness wages,
repatriation costs, burial expenses etc.



Liability to cargo owners due to loss,
damage, short delivery, improper stowage,
theft or contamination of cargo

What P&I Insurance covers?



Collision liability
(excess of any hull insurance cover)



Loss of, or damage to fixed and floating
objects, such as docks, piers, cranes, buoys and other
similar objects



Removal of wreck liability



Pollution liability

What P&I Insurance covers?



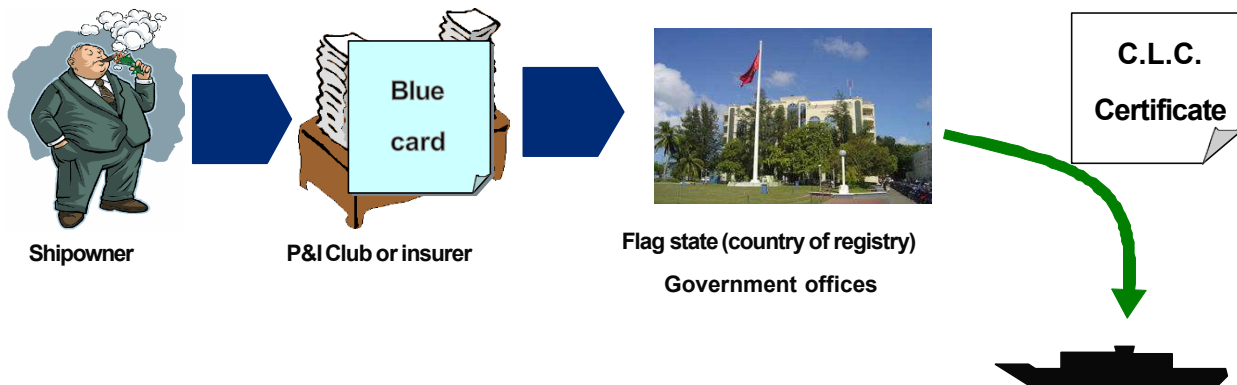
Fines imposed by customs, governments etc.



But perhaps, most **important** of all:
Legal defense costs against P&I liabilities

P&I – A ticket to trade

- ❑ Countries require proof that ships have adequate liability insurance.
- ❑ Especially for pollution liability, Shipowners have to show evidence.



P&I – A ticket to trade

- Για τις περισσότερες χώρες σε όλο τον κόσμο, τα αποδεικτικά στοιχεία μιας «μπλε κάρτας» P & I Club επαρκούν για να επιτρέψουν στο σκάφος να εισέλθει σε λιμάνια και πλωτές οδούς, καθώς παρέχει επαρκή αποδεικτικά στοιχεία ότι το σκάφος προστατεύεται για τις ευθύνες που μπορεί να αναλάβει ο ιδιοκτήτης μετά από ατύχημα, τουλάχιστον μέχρι τα ποσά της τρέχουσας διεθνούς σύμβασης.

Mutual P&I Club Calls

- ☐ Each year, the Member of the “Club” pays their annual **ADVANCE CALL** to the Club
- ☐ Anniversary date: 20th February
- ☐ Losses occur – Claims get paid
- ☐ Some years, the Members see the “pot” get exhausted, when claims exceed the “Advance” Calls
- ☐ Then, all Members pay a **SUPPLEMENTARY CALL** to cover the shortfall in reserves

Mutual P&I Club Calls

- ❑ Ορισμένες αξιώσεις μπορεί να χρειαστούν χρόνια για να επιλυθούν και να καταλήξουν πολύ μεγαλύτερες από ό, τι είχε αρχικά εκτιμηθεί.
- ❑ Ενδέχεται να απαιτηθούν συμπληρωματικές εισφορές για προηγούμενα έτη καθώς και για το τρέχον έτος.
- ❑ Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε συσσώρευση εισφορών, έως ότου οι διαχειριστές αισθανθούν ότι έχουν αρκετά κεφάλαια για να καλύψουν τις υπόλοιπες εκκρεμείς απαιτήσεις.
- ❑ Μπορούν να χρεώσουν μία ΤΕΛΙΚΗ Εισφορά.

P&I Calls Vs Fixed Premium

Calls

- ❑ Όλα τα "Μέλη" πληρώνουν μια "Προκαταβολική Εισφορά", αλλά μπορεί να τους ζητηθεί να πληρώσουν περισσότερα αργότερα
- ❑ Το ίδιο πρέπει να είναι μια λογική εκτίμηση των αναμενόμενων απαιτήσεων
- ❑ Τα μέλη πρέπει να πληρώσουν περισσότερα
(Συμπληρωματικές εισφορές)

Ασφάλιστρο

- ❑ Το Ασφάλιστρο χρεώνεται κατά την έναρξη του κινδύνου και αυτό το ποσό είναι το μόνο που θα χρειαστεί να πληρώσει ο Ασφαλισμένος
- ❑ Το ίδιο πρέπει να είναι αρκετό για να καλύψει όλες τις αναμενόμενες απαιτήσεις
- ❑ Ο ασφαλιστής χρεοκοπεί!

Θέμα 2 & 3



ΕΙΔΗ ΖΗΜΙΩΝ

- 1. Ολική απώλεια (Total loss) → Πραγματική (Actual)
→ Τεκμαρτή (Constructive)
- 2.- Μερική απώλεια (μερική αβάρια-particular average)



Ολικη απωλεια (total loss)

Η Ολική Απώλεια (Total Loss) αναφέρεται στην απώλεια ολόκληρου του πλοίου. Στην περίπτωση της Ολικής Απώλειας ο ασφαλιστής καταβάλλει όλο το ασφάλισμα χωρίς την εφαρμογή της αφαιρέτας απαλλαγής.

Η ολική απώλεια χωρίζεται σε δύο κατηγορίες:

A) Πραγματική ολική απώλεια (actual total loss) και

B) Τεκμαρτή ολική απώλεια (constructive total loss)

Μία ασφάλεια έναντι του κινδύνου ολικής απώλειας καλύπτει και τις δύο περιπτώσεις, εκτός εάν προκύπτει κάτι διαφορετικό από τους όρους του συμβολαίου.



Πραγματική ολική απώλεια

(actual total loss)

Πραγματική Ολική Απώλεια Πλοίου

Έχουμε Πραγματική Ολική Απώλεια πλοίου, όταν:

- Το ασφαλισμένο πλοίο καταστρέφεται ολοσχερώς ή βυθίζεται.
- Το ασφαλισμένο πλοίο έχει υποστεί ζημιά μεγάλης έκτασης, έτσι ώστε να μην θεωρείται πλέον πλοίο.
- Όταν ο ασφαλιζόμενος έχει αποξενωθεί από το πλοίο, χωρίς να υπάρχει ελπίδα να το επανακτήσει.
- Αντίθετα με την Τεκμαρτή Ολική Απώλεια, στην Πραγματική Ολική Απώλεια ο ασφαλιζόμενος δε χρειάζεται να δώσει αναγγελία εγκατάλειψης του πλοίου στον ασφαλιστή, μιας και στην πραγματικότητα ο ασφαλιζόμενος το εγκαταλείπει σιωπηρά στους ασφαλιστές για την περίπτωση που αυτοί θέλουν να επωφεληθούν από αυτό (π.χ. αν ευρεθεί πλοίο το οποίο για μακρύ χρονικό διάστημα είχε χαθεί).



Τεκμαρτη ολική απώλεια

(constructive total loss)

Τεκμαρτή Ολική Απώλεια (Constructive Total Loss ή CTL)

Τεκμαρτή Ολική Απώλεια Πλοίου έχουμε, όταν:

- Φαίνεται ότι δεν μπορεί να αποφευχθεί η Πραγματική Ολική Απώλεια.
- Το πλοίο έχει παγιδευτεί και δε φαίνεται πιθανό να το επανακτήσει ο ασφαλιζόμενος στο προσεχές μέλλον.
- Το πλοίο έχει προσαράξει και το κόστος αποκόλλησης και επισκευής αυτού υπερβαίνει την αξία του.
- Το πλοίο έχει υποστεί μεγάλης έκτασης ζημιά και το κόστος επισκευών προβλέπεται ότι θα υπερβεί την αξία του πλοίου.
- Μπορεί να υπάρξει Τεκμαρτή Ολική Απώλεια **ΦΟΡΤΙΟΥ** όταν
 - Η πραγματική ολική απώλεια είναι αναπόφευκτη ή
 - Το κόστος αποκατάστασης και προώθησης του φορτίου στον προορισμό του υπερβαίνει την αξία του στον τόπο προορισμού.



Τεκμαρτη Ολική απώλεια

(constructive total loss)

Αναγγελία Εγκατάλειψης (NOTICE OF ABADONMENT)

- Σε περίπτωση Τεκμαρτής Ολικής Απώλειας Πλοίου, ο ασφαλισμένος μπορεί να επιλέξει αν θα θεωρήσει την ζημία Ολική ή Μερική απώλεια.
- Προκειμένου ο ασφαλιζόμενος να απαιτήσει αποζημίωση για Τεκμαρτή Ολική Απώλεια, θα πρέπει απαραίτητα να εγκαταλείψει το πλοίο στους ασφαλιστές με **έγγραφη αναγγελία εγκατάλειψης**. (NOTICE OF ABADONMENT)
- Εάν ο ασφαλιζόμενος σκοπεύει να υποβάλει αίτηση αποζημίωσης για Τεκμαρτή Ολική Απώλεια, οφείλει να αποστείλει στον ασφαλιστή την αναγγελία εγκατάλειψης. Ο σκοπός αυτής της αναγγελίας είναι να προειδοποιήσει τον ασφαλιστή ότι υπάρχει περίπτωση Ολικής Απώλειας, έτσι ώστε ο ασφαλιστής να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα, για να την αποτρέψει.
- Τα μέτρα που τυχόν παίρνει ο ασφαλιστής για να αποτρέψει την Ολική Απώλεια δεν μπορούν να ληφθούν ως αποδοχή της εγκατάλειψης.



Μερική Απώλεια

(particular average)

Μερική απώλεια (Partial Loss) πλοίου καλείται οποιαδήποτε απώλεια δεν αποτελεί Ολική Απώλεια. Ο όρος αυτός αναφέρεται δηλαδή σε όλες τις ζημιές που μπορούν να συμβούν στο πλοίο. Εάν η μερική αβάρια πλοίου είναι μικρής έκτασης και δεν επηρεάζει την αξιοπλοΐα του πλοίου, είναι δυνατό ο πλοιοκτήτης

- i. να αναβάλει την επισκευή του πλοίου μέχρι τον επόμενο δεξαμενισμό του ή
- ii. και να μην το επισκευάσει καθόλου (εάν π.χ. το πλοίο έχει εν τω μεταξύ πουληθεί ως έχει).

Στη δεύτερη περίπτωση μπορεί να προβάλει απαίτηση προς τον ασφαλιστή δια «μη επισκευασθείσα ζημία», διότι το πλοίο έχασε μέρος της αξίας του από τη μερική αβάρια (unrepaired damage claim).

- Όπως αναφέραμε, με την επέλευση της μερικής απώλειας το πλοίο χάνει μέρος της αξίας του, ενώ θεωρείται ότι επανέρχεται στην αρχική αξία του μετά την επισκευή.
- Εάν ένα πλοίο υποστεί μερική αβάρια και ακολούθως, παρότι αυτή έχει ήδη αποκατασταθεί με επισκευές, το πλοίο βυθιστεί, ο ασφαλιστής είναι υποχρεωμένος να αποζημιώσει τόσο τη μερική απώλεια όσο και την Ολική Απώλεια.
- Εάν το πλοίο όμως βυθιστεί **πριν** από την αποκατάσταση της μερικής αβαρίας, η αποζημίωση που είναι υποχρεωμένος να καταβάλει ο ασφαλιστής περιορίζεται στο ποσό της Ολικής Απώλειας.



ΘΕΜΑ 4

- ΑΡΧΗ ΥΨΙΣΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΙΣΤΗΣ (UBERRIMAE FIDEI)
 - ΑΡΘΡΟ 17 ΜΙΑ 1906: «ΕΝΑ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΕΙΝΑΙ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΤΟ ΟΠΟΙΟ ΒΑΣΙΖΕΤΑΙ ΣΤΗΝ ΥΨΙΣΤΗ ΚΑΛΗ ΠΙΣΤΗ ΚΑΙ, ΑΝ Η ΥΨΙΣΤΗ ΚΑΛΗ ΠΙΣΤΗ ΔΕΝ ΤΗΡΗΘΕΙ ΑΠΟ ΟΠΟΙΟΔΗΠΟΤΕ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟ, ΤΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΜΗΝ ΤΗΡΗΘΕΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΕΤΕΡΟ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟ».
 - Η καλή πίστη απαγορεύει σε οποιοδήποτε συμβαλλόμενο, αποκρύπτοντας ό,τι γνωρίζει, να οδηγήσει τον αντισυμβαλλόμενο σε συμφωνία στηριζόμενη στην άγνοιά του για το γεγονός και με πίστη περί του αντιθέτου.
 - Παράβαση της υποχρέωσης δεν ακυρώνει άμεσα το συμβόλαιο αλλά δίνει **δικαίωμα** ακύρωσης.
- ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΠΟΡΡΕΟΥΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΑΛΗ ΠΙΣΤΗ:
 - A) DISCLOSURE (ΑΠΟΚΑΛΥΨΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ).
 - B) REPRESENTATIONS (ΔΗΛΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΥ)



- MARINE INSURANCE ACT (ΑΡΘΡΟ 18):

- Υποχρέωση του ασφαλισμένου να παρέχει όλη την ενημέρωση που σχετίζεται με τον κίνδυνο, ακόμα και εάν δεν ζητηθεί από τον ασφαλιστή.
- Δήλωση κάθε στοιχείου ή περιστατικού που θα βοηθήσουν τον ασφαλιστή να εκτιμήσει τον κίνδυνο που αναλαμβάνει να καλύψει και να διαμορφώσει το ασφάλιστρο (π.χ. παλαιότητα πλοίου, ειδικές επισκευές)
- Έγκαιρη ενημέρωση του ασφαλιστή για κάθε περιστατικό που πιθανόν θα συντελέσει στην επέλευση του ασφαλιστικού κινδύνου.
- Εξαιρούνται γεγονότα τα οποία:
 1. μειώνουν τον κίνδυνο
 2. είναι γνωστά στον ασφαλιστή ή
 3. ο ασφαλιστής δηλώνει ότι δεν επιθυμεί πληροφόρηση για αυτά.
- Η εξαίρεση παραμένει και μετά το ΙΑ 2015.



- **INSURANCE ACT 2015.**

- Τροποποίηση καθήκοντος υπέρτατης καλής πίστης. Νέο καθήκον «*δίκαιης παρουσίασης*» του κινδύνου (*Duty of fair presentation*) (άρθρο 3)
- Δίκαιη παρουσίαση αποτελεί:
 - Η αποκάλυψη με τρόπο ξεκάθαρο και προσβάσιμο στον ασφαλιστή κάθε **σημαντικής** περιστάσης την οποία ο ασφαλιζόμενος γνωρίζει ή όφειλε να γνωρίζει.
 - Σε περίπτωση που δεν υπάρξει άμεση αποκάλυψη, αρκεί η παροχή επαρκούς πληροφορίας, ώστε να ενημερωθεί ο ασφαλιστής ότι πρέπει να κάνει περαιτέρω έρευνες σχετικά με τις σημαντικές περιστάσεις.
 - Ο ασφαλισμένος δεν απαιτείται να αποκαλύψει μία περίπτωση
 1. Εάν μειώνει τον κίνδυνο
 2. Εάν ο ασφαλιστής την γνωρίζει ή όφειλε να την γνωρίζει ή τεκμαίρεται ότι την γνωρίζει.
 3. Εάν ο ασφαλιστής έχει παραιτηθεί από το δικαίωμά του να γνωρίζει.



ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΣΤΑΣΕΩΝ

- Υπερασφάλιση φορτίου σε ασφάλιση με συγκεκριμένο ποσό. Ο ασφαλιστής δεν έχει δυνατότητα να γνωρίζει την αληθή αξία. (Σε ασφάλιση χωρίς συγκεκριμένο ποσό αποζημιώνεται η πραγματική αξία)
- Υπερασφάλιση πλοίου. (Έχει κριθεί όμως ότι ο ασφαλιστής έχει την δυνατότητα να γνωρίζει την αξία του πλοίου)
- Η υπερβολική υπερασφάλιση είναι σημαντική όταν αδυνατίζει το ασφαλιστικό συμφέρον.
- Μεταχειρισμένα μηχανήματα. Πρέπει να γνωστοποιηθεί η ακριβής κατάσταση τους.



- INSURANCE ACT 2015.

- ΓΝΩΣΗ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ

- Σε περιπτώσεις που ο ασφαλισμένος είναι νομικό πρόσωπο (εταιρία), ο ασφαλισμένος θεωρείται ότι γνωρίζει τα γεγονότα και περιστατικά που γνωρίζουν πρόσωπα τα οποία:
 - είναι μέλη της ανώτερης διοίκησης του ασφαλισμένου ή
 - είναι υπεύθυνα για την ασφάλιση του ασφαλισμένου.

- ΓΝΩΣΗ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ

- Ο ασφαλιστής έχει γνώση, εάν το γεγονός είναι γνωστό σε άτομα τα οποία συμμετέχουν για λογαριασμό του στην απόφαση για το αν θα προβούν στην ασφάλιση και στους όρους αυτής.
- Ο ασφαλιστής τεκμαίρεται ότι γνωρίζει γεγονότα κοινής γνώσης και γεγονότα τα οποία ένας έμπειρος ασφαλιστής θα όφειλε να γνωρίζει.



- ΝΕΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΓΙΑ ΠΑΡΑΒΑΣΗ ΚΑΘΗΚΟΝΤΟΣ ΑΠΟΚΑΛΥΨΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΙΑ 2015.

- ΜΙΑ 1906. Δικαίωμα ακύρωσης της σύμβασης συνολικά, εάν υπάρχει παράβαση
 - ακόμα και εάν η πληροφορία δεν σχετίζεται με την απώλεια. Αρκεί ο ασφαλιστής να μην γνώριζε το γεγονός και να ήταν σημαντικό.
- ΙΑ 2015. Δικαίωμα συνολικής ακύρωσης **μόνο** εάν η παράβαση του καθήκοντος δίκαιας ενημέρωσης:
 - 1) Έχει διαπραχθεί εκ προθέσεως ή από βαρεία αμέλεια. Η παράβαση είναι εκ προθέσεως ή από βαρεία αμέλεια όταν ο ασφαλισμένος:
 - α) Γνώριζε ότι παρέβη την υποχρέωση ή
 - β) Δεν ενδιαφέρθηκε για το αν παρέβη ή όχι την υποχρέωση.
 - 2) Ο ασφαλιστής έχει το βάρος να αποδείξει ότι η παράβαση ήταν εκ προθέσεως ή από βαρεία αμέλεια.
 - 3) Ο ασφαλιστής πρέπει να αποδείξει ότι δεν θα συμβαλλόταν εάν γνώριζε την υποχρέωση ή θα συμβαλλόταν με διαφορετικούς όρους.



Θέμα 5

INSTITUTE CLAUSES

Γενικοί όροι ασφάλισης, που περιλαμβάνονται συμβατικά στα ασφαλιστήρια και βοηθούν στην ασφάλεια των συναλλαγών, καθώς έχουν υποστεί νομολογιακή επεξεργασία.

Δεν αποτελούν νόμο και έχουν μόνο συμβατική ισχύ.

Υπάρχουν κανόνες για

- ασφάλιση φορτίου (Institute Cargo Clauses)
- ασφάλιση πλοίου (Institute Time Clauses- Hulls)
- Ασφάλιση για πολεμικούς κινδύνους (Institute War and Strikes Clauses Hulls-Time)



INSTITUTE CARGO CLAUSES

Γενικοί όροι ασφάλισης **φορτίων**.

INSTITUTE CARGO CLAUSES C

Παρέχουν την πλέον περιορισμένη κάλυψη κατά των βασικών ζημιών που μπορεί να συμβούν κατά την διάρκεια του ταξιδιού ενός φορτίου. Καλύπτεται η μερική και η ολική απώλεια του φορτίου που οφείλεται σε:

1. Πυρκαγιά ή έκρηξη (fire or explosion)
2. Προσάραξη ή βύθιση ή ανατροπή (vessel being stranded grounded or capsized) (για πλοίο)
3. Ανατροπή, εκτροχιασμό, πρόσκρουση ή σύγκρουση,(για χερσαίο μεταφορικό μέσο)



INSTITUTE CARGO CLAUSES C

4. Πρόσκρουση ή σύγκρουση του πλοίου με άλλο αντικείμενο (collision or contact of vessel with any external object other than water)
5. Εκφόρτωση του μεταφερόμενου εμπορεύματος σε λιμάνι κινδύνου ή καταφυγής (discharge of cargo at a port of distress)
6. Θυσία γενικής αβαρίας (general average sacrifice)
7. Θεληματική ρίψη του εμπορεύματος στην θάλασσα (jettison)



INSTITUTE CARGO CLAUSES B

Περιλαμβάνουν τους κινδύνους των ρητρών C με την επιπλέον κάλυψη ολικής ή μερικής απώλειας ή ζημιάς που οφείλεται σε:

1. Ηφαιστειακή έκρηξη, σεισμό ή κεραυνό (earthquake, volcanic eruption, lightning)
2. Εισροή νερού (όχι βρόχινο) στο μεταφορικό μέσο ή εμπορευματοκιβώτιο ή αποθηκευτικό χώρο (entry of sea, lake or river water into vessel, craft, hold, conveyance, container or place of storage)
3. Παράσυρση εμπορεύματος στην θάλασσα από κύμα (total loss of any package lost overboard or dropped while loading or unloading)



INSTITUTE CARGO CLAUSES A

Καλύπτουν οποιαδήποτε ζημία ή απώλεια του φορτίου η οποία δεν έχει εξαιρεθεί ονομαστικά. Στις ρήτρες αυτές συνήθως προστίθενται ειδικές ρήτρες με στόχο την κάλυψη συγκεκριμένων και ειδικών αναγκών του πελάτη π.χ. απεργίες, πόλεμοι.

