



ΤΜΗΜΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ & ΕΛΕΓΚΤΙΚΗΣ

«ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ,
ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ, ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ,
ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ
ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ
ΔΕΔΟΜΕΝΑ (ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΣ ΠΕΝΤΑΕΤΙΑΣ)»

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Σπουδάστριας: Τριανταφύλλου Ευγενίας
Επιβλέπων Εκπαιδευτικός: Παναγιώτης Τζαβάρας

Καλαμάτα, 2012

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο κλάδος της ασφάλισης των αυτοκινήτων είναι ο μεγαλύτερος κλάδος γενικών ασφαλειών στη χώρα μας και αποτελεί τον πιο γνωστό για όλους, αφού όλοι λίγο-πολύ έρχονται σε επαφή με τις ασφαλιστικές εταιρείες για να ασφαλίσουν τα αυτοκίνητά τους.

Η κυκλοφορία των αυτοκινήτων είναι σημαντικό κομμάτι της κοινωνικής και οικονομικής ζωής του σύγχρονου καταναλωτή, διακινούνται άτομα και αντικείμενα, επενδύονται κεφάλαια σε οχήματα και αυτοκινητοδρόμους κλπ. Η έντονη αυτή κυκλοφορία των αυτοκινήτων έχει και το προνόμιο των τροχαίων ατυχημάτων, σωματικών βλαβών και υλικών ζημιών.

Όλα τα ατυχήματα οφείλονται κυρίως σε πράξεις ή παραλείψεις των οδηγών και θεμελιώνουν ποινικές και αστικές ευθύνες. Οι ευθύνες αυτές προβλέπονται και αντιμετωπίζονται με ασφαλιστήρια συμβόλαια, τα οποία καλύπτουν είτε την αστική ευθύνη που είναι υποχρεωτική από το Νόμο, είτε και τις ζημιές στο ίδιο το αυτοκίνητο, που είναι η μικτή ασφάλιση και είναι προαιρετική.

Στόχος της εργασίας ήταν να δώσει την εικόνα της στάσης των καταναλωτών απέναντι στην ιδιωτική ασφάλιση μέσω της ασφάλισης για αστική ευθύνη, τόσο σε ασφαλίσεις Ι.Χ. αυτοκινήτων όσο και επαγγελματικών οχημάτων, που προκαλούν τις περισσότερες ζημιές στον κλάδο ασφάλισης. Οι συγκεκριμένοι στόχοι ήταν: α) να προτείνει τρόπους με τους οποίους θα μπορούσε να αντιμετωπισθεί κάθε αρνητική συνέπεια που είναι απόρροια της οικονομικής κρίσης, εξ αιτίας της οποίας αποφεύγεται η ασφάλιση αυτοκινήτων (ιδιαίτερα επαγγελματικών). Και β) να ευαισθητοποιήσει τους κατόχους οχημάτων για την επιλογή ενός φερέγγυου ασφαλιστή, για την εξασφάλισή τους σε περίπτωση αυτοκινητιστικών ατυχημάτων.

Πέραν από την επιστημονική προσέγγιση και τη χρήση δευτερογενούς έρευνας, πραγματοποιήθηκε και εντοπισμός και συγκέντρωση στατιστικών δεδομένων και στοιχείων από την Υπηρεσία Μελετών και Στατιστικής της Ενώσεως Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδος.

Τα αποτελέσματα της έρευνας έδειξαν ότι:

- Αρκετοί είτε αποφεύγουν να ασφαλίσουν τα οχήματά τους, είτε τα ασφαλίζουν σε εταιρείες με εξαιρετικά χαμηλά ασφάλιστρα.
- Γίνεται κατάθεση πινακίδων ή παραμένουν τα αυτοκίνητα σε ακινησία και δεν

ασφαλίζονται για το χρονικό αυτό διάστημα.

- Υπάρχει αύξηση ζημιών οδικής βοήθειας, λόγω της αύξησης της ηλικίας των αυτοκινήτων.
- Υπάρχει αύξηση των ζημιών «μαϊμού», επειδή στήνονται τροχαία ατυχήματα, για να μην καλύψουν οι ίδιοι οι ασφαλισμένοι τις ζημιές τους.
- Μεγάλες απώλειες στα έσοδα των ασφαλιστικών εταιρειών, στην προσπάθειά τους να περιορίσουν τις παροχές των συμβολαίων μόνο στις υποχρεωτικές.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	5
----------------------	----------

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ.....	7
----------------------------	----------

1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ.....	7
1.1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ ΚΑΙ ΣΤΗ ΧΩΡΑ ΜΑΣ	8
1.1.1. Ιστορική αναδρομή στην Ευρώπη	8
1.1.2. Η ασφαλιστική εξέλιξη στη χώρα μας	10

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ.....	13
------------------------------	-----------

2. ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ.....	13
2.1. ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ	14
2.2. Ο ΘΕΣΜΟΣ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ	16
2.2.1. Ορισμός.....	16
2.2.2. Θεσμικό Πλαίσιο.....	17
2.2.3. Διαμεσολαβούντες σε Ιδιωτική Ασφάλιση.....	18
2.3. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ	19
2.3.1. Ασφαλιστήριο	20
2.3.2. Το ασφαλιστήριο και οι προϋποθέσεις ισχύος του	20
2.3.3. Είδη ασφαλιστηρίου	22

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ.....	24
----------------------------	-----------

3. ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ.....	24
3.1.ΕΙΔΗ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	24
3.2. ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	24
3.3. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΚΑΙ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	27
3.3.1. Αστική Ευθύνη προς τρίτους	28
3.3.2. Βασικές εξαιρέσεις της αστικής ευθύνης αυτοκινήτου	31
3.3.3. Φιλικός Διακανονισμός ή Σύστημα Άμεσης Πληρωμής.....	31
3.3.4. Πράσινη Κάρτα.....	36
3.4. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	37
3.5. ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΟΣΩΝ ΑΦΟΡΑ ΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ, ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΈΝΩΣΗ	39
3.5.1. Υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης σχετικά με την κυκλοφορία αυτοκινήτων..	41
3.5.2. Προστασία των θυμάτων.....	42
3.5.3. Αντιπρόσωπος για το διακανονισμό των ζημιών	44
3.5.4. Εγγυητικά ταμεία, οργανισμοί ενημέρωσης, οργανισμοί αποζημίωσης και κεντρικοί οργανισμοί.....	44

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ.....	48
------------------------------	-----------

4. Ο ΚΛΑΔΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ.....	48
4.1. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	51
4.1.1. Τα αίτια των προβλημάτων του ασφαλιστικού κλάδου που οδηγούν στην κρίση	51
4.1.2. Τα αποτελέσματα της κρίσης του ασφαλιστικού κλάδου.....	52

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ	59
5. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	59
5.1 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	60
5.1.1. Παραγωγή Ασφαλίσεων	60
5.1.2. Αποζημιώσεις.....	61
5.1.3. Κατανομή ασφαλισμένων οχημάτων	63
5.1.4. Παραγωγή ασφαλίσεων ανά κατηγορία οχήματος	63
5.1.5. Δηλωθείσες ζημιές ανά κατηγορία οχήματος	64
5.2. Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΑΓΟΡΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	65
5.2.1. Παραγωγή ασφαλίσεων ανά κατηγορία οχήματος	66
5.2.2. Δείκτης ζημιών ασφάλισης αυτοκινήτου	67
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	68
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	70
ΕΠΙΛΟΓΟΣ	72
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	74

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Είναι γεγονός ότι ο κλάδος της Ιδιωτικής Ασφάλισης εξελίσσεται δυναμικά τα τελευταία χρόνια στη χώρα μας τόσο από άποψη οικονομικών μεγεθών, όπου οι ρυθμοί ανάπτυξης της αγοράς παραμένουν αρκετά υψηλοί, όσο και από την βελτίωση του θεσμικού και νομοθετικού πλαισίου λειτουργίας των ασφαλιστικών εταιριών (ενσωμάτωση στο εθνικό δίκαιο των ευρωπαϊκών οδηγιών για τις ασφάλισεις, εκσυγχρονισμός της νομοθεσίας με γνώμονα την προστασία του καταναλωτή). Ιδιαίτερα, η ασφάλιση της ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα αποτελεί μία από τις σημαντικότερες μορφές ασφάλισης.

Ο σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η απεικόνιση της ασφάλειας του κλάδου των χερσαίων οχημάτων, με στόχο τη στάση των καταναλωτών απέναντι στην ιδιωτική ασφάλιση.

Με την έρευνα αυτή θα γίνει προσπάθεια να συγκεντρωθούν κάποια βασικά χαρακτηριστικά που θα προσδώσουν μια γενική εικόνα της ιδιωτικής ασφάλισης στην Ελλάδα. Επίσης, θα δοθεί ιδιαίτερη βάση στην ανάλυση της ελληνικής ασφαλιστικής αγοράς του κλάδου, όπου και με τη βοήθεια των στατιστικών πινάκων της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδας (Ε.Α.Ε.Ε.), θα εξαχθούν κάποια συμπεράσματα που θα αφορούν τη μελλοντική πορεία της ασφαλιστικής βιομηχανίας καθώς και τις προσδοκίες, τις επιθυμίες και τις πεποιθήσεις των ανθρώπων που σκέπτονται να συνάψουν κάποιο συμβόλαιο αστικής ευθύνης, με κάποια ιδιωτική ασφαλιστική επιχείρηση.

Η μεθοδολογία που ακολουθείται για την προσέγγιση του θέματος στηρίζεται σε δεδομένα, μέσα από δευτερογενή έρευνα (βιβλιογραφία).

Η εργασία αποτελείται από πέντε κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η ιστορική εξέλιξη των ασφαλειών στην Ευρώπη και στην Ελλάδα. Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται λόγος γενικά για την ιδιωτική ασφάλιση και την υποχρέωση των ιδιοκτητών οχημάτων να ασφαλισθούν. Στο τρίτο κεφάλαιο αναφέρονται λεπτομερώς οι καλύψεις υποχρεωτικές ή προαιρετικές των ασφαλιστηρίων συμβολαίων, γίνεται και μια μικρή αναφορά στην ασφάλεια των εμπορευμάτων που μεταφέρονται και καταγράφονται και οι οδηγίες ασφάλισης σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Το τέταρτο κεφάλαιο ασχολείται με την πορεία του κλάδου ασφάλισης αυτοκινήτων και τα προβλήματα που προκάλεσε η οικονομική ύφεση. Στο

πέμπτο και τελευταίο κεφάλαιο καταγράφονται τα στατιστικά στοιχεία του κλάδου οχημάτων, της τελευταίας πενταετίας, σύμφωνα με την Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδας (Ε.Α.Ε.Ε.)

Στο τέλος της εργασίας περιλαμβάνονται γενικά συμπεράσματα και προτάσεις για την ασφάλιση αστικής ευθύνης .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

1. Ιστορική εξέλιξη των ασφαλειών

Κάθε άτομο σε όλη του τη ζωή είναι εκτεθειμένο σε ένα μεγάλο αριθμό κινδύνων, οι οποίοι του καθορίζουν την προσωπική, οικογενειακή, οικονομική και συναισθηματική του κατάσταση και τη ζωή του γενικότερα. Ο άνθρωπος εφόσον δεν μπορεί να τα καταφέρει μόνος του για να αποφύγει τις καταστρεπτικές συνέπειες που προξενούν οι παντός είδους κίνδυνοι, απευθύνεται σε οργανωμένες επιχειρήσεις και οργανισμούς και του παρέχουν ασφαλιστική κάλυψη για να εξασφαλίσει τα αγαθά του και να αποκαταστήσει τις ζημιές που ίσως υποστεί.¹

Πρώτοι οι πρόγονοί μας αντιλήφθηκαν την ανάγκη της ασφάλισης και φρόντισαν να προστατεύσουν μια πολύτιμη περιουσία τους, που ήταν τα πλοία. Η ιδέα τους άρεσε στην αρχαία Ρώμη, όπου οι Ρωμαίοι αποφάσισαν να ασφαλίσουν την μεταφορά εμπορευμάτων και πολεμοφοδίων. Επίσης οργανώνονταν και σε ενώσεις για κάλυψη των εξόδων κηδείας. Η ασφάλιση ζωής άρχισε να εμφανίζεται κατά κάποιον τρόπο στα 300-200 π.χ. στο ρωμαϊκό κράτος.

Ο Μεσαίωνας παρουσίασε την πρώτη οργανωμένη εικόνα στον τομέα της ασφάλισης. Ομάδες ασφαλιστών αναλάμβαναν με τη μορφή των συνεταιρισμών τους κινδύνους των πελατών τους, συμμετέχοντας στα κέρδη, αλλά και στις ζημιές. Το μεγάλο άλμα γίνεται το 1700 όπου πρωτοεμφανίζονται στην Ευρώπη ανώνυμες εταιρίες με αποκλειστικό αντικείμενο τις ασφάλειες. Την ίδια περίπου εποχή, οι άνθρωποι σκέφτονται κάτι ακόμα πιο πολύτιμο από τα άψυχα αντικείμενα: την ίδια τους τη ζωή. Εμπνευστής ήταν ο Φλωρεντιανός Λαυρέντιος Τόντι που δημιούργησε ένα συνεταιρισμό. Τα μέλη κατέβαλαν ορισμένη εισφορά για να συγκεντρώσουν το κεφάλαιο. Κάθε χρόνο οι επιζώντες συνέταιροι μοιράζονταν τους τόκους. Ο τελευταίος επιζών ήταν αυτός που έπαιρνε όλο το κεφάλαιο. Τα μαθηματικά οδήγησαν τις ασφάλειες σε σίγουρα βήματα. Ο νόμος των πιθανοτήτων, η κατάρτιση των πινάκων θνησιμότητας και η εφαρμογή των λογάριθμων έθεσαν τις βάσεις για την σταθερή τους πρόοδο και εξέλιξη. Σαν πρώτη πράξη ασφάλιση ζωής παρατηρείται

¹ Μάριος Ραφαήλ, Μαργαρίτα Αντωνάκη κ.ά. «Η Ιδιωτική Ασφάλιση –Εκπαιδευτικές Σημειώσεις» εκδόσεις Ελληνικό Ινστιτούτο Ασφαλιστικών Σπουδών, Αθήνα 2004

στον Μεσαίωνα των πρώτων ναυτικών «διάπλων». Στη συνέχεια οι πλοίαρχοι άρχισαν να ασφαλιζονται κατά του κινδύνου θανάτου στη διάρκεια των ταξιδιών τους.

1.1. Ιστορική αναδρομή των ασφαλιστικών Εταιριών στην Ευρώπη και στη χώρα μας .

1.1.1. Ιστορική αναδρομή στην Ευρώπη

Η Ευρώπη συνέβαλλε σημαντικά στη πορεία και την εξέλιξη των ασφαλιστικών εταιριών εξασφαλίζοντας ξεχωριστή θέση στην οικονομική και κοινωνική ζωή του σύγχρονου ανθρώπου.

ΙΤΑΛΙΑ

Στην Ιταλία μέχρι τα μέσα του 17^{ου} αιώνα ο Φλωρεντιανός γιατρός Lorento Tonti ιδρύει την πρώτη Τοντίνια. Οι Τοντίνες ή Τοντιακές εταιρίες συγκέντρωναν από τα μέλη τους εισφορές για τη δημιουργία ενός κεντρικού κεφαλαίου και διένειμαν τους τόκους του κεφαλαίου αυτού, κάθε χρόνο στα επιζώντα μέλη.

Το 1825 και 1826 ιδρύονται δυο εταιρείες που διεξάγουν ασφαλίσεις κατά ζημιών περιουσίας και ασφαλίσεις ζωής. Η πρώτη νομοθετική ρύθμιση της ασφάλισης ζωής στην Ιταλία εκδηλώνεται στα πέντε τελευταία άρθρα του Codici di Commercio του 1882, που αποτέλεσαν και τη βάση για τις αμοιβαίες ασφαλιστικές εταιρίες. Το 1912 ιδρύεται de jure ασφαλιστικό μονοπώλιο ζωής, για το Istituto Nazionale delle Assicurazioni, που διατηρήθηκε μέχρι το 1923, οπότε ρυθμίζεται νομοθετικά η κρατική εποπτεία και δραστηριοποιείται η ιδιωτική πρωτοβουλία στον κλάδο ζωής.

ΓΑΛΛΙΑ

Το σύστημα Tonti εισάγεται στη Γαλλία στα μέσα του 17^{ου} αιώνα και γίνεται αποδεκτό από το επίσημο κράτος που οργανώνει τις Τοντίνες σε βάση δημόσιας επιχείρησης, αλλά καταργήθηκαν το 1770. Το 1788 ιδρύεται η πρώτη ασφαλιστική εταιρία με την επωνυμία «Compagnie Royal d'Assurance», αλλά η νομολογία αρχίζει από το τέλος του 18^{ου} αιώνα να αναγνωρίζει τη νομιμότητά του. Παρά τις αντιρρήσεις και την αρνητική θέση της νομοθεσίας ο θεσμός τελικά δικαιώνεται με το νόμο του 1867, που αναγνώριζε τις εταιρίες ασφαλίσεων ζωής και καθιέρωνε τη διαδικασία αδείας λειτουργίας και τη κρατική εποπτεία.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Μέχρι το τέλος του 18^{ου} αιώνα, όλη η ασφαλιστική δραστηριότητα ζωής περιορίζεται στις αλληλασφαλιστικές εταιρίες και στις τοντίνες. Το 1806 ιδρύεται στο Αμβούργο η πρώτη ασφαλιστική εταιρία μετοχικού κεφαλαίου και επεκτείνονται οι ασφαλιστικές εργασίες ζωής και ιδρύονται πάρα πολλές αλληλασφαλιστικές και μετοχικού κεφαλαίου εταιρίες. Με τη λήξη του 19^{ου} αιώνα, ασχολούνται στη Γερμανία με τις ασφάλειες ζωής περίπου 60 ασφαλιστικές εταιρίες κι όμως, δεν υπάρχει καμία 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 ζωής ειδικότερα.

Η. Π. Α

Και στις Η. Π. Α το σύστημα Τοντι έτυχε θερμότατης υποδοχής για να ακολουθήσουν αργότερα οι εταιρίες αμοιβαίας βάσεως και μετοχικού κεφαλαίου. Έτσι ιδρύονται από το 1791 και αργότερα αρκετές εταιρείες, στις διάφορες Πολιτείες των ΗΠΑ.

Η νομοθετική παρέμβαση για την επιβολή μιας οργανωμένης κρατικής εποπτείας και την αποκατάσταση του θεσμού αρχίζει στις διάφορες πολιτείες από το 1865 και ολοκληρώνεται με τη λήξη του 19^{ου} αιώνα. Έτσι στη χώρα αυτή, υπάρχουν ισάριθμοι των πολιτειών νόμοι, που ρυθμίζουν την κρατική εποπτεία και την ασφαλιστική σύμβαση. Η επιβολή του κρατικού ελέγχου, είχε ως συνέπεια να αρχίσει από το 1880 μια ανοδική πορεία του θεσμού. Το 1885 ασχολούνται με την ασφάλιση ζωής περίπου 70 ασφαλιστικές εταιρίες.

ΑΓΓΛΙΑ

Το πρώτο γνωστό ασφαλιστήριο ζωής υπογράφηκε το έτος 1853 από έναν ιδιώτη στο Λονδίνο. Το 16^ο αιώνα παρατηρούνται τα πρώτα ασφαλιστήρια πρόσκαιρης ασφάλισης θανάτου, βραχείας διάρκειας-συνήθως ενός χρόνου- με πανάκριβο ασφάλιστρο. Το 1698 ιδρύεται η πρώτη ασφαλιστική εταιρία αμοιβαίας βάσης, που είχε ως αντικείμενο τη συμβολή των απορφανισμένων οικογενειών και ονομαζόταν «Society of Assurances for Widows and Orphans». Το 1705 ιδρύεται με βασιλικό διάταγμα της βασίλισσας Άννας, μια αμοιβαίας βάσης εταιρία η οποία συγκέντρωνε από τα ασφαλιζόμενα μέλη τις συνδρομές και στο τέλος κάθε χρόνου αφαιρούσε από το σύνολο των συνδρομών τα έξοδα και τα μερίσματα που αποφάσιζε να δώσει στους

ασφαλισμένους και το υπόλοιπο μοίραζε στους δικαιούχους των μελών, που πέθαιναν στη διάρκεια του χρόνου. Αξιόλογη ασφαλιστική φόρμα υπήρξε και η « Church of Scotland Fund », που είχε σαν αντικείμενο την παροχή ασφαλιστικής προστασίας στις οικογένειες των λειτουργών της εκκλησίας της Σκωτίας.

.Κατά τα τέλη του 17 ου αιώνα διακρίνεται η πρώτη ομάδα των Lloyd's Underwriters και σχηματίζεται για πρώτη φορά η Σωματειακή Οργάνωση «The Incorporation of Lloyd's » που συνέβαλε κυρίως στην ανάπτυξη της θαλάσσιας ασφαλίσεως και εξελίχθηκε σ' έναν ευρείας κλίμακας ασφαλιστικό οργανισμό υψηλής επαγγελματικής στάθμης .

Η πρώτη κεφαλαιουχική εταιρία μετοχικού κεφαλαίου στο χώρο της δραστηριότητας των ασφαλίσεων ζωής είναι η « West minister Society » που ιδρύθηκε το 1772 και με τη λήξη του 18ου αιώνα ο κλάδος των ασφαλειών αναπτύσσεται και επεκτείνεται σε διάφορα ασφαλιστικά είδη όπως :

Ασφάλιση Προσωπικών Ατυχημάτων

Εγγύηση Πίστεως

Ασφάλιση αστικής Ευθύνης των Εργοδοτών

Ασφάλιση Γενικής Αστικής Ευθύνης

Ασφάλιση κατά Κινδύνων Κλοπής

Ασφάλιση Μηχανικού Εξοπλισμού

Ασφάλιση κατά Κινδύνων Κυκλοφορίας Αυτοκινήτων με την καθιέρωση του νόμου το 1930 της υποχρεωτικής ασφάλισης του αυτοκινήτου.²

1.1.2. Η ασφαλιστική εξέλιξη στη χώρα μας

Η περίοδος της τουρκοκρατίας δεν παρουσιάζει κανένα ιδιαίτερο ασφαλιστικό ενδιαφέρον στη χώρα μας . Βεβαίως παρατηρούνται ασφαλιστικές δραστηριότητες από εγκατεστημένους στα διάφορα εμπορικά κέντρα αλλά οι δραστηριότητες αυτές περιορίζονται σε μεμονωμένες και ευκαιριακά επιχειρούμενες αντασφαλιστικές ιδιαίτερα πράξεις, της μορφής του ναυτοδάνειου. Το 1825 ιδρύεται στη Σύρο η πρώτη ασφαλιστική εταιρία μετοχικού κεφαλαίου, με την επωνυμία «Ασφαλιστικό Κατάστημα», για να διαλυθεί το 1827 και να επανιδρυθεί το 1829 με την επωνυμία «Ελληνικό Ασφαλιστικό Κατάστημα». Το 1830 ιδρύεται πάλι στη Σύρο η

² Κιάντος Βασίλειος: «Ασφαλιστικό Δίκαιο», εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ, Αθήνα 2003, (σελ.13-15)

«Φιλεμπορική» και το 1831 «Ο Φοίνιξ» . Στα επόμενα χρόνια ακολουθεί η ίδρυση και άλλων ασφαλιστικών εταιριών , με συνέπεια το 1842 να λειτουργούν στη Σύρο οι παρακάτω εταιρίες : «Φιλεμπορική», «Αίολος», «Ελλάς», «Ελληνικό Ασφαλιστικό Κατάστημα», «Αιγαίο Πέλαγος», «Φύλοι Ασφαλιστές», «Ερμούπολης».

Τα ίδια χρόνια, και ιδιαίτερα το 1836, ιδρύεται στην Πάτρα η «Αχαϊκή Ασφαλιστική και Θαλασσοπλοΐας Εταιρία» και ύστερα από τρία χρόνια το 1839 , η ««Αδριατική Ασφάλεια του Αιγαίου Πελάγους» .Ακολουθούν στα επόμενα χρόνια πλήθος άλλες εταιρίες , που ασχολούνται και με τη χερσαία ασφάλιση . Οι εταιρίες αυτές έπαιξαν σημαντικό ρόλο όχι μόνο στην ανάπτυξη του Ελληνικού εσωτερικού και εξωτερικού εμπορίου , αλλά κυρίως στην πρόοδο και ανάπτυξη του εμπορικού μας στόλου , συμβάλλοντος έτσι στη δημιουργία της παραδόσεως της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας .

Η συμβολή των εταιριών αυτών , στην κοινωνική πρόοδο και την ανάπτυξη του πνευματικού και πολιτιστικού επιπέδου του τόπου , υπήρξε επίσης σημαντική , αν σκεφθεί κανείς ότι τα καταστατικά των ασφαλιστικών εταιριών της Σύρου προέβλεπαν ότι το 10 % των ετήσιων κερδών θα χορηγούνται στο Γυμνάσιο της Ερμούπολης .Το 1891 η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος ιδρύει την ανώνυμη εταιρία γενικών ασφαλειών «Εθνική » που περιλαμβάνει στον κύκλο δραστηριότητας της και τον κλάδο ζωής . Το 1902 ιδρύθηκε στην Αθήνα η «Αμοιβαία Ασφαλιστική Εταιρία Ζωής και Πρόνοιας» κατά τα πρότυπα του συστήματος Τοντι και είχε σαν σκοπό τη σύσταση και λειτουργία μιας τοντιακής ένωσης επιβίωσης με διάρκεια 12 χρόνια. Παρά τη θερμή υποδοχή που επιφυλάχθηκε σε αυτήν την εταιρία δεν κατάφερε να εξαντλήσει ούτε την πρώτη τοντιακή δωδεκαετία γιατί εννέα χρόνια μετά την ίδρυση της κηρύχθηκε σε πτώχευση και εκκαθάριση και ανακλήθηκε η άδεια λειτουργίας της το 1911, το 1906 ιδρύθηκε η Ανατολή , επίσης αμοιβαίας βάσεως εταιρία που έδινε όμως μια έμφαση στην εξασφάλιση της οικογένειας , σε περίπτωση θανάτου του οικογενειάρχη. Το 1908 αναμορφώθηκε σε ανώνυμη εταιρία μετοχικού κεφαλαίου δρχ. 1.000.000, κάλεσε ξένους οργανωτές, συνδέθηκε αντασφαλιστικά με τα μεγαλύτερα συγκροτήματα της Ευρώπης και εφάρμοσε για πρώτη φορά στη χώρα μας , την παραδεκτή για τις ασφαλίσεις ζωής μεθοδολογία της εποχής εκείνης . Η πορεία των εργασιών της εταιρίας αυτής υπήρξε θεαματική και θεωρείται ότι συνέβαλε, πάρα πολύ ,τόσο στην ανάπτυξη του θεσμού των ασφαλίσεων ζωής στη χώρα μας , όσο και στην ανάπτυξη της εθνικής μας οικονομίας . Το 1917 ιδρύεται από την Ιονική Τράπεζα

η ασφαλιστική εταιρία « Γενικά Ασφάλεια της Ελλάδος » το 1920 από την Τράπεζα Εθνικής Οικονομίας η « Εθνική Ζωή » η εταιρία αυτή ασχολήθηκε με ασφαλίσεις ζωής . Το 1928 ιδρύονται ακόμη δύο από τις μεγαλύτερες εταιρίες της χώρα μας , « Ο Φοίνικας » με πρωτοβουλία των Τραπεζών Εθνική και Εμπορική και « Ο Αστéρας » με πρωτοβουλία της Τραπεζής Αθηνών , που ασχολήθηκε αρχικά με λαϊκές ασφαλίσεις ζωής. Την ίδια εποχή η Λαϊκή Τράπεζα εγκαινιάζει το σύστημα συνδυασμού ασφάλισης ζωής και καταθέσεως ταμιευτηρίου . Τις παραμονές του Β Παγκοσμίου Πολέμου , λειτουργούν στη χώρα μας γύρω στις 100 ασφαλιστικές επιχειρήσεις ,²³ στον κλάδο ζωής .Ο Β Παγκόσμιος πόλεμος θα φέρει το θεσμό σε νηπιακή πάλι κατάσταση. Με τη λήξη του Β Παγκοσμίου Πολέμου , σήμανε και το τέλος της σχετικής δραστηριότητας .

Το Γενάρη του 1971 αρχίζει η εφαρμογή του ΝΔ 400/1970 που απαγόρευσε την τραπεζοασφαλιστική συνεργασία και έβαλε τις βάσεις για να οδηγηθεί ο θεσμός σε μια ελεύθερη αγορά , χωρίς ξένες προς το θεσμό επιρροές και παρεμβάσεις . Το Νοέμβριο του 1956 επιχειρήθηκε από τον « Φοίνικα » με μεγάλη επιτυχία ένα άνοιγμα προς τον κλάδο ζωής που είχε σαν συνέπεια τη σύναψη πάνω από 5000 ασφαλιστηρίων συμβολαίων μέσα σε ένα χρόνο . Ακολούθησαν σύντομα και οι άλλες μεγάλες ασφαλιστικές εταιρίες « Εθνική » , «Ιονική» οπότε αρχίζει κατά τα τελευταία χρόνια της δεκαετίας του 50 κάποια κίνηση στην ασφάλιση ζωής .Το τέλος της δεκαετίας του 60 και η δεκαετία του 70 έμελε να αποτελέσουν όχι μόνο την εποχή εδραιώσεως και αναπτύξεως του θεσμού των προσωπικών ασφαλίσεων , σε νέες για τη χώρα μας βάσεις, αλλά και της συγκροτήσεως, εκπαιδεύσεως και προωθήσεως στην αγορά οργανωμένων μονάδων πωλήσεων, για την πώληση των σχετικών ασφαλιστικών προϊόντων σύμφωνα με τα οργανωτικά μοντέλα του εξωτερικού .

Πρωτοποριακός στην κίνηση αυτή υπήρξε ο ρόλος της «Interamerican» Ε.Π.Ε. του ξεκίνησε ως οργάνωση πωλήσεων ασφαλιστικών προϊόντων ζωής , της ασφαλιστικής εταιρίας «Ασπίς Πρόνοια» το 1968 , για να γίνει ανώνυμη ασφαλιστική εταιρία ζωής το 1971. Σημαντική για την ανάπτυξη του θεσμού ιδιαίτερα των ασφαλίσεων ζωής υπήρξε και η συμβολή της «American Life» της «Ελληνικής Πίστης» της «Αδριατικής» και αργότερα της «Metro life» και πολλών άλλων ελληνικών και ξένων εταιριών που ακολούθησαν .^{3, 4}

³ Χαρδαλιάς Βασίλειος: «Η ιστορία των ασφαλειών», άρθρο της 1^{ης} Σεπτεμβρίου 2008

⁴ Μάριος Ραφαήλ, Μαργαρίτα Αντωνάκη κ.ά. «Η Ιδιωτική Ασφάλιση –Εκπαιδευτικές Σημειώσεις»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

2. ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Σύμφωνα με τους Μάριο Ραφαήλ, Μαργαρίτα Αντωνάκη κ.ά. :« Στη σύγχρονη εποχή η καθημερινή ζωή και η οικονομική δραστηριότητα των ανθρώπων, είναι υποκείμενες σε οικονομικές ανάγκες, βλάβες και ζημιές που αφορούν είτε πρόσωπα είτε πράγματα και οφείλονται σε αβέβαια γεγονότα».⁵

Αυτά τα γεγονότα που ενδεχομένως συμβούν είναι οι «κίνδυνοι», από τους οποίους προστατεύει «η ασφάλιση», η οποία είναι μια συμφωνία («Σύμβαση») μεταξύ εκείνου που θέλει την προστασία («ασφαλιζόμενος») και του φορέα που την παρέχει («ασφαλιστική εταιρία»).

Η ασφαλιστική βιομηχανία στηρίζεται και επενδύει στον ανθρώπινο παράγοντα, στην επαφή μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου. Η σχέση αυτή ισχυροποιείται την ώρα της ζημιάς και πολύ περισσότερο την ώρα της αποζημίωσης. Εάν αυτή η σχέση δεν ήταν τόσο ισχυρή, εδώ και χρόνια η απευθείας πώληση ασφαλιστικών προϊόντων και υπηρεσιών θα είχε αλώσει την ασφαλιστική βιομηχανία παγκοσμίως και θα είχε αντικαταστήσει τα δίκτυα πωλήσεων.

Επειδή όλα τα ατυχήματα οφείλονται κυρίως σε πράξεις ή παραλείψεις των οδηγών, θεμελιώνουν, πέρα από τις ποινικές ευθύνες και αστικές για την καταβολή σχετικών αποζημιώσεων. Οι ευθύνες αυτές προβλέπονται και αντιμετωπίζονται από την ασφάλιση των αυτοκινήτων, αφού ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο μπορεί να καλύπτει είτε τις ευθύνες αυτές και μόνο, που είναι υποχρεωτική από το Νόμο, είτε να αναφέρεται και στις ζημιές του ίδιου αυτοκινήτου, οπότε μιλάμε για τη μικτή ασφάλιση που είναι προαιρετική. Τα πακέτα ασφάλισης αυτοκινήτου έχουν σχεδιαστεί με γνώμονα τις ιδιαίτερες ανάγκες των πελατών και μπορούν, εφόσον το επιθυμεί ο πελάτης, να προστεθούν και άλλες ασφαλιστικές καλύψεις (προαιρετικά) ώστε να δημιουργηθεί το δικό τους ξεχωριστό ασφαλιστικό πρόγραμμα χωρίς να επιβάλλεται η υποχρέωση να περάσουν στο επόμενο πακέτο.⁶

εκδόσεις Ελληνικό Ινστιτούτο Ασφαλιστικών Σπουδών, Αθήνα 2004

⁵ Μάριος Ραφαήλ, Μαργαρίτα Αντωνάκη κ.ά. «Η Ιδιωτική Ασφάλιση –Εκπαιδευτικές Σημειώσεις» εκδόσεις Ελληνικό Ινστιτούτο Ασφαλιστικών Σπουδών, Αθήνα 2004(σελ.16)

⁶ http://www.inlife.com.gr/greek/index4.php?option=com_content&task=view&id=29&Itemid=42

2.1. ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ

Οι ασφάλισεις και γενικά οι ασφάλειες αναπτύχθηκαν τα τελευταία χρόνια και εξαιτίας της ιδιόρρυθμης φύσης τους δημιουργήθηκε ιδιαίτερος τομέας της νομικής επιστήμης, με το όνομα “ασφαλιστικό δίκαιο”.

«Η έννοια της Ασφάλισης μπορεί να δοθεί με τους παρακάτω όρους : πρόβλεψη – οικογενειακή γαλήνη – κοινωνική ευημερία – αποκατάσταση συμφοράς – κάλυψη ενδεχόμενης ανάγκης.»⁷ Η αναζήτηση της ασφάλισης είναι κατ’ εξοχήν αναγκαίο φυσικό-κοινωνικό φαινόμενο και θα μπορούσε να υποστηριχθεί σαν ο μόνος ενδεδειγμένος τρόπος για αντιμετώπιση των κάθε φύσης και από ανώτερη βία τυχαίων οικονομικά επιζήμιων γεγονότων, που πλήττουν τους στόχους του ανθρώπου στην καθημερινή ζωή. Ο ασφαλιζόμενος αγοράζοντας κάποια προστασία από κάποιο κίνδυνο με την πληρωμή κάποιου ποσού, αγοράζει ουσιαστικά εξασφάλιση σε περίπτωση που προκληθεί ζημιά, το κόστος της οποίας θα καλυφθεί από την ασφαλιστική εταιρεία.

Σύμφωνα με τον ορισμό, Άρθρο 1 παρ. 1 του ν .2496/1997 « Με την ασφαλιστική σύμβαση η ασφαλιστική επιχείρηση (ασφαλιστής) αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλει, έναντι ασφαλιστρού, στον συμβαλλόμενο της (λήπτη της ασφάλισης) ή σε τρίτον, παροχή (ασφάλισμα) σε χρήματα ή, εφόσον υπάρχει ειδική συμφωνία, άλλη παροχή σε είδος, όταν επέλθει το περιστατικό από το οποίο συμφωνήθηκε να εξαρτάται η υποχρέωσή του (ασφαλιστική περίπτωση)». Η ασφαλιστική σύμβαση είναι η σύμβαση εκείνη, κατά την οποία ο ασφαλιστής παρέχει προστασία (ανάληψη του κινδύνου) έναντι ασφαλιστρού.⁸

Ασφάλιση λοιπόν , κατά την νομική έννοια, είναι η ένωση προσώπων που είναι εκτεθειμένα σε ομοειδείς κατά κανόνα κινδύνους και έχουν αυτοτελείς αμοιβαίες νομικές αξιώσεις για ασφαλιστική παροχή. Συνδετικό στοιχείο μεταξύ κοινωνικής και ιδιωτικής ασφάλισης , είναι ο ασφαλιστικός φορέας με τον οποίο τα πρόσωπα που απαρτίζουν την ένωση δημιουργούν ένα πλήθος ασφαλιστικών σχέσεων . Αυτές οι ασφαλιστικές σχέσεις είναι η σπονδυλική στήλη της ασφάλισης και μπορούν να βασίζονται είτε στη σύμβαση, οπότε μιλάμε για ιδιωτική ασφάλιση, είτε στο νόμο,

⁷ Δούκας : «Ιδιωτική Ασφάλιση» εκδόσεις ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, Αθήνα 1988, (σ.63)

⁸ <http://www.insurancedaily.gr/blog/?p=665>

οπότε μιλάμε για κοινωνική ασφάλιση.⁹

Η κοινωνική και η ιδιωτική ασφάλιση βασίζονται στην ίδια φιλοσοφία και καλύπτουν τις ίδιες ανθρώπινες ανάγκες. Και όσο αναπτύσσεται η οικονομία και η τεχνολογία τόσο θα αναπτύσσεται και η ιδιωτική ασφάλιση, γιατί θα παρουσιάζονται νέοι κίνδυνοι που θα χρειάζονται ασφαλιστική κάλυψη.

Παρ' όλη τη στενή σχέση ιδιωτικής και κοινωνικής ασφάλισης, όσον αφορά στην ύπαρξη και τον σκοπό που εξυπηρετούν, υπάρχουν σημαντικές διαφοροποιήσεις, οι οποίες είναι:¹⁰

Ιδιωτική Ασφάλιση

- Καλύπτει κινδύνους αγαθών και προσώπων.
- Δεν είναι υποχρεωτική. Βασίζεται στην ελεύθερη βούληση του ασφαλισμένου.
- Οι φορείς που την ασκούν είναι ιδιωτικές επιχειρήσεις που λειτουργούν βάσει εποπτικών κανόνων που ορίζει το Κράτος.
- Το ασφάλιστρο καταβάλλεται από τον ίδιο τον ασφαλιζόμενο.
- Το ασφάλιστρο είναι ανάλογο με τον κίνδυνο και το ύψος των παροχών χωρίς πρακτικά να υπάρχει όριο στο ύψος της επιδιωκόμενης προστασίας.
- Το σύστημα διαχείρισης των ασφαλιστρών και των παροχών είναι κεφαλαιοποιητικό.

Κοινωνική Ασφάλιση

- Καλύπτει κυρίως κινδύνους προσώπων.
- Η κοινωνική ασφάλιση είναι υποχρεωτική από το κράτος και στοχεύει στην προστασία των οικονομικά ασθενέστερων.
- Οι φορείς που την ασκούν είναι Δημόσιοι Οργανισμοί.
- Το ασφάλιστρο καταβάλλεται υποχρεωτικά όχι μόνο από τον ασφαλιζόμενο αλλά και από τον εργοδότη, συχνά από το Κράτος.
- Δεν υπάρχει ευθεία αναλογία μεταξύ εισφοράς, κινδύνου και ύψους παροχών για τις οποίες υπάρχουν όρια.¹¹

⁹ Μιλτιάδης Νεκτάριος: «Εισαγωγή στην Ιδιωτική Ασφάλιση» Εκδόσεις FORUM, Αθήνα 2003.

¹⁰ Μάριος Ραφαήλ, Μαργαρίτα Αντωνάκη κ.ά. «Η Ιδιωτική Ασφάλιση –Εκπαιδευτικές Σημειώσεις» εκδόσεις Ελληνικό Ινστιτούτο Ασφαλιστικών Σπουδών, Αθήνα 2004(σελ 25)

¹¹ Μάριος Ραφαήλ, Μαργαρίτα Αντωνάκη κ.ά. «Η Ιδιωτική Ασφάλιση –Εκπαιδευτικές Σημειώσεις» εκδόσεις Ελληνικό Ινστιτούτο Ασφαλιστικών Σπουδών, Αθήνα 2004(σελ. 26)

2.2. Ο ΘΕΣΜΟΣ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

2.2.1. Ορισμός

Η ιδιωτική ασφάλιση είναι σύμβαση που υποχρεώνει τον έναν από τους συμβαλλόμενους (τον ασφαλιστή), να αποκαταστήσει κάποια ζημιά του άλλου (του ασφαλιζόμενου) που θα ήταν πιθανό να του συμβεί κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις. Γι' αυτή του την εξασφάλιση ο ασφαλιζόμενος πληρώνει περιοδικά στον ασφαλιστή ένα ποσό χρημάτων, που λέγεται ασφαλιστρο. Σύμφωνα με τον ελληνικό νόμο, οι ασφαλιστικές εταιρείες ιδρύονται μόνο ως ανώνυμες εταιρίες και έχουν βαρύτερους περιορισμούς από τις άλλες ανώνυμες εταιρίες. Κυριότερα θέματα που ασφαλίζουν σήμερα οι ασφαλιστικές εταιρίες είναι: η καταστροφή, η βλάβη κάθε είδους πράγματος (κινητού ή ακίνητου), από φωτιά, χαλάζι, πλημμύρα κ.α. Οι καταστροφές που συμβαίνουν στις θαλάσσιες ή χερσαίες μεταφορές (ναυάγια, συγκρούσεις, κ.α.), η περίπτωση ατυχημάτων, ασθενειών, αναπηρίας, γηρατειών, η ανθρώπινη ζωή κ.α. Ειδική κατηγορία είναι η αντασφάλεια, δηλαδή η ασφάλιση του ασφαλιστή σε άλλον ασφαλιστή για ασφάλειες που αυτός έχει αναλάβει απέναντι σε άλλους. Είναι δηλαδή η ασφάλεια της ασφάλειας. Τέλος, πολύ σπουδαία είναι και η αλληλασφάλεια, που σημαίνει ότι δύο ή περισσότεροι έχουν την αμοιβαία υποχρέωση να αποκαταστήσουν σύμμετρα τις ζημιές που πιθανόν να συμβούν σε έναν από αυτούς. Είναι δηλαδή συγχρόνως ασφαλιστές και ασφαλιζόμενοι.¹²

Κατά το άρθρο 388 του Ε.Π.Κ., κάποιος για να εισπράξει ο ίδιος ή άλλος το ποσό για το οποίο είναι ασφαλισμένο κάποιο κινητό ή ακίνητο, δημιουργεί τον κίνδυνο εναντίον του οποίου έγινε η ασφάλιση, τιμωρείται με φυλάκιση το λιγότερο 6 μηνών. Με την ίδια ποινή τιμωρείται εκείνος που, για τον παραπάνω σκοπό, προξενεί στον εαυτό του την σωματική βλάβη ή μεγάλώνει τις συνέπειες της σωματικής βλάβης που έγινε από ατύχημα. Εδώ μπορούν να παίξουν κάποιο ρόλο τα ασφαλιστρα, τα οποία είναι η αντιπαροχή που πληρώνει ο ασφαλισμένος στον ασφαλιστή.

Η ασφάλεια με την έννοια του ασφαλιστικού δικαίου, νοείται ως η επιχείρηση, δηλαδή η ασφαλιστική εταιρεία, που αναλαμβάνει με σύμβαση την επανόρθωση

¹² Κιάντος Βασίλειος: «Ασφαλιστικό Δίκαιο», εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ, Αθήνα 2003, (σελ.263-284)

ζημιών από τυχαίο συμβάν. Επίσης, ασφάλεια νοείται και το ποσό με το οποίο γίνεται η ασφάλιση. Στο δίκαιο η έννοια της ασφάλειας περιλαμβάνει όλα τα νομικά μέσα με τα οποία εξασφαλίζεται και προστατεύεται κάποιο δικαίωμα που υπάρχει ή πρόκειται να υπάρξει στο μέλλον. Υποθήκη, ενέχυρο, εγγυήσεις, αρραβώνας, ποινική ρήτρα, διαμαρτυρίες, ανακοπή, κατάσχεση, σφράγιση, απογραφή, παρακράτηση, ιδιωτική ασφάλιση, ασφάλιση αυτοκινήτου, κτλ. Τα μέτρα αυτά ορίζονται από το Αστικό Δίκαιο ή την Πολιτική Δικονομία.¹³

2.2.2. Θεσμικό Πλαίσιο

Σύμφωνα με το νόμο, ιδιωτική ασφάλιση: «είναι η ασφάλιση που παρέχεται κατά κανόνα από ιδιωτικούς φορείς και διέπεται από διατάξεις ιδιωτικού δικαίου. Ο φορέας είναι κατά κανόνα εμπορική επιχείρηση και η ασφαλιστική σχέση που τον συνδέει με τον ασφαλισμένο είναι η ασφαλιστική σύμβαση. Η αρχή της ελευθερίας των συμβάσεων που διέπει κάθε ιδιωτική ασφάλιση κάμπτεται μόνο στις υποχρεωτικές ασφαλίσεις και μόνο ως προς την υποχρέωση σύναψης ασφάλισης για την κάλυψη ορισμένων κινδύνων μέχρι κάποιου ανώτατου ορίου».¹⁴ Στην ουσία, η ιδιωτική ασφάλιση είναι αυτή που ασκείται από ιδιωτικές ασφαλιστικές επιχειρήσεις και βασίζεται σε σύμβαση, σε αντίθεση με την κοινωνική ασφάλιση που οι σχέσεις ασφαλιστή και ασφαλισμένου βασίζονται στο νόμο. Για να μπορέσει βέβαια η ιδιωτική ασφάλιση να οικοδομηθεί πάνω σε γερά και στιβαρά θεμέλια θα πρέπει να υπάρχει ένα εξίσου καλό ασφαλιστικό δίκαιο. Η ιδιωτική ασφάλιση δεν είναι απλά ένα οικονομικό αγαθό, αλλά και μια σύμβαση η οποία είναι διαρκής και δημιουργεί υποχρεώσεις και για τους δυο συμβαλλομένους και ρυθμίζεται κυρίως από το νόμο και για τους γενικούς και ειδικούς όρους των συναλλαγών.

Ενδεικτικά, η σύμβαση υπάγεται στις μεθόδους ερμηνείας του Αστικού Κώδικα (άρθρα 173 και 200). Το ιδιωτικό ασφαλιστικό δίκαιο είναι το σύνολο των κανόνων δικαίου το οποίο ρυθμίζει την ασφαλιστική σύμβαση (σύμφωνα με τον 2496/1997), την υποχρεωτική ασφάλιση (σύμφωνα με τον 489/1796 και τα Π.Δ. 339/1996) καθώς και την οργάνωση και την λειτουργία των φορέων της ιδιωτικής ασφάλισης

¹³ <http://www.cosmolife.gr/el/idiotiki-asfalisi.html>

¹⁴ Χατζηγάγιος Θωμάς: «Ιδιωτικό Ασφαλιστικό Δίκαιο», εκδόσεις ΑΝΙΚΟΥΛΑ, Θεσ/νίκη 2009, (σελ.12-13)

(400/1970), δηλαδή ασφαλιστικών εταιριών καθώς και το καθεστώς των βοηθητικών προσώπων (ν.1569/1985).

Το ιδιωτικό ασφαλιστικό δίκαιο αποτελεί ιδιαίτερο κλάδο του εμπορικού δικαίου. Πυρήνας του ιδιωτικού ασφαλιστικού δικαίου είναι οι διατάξεις για την ασφαλιστική σύμβαση αλλά και οι διατάξεις κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου. Όλη η παραπάνω νομοθεσία έχει ενσωματωθεί και απηχεί τις κοινοτικές ρυθμίσεις στα εκάστοτε ζητήματα που προκύπτουν.¹⁵

2.2.3. Διαμεσολαβούντες σε Ιδιωτική Ασφάλιση

Σύμφωνα με το Ν. 1569/85 όπως τροποποιήθηκε από την παρ.1 του άρθρου 36 του Ν. 2496/97 , τέσσερις είναι οι βασικές κατηγορίες διαμεσολαβούντων προσώπων για τη διάθεση ασφαλιστικών προϊόντων και την κατάρτιση ασφαλιστικής σύμβασης

- * Οι ασφαλιστικοί πράκτορες ,
- * Οι ασφαλιστικοί σύμβουλοι και συντονιστές ασφαλιστικών συμβούλων,
- * Οι μεσίτες ασφαλίσεων
- * Οι ασφαλιστικοί υπάλληλοι .

• Ασφαλιστικός πράκτορας είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που έχει ως εκτελεστικό έργο την ανάληψη με σύμβαση ασφαλιστικών εργασιών έναντι προμήθειας για λογαριασμό μίας ή περισσότερων ασφαλιστικών επιχειρήσεων. Ο ασφαλιστικός πράκτορας παρουσιάζει , προτείνει , προπαρασκευάζει , προσυπογράφει ή συνάπτει ο ίδιος ή δια μέσου άλλων διαμεσολαβούντων για λογαριασμό μίας ή περισσότερων ασφαλιστικών επιχειρήσεων ασφαλιστικές συμβάσεις .

• Μεσίτης ασφαλίσεων είναι το πρόσωπο το οποίο έχει ως αποκλειστικό έργο να φέρει σε επαφή ασφαλιζόμενους ή αντασφαλισμένους και ασφαλιστικές ή αντασφαλιστικές επιχειρήσεις , να προβαίνει σε όλες τις αναγκαίες προπαρασκευαστικές εργασίες για τη σύναψη ασφαλιστικών ή αντασφαλιστικών συμβάσεων, να λαμβάνει την αποδοχή από την ασφαλιστική ή αντασφαλιστική και την έγκριση του ασφαλιζόμενου και να βοηθά κατά τη διαχείριση και την εκτέλεση τους ιδίως σε περίπτωση επέλευσης κινδύνου.

• Ασφαλιστικός σύμβουλος χαρακτηρίζεται το πρόσωπο το οποίο μελετά την

¹⁵ Περιοδικό Ασφαλιστική Αγορά

αγορά παρουσιάζει και προτείνει λύσεις ασφαλιστικής κάλυψης των αναγκών των πελατών του

• Συντονιστής ασφαλιστικών συμβούλων είναι το πρόσωπο το οποίο διαμεσολαβεί στη σύναψη ασφαλιστικών συμβάσεων διαμέσου ομάδας ασφαλιστικών συμβούλων τους οποίους επιλέγει εκπαιδεύει και εποπτεύει για λογαριασμό μιας ασφαλιστικής επιχείρησης ασφάλισης ζωής ή και μίας μόνο ασφαλιστικής επιχείρησης ασφάλισης κατά ζημιών προμήθειας.

Από τις παραπάνω τέσσερις κατηγορίες διαμεσολαβούντων , οι διαδεδομένες και πολυπληθέστερες ομάδες είναι αυτές των ασφαλιστικών πρακτόρων και των ασφαλιστικών συμβούλων .¹⁶

2.3. Ασφαλιστική σύμβαση

Οι διατάξεις του νόμου για την ασφαλιστική σύμβαση έχουν σαν κύριο σκοπό την προστασία του ασφαλισμένου καταναλωτή και είναι αποτέλεσμα μιας σειράς εξελίξεων. Αποτελεί επώνυμη, ενοχική (συνδέει δηλ. με νομικό δεσμό δυο ή περισσότερα πρόσωπα), διαρκή και αμοτεροβαρή σύμβαση όπου ο μεν ένας (ασφαλιστής) οφείλει τη συμφωνημένη παροχή, ο δε άλλος (ασφαλισμένος) οφείλει το ασφάλιστρο.¹⁷

Στην ασφαλιστική σύμβαση τα συμβαλλόμενα μέρη είναι ο ασφαλιστής, ο οποίος είναι αυτός που αναλαμβάνει να καλύπτει τον κίνδυνο (σύμφωνα με τη νομοθεσία, ως ασφαλιστής εννοείται μόνο η ασφαλιστική επιχείρηση), και ο λήπτης της ασφάλειας. Ενώ σε άλλου είδους συμβάσεις, οι συμβαλλόμενοι είναι συνήθως δύο, στην ασφαλιστική σύμβαση, από την πλευρά των ασφαλιζόμενων είναι συνήθως περισσότερα πρόσωπα: Ο αντισυμβαλλόμενος, ο οποίος είναι αυτός που αναλαμβάνει την υποχρέωση καταβολής ασφαλίστρου, ο ασφαλισμένος, είναι αυτός που πλήττεται από την πραγματοποίηση του ασφαλισμένου κινδύνου και ο δικαιούχος του ασφαλίματος, που είναι αυτός που έχει το δικαίωμα να λάβει το ασφάλισμα.¹⁸

¹⁶ <http://www.bankofgreece.gr/Pages/el/deja/diamesolavites.aspx>

¹⁷ Μάριος Ραφαήλ, Μαργαρίτα Αντωνάκη κ.ά. «Η Ιδιωτική Ασφάλιση –Εκπαιδευτικές Σημειώσεις» εκδόσεις Ελληνικό Ινστιτούτο Ασφαλιστικών Σπουδών, Αθήνα 2004(σελ. 78)

¹⁸ Όπως παραπάνω

Η διάρκεια στην ασφάλιση έχει καθοριστική σημασία για τις παροχές των μερών και γι αυτό αναγράφεται υποχρεωτικά στο ασφαλιστήριο. Τυπικά η ασφάλιση αρχίζει όταν επέρχεται συμφωνία μεταξύ ασφαλιστή και αιτούντος και είναι ο χρόνος που αναγράφεται ως χρόνος έκδοσης του ασφαλιστηρίου. Ουσιαστικά αρχίζει από τότε που συμφωνήθηκε να καλυφθεί ο κίνδυνος και τεχνικά από το χρονικό σημείο που αρχίζει να υπολογίζεται το ασφάλιστρο.

Η ασφάλιση λήγει α) όταν λήξει ο χρόνος για τον οποίο συμφωνήθηκε η ασφαλιστική κάλυψη, β) σε περίπτωση καταγγελίας της σύμβασης εξαιτίας καθυστέρησης πληρωμής των ασφαλιστρών και σε περιπτώσεις άλλων λόγων καταγγελίας, οι οποίοι μπορεί να καθορίζονται στο ασφαλιστήριο.¹⁹

2.3.1. Ασφαλιστήριο

Η ασφαλιστική σύμβαση όπως είδαμε, καταρτίζεται από τη στιγμή που θα επέλθει συμφωνία στα ουσιώδη στοιχεία της, αλλά απαιτείται έγγραφο για να αποδειχθεί, και αυτό είναι το ασφαλιστήριο. Το ασφαλιστήριο εκδίδεται από τον ασφαλιστή και για να έχει ισχύ υπογράφεται από αυτόν. Η συμφωνία ασφάλισης συνοψίζει βασικά τις κύριες υποχρεώσεις του ασφαλιστή και περιγράφει τις υποσχέσεις και τις προϋποθέσεις κάτω από τις οποίες πληρώνονται οι αποζημιώσεις.

Το ασφαλιστήριο πρέπει υποχρεωτικά να περιλαμβάνει τα στοιχεία της ασφαλιστικής σύμβασης που προβλέπει ο νόμος, τον τόπο και χρόνο έκδοσής του, και τους γενικούς ή ειδικούς όρους ασφάλισης που ο νόμος αποκαλεί ασφαλιστικούς όρους.

2.3.2. Το ασφαλιστήριο και οι προϋποθέσεις ισχύος του

Το ασφαλιστήριο όπως αναφέρθηκε είναι μια σύμβαση στην οποία αναφέρονται όλες οι συμφωνίες και όροι των συμβαλλομένων μερών, δηλαδή του ασφαλιστή, του Ασφαλιζόμενου ή του Αντισυμβαλλόμενου. Είναι δηλαδή μια ασφαλιστική σύμβαση. Κάθε ασφαλιστική σύμβαση πρέπει να είναι έγγραφη και σε καθαρή, ευκρινή, κατανοητή γλώσσα.

¹⁹ Όπως παραπάνω (σελ.86-87)

Αυτό γίνεται για πολλούς λόγους , γιατί αναφέρονται οι γενικοί ,ειδικοί όροι και εξαιρέσεις καλύψεων, που είναι βασικά στοιχεία απόδειξης για αποζημίωση, όταν πραγματοποιηθεί το ασφαλιστικό γεγονός. Τα περισσότερα αγοραπωλητήρια συμβόλαια βασίζονται στο δόγμα ότι «πρέπει ο αγοραστής να είναι ενήμερος για το τι αγοράζει». Σε περίπτωση που δεν τηρηθεί αυτός ο κανόνας τότε μπορεί ανάλογα με την περίπτωση να υπαχθεί στις κατηγορίες της πλάνης , του δόλου, της εξαπάτησης με τις γνωστές συνέπειες .

Βασικά είναι ευθύνη των ενδιαφερομένων μερών της αγοραπωλησίας να διαβεβαιωθούν ότι έκαναν μια καλή επιλογή και ότι κανείς δε ν παραπλανήθηκε ή ότι ενδέχεται το συμβόλαιο να έχει ελάττωμα ή εκδόθηκαν ψευδείς πληροφορίες . Όπως είναι γνωστό για να εκδοθεί το ασφαλιστήριο (οποιοδήποτε κλάδου) πρέπει να προηγηθεί πρόταση ασφάλισης από το ενδιαφερόμενο μέρος στο οποίο θα αναφέρονται όλα τα στοιχεία που ενδιαφέρουν τον ασφαλιστή χωρίς να του έχουν ζητηθεί, πολύ περισσότερο όταν ζητούνται πρέπει να είναι ακριβή.

Στα ασφαλιστήρια για να γίνει η ανάλογη αξιολόγηση του κινδύνου, για να προσδιοριστεί η κατηγορία, το ασφάλιστρο και το χρηματικό ποσό του ασφαλιζόμενου αντικειμένου κ.ά. χρειάζονται να δοθούν όλα τα γνωστά περιστατικά ή αδυναμίες του ασφαλιζόμενου κινδύνου ή πραγμάτων.

Αυτό στην ασφάλιση λέγεται συμβόλαιο βασισμένο στην «εξαιρετικά καλή πίστη». Είναι αμοιβαία υποχρέωση των μερών να αποκαλύψουν κάθε σημείο που ενδιαφέρει το άλλο μέρος για μια ανέφελη συνεργασία. Είναι στο ενεργητικό της ασφαλιστικής αγοράς ότι δεν υπάρχουν σοβαρά προβλήματα παράβασης καθήκοντος εκ μέρους των ασφαλιστικών επιχειρήσεων. Στην καλή πίστη υπάγεται, η πραγματική και πλήρης περιγραφή των σχετικών στοιχείων που αναφέρεται στον προτεινόμενο κίνδυνο, άσχετα αν εκτιμήθηκε από τον ασφαλιστή ή όχι , με άλλα λόγια είναι υποχρεωμένος να γνωρίζει ο προτείνων (υποχρέωση του παραγωγού να βοηθήσει) τι πρέπει να συμπληρώσει στην πρόταση ασφάλισης . Σχετικά στοιχεία είναι κάθε περιστατικό το οποίο θα επηρεάσει την κρίση κάθε συνετού ασφαλιστή για να αναλάβει ή όχι τον κίνδυνο και να προσδιορίσει το ασφάλιστρο, άσχετα αν χρειάζονται ή όχι .

Θα πρέπει να περιγραφούν τα εξής γεγονότα:

α) Γεγονότα τα οποία φανερώνουν ότι ο ε ιδικός κίνδυνος που προτείνεται είναι φαινομενικά πιο επισφαλής από ότι αναμένεται από τη φύση του ανάλογα με την

κατηγορία.

β) Εάν εξωτερικοί παράγοντες κάνουν τον κίνδυνο πιο επισφαλή.

γ) Τα γεγονότα τα οποία θα έκαναν το ποσό της ζημιάς μεγαλύτερο από το αναμενόμενο φυσιολογικά.

δ) Προηγούμενες αρνήσεις ή αντίθετοι όροι αναφερθέντες σε προηγούμενα ασφαλιστήρια.

ε) Πλήρη στοιχεία σχετικά με την περιγραφή του υποκειμενικού θέματος της ασφάλισης.

Όπως είναι γνωστό η πρόταση ασφάλισης είναι απαραίτητο συστατικό στοιχείο και αναπόσπαστο μέρος του ασφαλιστηρίου. Είναι φυσικό να λεχθεί ότι ο ασφαλιστής όταν αναλαμβάνει τον κίνδυνο είναι σε μειονεκτική θέση συγκριτικά με τον ασφαλιζόμενο και βασίζεται (ο ασφαλιστής) στην αρχή της καλής πληροφόρησης και πίστης . Είναι κοινή επιθυμία των μερών για λόγους ταχύτητας ,ακρίβειας , ευκολίας οι προτάσεις, να είναι απόλυτα συμπληρωμένες ανάλογα με τον κλάδο ασφάλισης, γιατί μια έστω και μικρή ασάφεια μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα τόσο στην ανάληψη του κινδύνου, την έκδοση των ασφαλιστηρίων όσο και την πληρωμή της προμήθειας ή τυχόν ζημιάς στον ασφαλιζόμενο.²⁰

2.3.3. Είδη ασφαλιστηρίου

Ο συνήθης χαρακτήρας της ασφαλιστικής σύμβασης είναι ονομαστικό συμβόλαιο, αναφέρει το όνομα του αντισυμβαλλόμενου και , σε μερικές περιπτώσεις του ασφαλισμένου.

Εφ' όσον δεν υπάρχει έγγραφο δεν επιτρέπεται μαρτυρική απόδειξη για την κάλυψή του. Όταν ανακύπτει θέμα ερμηνείας στη σύμβαση ασφάλισης, όπως αναφέρθηκε αναζητείται η αληθινή βούληση των μερών , όπως απαιτεί η καλή πίστη και τα συναλλακτικά ήθη.

Α. Το ασφαλιστήριο είναι οφειλόμενο αποδεικτικό έγγραφο, επίσης και χρεωστικό, κατά την έννοια του άρθρου 424 Α.Κ. Μπορεί δηλαδή ο ασφαλιστής να ζητήσει το συμβόλαιο κατά την πληρωμή του ασφαλίματος, σύμφωνα με το άρθρο αυτό.

Σε περίπτωση συγκρούσεως λόγω ασάφειας ή αμφίβολης έννοιας , ερμηνεύονται

²⁰ Δούκας : «Ιδιωτική Ασφάλιση» εκδόσεις ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, Αθήνα 1988

όπως αναφέρθηκε , εναντίον του ασφαλιστή, που είναι συντάκτης (ως υπεύθυνος για την επεξεργασία) του ασφαλιστηρίου συμβολαίου.

Β. Μετά από συμφωνία των μερών και την αναγραφή της σχετικής ρήτρας το ασφαλιστήριο γίνεται νομιμοποιητικό έγγραφο, οπότε ο ασφαλιστής πληρώνει το ασφάλισμα στον κομιστή. Αυτό έχει μεγάλη σημασία στις ασφάλειες ζωής , όπου νομιμοποιείται η απαλλαγή των κληρονόμων του ασφαλισμένου.

Γ. Η έκδοση του ασφαλιστηρίου μπορεί να μετατραπεί σε διαταγή, δηλαδή μεταβιβάζεται όπως και στο αξιόγραφο με οπισθογράφιση ή απαίτηση κατά του ασφαλιστή. Αλλάζει δηλαδή, από γνήσιο αξιόγραφο, σε διαταγή, τεχνικά οπισθογραφημένο. Αυτό παρατηρείται σε μεγάλη έκταση στις ασφάλειες μεταφορών.

Δ. Κατά το νόμο (άρθρο 68 νόμος δικαίου 1923) δεν επιτρέπεται η έκδοση του ασφαλιστηρίου στον κομιστή, γιατί τότε θα ήταν πραγματικό αξιόγραφο στον κομιστή (συναλλαγματική ή επιταγή), θα μεταβιβαζόταν με συμφωνία και παράδοση.

Σήμερα αυτό έχει μάλλον θεωρητική σημασία παρά πρακτική, γιατί γίνεται η έκδοση του ασφαλιστηρίου σε διαταγή και οπισθογράφιση σε λευκό.²¹

²¹ Δούκας: «Ιδιωτική Ασφάλιση» εκδόσεις ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, Αθήνα 1988, (σ.68-69).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

3. ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

3.1. Είδη χερσαίων οχημάτων

Ως χερσαία οχήματα ονομάζονται τα:

- Επιβατικά Ιδιωτικής Χρήσης αυτοκίνητα
- Φορτηγά Ιδιωτικής Χρήσης και Φορτηγά Ιδιωτικής Χρήσης Αγροτικά
- Λεωφορεία επιχειρήσεων και Σχολικά Λεωφορεία
- Μοτοποδήλατα, Μοτοσικλέτες Μηχανήματα Έργου, Γεωργικοί Ελκυστήρες
- Φορτηγά Δημόσιας Χρήσης (ΦΔΧ, ΦΔΧ-ΤΙΡ)
- Ρυμουλκούμενα που φέρνουν πινακίδες κυκλοφορίες διαφορετικές από το ρυμουλκούμενο.
- Φορτηγά Ιδιωτικής Χρήσης άνω των 55 ίππων
- Αυτοκίνητα με πινακίδες ΔΟΚ
- Ασθενοφόρα
- ΤΑΞΙ, ΕΔΧ²²

3.2. Ασφάλιση χερσαίων οχημάτων

Η ασφάλιση της ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα αποτελεί μια από τις σημαντικότερες μορφές ασφάλισης. Η λειτουργία του αυτοκινήτου ενδέχεται να προκαλέσει ζημιές σε τρίτους και όσο αυξάνεται ο αριθμός των κυκλοφορούντων αυτοκινήτων, τόσο συχνότερες γίνονται αυτές οι ζημιές, οι οποίες σε πολλές περιπτώσεις ανέρχονται σε μεγάλο ύψος. Ελάχιστοι από τους οδηγούς θα μπορούσαν να αντιμετωπίσουν τέτοια έξοδα και τα θύματα δεν θα αποζημιώνονταν ποτέ, για το

²² Μάριος Ραφαήλ, Μαργαρίτα Αντωνάκη κ.ά. «Η Ιδιωτική Ασφάλιση –Εκπαιδευτικές Σημειώσεις» εκδόσεις Ελληνικό Ινστιτούτο Ασφαλιστικών Σπουδών, Αθήνα 2004(σελ. 120)

λόγο αυτό η ασφάλιση είναι υποχρεωτική. Ο κάτοχος αυτοκινήτου που δεν είναι ασφαλισμένο, αν το θέσει (ή επιτρέψει σε άλλον να το θέσει) σε κυκλοφορία, τιμωρείται με αφαίρεση πινακίδων και άδειας κυκλοφορίας, χρηματικό πρόστιμο και ποινικές κυρώσεις.²³

Η υποχρεωτική ασφάλιση Αστικής Ευθύνης Χερσαίων Οχημάτων βάσει του Νόμου 489/76 επιβάλλει την ασφάλιση τουλάχιστον στα βασικά κεφάλαια για Σωματικές Βλάβες ή Θάνατο από Τροχαίο Ατύχημα και για Υλικές Ζημιές από Τροχαίο Ατύχημα. Τα κεφάλαια της Αστικής Ευθύνης μπορούν να αυξηθούν σύμφωνα με τις ανάγκες του πελάτη, εάν αυτός το επιθυμεί.

Η ασφάλιση καλύπτει την αστική ευθύνη του κυρίου, του κατόχου και οποιουδήποτε οδηγού έναντι τρίτων λόγω θανάτου, σωματικής βλάβης ή ζημιών σε πράγματα, που πιθανόν προκάλεσε. Η ασφάλιση παρέχει ακόμη και χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης ή ηθικής βλάβης. Τρίτοι θεωρούνται και δικαιούνται αποζημίωσης και οι επιβάτες του οχήματος. Πέρα από την υποχρεωτική ασφάλιση, που αφορά τις ζημιές που προκαλούν σε τρίτους, οι ιδιοκτήτες των αυτοκινήτων μπορούν να ασφαλισουν και άλλους κινδύνους που αφορούν το ίδιο το αυτοκίνητο. Οι κίνδυνοι αυτοί είναι:

- = Αστική Ευθύνη εντός φυλασσόμενων χώρων.
- = Αστική Ευθύνη στη μεταφορά του οχήματος.
- = Αστική Ευθύνη Πυρός.
- = Τρομοκρατικές Πυρός.
- = Αντικατάσταση του οχήματος λόγω κλοπής.
- = Κάλυψη του οδηγού για θάνατο και σωματικές βλάβες από τροχαίο ατύχημα.
- = Ολική κλοπή του οχήματος.
- = Μερική κλοπή του οχήματος.
- = Κάλυψη από ίδιες ζημιές του οχήματος.
- = Κακόβουλες ζημιές.
- = Φυσικά φαινόμενα.
- = Νομική Προστασία.
- = Οδική Βοήθεια.
- = Κάλυψη από ανασφάλιστο όχημα και δωρεάν Φροντίδα Ατυχήματος.²⁴

²³ http://www.xe.gr/automoto/librarv/expert_guide/insuring_your_car.html?fk=3020

²⁴ http://ak-insurance.gr/insure/index.php?option=com_content&view=ar..

Υπάρχουν τρία διαφορετικά επίπεδα κάλυψης για επιλογή: η αστική ευθύνη προς τρίτους (ΒΑΣΙΚΟ), η αστική ευθύνη προς τρίτους με ασφάλεια πυρός και κλοπής (ΠΥΡΟΣ/ΚΛΟΠΗ) και η μικτή (ΜΙΚΤΗ) ασφάλεια.

Αστική Ευθύνη προς Τρίτους

Η αστική ευθύνη προς τρίτους είναι η ελάχιστη κάλυψη που απαιτείται ώστε να μπορείτε να κυκλοφορεί νόμιμα το αυτοκίνητο. Αυτό το πρόγραμμα καλύπτει απέναντι σε ζημιές που μπορεί να προκληθούν σε τρίτους και μόνο. Περιλαμβάνει τραυματισμούς σε πεζούς, άλλους οδηγούς και επιβάτες, υλικές ζημιές και ζημιές που προκλήθηκαν από τροχόσπιτα και τρέιλερ προσαρτημένα στο αυτοκίνητο. Η Αστική Ευθύνη προς Τρίτους θεωρείται η οικονομικότερη επιλογή αλλά αυτό δεν ισχύει πάντα καθώς είναι σημαντικό να γίνετε σύγκριση στα διαφορετικά ασφαλιστικά πακέτα ώστε να εξασφαλισθεί το μέγιστο δυνατό όφελος. Η Αστική Ευθύνη προς Τρίτους είναι κατάλληλη όταν το αυτοκίνητο είναι παλιό και χαμηλής αξίας.

Ασφάλεια Πυρός και Κλοπής

Αυτό είναι το επόμενο βήμα μετά την αστική ευθύνη προς τρίτους. Παρέχει κάλυψη για ζημιές σε τρίτους καθώς και προστασία πυρός και κλοπής. Σε περίπτωση ατυχήματος με υπαιτιότητα του ασφαλιζόμενου δεν καλύπτει τις ζημιές του ιδιοκτήτη, οπότε ίσως δεν είναι η κατάλληλη επιλογή αν δεν υπάρχει η οικονομική δυνατότητα για αντικατάσταση η επισκευή του αυτοκινήτου. Αυτού του είδους η ασφάλεια παρέχει ικανοποιητική κάλυψη αλλά πρώτα αξίζει μια σύγκριση με την πλήρη κάλυψη (μικτή ασφάλεια) καθώς κάποιες φορές η τελευταία αποδεικνύεται πιο συμφέρουσα.

Μικτή Ασφάλεια

Η μικτή ασφάλεια καλύπτει όλες τις προηγούμενες περιπτώσεις αλλά καλύπτει και τις ζημιές του αυτοκινήτου του ασφαλιζόμενου, ακόμα και σε περίπτωση υπαιτιότητάς του. Η μικτή ασφάλεια είναι η πληρέστερη κάλυψη που μπορεί να έχει ο ασφαλιζόμενος και διαφοροποιείτε από εταιρεία σε εταιρεία. Παραδείγματος χάριν, μερικές εταιρίες περιλαμβάνουν αυτοκίνητο αντικατάσταση/ έξοδα ενοικίασης, περαιτέρω νομική κάλυψη, προστασία της έκπτωσης bonus malus, κάλυψη στο εξωτερικό και άλλα. Όμως, πρέπει οπωσδήποτε να ελεγχθούν τα μικρά γράμματα του συμβολαίου για έξτρα, κρυφές χρεώσεις.

3.3. Ασφάλεια Αυτοκινήτου και Καλύψεις

Η υποχρεωτική ασφάλιση των αυτοκινήτων νομοθετήθηκε από την 01/01/78 για όλα τα αυτοκίνητα που κυκλοφορούν στην Ελλάδα. Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο που θα συναφθεί με την ασφαλιστική εταιρία (που θα επιλεγεί) θα περιλαμβάνει υποχρεωτικά την Αστική Ευθύνη έναντι τρίτων. Ακόμη μπορούν να προστεθούν στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο του οχήματος και άλλες συμπληρωματικές καλύψεις, ανάλογα με την επιθυμία του ασφαλιζόμενου. (Πυρός, πυρός από τρομοκρατικές, ολική κλοπή, μερική κλοπή, ίδιες ζημιές(μικτή), ζημιές από κακόβουλες ενέργειες, φυσικά καιρικά φαινόμενα, θραύση κρυστάλλων, αερόσακους, προσωπικό ατύχημα οδηγού, κάλυψη μεταφερόμενου οχήματος, ενοικίαση αυτοκινήτου αντικατάστασης, κάλυψη ραδιοκασετόφωνου, νομική προστασία, προστασία Bonus Malus, οδική βοήθεια.). Οι συμπληρωματικές αυτές καλύψεις είναι οι κυριότερες που παρέχει η πλειονότητα της ασφαλιστικής αγοράς στην Ελλάδα.

Η ασφάλιση της ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα αποτελεί μία από τις σημαντικότερες μορφές ασφάλισης. Η ασφάλιση καλύπτει την αστική ευθύνη του κατόχου του οχήματος έναντι τρίτων για σωματικές βλάβες ή υλικές ζημιές που πιθανόν να προκαλέσει υπαίτια, κατά τη μετακίνηση και κυκλοφορία του ασφαλισμένου οχήματος του. Η υποχρέωση για καταβολή αποζημίωσης από τα προαναφερόμενα ατυχήματα έχει διαρκώς αυξανόμενα όρια τα τελευταία χρόνια. Σήμερα το όριο για αποζημίωση σωματικών βλαβών είναι 750.000 ανά θύμα, ενώ από την 1η/7/2012 το όριο αυτό θα αυξηθεί σε 1.000.000 ανά θύμα. Αντίστοιχα, το όριο για αποζημίωση υλικών ζημιών προς το παρόν είναι 750.000 ανά ατύχημα, ενώ από την 1η/7/2012 το όριο αυτό θα αυξηθεί σε 1.000.000 ανά ατύχημα.²⁵

Η ασφάλιση αυτοκινήτου περιλαμβάνει την αστική ευθύνη έναντι τρίτων, την ασφάλιση προσωπικού ατυχήματος οδηγού και/ή συνεπιβαίνοντος ιδιοκτήτη, την ασφάλιση του οχήματος ως περιουσιακού στοιχείου, την ασφάλιση οδικής και ταξιδιωτικής βοήθειας και την ασφάλιση νομικής προστασίας.

²⁵ Contract: Ενδεικτικό τιμολόγιο κλάδου αυτοκινήτου, Φεβρουάριος 2009

3.3.1. Αστική Ευθύνη προς τρίτους

Η αστική ευθύνη προς τρίτους είναι υποχρεωτική από το νόμο και αποζημιώνει τον οδηγό ή/και ιδιοκτήτη, συμπεριλαμβανομένων και των επιβαινόντων στο ασφαλισμένο αυτοκίνητο. Περιλαμβάνει:

Υποχρεωτικές Καλύψεις

A. Σωματικές βλάβες. Με τον όρο αυτό εννοούμε ότι ο ασφαλιζόμενος καλύπτεται για σωματικές βλάβες (τραυματισμός ή θάνατος) που θα προξενήσει είτε σε πεζούς τρίτους, είτε σε επιβαίνοντες άλλου αυτοκινήτου. Περιλαμβάνεται και χρηματική ικανοποίηση για ψυχική οδύνη ή ηθική βλάβη. (Maximum ασφαλιζόμενο κεφάλαιο κάλυψης 500.000 €).

B. Υλικές ζημιές. Καλύπτεται ο ασφαλιζόμενος για όλες τις υλικές ζημιές που θα προξενήσει σε τρίτους συνεπεία πρόσκρουσης, ανατροπής ή εκτροπής του αυτοκινήτου του επί άλλων αυτοκινήτων, αντικειμένων ή ζώων. (Maximum ασφαλιζόμενο κεφάλαιο κάλυψης 100.000 €). Τα πράγματα που μεταφέρονται με το ίδιο αυτοκίνητο εξαιρούνται της υποχρεωτικής ασφάλισης. Υπάρχουν ορισμένες σημαντικές υποκατηγορίες αστικής ευθύνης που άλλες ασφαλιστικές τις περιλαμβάνουν στην ασφάλιση της αστικής ευθύνης και άλλες δεν τις περιλαμβάνουν και τις έχουν στις εξαιρέσεις. Οι κατηγορίες αυτές αστικής ευθύνης είναι:

- α) από τη διαρροή υγρών (π.χ. λαδιών) απαραίτητων για τη λειτουργία του αυτοκινήτου
- β) από πυρκαγιά του αυτοκινήτου
- γ) όταν το αυτοκίνητο βρίσκεται σε κλειστούς φυλασσόμενους χώρους, πλωτά μέσα, σιδηροδρομικούς σταθμούς, συνεργεία αυτοκινήτων, πορθμεία
- δ) από τη χρήση ρυμουλκούμενου
- ε) από τη μεταφορά αντικειμένων
- στ) για ζημιές στα αντικείμενα τρίτων που μεταφέρονται με το αυτοκίνητο (εξαιρούνται χρήματα, αξιόγραφα, κοσμήματα, τιμαλφή και έργα τέχνης) σε περίπτωση πρόσκρουσης, σύγκρουσης, ανατροπής, εκτροπής ή κατακρήμνισης του αυτοκινήτου
- ζ) για ζημιές που μπορεί να προξενήσει το ασφαλιζόμενο όχημα σε τρίτους, κατά τη διάρκεια της οδήγησής του από τον κλέφτη, που το έχει κλέψει ή το απέκτησε με χρήση

βίας (αυτογνώμων αφαίρεση).

Γ. Επιβαίνοντες. Επίσης καλύπτεται η αστική ευθύνη του ασφαλιζόμενου για θάνατο ή σωματικές βλάβες έναντι των επιβατών του αυτοκινήτου. Δεν εξαιρούνται τα μέλη της οικογένειας του ασφαλιζόμενου, οδηγού ή κάθε άλλου προσώπου, του οποίου η αστική ευθύνη καλύπτεται ανεξάρτητα από δεσμούς συγγένειας και που επιβαίνουν του ασφαλιζόμενου αυτοκινήτου. Εξαιρείται από την κάλυψη η αστική ευθύνη έναντι προσώπων που συγκατατέθηκαν να μεταφερθούν με αυτοκίνητο, εφόσον ο ασφαλιστής αποδείξει ότι γνώριζαν ότι το αυτοκίνητο αφαιρέθηκε από τον νόμιμο κάτοχό του με αθέμιτα μέσα ή χρησιμοποιείται για εκτέλεση εγκληματικής πράξης.

Βασικές συμπληρωματικές καλύψεις

Α. Πυρκαγιά του οχήματος. Καλύπτεται ο κίνδυνος πυρκαγιάς του αυτοκινήτου που προέρχεται από πρόσκρουση, σύγκρουση, ανατροπή, εκτροπή, κατακρήμνιση, βραχυκύκλωμα, αυτόματη ανάφλεξη, κεραυνό, επισκευή σε συνεργείο, ηλεκτρολογείο, χώρο στάθμευσης κ.λπ. Επίσης περιλαμβάνει τις ζημιές του αυτοκινήτου από έκρηξη του. Δεν καλύπτεται όταν η αιτία φωτιάς προέρχεται από πρόθεση του ίδιου του ασφαλισμένου, από πολεμικές επιχειρήσεις, από ραδιενεργό μόλυνση, πλημμύρα, τυφώνα, έκρηξη ηφαιστείου.

Β. Κλοπή (Ολική) του οχήματος. Καλύπτεται μόνο η ολική κλοπή του οχήματος και όχι τεμαχίων ή εξαρτημάτων αυτού στην πραγματική αξία του αυτοκινήτου κατά την ημέρα της κλοπής. Η εταιρία υποχρεούνται να καταβάλει αποζημίωση μετά πάροδο 90 ημερών από την ημερομηνία που ο ασφαλιζόμενος θα υποβάλει μήνυση κατά αγνώστου στην οικία Αστυνομική Αρχή και δηλώσει στην εταιρία την απώλεια. Ο ασφαλιζόμενος δεν δικαιούται αποζημίωση, αν το αυτοκίνητο βρεθεί προ της παρέλευσης 90 ημερών, ανέπαφο ή με υλικές ζημιές.

Γ. Κλοπή (Μερική) του οχήματος. Η μερική κλοπή του οχήματος δεν είναι αυτόνομη κάλυψη. Αποτελεί επέκταση της ολικής κλοπής του αυτοκινήτου και καλύπτει υλικές ζημιές και αφαίρεση τεμαχίων ή εξαρτημάτων του οχήματος μονίμως προσδεμένων στο σώμα του και απαραίτητων για την κίνηση και λειτουργία αυτού, που συνέβησαν κατά τη διάρκεια που το όχημα βρισκόταν στην κατοχή του κλέφτη (π.χ. ρόδες).

Δ. Ίδιες ζημιές του οχήματος (Μικτή). Με την προσθήκη της κάλυψης αυτής καλύπτονται οι ζημιές που μπορεί να υποστεί το ασφαλιζόμενο όχημα αποκλειστικά

από σύγκρουση, πρόσκρουση, εκτροπή, ή κατακρήμνιση, είτε έχει ο ασφαλιζόμενος ευθύνη είτε όχι. Η κάλυψη ιδίων ζημιών παρέχεται απαραίτητως με κάποιο ποσό απαλλαγής και με ελάχιστο ποσό.

Ε. Προστασία Bonus – Malus. Η κατηγορία Bonus – Malus καθορίζει σε σημαντικό βαθμό το ποσό που πληρώνετε για να ασφαλιστείτε και αντικατοπτρίζει το πόσο καλός και προσεκτικός οδηγός είστε 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. Η κάλυψη «Προστασία Bonus – Malus» προστατεύει την κατηγορία Bonus – Malus που υπάρχει και δεν ανεβαίνει, αν προκληθεί ατύχημα μέσα σε ένα χρόνο. Ανάλογα με την ασφαλιστική εταιρία, υπάρχει και διαφορετική προσέγγιση της κάλυψης αυτής. Άλλες ασφαλιστικές προστατεύουν για ανεξάρτητες ποσοτικά ζημιές που τυχόν προκλήθηκαν, άλλες για την πρώτη ζημιά μόνο ανεξαρτήτου ποσού ζημίας, άλλες για τις δύο πρώτες ζημιές και πάλι ανεξαρτήτου ποσού ζημίας που θα προκληθούν και άλλες θέτουν ένα όριο στο ποσό ζημίας που τυχόν προκληθεί, είτε από την πρώτη ζημιά είτε από την δεύτερη.²⁶

Οι παραπάνω καλύψεις αποτελούν τις "κλασικές" καλύψεις όλων των ασφαλιστικών εταιριών. Όμως ένα όχημα διατρέχει πολλούς κινδύνους που δεν περιλαμβάνονται στις ανωτέρω καλύψεις, όπως οι ζημιές που θα υποστεί το όχημα από μια πλημμύρα, από την πτώση χαλαζιού, κατά τη διάρκεια μεταφοράς σε πλοίο, τυχόν θραύση κρυστάλλων, αερόσακους, προσωπικό ατύχημα οδηγού, ενοικίαση αυτοκινήτου αντικατάστασης, κάλυψη ραδιοκασετόφωνου, νομική προστασία, οδική βοήθεια. Γι' αυτόν το λόγο όλες οι εταιρίες παρέχουν τις ανωτέρω καλύψεις αυτές χωριστές. Υπάρχουν και ορισμένες καλύψεις οι οποίες, συνήθως, δεν μπορούν να ζητηθούν και να τιμολογηθούν, αλλά παρέχονται από τις ασφαλιστικές εταιρίες σε διάφορα πακέτα ασφάλισης, ώστε να γίνουν πιο ελκυστικά για τον εν δυνάμει πελάτη τους. Αυτές είναι: έξοδα καθαρισμού του σαλονιού του αυτοκινήτου σε περίπτωση μεταφοράς τραυματία, έξοδα αντικατάστασης χαμένων κλειδιών, έξοδα αντικατάστασης κατεστραμμένων κλειδαριών μετά από παραβίαση του αυτοκινήτου, αντικατάσταση κατεστραμμένων ζωνών ασφαλείας και αερόσακων σε περίπτωση

²⁶ Contract: Ενδεικτικό τιμολόγιο κλάδου αυτοκινήτου, Φεβρουάριος 2009

καταστροφής τους μετά από ατύχημα, κάλυψη τόκων τραπεζικού δανείου για επισκευή ή αντικατάσταση του ασφαλισμένου αυτοκινήτου μετά από πρόσκρουση, σύγκρουση, ανατροπή, εκτροπή, πυρκαγιά ή κλοπή.^{27, 28}

3.3.2. Βασικές εξαιρέσεις της αστικής ευθύνης αυτοκινήτου

- Όταν ο οδηγός στερείται της άδειας οδήγησης που προβλέπεται από το νόμο για την κατηγορία του οχήματος που οδηγεί.
- Όταν ο οδηγός κατά το χρόνο του ατυχήματος, βρίσκεται υπό την επήρεια οινοπνεύματος ή τοξικών ουσιών, κατά παράβαση του Κ.Ο.Κ. όπως εκάστοτε ισχύει, εφόσον η εν λόγω παράβαση τελεί σε αιτιώδη συνάφεια με την πρόκληση του ατυχήματος.
- Όταν το όχημα χρησιμοποιείται για άλλη χρήση από αυτή που καθορίζεται στο ασφαλιστήριο και την άδεια κυκλοφορίας και εφόσον η χρήση αυτή τελεί σε αιτιώδη συνάφεια με την πρόκληση του ατυχήματος.
- Όταν το ασφαλισμένο αυτοκίνητο συμμετέχει σε αγώνες-παρελάσεις.
- Όταν η ζημιά προκληθεί από το μεταφερόμενο φορτίο.
- Όταν το αυτοκίνητο μεταφέρει επιβάτες, ή φορτίο πέρα από το επιτρεπόμενο όριο, σύμφωνα με την άδεια κυκλοφορίας.
- Όταν το όχημα βρίσκεται στο χώρο επιβίβασης-αποβίβασης, ή κατά τη διάρκεια επιβίβασης, ή πάνω σε ferryboat, φορτηγό πλοίο, σιδηρόδρομο, φορτηγό αυτοκίνητο ή άλλο μεταφορικό μέσο, εκτός εάν στο σύμβολο υπάρχει η ανάλογη κάλυψη.²⁹

3.3.3. Φιλικός Διακανονισμός ή Σύστημα Άμεσης Πληρωμής

A. Συμφωνία άμεσου διακανονισμού ζημιών από τροχαίο

Από την 1η Μαΐου 2000 ασφαλιστικές επιχειρήσεις που ασκούν στην Ελλάδα τον κλάδο ασφάλισης αστικής ευθύνης αυτοκινήτων καθιέρωσαν ένα σύστημα αποζημίωσης των ανυπαίτιων 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. Πρόκειται

²⁷ Μιλτιάδης Νεκτάριος: «Εισαγωγή στην Ιδιωτική Ασφάλιση» Εκδόσεις FORUM, Αθήνα 2003

²⁸ Contract: Ενδεικτικό τιμολόγιο κλάδου αυτοκινήτου, Φεβρουάριος 2009

²⁹ Contract: Ενδεικτικό τιμολόγιο κλάδου αυτοκινήτου, Φεβρουάριος 2009

για μια Συμφωνία Κυρίων ανοικτή σε όλες τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις μέλη της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος, εφόσον ασκούν τον κλάδο ασφάλισης αστικής ευθύνης αυτοκινήτων. Κατ' εφαρμογή της Συμφωνίας, γνωστής ως Σύστημα Άμεσης Πληρωμής (Σ.Α.Π.) ή όπως είναι ευρύτερα γνωστό "Φιλική Δήλωση" ή "Φιλικός Διακανονισμός Τροχαίου Ατυχήματος", 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.

Β. Σκοπός του Φιλικού Διακανονισμού

Με το Σύστημα Άμεσης Πληρωμής (Σ.Α.Π.), που εφαρμόζεται υπό ορισμένες προϋποθέσεις, οι συμβαλλόμενες ασφαλιστικές επιχειρήσεις δεσμεύονται ν' αποζημιώνουν τον εμπλεκόμενα σε ατύχημα πελάτη τους, ο οποίος δεν είναι υπεύθυνος για τη ζημιά και ο οποίος θα είχε δικαίωμα αποζημίωσης από την εταιρία του υπαίτιου σύμφωνα με το νόμο της εξ' ατυχημάτων αυτοκινήτων αστικής ευθύνης.

Ο νέος τρόπος αποζημίωσης που υιοθετήθηκε, εφαρμόζεται ήδη με αξιοσημείωτη επιτυχία σε χώρες της Δυτικής Ευρώπης (Γαλλία, Ισπανία, Πορτογαλία, Ιταλία και Βέλγιο) και έχει τύχει μεγάλης αποδοχής τόσο από τους ασφαλιστές, όσο και από τους πελάτες. Τα πλεονεκτήματα που προσφέρει αυτή η νέα ρύθμιση κυρίως για τους καταναλωτές είναι πολλά και φανερά. Η νέα αυτή ρύθμιση στον τομέα της αποζημίωσης στοχεύει στην αλλαγή κλίματος, στην εξυπηρέτηση του πελάτη αλλά και στην εξυγίανση της αγοράς. Αυτός και μόνον ο χαρακτηρισμός ως Σύστημα Άμεσης Πληρωμής και Φιλικού Διακανονισμού προσδιορίζει και τον τρόπο αντιμετώπισης του ζημιωθέντος αναίτιου: Αποζημίωση σε χρόνο ρεκόρ, αλλά και φιλική αντιμετώπισή του από την εταιρία που τον αποζημιώνει, αφού πρόκειται πλέον για την εταιρία του.

Γ. Βασικά Χαρακτηριστικά και Προϋποθέσεις

Διευκρινίζεται ότι αυτή η Συμφωνία μεταξύ των εταιριών δεσμεύει αυτές και μόνον αυτές, πως εάν ο αναίτιος πελάτης δεν συμφωνεί με τους όρους και τις προϋποθέσεις αυτής της σύμβασης, δικαιούται να διεκδικήσει την αποζημίωσή του από την Εταιρία του υπαίτιου, κατά τον έως σήμερα εφαρμοζόμενο τρόπο (κατά το κοινό δηλαδή δίκαιο).

Οι προϋποθέσεις εφαρμογής της Συμφωνίας, οι οποίες πρέπει να πληρούνται σωρευτικά για να εφαρμοστεί, είναι οι εξής:

1. Το τροχαίο ατύχημα να έχει αποκλειστικά και μόνο υλικές ζημιές.
2. Στο τροχαίο ατύχημα να μην εμπλέκονται περισσότερα από δύο αυτοκίνητα ασφαλισμένα σε διαφορετικές ασφαλιστικές εταιρίες.
3. Και οι δύο "εμπλεκόμενες" ασφαλιστικές εταιρίες πρέπει να έχουν προσχωρήσει στη συμφωνία του φιλικού διακανονισμού.
4. Το τροχαίο ατύχημα θα πρέπει να συμβεί στην Ελλάδα.
5. Η φιλική δήλωση τροχαίου ατυχήματος θα πρέπει να συμπληρωθεί και να υπογραφεί και από τους δύο οδηγούς.
6. Το ύψος των υλικών ζημιών δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 6.000€.
7. Για την εφαρμογή του φιλικού διακανονισμού ισχύουν μόνο δύο ποσοστά ευθύνης των οδηγών: 100% και 50%.

Η εφαρμογή του Συστήματος Άμεσης Πληρωμής ξεκίνησε για αποζημιώσεις ατυχημάτων μόνο με υλικές ζημιές. Από 1ης Σεπτεμβρίου 2005 καλύπτονται και ατυχήματα που έχουν μικρές σωματικές βλάβες. Ατύχημα που προκλήθηκε από φορτίο ή από διαρροή υγρών ή υγραερίων κάθε φύσεως που χρησιμοποιούνται για τη λειτουργία του εμπλεκόμενου οχήματος ή από εξάρτημα που αποσπάσθηκε από εμπλεκόμενο όχημα, ακόμη και εάν δεν υπάρχει σύγκρουση μεταξύ των δύο εμπλεκόμενων οχημάτων, εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της Συμφωνίας. Ανεξάρτητα από την τυχόν ύπαρξη άλλων ζημιών, οι καλυπτόμενες ζημιές (που δεν πρέπει να υπερβαίνουν το συμφωνημένο όριο εφαρμογής της Συμφωνίας) περιλαμβάνουν:

Το κόστος επισκευής & ανταλλακτικών ή την αποζημίωση λόγω ολικής καταστροφής του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων των φόρων, καθώς και το κόστος μεταφοράς του οχήματος. Η συμφωνία αυτή μεταξύ των εταιριών εφαρμόζεται και στην περίπτωση ύπαρξης κάλυψης ιδίων ζημιών των εμπλεκόμενων οχημάτων.

Από την 1η/9/2011 ενισχύεται ο ρόλος του Συστήματος Άμεσης Πληρωμής (Φιλικού Διακανονισμού), καθώς αυξάνονται τόσο τα χρηματικά όρια στα οποία εντάσσονται οι ζημιές όσο και ο αριθμός των εμπλεκόμενων σε ατύχημα οχημάτων. Είναι πρόδηλο ότι, πλέον, η συντριπτική πλειοψηφία των ασφαλισμένων θα εξυπηρετείται από την ασφαλιστική εταιρεία την οποία έχει επιλέξει για να ασφαλιστεί

και προφανώς μεγιστοποιείται η ευθύνη της ασφαλιστικής εταιρείας για την απρόσκοπτη εξυπηρέτηση του πελάτη που την εμπιστεύεται.

Για όλα τα τροχαία ατυχήματα που δεν έχουν τις ανωτέρω προϋποθέσεις θα συνεχίσει να ισχύει ο διακανονισμός όπως σήμερα, δηλαδή η εταιρία του υπαίτιου οδηγού αναλαμβάνει την ευθύνη και την καταβολή της αποζημίωσης.

ΤΟ ΕΝΤΥΠΟ ΤΗΣ ΦΙΛΙΚΗΣ ΔΗΛΩΣΗΣ

ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ

Σημαντική προϋπόθεση για την εφαρμογή του συστήματος άμεσης πληρωμής, αποτελεί η σωστή συμπλήρωση του εντύπου της Φιλικής Δήλωσης.

Το έντυπο Φιλικής Δήλωσης που υιοθετήθηκε, αποτελεί μετάφραση του Ευρωπαϊκού Εντύπου Φιλικής Δήλωσης, έχει αποσταλεί από τις εταιρίες στους πελάτες τους, οι οποίοι πρέπει να το έχουν πάντα μαζί τους στο ασφαλισμένο όχημα, και για να ισχύει θα πρέπει να έχουν συμπληρωθεί τουλάχιστον οι εξής παράγραφοι:

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

Βεβαίως, μπορούν να συμπληρωθούν και οι υπόλοιπες παράγραφοι αλλά για να είναι ισχυρό το έντυπο αυτό θα πρέπει να συμπληρωθούν απαραίτητα οι προαναφερθείσες, 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: εκείνο της συνυπαιτιότητας με 50% ποσοστό ευθύνης, και αυτό 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.λ.π.), 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.

Αφού συμπληρωθεί και υπογραφεί το Έντυπο Φιλικής Δήλωσης δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να τροποποιηθεί.

Το Έντυπο Φιλικής Δήλωσης δεν υποκαθιστά την δήλωση ατυχήματος προς την ασφαλιστική εταιρία.

Επίσης επισημαίνεται ότι :

- Εάν ο οδηγός του άλλου οχήματος είναι αλλοδαπός θα έχει παρόμοιο έντυπο που έχει συνταχθεί στην γλώσσα του. Το έντυπο αυτό είναι ακριβώς το ίδιο με το ελληνικό και δεν ενδιαφέρει ποιο από τα δύο θα συμπληρωθεί. Θα πρέπει όμως να κρατηθεί το πρωτότυπο ή το αντίγραφο του συμπληρωμένου εντύπου

για να αποσταλεί στην ασφαλιστική εταιρία, υπογεγραμμένο και από τους δύο οδηγούς. Το Έντυπο Φιλικής Δήλωσης μπορεί να χρησιμοποιηθεί ακόμη και χωρίς εμπλοκή άλλου οχήματος π.χ.: ίδιες ζημιές, κλοπή, πυρκαγιά, τραυματισμός πεζού κ.λ.π.³⁰

3.3.4. Πράσινη Κάρτα

Το σύστημα της Διεθνούς Κάρτας Ασφάλισης αυτοκινήτων, γνωστό και ως σύστημα Πράσινων Καρτών, τέθηκε σε εφαρμογή την 1^η Ιανουαρίου 1953. Το σύστημα αυτό αποσκοπεί στο να εξυπηρετήσει τους αυτοκινητιστές που ταξιδεύουν δια μέσου των συνόρων περισσότερων χωρών, καθώς επίσης και στην προστασία των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων από τους συγκεκριμένους αυτοκινητιστές στη συγκεκριμένη χώρα που ταξιδεύουν, σύμφωνα με τους επιδιωκόμενους βασικούς σκοπούς του συστήματος.

Το σύστημα Πράσινων Καρτών στηρίζεται κατ' αρχήν στην υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης των οχημάτων και στην ίδρυση Οργανισμών με το όνομα Γραφεία Διεθνούς Ασφάλισης, αναγνωρισμένων από την Κυβέρνηση του κάθε κράτους που μετέχει στο Σύστημα και τα οποία εκδίδουν διεθνή πιστοποιητικά ασφάλισης για την κάλυψη των αποζημιώσεων από σωματικές βλάβες ή ζημιές που προκύπτουν από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων σε άλλο κράτος. Τα Γραφεία Διεθνούς Ασφάλισης συνάπτουν μεταξύ τους Συμβάσεις οι οποίες ρυθμίζουν την εφαρμογή του συστήματος πράσινων καρτών.³¹

Η γνήσια κάρτα πρέπει να έχει χρώμα πράσινο, να είναι εις διπλούν, να μην υπάρχουν διαγραφές ή ξέσματα (σβησίματα) και να μην έχουν αλλάξει με οποιοδήποτε τρόπο τα στοιχεία της. Οι πράσινες κάρτες έχουν όλες τον ίδιο τύπο που έχει εγκριθεί από τον ΟΗΕ σύμφωνα με τον εγκεκριμένο από την αρμόδια Επιτροπή του ΟΗΕ ομοιόμορφο τύπο της Πράσινης Κάρτας. Τα 18 κράτη μέλη του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου περιλαμβανομένης και της Ελβετίας, αποτελούν μια εδαφική ενότητα όσον αφορά την ασφάλιση αυτοκινήτων.

³⁰ <http://www.auto24.gr/html/ent/668/ent.3668.asp>

³¹ Contract: Ενδεικτικό τιμολόγιο κλάδου αυτοκινήτου, Φεβρουάριος 2009

Σε πινακίδες δοκιμής ΔΟΚ καθώς και σε ξένες πινακίδες δεν χορηγείται πράσινη κάρτα. Επίσης δεν εκδίδεται πράσινη κάρτα για λιγότερο από ένα μήνα.

3.4. Ασφάλεια μεταφορών

Η ασφάλεια μεταφορών καλύπτει τους κινδύνους που μπορούν να προκύψουν κατά τη διάρκεια μεταφοράς ενός φορτίου. Η ασφαλιστική σύμβαση καταρτίζεται για να προστατεύσει τον ασφαλιζόμενο από πιθανούς κινδύνους που θα συμβούν κατά τη διάρκεια της μεταφοράς των εμπορευμάτων και θα δημιουργήσουν ζημίες στα μεταφερόμενα εμπορεύματα. Η ασφαλιστική εταιρία είναι υποχρεωμένη, εφόσον ο κίνδυνος που προκάλεσε τη ζημία καλύπτεται από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο να επαναφέρει τον ασφαλιζόμενο στην οικονομική κατάσταση που βρισκόταν προ της ζημίας.

Η ασφάλιση μεταφορών παίζει σημαντικό ρόλο στο διεθνές εμπόριο καθώς παρέχει προστασία από ζημίες και απώλειες και επιτρέπει στους συναλλασσομένους να αναλαμβάνουν μεγαλύτερους εμπορικούς κινδύνους επεκτείνοντας σημαντικά τις δραστηριότητές τους. Ο Κλάδος Μεταφορών ασφαρίζει εμπορεύματα κατά τη διάρκεια της διακίνησής τους με αναγνωρισμένα μέσα μεταφοράς (οδικώς, σιδηροδρομικώς, αεροπορικώς, οδικώς, ταχυδρομικώς). Η έκταση της κάλυψης της μεταφοράς εξαρτάται από τις καλύψεις που προβλέπονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο.³²

Σπουδαιότητα ασφαλιστηρίου συμβολαίου

Μια βασική διαφορά που υπάρχει μεταξύ του Κλάδου Μεταφορών και των λοιπών κλάδων είναι το γεγονός ότι το ασφαλιστήριο συμβόλαιο του Κλάδου Μεταφορών, που αποτελεί αποδεικτικό στοιχείο της ασφαλιστικής σύμβασης, είναι αξιόγραφο (όπως η επιταγή, η συναλλαγματική, η φορτωτική) και μπορεί να μεταβιβαστεί με οπισθογράφηση.

Οι βασικές αρχές ασφάλισης στον Κλάδο Μεταφορών είναι:

Ύπαρξη ασφαλιστικού συμφέροντος: Προκειμένου να συναφθεί ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο μεταφορών, πρέπει να υπάρχει ασφαλίσιμο

³² <http://www.brokins.gr/Brokins/proionta//emporikoi/pagion/index.html>

συμφέρον του ασφαλιζομένου στο αντικείμενο που μεταφέρεται. Το ασφαλισμένο συμφέρον υπάρχει όταν ο ασφαλιζόμενος είναι κάτοχος των εμπορευμάτων ή όταν ο ασφαλιζόμενος αναμένεται να γίνει κάτοχός τους.

- **Αρχή της καλής πίστης:** Η ύπαρξη καλής πίστης αποτελεί προϋπόθεση σε όλες τις περιπτώσεις ασφάλισης. Και στον Κλάδο Μεταφορών, προϋπόθεση θεωρείται η καλή πίστη των συμβαλλομένων μερών.
- **Αποκάλυψη ουσιωδών γεγονότων:** Θεωρείται δεδομένη η υποχρέωση του ασφαλιζομένου να δηλώσει οποιοδήποτε στοιχείο ή λεπτομέρεια ή γεγονός στον ασφαλιστή, προκειμένου να μπορέσει η ασφαλιστική εταιρία να διαμορφώσει πλήρη εικόνα του κινδύνου και να αποφασίσει αν θα αποδεχτεί ή όχι την ασφάλιση της μεταφοράς.³³

Στην ασφάλεια μεταφορών υπάρχουν 3 βασικοί όροι, 3 βασικές ρήτρες ασφάλισης που καλύπτουν το μεταφερόμενο φορτίο, ανάλογα με τους κινδύνους από τους οποίους πρέπει να προστατευθούν τα εμπορεύματα.

ΡΗΤΡΑ C: Οι ζημιές που καλύπτονται είναι:

- Πυρκαγιά ή έκρηξη
- Προσάραξη, βύθιση η ανατροπή πλοίου.
- Αναποδογύρισμα ή εκτροχιασμό του χερσαίου μεταφορικού μέσου.
- Σύγκρουση ή επαφή πλοίου η του μεταφορικού μέσου με εξωτερικό αντικείμενο εκτός από το νερό.
- Την εκφόρτωση του εμπορεύματος σε λιμάνι κινδύνου ή καταφυγής.
- Τη θεληματική ρίψη των εμπορευμάτων στη θάλασσα στη προσπάθεια διάσωσης του πλοίου και του υπολοίπου φορτίου.

ΡΗΤΡΑ B: Καλύπτονται ζημιές που θα υποστεί το φορτίο για τους κινδύνους που καλύπτει η ΡΗΤΡΑ C και επιπλέον από:

- Σεισμό
- Παράσυρση του εμπορεύματος από τα κύματα.
- Από εισαγωγή νερών στο πλοίο.
- Ολική απώλεια του φορτίου κατά τη διάρκεια της φορτοεκφόρτωσης.

ΡΗΤΡΑ A: Με τη ρήτρα αυτή, η οποία αποκαλείται ALL RISKS, καλύπτονται τα εμπορεύματα από όλους τους κινδύνους εκτός από αυτούς που αναφέρονται

³³ <http://www.brokins.gr/Brokins/proionta//emporikoi/pagion/index.html>

στις εξαιρέσεις που έτσι κι αλλιώς δεν είναι ασφαλισμένοι.

Στις παραπάνω ρήτρες μπορούν να προστεθούν και οι συμπληρωματικές ρήτρες:

-ΡΗΤΡΑ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ

-ΡΗΤΡΑ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΑΠΕΡΓΙΩΝ³⁴

3.5. Ασφάλιση αστικής ευθύνης όσον αφορά τα αυτοκίνητα, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Ένωση³⁵

Στο πλαίσιο της δημιουργίας της κοινής αγοράς, η προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών στον τομέα της ασφάλισης αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων συμβάλλει στην υλοποίηση της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων και των εμπορευμάτων. Η πρώτη οδηγία [72/166/ΕΟΚ](#) για την ασφάλιση αυτοκινήτων έθεσε τις θεμελιώδεις αρχές για τη εξασφάλιση της ελεύθερης κυκλοφορίας των οχημάτων, δηλαδή την κατάργηση των ελέγχων ασφάλισης στα σύνορα και της υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης όλων των οχημάτων της ΕΕ. Στη συνέχεια η έκδοση τεσσάρων άλλων οδηγιών για την ασφάλιση των αυτοκινήτων συμπληρώνει το σύστημα αυτό με σκοπό τη βελτίωση της προστασίας των θυμάτων από τροχαία ατυχήματα.

ΠΡΑΞΕΙΣ

Οδηγία [72/166/ΕΟΚ](#) του Συμβουλίου της 24ης Απριλίου 1972 περί εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και με τον έλεγχο της υποχρεώσεως προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής

Οδηγία [84/5/ΕΟΚ](#) του Συμβουλίου της 30ής Δεκεμβρίου 1983 για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων

³⁴ http://www.insurancecenter.gr/articles.php?articles=view&articles_id=7

³⁵ http://europa.eu/legislation_summaries/other/l22028_el.htm

οχημάτων

Τρίτη οδηγία [90/232/ΕΟΚ](#) του Συμβουλίου της 14ης Μαΐου 1990 για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων

Οδηγία [2000/26/ΕΚ](#) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Μαΐου 2000, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και για την τροποποίηση των οδηγιών 73/239/ΕΟΚ και 88/357/ΕΟΚ (τέταρτη οδηγία ασφάλισης αυτοκινήτων)

Οδηγία [2005/14/ΕΚ](#) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2005, για τροποποίηση των οδηγιών 72/166/ΕΟΚ, 84/5/ΕΟΚ, 88/357/ΕΟΚ και 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου και της οδηγίας [2000/26/ΕΚ](#) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία οχημάτων (κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η εναρμόνιση των κανόνων σχετικά με την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων /οχημάτων είναι σημαντική για την υλοποίηση της κοινής αγοράς. Πράγματι, καθιστά πλήρως δυνατή την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων και των εμπορευμάτων.

Από την πρώτη οδηγία [72/166/ΕΚ](#) μέχρι την πέμπτη οδηγία [2005/14/ΕΚ](#), το πεδίο της ασφάλισης αυτοκινήτων επεκτάθηκε, κυρίως με την ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών σε περίπτωση αποζημίωσης των θυμάτων λόγω ατυχήματος εκτός του κράτους μέλους διαμονής τους.

Κατάργηση του ελέγχου των πιστοποιητικών ασφάλισης στα σύνορα

Η κατάργηση του ελέγχου των πιστοποιητικών ασφάλισης αστικής ευθύνης στα σύνορα είναι μια σημαντική αρχή σκοπός της οποίας είναι να καταστήσει την κυκλοφορία εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης το ίδιο ρευστή όσο και μέσα στην ίδια χώρα. Ωστόσο, δεν αποκλείεται η πιθανότητα διενέργειας μη συστηματικών ελέγχων των πιστοποιητικών ασφάλισης στο βαθμό που κάτι

τέτοιο δεν προβαίνει σε διακρίσεις και δεν αφορά ελέγχους με αποκλειστικό σκοπό την εξακρίβωση της ασφάλισης αστικής ευθύνης.

Σε περίπτωση οχημάτων με συνήθη στάθμευση * στο έδαφος κράτους μέλους, τα εθνικά γραφεία ασφάλισης * αναλαμβάνουν την ευθύνη για την κάλυψη των αξιώσεων που οφείλονται σε ατυχήματα που συμβαίνουν στο έδαφος ενός άλλου κράτους μέλους.

Σε περίπτωση οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφος τρίτης χώρας, τα οχήματα αυτά γίνονται δεκτά στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης μόνο εάν καλύπτονται με ασφάλιση αστικής ευθύνης για ζημιές που μπορεί να συμβούν σε όλο το έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

3.5.1. Υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης σχετικά με την κυκλοφορία αυτοκινήτων

Η υποχρέωση ασφάλισης προκύπτει από την κατάργηση του ελέγχου στα σύνορα. Όλα τα κράτη μέλη πρέπει να λάβουν τα απαιτούμενα μέτρα ώστε όλα τα οχήματα με συνήθη στάθμευση στο έδαφός τους να έχουν ασφαλιστική κάλυψη της αστικής ευθύνης.

Η ασφάλιση πρέπει, κυρίως, να καλύπτει όλο το έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επίσης, στόχος της ευρωπαϊκής νομοθεσίας είναι να εξασφαλίσει ότι ένας οδηγός που χρησιμοποιεί το αυτοκίνητό του εκτός από το κράτος διαμονής του μπορεί γρήγορα να αποζημιωθεί με βάση τις διαδικασίες του κράτους διαμονής του, σε περίπτωση ατυχήματος σε άλλο κράτος μέλος.

Τα συμβόλαια υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης που προκύπτουν από την κυκλοφορία των οχημάτων καλύπτουν, κατά τη διάρκεια της σύμβασης, το σύνολο του εδάφους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και αυτό, με τη μορφή ενιαίου ασφαλιστρού.

Επίσης, σε ορισμένα κράτη μέλη μπορεί να υπάρχουν παρεκκλίσεις σχετικά με ορισμένα φυσικά ή νομικά πρόσωπα και ορισμένους τύπους οχημάτων με ειδική πινακίδα κυκλοφορίας. Τα εν λόγω κράτη μέλη πρέπει να γνωστοποιούν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή τις παρεκκλίσεις αυτές και να λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα με σκοπό την αποζημίωση των ζημιών που προκαλούνται στο έδαφος άλλων κρατών μελών από τα πρόσωπα αυτά ή από τα

οχήματα αυτά. Επιπλέον, τα κράτη μέλη πρέπει να υποδείξουν οργανισμό υπεύθυνο για την αποζημίωση των θυμάτων σ' αυτές τις ιδιαίτερες περιπτώσεις, ώστε να μπορούν να αποζημιώνονται σε περίπτωση ατυχήματος.

Κάθε εθνικό ασφαλιστικό γραφείο υποχρεούται να συγκεντρώνει και να γνωστοποιεί στα υπόλοιπα εθνικά γραφεία τις πληροφορίες που αφορούν τα ατυχήματα που προκλήθηκαν στο έδαφός του από τα οχήματα άλλων κρατών μελών (όπως και τα στοιχεία που περιέχονται στην ασφάλιση των οχημάτων).

Ο κανόνας που καθορίζει τη χώρα στην οποία βρίσκεται ο κίνδυνος αποτελεί αντικείμενο παρέκκλισης σχετικά με τα ατυχήματα που αφορούν οχήματα εισαχθέντα από ένα κράτος μέλος σε άλλο. Στην περίπτωση αυτή, από τον Ιούνιο του 2007, το κράτος μέλος προορισμού του οχήματος θα έχει την υποχρέωση αποζημίωσης των θυμάτων για περίοδο τριάντα ημερών από την αποδοχή της παράδοσης του οχήματος από τον αγοραστή, έστω και αν το όχημα δεν έχει ακόμη εγγραφεί επίσημα στο μητρώο του κράτους μέλους εισαγωγής.

3.5.2. Προστασία των θυμάτων

Η προστασία των ζημιωθέντων ισχύει για κάθε βλάβη που προκαλείται στο κράτος διαμονής τους. Επίσης, ισχύει για κάθε βλάβη που προκαλείται σε άλλο κράτος μέλος εκτός από το κράτος διαμονής τους από την κυκλοφορία των οχημάτων που είναι ασφαλισμένα και έχουν συνήθη στάθμευση. Επιπλέον, υφίστανται ιδιαίτερα μέτρα για την αποζημίωση, υπό ορισμένους όρους, των ζημιών που προκαλούνται από ανασφάλιστα οχήματα ή από οχήματα των οποίων η ταυτότητα του ιδιοκτήτη δεν είναι δυνατό να διαπιστωθεί.

Επίσης, προσδιορίζεται το πεδίο της έννοιας αποζημίωση. Κατ' αρχήν, η υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης καλύπτει τις σωματικές βλάβες και τις υλικές ζημιές. Επίσης, καλύπτει τις σωματικές βλάβες όλων των άλλων επιβατών του οχήματος εκτός από τον οδηγό. Από τον Ιούνιο του 2007, από την ασφάλιση αυτή θα καλύπτονται επίσης σε όλα τα κράτη μέλη οι σωματικές βλάβες και οι υλικές ζημιές που υφίστανται οι πεζοί, οι ποδηλάτες και άλλοι μη μηχανοκίνητοι χρήστες του οδικού δικτύου.

Στο πλαίσιο αυτό, δεν μπορούν να αποκλεισθούν από το δικαίωμα

ασφάλισης:

- οι τραυματισθέντες, λόγω συγγενικής σχέσης με τον υπεύθυνο του ατυχήματος, και,
- οι τρίτοι, θύματα, σε περίπτωση απαγορευμένης χρησιμοποίησης οχήματος ή σε περίπτωση χρησιμοποίησης οχήματος χωρίς άδεια οδήγησης ή χωρίς κάλυψη των υποχρεώσεων τεχνικού χαρακτήρα και ασφάλειας.

Επιπλέον, τα ελάχιστα ποσά της υποχρεωτικής ασφάλισης έχουν καθοριστεί από τον ευρωπαϊό νομοθέτη. Αυτά τα ελάχιστα ποσά δεν προδικάζουν τα ανώτερα ποσά εγγύησης που μπορούν να προβλεφθούν από τα κράτη μέλη και συνίστανται στα εξής:

- όσον αφορά τις σωματικές βλάβες, στο ποσό των 350.000 ευρώ ανά θύμα ή των 500.000 ευρώ ανά ατύχημα ανεξάρτητα από τον αριθμό των θυμάτων. Τα ποσά αυτά θα αυξηθούν σε 1 εκατ. ευρώ ανά θύμα ή σε 5 εκατ. ευρώ ανά ατύχημα από τον Ιούνιο του 2007 ή από την ημερομηνία του τέλους της μεταβατικής περιόδου για το εν λόγω κράτος μέλος,
- όσον αφορά τις υλικές ζημιές, προβλέπονται 100.000 ευρώ ανά ατύχημα ανεξάρτητα από τον αριθμό των θυμάτων (το ποσό αυτό θα αυξηθεί σε 1 εκατ. ευρώ από τον Ιούνιο του 2007 ή από την ημερομηνία του τέλους της μεταβατικής περιόδου για το εν λόγω κράτος μέλος). Επιπλέον, σε περίπτωση υλικών ζημιών, το κράτος μέλος μπορεί να προβλέψει απαλλαγή εάν το εμπλεκόμενο όχημα στις ζημιές έχει κλαπεί ή αποκτηθεί δια της βίας.

Τα νέα αυτά ποσά θα αναθεωρούνται επίσης κάθε 5 χρόνια με βάση τις μεταβολές του ευρωπαϊκού δείκτη τιμών καταναλωτή.

Οι ζημιωθέντες έχουν δικαίωμα πληροφόρησης. Ως προς αυτό, έχουν δημιουργηθεί οργανισμοί ενημέρωσης σε κάθε κράτος μέλος βάσει της ευρωπαϊκής νομοθεσίας. Οι εν λόγω οργανισμοί ενημέρωσης υποχρεούνται να παρέχουν σε κάθε ζημιωθέντα τις πληροφορίες που χρειάζεται για να έχει τη δυνατότητα να ζητήσει αποζημίωση για τη ζημία που υπέστη, δηλαδή τον αριθμό κυκλοφορίας και τα στοιχεία του ασφαλιστηρίου συμβολαίου του οχήματος που έχει εμπλακεί στο ατύχημα.

Έχουν επίσης δικαίωμα άσκησης ευθείας αγωγής κατά των ασφαλιστικών επιχειρήσεων για τις οποίες ευθύνονται τα κράτη μέλη,

συμπεριλαμβανομένου του κράτους μέλους διαμονής.

3.5.3. Αντιπρόσωπος για το διακανονισμό των ζημιών

Ο αντιπρόσωπος είναι επιφορτισμένος με τη συγκέντρωση όλων των απαιτούμενων πληροφοριών σε σχέση με τους φακέλους αποζημίωσης και με τη λήψη των μέτρων που απαιτούνται για τη διαπραγμάτευση του διακανονισμού των ζημιών. Ο αντιπρόσωπος πρέπει να είναι σε θέση να εξετάζει την υπόθεση στην ή στις επίσημες γλώσσες του κράτους μέλους διαμονής του ζημιωθέντος.

Όλες οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις που καλύπτουν κινδύνους συνδεόμενους με την αστική ευθύνη των χερσαίων αυτοκινήτων οχημάτων υποχρεούνται να ορίζουν αντιπρόσωπο για τον διακανονισμό των ζημιών εντός κάθε κράτους μέλους, άλλον από αυτόν ο οποίος τους χορήγησε τη διοικητική άδεια.

Ο αντιπρόσωπος για το διακανονισμό των ζημιών πρέπει να έχει τη διαμονή του ή την έδρα του στο κράτος μέλος όπου έχει διοριστεί. Ωστόσο, η απαίτηση διορισμού αντιπροσώπου δεν αποκλείει τη δυνατότητα του θύματος ή του ασφαλιστή του να κινήσει απευθείας διαδικασίες κατά του υπαίτιου της ζημίας ή του ασφαλιστή του.

Επιπλέον, μπορούν να επιβληθούν οικονομικές και διοικητικές κυρώσεις όταν η αίτηση αποζημίωσης που υποβλήθηκε από τον ζημιωθέντα στην ασφαλιστική επιχείρηση του υπαίτιου του ατυχήματος ή στον αντιπρόσωπο της ασφαλιστικής επιχείρησης που έχει αναλάβει τον διακανονισμό των ζημιών δεν απαντηθεί εντός προθεσμίας τριών μηνών. Έτσι, οι κυρώσεις αυτές εξασφαλίζουν ότι τα θύματα δεν μένουν χωρίς κατάλληλη αποζημίωση.

3.5.4. Εγγυητικά ταμεία, οργανισμοί ενημέρωσης, οργανισμοί αποζημίωσης και κεντρικοί οργανισμοί

Οι ευρωπαϊκές οδηγίες ενισχύουν την προστασία των θυμάτων με την πρόβλεψη της δημιουργίας σε κάθε κράτος μέλος τεσσάρων οργανισμών, εν προκειμένω εγγυητικού ταμείου, οργανισμού ενημέρωσης, οργανισμού αποζημίωσης και κεντρικού οργανισμού. Τα κράτη μέλη είναι ελεύθερα να

ορίσουν το ίδιο ίδρυμα ή διαφορετικά ιδρύματα για την εκτέλεση των καθηκόντων των οργανισμών αυτών. Οι οργανισμοί αυτοί πρέπει να εγγυώνται ότι το θύμα μπορεί να αποζημιωθεί το γρηγορότερο δυνατόν, ακόμη και στην περίπτωση που ο ασφαλιστής του υπαίτιου του ατυχήματος αρνείται να συνεργαστεί.

Το **εγγυητικό ταμείο** έχει καθήκον να αποζημιώνει το θύμα για τις υλικές ζημιές ή τις σωματικές βλάβες που υπέστη από μη αναγνωρισμένο ή ανασφάλιστο όχημα.

Στην περίπτωση αυτή, το θύμα μπορεί να απευθυνθεί απευθείας στο εγγυητικό ταμείο του κράτους μέλους διαμονής του. Το εγγυητικό ταμείο έχει την υποχρέωση να του δώσει αιτιολογημένη απάντηση σχετικά με την παρέμβασή του με βάση τις πληροφορίες του θύματος.

Ωστόσο, τα κράτη μέλη μπορούν να αποκλείσουν από την παρέμβαση του ταμείου αυτού τα πρόσωπα τα οποία επιβίβαστηκαν με τη θέλησή τους στο όχημα που προκάλεσε τη ζημία, στην περίπτωση που το ταμείο μπορεί να αποδείξει ότι γνώριζαν ότι το όχημα δεν ήταν ασφαλισμένο. Τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίσουν ή να αποκλείσουν την παρέμβαση του ταμείου αυτού σε περίπτωση που οι υλικές ζημιές προκλήθηκαν από όχημα αγνώστων στοιχείων. Τέλος, σε ορισμένα κράτη μέλη μπορεί να εφαρμοστεί απαλλαγή σε περίπτωση πρόκλησης υλικών ζημιών από μη ασφαλισμένο όχημα.

Ο **οργανισμός αποζημίωσης** έχει καθήκον να αποζημιώνει τους ζημιωθέντες στις περιπτώσεις που:

- ο ασφαλιστής του οχήματος που έχει προξενήσει το ατύχημα δεν έχει ορίσει αντιπρόσωπο για τον διακανονισμό των ζημιών,
- ο ασφαλιστής ή ο αντιπρόσωπός του δεν έχει κάνει προσφορά αποζημίωσης ή δεν έχει δώσει αιτιολογημένη απάντηση εντός προθεσμίας τριών μηνών από την κατάθεση της αίτησης αποζημίωσης.

Αντίθετα, δεν παρεμβαίνει εάν το ζημιωθέν πρόσωπο υπέβαλε αγωγή στο δικαστήριο. Ο οργανισμός αποζημίωσης διαθέτει προθεσμία δυο μηνών από την ημερομηνία που ο ζημιωθείς κατέθεσε την αίτηση αποζημίωσης για να δράσει, εκτός και εάν η ασφαλιστική επιχείρηση ή ο αντιπρόσωπός της υπέβαλε,

εντωμεταξύ, αιτιολογημένη απάντηση στην αίτηση.

Ο οργανισμός αποζημίωσης που τον υποκαθιστά μπορεί να ζητήσει την επιστροφή του ποσού που καταβλήθηκε βάσει της αποζημίωσης στον οργανισμό αποζημίωσης του κράτους μέλους στο οποίο έχει την έδρα της η ασφαλιστική επιχείρηση του υπαίτιου της ζημίας.

Στην περίπτωση που δεν είναι δυνατή η αναγνώριση του οχήματος ή της ασφαλιστικής επιχείρησης, ο οργανισμός αποζημίωσης υποκαθίσταται στα δικαιώματα του ζημιωθέντος και, ως προς αυτό, έχει απαίτηση:

- κατά του εγγυητικού ταμείου του κράτους μέλους στο οποίο το όχημα έχει την συνήθη στάθμευσή του, σε περίπτωση που η ασφαλιστική επιχείρηση δεν μπορεί να αναγνωρισθεί,
- κατά του εγγυητικού ταμείου του κράτους μέλους στο οποίο συνέβη το ατύχημα σε περίπτωση μη αναγνώρισης της ταυτότητας του οχήματος, ή
- κατά του εγγυητικού ταμείου του κράτους μέλους στο οποίο συνέβη το ατύχημα, σε περίπτωση οχήματος τρίτης χώρας.

Ο οργανισμός ενημέρωσης έχει αποστολή να τηρεί μητρώο των οχημάτων με άδεια κυκλοφορίας στο έδαφός του, κατάλογο των ασφαλιστικών επιχειρήσεων αστικής ευθύνης που ασφαλίζουν τα αυτοκίνητα αυτά και κατάλογο των οργανισμών που έχουν οριστεί για την αποζημίωση των ζημιωθέντων προσώπων στο εν λόγω κράτος μέλος.

Οι ζημιωθέντες μπορούν να απευθύνονται, εντός προθεσμίας επτά ετών μετά από το ατύχημα στον οργανισμό ενημέρωσης της χώρας διαμονής τους, της χώρας στην οποία το όχημά τους έχει την συνήθη στάθμευσή του ή της χώρας στην οποία συνέβη το ατύχημα. Μπορούν επίσης να ζητήσουν πληροφορίες σχετικά με το όνομα του ασφαλιστή και τον αριθμό του ασφαλιστηρίου συμβολαίου του εν λόγω οχήματος, καθώς και το όνομα του αντιπροσώπου που έχει αναλάβει τον διακανονισμό των ζημιών στη χώρα διαμονής τους.

Οι οργανισμοί ενημέρωσης συνεργάζονται μεταξύ τους και απευθύνονται στις ασφαλιστικές επιχειρήσεις ή στους οργανισμούς καταγραφής των οχημάτων για την επίτευξη των πληροφοριών τους. Κοινοποιούν τις πληροφορίες αυτές στον ζημιωθέντα εφόσον έχει έννομο συμφέρον για την επίτευξή τους. Η επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τον

οργανισμό ενημέρωσης πρέπει να πραγματοποιείται σύμφωνα με τη νομοθεσία στον τομέα της προστασίας των προσωπικών δεδομένων (οδηγία [95/46/EK](#)).

Επιπλέον, για να διευκολυνθεί η παροχή των βασικών δεδομένων που απαιτούνται για τον διακανονισμό των ζημιών, τα δεδομένα αυτά πρέπει, από τον Ιούνιο του 2007, να συγκεντρώνονται σε κάθε κράτος μέλος στο πλαίσιο ενός **κεντρικού οργανισμού**, ενδεχομένως σε ηλεκτρονική μορφή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

4. Ο ΚΛΑΔΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Ο κλάδος της ασφάλισης αυτοκινήτων είναι παραδοσιακά ο κλάδος με τις εντονότερες αντιθέσεις. Όλοι επιθυμούν να τον αποφύγουν, λόγω του αρνητικού αποτελέσματος, αλλά και να τον αναπτύξουν, ακολουθώντας πολλές φορές δυσνόητες πολιτικές. Το τελευταίο χρονικό διάστημα, όμως, το τοπίο έχει αλλάξει. Σε αυτό συνετέλεσαν, ή και συντελούν, ορισμένοι παράγοντες, που επιτρέπουν στις εταιρείες να επαναπροσδιορίζουν προς το θετικό τη στάση τους απέναντι σε αυτόν. Αναφέρονται χαρακτηριστικά:

- Η μείωση έως εξάλειψη φαινομένων ακραίου έως αθέμιτου ανταγωνισμού, με την παροχή πτωχευτικών ασφαλιστρών (ανάκληση αδειών).

- Η αύξηση των ασφαλιστρών, λόγω της αύξησης των κεφαλαίων των υποχρεωτικών από το Νόμο καλύψεων Αστικής Ευθύνης.

- Η διατήρηση περιβάλλοντος υγιούς ανταγωνισμού, λόγω της έντονης παρουσίας της Εποπτικής Αρχής, αλλά και των κεφαλαιακών απαιτήσεων, που προβλέπει η εφαρμογή της Solvency II.

- Η έντονη περίοδος οικονομικής ύφεσης που αντιμετωπίζει η χώρα μας. Στατιστικά έχει αποδειχτεί ότι σε περιόδους κρίσης ο κλάδος ασφάλισης αυτοκινήτων πρωτοστατεί στην ανάπτυξη των ασφαλιστικών εργασιών.

- Η αντίληψη που επικρατεί πλέον στις εταιρείες ότι η παραγωγή πρέπει να συνοδεύεται από την ποιότητα του χαρτοφυλακίου και συνεπώς την κερδοφορία. Όχι παραγωγή για την παραγωγή.

- Το συμμάζεμα των χρεωστικών υπολοίπων και των ακραίων πιστώσεων καταβολής ασφαλιστρών από τα δίκτυα πρόσκτησης εργασιών. Παράλληλα, με την εξυγίανση των εταιρειών επιτυγχάνεται και η εξυγίανση των δικτύων, έτσι ώστε οι εταιρείες να μπορούν άμεσα να ανταποκρίνονται στις υποχρεώσεις που αναλαμβάνουν έναντι των ασφαλισμένων τους. Όλοι πρέπει να κατανοήσουν ότι τα ασφάλιστρα δεν ανήκουν σε κανέναν άλλο παρά μόνο στους

ασφαλισμένους. Οι εταιρείες απλά τα διαχειρίζονται, ούτως ώστε, όταν προκύψει ανάγκη, ο ασφαλισμένος να καλυφθεί και να αποζημιωθεί σωστά και στην ώρα του.

«Οι εταιρείες, σήμερα, αφενός μεν προσπαθούν να βελτιώσουν την ποιότητα των υπηρεσιών τους σε τομείς που έχουν δείξει ότι μπορούν να υπηρετήσουν σωστά το θεσμό της ασφάλισης (Φιλικός Διακανονισμός, Φροντίδα Ατυχήματος, Συμβεβλημένα Συνεργεία), αφετέρου δε να προσαρμόσουν όσο ταχύτερα μπορούν το διοικητικό τους μοντέλο και τις διαδικασίες τους σύμφωνα με τις νέες νομοθετικές ρυθμίσεις που προωθεί η Εποπτική Αρχή (διαδικασία αποζημίωσης) και επιβάλλει η εναρμόνιση με το Κοινοτικό Δίκαιο». (Παναγιώτης Μαρκόπουλος, Διευθυντής εκδόσεων κλάδου αυτοκινήτων, Ευρωπαϊκή Πίστη).

Η ασφαλιστική βιομηχανία στηρίζεται και επενδύει στον ανθρώπινο παράγοντα, στην επαφή μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου. Η σχέση αυτή ισχυροποιείται την ώρα της ζημιάς και πολύ περισσότερο την ώρα της αποζημίωσης. Εάν αυτή η σχέση δεν ήταν τόσο ισχυρή, εδώ και χρόνια η απευθείας πώληση ασφαλιστικών προϊόντων και υπηρεσιών θα είχε αλώσει την ασφαλιστική βιομηχανία παγκοσμίως και θα είχε αντικαταστήσει τα δίκτυα πωλήσεων. Κάτι που αναπόφευκτα θα το βιώναμε και στη χώρα μας. Κάτι τέτοιο όμως, μέχρι σήμερα, δεν έχει συμβεί πουθενά, καθώς το ποσοστό διείσδυσης των direct πωλήσεων δεν ξεπερνά το 20%.

Το τελευταίο εξάμηνο γίνεται έντονη συζήτηση γύρω από την ανάπτυξη νέων καναλιών πρόσκτησης ασφαλιστικών εργασιών (direct πωλήσεις), την απαξίωση των δικτύων πωλήσεων, καθώς και την προσπάθεια, από μέρους των εταιρειών να αντικαταστήσουν τον ανθρώπινο παράγοντα με ψυχρούς μηχανισμούς επικοινωνίας. Επίσης, το διαδίκτυο παρουσιάζει αλματώδη ανάπτυξη και παρέχονται εφαρμογές μέσα από αυτό, με σκοπό να βελτιώσουν και να οργανώσουν ταχύτερα τις καθημερινές ανάγκες, άρα και την ανάγκη για αγορά ασφαλιστικών προϊόντων.

Αυτό που θα πρέπει να γίνει κατανοητό από όλους και να επιτευχθεί συνεργασία προς αυτή την κατεύθυνση, είναι ότι η σωστή και με ίσους ή συμφωνημένους όρους ανάπτυξη νέων καναλιών πώλησης ασφαλιστικών

προϊόντων, που εκμεταλλεύονται την τεχνολογία και τη διείσδυση που επιτυγχάνει αυτή στις νέες και μελλοντικές γενιές των ανθρώπων, αποτελεί αναπόφευκτα ένα πρόσθετο εργαλείο πώλησης και όχι ένα μέσο κατάργησης ή αντιπαράθεσης.

«Ο χάρτης στην ασφαλιστική αγορά αλλάζει. Τα νέα υψηλά όρια ασφάλισης, η οργανωμένη και αποτελεσματική εποπτεία της ΤτΕ, οι κεφαλαιακές υποχρεώσεις που απορρέουν από τη Solvency II, η ανάγκη για επάρκεια αποθεματικών, η διαφάνεια στις συναλλαγές, οι καθαροί, κατανοητοί και σαφείς όροι των συμβολαίων ασφάλισης, αλλά πρωτίστως η τάχιστα καταβολή των αποζημιώσεων, αποτελούν πλέον τη νέα «βίβλο» της ασφαλιστικής αγοράς. Το περιβάλλον στον κλάδο αναμορφώνεται. Γίνεται περισσότερο απαιτητικό και ανταγωνιστικό και σε αυτό θα αντέξουν - ασχέτως μεγέθους ή εθνικότητας - μόνο οι εύρωστες οικονομικά εταιρείες, με ισχυρή κεφαλαιακή δύναμη, οι οποίες, μετά την έξοδο της χώρας από την κρίση, θα αποκτήσουν ρόλο πρωταγωνιστή στα ασφαλιστικά δρώμενα.

Προϋπόθεση για την ανάπτυξη του κλάδου Αυτοκινήτων είναι η ορθή τιμολόγηση στις προσφερόμενες καλύψεις, διασφαλίζοντας τη σωστή αποθεματοποίηση και φερεγγυότητα της εταιρείας». (Χριστιάννα Σπηλιωτοπούλου, Σύμβουλος στην Ευρώπη Α.Ε.Γ.Α.).

«Οι εξελίξεις των ασφαλιστικών εργασιών στο αδιαμφισβήτητα δυσμενές οικονομικό περιβάλλον διαμορφώνουν μια συνισταμένη προκλήσεων για όλους τους πλώνες της αγοράς, ιδιαίτερα δε για τις συναφείς με το αυτοκίνητο λειτουργίες της. Οι ασφαλιστικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο της Αστικής Ευθύνης από χερσαία οχήματα αναλαμβάνουν οργανωτικές υποχρεώσεις, οι οποίες ορίζουν νέες διαδικασίες στο διακανονισμό ζημιών. Η δυσμενής οικονομική συγκυρία πρέπει να αποτελέσει έναυσμα για την προώθηση σύγχρονων ασφαλιστικών προϊόντων και τη σύσφιξη των δεσμών με τους ασφαλισμένους, που εκ των πραγμάτων αποτελούν τη βάση της ισχυρής θέσης των ασφαλιστικών επιχειρήσεων στην αγορά». (Σαμουήλ Αμάρ: Προϊστάμενος Διεύθυνσης Ασφαλίσεων Κλάδου Αυτοκινήτων, Εθνική Ασφαλιστική)³⁶

³⁶ http://www.insuranceworld.gr/default.php?pname=Article&art_id=5434&cat_id=4

4.1. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

4.1.1. Τα αίτια των προβλημάτων του ασφαλιστικού κλάδου που οδηγούν στην κρίση

Τα αίτια των προβλημάτων του ασφαλιστικού κλάδου είναι πλέον λίγο πολύ γνωστά σε όλους και αφορούν σε μεγάλο βαθμό παράγοντες που σχετίζονται με τα εξής παρακάτω :

Σημαντικό λιθαράκι έχουν βάλει :

- Ο ανίσχυρος εποπτικός μηχανισμός . Αν δεν ενδιαφερθεί και δεν ενσκήψει στο κλάδο των ασφαλειών , ο θεσμός της ιδιωτικής ασφάλισης θα αντιμετωπίσει πληθώρα και άλλων πτωχεύσεων. Η αχίλλειος πτέρνα της ασφαλιστικής βιομηχανίας είναι ο κλάδος αυτοκινήτων. Υπήρξε διαχρονικά ελλειμματικός.
- Η επένδυση των ασφαλιστικών εταιριών σε αρνητικές τακτικές, όπως η έντονη καθυστέρηση αποζημιώσεων , αντί να επενδύσουν σε ορθές υποδομές.
- Η μη σωστή προσέγγιση των πελατών από τα διαμεσολαβούντα στην ασφάλιση πρόσωπα. Δεν είχαν και μερικοί δεν έχουν σωστή αντίληψη του χώρου ,έχουν ως σκοπό μόνο το κέρδος και δεν τους νοιάζει η πραγματική κάλυψη των χρηματο-ασφαλιστικών αναγκών. Έτσι απωθούν τους υποψήφιους πελάτες, τους δημιουργούν προκαταλήψεις που οδηγούν σε σκεπτικισμό και έμμεση άρνηση στην αποδοχή ασφαλιστικών προϊόντων. Βλέπουν τον ασφαλιστή όπως κλέφτη και όχι σαν άξιο συμπαραστάτη και σύμβολο.
- Οι συνεχείς ανακλήσεις αδειών λειτουργίας εταιριών δημιουργούν κλίμα αναξιοπιστίας, αφερεγγυότητας και αποστρέφειας προς την πραγματοποίηση ασφαλειών.
- Η χαμηλή συνείδηση των Ελλήνων , Η υπέρμετρη αισιοδοξία τους αποτρέπει να ασφαλιστούν. Διάφορες έρευνες έχουν δείξει ότι οι Έλληνες εμφανίζονται αισιόδοξοι για την οικονομική ανάπτυξη, τη βελτίωση του βασικού επιπέδου. Επίσης έχει αποτυπωθεί στο υποσυνείδητο του πολίτη ότι η ασφάλιση είναι αγαθό που θα πρέπει να προσφέρεται εξ' ολοκλήρου από το

κράτος και ότι το κράτος θα είναι αυτό που θα μεριμνά για την εξασφάλιση του μέλλοντος.

4.1.2. Τα αποτελέσματα της κρίσης του ασφαλιστικού κλάδου

Ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα στοιχεία από την ευρωπαϊκή αγορά ασφάλισης αυτοκινήτου, όπου αν και οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις οι οποίες δραστηριοποιούνται στον κλάδο αυτοκινήτου μειώθηκαν σταθερά, ο ανταγωνισμός μεταξύ τους παρέμεινε έντονος.

Σε ότι αφορά στον αριθμό ασφαλιστικών επιχειρήσεων οι οποίες δραστηριοποιούνται στην Ευρώπη (*εκτίμηση η οποία προέρχεται από ένα δείγμα 26 χωρών που αντιπροσωπεύουν το 95% της παραγωγής ασφαλιστρών*), μειώθηκε σταθερά και αντιστοιχεί σε μία μέση ετήσια μείωση της τάξης του 4%. Από μελέτη των αποζημιώσεων, αν και αυτές οι οποίες αφορούν σε σωματική βλάβη, αποτελούν σχετικά μικρό μέρος των περιπτώσεων καταβολής αποζημίωσης, προκύπτει ότι αυτές απορροφούν το 50% των εξόδων αποζημίωσης της αστικής ευθύνης χερσαίων οχημάτων. Την ίδια ώρα αυξήθηκαν και οι αποζημιώσεις. Ο δείκτης ζημιών αυξήθηκε, ωστόσο πρέπει να επισημανθεί ότι ο δείκτης ζημιών μεταβάλλεται από χώρα σε χώρα. Τέλος το μέσο ασφάλιστρο στην Ευρώπη ανά ασφαλισμένο όχημα παρουσιάζει κάθε χρόνο αύξηση. Σημειώνεται ότι τα μέσα ασφάλιστρα διαφέρουν κατά πολύ ανά χώρα λόγω των διαφορών που καταγράφονται στην οικονομική ανάπτυξη και στα πρότυπα διαβίωσης.³⁷

Σήμερα, οι ελληνικές ασφαλιστικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο μιλούν για έλλειψη ασφαλιστικής συνείδησης του καταναλωτή η οποία, σε συνδυασμό με την επιφυλακτικότητα που εμφανίζεται απέναντι στις υπηρεσίες και στις παροχές ασφαλιστικών εταιρειών, επηρεάζει την πορεία του κλάδου.

Η όξυνση της κρίσης στην Ελλάδα, η οποία συνοδεύεται από ιδιαίτερα σκληρά μέτρα λιτότητας για όλους τους Έλληνες, μεγεθύνει το πρόβλημα των ανασφάλιστων οχημάτων τα οποία εκτιμάται πλέον ότι φθάνουν σε 1.200.000.

³⁷ <http://www.kspasfaleies.gr/component/content/article/2-asfalistika-nea/18-2011-01-21-11-04-25>

Με την αγοραστική δύναμη των εγχώριων νοικοκυριών να συρρικνώνεται με δραματικούς ρυθμούς, η ασφάλιση του οχήματος -η οποία άλλωστε δεν αποτελούσε προτεραιότητα για χιλιάδες οδηγούς και στα χρόνια προ κρίσης- δεν περιλαμβάνεται στα βασικά έξοδα ακόμη περισσότερων οικογενειακών προϋπολογισμών.

Ευρωπαϊκή πρωτιά

Η Ελλάδα κατέχει, με διαφορά, την “πρωτιά” μεταξύ των 27 χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε ότι αφορά το ποσοστό των ανασφάλιστων οχημάτων, καθώς το ποσοστό αυτό αφορά το 15% του κυκλοφορούντος στόλου (7,9 εκατ. οχήματα), ακολουθούμενη από τη Μεγάλη Βρετανία με ποσοστό 6%. Την ίδια στιγμή, υπάρχουν χώρες όπως η Γερμανία και η Αυστρία που εμφανίζουν μηδενικό ποσοστό ανασφάλιστων οχημάτων. Είναι δε αξιοσημείωτο ότι ο αριθμός των ανασφάλιστων οχημάτων “εκτοξεύτηκε” κατά τη διάρκεια της κρίσης, αφού την αμέσως προηγούμενη δεκαετία το ποσοστό κυμαινόταν γύρω στο 10%. Μεταξύ των ανασφάλιστων οχημάτων περιλαμβάνονται και επαγγελματικά, αλλά ακόμα και αγροτικά οχήματα.³⁸

Η εξέλιξη αυτή, ωστόσο, δημιουργεί τεράστια προβλήματα στον ασφαλιστικό κλάδο και ειδικότερα στο Επικουρικό, το οποίο καλείται να καλύπτει τα ατυχήματα των ανασφάλιστων -με τη “μαύρη τρύπα” να φθάνει ήδη τα 700 εκατ. ευρώ-, καθώς και στο ελληνικό Δημόσιο το οποίο χάνει πολύτιμα έσοδα (της τάξης των 80 εκατ. ευρώ ετησίως). Παράλληλα, οι ευσυνείδητοι ασφαλισμένοι μπλέκουν σε δικαστικές “περιπέτειες”, χάνοντας σχεδόν σε όλες τις περιπτώσεις μέρος των χρημάτων τα οποία κατέβαλαν για την επισκευή του οχήματος ή για τα νοσήλια.

Αποζημιώσεις

Ειδικότερα, σε ότι αφορά το Επικουρικό σημειώνεται ότι κάθε χρόνο επιβαρύνεται με περίπου 100 εκατ. ευρώ για την κάλυψη αποζημιώσεων που προέρχονται από τα ανασφάλιστα οχήματα. Αξίζει να αναφερθεί ότι το 2010 το πλήθος των ζημιών που προκάλεσαν ανασφάλιστα οχήματα ανήλθε στις 8.000 και το κόστος τους διαμορφώθηκε στα 87,5 εκατ.

Ύστερα από πολλά χρόνια “αδράνειας” και υπό την ασφυκτική πίεση

³⁸ <http://www.asfaleies-autokinitou.gr/2012/01/anasfalista-oxhmata-sthn-ellada/>

στα ταμεία του κράτους, τα συναρμόδια υπουργεία (Οικονομικών, Μεταφορών και Δημόσιας Τάξης) προωθούν τη σύζευξη του αρχείου που τηρεί το υπουργείο Μεταφορών για τα κυκλοφορούντα οχήματα και του αρχείου που τηρεί το Επικουρικό Κεφάλαιο για τα ασφαλισμένα προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα ανασφάλιστα οχήματα. Ήδη έχει συσταθεί Ομάδα Εργασίας από εκπροσώπους του υπουργείου Οικονομικών, Αστυνομίας, της Τράπεζας της Ελλάδος, της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιρειών και του Επικουρικού Κεφαλαίου Ασφάλισης Ευθύνης από Ατυχήματα Αυτοκινήτων, η οποία εξετάζει όλες τις πιθανές λύσεις προκειμένου να περιοριστεί το φαινόμενο της συνεχούς αύξησης των ανασφάλιστων οχημάτων. Το τελικό πόρισμα προβλέπει μεταξύ άλλων και “τσουχτερό” πρόστιμο (ύψους έως και 1.200 ευρώ) από το ξεκίνημα του 2012, για τους κατόχους ανασφάλιστων αυτοκινήτων, εφόσον δεν φροντίσουν για την ασφάλιση των οχημάτων, ή δεν καταθέσουν τις πινακίδες.³⁹

Μάχη μεταξύ των εταιρειών για να κρατήσουν τα μερίδια αγοράς

Σύμφωνα με τους εκπροσώπους των ασφαλιστικών εταιρειών, η κρίση προκαλεί στον κλάδο ασφάλισης αυτοκινήτων δεκατέσσερις «πληγές», δημιουργώντας ταυτόχρονα ισχυρούς «πονοκεφάλους» στα στελέχη της αγοράς, τα οποία προσπαθούν να αντιμετωπίσουν κάθε αρνητική συνέπεια που αποτελεί απόρροια του αρνητικού οικονομικού περιβάλλοντος, αλλά και να προβλέψουν πώς θα είναι η επόμενη μέρα τους.

Το σίγουρο είναι πάντως ότι η αγορά θα συγκεντρωθεί σε λιγότερους και ισχυρότερους «παίκτες», ότι τα ασφάλιστρα θα αυξηθούν σημαντικά και ότι στο όνομα του ανταγωνισμού το σέρβις των εταιρειών προς τον ασφαλισμένο θα βελτιωθεί περαιτέρω.

Όμως, μέχρι να έρθει η επόμενη μέρα της ασφαλιστικής αγοράς, πολλά πρόκειται να συμβούν, τόσο σε ότι αφορά στις ασφαλίσσεις των Ι.Χ. αυτοκινήτων όσο όμως και των επαγγελματικών οχημάτων, που μέχρι και σήμερα προκαλούν και τις περισσότερες ζημιές στον κλάδο, επιβαρύνοντάς τον, ανάλογα, οικονομικά.

Μάλιστα, παρά τη στενότητα της περιόδου, δεν είναι λίγοι αυτοί που αποφεύγουν διακριτικά να ασφαλίζουν επαγγελματικά οχήματα, τα οποία

³⁹ <http://pietris.wordpress.com/> (πηγή imerisia.gr)

τελικά συγκεντρώνονται σε συγκεκριμένες εταιρείες και μάλιστα σε πολλές εξ αυτών με εξαιρετικά χαμηλά ασφάλιστρα. Και στο συγκεκριμένο τομέα τα δεδομένα πρόκειται να αλλάξουν, καθότι οι πιέσεις που ασκούνται από την Εποπτική Αρχή για την κεφαλαιακή ενίσχυση της αγοράς, υποχρεώνουν ορισμένους να επαναπροσδιορίσουν την τιμολογιακή τους πολιτική.

Τα ανοικτά μέτωπα του κλάδου, λόγω της κρίσης, είναι λοιπόν και πολλά και σοβαρά και όσα παρατίθενται αμέσως μετά αφορούν στην ασφάλιση του συνόλου των οχημάτων. Έτσι λοιπόν, τα στελέχη της αγοράς, μέχρι και την έξοδο της χώρας από την κρίση, έχουν να αντιμετωπίσουν τα εξής:

➤ **Αύξηση των ανασφάλιστων οχημάτων :** Αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες πληγές της ασφαλιστικής αγοράς , η οποία τους τελευταίους μήνες μεγαλώνει . Η αδυναμία πολλών καταναλωτών, αλλά και επιχειρηματιών, να καλύψουν τις καθημερινές ανάγκες τους τους οδηγεί, ορισμένους τουλάχιστον, στη μη ανανέωση των ασφαλιστηρίων συμβολαίων , με αποτέλεσμα την απώλεια εσόδων για τον κλάδο σε μια εξαιρετικά κρίσιμη περίοδο για την οικονομία .

➤ **Κατάθεση πινακίδων :** Δεν είναι λίγοι αυτοί οι οποίοι αναγκάζονται να καταθέσουν τις πινακίδες των οχημάτων τους, μην μπορώντας να επωμιστούν το βάρος της χρήσης και συντήρησης τους . Πρόκειται για τάση που προοδευτικά αυξάνεται .

➤ **Αυτοκίνητα σε ακινησία:** Άλλοι πάλι, αντί να καταθέτουν τις πινακίδες τους, προτιμούν να έχουν σε ακινησία τα αυτοκίνητά τους, με αποτέλεσμα να μη χρειάζεται να τα ασφαλίζουν για το διάστημα αυτό.

➤ **Λιγότερες πωλήσεις καινούργιων οχημάτων:** Είναι γνωστό ότι οι αντιπροσωπείες αυτοκινήτων έχουν βρεθεί αντιμέτωπες με μια πρωτόγνωρη για τις ίδιες κρίση, που έχει ως αποτέλεσμα την κάθετη πτώση των πωλήσεών τους (50 – 60%) τόσο στα Ι.Χ. όσο και στα επαγγελματικά οχήματα. Το γεγονός αυτό επιδρά άμεσα και στα έσοδα των ασφαλιστικών εταιρειών, που βλέπουν τους στόλους με τα καινούργια οχήματα κυριολεκτικά να συρρικνώνονται.

➤ **Ραγδαία απογείωση της αξίας των αυτοκινήτων:** Πρόκειται για εξέλιξη που καταγράφεται κυρίως στα ακριβά οχήματα, των οποίων οι τιμές έχουν μειωθεί ώστε να καταστούν πιο ελκυστικά στους καταναλωτές. Ως

συνέπεια αυτού, μειώνονται οι όγκοι των κεφαλαίων που ασφαλίζουν οι εταιρείες, οπότε και τα έσοδά τους από τον τομέα.

➤ **Μεγαλύτερη ηλικία στόλου:** Συνεπακόλουθο των μειωμένων πωλήσεων στα καινούργια οχήματα είναι η αύξηση της μέσης ηλικίας των αυτοκινήτων στη χώρα μας, που συνεπάγεται μειωμένες εισπράξεις από τους συμπληρωματικούς κινδύνους και ειδικότερα από καλύψεις που έχουν να κάνουν με τη μερική ολική κλοπή, τη φωτιά και τις τρομοκρατικές ενέργειες.

➤ **Αύξηση ζημιών οδικής βοήθειας:** Το γεγονός ότι ο στόλος των ασφαλισμένων οχημάτων «γερνά», αυξάνει και τη συχνότητα των μηχανικών βλαβών και άρα και τις υποχρεώσεις, τα κόστη δηλαδή, των εταιρειών οδικής βοήθειας.

➤ **Περιορισμός των συμπληρωματικών καλύψεων:** Όμως απώλειες στα έσοδα του κλάδου προκύπτουν και από το γεγονός ότι καταναλωτές και επιχειρηματίες, στην προσπάθειά τους να μειώσουν το κόστος ασφάλισης, προσπαθούν να περιορίσουν τις παροχές των συμβολαίων τους στις υποχρεωτικές από το νόμο καλύψεις (σωματικές βλάβες και υλικές ζημιές).

➤ **Αύξηση των ζημιών - «μαϊμού»:** Λόγω της οικονομικής στενότητας που επικρατεί στην αγορά, καταγράφονται περισσότερα κρούσματα ασφαλισμένων που «στήνουν» τροχαία ατυχήματα, ώστε να αποφύγουν να καλύψουν οι ίδιοι ζημιές τους.

➤ **Αύξηση ζημιών από θραύση κρυστάλλων:** Η θραύση κρυστάλλων χορηγείται από τις περισσότερες ασφαλιστικές εταιρείες κατά παντός κινδύνου, άρα και των κλοπών, που βέβαια σε περιόδους αυξημένης ανεργίας καταγράφουν άνοδο. Υπό αυτή την έννοια, ο κλάδος «μετρά» μια ακόμη, έστω και μικρή, επιβάρυνση στα οικονομικά του.

➤ **Αύξηση αποζημιώσεων:** Έκρηξη αποζημιώσεων για σωματικές βλάβες από τροχαία ατυχήματα αναμένουν μέσα στα επόμενα ένα με δύο χρόνια οι ασφαλιστικές εταιρείες. Βασικός λόγος η νέα άνοδος στα κατώτατα υποχρεωτικά όρια ασφάλισης, που ισχύουν ήδη από τις αρχές του έτους. Όπως τονίζουν στελέχη του κλάδου, στους επόμενους 12 με 24 μήνες θα έχουν ωριμάσει νομικά όσες υποθέσεις οδηγήθηκαν ήδη από τον Ιανουάριο στη δικαιοσύνη, για τις οποίες τα δικαστήρια θα μπορούν να επιδικάζουν

μεγαλύτερες αποζημιώσεις, βασιζόμενες στα νέα κατώτατα όρια ασφάλισης. Βέβαια η εξέλιξη αυτή πρόκειται να προκαλέσει και αυξήσεις ασφαλιστρών, τις οποίες θα αρχίσουν σταδιακά να αποφασίζουν οι ασφαλιστικές εταιρείες, πιθανότατα από το δεύτερο εξάμηνο του 2011, και πολύ περισσότερο από το 2012, οπότε και θα φανούν οι πρώτες επιδράσεις από τα νέα όρια στις αποφάσεις των δικαστηρίων.

➤ **Προβλήματα ρευστότητας:** Σχεδόν στο σύνολό της η ασφαλιστική αγορά πιέζεται σε ότι αφορά τη ρευστότητα λόγω της κρίσης. Πρόκειται για αδυναμία που καταγράφεται στους ασφαλισμένους, περνά στα δίκτυα πωλήσεων και, εν συνεχεία, μεταφέρεται και στις ασφαλιστικές εταιρείες.

➤ **Νέες κεφαλαιακές υποχρεώσεις λόγω της Solvency II:** Η Solvency II αποτελεί, πλέον, μια πραγματικότητα για την ιδιωτική ασφάλιση, που σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να αντιμετωπίσει. Ήδη η Τράπεζα της Ελλάδος πιέζει τις εταιρείες για την αναζήτηση νέων κεφαλαίων και ορισμένες εξ αυτών, προκειμένου να περιορίσουν τις κεφαλαιακές τους υποχρεώσεις, οδηγούνται σε αναδιάρθρωση των χαρτοφυλακίων τους. Συνεπεία αυτού, περιορίζουν τον αριθμό των οχημάτων που ασφαλίζουν και αναπροσαρμόζουν αυξητικά τα ασφαλιστρά τους.

➤ **Ανακλήσεις αδειών:** Και στο διάστημα που θα ακολουθήσει, οι ανακλήσεις αδειών λειτουργίας εταιρειών με σοβαρά κεφαλαιακά προβλήματα θα αποτελέσουν γεγονός για τον κλάδο. Ήδη ακούγονται πολλά για εταιρείες τις οποίες έχει «στριμώξει» η Τράπεζα της Ελλάδος, όπως και για ανοίγματα κάποιων δεκάδων εκατ. ευρώ, τα οποία αντιμετωπίζουν οι γνωστοί ύποπτοι του κλάδου. Οι ανακλήσεις που έχουν ήδη αποφασιστεί από την εποπτική αρχή, όπως και αυτές που θα ακολουθήσουν, ανακατανέμουν την «πίτα» στις ασφαλίσεις αυτοκινήτων και την ίδια στιγμή επιτρέπουν στις εταιρείες να ζουν από τα... έτοιμα, αφού κάθε ανάκληση απελευθερώνει δεκάδες ή και εκατοντάδες χιλιάδες ασφαλιστήρια συμβόλαια.

Ωστόσο, ανεξάρτητα από τα όσα προαναφέρθηκαν, η κρίση προκαλεί και ορισμένες θετικές παρενέργειες στον κλάδο της ασφάλισης αυτοκινήτων, όπως, για παράδειγμα, είναι:

- **Η μείωση του κόστους επισκευής των οχημάτων**, από τη στιγμή που η μέση

ηλικία του στόλου στην Ελλάδα μεγαλώνει και το κόστος των ανταλλακτικών λόγω παλαιότητας μικραίνει.

- **Η μείωση των τροχαίων ατυχημάτων**, από τη στιγμή που οι κάτοχοι των αυτοκινήτων, για λόγους οικονομίας, κινούνται λιγότερο, και με χαμηλότερες ταχύτητες, ώστε να καταναλώνουν και λιγότερα καύσιμα. Βέβαια, στη μείωση των τροχαίων έχουν συμβάλει καθοριστικά και η παράδοση νέων εθνικών οδικών αξόνων, εδώ και χρόνια, η χρήση της Αττικής Οδού, η αύξηση των μέτρων κατά της κατανάλωσης αλκοόλ από τους οδηγούς και οι ζώνες ασφαλείας, που πλέον αποτελούν συνείδηση για όλους.

Πέρα όμως από όσα θετικά ή αρνητικά προκαλεί η κρίση στον κλάδο της ασφάλισης αυτοκινήτων, οι εταιρείες συνεχίζουν να αναζητούν την ανάπτυξη τους στην κατηγορία με νέα προϊόντα ή και υπηρεσίες, με αλλαγές στην τιμολογιακή τους πολιτική, καθώς και με την αύξηση του αριθμού των συνεργατών τους.⁴⁰

⁴⁰ http://www.insuranceworld.gr/default.php?pname=Article&art_id=5434&cat_id=4

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

5. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Η κυκλοφορία των αυτοκινήτων είναι μία από τις σημαντικότερες εκδηλώσεις της σύγχρονης κοινωνικής και οικονομικής ζωής, είτε από την άποψη των διακινούμενων ατόμων και αντικειμένων, είτε των κεφαλαίων που επενδύονται σε αυτήν, σε οχήματα, αυτοκινητόδρομους, συστήματα ρυθμίσεως κυκλοφορίας. Όμως αυτή η ίδια κυκλοφορία των αυτοκινήτων έχει κι ένα θλιβερό προνόμιο: των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων και των λοιπών ατυχημάτων σωματικών βλαβών ή και υλικών ζημιών.⁴¹

Τα στατιστικά στοιχεία που ακολουθούν είναι από μελέτη της Επιτροπής Εποπτείας Ιδιωτικής Ασφάλισης (Ε.Π.Ε.Ι.Α.). Η μελέτη απευθύνονταν τόσο στα στελέχη της ασφαλιστικής αγοράς, όσο και στους ενδιαφερόμενους ερευνητές που θέλουν να έχουν μία συγκεντρωτική εικόνα γύρω από τον κλάδο αυτοκινήτων.

Οι κλάδοι ασφάλισης στους οποίους αναφέρεται η μελέτη, σύμφωνα με την κατάταξη του Ν.Δ. 400 / 1970 όπως ισχύει, είναι ο «3. Ασφάλιση Χερσαίων οχημάτων» και «10. Αστικής ευθύνης χερσαίων οχημάτων».

Σκοπός της μελέτης ήταν αφ' ενός μεν να δώσει μία γενική εικόνα για τον κλάδο ασφάλισης αυτοκινήτων από πλευράς οικονομικών και στατιστικών στοιχείων τόσο για την Ελληνική όσο και για την Ευρωπαϊκή αγορά, αφ' ετέρου δε να παρουσιάσει ένα πλήθος στοιχείων συναφών με το αυτοκίνητο όπως τα τροχαία ατυχήματα, τους παθόντες από αυτά, τις επικίνδυνες παραβάσεις κ.λ.π.

Από τη μελέτη αυτή της Ε.Α.Ε.Ε, θα παρουσιάσω και θα αναλύσω τα οικονομικά δεδομένα της ασφάλισης αυτοκινήτων τα οποία έχουν σχέση με

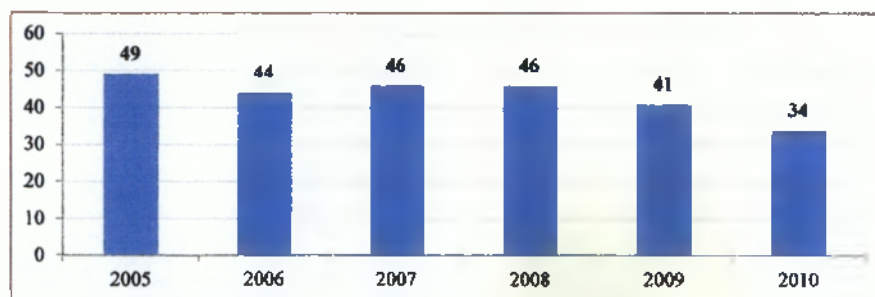
⁴¹ http://www.inlife.com.gr/greek/index4.php?option=com_content&task=view&id=29&Itemid=42

την παραγωγή ασφαλίσεων και τις αποζημιώσεις, στην Ελλάδα και στην Ευρώπη.^{42, 43}

5.1 Η Ελληνική αγορά ασφάλισης αυτοκινήτων

Έως το 2010, 34 ασφαλιστικές επιχειρήσεις δραστηριοποιήθηκαν στον κλάδο ασφάλισης αυτοκινήτων, με σύνολο παραγωγής ασφαλίσεων 1,9 δις αυξημένη κατά 4,2 % σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά. Ειδικότερα στους κλάδους «χερσαία οχήματα» και «Αστικής ευθύνης χερσαίων οχημάτων» η παραγωγή ήταν 413 εκατ. και 1,55 δις αντίστοιχα. (Γράφημα 1)

Γράφημα 1: Ασφαλιστικές επιχειρήσεις αυτοκινήτων στην Ελλάδα



Πηγή: ΕΠΕΙΑ μέσα από την Υπηρεσία Μελετών και Στατιστικής

Από το παραπάνω γράφημα φαίνεται ότι ο αριθμός των ασφαλιστικών επιχειρήσεων βαίνει μειούμενος από έτος σε έτος.

5.1.1. Παραγωγή Ασφαλίσεων

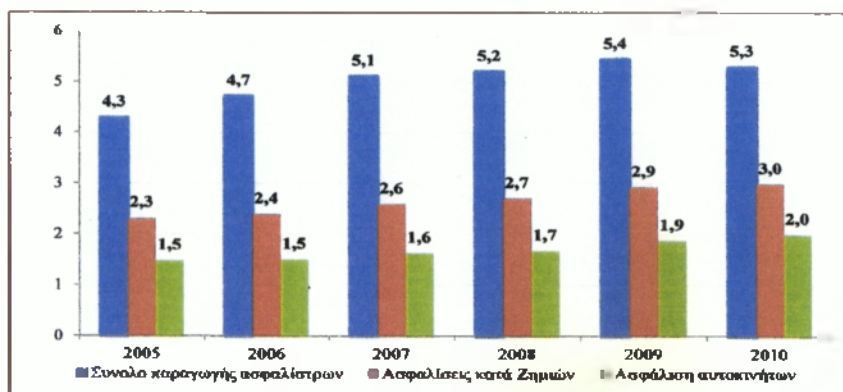
Η παραγωγή ασφαλίσεων είχε συνεχείς αυξήσεις από το 2005 ως το 2010 αλλά με μικρότερους ρυθμούς τα δύο τελευταία χρόνια. Συγκεκριμένα από τα 4,3 δις το 2005, έφτασε στα 5,3 δις το 2010. Μάλιστα, η αύξηση η οποία

⁴² «Η Ιδιωτική Ασφάλιση στην Ελλάδα»-Ετήσια Στατιστική Έκθεση 2009, Εκδόσεις: Υπηρεσία Μελετών και Στατιστικής, Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος.

⁴³ <http://www.eaee.gr/cms/uploads/oikmel-motor2009gr.pdf>

διαπιστώθηκε το 2006 έφτασε το 10,1 % και ακολουθήθηκε από μία επίσης μεγάλη αύξηση 8,3 % το 2007 . Η συνέχεια χαρακτηρίστηκε από πιο μικρές αυξήσεις επηρεασμένες από τις επιδράσεις της χρηματοπιστωτικής κρίσης και της ύφεσης που ακολούθησε. (Γράφημα 2)

Γράφημα 2: Παραγωγή ασφαλιστρών 2005 – 2010 (δισ. €)



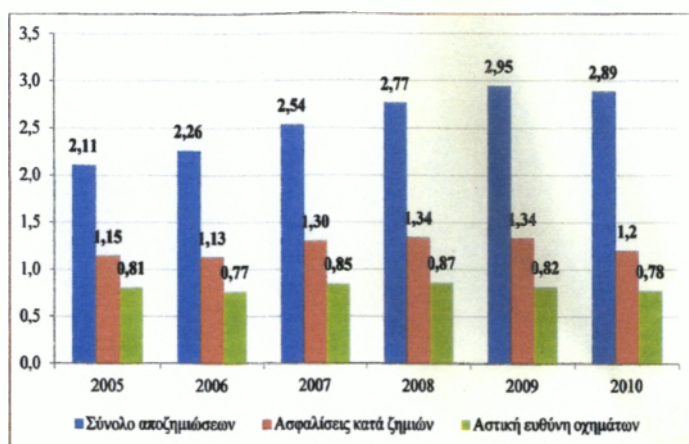
Πηγή: ΕΠΕΙΑ μέσα από την Υπηρεσία Μελετών και Στατιστικής

Από το παραπάνω γράφημα φαίνεται ότι η ασφάλιση του αυτοκινήτου αντιπροσωπεύει το 36,8% της συνολικής παραγωγής ασφαλιστρών και το 65,2% της παραγωγής ασφαλιστρών του κλάδου ζημιών. Σύμφωνα με τις πρώτες εκτιμήσεις της Ε.Α.Ε.Ε. για το 2011, δείχνουν ότι η παραγωγή ασφαλιστρών αυξήθηκε αλλά η ασφάλιση αστικής ευθύνης χερσαίων οχημάτων μειώθηκε.

5.1.2. Αποζημιώσεις

Οι αποζημιώσεις κινήθηκαν ανεξαρτήτως του οικονομικού περιβάλλοντος ως επί το πλείστον με αύξηση από χρόνο σε χρόνο, όπως δείχνει και το παρακάτω Γράφημα 3:

Γράφημα 3: Αποζημιώσεις 2005 – 2010 (δισ. €)



Πηγή: ΕΠΕΙΑ μέσα από την Υπηρεσία Μελετών και Στατιστικής

Από το παραπάνω γράφημα φαίνεται ότι οι αποζημιώσεις για το αυτοκίνητο αντιπροσωπεύουν το 33,4% των συνολικών αποζημιώσεων και το 79,6% των αποζημιώσεων του κλάδου κατά ζημιών.

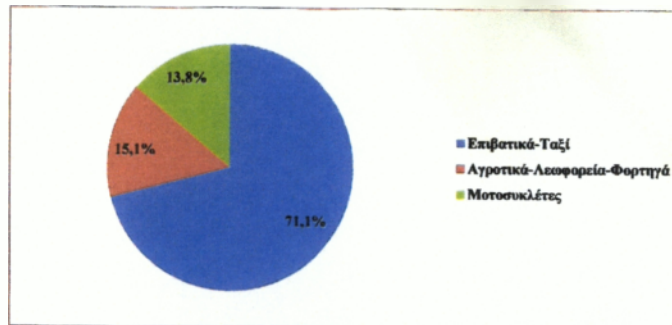
Όπως προκύπτει από την τελευταία επετηρίδα της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδος για τον κλάδο Αυτοκινήτων και την κατανομή των σωματικών βλαβών κατά ποσό διακανονισμού, το 32,23% των αποζημιώσεων εντοπίζεται στη ζώνη από 200.001 έως 500.000 ευρώ, το 8,27% στη ζώνη από 150.001 έως 200.000 ευρώ και το 7,45% στη ζώνη από 120.001 έως 150.000 ευρώ (σύνολο περίπου 50%). Σημαντική είναι επίσης η συμμετοχή των αποζημιώσεων που κατηγοριοποιούνται στη ζώνη των 500.001 έως και 750.000 ευρώ. Οι εν λόγω αποζημιώσεις καλύπτουν σε αξία το 7,03% του συνόλου των ποσών που καταβάλλουν ετησίως οι ασφαλιστικές εταιρείες για σωματικές βλάβες. Μετρώντας τις αποζημιώσεις σε πλήθος ζημιών προκύπτει ότι, ο κύριος όγκος αυτών αντιστοιχεί στη χαμηλότερη ζώνη, αυτή μέχρι τα 1.000 ευρώ, όπου αριθμητικά συγκεντρώνεται το 33,4% των αποζημιώσεων, και ακολουθεί η ζώνη των 1.001 έως 2.000 ευρώ με το 16,09% των αποζημιώσεων και η ζώνη των 4.001 έως 6.000 ευρώ με το 12,49% των αποζημιώσεων. Σημειώνεται ότι η ζώνη των 200.001 έως 500.000 ευρώ αντιστοιχεί μόλις το 2% των ζημιών, γεγονός το οποίο καταδεικνύει ότι λίγες μόλις σε αριθμό ζημιές, αλλά με υψηλό κόστος η κάθε μια, αρκούν ώστε ανατρέψουν προς το χειρότερο

τα δεδομένα για τον κλάδο.⁴⁴

5.1.3. Κατανομή ασφαλισμένων οχημάτων

(δεν συμπεριλαμβάνονται τα οχήματα του Δημόσιου τομέα και τα ΚΤΕΛ)

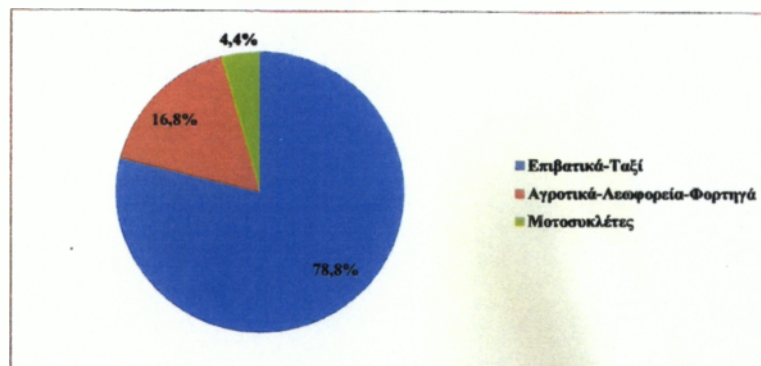
Γράφημα 4: Κατανομή ασφαλισθέντων οχημάτων 2010



Είναι φανερό από το γράφημα 4 ότι η πλειοψηφία των ασφαλισθέντων οχημάτων (70%), ανήκει στην ομάδα των επιβατικών-ταξί. Ειδικά η κατηγορία των επιβατικών ΙΧ που είναι και η πολυπληθέστερη στην ομάδα των τετράτροχων αποτελεί το 70% περίπου του συνόλου των ασφαλισθέντων οχημάτων.

5.1.4. Παραγωγή ασφαλίσεων ανά κατηγορία οχήματος

Γράφημα 5: Κατανομή παραγωγής ασφαλίσεων 2010



Όπως φαίνεται από το γράφημα 5, ο μεγαλύτερος όγκος ασφαλίσεων (78,8%)

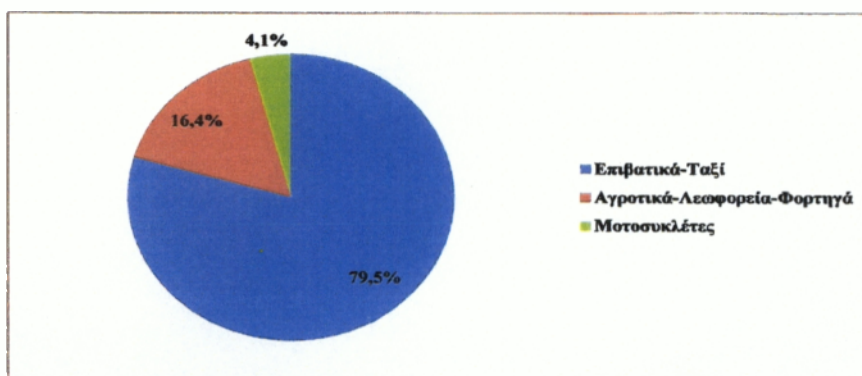
⁴⁴ www.insuranceworld.gr

προέρχεται από την πρώτη ομάδα. Ειδικά η κατηγορία των επιβατικών ΙΧ που είναι και η πολυπληθέστερη στην ομάδα των τετράτροχων, συνεισφέρει το 76,5% του συνόλου των ασφαλιστρών.

5.1.5. Δηλωθείσες ζημιές ανά κατηγορία οχήματος

Τα στοιχεία για τα ποσά των δηλωθεισών ζημιών ανά κατηγορία οχήματος αναφέρονται σε αποζημιώσεις αποκατάστασης ζημιών πληρωθείσες και εκκρεμείς. (Γράφημα 6)

Γράφημα 6: Κατανομή ποσών δηλωθεισών ζημιών 2010



Όπως φαίνεται από το παραπάνω Γράφημα ο μεγαλύτερος όγκος αποζημιώσεων προέρχεται από τα επιβατικά – ταξί (79,5%). Μικρότερη συμμετοχή έχουν τα αγροτικά – λεωφορεία – φορτηγά και ακόμη μικρότερη οι μοτοσυκλέτες.

Τα τελευταία στοιχεία για τον κλάδο Αυτοκινήτων, τα οποία συγκέντρωσε και επεξεργάστηκε η Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδος αναφέρουν ότι:

- Τον πιο «βαρύ» δείκτη ζημιών καταγράφουν τρεις από τις βασικότερες κατηγορίες επαγγελματικών οχημάτων. Η υψηλότερη μέτρηση σημειώνεται στα ταξί με 72,5%, και ακολουθούν τα αγροτικά με 71,1% και τα φορτηγά με 62,8%.
- Στα χαμηλότερο επίπεδα βρίσκεται ο δείκτης ζημιών των μοτοσυκλετών με 49,8% και των λεωφορείων με 54,8%, ενώ τα ΙΧ αυτοκίνητα διαμορφώνουν το δείκτη τους στο 58,2%.
- Αντίστοιχα, στις παρεχόμενες καλύψεις, ο υψηλότερος δείκτης καταγράφεται στις Ζημιές Ιδίου Αυτοκινήτου με ποσοστό 80,4%,

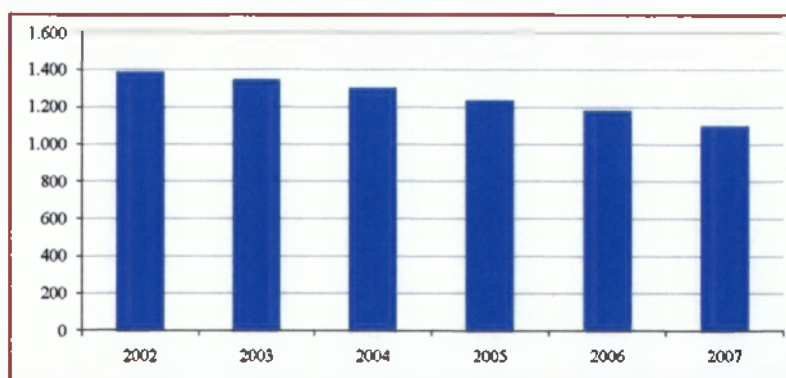
σχετικά υψηλά βρίσκεται η βασική κάλυψη των αυτοκινήτων (Αστική Ευθύνη) με δείκτη ζημιών 64,2%, ενώ για τη θραύση κρυστάλλων το αντίστοιχο ποσοστό διαμορφώνεται στο 56%. - Πολύ χαμηλά ποσοστά καταγράφουν η κάλυψη της κλοπής με 37,4%, οι λοιπές καλύψεις με 17,9%, και οι καλύψεις Πυρός με 14,4%. Θα πρέπει βέβαια να σημειωθεί ότι μπορεί τα ποσοστά αυτά να είναι ιδιαίτερος χαμηλά, όμως οι εν λόγω καλύψεις συμμετέχουν σε περιορισμένο βαθμό στο σύνολο των αποζημιώσεων.

- Όσο για το γενικό δείκτη ζημιών του κλάδου Αυτοκινήτων, αυτός διαμορφώνεται στο 59,9%.⁴⁵

5.2. Η Ευρωπαϊκή αγορά ασφάλισης αυτοκινήτων

Στην Ευρώπη αν και οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις οι οποίες δραστηριοποιούνται στον κλάδο αυτοκινήτου μειώθηκαν σταθερά και έφτασαν να είναι λιγότερες από 1.100 το 2007, ο ανταγωνισμός μεταξύ τους παρέμεινε έντονος.⁴⁶

Γράφημα 7: Ασφαλιστικές επιχειρήσεις αυτοκινήτου στην Ευρώπη, C'EA-33



Είναι φανερό ότι τα επιβατικά οχήματα αποτελούν το μεγαλύτερο ποσοστό (70%) των ασφαλιζόμενων οχημάτων.

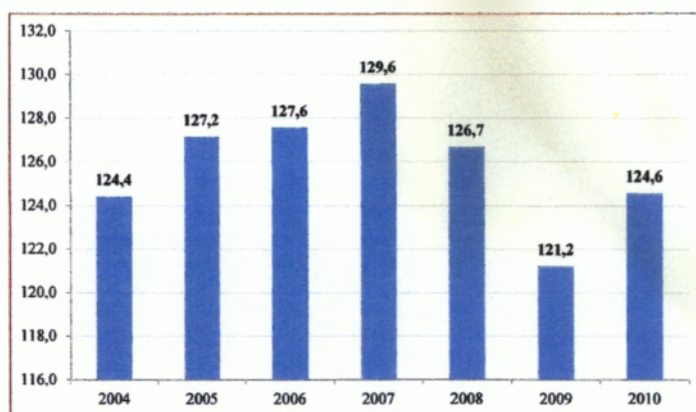
⁴⁵ www.insuranceworld.gr

⁴⁶ CEA: Statistics No 38 February 2010: European Motor Insurance Market (μέσα από την Ε.Α.Ε.Ε.)

5.2.1. Παραγωγή ασφαλιστρών ανά κατηγορία οχήματος

Η παραγωγή ασφαλιστρών του κλάδου αυτοκινήτων αντιπροσωπεύει το 30,3% της συνολικής παραγωγής ασφαλιστρών κατά ζημιών και μαζί με την ασφάλιση ατυχημάτων και υγείας είναι ένας από τους μεγαλύτερους κλάδους στην Ευρώπη. Το 2008 η παραγωγή ασφαλιστρών είχε μια μείωση και αυτό είναι το αποτέλεσμα του έντονου ανταγωνισμού μεταξύ των ασφαλιστικών επιχειρήσεων του κλάδου, και της μείωσης των πωλήσεων των νέων αυτοκινήτων εξαιτίας της οικονομικής ύφεσης. (Γράφημα 8)

Γράφημα 8: Συνολική παραγωγή ασφαλιστρών αυτοκινήτου (δισ. €), Insurance Europe-33

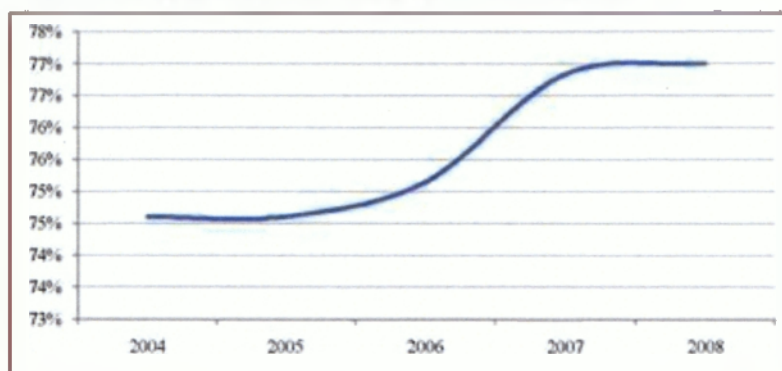


Ενώ το 2009 η παραγωγή ασφαλιστρών μειώθηκε, εκτιμάται ότι το 2010 αυξήθηκε σε σταθερές συναλλαγματικές ισοτιμίες. Φαίνεται ότι ο μειούμενος ρυθμός εκδόσεων νέων πινακίδων κυκλοφορίας δεν είχε επίπτωση στην Ευρωπαϊκή παραγωγή ασφαλιστρών. Τα υψηλότερα ασφάλιστρα παρατηρούνται στις δυτικές Ευρωπαϊκές χώρες, αλλά οι περισσότερες χώρες πλησιάζουν σε ένα ασφάλιστρο που βρίσκεται κοντά στον Ευρωπαϊκό μέσο όρο.

5.2.2. Δείκτης ζημιών ασφάλισης αυτοκινήτου

Ο δείκτης ζημιών μεταβάλλεται από χώρα σε χώρα. Αυτές οι διαφορές μπορούν να οφείλονται στα διαφορετικά επίπεδα κόστους και στη διακύμανση του κινδύνου η οποία μπορεί να απαιτεί μεγαλύτερα ασφάλιστρα.

Γράφημα 9: Μέσος δείκτης ζημιών ασφάλισης αυτοκινήτου, CFA-33



Σύμφωνα με τα παραπάνω (Γράφημα 9), οι αποζημιώσεις του κλάδου αυτοκινήτων για τις χώρες - μέλη της Ευρώπης έχουν μία σταθερή αύξηση. Οι σχετικά χαμηλές αυξήσεις στις αποζημιώσεις καταλήγουν σε χαμηλές αυξήσεις των τιμών των ασφαλιστρών, ειδικά κατά την διάρκεια των τελευταίων ετών.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Αρνητικά αποτελέσματα για την ασφαλιστική αγορά δείχνουν τα στοιχεία των μελετών της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδος και την εξέλιξη του κλάδου.

Ειδικότερα το 2010:

- Το σύνολο των εσόδων του κλάδου από τις ασφαλιστικές εργασίες μειώθηκε κατά 6,8% σε σχέση με το αμέσως προηγούμενο 12μηνο.
- Πτωτικά έκλεισαν και οι ασφαλίσεις Ζημιών, όπου οι απώλειες έφθασαν στο 6,2%, με την Αστική Ευθύνη Οχημάτων να καταγράφει πτώση της τάξης του 3,5% και τους Λοιπούς Κλάδους κατά Ζημιών να μετρούν απώλειες 9,1%. Το συνολικό έλλειμμα του κλάδου, εάν συνυπολογιστούν τα γενικά έξοδα, ανήλθε το 2010 σε 211 εκατ. ευρώ, εξανεμίζοντας το θετικό τεχνικό αποτέλεσμα που βελτιώθηκε στα 127 εκατ. ευρώ έναντι 42 εκατ. ευρώ το 2009.

Τα τελευταία χρόνια, ο αριθμός των ασφαλισμένων αυτοκινήτων έχει σχεδόν διπλασιαστεί και η δαπάνη για ασφάλιστρα σχεδόν τετραπλασιάστηκε. Το μεγαλύτερο μέρος της δαπάνης για ασφάλιστρα αφορά την κάλυψη της αστικής ευθύνης, ενώ το υπόλοιπο τις συμπληρωματικές καλύψεις. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι συμπληρωματικές καλύψεις είναι στην Ελλάδα πολύ λιγότερο διαδεδομένες από ότι στις ευρωπαϊκές χώρες. Η αύξηση των δαπανών αποδίδεται στην αύξηση του κόστους αποκατάστασης της ζημιάς και στην άνοδο των κατώτατων υποχρεωτικών ορίων κάλυψης για σωματικές βλάβες και υλικές ζημιές. Από τη μελέτη των αποζημιώσεων, αν και αυτές οι οποίες αφορούν σε σωματική βλάβη, αποτελούν σχετικά μικρό μέρος των περιπτώσεων καταβολής αποζημίωσης, προκύπτει ότι αυτές απορροφούν το 50% των εξόδων αποζημίωσης της αστικής ευθύνης χερσαίων οχημάτων.

Ενδιαφέρον όμως παρουσιάζουν και τα στοιχεία από την ευρωπαϊκή αγορά ασφάλισης αυτοκινήτου, όπου αν και οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις οι οποίες δραστηριοποιούνται στον κλάδο αυτοκινήτου μειώθηκαν σταθερά και έφθασαν να είναι λιγότερες από 1.100 το 2007, ο ανταγωνισμός μεταξύ τους παρέμεινε έντονος. Ο συνδυασμένος δείκτης ζημιών 16 (ο οποίος περιλαμβάνει

τους δείκτες ζημιών και εξόδων) ξεπέρασε το 100% το 2007, δείχνοντας ένα ζημιολόγο αποτέλεσμα μετά από πέντε κερδοφόρες χρήσεις. Την ίδια ώρα αυξήθηκαν και οι αποζημιώσεις. Το 2007 έφτασαν τα 96,3 δισ. σε σύγκριση με τα 93,8 δισ. € του 2006, σημειώνοντας δηλαδή αύξηση κατά 2,9%. Ο δείκτης ζημιών αυξήθηκε στο 76,8% το 2007 και συγκρίνεται με το 75,2% το 2006 και το 74,6% το 2005, ωστόσο πρέπει να επισημανθεί ότι ο δείκτης ζημιών μεταβάλλεται από χώρα σε χώρα.

Στην Ευρώπη τα μέσα ασφάλιστρα ανά ασφαλισμένο όχημα διαφέρουν κατά πολύ ανά χώρα και οι διαφοροποιήσεις αυτές εξηγούνται από τις διαφορές που υπάρχουν στην οικονομική ανάπτυξη, στα πρότυπα διαβίωσης και στο μερίδιο του πληθυσμού.

Σύμφωνα με στοιχεία της μελέτης, το ύψος των αποζημιώσεων που πλήρωσαν οι εταιρείες το 2010 για την αστική ευθύνη αυτοκινήτου ανήλθε στα 792,2 εκατ. ευρώ. Για το 2011 δεν υπάρχουν ακόμη στοιχεία όσον αφορά το ύψος των αποζημιώσεων που κατέβαλαν οι εταιρείες, αλλά, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις, παρατηρήθηκε συγκράτηση των ζημιών, εξαιτίας κυρίως της μείωσης της χρήσης του αυτοκινήτου που προκαλεί η οικονομική ύφεση.

Υπολογίζεται ότι τουλάχιστον το 15% του στόλου των αυτοκινήτων που κυκλοφορούν στους ελληνικούς δρόμους - συνυπολογιζομένων και των δημοσίων οχημάτων - είναι πλέον ανασφάλιστα και δεν αποκλείεται με την επιδείνωση των εισοδημάτων ασφαλισμένων, το ποσοστό αυτό να αυξηθεί.

Οι εταιρίες όλα αυτά τα χρόνια ρίχνουν το μέσο ασφάλιστρο αστικής ευθύνης (η μείωση υπολογίζεται σε 20%), πιστεύοντας ότι θα κερδίσουν από τις συμπληρωματικές καλύψεις.

Αυτό βεβαίως δεν συμβαίνει, με αποτέλεσμα τα ελλείμματα του κλάδου να διογκώνονται. Παρόλο που τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μείωση των ατυχημάτων, οι αποζημιώσεις αυξάνονται, ειδικά τώρα που αυξάνουν τα όρια αποζημιώσεων, επιβάλλονται οι σταδιακές αναπροσαρμογές των ασφαλιστρών, για να πάψει επιτέλους το φαινόμενο τα καθαρά ασφάλιστρα να είναι μικρότερα από τις ζημιές.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Παρά τη στενότητα της περιόδου, είναι αρκετοί αυτοί που αποφεύγουν να ασφαλίζουν επαγγελματικά οχήματα, τα οποία τελικά συγκεντρώνονται σε συγκεκριμένες εταιρίες και μάλιστα σε πολλές από αυτές με εξαιρετικά χαμηλά ασφάλιστρα. Και στο συγκεκριμένο τομέα τα δεδομένα πρόκειται να αλλάξουν, καθότι οι πιέσεις που ασκούνται από την Εποπτική Αρχή για την κεφαλαιακή ενίσχυση της αγοράς, υποχρεώνουν ορισμένους να επαναπροσδιορίσουν την τιμολογιακή τους πολιτική.

Οι ασφαλιστικές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο της Αστικής Ευθύνης από χερσαία οχήματα αναλαμβάνουν οργανωτικές υποχρεώσεις, οι οποίες ορίζουν νέες διαδικασίες στο διακανονισμό ζημιών.

Οι εταιρίες σήμερα, αφενός μεν προσπαθούν να βελτιώσουν την ποιότητα των υπηρεσιών τους σε τομείς που έχουν δείξει ότι μπορούν να υπηρετήσουν σωστά το θεσμό της ασφάλισης (Φιλικός Διακανονισμός, Φροντίδα Ατυχήματος, Συμβεβλημένα Συνεργεία), αφετέρου δε να προσαρμόσουν όσο ταχύτερα μπορούν το διοικητικό τους μοντέλο και τις διαδικασίες τους σύμφωνα με τις νέες νομοθετικές ρυθμίσεις που η Εποπτική Αρχή (διαδικασία αποζημίωσης) και επιβάλλει η εναρμόνιση με το Κοινοτικό Δίκαιο.

Ο χάρτης της ασφαλιστικής αγοράς αλλάζει. Τα νέα υψηλά όρια ασφάλισης, η οργανωμένη και αποτελεσματική εποπτεία της ΤτΕ, οι κεφαλαιακές υποχρεώσεις που απορρέουν από την Solvency II, η ανάγκη για επάρκεια αποθεματικών, η διαφάνεια στις συναλλαγές, οι καθαροί, κατανοητοί και σαφείς όροι των συμβολαίων ασφάλισης, αλλά πρωτίστως η τάχιστα καταβολή των αποζημιώσεων, αποτελούν πλέον τη νέα «βίβλο» της ασφαλιστικής αγοράς.

Το περιβάλλον στον κλάδο αναμορφώνεται. Γίνεται περισσότερο απαιτητικό και ανταγωνιστικό και σε αυτό θα αντέξουν – ασχέτως μεγέθους ή εθνικότητας – μόνο οι εύρωστες οικονομικά εταιρίες, με ισχυρή κεφαλαιακή δύναμη, οι οποίες, μετά την έξοδο της χώρας από την κρίση, θα αποκτήσουν

ρόλο πρωταγωνιστή στα ασφαλιστικά δρώμενα.

Οι ασφαλιστικές εταιρείες πρέπει να δημιουργήσουν δίκτυο συνεργαζόμενων συνεργείων στο οποίο να μπορούν να καταφύγουν οι ασφαλισμένοι χωρίς να χρειάζεται να εκταμιεύσουν χρήματα για την επισκευή της ζημιάς του οχήματός τους.

Για να είναι ανταγωνιστικές κάποιες εταιρίες, αντιλαμβανόμενες τις ευκαιρίες που δημιουργεί η κρίση και πολύ περισσότερο τις ανακατατάξεις που ήδη δρομολογούνται στον κλάδο Ασφάλισης Οχημάτων, πρέπει να δημιουργήσουν νέα «πακέτα» ασφάλισης, που θα έχουν σαν στόχο την ολοκληρωμένη προστασία των πελατών τους.

Παράλληλα να προχωρήσουν στη διαμόρφωση νέας τιμολογιακής πολιτικής, χωρίζοντας την Ελλάδα σε γεωγραφικές ζώνες με διαφοροποιημένο ασφάλιστρο. Επίσης να ολοκληρώσουν το σύστημα της ηλεκτρονικής τιμολόγησης και του ηλεκτρονικού σήματος.

Η στρατηγική ανάπτυξης να παραμένει πελατοκεντρική, έχοντας ως στόχο την πλήρη κάλυψη των συνεχώς μεταβαλλόμενων αναγκών των πελατών της και τη βελτιστοποίηση της άμεσης εξυπηρέτησης αυτών.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Οι ασφαλιστικές εταιρίες στηρίζονται στον ανθρώπινο παράγοντα, και στην προσωπική σχέση μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου. Κυρίως δε κατά την στιγμή του ατυχήματος, της ζημιάς και κατά την ώρα της αποζημίωσης .

Οι εταιρίες σήμερα, αφενός μεν προσπαθούν να βελτιώσουν την ποιότητα των υπηρεσιών τους σε τομείς που έχουν δείξει ότι μπορούν να υπηρετήσουν σωστά το θεσμό της ασφάλισης , αφετέρου δε να προσαρμόσουν όσο ταχύτερα μπορούν το διοικητικό τους μοντέλο και τις διαδικασίες τους σύμφωνα με τις νέες νομοθετικές ρυθμίσεις που προωθεί η Εποπτική Αρχή και επιβάλλει η εναρμόνιση με το Κοινοτικό Δίκαιο.

Πολλές, πλέον, από τις εταιρίες στα συνδυαστικά τους πακέτα ασφάλισης αυτοκινήτου προσφέρουν καλύψεις υγείας, κατοικίας, εκπτώσεις για νέους πελάτες, σε πάνω από δύο αυτοκίνητα, οδική βοήθεια, και κύρια συνεργασία με συνεργεία ή διευκολύνσεις στους οδηγούς που θα μείνουν χωρίς αυτοκίνητο, λόγω επισκευής από ατύχημα.

Οι προσφορές αυτές στοχεύουν κύρια να κρατήσουν τον πελάτη, αφού είναι συχνό το φαινόμενο των ασφαλισμένων ή των πρακτορείων στην ασφάλιση αυτοκινήτου ανά εξάμηνο να αλλάζουν εταιρία. Ειδικά στις επισκευές, επιδιώκουν συνεργασίες με συνεργεία αυτοκινήτων και τις προσφέρουν στα πακέτα, για να συγκρατήσουν και να ελέγξουν το κόστος. Πάντως, όλες οι ασφαλιστικές εταιρίες και κύρια οι πολυεθνικές δίνουν ιδιαίτερη σημασία στο διαδίκτυο και στις εταιρικές τους ιστοσελίδες έχουν online εργαλεία υπολογισμού των ασφαλιστρών κύρια αυτοκινήτου και άλλων κλάδων.⁴⁷

Η ασφάλιση αυτοκινήτων είτε για την απλή αστική τους ευθύνη είτε για συμπληρωματικούς κινδύνους (κλοπή, φωτιά ίδιες ζημιές κτλ) απαιτεί διεξοδική στατιστική μελέτη, πρόβλεψη των μελλοντικών ζημιών και άσκηση συνετής

⁴⁷ <http://esyprota.gr/arithmoi/ereunes-meletes/816-lafit> άρθρο της 25^{ης} Οκτωβρίου 2011 «Επίθεση στις ασφάλειες αυτοκινήτου από τις μεγάλες ασφαλιστικές»

τιμολογιακής πολιτικής από τις εταιρίες που ασκούν τον κλάδο προκειμένου να μπορούν με συνέπεια και ταχύτητα να αντεπεξέλθουν σε μελλοντικές ζημιές.⁴⁸

⁴⁸http://www.inlife.com.gr/greek/index4.php?option=com_content&task=view&id=29&Itemid=42

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

1. Δούκας : «Ιδιωτική Ασφάλιση» εκδόσεις ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, Αθήνα 1988
2. Κιάντος Βασίλειος: «Ασφαλιστικό Δίκαιο», εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ, Αθήνα 2003
3. Μάριος Ραφαήλ, Μαργαρίτα Αντωνάκη κ.ά. «Η Ιδιωτική Ασφάλιση –Εκπαιδευτικές Σημειώσεις» εκδόσεις Ελληνικό Ινστιτούτο Ασφαλιστικών Σπουδών, Αθήνα 2004
4. Μιλτιάδης Νεκτάριος: «Εισαγωγή στην Ιδιωτική Ασφάλιση» Εκδόσεις FORUM, Αθήνα 2003.
5. Χαρδαλιάς Βασίλειος: «Η ιστορία των ασφαλειών», άρθρο της 1^{ης} Σεπτεμβρίου 2008
6. Χατζηγάγιος Θωμάς: «Ιδιωτικό Ασφαλιστικό Δίκαιο», εκδόσεις ΑΝΙΚΟΥΛΑ, Θεσ/νίκη 2009

ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

http://www.inlife.com.gr/greek/index4.php?option=com_content&task=view&id=29&Itemid=42

<http://www.insurancedaily.gr/blog/?p=665>

http://www.xe.gr/automoto/library/expert_guide/insuring_your_car.html?fk=3020

http://ak-insurance.gr/insure/index.php?option=com_content&view=ar..

<http://www.auto24.gr/html/ent/668/ent.3668.asp>

<http://www.brokings.gr/Brokings/proionta//emporikoi/pagion/index.html>

http://www.insurancecenter.gr/articles.php?articles=view&articles_id=7

http://europa.eu/legislation_summaries/other/l22028_el.htm

http://www.insuranceworld.gr/default.php?pname=Article&art_id=5434&cat_id=4

<http://pietris.wordpress.com/> (πηγή imerisia.gr)

http://www.insuranceworld.gr/default.php?pname=Article&art_id=5434&cat_id=4

<http://www.eaee.gr/cms/uploads/oikmel-motor2009gr.pdf>

<http://www.bankofgreece.gr/Pages/el/deia/diamesolavites.aspx>

<http://www.cosmolife.gr/el/idiotiki-asfalisi.html>

http://ak-insurance.gr/insure/index.php?option=com_content&view=ar..

http://europa.eu/legislation_summaries/other/l22028_el.htm

<http://www.kspasfaleies.gr/component/content/article/2-asfalistika-nea/18-2011-01-21-11-04-25>

<http://www.asfaleies-autokinitou.gr/2012/01/anasfalista-oxhmata-sthn-ellada/>

<http://www.eaee.gr/cms/uploads/oikmel-motor2009gr.pdf>

<http://esyprota.gr/arithmoi/ereunes-meletes/816-lafit>

www.insuranceworld.gr

ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ

«Η Ιδιωτική Ασφάλιση στην Ελλάδα»-Ετήσια Στατιστική Έκθεση 2009,
Εκδόσεις: Υπηρεσία Μελετών και Στατιστικής, Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών
Ελλάδος.

Περιοδικό Ασφαλιστική Αγορά

Contract: Ενδεικτικό τιμολόγιο κλάδου αυτοκινήτου, Φεβρουάριος 2009

CEA: Statistics No 38 February 2010: European Motor Insurance Market (μέσα
από την Ε.Α.Ε.Ε.)