

Α.Τ.Ε.Ι. ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ  
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΚΤΙΚΗΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ



# Η ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΕΣ – ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ  
ΝΕΑ ΟΡΙΑ ΚΑΛΥΨΕΩΝ  
ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΦΙΛΙΚΟΥ ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΚΑΙ  
ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ BONUS – MALUS  
ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ



ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ:  
ΤΣΑΚΩΝΑ ΑΝΘΟΥΛΑ  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:  
ΓΙΑΝΝΑΚΕΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΚΑΛΑΜΑΤΑ 2010

**ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ**



**ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

σελ. 4

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>**

**Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΗΝ Ε.Ε.**

1.1 Η Έννοια της Ασφαλιστικής Αγοράς	6
1.2 Η Ελληνική Οικονομία το 2008 – 2009 – Γενικά	10
1.3 Τα Βασικά Μεγέθη της Ελληνικής Ασφαλιστικής Αγοράς το 2008 – 2009	11
1.3.1 Οι Ασφαλιστικές Επιχειρήσεις	11
1.3.2 Η Παραγωγή Ασφαλίσεων	15
1.3.3 Συμμετοχή στην Ελληνική Οικονομία	19
1.4 Η Ευρωπαϊκή Ασφαλιστική Αγορά το 2008 – 2009	21

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>**

**Η ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΦΟΡΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ**

2.1 Ιστορική αναδρομή των ασφαλίσεων σε Ελλάδα και Ε.Ε.	24
2.2 Γενικά περί Ασφαλίσεων	36
2.2.1 Η Έννοια του Κινδύνου	36
2.2.2 Η Έννοια της Ασφάλισης	38
2.2.3 Κοινωνική Ασφάλιση	39
2.2.4 Ιδιωτική Ασφάλιση	44
2.3 Βασικές Νομικές Αρχές	51
2.4 Ανάλυση των Ασφαλιστηρίων Συμβολαίων	55
2.5 Γενικά για ασφάλειες Ζημιών Ευθύνης και Ζωής	61
2.5.1 Ασφάλειες Ζημιών	61
2.5.2 Ασφάλιση Ευθύνης	65
2.5.3 Ασφάλειες Ζωής	68
2.6 Ασφάλειες Ατόμων	72

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup>**

**Η ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ**

3.1 Γενικά για την ασφάλιση Αστικής Ευθύνης	74
3.2 Η Αίτηση Ασφάλισης	76
3.3 Γενικοί Όροι Ασφαλιστηρίου	78

3.4 Ειδικοί Όροι Ασφαλιστηρίου	86
3.5 Προσωρινή κάλυψη	103
3.6 Η ιδιαιτερότητα των Νέων Οδηγών	104
3.7 Δήλωση Ατυχήματος	104
3.8 Τιμολόγιο Ασφαλιστρών Αυτοκινήτων	106

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup>**

### **ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ**

4.1 Γενικές Έννοιες	108
4.2 Ατύχημα	108
4.3 Ζημιά	109
4.4 Σωματικές Βλάβες	109
4.5 Υλικές Ζημιές	109
4.6 Αστική Ευθύνη Έναντι Τρίτων	109
4.7 Παλαιά και Νέα Όρια Καλύψεων	110

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>ο</sup>**

### **ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ**

5.1 Ασφάλιση Πυρός	111
5.2 Ασφάλιση Ολικής Κλοπής	111
5.3 Ασφάλιση Μερικής Κλοπής	112
5.4 Ασφάλιση Ίδιων Ζημιών (Μικτή Ασφάλιση)	113
5.5 Θραύση Κρυστάλλων	114
5.6 Ασφάλιση Ζημιών από Φυσικά Φαινόμενα	114
5.7 Ασφάλιση Ζημιών από Τρομοκρατικές Ενέργειες – Στάσεις – Απεργίες – Κακόβουλες Ενέργειες Τρίτων	114
5.8 Προσωπικό Ατύχημα Οδηγού	116
5.9 Ασφάλιση Αστικής Ευθύνης Τρίτων από Πυρκαγιά του Ασφαλισμένου Οχήματος	117
5.10 Ασφάλιση Αστικής Ευθύνης Ζημιών Τρίτων από Μεταφερόμενο ή Προεξέχον Φορτίο	117
5.11 Ασφάλιση Αστικής Ευθύνης Ζημιών Τρίτων κατά τη Μεταφορά του Αυτοκινήτου	117
5.12 Ασφάλιση Αστικής Ευθύνης Ζημιών Τρίτων από Ατύχημα Προερχόμενο κατά τη Διάρκεια της Λειτουργίας του Οχήματος ως Εργαλείου	117
5.13 Νομική Προστασία	118

5.14 Ειδικοί Όροι Ασφαλίσεως Νομικής Προστασίας Οχήματος και Οδηγού	123
5.15 Οδική Βοήθεια	126

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6<sup>ο</sup>**

### **ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ BONUS / MALUS**

6.1 Γενικά για το Σύστημα Bonus – Malus	136
6.2 Πίνακας Κατηγοριών Bonus – Malus	136
6.3 Ειδικοί Όροι Εκπτώσεων λόγω Μη Ζημιών και Επιβαρύνσεων λόγω Ζημιών (Bonus – Malus)	137
6.4 Ειδικοί Όροι Οδηγών κάτω των 23 ετών	139
6.5 Εφαρμογή των Όρων Bonus – Malus	140
6.6 Η Κάλυψη «Προστασία Bonus – Malus»	140
6.7 Η Σημερινή Λειτουργία του Συστήματος Bonus – Malus σε Ελλάδα και Ε.Ε.	141
6.8 Παράδειγμα Εφαρμογής Κατηγοριών Bonus – Malus	142

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7<sup>ο</sup>**

### **ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΦΙΛΙΚΟΥ ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ**

7.1 Γενικά για το Σύστημα Φιλικού Διακανονισμού	143
7.2 Προϋποθέσεις Εφαρμογής του Συστήματος Φιλικού Διακανονισμού	144
7.3 Καλυπτόμενες Υλικές Ζημιές και Όρια Εφαρμογής της Συμφωνίας	145
7.4 Το Έντυπο της Φιλικής Δήλωσης Ατυχήματος	145
7.5 Οι Εταιρίες που Συμπεριλαμβάνονται στο Σύστημα Φιλικού Διακανονισμού	148
7.6 Επικοινωνία Εμπλεκόμενων Εταιριών σε Τροχαίο Ατύχημα	150
7.7 Πραγματογνωμοσύνη Υλικών Ζημιών – Ιατρική Πραγματογνωμοσύνη	150

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8<sup>ο</sup>**

### **ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ**

152

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9<sup>ο</sup>**

### **ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΩΝ ΤΡΙΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ**

155

### **ΕΠΙΛΟΓΟΣ**

161

### **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**

### **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Όλοι, λίγο πολύ γνωρίζουμε τη σημασία της Ασφάλισης στην εποχή μας. Όμως, όλα αυτά δεν ξεκινάνε τα τελευταία χρόνια, με την αύξηση και την αναγκαιότητα της Ασφάλισης που έκανε όλους τους ανθρώπους να γνωρίζουν γι' αυτήν. Αντιθέτως, μπορούμε να χρονολογήσουμε την ιστορία των Ασφαλίσεων 2 με 3 χιλιάδες χρόνια πριν.

Έτσι, γυρίζοντας στο παρελθόν μπορούμε να εντοπίσουμε τον πρώτο Ασφαλιστικό Νομικό Κώδικα και την πρώτη μορφή Ασφάλισης στην Μεσοποταμία. Η πρώτες καλύψεις έγιναν για κινδύνους που απειλούσαν τους ναυτικούς στα ταξίδια τους με δικαίωμα σε αποζημίωση σε περίπτωση απώλειας περιουσίας από ληστεία.

Η εξέλιξη της ασφάλισης συνεχίστηκε στην Αρχαία Αίγυπτο, που μπορούμε να διακρίνουμε μία πρώτη μορφή Ασφαλιστικής Εταιρίας με τα Βασικά Χαρακτηριστικά που τις διακρίνουν, δηλαδή, ομάδα, κίνδυνος, ασφαλιστρο και αποζημίωση.

Αργότερα παρατηρήθηκε η δημιουργία των πρώτων συμβολαίων που κάλυπταν διάφορα πράγματα για κινδύνους φωτιάς, κλοπής, θαλάσσιους, σκαφών και καταστροφής εμπορευμάτων και έκαναν την εμφάνισή τους στη Ρώμη.

Αργότερα, περίπου το 200-300 π.Χ. κάνουν την εμφάνισή τους οι ασφαλίσεις προσώπων για κάλυψη γηρατειών-απώλειας ζωής στους στρατιωτικούς από ποσοστό που κρατούσαν από τις αμοιβές τους.

Έτσι, περνάμε λοιπόν στο 1575, στην Αγγλία που παρατηρήθηκαν οι ασφαλίσεις πλοίων και εμπορευμάτων και καλύψεις για απώλεια ζωής καπετάνιου κατά τη διάρκεια ταξιδιών. Αυτός ήταν και ο σταθμός για την ανάπτυξη του ασφαλιστικού θεσμού και την εξάπλωση της έννοια της ασφάλισης μέχρι και σήμερα.

Στην Ελλάδα, η Ασφάλιση κάνει την εμφάνισή της το 19<sup>ο</sup> αιώνα, με τη δημιουργία των πρώτων ασφαλιστικών εταιριών. Ιδρύονται λοιπόν, Ασφαλιστικές Εταιρίες σε: Πειραιά, Πάτρα, Ύδρα, Σπέτσες, Ιθάκη και Σύρο. Στην Ελλάδα η πρώτη εταιρία γενικών ασφαλειών ήταν η «Αρχαϊκή Ασφαλιστική της Θαλασσοπλοΐας Εταιρία» και ιδρύθηκε στην Πάτρα το 1836. Ακόλουθα, έχουμε την εταιρία «Αδριατική» που ήταν κλάδου ζωής. Άλλες ασφαλιστικές εταιρίες στην Ελλάδα είναι: η «Φοίνιξ» το 1857 και η «Εθνική Α.Ε.Ε.Γ.Α.» το 1891 στην Αθήνα.

Από όλα αυτά καταλαβαίνουμε λοιπόν ότι η Ασφάλιση δεν είναι και τόσο νέα, που πολλοί θα θεωρούσαν. Από τους αρχαιότετους χρόνους, οι άνθρωποι λαμβάνοντας υπόψη τους τον κίνδυνο, προσπαθούσαν να βρουν τρόπους για να εξασφαλίσουν μία ζωή πιο ασφαλή. Έτσι, όλα αυτά τα χρόνια, αφού διαπιστώθηκε ότι η ασφάλιση είναι ικανοποιητική για τη ζωή μας, παρέμεινε και εξελίχθηκε για να μας προσφέρει σήμερα όλο και περισσότερα προϊόντα και σιγουριά για τη ζωή μας ενάντια σε όλους αυτούς τους κινδύνους που μας απειλούν καθημερινά.

Σήμερα, οι ασφάλιες χωρίζονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες. Στην Κοινωνική και στην Ιδιωτική Ασφάλιση. Η Κοινωνική Ασφάλιση προσφέρεται από το κράτος στους πολίτες και έχει υποχρεωτικό χαρακτήρα. Η Ιδιωτική Ασφάλιση από την άλλη πλευρά, παρέχεται από ιδιωτικές ασφαλιστικές επιχειρήσεις μέσω μια ελεύθερης ασφαλιστικής σύμβασης έναντι κάποιου ασφαλιστρού και συνεπώς δεν είναι υποχρεωτική.

Η Ιδιωτική Ασφάλιση όμως, χωρίζεται σε δύο μεγάλες κατηγορίες. Η πρώτη κατηγορία είναι οι Ασφάλειες Ζωής, όπως είναι η πρόσκαιρη ασφάλιση θανάτου, οι ισόβιες ασφαλίσεις, η μικτή ασφάλεια και επενδυτικά σχέδια, η ασφάλεια συνταξιοδότησης, η ασφάλεια επιβίωσης και η ασφάλεια επί της ζωής τρίτου. Η δεύτερη κατηγορία είναι οι Ασφάλειες Ζημιών, που χωρίζονται σε δύο υποκατηγορίες, στις Ασφαλίσεις Ζημιών σε Πράγματα και στις Ασφαλίσεις Ζημιών Περιουσίας.

Στην εργασία αυτή, αναλύονται οι Ασφάλειες Ζημιών και συγκεκριμένα ο κλάδος αυτοκινήτων. Ο κλάδος ασφάλισης αυτοκινήτου, αποτελεί πλέον το μεγαλύτερο κλάδο στις ασφαλίσεις ζημιών σε πράγματα. Η Ασφάλιση Αυτοκινήτου είναι υποχρεωτική από το νόμο για κάθε όχημα που κυκλοφορεί. Έτσι ο κόσμος θέλοντας ή μη, έχει στην καθημερινή ζωή του τον όρο της Ασφάλειας.

Η Ασφάλιση Αυτοκινήτου, αν και προσφέρεται από την Ιδιωτική Ασφάλιση, η οποία δεν είναι υποχρεωτική όπως είναι η Κοινωνική Ασφάλιση, σύμφωνα με το Νόμο περί Κυκλοφορίας του Αυτοκινήτου είναι υποχρεωτική και προσφέρεται από ιδιωτικές ασφαλιστικές επιχειρήσεις.

Η υποχρέωση αυτή προήλθε από το γεγονός ότι το αυτοκίνητο, αλλά και όλα τα μηχανοκίνητα οχήματα, έχουν γίνει πλέον μέρος της καθημερινής μας ζωής και ένας τρόπος εξυπηρέτησης και μεταφοράς. Όμως η χρησιμοποίηση αυτών των οχημάτων φέρει, όπως αποδείχτηκε από την πρώτη κιόλας κυκλοφορία τους, πάρα πολλούς κινδύνους. Οι κίνδυνοι αυτοί έχουν να κάνουν είτε με διάφορες υλικές ζημιές που μπορεί να προκληθούν από συγκρούσεις μεταξύ των οχημάτων, είτε ακόμα και τραυματισμό ή και θάνατο ανθρώπων. Όλοι αυτοί οι κίνδυνοι έπρεπε λοιπόν να καλυφτούν με κάποιον τρόπο, μιας και η Κοινωνική Ασφάλεια δεν προέβλεπε κάλυψη αυτών των ατυχημάτων.

Στην επόμενη κεφάλαια λοιπόν, θα αναφερθούμε αναλυτικά στο είδος αυτής της ασφάλισης. Θα αναλύσουμε τις διάφορες καλύψεις που προσφέρει η Ασφάλεια Αυτοκινήτου, τους όρους κάτω από τους οποίους συνάπτεται η σύμβαση ασφάλισης καθώς επίσης και διάφορους ειδικούς όρους, όπως και την Έννοια του Επικουρικού Κεφαλαίου που είναι από τα σημαντικότερα κομμάτια στην έναρξη αλλά και τη λειτουργία μιας Ασφαλιστικής Επιχείρησης.

Ακόμα, θα αναφερθούμε στα νέα προγράμματα Ασφάλισης Αυτοκινήτου τα οποία έχουν αρχίσει να ισχύουν και στην Ελλάδα σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως είναι η Νομική Προστασία, το Σύστημα Bonus – Malus και το Σύστημα Φιλικού Διακανονισμού.

Τέλος, θα αναφερθούμε σε παραδείγματα ασφαλιστηρίων συμβολαίων και θα υπάρξουν συγκρίσεις αυτών, όπως επίσης και διάφορα στατιστικά στοιχεία και η Κωδικοποίηση του Νόμου 489/1976 «Περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως της εξ' ατυχημάτων αστικής ευθύνης» όπως αυτή ορίζεται από τον Ελληνικό νόμο.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>

### Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

#### 1.1 Η Έννοια της Ασφαλιστικής Αγοράς

Η Ασφαλιστική δραστηριότητα, ως παραγωγικός κλάδος, αναπτύσσεται, διεξάγεται και εξυπηρετείται σε μία ειδική αγορά, την Ασφαλιστική.

Η Ασφαλιστική Αγορά, όπως και κάθε άλλη αγορά, δε μπορεί να λειτουργήσει μόνη της. Για τη λειτουργία του ασφαλιστικού θεσμού πρέπει να συμμετέχουν στις διαδικασίες διεκπεραίωσής της κάποιοι παράγοντες. Οι παράγοντες αυτοί είναι οι ακόλουθοι:

#### A) ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΚΟΙΝΟ

Ως Ασφαλιστικό Κοινό θα πρέπει να δεχθούμε ολόκληρο τον πληθυσμό της χώρας, ενεργό ή μη, γιατί ιδιαίτερα για ορισμένα ασφαλιστικά είδη, όπως είναι οι προσωπικές ασφαλίσσεις, όλος ο πληθυσμός συμμετέχει και επηρεάζει θετικά ή αρνητικά τις αποφάσεις του ασφαλισμένου πλήθους.

Όλες, επομένως, οι ενημερωτικές προσπάθειες, των ασφαλιστικών φορέων και των αρμόδιων κρατικών οργάνων, θα πρέπει να απευθύνονται στο σύνολο το πληθυσμού της χώρας, ώστε και στους νέους να καλλιεργείται η ασφαλιστική ιδέα και οι ηλικιωμένοι να ενημερώνονται, οι οποίοι, όπως γνωρίζουμε, έχουν κάποιο συμβουλευτικό ρόλο στην ελληνική οικογένεια και επηρεάζουν με τις απόψεις τους, τους νεότερους.

Ο ενεργός πληθυσμός, εξάλλου της χώρας, που συμμετέχει στη διαδικασία παραγωγής του εθνικού προϊόντος, ενταταγμένος στις διάφορες παραγωγικές τάξεις (γεωργία, αλιεία, ορυκτός πλούτος, βιομηχανία, βιοτεχνία, εμπόριο), θα πρέπει να είναι ο αποδέκτης των ενημερωτικών και διαφημιστικών μηνυμάτων, για την καθιέρωση της ιδέας, ότι για κάθε είδος οικονομικού συμφέροντος, που εκτίθεται σε οποιουσδήποτε κινδύνους, υπάρχει ιδιαίτερος τύπος ασφαλιστικής καλύψεως που μπορεί να κατοχυρώσει το συμφέρον αυτό και να εξασφαλίσει στον επιχειρηματία τη «σιγουριά» που χρειάζεται, για να επιδοθεί απερίσπαστος, στην παραγωγική δράση.

#### B) ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ

Θεσμός μεγάλης σημασίας και σπουδαιότητας, για την κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη μιας χώρας, η ασφάλιση, ήταν φυσικό και επόμενο να μην εγκαταλειφθεί στην τύχη της.

Οι διάφορες χώρες, ανάλογα με τις ιδιαίτερες συνθήκες και προϋποθέσεις τους, θέσπισαν κατά καιρούς σειρά νομοθετικών μέτρων, για την προστασία και εξασφάλιση των συμφερόντων των ασφαλισμένων και των δικαιούχων αποζημιώσεων από ασφαλιστικές συμβάσεις. Μέσα στα μέτρα αυτά, είναι και εκείνα που αναφέρονται στους φορείς που ασκούν την ασφάλιση.

Στη χώρα μας, φορείς που ασχολούνται αποκλειστικά με ασφαλιστικές εργασίες είναι οι Επιχειρήσεις Δημοσίου Δικαίου, οι Ανώνυμες Ασφαλιστικές Εταιρίες, οι Αλληλασφαλιστικοί Συνεταιρισμοί, και Ασφαλιστικές Επιχειρήσεις που έχουν την έδρα τους σε χώρες – μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Όλοι οι παραπάνω φορείς, μπορούν να χρησιμοποιούν τον όρο «Ασφαλιστής», που δηλώνει σύμφωνα με το άρθρο 35 του Ν. 2496/97, αποκλειστικά και μόνο την Ασφαλιστική Επιχείρηση που λειτουργεί μόνιμα στην Ελλάδα.

### **Γ) ΣΥΛΛΟΓΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ (ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΝΩΣΕΙΣ)**

Ο ρόλος των Ασφαλιστικών Ενώσεων, στην προαγωγή και ανάπτυξη του ασφαλιστικού θεσμού στη χώρα μας, θα μπορούσε να είναι μεγάλος, όπως εξάλλου συμβαίνει και σε τόσα άλλα κράτη του κόσμου. Θλιβερή όμως είναι η διαπίστωση ότι τουλάχιστον κατά το παρελθόν, οι ελληνικές Ασφαλιστικές Ενώσεις μάλλον διαιρούσαν παρά ένωναν τον κλάδο της Ασφαλιστικής Βιομηχανίας.

Οι εργαζόμενες, δηλαδή, κατά καιρούς στη χώρα μας ασφαλιστικές επιχειρήσεις ομαδοποιούντο, κάθε φορά, ανάλογα με τα συμφέροντά τους και ίδρυναν Ενώσεις για την εξυπηρέτηση των ίδιων συμφερόντων και μόνο, παραγνωρίζοντας το γεγονός, ότι τα συμφέροντα όλων των ασφαλιστικών φορέων αλλά και του κοινωνικού συνόλου γενικότερα, περνούν μόνο μέσα από μια γενικότερη πρόοδο και ανάπτυξη του ασφαλιστικού θεσμού.

Σήμερα στη χώρα μας λειτουργούν δύο μεγάλες Ασφαλιστικές Ενώσεις, οι οποίες προήλθαν από συγχώνευση δύο και περισσότερων ενώσεων. Οι Ασφαλιστικές αυτές Ενώσεις είναι: 1) Το Ελληνικό Ινστιτούτο Ασφαλιστικών Σπουδών (Ε.Ι.Α.Σ.), που έχει μετατραπεί σε εκπαιδευτικό ίδρυμα, που έχει κάνει θεαματικά βήματα τον τομέα της ασφαλιστικής παιδείας στη χώρας μας και 2) Η Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος, που σκοπό έχει την, με κάθε νόμιμο μέσο, ανάπτυξη του θεσμού της Ιδιωτικής Ασφάλισης, την αντιμετώπιση και προώθηση όλων των θεμάτων που απασχολούν την Ιδιωτική Ασφάλιση, μέσα στο πλαίσιο της νομοθεσίας του Ελληνικού Κράτους και της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την προστασία και προαγωγή ηθικών, επαγγελματικών και οικονομικών συμφερόντων των μελών της.

### **Δ) ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ**

Ο Ασφαλιστικός Πράκτορας μπορεί να είναι φυσικό ή νομικό πρόσωπο που έχει ως αποκλειστικό έργο την ανάληψη, απ' ευθείας ή μέσω άλλων διαμεσολαβούντων (Ασφαλιστικών Συμβούλων), ασφαλιστικών εργασιών, για λογαριασμό μιας ή περισσότερων ασφαλιστικών επιχειρήσεων, με τις οποίες έχει συνάψει σύμβαση ασφαλιστικής πρακτορεύσεως και από τις οποίες αμείβεται με προμήθεια.

Ο Ασφαλιστικός Πράκτορας παρουσιάζει, προτείνει, προπαρασκευάζει, προσυπογράφει ή συνάπτει ο ίδιος ή μέσω των συνεργατών του, τις ασφαλιστικές συμβάσεις των πελατών του, με τις επιχειρήσεις που συνεργάζεται.

Τα δικαιώματα, οι υποχρεώσεις και οι αρμοδιότητες του Ασφαλιστικού Πράκτορα καθορίζονται με έγγραφη σύμβαση, την πρακτορειακή, που συνάπτεται μεταξύ της/των ασφαλιστικής/κών επιχειρήσεως/σεων και του πράκτορα. Αντίγραφο της συμβάσεως αυτής υποβάλλεται στο Υπουργείο Εμπορίου με ευθύνη των Ασφαλιστικών Επιχειρήσεων.

Για να χορηγηθεί η άδεια ασκήσεως επαγγέλματος του Ασφαλιστικού Πράκτορα, απαιτούνται κατά το άρθρο 7 του Ν. 1569/85, όπως αυτό τροποποιήθηκε, τα απαραίτητα δικαιολογητικά, τα οποία υποβάλλονται στο, κατά το άρθρο 5 του ως άνω νόμου, τοπικώς αρμόδιο Επιμελητήριο, το οποίο και τον εγγράφει στο Μητρώο Ασφαλιστικών Πρακτόρων, εφόσον βεβαίως τα δικαιολογητικά αυτά κριθεί ότι είναι ορθά και πλήρη:



- 1) Απολυτήριο Λυκείου ή εξαταξίου Γυμνασίου ή ισοτίμου ή ισοδύναμου σχολείου της ημεδαπής ή της αλλοδαπής.
- 2) Πιστοποιητικό ποινικού μητρώου από το οποίο να προκύπτει ότι δεν έχει καταδικαστεί για κλοπή, υπεξαίρεση, τοκογλυφία, αισχροκέρδεια, απάτη, εκβίαση, πλαστογραφία, δωροδοκία, δόλια χρεωκοπία ή λαθρεμπορία.
- 3) Πιστοποιητικό ότι δεν τελεί υπό δικαστική απαγόρευση ή αντίληψη.
- 4) Πιστοποιητικό περί μη πτωχεύσεως.
- 5) Έγγραφο που να πιστοποιούν ότι ο αιτών έχει γενικές εμπορικές, επαγγελματικές ή ασφαλιστικές γνώσεις, τις γενικές ή ασφαλιστικές σπουδές και την ασφαλιστική προϋπηρεσία, όπως προσδιορίζονται από το εδάφιο Ε της παραγράφου 1 του άρθρου 7 του νόμου 1569/85.
- 6) Υπεύθυνη δήλωση του Ν. 1599/86, ότι δεν οφείλει σε ασφαλιστική ή αντασφαλιστική επιχείρηση ή σε ασφαλισμένο, χρέη από ασφαλιστικές δοσοληψίες τα οποία έχουν καταψηφιστεί εις βάρος του με τελεσίδικη απόφαση.

Εάν ο ενδιαφερόμενος είναι υπήκοος άλλου κράτους - μέλους της Ε.Ε., ως πιστοποιητικό ποινικού μητρώου θεωρείται το πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί από τις αρμόδιες αρχές του κράτους - μέλους καταγωγής ή προελεύσεως, ως το άρθρο 2 του Π.Δ. 530/91 ορίζει.

#### **Ε) ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ**

Ασφαλιστικός Σύμβουλος είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο συνεργάζεται, με σύμβαση έργου, με Ασφαλιστικές Επιχειρήσεις, Ασφαλιστικούς Πράκτορες, Μεσίτες ή Συντονιστές Ασφαλιστικών Συμβούλων, στους οποίους και τοποθετεί τις εργασίες των πελατών του με αντίστοιχες ασφαλιστικές συμβάσεις.

Αντικείμενο της δραστηριότητας του Ασφαλιστικού συμβούλου είναι η μελέτη της ασφαλιστικής αγοράς καθώς και η μελέτη και ανάλυση των ασφαλιστικών αναγκών των υποψηφίων πελατών του, προκειμένου να παρουσιάσει και να προτείνει, κάθε φορά, τις πιο ενδεδειγμένες ασφαλιστικές λύσεις στους πελάτες του.

Ο Ασφαλιστικός Σύμβουλος δεν έχει δικαίωμα υπογραφής ασφαλιστηρίων ούτε και εκπροσώπησης των φορέων με τους οποίους συνεργάζεται. Κάθε αντίθετη συμφωνία είναι άκυρη.

Οι όροι συνεργασίας και τα προμηθειικά δικαιώματα με τα οποία αμείβεται ο ασφαλιστικός σύμβουλος αναφέρονται στη σύμβαση μισθώσεως έργου, την οποία έχει συνάψει με τους ασφαλιστικούς φορείς που συνεργάζεται.

Η Ασφαλιστική Επιχείρηση μπορεί, με συμβατικό όρο, να αναθέτει στον Ασφαλιστικό Σύμβουλο την είσπραξη των ασφαλιστρών της παραγωγής του, προσδιορίζουσα και την επιπλέον καταβαλλόμενη για το λόγο αυτό προμήθεια.

Για να λάβει την άδεια ασκήσεως του επαγγέλματός του ο ασφαλιστικός σύμβουλος, θα πρέπει να εγγραφεί στα οικεία μητρώα του επαγγελματικού επιμελητηρίου της έδρας του. Τα έγγραφα αυτά, είναι τα ίδια με την περίπτωση του ασφαλιστικού πράκτορα.

### **ΣΤ) ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ**

Συντονιστής Ασφαλιστικών Συμβούλων είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που, για λογαριασμό μιας Ασφαλιστικής Επιχειρήσεως Ζωής, συνήθως, ή και μιας μόνο Ασφαλιστικής Επιχειρήσεως Ζημιών, διαμεσολαβεί, έναντι προμήθειας, στη σύναψη ασφαλιστικών συμβάσεων, διαμέσου μιας ολόκληρης ομάδας ασφαλιστικών συμβούλων, τους οποίους στρατολογεί, επιλέγει, εκπαιδεύει, κατευθύνει και συντονίζει.

Η σχέση που υπάρχει μεταξύ συντονιστή και ασφαλιστικής επιχειρήσεως είναι σύμβαση μισθώσεως έργου, η οποία θα πρέπει να διατηρείται αυτοτελής, έστω και εάν υπάρχει παράλληλα και σχέση εξαρτημένης εργασίας.

### **Ζ) ΜΕΣΙΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ**

Μεσίτης Ασφαλειών είναι το πρόσωπο που έχει, ως αποκλειστικό έργο, τη δια λογαριασμό του ασφαλιζομένου αναζήτηση των πλέον επωφελών προϋποθέσεων ασφαλιστικής καλύψεως, των κινδύνων έναντι των οποίων ο τελευταίος επιθυμεί να τύχει ασφαλιστικής προστασίας.

Ο Μεσίτης δε δεσμεύεται ως προς την επιλογή της ασφαλιστικής εταιρίας, στην οποία θα τοποθετήσει κάθε φορά τις ασφαλιστικές εργασίες του πελάτη του. Μοναδικό κριτήριο για την επιλογή της ασφαλιστικής επιχειρήσεως είναι η καλύτερη εξυπηρέτηση των πελατών του, γι' αυτό και οι παρεχόμενες προς αυτούς υπηρεσίες του είναι διαρκείς, από την προπαρασκευή για τη σύναψη των ασφαλιστικών συμβάσεων, τις οποίες παρακολουθεί και ελέγχει καθ' όλη τη διάρκεια εκτελέσεώς τους, ιδιαίτερος δε στις περιπτώσεις επελεύσεως του ασφαλιστικού κινδύνου.

### **Η) ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΙ ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ**

Οι υπάλληλοι Ασφαλιστικών Επιχειρήσεων ή Επιχειρήσεων Ασφαλιστικής Πρακτορευσεως ή Ασφαλιστικής Μεσιτείας μπορούν να μεσολαβούν στη σύναψη ασφαλιστικών συμβάσεων, για λογαριασμό των επιχειρήσεων στις οποίες εργάζονται ή άλλων συνδεδεμένων με αυτές.

Η έγκριση εργοδότη για την άσκηση της διαμεσολαβητικής δραστηριότητας είναι απαραίτητη όσον αφορά δε τη σχέση του υπαλλήλου με τον εργοδότη του, αναφορικά με τη δραστηριότητα αυτή, είναι σύμβαση έργου, εντελώς ανεξάρτητη από τη σύμβαση εξαρτημένης εργασίας που υπάρχει.

### **Θ) BANCASSURANCE**

Bancassurance, είναι η λεγόμενη Τραπεζοασφάλιση που είναι γνωστή στη χώρα μας τα τελευταία χρόνια. Αυτός ο όρος δηλώνει μία συνεργασία μεταξύ των Τραπεζών και των Ασφαλιστικών Επιχειρήσεων, με σκοπό να δοθεί μια ταυτόχρονη εξυπηρέτηση, τραπεζικών και ασφαλιστικών αναγκών στον ίδιο πελάτη.

Η συνεργασία αυτή, δεν αντιμετωπίζεται μόνο στο επίπεδο διεξαγωγής των εργασιών αλλά και στην κεφαλαιακή συμμετοχή των Τραπεζών στο μετοχικό κεφάλαιο των Ασφαλιστικών Εταιριών και το αντίθετο.

Σαν ορισμό του Bancassurance, θα μπορούσαμε να πούμε ότι δηλώνει: «Το σχεδιασμό και τη διανομή τραπεζικών και ασφαλιστικών προϊόντων, για την ταυτόχρονη εξυπηρέτηση των τραπεζικών και ασφαλιστικών αναγκών του ίδιου πελάτη, με ένα χαμηλότερο κόστος».

Σημαντικό θεωρείται το στοιχείο της συμμετοχής και της τραπέζης και της ασφαλιστικής εταιρίας, στην κατασκευή του προϊόντος.

Το Bancassurance, επομένως, είναι κάτι παραπάνω από μία απλή ιδιοκτησιακή σχέση, μεταξύ τράπεζας και ασφαλιστικής επιχειρήσεως. Καθοριστικό χαρακτηριστικό είναι ότι η τράπεζα και η ασφαλιστική εταιρία συνεργάζονται στενά στο σχεδιασμό και τη βελτίωση των προϊόντων και την περαιτέρω προώθησή τους στην αγορά.

Όλοι αυτοί, ήταν οι παράγοντες που η συμμετοχή τους βοηθά στη λειτουργία της Ασφαλιστικής Αγοράς. Όπως και σε κάθε άλλη αγορά, ισχύει και η σχέση προσφοράς και ζήτησης. Οι περισσότεροι από αυτούς, προσφέρουν την ασφάλιση, μέσω των προϊόντων τους, προς το ασφαλιστικό κοινό, από ζητά την ασφάλιση.

Στη συνέχεια, θα παρουσιάσουμε την Ασφαλιστική Αγορά, όπως αυτή παρουσιάζεται με αριθμούς μέσα στην Ελληνική Οικονομία.

## 1.2 Η Ελληνική Οικονομία το 2008-2009 Γενικά

Ο ρυθμός αύξησης του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (Α.Ε.Π.)<sup>1</sup> τις Ελλάδας μειώθηκε σημαντικά, στο 2,9% το 2008 από το 4% του 2007. Αυτό έγινε σε συνέχεια τις συνεχούς μείωσης του ρυθμού ανόδου του Α.Ε.Π. ήδη από τα προηγούμενα έτη.

Η μέση τιμή το Εναρμονισμένο Δείκτη Τιμών Καταναλωτή (Εν.Δ.Τ.Κ.), ο οποίος προσφέρεται για συγκρίσεις με την εξέλιξη του πληθωρισμού στη ζώνη του ευρώ, ήταν 4,2%, αλλά η τιμή αυτή δε δίνει επαρκώς αντιπροσωπευτική εικόνα για την πορεία του καθ' όλη τη διάρκεια του 2008, λόγω τις μεγάλης μεταβλητότητάς του μέσα στο έτος.

Συγκεκριμένα, κατά τις πρώτους επτά μήνες του έτους, εμφάνισε πολύ μεγάλη άνοδο λόγω των υψηλών τιμών του πετρελαίου και των τροφίμων. Στη συνέχεια, λόγω τις πτώσης των τιμών τις προαναφερθείσες κατηγορίες προϊόντων, ο δείκτης διαμορφώθηκε στο 2,2% κατά το μήνα Δεκέμβριο, τιμή η οποία είναι χαμηλότερη από το 2000. Ο πυρήνας του πληθωρισμού (χωρίς τα τρόφιμα και τα καύσιμα) διαμορφώθηκε στο 3,4% από το 3% που ήταν το 2007. Ο Εναρμονισμένος Δ.Τ.Κ. διαμορφώθηκε στο 3,3% στο σύνολο τις ευρωζώνης.

Τα επιτόκια καταθέσεων στην Ελλάδα αυξήθηκαν σημαντικά κατά τη διάρκεια του έτους, με τα επιτόκια των προθεσμιακών καταθέσεων να είναι ιδιαίτερα υψηλά. Ταυτόχρονα, τα επιτόκια δανεισμού υποχώρησαν αν και τα επιτόκια χορηγήσεων τις νοικοκυριά μειώθηκαν περισσότερο από ότι μειώθηκαν στην Ελλάδα. Οι μεγαλύτερες διαφορές παρατηρούνται στα καταναλωτικά δάνεια.

Η πορεία του Γενικού Δείκτη (Γ.Δ.) του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών ήταν πτωτική μέσα στο 2008. Στη σύγκριση του Δεκεμβρίου του 2008 με τον ίδιο μήνα

<sup>1</sup> Το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν ή ΑΕΠ (αγγλ. *Gross Domestic Product - GDP*) είναι το σύνολο όλων των προϊόντων και αγαθών που παράγει μια οικονομία, εκφρασμένο σε χρηματικές μονάδες. Με άλλα λόγια είναι η συνολική αξία όλων των τελικών αγαθών (υλικών και άυλων) που παράχθηκαν εντός μιας χώρας σε διάστημα ενός έτους, ακόμα και αν μέρος αυτού παράχθηκε από παραγωγικές μονάδες που ανήκουν σε κατοίκους του εξωτερικού.

του 2007, ο Γ.Δ. μειώθηκε κατά 65,5%. Ομοίως, ο ευρωπαϊκός δείκτης τιμών Dow Jones EURO STOXX μειώθηκε κατά 46,3%.

Τα συντονισμένα μέτρα στήριξης που έλαβαν οι κυβερνήσεις, οι κεντρικές τράπεζες και οι διεθνείς οργανισμοί δεν πέτυχαν να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά τη διαμορφούμενη κατάσταση μέσα στο 2008. Αντίστοιχα, η μέση αξία συναλλαγών υποχώρησε κατά 34,2%. Λαμβάνοντας υπόψη τη σημαντική κάμψη των τιμών των μετοχών, η μέση αξία συναλλαγών σε σταθερές τιμές (όγκος συναλλαγών) έχει αυξηθεί. Οι επενδυτές του εξωτερικού προχώρησαν σε ρευστοποιήσεις κατά τη διάρκεια του έτους με σκοπό να επαναπατριστούν κεφάλαια για την κάλυψη εγχώριων υποχρεώσεων. Κατά αυτόν τον τρόπο, 3,6 δις ευρώ ανελήφθησαν και η συμμετοχή των ξένων επενδυτών έπεσε κάτω από το 50%.

Κατά το 2008, η παγκόσμια χρηματοπιστωτική και οικονομική κρίση ανέδειξε τις μακροοικονομικές ανισορροπίες και τις διαρθρωτικές αδυναμίες τις ελληνικής οικονομίας. Η κρίση επιδείνωσε τις προοπτικές για την παραγωγή, την απασχόληση και τις διεθνείς εμπορικές συναλλαγές σε τις περιοχές του κόσμου. Κατά τη διάρκεια του 2009, αναμένεται ότι οι αρνητικές εξελίξεις στο χρηματοπιστωτικό και τον πραγματικό τομέα θα αλληλοτροφοδοτούνται.

### **1.3 Τα Βασικά Μεγέθη της Ελληνικής Ασφαλιστικής Αγοράς το 2008 και το 2009**

#### **1.3.1 Οι Ασφαλιστικές Επιχειρήσεις**

Από τις 85 Ασφαλιστικές Επιχειρήσεις που δραστηριοποιήθηκαν στην Ελλάδα το έτος 2008, οι 15 παρουσίασαν παραγωγή μόνο στις ασφαλίσσεις ζωής, οι 58 στις ασφαλίσσεις ζημιών και οι 12 παρουσίασαν παραγωγή και στις ασφαλίσσεις ζωής και στις ασφαλίσσεις ζημιών (μικτές Ασφαλιστικές Εταιρίες).

Από την άλλη πλευρά, για το έτος 2009, οι Ασφαλιστικές Επιχειρήσεις μειώθηκαν κατά πέντε, καθώς στις 21/9/2009 υπήρξε ανάκληση αδείας σε αυτές τις επιχειρήσεις.

Από αυτές η μία αφορούσε τον κλάδο των ασφαλίσσεων ζωής, (ΑΣΠΙΣ ΠΡΟΝΟΙΑ Α.Ε.Α.Ζ.) και οι άλλες τέσσερις τον κλάδο ζημιών (ΑΣΠΙΣ ΠΡΟΝΟΙΑ Α.Ε.Γ.Α., ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ Α.Ε.Γ.Α., ΓΕΝΙΚΗ ΕΝΩΣΗ Α.Ε.Γ.Α. και ΣΚΟΥΡΤΗΣ Γ.Η. Α.Ε.Γ.Α.). Οι Επιχειρήσεις Μικτής ασφάλισης παρέμειναν 12.

Η ομαδοποίηση των Ασφαλιστικών Επιχειρήσεων αναλόγως της μορφής δραστηριοποίησης, μας δίνει 55 εγκατεστημένες Ανώνυμες Ασφαλιστικές Εταιρίες (12 ασφαλίσσεων ζωής, 31 ασφαλίσσεων ζημιών και 12 μικτές), 22 υποκαταστήματα αλλοδαπών Ασφαλιστικών Εταιριών (2 ασφαλίσσεων ζωής και 20 ασφαλίσσεων ζημιών) και 3 Πανελλαδικοί Αλληλασφαλιστικοί Συνεταιρισμοί (ασφαλίσσεων ζημιών).

Η ομαδοποίηση των υποκαταστημάτων αναλόγως της εθνικότητας της έδρας, μας δίνει 18 υποκαταστήματα με έδρα σε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και 4 με έδρα εκτός της Ε.Ε.

Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με έρευνα επί των δημοσιευθέντων στοιχείων, από την Ετήσια Στατιστική Έκθεση του 2008 - 2009 της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος και από τους αντίστοιχους πίνακες που δημοσιεύουν, τους οποίους και παραθέτουμε παρακάτω, μπορούμε να διακρίνουμε, ότι κατά το έτος 2008 - 2009, οι ασφαλιστικές εταιρίες είναι οι εξής:

**Ανώνυμες Ασφαλιστικές Εταιρίες**

ACTIVA INSURANCE A.A.E.	LA VIE A.E.A.E. Ζωής
ALLIANZ ΕΛΛΑΣ Α.Α.Ε.	ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ Α.Ε.
ΑΧΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ Α.Α.Ε.	ΑΙΓΑΙΟΝ Α.Α.Ε. Α.Ε.
COMMERCIAL VALUE A. A. E.	ΑΣΠΙΣ ΠΡΟΝΟΙΑ Α.Ε.Γ.Α.
<b>(ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΑΔΕΙΑΣ 26/2/2010)</b>	<b>(ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΑΔΕΙΑΣ 21/9/2009)</b>
DAS HELLAS A.A.E. ΓΕΝ. ΝΟΜ. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ	ΑΣΠΙΣ ΠΡΟΝΟΙΑ Α.Ε.Α.Ζ. <b>(ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΑΔΕΙΑΣ 21/9/2009)</b>
EFG EUROLIFE A.E.Γ.Α.	ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΕΝΩΣΙΣ Α.Ε.Γ.Α.
EFG EUROLIFE A.E.A. Ζωής	ΓΕΝΙΚΗ ΕΝΩΣΗ Α.Ε.Ε.Γ.Α. <b>(ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΑΔΕΙΑΣ 21/9/2009)</b>
EULER HERMES ΕΜΠΟΡΙΚΙ Α.Α.Ε Πιστώσεων	ΓΕΝΙΚΗ ΠΙΣΤΗ Α.Ε.Ε.Γ.Α. <b>(ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΑΔΕΙΑΣ 21/9/2009)</b>
GENERALI HELLAS A.E.A.Ζ.	ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΙΣ Α.Α.Ε.
GENERALI LIFE Α.Ε. Ασφαλειών Ζωής	ΔΥΝΑΜΙΣ Α.Ε.Γ.Α
GROUPANA ΦΟΙΝΙΞ Α.Ε.Α.Ε.	ΕΘΝΙΚΗ Α.Ε.Ε.Γ.Α
INCHCAPE ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ Α.Ε.Α. Ζημιών	ΕΛΛΑΣ Α.Ε.Α.
ING ΕΛΛΗΝΙΚΗ Α.Ε.Γ.Α	ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ Α.Ε.Α.Ε.Γ.Α.
ING ΕΛΛΗΝΙΚΗ Α.Α.Ε. Ζωής	ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΖΩΗΣ Α.Α.Ε. Ζωής
ING ΟΜΑΔΙΚΩΝ & ΑΤΟΜΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΖΩΗΣ	ΕΟΣ Α.Ε.Α. Ζημιών
INTERASCO Α.Ε.Γ.Α.	ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΙΣ Α.Ε.Ε.Γ.Α.
INTERLIFE Α.Α.Ε.Γ.Α	ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΙΣΤΗ Α.Ε.Γ.Α.
INTERNATIONAL LIFE Α.Ε.Γ.Α	ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΡΟΝΟΙΑ Α.Ε.Ε.Γ.Α.
INTERNATIONAL LIFE Α.Ε.Α. Ζωής	ΕΥΡΩΠΗ Α.Ε.Γ.Α.
MARFIN ΖΩΗΣ Α.Α.Ε	ΕΥΡΩΣΤΑΡ Ε.Α.Ε.Α. Ζωής
NP – INSURANCE Α.Ε.Α.Ε.	ΙΜΠΕΡΙΑΛ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.Γ.Α.
PERSONAL INSURANCE Α.Ε.Γ.Α.	ΙΜΠΕΡΙΟ ΛΑΙΦ Α.Ε.Α.Ε. Ζωής Α.Ε.
PROTON Α.Α.Ε.	ΙΝΤΕΡΑΜΕΡΙΚΑΝ Ε.Α.Ε. Ζωής
UNIVERSAL LIFE (ΕΛΛΑΣ) Α.Α.Ε.Ζ.	ΙΝΤΕΡΑΜΕΡΙΚΑΝ Ε.Ε.Α. Ζημιών
V.D.V. LEBEN INTERNATIONAL Α.Ε.Α. Ζωής	ΙΝΤΕΡΑΜΕΡΙΚΑΝ ΟΔΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ Α.Ε.Γ.Α.
VICTORIA Α.Α.Ε. Ζημιών	ΙΝΤΕΡΑΜΕΡΙΚΑΝ ΥΓΕΙΑΣ Α.Ε.Γ.Α.
VICTORIA Α.Α.Ε. Ζωής	ΟΡΙΖΩΝ Α.Ε.Γ.Α.
	ΣΙΔΕΡΗΣ Γ. ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ Α.Ε.Γ.Α.
	ΣΚΟΥΡΤΗΣ Γ.Η. Α.Ε.Γ.Α. <b>(ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΑΔΕΙΑΣ 21/9/2009)</b>

ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΤΙΚΗ Α.Ε.Ε.Γ.Α.

ΥΔΡΟΓΕΙΟΣ Α.Α.Α.Ε.

**Υποκαταστήματα Αλλοδαπών Ασφαλιστικών Εταιριών**

**Αγγλικές**

ASSOCIATION OF LLOYD'S UNDERWRITERS  
MITSUI MARINE & FIRE INSURANCE Co (EUROPE) LTD  
ROYAL & SUN ALLIANCE INSURANCE PLC  
TOKIO MARINE EUROPE INSURANCE LIMITED  
EURO INSURANCES LTD

**Αμερικάνικες**

AMERICAN LIFE INSURANCE Co (ALICO – AIG – LIFE)  
NATIONAL UNION INS. Co OF PITTSBURG PA USA

**Βελγικές**

INTER PARTNER ASSISTANCE  
SBAI MONDIAL ASSISTANCE

**Γαλλικές**

EUROP ASSISTANCE  
SOGECAP S.A.

**Γερμανικές**

A.R.A.G. ALLEGMEINE S. VERSICHERUNGS  
HDI – GERLING INDUSTRIE VERSICHERUNG AG

**Ισπανικές**

MAPFRE ASISTENCIA COMPANIA INTERNATIONAL

**Κυπριακές**

DEMCO INSURANCE LIMITED  
ΚΥΠΡΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ  
ΚΥΠΡΟΥ ΖΩΗΣ

**Ολλανδικές**

ATRADIUS CREDIT INSURANCE N.V.

**Φιλιππινικές**

MALAYAN INSURANCE Co LTP

**Συνδεδεμένα Μέλη**

«ΓΕΝΙΚΗ ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΗ» ΣΥΝ.Π.Ε. ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ  
ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΣ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΠΟΥΛΑΜΑΝ

ΠΗΓΗ: ΕΝΩΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ

Παρακάτω, παραθέτουμε ένα πίνακα με τον αριθμό των ασφαλιστικών εταιριών ανά κλάδο για τα έτη 2000-2009, όπως αυτά δημοσιεύονται από την Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος.

ΕΤΑΙΡΙΕΣ				
	ΖΩΗΣ	ΖΗΜΙΩΝ	ΜΙΚΤΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ
2000	20	76	14	110
2001	20	74	13	107
2002	20	69	13	102
2003	19	68	13	100
2004	19	67	13	99
2005	18	64	13	95
2006	17	60	13	90
2007	16	57	13	86
2008	15	58	12	85
2009	14	54	12	80

Βλέπουμε και το αντίστοιχο διάγραμμα:



Από τα παραπάνω λοιπόν παρατηρούμε, μία σταδιακή μείωση των ασφαλιστικών εταιριών και αυτό γιατί τα τελευταία χρόνια κάθε χρόνο ακούμε ότι πολλές ασφαλιστικές εταιρίες κλείνουν λόγω οικονομικών προβλημάτων.

Όπως είναι γνωστό, στις 21/9/2009 πέντε ασφαλιστικές εταιρίες, τις οποίες αναφέραμε και παραπάνω, ανακλήθηκε η άδεια λειτουργίας τους, για το λόγο ότι, οι εν λόγω εταιρείες δεν ανταποκρίθηκαν στις υποχρεώσεις τους προκειμένου να καλύψουν τα απαιτούμενα περιθώρια φερεγγυότητας, έτσι ώστε να μπορούν να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις τους.

Πιο συγκεκριμένα, βλέπουμε τις εταιρίες του κλάδου ζωής να έχουν μία μικρή μείωση σε σύγκριση με τις εταιρίες του κλάδου ζημιών που παρουσιάζουν μεγάλη μείωση των εταιριών του κλάδου. Αυτό συμβαίνει κυρίως διότι, ο κλάδος των ζημιών είναι αυτός με τους περισσότερους κινδύνους και με τις μεγαλύτερες αποζημιώσεις. Έτσι, βλέπουμε πολύ συχνά εταιρίες κλάδου ζημιών να κλείνουν γιατί δεν επαρκούν τα έσοδά τους να καλύψουν τις αποζημιώσεις. Σε αντίθεση με αυτές του κλάδου ζωής που τα έξοδα ή οι αποζημιώσεις είναι συγκεκριμένες και έχουν κόστος αρκετά λιγότερο από αυτό των ζημιών.

Τέλος, βλέπουμε τον κλάδο Μικτών εταιριών να χάνει μόνο μία εταιρία και κατά τα έτη 2000 με 2001. Είναι σταθερός ο αριθμός των εταιριών του κλάδου αυτού και μπορούμε να πούμε ότι αντέχει στο πέρασμα του χρόνου. Αυτό το φαινόμενο οφείλεται κυρίως στο ότι αναλαμβάνει κινδύνους και ζημιών και ζωής. Έτσι μοιράζονται τα έσοδα και τα έξοδά του και μπορεί να καλύψει τις αποζημιώσεις ζημιών, που φέρουν υψηλό κίνδυνο αποζημίωσης, από έσοδα που είχε από ασφαλίσεις ζωής που έχουν χαμηλό ή σταθερό κίνδυνο αποζημίωσης. Έτσι, οι εταιρίες αυτές μερικές φορές αντέχουν και αντιμετωπίζουν τυχόν οικονομικά προβλήματα που μπορεί να τις οδηγήσει στο κλείσιμο.

### 1.3.2 Η Παραγωγή Ασφαλιστρών

Η εγγεγραμμένη παραγωγή ασφαλιστρών από πρωτασφαλίσεις όλων των κλάδων έφτασε τα 4,75 δις ευρώ, έναντι 4,68 δις ευρώ το 2007, παρουσιάζοντας αύξηση 1,39% (έναντι αντίστοιχης 8,12% το 2007). Σε αποπληθωρισμένες τιμές, η παραγωγή ασφαλιστρών το 2008 παρουσιάζεται μειωμένη κατά 2,65% έναντι του 2007.

Το 2009 από την άλλη πλευρά, η παραγωγή των ασφαλιστρών έφτασε περίπου τα 4,08 δις ευρώ, έναντι των 4,75 που αναφέραμε για το 2008, παρουσιάζοντας μείωση της τάξεως του 14,2% σε σχέση με το 2008.

Παρατηρούμε ότι, μετά από μία συνεχώς αύξηση, αν και μειούμενη, του συνόλου της παραγωγής ασφαλιστρών, το 2009, έρχεται και η πραγματική μείωση, πράγμα που φανερώνει και στην πράξη την όλη κατάσταση της ελληνική οικονομίας κατά της διάρκεια της κρίσης.

Πιο συγκεκριμένα, το 2008 οι ασφαλίσεις κατά ζημιών παρουσίασαν αύξηση παραγωγής ασφαλιστρών κατά 4,12%, φτάνοντας τα 2,27 δις ευρώ έναντι 2,18 δις ευρώ το 2007 (η αντίστοιχη αύξηση του 2007 ήταν 8,01%). Σε αποπληθωρισμένες τιμές, η παραγωγή των ασφαλίσεων κατά ζημιών εμφανίζεται μειωμένη κατά 0,03% έναντι του 2007.

Για το 2009, οι ασφαλίσεις κατά ζημιών, εν αντιθέσει με το σύνολο της παραγωγής των ασφαλιστρών, παρουσίασε αύξηση στα 2,29 δις ευρώ, έναντι 2,27 του 2008 και η αύξηση αυτή φτάνει σε ποσοστό 0,84% έναντι 4,12% του 2008. Αποδεικνύεται λοιπόν, ότι αν και υπάρχει κάποια αύξηση, η αύξηση αυτή είναι πολύ μικρή και η κρίση έχει σαφώς επηρεάσει την παραγωγή ασφαλιστρών.

Οι ασφαλίσεις ζωής, το 2008 έφτασαν τα 2,48 δις ευρώ έναντι 2,5 δις ευρώ το 2007, παρουσιάζοντας μείωση κατά 1% (αντίστοιχα το 2007 υπήρξε αύξηση της παραγωγής κατά 8,22% έναντι του 2006). Σε αποπληθωρισμένες τιμές, η παραγωγή των ασφαλίσεων ζωής εμφανίζεται μειωμένη κατά 4,94% έναντι του 2007.

Το 2009, στις ασφαλίσεις ζωής η παραγωγή των ασφαλιστρών έφτασε τα 1,79 δις ευρώ, έναντι 2,48 του 2008, πράγμα που φανερώνει συνέχιση της μείωσης, που



φτάνει της τάξεως του 27,90% . Έτσι φανερώνεται ότι ο κλάδος των ασφαλίσεων ζωής είναι αυτός που έχει πληγεί περισσότερο από την οικονομική κρίση καθώς όλοι στρέφονται στις πλέον καθαρά σημαντικές ασφαλίσεις και ο κλάδος των ασφαλίσεων ζωής παίρνει δεύτερο ρόλο.

Σύμφωνα με τα δημοσιευμένα στοιχεία από την Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος το ύψος των ετήσιων ασφαλίσεων για τα έτη 2000 έως 2009 στην Ελλάδα, έχει ως εξής:

1) Ασφαλίσεις Ζημιών

	<b>Ασφάλιστρα από Πρωτασφαλίσεις</b>	<b>Ετήσια Αύξηση</b>
<b>2000</b>	1.233,8	17,03%
<b>2001</b>	1.334,4	8,16%
<b>2002</b>	1.561,7	17,03%
<b>2003</b>	1.770,0	13,34%
<b>2004</b>	1.863,4	5,28%
<b>2005</b>	1.954,2	4,87%
<b>2006</b>	2.022,6	3,50%
<b>2007</b>	2.184,6	8,01%
<b>2008</b>	2.274,6	4,12%
<b>Εννεάμηνο 2009</b>	2.293,8	0,84%

(ΤΑ ΠΟΣΑ ΕΙΝΑΙ ΣΕ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΕΥΡΩ)

Παρακάτω βλέπουμε και το αντίστοιχο διάγραμμα:



Παρατηρούμε λοιπόν μία σταδιακή αύξηση των ασφαλίσεων που κατά το πρώτα έτη η ποσοστιαία αύξηση είναι μεγαλύτερη από αυτήν των τελευταίων ετών, που παρουσιάζει μείωση του ρυθμού ανάπτυξης των ασφαλίσεων. Αυτό μπορεί να οφείλεται στο ότι τα τελευταία χρόνια η οικονομία της χώρας μας παρουσιάζει υψηλό πληθωρισμό με αποτέλεσμα οι τιμές των ασφαλίσεων να αυξάνονται και έτσι έχει μειωθεί η μεγάλη αύξηση που είχαν οι ασφαλίσεις ζημιών κατά τα έτη 2000 – 2003. Παρόλα αυτά όμως υπάρχει αύξηση.

2) Ασφαλίσεις Ζωής

	Ασφάλιστρα από Πρωτασφαλίσεις	Ετήσια Αύξηση
2000	1.338,80	-1,39%
2001	1.311,50	-2,03%
2002	1.333,60	1,68%
2003	1.464,70	9,83%
2004	1.760,50	20,20%
2005	1.969,20	11,86%
2006	2.310,90	17,35%
2007	2.500,90	8,22%
2008	2.476,00	-1,00%
Εννεάμηνο 2009	1.785,50	-27,90%

(ΤΑ ΠΟΣΑ ΕΙΝΑΙ ΣΕ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΕΥΡΩ)

Παρακάτω βλέπουμε και το αντίστοιχο διάγραμμα:



Παρατηρούμε λοιπόν αύξηση των ασφαλίσεων σχεδόν στο διπλάσιο κατά τα τελευταία 8 έτη. Αυτή η αύξηση άλλες φορές ποσοστιαία είναι μεγαλύτερη και άλλες φορές μικρότερη. Όμως υπάρχει μία σημαντική αύξηση των ασφαλίσεων κατά τα τελευταία έτη.

3) Σύνολο Ασφαλίσεων

	<b>Ασφάλιστρα από Πρωτασφαλίσεις</b>	<b>Ετήσια Αύξηση</b>
<b>2000</b>	2.572,50	6,79%
<b>2001</b>	2.646,00	2,85%
<b>2002</b>	2.895,30	9,42%
<b>2003</b>	3.234,70	11,72%
<b>2004</b>	3.623,90	12,03%
<b>2005</b>	3.923,50	8,27%
<b>2006</b>	4.333,50	10,45%
<b>2007</b>	4.685,50	8,12%
<b>2008</b>	4.750,60	1,39%
<b>Εννιάμηνο 2009</b>	4.079,30	-14,20%

(ΤΑ ΠΟΣΑ ΕΙΝΑΙ ΣΕ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΕΥΡΩ)

Παρακάτω βλέπουμε και το αντίστοιχο διάγραμμα:



Παρατηρούμε λοιπόν αύξηση των ασφαλιστρών περίπου στο διπλάσιο καθώς περνάνε τα χρόνια. Αυτό φανερώνει την όλο και μεγαλύτερη ζήτηση των ανθρώπων για ασφαλίσεις κατά το πέρασμα των χρόνων. Όμως από τις ποσοστιαίες αυξήσεις παρατηρούμε ότι κατά την πάροδο των τελευταίων ετών παρουσιάζεται μία μείωση του ρυθμού ανάπτυξης και αυτό μπορεί να οφείλεται σε διάφορους οικονομικούς παράγοντες. Τέτοιοι παράγοντες μπορεί να είναι ο πληθωρισμός, δηλαδή η τάση για αύξηση των τιμών, η προσφορά από τις ασφαλιστικές εταιρίες των προϊόντων τους, πχ νέα προϊόντα που κατά καιρούς βγάζουν οι εταιρίες κ.ά.

### 1.3.3 Συμμετοχή στην Ελληνική Οικονομία

Η μικρή αύξηση της συνολικής παραγωγής ασφαλιστρών του κλάδου σε ονομαστικές τιμές, είχε σαν αποτέλεσμα της ελαφρά μείωση της συμμετοχής στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν της χώρας στο 1,99% για το 2008, έναντι ποσοστού 2,07% το 2007. Το Α' εξάμηνο του 2009, έφτασε το 1,65%, έναντι το 1,99%. Παρατηρούμε δηλαδή μία μείωση κατά το 2009, που σημαίνει ότι τα χρήματα που παράχθησαν στην ελληνική οικονομία για το έτος 2009 στον τομέα των ασφαλίσεων ήταν λιγότερα από κάθε άλλη φορά.

Πιο συγκεκριμένα, τα ασφάλιστρα, σύμφωνα με τα δημοσιευμένα στοιχεία από την Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος για τα έτη 2000 – 2009 τα ασφάλιστρα ως ποσοστό του Α.Ε.Π στην Ελλάδα έχουν ως εξής:

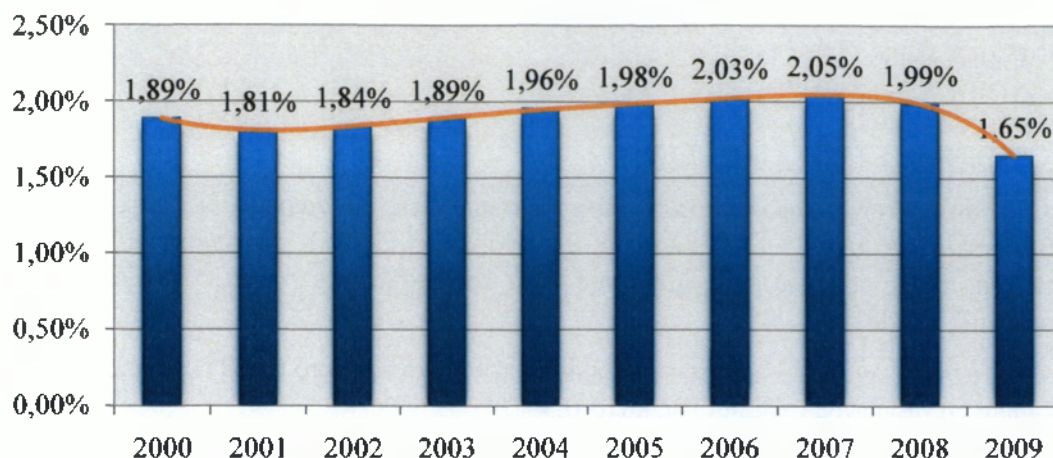
	<b>Παραγωγή Ασφαλιστρών</b>	<b>Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν</b>	<b>%</b>
<b>2000</b>	2.572,50	136.281	1,89%
<b>2001</b>	2.646,00	146.259	1,81%
<b>2002</b>	2.895,30	157.586	1,84%
<b>2003</b>	3.234,70	171.258	1,89%
<b>2004</b>	3.623,90	185.225	1,96%
<b>2005</b>	3.923,50	198.609	1,98%
<b>2006</b>	4.333,50	213.985	2,03%
<b>2007</b>	4.685,50	228.949	2,05%
<b>2008</b>	4.750,60	239.141	1,99%
<b>Εννεάμηνο 2009</b>	4.080,00	247.475	1,65%

(ΤΑ ΠΟΣΑ ΕΙΝΑΙ ΣΕ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΕΥΡΩ)

(Α.Ε.Π. ΣΕ ΤΡΕΧΟΥΣΕΣ ΤΙΜΕΣ)

Παρακάτω βλέπουμε και το αντίστοιχο διάγραμμα:

■ Ποσοστό Ασφαλιστρών επί του Α.Ε.Π.



Παρατηρούμε λοιπόν ότι τα τελευταία χρόνια, μέχρι και το 2007 έχουμε μία συνεχόμενη ανοδική πορεία του ποσοστού των ασφαλιστρών επί του Α.Ε.Π.. Αυτό σημαίνει ότι κάθε χρονιά έχουμε όλο και μεγαλύτερη παραγωγή ασφαλίσεων από την οικονομία, δηλαδή τα ασφάλιστρα που παράγονται κάθε χρονιά είναι περισσότερα.

Όμως, τις δύο τελευταίες χρονιές, 2008 και 2009, το ποσοστό των ασφαλιστρών επί του Α.Ε.Π. παρουσιάζει μία μικρή μείωση το 2008 ενώ το 2009 η μείωση αυτή είναι μεγαλύτερη. Αυτό σημαίνει ότι πλέον στην αγορά μειώνεται το ποσό των χρημάτων που παράγονται από τις ασφαλίσεις. Κύρια αιτία αυτή της μείωσης είναι η οικονομική κρίση που πλήττει την Ελλάδα αλλά και ολόκληρο τον κόσμο από τα τέλη του 2008 και πολύ περισσότερο το 2009 που ήταν ακόμη πιο έντονη.

#### 1.4 Η Ευρωπαϊκή Ασφαλιστική Αγορά το 2008 – 2009

Μεγάλη μείωση της συνολικής παραγωγής ασφαλιστρών κατέγραψε η Ευρωπαϊκή Ασφαλιστική Αγορά το 2008 και το πρώτο εξάμηνο του 2009, μετά από έξι χρόνια συνεχούς ανάπτυξης.

Σύμφωνα με τα συγκεντρωτικά στοιχεία του έτους 2008 και το πρώτο εξάμηνο του 2009 που παρουσίασε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ασφαλειών (C.E.A.: European Insurance in figures), προερχόμενα από εκτιμήσεις 33 χωρών – μελών, η Ευρωπαϊκή ασφαλιστική αγορά παρουσίασε το 2008 μία ονομαστική (υπολογισμένη σε τρέχουσες συναλλαγματικές ισοτιμίες) μείωση της συνολικής παραγωγής ασφαλιστρών ύψους 10,4% (τοις εκατό), ενώ η αντίστοιχη κάμψη σε σταθερές συναλλαγματικές ισοτιμίες ήταν της τάξης του 6,4% (τοις εκατό).

Καταγράφοντας ετήσιο ρυθμό μείωσης 0,2% σε τρέχουσες τιμές, οι ασφαλίσεις κατά ζημιών παρουσίασαν παραγωγή 415 δις. ευρώ το 2008, από 423 δις ευρώ του 2007, καθώς φαίνεται ότι η επίδραση της οικονομικής κρίσης σε αυτές ήταν μικρή σε γενικές γραμμές. Πάντως οι ρυθμοί ανάπτυξης διαφοροποιούμενες μεταξύ των χωρών της δυτικής και της ανατολικής Ευρώπης αφού οι χώρες της ανατολικής Ευρώπης εξακολουθούν να καταγράφουν αυξημένη παραγωγή ασφαλιστρών στις ασφαλίσεις κατά ζημιών (σε ονομαστικές τιμές).

Οι ασφαλίσεις ζωής αντίστοιχα κατέγραψαν μείωση κατά 15,9% σε τρέχουσες τιμές, φτάνοντας έτσι την παραγωγή ασφαλιστρών σε 644δισ. ευρώ από 700 δις ευρώ του 2007. Η οικονομική κρίση είχε περισσότερο αρνητικές επιδράσεις στις ασφαλίσεις ζωής.

#### Ο ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Ο αριθμός των Ασφαλιστικών Επιχειρήσεων στις 33 χώρες μέλη της C.E.A. το 2008 εκτιμάται στις 5.177, ελαφρά αυξανόμενος (1,0%) σε σχέση με το 2007, αντιστρέφοντας την πορεία μείωσης που καταγράφηκε κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας.

Από αυτές, οι 4.783 (ποσοστό 92,4%) προέρχονται από τα 27 χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (αυξημένες κατά 0,9%).

#### Η ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ

Η συνολική παραγωγή ασφαλιστρών των 27 χωρών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης εκτιμάται ότι έφτασε τα 1.001,8 δις ευρώ το 2008, παρουσιάζοντας μείωση κατά 11,1% σε τρέχουσες τιμές, ή μείωση 6,9% σε σταθερές συναλλαγματικές ισοτιμίες έναντι της προηγούμενης χρονιάς.

Η παραγωγή ασφαλιστρών ζωής εκτιμάται στα 611,5 δις ευρώ το 2008 μειωμένη κατά 16,8% σε τρέχουσες τιμές, ή κατά 11,8% σε σταθερές συναλλαγματικές ισοτιμίες.

Η παραγωγή ασφαλιστρών κατά ζημιών εκτιμάται στα 390,3 δις ευρώ το 2008, μειωμένη κατά 0,5% σε τρέχουσες τιμές, ή αυξημένη κατά 2,1% σε σταθερές συναλλαγματικές ισοτιμίες.

Κατά συνέπεια η συμμετοχή των ασφαλίσεων ζωής στο σύνολο της παραγωγής ασφαλιστρών των 27 χωρών μελών της E.E. φτάνει το 2008 στο 61%, μειωμένη από το 2007 που έφτασε το 65,2%.

Αντίστοιχα, η συμμετοχή των ασφαλίσεων κατά ζημιών στο σύνολο της παραγωγής ασφαλιστρών των ιδίων χωρών φτάνει το 2008 στο 39%, αυξημένη από το 2007 που έφτασε το 34,8%.

#### ΟΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

Παρουσιάζοντας ένα ποσοστό μείωσης 4,5% σε τρέχουσες τιμές, φαίνεται ότι για πρώτη φορά μετά από αρκετά χρόνια ο όγκος των επενδύσεων των Ευρωπαϊκών Ασφαλιστικών Επιχειρήσεων των χωρών της C.E.A. μειώθηκε.

Το σύνολο των επενδύσεων των Ασφαλιστικών Επιχειρήσεων των 27 χωρών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης εκτιμάται ότι έφτασε το 2008 τα 6,5 τρις ευρώ παρουσιάζοντας μείωση 4,9%. Σε σταθερές συναλλαγματικές ισοτιμίες, η μείωση των επενδύσεων εκτιμάται σε 0,8%.

Η ανάλυση των επενδύσεων σε κατηγορίες εξαρτάται σε γενικές γραμμές από το θεσμικό καθεστώς που υπάρχει σε κάθε χώρα, όσο και από τους τύπους των ασφαλιστηρίων συμβολαίων που επικρατούν.

Το σύνολο των 27 χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης σύμφωνα με τα στοιχεία του έτους 2008, το μεγαλύτερο τμήμα των επενδύσεων (34,5%) υπάγεται στην κατηγορία των μετοχών και άλλων τίτλων μεταβλητής απόδοσης. Μεγάλη είναι επίσης η συμμετοχή των ομολογιών (34,1%), ακολουθούμενη από την κατηγορία των δανείων, συμπεριλαμβανομένων και των ενυπόθηκων (15,4%). Η κατηγορία των ακινήτων συμμετέχει κατά 4%, όσο περίπου και οι επενδύσεις σε συνδεδεμένες επιχειρήσεις (4,3%), οι καταθέσεις κατά 2,5%, ενώ οι λοιπές επενδύσεις φτάνουν το 5%.

#### ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Η μέτρηση της οικονομικής επίδρασης των ασφαλιστικών εργασιών στην οικονομία των 27 χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, γίνεται με τη χρήση οικονομικών δεικτών οι οποίοι σύμφωνα με τις οριστικές αποτιμήσεις των μεγεθών του έτους 2008 διαμορφώνονται ως εξής:

- ❖ Ποσοστό ασφαλιστρών επί του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (Α.Ε.Π.)  
Το ποσοστό ασφαλιστρών επί του Α.Ε.Π. για τις 27 χώρες της Ε.Ε. το 2007 ήταν 9%, ενώ για το 2008 εκτιμάται σε 9,1%.
- ❖ Ποσοστό επενδύσεων επί του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (Α.Ε.Π.)  
Το ποσοστό των επενδύσεων επί του Α.Ε.Π. για τις 27 χώρες της Ε.Ε. το 2007 ήταν 56,6%, ενώ για το 2008 εκτιμάται σε 55,9%.
- ❖ Συνολικά κατά κεφαλήν ασφάλιστρα  
Τα συνολικά κατά κεφαλήν ασφάλιστρα για τους πολίτες των 27 χωρών της Ε.Ε. το 2007 ανήλθαν κατά μέσον όρο στα 2.119 ευρώ, ενώ για το 2008 υπολογίζονται στα 2.271 ευρώ.
- ❖ Κατά κεφαλήν ασφάλιστρα ασφαλίσεων ζωής  
Τα ασφάλιστρα ζωής κατά κεφαλήν στις 27 χώρες της Ε.Ε. ανήλθαν κατά μέσο όρο στα 1.341 ευρώ το 2006 και υπολογίζονται στα 1.481 ευρώ το 2007.
- ❖ Κατά κεφαλήν ασφάλιστρα ασφαλίσεως ζημιών  
Τα ασφάλιστρα ζημιών κατά κεφαλήν στις 27 χώρες της Ε.Ε. ανήλθαν κατά μέσο όρο στα 778 ευρώ το 2006 και υπολογίζονται στα 790 ευρώ το 2007.

#### ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΧΑΡΤΟΦΥΛΑΚΙΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΚΑΤΑ ΖΗΜΙΩΝ

Η ποσοστιαία διάρθρωση σε ασφάλιστρα, του χαρτοφυλακίου των ασφαλίσεων ζημιών στους επιμέρους κλάδους, των 27 χωρών μελών της Ε.Ε. (σύμφωνα με τα στοιχεία του 2008), είχε ως εξής:

➤ Κλάδος Αυτοκινήτων	30,5%
➤ Ασφάλιση Ατυχημάτων και Ασθενείας	31,0%
➤ Ασφάλιση Περιουσίας	19,1%
➤ Κλάδος Γενικής Αστικής Ευθύνης	7,9%
➤ Ασφάλιση Μεταφορών, Πλοίων, Αεροσκαφών	3,7%
➤ Κλάδος Νομικής Προστασίας	1,8%

➤ Λοιποί Κλάδοι Ασφαλίσεων Ζημιών 6,0%

**Ποσοστιαία Αναλόγια των Μεγεθών της Ελληνικής Ασφαλιστικής Αγοράς στην Ευρωπαϊκή Ένωση (27) το 2008**

ΜΕΓΕΘΟΣ	ΕΛΛΑΔΑ	ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ	Ε.Ε. (27)
<b>Ασφάλιστρα από πρωτασφαλίσεις</b> (σύνολο αγοράς, εκατομμύρια €)	4.750,60	0,47%	1.001.810,50
Εκ των οποίων:			
<b>Ασφάλιστρα Κλάδου Ζωής</b>	2.476,00	0,40%	611.499,50
<b>Ασφάλιστρα Κλάδου Ζημιών</b>	2.274,60	0,58%	390.311,00
<b>Σύνολο Επενδύσεων</b> (σύνολο αγοράς, εκατομμύρια €)	11.330,20	0,17%	6.497.632,40
<b>Αριθμός Εταιριών</b>	85	1,78%	4.783,00
<b>Αριθμός Απασχολούμενων</b>	9.000	0,99%	912.473,00
<b>ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ (2007)</b>			
<b>Κατά Κεφαλήν Ασφάλιστρα (σε €)</b>	457,63	20,15%	2.271,00
Εκ των οποίων:			
<b>Κατά Κεφαλήν Ασφάλιστρα Κλάδου Ζωής</b>	225,15	15,20%	1.481,00
<b>Κατά Κεφαλήν Ασφάλιστρα Κλάδων Ζημιών</b>	232,48	29,42%	790
<b>Ποσοστό Ασφαλίσεων επί του Α.Ε.Π.</b>	2,26%		9,7%
<b>Ποσοστό Επενδύσεων επί του Α.Ε.Π.</b>	5,23%		55,9%

**Παρατήρηση:** Τα μεγέθη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (27) αποτελούν καταγραφή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ασφαλειών (C.E.A.) για το 2008 σύμφωνα με την πλέον πρόσφατη έκδοση «European Insurance in figures».



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>

### ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΦΟΡΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ

#### 2.1 Ιστορική Αναδρομή των Ασφαλίσεων σε Ελλάδα και Ε.Ε.

Η ιστορική αναδρομή στην προέλευση των σχετικών εννοιών κρίνεται πάντα απαραίτητη, για την ευρύτερη κατανόηση της διαμέσου του χρόνου σταδιακής εξελίξεως του θέματος περί ασφαλειών. Το γεγονός αυτό, εξάλλου, κατατοπίζει πάνω στις επιστημονικές σκέψεις που οδήγησαν στην πρόοδο και την τελειότητα και ενθαρρύνει την περαιτέρω ερευνητική διάθεση.

#### ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑ

Ανέκαθεν ο άνθρωπος αντιδρούσε, – ενστικτωδώς έστω – κατά των κινδύνων που απειλούσαν τη ζωή και τη σωματική του ακεραιότητα. Οι τρόποι αντιδράσεως και οι κατευθύνσεις προς τις οποίες αντιδρούσε, κάθε φορά, ήταν διάφορες και ανάλογες με τις αντιλήψεις και τις συνθήκες κάθε εποχής και χώρας.

Το ρόπαλο, το κοντάρι, η ασπίδα και η περικεφαλαία ήταν τα πρώτα μέσα προστασίας της ζωής του ανθρώπου κατά των αγρίων θηρίων, αλλά και των ίδιων των συνανθρώπων του.

Η ομαδική συμβίωση, εξάλλου, υπήρξε το πρώτο δείγμα ενωμένης δυνάμεως για την προστασία και διάσωση του ανθρώπινου γένους, καθώς και για τη διαφύλαξη των αγαθών της πρωτόγονης οικιακής οικονομίας.

Η διαμέσου των αιώνων εξέλιξη του ανθρώπου και ιδιαίτερα από την επινόηση των πρώτων πλωτών μέσων και την ανάπτυξη του υπερπόντιου εμπορίου εξέθεσε τη ζωή και την επιχειρηματική δραστηριότητά του σε νέους κινδύνους, εξαιρετικά επικίνδυνους, εάν βέβαια ληφθούν υπόψη η δριμύτητα του υγρού στοιχείου και η ατέλειες των τότε πλωτών μέσων.

Στους κώδικες του βαβυλωνίου βασιλιά Χαμουραμί, το 2123 π.Χ., βρίσκεται η πρώτη έννοια αποτιμήσεως του πιθανού επιχειρηματικού κινδύνου. Με βάση την έννοια αυτή, καταρτίζονταν διάφορες εμπορικές συμφωνίες που θα μπορούσαν να παρομοιαστούν με ασφαλιστικές συμβάσεις.

Οι ερανικές εταιρίες της ελληνικής αρχαιότητας, που τις αντέγραψαν αργότερα και οι ρωμαίοι, απέβλεπαν στη στήριξη των ορφανών οικογενειών και στην κάλυψη των εξόδων κηδείας, γι' αυτό και δικαίως θεωρούνται οι πρόδρομοι των ασφαλίσεων ζωής.

Ο νόμος Ροδίων εξάλλου καθιερώνει από το 916 π.Χ. τον όρο της «γενικής αβαρίας<sup>2</sup>», για τους κινδύνους της θαλάσσιας επιχείρησης, ο οποίος αποτελεί θεμελιώδη όρο ακόμα και στη σύγχρονα ασφαλιστήρια της θαλάσσιας ασφάλισης.

Μόνη διαφορά είναι ότι το δίκαιο αυτό προσαρμόζεται, κατά καιρούς, στις σύγχρονες απαιτήσεις της θαλάσσιας ασφάλισης.

<sup>2</sup> Ο Όρος της Γενικής Αβαρίας σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο ορίζεται ως: «όλη η απώλεια που προκύπτει σαν συνέπεια έκτακτης θυσίας και εκτάκτων εξόδων για τη διατήρηση του πλοίου και του φορτίου, θεωρείται γενική αβαρία και επιβαρύνει αναλογικά όλους τους ενδιαφερόμενους».

Το δίκαιο της γενικής αβαρίας συναντούμε ακόμη στους πανδέκτες του αυτοκράτορα Ιουστινιανού 527 – 563 μ.Χ., οι οποίοι έχουν δανειστεί πάρα πολλές διατάξεις από το νόμο των Ροδίων. Στους πανδέκτες αυτούς συναντάμε ακόμη, το θεσμό της ισόβιας προσόδου, που είναι παραπλήσια με την ασφάλιση ζωής.

Στην αρχαία Αίγυπτο και αργότερα στην αρχαία Ελλάδα, συναντάται ένα σύστημα αντιμετώπισης των εξόδων κηδείας, που αναπτύχθηκε μέσα στα πλαίσια διαφόρων θρησκευτικών οργανώσεων. Οι οργανώσεις αυτές, οδηγημένες από διάφορες θρησκευτικές δοξασίες, συγκέντρωναν εισφορές από τα μέλη τους, για να τους εξασφαλίσουν μία κηδεία, με όλες τις τελετουργικές διαδικασίες, που υπαγόρευε η θρησκεία τους.

Κατά τη ρωμαϊκή εποχή, επιχειρείται μία εμπειρική εκτίμηση της προσόδου της ανθρώπινης ζωής, μάλλον για νομοθετικούς παρά για ασφαλιστικούς σκοπούς, που δε βασιζόταν όμως, σε στατιστικά συμπεράσματα. Την ίδια εποχή εμφανίζονται και τα πρώτα «burial clubs» (λέσχες ταφής).

Με την πτώση της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας εξαφανίζονται εντελώς και τα νομοθετικά ίχνη της ασφάλισης για να επανεμφανιστούν πολύ αργότερα το 14<sup>ο</sup> μ.Χ. αιώνα στα δίκαια των πόλεων των βορείων παραλίων της Μεσογειακής Λεκάνης και ακόμη αργότερα, στα λοιπά δίκαια του Ευρωπαϊκού χώρου.

Τα κύρια χαρακτηριστικά που διακρίνουν την εποχή της αρχαιότητας, από ασφαλιστική άποψη, είναι τα ακόλουθα:

A) Η ασφαλιστική δραστηριότητα περιορίζεται στη θαλάσσια ασφάλιση, που αποτελεί και το αρχαιότερο ασφαλιστικό είδος, και τούτο γιατί τα θαλάσσια ατυχήματα αποτελούσαν το μεγαλύτερο κίνδυνο κατά της οικονομικής συγκροτήσεως της εποχής εκείνης.

B) Στην εποχή αυτή, θεμελιώνονται οι πρώτες μορφές ασφαλιστικής αντιμετώπισης, των θαλασσιών αρχικά κινδύνων, πάνω σε μια μακράς αντοχής βάς, στην οποία θα στηριχτεί, αργότερα ολόκληρη η σύγχρονη ασφαλιστική τεχνική.

### ΜΕΣΑΙΩΝΙΚΗ ΕΠΟΧΗ

Τα πρώτα τρία τέταρτα του μέσου αιώνα, δε χαρακτηρίζονται από ιδιαίτερο ασφαλιστικό ενδιαφέρον. Η ασφαλιστική δραστηριότητα περιορίζεται και πάλι στη θαλάσσια ασφάλιση, που διεξάγεται εμπειρικά στη μεσόγειο θάλασσα και αποτελεί ακόμη ναυτικό έθιμο.

Κατά το τελευταίο τέταρτο του μεσαίωνα παρατηρείται σημαντική δραστηριότητα, κυρίως στη θαλάσσια ασφάλιση, με πρωταγωνιστές τους Ιταλούς εμπόρους του μεσογειακού χώρου, στους οποίους ανήκει η τιμή της μεταφοράς του ασφαλιστικού εθίμου στις όχθες του Τάμεση, που έμελε να αποτελέσουν τον πιο γόνιμο τόπο αναπτύξεως ολόκληρου του σύγχρονου ασφαλιστικού θαύματος.

Έμποροι και τραπεζίτες συγκεντρώνονται στις πλατείες των διαφόρων πόλεων, όπου μεταξύ των άλλων εμπορικών πράξεων διεξάγουν και θαλάσσιες ασφαλίσεις. Οι συγκεντρώσεις αυτές αποτέλεσαν τα πρώτα μοντέλα των ασφαλιστικών χρηματιστηρίων.

Ιδιαίτερη μορφή ασφαλιστικής επιχείρησης δεν απαντάται ακόμη, κατά αυτήν την εποχή, πλην όμως εμφανίζεται ο επαγγελματίας ασφαλιστής και ο ασφαλειομεσίτης.

Κατά την ίδια εποχή, εκδηλώνεται και η πρώτη νομοθετική για την ασφάλιση μέριμνα, το 1436, στο δίκαιο της Βαρκελώνης, (Los Capitulos de Barcelona), που βελτιώνεται και τροποποιείται κατά τα έτη 1458, 1461 και 1484, συγκεντρώνοντας σε νομοθετήματα όλα τα ασφαλιστικά έθιμα και τις ασφαλιστικές συνήθειες της εποχής. Με τα νομοθετήματα αυτά συμμορφώνονταν όλα τα ασφαλιστήρια εκείνης της εποχής. Παρόμοιες δραστηριότητες παρατηρούνται και σε άλλα ευρωπαϊκά κράτη, όπως την Αγγλία, τη Γερμανία, Κάτω χώρες κ.λπ.

Ακόμα, κατά την εποχή αυτή, είχαν οργανωθεί συντεχνίες που βασιζόνταν στις συνδρομές των συντεχνιτών που εισέφεραν όλοι και πάλι όλοι απολάμβαναν το ευεργέτημα της προστασίας κατά της οικονομικής καταστροφής.

Από την εποχή αυτή, η ασφάλιση αποκτά άλλο ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά της, τα στοιχεία δηλαδή την οικονομικής αμοιβαιότητας.

Η μεταφορά εξάλλου του ασφαλιστικού εθίμου από το μεσογειακό χώρο του βορρά, είναι άλλο ένα χαρακτηριστικό του τελευταίου τετάρτου του μέσου αιώνα.

### ΝΕΟΤΕΡΗ ΕΠΟΧΗ

Ως νεότερη, για τον ασφαλιστικό θεσμό θα χαρακτηρίσουμε την εποχή από το τέλος του 17<sup>ου</sup> αιώνα και μετέπειτα αιώνα, επειδή η διαρρέυσαντες από τότε, τρεις περίπου αιώνες, διαδραμάτισαν αποφασιστικό ρόλο στην επιστημονική θεμελίωση της ασφαλίσεως, ως κοινωνικοοικονομικού θεσμού, που κατέχει πρωταρχική θέση στην οικονομική και κοινωνική ζωή των ανεπτυγμένων λαών.

### ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ – LLOYD'S COFFEE HOUSE

Θα περιοριστούμε κυρίως στην παρόχθια αγγλική πρωτεύουσα γιατί ο ασφαλιστικός θεσμός εκεί ανδρώθηκε και μεγαλούργησε. Κατέχει δε ακόμα και σήμερα η πόλη του Λονδίνου ηγεμονική θέση στην παγκόσμια ασφαλιστική αγορά, την οποία σε μεγάλο βαθμό επηρεάζει και κατευθύνει.

Ιταλοί θαλασσοπόροι, έμποροι και τραπεζίτες, εγκαταστάθηκαν μεταξύ των άλλων παραλιακών πόλεων του βορά, και στην πόλη του Λονδίνου, κατά το 13<sup>ο</sup> και 14<sup>ο</sup> αιώνα, μεταφέροντας τα εμπορικά του έθιμα και μαζί με αυτά τη θαλάσσια ασφάλιση.

Ιδιαίτερα η θαλάσσια ασφάλιση αναπτύχθηκε και έλαβε τη σύγχρονη μορφή μέσα στα καφενεία του Λονδίνου στο τέλος του 17<sup>ου</sup> και των αρχών του 18<sup>ου</sup> αιώνα, τα οποία έπαιξαν σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση της οικονομικής και κοινωνικής ζωής εκείνης της εποχής.

Σημαντικότερο από τα καφενεία αυτά υπήρξε συνεπώς εκείνο που άνοιξε το 1688 στη Tower Street, ο Esward Lloyd, το οποίο αποτελούσε τόπο συγκεντρώσεως εμπόρων και πλοιοκτητών, εκείνης της εποχής. Μέσα στο καφενείο αυτό πήρε την τελική της μορφή η θαλάσσια ασφάλιση υποβληθείσα στην τακτική της μεθόδου Underwriting, που είναι και η σήμερα ακολουθούμενη μέθοδος ασφαλιστικής καλύψεως, όχι μόνο των θαλασσιών αλλά και των οποιονδήποτε κινδύνων αναλαμβάνουν τα μέλη - ασφαλιστές (Underwriting Members) του Lloyd's.

Οι έμποροι και οι πλοιοκτήτες εμφανίζονταν άλλοτε ως ασφαλιζόμενοι και άλλοτε ως ασφαλιστές, αλλά σιγά σιγά η άσκηση της θαλάσσιας ασφαλίσεως έγινε

ειδικότητα και η κατά κύριο επάγγελμα ασφαλιστές διαχώρισαν τη θέση τους έναντι των εμπόρων και πλοιοκτητών και απειτέλεσαν, κατά τα τέλη του 17<sup>ου</sup> αιώνα την πρώτη ομάδα των Lloyd's Underwriters.

Έτσι για πρώτη φορά σχηματίστηκε η σωματειακή οργάνωση The Corporation of Lloyd's που ανέπτυξε τέτοια πρωτοβουλία, στη θαλάσσια ιδιαίτερα ασφάλιση, και απέκτησε τέτοια επιρροή και οικονομική δύναμη, ώστε να ρυθμίζει από τότε τη διεθνή ναυτασφαλιστική αγορά και να επιβάλλει σε αυτήν, κάθε φορά τις απόψεις τις.

### ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ ΠΥΡΟΣ

Όπως αναφέρθηκε και αλλού, οι συντεχνίες πρόβλεπαν μέτρα αποκαταστάσεως των επερχομένων από φωτιά στους συντεχνίτες ζημιών με την προϋπόθεση ότι οι ζημιές αυτές δεν αποτελούσαν συνέπεια ενεργειών του συντεχνίτη.

Την ίδια τακτική ακολουθούσαν και οι λεγόμενες «επίσημες επιστολές» που διανεμόταν στις διάφορες περιοχές για να αναγνωστούν στα εκκλησιάσματα από τους κληρικούς. Οι επιστολές αυτές απευθύνονταν στα φιλανθρωπικά αισθήματα των εκκλησιαζομένων με σκοπό τη συγκέντρωση κεφαλαίου για την αντιμετώπιση ζημιών που έπλητταν τους διάφορους πολίτες.

Στη Γερμανία, εξάλλου, η προστασία κατά των κινδύνων πυρός ασκείτο ως κοινωνική λειτουργία με υποχρεωτικές εισφορές.

Αλλά κατά τη νεότερη εποχή, ανάπτυξη της ασφαλίσεως πυρός και η θεμελίωσή της σε επιστημονικές βάσεις έγινε επίσης στην Αγγλία. Σ' αυτό συνετέλεσαν οι παρακάτω, κυρίως λόγοι:

A) Η μεγάλη πυρκαγιά του Λονδίνου, που εκδηλώθηκε τη νύχτα της 2ας Σεπτεμβρίου 1666 στο «The King's Baker» και διήρκεσε τέσσερις μέρες, κατέστρεψε κυριολεκτικά το Λονδίνου της εποχής εκείνης, 13.200 κτήρια παραναλώθηκαν από τη φωτιά και ανέβασαν τη ζημία στα 10.716.000 λίρες περίπου.

B) Μία σύντομη ανασκόπηση στις μεγαλύτερες, από πυρκαγιά, καταστροφές του κόσμου μας πείθει ότι η Αγγλία εκείνης της εποχής υπέφερε από πυρκαγιές όπως εξάλλου συμβαίνει και σήμερα. Υπήρχαν επομένως τα ψυχολογικά εκείνα αίτια, που επέβαλλαν στη συνείδηση του αγγλικού λαού της ιδέα της ασφαλίσεως σαν ανάγκη αυτή καθ' αυτή.

Γ) Η αναπτυσσόμενη κατά την ίδια εποχή, στην Αγγλία, θαλάσσια ασφάλιση, με την οποία επιτυχώς είχαν αντιμετωπιστεί παρόμοιες καταστροφές στη θάλασσα, έδωσε σε πολλούς επιχειρηματίες την ιδέα συστηματικής εφαρμογής της ασφαλίσεως ως μέσου αντιμετώπισεως και των ζημιών πυρκαγιάς, τη στιγμή μάλιστα που η μεγάλη πυρκαγιά του Λονδίνου είχε ικανοποιητικά προλειάνει το έδαφος για την πυρασφαλιστική δράση.

Έτσι, από τον επόμενο της πυρκαγιάς του Λονδίνου χρόνο, ιδρύεται, κατά την παράδοση, το πρώτο ασφαλιστικό γραφείο με αντικείμενο την κατά των κινδύνων πυρκαγιάς ασφάλιση περιουσίας.

Το πυρασφαλιστικό γραφείο που ιδρύθηκε το 1667 από τον επιχειρηματία οικοδομών Nicolas Barbon, με την επωνυμία «Barbon's fire office» φαίνεται ότι είναι το πρώτο γνωστό ασφαλιστικό γραφείο κατά κινδύνων πυρός και όπως αποδείχτηκε στη συνέχεια, και το πρώτο του κόσμου.

Δ) Η επικράτηση της βιομηχανικής επανάστασης, που εκδηλώθηκε αρχικά στην Αγγλία και άλλαξε ριζικά την παραγωγική διαδικασία, με την καθιέρωση της κατά μάζες παραγωγής, συνετέλεσε στη δημιουργία μεγάλων παραγωγικών μονάδων και στην αλματώδη αύξηση του υλικού πλούτου.

Κατά συνέπεια μια αυξημένη ζήτηση ασφαλίσεως πυρός, μεταφορών και σωμάτων πλοίων δημιουργήθηκε με αποτέλεσμα να σημειωθεί μία ασφαλιστική ζήτηση κατά τα τέλη του 18<sup>ου</sup> αιώνα στην Αγγλία, που εκδηλώθηκε και στον υπόλοιπο ευρωπαϊκό χώρο, κατά τις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, με την ίδρυση μεγάλου αριθμού ασφαλιστικών επιχειρήσεων, πολλές από τις οποίες επέζησαν μέχρι τις μέρες μας και κατέχουν εξέχουσες θέσεις στο διεθνή ασφαλιστικό στίβο.

Ε) Η πυρκαγιά της Tooley Street: Οι πρώτοι από τους ασφαλιστές που αισθητοποίησαν την ανάγκη συνεργασίας για την απόκτηση κοινής ασφαλιστικής πείρας και την αντιμετώπιση των κοινών ασφαλιστικών προβλημάτων, με βάση την πείρα αυτή, ήταν οι πυρασφαλιστές τις Σκωτίας.

Η ανάγκη της συνεργασίας αυτής, εκδηλώθηκε με τις συνεδριάσεις των διευθυντών των πυρασφαλιστικών γραφείων, που άρχισαν από το 1829.

#### ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΟΥ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ ΖΩΗΣ

Οι ερανικές εταιρίες της Ελληνικής αρχαιότητας και τα Burial Clubs της ρωμαϊκής εποχής, φαίνεται πως αποτελούν τα πρώτα δείγματα ασφάλισης πάνω στην ανθρώπινη ζωή.

Οι συντεχνιακές οργανώσεις του τέλους τη μεσαιωνικής εποχής στα διάφορα ευρωπαϊκά κράτη, ακολουθώντας την τακτική των Burial Clubs, ή ακόμα των θρησκευτικών οργανώσεων της αρχαιότητας πλήρωναν τα έξοδα κηδείας των συντεχνιτών για να τους προστατεύσουν από τις προσβλητικές συνέπειες της εφαρμογής των διατάξεων του νόμου των πτωχών.

Έτσι, η πρώτη και αμεσότερη οικονομική συνέπεια του θανάτου, τα έξοδα ταφής, υπήρξαν πριν από κάθε άλλο το αντικείμενο ασφαλιστική κάλυψης πάνω στην ανθρώπινη ζωή που επιχειρήθηκε στην αρχή μέσα στα στενά συντεχνιακά πλαίσια, με τη μορφή της αλληλοβοήθειας και αργότερα της αλληλασφάλισης.

Άλλη αιτία που οδήγησε στην ασφάλιση χρηματικού ποσού, που καταβαλλόταν με το θάνατο του ασφαλισμένου, υπήρξε η εξασφάλιση πληρωμής των χρεών.

Οι τραπεζίτες και οι τοκογλύφοι του τέλους τη μεσαιωνικής εποχής, στην προσπάθειά τους να εξασφαλίσουν τις από τρίτους απαιτήσεις τους, επέβαλλαν την ασφάλιση ζωής των οφειλετών, για ισόποσο κεφάλαιο με την οφειλή του καθενός, πράγμα το οποίο το παρατηρούμε και σήμερα σε πολλά στεγαστικά και όχι μόνο δάνεια.

Το πρώτο γνωστό ασφαλιστήριο Ζωής έγινε στο Λονδίνο, στις 18 Ιουνίου του 1583, αφορούσε εξόφληση χρέους και αναφερόταν στη ζωή του William Gybbons. Δικαιούχος ήταν ο Richard Martin, κάτοικος και δημοτικός σύμβουλος Λονδίνου, που είχε δανείσει τον ασφαλισμένο. Η διάρκεια της ασφάλισης ήταν 12 μήνες και το ασφάλιστρο 8% (τοίς εκατό).

## ΙΤΑΛΙΑ

Στην Ιταλία, από το 14<sup>ο</sup> αιώνα υπάρχουν οι αλληλασφαλιστικές ενώσεις πρόδρομοι των Αγγλικών Friendly Societies, που βελτιώνονται και τελειοποιούνται συνεχώς μέχρι τα μέσα του 17<sup>ου</sup> αιώνα, οπότε ο φλωρεντιανός γιατρός Lorendo Tontí ιδρύει την πρώτη τοντίνια.

Οι Τοντίνες ή Τοντιακές εταιρίες που διασώθηκαν ιδιαίτερα στην Αμερική και στη Γαλλία μέχρι και τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, συγκέντρωναν από τα μέλη τους εισφορές για τη δημιουργία ενός κεντρικού κεφαλαίου και διένειμαν τους τόκους του κεφαλαίου αυτού κάθε χρόνο στα επιζώντα μέλη.

Χρόνο με το χρόνο τα επιζώντα μέλη ελαττώνονταν, γι' αυτό και το κατά μέλος ποσό της διανομής αυξανόταν διαρκώς.

Οι Τοντίνες είχαν μια ορισμένη διάρκεια οπότε με τη λήξη της διάρκειας αυτής διανεμόταν και το κεντρικό κεφάλαιο στα επιζώντα μέλη, ή ήταν αόριστης διάρκειας, οπότε το κεντρικό κεφάλαιο έπαιρνε ο τελευταίος επιζών.

Πρόκειται δηλαδή για μια μορφή ασφάλισης επιβίωσης, που δε μπορεί μάλιστα να θεωρηθεί ότι εξυπηρετεί κάποια κοινωνική ανάγκη, αλλά απλά και μόνο οδηγεί στον πλουτισμό εκείνου που θα έχει την τύχη να επιβιώσει των άλλων.

Το 1825 ιδρύεται η Societa di Assicurazioni Diverse στη Νεάπολη και το 1826 η Societa di Assicurazioni di Milano και οι δύο μικτής ασφαλιστικής δραστηριότητας, διεξάγουν δηλαδή και ασφαλίσεις κατά ζημιών περιουσίας και ασφαλίσεις ζωής.

Η πρώτη νομοθετική ρύθμιση της ασφάλισης ζωής στην Ιταλία εκδηλώνεται στα πέντε τελευταία άρθρα Cobisi di Commercio του 1822, που αποτέλεσαν και τη βάση για τις αμοιβαίες ασφαλιστικές εταιρίες.

Το 1912 ιδρύεται ένα ασφαλιστικό μονοπώλιο ζωής για το Istituto Nazionale Delle Assicurazioni που διατηρήθηκε μέχρι το 1923, οπότε ρυθμίζεται νομοθετικά η κρατική εποπτεία και μπαίνει στο στίβο της ασφαλιστικής δραστηριότητας του κλάδου ζωής η ιδιωτική πρωτοβουλία.

## ΓΑΛΛΙΑ

Το σύστημα Tontí εισάγεται στη Γαλλία από την επινόησή του, στα μέσα το 17<sup>ου</sup> αιώνα και γίνεται αποδεκτό από το επίσημο κράτος που οργανώνει τις Τοντίνες με βάση δημόσιας επιχείρησης.

Οι Τοντιακές αυτές εταιρίες καταργήθηκαν το 1770 με διάταγμα του Λουδοβίκου XV γιατί θεωρήθηκαν πράξεις ανήθικες.

Η Γαλλία της εποχής αυτής δεν προσφέρεται για ανάπτυξη του θεσμού ασφαλίσεων ζωής. Η αντίληψη ότι η ανθρώπινη ζωή, που θεωρείται θείο δώρο δε μπορεί να γίνει αντικείμενο χρηματικής αποτίμησης και οι ατελείωτες απάτες που γίνονται σε όλο τον ευρωπαϊκό χώρο, κάτω από το πρόσχημα των ασφαλίσεων αυτού του είδους, δημιουργούν στη Γαλλία δυσμενείς προϋποθέσεις για την ανάπτυξη του θεσμού.

Η νομοθέτες της εποχής, όχι μόνο αγνοούν το θεσμό, στο νομοθετικό τους έργο, αλλά τον πολεμούν ανελέητα, γιατί θεωρούν την ασφάλιση ζωής πράξη ανέντιμη και αντικείμενη στα χρηστά ήθη. Ακόμα και ο Code de Commerce του 1807 αγνοεί το θεσμό εντελώς.

Παρά το άσχημο κλίμα που επικρατεί για το θεσμό, ιδρύεται η πρώτη ασφαλιστική εταιρία το 1788 με το επωνυμία «Compagnie Royal d' Assurance», αλλά οι αντιλήψεις της εποχής οδηγούν στη σύντομη ανάκληση της αδείας της.

Και ενώ η νομοθεσία πολεμά το θεσμό της ασφάλισης ζωής με κάθε μέσο η νομολογία αρχίζει από το τέλος του 18<sup>ου</sup> αιώνα να αναγνωρίζει τη νομιμότητά του, με σειρά αποφάσεων του τότε Συμβουλίου Επικρατείας.

Ιδιαίτερα μετά την απόφαση του συμβουλίου Επικρατείας της 23<sup>ης</sup> Μαρτίου του 1818, η πολεμική κατά της ασφάλισης ζωής υποχωρεί και αρχίζουν αργότερα να προβάλλονται τα πλεονεκτήματα του θεσμού.

Με μεταγενέστερα νομοθετήματα οργανώνεται περισσότερο και θεσμοθετείται ο διοικητικός έλεγχος των ασφαλιστικών εταιριών ζωής στη Γαλλία.

### ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Μέχρι το τέλος του 18 αιώνα όλη η ασφαλιστική δραστηριότητα ζωής περιορίζεται στις αλληλασφαλιστικές εταιρίες (Mutual Societies) και στις τοντίνες.

Παρά το ότι δεν υπάρχει καμιά νομοθετική μέριμνα για το θεσμό, ούτε στη Γερμανική ούτε στην Πρωσική νομοθεσία, ιδρύεται το 1806 το Αμβούργο η πρώτη ασφαλιστική εταιρία μετοχικού κεφαλαίου από το J. Benecke.

Το 1827, ο επονομαζόμενος πατέρας του ασφαλιστικού επαγγέλματος στη Γερμανία, ο Ernst Arnoldi, ιδρύει τη Leben Sversicherungsbank fur Deutschland zu Cotha».

Ιδιαίτερα μετά το 1860 επεκτείνονται οι ασφαλιστικές εργασίες ζωής και ιδρύονται πάρα πολλές αλληλασφαλιστικές και μετοχικού κεφαλαίου εταιρίες.

Με τη λήξη του 19<sup>ου</sup> αιώνα, ασχολούνται στη Γερμανία με τις ασφάλειες ζωής περίπου 60 ασφαλιστικές εταιρίες κι όμως, δεν υπάρχει ακόμα καμιά νομοθετική μέριμνα για τη ρύθμιση του θεσμού.

Μόλις το 1901 καθιερώνεται νομοθετικά ο διοικητικός έλεγχος των ασφαλιστικών εταιριών και το 1908 ρυθμίζεται νομοθετικά η ασφαλιστική σύμβαση και η ασφαλιστική σύμβαση ζωής γενικότερα.

### ΑΓΓΛΙΑ

Η Αγγλία, όπως έχουμε αναφέρει και παραπάνω, έμελλε να αποτελέσει τον τόπο όπου ο ασφαλιστικός θεσμός, σε όλες του τις μορφές, θα κατακτούσε τη ξεχωριστή του θέση στην οικονομική και κοινωνική ζωή του σύγχρονου ανθρώπου.

Η χώρα αυτή, στην οποία μεταφυτεύτηκε το ασφαλιστικό έθιμο από τους Ιταλούς, αφοσιώθηκε αιώνες ολόκληρους στην ανάπτυξη και την πρόοδο του θεσμού, των θεμελίωση ηθικά και τεχνικά και συνέλαβε περισσότερο από κάθε άλλη χώρα, στη δημιουργία και την πρόοδο της ασφαλιστικής επιστήμης.

#### Ηθική Θεμελίωση του Θεσμού

Το 16<sup>ο</sup> αιώνα παρατηρούνται τα πρώτα ασφαλιστήρια πρόσκαιρης ασφάλισης θανάτου, βραχείας διάρκειας – συνήθους ενός χρόνου – με πανάκριβο ασφάλιστρο.

Οι ασφαλιστές δεν ελέγχονται και ενεργούν εντελώς αυθαίρετα με συνέπεια να μετέρχονται κάθε μέσο προκειμένου να πλουτίσουν, σε βάρος των ασφαλισμένων. Χαρακτηριστικό της εποχής εκείνης είναι το παράδειγμα του William Gibbons, που ήδη αναφέραμε.

Η ίδια κατάσταση παρατηρείται και κατά τον 17<sup>ο</sup> αιώνα που λήγει με την ίδρυση το 1698 της πρώτης γνωστής ασφαλιστικής εταιρίας αμοιβαίας βάσης, που είχε ως αντικείμενο την προστασία των απορφανιζομένων οικογενειών και ονομαζόταν «Society of Assurances for Widows and Orphans».

Στις αρχές του 18<sup>ου</sup> αιώνα αρχίζει να διαδίδεται ο θεσμός της εταιρίας μετοχικού κεφαλαίου και παρατηρείται σειρά από απάτες, με αποκορύφωμα την απάτη της νότιας θάλασσας, με συνέπεια τη νομοθετική παρέμβαση που εκδηλώθηκε με ψήφιση το 1720 του νόμου κατά της απάτης που διέλυσε και εξαφάνισε, κυριολεκτικά, όλες τις αμοιβαίες εταιρίες ασφαλείων ζωής, με μοναδική εξαίρεση τη «The Amicable Society for a Perpetual Assurance Office», που είχε το σπάνιο για την εποχή προνόμιο, να ιδρυθεί, το 1905 με Β. Δ. της Βασίλισσας Άννας.

Το 1757 η εταιρία αυτή καθιερώνει για πρώτη φορά ένα ελάχιστο εγγυημένο κεφάλαιο (στερλίνες 125) που θα καταβάλλει με το θάνατο κάθε ασφαλισμένου γεγονός που της δημιουργεί αργότερα πολλά προβλήματα.

Άλλη εταιρία αμοιβαίας βάσης που αξίζει να αναφερθεί είναι η «The Society for Equitable Assurances on Lives and Survivorship», που πήρε την άδεια λειτουργίας το 1762 και λειτουργεί επιτυχώς ακόμη και σήμερα, με την επωνυμία «The Old Equitable».

Μία ακόμα εταιρία ζωής, που θα ήταν καλό να αναφέρουμε είναι η «Westminster Society» που ιδρύθηκε το 1792. Παρά το ότι η εταιρία αυτή δεν έκανε ποτέ αξιόλογο κύκλο εργασιών, αναφέρεται, γιατί υπήρξε η πρώτη κεφαλαιουχική εταιρία μετοχικού κεφαλαίου στο χώρο της δραστηριότητας των ασφαλίσεων ζωής.

Το παράδειγμά της ακολούθησε η «Pelikan Life» το 1797. Έτσι με τη λήξη του 18<sup>ου</sup> αιώνα μπαίνει στο στίβο των ασφαλίσεων ζωής η ιδιωτική πρωτοβουλία, με τη μορφή των κεφαλαιουχικών ασφαλιστικών επιχειρήσεων και ιδιαίτερα των εταιριών μετοχικού κεφαλαίου.

#### Τεχνική Θεμελίωση του Θεσμού

Καμιά οικονομικομαθηματική βάση δεν υπήρχε στην αρχή για την ασφάλιση ζωής, που ασκήθηκε μέχρι και τα μέσα το 18<sup>ου</sup> αιώνα τελείως εμπειρικά, με τη μορφή της αλληλοβοηθείας ή της αλληλασφαλίσεως, μεταξύ των μελλών των λεγομένων φιλικών ή αμοιβαίων εταιριών, όπου η ιδιότητα ασφαλιζομένων και ασφαλιστών βρισκόταν στα πάντα ίδια πρόσωπα.

Αλλά με το καθεστώς αυτό δε μπορούσε να προσδιοριστεί από την αρχή κάποιο συγκεκριμένο ποσό, που θα καταβαλλόταν με το θάνατο του ασφαλισμένου. Το ποσό αυτό κυμαινόταν, κάθε φορά, ανάλογα με το σύνολο των εισφορών που εισπράττονταν μέσα στο χρόνο και τον αριθμό των ασφαλισμένων που πέθαιναν στον ίδιο χρόνο.

Το κυμαινόμενο, όμως, και αβέβαιο αυτό ποσό δεν εξυπηρετούσε το σκοπό που επεδίωκε η ασφάλιση ζωής, την οικονομική δηλαδή εξασφάλιση των οικογενειακών αναγκών, που δημιουργεί ο θάνατος του οικογενειάρχη.



Η εταιρία που επινόησε τους περισσότερους από τους γνωστούς και σήμερα συνδυασμούς ασφάλισης ζωής και εξοικείωσε το κοινό με τον πολυσύνθετο αυτό κλάδο η «The Amicable Society», κατανόησε πρώτη την ανάγκη προσδιορισμού συγκεκριμένου ποσού, που θα καταβαλλόταν με το θάνατο του ασφαλισμένου, και προχώρησε πρώτη στη σχετική εφαρμογή.

Από το μέσα όμως του 17<sup>ου</sup> αιώνα, υπήρχε μια αξιόλογη μαθηματική υποδομή. Σ' αυτήν την υποδομή θα προσφύγουν οι μαθηματικοί του τέλους του 17<sup>ου</sup> και 18<sup>ου</sup> αιώνα, για να θεμελιώσουν μια νέα επιστήμη την αναλογιστική, που θα αποτελέσει ιδιαίτερο επιστημονικό κλάδο μέσα στη σφαίρα της ασφαλιστικής δραστηριότητας και θα δώσει λύσεις στους προβληματισμούς και στις δυσκολίες που αντιμετώπιζε από τα πρώτα του βήματα ο θεσμός.

Το 1693, ο αστρονόμος μαθηματικός Edmund Halley, με την εργασία του «Συνεργασία με του κληρικούς των δήμων», κατήρτισε τον πρώτο πίνακα θνησιμότητας, χρησιμοποιώντας στατιστικές πληροφορίες από τα μητρώα θανάτου της πόλης Breslau, που είχε τηρήσει ο Γερμανός θεολόγος κληρικός Gaspar Neumann.

Η μέθοδος όμως το Halley, θεωρητική στη βάση της, κρίθηκε πως απείχε της οποιασδήποτε πρακτικής εφαρμογής και χαρακτηρίστηκε ακατάλληλη και πολύπλοκη, γιατί απαιτούσε μακροσκελείς μαθηματικούς υπολογισμούς για την προσαρμογή που χρειαζόταν κάθε χρόνο το ασφαλιστρο, με το αυξανόμενο ποσοστό θνησιμότητας από το ένα έτος ηλικίας στο άλλο.

Αλλά η ιδέα του Halley είχε ως αποτέλεσμα την επινόηση και επεξεργασία άλλων μεθόδων κατάρτισης πινάκων θνησιμότητας και διεξαγωγής των εργασιών στις ασφαλίσεις ζωής. Έτσι ακολουθεί σειρά εργασιών από άλλους μαθηματικούς που τελειοποίησαν και βελτίωσαν τη μεθοδολογία στην κατάρτιση των πινάκων θνησιμότητας και προσδιόρισαν με ακόμη μεγαλύτερη ακρίβεια και συνέπεια τόσο το ποσοστό θνησιμότητας, όσο και το ποσοστό επιβιώσεως κατά έτος ηλικίας.

Το 1755, ο άγγλος μαθηματικός Dadson απέδειξε, για πρώτη φορά τη δυνατότητα διεξαγωγής των ασφαλιστικών εργασιών κλάδους ζωής με βάση ένα μέσο, ενιαίο δηλαδή για όλα τα χρόνια διάρκειας, ασφαλιστρο. Το ασφαλιστήριο αυτό ποικίλει κάθε φορά, ανάλογα με την ηλικία που έχει κανείς όταν ασφαρίζεται και παραμένει έκτοτε σταθερά.

Η πρόοδος που είχε συντελεστεί στον τομέα της αναλογιστικής επιστήμης ήταν ήδη τεράστια σε συνδυασμό δε και με τη σταθερότητα των άλλων αριθμητικών δεδομένων του κλάδου ζωή, θεμελίωσε τον κλάδο αυτό πάνω σε μια στέρεα μαθηματικοοικονομική βάση.

Τα ποσοστά θνησιμότητας και ο μέσος όρος ζωής, που από καιρό σε καιρό ελέγχονται και αναθεωρούνται, είναι στοιχεία που μόνο από θανατηφόρες επιδημικές αρρώστιες μπορούν πρόσκαιρα και σε ορισμένες μόνο γεωγραφικές περιοχές να ανατραπούν.

Τέλος, με τη λήξη του 18<sup>ου</sup> αιώνα ολοκληρώνεται και η τεχνική θεμελίωση του θεσμού και αρχίζουν να εμφανίζονται οι πρώτες κεφαλαιουχικές εταιρικές μορφές, που θα αναλάβουν στο μέλλον, κατά κύριο λόγο, την πρόοδο και ανάπτυξη της ασφαλιστικής ζωής.

ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ (Motor Insurance)

Το 1769, κατασκευάστηκε το πρώτο μη ιππλάτο όχημα, που εκκινείτο με δύναμη που το ίδιο παρήγε από ατμό, γι' αυτό και ονομάστηκε αυτοκίνητο.

Διάφοροι τύποι ατμοκίνητων οχημάτων επινοήθηκαν κατά τα τρία πρώτα τέταρτα του 19<sup>ου</sup> αιώνα από τους Gurney, Meceroni, Hanekock και άλλους. Το 1885, εξάλλου, κατασκευάστηκε ο πρώτος κινητήρας εσωτερικής καύσεως, από τους Karl Benz και Cottlieb Daimler, οποίος και άρχισε να χρησιμοποιείται για την κίνηση των αυτοκινήτων οχημάτων.

Από την εποχή όμως ακόμη του ατμοκίνητου οχήματος, η κυκλοφορία του αυτοκινήτου δημιούργησε προβλήματα κοινωνικού ενδιαφέροντος, η οξύτητα των οποίων έφτασε, πολλές φορές, μέχρι εξεγέρσεως των λαϊκών αισθημάτων.

Αξίζει να αναφερθούν μερικά από τα προβλήματα που δημιούργησε η κυκλοφορία του αυτοκινήτου κατά τον περασμένο αιώνα, τα οποία φέρουν έντονη τη σφραγίδα των συνθηκών και των αντιλήψεων εκείνης της εποχής.

Οι σοβαρότερες αντιδράσεις, κατά της κυκλοφορίας του αυτοκινήτου, προκλήθηκαν από τους καλλιεργητές των λαχανόκηπων που βρίσκονταν κατά μήκος των αυτοκινητόδρομων, και τούτο, γιατί τόσο τα παιδιά των περιοίκων όσο και ο μεγάλος αριθμός περιέργων συγκεντρωνόταν – ιδιαίτερα τις Κυριακές – στις περιοχές αυτές, για να παρακολουθήσουν την κίνηση των αυτοκινήτων, επειδή όμως φοβόταν να παραμείνουν στο κατάστρωμα των δρόμων, έμπαιναν στους λαχανόκηπους και ποδοπατούσαν και κατέστρεφαν τα λαχανικά.

Οι συντηρητές των δρόμων επίσης, που αναλάμβαναν κατ' αποκοπή τη συντήρηση, προέβαλαν ζωηρές αντιδράσεις, διότι από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων καταστρέφονταν συντομότερα οι δρόμοι, με συνέπεια να αυξάνεται ασυνήθιστα το κόστος συντηρήσεώς τους.

Πέρα όμως από τα παραπάνω, η εποχή αυτή δεν ήταν άσχετη και με το τροχαίο ατύχημα. Τα αυτοκίνητα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, που δεν τα χαρακτήριζε ούτε η ευελιξία, ούτε το σύστημα αμέσου πεδήσεως που διαθέτουν τα σύγχρονα οχήματα, προσέκρουαν πολλές φορές στις ιππλάτες άμαξες, με συνέπεια να προκαλούν σωματικές βλάβες ή και το θάνατο επιβατών και υποζυγίων. Έτσι το οδικό ατύχημα, ένα από τα οξύτερα κοινωνικά προβλήματα της εποχής μας, έχει τις ρίζες του στις αρχές του περασμένου αιώνα.

Ο αγγλικό «The Locomotive Act» (νόμος περί ατμαμαξών) του 1865 είναι ο πρώτος στον κόσμο νόμος, που επενέβη με σκοπό να αντιμετωπίσει το καινούργιο, τότε, κοινωνικό πρόβλημα. Μεταξύ δε, των διατάξεών του, που απέβλεπαν στη ρύθμιση των σχετικών ευθυνών, περιελάμβανε και τις πρώτες γνωστές διατάξεις που αναφέρονται στην πρόληψη του οδικού ατυχήματος και είχαν ως εξής :

«Τρία τουλάχιστον πρόσωπα απαιτούνται για την οδήγηση της ατμάμαξας<sup>3</sup> το ένα από αυτά πρέπει να προηγείται πεζό, τουλάχιστον 60 γιάρδες (55 μέτρα) από το όχημα, να κινεί συνεχώς μια κόκκινη σημαία<sup>3</sup> για προειδοποίηση των πεζών και των ιππλάτων αμαξών, που έρχονται αντίθετα...».

<sup>3</sup> Η σημαία αυτή, που χρησιμοποιείται και σήμερα από τους φύλακες των σιδηροδρομικών γραμμών, υπήρξε ο πρόδρομος των σηματοδοτών οδικής κυκλοφορίας.

Αργότερα, ο «The Highway and Locomotives Act» του 1878 κατήργησε μεν την κόκκινη σημαία αλλά διατήρησε τον πεζό, που έπρεπε να προηγείται τουλάχιστον 20 γιάρδες (18 μέτρα) του οχήματος, για να ρυθμίζει την όλη κίνηση μεταξύ του οχήματος, των ιππέων και των ιππύλατων αμαξιών.

Νομοθετικές ρυθμίσεις επακολούθησαν σε όλα τα προηγμένα ευρωπαϊκά κράτη της εποχής, με κοινό χαρακτηριστικό την ανάθεση του όλου ελέγχου της κυκλοφορίας στις δημόσιες αρχές.

Πάρα πολλοί περιορισμοί επιβλήθηκαν στην κυκλοφορία του αυτοκινήτου, με σκοπό τη ρύθμιση της οδικής κινήσεως, την κατασκευή κατάλληλων οδικών δικτύων, και γενικότερα την πρόληψη του τροχαίου ατυχήματος.

Οι σωματικές βλάβες και οι υλικές ζημιές προς τρίτους απετέλεσαν, εξάλλου, αντικείμενο νομοθετικής ρύθμισης και δημιούργησαν νέα ασφαλιστική ζήτηση. Η ζήτηση αυτή εξυπηρετήθηκε, αρχικά, από τον κλάδο Αστικής Ευθύνης των διαφόρων ασφαλιστικών εταιριών, πλην όμως ο όγκος των εργασιών επέβαλε την οργάνωση ιδίου ασφαλιστικού κλάδου, του Κλάδου των Αυτοκινήτων.

Τα πρώτα χρόνια του 20<sup>ου</sup> αιώνα χαρακτηρίζονται από αθρόες ιδρύσεις ασφαλιστικών εταιριών – τόσο στα ευρωπαϊκά κράτη, όσο και στην Αμερική και την Αυστραλία – με ειδικότητα της ασφαλίσεως αυτοκινήτων. Η έλλειψη, όμως, ασφαλιστικής πείρας των νέων αυτών εργασιών, οδήγησε πολλές από τις εταιρίες αυτές στη χρεοκοπία. Θλιβερό παράδειγμα υπήρξε η αγγλική εταιρία «Law Car and General», που ιδρύθηκε το 1906 και είχε το 1910 έσοδα από ασφάλιστρα £344.000, ζημιές £442.000 και έξοδα λειτουργίας (περιλαμβανομένων εκπτώσεων και προμηθειών) £128.000.

Ο Α' Παγκόσμιος Πόλεμος απέδειξε τη μεγάλη χρησιμότητα του αυτοκινήτου ως μεταφορικού μέσου και το επέβαλε ως το πιο πρόσφορο μέσο συγκοινωνίας και μεταφοράς.

Η μαζική παραγωγή αυτοκινήτων που επακολούθησε και η παροχή διευκολύνσεων για την απόκτησή τους, παρέδωσαν το αυτοκίνητο σε ευρύτερη χρήση και κυκλοφορία και οδήγησαν στην ανάγκη διευρύνσεως και επεκτάσεως των οδικών δικτύων.

Η εκλαΐκευση όμως αυτή του αυτοκινήτου είχε σαν συνέπεια την παράλληλη αύξηση του ατυχήματος οδικής κυκλοφορίας. Το «Μέτωπο της Ασφάλτου», όπως ονομάστηκε, απετέλεσε μετά τη λήξη του Α' Παγκοσμίου Πολέμου εξακολουθητικά επιτεινόμενη κοινωνική μαστίγα, της οποίας η οικονομική τουλάχιστον λύση αναζητήθηκε στην ασφάλιση.

Λόγοι προστασίας του κοινωνικού συνόλου από το τροχαίο ατύχημα επέβαλαν, κατά το μεσοπόλεμο διάστημα, την ανάγκη της υποχρεωτικής ασφαλίσεως του αυτοκινήτου, τουλάχιστον όσον αφορά την από σωματικές βλάβες ευθύνη προς τρίτους.

Και στο θέμα αυτό πρωτοπόρησε η Αγγλία, που με τον «Road Traffic Act» (Νόμο περί οδικής κυκλοφορίας), του 1930, καθιέρωσε την υποχρεωτική ασφάλιση του αυτοκινήτου, για τις σωματικές βλάβες και το θάνατο των τρίτων προσώπων.

Η υποχρεωτική αυτή κάλυψη που επιβλήθηκε από το νόμο (Act Only Cover) αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση νομίμου κυκλοφορίας του αυτοκινήτου, σε όλα τα ευρωπαϊκά κράτη, που ακολούθησαν πολύ σύντομα τον αγγλικό παράδειγμα.

Η χώρα μας, η τελευταία ευρωπαϊκή χώρα, που απεδέχθη τη συνθήκη του Στρασβούργου (που προβλέπει την υποχρεωτική ασφάλιση του αυτοκινήτου), καθιέρωσε την υποχρέωση της ασφαλίσεως αυτής από 1/1/1978 με το νόμο 489/76.

Παρά την υποχρεωτική κάλυψη σωματικών βλαβών τρίτων που επιβάλλει ο νόμος, παρουσιάστηκε πολύ συχνά το φαινόμενο, ώστε θύματα τροχαίων ατυχημάτων να παραμένουν χωρίς καμία αποζημίωση, είτε γιατί υπεύθυνοι τα εγκατέλειψαν αβοήθητα στον τόπο του ατυχήματος, παραμένοντας άγνωστοι, είτε γιατί η ασφαλιστικές συμβάσεις που υπήρχαν παρέμειναν χωρίς αποτέλεσμα, λόγω νομικών ελαττωμάτων ή λόγω αναξιοχρεότητας των ασφαλιστών.

Η Επιτροπή Cassel<sup>4</sup> που ασχολήθηκε inter alia με το θέμα αυτό, περιελάμβανε στην εισηγητική της έκθεση τα παρακάτω:

«Ένα κεντρικό κεφάλαιο πρέπει να σχηματιστεί σαν μία δεύτερη γραμμή εξασφαλίσεως, σε περίπτωση αναξιοχρεότητας του ασφαλιστή, ώστε εάν νόμιμες απαιτήσεις τρίτων δε μπορούν να ικανοποιηθούν από αυτόν ή τους αντιστασιαστές και τους εγγυητές του θα αντιμετωπίζονται από το κεντρικό αυτό κεφάλαιο».

Η άποψη αυτή έγινε αρχικά αποδεκτή τόσο από τις αρμόδιες κρατικές αρχές, όσο και από τα συλλογικά όργανα των ασφαλιστών. Μόνο όμως μετά τον πόλεμο, το 1946, έγινε δυνατή η ίδρυση του Motor Insurance Bureau», που μέλη του είναι ασφαλιστές αυτοκινήτων.

Το Σύστημα Bureau μιμήθηκαν και καθιέρωσαν διαδοχικά όλα τα ευρωπαϊκά κράτη, τα οποία συνεργαζόμενα στο θέμα αυτό επέβαλαν τη γνωστή πράσινη κάρτα (green card) με την οποία αποδεικνύεται ότι υπάρχει ασφαλιστική σύμβαση αυτοκινήτου, που συμμορφώνεται με το εθνικό ασφαλιστικό δίκαιο κάθε χώρας που έχει αποδεχτεί το Σύστημα αυτό.

Το Motor Insurance Bureau δε συνετέλεσε μόνο στην καθιέρωση της υποχρεωτικής ασφαλίσεως του αυτοκινήτου, αλλά επίσης ανέλαβε με το σχηματισμό του κεντρικού κεφαλαίου από τις συνδρομές των ασφαλιστών - μελών του, την αποζημίωση των θυμάτων, στις περιπτώσεις αναξιοχρεότητας των ασφαλιστών, μη αποτελεσματικών ασφαλιστικών συμβάσεων, εγκαταλείψεως αβοήθητων θυμάτων κ.α.

Την αποστολή αυτή έχει αναλάβει σήμερα το Επικουρικό Κεφάλαιο, ενώ το Σύστημα Bureau με την πολυεθνική του οργάνωση και παρουσία ασχολείται με την συνοριακή ασφάλιση αυτοκινήτου.

Η αναληφθείσα από το Σύστημα Bureau αποστολή τιμά, ασφαλώς, τον ασφαλιστικό κλάδο και αποδεικνύει, άλλη μια φορά, την κοινωνικότητα του ασφαλιστικού θεσμού και τη βαθιά συναίσθηση ευθύνης των ασφαλιστών για το κοινωνικό έργο που επιτελούν.

<sup>4</sup> Επιτροπή που συγκροτήθηκε στην Αγγλία το Φεβρουάριο του 1936 από τον Sir Felix Cassel με σκοπό τη μελέτη ασφαλιστικών θεμάτων, και υπέβαλε την εισηγητική έκθεσή της τον Ιούνιο του 1937. Πολλές από τις εισηγήσεις της Επιτροπής Cassel έτυχαν εφαρμογής.

## 2.2 Γενικά Περί Ασφαλίσεων

Η Ασφάλιση με διάφορες μορφές αποτελεί ένα μέτρο της οικονομικής, κοινωνικής και ηθικής ανάπτυξης των λαών. Ο άνθρωπος αισθάνεται σήμερα τις ανάγκες και τους κινδύνους του μέλλοντος το ίδιο επιτακτικές με τις ανάγκες 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.

Πριν αναφερθούμε όμως αναλυτικά για την έννοια της ασφάλισης, θα ήταν ορθό να αναφερθούμε στην έννοια του κινδύνου.

### 2.2.1 Η Έννοια του Κινδύνου

Η έννοια του Κινδύνου, στην καθημερινή ζωή, είναι πάντοτε συνυφασμένη με ανεπιθύμητα και επιβλαβή γεγονότα, που η επέλευσή τους δημιουργεί δυσάρεστες συνέπειες στην ανθρώπινη ζωή και οικονομία.

Στην ασφαλιστική τεχνική αντίθετα, «κίνδυνος είναι η δυνατότητα που υπάρχει να συμβεί κάποιο γεγονός που σαν συνέπειά του θα έχει ή τη μείωση της παρουσίας κάποιου προσώπου ή την ανάγκη αυξήσεως της προκειμένου να αντιμετωπιστεί κάποια έκτακτη οικονομική ανάγκη».

Η πραγματοποίηση των γεγονότων που χαρακτηρίζονται κάθε φορά ως κίνδυνοι, εξαρτάται από διάφορα περιστατικά της καθημερινής ζωής, που λέγονται περιστατικά ή χαρακτηριστικά του κινδύνου και τα οποία λαμβανόμενα σαν σύνολο έχουν συνιστάμενη την πιθανότητα επέλευσης του κινδύνου. Τα χαρακτηριστικά αυτά είναι τα εξής:

A) Η ανεξαρτησία, δηλαδή δε μπορούμε να προκαλέσουμε εμείς οι ίδιοι τον κίνδυνο.

B) Η ομοιογένεια, δηλαδή ο κίνδυνος πρέπει να είναι κοινός για ένα μεγάλο πλήθος ατόμων ή πραγμάτων.

Γ) Η αβεβαιότητα, δηλαδή δε μπορούμε να προβλέψουμε πότε, πως και που θα επέλθει ο κίνδυνος.

Υποβληθέντες σε μαθηματικές εργασίες οι ασφαλιστικοί κίνδυνοι, υποτάχτηκαν στους κανόνες της μαθηματικής επιστήμης, ώστε να μπορεί να δοθεί μία μαθηματική πλέον τιμή σε κάθε κατηγορία κινδύνων, η οποία εκφράζει την πιθανότητα επελεύσεώς τους. Οι ασφαλιστικοί κίνδυνοι πρέπει να είναι σταθμητοί από το Νόμο των Πιθανοτήτων, ώστε να μη διαφεύγουν του ασφαλιστικού ελέγχου.

Η ακριβής γνώση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του κινδύνου είναι απαραίτητη για το ασφαλιστική, προκειμένου να οδηγηθεί στην εφαρμογή μιας σωστής ασφαλιστικής τακτικής. Η πιθανότητα επελεύσεως και η ενδεχόμενη έκταση του κινδύνου αποτελούν, κάθε φορά, τη βάση της γενικότερης μεταχείρισης που πρέπει κάθε κίνδυνος να τύχει, τόσο από τιμολογιακή όσο και από αντασφαλιστική άποψη.

Ιδιαίτερη προσοχή συνιστάται, κατά συνέπεια, στην περιγραφή των κινδύνων, ώστε ο ασφαλιστής να ενημερώνεται σωστά και ολοκληρωμένα, για όλη την κατάσταση του κινδύνου, πριν από την παροχή της ασφαλιστικής καλύψεως.

Στην ασφαλιστική τεχνική, οι κίνδυνοι διακρίνονται με βάση διάφορα κάθε φορά κριτήρια και χωρίζονται στις ακόλουθες κατηγορίες:

Α) Αμιγείς και επιχειρηματικοί κίνδυνοι

Οι αμιγείς κίνδυνοι αναφέρονται στην επέλευση ή τη μη επέλευση ορισμένων περιστατικών την καθημερινή ζωή, οι οποίοι όταν επέλθουν μπορούν να προκαλέσουν οικονομικές ζημιές.

Επιχειρηματικοί ή εμπορικοί κίνδυνοι είναι αυτοί στους οποίους υπόκεινται διάφοροι επιχειρηματίες, παρά το ότι σε κάθε τους επιχειρηματική πράξη επιδιώκουν μόνο το κέρδος.

Η διάκριση αυτή των κινδύνων είναι ενδιαφέρουσα διότι οι επιχειρηματικοί κίνδυνοι, κατά γενικό κανόνα, δεν καλύπτονται ασφαλιστικώς.

Β) Γενικευμένοι και μεμονωμένοι κίνδυνοι

Οι γενικευμένοι κίνδυνοι οφείλονται σε απρόσωπα και γενικευμένα κοινωνικά ή και φυσικά φαινόμενα, που πλήττουν το κοινωνικό σύνολο γενικότερα (π.χ. πόλεμοι, επιδημίες, πληθωρισμός, σεισμοί, πλημμύρες, κ.α.)

Οι μεμονωμένοι κίνδυνοι αναφέρονται σε μεμονωμένα και συγκεκριμένα περιστατικά και έχουν μεμονωμένα και συγκεκριμένα θύματα (π.χ. τροχαία ατυχήματα, κ.α.)

Η διάκριση αυτή είναι άκρως ενδιαφέρουσα, γιατί σε άλλη αντισταθμιστική μεταχείριση υποβάλλονται οι γενικευμένοι και σε άλλοι οι μεμονωμένοι κίνδυνοι.

Γ) Σταθεροί και μεταβλητοί κίνδυνοι

Σταθεροί κίνδυνοι είναι αυτοί που από άποψη πιθανοτήτων επέλευσης, οι πιθανότητες δεν αυξομειώνονται αλλά παρουσιάζουν κάποια σταθερότητα, ενώ μεταβλητοί είναι αυτοί που οι πιθανότητες μεταβάλλονται.

Σταθερότητα πιθανοτήτων επελεύσεως χαρακτηρίζει κυρίως τους κινδύνους θανάτου.

Δ) Τακτικοί και έκτακτοι κίνδυνοι

Τακτικοί κίνδυνοι είναι αυτοί που αναφέρονται σε περιόδους ομαλού πολιτικοοικονομικού βίου, ενώ οι έκτακτοι αναφέρονται σε περιόδους πολέμων, λαϊκών εξεγέρσεων, πολιτικών ταραχών, στάσεων κ.λπ.

Ε) Κίνδυνοι κατά κλάδο

Αυτή η κατηγορία είναι μια διάκριση που αποτελεί και τη βάση κατανομής της ασφαλιστικής εργασίας σε ασφαλιστικούς κλάδους, π.χ. κλάδος πυρός, αυτοκινήτων κ.α.

Στ) Ασφαλίσιμοι και μη ασφαλίσιμοι κίνδυνοι

Ασφαλίσιμοι είναι οι κίνδυνοι που είναι άξιοι νομικής προστασίας ενώ μη ασφαλίσιμοι είναι εκείνοι που δεν είναι άξιοι νομικής προστασίας και αναφέρονται σε αξιόποινες πράξεις και συνεπώς απορρίπτονται, π.χ. ασφάλιση ναρκωτικών κ.α.

Ζ) Νενομισμένοι και μη κίνδυνοι

Αυτό το είδος κινδύνων το συναντάμε όταν το ασφαλιζόμενο αντικείμενο βρίσκεται μακριά των συμβαλλομένων, κατά το χρόνο συνομολογήσεως της ασφαλίσεως και ουδείς γνωρίζει την ακριβή κατάστασή του.

### 2.2.2 Η Έννοια της Ασφάλισης

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.

Πριν όμως αναλύσουμε την έννοια της ασφάλισης, θα πρέπει να δώσουμε τον ορισμό αυτής. Ασφάλιση λοιπόν είναι η συγκέντρωση τυχαίων και απρόβλεπτων κινδύνων με τη μεταφορά τους σε ασφαλιστές, που συμφωνούν, έναντι ασφαλιστρού, να αποζημιώσουν τους ασφαλισμένους για τις τυχαίες ζημιές ή να παρέχουν άλλες χρηματικές παροχές ή υπηρεσίες, που συνδέονται με τον κίνδυνο.

Η Ασφάλιση όμως, για την κατανόηση του ορισμού της, έχει και κάποια χαρακτηριστικά, όπως αυτά προκύπτουν από τον παραπάνω ορισμό. Αυτά είναι :

#### A) Η συγκέντρωση των κινδύνων (pooling of risks)

Αποτελεί την καρδιά του ασφαλιστικού μηχανισμού. Με τη διαδικασία αυτή γίνεται η κατανομή στο σύνολο των ασφαλισμένων που συνέβησαν σε ορισμένους από αυτούς. Η κοινοπραξία αυτή προϋποθέτει τη συγκέντρωση μεγάλου αριθμού ομοιογενών κινδύνων ώστε να λειτουργεί ο Νόμος των Μεγάλων Αριθμών<sup>5</sup>, για να δίνει ακριβή πρόβλεψη των μελλοντικών ζημιών. Δηλαδή, η συγκέντρωση αυτή συνεπάγεται: 1) την κατανομή των απωλειών σε όλους τους ασφαλισμένους και 2) την πρόβλεψη των μελλοντικών ζημιών με σχετική ακρίβεια.

Στις περισσότερες ασφαλίσεις ο αναλογιστής σπάνια γνωρίζει την πραγματική πιθανότητα ζημιάς. Η εκτιμήσεις για τη μέση συχνότητα και σοβαρότητα των ζημιών πρέπει να βασίζονται στην προηγούμενη εμπειρία. Αν επαρκώς μεγάλος αριθμός ομοιογενών περιπτώσεων η εμπειρία αυτή αποτελεί καλή προσέγγιση για το μέλλον, εφόσον γνωρίζουμε ότι ο αντικειμενικός κίνδυνος μεταβάλλεται αντιστρόφως ανάλογα με την τετραγωνική ρίζα του αριθμού των περιπτώσεων. Έτσι ο ασφαλιστής μπορεί να προβλέψει τις μελλοντικές ζημιές με μεγαλύτερη ασφάλεια όσο αυξάνει ο αριθμός των περιπτώσεων. Αυτό είναι πολύ βασικό για τον υπολογισμό ενός «σωστού» ασφαλιστρού, από το οποίο ο ασφαλιστής θα μπορεί να πληρώσει όλες τις ζημιές και τα έξοδα διατηρώντας και ένα καλό περιθώριο κέρδους.

#### B) Η μεταφορά του κινδύνου και μείωση της αβεβαιότητας (risk transfer and risk reduction)

Αποτελεί άλλο ένα βασικό χαρακτηριστικό της ασφάλισης. Το ασφαλιστικό πρόγραμμα μεταφέρει τον καθαρό κίνδυνο από τον ασφαλισμένο στον ασφαλιστή. Ο ασφαλιστής έχει τη δυνατότητα να αναλάβει το σύνολο των κινδύνων διότι μέσω του Νόμου των Μεγάλων Αριθμών μπορεί να εκτιμήσει με σχετική ακρίβεια τις αναμενόμενες ζημιές. Με τον τρόπο αυτό μειώνεται ο αντικειμενικός κίνδυνος για τον ασφαλιστή, ενώ ταυτόχρονα μειώνεται η αβεβαιότητα για όλους τους ασφαλισμένους, οι οποίοι μεταβιβάζουν τον ατομικό τους κίνδυνο έναντι ασφαλιστρού. Δηλαδή, μέσω του ασφαλιστικού μηχανισμού ο ασφαλισμένος ανταλλάσει μία δυνητικά μεγάλη και αβέβαιη ζημιά με μία σχετικά μικρότερη και άμεση επιβάρυνση (το ασφάλιστρο).

<sup>5</sup> Ο Νόμος των Μεγάλων Αριθμών σημαίνει ότι όσο μεγαλύτερος είναι ο αριθμός των περιπτώσεων, τόσο τα πραγματικά αποτελέσματα προσεγγίζουν τα θεωρητικά αναμενόμενα.

Γ) Η αποζημίωση (indemnification)

Τέλος, βασικό χαρακτηριστικό της ασφάλισης είναι η αποζημίωση των απωλειών δηλαδή αποζημίωση του θύματος, μερική ή ολική (μετρητά, αντικατάσταση, επισκευή κ.λπ.)

Μέσα στα πλαίσια της σημερινής οικονομικής διάρθρωσης, ο άνθρωπος για να εξασφαλίσει τα αγαθά του και να αποκαταστήσει τις βλάβες ή τις ζημιές που ενδέχεται να υποστεί και να μειώσει τις συνέπειες, ασφαλίζεται.

Η ασφάλιση από την άλλη πλευρά δεν έχει πάντα τον ίδιο χαρακτήρα. Χωρίζεται λοιπόν σε δύο διαφορετικές κατηγορίες, οι οποίες είναι η Κοινωνική και Ιδιωτική Ασφάλιση, που εξυπηρετούν όμως τον ίδιο σκοπό, δηλαδή την εξασφάλιση του ατόμου. Η μεν Κοινωνική Ασφάλιση καλύπτει κατά κανόνα κινδύνους προσώπων και η Ιδιωτική προσώπων και πραγμάτων. Στη συνέχεια, θα εξηγηθούν αναλυτικά τα δύο αυτά είδη των ασφαλίσεων.

**2.2.3 Κοινωνική Ασφάλιση**

Η Κοινωνική Ασφάλιση ασκείται από την κοινωνική πρόνοια, από το κράτος, και στηρίζεται στην κοινωνική πολιτική και αποβλέπει στην προστασία των εργαζομένων, καθώς και των μελών των οικογενειών τους, όταν αυτοί δεν είναι σε θέση να αντιμετωπίσουν μόνοι τους τις αναγκαίες οικονομικές επιβαρύνσεις της ζωής, ιδιαίτερα όταν καταστούν ανίκανοι προς εργασία λόγω ασθένειας, ατυχήματος, αναπηρίας, ή λόγω μιας ορισμένης ηλικίας.

Ο θεσμός των κοινωνικών ασφαλίσεων πήρε τη σημερινή μορφή του μετά το δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, ύστερα από την αντίληψη της διεθνούς κοινωνίας για το ρόλο και τις ευθύνες του κράτους έναντι των πολιτών.

Το δικαίωμα συμμετοχής στην κοινωνική ασφάλιση εφαρμόζεται με διάφορους τρόπους στις διάφορες χώρες, ανάλογα με την ανάπτυξη, την ιστορία, την παράδοση, την οικονομική κατάσταση των χωρών κ.λπ. Οι στόχοι όμως και οι επιδιώξεις και τα συστήματα των κοινωνικών ασφαλίσεων δε διαφέρουν πολύ από χώρα σε χώρα. Το σύστημα της κλασικής κοινωνικής ασφάλισης έχει σαν σκοπό την προστασία των ασφαλισμένων (εργαζομένων) από διάφορους κινδύνους, με έσοδα που προέρχονται κυρίως από εισφορές των ιδίων των εργαζομένων, των εργοδοτών και σε μικρότερο βαθμό από κρατική βοήθεια.

Οι ασφαλισμένοι στα ιδρύματα κοινωνικών ασφαλίσεων διακρίνονται βασικά σε δύο κατηγορίες:

- 1) Σε άμεσους ασφαλισμένους, που ανήκουν όλοι οι εργαζόμενοι και έχουν το δικαίωμα ασφαλιστικής προστασίας λόγω της εργασίας που οι ίδιοι προσφέρουν.

Και

- 2) Σε έμμεσα ασφαλισμένους, που ανήκουν τα άτομα που έχουν δικαίωμα ασφαλιστικής προστασίας, εφόσον βρίσκονται σε κάποιο βαθμό συγγενικής σχέσεως με τους άμεσα ασφαλισμένους, δηλαδή τα μέλη της οικογένειάς τους (σύζυγοι, παιδιά, γονείς κ.λπ.)

Για ασφαλιστικούς σκοπούς, θα μπορούσε να δοθεί ένας πιο στενός ορισμός: «Κοινωνικές Ασφαλίσεις είναι οι ασφαλίσεις εκείνες οι οποίες σκοπό έχουν να



αντιμετωπίσουν τους κινδύνους που διατρέχει η ζωή των εργαζομένων κατά τη διάρκεια της εργασίας τους και οι οποίοι (κίνδυνοι) μπορούν να οδηγήσουν τον εργαζόμενο σε μείωση της ικανότητάς του για εργασία, ή να δημιουργήσουν πρόσθετες ανάγκες, οι οποίες δεν είναι δυνατό να καλυφθούν με το κανονικό εισόδημά του, ή σε αύξηση των δαπανών συντήρησής του».

Οι ασφαλίσεις αυτές για να είναι αποτελεσματικές πρέπει να έχουν υποχρεωτικό και να είναι οργανωμένες κοινωνικά. Ο ορισμός που δόθηκε παραπάνω για τις κοινωνικές ασφαλίσεις αποκλείει όλες τις άλλες μορφές ασφάλισης που δεν αναφέρονται στον εργατικό βίο και δεν είναι υποχρεωτικές.

Η Κοινωνική Ασφάλιση ασκείται από Ν.Π.Δ.Δ. (Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου). Οι φορείς λοιπόν που ανήκουν στην Κοινωνική Ασφάλιση είναι οι εξής:

1. Ι.Κ.Α. Ίδρυμα Κοινωνικών Ασφαλίσεων
2. Ο.Γ.Α Οργανισμός Γεωργικών Ασφαλίσεων
3. Ο.Α.Ε.Ε. Οργανισμός Ασφάλισης Ελευθέρων Επαγγελματιών
4. Ταμείο Νομικών
5. Τ.Σ.Α.Υ. Ταμείο Σύνταξης και Ασφάλισης Υγειονομικών
6. Τ.Σ.Μ.Ε.Δ.Ε. Ταμείο Συντάξεων Μηχανικών και Εργοληπτών Δημοσίων Έργων
7. Τ.Σ.Π.Ε.Α.Θ. Ταμείο Συντάξεων Προσωπικού Εφημερίδων Αθήνας και Θεσσαλονίκης
8. Τ.Α.Ι.Σ.Υ.Τ. Ταμείο Ασφαλίσεως Ιδιοκτητών, Συντακτών και Υπαλλήλων Τύπου
9. Τ.Α.Τ.Τ.Α. Ταμείο Ασφαλίσεως Τεχνικών Τύπου Αθηνών
10. Τ.Σ.Ε.Υ.Π. Ταμείο Συντάξεων Εφημεριδοπωλών και Υπαλλήλων Πρακτορείων
11. Τ.Α.Π. – Ο.Τ.Ε. Ταμείο Ασφάλισης Προσωπικού Ο.Τ.Ε.
12. Ταμείο Ασφαλίσεως Προσωπικού της Ασφαλιστικής Εταιρίας «Η Εθνική»
13. Ταμείο Συντάξεων Προσωπικού της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος
14. Ταμείο Ασφαλίσεως Προσωπικού Ε.Τ.Β.Α.
15. Ταμείο Ασφαλίσεως Προσωπικού Ιονικής και Λαϊκής Τράπεζας
16. Ταμείο Συντάξεως Πρόνοιας Προσωπικού Α.Τ.Ε.
17. Οργανισμός Ασφάλισης Προσωπικού Δ.Ε.Η.
18. Ταμείο Συντάξεως και Επικουρικής Ασφάλισης Προσωπικού Γεωργικών Συνεταιριστικών Οργανώσεων
19. Ταμείο Πρόνοιας Ξενοδοχοϋπαλλήλων
20. Τ.Α.Ν.Π.Υ. Ταμείο Ασφάλισης Ναυτικών Πρακτόρων και Υπαλλήλων
21. Ταμείο Συντάξεων Προσωπικού Η.Σ.Α.Π.
22. Ταμείο Συντάξεων Προσωπικού της Τραπέζης της Ελλάδος και Κτηματικής

23. Ταμείο Συντάξεων Εφημεριδοπωλών και Υπαλλήλων Πρακτορειών Θεσσαλονίκης

Οι κοινωνικές ασφαλίσεις επίσης μπορούν να ταξινομηθούν σε δύο μεγάλες ομάδες, οι οποίες είναι:

(α) Οι Κοινωνικές Ασφαλίσεις που δίνουν παροχές μακράς διάρκειας, π.χ. συντάξεις, και διαρκούν κατά μέσο όρο 10 – 12 χρόνια. Οι παροχές αυτές αφορούν:

1. Το γήρας, που αφορά τη συμπλήρωση ορισμένης ηλικίας για τη συνταξιοδότηση.

2. Ο θάνατος, που αφορά το δικαίωμα σύνταξης κάτω από ορισμένες περιπτώσεις που δίνεται ή μεταβιβάζεται σύνταξη στους επιζώντες δικαιούχους του αποθανόντος.

3. Η αναπηρία, που αφορά επαγγελματική ή εξω - επαγγελματική ανικανότητα. Και

(β) Οι Κοινωνικές Ασφαλίσεις που δίνουν παροχές μικρής διάρκειας, π.χ. βοήθημα κηδείας, επίδομα ανεργίας, επίδομα ασθενείας και χορηγούνται εφάπαξ, δηλαδή με μία μόνο καταβολή, ή εκείνες στις οποίες η παροχή δε μπορεί να καταβάλλεται πέρα από ορισμένο χρονικό διάστημα. Οι παροχές αυτές αφορούν:

1. Την προσωρινή ανικανότητα.

2. Την ανεργία, δηλαδή, το άτομο επειδή δεν μπορεί να εργαστεί ανεξάρτητα από τη θέλησή του, λαμβάνει επίδομα που αντικαθιστά το μισθό.

3. Την υγειονομική περίθαλψη, που αντικαθιστά την αύξηση των εσόδων με παροχή περίθαλψης στον ενδιαφερόμενο ή στους οικείους του. Η περίθαλψη αυτή καλύπτει τα έξοδα λόγω ασθενείας, μητρότητας, εργατικών ατυχημάτων κ.λπ.

Ο όρος «Κοινωνική Ασφάλεια» αναφέρεται επίσημα για πρώτη φορά σε κείμενα στο Νομοθέτημα των Ηνωμένων Πολιτειών Β.Α. Social Security το 1935. Το συγκεκριμένο νομοθέτημα εξασφάλιζε στους απομάχους της εργασίας, στους ανίκανους προς εργασία, στους τυφλούς και στους ανέργους κοινωνική προστασία. Με αυτόν τον τρόπο, ο όρος αυτός έγινε το Διεθνές Γλωσσικό Κοινωνικοπολιτικό σύμβολο, ξεκινώντας από τις Η.Π.Α. και φτάνοντας στην Αγγλία και μετά και σε ολόκληρο τον κόσμο, με κοινό σκοπό την παροχή της κοινωνικής πρόνοιας για όλους και με διεθνή συνεργασία.

Έτσι, το 1948, στη Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών, διατυπώθηκε η γενική διακήρυξη των ανθρωπίνων δικαιωμάτων της οποίας το άρθρο 22 αφορά την κοινωνική ασφάλιση και έχει ως εξής:

A. «Καθένας έχει δικαίωμα για ένα εύλογο βιοτικό επίπεδο για την εξασφάλιση της υγείας και της ευημερίας, της ατομικής ζωής και της οικογένειάς του. Ειδικότερα για τροφή, για ένδυση, για κατοικία, για ιατρικές φροντίδες και για τις απαραίτητες κοινωνικές υπηρεσίες· έχει επίσης, δικαίωμα για ασφάλεια σε περίπτωση ανεργίας, ασθενείας, ανικανότητας, γήρατος, και για οποιοδήποτε λόγο απώλειας των μέσων της συντηρήσεώς του συνεπεία περιστατικών για τα οποία δεν είναι υπεύθυνος.

B. Οι μητέρες και τα τέκνα έχουν δικαίωμα για ειδική βοήθεια και πρόνοια».

Στην Ελλάδα, ο θεσμός των κοινωνικών ασφαλίσεων αναφέρεται σήμερα σχεδόν σε όλο τον πληθυσμό της χώρας και αποτελεί τομέα δραστηριότητας της πολιτείας για την προστασία της υγείας, την εξασφάλιση ενός βασικού επιπέδου διαβίωσης στα

άτομα που δεν ανήκουν στον ενεργό πληθυσμό και γενικά, στην προστασία της οικογένειας.

Το κράτος μας, μέσω διαφόρων θεσμικών μεταβολών και μέτρων που λαμβάνει όλα αυτά τα χρόνια στον τομέα των κοινωνικών ασφαλίσεων, προσπαθεί συνεχώς για τη βελτίωση της κάλυψης των αναγκών. Οι θεσμικές αυτές μεταβολές έχουν σημειωθεί στις εξής:

1. Επέκταση του ΙΚΑ σε όλη τη χώρα, σύμφωνα με το νόμο 1305/82
2. Επέκταση επικουρικής ασφάλισης σε όλους τους μισθωτούς
3. Αναγνώριση σύνταξης στην αγρότισσα
4. Χορήγηση επιδόματος στους αγρότες
5. Ιατροφαρμακευτική περίθαλψη στους αγρότες
6. Υπαγωγή από το 1983 των συνταξιούχων του ΤΕΒΕ στην περίθαλψη του ΙΚΑ
7. Συμπλήρωση της διαδοχικής ασφάλισης από τον ιδιωτικό τομέα στο Δημόσιο.

Στην Ελλάδα, ενώ ο όρος της Ιδιωτικής Ασφάλισης ήταν γνωστός από πολλά χρόνια πριν, άργησε να πάρει τη σημερινή του μορφή λόγω της έλλειψης της βιομηχανικής ανάπτυξης. Πιο συγκεκριμένα, τα βασικά βήματα προς τις κοινωνικές ασφαλίσεις έγιναν μετά τη δημοσίευση των νόμων:

(α) 551/1915: «Περί ευθύνης προς αποζημίωσιν των εξ ατυχημάτων εκ της εργασίας παθόντων εργατών ή υπαλλήλων».

(β) 2862/1922: «Περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως των εργατών και ιδιωτικών υπαλλήλων».

(γ) 6298/1934: «Περί κοινωνικών ασφαλίσεων».

Η νομοθεσία αυτή, η οποία τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε από νεότερους νόμους, εισήγαγε την υπαγωγή όλων των μισθωτών σε έναν ενιαίο φορέα, το Ίδρυμα Κοινωνικών Ασφαλίσεων, το ΙΚΑ. Οι διατάξεις που αφορούν το ΙΚΑ συμπληρώνονται και από πολλές διεθνείς συμβάσεις, τις οποίες υπέγραψε και η Ελλάδα.

Αργότερα, με το νόμο 4169/1961 εφαρμόστηκε ο θεσμός των κοινωνικών ασφαλίσεων των αγροτών. Ο συνταξιοδοτικός νόμος 1902/17/10/1990, αναφέρεται στις συνταξιοδοτικές διατάξεις.

Η Κοινωνική Ασφάλιση στη χώρα μας καλύπτεται από το σύστημα της πολλαπλότητας των φορέων. Οι φορείς αναφέρονται είτε στην επαγγελματική ομάδα, είτε στο είδος της παροχής και υπάρχουν φορείς δημοσίου και ιδιωτικού δικαίου.

Ανάλογα με τις παροχές που χορηγούν διακρίνονται σε φορείς:

- (α) Κύριας ασφάλισης, οι οποίοι χορηγούν κυρίως σύνταξη
- (β) Επικουρικής ασφάλισης, οι οποίοι χορηγούν επικουρική σύνταξη
- (γ) Ασθενείας, οι οποίοι παρέχουν περίθαλψη
- (δ) Πρόνοιας, οι οποίοι παρέχουν βοηθήματα
- (ε) Αλληλοβοήθειας, οι οποίοι παρέχουν συμπληρωματικές παροχές.

Τέλος, οι φορείς της Κοινωνικής Ασφάλισης, για να μπορέσουν να ανταπεξέλθουν οικονομικά στις υποχρεώσεις που αναλαμβάνουν σαν φορείς χρειάζονται και κάποια έσοδα, για να καλύψουν την ασφάλιση και τις συντάξεις των εργαζομένων.

Οι φορείς λοιπόν, αντλούν τους πόρους τους από εισφορές. Αυτές προκύπτουν τόσο από τους ασφαλισμένους, όσο και για τους εργοδότες. Μερικοί φορείς όμως, αντλούν τους πόρους τους από επιχορηγήσεις του Κρατικού Προϋπολογισμού και από κοινωνικούς πόρους.

Από το Κράτος καλύπτεται η συνταξιοδότηση και η υγειονομική περίθαλψη των δημοσίων υπαλλήλων, των στρατιωτικών και των σωμάτων ασφαλείας. Επίσης, από το κράτος καταβάλλονται οι συντάξεις των βουλευτών, των καλλιτεχνών και των συνταξιούχων του Ο.Σ.Ε., οι οποίοι συνταξιοδοτήθηκαν μέχρι το έτος 1973, ενώ αυτοί που απασχολούνται στον Ο.Σ.Ε. από την παραπάνω χρονολογία, υπάγονται στην Ασφάλιση του Ταμείου Ασφάλισης Προσωπικού Ο.Τ.Ε.

Οι βασικές πηγές χρηματοδότησης της Κοινωνικής Ασφάλισης είναι οι εισφορές των εργαζομένων, οι συνεισφορές των εργοδοτών και οι κοινωνικές εισφορές μαζί με την κρατική επιχορήγηση, είτε συνυπάρχουν, είτε είναι μόνο δύο, είτε μία στους διάφορους ασφαλιστικούς οργανισμούς.

Έτσι έχουμε:

#### A) Τις εισφορές των ασφαλισμένων

Οι εισφορές για τους μισθωτούς υπολογίζονται σε ποσοστό επί του μισθού. Στους αυτοτελώς εργαζομένους, οι εισφορές δεν εξαρτώνται από το εισόδημά τους, αλλά είναι πάγιες και ομοιόμορφες και διακρίνονται απλώς σε κατηγορίες, ανάλογα με το είδος της επαγγελματικής απασχόλησης των εργαζομένων.

Οι εισφορές των ασφαλισμένων χωρίζονται σε δύο κατηγορίες, τις κύριες και τις δευτερεύουσες, ανάλογα με το εάν συνδέονται με κανονική καταβολή των αποδοχών, ή δευτερεύουσες, ανάλογα με το εάν συνδέονται με κανονική καταβολή των αποδοχών ή άλλα περιστατικά.

Κύριες εισφορές είναι αυτές οι οποίες καταβάλλονται τακτικά ενώ δευτερεύουσες είναι αυτές οι οποίες καταβάλλονται για τις πρόσθετες ή έκτακτες αποζημιώσεις σε νεοδιορισμούς, λόγω αυξήσεων των αποδοχών και προαγωγών, των δικαιωμάτων εγγραφής, οι καταβολές για την αναγνώριση του γάμου, οι κρατήσεις σε βοηθήματα ή επιδόματα και οι διάφορες ειδικές καταβολές.

Οι παράγοντες που λαμβάνονται υπόψη για τη διαμόρφωση του μεγέθους της εισφοράς των ασφαλισμένων είναι οι παρακάτω:

1. Ο αριθμός των προσώπων που υπάγονται και θα υπαχθούν κατά τη διάρκεια του κάθε έτους στην ασφάλιση κάθε φορέα, μετά την αφαίρεση του αριθμού αυτών οι οποίοι θα αποχωρήσουν λόγω συνταξιοδότησης και άλλους λόγους.
2. Ο αριθμός των ημερών εργασίας που πραγματοποίησαν και πρόκειται να πραγματοποιήσουν οι ασφαλισμένοι.
3. Το ύψος των μισθών και ημερομισθίων.
4. Το ποσοστό ή ποσό της εισφοράς που ισχύει για τους ασφαλισμένους σε κάθε οργανισμό.
5. Η αύξηση του Εθνικού Εισοδήματος, γιατί αυτή επιδρά στον όγκο της απασχόλησης και των αμοιβών της.

Β) Τη συνεισφορά των εργοδοτών

Το άλλο σκέλος της χρηματοδότησης της κοινωνικής ασφάλισης, επίσης σημαντικό, είναι η συνεισφορά του εργοδότη. Έτσι, πληρώνει και εκείνος το μέρος που του αναλογεί για να ασφαλιστούν οι εργαζόμενοι που απασχολεί.

Γ) Τους κοινωνικούς πόρους

Η συμβολή του κράτους, η οποία εμφανίζεται με τη μορφή άμεσης ή έμμεσης χρηματοδότησης της κοινωνικής ασφάλισης, χαρακτηρίζεται σαν κοινωνικός πόρος. Κοινωνικοί πόροι χαρακτηρίζονται και ορισμένες ειδικές εισφορές.

Ο υπολογισμός του ποσού του κοινωνικού πόρου για κάθε έτος γίνεται με βάση τις εισπράξεις που πραγματοποιήθηκαν το προηγούμενο έτος και την πρόβλεψη για την εξέλιξη των μεγεθών, τα οποία λαμβάνονται σαν βάση, για τον υπολογισμό αυτών των πόρων.

Επίσης σαν έσοδα λαμβάνονται υπόψη και οι πρόσοδοι περιουσίας, που προέρχονται από χρεόγραφα, ακίνητα, καταθέσεις, δάνεια και απαιτήσεις. Τέλος, υπάρχουν και τα λοιπά έσοδα που προέρχονται από πρόστιμα, δωρεές και κληροδοτήματα, πωλήσεις εντύπων, πρόσθετα τέλη λόγω καθυστερήσεως εισφορών, ποσοστά στα ασφάλιστρα, προμήθειες στις εκτελέσεις έργων, εκτυπώσεις εγγυήσεων και επιβολή ποινικών προστίμων.

#### **2.2.4 Ιδιωτική Ασφάλιση**

Η Ιδιωτική Ασφάλιση στηρίζεται σε ελεύθερες συμβάσεις που παρέχονται από ιδιωτικές ασφαλιστικές εταιρίες έναντι κάποιου ασφαλιστρού. Η Ιδιωτική Ασφάλιση δεν φέρει υποχρεωτικό χαρακτήρα εκτός από την περίπτωση ασφάλισης του αυτοκινήτου που είναι υποχρεωτική.

Η Ιδιωτική Ασφάλιση αποτελεί ατομική πρόνοια κάθε ασφαλισμένου και ασκείται από οργανωμένες και εξειδικευμένες ιδιωτικές επιχειρήσεις και ρυθμίζεται νομικά κυρίως από τον Εμπορικό Νόμο.

Η Ιδιωτική Ασφάλιση είναι μία 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.

Σύμφωνα με το άρθρο 189 του Εμπορικού Νόμου, η Ιδιωτική Ασφάλιση διακρίνεται σε δύο μεγάλες κατηγορίες:

- (α) Ασφαλίσεις Ζημιών και
- (β) Ασφαλίσεις Προσώπων

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

Στην ασφάλιση πραγμάτων, του κλάδου ζημιών, για να υπάρχει πλήρης κάλυψη, πρέπει ο ασφαλισμένος να δηλώσει ολόκληρη την αξία των πραγμάτων, διαφορετικά έχουμε υπασφάλιση (τα ασφάλιστρα που πληρώνονται υπολογίζονται επί αξίας μικρότερης της πραγματικής, άρα και η αποζημίωση είναι αναλογικά μικρότερη).

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 αλλαγής 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, εάν 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:

(α) Κάθε μορφής ασφάλισης ζωής, δηλαδή: 1) την ασφάλιση για την περίπτωση θανάτου του ίδιου του ασφαλισμένου, 2) την ασφάλιση για την περίπτωση θανάτου τρίτου προσώπου, 3) την ασφάλιση για την περίπτωση επιβίωσης, μετά από ένα χρονικό διάστημα του ίδιου του συμβαλλομένου ή τρίτου προσώπου.

(β) Την ασφάλιση ατυχημάτων όπου οι ασφαλιστικές παροχές υπολογίζονται: 1) σε παροχές ορισμένου ποσού ημερησίων, 2) σε καταβολή ενός ποσού κατά αποκοπή για την περίπτωση θανατηφόρου ατυχήματος, 3) σε κατά αποκοπή ή σε περιοδικές δόσεις ενός ποσού, σε περίπτωση αναπηρίας.

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.

Ασφαλιστική επιχείρηση σύμφωνα με το νομοθετικό διάταγμα 400/1970 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.

Στα κράτη της Δυτικής Ευρώπης, ένα μέρος των ιδιωτικών ασφαλίσεων, ασκείται από το Δημόσιο ή από νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου.

Βάση του ιδιωτικού ασφαλιστικού δικαίου είναι η ασφαλιστική σύμβαση, γι' αυτό λέγεται και δίκαιο της ασφαλιστικής σύμβασης. Ρυθμίζεται, κυρίως από τα άρθρα 189-225 του Εμπορικού Νόμου, που είναι μετάφραση του Ιταλικού Εμπορικού Κώδικα του 1882.

Ένα άλλο πολύ σημαντικό κομμάτι της Ιδιωτικής Ασφάλισης είναι η Οικονομική σημασία που προσδίδεται στην Κοινωνία. Με βάση τα όσα έχουμε αναφέρει παραπάνω, προκύπτει ότι η ασφάλιση εξασφαλίζει στον άνθρωπο το αίσθημα της σιγουριάς και της προστασίας σε περίπτωση που πραγματοποιηθεί η ασφαλιστική

περίπτωση, ή αλλιώς το ζημιογόνο γεγονός, είτε αυτή αναφέρεται σε πράγματα είτε σε πρόσωπα.

Έτσι, η Ιδιωτική ασφάλιση, όσο αναπτύσσεται η τεχνολογία, η οικονομία και πληθαίνουν οι παντός είδους κίνδυνοι που πλήττουν τον επιχειρηματία και το άτομο γενικότερα, αποκτά μεγάλη σημασία. Παραδείγματα αυτών των κινδύνων είναι οι καθημερινές ληστείες, τα τροχαία ατυχήματα, τα εργατικά ατυχήματα, οι ολοκληρωτικές καταστροφές εργοστασίων από πυρκαγιά, οι σοβαρές ασθένειες της εποχής μας, οι πλημμύρες κ.λπ.

Οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις έναντι του ασφαλιστρού καλύπτουν τις διάφορες οικονομικές ζημιές που είναι δυνατό να πλήξουν την περιουσία του ασφαλισμένου και να βοηθήσουν στην καλύτερη αποκατάσταση των οικονομικών συνεπειών λόγω της πραγματοποίησης του ζημιογόνου γεγονότος και ενθαρρύνεται επομένως με αυτήν την κάλυψη, η πρωτοβουλία των επιχειρηματιών για μεγάλες οικονομικές επενδύσεις. Επίσης, οι ιδιωτικές ασφαλιστικές επιχειρήσεις, ειδικά όσες ασχολούνται με ασφάλεια ζωής, δημιουργούν το μαθηματικό αποθεματικό που προέρχεται από τα ασφαλιστρα και είναι τεράστια κεφάλαια τα οποία επενδύουν σε παραγωγικές επενδύσεις.

Η ιδιωτική ασφάλιση είναι πράγματι μία αξιόλογη πηγή διάθεσης χρημάτων στην οικονομία της κάθε χώρας για μακροχρόνια προγράμματα ανάπτυξης.

Στις πολύ μεγάλες ασφαλιστικές επιχειρήσεις, οι επενδύσεις έχουν μεγάλη σημασία και στη δραστηριότητα της ασφαλιστικής εταιρίας. Υπάρχει ειδική υπηρεσία που αποτελείται από οικονομολόγους, αναλογιστές, δικηγόρους και άλλους ειδικούς που ασχολούνται με την τοποθέτηση κεφαλαίων και επιπλέον με οικονομοτεχνικές μελέτες και μελλοντικές προβλέψεις. Στις Η.Π.Α. το συνολικό ενεργητικό όλων των εταιριών ζωής αντιπροσωπεύουν εκατοντάδες δισεκατομμύρια δολάρια.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι οι σχέσεις ανάμεσα στην ασφάλιση και την οικονομία είναι πολλές και σε πολλές περιπτώσεις πολύ στενές.

Δηλαδή, η ασφάλιση αποσκοπεί στην κάλυψη των οικονομικών συνεπειών των κινδύνων, η ασφαλιστική εταιρία αποτελεί οικονομική μονάδα, το ασφαλιστρο στηρίζεται όχι μόνο σε μαθηματικές αλλά και σε οικονομικές σχέσεις, η ασφάλιση συντελεί στην οικονομική ανάπτυξη και στην αποταμίευση, ειδικά ο κλάδος ζωής που αποτελεί ένα μέσο υποχρεωτικής αποταμίευσης. Όπως όλες οι επιχειρήσεις έτσι και η ιδιωτική ασφαλιστική επιχείρηση είναι εκτεθειμένη σε όλους τους οικονομικούς κινδύνους που αποτελούν μία επιχειρηματική μονάδα. Μεγαλύτερη σημασία κινδύνου για μία ασφαλιστική επιχείρηση έχουν τα επενδυτικά προγράμματα, οι συναλλαγματικές διακυμάνσεις, οι διακυμάνσεις της οικονομίας και ο πληθωρισμός.

Θα ήταν κατανοητό για την έννοια της Ιδιωτικής Ασφάλισης, να δοθούν και κάποιοι ορισμοί και τεχνικές βάσεις αυτής.

Στην ασφάλιση λοιπόν συμμετέχουν πάντοτε δύο συμβαλλόμενοι. Ο ένας ονομάζεται ασφαλιστής (ασφαλιστική επιχείρηση) και είναι αυτός που υποχρεούται να εκτελέσει τη συμφωνημένη παροχή, στις περιπτώσεις που προβλέπει η ασφαλιστική σύμβαση, στην πράξη και ιδίως στους γενικού όρους των ασφαλιστηρίων συμβολαίων χρησιμοποιείται συνήθως η λέξη «η εταιρία» αντί του ασφαλιστή.

Ο άλλος από τους συμβαλλομένους που πληρώνει το ασφάλιστρο ονομάζεται «ο ενεργών την ασφάλιση» γιατί δεν πληρώνεται πάντοτε το ασφάλισμα σε εκείνον που πληρώνει το ασφάλιστρο.

Επομένως, σε πολλές περιπτώσεις παρατηρούμε ότι άλλος συνάπτει την ασφάλιση και πληρώνει το ασφάλιστρο και άλλος εισπράττει το ασφάλισμα, π.χ. όταν ο σύζυγος ασφαλίσει τη ζωή του, σε περίπτωση θανάτου του, θα λάβει το ποσό της ασφάλειας η σύζυγός του ή οι κληρονόμοι του.

Η εισφορά την οποία πρέπει να πληρώσει ο ενεργών την ασφάλιση για να γίνει ενεργός η ασφαλιστική προστασία, λέγεται ασφάλιστρο και υπολογίζεται με βάση το λογισμό των πιθανοτήτων.

Το ασφάλιστρο το διακρίνουμε σε καθαρό και εμπορικό.

Το καθαρό ή μαθηματικό ασφάλιστρο δε λαμβάνει υπόψη τα κάθε φύσεως έξοδα της ασφαλιστικής εταιρίας, τις προμήθειες, τα γενικά έξοδα διαχείρισης, το κέρδος της εταιρίας, το αποθεματικό κ.λπ. Το ασφάλιστρο αυτό είναι υπολογισμένο ώστε να καλύπτει μόνο τον κίνδυνο. Δηλαδή το καθαρό ασφάλιστρο, ή μαθηματικό όπως λέγεται και διαφορετικά, λαμβάνει υπόψη του μόνο:

- 1) Την πιθανότητα πραγματοποίησης του κινδύνου και
- 2) Το τεχνικό επιτόκιο, δηλαδή την προεξόφληση.

Εάν στο καθαρό ασφάλιστρο, που στην πράξη δεν εφαρμόζεται ποτέ, προστεθούν τα διάφορα έξοδα που έχει μία ασφαλιστική εταιρία, δηλαδή γενικά έξοδα διαχείρισης, έξοδα κτήσεως ή αρχικές δαπάνες, έξοδα εισπράξεως ή εμπορικά έξοδα, προμήθειες, έξοδα ιατρικών εξετάσεων, έξοδα της διαδικασίας που οδηγεί στην ανάληψη του κάθε κινδύνου, προσδοκώμενο κέρδος, κ.λπ. προκύπτουν τα εμπορικά ασφάλιστρα.

Για τον καθορισμό του εμπορικού ασφαλιστρού λαμβάνεται υπόψη και η πρόσδοδος του κεφαλαίου, δηλαδή τα έξοδα που έχει η εταιρία για τις διάφορες επενδύσεις της σε ακίνητα, χρεόγραφα κ.λπ.

Το χρονικό διάστημα για το οποίο συνομολογείται η ασφαλιστική προστασία λέγεται διάρκεια της ασφάλισης.

Ασφαλιστική περίοδος λέγεται το χρονικό διάστημα με βάση το οποίο υπολογίζεται το ασφάλιστρο. Το ποσό που καθορίζεται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο ως όριο για την πληρωμή εκ μέρους της ασφαλιστικής εταιρίας ονομάζεται ασφάλισμα. Το δε γεγονός που προκαλεί την παροχή εκ μέρους της ασφαλιστικής εταιρίας (ασφαλιστή) ονομάζεται ασφαλιστική περίπτωση.

Η ασφαλιστική οικονομία στηρίζεται στο νόμο του μεγάλου αριθμού. Ονομάζουμε νόμο του μεγάλου αριθμού το γεγονός ότι ενδεχόμενα που φαίνονται τυχαία, επαναλαμβάνονται σχεδόν κανονικά και ότι αυτή η ικανότητα δύναται ν' αποδεχθεί όταν παρατηρήσουμε μεγάλο αριθμό από αυτά τα γεγονότα. Για την ασφάλιση, ο νόμος αυτός σημαίνει ότι μπορούμε να εξακριβώσουμε πόσο συχνά πλήττεται από έναν κίνδυνο ένα ορισμένο είδος ασφαλισμένου αντικειμένου, π.χ. πόσο συχνά συμβαίνει πυρκαγιά σε super market.

Εάν παρατηρήσουμε ότι επί συνολικής αξίας των ασφαλιζομένων αντικειμένων 100.000 Ευρώ, αντιστοιχεί κατά έτος ζημιά από πυρκαγιά 10.000 Ευρώ, τότε το ασφάλιστρο που πρέπει να εισπράξει κατ' έτος ο ασφαλιστής για να καλύψει την ετήσια ζημιά κατά μέσο όρο πρέπει να είναι 1% (τοίς χιλίοις). Βέβαια τα ποσοστά



ασφαλιστρών των τιμολογίων των ασφαλιστικών επιχειρήσεων δεν παραμένουν σταθερά για μεγάλο χρονικό διάστημα, γιατί οι συνθήκες που έχουν αποτελέσει τη βάση στις παρατηρήσεις μας έχουν αλλάξει και έχουμε έτσι αύξηση ή μείωση των ασφαλιστρών ανάλογα με την περίπτωση, δηλαδή εάν αυξάνονται ή ελαττώνονται οι πληρωμές της ασφαλιστικής επιχείρησης. Φυσικά εδώ πρέπει ν' αναφέρουμε ότι δεν είναι αρκετό για τον ασφαλιστή να εισπράξει τόσα ασφάλιστρα όσα αρκούν για την πληρωμή των αποζημιώσεων, αλλά πρέπει να υπολογίσει και τα διάφορα έξοδα που έχουμε αναφέρει παραπάνω.

### ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΥ

Η μορφή αυτή αποτελεί τη βάση της σημερινής ασφαλιστικής τέχνης και είναι ευρύτερης εφαρμογής, σε σχέση με τις άλλες μορφές ασφάλισης.

Κατά το σύστημα του καθορισμένου ασφαλιστρού, ο ασφαλιστής αναλαμβάνει, με καθορισμένο από πριν ασφάλιστρο, να πληρώσει στον ασφαλισμένο τη σχετική αποζημίωση, που επέλθει ο καλυπτόμενος κίνδυνος. Τα ασφάλιστρο καθορίζεται σύμφωνα με τη Θεωρία των Πιθανοτήτων και έτσι αποδίδεται η Μαθηματική Τιμή των Κινδύνων, την οποία και θα αναλύσουμε παρακάτω. Η άσκηση της ασφαλιστικής δραστηριότητας ανατίθεται σε ανώνυμες εταιρίες – που είναι η πιο πρόσφορη σε κρατικό έλεγχο μορφή νομικοτεχνικής οργανώσεως –, οι οποίες θα πρέπει να έχουν ορισμένη περιουσία, για να μπορούν να ανταποκρίνονται στις υποχρεώσεις του λειτουργήματός τους.

Συμβαίνει πολλές φορές, παρά τις αποκλίσεις που υπολογίστηκαν, οι επερχόμενες ζημιές να υπερβαίνουν ή να υπολείπονται των προβλέψεων που έκανε ο ασφαλιστής, με βάση το νόμο των Πιθανοτήτων. Από το λόγο αυτό, μειώνονται ή αυξάνονται αντίστοιχα τα κέρδη, που το ύψος τους βρίσκεται σε αντίστροφη σχέση με τις ζημιές του ασφαλιστικού χαρτοφυλακίου.

Δεν σπανίζουν επομένως οι περιπτώσεις, που οι πέρα από τις προβλέψεις ζημιών ορισμένων κατηγοριών κινδύνων, καλύπτονται από τα ευνοϊκά αποτελέσματα άλλων κατηγοριών. Το ύψος δηλαδή των ζημιών είναι διαφορετικό, κάθε φορά και από κλάδο σε κλάδο και από επιχείρηση σε επιχείρηση, άρα και το ασφάλιστρο θα πρέπει να διαμορφώνεται σε διάφορο κατά επιχείρηση ύψος.

Σε καθεστώς, όμως, ελεύθερου ανταγωνισμού, δεν είναι δυνατόν οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις να αυξάνουν ή να μειώνουν μεμονωμένα το ασφάλιστρό τους, χωρίς αυτό να έχει δυσμενή ή ευμενή αντίκτυπο στον κύκλο των εργασιών τους. Αυτό θα σήμαινε την καταδίκη των εταιριών που θα είχαν υψηλό δείκτη ζημιών, γιατί θα είχαν και το υψηλότερο ασφάλιστρο.

Έτσι, επιβλήθηκε η ανάγκη συνεργασίας των ασφαλιστικών επιχειρήσεων, πάνω σε θέματα ελέγχου των ασφαλιστρών, ενοποιήσεων των όρων, κ.ο.κ., ανάγκη που οδήγησε στην ίδρυση διαφόρων συλλογικών ασφαλιστικών οργανώσεων, όπως είναι στη χώρα μας, η Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος, το Ελληνικό Ινστιτούτο Ασφαλιστικών Σπουδών και διάφορες Επιτροπές συνεργασίας των ασφαλιστικών επιχειρήσεων.

ΜΑΘΗΜΑΤΙΚΗ ΤΙΜΗ ΤΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ – ΘΕΩΡΙΑ ΤΩΝ ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΩΝ

Είδαμε ότι ο κίνδυνος στην ασφαλιστική τεχνική αναφέρεται σε μελλοντικά, απρόοπτα και τυχαία περιστατικά.

Υποβληθείσα σε μαθηματικές επεξεργασίες, η τύχη υποτάχθηκε στους κανόνες της επιστήμης των αριθμών και τούτο ύστερα από προσπάθειες διαφόρων επιστημόνων, όπως ο Pierre de Fermat<sup>6</sup> και Blaise Pascal<sup>7</sup>, οι οποίοι θεωρούνται θεμελιωτές της θεωρίας των πιθανοτήτων.

Στη συνέχεια οι Christian Huygens<sup>8</sup> και Jacob Bernouilli<sup>9</sup>, με διάφορες θεωρίες τους, βελτίωσαν και ανήγαγαν τη θεωρία αυτή σε ιδιαίτερο κλάδο των Μαθηματικών.

Ο μαθηματικός όμως ορισμός της πιθανότητας δόθηκε με κρυστάλλινη διαύγεια από το Galileo Galilei<sup>10</sup>, στην εργασία του «Sulle Scoperte dei dadi», «Επί των αριθμών των κύβων», η οποία αποτελούσε ολοκληρωμένη απάντηση, σε σειρά ερωτημάτων που του υπέβαλλαν παίκτες ζαριών.

Έτσι, σύμφωνα με τη θεωρία αυτή, των «Κύβων του Γαλιλαίου», αν ρίξουμε ένα ζάρι – που ως γνωστόν έχει έξι έδρες – με τους αριθμούς 1 έως 6, επιδιώκοντας να πετύχουμε τον αριθμό 4, η πιθανότητα να συμβεί αυτό είναι 1:6 (ένα προς έξι) ή 0,1666, γιατί κάθε ένας από τους αριθμούς αυτούς είναι εξίσου δυνατόν να εμφανιστεί. Οι δυνατές περιπτώσεις είναι 6.

Οι περιπτώσεις εκείνες κατά τις οποίες επαληθεύεται το γεγονός λέγονται ευνοϊκές και εκείνες που, προστιθέμενες στις ευνοϊκές, εξαντλούν το όριο του δυνατού, λέγονται δυσμενείς περιπτώσεις.

Από όλα αυτά, εάν παραστήσουμε την πιθανότητα με  $\rho$  (probability), τις ευνοϊκές περιπτώσεις με  $\alpha$  και τις δυνατές με το  $\beta$ , θα έχουμε:

$$\rho = \frac{\alpha}{\beta}$$

«Η Πιθανότητα επελεύσεως κάποιου γεγονότος, είναι ο λόγος των ευνοϊκών περιπτώσεων προς το σύνολο των δυνατών περιπτώσεων».

Παράδειγμα: Εάν σε 1.000 περιπτώσεις αποδειχθούν όλες ευνοϊκές, θα έχουμε:

$$\rho = \frac{1000}{1000} = 1 \text{ (μονάδα)}$$

που στη θεωρία των πιθανοτήτων παριστάνει τη θετική βεβαιότητα.

Εάν αντίθετα, από τις 1.000 περιπτώσεις δεν είναι καμία ευνοϊκή, θα έχουμε:

$$\rho = \frac{0}{1000} = 0 \text{ (μηδέν)}$$

που κατά τη θεωρία των πιθανοτήτων παριστάνει την αρνητική βεβαιότητα.

<sup>6</sup> Γάλλος Μαθηματικός, 1601-1665.

<sup>7</sup> Γάλλος Μαθηματικός, 1623-1662.

<sup>8</sup> Ολλανδός Νομικός που ασχολήθηκε με τη Φυσική και τα Μαθηματικά και συνέβαλε στη θεμελίωση της θεωρίας με διάφορες εργασίες του.

<sup>9</sup> Ελβετός Μαθηματικός, 1654-1705.

<sup>10</sup> Ιταλός πανεπιστήμων που ασχολήθηκε με τα Μαθηματικά, τη Φυσική, τη Μηχανική και την Αστρονομία.

Και οι δύο από τις παραπάνω περιπτώσεις αποκλείονται στην ασφαλιστική τεχνική, γιατί στη μεν πρώτη λείπει το στοιχείο της αβεβαιότητας του κινδύνου, που είναι απαραίτητη προϋπόθεση για να λειτουργήσει ο θεσμός, στη δε δεύτερη λείπει ο ίδιος ο κίνδυνος, χωρίς τον οποίο δε νοείται ασφάλιση.

Επίσης, εκτός από το νόμο των πιθανοτήτων, έχουμε και το νόμο των Μεγάλων Αριθμών, που οφείλεται στον Jacob Bernoulli, που πρώτος παρατήρησε και απέδειξε μαθηματικώς ότι: «αν αντί μιας και μόνης έχουμε μία μακρά σειρά παρατηρήσεων, τα γεγονότα επαναλαμβάνονται με μεγαλύτερη ομοιομορφία και νομοτέλεια, ώστε η χωρίς νόμο και κανόνα τυχαία εμφάνιση της ευνοϊκής συμπτώσεως, μεταβάλλεται, κατά την πολυάριθμη επανάληψη, σε ανάλογη και προσεγγιστικά αξιόπιστη κατανομή».

Τώρα, όσον αφορά την πράξη των παραπάνω νόμων στην ασφαλιστική τεχνική, εκεί κρύβονται διάφορες εκκλήξεις, οι οποίες απέχουν των θεωρητικών πράξεων. Η ποικιλία των κινδύνων που αντιμετωπίζει η σύγχρονη ασφαλιστική τεχνική, παρεμβάλλει σημαντικές δυσκολίες στην απόδοση μαθηματικής τιμής στον κάθε κίνδυνο.

Η συστηματική ταξινόμηση των κινδύνων, σε ομοιογενείς ομάδες, κατηγορίες και υποκατηγορίες, ανάλογα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους, έγινε από μόνη της ανάγκη, γιατί και τα πιο ασήμαντα φαινομενικώς περιστατικά διαφοροποιούν πολλές φορές την πιθανότητα επελεύσεως των κινδύνων.

Η ευρύτητα των ομάδων κινδύνων που παρατηρούνται και το μακροχρόνιο των παρατηρήσεων, επιβάλλεται επίσης, για τη συναγωγή συμπερασμάτων που θα ανταποκρίνονται, σε σχετική έστω αξιοπιστία στην πραγματικότητα.

Η εξεύρεση όμως πανομοιότυπων περιπτώσεων, που θα βρίσκονται πάντα κάτω από τους ίδιους όρους εσωτερικής συγκροτήσεως και εξωτερικών επιδράσεων, είναι κάτι το αδύνατο στην πράξη.

Παρόλα αυτά, για την εξυπηρέτηση των σκοπών της ασφαλίσεως είναι γενικός κανόνας ότι, για κάθε περιστατικό που μπορεί να προκαλέσει ζημιά, υπάρχει και μία θεωρητική πιθανότητα που μπορεί να εκφραστεί μαθηματικώς. Από 'κει και πέρα, καταβάλλεται προσπάθεια για να μπορέσουμε να προσεγγίσουμε την πιθανότητα αυτή στο μεγαλύτερο πιθανό βαθμό.

**ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ:** Εάν παρατηρήσεις αποδείξουν ότι στα 1.000 σπίτια της ίδιας περιοχής, κατασκευής και χρήσεως, καταστρέφονται από φωτιά 2 το χρόνο ή ότι στα 1.000 πλοία, της ίδιας ηλικίας, κατασκευής, χωρητικότητας και τους ίδιου προορισμού και είδους κινητήριου δυνάμεως, ναυαγούν 4 το χρόνο, δεχόμαστε ότι η αντίστοιχη πιθανότητα των κινδύνων αυτών θα είναι:

$$\text{Κίνδυνος πυρκαγιάς σπιτιών} \quad p = \frac{2}{1.000} = 0,002$$

$$\text{Κίνδυνος ναυαγίων} \quad p = \frac{4}{1.000} = 0,004$$

Τα ανωτέρω στοιχεία υπόκεινται ενδεχομένως σε αποκλίσεις. Ένας συντελεστής εμπιστοσύνης, ανάλογος με την υπάρχουσα πείρα του παρελθόντος, προστίθενται κατά περίπτωση, για να καλύψει τις αποκλίσεις αυτές.

Η μαθηματική τιμή του κινδύνου παραπέρα τη βάση προσδιορισμού του κόστους ασφαλιστικής καλύψεως και κατά συνέπεια, του ασφαλιστρού που πρέπει να εισπραχθεί κάθε φορά, αφού υπολογιστούν και οι άλλοι συντελεστές του κόστους αυτού.

Αντίθετα, για κινδύνους της ανθρώπινης ζωής και ιδιαίτερα για τους κινδύνους θανάτου, που χαρακτηρίζονται από σχετική μόνο αβεβαιότητα, τα στοιχεία που βρίσκονται στη διάθεση της Αναλογιστικής χαρακτηρίζονται από μεγαλύτερη σταθερότητα και συνέχεια.

Από όσα αναπτύχθηκαν ανωτέρω, συνάγεται ότι η στατιστική αποκτά ιδιαίτερη σημασία στην ασφαλιστική τεχνική και αποτελεί το υπόβαθρο συγκροτήσεως του ασφαλιστικού θεσμού, γιατί συμβάλει όχι μόνο στην εξεύρεση της μαθηματικής τιμής των κινδύνων, αλλά και στον υπολογισμό των συντελεστών κατανομής πολλών άλλων, παραγόντων του κόστους ασφαλιστικής καλύψεως, όπως προμηθειών πρακτόρων, εξόδων διακανονισμού ζημιών, εξόδων διοικήσεως, κ.λπ.

Αναφερόμενοι στην πρακτική εφαρμογή του Νόμου των Μεγάλων Αριθμών, στην ασφαλιστική τεχνική, θα πρέπει να σημειώσουμε ότι για να ευδοκιμήσει ένα ασφαλιστικό χαρτοφυλάκιο, θα πρέπει να είμαι μεγάλο, να αναφέρεται δηλαδή σε μεγάλο αριθμό περιπτώσεων, ώστε να μπορεί να λειτουργήσει πάνω σ' αυτό, ο Νόμος των Μεγάλων Αριθμών.

Είναι πολλές οι περιπτώσεις όπου οι εταιρίες ξεκινούν μία νέα ασφαλιστική δραστηριότητα, περιορισμένη σε μικρό αριθμό ασφαλιστηρίων, με συνέπεια όταν επέλθει κάποια ζημιά, να αποδειχθεί ότι δεν αρκούν τα ασφάλιστρα πολλών ετών για να την καλύψουν.

Εγκαταλείπεται τότε η σχετική δραστηριότητα, ως ασύμφορη. Δεν είναι όμως η δραστηριότητα αυτή καθεαυτή ασύμφορη, αλλά ο τρόπος ασκήσεώς της εσφαλμένος. Ο προγραμματισμός, δηλαδή, που θα γίνει από την εταιρία, θα πρέπει από την αρχή να προβλέπει τρόπους σύντομης αποκτήσεως ενός μεγάλου αριθμού εργασιών, όπως καθιέρωση διαγωνισμών πωλήσεων, διαφόρων κινήτρων, για το παραγωγικό δίκτυο κ.ά.

### 2.3 Βασικές Νομικές Αρχές

Όπως αναφέραμε στην παραπάνω ενότητα, η Ιδιωτική Ασφάλιση παρέχεται από ιδιωτικές ασφαλιστικές εταιρίες οι οποίες μας προσφέρουν την ασφάλεια έναντι κάποιου ασφαλιστρού και δεν είναι υποχρεωτική.

Για να υπάρξει όμως αυτή η ασφάλιση πρέπει να υπάρξει συμφωνία μεταξύ του ασφαλιστή και του ενδιαφερομένου λήπτη της ασφάλισης. Η συμφωνία αυτή μπορεί να γίνει μέσω της ασφαλιστικής σύμβασης ή αλλιώς του ασφαλιστήριου συμβολαίου.

Τα ασφαλιστήρια συμβόλαια είναι νομικά κείμενα που περιέχουν τις γενικές αρχές του νομοθετικού πλαισίου που ρυθμίζει την ασφαλιστική σύμβαση και γενικότερα την ιδιωτική ασφάλιση. Για να είναι νόμιμο και ισχυρό ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο θα πρέπει αυτό να καταρτίζεται σύμφωνα με κάποιες Βασικές Νομικές Αρχές όπως αυτές καθορίζονται από το νόμο.

Οι Βασικές αυτές Νομικές Αρχές είναι οι ακόλουθες:

1) Η Αρχή της Ασφαλιστικής Σύμβασης

Είναι η σημαντικότερη αρχή και στην οποία θα πρέπει να υπάρχει συμφωνία μεταξύ των δύο μερών, δηλαδή η ασφαλιστική εταιρία με τον ασφαλιζόμενο, για να ισχύει η ασφάλιση. Η συμφωνία αυτή είναι και ασφαλιστική σύμβαση.

Για την κατάρτιση λοιπόν της ασφαλιστικής σύμβασης, υπάρχουν κάποια ουσιώδη στοιχεία. Αυτά είναι τα εξής:

A) Η πρόταση

B) Η αποδοχή της προτάσεως και

Γ) Ύπαρξη ενδιαφέροντος

Τα συμβαλλόμενα μέρη δε θα πρέπει να βρίσκονται σε κάποια νομική ανικανότητα (δικαστική απαγόρευση, δικαστικοί αντίληψη, ανήλικοι κ.λπ.), ώστε να μπορούν να συμβάλλονται.

Η πρόταση και η αποδοχή της θα πρέπει να έχουν ως αποτέλεσμα της αμοιβαία συμφωνία, σε μια απόλυτη σύμπτωση των βουλήσεων και των δύο μερών, που είναι και το σπουδαιότερο στοιχείο κάθε σύμβασης.

Η πρόταση μπορεί να είναι γραπτή ή προφορική και να γίνει είτε από την πλευρά του ασφαλιζόμενου, είτε από την πλευρά του ασφαλιστή.

Ο ασφαλιστής μπορεί να απαντήσει με μια αντιπρόταση στην πρόταση του ασφαλιζόμενου, στην οποία θα προσδιορίζει και τους όρους από τους οποίους και μόνο θα αποδέχεται την αρχική πρόταση.

Στη δεύτερη αυτή περίπτωση, η πρόταση εκπορεύεται από τον ασφαλιστή και την απορρίπτει ή την αποδέχεται ο ασφαλιζόμενος. Και η αποδοχή όπως και η πρόταση μπορεί να είναι γραπτή ή προφορική.

Το ενδιαφέρον, με την οικονομική έννοιά του, είναι επίσης στοιχεία απαραίτητα για την κατάρτιση της ασφαλιστικής συμβάσεως.

Στην ασφαλιστική σύμβαση, το ενδιαφέρον συνίσταται στην υποχρέωση καταβολής του ασφαλίστρου, που βαραίνει τον ασφαλιζόμενο και στην υποχρέωση καταβολής της ασφαλιστικής αποζημίωσης, σε περίπτωση επελεύσεως του κινδύνου που βαραίνει τον ασφαλιστή.

Γενικά στην υποχρέωση καταβολής του ασφαλίστρου υπάρχει μία ανοχή καθιερωμένη από την καθημερινή ασφαλιστική πρακτική, η οποία για ορισμένες εργασίες δέχεται την αναδοχή του κινδύνου, για κάποιο χρονικό διάστημα (περίοδος χάρητος) πριν από την καταβολή του ασφαλίστρου.

Σε άλλες πάλι περιπτώσεις, συνομολογείται εκφραστικότερα ότι η σύμβαση δεν αποκτά καμία ισχύ, εάν δεν καταβληθεί το ασφάλιστρο. Αυτό αποτελεί κοινή πρακτική στον κλάδο ζωής.

2) Η Αρχή της Αποζημίωσης (Principle Of Indemnity)

Η Αρχή αυτή, είναι από τις βασικότερες ασφαλιστικές αρχές. Τα περισσότερα ασφαλιστήρια περιουσίας είναι συμβόλαια αποζημίωσης. Ένα συμβόλαιο αποζημίωσης ορίζει ότι ο ασφαλισμένος δε δικαιούται να εισπράξει περισσότερα από τη ζημία του, δε μπορεί δηλαδή, να γίνει «πλουσιότερος». Η αρχή της αποζημίωσης έχει δύο θεμελιώδης σκοπούς:

A) Να εμποδίσει τον ασφαλισμένο να κερδίσει από την ασφάλιση. Ο ασφαλισμένος δε μπορεί να κερδίσει από την ασφάλιση εάν συμβεί ζημία, αλλά να αποκατασταθεί οικονομικά στην οικονομική κατάσταση που βρισκόταν πριν από αυτή.

B) Να μειώσει τον ηθικό κίνδυνο. Εάν κάποιος μη έντιμος ασφαλισμένος μπορεί να κερδίσει από μία ζημία, μπορεί και να την προκαλέσει σκόπιμα, για να εισπράξουν την ασφάλιση. Εάν η αποζημίωση δεν υπερβαίνει τη ζημία ο ηθικός κίνδυνος μειώνεται.

### 3) Η Αρχή του Ασφαλισμού Συμφέροντος (Principle Of Insurance Interest)

Η Αρχή του Ασφαλισμού Συμφέροντος καθορίζει ότι ο ασφαλισμένος πρέπει να βλάπτεται οικονομικά ή με άλλον τρόπο, εάν συμβεί ζημία. Για να είναι ισχυρό τα ασφαλιστήρια συμβόλαια πρέπει να υπάρχει ασφαλισμο συμφέρον. Διαφορετικά οι ασφαλισμένοι θα εισέπρατταν και χωρίς να γίνει ζημία, δηλαδή κάτι αντίθετο με το δημόσιο συμφέρον και την ηθική τάξη.

Τα ασφαλιστήρια συμβόλαια πρέπει να διέπονται από την αρχή του ασφαλισμού συμφέροντα για τους εξής σκοπούς:

A) Για να εμποδίζεται η κερδοσκοπία. Εάν το ασφαλισμο συμφέρον δεν ήταν απαραίτητο, τότε το συμβόλαιο θα αφορούσε κερδοσκοπία και θα ήταν ενάντιο στο δημόσιο συμφέρον.

B) Για να μειώνεται ο ηθικός κίνδυνος. Εάν το ασφαλισμο συμφέρον δεν ήταν απαραίτητο τότε οποιοσδήποτε τυχόν ανέντιμος άνθρωπος θα μπορούσε να αγοράσει ένα συμβόλαιο για την περιουσία ενός τρίτου και να προκαλέσει ηθελημένα ζημία για να εισπράξει την αποζημίωση. Εάν όμως ο ασφαλισμένος υφίσταται τη ζημία δεν κερδίζει τίποτε με την καταβολή της αποζημίωσης. Έτσι μειώνεται ο ηθικός κίνδυνος.

Γ) Για να προσδιορίζεται η ζημία. Τέλος, το ασφαλισμο συμφέρον μετρά το ποσό της ζημίας του ασφαλισμένου. Στις ασφαλίσεις περιουσίας τα περισσότερα συμβόλαια είναι συμβόλαια αποζημίωσης και μέτρο για την αποκατάσταση είναι το ασφαλισμο συμφέρον του ασφαλισμένου.

### 4) Η Αρχή της Υποκατάστασης (Principle Of Subrogation)

Η Αρχή της Υποκατάστασης σημαίνει την υποκατάσταση του ασφαλιστή στη θέση του ασφαλισμένου, στη διεκδίκηση αποζημίωσης από τρίτο για τη ζημία που κάλυψε η ασφάλιση. Σημαίνει απλά ότι ο ασφαλιστής δικαιούται να επανεισπράξει από τον τρίτο τα χρήματα που κατέβαλε στον ασφαλισμένο.

Σκοποί της Αποκατάστασης: Η Αρχή της Υποκατάστασης έχει τρεις βασικούς σκοπούς:

A) Να εμποδίσει τον ασφαλισμένο να εισπράξει δύο φορές για την ίδια ζημία, δηλαδή εάν δεν υπήρχε η υποκατάσταση, ο ασφαλισμένος θα μπορούσε να εισπράξει από τον ασφαλιστή και τον υπαίτιο. Έτσι θα παραβιαζόταν η αρχή της αποζημίωσης, αφού ο ασφαλισμένος θα κέρδιζε από μία ζημία.

B) Να συνειδητοποιούν οι αμελείς τρίτοι τις ευθύνες τους, ώστε στο μέλλον να είναι πιο προσεκτικοί, δηλαδή η υποκατάσταση χρησιμοποιείται για την απόδοση ευθυνών στον υπαίτιο. Έτσι, ο ασφαλιστής ασκώντας το δικαίωμα της υποκατάστασης επανεισπράττει από τον υπαίτιο.

Γ) Να κρατήσει χαμηλά τα ασφάλιστρα, λόγω των επανεισπράξεων, που διαφορετικά σε πολλές μορφές ασφάλισης θα ήταν σημαντικά υψηλότερα.

#### 5) Η Αρχή της Μέγιστης Καλής Πίστης (Principle of Utmost Good Faith)

Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο βασίζεται στην Αρχή της Μέγιστης Καλής Πίστης που σημαίνει ότι επιβάλλεται και στα δύο συμβαλλόμενα μέρη του συμβολαίου ο υψηλότερος βαθμός εντιμότητας από ότι σε άλλα συμβόλαια. Η αρχή αυτή έχει τις ιστορικές της ρίζες στη θαλάσσια ασφάλιση, όπου ο ασφαλιστής έπρεπε να εμπιστευτεί αυτόν που ζητούσε ασφάλιση του φορτίου. Η προς ασφάλιση περιουσία μπορεί να μην έχει ελεγχθεί και το συμβόλαιο να έχει γίνει πολύ μακριά από το πλοίο και το φορτίο. Η αρχή της μέγιστης καλής πίστης επιβάλλει εντιμότητα σε εκείνον που ζητά την ασφάλιση.

Η Αρχή της Μέγιστης Καλής Πίστης στηρίζεται στα εξής:

A) Στις δηλώσεις, όπου γίνονται από αυτόν που ζητά να ασφαλιστεί. Η έννοια των δηλώσεων αυτών είναι ότι ο ασφαλιστής μπορεί να ακυρώσει το συμβόλαιο εάν η δήλωση είναι:

- i) Ουσιώδης για την ανάληψη του κινδύνου και την επέλευση της ζημιάς, που σημαίνει ότι η δήλωση είναι τέτοιας σημασίας, ώστε αν ο ασφαλιστής γνώριζε την πραγματικότητα, δε θα σύναπτε της ασφάλιση ή θα την σύναπτε με διαφορετικούς όρους και
- ii) Εσφαλμένη, που σημαίνει ακύρωση του συμβολαίου σε περίπτωση εσφαλμένης παρουσίασης ενός ουσιώδους γεγονότος.

B) Στην απόκρυψη γεγονότων, που ο ασφαλιστής μπορεί να επικαλεσθεί ακυρότητα του ασφαλιστηρίου για σκόπιμη απόκρυψη ουσιώδους γεγονότος από τον αιτούντα της ασφάλιση. Για να αρνηθεί ο ασφαλιστής την καταβολή αποζημίωσης, πρέπει να αποδείξει δύο πράγματα : i) ότι ο ασφαλισμένος γνώρισε τη σημασία του αποκρυβέντος γεγονότος και ii) ότι ο ασφαλισμένος σκόπευε να εξαπατήσει τον ασφαλιστή.

Γ) Στις δεσμεύσεις, που αφορά μία δήλωση γεγονότος ή υπόσχεση από τον ασφαλισμένο, που είναι μέρος του συμβολαίου και πρέπει να ισχύει για να ευθύνεται ο ασφαλιστής. Θεωρητικά οποιαδήποτε απόκλιση από τη δέσμευση αυτή, έστω μικρή και μη ουσιώδης, νομιμοποιεί τον ασφαλιστή να αρνηθεί την αποζημίωση. Στην πράξη όμως, τα δικαστήρια έχουν «μαλακώσει» τη σκληρή εκδοχή του νόμου ως εξής: i) Οι δηλώσεις του ασφαλισμένου θεωρούνται «δηλώσεις» και όχι δεσμεύσεις. Έτσι ο ασφαλιστής δε μπορεί να αρνηθεί αποζημίωση αν μία εσφαλμένη δήλωση δεν είναι ουσιώδης.

ii) Το δικαστήριο ερμηνεύει ελεύθερα τον όρο της «δέσμευσης» όταν η παραβίαση είναι μικρή και επηρεάζει τον κίνδυνο μόνο προσωρινά ή ασήμαντα.

iii) Υπάρχουν δικαστικές αποφάσεις που έκριναν ότι ο ασφαλιστής δε μπορεί να αρνηθεί αποζημίωση, εκτός αν η παραβίαση της δέσμευσης αυξάνει τον κίνδυνο.

## 2.4 Ανάλυση των Ασφαλιστηρίων Συμβολαίων

Σαν ασφαλιστήριο συμβόλαιο ορίζεται το έγγραφο εκείνο το οποίο εκδίδουν οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις για τη ρύθμιση των γενικότερων σχέσεων των συμβαλλομένων και αποτελεί τον έγγραφο τύπο, που η ασφαλιστική σύμβαση περιβάλλεται. Επίσης, το ασφαλιστήριο συμβόλαιο περιέχει τους όρους και τις ειδικότερες συμφωνίες που διέπουν την ασφαλιστική σύμβαση, η οποία διαμορφώθηκε κατά κλάδο ύστερα από μακρά ασφαλιστική πείρα.

Τα βασικά μέρη του ασφαλιστηρίου είναι τα εξής:

### 1) Δηλώσεις (Declarations)

Το τμήμα των δηλώσεων είναι το πρώτο μέρος του ασφαλιστηρίου. Από τις δηλώσεις προκύπτουν οι πληροφορίες για τη ζωή ή την παρουσία του ασφαλισμένου και χρησιμοποιούνται για το underwriting ή την τιμολόγηση των κινδύνων. Οι δηλώσεις είναι είτε στην πρώτη σελίδα του ασφαλιστηρίου, είτε σε ξεχωριστό έντυπο. Σε μερικά συμβόλαια είναι μέρος της γραπτής αίτησης ασφάλισης που επισυνάπτεται στο ασφαλιστήριο.

### 2) Συμφωνία ασφάλισης (Insuring Agreement)

Η συμφωνία ασφάλισης είναι η ψυχή του ασφαλιστηρίου και βασικά συνοψίζει τις κύριες υποχρεώσεις του ασφαλιστή. Η εταιρία αναλαμβάνει να κάνει συγκεκριμένα πράγματα, όπως να πληρώνει αποζημιώσεις, να παρέχει συγκεκριμένες υπηρεσίες, να υπερασπίζει τον ασφαλισμένο στο δικαστήριο κ.λπ. Οι υποσχέσεις του ασφαλιστή και οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες πληρώνονται οι αποζημιώσεις περιγράφονται στη συμφωνία ασφάλισης. Υπάρχουν δύο βασικοί τύποι: α) κάλυψη συγκεκριμένων κινδύνων, β) κάλυψη παντός κινδύνου.

Στην πρώτη περίπτωση καλύπτονται μόνο οι κίνδυνοι που σαφώς κατονομάζονται, (π.χ. πυρκαγιά ή κεραυνός εφόσον το έχεις κατονομάσει στο συμβόλαιο και όχι πλημμύρα εάν δεν έχει κατονομαστεί).

Στη δεύτερη περίπτωση, στα ασφαλιστήρια κατά παντός κινδύνου, καλύπτονται όλες οι ζημιές πλην όσων συγκεκριμένα εξαιρούνται.

### 3) Εξαιρέσεις (Exclusions)

Υπάρχουν τρεις βασικοί τύποι εξαιρέσεων:

α) εξαιρούμενοι κίνδυνοι, δηλαδή, το συμβόλαιο μπορεί να εξαιρεί συγκεκριμένους κινδύνους, π.χ. στα συνηθισμένα συμβόλαια κατοικιών εξαιρούνται οι κίνδυνοι πλημμύρας, σεισμού, ραδιενέργειας κ.α.

β) εξαιρούμενες αποζημιώσεις, δηλαδή συγκεκριμένοι τύποι αποζημιώσεων μπορεί να εξαιρούνται, π.χ. στο συνηθισμένο πυρασφαλιστήριο εξαιρούνται οι έμμεσες ή συνεπαγόμενες αποζημιώσεις, όπως η απώλεια κερδών ή ενοικίων ή η απώλεια χρήσης του κτηρίου.

γ) εξαιρούμενη περιουσία, δηλαδή το συμβόλαιο μπορεί επίσης να εξαιρεί ή να βάζει περιορισμούς στην κάλυψη συγκεκριμένης περιουσίας, π.χ. το συνηθισμένο πυρασφαλιστήριο εξαιρεί χρήματα, τίτλους και άλλα.

Οι παραπάνω εξαιρέσεις τίθενται εξαιτίας:

α) μη ασφαλίσιμων κινδύνων, δηλαδή ένας δεδομένος κίνδυνος μπορεί να αποκλίνει σημαντικά από τις προϋποθέσεις ενός ασφαλίσιμου κινδύνου. Μπορεί να



υπάρχει μη υπολογίσιμη καταστροφική ζημία ή η ζημία να ελέγχεται απόλυτα από τον ασφαλισμένο ή να οφείλεται σε προβλέψιμη απόκλιση της αξίας. Αυτές οι ζημιές δεν είναι ασφαλίσιμες.

β) παρουσίας εξαιρετικών κινδύνων, δηλαδή μια ζημία μπορεί να εξαιρείται λόγω αυξημένου κινδύνου. Η ασφάλιση στηρίζεται στην συγκέντρωση κινδύνων, με τα ίδια χαρακτηριστικά, που ομαδοποιούνται. Η τεχνική της συγκέντρωσης βασίζεται στην υπόθεση ότι κάθε κίνδυνος αντιστοιχεί σε ένα ασφάλιστρο που αντανακλά μακροπρόθεσμα το ενδεχόμενο ζημίας. Αν για μία περίπτωση υπάρχει αυξημένος κίνδυνος, τότε το ασφάλιστρο είναι ανεπαρκές και θα πρέπει να υποστηριχτεί από το ασφάλιστρο των υπολοίπων κινδύνων.

γ) κάλυψης από άλλους τύπους συμβολαίων, δηλαδή οι εξαιρέσεις αυτές χρησιμοποιούνται για να αποφευχθεί η επικάλυψη μεταξύ συμβολαίων και να δοθεί η κάλυψη μόνο από το συμβόλαιο που είναι καλύτερα σχεδιασμένο γι' αυτήν.

#### 4) Όροι (Conditions)

Η τήρηση των ορίων του ασφαλιστηρίου συμβολαίου, είναι προϋπόθεση για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του ασφαλιστή. Κατά συνέπεια οι όροι αυτοί (Γενικοί και Ειδικοί) επιβάλλουν υποχρεώσεις των ασφαλισμένων, αν θέλει να αποζημιωθεί, (π.χ. προστασία της ασφαλισμένης περιουσίας μετά τη ζημία για να μην επιδεινωθεί ο κίνδυνος, κ.α.).

#### 5) Διάφορες προβλέψεις - διατάξεις (Miscellaneous Provisions)

Τα ασφαλιστήρια συμβόλαια περιέχουν ορισμένες διατάξεις κοινές για όλα, που αφορούν τη σχέση μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου, καθώς και τη σχέση και την ευθύνη του ασφαλιστή προς τρίτους, (π.χ. στις ασφαλίσσεις περιουσίας και ευθύνης ορισμένες διατάξεις αναφέρονται στην ακύρωση, την υποκατάσταση, στις απαιτήσεις σε περίπτωση ζημίας, στην εκχώρηση του ασφαλιστηρίου κ.α.).

### Ο ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ

Τα ασφαλιστήρια συμβόλαια περιέχουν πάντα έναν ορισμό του ασφαλισμένου. Το συμβόλαιο πρέπει να αναγράφει το πρόσωπο ή τα πρόσωπα τα οποία καλύπτονται από συγκεκριμένους κινδύνους. Υπάρχουν πολλές δυνατότητες σχετικά με τα ασφαλισμένα πρόσωπα.

- 1) Το συμβόλαιο είναι δυνατό να ασφαρίζει ένα μόνο πρόσωπο, (π.χ. σε πολλά ασφαλιστήρια ζωής και υγείας, ένα μόνο πρόσωπο αναφέρεται σαν ασφαλισμένος στο συμβόλαιο.
- 2) Το ασφαλιστήριο μπορεί να περιέχει έναν επίσημο ορισμό του κατ' ονομαζόμενου ασφαλισμένου. Ο ασφαλισμένος είναι το πρόσωπο ή τα πρόσωπα που κατονομάζονται στο τμήμα των δηλώσεων, σε αντίθεση με κάποιον που μπορεί να έχει συμφέρον στο ασφαλιστήριο, αλλά δεν κατονομάζεται ως ασφαλισμένος, (π.χ. στο ασφαλιστήριο αυτοκινήτου ασφαλισμένος είναι το πρόσωπο που αναφέρεται στις δηλώσεις αλλά και η σύζυγος που οδηγεί).
- 3) Το ασφαλιστήριο μπορεί επίσης να καλύπτει κι άλλους ασφαλισμένους, που δεν κατονομάζονται ειδικά, (π.χ. το ασφαλιστήριο του αυτοκινήτου καλύπτει κατονομασμένα το σύζυγο και τη σύζυγο αλλά και τους συγγενείς ή άλλα

πρόσωπα που χρησιμοποιούν το αυτοκίνητο με την άδεια του κυρίως ασφαλισμένου.

### ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ (ENDORSEMENTS)

Τα ασφαλιστήρια συμβόλαια συχνά περιέχουν πρόσθετες πράξεις. Μία πρόσθετη πράξη είναι μία γραπτή διάταξη που προσθέτει, αφαιρεί ή τροποποιεί τις διατάξεις του αρχικού συμβολαίου, (π.χ. το σύνθηρες πυρασφαλιστήριο μπορεί με πρόσθετη πράξη να επεκταθεί, για να καλύψει πρόσθετους κινδύνους.

### ΑΠΑΛΛΑΓΕΣ ( DEDUCTIBLES)

Η απαλλαγή είναι ένα άλλος συνήθης όρος του ασφαλιστηρίου που απαιτεί από τον ασφαλισμένο να καταβάλλει μέρος της ζημίας πριν ο ασφαλιστής προβεί σε οποιαδήποτε πληρωμή, βάση του ασφαλιστηρίου. «Απαλλαγές συναντώνται στις ασφαλίσσεις αυτοκινήτων, υγείας, περιουσίας. Η απαλλαγή δε χρησιμοποιείται στην ασφάλιση ζωής, γιατί ο θάνατος του ασφαλισμένου είναι πάντα ολική απώλεια και η «απαλλαγή» απλά θα μείωνε το ποσό του ασφαλιστηρίου. Επίσης, δε χρησιμοποιείται στην ασφάλιση προσωπικής ευθύνης γιατί ο ασφαλιστής πρέπει να προετοιμάσει νομική υπεράσπιση ακόμα και για μια μικρή ζημία. Ακόμα, η μείωση ασφαλιστρού λόγω μια μικρής «απαλλαγής» στις καλύψεις ευθύνης έναντι τρίτων θα ήταν σχετικά μικρή.

Η απαλλαγή έχει σοβαρούς λόγους ύπαρξης, οι οποίοι είναι:

A) Να εξαλείψει τις μικροζημιές, δηλαδή η απαλλαγή εξαλείφει τις μικροζημιές που έχουν ακριβή διαχείριση, (π.χ. ο ασφαλιστής μπορεί να ξοδέψει πάνω από εκατό ευρώ για μία αποζημίωση πενήντα ευρώ, με την απαλλαγή τα έξοδα διακανονισμών ελαττώνονται.

B) Να μειώσει τα ασφάλιστρα, δηλαδή οι απαλλαγές μειώνουν τα ασφάλιστρα. Αφού οι μικροζημιές εξαφανίζονται μεγαλύτερο μέρος του ασφαλιστρού χρησιμοποιείται για τις μεγάλες και σοβαρές ζημιές πράγμα που αποτελεί και την ουσία τις ασφάλισης.

Γ) Να μειώσει τον ηθικό κίνδυνο, δηλαδή χρησιμοποιούνται για να μειωθεί ο ηθικός κίνδυνος και η αμέλεια. Ορισμένοι ανέντιμοι ασφαλισμένοι μπορεί να προκαλέσουν επίτηδες ζημία για να επωφεληθούν. Ακόμη η απαλλαγές ενθαρρύνουν τους ανθρώπους να είναι πιο προσεκτικοί στην προστασία της περιουσίας τους. Ενθαρρύνεται δηλαδή η πρόληψη ζημιών αφού ο ασφαλισμένος πρέπει να πληρώνει μέρος της ζημίας.

Τέλος, διάφοροι τύποι απαλλαγών συναντώνται στην ασφάλιση αυτοκινήτων, περιουσίας, υγείας. Κυριότεροι είναι:

A) Η ευθεία απαλλαγή, δηλαδή ο ασφαλισμένος πληρώνει μέχρι ένα συγκεκριμένο ποσό πριν να αναμειχθεί ο ασφαλιστής, (π.χ. στην ασφάλιση ιδίων ζημιών του αυτοκινήτου έστω ότι η απαλλαγή ισούται με 1.000ευρώ, αυτό σημαίνει ότι οποιαδήποτε ζημία του αυτοκινήτου 1.000ευρώ την πληρώνει μόνος του ο ασφαλισμένος, ενώ εάν η ζημία είναι πάνω από 1.000ευρώ, τα επιπλέον της απαλλαγής τα πληρώνει ο ασφαλιστής.

Β) Σωρευτική απαλλαγή, δηλαδή σε ορισμένα συμβόλαια, συνήθως περιουσίας, χρησιμοποιείται η σωρευτική απαλλαγή με την οποία όλες οι καλυπτόμενες ζημιές στη διάρκεια του χρόνου προστίθενται μέχρι να φτάσουν ένα συγκεκριμένο επίπεδο. Εάν το σύνολο των ζημιών είναι κάτω από τη σωρευτική απαλλαγή ο ασφαλιστής δεν πληρώνει τίποτα. Εάν το σύνολο υπερβεί τη σωρευτική απαλλαγή τότε όλες οι επόμενες ζημιές πληρώνονται εξ' ολοκλήρου.

Γ) Franchise απαλλαγή, που συναντιέται συνήθως στις θαλάσσιες ασφαλίσεις, ο ασφαλιστής δεν έχει καμία ευθύνη, εάν η ζημία δεν είναι κάτω από ένα ποσό, αλλά μόλις το υπερβεί η ζημία αποζημιώνεται εξ' ολοκλήρου.

Δ) Περίοδος αναμονής, δηλαδή η συγκεκριμένη περίοδος χρόνου στην αρχή μίας ζημίας κατά την οποία δεν καταβάλλονται ασφαλιστικές παροχές. Η περίοδος αναμονής είναι κατάλληλη για συγκεκριμένες μεμονωμένες ζημιές που παρουσιάζονται κατά καιρούς, (π.χ. παρατεταμένα νοσοκομειακά έξοδα ή απώλεια εισοδήματος από εργασία). Χρησιμοποιείται συχνά στις ασφαλίσεις υγείας και ανικανότητας.

### ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΙΣΧΥΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟΥ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ

Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο στηρίζεται στον πρόσφατο νόμο 2496/97 για την ασφαλιστική σύμβαση. Πριν από το νόμο αυτό, ίσχυαν οι διατάξεις του εμπορικού νόμου για την ασφαλιστική σύμβαση. Για να ισχυρή η σύμβαση αυτή, θα πρέπει να πληροί τις εξής προϋποθέσεις:

#### 1) Αίτηση και αποδοχή

Η πρώτη προϋπόθεση ενός έγκυρου ασφαλιστηρίου συμβολαίου είναι να υπάρχει προσφορά και αποδοχή των όρων του. Ο Γενικός Κανόνας είναι ότι ο αιτών ζητεί την ασφάλιση και ο ασφαλιστής δέχεται ή απορρίπτει την αίτηση. Ο διαμεσολαβών απλά προτρέπει τον ασφαλισμένο να ζητήσει την κάλυψη από τον ασφαλιστή κάποιου ή κάποιων κινδύνων.

#### 2) Ο σεβασμός των όρων

Ο σεβασμός των όρων είναι η δεύτερη προϋπόθεση για ένα ισχυρό ασφαλιστήριο. Αφορά την αξία που κάθε συμβαλλόμενο μέρος δίνει στο άλλο. Ο ασφαλισμένος δίνει το πρώτο ασφάλιστρο αναλαμβάνει την υποχρέωση να τηρεί τους όρους του συμβολαίου και να λαμβάνει μέτρα ασφαλείας και περιορισμών των κινδύνων, ο δε ασφαλιστής αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλει τυχόν αποζημίωση, στην περίπτωση επέλευσης του κινδύνου και εφόσον τηρηθούν οι όροι που προβλέπονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο και στο νόμο.

#### 3) Συμβαλλόμενα μέρη με δικαιοπρακτική ικανότητα

Η τρίτη απαίτηση για ένα ισχυρό ασφαλιστήριο συμβόλαιο είναι τα συμβαλλόμενα μέρη να έχουν την ικανότητα από το νόμο να καταρτίσουν ισχυρή σύμβαση. Οι ενήλικες, με λίγες εξαιρέσεις (π.χ. ψυχοπαθείς, τοξικομανείς), μπορούν να συμβάλλονται και οι ανήλικοι συνήθως δε μπορούν να συμβάλλονται.

#### 4) Νόμιμος σκοπός

Τέλος υπάρχει η απαίτηση το συμβόλαιο να έχει νόμιμο σκοπό. Ένα ασφαλιστήριο που ενθαρρύνει ή προωθεί κάτι παράνομο ή ανήθικο είναι αντίθετο στο δημόσιο συμφέρον και δεν ισχύει.

### ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΩΝ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ

#### 1) Σύμβαση

Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο είναι σύμβαση, γιατί η νομοθεσία σε κάθε σύμβαση απαιτεί να υπάρχουν τουλάχιστον δύο συμβαλλόμενοι. Οι λεγόμενες αυτασφαλίσεις δεν είναι ασφαλίσεις, αφού δε βασίζονται σε σύμβαση. Ο ασφαλιζόμενος όμως, για το τμήμα του κινδύνου που κατά τη σύμβαση μένει ασφαλιστικά ακάλυπτος, ονομάζεται αυτασφαλισμένος. Και η αλληλασφάλιση έχει επίσης τουλάχιστον δύο συμβαλλομένους, δηλαδή το νομικό πρόσωπο του αλληλασφαλιστικού συνεταιρισμού και το μέλος αυτού. Τα δύο αυτά πρόσωπα συνδέονται μεταξύ τους με την εταιρική σύμβαση του συνεταιρισμού.

#### 2) Ενοχική σύμβαση

Η ασφαλιστική σύμβαση είναι ενοχική σύμβαση γιατί ο ασφαλιζόμενος έχει ενοχική αξίωση να ζητήσει την παροχή του ασφαλιστή και ο ασφαλιστής διατηρεί και αυτός ενοχική αξίωση για την είσπραξη των ασφαλίσεων.

#### 3) Αμφοτεροβαρής σύμβαση

Η ασφαλιστική σύμβαση είναι αμφοτεροβαρής, γιατί ο μεν ασφαλιζόμενος οφείλει ασφάλιστρο ή ασφαλιστική εισφορά, ο δε ασφαλιστής οφείλει πάντοτε παροχή, καθώς όταν επέλθει ο κίνδυνος, οφείλει το ασφάλισμα, ενώ σε όλη τη διάρκεια της ασφάλισης οφείλει να καλύπτει τον κίνδυνο και για το σκοπό αυτό δημιουργεί αποθέματα.

#### 4) Σύμβαση προσχώρησης – διαρκούς παροχής

Επίσης, η ασφαλιστική σύμβαση είναι τις περισσότερες φορές σύμβαση προσχώρησης, γιατί ο ασφαλιστής έχει εκ των προτέρων διαμορφώσει τους όρους τις ασφαλιστικής σύμβασης. Ακόμη, είναι σύμβαση διαρκούς παροχής καθώς η παροχή του ασφαλιστή διαρκεί όσο η διάρκεια της ασφάλισης.

#### 5) Εμπορική πράξη

Η ασφαλιστική σύμβαση είναι πράξη εμπορική για τον ασφαλιστή. Εάν πρόκειται για καταναλωτική ασφάλιση, τότε είναι εμπορική πράξη μόνο για τον ασφαλιστή. Εάν όμως πρόκειται για εμπορική ή βιομηχανική ασφάλιση, είναι εμπορική και για τον ασφαλισμένο. Τέλος η επαγγελματική ασφάλιση είναι εμπορική και για τον ασφαλισμένο, εάν ασκεί εμπορικό επάγγελμα, π.χ. αστική ευθύνη παραγωγού ελαττωματικών προϊόντων, ενώ δεν είναι εμπορική, αν το επάγγελμα δεν είναι εμπορικό, π.χ. αστική ευθύνη οδοντίατρου.

### ΤΑ ΔΙΑΜΕΣΟΛΑΒΟΥΝΤΑ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΡΟΣΩΠΑ

Το ασφαλιστήριο συνήθως πωλείται από ένα διαμεσολαβούντα που εκπροσωπεί τον ασφαλιστή. Ο διαμεσολαβών είναι απλά κάποιος που είναι εξουσιοδοτημένος να λειτουργεί για λογαριασμό του ασφαλιστή.

### Γενικοί Κανόνες για τη Διαμεσολάβηση

Υπάρχουν τρεις βασικοί κανόνες που διέπουν τις πράξεις των διαμεσολαβούντων και τις σχέσεις τους με τους ασφαλισμένους.

#### 1) Η σχέση διαμεσολάβησης πρέπει να αποδεικνύεται

Δεν υποτίθεται ότι κάποιος εκπροσωπεί νόμιμα κάποιον άλλον. Πρέπει να υπάρχει ορατή απόδειξη αυτής της σχέσης, π.χ. κάποιος που διαδίδει ότι είναι διαμεσολαβούν πρόσωπο μιας συγκεκριμένης ασφαλιστικής εταιρίας μπορεί να μαζέψει ασφάλιστρα και να εξαφανιστεί. Ο ασφαλιστής δεν ευθύνεται νομικά για τις πράξεις του, αν δεν έχει κάνει τίποτα για να δημιουργήσει την εντύπωση ότι υπάρχει αυτή η σχέση διαμεσολάβησης. Εάν όμως του έχει δώσει επισκεπτήρια κάρτα, τιμολόγιο, αιτήσεις ασφάλισης κ.λπ. τότε μπορεί βάσιμα να υποτεθεί ότι λειτουργεί για λογαριασμό της εταιρίας.

#### 2) Ένας διαμεσολαβών πρέπει να έχει εξουσιοδότηση για να δεσμεύσει τον ασφαλιστή

Ο διαμεσολαβών πρέπει να είναι εξουσιοδοτημένος για να λειτουργεί για λογαριασμό του ασφαλιστή. Η εξουσιοδότηση αυτή προκύπτει από τρεις πηγές:

α) Από συγκεκριμένες αρμοδιότητες, είναι εκείνες που αναφέρονται ειδικά στο διαμεσολαβούντα και συνήθως περιλαμβάνονται στη σύμβαση μεταξύ αυτού και της εταιρίας. Η σύμβαση αυτή μπορεί να αναφέρει ρητά και συγκεκριμένες λειτουργίες που η εταιρία δεν εκχωρεί. Π.χ. στη σύμβαση με ένα διαμεσολαβούντα στις ασφαλίσσεις ζωής η εταιρία μπορεί να του εκχωρεί το δικαίωμα να στέλνει τους υποψήφιους για ιατρικές εξετάσεις, αλλά όχι το δικαίωμα να δίνει εξ' ιδίων πίστωση χρόνου για την πληρωμή των ασφαλιστρών ή τη δυνατότητα να μεταβάλλει συμβατικούς όρους.

β) Από συνεπαγόμενες αρμοδιότητες, δηλαδή αρμοδιότητες να πράττουν ό,τι είναι αναγκαίο για την εκπλήρωση των σκοπών της σύμβασης διαμεσολάβησης. Π.χ. ένας διαμεσολαβών μπορεί να έχει τη συγκεκριμένη αρμοδιότητα παράδοσης του συμβολαίου ζωής στον πελάτη. Συνεπάγεται ότι έχει και την αρμοδιότητα είσπραξης του πρώτου ασφαλιστρου. Έτσι, στην ουσία επεκτείνονται οι εκχωρούμενες αρμοδιότητες.

γ) Από προφανείς αρμοδιότητες, δηλαδή ο διαμεσολαβών μπορεί να δεσμεύσει την εταιρία με τις προφανείς αρμοδιότητες. Εάν ένας διαμεσολαβών λειτουργεί με προφανείς αρμοδιότητες για ορισμένα θέματα, έτσι που να φαίνεται ότι έχει εξουσιοδοτηθεί, ο ασφαλιστής μπορεί να δεσμευθεί από τις πράξεις του. Π.χ. ένας πράκτορας ασφαλιστικής εταιρίας αυτοκινήτων δίνει συχνά παράταση στους πελάτες του για την πληρωμή ασφαλιστρών. Εάν η ασφαλιστική εταιρία δεν του έχει δώσει τέτοια αρμοδιότητα, αλλά δεν έχει λάβει και μέτρα για την παραβίαση της εταιρικής πολιτικής, δε μπορεί αργότερα να αρνηθεί την ευθύνη για αποζημίωση επικαλούμενη το γεγονός ότι δεν είχε εξουσιοδοτήσει τον πράκτορα.

#### 3) Ο ασφαλιστής είναι υπεύθυνος για τις πράξεις των διαμεσολαβούντων

Ο ασφαλιστής είναι υπεύθυνος για τις πράξεις των διαμεσολαβούντων όταν αυτοί λειτουργούν στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του. Αυτή η ευθύνη περιλαμβάνει επίσης τις παραλείψεις και τις εσφαλμένες δηλώσεις.

Ακόμη, οτιδήποτε είναι σε γνώση του πράκτορα θεωρείται ότι είναι σε γνώση του ασφαλιστή.

Η πρακτική σημασία αυτής της έννοιας είναι ότι ο ασφαλιστής μπορεί να κληθεί εκ του νόμου να πληρώσει μία ζημία, που κανονικά δε θα πλήρωνε, εφόσον ο διαμεσολαβών ενεργεί μέσα στα όρια των αρμοδιοτήτων του. Η παραίτηση ορίζεται ως οικειοθελής εγκατάλειψη γνωστού δικαιώματος. Αν ο ασφαλιστής οικειοθελώς παραιτηθεί από ένα συμβατικό του δικαίωμα, δε μπορεί αργότερα να αρνηθεί την αποζημίωση, επικαλούμενος παραβίαση των δικαιωμάτων του. Π.χ. βάσει των ορίων του πυρασφαλιστηρίου, ο ασφαλισμένος υποχρεούται να γνωστοποιεί άμεσα τη ζημία στον ασφαλιστή. Όμως οι περισσότεροι άνθρωποι απλώς τηλεφωνούν στον πράκτορα για να του την αναγγείλουν. Βεβαίως του ότι γνωρίζει ο πράκτορας σημαίνει ότι γνωρίζει η εταιρία. Η εταιρία δεν μπορεί να αρνηθεί την πληρωμή της ζημίας επικαλούμενη το γεγονός ότι δεν έλαβε γραπτή δήλωση ζημίας. Έχει παραιτηθεί στην πράξη από το συμβατικό της δικαίωμα, αποδεχόμενη τηλεφωνικές δηλώσεις ζημίας.

## 2.5 Γενικά για τις Ασφάλειες Ζημιών, Ευθύνης και Ζωής

Υπάρχουν διάφορες απόψεις για την ταξινόμηση και κατανομή της ασφαλιστικής εργασίας σε κλάδους.

Οι σημαντικότερες κατηγορίες είναι:

- α) Ασφαλίσεις Ζημιών
- β) Ασφάλιση Ευθύνης και
- γ) Ασφαλίσεις Ζωής.

Το μοντέλο αυτό ακολουθήθηκε στο παρελθόν από μεγάλες ασφαλιστικές επιχειρήσεις. Δεν λείπουν περιπτώσεις, ούτε από το παρελθόν ούτε από την εποχή μας, κατά τις οποίες διάφορες ασφαλιστικές επιχειρήσεις εξειδικεύτηκαν σε ένα μόνο από τα παραπάνω ασφαλιστικά είδη.

Αν και το παραπάνω μοντέλο ακολουθείται ακόμη σε γενικές γραμμές, στην οργανωτική δομή των σημερινών ασφαλιστικών επιχειρήσεων, υπάρχουν δείγματα που αρχίζουν να υπεισέρχονται διάφορες τροποποιήσεις, εξαιτίας της ομοιότητας ορισμένων ασφαλιστικών εργασιών. Στη συνέχεια θα αναπτύξουμε αυτές τις κατηγορίες ασφάλισης.

### 2.5.1 Ασφαλίσεις Ζημιών

Οι Ασφαλίσεις Ζημιών έχουν σαν αντικείμενό τους της κάλυψη των κινδύνων που έχουν σχέση με την πιθανή εμφάνιση συμβάντων, οικονομικά επιζήμιων, για τα συμφέροντα κάποιου, όπως καταστροφή αγαθών, απώλεια περιουσίας, εμφάνιση υποχρεώσεων κ.λπ.. Αυτές εγγυώνται στους ανθρώπους που τις πραγματοποιούν, σε ανταπόδοση της εκ των προτέρων πληρωμής χρηματικού ποσού ( ασφάλιστρο ), την αποζημίωση μιας βλάβης, μέσα στα πλαίσια και σύμφωνα με τους προβλεφθέντες όρους του ασφαλιστικού συμβολαίου.

Ξεκινώντας από την ύπαρξη ενός πλήθους ατόμων, εκτεθειμένων κατά τον ίδιο τρόπο στην πιθανότητα ενδεχομένων κινδύνων, στους οποίους αναλογεί ένα συνολικό κόστος σαν συνέπεια ζημιών, η ασφάλεια καθορίζει τη χορήγηση σε κάθε έναν απ' τους ενός μέρους της προϋπολογισμένης επιβάρυνσης υπό μορφή προκαταβολικών αμοιβών. Αυτό σημαίνει την εκ των προτέρων αναδιανομή μιας

μελλοντικής δαπάνης που προέκυψε από μια λογική πρόβλεψη, έτσι ώστε να αλλάξει για το άτομο ένα πιθανό έξοδο σε μια δαπάνη μερικώς βέβαια προκαταβεβλημένη.

Αναφερόμενος σε ένα πλήθος κινδύνων που αφορούν τις πιο πολυποίκιλες εκβάσεις της ανθρώπινης δραστηριότητας, ο τομέας της ασφάλισης ζημιών είναι πολύ ευρύς. Η ανάπτυξή τους είναι σχετικά πρόσφατη και τα σχετικά «εργαλεία» τελειοποιήθηκαν με την αυξημένη ανάγκη για ασφάλεια, που οφείλεται στην εξελισσόμενη οικονομική δραστηριότητα και παραγωγή στην κοινωνική πρόοδο.

Βασικά στοιχεία της ασφαλισμένης λειτουργίας αποτελούν η επιχείρηση, ο ασφαλισμένος, ο κίνδυνος και η αμοιβή.

Η επιχείρηση και ο ασφαλισμένος αποτελούν τα άτομα της λειτουργίας.

Η επιχείρηση είναι ο φορέας που ασκεί την ασφαλιστική λειτουργία, η οργάνωση που τεχνικά και οικονομικά είναι σε θέση να αναλάβει την κάλυψη των κινδύνων. Σύμφωνα με τους νόμους, οι ασφαλιστικοί φορείς μπορούν να διαχωριστούν σε οργανισμούς δημοσίου δικαίου ή σε ιδιωτικές επιχειρήσεις και η δραστηριότητα τους καθορίζεται από τις γενικές και ειδικές διατάξεις και υφίσταται της επιτήρηση του κράτους και των ελεγκτικών οργάνων του.

Ο ασφαλισμένος είναι εκείνος που ενδιαφέρεται να ασφαλιστεί, είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που απειλείται από πιθανές ζημιές. Η κάλυψη των σχετικών κινδύνων είναι συνδεδεμένη με την ύπαρξη ενός ταυτόσημου συμφέροντος σε άμεση σχέση με ένα αγαθό ή μία περιουσία που πρέπει να προστατευθούν ή με μια κατάσταση έκτακτης ανάγκης, όπως κάτοχοι αγαθών, δικαιωμάτων, χρήστες ενός μέσου, κ.λπ.

Ο κίνδυνος είναι το αντικείμενο της ασφάλισης, στόχος του αυτό που υποδηλώνει εν τω μεταξύ την ασφαλισμένη μονάδα και υποχρέωση που έχει αναληφθεί ή που μπορεί να αναληφθεί από την επιχείρηση. Αυτός χαρακτηρίζει ένα τυχαίο συμβάν, από το οποίο μπορεί να προέρχεται κάποια βλάβη (οικονομική ζημιά) και στην ακόλουθη υπόσχεση οικονομικής εισφοράς.

Η αμοιβή τέλος, είναι το αντίστοιχο του κινδύνου, η μετάφραση σε νομισματικούς όρους της υπόσχεσης της παροχής. Από οικονομική σκοπιά δεν είναι άλλη από το τίμημα του κινδύνου, το ποσό που ο ασφαλισμένος θέλει να καταθέσει προκαταβολικά στην επιχείρηση σαν ανταπόδοση της πιθανής μελλοντικής επιβάρυνσης που έχει επιβάλλει.

### ΤΑ ΔΙΑΦΟΡΑ ΕΙΔΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΖΗΜΙΩΝ

Παρά την πολύμορφη ποικιλία μπορούν να ταξινομηθούν σε τρεις βασικές ομάδες που αναφέρονται αντίστοιχα σε γεγονότα που απειλούν τα ασφαλισμένα αντικείμενα, περιουσίες ή άτομα. Έτσι έχουμε τις ασφάλειες ζημιών σε πράγματα, τις ασφάλειες ζημιών σε περιουσία, τις ασφάλειες ατόμων.

Οι Ασφάλειες Ζημιών σε πράγματα έχουν σαν αντικείμενο ένα υλικό αγαθό, κινητό ή ακίνητο ή ένα σύνολο αγαθών με τα οποία ο ασφαλισμένος έχει μία δεδομένη νομική – οικονομική σχέση. Αυτές μπορούν να καλύψουν την άμεση υλική βλάβη ή τις έμμεσες βλάβες που είναι τυχαία συνδεδεμένες με την πρώτη. Σ' αυτήν την κατηγορία ανήκουν:

α) Η Ασφάλιση Πυρός

β) Η Ασφάλιση Κλοπής

γ) Η Ασφάλιση Μεταφοράς (ξηράς, θάλασσας, αεροπορικές)

δ) Η Ασφάλιση Φυσικών Γεγονότων, όπως χαλάζι και μετεωρολογικές αλλαγές

ε) Η Ασφάλιση Μηχανικών Βλαβών, όπως βλάβες αυτοκινήτων, μηχανημάτων κ.λπ.

Οι Ασφάλειες Ζημιών Περιουσίας ή Ασφάλειες Απωλειών έχουν αντίθετα σαν αντικείμενο την περιουσία ενός ατόμου ή μιας ομάδας, θεωρημένη στο σύνολό της συμπεριλαμβανομένης της εμφάνισης δεσμεύσεων σαν συνέπεια γεγονότων επιζήμιων στα συμφέροντα τρίτων. Σ' αυτήν την κατηγορία ανήκουν οι ασφάλειες ευθύνης κατασκευαστών, επιχειρηματιών, χρηστών ενός μέσου, οι ασφάλειες απραξίας και οι ασφάλειες πιστώσεων και εγγυήσεων κ.λπ.

Η Ασφάλειες Ατόμων αφορούν τα γεγονότα που απειλούν το άτομο και τη σωματική του ακεραιότητα, όπως δυστυχήματα, ασθένειες κ.λπ.

Συχνά οι καλύψεις ζημιών αντανakλούν πολύπλοκους κινδύνους και αποτελούν συνδυασμό διαφόρων τύπων.

Κάθε μία από τις πιο πάνω αναφερθείσες καλύψεις γεννά ένα ειδικό ασφαλιστικό τομέα ή κλάδο που με τη σειρά του διαχωρίζεται σε υποκλάδους.

#### ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ ΖΗΜΙΩΝ ΣΕ ΠΡΑΓΜΑΤΑ

A) Χερσαία οχήματα (πλην σιδηροδρομικών), τα οποία είναι: ιδιωτικά επιβατικά, ιδιωτικά φορτηγά, επιβατικά δημοσίας χρήσεως, ταξί με μετρητή, φορτηγά δημοσίας χρήσεως, λεωφορεία δημοσίας χρήσεως, μοτοσυκλέτες, μοτοποδήλατα, αυτοκινούμενα μηχανήματα έργων (γερανοί, φορτωτές, γεωτρύπανα κ.λπ.).

Οι ζημιές που μπορεί να προκληθούν στα χερσαία οχήματα είναι σύγκρουση με άλλα τροχοφόρα, πρόσκρουση σε σταθερά αντικείμενα, η ανατροπή και η παρέκκλιση από την πορεία. Επίσης, ζημιές από φωτιά και κεραυνό, που μπορεί να συμβούν κατά την κυκλοφορία και κατά τη στάθμευση του οχήματος, καθώς και η μερική ή ολική κλοπή. Τέλος, άλλες ζημιές που μπορεί να υποστεί ένα χερσαίο όχημα είναι από πλημμύρες, κατολισθήσεις, χιονοστιβάδες, σεισμούς, τρομοκρατικές ενέργειες, οχλαγωγίες, πολιτικές ταραχές κ.λπ., καθώς και κατά τη μεταφορά του ως εμπορεύματος.

#### B) Σιδηροδρομικά οχήματα

Οι ζημιές που μπορεί να υποστούν τα σιδηροδρομικά οχήματα, προέρχονται κυρίως από εκτροχιασμούς, προσκρούσεις σε προπορευόμενα ή σταθμευμένα οχήματα, ή ακόμα σε πλατφόρμες σιδηροδρομικών σταθμών. Δεν αποκλείονται επίσης οι ζημιές που οφείλονται σε φωτιά, κεραυνό, σεισμούς, πλημμύρες, κατολισθήσεις, χιονοστιβάδες, λοιπά φυσικά φαινόμενα, πολιτικές ταραχές, τρομοκρατικές ενέργειες κ.λπ. παρεμφερείς κινδύνους.

#### Γ) Αεροσκάφη (aviation)

Οι ζημιές που μπορεί να υποστούν τα αεροσκάφη μπορεί να αναφέρονται είτε στις ώρες που βρίσκονται σε έδαφος και κινούνται με τους τροχούς, (προσγείωση, απογείωση ή λοιπές μετακινήσεις εντός του αεροδρομίου), οπότε δεν αποκλείονται ζημιές από σύγκρουση, πρόσκρουση, ντεραπάρισμα ή εκτροπή από την πορεία,



καθώς επίσης ζημιές από φωτιά, από κάθε είδους φυσικών φαινομένων, από πολιτικές ταραχές, τρομοκρατικές ενέργειες, οχλαγωγίες και λοιπά κοινωνικά φαινόμενα, όπως ακόμα και μερικές κλοπές.

Κατά τις ώρες πτήσεως εξάλλου εκτός από τις συγκρούσεις με άλλα αεροπλάνα και τις προσκρούσεις σε όρη, υψηλά κτήρια, κεραίες και λοιπά σταθερά εμπόδια, όπως επίσης και οτιδήποτε μπορεί να του παρουσιάσει απώλεια στήριξης του αεροσκάφους και την πτώση του στο έδαφος, οπότε η καταστροφή είναι βεβαία. Τέλος, είναι επίσης συνηθισμένες κατά τις ώρες πτήσεως οι αεροπειρατείες και οι τρομοκρατικές ενέργειες που οδηγούν σε ολικές αεροπορικές καταστροφές.

#### Δ) Πλοία – Hull and Machinery (Θαλάσσια, Λιμναία και Ποτάμια Σκάφη)

Η ασφάλιση των πλοίων αδιακρίτως εάν είναι θαλάσσια, ποτάμια ή λιμναία, αναφέρεται στο σκάφος στο μηχανολογικό και ηλεκτρολογικό του εξοπλισμό, καθώς και σε όλα τα άλλα συστήματα και εξαρτήματα που εξασφαλίζουν την ικανότητα πλεύσης του πλοίου. Οι κίνδυνοι έναντι των οποίων ασφαλιζονται τα πλοία, είναι η κακοκαιρία, η προσάραξη, η πρόσκρουση, σύγκρουση ή πυρκαγιά, κεραυνός, πολεμικά και άλλα πολεμικά γεγονότα, μηχανικές βλάβες, βραχυκυκλώματα και λοιποί παρεμφερείς κίνδυνοι.

#### Ε) Μεταφερόμενα Εμπορεύματα (Cargoes)

Η ασφάλιση μεταφερόμενων εμπορευμάτων αναφέρεται στα διακινούμενα, με όλα τα μεταφορικά μέσα, οικονομικά αγαθά που είναι εκτεθειμένα σε όλους εκείνους τους κινδύνους που περιγράψαμε παραπάνω, καθώς επίσης τα οποιασδήποτε πλωτά σκάφη και αεροσκάφη. Τα μεταφερόμενα εμπορεύματα είναι επιπλέον εκτεθειμένα σε κινδύνους φορτώσεως, εκφορτώσεως, μεταφορτώσεως, διαβροχής, απορρόφησης οσμών, αλλοιώσεων και λοιπών παρεμφερών κινδύνων ανάλογα με τη φύση του φορτίου.

Ασφαλιστικό συμφέρον για τα μεταφερόμενα εμπορεύματα μπορεί να υπάρχει είτε από την πλευρά του πωλητού είτε από την πλευρά του αγοραστή (φορτωτή ή παραλήπτη), ανάλογα με την εμπορική συμφωνία που υπάρχει μεταξύ τους.

#### Στ) Πυρκαγιά και Στοιχεία της Φύσεως

Το απλό ασφαλιστήριο πυρός προστατεύει τον ασφαλισμένο από ζημιές που προκαλούνται από φωτιά και κεραυνό. Επίσης, από έκρηξη από ιδιοχρησιμοποιούμενη φιάλη υγραερίου, θερμοσίφωνα και λέβητα κεντρικής θέρμανσης, εκτός και εάν υπάρχει αντίθετη συμφωνία.

Στις περιπτώσεις βραχυκυκλώματος δεν καλύπτονται οι ζημιές του μηχανήματος που προκάλεσε το βραχυκύκλωμα, αλλά μόνο οι ζημιές που προκάλεσε στην υπόλοιπη περιουσία.

#### Ζ) Λοιπές Ζημιές Αγαθών

Στην κατηγορία αυτή υπάγονται ζημιές από χαλάζι και παγετό καθώς και οι ζημιές από κλοπή. Επειδή σε καμία άλλη από τις κατηγορίες που αναφέρει, κατά την ταξινόμηση της ασφαλιστικής εργασίας που επιχειρεί το άρθρο 13 του Ν. 400/70, δεν αρμόζει να ενταχθούν οι ζημιές οι οφειλόμενες στις πράξεις που χαρακτηρίζονται από τη διεθνή ασφαλιστική πρακτική ως «war like operations», όπου εντάσσονται πολιτικές ταραχές, οχλαγωγίες, στάσεις λαϊκές, εξεγέρσεις, πολεμικοί κίνδυνοι, τρομοκρατικές ενέργειες, κακόβουλη και λοιπά κοινωνικά φαινόμενα, θα θεωρηθούν

οι ζημιές αυτές ως υπαγόμενες στην παρούσα κατηγορία. Το ίδιο μπορούμε να πούμε για τις ζημιές μηχανικών βλαβών.

Η) Διάφορα είδη αστικής ευθύνης, στα οποία θα αναφερθούμε παρακάτω.

### 2.5.2 Ασφάλιση Ευθύνης

Ένα άλλο είδος ασφαλειών είναι οι Ασφάλιες Ευθύνης. Αυτές έχουν να κάνουν με την κάλυψη των ατόμων που ασφαλίζονται για ζημιές που πιθανόν να προκαλέσουν σε τρίτους. Είναι από τις βασικές μορφές ασφαλειών γιατί μόνο με αυτόν τον τρόπο μπορούμε να νιώθουμε σιγουριά για ό,τι μπορεί να προκαλέσουμε στους άλλους από μια απροσεξία μας.

Οι κατηγορίες των ασφαλειών αυτών μπορούν να χωριστούν σε δύο βασικές κατηγορίες, που με τη σειρά τους χωρίζονται σε υποκατηγορίες.

Οι δύο βασικές κατηγορίες και οι αντίστοιχες υποκατηγορίες είναι οι εξής:

#### 1) Ασφάλιες Ευθύνης Ζημιών σε Πράγματα:

##### A) Αστική Ευθύνη από Χερσαία Αυτοκινούμενα οχήματα

Είτε την κρίνουμε από την άποψη διακινούμενων προσώπων και αγαθών, είτε την κρίνουμε από την άποψη των κεφαλαίων που έχουν επενδυθεί σε οχήματα, δίκτυα αυτοκινητοδρόμων, συστήματα σηματοδότησης και ρυθμίσεως κυκλοφορίας κ.λπ. ή ακόμα από την άποψη απασχολούμενων σ' αυτήν και στις συναφείς δραστηριότητες εργατικών χεριών, η κυκλοφορία του αυτοκινήτου είναι μία από τις σημαντικότερες εκδηλώσεις της σύγχρονης κοινωνικής και οικονομικής ζωής.

Η κυκλοφορία όμως του αυτοκινήτου έχει και ένα άλλο θλιβερό «πρωτείο», των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων, καθώς και των ατυχημάτων λοιπών σωματικών βλαβών (αναπηριών), που δικαιολογούν το χαρακτηρισμό που της αποδίδεται ως «μέτωπο της ασφάλτου».

Επειδή συνήθως τα τροχαία ατυχήματα οφείλονται σε πράξεις ή παραλείψεις των οδηγών, θεμελιώνουν, πέρα από τις ποινικές ευθύνες που επισύρουν πολλές φορές και αστικές ευθύνες για καταβολή αποζημιώσεων για σωματικές βλάβες ή υλικές ζημιές προς τρίτους. Ο μεγάλος αριθμός των θυμάτων, καθώς και η σημαντική έκταση των ζημιών, δημιουργεί την ανάγκη εξασφάλισης των θυμάτων και κάλυψης των ζημιών αυτών.

Αυτός ήταν και ο λόγος της καθιέρωσης από την πλευρά του νομοθέτη της υποχρεωτικής ασφάλισης της αστικής ευθύνης του κυρίου, κατόχου και οποιουδήποτε οδηγού του ζημιογόνου αυτοκινήτου.

##### B) Ασφάλιση Αστικής Ευθύνης από Αεροσκάφη

Η Αστική Ευθύνη κυκλοφορίας, καλύπτεται για ορισμένες τουλάχιστον περιπτώσεις ατυχημάτων, από τις κατασκευάστριες εταιρίες, ως «Αστική Ευθύνη Κυκλοφορίας Προϊόντων».

Η Αστική Ευθύνη από τις αεροπορικές δραστηριότητες έναντι τρίτων, μη επιβαινόντων του αεροσκάφους, για σωματικές βλάβες και υλικές ζημιές καθώς και έναντι των επιβατών των αεροσκαφών, καλύπτονται από υψηλής εξειδίκευσεως ασφαλιστές ή μεσίτες που τοποθετούν τις εργασίες αυτές στην αγορά των Lloyd's.

Γ) Ασφάλιση Αστικής Ευθύνης από Θαλάσσια, Λιμναία και Ποτάμια Σκάφη

Ο πλοιοκτήτης ευθύνεται για της ζημιές που θα προκαλέσουν σε τρίτους τα πλοία και τα πληρώματα του και υποχρεούται στις σχετικές αποζημιώσεις, γι' αυτό και μεριμνά για την ασφάλισή του. Οι παραπάνω ζημιές μπορεί να προκληθούν από πράξεις ή παραλείψει των πληρωμάτων:

- 1) Σε μεταφερόμενα εμπορεύματα
- 2) Σε μεταφερόμενους επιβάτες
- 3) Σε άλλα πλοία, στα φορτία και στους επιβάτες που αυτά μεταφέρουν (σύγκρουση)
- 4) Σε σταθερά αντικείμενα, όπως προβλήτες, αποβάθρες κ.λπ. (πρόσκρουση)
- 5) Στη θάλασσα από ρύπανση (πετρελαιοκηλίδες, απορρίμματα κ.λπ.)

Οι ευθύνες αυτές καλύπτονται μερικώς από αλληλοασφαλιστικές ενώσεις που συνιστούν και διατηρούν οι πλοιοκτήτες, π.χ. Protection and Indemnity Association (P.I.A.) παρά από την ελεύθερη ασφαλιστική αγορά.

**2) Ασφάλειες Ευθύνης Ζημιών Περιουσίας:**

Γενική Αστική Ευθύνη

Η Ασφάλιση Γενικής Αστικής Ευθύνης είναι η σημαντικότερη μορφή των Ασφαλειών Ευθύνης και περιλαμβάνει την ικανοποίηση νομίμων απαιτήσεων τρίτων κατά του ασφαλισμένου από ζημιές που ο ίδιος θα προκαλέσει στα περιουσιακά στοιχεία αυτών, όπως αυτές περιγράφονται στο ασφαλιστήριο. Οι περιπτώσεις που μπορούν να καλυφθούν με Αστική Ευθύνη είναι οι εξής:

1. Θάνατος προσώπων
2. Σωματικές βλάβες προσώπων
3. Υλικές ζημιές σε πρόσωπα που δεν ανήκουν στην οικογένεια του ασφαλισμένου ή του λήπτη της ασφάλισης

Πιο συγκεκριμένα, υπό τον τίτλο Γενική Αστική Ευθύνη, θα θεωρήσουμε ότι υπάγονται, το πλήθος των αστικών ευθυνών που μπορούν να προκύψουν εις βάρος μας, από την άσκηση του επαγγέλματός μας ή από διάφορες κοινωνικές παρουσίες και δραστηριότητές μας, για τις οποίες και μπορούμε να ασφαλίσουμε.

Οι ευθύνες αυτές είναι:

- 1) Επαγγελματική Αστική Ευθύνη, που μπορεί να οφείλεται σε πράξεις ή παραλείψεις, σφάλματα ή αμέλεια κατά την άσκηση του επαγγέλματος, ιατρών, φαρμακοποιών, δικηγόρων, μηχανικών και διαφόρων άλλων ελευθέρων επαγγελματιών.
- 2) Επιχειρηματική Αστική Ευθύνη, που μπορεί να προκύψει για τους επιχειρηματίες (άτομα ή εταιρίες), από τη λειτουργία των επιχειρήσεων όπως είναι οι βιομηχανίες, βιοτεχνίες, εμπορικές επιχειρήσεις, ξενοδοχεία, κλινικές, εκπαιδευτήρια, θέατρα, εστιατόρια κ.λπ.
- 3) Αστική Ευθύνη Κατασκευαστικών Έργων, που μπορεί να προκύψει κατά την εκτέλεση ενός μεγάλου έργου, όπως αεροδρόμια, μετρό, ή ακόμα ενός μικρού έργου διάρροφης οικοδομής από όπου μπορεί να φύγει κάποιο αντικείμενο και

να κάνει ζημιά σε ένα σταθμευμένο αυτοκίνητο ή να τραυματίσει έναν περαστικό.

- 4) Αστική Ευθύνη Ιδιοκτητών Ακινήτων, που μπορεί να προκύψει από διάφορες αιτίες, π.χ. μία γλάστρα που πέφτει από ένα μπαλκόνι και τραυματίζει έναν περαστικό, ή ένα μάρμαρο που ξεκολλά από την πρόσοψη και καταστρέφει ένα αυτοκίνητο. Η ευθύνη από την ευθύνη του ανελκυστήρα υπάγεται σε αυτήν την κατηγορία αστικής ευθύνης.
- 5) Οικογενειακή Αστική Ευθύνη, που μπορεί να προκύψει εις βάρος οικογενειάρχη, από τη γενικότερη κοινωνική παρουσία των μελών της οικογένειας, π.χ. σπάσιμο της τζαμαρίας του γείτονα από το παιχνίδι των παιδιών με τη μπάλα. Το σκυλί που μας ξέφυγε και δάγκωσε κάποιον γείτονα κ.λπ.
- 6) Αστική Ευθύνη Εργοδοτών, για αποζημίωση των εργαζομένων στην επιχείρησή τους που μπορεί να προκύψει από διάφορες αιτίες, π.χ. ανεπάρκεια μέτρων ασφαλείας με συνέπεια να προκληθεί κάποιο εργατικό ατύχημα κ.α.

Τονίζεται πως τα ατυχήματα αστικής ευθύνης, δε θα πρέπει να αναφέρονται σε ηθελημένες πράξεις των ασφαλισμένων που συνιστούν ποινικά ατυχήματα, γιατί σε αυτήν την περίπτωση δεν καλύπτονται.

#### Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΤΡΙΤΟΥ ΣΤΗΝ ΚΑΛΥΨΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ

Θα μπορούσαμε πιο εύκολα να κατανοήσουμε τον όρο των τρίτων αν παραθέταμε πρώτα αυτούς που δε θεωρούνται τρίτοι. Έτσι, αυτοί που δεν είναι τρίτοι και συνεπώς δεν έχουν δικαίωμα να λάβουν αποζημίωση από Αστική Ευθύνη, είναι οι ακόλουθοι:

- ❖ Ο οδηγός του αυτοκινήτου που προξένησε τη ζημιά (σε περίπτωση ασφάλισης αυτοκινήτου)
- ❖ Κάθε πρόσωπο, η ευθύνη του οποίου καλύπτεται με το ασφαλιστήριο που ήδη έχει γίνει
- ❖ Εκείνος που έχει συνάψει με την ασφαλιστική εταιρία την κάθε σύμβαση ασφαλιστηρίου συμβολαίου
- ❖ Οι νόμιμοι εκπρόσωποι ενός νομικού προσώπου που είναι ασφαλισμένο ή εταιρίας που δεν έχει αποκτήσει νομική προσωπικότητα

Άρα όλοι αυτοί που δεν έχουν σχέση με τους παραπάνω, θεωρούνται σαν τρίτοι και έχουν δικαίωμα αποζημίωσης.

### **3) Ασφάλιση Ευθύνης Προϊόντων**

Η Ασφάλιση Ευθύνης Προϊόντων είναι ένα άλλο είδος Ασφαλειών Ευθύνης που οι περισσότεροι δε γνωρίζουν ότι υπάρχει. Σε αυτήν την περίπτωση ασφαλιζεται η Αστική Ευθύνη του παραγωγού και / ή του εμπόρου κάποιου προϊόντος για σωματικές βλάβες ή υλικές ζημιές που μπορεί να προκληθούν σε τρίτους από το συγκεκριμένο προϊόν. Απευθύνεται σε ιδιώτες ιδιωτικών κατοικιών, γραφείων, καταστημάτων, ξενοδοχείων, εστιατορίων, κ.ά.

## ΟΙ ΚΑΛΥΨΕΙΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

Η Ασφάλιση Ευθύνης Προϊόντων καλύπτει τα ακόλουθα:

- Τον ασφαλισμένο για αποζημιώσεις σε τρίτους εξ' αιτίας ζημιών σε τρίτους
- Δικηγορικά έξοδα, σε περίπτωση που χρειαστεί να επέμβει δικηγόρος στην υπόθεση
- Ασθένεια ή σωματικό τραυματισμό λόγω ατυχήματος
- Απώλεια ή ζημιά περιουσίας

Εξαιρείται από την κάλυψη η ευθύνη για επαγγελματική αμέλεια.

### **2.5.3 Ασφαλίσεις Ζωής**

Ασφάλιση Ζωής είναι ένα συμβόλαιο με το οποίο μία εταιρία αναλαμβάνει έναντι αμοιβής (ασφάλιστρο) να αποζημιώσει ένα άτομο ή μια ομάδα ατόμων (ασφαλιζόμενους) βάσει των συνομολογηθέντων συμφωνιών για ζημιές σε βάρος της ζωής ή της σωματικής ακεραιότητας, οι οποίες μπορεί να προκληθούν από ένα αβέβαιο μελλοντικό γεγονός (κίνδυνος).

Η Ασφάλιση Ζωής είναι ο μόνος τρόπος που μπορεί κανείς να αγοράσει ένα σεβαστό μελλοντικό κεφάλαιο έναντι ενός μικρού μηνιαίου ποσού. Έτσι εξοικονομεί σίγουρα το απαιτούμενο κεφάλαιο που θα χρειαστεί η οικογένεια του σε περίπτωση κινδύνου. Μερικά από τα προβλήματα που μπορεί να λύσει η Ασφάλεια Ζωής είναι: φόροι κληρονομιάς, ακινήτου περιουσίας, εξασφάλιση σπουδών, συνταξιοδότηση, οικογενειακή προστασία, αποθέματα σε περίπτωση ανάγκης.

Η σωστή σχεδίαση ενός προγράμματος ασφάλισης ζωής είναι ένα πλήρες χρηματοοικονομικό πρόγραμμα. Με τις παροχές της Ασφάλισης Ζωής, ο ασφαλιζόμενος μπορεί να απολαμβάνει το επίπεδο ζωής που του επιτρέπει το εισόδημά του, έχοντας επιτύχει ταυτόχρονα μια οικονομική εξασφάλιση που κανένας είδος αποταμίευσης δεν είναι δυνατό να προσφέρει.

Η Ασφάλιση Ζωής είναι τρόπος ζωής γιατί εγγυάται το μέλλον των παιδιών μας, του ίδιου μας το εαυτού, της οικογένειάς μας, της ζωής, της ελευθερίας και της ευτυχίας.

Η Ασφάλιση Ζωής, όπως και οι άλλες κατηγορίες και κλάδοι ασφαλίσεων, είναι μια σύμβαση, ένα συμβόλαιο, το ασφαλιστήριο.

Το ασφαλιστήριο είναι συμφωνία μεταξύ του ασφαλιζόμενου και της ασφαλιστικής εταιρίας το οποίο αναγράφει ότι ο μεν συμβαλλόμενος θα πληρώσει για ένα χρονικό διάστημα ή ισόβια ένα χρηματικό ποσό το ασφάλιστρο.

Η δε ασφαλιστική εταιρία είναι υποχρεωμένη να πληρώσει το ποσό που συμφωνήθηκε, δηλαδή το ασφαλιζόμενο κεφάλαιο, στο άτομο που αναφέρεται στο ασφαλιστήριο, το δικαιούχο, όταν πραγματοποιηθεί ο ασφαλιζόμενος κίνδυνος στη ζωή ή την ακεραιότητα του ασφαλιζόμενου.

Σχετικά με το είδος του καλυπτόμενου κινδύνου στις ασφάλειες ζωής μπορούμε να παρατηρήσουμε τα εξής.

Στις ασφάλισεις ασθενειών, ατυχημάτων και ανικανότητας, το ενδεχόμενο του ασφαλιζόμενου κινδύνου μπορεί να πραγματοποιηθεί ή και όχι.

Στην ασφάλιση όμως ζωής το ενδεχόμενο το θανάτου το οποίο καλύπτεται είναι μεν αβέβαιο αλλά κάθε χρόνο η πιθανότητα να συμβεί αυξάνει με τέτοιο ρυθμό ώστε να γίνεται σχεδόν βέβαιο.

Για ασφαλιστήρια ζωής αποτελούνται από δύο βασικά μέρη:

α) Τη βασική ασφάλεια που καλύπτουν συνήθως συνδυασμούς των κινδύνων θάνατος – επιβίωση.

β) Τις πρόσθετες καλύψεις που παρέχουν ασφάλεια για τους κινδύνους ασθένεια – ατυχήματος.

Οι ασφαλιστικές εταιρίες ζωής δεν έχουν το δικαίωμα να ασφαλίσουν τους κινδύνους των συμπληρωματικών καλύψεων χωρίς τη συνύπαρξη της βασικής ασφάλειας. Ενώ η εταιρίες κατά ζημιών μπορούν να ασφαλίσουν τους κινδύνους ασθένειας και ατυχημάτων σε ανεξάρτητα ασφαλιστήρια, αλλά δεν επιτρέπεται να ασχοληθούν σε τα προγράμματα βασικής ασφάλειας.

Για τη διάκριση διαφόρων ειδών ασφάλισης ζωής έχουμε διάφορα κριτήρια. Με βάση τα κριτήρια αυτά διακρίνουμε της ασφάλεια ζωής σε ασφάλεια κεφαλαίου και ασφάλεια εισοδήματος.

Η ασφάλεια κεφαλαίου υποδιαιρείται ανάλογα με το είδος της ασφαλιστικής περίπτωσης σε ασφάλεια θανάτου και ασφάλεια επιβίωσης.

Η δεύτερη μορφή ασφαλίσεων ζωής είναι η ασφάλεια εισοδήματος η οποία είναι η καταβολή στο δικαιούχο μετά από κάποιο χρονικό διάστημα ενός ποσού εφάπαξ ή να δίνεται στο δικαιούχο μια ισόβια σύνταξη. Με βάση τα παραπάνω κάθε ασφαλιστική εταιρία εφαρμόζει διάφορα προγράμματα ασφάλισης ζωής.

### **ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΖΩΗΣ**

Οι ασφάλειες του κλάδου ζωής μπορούν να διακριθούν στις εξής κατηγορίες:

#### **A) Πρόσκαιρη Ασφάλιση Θανάτου**

Πρόσκαιρη ή απλή ασφάλεια θανάτου είναι ένα πρόγραμμα ασφάλισης που καλύπτει τον ασφαλιζόμενο σε περίπτωση θανάτου κατά τη διάρκεια της ασφάλισης του. Στην περίπτωση αυτή, ο ασφαλιστής αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλει το ασφαλιζόμενο κεφάλαιο σε περίπτωση θανάτου του ασφαλιζόμενου στα άτομα που έχουν οριστεί από τον ασφαλιζόμενο σαν δικαιούχοι του ασφαλισματος. Ασφαλίζεται δε ο κίνδυνος του θανάτου από οποιαδήποτε αιτία, εκτός από τις εξαιρέσεις που αναφέρονται στο ασφαλιστήριο. Ο ασφαλιζόμενος είναι υποχρεωμένος να καταβάλει στον ασφαλιστή τα συμφωνηθέντα επίσης ασφάλιστρα, σύμφωνα με τους όρους του ασφαλιστηρίου και ανάλογα με τη χρονική διάρκεια του συμβολαίου, όταν λήξει η ασφάλεια και εφόσον ο ασφαλιζόμενος ζει, δε δικαιούται να λάβει καμία αποζημίωση από τον ασφαλιστή.

#### **B) Ισόβιες Ασφαλίσεις**

Οι Ισόβιες ασφαλίσεις διακρίνονται σε δύο υποκατηγορίες:

1) Ισόβια Ασφάλιση με ισόβια πληρωμή ασφαλιστρών. Σε αυτήν την κατηγορία η ασφαλιστική εταιρία πληρώνει στους δικαιούχους το ασφαλισμένο κεφάλαιο σε περίπτωση θανάτου του ασφαλισμένου οποτεδήποτε και αν συμβεί. Και

- 2) Ισόβια ασφάλιση με πρόσκαιρη πληρωμή ασφαλιστρών. Σε αυτήν την κατηγορία με τη λήξη της συμφωνημένης διάρκειας πληρωμής ασφαλιστρών, σταματά η καταβολή αυτών, η ασφάλισή τους όμως παραμένει σε ισχύ.

Άρα η ασφαλιστική εταιρία και τις δύο υποκατηγορίες θα πληρώσει το κεφάλαιο στους δικαιούχους οποτεδήποτε πεθάνει ο ασφαλισμένος.

### **Γ) Μικτή Ασφάλεια και Επενδυτικά Σχέδια**

Η Μικτή Ασφάλεια παρέχει κάλυψη για μία ορισμένη χρονική περίοδο, από 10 έτη και πάνω και καταβάλλει το ασφαλισμένο κεφάλαιο στο τέλος της περιόδου στον ασφαλιζόμενο, εφόσον βρίσκεται στη ζωή ή αμέσως στους δικαιούχους σε περίπτωση θανάτου του κατά τη διάρκεια ισχύος του συμβολαίου. Το ασφαλιστρο στη Μικτή ασφάλεια είναι συνάρτηση τριών παραγόντων.

- i) Της διάρκειας της ασφάλειας
- ii) Του ύψους του ασφαλιζόμενου κεφαλαίου και
- iii) Της ηλικίας του ασφαλιζόμενου κατά την ημέρα της ασφάλισής του.

Το ασφαλιστήριο παραμένει σταθερό σε όλη τη διάρκεια της ασφάλισης.

### **Δ) Ασφάλεια Συνταξιοδότησης**

Το πρόγραμμα αυτό προβλέπει την καταβολή μιας ισόβιας σύνταξης προκαταβαλλομένης κάθε μήνα, με έναρξη καταβολής της επιθυμητή από τον ασφαλιζόμενο ηλικία.

Ο ασφαλιζόμενος θα πληρώνει ασφάλιστρα μόνο για την περίοδο αναμονής, δηλαδή για το διάστημα που μεσολαβεί από την έναρξη της ασφάλισης μέχρι την ημερομηνία της συνταξιοδότησής του.

Σε περίπτωση θανάτου του ασφαλιζόμενου κατά την περίοδο αναμονής, θα επιστραφούν στους δικαιούχους του, αφενός τα μέχρι στιγμής του θανάτου καταβληθέντα ασφάλιστρα, αφετέρου τα μέχρι τότε συγκεντρωθέντα μερίσματα.

### **Ε) Ασφάλεια Επιβίωσης**

Η Ασφάλεια Επιβίωσης είναι ένα πρόγραμμα στο οποίο ο ασφαλιστής αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλλει το ασφαλισμένο κεφάλαιο μόνο εάν ο ασφαλισμένος ζει κατά τη λήξη της ασφάλισης. Στην περίπτωση αυτή ο κίνδυνος δεν είναι ο θάνατος αλλά η επιβίωση του ασφαλισμένου. Εφόσον ο ασφαλισμένος ζει κατά τη λήξη της ασφάλισης, ο ασφαλιστής είναι υποχρεωμένος να καταβάλλει στον ασφαλιζόμενο το ασφαλιζόμενο κεφάλαιο είτε εφάπαξ είτε υπό μορφή σύνταξης, η οποία διαρκεί μέχρις ότου ο ασφαλισμένος πεθάνει.

Η Ασφάλεια Επιβίωσης είναι πρόγραμμα αποταμιευτικό και εξασφαλίζει στον ασφαλιζόμενο ισόβια σύνταξη που σχετίζεται με τους όρους του ασφαλιστηρίου, του συγκεντρωθέντος χρηματικού ποσού και του χρονικού διαστήματος κατά το οποίο θα πληρώνει ο ασφαλιζόμενος.

Εάν ζει ο ασφαλισμένος και έχει τηρήσει τους όρους του ασφαλιστηρίου, τότε ο ασφαλιστής είναι υποχρεωμένος να πληρώνει τον ασφαλιζόμενο υπό μορφή εισοδήματος, δηλαδή τη σύνταξη, το ποσό που αναφέρεται σε αυτό, ισόβια για ορισμένα χρόνια.

Σε περίπτωση θανάτου του ασφαλισμένου μπορεί να προβλέπει το ασφαλιστήριο την πληρωμή του συγκεντρωθέντος κεφαλαίου στους δικαιούχους, είτε ολόκληρο είτε με τη μορφή σύνταξης.

### **ΣΤ) Ασφάλεια Επί της Ζωής Τρίτου**

Ασφάλεια επί της ζωής τρίτου υπάρχει εφόσον το άτομο που συνάπτει την ασφάλεια ζωής δεν είναι ο ασφαλιζόμενος, ενώ όταν ο ασφαλιζόμενος και αυτός που συνάπτει την ασφάλιση είναι το ίδιο πρόσωπο, τότε έχουμε την ασφάλεια επί της ίδιας της ζωής που είναι και η συνηθισμένη περίπτωση. Βασικό χαρακτηριστικό της ασφάλειας ζωής επί της ζωής τρίτου είναι ότι ο ασφαλισμένος δε συμμετέχει στη σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης.

## **ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΠΑΡΟΧΕΣ ΣΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ**

Με τις ασφάλειες ζωής μπορούμε να δώσουμε ταυτόχρονα και πολλές άλλες παροχές, οι οποίες σε συνδυασμό με τη βασική ασφάλεια ζωής δίνουν μεγαλύτερη πληρότητα στο όλο πρόγραμμα προστασίας του ασφαλισμένου.

Για να ολοκληρωθεί ένα πρόγραμμα ασφάλισης, είναι συνήθως απαραίτητες καλύψεις ορισμένων κινδύνων που δεν προβλέπονται στα βασικά προγράμματα ασφάλισης, όπως είναι η ασθένεια, η μερική ή ολική ανικανότητα για εργασία.

Σε περίπτωση θανάτου από ατύχημα του ασφαλισμένου καταβάλλεται στους δικαιούχους το κεφάλαιο που έχει οριστεί στο συμβόλαιο. Αν το ατύχημα δημιουργεί μια μόνιμη ή μερική ανικανότητα πάλι η εταιρία καταβάλλει στον ασφαλιζόμενο χρήματα προκειμένου να του καλύψει τα έξοδα θεραπείας του και τις ανάγκες της οικογένειάς του. Πολλές ασφαλιστικές εταιρίες παρέχουν μία μηνιαία αποζημίωση σε περίπτωση ανικανότητας για εργασία προερχόμενη από το ατύχημα.

Αν η αναπηρία είναι μερική δίνεται μικρότερη σύνταξη γιατί ο ασφαλιζόμενος ενδέχεται να βρει άλλη επαγγελματική αποζημίωση.

### **A) Ασφάλιση Καταβολής Κεφαλαίου λόγω Επαγγελματικής Ανικανότητας**

Για να αποζημιωθεί στην περίπτωση που καταστεί διαρκώς και ολικά ανίκανος, πρέπει να είναι ανίκανος να ασκήσει το επάγγελμα, το οποίο δήλωσε στην εταιρία όταν ασφαλίστηκε.

#### **Ασφάλιση Θανάτου από Ατύχημα**

Καλύπτει μόνο το θάνατο από ατύχημα.

Το ωφέλημα λόγω θανάτου από ατύχημα αυξάνει το ασφαλισμένο ποσό του βασικού συμβολαίου σε περίπτωση θανάτου του ασφαλισμένου από ατύχημα.

### **B) Ασφάλιση Θανάτου και Διαρκούς Ανικανότητας από Ατύχημα**

Καλύπτει:

- 1) Θάνατο από Ατύχημα
- 2) Διαρκή ολική ανικανότητα από ατύχημα
- 3) Διαρκή μερική ανικανότητα από ατύχημα.



### Γ) Ασφάλιση Διαρκούς Ανικανότητας από Ατύχημα

Σε περίπτωση μόνιμης ανικανότητας που προέρχεται από ατύχημα ή ασθένεια και που διαρκεί πάνω από μία περίοδο, συνήθως ένα χρόνο, η ασφαλιστική εταιρία αναλαμβάνει την πληρωμή ενός εφάπαξ ποσού ή ενός ποσού σε περίοδο τριών ή περισσότερων χρόνων.

Επίδομα μόνιμης ανικανότητας, που είναι παρόμοιο με το πιο πάνω με τη διαφορά ότι η ασφαλιστική εταιρία πληρώνει ένα καθορισμένο μηνιαίο εισόδημα μέχρι τη λήξη του ωφελήματος.

## 2.6 Ασφάλειες Ατόμων

### Α) Ατυχήματα

Σκόπιμο κρίνεται να διευκρινίσουμε, πως με τον όρο ατυχήματα νοούνται τα κάθε είδους προσωπικά ατυχήματα που μπορεί να συμβούν σε φυσικά πρόσωπα και να προκαλέσουν διάφορες σωματικές βλάβες, που οδηγούν σε πρόσκαιρες ή μόνιμες ανικανότητες για εργασία (μερικές ή ολικές) ή ακόμα και στο θάνατο.

Σύμφωνα με τον ορισμό, προσωπικό ατύχημα είναι: «Οι σωματικές βλάβες που προκαλούνται από τυχαία, βίαια, εξωτερικά και ορατά αίτια, που μπορούν ευθέως να αποδειχθούν, χωρίς να σχετίζονται ή να επιδεινώνονται από προηγούμενες αναπηρίες ή σωματικά ελαττώματα».

Αν οι σωματικές βλάβες προκαλέσουν το θάνατο μέσα σε κάποιο χρονικό όριο, συνήθως 60 ημερών από την ημέρα που συνέβησαν, τότε μιλάμε για θανατηφόρο ατύχημα.

Στα ατυχήματα περιλαμβάνονται και οι επαγγελματικές ασθένειες, όπως η ασθένεια των δυτών για τους δύτες, ή η πνευμονοκονίαση για τους εργάτες μεταλλίων και ορυχείων κ.λπ.

Τα ατυχήματα μεταφερομένων προσώπων, υπάγονται στην κατηγορία αυτή, ασχέτως εάν πρόκειται περί ταξιδιωτών που ταξιδεύουν σε ατομική ή ομαδική βάση για να αναψυχή ή εργασίες ή ακόμα εάν πρόκειται περί εργατοϋπαλληλικού προσωπικού που μεταφέρεται καθημερινά, ομαδικά, από τη μία πόλη στην άλλη. Η ασφάλιση των μεταφερομένων προσώπων με αυτοκινούμενα οχήματα, θεωρείται υποχρεωτική ως ασφάλιση αστικής ευθύνης έναντι τρίτων, ενώ η ασφάλιση των επιβατών της ακτοπλοΐας που επίσης είναι υποχρεωτική εις το Ν.Α.Τ., θεωρείται ως ασφάλιση προσωπικών ατυχημάτων.

Οι παροχές που δίδονται στις διάφορες περιπτώσεις των προσωπικών ατυχημάτων μπορεί να είναι:

- 1) Κατ' αποκοπή (εφάπαξ) π.χ. σε θανατηφόρο ατύχημα, όπου η εταιρία καταβάλλει στους δικαιούχους το ασφαλισμένο κεφάλαιο, ή ακόμα στις περιπτώσεις μόνιμης ανικανότητας, π.χ. απώλεια του δείκτη της δεξιάς, οπότε η εταιρία για τον δεξιόχειρα ασφαλισμένο καταβάλλει εφάπαξ το 30% (τοιο εκατό) του ασφαλισμένου κεφαλαίου.
- 2) Περιοδικές παροχές, όταν ο ασφαλισμένος καταστεί από το ατύχημα πρόσκαιρα ανίκανος για εργασία, οπότε η εταιρία καταβάλλει μια εβδομαδιαία ή μηνιαία παροχή, όσο χρόνο παραμένει ανίκανος.

- 3) Συνδυασμός των παραπάνω παροχών, π.χ. στην περίπτωση απώλειας του δείκτη, οπότε ο ασφαλισμένος θα παίρνει και τη μηνιαία παροχή, έως ότου αποκατασταθεί το τραύμα, κοπούν τα ράμματα κ.λπ., θα εισπράξει όμως και την εφάπαξ παροχή του 30% (τοίς εκατό). Τα έξοδα αποκατάστασης της υγείας των τραυματιών, υπάγονται στις παροχές των ατυχημάτων.

## **B) Ασθένειες**

Σαν ασθένεια θα πρέπει να θεωρήσουμε κάθε πάθηση του ασφαλισμένου που εκδηλώνεται για πρώτη φορά, 30 ημέρες μετά την ασφάλισή του. Η διάρκεια αυτή των 30 ημερών (Waiting Period), τίθεται ως όριο ασφαλείας, για να προστατεύσει τον ασφαλιστή αλλά και τα γενικότερα συμφέροντα των ασφαλισμένων. Οι παροχές που καταβάλλονται προς τους ασφαλισμένους του κλάδου ασθενοείας είναι όμοιες με εκείνες των ατυχημάτων. Η κατ' αποκοπή παροχές αναφέρονται σε μόνιμες βλάβες που μπορεί να προκαλέσουν κάποιες ασθένειες, όπως π.χ. ημιπληγία, ολική παράλυση κ.α. , οπότε καταβάλλεται η προβλεπόμενη από τους όρους του συμβολαίου εφάπαξ παροχή. Σε περίπτωση πρόσκαιρης ανικανότητας για εργασία, από ασθένεια, καταβάλλεται η εβδομαδιαία ή μηνιαία παροχή. Δε λείπουν εν τω μεταξύ και οι περιπτώσεις συνδυασμένων παροχών.

Πολλές φορές για την αποκατάσταση την υγείας των ασθενών, ή και από ατυχήματα τραυματιών ασφαλισμένων, χρειάζεται να τεθεί σε λειτουργία ένα ολόκληρο σύστημα επιστημονικού και εξειδικευμένου προσωπικού, καθώς επίσης και επιστημονικού και ξενοδοχειακού εξοπλισμού, (νοσοκομεία – κλινικές), του οποίου το λειτουργικό κόστος είναι πολύ υψηλό. Μέσα στις παροχές ασθενοείας που δίνουν οι ασφαλιστικές εταιρίες είναι και η κάλυψη του κόστους αυτό, με διάφορα συστήματα όπως είναι η ευρεία νοσοκομειακή περίθαλψη, το ημερήσιο νοσοκομειακό επίδομα κ.α.

Θα πρέπει να προσθέσουμε ακόμα, ότι στις παροχές ασθενοείας, που πολλές φορές είναι κοινές με εκείνες των ατυχημάτων, είναι τα έξοδα πρώτων βοηθειών, η εξωνοσοκομειακές παροχές, τα χειρουργικά έξοδα, η φυσιοθεραπείες κ.α. Η παροχές μητρότητας εξάλλου δίδονται από τον κλάδο ασθενοείας.

Στα επόμενα κεφάλαια, θα ασχοληθούμε με τις ασφάλειες ζημιών σε πράγματα και συγκεκριμένα με τις ασφάλειες αυτοκινήτου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup>

## Η ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

## 3.1 Γενικά για την Ασφάλιση Αστικής Ευθύνης

Ξεκινώντας από την αναγνώριση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, που στάθηκε σαν σταθμός για την ανάπτυξη πολλών κρατών σε πολιτισμικούς τομείς, καταλήγουμε στη δημιουργία ενός νομοθετικού πλαισίου, που υπαγορεύει στα μέλη του κοινωνικού συνόλου τη συμπεριφορά εκείνη, που εξασφαλίζει και διαφυλάσσει τα δικαιώματα αυτά. Το νομοθετικό πλαίσιο που καθιερώνει τις σχετικές ευθύνες στη χώρα μας, είναι τα άρθρα 914-938 του Α.Κ.

Μία σημαντική αρχή της Αστικής Ευθύνης αποτελεί η υποχρέωση κάθε ατόμου για σεβασμό της ανθρώπινης ζωής, της σωματικής ακεραιότητας, της υγείας και της ατομικής περιουσίας των τρίτων. Με άλλα λόγια η υποχρέωση αυτή λέγεται «Αστική Ευθύνη Έναντι Τρίτων» που μπορεί να αφορά σωματικές βλάβες ή υλικές ζημιές που προκλήθηκαν σε τρίτους. Οποιαδήποτε παράβαση αυτής της αρχής μπορεί να επισύρει νομικές ευθύνες εις βάρος του παραβάτου. Η Νομικές Ευθύνες που μπορεί να επιφέρει η παραπάνω παραβίαση μπορούν να έχουν τις ακόλουθες δύο μορφές: α) αστική ευθύνη αποζημιώσεως για τις προξενηθείσες σωματικές βλάβες ή υλικές ζημιές και β) ποινικές κυρώσεις, ανάλογα με το είδος και το βαθμό της παραβάσεως. Μπορεί βέβαια να υπάρξει και συνδυασμός των δύο αυτών μορφών.

Η κάλυψη της Αστικής Ευθύνης περιλαμβάνει ασφαλιζόμενο κεφάλαιο που χωρίζεται σε ασφαλιζόμενο κεφάλαιο σωματικών βλαβών και υλικών ζημιών που περιλαμβάνει ένα ανώτατο όριο (upper limit) συνολικής καλύψεως για όλη τη διάρκεια της ασφάλισης. (Εξαιρέση αποτελεί η Αστική Ευθύνη αυτοκινήτων όπου τα όρια προσδιορίζονται με Υπουργικές Αποφάσεις και θα αναλύσουμε στη συνέχεια).

Μετά το 2<sup>ο</sup> Παγκόσμιο Πόλεμο καθιερώθηκε σε πολλά ευρωπαϊκά κράτη η υποχρεωτική ασφάλιση της Αστικής Ευθύνης από αυτοκίνητα. Σ' αυτό συνέβαλε ιδιαίτερα η Ευρωπαϊκή Σύμβαση του Στρασβούργου της 20/4/1959. Στη χώρα μας, η υποχρεωτική ασφάλιση εισήχθη μόλις το 1976 με το νόμο 489. Ο νόμος 489/76 επιβάλλει υποχρέωση σύναψης ασφάλισης Αστικής Ευθύνης στον κύριο ή κάτοχο του αυτοκινήτου που τίθεται σε κυκλοφορία.

Η κυκλοφορία του αυτοκινήτου είναι μία από τις σημαντικότερες εκδηλώσεις της σύγχρονης κοινωνικής ζωής, είτε αφορά διακίνηση ατόμων και αντικειμένων είτε κεφάλαια που επενδύονται σε αυτήν την ασφάλιση, όπως οχήματα. Όμως η κυκλοφορία αυτή του αυτοκινήτου επιφυλάσσει και κινδύνους, όπως τροχαία ατυχήματα με υλικές ζημιές ή/και σωματικές βλάβες. Εκεί λοιπόν είναι και η Αστική Ευθύνη Αυτοκινήτου για να καλύψει όλους αυτούς τους κινδύνους.

Πιο συγκεκριμένα, βάσει της νομοθεσίας η οποία ισχύει, με την ασφάλιση αστικής ευθύνης αναλαμβάνεται η κάλυψη κινδύνων από αυτοκίνητα, οι οποίοι μπορούν να απαριθμιστούν στους εξής κινδύνους: 1) Τον κίνδυνο αστικής ευθύνης για ζημιές, οι οποίες προκαλούνται σε τρίτους, 2) Τον κίνδυνο αστικής ευθύνης για σωματικές βλάβες, οι οποίες προκαλούνται σε τρίτους (και όχι σε αυτούς που επιβαίνουν στο αυτοκίνητο), 3) Τον κίνδυνο καταθέσεως εγγυητικής δηλώσεως για να αρθεί η κατάσχεση λόγω ατυχήματος, 4) Τον κίνδυνο αστικής ευθύνης του ασφαλιζομένου προς τους επιβάτες του αυτοκινήτου με εξαίρεση του οδηγού, βοηθού, εισπράκτορα καθώς και των συγγενών του ασφαλιζομένου μέχρι τρίτου βαθμού συγγένειας, όταν

αυτοί είτε κατεβαίνουν είτε ανεβαίνουν από το αυτοκίνητο, είτε παθαίνουν σωματικές βλάβες ή υλικές ζημιές εξαιτίας του αυτοκινήτου. Επίσης, απαγορεύεται η χωριστή ασφάλιση αστικής ευθύνης από αυτοκίνητα για σωματικές βλάβες χωρίς την ταυτόχρονη και με το ίδιο συμβόλαιο ασφάλιση και των υλικών ζημιών.

Επειδή όλα αυτά τα ατυχήματα σωματικών βλαβών και υλικών ζημιών που συμβαίνουν οφείλονται σε πράξεις ή παραλείψεις οδηγών, θεμελιώνουν, πέραν από τις ποινικές ευθύνες, και ευθύνες αστικές, για την καταβολή σχετικών αποζημιώσεων. Οι ευθύνες αυτές προβλέπονται και αντιμετωπίζονται από την Ασφάλιση Αστικής Ευθύνης Αυτοκινήτου μέσω του ασφαλιστηρίου του αυτοκινήτου. Αυτό το ασφαλιστήριο αναφέρεται στις ευθύνες αυτές και είναι υποχρεωτικό από το Νόμο. Συνεπώς μιλάμε για την απλή ασφάλιση αστικής ευθύνης αυτοκινήτου. Επίσης υπάρχει και η ασφάλιση στις ζημιές του ίδιου του αυτοκινήτου που διαφορετικά ονομάζεται Μικτή Ασφάλιση, που είναι προαιρετική.

Το μέρος της ασφαλιστικής κάλυψης που αναφέρεται στις ίδιες ζημιές του αυτοκινήτου, αφορά τις ζημιές που προκαλούνται από σύγκρουση, πρόσκρουση, ανατροπή, παρέκκλιση πορείας, φωτιά και κλοπή. Αλλά και οι ευθύνες που θα δημιουργηθούν εις βάρος του αυτοκινήτου, κατά το χρόνο που θα οδηγείται από τον κλέπτη, καλύπτονται από το ασφαλιστήριο αστικής ευθύνης του αυτοκινήτου για σωματικές βλάβες και υλικές ζημιές.

Άλλο ένα σημαντικό κομμάτι στην Αστική Ευθύνη είναι η έννοια του τρίτου. Από το Νόμο, για την κατανόηση του όρου «τρίτου», ονομάζονται αυτοί που δεν θεωρούνται τρίτοι και κατά συνέπεια δεν ικανοποιούνται από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο, και είναι οι ακόλουθοι: α) Ο οδηγός του αυτοκινήτου που προξένησε τη ζημιά, β) κάθε πρόσωπο, η ευθύνη του οποίου καλύπτεται με το ασφαλιστήριο, γ) εκείνος που έχει συνάψει σύμβαση με την ασφαλιστική εταιρία, δ) οι νόμιμοι εκπρόσωποι ενός νομικού προσώπου που είναι ασφαλισμένο ή η εταιρία που δεν έχει αποκτήσει νομικής προσωπικότητα και ε) τα πρόσωπα που συγκατατέθηκαν να μεταφερθούν με το αυτοκίνητο, ενώ γνώριζαν ότι αυτό αφαιρέθηκε με αθέμιτα μέσα από το νόμιμο κάτοχό του ή χρησιμοποιείται για εγκληματική πράξη.

Για την εξυπηρέτηση των σκοπών της ασφαλίσεως, τα αυτοκίνητα έχουν ταξινομηθεί στις παρακάτω κατηγορίες: 1) Ιδιωτικά Επιβατικά, 2) Ιδιωτικά Φορτηγά, 3) Επιβατικά Δημοσίας Χρήσεως, 4) Ταξί με μετρητή, 5) Φορτηγά Δημοσίας Χρήσεως, 6) Λεωφορεία Δημοσίας χρήσεως, 7) Μοτοσυκλέτες – Μοτοποδήλατα και 8) Αυτοκινούμενα μηχανήματα έργων (π.χ. γερανοί, φορτωτές, προωθητήρες, γεωτρύπανα, κ.λπ.). Καθεμία από τις παραπάνω κατηγορίες περιλαμβάνει και υποκατηγορίες, οι οποίες αλλάζουν διαρκώς, γι' αυτό και δεν αναφερθήκαμε σε αυτές.

Τέλος, από την υποχρεωτική ασφάλιση Αστικής Ευθύνης των αυτοκινήτων εξαιρούνται τα αυτοκίνητα του Ελληνικού Δημοσίου, των Ν.Π.Δ.Δ., των ξένων κρατών, των Οργανισμών Κοινής Ωφέλειας και των Διακρατικών Οργανισμών. Στα ίδια αυτά αυτοκίνητα όταν ασφαλιστούν, καθώς και στα αυτοκίνητα Δήμων και Κοινοτήτων, Φιλανθρωπικών Ιδρυμάτων και Σωματίων, Ιερών Ναών, Νοσοκομείων, Εκκλησιαστικών Ιδρυμάτων, ΔΕΗ, ΟΤΕ, ΕΛΤΑ και λοιπών παρεμφερών οργανισμών, παρέχονται ειδικές εκπτώσεις και απαγορεύεται η οποιαδήποτε παραχώρηση προμηθειακών δικαιωμάτων σε οποιοδήποτε πρόσωπο.

### 3.2 Η Αίτηση Ασφάλισης

Όπως αναφέραμε στην προηγούμενη ενότητα, η ασφάλιση Αστικής Ευθύνης αυτοκινήτου είναι υποχρεωτική από τον Νομό για οποιοδήποτε όχημα τίθεται σε κυκλοφορία. Επομένως, για τη θεμελίωση της ευθύνης αυτής απαιτείται κατάρτιση ασφαλιστικής συμβάσεως.

Ο όρος της ασφαλιστικής ορίζεται από τη νομοθεσία από τον Νόμο 2496/1997 και άρθρο 1 § 1 και αναφέρει ότι «με την ασφαλιστική σύμβαση η ασφαλιστική επιχείρηση (ασφαλιστής) αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλει έναντι ασφαλιστρού, στον συμβαλλόμενο της (λήπτης της ασφάλισης) ή σε τρίτον ποροχή (ασφάλισμα) σε χρήμα ή, εφόσον υπάρχει συμφωνία, άλλη παροχή σε είδος, όταν επέλθει το περιστατικό από το οποίο συμφωνήθηκε να εξαρτάται η υποχρέωσή του (ασφαλιστική περίπτωση)».

Η ασφαλιστική σύμβαση λοιπόν που αναφέραμε παραπάνω, αποτελεί την αίτηση ασφάλισης, με την οποία ο ενδιαφερόμενος λήπτης της ασφάλισης (ασφαλιζόμενος) εκφράζει την επιθυμία του να προχωρήσει σε ασφάλιση του αντικειμένου. Αυτή η αίτηση υποβάλλεται στην ασφαλιστική επιχείρηση (ασφαλιστής) που κάνει αποδεκτή την αίτηση. Αυτή η διαδικασία ονομάζεται και κατάρτιση της ασφαλιστικής συμβάσεως. Πιο συγκριμένα, για την ασφάλιση αστικής ευθύνης αυτοκινήτου, η σύμβαση αυτή καταρτίζεται με σκοπό την κάλυψη της αστικής ευθύνης του ασφαλιζομένου για ζημιές έναντι τρίτων από την κυκλοφορία του αυτοκινήτου, έναντι καταβολής ασφαλιστρού.

Όπως αναφέραμε παραπάνω, η σύμβαση καταρτίζεται ανάμεσα στον ασφαλιστή (ασφαλιστική επιχείρηση) και τον ασφαλιζόμενο (λήπτη της ασφάλισης).

A) Σύμφωνα με το νόμο η λέξη «ασφαλιστής» δηλώνει αποκλειστικά την ασφαλιστική επιχείρηση που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα. Ως τέτοια θεωρείται κατ' αρχήν η ασφαλιστική εταιρία που έχει λάβει άδεια λειτουργίας από το Υπουργείο Ανάπτυξης σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του ν.δ. 400/70 (Α.Ε. εγγυητικό κεφάλαιο 1.200.000 Ευρώ). Επίσης, η ασφαλιστική εταιρία του εξωτερικού που λειτουργεί με υποκατάστημα στη Ελλάδα ή και χωρίς υποκατάστημα με το καθεστώς της Ελεύθερης Παροχής Υπηρεσιών. Και στις δύο περιπτώσεις απαιτείται να έχει ακολουθηθεί συγκεκριμένη διαδικασία στο Υπουργείο Ανάπτυξης.

Επίσης, ο νόμος θεωρεί ως ασφαλιστές το «Επικουρικό Κεφάλαιο» και το «Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης», τα οποία όμως και τα δύο είναι Ν.Π.Ι.Δ. και χαρακτηρίζονται από το νόμο 489/76 ως ασφαλιστές με τη ευρεία έννοια.

B) Ασφαλισμένος είναι το πρόσωπο του οποίου η αστική ευθύνη καλύπτεται σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 489/79. Ασφαλισμένος μπορεί να είναι ο κύριος, ο κάτοχος, ο οδηγός ή ο προστεθείς στην οδήγηση.

Το περιεχόμενο της ασφαλιστικής αυτής συμβάσεως (ασφαλιστηρίου) δε διαμορφώνεται απολύτως ελεύθερα από τα συμβαλλόμενα μέρη, αλλά ακολουθεί το ν. 489/76 και τους γενικούς όρους ασφάλισης που έχουν καθοριστεί με την Υπουργική Απόφαση 585/78, καθώς και το ν. 2496/97 περί ασφαλιστικής συμβάσεως. Αυτοί οι όροι αφορούν μόνο τις σχέσεις ασφαλιστικής εταιρίας και ασφαλισμένου και δεν ισχύουν έναντι τρίτων.

Με την κατάρτιση της συμβάσεως, ο ασφαλιστής είναι υποχρεωμένος να εκδώσει και να παραδώσει στον αντισυμβαλλόμενο ή τον ασφαλισμένο έγγραφη βεβαίωση

και ένα ειδικό σήμα. Το περιεχόμενο και ο τύπος των εγγράφων αυτών καθορίζονται και αυτά με Υπουργική Απόφαση (Κ4/2674/77).

Σε περίπτωση κυκλοφορίας του οχήματος χωρίς το ειδικό αυτό σήμα επιπλέον κυρώσεις σύμφωνα με το νόμο και συγκεκριμένα από το άρθρο 5 παρ.4 ν. 489/76 όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 10 παρ. 5 στ. ν. 2741/99 και είναι οι ακόλουθες:

Α) Αφαίρεση πινακίδων και της άδειας κυκλοφορίας με πράξη της Αστυνομικής Αρχής για ένα (1) χρόνο. Σε περίπτωση πρόκλησης ατυχήματος από όχημα χωρίς το παραπάνω ειδικό σήμα, οι πινακίδες και η άδεια κυκλοφορίας κυκλοφορούνται για δύο (2) χρόνια και επί υποτροπής για τρία (3) χρόνια. Για την επιστροφή των πινακίδων και της άδειας κυκλοφορίας μετά την παρέλευση των ανωτέρω περιόδων απαιτείται η προσκόμιση από τον ενδιαφερόμενο του σχετικού σήματος ασφάλισης.

Β) Χρηματικό πρόστιμο, το οποίο βεβαιώνεται με πράξη της Αστυνομικής Αρχής, υπέρ του ανασφάλιστου, κατά το άρθρο 16 του κν. 489/1976 Επικουρικού Κεφαλαίου ίσο με το ποσό των 500 Ευρώ για τα επιβατικά και άλλα οχήματα κάθε φύσης, 250 Ευρώ για τα δίκυκλα και 1.000 Ευρώ για τα λεωφορεία και τα φορτηγά δημοσίας χρήσης.

Με κοινή απόφαση των Υπουργείων Οικονομικών, Ανάπτυξης, Δημοσίας Τάξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, έχουν ρυθμιστεί οι λεπτομέρειες για την εφαρμογή όλων των ανωτέρω (Κ3-1563/25-2-2002). Παράλληλα ισχύουν και οι κυρώσεις του αρ. 103 του Κ.Ο.Κ. (2696/99) περί αφαίρεσης άδειας ικανότητας οδηγού (διπλώματος) για 20 ημέρες.

Επίσης ισχύουν οι ποινικές κυρώσεις του άρθρου 12 που προβλέπουν φυλάκιση από 2 μέχρι 12 μήνες και χρηματική ποινή περίπου 300 Ευρώ.

Η διάρκεια της ασφαλιστικής σύμβασης αναγράφεται υποχρεωτικά στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο και προσδιορίζεται ημερολογιακά. Αυτή μπορεί να διαρκεί ένα χρόνο (ασφάλισης χρονικής), ένα εξάμηνο (εξαμηνιαία) ή/και ένα τρίμηνο (τριμηνιαία). Η πιο συνηθισμένη χρονική διάρκεια και αυτή που επιλέγεται περισσότερο είναι η εξάμηνη, η οποία φέρει και επιβάρυνση 3% (τοίς εκατό) επί του καθαρού ποσού των τελικών ασφαλιστρών. Επίσης αρκετοί επιλέγουν και την ετήσια λόγω του ότι δε φέρει επιβάρυνση και πληρώνεται μια φορά το χρόνο. Η τριμηνιαία διάρκεια πλέον δε χρησιμοποιείται ή χρησιμοποιείται από ελάχιστα άτομα και πολλές ασφαλιστικές εταιρίες δεν την συμπεριλαμβάνουν καθόλου στα προσφερόμενα προϊόντα.

Η σύμβαση ασφαλίσεως ανανεώνεται αυτόματα και μετά την πληρωμή του συγκεκριμένου ασφαλιστρου, με τους ίδιους όρους για ίσο χρονικό διάστημα μετά τη λήξη της εκτός εάν ένα από τα συμβαλλόμενα μέρη διατυπώσει την άρνησή του με συστημένη επιστολή. Εφόσον δεν έχει εκδηλωθεί τέτοια άρνηση η ανανέωση επέρχεται αυτοδίκαια και εκδίδεται υποχρεωτικά βεβαίωση ή νέο ασφαλιστήριο. Επίσης, εάν λήξει το ασφαλιστήριο και δεν έχει ακόμα ανανεωθεί λόγω μη πληρωμής του ασφαλιστρου, τότε παρέχεται στον ασφαλισμένο κάλυψη για ακόμα ένα μήνα μέχρι την πληρωμή και έκδοση του νέου ασφαλιστηρίου και ενός σήματος.

### 3.3 Γενικοί Όροι Ασφαλιστηρίου

Ένα πολύ σημαντικό κομμάτι κατά τη σύναψη της ασφαλιστικής συμβάσεως αφορούν οι Όροι του Ασφαλιστηρίου Συμβολαίου. Οι όροι πάντα πρέπει να αναφέρονται στους ενδιαφερομένους της ασφάλισης και συνήθως αναφέρονται στο πίσω μέρος της σύμβασης.

Αυτοί χωρίζονται σε δύο διαφορετικές κατηγορίες, στους Γενικούς και στους Ειδικούς Όρους.

Σε αυτήν την ενότητα, θα αναφέρουμε για τους Γενικούς όρους, όπως αυτοί αναφέρονται στις ασφαλιστικές συμβάσεις, οι οποίες διέπονται από τις διατάξεις του Ν.Δ. 400/70, του Ν. 489/76, όπως ισχύει, τις διατάξεις που περιέχονται στην Κ4/585/1978 Α.Υ.Ε. (Φ.Ε.Κ. 795/8-4-1978 Τεύχος Α.Ε. & Ε.Π.Ε.) η οποία εκδόθηκε με εξουσιοδότηση της παρ.7 του αρ.6 του Ν.489/76 του Ν. γπν/1911 και του Ν.2496/97 όπου δεν τροποποιείται από τους άνω ειδικούς Νόμους καθώς και από τους παρακάτω όρους και προϋποθέσεις οι οποίοι είναι όλοι ουσιώδεις και των οποίων έλαβε πλήρη γνώση ο λήπτης της ασφάλισης, ο ασφαλισμένος και ο κύριος του ασφαλισμένου οχήματος στους οποίους προσχωρεί ανεπιφυλάκτως αποδεχόμενος πλήρως αυτούς ως αναπόσπαστο τμήμα του ασφαλιστηρίου, η κατοχή ή επίκληση του οποίου αποτελεί πλήρη απόδειξη αποδοχής των.

Οι Γενικοί Όροι έχουν αφορούν τις Υποχρεωτικές καλύψεις σε μία ασφάλιση αυτοκινήτου και χωρίζονται σε άρθρα, στα οποία αναφέρονται αναλυτικά όλα αυτά που πρέπει να γνωρίζει ο ασφαλισμένος κατά τη σύναψη της σύμβασης. Τα άρθρα αυτά, όπως αναφέρονται στη σύμβαση, είναι τα ακόλουθα:

#### ΑΡΘΡΟ 1. Κατάρτιση της Ασφαλιστικής Σύμβασης

Το παρόν Ασφαλιστήριο καταρτίστηκε και ισχύει με βάση, την Πρόταση ασφάλισης, που έχει υποβάλει στην Εταιρεία ο λήπτης της Ασφάλισης, συμπληρωμένη πλήρως και με ακρίβεια. Επίσης με βάση τις έγγραφες απαντήσεις, σε όποια συμπληρωματική πληροφορία έχει ζητηθεί. Ανάλογα υπολογίζονται και τα ασφαλιστρα. Η ασφάλιση καλύπτει την Αστική Ευθύνη του κυρίου, του κατόχου και κάθε οδηγού ή προστηθέντος για την οδήγηση, κατέχοντας την κατά νόμο και κατά κατηγορία έγκυρη και ισχύουσα άδεια οδήγησης του ασφαλισμένου αυτοκινήτου.

#### ΑΡΘΡΟ 2. Ισχύς της Ασφάλισης

Οι υποχρεώσεις της Εταιρείας του λήπτη της ασφάλισης και του ασφαλιζόμενου καθορίζονται από τα Ασφαλιστήρια, τους Γενικούς και Ειδικούς Όρους, οι οποίοι θεωρούνται όλοι ουσιώδεις, την Πρόταση Ασφάλισης και τις πρόσθετες πράξεις που εκδίδονται, με βάση τις συμφωνηθείσες και από τα δύο μέρη τροποποιήσεις του Ασφαλιστηρίου. Όρος που δεν περιλαμβάνεται ρητώς, σε κάποια από τα προαναφερθέντα τμήματα της δεν ισχύει. Οι Ειδικό Όροι υπερισχύουν των Γενικών. Παράβαση των ανωτέρω αποκλείει την ασφαλιστική κάλυψη.

#### ΑΡΘΡΟ 3. Αντικείμενο Ασφαλίσεως

Η ασφάλιση Αστικής Ευθύνης περιλαμβάνει την ικανοποίηση νόμιμων απαιτήσεων τρίτων κατά του ασφαλισμένου, από ζημιές προξενούμενες από την κυκλοφορία του αυτοκινήτου που περιγράφεται στο ασφαλιστήριο για τις παρακάτω περιπτώσεις:

α) θανατηφόρου τραυματισμού προσώπων, β) τραυματισμού προσώπων, γ) υλικών ζημιών σε πρόσωπα που δεν ανήκουν στην οικογένεια του ασφαλισμένου, του

οδηγού ή του λήπτη της ασφάλισης και δ) υλικών ζημιών σε πράγματα που δεν μεταφέρονται με το ασφαλισμένο όχημα.

#### ΑΡΘΡΟ 4. Τοπικά Όρια Ισχύος

Η ασφάλιση ισχύει για τα όρια της Ελληνικής Επικρατείας, για τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και για τις χώρες των οποίων τα Εθνικά Γραφεία Διεθνούς Ασφάλισης έχουν προσυπογράψει την από 15 Μαρτίου 1991 Πολυμερή Σύμβαση Εγγυήσεως μεταξύ Εθνικών Γραφείων Διεθνούς Ασφάλισης. Για να ισχύει η ασφάλιση για τις υπόλοιπες χώρες εκτός των ανωτέρω απαιτείται ειδική έγγραφη βεβαίωση του ασφαλιστή, κατόπιν προηγούμενης έγγραφης αίτησης του ασφαλισμένου, με την καταβολή πρόσθετων ασφαλιστρών.

#### ΑΡΘΡΟ 5. Ανώτατα όρια ευθύνης του ασφαλιστή

Το ανώτατο όριο ευθύνης του ασφαλιστή για κάθε ατύχημα στο οποίο περιλαμβάνονται το κεφάλαιο, οι τόκοι, τα δικαστικά έξοδα, καθώς και κάθε φύσεως αμοιβές και δαπάνες που κατέβαλε ο ασφαλιστής σε τρίτους, δεν είναι δυνατό να υπερβεί τα αναγραφόμενα στο ασφαλιστήριο ποσό, για κάθε είδος κινδύνου που καλύπτεται με αυτό.

Αν ο ασφαλιστής υποχρεωθεί να πληρώσει δικαστικώς ή εξωδίκως πέραν του ασφαρίσματος, έχει δικαίωμα αναγωγής κατά του ασφαλισμένου του κατόχου ή του οδηγού του ασφαλισμένου αυτοκινήτου, ως και κατά παντός τρίτου, κατά την απόλυτη κρίση του ασφαλιστή, των εξ' αναγωγής υπόχρεων ευθυνόμενων αλληλεγγύως και σε ολόκληρο έναντι του ασφαλιστή, τούτων παραιτούμενων προβολής των ενστάσεων της διζήσεως ή διαιρέσεως.

#### ΑΡΘΡΟ 6. Διάρκεια ασφαλίσεως

Η ασφάλιση διαρκεί για το χρονικό διάστημα το οποίο αναγράφεται στο ασφαλιστήριο και με την προϋπόθεση εμπρόθεσμης καταβολής ολόκληρου του ποσού των ασφαλιστρών για το αντίστοιχο χρονικό διάστημα. Η μη καταβολή των ασφαλιστρών κατά τα ανωτέρω συνεπάγεται ανυπαρξία της ασφαλιστικής σύμβασης η οποία ουδόλως δεσμεύει τον ασφαλιστή, έναντι παντός. Η ασφάλιση μπορεί να λυθεί οποτεδήποτε και με αντισυμφωνία των συμβαλλομένων μερών.

#### ΑΡΘΡΟ 7. Ασφαλιστικά βάρη

1. Ο λήπτης της ασφάλισης ή και ο ασφαλισμένος κατά τη σύναψη της ασφαλιστικής συμβάσεως έχουν υποχρέωση να γνωστοποιούν στον ασφαλιστή όλα τα στοιχεία του ασφαλισμένου οχήματος, καθώς και κάθε στοιχείο ή περιστατικό το οποίο έχει επίδραση στην αποδοχή της ασφαλίσεως και στον υπολογισμό των ασφαλιστρών.

2. Αν για οποιοδήποτε λόγο που δεν οφείλεται σε υπαιτιότητα του ασφαλιστή ή του λήπτη της ασφάλισης ή του ασφαλισμένου δεν έχουν περιέλθει σε γνώση του ασφαλιστή τα ανωτέρω στοιχεία, ο ασφαλιστής δικαιούται να καταγγείλει τη σύμβαση ή να ζητήσει την τροποποίησή της, μέσα σε προθεσμία ενός (1) μηνός αφότου έλαβε γνώση αυτών των στοιχείων ή των περιστατικών.

3. Η πρόταση του ασφαλιστή για τροποποίηση της σύμβασης θεωρείται ως καταγγελία, αν μέσα σε ένα (1) μήνα από τη λήψη της δεν γίνει δεκτή από τον λήπτη της ασφάλισης ή τον ασφαλισμένο και αυτό αναφέρεται στο έγγραφο της πρότασης για τροποποίηση της σύμβασης.



4. Σε περίπτωση παράβασης από αμέλεια της υποχρέωσης που προβλέπεται στην παρ.1 του άρθρου αυτού ο ασφαλιστής έχει τα δικαιώματα της παρ.2 του άρθρου αυτού και επιπλέον, αν η ασφαλιστική περίπτωση επέλθει πριν τροποποιηθεί σύμφωνα με την παρ.2 του άρθρου αυτού η ασφαλιστική σύμβαση ή πριν η καταγγελία αρχίσει να παράγει αποτελέσματα, το ασφάλισμα μειώνεται κατά το λόγο του ασφαλιστρού που έχει καθορισθεί, αν δεν υπήρχε η παράβαση.

5. Σε περίπτωση παράβασης από δόλο της υποχρέωσης που προβλέπεται στην παρ.1 του άρθρου αυτού ο ασφαλιστής έχει δικαίωμα να καταγγείλει τη σύμβαση μέσα σε προθεσμία ενός (1) μηνός από τότε που έλαβε γνώση της ασφάλισης. Αν η ασφαλιστική περίπτωση επέλθει εντός της παραπάνω προθεσμίας, ο ασφαλιστής απαλλάσσεται της υποχρέωσης του προς καταβολή του ασφαλίματος. Ο λήπτης της ασφάλισης υποχρεούται σε αποκατάσταση κάθε ζημιάς ή δαπάνης του ασφαλιστή για οποιονδήποτε λόγο.

6. Η καταγγελία της ασφαλιστικής σύμβασης εκ μέρους του ασφαλιστή στις περιπτώσεις των παρ.2 και 4 του άρθρου αυτού επιφέρει αποτελέσματα μετά πάροδο δεκαπέντε (15) ημερών από τότε που θα περιέλθει στον λήπτη της ασφάλισης ή μετά πάροδο ενός (1) μηνός από την λήψη της πρότασης τροποποίησης, που προβλέπεται στην παρ.3 του άρθρου αυτού. Στην περίπτωση της παρ.5 του άρθρου αυτού, η καταγγελία επιφέρει άμεσα αποτελέσματα και γίνεται με συστημένη επιστολή στην αναγραφόμενη στο ασφαλιστήριο διεύθυνση του λήπτη της ασφάλισης ή του ασφαλισμένου.

7. Κατά τη διάρκεια της σύμβασης ο λήπτης της ασφάλισης ή και ο ασφαλισμένος υποχρεούνται να δηλώσουν στην Εταιρεία μέσα σε δεκατέσσερις (14) ημέρες από τότε που περιήλθε σε γνώση τους κάθε μεταβολή των στοιχείων του ασφαλισμένου οχήματος καθώς και κάθε στοιχείο ή περιστατικό που μπορεί να επιφέρει σημαντική επίταση του κινδύνου σε βαθμό που αν ο ασφαλιστής το γνώριζε δεν θα είχε συνάψει τη σύμβαση ή δεν θα την είχε συνάψει με τους ίδιους όρους. Σε τέτοια περίπτωση η Εταιρεία, μόλις λάβει γνώση της μεταβολής των στοιχείων ή περιστατικών τα οποία, κατά την ανέλεγκτη κρίση της, επέτειναν τον κίνδυνο, δικαιούται να καταγγείλει τη σύμβαση ή να ζητήσει της τροποποίησης της. Σε περίπτωση παράλειψης της γνωστοποίησης της μεταβολής των στοιχείων ή περιστατικών εφαρμόζονται οι ανωτέρω παράγραφοι 2, 3, 4, 5 και 6, του παρόντος άρθρου. Επίσης ο λήπτης της ασφάλισης ή και ο ασφαλισμένος υποχρεούνται να γνωστοποιούν αμέσως και εγγράφως στον ασφαλιστή κάθε μεταβολή της διεύθυνσης κατοικίας των ή της έδρας της επιχειρήσεως των, άλλως οποιαδήποτε κοινοποίηση οποιουδήποτε εγγράφου στην αναγραφόμενη στο ασφαλιστήριο διεύθυνση ή σε εκείνη που με αποδεδειγμένο τρόπο γνωστοποιήθηκε στην Εταιρεία παράγει έννομες συνέπειες και είναι έγκυρη, ισχυρή και απρόσβλητη.

#### ΑΡΘΡΟ 8. Γενικές υποχρεώσεις του λήπτη της ασφάλισης ή και του ασφαλιζόμενου σε περίπτωση ζημιάς

Σε περίπτωση επέλευσης ζημιάς ο λήπτης της ασφάλισης ή και ο Ασφαλισμένος υποχρεούνται:

1. Να ειδοποιήσει εγγράφως, μέσα σε 8 ημέρες από τότε που περιήλθε σε γνώση του το ζημιογόνο γεγονός, την Εταιρεία ή τον πλησιέστερο εκπρόσωπο της.

2. Ανεξάρτητα από τις ενέργειες των Αρχών, τις οποίες οφείλει να ειδοποιήσει αμέσως μόλις μάθει το ζημιογόνο γεγονός, να κάνει κάθε ενέργεια που θα έκανε για το συμφέρον του, με σκοπό τη διάσωση ή τον περιορισμό της ζημιάς και κάθε πράξη,

σύμφωνα με την καλή πίστη και τις συναλλακτικές συνήθειες ενός προσώπου, που δεν θα ήταν ασφαλισμένος.

3. Να διευκολύνει και να δίνει κάθε δυνατή βοήθεια στους εκπροσώπους, αντιπροσώπους, πραγματογνώμονες και κάθε άλλο πρόσωπο εντεταλμένο από την Εταιρεία για την διαπίστωση του ατυχήματος, των πραγματικών περιστατικών, την εκτίμηση των ζημιών, καθώς και οποιουδήποτε άλλου θέματος το οποίο άμεσα ή έμμεσα αφορά στο ατύχημα.

4. Να προωθεί, μέσα σε οκτώ (8) ημέρες στην Εταιρεία, κάθε δικαστικό ή εξώδικο έγγραφο, που αφορά την επέλευση του κινδύνου, απ' όπου και να προέρχεται αυτό.

5. Να μην προβαίνει σε ομολογίες ευθύνης, αλλά να δηλώνει μόνο τα πραγματικά περιστατικά.

6. Να μην προβεί σε οποιαδήποτε μορφής ενέργεια, που θα σημαίνει άμεση ή έμμεση αποδοχή ή απόκρουση ή αναγνώριση ή συμβιβασμό ή διακανονισμό του καλυπτόμενου κινδύνου χωρίς τη γραπτή συναίνεση της Εταιρείας. Η Εταιρεία δικαιούται να αναλάβει και να χειριστεί κατά την απόλυτη και ανέλεγκτη κρίση της, στο όνομα της και στο όνομα του Ασφαλιζόμενου, ή και του λήπτη της ασφάλισης ή και των προσώπων για τα οποία αυτή ευθύνεται ασφαλιστικώς την απόκρουση ή το διακανονισμό απαίτησης ή να επιδιώξει στο όνομα του αλλά για το δικό της όφελος, την αποκατάσταση οποιασδήποτε ζημιάς ή την ικανοποίηση οποιασδήποτε αξίωσης αποζημίωσης μέχρι το όριο ευθύνης της. Έχει δε την πλήρη διακριτική και ανέλεγκτη ευχέρεια, όσον αφορά στην διεξαγωγή οποιονδήποτε δικαστικών αγώνων ή τον διακανονισμό οποιασδήποτε απαίτησης.

Ο Ασφαλισμένος ή και ο λήπτης της ασφάλισης οφείλει να παρέχει κάθε πληροφορία ή βοήθεια, που η Εταιρεία θα κρίνει αναγκαία και θα ζητήσει απ' αυτόν. Παρέχει δε την ειδική πληρεξουσιότητα να τον αντιπροσωπεύει, αν τούτο το επιθυμεί η ασφαλιστική Εταιρεία, ενώπιον πάσης αρχής ή δικαστηρίων εγκρίνει δε από τώρα ανεπιφυλάκτως και αναγνωρίζει πλήρως, όλες ανεξαιρέτως τις πράξεις και ενέργειες, αναφορικά με τον επελθόντα ασφαλιστικό κίνδυνο, την διεξαγωγή των δικαστικών αγώνων ή τον συμβιβασμό ή διακανονισμό οποιασδήποτε απαίτησης. Η για οποιαδήποτε λόγο παράβαση από το λήπτη της ασφάλισης ή και του Ασφαλισμένου των άνω υποχρεώσεών τους, παρέχει στην Εταιρεία το δικαίωμα να ζητήσει από αυτούς και κάθε εμπλεκόμενο τρίτο την αποκατάσταση κάθε ζημιάς ή δαπάνης στην οποία προέβη προς κάθε τρίτο νομιμοτόκως από τη καταβολής.

#### ΑΡΘΡΟ 9. Γενικές εξαιρέσεις

Δεν καλύπτονται (με το ασφάλιστρο) και αποκλείονται από την ασφάλιση, ζημιές που προξενήθηκαν:

1. Από πρόθεση του ασφαλισμένου, του λήπτη της ασφάλισης και του οδηγού του αυτοκινήτου είτε των προστηθέντων υπ' αυτών προσώπων στην οδήγηση του αυτοκινήτου.

2. Από συμμετοχή του ασφαλισμένου οχήματος σ' επιδείξεις και σε εορταστικές παρελάσεις ή σε επίσημους ή μη αγώνες ή σε σχετικές δοκιμαστικές διαδρομές (προπονήσεις), εκτός αν ειδικά συμφωνήθηκε και η κάλυψη των παραπάνω περιπτώσεων στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

3. Από τρομοκρατικές πράξεις, από επιδρομές, εχθροπραξίες, πολεμικές επιχειρήσεις (είτε προ είτε μετά την κήρυξη του πολέμου) εμφυλίου πολέμου,

οχλαγωγίες, διαδηλώσεις, απεργίες, στάσεις, πραξικοπήματα, ή επανάσταση και επίτευξη κάθε είδους.

4. Άμεσα ή έμμεσα είτε αποκλειστικά είτε με συνδρομή και άλλων αιτιών από ιονίζουσες ακτινοβολίες ή από ραδιενεργό μόλυνση από οποιονδήποτε πυρηνικό καύσιμο ή οποιοδήποτε πυρηνικό κατάλοιπο και ζημιά προκύπτουσα άμεσα ή έμμεσα είτε με τη συνδρομή και άλλων αιτιών από υλικά πυρηνικών όπλων.

5. Άμεσα ή έμμεσα από πλημμύρα, τυφώνα, λαίλαπα, ανεμοθύελλα, έκρηξη ηφαιστείου σεισμού ή άλλης φυσικής διαταραχής εκτός εάν ρητά και ειδικά έχει συμφωνηθεί η κάλυψη των περιπτώσεων αυτών με ειδικό πρόσθετο ασφάλιστρο.

6. Από οδηγό που κατά το χρόνο του ατυχήματος η (Ερασιτεχνική ή επαγγελματική άλλη) Άδεια οδήγησης που κατέχει έχει λήξει. Έστω και αν μετά το ατύχημα η Άδεια αυτή ανανεώθηκε καθώς και από οδηγό που κατά τον χρόνο του ατυχήματος δεν έχει καθόλου Άδεια οδήγησης ή δεν έχει την άδεια οδήγησης που προβλέπει ο νόμος για την κατηγορία του οχήματος που οδηγεί. Άδεια οδηγήσεως για όλους τους τύπους οχημάτων ή για άλλες κατηγορίες δεν ισχύει.

7. Όταν ο οδηγός είναι μικρότερος των 23 και μεγαλύτερος των 70 ετών ή έχει άδεια οδηγήσεως μικρότερη του έτους, εκτός αν έχει πριν την επέλευση του κινδύνου και του ατυχήματος εγγράφως συμφωνηθεί η κάλυψη κα των περιπτώσεων αυτών με ειδικό πρόσθετο ασφάλιστρο, το οποίο έχει ήδη κατά το ατύχημα καταβληθεί. Σε περίπτωση που δεν έχει συμφωνηθεί η παραπάνω κάλυψη η ζημιά καλύπτεται εφόσον εισπραχθεί ελασφάλιστρο 60% επί των ετήσιων ασφαλίσεων σε αποκλειστική προθεσμία δέκα (10) ημερών από την ημερομηνία ατυχήματος, διαφορετικά η ασφαλιστική Εταιρεία απαλλάσσεται.

8. Εάν κατά το ατύχημα ο οδηγός του αυτοκινήτου ευρίσκεται υπό την επίδραση οινοπνεύματος ή τοξικών ουσιών, κατά την έννοια και τις προϋποθέσεις του άρθρου 42 του Κ.Ο.Κ. και ανεξάρτητα αν η παράβαση αυτή συνετέλεσε στην πρόκληση του ατυχήματος.

9. Αν το όχημα χρησιμοποιείται για άλλη χρήση από αυτή που αναφέρεται στο ασφαλιστήριο και την άδεια κυκλοφορίας του.

10. Από το μεταφερόμενο ή με το μεταφερόμενο ή στο μεταφερόμενο με το αυτοκίνητο φορτίο, εκτός εάν ρητά έχει συμφωνηθεί η κάλυψη των περιπτώσεων αυτών με ειδικό πρόσθετο ασφάλιστρο, το οποίο και έχει ήδη κατά το ατύχημα καταβληθεί ανεξάρτητα τυχόν πταίσματος του οδηγού στην πρόκληση του ατυχήματος.

11. Όταν το όχημα μεταφέρει φορτίο ή επιβάτες πέραν από το επιτρεπόμενο ανώτατο όριο στην άδεια κυκλοφορίας του, ανεξαρτήτως αν η παράβαση αυτή συνετέλεσε στην πρόκληση του ατυχήματος.

12. Άμεσα ή έμμεσα από έκρηξη ή φλόγες του οχήματος που μεταδόθηκε από αυτό ή ζημιές από τη διαρροή υγρών ή υγραερίων οποιασδήποτε φύσεως του οχήματος, ή πτώση αντικειμένων από αυτά εκτός εάν ρητά και ειδικά έχει συμφωνηθεί η κάλυψη των περιπτώσεων αυτών με ειδικό πρόσθετο ασφάλιστρο.

13. Όταν το όχημα ωθείται από άλλη δύναμη εκτός της δικής του ή ωθεί άλλο όχημα ή αντικείμενο που κινείται ή μη σε τροχούς ή ρυμουλκεί άλλο όχημα ή κινηθεί χωρίς τον οδηγό, εκτός εάν ρητά και ειδικά έχει συμφωνηθεί η κάλυψη των περιπτώσεων αυτών με ειδικό πρόσθετο ασφάλιστρο, το οποίο θα έχει ήδη κατά το ατύχημα καταβληθεί.

14. Εντός φυλασσόμενων ή μη υπαίθριων ή μη χώρων στάθμευσης ή συνεργείων επισκευής οχημάτων ή εκθέσεων αυτοκινήτων ή πλυντηρίων αυτοκινήτων.

15. Κατά τη διάρκεια λειτουργίας των ως εργαλείων ειδικού τύπου οχημάτων, εργαλείων ή μηχανημάτων, εκτός εάν ρητά και ειδικά έχει συμφωνηθεί η κάλυψη των περιπτώσεων αυτών με ειδικό πρόσθετο ασφαλιστρο, το οποίο θα έχει ήδη κατά το ατύχημα καταβληθεί.

16. Εξαιρούνται ζημιές που προξενήθηκαν μέσα σε οχηματαγωγό ή σε φορτηγίδα ή σε οποιοδήποτε πλοίο, ή πορθμείο ή σιδηρόδρομο στην προβλήτα αναμονής ή κατά την φόρτωση ή εκφόρτωση από αυτά, καθώς και ζημιές που προκαλούνται σε τρίτους κατά την με οποιονδήποτε τρόπο διαμετακόμιση του ασφαλιζόμενου αυτοκινήτου, εκτός εάν ρητά έχει συμφωνηθεί η κάλυψη των περιπτώσεων αυτών με ειδικό πρόσθετο ασφαλιστρο το οποίο θα έχει ήδη κατά το ατύχημα καταβληθεί.

17. Δεν καλύπτονται ζημιές που προξενούνται από το ασφαλισμένο όχημα, όταν τούτο κινείται ολόκληρο ή κατά ένα μέρος του επί πεζοδρομίου ή πεζόδρομου. Στις ανωτέρω περιπτώσεις, αν ο ασφαλιστής σε εφαρμογή των διατάξεων του Ν. 489/76 ή άλλου νόμου ή μετά από δικαστική απόφαση υποχρεωθεί να πληρώσει σε τρίτους αποζημίωση, έχει δικαίωμα αναγωγής κατά του οδηγού του ασφαλισμένου, του λήπτη της απόφασης ως και κατά του κυρίου του ασφαλισμένου οχήματος.

#### ΑΡΘΡΟ 10. Καθορισμός ασφαλιστρού

Τα ασφαλιστρα προσδιορίζονται, ενδεικτικώς, με βάση τη χρήση, την υποδύναμη, την έδρα του αυτοκινήτου, την ηλικία του οδηγού του ασφαλισμένου αυτοκινήτου, ισχύουν κάθε φορά, όπως αυτά αναγράφονται στα τιμολόγια της Εταιρείας.

Σε περίπτωση τροποποίησης των κατώτατων υποχρεωτικών ορίων ασφαλίσεως από την πολιτεία ή του τιμολογίου από τον ασφαλιστή τα ασφαλιστρα αναπροσαρμόζονται και κατά τη διάρκεια της ασφαλιστικής συμβάσεως. Η από οποιαδήποτε τυχόν καταβολή χρημάτων, χωρίς όμως τη χορήγηση των από το Νόμο προβλεπόμενων εγγράφων, δεν γεννά υποχρέωση για την έκδοση ασφαλιστηρίου ούτε οποιαδήποτε άλλη υποχρέωση, εκτός από την άτοκη επιστροφή των τυχόν καταβληθέντων χρημάτων στον καταβάλλοντα αυτά. Ο λήπτης της ασφάλισης ή και ο ασφαλισμένος οφείλουν να γνωστοποιούν στον ασφαλιστή αμέσως και σε κάθε περίπτωση εντός, το πολύ τριών (3) ημερών κάθε μεταβολή του οχήματος ή των στοιχείων του οχήματος, ιδίως όταν τα στοιχεία αυτά επιδρούν στον καθορισμό των ασφαλιστρον, αλλά και ανεξαρτήτως αυτού.

#### ΑΡΘΡΟ 11. Δικαιώματα του ασφαλισμένου και υποχρεώσεις

1. Ο λήπτης της ασφάλισης ή και ο ασφαλισμένος έχει δικαίωμα να παραλάβει το Ασφαλιστήριο με την έγγραφη βεβαίωση και το ειδικό σήμα ασφαλίσεως, καθώς και κάθε έγγραφο σχετικό με την ασφάλιση. Η κατοχή του ειδικού σήματος υποδηλώνει και αποδοχή των όρων του ασφαλιστηρίου.

2. Καμία απόδειξη εξόφλησης ασφαλιστρον δεν ισχύει, αν δεν φέρει τη χειρόγραφη ή μηχανική υπογραφή αυτών που εκπροσωπούν νόμιμα την Εταιρεία σύμφωνα με το καταστατικό της ή με αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου της.

3. Σε περίπτωση μη εμπρόθεσμης – και σε κάθε περίπτωση πάντως πριν την επέλευση του ασφαλιστικού κινδύνου – πληρωμής των ασφαλιστρον, αν ο ασφαλιστής εξωδίκως ή σε εφαρμογή των διατάξεων του ν.489/76 ή μετά από δικαστική απόφαση υποχρεωθεί να πληρώσει σε τρίτους αποζημίωση, έχει δικαίωμα

αναγωγής κατά του οδηγού, του ασφαλισμένου, του λήπτη της ασφάλισης, όπως και κατά του κυρίου του ασφαλισμένου οχήματος.

#### ΑΡΘΡΟ 12. Ασφάλιση με περισσότερους ασφαλιστές

Αν το ασφαλισμένο αυτοκίνητο έχει ασφαλιστεί κατά του ιδίου κινδύνου (Αστικής Ευθύνης) σε περισσότερες εταιρείες (πολλαπλή ασφάλιση), ο λήπτης της ασφάλισης ή ο ασφαλισμένος οφείλουν να γνωστοποιούν εγγράφως, χωρίς καθυστέρηση και αποδεδειγμένως τις ασφαλίσεις αυτές καθώς και τα ασφαλιστικά ποσά.

Οι περισσότερες ασφαλίσεις είναι ισχυρές μέχρι όμως την έκταση της ασφαλιστικής ζημιάς.

Σε περίπτωση μη γνωστοποίησης της ύπαρξης άλλων ασφαλίσεων κατά το χρόνο σύναψης της σύμβασης, το ασφάλισμα θα περιορίζεται στο μέτρο που δεν καλύπτεται από προηγούμενη ασφάλιση, η οποία δεν έχει ακυρωθεί σύμφωνα με το Νόμο.

Κάθε ζημιά που τυχόν θα συμβεί στη διάρκεια ισχύος του ασφαλιστηρίου, θα κατανέμεται σε όλες τις Ασφαλιστικές Εταιρείες ανάλογα με το ποσοστό συμμετοχής τους στον ασφαλιζόμενο κίνδυνο και όχι σε ολόκληρο. Σε περίπτωση που ο ασφαλισμένος παραλείψει τη γνωστοποίηση με δόλο, η εταιρεία απαλλάσσεται πάσης ευθύνης, σύμφωνα με το άρθρο 15 Ν.2496/97.

#### ΑΡΘΡΟ 13. Διαδοχή στην ασφαλιστική σχέση

Σε περίπτωση μεταβίβασης του αυτοκινήτου αιτία θανάτου, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του κτήτορα από την ασφάλιση μεταβιβάζονται στον νέο κτήτορα, εκτός αν αυτός ειδοποιήσει εγγράφως για τη αποδοχή τους τον ασφαλιστή, μέσα σε ένα μήνα από το θάνατο.

Κάθε μεταβολή της κυριότητας ή κατοχής του οχήματος συνεπεία ειδικής διαδοχής επιφέρει μετά πάροδο 15 ημερών, την αυτοδίκαιη λύση της ασφαλιστικής σύμβασης ως προς τον λήπτη της ασφάλισης, συμβαλλόμενο, οδηγό του οχήματος, νέο κύριο ή κάτοχο τούτου, εκτός αν εντός της αυτής προθεσμίας ο μέχρι τώρα λήπτης της ασφάλισης ή ο νέος κύριος ή κάτοχος ζητήσουν δι' εγγράφου τους που θα περιέχει τα ακριβή στοιχεία της μεταβολής, τη συνέχιση της ασφαλιστικής κάλυψης και η εταιρεία δεν αποποιηθεί εγγράφως την αίτηση εντός 10 ημερών από τη λήψη της. Στην περίπτωση αυτή η ασφαλιστική σύμβαση λύεται από την αποποίηση της αίτησης ή μετά την πάροδο 16 ημερών από την αποποίηση, αν έχουν προκαταβληθεί για το χρονικό αυτό διάστημα τα ασφάλιστρα. Η Εταιρεία δεν ευθύνεται σε αποζημίωση, αν μετά την κατά τα άνω μεταβολή της κυριότητας ή κατοχής συναφθεί νέα ασφαλιστική σύμβαση αφορώσα στο ίδιο όχημα και καλύπτουσα το επελθόν ατύχημα. Αν η Εταιρεία υποχρεωθεί να καταβάλλει αποζημίωση έχει δικαίωμα αναγωγής.

#### ΑΡΘΡΟ 14. Ακύρωση της ασφαλιστικής σύμβασης

Η ασφαλιστική σύμβαση μπορεί να ακυρωθεί κι από τα δύο μέρη οποτεδήποτε και ελευθέρως. Η ακύρωση γίνεται με έγγραφη καταγγελία, τα αποτελέσματα της οποίας δεν μπορούν να επέρχονται πριν την πάροδο 20 ημερών από την ημερομηνία αποστολής στην Έδρα της Εταιρείας ή στην αναγραφόμενη στο Ασφαλιστήριο διεύθυνση ή σε εκείνη που αποδεδειγμένως γνωστοποιήθηκε στην Εταιρεία από τον ασφαλισμένο ή τον λήπτη της ασφάλισης του περί καταγγελίας συστημένου ή επί αποδείξει εγγράφου.

Στην περίπτωση αυτή, επιστρέφονται τα ασφάλιστρα που αναλογούν στον υπόλοιπο χρόνο της ασφάλισης μετά την πάροδο της ανωτέρω προθεσμίας. Ο Ασφαλιζόμενος έχει την υποχρέωση μέσα στην ως άνω προθεσμία και προκειμένου να του επιστραφούν ασφάλιστρα να επιστρέψει το Ασφαλιστήριο, το ειδικό σήμα και τη βεβαίωση του άρθρου 5 του ν.489/76, παίρνοντας σχετική απόδειξη. Σε κάθε περίπτωση πάντως, μετά την κατά τα άνω παρέλευση της αποδεδειγμένως 20ης ημέρας από αυτής της αποστολής, η ασφάλιση είναι άκυρη και δεν ισχύει έναντι παντός.

Αν η ακύρωση ζητηθεί από τον Ασφαλιζόμενο ή τον λήπτη της ασφάλισης η Εταιρεία επιστρέφει ασφάλιστρα, από τον επόμενο της ακύρωσης μήνα και την πάροδο της παραπάνω 20ημέρου προθεσμίας.

#### ΑΡΘΡΟ 15. Τροποποίηση της ασφαλιστικής σύμβασης

Μετά από έγγραφη συναίνεση του ασφαλιστή και με έναρξη ισχύος τουλάχιστον από την επόμενη της έγγραφης αυτής συναίνεσεως είναι δυνατόν να τροποποιηθεί η ισχύουσα ασφαλιστική σύμβαση.

#### ΑΡΘΡΟ 16. Ανακοινώσεις και δηλώσεις

Όλες οι ανακοινώσεις οι εν γένει προτάσεις και δηλώσεις του ασφαλισμένου ή του λήπτη της ασφάλισης συντάσσονται εγγράφως και απευθύνονται αποδεδειγμένως στα κεντρικά γραφεία της Εταιρείας.

#### ΑΡΘΡΟ 17. Διακανονισμός ζημιάς

Ο ασφαλιστής έχει το δικαίωμα να κάνει έρευνα για τα αίτια της ζημιάς και για τις περιστάσεις κάτω από τις οποίες έγινε αυτή, όπως και για την αξία του ασφαλισμένου κινδύνου, κατά το χρόνο του ατυχήματος και να προβαίνει κατά την απόλυτη και ανέλεγκτη κρίση του σε δικαστικό ή εξώδικο διακανονισμό της ζημιάς. Ο ασφαλιστής δικαιούται να προβαίνει επίσης κατά την απόλυτη και ανέλεγκτη κρίση του σε δικαστικό ή εξώδικο συμβιβαστικό διακανονισμό απαιτήσεων τρίτων κατ' αυτού ή των ασφαλισμένων ή των προσώπων για τα οποία υπέχει ευθύνη, ασφαλιστική. Ο διακανονισμός αυτός δεν δεσμεύει καθ' οποιονδήποτε τρόπο τους ασφαλισμένους ή τα πρόσωπα για τα οποία ευθύνεται ασφαλιστικώς, αν δεν το αποδέχονται. Το δικαίωμα αναγωγής της Εταιρείας κατά των ασφαλισμένων παραμένει.

#### ΑΡΘΡΟ 18. Αρμοδιότητα δικαστηρίων

Συμφωνείται ρητώς, ότι αρμόδια για την επίλυση των διαφορών που θα ανακύψουν μεταξύ της Εταιρείας και των Ασφαλισμένων από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο, σύμφωνα με τους παρόντες όρους, είναι τα Δικαστήρια της έδρας της Εταιρείας.

#### ΑΡΘΡΟ 19. Παραγραφή

Κάθε αξίωση ή απαίτηση που πηγάζει από το ασφαλιστήριο αυτό, παραγράφεται μετά τέσσερα (4) έτη από το τέλος του έτους στο οποίο γεννήθηκε η αξίωση, εκτός αν έχει μεσολαβήσει νόμιμη αναστολή ή διακοπή της παραγραφής.

#### ΑΡΘΡΟ 20. Αναπροσαρμογή ασφαλίσεων

Η Εταιρεία διατηρεί το δικαίωμα να αναπροσαρμόσει τα ασφάλιστρα και του όρους. Αν ο ασφαλισμένος δεν αποδέχεται την μεταβολή που επέρχεται με τον τρόπο αυτό, δηλώνει τούτο στην Εταιρεία, και λύεται αμέσως η σύμβαση για το επόμενο

διάστημα. Η καταβολή όμως των ασφαλιστρών μετά την ανωτέρω αναπροσαρμογή από μέρους του ασφαλισμένου δηλώνει ρητή αποδοχή του νέου ασφαλιστρου όπως και μετά από κάθε μεταβολή ασφαλιστρών και σε κάθε περίπτωση – την ρητή και ανεπιφύλακτη αποδοχή των εκάστοτε όρων του ασφαλιστηρίου συμβολαίου.

### 3.4 Ειδικοί Όροι Ασφαλιστηρίου

Οι Ειδικοί Όροι σε ένα ασφαλιστήριο, αφορούν τις Προαιρετικές – Πρόσθετες καλύψεις που αφορούν μία ασφάλιση αυτοκινήτου.

Κατά τον ίδιο τρόπο με των Γενικών όρων, αναφέρονται και οι Ειδικοί Όροι και είναι τα ακόλουθα άρθρα:

Οι προαιρετικές καλύψεις που αναφέρονται παρακάτω, παρέχονται με το ίδιο ασφαλιστήριο που καλύπτει την Αστική Ευθύνη του οχήματος. Επί των προαιρετικών καλύψεων ισχύουν, εφόσον δεν ακυρώνονται ή δεν τροποποιούνται με το παρόν, οι διατάξεις των Γενικών Όρων υποχρεωτικής ασφάλισης Αστικής Ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων.

Α. Καλύπτονται ζημιές που συμβαίνουν μόνο εντός της Ελληνική Επικράτειας, εκτός εάν υπάρχει ειδική περί του αντιθέτου προηγούμενης της επελεύσεως του ασφαλιστικού κινδύνου έγγραφη συμφωνία.

Β. Η Ασφάλιση δεν καλύπτει φυσιολογική φθορά, φθορές προερχόμενες από την χρήση του οχήματος, γενικώς, μείωση απόδοσης, μείωση αγοραστικής (τεχνικής ή εμπορικής) αξίας, καθώς και αποθετικές ζημιές από στέρηση της χρήσης του αυτοκινήτου.

Γ. Από το ποσό κάθε αποζημίωσης αφαιρούνται όλες οι νόμιμες επιβαρύνσεις, οι οποίες βαρύνουν τον ασφαλισμένο ή τον λήπτη της ασφάλισης, εκτός εάν υπάρχει αντίθετη προηγούμενη συμφωνία.

#### ΑΡΘΡΟ 1. Ασφάλιση ιδίων ζημιών αυτοκινήτου

1. Η ασφάλιση ιδίων ζημιών καλύπτει τις ζημιές του ασφαλισμένου αυτοκινήτου που προκαλούνται αποκλειστικά και μόνο από σύγκρουση, εκτροπή, ανατροπή και κατάπτωσή του.

2. Εάν η ασφάλιση ιδίων ζημιών συμφωνήθηκε με απαλλαγή της Εταιρείας για ορισμένο ποσό κατ' ατύχημα, η Εταιρεία ευθύνεται μόνο για την ζημιά που ξεπερνά το ποσό της απαλλαγής.

3. Σε περίπτωση ζημιάς εφόσον τα ανταλλακτικά του οχήματος αντικατασταθούν με καινούργια, αφαιρείται παλαιότητα ως εξής: Με την συμπλήρωση του δευτέρου έτους κυκλοφορίας 5% και 5% επιπλέον για κάθε έτος έως το δέκατο, με ανώτατο όριο το 45%.

4. Σε περίπτωση κατά την οποία προξενηθεί ζημιά στο ασφαλισμένο αυτοκίνητο κατά τον χρόνο που αυτό είχε αυτογνωμότως αφαιρεθεί από το νόμιμο κάτοχό του, η τυχόν ζημιά δεν καλύπτεται, εκτός εάν το αυτοκίνητο ασφαλίζεται και με ασφάλιση Ολικής και Μερικής Κλοπής.

5. Η ασφάλιση ιδίων ζημιών δεν καλύπτει ζημιές σε μη συνήθη εξαρτήματα και εξοπλισμό του αυτοκινήτου (air condition, ραδιόφωνα, κασετόφωνα, τηλεοράσεις, κινητά τηλέφωνα και λοιπές εγκαταστάσεις και ειδικά εξαρτήματα όπως και αυτά τα οποία τυχόν μετέφερε το ασφαλισμένο όχημα ή ευρίσκοντο εντός αυτού ή το εν γένει

φορτίο του). Για την κάλυψη τους απαιτείται ειδική συμφωνία με λεπτομερή περιγραφή τους στην αίτηση ασφάλισης, όπως και της αξίας τους.

6. Σε περίπτωση ατυχήματος, το οποίο θα επιφέρει ίδιες ζημιές στο ασφαλισμένο αυτοκίνητο και θα συμβεί κατά τη στιγμή που το αναφερόμενο στο παρόν ασφαλιστήριο αυτοκίνητο οδηγείτο από οδηγό μικρότερης των 23 ετών, της ηλικίας υπολογιζόμενης από 1ης Ιανουαρίου του έτους γέννησης, ή από οδηγό του οποίου η άδεια οδηγήσεως είναι μικρότερη του έτους, χωρίς να έχει καταβληθεί κατά την σύναψη της ασφάλισης το υπό του Τιμολογίου Ασφαλίσεων της Εταιρείας προβλεπόμενο σχετικό πρόσθετο ασφάλιστρο, η Εταιρεία θα καταβάλει το μισό μόνο (50%) της ζημιάς του αυτοκινήτου από σύγκρουση ή πρόσκρουση ή εκτροπή ή ανατροπή ή κατάπτωση του ασφαλισμένου αυτοκινήτου, μη δικαιουμένου του ασφαλισμένου να απαιτήσει το σύνολο της ζημιάς του, έστω και με προσφορά επασφαλίστρου.

#### ΑΡΘΡΟ 2. Κάλυψη ιδίων ζημιών αυτοκινήτου από κακόβουλες ενέργειες

1. Με την καταβολή επασφαλίστρου καλύπτονται ζημιές στο ίδιο το αυτοκίνητο που θα προξενηθούν από κακόβουλες πράξεις τρίτων υπό τον όρο ότι τέτοιες ενέργειες δεν έλαβαν χώρα κατά τη διάρκεια επιδρομής, εχθροπραξιών ή πολεμικών επιχειρήσεων (προ ή μετά την κήρυξη πολέμου), εμφυλίου πολέμου, οχλαγωγιών, διαδηλώσεων, απεργιών, στάσεων, πραξικοπήματος, ή επανάστασης, επίταξης πάσης φύσεως και λοιπών μη ομαλών καταστάσεων. Αφαιρούμενης της τυχόν συμφωνηθείσας απαλλαγής κατά ατύχημα, εντός της Ελληνικής Επικρατείας, η κάλυψη αυτή προσφέρεται μόνο σε συνδυασμό με την μικτή ασφάλιση ή με κάλυψη πυρός.

2. Ισχύουν τα οριζόμενα στις παραγράφους 3 και 5 του άρθρου 1 (ασφάλιση ιδίων ζημιών).

#### ΑΡΘΡΟ 3. Ασφάλιση ζημιών από φυσικά φαινόμενα

1. Καλύπτονται οι ΙΔΙΕΣ (ΥΑΙΚΕΣ) ΖΗΜΙΕΣ του ασφαλιζόμενου οχήματος που προέρχεται άμεσα από θεομηνίες, όπως, περιοριστικά, ασυνήθης καταιγίδα, πλημμύρα, σεισμό και καθίζηση εδάφους.

Διευκρινίζεται ρητώς ότι δεν καλύπτονται οι μηχανικές βλάβες του αυτοκινήτου που προέρχονται άμεσα ή έμμεσα από τις άνω θεομηνίες.

2. Ισχύουν τα οριζόμενα στις παραγράφους 3 και 5 του άρθρου 1 (ασφάλιση ιδίων ζημιών).

#### ΑΡΘΡΟ 4. Ασφάλιση πυρός

1. Η ασφάλιση Πυρός περιλαμβάνει τις ΙΔΙΕΣ ζημιές του ασφαλισμένου αυτοκινήτου συνεπεία πυρκαγιάς, έκρηξης, αυτόματης ανάφλεξης και πτώσης κεραυνού, και σε καμία περίπτωση δεν περιλαμβάνει τις ζημιές οι οποίες προκλήθηκαν, για τους παραπάνω λόγους σε τρίτους.

2. Ισχύουν τα οριζόμενα στις παραγράφους 3 και 5 του άρθρου 1 (ασφάλιση ιδίων ζημιών).

Σε περίπτωση που η ασφάλιση πυρός περιλαμβάνει την ρήτρα σε πρώτο κίνδυνο τότε δεν έχει εφαρμογή ο αναλογικός κανόνας του όρου συνασφάλισης και σε περίπτωση ζημιάς καταβάλλεται όλη η αποζημίωση μέχρι του ασφαλιζόμενου ποσού.



## ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΠΥΡΟΣ

Κάλυψη αστικής ευθύνης έναντι τρίτων από πυρκαγιά και έκρηξη αυτοκινήτων. Καλύπτονται οι υλικές ζημιές που θα προκληθούν σε τρίτους από πυρκαγιά και έκρηξη που μεταδόθηκε από το ασφαλισμένο όχημα και δεν οφείλεται σε τρομοκρατικές ενέργειες ή κακόβουλες ενέργειες τρίτων, έστω και αν το ασφαλισμένο όχημα καλύπτεται για ζημιές από κακόβουλες ενέργειες.

### ΕΙΔΙΚΟΣ ΟΡΟΣ: ΠΤΩΣΗ ΚΕΡΑΥΝΟΥ

Με τον παρόντα ειδικό όρο διευκρινίζεται ότι οι ζημιές από πτώση κεραυνού πέραν της πυρκαγιάς, είναι αυτές που προκαλούνται από την υπερπίεση αερίων που δημιουργούνται από αυτήν (όπως σπάσιμο τζαμιών, γκρέμισμα τοίχων κ.λ.π.). Σε καμία περίπτωση δεν καλύπτονται οι ηλεκτρικές βλάβες, δηλαδή βλάβες από βραχυκύκλωμα, υπέρταση, σχηματισμό τόξου κ.λ.π., έστω και αν προκαλούνται από πτώση κεραυνού. Οι παραπάνω βλάβες μπορούν να καλυφθούν με την συμπληρωματική ασφάλιση κινδύνων βραχυκυκλώματος.

ΑΡΘΡΟ 5. Ασφάλιση ζημιών από πυρκαγιά που προέρχεται από τρομοκρατικές ενέργειες

1. Με την καταβολή επασφαλιστρου – η εξόφληση του οποίου έχει γίνει πριν την επέλευση του ασφαλιστικού κινδύνου – καλύπτονται ζημιές που προξενούνται από πυρκαγιά ή έκρηξη που θα προκληθούν στο αυτοκίνητο, άμεσα ή έμμεσα από τρομοκρατικές ενέργειες τρίτων μεμονωμένες ή όχι εντός της Ελληνικής Επικράτειας.

2. Ισχύουν τα οριζόμενα στις παραγράφους 3 και 5 του άρθρου 1 (ασφάλιση ιδίων ζημιών).

### ΑΡΘΡΟ 6. Ασφάλιση ολικής κλοπής

1. Η Ασφάλιση κλοπής καλύπτει την εμπορική αξία του αυτοκινήτου την ημέρα της απώλειας του.

2. Η υποχρέωση του ασφαλιστή υφίσταται με την συνδρομή σωρευτικά των εξής προϋποθέσεων: α) ότι ο λήπτης της ασφάλισης, κύριος, κάτοχος ή οδηγός του οχήματος δεν άφησε τα κλειδιά επί του αυτοκινήτου, και β) η απώλεια θα δηλωθεί αμέσως τόσο στην αστυνομική αρχή όσο και στην Εταιρεία εγγράφως, και γεννάται μετά παρέλευση ενενήντα (90) ημερών αφ' ότου υποβληθεί σχετική μήνυση και εφόσον προσκομισθεί βεβαίωση, ότι η μήνυση εκκρεμεί και δεν προκύπτει από αλλού ότι το όχημα βρέθηκε στην προθεσμία αυτή. Ο ασφαλιστής ευθύνεται για την καταβολή της αποζημίωσης, έστω κι εάν το όχημα βρεθεί μετά την προθεσμία αυτή.

Ο μηνυτής δεν δικαιούται να αποσύρει την μήνυση, ούτε μετά την καταβολή της αποζημίωσης, αλλιώς υποχρεούται να αποκαταστήσει κάθε ζημιά ή δαπάνη που τυχόν προξενηθεί στην Εταιρεία από την αιτία αυτή.

3. Δεν καλύπτεται οποιαδήποτε ζημιά τμημάτων ή εξαρτημάτων του οχήματος, εφόσον το αυτοκίνητο (και ειδικότερα το πλαίσιο – σασί του) βρεθεί πριν την παρέλευση της προθεσμίας ενενήντα ημερών.

4. Για την καταβολή της αποζημίωσης – και πριν από αυτήν – ο ασφαλιστής μπορεί να ζητήσει:

- Την παροχή από τον κύριο του αυτοκινήτου εγγράφου εντολής και ανέκκλητης πληρεξουσιότητας με την οποία θα δίδεται στον ασφαλιστή το δικαίωμα πώληση του αυτοκινήτου, όταν τυχόν βρεθεί και να κρατήσει το τίμημα.

- Την υπογραφή συμβολαιογραφικού προσυμφώνου που θα παρέχει την ευχέρεια στον ασφαλιστή να ζητήσει την υπογραφή οριστικού συμβολαίου για την μεταβίβαση του αυτοκινήτου, είτε σ' αυτόν (αυτοσύμβαση), είτε σε τρίτο που θα υποδεχθεί από αυτόν.

- Αντίγραφο Δήλωσης στη ΔΟΥ του ασφαλισμένου και στην διεύθυνση μεταφορών που είχε εκδοθεί η άδεια του οχήματος, ότι δηλώθηκε η κλοπή και ζητήθηκε η διαγραφή του οχήματος από τους καταλόγους οποιοδήποτε άλλο στοιχείο ή δήλωση ήθελε κατά την κρίση του κρίνει αναγκαίο.

5. Αν το αυτοκίνητο βρεθεί μετά την καταβολή του ασφαλισματος ο λήπτης της ασφάλισης, ο ασφαλισμένος ή ο κύριος του οχήματος, έχει υποχρέωση, μόλις λάβει γνώση τούτου, να ειδοποιήσει τον ασφαλιστή. Ο ασφαλιστής όταν λάβει γνώση την ανεύρεση του οχήματος υποχρεούται να καλέσει τον ασφαλισμένο εγγράφως, προκειμένου να δηλώσει εγγράφως, αν επιθυμεί να κρατήσει το όχημα που βρέθηκε και να επιστρέψει το ασφάλισμα. Η δήλωση αυτή του ασφαλισμένου μπορεί να γίνει αποδεδειγμένως, μόνο εντός προθεσμίας ενός (1) μηνός από την αποστολή της επιστολής. Σε περίπτωση μη απάντησης, ο ασφαλισμένος εκπίπτει από κάθε προς τούτο δικαίωμά του. Εάν παραβεί ο ασφαλισμένος τις ανωτέρω υποχρεώσεις του περί ειδοποίησης του ασφαλιστού για την εύρεση του οχήματος του κ.λ.π., υποχρεούται κι ευθύνεται για αποκατάσταση πάσης εκ του λόγου τούτου θετικής και αποθετικής ζημιάς ή βλάβης των συμφερόντων του ασφαλιστή.

#### ΑΡΘΡΟ 7. Ασφάλιση μερικής κλοπής

1. Η ανάληψη του κινδύνου μερικής κλοπής δεν χορηγείται μεμονωμένα, αλλά πάντοτε με την προϋπόθεση καλύψεως του οχήματος και κατά κινδύνων ολικής κλοπής. Με την ασφάλιση αυτή δεν καλύπτονται ζημιές από πρόσκρουση, εκτροπή, ανατροπή και κατάπτωση του οχήματος.

2. Η Ασφάλιση της μερικής κλοπής δεν καλύπτει την αξία των αξεσουάρ, αλλά καλύπτει μόνο την πραγματική αξία, κατά τον χρόνο της επελεύσεως του κινδύνου, των κλαπέντων εξαρτημάτων του οχήματος, τα οποία είναι στερεά προσδεμένα σ' αυτό και απαραίτητα για την λειτουργία του.

3. Στην ασφάλιση μερικής κλοπής δεν καλύπτονται οι ζημιές που προξενήθηκαν στο αυτοκίνητο κατά την αφαίρεση των εξαρτημάτων.

#### ΑΡΘΡΟ 8. Ασφάλιση θραύσης κρυστάλλων

Η ασφάλιση αυτή καλύπτει τις ζημιές στα τζάμια του ασφαλισμένου αυτοκινήτου, που περιγράφεται στο ασφαλιστήριο, συνεπεία θραύσης από οποιαδήποτε εξωτερική αιτία, πλην της ολικής καταστροφής του ασφαλισμένου οχήματος. Στην αποζημίωση περιλαμβάνονται το κόστος των ανταλλακτικών και τα έξοδα των εργατικών. Καμία καταβολή δεν μπορεί να υπερβαίνει το ασφαλιστικό ποσό της παρούσας κάλυψης, που καθορίζεται στο ασφαλιστήριο και αποτελεί το ανώτατο όριο για κάθε ζημιά που θα συμβεί κατά την ετήσια διάρκεια της ασφαλιστικής σύμβασης.

#### **ΑΠΑΛΛΑΓΗ:**

Ισχύει απαλλαγή 30% εφ' εκάστης ζημιάς με ελάχιστο ποσό 88 ΕΥΡΩ.

#### **ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ:**

Η εταιρεία δεν ευθύνεται για ζημιές από οποιαδήποτε αιτία στα φανάρια, καθρέφτες, φλας και ηλιοροφές.

Το ποσό που καταβάλλει η εταιρεία αφαιρείται από το ασφαλιζόμενο κεφάλαιο.

ΑΡΘΡΟ 9. Ασφάλιση ζημιών διαμετακόμισης οχήματος

Με τον όρο αυτό, οι καλύψεις ΠΥΡΟΣ, ΚΛΟΠΗΣ & ΙΔΙΩΝ ΖΗΜΙΩΝ επεκτείνονται στο ασφαλισμένο όχημα, όταν συμβούν κατά την διάρκεια φόρτωσης, μεταφοράς ή εκφόρτωσης του επί και από ειδικό γερανοφόρο φορτηγό αυτοκίνητο, πλοίο, πορθμείο και σιδηρόδρομο υπό τον όρο, ότι ο ασφαλισμένος θα έχει προβεί σε κάθε ενέργεια που απαιτείται για την εξόφληση των δικαιωμάτων του αποζημίωσης έναντι παντός υπευθύνου της ζημιάς, διαφορετικά η εταιρεία θα απαλλάσσεται από κάθε υποχρέωση προς αποζημίωση.

ΑΡΘΡΟ 11. Υποχρεώσεις ασφαλιστή και ασφαλιζόμενου

α) Οι ασφαλίσεις ιδίων ζημιών, κλοπής (ολικής και μερικής) και πυρός καλύπτουν την πραγματική αγοραστική αξία του αυτοκινήτου ή των ασφαλισμένων κατεστραμμένων μερών ή κλαπέντων εξαρτημάτων του, κατά την μέρα της επέλευσης της ζημιάς.

β) Για τις ανωτέρω ασφαλίσεις, ο ασφαλισμένος ή ο λήπτης της ασφάλισης, οφείλουν να λαμβάνουν τα κατάλληλα προληπτικά μέτρα για την αποφυγή επέλευσης ή επίτασης της ζημιάς και να συμπεριφέρονται με σύνεση και επιμέλεια. Σε περίπτωση παράβασης αυτών των υποχρεώσεων του, ο ασφαλιστής δικαιούται να συμψηφίσει στην οφειλόμενη αποζημίωση, κάθε ζημιά ή δαπάνη που έχει υποστεί ως συνέπεια της άνω παράβασης.

γ) Ειδικά επί ασφάλισης ιδίων ζημιών, πυρός και κλοπής του αυτοκινήτου, ο ασφαλισμένος υποχρεούται μέσα σε τρεις (3) εργάσιμες ημέρες από την επέλευση της ζημιάς, να υποβάλλει αποδεδειγμένα, έγγραφη δήλωση, γνωστοποιώντας στον ασφαλιστή τη ζημιά. Σε περίπτωση παράβασης του όρου αυτού, ο ασφαλιστής απαλλάσσεται από κάθε υποχρέωση του για αποκατάσταση της ζημιάς.

ΑΡΘΡΟ 12. Ασφαλιστικό ποσό και ασφάλισμα

α) Στις ασφαλίσεις ιδίων ζημιών, κλοπής (ολικής και μερικής), πυρός τρομοκρατικών ή κακόβουλων ενεργειών και από τη χρησιμοποίηση του μηχανήματος σαν εργαλείο, το ασφαλιστικό ποσό αποτελεί το ανώτατο όριο ευθύνης του ασφαλιστού από ένα ή περισσότερα ατυχήματα μέσα στην ασφαλιστική περίοδο για κάθε είδος ασφάλισης, (συμπεριλαμβανομένων τόκων και πάσης φύσεως εξόδων). Η ευθύνη του ασφαλιστή δεν μπορεί να υπερβεί το ασφαλιστικό ποσό, ακόμη και εάν από το ίδιο ατύχημα επήλθαν περισσότεροι ασφαλιστικοί κίνδυνοι.

β) Ο ασφαλιστής δικαιούται κατά την ανέλεγκτη κρίση του αντί καταβολής χρηματικής αποζημίωσης να αναλάβει την επισκευή του αυτοκινήτου.

γ) Αν το ασφαλιστικό ποσό καλύπτει μέρος της πραγματικής αγοραστικής αξίας του αυτοκινήτου, κατά τον χρόνο επελεύσεως του κινδύνου ο ασφαλισμένος υφίσταται ανάλογο μέρος των ζημιών κατά τις διατάξεις του άρθρου 198 του Εμπορικού Νόμου (συνασφάλιση).

δ) Τα έξοδα, τέλη και χαρτόσημο εξόφλησης της αποζημίωσης, βαραίνουν τον ασφαλισμένο.

### ΕΙΔΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΕΙΔΙΚΟΥ ΤΥΠΟΥ

(Κάλυψη κινδύνων από ατύχημα που προέρχεται από τη λειτουργία του οχήματος ως εργαλείο).

Συμφωνείται και δηλώνεται, ότι η παρούσα ασφαλιστική σύμβαση επεκτείνεται, ώστε να καλύπτει τον λήπτη της ασφάλισης ή τον ασφαλισμένο για την Αστική Ευθύνη έναντι τρίτων μη επιβαινόντων του οχήματος ή του υπ' αυτού ρυμουλκούμενου ή οποιουδήποτε μηχανήματος που αποτελεί εξάρτημα ή προσαρμόζεται σε αυτό, για ζημιές που προξενούνται από την λειτουργία του ως εργαλείο.

Με το ασφαλισμένο κεφάλαιο που αναγράφεται στη θέση του ασφαλιστηρίου για την κάλυψη αυτή, καλύπτονται μέχρι τα ογδόντα τοις εκατό (80%) αυτού για Σωματικές Βλάβες τρίτων και μέχρι το είκοσι τοις εκατό (20%) αυτού για Υλικές Ζημιές τρίτων.

Το ασφαλισμένο κεφάλαιο είναι το ανώτατο όριο αποζημίωσης όπως επιμερίζεται παραπάνω για όλη τη διάρκεια ισχύος του ασφαλιστηρίου. Επί των κινδύνων αυτών ισχύουν, εφόσον δεν ακυρώνονται ή δεν τροποποιούνται με το παρόν, οι διατάξεις των Γενικών Όρων υποχρεωτικής ασφάλισης Αστικής Ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων.

Η ασφάλιση ισχύει μόνο εντός των ορίων της Ελληνικής Επικράτειας. Ισχύουν οι εξαιρέσεις του άρθρου 8 των Γενικών Όρων Αστικής Ευθύνης.

Επίσης εξαιρούνται:

1. Ατυχήματα που οφείλονται σε καθίζηση και κατάκλιση (πλημμύρα) ή μόλυνση από νερά.
2. Ζημιές σε σωληνώσεις ή καλώδια.
3. Ζημιές σε γέφυρες, γεφυροπλάστιγγες, υπέργειες ή υπόγειες γέφυρες ή διαβάσεις, οδούς ή σε κάθε τι που βρίσκεται κάτω από αυτές συνεπεία κραδασμού ή λόγω του βάρους του ασφαλισμένου οχήματος ή του μεταφερόμενου με αυτό φορτίου.
4. Σωματικές Βλάβες και Υλικές Ζημιές που προξενούνται από θραύση καλωδίων γερανού, κατά την φορτοεκφόρτωση με αυτόν εμπορευμάτων ή φορτίων κάθε είδους, συνεπεία εκτέλεσης έργου που υπερέβαινε την καθορισμένη από τον κατασκευαστή ικανότητα αντοχής του.
5. Σωματικές Βλάβες και Υλικές Ζημιές που προξενούνται από την χρήση του μηχανήματος για εκτέλεση έργου, το οποίο υπερβαίνει την καθορισμένη από τον κατασκευαστή ικανότητα αντοχής του.

### ΕΙΔΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΟΔΗΓΟΥ ΑΠΟ ΤΡΟΧΑΙΟ ΑΤΥΧΗΜΑ

Η ασφάλιση αυτή παρέχεται με το ίδιο ασφαλιστήριο που καλύπτει την Αστική Ευθύνη του οχήματος και ισχύουν, εφόσον δεν ακυρώνονται ή δεν τροποποιούνται με το παρόν, οι διατάξεις των Γενικών Όρων υποχρεωτικής ασφάλισης (Αστικής Ευθύνης).

ΑΡΘΡΟ 1. Αντικείμενο ασφάλισης

Η Εταιρεία σύμφωνα με του όρους του παρόντος ασφαλιστηρίου συμβολαίου καλύπτει τον οδηγό ο οποίος οδηγεί το ασφαλισμένο όχημα για ΤΡΟΧΑΙΟ ΑΤΥΧΗΜΑ εντός της Ελληνικής Επικράτειας, όπως ορίζεται στο άρθρο δύο (2) (ορισμοί) του παρόντος στις εξής περιπτώσεις:

α) Θάνατο από ατύχημα όπως ορίζεται στο άρθρο 5 του παρόντος.

β) Μόνιμη ολική ανικανότητα από ατύχημα, όπως ορίζεται στο άρθρο 6 του παρόντος.

γ) Πραγματικές δαπάνες θεραπείας ατυχήματος, όπως ορίζεται στο άρθρο 7 του παρόντος.

ΑΡΘΡΟ 2. Ορισμοί

Η ερμηνεία των παρακάτω λέξεων του ασφαλιστηρίου είναι:  
 ‘ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ’: .....

‘ ΛΗΠΤΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ’: Το πρόσωπο που συνάπτει την ασφάλιση με την Εταιρεία.

‘ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΣ ’: Ο οδηγός του ασφαλισμένου οχήματος.

‘ ΑΤΥΧΗΜΑ ’: Κάθε σωματική βλάβη του ασφαλισμένου που θα του προξενηθεί σε τροχάιο ατύχημα, για το οποίο ο οδηγός του οχήματος, φέρει αποκλειστικά την ευθύνη βεβαιούμενης αυτής με αμετάκλητη δικαστική απόφαση.

‘ ΟΧΗΜΑ ’: Το όχημα αυτό που αναφέρεται στο ασφαλιστήριο και εφόσον τα αναγραφόμενα στοιχεία του είναι τα πραγματικά κατά τον χρόνο του ατυχήματος.

‘ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ ’: Οι νόμιμοι κληρονόμοι του ασφαλισμένου σε περίπτωση θανάτου του, κατά το ποσοστό της κληρονομικής μερίδας ο καθένας, τούτου πιστοποιημένου με την έκδοση και προσκόμιση στην Εταιρεία Κληρονομητηρίου.

‘ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟ ’: Το ποσό που καταβάλλει ο λήπτης της ασφάλισης στην Εταιρεία για την ασφάλιση.

‘ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ’: το ποσό που κατ’ ανώτατο όριο θα καταβάλλει η Εταιρεία στους δικαιούχους σε περίπτωση επέλευσης ατυχήματος.

ΑΡΘΡΟ 3. Υποχρεώσεις του λήπτη της ασφάλισης – ασφαλισμένου δικαιούχου

Ο λήπτης της ασφάλισης ή ο ασφαλισμένος ή ο δικαιούχος έχει την υποχρέωση να γνωστοποιήσει αποδεδειγμένως και με γραπτή δήλωση του στα κεντρικά γραφεία της Εταιρείας ή στα κατά τόπους γραφεία της, κάθε περίπτωση ατυχήματος που καλύπτεται από το παρόν, μέσα σε προθεσμία τεσσάρων (4) ημερών από την ημέρα του ατυχήματος. Ο λήπτης της ασφάλισης, ο ασφαλισμένος ή ο δικαιούχος οφείλουν, σε περίπτωση ατυχήματος να δώσουν στην Εταιρεία κάθε σχετική πληροφορία που θα τους ζητηθεί και να επιστρέψουν οποιαδήποτε φύσης εξέταση ή έρευνα για να διαπιστωθεί η επέλευση του ατυχήματος και η έκταση της ζημιάς. Επίσης έχουν υποχρέωση με δικά τους έξοδα να προσκομίσουν κάθε αναγκαίο πιστοποιητικό ή έγγραφο που θα τους ζητηθεί. Κάθε από μέρους του λήπτη της ασφάλισης ή του ασφαλισμένου ή του δικαιούχου παράβαση των παραπάνω οριζομένων, όπως και κάθε ενέργεια τους να παραστήσουν τη ζημιά μεγαλύτερη από την πραγματική, έχει σαν συνέπεια την έκπτωση αυτών αμέσως και χωρίς άλλη διαδικασία από κάθε δικαίωμα αποζημίωσης. Οι οποιοσδήποτε ενέργειες της Εταιρείας ου έχουν σκοπό να

εξακριβώσουν τις συνθήκες του ατυχήματος ή της συνέπειας του δεν μπορεί ποτέ να θεωρηθεί ότι δημιουργούν υποχρέωση για την καταβολή αποζημίωσης.

#### ΑΡΘΡΟ 4. Εξαιρέσεις και περιορισμοί

Ισχύουν οι Γενικές Εξαιρέσεις του άρθρου 9 των Γενικών Όρων της Αστικής Ευθύνης και επιπλέον:

α) Ατυχήματα για τα οποία ο ασφαλισμένος δεν φέρνει αποκλειστικά και τελεσίδικα την ευθύνη, τούτο αποδεικνυόμενου με την έκδοση αμετάκλητης δικαστικής απόφασης.

β) Ατυχήματα που οφείλονται, άμεσα ή έμμεσα, σε προγενέστερες της ασφάλισης σωματικές βλάβες, αναπηρίες, χρόνιες ασθένειες του ασφαλισμένου, καθώς και στα επακόλουθα τους ή τις επιπλοκές τους.

γ) Ατυχήματα που προξενούνται στη διάρκεια διάπραξης ή απόπειρας διάπραξης κακουργήματος ή πλημμελήματος από τον ασφαλισμένο.

δ) Αυτοκτονία ή τις συνέπειες απόπειρας αυτής.

ε) Ατυχήματα που προκαλούνται κατά τη διάρκεια που έχει αφαιρεθεί η άδεια κυκλοφορίας του οχήματος.

ς) Ατυχήματα που προκαλούνται κατά τη διάρκεια που έχει αφαιρεθεί ή έχει λήξει η άδεια οδήγησης του ασφαλισμένου.

η) Ατυχήματα που οφείλονται σε βλάβη που είχε παρουσιασθεί προ του ατυχήματος και ήταν γνωστή στον ασφαλισμένο ή οφείλονται σε αμέλειά του και η οποία καθιστούσε το όχημα επικίνδυνο ή ακατάλληλο για ασφαλή κυκλοφορία.

#### ΑΡΘΡΟ 5. Αποζημίωση σε περίπτωση θανάτου από τροχαίο ατύχημα

Αν ο ασφαλισμένο χάσει τη ζωή του από ατύχημα, για το οποίο ο ασφαλισμένος φέρει αποκλειστικά και αμετάκλητα την ευθύνη, αμέσως ή το αργότερο σε ενενήντα (90) ημέρες από αυτό και εξαιτίας αυτού, η Εταιρεία θα καταβάλλει στους δικαιούχους το ποσό που καθορίζεται στον πίνακα παροχών του συμβολαίου για την περίπτωση θανάτου από ατύχημα. Η Εταιρεία καταβάλλει την αποζημίωση αφού της υποβληθούν κατ' αρχάς τα παρακάτω δικαιολογητικά:

α) Αντίγραφο της σχετικής με τα ατύχημα ποινικής δικογραφίας.

β) Ληξιαρχική πράξη θανάτου του ασφαλισμένου.

γ) Πιστοποιητικά γέννησης ασφαλισμένου και δικαιούχων.

Η Εταιρεία έχει το δικαίωμα να ζητήσει από αυτόν που προβάλλει την αξίωση να προσκομίσει οποιαδήποτε επιπλέον έγγραφο κρίνεται από αυτήν και κατά την απόλυτη κρίση της χρήσιμο, ιδίως δε την προσκόμιση κληρονομητηρίου.

#### ΑΡΘΡΟ 6. Αποζημίωση για μόνιμη ολική ανικανότητα από τροχαίο ατύχημα

Αν ο ασφαλισμένος μετά από τροχαίο ατύχημα, για το οποίο ο ασφαλισμένος φέρει αποκλειστικά και αμετάκλητα την ευθύνη κατά τα ανωτέρω παρουσιάσει μόνιμη ολική ανικανότητα, δηλαδή αυτή που διαρκεί εφ' όρου ζωής του ασφαλισμένου, δικαιούται να εισπράξει αποζημίωση από την Εταιρεία για μόνιμη ολική αναπηρία, η οποία θεωρείται ότι υπάρχει μόνο στις παρακάτω περιπτώσεις:

1. Αν ο ασφαλισμένος χάσει ολοκληρωτικά το φως του και από τα δύο του μάτια.

2. Αν δεν μπορεί να κινεί ολικά τουλάχιστον δύο (2) από τα άκρα του σώματός του.

3. Αν ο ασφαλισμένος πάθει αθεράπευτη φρενοβλάβεια.

Η Εταιρεία θα καταβάλλει το ποσό που καθορίζεται στον πίνακα παροχών του συμβολαίου για την περίπτωση θανάτου από ατύχημα. Μετά την καταβολή της αποζημίωσης για μόνιμη ολική ανικανότητα, τότε θεωρείται ότι το ασφάλισμα έχει μηδενισθεί και το ασφαλιστήριο λήγει αυτόματα.

#### ΑΡΘΡΟ 7. Αποζημίωση για πραγματικές δαπάνες θεραπείας τροχαίου ατυχήματος

Μετά από τροχαίο ατύχημα, για το οποίο ο ασφαλισμένος φέρει αποκλειστικά και τελεσίδικα την ευθύνη, η Εταιρεία πληρώνει για έξοδα που πραγματοποιήθηκαν με προσκόμιση απαραίτητα των πρωτότυπων εξοφλητικών αποδείξεων για ιατρική, χειρουργική, φαρμακευτική ή άλλη θεραπευτική αγωγή ύστερα από οδηγίες, η υπεύθυνη και νόμιμη ιατρική συνταγή – όπως και για όλα τα νοσηλευτικά έξοδα θεραπείας. Το ποσό αυτό δεν μπορεί να ξεπερνά το τέσσερα τοις εκατό (4%) του ποσού που καθορίζεται στον πίνακα παροχών του συμβολαίου για την περίπτωση θανάτου από ατύχημα (π.χ. αν το ασφαλισμένο κεφάλαιο για θάνατο από ατύχημα και μόνιμη ολική ανικανότητα είναι 10.000 ευρώ το ανώτατο ποσό για δαπάνες είναι  $10.000,000 \times 4\% = 400,00$ ).

#### ΑΡΘΡΟ 8. Χαρτόσημα, φόροι και άλλες επιβαρύνσεις

Κάθε επιβάρυνση υπέρ τρίτων, όπως (π.χ. φόροι, χαρτόσημα, τέλη κ.λ.π.) σχετικά με τη σύμβαση της ασφάλισης, βαρύνει τον λήπτη της ασφάλισης, τον ασφαλισμένο ή τον δικαιούχο.

#### ΥΛΙΚΕΣ ΖΗΜΙΕΣ ΑΠΟ ΑΝΑΣΦΑΛΙΣΤΟ ΟΧΗΜΑ

Καλύπτονται οι υλικές ζημιές που προκαλούνται στο ασφαλισμένο αυτοκίνητο, από σύγκρουση του με άλλο ανασφάλιστο όχημα.

Βασική προϋπόθεση αποζημίωσης του ασφαλισμένου αποτελεί η διαπίστωση της αποκλειστικής ευθύνης του ανασφάλιστου αυτοκινήτου η οποία θα πρέπει να προκύπτει από ικανά αποδεικτικά μέσα και υποχρεωτικά από Δημόσια έγγραφα (Αντίγραφο Δελτίου Συμβάντων επιληφθείσης Αστυνομικής Αρχής – η οποία πρέπει να είναι παρούσα στο ατύχημα και όχι δήλωση των εμπλεκόμενων οδηγών –, Ποινική Δικογραφία). Επίσης βασική προϋπόθεση του ασφαλισμένου αποτελεί η διαφύλαξη των δικαιωμάτων του κατά το Νόμο εναντίον του υπεύθυνου τρίτου για την αποκατάσταση και επανείσπραξη της ζημιάς.

#### ΟΡΟΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ:

Στην αποζημίωση από την εταιρεία, περιλαμβάνονται μόνο οι υλικές ζημιές συνεπεία σύγκρουσης με άλλο αυτοκίνητο, ως ορίζονται και στα σχετικά άρθρα της αστικής ευθύνης. Καμία καταβολή προς τον ασφαλισμένο δεν μπορεί να υπερβεί το ασφαλιστικό ποσό υλικών ζημιών που ορίζεται στο ασφαλιστήριο για την κάλυψη από ανασφάλιστο, αφαιρούμενης της απαλλαγής.

#### ΕΙΔΙΚΕΣ ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ:

I. Η εταιρεία ευθύνεται αποκλειστικά και μόνο για τις υλικές ζημιές του ασφαλισμένου αυτοκινήτου. Δεν ευθύνεται για καμία άλλη θετική ή αποθετική ζημιά, ενδεικτικά για μείωση της αγοραστικής του αξίας, ή για στέρηση της χρήσης του, ή για εμπορική ζημιά του ασφαλιζόμενου, ή για οποιαδήποτε έμμεση ζημιά.

II. Η εταιρεία αποζημιώνοντας τον ασφαλισμένο, υποκαθίσταται στα δικαιώματα του ασφαλισμένου εναντίον τρίτου, που είναι υπαίτιος του ατυχήματος, σύμφωνα με το Νόμο. Ανεξάρτητα απ' αυτό ο ασφαλισμένος εκχωρεί από τώρα στην εταιρεία κάθε παρόμοιο δικαίωμα του και δίνει σ' αυτήν το δικαίωμα και την πληρεξουσιότητα, να ενεργήσει εξώδικα, ή δικαστικά στο όνομά της ή στο όνομα του για αποζημίωση της από τον τρίτο.

III. Το υπαίτιο αυτοκίνητο πρέπει να έχει ελληνικές πινακίδες και ο ιδιοκτήτης του να είναι μόνιμος κάτοικος Ελλάδος.

## ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΝΟΜΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

### ΓΕΝΙΚΟΙ & ΕΙΔΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΝΟΜΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΟΔΗΓΟΥ

#### ΑΡΘΡΟ 1. Ασφαλιζόμενοι κίνδυνοι

Με την παρούσα ασφαλιστική σύμβαση, ασφαρίζονται οι κίνδυνοι που ρητά αναφέρονται στο ασφαλιστήριο και μόνο. Η Εταιρεία αναλαμβάνει με το παρόν ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ και σε συνάρτηση με τους 'Γενικούς και Ειδικούς όρους υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων και προαιρετικών ασφαλίσεων', που τροποποιούνται όπου έρχονται σε αντίθεση με το παρόν, έναντι καταβολής ασφάλιστρου όπως αναφέρεται στον 'ΠΙΝΑΚΑ ΚΑΛΥΨΕΩΝ' του Ασφαλιστηρίου, το οποίο αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του παρόντος, την συμβατική δέσμευση ανάληψης των δικαστικών εξόδων και άλλων υπηρεσιών που απορρέουν από την παρούσα ασφαλιστική κάλυψη παροχής Νομικής Προστασίας προς τον Ασφαλισμένο ή και τον Λήπτη της Ασφάλισης, κατά την έκταση που αυτή είναι αναγκαία, μέχρι το ασφαλιζόμενο ποσό, όπως καθορίζεται επίσης στον Πίνακα Καλύψεων και σύμφωνα με τους παρακάτω όρους. Η παροχή Νομικής Προστασίας είναι αναγκαία και υποχρεωτική για την Εταιρεία, μόνο εφόσον κατά την κρίση της προσφέρει επαρκείς πιθανότητες επιτυχίας και δεν εμφανίζεται ως προφανώς άδικη ή ασύμφορη.

#### ΑΡΘΡΟ 2. Κατάρτιση της ασφαλιστικής σύμβασης

Η Ασφαλιστική Σύμβαση καταρτίστηκε και ισχύει με βάση την πρόταση ασφάλισης που έχει υποβάλλει στην Εταιρεία ο Λήπτης της ασφάλισης ή και ο Ασφαλισμένος συμπληρωμένη, καθώς και τις έγγραφες απαντήσεις σε όποια συμπληρωματική πληροφορία του έχει ζητηθεί. Σε περίπτωση που κάποιο αντικειμενικά ουσιώδες για την εκτίμηση του κινδύνου περιστατικό ή στοιχείο, δεν δηλώθηκε στην Εταιρεία ή δηλώθηκε πλημμελώς, έχει εφαρμογή το άρθρο 3 του Ν.2496/97.

#### ΑΡΘΡΟ 3. Ισχύς της ασφαλιστικής σύμβασης και τρόποι πληρωμής των ασφαλιστρών

Οι υποχρεώσεις της Εταιρείας, του Λήπτη της ασφάλισης ή και του Ασφαλισμένου καθορίζονται από:

- την πρόταση Ασφάλισης
- την Ασφαλιστική Σύμβαση
- τους Γενικούς και Ειδικούς όρους



- τις πρόσθετες Πράξεις που εκδίδονται με βάση τις συμφωνηθείσες και από τα δύο μέρη τροποποιήσεις της Ασφαλιστικής Σύμβασης

- τα τιμολόγια της Εταιρείας, που ισχύει. Αντίγραφα των παραπάνω ετέθησαν στη διάθεση του Λήπτη της Ασφάλισης, ο οποίος και δηλώνει ότι τα γνωρίζει πλήρως και τα αποδέχεται ως αναπόσπαστο μέρος του παρόντος.

Όρος που δεν περιλαμβάνεται σε κάποιο από τα προαναφερθέντα τμήματα της Ασφαλιστικής Σύμβασης δεν ισχύει. Οι ειδικοί όροι υπερισχύουν των γενικών. Η Ασφαλιστική Σύμβαση, οι Γενικοί και Ειδικοί Όροι, οι Πρόσθετες Πράξεις και οι Αποδείξεις των Ασφαλιστρών δεν, ισχύουν, αν δεν φέρουν τη χειρόγραφη ή τη μηχανική υπογραφή αυτών που εκπροσωπούν νόμιμα την Εταιρεία σύμφωνα με το καταστατικό της ή με αποφάσεις του Διοικητικού της Συμβουλίου.

Η πληρωμή των ασφαλιστρών είναι ετήσια και προκαταβάλλεται, διαφορετικά ακολουθεί τον τρόπο πληρωμής του Ασφαλιστηρίου Αστικής Ευθύνης και συμπληρωματικών κινδύνων του, του κλάδου Αυτοκινήτων.

Σε περίπτωση μη καταβολής του εφάπαξ ασφαλιστρου κατά το χρόνο σύναψης της ασφάλισης, η Ασφαλιστική Σύμβαση δεν τίθεται σε ισχύ και συνεπώς δεν παράγει δικαιώματα και υποχρεώσεις.

#### ΑΡΘΡΟ 4. Καλυπτόμενα πρόσωπα

Με το ασφαλιστήριο Νομικής Προστασίας καλύπτονται:

α) Ο Ασφαλισμένος, ως κύριος ή νόμιμος κάτοχος του οχήματος που ορίζεται στο ενιαίο ασφαλιστήριο του Κλάδου Αστικής Ευθύνης Αυτοκινήτων εφ' όσον προξένησε ή υπέστη τροχαίο ατύχημα, ακόμα και όταν βρίσκεται εκτός του αυτοκινήτου.

β) Ο εκάστοτε νόμιμος οδηγός του οχήματος που ορίζεται στο ενιαίο ασφαλιστήριο του Κλάδου Αστικής Ευθύνης Αυτοκινήτων εφ' όσον προξένησε ή υπέστη τροχαίο ατύχημα κατά τον χρόνο που βρίσκεται στην θέση του οδηγού.

γ) Οι νόμιμοι εκπρόσωποι του ασφαλισμένου νομικού προσώπου (Εταιρίες κ.λ.π.) όταν υποστούν ζημιά από τροχαίο ατύχημα ή προξενήσουν ζημιά από τροχαίο ατύχημα ως οδηγοί του ασφαλισμένου αυτοκινήτου, το οποίο αναφέρεται στο ενιαίο ασφαλιστήριο του κλάδου Αστικής Ευθύνης Αυτοκινήτων.

δ) οι σύζυγοι και τα ανήλικα τέκνα των ανωτέρω προσώπων αποκλειστικώς εφόσον επιβαίνουν στο ασφαλισμένο όχημα.

ε) Δεν παρέχεται ασφαλιστική προστασία εννόμων συμφερόντων των συνασφαλισμένων με το ίδιο ασφαλιστήριο εναντίον αλλήλων ή εναντίον του λήπτη της ασφάλισης ή και του ασφαλιζομένου.

#### ΑΡΘΡΟ 5. Παροχές καλύψεις

Η ασφάλιση Νομικής Προστασίας παρέχεται μόνον:

α) Για την άσκηση αξιώσεων αποζημίωσης με διατάξεις νόμων που ρυθμίζουν την αστική ευθύνη, από αυτοκινητιστικά ατυχήματα, και εφόσον η πραγματική ζημιά του ασφαλισμένου υπερβαίνει το ποσό των τετρακοσίων ευρώ (€ 400).

β) Για την υπεράσπιση του ασφαλισμένου ενώπιον ποινικών δικαστηρίων λόγω θανατώσεως ή τραυματισμού προσώπου συνεπεία τροχαίων ατυχημάτων ή άλλης

τροχαίας παράβασης, αναφερόμενης στην τροχαία κίνηση (παράβαση ποινικής ή αστυνομικής διάταξης).

γ) Για την υπεράσπιση του ασφαλισμένου στις περιπτώσεις τροχαίων παραβάσεων για τις οποίες απειλούνται στερητικές της ελευθερίας ποινές (φυλάκιση), χρηματικές ποινές και πρόστιμα ανώτερα των τριακοσίων ευρώ (€ 300) καθώς και η αμοιβή δικηγόρου και τα έξοδα για την διαδικασία αιτήσεων, χάρητος, αναστολής, αναβολής εκτέλεσης της ποινής και διευκολύνσεων πληρωμής μόνο για δύο, συνολικά, αιτήσεις σε κάθε ασφαλιστική περίπτωση.

δ) Για προσφυγές ενώπιον των αρμοδίων διοικητικών αρχών λόγω αφαίρεσης ή περιορισμού της άδειας ικανότητας οδηγού ή της άδειας και των πινακίδων κυκλοφορίας του οχήματος καθώς επίσης και τα δικαστικά έξοδα για την επανάκτηση αυτών ή σύνταξη υπομνημάτων και η κίνηση διαδικασιών ενώπιον δικαστηρίων για τους αυτούς λόγους, αναφερομένων αποκλειστικά σε τροχαίες παραβάσεις για τις οποίες προβλέπεται ποινή φυλάκισης, χρηματική ή πρόστιμο μεγαλύτερο των τριακοσίων ευρώ (€ 300).

ε) Σε περίπτωση διαφορών από συμβάσεις που έχουν συναφθεί με τον ασφαλισμένο και αφορούν αποκλειστικά το αυτοκίνητο είτε με συνεργεία είτε με κατάρτιση της σύμβασης από την οποία πηγάζει η ανάγκη προστασίας εννόμων συμφερόντων, πρέπει οπωσδήποτε να έχει γίνει μέσα στη χρονική διάρκεια της ασφαλιστικής σύμβασης. Ρητά εξαιρείται οποιαδήποτε σύμβαση μίσθωσης αυτοκινήτου.

#### ΑΡΘΡΟ 6. Καλυπτόμενα ποσά

Η ασφάλιση Νομικής Προστασίας παρέχεται με την κάλυψη όλων γενικώς των δικαστικών εξόδων τα οποία κρίνονται απαραίτητα για την διασφάλιση των εννόμων συμφερόντων του Ασφαλισμένου, σύμφωνα με τα άρθρα 2 και 5 του παρόντος ασφαλιστηρίου και μέχρι το ποσό που συμφωνήθηκε. Σε κάθε ασφαλιστική περίπτωση, το ασφαλιστικό ποσό που συμφωνήθηκε είναι το ανώτατο όριο των ασφαλιστικών παροχών, που θα πρέπει να καταβληθούν συνολικά στο λήπτη της ασφάλισης ή και στον ασφαλιζόμενο καθώς και στους συνασφαλισμένους. Το ασφαλιστικό ποσό (ΑΝΩΤΑΤΟ ΟΡΙΟ ΕΥΘΥΝΗΣ) θα δοθεί μία φορά για όλες εκείνες τις ασφαλιστικές περιπτώσεις που συνδέονται μεταξύ τους χρονικά και προέρχονται από την ίδια αιτία.

#### ΑΡΘΡΟ 7. Έκταση ασφαλιστικών παροχών

Η Εταιρεία αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλλει σε κάθε ασφαλιστική περίπτωση:

α) Την αμοιβή ενός δικηγόρου, σύμφωνα με τον ισχύοντα πίνακα αμοιβών δικηγόρων της εταιρείας όταν ο δικηγόρος συνεργάζεται κατά υπόθεση με την Εταιρεία.

Σε περίπτωση που ο δικηγόρος ορίζεται από τον ασφαλισμένο η αμοιβή του δεν είναι δυνατόν να υπερβεί τα κατώτερα όρια αμοιβών δικηγόρων τα καθοριζόμενα από τον ισχύοντα πίνακα αμοιβών δικηγορικού Συλλόγου της έδρας του αρμοδίου δικαστηρίου, ή να είναι σ' αυτό διορισμένος.

β) Τις δικαστικές δαπάνες περιλαμβανομένων των αμοιβών ερευνητών και πραγματογνωμόνων σύμφωνα με τον πίνακα αμοιβών της Εταιρείας, τις νόμιμες αμοιβές διορισθέντων από το δικαστήριο πραγματογνωμόνων τις νόμιμες αμοιβές δικαστικών επιμελητών καθώς και την αμοιβή για τη διενέργεια μιας έκθεσης

πραγματογνωμοσύνης από πραγματογνώμονα, που συνεργάζεται με την Εταιρεία, αποκλειστικώς για τη ζημιά του ασφαλισμένου οχήματος.

γ) Τα έξοδα και τα τέλη για τις προσφυγές ενώπιον των αρμοδίων διοικητικών δικαστηρίων.

δ) Τις δαπάνες μαρτύρων σύμφωνα με τον πίνακα των δικαστηρίων, καθώς και τις δαπάνες για την εκτέλεση των δικαστικών αποφάσεων.

ε) Τις δικαστικές δαπάνες του αντιδίκου που επιδίκασε το δικαστήριο σε βάρος του Ασφαλισμένου.

Η Εταιρεία δεν υποχρεούται στην καταβολή:

- Των εξαγορών ποινών των χρηματικών ποινών και των προστίμων.
- Των δαπανών που δημιουργήθηκαν από υπαίτια παράλειψη του λήπτη της ασφάλισης ή και του ασφαλισμένου.

Τα νόμιμα δικαιώματα συμβολαίου, κάθε φόρος του Δημοσίου, καθώς και έξοδα χαρτοσήμου και αποζημιώσεως βαρύνουν τον ασφαλισμένο.

#### ΑΡΘΡΟ 8. Τοπική έκταση ασφάλισης νομικής προστασίας (γεωγραφικά όρια)

Η Ασφάλιση Νομικής Προστασίας παρέχεται για τις ασφαλιστικές περιπτώσεις, οι οποίες επήλθαν αποκλειστικά στα γεωγραφικά όρια της Ελληνικής Επικράτειας.

#### ΑΡΘΡΟ 9. Έναρξη ασφαλιστικής προστασίας

Η ασφάλιση Νομικής Προστασίας αρχίζει από την ημέρα την οποία φέρει ως έναρξη το ενιαίο ασφαλιστήριο του Κλάδου Αστικής Ευθύνης αυτοκινήτων στο οποίο αναφέρεται το ασφαλισμένο όχημα, με την προϋπόθεση ότι ο ασφαλισμένος έχει καταβάλλει τα ασφαλιστρα.

#### ΑΡΘΡΟ 10. Διάρκεια ασφάλισης ασφαλιστρα

Η έναρξη και η αποδοχή της ασφάλισης θεμελιώνεται και αποδεικνύεται με την καταβολή του αντίστοιχου ασφαλιστρου.

Η πληρωμή του ασφαλιστρου γίνεται μέσω των αποδείξεων και του τρόπου πληρωμής του ασφαλιστηρίου Αστικής Ευθύνης του Κλάδου Αυτοκινήτων. Το ασφαλιστρο είναι ετήσιο και προκαταβάλλεται αλλιώς ακολουθεί τον τρόπο πληρωμής του ασφαλιστηρίου Αστικής Ευθύνης του Κλάδου Αυτοκινήτων.

Το ασφαλιστρο παραμένει σταθερό ανάλογα τη χρήση κάθε οχήματος και δεν επηρεάζεται από τους τιμολογιακούς παράγοντες που ισχύουν στον Κλάδο Αυτοκινήτων (ΗΡ ΘΕΣΕΙΣ Β/Μ ΝΕΟΣ ΟΔΗΓΟΣ ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ ΛΟΓΩ ΟΜΑΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ ΛΟΓΩ ΙΔΙΟΤΗΤΑΣ).

#### ΑΡΘΡΟ 11. Ανανέωση ασφάλισης νομικής προστασίας

Αν στη λήξη του ασφαλιστηρίου αυτού δεν οφείλεται οποιοδήποτε ποσό ασφαλιστρων, το ασφαλιστήριο αυτόματα ανανεώνεται για την επόμενη περίοδο, εκτός αν οποιοσδήποτε από τους συμβαλλόμενους εγγράφως δηλώσει πριν την λήξη του ασφαλιστηρίου ότι δεν επιθυμεί την ανανέωση.

#### ΑΡΘΡΟ 12. Ακύρωση διακοπή ασφάλισης νομικής προστασίας

α) Η ασφάλιση Νομικής Προστασίας παρέχεται για το χρονικό διάστημα κατά το οποίο το ασφαλισμένο αυτοκίνητο παραμένει στην ιδιοκτησία κυριότητα ή κατοχή του ασφαλισμένου.

Σε περίπτωση μεταβίβασης της κυριότητας κατοχής του οχήματος ή αναστολής του ασφαλιστηρίου η ασφάλιση παύει να ισχύει.

β) Η ακύρωση διακοπή ή αναστολή του ασφαλιστηρίου Αστικής Ευθύνης του Κλάδου Αυτοκινήτων επιφέρει αυτομάτως και την ακύρωση αναστολή της ασφάλισης Νομικής Προστασίας.

#### ΑΡΘΡΟ 13. Αντικατάσταση του οχήματος

α) Εάν ο ασφαλιζόμενος αντικαταστήσει το ασφαλισμένο όχημα με άλλο υποχρεούται να ενημερώσει εγγράφως την Εταιρεία εντός των τριών ημερών και η Εταιρεία δικαιούται να αποδειχθεί ή να αποποιηθεί την ασφάλιση νομικής προστασίας για το νέο όχημα.

β) Αν το ασφαλισμένο όχημα πουληθεί ή σταματήσει κατ' άλλο τρόπο να υπάρχει το ασφαλιστικό συμφέρον, η ασφαλιστική προστασία μεταβαίνει αυτόματα στο ομοειδές όχημα του αντισυμβαλλόμενου, που παίρνει τη θέση του ασφαλισμένου οχήματος («υποκατάστατο όχημα»). Σαν ομοειδή θεωρούνται εκάστοτε οι μοτοσυκλέτες, τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα προοριζόμενα για μεταφορά προσώπων και πραγμάτων (καραβάν), τα φορτηγά και όσα άλλα χρησιμοποιούνται για μεταφορικούς σκοπούς, τα λεωφορεία, τα ρυμουλκούμενα ή τροχόσπιτα.

γ) Αν πριν από την έκλειψη του ασφαλιστικού συμφέροντος αποκτηθεί όχημα με σκοπό την αντικατάσταση του ασφαλισμένου οχήματος, η ασφαλιστική προστασία μεταβαίνει στο νέο από την απόκτησή του. Το μέχρι τότε ασφαλισμένο όχημα παραμένει συνασφαλισμένο, χωρίς την καταβολή πρόσθετων ασφαλίσεων μέχρι την απαλλοτρίωσή του, το πολύ όμως ένα (1) μήνα από την απόκτηση του υποκατάστατου οχήματος, και πάντως όχι πέραν της διάρκειας της ασφαλιστικής σύμβασης. Ένα όχημα που αποκτήθηκε μέσα σε μήνα από την έκλειψη του ασφαλιστικού συμφέροντος, θεωρείται ότι είναι υποκατάστατο.

δ) Σαν υποκατάστατο θεωρείται επίσης το όχημα που απέκτησε ο ασφαλισμένος μέσα στους πρώτους έξι (6) μήνες από την έκλειψη του ασφαλιστικού συμφέροντος. Στην περίπτωση αυτή η ασφαλιστική σύμβαση παρατείνεται για χρονικό διάστημα, ίσο με εκείνο που ο ασφαλιστής δεν έφερε κανένα κίνδυνο. Αν ο ασφαλιστής μέσα σε ένα (1) μήνα από την έκλειψη του ασφαλιστικού συμφέροντος, πάρει την σχετική ανακοίνωση, τα ασφάλιστρα που αναλογούν στο διάστημα από την έκλειψη του ασφαλιστικού συμφέροντος ανήκουν στον ασφαλισμένο. Αν η ανακοίνωση ληφθεί μετά από ένα (1) μήνα, ύστερα από την έκλειψη του ασφαλιστικού συμφέροντος, στον ασφαλισμένο ανήκουν τα ασφάλιστρα μόνο εκείνα που αναλογούν στο από την ανακοίνωση και μέχρι την λήξη της σύμβασης χρονικό διάστημα.

ε) Αν η ασφαλιστική προστασία περιλαμβάνει και την προφύλαξη εννόμων συμφερόντων από ενοχικές συμβάσεις («νομική προστασία ενοχικών συμβάσεων οχήματος») εκτείνεται και στη δικαιοπραξία αυτή καταρτίστηκε μέσα στο χρόνο διάρκειας της ασφαλιστικής σύμβασης.

στ) Η απαλλοτρίωση του ασφαλισμένου οχήματος ή με άλλον τρόπο έκλειψη του ασφαλιστικού συμφέροντος, καθώς και η απόκτηση υποκατάστατου οχήματος πρέπει να γνωστοποιηθούν αμέσως στον ασφαλιστή. Σε περίπτωση υποκατάστατου οχήματος, πρέπει να γνωστοποιηθεί ο αριθμός κυκλοφορίας του και τα αναγκαία στοιχεία για τον καθορισμό του ασφαλιστή. Αν ο αντισυμβαλλόμενος παραλείψει να γνωστοποιήσει την απόκτηση του υποκατάστατου οχήματος, ο ασφαλιστής απαλλάσσεται από την υποχρέωση ασφαλιστικής παροχής για τις ασφαλιστικές

περιπτώσεις που επήλθαν με το όχημα αυτό, εκτός αν η παράλειψη γνωστοποίησης δεν οφείλεται σε υπαιτιότητα του αντισυμβαλλομένου.

ζ) Αν κατά το χρονικό σημείο που εκλείπει το ασφαλιστικό συμφέρον δεν υπάρχει υποκατάστατο όχημα και ούτε αποκτηθεί από τον αντισυμβαλλόμενο μέσα σε έξι (6) μήνες από την έκλειψη του ασφαλιστικού συμφέροντος, ο ασφαλιστής είναι υποχρεωμένος, αν το ζητήσει ο αντισυμβαλλόμενος, να λύσει την ασφαλιστική σύμβαση από το χρόνο που έπαψε να υπάρχει ασφαλιστικό συμφέρον και να επιστρέψει τα «μη δεδουλευμένα» ασφάλιστρα. Αν ο ασφαλιστής πάρει την ανακοίνωση για την έκλειψη του ασφαλιστικού συμφέροντος, αργότερα από ένα (1) μήνα μετά την πάροδο της εξάμηνης προθεσμίας, η ασφαλιστική σύμβαση λύνεται από την λήψη της ανακοίνωσης, όπως και παραπάνω.

#### ΑΡΘΡΟ 14. Εξαιρέσεις ασφαλιστικής κάλυψης

Η ασφάλιση Νομικής Προστασίας αποκλείεται:

α) Όταν το ασφαλισμένο όχημα οδηγείται από πρόσωπο το οποίο δεν κατέχει την κατά νόμον άδεια ικανότητας οδηγού, καθώς επίσης και όταν το ασφαλισμένο όχημα οδηγείται χωρίς την συγκατάθεση του κυρίου ή του νόμιμου κατόχου του οχήματος, όταν το όχημα κυκλοφορεί παράνομα χωρίς νόμιμη άδεια κυκλοφορίας και χωρίς νόμιμες κρατικές πινακίδες.

β) Όταν ο ασφαλισμένος διέπραξε με πρόθεση την αξιόποινη πράξη.

γ) Όταν οι διαφορές αναφέρονται σε αντικείμενα, που βρίσκονται μέσα στο ασφαλισμένο όχημα, εφόσον δεν πρόκειται περί συστατικών ή παραρτημάτων τούτου και δεν συνδυάζονται με τροχαίο ατύχημα.

δ) Όταν η διασφάλιση των έννομων συμφερόντων βρίσκεται αμέσως ή εμμέσως με συνάφεια προς πόλεμο, εχθρικές επιχειρήσεις, εξεγέρσεις. Δεν καλύπτονται με την παρούσα ασφάλιση περιπτώσεις που οφείλονται:

- Σε προϋπάρχουσες ζημιές ατυχήματα.
- Σε οδήγηση του οχήματος από οδηγό, που ευρίσκεται υπό την επίδραση οινοπνεύματος ή υπό την επίδραση ναρκωτικών ή τοξικών ουσιών ή άλλων φαρμάκων.
- Σε σεισμούς, πλημμύρες και γενικά σε φυσικά φαινόμενα που μπορούν να προκαλέσουν μεγάλες καταστροφές.
- Σε πόλεμο κηρυγμένο ή ακήρυχτο, εξωτερικό ή εμφύλιο με οποιαδήποτε όπλα, σε εισβολή ή επιδρομή εχθρού σε πολιτικές ή στρατιωτικές στάσεις, ανταρσίες, κινήματα, οχλαγωγίες, απεργίες, επιτάξεις και άλλες συναφείς καταστάσεις.
- Σε επιδράσεις άμεσα ή έμμεσα ατομικής ενέργειας, ακτινών X και γενικά ραδιενεργών στοιχείων.
- Δεν παρέχεται ασφάλιση Νομικής Προστασίας για την άσκηση απαιτήσεων μεταξύ των συνασφαλισμένων με το ίδιο ασφαλιστήριο.
- Δεν καλύπτονται με το ασφαλιστήριο αυτό ατυχήματα που θα προξενηθούν όταν το ασφαλισμένο όχημα:
  - Συμμετέχει σε αγώνες επίσημους ή όχι, σε δοκιμαστικές διαδρομές, σε επίσημους ή όχι συναγωνισμούς, ακροβασίες, επιδείξεις ή γιορταστικές παρελάσεις και γενικά οδηγείται αποδεδειγμένα κατά επικίνδυνο τρόπο.

- Έχει αφαιρεθεί με παράνομο τρόπο από τον ασφαλισμένο.
- Χρησιμοποιείται για διαφορετικό σκοπό από εκείνο που προβλέπεται από την άδεια κυκλοφορίας του.

#### ΑΡΘΡΟ 15. Επέλευση ασφαλιστικής περίπτωσης

Η ασφάλιση Νομικής Προστασίας παρέχεται μόνο για γεγονότα που συνέβησαν κατά τη διάρκεια ισχύος του ασφαλιστηρίου.

- Σε περίπτωση αξιώσεων για αποζημίωση με βάση τις διατάξεις νόμου περί αστικής ευθύνης η ασφαλιστική περίπτωση θεωρείται ότι έχει επέλθει από το χρονικό σημείο, κατά το οποίο έλαβε χώρα το ζημιογόνο γεγονός, στο οποίο στηρίζεται η απαίτηση.

- Σε περίπτωση παράβασης ποινικής ή αστυνομικής διάταξης η ασφαλιστική περίπτωση θεωρείται ότι έχει επέλθει από το χρονικό σημείο κατά το οποίο άρχισε ή υποστηρίζεται ότι άρχισε να παραβαίνει τη διάταξη. Το ίδιο ισχύει και σε περίπτωση αφαίρεσης, περιορισμού καθώς και επανάκτησης της άδειας ικανότητας οδηγού ή της άδειας κυκλοφορίας και των πινακίδων του οχήματος ως συνέπεια παράβασης ποινικής ή αστυνομικής διάταξης.

#### ΑΡΘΡΟ 16. Υποχρεώσεις ασφαλισμένων

Αφότου επέλθει η ασφαλιστική περίπτωση, ο Ασφαλιζόμενος είναι υποχρεωμένος:

α) Να ειδοποιήσει την εταιρεία μέσα σε οκτώ (8) ημέρες από τότε που επήλθε σε γνώση του το ζημιογόνο γεγονός.

β) Να ενημερώνει πλήρως και εγγράφως την Εταιρεία για τα αληθινά περιστατικά της ασφαλιστικής περίπτωσης, να υποδείξει και να προσκομίσει τα αποδεικτικά μέσα και λοιπά έγγραφα και δικαιολογητικά και να θέσει αυτά στην διάθεση της Εταιρείας μόλις αυτή το ζητήσει.

γ) Να παρέχει πληρεξουσιότητα στον εντεταλμένο προς τη διασφάλιση των συμφερόντων του δικηγόρο και να ενημερώνει αυτόν πλήρως, σχετικά με τα αληθινά περιστατικά της υπόθεσης, να υποδείξει τα αποδεικτικά μέσα, να παρέχει γενικά σε αυτόν κάθε χρήσιμη πληροφορία και να προσκομίζει τα αναγκαία έγγραφα και δικαιολογητικά και να φροντίζει για την παρουσία των μαρτύρων στο δικαστήριο.

δ) Να λάβει εγγράφως τη σύμφωνη γνώμη της Εταιρείας για λήψη μέτρων τα οποία δημιουργούν δαπάνες και ιδιαίτερα για έγερση αγωγών ή κατάθεση ενδίκων μέσων και να αποφύγει κάθε πράξη ή παράλειψη η οποία μπορεί να αυξήσει αδικαιολόγητα το ύψος των δαπανών.

ε) Εάν ο ασφαλισμένος αθετήσει κάποια από τις υποχρεώσεις του η Εταιρεία απαλλάσσεται της υποχρέωσής της για παροχή.

#### ΑΡΘΡΟ 17. Επιλογή δικηγόρου και ανάθεση εντολής

α) Ο Ασφαλισμένος δικαιούται να επιλέξει ελεύθερα το δικηγόρο που θα αναλάβει τη διασφάλιση των εννόμων συμφερόντων του. Εάν ο Ασφαλισμένος δεν επιθυμεί να επιλέξει δικηγόρο, η Εταιρεία μπορεί να ασκήσει η ίδια το δικαίωμα αυτό για τον Ασφαλιζόμενο.

β) Η εντολή προς το Δικηγόρο δίδεται μόνο από την Εταιρεία στο όνομα και με εντολή του Ασφαλιζόμενου. Εάν ο ασφαλιζόμενος δώσει απ' ευθείας εντολή σε

Δικηγόρο της επιλογής του, είναι υποχρεωμένος να γνωστοποιήσει στην Εταιρεία αμέσως τη χορήγηση εντολής και το όνομα του Δικηγόρου.

γ) Ο Δικηγόρος ευθύνεται έναντι του Ασφαλιζομένου σύμφωνα με τις γενικές διατάξεις και τις διατάξεις του Κώδικα περί Δικηγόρων.

Η εταιρεία δεν έχει καμία ευθύνη για τη δραστηριότητα του δικηγόρου και ιδιαίτερα για παραλείψεις κατά την ενάσκηση των καθηκόντων του.

#### ΑΡΘΡΟ 18. Λοιπές υποχρεώσεις και δικαιώματα της εταιρίας

α) Η Εταιρεία στα πλαίσια της υποχρέωσης της να διασφαλίζει τα συμφέροντα του Ασφαλιζομένου, δύναται πριν την ανάθεση της εντολής σε Δικηγόρο να καταβάλει προσπάθεια για εξώδικη διευθέτηση της υπόθεσης.

β) Η Εταιρεία μπορεί να εξετάσει αν είναι αναγκαία η διασφάλιση των εννόμων συμφερόντων του Ασφαλιζομένου σύμφωνα με το νόμο και τις αρχές της καλής πίστης, καθώς επίσης τη νομιμότητα, τη βασιμότητα και το ύψος των απαιτήσεων.

Εάν η Εταιρεία αρνηθεί ότι υπάρχει ανάγκη διασφάλισης των εννόμων συμφερόντων του Ασφαλιζομένου ή αμφισβητεί τη νομιμότητα, τη βασιμότητα και το ύψος των απαιτήσεων ο ασφαλισμένος μπορεί να προκαλέσει αιτιολογημένη γνωμάτευση του δικηγόρου που τον εκπροσωπεί ή που έχει διορισθεί, αν η διασφάλιση των εννόμων συμφερόντων του Ασφαλιζομένου είναι αναγκαία, καθώς επίσης και για την νομιμότητα, τη βασιμότητα και το ύψος των απαιτήσεων.

Επίσης το ίδιο δικαίωμα έχει και η Εταιρεία.

Εάν οι γνωμοδοτήσεις δεν συμφωνούν, οι συμβαλλόμενοι μπορούν να προσφύγουν σε επιδιαιτητή κοινής αποδοχής σύμφωνα με το άρθρο 939 του Κώδικα Πολ. Δικονομίας.

Εάν προκύψει από την απόφαση των Δικηγόρων ή του επιδιαιτητή ότι η διασφάλιση των εννόμων συμφερόντων του ασφαλισμένου είναι αναγκαία οι δαπάνες των αποφάσεων βαρύνουν την Εταιρεία διαφορετικά κατανέμονται κατ' ισομοιρία στην Εταιρεία και στον Ασφαλισμένο.

Εάν ο Ασφαλισμένος, παρά την αντίθετη απόφαση του επιδιαιτητή, προσφύγει σε δικαστική ή διοικητική αρχή, βαρύνεται με τις σχετικές δαπάνες σε περίπτωση ολοσχερούς ήττας, διαφορετικά οι δαπάνες αυτές επιμερίζονται, ανάλογα με την έκταση της κατ' ουσία ήττας προς τη νίκη του.

#### ΑΡΘΡΟ 19. Απόδοση δαπανών προς την εταιρεία

Απαιτήσεις του Ασφαλιζομένου, σχετικές με δικαστικές ή εξώδικες δαπάνες και με αμοιβές τρίτων τις οποίες κατέβαλε, άντ' αυτού η Εταιρεία και επιδικάσθηκαν σ' αυτόν, μεταβιβάζονται στην Εταιρεία από τη στιγμή που αυτές δημιουργήθηκαν, καταβλήθηκαν ή επιδικάσθηκαν με την δικαστική απόφαση.

Ο Ασφαλισμένος είναι υποχρεωμένος να παρέχει στην Εταιρεία κάθε υποστήριξη κατά την άσκηση αξιώσεων εναντίον τρίτων για απαιτήσεις απόδοσης δαπανών που έχουν μεταβιβασθεί σε αυτόν. Είναι κυρίως υποχρεωμένος να παραδώσει μόλις του ζητηθεί τα έγγραφα που είναι αναγκαία για την απόδειξη της ύπαρξης της απαίτησης και το υπόλοιπο αποδεικτικό υλικό.

#### ΑΡΘΡΟ 20. Ανακοινώσεις και δηλώσεις

Όλες οι ανακοινώσεις και δηλώσεις του ασφαλισμένου συντάσσονται εγγράφως και απευθύνονται στα κεντρικά γραφεία της Εταιρείας στην Αθήνα. Ο Ασφαλισμένος είναι υποχρεωμένος να αναγγείλει αμέσως στην Εταιρεία κάθε μεταβολή των ασφαλιζομένων κινδύνων και των στοιχείων του ασφαλιστηρίου.

#### ΑΡΘΡΟ 21. Αρμοδιότητα δικαστηρίων

Συμφωνείται ρητώς ότι αρμόδια για την επίλυση των διαφορών που θα ανακύψουν μεταξύ της Εταιρείας και των Ασφαλισμένων από ασφαλιστήρια συμβόλαια, σύμφωνα με τους παρόντες όρους, θα είναι τα δικαστήρια Αθηνών, και εφαρμοστέο το Ελληνικό Δίκαιο.

#### ΑΡΘΡΟ 22. Παραγραφή – φόροι

Κάθε αξίωση ή απαίτηση που πηγάζει από το ασφαλιστήριο αυτό, παραγράφεται μετά τρία έτη από το τέλος του έτους, στο οποίο γεννήθηκε η αξίωση, εκτός αν έχει μεσολαβήσει νόμιμη αναστολή ή διακοπή της παραγραφής.

Οι φόροι, τα τέλη και οι λοιπές επιβαρύνσεις της εξόφλησης αποζημίωσης βαρύνουν τον δικαιούχο. Επίσης και όλα τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκε η Εταιρεία από κοινοποιήσεις τρίτων, εκχωρήσεις ή επιβληθείσες κατασχέσεις στα χέρια της ως τρίτης βαρύνουν τον δικαιούχο.

Η Εταιρεία διατηρεί το δικαίωμα να αναπροσαρμόσει το ασφάλιστρο και τους όρους οποτεδήποτε κρίνει σκόπιμο.

Όλα τα παραπάνω, αποτελούν τους Γενικούς και Ειδικούς Όρους, όπως αυτοί αναφέρονται στα ασφαλιστήρια αυτοκινήτων και τους οποίους θα αναλύσουμε στα επόμενα κεφάλαια.

### **3.5 Προσωρινή Κάλυψη**

Κάποιες φορές απαιτείται και η προσωρινή κάλυψη. Σε αυτές τις περιπτώσεις, ο ενδιαφερόμενος λήπτης της ασφάλισης επείγεται να συνάψει τη σύμβαση ασφάλισης, αλλά ο ασφαλιστής δεν είναι έτοιμος για το σκοπό αυτό. Αυτός έχει ανάγκη χρόνου για να συγκεντρώσει τα διάφορα στοιχεία, τα οποία κατόπιν θα μελετήσει για να κρίνει εάν και με ποιούς όρους θα δεχθεί την πρόταση ασφαλίσεως.

Σε αυτήν την περίπτωση, ο ασφαλιστής χορηγεί σημειώματα προσωρινής καλύψεως στους ασφαλιστικούς πράκτορες. Αυτοί τα χορηγούν στους ενδιαφερόμενους να ασφαλιστούν με την πρόθεση να ισχύουν μέχρις ότου ο πράκτορας διαβιβάσει στον ασφαλιστή την αίτηση και καταρτισθεί ασφαλιστήριο. Μέχρι τη σύναψη του ασφαλιστηρίου ο κάτοχος του αυτοκινήτου θέλει να έχει ασφαλιστική κάλυψη. Γι' αυτό το σκοπό του παραδίδεται σημείωμα προσωρινής κάλυψης.

Σχετική αλλά όχι πλήρης ρύθμιση του θέματος γίνεται στο άρθρο 2 παρ. 2 της Υ.Α. Κ4/585/78 όπου προβλέπεται και η χορήγηση Εγγράφου Βεβαιώσεως Ασφαλίσεως όπως και για την κύρια ασφαλιστική κάλυψη. Η διάρκεια της προσωρινής καλύψεως μπορεί να είναι ορισμένη, μπορεί όμως και όχι, οπότε ισχύει μέχρις της εκδόσεως του ασφαλιστηρίου. Συνήθως, η προσωρινή κάλυψη είναι για ένα μήνα.



Η σύμβαση προσωρινής καλύψεως λήγει κατά κανόνα με την έκδοση του οριστικού ασφαλιστηρίου. Αν όμως περάσει η οριζόμενη προθεσμία χωρίς να εκδοθεί ασφαλιστήριο πάει η ασφαλιστική κάλυψη.

### 3.6 Η Ιδιαιτερότητα Νέων Οδηγών

Η ιδιαιτερότητα νέων οδηγών, αφορά ένα μέρος των ειδικών όρων, το οποίο έχει να κάνει με την ηλικία των οδηγών. Σύμφωνα με το νόμο για τις ασφαλιστικές εταιρίες, σαν νέος οδηγός ορίζεται αυτός που η ηλικία του είναι μικρότερη των 23 ετών (η ηλικία υπολογισμένη από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου του έτους γεννήσεως).

Σε περίπτωση ατυχήματος το οποίο συνεπάγεται αστική ευθύνη και εκείνη τη στιγμή το αυτοκίνητο οδηγούσε νέος οδηγός, χωρίς να έχει δηλωθεί η ηλικία αυτή, η Ασφαλιστική Εταιρία δε φέρει καμία ευθύνη αποζημίωσης.

Κατά τη σύναψη της σύμβασης λοιπόν, ο ενδιαφερόμενος λήπτης της ασφάλισης, πρέπει να δηλώσει στην ασφαλιστική εταιρία την ηλικία του και αν αυτή είναι κάτω των 23 ετών οφείλει να καταβάλλει το σχετικό επασφάλιστρο, σύμφωνα με το Τιμολόγιο Ασφαλιστρών Αυτοκινήτων.

Στην περίπτωση ενός ατυχήματος, η ασφαλιστική εταιρία δεν φέρει ευθύνη αποζημίωσης, όπως αναφέραμε παραπάνω. Υπάρχει όμως και η περίπτωση κατά την οποία αν ο ασφαλισμένος δηλώσει αμέσως την ηλικία του και καταβάλλει με πρόσθετη πράξη κατά τη δήλωση του ατυχήματος το ανάλογο επασφάλιστρο. Το επασφάλιστρο αυτό είναι 60% (τοις εκατό), εφόσον ο οδηγός κατέχει ερασιτεχνική άδεια οδήγησης, ή 30% (τοις εκατό) εάν ο οδηγός κατέχει επαγγελματική άδεια, υπολογιζόμενο επί των προβλεπόμενων του εκάστοτε τιμολογίου ασφαλιστρών για τους καλυπτόμενους κινδύνους και για ολόκληρη τη διάρκεια της ισχύος του ασφαλιστηρίου συμβολαίου του.

Επίσης, υπάρχει και η ιδιαιτερότητα νέων που αφορά νέους οδηγούς με βάση τη χρονική διάρκεια της άδειας οδήγησής τους. Για χρονική διάρκεια διπλώματος οδήγησης λιγότερο από δώδεκα μήνες, ο ασφαλιζόμενος θεωρείται επίσης νέος οδηγός.

Σε ανάλογη περίπτωση με την παραπάνω, ενός ατυχήματος με οδηγό που έχει άδεια οδήγησης λιγότερο από 12 μήνες, η ασφαλιστική εταιρία δε φέρει καμία ευθύνη για αποζημίωση, εκτός και αν ο ασφαλιζόμενος πληρώσει κατά τη δήλωση του ατυχήματος 60% (τοις εκατό), ανεξαρτήτως κατοχής ερασιτεχνικής ή επαγγελματικής άδειας.

### 3.7 Δήλωση Ατυχήματος

Η Δήλωση Ατυχήματος έχει να κάνει σχέση με ένα ενδεχόμενο συμβάν - ατύχημα. Σε περιπτώσεις που επέλθει το ατύχημα, ο ασφαλιζόμενος και υπαίτιος του ατυχήματος είναι υποχρεωμένος να κάνει δήλωση του ατυχήματος, να δηλωθεί δηλαδή το συμβάν με όλες τις λεπτομέρειες, έτσι ώστε να μπορέσει ο ασφαλιστής να προβεί στις κατάλληλες διαδικασίες.

Πιο συγκεκριμένα, η δήλωση ατυχήματος είναι η αφετηρία για τις παροχές του ασφαλιστή προς τον ασφαλιζόμενο, τη στιγμή που ο δεύτερος χρειαστεί βοήθεια, όταν επέλθει ένα τροχαίο ατύχημα. Λαμβάνεται αμέσως και συμπληρώνεται κανονικά. Αποτελεί την αρχή μια έρευνας ατυχήματος και τη βάση ενός δίκαιου

διακανονισμού, ανάμεσα στους δύο (ή και περισσότερους που ενεπλάκησαν στο ατύχημα).

Η κύρια μορφή, που λαμβάνεται η δήλωση, είναι αυτή ενός ειδικού εντύπου των Ασφαλιστικών Εταιριών. Περιλαμβάνει ένα ερωτηματολόγιο το οποίο βοηθάει στη συγκέντρωση όλων των χρήσιμων πληροφοριών που αφορούν το ατύχημα. Όλες οι πληροφορίες πρέπει να διακρίνονται με σαφήνεια μέσα από τη δήλωση, έτσι ώστε να είναι δυνατή η σύνταξη στατιστικής ζημιών, διότι χωρίς αυτή δε μπορεί να γίνει ούτε σωστή τιμολογιακή πολιτική για τον καθορισμό του εισπρακτέου ασφαλιστρού, ούτε ορθολογιστικός προσανατολισμός και οργάνωση για τις ασφαλιστικές εργασίες.

Από τη Δήλωση Ατυχήματος λοιπόν, πρέπει να προκύπτουν τα ακόλουθα στοιχεία:

A) Το είδος του καλυπτόμενου οχήματος: Αριθμός κυκλοφορίας, αριθμός κινητήρα, χρήση, μάρκα, ιπποδύναμη, αριθμός θέσεων, χρώμα

B) Το είδος του ατυχήματος. Δηλαδή: 1) Σύγκρουση, 2) Πρόσκρουση, 3) Ανατροπή, 4) Πυρκαγιά, 5) Κλοπή.

Γ) Το είδος των ζημιών. Δηλαδή: 1) Σωματικές βλάβες προς τρίτους (τραυματισμός, αναπηρία, θάνατος), 2) Σωματικές βλάβες επιβαινόντων (τραυματισμός, αναπηρία, θάνατος), 3) Υλικές ζημιές προς τρίτους (σε αυτοκίνητα, σε αντικείμενα) 4) Ζημιές Ιδίου Αυτοκινήτου

Δ) Ο χρόνος του ατυχήματος (έτος, μήνας, ημέρα της εβδομάδας και ώρα)

E) Ο τόπος επακριβώς του ατυχήματος (νομός, επαρχία, οδός, χιλιόμετρο, σημείο)

Στ) Τα αίτια του ατυχήματος: 1) Παράβαση αστυνομικής διάταξης, 2) Υπερβολική ταχύτητα, 3) Εκτυφλωτικός φωτισμός, 4) Αντικανονική πορεία, 5) Μηχανική βλάβη, 6) Κακή κατάσταση της οδού.

Z) Το είδος του οχήματος με το οποίο τα ασφαλισμένο όχημα συνεκρούσθη.

H) Τα στοιχεία του οδηγού του ασφαλισμένου αυτοκινήτου: 1) Αριθμός και κατηγορία διπλώματος οδήγησης, 2) Διεύθυνση κατοικίας

Θ) Τα ονοματεπώνυμα και οι διευθύνσεις των παρευρεθέντων κατά το ατύχημα μαρτύρων.

Επίσης, σε ένα ατύχημα εμπλεκόμενων δύο, ή και περισσότερων αυτοκινήτων, πρέπει να συμπληρώνονται στην δήλωση ατυχήματος τα ανωτέρω στοιχεία και για τα δύο εμπλεκόμενα αυτοκίνητα. Ακόμα, γίνεται και ένα απλό σχεδιάγραμμα με το πώς έγινε το ατύχημα.

Τέλος, έχει αποδειχτεί ότι, μία απλή και μόνη παραβολή μίας πλήρους και σωστής ληφθείσης δήλωσης, είναι ικανή να αποκαλύψει συμπαιγνία ή προσπάθεια επίρριψης σε βάρος της εταιρίας κινδύνων που δεν καλύπτονται με το ασφαλιστήριο συμβόλαιο, εάν αυτή καταγραφεί μετά και από την αφήγηση και του παθόντος του ατυχήματος, αλλά και των τυχών μαρτύρων κατά την ώρα του ατυχήματος.

### 3.8 Τιμολόγιο Ασφαλιστρών Αυτοκινήτων

Τα ασφαλιστρα του κλάδου των αυτοκινήτων, για πολλά χρόνια προσδιορίζονταν από την Πολιτεία, και πιο συγκεκριμένα από το Υπουργείο Εμπορίου, και η εφαρμογή του τιμολογίου ήταν υποχρεωτική από όλους τους ασφαλιστικούς φορείς.

Υπήρχε ένα ενιαίο τιμολόγιο το οποίο αργότερα διαπιστώθηκε όχι και τόσο ικανοποιητικό κατά την αποζημίωση των δικαιούχων. Και αυτό γιατί υπήρξε απόκλιση μεταξύ του αποθέματος των ζημιών που εκκρεμούσαν και του τελικού ποσού καταβολής. Έτσι, για μεγάλο χρονικό διάστημα οι ασφαλιστικές εταιρίες δεν είχαν χρήματα για να καταβάλλουν τις αποζημιώσεις.

Η μεγάλη απόκλιση μεταξύ του αποθέματος των εκκρεμών ζημιών, που τηρούν πολλές εταιρίες, και του τελικού ποσού καταβολής (RUN OFF), δημιουργεί παραχάραξη των πραγματικών στοιχείων του Ισολογισμού και αποτελεί για την ασφαλιστική αγορά ένα σοβαρότατο πρόβλημα, που για να λυθεί απαιτείται είτε αύξηση μετοχικών κεφαλαίων είτε αύξηση κερδών, (προφανών μέσα από αυξήσεις των ασφαλιστρών).

Από το 1995, ύστερα από την εναρμόνιση της Νομοθεσίας μας με την αντίστοιχη Κοινοτική, καταργήθηκε το υποχρεωτικό τιμολόγιο και κάθε εταιρία είναι ελεύθερη να καθορίζει μόνη της το τιμολόγιό της, σύμφωνα με τις ανάγκες της και τις πιέσεις του ανταγωνισμού, το οποίο μετά το υποβάλλει στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Εμπορίου προς έγκριση.

Για να κοστολογηθεί ένα αυτοκίνητο και να οριστεί το τιμολόγιο, χρειάζονται τα ακόλουθα στοιχεία και πληροφορίες:

A) Η κατηγορία του οχήματος, (επιβατικό Ι.Χ., φορτηγό Ι.Χ., φορτηγό, ταξί, κ.ά.)

B) Η ιπποδύναμη του οχήματος, (φορολογήσιμοι ίπποι, ανάλογα με τα κυβικά εκατοστά) και σπάνια ο αριθμός των θέσεων

Γ) Η έδρα και ο χώρος χρήσης του οχήματος. Η χώρα έχει χωριστεί σε ζώνες υψηλής, μέτριας και χαμηλής επικινδυνότητας ατυχημάτων και οι είναι: 1) Αττική – Θεσσαλονίκη 1<sup>η</sup> Ζώνη Υψηλής Επικινδυνότητας, 2) Νησιά 3<sup>η</sup> Ζώνη Χαμηλής Επικινδυνότητας και όλη η υπόλοιπη Ελλάδα ανήκει στη 2<sup>η</sup> Ζώνη Μέτριας Επικινδυνότητας.

Δ) Οι αναλαμβανόμενοι κίνδυνοι και τα ασφαλιζόμενα ποσά απέναντι του ασφαλιζόμενου

E) Η ηλικία του ιδιοκτήτη ή του οδηγού, ( μικρότεροι ή μεγαλύτεροι των 23 ετών)

Στ) Τα χρόνια οδήγησης και έκδοσης της άδειας οδήγησης (περισσότερο ή λιγότερο από ένα έτος)

Z) Η προϊστορία του οχήματος, του οδηγού ή του ιδιοκτήτη (ατυχήματα Point System, δηλαδή το σύστημα βαθμών ποινής)

H) Τρόποι καταβολής ασφαλιστρου (ετήσιο, εξαμηνιαίο με επιβάρυνση 3%, τριμηνιαίο με επιβάρυνση 4%)

Θ) Έτος, αξία και κατασκευή, μοντέλο και μάρκα αυτοκινήτου, για τον προσδιορισμό των ζημιών του οχήματος.

I) Τα πακέτα ασφάλισης αυτοκινήτων, που κάποια από αυτά παρέχουν εκπτώσεις διότι καλύπτουν πολλούς κινδύνους ή οι ομαδικές ασφαλίσσεις.

ΙΑ) Η κατηγορία Bonus - Malus, στην οποία ανήκει ο ασφαλισμένος και του παρέχονται είτε μειώσεις στα χρησιμοποιούμενα τιμολόγια ή αυξήσεις. Το σύστημα αυτό να αναπτυχθεί αναλυτικότερα σε επόμενο κεφάλαιο.

Ένα σημαντικό στοιχείο που πρέπει να αναφέρουμε είναι ότι σε κάποιες «ανώριμες» ασφαλιστικές αγορές, η ελευθερία αυτή του τιμολογίου έχει γίνει όπλο αθέμιτου ανταγωνισμού. Αυτό γιατί ορισμένες ασφαλιστικές εταιρίες, ιδιαίτερα κάποιες με έλλειψη ρευστότητας ή αξιοπιστίας, προσφέρουν ασφάλιστρα αρκετά πολύ χαμηλότερα από αυτά που επιβάλλουν τα πραγματικά στοιχεία της Αγοράς. Έτσι, ο ασφαλισμένος θα πρέπει να εξετάσει προσεκτικά όχι μόνο τις διαφορές στα τιμολόγια ασφαλιστρών, αλλά και το κύρος και τη φερεγγυότητα των εταιριών που είναι πίσω από τα τιμολόγια.

Από όλα αυτά που αναφέραμε παραπάνω, μπορούμε να συμπεράνουμε ότι τα ασφάλιστρα στον κλάδο των αυτοκινήτων υπολογίζονται πλέον ελεύθερα και η σημαντική άνοδό τους τα τελευταία χρόνια, (εκτός του πληθωρισμού) μπορεί να αποδοθεί : α) στη μακροχρόνια μέχρι τότε υποχρεωτική καθήλωσή τους, β) στις ραγδαίες αυξήσεις των ορίων κάλυψης που αναλογικά αύξησαν και τις αποζημιώσεις, γ) στους πολύ υψηλούς τόκους υπερημερίας και δ) στην άναρχη αγορά των ανταλλακτικών.

Τέλος, μετά τον προσδιορισμό όλων των παραπάνω στοιχείων, λαμβάνοντας υπόψιν ποια στοιχεία αυξάνουν και ποια μειώνουν το βασικό ασφάλιστρο, πρέπει να γίνει και ο υπολογισμός του καθαρού ασφαλιστρου. Για τον υπολογισμό αυτό, οι ασφαλιστικές εταιρίες έχουν ορίσει τον ακόλουθο τύπο:

$$\text{ΚΑΘΑΡΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟ} = \frac{\text{ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΠΟΣΟ ΖΗΜΙΩΝ}}{\text{ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΙΝΔΥΝΩΝ}}$$

$$\text{ΚΑΘΑΡΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟ} = \frac{\text{ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ}}{\text{ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΙΝΔΥΝΩΝ}} \times \frac{\text{ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΠΟΣΟ ΖΗΜΙΩΝ}}{\text{ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ}}$$

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup>

### ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ

#### 4.1 Γενικές Έννοιες

Οι Ασφάλειες Αυτοκινήτων περιλαμβάνονται στην κατηγορία των ασφαλίσεων κατά ζημιών. Η βασική κάλυψη αυτού του κλάδου είναι η ασφάλιση Αστικής Ευθύνης και έχει σκοπό την κάλυψη οποιασδήποτε είδους ζημιάς του ασφαλισμένου, έναντι τρίτων.

Στην Ελλάδα, η ασφάλιση των αυτοκινήτων είναι υποχρεωτική και έχει υπαγορευτεί σύμφωνα με του νόμους και τις διατάξεις του κράτους και είναι οι λόγοι είναι δημοσίας τάξεως.

Η έκταση του ασφαλιζόμενου κινδύνου περιέχεται μόνο στους γενικούς και ειδικούς όρους των ασφαλιστηρίων συμβολαίων.

Ο ασφαλιστής αναλαμβάνει να καλύψει τους παρακάτω κινδύνους αστικής ευθύνης από αυτοκίνητα:

- 1) Τον κίνδυνο Αστικής Ευθύνης για ζημιές, οι οποίες προκαλούνται σε τρίτους.
- 2) Τον κίνδυνο Αστικής Ευθύνης για σωματικές βλάβες, οι οποίες προκαλούνται σε τρίτους, αλλά όχι σε αυτούς, οι οποίοι επιβαίνουν στο αυτοκίνητο.
- 3) Τον κίνδυνο καταθέσεως εγγυητικής δηλώσεως για να αρθεί η κατάσταση του αυτοκινήτου λόγω ατυχήματος.
- 4) Τον κίνδυνο Αστικής Ευθύνης του ασφαλιζόμενου προς τους επιβάτες του αυτοκινήτου, με εξαίρεση του οδηγού, ή εισπράκτορα, καθώς και των συγγενών του ασφαλιζόμενου μέχρι τρίτου βαθμού συγγένειας, όταν αυτοί είτε κατεβαίνουν, είτε ανεβαίνουν από το αυτοκίνητο, είτε παθαίνουν σωματικές βλάβες ή υλικές ζημιές εξαιτίας του αυτοκινήτου.

Βάσει την νομοθεσίας της οποίας ισχύει, απαγορεύεται η χωριστή ασφάλιση αστικής ευθύνης από αυτοκίνητα για σωματικές βλάβες χωρίς ταυτόχρονη και με το ίδιο συμβόλαιο ασφάλιση και των υλικών ζημιών.

#### 4.2 Ατύχημα

Ατύχημα, ή συμβάν, ή ζημιογόνο γεγονός, ή περιστατικό, όπως θα μπορούσαμε επίσης να το πούμε, θα σημαίνει αναφορικά με τη ζημιά, οποιοδήποτε γεγονός (συμπεριλαμβανομένης της συνεχούς και κατ' επανάληψη έκθεσης σε κατ' εξοχήν ίδιες γενικές συνθήκες), το οποίο έχει ως αποτέλεσμα κατά τη διάρκεια της περιόδου ασφάλισης να επέλθει ή να εκδηλωθεί Σωματική Βλάβη ή Υλική Ζημιά, η οποία ούτε αναμένετο, ούτε έγινε με πρόθεση του Ασφαλισμένου ή του οδηγού του ασφαλιζόμενου οχήματος.

Το να εκδηλωθεί, θα σημαίνει να φαίνεται ξεκάθαρα, να καθίσταται αισθητό, κατανοητό, αντιληπτό, όχι ασαφές ή λανθάνον, αλλά εμφανές, ορατό, προφανές, και αυταπόδεκτο. Με απουσία όμως αποδείξεως, θα θεωρείται ότι υπάρχει εκδήλωση την ημέρα που κάποιος παθών συμβουλευτήκε ιατρό λόγω συμπτωμάτων που οφείλονται σε κάποιον καλυπτόμενο κίνδυνο και έχει υποβάλει απαίτηση προς αποζημίωση.

### 4.3 Ζημιά

Ζημιά μπορεί να θεωρείται οποιαδήποτε Σωματική Βλάβη ή/και Υλική Ζημιά Τρίτου ή/και του ασφαλιζόμενου, η οποία καλύπτεται με το ασφαλιστήριο συμβόλαιο και προέρχεται από τυχαίο, ξαφνικό, απρόβλεπτο κίνδυνο.

### 4.4 Σωματικές Βλάβες

Σωματικές Βλάβες θα σημαίνει θάνατος ή φυσικό / σωματικό τραυματισμό, φυσική και πνευματική βλάβη ή αναπηρία προσώπου συμπεριλαμβανομένου του επακόλουθου θανάτου αυτών.

### 4.5 Υλικές Ζημιές

Υλικές Ζημιές θα σημαίνει άμεση φυσική καταστροφή, απώλεια ή βλάβη ενσώματου περιουσιακού στοιχείου ή θάνατο ή τραυματισμό ζώου.

### 4.6 Αστική Ευθύνη Έναντι Τρίτων

Η ασφάλιση Αστικής Ευθύνης αφορά στην ικανοποίηση απαιτήσεων αποζημίωσης τρίτων κατά του Ασφαλιζόμενου που προέρχονται σύμφωνα με το Νόμο από την κυκλοφορία του οχήματος, το οποίο περιγράφεται αναλυτικά στο Ασφαλιστήριο Συμβόλαιο, λόγω της χωρίς πρόθεση πρόκλησης.

Η Αστική Ευθύνη έναντι τρίτων περιλαμβάνει τις περιπτώσεις:

- 1) Σωματικές Βλάβες προσώπων που δεν επιβαίνουν στο ασφαλισμένο όχημα
- 2) Σωματικές Βλάβες σε πρόσωπα επιβαίνοντα στο όχημα (εξαιρέσει του Οδηγού και του Ασφαλιζόμενου, συνήθως είναι το ίδιο πρόσωπο)
- 3) Υλικές Ζημιές σε πράγματα που δεν μεταφέρονται με το ασφαλιζόμενο όχημα, σύμφωνα με τους όρους του Ν. 489/76 και της ασφαλιστικής σύμβασης. Στις παρεχόμενες καλύψεις για σωματικές βλάβες περιλαμβάνεται και η χρηματική ικανοποίηση για ψυχική οδύνη ή ηθική βλάβη.

Επίσης, στην παρεχόμενη κάλυψη για Υλικές Ζημιές περιλαμβάνεται, ως επέκταση της κάλυψης, και η νόμιμη Αστική Ευθύνη του Ασφαλιζόμενου έναντι τρίτων, μη επιβαινόντων στο ασφαλιζόμενο όχημα, που απορρέει από μετάδοση σε αυτούς πυρκαγιάς, η οποία προήλθε από το Ασφαλιζόμενο όχημα.

Τέλος, δε θεωρούνται τρίτοι, ο Ασφαλιζόμενος, ο οδηγός του οχήματος που προξένησε τη ζημία, κάθε πρόσωπο του οποίου η ευθύνη καλύπτεται με το Ασφαλιστήριο συμβόλαιο, καθώς και οι νόμιμοι εκπρόσωποι ασφαλισμένου νομικού προσώπου ή εταιρίας που δεν έχει ακόμη αποκτήσει νομική προσωπικότητα.

#### 4.7 Παλαιά και νέα όρια καλύψεων

Όπως γνωρίζουμε, τα ασφαλιζόμενα ποσά για την κάλυψη Αστικής Ευθύνης Αυτοκινήτου, προορίζονται για την εξυπηρέτηση ενός κοινωνικού σκοπού, ή αλλιώς, για την περιφρούρηση των δικαιωμάτων του ανθρώπου και τη διαφύλαξη δημόσιας ζωής και υγείας και της ατομικής περιουσίας.

Εν αντιθέσει με τα ασφάλιστρα που προσδιορίζονται ελεύθερα από τις ασφαλιστικές εταιρίες, τα όρια καλύψεων δεν προσδιορίζονται με τον ίδιο τρόπο, ούτε κατά την κρίση του ασφαλιζόμενου. Τα όρια καλύψεων λοιπόν, αποφασίζονται από τους αρμόδιους φορείς του Δημοσίου, όπως, το Υπουργείο Εμπορίου, το Υπουργείο Κοινωνικών Υπηρεσιών, κ.ά. σε συνεργασία πάντα με τις ασφαλιστικές Ενώσεις, και σε τέτοιο ύψος, ώστε να εξυπηρετούνται οι επιδιωκόμενοι σκοποί. Τα όρια αυτά μέχρι και τις 31/5/2009 ανέρχονταν σε 500.000 Ευρώ ανά ατύχημα για Σωματικές Βλάβες και 100.000 Ευρώ ανά ατύχημα για Υλικές Ζημιές.

Ύστερα από το Π.Δ. 264/91, οι επιβαίνοντες του αυτοκινήτου καλύπτονται υποχρεωτικά εντός των ορίων, χωρίς να απαιτείται ειδικός όρος, όπως συνέβαινε παλαιότερα. Υποχρεωτικά επίσης καλύπτονται και οι ζημιές που θα προκαλέσει το αυτοκίνητο κατά το χρόνο τυχόν κλοπής.

Στην κάλυψη Αστικής Ευθύνης για Σωματικές Βλάβες, πρέπει να θεωρήσουμε ότι υπάγεται και η αποζημίωση για ψυχική οδύνη ή ηθική βλάβη, που τυχόν θα επιδικαστεί στους παθόντες, σε περίπτωση εμπλοκής και των Δικαστηρίων.

Μετά την είσοδό μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, όπου σε πολλές χώρες τα καλυπτόμενα ποσά είναι πολλαπλάσια από τα δικά μας ή και απεριόριστα, είχαμε στο παρελθόν δεχθεί σοβαρές πιέσεις από τη αρμόδια Commission για τη αύξηση των ορίων καλύψεως.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση λοιπόν, σύμφωνα με τους κανονισμούς της ανακοίνωσε στην Ελλάδα την υποχρέωσή της για αύξηση των ορίων καλύψεως Αστικής Ευθύνης για Σωματικές Βλάβες και Υλικές Ζημιές. Τα όρια αυτά θα πρέπει να ανέρχονται στα 1.000.000 Ευρώ ανά άτομο για Σωματικές Βλάβες, φτάνοντας μέχρι και τα 5.000.000 Ευρώ συνολικά και 500.000 Ευρώ ανά ατύχημα για Υλικές Ζημιές. Αυτό όμως στην Ελλάδα ήταν πρακτικά αδύνατο λόγω των οικονομικών προβλημάτων και θα είχε συνέπεια το κλείσιμο πολλών ασφαλιστικών εταιριών που δε θα μπορούσαν να ανταποκριθούν σε ενδεχόμενες αποζημιώσεις. Έτσι, στην Ελλάδα αποφασίστηκε να υπάρξει μία περίοδος προσαρμογής, με αυξημένα μεν όρια, αλλά όχι σε αυτά τα ποσά, για να αποφευχθούν διάφορα προβλήματα.

Στην Ελλάδα λοιπόν, από 1/6/2009 ισχύουν νέα όρια καλύψεων, βάση των Κανονισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα οποία ανέρχονται σε 500.000 Ευρώ ανά άτομο για Σωματικές Βλάβες, φτάνοντας μέχρι και τα 2.500.000 Ευρώ για τους 5 επιβαίνοντες, και 500.000 Ευρώ για Υλικές Ζημιές ανά ατύχημα. Τα όρια αυτά όμως, το 2012, θα αλλάξουν για μία ακόμη φορά όπου και θα εναρμονιστούν με τα αντίστοιχα της Ε.Ε., όπως αυτά αναφέρθηκαν στην προηγούμενη παράγραφο.

Η ασφάλιση Αστικής Ευθύνης των αυτοκινήτων, που από χρόνια είναι υποχρεωτική σύμφωνα με τον νόμο, σε πολλές χώρες του κόσμου, στη χώρα μας καθιερώθηκε ως υποχρεωτική από το Νόμο 489/76 και η εφαρμογή της άρχισε από 1/1/1978. Παρόλα αυτά, στη χώρα μας υπάρχουν αρκετές εκατοντάδες ανασφάλιστα αυτοκίνητα.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>Ο</sup>

### ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ

#### 5.1 Ασφάλιση Πυρός

Η ασφάλιση Πυρός περιλαμβάνει τις ζημιές του ασφαλισμένου αυτοκινήτου που προκλήθηκαν από πυρκαγιά, έκρηξη και πτώση κεραυνού. Επίσης περιλαμβάνει τις ζημιές που θα προκληθούν από πυρκαγιά που μεταδίδεται σ' αυτό από άλλο αντικείμενο.

Εξαιρούνται: α) Ζημιές προξενούμενες άμεσα ή έμμεσα από τρομοκρατικές ενέργειες. (Υπάρχει ξεχωριστή κάλυψη για πυρκαγιά από τρομοκρατικές ενέργειες)

β) Δεν καλύπτονται και εξαιρούνται ζημιές εκ πυρκαγιάς, η οποία προκλήθηκε κατά τη διάρκεια αυτογνώμονος αφαιρέσεως του αυτοκινήτου, είτε δια κλοπής, είτε δι' άλλης αξιοποιήσιμης πράξεως, από την κατοχή του κυρίου κατόχου, λήπτη της ασφάλισης.

γ) Ζημιές προξενούμενες από κακόβουλες ενέργειες τρίτων ή του ασφαλισμένου / λήπτη της ασφάλισης / συγγενικών προσώπων αυτών.

δ) Ζημιές προξενούμενες σε τρίτους επί της επελεύσεως του κινδύνου, προκληθείσες είτε εκ διαρροής καυσίμων είτε εκ της πυρκαγιάς του καλυπτόμενου οχήματος.

#### 5.2 Ασφάλιση Ολικής Κλοπής

Η ασφάλιση ολικής κλοπής καλύπτει την ολική απώλεια του ασφαλισμένου αυτοκινήτου με την πραγματική του αξία την ημέρα της απώλειας. Ο λήπτης της ασφάλισης, εάν κατά τη διάρκεια της ασφαλιστικής σύμβασης ο ασφαλιστικός κίνδυνος μειωθεί, εξ' αιτίας της μείωσης της αξίας του αυτοκινήτου, υποχρεούται να γνωστοποιήσει τούτο στον ασφαλιστή προκειμένου να υπάρξει και αντίστοιχη μείωση της ασφαλιστικής κάλυψης.

Από την άλλη πλευρά, η ασφαλιστική εταιρία είναι υποχρεωμένη να καλύψει την απώλεια του ασφαλισμένου αυτοκινήτου εάν αυτή δηλώθηκε αμέσως στις αστυνομικές αρχές και έχει ισχύ μόνο αφού περάσουν ενενήντα (90) ημέρες αφότου υποβλήθηκε σχετική μήνυση. Επίσης, απαιτείται να προσκομισθεί βεβαίωση ότι η μήνυση ακόμη εκκρεμεί και εφόσον δεν προκύπτει από άλλα στοιχεία ότ το αυτοκίνητο βρέθηκε μέσα σε αυτήν την προθεσμία. Η εταιρία έχει την υποχρέωση της καταβολής αποζημίωσης έστω και αν το αυτοκίνητο βρέθηκε μετά την παρέλευση της παραπάνω προθεσμίας. Ο μηνυτής δεν έχει το δικαίωμα να αποσύρει τη μήνυση ούτε και μετά την καταβολή του ασφαλίματος, διαφορετικά έχει την υποχρέωση να αποκαταστήσει κάθε ζημιά της εταιρίας που προέκυψε εξ' αιτίας αυτού.

Δεν καλύπτονται ζημιές ή απώλειες τμημάτων ή εξαρτημάτων του αυτοκινήτου οι οποίες προξενήθηκαν κατά τη διάρκεια της κλοπής του, εφόσον το αυτοκίνητο βρέθηκε πριν από την παρέλευση της προθεσμίας των ενενήντα ημερών εκτός εάν η ζημιά του αυτοκινήτου υπερβαίνει το ποσοστό 80% (τοίς εκατό) της αξίας του.

Για να καταβάλλει η Ασφαλιστική Εταιρία αποζημίωση, μπορεί να ζητήσει:



A) Την παροχή από τον κύριο του αυτοκινήτου, εγγράφου και ανέκκλητου εντολής δια συμβολαιογραφικού πληρεξουσίου με την οποία θα δίδεται στον ασφαλιστή το δικαίωμα πώλησης του τυχόν ευρεθησσομένου αυτοκινήτου και να κρατήσει το τίμημα. Στο εν λόγω πληρεξούσιο, θα αναφερθούν όλες οι εντολές είτε με υπογραφή προσυμφώνου, είτε με υπογραφή οριστικού συμβολαίου μεταβίβασης, είτε προς αυτήν είτε σε τρίτον που θα υποδειχθεί από αυτήν. Επίσης, στο πληρεξούσιο αυτό, πρέπει να αναφέρουν όλες οι εντολές για ενέργειες ενώπιον της αρμόδιας Δ.Ο.Υ. και του αρμόδιου Υπουργείου Μεταφορών που απαιτούνται για την πραγματοποίηση της μεταβίβασης.

B) Αντίγραφα δηλώσεων οι οποίες υποβάλλονται από το λήπτη της ασφάλισης και κύριο του αυτοκινήτου, τόσο στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. όσο και στη Διεύθυνση Μεταφορών που είχε εκδοθεί η άδεια του οχήματος, ότι δηλώθηκε η κλοπή και ζητήθηκε διαγραφή αυτού από τους καταλόγους.

Σε περίπτωση άρνησης της χορήγησης των ανωτέρω εγγράφων στην ασφαλιστική εταιρία από τον ιδιοκτήτη του απολεσθέντος αυτοκινήτου, εκείνη από την πλευρά της, έχει το δικαίωμα άρνησης καταβολής του Ασφαλίσματος.

Στην περίπτωση που το αυτοκίνητο βρεθεί μετά την καταβολή του ασφαλίσματος, ο λήπτης της ασφάλισης ή ο κύριος του οχήματος υποχρεούται να ειδοποιήσουν την Ασφαλιστική Εταιρία πάραυτα. Έτσι, η Ασφαλιστική Εταιρία δικαιούται να καλέσει το λήπτη της ασφάλισης εγγράφως, να δηλώσει εάν επιθυμεί να κρατήσει το όχημα και να επιστρέψει το ασφαλισμα.

Ο λήπτης της ασφάλισης από την πλευρά του, υποχρεούται εντός ενός (1) μηνός να απαντήσει εγγράφως με συστημένη επιστολή εάν αποδέχεται ή όχι. Σε περίπτωση μη απαντήσεως, ο λήπτης της ασφάλισης εκπίπτει από κάθε δικαίωμά του.

Τέλος, εάν ο λήπτης της ασφάλισης παραβεί όλες τις ανωτέρω υποχρεώσεις του, υποχρεούται σε αποζημίωση και αποκατάσταση, θετικής ή αποθετικής ζημιάς που επήλθε στην Ασφαλιστική Εταιρία.

### 5.3 Ασφάλιση Μερικής Κλοπής

Η ασφάλιση μερικής κλοπής του αυτοκινήτου, δε χορηγείται μεμονωμένη, αλλά πάντοτε σε συνάρτηση με την κάλυψη του οχήματος κατά κινδύνων ολικής κλοπής. Με την ασφάλιση αυτή δεν καλύπτονται ζημιές από πρόσκρουση, εκτροπή, ανατροπή και κατάπτωση του οχήματος.

Εφ' όσον συντρέχουν οι πιο πάνω προϋποθέσεις η ασφάλιση μερικής κλοπής καλύπτει μόνο:

A) Την αξία των κλαπέντων τεμαχίων ή εξαρτημάτων του οχήματος που είναι στερεώς προσδεδεμένα σ' αυτό και είναι απαραίτητα για την κίνηση και τη λειτουργία του, καθώς και τις υλικές ζημιές που θα προξενηθούν στο σώμα (αμάξωμα) του αυτοκινήτου κατά την ώρα της αφαίρεσης αυτών των τεμαχίων ή εξαρτημάτων.

B) Την αξία λοιπών κλαπέντων πρόσθετων εξαρτημάτων του αυτοκινήτου, όπως air condition, ραδιόφωνα, κασετόφωνα, τηλεοράσεις, τηλέφωνα και λοιπές εγκαταστάσεις και ειδικά εξαρτήματα. Επίσης και τις ζημιές που θα προξενηθούν στο αμάξωμα του αυτοκινήτου κατά την ώρα της αφαίρεσης αυτών των εξαρτημάτων, εφ' όσον έχουν δηλωθεί και περιγραφεί αναλυτικά στην αίτηση ασφάλισης.

#### 5.4 Ασφάλιση Ίδιων Ζημιών (Μικτή Ασφάλιση)

Η ασφάλιση Ίδιων Ζημιών ή αλλιώς Μικτή Ασφάλιση, καλύπτει τις ζημιές εκείνες του ασφαλισμένου αυτοκινήτου, οι οποίες προκλήθηκαν από τον ίδιο τον ασφαλισμένο, από δικό του λάθος. Οι ζημιές αυτά μπορεί να είναι συνέπεια μόνο σύγκρουσης, εκτροπής, ανατροπής και κατάπτωσης αυτού.

Εάν η ασφάλιση συμφωνήθηκε με την απαλλαγή του ασφαλιστή για ορισμένο ποσό κατ' ατύχημα, ο ασφαλιστής ευθύνεται μόνο για την αποκατάσταση της ζημιάς πέραν του ποσού της απαλλαγής.

Η ασφάλιση δεν καλύπτει ζημιές επί μη συνήθων εξαρτημάτων και εξοπλισμού του αυτοκινήτου, όπως air condition, ραδιόφωνα, κασετόφωνα, τηλεοράσεις, αυτόματα τηλέφωνα και λοιπές εγκαταστάσεις και ειδικά εξαρτήματα. Για την κάλυψη αυτών απαιτείται ειδική συμφωνία με λεπτομερή αναγραφή και περιγραφή των αντικειμένων αυτό στην αίτηση ασφάλισης.

Εάν δεν έχει γίνει ειδική συμφωνία δεν καλύπτονται οι ζημιές οι οποίες προκλήθηκαν στο αυτοκίνητο κατά το διάστημα που το αυτοκίνητο είχε αφαιρεθεί από το νόμιμο κάτοχό του με αθέμιτα μέσα.

Επίσης, η Ασφαλιστική Εταιρία δικαιούται αντί της καταβολής χρηματικής αποζημίωσης, ν' αναλάβει την επισκευή του αυτοκινήτου.

Σε περίπτωση που το ασφαλιστήριο συμβόλαιο καλύπτει και τον κίνδυνο Ίδιων Ζημιών του αυτοκινήτου και συμβεί ατύχημα, το οποίο θα επιφέρει ίδιες ζημιές στο ασφαλισμένο αυτοκίνητο κατά τη στιγμή που αυτό οδηγείται από νέο οδηγό, δηλαδή οδηγό μικρότερης ηλικίας των 23 ετών, ή κάτοχος διπλώματος διάρκειας μικρότερης του ενός έτους, χωρίς να έχουν δηλωθεί τα παραπάνω στοιχεία και χωρίς να έχει καταβληθεί κατά τη σύναψη της ασφάλισης το προβλεπόμενο σχετικό επασφάλιστρο, σύμφωνα με το Τιμολόγιο Ασφαλιστρών της Εταιρίας, η Εταιρία θα καταβάλει το μισό μόνο (50% τοις εκατό) της ζημιάς του αυτοκινήτου, από σύγκρουση, πρόσκρουση, εκτροπή, ανατροπή ή κατάπτωση του ασφαλισμένου αυτοκινήτου, αφού αφαιρεθεί η συμφωνηθείσα απαλλαγή (εάν υπάρχει) και αφού καταβληθεί κατά τη δήλωση του ατυχήματος επασφάλιστρο 60% (εξήντα τοις εκατό) επί των ετήσιων ασφαλιστρών.

Εξαιρούνται:

A) Ζημιές που προξενούνται στο ασφαλισμένο αυτοκίνητο εξαιτίας κακής συντήρησής του

B) Ζημιές προξενούμενες άμεσα ή έμμεσα από τρομοκρατικές ενέργειες ή κατά τη διάρκεια στάσεων ή/και απεργιών

Γ) Δεν καλύπτονται και εξαιρούνται ζημιές οι οποίες προξενήθηκαν κατά τη διάρκεια της αυτογνωμόνου αφαιρέσεως του αυτοκινήτου, είτε κλοπής είτε οποιασδήποτε άλλης αξιοποιήσιμης πράξεως, από την κατοχή του κυρίου, κατόχου, λήπτη της ασφάλισης και ασφαλισμένου

Δ) Δεν καλύπτονται μεμονωμένες ζημιές που προξενούνται στον καταλύτη του αυτοκινήτου

E) Δεν καλύπτονται ζημιές στα οχήματα στα οποία δεν έχει γίνει έλεγχος ΚΤΕΟ

ΣΤ) Ζημιές από κακόβουλες ενέργειες τρίτων ή του ασφαλισμένου, λήπτη της ασφάλισης ή συγγενικών προσώπων αυτών.

### 5.5 Θραύση Κρυστάλλων

Η ασφάλιση Θραύσης Κρυστάλλων καλύπτει αποκλειστικά τις ζημιές που θα προκληθούν μόνο στα κρύσταλλα, στα μέρη που του αυτοκινήτου που είναι από γυαλί, όπως παράθυρα και παρμπρίζ.

Η Εταιρία ασφαρίζει κάθε θραύση κρυστάλλου με την καταβολή συγκεκριμένου ασφαλιστρού συμπεριλαμβανομένων των εξόδων τοποθέτησης και καθαρισμού του αυτοκινήτου από θραύσματα, από οποιαδήποτε αιτία, συμπεριλαμβανομένης και της θραύσης κατά την απόπειρα κλοπής.

Η Εταιρία δεν ευθύνεται:

Α) Για την οποιαδήποτε επακόλουθη ζημιά στο όχημα μέχρι την αποκατάσταση των ζημιών από τη θραύση κρυστάλλων

Β) Ζημιές ή έξοδα μετατόπισης ή επανεγκατάστασης πλαισίων

Γ) Θραύση που οφείλεται σε τροχαίο ατύχημα εκτός από την περίπτωση που ο υπαίτιος αυτού είναι ο οδηγός του ασφαλιζόμενου οχήματος

Δ) Θραύση προερχόμενη άμεσα ή έμμεσα από πυρκαγιά για την οποία οφείλεται προηγούμενη αποζημίωση

Ε) Θραύση που γίνεται σε περιπτώσεις που προβλέπονται στις γενικές εξαιρέσεις

Στ) Θραύση φανών, δεικτών πορείας, καθρεπτών και ηλιοροφή.

Επίσης, η υποχρέωση της εταιρίας περιορίζεται μόνο στην αξία αντικατάστασης του ασφαλιζόμενου κρυστάλλου και σε περίπτωση αποζημίωσης, είναι στην κρίση της εταιρίας αν θα καταβάλει την αποζημίωση μετρητοίς ή αν θα αντικαταστήσει τα θραυσθέντα κρύσταλλα με άλλα ίδιας ποιότητας.

Τέλος, σε περίπτωση θραύσεως ενός ή περισσότερων κρυστάλλων και αντικατάστασή τους από την Εταιρία, ή καταβολής του αντιτίμου της αξίας αυτών, η ασφάλιση λήγει για τα αποζημιωθέντα κρύσταλλα, εκτός και αν ο ασφαλιζόμενος καταβάλει συμπληρωματικά ασφαλιστρα για την επανασφάλιση των αντικατασταθέντων κρυστάλλων.

### 5.6 Ασφάλιση Ζημιών από Φυσικά Φαινόμενα

Καλύπτονται οι ζημιές στα μη μηχανικά μέρη του ασφαλισμένου αυτοκινήτου που προέρχονται άμεσα ή έμμεσα από, σεισμό, τυφώνα, λαίλαπα, ανεμοθύελα, πλημμύρα, έκρηξη ηφαιστείου, ή οποιαδήποτε άλλη φυσική διαταραχή, εκτός από ζημιές και προκαλούνται από χαλαζόπτωση.

### 5.7 Ασφάλιση Ζημιών από Τρομοκρατικές Ενέργειες – Στάσεις – Απεργίες – Κακόβουλες Ενέργειες Τρίτων

#### Α) Τρομοκρατικές Ενέργειες

Καλύπτονται οι ζημιές πυρός και έκρηξης που προκαλούνται άμεσα ή έμμεσα από τρομοκρατικές ενέργειες μεμονωμένες ή μη, υπό τον όρο ότι αυτές οι ενέργειες δεν έγιναν κατά τη διάρκεια πολέμου, εμφυλίου πολέμου, επανάστασης, πραξικοπήματος και λοιπών καταστάσεων.

Τρομοκρατία περιοριστικά σημαίνει χρήση βίας με πολιτικά κίνητρα και περιλαμβάνει οποιαδήποτε χρήση βίας προς εκφοβισμό του κοινού ή τμήματος αυτού.

Τέλος, τα οχήματα που έχουν την έδρα τους στις περιοχές γύρω από το Πολυτεχνείο, Πρεσβείες και οποιοδήποτε άλλο κτίριο που συντρέχει άμεσος κίνδυνος πραξικοπήματος και τρομοκρατικών ενεργειών, οι εταιρίες δεν αναλαμβάνουν αυτήν την κάλυψη. Σε περίπτωση ατυχημάτων από τέτοιους κινδύνους σε αυτοκίνητα παρκαρισμένα σε αυτές τις περιοχές, η Ασφαλιστική Εταιρία επίσης δεν αναλαμβάνει την υποχρέωση την αποζημίωσης.

### **Β) Στάσεις – Απεργίες**

Η ασφάλιση επεκτείνεται για να καλύψει υλικές ζημιές πυρός και έκρηξης, καθώς επίσης και λοιπές ζημιές συνέπεια Στάσεων, Απεργιών, Οχλαγωγιών, Διαδηλώσεων και Πολιτικών ταραχών, οι οποίες τηρουμένων των Ειδικών Όρων που τις διέπουν, θα έχει περιοριστικά την εξής έννοια για τους σκοπούς της παρούσας κάλυψης:

Υλική Ζημιά του ασφαλιζομένου αυτοκινήτου που προξενήθηκε άμεσα από:

- 1) Πράξη κάθε προσώπου που έλαβε μέρος με άλλους σε διαταραχή της δημόσιας τάξης, είτε σε σχέση με απεργία ή ανταπεργία, είτε χωρίς τέτοια σχέση, εφ' όσον η πράξη αυτή δεν περιλαμβάνεται στις εξαιρέσεις.
- 2) Πράξη νόμιμα κατεστημένης Αρχής με σκοπό την καταστολή τέτοιου είδους διαταραχής, ή τη μείωση των συνεπειών της.
- 3) Ηθελημένη πράξη απεργού ή εργάτη, ανταπεργήσαντα εργοδότη, που έγινε για υποστήριξη απεργίας ή για αντίσταση εναντίον ανταπεργήσαντα εργοδότη.
- 4) Πράξη νόμιμα κατεστημένης Αρχής για την πρόληψη τέτοιας πράξης ή για μείωση των συνεπειών της.

### **Εξαιρέσεις:**

Η ασφάλιση δεν καλύπτει ζημιά που προξενήθηκε άμεσα ή έμμεσα από ένα ή περισσότερα από τα παρακάτω συμβάντα, που αποτελούν άμεση ή έμμεση συνέπεια ενός ή περισσότερων από αυτά. Πιο συγκεκριμένα:

- 1) Πολέμου, εισβολής, πράξης αλλοδαπού εχθρού, εχθροπραξιών, ή πράξεων που μοιάζουν με πολεμικές επιχειρήσεις (ανεξάρτητα αν κηρύχθηκε πόλεμος ή όχι) και εμφυλίου πολέμου.
- 2) Ανταρσίας ενόπλων κρατικών δυνάμεων, πολιτικών ταραχών που φθάνουν σε μέγεθος λαϊκής εξέγερσης, ή που ισοδυναμούν με λαϊκή εξέγερση, στρατιωτικού κινήματος, εξέγερσης, ανταρσίας, επανάστασης, κινημάτων στρατιωτικών ή σφετεριστικών εξουσίας.

### **Γ) Κακόβουλες Ενέργειες Τρίτων**

Καλύπτονται ζημιές στο ίδιο το αυτοκίνητο που θα προξενηθούν από κακόβουλες πράξεις τρίτων.

### 5.8 Προσωπικό Ατύχημα Οδηγού – Ιδιοκτήτη του Οχήματος

Καλύπτονται Σωματικές Βλάβες που μπορεί να προκληθούν αποκλειστικά και ανεξάρτητα από οποιαδήποτε άλλη αιτία, από ατύχημα που συνέβη στα ασφαλιζόμενα πρόσωπα κατά την κίνηση του ασφαλισμένου αυτοκινήτου, κατά τη διάρκεια της ασφαλιστικής περιόδου.

Ασφαλιζόμενα πρόσωπα είναι ο ιδιοκτήτης ή ο οδηγός του οχήματος (συνήθως είναι το ίδιο πρόσωπο). Δικαιούχος ή δικαιούχοι της αποζημίωσης είναι οποιοδήποτε από τα ασφαλιζόμενα πρόσωπα και σε περίπτωση θανάτου οι νόμιμοι κληρονόμοι.

#### Εξαιρέσεις:

- 1) Κάθε μορφής ασθένειες ή παθήσεις, επαγγελματικές ή όχι, έστω και αν το δικαστήριο τις χαρακτηρίσει ως ατύχημα.
- 2) Κάθε εγχείρηση που δεν έχει σαν αφορμή ατύχημα που καλύπτεται από το ασφαλιστήριο.
- 3) Ηλίαση, ψύξη, κρυοπαγήματα, νευρική κατάπτωση, συμφορήσεις, δηλητηριάσεις, ερυσίπελας, ρευματισμοί, κίρσοι, μωδιάσματα, νευροκαβαλικέματα, κήλη, ισχιαλγίες,
- 4) Ατυχήματα που οφείλονται άμεσα ή έμμεσα σε αναπηρία ή ασθένεια βαρείας ή χρόνιας μορφής, καθώς και τα επακόλουθα ή επιπλοκές τους, που είχε υποστεί ο ασφαλισμένος πριν την ασφάλιση.
- 5) Ατυχήματα που οφείλονται άμεσα ή έμμεσα σε τρομοκρατικές ενέργειες, στάσεις, οχλαγωγίες, απεργίες, πολιτικές ταραχές.
- 6) Ατυχήματα από τη συμμετοχή του ασφαλισμένου σε διαγωνισμούς (ακόμη και άτυπους), ανταγωνισμούς, στοιχήματα, ακροβασίες, δοκιμές οχημάτων, σε επικίνδυνες ασκήσεις, αθλητικές συναντήσεις, διαπληκτισμούς (εκτός από τις περιπτώσεις νόμιμης άμυνας).
- 7) Ατυχήματα που υφίστανται ασφαλιζόμενα πρόσωπα τα οποία είναι ακρωτηριασμένα, ανάπηρα, βουβά, κουφά ή με μειωμένη ακοή, τυφλά ή με μεγάλη μυωπία, (8 ή περισσότερων διοπτρών), πρόσωπα που πάσχουν από παραλυσία οποιασδήποτε μορφής, επιληψία, νευρασθένεια, ψυχικές παθήσεις ή βλάβες, καθώς και από λειτουργικά ελαττώματα ή χρόνιες οργανικές παθήσεις που επιδρούν στις ελεύθερες κινήσεις τους.
- 8) Ατυχήματα που υφίστανται ασφαλιζόμενα πρόσωπα που υπηρετούν στις ένοπλες δυνάμεις, ως κληρωτοί ή έφεδροι ή εθελοντές, κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας τους σε περίοδο ειρήνης ή πολέμου. Σε περίπτωση στράτευσης με οποιαδήποτε μορφή, ασφαλιζόμενου προσώπου, η ισχύς της ασφάλισης αναστέλλεται και δεν έχει καμία εφαρμογή σε όλη τη διάρκεια της υπηρεσίας του στις ένοπλες δυνάμεις.

### **5.9 Ασφάλιση Αστικής Ευθύνης Έναντι Τρίτων από Πυρκαγιά του Ασφαλισμένου Αυτοκινήτου**

Καλύπτεται η Αστική Ευθύνη έναντι τρίτων από πυρκαγιά που μεταδόθηκε από το ασφαλισμένο όχημα, με την καταβολή κάποιου ασφαλιστρού.

Τα ποσά των καλύψεων που παρέχονται με το επασφάλιστρο αυτό είναι τα κατώτερα προβλεπόμενα από το νόμο υποχρεωτικά όρια για Σωματικές Βλάβες και Υλικές Ζημιές τρίτων.

### **5.10 Ασφάλιση Αστικής Ευθύνης Ζημιών Έναντι Τρίτων από Μεταφερόμενο Ή Προεξέχον Φορτίο**

Καλύπτεται η Αστική Ευθύνη έναντι τρίτων για ζημιές που θα προκληθούν σε αυτούς από μεταφερόμενο ή προεξέχον φορτίο και μόνο φορτηγών Ι.Χ. ή Δ.Χ. αυτοκινήτων, με καταβολή επασφάλιστρού.

### **5.11 Ασφάλιση Αστικής Ευθύνης Ζημιών Έναντι Τρίτων κατά τη Μεταφορά του Αυτοκινήτου**

Καλύπτεται η Αστική Ευθύνη έναντι τρίτων για ζημιές που θα προκληθούν σε αυτούς κατά τη μεταφορά του ασφαλισμένου αυτοκινήτου εντός προθμείου, οχηματαγωγού, οδικώς, σιδηροδρομικώς, αεροπορικώς και αεροπορικώς, με την καταβολή επασφάλιστρού.

### **5.12 Ασφάλιση Αστικής Ευθύνης Ζημιών Έναντι Τρίτων από Ατύχημα Προερχόμενο κατά τη Διάρκεια της Λειτουργίας του Οχήματος ως Εργαλείο**

Μπορεί να συμφωνηθεί ότι η ασφάλιση καλύπτει την έναντι τρίτων Αστική Ευθύνη για ζημιές που θα προξενηθούν σ' αυτούς από τη λειτουργία μηχανήματος που αποτελεί εξάρτημα αυτού ή προσαρμοσμένου στο όχημα ως εργαλείο. Στην περίπτωση αυτή ο ασφαλιστής ευθύνεται μέχρι του ποσού που αναγράφεται στο συμβόλαιο για την κάλυψη της ζημιάς αυτής. Το ποσό αυτό αναφέρεται κατ' ατύχημα, άσχετα αν πλείονες ζημιώθηκαν και εξαντλείται με την καταβολή του ποσού τους τρίτους.

Ο ασφαλιστής δεν ευθύνεται για τους παρακάτω κινδύνους αστικής ευθύνης:

1) Σε ατύχημα που οφείλεται σε καθίζηση, πλημμύρα, ή σε ατύχημα από μόλυνση ύδατος.

2) Για ζημιές σε σωληνώσεις ή καλώδια

3) Για ζημιές σε γέφυρες, γεφυροπλάστιγγες, υπέργειες ή υπόγειες γέφυρες λη διαβάσεις, σε οδούς, υπονόμους και κάθε εγκατάσταση κάτω από αυτές που οφείλονται σε κραδασμούς λόγω του βάρους του ασφαλισμένου οχήματος ή του μεταφερόμενου με αυτό φορτίο.

4) Για σωματικές βλάβες σε πρόσωπα που μεταφέρονται με το όχημα ή σε πράγματα του ασφαλισμένου ή τρίτου που μεταφέρονται με το όχημα.

5) Για σωματικές βλάβες και υλικές ζημιές που προξενούνται από την θραύση καλωδίων γερανού, κατά την φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων ή φορτίων κάθε

είδους, εφ' όσον εκτελείται έργο που υπερβαίνει τις καθορισμένες από τον κατασκευαστή του ικανότητες αντοχής του.

6) Για σωματικές βλάβες και υλικές ζημιές που προξενούνται από την χρήση του μηχανήματος προς εκτέλεση έργου που υπερβαίνει τις καθορισμένες από τον κατασκευαστή του ικανότητες αντοχής.

7) Για σωματικές βλάβες και υλικές ζημιές που προξενούνται από κακή συντήρηση του μηχανήματος ή από κατασκευαστικό ελάττωμα αυτού.

#### **Εξαιρέσεις:**

Εκτός από τα παραπάνω, για τα οποία ο ασφαλιστής δε φέρει καμία ευθύνη, δεν αναλαμβάνει και τον κίνδυνο για ζημιές που θα προξενηθούν αν οι πράξεις έγιναν κατά τη διάρκεια πολέμου, εμφυλίου πολέμου, στρατιωτικής εξέγερσης, πραξικοπήματος, επανάστασης και επίταξης κάθε φύσης.

Επίσης, εξαιρούνται ζημιές που προξενήθηκαν άμεσα ή έμμεσα από έκρηξη ή φλόγες του ασφαλισμένου οχήματος, ή πυρκαγιά που μεταδόθηκε από αυτό. Τέλος, από ζημιές που προξενήθηκαν από διαρροή υγρών, αερίων ή εκτίναξη διαφόρων εξαρτημάτων ως και ζημιές που προκύπτουν από κλοπή, εάν δεν έχει συμφωνηθεί ειδική κάλυψη.

### **5.13 Νομική Προστασία**

#### **A) Αντικείμενο Ασφάλισης**

Η Ασφαλιστική Εταιρία αναλαμβάνει μετά την επέλευση της ασφαλιστικής περίπτωσης και σύμφωνα με τους παρακάτω όρους, τη διασφάλιση και την ικανοποίηση των εννόμων συμφερόντων του ασφαλισμένου, όταν η διασφάλιση αυτή κρίνεται αναγκαία, καταβάλλοντας η Εταιρία τις δικαστικές δαπάνες του Ασφαλισμένου, μέχρι του ανωτάτου ορίου της ασφάλισης.

Η διασφάλιση εννόμων συμφερόντων κρίνεται αναγκαία όταν η επιδίωξη (ικανοποίηση) προσφέρει επαρκείς πιθανότητες επιτυχίας και δεν είναι καταφανώς άδικη, (αντίθετη με τους κανόνες της καλής πίστης και των χρηστών συναλλακτικών ηθών) ή ασύμφορη.

#### **B) Έκταση Ασφαλιστικών Παροχών**

##### **1) Ο Ασφαλιστής Αναλαμβάνει:**

α) Την καταβολή της αμοιβής ενός δικηγόρου σύμφωνα με τις διατιμήσεις που ισχύουν κατά το χρόνο της ασφάλισης. Ο δικηγόρος πρέπει να κατοικεί στην έδρα του αρμόδιου δικαστηρίου ή να είναι διορισμένος στο δικαστήριο αυτό.

β) Την καταβολή των δικαστικών δαπανών, καθώς και των αποζημιώσεων των μαρτύρων και πραγματογνωμόνων που κλητεύθηκαν ή διορίστηκαν από το δικαστήριο, σύμφωνα με τις διατιμήσεις που ισχύουν κατά το χρόνο της ασφάλισης, καθώς επίσης και την καταβολή των νόμιμων αμοιβών των δικαστικών επιμελητών.

γ) Την καταβολή των δικαστικών δαπανών του αντιδίκου, στην έκταση που οι δαπάνες αυτές βαρύνουν τον ασφαλισμένο, σύμφωνα με δικαστική απόφαση.

##### **2) Ο Ασφαλιστής Δεν Καταβάλλει:**

α) Τα έξοδα συμβιβασμού, που χωρίς προηγούμενη έγκριση του ασφαλιστή, δεν είναι ανάλογα με την έκταση την νίκης προς την ήττα ή που η ανάληψή τους δεν είναι αναγκαία κατά το ισχύον Δίκαιο.

β) Τις δαπάνες, που αν δεν υπήρχε ασφάλιση Νομικής Προστασίας, είναι ή θα ήταν υποχρεωμένος να καταβάλλει τρίτος.

γ) Τις δαπάνες που δημιουργήθηκαν από υπαίτια παράληψη του ασφαλισμένου.

δ) Τις δαπάνες για εξώδικες πραγματογνωμοσύνες.

3) Το ασφαλιστικό ποσό που συμφωνήθηκε, είναι για κάθε ασφαλιστική περίπτωση, το ανώτατο όριο των ασφαλιστικών παροχών που πρέπει να παρασχεθούν συνολικά στον αντισυμβαλλόμενο και στους συνασφαλισμένους. Το ασφαλιστικό ποσό θα παρασχεθεί μία μόνο φορά για όλες εκείνες τις ασφαλιστικές περιπτώσεις που συνδέονται μεταξύ τους χρονικά και επήλθαν από την ίδια αιτία.

### **Γ) Τοπική Έκταση της Ασφαλιστικής Προστασίας**

Η Ασφαλιστική Προστασία παρέχεται για ασφαλιστικές περιπτώσεις που επήλθαν στις χώρες της Ευρώπης, ή τις εξωευρωπαϊκές αλλά παραμεσόγειες χώρες, εφ' όσον τα δικαστήρια του γεωγραφικού αυτού χώρου είναι τοπικά αρμόδια.

### **Δ) Έναρξη Ασφαλιστικής Προστασίας**

Η Ασφαλιστική προστασία αρχίζει από την ημέρα που αναγράφεται στο ασφαλιστήριο, με την προϋπόθεση ότι ο ασφαλισμένος κατέβαλε το πρώτο ετήσιο ασφάλιστρο ή την πρώτη δόση, όπως προηγουμένως συμφωνήθηκε με τη σύμβαση. Σε περίπτωση μεταγενέστερης καταβολής ασφαλίσεων, η ασφαλιστική προστασία αρχίζει την επόμενη ημέρα, από την ημέρα καταβολής τους.

Επίσης, εάν υπάρχουν διαφορές μεταξύ του ασφαλιστηρίου και οποιωνδήποτε άλλων ασφαλιστικών εγγράφων και εντύπων που προέρχονται από τον ασφαλιστή, ή απευθύνονται προς αυτόν, συμφωνείται ότι η ασφαλιστήρια σύμβαση καταρτίστηκε όπως προκύπτει μόνο από το ασφαλιστήριο, εκτός εάν ο ασφαλισμένος μέσα σε 5 ημέρες από την παραλαβή του απαιτήσει τη διόρθωσή του ή την τροποποίησή του.

### **Ε) Καταβολή Ασφαλίσεων**

Το ασφάλιστρο είναι ετήσιο και προκαταβάλλεται για ένα χρόνο. Μπορεί να συμφωνηθεί και καταβολή του ασφαλίστρου σε προκαταβαλλόμενες δόσεις. Μετά από μία τέτοια συμφωνία, τα μέρη του ετήσιου ασφαλίστρου, που δεν είναι ληξιπρόθεσμα, θεωρείται πως είναι πιστωμένα.

Εάν ο αντισυμβαλλόμενος καθυστερήσει την καταβολή μιας δόσης, ο ασφαλιστής μπορεί να απαιτήσει την καταβολή και των πιστωμένων δόσεων του ετήσιου ασφαλίστρου. Έτσι η πίστωση θεωρείται ότι αίρεται.

Επίσης, εάν ο αντισυμβαλλόμενος γίνει υπερήμερος για την καταβολή οποιασδήποτε οφειλής από ασφάλιστρα, ο ασφαλιστής με επιφύλαξη κάθε άλλου δικαιώματός του απαλλάσσεται από την υποχρέωσή του για ασφαλιστική παροχή για όλες εκείνες τις ασφαλιστικές περιπτώσεις που επήλθαν κατά το διάστημα την υπερημερίας, ή κατά την ημέρα εξόφλησης της ληξιπρόθεσμης οφειλής.

Ανεξάρτητα από το δικαίωμα που προσδιορίζεται παραπάνω, σε περίπτωση υπερημερίας του ασφαλισμένου, ο ασφαλιστής διατηρεί το δικαίωμα να καταγγείλει τη σύμβαση μετά την άκαρπη παρέλευση προθεσμίας 30 ημερών για την εξόφληση της ληξιπρόθεσμης οφειλής.



Ακόμα, τα νόμιμα δικαιώματα συμβολαίου, ο φόρος του Δημοσίου καθώς και τα έξοδα χαρτοσήμων, βαρύνουν τον αντισυμβαλλόμενο.

Τέλος, ως τόπος καταβολής των ασφαλιστρών ορίζονται τα γραφεία του ασφαλιστή. Από το γεγονός ότι οι πράκτορες ή υπάλληλοι του ασφαλιστή εισπράττουν τα ασφάλιστρα έξω από τα γραφεία του, δε μπορεί να συναχθεί ότι συμφωνήθηκε ρητά, ή σιωπηρά αλλαγή του τόπου καταβολής. Ακόμα, μία νέα μορφή καταβολής των ασφαλιστρών, για περιοχές που δεν υπάρχει πράκτορας, είναι η πληρωμή μέσω τραπεζικού λογαριασμού. Σε αυτήν την περίπτωση, ο αντισυμβαλλόμενος πληρώνει στην τράπεζα, μέσω ταχυπληρωμής το ποσό που έχει οριστεί.

### **Στ) Διάρκεια Σύμβασης**

Η ασφαλιστική σύμβαση καταρτίζεται για το χρονικό διάστημα που αναφέρεται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Εάν το χρονικό διάστημα είναι τουλάχιστον ενός έτους, η σύμβαση θεωρείται ότι ανανεώνεται εκάστοτε σιωπηρά για έναν ακόμα χρόνο, εάν δεν καταγγελθεί τρεις μήνες πριν τη λήξη της. Αν η διάρκεια της ασφάλισης είναι μικρότερη του ενός έτους, η σύμβαση ακυρώνεται μετά την πάροδο του χρόνου που συμφωνήθηκε, χωρίς να χρειάζεται καταγγελία της.

### **Ζ) Αύξηση / Ελάττωση του Κινδύνου**

1) Εάν υπάρξει κάποιο περιστατικό βασικής σημασίας για την ανάληψη του ασφαλιστικού κινδύνου, που δικαιολογεί σύμφωνα με τις αρχές της επιχείρησης του ασφαλιστή την καταβολή μεγαλύτερου ασφαλιστρου από εκείνο που συμφωνήθηκε, ο ασφαλιστής μπορεί να απαιτήσει το ασφάλιστρο που προκύπτει από το μεγαλύτερο κίνδυνο, από το χρονικό σημείο που επήλθε το περιστατικό, όχι όμως και για το χρονικό διάστημα πριν από την κατάρτιση της ασφαλιστικής σύμβασης που καλύπτει τον κίνδυνο.

2) Εάν μετά την κατάρτιση της ασφαλιστικής σύμβασης υπάρξει κάποιο περιστατικό βασικής σημασίας για την ανάληψη του ασφαλιστικού κινδύνου, που να δικαιολογεί σύμφωνα με τις αρχές της επιχείρησης του ασφαλιστή, την καταβολή μικρότερου ασφαλιστρου από εκείνο που συμφωνήθηκε, ο αντισυμβαλλόμενος μπορεί να απαιτήσει τη μείωση του ασφαλιστρου από το χρονικό σημείο που επήλθε το περιστατικό. Εάν ο αντισυμβαλλόμενος ανακοινώσει το περιστατικό αυτό μετά την παροδο ενός μηνός από την επέλευσή του, η μείωση αρχίζει να ισχύει από τη λήψη της ανακοίνωσης.

### **Η) Νομική Θέση Τρίτων**

Σε φυσικά πρόσωπα που μπορούν από το Νόμο να διεκδικήσουν δικές τους αξιώσεις αποζημίωσης λόγω θανάτωσης, τραυματισμού ή βλάβης την υγείας του ασφαλισμένου, παρέχεται ασφαλιστική προστασία για τη διεκδίκηση των αξιώσεων αυτών.

Εάν δεν συμφωνήθηκε κάτι άλλο, η άσκηση όλων των δικαιωμάτων από την ασφαλιστική σύμβαση ανήκει στον αντισυμβαλλόμενο. Ο ασφαλιστής όμως δικαιούται να παρέχει ασφαλιστική προστασία στους συνασφαλισμένους τρίτους, εφ' όσον δεν εναντιώνεται ο αντισυμβαλλόμενος.

Επίσης, δεν παρέχεται ασφαλιστική προστασία για την επιφύλαξη εννόμων συμφερόντων των συνασφαλισμένων με το ίδιο ασφαλιστήριο εναντίων αλλήλων ή εναντίων του αντισυμβαλλομένου.

Τέλος, όλα τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του αντισυμβαλλόμενου από τους όρους αυτούς, ισχύουν ανάλογα υπέρ και κατά των τρίτων που αναφέρονται παραπάνω.

### **Θ) Επέλευση Ασφαλιστικής Περίπτωσης**

Εάν πρόκειται για αξιώσεις αποζημιώσεων που απορρέουν από διατάξεις νόμων περί αστικής ευθύνης, η ασφαλιστική περίπτωση θεωρείται ότι επέρχεται από το χρονικό σημείο που συνέβη το ζημιογόνο γεγονός, πάνω στο οποίο στηρίζεται η απαίτηση.

Εάν πάλι πρόκειται για παράβαση ποινικής ή αστυνομικής διάταξης, η ασφαλιστική περίπτωση θεωρείται ότι επέρχεται από το χρονικό σημείο που ο ασφαλισμένος άρχισε ή υποστηρίζεται πως άρχισε να παραβαίνει τη διάταξη.

Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, η ασφαλιστική περίπτωση θεωρείται ότι επέρχεται από το χρονικό σημείο, που ο ασφαλισμένος, ο αντίδικος ή ο τρίτος για πρώτη φορά άρχισε ή υποστηρίζεται ότι άρχισε να αθετεί συμβατικές υποχρεώσεις, ή να παραβαίνει διατάξεις Νόμου.

### **Ι) Ασφαλιστικά Βάρη μετά την Επέλευση της Ασφαλιστικής Περίπτωσης**

Μόλις επέλθει η ασφαλιστική περίπτωση, ο ασφαλισμένος είναι υποχρεωμένος:

- 1) Να ενημερώσει πλήρως τον ασφαλιστή σχετικά, με τα αληθινά περιστατικά της ασφαλιστικής περίπτωσης, να υποδείξει τα αποδεικτικά μέσα και τα υπόλοιπα έγγραφα και δικαιολογητικά και να τα διαθέσει στον ασφαλιστή, όταν αυτός τα ζητήσει.
- 2) Να δώσει πληρεξουσιότητα στο δικηγόρο που θα αναλάβει να παραφυλάξει τα συμφέροντά του και να τον ενημερώσει πλήρως σχετικά με τα αληθινά περιστατικά της υπόθεσης, να του υποδείξει τα αποδεικτικά μέσα, κυρίως τα ονόματα και τις διευθύνσεις των μαρτύρων, να του γνωρίσει σχετικά κάθε χρήσιμη πληροφορία και να του προσκομίσει τα αναγκαία έγγραφα και δικαιολογητικά.
- 3) Να πάρει τη σύμφωνη γνώμη του ασφαλιστή πριν λάβει μέτρα που δημιουργούν δαπάνες, όπως ιδιαίτερες εγέρσεις αγωγών ή ενδίκων μέσων και αποφεύγει κάθε τι που θα αύξανε αδικαιολόγητα το ύψος των δαπανών.
- 4) Να υποβάλλει χωρίς υπαίτια καθυστέρηση τις αποδείξεις δικηγορικών και δικαστικών δαπανών στον ασφαλιστή.

Τέλος, εάν ο ασφαλισμένος αθετήσει υπαίτια κάποια από τις παραπάνω υποχρεώσεις του, ο ασφαλιστής απαλλάσσεται από την υποχρέωση ασφαλιστικής παροχής.

### **ΙΑ) Εκλογή Δικηγόρου και Ανάθεση Εντολής**

Ο ασφαλισμένος έχει το δικαίωμα να διαλέξει ελεύθερα το δικηγόρο που θα αναλάβει την παραφύλαξη των εννόμων συμφερόντων του. Εάν ο ασφαλισμένος παραλείψει να εκλέξει δικηγόρο, ο ασφαλιστής μπορεί να ασκήσει ο ίδιος αυτό το δικαίωμα για τον ασφαλισμένο.

Η εντολή προς το δικηγόρο δίνεται μόνο από τον ασφαλιστή «ονόματι και εντολή» του ασφαλισμένου. Εάν ο ασφαλισμένος δώσει απ' ευθείας εντολή σε δικηγόρο, ο ασφαλιστής δεν είναι υποχρεωμένος να δώσει ασφαλιστική προστασία, εκτός και εάν η παράλειψη της χορήγησης εντολής σε δικηγόρο απ' ευθείας από τον ασφαλισμένο

θα είχε σαν συνέπεια τον αναμφίβολο κίνδυνο για τη διασφάλιση των εννόμων συμφερόντων του ασφαλισμένου και δεν υπήρχε άλλος τρόπος αποτροπής του κινδύνου αυτού. Στην περίπτωση αυτή, ο ασφαλισμένος είναι υποχρεωμένος να γνωστοποιήσει αμέσως στον ασφαλιστή την απ' ευθείας χορήγηση εντολής σε δικηγόρο.

Τέλος, ο δικηγόρος ευθύνεται απέναντι στον ασφαλισμένο σύμφωνα με τις γενικές διατάξεις. Ο ασφαλιστής δε φέρει καμία ευθύνη για τη δραστηριότητα του δικηγόρου.

### **ΙΒ) Λοιπές Υποχρεώσεις και Δικαιώματα Ασφαλιστή**

Ο ασφαλιστής έχει το δικαίωμα και εφ' όσον το ζητήσει ο ασφαλισμένος, την υποχρέωση, πτιν από την ανάθεση εντολής σε δικηγόρο, να παραφυλάξει τα συμφέροντα του ασφαλισμένου καταβάλλοντας προσπάθειες για την εξώδικη διευθέτηση της υπόθεσης.

Ο ασφαλιστής μπορεί να εξετάσει, αν η παραφύλαξη των εννόμων συμφερόντων του ασφαλισμένου είναι αναγκαία. Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ του ασφαλιστή και του ασφαλισμένου ως προς την ανάγκη παραφύλαξης των εννόμων συμφερόντων του ασφαλισμένου ενώπιον δικαστικής ή διοικητικής αρχής, ο ασφαλισμένος μπορεί να προκαλέσει αιτιολογημένη γνωμοδότηση δικηγόρου της αρεσκείας του, σχετικά με την ανάγκη ή μη της παραφύλαξης.

Η γνωμοδότηση του δικηγόρου είναι δεσμευτική για τον ασφαλιστή, εκτός εάν απομακρύνεται από τη σωστή νομική και πραγματική βάση της υπόθεσης, προκαλείται η διαιτητική επίλυση από διαιτητή κοινής αποδοχής.

Σε περίπτωση διαφωνίας ως προς το πρόσωπο του διαιτητή ο διορισμός του γίνεται κατά το άρθρο 878 Κ.Πολ.Δ.

Οι δαπάνες για τις ανωτέρω ενέργειες βαρύνουν τον ασφαλιστή εφ' όσον με τις ενέργειες αυτές κριθεί αναγκαία η παραφύλαξη των συμφερόντων του ασφαλισμένου, αλλιώς κατανέμονται κατ' ισομοιρία στον ασφαλιστή και τον ασφαλισμένο.

Τέλος, εάν ο ασφαλισμένος παρά την αντίθετη από φάση του διαιτητή προσφύγει σε δικαστική ή διοικητική αρχή, βαρύνεται με τις σχετικές δαπάνες, σε περίπτωση ολοσχερούς ήττας του, αλλιώς οι δαπάνες αυτές επιμερίζονται ανάλογα με την έκτασή της κατά ουσίαν ήττας προς τη νίκη του.

### **ΙΓ) Καταγγελία μετά την Επέλευση της Ασφαλιστικής Περίπτωσης**

Εάν ο ασφαλιστής αναγνωρίσει την υποχρέωση ασφαλιστικής παροχής για μία ασφαλιστική περίπτωση, μπορεί σε ένα μήνα από την αναγνώριση της υποχρέωσής του να καταγγείλει την ασφαλιστική σύμβαση με προθεσμία ενός μηνός.

Στην περίπτωση αυτή τα «μη δεδουλευμένα» ασφάλιστρα από την εκπνοή της παραπάνω προθεσμίας ανήκουν στον ασφαλισμένο.

### **ΙΔ) Απόδοση Δαπανών στον Ασφαλιστή**

Οι απαιτήσεις του ασφαλισμένου για την απόδοση δικαστικών ή εξώδικων δαπανών που προκατέβαλε αντ' αυτού ο ασφαλιστής, μεταβιβάζονται στον ασφαλιστή μόλις αυτές δημιουργηθούν. Χρηματικά ποσά που επιστράφηκαν ήδη στον ασφαλισμένο αποδίδονται στον ασφαλιστή.

Ο ασφαλισμένος είναι υποχρεωμένος να υποστηρίζει με κάθε τρόπο τον ασφαλιστή κατά την άσκηση αξιώσεως έναντι τρίτου για απαιτήσεις απόδοσης δαπανών που του έχουν μεταβιβαστεί.

Ιδιαίτερα είναι υποχρεωμένος να παραδώσει σε πρώτη ζήτηση τα αναγκαία έγγραφα που αποδεικνύουν την ύπαρξη της απαίτησης και το λοιπό αποδεικτικό υλικό.

#### **ΙΕ) Εκχώρηση Ασφαλιστικών Απαιτήσεων**

Οι ασφαλιστικές απαιτήσεις δε μπορούν να εκχωρηθούν ούτε να ενεχυριασθούν πριν προσδιοριστεί οριστικά το ύψος και η αιτία τους, εκτός και αν ο ασφαλιστής συμφωνήσει εγγράφως.

#### **ΙΣΤ) Συμψηφισμός**

Δεν χωρεί συμψηφισμός με απαιτήσεις του ασφαλιστή.

#### **ΙΖ) Παραγραφή**

Οι αξιώσεις του ασφαλισμένου απέναντι στον ασφαλιστή παραγράφονται μετά από δύο χρόνια από τότε που δημιουργήθηκαν.

#### **ΙΗ) Ανακοινώσεις – Δηλώσεις**

Όλες οι ανακοινώσεις και δηλώσεις του αντισυμβαλλόμενου πρέπει να είναι έγγραφες και να απευθύνονται στα κεντρικά γραφεία του ασφαλιστή στην Αθήνα.

Επίσης, συμφωνίες μεταξύ αντισυμβαλλόμενου και πρακτόρων ή αντιπροσώπων ή υπαλλήλων του ασφαλιστή, ισχύουν μόνο εάν επικυρωθούν εγγράφως από τον ασφαλιστή.

#### **ΙΘ) Αρμοδιότητα Δικαστηρίων**

Συμφωνείται ρητά ότι, αρμόδια για την επίλυση διαφορών μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου από ασφαλιστήρια, σύμφωνα με τους όρους αυτούς, είναι τα δικαστήρια της Αθήνας.

### **5.14 Ειδικοί Όροι Ασφάλισης Νομικής Προστασίας Οχήματος και Οδηγού**

#### **1) Ασφαλιστικής Προστασίας Απολαμβάνει:**

α) Ο κύριος και νόμιμος κάτοχος του οχήματος, καθώς και όποιος με την άδειά τους, οδηγεί ή επιβαίνει στο όχημα που καθορίζεται με τον αριθμό κυκλοφορίας του στο ασφαλιστήριο, και μάλιστα εκάστοτε με την προαναφερόμενη αυτή ιδιότητα, «νομική προστασία οχήματος».

β) Το πρόσωπο που κατονομάζεται στο ασφαλιστήριο με την ιδιότητά του σαν οδηγός ξένων κατά κυριότητα οχημάτων, «νομική προστασία οδηγού»

2) Με τον όρο «όχημα» νοούνται τα αυτοδύναμα κινούμενα οχήματα, που χρησιμεύουν στη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, καθώς και τα ρυμουλκούμενά τους.

#### **3) Ασφαλιστική Προστασία Παρέχεται:**

α) Για τη διεκδίκηση αξιώσεων αποζημίωσης σύμφωνα με διατάξεις νόμων περί αστικής ευθύνης.

β) Για την υπεράσπιση σε ποινικά δικαστήρια λόγω θανάτωσης ή τραυματισμού προσώπου σε τροχαίο ατύχημα, ή λόγω παράβασης άλλης ποινικής ή αστυνομικής διάταξης, που αναφέρεται σε τροχαία κίνηση.

γ) Για προσφυγές στις αρμόδιες διοικητικές αρχές λόγω αφαίρεσης ή περιορισμού της άδειας ικανότητας του οδηγού ή της άδειας και των πινακίδων κυκλοφορίας του οχήματος, καθώς και για την επανάκτησή τους και κίνηση διαδικασιών σε δικαστήρια, για τους ίδιους λόγους.

δ) Σε περίπτωση διαφορών από ενοχικές συμβάσεις που είναι συναφείς με την ιδιότητα του κύριου ή του νόμιμου κατόχου του ασφαλισμένου οχήματος, «νομική προστασία ενοχικών συμβάσεων οχήματος». Η σύμβαση από την οποία πηγάζει η ανάγκη παραφύλαξης έννομων συμφερόντων, πρέπει να έχει καταρτιστεί μέσα στη χρονική διάρκεια της ασφαλιστικής σύμβασης.

#### 4) Η Ασφαλιστική Προστασία Αποκλείεται:

α) Σε περίπτωση οδήγησης οχήματος από πρόσωπο που δεν έχει την άδεια ικανότητας οδηγού που προβλέπεται από το Νόμο, καθώς και σε περίπτωση οδήγησης χωρίς την άδεια του κύριου ή νόμιμου κατόχου του οχήματος ή σε περίπτωση οδήγησης οχήματος που δεν έχει άδεια κυκλοφορίας.

Όμως, παρέχεται ασφαλιστική προστασία στα πρόσωπα εκείνα, που χωρίς υπαιτιότητα αγνοούσαν την έλλειψη άδειας ικανότητας οδηγού ή άδειας κυκλοφορίας οχήματος ή άδειας του κυρίου ή νόμιμου κατόχου για την χρησιμοποίηση του οχήματος.

β) Εάν βεβαιωθεί τελεσίδικα, ότι ο ασφαλισμένος διέπραξε εκ δόλου την αξιόποινη πράξη.

γ) Σε περίπτωση διαφορών που απορρέουν από ασφαλιστήρια του ασφαλισμένου.

δ) Για αντικείμενα που βρίσκονται μέσα στο όχημα και δεν είναι συστατικά ή παραρτήματά του.

ε) Όταν η παραφύλαξη των εννόμων συμφερόντων βρίσκεται άμεσα ή έμμεσα σε συνάφεια με πόλεμο, εχθρικές επιχειρήσεις, εξεγέρσεις, εσωτερικές ταραχές ή σεισμούς.

στ) Για ασφαλιστικές περιπτώσεις που αναγγέλθηκαν στον ασφαλιστή, ύστερα από ένα χρόνο από τη λήξη του ασφαλιστηρίου, που κάλυπτε τον κίνδυνο.

5) Αν το ασφαλισμένο όχημα πωληθεί ή σταματήσει κατ' άλλον τρόπο να υπάρχει το ασφαλιστικό συμφέρον, η ασφαλιστική προστασία μεταβαίνει αυτόματα στο ομοειδές όχημα του αντισυμβαλλόμενου, που παίρνει τη θέση του ασφαλισμένου οχήματος, «υποκατάστατο όχημα». Σαν ομοειδή θεωρούνται οι μοτοσυκλέτες, τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα προοριζόμενα για μεταφορά προσώπων και πραγμάτων, τα φορτηγά και όσα άλλα χρησιμοποιούνται για μεταφορικούς σκοπούς, τα λεωφορεία, τα ρυμουλκούμενα ή τα τροχόσπιτα.

6) Αν πριν από την έλλειψη του ασφαλιστικού συμφέροντος αποκτηθεί όχημα με σκοπό την αντικατάσταση του ασφαλισμένου οχήματος, η ασφαλιστική προστασία μεταβαίνει στο νέο, από την απόκτησή του. Το μέχρι τότε ασφαλισμένο όχημα, παραμένει συνασφαλισμένο χωρίς καταβολή πρόσθετων ασφαλιστρων μέχρι την απαλλοτριώσή του, το πολύ όμως για ένα μήνα από την ανάκτηση του υποκατάστατου οχήματος, και πάντως όχι πέρα από τη διάρκεια της ασφαλιστικής σύμβασης. Ένα όχημα που αποκτήθηκε μέσα σε ένα μήνα πριν απ' την έκλειψη του ασφαλιστικού συμφέροντος, θεωρείται ότι είναι υποκατάστατο.

7) Σαν υποκατάστατο θεωρείται επίσης και το όχημα που απόκτησε ο ασφαλισμένος μέσα στους πρώτους έξι μήνες από την έκλειψη του ασφαλιστικού

συμφέροντος. Στην περίπτωση αυτή, η ασφαλιστική σύμβαση παρατείνεται για χρονικό διάστημα, ίσο με εκείνο που ο ασφαλιστής δεν έφερε κανέναν ασφαλιστικό κίνδυνο. Εάν ο ασφαλιστής μέσα σε ένα μήνα από την έκλειψη του ασφαλιστικού συμφέροντος, πάρει τη σχετική ανακοίνωση, τα ασφάλιστρα που αναλογούν στο διάστημα από την έκλειψη του ασφαλιστικού συμφέροντος, ανήκουν στον ασφαλισμένο. Αν η ανακοίνωση ληφθεί μετά από έναν μήνα ύστερα από την έκλειψη του ασφαλιστικού συμφέροντος, τα ασφάλιστρα που αναλογούν στο διάστημα από τη λήψη της ανακοίνωσης, ανήκουν στον ασφαλισμένο.

8) Επίσης, εάν η ασφαλιστική εταιρία περιλαμβάνει και την παραφύλαξη εννόμων συμφερόντων από ενοχικές συμβάσεις («νομική προστασία ενοχικών συμβάσεων οχήματος»), εκτείνεται και στη δικαιοπραξία απόκτησης του υποκατάστατου οχήματος, εφ' όσον η δικαιοπραξία αυτή καταρτίστηκε μέσα στο χρόνο διάρκειας της ασφαλιστικής σύμβασης.

9) Η απαλλοτρίωση του ασφαλισμένου οχήματος ή η κατ' άλλον τρόπο έκλειψη του ασφαλιστικού συμφέροντος, καθώς και η απόκτηση υποκατάστατου οχήματος, πρέπει να γνωστοποιηθεί ο αριθμός κυκλοφορίας του και τα αναγκαία στοιχεία για τον καθορισμό του ασφαλίστρου. Εάν ο αντισυμβαλλόμενος παραλείψει να γνωστοποιήσει την απόκτηση του υποκατάστατου οχήματος, ο ασφαλιστής απαλλάσσεται από την υποχρέωση ασφαλιστικής παροχής για τις ασφαλιστικές περιπτώσεις που επήλθαν με το όχημα αυτό, εκτός εάν η παράλειψη της γνωστοποίησης δεν οφείλεται σε υπαιτιότητα του αντισυμβαλλομένου.

10) Τέλος, εάν κατά το χρονικό σημείο που εκλείπει το ασφαλιστικό συμφέρον, δεν υπάρχει υποκατάστατο όχημα κι ούτε αποκτηθεί από τον αντισυμβαλλόμενο μέσα σε έξι μήνες από την έκλειψη του ασφαλιστικού συμφέροντος, ο ασφαλιστής είναι υποχρεωμένος, αν το ζητήσει ο αντισυμβαλλόμενος, να λύσει την ασφαλιστική σύμβαση από το χρόνο που έπαψε να υπάρχει ασφαλιστικό συμφέρον και να επιστρέψει τα «μη δεδουλευμένα» ασφάλιστρα. Εάν ο ασφαλιστής πάρει την ανακοίνωση για την έκλειψη του ασφαλιστικού συμφέροντος, αργότερα από ένα μήνα μετά την πάροδο της εξάμηνης προθεσμίας, η ασφαλιστική σύμβαση λύνεται από τη λήψη της ανακοίνωσης όπως και παραπάνω.

## 5.15 Οδική Βοήθεια

### A) Ορισμοί

#### 1) Ασφαλισμένα Πρόσωπα

Ασφαλισμένα πρόσωπα θεωρούνται ο κύριος ή ο νόμιμος κάτοχος του οχήματος, όπως αυτός ορίζεται στο ασφαλιστήριο οδικής βοήθειας.

#### 2) Καλυπτόμενα Πρόσωπα

α) Ο σύζυγος ή η σύζυγος των ασφαλισμένων προσώπων, καθώς και τα τέκνα και οι γονείς των δύο συζύγων, εφόσον τα τέκνα και οι γονείς κατοικούν μόνιμα μαζί τους.

β) Ο εκάστοτε νόμιμος οδηγός του οχήματος, όπως ορίζεται στο ασφαλιστήριο οδικής βοήθειας.

γ) Οι νόμιμοι εκπρόσωποι του ασφαλισμένου νομικού προσώπου (εταιρίας κλπ.) όπως ορίζονται στο ασφαλιστήριο οδικής βοήθειας.

#### 3) Ασφαλισμένο όχημα

Ασφαλισμένο όχημα θεωρείται εκείνο το οποίο ρητά ορίζεται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο Οδικής Βοήθειας.

Σε περίπτωση που ο ασφαλισμένος αντικαταστήσει το αυτοκίνητό του, είναι δυνατόν να θεωρείται ως ασφαλισμένο όχημα το νέο αυτοκίνητο, με την προϋπόθεση της έγγραφης δήλωσης του ασφαλισμένου για την αλλαγή αυτή, εντός τριών ημερών και της αποδοχής της ανάληψης της ασφάλισης από τον ασφαλιστή.

Η παροχή της κάλυψης Οδικής Ιατρικής και Ταξιδιωτικής Βοήθειας είναι συνατή μόνο σε Επιβατικά αυτοκίνητα Ιδιωτικής Χρήσης (Ε.Ι.Χ.), μη ενοικιαζόμενα και σε Φορτηγά αυτοκίνητα Ιδιωτικής Χρήσης (Φ.Ι.Χ.) εγκεκριμένου μικτού βάρους μέχρι 3.500 κιλών.

### B) Κάλυψη Οχήματος

#### 1) Χρονικά και Γεωγραφικά Όρια της Κάλυψης

Η Οδική Βοήθεια παρέχεται όλες τις ημέρες του χρόνου, όλο το 24 ωρο σε όλες τις χώρες της Ευρώπης καθώς και στις χώρες που βρέχονται από τη Μεσόγειο Θάλασσα.

#### 2) Σκοπός της Κάλυψης

Ο ασφαλιστής, κατά τη διάρκεια ισχύος της ασφάλισης αυτής, υποχρεούται να παρέχει βοήθεια στα ασφαλισμένα πρόσωπα, τα οποία περιέρχονται σε δυσχερή θέση λόγω ακινητοποίησης του ασφαλισμένου οχήματος από τροχαίο ατύχημα, μηχανική ή ηλεκτρική βλάβη.

Η βοήθεια προς τον ασφαλισμένο παρέχεται με προσωπικό και εξοπλισμό που ανήκουν στον ασφαλιστή ή σε συνεργάτες του.

Η κάλυψη του οχήματος περιλαμβάνει:

- 1) Την επιτόπια επισκευή του οχήματος, εφόσον είναι δυνατή.
- 2) Την επαναφορά του οχήματος σε δημόσιο δρόμο, αν λόγω ατυχήματος έχει βρεθεί εκτός αυτού.

- 3) Τη μεταφορά του οχήματος στον πλησιέστερο κατάλληλο τόπο επισκευής του, ώστε να αποκατασταθεί η ικανότητα του οχήματος και να αυτοκινείται ασφαλώς.
- 4) Παραμονή των ασφαλισμένων σε ξενοδοχείο, με ανώτατο ημερήσιο κόστος 58,69 Ευρώ ανά καλυπτόμενο πρόσωπο, και συνολικό κόστος 176,08 Ευρώ ανά ασφαλισμένο όχημα, εάν η επισκευή του οχήματος δε μπορεί να γίνει αυθημερόν, ώστε να μπορεί αυτό να κινηθεί ασφαλώς, και το σημείο ακινητοποίησης του οχήματος απέχει περισσότερο από 25 χιλιόμετρα από τη μόνιμη κατοικία του ασφαλισμένου.
- 5) Την επάνοδο των ασφαλισμένων στη μόνιμη κατοικία τους, εάν η επισκευή του οχήματος δε μπορεί να γίνει ούτε μέσα στην επόμενη μέρα από την ακινητοποίησή του, ώστε αυτό να μπορεί να κινηθεί ασφαλώς.

Στην περίπτωση αυτή, οι ασφαλισμένοι έχουν το δικαίωμα να επιλέξουν αντί της επανόδου στην μόνιμη κατοικία τους, συνέχιση του ταξιδιού προς τον προορισμό τους, εφόσον το κόστος για τη συνέχιση αυτή, δεν υπερβαίνει το κόστος επανόδου στη μόνιμη κατοικία τους.

Με την προϋπόθεση ότι ο αριθμός των προσώπων, που καλύπτονται και επιβαίνουν στο όχημα κατά τη στιγμή της ακινητοποίησής του είναι τουλάχιστον τρία (3), προκειμένου να επανέλθουν στη μόνιμη κατοικία τους ή να συνεχίσουν το ταξίδι τους, έχουν το δικαίωμα να χρησιμοποιήσουν μισθωμένο όχημα παρόμοιο με αυτό που ακινητοποιήθηκε, το οποίο ο ασφαλιστής θα θέσει στη διάθεσή τους για διάστημα μέχρι 48 ωρών και με συνολικό κόστος ενοικίασης μέχρι 220,10 Ευρώ. (Υποχρέωση επιστροφής μισθωμένου οχήματος)

- 6) Την εξεύρεση ανταλλακτικών για την επισκευή του ασφαλισμένου οχήματος και αποστολή τους στο σχετικό συνεργείο, όταν αυτά δεν είναι δυνατόν να βρεθούν εκεί.

Εξυπακούεται ότι ο ασφαλισμένος θα καταβάλλει το κόστος ανταλλακτικών και τους τελωνειακούς δασμούς που τυχόν αναλογούν.

Σε περίπτωση ακινητοποίησης του ασφαλισμένου οχήματος, οι παροχές παραμονής σε ξενοδοχείο, επανόδου στη μόνιμη κατοικία ή συνέχισης του ταξιδιού επεκτείνονται και σε εκείνους τους επιβαίνοντες στο ασφαλισμένο όχημα που δεν εμπίπτουν στον ορισμό των «ασφαλισμένων προσώπων».

- 7) Τις υπηρεσίες επαγγελματία οδηγού για να μεταφέρει το όχημα και τους επιβάτες στον τόπο την μόνιμης κατοικίας τους, ή για να συνεχίσουν το ταξίδι προς τον τόπο προορισμού τους, (εφόσον το κόστος της συνέχισης αυτής δεν υπερβαίνει το κόστος μεταφοράς στη μόνιμη κατοικία τους), σε περίπτωση θανάτου ή ασθένειας ή ατυχήματος του οδηγού, που τον καθιστά ανίκανο να οδηγήσει το ασφαλισμένο όχημα και εφόσον κανείς από αυτούς που τον συνοδεύουν δεν είναι ικανός να τον αντικαταστήσει. (Εναλλακτικά, έξοδα μετάβασης συγγενικού προσώπου).

Σε περίπτωση κλοπής του οχήματος προσφέρονται και οι παρακάτω παροχές:

- 1) Η επάνοδος των ασφαλισμένων στη μόνιμη κατοικία τους ή τη συνέχιση του ταξιδιού τους προς τον τόπο προορισμού, σύμφωνα με όσα αναφέρονται πιο



πάνω, σε περίπτωση κλοπής του ασφαλισμένου οχήματος και εφόσον έχει γίνει διαδικασία αναφοράς της κλοπής στις αρμόδιες αρχές.

Ο ασφαλιστής διατηρεί το δικαίωμα να ζητήσει το σχετικό αντίγραφο της αναφοράς αυτής.

- 2) α) Μεταφορά του οχήματος στη μόνιμη κατοικία του ασφαλισμένου, σε περίπτωση ανεύρεσης του ασφαλισμένου οχήματος.

β) Φύλαξη και παράδοση του οχήματος, που επισκευάστηκε ή βρέθηκε, εφόσον το κόστος της φύλαξης δεν υπερβαίνει το ποσό των 110,05 Ευρώ, εάν η επισκευή του οχήματος απαιτεί περισσότερες από 72 ώρες, για να μπορεί να κινηθεί ασφαλώς, ή σε περίπτωση κλοπής, να μεταφερθεί το όχημα στην οικία, εάν αυτό βρεθεί, αφού ο ασφαλισμένος έχει αποχωρήσει από τον τόπο τον συμβάντος.

Εάν ο ασφαλισμένος αποφασίσει να παραλάβει ο ίδιος το αυτοκίνητό του από τον τόπο επισκευής ή ανεύρεσής του, ο ασφαλιστής θα καλύψει τα έξοδα του ασφαλισμένου για τη μετάβαση εκεί, με δημόσιο μεταφορικό μέσο.

### **Γ) Προσωπική Κάλυψη**

#### **1) Χρονικά και Γεωγραφικά όρια της Κάλυψης**

Η Οδική Βοήθεια παρέχεται όλες τις ημέρες του χρόνου, όλο το 24 ωρο, σε όλες τις χώρες της Ευρώπης καθώς και στις χώρες που βρέχονται από τη Μεσόγειο Θάλασσα, με την επιφύλαξη, των όσων ορίζονται παραπάνω, σύμφωνα με τα οποία η παροχή Ιατρικής και Νοσηλευτικής Βοήθειας ισχύει μόνο εκτός Ελλάδας.

#### **2) Σκοπός Κάλυψης**

Ο ασφαλιστής υποχρεούται να παρέχει βοήθεια στα ασφαλισμένα πρόσωπα, όταν αυτά περιέλθουν σε δυσχερή θέση, συνεπεία ατυχήματος κατά τη διάρκεια μετακίνησης με το ασφαλισμένο όχημα, σύμφωνα με όσα ορίζονται παραπάνω.

Η κάλυψη αυτή περιλαμβάνει:

- 1) Τη μεταφορά ή επιστροφή του ασφαλισμένου σε περίπτωση τραυματισμού του, με την προϋπόθεση ότι έχουν παρασχεθεί στον ασφαλισμένο οι καταρχήν αναγκαίες ιατρικές φροντίδες για τη σταθεροποίηση της κατάστασης της υγείας του και ο θεράπων ιατρός του είτε κρίνει ότι επιβάλλεται η μεταφορά του ασφαλισμένου σε επαρκές νοσηλευτικό ίδρυμα για τη συνέχιση της νοσηλείας του, είτε ότι επιτρέπεται, μετά από επιθυμία του ασφαλισμένου, η μεταφορά του στη μόνιμη κατοικία του, ή σε επαρκές νοσηλευτικό ίδρυμα κοντά στη μόνιμη κατοικία του. Ο ασφαλιστής θα οργανώσει αυτή τη μεταφορά συνεργασία με τον θεράποντα ιατρό του ασφαλισμένου και θα καλύψει το κόστος της. Για τη μεταφορά αυτή, θα χρησιμοποιηθεί το μέσο που θα συμφωνηθεί μεταξύ του θεράποντα ιατρού και του ασφαλισμένου και της ιατρικής υπηρεσίας του ασφαλιστή, ως το πιο κατάλληλο.
- 2) Τη μεταφορά ή την επιστροφή των ατόμων που συνοδεύουν τον ασφαλισμένο, στη μόνιμη κατοικία τους ή στον τόπο όπου ο ασφαλισμένος όπου ο ασφαλισμένος θα νοσηλευτεί, όταν ο τραυματισμός ενός από τα ασφαλισμένα πρόσωπα εμποδίζει τη συνέχιση του ταξιδιού.

Επιπλέον, εάν κάποια από τα ασφαλισμένα πρόσωπα, που συνοδεύουν τον ασφαλισμένο, ο οποίος τραυματίστηκε, είναι ηλικίας κάτω των δεκαπέντε (15) ετών και δεν υπάρχει κανένας να τα συνοδέψει, ο ασφαλιστής παρέχει κατάλληλο συνοδό, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού προς τη μόνιμη κατοικία ή τον νοσηλείας.

- 3) Την επίσκεψη ενός μέλους της οικογένειας του ασφαλισμένου στον τόπο νοσηλείας. Συγκεκριμένα, εάν ο ασφαλισμένος χρειαστεί να νοσηλευτεί πάνω από πέντε (5) ημέρες, ο ασφαλιστής θα καλύψει για ένα μέλος της οικογένειας:

α) Το κόστος του ταξιδιού στον τόπο νοσηλείας και επιστροφής.

β) Το κόστος παραμονής στον τόπο νοσηλείας, για τη πόλη μόνιμης κατοικίας διαμονής μέχρι του ποσού των 58,69 Ευρώ την ημέρα και μέχρι πέντε (5) ημέρες, για το εξωτερικό, μέχρι του ποσού των 73,36 Ευρώ την ημέρα και μέχρι δέκα (10) ημέρες.

- 4) Την επιστροφή του ασφαλισμένου μετά από διακοπή του ταξιδιού λόγω θανάτου μέλους της οικογένειάς του.

Συγκεκριμένα, ο ασφαλιστής θα καλύψει τα έξοδα επιστροφής του ασφαλισμένου στη μόνιμη κατοικία του, εάν αυτός χρειαστεί να διακόψει το ταξίδι λόγω θανάτου μέλους της οικογένειάς του, το οποίο συμπεριλαμβάνεται ως ασφαλισμένο πρόσωπο στο παρόν συμβόλαιο, εφόσον δεν είναι δυνατό να χρησιμοποιηθεί το μέσο μεταφοράς που έχει χρησιμοποιηθεί για το ταξίδι.

Επιπλέον, εάν ο ασφαλισμένος είναι ηλικίας κάτω των δεκαπέντε (15) ετών και δεν υπάρχει κανείς να τον συνοδέψει, ο ασφαλιστής παρέχει κατάλληλο συνοδό κατά τη διάρκεια το ταξιδιού προς τη μόνιμη κατοικία.

- 5) Την ιατρική και νοσηλευτική βοήθεια λόγω τραυματισμού του ασφαλισμένου στο εξωτερικό, όπου ο ασφαλιστής καλύπτει αμοιβή ιατρού, έξοδα νοσοκομειακής περίθαλψης, χειρουργείου και κόστος φαρμάκων που χορηγήθηκαν με συνταγή του θεράποντα ιατρού. Το ανώτατο όριο κόστους της υπηρεσίας αυτής, ανέρχεται σε 3.668,37 Ευρώ για κάθε ασφαλισμένο πρόσωπο.

- 6) Την παράταση διαμονής του ασφαλισμένου λόγω τραυματισμού του, εάν κριθεί, με ιατρική γνωμάτευση, αναγκαία η παράταση της διαμονής του εκεί. Τα έξοδα αυτά περιορίζονται στο ποσό των 73,36 Ευρώ την ημέρα και μέχρι πέντε (5) ημέρες.

- 7) Τη μεταφορά της σορού του ασφαλισμένου και την επιστροφή των υπόλοιπων ασφαλισμένων, σε περίπτωση θανάτου του ασφαλισμένου. Ο ασφαλιστής θα φροντίσει για τις απαραίτητες διαδικασίες και θα αναλάβει τα έξοδα μεταφοράς της σορού στον τόπο μόνιμης κατοικίας του ασφαλισμένου με ανώτατο κόστος για την Ελλάδα, τις άλλες Ευρωπαϊκές Χώρες και τη Βόρεια Αφρική 1.834,18 Ευρώ και για τις υπόλοιπες χώρες το ποσό των 3.668,37 Ευρώ.

Ο ασφαλιστής θα αναλάβει επίσης, τα έξοδα επιστροφής των υπόλοιπων ασφαλισμένων προσώπων στον τόπο μόνιμης κατοικίας, εφόσον δεν είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν τα μέσα μεταφοράς που έχουν χρησιμοποιηθεί για το ταξίδι.

- 8) Την αποστολή φαρμάκων. Συγκεκριμένα, ο ασφαλιστής φροντίζει για την αποστολή φαρμάκων, τα οποία κατά την κρίση του θεράποντα ιατρού πρέπει

να χορηγηθούν επειγόντως στον ασφαλισμένο, εφόσον αυτά δε μπορούν να βρεθούν στον τόπο όπου αυτός βρίσκεται. Εξυπακούεται ότι το κόστος των φαρμάκων και τυχόν δασμοί που αναλογούν θα βαρύνουν τον ασφαλισμένο.

- 9) Τη μεταβίβαση επειγόντων ή αναγκαίων μηνυμάτων, με φροντίδα του ασφαλιστή, προς και από τον ασφαλισμένο, σχετικά με καθένα από τα γεγονότα που αφορούν τις υπηρεσίες που περιγράφονται στο συμβόλαιο αυτό.
- 10) Την επιστροφή του ασφαλισμένου μετά από διακοπή του ταξιδιού λόγω ζημιάς την μόνιμης κατοικίας του.

Συγκεκριμένα, ο ασφαλιστής θα καλύψει όλα τα έξοδα επείγουσας επιστροφής ενός από τα ασφαλισμένα πρόσωπα, στη μόνιμη κατοικία του, λόγω ζημιών που προκλήθηκαν από διάρρηξη (όταν πόρτες ή παράθυρα έχουν παραβιαστεί), φωτιά ή έκρηξη και καθιστούν απαραίτητη την άμεση παρουσία του για την απόσβεση μεγαλύτερης ζημιάς.

- 11) Τον εντοπισμό και τη μεταφορά αποσκευών και άλλων προσωπικών ειδών που έχουν χαθεί στη διάρκεια του ταξιδιού.

Ο ασφαλιστής θα συνεργαστεί με τον ασφαλισμένο, με σκοπό να εντοπιστούν οι αποσκευές και τυχόν άλλα προσωπικά είδη του, που έχουν χαθεί και θα αναλάβει, εφόσον βρεθούν, να τα προωθήσει στον τόπο μόνιμης κατοικίας του ασφαλισμένου ή στον προορισμό του ταξιδιού.

#### **Δ) Προϋποθέσεις και Διάρκεια Ισχύος του Συμβολαίου – Ασφάλιστρο**

Η ασφάλιση Οδικής Βοήθειας και Ταξιδιωτικής Βοήθειας αρχίζει από την ημερομηνία που αναφέρεται στο σχετικό Ασφαλιστήριο Βοήθειας, ή από την ημερομηνία της αποδοχής σχετικής έγγραφης αίτησης του ασφαλισμένου.

Το παρόν συμβόλαιο ισχύει με τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) Ο ασφαλισμένος πρέπει να έχει εκπληρώσει τις οικονομικές του υποχρεώσεις εμπρόθεσμα. Αυτό αποδεικνύεται μόνο με την έγγραφη απόδειξη αποκλεισμένου οποιουδήποτε άλλου μέσου. Σε κάθε περίπτωση ο ασφαλισμένος παραμένει ακάλυπτος, μετά την ημερομηνία λήξης της ασφάλισης.

β) Κατά τη στιγμή της ασφάλισης, το ασφαλισμένο όχημα πρέπει να μην έχει υποστεί βλάβη και να βρίσκεται σε πλήρη λειτουργία μέσα στο γεωγραφικό χώρο που ορίζεται στο συμβόλαιο.

γ) Το ασφαλισμένο αυτοκίνητο παραμένει στην ιδιοκτησία – κυριότητα και την κατοχή του ασφαλισμένου.

Το ασφάλιστρο Οδικής Βοήθειας είναι ετήσιο και προκαταβάλλεται. Επίσης, δεν επηρεάζεται από τους άλλους τιμολογιακούς παράγοντες που ισχύουν στον Κλάδο Αυτοκινήτων (bonus – malus, νέος οδηγός, εκπτώσεις ειδικών περιπτώσεων)

Ο ασφαλιστής διατηρεί το δικαίωμα αναπροσαρμογής του ασφαλίστρου από την επόμενη ασφαλιστική περίοδο. Διατηρεί, ακόμα, το δικαίωμα να αναπροσαρμόσει και τους όρους του παρόντος συμβολαίου ή να διακόψει την κάλυψη μετά από έγγραφη ειδοποίηση με συστημένη επιστολή προς τον ασφαλιζόμενο.

Τέλος, τα νόμιμα δικαιώματα συμβολαίου και κάθε φόρος του Δημοσίου βαρύνουν τον ασφαλισμένο.

**Ε) Διευκρινίσεις – Ειδικές Περιπτώσεις**

- 1) Το ασφαλιστήριο αυτό δε μπορεί να θεωρηθεί ότι δίνει το δικαίωμα στον ασφαλισμένο να ζητήσει ή να συμφωνήσει την παροχή υπηρεσιών από οποιονδήποτε τρίτο και να απαιτήσει στη συνέχεια, από τον ασφαλιστή το ποσό που κατέβαλε ή υποσχέθηκε να καταβάλει.
- 2) Ο ασφαλιστής δεν υποχρεούται:
  - α) Στην παροχή υπηρεσιών οδικής βοήθειας εάν:
    - i) Οι καιρικές συνθήκες είναι δυσμενής και οι δρόμοι δύσβατοι από πλημμύρες, ομίχλη, κατολισθήσεις, χιόνια ή πάγους και η κίνηση των κινητών συνεργειών και των γερανοφόρων οχημάτων είναι αδύνατη, ακόμη και με αντιολισθητικές αλυσίδες.
    - ii) Οι δρόμοι είναι άβατοι λόγω ειδικών συνθηκών (σεισμοί, κομμένες ή χαλασμένες γέφυρες κ.λπ.)
  - β) Στην τοποθέτηση αντιολισθητικών αλυσίδων για τη ρυμούλκηση του ασφαλισμένου οχήματος σε ειδικές συνθήκες.
  - γ) Στη ρυμούλκηση ασφαλισμένου οχήματος, όταν αυτή είναι αδύνατη λόγω ακινητοποίησης σε υπόγειο σταθμό αυτοκινήτων.
  - δ) Στη μεταφορά ή μετακίνηση άλλων οχημάτων, προκειμένου να ελευθερωθεί το ασφαλισμένο όχημα.
  - ε) Στη μεταφορά ασφαλισμένου οχήματος, εφόσον η βλάβη του επισκευάζεται επί τόπου.
  - στ) Στην παροχή βοήθειας για βλάβη, που δεν εμποδίζει το όχημα να κινηθεί ασφαλώς μέχρι το πλησιέστερο συνεργείο.
  - ζ) Στην παροχή βοήθειας σε περίπτωση ακινητοποίησης από έλλειψη καυσίμων.
- 3) Ο ασφαλιστής δεν ευθύνεται:
  - α) Για τη φύλαξη του ασφαλισμένου οχήματος μετά τη μεταφορά του, στον υποδειχθέντα, από τον ασφαλισμένο, χώρο.
  - β) Για περαιτέρω ενέργειες, εφόσον το ασφαλισμένο όχημα βρίσκεται σε χαράδρα, λίμνη, ποταμό, θάλασσα ή άμμο μετά από ανατροπή, ολίσθηση, ή οποιαδήποτε άλλη αιτία και ο ασφαλιστής εξαντλήσει τις δυνατότητές του να το ρυμουλκήσει με τα μέσα που έχει στη διάθεσή του.
  - γ) Για ζημιές που τυχόν θα προκληθούν εάν τελικά επιτευχθεί η ρυμούλκηση ή ανέλκυση, όπως αναφέρθηκε στην παράγραφο 3β.
  - δ) Για απώλεια ή ζημιά προσωπικών αντικειμένων ή εξαρτημάτων του ασφαλισμένου οχήματος.
- 4) Ο ασφαλιστής διατηρεί το δικαίωμα:
  - α) Να διαθέτει προσωπικό και εξοπλισμό της επιλογής του ή να συνεργάζεται κατά την κρίση του με φυσικά ή νομικά πρόσωπα που διαθέτουν τα ανωτέρω τεχνικά μέσα.

- β) Να χρησιμοποιεί το μέσον, που κατά την κρίση του, ενδείκνυται για την αντιμετώπιση κάθε περίπτωσης βοήθειας, που καλύπτεται από το συμβόλαιο.
- γ) Να εξυπηρετεί ασφαλισμένα οχήματα, τα οποία συναντά κατά την μεταφορά άλλου ασφαλισμένου οχήματος.

### **ΣΤ) Εξαιρέσεις**

#### **Η κάλυψη δεν ισχύει στις ακόλουθες περιπτώσεις:**

- α) Εάν το ασφαλισμένο όχημα οδηγείται από το πρόσωπο το οποίο δεν κατέχει την κατά νόμο άδεια ικανότητας οδηγού.
- β) Εάν το ασφαλισμένο όχημα οδηγείται παράνομα, όπως χωρίς άδεια κυκλοφορίας ή χωρίς πινακίδες ή κατά παράβαση οποιασδήποτε διάταξης υποχρεωτικού χαρακτήρα.
- γ) Εάν ο οδηγός του ασφαλισμένου οχήματος προκάλεσε ζημιά, επειδή οδηγούσε υπό την επίδραση οινοπνεύματος, ναρκωτικών, τοξικών ουσιών ή άλλων φαρμάκων.
- δ) Εάν ο ασφαλισμένος ενήργησε με δόλο ή επιχείρησε από πρόθεση ενέργεια, η οποία κατέληξε στη ζημιά.
- ε) Εάν η αίτηση βοήθειας υποβάλλεται κατά τη διάρκεια πολεμικής περιόδου ή βρίσκεται σε άμεση ή έμμεση συνάφεια προς πόλεμο κηρυγμένο ή ακήρυχτο, εχθρικές επιχειρήσεις, εξεγέρσεις, εσωτερικές ταραχές ή στάσεις.
- στ) Εάν το γεγονός, για το οποίο ζητείται η βοήθεια, έχει συμβεί πριν την έναρξη ισχύος του συμβολαίου αυτού.
- ζ) Όταν το ασφαλισμένο όχημα συμμετέχει σε αγώνες επίσημους ή όχι, προπονήσεις, δοκιμές, συναγωνισμούς, ακροβασίες, επιδείξεις, εορταστικές παρελάσεις ή οδηγείται κατά αποδεδειγμένα επικίνδυνο τρόπο.
- η) Για ζημιές από σεισμούς και γενικά από φυσικά φαινόμενα, που μπορεί να προκαλέσουν μεγάλες καταστροφές.
- θ) Για ζημιές από τρομοκρατικές ενέργειες ή ταραχές πολιτικού ή κοινωνικού χαρακτήρα.
- ι) Για ζημιές από επιδράσεις – άμεσες ή έμμεσες – ατομικής ενέργειας, ακτινών Χ και γενικά ραδιενεργών στοιχείων.
- ια) Για ζημιές που προκαλούνται στα μεταφερόμενα πράγματα, καθώς και για κάθε αποθετική ζημιά.
- ιβ) Για αυτοκτονία, συνέπειες απόπειρας αυτοκτονίας ή αυτοτραυματισμού του ασφαλισμένου, καθώς και θάνατο ή τραυματισμό που προκλήθηκε άμεσα ή έμμεσα από δόλιες ενέργειες του ασφαλισμένου.
- ιγ) Για τις συνέπειες εθελοντικής κατανάλωσης αλκοόλ, τοξικών ουσιών, ναρκωτικών φαρμάκων, που λήφθηκαν χωρίς ιατρική συνταγή ή σε υπερβολική δόση.

ιδ) Για βοήθεια στους επιβαίνοντες του ασφαλισμένου οχήματος που μεταφέρονται ευκαιριακά (τυχαία) και επιβιβάστηκαν κατά τη διαδρομή μετά από παράκλησή του (ωτοστόπ).

### **Z) Υποχρεώσεις Ασφαλισμένων**

Ο ασφαλισμένος υποχρεούται:

α) Να έρχεται αμέσως σε τηλεφωνική επαφή, μόλις παραστεί ανάγκη, με το Κέντρο Βοήθειας του ασφαλιστή, αναφέροντας στοιχεία αναγνώρισης (ονοματεπώνυμο, αριθμό κυκλοφορίας, αριθμό ασφαλιστηρίου), να ενημερώσει πλήρως τον ασφαλιστή για τα αληθινά περιστατικά της ασφαλιστικής περίπτωσης και να υποδεικνύει με ακρίβεια το σημείο όπου αυτός βρίσκεται ή όπου έχει ακινητοποιηθεί το ασφαλισμένο όχημα, καθώς και το είδος των απαιτούμενων υπηρεσιών.

β) Να λαμβάνει προκαταβολικά τη σύμφωνη γνώμη του ασφαλιστή για λήψη μέτρων, τα οποία δημιουργούν δαπάνες.

γ) Να χρησιμοποιεί όλα τα διαθέσιμα μέσα για τη μείωση των συνεπειών της ζημιάς και να αποφεύγει πράξεις που αυξάνουν αδικαιολόγητα το κόστος της παροχής βοήθειας.

δ) Να αναγγείλει αμέσως στον ασφαλιστή κάθε αλλαγή διεύθυνσής του, καθώς και κάθε μεταβολή στα στοιχεία του ασφαλιστηρίου συμβολαίου.

Στην περίπτωση που ο ασφαλισμένος δε συμμορφώνεται προς τις υποχρεώσεις του, παύουν να ισχύουν οι υποχρεώσεις του ασφαλιστή που απορρέουν από το συμβόλαιο.

Τέλος, όλες οι ανακοινώσεις και δηλώσεις του ασφαλισμένου, πρέπει να κατατίθενται στα κεντρικά γραφεία της εταιρίας στην Αθήνα.

### **H) Παραγραφή Απαιτήσεων – Επίλυση Διαφορών**

Οι οικονομικές αξιώσεις του ασφαλισμένου κατά του ασφαλιστή παραγράφονται μετά την παρέλευση τριών ετών από το τέλος του έτους, κατά το οποίο οι αξιώσεις αυτές δημιουργήθηκαν.

Αρμόδια για την επίλυση διαφορών, που τυχόν θα ανακύψουν μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου είναι τα δικαστήρια Αθηνών.

### **Θ) Γενικές Εξαιρέσεις**

Δεν καλύπτονται με το ασφαλιστήριο και αποκλείονται από την ασφάλιση ζημιάς που προξενούνται, ή οφείλονται, ή προέρχονται:

- 1) Από πρόθεση του Συμβαλλόμενου, του Ασφαλιζόμενου και του οδηγού του αυτοκινήτου, είτε των προστηθέντων από αυτούς προσώπων στην οδήγηση ή φύλαξη του ασφαλισμένου αυτοκινήτου.
- 2) Από επιδρομή, εχθροπραξία, ή πολεμική επιχείρηση είτε πριν είτε μετά την κήρυξη του πολέμου, εμφυλίου πολέμου, πραξικόπημα, ή επανάσταση, επιτάξεις κάθε είδους.

- 3) Άμεσα ή έμμεσα, είτε αποκλειστικά, είτε με τη συνδρομή και άλλων αιτιών, από ιονίζουσες ακτινοβολίες ή από ραδιενεργό μόλυνση από οποιοδήποτε πυρηνικό καύσιμο, ή από οποιοδήποτε πυρηνικό κατάλοιπο της καύσης πυρηνικού καυσίμου, ή από ραδιενεργές, τοξικές, εκρηκτικές ύλες ή άλλες επικίνδυνες ουσίες οποιασδήποτε εκρηκτικής ή πυρηνικής συγκέντρωσης ή πυρηνικού συστατικού που προκύπτει από αυτήν. Ως καύση πυρηνικού καυσίμου θεωρείται και η αυτοδύναμη εξέλιξη πυρηνικής σχέσης. Επίσης, οποιαδήποτε ζημιά που προκύπτει άμεσα ή έμμεσα, είτε αποκλειστικά, είτε με τη συνδρομή και άλλων αιτιών από υλικά πυρηνικών όπλων.
- 4) Άμεσα ή έμμεσα από φυσικά φαινόμενα όπως θύελλα, καταιγίδα, πλημμύρα, τυφώνα, λαίλαπα, ανεμοθύελλα, έκρηξη ηφαιστείου, σεισμό ή άλλη φυσική διαταραχή, εκτός εάν (αποκλειστικά και μόνο αναφορικά με ζημιές του ίδιου του ασφαλιζομένου οχήματος) ειδικά στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο συμφωνήθηκε και η κάλυψη των παραπάνω περιπτώσεων.
- 5) Από τρομοκρατική ενέργεια μεμονωμένη ή μη, οχλαγωγία, διαδήλωση, απεργία, στάση, πολιτικές ταραχές, εκτός εάν ειδικά στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο συμφωνήθηκε και η κάλυψη των παραπάνω περιπτώσεων.
- 6) Άμεσα από κύματα πίεσης τα οποία προκαλούνται από αεροσκάφος και οποιαδήποτε άλλη εναέρια μηχανή που ταξιδεύει με την ταχύτητα του ήχου ή με υπερηχητικά ταχύτητα.
- 7) Από οδηγό που δεν έχει από το νόμο και για την κατηγορία του ασφαλισμένου οχήματος που οδηγεί, την προβλεπόμενη άδεια οδήγησης.
- 8) Ενώ ο οδηγός του ασφαλισμένου οχήματος ήταν κάτω από την επίδραση οινοπνεύματος ή τοξικών ουσιών, σύμφωνα με την έννοια και τις προϋποθέσεις του Κ.Ο.Κ..
- 9) Όταν ο οδηγός είναι μικρότερος των 23 ετών ή έχει άδεια οδήγησης μικρότερη του έτους, εκτός εάν ρητά και ειδικά έχει συμφωνηθεί η κάλυψη των περιπτώσεων αυτών με ειδικό πρόσθετο ασφάλιστρο. Σε περίπτωση που δεν έχει συμφωνηθεί η ανωτέρω κάλυψη, η Εταιρία δε φέρει καμία ευθύνη αποζημίωσης, εκτός εάν ο ασφαλισμένος καταβάλει αμέσως με μία πρόσθετη πράξη, με τη Δήλωση του Ατυχήματος, επασφάλιστρο 60% (τοις εκατό) επί των ετήσιων ασφαλιστρών του ισχύοντος τιμολογίου της εταιρίας και για ολόκληρη τη διάρκεια της ισχύος του ασφαλιστηρίου συμβόλαιου.
- 10) Ενώ το ασφαλισμένο όχημα χρησιμοποιείται για διαφορετική χρήση από την καθορισμένη στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο και στην άδεια κυκλοφορίας του.
- 11) Από το μεταφερόμενο ή στο μεταφερόμενο με το ασφαλισμένο όχημα φορτίο εκτός εάν ειδικά στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο συμφωνήθηκε και η κάλυψη των παραπάνω περιπτώσεων.
- 12) Ενώ το ασφαλισμένο όχημα μεταφέρει φορτίο ή επιβάτες πέραν του επιτρεπομένου ανωτάτου ορίου, σύμφωνα με την άδεια κυκλοφορίας του ή τις σχετικές αποφάσεις των αρμοδίων αρχών, εφόσον η υπέρβαση συντέλεσε στην επέλευση ή στην επαύξηση της ζημιάς κατά το μέτρο της επαύξησης.
- 13) Από διαρροή υγρών ή υγραερίων οποιασδήποτε φύσης, που χρησιμοποιούνται για τη λειτουργία του ασφαλισμένου οχήματος, εκτός εάν ειδικά στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο συμφωνήθηκε και η κάλυψη των παραπάνω περιπτώσεων.

- 14) Υπό ή επί αυτοκινήτων, οχημάτων χωρίς αριθμό κυκλοφορίας, ασφαλισμένων για ατυχήματα αποκλειστικά μέσα σε συγκεκριμένο χώρο, εφόσον το ατύχημα προξενηθεί έξω από το χώρο αυτό.
- 15) Από τη συμμετοχή του ασφαλισμένου οχήματος σε επιδείξεις ή εορταστικές παρελάσεις, ή σε επίσημους ή μη επίσημους αγώνες, ή σε σχετικές δοκιμαστικές διαδρομές (προπονήσεις) εκτός εάν ειδικά στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο συμφωνήθηκε και η κάλυψη των παραπάνω περιπτώσεων.
- 16) Ενώ το ασφαλισμένο όχημα ωθείται με οποιαδήποτε εκτός από τη δική του δύναμη ή ωθεί άλλο όχημα ή αντικείμενο κινούμενο ή όχι, σε τροχούς ή ρυμουλκεί άλλο όχημα πλην του τυχόν συγκεκριμένα δηλωθέντος και νομίμως ρυμουλκούμενου οχήματος.
- 17) Όταν το ασφαλισμένο όχημα δε διαθέτει το πιστοποιητικό ελέγχου ΚΤΕΟ που το κρίνει κατάλληλο για την κυκλοφορία του, εφόσον απαιτείται αυτό λόγω της παλαιότητας του αυτοκινήτου σύμφωνα με τα εκάστοτε προβλεπόμενα από της ισχύουσα νομοθεσία.
- 18) Μέσα σε φυλασσόμενους ή περιφραγμένους χώρους στους οποίους απαγορεύεται η πρόσβαση και η κίνηση σε όλα τα οχήματα πλην ειδικών εξουσιοδοτημένων οχημάτων, π.χ. αεροδρόμια, στρατόπεδα, κ.λπ., εκτός εάν ειδικά στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο συμφωνήθηκε και η κάλυψη των παραπάνω περιπτώσεων.
- 19) Κατά το χρόνο που το αυτοκίνητο κινείται σε δρόμους που δεν προορίζονται για την κυκλοφορία αυτοκινήτων ή σε δρόμους στους οποίους απαγορεύεται από τις αρχές η κυκλοφορία.
- 20) Υπό ή επί ειδικού τύπου οχημάτων, εργαλείων ή μηχανημάτων που προέρχονται όχι κατά την μετακίνηση αυτών, αλλά από τη λειτουργία τους ως εργαλεία, εκτός εάν ειδικά στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο συμφωνήθηκε και η κάλυψη των παραπάνω περιπτώσεων.
- 21) Από την επιβολή προστίμων ή εξαγορά ποινών που επιβλήθηκαν από διοικητικές, αστυνομικές, ή δικαστικές αρχές, λόγω παραβάσεων νόμων ή αστυνομικών διατάξεων από τον ασφαλιζόμενο, καθώς και τα σχετικά δικαστικά έξοδα, που προέρχονται από τις αποφάσεις των παραπάνω αρχών.
- 22) Η αστική ευθύνη σε περίπτωση ζημιάς που προκλήθηκε από το αυτοκίνητο του ασφαλιζομένου σε άλλο αυτοκίνητο το οποίο ανήκει στον ίδιο, ή μέχρι και τρίτου βαθμού συγγενικών του προσώπων, μια και δεν νοείται τέτοια ευθύνη του ασφαλισμένου πριν τον εαυτό του, ή των συγγενών του.  
 Η κάλυψη τέτοιων κινδύνων μπορεί να γίνει μόνο υπό μορφή μικτών ασφαλίσεων.
- 23) Ζημιές οι οποίες λαμβάνουν χώρα εκτός των ορίων της Ελληνικής επικράτεια, εκτός και αν υπάρχει επέκταση της ασφάλειας, της αστικής ευθύνης και στο εξωτερικό.



**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6<sup>ο</sup>**  
**ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ BOMUS – MALUS**

**6.1 Γενικά για το Σύστημα Bonus – Malus (Bonus – Malus System)**

Στον τομέα των ασφαλειών αυτοκινήτου, υπάρχει ένα σύστημα που ρυθμίζει την πληρωμή του ασφαλιστρού που καταβάλλεται από τον πελάτη, ανάλογα με την ατομική του ιστορία στον τομέα της οδήγησης.

Πιο αναλυτικά, και σύμφωνα με τη σημασία των λέξεων, το Bonus αναφέρεται συνήθως σε μια έκπτωση στο ασφάλιστρο που δίνεται με βάση της πολιτικής της εταιρίας, για την ανανέωση της σύμβασης. Από την άλλη, η λέξη Malus αναφέρεται στην αύξηση του ασφαλιστρού. Το Bonus - Malus σύστημα χρησιμοποιείται πάντα στην ασφάλιση των οχημάτων.

Η θεμελιώδης αρχή του Συστήματος Bonus – Malus είναι ότι όσο μεγαλύτερη είναι η συχνότητα της απαίτησης από τον ασφαλιζόμενο προς την ασφαλιστική εταιρία, τόσο υψηλότερο είναι το κόστος ασφάλισης που κατά μέσο όρο χρεώνονται στον ασφαλιζόμενο. Και με τη λέξη απαίτηση, νοείται η απαίτηση του ασφαλιζομένου προς τον ασφαλιστή για αποζημίωση, μετά από κάποιο συμβάν που καλύπτεται από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

Αυτή η αρχή ισχύει επίσης σε ένα ασφαλιστικό καθεστώς που αποτελείται από ένα υψηλό ανώτατο όριο έκπτωσης που είναι κοινό για όλους τους αντισυμβαλλομένους.

**6.2 Πίνακας Κατηγοριών Bonus – Malus (με ποσοστά μείωσης και προσαύξησης)**

<b>ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ Β/Μ</b>	<b>ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ</b>	<b>ΑΥΞΗΣΗ Ή ΜΕΙΩΣΗ</b>
<b>20</b>	140%	+40%
<b>19</b>	136%	+36%
<b>18</b>	132%	+32%
<b>17</b>	128%	+28%
<b>16</b>	124%	+24%
<b>15</b>	120%	+20%
<b>14</b>	116%	+16%
<b>13</b>	112%	+12%
<b>12</b>	108%	+8%
<b>11</b>	104%	+4%
<b>10</b>	<b>100%</b>	<b>0</b>
<b>9</b>	96%	-4%
<b>8</b>	92%	-8%

7	88%	-12%
6	84%	-16%
5	80%	-20%
4	76%	-24%
3	72%	-28%
2	68%	-32%

Πιο αναλυτικά, βλέπουμε έναν πίνακα ο οποίος χωρίζεται σε δύο διαφορετικά τμήματα. Το τμήμα Malus, δηλαδή το τμήμα της προσαύξησης, και το τμήμα Bonus, το τμήμα της μείωσης. Αυτές οι αυξομειώσεις, όπως αναφέραμε και πιο πάνω, γίνονται στα τελικά ασφάλιστρα που προκύπτουν μετά τον τελικό υπολογισμό τους.

Το Σύστημα Bonus – Malus, λοιπόν, περιλαμβάνει δεκαεννέα διαφορετικές κατηγορίες, αρχής γεννωμένης της κατηγορίας 10, ή αλλιώς της βάσης των κατηγοριών, στην οποία ο ασφαλισμένος δεν έχει καμία προσαύξηση ή καμία μείωση στα τελικά του ασφάλιστρα. Σε αυτήν την κατηγορία, ο ασφαλιζόμενος πληρώνει τα ασφάλιστρα όπως αυτά προκύπτουν μετά από τον υπολογισμό τους από το ενιαίο τιμολόγιο της κάθε ασφαλιστικής εταιρίας, λαμβάνοντας υπόψη τις υποχρεωτικές και όποιες προαιρετικές καλύψεις επιθυμεί ο ασφαλισμένος.

Από εκεί και πέρα αρχίζει όλη η λειτουργία του συστήματος αυτού.

Το σκέλος της προσαύξησης περιλαμβάνει δέκα κατηγορίες, αρχίζοντας από την 11 έως την 20. Σε αυτές τις κατηγορίες παρατηρούμε ποσοστιαίες προσαυξήσεις, της τάξεως του 4% (τοις εκατό), για αρχή και αυξάνοντας ανά 4%, φτάνει το 40% (τοις εκατό), για την τελευταία, ανώτερη κατηγορία.

Από την άλλη, το σκέλος της μείωσης περιλαμβάνει οκτώ κατηγορίες, αρχίζοντας από την 9 και τελειώνει στην 2. Σε αυτές τις κατηγορίες παρατηρούμε ποσοστιαίες μειώσεις του 4% (τοις εκατό), και μειώνοντας αν 4 και σε αυτήν την περίπτωση, φτάνουμε στη μείωση του 32% (τοις εκατό), που είναι στην κατώτερη κατηγορία.

### 6.3 Ειδικό Όροι Εκπτώσεων λόγω Μη Ζημιών και Επιβαρύνσεων λόγω Ζημιών (Bonus – Malus)

Τα ασφάλιστρα του κάθε ασφαλιστηρίου (εξαιρέσεις των ασφαλιστρών Πυρός και Κλοπής) αναπροσαρμόζονται μετά τη λήξη της δωδεκάμηνης περιόδου ασφαλίσεως σε οποιαδήποτε ασφαλιστική εταιρία, σύμφωνα με την ειδική κλίμακα, αναλόγως της ελλείψεως ζημιάς κατά τη συγκεκριμένη δωδεκάμηνη περίοδο ή αναλόγως του αριθμού των ζημιών που επήλθαν κατά την ασφαλισμένη περίοδο, τηρουμένων των ειδικών κανόνων.

Έτσι μπορούμε να πούμε ότι έχουμε τους ακόλουθους ειδικούς όρους:

- 1) Στο ασφαλιστήριο αναγράφονται υποχρεωτικά η κατηγορία και τα αρχικά ασφάλιστρα, όπως αυτά υπολογίζονται με βάση το τιμολόγιο και τον πίνακα Bonus – Malus, στην αρχή της ασφάλισης.

Σε περίπτωση που ο ασφαλισμένος μεταφέρει την ασφάλισή του σε άλλη ασφαλιστική εταιρία, θα καθορίσει εκ νέου τα ασφάλιστρα, σύμφωνα με το

δικό της τιμολόγιο και την κατηγορία στην οποία ανήκει ο ασφαλισμένος. Για να γίνει αυτό, απαιτείται μία βεβαίωση από την προηγούμενη ασφαλιστική εταιρία προς τη νέα. Στη βεβαίωση αυτή πρέπει να αναφέρονται τα εξής:

- α) Ο αριθμός ασφαλιστηρίου της παλαιάς ασφάλισης.
  - β) Η αμέσως προηγούμενη δωδεκάμηνη ασφαλιστική περίοδος.
  - γ) Η κατηγορία και τα αντιστοιχούντα ασφάλιστρα κατά την τελευταία ασφαλιστική περίοδο.
  - δ) Ο αριθμός τυχόν προηγούμενων περιόδων χωρίς να έχει υπάρξει δηλωμένη ζημιά.
  - ε) Ο αριθμός τυχόν προηγούμενων δηλωθεισών ζημιών της τελευταίας ασφαλιστικής περιόδου.
- 2) Σε περίπτωση μεταβολής της κυριότητας ή της κατοχής του αυτοκινήτου, η ασφαλιστική εταιρία καθορίζει εκ νέου τα ασφάλιστρα μετά από την μεταβολή αυτή, βάση της κατηγορίας στην οποία ανήκει ο νέος ο ασφαλιζόμενος.
  - 3) Οποιοσδήποτε και αν είναι ο αριθμός δωδεκαμήνων χωρίς ζημιά ή με ζημιά, δεν επιτρέπεται η υπέρβαση των κατηγοριών 2 ή 20.
  - 4) Για την πρώτη φορά ασφάλισης (χωρίς προηγούμενη κάλυψη σε άλλη ασφαλιστική εταιρία), αναγράφονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο, τα ασφάλιστρα της βάσης, δηλαδή το 100% των ασφαλίσεων, όπως αναφέρονται στον πίνακα που είδαμε παραπάνω. Για το επόμενο δωδεκάμηνα ασφάλισης, τα ασφάλιστρα υπολογίζονται με βάση τον Πίνακα Bonus – Malus.
  - 5) Κάθε δωδεκάμηνο χωρίς ζημιά, έχουμε μείωση του βαθμού της κατηγορίας στην οποία βρίσκεται το ασφαλιστήριο κατά τη λήξη του προηγούμενου δωδεκαμήνου, με εφαρμογή της αντίστοιχης κατηγορίας ασφαλίσεων. Η κάθοδος αυτή, η οποία επέρχεται ανά δωδεκάμηνο, μπορεί να φτάσει στην κατηγορία 2.
  - 6) Κάθε ζημιά κατά την δωδεκάμηνη ασφαλιστική περίοδο, συνεπάγεται άνοδο δύο κατηγοριών για το επόμενο δωδεκάμηνο, από την κατηγορία στην οποία βρίσκεται στη λήξη της προηγούμενης περιόδου.
  - 7) Σε περίπτωση που ο ασφαλισμένος δεν είχε ζημιά για τέσσερα συνεχόμενα έτη, και η κατηγορία του στον πίνακα είναι πάνω από τη βάση, τότε μεταφέρεται αυτομάτως στην κατηγορία 10, στη βάση των κατηγοριών, κατά την επερχόμενη ανανέωση του συμβολαίου.
  - 8) Ως «ζημιά», για όσα αναφέραμε παραπάνω, θεωρείται κάθε ζημιά για την οποία η ασφαλιστική εταιρία κατέβαλε αποζημίωση στον ασφαλισμένο ή σε τρίτο πρόσωπο το οποίο ζημιώθηκε εξαιτίας του ασφαλισμένου.
  - 9) Ζημιές, οι οποίες υπερβαίνουν το ποσό της συμφωνημένης απαλλαγής δεν υπολογίζονται για την επιβάρυνση των ασφαλίσεων. Επίσης, δεν υπολογίζονται ζημιές τις οποίες ανέλαβε ο ασφαλισμένος εις βάρος του και στο σύνολό τους, με τον όρο της απόδοσης, από τον ασφαλισμένο προς την ασφαλιστική εταιρία, τυχόν καταβληθεισών αποζημιώσεων.

- 10) Σε περίπτωση αναστολής της ασφάλισης και χορήγησης παράτασης, η παράταση αυτή συνυπολογίζεται για τον υπολογισμό του 12μημου, όχι όμως και η διάρκεια της αναστολής.
- 11) Στην έννοια της δωδεκάμηνης περιόδου ασφαλίσεως, περιλαμβάνονται όχι μόνο τα ασφαλιστήρια ετήσιας διάρκειας, αλλά και οποιασδήποτε μικρότερης διάρκειας (εξάμηνο ή τρίμηνο), εφ' όσον αυτά είναι συνεχόμενα και χωρίς διακοπή και συμπληρώνουν 12 μήνες.

Εάν μετά τη λήξη του δωδεκαμήνου, ο υπολειπόμενος χρόνος της ασφαλίσεως δε συμπληρώνει εκ νέου δωδεκάμηνο, η κάθοδος κατηγορίας, εφ' όσον πρόκειται για δωδεκάμηνο χωρίς ζημιά, γίνεται μόνο εάν η ασφάλιση παραταθεί, για να συμπληρωθεί έτος. Ενώ, για τη βάση ζημιών, η προσαρμογή των ασφαλιστρών λαμβάνονται υπόψη οι επελθούσες ζημιές.

Στο ασφαλιστικό έγγραφο, καθορίζεται η προσαρμογή των ασφαλιστρών και αναφέρονται αναλυτικά τα στοιχεία των ασφαλιστηρίων συμβολαίων που συμπληρώνουν τον ετήσιο κύκλο της ασφάλισης.

- 12) Η προσαρμογή των ασφαλιστρών κατά τα ανωτέρω, γίνεται και σε περιπτώσεις ομαδικής ασφαλίσεως, δηλαδή περισσότερων αυτοκινήτων από ένα, υπολογιζόμενη επί των ασφαλιστρών του καθενός αυτοκινήτου αναλόγως της ύπαρξης λη μη ζημιών για το κάθε ένα.
- 13) Αυτή η προσαρμογή, γίνεται και για την ασφάλιση των αυτοκινήτων που προέρχονται από το εξωτερικό, βάσει πιστοποιητικού των Ασφαλιστικών Εταιριών των καλύψεων στην ξένη χώρα, υπό τον όρο ότι στο πιστοποιητικό αναγράφονται να ακόλουθα στοιχεία:

α) Το όνομα του ασφαλισμένου.

β) Ο αριθμός κυκλοφορίας του αυτοκινήτου, οι αριθμοί πλαισίου και κινητήρα.

γ) Η διάρκεια της ασφάλισης στην ξένη εταιρία.

δ) Ο αριθμός των δηλωθεισών ζημιών κατά την τελευταία πενταετία ασφαλίσεως, ή ο αριθμός των δωδεκαμήνων χωρίς ζημιά.

- 14) Πολυετή ασφαλιστήρια, των οποίων η έκδοση επιτρέπεται κατά το τιμολόγιο, εκδιδόμενα μετά την εφαρμογή των εκπτώσεων και επιβαρύνσεων (Σύστημα Bonus - Malus) ως ετήσιο εκδιδόμενα ή εκδοθέντα διαδοχικώς. Επομένως επί τη λήξη του κάθε δωδεκαμήνου διενεργείται η κατά τα ανωτέρω προσαρμογή.

#### 6.4 Ειδικό Όροι Οδηγών Κάτω των 23 Ετών

Δηλώνεται και συμφωνείται με το ασφαλιστήριο ότι σε περίπτωση ατυχήματος συνεπαγομένου αστικής ευθύνης και επερχομένου της στιγμής εκείνης το συγκεκριμένο αυτοκίνητο οδηγείται από οδηγό ηλικίας μικρότερης των 23 ετών (της ηλικίας υπολογιζόμενης από 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου του έτους γεννήσεως), χωρίς να έχει δηλωθεί αυτή η ηλικία και καταβληθεί κατά τη σύναψη της ασφάλισης το προβλεπόμενο σχετικό ασφάλιστρο, σύμφωνα με το τιμολόγιο ασφαλιστρών αυτοκινήτων, η Ασφαλιστική Εταιρία δε φέρει καμία ευθύνη αποζημίωσης, εκτός εάν ο ασφαλισμένος καταβάλλει αμέσως δια προσθέτου πράξεως επί της συγκεκριμένης δήλωσης ατυχήματος επασφάλιστρο 60% (τοις εκατό) , εφ' όσον ο οδηγός έχει

ερασιτεχνική άδεια, ή 30% (τοίς εκατό) εφ' όσον ο οδηγός έχεις επαγγελματική άδεια οδήγησης.

### 6.5 Εφαρμογή των Όρων Bonus – Malus

Για τα ασφάλιστρα που εκδίδονται μετά την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου του 1978, θα πρέπει να τηρηθούν οι όροι του συστήματος Bonus – Malus που προβλέπουν ότι, κατά την έκδοση του ασφαλιστηρίου, γίνεται η κατάταξη στην αντίστοιχη κατηγορία με βάση τη βεβαίωση που ο νέος ασφαλιζόμενος προσκομίζει από την παλαιά του ασφαλιστική εταιρία, από την οποία φαίνεται σε ποια κατηγορία εκπτώσεως ή επιβαρύνσεως πρέπει να καταταγεί.

Για το έτος 1977, επειδή δεν υπήρχε η δυνατότητα πλήρους ελέγχου για όσους από τους ασφαλισμένους άλλαξαν ασφαλιστική εταιρία και δήλωσαν ότι προηγουμένως δεν ήταν ασφαλισμένοι, για τον λόγο αυτό και για την αποφυγή καταστρατηγήσεως του τιμολογίου, επιβλήθηκε ότι, όταν ο ασφαλισμένος ασφαλιζεται για πρώτη φορά στην εταιρία και δηλώνει ότι προηγουμένως δεν ήταν ασφαλισμένος, πρέπει να υπογράψει υπεύθυνη δήλωση.

Εξ' άλλου σε περίπτωση μεταφοράς της ασφαλίσεως σε άλλη ασφαλιστική εταιρία, εάν λόγω του επειγόντος, ο ασφαλισμένος είναι πρακτικώς αδύνατο να προσκομίσει εγκαίρως την προβλεπόμενη από τους όρους Bonus - Malus βεβαίωση της εταιρίας που κάλυπτε τον κίνδυνο κατά το προηγούμενο δωδεκάμηνο, τότε είναι δυνατό να εκδοθεί το καινούργιο ασφαλιστήριο υπό την προϋπόθεση ότι προηγουμένως ο ασφαλισμένος θα υπογράψει υπεύθυνη δήλωση, όπου θα βεβαιώνει τον αριθμό των ζημιών που είχε για αυτό το διάστημα. Είναι αυτονόητο ότι η δήλωση αυτή, που θα έχει προσωρινή ισχύ, δεν απαλλάσσει ούτε τον ασφαλισμένο ούτε την Ασφαλιστική Εταιρία από την υποχρέωσή της να καταθέσει μέσα σε δεκαπέντε ημέρες της προβλεπόμενης από τους όρους Bonus – Malus βεβαιώσεως της παλιάς Ασφαλιστικής Εταιρίας.

Οι ανωτέρω υπεύθυνες δηλώσεις αφορούν εξαιρετικές περιπτώσεις και για να γίνεται ο απαραίτητος έλεγχος, οι Ασφαλιστικές Εταιρίες υποχρεούνται αμέσως να αποστέλλουν αντίγραφα των, στις ενώσεις που θα φροντίσουν για την διασταύρωση των πληροφοριών που αναφέρονται σ' αυτές. Συνεπώς, εάν κατά την έκδοση το ασφαλιστηρίου στη νέα Ασφαλιστική Εταιρία δεν προσκομισθεί η βεβαίωση της παλιάς Ασφαλιστικής Εταιρίας, τότε θα πρέπει να κατατίθενται υποχρεωτικά μία από τις παραπάνω δύο υπεύθυνες δηλώσεις του ασφαλισμένου και αντίγραφο της να κοινοποιείται αμέσως στην Ένωση που ανήκει η Ασφαλιστική Εταιρία.

### 6.6 Η Κάλυψη Προστασίας Bonus – Malus

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει, η κατηγορία Bonus - Malus καθορίζει σε σημαντικό βαθμό το ποσό που πληρώνει κάποιος για να ασφαλιστεί και αντικατοπτρίζει το πόσο καλός και προσεκτικός οδηγός είναι στην πορεία του χρόνου και ότι δεν έχετε προκαλέσει ατυχήματα. Τα ασφάλιστρα του ασφαλιστηρίου συμβολαίου αναπροσαρμόζονται μετά τη λήξη "αδιαιρέτου και συνεχούς" 12μηνου ασφάλισης σύμφωνα με καθορισμένη κλίμακα, με την οποία για κάθε χρόνο χωρίς ζημιά δίνεται έκπτωση, ενώ για κάθε ζημιά δίνεται επιβάρυνση.

Μία νέα κάλυψη όμως, που ισχύει στα Ασφαλιστήρια Αυτοκινήτου για την κατηγορία Bonus – Malus, είναι κάλυψη «Προστασία Bonus - Malus». Η κάλυψη

αυτή προστατεύει την κατηγορία Bonus - Malus που έχει κάποιος και δεν ανεβαίνει, αν προκαλέσει ατύχημα μέσα σε ένα χρόνο. Ανάλογα με την ασφαλιστική εταιρία, υπάρχει και διαφορετική προσέγγιση της κάλυψης αυτής. Άλλες ασφαλιστικές προστατεύουν για ανεξάρτητες ποσοτικά ζημίες που τυχόν προκαλέσει κάποιος, άλλες για την πρώτη ζημιά μόνο ανεξαρτήτου ποσού ζημίας, άλλες για τις δύο πρώτες ζημίες και πάλι ανεξαρτήτου ποσού ζημίας που θα προκαλέσει κάποιος και άλλες θέτουν ένα όριο στο ποσό ζημίας που τυχόν προκαλέσετε, είτε από την πρώτη ζημιά είτε από την δεύτερη.

#### **6.7 Η Σημερινή Λειτουργία του Συστήματος Bonus – Malus σε Ελλάδα και Ε.Ε.**

Όπως αναφέραμε παραπάνω, η λειτουργία του Συστήματος Bonus – Malus, στηρίζεται σε έναν πίνακα, σύμφωνα με τον οποίο ο ασφαλιζόμενος έχει κάποια επιβάρυνση στα ασφάλιστρά του λόγω προκλήσεως ζημιάς, ή κάποια μείωση λόγω μη ζημιάς ανά 12 μήνη χρονική διάρκεια.

Η βάση των κατηγοριών θεωρείται η κατηγορία 10, στην οποία ο ασφαλισμένος δε φέρει καμία προσαύξηση ή μείωση ασφαλίστρου και πληρώνει το 100% του ασφαλίστρου όπως αυτό προκύπτει μετά την τιμολόγηση των καλύψεων. Ο πρωτοασφαλιζόμενος λοιπόν, μπαίνει αυτόματα στην κατηγορία 10. Αυτή ήταν και η μέχρι προ 10 χρόνων λειτουργία του Συστήματος Bonus – Malus.

Σήμερα στην ασφαλιστική αγορά δεν λειτουργούν ακριβώς έτσι τα πράγματα. Η έννοια του Συστήματος αυτού έχει χαθεί. Οι ασφαλιστικές εταιρίες πλέον δεν ασφαλίζουν πρωτοασφαλιζόμενους στην κατηγορία 10 (αρχική) αλλά στην κατηγορία 2 (χαμηλότερη).

Όλο αυτό το σκηνικό ξεκίνησε περίπου 10 χρόνια πριν, με κάποιες μικρές ασφαλιστικές εταιρίες, μέσα στο πλαίσιο αθέμιτου ανταγωνισμού, που για να κερδίσουν πελάτες τους πρότειναν νέα ασφάλιση στην κατηγορία 2, με την υψηλότερη μείωση επί του ασφαλίστρου. Έτσι οι εταιρίες αυτές, λόγω χαμηλότερου κόστους, κέρδισαν αρκετούς πελάτες.

Στον κλάδο όμως άρχισε να υπάρχει ένταση, κατά την οποία οι μεγάλες σε όνομα εταιρίες και ακριβές, άρχισαν να χάνουν πελάτες. Έτσι, αν και παράνομο από το νόμο για το Σύστημα Bonus – Malus, άρχισαν σταδιακά, όλες οι εταιρίες να ασφαλίζουν πρωτοασφαλιζόμενους στην κατηγορία 2 κάνοντας το Σύστημα να χάσει όλη την έννοιά του.

Μία επιπλέον διαφορετική όψη της λειτουργίας του Συστήματος αυτό, έρχεται να συμπληρώσει και η κάλυψη Προστασίας Bonus – Malus, που αναφέραμε παραπάνω, δίνοντας κάλυψη στον οδηγό για δύο ατυχήματα ανά 12 μήνο, να μην αυξηθεί η κατηγορία Bonus – Malus στην οποία βρίσκεται. Σε περίπτωση και τρίτου ατυχήματος, υπαίτιας αυτού, υπόκειται σε αύξηση κατηγορίας Bonus – Malus, όπου και λειτουργεί κανονικά το Σύστημα.

Στην Ε.Ε. από την άλλη πλευρά, επειδή έχασε και εκεί την έννοια του ο Σύστημα Bonus – Malus, εδώ και μερικά χρόνια έχει καταργηθεί τελείως το σύστημα αυτό. Αντί αυτού, χρησιμοποιείται το σύστημα Παραμετρικής Τιμολόγησης. Σύμφωνα λοιπόν με το Σύστημα Παραμετρικής Τιμολόγησης, υπολογίζεται το ασφάλιστρο σύμφωνα με τα στοιχεία του οδηγού και δηλώνοντας το συνολικό αριθμό των ατυχημάτων που έχει πραγματοποιήσει στο παρελθόν υπαίτιά του και θεωρείται από τα πλέον πιο ακριβή συστήματα για την επιβάρυνση λόγω ατυχημάτων στον κλάδο

ασφάλισης αυτοκινήτου. Η κάθε εταιρία και σε αυτήν τη περίπτωση χρησιμοποιεί το δικό της τιμολόγιο για την κοστολόγηση, η οποία μπορεί να διαφέρει ανάλογα με τους όρους της κάθε εταιρίας.

Από το 2007, το Σύστημα Παραμετρικής Τιμολόγησης έχει αρχίσει να χρησιμοποιείται και στην Ελλάδα από κάποιες εταιρίες και στο μέλλον προβλέπεται ότι όλες οι ασφαλιστικές εταιρίες θα ακολουθήσουν του Σύστημα αυτό.

### 6.8 Παράδειγμα Εφαρμογής Κατηγοριών Bonus – Malus

Κάποιος κάνει ασφάλιση αυτοκινήτου για πρώτη φορά και αυτόματα και υποχρεωτικά γράφεται στις κατηγορίες Bonus – Malus. Σύμφωνα με τον πίνακα, που παραθέσαμε στην αρχή του κεφαλαίου αυτού, ο νέος ασφαλισμένος μπαίνει την κατηγορία 10 Bonus – Malus, και πληρώνει τα ασφάλιστρα όπως αυτά προκύπτουν από τον υπολογισμό των καλύψεων υποχρεωτικών και όποιων προαιρετικών ο ασφαλιζόμενος επιθυμεί, σύμφωνα με το τιμολόγιο της Ασφαλιστικής Εταιρίας. Συνεπώς, δε φέρει καμία μείωση, ούτε επιβάρυνση στα ασφάλιστρα που προέκυψαν.

Κατά τη διάρκεια του πρώτου έτους ασφάλισης, ο ασφαλιζόμενος πραγματοποιεί ατύχημα στο οποίο και ευθύνεται. Η Ασφαλιστική Εταιρία σαφώς και τον καλύπτει αλλά αυτόματα, στο υπολογισμό των ασφαλίσεων του επόμενου 12μηνου φέρει κάποια επιβάρυνση. Αυτή η επιβάρυνση οφείλεται στις κατηγορίες Bonus – Malus.

Σύμφωνα με τον πίνακα και των ορισμό των κατηγοριών αυτών, όταν ο ασφαλισμένος κατά τη διάρκεια ενός έτους πραγματοποιήσει ατύχημα τότε ανεβαίνει δύο κατηγορίες του πίνακα Bonus – Malus. Έτσι έχουμε και προσαύξηση στα ασφάλιστρα που υποχρεούται να πληρώσει για την ανανέωση της ασφαλίσεως. Ο ασφαλιζόμενος λοιπόν, του παραδείγματός μας, σαν νέος βρισκόταν στην κατηγορία 10, την αρχική. Μετά το ατύχημά του ανεβαίνει δύο και ανήκει στην κατηγορία 12 του πίνακα. Το ποσοστό της αύξησης ή μείωσης, για κάθε κατηγορία είναι της τάξεως του 4% (τοις εκατό). Άρα, ο ασφαλισμένος θα πληρώσει επιπλέον 8% του αρχικού ασφαλίστρου, που είχε υπολογιστεί την πρώτη χρονιά.

Τα χρόνια λοιπόν μπορεί να περνάνε και ο ασφαλισμένος του παραδείγματος μας να μην πραγματοποιεί ατυχήματα. Έτσι, σύμφωνα με τον πίνακα κατηγοριών Bonus – Malus, για κάθε έτος που περνάει, κατεβαίνει και μία κατηγορία, από αυτήν που βρισκόταν τη δεύτερη χρονιά, δηλαδή την κατηγορία 12.

Μετά από πέντε χρόνια και σύμφωνα με τα παραπάνω, ο ασφαλισμένος θα κατέβει πέντε κατηγορίες και θα φτάσει στην κατηγορία 7. Σε αυτήν την κατηγορία, ο ασφαλισμένος έχει μείωση των ασφαλίσεων της τάξεως του 12% (τοις εκατό) επί του αρχικού του ασφαλίστρου και σύμφωνα με τον πίνακα Bonus – Malus.

Η διαδικασία αυτή θα ακολουθείται για κάθε χρόνο που περνάει και ανάλογα τα ατυχήματα που κάνει, ή εάν απλά δεν κάνει, θα ανεβαίνει δύο κατηγορίες, ή θα κατεβαίνει κατηγορίες ανά μία τη χρονιά. Συνεπώς, θα έχει και τις ανάλογες επιβαρύνσεις, που μπορούν να φτάσουν το 40% (τοις εκατό) (κατηγορία 20) επί του αρχικού ασφαλίστρου (κατηγορία 10), ή να έχει μειώσεις που μπορούν να φτάσουν το 32% (τοις εκατό) επί του αρχικού ασφαλίστρου (κατηγορία 2).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7<sup>Ο</sup>

## ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΦΙΛΙΚΟΥ ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

## 7.1 Γενικά για το Σύστημα Φιλικού Διακανονισμού

Από την 1<sup>η</sup> Μαΐου 2000 ασφαλιστικές επιχειρήσεις που ασκούν στην Ελλάδα τον κλάδο ασφάλισης αστικής ευθύνης αυτοκινήτων, καθιέρωσαν ένα σύστημα αποζημίωσης των αναίτιων ασφαλιζομένων πελατών τους που εμπλέκονται σε τροχαίο ατύχημα, απαλλάσσοντάς τους από την ανάγκη να στραφούν κατά της ασφαλιστικής επιχείρησης που καλύπτει την ευθύνη του υπαίτιου οδηγού. Αυτό το σύστημα είναι το λεγόμενο Σύστημα Φιλικού Διακανονισμού ή Φιλική Δήλωση Ατυχήματος.

Πρόκειται για μια Συμφωνία Κυρίων ανοικτή σε όλες τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις, εφόσον ασκούν τον κλάδο Ασφάλισης Αστικής Ευθύνης Αυτοκινήτων. Με τη συμφωνία αυτή 35 ασφαλιστικές εταιρίες έχουν αποδεχθεί ότι θα αποζημιώνουν τον αναίτιο ασφαλιζόμενο τους, ο οποίος πλέον θα απευθύνεται στην εταιρία του για το διακανονισμό της ζημιάς του και όχι στην εταιρία του υπαίτιου που ευθύνεται για το ατύχημα, όπως συνέβαινε μέχρι τώρα.

Κατ' εφαρμογήν της Συμφωνίας αυτής, γνωστής ως Σύστημα Άμεσης Πληρωμής (Σ.Α.Π.) σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος που έγινε στην Ελλάδα και εφόσον και οι δύο εμπλεκόμενες ασφαλιστικές εταιρίες έχουν προσχωρήσει σ' αυτήν, επιτρέπεται στην ασφαλιστική εταιρία του ανυπαίτιου οδηγού να τον αποζημιώσει για λογαριασμό της ασφαλιστικής εταιρίας που καλύπτει την ευθύνη του υπαίτιου οδηγού.

Η εφαρμογή του Συστήματος Άμεσης Πληρωμής ξεκίνησε με την αποζημίωση ατυχήματος με υλικές ζημιές. Από 1<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου του 2005 καλύπτονται και ατυχήματα που έχουν μικρές σωματικές βλάβες.

Με τη Συμφωνία, χωρίς να αλλάξει σε τίποτε η υφιστάμενη νομοθεσία που διέπει την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης από την κυκλοφορία αυτοκινήτων, καθιερώνεται σύστημα εξυπηρέτησης των πελατών μιας ασφαλιστικής επιχείρησης, οι οποίοι προφανώς προτιμούν να κάνουν χρήση των υπηρεσιών της δικής τους εταιρίας, της εταιρίας δηλαδή, που επέλεξαν για να ασφαλιστούν έχοντας λάβει υπ' όψιν τους τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της, άρα και την ποιότητα των υπηρεσιών της.

Συγχρόνως, οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις που προσχωρούν στη Συμφωνία αναλαμβάνουν να εξυπηρετήσουν τους πελάτες τους προσδοκώντας να τους αποδείξουν και μ' αυτήν την ευκαιρία, ότι βρίσκονται κοντά τους έτοιμες να τους συνδράμουν, όποτε υπάρχει ανάγκη παρέμβασης του ασφαλιστή.

Όταν τον Μάιο του 2000 εφαρμόστηκε για πρώτη φορά το Σ.Α.Π., ο διακανονισμός του ατυχήματος από την ασφαλιστική εταιρία που καλύπτει τον ανυπαίτιο οδηγό ήταν δυνατός μόνον εάν υπήρχε συμπληρωμένο και υπογεγραμμένο και από τους δύο οδηγούς το ευρωπαϊκό έντυπο της Φιλικής Δήλωσης Ατυχήματος.

Σήμερα δεν είναι πια απαραίτητη για την ένταξη μιας ζημιάς στο Σ.Α.Π. η συμπλήρωση του εντύπου της Φιλικής Δήλωσης. Η έλλειψή της όμως επιβάλλει την ηλεκτρονική επικοινωνία μεταξύ των δύο εμπλεκόμενων εταιριών.

Αναπόσπαστο μέρος της Συμφωνίας αποτελούν οι Πίνακες Υπαιτιότητας. Πρόκειται για συμφωνημένες περιπτώσεις ατυχημάτων που όταν συμβούν οδηγούν



με απόλυτη ασφάλεια στο συμπέρασμα για το ποιος από τους δύο εμπλεκόμενους οδηγούς ευθύνεται για το ατύχημα εξ ολοκλήρου ή έστω κατά 50%. Αποζημιώνοντας οι ασφαλιστικές εταιρίες τους πελάτες τους για ατύχημα για το οποίο δεν φέρουν ευθύνη ενεργούν, όπως ελέγχθη για λογαριασμό της ασφαλιστικής εταιρίας που καλύπτει την ευθύνη του υπαίτιου οδηγού.

Η μεταξύ των δύο εμπλεκόμενων ασφαλιστικών εταιριών χρηματική συναλλαγή τακτοποιείται μέσω ενός μηχανισμού συμψηφισμού που λειτουργεί μέσα στην Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος. Οι εκκαθαρίσεις των πληρωμών γίνονται σε μηνιαία βάση και οι επανεισπράξεις υπολογίζονται με μέσους όρους.

Το όργανο παρακολούθησης της καθημερινής εφαρμογής της Συμφωνίας είναι η Διαχειριστική Επιτροπή, ένα 10μελές όργανο που συνεδριάζει πάντα με την παρουσία νομικού συμβούλου. Οι εκκαθαρίσεις των πληρωμών, ο υπολογισμός των μέσων όρων και η στατιστική παρακολούθηση της Συμφωνίας γίνεται από το Γραφείο Συμψηφισμού, ενώ το ανώτατο όργανο της Συμφωνίας είναι η Γενική Συνέλευση των συμβαλλομένων εταιριών.

Με ευθύνη της Διαχειριστικής Επιτροπής το Μητρώο Μελών ανανεώνεται κάθε χρόνο. Τα μέλη της Συμφωνίας καλύπτουν την συντριπτική πλειοψηφία του ασφαλιζόμενου στόλου αυτοκινήτων οχημάτων.

## 7.2 Προϋποθέσεις Εφαρμογής του Συστήματος Φιλικού Διακανονισμού

1. Η Συμφωνία εφαρμόζεται εφόσον πληρούνται σωρευτικά οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α. Ατύχημα με σύγκρουση μεταξύ μόνον δύο οχημάτων ασφαλιζόμενων για την αστική ευθύνη τους από συμβαλλόμενες ασφαλιστικές επιχειρήσεις. Η Συμφωνία εφαρμόζεται ακόμη και αν η ευθύνη των δύο οχημάτων καλύπτεται από την ίδια συμβαλλόμενη ασφαλιστική επιχείρηση.

β. Συμπλήρωση και υπογραφή και από τους δύο εμπλεκόμενους οδηγούς της Φιλικής Δήλωσης, με την επιφύλαξη του άρθρου 9α της παρούσας.

γ. Ύψος υλικών ζημιών οχήματος που αποζημιώνεται ίσο ή κατώτερο του συμφωνημένου ορίου, οριζόμενου εκάστοτε σύμφωνα με το άρθρο 11 της παρούσας.

δ. Ύψος σωματικών βλαβών οδηγού ή και επιβαινόντων που αποζημιώνονται συνολικά και κατ' άτομο ίσο ή κατώτερο του συμφωνημένου ορίου, οριζόμενου εκάστοτε σύμφωνα με το άρθρο 11 της παρούσας.

2. α) Ατύχημα που προκλήθηκε από φορτίο ή από διαρροή υγρών ή υγραερίων κάθε φύσης χρησιμοποιούμενα για την λειτουργία εμπλεκόμενου οχήματος ή από εξάρτημα που αποσπάστηκε από εμπλεκόμενο όχημα, ακόμη και εάν δεν υπάρχει σύγκρουση μεταξύ των δύο εμπλεκόμενων οχημάτων εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας Συμφωνίας.

β) Σε περίπτωση που από την σύγκρουση των δύο εμπλεκόμενων οχημάτων προκαλείται ζημιά σε αντικείμενο εκτός των δύο οχημάτων, όπως ιδίως σε κολώνα φωτισμού, πίνακα σήμανσης, κάδο απορριμμάτων, τοιχίο περίφραξης, ο διακανονισμός της ζημιάς των εμπλεκόμενων οχημάτων γίνεται κατ' εφαρμογή της Συμφωνίας. Η τυχόν απαίτηση για τη ζημιά του αντικειμένου γίνεται από τον ασφαλιστή που καλύπτει την ευθύνη του υπαίτιου οδηγού, εκτός Συμφωνίας.

3. Η Συμφωνία εφαρμόζεται και στην περίπτωση ύπαρξης κάλυψης ιδίων ζημιών των εμπλεκόμενων οχημάτων.

4. Ο διακανονισμός ατυχήματος με σωματικές βλάβες γίνεται σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του Παραρτήματος 9.

### 7.3 Καλυπτόμενες Υλικές Ζημιές και Όρια Εφαρμογής της Συμφωνίας

Ανεξάρτητα από την τυχόν ύπαρξη άλλων ζημιών, οι καλυπτόμενες υλικές ζημιές που δεν πρέπει να υπερβαίνουν το συμφωνημένο όριο εφαρμογής της Συμφωνίας περιλαμβάνουν:

α. Το κόστος επισκευής ή την αποζημίωση λόγω ολικής καταστροφής του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων των φόρων

β. Το κόστος αντικατάστασης κράνους, βαλίτσας δικύκλου και εξωτερικού καλύμματος οχήματος και

γ. το κόστος μεταφοράς του οχήματος.

Ως συμφωνημένα όρια αποζημίωσης υλικών ζημιών και σωματικών βλαβών θεωρούνται τα ποσά που καθορίζει εκάστοτε η Διαχειριστική Επιτροπή του άρθρου 30. Από 1ης Ιανουαρίου 2002 το ποσό αυτό, για την αποζημίωση υλικών ζημιών καθορίζεται ίσο με 6.000 €. Από 1ης Απριλίου 2008 για την αποζημίωση σωματικών βλαβών το ποσό καθορίζεται ίσο με 9.000 € συνολικά για κάθε ατύχημα και 3.000 € για κάθε ζημιωθέν πρόσωπο.

### 7.4 Το Έντυπο της Φιλικής Δήλωσης

Το έντυπο της Φιλικής Δήλωσης προκειμένου να εφαρμοστεί η Συμφωνία πρέπει να έχει συμπληρωμένες τις εξής παραγράφους :

Παρ. 1 : Ημερομηνία ατυχήματος

Παρ. 2 : Τόπος

Παρ. 3 : Τραυματίες

Παρ. 4 : Υλικές ζημιές άλλων οχημάτων

Παρ. 6 : Ασφαλιζόμενος

Παρ. 7 : Όχημα

Παρ. 8 : Ασφαλιστική Εταιρία

Παρ. 9 : Οδηγός

Παρ. 12 : Συνθήκες ατυχήματος

Παρ. 13 : Σχεδιάγραμμα ατυχήματος

Παρ. 15 : Υπογραφή των οδηγών

Για να είναι ισχυρό το έντυπο αυτό θα πρέπει να συμπληρωθούν απαραίτητως όλες οι προαναφερθείσες παράγραφοι, τις οποίες, αν παραλείψουν να συμπληρώσουν οι εμπλεκόμενοι οδηγοί, μπορούν να τις αναπληρώσουν μετά από συμφωνία των συμβαλλομένων ασφαλιστικών επιχειρήσεων.

Σημαντική παράγραφο στη συμπλήρωση της Φιλικής Δήλωσης αποτελεί η παράγραφος 12 (Συνθήκες ατυχήματος) η οποία πρέπει να συμπληρωθεί σωστά και βάσει των οδηγιών.

Σ' αυτήν έχουν σημειωθεί όλες οι πιθανότητες παραβάσεις του Κ.Ο.Κ., ώστε όταν σημειωθούν στο αντίστοιχο τετράγωνο να μας οδηγήσουν σ' ένα πίνακα υπαιτιότητας που είναι αποδεκτός από τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις και τις δεσμεύει και ο οποίος καθορίζει δύο μόνο ποσοστά υπαιτιότητας:

- της συνυπαιτιότητας με 50% ποσοστό ευθύνης, και
- της αποκλειστικής υπαιτιότητας, με 100% ποσοστό ευθύνης.

Στον αριθμό 17 της παραγράφου 12 υπάρχει η επισήμανση "παραβίασε σήμα προτεραιότητας", στην οποία περιλαμβάνονται όλες οι παραβιάσεις σημάτων ή σημάνσεων προτεραιότητας (κόκκινο, κίτρινο παλλόμενο, STOP, απαγόρευση εισόδου σε μονόδρομο κ.λπ.), δηλαδή όλες οι σημάνσεις που καθορίζουν παραβίαση προτεραιότητας και οι οποίες εντάσσονται στον αριθμό 17 της παραγράφου 12 της Φιλικής Δήλωσης, αφού θα ήταν δύσκολο για λόγους χωρητικότητας να αναγραφεί η κάθε μία ξεχωριστά.

Στη συνέχεια και αφού συμπληρωθεί η δήλωση, παραδίδει ο κάθε οδηγός από ένα αντίγραφο στην εταιρία του, υποβάλλοντας παράλληλα και τη Δήλωση Ατυχήματος που έως τώρα υπέγραφε, ώστε εάν δεν ισχύσει ο Φιλικός Διακανονισμός (είτε γιατί δεν πληρούνται οι αναγκαίες προϋποθέσεις, είτε γιατί υπάρχουν διαφωνίες σχετικά με τους όρους της Συμφωνίας) να ισχύσει το καθεστώς αποζημίωσης που έως τώρα ισχύει.

Σε περίπτωση που ένα από τα εμπλεκόμενα στο ατύχημα μέρη παραλείψει να παραδώσει τη Φιλική Δήλωση στην ασφαλιστική επιχείρηση, τούτο δεν εμποδίζει την εφαρμογή της Συμφωνίας, εφόσον υπάρχει το δεύτερο πρωτότυπο.

Σε περίπτωση ατυχήματος με σωματικές βλάβες τα εμπλεκόμενα στο ατύχημα μέρη συμπληρώνουν και τη Δήλωση Ατυχήματος που βρίσκεται στο οπισθόφυλλο κάθε πρωτοτύπου φύλλου της Φιλικής Δήλωσης.

Τέλος, σε περίπτωση έλλειψης του Έντυπου Φιλικής Δήλωσης, κατά παρέκκλιση των άρθρων 8 παρ. 1β και 9 της παρούσας, η συμφωνία εφαρμόζεται ακόμη και εάν δεν έχει συμπληρωθεί το έντυπο της Φιλικής Δήλωσης. Σ' αυτήν την περίπτωση ο προσδιορισμός της υπαιτιότητας, γίνεται με βάση τη δήλωση ατυχήματος του ασφαλιζομένου σύμφωνα με το άρθρο 16 της παρούσας.

Σε περίπτωση διακανονισμού χωρίς έντυπο Φιλικής Δήλωσης ο άμεσος ασφαλιστής επικοινωνεί με τον ασφαλιστή του υπαίτιου οδηγού. Ο υπαίτιος ασφαλιστής υποχρεούται να απαντήσει εντός προθεσμίας δέκα εργάσιμων ημερών συμπεριλαμβανόμενης και της ημέρας ηλεκτρονικής αποστολής της φόρμας επικοινωνίας. Αρνητική απάντηση λόγω έλλειψης δήλωσης ατυχήματος εκ μέρους του υπαίτιου οδηγού γίνεται δεκτή μόνον μετά την παρέλευση και της όγδοης ημέρας της δεκαήμερης προθεσμίας.

Σε περίπτωση παρέλευσης της προθεσμίας χωρίς απάντηση ο άμεσος ασφαλιστής προβαίνει στο διακανονισμό της ζημιάς σύμφωνα με την εκτίμησή του. Σε περίπτωση αρνητικής απάντησης του υπαίτιου ασφαλιστή, η Συμφωνία δεν εφαρμόζεται.

Το Έντυπο της Φιλικής Δήλωσης Ατυχήματος, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Οδηγία, είναι το ακόλουθο:





11	1151	ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΡΟΝΟΙΑ Α.Ε.Γ.Α.
12	1158	ΑΙΓΑΙΟΝ Α.Α.Ε. (ΕΝΤΑΞΗ ΑΠΟ 1/7/2009)
13	1161	ΝΡ INSURANCE-ΝΕΟΣ ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΑΕΑΕ
14	1162	INTERASCO Α.Ε.Γ.Α.
15	1163	DEMCO INSURANCE LTD
16	5007	COMMERCIAL VALUE Α.Α.Ε (ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΑΔΕΙΑΣ 26/2/2010)
17	5009	Η ΕΘΝΙΚΗ Α.Ε.Ε.Γ.Α.
18	5012	ΑΧΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΕ
19	5013	ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΙΣ Α.Ε.Ε.Γ.Α.- ΜΙΝΕΤΤΑ
20	5019	ΟΡΙΖΩΝ Α.Ε.Γ.Α.
21	5025	GROUPAMA ΦΟΙΝΙΣ Α.Ε.Α.Ε.
22	5027	ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ Α.Ε.Γ.Α.
23	5040	ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΙΣ Α.Α.Ε.
24	5041	ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΤΙΚΗ Α.Ε.Ε.Γ.Α.
25	5045	ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ Α.Ε.
26	5048	ΕΥΡΩΠΗ Α.Ε.Γ.Α.
27	5049	EFG EUROLIFE ΑΕΓΑ (ΑΧΤΙΝΑ INS.) από 1/12/2009
28	5050	VICTORIA Α.Α.Ε. Ζ.
29	5051	EUROSTAR Ε.Α.Ε.Α.Ζ.
30	9000	ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ( ΕΙΔΙΚΟ ΜΕΛΟΣ )
31	1107	ΑΣΠΙΣ ΠΡΟΝΟΙΑ Α.Ε.Γ.Α. (ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΑΔΕΙΑΣ 21/9/2009)
32	1123	ΓΕΝΙΚΗ ΕΝΩΣΗ Α.Ε.Ε.Γ.Α. (ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΑΔΕΙΑΣ 21/9/2009)
33	1145	ΓΕΝΙΚΗ ΠΙΣΤΗ - GENERAL TRUST (ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΑΔΕΙΑΣ 21/9/2009)
34	1148	ΑΣΠΙΣ ΠΡΟΝΟΙΑ Α.Ε.Α.Ζ. (ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΑΔΕΙΑΣ 21/9/2009)
35	5024	Γ.Η.ΣΚΟΥΡΤΗΣ Α.Ε.Γ.Α. (ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΑΔΕΙΑΣ 21/9/2009)

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Οι εταιρίες 1107, 1123, 1145, 1148 και 5024 είναι οι εταιρίες που στις 21/9/2009 έκλεισαν τον κύκλο εργασιών τους και υπήρξε ανάκληση αδειάς.

ΠΗΓΗ: Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος

### 7.6 Επικοινωνία Εμπλεκόμενων Εταιριών σε Τροχαίο Ατύχημα

Για το διακανονισμό ζημιάς κατ' εφαρμογή της εκάστοτε Συμφωνίας απαιτείται σε κάθε περίπτωση επικοινωνία μεταξύ των εμπλεκόμενων ασφαλιστικών επιχειρήσεων σύμφωνα με τα ακόλουθα :

α. Εάν έχει συμπληρωθεί και συνυπογραφεί Έντυπο Φιλικής Δήλωσης ατυχήματος, ο κατά το άρθρο 15 της παρούσας άμεσος ασφαλιστής επικοινωνεί με τον ασφαλιστή του υπαίτιου οδηγού, με σκοπό την ενημέρωση αυτού. Ο διακανονισμός της ζημιάς γίνεται από τον άμεσο ασφαλιστή σύμφωνα με τις διατάξεις της εκάστοτε Συμφωνίας και χωρίς να περιμένει απάντηση από τον ασφαλιστή του υπαίτιου οδηγού.

β. Εάν έχει συμπληρωθεί και συνυπογραφεί Έντυπο Φιλικής Δήλωσης και οι δύο οδηγοί βαρύνονται με συνυπαιτιότητα κατά 50% ο άμεσος ασφαλιστής επικοινωνεί με τον ασφαλιστή του υπαίτιου οδηγού και διακανονίζει τη ζημιά μόνον μετά την αποδοχή του ασφαλιστή του υπαίτιου οδηγού.

γ. Εάν δεν έχει συμπληρωθεί Έντυπο Φιλικής Δήλωσης καθώς και εάν υπάρχουν σωματικές βλάβες, ο άμεσος ασφαλιστής επικοινωνεί με τον ασφαλιστή του υπαίτιου οδηγού, σύμφωνα με το άρθρο 9α παρ. 3 και Παραρτήματος 9 της Συμφωνίας.

Σε περίπτωση ατυχήματος μεταξύ οχημάτων των οποίων την ευθύνη από την κυκλοφορία τους καλύπτουν συμβαλλόμενες ασφαλιστικές επιχειρήσεις, οποιαδήποτε από τις δύο εμπλεκόμενες ασφαλιστικές επιχειρήσεις επικοινωνεί με την άλλη ακόμη και αν ενεργεί ως ασφαλιστής του υπαίτιου οδηγού. Η επικοινωνία σ' αυτή την περίπτωση γίνεται με σκοπό την ενημέρωση του άμεσου ασφαλιστή και το διακανονισμό της ζημιάς εκ μέρους αυτού, υπό την προϋπόθεση ότι ο ασφαλιστής του υπαίτιου οδηγού δίδει αυτόματα τη συγκατάθεσή του για το διακανονισμό της ζημιάς.

Τέλος, η αναφερόμενη στις παραγράφους 2 και 3 της Συμφωνίας επικοινωνία γίνεται μόνο με ηλεκτρονικό τρόπο, όπως καθορίζεται από το Γραφείο Συμψηφισμού. Το έντυπο επικοινωνίας αποστέλλεται ηλεκτρονικά υπόψη του Υπευθύνου Επικοινωνίας, ειδικώς ορισμένου γι' αυτό το σκοπό από κάθε συμβαλλόμενη ασφαλιστική επιχείρηση.

### 7.7 Πραγματογνωμοσύνη Υλικών Ζημιών – Ιατρική Πραγματογνωμοσύνη

Για να υπάρξει αποζημίωση θα πρέπει πρώτα να εξεταστεί η ζημιά και να οριστεί το μέγεθός της. Τη δουλειά αυτή την κάνουν οι πραγματογνώμονες.

Οι πραγματογνώμονες, εγγεγραμμένοι στον κατάλογο της παρ. 5 του εκάστοτε άρθρου διορίζονται από την ασφαλιστική επιχείρηση του αναίτιου ασφαλιζόμενου. Το κόστος πραγματογνωμοσύνης βαρύνει την ασφαλιστική επιχείρηση που διορίζει τον πραγματογνώμονα.

Η πραγματογνωμοσύνη υλικών ζημιών είναι υποχρεωτική εάν οι ζημιές υπολογίζεται ότι υπερβαίνουν το 5% του συμφωνημένου ορίου υλικών ζημιών του άρθρου 11.

Η ιατρική πραγματογνωμοσύνη είναι υποχρεωτική σε περίπτωση αποζημίωσης βάσει ιατρικών αποδείξεων άνω των 500 € καθώς και σε περίπτωση απαίτησης για απώλεια εισοδήματος ή και χρηματικής ικανοποίησης λόγω ηθικής βλάβης και

εφόσον δεν υπάρχει βεβαίωση δημόσιου νοσοκομείου ή του φορέα κοινωνικής ασφάλισης.

Η έκθεση πραγματογνωμοσύνης δεν αμφισβητείται από την ασφαλιστική επιχείρηση του υπαίτιου οδηγού η οποία διατηρεί το δικαίωμα να την ζητήσει σε περίπτωση που ο άμεσος ασφαλιστής δε διακανόνισε εν τέλει τη ζημιά κατ' εφαρμογή της παρούσας Συμφωνίας.

Τέλος, οι συμβαλλόμενες ασφαλιστικές επιχειρήσεις υποβάλλουν κατάλογο στο Γραφείο Συμψηφισμού του άρθρου 20 με τα ονόματα των πραγματογνωμόνων υλικών ζημιών καθώς και των ιατρών πραγματογνωμόνων με τους οποίους συνεργάζονται.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8<sup>ο</sup>

### ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Σύμφωνα με το νόμο 489/1976, συνίσταται νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου με την επωνυμία «Επικουρικό Κεφάλαιο Ασφάλισης Ευθύνης από Ατυχήματα Αυτοκινήτων» και συντεταγμένα «Επικουρικό Κεφάλαιο», το οποίο τελεί υπό την εποπτεία και τον έλεγχο του Υπουργείου Εμπορίου που εδρεύει στην Αθήνα.

Η Συνέλευση των Μελών είναι το ανώτατο όργανό του και αποφασίζει για κάθε υπόθεση. Οι αποφάσεις αυτές υποχρεώνουν και τα μέλη που απουσιάζουν ή διαφωνούν.

Η διαχείριση του Επικουρικού Κεφαλαίου ασκείται από την Διαχειριστική Επιτροπή, η οποία έχει την υποχρέωση εφόσον υπάρχουν οι νόμιμες προϋποθέσεις να λαμβάνει κάθε πρόσφορο μέτρο (σύναψη δανείων, πρόσληψη προσωπικού, προμήθεια υλικών κ.λπ.), για την εξυπηρέτηση των σκοπών του επικουρικού κεφαλαίου. Η Διαχειριστική Επιτροπή αποτελείται από εννέα μέλη τα οποία εκλέγει η Γενική Συνέλευση και ένα μέλος, χωρίς ψήφο, το οποίο ορίζει ο Υπουργός Εμπορίου με απόφασή του.

Η Διαχειριστική Επιτροπή εκλέγει μεταξύ των αιρετών μελών τον πρόεδρό της. Επίσης, δημοσιεύει στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως την ετήσια έκθεση Πεπραγμένων και τον Ετήσιο Ισολογισμό του Επικουρικού Κεφαλαίου. Στην ετήσια έκθεση πεπραγμένων και στον ετήσιο ισολογισμό του Επικουρικού Κεφαλαίου, προβλέπονται ειδικά κεφάλαια που περιλαμβάνουν την ετήσια έκθεση πεπραγμένων και τον ετήσιο ισολογισμό του λογαριασμού αρωγής.

Το Επικουρικό Κεφάλαιο εκπροσωπείται δικαστικώς και εξωδίκως από τον Πρόεδρο της Διαχειριστικής Επιτροπής. Με απόφαση της Διαχειριστικής Επιτροπής μπορεί να οριστεί ότι και ένα ή περισσότερα μέλη αυτής ή άλλα πρόσωπα δικαιούνται να εκπροσωπούν τον Επικουρικό Κεφάλαιο γενικώς ή για ορισμένες μόνο πράξεις.

Με απόφαση του Υπουργού Εμπορίου που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, μετά γνώμη της Συνέλευσης των μελών, του Επικουρικού Κεφαλαίου καθορίζονται:

Α) Η σύνθεση, σύγκλιση, λειτουργία και αρμοδιότητα της διαχειριστικής επιτροπής.

Β) Ο χρόνος και ο τρόπος σύγκλισης, απαρτίας, τρόπος λήψης αποφάσεων και λειτουργίας της συνέλευσης των μελών αυτών.

Γ) Η τυχόν επιστροφή κατά τη διάρκεια της λειτουργίας αυτού χρηματικών ποσών προς τα μέλη.

Δ) Κάθε λεπτομέρεια αναγκαία για τη λειτουργία του Επικουρικού Κεφαλαίου.

Μέλη του Επικουρικού Κεφαλαίου καθίστανται υποχρεωτικώς και αυτοδικαίως η ασφαλιστικές επιχειρήσεις που ασκούν την Ασφάλιση Αστικής Ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων.

Το Επικουρικό Κεφάλαιο, είναι ένα ταμείο αποζημίωσης των παθόντων από τροχαία, που δε μπορούν να αποζημιωθούν δια της φυσιολογικής οδού.

Συγκεκριμένα, το Επικουρικό Κεφάλαιο, αποζημιώνει για θάνατο, σωματικές βλάβες, υλικές ζημιές, τα θύματα τροχαίων ατυχημάτων, από αυτοκινητιστικά ατυχήματα όταν:

Α) Αυτός που υπέχει ευθύνη παραμένει άγνωστος. Στην περίπτωση αυτή όμως δεν υπάρχει υποχρέωση αποζημίωσης λόγω υλικών ζημιών.

Β) Το ατύχημα προήλθε από ανασφάλιστα οχήματα.

Γ) Το ατύχημα προήλθε από αυτοκίνητο οδηγούμενο από πρόσωπο που προκάλεσε από πρόθεση το ατύχημα.

Δ) Ο ασφαλιστής πτώχευσε ή η σε βάρος του εκτέλεση απέβη άκαρπη ή ανακλήθηκε η άδεια λειτουργίας ασφαλιστικής επιχείρησης ένεκα παραβάσεως νόμου.

Η αποζημίωση δεν μπορεί να υπερβεί τα κατώτατα όρια ασφαλιστικών ποσών του χρόνου του ατυχήματος και οι τόκοι που υποχρεούται να καταβάλει το Επικουρικό Κεφάλαιο υπολογίζονται σε κάθε περίπτωση με επιτόκιο 6% (έξι τοις εκατό) ετησίως, και το εν λόγω ποσοστό μεταβάλλεται μόνο με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Το Επικουρικό Κεφάλαιο, σύμφωνα με τις πληροφορίες που θα του δώσει το θύμα και μετά από σχετική αίτηση αυτού, είναι υποχρεωμένο να του δώσει μία αιτιολογημένη απάντηση σχετικά με την καταβολή ή όχι της αποζημίωσης. Παρόλα αυτά όμως, δεν του επιτρέπεται να απαιτεί, προκειμένου να καταβάλει την αποζημίωση, να αποδείξει το θύμα με οποιονδήποτε τρόπο, ότι το υπεύθυνο για το ατύχημα μέρος δεν είναι σε θέση ή αρνείται να πληρώσει.

Σε περίπτωση διαφοράς μεταξύ του Επικουρικού Κεφαλαίου και του ασφαλιστή της Αστικής Ευθύνης για το ποιος πρέπει να αποζημιώσει το θύμα για σωματικές βλάβες, που προκαλούνται από όχημα αγνώστων στοιχείων ή για υλικές ζημιές και σωματικές βλάβες ανασφάλιστου οχήματος, το Επικουρικό Κεφάλαιο είναι αυτό που υποχρεούται να αποζημιώσει το θύμα. Εάν όμως αποφασιστεί ότι ο ασφαλιστής Αστικής Ευθύνης θα έπρεπε να έχει καταβάλει την αποζημίωση εξ' ολοκλήρου ή εν μέρει, ο ασφαλιστής Αστικής Ευθύνης θα πρέπει να επιστρέψει το οφειλόμενο ποσό στο Επικουρικό Κεφάλαιο που την κατέβαλλε.

Για να εκπληρώσει το Επικουρικό Κεφάλαιο το σκοπό του επιβάλλεται εισφορά υπέρ του, η οποία καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Εμπορίου. Η εισφορά αυτή βαρύνει κατά 70% (τοις εκατό) τις ασφαλιστικές εταιρίες και κατά 30% (τοις εκατό) τους ασφαλισμένους. Η εισφορά των ασφαλισμένων εμφανίζεται στο ασφαλιστήριο και απαλλάσσεται παντός φόρου ή άλλης φορολογικής επιβάρυνσης εκτός των τελών χαρτοσήμου. Μέσα σε δεκαπέντε (15) ημέρες από τη λήξη κάθε ημερολογιακού διμήνου οι ασφαλιστικές εταιρίες δίνουν στο Επικουρικό Κεφάλαιο τις εισφορές οι οποίες αναλογούν στα ασφαλιστήρια συμβόλαια που συνήψαν ή ανανέωσαν κατά το δίμηνο που έληξε, ανεξάρτητα από το αν οι εισφορές αυτές έχουν εισπραχθεί ή όχι. Σε περίπτωση εκπρόθεσμης καταβολής η εισφορά προσαυξάνεται κατά το επιτόκιο υπερημερίας που ισχύει.

Το Επικουρικό Κεφάλαιο έχει δικαίωμα αγωγής κατά των μελών του για την είσπραξη των εισφορών τους.

Η διάλυση του Επικουρικού Κεφαλαίου γίνεται με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Εμπορίου μετά γνώμη της Συνέλευσης των

μελών. Με το ίδιο Προεδρικό Διάταγμα ορίζονται και τα της εκκαθάρισης και της διανομής της περιουσίας αυτού.

Η μη συμμόρφωση των μελών του προς τις διατάξεις του νόμου αυτού, τα Προεδρικά Διατάγματα και τις Υπουργικές Αποφάσεις, έχει σαν αποτέλεσμα την ανάκληση της άδειας λειτουργίας αυτών για τον κλάδο ασφάλισης της Αστικής Ευθύνη από ατυχήματα αυτοκινήτων.

Νέα άδεια επιτρέπεται να τους χορηγηθεί μόνο μετά την πάροδο έτους από την ανάκληση και μετά από πλήρη τακτοποίηση των υποχρεώσεών τους. Σε περίπτωση αποχώρησης μέλους λόγω ανακλήσεως της άδειας λειτουργίας του κλάδου ασφάλισης της Αστικής Ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων αυτό δικαιούται, μόλις περάσουν έξι μήνες, από τη λήξη της χρήσης, κατά την οποία ανακλήθηκε η άδεια λειτουργίας του, να αναλάβει τυχόν υπόλοιπο των εισφορών που έχει καταβάλλει, αφού πρώτα αφαιρεθούν οι αποζημιώσεις που αναλογούν σε αυτό καθώς και οι δαπάνες που έγιναν μέχρι της αποχώρησής του και των προβλέψεων για εκκρεμείς ζημίες.

Από την ημερομηνία που μία ασφαλιστική εταιρία κηρύσσεται σε κατάσταση πτώχευσης ή ανακαλείται η άδεια λειτουργίας της για παράβαση του νόμου, το Επικουρικό Κεφάλαιο υπεισέρχεται αυτοδίκαια στο σύνολο των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων της ασφαλιστικής εταιρίας που πηγάζουν από ασφαλιστικές συμβάσεις του κλάδου αστικής ευθύνης από χερσαία αυτοκίνητα οχήματα.

Τέλος, ο Υπουργός Εμπορίου με αποφάσεις του που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, μπορεί να υπάγει στις διατάξεις του νόμου αυτού και ασφαλιστικές εταιρίες των οποίων η άδεια έχει ανακληθεί από την έναρξη ισχύος του. Επίσης, δύναται με απόφασή του να ορίζει ειδικές προϋποθέσεις καταβολής αποζημιώσεων από το λογαριασμό αρωγής σε περίπτωση πτώχευσης της ασφαλιστικής εταιρίας.

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9<sup>Ο</sup>**

**ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΩΝ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ ΤΡΙΩΝ  
ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ**

Στο Κεφάλαιο αυτό θα συγκρίνουμε τρεις (3) Ασφαλιστικές Επιχειρήσεις που δρουν στην Ελλάδα. Αυτές είναι: η Εθνική Ασφαλιστική, η Διεθνής Ένωση και η Υδρόγειος.

Όλες οι ανωτέρω εταιρίες έχουν πολλά πακέτα καλύψεων, έτσι ώστε, ο ενδιαφερόμενος να μπορεί να επιλέξει σύμφωνα με τις οικονομικές του δυνατότητες και βάση των αναγκών που επιθυμεί να καλύψει. Η σύγκριση και για τις τρεις ασφαλιστικές εταιρίες, αφορούν το ίδιο πακέτο καλύψεων για ένα Ε.Ι.Χ. αυτοκίνητο, φορολογήσιμων ίππων 10 (1.400 κ.εκ.), αξίας 15.000 Ευρώ, έτος κατασκευής 2009, Bonus – Malus 2 και για 12μηνο διάστημα (ετήσιο).

Εδώ θα έπρεπε να αναφέρουμε την ιδιαιτερότητα του Συστήματος Bonus – Malus, που για ένα νέο αυτοκίνητο θα έπρεπε η κατηγορία να είναι η 10. Αντί αυτού, όλες οι νέες ασφάλισεις γίνονται πλέον αυτόματα στην κατηγορία 2 με ελάφρυνση 32% επί του καθαρού ασφαλιστρου.

**1) ΕΘΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ**

ΚΑΛΥΨΕΙΣ	ΑΣΦ. ΚΕΦΑΛΑΙΟ	ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ
	ΣΕ €	ΣΕ €
Αστική Ευθύνη για Σ.Β.	500.000	67,46
Αστική Ευθύνη για Υ.Ζ.	500.000	160,96
Ασφάλιση Πυρός	15.000	31,88
Ασφάλιση Πυρός Τρομ. Ενεργ.	15.000	12,75
Κάλυψη Οδηγού	20.000	14,23
Ολική και Μερική Κλοπή	15.000	92,20
Αντικατάσταση Οχήματος σε περίπτωση Ολική Κλοπής	ΙΣΧΥΕΙ	-
Ίδιες Ζημιές από Κλοπή	15.000 ΑΠΑΛΛΑΓΗ 400 €	5,10
Θραύση Κρυστάλλων	3.000	17,52
Νομική Προστασία	15.000	18,71
Ζημιές από Ανασφ. Όχημα	ΙΣΧΥΕΙ	3,74
Φροντίδα Ατυχήματος με Ρυμούλκηση	ΙΣΧΥΕΙ	3,18
Οδική Βοήθεια	ΙΣΧΥΕΙ	54,54
Προστασία Bonus - Malus	ΙΣΧΥΕΙ	5,87
<b>ΕΤΗΣΙΑ ΚΑΘΑΡΑ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ</b>		<b>488,14</b>

Ισχύει έκπτωση πακέτου 15% (τοίς εκατό) υπολογιζόμενο επί του καθαρού ασφαλιστρού στην κάθε κάλυψη ξεχωριστά και αφορά υποχρεωτικές και προαιρετικές καλύψεις, πλην των συμπληρωματικών Οδικής Βοήθειας, Φροντίδας Ατυχήματος και Προστασίας Bonus – Malus.

**2) ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΗ**

ΚΑΛΥΨΕΙΣ	ΑΣΦ. ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΕ €	ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΣΕ €
Αστική Ευθύνη προς Τρίτους	Σ.Β. 500.000 Υ.Ζ. 500.000	228,90
Ασφάλιση Πυρός	15.000	30,00
Τρομοκρατικές Ενέργειες	15.000	15,00
Προσωπικό Ατύχημα	Πρόγραμμα 1	13,86
Ολική Κλοπή	15.000	45,00
Μερική Κλοπή	15.000	45,00
Θραύση Κρυστάλλων	1.800	22,76
Νομική Προστασία	15.000	13,86
Ζημιές από Ανασφ. Όχημα	ΙΣΧΥΕΙ	3,00
Ζημιές εντός Φυλ. Χώρων και πλοίων	ΙΣΧΥΕΙ	-
Φροντίδα Ατυχήματος	Χωρίς Ρυμούλκηση	3,34
Οδική Βοήθεια	ΙΣΧΥΕΙ	44,34
Προστασία Bonus - Malus	ΙΣΧΥΕΙ	-
<b>ΕΤΗΣΙΑ ΚΑΘΑΡΑ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ</b>		<b>465,06</b>

Ισχύει έκπτωση πακέτου 10% (τοίς εκατό) επί του συνόλου των καθαρών ασφαλιστρού.

**3) ΥΔΡΟΓΕΙΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ**

ΚΑΛΥΨΕΙΣ	ΑΣΦ. ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΕ €	ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΣΕ €
Αστική Ευθύνη προς Τρίτους για Σωμ. Βλ.	500.000	34,63
Αστική Ευθύνη προς Τρίτους για Υλ. Ζ.	500.000	69,80
Ασφάλιση Πυρός	15.000	11,40
Ασφ. Πυρός Τρομ. Ενεργ.	15.000	3,83
Αστική Ευθύνη Πυρός	15.000	3,53
Προσωπικό Ατύχημα Οδηγού	30.000	10,20
Ολική και Μερική Κλοπή	15.000	38,76

Θραύση Κρυστάλλων (χωρίς απαλλαγή)	1.000	11,37
Νομική Προστασία	15.000	2,12
Ζημιές από Ανασφ. Όχημα	20.000	2,22
Κάλυψη Αερόσακων Συνολικά 1.200	1.200	-
Φροντίδα Ατυχήματος	ΙΣΧΥΕΙ	2,73
Οδική Βοήθεια	ΙΣΧΥΕΙ	20,71
Προστασία Bonus - Malus	ΙΣΧΥΕΙ	4,57
<b>ΕΤΗΣΙΑ ΚΑΘΑΡΑ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ</b>		<b>215,87</b>

**Ισχύει έκπτωση πακέτου 50% (τοίς εκατό) για οχήματα ηλικίας μέχρι 3 ετών μόνο στις καλύψεις Πυρός – Κλοπής.**

Στη σύγκριση λοιπόν, των ανωτέρω εταιριών θα παρατηρήσουμε ομοιότητες και διαφορές.

Σαν επιλογή εταιριών, έχουμε επιλέξει την Εθνική Ασφαλιστική, που είναι από τις μεγαλύτερες ασφαλιστικές εταιρίες στον κλάδο και εταιρία με ίσως τον μεγαλύτερο αριθμό ασφαλίσεων. Επίσης, είναι ίσως η πιο αξιόπιστη και γνωστή. Η δεύτερη, είναι η Διεθνής Ένωση, μία εταιρία και αυτή μεγάλη, όχι από τις μεγαλύτερες, αλλά αρκετά γνωστή στον κλάδο αυτοκινήτου. Και τρίτη, την Υδρογείο Ασφαλιστική, μία γνωστή εταιρία για πολλά χρόνια στην Ελλάδα. Βέβαια η δυναμική της τα τελευταία χρόνια έχει πέσει αρκετά.

#### ΟΜΟΙΟΤΗΤΕΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

Η υποχρεωτική κάλυψη και στις τρεις ασφαλιστικές εταιρίες είναι η Αστική Ευθύνη προς τρίτους για υλικές ζημιές που καλύπτει ασφαλιζόμενο κεφάλαιο 500.000 Ευρώ ανά ατύχημα και Αστική Ευθύνη προς τρίτους για σωματικές βλάβες που καλύπτει ασφαλιζόμενο κεφάλαιο 500.000 ευρώ ανά άτομο.

Εκτός από την κάλυψη Αστικής Ευθύνης, που υποχρεωτικά πρέπει να καλύπτονται όσοι έχουν αυτοκίνητο, υπάρχουν και διάφορες προαιρετικές καλύψεις, που μπορεί να επιλέξει ο κάθε πελάτης, που συνήθως συνδυάζονται σε πακέτα και φέρουν κάποια έκπτωση. Στις ανωτέρω ασφαλιστικές καλύψεις έχουμε επιλέξει ένα πακέτο με τις ίδιες προαιρετικές καλύψεις, έτσι ώστε να είναι δυνατή η σύγκριση.

Οι προαιρετικές καλύψεις κατά τις οποίες παρατηρούμε ομοιότητες, είναι η Ασφάλιση Πυρός, Ασφάλιση Πυρός από Τρομοκρατικές Ενέργειες, η Ολική και Μερική Κλοπή και η Νομική Προστασία. Το ασφαλιζόμενο κεφάλαιο ορίζεται σύμφωνα με την αξία του οχήματος και αυτό στις παρούσες προτάσεις φτάνει τις 15.000 ευρώ.

Επίσης, οι τρεις αυτές εταιρίες συμπεριλαμβάνονται στο Σύστημα Φιλικού Διακανονισμού και ο οδηγός ασφαλιζεται αυτόματα στο σύστημα Bonus – Malus 2.

Ακόμα, όλες περιλαμβάνουν την Οδική Βοήθεια και την Προστασία Bonus – Malus που είναι από τις νέες προαιρετικές καλύψεις.

Τέλος, η τιμολόγηση των παραπάνω προτάσεων ασφαλίσεων, αφορούν περιοχή κυκλοφορίας του οχήματος τη ζώνη 2 (επαρχία) και πιο συγκεκριμένα το Νομό Κορινθίας.

### ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

Στις προτάσεις ασφαλιστηρίων συμβολαίων των εταιριών αυτών, όπως είναι φυσικό, βλέπουμε διαφορά στα κόστη των ασφαλιστρών. Καμία εταιρία δεν έχει κοινή τιμολόγηση με μία άλλη. Μέσα στα πλαίσια ανταγωνισμού των εταιριών, η κάθε εταιρία δημιουργεί διαφορετικό κοστολόγιο και έτσι προκύπτει διαφορετικό κόστος ασφαλιστρών. Η κοστολόγηση αυτή προκύπτει ανάλογα με τη δυναμική της εταιρίας, το όνομα, την αξιοπιστία, τη συνέπεια, με το ποσό των κεφαλαίων που της ανήκουν στον κλάδο, καθώς επίσης και με τη φιλοσοφία – στρατηγική που ακολουθεί. Έτσι, στις παραπάνω προτάσεις βλέπουμε ότι τα Συνολικά Καθαρά Ετήσια Ασφάλιστρα είναι:

Α) Για την Εθνική Ασφαλιστική τα ασφάλιστρα είναι 488,14 Ευρώ

Β) Για τη Διεθνής Ένωση τα ασφάλιστρα είναι 465,06 Ευρώ και

Γ) Για την Υδρόγειο τα ασφάλιστρα είναι 215,87 Ευρώ.

Βλέπουμε λοιπόν διαφορά των ασφαλιστρών. Για την Εθνική Ασφαλιστική, λόγω του ονόματος και της δύναμης στην ασφαλιστική αγορά, είναι αρκετά πιο ακριβά τα ασφάλιστρα.

Από την άλλη πλευρά, η Διεθνής Ένωση, είναι κατά ένα μικρό ποσό (23,08 ευρώ) πιο φθηνή από την Εθνική Ασφαλιστική, αλλά θεωρείται ακριβή, καθώς είναι και εκείνη μία αρκετά γνωστή ασφαλιστική εταιρία.

Τέλος, η Υδρόγειος είναι αρκετά πιο φθηνή από τις άλλες δύο (έως και 272,27 ευρώ).

Εκτός όμως από τις διαφορές στα τιμολόγια και στο σύνολο των ασφαλιστρών, υπάρχουν και άλλες διαφορές που αφορούν και πολλές άλλες θεωρητικά λεπτομέρειες, που στην πράξη αποδεικνύονται σημαντικές. Αυτές είναι οι ακόλουθες:

1) Μία πολύ σημαντική διαφορά είναι αυτή της έκπτωσης πακέτου που αφορά, όχι μόνο το ποσοστό της έκπτωσης, αλλά και τον τρόπο της τιμολόγησης, καθώς επίσης και τη παλαιότητα του οχήματος.

Α) Στην Εθνική Ασφαλιστική, το ποσό της έκπτωσης πακέτου είναι 15%, το οποίο και υπολογίζεται αυτόματα από το σύστημα με την επιλογή του. Η έκπτωση αυτή ισχύει για όλες τις υποχρεωτικές καλύψεις καθώς επίσης και για τις προαιρετικές, πλην της Οδικής Βοήθειας, Φροντίδας Ατυχήματος και Προστασίας Bonus – Malus, καθώς επίσης ισχύει και για όλα τα οχήματα που επιλέγουν αυτό το πακέτο. Το συνολικό καθαρό ποσό περιλαμβάνει την έκπτωση 15%.

Β) Στη Διεθνής Ένωση, το ποσό της έκπτωσης είναι 10% και υπολογίζεται επί του συνόλου των καθαρών ασφαλιστρών.

Γ) Στην Υδρόγειο Ασφαλιστική, το ποσό της έκπτωσης πακέτου είναι 50% και αφορά μόνο τις προαιρετικές καλύψεις Πυρός και Πυρός από Τρομοκρατικές Ενέργειες, Αστική Ευθύνη Πυρός και Κλοπής (Ολική και Μερική). Η έκπτωση αυτή αφορά οχήματα ηλικίας μέχρι τριών (3) ετών.

- 2) Μία ακόμη σημαντική διαφορά είναι στις πρόσθετες καλύψεις και στις συμπληρωματικές αυτών. Έτσι παρατηρούμε:

A) Η Εθνική Ασφαλιστική, σαν συμπληρωματική κάλυψη σε όλα της τα πακέτα με κάλυψη Ολικής Κλοπής, παρέχει δωρεάν και την κάλυψη «Αντικατάσταση του Οχήματος σε περίπτωση ολικής κλοπής». Αυτό σημαίνει ότι σε περίπτωση ολικής κλοπής, η εταιρία παρέχει αυτοκίνητο ισάξιο με του ασφαλισμένου για χρονική διάρκεια 90 ημερών. Στις άλλες δύο εταιρίες παρατηρούμε ότι δεν υπάρχει κάτι αντίστοιχο.

B) Επίσης, στην Εθνική Ασφαλιστική, μαζί με την κάλυψη Ολικής – Μερικής κλοπής στα πακέτα της, παρέχει συνδουαστικά στα πακέτα αυτά την κάλυψη «Ιδίων Ζημιών του οχήματος σε περίπτωση Ολικής ή Μερικής κλοπής». Αυτό σημαίνει, ότι καλύπτει τις ίδιες ζημιές του οχήματος, όταν αυτές προξενηθούν από σύγκρουση – πρόσκρουση – εκτροπή – ανατροπή – κατάπτωση, τη στιγμή που το όχημα βρίσκεται στην κατοχή του κλέφτη, σε περίπτωση Ολικής Κλοπής. Σε περίπτωση Μερικής Κλοπής, καλύπτει όλες τις ζημιές που θα προκαλέσει ο κλέφτης κατά τη διάρκεια της κλοπής οποιουδήποτε αντικειμένου από το αυτοκίνητο (π.χ. σπασίμο παραθύρων, θυρών, γρατζουνιές κ.λπ.). Το ποσό του ασφαλιζόμενου κεφαλαίου ισούται με την αξία του αυτοκινήτου (15.000 ευρώ), όπως και στην καθεαυτού κάλυψη Ολικής – Μερικής κλοπής, με απαλλαγή σε αυτήν την περίπτωση 400 ευρώ. Στις άλλες δύο εταιρίες, στα συγκεκριμένα πακέτα δεν βλέπουμε κάτι αντίστοιχο. Η κάλυψη αυτή μπορεί να γίνει επιπροσθέτως με αίτημα του ενδιαφερόμενου.

Γ) Μία ακόμα διαφορά, αφορά αυτή τη φορά τη Διεθνής Ένωση, η οποία παρέχει πάντα και δωρεάν στο πακέτο αυτό «Κάλυψη για Ζημιές εντός Φυλασσομένων Χώρων και Πλοίων». Οι άλλες δύο εταιρίες, καλύπτουν τη συγκεκριμένη κάλυψη κατόπιν επιθυμίας του ενδιαφερόμενου και με την καταβολή κάποιου ασφαλιστρού.

Δ) Η Υδρόγειος από την άλλη πλευρά, πάντα μαζί με την κάλυψη Πυρός, παρέχει συμπληρωματική κάλυψη «Αστικής Ευθύνης Πυρός». Αυτό σημαίνει ότι καλύπτει τον ασφαλιζόμενο για ζημιές που θα προκληθούν σε τρίτους κατά τη διάρκεια πυρκαγιάς στο όχημά του. Η κάλυψη αυτή παρέχεται υποχρεωτικά μαζί με την Ασφάλιση Πυρός με την καταβολή κάποιου ασφαλιστρού και το ασφαλιζόμενο κεφάλαιο ισούται με την αξία του οχήματος. Στις άλλες δύο ασφαλιστικές υπάρχει φυσικά και αυτή η κάλυψη αλλά προστίθεται μετά από αίτημα του ασφαλιζόμενου με καταβολή κάποιου ασφαλιστρού.

Ε) Τέλος, επιπλέον κάλυψη που προσφέρει η Υδρόγειος στο πακέτο αυτό, είναι «Η κάλυψη Αερόσακων» που προσφέρει δωρεάν στα πακέτα της για ασφαλιζόμενο κεφάλαιο 1.200 ευρώ συνολικά. Στις άλλες δύο εταιρίες δεν υπάρχει κάτι αντίστοιχο.

- 3) Μία ακόμα σημαντική διαφορά παρατηρούμε στα ασφαλιζόμενα κεφάλαια που καλύπτουν κάποιες προαιρετικές καλύψεις. Οι διαφορές αυτές είναι:

A) Η Κάλυψη Προσωπικού Ατυχήματος Οδηγού, σύμφωνα με την οποία καλύπτεται ο οδηγός του οχήματος για θάνατο, μόνιμη ολική ανικανότητα ή μόνιμη μερική ανικανότητα και ιατροφαρμακευτικά έξοδα ανά γεγονός, κατά την οποία, η Εθνική Ασφαλιστική ασφαρίζει μέχρι 20.000 ευρώ ασφαλιζόμενο κεφάλαιο, η Διεθνής ένωση καλύπτει σύμφωνα με το πρόγραμμα που προφέρεται κάθε φορά και η Υδρόγειος καλύπτει μέχρι 30.000 ευρώ.



Β) Η κάλυψη Θραύσης κρυστάλλων, που καλύπτει οποιαδήποτε ζημιά προκληθεί στα κρύσταλλα του αυτοκινήτου (παμπρίζ, τζάμια κ.λπ.), η Εθνική Ασφαλιστική καλύπτει μέχρι 3.000 ευρώ ζημιές, η Διεθνής Ένωση μέχρι 1.800 ευρώ ζημιές και η Υδρόγειος μέχρι 1.000 ευρώ χωρίς απαλλαγή. Στη συγκεκριμένη κάλυψη, ο ενδιαφερόμενος – ασφαλιζόμενος μπορεί να ζητήσει κάποιο ποσό απαλλαγής.

Γ) Η κάλυψη για Ζημιές από Ανασφάλιστα οχήματα, που αποτελεί πλέον και αυτή από τις σημαντικότερες προαιρετικές καλύψεις, η Εθνική Ασφαλιστική και η Διεθνής Ένωση τις προσφέρει στάνταρ, χωρίς συγκεκριμένο ασφαλιζόμενο κεφάλαιο, όσο αυτές μπορούν να φτάσουν, ενώ η Υδρόγειος ορίζει ασφαλιζόμενο κεφάλαιο τις 20.000 ευρώ.

Δ) Η Φροντίδα Ατυχήματος, κατά την οποία, η ασφαλιστική εταιρία στέλνει έναν εξουσιοδοτημένο συνεργάτη στον τόπο του ατυχήματος του ασφαλισμένου για να καταγράψει τις συνθήκες του ατυχήματος, να φωτογραφίσει, να συγκεντρώσει στοιχεία μαρτύρων, να ειδοποιήσει τις αρχές και να αναλάβει τη μεταφορά του οχήματος εάν αυτό προσφέρεται, καθώς επίσης να βοηθήσει στη συμπλήρωση της φιλικής δήλωσης ατυχήματος. Η Εθνική Ασφαλιστική, λοιπόν, προσφέρει τη Φροντίδα Ατυχήματος και μαζί με αυτό και τη ρυμούλκηση του οχήματος στο πλησιέστερο συνεργείο σε απόσταση μέχρι 50 χιλιομέτρων από τον τόπο του ατυχήματος. Σε αντίθεση με τις άλλες δύο ασφαλιστικές που προσφέρουν τη Φροντίδα Ατυχήματος χωρίς ρυμούλκηση και το όχημα μετακινείται με την Οδική Βοήθεια.

Ε) Τέλος, η Προστασία Bonus – Malus, η οποία είναι μία σχετικά νέα κάλυψη, προσφέρει προστασία της κατηγορία Bonus που βρίσκεται ο ασφαλισμένος, έστω και εάν προκληθούν μέχρι δύο ζημιές ανά ασφαλιστικό έτος. Η κάλυψη αυτή, από τη Διεθνής Ένωση προσφέρεται δωρεάν, ενώ η Εθνική Ασφαλιστική και η Υδρόγειος τη χρεώνουν κάποιο ποσό.

Για να θεωρείται λοιπόν σωστά ασφαλισμένο ένα όχημα Ε.Ι.Χ., θα πρέπει εκτός από την υποχρεωτική κάλυψη της Αστικής Ευθύνης, να καλύπτεται και με πρόσθετες – προαιρετικές καλύψεις, όπως είναι η Ασφάλιση Πυρός, η Μερική – Ολική Κλοπή, η Θραύση Κρυστάλλων και το Προσωπικό Ατύχημα Οδηγού. Έτσι, οι εταιρίες έχουν ορίσει κάποια πακέτα που προσφέρουν αυτές τις καλύψεις όλες μαζί και δίνουν μία έκπτωση, η οποία διαφέρει από εταιρία σε εταιρία. Με αυτόν τον τρόπο δίνουν την ευκαιρία στον ενδιαφερόμενο ασφαλιζόμενο να επιλέξει το πακέτο που του ταιριάζει, λαμβάνονται υπόψη τόσο τις προσφερόμενες καλύψεις, όσο και το κόστος.

## ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Από όλα αυτά που αναπτύχθηκαν ανωτέρω, θα μπορούσαμε τώρα πολύ πιο εύκολα να καταλάβουμε τη σημασία της Ασφάλισης στη ζωή μας. Οι κίνδυνοι καθημερινά είναι πάρα πολλοί και όσο πάνε και αυξάνουν. Γι' αυτό και υπάρχει η ασφάλιση.

Η Κοινωνική Ασφάλιση όμως δε μπορεί να μας προσφέρει καλύψεις για όλους τους κινδύνους που περιβάλλουν την καθημερινή μας ζωή. Έτσι, έρχεται η Ιδιωτική Ασφάλιση για να καλύψει το κενό που δημιουργείται και να μας προσφέρει ασφάλεια και κάλυψη κινδύνων που δεν καλύπτονται με άλλο τρόπο.

Στην Ελλάδα όπως αναφέραμε και στο 1<sup>ο</sup> Κεφάλαιο λειτουργούν 80 ασφαλιστικές ιδιωτικές ανώνυμες εταιρίες με στόχο τους την κάλυψη των επιπλέον κινδύνων. Όμως, ο ασφαλιστικός κλάδος είναι ένας κλάδος στην αγορά ο οποίος τα τελευταία χρόνια πλήττεται πάρα πολύ.

Οι Ασφαλίσεις, σαν ένα μέρος της οικονομίας και της αγοράς, είναι ένας τομέας πολύ ακριβός. Στο παρελθόν, η ασφάλεια αποτελούσε είδος πολυτελείας, ειδικά οι Ασφαλίσεις Ζωής και Περιουσίας (Πυρός, Κλοπής, κ.λπ.). Στην εποχή μας όμως η ασφάλιση έχει γίνει τρόπος ζωής και είναι σχεδόν πάντα αναγκαία. Έτσι, όλος ο κόσμος, μικροί και μεγάλοι γνωρίζουν την ασφάλιση και οι περισσότεροι από εμάς έχουμε έρθει σε επαφή με το αντικείμενο αυτό σαν αγοραστές ασφάλειας τουλάχιστον μία φορά.

Από την άλλη πλευρά όμως, από τα τέλη του 2008, υπάρχει η οικονομική κρίση που έχει επηρεάσει την οικονομία όλων των κρατών, ακόμα και των πιο ισχυρών οικονομικά κρατών. Στην Ελλάδα, η κρίση αυτή χτύπησε σοβαρά την Οικονομία καθώς οι τιμές όλων των προϊόντων έχουν αυξηθεί μέχρι και 10% (ίσως και παραπάνω). Μαζί με όλα τα αγαθά, έτσι έχει αυξηθεί και το κόστος της Ασφάλισης (τουλάχιστον 20% μέσα στα τελευταία δύο χρόνια).

Στις μέρες πλέον, ο κόσμος σκέφτεται πολύ εάν θα ασφαλίσει και τι θα ασφαλίσει, καθώς επίσης ψάχνει πολύ το που θα ασφαλίσει. Τα κόστη των ασφαλίσεων είναι υψηλά και τις περισσότερες φορές ο κόσμος δεν καταφεύγει στην ασφάλιση, παρά μόνο στις πιο απαραίτητες. Αυτή που είναι η πιο σημαντική και υποχρεωτική είναι η ασφάλιση αυτοκινήτου, την οποία και αναλύσαμε.

Στο παρελθόν, οι κλάδοι Ασφαλίσεων Ζωής και Περιουσίας ήταν οι κλάδοι με το μεγαλύτερο ποσοστό πρωτασφαλίσεων, όμως κάθε χρονιά που περνάει οι πρωτασφαλίσεις μειώνονται σημαντικά. Ο μόνος κλάδος που ακόμα μένει ζωντανός είναι ο κλάδος Ζημιών, που περιλαμβάνει σαν υποκατηγορία τον κλάδο ασφάλισης αυτοκινήτου, που είναι υποχρεωτική και αναγκαστικά ο κόσμος καταφεύγει στην ασφάλιση.

Από την άλλη πλευρά, ο κλάδος Ζημιών, είναι ο κλάδος με τους περισσότερους κινδύνους, με αποτέλεσμα και την μεγαλύτερη πιθανότητα επελεύσεως των κινδύνων, με τρανταχτό παράδειγμα πάλι τον κλάδο ασφάλισης του αυτοκινήτου. Ο κλάδος αυτός δίνει τα περισσότερα ασφαλιστήρια συμβόλαια, άρα και τα περισσότερα έσοδα των ασφαλιστικών εταιριών εισπράττονται από εκεί. Όμως, ο κλάδος αυτός φέρει και τις μεγαλύτερες σε αξία ζημιές που οι ασφαλιστικές εταιρίες υποχρεούνται να πληρώσουν.

Το συχνό φαινόμενο των τροχαίων ατυχημάτων αποτελεί πρόβλημα για τις ασφαλιστικές εταιρίες ειδικά του κλάδου Γενικών Ασφαλίσεων και του κλάδου Ζημιών. Πολλές φορές, οι αποζημιώσεις που πρέπει να καταβάλλουν ξεπερνάει το ποσό των εσόδων με αποτέλεσμα η εταιρία να μην έχει την οικονομική δυνατότητα να αποζημιώσει τους πελάτες της. Έτσι η εταιρία χάνει τη φερεγγυότητά της.

Ένα τέτοιο παράδειγμα, είναι πέντε ασφαλιστικές εταιρίες (ΑΣΠΙΣ ΠΡΟΝΟΙΑ Α.Ε.Γ.Α., ΓΕΝΙΚΗ ΕΝΩΣΗ Α.Ε.Ε.Γ.Α., ΓΕΝΙΚΗ ΠΙΣΤΗ - GENERAL TRUST, ΑΣΠΙΣ ΠΡΟΝΟΙΑ Α.Ε.Α.Ζ., Γ.Η.ΣΚΟΥΡΤΗΣ Α.Ε.Γ.Α, όλες του ομίλου Ασπίς,) που στις 21/9/2009 ανακλήθηκε η άδεια λειτουργίας επειδή δεν ανταποκρίθηκαν στις υποχρεώσεις τους προκειμένου να καλύψουν τα απαιτούμενα περιθώρια φερεγγυότητας. Από αυτές, οι τέσσερις αφορούσαν τον κλάδο γενικών ασφαλίσεων και η μία μόνο τον κλάδο ζωής. Καθώς επίσης, φέτος, (Φεβρουάριος 2010) ανεκλήθη άδεια μιας ακόμα εταιρίας για τους ίδιους λόγους.

Το συγκεκριμένο περιστατικό του Σεπτεμβρίου ανησύχησε όλη την Ασφαλιστική Κοινότητα, γιατί στο παρελθόν η Ασπίς αποτελούσε μία από τις μεγαλύτερες ασφαλιστικές εταιρίες και με μεγάλο ενεργητικό σε όλους τους κλάδους ασφαλίσεων. Το μεγαλύτερο πρόβλημα που προέκυψε από αυτό το περιστατικό, το οποίο και απασχόλησε όλον τον κόσμο που ήταν ασφαλισμένος σε αυτές τις εταιρίες, ήταν το μέλλον των υπαρχόντων συμβολαίων τους.

Από το νόμο, όταν μία ασφαλιστική εταιρία κλείνει, ακυρώνονται ταυτόχρονα και όλα τα ασφαλιστήρια συμβόλαια που βρίσκονται σε ισχύ. Δεν προβλέπεται καμία μεταφορά τους σε άλλη εταιρία, ούτε επιστροφή χρημάτων, μιας και τα ασφάλιστρα προπληρώνονται για το χρονικό διάστημα που θα ακολουθήσει. Έτσι, χιλιάδες άτομα ασφαλισμένοι σε αυτές τις εταιρίες έμειναν «ξεκρέμαστοι» βλέποντας να χάνονται τα χρήματά τους.

Ο όμιλος από την πλευρά του, κατανοώντας τη σοβαρότητα της κατάστασης, παρότι στην αρχή των συζητήσεων για ανάκληση προσπάθησε να κερδίσει κάποιο χρονικό διάστημα για να ολοκληρώσει τις υποχρεώσεις του, δεν τα κατάφερε και ήρθε αντιμέτωπος με το πρόβλημα των ασφαλισμένων. Έτσι προσπάθησε με όποιο τρόπο μπορούσε, κάποια από τα ασφαλιστήρια αυτά να μεταφερθούν σε κάποιες άλλες ασφαλιστικές εταιρίες έτσι ώστε ο κόσμος να μην χάσει τα χρήματά του. Όμως αυτό δεν ήταν δυνατό και για όλους. Σε αυτό βοήθησαν οι ασφαλιστικοί πράκτορες – ασφαλιστικά γραφεία, που συνεργάζονται και με άλλες ασφαλιστικές επιχειρήσεις, που μεσολάβησαν για να γίνει η μεταφορά αυτή. Έτσι κατάφεραν να καθησυχάσουν λίγο τον κόσμο που ξαφνικά είδε να σπάνε τα συμβολαία τους και να μένουν ακάλυπτοι.

Το μεγαλύτερο πρόβλημα το είχε ο κλάδος Ασφάλισης Αυτοκινήτου. Αυτό προέκυψε από την υποχρέωση της ασφάλειας αυτής μαζί με τη χρήση του αυτοκινήτου. Τα ασφαλιστήρια συμβόλαια θα έληγαν και το αυτοκίνητο θα παρέμενε ανασφάλιστο, πράγμα αδύνατο από το νόμο. Εκεί πάλι βοήθησαν οι ασφαλιστικοί πράκτορες που σε συνεργασία με τις ασφαλιστικές εταιρίες μετέφεραν τα συμβόλαια από αυτές που έκλειναν σε άλλες. Πολλοί βέβαια δεν κατάφεραν να γίνει αυτό με αποτέλεσμα να πληρώσουν από την αρχή, σε άλλη εταιρία, τα ασφάλιστρα.

Μια λεπτομέρεια που πρέπει να αναφερθεί, είναι ότι όλοι αυτοί που βλέπουν τα συμβολαία τους να σπάνε από κλείσιμο εταιριών, τους δίνεται μία προσωρινή κάλυψη του ενός μηνός από την ημερομηνία κλεισίματος της εταιρίας. Στη διάρκεια αυτού του μήνα, σε περίπτωση ατυχήματος, και εφόσον ο ασφαλιζόμενος δεν έχει

μεταφέρει το ασφαλιστήριο σε άλλη εταιρία, καλύπτεται από το Επικουρικό Κεφάλαιο.

Το καλύτερο για κάθε ασφαλιστική εταιρία είναι να αποδεικνύεται φερέγγυα και να μπορεί να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις τις, έτσι ώστε να διατηρεί και το όνομά της αλλά και τους πελάτες της. Ο κλάδος της Ασφάλισης είναι ένας κλάδος με μεγάλο ανταγωνισμό, καθώς το πλήθος των εταιριών είναι μεγάλο και υπάρχουν και υποκαταστήματα μεγάλων ξένων ασφαλιστικών εταιριών που διατηρούν το όνομα και τη φήμη τους.

Ο κόσμος από την άλλη πλευρά, λόγω των οικονομικών προβλημάτων, τόσο στη χώρα, όσο και στην τσέπη τους, διστάζουν να ασφαλιστούν ή όταν πρέπει υποχρεωτικά να ασφαλιστούν ψάχνουν για κάτι οικονομικό και συμφέρον. Αυτό βέβαια κρύβει άλλους κινδύνους, όπως ο κίνδυνος μη ικανότητας αποζημίωσης ή και στην εσχάτη των περιπτώσεων κλείσιμο της εταιρίας και οριστικό χάσιμο των χρημάτων. Έτσι θα πρέπει να κοιτάμε το που θα ασφαλιστούμε. Λίγο πολύ όλοι μας γνωρίζουμε τις εταιρίες που είναι οι πλέον ισχυρές στην Ελλάδα και που μπορούμε να στηριχτούμε για την ασφάλιση των περιουσιών μας.

Με τις άλλες όμως τι θα γίνει, θα μπορούσε να ρωτήσει κάποιος. Υπάρχει ήδη μεγάλη μείωση των εταιριών στη χώρα μας την τελευταία δεκαετία, και πολύ πιθανό, όπως δείχνει η κατάσταση μέχρι τώρα, μπορεί να μειωθεί κι άλλο, και μπορεί στο τέλος να γίνει ακόμα και η ασφάλιση μονοπώλιο. Αυτό σίγουρα δε θα γίνει ποτέ. Μπορούν να βρεθούν άλλες λύσεις, όπως συγχωνεύσεις, και να διατηρηθούν κάποιες εταιρίες μεσαίου προς μικρού μεγέθους. Για τις ήδη μικρές εταιρίες είναι αβέβαιο έτσι και αλλιώς το μέλλον τους.

Τέλος, περνάμε καιρούς οικονομικής κρίσης, που πλήττει όλον τον κόσμο και όλους τους τομείς. Όλοι μας σκεφτόμαστε ακόμα και το ένα ευρώ που θα ξοδέψουμε. Πρέπει όμως να σκεφτούμε και την Ασφάλιση γιατί είτε το θέλουμε είτε όχι, Κοινωνική ή Ιδιωτική, βρίσκεται στη ζωή μας, στην καθημερινότητα μας. Κάθε μέρα η ζωή μας απειλείται από πολλούς και σοβαρούς κινδύνους, είτε τους βλέπουμε, είτε όχι, γι' αυτό το λόγο η Ασφάλιση βρίσκεται εδώ, για να μπορούμε κάθε στιγμή να νιώθουμε σιγουριά και ασφάλεια.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

1. Ενδεικτικά Ασφαλιστήρια Αυτοκινήτου

2. Στατιστικά Στοιχεία Τροχαίων Ατυχημάτων

3. Κωδικοποίηση Νόμου 489/1976

«Περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως της εξ' ατυχημάτων αυτοκινήτων αστικής ευθύνης»

**ΑΝΕΩΤΗΡΙΟ**

**10378495**

**Αιτ.: 976458**

**Ποσότητα: 4193 /4193**

**Διαχ.: 4193**

**ΡΚΕΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ:**

**Ωρα από 12:00 30/01/2010**

**Εως Ωρα 12.00 30/07/2010**

**ΥΠΟΜΕΝΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ:**

**ΚΕΦΑΛΑΙΑ (ΕΥΡΩ)**

Ποσότητες Βλάβες Τρίτων και Επιβαίνοντων (ανά θύμα)	500000
Ποσότητα Αστικής Ευθύνης στο Εξωτερικό	ΙΣΧΥΕΙ
Ποσότητες Ζημιές Τρίτων (ανά ατύχημα)	500000
Ποσότητες και Τρομοκρατικές Ενέργειες	9207
Ποσότητες ή Ολική - Κλοπή Μερική	9207
Ποσότητες και Δωρεάν Αγορών	ΙΣΧΥΕΙ
Ποσότητες Εργο Οικιακή Βαθμια	ΙΣΧΥΕΙ
Ποσότητες Πίστα Ατυχήματος (τηλ. 2111075709)	ΙΣΧΥΕΙ
Ποσότητες Ποσότητα Κρουστών με Απαλλ. 10%	600

**Λήπτης Ασφάλισης Κωδ.: 992218**

**20011 ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ**

**ΑΦΜ: ΔΟΥ: Τηλ.: Επάγγ.: Ημ.Γενν.: Διπλ.: 24/09/2003**

**Στοιχεία Οχήματος:**

**Αρ.Κυκλ.: Αρ. Πλαιο.ΚΜΗΒΤ31C Χρήση: ΕΙΧ ΛΟΙΠ. Εργαστάσιο: ΗΥΝΔΑΙ Φορ.Ισπτοι ή CC: 8 Θέα.: Ετ.Κατ.: 2007 Bonus/Malus: 2 Αλλαγή ΒΜ: 30/07/2010**

**Δικαιούχος Ασφαλισματος:**

**EFG EUROBANK**

**Λογαριασμός Ασφαλιστρών:**

Απόδειξη:	165004	Έκδοση:	Χαλάνδρι,	01/01/2010
Καθαρά	Δικαίωμα	Φ.Α. 10%	Φ.Α. 20%	
134.29	36.25	16.15	1.81	
<b>ΤΕΟ/ΕΠΙΚ.</b>	<b>Μικτά</b>	<b>Προκαταβολή</b>	<b>ΥΠΟΛΟΙΠΟ</b>	
2.70	191.20	.00	191.20	

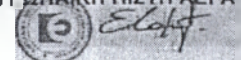
**ΕΚΚΛΙΣΕΙΣ ΚΑΜΜΙΑ**

Η ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ ΕΛΑΒΑ ΓΝΩΣΗ ΤΩΝ ΓΕΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΩΝ ΟΡΩΝ ΠΟΥ ΑΠΟΤΕΛΟΥΝ ΑΝΑΠΟΣΠΑΣΤΟ ΜΕΡΟΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΠΑΡΕΛΗΦΘΗΣΑΝ ΜΕ ΤΟ ΑΡΧΙΚΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΚΑΙ ΙΣΧΥΟΥΝ ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ ΑΠΟ 01/06/2008

**ΛΗΠΤΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**

**ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΕΠΕΧΕΙ ΚΑΙ ΘΕΣΗ ΑΠΟΔΕΙΞΗΣ**

**ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΙΣΤΗ ΑΕΓΑ**



**ΕΙΔΙΚΟ ΣΗΜΑ**  
ΑΡΘΡΟΥ 5 ΠΑΡ. 2 ΤΟΥ Ν. 489/76

**ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΙΣΤΗ**

Α ΚΗΡΩΣΙΑΣ 176 157 ΔΕ ΧΑΛΑΝΔΡΙ  
ΤΗΛ. 210 66 29 001-7, FAX: 210 66 44 761  
http://www.europlast.gr • info@europlast.gr

**TUV CERT**  
EN ISO 9001:2000

**ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΥΚΛΟΦ.** [ ]

**ΤΥΠΟΣ ΧΡΗΣΗ** [ **ΕΙΧ ΛΟΙΠ.** ]

**ΕΡΓ.ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ** [ **ΗΥΝΔΑΙ** ]

**ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**

Από **30/01/2010** Μέχρι **30/07/2010**

**ΛΗΞΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**  
30 07 2010

**ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΙΣΤΗ**

**No 1957801**

**ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΙΣΤΗ**

Α ΚΗΡΩΣΙΑΣ 176 157 ΧΑΛΑΝΔΡΙ  
ΤΗΛ. 210 66 29 001-7 FAX 210 66 44 761  
http://www.europlast.gr • info@europlast.gr

**TUV CERT**  
EN ISO 9001:2000

**ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**

**ΑΡ.ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟΥ** **10378495**

**ΛΗΠΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**

**ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**

Από **30/01/2010** Μέχρι **30/07/2010**

<b>ΑΡ.ΚΥΚΛΟΦ.</b>	<b>ΕΡΓ.ΚΑΤΑΣΚ.</b>	<b>ΤΥΠΟΣ ΧΡΗΣΗ</b>
	<b>ΗΥΝΔΑΙ</b>	<b>ΕΙΧ ΛΟΙΠ.</b>

ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΒΕΒΑΙΩΝΤΑΙ ΟΤΙ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝΩΤΕΡΩ ΠΕΡΙΓΡΑΦΟΜΕΝΟ ΟΧΗΜΑ ΚΑΙ ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ ΠΑΡΕΧΕΤΑΙ ΥΠΟ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 5 ΠΑΡ.2 Ν.489/76 ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ

**ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΙΣΤΗ**

**No 1957801**

**προσφορά ασφάλισης**  
**ΚΛΑΔΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ**

**ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΣ**  
**ΑΑΑ**

Κωδ. Συνεργάτη 5678  
Συνεργάτης  
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 2  
ΛΟΥΤΡΑΚΙ 20300

**Ημερομηνία 25/2/2010**





## η ασφαλιστική σας εταιρία DEMCO

**Ώρθηκε** στην Κύπρο το 1993. Το 2007 εξαγοράσθηκε από τον επιχειρηματία κ.Δ.Κοντομηνά και από τον μήνιο 2008 επέκτεινε τις εργασίες της στην Ελλάδα όπου λειτουργεί ως υποκατάστημα, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία.

**Έγκαινιάζει** μιά νέα εποχή στο χώρο των ασφαλειών. Μιά εποχή που θα φέρει τον πελάτη στο επίκεντρο. Μιά εποχή που θα χαρακτηρίζεται από λειτουργικά ασφαλιστικά προγράμματα και ποτελεσματικές λύσεις, βασισμένες στις πραγματικές σύγχρονες ανάγκες μας. Μιά εποχή που θα ιακρίνεται για τη δίκαιη τιμολόγηση, τη σωστή αντιμετώπιση και την ουσιαστική σχέση μεταξύ ασφαλιζόμενου και ασφαλιστικής εταιρίας.

**Βιλοδοξεί** να αλλάξει την έννοια της ασφάλισης σε Α Σ Φ Α Λ Ε Ι Α. Στοχεύει να δημιουργήσει μια ασφαλιστική ομπρέλα" που θα καλύπτει κάθε ανάγκη και θα παρέχει ασφάλεια, προστασία, φροντίδα, φρονόμια και υπηρεσίες σε όλους τους τομείς, δίνοντας τη δυνατότητα στους ασφαλιζόμενους να σχεδιάζουν οι ίδιοι τις καλύψεις τους, να προσδιορίζουν οι ίδιοι το κόστος ασφαλιστικής προστασίας, να προγραμματίζουν οι ίδιοι τους όρους πληρωμής των ασφαλίσεων.

**Ανταποκρίνεται** στις απαιτήσεις εταιρικών και ατομικών πελατών με εξειδικευμένη οργάνωση, υπηρεσίες και δίκτυα.

**Έγγυάται** υψηλή ειδικευση και εμπειρία στο σχεδιασμό και διαχείριση ασφαλιστικών προγραμμάτων: Περιουσίας | Αυτοκινήτου | Υγείας | Ομαδικών Ασφαλίσεων | Αστικής Ευθύνης | Τεχνικών Έργων | Μεταφερομένων Εμπορευμάτων | Οικονομικών Απωλειών | Διαφόρων Ατυχημάτων

**Αιθέτει** τα κεφάλαια, αποθέματα και συνεργασία με κορυφαίους αντασφαλιστικούς ομίλους που εγγυώνται τις υποχρεώσεις της.

**Πισμεύεται** να είναι πάντα δίπλα σας και να γίνει ...η δική σας Εταιρία.

**Με κύρος, πιο μπροστά!**

**ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**

**Προσωπικά στοιχεία Λήπτη της Ασφάλισης**

ΕΠΩΝΥΜΟ ή ΕΠΩΝΥΜΙΑ	AAA	ΟΝΟΜΑ	
ΕΥΘΥΝΣΗ/ΑΡΙΘΜΟΣ		ΠΕΡΙΟΧΗ	
ΠΛΗΤ.Κ.		ΤΗΛΕΦΩΝΟ	
Φ.Μ.		Δ.Ο.Υ.	
Π.Διπλ.		Ημ.Διπλώματος	00/00/0000
Ημ.Γέννησης	00/00/0000		

**Προσωπικά στοιχεία Ασφαλιζόμενου Οχήματος**

Αρ.Κυκλοφορίας	Αξία Οχήματος	15.000,00 €	Μάρκα	FORD
Χρήση	0 ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΙΔ.ΧΡΗΣΕΩΣ		Μοντέλο	FOCUS
Εδρα	28 ΚΟΡΙΝΘΙΑ		Χρώμα	
Φορ.Ιπποί	10	Κυβικά 0	Θέσεις 0	Έτος 1ης Αδειας 0
Εναρξη Ασφάλισης	26/02/2010	Λήξη	26/02/2011	
Τακέτο	518-ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΕΝ ΚΙΝΗΣΕΙ ΑΥΤΟ 1 PLUS		00518	

**ΑΥΨΕΙΣ ΠΟΥ ΕΠΙΛΕΞΑΤΕ**

	ΚΕΦΑΛΑΙΟ	ΑΠΑΛΛΑ
1 ΑΕ ΑΠΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΣΒ ΑΝΑ ΠΑΘΟΝΤΑ	500.000,00 €	
2 ΑΕ ΑΠΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΥΖ ΑΝΑ ΑΤΥΧΗΜΑ	500.000,00 €	
4 ΠΥΡΚΑΓΙΑ	15.000,00 €	
5 ΚΛΟΠΗ (ΟΛΙΚΗ - ΜΕΡΙΚΗ)	15.000,00 €	
2 Α.Ε. ΓΙΑ ΖΗΜΙΕΣ ΣΕ ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΣ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΥ	3.000,00 €	500
3 ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΥ (ΘΑΝΑΤΟΣ-Μ.Ο.Α.)	15.000,00 €	
4 ΦΡΟΝΤΙΔΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ "MARFRE ASISTENCIA" ΤΗΛ.212 212 7878	ΙΣΧΥΕΙ	
5 ΤΡΟΜ.ΕΝΕΡ.,ΠΟΛΙΤ.ΤΑΡΑΧΕΣ,ΚΑΚΟΒ.ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ (ΠΥΡΚΑΓΙΑ-ΕΚΡΗΞΗ)	15.000,00 €	
0 ΑΠΑΛΛΑΓΗ ΠΛΗΡΩΜΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ	ΙΣΧΥΕΙ	
3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ	ΙΣΧΥΕΙ	
4 ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ ΑΠΟ ΑΝΑΣΦΑΛΙΣΤΟ ΟΧΗΜΑ	ΙΣΧΥΕΙ	
6 ΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ	3.000,00 €	
9 ΕΠΕΚΤΑΣΗ Α.Ε. ΣΕ ΕΥΡ.ΕΝΩΣΗ (Ε.Ε)-ΕΝΙΑΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜ.ΧΩΡΟ (ΕΟΧ)	ΙΣΧΥΕΙ	
0 ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚ.ΚΑΛΥΨΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΣΕ Ε.Ε. & ΕΟΧ	ΙΣΧΥΕΙ	
3 ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ	50.000,00 €	
4 ΕΚΠΤΩΣΗ ΜΗ ΖΗΜΙΑΣ	ΙΣΧΥΕΙ	
5 ΣΥΜΦΩΝΗΜΕΝΗ ΑΠΟΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΗΣ ΑΞΙΑΣ	ΙΣΧΥΕΙ	

περίπτωση ολικής καταστροφής δεν παρακρατείται απαλλαγή

**ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ****Ποσοστό%**

65 ΠΑΘΗΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

66 ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

---

**ΚΑΘΑΡΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ € 295,35 €**

---

**ΟΛΙΚΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ € 418,58 €**

---

Η προσφορά δεν αποτελεί αποδεικτικό ασφαλιστικής κάλυψης, δεσμεύει δε, την Ασφαλιστική Εταιρία μόνο ως προς τα αναφερόμενα σε αυτή και όχι ως προς την τελική ανάληψη της ασφάλισης, η οποία θα εξεταστεί μετά την υποβολή της σχετικής πρότασης ασφάλισης.

Η ισχύς της προσφοράς λήγει μετά την παρέλευση 30 ημερών από την ημερομηνία έκδοσής της.

ΠΟΡΕΙΑ ΣΤΟΛΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ -ΜΕΛΩΝ ΣΑΠ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ

	ΣΤΟΛΟΣ	ΣΤΟΛΟΣ	ΣΤΟΛΟΣ	ΜΕΤΑΒΟΛ	ΜΕΤΑΒΟΛ
	31/12/2008	30/9/2009	31/12/2009	2008/2009	30/9-31/12
<b>ΕΘΝΙΚΗ ΑΕΕΓΑ</b>	<b>480.820</b>	<b>688.360</b>	<b>821.291</b>	<b>70,80</b>	<b>19,31</b>
<b>ΥΔΡΟΓΕΙΟΣ ΑΑΕ</b>	<b>397.392</b>	<b>470.344</b>	<b>430.957</b>	<b>8,44</b>	<b>-8,37</b>
<b>ΙΝΤΕΡΑΜΕΡΙΚΑΝ ΕΕΑΖ ΑΕ</b>	<b>341.226</b>	<b>402.139</b>	<b>417.509</b>	<b>22,35</b>	<b>3,82</b>
<b>ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΙΣ-ΜΙΝΕΤΤΑ</b>	<b>242.087</b>	<b>332.225</b>	<b>349.554</b>	<b>44,39</b>	<b>5,22</b>
<b>ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΑΕΓΑ</b>	<b>300.014</b>	<b>295.813</b>	<b>365.939</b>	<b>21,97</b>	<b>23,71</b>
<b>COMMERCIAL VALUE ΑΑΕ</b>	<b>362.911</b>	<b>280.157</b>	<b>256.792</b>	<b>-29,24</b>	<b>-8,34</b>
<b>VICTORIA ΑΑΕΖ</b>	<b>168.409</b>	<b>249.081</b>	<b>264.700</b>	<b>57,17</b>	<b>6,27</b>
<b>ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΙΣ ΑΑΕ</b>	<b>270.374</b>	<b>232.621</b>	<b>226.397</b>	<b>-16,26</b>	<b>-2,68</b>
<b>ΠΡΩΤΗ ΑΑΕ</b>	<b>119.146</b>	<b>207.577</b>	<b>185.589</b>	<b>55,76</b>	<b>-10,59</b>
<b>ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΡΟΝΟΙΑ ΑΕΓΑ</b>	<b>151.942</b>	<b>163.000</b>	<b>150.471</b>	<b>-0,96</b>	<b>-7,69</b>
<b>ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΙΣΤΗ ΑΕΓΑ</b>	<b>192.463</b>	<b>161.491</b>	<b>180.754</b>	<b>-6,08</b>	<b>11,93</b>
<b>GROUPAMA ΦΟΙΝΙΞ ΑΕΑΕ</b>	<b>136.834</b>	<b>156.408</b>	<b>164.624</b>	<b>20,30</b>	<b>5,25</b>
<b>ALLIANZ ΕΛΛΑΣ ΑΑΕ</b>	<b>116.372</b>	<b>141.115</b>	<b>165.867</b>	<b>42,53</b>	<b>17,54</b>
<b>INTERLIFE ΑΑΕΓΑ</b>	<b>92.480</b>	<b>138.840</b>	<b>141.187</b>	<b>52,66</b>	<b>1,69</b>
<b>ΑΙΓΙΑΙΟΝ Α.Α.Ε. ΑΕ</b>		<b>133.386</b>	<b>168.786</b>		<b>26,54</b>
<b>ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΕΝΩΣΙΣ</b>	<b>107.993</b>	<b>121.721</b>	<b>137.664</b>	<b>27,47</b>	<b>13,10</b>
<b>ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΤΙΚΗ ΑΕΕΓΑ</b>	<b>105.942</b>	<b>120.454</b>	<b>124.103</b>	<b>17,14</b>	<b>3,03</b>
<b>INTERNATIONAL LIFE ΑΕΓΑ</b>	<b>85.427</b>	<b>117.182</b>	<b>194.143</b>	<b>127,26</b>	<b>65,68</b>
<b>NP INSURANCE-ΝΕΟΣ ΠΟΣΕΙΔΩΝ</b>	<b>96.805</b>	<b>109.862</b>	<b>111.603</b>	<b>15,28</b>	<b>1,58</b>
<b>EUROSTAR ΕΑΕΑΖ</b>	<b>102.302</b>	<b>101.958</b>	<b>109.075</b>	<b>6,62</b>	<b>6,98</b>
<b>ΑΧΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΕ</b>	<b>49.099</b>	<b>63.453</b>	<b>71.945</b>	<b>45,53</b>	<b>13,38</b>
<b>GENERALI HELLAS ΑΑΕ</b>	<b>88.847</b>	<b>47.955</b>	<b>47.400</b>	<b>-46,64</b>	<b>-1,16</b>
<b>ΔΥΝΑΜΙΣ ΑΕΓΑ</b>	<b>40.548</b>	<b>39.587</b>	<b>42.211</b>	<b>4,10</b>	<b>6,63</b>
<b>EFG EUROLIFE ΑΕΓΑ</b>	<b>18.506</b>	<b>27.800</b>	<b>38.470</b>	<b>107,87</b>	<b>38,38</b>
<b>INTERASCO ΑΕΓΑ</b>	<b>18.213</b>	<b>25.916</b>	<b>26.691</b>	<b>46,54</b>	<b>2,99</b>
<b>ING ΕΑΕΓΑ</b>	<b>19.049</b>	<b>11.704</b>	<b>10.687</b>	<b>-43,89</b>	<b>-8,69</b>
<b>DEMCO INSURANCE</b>	<b>5.814</b>	<b>11.523</b>	<b>17.119</b>	<b>194,44</b>	<b>48,56</b>
<b>ΟΡΙΖΩΝ ΑΕΓΑ</b>	<b>6.643</b>	<b>5.592</b>	<b>7.168</b>	<b>7,90</b>	<b>28,18</b>
<b>ΕΥΡΩΠΗ ΑΕΓΑ</b>	<b>1.942</b>	<b>1.767</b>	<b>1.682</b>	<b>-13,38</b>	<b>-4,81</b>

## ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2010

ΑΙΤΙΑ	
<b>Α) ΑΝΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΣΕ ΟΔΗΓΟΥΣ</b>	
1) Υπερβολική ταχύτητα γενικώς	14
2) Αντικανονικό προσπέρασμα	1
3) Κίνηση στο αντίθετο ρεύμα	9
4) Χρήση εκτυφλωτικών φώτων	0
5) Παραβίαση προτεραιότητας γενικώς	6
6) Μη τήρηση απόστασης ασφαλείας	0
7) Απόσπαση προσοχής οδηγού	9
8) Παραβίαση σηματοδότη	1
9) Λοιπά αίτια αναφερόμενα σε οδηγούς	25
10) Ερευνώνται	6
<b>Β) Αναφερόμενα σε επιβάτες</b>	0
<b>Γ) Αναφερόμενα στο όχημα</b>	0
<b>Δ) Αναφερόμενα στην οδό και στο καιρό</b>	2
<b>Ε) Αναφερόμενα σε πεζούς</b>	6

ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ	ΝΕΚΡΟΙ	Β.ΤΡΑΥΜ.	ΕΛ.ΤΡΑΥΜ.
ΝΕΟ Αθηνών - Πατρών	2	2	1	4
ΝΕΟ Αθηνών - Θεσ/κης	1	2	0	4
Λοιπό Εθνικό Οδικό Δίκτυο	19	24	2	10
Λοιπό Οδικό Δίκτυο	22	22	1	6
Κατοικημένη Περιοχή	28	30	8	11

ΕΙΔΟΣ	
Σύγκρουση με πεζό ή παράσυρση	14
Σύγκρουση οχημάτων	25
Σύγκρουση με ζώο	0
Πρόσκρουση	5
Εκτροπή οχήματος	22
Ανατροπή οχήματος	6
Άλλο άγνωστο είδος	0
<b>ΣΥΝΟΛΟ:</b>	<b>72</b>

Αρχηγείο Ελληνικής Αστυνομίας  
Κλάδος Ασφάλειας και Τάξης  
Διεύθυνση Τροχαίας

Συγκριτικός πίνακας τροχαίων ατυχημάτων & παθόντων  
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2010 και 2009 (Επικράτεια).

ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ	2010	2009	(Διαφορά)	Ποσοστό
Θανατηφόρα	72	89	-17	-19,1%
Σοβαρά	94	92	2	2,2%
Ελαφρά	909	844	65	7,7%

ΠΑΘΟΝΤΕΣ	2010	2009	(Διαφορά)	Ποσοστό
Μεκροί	80	99	-19	-19,2%
Βαριά τραυματίες	114	112	2	1,8%
Ελαφρά τραυματίες	1.293	1.144	149	13,0%

Τα ανωτέρω στοιχεία είναι προσωρινά

## Α.Ε.Α./Κ.Α.Τ./ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΡΟΧΑΙΑΣ

Πίνακας τροχαίων ατυχημάτων και παθόντων από 12-2-2010 έως 15-2-2010 και αντίστοιχης περσινής περιόδου ( ΑΠΟΚΡΙΕΣ )

ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ	2010	2009	%
ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ	10	16	-37,5%
ΒΑΡΙΑ	8	16	-50,0%
ΕΛΑΦΡΑ	129	134	-3,7%

ΠΑΘΟΝΤΕΣ	2010	2009	%
ΝΕΚΡΟΙ	10	23	-56,5%
ΒΑΡΙΑ	9	19	-52,6%
ΕΛΑΦΡΑ	211	180	17,2%

**Πίνακας επικίνδυνων παραβάσεων  
ΕΤΟΥΣ 2009-2008**

ΕΙΔΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ	2009	2008	ΔΙΑΦΟΡΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Παραβίαση προτεραιότητας	2.658	2.488	170	6,8%
Παραβίαση ερυθρού Σηματοδότη	19.558	25.537	-5.979	-23,4%
Αντικανονικοί ελιγμοί	5.322	5.429	-107	-2,0%
Κίνηση στο αντίθετο ρεύμα	28.310	31.338	-3.028	-9,7%
Αντικανονικό Προσπέρασμα	18.497	23.766	-5.269	-22,2%
Κίνηση στην αριστερή λωρίδα - Μη κίνηση στο άκρο δεξιό της οδού	5.876	5.570	306	5,5%
Μη χρήση ζώνης ασφαλείας	77.274	86.353	-9.079	-10,5%
Μη χρήση παιδικών καθισμάτων	933	1.392	-459	-33,0%
Μη χρήση κράνους	78.453	94.530	-16.077	-17,0%
Παραβάσεις επαγγελματικών οχημάτων	111.072	121.800	-10.728	-8,8%
Παραβάσεις οχημάτων (ΚΤΕΟ)	28.544	38.434	-9.890	-25,7%
Παραβάσεις ταχύτητας	330.186	349.417	-19.231	-5,5%
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ</b>	<b>706.683</b>	<b>786.054</b>	<b>-79.371</b>	<b>-10,1%</b>



ΑΡΧΗΓΕΙΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ

ΚΛΑΔΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΤΑΞΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΡΟΧΑΙΑΣ

ΕΤΟΣ 2009			ΟΧΗΜΑΤΑ				
ΕΙΔΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ			Ι.Χ.Ε.	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ- ΜΟΤΟΠΟΔΗΛΑΤΑ	ΛΟΙΠΑ ΟΧΗΜΑΤΑ	Γενικό Σύνολο
Παράσυρση πεζού	ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΕΚΡΩΝ		140	39	32	12	223
Σύγκρουση		ΟΔΗΓΟΣ	214	24	243	12	493
		ΕΠΙΒΑΤΗΣ	127	5	18	1	151
Εκτροπή		ΟΔΗΓΟΣ	234	39	151	21	445
		ΕΠΙΒΑΤΗΣ	61	6	8	0	75
Ανατροπή		ΟΔΗΓΟΣ	4	0	18	3	25
		ΕΠΙΒΑΤΗΣ	0	1	1	0	2
Πρόσκρουση		ΟΔΗΓΟΣ	18	3	13	1	35
		ΕΠΙΒΑΤΗΣ	5	0	2	0	7
Σύγκρουση με ζώο		ΟΔΗΓΟΣ	4	0	0	0	4
		ΕΠΙΒΑΤΗΣ	0	0	0	0	0
Άλλο άγνωστο είδος	ΟΔΗΓΟΣ	0	0	0	2	2	
	ΕΠΙΒΑΤΗΣ	0	0	0	1	1	
ΣΥΝΟΛΟ (πλην πεζών).			667	78	454	41	1240
							1463

Αρχηγείο Ελληνικής Αστυνομίας  
Κλάδος Ασφάλειας και Τάξης  
Διεύθυνση Τροχαίας

Συγκριτικός πίνακας τροχαίων ατυχημάτων & παθόντων  
ΕΤΟΥΣ 2009 και 2008 (Επικράτεια).

ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ	2009	2008	(Διαφορά)	Ποσοστό
Θανατηφόρα	1.314	1.414	-100	-7,1%
Σοβαρά	1.389	1.542	-153	-9,9%
Ελαφρά	12.072	12.035	37	0,3%

ΠΑΘΟΝΤΕΣ	2009	2008	(Διαφορά)	Ποσοστό
Νεκροί	1.463	1.550	-87	-5,6%
Βαριά τραυματίες	1.669	1.886	-217	-11,5%
Ελαφρά τραυματίες	16.683	16.685	-2	0,0%

Τα ανωτέρω στοιχεία είναι προσωρινά

# ΑΝΑΛΥΣΗ ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ 6ΜΗΝΟΥ 2008

ΑΙΤΙΑ	
<b>Α)ΑΝΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΣΕ ΟΔΗΓΟΥΣ</b>	
1) Υπερβολική ταχύτητα γενικώς	73
2) Αντικανονικό προσπέρασμα	10
3) Κίνηση στο αντίθετο ρεύμα	101
4) Χρήση εκτυφλωτικών φώτων	2
5) Παραβίαση προτεραιότητας γενικώς	37
6) Μη τήρηση απόστασης ασφαλείας	15
7) Απόσπαση προσοχής οδηγού	104
8) Παραβίαση σηματοδότη	10
9) Λοιπά αίτια αναφερόμενα σε οδηγούς	224
10) Ερευνώνται	96
<b>Β) Αναφερόμενα σε επιβάτες</b>	<b>1</b>
<b>Γ) Αναφερόμενα στο όχημα</b>	<b>8</b>
<b>Δ) Αναφερόμενα στην οδό και στον καιρό</b>	<b>14</b>
<b>Ε) Αναφερόμενα σε πεζούς</b>	<b>43</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ :</b>	<b>738</b>

ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ	ΝΕΚΡΟΙ	Β.ΤΡΑΥΜ.	ΕΛ.ΤΡΑΥΜ.
ΝΕΟ Αθηνών - Πατρών	26	35	8	20
ΝΕΟ Αθηνών - Θεσ/κης	28	29	8	21
Λοιπό Εθνικό Οδικό Δίκτυο	161	180	27	95
Λοιπό Οδικό Δίκτυο	192	207	40	65
Κατοικημένη Περιοχή	210	214	17	63

ΕΙΔΟΣ	
Σύγκρουση με πεζό ή παράσυρ	99
Σύγκρουση οχημάτων	258
Σύγκρουση με ζώο	3
Πρόσκρουση	19
Εκτροπή οχήματος	219
Ανατροπή οχήματος	17
Άλλο άγνωστο είδος	2
<b>ΣΥΝΟΛΟ:</b>	<b>617</b>

# Α.Ε.Α.Κ.Α. / Διεύθυνση Τροχαίας

**6ΜΗΝΟ 2008**

ΟΔΙΚΑ ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ	Σωματικών θλαβών		
	Θανατηφόρα	Σοβαρά	Ελαφρά
Ατυχήματα σε εθνική οδό	225	223	1.452
Ατυχήματα σε επαρχιακή οδό	243	376	3.629
Ατυχήματα σε άλλη οδό	148	110	598
<b>Σύνολο Ατυχημάτων</b>	<b>616</b>	<b>709</b>	<b>5.679</b>
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ</b>	<b>7.004</b>		
Συνέβησαν ημέρα	420	468	3.716
Συνέβησαν νύκτα	299	312	1.789
Συνέβησαν σε κατοικημένη περιοχή	309	451	3.762
Συνέβησαν σε μη κατοικημένη περιοχή	302	270	1.173
Από αυτά ΑΝΕΣΧΙΝΙΑΣΤΑ	2	1	7

ΕΙΔΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ (επί πρόσπλων οδών το πρώτο που συνέβη)	Αριθμός Ατυχημάτων
Σύγκρουση με πεζό (ή παράσυρση)	1.207
Σύγκρουση κινουμένων οχημάτων	3.239
Σύγκρουση με ζώο	3
Πρόσκρουση	842
Εκτροπή οχήματος	846
Ανατροπή οχήματος	657
Άλλο ή άγνωστο είδος	210
<b>Σύνολο Ατυχημάτων</b>	<b>7.004</b>

ΗΜΕΡΕΣ ΠΟΥ ΣΥΝΕΒΗΣΑΝ ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ	Αριθμός Ατυχημάτων
Δευτέρα	952
Τρίτη	1.013
Τετάρτη	1.031
Πέμπτη	999
Παρασκευή	995
Σάββατο	1.016
Κυριακή	998
Άγνωστη ημέρα	0
<b>Σύνολο Ατυχημάτων</b>	<b>7.004</b>

ΩΡΕΣ ΠΟΥ ΣΥΝΕΒΗΣΑΝ ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ	Αριθμός Ατυχημάτων
07.00 - 09.00	632
09.00 - 13.00	1.167
13.00 - 15.00	968
15.00 - 17.00	889
17.00 - 21.00	1.255
21.00 - 24.00	800
24.00 - 04.00	673
04.00 - 07.00	620
<b>Σύνολο Ατυχημάτων</b>	<b>7.004</b>

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕ - 66

Οδικών τροχαίων ατυχημάτων - συνέπειες και αίτια αυτών  
(Δεν συμπεριλαμβάνονται ατυχήματα με υλικές μόνο ζημιές)

ΠΑΘΟΝΤΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΑΠΟ ΤΑ ΟΔΙΚΑ ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ			ΗΛΙΚΙΑ ΠΑΘΟΝΤΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ	
ΝΕΚΡΟΙ	ΒΑΡΙΑ	ΕΛΑΦΡΑ	(Οδηγοί-Επιβάτες-Πεζοί)	
665	863	7.757	Μέχρι 5 ετών	194
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΟΝΤΩΝ</b>			6 - 11 ετών	231
			12 - 17 ετών	410
			18 - 23 ετών	1.169
			24 - 29 ετών	1.493
			30 - 35 ετών	1.334
			36 - 41 ετών	1.146
			42 - 47 ετών	934
			48 - 53 ετών	1.004
			54 ετών και πάνω	1.370
<b>Σύνολο</b>			<b>Σύνολο</b>	<b>9.285</b>

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	ΒΑΡΥΤΗΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ			ΣΥΝΟΛΟ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	ΟΔΟΣ ΣΤΗΝ ΟΠΟΙΑ ΕΛΑΒΕ ΧΩΡΑ ΤΟ ΑΤΥΧΗΜΑ		
	Στα θανατηφόρα	Στα σοβαρά	Στα ελαφρά		Εθνική	Επαρχιακή	Άλλη
Επιβατικά Ι.Χ.	642	611	3.732	4.985	1.307	965	2.713
Επιβατικά Δ.Χ.	8	10	239	257	12	31	214
Φορτηγά έως 3,5 τόννων	106	80	449	635	157	140	339
Φορτηγά άνω των 3,5 τόννων	57	31	224	312	125	61	126
Βυτιοφόρα	0	0	1	1	1	0	0
Λεωφορεία αστικά	3	3	50	56	2	2	52
Λεωφορεία υπεραστικά	2	1	9	12	9	1	2
Λεωφορεία Τουριστικά	1	0	4	5	2	2	1
Λεωφορεία Σχολικά	0	0	4	4	0	0	4
Τρόλεϊ	0	0	8	8	0	0	8
Ασθενοφόρα	0	0	2	2	2	0	0
Ελλην. Αστυνομίας	0	1	66	67	14	11	42
Πυροσβεστικά οχήματα	1	0	2	3	1	1	1
Κ.Υ.	0	0	1	1	0	1	0
Ξ.Α.	0	0	0	0	0	0	0
Δ.Σ.	0	0	2	2	1	0	1
Μοτοσυκλίδες	195	272	1.817	2.284	279	445	1.560
Μοτοποδήλατα	32	62	376	470	57	126	287
Ποδήλατα	19	22	66	107	10	34	63
Τρίκυκλα	5	1	8	14	0	2	12
Γεωργικά Μηχανήματα	12	6	28	46	6	27	13
Μηχανήματα Έργων	1	0	1	2	0	1	1
Τρένο	2	0	3	5	2	0	3
Χωρίς καταχώρηση	0	0	6	6	0	1	5
Λοιπά οχήματα	11	25	56	92	31	28	33
<b>Σύνολο Οχημάτων</b>	<b>1.097</b>	<b>1.125</b>	<b>7.154</b>	<b>9.376</b>	<b>2.018</b>	<b>1.879</b>	<b>5.480</b>

Τα ανωτέρω στοιχεία είναι προσωρινά και θα οριστικοποιηθούν την 10.7.2008

ΑΙΤΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ (Υπολογίζονται όλα τα γνωστά αίτια)	Αριθμός αιτίων ατυχημάτων
<b>α. Αίτια αναφερόμενα σε οδηγούς</b>	
Υπερβολική ταχύτητα γενικώς	521
Αντικανονικό προσπέρασμα	119
Κίνηση στο αντίθετο ρεύμα	423
Χρήση εκτυπωτικών φώτων	2
Παραβίαση προτεραιότητας γενικώς	1.099
Μη τήρηση απόστασης ασφαλείας	214
Οδήγηση σε κατάσταση μέθης	157
Παράλειψη σήμ. πρόθεσης στραφ.ή αλλαγ. πορείας	179
Μη οδήγηση στο άκρο δεξιό της οδού	63
Επιθεκτικοί ελιγμοί στη μέση της οδού	58
Ελλείψη ή μη κανονική χρήση φώτων	31
Απόσπαση της προσοχής του οδηγού	998
Παραβίαση σηματοδότη	256
Λοιπές παραβιάσεις σημάτων εν γένει	284
Εσφαλμένη ασφαευκτική ενέργεια	130
Αδικαιολόγητη τροχόπτωση	41
Λοιπά αίτια αναφερόμενα σε οδηγούς	1.688
<b>Σύνολο</b>	<b>6.263</b>
<b>β. Αίτια αναφερόμενα σε επιβάτες</b>	
Συγκραπίσταν έξω από το όχημα	1
Πτώση από όχημα	43
Λοιπά αίτια αναφερόμενα σε επιβάτες	87
<b>Σύνολο</b>	<b>131</b>
<b>γ. Αίτια αναφερόμενα σε πεζούς</b>	
Δεν υπάκουσε σε σήμα Τροχ. ή φωτειν. σηματοδότη	50
Δεν εβάδιζε στο πεζοδρόμιο	116
Δεν εβάδιζε στις διαβάσεις	167
Επηρόυσε αναπαφασιστη κατεύθυνση	29
Διέσχισε απότομα και απερίσκεπτα την οδό	242
Λοιπά αίτια αναφερόμενα σε πεζούς	134
<b>Σύνολο</b>	<b>738</b>
<b>δ. Αίτια αναφερόμενα στο όχημα</b>	
Βλάβη ή ελαττωματικότητα φρένων	2
Βλάβη ή ελαττωματικότητα συστήμ. Οδήγησης	3
Βλάβη ή ελαττωματικότητα τροχών - ελαστικών	23
Ελλείψη φωτών οχήματος ή αντικανονικά φώτα	22
Εστερειτο αλυσίδας χιανού	2
Λοιπά αίτια αναφερόμενα στο όχημα	142
<b>Σύνολο</b>	<b>194</b>
<b>ε. Αίτια αναφερόμενα στην οδό και στον καιρό</b>	
Περιορισμένη ορατότητα	83
Στραφή απότομη	103
Ολισθηρότητα οδοστρώματος	187
Ελλείψη στηθαίων ασφαλείας	33
Βλάβη ή φθορά ή ανωμαλία της οδού	44
Καιρός βροχερός	186

Αρχηγείο Ελληνικής Αστυνομίας  
Κλάδος Ασφάλειας και Τάξης  
Διεύθυνση Τροχαίας

Συγκριτικός πίνακας τροχαίων ατυχημάτων & παθόντων  
6μήνου 2008 και 2007 (Επικράτεια).

ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ	2008	2007	(Διαφορά)	Ποσοστό
Θανατηφόρα	617	601	16	2,7%
Σοβαρά	708	671	37	5,5%
Ελαφρά	5.679	5.828	-149	-2,6%
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>7.004</b>	<b>7.100</b>	<b>-96</b>	<b>-1,4%</b>

ΠΑΘΟΝΤΕΣ	2008	2007	(Διαφορά)	Ποσοστό
Νεκροί	665	661	4	0,6%
Σύνολο τραυματιών	8.620	8.737	-117	-1,3%
Βαριά τραυματίες	863	830	33	4,0%
Ελαφρά τραυματίες	7.757	7.907	-150	-1,9%

Τα ανωτέρω στοιχεία είναι προσωρινά και θα οριστικοποιηθούν την 10-7-2008

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
 ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ  
 ΑΡΧΗΓΕΙΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ  
 ΚΛΑΔΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΤΑΞΗΣ  
 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΡΟΧΑΙΑΣ

**Συγκριτικός 1-1-2008 έως 3-11-2008 & 2007 (οριστικά στοιχεία Ε.Σ.Υ.Ε. για το 10μηνο 2007)**

	2008	2007	Διαφορά	Ποσοστό
Θανατηφόρα	1.203	1.222	-19	-1,6%
Νεκροί	1.321	1.354	-33	-2,4%

**Συγκριτικός 10μήνου 2008 & 2000**

	2008	2000	Διαφορά	Ποσοστό
Θανατηφόρα	1.192	1.516	-324	-21,4%
Νεκροί	1.309	1.714	-405	-23,6%

**ΝΕΚΡΟΙ 2007 - 2008**

2007	Σύμφωνα με οριστικά στοιχεία ΕΣΥΕ		
	Έτος		1612
	10μηνο		1341
2008	Σύμφωνα με στοιχεία ΕΣΥΕ 8μηνο		1067

**Συγκριτικός νεκρών 10μήνου 2008 & 2007 (στοιχεία Ε.Σ.Υ.Ε. για 2007)**

2008	2007	Διαφορά	Ποσοστό
1309	1341	-32	-2,4%

Νεκροί 2000	2037
Νεκροί 2010	1018
*Οι νεκροί το 2010 πρέπει να μειωθούν κάτω των 1018 για να επιτευχθεί μείωση τουλάχιστον 50% σύμφωνα με το σχέδιο οδικής ασφάλειας 2006-2010	

Συμμετοχή οχημάτων στα θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα (2007)

Οχήματα		Δίκυκλα		Πεζοί		Σύνολο
Αριθμητικά	Ποσοστιαία	Αριθμητικά	Ποσοστιαία	Αριθμητικά	Ποσοστιαία	Αριθμητικά
723	56,0%	356	27,6%	213	16,5%	1.292

Ατυχήματα			
	Θανατηφόρα	Σοβαρά	Ελαφρά
1990	1.763	2.835	18.074
1991	1.751	2.824	18.607
1992	1.761	2.982	19.382
1993	1.804	2.382	20.179
1994	1.833	2.437	19.623
1995	1.898	2.476	19.118
1996	1.900	2.370	19.999
1997	1.892	3.567	19.222
1998	1.980	3.768	19.146
1999	1.924	3.696	18.669
2000	1.867	3.261	17.824
2001	1.712	2.512	15.446
2002	1.458	2.037	13.261
2003	1.409	1.824	12.514
2004	1.374	2.032	11.993
2005	1.311	1.863	13.488
2006	1.351	1.681	12.620
2007	1.292	1.462	11.872

Παθόντες			
	Νεκροί	Βαριά	Ελαφρά
1990	1.981	3.685	27.460
1991	2.012	3.882	27.900
1992	1.995	4.000	28.786
1993	2.008	3.277	29.368
1994	2.076	3.387	28.672
1995	2.149	3.492	28.402
1996	2.175	3.313	29.388
1997	2.141	4.359	28.490
1998	2.229	4.889	28.224
1999	2.181	4.702	27.649
2000	2.103	4.213	26.166
2001	1.911	3.251	22.758
2002	1.655	2.581	19.625
2003	1.613	2.345	18.218
2004	1.547	2.521	17.254
2005	1.470	2.329	19.136
2006	1.493	2.056	17.843
2007	1.449	1.812	16.411



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
 ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ  
 ΑΡΧΗΓΕΙΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ  
 ΚΛΑΔΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΤΑΞΗΣ  
 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΡΟΧΑΙΑΣ

**Συγκριτικός 1-1-2008 έως 3-11-2008 & 2007 (οριστικά στοιχεία Ε.Σ.Υ.Ε. για το 10μηνο 2007)**

	2008	2007	Διαφορά	Ποσοστό
Θανατηφόρα	1.203	1.222	-19	-1,6%
Νεκροί	1.321	1.354	-33	-2,4%

**Συγκριτικός 10μήνου 2008 & 2000**

	2008	2000	Διαφορά	Ποσοστό
Θανατηφόρα	1.192	1.516	-324	-21,4%
Νεκροί	1.309	1.714	-405	-23,6%

**ΝΕΚΡΟΙ 2007 - 2008**

2007	Σύμφωνα με οριστικά στοιχεία ΕΣΥΕ		
	Έτος		1612
	10μηνο		1341
2008	Σύμφωνα με στοιχεία ΕΣΥΕ 8μηνο		1067

**Συγκριτικός νεκρών 10μήνου 2008 & 2007 (στοιχεία Ε.Σ.Υ.Ε. για 2007)**

2008	2007	Διαφορά	Ποσοστό
1309	1341	-32	-2,4%

Νεκροί 2000	2037
Νεκροί 2010	1018
*Οι νεκροί το 2010 πρέπει να μειωθούν κάτω των 1018 για να επιτευχθεί μείωση τουλάχιστον 50% σύμφωνα με το σχέδιο οδικής ασφάλειας 2006-2010	

# ΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΡΟΧΑΙΑΣ/Α.Ε.Α.

## Πίνακας παραβάσεων μέθης οδηγών έτος 2007 - 2006

ΕΤΗ	2007	2006	ΔΙΑΦΟΡΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
αυτοεργεία	62.106	54.013	8.093	15,0%
ελεγχθέντα άτομα	1.596.036	1.317.268	278.768	21,2%
ένδειξη μέθης	46.378	44.848	1.530	3,4%
λημμάτα	7.887	6.654	1.233	18,5%
αυτόφωρα	4.230	3.369	861	25,6%
ληνύσεις	3.657	3.285	372	11,3%
ταίσματα - διοικητικά πρόστιμα	38.491	38.194	297	0,8%
10 - 0,24 mgr/l ή 20 - 0,49 mg/l	5.265	4.449	816	18,3%
25 - 0,40 mgr/l ή 50 - 0,80 mg/l	22.721	23.608	-887	-3,8%
41 - 0,60 mgr/l ή 81 - 1,10 mg/l	10.505	10.137	368	3,6%
Ποσοστό μεθυσμένων επί των ελεγχθέντων ατόμων	<b>2,9%</b>	<b>3,4%</b>		

## Ε.Α.- Δ/ΝΣΗ ΤΡΟΧΑΙΑΣ

### Συγκριτικός έτους 2007 ΚΑΙ 2006 (ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑ)

ΕΓΧΡΗΜΑΤΑ	2007	2006	( Διαφορά )	Ποσοστό
Ανατηφόρα	1.292	1.351	-59	-4,4%
Βαρά	1.462	1.681	-219	-13,0%
Αφρά	11.872	12.620	-748	-5,9%
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>14.626</b>	<b>15.652</b>	<b>-1.026</b>	<b>-6,6%</b>

ΠΑΘΟΝΤΕΣ	2007	2006	( Διαφορά )	Ποσοστό
Κροί	1.449	1.493	-44	-2,9%
Αφρά Χυματίες	1.812	2.056	-244	-11,9%
Αφρά Χυματίες	16.411	17.842	-1.431	-8,0%
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>19.672</b>	<b>21.391</b>	<b>-1.719</b>	<b>-8,0%</b>

**Πίνακας επικίνδυνων παραβάσεων  
έτος 2007-2006**

ΕΙΔΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ	2007	2006	ΔΙΑΦΟΡΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Παραβίαση προτεραιότητας	3.387	2.949	438	14,9%
Παραβίαση ερυθρού σηματοδότη	25.257	21.763	3.494	16,1%
Αντικανονικοί ελιγμοί	5.931	4.080	1.851	45,4%
Κίνηση στο αντίθετο ρεύμα	27.839	22.394	5.445	24,3%
Αντικανονικό Προσπέρασμα	33.018	29.264	3.754	12,8%
Κίνηση στην αριστερή λωρίδα - Μη κίνηση στο άκρο δεξιό της οδού	5.587	4.166	1.421	34,1%
Μη χρήση ζώνης ασφαλείας	107.112	105.998	1.114	1,1%
Μη χρήση παιδικών καθισμάτων	1.230	706	524	74,2%
Μη χρήση κράνους	97.953	114.609	-16.656	-14,5%
Παραβάσεις επαγγελματικών οχημάτων	125.646	107.515	18.131	16,9%
Παραβάσεις οχημάτων (ΚΤΕΟ)	40.309	28.085	12.224	43,5%
Παραβάσεις ταχύτητας	351.051	307.763	43.288	14,1%
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ</b>	<b>824.320</b>	<b>749.292</b>	<b>75.028</b>	<b>10,0%</b>

# **ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ**

ΝΟΜΟΥ 489/1976

*«Περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως της  
εξ ατυχημάτων αυτοκινήτων αστικής ευθύνης»*

ΕΝΩΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ

Αθήνα 2003

ΝΟΜΟΣ 489/76 (Φ.Ε.Κ. Α' 331)

*«Περί Υποχρεωτικής Ασφαλίσεως των εξ ατυχημάτων αυτοκινήτων αστικής ευθύνης»*

Όπως ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΘΗΚΕ με το Προεδρικό Διάταγμα 237/86 (Φ.Ε.Κ. Α.110) «κωδικοποίηση διατάξεων του ν. 489/76 όπως συμπληρώθηκε και τροποποιήθηκε από το Ν. 1569/85 (ΦΕΚ Α.183) και τα Προεδρικά Διατάγματα 1019/1981 (ΦΕΚ Α.253) και 118/1985 (ΦΕΚ Α.35)» και τροποποιήθηκε με :

1. Το Νόμο 1867/89, άρθρο 16 παρ. 1 (ΦΕΚ Α.227).
2. Το Προεδρικό Διάταγμα 264/91 «Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της Οδηγίας 84/5/ΕΟΚ για την προσέγγιση των νομοθεσιών των Κρατών – μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων» (ΦΕΚ Α.98).
3. Το Προεδρικό Διάταγμα 314/93 «Συμμόρφωση προς ορισμένες διατάξεις της Οδηγίας 90/232/ΕΟΚ για την προσέγγιση των νομοθεσιών των Κρατών – μελών σχετικά με την ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων» (ΦΕΚ Α.134).
4. Το Νόμο 2170/93 «τροποποίηση του Ν.Δ. 400/70 «Περί ιδιωτικής επιχειρήσεως ασφαλίσεως» και άλλες διατάξεις (ΦΕΚ Α.150).
5. Το Νόμο 2367/1995, άρθρο 16.
6. Το Προεδρικό Διάταγμα 252/96 «Συμμόρφωση προς τις διατάξεις α) των κοινοτικών ασφαλιστικών οδηγιών 88/357/ΕΟΚ, 90/618/ΕΟΚ, 90/619/ΕΟΚ, 92/49/ΕΟΚ, 91/674/ΕΟΚ, β) της οδηγίας 91/371/ΕΟΚ, συμφωνία ΕΟΚ-Ελβετικής Συνομοσπονδίας, γ) της απόφασης 94/1/ΕΚΑΧ, ΕΚ, συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο και δ) της συνθήκης για την προσχώρηση της Αυστρίας, της Φινλανδίας και της Σουηδίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση» (ΦΕΚ Α.186).
7. Το Νόμο 2496/97 «Ασφαλιστική σύμβαση, τροποποιήσεις της νομοθεσίας για την ιδιωτική ασφάλιση και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α.87).
8. Το Νόμο 2741/99 (ΦΕΚ Α.199).
9. Το Νόμο 2753/99, άρθρο 16 (ΦΕΚ Α.249).
10. Το Νόμο 2837/00 (ΦΕΚ Α.178).
11. Το Νόμο 2919/01 (ΦΕΚ Α.128).
12. Το Προεδρικό Διάταγμα 10/2003 (ΦΕΚ Α.7) «Προσαρμογή του Ν.Δ. 400/70 (Α' 10) «περί ιδιωτικής επιχειρήσεως ασφαλίσεως» όπως ισχύει, και του Ν. 489/76 (Α' 331) «Περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως της εξ ατυχημάτων αυτοκινήτων αστικής ευθύνης», όπως ισχύει, προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2000/26/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Μαΐου 2000 «σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και την τροποποίηση των οδηγιών 73/239/ΕΟΚ και 88/357/ΕΟΚ του Συμβουλίου» (L 181/20.7.2000)».

Επισημαίνεται ότι στο άρθρο 57 του Π.Δ. 237/1986 ορίζεται ότι : «Σε περίπτωση διαφοράς μεταξύ του κειμένου του παρόντος Δ/τος και των κειμένων των νομοθετημάτων που κωδικοποιούνται, υπερισχύει το κείμενο των τελευταίων.»

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α

### Γενικές Διατάξεις

#### Άρθρο 1

Κατά την έννοια του παρόντος :

- α) Αυτοκίνητο όχημα είναι το επί του εδάφους και όχι επί τροχιών με μηχανική δύναμη ή με ηλεκτρική ενέργεια κινούμενο όχημα, ανεξάρτητα αριθμού τροχών. Ως αυτοκίνητο θεωρείται και κάθε ρυμουλκούμενο όχημα συζευγμένο μετά του κυρίως αυτοκινήτου ή μη, ως και ποδήλατο εφοδιασμένο με βοηθητικό κινητήρα.
- β) Ασφαλισμένος είναι το πρόσωπο του οποίου η ευθύνη καλύπτεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος.
- γ) Ζημιωθέν πρόσωπο είναι το πρόσωπο το οποίο δικαιούται αποζημιώσεως ένεκα ζημίας που προξενήθηκε από αυτοκίνητο.
- δ) Ασφαλιστής είναι η ασφαλιστική επιχείρηση που καλύπτει τον κίνδυνο ως και τα κατά τις διατάξεις των άρθρων 16 και 25\* Επικουρικό Κεφάλαιο και Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης.
- Π.Δ. 264/91  
Άρθρο 2  
παράγρ. 1
- ε) Τόπος συνήθους στάθμευσης αυτοκινήτου οχήματος είναι : Το έδαφος του κράτους του οποίου το όχημα φέρει πινακίδα κυκλοφορίας.

Στην περίπτωση που δεν προβλέπεται καταχώρηση σε μητρώο για ορισμένα αυτοκίνητα τα οποία όμως φέρουν πιστοποιητικό ασφάλισης ή διακριτικό σήμα ανάλογο με την πινακίδα κυκλοφορίας, τόπος συνήθους στάθμευσης θεωρείται το έδαφος του Κράτους στο οποίο εκδόθηκε το ανωτέρω σήμα ή πιστοποιητικό.

Στην περίπτωση που δεν προβλέπεται για ορισμένα αυτοκίνητα ούτε καταχώρηση σε μητρώο ούτε πιστοποιητικό ασφάλισης, ούτε διακριτικό σήμα, τόπος συνήθους στάθμευσης θεωρείται το έδαφος του Κράτους της κατοικίας του κατόχου αυτών.

Π.Δ. 252/96  
Άρθρο 34  
παράγρ. 1

- « στ) Ασφάλιση με καθεστώσ Ελεύθερης Παροχής Υπηρεσιών στην  
« Ελλάδα, σημαίνει κάλυψη του κινδύνου της αστικής ευθύνης  
« από χερσαία αυτοκίνητα οχήματα εξαιρουμένης της ευθύνης του  
« μεταφορέα από ασφαλιστική επιχείρηση που έχει έδρα σε άλλο  
« κράτος - μέλος ή υποκατάστημα ή πρακτορείο της επιχείρησης  
« αυτής σε άλλο κράτος - μέλος.

#### Σημείωση :

Η παραπομπή σε άρθρα χωρίς να υπάρχει αντιστοιχία μεταξύ αρίθμησης και τίτλου του άρθρου είναι αυτή του κειμένου του Π.Δ. 237/86

Π.Δ. 10/2003  
Άρθρο 2

- « ζ) Αντιπρόσωπος για τον διακανονισμό ζημιών κατά την έννοια του  
« παρόντος Νόμου, είναι το κατά το άρθρο 37α πρόσωπο που έχει  
« διορισθεί στην Ελλάδα από ασφαλιστική επιχείρηση  
« εγκατεστημένη σε κράτος μέλος της Ε.Ε. και του Ε.Ο.Χ.  
«  
« η) «Όργανισμός Αποζημίωσης» ορίζεται το κατά το άρθρο 26 του  
« παρόντος «Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης».  
«  
« θ) Κέντρο πληροφοριών ορίζεται η κατά το άρθρο 27β του παρόντος  
« Οργανική μονάδα της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου του  
« Υπουργείου Ανάπτυξης.

## Άρθρο 2

1. Ο κύριος ή κάτοχος αυτοκινήτου που κυκλοφορεί μέσα στην Ελλάδα επί οδού, υποχρεούται να έχει καλύψει με ασφάλιση την εκ τούτου έναντι τρίτων αστική ευθύνη σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος.

Η κυκλοφορία επί γηπέδου προσιτού στο κοινό ή σε κάποιο αριθμό προσώπων που δικαιούνται να συχνάζουν σ' αυτό, εξομοιώνεται με την κυκλοφορία επί οδού.

2. Αυτοκίνητο που έχει τον τόπο της συνήθους στάθμευσής του στην Ελλάδα και εξέρχεται από τα όρια της Ελληνικής Επικράτειας, πρέπει να είναι εφοδιασμένο με πιστοποιητικό διεθνούς ασφάλισης (Πράσινη Κάρτα) που ισχύει τουλάχιστον για τα Ευρωπαϊκά εδάφη των Κρατών - μελών της ΕΟΚ και τα λοιπά Κράτη, των οποίων τα Εθνικά Γραφεία Διεθνούς Ασφάλισης έχουν προσυπογράψει την από 12 Δεκεμβρίου 1973 «συμπληρωματική συμφωνία μεταξύ Εθνικών Γραφείων» (CONVENTION COMPLÉMENTAIRE ENTRE BUREAUX NATIONAUX POUR L'APPLICATION DE LA DIRECTIVE DU 24 AVRIL 1972)\*

Παράβαση της υποχρέωσης αυτής συνεπάγεται ευθύνη των κυρίου, κατόχου και οδηγού έναντι του ασφαλιστή και του Γραφείου Διεθνούς Ασφάλισης, κατά τα ειδικότερα στα επόμενα άρθρα οριζόμενα.

Ν. 2496/97  
Άρθρο 37  
παράγρ. 1

(Καταργείται το εδάφιο που προέβλεπε υποχρέωση των αστυνομικών να απαγορεύουν την έξοδο αυτοκινήτων χωρίς πιστοποιητικό διεθνούς ασφάλισης.)

### \* Σημείωση :

Η «Συμπληρωματική Συμφωνία μεταξύ Εθνικών Γραφείων» αντικαταστάθηκε από την «Πολυμερή Σύμβαση Εγγυήσεως μεταξύ Εθνικών Γραφείων Διεθνούς Ασφάλισης» της 15<sup>ης</sup> Μαρτίου 1991. (Επίσημη Εφημερίδα Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων L 177, 5.7.91).



### Άρθρο 3

1. Εξαιρούνται της υποχρεωτικής ασφάλισης τα αυτοκίνητα του Δημοσίου, υπό τον όρο της αμοιβαιότητας τα αυτοκίνητα ιδιοκτησίας ξένων κρατών, όπως και αυτά που ανήκουν σε διακυβερνητικούς οργανισμούς. Τα αυτοκίνητα που εξαιρούνται από την υποχρέωση ασφάλισης πρέπει να είναι εφοδιασμένα με πιστοποιητικό της αρμόδιας Ελληνικής Αρχής που να βεβαιώνει την ιδιότητά τους. Όταν πρόκειται για αυτοκίνητα που ανήκουν σε ξένα κράτη ή διακυβερνητικούς οργανισμούς, στο σχετικό πιστοποιητικό πρέπει να αναφέρεται η Αρχή ή ο Οργανισμός ο οποίος είναι υπεύθυνος για την καταβολή της ασφαλιστικής αποζημίωσης και ο οποίος μπορεί να ενόγεται στα αρμόδια Ελληνικά Δικαστήρια.
2. Το Δημόσιο και τα λοιπά πρόσωπα που εξαιρούνται της υποχρεωτικής ασφάλισης, έχουν έναντι αυτού που ζημιώθηκε τις υποχρεώσεις που προβλέπονται για το Επικουρικό Κεφάλαιο με το άρθρο 19, αν η ζημία έχει προκληθεί από πρόσωπο που έχει επιληφθεί αυτογνωμόνως αυτοκινήτου που ανήκει σ' αυτά.
3. Με Προεδρικό Διάταγμα που εκδίδεται μετά από πρόταση του Υπουργού Εμπορίου, μπορεί να εξαιρούνται από την υποχρεωτική ασφάλιση σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 του Παραρτήματος ΙΙ της Ευρωπαϊκής Σύμβασης, που κυρώθηκε με το Ν. 4147/1961, τα αυτοκίνητα ναμικών προσώπων δημοσίου δικαίου και οργανισμών κοινής ωφέλειας, διότι παρέχουν επαρκείς οικονομικές εγγυήσεις προς εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους, έναντι των προσώπων που ζημιώνονται.
4. Κατάλογος των προσώπων των οποίων τα αυτοκίνητα εξαιρούνται της υποχρεωτικής ασφάλισης, σύμφωνα με το άρθρο αυτό, κοινοποιείται από τον Υπουργό Εμπορίου στα λοιπά Κράτη - μέλη και στην Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.
5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Εμπορίου, καθορίζεται η αρχή ή ο οργανισμός σε κάθε Κράτος - μέλος, ο οποίος υποχρεούται να καταβάλει αποζημίωση για λογαριασμό των προσώπων των οποίων τα αυτοκίνητα εξαιρούνται από την υποχρεωτική ασφάλιση, εξ αιτίας ατυχημάτων που προκαλούνται στο έδαφος Κράτους - μέλους της ΕΟΚ από αυτοκίνητα που ανήκουν στα πρόσωπα αυτά. Η απόφαση αυτή εκδίδεται εφόσον δεν έχουν καταρτισθεί οι σύμφωνα με το άρθρο 29\* του νόμου αυτού συμβάσεις με τα αντίστοιχα Γραφεία όλων των Κρατών - μελών και ισχύει μέχρι να καταρτισθούν οι συμβάσεις αυτές.
6. Σε περίπτωση που το κατά το άρθρο 25\* του νόμου αυτού Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης καταβάλει σύμφωνα με τις διατάξεις του Παρόντος αποζημίωση στο αντίστοιχο Γραφείο άλλου Κράτους εξ αιτίας ατυχήματος που προκλήθηκε στο έδαφος του Κράτους τούτου από αυτοκίνητο που έχει την συνήθη σπάθμευσή του στην Ελλάδα, εξαιρείται της υποχρεωτικής ασφάλισης και δεν είναι εφοδιασμένο με πιστοποιητικό διεθνούς ασφάλισης, έχει δικαίωμα αναγωγής κατά του προσώπου στο οποίο ανήκει το αυτοκίνητο τούτο.

\* Βλ. Σημείωση στη σελ. 1

#### Άρθρο 4

N. 2496/97  
Άρθρο 37  
παράγρ. 23

« 1. Η κατά τα προηγούμενα άρθρα ασφάλιση συνάπτεται από  
« ασφαλιστές οι οποίοι νόμιμα ασκούν στην Ελλάδα επιχείρηση  
« ασφάλισης ευθύνης από αυτοκίνητα και είναι μέλη της Ένωσης  
« Ασφαλιστικών Εταιριών. Ασφαλιστικές επιχειρήσεις, που ασκούν  
« νόμιμα στην Ελλάδα επιχείρηση ασφάλισης ευθύνης από  
« αυτοκίνητα, γίνονται υποχρεωτικά με μόνη την αίτησή τους  
« μέλη της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος. Η Ένωση  
« Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος υποχρεούται να δεχθεί ως μέλη  
« ασφαλιστικές επιχειρήσεις που νόμιμα ασκούν επιχείρηση  
« ασφάλισης ευθύνης από αυτοκίνητα και δεν μπορεί σε καμία  
« περίπτωση να τις διαγράψει.

N. 2170/92  
Άρθρο 16  
παράγρ. 1

2. Σε περίπτωση αποδεδειγμένης αδυναμίας εξεύρεσης ασφαλιστικού καλύμματος λόγω αυξημένου κινδύνου ή ανεπάρκειας του ασφαλιστρού, σε τιμολογημένο ή μη κλάδο ασφάλισης κατά περίπτωση, ο υπόχρεος σύμφωνα με το άρθρο 2, υποβάλλει αμέσως αίτηση καθορισμού ασφαλιστρού και όρων ασφάλισης σε μόνιμη ειδική επιτροπή τιμολόγησης. Η επιτροπή αυτή συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Εμπορίου στην οποία καθορίζονται οι λεπτομέρειες λειτουργίας της. Πρόεδρος της επιτροπής είναι ο διευθυντής της Διεύθυνσης Ασφαλιστικών Επιχειρήσεων και Αναλογιστικής του Υπουργείου Εμπορίου, αναπληρούμενος από το νόμιμο αναπληρωτή του και μέλη ένας αναλογιστής της οικείας διεύθυνσης και δύο εκπρόσωποι της Ένωσης των Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος. Η επιτροπή καθορίζει ειδικά ασφάλιστρα και ενδεχομένως ειδικούς όρους ασφάλισης εκτιμώντας τη φύση, τη συχνότητα, το ύψος και κάθε άλλο περιστατικό που αφορά τον κίνδυνο. Η επιτροπή αποφασίζει κατά πλειοψηφία μέσα σε δέκα (10) ημέρες. Η απόφαση αυτή ισχύει ατότου εγκριθεί από τον Υπουργό Εμπορίου. Αν η επιτροπή δεν εκδώσει απόφαση μέσα σε δέκα (10) ημέρες, αποφασίζει ο Υπουργός Εμπορίου. Μετά την υποβολή της αίτησης στη μόνιμη ειδική επιτροπή ο αιτών υποβάλλει αμέσως αίτηση ασφάλισης στην ασφαλιστική επιχείρηση που επιλέγει, γνωστοποιώντας της και την έναρξη της διαδικασίας ειδικής τιμολόγησης. Η ασφαλιστική αυτή επιχείρηση δεν έχει δικαίωμα να αρνηθεί την ασφαλιστική κάλυψη, η οποία παρέχεται από το χρόνο υποβολής της αίτησης ασφάλισης, σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται με την ως άνω διαδικασία.

3. Ασφάλιση, σύμφωνα με την έννοια αυτού του άρθρου αποτελούν και :

α) η κατά τις διατάξεις των άρθρων 5 παρ. 3 και 25 έως 32\* του παρόντος διεθνής ασφάλιση (πράσινη κάρτα)

β) η κατά τις διατάξεις των άρθρων 33 έως 35\* συναριακή ασφάλιση, και

\* Βλ. Σημείωση στη σελ. 1

Υ) η ασφάλιση των μελών αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών κατά της αστικής ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων.

Η παράγρ. 4 καταργείται από τον Ν. 2170/93, Άρθρο 16, παραγρ. 2

« (Η παράγρ. 4 προέβλεπε ότι σε εξαιρετικές περιπτώσεις αυξημένου κινδύνου καθοριζόταν ειδικό ασφαλιστρο εγκρινόμενο κατά τη διαδικασία του άρθρου 30 του Ν.Δ. 400/70).

### Άρθρο 5

1. Επιφυλασσομένων των διατάξεων του άρθρου 3, απαγορεύεται η κυκλοφορία αυτοκινήτου στην Ελλάδα, αν δεν υπάρχει κατά τις διατάξεις του άρθρου 2 ασφαλιστική κάλυψη.
2. Η ύπαρξη της ασφαλιστικής κάλυψης αποδεικνύεται με έγγραφη βεβαίωση που εκδίδεται από τον ασφαλιστή και αναγράφει τη χρονική διάρκεια ασφάλισης του αυτοκινήτου. Ο τύπος της έγγραφης βεβαίωσης καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Εμπορίου. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορίου καθορίζεται επίσης τύπος ειδικού σήματος που χορηγείται από τον ασφαλιστή και που επικολλάται υποχρεωτικά σε εμφανές μέρος του ασφαλισμένου αυτοκινήτου.
3. Όταν πρόκειται για αυτοκίνητο που έχει τόπο συνήθους στάθμευσης το έδαφος της χώρας, το Εθνικό Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης της οποίας δεν έχει προσυπογράψει την κατά το άρθρο 2 παράγραφος 2 του νόμου αυτού συμπληρωματική συμφωνία ή το μη Ευρωπαϊκό έδαφος Κράτους-μέλους της ΕΟΚ, η ασφαλιστική κάλυψη θεωρείται ότι υπάρχει, αφού για το αυτοκίνητο τούτου υπάρχει σε ισχύ πιστοποιητικό Διεθνούς Ασφάλισης που έχει εκδοθεί από Γραφείο που εδρεύει στην αλλοδαπή και έχει ιδρυθεί για την έκδοση πιστοποιητικών διεθνούς ασφάλισης και έχει συμβληθεί με το κατά το άρθρο 25 Γραφείο στην Ελλάδα για το διακανονισμό ζημιών ή από ασφαλιστή που έχει δικαίωμα έκδοσης τέτοιων πιστοποιητικών.

N. 2496/97  
Άρθρο 37  
παράγρ. 2

« 4. Σε περίπτωση κυκλοφορίας οχήματος χωρίς το παραπάνω ειδικό σήμα επιβάλλονται, πέραν των αναγραφόμενων στο άρθρο 12 ποινών, και οι παρακάτω Κυρώσεις :

N. 2741/99  
Άρθρο 10  
παράγρ. 5ζ)

« α) Αφαίρεση των πινακίδων και της άδειας κυκλοφορίας με πράξη της Αστυνομικής Αρχής για ένα (1) χρόνο. Σε περίπτωση πρόκλησης ατυχήματος από όχημα χωρίς το παραπάνω ειδικό σήμα, οι πινακίδες και η άδεια κυκλοφορίας αφαιρούνται για δύο (2) χρόνια και επί υποτροπής για τρία (3) χρόνια. Για την επιστροφή των πινακίδων και της άδειας κυκλοφορίας μετά την παρέλευση των ανωτέρω περιόδων απαιτείται η προσκόμιση από τον ενδιαφερόμενο του σχετικού σήματος ασφάλισης.

**Σημείωση :**

Με την παρ. 5 εδ. (vii) άρθρ. 10 Ν. 2741/1999, ορίζεται ότι :  
«Οι διατάξεις της παραγράφου 4 του άρθρου 5 του κ.ν. 489/1976 εφαρμόζονται αναλογικά και στα αυτοκινούμενα-μηχανήματα έργων, που Κυκλοφορούν ανασφάλιστα.»

« [(β. απαγόρευση μεταβίβασης του οχήματος ή αλλαγής του  
 « κινητήρα του),  
 « ΚΑΤΑΡΓΗΘΗΚΕ από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2000 με την παρ. 3  
 « Άρθρο 16 Ν. 2753/1999.]

« γ) Χρηματικό πρόστιμο, το οποίο βεβαιώνεται με πράξη της  
 « Αστυνομικής Αρχής, υπέρ του κατά το άρθρο 16 του κ.ν.  
 « 489/1976 Επικουρικού Κεφαλαίου ίσο με το σε δραχμές  
 « ισόποσο των 1.000 ΕΥΡΩ (EURO) για τα λεωφορεία και τα  
 « φορτηγά δημόσιας χρήσης, των 500 ΕΥΡΩ (EURO) για τα  
 « επιβατηγά και άλλα οχήματα κάθε φύσης και των 250 ΕΥΡΩ  
 « (EURO) για τα δίκυκλα. Το παραπάνω χρηματικό πρόστιμο  
 « εισπράττεται κατά τις διατάξεις του Κ.Ε.Δ.Ε.

« Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης,  
 « Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών, που  
 « δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, μπορεί να  
 « ρυθμίζεται κάθε λεπτομέρεια, που είναι αναγκαία για την  
 « εφαρμογή της παρούσας Παραγράφου.

« [(δ. απαγόρευση χορήγησης ειδικού σήματος τελών  
 « κυκλοφορίας),  
 « ΚΑΤΑΡΓΗΘΗΚΕ με το άρθρο 45 Ν. 2648/1998.]

**Παρατήρηση :**

Με το άρθρο 103 ΚΟΚ ορίζεται ότι :

1. Στους παραβάτες των διατάξεων των άρθρων 4 παρ. 3 (πινακίδες Ρ-6, Ρ-8 έως Ρ-14, Ρ18 έως Ρ20, Ρ-25, Ρ-26, Ρ-33), 5 παρ. 8 (Περιπτ. ε', στ', ζ'), 12 παρ. 7, 16 παρ. 2 και 3, 21, 23, 25, 34 παρ. 2 περιπτ. ιστ', ιζ', ιη' και παρ. 3 έως 7, 37, 39 παρ. 2, 54 παρ. 1, 64, 68, 70, 78, 79 και 81 παρ. 1, 7, 6, 11, 12 και 13 του παρόντος Κώδικα επιβάλλεται και το διοικητικό μέτρο της αφαίρεσης της άδειας ικανότητας οδηγού και της άδειας κυκλοφορίας μετά των κρατικών πινακίδων του οχήματος για είκοσι (20) ημέρες. Το υπό της παραγράφου αυτής προβλεπόμενο διοικητικό μέτρο επιβάλλεται και στην περίπτωση παράβασης του άρθρου 5 του ν. 489/1976 «περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως της εξ ατυχημάτων αυτοκινήτων αστικής ευθύνης.»

**Άρθρο 6**

1. Η ασφάλιση πρέπει να καλύπτει την αστική ευθύνη του κυρίου, του κατόχου και κάθε οδηγού ή προστηθέντος για την οδήγηση ή υπεύθυνου του ασφαλισμένου αυτοκινήτου. Εξαιρείται η αστική ευθύνη των προσώπων που επελήφθησαν του αυτοκινήτου με κλοπή ή βία και αυτών που προκάλεσαν το ατύχημα εκ προθέσεως.
2. Η ασφαλιστική κάλυψη πρέπει να περιλαμβάνει την έναντι τρίτων αστική ευθύνη εξαιτίας θανάτωσης ή σωματικής βλάβης ή ζημιών σε πράγματα, στην οποία περιλαμβάνεται και η χρηματική ικανοποίηση για ψυχική οδύνη ή ηθική βλάβη καθώς και την αστική ευθύνη λόγω θανάτωσης ή σωματικών βλαβών έναντι των μελών της οικογένειας του ασφαλισμένου, οδηγού ή κάθε άλλου προσώπου του οποίου η αστική ευθύνη καλύπτεται σύμφωνα με την πρώτη παράγραφο, ανεξάρτητα από δεσμό

Π.Δ. 264/91  
 Άρθρο 2  
 παράγρ. 1

συγγενειας.

Η ασφαλιστική κάλυψη επίσης περιλαμβάνει και την αστική ευθύνη του κυρίου ή κατόχου έναντι τρίτων σε περίπτωση αυτοκινήτων που έχουν, είτε κλαπεί, είτε αποκτηθεί με χρήση βίας.

Τα πράγματα που μεταφέρονται με το ίδιο αυτοκίνητο εξαιρούνται της υποχρεωτικής ασφάλισης.

Εξαιρείται της κάλυψης η αστική ευθύνη έναντι προσώπων τα οποία συγκατατέθηκαν να μεταφερθούν με αυτοκίνητο, εφόσον ο ασφαλιστής αποδείξει ότι γνώριζαν ότι το αυτοκίνητο αφαιρέθηκε από το νόμιμο κάτοχό του με αθέμιτα μέσα ή χρησιμοποιείται προς εκτέλεση εγκληματικής πράξης.

N. 2496/97  
Άρθρο 37  
παράγρ. 3

« 3. α) Ο ασφαλιστής ευθύνεται βάσει ενιαίου ασφαλιστρου, έναντι των τρίτων που ζημιώθηκαν από την κυκλοφορία αυτοκινήτων που έχουν τον τόπο συνήθους στάθμευσης στην Ελλάδα, στα εδάφη των Κρατών - Μελών της Ε.Ε., σύμφωνα με τη νομοθεσία και τις υποχρεωτικές καλύψεις του κράτους του ατυχήματος ή την κάλυψη που προβλέπεται από το ασφαλιστήριο ή την ελληνική νομοθεσία, όταν αυτή είναι υψηλότερη. Το ίδιο ισχύει και για τα λοιπά κράτη, των οποίων τα Εθνικά Γραφεία Διεθνούς Ασφάλισης έχουν προσυπογράψει την κατά το άρθρο 2 παρ. 2 του παρόντος σύμβαση.

β) Ο ασφαλιστής ευθύνεται και έναντι των υπηκόων Κρατών - μελών της ΕΟΚ, που ζημιώθηκαν από αυτοκίνητο, που έχει τόπο συνήθους στάθμευσης στην Ελλάδα, κατά τη διέλευσή του από περιοχή η οποία συνδέει απευθείας την Ελληνική Επικράτεια με το έδαφος Κράτους - μέλους, εφόσον δεν υπάρχει στο Κράτος της διέλευσης Εθνικό Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης. Η ευθύνη τούτου καθορίζεται κατά τις διατάξεις του παρόντος.

N. 2496/97  
Άρθρο 37  
παράγρ. 4

« γ) Την κατά το εδάφιο α ευθύνη έχει και το Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης από την κυκλοφορία αυτοκινήτων που έχουν τον τόπο συνήθους στάθμευσης στην Ελλάδα στα εδάφη των παραπάνω Κρατών.

4. Αν το αυτοκίνητο πρόκειται να εκτεθεί σε ειδικούς κινδύνους αστικής ευθύνης, η ασφαλιστική κάλυψη πρέπει να περιλαμβάνει και αυτούς, εκδιδόμενου ειδικού πιστοποιητικού ασφάλισης. Στην προκειμένη περίπτωση, εφαρμόζονται οι διατάξεις της παραγρ. 4 του άρθρου 4. Η υποχρέωση αυτή ισχύει ιδίως για την περίπτωση που το αυτοκίνητο πρόκειται να μετέχει σε αγωνίσματα που επάγονται ειδικούς κινδύνους, ως αγώνες ή διαγωνισμοί ταχύτητας, ακριβείας ή δεξιοτεχνίας (ειδική κάλυψη).

5. Το ασφαλιστικό ποσό είναι τουλάχιστον ίσο με αυτό που καθορίζει κάθε φορά με αποφάσεις του ο Υπουργός Εμπορίου, για κάθε είδος κινδύνου που υπάγεται στην υποχρεωτική ασφάλιση.

\* Βλέπε παρατήρηση στο άρθρο 4 παράγραφο 4

Π.Δ. 264/91  
Άρθρο 3

Δεν μπορεί όμως για κάθε ατύχημα να οριστούν ποσα κατώτερα από αυτά που προβλέπονται ακολούθως :

Από 1<sup>ος</sup> Ιανουαρίου 1996, 500.000 ECU για σωματικές βλάβες, ανεξαρτήτως αριθμού θυμάτων και 100.000 ECU για υλικές ζημιές.

Από 1<sup>ος</sup> Ιανουαρίου 1993 ποσοστό 31% των ποσών αυτών.

Ν. 2496/97  
Άρθρο 37  
παράγρ. 5

« 6. Ο ασφαλιστής υποχρεούται εντός τριάντα (30) ημερών από την  
« υποβολή δήλωσης ατυχήματος σ' αυτόν εκ μέρους του  
« ασφαλισμένου, να έχει ολοκληρώσει τη διαδικασία διακανονισμού  
« της ζημιάς. Η μη συμμόρφωση του ασφαλιστή προς την  
« υποχρέωση αυτή επισύρει τις κυρώσεις του άρθρου 38 παρ. 1 και  
« 2 του παρόντος.

Π.Δ. 10/2003  
Άρθρο 3

« 7. Στην περίπτωση που ο ζημιωθείς είναι μόνιμος κάτοικος κράτους  
« μέλους εκτός της Ελλάδος και έχει υποστεί ζημιά από  
« αυτοκίνητο με τόπο συνήθους στάθμευσης την Ελλάδα ή σε  
« άλλο κράτος μέλος και ασφαλισμένο σε ασφαλιστική επιχείρηση  
« εγκατεστημένη στην Ελλάδα (με έδρα την Ελλάδα ή με  
« υποκατάστημα), η ασφαλιστική επιχείρηση υποχρεούται εντός  
« τριών (3) μηνών από την κοινοποίηση της αίτησης αποζημίωσης  
« του ζημιωθέντος εις αυτήν ή στον αντιπρόσωπό της για τον  
« διακανονισμό ζημιών, που έχει διορίσει σύμφωνα με τα άρθρα  
« 15 παρ. 1 στοιχ. στ) και 20 παρ. 2Α στοιχ. στ) Ν.Δ. 400/70,  
« όπως ισχύει.

« α) να υποβάλει αιτιολογημένη προσφορά αποζημίωσης σε  
« περίπτωση που η ευθύνη δεν αμφισβητείται και η ζημιά  
« έχει αποτιμηθεί.

« β) να υποβάλει αιτιολογημένη απάντηση επί των σημείων που  
« περιέχονται στην αίτηση, στην περίπτωση που η ευθύνη  
« αμφισβητείται ή δεν έχει ακόμα διαπιστωθεί σαφώς ή σε  
« περίπτωση που η ζημιά δεν έχει αποτιμηθεί πλήρως.

« Σε περίπτωση παράβασης της περίπτωσης του εδαφίου α) της  
« Παρούσας παραγράφου, οφείλεται ο εκάστοτε προβλεπόμενος  
« τόκος υπερημερίας επί του ποσού της αποζημίωσης την οποία  
« προσφέρει η ασφαλιστική επιχείρηση στον ζημιωθέντα, μετά  
« την λήξη του τριμήνου και μέχρι την ημέρα της προσφοράς.

« Η μη συμμόρφωση της ασφαλιστικής επιχείρησης προς τις  
« ανωτέρω υποχρεώσεις επισύρει τις κυρώσεις του άρθρου 38  
« του Π.Δ. 237/1986 (Α' 110), όπως τροποποιήθηκε από τον Ν.  
« 2170/93 (Α' 150) και τον Ν. 2496/97 (Α' 87)».

8. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορίου που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης (ΤΑΕ και ΕΠΕ) καθορίζονται οι γενικοί όροι του ασφαλιστηρίου συμβολαίου που καλύπτει αστική ευθύνη από ατυχήματα τηρουμένης της διαδικασίας του άρθρ. 30 του Ν.Δ. 400/1970.

### Άρθρο 7

Π.Δ. 264/91  
Άρθρο 4

Δεν θεωρούνται τρίτοι, κατά την έννοια των διατάξεων του άρθρ. 2 παράγρ. 1 και του άρθρ. 6 παράγρ. 2 :

- α) Ο οδηγός του αυτοκινήτου που προξένησε τη ζημιά.
- β) Κάθε πρόσωπο του οποίου η ευθύνη καλύπτεται με τη σύμβαση ασφάλισης.
- γ) Εκείνος ο οποίος έχει καταρτίσει μετά του ασφαλιστή την ασφαλιστική σύμβαση.
- δ) Οι νόμιμοι εκπρόσωποι νομικού προσώπου που είναι ασφαλισμένο ή εταιρίας που δεν έχει αποκτήσει νομική προσωπικότητα.

### Άρθρο 8

Σε περίπτωση μεταβίβασης του αυτοκινήτου αιτία θανάτου, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του πρώτου κτήτορα από την ασφάλιση, μεταβιβάζονται στον νέο κτήτορα εκτός αν αυτός ειδοποιήσει για τη μη αποδοχή τους τον ασφαλιστή μέσα σε ένα μήνα από το θάνατο.

### Άρθρο 9

1. Ο ασφαλισμένος ή ο αντισυμβαλλόμενος είναι υποχρεωμένος να δηλώσει το βραδύτερο μέσα σε τρεις εργάσιμες μέρες προς τον ασφαλιστή κάθε ατύχημα, το οποίο έλαβε γνώση και αφορά στο ασφαλισμένο αυτοκίνητο.

Επίσης είναι υποχρεωμένος να παρέχει στον ασφαλιστή μετά από αίτησή του, κάθε πληροφορία και κάθε έγγραφο το οποίο είναι αναγκαίο στον ασφαλιστή, ως και κάθε δικαστική αρωγή. Ο αντισυμβαλλόμενος είναι υποχρεωμένος να δώσει στον ασφαλιστή κάθε πληροφορία και κάθε έγγραφο που προβλέπεται από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

2. Η παράβαση των ανωτέρω υποχρεώσεων συνεπάγεται την ευθύνη του ασφαλισμένου και του αντισυμβαλλόμενου για αποκατάσταση κάθε ζημίας του ασφαλιστή από την αιτία αυτή.

Ν. 2170/93  
Άρθρο 16  
παράγρ. 3

Ο ασφαλιστής μπορεί να συμφωνήσει την απαλλαγή του σε περίπτωση δόλιας παράβασης των ως άνω υποχρεώσεων.

### Άρθρο 9α

Π.Δ. 10/2003  
Άρθρο 4

- « 1. Ο ζημιωθείς που είναι μόνιμος κάτοικος Ελλάδος και το ατύχημα  
« έχει συμβεί :
- « α) Σε άλλο κράτος μέλος εκτός της Ελλάδος και προκλήθηκε από  
« όχημα που συνήθως σταθμεύει και είναι ασφαλισμένο σε  
« κράτος μέλος ή
- « β) Σε τρίτη χώρα, με την επιφύλαξη της νομοθεσίας των τρίτων  
« χωρών σε θέματα αστικής ευθύνης, της οποίας το Γραφείο  
« Διεθνούς Ασφαλίσεως έχει προσχωρήσει στο σύστημα  
« πράσινης κάρτας και προκλήθηκε από όχημα που συνήθως  
« σταθμεύει και είναι ασφαλισμένο σε κράτος μέλος,
- « υποβάλει αίτηση στον, κατά το άρθρο 37α του παρόντος,  
« αντιπρόσωπο ζημιών στην Ελλάδα που έχει διορίσει η  
« ασφαλιστική επιχείρηση του υπαίτιου ή απ' ευθείας στην  
« ασφαλιστική επιχείρηση, αναφέροντας τις αξιώσεις που έχει από  
« το ατύχημα.
- « Ο αντιπρόσωπος ζημιών ή η ασφαλιστική επιχείρηση οφείλει  
« εντός τριών (3) μηνών από την λήψη της σχετικής αίτησης  
« α) να υποβάλει στον ζημιωθέντα αιτιολογημένη προσφορά  
« αποζημίωσης σε περίπτωση που η ευθύνη δεν αμφισβητείται  
« και η ζημιά έχει αποτιμηθεί ή  
« β) αιτιολογημένη απάντηση επί των σημείων που περιέχονται  
« στην αίτηση στις περιπτώσεις που η ευθύνη αμφισβητείται ή  
« δεν έχει αποτιμηθεί πλήρως η ζημιά.
- « Στην περίπτωση που ο ζημιωθείς δεν έχει λάβει εντός τριμήνου  
« τα ανωτέρω στοιχεία τότε μπορεί να απευθυνθεί στον  
« «Όργανισμό Αποζημίωσης» σύμφωνα με τις διαδικασίες που  
« προβλέπονται στο άρθρο 27α του παρόντος.

### Άρθρο 10

1. Το πρόσωπο που ζημιώθηκε, έχει από την ασφαλιστική σύμβαση και μέχρι το ποσό αυτής, ίδια αξίωση κατά του ασφαλιστή.
2. Η αξίωση αυτή παραγράφεται μετά πάροδο δύο ετών από την ημέρα του ατυχήματος, επιφυλασσομένων των κειμένων διατάξεων για την αναστολή και διακοπή της παραγραφής.
3. Σε περίπτωση που έχουν ζημιωθεί περισσότερα πρόσωπα όταν το σύνολο των αποζημιώσεων που πρέπει να καταβληθούν από τον υπαίτιο υπερβαίνει το ασφαλιστικό ποσό, το δικαίωμα καθενός από αυτούς κατά του ασφαλιστή περιορίζεται σύμμετρα



μέχρι τη συμπλήρωση του όλου ασφαλιστικού ποσού. Αν ο ασφαλιστής ο οποίος αγνοεί την ύπαρξη ή το μέγεθος άλλων απαιτήσεων ή μετά από δικαστική απόφαση, κατέβαλε σε κάποιο από τα πρόσωπα αυτά ποσό ανώτερο από το μερίδιο που αναλογεί σ' αυτόν, ο ασφαλιστής υποχρεούται έναντι των λοιπών ζημιωθέντων μόνο μέχρι τη συμπλήρωση του ασφαλιστικού ποσού. Τα πρόσωπα αυτά έχουν δικαίωμα αναγωγής κατά αυτού που αποζημιώθηκε καθ' υπέρβαση.

4. Όταν το πρόσωπο που ζημιώθηκε είναι μόνιμος κάτοικος της αλλοδαπής, επιτρέπεται η καταβολή του ασφαλισματος στα νόμισμα της χώρας όπου ο δικαιούχος έχει τη μόνιμη κατοικία του.

N. 2741/99  
Άρθρο 10  
παρ. 5 η)

- « 5. Η συζήτηση της κύριας αγωγής κατά ασφαλιστικής εταιρίας, του  
« κατά το άρθρο 19 του παρόντος νόμου Επικουρικού Κεφαλαίου  
« ή άλλου υπόχρεου για απώλεια εισαδήματος λόγω ατυχήματος  
« που προκλήθηκε από αυτοκίνητο κηρύσσεται απαράδεκτη, αν  
« δεν προσαχθεί βεβαίωση περί προηγούμενης κοινοποίησης  
« αντιγράφου της αγωγής στην αρμόδια Δημόσια Οικονομική  
« Υπηρεσία του ενόγοντος.

(Με την περ. νί του αυτού άρθρου και νόμου ορίζεται ότι : «*Η διάταξη της υπό στοιχείο η' περίπτωσης καταλαμβάνει και τις εκκρεμείς δίκες για τις οποίες δεν έχει εκδοθεί τελεσίδικη απόφαση.*»)

## Άρθρο 11

1. Ο ασφαλιστής δεν μπορεί να αντιτάξει κατά του προσώπου που ζημιώθηκε, όταν τούτο ασκεί την κατ' άρθρο 10 Παρ. 1, αξίωση, ενστάσεις που απορρέουν από την ασφαλιστική σύμβαση, επιφυλασσομένου σ' αυτόν του δικαιώματος αγωγής κατά του ασφαλισμένου, του αντισυμβαλλομένου και του οδηγού.
2. Η ακύρωση, η λήξη ή η αναστολή της ασφαλιστικής σύμβασης, δύναται ν' αντιταχθεί κατά του τρίτου που ζημιώθηκε μόνο αφού το ατύχημα συνέβη μετά πάροδο δεκαέξι ημερών από την εκ μέρους του ασφαλιστή γνωστοποίηση της ακύρωσης ή λήξης ή αναστολής.

N. 2170/93  
Άρθρο 7  
παρ.αγρ. 3

Η γνωστοποίηση γίνεται στην κατοικία ή διαμονή του ασφαλισμένου ή αντισυμβαλλομένου με επιστολή του ασφαλιστή προς αυτόν.

Ως κατοικία ή διαμονή θεωρείται εκτός από την πραγματική και η τελευταία διεύθυνση που ο ασφαλισμένος ή ο αντισυμβαλλόμενος δήλωσαν στον ασφαλιστή. Η γνωστοποίηση στη διεύθυνση αυτή δεν είναι νόμιμη, εφόσον ο ασφαλιστής γνωρίζει την πραγματική κατοικία του ασφαλισμένου ή του αντισυμβαλλομένου.

(Το κείμενο του ν.489/76 προβλέπει : «*Εν περιπτώσει διαδοχικών ασφαλίσεων η παρούσα διάταξις εφαρμόζεται μόνον επί του τελευταίου ασφαλιστού.*»)

### Άρθρο 12

N. 2170/93  
Άρθρο 17  
παράγρ. 1

Ο κύριος ή κάτοχος του αυτοκινήτου που το θέτει σε κυκλοφορία ή ανέχεται να το κυκλοφορεί άλλος χωρίς να είναι τούτο ασφαλισμένο κατά τις διατάξεις του νόμου αυτού, τιμωρείται με φυλάκιση από δύο (2) μέχρι δώδεκα (12) μηνών και με χρηματική ποινή τουλάχιστον ίση με το σε δραχμές ισόποσο των 300 ECU. Με τις ίδιες ποινές τιμωρείται και όποιος θέτει σε κυκλοφορία αυτοκίνητο που δεν ανήκει σ' αυτόν και δεν είναι ασφαλισμένο κατά τις διατάξεις του παρόντος. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 103 του ν. 2094/1992 (ΦΕΚ 182 Α).

### Άρθρο 13

N. 2496/97  
Άρθρο 37  
παράγρ. 6

1. (Καταργείται η παράγραφος 1 που προέβλεπε υποχρέωση επίδειξης εγγράφου που να αποδεικνύει την ασφαλιστική κάλυψη.)

N. 2496/97  
Άρθρο 37  
παράγρ. 7

- « 2. Δεν ενεργείται έλεγχος για την ύπαρξη ασφαλιστικής κάλυψης σε αυτοκίνητα που εισέρχονται ή κυκλοφορούν στην Ελλάδα, τα οποία έχουν τόπο συνήθους στάθμευσης στο έδαφος άλλου κράτους, το Εθνικό Γραφείο του οποίου έχει προσυπογράψει μετά του Ελληνικού Γραφείου Διεθνούς Ασφάλισης την κατά το άρθρο 2 παρ. 2 του παρόντος σύμβαση.
3. Σε αυτοκίνητα που εισέρχονται στην Ελλάδα από την περιοχή άλλου Κράτους – μέλους και έχουν τόπο συνήθους στάθμευσης το έδαφος τρίτης χώρας μετά της οποίας δεν έχει συναφθεί η κατά την προηγούμενη παράγραφο συμφωνία, ενεργείται μόνο δειγματοληπτικός έλεγχος.

### Άρθρο 14

1. Απαγορεύεται η συντηρητική κατάσχεση αυτοκινήτου για απαιτήσεις από ατυχήματα που προκλήθηκαν από την κυκλοφορία αυτού, εφόσον υπάρχει η κατά τις διατάξεις του νόμου αυτού ασφαλιστική κάλυψη, εσωτερική ή διεθνής, εκτός αν πιθανολογείται ότι η απαίτηση υπερβαίνει το ποσό για το οποίο έχει συναφθεί η ασφάλιση, οπότε επιτρέπεται συντηρητική κατάσχεση για το υπερβάλλον ποσό.
2. Κατ' εξαίρεση το πρόσωπο που ζημιώθηκε, έχει το δικαίωμα συντηρητικής κατάσχεσης του ασφαλισμένου αυτοκινήτου για απαιτήσεις από ατυχήματα που προκλήθηκαν από την κυκλοφορία του, εφόσον ο κύριος, κάτοχος ή οδηγός του δεν προβαίνει στην κατά το άρθρο 9 του νόμου αυτού δήλωση στον ασφαλιστή του.  
Το δικαίωμα αυτό έχει και ο ασφαλιστής σε περίπτωση αναγωγής κατά του κυρίου του αυτοκινήτου.

## Άρθρο 15

1. Η άδεια για την οργάνωση αγώνων ή αγωνισμάτων ταχύτητας, ακρίβειας ή δεξιοτεχνίας με αυτοκίνητα χορηγείται από την αρμόδια Αρχή, μόνο εφόσον ήθελε διαπιστωθεί ότι υπάρχει η κατά το άρθρο 6 γενική και ειδική ασφαλιστική κάλυψη και εφόσον υπάρχει και ασφαλιστική κάλυψη της αστικής ευθύνης των οργανωτών από οποιοδήποτε ατύχημα προερχόμενο από την οργάνωση και διεξαγωγή του αγώνα ή διαγωνισμού.
2. Όποιος διοργανώνει αγώνες ή διαγωνισμούς κατά παράβαση των προβλεπομένων στην προηγούμενη παράγραφο τιμωρείται με τις ποινές που ορίζονται στο άρθρο 12 παράγραφος 1.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β

### Επικουρικό Κεφάλαιο

#### Άρθρο 16

Συνιστάται με το νόμο αυτό νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου με την επωνυμία «Επικουρικό Κεφάλαιο Ασφάλισης Ευθύνης από Ατυχήματα Αυτοκινήτων» και συντετμημένα «ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ» το οποίο τελεί υπό την εποπτεία και τον έλεγχο του Υπουργού Εμπορίου, εδρεύει στην Αθήνα και διέπεται από τις διατάξεις του νόμου αυτού.

#### Άρθρο 17

Σκοπός του Επικουρικού Κεφαλαίου είναι η καταβολή ασφαλιστικής αποζημίωσης για αστική ευθύνη από αυτοκινητιστικά ατυχήματα κατά τα ειδικότερον οριζόμενα στο άρθρο 19.

#### Άρθρο 18

Π.Δ. 252/96  
Άρθρο 34  
παράγρ. 2

- « 1. Μέλη του Επικουρικού Κεφαλαίου καθίστανται υποχρεωτικώς και  
 « αυτοδικαίως οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις που ασκούν την  
 « ασφάλιση αστικής ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων,  
 « συμπεριλαμβανομένων και των ασφαλιστικών επιχειρήσεων που  
 « ασκούν στην Ελλάδα την ασφάλιση με καθεστώς ελεύθερης  
 « παροχής υπηρεσιών, κατά την έννοια του άρθρου 1 στοιχ. στ)  
 « του παρόντος, οι αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί που  
 « καλύπτουν τον αυτό κίνδυνο, καθώς και τα Ν.Π.Δ.Δ. ή οι  
 « οργανισμοί κοινής ωφέλειας εφόσον τα αυτοκίνητά τους  
 « εξαιρεθούν της υποχρεωτικής ασφάλισης σύμφωνα με την  
 « παράγραφο 3 του άρθρου 3 του νόμου αυτού.

(Η παράγραφος 2 προέβλεπε την υποχρέωση των μελών του Επικουρικού Κεφαλαίου να καταβάλουν εισφορές σύμφωνα με τα άρθρα 20 και 23. ΚΑΤΑΡΓΗΘΗΚΕ με τον Ν. 2170/93, άρθρο 18, παράγρ. 1.)

## Άρθρο 19

1. Το Επικουρικό Κεφάλαιο είναι υποχρεωμένο να καταβάλει στα πρόσωπα που ζημιώθηκαν την κατά την παράγραφο 2 του άρθρου αυτού αποζημίωση λόγω θανάτωσης σωματικών βλαβών ή υλικών ζημιών από αυτοκινητιστικά ατυχήματα όταν :

- α) Αυτός που υπέχει ευθύνη παραμένει άγνωστος. Στη περίπτωση αυτή όμως δεν υπάρχει υποχρέωση αποζημίωσης λόγω υλικών ζημιών.
- β) Το ατύχημα προήλθε από αυτοκίνητο ως προς το οποίο δεν έχει εκληρωθεί η κατά το άρθρο 2 υποχρέωση.

Διόρθωση  
σφάλματος  
Π.Δ. 264/91  
(ΦΕΚ 143 Α')

« Εξαιρούνται της υποχρέωσης τα πρόσωπα που επιβίβασθηκαν με  
« τη θέλησή τους στο όχημα που προκάλεσε τη ζημιά, εφόσον το  
« Επικουρικό Κεφάλαιο αποδείξει ότι γνώριζαν ότι το όχημα δεν  
« ήταν ασφαλισμένο.

Π.Δ. 264/91  
Άρθρο 5  
παράγρ. 1

γ) Το Ατύχημα προήλθε από αυτοκίνητο οδηγούμενο από πρόσωπο που προκάλεσε από πρόθεση το ατύχημα.

δ) Ο ασφαλιστής πτώχευσε ή η σε βάρος του εκτέλεση απέβη άκαρπη ή ανακλήθηκε η άδεια λειτουργίας ασφαλιστικής επιχείρησης ένεκα παραβάσεως νόμου.

Ν. 2496/97  
Άρθρο 37  
παράγρ. 21

« Στην περίπτωση αυτή, το Επικουρικό Κεφάλαιο έχει δικαίωμα  
« αναγωγής κατά του διαμεσολαβήσαντος στην ασφάλιση  
« προσώπου μέχρι του ισόποσου σε δραχμές των 1.500 ECU,  
« εκτός αν αυτός αποδείξει ότι δεν γνώριζε ούτε μπορούσε να  
« γνωρίζει, οσηδήποτε επιμέλεια και αν είχε επιδείξει, την  
« επικείμενη πτώχευση ή ανάκληση. Ο παραπάνω περιορισμός της  
« ευθύνης του διαμεσολαβήσαντος δεν ισχύει, αν αυτός ενήργησε  
« με δόλο. Επίσης, στην ως άνω περίπτωση το Επικουρικό  
« Κεφάλαιο έχει ίδια αξίωση κατά του αντασφαλιστή για τις  
« υποχρεώσεις του προς την ασφαλιστική επιχείρηση που  
« προκύπτουν από την αντασφαλιστική σύμβαση αστικής ευθύνης  
« από χερσαία οχήματα.

Ν. 2496/97  
Άρθρο 37  
παράγρ.26

2. Η αποζημίωση δεν μπορεί να υπερβεί τα κατά το άρθρο 6 παράγραφος 5 κατώτατα όρια ασφαλιστικών ποσών του χρόνου του ατυχήματος, η δε σχετική αξίωση υπόκειται στην κατά το άρθρο 10 παρ. 2 παραγραφή.

Ν. 2837/2000  
Άρθρο 3  
παράγρ. 4

« Οι τόκοι που στις περιπτώσεις της προηγούμενης παραγράφου  
« του παρόντος άρθρου υποχρεούται να καταβάλει το Επικουρικό  
« Κεφάλαιο υπολογίζονται σε κάθε περίπτωση με επιτόκιο έξι τοις  
« εκατό (6%) ετησίως.  
« Με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης η οποία δημοσιεύεται

- « στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως μπορεί να μεταβάλλεται το εν λόγω ποσοστό.
3. Στις περιπτώσεις της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου το ζημιωθέν πρόσωπο έχει ίδια αξίωση μετά του Επικουρικού Κεφαλαίου, όχι όμως και κατά των μελών αυτού.
- Π.Δ. 264/91  
Άρθρο 5  
παράγρ. 2
- Το Επικουρικό Κεφάλαιο με βάση τις πληροφορίες που του παρέχει το θύμα και έπειτα από σχετική αίτηση αυτού, υποχρεούται να του δώσει αιτιολογημένη απάντηση σχετικά με την καταβολή ή μη αποζημίωσης.
- Π.Δ. 314/93  
Άρθρο 2
- Ωστόσο δεν επιτρέπεται στο Επικουρικό Κεφάλαιο να απαιτεί, προκειμένου να καταβάλει την αποζημίωση, να αποδείξει το θύμα καθ' οιονδήποτε τρόπο, ότι το υπεύθυνο για το ατύχημα μέρος δεν είναι σε θέση ή αρνείται να πληρώσει.
4. Το Επικουρικό Κεφάλαιο με την καταβολή της αποζημίωσης υποκαθίσταται σε όλα τα εξ αιτίας του ατυχήματος δικαιώματα του προσώπου που ζημιώθηκε, έναντι του υπόχρεου προς αποζημίωση ή του ασφαλιστή αυτού. Κατ' εξαίρεση στην περίπτωση δ' της παραγράφου 1 το Επικουρικό Κεφάλαιο δεν υποκαθίσταται στα εξ αιτίας του ατυχήματος δικαιώματα του προσώπου που ζημιώθηκε έναντι του υπόχρεου για αποζημίωση, υποκαθίσταται όμως στο κατά το άρθρο 10 του Ν.Δ. 400/70 «περί ιδιωτικής επιχείρησης ασφάλισης» (ΦΕΚ 10) προνόμιο του ασφαλισμένου.
- Π.Δ. 264/91  
Άρθρο 5  
παράγρ. 3
5. Η αποζημίωση του Επικουρικού Κεφαλαίου περιορίζεται στην συμπλήρωση του ποσού που υποχρεούται να καταβάλει ασφαλιστικό Ταμείο ή άλλος Οργανισμός κοινωνικής ασφάλισης για την αυτή αιτία στον ζημιωθέντα.
- Π.Δ. 314/93  
Άρθρο 3
- Σε περίπτωση διαφοράς μεταξύ του Επικουρικού Κεφαλαίου και του ασφαλιστή αστικής ευθύνης για το ποιος πρέπει να αποζημιώσει το θύμα για σωματικές βλάβες, που προκαλούνται από όχημα αγνώστων στοιχείων ή για υλικές ζημιές και σωματικές βλάβες ανασφαλιστού οχήματος, το Επικουρικό Κεφάλαιο υποχρεούται σε πρώτη φάση να αποζημιώσει το θύμα. Αν τελικά αποφασισθεί ότι ο ασφαλιστής αστικής ευθύνης θα έπρεπε να έχει καταβάλει την αποζημίωση εξ ολοκλήρου ή εν μέρει, ο ασφαλιστής αστικής ευθύνης θα επιστρέψει το οφειλόμενο ποσό στο Επικουρικό Κεφάλαιο που την κατέβαλε.
- Π.Δ. 10/2003  
Άρθρο 7  
(προσθέτει  
παρ.6 στο  
άρθρ.19 του  
Κ.Ν.489/76.  
Υπαρχούσης  
ήδη όμως  
παρ.6 θα  
πρέπει η  
παλαιά να  
αναριθμηθεί  
με σχετική
6. Το Επικουρικό Κεφάλαιο είναι υποχρεωμένο να καταβάλει τις αποζημιώσεις που απαιτούνται από τους οργανισμούς αποζημίωσης των κρατών μελών, μέχρι του ποσού που έχει καταβληθεί σε μόνιμους κατοίκους των κρατών αυτών λόγω ζημιών που προκλήθηκαν :
- α) από αυτοκίνητα που έχουν ως τόπο συνήθους τόθμεισης στην Ελλάδα και είναι ανασφαλιστά,
- β) από αυτοκίνητα αγνώστων στοιχείων και τα ατυχήματα έχουν συμβεί στην Ελλάδα,
- γ) από ανασφαλιστά οχήματα τρίτων χωρών, των οποίων τα εθνικά Γραφεία Διεθνούς Ασφάλισης έχουν προσχωρήσει στο σύστημα πράσινης κάρτας και για ατυχήματα που έχουν



N. 2496/97  
 Άρθρο 37  
 παράγρ. 25  
 (οι παράγρ.  
 3 και 4  
 αναριθμούνται  
 σε 2 και 3)

- « 2. Για να εξυηρητήσσει τις ανάγκες του το Επικουρικό Κεφάλαιο  
 « μπορεί να συνάπτει δάνεια και να εκχωρεί ή ενεχυριάζει σε  
 « ασφάλεια του δανείου απαιτήσεις του ληξιπρόθεσμες ή και  
 « μελλοντικές εισφορές υπέρ αυτού μέχρι ποσοστό 2/3 του  
 « συνόλου τους.
3. Το Επικουρικό Κεφάλαιο έχει δικαίωμα αγωγής κατά των μελών  
 του για την είσπραξη των εισφορών τους.

## Άρθρο 21

1. Η Συνέλευση των Μελών είναι το ανώτατο όργανο του Επικουρικού Κεφαλαίου και αποφασίζει για κάθε υπόθεση. Οι δε αποφάσεις της υποχρεώνουν και τα μέλη που απουσιάζουν ή διαφωνούν.
2. Η Συνέλευση των μελών είναι μόνη αρμόδια να αποφασίζει :
- α) Για το διορισμό και την ανάκληση των μελών της κατ' άρθρο 22 Διαχειριστικής Επιτροπής.
- β) Για την έγκριση ή τροποποίηση του προϋπολογισμού, απολογισμού και ισολογισμού.
- γ) Για την κατάρτιση εσωτερικού κανονισμού που διέπει την όλη λειτουργία του Επικουρικού Κεφαλαίου με βάση τις διατάξεις του νόμου αυτού ο οποίος εγκρίνεται από τον Υπουργό Εμπορίου και δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΤΑΕ & ΕΠΕ).
- δ) Για την σύναψη από το Επικουρικό Κεφάλαιο ασφάλισης κατά της αφερεγγυότητας των μελών αυτού για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους προς το Επικουρικό Κεφάλαιο.
3. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορίου που εκδίδεται κατά το μήνα Δεκέμβριο κάθε έτους και δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΤΑΕ & ΕΠΕ) καθορίζεται κατά λόγο της εισφοράς κάθε μέλους, ο αριθμός των, κατά το επόμενο έτος, διατεθημένων από αυτά στη συνέλευση ψήφων.  
 Η κατά το άρθρο 22 Διαχειριστική Επιτροπή, είναι υποχρεωμένη να υποβάλει μέχρι τέλους Νοέμβρη κάθε έτους στο Υπουργείο Εμπορίου πίνακα των κατά το έτος αυτό εισφορών των μελών του Επικουρικού Κεφαλαίου. Μέχρι να εκδοθεί η ανωτέρω απόφαση κάθε μέλος διαθέτει στη συνέλευση μια ψήφο ανά

### Σημείωση :

Η παρ. 2 καταργήθηκε με την παρ. 24 άρθρ. 37 Ν.2496/1997 (ΦΕΚ 87 Α') με την οποία ορίζεται ότι :  
 «Η παράγραφος 2 του άρθρου 20 του κ.ν. 489/1976 καταργείται. Τα χρηματικά ποσά που είχαν επενδυθεί ή είχαν κατατεθεί σε τραπεζικό λογαριασμό σύμφωνα με την ως άνω καταργούμενη παράγραφο 2 υπέρ του Λογαριασμού Αρωγής Ασφαλισμένων επενδύονται με ευθύνη της Διαχειριστικής Επιτροπής υπέρ του Επικουρικού Κεφαλαίου ή μεταφέρονται στον προβλεπόμενο σύμφωνα με την περίπτωση β' της παραγράφου 1 του άρθρου 20 του κ.ν. 489/1976 λογαριασμό τράπεζας.»

Οι παρ. 3 και 4 αναριθμήθηκαν σε παρ. 2 και 3.

εκατομμύριο δραχμών παραγωγής ασφαλιστρών κλάδου αυτοκινήτων του προηγούμενου έτους. Τα μέλη που έχουν παραγωγή ασφαλιστρών μικρότερη του εκατομμυρίου διαθέτουν, ανεξάρτητα από ποσό, μια ψήφο.

## Άρθρο 22

1. Η διαχείριση του Επικουρικού Κεφαλαίου ασκείται από την Διαχειριστική Επιτροπή, η οποία έχει την υποχρέωση, εφόσον συντρέχουν οι νόμιμες προϋποθέσεις να λαμβάνει κάθε πρόσφορο μέτρο (σύναψη δανείων, πρόσληψη προσωπικού, προμήθεια υλικών κ.λπ.) για την εξυπηρέτηση των σκοπών του Επικουρικού Κεφαλαίου. Η Διαχειριστική Επιτροπή αποτελείται από εννέα μέλη τα οποία εκλέγει η Γενική Συνέλευση και ένα μέλος, χωρίς ψήφο, το οποίο ορίζει ο Υπουργός Εμπορίου με απόφασή του. Η Διαχειριστική Επιτροπή εκλέγει μεταξύ των αιρετών μελών τον Πρόεδρό της. Η Διαχειριστική Επιτροπή δημοσιεύει στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΤΑΕ & ΕΠΕ) την ετήσια έκθεση Πεπραγμένων και τον ετήσιο Ισολογισμό του Επικουρικού Κεφαλαίου. Στην ετήσια έκθεση πεπραγμένων και στον ετήσιο ισολογισμό του Επικουρικού Κεφαλαίου, προβλέπονται ειδικά κεφάλαια που περιλαμβάνουν την ετήσια έκθεση πεπραγμένων και τον ετήσιο Ισολογισμό του Λογαριασμού Αρωγής.
2. Το Επικουρικό Κεφάλαιο εκπροσωπείται δικαστικώς και εξωδίκως από τον Πρόεδρο της Διαχειριστικής Επιτροπής. Με απόφαση της Διαχειριστικής Επιτροπής μπορεί να ορισθεί ότι και ένα ή περισσότερα μέλη αυτής ή άλλα πρόσωπα δικαιούνται να εκπροσωπούν το Επικουρικό Κεφάλαιο γενικώς ή για ορισμένες μόνο πράξεις.

## Άρθρο 23

Με απόφαση του Υπουργού Εμπορίου που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΤΑΕ & ΕΠΕ) μετά γνώμη της Συνέλευσης των Μελών, του Επικουρικού Κεφαλαίου, καθορίζονται :

Ν. 2170/93  
Άρθρο 18  
παράγρ. 3 με  
την οποία  
καταργείται η  
περίπτωση α και  
οι περιπτώσεις  
β, γ, δ και ε  
λαμβάνουν τα  
στοιχεία α, β, γ  
και δ αντίστοιχα

- « α) Η σύνθεση, σύγκληση, λειτουργία και αρμοδιότητα της κατά το  
« άρθρο 22 Διαχειριστικής Επιτροπής.
- β) Ο χρόνος και τρόπος σύγκλησης, απαρτίας, τρόπος λήψης αποφάσεων και λειτουργίας της Συνέλευσης των μελών αυτού.
- γ) Η τυχόν επιστροφή κατά τη διάρκεια της λειτουργίας αυτού χρηματικών ποσών προς τα μέλη.
- δ) Κάθε λεπτομέρεια αναγκαία για τη λειτουργία του Επικουρικού Κεφαλαίου.



## Άρθρο 24

Το Επικουρικό Κεφάλαιο διαλύεται με Π.Δ. που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Εμπορίου μετά γνώμη της Συνέλευσης των μελών. Με το ίδιο Διάταγμα ορίζονται και τα της εκκαθάρισης και της διανομής της περιουσίας αυτού.

## Άρθρο 25

1. Η μη συμμόρφωση των μελών του Επικουρικού Κεφαλαίου προς τις διατάξεις του νόμου αυτού, τα Προεδρικά Διατάγματα και τις σε εκτέλεση αυτού Υπουργικές Αποφάσεις, συνεπάγεται την ανάκληση της άδειας λειτουργίας αυτών για τον Κλάδο ασφάλισης της αστικής ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων.
2. Η χορήγηση εκ νέου της κατά την προηγούμενη παράγραφο αδειας που ανακλήθηκε επιτρέπεται μόνο μετά πάροδο έτους από την ανάκληση και μετά προηγούμενη πλήρη τακτοποίηση των υποχρεώσεών τους.
3. Σε περίπτωση αποχώρησης μέλους λόγω ανακλήσεως της άδειας λειτουργίας του Κλάδου ασφάλισης της αστικής ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων αυτό δικαιούται, μετά εξάμηνα από την λήξη της χρήσης, κατά την οποία ανακλήθηκε η άδεια λειτουργίας του, ν' αναλάβει το τυχόν υπόλοιπο των εισφορών του που έχει καταβάλει, αφού αφαιρεθούν οι αποζημιώσεις που αναλογούν σ' αυτό καθώς και οι δαπάνες που έγιναν μέχρι της αποχώρησής του και των προβλέψεων για εκκρεμείς ζημιές.
4. Από την ημερομηνία που η ασφαλιστική επιχείρηση κηρύσσεται σε κατάσταση πτώχευσης ή ανακαλείται η άδεια λειτουργίας της για παράβαση νόμου, το Επικουρικό Κεφάλαιο υπεισέρχεται αυτοδίκαια στο σύνολο των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων της ασφαλιστικής επιχείρησης που πηγάζουν από ασφαλιστικές συμβάσεις του Κλάδου αστικής ευθύνης από χερσαία αυτοκίνητα οχήματα. Εκκρεμείς δίκες συνεχίζονται χωρίς άλλο από το Επικουρικό Κεφάλαιο.
5. Με αποφάσεις του που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης (ΤΑΕ & ΕΠΕ) ο Υπουργός Εμπορίου μπορεί να υπάγει στις διατάξεις του νόμου αυτού και ασφαλιστικές επιχειρήσεις, των οποίων η άδεια έχει ανακληθεί από την έναρξη ισχύος του. Ο Υπουργός Εμπορίου δύναται με απόφασή του να ορίζει ειδικές προϋποθέσεις καταβολής αποζημιώσεων από το Λογαριασμό Αρωγής σε περίπτωση πτώχευσης της ασφαλιστικής επιχείρησης.
6. Οι διατάξεις του νόμου αυτού όπως τροποποιείται δεν θίγουν τις διατάξεις του Ν. 1380/1983 «τροποποίηση και συμπλήρωση των διατάξεων που αφορούν την ιδιωτική επιχείρηση ασφάλισης.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

### Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης

#### Άρθρο 26

Συνιστάται με το παρόν νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου με την επωνυμία «Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης» το οποίο τέλει υπό την εποπτεία και τον έλεγχο του Υπουργού Εμπορίου, εδρεύει στην Αθήνα και διέπεται από τις διατάξεις του νόμου αυτού.

#### Άρθρο 27

1. Το Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης διακανονίζει ζημίες και καταβάλλει αποζημιώσεις για λογαριασμό αλλοδαπών Γραφείων Διεθνούς Ασφάλισης μέσα στα όρια του νόμου αυτού, εξ αιτίας ατυχημάτων που προκαλούνται από την κυκλοφορία στην Ελλάδα αυτοκινήτων, που έχουν τόπο συνήθους στάθμευσης σε χώρες μετά των αντιστοιχών γραφείων των οποίων έχει καταρτίσει συμβάσεις κατά το άρθρο 30 παράγραφος 1 του νόμου αυτού και εφόσον τα αυτοκίνητα αυτά είναι εφοδιασμένα με πιστοποιητικό διεθνούς ασφάλισης που ισχύει. Προκειμένου όμως για αυτοκίνητα στα οποία δεν ενεργείται έλεγχος για την ύπαρξη ασφαλιστικής κάλυψης κατά το άρθρο 13 παράγραφος 2 του νόμου αυτού, οι ανωτέρω υποχρεώσεις του Γραφείου Διεθνούς Ασφάλισης υπάρχουν έστω και αν τα αυτοκίνητα αυτά δεν είναι εφοδιασμένα με πιστοποιητικό διεθνούς ασφάλισης (πράσινη κάρτα) ή δεν είναι ασφαλισμένα.

N. 2496/97  
Άρθρο 37  
παράγρ. 8

« 2. Ο διακανονισμός των ζημιών στην Ελλάδα γίνεται είτε απευθείας από το Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης είτε από διακανονιστές μέλη του, τους οποίους διορίζει το Γραφείο, είτε από εντεταλμένους ανταποκριτές των αλλοδαπών ασφαλιστών κατόπιν προτάσεως του Γραφείου της έδρας τους και εγκρίσεως του Ελληνικού Γραφείου.

N. 2496/97  
Άρθρο 37  
παράγρ. 9

« 3. Επίσης το Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης βαρύνεται με αποζημιώσεις για ατυχήματα που προκαλούνται στο έδαφος χώρας με την οποία έχει προσυπογράψει την κατά το άρθρο 2 παρ. 2 του νόμου αυτού σύμβαση από αυτοκίνητα που έχουν τον τόπο συνήθους στάθμευσής τους στην Ελλάδα. Ομοίως, βαρύνεται με αποζημιώσεις για ατυχήματα στο έδαφος χώρας μετά του αντιστοιχού γραφείου της οποίας έχει συνάψει την κατά το άρθρο 30 παρ. 1 εδάφιο α' του παρόντος νόμου σύμβαση και σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης αυτής, εφόσον τα αυτοκίνητα αυτά είναι εφοδιασμένα με το πιστοποιητικό διεθνούς ασφάλισης σε ισχύ, που χορηγήθηκε από το Γραφείο.

N. 2496/97  
Άρθρο 37  
παράγρ. 10

« 4. α. Προκειμένου για αυτοκίνητο που έχει τον τόπο της συνήθους στάθμευσής του στην Ελλάδα και είναι ανασφάλιστο, το Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης έχει αναγωγικό δικαίωμα κατά του κυρίου, κατόχου και οδηγού για το ποσό της

- « αποζημίωσης, την οποία κατέβαλε προς τρίτους ή
- « υποχρεούται να καταβάλει στο αντίστοιχο Γραφείο της
- « χώρας του ατυχήματος, καθώς και κατά του Επικουρικού
- « Κεφαλαίου στις περιπτώσεις του άρθρου 19 παρ. 1 εδάφια
- « β', γ' και δ' του κ.ν. 489/1976.
- « Το ίδιο ισχύει και για ατύχημα που προκλήθηκε από το
- « αυτοκίνητο σε βάρος υπηκόων κράτους - μέλους της Ε.Ε.
- « υπό τις προϋποθέσεις του άρθρου 6 παρ. 3 του νόμου
- « αυτού.
- «
- « β. Σε περίπτωση που ο ασφαλιστής καταβάλει αποζημίωση
- « κατά το άρθρο 6 παρ. 3 εδάφιο α' του νόμου αυτού, πέραν
- « του ορίου ευθύνης του, που ορίζεται στο άρθρο 29 παρ. 1,
- « έχει δικαίωμα ανσγωγής κατά του Γραφείου Διεθνούς
- « Ασφάλισης για το υπερβάλλον.

### Άρθρο 27α

Π.Δ. 10/2003  
Άρθρο 5  
με το οποίο  
προστίθεται  
Άρθρο 27α

1. Ο κατά το άρθρο 1 του παρόντος Οργανισμός Αποζημίωσης είναι υπεύθυνος για την ικανοποίηση των ζημιωθέντων που διαμένουν στην Ελλάδα και έχουν υποστεί οποιαδήποτε ζημία από την κυκλοφορία οχημάτων σε άλλο κράτος μέλος ή σε τρίτη χώρα, της οποίας το Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης συμμετέχει στο σύστημα πράσινων καρτών, από οχήματα ασφαλισμένα και συνήθως σταθμεύοντα σε άλλο κράτος μέλος εκτός του κράτους διαμονής τους, εφ' όσον πληρούνται οι προϋποθέσεις της παρακάτω παραγράφου.
2. Ο «Οργανισμός αποζημίωσης» διακανονίζει σύμφωνα με τη νομοθεσία του τόπου του ατυχήματος και καταβάλλει αποζημιώσεις στους ανωτέρω ζημιωθέντες, ύστερα από αίτησή τους και εφ' όσον :
  - α) εντός τριών μηνών από την ημερομηνία που ο ζημιωθείς υπέβαλε την αίτηση στην ασφαλιστική επιχείρηση του οχήματος ή κυκλοφορία του οποίου προκάλεσε το ατύχημα ή στον αντιπρόσωπο για τον διακανονισμό των ζημιών, η ασφαλιστική επιχείρηση ή ο αντιπρόσωπος για τον διακανονισμό των ζημιών δεν έχουν δώσει αιτιολογημένη απάντηση στους ισχυρισμούς που προβάλλονται στην αίτηση, ή
  - β) η ασφαλιστική επιχείρηση δεν έχει διορίσει αντιπρόσωπο για τον διακανονισμό των ζημιών στην Ελλάδα. Στην περίπτωση αυτή δεν μπορούν να υποβάλουν αίτηση στον «Οργανισμό αποζημίωσης», αν έχουν υποβάλει αίτηση αποζημίωσης απ' ευθείας στην ασφαλιστική επιχείρηση του οχήματος, η κυκλοφορία του οποίου προκάλεσε το ατύχημα και έχουν λάβει αιτιολογημένη απάντηση εντός τριών μηνών.
3. Ο «Οργανισμός αποζημίωσης» με την υποβολή της αίτησης αποζημιώσεως, σύμφωνα με τα ανωτέρω, πρέπει να ενημερώσει αμέσως :
  - α) την ασφαλιστική επιχείρηση του οχήματος ή κυκλοφορία του οποίου προκάλεσε το ατύχημα ή τον αντιπρόσωπο για τον διακανονισμό των ζημιών,

β) τον οργανισμό αποζημίωσης του κράτους μέλους που είναι εγκατεστημένη η ασφαλιστική επιχείρηση που έχει εκδώσει το ασφαλιστήριο,

γ) τον υπαίτιο του ατυχήματος, όταν είναι γνωστός, ότι του υπεβλήθη αίτηση αποζημίωσης εκ μέρους του ζημιωθέντος και ότι πρόκειται να απαντήσει σ' αυτήν εντός δύο (2) μηνών από της υποβολής της.

4. Ο «Οργανισμός αποζημίωσης» με βάση τις πληροφορίες που του παρέχει ο ζημιωθείς, μετά την πάροδο της ανωτέρω προθεσμίας των δύο (2) μηνών, διακανονίζει σύμφωνα με τη νομοθεσία του τόπου ατυχήματος και καταβάλει την αποζημίωση, εφόσον υποχρεούται προς τούτο.

Ωστόσο δεν επιτρέπεται στον «Οργανισμό Αποζημίωσης» να απαιτεί, προκειμένου να καταβάλει την αποζημίωση, να αποδείξει ο ζημιωθείς καθ' οιονδήποτε τρόπο, ότι ο υπόχρεος αδυνατεί ή αρνείται να πληρώσει, με την επιφύλαξη των παρ. 2 και 10 του παρόντος.

5. Ο «Οργανισμός αποζημίωσης» με την καταβολή της αποζημίωσης μπορεί να απαιτήσει από τον οργανισμό αποζημίωσης στο κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση που εξέδωσε το ασφαλιστήριο, να του επιστρέψει το ποσό που καταβλήθηκε ως αποζημίωση, κατ' εφαρμογή της συμφωνίας που έχει συναφθεί μεταξύ των οργανισμών αποζημίωσης στα κράτη μέλη.
6. Ο «Οργανισμός αποζημίωσης» υποκαθίσταται σε όλα τα εξ αιτίας του ατυχήματος δικαιώματα του ζημιωθέντος, έναντι του υπαιτίου του ατυχήματος ή της ασφαλιστικής επιχείρησής του, μέχρι του ποσού που κατέβαλε στον ανωτέρω ζημιωθέντα για οποιαδήποτε ζημιά ή σωματική βλάβη που υπέστη ή μέχρι του ποσού που κατέβαλε σε Οργανισμό Αποζημίωσης άλλου κράτους μέλους.
7. Η αποζημίωση που καταβάλλεται από τον Οργανισμό Αποζημίωσης περιορίζεται στην συμπλήρωση του ποσού που υποχρεούται να καταβάλει ασφαλιστικό Ταμείο ή άλλος Οργανισμός κοινωνικής ασφάλισης για την αυτή αιτία στον ζημιωθέντα.
8. Ο «Οργανισμός αποζημίωσης», είναι υπεύθυνος για την ικανοποίηση των ζημιωθέντων που διαμένουν στην Ελλάδα και έχουν υποστεί ατύχημα σε άλλο κράτος – μέλος :
- α) από όχημα του οποίου δεν μπορεί να αναγνωρισθεί η ταυτότητα,
  - β) σε περίπτωση που δεν μπορεί να διαπιστωθεί η ταυτότητα της ασφαλιστικής επιχείρησης του οχήματος που προκάλεσε το ατύχημα,
  - γ) σε περίπτωση ανασφάλιστων οχημάτων τρίτων χωρών των οποίων το Εθνικό Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης Αυτοκινήτων έχει προσχωρήσει στο σύστημα Πράσινης κάρτας.

Η αποζημίωση καταβάλλεται σύμφωνα με την διαδικασία που προβλέπεται στην παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου.

9. Ο «Οργανισμός αποζημίωσης», έχει αναγωγικό δικαίωμα για το

ποσό της αποζημίωσης που κατέβαλε σύμφωνα με την παράγραφο 8 του παρόντος από :

- α) από το Επικουρικό κεφάλαιο του κράτους μέλους της συνήθους στάθμευσης του αυτοκινήτου, στην περίπτωση που δεν μπορεί να διαπιστωθεί η ταυτότητα της ασφαλιστικής επιχείρησης.
- β) από το Επικουρικό κεφάλαιο του κράτους μέλους που συνέβη το ατύχημα, στην περίπτωση που δεν μπορεί να αναγνωρισθεί η ταυτότητα του οχήματος.
- γ) από το Επικουρικό Κεφάλαιο του κράτους μέλους όπου συνέβη το ατύχημα σε περίπτωση ανασφάλιστων οχημάτων τρίτων χωρών κατά την έννοια της παραγράφου 8 του παρόντος άρθρου.

10. Ο «Οργανισμός αποζημίωσης», δεν παρεμβαίνει ή σταματάει την οποιαδήποτε παρέμβασή του, όταν εν τω μεταξύ η ασφαλιστική επιχείρηση του υπευθύνου ή ο αντιπρόσωπος της έχει προβεί στις σχετικές ενέργειες. Επίσης στην περίπτωση που ο ζημιωθείς έχει ασκήσει ευθεία αγωγή κατά της ασφαλιστικής επιχείρησης, τότε δεν μπορεί να απαιτήσει αποζημίωση από τον «Οργανισμό αποζημίωσης».
11. Με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης τροποποιείται ανάλογα και συμπληρώνεται η Υ.Α. Κ4-4523/86 του Υφυπουργού Εμπορίου «Οργάνωση και Λειτουργία του Γραφείου Διεθνούς Ασφάλισης» (ΦΕΚ/ ΤΑΕ και ΕΠΕ 3087/23-10-1986).

### Άρθρο 27β

Π.Δ. 10/2003  
Άρθρο 6  
με το οποίο  
προστίθεται  
Άρθρο 27β

Συνιστάται στο Υπουργείο Ανάπτυξης, Γενική Γραμματεία Εμπορίου, Κέντρο Πληροφοριών.

1. Το κέντρο πληροφοριών, αποτελεί οργανική μονάδα της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου. Η δημιουργία της οργανικής μονάδας, η ένταξη της στον Οργανισμό της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου, η οργάνωση και ο τρόπος λειτουργίας της, καθώς και τα ιδιαίτερα προσόντα που απαιτούνται για την άσκηση των καθηκόντων του προϊστάμενου της μονάδας και του λοιπού προσωπικού, όπως σε θέματα ανάλυσης συστημάτων πληροφορικής, διαχείρισης βάσης δεδομένων, διαχείρισης δικτύων, χειρισμού ηλεκτρονικών υπολογιστών, ρυθμίζονται με Προεδρικό Διάταγμα.
2. Σκοπός του κέντρου πληροφοριών είναι να παρέχει πληροφόρηση στους ζημιωθέντες που διαμένουν στην Ελλάδα ώστε να διευκολύνονται στην απαίτηση αποζημίωσης για υλικές ζημιές ή σωματικές βλάβες από τροχαίο ατύχημα που συνέβη εκτός Ελλάδος.

Την ίδια υποχρέωση πληροφόρησης έχει το κέντρο πληροφοριών και για τους ζημιωθέντες που διαμένουν σε κράτος μέλος της Ε.Ε. και του Ε.Ο.Χ., εάν το ατύχημα συνέβη στην Ελλάδα ή προκλήθηκε σ' αυτούς από όχημα με Ελληνικές πινακίδες.

3. Επίσης το κέντρο πληροφοριών μπορεί να δίνει πληροφορίες για οχήματα, που έχουν τόπο συνήθους στάθμευσης στην Ελλάδα και έχουν εμπλακεί σε τροχαίο ατύχημα στην Ελλάδα, προκειμένου οι έχοντες έννομο συμφέρον τρίτοι ζημιωθέντες να διευκολύνονται για την απαίτηση της αποζημίωσής τους.

Για την επίτευξη του σκοπού αυτού το Κέντρο Πληροφοριών είναι υπεύθυνο :

- α) Για την τήρηση μητρώου ή τον συντονισμό της συγκέντρωσης των ακολούθων πληροφοριών :
- Αριθμό κυκλοφορίας κάθε οχήματος που φέρει Ελληνικές πινακίδες κυκλοφορίας (αριθμό κυκλοφορίας, ονοματεπώνυμο και διεύθυνση ιδιοκτήτη ή ιδιοκτητών, είδος οχήματος, τύπος οχήματος).
  - Αριθμό ασφαλιστηρίου συμβολαίου που καλύπτει την εξ ατυχημάτων οχημάτων αστική ευθύνη, και την χρονική περίοδο ισχύος του.
  - Αριθμό πράσινης κάρτας ή πιστοποιητικών συνοριακής ασφάλισης του Ελληνικού Γραφείου Διεθνούς Ασφάλισης για ορισμένου τύπου οχήματα, όπως προβλέπεται από το άρθρο 4 στοιχ. β της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ.
  - Την ασφαλιστική επιχείρηση που έχει εκδώσει το ασφαλιστήριο συμβόλαιο, με πλήρη στοιχεία ή τον φορέα που καλύπτει ασφαλιστικά το όχημα, όταν αυτό εμπίπτει στις εξαιρέσεις του άρθρου 3 του παρόντος, καθώς και τον αντιπρόσωπο που έχουν ορίσει, οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις, στα άλλα κράτη μέλη.
  - Τους αντιπροσώπους στην Ελλάδα, όλων των ασφαλιστικών επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες στην Ε.Ε. και Ε.Ο.Χ. και ασκούν τον κλάδο ασφάλισης «αστικής ευθύνης από την κυκλοφορία οχημάτων».
  - Κατάλογο των οχημάτων που εξαιρούνται από την υποχρέωση ασφάλισης αστικής ευθύνης σύμφωνα με το άρθρο 3 του παρόντος νόμου και με το άρθρο 4β της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ.
- β) Το κέντρο πληροφοριών είναι υποχρεωμένο να παρέχει συνδρομή στους δικαιούχους ώστε να λαμβάνουν τις κατά το στοιχείο α) πληροφορίες, καθώς και να συντονίζει την συγκέντρωση και την διάδοση των στοιχείων αυτών.

Το κέντρο πληροφοριών προκειμένου να συγκεντρώνει τις κατά το στοιχείο α) πληροφορίες, απευθύνεται στις ασφαλιστικές επιχειρήσεις και στους ασφαλιστικούς συνεταιρισμούς που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα και ασκούν τον κλάδο ασφάλισης «αστικής ευθύνης από χειραία αυτοκίνητα οχήματα», στους φορείς που εξαιρούνται από την υποχρεωτική ασφάλιση (άρθρο 3 του παρόντος νόμου και άρθρο 4β της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ) καθώς και στις αρχές καταχώρησης (ταξινόμησης) των οχημάτων. Η συγκέντρωση των πληροφοριών αυτών μπορεί να γίνεται με την υποβολή των αντιστοιχών στοιχείων από τους φορείς ή με την άμεση πρόσβαση του Κέντρου Πληροφοριών, την οποία οφείλουν να εξασφαλίζουν, στα μηχανογραφικά μητρώα των φορέων ώστε να αντλούνται σε πραγματικό χρόνο (on line real time) τα στοιχεία και οι πληροφορίες που πρέπει να

διαθέτει το Κέντρο Πληροφοριών.

Με κοινή απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης και των κατά περίπτωση αρμόδιων Υπουργών θα καθορισθεί κάθε λεπτομέρεια για την συλλογή των σχετικών πληροφοριών.

4. Οι πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 3 στοιχ. α) του παρόντος, τηρούνται επί χρονικό διάστημα επτά ετών από την ημερομηνία διαγραφής του οχήματος από το μητρώο του Κέντρου πληροφοριών ή από την λήξη του ασφαλιστηρίου συμβολαίου.

Τα κέντρα πληροφοριών των κρατών - μελών της Ε.Ε. συνεργάζονται μεταξύ τους για ανταλλαγή στοιχείων, σύμφωνα με τις αρχές της συμφωνίας συνεργασίας που έχουν συνάψει.

5. Κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που ζημιώθηκε από τροχαίο ατύχημα και οποιοδήποτε πρόσωπο έχει έννομο συμφέρον, δικαιούται να ζητά και να λαμβάνει αμελητί από το κέντρο πληροφοριών του κράτους μέλους διαμονής του ή του κράτους μέλους του οποίου φέρει πινακίδα το όχημα ή του κράτους μέλους όπου συνέβη το ατύχημα τα εξής :

- α) Την επωνυμία και την διεύθυνση της ασφαλιστικής επιχείρησης ή του οργανισμού που ορίστηκε για τα οχήματα που εμπίπτουν στις εξαιρέσεις του άρθρου 3 του παρόντος.
- β) Τον αριθμό του ασφαλιστηρίου συμβολαίου.
- γ) Το όνομα και την διεύθυνση του αντιπροσώπου στην Ελλάδα υπευθύνου για τον διακανονισμό των ζημιών, της ασφαλιστικής επιχείρησης.

Το κέντρο πληροφοριών γνωστοποιεί στον ζημιωθέντα το όνομα και την διεύθυνση του ιδιοκτήτη του οχήματος ή του συνήθους οδηγού ή του κατόχου, εφόσον ο ζημιωθείς αποδείξει ότι έχει έννομο συμφέρον να λάβει αυτές τις πληροφορίες. Για την συλλογή αυτών των στοιχείων το Κέντρο πληροφοριών απευθύνεται είτε στην ασφαλιστική επιχείρηση είτε στους φορείς όπως ορίζεται στην παρ. 3β του παρόντος άρθρου.

6. Οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις που έχουν έδρα την Ελλάδα, οι αλληλοασφαλιστικοί συνεταιρισμοί, τα εγκατεστημένα στην Ελλάδα υποκαταστήματα ασφαλιστικών επιχειρήσεων με έδρα στην Ε.Ε. και Ε.Ο.Χ. και τρίτες χώρες και οι εταιρίες που δραστηριοποιούνται με Ελεύθερη Παροχή Υπηρεσιών (Ε.Π.Υ.) στην Ελλάδα, στον κλάδο 10 «αστική ευθύνη από ατυχήματα από χερσαία οχήματα», οφείλουν να ενημερώνουν το Κέντρο πληροφοριών με τα ακόλουθα στοιχεία :

- Τον αριθμό κυκλοφορίας των οχημάτων για τα οποία καλύπτουν την αστική ευθύνη.
- Τον αριθμό του ασφαλιστηρίου συμβολαίου και την χρονική περίοδο ισχύος αυτού.
- Το αριθμό της πράσινης κάρτας.

Το Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης οφείλει να ενημερώνει το Κέντρο πληροφοριών με τους αριθμούς των συναπτόμενων συναριακών ασφαλίσεων όπως προβλέπονται από το άρθρο 4 στοιχ. β της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ.

Ο τρόπος υποβολής των ανωτέρω στοιχείων και πληροφοριών καθώς και οι σχετικές προθεσμίες, καθορίζονται με Υπουργική απόφαση.

Η μη συμμόρφωση των επιχειρήσεων προς τα ανωτέρω επισύρει τις κυρώσεις του άρθρου 38 του Ν. 489/76 (Π.Δ. 237/86).

7. Τα Υπουργεία Μεταφορών και Επικοινωνιών, ΥΠΕΧΩΔΕ, Δημόσιας Τάξης, Γεωργίας, Εθνικής Άμυνας και Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης καθώς και η Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού (Δ.Ε.Η.) οφείλουν να εφοδιάζουν το κέντρο πληροφοριών με τα στοιχεία όλων των οχημάτων που έχουν καταχωρημένα ή να διασφαλίζουν στο κέντρο πληροφοριών άμεση πρόσβαση στο μηχανογραφικό μητρώο (βάση δεδομένων) που διαθέτουν. Τα στοιχεία αυτά είναι : αριθμοί κυκλοφορίας, ονοματεπώνυμο ιδιοκτήτη και στοιχεία διεύθυνσης κατοικίας ή έδρας αν αφορά νομικό πρόσωπο, τύπος και είδος οχήματος. Η οποιαδήποτε μεταβολή των στοιχείων αυτών αποστέλλεται εντός εύλογου χρόνου στο Κέντρο πληροφοριών στην περίπτωση που δεν διασφαλίζεται η άμεση πρόσβαση στα μηχανογραφικά τους αρχεία.

## Άρθρο 28

Π.Δ. 252/96  
Άρθρο 34  
παράγρ. 4

- « 1. Μέλη του Γραφείου Διεθνούς Ασφάλισης καθίστανται υποχρεωτικώς και αυτοδικαίως οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις που έχουν την έδρα τους στην Ελλάδα είτε στο εξωτερικό και ασκούν τον κλάδο ασφάλισης αστικής ευθύνης για ατυχήματα από χερσαία αυτοκίνητα οχήματα, είτε μέσω της εγκατάστασής τους στην Ελλάδα, είτε υπό καθεστώς ελεύθερης παροχής υπηρεσιών κατά την έννοια του άρθρου 1 στοιχ. στ' του Παρόντος. Το Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης έχει δικαίωμα αναγωγής και κατά της εγκατάστασης στην Ελλάδα ασφαλιστικής επιχείρησης με έδρα σε άλλο κράτος – μέλος σε Περίπτωση άσκησης από την Ελλάδα στο εξωτερικό του κλάδου αστικής ευθύνης για ατυχήματα από χερσαία αυτοκίνητα οχήματα με καθεστώς ελεύθερης παροχής υπηρεσιών για ό,τι ποσά υποχρεωθεί να καταβάλει για λογαριασμό της με βάση τις διεθνείς συμβάσεις μεταξύ Γραφείων.
2. Τα μέλη του γραφείου υποχρεούνται να καλύπτουν την αστική ευθύνη των ασφαλισμένων τους για ατυχήματα που προκαλούνται στο εξωτερικό από αυτοκίνητα που έχουν συνήθη τόπο στάθμευσης στην Ελλάδα, εκδίδοντας για το σκοπό αυτό το σχετικό πιστοποιητικό διεθνούς ασφάλισης.
3. Τα έντυπα του πιστοποιητικού χορηγούνται από το Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης και έχουν τον τύπο που χρησιμοποιείται διεθνώς.
4. Επιχειρήσεις που η έδρα τους βρίσκεται στο εξωτερικό συμμετέχουν υποχρεωτικώς και αυτοδικαίως στο Ελληνικό



N. 2496/97  
Άρθρο 37  
παράγρ. 11

Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης και υπόκεινται στις ρυθμίσεις που προβλέπει το άρθρο 29.

(Καταργείται η δυνατότητα αυτών των επιχειρήσεων να εκδίδουν κάρτες του Γραφείου της έδρας τους).

N. 2496/97  
Άρθρο 37  
παράγρ. 12

- « 5. α. Οι αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί, οι προβλεπόμενοι από  
« το άρθρο 35 παρ. 4 του ν.δ/τος 400/1970, όπως ισχύει,  
« καθίστανται υποχρεωτικώς μέλη του Διεθνούς Γραφείου  
« Ασφάλισης, εφόσον καλύπτουν τον κίνδυνο ασφάλισης  
« αστικής ευθύνης αυτοκινήτου.  
«  
« β. Με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης, που εκδίδεται  
« ύστερα από γνώμη της συνέλευσης των μελών του  
« Γραφείου Διεθνούς Ασφάλισης και δημοσιεύεται στην  
« Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, μπορεί να γίνουν μέλη του και  
« οι αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί που διέπονται από τις  
« διατάξεις των άρθρων 35 παρ. 1 - 3, 36 και 37 του ν.δ/τος  
« 400/1970, όπως ισχύει, εφόσον καλύπτουν τον ίδιο κίνδυνο.

### Άρθρο 29

1. Η υποχρέωση μέλους ή του Γραφείου Διεθνούς Ασφάλισης από την έκδοση πιστοποιητικού διεθνούς ασφάλισης περιορίζεται στο ασφαλιστικό ποσό που ορίζεται στην παράγραφο 5 του άρθρου 6. Το Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης καταβάλλει το ποσό που υπερβαίνει το κατά το προηγούμενο εδάφιο ασφαλιστικό ποσό. Σε περίπτωση ατυχήματος, το μέλος που το καλύπτει είναι υποχρεωμένο, μέσα σε 10 εργάσιμες ημέρες από τότε που θα ειδοποιηθεί από το Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης, να καταβάλει σε αυτό το ισόποσο του περπατών ορίου ευθύνης του.
2. Ποσά που δεν καταβάλλονται από μέλος σε εκπλήρωση της κατά την προηγούμενη παράγραφο υποχρέωσής του, καταβάλλονται στο Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης από τα λοιπά μέλη ανάλογα με την παραγωγή ασφαλιστρών του κλάδου αστικής ευθύνης αυτοκινήτων που είχαν κατά την προηγούμενη του ατυχήματος χρήση, με την επιφύλαξη του δικαιώματος αναγωγής του Γραφείου Διεθνούς Ασφάλισης κατά του υπόχρεου μέλους.
3. Αν το μέλος παραβεί τις υποχρεώσεις του των παραγράφων 1 και 2, υπόκειται στις κυρώσεις των διατάξεων του άρθρου 38.

N. 2496/97  
Άρθρο 37  
παράγρ. 13

- « 4. Με απόφαση της Διαχειριστικής του Επιτροπής, το Γραφείο  
« Διεθνούς Ασφάλισης μπορεί να αρνηθεί τη χορήγηση  
« πιστοποιητικών διεθνούς ασφάλισης, σε μέλος που δεν  
« εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με το νόμο αυτόν και  
« με τις σχετικές υπουργικές αποφάσεις και να ζητήσει από το  
« μέλος να διακόψει την έκδοση πιστοποιητικών διεθνούς  
« ασφάλισης, τα οποία του έχουν χορηγηθεί και να επιστρέψει το  
« απόθεμα των εντύπων αυτών, τα οποία έχει στην κατοχή του.

Π.Δ. 252/96  
Άρθρο 34

- « 5. Οι διατάξεις των παραγράφων 1 μέχρι και 3 του παρόντος  
« άρθρου δεν εφαρμόζονται για τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις -

- παράγρ. 5 « μέλη του Γραφείου Διεθνούς Ασφάλισης που ασκούν τον κλάδο  
 « ασφάλισης αστικής ευθύνης για ατυχήματα από αυτοκίνητα με  
 « καθεστώς ελεύθερης παροχής υπηρεσιών κατά την έννοια του  
 « άρθρου 1 στοιχ. στ' του παρόντος. Οι υποχρεώσεις των  
 « Παραπάνω μελών από την έκδοση πιστοποιητικών διεθνούς  
 « ασφάλισης του Ελληνικού Γραφείου, ρυθμίζονται σύμφωνα με  
 « την παράγραφο 2 του άρθρου 27 του παρόντος και τη Σύμβαση  
 « Ενιαίου Τύπου μεταξύ των Γραφείων.

### Άρθρο 30

12. Το Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης καταρτίζει μετ' άλλων παρομοίων Γραφείων που εδρεύουν στην αλλοδαπή συμβάσεις που ανάγονται στον διακανονισμό των εκ των ζημιών αξιώσεων εκ μέρους του Γραφείου του τόπου του ατυχήματος σύμφωνα προς τον ενιαίο τύπο σύμβασης που έχει εγκριθεί από το Συμβούλιο των Γραφείων αυτών. Επίσης προσυπογράφει τη συμπληρωματική συμφωνία που μνημονεύεται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 του νόμου αυτού μεταξύ Εθνικών Γραφείων καθώς και κάθε άλλη συμφωνία αναγκαία προς εκπλήρωση των κατά το άρθρο 27 υποχρεώσεων του.
13. Σύμβαση που καταρτίζεται κατά τη διάταξη της προηγούμενης παραγράφου, πέραν των υποχρεώσεων που δημιουργούνται μεταξύ των συμβαλλομένων Γραφείων, ενεργεί επίσης απ' ευθείας υπέρ και κατά των μελών του Γραφείου ως προς τις ασφαλίσεις τις οποίες έχει συνάψει κάθε ένα από αυτά.
14. Η σύμβαση αυτή δεν υπόκειται σε καμία γενικά εισφορά υπέρ του Ταμείου Συντάξεων Νομικών ή άλλου νομικού προσώπου.
15. Σε περίπτωση που μέλος δεν καταβάλει την οφειλόμενη ασφαλιστική αποζημίωση, οι λοιπές επιχειρήσεις μέλη υποχρεούνται να καλύψουν το ποσό που καταβλήθηκε από το Γραφείο επιφυλασσόμενης πάντοτε της αναγωγής, κατά της Επιχείρησης, η οποία έχει εκδώσει το ασφαλιστήριο.

### Άρθρο 31

1. Το πιστοποιητικό διεθνούς ασφάλισης εκδίδεται με την συμπλήρωση εντύπου που χορηγείται από το Γραφείο κατά το υπόδειγμα που χρησιμοποιείται διεθνώς.
2. Το πιστοποιητικό αυτό χορηγείται με σκοπό την ενάσκηση των δικαιωμάτων του ασφαλισμένου από τη σύμβαση του Γραφείου μετά του αντίστοιχου οργανισμού στη χώρα που έχει συμβεί το ατύχημα.
3. Το Γραφείο δέχεται και λαμβάνει κάθε δήλωση ατυχήματος που προκλήθηκε στην Ελλάδα από αυτοκίνητο που έχει τόπο συνήθους στάθμευσης εκτός της Ελληνικής Επικράτειας, εφόσον

υποχρεούται σύμφωνα προς το άρθρο 27 του νόμου αυτού να προβεί σε διακανονισμό της ζημίας και καταβολή αποζημίωσης συνεπεία ατυχήματος.

4. Με τις προϋποθέσεις αυτές, το Γραφείο είναι αντίκλητος του αλλοδαπού ασφαλιστή. Το πρόσωπο που ζημιώθηκε από αυτοκίνητο που έχει τόπο συνήθους στάθμευσης εκτός της Ελληνικής Επικράτειας από ατύχημα που συνέβη στην Ελλάδα, έχει ευθεία αγωγή κατά του Γραφείου Διεθνούς Ασφάλισης στην Ελλάδα, εφόσον ως προς το αυτοκίνητο πληρούνται οι προϋποθέσεις που προβλέπονται από το άρθρο αυτό, επιφυλασσομένου του δικαιώματος αναγωγής υπέρ του Γραφείου που κατέβαλε.

### Άρθρο 32

1. Αν σε ατύχημα που συνέβη στην Ελλάδα έχει εμπλακεί αυτοκίνητο στο οποίο δεν ενεργείται έλεγχος για την ύπαρξη ασφαλιστικής κάλυψης κατά το άρθρο 13 παράγραφος 2 του νόμου αυτού, κάθε Αρχή ή ασφαλιστική επιχείρηση που έχει επιληφθεί του ατυχήματος υποχρεούται αμέσως να γνωστοποιήσει με έγγραφο στο Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης, τον τόπο συνήθους στάθμευσης, τον αριθμό κυκλοφορίας και πλήρη στοιχεία για την ασφάλιση του αυτοκινήτου ή των αυτοκινήτων τα οποία είχαν εμπλακεί στο ατύχημα στην Ελλάδα.
2. Το Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης υποχρεούται να κοινοποιήσει τα ανωτέρω στοιχεία που γνωστοποιήθηκαν σ' αυτό στο αντίστοιχο Γραφείο του τόπου συνήθους στάθμευσης κάθε αυτοκινήτου που είχε εμπλακεί στο ατύχημα.

### Άρθρο 33

1. Όργανα διοίκησης του Γραφείου Διεθνούς Ασφάλισης είναι η Συνέλευση των μελών και η Διαχειριστική Επιτροπή.
2. Η Διαχειριστική Επιτροπή αποτελείται από δέκα μέλη. Από αυτά, ένα μέλος χωρίς ψήφο ορίζει ο Υπουργός Εμπορίου και τα υπόλοιπα εκλέγει η Συνέλευση. Η Διαχειριστική Επιτροπή εκλέγει μεταξύ των αιρετών μελών τον Πρόεδρό της.
3. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορίου που εκδίδεται ύστερα από γνώμη της Συνέλευσης και δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης, καθορίζονται οι εισφορές που κάθε μέλος του Γραφείου Διεθνούς Ασφάλισης υποχρεούται να καταβάλει σε αυτό, σύμφωνα με τα οριζόμενα παρακάτω :

N. 2496/97  
Άρθρο 37  
παράγρ. 14

- « ο) Για την κάλυψη των εξόδων λειτουργίας, τα μέλη  
« καταβάλλουν στο Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης ως δικαίωμα  
« εγγραφής εισφορά, η οποία δεν μπορεί να είναι κατώτερη  
« του ισόποσου σε δραχμές των 3.000 ECU. Για τα επόμενα  
« έτη η εισφορά κάθε μέλους υπολογίζεται ανάλογα με την

παραγωγή ασφαλιστρών του στον κλάδο αυτοκινήτου κατά την προηγούμενη χρήση.

- N. 2496/97  
Άρθρο 37  
παράγρ. 14
- « β) Για την κάλυψη των υποχρεώσεων του Γραφείου Διεθνούς Ασφάλισης από την κυκλοφορία ανασφάλιστων αυτοκινήτων και από τον άμεσο διακανονισμό ζημιών από ατυχήματα προκαλούμενα στην ημεδαπή ή στην αλλοδαπή από αυτοκίνητα που έχουν τόπο συνήθους στάθμευσης αντίστοιχα στην αλλοδαπή ή στην ημεδαπή, καθώς και για την κάλυψη της δαπάνης για την αντασφάλιση της κατά το νόμο αυτόν ευθύνης του, καταβάλλεται ετήσια αναλογική εισφορά, που υπολογίζεται για κάθε μέλος ανάλογα με την παραγωγή ασφαλιστρών του στον κλάδο αστικής ευθύνης αυτοκινήτων κατά την προηγούμενη χρήση. Αν η Διαχειριστική Επιτροπή εκτιμήσει ότι τα κεφάλαια που διαθέτει οποιαδήποτε στιγμή το Γραφείο δεν επαρκούν για την εκπλήρωση εκκρεμών υποχρεώσεών του, κάθε μέλος υποχρεούται να καταβάλει συμπληρωματική αναλογική εισφορά μέσα σε ένα (1) μήνα από τη λήψη της σχετικής απόφασής της.
- Π.Δ. 252/96  
Άρθρο 34  
παράγρ. 6
- « 4. Ειδικά στην περίπτωση άσκησης του κλάδου με καθεστώς ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, κατά την έννοια του άρθρου 1 στοιχ. στ του Παρόντος, οι εισφορές προς το Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης υπολογίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν και για τις εγκατεστημένες στην Ελλάδα ασφαλιστικές επιχειρήσεις.
5. Οι διατάξεις του άρθρου 24 εφαρμόζονται αναλόγως σε περίπτωση που μέλος παραβαίνει τις υποχρεώσεις της προηγούμενης Παραγράφου.
- N. 2496/97  
Άρθρο 37  
παράγρ. 15
- « 6. Οι διατάξεις του άρθρου 25 εφαρμόζονται αναλόγως σε περίπτωση που μέλος παραβαίνει τις υποχρεώσεις του παρόντος άρθρου περί εισφορών.
- N. 2837/2000  
Άρθρο 3  
παράγρ. 4
7. Κατά τα λοιπά για το Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης εφαρμόζονται αναλόγως τα άρθρα 21 έως και 24.
- N. 2496/97  
Άρθρο 37  
παράγρ. 16
- « 8. Με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης, που εκδίδεται ύστερα από γνώμη της συνέλευσης και δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, μπορεί να επιβάλλεται συμπληρωματική αναλογική εισφορά, αν η Διαχειριστική Επιτροπή εκτιμήσει ότι τα κεφάλαια που διαθέτει οποιαδήποτε στιγμή το Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης δεν επαρκούν για την εκπλήρωση εκκρεμών υποχρεώσεών του.

#### Άρθρο 34

- N. 2170/93  
Άρθρο 18  
παράγρ. 5
- Με απόφαση του Υπουργού Εμπορίου, που εκδίδεται μετά γνώμη της συνέλευσης των μελών του Γραφείου Διεθνούς Ασφάλισης και δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζονται :

- α) Οι εισφορές που πρέπει να καταβάλει κάθε μέλος του Γραφείου Διεθνούς Ασφάλισης και ο τρόπος υπολογισμού αυτών για την κάλυψη των υποχρεώσεων και εγγυήσεων που καταβάλλονται από αυτό, καθώς και των εξόδων λειτουργίας του.
- β) Η σύνθεση, σύγκληση, λειτουργία και οι αρμοδιότητες της, κατά το άρθρο 33, Διαχειριστικής Επιτροπής.
- γ) Ο χρόνος και ο Τρόπος σύγκλησης, η απαρτία, ο τρόπος λήψης αποφάσεων και λειτουργίας της συνέλευσης των μελών αυτού.
- δ) Η τυχόν επιστροφή κατά τη διάρκεια της λειτουργίας αυτού χρηματικών ποσών προς τα μέλη.
- ε) Κάθε λεπτομέρεια αναγκαία για τη λειτουργία του Γραφείου Διεθνούς Ασφάλισης.

### Άρθρο 34<sup>ο</sup>

N. 2496/97  
Άρθρο 37  
παράγρ. 18

- « 1. Όπου στον παρόντα νόμο αναφέρεται «κράτη – μέλη της Ε.Ο.Κ.» νοείται Κράτη – μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και λοιπά Κράτη – μέλη του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.).
- « 2. Όπου στον παρόντα νόμο αναφέρεται η από 12 Δεκεμβρίου 1973 «Συμπληρωματική Συμφωνία μεταξύ Εθνικών Γραφείων (CONVENTION COMPLEMENTAIRE ENTRE BUREAUX NATIONAUX POUR L' APPLICATION DE LA DIRECTIVE DU CD AVRIL 1972), νοείται η από 15 Μαρτίου 1991 Πολυμερής Σύμβαση Εγγυήσεως μεταξύ Εθνικών Γραφείων Διεθνούς Ασφάλισης, η οποία δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων L 177, 5.7.91 (CONVENTION MULTILATERAL DE GARANTIE ENTRE BUREAUX NATIONAUX D' ASSUREURS).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄

### Συνοριακή Ασφάλιση

#### Άρθρο 35

1. Αυτοκίνητα εισερχόμενα στην Ελλάδα στα οποία ενεργείται και έλεγχος για την ύπαρξη ασφαλιστικής κάλυψης και που δεν είναι εφοδιασμένα με πιστοποιητικό διεθνούς ασφάλισης σέ ισχύ κατά το άρθρο 5 παράγραφος 3 του νόμου αυτού, πρέπει κατά την είσοδό τους στο Ελληνικό έδαφος να καλυφθούν με ειδική ασφάλιση (συνοριακή ασφάλιση) κατά τις διατάξεις του επόμενου άρθρου.
2. Η ασφάλιση αυτή (συνοριακή ασφάλιση) συνάπτεται για χρονικό διάστημα 30 ημερών, χωρίς να μπορεί να ανανεωθεί. Οι διατάξεις του άρθρου 6 Παράγραφος 3 του νόμου αυτού, εφαρμόζονται αναλόγως και στην περίπτωση αυτή.

#### Άρθρο 36

1. Το Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης είναι υποχρεωμένο να διαθέτει σε κάθε συνοριακό σταθμό και λιμένα εισόδου στη χώρα αντιπρόσωπο εξουσιοδοτημένο να συνάπτει συνοριακές ασφαλίσεις για λογαριασμό όλων των μελών του.  
Ο αντιπρόσωπος μπορεί να είναι φυσικό ή νομικό πρόσωπο καθώς και όργανο που ασκεί αστυνομικά ή τελωνειακά καθήκοντα. Στους αντιπροσώπους αυτούς μπορεί να καταβάλλεται αποζημίωση σε βάρος του Γραφείου, το ύψος της οποίας καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Εμπορίου.
2. Η συνοριακή ασφάλιση καταρτίζεται σύμφωνα με τους όρους και τα τιμαλόγια ασφαλιστρων που ισχύουν στην Ελλάδα.
3. Για τη συνοριακή ασφάλιση εκδίδεται ειδικό έγγραφο ο τύπος του οποίου ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Εμπορίου.

#### Άρθρο 37

1. Το Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης τηρεί χωριστή διαχείριση των ασφαλιστρων των αποζημιώσεων (καταβαλλόμενων και εκκρεμών) καθώς και των λοιπών εξόδων της συνοριακής ασφάλισης.
2. Το Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης ευθύνεται απέναντι στο πρόσωπο που ζημιώθηκε, το οποίο έχει απ' ευθείας αξίωση κατ' αυτού.
3. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται αναλόγως για τη συνοριακή ασφάλιση οι διατάξεις που αφορούν το Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης.

### Άρθρο 37α

Π.Δ. 10/2003  
Άρθρο 8  
με το οποίο  
προστίθεται  
Άρθρο 37α

1. Ο αντιπρόσωπος για τον διακανονισμό ζημιών, τον οποία έχουν υποχρέωση να διορίσουν στην Ελλάδα κατ' εφαρμογή του άρθρου 4 της οδηγίας 2000/26/ΕΚ οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε κράτος μέλος της Ε.Ε. και του Ε.Ο.Χ. που ασκούν στον τόπο εγκατάστασής τους τον κλάδο ασφάλισης 10 «αστική ευθύνη από χερσαία αυτοκίνητα οχήματα», εκτός της ευθύνης του μεταφορέα, έχει τα ακόλουθα προσόντα και προϋποθέσεις :

Πρέπει να είναι γνώστης της Ελληνικής γλώσσας, να έχει διαμονή ή εγκατάσταση στην Ελλάδα, να διαθέτει επαρκείς εξουσίες για να εκπροσωπεί την ασφαλιστική επιχείρηση που τον διορίζει και να ικανοποιεί ολοσχερώς τις αξιώσεις ζημιωθέντων με μόνιμη κατοικία την Ελλάδα, προερχόμενες από ατυχήματα προκαλούμενα από οχήματα ασφαλισμένα σε αυτήν.

2. Οι υποχρεώσεις του ανωτέρω αντιπροσώπου είναι να συγκεντρώνει, όσον αφορά τις σχετικές αξιώσεις, όλες τις αναγκαίες πληροφορίες για τον διακανονισμό των ζημιών και να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για την διαπραγμάτευση του διακανονισμού των ζημιών. Να διαθέτει επαρκείς εξουσίες για να αντιπροσωπεύει την επιχείρηση έναντι των προσώπων που υπέστησαν ζημιές και θα μπορούσαν να προβάλλουν αξίωση αποζημίωσης συμπεριλαμβανομένης και της ικανοποίησης αυτών των αξιώσεων και για να την αντιπροσωπεύει ή εφ' όσον απαιτείται, να φροντίζει για την αντιπροσωπευσή της ενώπιον των διοικητικών αρχών σχετικά με τις αξιώσεις αυτές. Επίσης να προβαίνει στις ενέργειες όπως καθορίζονται στο άρθρο 9α του παρόντος.
3. Ο υποχρεωτικός διορισμός αντιπροσώπου για τον διακανονισμό ζημιών σε καμιά περίπτωση δεν περιορίζει τον ζημιωθέντα ή την ασφαλιστική του επιχείρηση να στρέφονται απ' ευθείας κατά του υπαιτίου του ατυχήματος ή της ασφαλιστικής του επιχείρησης.
4. Σε περίπτωση που ο αντιπρόσωπος ζημιών δεν συμμορφώνεται με τις διατάξεις της οδηγίας 2000/26 προκειμένου να εξυπηρετήσει τον ζημιωθέντα, η Εποπτική αρχή οφείλει να ενημερώνει την αντίστοιχη Εποπτική Αρχή ασφαλειών όπου είναι εγκατεστημένη η ασφαλιστική επιχείρηση, προκειμένου να ληφθούν τα ενδεδειγμένα μέτρα.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄

### Τελικές και μεταβατικές διατάξεις

#### Άρθρο 38

- N. 2170/93  
Άρθρο 19  
παραγρ. 1
1. Η μη συμμόρφωση ασφαλιστικής επιχείρησης προς τις διατάξεις του νόμου αυτού και των προεδρικών διαταγμάτων και υπουργικών αποφάσεων που εκδίδονται για την εφαρμογή του, έχει σαν αποτέλεσμα την ανάκληση της άδειας λειτουργίας του κλάδου ασφάλισης αστικής ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων.
2. Ανεξαρτήτως των συνεπειών που προβλέπονται στην προηγούμενη Παράγραφο, ο Υπουργός Εμπορίου δύναται να επιβάλλει πρόστιμο μέχρις 1.000.000 δραχμών σε ασφαλιστική εταιρία που : α) αρνείται χωρίς ειδική αιτιολογία να συνάψει ή να ανανεώσει ασφαλιστική σύμβαση σύμφωνα με τους όρους υποχρεωτικής ασφάλισης που περιέχονται στο νόμο αυτό ή β) δεν συμμορφώνεται στις διατάξεις του νόμου αυτού και των σε εκτέλεσή του Προεδρικών Διαταγμάτων και Υπουργικών Αποφάσεων κατά τους όρους της προηγούμενης παραγράφου. Το ποσό αυτό μπορεί να αναπροσαρμόζεται με απόφαση του Υπουργού Εμπορίου.
- Π.Δ. 10/2003  
Άρθρο 5  
παρ. 2
- Ο Υπουργός μπορεί να επιβάλει πρόστιμο μέχρι 20.000 ΕΥΡΩ, σε  
• ασφαλιστική επιχείρηση που δεν συμμορφώνεται με τις διατάξεις  
• του άρθρου 6 παρ. 7 του άρθρου 27β του παρόντος και των  
• προς εκτέλεση αυτών Υπουργικών Αποφάσεων.
3. Σε περίπτωση ανάκλησης της άδειας λειτουργίας ασφαλιστικής επιχείρησης στον κλάδο ασφάλισης της αστικής ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων, σύμφωνα προς τις διατάξεις της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου η επιχείρηση είναι υποχρεωμένη να ακυρώσει τα ασφαλιστήρια συμβόλαια που έχει εκδώσει επικυλασσομένων των διατάξεων της παραγράφου 2 του άρθρου 11 και να επιστρέψει στους ασφαλισμένους τα μη δεδουλευμένα ασφάλιστρα αυτών των ασφαλιστηρίων αφαιρώντας από αυτά ποσοστό 25%.
- N. 2496/97  
Άρθρο 37  
παράγρ. 19
- 4. Η μη συμμόρφωση της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος  
• προς τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 4 του παρόντος  
• τιμωρείται με χρηματική ποινή μέχρι το σε δραχμές ισόποσο των  
• 4.000 Ευρωπαϊκών Λογιστικών Μονάδων.

#### Άρθρο 39

1. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορίου μπορεί να επιβληθεί υπέρ του Ταμείου Εθνικής Οδοποιίας εισφορά επί των καθαρών ασφαλιστρων του Κλάδου Αυτοκινήτων. Με Π.Δ/γμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Εμπορίου δύναται να αυξάνεται η ανωτέρω εισφορά μέχρι ποσοστό 3%.



2. Η κατά την προηγούμενη παράγραφο εισφορά αναγράφεται ξεχωριστά στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο και βαρύνει τους ασφαλισμένους.
3. Οι ασφαλιστικές εταιρίες έχουν υποχρέωση μέσα σ' ένα μήνα από το τέλος κάθε τριμήνου, να αποδίδουν στο Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας τις εισφορές που έχουν εισπράξει για λογαριασμό του, μέσα στο τρίμηνο αυτό.
4. Το Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας υποχρεούται να χρησιμοποιεί το έσοδο από την κατά την παράγραφο 1 εισφορά αποκλειστικά για την «Σήμανση» του Εθνικού και Επαρχιακού οδικού δικτύου της χώρας.

Ν. 2496/97  
Άρθρο 37  
παράγρ. 27

- « 5. Με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης μπορεί μέρος της κατά την παράγραφο 1 εισφοράς να διατίθεται υπέρ του Επικουρικού Κεφαλαίου για την εκπλήρωση των σκοπών του. Με όμοια απόφαση καθορίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής της παρούσας παραγράφου.

*Οι διατάξεις των άρθρων 40 -- 56 του Π.Δ/τος 237/86 οι οποίες κωδικοποιούσαν τις διατάξεις των άρθρων 22 έως και 28 του ν. 1569/85 (ΦΕΚ Α. 183) ανασφαιρικά με τη σύσταση και λειτουργία ν.π.δ.δ. με την επωνυμία «Σώμα Ειδικών Πραγματογνωμόνων Τροχαίων Ατυχημάτων» (ΣΕΠΤΑ) καταργήθηκαν με το άρθρο 16 παρ. 1 του ν. 1867/89 (ΦΕΚ Α. 227).*

### **Άρθρο 57**

Σε περίπτωση διαφοράς, μεταξύ του κειμένου του Παρόντος Δ/τος και των κειμένων των νομοθετημάτων που κωδικοποιούνται, υπερισχύει το κείμενο των τελευταίων.

### **Άρθρο 58**

Το παρόν αρχίζει να ισχύει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

Στον Υφυπουργό Εμπορίου αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

#### Σημείωση :

Η παράγραφος 20 του άρθρου 37 του ν. 2496/97 προβλέπει ότι όπου στις διατάξεις του ν. 489/1976, όπως ίσχυαν, αναφέρεται ο Υπουργός Εμπορίου, νοείται ο Υπουργός Ανάπτυξης.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### ΒΙΒΛΙΑ:

- 1) **ΜΙΑΤΙΑΔΗΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ** «Εισαγωγή στην Ιδιωτική Ασφάλιση»  
Εκδόσεις FINANCIAL FORUM  
Δ' Έκδοση ΑΘΗΝΑ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2003
- 2) **ΜΙΧΑΛΗΣ ΕΠ. ΠΡΙΝΑΡΑΚΗΣ** «Γενικές Αρχές της Ιδιωτικής Ασφαλίσεως»  
Εκδόσεις FINANCIAL FORUM  
Γ' Έκδοση ΑΘΗΝΑ, 1999
- 3) **ΠΕΤΡΟΣ Α. ΚΙΟΧΟΣ** «Εισαγωγή στην Ασφαλιστική Επιστήμη»  
Εκδόσεις INTERBOOKS ΑΘΗΝΑ, 1993
- 4) **ΚΩΣΤΑΣ ΧΡ. ΜΑΚΡΗΣ** «Κωδικοποίηση Νομοθεσίας Ιδιωτικής Ασφάλισης»  
Εκδόσεις ANT. N. ΣΑΚΚΟΥΛΑ  
Τρίτη Έκδοση ΑΘΗΝΑ – ΚΟΜΟΤΗΝΗ 1997
- 5) **Ζ. ΣΚΟΥΛΟΥΔΗΣ** «Δίκαιο Ιδιωτικής Ασφάλισης»  
Εκδόσεις Π.Ν. ΣΑΚΚΟΥΛΑΣ  
Γ' Έκδοση ΑΘΗΝΑ 1999
- 6) **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Δ. ΚΙΑΝΤΟΣ** «Ασφαλιστικό Δίκαιο»  
Εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ Αθήνα – Θεσσαλονίκη,  
Όγδοη Έκδοση ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2002

### INTERNET:

- 1) Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος  
[www.eaee.gr](http://www.eaee.gr)
- 2) Εθνική Ασφαλιστική  
[www.ethniki-asfalistiki.gr](http://www.ethniki-asfalistiki.gr)
- 3) Γενική Γραμματεία Κοινωνικών Ασφαλίσεων  
[www.ggka.gr/s](http://www.ggka.gr/s)
- 4) Ελληνικό Ινστιτούτο Ασφαλιστικών Σπουδών  
[www.eias.gr](http://www.eias.gr)
- 5) Διεθνής Ένωση  
[www.diethnisenosis.gr](http://www.diethnisenosis.gr)
- 6) ΑΤΕ Bank και ΑΤΕ Ασφαλιστική  
[www.atebank.gr](http://www.atebank.gr)
- 7) Interamerican  
[www.interamerican.gr](http://www.interamerican.gr)

8) Ασφαλιστικές Έννοιες – Ασημάκος  
[www.asimakos.gr/asfalistikesennoies.html](http://www.asimakos.gr/asfalistikesennoies.html)

9) Γενική Γραμματεία Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδος  
[www.statistics.gr](http://www.statistics.gr)

10) Ευρωπαϊκή Ένωση – Ασφάλεια Μινεττά  
[www.minetta.gr/main.php](http://www.minetta.gr/main.php)

11) Ελληνική Αστυνομία  
[www.astynomia.gr](http://www.astynomia.gr)

12) ALLIANZ  
[www.allianz.com.gr](http://www.allianz.com.gr)

13) Επιτροπή Εποπτείας Ιδιωτικής Ασφάλισης (ΕΠΕΙΑ)  
[www.pisc.gr](http://www.pisc.gr)

14) CEA – European Insurance in Figures  
[www.cea.eu](http://www.cea.eu)

15) Groupama Φοίνιξ Ασφαλιστική  
[www.groupama-phoenix.com](http://www.groupama-phoenix.com)

16) Υδρογίος Ασφαλιστική  
[www.ydrogios.gr/site](http://www.ydrogios.gr/site)

**Συνεντεύξεις από Ασφαλιστικούς Συμβούλους Ασφαλιστικών Εταιριών και Πρακτόρων της περιοχής**

#### **ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ – ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ:**

1) Περιοδικό «Ασφαλιστική Αγορά»  
Μηνιαία Οικονομική Ασφαλιστική Επιθεώρηση  
1<sup>η</sup> Αυγούστου 2009 Φύλλο 390

2) Εφημερίδα «Η Ναυτεμπορική»  
Ειδική Έκδοση Ασφαλιστικές Επιχειρήσεις Νοέμβριος 2009