

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΚΤΙΚΗΣ
ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ

ΦΡΑΓΚΟΥΛΗ ΚΑΛΗ

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΤΖΑΒΑΡΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

ΚΑΛΑΜΑΤΑ 2008

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ



ΠΡΟΛΟΓΟΣ	Σελ 4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	Σελ 5 - 7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΚΑΦΟΥΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	Σελ 8
Ασφάλιση αστικής ευθύνης μηχανοκίνητων σκαφών αναψυχής πίνακας	Σελ 8
Ασφάλιση αστικής ευθύνης μη μηχανοκίνητων σκαφών αναψυχής πίνακας	Σελ 8
Παράλειψη ασφάλισης – κυρώσεις	Σελ 11
Εξαιρέσεις στην ασφάλεια σκαφών αναψυχής	Σελ 11
Μέρη ενός σκάφους	Σελ 15
Βασικές προϋποθέσεις για την ασφάλιση ενός σκάφους	Σελ 17 - 18
Απαιτούμενα δικαιολογητικά για την ασφάλιση	Σελ 19
Εθνικότητα σκάφους αναψυχής	Σελ 19
Έγγραφο εθνικότητας	Σελ 19
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΖΗΜΙΑ ΣΚΑΦΟΥΣ	Σελ 21
Αναγγελία ζημιών	Σελ 21
Κατηγορίες ζημιών σκαφών αναψυχής 2006 πίνακας	Σελ 22
Κατηγορίες ζημιών σκαφών αναψυχής 2007 πίνακας	Σελ 23
Γράφημα κατηγορίες ζημιών σκαφών αναψυχής	Σελ 25
Ποσοστό ζημιάς ή loss ratio	Σελ 26
Αναλογία αποζημιώσεων/ασφάλιστρα πίνακας	
Γράφημα ποσοστό ζημιάς ή loss ratio	Σελ 27
Γράφημα ποσοστό ζημιάς ή loss ratio	Σελ 28
Ορισμός της ασφάλισης	Σελ 29
Βασικά χαρακτηριστικά της ασφάλισης	Σελ 29
Ασφαλιστικοί ορισμοί	Σελ 29 - 30
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	Σελ 31
Άδεια επαγγελματικών σκαφών αναψυχής	Σελ 31
Ναυλοσύμφωνο	Σελ 31
Παράβολα	Σελ 31
Ορισμός ιδιωτικού – επαγγελματικού σκάφους αναψυχής	Σελ 32 - 33

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΑΛΛΟΔΑΠΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	Σελ 34
Δελτίο Κίνησης	Σελ 34
Οικονομικές υποχρεώσεις	Σελ 35
Φορολογική νομοθεσία	Σελ 36
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΑ	
ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ	Σελ 37
Βασικές νομικές μορφές	Σελ 37
Προϋποθέσεις ισχύος ασφαλιστήριου συμβολαίου	Σελ 38
Βασικά μέρη του ασφαλιστήριου	Σελ 38
Πρόσθετες πράξεις ή endorsements	Σελ 39
Απαλλαγές	Σελ 39
Αναλογικός όρος ή condition of average	Σελ 39
Παράλληλη ασφάλιση	Σελ 39
Οι διάφορες λειτουργίες της ασφαλιστικής επιχείρησης	Σελ 40 - 41
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. ΦΟΡΕΙΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ	Σελ 42
Ασφαλιστικές εταιρείες	Σελ 42
Διαμεσολαβητές	Σελ 42
Αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί	Σελ 43
Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδας	Σελ 44
Ελληνικό Ινστιτούτο Ασφαλιστικών Σπουδών	Σελ 44
Lloyds	Σελ 44
Ινστιτούτο Ασφαλιστών Λονδίνου	Σελ 44
Ρήτρες Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου για την ασφάλεια σκαφών αναψυχής	Σελ 45 - 46
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	Σελ 47
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	Σελ 48

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Τα ασφαλιστικά προϊόντα περιλαμβάνουν την ασφάλιση σκάφους αναψυχής. Τα σκάφη αναψυχής υποχρεώνονται σε ασφάλεια αστικής ευθύνης από τις 13 Ιανουαρίου του 2000, σύμφωνα με τον νόμο 2743/1999. Από στατιστικά στοιχεία στην Ελλάδα τα σκάφη αναψυχής προκύπτουν περισσότερα από 60.000. Τα σκάφη αναψυχής που υποχρεωτικά χρειάζεται να ασφαλιστούν για αστική ευθύνη έναντι τρίτων και επιβαινόντων είναι με ολικό μήκος άνω των 7 μέτρων και όλα τα επαγγελματικά και ταχύπλοα σκάφη. Οι περισσότερες ασφαλιστικές εταιρείες ανά τον κόσμο χρησιμοποιούν παρόμοιους όρους ασφάλισης στο αντικείμενο σκάφος αναψυχής. Συνήθως, το συμβόλαιο που χρησιμοποιείται, στις περισσότερες χώρες της Ευρώπης όπως και στην Ελλάδα είναι σύμφωνο με τους όρους του Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου που περιλαμβάνει τις ρήτρες Institute Yacht Clauses 1/11/1985. Εκτός της υποχρέωσης των ιδιοκτητών σκαφών αναψυχής να ασφαλίσουν το σκάφος για αστική ευθύνη είναι δυνατό να συνάψουν προαιρετικά ασφάλεια του σκάφους αναψυχής για ίδιες ζημιές του σκάφους και άλλους κινδύνους που είναι δυνατό να συμβούν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Οι αρχές του θεσμού της ασφάλισης εμφανίστηκαν κατά την 2η π.χ. χιλιετία. Η ασφάλιση σε αρχικό στάδιο εμφάνισε την μορφή αλληλοβοήθειας μεταξύ ατόμων που εκτελούσαν ένα παρεμφερές είδος εργασίας. Συγκεκριμένα, οι συνθήκες που βίωναν οι εργάτες των πυραμίδων στην αρχαία Αίγυπτο ήταν άσχημες, συνέβαιναν αρκετά εργατικά ατυχήματα και υπήρχαν πολλές ασθένειες ώστε να δημιουργηθεί αρχικά το γνωστό ταμείο αλληλοβοήθειας, που διαπιστώνεται από πάπυρο του μουσείου Καΐρου. Η λήψη των αμοιβών των εργατών πραγματοποιούταν σε είδος όπως το λάδι και το σιτάρι και από την αμοιβή οι εργάτες κατέβαλαν από κοινού για όσους δεν ήταν ικανοί να εργάζονται. Ακόμη, το ταμείο αλληλοβοήθειας προέβλεπε αποζημίωση σε περίπτωση θανάτου, ώστε να πληρωθούν τα έξοδα κηδείας.

Από τον 14^ο αιώνα έως τον 17^ο πραγματοποιήθηκαν σημαντικές εξελίξεις ως προς το θεσμό της ασφάλισης. Το 1435 εκδόθηκε στην Βαρκελώνη ο πρώτος νόμος με στόχο την σύνταξη των ασφαλιστηρίων συμβολαίων, με αποτέλεσμα την δημιουργία του ασφαλιστικού δικαίου. Άνθηση παρουσίασε η θαλάσσια ασφάλιση κυρίως στην Ισπανία και Ιταλία όπου εμφανίστηκε το επάγγελμα του ασφαλιστή, ο οποίος με χρήματά του αποζημίωνε για τις ζημιές. Σε καφεενεία πραγματοποιούταν συναντήσεις, έμποροι, πλοιοκτήτες και ασφαλιστές συμφωνούσαν την ασφάλεια, μεταφορά των εμπορευμάτων. Η ασφάλιση πραγματοποιούταν με εμπειρικό τρόπο και εξαρτιόταν και από τύχη. Αρκετοί ασφαλιστές χρεοκόπησαν εφόσον δεν ανταπεξήλθαν στις αποζημιώσεις οπότε δημιουργήθηκε ο συνεταιρισμός. Οι ασφαλιστές συνεταιρίστηκαν και ευθύνονταν για αρκετούς κίνδυνους, αλλά με συγκεκριμένο ποσοστό αντί πλήρη κίνδυνο και εφαρμόστηκε η θεωρία των μεγάλων αριθμών με αποτέλεσμα να περιοριστεί ο παράγοντας της τύχης. Περίπου το 1500, Ιταλοί και κυρίως Λομβαρδοί οι οποίοι κατείχαν ασφαλιστική πείρα εγκαταστάθηκαν στις παραλιακές πόλεις της βόρειας Ευρώπης, όπου ονομάστηκε σύμφωνα με το όνομά τους η Lombard Street του Λονδίνου. Αρκετές φορές, οι αποζημιώσεις ήταν υπέρογκες ώστε τα χρηματικά ποσά που διέθεταν οι ασφαλιστές δεν επαρκούσαν για κάλυψη της

αποζημίωσης. Για αυτόν τον λόγο, τον 17ο αιώνα ξεκινά η σύσταση ανωνύμων εταιρειών, με σκοπό την αντιμετώπιση του κινδύνου της αφερεγγυότητας των ασφαλιστών. Από την άλλη πλευρά, οι ασφαλιστικές εταιρείες διατηρώντας τα αποθεματικά κεφάλαια που υποχρεώνονταν από τον νόμο διέθεταν την ικανότητα να ανταπεξέρχονται απέναντι στους ασφαλισμένους. Στο Λονδίνο στο τέλος του 17ου αιώνα έμποροι, πλοιοκτήτες και ασφαλιστές συγκεντρώνονταν στο καφενείο του Edward Lloyd στην Tower Street και λάμβαναν αποφάσεις σχετικά με την ασφάλιση. Ως το κέντρο ασφαλιστικών συναλλαγών στο Λονδίνο, καθιερώθηκε το καφενείο του Edward Lloyd. Όποιοι επιθυμούσαν να ασφαλιστούν έγραφαν τα στοιχεία που αφορούσαν την ασφάλιση και εάν ο ασφαλιστής δεχόταν την συγκεκριμένη περίπτωση, σημείωνε αντίστοιχα το ποσό των ασφαλιστρών που ήθελε να εισπράξει. Κατόπιν υπέγραφε και με αυτό τον τρόπο δημιουργήθηκε το underwriting. Το 1871, οι ασφαλιστές που σύχναζαν στο καφενείο, εντευκτήριο του Edward Lloyd απέκτησαν νομική προσωπικότητα με πράξη του Βρετανικού Κοινοβουλίου σχηματίζοντας την σωματειακή οργάνωση «Corporation of Lloyd's» η οποία είναι η ασφαλιστική εταιρία Lloyd's of London. Τον 19^ο αιώνα, οι εταιρείες εκτόπισαν τους μεμονωμένους ασφαλιστές και η ανώνυμη ασφαλιστική εταιρία που διέθετε επιστημονικές βάσεις θεωρούταν ως η περισσότερο αξιόπιστη. Η συγκέντρωση των ασφαλιστικών εργασιών στις αναπτυγμένες εταιρείες δημιούργησε την εξέλιξη της οργάνωσης των εταιρειών και τη συστηματική νομοθετική ρύθμιση της λειτουργίας των ασφαλιστικών εταιρειών. Το έτος 1874 εμφανίσθηκε στο Βέλγιο ο πρώτος Ευρωπαϊκός ασφαλιστικός νόμος και έπειτα στην Ιταλία το 1882, Αγγλία το 1906 και Γερμανία, Ελβετία το έτος 1908.

Το 1828 συστάθηκε στην Ελλάδα, στη Σύρο ασφαλιστική εταιρεία με την επωνυμία «Ασφαλιστικόν Κατάστημα» που το 1829 μετονομάσθηκε ως «Ελληνικόν Ασφαλιστικόν Κατάστημα» και διατηρούσε μετοχές ο Ιωάννης Καποδίστριας κατά 8%. Ως το 1910 δημιουργήθηκαν 60 ασφαλιστικές εταιρείες ανάμεσά τους και η Εθνική Ασφαλιστική, η οποία ήταν η πρώτη ασφαλιστική εταιρία στον Ελλαδικό χώρο με ασφάλειες ζωής. Οι υπόλοιπες εταιρείες πραγματοποιούσαν εργασίες με αντικείμενο τις ασφάλειες μεταφορών, τις μερικές και τις ασφάλειες πυρός. Το νομικό πλαίσιο της ασφάλισης στην Ελλάδα βασίσθηκε στον Γαλλικό Εμπορικό Κώδικα του 1807, όπου ξεκίνησε η ισχύς κατά

την κυβέρνηση του Καποδίστρια. Οι εταιρίες που δημιουργήθηκαν σε αυτό το χρονικό διάστημα, με εξαίρεση την Εθνική ασφαλιστική, σταδιακά σταμάτησαν την λειτουργία, αφού δεν ασχολούνταν με ευρύ ασφαλιστικό αντικείμενο, αλλά αντίθετα με ασφάλειες μεταφορών. Ακόμη, σημαντική αιτία για την διακοπή της λειτουργίας των ασφαλιστικών εταιρειών ήταν ο έντονος ανταγωνισμός των εταιρειών, οι οποίες για προσέλκυση των ασφαλιζόμενων πρόσφεραν υπηρεσίες με πολύ χαμηλά ασφάλιστρα. Το 1909 ξεκίνησε ο κρατικός έλεγχος στα αποθεματικά των ασφαλιστικών εταιριών, με στόχο οι ασφαλιστικές εταιρίες ανάλογα με το κέρδος να διαθέτουν τα κατάλληλα ποσά, ώστε να αντεπεξέλθουν στις αποζημιώσεις. Το 1970 ψηφίσθηκε ο σύγχρονος ασφαλιστικός νόμος της Ελλάδος, όπου κατά την ένταξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση, εμφάνισε εκσυγχρονισμό και αρμονία με τις υπόλοιπες χώρες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΚΑΦΟΥΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Στην Ελλάδα τα σκάφη αναψυχής σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία προκύπτουν ότι είναι 60.000. Η ασφάλιση της αστικής ευθύνης των σκαφών αναψυχής έναντι τρίτων για σωματικές βλάβες, υλικές ζημιές και θαλάσσια ρύπανση είναι υποχρεωτική στην Ελλάδα από τις 13 Ιανουαρίου του 2000, σύμφωνα με τον νόμο 2743/1999. Σκάφη αναψυχής που πρέπει να ασφαλιζονται υποχρεωτικώς είναι με μήκος άνω των 7 μέτρων καθώς και όλα τα ταχύπλοα και τα σκάφη επαγγελματικής χρήσης. Ακόμα τα σκάφη είναι δυνατό να ασφαλιστούν για ίδιες και άλλες ζημιές του σκάφους. Ανά τον κόσμο χρησιμοποιούνται παρόμοιοι όροι ασφάλισης σκαφών αναψυχής και στις περισσότερες χώρες της Ευρώπης όπως και στην Ελλάδα, οι όροι Institute Yacht Clauses των Ασφαλιστών Λονδίνου 1/11/1985, όπως και ο νόμος 2743/1999.

ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

ΣΩΜΑΤΙΚΕΣ ΒΛΑΒΕΣ	300.000 €
ΥΛΙΚΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	150.000 €
ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ	90.000 €

Μηχανοκίνητα σκάφη είναι τα σκάφη που διαθέτουν και χρησιμοποιούν ως ενέργεια μηχανικό σύστημα πρόωσης.

ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΜΗ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

ΣΩΜΑΤΙΚΕΣ ΒΛΑΒΕΣ	150.000 €
ΥΛΙΚΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	90.000 €

Μη μηχανοκίνητα σκάφη είναι τα σκάφη τα οποία δε χρησιμοποιούν μηχανή για την πλεύση τους και είναι η ιστιοσανίδα, το κανό, το ποδήλατο.

Η ασφάλιση της αστικής ευθύνης των σκαφών αναψυχής έναντι τρίτων και επιβαιόντων στην Ελλάδα είναι υποχρεωτική σύμφωνα με το νόμο 2743/1999 και συγκεκριμένα ισχύει ότι το κάθε ποσό που αντιστοιχεί για το κάθε ατύχημα, αναλογεί κατά ατύχημα και αθροιστικά για όλη την ασφαλιστική διάρκεια. Τα χρηματικά ποσά των σωματικών βλαβών και υλικών ζημιών περιλαμβάνουν τους τόκους, τα δικαστικά έξοδα, τις δαπάνες του περιορισμού της ζημιάς καθώς και τις αποζημιώσεις για την ηθική βλάβη και ψυχική οδύνη. Ακόμη, όσο αναφορά τη θαλάσσια ρύπανση, εννοείται ότι είναι οι δαπάνες για την εκκαθάριση της θαλάσσιας περιοχής που ρυπάνθηκε. Επίσης θεωρείται ότι το σκάφος αναψυχής ασφαρίζεται για την περίπτωση του θαλάσσιου ατυχήματος, δηλαδή ατύχημα το οποίο συμβαίνει αποκλειστικά κατά τη διάρκεια κυκλοφορίας του σκάφους στη θάλασσα. Επίσης, δεν απαγορεύεται εάν ζητηθεί από τον ασφαλιζόμενο του σκάφους αναψυχής να συνάψει συμβόλαιο αστικής ευθύνης με ασφαλισμένο ποσό περισσότερο από το υποχρεωτικό ποσό.

Οι κατηγορίες της ασφάλισης σκάφους είναι δύο. Αρχικά, δηλαδή είναι η υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης και προαιρετικά η ασφάλεια Hull και Machinery. Με τον όρο Hull εννοούμε το σκάφος αυτό καθεαυτό και με τον όρο Machinery προσδιορίζει τον μηχανικό και μηχανολογικό εξοπλισμό του σκάφους. Το σκάφος αναψυχής δηλαδή είναι δυνατό να ασφαλιστεί εκτός από την υποχρεωτική ασφάλεια σύμφωνα με το νόμο για αστική ευθύνη προς τρίτους και επιβαίνοντες και για τις ίδιες και άλλες ζημιές. Οι ίδιες ζημιές προέρχονται από θαλάσσιους κίνδυνους ή κίνδυνους των υπόλοιπων πλεύσιμων υδάτων, ποταμών και λιμνών, ζημιές από κακοκαιρία, ασφάλεια για βύθιση, ημιβύθιση, προσάραξη, σύγκρουση με άλλο πλοίο, σύγκρουση με προκυμαία ή προβλήτα, ζημιές από την ανέλκυση ή την καθέλκυση του σκάφους, φορτοεκφόρτωση εφοδίων και μηχανών, δαπάνες ναυαγιοσυλλογής, κρυφά ελαττώματα στο σκάφος και αμέλεια πληρώματος. Ακόμη άλλοι ασφαλιστικοί κίνδυνοι ώστε να πραγματοποιηθεί ασφάλεια ενός σκάφους είναι η ολική ή μερική κλοπή, η πυρκαγιά, η έκρηξη, η φαισטיακή έκρηξη, η πειρατεία, οι κακόβουλες ενέργειες.

Επίσης, προαιρετικές καλύψεις είναι η απώλεια προσωπικών αντικειμένων, η πτώση της εξωλέμβιας μηχανής στη θάλασσα, οι κίνδυνοι μηχανικών βλαβών, κάλυψη για ζημιές στον άξονα, πόδι και προπέλα, κίνδυνοι πολέμων, στάσεων

και απεργιών, συμμετοχή σε αγώνες, κάλυψη ιδίων ζημιών σκάφους κατά την οδική μεταφορά και ακόμα, ασφάλεια για νομική προστασία.

Η νομική προστασία σκάφους αναψυχής προσφέρει:

1. Τα δικαστικά έξοδα και τις αμοιβές των δικηγорών έως 3000 ευρώ και εξασφαλίζει την διεκδίκηση αποζημιώσεων εξαιτίας ζημιάς που προξένησε άλλο σκάφος στο σκάφος του ασφαλιζόμενου είτε από τον ιδιοκτήτη του αλλού σκάφους είτε από την ασφαλιστική του εταιρεία.
2. Ποινική υπεράσπιση, η απόκρουση δηλαδή ποινικών κατηγοριών για τραυματισμό η θανάτωση τρίτων, ρύπανση της θάλασσας και λοιπές παραβάσεις για μη τήρηση κανόνων της ναυσιπλοΐας.
3. Ενοχικές συμβάσεις, η διεκδίκηση αποζημίωσης ή η απόκρουση ποινικών κατηγοριών από διαφορές με τρίτους, όπως τα ναυπηγεία επισκευής, οι ναυλωτές ή οι αγοραστές του ασφαλισμένου σκάφους.

Νομική προστασία όμως δεν ισχύει σε σκάφη αναψυχής που χρησιμοποιούνται για περιήγηση, ενοικιαζόμενα, μη μηχανοκίνητα, δηλαδή ιστιοσανίδες, ποδήλατα και κανό, ενώ δεν καλύπτει ατύχημα από σκιέρ ή ατύχημα με την κάθε ρυμουλκούμενη μέθοδο, όπως η έλξη του αλεξίπτωτου. Επίσης, η πραγματοποίηση ασφάλειας του σκάφους για έλξη σκι και αλεξίπτωτο είναι με επασφάλιστρο, το οποίο υπολογίζεται στο ασφάλιστρο. Ακόμη επασφάλιστρο χρεώνεται στην ασφάλεια ενός σκάφους για τη πλεύση εκτός ελληνικών χωρικών υδάτων, όπως για παράδειγμα στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου. Επασφάλιστρο, επίσης στην ασφάλεια σκάφους αναψυχής ζητείται από το ασφαλιστικό συμβόλαιο που επισυνάπτεται για τις προαιρετικές καλύψεις.

Επασφάλιστρο είναι το πρόσθετο ασφάλιστρο που χρεώνεται ο ασφαλιζόμενος διότι η συγκεκριμένη ασφάλεια περιέχει περισσότερο κίνδυνο σύμφωνα με τις πρόσθετες παροχές που συμπεριλαμβάνονται στο συμβόλαιο και για αυτό το λόγο αυξάνεται και το ασφαλιστικό ποσό.

ΠΑΡΑΛΕΙΨΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ - ΚΥΡΩΣΕΙΣ

Οι ποινές σε περίπτωση μη ασφάλισης κυμαίνονται να είναι από την απαγόρευση απόπλου και πρόστιμο 600 ευρώ, έως κράτηση και πρόστιμο 15000 ευρώ.

ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Το Ινστιτούτο Ασφαλιστών Λονδίνου έχει ορίσει εξαιρέσεις, ρήτρες στην ασφάλεια σκαφών αναψυχής, δηλαδή ζημιές που δε καλύπτονται ασφαλιστικά.

1. Απώλεια/ζημιά από φυσιολογική φθορά.
2. Απώλεια/ζημιά εφοδίων, αναλώσιμων, ειδών αλιείας.
3. Απώλεια/ζημιά προσωπικών αντικειμένων.
4. Απώλεια/ζημιά προστατευτικών καλυμμάτων, τέντες.
5. Απώλεια/ζημιά ιστίων από τον άνεμο.
6. Απώλεια/ζημιά από κατασκευαστικό ελάττωμα.
7. Απώλεια/ζημιά του καταδυτικού εξοπλισμού.
8. Απώλεια/ζημιά από μηχανική ή ηλεκτρολογική βλάβη.
9. Κλοπή εξωλέμβιων μηχανών που δεν προστατεύονται με αντικλεπτικό σύστημα.
10. Απώλεια/ζημιά εξωλέμβιου από πτώση στην θάλασσα.
11. Κλοπή σκάφους από μη φυλασσόμενο χώρο.
12. Ίδιες ζημιές του trailer.
13. Απώλεια/ζημιά συστημάτων πρόωσης και πηδαλιουχίας μετά από πρόσκρουση σε ύφαλους, ημιβυθισμένα αντικείμενα όπου αφορά μόνο ταχύπλοα σκάφη.
14. Απώλεια/ζημιά από πόλεμο, απεργίες, βανδαλισμούς ή τρομοκρατικές ενέργειες.
15. Απώλεια/ζημιά από πυρηνική ενεργεία.
16. Ζημιές κατά τη διάρκεια αγώνων.

Από τις εξαιρέσεις στην ασφάλεια σκαφών αναψυχής, σύμφωνα με το Ινστιτούτο Ασφαλιστών Λονδίνου ισχύει ότι η απώλεια, ζημιά προσωπικών αντικειμένων, η απώλεια, ζημιά από μηχανική ή ηλεκτρολογική βλάβη, η απώλεια, ζημιά από πόλεμο, απεργίες, βανδαλισμούς ή τρομοκρατικές ενέργειες και οι ζημιές κατά τη διάρκεια αγώνων είναι δυνατό να καλυφθούν με ειδική ρήτρα.

Η απώλεια, ζημιά εξωλέμβιου από πτώση στην θάλασσα και η απώλεια, ζημιά συστημάτων πρόωσης και πηδαλιουχίας μετά από πρόσκρουση σε υφάλους, ημιβυθισμένα αντικείμενα όπου αφορά μόνο ταχύπλοα σκάφη καλύπτονται με διαγραφή ρήτρας.

Η απώλεια, ζημιά από φυσιολογική φθορά, η απώλεια, ζημιά εφοδίων, αναλώσιμων, ειδών αλιείας, η απώλεια, ζημιά ιστίων από τον άνεμο, η απώλεια, ζημιά από κατασκευαστικό ελάττωμα, η απώλεια, ζημιά του καταδυτικού εξοπλισμού, η κλοπή εξωλέμβιων μηχανών που δεν προστατεύονται με αντικλεπτικό σύστημα, η κλοπή σκάφους από μη φυλασσόμενο χώρο, οι ίδιες ζημιές του trailer και η απώλεια, ζημιά από πυρηνική ενέργεια δεν παρακάμπτονται.

Συμπερασματικά, είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί ασφαλιστικό συμβόλαιο ενός σκάφους αναψυχής που πλέει ανεξαρτήτως σημαίας, ελληνική ή ξένη για πραγματοποίηση ναυσιπλοΐας εντός των ελληνικών χωρικών υδάτων. Το σκάφος αναψυχής είναι δυνατόν να ασφαλιστεί εκτός για την κατά τη διάρκεια ναυσιπλοΐας και χρήσης του εντός θαλάσσης και κατά την διάρκεια εκτός θάλασσας, δηλαδή κατά τον ελλιμενισμό, παροπλισμό, κατά τη διάρκεια που είναι σε ιδιοκτήτη χώρου στάθμευσης σκαφών και κατά την οδική μεταφορά του.

Επίσης είναι δυνατό να πραγματοποιηθεί ασφάλεια για την χρήση ρυμουλκούμενων μεθόδων όπως έλξη σκι, αλεξίπτωτου όπου καλύπτεται ακόμη εάν ζητηθεί από τον ασφαλιζόμενο η αστική ευθύνη του σκιέρ, ενώ πραγματοποιείται ασφάλεια για τη συμμετοχή σε αγώνες, σε περίπτωση απώλειας, ζημιάς από πόλεμο, απεργία, βανδαλισμούς, τρομοκρατικές ενέργειες.

Οι καλύψεις είναι προαιρετικές, ενώ συγκεκριμένα η απώλεια, ζημιά από πόλεμο, απεργίες, βανδαλισμούς ή τρομοκρατικές ενέργειες και οι ζημιές κατά τη διάρκεια αγώνων ανήκουν στις εξαιρέσεις της ασφάλειας σκαφών αναψυχής οι οποίες όμως καλύπτονται ασφαλιστικά με ειδική ρήτρα.



Επίσης, η ασφάλεια της αστικής ευθύνης σκαφών αναψυχής στην περίπτωση κατά την οδική μεταφορά του σκάφους είναι ασφάλεια που πραγματοποιείται στο κλάδο ασφάλειας αυτοκινήτου. Ένα αυτοκίνητο που έλκει σκάφος αναψυχής χρειάζεται ασφάλιση από τον ιδιοκτήτη για το συγκεκριμένο κίνδυνο. Κατά την αίτηση ασφάλισης του αυτοκινήτου, ο ιδιοκτήτης χρειάζεται να δηλώσει ότι το συγκεκριμένο αυτοκίνητο θα έλκει ρυμουλκούμενο όχημα, trailer δύο ή τεσσάρων τροχών.



Ως σκάφη αναψυχής θεωρούνται τα σκάφη που η χρήση τους είναι η ιδιωτική αναψυχή, η ενοικίαση για ορισμένο χρόνο, περισσότερο μίας ημέρας έναντι συμφωνημένου ναύλου, οι εκπαιδευτικοί σκοποί, ακτοπλοϊκοί σκοποί, δηλαδή μεταφορά επιβατών με εισιτήριο, οι τουριστικοί σκοποί, δηλαδή ημερήσιες κρουαζιέρες με ατομικό ή ομαδικό εισιτήριο, διεξαγωγή θαλάσσιων σπορ όπως αλεξίπτωτο, σκι.

Η ασφάλεια σκάφους αναψυχής απευθύνεται σε ιδιοκτήτες σκαφών, οίκους κατασκευής, εισαγωγής σκαφών, ιδιοκτήτες χώρων στάθμευσης σκαφών, σε συλλόγους φίλων του σκάφους, όπως οι ναυτικοί όμιλοι.

Το κόστος της ασφάλισης ενός σκάφους αναψυχής εξαρτάται από διάφορους παράγοντες. Είναι ανάλογο με το είδος του σκάφους, το υλικό από το οποίο είναι κατασκευασμένο, την αξία του, τις προηγούμενες ζημιές, την ιπποδύναμη της μηχανής, την ηλικία του χειριστή όπως και την εμπειρία που κατέχει και επίσης σημαντικός παράγοντας είναι το καύσιμο που χρησιμοποιεί το σκάφος για την πλεύση του και η μέγιστη ταχύτητά που είναι ικανό να αναπτύσσει.

Τα σκάφη αναψυχής διακρίνονται σε διάφορους τύπους σκαφών. Συγκεκριμένα είναι τα ταχύπλοα σκάφη που διαθέτουν ταχύτητα άνω των 17 μιλίων ανά την ώρα και τα μη ταχύπλοα υπό των 17 μιλίων ανά την ώρα. Μη ταχύπλοα είναι το τζετ σκι, οι βάρκες, τα φουσκωτά και τα τρεχαντήρια. Ταχύπλοα μικρού μεγέθους είναι τα ιστιοπλοϊκά, από την άλλη πλευρά ταχύπλοα μεγάλου μεγέθους είναι τα motor sailer και τα τουριστικά.



ΜΕΡΗ ΕΝΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ

1. ΣΩΜΑ ΣΚΑΦΟΥΣ

- α) άτρακτος
- β) βασικός εργοστασιακός εξοπλισμός
- γ) ιστός και βασικά ιστία
- δ) σύστημα πρόωσης και πηδαλιουχίας

2. ΚΥΡΙΕΣ ΜΗΧΑΝΕΣ:

- α) εξωλέμβιες
- β) εσωλέμβιες
- γ) εσω/εξωλέμβιες

3. ΒΟΗΘΗΤΙΚΕΣ ΜΗΧΑΝΕΣ:

Εξωλέμβιες συνήθως μικρής ιπποδύναμης

4. ΛΕΜΒΟΣ:

- α) μικρά φουσκωτά
- β) μικρές πολυεστερικές βάρκες
- γ) μικρές ξύλινες βάρκες

5. ΠΝΕΥΣΤΕΣ ΣΧΕΔΙΕΣ Ή LIFE RAFTS

6. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΠΕΡΑΝ ΤΟΥ ΒΑΣΙΚΟΥ:

radar, v.h. f., βυθόμετρο, g. p. s., plotter, αυτόματος πιλότος, πανιά πέραν των βασικών, γεννήτριες

7. ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ ΕΙΔΗ:

Αντικείμενα που η αξία τους ξεπερνά τα 150 ευρώ και είναι δυνατό να χρησιμοποιηθούν σε χώρους άλλους εκτός από το σκάφος όπως ο ιματισμός, video, τηλεόραση, στερεοφωνικό, κάμερα, φωτογραφική μηχανή.



ΜΗΧΑΝΗ ΣΚΑΦΟΥΣ



ΠΝΕΥΣΤΗ ΣΧΕΔΙΑ Ή LIFE RAFT



ΣΥΣΚΕΥΗ GPS PLOTTER ΚΑΙ ΒΥΘΟΜΕΤΡΟ

ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΕΝΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ

Βασικές προϋποθέσεις ώστε να ισχύει η ασφάλεια ενός σκάφους είναι πρώτον η κατοχή άδειας εκτέλεσης πλοών από το Λιμεναρχείο.

Δεύτερον, οι κυβερνήτες ή οι χειριστές του ασφαλιζόμενου σκάφους υποχρεούνται σύμφωνα με τις αρμόδιες αρχές να κατέχουν το προβλεπόμενο δίπλωμα ή πτυχίο ή άδεια ικανότητας, τα οποία πρέπει να είναι σε ισχύ.

Τρίτον, η ύπαρξη κατά την πλεύση του σκάφους των εφοδίων που προβλέπονται από τις Λιμενικές Αρχές.

Τέταρτον, οι κυβερνήτες ή οι χειριστές του ασφαλιζόμενου σκάφους πρέπει υποχρεωτικά να ακολουθούν τις διατάξεις του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, του Λιμεναρχείου και της Ναυτικής Πρακτικής.

Και πέμπτον βασική προϋπόθεση είναι η πραγματοποίηση της τακτικής συντήρησης του σκάφους και των μηχανών του που είναι προβλεπόμενη από τον κατασκευαστή.

Σύμφωνα με τις προϋποθέσεις για την ασφάλεια σκάφους αναψυχής χρειάζονται ορισμένα εφόδια πορευτικά τα οποία είναι:

1. Σωσίβια συγκεκριμένου τύπου, τόσα όσα τα άτομα που αναγράφει η άδεια του σκάφους συν ένα ακόμη.
2. Ένα καπνογόνο.
3. Κουπιά.
4. Άγκυρα με σχοινί.
5. Κυκλικό σωσίβιο με σχοινί 15 μέτρα.
6. Ένας πυροσβεστήρας αφρού ή CO ή σκόνης, όταν είναι για τα μηχανοστάσια.
7. Ένα άσπρο περίβλεπτο φανάρι για όλων των ειδών τα σκάφη.
8. Ένα πράσινο φανάρι δεξιά και ένα κόκκινο φανάρι αριστερά για τα μηχανοκίνητα.
9. Ένα ραδιόφωνο με μπαταρίες.
10. Τρία βεγγαλικά.

11. Ένα πτυσσόμενο μαχαίρι.

12. Φαρμακείο.

Σύμφωνα με τις προϋποθέσεις για την ασφάλεια σκάφους αναψυχής, χρειάζεται η τακτική συντήρηση του σκάφους σύμφωνα με τις προδιαγραφές του ασφαλιστή που είναι:

1. Η μηχανή πρέπει να πλυθεί με γλυκό νερό και να γρασαριστεί.
2. Το καρμπιρατέρ να λαδωθεί.
3. Να αλλαχθούν τα μπουζί.
4. Να γρασαριστεί η προπέλα.
5. Το εσωτερικό της μηχανής να ραντιστεί με κερί.
6. Η μηχανή να φυλάσσεται/αποθηκεύεται σε μέρος με σκιά, χωρίς υγρασία.
7. Το σκάφος πρέπει να πλυθεί με γλυκό νερό και μετά πρέπει να σκεπαστεί όταν αυτό είναι δυνατό με κουκούλα.
8. Πριν το σκάφος ριχθεί στη θάλασσα, πρέπει να γίνει δοκιμαστική λειτουργία της μηχανής για τουλάχιστον 10 λεπτά.
9. Το σκαρί του σκάφους πρέπει να περαστεί με αστάρι και μετά με υφαλόχρωμα.
10. Πρέπει να γίνει οτιδήποτε άλλο προβλέπει ο κατασκευαστής.

ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Τα απαιτούμενα δικαιολογητικά που χρειάζονται για την ασφάλεια σκαφών αναψυχής με μήκος υπό τα 7 μέτρα είναι:

1. Πλήρως συμπληρωμένη και υπογεγραμμένη από τον πλοιοκτήτη πρόταση ασφαλίσεως.
2. Φωτογραφία σκάφους και μηχανών.
3. Άδεια σκάφους, φωτοτυπία.

Τα απαιτούμενα δικαιολογητικά που χρειάζονται για την ασφάλεια σκαφών αναψυχής με μήκος άνω τα 7 μέτρα είναι:

1. Πλήρως συμπληρωμένη και υπογεγραμμένη από τον πλοιοκτήτη πρόταση ασφαλίσεως.
2. Φωτογραφία σκάφους και μηχανών.
3. Έγγραφο εθνικότητας, φωτοτυπία.
4. Πρωτόκολλο γενικής επιθεώρησης, φωτοτυπία.
5. Έκθεση πραγματογνωμοσύνης εφόσον απαιτηθεί.

ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΣΚΑΦΟΥΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Η εθνικότητα ενός σκάφους αναψυχής είναι σημαντικό ζήτημα εξαιτίας των συνεπειών τις οποίες συνεπάγεται κατά το Διεθνές Δίκαιο και κατά το δίκαιο κάθε χώρας. Η εθνικότητα του σκάφους καθορίζει το δίκαιο που εφαρμόζεται δεδομένου ότι το πλοίο αποτελεί πλωτό τμήμα του εδάφους του κράτους όπου και φέρει την σημαία.

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ

Έγγραφο εθνικότητας ή πιστοποιητικό εθνικότητας ονομάζεται το έγγραφο που χορηγείται όταν ένα πλοίο νηολογηθεί σε ένα λιμένα και αποκτήσει κατά αυτό τον τρόπο, το δικαίωμα να φέρει τη σημαία της χώρας που ανήκει ο λιμένας.

Το έγγραφο εθνικότητας είναι από τα σπουδαιότερα έγγραφα του σκάφους, εφόσον αποδεικνύει την εθνικότητα και την έννοια του σκάφους αναψυχής ως ύπαρξή του. Αποτελεί δημόσιο έγγραφο που εκδίδεται από τον Λιμενάρχη, Νηολόγο του λιμένα νηολόγησης και περιλαμβάνει πλήρη τα απαιτούμενα στοιχεία του σκάφους, όνομα σκάφους, είδος, το Διεθνές Διακριτικό Σήμα, χωρητικότητα, διαστάσεις και υλικό κατασκευής του σκάφους, το είδος και την δύναμη της κινητήριας μηχανής ή μηχανών, τον αριθμό και λιμένα νηολογίου και το όνομα του ιδιοκτήτη ή των συνιδιοκτητών με το ποσοστό συμμετοχής εκάστου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΖΗΜΙΑ ΣΚΑΦΟΥΣ

ΑΝΑΓΓΕΛΙΑ ΖΗΜΙΩΝ

Ο ασφαλιζόμενος υποχρεούται να αναγγείλει στην ασφαλιστική εταιρεία γραπτά οποιαδήποτε απώλεια, υλική ζημία ή σωματική βλάβη που συμβαίνει. Στην αναγγελία πρέπει να αναφέρεται λεπτομερώς η φύση και οι συνθήκες του ατύχηματος, όπως και τα πλήρη και ακριβή στοιχεία των παθόντων και των μαρτύρων. Ο ασφαλιζόμενος, επίσης υποχρεούται τη παράδοση άμεσα στην εταιρεία κάθε φύσης πληροφορίες, έγγραφα, εκθέσεις και κάθε δικαστικό ή εξώδικο έγγραφο που του κοινοποιείται σχετικά με το ατύχημα και να συγκεντρώνει όλα τα στοιχεία που είναι χρήσιμα για την υπεράσπιση και για τυχόν φιλικό διακανονισμό. Ο ασφαλιζόμενος έχει τη ρητή υποχρέωση μετά την επέλευση της ασφαλιστικής περίπτωσης να ενεργεί ως συνετός ανασφάλιστος και να λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα για τον περιορισμό της ζημιάς.

Σε περιπτώσεις ζημιάς χρειάζονται τα απαιτούμενα δικαιολογητικά τα οποία είναι:

1. Έγγραφο δήλωση ζημιάς.
2. Φωτοτυπία των εγγράφων του σκάφους.
3. Άδεια ικανότητας κυβερνήτη.
4. Αντίγραφο ημερολογίου συμβάντων της οικείας λιμενικής αρχής.
5. Δελτίο καιρικών συνθηκών, ΕΜΥ, για περιπτώσεις ζημιάς από κακοκαιρία.

Ενώ, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά που χρειάζονται σε περιπτώσεις κλοπής είναι:

1. Έγγραφο δήλωση ζημιάς.
2. Φωτοτυπία των εγγράφων του σκάφους.
3. Αντίγραφο ημερολογίου συμβάντων της οικείας λιμενικής ή αστυνομικής αρχής.
4. Αντίγραφο μηνύσεως κατά αγνώστων.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΖΗΜΙΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΕΤΟΥΣ 2006

ΠΙΝΑΚΑΣ

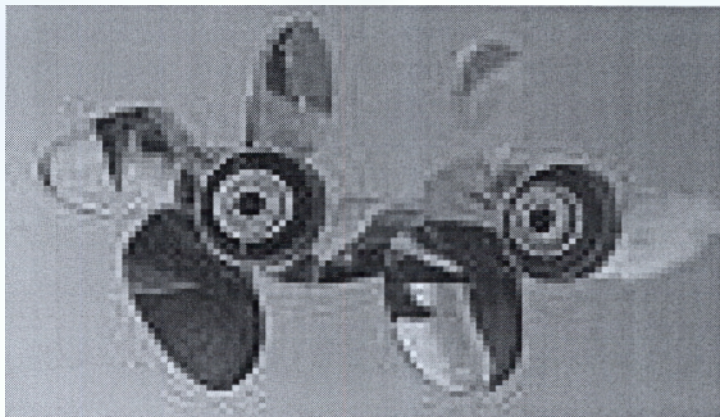
ΖΗΜΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΖΗΜΙΩΝ	ΜΕΣΟ ΚΟΣΤΟΣ ΖΗΜΙΑΣ
ΕΛΙΚΑΣ-ΠΡΟΠΕΛΑ	158	5.932
ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ-ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ	119	8.837
ΦΩΤΙΑ	13	17.454
ΚΛΟΠΗ	88	6.789
ΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΒΛΑΒΕΣ	108	10.920
ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΑΓΩΝΩΝ	25	3.206
ΑΣΧΗΜΕΣ ΚΑΙΡΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ	90	9.287
ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΤΡΙΤΩΝ ΓΙΑ ΣΩΜΑΤΙΚΕΣ ΒΛΑΒΕΣ	7	33.508
ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΤΡΙΤΩΝ ΓΙΑ ΥΛΙΚΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	33	3.300

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΖΗΜΙΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΕΤΟΥΣ 2007

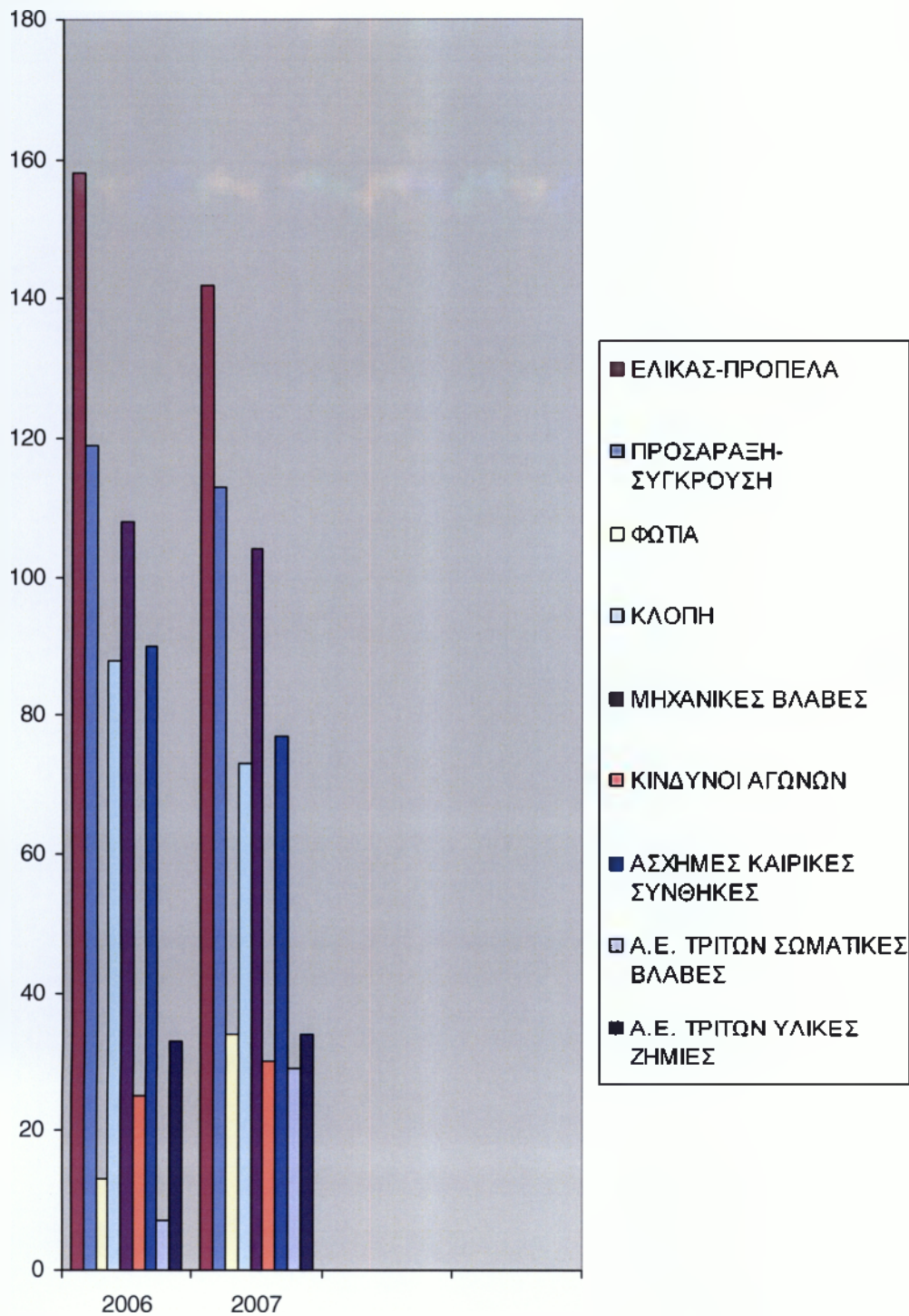
ΠΙΝΑΚΑΣ

ΖΗΜΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΖΗΜΙΩΝ	ΜΕΣΟ ΚΟΣΤΟΣ ΖΗΜΙΑΣ
ΕΛΙΚΑΣ-ΠΡΟΠΕΛΑ	142	6.974
ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ-ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ	113	15.647
ΦΩΤΙΑ	34	17.536
ΚΛΟΠΗ	73	9.216
ΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΒΛΑΒΕΣ	104	4.485
ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΑΓΩΝΩΝ	30	6.282
ΑΣΧΗΜΕΣ ΚΑΙΡΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ	77	8.435
ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΤΡΙΤΩΝ ΓΙΑ ΣΩΜΑΤΙΚΕΣ ΒΛΑΒΕΣ	29	97.094
ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΤΡΙΤΩΝ ΓΙΑ ΥΛΙΚΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	34	5.590

Σύμφωνα με δηλωθέντα στοιχεία των Ελληνικών ασφαλιστικών εταιρειών κατά το έτος 2006 και 2007 παρατηρείται ότι τα σκάφη αναψυχής παρουσιάζουν ως αρχική αιτία ζημιάς, τη ζημιά του έλικα, όπου το μέσο κόστος ζημιάς είναι 5.932 ευρώ το 2006 και 6.974 ευρώ το 2007. Ως δεύτερη αιτία είναι η προσάραξη-σύγκρουση με μέσο κόστος ζημιάς 8.837 ευρώ το 2006 και 15.647 ευρώ το 2007. Έπειτα είναι οι μηχανικές βλάβες όπου το μέσο κόστος ζημιάς είναι 10.920 ευρώ το 2006 και 4.485 ευρώ το 2007. Ακόμη εμφανίζονται ως αιτία ζημιάς οι άσχημες καιρικές συνθήκες με μέσο κόστος ζημιάς 9.287 ευρώ το 2006 και 8.435 ευρώ το 2007 και ακολουθεί η κλοπή του σκάφους με μέσο κόστος ζημιάς 6.789 ευρώ το 2006 και 9.216 ευρώ το 2007. Η ασφάλιση της αστικής ευθύνης τρίτων για υλικές ζημιές έχει ως μέσο κόστος ζημιάς 3.300 ευρώ το έτος 2006 και 5.590 ευρώ το 2007, ενώ η αστική ευθύνη τρίτων για σωματικές βλάβες δημιουργούν μέσο κόστος ζημιάς 33.508 ευρώ το 2006 και 97.094 ευρώ το 2007.



**ΓΡΑΦΗΜΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΖΗΜΙΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ
ΕΤΟΥΣ 2006-2007**



ΠΟΣΟΣΤΟ ΖΗΜΙΑΣ Ή LOSS RATIO

ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΝ/ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

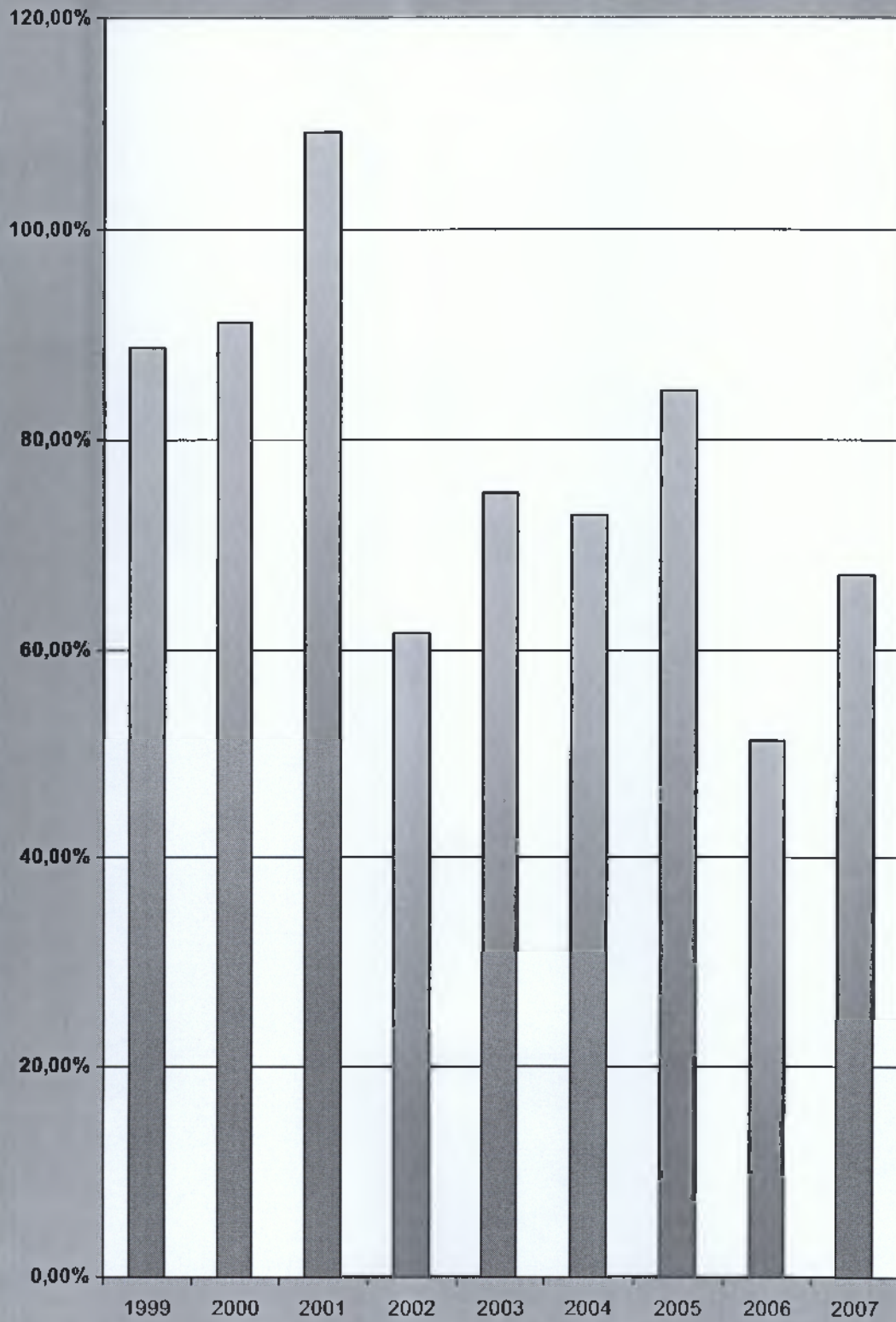
ΠΙΝΑΚΑΣ

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΖΗΜΙΑΣ
2007	67,13%
2006	51,36%
2005	84,63%
2004	72,77%
2003	74,89%
2002	61,62%
2001	109,22%
2000	91,21%
1999	88,81%

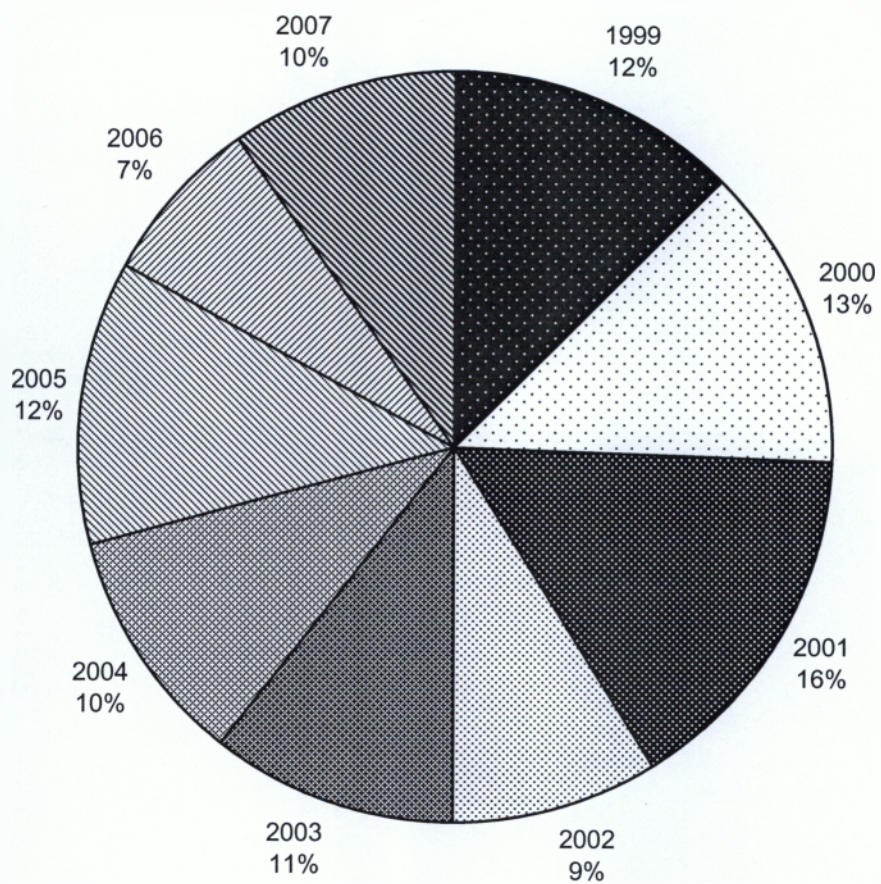
Το ποσοστό ζημιάς των ασφαλιστικών εταιρειών, δηλαδή η αναλογία των αποζημιώσεων/ασφάλιστρα στον κλάδο σκάφος αναψυχής είναι 88,81% το έτος 1999, το 2000 αυξάνεται αρκετά σε 91,21%, ενώ το 2001 παρουσιάζεται το υψηλότερο ποσοστό της αναλογίας αποζημιώσεων/ασφάλιστρα που είναι 109,22% και ξεπερνάει το 100%. Το 2002 το ποσοστό ζημιάς μειώθηκε σε 61,62, το 2003 είναι 74,89, το 2004 72,77, το έτος 2005 αυξάνεται σε 84,63, το ποσοστό ζημιάς το 2006 εμφανίζεται το χαμηλότερο και το 2007 είναι 67,13%.

Δηλαδή σύμφωνα με τα ποσοστά ζημιάς των ασφαλιστικών εταιριών για την ασφάλεια σκαφών αναψυχής είναι τα ποσοστά ζημιάς το 1999 12%, το 2000 13%, το 2001 16%, το 2002 9%, το 2003 11%, το 2004 10%, το 2005 12%, το 2006 7% και το έτος 2007 είναι 10%.

ΓΡΑΦΗΜΑ ΠΟΣΟΣΤΟ ΖΗΜΙΑΣ Ή LOSS RATIO



ΓΡΑΦΗΜΑ ΠΟΣΟΣΤΟ ΖΗΜΙΑΣ Ή LOSS RATIO



ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Ασφάλιση είναι η συγκέντρωση τυχαίων και απρόβλεπτων κινδύνων με τη μεταφορά τους σε ασφαλιστές που συμφωνούν έναντι ασφάλιστρου να αποζημιώσουν τους ασφαλισμένους για τις τυχαίες ζημιές ή να παρέχουν άλλες χρηματικές παροχές ή υπηρεσίες που συνδέονται με τον κίνδυνο.

ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Συγκέντρωση κινδύνων

Μεταφορά κινδύνου και μείωση αβεβαιότητας

Αποζημίωση

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Το αντικείμενο ασφάλισης είναι οποιοδήποτε περιουσιακό στοιχείο πραγματικής οικονομικής αξίας του ασφαλιζόμενου και η ασφάλεια για κερδοσκοπικούς λόγους σε αντικείμενα τρίτων απαγορεύεται.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΞΙΑ

Ασφαλιστική αξία είναι η ανά πάσα στιγμή οικονομική αξία των ασφαλισμένων αντικειμένων.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟ

Ασφαλιστικό ποσό ή ασφαλιζόμενο κεφάλαιο είναι το ανώτατο όριο ευθύνης του ασφαλιστή και συνομολογείται μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλιζόμενου, αναγράφεται στην ασφαλιστική σύμβαση και κατά αυτόν τον τρόπο υπολογίζονται τα ασφάλιστρα. Ασφαλιστική αξία και ασφαλιστικό ποσό πρέπει να είναι ίδια ποσά ώστε να είναι πλήρης η ασφαλιστική κάλυψη.

ΜΕΤΡΟ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ

Μέτρο αποζημίωσης είναι το ποσό της ασφάλισης. Δεν επιτρέπεται το κέρδος από το συμβόλαιο ασφάλειας. Το αποζημιωθέν ποσό είναι ίσο με το ύψος της κάλυψης και όχι παραπάνω. Το αποζημιωθέν ποσό αποτελεί την αντίστοιχη αξία του αντικείμενου ως νέο αντί για την αξία ως μεταχειρισμένο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

ΑΔΕΙΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Με άδεια του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας η οποία εκδίδεται ύστερα από αίτηση που καταθέτει ο ιδιοκτήτης του σκάφους αναψυχής στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, είναι δυνατό να χαρακτηριστεί ένα σκάφος επαγγελματικό και η άδεια ισχύει για αόριστο χρόνο. Η εκμετάλλευση των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής επιτρέπεται αποκλειστικά με ολική ναύλωση διάρκειας τουλάχιστον 12 ωρών και έχει ως στόχο αποκλειστικά την αναψυχή ή περιήγηση. Η ολική ή μερική ναύλωση για μεταφορά προσώπων με εισιτήριο ή αντικειμένων με ναύλο απαγορεύεται.

ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ

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

ΠΑΡΑΒΟΛΑ

Για την έκδοση άδειας επαγγελματικού σκάφους αναψυχής, την έκδοση νέας άδειας επαγγελματικού σκάφους αναψυχής σύμφωνα με τις διατάξεις, την κατ' εξαίρεση θεώρηση της άδειας και την εκπρόθεσμη θεώρησή της άδειας, καταβάλλεται παράβολο που το ύψος ορίζεται σε τριάντα ευρώ ανά μέτρο ολικού μήκους του σκάφους. Για την τακτική θεώρηση της άδειας για μια πενταετία καταβάλλεται παράβολο που είναι ύψους 15 ευρώ ανά μέτρο ολικού μήκους του σκάφους.

ΟΡΙΣΜΟΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ - ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΣΚΑΦΟΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Ιδιωτικό σκάφος αναψυχής είναι το σκάφος που δεν είναι επαγγελματικό σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου.

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟ ΣΚΑΦΟΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Επαγγελματικό σκάφος αναψυχής είναι το σκάφος το οποίο διαθέτει μεταφορική δυνατότητα έως και 49 επιβάτες, διαθέτει χώρους ενδιαίτησης, εκτός αυτών του πληρώματος και χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης με ολική ναύλωση.

ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

Πλοίαρχος είναι το πρόσωπο στο οποίο ανατίθεται με σύμβαση ναυτολόγησης η διακυβέρνηση του σκάφους αναψυχής.

ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ

Κυβερνήτης για τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής είναι το πρόσωπο το οποίο ασκεί τη διακυβέρνηση του σκάφους και διαθέτει ναυτική ικανότητα και εμπειρία. Ο κυβερνήτης έχει όλες τις αρμοδιότητες, υποχρεώσεις και ευθύνες που προβλέπονται για τον πλοίαρχο.

Κυβερνήτης για τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής είναι το πρόσωπο το οποίο προσλαμβάνεται από τον ναυλωτή ή ο επιβάτης που διαθέτει ναυτική ικανότητα και εμπειρία και αναλαμβάνει τη διακυβέρνηση επαγγελματικού σκάφους αναψυχής, το οποίο σύμφωνα με τον νόμο είναι δυνατό να εκναυλώνεται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα.

ΠΛΗΡΩΜΑ

Πλήρωμα είναι το σύνολο των προσώπων που υπηρετούν με σύμβαση ναυτολόγησης σε σκάφος αναψυχής εκτός του πλοίαρχου.

ΕΠΙΒΑΤΗΣ

Επιβάτης είναι κάθε πρόσωπο που επιβαίνει σε σκάφος αναψυχής επαγγελματικό ή ιδιωτικό εκτός του πλοίαρχου και του πληρώματος ή του κυβερνήτη όπως επίσης και των παιδιών ηλικίας κάτω του ενός έτους.

ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΕΣ

Επιβαίνοντες είναι ο πλοίαρχος και το πλήρωμα ή ο κυβερνήτης, οι επιβάτες και τα παιδιά ηλικίας κάτω του ενός έτους οι οποίοι επιβαίνουν σε σκάφος αναψυχής.

ΤΡΙΤΟΣ

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

ΧΩΡΟΙ ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΗΣ

Χώροι ενδιαίτησης είναι οι κλειστοί χώροι διαμονής, σίτισης και υγιεινής του σκάφους.

ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΦΕΤΗΡΙΑΣ

Λιμένας αφετηρίας είναι ο ελληνικός λιμένας από τον οποίο αποπλέει το επαγγελματικό σκάφος αναψυχής με τους επιβαίνοντες και πραγματοποιείται η έναρξη του ταξιδιού για αναψυχή ή και περιήγηση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.

ΑΛΛΟΔΑΠΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

ΔΕΛΤΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ

Στη περίπτωση που ιδιωτικό σκάφος αναψυχής μήκους άνω τα 7 μέτρα φέρει σημαία τρίτης χώρας και το πρόσωπο που το φέρνει ανεξάρτητα αν είναι ή όχι ο ιδιοκτήτης έχει τη συνήθη κατοικία του σε τρίτη χώρα εφοδιάζεται από την αρμόδια Τελωνειακή Αρχή με Δελτίο Κίνησης ισχύος έξι μηνών. Η εξάμηνη κυκλοφορία των σκαφών είναι δυνατό να είναι συνεχής ή διακεκομμένη ανά δωδεκάμηνο και με τη λήξη το σκάφος χρειάζεται να επανεξάγεται ή να ελλιμενίζεται για διαχείριση με κατάθεση του Δελτίου Κίνησης στην αρμόδια Τελωνειακή Αρχή. Η προθεσμία είναι δυνατό να παραταθεί χωρίς χρονικό περιορισμό και κάθε φορά για έξι μήνες κατά έτος για την κάλυψη της παραμονής του σκάφους είτε την εξακολούθηση της χρήσης για ταξίδια αναψυχής από το πρόσωπο που το έφερε αρχικά ή από άλλο εξουσιοδοτημένο πρόσωπο εφόσον και αυτό έχει τη συνήθη κατοικία του σε τρίτη χώρα. Στο σκάφος αναψυχής χρειάζεται να επιβαίνει ο κάτοχος - χρήστης γεγονός που ελέγχεται κάθε φορά κατά τον απόπλου ή τον κατάπλου από την Τελωνειακή ή Λιμενική Αρχή.

Στη περίπτωση που το πρόσωπο που φέρνει το ιδιωτικό σκάφος αναψυχής με σημαία τρίτης χώρας ανεξάρτητα αν είναι ή όχι ο ιδιοκτήτης έχει τη συνήθη κατοικία του σε άλλο κράτος - μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή στην Ελλάδα εφόσον δεν συντρέχουν οι προϋποθέσεις της προσωρινής εισαγωγής εφοδιάζεται με Δελτίο Κίνησης ισχύος κατά ανώτατο όριο ενός μήνα για τη διακίνηση του σκάφους και επανεξαγωγή. Η προθεσμία δεν παρατείνεται σε καμία περίπτωση εκτός εάν συντρέχουν αιτίες ανωτέρας βίας, όπως κακοκαιρία, ατύχημα, ασθένεια πλοιάρχου/κυβερνήτη, αρκεί το γεγονός να βεβαιώνεται επίσημα από Δημόσια Αρχή. Η προθεσμία, επίσης δεν παρατείνεται ούτε ανανεώνεται σε καμία περίπτωση ακόμα και όταν αλλάζει πριν ή μετά τη λήξη ο κάτοχος - χρήστης ειδικά στη περίπτωση που ο ιδιοκτήτης είναι νομικό πρόσωπο, εταιρεία.

Σε περίπτωση που το πρόσωπο το οποίο φέρνει το σκάφος επιθυμεί να παραμείνει το σκάφος στα ελληνικά χωρικά ύδατα για περισσότερο διάστημα του

ενός μήνα, χρειάζεται να προβεί στον εκτελωνισμό του σκάφους και να καταβάλει τους αναλογούντες δασμούς και φόρους. Μετά τον εκτελωνισμό και εφόσον το σκάφος εξακολουθεί να φέρει σημαία τρίτης χώρας προκειμένου να διακινείται στα ελληνικά χωρικά ύδατα εφοδιάζεται με Δελτίο Κίνησης αορίστου ισχύος.

Συμπερασματικά, το Δελτίο Κίνησης χορηγείται στα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής με σημαία τρίτης, μη κοινοτικής χώρας τα οποία είναι με ολικό μήκος άνω των 7 μέτρων, διαθέτουν ή όχι χώρους ενδιαίτησης, έχουν τη δυνατότητα από τη γενική κατασκευή τους να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή περιήγησης εφόσον δεν χαρακτηρίζονται επαγγελματικά και υπάγονται στο καθεστώς προσωρινής εισαγωγής ή από την άλλη πλευρά στα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής που δεν υπάγονται στο καθεστώς αυτό επειδή οι κάτοχοι - χρήστες έχουν τη συνήθη κατοικία τους σε κράτος - μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή στην Ελλάδα και επιθυμούν να πραγματοποιούν ταξίδια αναψυχής στα Ελληνικά χωρικά ύδατα διατηρώντας παράλληλα σημαία και νηολόγιο τρίτης χώρας.

Τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής με ολικό μήκος υπό τα 7 μέτρα που υπάγονται στο καθεστώς προσωρινής εισαγωγής εφοδιάζονται με Δελτίο Προσωρινής Εισαγωγής, ΔΕΠΕ για έξι μήνες και όχι με Δελτίο Κίνησης όπως τα υπόλοιπα μεταφορικά μέσα τα οποία τίθενται σε καθεστώς προσωρινής εισαγωγής, ΙΧΕ αυτοκίνητα, μοτοσικλέτες.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

Στα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής που φέρουν ξένη σημαία επιβάλλεται ειδική ανταποδοτική εισφορά υπέρ Δημοσίου για τρίμηνη διάρκεια παραμονής έναντι διευκολύνσεων που παρέχονται. Η εισφορά καθορίζεται σε συγκεκριμένο ποσό για κάθε μέτρο ολικού μήκους του σκάφους. Η εισφορά δεν επιβάλλεται στα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής που φέρουν σημαία Κράτους - Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης των χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών εκτός Ελβετίας με την προϋπόθεση ότι στο έδαφος του κράτους που τηρούνται τα νηολόγια στα οποία είναι νηολογημένα τα σκάφη εφαρμόζεται η Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Για τα ολικού μήκους άνω των 7 μέτρων ιδιωτικά και επαγγελματικά σκάφη αναψυχής ανεξαρτήτως σημαίας τα οποία δεν ελλιμενίζονται μόνιμα σε ελληνικούς λιμένες καταβάλλονται για διευκολύνσεις που παρέχονται κατά το χρόνο παραμονής τους στη χώρα τέλη κυκλοφορίας, οφείλονται κάθε φορά που το σκάφος εισέρχεται στη χώρα και προσεγγίζει σε ελληνικούς λιμένες, όρμους ή ακτές, καταβάλλονται στη λιμενική αρχή και ισχύουν για όλους τους λιμένες όρμους ή ακτές της χώρας.

Τα σκάφη αναψυχής που συμμετέχουν σε αγώνες ή εκπαιδευτικά ταξίδια ναυταθλητικών ομίλων και σχολών ιστιοπλοΐας ή ακόμα και σε εκπαιδευτικά προγράμματα Υπουργείων άλλων χωρών απαλλάσσονται της καταβολής των τελών.

ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Επίσης, ισχύει ότι ο μόνιμος κάτοικος άλλης κοινοτικής χώρας και γενικά ο κάτοικος εξωτερικού που κατέχει και χρησιμοποιεί ιδιωτικό σκάφος αναψυχής με ξένη σημαία στην Ελλάδα, το οποίο κατά την εφαρμογή των διατάξεων της τελωνειακής νομοθεσίας φέρεται με Δελτίο Κίνησης αορίστου ισχύος οφείλει να υποβάλλει δήλωση φορολογίας εισοδήματος στην Ελλάδα και να δηλώνει την τεκμαρτή δαπάνη του σκάφους και κατά αυτό τον τρόπο απαιτείται να διαθέτει αριθμό φορολογικού μητρώου.

Ακόμη, για τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής με ξένη σημαία τα οποία πλέουν περιστασιακά στα ελληνικά χωρικά ύδατα, δεν χρειάζεται ο υπολογισμός της ετήσιας τεκμαρτής δαπάνης κατά τις διατάξεις της φορολογικής νομοθεσίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΑ ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ

ΒΑΣΙΚΕΣ ΝΟΜΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ

Τα ασφαλιστήρια συμβόλαια είναι νομικά κείμενα τα οποία περιλαμβάνουν τις γενικές αρχές του νομοθετικού πλαισίου το οποίο ρυθμίζει την ασφαλιστική σύμβαση και γενικότερα την ιδιωτική ασφάλιση.

ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ Ή PRINCIPLE OF INDEMNITY

Η αρχή της αποζημίωσης είναι από τις βασικότερες ασφαλιστικές αρχές. Τα περισσότερα ασφαλιστήρια περιουσίας είναι συμβόλαια αποζημίωσης. Ένα συμβόλαιο αποζημίωσης ορίζει ότι ο ασφαλισμένος δε δικαιούται να εισπράξει περισσότερα από τη ζημιά του, να γίνει πλουσιότερος. Η αρχή της αποζημίωσης έχει δυο θεμελιώδεις σκοπούς:

1. Να εμποδίσει τον ασφαλισμένο να κερδίσει από την ασφάλιση. Ο ασφαλισμένος δε πρέπει να κερδίσει εάν συμβεί ζημιά, αλλά να αποκατασταθεί οικονομικά, στην οικονομική κατάσταση που ήταν πριν τη ζημιά.

2. Η μείωση του ηθικού κινδύνου. Εάν κάποιος μη έντιμος ασφαλισμένος είναι δυνατό να κερδίσει από μία ζημιά είναι δυνατό και να την προκαλέσουν σκόπιμα για την είσπραξη της ασφάλισης. Εάν, η αποζημίωση δεν υπερβαίνει τη ζημιά ο ηθικός κίνδυνος μειώνεται.

ΑΡΧΗ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΙΜΟΥ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΟΣ Ή PRINCIPLE OF INSURABLE INTEREST

Η αρχή του ασφαλισίμου συμφέροντος καθορίζει ότι ο ασφαλισμένος πρέπει να βλάπτεται οικονομικά ή με άλλο τρόπο αν συμβεί ζημιά. Για να είναι ισχυρά τα ασφαλιστήρια συμβόλαια πρέπει να υπάρχει ασφαλισίμο συμφέρον, διαφορετικά οι ασφαλισμένοι θα εισέπρατταν και χωρίς να γίνει ζημιά, δηλαδή θα ήταν αντίθετο με το δημόσιο συμφέρον και την ηθική τάξη.

ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ Ή PRINCIPLE OF SUBROGATION

Η αρχή της υποκατάστασης είναι η υποκατάσταση του ασφαλιστή στη θέση του ασφαλισμένου στη διεκδίκηση αποζημίωσης από τρίτο για τη ζημιά που κάλυψε η ασφάλιση. Δηλαδή ο ασφαλιστής δικαιούται να επαναεισπράξει από τον τρίτο τα χρήματα που κατέβαλλε στον ασφαλισμένο. Η υποκατάσταση δεν εφαρμόζεται εάν δεν προηγείται η καταβολή αποζημίωσης.

ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΜΕΓΙΣΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΙΣΤΗΣ Ή PRINCIPLE OF UTMOST GOOD FAITH

Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο βασίζεται στην αρχή της μέγιστης καλής πίστης. Επιβάλλεται στα δυο συμβαλλόμενα στο συμβόλαιο μέρη, υψηλότερος βαθμός εντιμότητας από ότι σε άλλα συμβόλαια.

ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΙΣΧΥΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟΥ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ

Αίτηση και αποδοχή

Σεβασμός των όρων

Συμβαλλόμενα μέρη με δικαιοπρακτική ικανότητα

Νόμιμος σκοπός ασφαλιστηρίου συμβολαίου

ΒΑΣΙΚΑ ΜΕΡΗ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟΥ

Τα ασφαλιστήρια είναι σύνθετα νομικά κείμενα που βασικά αποτελούνται από:

Δηλώσεις ή declarations

Συμφωνία ασφάλισης ή insuring agreement

Εξαιρέσεις ή exclusions

Όροι ή conditions

Διάφορες προβλέψεις ή miscellaneous provisions

ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ Ή ENDORSEMENTS

Τα ασφαλιστήρια συμβόλαια αρκετές φορές περιλαμβάνουν πρόσθετες πράξεις όπου είναι μία γραπτή διάταξη που προσθέτει, αφαιρεί ή τροποποιεί τις διατάξεις του αρχικού συμβολαίου. Οι όροι μίας πρόσθετης πράξης υπερισχύουν των όρων του συμβολαίου εάν υπάρχει αντίθεση στην περίπτωση όμως που αντιτίθενται στο νόμο, ο νόμος υπερισχύει.

ΑΠΑΛΛΑΓΕΣ

Η απαλλαγή παρουσιάζεται αρκετές φορές ως όρος του ασφαλιστήριου συμβολαίου και απαιτεί από τον ασφαλισμένο την καταβολή τμήματος της ζημιάς πριν ο ασφαλιστής προβεί σε οποιαδήποτε πληρωμή με βάση το ασφαλιστήριο.

ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΣ ΟΡΟΣ Ή CONDITION OF AVERAGE

Ο αναλογικός όρος καλείται ακόμη και όρος ποσοστιαίας συμμετοχής που απαιτεί ο ασφαλισμένος να έχει ασφαλισμένη την περιουσία για συγκεκριμένο ποσοστό της τρέχουσας αξίας της, τη στιγμή της ζημιάς. Εάν ο ασφαλισμένος δεν εκπληρώνει τη συγκεκριμένη απαίτηση αυτή τη στιγμή της ζημιάς πρέπει να συμμετέχει στη ζημιά σαν συνασφαλιστής. Εάν ο ασφαλισμένος επιθυμεί να πληρωθεί στο σύνολο μία μερική ζημιά πρέπει να πληρείται η προϋπόθεση του αναλογικού όρου, αλλιώς ο ασφαλισμένος τιμωρείται.

ποσό ασφάλισης/απαιτούμενο ποσό ασφάλισης * ζημιά = πληρωτέο ποσό

ΠΑΡΑΛΛΗΛΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Παράλληλη ασφάλιση είναι η περίπτωση όπου η ίδια ζημιά καλύπτεται από περισσότερα από ένα συμβόλαια. Συγκεκριμένα, στη παράλληλη ασφάλιση, είναι δυνατό ο ασφαλισμένος να εισπράττει όλο το ποσό της αποζημίωσης από κάθε ασφαλιστή, δηλαδή έχει κέρδος από την ασφάλιση και ο κίνδυνος αυξάνει. Για αυτόν τον λόγο δημιουργήθηκαν όροι για τη περίπτωση της παράλληλης ασφάλισης ώστε να παρεμποδίσουν το κέρδος από την ασφάλιση και την παραβίαση της αρχής της αποζημίωσης. Οι όροι είναι:

ο όρος της αναλογικής ευθύνης

η συνεισφορά σε ίσα μερίδια
η πρωτεύουσα και η ασφάλιση υπερβάλλοντος

ΟΙ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ

Η τιμολόγηση είναι μία λειτουργία της ασφαλιστικής επιχείρησης που στόχο έχει τη διαμόρφωση της τιμής της ασφάλισης.

ΕΠΙΛΟΓΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΗΨΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ Ή UNDERWRITING

Το underwriting είναι η επιλογή και ταξινόμηση ασφαλιζόμενων κινδύνων. Ο underwriter λαμβάνει αποφάσεις για αποδοχή απόρριψη μίας αίτησης ασφάλισης. Στόχος του underwriter είναι η αποδοχή ή η απόρριψη μίας αίτησης ασφάλισης, η δημιουργία ενός ασφαλούς και κερδοφόρου χαρτοφυλακίου εργασιών για την εταιρεία.

ΠΑΡΑΓΩΓΗ Ή PRODUCTION

Ο όρος παραγωγή αναφέρεται στις δραστηριότητες πωλήσεων και marketing των ασφαλιστικών επιχειρήσεων. Οι πωλητές των ασφαλίσεων ονομάζονται και παραγωγοί διότι είναι δυνατή η νομοθετική σύσταση μίας ασφαλιστικής εταιρείας αλλά όχι και η ύπαρξη αποτελεσματικού δικτύου πωλήσεων.

ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΖΗΜΙΩΝ Ή CLAIM SETTLEMENT

Κάθε ασφαλιστική επιχείρηση διαθέτει τμήμα διακανονισμού ζημιών. Οι στόχοι του τμήματος διακανονισμού αποζημιώσεων είναι:

επιβεβαίωση ότι η ζημιά καλύπτεται

δίκαιη και γρήγορη αποζημίωση του παθόντος

προσωπική βοήθεια στον ασφαλισμένο

ΑΝΤΑΣΦΑΛΙΣΗ Ή REINSURANCE

Αντασφάλιση είναι η μεταφορά μέρους ή του συνόλου της ασφάλισης από έναν ασφαλιστή σε άλλον. Η εταιρεία η οποία αρχικά αναλαμβάνει τη κάλυψη ονομάζεται πρωτασφαλίστρια ενώ η εταιρεία που αποδέχεται την εκχώρηση αντασφαλίστρια. Το μέρος της ασφάλισης που έχει η πρωτασφαλίστρια ονομάζεται ίδια κράτηση, ενώ το εκχωρούμενο αντασφάλιση. Ο αντασφαλιστής είναι δυνατό να αντασφαλιστεί πάλι σε άλλο ασφαλιστή, επανεκχώρηση. Στόχοι της αντασφάλισης είναι: η αύξηση της δυνατότητας ανάληψης εργασιών η σταθεροποίηση των κερδών η μείωση του αποθέματος μη δεδουλευμένων ασφαλιστρών, η παροχή προστασίας από τις καταστροφικές ζημιές.

ΜΗΧΑΝΟΓΡΑΦΗΣΗ

Η μηχανογράφηση αποτελεί επίσης μία εταιρική λειτουργία, όπου διατίθενται με ευχερή τρόπο πληροφορίες για ασφαλιστρα, ζημιές, δείκτες ζημιών, επενδύσεις, τεχνικά αποθέματα.

ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

Επενδύσεις είναι δυνατό να πραγματοποιηθούν εφόσον τα ασφαλιστρα προκαταβάλλονται έως την χρήση των ασφαλιστρών για πληρωμή ζημιών και εξόδων.

ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟ

Το λογιστήριο είναι υπεύθυνο για την οικονομική λειτουργία της ασφαλιστικής επιχείρησης. Οι λογιστές ετοιμάζουν τις οικονομικές καταστάσεις, τον προϋπολογισμό, αναλύουν τις οικονομικές λειτουργίες της εταιρείας, όπως και τα έσοδα και έξοδα. Ακόμη, ετοιμάζουν αναφορές για τα ασφαλιστρα, τα λειτουργικά έξοδα, το εισόδημα από επενδύσεις, ζημιές, μερίσματα και επίσης τις δηλώσεις προς την εφορία και την ετήσια αναφορά προς την εποπτεύουσα αρχή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

ΦΟΡΕΙΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

Για τις ανάγκες της κρατικής εποπτείας ο νόμος απαιτεί οι επιχειρήσεις που ασκούν την ασφάλιση να έχουν συγκεκριμένο εταιρικό τύπο. Η λέξη ασφαλιστής δηλώνει την ασφαλιστική επιχείρηση που πρέπει να διαθέτει κεφαλαιουχική βάση, υψηλή φερεγγυότητα και αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλει το ασφάλισμα στον δικαιούχο σε περίπτωση που συμβεί ο καλυπτόμενος κίνδυνος.

ΔΙΑΜΕΣΟΛΑΒΗΤΕΣ

Διαμεσολαβητές μίας ασφάλισης είναι:

- α) ο ασφαλιστικός πράκτορας
- β) ο ασφαλιστικός σύμβουλος
- γ) ο ασφαλιστικός υπάλληλος
- δ) ο μεσίτης ασφαλίσεων και
- ε) ο συντονιστής ασφαλιστικών συμβούλων

α) ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ

Ο ασφαλιστικός πράκτορας είναι φυσικό ή νομικό πρόσωπο που έχει ως αποκλειστικό έργο την ανάληψη με σύμβαση έναντι προμήθειας ασφαλιστικών εργασιών στο όνομα και για λογαριασμό μιας ή περισσότερων ασφαλιστικών επιχειρήσεων. Ο ασφαλιστικός πράκτορας παρουσιάζει, προτείνει, προπαρασκευάζει, προσυπογράφει ή συνάπτει ο ίδιος ή διαμέσου άλλων διαμεσολαβητών για λογαριασμό μιας ή περισσότερων ασφαλιστικών επιχειρήσεων ασφαλιστικές συμβάσεις. Επίσης παρέχει στον ασφαλισμένο κάθε αναγκαία συνδρομή κατά τη διάρκεια της ασφαλιστικής σύμβασης και ιδιαίτερα μετά την επέλευση ασφαλιστικής περίπτωσης.

β) ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ

Ο ασφαλιστικός σύμβουλος είναι φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο συνεργάζεται με σύμβαση έργου με ασφαλιστικές επιχειρήσεις, ασφαλιστικούς πράκτορες, μεσίτες ή συντονιστές ασφαλιστικών συμβούλων στους οποίους τοποθετεί τις εργασίες των πελατών του με αντίστοιχες ασφαλιστικές συμβάσεις. Ο ασφαλιστικός σύμβουλος δεν έχει δικαίωμα υπογραφής ασφαλιστήριων και εκπροσώπησης ασφαλιστικής επιχείρησης ή ασφαλιστικού πράκτορα ή μεσίτη.

γ) ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΥΠΑΛΛΗΛΟΣ

Ο υπάλληλος ασφαλιστικών επιχειρήσεων ή επιχειρήσεων ασφαλιστικής πρακτόρευσης ή εταιριών μεσιτείας ασφαλίσεων είναι δυνατό να ασκεί διαμεσολάβηση στη σύναψη ασφαλίσεων για λογαριασμό των επιχειρήσεων στις οποίες εργάζεται ή άλλων συνδεδεμένων με αυτές μετά από έγκριση του εργοδότη.

δ) ΜΕΣΙΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ

Ο μεσίτης ασφαλίσεων είναι το πρόσωπο που έχει ως αποκλειστικό έργο την αναζήτηση των πλέον επωφελών προϋποθέσεων ασφαλιστικής καλύψεως έναντι των κινδύνων που επιθυμεί ο ασφαλιζόμενος.

ε) ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ

Ο συντονιστής ασφαλιστικών συμβούλων είναι φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο για λογαριασμό μιας ασφαλιστικής επιχείρησης διαμεσολαβεί, έναντι προμήθειας στην σύναψη ασφαλιστικών συμβάσεων διαμέσου μιας ομάδας ασφαλιστικών συμβούλων που στρατολογεί, επιλέγει, εκπαιδεύει, κατευθύνει και συντονίζει.

ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΙ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΙ

Η ασφάλιση στη χώρα μας ασκείται από ασφαλιστική εταιρεία με βάση καταβαλλόμενο ασφάλιστρο ή με βάση τη συμμετοχή σε αλληλασφαλιστικό

συνεταιρισμό. Σκοπός του αλληλασφαλιστικού συνεταιρισμού είναι η αλληλασφάλιση αποκλειστικά των μελών του συνεταιρισμού για την κάλυψη κινδύνων κατά ζημιών.

ΕΝΩΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ

Η Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδας ιδρύθηκε το 1907 και έχει σημαντική συμβολή στην οργάνωση και ανάπτυξη της ασφαλιστικής αγοράς, εφόσον είναι φορέας εκπροσώπησης των συμφερόντων και επιδιώξεων των ασφαλιστικών εταιρειών.

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

Το Ελληνικό Ινστιτούτο Ασφαλιστικών Σπουδών ιδρύθηκε το έτος 1987, είναι εκπαιδευτικός και επιμορφωτικός οργανισμός που παρέχει ασφαλιστική εκπαίδευση στους εργαζόμενους στην ασφαλιστική βιομηχανία δηλαδή ασφαλιστικούς υπαλλήλους, διαμεσολαβητές. Ακόμη, το Ελληνικό Ινστιτούτο Ασφαλιστικών Σπουδών οργανώνει σεμινάρια, διαλέξεις με επιφανείς ομιλητές και εκδίδει ασφαλιστικά βοηθήματα.

LLOYDS

Το Lloyds είναι ένας επαγγελματικός οργανισμός ασφαλιστών όπου τις ασφαλιστικές εργασίες εκτελούν τα μέλη του. Τα μέλη του συναλλάσσονται επί ονόματι τους και για λογαριασμό τους. Το Lloyds ως πρότυπη επαγγελματική οργάνωση ασκεί τη γενικότερη διοικητική και πειθαρχική δικαιοδοσία στα μέλη του με στόχο τη γενική προστασία των συμφερόντων τους και των συμφερόντων των ασφαλισμένων και τη διευκόλυνσή τους σύμφωνα με συστηματική συγκέντρωση και ανακοίνωση των απαιτούμενων νέων και στοιχείων.

ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Το Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου, παράλληλα προς το Lloyds το οποίο ελέγχει με γενική άποψη την ασφαλιστική αγορά, ως μεταγενέστερη οργάνωση

προστατεύει στενότερα τα επαγγελματικά συμφέροντα των Ασφαλιστών Λονδίνου.

Το Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου το 1939 χρησιμοποίησε ένα συνδυασμένο τύπο ασφαλιστήριου των εταιρειών και το έτος 1942 ίδρυσε το τμήμα ασφαλιστήριων το οποίο ασχολείται με επεξεργασία και έκδοση ασφαλιστήριων κοινού συνδυαζόμενου τύπου για λογαριασμό των εταιρειών - μελών του Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου. Εταιρείες οι οποίες δεν αποτελούν μέλη του εκδίδουν τα ασφαλιστήρια τους.

Επίσης, συνέστησε ειδική επιτροπή μελέτης και ενιαίας, στερεότυπης διατύπωσης ασφαλιστικών ρητρών, τις ρήτρες του Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου ή Institute Clauses που περιλαμβάνονται στις διάφορες κατηγορίες και τύπους των ασφαλιστήριων συμβολαίων με στόχο την κάλυψη του αντικείμενου ασφάλισης κατά θαλάσσιων κινδύνων. Οι ρήτρες διατηρούν βασική διατύπωση, υποδιαίρεση και αρίθμηση όμως υπόκεινται τροποποιήσεις ετησίως αποτέλεσμα της συστηματικής μελέτης των συνθηκών της διεθνούς ασφαλιστικής αγοράς όπως και χρησιμότητας εκσυγχρονισμού της ασφαλιστικής αγοράς. Οι ρήτρες ακόμη προσφέρουν πλήθος καλύψεων ώστε να αποτελούν και μία αιτία στροφής των ασφαλιζομένων στις ρήτρες του Ινστιτούτου των Ασφαλιστών Λονδίνου.

ΡΗΤΡΕΣ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗ

Στο Ινστιτούτο Ασφαλιστών Λονδίνου εκτός από τις εξαιρέσεις στην ασφάλεια σκαφών αναψυχής έχει ορίσει και ορισμένες άλλες ρήτρες.

ΡΗΤΡΑ ΣΥΝΕΧΙΣΗ ΤΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ Ή CONTINUATION CLAUSE

Σε περίπτωση που το σκάφος κατά τη λήξη της ασφάλισης είναι στη θάλασσα ή βρίσκεται σε κίνδυνο ή σε λιμένα καταφυγής και ο ασφαλιστής έχει λάβει ειδοποίηση για πρόθεση συνέχισης της ασφάλειας, η ασφάλιση θα λήξει έως το σκάφος να βρεθεί με ασφάλεια στο λιμάνι προορισμού του.

ΡΗΤΡΑ ΑΛΛΑΓΗ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ Ή CHANGE OF OWNERSHIP CLAUSE

Σύμφωνα με το Ινστιτούτο Ασφαλιστών Λονδίνου η ασφάλιση του σκάφους αναψυχής ενδιαφέρει τον έχοντα έννομο ασφαλιστικό συμφέρον ιδιοκτήτη, οπότε στη περίπτωση όπου το σκάφος πωλείται ή μεταβιβάζεται σε νέα ιδιοκτησία ή όταν υπάρχει αλλαγή στη διαχείριση η ασφάλιση παύει να ισχύει.

Στη περίπτωση που το σκάφος κατά την αλλαγή ιδιοκτησίας ή διαχείρισης είναι εν πλω η ασφάλιση συνεχίζεται έως τον πρώτο λιμένα προσέγγισης. Με την άμεση ειδοποίηση των ασφαλιστών για την αλλαγή ιδιοκτησίας ή διαχείρισης του σκάφους και για την ύπαρξη σχετικής συμφωνίας για νέα ασφάλιση η ασφαλιστική κάλυψη του σκάφους είναι δυνατό να συνεχιστεί.

ΡΗΤΡΑ ΑΔΕΛΦΟΥ ΠΛΟΙΟΥ Ή SISTERSHIP CLAUSE

Σε περίπτωση που το ασφαλισμένο σκάφος έρθει σε σύγκρουση με ένα άλλο σκάφος το οποίο ανήκει ολόκληρο ή μέρος αυτού στον ίδιο ιδιοκτήτη ή στην ίδια εταιρεία διαχείρισης ο ασφαλιζόμενος σύμφωνα με την ασφάλεια διαθέτει τα ίδια δικαιώματα που θα είχε εάν συγκρουόταν με οποιοδήποτε άλλο σκάφος ξένης ιδιοκτησίας.



ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- Είναι χρήσιμη η εξειδικευμένη προσφορά ασφαλιστικών συμβολαίων από τους ασφαλιστές στον κλάδο σκαφών αναψυχής και η όσο το δυνατό εναρμόνιση εάν χρειάζεται με τις σύγχρονες απαιτήσεις των ιδιοκτητών τους που απορρέουν από νέους νόμους.
- Επίσης, είναι χρήσιμη η τήρηση των διατάξεων του Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, του Λιμεναρχείου και της Ναυτικής Πρακτικής από τους ιδιοκτήτες, χειριστές των σκαφών ώστε να αποφεύγονται αποτελεσματικότερα οι κίνδυνοι εκτός της υποχρεωτικής ασφάλειας για αστική ευθύνη σύμφωνα με τον νόμο και των υπόλοιπων προαιρετικών καλύψεων που πραγματοποιείται σύμβαση έναντι κινδύνων με στόχο τη μείωση των ζημιών. Εκτός από τις σωματικές βλάβες και τις υλικές ζημιές, η θαλάσσια ρύπανση που είναι δυνατό να προκληθεί από τα μηχανοκίνητα σκάφη είναι ανυπολόγιστα τα αποτελέσματα που επιφέρει στο περιβάλλον.
- Ο αριθμός των σκαφών αναψυχής αποτελεί ποσοστό το οποίο θα ήταν δυνατό να συντελεί σε δημιουργία ενός αντίστοιχου οργανισμού όπως οι φορείς Επικουρικό Κεφάλαιο και Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης της Ελληνικής ασφαλιστικής αγοράς που είναι Νομικά Πρόσωπα Ιδιωτικού Δικαίου υπό την εποπτεία και έλεγχο του Υπουργείου Ανάπτυξης με μέλη τις ασφαλιστικές εταιρείες που ασκούν τον κλάδο ασφάλισης αυτοκίνητου και αποζημιώνουν απαιτήσεις.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- 1) Παγκόσμιος ιστός (internet)
- 2) Εισαγωγή στην ιδιωτική ασφάλιση (Μιλτιάδης Νεκτάριος)