

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

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΘΕΜΑ:**

**<<Η ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ>>**



**ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ: ΚΑΤΣΑΡΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑ**

**ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ : ΔΡΑΚΟΥ- ΤΣΟΥΜΑΛΗ ΧΡΥΣΑΥΓΗ ΤΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ,  
Α.Μ. 202104**

**ΙΟΥΛΙΟΣ 2008**

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	3
ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ.....	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ.....	4
ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ.....	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ.....	18
ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ.....	18
2.1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ.....	18
2.2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ.....	24
2.3. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΙ ΚΛΑΔΟΙ.....	25
ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ.....	30
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ.....	30
ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....	30
3.1. ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	30
3.2. ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.....	32
3.3. ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....	35
3.4. Ο ΝΟΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....	36
ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ.....	51
ΠΟΛΥΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....	56
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ.....	58
ΟΦΕΛΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ.....	58
4.1. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΟΦΕΛΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ.....	58
4.2. ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΟΦΕΛΗ ΑΠΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ.....	60
4.2.1. ΚΑΛΥΨΗ ΚΑΙ ΜΕΙΩΣΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ.....	60
4.2.2. ΜΕΙΩΜΕΝΗ ΑΝΑΓΚΗ ΠΡΟΣΘΕΤΩΝ ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΩΝ.....	62
4.2.3. ΠΗΓΗ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ.....	63
4.2.4. ΜΕΙΩΜΕΝΟΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ.....	64
4.2.5. ΠΡΟΛΗΨΗ ΖΗΜΙΩΝ.....	64
4.2.6. ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΤΑΘΕΡΟΤΗΤΑΣ.....	64
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	66

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο κλάδος των ασφαλιστικών υπηρεσιών χαρακτηρίζεται από σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης. Η εναρμόνιση της ασφαλιστικής νομοθεσίας με τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, βάσει της οποίας από τις αρχές του 2005 επιτρέπεται η δραστηριοποίηση Ευρωπαϊκών εταιριών και επαγγελματιών στην Ελληνική αγορά και οι δρομολογούμενες αλλαγές στο κοινωνικό - ασφαλιστικό σύστημα, εκτιμάται ότι θα συμβάλλουν προς την κατεύθυνση αυτή. Σημαντική είναι η συνεισφορά του ασφαλιστικού κλάδου στη διαμόρφωση του Α.Ε.Π., η οποία υπολογίζεται με βάση το σύνολο των παραγόμενων ασφαλιστρών όλων των κλάδων, εμφανίζοντας ωστόσο σημαντική υστέρηση σε σχέση με τις άλλες χώρες της Ευρώπης. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι τα κατά κεφαλήν καταβαλλόμενα ασφάλιστρα στην Ελλάδα, ανήλθαν σε 241 Euro το 2001 (Euro 263 το 2002), ενώ το ίδιο διάστημα ο μέσος όρος των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης διαμορφώθηκε σε 2.028 Euro.

Η παρούσα εργασία έχει στόχο να ασχοληθεί με την ασφάλιση των σκαφών αναψυχής, δεδομένου ότι η γκάμα των σκαφών αναψυχής που διατίθεται για ενοικίαση και περιλαμβάνει τόσο τα μηχανοκίνητα όσο και τα ιστιοπλοϊκά σκάφη είναι πολύ μεγάλη τόσο από άποψη μεγέθους όσο και εξοπλισμού.

Σύμφωνα με μελέτη της ICAP ο κλάδος των σκαφών αναψυχής παρουσιάζει αξιόλογους ρυθμούς ανάπτυξης γεγονός στο οποίο συνέβαλλαν καθοριστικά παράγοντες όπως η κατάργηση του (φορολογικού) τεκμηρίου για σκάφη μέχρι 10μ., η απλούστευση της διαδικασίας λεμβολόγησης, καθώς και η απαλλαγή των ιδιοκτητών σκαφών μέχρι 10μ. από την υποχρέωση να θεωρούν κατά τακτά χρονικά διαστήματα τα ναυτιλιακά τους έγγραφα και να λαμβάνουν άδεια απόπλου.

Η εργασία αποτελείται από δύο κύρια μέρη. Στο πρώτο θα κάνουμε μια εκτενή αναφορά στον ασφαλιστικό κλάδο και στο δεύτερο μέρος της εργασίας μας θα εστιάσουμε στον ασφαλιστικό κλάδο των σκαφών αναψυχής παρουσιάζοντας τις σημερινές εξελίξεις.

## ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

#### ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Η ασφάλιση έκανε την εμφάνισή της από τη στιγμή που ο άνθρωπος οργάνωνε την ζωή του σε κοινωνίες, επειδή διαπίστωσε ότι από μόνος του δεν μπορούσε να αντεπεξέλθει στους κινδύνους της προϊστορικής εποχής. Οργανωμένος σε κοινωνίες μέσα σε σπηλιές, μπόρεσε να βρει την απαραίτητη ασφάλεια.

Η ασφάλιση διατυπώνεται με σαφήνεια στα πιο αρχαία κείμενα, γύρω στην 2<sup>η</sup> π. Χ. χιλιετία, όπου η ασφάλιση, εμφανίστηκε με την μορφή «αλληλοβοήθειας», μεταξύ ατόμων που εκτελούσαν ένα παρεμφερές είδος εργασίας.

Στην αρχαία Αίγυπτο δημιουργήθηκε το πρώτο γνωστό «ταμείο αλληλοβοήθειας» καθώς οι συνθήκες κάτω από τις οποίες «δούλευαν» οι εργάτες των πυραμίδων στην αρχαία Αίγυπτο, ήταν άθλιες και πολλά «εργατικά» ατυχήματα και πολλές ασθένειες τους μάστιζαν. Καθώς οι πληρωμές των εργατών γίνονταν τότε σε είδος (λάδι, σιτάρι και άλλα τρόφιμα) την πρώτη κάθε μήνα. Από αυτήν την αμοιβή, κατέβαλαν από κοινού κάποια ποσότητα τροφίμων, ώστε να εξασφαλιστεί φαγητό για όσους δεν μπορούσαν να δουλέψουν. Επιπλέον, το «ταμείο αλληλοβοήθειας» προέβλεπε αποζημίωση σε περίπτωση θανάτου, για να πληρωθούν τα έξοδα κηδείας.

Το 1750 π.Χ. στην αρχαία Βαβυλωνία, ο κώδικας του βασιλιά Χαμουραμπί, αναφέρεται, και μάλιστα πολύ καλοδιατυπωμένα, σε ταμείο αλληλοβοήθειας των εμπόρων (μεταφορέων). Σ' αυτόν τον κώδικα, συναντάμε διατάξεις, σύμφωνα με τις οποίες τα μέλη των караβανιών είχαν χρέος να χρεωθούν από κοινού για τυχόν κλοπή, καταστροφή, απώλεια καμήλας, ή οποιαδήποτε άλλη ζημιά συνέβαινε στα караβάνια, ακόμα και σε περιπτώσεις φυσικών καταστροφών. Στον ίδιο κώδικα, συναντάμε και άλλες πολλές διατάξεις, που

θεσπίζουν την έννοια της θαλάσσιας αστικής ευθύνης και θαλάσσιας ασφάλισης.

Παρόμοιες «ασφαλίσεις» υπάρχουν και σε άλλους νεότερους κώδικες των χωρών της Μεσοποταμίας.

### **Η ασφάλιση στην αρχαία Ελλάδα.**

Στην Αρχαία Ελλάδα υπήρχαν ενώσεις προσώπων με τις οποίες παρείχεται βοήθεια στους παθόντες, με προκαθορισμένους όρους (ερανικές εταιρείες). Το αποτίμημα, στους κλασικούς χρόνους, ρπόβλεε κατατεθειμένη εγγύηση για την εξασφάλιση της γυναίκας και των ορφανών στην περίπτωση διάλυσης του γάμου ή θανάτου του συζύγου (Σίμιτσεκ, 1997, σελ.11)

Στην αρχαία Ελλάδα, ήταν διαδεδομένη η ασφαλιστική κάλυψη των εξόδων κηδείας, σύστημα που αναπτύχθηκε μέσω θρησκευτικών, μη κερδοσκοπικών οργανώσεων. Αργότερα, με νόμο του Σόλωνα, τον 6<sup>ο</sup> π.Χ. αιώνα, θεσπίστηκε ο όρος των «ομοτάφων», ο πρώτος ασφαλιστικός νόμος που καθόριζε την λειτουργία εταιριών που είχαν σαν αντικείμενο την κάλυψη των εξόδων κηδείας. Τα διάφορα σωματεία και ενώσεις της εποχής διέυρυναν την έννοια της ασφάλισης δημιουργώντας εταιρίες που είχαν σαν αντικείμενο την αλληλοβοήθεια, την αμοιβαιότητα και τον καταμερισμό των κινδύνων, πέρα από τα έξοδα κηδείας και είχαν πλέον κερδοσκοπικό χαρακτήρα.

Στην Κύπρο τον 5<sup>ο</sup> π.Χ. αιώνα, εμφανίσθηκε το πρώτο νοσοκομειακό πρόγραμμα της ιστορίας. Ήταν η συμφωνία μεταξύ του βασιλιά Ιδαλίου και του γιατρού Ονάσιλλου και των αδελφών του. Η συμφωνία αυτή όριζε ότι ο Ονάσιλλος και οι αδελφοί του θα αναλάμβαναν την περίθαλψη των στρατιωτών που θα τραυματιζόντουσαν σε επερχόμενη μάχη. Σαν αντάλλαγμα, ο βασιλιάς Ιδάλιος πρόσφερε χρήματα και γη.

Τον 4<sup>ο</sup> π.Χ. αιώνα, συναντάμε αναφορά στον θεσμό της ασφάλισης, σε λόγους του Δημοσθένη, «Περί θαλασσίων πιστώσεων». Εδώ, περιγράφονται τα «θαλασσοδάνεια». Το εμπόριο, από αρχαιοτάτων χρόνων, είχε μεγάλα

περιθώρια κέρδους, αλλά και πολύ υψηλό ρίσκο. Η πειρατεία και τα ναυτικά ατυχήματα ήταν σύνηθες φαινόμενο στην αρχαία Ελλάδα. Έτσι, αντί κάποιος έμπορος ή επενδυτής να δανείσει (επενδύσει) τα χρήματά του σε ένα πλοίο, με ορατό τον κίνδυνο της οικονομικής καταστροφής σε περίπτωση που το πλοίο δεν επέστρεφε, απευθυνόταν σε ναυτομεσιτικό γραφείο, μέσο του οποίου μπορούσε να δανείσει χρήματα σε διάφορα πλοία, διασπείροντας έτσι τον κίνδυνο. Από τα κέρδη των πλοίων που επέστρεφαν, μπορούσε να αποσβέσει την ζημιά των πλοίων που δεν επέστρεφαν.

Σε κείμενα συγγραφέων της κλασικής περιόδου, αναφέρεται η ασφάλιση απόδρασης δούλου. Συνηθιζόταν να γίνεται συμφωνία, με βάση την οποία ο ιδιοκτήτης του δούλου πλήρωνε περιοδικές καταβολές, ώστε να εισπράξει αποζημίωση στην περίπτωση απόδρασης του δούλου του.

Την έννοια της κοινής αβαρίας την γνωρίζουμε όλοι. Θεσπίσθηκε τον 4<sup>ο</sup> π.Χ. αιώνα από το δίκαιο της Ρόδου. Σύμφωνα με τον όρο αυτό, κάθε ηθελημένη θυσία εμπορευμάτων που πραγματοποιείται χάριν του πλοίου και του υπολοίπου φορτίου, επιβαρύνει, αναλογικά, όλα τα διασωθέντα συμφέροντα. Μοιάζει με την ασφάλιση, στο ότι τον κίνδυνο τον επωμίζονται όλοι οι ενδιαφερόμενοι. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο όρος της κοινής αβαρίας, διατηρείται αυτούσιος μέχρι σήμερα, και μάλιστα με παγκόσμια ισχύ.

### **Η ασφάλιση στην αρχαία Ρώμη**

Στους πρώτους Ρωμαϊκούς χρόνους, η επίδραση των αρχαίων Ελλήνων στους Ρωμαίους ήταν μεγάλη. Φυσικά δεν θα μπορούσε η ασφάλιση να αποτελεί εξαίρεση. Ο θεσμός των ενώσεων προσώπων, με σκοπό την παροχή βοήθειας στους παθόντες με προκαθορισμένους όρους, που είχε συσταθεί στην Αρχαία Ελλάδα, διατηρήθηκε και στην αρχαία Ρώμη με τα *collegia tenuiorum* και τις *societates funerae*. (Σιμιτσεκ, 1997, σελ. 11) Δηλαδή, όλη η «τεχνογνωσία» της ασφάλισης, πέρασε αυτούσια στους αρχαίους Ρωμαίους και φυσικά εξελίχθηκε.

Από τους λεγεωνάριους θεσπίστηκε το πρώτο συνταξιοδοτικό σύστημα της ανθρωπότητας. Σύμφωνα με αυτό το σύστημα, όποιος λεγεωνάριος αποχωρούσε από την υπηρεσία έπαιρνε χρηματική αποζημίωση, ή αν σκοτωνόταν σε κάποια μάχη, η αποζημίωση καταβαλλόταν στην οικογένειά του.

Με την ανάπτυξη των Τεχνών και των Επιστημών, οι Ρωμαίοι δημιούργησαν πίνακες που καθόριζαν τις παροχές και τις συντάξεις, ανάλογα με τις εισφορές των ενδιαφερομένων. Η φιλοσοφία αυτής της οργάνωσης, δεν διαφέρει καθόλου από το πνεύμα των σημερινών τιμολογίων των ασφαλιστικών εταιριών.

Οι «περί θαλασσίων πιστώσεων» νόμοι της ρωμαϊκής νομοθεσίας, είχαν σαν βάση το δίκαιο των Ροδίων και τα θαλασσοδάνεια των Αθηναίων. Με την ανάπτυξη της νομικής επιστήμης συναντάμε για πρώτη φορά την σύναψη συμβάσεων περί θαλασσίων κινδύνων, δηλαδή τον πρόδρομο των σημερινών ασφαλιστηρίων συμβολαίων.

### **Η ασφάλιση στο Βυζάντιο**

Στο Βυζάντιο υπήρχε η ασφάλιση και τη βρίσκουμε κατά κύριο λόγο στους «Πανδέκτες» του Ιουστινιανού. Ο αυτοκράτορας Ιουστινιανός, θέλοντας να εκσυγχρονίσει το ρωμαϊκό δίκαιο και να καθορίσει τους κανόνες δικαίου που έπρεπε να εφαρμόζουν οι δικαστές με τρόπο σαφή και χωρίς αμφισβητήσεις, ανέθεσε σε επιτροπή νομικών να κωδικοποιήσει την νομοθεσία. Το νομοθέτημα αυτό είναι το θεμέλιο στο οποίο στηρίχθηκε το ευρωπαϊκό δίκαιο του Μεσαίωνα και των νεότερων χρόνων. Τμήμα αυτού του νομοθετήματος είναι οι «Πανδέκτες» που ετοιμάσθηκαν το 529 μ.Χ., και αποτελούνται από πενήντα βιβλία.

Τα πιο χαρακτηριστικά στοιχεία της ασφάλισης αναφέρονται στο 14<sup>ο</sup> βιβλίο που αναφέρεται στην κοινή αβάρια των Ροδίων και στα ναυτοδάνεια των Αθηναίων και στο 15<sup>ο</sup> βιβλίο που αναφέρεται η δωρεά αιτία θανάτου, που είχε

σαν σκοπό την οικονομική εξασφάλιση της χήρας, κάτι ανάλογο με την σημερινή ασφάλιση ζωής.

### **Η ασφάλιση στον Μεσαίωνα**

Κατά την διάρκεια του μεσαίωνα, η ναυτική ασφάλιση και η κοινή αβαρία ήταν ιδιαίτερα ανεπτυγμένη. Επίσης, εμφανίστηκαν πολλές ασφαλιστικές ενώσεις, παρόμοιες με τις εταιρείες των αρχαίων Ελλήνων της εποχής του Σόλωνα.

Το 1236 η Ρωμαιοκαθολική Εκκλησία, με ρύθμιση του Πάπα Γρηγορίου του ΙΧ, απαγόρευσε τον τόκο στο ναυτικό δάνειο, φέρνοντας μεγάλη αναστάτωση στην ναυσιπλοΐα. Για να αντιμετωπιστεί αυτή η αναστάτωση, επινοήθηκαν άλλοι τρόποι χρηματοδότησης και ανάληψης του κινδύνου, δημιουργώντας την έννοια της ασφάλισης όπως την γνωρίζουμε σήμερα. (Σιμιτσεκ, 1997)

Έτσι, από το καθεστώς, όπου «ασφαλιστής» ήταν ο χρηματοδότης, περνάμε στην σύγχρονη ασφάλιση, καθώς «ασφαλιστής» γίνεται κάποιο τρίτο πρόσωπο, το οποίο «αγοράζει» το πλοίο και το φορτίο σε περίπτωση επέλευσης του κινδύνου ενώ ο ασφαλιζόμενος πληρώνει από πριν ασφάλιστρα για την παρεχόμενη κάλυψη. (Σιμιτσεκ, 1997)

Σε όλες τις παραθαλάσσιες πόλεις, έμποροι και τραπεζίτες συγκεντρώνονταν στις πλατείες και στις προβλήτες των λιμανιών, όπου μεταξύ των άλλων εμπορικών πράξεων ασκούσαν και τις θαλάσσιες ασφαλίσεις. (Σιμιτσεκ, 1997)

Το πρώτο ασφαλιστήριο συμβόλαιο θαλάσσιας ασφάλισης εκδόθηκε στην Γένοβα στις 23 Οκτωβρίου του 1347 και αναφέρεται στην κάλυψη του ιστιοφόρου Santa Clara για το ταξίδι από την Γένοβα στην Μαγιόρκα.

### **Αναγέννηση**

Η πρώτη ολοκληρωμένη μορφή ασφάλισης εμφανίστηκε στην περίοδο της Αναγέννησης. Κατά την περίοδο αυτή υπήρξε μεγάλη ανάπτυξη του εμπορίου στους θαλάσσιους δρόμους των μπαχαρικών, των εξωτικών προϊόντων και



των πολύτιμων μετάλλων. Έτσι έγινε όλο και πιο αισθητή η ανάγκη από κοινού αντιμετώπισης των κινδύνων της θάλασσας. (Σιμιτσεκ, 1997)

### **Η ασφάλιση από τον 14ο μέχρι τον 18ο αιώνα**

Από τον 14<sup>ο</sup> μέχρι τον 17<sup>ο</sup> αιώνα, σημειώθηκαν ραγδαίες εξελίξεις για τον θεσμό της ασφάλισης. Το 1435, στην Βαρκελώνη της Ισπανίας εκδόθηκε ο πρώτος νόμος που αφορούσε την σύνταξη των ασφαλιστηρίων συμβολαίων. Έτσι, άρχισε να δημιουργείται το ασφαλιστικό δίκαιο.

Την περίοδο αυτή, η θαλάσσια ασφάλιση παρουσίαζε μεγάλη άνθηση, κυρίως στην Ισπανία και την Ιταλία, όπου έκανε την εμφάνισή του το επάγγελμα του ασφαλιστή, ο οποίος με την προσωπική του περιουσία αποζημιώνει τις καταστροφές. Στα καφενεία, κοντά στις αποβάθρες, συναντιόνταν οι έμποροι με τους πλοιοκτήτες και τους ασφαλιστές και συμφωνούσαν για την ασφάλιση και την μεταφορά των εμπορευμάτων.

Η ασφάλιση εκείνη την περίοδο γινόταν με εμπειρικό τρόπο και εξαρτιόνταν πολύ από παράγοντα της τύχης. Πολλοί ασφαλιστές καταστράφηκαν οικονομικά, γιατί δεν μπόρεσαν να αντέξουν τις αποζημιώσεις, γ'αυτό και γεννήθηκε η ιδέα του συνεταιρισμού. Οι ασφαλιστές, άρχισαν να συνεταιρίζονται και να ευθύνονται για πολλούς κινδύνους, αλλά με συγκεκριμένο ποσοστό και όχι για ολόκληρο τον κίνδυνο. Με αυτό τον τρόπο, άρχισε να εφαρμόζεται η θεωρία των μεγάλων αριθμών, να περιορίζεται ο παράγοντας της τύχης και να εξουδετερώνεται ο κίνδυνος της χρεοκοπίας του ασφαλιστή.

Γύρω στο 1500, Ιταλοί μετανάστες κυρίως Λομβαρδιανοί, εγκαταστάθηκαν στις παραλιακές πόλεις της βόρειας Ευρώπης, μεταφέροντας την ασφαλιστική πείρα τους. Η σημερινή Lombard Street του Λονδίνου πήρε το όνομά της από τους Λομβαρδιανούς μετανάστες.

Το 1575, ανοίγει στο Λονδίνο ειδικό Γραφείο για την καταχώριση των ασφαλιστηρίων συμβολαίων Θαλάσσης (office of assurances), για να

περιοριστούν οι αμφισβητήσεις των όρων τους, και το 1601 δημιουργείται και το πρώτο Δικαστήριο ειδικά για την επίλυση διαφορών από την ασφαλιστική κάλυψη Θαλασσίων Μεταφορών. (Σιμιτσεκ, 1997)

Το 1650, ο Φλωρεντιανός γιατρός Lorento Toniti, ίδρυσε την πρώτη τοντίνια. Οι τοντίνες ήταν σωματεία τα οποία συγκέντρωναν από τα μέλη εισφορές για την δημιουργία κεφαλαίου και μοίραζε τα κέρδη στα μέλη που επιζούσαν κάθε χρόνο. Η διάρκεια του σωματείου ήταν ορισμένη, οπότε με την λήξη της το κεφάλαιο διανέμονταν στα μέλη που επιζούσαν ή ήταν αόριστης διάρκειας και το κεφάλαιο το έπαιρνε ο τελευταίος επιζών. Ήταν μια μορφή ασφάλισης επιβίωσης, αλλά οδηγούσε στον πλουτισμό εκείνου που είχε την τύχη να επιβιώσει.

Από τον θεσμό των τοντίνων ξεκίνησαν οι έρευνες για την διάρκεια ζωής του ανθρώπου, οι οποίες βασίζονταν σε στατιστικές παρατηρήσεις, που με τον υπολογισμό της πιθανότητας ζωής για κάθε ηλικία, θεμελίωσαν την σύγχρονη ασφάλιση ζωής.

Το 1654 ο μαθηματικός Pascal διατυπώνει τον νόμο των πιθανοτήτων, ο οποίος με τους συσχετισμούς του βοήθησε στην δημιουργία των τιμολογίων των ασφαλιστικών εταιριών και φυσικά εφαρμόζεται ακόμα και σήμερα.

Οι άγγλοι αστρονόμοι Edmond Halley και James Dotson διαμόρφωσαν τον πρώτο επίσημο πίνακα θνησιμότητας το 1693. Σκοπός τους ήταν να καθορίσουν διαφορετικό ασφάλιστρο, ανάλογα με την ηλικία του ασφαλισμένου και συνέλαβαν αυτή την ιδέα όταν μια ασφαλιστική εταιρία αρνήθηκε να ασφαλίσει τον Dotson, λόγω μεγάλης ηλικίας.

Ο νόμος των πιθανοτήτων του Pascal, σε συνδυασμό με τον πίνακα θνησιμότητας των Halley και Dotson, δημιούργησε μια νέα επιστήμη, την αναλογιστική, στην οποία στηρίζεται η σύγχρονη ασφάλιση.

Το 1666 ήταν μια από τις χειρότερες χρονιές για το Λονδίνο. Σε έναν μικρό φούρνο ξέσπασε πυρκαγιά, η οποία επεκτάθηκε πολύ γρήγορα, ξεφεύγοντας από κάθε έλεγχο. 13.000 σπίτια σε 400 δρόμους καταστράφηκαν ολοσχερώς. Το συνολικό κόστος των ζημιών ξεπέρασε τα 10.000.000 αγγλικές λίρες.

Αυτός ο τραγικός απολογισμός, είχε σαν αποτέλεσμα ένα χρόνο αργότερα, το 1667, να ιδρυθεί η πρώτη «Υπηρεσία Πυρός», το Barron's fire office, από τον Barron, έναν από τους μεγαλύτερους κατασκευαστές κτιρίων του Λονδίνου. Φυσικά, μέσα στην επόμενη δεκαετία ιδρύθηκαν πολλές άλλες ασφαλιστικές εταιρίες πυρός σε διάφορες πόλεις της Μεγάλης Βρετανίας. (Σιμιτσεκ, 1997)

Πολλές φορές οι αποζημιώσεις ήταν τόσο μεγάλες, που οι περιουσίες των ασφαλιστών δεν ήταν αρκετές για να καλύψουν την αποζημίωση. Γι' αυτό, τον 17<sup>ο</sup> αιώνα, άρχισε η σύσταση ανωνύμων εταιριών, που είχαν στόχο να αντιμετωπίσουν τον κίνδυνο της αφερεγγυότητας των ασφαλιστών. Οι ασφαλιστικές εταιρίες, με τα αποθεματικά κεφάλαια που ήταν υποχρεωμένες από τον νόμο να διατηρούν, μπορούσαν να ικανοποιήσουν τους ασφαλισμένους.

Στα τέλη του 17<sup>ου</sup> αιώνα, οι έμποροι, οι πλοιοκτήτες και οι ασφαλιστές του Λονδίνου, συγκεντρώνονταν στο μικρό καφενείο του Edward Lloyd, κοντά στον Τάμεση στην Tower Street και κανόνιζαν την ασφάλιση και τις μεταφορές των εμπορευμάτων.

Σύντομα, το καφενείο του Edward Lloyd καθιερώθηκε ως το κέντρο των ασφαλιστικών συναλλαγών του Λονδίνου. Όσοι ήθελαν να ασφαλιστούν, άφηναν ένα χαρτί με τα στοιχεία τους, το όνομα του πλοίου, την ποσότητα και το είδος των εμπορευμάτων που αυτό μετέφερε, καθώς και το δρομολόγιο του πλοίου. Εάν κάποιος ασφαλιστής ήθελε να αναλάβει τον κίνδυνο, σημείωνε στο αντίστοιχο χαρτί το ποσό των ασφαλιστρών που ήθελε να εισπράξει και υπέγραφε (Underwrite). Έτσι βγήκε ο όρος Underwriter, που σημαίνει αυτόν που αποδέχεται ή όχι και υπολογίζει το ασφάλιστρο ενός ασφαλιζόμενου κινδύνου. Το 1871, οι ασφαλιστές που σύχναζαν στο καφενείο του Edward Lloyd απέκτησαν νομική προσωπικότητα με πράξη του Βρετανικού Κοινοβουλίου, σχηματίζοντας την σωματειακή οργάνωση «Corporation of Lloyd's» και ήταν η αρχή της γνωστής ασφαλιστικής εταιρίας Lloyd's of London.

Από το 14<sup>ος</sup> έως το 17<sup>ος</sup> αιώνας, η ελληνική ναυτιλία ήταν περιορισμένη εξαιτίας τόσο της τουρκοκρατίας, όσο και της πειρατείας η οποία μάστιζε τα

πλοία που ταξίδευαν στο Αιγαίο πέλαγος. Σιγά σιγά, αρκετοί Κυκλαδίτες και Κρητικοί στράφηκαν και αυτοί στην πειρατεία, η οποία έγινε αναπόσπαστο κομμάτι της τοπικής οικονομίας. Ψαράδες όπως οι αδελφοί Μπαρμπαρόσα από τις Κυκλάδες και ο Μανούσος Θεοτοκόπουλος (αδελφός του Δομνίκου Θεοτοκόπουλου) από την Κρήτη, έγιναν πειρατές και με τα κεφάλαια που συγκέντρωσαν συνέβαλαν στον απελευθερωτικό αγώνα κατά των Τούρκων και μετέπειτα στην εμποροναυτιλιακή δραστηριότητα της λεκάνης της Μεσογείου.

### **Η ασφάλιση στην Ελλάδα από τα τέλη της τουρκοκρατίας μέχρι το 1850**

Με την σταδιακή παρακμή της οθωμανικής αυτοκρατορίας, η Ελληνική ναυτιλία ολοένα και περισσότερο αυξανόταν και σύντομα οι Έλληνες έγιναν οι κυριότεροι προμηθευτές των Βαλκανίων. Όμως δεν υπήρχαν Ελληνικές ασφαλιστικές εταιρίες και οι ασφαλιστικές εταιρίες του εξωτερικού δεν ασφάλιζαν τα Ελληνικά πλοία λόγω του μεγάλου κινδύνου της πειρατείας στο Αιγαίο. Έτσι, οι Έλληνες εφοπλιστές είχαν καταφύγει στο σύστημα τεμαχισμού της κυριότητας κάθε πλοίου ανάμεσα σε πολλούς συνιδιοκτήτες, μοιράζοντας τον κίνδυνο. Αυτός ο θεσμός σύντομα επεκτάθηκε και γίνονταν μεριδιούχοι και οι άνδρες του πληρώματος. Έτσι, το πλήρωμα είχε ενδιαφέρον και φυσικά μεγάλο κίνητρο να προστατεύσει το σκάφος και τα εμπορεύματα.

Στις αρχές του 18<sup>ου</sup> αιώνα, οι πλούσιοι Φαναριώτες επέκτειναν τις τραπεζικές τους δραστηριότητες σε όλα τα σημαντικά εμπορικά κέντρα της Οθωμανικής αυτοκρατορίας, ανταγωνίζοντας τους Εβραίους και τους Αρμένιους τραπεζίτες. Συγχρόνως, οι Έλληνες έμποροι είχαν επεκτείνει τις δραστηριότητες τους πέρα από τα Βαλκάνια, στην Ιταλία, στην Αυστρία, στην Ουγγαρία, στην Ρωσία, στην Γαλλία, στην Ολλανδία, στην Γερμανία και στην Αγγλία. Η δράση των Ελλήνων τραπεζιτών και εμπόρων, έθεσαν την οικονομική βάση για την εμφάνιση της Ελληνικής ιδιωτικής ασφαλιστικής επιχείρησης.

Η πρώτη ασφαλιστική εταιρία που συστάθηκε με Ελληνικά κεφάλαια, ιδρύθηκε στην Τεργέστη, το 1789, με την επωνυμία «Societa Greca D' assicurazione»

και ακολούθησαν πολλές άλλες εταιρίες, τόσο στην Ιταλία, όσο και σε άλλες χώρες της Ευρώπης. Επίσης, πολλές εταιρίες ιδρύθηκαν στην Κωνσταντινούπολη, στην Οδησό και στην Σμύρνη. Στον Ελλαδικό χώρο, το Ελληνικό Ασφαλιστικό Κατάστημα, που ιδρύθηκε σαν Ανώνυμη Εταιρεία, ιδρύθηκε το 1829 στη Σύρο, με πρωτοβουλία του Ιωάννη Καποδίστρια (Σιμιτσεκ, 1997)

### **Η ασφάλιση από τον 19ο μέχρι το 1914**

Τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, οι εταιρίες έχουν πλέον εκτοπίσει τους μεμονωμένους ασφαλιστές. Η μεγάλη ανώνυμος ασφαλιστική εταιρία, με τις επιστημονικές βάσεις της, έχει αναλάβει πρωτεύοντα ρόλο.

Η χρήση του ατμού στην ναυσιπλοΐα έφερε αναστάτωση και στην ασφαλιστική αγορά. Η τεχνολογία της εποχής δεν ήταν αρκετά ανεπτυγμένη και σε συνδυασμό με την κακόπιστη τακτική αρκετών ασφαλισμένων, που προκαλούσαν την επέλευση ζημιών, οδήγησε πολλές εταιρίες σε συρρίκνωση και αφανισμό. Με την συγκέντρωση των ασφαλιστικών εργασιών στις μεγάλες εταιρίες, αναπτύχθηκε η οργάνωση των εταιριών και η συστηματική νομοθετική ρύθμιση της λειτουργίας των ασφαλιστικών εταιριών. Ο πρώτος Ευρωπαϊκός ασφαλιστικός νόμος εμφανίσθηκε το 1874 στο Βέλγιο. Ακολούθησε η Ιταλία το 1882, η Αγγλία το 1906 και η Γερμανία και Ελβετία το 1908.

Η μετεπαναστατική περίοδος βρίσκει την Ελληνική ναυσιπλοΐα κατεστραμμένη. Σύντομα όμως η ναυτιλία και το εμπόριο έφεραν στην Ελλάδα τον πλούτο και την τεχνολογία που στερήθηκε από τον Τουρκικό ζυγό. Με την αποκατάσταση της ειρήνης, δημιουργήθηκαν νέα ναυπηγεία σε πολλά νησιά και λιμάνια και σύντομα η Ελλάδα έγινε μια από τις μεγαλύτερες δυνάμεις στην παγκόσμια ναυσιπλοΐα. Μετά την επανάσταση η Σύρος και αργότερα ο Πειραιάς έγιναν τα κύρια εμπορικά κέντρα με τα πιο δραστήρια ναυπηγεία.

Η πρώτη ασφαλιστική εταιρία που συστάθηκε στην Ελλάδα, δημιουργήθηκε στην Σύρο το 1828 με την επωνυμία «Ασφαλιστικόν Κατάστημα», η οποία το

1829 μετονομάσθηκε σε «Ελληνικόν Ασφαλιστικόν Κατάστημα». Αξίζει να σημειωθεί ότι ο Ιωάννης Καποδίστριας ήταν μέτοχος κατά 8 %.

Το 1857 ιδρύθηκε στην Αθήνα, η πρώτη ελληνική πυρασφαλιστική εταιρεία, ο Φοίνιξ, με πρωτεργάτη το Γεώργιο Σταύρου, που ήταν και ο πρώτος Διοικητής της Εθνικής Τράπεζας. Το 1891, ιδρύθηκε από την τράπεζα η Εθνική Ασφαλιστική, η πρώτη ασφαλιστική εταιρεία η οποία είχε ασφαλίσεις για τον Κλάδο Θαλάσσης, Πυρός και ασφάλειας Ζωής (Σιμιτσεκ, 1997)

Μέχρι το 1910 δημιουργήθηκαν άλλες 60 περίπου ασφαλιστικές εταιρίες, ανάμεσά τους και η Εθνική Ασφαλιστική, η οποία ήταν η πρώτη και η μόνη ασφαλιστική εταιρία της εποχής στον Ελλαδικό χώρο που έκανε και ασφάλειες ζωής. Όλες οι άλλες εταιρίες έκαναν κατά κύριο λόγο ασφάλειες μεταφορών και μερικές και ασφάλειες πυρός.

Το νομικό πλαίσιο της ασφάλισης στην Ελλάδα βασίσθηκε στον Γαλλικό Εμπορικό Κώδικα του 1807, ο οποίος άρχισε να εφαρμόζεται στην Κωνσταντινούπολη από το 1814 και έγινε αποδεκτός από τις εθνικές συνελεύσεις (1821 και 1827) και φυσικά ίσχυε κατά την κυβέρνηση του Καποδίστρια (1828-1832).

Όλες οι εταιρίες που δημιουργήθηκαν αυτό το χρονικό διάστημα, με εξαίρεση την Εθνική ασφαλιστική, σταδιακά έπαψαν να λειτουργούν. Το γεγονός ότι, οι ασφαλιστικές εταιρίες της εποχής είχαν περιορισμένο ασφαλιστικό αντικείμενο (κατά κύριο λόγο μεταφορές), τις έκανε ευάλωτες στις εξελίξεις της εποχής. Όταν η Ελληνική ναυσιπλοΐα παρουσίασε μεγάλη κάμψη λόγω της χρήσης του ατμού στα πλοία, τα έσοδα των εταιριών συρρικνώθηκαν και τις οδήγησαν σε αφανισμό. Ένας άλλος εξ ίσου σημαντικός λόγος, ήταν ο έντονος ανταγωνισμός των εταιριών, οι οποίες για μεγαλύτερη προσέλκυση των ασφαλιζομένων, πρόσφεραν τις υπηρεσίες τους με πολύ χαμηλά ασφάλιστρα.

Το 1909 άρχισε ο κρατικός έλεγχος στα αποθεματικά των ασφαλιστικών εταιριών, με σκοπό οι ασφαλιστικές εταιρίες, ανάλογα με τον τζίρο τους να έχουν την απαραίτητη περιουσία για να μπορέσουν να αντεπεξέλθουν στις αποζημιώσεις.

## Η ασφάλιση στην σύγχρονη Ελλάδα

Μετά τον Α' Παγκόσμιο πόλεμο, η συσσώρευση του πληθυσμού στα μεγάλα αστικά κέντρα οδήγησε στην συσσώρευση μεγάλων περιουσιών σε μικρή γεωγραφική έκταση. Η αύξηση της επενδύμενης αξίας σε όλες τις φάσεις της παραγωγής, της διακίνησης και της διανομής των αγαθών που δημιουργεί ο άνθρωπος, η πρόοδος που σημειώθηκε στο επίπεδο της υλικής ευημερίας των κοινωνιών, της μόρφωσης και της εκπαίδευσης των πολιτών τους, αύξησαν τη ζήτηση για ασφαλιστική προστασία. (Σιμιτσεκ, 1997) Έτσι, η ασφάλιση πυρός σημείωσε μεγάλη άνοδο. Παράλληλα, η ασφάλιση ζωής άρχισε να αναπτύσσεται ταχύτατα.

Τα δάνεια δεν θα μπορούσαν να βοηθήσουν την ανάκαμψη της πληγωμένης από τους πολέμους Ελλάδας, αν δεν υπήρχε η ασφάλιση ώστε να εξασφαλισθεί η αποπληρωμή σε περιπτώσεις ζημιών.

Στην αύξηση της ανάγκης για ασφάλιση συνέτειναν ταυτόχρονα και νομοθετικές «πρωτοβουλίες», που αποσκοπούσαν στην επίλυση των έντονων κοινωνικών προβλημάτων, που προέκυπταν από την εξέλιξη των κοινωνιών, και θεσπίστηκαν νέα δικαιώματα και υποχρεώσεις. Σταδιακά θεσπίζεται η έννοια της Κοινωνικής Ασφάλισης, η ασφάλιση ευθύνης προς τρίτους (για οχήματα), και η αποζημίωση τρίτων για Σωματικές Βλάβες ή υλικές Ζημιές.

Πλέον η ασφάλιση καλύπτει οποιοδήποτε είδους ευθύνη, εξαιρουμένων των περιπτώσεων δόλου. (Σιμιτσεκ, 1997).

Η παρουσία της ασφάλισης και του ασφαλιστή είναι καθοριστική. Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής στα φοιτητικά του χρόνια, άσκησε το επάγγελμα του ασφαλιστή και οι γνωριμίες που έκανε τον βοήθησαν πολύ στην πολιτική του καριέρα.

Το 1970 ψηφίσθηκε ο σύγχρονος ασφαλιστικός νόμος της Ελλάδος και αργότερα, με την ένταξη της χώρας μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση

εκσυγχρονίσθηκε και εναρμονίσθηκε με τους ασφαλιστικούς νόμους των υπολοίπων χωρών.

Οι εξελίξεις στην τεχνολογία ήταν ταχύτατες και δημιούργησαν νέα δεδομένα. Οι πωλήσεις των αυτοκινήτων σημείωσαν μεγάλη άνοδο και δυστυχώς τα αυτοκινητιστικά ατυχήματα πολλαπλασιάστηκαν. Η ασφάλιση αστικής ευθύνης από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων έγινε υποχρεωτική στην Ελλάδα το 1978 και έδωσε μεγάλη οικονομική ανακούφιση στους παθόντες.

Πρόσφατα, με την μεγάλη μείωση των επιτοκίων, τα στεγαστικά δάνεια έχουν παρουσιάσει μεγάλη αύξηση. Βέβαια, η ασφάλιση πυρός και σεισμού που υποχρεωτικά συνοδεύει τα στεγαστικά δάνεια, βοηθάει πάρα πολύ στην ομαλή εξόφλησή τους.

Το τρομοκρατικό κτύπημα στους δίδυμους πύργους, καθώς και οι μεγάλες πλημμύρες στην Ευρώπη, δημιούργησαν μεγάλες οικονομικές υποχρεώσεις στις ασφαλιστικές και αντασφαλιστικές εταιρίες, αλλά κατάφεραν να ανταποκριθούν. Γεγονός που αποδεικνύει ότι η σύγχρονη οργάνωσή τους είναι επαρκής και μπορεί να αντέξει μεγάλης οικονομικής έκτασης ζημιές.

Με την ασφαλιστική τεχνική η σύγχρονη κοινωνία προδιαγράφει για τα μέλη της τους κανόνες της ορθής κοινωνικής συμπεριφοράς, τι πρέπει και τι δε πρέπει να κάνει, ανάλογα με το κόστος που συνεπάγεται η κάθε περίπτωση για την κοινωνία ως σύνολο και για το κάθε άτομο ξεχωριστά. (Σιμιτσεκ, 1997)

### **Η ασφάλιση σήμερα**

Σήμερα, η ασφάλιση έχει εξελιχθεί σε επιστήμη. Με την ασφαλιστική μελέτη της οικογένειας ή της επιχείρησης, ο επαγγελματίας ασφαλιστικός σύμβουλος μπορεί να προσφέρει τέτοια ασφαλιστική κάλυψη που είναι ικανή να αποτρέψει οποιαδήποτε οικονομική ζημιά ή καταστροφή.

Πλέον, ο τρόπος ζωής και η συμπεριφορά ενώ είναι ατομική υπόθεση του καθενός, από τη στιγμή που ανάγονται σε «κίνδυνο», και υπολογίζεται το κόστος των συνεπειών τους, τότε υπάγονται σε υπόθεση του συνόλου.



Γι'αυτό και η ασφάλιση βοηθά να προσδιοριστούν ορθολογικά οι κανόνες ζωής της ανθρώπινης κοινωνίας. (Σιμιτσεκ, 1997)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

### ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Ασφάλιση καλείται η ανάληψη μεγάλου αριθμού ομοειδών κινδύνων, όπου το ζημιογόνο γεγονός πρέπει να είναι τυχαίο, να συμβεί μέσα σε συγκεκριμένη χρονική περίοδο π.χ. έτος, να προκαλεί οικονομική ζημία καθορισμένου ύψους, το δε ασφαλιστρο να είναι ανάλογο της πιθανολογούμενης ζημίας.

Οι βασικές διακρίσεις ασφαλίσεων είναι:

- i . Ιδιωτική ασφάλιση
- ii . Κοινωνική ασφάλιση

#### 2.1.ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Η ασφάλιση με διάφορες μορφές αποτελεί ένα μέτρο της οικονομικής, κοινωνικής και ηθικής ανάπτυξης των λαών. Σήμερα, ο άνθρωπος αισθάνεται τις ανάγκες και τους κινδύνους του μέλλοντος το ίδιο επιτακτικές με τις ανάγκες και τους κινδύνους του παρόντος και για να τις αντιμετωπίσει στο μέλλον, αποταμιεύει αγαθά του παρόντος για την εξασφάλιση του μέλλοντος. Ο σκοπός αυτός επιτυγχάνεται με την ασφάλιση των κινδύνων του μέλλοντος. Ο άνθρωπος προκειμένου να αποφύγει τις καταστρεπτικές συνέπειες που προξενούν οι κίνδυνοι που τον περιστοιχίζουν απευθύνεται σε οργανωμένη επιχείρηση και ασφαλιστικούς οργανισμούς που του παρέχουν ασφαλιστική κάλυψη. Οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις και οι ασφαλιστικοί οργανισμοί κοινωνικού χαρακτήρα προσφέρουν ασφαλιστικές υπηρεσίες έναντι μιας εισφοράς. Ο ασφαλιστής υπολογίζει με βάση το λογισμό των πιθανοτήτων και της στατιστικής, τι πρέπει να εισφέρει κάθε ασφαλισμένος για να σχηματισθεί το απαραίτητο ποσό προς αντιμετώπιση των ασφαλισμένων κινδύνων. Η ως άνω λειτουργία του υπολογισμού του ασφαλιστρού προϋποθέτει λεπτούς και πολύπλοκους μαθηματικούς υπολογισμούς.

Οι άνθρωποι για να εξασφαλίσουν τα αγαθά τους και να

αποκαταστήσουν τις βλάβες ή ζημιές που ενδέχεται να υποστούν και να μειώσουν τις συνέπειες, ασφαλιζονται διαμέσου είτε της ιδιωτικής είτε της δημόσιας ασφαλιστικής πρωτοβουλίας ή και των δυο μορφών μαζί.

Οι ασφαλιστικές εταιρίες τα τελευταία χρόνια παρουσιάζουν πολύ μεγάλη δραστηριότητα και εξειδίκευση, ώστε σήμερα να αποτελούν και να προσφέρουν ιδιάζουσα αυτοτελή υπηρεσία που απαιτεί και συνδυάζουν πολλές γνώσεις, θεωρία, πρακτική, εμπειρία, εξειδίκευση και άλλες παραμέτρους.

Είναι γνωστό ότι αιώνες τώρα η ασφάλιση έχει συνδεθεί με τον ανθρώπινο πόνο και την οξύτατη ανάγκη των ανθρώπων να επιβιώσουν και να προστατεύσουν τα περιουσιακά τους στοιχεία, ιδιαίτερα τα μεγάλης αξίας.

Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι ο Ουίνστον Τσώρτσιλ είπε ότι : «εάν μου ήταν δυνατό θα έγραφα τη λέξη «ασφάλιση σε κάθε σπίτι και μέτωπο κάθε ανθρώπου. Τόσο σίγουρος είμαι ότι με την ασφάλιση σώζονται οικογένειες από ανεπανόρθωτη καταστροφή».

Η ασφάλιση διακρίνεται στη δημόσια - κοινωνική και την ιδιωτική ασφάλιση.

Η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει την ασφάλιση που επιβάλλει το κράτος στους πολίτες του. Αυτή ασκείται από νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου και καλείται κοινωνική ασφάλιση, ασφαρίζει δε κυρίως τη ζωή, την ικανότητα για εργασία, προσφέρει εισόδημα λόγω ατυχήματος ή ασθένειας, νοσοκομειακή περίθαλψη, σύνταξη αναπηρίας, γήρατος, χειρίας, ορφάνιας κλπ. Η ασφαλιστική σχέση που συνδέει φορείς και ασφαλισμένους στην ασφάλιση αυτή διέπεται από διατάξεις του δημοσίου δικαίου.

Η δεύτερη κατηγορία είναι οι οργανωμένες και εξειδικευμένες ασφαλιστικές ιδιωτικές ή δημόσιες επιχειρήσεις και η λειτουργία τους ρυθμίζεται νομικά κυρίως από τον εμπορικό νόμο. Η ιδιωτική ασφάλιση είναι μια ελεύθερη σύμβαση που υποχρεώνει την ασφαλιστική

επιχείρηση να αποκαταστήσει κάποια ζημιά του ασφαλισμένου που είναι πιθανό να του συμβεί κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις. Για την εξασφάλιση αυτή ο ασφαλισμένος πληρώνει περιοδικά ή εφάπαξ ένα ποσό χρημάτων που λέγεται ασφάλιστρο.

Το κύριο χαρακτηριστικό γνώρισμα της ιδιωτικής ασφάλισης είναι ότι στηρίζεται σε ελεύθερες συμβάσεις, εκτός από μερικές εξαιρέσεις όπου υπάρχει εξαναγκασμός για ασφάλιση (π.χ. ασφάλιση αυτοκινήτων). Η ιδιωτική ασφάλιση αποτελεί ατομική πρόνοια κάθε ασφαλισμένου και είναι μια ελεύθερη σύμβαση η οποία υποχρεώνει την ασφαλιστική επιχείρηση να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις της.

Η βασική επομένως διαφορά μεταξύ κοινωνικής και ιδιωτικής ασφάλισης είναι ότι η μεν κοινωνική έχει αναγκαστική ισχύ και βασίζεται στο νόμο, ενώ αντίθετα η ιδιωτική στηρίζεται σε ελεύθερη σύμβαση.

Η ιδιωτική ασφάλιση, ιδιαίτερα στη χώρα μας βρίσκεται σε χαμηλότερο επίπεδο σε σχέση με τις αναπτυγμένες χώρες της Δύσης παρ' όλο που τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει αλματώδη εξέλιξη.

Τα αίτια της όχι και τόσο ταχείας ανάπτυξης της ιδιωτικής ασφάλισης δεν είναι μόνο η κακή κατάσταση των ταμείων της κοινωνικής ασφάλισης που δημιουργεί την ανάπτυξη των εργασιών των ιδιωτικών ασφαλιστικών επιχειρήσεων στη χώρα μας, αλλά είναι και η προσπάθεια που καταβάλλεται από τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις να ενημερώσουν τον κόσμο για τα θετικά σημεία της ασφάλισης, καθώς και 'η αναμενόμενη απελευθέρωση των ασφαλιστικών υπηρεσιών που προωθείται από την κοινότητα για την ολοκλήρωση της ενιαίας εσωτερικής αγοράς.

Ήδη από το 1985 έχει αρχίσει η προσαρμογή της ελληνικής ασφαλιστικής νομοθεσίας προς τις πρώτες οδηγίες της ΕΟΚ για την ελεύθερη εγκατάσταση και ταυτόχρονη εξυγίανση και εναρμόνιση των ελληνικών ασφαλιστικών εταιριών με τους ίδιους όρους και προϋποθέσεις που ισχύουν για όλες τις κοινοτικές ασφαλιστικές επιχειρήσεις. Στόχος της κοινοτικής πολιτικής είναι να δίνεται η

δυνατότητα οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις ενός κράτους-μέλους να μπορούν να καλύπτουν κινδύνους στα άλλα κράτη-μέλη, χωρίς να χρειάζεται να έχουν σ' αυτά εγκατάσταση. Επίσης κάθε Ευρωπαίος πολίτης που θέλει να συνάψει μια ασφαλιστική σύμβαση, να μπορεί να απευθύνεται σ' οποιαδήποτε κοινοτική ασφαλιστική επιχείρηση. Οι εξελίξεις επομένως θα είναι ραγδαίες και ο ανταγωνισμός μεγάλος, με συνέπεια να έχουμε μείωση ασφαλίσεων και αύξηση της ποιότητας των προσφερόμενων υπηρεσιών.

Στη χώρα μας σήμερα λειτουργούν περίπου 150 ασφαλιστικές επιχειρήσεις από τις οποίες 80 είναι ελληνικές και οι 70 αλλοδαπές. Από αυτές οι 118 είναι μέλη της Ένωσης Ασφαλιστικών εταιριών, 7 από τις ελληνικές επιχειρήσεις ελέγχονται από τράπεζες και συγκεντρώνουν το 44 % της παραγωγής. (Κιόχος, 1993)

Η ασφάλιση διακρίνεται σε κοινωνική και ιδιωτική και προήλθε από την ίδια ανάγκη και εξυπηρετούν τον ίδιο σκοπό, δηλαδή την εξασφάλιση του ατόμου, η μεν κοινωνική ασφάλιση καλύπτει κατά κανόνα κινδύνους προσώπων, η δε ιδιωτική και προσώπων και πραγμάτων.

Η κοινωνική ασφάλιση περιλαμβάνει τις ασφαλίσσεις που επιβάλλει κάθε κράτος στους πολίτες του. Είναι υποχρεωτική και ασφαρίζει κυρίως τη ζωή τους, την ικανότητα για εργασία, προσφέρουν εισόδημα λόγω ατυχήματος, ασθένειας, νοσοκομειακή περίθαλψη, σύνταξη λόγω αναπηρίας, γήρατος ή χηρείας κ.λπ.

Το χαρακτηριστικό γνώρισμα των κοινωνικών ασφαλίσεων είναι ο εξαναγκασμός προς ασφάλιση και ότι δεν βασίζεται σε σύμβαση. Για να επιτύχει ο σκοπός της κοινωνικής προστασίας, ο νομοθέτης θεώρησε ότι η κοινωνική ασφάλιση πρέπει να έχει αναγκαστική ισχύ και να βασίζεται στο νόμο.

Αντίθετα το κύριο γνώρισμα της ιδιωτικής ασφάλισης είναι ότι στηρίζεται κυρίως σε ελεύθερες συμβάσεις, εκτός από μερικές εξαιρέσεις που υπάρχει κι εκεί εξαναγκασμός για ασφάλιση (π.χ. ασφάλεια

αυτοκινήτων) .

Η ιδιωτική ασφάλιση αποτελεί ατομική πρόνοια κάθε ασφαλισμένου, ασκείται κυρίως από οργανωμένες και εξειδικευμένες ιδιωτικές ή και δημόσιες επιχειρήσεις και ρυθμίζεται νομικά κυρίως από τον Εμπορικό Νόμο.

Η ιδιωτική ασφάλιση είναι μια ελεύθερη σύμβαση που υποχρεώνει την ασφαλιστική επιχείρηση να αποκαταστήσει κάποια ζημιά του ασφαλισμένου που είναι πιθανό να του συμβεί κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις. Για την εξασφάλιση αυτή ο ασφαλισμένος πληρώνει περιοδικά ή εφάπαξ ένα ποσό χρημάτων το ασφάλιστρο. (Κιόχος, 1993, σελ. 47)

Κατά την ασφάλιση ζημιών ο ασφαλιστής υποχρεώνεται όταν εμφανιστεί το ζημιογόνο γεγονός, να αποκαταστήσει την προξενηθείσα ζημιά όπως προβλέπει η σύμβαση.

Στην κατά ζημιών ασφάλιση πραγμάτων, για να υπάρχει πλήρης κάλυψη, πρέπει να δηλώσει ο ασφαλισμένος ολόκληρη την αξία των πραγμάτων, διαφορετικά έχουμε υπασφάλιση. Είναι όμως δυνατό να συμφωνηθεί να ευθύνεται η ασφαλιστική εταιρία, μέχρι το ασφαλιστικό ποσό ανεξάρτητα του ότι η αξία του ασφαλισμένου πράγματος είναι μεγαλύτερη. Βασική προϋπόθεση για την ασφάλιση ζημιών είναι αφ' ενός το αγαθό που ασφαρίζεται να έχει απαραίτητα συγκεκριμένη οικονομική αξία και αφ' ετέρου να υπάρχει ασφαλιστικό συμφέρον του προσώπου που θα υποστεί τη ζημιά από καταστροφή του αγαθού ή αλλαγή της μορφής του, δηλαδή πρέπει να υπάρχει σχέση που να συνδέει τον ασφαλισμένο με το αγαθό που απειλείται από τον κίνδυνο.

Αντίθετα στην ασφάλιση προσώπων, αν ο ασφαλιστής αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλλει ένα προκαθορισμένο ποσό και όχι ένα ποσό που βρίσκεται με βάση την έκταση της ζημιάς, όπως συμβαίνει στις ασφαλίσσεις κατά ζημιών.

Οι ασφαλίσσεις προσώπων ή ασφαλίσσεις ποσού, ρυθμίζονται από τον

Εμπορικό Νόμο και από τις διατάξεις για την ασφάλιση ζωής. Η ασφάλιση ποσού ή προσώπων περιλαμβάνει Κάθε μορφή ασφάλισης ζωής, δηλ. περιλαμβάνει την ασφάλιση για την περίπτωση θανάτου του ιδίου του ασφαλισμένου, την ασφάλιση για την περίπτωση θανάτου τρίτου προσώπου, την ασφάλιση για την περίπτωση επιβίωσης, μετά από ένα χρονικό διάστημα του ιδίου του συμβαλλομένου ή τρίτου προσώπου. Επίσης η ασφάλιση ποσού ή προσώπων περιλαμβάνει την ασφάλιση ατυχημάτων όπου στις ασφαλιστικές παροχές υπολογίζονται σε παροχές ορισμένου ποσού ημερησίων, σε καταβολή ενός ποσού κατά αποκοπής για την περίπτωση θανατηφόρου ατυχήματος, και σε κατά αποκοπή ή σε περιοδικές δόσεις ενός ποσού, σε περίπτωση αναπηρίας.

Στις ασφαλίσεις ζωής επιτρέπεται και η σύνδεση με ρήτρα δολαρίου ή χρεογράφων. Οι περισσότερες ασφαλίσεις προσώπων είναι μικτές Π.χ. ασφάλιση ζωής με ασφάλιση προσωπικών ατυχημάτων. Από την παραπάνω ανάλυση στις ασφαλίσεις ζημιών και προσώπων, προκύπτει ότι: στις ασφαλίσεις ζημιών ο ασφαλιστής υποχρεούται, αν πραγματοποιηθεί η προβλεπόμενη από το ασφαλιστήριο περίπτωση, να αποκαταστήσει την προξενηθείσα περιουσιακή ζημιά, σύμφωνα με τη σύμβαση, δηλ. αποκαθίσταται πάντοτε και μόνο η περιουσιακή ζημιά' αντίθετα στην ασφάλιση προσώπων ο ασφαλιστής υποχρεούται, με την πραγματοποίηση της ασφαλιστικής περίπτωση που αναφέρεται στο ασφαλιστήριο, να πληρώσει το κεφάλαιο ή το εισόδημα ή οποιαδήποτε παροχή έχει συμφωνηθεί.

Επομένως οι δύο αυτές ασφαλιστικές περιπτώσεις διακρίνονται βασικά μεταξύ τους, γιατί στην ασφάλιση ζημιών η περιουσιακή ανάγκη πρέπει να προκληθεί από ζημιά και να αποκαθίσταται πάντοτε και μόνο η ζημιά αυτή - ενώ στην ασφάλιση προσώπων δεν είναι απαραίτητο να υπάρχει ζημιογόνο γεγονός για να καταβληθεί το ασφάλισμα (π.χ. ασφάλιση σπουδών, ασφάλιση προικός κ.λπ.).

Επίσης άλλη διαφορά είναι ότι η ασφάλιση προσώπων είναι ασφάλιση ορισμένου α ριογί ποσού, ενώ η ασφάλιση ζημιών είναι ασφάλιση

αορίστου κατά τη σύναψη της ασφάλισης ποσού, του οποίου το μέγεθος καθορίζεται όταν συμβεί η ζημιά, αν και στην ασφαλιστική σύμβαση καθορίζεται ορισμένο ποσό που αποτελεί το ανώτατο όριο ευθύνης του ασφαλιστή. (Κίοχος, 1993, σελ. 49-50)

## **2.2 ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**

Νομική βάση της ιδιωτικής ασφάλισης είναι οι ειδικοί και γενικοί όροι του ασφαλιστηρίου, ο εμπορικός νόμος, ο κώδικας ιδιωτικού ναυτικού δικαίου, το νομοθετικό διάταγμα «περί ιδιωτικής επιχείρησης ασφαλίσεων», ο νόμος «περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως της εξ ατυχημάτων αυτοκινήτων αστικής ευθύνης», ο αστικός κώδικας και άλλοι ειδικοί νόμοι.

Σύμφωνα με το νομοθετικό διάταγμα 400/1970, η ασφαλιστική επιχείρηση είναι πάντοτε ανώνυμη εταιρία που ασχολείται αποκλειστικά με ασφαλιστικές εργασίες.

Ο νόμος προβλέπει τις υποχρεώσεις των ασφαλιστικών επιχειρήσεων για να ελεγχθεί η φερεγγυότητά τους και να εξασφαλιστεί η εκπλήρωση των υποχρεώσεων απέναντι στους ασφαλισμένους.

Στην Ελλάδα η ιδιωτική ασφάλιση ασκείται κατά κανόνα από νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου (Α.Ε.) που ασχολούνται αποκλειστικά με ασφαλιστικές εργασίες. Ένα μεγάλο μέρος των ελληνικών ασφαλιστικών επιχειρήσεων έχουν οι τραπεζικές ασφαλιστικές επιχειρήσεις που ανήκουν οικονομικά κυρίως σε τράπεζες.

Σημειώνεται ότι στα κράτη της Δυτικής Ευρώπης, ένα μέρος των ιδιωτικών ασφαλίσεων, ασκείται από το Δημόσιο ή από νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου. (Κίοχος, 1993)



### 2.3. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΙ ΚΛΑΔΟΙ

Υπάρχουν διάφορα είδη ασφάλισης με τα οποία καλύπτονται διάφορες μορφές κίνδυνου. Λόγου χάρη με την ασφάλιση μπορεί να καλύπτονται οι ασφάλειες ζημιών οι οποίες έχουν σαν αντικείμενό τους την κάλυψη των κινδύνων που έχουν σχέση με την πιθανή εμφάνιση συμβάντων, οικονομικά επιζήμιων , για τα συμφέροντα κάποιου (καταστροφή αγαθών, απώλεια περιουσίας, εμφάνιση υποχρεώσεων κ.λπ) . με αυτό τον τρόπο τα άτομα που τις πραγματοποιούν, αποζημιώνονται για βλάβη, σε ανταπόδοση της εκ των προτέρων πληρωμής ενός δεδομένου ποσού και μέσα στα πλαίσια και σύμφωνα με τους προβλεπόμενους όρους του ασφαλιστικού συμβολαίου.(Κιόχος, 1997)

Η ασφάλιση στους διάφορους κλάδους μπορεί να είναι ομαδική ή/και ατομική.

Η ομαδική ασφάλιση αφορά την ασφάλιση των μελών ορισμένης ομάδας, και καλύπτει όλους τους ασφαλιστικούς κινδύνους (κυρίως την ασφάλεια ζωής) υπό ένα ομαδικό συμβόλαιο. (Κιόχος, 1993)Όπως αναφέρει στο βιβλίο του «Εισαγωγή στην ιδιωτική ασφάλιση» ο επίκουρος καθηγητής του Πανεπιστημίου Πειραιώς και διοικητής του ΙΚΑ κ. Μιλτιάδης Νεκτάριος, «η ομαδική ασφάλιση είναι μια μορφή ασφάλισης η οποία προσφέρει παροχές σε έναν αριθμό ατόμων μέσω ενός συμβολαίου. Συνήθως προ της ασφάλισης δεν απαιτούνται ιατρικές εξετάσεις ενώ τα πιστοποιητικά ασφάλισης εκδίδονται σε απόδειξη της ασφάλισης». Τα ομαδικά ασφαλιστήρια συμβόλαια διαφέρουν από τα ατομικά συμβόλαια. Οι βασικότερες διαφορές τους κατά τον Ανδριτσάκη, (2005) είναι τέσσερις: Πρώτον, στις ομαδικές ασφάλειες η κάλυψη γίνεται μέσω ενός συμβολαίου για όλη την ομάδα, αλλά δεν καλύπτονται ατομικά ασφαλιστικά συμβόλαια. Δεύτερον, το κόστος τους είναι πολύ χαμηλότερο. Τρίτον, στα ομαδικά ασφαλιστήρια δεν απαιτούνται αποδεικτικά ασφαλισιμότητας ούτε την συμπλήρωση κανενός ερωτηματολογίου, εάν τηρούνται οι προϋποθέσεις συγκρότησης της ομάδας και, τέταρτον, η τιμολόγηση γίνεται βάσει της εμπειρίας, δεν είναι τυποποιημένα και δημιουργούνται ειδικά για μια ομάδα. Δηλαδή, η ομαδική ασφάλιση διαφέρει από την ατομική ως προς την

οργάνωση, την παραγωγή προϊόντων, την αποδοχή του κινδύνου και την οικονομική διαχείριση. (Ανδριτσάκης, 2005).

Η ασφάλιση συνάπτεται για όλα τα μέλη της ομάδας, με όρους κοινούς με βάση μια συλλογική σύμβαση, ανεξάρτητα από τις ειδικές συνθήκες που ταιριάζουν σε κάθε μέλος. (Κιόχος, 1993)

Για να υπαχθεί κάποιος σε ομαδική ασφάλιση πρέπει να έχει πλήρη απασχόληση στον εργοδότη ή να είναι τακτικό μέλος του συλλογικού οργάνου – προκειμένου για ασφάλιση μελών. Να είναι στη θέση εργασίας την ημερομηνία που αρχίζει η ασφάλιση. Να μην έχει ηλικία μεγαλύτερη από 65 έτη, ή σε ορισμένες περιπτώσεις 70 έτη. Και να μην υπηρετεί στις ένοπλες δυνάμεις. (Κιόχος, 1993)

Το κόστος της ομαδικής ασφάλισης το φέρει η επιχείρηση αλλά στοιχίζει ελάχιστα γιατί το ασφαλιστρο αναγνωρίζεται από την εφορία σαν παραγωγική δαπάνη της επιχείρησης. (αρ.5 παρ.4 ν.3091/2002)

Η σημασία των ομαδικών προγραμμάτων είναι μεγάλη, γιατί παρέχεται οικονομική εξασφάλιση τόσο των εργαζομένων όσο και των οικογενειών τους. Τα ομαδικά ασφαλιστήρια χρηματοδοτούνται συνήθως από τους εργοδότες, οι οποίοι καταβάλλουν παροχές σε περίπτωση που ένας εργαζόμενός τους χάσει τη ζωή του, αρρωστήσει ή σε περίπτωση που πάθει κάποιο ατύχημα με αποτέλεσμα να χάσει το εισόδημά του. Με τα προγράμματα ομαδικής ασφάλισης αυξάνεται η ομαλή λειτουργία των επιχειρήσεων ενισχύοντας τους δεσμούς εμπιστοσύνης επιχειρηματία- εργαζομένου. Εξασφαλίζεται το προσωπικό της επιχείρησης από τις συνέπειες απρόβλεπτων γεγονότων όπως ατυχήματα ή ασθένειες. Δημιουργούνται κίνητρα παραγωγικότητας και αυτό γιατί η σωστή ασφάλιση μπορεί να αποδειχθεί καλύτερη και από αύξηση. Και αντιμετωπίζεται ο ανταγωνισμός στην αγορά εργασίας. Με την ομαδική ασφάλιση εξασφαλίζεται επιτυχημένη πορεία της επιχείρησης γιατί αυξάνεται η παραγωγικότητα του ανθρώπινου δυναμικού της.

Οι παροχές των ομαδικών ασφαλιστηρίων συμβολαίων καθορίζονται αυτόματα ενώ τα ποσά της ασφάλισης εξαρτώνται σε μεγάλο από τον μισθό

του ασφαλισμένου, τη θέση και τα έτη προϋπηρεσίας του. Τα ομαδικά προγράμματα ζωής συνήθως περιλαμβάνουν την ετησίως ανανεούμενη ασφάλιση ζωής, την ολική κάλυψη θανάτου από ατύχημα καθώς και τις καλύψεις υγείας.

Σύμφωνα με τον κ. Νεκτάριο, η ετησίως ανανεούμενη ομαδική ασφάλιση ζωής είναι η πιο σημαντική μορφή ασφάλισης. Η προστασία παρέχεται σε ετήσια βάση και το κόστος για τους εργαζομένους είναι χαμηλό. Συνήθως το ποσό της ασφάλισης ισούται με 12 ή 24 μισθούς και διατηρείται σε ισχύ όσο ο εργαζόμενος είναι μέλος της «ομάδας». Σε περίπτωση που παραιτηθεί ή απολυθεί, έχει το δικαίωμα να μετατρέψει την κάλυψή του σε ατομική, και μάλιστα χωρίς να χρειάζεται να προσκομίσει αποδεικτικά ασφαλισιμότητας, αρκεί βέβαια να κινηθεί γρήγορα και πιο συγκεκριμένα εντός 31 ημερών. Το ασφαλισμένο ποσό της ομαδικής κάλυψης θανάτου ή της μόνιμης ή μερικής ανικανότητας από ατύχημα είναι συνήθως το ίδιο ή ακόμη και διπλάσιο του ποσού της ασφάλισης ζωής και καταβάλλεται ολόκληρο σε περίπτωση που πραγματοποιηθεί ο ασφαλισμένος κίνδυνος.

Αρκετοί είναι οι εργοδότες που μαζί με την ομαδική ασφάλιση ζωής προσφέρουν και κάλυψη υγείας. Στόχος της κάλυψης είναι να αντιμετωπίζονται τα έξοδα νοσηλείας κατά τη διάρκεια νοσοκομειακής περίθαλψης αλλά και πολλές φορές η εξασφάλιση μέρος των αποδοχών του εργαζομένου που χάνονται κατά την περίοδο της ασθένειας. Σε αυτά τα ομαδικά προγράμματα ασφάλισης καλύπτεται νοσοκομειακό επίδομα, καλύπτονται τα έξοδα για δωμάτιο και τροφή, καλύπτονται τα έξοδα νοσηλείας, καλύπτεται η αμοιβή του χειρουργού, καλύπτονται οι δαπάνες της νοσοκομειακής περίθαλψης, όπως εργαστηριακές εξετάσεις, φάρμακα και ιατρικές επισκέψεις.

Επίσης καλύπτεται ευρεία νοσοκομειακής- ιατροφαρμακευτική περίθαλψη και καλύπτονται οι δαπάνες για δωμάτιο και τροφή, για ιατρικές επισκέψεις για φάρμακα και ιατρική συνταγή. Παράλληλα, δίδονται επιδόματα ανάρρωσης, δίδεται ένα ανώτατο όριο ευθύνης ομαδικού ατυχήματος, δίδεται το κόστος για την αερομεταφορά και οι παροχές ενός εφάπαξ ποσού ή σύνταξης. (Κίοχος, 1993)

Το ομαδικό συμβόλαιο συνάπτεται μεταξύ της ασφαλιστικής εταιρείας και του ανθρώπου που εμφανίζεται να προσφέρει εργασία στην ομάδα. Αυτό που θα πρέπει να γνωρίζετε είναι ότι ο εργοδότης είναι αυτός που πληρώνει το σύνολο ή μέρος του συνολικού κόστους του ασφαλιστρού. Σε περίπτωση που ο εργοδότης καλύπτει μέρος του ασφαλιστρού, αυτό σημαίνει ότι παρακρατείται από τον εργαζόμενο ένα μικρό ως και ελάχιστο κομμάτι από τον μισθό του. Θα πρέπει όμως να σημειωθεί ότι σε γενικές γραμμές το «ασφάλιστρο» που καταβάλλεται από τον εργοδότη για την ομαδική ασφάλιση είναι πολύ πιο χαμηλό σε σχέση με τα ατομικά συμβόλαια. Αυτό συμβαίνει διότι τα έξοδα διαχείρισης που χρεώνουν οι ασφαλιστικές εταιρείες, κατόπιν συνεννοήσεως με την εταιρεία, για τέτοιου είδους συμβόλαια είναι πολύ χαμηλότερα.

Τα ομαδικά προγράμματα ζωής περιλαμβάνουν την ασφάλιση ζωής, την κάλυψη θανάτου από ατύχημα και τη μόνιμη ολική ή μερική ανικανότητα εξαιτίας ατυχήματος ή ασθένειας. Αναλυτικότερα θα πρέπει να αναφερθεί ότι η ομαδική ασφάλιση ζωής προσφέρεται σε ετήσια βάση ενώ, όπως αναφέρουν παράγοντες της ασφαλιστικής αγοράς, το συνολικό κόστος της για τον εργαζόμενο είναι ιδιαίτερα χαμηλό.

Ο εργαζόμενος είναι δικαιούχος της ασφάλισης όσο διάστημα απασχολείται στην επιχείρηση. Ωστόσο σε περίπτωση που απολυθεί ή παραιτηθεί είναι σε θέση, αν το επιθυμεί, να μετατρέψει την κάλυψή του σε ατομική το αργότερο μέσα σε 31 ημέρες. Το διάστημα όμως που είναι μέλος της ομαδικής ασφάλισης το ποσό της ασφάλισης ζωής είναι ίσο με 12 ή 24 μισθούς.

Τα ομαδικά προγράμματα παρέχουν επίσης και πρόσθετες συμπληρωματικές καλύψεις θανάτου από ατύχημα και μόνιμης μερικής ή ολικής ανικανότητας για εργασία που προκύπτει από ατύχημα στην εργασία είτε από ασθένεια ενώ το ασφαλισμένο ποσό είναι διπλάσιο του ποσού ασφάλισης ζωής. (Κιόχος, 1993)

Η ομαδική ασφάλιση για την κάλυψη της υγείας προσφέρεται από τους εργοδότες για να αντιμετωπίζονται τα έξοδα που προκύπτουν από ατυχήματα ή ασθένειες, τα οποία ωστόσο δεν έχουν καμία σχέση και δεν προκαλούνται από το είδος της εργασίας. Επίσης σε περίπτωση που το επιθυμεί ο εργοδότης παρέχονται και καλύψεις «ανικανότητας», στόχος των οποίων είναι η εξασφάλιση μέρους των αποδοχών του εργαζομένου που χάνονται κατά τη διάρκεια της ανικανότητας.

Οι ομαδικές καλύψεις υγείας καλύπτουν τα έξοδα περίθαλψης σε νοσοκομείο. Ειδικότερα καλύπτεται δωμάτιο και διατροφή, αμοιβές σε περίπτωση χειρουργικών επεμβάσεων, οι εξετάσεις, τα φάρμακα και οι αμοιβές των παθολόγων.

Ενώ η ατομική ασφάλιση αφορά την ασφάλιση των ατόμων, και καλύπτει όλους τους ασφαλιστικούς κινδύνους (κυρίως την ασφάλεια ζωής) υπό ένα ατομικό συμβόλαιο. (Κιόχος, 1993). Το κόστος του συμβολαίου το φέρει το άτομο. Όλες οι μορφές ομαδικής ασφάλισης μπορεί να γίνουν και ατομικά.

## ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

#### ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

##### 3.1. ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Αντικείμενο του κλάδου μεταφορών είναι η κάλυψη των διακινούμενων εμπορευμάτων με κάθε αναγνωρισμένο μεταφορικό μέσο κατά οποιαδήποτε φυσικής ζημιάς ή απώλειας. Οι υποχρεωτικοί όροι είναι η έκδοση του ασφαλιστήριου να γίνει πριν την φόρτωση των εμπορευμάτων. Τα εμπορεύματα είναι επαγγελματικά συσκευασμένα, η χρονική διάρκεια του ταξιδιού δεν ξεπερνά τα λογικά όρια, το μεταφορικό μέσο που διενεργεί την μεταφορά πρέπει να είναι ικανό να πραγματοποιήσει το ταξίδι πριν την έναρξή του (δηλαδή θα πρέπει το πλοίο να είναι αξιόπλοο). (Ανδριτσάκης, 2005). Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τον Εμπορικό Νόμο αντικείμενο ασφάλισης μπορεί να είναι (α) το πλοίο, (β) οι μηχανές, αρματωσιά του πλοίου, τα τρόφιμα και το απόθεμα, (γ) ο ναύλος των επιβατών και των εμπορευμάτων, (δ) τα πράγματα που έχουν φορτωθεί στο πλοίο (ε) το προσδοκώμενο κέρδος από τα εμπορεύματα, (στ) κάθε άλλο πράγμα που εκτιμάται σε χρήματα και είναι εκτεθειμένο σε θαλάσσιους κινδύνους. Επίσης, αντικείμενο της ασφάλισης είναι το ασφάλιστρο (Κιόχος, 1993, σελ.128)

Η Ελλάδα, ως ναυτική χώρα και τουριστικό θέρετρο έχει αυξημένες ανάγκες για τον Κλάδο των Μεταφορών Εμπορευμάτων.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με μελέτη που πραγματοποιήθηκε από την Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδος ο κλάδος «Μεταφερομένων Εμπορευμάτων» μετά από μία διετία (1999 - 2000) σημαντικής ανάπτυξης του κύκλου εργασιών του, καταγράφει μία σχετική σταθερότητα (με μικρές αυξομειώσεις) τα τελευταία χρόνια. Αυτό έχει σαν συνέπεια τη σταδιακή μείωση της συμμετοχής του κλάδου στις ασφαλίσεις ζημιών, από 3,34% το 2000 σε 1,94% το 2005.

Η κατανομή ασφαλίσεων του Κλάδου, μεταξύ των Ασφαλιστικών Επιχειρήσεων, δίνει μια σχετικά ευρεία διασπορά : οι 5 πρώτες εταιρίες σε παραγωγή ασφαλίσεων συγκεντρώνουν το 48,3% των ασφαλίσεων του Κλάδου, οι 10 πρώτες το 73,3%, οι 15 πρώτες το 83,5% και οι 20 πρώτες το 90,6%. Μία εταιρία μόνο ξεπερνά το 10% της ποσοστιαίας συμμετοχής επί των ασφαλίσεων του Κλάδου<sup>1</sup>.



Οι ασφαλίσεις πλοίων περιλαμβάνει την ασφάλιση του πλοίου, του φορτίου και των κινητών αντικειμένων (περιουσία προς ασφάλιση). Επίσης μαζί με την παραπάνω ασφάλιση είναι και η Αστική Ευθύνη προς τρίτους του πλοιοκτήτη ή του υπεύθυνου για την ασφάλιση περιουσία (Γενικές Ασφαλίσεις)

Οι καλύψεις που προσφέρει η Ασφάλεια είναι: Απώλεια ή ζημιά στο σκάφος που προκλήθηκε από φωτιά ή άλλη εξωτερική αιτία. Ατυχήματα κατά την φόρτωση, εκφόρτωση ή χειρισμό προμηθειών, αποσκευών, συσκευών, μηχανημάτων και καυσίμων. Έκρηξη ατμολεβητών, σπάσιμο καταρτιών, εκρήξεις, σύγκρουση με αεροπλάνο ή ελικόπτερο, κακόβουλες πράξεις ή βλάβες στο σκάφος ή την μηχανή. Κλοπή ολόκληρου του σκάφους ή των λέμβων του. Κλοπή μηχανημάτων, συμπεριλαμβανομένων και των εξωλέμβιων μηχανών, συσκευών ή. εξοπλισμού, σαν συνέπεια βίαιης εισόδου

<sup>1</sup> [www.eaee.gr](http://www.eaee.gr)

στο σκάφος ή στον χώρο αποθηκείσεως. Ιατρικά έξοδα και πρώτες βοήθειες από τραυματισμό στο σκάφος. Κάλυψη θανάτου ο οποίος συμβαίνει από ατύχημα στο σκάφος. Απώλεια ή ζημιά σε προσωπικά αντικείμενα, προμήθειες, είδη ψαρέματος, τροχαλίες ή άγκυρες. Απώλεια ή ζημιά στις μηχανές, μπαταρίες ή στην ηλεκτρική εγκατάσταση. Ευθύνη προς τρίτους. Και Έξοδα επιθεωρήσεως, έξοδα διασώσεως και νομικά έξοδα.

### **3.2. ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**

Είναι αναμφισβήτητο γεγονός ότι οι ασφαλίσεις των εμπορικών πλοίων αλλά και των σκαφών αναψυχής αποτελούν την ικανή και αναγκαία συνθήκη για την εύρυθμη λειτουργία της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Πριν μελετήσουμε την ασφάλιση των σκαφών αναψυχής, κρίνεται σκόπιμο να κάνουμε μια συνοπτική αναφορά στην ασφάλιση των εμπορικών πλοίων. Αυτή χωρίζεται σε δύο επιμέρους καλύψεις:

Η πρώτη αφορά το ίδιο το σκάφος, τις μηχανές και τον εξοπλισμό του. Είναι ευρύτερα γνωστές ως καλύψεις «ιδίων ζημιών» και ονομάζονται διεθνώς καλύψεις Hull and Machinery. Οι όροι που τις συνοδεύουν είναι οι Ρήτρες των Βρετανών ασφαλιστών (Institute Clauses). Αυτές είναι:

1. Η ρήτρα χρονοασφάλισης πλοίων.
2. Η ρήτρα ασφάλισης πλοίων κατά τη διάρκεια ταξιδιού.
3. Η ρήτρα χρονοασφάλισης πλοίων κατά κινδύνων ολικής απώλειας, γενικής αβαρίας και 3/4 της ευθύνης συνεπεία σύγκρουσης (συμπεριλαμβανομένων και σώστρων, εξόδων διάσωσης και εξόδων περιστολής της ζημιάς).
4. Η ρήτρα ασφάλισης πλοίων κατά κινδύνων λιμένος.
5. Η ρήτρα χρονοασφάλισης πλοίων κατά κινδύνων πολέμου και απεργιών.
6. Η ρήτρα χρονοασφάλισης σκαφών αναψυχής.



## 7. Η ρήτρα ασφάλισης αλιευτικών πλοίων.

Η δεύτερη κατηγορία αφορά στις ευθύνες των πλοίων προς τρίτους και τη συναντάμε με το γενικό τίτλο Protection and Indemnity (P&I). Οι όροι που τις ακολουθούν είναι αυτοί των Αλληλοασφαλιστικών Οργανισμών (Protection and Indemnity Clubs), στους οποίους και τοποθετούνται οι εργασίες αυτές. Οι κυριότερες καλύψεις που προσφέρουν οι Αλληλοασφαλιστικοί Οργανισμοί είναι η σύγκρουση με άλλο πλοίο, η ρύπανση, η μετακίνηση ναυαγίου, ο τραυματισμός, η ασθένεια και ο θάνατος, ο επαναπατρισμός και η αντικατάσταση μέλους του πληρώματος, η ζημιά ή/και η απώλεια σε φορτίο, η διάσωση ζωής, τα πρόστιμα λιμενικών ή άλλων αρχών, οι επιβάτες και η κατάσχεση.

Η αξιολόγηση του κινδύνου (Under-writing) και για τις δύο κατηγορίες γίνεται από εξειδικευμένους ασφαλιστές. Ο καθορισμός του ασφαλιστή, αλλά και οι προσφερόμενοι όροι (καλύψεις, απαλλαγές κ.λπ.) εξαρτώνται από ένα πλήθος παραγόντων που διαφοροποιούνται με τη φύση του κινδύνου.

Για τα εμπορικά πλοία λαμβάνεται υπ' όψιν:

- Η πλοιοκτησία (επωνυμία, διεύθυνση, προσωπικό, έτος ιδρύσεως και τα στατιστικά στοιχεία των πέντε τελευταίων ετών).
- Η διαχείριση με τις ίδιες επιμέρους πληροφορίες που ισχύουν και στην πλοιοκτησία.  
Το σκάφος (ηλικία, τύπος, τανάζ/ιπποδύναμη, όνομα και προηγούμενα ονόματα, κλάση με ημερομηνίες και αντίστοιχες επιθεωρήσεις, σημαία, ημερομηνία αγοράς, αξία αγοράς, χρήση, ιστορικό ζημιών).
- Η συντήρηση (έξοδα των δύο τελευταίων ετών και προϋπολογισμός των επόμενων δύο).
- Το πλήρωμα (σύνθεση, εθνικότητες, γλώσσα επικοινωνίας).

Ανάλογα με την πολυπλοκότητα του κινδύνου, προετοιμάζεται μια αναλυτική παρουσίαση του κινδύνου έπειτα από σχετικό προασφαλιστικό έλεγχο που διενεργείται από ειδικούς πραγματογνώμονες. Από την ποιότητα και πληρότητα αυτής της παρουσίασης εξαρτάται τόσο ο καθορισμός του

ασφαλίστρου όσο και το εύρος των προσφερόμενων καλύψεων. Η τοποθέτηση των κινδύνων αυτών γίνεται παραδοσιακά στη Βρετανική ναυτασφαλιστική αγορά. Ειδικότερα και όσον αφορά τον τομέα ασφάλισης Σκάφους και Μηχανών, η Βρετανική Αγορά, γνωστότερη και ως «Αγορά του Λονδίνου», αποτελείται από δύο οργανισμούς: τα συνδικάτα του Lloyd's και τις ανεξάρτητες ασφαλιστικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον τομέα των ναυτασφαλίσεων. Πρόσφατα έχουν δημιουργηθεί νέες και δυναμικές αγορές, με δυνατότητα να ανταγωνιστούν το μονοπώλιο που σχεδόν κατείχε η Βρετανική Αγορά. Οι κυριότερες είναι η Σκανδιναβική, η Ιταλική, η Γαλλική, η Γερμανική, αυτή του Ειρηνικού και τέλος της Ασίας. Παράλληλα έχουν γίνει κατά καιρούς πολλές προσπάθειες για την ύπαρξη μιας αμιγώς Ελληνικής ναυτασφαλιστικής αγοράς. Η πιο πρόσφατη είναι η σύσταση του Αλληλοασφαλιστικού Συνδέσμου Hellenic Hull Mutual Association που ξεκίνησε τη λειτουργία του πριν από οκτώ χρόνια.

Οι εξελίξεις στην παγκόσμια ναυτασφαλιστική αγορά τα τελευταία χρόνια είναι πολλές και ραγδαίες. Η ναυτιλία στο σύνολό της είχε μια τραυματική εμπειρία λόγω διαφόρων παραγόντων, όπως πολλαπλές απώλειες ζωής και σοβαρές καταστροφές του περιβάλλοντος. Τα προβλήματα αυτά του παρελθόντος και του παρόντος συνετέλεσαν στη δημιουργία του «INTERNATIO-NAL SAFETY MANAGEMENT CODE», γνωστού και ως ISM CODE.

Πολλά κράτη μαζί με το Διεθνή Οργανισμό Ναυτιλίας (IMO) και με πολλούς από τους μεγαλύτερους και πλέον αξιόπιστους πλοιοκτήτες, συνεργάστηκαν προκειμένου να θέσουν σε ισχύ μια νομοθεσία με κοινή βάση, η εφαρμογή της οποίας μπορεί (τουλάχιστον θεωρητικά) να κάνει τη ναυτιλία υπόλογη και πιο υπεύθυνη για τις ενέργειές της.

Αν και η δημιουργία του νέου αυτού κώδικα θεωρείται από πολλούς ως ιδιαίτερα σημαντική συνεισφορά στη βελτίωση της συντήρησης και ασφάλειας των πλοίων, κάποιοι άλλοι θα διαφωνούσαν. Το επιχείρημα αυτό, που έχει εφαρμογή ειδικά στους μικρότερους πλοιοκτήτες, είναι πως τα σχετικά απαραίτητα έξοδα για τη συμμόρφωση με τους κανονισμούς του ISM CODE είναι τόσο υψηλά ώστε να υπάρχει μεγάλος κίνδυνος να μην μπορέσουν να αντεπεξέλθουν. Ακόμη μια σημαντική ερώτηση για τη ναυτιλιακή βιομηχανία

είναι το κατά πόσο μπορεί να είναι κανείς σίγουρος για την ακεραιότητα και την ποιότητα των επιθεωρητών του κάθε λιμανιού και για το ότι η όλη διαδικασία πιστοποίησης βάσει του κώδικα θα είναι συνεπής και θα γίνεται με επαγγελματισμό.

Το σίγουρο είναι ότι η παγκόσμια ναυτιλία περνά μια κρίση, την οποία θα πρέπει σύντομα και χωρίς άλλες απώλειες να υπερβεί.

Ανάλογα με την πολυπλοκότητα του κινδύνου και έπειτα από σχετικό προ-ασφαλιστικό έλεγχο από ειδικούς πραγματογνώμονες, προετοιμάζεται μια αναλυτική παρουσίαση του κινδύνου

### **3.3. ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ**

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια μορφή τουρισμού που τον τελευταίο καιρό κερδίζει ολοένα και μεγαλύτερο έδαφος σε παγκόσμιο επίπεδο. Ειδικότερα, στις χώρες που περιβρέχονται από θάλασσα ή που διαθέτουν μεγάλο αριθμό λιμνών, τα ποσοστά είναι ακόμη μεγαλύτερα. Στην κατηγορία αυτή ανήκει και η χώρα μας. Και μάλιστα θα λέγαμε ότι η Ελλάδα αποτελεί εξιδανικευμένη περίπτωση, αν λάβει υπόψη του κανείς το σύνολο των χιλιομέτρων που αντιπροσωπεύει η ακτογραμμή μας.

Δεν είναι μόνο οι ξένοι επισκέπτες που χαίρονται τις φυσικές ομορφιές της πατρίδας μας, είναι κυρίως οι Έλληνες που τα τελευταία χρόνια ανακάλυψαν τις ομορφιές του νησιωτικού χώρου μας, αλλά και τις μοναδικές ευκαιρίες απόδρασης που τους προσφέρει ένα σκάφος αναψυχής. Σήμερα, στην Ελλάδα, με βάση τα τελευταία στατιστικά στοιχεία, υπάρχουν περισσότερα από 60.000 σκάφη. Τα σκάφη αυτά μπορεί να είναι: Καϊκια - ταχύπλοα (πολυεστερικά ή φουσκωτά) - cruisers - ιστιοπλοϊκά - πλαστικές ή ξύλινες βάρκες - jet ski.

Όλες οι ανωτέρω κατηγορίες σκαφών προσφέρουν τη δυνατότητα στους ιδιοκτήτες τους να επισκέπτονται με ευκολία τις υπέροχες παραλίες της χώρας μας και παράλληλα να απολαμβάνουν με αξιώσεις τα διάφορα χόμπι τους (π.χ. ψάρεμα, θαλάσσια σπορ). Πόσο εξασφαλισμένος είναι όμως ο κάθε ιδιοκτήτης ενός σκάφους αναψυχής από τους κινδύνους που απειλούν τον ίδιο αλλά και το σκάφος του;

### **3.4.Ο ΝΟΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ**

Η Πολιτεία, έχοντας αναγνωρίσει την αναγκαιότητα της ασφάλισης, έχει θεσπίσει με το Νόμο 2743/1999 την υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη της Αστικής Ευθύνης των σκαφών αναψυχής. Με τη νομοθετική αυτή ρύθμιση επιδιώκει να προστατεύσει τα συμφέροντα οποιουδήποτε μπορεί να ζημιωθεί από τη χρήση ενός σκάφους αναψυχής. Ας δούμε αναλυτικά κάποια χρηστικά σημεία του Νόμου.

#### **Ορισμοί**

**Ασφαλιζόμενος.** Θεωρείται ο κύριος, ο νομέας και ο κάτοχος του θαλάσσιου σκάφους που περιγράφεται στο ασφαλιστήριο.

**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.

**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.

**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 κίνησης, φέρει βοηθητικό κινητήρα 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 κίνησης για ναυσιπλοΐα και βοηθητικά μέσα κίνησης, 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 τις διατάξεις του νόμου αυτού.

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

**Κυβερνήτης.** Για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής, το πρόσωπο που προσλαμβάνεται από το ναυλωτή ή ο επιβάτης που 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 αυτό.

Για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, το πρόσωπο το οποίο ασκεί τη διακυβέρνηση του πλοίου και 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 ενός έτους.

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

**Χώροι ενδιαίτησης.** Οι κλειστοί χώροι διαμονής, σίτισης και υγιεινής του πλοίου.

**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.

**Θαλάσσιο και Λιμναίο Περιβάλλον.** Το θαλάσσιο και λιμναίο νερό, ο θαλάσσιος και λιμναίος βυθός, η θαλάσσια και λιμναία πανίδα, η θαλάσσια και λιμναία χλωρίδα, ο αιγιαλός και η αλληλεπίδραση ή σχέση μεταξύ τους.

**Ρύπανση.** Η παρουσία στη θάλασσα ή τη λίμνη κάθε ουσίας, η οποία αλλοιώνει τη φυσική κατάσταση του θαλάσσιου ή λιμναίου νερού ή το καθιστά επιβλαβές στην υγεία του ανθρώπου ή στην πανίδα και χλωρίδα των βυθών και γενικά ακατάλληλο για τις προβλεπόμενες κατά περίπτωση χρήσεις του.

**Ποια σκάφη εντάσσονται στο Νόμο 2743/1999;** Στο Νόμο 2743/1999 εντάσσονται όλα τα σκάφη αναψυχής με μήκος πάνω από 7 μέτρα, καθώς και όλα τα ταχύπλοα.

Ποια σκάφη θεωρούνται ταχύπλοα;

α) Κάθε μηχανοκίνητο σκάφος αναψυχής το οποίο, ανεξάρτητα από τον τύπο ή το υλικό κατασκευής του, φέρει: εξωλέμβια μηχανή μέγιστης συνεχούς ιπποδύναμης πάνω από 30 HP ή εσω/εξωλέμβια μηχανή ή εσωλέμβια βενζινομηχανή μέγιστης συνεχούς ιπποδύναμης πάνω από 40 HP ή εσωλέμβια πετρελαιομηχανή πάνω από 70 HP.

β) Είναι πνευστού τύπου (φουσκωτό) στο σύνολό του ή σε μέρος αυτού ή ανεξάρτητα από το υλικό κατασκευής είναι διπλής ή πολλαπλής γάστρας ή γάστρας τύπου V και φέρει: εξωλέμβια μηχανή μέγιστης συνεχούς ιπποδύναμης πάνω από 15 HP ή εσω/εξωλέμβια μηχανή ή εσωλέμβια βενζινομηχανή μέγιστης συνεχούς ιπποδύναμης πάνω από 30 HP ή εσωλέμβια πετρελαιομηχανή μέγιστης συνεχούς ιπποδύναμης πάνω από 50 HP.

γ) Ανεξάρτητα από τον τύπο ή το υλικό κατασκευής του φέρει μηχανή μέγιστης συνεχούς ιπποδύναμης πάνω από 15 HP και έχει σύστημα πρόωσης με υδραυλική ανάδραση (water jet). Ταχύπλοο επίσης θεωρείται το θαλάσσιο μοτοποδήλατο και το Hover Craft.

**Κατώτατα όρια υποχρεωτικής ασφάλισης.** Η μετακίνηση και κυκλοφορία τόσο των σκαφών προσωπικής αναψυχής όσο και των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής επιτρέπεται μόνον αν αυτά είναι ασφαλισμένα τουλάχιστον για:

α) 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 δραχμές ( 293.470,28) ανεξαρτήτως αριθμού θυμάτων.

β) Αστική ευθύνη για υλικές ζημιές επιβαινόντων και τρίτων από πρόσκρουση, σύγκρουση, ναυάγιο ή οποιαδήποτε άλλη αιτία. Το ασφαλιστικό ποσό καθορίζεται σε πενήντα εκατομμύρια δραχμές (146.735,14).

γ) Πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης. Το ασφαλιστικό ποσό καθορίζεται σε τριάντα εκατομμύρια δραχμές (88.041,08).

Ο Νόμος, τέλος, προβλέπει ότι 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.

Δεν θα πρέπει όμως να παραβλέπουμε και το συμφέρον του ίδιου του ιδιοκτήτη του σκάφους, που θέλει να διαφυλάξει, με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, την περιουσία του.

Τα ασφαλιστήρια συμβόλαια σκαφών αναψυχής που προσφέρονται στην ελληνική αγορά είναι ολοκληρωμένα πακέτα καλύψεων από τους κινδύνους που απειλούν τον ιδιοκτήτη και το σκάφος



## ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Τα ασφαλιστήρια συμβόλαια σκαφών αναψυχής που προσφέρονται στην ελληνική ασφαλιστική αγορά, είναι ολοκληρωμένα πακέτα καλύψεων με σκοπό την εξασφάλιση του ιδιοκτήτη του σκάφους αναψυχής από τους κινδύνους που απειλούν τον ίδιο και το σκάφος του.

Στην έρευνα που πραγματοποιήσαμε, συναντήσαμε ελληνικά αλλά και διεθνή ασφαλιστήρια συμβόλαια.

Οι συνηθισμένες καλύψεις που δίνονται από την πλειονότητα των ασφαλιστικών εταιρειών στην Ελλάδα, ακολουθώντας την αγγλική πρακτική στις ασφαλίσσεις σκαφών αναψυχής, είναι:

### Βασικές Καλύψεις

1. Ολική κλοπή
2. Μερική κλοπή
3. Κακόβουλες βλάβες
4. Πειρατεία
5. Ηφαιστειακή έκρηξη
6. Πυρκαγιά
7. Έκρηξη
8. Έξοδα ναυαγαιρέσεως
9. Έξοδα επιθαλάσσιας αρωγής

10. Αστική ευθύνη προς τρίτους ή/και επιβαίνοντες, σύμφωνα με το Νόμο
11. 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

### **Προαιρετικές καλύψεις**

1. Κάλυψη προσωπικών ειδών
2. Κάλυψη μηχανικών βλαβών
3. Κάλυψη αστικής ευθύνης πέραν των ορίων της βασικής κάλυψης
4. Κάλυψη trailer για κλοπή μαζί με το σκάφος
5. Κάλυψη ιδίων ζημιών σκάφους κατά την οδική μεταφορά
6. Κάλυψη από κινδύνους πολέμου, απεργιών και τρομοκρατικών ενεργειών
7. Κάλυψη για ζημιές από ενέργειες περιορισμού ρύπανσης
8. Κάλυψη νομικών εξόδων απελευθέρωσης του σκάφους (για σκάφη που ενοικιάζονται)
9. Κάλυψη για συμμετοχή του σκάφους σε αγώνες
10. Κάλυψη αξονικών συστημάτων πρόωσης και πηδαλιουχίας για ζημιές από πρόσκρουση σε υφάλους, ημιβυθισμένα αντικείμενα κ.λπ. (αφορά μόνο σκάφη με ταχύτητα άνω των 17 κόμβων)
11. Επέκταση κάλυψης αστικής ευθύνης για ενασχόληση με θαλάσσια σπορ
12. Επέκταση κάλυψης αστικής ευθύνης για συμμετοχή σε αγώνες  
Υπάρχουν κάποιες άλλες ασφαλιστικές εταιρείες που έχουν προσαρμόσει την κάλυψη των σκαφών αναψυχής στην ελληνική πραγματικότητα. Οι εταιρείες

αυτές προσφέρουν ασφαλιστήρια συμβόλαια σκαφών αναψυχής κατά παντός κινδύνου.

### **Τι ακριβώς καλύπτεται**

**1. Ασφάλιση σκάφους, μηχανών κ.λπ.** Καλύπτεται το σκάφος. Με τον όρο «ασφαλιζόμενο σκάφος» νοείται το σώμα, η μηχανή ή οι μηχανές, η λέμβος ή οι λέμβοι, το κατάρτι, τα πανιά, η επίπλωση και ο εν γένει εξοπλισμός με τον οποίο κανονικά θα εδίδετο το σκάφος προς πώληση.

**Ποια είναι η ασφαλιζόμενη αξία;** Ασφαλιζόμενη αξία είναι η εμπορική (αγοραία) αξία του σκάφους.

**Ποιοι είναι οι Καλυπτόμενοι Κίνδυνοι;** Τα συγκεκριμένα ασφαλιστήρια συμβόλαια καλύπτουν ζημία ή/και απώλεια του σκάφους που θα προέλθει από ατύχημα, δηλαδή ένα γεγονός εξωτερικό, τυχαίο, βίαιο, απρόβλεπτο και ανεξάρτητο από τη θέληση του ασφαλιζομένου.

### **Ενδεικτικά αναφέρουμε κινδύνους όπως:**

- Πυρκαγιά
- Κλοπή ολόκληρου του σκάφους ή των μηχανών του ή του εξοπλισμού του
- Βύθιση
- Ανατροπή
- Σύγκρουση με άλλο σκάφος
- Πρόσκρουση (περιλαμβάνεται και η πρόσκρουση σε επιπλέον αντικείμενο)
- Ανατροπή

- Απώλεια ή ζημία του πηδαλίου, του εξωτερικού στηρίγματος του ελικοφόρου άξονα, του άξονα και/ή της προπέλας του σκάφους (αφορά κινητήρες έσω, έσω-έξω, καθώς επίσης και εξωλέμβιους)
- Δαπάνες για τον περιορισμό της ζημίας/απώλειας
- Σώστρα
- Ζημίες κατά τη διάρκεια της οδικής μεταφοράς.

**Απαλλαγές.** Υπάρχουν κάποιες απαλλαγές οι οποίες αναφέρονται σε κάθε ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

**2. Προσωπικό Ατύχημα.** Την κάλυψη αυτή την παρέχει στην ελληνική ασφαλιστική αγορά μόνο η ασφαλιστική εταιρεία AIG Greece και καλύπτεται ο ασφαλιζόμενος ο οποίος μπορεί να είναι ο ιδιοκτήτης και/ή ο κυβερνήτης του ασφαλιζόμενου σκάφους, καθώς και οι επιβαίνοντες αυτού.

**Τι θεωρείται Ατύχημα;** Ως «ατύχημα» ορίζεται κάθε γεγονός που συμβαίνει κατά τη διάρκεια που ο ασφαλιζόμενος επιβιβάζεται, αποβιβάζεται ή βρίσκεται μέσα στο ασφαλιζόμενο σκάφος που προξενεί απώλεια ζωής ή σωματικές βλάβες στον ασφαλιζόμενο, που είναι τυχαίο, βίαιο, εξωτερικό και ανεξάρτητο από τη θέληση του ασφαλιζομένου.

**3. Αστική Ευθύνη Τρίτων.** Το συμβόλαιο καλύπτει βάσει του Νόμου:

**α)** Αστική Ευθύνη για Σωματικές Βλάβες και/ή Θάνατο επιβαινόντων και τρίτων από πρόσκρουση, σύγκρουση, ναυάγιο ή οποιαδήποτε άλλη αιτία.

**β)** Αστική Ευθύνη για Υλικές Ζημίες επιβαινόντων και τρίτων από πρόσκρουση, σύγκρουση, ναυάγιο ή οποιαδήποτε άλλη αιτία.

Διευκρινίζεται ότι η έκφραση «οποιαδήποτε άλλη αιτία» αφορά αποκλειστικά και μόνο θαλάσσιο ατύχημα.

γ) Πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης. Καλύπτεται η ευθύνη του ασφαλιζόμενου σκάφους για ρύπανση του θαλάσσιου ή λιμναίου περιβάλλοντος και αφορά αποκλειστικά τη δαπάνη της απορρύπανσης της θαλάσσιας ή λιμναίας περιοχής.

δ) Πέραν των ανωτέρω, το συμβόλαιο επίσης καλύπτει:

1. Την ευθύνη του ασφαλιζόμενου για τη δαπάνη ανέλκυσης ή μετακίνησης του ναυαγίου του ασφαλιζόμενου σκάφους ύστερα από εντολή των Λιμενικών ή άλλων Αρμόδιων Αρχών.

2. Την Αστική Ευθύνη για ζημίες (Σωματικές Βλάβες/Θάνατος και/ή Υλικές Ζημίες) που θα προξενηθούν σε τρίτους, με υπαιτιότητα του Λήπτη της Ασφάλισης/Ασφαλιζόμενου, κατά τη διάρκεια της οδικής μεταφοράς του σκάφους (εξαιρούνται ζημίες οι οποίες καλύπτονται από τον Κλάδο Αστικής Ευθύνης Αυτοκινήτων).

Η προσφερόμενη ασφαλιστική κάλυψη έχει ισχύ όταν πληρούνται κάποιες βασικές προϋποθέσεις, που έχουν οριστεί από τις ασφαλιστικές εταιρείες

## **ΧΡΗΣΙΜΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ**

### **Απαραίτητες πληροφορίες για την ασφάλιση:**

1. Ονοματεπώνυμο ασφαλιζόμενου, ηλικία και εμπειρία του στο χειρισμό σκαφών αναψυχής
2. Ονομα σκάφους και αριθμός Λεμβολογίου/Νηολογίου
3. Μήκος, μάρκα και τύπος του ασφαλιζόμενου σκάφους
4. Υλικό κατασκευής
5. Έτος κατασκευής
6. Μάρκα μηχανής, τύπος και έτος κατασκευής
7. Ιπποδύναμη μηχανής, καύσιμο και μέγιστη ταχύτητα  
Αναλυτικές αξίες για σκάφος, μηχανή, εξοπλισμό και ρυμούλκα
8. Περίοδος χρήσης

9. Χώροι ελλιμενισμού και/ή φύλαξης, καθώς και μέτρα προστασίας
10. Πυροσβεστικά μέσα
11. Ιστορικό Ζημιών

**Προϋποθέσεις για την ισχύ της κάλυψης** Οι ασφαλιστικές εταιρείες θέτουν τις περισσότερες φορές κάποιες βασικές προϋποθέσεις. Αυτές είναι:

Ο ασφαλιζόμενος πρέπει να διατηρεί το ασφαλιζόμενο σκάφος αξιόπλοο. Το σκάφος θα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με τα προβλεπόμενα συστήματα πυρόσβεσης.

Το σκάφος θα πρέπει να φυλάσσεται, τόσο κατά την περίοδο κίνησης όσο και κατά την περίοδο ακινησίας, σε λιμάνι ή μαρίνα ή σε ασφαλή και καλά κλειδωμένη αποθήκη στην ξηρά ή σε φυλασσόμενο χώρο.

Ο ασφαλιζόμενος πρέπει να προβαίνει στην περιοδική συντήρηση και αντικατάσταση τυχόν φθαρμένων τμημάτων ή εξαρτημάτων του σκάφους και του εξοπλισμού του, ώστε το σκάφος να παραμένει αξιόπλοο αλλά και κατάλληλο για το σκοπό και τη χρήση που προορίζεται. Όταν βρίσκεται εν πλω πρέπει να είναι κατάλληλα επανδρωμένο.

Αν στο σκάφος υπάρχει εγκατεστημένο σύστημα υγραερίου, τότε οι σωληνώσεις θα πρέπει να είναι από χαλκό και γειωμένες, η δε εγκατάστασή τους να είναι σύμφωνη με τους κανόνες εγκατάστασης υγραερίου.

Αν το σκάφος έχει εσωλέμβια μηχανή, συμφωνείται ρητά ότι θα πρέπει να είναι εφοδιασμένο στο μηχανοστάσιο, στο χώρο των δεξαμενών και στο μαγειρείο με αυτόματο σύστημα πυρόσβεσης, που να είναι εγκατεστημένο από αρμόδιο, εξειδικευμένο συνεργείο και να βρίσκεται ανά πάσα στιγμή σε κατάσταση άμεσης και αποτελεσματικής λειτουργίας.

Ο ασφαλιζόμενος, ο κυβερνήτης και ο χειριστής του σκάφους πρέπει απαραίτητως να είναι κάτοχοι του από το Νόμο προβλεπόμενου Διπλώματος Οδήγησης Σκάφους Αναψυχής για σκάφη της συγκεκριμένης κατηγορίας, το οποίο πρέπει να ισχύει κατά το χρόνο επέλευσης του ασφαλιζόμενου

κινδύνου.

Ο ασφαλιζόμενος πρέπει να δίδει γραπτή ειδοποίηση στα γραφεία της Εταιρείας σχετικά με οποιαδήποτε μετασκευή ή προσθήκη στο ασφαλιζόμενο σκάφος, τουλάχιστον δέκα (10) ημέρες πριν από την ημερομηνία έναρξης των εργασιών μετασκευής.

Ο ασφαλιζόμενος ή ο κυβερνήτης ή ο χειριστής του σκάφους οφείλουν, πριν από τον απόπλου από ασφαλές λιμάνι ή μαρίνα ή τόπο καταφυγής ή προσέγγισης, να ενημερώνονται από το δελτίο πρόγνωσης καιρού ότι δεν έχει εκδοθεί απαγορευτικό σήμα απόπλου για τα σκάφη της κατηγορίας τους από τα κατά τόπους Λιμεναρχεία ή τις Αρμόδιες Αρχές.

Ο ασφαλιζόμενος έχει την υποχρέωση, κατά τη σύναψη της ασφάλισης, να ενημερώνει την Εταιρεία σχετικά με οποιαδήποτε ζημία του σκάφους, η οποία συνέβη τα τελευταία τρία χρόνια, έστω και εάν δεν έχει εγερθεί αξίωση για αποζημίωση με βάση αυτό ή άλλο ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

**Εξαιρέσεις.** Στα περισσότερα ασφαλιστήρια συμβόλαια εξαιρούνται της κάλυψης:

- Είδη ανεφοδιασμού (τρόφιμα, βενζίνη κ.λπ.).
- Επακόλουθη ζημία από μη επιδιορθωμένες βλάβες που συνέβησαν κατά τη διάρκεια της ασφαλιστικής περιόδου.
- Απώλεια ή ζημία που προκύπτει ή προξενείται από απώλεια χρήσης, συνήθη φθορά από χρήση ή απομείωση και από φυσική φθορά.
- Απώλεια ή ζημία η οποία θα προξενηθεί ή θα προέλθει κατά το χρόνο που το σκάφος έχει αφεθεί στην ξηρά ή στη θάλασσα (προσδεμένο ή αγκυροβολημένο ή μη), χωρίς συνοδεία, σε εκτεθειμένη παραλία ή ακτή.
- Ζημίες που προήλθαν από τη συμμετοχή σε αγώνες ταχύτητας, επίσημους ή μη, δοκιμαστικές διαδρομές (προπονήσεις) καθώς και σε επιδείξεις, εκτός εάν υπάρχει αντίθετη γραπτή συμφωνία από την Ασφαλιστική Εταιρεία και έχει εισπραχθεί επασφάλιστρο.

- Αποθετικές ζημίες.
- Πρόστιμα οποιασδήποτε αιτιολογίας ή προέλευσης.
- Πόλεμος, εμφύλιος πόλεμος, επανάσταση, ανταρσία, στάση ή πολιτική διαμάχη ή οποιαδήποτε εχθρική ενέργεια από ή κατά εμπόλεμης δύναμης.
- Κατάληψη, κατάσχεση, σύλληψη ή κράτηση και οι συνέπειές τους ή κάθε σχετική απόπειρα, καραντίνα, τελωνειακοί κανονισμοί ή εθνικοποιήσεις κατά διαταγή κυβέρνησης ή δημόσιας ή τοπικής αρχής.
- Εγκαταλελειμμένες νάρκες, τορπίλες, βόμβες ή άλλα εγκαταλελειμμένα πολεμικά όπλα.

### **Διαδικασία σε περίπτωση ζημίας**

Αναγγελία Ζημιών. Ο ασφαλιζόμενος έχει την υποχρέωση να αναγγείλει στην Εταιρεία γραπτά οποιαδήποτε απώλεια, υλική ζημία ή σωματική βλάβη που μπορεί να έχει.

Στην αναγγελία πρέπει να αναφέρεται, με κάθε δυνατή λεπτομέρεια, η φύση και οι συνθήκες του ατυχήματος καθώς και τα πλήρη και ακριβή στοιχεία των παθόντων και των μαρτύρων.

Ο ασφαλιζόμενος έχει επίσης την υποχρέωση να δίνει αμέσως και απροφάσιστα στην Εταιρεία κάθε φύσης πληροφορίες, έγγραφα, εκθέσεις και κάθε δικαστικό ή εξώδικο έγγραφο που κοινοποιείται σε αυτόν, σχετικά με το ατύχημα, και να συγκεντρώνει όλα τα στοιχεία εκείνα που μπορεί να είναι χρήσιμα για την υπεράσπιση καθώς και για τον 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 για τον περιορισμό της ζημίας μέτρα.



## Υποχρεώσεις του ασφαλιζόμενου σε περίπτωση ζημίας

Ο ασφαλιζόμενος έχει την υποχρέωση:

1. Να διευκολύνει τους υπαλλήλους ή πραγματογνώμονες της Εταιρείας, εάν θελήσουν να ενεργήσουν επιθεώρηση του κινδύνου προκειμένου να επαληθεύσουν τη δήλωση του ασφαλιζόμενου ή για οποιονδήποτε άλλο λόγο.

2. Να δηλώνει στην Εταιρεία γραπτά: α) αμέσως και χωρίς καθυστέρηση κάθε μεταβολή ή επίταση του κινδύνου, β) αμέσως κάθε στοιχείο ή περιστατικό που μπορεί να προκαλέσει μεταβολή ή επίταση του κινδύνου, το οποίο αν γνώριζε η Εταιρεία δεν θα είχε συνάψει την ασφάλιση ή δεν θα την είχε συνάψει με τους ίδιους όρους. Η Εταιρεία, μόλις λάβει γνώση της μεταβολής ή επίτασης του κινδύνου, δικαιούται να καταγγείλει τη σύμβαση ή να ζητήσει την τροποποίησή της.

3. Να λαμβάνει κάθε λογική και δυνατή προφύλαξη για αποφυγή ατυχημάτων και να τηρεί τους Νόμους και τους Κανονισμούς τους σχετικούς με την ασφάλεια.

4. Μόλις συμβεί οποιαδήποτε ζημία στο ασφαλιζόμενο σκάφος, ο ασφαλιζόμενος οφείλει να παίρνει αμέσως όλα τα απαραίτητα και ενδεικνυόμενα μέτρα για τον περιορισμό των συνεπειών από ένα τέτοιο γεγονός και την αποτροπή περαιτέρω ατυχήματος, σωματικής βλάβης, απώλειας ή ζημίας που θα μπορούσε να προκύψει. Ιδιαίτερα, σε περίπτωση ναυαγίου του ασφαλιζόμενου σκάφους, ο Ασφαλιζόμενος οφείλει να σηματοθετήσει το ναυάγιο και να μεριμνήσει για την ανέλκυσή του.

Σε περίπτωση σωματικής βλάβης ή υλικής ζημίας, να καταβάλει κάθε φροντίδα για τη διάσωση και περίθαλψη του παθόντος προσώπου ή για τη διάσωση, συντήρηση και διαφύλαξη του πράγματος που υπέστη ζημία.

5. Να απέχει από οποιαδήποτε αναγνώριση ευθύνης, προσφορά ή υπόσχεση αποζημίωσης προς κάθε τρίτο και να μην εγείρει αγωγή κατά τρίτου, τυχόν υπαιτίου για την επελθούσα και καλυπτόμενη από το παρόν ζημία ή βλάβη, χωρίς να υπάρχει προηγούμενη έγγραφη, ρητή συγκατάθεση της Εταιρείας.

**Κόστος ασφάλισης.** Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονίσουμε ότι το κόστος ασφάλισης ενός σκάφους αναψυχής αποτελεί συνισταμένη αρκετών επιμέρους παραγόντων.

Για το λόγο αυτόν δεν μπορούμε να προχωρήσουμε σε δημοσίευση συγκριτικών στοιχείων που αφορούν στο κόστος αυτό. Πάντως και σχετικά με το κόστος ασφάλισης ενός σκάφους προσωπικής αναψυχής, ενδεικτικά μπορούμε να αναφέρουμε κάποια μεικτά ασφάλιστρα (σε ετήσια θέση):

#### **A. Ασφαλιστική κάλυψη μόνο για την Αστική Ευθύνη**

α) Σκάφος αξίας 6.000,00 με μηχανή 40 HP □ ασφάλιστρα 105,00 (Nordstern Colonia Hellas) , 120,00 (AIG Greece)

β) Σκάφος αξίας 30.000,00 με μηχανή 150 HP □ ασφάλιστρα 150,00 (Nordstern Colonia Hellas) , 150,00 (AIG Greece)

γ) Σκάφος αξίας 60.000,00 με μηχανή 250 HP □ ασφάλιστρα 200,00 (Nordstern Colonia Hellas) , 150,00 (AIG Greece)

## **B. Πλήρης ασφαλιστική κάλυψη από την AIG Greece**

α) Σκάφος αξίας 6.000,00 με μηχανή 40 HP □ ασφάλιστρα 245,00

β) Σκάφος αξίας 15.000,00 με μηχανή 100 HP □ ασφάλιστρα 375,00

γ) Σκάφος αξίας 30.000,00 με μηχανή 150 HP □ ασφάλιστρα 585,00

δ) Σκάφος αξίας 45.000,00 με μηχανή 200 HP □ ασφάλιστρα 795,00.

Στην περίπτωση ατυχήματος, ο ασφαλιζόμενος έχει την υποχρέωση να αναγγείλει γραπτώς στην ασφαλιστική εταιρεία του το συμβάν, αναφέροντας αναλυτικά τις ζημίες (σωματικές και υλικές).

## **ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ**

### **I. ΚΑΛΥΨΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΕΝΑΝΤΙ ΤΡΙΤΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΩΝ**

Ο Ν.2743/99 εισήγαγε στη ναυτική ζωή της χώρας μας την έννοια της υποχρεωτικής ασφάλισης του πλοιοκτήτη του σκάφους αναψυχής για την Αστική του Ευθύνη έναντι Τρίτων και Επιβαινόντων

### **II. ΟΡΙΑ ΚΑΛΥΨΗΣ**

ΣΩΜΑΤΙΚΕΣ ΒΛΑΒΕΣ έναντι Τρίτων & Επιβαινόντων από πρόσκρουση, σύγκρουση, ναυάγιο ή άλλη αιτία ..... € 300.000  
ανά ατύχημα

ΥΛΙΚΕΣ ΖΗΜΙΕΣ έναντι Τρίτων & Επιβαινόντων από πρόσκρουση, σύγκρουση, ναυάγιο ή άλλη αιτία ..... €  
150.000 ανά ατύχημα

ΥΛΙΚΕΣ ΖΗΜΙΕΣ-ΡΥΠΑΝΣΗ: Αφορά αποκλειστικά δαπάνη καθαρισμού της θαλάσσιας περιοχής που ρυπάνθηκε ..... € 90.000 ανά ατύχημα

### III. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΗΨΗΣ ΚΙΝΔΥΝΩΝ

Το ενδιαφέρον της Εταιρίας μας ως προς την ανάληψη των κινδύνων Αστικής Ευθύνης σκαφών περιορίζεται στις παρακάτω κατηγορίες σκαφών :

- Ταχύπλοα - ιδιωτικά ή επαγγελματικά
- Ιστιοπλοϊκά - ιδιωτικά ή επαγγελματικά
- Περιγηγητικά
- Ενοικιαζόμενα κανό - ιστιοσανίδες - ποδήλατα θαλάσσης
- Jet Ski - ιδιωτικά ή ενοικιαζόμενα

### IV. ΠΙΝΑΚΕΣ ΤΙΜΟΛΟΓΙΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

#### A. ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

- 1. ΤΑΧΥΠΛΟΑ , Φουσκωτά άνω των 15HP
- 2. ΤΑΧΥΠΛΟΑ , Πλαστικά, πολυεστερικά ή άλλου υλικού κατασκευής, άνω των 30HP

ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΗ	ΟΛΙΚΑ ΣΕ €
15 - 30 HP	80
31 - 50 HP	105
51 - 100 HP	120
101 - 150 HP	150
151 - 200 HP	175
201 - 300 HP	200
301 - 400 HP	250
401 - & άνω	300

- 3. ΤΑΧΥΠΛΟΑ, Jet ski € 350
- 4. ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΑ και ΑΛΛΑ ΣΚΑΦΗ με μήκος άνω των 7μ. και μηχανή κάτω των 30 HP ανά μέτρο € 15

## **B. ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ**

- 1. ΤΑΧΥΠΛΟΑ , Φουσκωτά άνω των 15HP
- 2. ΤΑΧΥΠΛΟΑ , Πλαστικά, Πλαστικά, πολυεστερικά ή άλλου υλικού κατασκευής, άνω των 30HP

**Χωρίς πλήρωμα**

**Με πλήρωμα**

<b>ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΗ</b>	<b>ΟΛΙΚΑ ΣΕ €</b>	<b>ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΗ</b>	<b>ΟΛΙΚΑ ΣΕ €</b>
15 - 30 HP	135	15 - 30 HP	115
31 - 50 HP	180	31 - 50 HP	150
51 - 100 HP	235	51 - 100 HP	220
101 - 150 HP	295	101 - 150 HP	280
151 - 200 HP	415	151 - 200 HP	350
201 - 300 HP	560	201 - 300 HP	470
301 - 400 HP	650	301 - 400 HP	550
401 - & άνω	700	401 - & άνω	600

- 3. ΤΑΧΥΠΛΟΑ Jet ski € 590
- 4. ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΑ και ΑΛΛΑ ΣΚΑΦΗ μήκους άνω των 7μ. και μηχανή κάτω των 30 HP, ανά μέτρο
  - Χωρίς πλήρωμα € 22/μέτρο
  - Με πλήρωμα € 19/μέτρο
- 5. ΠΕΡΙΗΓΗΤΙΚΑ

<b>ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ</b>	<b>ΟΛΙΚΑ ΣΕ €</b>
Μέχρι 30 άτομα	300

31 - 50 άτομα	400
---------------	-----

- 6. ΠΛΕΟΥΜΕΝΑ ΑΝΕΥ ΜΗΧΑΝΗΣ  
(Όρια : € 150,000 για σωματικές βλάβες & € 90,000 για υλικές ζημιές)

Είδος	ΟΛΙΚΑ ΣΕ €
Κανό (canoe)	35
Ποδήλατα (aquabikes)	35
Ιστιοσανίδα (windsurf)	35

## V. ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΣΚΑΦΩΝ

### 1. ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΗΣ

- Σε περίπτωση περισσότερων της μιας μηχανών στο σκάφος, ως ιπποδύναμη του σκάφους θεωρείται το σύνολο των ιπποδυνάμεων. Η ιπποδύναμη της βοηθητικής συνυπολογίζεται μόνον εφόσον αυτή υπερβαίνει τους 10 HP
- Εάν η ιπποδύναμη της βοηθητικής είναι μικρότερη των 10 HP, αυτή καλύπτεται χωρίς επιβάρυνση

### 2. ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΕΙΣ - ΕΠΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

- Για πλεύσεις πέραν των ελληνικών χωρικών υδάτων, αλλά εντός της ευρύτερης περιοχής της Μεσογείου, ισχύει επασφάλιστρο 30%
- Για την κάλυψη της αστικής ευθύνης κατά την ρυμούλκηση σκι και λοιπών θαλασσιών μέσων (μπανάνα, ring κλπ), ισχύει επασφάλιστρο 15%

### 3. ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ

- Ομαδική έκπτωση για σκάφη του ιδίου ιδιοκτήτη

Από 6 έως 20 σκάφη 10%

Από 21 έως 50 σκάφη 15%

Ανω των 50 σκαφών 20%

- Ομαδική έκπτωση στόλων σκαφών (επίσημων συλλόγων, συνεταιρισμών κλπ)

Από 20 έως 50 σκάφη 10%

Από 51 έως 100 σκάφη 15%

Ανω των 100 σκαφών 20%

- ΣΥΣΤΗΜΑ BONUS - MALUS

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Β/Μ	ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ
07	76%
08	84%
09	92%
10	100%
11	112%
12	124%
13	136%
14	148%
15	160%

## • ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ

ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ	% ΤΟΥ ΕΤΗΣΙΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΥ
ημέρες 45	80%
ημέρες 90	90%
Ημέρες 365	100%

Η ελάχιστη διάρκεια ασφάλισης είναι 45 ημέρες και το συμβόλαιο δεν ακυρώνεται πριν τη λήξη και σε καμιά περίπτωση, παρά μόνο λόγω πώλησης.

## ΠΟΛΥΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Ο κλάδος Ασφάλισης Πλοίων & Σκαφών Αναψυχής της AIGAION δημιούργησε ένα νέο Πολυασφαλιστήριο Συμβόλαιο ασφάλισης μεταφερόμενων σκαφών αναψυχής που απευθύνεται σε επιχειρήσεις εμπορίας σκαφών, με σκοπό την πληρέστερη ασφαλιστική προστασία τους με χαμηλότερο κόστος και λιγότερη γραφειοκρατία. Το Πολυασφαλιστήριο Συμβόλαιο Ασφάλισης Μεταφορών, Ιδίων Ζημιών και Αστικής Ευθύνης Σκαφών Αναψυχής έχει ετήσια διάρκεια και καλύπτει όλες τις διακινήσεις των σκαφών, ώστε να μην απαιτείται καμία περαιτέρω σχετική ενασχόληση της επιχείρησης καθ'όλη τη διάρκεια της ασφάλισης.

Καλύπτονται δε, τα εισαγόμενα σκάφη ή άλλα σκάφη που εμπορεύεται ο ασφαλιζόμενος είτε είναι ιδιοκτησίας του είτε ιδιοκτησίας τρίτων εφόσον και για τα τελευταία ενεργεί ως θεματοφύλακας. Οι καλύψεις που παρέχονται αφορούν ζημιές ή απώλειες στα σκάφη, τις μηχανές τους και ό,τι περιλαμβάνεται σε αυτά, κατά τη διάρκεια της οδικής &/ή ατμοπλοϊκής μεταφοράς τους εντός και εκτός Ελλάδος, κατά τη διάρκεια αυτοδύναμης πλεύσης, δοκιμαστικών πλόων, ανέλκυσης, καθέλκυσης καθώς και κατά την



παραμονή τους σε οργανωμένα λιμάνια, ναυπηγεία κι εκθεσιακούς χώρους, ενώ καλύπτονται και ζημιές αστικής ευθύνης προς τρίτους.

Τέλος, το ασφάλιστρο υπολογίζεται βάσει ποσοστού επί του προϋπολογιζόμενου τζίρου διακινούμενων εμπορευμάτων, ενώ ως ασφαλιζόμενη αξία ορίζεται το ανώτατο όριο αξίας των μεταφερόμενων εμπορευμάτων.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

### ΟΦΕΛΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

#### 4.1.ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΟΦΕΛΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

Η ιδιωτική ασφάλιση αφ' εαυτής συνιστά τη βάση για την σύσταση λειτουργία της οικονομικής και κοινωνικής ζωής και διαδραματίζει σημαντικό οικονομικό και κοινωνικό ρόλο. Ο ρόλος της είναι πολύ σημαντικό στην οικονομική ζωή, συγκεκριμένα:

Η Ασφάλιση μέσω των Ασφαλιστικών Εταιριών επιδρά στην οικονομία κατά τρεις κύριους τρόπους, πρώτον: με την αποκατάσταση των ζημιών, δεύτερον: με την ενθάρρυνση της αποταμιεύσεως και τη δημιουργία αποθεμάτων και τρίτον: με την χρηματοδότηση επενδύσεων.

Πρώτον: Με την αποκατάσταση των ζημιών επιτυγχάνεται ομαλοποίηση των οικονομικών επιπτώσεων από ζημιές στη δραστηριότητα των διαφόρων οικονομικών μονάδων, προστατεύεται το απασχολούμενο εργατικό δυναμικό και δημιουργείται σταθερότητα στη λειτουργία της οικονομίας. Με την μετάθεση των κινδύνων από το οικονομικώς δρών άτομο στην ασφάλιση, ενδυναμώνεται η ανανεωτική ικανότητα της οικονομίας και ενθαρρύνονται οι επιχειρηματικές πρωτοβουλίες. Επίσης διευρύνει την πιστωτική επιφάνεια των οικονομικών μονάδων και δίνει τη δυνατότητα να αντιμετωπισθούν αποτελεσματικά οι πιστωτικοί κίνδυνοι στους οποίους είναι εκτεθειμένα όλα τα πιστωτικά ιδρύματα από τις δανειοδοτήσεις τους.

Ιδιαίτερα ενισχύεται η ικανότητα της οικονομίας για τεχνολογική πρόοδο, διότι με την πλήρη οικονομική αποκατάσταση των αποτελεσμάτων από τις τυχόν ζημιές ενθαρρύνεται η ανάληψη επιχειρηματικών κινδύνων με νέες τεχνολογικές εφαρμογές. Έτσι η ασφάλιση όχι μόνο εξασφαλίζει την ομαλή λειτουργία της οικονομίας, αλλά στηρίζει την τεχνολογική πρόοδο και ενθαρρύνει τις επιχειρηματικές πρωτοβουλίες.

Δεύτερον: Η ιδιωτική ασφάλιση δημιουργεί αποταμιεύσεις, χωρίς να είναι ίσως εμφανές εκ πρώτης όψεως, δεν θα ήταν υπερβολή να λεχθεί πως η όλη

δραστηριότητα μιας ασφαλιστικής εταιρίας, εκτός από την κάλυψη του ασφαλισμένου, είναι προσανατολισμένη στο να δημιουργεί εκ των πραγμάτων αποταμιευμένα κεφάλαια από τα ασφάλιστρα.

Το ασφάλιστρο, κάθε ασφάλιστρο, είναι κατά μεγάλο μέρος και απόθεμα γιατί αντικρίζει μελλοντικές πληρωμές. Γι'αυτό και τα αποθέματα που συγκεντρώνουν οι ασφαλιστικές εταιρίες για να αντιμετωπίσουν τους εν ισχύει κινδύνους τους, και σε μικρότερο Βαθμό τις εκκρεμείς τους ζημιές, αποτελούν αποταμιευμένα διαθέσιμα κεφάλαια. Τα ασφάλιστρα ιδίως ζωής, επειδή προέρχονται από μια σταθερή και μακροχρόνια δέσμευση αποτελούν εκτεταμένα πιστωτικά αποθέματα στη διάθεση της οικονομίας για αξιοποίηση.

Έτσι η όλη δραστηριότητα και προσπάθεια μιας ασφαλιστικής εταιρίας, εκτός από την εξασφάλιση των ασφαλισμένων της με την κάλυψη των κινδύνων για τους οποίους έχουν ασφαλισθεί, οδηγεί τελικά στο να συγκεντρώνονται αποθέματα και κεφάλαια, και έχει σαν αποτέλεσμα να είναι οι Ασφαλιστικές Εταιρίες η σταθερότερη και πιο αξιόπιστη πηγή πόρων στη διάθεση της οικονομίας.

Τρίτον: Η ιδιωτική ασφάλιση χρηματοδοτεί τις επενδύσεις μέσω των διαθέσιμων κεφαλαίων της. Στις ανεπτυγμένες οικονομίες οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις ιδίως ζωής, είναι από τους κύριους φορείς μακροχρόνιας χρηματοδότησης, από τους κύριους τροφοδότες της κεφαλαιαγοράς, τους κύριους επενδυτές.

Οι Ασφαλιστικές Εταιρίες, λειτουργούν βάσει ρυθμιστικών κανόνων και εποπτείας που θεσπίζει η Πολιτεία. Είναι υποχρεωμένες ανάλογα και με την έκταση του κύκλου εργασιών τους να έχουν ορισμένα ελάχιστα κεφάλαια, να τηρούν ανάλογα τεχνικά αποθέματα και να πληρούν τα περιθώρια φερεγγυότητας που ορίζονται από τους νόμους του κάθε Κράτους και για τις χώρες που μετέχουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση και από τις Οδηγίες της.

Αυτά τα υποχρεωτικά αποθέματα αποτελούν συσσωρευμένα κεφάλαια που πρέπει να επενδυθούν σε ασφαλείς και αποδοτικές τοποθετήσεις. Η επιλογή των καλύτερων τοποθετήσεων και επενδύσεων είναι μια από τις Βασικές λειτουργίες μιας ασφαλιστικής εταιρίας γιατί η ικανοποιητική απόδοση των

επενδύσεων είναι αυτή που οδηγεί σε κέρδη, ή ισοφαρίζει το τεχνικό αποτέλεσμα από την άσκηση της ασφαλιστικής δραστηριότητας, που είναι συχνά αρνητικό.

Μια άλλη πηγή για τη δημιουργία αποθεμάτων και αντιστοίχων επενδύσεων είναι όταν ορισμένες ασφαλίσεις ζωής, οι γνωστές Unit Linked συνδέονται απ' ευθείας με τα αποτελέσματα και τις αποδόσεις από τις επενδύσεις των ασφαλιστρών των ασφαλισμένων που πραγματοποιεί η ασφαλιστική εταιρία.

Στη χώρα μας υπάρχουν περιορισμοί για τις κατηγορίες που οι Ασφαλιστικές Εταιρίες μπορούν να επενδύουν τα αποθέματά τους. Συγκεκριμένα μπορούν να τα επενδύουν σε Ακίνητα, σε Ομόλογα και Ομολογίες του Δημοσίου και Ανωνύμων Εταιριών, σε Μερίδια Αμοιβαίων Κεφαλαίων, σε Μετοχές και σε Ενυπόθηκα Δάνεια με ορισμένα ποσοστά κατά κατηγορία.

Σε άλλες χώρες οι Ασφαλιστικές Εταιρίες έχουν μεγαλύτερη ελευθερία επενδύσεως των αποθεμάτων τους. Οι πραγματοποιούμενες από τις Ασφαλιστικές Εταιρίες επενδύσεις συμβάλουν σημαντικά στη λειτουργία της οικονομίας και με την έκτασή τους και την επίδραση που ασκούν από την επιλογή τους.

Με την αποκατάσταση των ζημιών, την δημιουργία αποταμιεύσεων και την χρηματοδότηση επενδύσεων, γίνεται φανερό η σημασία του οικονομικού ρόλου της ιδιωτικής ασφάλισης και η συμβολή της στην οικονομία για πρωτοβουλίες, σταθερότητα και πρόοδο. (Εκπαιδευτικές Σημειώσεις, 2004)

## **4.2. ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΟΦΕΛΗ ΑΠΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ**

### **4.2.1. ΚΑΛΥΨΗ ΚΑΙ ΜΕΙΩΣΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ**

Η ιδιωτική ασφάλιση συμπληρώνει τη κοινωνική ασφάλιση καλύπτοντας προσωπικούς κινδύνους ιδίως με ασφαλιστικά προγράμματα εφ' άπαξ, συντάξεων, υγείας, ατυχημάτων κλπ., είτε ομαδικά είτε οικογενειακά είτε

ατομικά. Έτσι οι προσωπικοί «κίνδυνοι» ή οι οικονομικές ανάγκες που μπορεί να προκύψουν για κάθε άτομο στη σύγχρονη εποχή μας καλύπτονται και από την κοινωνική και την ιδιωτική ασφάλιση, με: α) την Εθνική Κοινωνική Ασφάλιση μέσω Δημοσίων Οργανισμών με Βασικές παροχές προς όλους Β) με την Επικουρική Επαγγελματική Κοινωνική Ασφάλιση μέσω Δημοσίων Οργανισμών, Ταμείων κλπ., γ) με Ομαδικά προγράμματα ασφαλείας ζωής, συντάξεων και υγείας που εφαρμόζουν και χρηματοδοτούν οι επιχειρήσεις των εργαζομένων μέσω της ιδιωτικής ασφάλισης και δ) με Ατομικά προγράμματα για τους ίδιους κινδύνους από τους ίδιους τους ενδιαφερομένους μέσω της ιδιωτικής ασφάλισης που καλύπτουν οικονομικές ανάγκες, προστατεύουν, και προσφέρουν οικονομικές υπηρεσίες σε όλη την οικογένεια. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το 25% του ενεργού πληθυσμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης καλύπτεται από συμπληρωματικά επαγγελματικά προγράμματα συνταξιοδότησεως.

Δεν είναι άλλωστε τυχαίο ότι τα ομαδικά προγράμματα ασφαλίσεων των επιχειρήσεων και οι καλύψεις που προσφέρουν αποτελούν στην ουσία αύξηση της αμοιβής της εργασίας και κίνητρο για την Βελτίωση της αποδόσεως, αύξηση της παραγωγικότητας και συμβολή στην κοινωνική ευημερία. (Εκπαιδευτικές Σημειώσεις, 2004, σελ.28-30)

Επομένως, η ιδιωτική ασφάλιση βελτιώνει την ποιότητα της ζωής μας και με τρόπους που προλαμβάνουν ή μειώνουν τους κινδύνους που μας απειλούν.

Με την μείωση του ασφαλιστρου όταν υπάρχουν αυξημένα μέτρα προστασίας και προλήψεως κινδύνων ή την επιβολή επασφαλιστρου όταν υπάρχουν αυξημένοι κίνδυνοι προστατεύεται ο τρόπος της ζωής μας. Με το υψηλότερο ή χαμηλότερο κόστος ασφαλίσεως επιβάλλονται περισσότερα και καλύτερα μέτρα προλήψεως και ασφαλείας. Περισσότερα μέσα πυρανιχνεύσεως και πυροσβέσεως, επιθεωρήσεις και αυστηροί κανονισμοί για την πλευσιμότητα και ασφάλεια των πλοίων, μέτρα προστασίας για ατυχήματα στα εργοστάσια είναι μερικά από τα παραδείγματα.

Επίσης οι ασφαλιστικές εταιρίες ιδίως ζωής για να περιορίσουν τους κινδύνους θνησιμότητας και νοσηρότητας Χρηματοδοτούν την εκπαίδευση,

την έρευνα και κάνουν υγειονομική διαφώτιση για πρόληψη ασθενειών. Είναι γνωστό ότι οι έρευνες για τον καρκίνο, για τις καρδιοπάθειες και άλλες ασθένειες, για την πρόληψη αυτοκινητιστικών ατυχημάτων Χρηματοδοτούνται με τεράστια ποσά από Ασφαλιστικές Εταιρίες.

Έτσι, με τη συμπλήρωση της κοινωνικής ασφάλισης, με επενδύσεις για κοινωφελή έργα και με μέτρα που μειώνουν τους κινδύνους που μας περιβάλλουν, η ιδιωτική ασφάλιση διαδραματίζει έναν σημαντικότατο κοινωνικό ρόλο και βελτιώνει ουσιαστικά την ποιότητα της ζωής .  
(Εκπαιδευτικές Σημειώσεις, 2004)

#### **4.2.2.ΜΕΙΩΜΕΝΗ ΑΝΑΓΚΗ ΠΡΟΣΘΕΤΩΝ ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΩΝ**

Η μεγαλύτερη κοινωνική προσφορά της ασφάλισης πηγάζει από την ικανότητά της για την μείωση του αντικειμενικού κινδύνου. Έτσι μειώνεται η φυσιολογική ανάγκη των ατόμων και των επιχειρήσεων να "αποθεματοποιούν" για να αντιμετωπίσουν διάφορα μελλοντικά ζημιογόνα ενδεχόμενα. Επειδή ο ασφαλιστής είναι σε θέση να κάνει ακριβείς εκτιμήσεις των αναμενόμενων ζημιών, τα απαιτούμενα αποθεματικά είναι πολύ μικρότερα σε σχέση με τα συνολικά αποθεματικά που θα έπρεπε να συσσωρεύσουν τα άτομα μόνα τους. Επομένως, ο θεσμός της ασφάλισης συντελεί στη βελτίωση της κατανομής των παραγωγικών πόρων της οικονομίας. (Νεκτάριος, 2003, σελ.63-70)

Αλλά ο κοινωνικός ρόλος της ιδιωτικής ασφαλίσεως είναι εξ ίσου σημαντικός καθώς, συμπληρώνονται οι κοινωνικές ασφαλίσεις για την κάλυψη προσωπικών κινδύνων. Γίνονται επενδύσεις που έχουν κοινωφελή χαρακτήρα. Και γίνεται πρόληψη, αποφυγή και αποσόβηση κινδύνων και κατά συνέπεια βελτιώνεται η ποιότητα της ζωής μας.

### 4.2.3. ΠΗΓΗ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ

Η λειτουργία των ασφαλιστικών αγορών προκαλεί σημαντικές θετικές επιπτώσεις στις Κεφαλαιαγορές, στο επίπεδο των επιτοκίων και στην οικονομική ανάπτυξη.

Κατ' αρχήν, οι ασφαλιστικές εταιρίες (ιδιαίτερα οι ασφαλιστικές εταιρίες Ζωής) αποτελούν έναν από τους κορυφαίους θεσμικούς επενδυτές σε όλες τις σύγχρονες κοινωνίες. Επιπλέον, η λειτουργία των ασφαλιστικών αγορών απαλλάσσει τα άτομα και τις επιχειρήσεις από τις αβεβαιότητες των μελλοντικών ζημιογόνων ενδεχομένων, με αποτέλεσμα τη βελτίωση της κατανομής των πόρων μεταξύ κατανάλωσης και αποταμίευσης.

Εξάλλου, η αυξημένη προσφορά κεφαλαίων, λόγω των συσσωρευμένων αποθεματικών των ασφαλιστικών εταιριών, οδηγεί στη μείωση των επιτοκίων με αποτέλεσμα την αύξηση των επενδύσεων και της οικονομικής ανάπτυξης.

Επομένως, με την διάθεση των αποθεμάτων των ασφαλιστικών εταιριών σε επενδύσεις που έχουν κοινωφελή χαρακτήρα βελτιώνεται η ποιότητα της ζωής. Ένα μεγάλο μέρος αυτών των αποθεμάτων σε πολλές χώρες έχουν επενδυθεί με διάφορους τρόπους χρηματοδότησεως, είτε μέσω της κεφαλαιαγοράς είτε και κατ' ευθείαν σε παραγωγικά και άλλα έργα προστασίας του περιβάλλοντος, υδρεύσεως, πολεοδομίας, νοσοκομείων, σχολείων, κατοικιών κλπ. Ακόμα έχουν επενδυθεί με την αγορά ομολόγων που αναφέρονται σε αναπτυξιακές δραστηριότητες, με τη συμμετοχή σε δάνεια εθνικά ή διεθνή για αναπτυξιακούς λόγους, με την αγορά μετοχών εταιριών αναπτυξιακού χαρακτήρα (π.χ. δημιουργία νέων πολεοδομικών συγκροτημάτων) είτε ακόμη με την παροχή ενυπόθηκων δανείων για την απόκτηση κατοικίας. (Εκπαιδευτικές Σημειώσεις, 2004, σελ.28-30)

#### **4.2.4. ΜΕΙΩΜΕΝΟΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ**

Η ασφάλιση αποτελεί τη βάση της αποτελεσματικής λειτουργίας του πιστωτικού συστήματος. Το άτομο ή η επιχείρηση που έχουν επαρκή ασφαλιστική κάλυψη αποτελούν καλύτερο πιστωτικό κίνδυνο για το τραπεζικό σύστημα. Σήμερα, η συντριπτική πλειοψηφία των δανειοδοτήσεων δεν θα ήταν εφικτή, εάν δεν υπήρχε η παράλληλη αποτελεσματική ασφαλιστική κάλυψη των αντίστοιχων δραστηριοτήτων.

#### **4.2.5. ΠΡΟΛΗΨΗ ΖΗΜΙΩΝ**

Οι ασφαλιστικές εταιρίες δραστηριοποιούνται σε εκτεταμένα προγράμματα πρόληψης ζημιών, με στόχο τον περιορισμό είτε της συχνότητας είτε της έκτασης μιας ζημιάς. Αυτή είναι μια ζωτική ασφαλιστική λειτουργία, για τον περιορισμό των συνολικών ζημιών και την συνακόλουθη μειωτική επίδραση επί των ασφαλιστρών. Το κοινωνικό όφελος προκύπτει από τον περιορισμό τόσο των άμεσων όσο και των έμμεσων ζημιών.

Μερικές από τις χαρακτηριστικότερες περιπτώσεις πρόληψης ζημιών, που στηρίζουν οι ασφαλιστές, είναι οδική ασφάλεια και μείωση θανάτων από τροχαία, προγράμματα πρόληψης εργατικών ατυχημάτων, πρόληψη κλοπών αυτοκινήτων, πρόληψη εμπρησμών, πρόληψη ελαττωματικών προϊόντων, προδιαγραφές ασφαλείας μηχανολογικών εξοπλισμών Κ.λπ. (Νεκτάριος, 2003, σελ.63-70)

#### **4.2.6. ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΤΑΘΕΡΟΤΗΤΑΣ**

Η ύπαρξη και λειτουργία των ασφαλιστικών αγορών συντελεί στη μείωση της αβεβαιότητας των ατόμων και των επιχειρήσεων και επομένως συμβάλλει στην κοινωνική σταθερότητα. Τα παραδείγματα είναι άφθονα. Μία επιχείρηση δεν αναγκάζεται να πτωχεύσει μετά από μία εκτεταμένη πυρκαγιά στις εγκαταστάσεις της. Μία οικογένεια δεν χρειάζεται να διαλυθεί ή να υποφέρει οικονομικά λόγω του πρόωρου θανάτου του αρχηγού της.



Μία πόλη που καταστράφηκε από εκτεταμένες πυρκαγιές ή σεισμούς πορεί να ξανακτιστεί με τις παροχές των ασφαλιστικών καλύψεων.

Η ζωή σε μια σύγχρονη κοινωνία θα ήταν μια αλυσίδα από καθημερινές τραγωδίες εάν δεν υπήρχε η υποχρεωτική ασφάλιση για την αστική ευθύνη από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων, η οποία εγγυάται τις αποζημιώσεις για τα θύματα των τροχαίων ατυχημάτων. (Νεκτάριος, 2003, σελ.63-70)

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. ARMITAGE P. Statistical methods in Medical research Blackwell scientific Publications (1971)
2. Ανδρισάκης, Οι ιδιωτικές Ασφαλίσεις, Interbooks
3. Βουρλούμης, Π., 2005, Το ασφαλιστικό με απλά λόγια, ποταμός
4. Γενικές Ασφαλίσεις, σημειώσεις
5. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ, 31-03-2005, Η ιδιωτική ασφάλιση υγείας συμπληρωματική δύναμη του δημόσιου συστήματος υγείας, Ναυτεμπορική
6. Κιόχος, 1993, Εισαγωγή στην Ασφαλιστική Επιστήμη, Interbooks
7. Κονάχου, 08/11/1998 , Σελ.: 116, Οδηγός Ιδιωτικής Ασφάλισης, Τι δεν καλύπτει η ασφάλεια ζωής Το ΒΗΜΑ
8. Μπέρτσια, Κ., 1992, Θεωρία και Πρακτική των Ασφαλίσεων Πυρός και Συμπληρωματικών κινδύνων, β έκδοση, Forum (βιβλιοπωλείο για την αγορά χρήματος)
9. Νεκτάριος, 2005, Ασφαλίσεις Ζωής και Υγείας, εκδ. Αθ. Σταμούλης
10. Ρόκα, 2005, Ιδιωτική Ασφάλιση: Δίκαιο της ασφαλιστικής Σύμβασης της ασφαλιστικής επιχείρησης και των διαμεσολαβούντων, εκδόσεις Σάκκουλα
11. Χαράλαμπος Χ. Δαμιανού, Μεθοδολογία Δειγματοληψίας: Τεχνικές εφαρμογές, Εκδόσεις αίθρα, 1992.
12. Χριστοφίδης, Γ., 1996, Ασφαλιστικό Ινστιτούτο Κύπρου
13. Σίμιτσεκ, Π., 1997, Τι είναι Ασφάλιση, εκδόσεις Κάκτος
14. Εκπαιδευτικές Σημειώσεις, 2004, Η Ιδιωτική Ασφάλιση, Ελληνικό Ινστιτούτο Ασφαλιστικών Σπουδών