

**ΑΝΩΤΑΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ  
ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ**

**ΤΜΗΜΑ:ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΚΤΙΚΗΣ  
ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2012**

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΘΕΜΑ: ΑΣΦΑΛΙΣΗ  
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΜΕ  
ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ  
ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΙΣ ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ  
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.**

---

**ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:  
ΠΑΝΤΕΛΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ**

**ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ:  
ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ, ΜΠΑΚΛΑΓΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ**

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ .....	7
1.1. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ.....	7
1.2. Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ.....	8
1.3. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ .....	9
1.4. Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ .....	12
1.5. ΑΡΧΕΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ .....	13
1.6. ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΕΣ ΔΙΑΘΕΣΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ.....	15
1.7. Ο ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ .....	16
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	19
2.2. ΤΥΠΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ.....	20
2.2.1. ΚΥΡΙΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΦΟΡΤΙΩΝ.....	22
2.2.2. ΚΥΡΙΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑΣ.....	22
2.3. ΡΗΤΡΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ .....	23
2.3.1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ .....	25
2.3.2. ΜΕΘΟΔΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ.....	26
2.4. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	30
2.4.1. ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ .....	30
2.4.2. Η ΧΕΡΣΑΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ.....	32
2.5. Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	33
2.5.1. Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ .....	35
2.6. ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ.....	40
2.6.1. ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ .....	40
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	49
3.1. ΕΘΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ .....	49
3.1.1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ.....	52
3.1.2. ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ .....	54
3.1.3. ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	56
3.1.4. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	57
3.2. INTERLIFE Α.Α.Ε.Γ.Α. ....	59
3.2.1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ.....	61

3.2.2. ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΡΗΤΡΕΣ.....	63
3.2.3. ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΑΝΑ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ .....	65
3.3.ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΠΡΟΙΟΝΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	67
3.3.1.ΕΥΘΥΝΕΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ.....	67
3.3.2.ΤΥΠΟΙ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	70
3.3.3.ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ.....	70
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....	72
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	75

**ΑΦΙΕΡΩΣΗ**  
**ΣΤΟΥΣ ΓΟΝΕΙΣ ΜΑΣ**

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο κλάδος των ασφαλίσεων μεταφορών έχει ως αντικείμενο την ασφάλιση των εμπορευμάτων κατά τη διάρκεια της διακίνησής τους με αναγνωρισμένα μέσα μεταφοράς οδικώς, σιδηροδρομικώς, αεροπορικώς και οδικώς, ενώ η έκταση της κάλυψης της μεταφοράς εξαρτάται από τις καλύψεις που προβλέπονται στο αντίστοιχο ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Η ασφάλιση μεταφορών παίζει σημαντικό ρόλο το διεθνές εμπόριο καθώς παρέχει προστασία από ζημιές και απώλειες και επιτρέπει στους συναλλασσομένους να αναλαμβάνουν μεγαλύτερους εμπορικούς κινδύνους επεκτείνοντας σημαντικά τις δραστηριότητές τους, ενώ παρέχει βοήθεια στην επίτευξη του στόχου της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας. Ακόμη, στο πλαίσιο του διεθνούς εμπορίου και της απρόσκοπτης διακίνησης των εμπορευμάτων, παίζει πολύ σημαντικό ρόλο στην προστασία των επιχειρήσεων από πιθανές ζημιές, ώστε να μπορούν να επικεντρώνουν τη προσοχή τους και τις προσπάθειές τους στην επίτευξη των στόχων τους, αναλαμβάνοντας μεγαλύτερα ρίσκα.

Ο κλάδος των ασφαλίσεων των μεταφορών διέπεται από ορισμένες αρχές, καθώς 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 ζημιές στα μεταφερόμενα εμπορεύματα, ενώ 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. Σύμφωνα με τα παραπάνω, η ασφάλιση μεταφορών είναι εξασφαλιστική και όχι κερδοσκοπική, ενώ η βασική διαφορά που διατηρεί σε σχέση με τους υπόλοιπους κλάδους ασφαλίσεων είναι πως το ασφαλιστήριο συμβόλαιο, που αποτελεί αποδεικτικό στοιχείο της ασφαλιστικής σύμβασης, είναι αξιόγραφο και μπορεί να μεταβιβαστεί με οπισθογράφηση.

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να παρουσιάσει εκτενώς την έννοια και την πορεία της ιδιωτικής ασφάλισης στον κόσμο και την Ελλάδα, να αναλύσει τις ασφαλίσσεις των μεταφερόμενων εμπορευμάτων αναφορικά με τις θαλάσσιες και χερσαίες μεταφορές, στη συνέχεια να παρουσιάσει δύο ελληνικές εταιρίες του κλάδου, με στόχο την επίτευξη μιας πλήρους αναφοράς πάνω στο ζήτημα των ασφαλίσεων μεταφορών, βασιζόμενη σε στατιστικά στοιχεία του κλάδου, νομοθετικά πλαίσια, κοινοτικά δίκαια, συνθήκες τις αγοράς και άλλα σχετικά στοιχεία.

Η εργασία είναι δομημένη ως εξής: στο κεφάλαιο 1 παρουσιάζονται η έννοια, οι αρχές και η συμβολή της ιδιωτικής ασφάλισης, οι επαγγελματίες διάθεσης ασφαλιστικών προϊόντων, ο ασφαλιστικός μηχανισμός και παράλληλα, επιχειρείται μία ιστορική αναδρομή του κλάδου, στο κεφάλαιο 2 γίνεται μία εκτενής ανάλυση του κλάδου αναφορικά με τις χερσαίες και θαλάσσιες μεταφορές με ταυτόχρονη αναφορά στην αντίστοιχη νομοθεσία, στο κεφάλαιο 3 παρουσιάζονται δύο ελληνικές ασφαλιστικές εταιρίες του κλάδου, καθώς και οι ασφαλιστικές υπηρεσίες που αυτές προσφέρουν σχετικά με την ασφάλιση των μεταφορών, και τέλος, παρουσιάζονται τα συμπεράσματα.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ**

### **1.1. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**

Η ασφάλιση καθορίζεται ως μία κοινωνία κινδύνων που αποτελείται από άτομα που τα οποία υπόκεινται σε όμοιους κινδύνους και επιφέρει νομικές αξιώσεις για κάλυψη αναγκών μετά από καταβολή ασφαλίστρου ή εισφοράς. Με άλλα λόγια, είναι η μεταφορά συγκεντρωμένων, τυχαίων και απρόβλεπτων κινδύνων σε ασφαλιστές έναντι ασφαλιστρών, που συμφωνούν να αποζημιώσουν τους ασφαλισμένους για τυχαίες ζημιές.

Από τον παραπάνω ορισμό, καθίσταται προφανές πως η έννοια της ασφάλισης εμπεριέχει κάποια χαρακτηριστικά, εκ των οποίων τα κυριότερα είναι ο κίνδυνος και η κοινωνία των κινδύνων, δηλαδή μία ένωση προσώπων που υπόκεινται σε αυτούς. Κίνδυνος είναι η δυνατότητα γέννησης μιας ανάγκης, η οποία δεν είναι βέβαιο αν θα πραγματοποιηθεί και μπορεί να είναι περιουσιακή ή ηθικής φύσης, ενώ οι προϋποθέσεις ασφαλισιμότητας ενός καθαρού κινδύνου είναι η ύπαρξη μεγάλου αριθμού ομοειδών περιπτώσεων, η ζημιά που προέρχεται από αυτόν να είναι τυχαία και όχι εσκεμμένη, να είναι καθορισμένη και μετρήσιμη, καθώς και να έχει συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, όπως αιτία, τόπο, χρόνο και ποσό.<sup>1</sup>

Η διαχείριση αυτών των κινδύνων, δηλαδή ο εντοπισμός και η ανάλυση καταστάσεων όπου υπάρχουν πιθανότητες απώλειας, αποτελεί ζωτικό χαρακτηριστικό της έννοιας της ασφάλισης, καθώς θέτουν ως κύριους στόχους από την πλευρά μιας επιχείρησης την οικονομική της προετοιμασία, την ελαχιστοποίηση της αβεβαιότητας και την κάλυψη τυπικών υποχρεώσεων ασφαλείας, αναφορικά με το χρόνο πριν την επέλευση της ζημιάς, και την επιβίωση της επιχείρησης, τη συνέχιση των εργασιών της και της ανάπτυξής της, τη διατήρηση του κύκλου πελατών και την ανάληψη της κοινωνικής ευθύνης απέναντι στους εργαζομένους της, αναφορικά με το χρόνο μετά την επέλευση της ζημιάς.

---

<sup>1</sup> <http://www.privateinsurance.gr/>

Σύμφωνα με τα παραπάνω, είναι σημαντικό να σημειωθεί πως η έννοια της ασφάλισης διαφέρει σημαντικά από την έννοια των παιγνίων και της κερδοσκοπίας, καθώς το παίγνιο δημιουργεί έναν κερδοσκοπικό κίνδυνο που δεν υπήρχε πριν, ενώ η ασφάλιση διαχειρίζεται έναν υπαρκτό κίνδυνο, και ακόμη, το παίγνιο δεν είναι παραγωγικό κοινωνικά και βασίζεται σε ένα τυχαίο και απρόβλεπτο γεγονός με σκοπό τον πλουτισμό, σε αντίθεση με την ασφάλιση, όπου τα δύο μέρη έχουν κοινό συμφέρον για τη μη επέλευση του κινδύνου.<sup>2</sup>

## 1.2. Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ

Η ασφαλιστική σύμβαση είναι μια αμφοτεροβαρής σύμβαση, η οποία υποχρεώνει τον ασφαλιστή να φέρει τον κίνδυνο και το άλλο πρόσωπο που συμμετέχει στη σύμβαση να πληρώνει το ασφάλιστρο. Από αυτόν τον ορισμό, προκύπτει πως η ασφαλιστική σύμβαση είναι ενοχική, δε δημιουργεί δηλαδή ή καταλύει εμπράγματο δικαίωμα, πλαισιώνει δικαιώματα και υποχρεώσεις και για τις δύο μεριές και, φυσικά, αποτελεί διμερή δικαιοπραξία.

Σύμφωνα με τη θεωρία της ανάληψης του κινδύνου, η ασφαλιστική σχέση που προκύπτει από την αντίστοιχη σύμβαση υποχρεώνει την ανάληψη του κινδύνου από τον ασφαλιστή σε ευρεία έννοια, αναφορικά με τα στοιχεία που απαρτίζουν τη σύμβαση, αλλά σε εξατομικευμένη μορφή, εννοώντας πως ο ασφαλιστής αναλαμβάνει αποκλειστικά τον κίνδυνο βάσει σύμβασης ή νόμου και μόνο για τον ίδιο τον ασφαλισμένο, ενώ απαραίτητο είναι και η ζημιά να προέρχεται από κίνδυνο, που συνέβη στο χρονικό διάστημα που ονομάζεται ουσιαστική διάρκεια της ασφάλισης. Αναφορικά με την ευρεία έννοια της ανάληψης του κινδύνου, αυτό σημαίνει πως η παροχή του ασφαλιστή δεν αφορά μόνο την καταβολή του ασφαλίματος, αλλά περιέχει και άλλες ασφαλιστικές υπηρεσίες, όπως είναι η ενδεχόμενη διάθεση πράκτορα και πραγματογνωμόνων.

---

<sup>2</sup> <http://www.asfalisinnet.gr/>



Ακόμη, μία θεωρία που προσδιορίζει την ασφαλιστική σύμβαση είναι η θεωρία της χρηματικής παροχής, η οποία όμως εν αντιθέσει με τη θεωρία της ανάληψης του κινδύνου, είναι ελλιπής. Σύμφωνα με αυτή τη θεωρία, η παροχή του ασφαλιστή έγκειται στην υπόσχεση μιας παροχής, η οποία τελεί κάτω από την αναβλητική αίρεση της πραγματοποίησης της ασφαλιστικής περίπτωσης. Το μειονέκτημα αυτής της θεωρίας είναι πως καταλήγει να μη δέχεται τον αμφοτεροβαρή χαρακτήρα της ασφαλιστικής σύμβασης σε περίπτωση που δεν πραγματοποιηθεί ο κίνδυνος, και έτσι σε αυτήν την περίπτωση θα έπρεπε να επιστρέψει το ασφάλιστρο, καθώς μέσω αυτού πλούτισε αδικαιολόγητα.

### **1.3. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**

Η ασφάλιση είναι μια δραστηριότητα που ξεκίνησε ιστορικά με την εμφάνιση του ναυτικού εμπορίου την εποχή του Μινωικού πολιτισμού, ωστόσο αναπτύχθηκε σταδιακά για να λάβει την σημερινή της μορφή κατά τον 19ο αιώνα. Από το 2000 π.Χ. περίπου χρονολογούνται οι πρώτες μορφές ασφάλισης, οι οποίες αφορούν στην προστασία από πιθανούς επιχειρηματικούς κινδύνους και στον καταμερισμό των ζημιών στα πλαίσια μεταφορικών δραστηριοτήτων δια ξηράς ή δια θάλασσας.

Ο κώδικας του Βαβυλώνιου βασιλιά Χαμουραμπί (2123 π.Χ.) προβλέπει ότι σε περίπτωση απώλειας ή κλοπής εμπορευμάτων κατά τη μεταφορά τους, ο μεταφορέας απαλλάσσεται από την υποχρέωσή του να παραδώσει τα εμπορεύματα εφόσον αποδειχθεί ότι δεν είναι υπαίτιος ούτε συνένοχος, ενώ η ζημιά μοιράζεται ανάμεσα στους συμμετέχοντες στο караβάνι εμπόρους.

1200 χρόνια αργότερα, το 916 π.Χ., οι κάτοικοι της Ρόδου θέτουν ουσιαστικά τις βάσεις της ναυτασφάλισης, καθώς προβλέπουν την κατάσταση «γενικής αβαρίας» και τις αρχές διακανονισμού της, με τη συμμετοχή και τον επιμερισμό των κινδύνων από κοινού μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων σε μία θαλάσσια μεταφορά. Το σύνολο των γνωστών ως «Νόμος των Ροδίων»

πρακτικών θα κωδικοποιηθεί πολλούς αιώνες αργότερα από τον Ιουστινιανό (553 μ.Χ.) στο πλαίσιο του νομοθετικού του έργου.

Οι Ερανικές Εταιρείες της ελληνικής αρχαιότητας, οι οποίες αποβλέπουν στη στήριξη των οικογενειών που αντιμετωπίζουν δυσκολίες και στην κάλυψη των εξόδων κηδείας, αποτελούν την πρώτη μορφή ασφάλισης ζωής. Τα μεταγενέστερα ρωμαϊκά *Collegia Tenuiorum* υπηρετούν τους ίδιους σκοπούς. Το μοντέλο των Ερανικών Εταιρειών απαντάται και κατά το Μεσαίωνα με τις *Guildes* (Επαγγελματικές Συντεχνίες) που παρέχουν στα μέλη τους βοήθεια σε περίπτωση σωματικής ή υλικής βλάβης μέσω ειδικών ταμείων.<sup>3</sup>

Στις ασφαλίσεις θαλάσσιων μεταφορών παρατηρείται η σημαντικότερη εξέλιξη, καθώς το 1063, Ενετοί και Γενοβέζοι κυρίως έμποροι βρίσκουν τον τρόπο να προστατεύουν τα πλοία και τα φορτία τους κατά των ζημιών που προκαλούν οι καιρικές συνθήκες ή και οι πειρατές: ιδρύουν ένα ταμείο στο οποίο συνεισφέρουν τακτικά και από το οποίο αποζημιώνονται. Γνωστή ως *Code d'Amalfi*, η οργάνωσή τους καταρτίζει και τα πρώτα ασφαλιστήρια συμβόλαια.

Στην Ιταλία, την Ισπανία και τη Γαλλία αποδίδεται η απαρχή της ναυτασφάλισης. Και στις τρεις χώρες αυτές βρέθηκαν αρχεία των 13ου και 14ου αιώνων που αφορούν σε ζητήματα ναυτικού δικαίου και ασφάλισης. Η πρώτη εταιρεία περιορισμένης ευθύνης με σκοπό τη χρηματοδότηση και διασφάλιση του θαλάσσιου εμπορίου ιδρύεται στη Τουλούζη το 1378. Η πρώτη ασφαλιστική εταιρεία χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορών δημιουργείται στη Γένοβα το 1424, ενώ κατά την ίδια εποχή περίπου (1435) δημοσιεύονται *Los capitulos de Barcelona*, οι πρώτες νομοθετικές διατάξεις που ρυθμίζουν τις ναυτικές ασφαλίσεις.

Κατά το 13ο και 14ο αιώνα, Ιταλοί θαλασσοπόροι και έμποροι εγκαθίστανται στο Λονδίνο όπου μεταφέρουν τις εμπορικές και ασφαλιστικές τους πρακτικές. Προς τα τέλη του 16ου αιώνα και κατά το 17ο αιώνα, η ολοένα αυξανόμενη σημασία του Λονδίνου ως εμπορικού κέντρου ευνοεί την ανάπτυξη στην αγγλική πρωτεύουσα της θαλάσσιας ασφάλισης. Το 1575 ιδρύεται ειδικό

<sup>3</sup> Κιάντος Β.(2005), "Ασφαλιστικό Δίκαιο", Εκδόσεις Σάκκουλα, 9<sup>η</sup> Έκδοση, Αθήνα

γραφείο για την καταχώρηση των ασφαλιστηρίων (*Office of Assurances*), ενώ το 1601 δημιουργείται το πρώτο δικαστήριο για την επίλυση διαφορών που σχετίζονται με την ασφαλιστική κάλυψη των θαλάσσιων μεταφορών.

Το 1691, ο Edward Lloyd ανοίγει στην Tower Street ένα καφενείο όπου συγκεντρώνονται έμποροι και πλοιοκτήτες της εποχής και όπου συναλλάσσονται όσοι αναζητούν ασφάλιση για τα πλοία τους και όσοι προτείνουν την κάλυψή τους. Η *Lloyd's* του Λονδίνου αποτελεί ακόμα και σήμερα το «ναό» της θαλάσσιας ασφάλισης, ενώ αντίστοιχη ανάπτυξη παρουσιάζεται στην Πορτογαλία, στην Ιταλία, στη Γαλλία και στην Ολλανδία, όπου και ιδρύεται το 1629 η πρώτη εταιρεία με αποκλειστικό σκοπό την ασφάλιση των θαλάσσιων μεταφορών.

Η ασφάλιση με την σύγχρονη έννοια χρονολογείται από το 1666, οπότε ξεσπάει στο Λονδίνο μια μεγάλη πυρκαγιά που καταστρέφει 13.200 κτίρια. Μετά από την πυρκαγιά αυτή, ο Nicholas Barbon ανοίγει ένα γραφείο ασφάλισης κτιρίων και κατοικιών. Λίγο αργότερα, το 1698, ιδρύεται στην Αγγλία η πρώτη ασφαλιστική εταιρεία ζωής.

Στις Ηνωμένες Πολιτείες, η πρώτη ασφαλιστική εταιρεία δημιουργείται το 1732, ενώ ο Benjamin Franklin, μέσω της «*Philadelphia Contributionship for the Insurance of Houses from Loss by Fire*», καθιερώνει την έννοια της πρόληψης, καθώς αποκλείονται οι κατοικίες για τις οποίες ο κίνδυνος πυρκαγιάς είναι υπερβολικά μεγάλος.

Στην Αγγλία και πάλι εμφανίζεται για πρώτη φορά η ασφάλιση αυτοκινήτου, καθώς το 1932 γίνεται υποχρεωτική η ασφάλιση της ευθύνης προς τρίτους για τα σε κυκλοφορία οχήματα.<sup>4</sup>

Η ελληνική ασφαλιστική δραστηριότητα αναπτύσσεται αρχικά μέσω ασφαλιστικών εταιρειών που λειτουργούν εκτός Ελλάδας πριν από την ίδρυση του Νεοελληνικού κράτους. Το 1789 ιδρύεται από Έλληνες στην Τεργέστη η «*Societa Greca D' Assicurazioni*», ενώ το 1816 ανοίγει στην Οδησό η «*Εταιρεία των Ηνωμένων Ασφαλιστικών Γραικών*». Στην Κωνσταντινούπολη

---

<sup>4</sup> Κιάντος Β.(2005), "Ασφαλιστικό Δίκαιο", Εκδόσεις Σάκκουλα, 9<sup>η</sup> Έκδοση, Αθήνα

μεταξύ του 1819 και του 1833 γεννώνται οι εταιρείες «Πήγασος», «Αίολος», «Ομόνοια», «Ευθύτις» και άλλες, που ασχολούνται κυρίως με ασφαλίσεις μεταφορών. Το 1838 ιδρύεται από τον Αγγ. Γιαννικέζη η «Reunion Adriatica» που θα λειτουργήσει μέχρι τις μέρες μας.

Στον ελλαδικό χώρο, η πρώτη ασφαλιστική εταιρεία - «Η Ελλάς» - ιδρύεται στη Σύρο το 1828 από τον Ιωάννη Καποδίστρια. Ακολουθούν «Το Ελληνικόν Ασφαλιστικόν Κατάστημα» και η «Φιλεμπορική». Στην Αθήνα, ιδρύεται το 1857 «Ο Φοίνιξ» που λειτουργεί μέχρι το 1894 και επανιδρύεται το 1928, ενώ στα τέλη του 19ου αιώνα δημιουργείται η «Εθνική».

#### **1.4. Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**

Η συμβολή του θεσμού της ιδιωτικής ασφάλισης είναι κομβικής σημασίας στις σύγχρονες κοινωνίες σε οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο. Σε οικονομική βάση, οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις αποτελούν πεδίο απασχόλησης πολλών εργαζομένων και μέσω της φορολογίας συμβάλλουν σημαντικά στην αύξηση των εσόδων του κράτους, προωθώντας την οικονομική ανάπτυξη. Ταυτόχρονα, συντελούν στην επίτευξη της σταθερότητας των οικονομικών δραστηριοτήτων, καθώς η αποκατάσταση των ζημιών όταν συντελείται ένα ασφαλιστικό γεγονός είναι ιδιαίτερης σημασίας για τη συνέχιση επιχειρηματικών και επαγγελματικών δραστηριοτήτων, ενώ τα κεφάλαια που προέρχονται από τα ασφάλιστρα αποτελούν κινητήριο μοχλό της οικονομίας, βοηθώντας στη σταθερότητα του χρηματοπιστωτικού χώρου και στην ανάπτυξη των χρηματαγορών. Επακόλουθο αυτής της ανάπτυξης είναι η αυξημένη χρηματοδότηση των επενδύσεων μέσω της αξιοποίησης των κεφαλαίων και η ενθάρρυνση των καινοτόμων επιχειρηματικών πρωτοβουλιών, ενώ σημαντική είναι γενικότερα η συμβολή της ιδιωτικής ασφάλισης στο εθνικό ΑΕΠ, μέσω της διάσωσης υλικών αγαθών από μεμονωμένες ή συλλογικές καταστροφές και της αντικατάστασής τους.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> <http://www.eaee.gr/cms/>

Μία παράμετρος που δεν πρέπει να παραβλέπεται είναι η συμβολή του θεσμού της ιδιωτικής ασφάλισης σε κοινωνικό επίπεδο, καθώς διασφαλίζει το αίσθημα της ασφάλειας στους πολίτες, μειώνοντας την ανησυχία τους σχετικά με την απώλεια περιουσιακών στοιχείων, και εξασφαλίζει επιπλέον εισοδήματα σε προσωπικό και οικογενειακό επίπεδο, ειδικότερα σε περιπτώσεις ανικανότητας για εργασία.

Επιπλέον, η συμβολή της ιδιωτικής ασφάλισης έγκειται επίσης στη μείωση πρόσθετων αποθεματικών για νοικοκυριά και επιχειρήσεις καθώς απαλλάσσει και τις δυο κατηγορίες από την αποταμίευση μεγάλων ποσών (ιδίως τις επιχειρήσεις), αναγκαίων για την κάλυψη αστάθμητων εξόδων που προκύπτουν από την κλοπή ή την καταστροφή περιουσιακών στοιχείων τους.

Τέλος, οι αποζημιώσεις, σε περιπτώσεις ατυχημάτων και μακρόχρονων ασθενειών, διασφαλίζουν την οικονομική αυτάρκεια του παθόντος και της οικογένειάς του και αποτρέπουν την αύξηση των κοινωνικών προβλημάτων, ενώ οι αποζημιώσεις καταστροφής της περιουσίας αποτρέπουν την περιθωριοποίηση πρώην εύπορων οικογενειών και τη δημιουργία νεόπτωχων.

## **1.5. ΑΡΧΕΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**

Η ιδιωτική ασφάλιση βασίζεται σε κάποιες νομικές αρχές, οι οποίες πλαισιώνουν την κατάρτιση των ασφαλιστικών συμβάσεων, εκ των οποίων οι κυριότερες είναι:

- η αρχή της αποζημίωσης, η οποία υποδηλώνει πως ο ασφαλισμένος δεν μπορεί να εισπράξει περισσότερα από το ποσό που προσδιορίζει τη ζημιά, με αποτέλεσμα να διατηρείται η απαγόρευση της αρχής του πλουτισμού, καθώς ο ασφαλισμένος δεν πραγματοποιεί κέρδος από την επέλευση της ζημιάς, και να μειώνεται ο ηθικός κίνδυνος. Εξαιρέσεις ως προς αυτήν την αρχή αποτελούν τα ασφαλιστήρια αξίας, όπως συλλογές, αντίκες και έργα τέχνης, όπου ο προσδιορισμός της

αξίας γίνεται από πραγματογνώμονα, η ασφάλιση σε αξία καινούριου και η ασφάλιση ζωής, όπου δεν υπάρχει απόσβεση

- η αρχή του ασφαλισμένου συμφέροντος, το γεγονός δηλαδή πως ο ασφαλισμένος πρέπει να βλάπτεται οικονομικά από την επέλευση του κινδύνου που προκαλεί τη ζημιά, με σκοπό την αποφυγή της κερδοσκοπίας και την αποτελεσματική και ορθή μέτρηση της ζημιάς, καθώς η αποζημίωση είναι το μέτρο του ασφαλισιμού συμφέροντος αυτού που αποζημιώνεται
- η αρχή της υποκατάστασης, που σημαίνει πως ο ασφαλιστής παίρνει τη θέση του ασφαλισμένου στη διεκδίκηση της αποζημίωσης που καλύπτει το συμβόλαιο και η σχέση αυτή της υποκατάστασης εφαρμόζεται αν έχει προηγηθεί αποζημίωση, με σκοπό να μην εισπράττεται από τον ασφαλισμένο η αποζημίωση διπλά και να αποδίδεται η αντίστοιχη ευθύνη στον υπαίτιο. Εξαίρεση αυτής της σχέσης αποτελούν τα συμβόλαια ζωής και οι περιπτώσεις αντικρουόμενων συμφερόντων σε κοινή εταιρία(π.χ. σύγκρουση δύο αυτοκινήτων της ίδιας ασφαλιστικής εταιρίας)
- η αρχή της καλής πίστης, που επιβάλλει ειλικρίνεια και εντιμότητα στα αντισυμβαλλόμενα μέρη και βασίζεται στην ορθή συμπλήρωση των δηλώσεων, καθώς ο ασφαλιστής δεν υποχρεούται να πληρώσει αποζημίωση σε περίπτωση εσφαλμένης ή δόλιας δήλωσης, στη μη απόκρυψη γεγονότων, γιατί ο ασφαλιστής αρνείται να αποζημιώσει σε περίπτωση που ο ασφαλισμένος γνώριζε τη σημασία του γεγονότος που απέκρυψε ή είχε σκοπό να αποκρύψει το γεγονός εξ αρχής, και στην τήρηση των δεσμεύσεων, καθώς σε περίπτωση μη τήρησης της δέσμευσης η ζημιά δεν αποζημιώνεται αν το συμβόλαιο ακυρωθεί πριν αυτή συμβεί
- η αρχή της νομιμότητας, η οποία επιβάλλει να μην ασφαρίζονται παράνομα αντικείμενα, όπως κλεμμένα
- η αρχή της συνεισφοράς, που πλαισιώνει το δικαίωμα του ασφαλιστή να εισπράξει από άλλους ασφαλιστές το ποσό της αποζημίωσης που τους αναλογεί όταν η ασφάλιση είναι πολλαπλή

## 1.6. ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΕΣ ΔΙΑΘΕΣΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Οι κυριότεροι επαγγελματίες παροχής ασφαλιστικών υπηρεσιών είναι οι εξής:<sup>6</sup>

- ασφαλιστικοί πράκτορες
- μεσίτες ασφαλίσεων
- ασφαλιστικοί σύμβουλοι
- ασφαλιστικοί υπάλληλοι

*Ασφαλιστικός πράκτορας* είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που έχει ως αποκλειστικό έργο την ανάληψη ασφαλιστικών εργασιών για λογαριασμό μιας ή περισσότερων ασφαλιστικών επιχειρήσεων μέσω σύμβασης και έναντι προμήθειας και παρουσιάζει, προτείνει και συνάπτει ασφαλιστικές συμβάσεις, παρέχοντας στον ασφαλισμένο κάθε αναγκαία συνδρομή κατά τη διάρκεια της ασφαλιστικής σύμβασης και ιδιαίτερα μετά την επέλευση του ασφαλιστικού γεγονότος που προκαλεί τη ζημιά. Ο ασφαλιστικός πράκτορας δεν επιτρέπεται να ασχολείται με άλλο επαγγελματικό αντικείμενο, εγγράφεται σε ειδικά επαγγελματικά μητρώα και έχει ως αποκλειστικό έσοδο τις προμήθειες από τις ασφαλιστικές εργασίες.

Ο *μεσίτης ασφαλίσεων* είναι το πρόσωπο που έχει ως αποκλειστικό έργο να φέρει σε επαφή ασφαλιζόμενους και ασφαλιστικές εταιρίες με εντολή του ασφαλιζόμενου και χωρίς να δεσμεύεται ως προς την επιλογή της ασφαλιστικής επιχείρησης, έναντι προμήθειας που καταβάλλεται από τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις, και να εκτελεί όλες τις αναγκαίες ενέργειες για τη σύναψη ασφαλιστικών συμβάσεων, λαμβάνοντας την αποδοχή από την ασφαλιστική επιχείρηση και την έγκριση του ασφαλιζόμενου κατά τη διάρκεια εκτέλεσής τους. Τέλος, ο μεσίτης ασφαλίσεων έχει νομική και οικονομική ανεξαρτησία έναντι των ασφαλιστικών επιχειρήσεων και η ευθύνη του έναντι του ασφαλιζόμενου περιορίζεται στην τήρηση και την εφαρμογή των εγγράφων που έχει καταρτίσει.

---

<sup>6</sup> [www.incurancecenter.gr](http://www.incurancecenter.gr)

Ο ασφαλιστικός σύμβουλος είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που μελετά την ασφαλιστική αγορά και προτείνει λύσεις ασφαλιστικής κάλυψης πελατών μέσω ασφαλιστικών συμβάσεων και για λογαριασμό ασφαλιστικών επιχειρήσεων ή ασφαλιστικών πρακτόρων ή μεσιτών. Η σχέση που προκύπτει μεταξύ του ασφαλιστικού συμβούλου και του ασφαλιζόμενου είναι σχέση σύμβασης έργου και ο πρώτος δεν έχει δικαίωμα υπογραφής ασφαλιστηρίων ούτε και εκπροσώπησης.

Τέλος, ο ασφαλιστικός υπάλληλος είναι υπάλληλος μιας ασφαλιστικής εταιρίας με έμμισθη σχέση, που δρα για τα συμφέροντα της εταιρίας και συνεργάζεται αποκλειστικά με την εταιρία αυτή, πραγματοποιώντας ασφαλίσεις.

## 1.7. Ο ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ

Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο αποτελεί στην ουσία συμβόλαιο μεταβίβασης κινδύνου: ο ασφαλισμένος μεταβιβάζει στην ασφαλιστική εταιρεία έναν - εξ ορισμού τυχαίο – κίνδυνο, το οποίο η ασφαλιστική εταιρεία αποδέχεται να αναλάβει έναντι εισφοράς ή ασφαλίστρου. Η ασφαλιστική εταιρεία μπορεί να αναλάβει τον κίνδυνο εξ ολοκλήρου ή μόνο εν μέρει: στην περίπτωση που το συμβόλαιο προβλέπει μια απαλλαγή, ο ασφαλισμένος εξακολουθεί να φέρει μέρος του κινδύνου.<sup>7</sup>

Η ασφάλιση δεν τροποποιεί ούτε τις πιθανότητες επέλευσης του κινδύνου, ούτε τις άμεσες ζημιές με τις οποίες εκδηλώνεται, αλλά μειώνει ή ενδεχομένως εξαλείφει τις οικονομικές συνέπειες που αυτός ο κίνδυνος επιφέρει. Πιο συγκεκριμένα, οι πελάτες μιας ασφαλιστικής εταιρείας συμμετέχουν με τις εισφορές τους στη δημιουργία ενός κεφαλαίου από όπου θα καλυφτούν όλες οι ζημιές, ενώ παράλληλα μέσω της μαζικοποίησης της μεταβίβασης κινδύνου και δυνάμει του νόμου των μεγάλων αριθμών επιτυγχάνεται η διασπορά των κινδύνων, με αποτέλεσμα:

1) **Οι ασφαλισμένοι** να προστατεύονται από συμβάντα τα οποία δεν θα μπορούσαν να αντιμετωπίσουν μόνοι τους, καθώς λαμβάνουν σε περίπτωση

---

<sup>7</sup> Βλαδιμήρου Χ.(2008), "Φορτία καλυμμένα από ζημιές", Logistics and Management



ζημιάς ποσά τα οποία ως επί το πλείστον είναι πολύ μεγαλύτερα από τα ασφάλιστρα που έχουν καταβάλει.

2) Η ασφαλιστική εταιρεία να μειώνει την έκθεσή της στους κινδύνους και κατά συνέπεια να διασφαλίζει τη βιωσιμότητά της και να είναι σε θέση να τηρεί τις δεσμεύσεις που έχει αναλάβει απέναντι στους ασφαλισμένους της.

Προκειμένου να λειτουργεί σωστά, η ασφαλιστική εταιρεία οφείλει να είναι φερέγγυα. Με άλλα λόγια, πρέπει να είναι σε θέση να πληρώσει το σύνολο των ζημιών που μπορούν να υποστούν οι ασφαλισμένοι της, ανά πάσα στιγμή, ανεξάρτητα από τις όποιες συγκυρίες.

Η ασφαλιστική εταιρεία διασφαλίζει την φερεγγυότητά της:

- Καθορίζοντας τη σωστή τιμολόγηση των καλύψεων που προσφέρει, σε σχέση με το πιθανό και πραγματικό ποσοστό ζημιών της, καθώς και με τα λειτουργικά της έξοδα.
- Επενδύοντας τα εισπραχθέντα ασφάλιστρα και διατηρώντας διαθέσιμο το κεφάλαιο που συγκεντρώθηκε υπό διάφορες μορφές – ρευστότητα, ακίνητα, μετοχές, ομόλογα, κλπ.). Δεδομένου ότι το διαθέσιμο κεφάλαιο πρέπει να επαρκεί για να καλύψει ανά πάσα στιγμή το σύνολο των υποχρεώσεών της, καίριο ρόλο παίζει η συνετή διαχείριση των στοιχείων ενεργητικού της εταιρείας και η αποφυγή ριψοκίνδυνων επενδύσεων.

*Ασφαλιστική αγορά* είναι ο οικονομικός χώρος όπου ζητείται ασφαλιστική προστασία, ο χώρος δηλαδή όπου οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις και αυτοί που ζητούν ασφάλιση μόνοι ή μέσω επαγγελματιών, ανταλλάσσουν το οικονομικό αγαθό της ασφάλισης έναντι πληρωμής ανταλλάγματος, το οποίο είναι το ασφάλιστρο.

Οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις που μπορούν νόμιμα να λειτουργούν στην Ελλάδα<sup>8</sup>

- Ιδρύονται νόμιμα με έδρα την Ελλάδα

---

<sup>8</sup> [www.bankofgreece.gr](http://www.bankofgreece.gr)

- Με έδρα οποιοδήποτε κράτος – μέλος της ΕΕ
- Με έδρα οποιαδήποτε χώρα του κόσμου αλλά με την δημιουργία υποκαταστήματος.

Μόνο ανώνυμες εταιρίες ή επιχειρήσεις Δημοσίου Δικαίου μπορούν να συνάψουν είτε ασφαλίσεις ζωής είτε γενικές ασφαλίσεις. Κατ' εξαίρεση μπορούν να είναι μικτές οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις που είχαν συσταθεί προ του 1985, ενώ είναι δυνατή η συγχώνευση ασφαλιστικών εταιριών ή η απορρόφηση μιας από άλλη, αλλά η νέα εταιρία που θα προκύψει από τη συγχώνευση δεν μπορεί να ασκεί ταυτόχρονα κλάδους ζωής και ζημιών.

Ο ανταγωνισμός της ασφαλιστικής αγοράς αφορά κυρίως την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, όπως το είδος και τον τρόπο παροχής, τους γενικούς και ειδικούς όρους των συμβάσεων και τις ευκολίες αίτησης και διακανονισμών, το βασικό προϊόν, τις παρεπόμενες παροχές, όπως η παρακολούθηση και η ενημέρωση κατά τη διάρκεια της σύμβασης, το ποσό του ασφάλιστρου και τη γενικότερη διαδικασία των αντίστοιχων εργασιών.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

### 2.1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Οι μεταφορές είναι ο αρχαιότερος και ταυτόχρονα ένας από τους πιο μοντέρνους κλάδους ασφάλισης, είναι συνάρτηση πολλών παραγόντων, συνθηκών και ιδιαιτεροτήτων και έχει πάντοτε τη μοναδικότητα του. Η ασφάλιση και η έγκαιρη μεταφορά των εμπορευμάτων είναι πολύ σημαντική για να λειτουργεί αποτελεσματικά στο σύνολο της μια επιχείρηση.

Η ασφάλιση των μεταφορών έχει ως αντικείμενο την ασφάλιση φορτίων που διακινούνται με οποιοδήποτε αναγνωρισμένο μεταφορικό μέσο (χερσαίο, θαλάσσιο, οδικό, αεροπορικό) για κινδύνους που συμφωνούνται ελεύθερα ανάμεσα στον ασφαλιστή και τον ασφαλιζόμενο, και με την προϋπόθεση καταβολής του συμφωνηθέντος ασφαλιστρού από τον ασφαλιζόμενο στον ασφαλιστή, ο τελευταίος αναλαμβάνει την υποχρέωση να αποζημιώσει τον ασφαλιζόμενο, έτσι ώστε να τον επαναφέρει στην ίδια οικονομική κατάσταση στην οποία βρισκόταν πριν την επέλευση του κινδύνου.

Αντικείμενο του κλάδου ασφάλισης των μεταφορών είναι η κάλυψη των διακινουμένων εμπορευμάτων με κάθε αναγνωρισμένο μεταφορικό μέσο κατά οποιασδήποτε φυσικής ζημιάς ή απώλειας.

Βασικοί *υποχρεωτικοί* όροι είναι:

- Η έκδοση του ασφαλιστηρίου να γίνει *πριν* την φόρτωση των εμπορευμάτων.
- Τα εμπορεύματα να είναι επαγγελματικώς συσκευασμένα.
- Η χρονική διάρκεια του ταξιδιού να μην ξεπερνά τα λογικά όρια.
- Το μεταφορικό μέσο που διενεργεί την μεταφορά να είναι ικανό γι' αυτή *πριν* την έναρξη του ταξιδιού (για πλοίο να είναι αξιόπλοο).

Η ασφαλιστική σύμβαση είναι σύμβαση αποζημιώσεως, γι' αυτό απαραίτητη προϋπόθεση για την σύναψή της είναι ότι ο ασφαλιζόμενος έχει έννομο συμφέρον επί του ασφαλιζόμενου αντικειμένου. Στη μεταφορά εμπορευμάτων τέτοιο συμφέρον μπορεί να έχει ο αγοραστής ή ο πωλητής, ο δανειστής και γενικά όποιος έχει νόμιμο συμφέρον προς τα εμπορεύματα και ο οποίος θα ζημιωθεί σε περίπτωση βλάβης ή απώλειάς τους. Αν δεν υπάρχει τέτοια σχέση τότε δεν υπάρχει συμφέρον ασφαλισίμο και η σύμβαση ασφάλισης δεν θα είναι αποζημιωτική αλλά σύμβαση στοιχήματος και επομένως άκυρη, ενώ το ασφαλιστικό συμφέρον είναι δυνατόν να μην υπάρχει κατά το χρόνο της σύναψης της ασφαλιστικής συμβάσεως, αλλά ο ασφαλισμένος πρέπει να αποδείξει ότι έχει συμφέρον κατά το χρονικό διάστημα επέλευσης του κινδύνου.

## **2.2. ΤΥΠΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ**

Στις ασφαλίσσεις μεταφορών διακρίνουμε τις εξής περιπτώσεις

- Ο αποστολέας (χρήστης) ασφαλίζει το εμπόρευσμά του.
- Ο Διαμεταφορέας ή και ο Μεταφορέας ασφαλίζουν την αστική τους ευθύνη.
- Ο Διαμεταφορέας ή ο Μεταφορέας ασφαλίζουν το φορτίο για λογαριασμό του πελάτη τους .

Στις παραπάνω διακρίσεις πρέπει να προστεθεί και ο διαχωρισμός της ασφάλισης μεταξύ διεθνών και εθνικών μεταφορών.<sup>9</sup>

Στις διεθνείς μεταφορές ο κύριος του φορτίου (αποστολέας), ως επί το πλείστον ασφαλίζει το φορτίο σύμφωνα με τους Διεθνείς εμπορικούς κανόνες, χωρίς όμως να καταστρατηγούνται διεθνείς κανόνες και συμβάσεις και συγχρόνως πρέπει ο Διαμεταφορέας και ο μεταφορέας να έχουν ασφαλίσει την αστική τους ευθύνη. Στην διεθνή μεταφορά η ευθύνη του μεταφορέα και του διαμεταφορέα είναι περιορισμένη σύμφωνα με την σύμβαση της CMR

---

<sup>9</sup> Καριπίδης Δ.(2002), "Ασφάλιση Μεταφοράς Εμπορευμάτων", Αποθήκη και Μεταφορές

(οδική μεταφορά) ανάλογα με το βάρος του μεταφερομένου εμπορεύματος με ειδικούς όρους καθορισμού της αξίας του εμπορεύματος για αποζημίωση. Στην περίπτωση που ο αποστολέας δηλώσει την αξία του εμπορεύματος για την οποία θέλει να είναι υπεύθυνος ο μεταφορέας ή ο διαμεταφορέας, τότε εκείνοι ασφαλίζουν το φορτίο για λογαριασμό του αποστολέα και μιλάμε για την ασφάλιση για λογαριασμό. Ο αποστολέας έχει λοιπόν δύο επιλογές ή να ασφαλίσει ο ίδιος το εμπόρευμα ή να αναθέσει στον διαμεταφορέα να ασφαλίσει το εμπόρευμα για λογαριασμό του και η επιλογή του είναι ανάλογη με το κόστος της ασφάλισης. Ο ασφαλιστής και στις διεθνείς και στις εθνικές μεταφορές, αποζημιώνοντας τον κύριο του φορτίου, έχει δικαίωμα υποκαταστάσεως, δηλαδή αφού εξοφλήσει τον αποστολέα μπορεί να στραφεί εναντίον των υπολοίπων προσώπων της μεταφοράς, και στην συνηθέστατη περίπτωση που δεν είναι ασφαλισμένοι να κερδίσει τις δίκες και να πάρει πίσω τα χρήματα της ασφαλιστικής αποζημίωσης.

*Τιμολόγηση* είναι η διαδικασία υπολογισμού των ασφαλιστρών, τα οποία πρέπει:

- να είναι επαρκή
- να είναι δίκαια
- να είναι απλά στη λογική τους, για παράδειγμα να έχουν ως στόχο τη μείωση των λειτουργικών εξόδων
- να είναι σχετικά σταθερά
- να είναι προσαρμόσιμα, αλλιώς ενσπείρουν τον σπόρο της αμφιβολίας
- να ενθαρρύνουν την πρόληψη, δηλαδή να μην είναι ασήμαντα

*Αποστολές που δεν γίνονται αποδεκτές* προς μεταφορά είναι οι εξής:

- ότι θεωρείται ως επικίνδυνο υλικό, επικίνδυνο προϊόν, αντικείμενα που απαγορεύονται ή περιορίζονται από τη Διεθνή Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών (IATA), το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό για την Οδική Μεταφορά Επικίνδυνων Αγαθών (ADR) και κάθε άλλη αρμόδια δημόσια υπηρεσία ή άλλο σχετικό οργανισμό
- ότι δεν έχει υποβληθεί τελωνειακή δήλωση όταν αυτή απαιτείται από τους εφαρμοστέους τελωνειακούς κανονισμούς

- ότι περιέχει παραποιημένα και μη αυθεντικά αντικείμενα, ζώα, χρυσός σε ράβδους, συνάλλαγμα, φοροταινίες, αξιόγραφα που εκδίδονται στον κομιστή, πολύτιμους λίθους και μέταλλα, αληθινά ή ιμιτασιόν πυροβόλα όπλα, μέρη αυτών, εκρηκτικά και πυρομαχικά, σορός ανθρωπίνου σώματος, πορνογραφικό υλικό ή παράνομα ναρκωτικά και φάρμακα
- ότι περιέχει οποιοδήποτε άλλο αντικείμενο το οποίο θεωρείται ότι δεν μπορεί να μεταφερθεί με ασφάλεια, ή σύμφωνα με το νόμο
- οτιδήποτε η συσκευασία του είναι ακατάλληλη ή ανεπαρκής

### **2.2.1. ΚΥΡΙΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΦΟΡΤΙΩΝ**

- Υγρά χύδην φορτία (αργό πετρέλαιο, υγρά καύσιμα, νερό, αιθέρια έλαια)
- Στερεά χύδην φορτία (γαιάνθρακες, μεταλλεύματα, δημητριακά, λιπάσματα)
- Εξειδικευμένα φορτία (συνήθως τμήματα βιομηχανικών εγκαταστάσεων, που μεταφέρονται με ειδικά χερσαία οχήματα ή ειδικής κατασκευής πλοία).
- Δομικά υλικά (τούβλα, τσιμέντα, κουφώματα)
- Τρόφιμα, ποτά (είτε πρωτογενούς είτε δευτερογενούς παραγωγής)
- Ενδύματα, υποδήματα καθώς και υφάσματα
- Γενικά εμπορεύματα (στολίδια, παιχνίδια κλπ)

### **2.2.2. ΚΥΡΙΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑΣ**

- Ξύλινα κιβώτια (ή σκελετοκιβώτια), χρήσιμα για ηλεκτρονικά, μπουκάλια κλπ
- Χαρτοκιβώτια (για ευπαθείς επιφάνειες, πχ ηλεκτρικές συσκευές)
- Wooden Crates (ξυλοκατασκευές για ειδικού τύπου εμπορεύματα)
- Σάκοι πολυαιθυλενίου ή χαρτόσακοι (για τσιμέντα και λιπάσματα)
- Σάκοι από γιούτα (για καφέ, δέρματα, βαμβάκι κλπ)

- Βαρέλια (μεταλλικά, πλαστικά κλπ).
- Containers διαφόρων τύπων, όπως:
  - End Loading Fully Enclosed, κλασσικά γενικού φορτίου
  - Side Loading Fully Enclosed, γεμίζουν/αδειάζουν από τα πλάγια.
  - Open Top containers, ανοικτού τύπου για ογκώδη φορτία.
  - Refrigerated containers, ψυγεία για κρέατα/ψάρια κλπ
  - Liquid Bulk containers, ειδικά για μεταφορά χύδην υγρών.
  - Air Cargo containers, με ειδική αυλάκωση για αεροπλάνα.
  - Livestock containers, για τη μεταφορά ζώντων ζώων.

### 2.3. ΡΗΤΡΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Οι συνηθέστερες ρήτρες ασφάλισης μεταφορών είναι εξής:<sup>10</sup>

#### ***Institute Cargo Clauses A (All Risks)***

Η ρήτρα αυτή καλύπτει οποιαδήποτε ζημία ή απώλεια στα μεταφερόμενα εμπορεύματα που δεν εξαιρείται ονομαστικά. Η ρήτρα All Risks είναι η πληρέστερη που υπάρχει και με εξαίρεση στην περίπτωση γενικής αβαρίας, οι κίνδυνοι που καλύπτονται αφορούν μόνο σε αυτό που ενδέχεται να συμβεί (αβέβαιο και τυχαίο γεγονός) και είναι ανεξάρτητο από τη βούληση και τον έλεγχο των ασφαλισμένων. Σε αυτές τις ρήτρες είναι σύνηθες να προστίθενται και άλλες ρήτρες ειδικές, με σκοπό την κάλυψη εξατομικευμένων αναγκών των πελατών, με συμφωνία των συμβαλλόμενων μερών.

#### ***Institute Cargo Clauses B, WPA/WA – μετά μερικής αβαρίας***

Με τη ρήτρα B καλύπτονται όλοι οι κίνδυνοι της ρήτρας C και επιπλέον η ολική ή μερική απώλεια ή ζημία που αποδίδεται σε:

- Ηφαιστειακή έκρηξη, σεισμό ή κεραυνό.

<sup>10</sup> [www.emporikitrade.com](http://www.emporikitrade.com)

- Παράσυρση του εμπορεύματος στη θάλασσα από κύμα.
- Εισροή θαλασσίου νερού, λίμνης ή ποταμού στο μεταφορικό μέσο ή στο εμπορευματοκιβώτιο ή στον αποθηκευτικό χώρο, εξαιρουμένου οπωσδήποτε του νερού της βροχής.
- Ολική απώλεια δέματος κατά τη διάρκεια της φορτοεκφόρτωσης στο και από το πλοίο

### ***Institute Cargo Clauses C, 1.1.82 FPA – ελεύθερα μερικής αβαρίας***

Η ρήτρα C καλύπτει όλα αυτά που μπορούν να συμβούν κατά τη διάρκεια της μεταφοράς και καλύπτουν είτε ολική είτε μερική ζημιά ή απώλεια που αποδίδεται σε:

- Έκρηξη ή Πυρκαγιά
- Προσάραξη, βύθιση ή ανατροπή του πλοίου
- Ανατροπή, εκτροχιασμό, πρόσκρουση ή σύγκρουση του χερσαίου μεταφορικού Μέσου.
- Πρόσκρουση ή σύγκρουση του πλοίου ή άλλου μεταφορικού μέσου ή άλλο Αντικείμενο.
- Εκφόρτωση του μεταφερόμενου εμπορεύματος σε λιμάνι κινδύνου ή Καταφυγής.
- Θυσία γενικής αβαρίας
- Θεληματική ρίψη του εμπορεύματος στην θάλασσα.

### ***Συμπληρωματικές ρήτρες***

- Ασφάλιση κατά κινδύνων πολέμου. Παρέχεται μόνο στην μεταφορά με πλοίο. Εκτός από τις ζημιές που προέρχονται από εχθροπραξίες, καλύπτονται και οι ζημιές από πρόσκρουση του πλοίου σε νάρκη, σε περιοχή που δεν είναι σε εμπόλεμη κατάσταση. Δεν καλύπτεται όμως η ματαίωση του ταξιδιού λόγω πολέμου.



- Ασφάλιση κατά κινδύνων από τρομοκράτες ή άτομα που ενεργούν από πολιτικά κίνητρα.
- Ασφάλιση κατά κινδύνων απεργιών, αναταραχών, διαδηλώσεων, οχλαγωγιών. Δεν καλύπτονται όμως οι ζημιές και οι φθορές που προέρχονται από ματαίωση του ταξιδιού λόγω έλλειψης εργατών σαν αποτέλεσμα απεργιών. Η κάλυψη αυτή δίδεται σε οποιαδήποτε διακίνηση εμπορεύματος ανεξάρτητα από μεταφορικό μέσο.

### 2.3.1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ

Συνοπτικά, η διαδικασία αποζημίωσης στις ασφαλίσει μεταφορών είναι η εξής:

α) *Αν η μεταφορά έγινε με πλοίο*

Ο ασφαλιστής αποζημιώνει τον ασφαλιζόμενο και στη συνέχεια στρέφεται κατά του πλοιοκτήτη, που συνήθως καλύπτεται από κάποιο P & I Club (Protection and Indemnity club), ο οποίος είναι μη κερδοφόρος συνασπισμός πλοιοκτητών που σκοπό έχει την κάλυψη της ευθύνης των μελών του.

β) *Αν η μεταφορά έγινε με φορτηγό ΔΧ*

Ισχύουν τα ίδια με τα πλοία, μόνο που εδώ την δουλειά των P&I Clubs την κάνει η CMR, γαλλικός όρος που σημαίνει Convention relative aux contrats des transports internationaux des Merchandises par Route (Σύμβαση σχετική με συμβόλαια Διεθνών Οδικών Μεταφορών Εμπορευμάτων).

γ) *Αν η μεταφορά έγινε με αεροπλάνο*

Ισχύει ότι και για τα πλοία, εδώ όμως ο ασφαλιστής στρέφεται κατόπιν κατευθείαν κατά του αερομεταφορέα.

### **2.3.2. ΜΕΘΟΔΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ**

Σε συνάρτηση με την ασφαλιστική πλευρά των εμπορικών συναλλαγών οι συνηθέστεροι τρόποι αγοραπωλησίας εμπορευμάτων είναι:<sup>11</sup>

#### **EW WORK: Παραδοτέα στο εργοστάσιο**

Ο όρος σημαίνει ότι τα εμπορεύματα παραδίδονται ελεύθερα στο εργοστάσιο του πωλητή από το εργοστάσιο του αγοραστή και όλα τα έξοδα και οι κίνδυνοι από εκεί και πέρα βαραίνουν τον αγοραστή.

#### **FREE ON RAIL-TRUCK: Παραδοτέα στο βαγόνι – φορτηγό**

Σε αυτήν την περίπτωση ο πωλητής οφείλει να παραδώσει το εμπόρευμα πάνω στο βαγόνι, στο σταθμό αποστολής και οι όροι free on rail και free on truck είναι συνώνυμοι και χρησιμοποιούνται για σιδηροδρομικές μεταφορές

#### **FREE ALONGSIDE SHIP (FAS): Παραδοτέα δίπλα στο καράβι**

Η φόρτωση γίνεται παράπλευρα του πλοίου ελεύθερα και όλα τα έξοδα και οι κίνδυνοι μέχρι το σημείο αυτό ή μέχρι τις φορτηγίδες αν το πλοίο δεν μπορεί να πλευρίσει, βαραίνουν τον πωλητή.

#### **FREE ON BOARD (FOB): Παραδοτέα πάνω στο καράβι**

Ο όρος σημαίνει ότι ο πωλητής αναλαμβάνει την ευθύνη και τα έξοδα μέχρι ορισμένο σημείο, δηλαδή στο κιγκλίδωμα του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης των εμπορευμάτων, στο οποίο γίνεται και η μεταβίβαση της κυριότητας του εμπορεύματος, εκτός αν υπάρχει διαφορετική συμφωνία. Από το σημείο αυτό η ευθύνη και τα έξοδα βαραίνουν τον αγοραστή, ο οποίος ειδοποιείται εγκαίρως για την ασφάλιση. Ο αγοραστής υποχρεούται να ναυλώσει κατάλληλο σκάφος ή να κλείσει ανάλογο χώρο αν το φορτίο είναι μικρό. Ο όρος έχει γενική εφαρμογή με επιμέρους παραλλαγές και εξειδικεύσεις σε διάφορες χώρες. Τέτοιες εξειδικεύσεις είναι οι:

---

<sup>11</sup> [www.incuranceworld.gr](http://www.incuranceworld.gr)

### **FOB cars (named carrier at named point)**

Ο πωλητής βαρύνεται με τα έξοδα μέχρι και τη φόρτωση του εμπορεύματος στο καθορισμένο μεταφορικό μέσο στο συμφωνημένο τόπο και ο αγοραστής βαρύνεται με τα έξοδα μεταφοράς του εμπορεύματος από το παραπάνω σημείο που συμφωνήθηκε και μέχρι τον τόπο προορισμού.

### **FOB factory**

Ο πωλητής ευθύνεται με τα έξοδα προετοιμασίας και συσκευασίας του εμπορεύματος ενώ ο αγοραστής έχει την ευθύνη και το κόστος για την παραλαβή του εμπορεύματος από το εργοστάσιο και την μεταφορά του στον προορισμό.

### **FOB (named point) freight allowed to (second named point)**

Ο πωλητής αναλαμβάνει τον κίνδυνο και τα έξοδα μέχρι το συμφωνημένο σημείο φόρτωσης. Επί πλέον αναλαμβάνει και το ναύλο μέχρι το λιμάνι ή το σταθμό προορισμού, εξουσιοδοτώντας τον αγοραστή να εκπέσει τα έξοδα αυτά από το τιμολόγιο κατά την εξόφληση. Ο αγοραστής πρέπει να ασφαλίσει το εμπόρευμα από εκείνο το σημείο στο οποίο περιέρχεται στην κυριότητά του.

### **FOB (named point) freight prepaid to (second named point)**

Ο πωλητής βαρύνεται με τα έξοδα μέχρι το συμφωνημένο σημείο φόρτωσης, αλλά καταβάλλει επί πλέον και τον ναύλο μέχρι ένα δεύτερο σημείο ή τον τελικό προορισμό. Στις περιπτώσεις αυτές η μέριμνα και το κόστος για την ασφάλιση βαρύνει τον αγοραστή, από το σημείο στο οποίο το εμπόρευμα περιέρχεται στην κυριότητά του, δηλαδή από το πρώτο σημείο που έχει συμφωνηθεί μεταξύ αγοραστή και πωλητή μέσω του συμβολαίου τους.

**FOB vessel (named port of export)**

Ο πωλητής βαρύνεται με τα έξοδα μέχρι και τη φόρτωση του εμπορεύματος πάνω στο πλοίο, στο λιμάνι εξαγωγής που έχει συμφωνηθεί με το αγοραστή, ο οποίος ευθύνεται για το ναύλο και την ασφάλιση, μέχρι τον προορισμό.

**FOB (named port of import in foreign country)**

Ο πωλητής βαρύνεται με όλα τα έξοδα φόρτωσης, ναύλου, εκφόρτωσης, ασφάλισης κλπ. μέχρι το λιμάνι του προορισμού, όπου θα καταλήξει το εμπόρευμα.

**FOB (named domestic point)**

Ο πωλητής βαρύνεται με όλα τα έξοδα μέχρι την παράδοση του εμπορεύματος στην καθορισμένη πόλη. Ο όρος αυτός αποφεύγεται συνήθως, εξαιτίας της ασάφειάς του σχετικά με την έκταση των ευθυνών και των οικονομικών υποχρεώσεων του φορτωτή και του παραλήπτη, καθώς περιέχει κενά σημεία ερμηνείας των ευθυνών

**COST INSURANCE FREIGHT: Πλήρης κάλυψη**

Περιλαμβάνεται κόστος, ασφάλεια, ναύλος. Στις αγοραπωλησίες εμπορευμάτων, ο όρος σημαίνει ότι στην αξία περιλαμβάνεται το κόστος του εμπορεύματος, τα ασφάλιστρα και ο ναύλος, τα οποία βαρύνουν τον πωλητή ενώ ο αγοραστής βαρύνεται με τα έξοδα της παραλαβής και πέρα. Ο πωλητής όμως φέρει τον κίνδυνο των εμπορευμάτων, μέχρι να περάσουν το κιγκλίδωμα του πλοίου στο λιμάνι φορτώσεως.

**CIF & C:** Αξία CIF συν προμήθεια αντιπροσώπου (commission)

**CIF & C & I:** Αξία CIF συν προμήθεια τράπεζας, συν τόκος από την ημέρα αποδοχής της συναλλαγματικής μέχρι την πληρωμή

**CIF & E:** Αξία CIF συν προμήθεια τράπεζας ή συναλλαγματική διαφορά

**CIF C & I:** Αξία εμπορεύματος, ασφάλεια, ναύλος, προμήθεια αντιπροσώπου και τόκος

**COST & FREIGHT (CAF):** Ασφάλιση από αγοραστή

Περιλαμβάνει κόστος και ναύλο. Όρος που χρησιμοποιείται στις αγοραπωλησίες εμπορευμάτων και σημαίνει ότι στην αξία αυτή περιλαμβάνεται το κόστος του εμπορεύματος και ο ναύλος μέχρι τον τόπο προορισμού (ή κάποιο άλλο συμφωνημένο σημείο). Ο πωλητής ευθύνεται μέχρι το κιγκλίδωμα του πλοίου - ship' s rail, στο λιμάνι της φορτώσεως και για την πληρωμή των ναύλων. Ο αγοραστής αναλαμβάνει κάθε κίνδυνο, ζημία ή απώλεια κατά τη μεταφορά. Η ασφάλιση βαρύνει τον αγοραστή και η σχετική σύμβαση πρέπει να αναφέρει ρητώς ποιους κινδύνους καλύπτει. Σε περίπτωση χρηματοδότησης του εξαγωγέα, εξετάζεται ιδιαίτερος αν στην πραγματικότητα καλύφθηκε η ασφάλιση, καθώς και με ποιους όρους.<sup>12</sup>

**EX SHIP :** Παραδοτέο πάνω στο πλοίο στο λιμάνι προορισμού

Ελεύθερο επί του πλοίου στο λιμάνι προορισμού (εκφόρτωσης). Το εμπόρευμα μεταφέρεται από τον πωλητή και τίθεται στη διάθεση του αγοραστή, επί του πλοίου στον συμφωνημένο χώρο εκφόρτωσης εμπορεύματος στο λιμάνι προορισμού.

**EX QUAY :** Παραδοτέο πάνω σε σημείο στην προκυμαία του λιμανιού

Ελεύθερο επί της προκυμαίας. Ο πωλητής έχει υποχρέωση να θέσει στη διάθεση του αγοραστή το εμπόρευμα, στη συμφωνημένη αποβάθρα και καθορισμένο χρόνο. Οι δασμοί, ανάλογα με τη συμφωνία, μπορεί να βαρύνουν άλλοτε είτε τον αγοραστή είτε και/ή τον πωλητή.

**DELIVERED FRONTIER:** Εμπορεύματα παραδοτέα στα σύνορα

Ελεύθερο στα σύνορα, παραδοτέο στα σύνορα. Ο πωλητής αναλαμβάνει

---

<sup>12</sup> [www.brokings.gr](http://www.brokings.gr)

όλους τους κινδύνους και τα έξοδα μέχρι τα σύνορα αλλά πριν από το συννοριακό τελωνείο. Ιδιαίτερη συμφωνία απαιτείται για την ασφάλιση, πάντως, κατά κανόνα, ο πωλητής φροντίζει για την ασφάλιση του εμπορεύματος μέχρι τον συμφωνημένο τόπο παράδοσης.

#### **DELIVERED DUTY PAID: Παραδοτέα CIF με πληρωμένους δασμούς**

Παραδοτέα με δασμούς πληρωμένους. Εμπορεύματα παραδοτέα στον αγοραστή, στο συμφωνημένο τόπο προορισμού (σιδηροδρομικό σταθμό, λιμάνι ή αποθήκη). Ο πωλητής αναλαμβάνει όλους τους κινδύνους, τα έξοδα και τους δασμούς μέχρι τον τόπο προορισμού. Η συμφωνία πρέπει να καθορίζει την ασφάλιση και τυχόν φόρους (ΦΠΑ κλπ.)

## **2.4. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Ανάλογα με τον κίνδυνο που καλύπτεται, οι ασφαλίσεις μεταφορών διακρίνονται σε χερσαίες, θαλάσσιες και αεροπορικές, διάκριση η οποία εναρμονίζεται με τις νομικές ρυθμίσεις που πλαισιώνουν κάθε κατηγορία, ενώ υπάρχει και η δυνατότητα μεικτής ασφάλισης, με την έννοια πως μια ασφάλιση μπορεί να είναι θαλάσσια και χερσαία ταυτόχρονα ή να καλύπτει ταξίδι που γεννά χερσαίους και θαλάσσιους κινδύνους. Στην παρούσα εργασία θα παρουσιαστούν και θα αναλυθούν μόνο οι θαλάσσιες και χερσαίες μεταφορές.

### **2.4.1. ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ**

Ναυτική ασφάλιση είναι ο κλάδος που ασχολείται με την εμπορική ασφάλιση του πλοίου, τις υποχρεώσεις για απώλεια του φορτίου που μεταφέρει και αποζημιώσεις προς τρίτους. Η αναγκαιότητα της ναυτικής ασφάλισης προκύπτει από το γεγονός ότι αυτή λαμβάνει μέτρα για την προστασία από τυχαία συμβάντα που προκαλούν τυχόν απώλειες και με αυτόν τον τρόπο

παρέχει βοήθεια σε όσους ασχολούνται με το θαλάσσιο εμπόριο, καθώς οι τελευταίοι έχουν τη δυνατότητα να μην δεσμεύονται έναντι τρίτων για να τους αποζημιώσουν σε περίπτωση απρόβλεπτου κινδύνου.

Η ασφάλιση φορτίων και πλοίων κατά τη διάρκεια των ετών λειτουργούσε και εξελισσόταν με τη μορφή κυρίως των θαλασσοσφαιριών. Τα θαλασσοδάνεια, σαν πρωτογενής μορφή της θαλασσοασφάλειας, εξυπηρέτησαν τη γρήγορη ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας και το διαμετακομιστικό εμπόριο. Τα δάνεια αυτά παλαιότερα ήταν θεσμοθετημένα και προέβλεπαν υψηλούς και κλιμακούμενους στόχους, αναλόγως της επικινδυνότητας του ταξιδιού και της ευπάθειας του φορτίου.

Η ωρίμανση αυτής της δραστηριότητας και οι συγκυρίες των συνθηκών της ναυτασφαλιστικής αγοράς της Αγγλίας περί το 1719, οδήγησαν το 1871 στη δια Νόμου επίσημη αναγνώριση του Lloyd's. Η νομική του υπόσταση είχε τη μορφή ιδιότυπου σωματίου, το οποίο είχε συγκροτημένα μέλη σε ομάδες, τα οποία ασκούν ασφαλιστικές εργασίες. Είναι αναγκαίο να διευκρινιστεί ότι το σωματείο αυτό κάθε αυτό δεν είναι ούτε ασφαλιστικός οργανισμός ούτε ίδρυμα ούτε ασφαλιστική εταιρεία, όπως πολλοί, ακόμα και ασφαλιστές, νομίζουν.

Το Lloyd's σαν Νομικό πρόσωπο είναι όργανο παροχής υπηρεσιών με κύρια και βασική την υπηρεσία εξασφάλισης ασφαλιστικού καλύμματος στους υπό των ενδιαφερομένων προτεινόμενων καλύψεων και σε καμία περίπτωση δεν συνάπτει ασφαλιστικές συμβάσεις. Η εργασία αυτή αναλαμβάνεται και διεξάγεται από τα μέλη του Lloyd's και ειδικότερα από τις ολιγάριθμες συγκροτημένες μονάδες, τα λεγόμενα συνδικάτα.

Ο αριθμός των μελών και συνδικάτων δεν είναι ο προκαθορισμένος και τα μεν μέλη ανέρχονται σε 7.000 περίπου, τα δε συνδικάτα αντίστοιχα σε 250 περίπου. Η οργανωτική δομή του Lloyd's είναι επιστημονικά αλλά και ορθολογιστικά μελετημένη σε έκταση και βάθος, έτσι ώστε να εξυπηρετεί και να διασφαλίζει την αξιοπιστία του σωματείου και την προστασία του ασφαλιζομένου.

Καταρχήν τα μέλη διακρίνονται σε 2 κατηγορίες :

- τους Ασφαλιστές Μέλη.
- τους Αντιπροσώπους Ασφαλιστών Μελών.

Οι μεν πρώτοι αναμένουν κινδύνους και υπογράφουν τις ασφαλιστικές συμβάσεις. Οι δεύτεροι κάνουν την ίδια δουλειά αλλά υπογράφουν για λογαριασμό αυτών που εκπροσωπούν. Τα Μέλη ευθύνονται έναντι των Ασφαλισμένων τους προσωπικά και απεριόριστα, ενώ δεν υπάρχει αλληλέγγυος ευθύνη μεταξύ των Μελών. Για την αντιμετώπιση τυχών οικονομικών προβλημάτων του έχοντος την ευθύνη μέλους. Μέλη του Lloyd's μπορούν να γίνουν ασφαλιστές, ασφαλιστικές εταιρείες, μεσίτες (Brokers) και Διακανονιστές ζημιών ( Adjusters).

Για να γίνει κάποιος μέλος εφόσον λόχοι την αντίστοιχη ιδιότητα πρέπει να προταθεί από πέντε Μέλη να εγκριθεί η οικονομική του επιφάνεια και να καταθέσει εγγύηση ανάλογη του προβλεπόμενου κύκλου εργασιών. Το Lloyd's διοικείται από 12Μέλη αιρετή επιτροπή που εκλέγεται ανά 4ετία.

#### **2.4.2. Η ΧΕΡΣΑΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ**

Η χερσαία ασφάλιση αφορά την ασφάλιση των μεταφορών με οποιοδήποτε χερσαίο μεταφορικό μέσο. Αν η μεταφορά γίνεται με ίδια μέσα, συνήθως φορτηγά αυτοκίνητα, η ασφαλιστική εταιρία αρνείται την κάλυψη μεταφορών, γιατί σε αντίθετη περίπτωση θα έπρεπε αν εμφανιστεί ζημιά να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο και στην συνέχεια να στραφεί εναντίον του, αφού είναι ο μεταφορέας, για την επανείσπραξη της ζημιάς. Σε αυτές τις περιπτώσεις, ο μεταφορέας συνάπτει ασφάλιση επαγγελματικής αστικής ευθύνης, όπου όμως το μεταφερόμενο εμπόρευμα δεν ασφαρίζεται στην πραγματική αξία του, αλλά σύμφωνα με το βάρος του.

Η χερσαία ασφάλιση εμφανίστηκε στη Γερμανία και στη Σκανδιναβία, όπου τον 8ο αιώνα υπήρχαν συντεχνίες που εξασφάλιζαν τα μέλη τους από τις ζημιές που προκαλούσε το σπάσιμο των φραγμάτων ή η πυρκαγιά, της οποίας η ασφάλιση είναι από τους σπουδαιότερους κλάδους της χερσαίας ασφάλισης. Για πολύ καιρό δεν συναντάμε παρά μόνο αλληλασφαλιστικά



φαινόμενα και η ασφαλιστική προστασία παρεχόταν με αλληλοβοήθεια των συντεχνιών ή των κοινοτήτων. Γύρω στο 924-940 μ.Χ. εμφανίζονται συντεχνίες στην Αγγλία, οι οποίες παρείχαν σχετική προστασία στα μέλη τους, ενώ σημασία για την ασφάλιση κατά της πυρκαγιάς είχε η σύναψη του συμβολαίου πυρός το 1951 από 100 κατόχους μπουροπωλείων του Αμβούργου, το οποίο παρείχε αλληλασφαλιστική κάλυψη. Τέλος, από τα μέσα του 17<sup>ου</sup> αιώνα η χερσαία ασφάλιση εγκαταλείπει την έννοια της αλληλασφάλισης και αναπτύσσονται οι ασφαλίσεις ευθύνης, που γνωρίζουν μεγάλη ανάπτυξη στην Αγγλία και στις ΗΠΑ.

## **2.5. Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

Η πλεονεκτική γεωγραφική θέση της χώρας μας αποτελεί τη βασική προϋπόθεση για να διαδραματίσει κομβικό γεωγραφικό σημείο στην παγκόσμια εμπορευματική διακίνηση, ενώ γενικότερα ο κλάδος πλαισιώνεται από νέες στρατηγικές μοντέλων διοίκησης επιχειρήσεων, όπως για παράδειγμα η παροχή υπηρεσιών προς τρίτους και η εφαρμογή των logistics, με σκοπό την απόκτηση ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος και την ενδυνάμωση της αποτελεσματικότητας. Παράλληλα, τα τελευταία χρόνια πολλές εταιρίες του κλάδου μαζί με πολλές εμπορικές επιχειρήσεις υλοποιούν επενδυτικά προγράμματα για τη δημιουργία νέων κέντρων αποθήκευσης, συσκευασίας και διανομής, επενδύσεις οι οποίες προέρχονται από τον αναπτυξιακό νόμο του 2004. Ο τομέας των μεταφορών έχει αποκτήσει τα τελευταία χρόνια έντονα στοιχεία τεχνολογικής διείσδυσης, όπως οι εφαρμογές RFID και οι αυτοφερόμενες αποθήκες, η αξιοποίηση των οποίων μπορεί να οδηγήσει σε μείωση του λειτουργικού κόστους, μέσω της βελτιωμένης εκμετάλλευσης των αποθηκευτικών χώρων.

Ταυτόχρονα, υπάρχουν προοπτικές ανάπτυξης που προέρχονται από τις αναπτυσσόμενες δομές των χωρών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, της Μέσης Ανατολής και της αραβικής χερσονήσου, όπως είναι το διεθνές εμπορευματικό κέντρο στο Ντουμπάι, το οποίο μπορεί να προσφέρει πολλές

ευκαιρίες στις ελληνικές διαμεταφορικές εταιρίες για να ενισχύσουν την παρουσία τους σε αυτές τις περιοχές.

Είναι λοιπόν προφανές και από τα παραπάνω, πως τα αναπτυξιακά ζητήματα του κλάδου των ασφαλίσεων των μεταφορών εξαρτώνται σχεδόν αποκλειστικά από την πορεία του κλάδου των μεταφορών, καθώς αυξημένη ζήτηση για μεταφορά εμπορευμάτων συνεπάγεται αυξημένη ζήτηση για ασφαλίσεις αυτών των εμπορευμάτων και κινητικότητα στην αγορά. Τα βασικά ζητήματα που πλαισιώνουν τον κλάδο και ναρκοθετούν την εξέλιξή του είναι η έντονη πολυδιάσπαση του κλάδου, η έλλειψη ολοκληρωμένου θεσμικού πλαισίου, οι ανεπαρκείς υποδομές του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου και η ελλιπής σύνδεση με τις λιμενικές εγκαταστάσεις και η γήρανση του μεταφορικού στόλου των οδικών μεταφορών. Από την άλλη πλευρά, βασικά στοιχεία για την ανάπτυξή του είναι η περεταίρω ανάπτυξη των υποδομών, η οικονομική ανάπτυξη γειτονικών χωρών, η βελτίωση του νομικού πλαισίου με τη θεσμοθέτηση της λειτουργίας των εμπορευματικών κέντρων, η τεχνολογική διεύθυνση, οι συγχωνεύσεις επιχειρήσεων για την ενδυνάμωση του ανταγωνισμού και η επιχορήγηση επενδύσεων μέσω αναπτυξιακών νόμων. Επίσης, το πρόσφατο ευρωπαϊκό πρόγραμμα "Marco Polo" που προωθεί η Ε.Ε. και αφορά στη δημιουργία θαλάσσιων διαδρομών συνεπικουρούμενων από σιδηροδρομικό δίκτυο αποτελεί αναπτυξιακή προοπτική για τις συνδυασμένες μεταφορές, τα αποτελέσματα της οποίας προς το παρόν η χώρα μας δεν είναι σε θέση να καρπωθεί αφού το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας (Πειραιάς) στερείται σιδηροδρομικού δικτύου υποστήριξης. Υπό αυτό το πρίσμα, η επέκταση, ο εκσυγχρονισμός και η σύνδεση του εγχώριου σιδηροδρομικού δικτύου με τα λιμάνια της χώρας συνιστά στρατηγική πολιτική αφενός μεν για την αποσυμφόρηση του κορεσμένου εθνικού οδικού δικτύου και τον εξορθολογισμό των μεταφορών, αφετέρου δε για τη γενικότερη προστασία του περιβάλλοντος. Επιπλέον, καθοριστικό παράγοντα για τον εξορθολογισμό των μεταφορών και τη μείωση του χρόνου και κόστους παράδοσης μπορούν να αποτελέσουν και τα έργα οδοποιίας μεγάλης κλίμακας που μπορούν να υλοποιηθούν μέσω συγχρηματοδοτήσεων, τα οποία θα συνεισφέρουν στην αναβάθμιση και επέκταση του οδικού δικτύου της χώρας.

### 2.5.1. Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

Ο κλάδος ασφάλισης μεταφερόμενων εμπορευμάτων αποτελεί έναν από τους παραδοσιακότερους κλάδους ασφαλίσεων, αν και παρουσιάζει μικρή παραγωγή. Πριν τη χρηματοοικονομική κρίση του 2009 οι ασφαλίσεις εμπορευμάτων είχαν ανοδική πορεία, αλλά στις μέρες μας ο κλάδος κινείται αντίστροφα, καθώς η κατανάλωση μειώνεται, όπως και οι εξαγωγές της χώρας. Οι ασφαλισμένοι πιέζουν για φθηνότερα τιμολόγια, ενώ η αγορά των εμπορευμάτων συρρικνώνεται λόγω των διακινούμενων όγκων.

Στον κλάδο δραστηριοποιούνται 42 ασφαλιστικές εταιρίες, ενώ ηγέτης στο χώρο είναι η Εθνική Ασφαλιστική και οι πολυεθνικές εταιρίες κατέχουν τις 8 από τις 10 πρώτες θέσεις του κλάδου σε μερίδια αγοράς. Ωστόσο, υπάρχουν μεγάλα περιθώρια συγκέντρωσης, με τις 3 πρώτες εταιρίες να κατέχουν το 36% της σχετικής αγοράς και τις 10 πρώτες το 70%.

Σύμφωνα με την τελευταία έρευνα που διενεργήθηκε από την Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος, κατά τη διάρκεια του 2009, 42 ασφαλιστικές επιχειρήσεις δραστηριοποιήθηκαν στον κλάδο Μεταφερομένων εμπορευμάτων, ενώ από αυτές 36 είχαν τη μορφή της Ανώνυμης Ασφαλιστικής Εταιρίας και 6 του Υποκαταστήματος Αλλοδαπής Ασφαλιστικής Επιχείρησης. Το 2009 στην κορυφή του κλάδου, στις πέντε πρώτες θέσεις βάσει στοιχείων 12μήνου, βρίσκονταν η Εθνική Ασφαλιστική με εγγεγραμμένα ασφάλιστρα 5,097 εκατ. ευρώ και μερίδιο αγοράς 13,1%, η Generali Hellas με εγγεγραμμένα ασφάλιστρα 4,86 εκατ. ευρώ και μερίδιο αγοράς 12,5%, η AXA Ασφαλιστική με εγγεγραμμένα ασφάλιστρα 4,158 εκατ. ευρώ και μερίδιο 10,7%, η Allianz Ελλάδος με εγγεγραμμένα ασφάλιστρα 3,878 εκατ. ευρώ και μερίδιο 9,9% και στην πέμπτη θέση η National Union Fire Ins. of Pittsburgh με εγγεγραμμένα ασφάλιστρα 2,813 εκατ. ευρώ και μερίδιο 7,2%.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθεί πως ο κλάδος της ασφάλισης μεταφερόμενων εμπορευμάτων εμφανίζει και παραγωγή από αντασφαλίσεις, που είναι όμως περιορισμένης αξίας. Συνολικά, το 2009 τα έσοδα από αντασφάλιστρα ανήλθαν σε 0.946 ευρώ, ποσό το οποίο μοιράστηκε σε 12

ασφαλιστικές εταιρίες. Πρώτη στην κατηγορία κατατάχθηκε η EFG Eurolife ΑΕΓΑ με έσοδα 0,313 εκατ. ευρώ και μερίδιο αγοράς 33,1%, δεύτερη η National Union Fire Ins. of Pittsburgh με έσοδα 0,216 εκατ. ευρώ και μερίδιο 22,9% και τρίτη η ΑΧΑ Ασφαλιστική με έσοδα 0,163 εκατ. ευρώ και μερίδιο 17,3%.<sup>13</sup>

Οι βασικές καλύψεις αναφορικά με τις αντασφαλίσεις μεταφερόμενων εμπορευμάτων αφορούν:

- την επαναφορά της ασφαλιζόμενης επιχείρησης στην οικονομική θέση που κατείχε πριν το ατύχημα
- την κάλυψη εμπορευμάτων ανεξάρτητα από την κατηγορία τους (χύμα, υγρά ή στερεά φορτία, εξειδικευμένα φορτία ή γενικά φορτία)
- την κάλυψη μεταφερόμενων εμπορευμάτων με οποιοδήποτε αναγνωρισμένο μεταφορικό μέσο (μικτές/σύνθετες μεταφορές)
- την κάλυψη εισαγωγών από διάφορες χώρες του κόσμου μέχρι την Ελλάδα
- την κάλυψη εξαγωγών από Ελλάδα προς διάφορες χώρες του κόσμου
- την κάλυψη μεταφορών από χώρα σε χώρα χωρίς ενδιάμεσο σταθμό στην Ελλάδα
- την κάλυψη εσωτερικών διακινήσεων σε διάφορα μέρη της χώρας
- την κάλυψη ζημιάς ή απώλειας

Το σύνολο παραγωγής ασφαλίσεων από πρωτασφαλίσεις (συμπεριλαμβανομένου του δικαιώματος συμβολαίου) ανήλθε στα 39 εκατομμύρια € το 2009, ενώ η κατανομή της παραγωγής ασφαλίσεων δείχνει ότι υπάρχει μεγάλη συγκέντρωση μεριδίων αγοράς σε λίγες επιχειρήσεις, καθώς από 42 επιχειρήσεις που υπήρχαν στον κλάδο κατά το 2009, οι 5 πρώτες είχαν μερίδιο αγοράς 53,3% και οι 10 πρώτες 76,1%. Τα βασικά στοιχεία του κλάδου, που προέρχονται από έρευνα σε 25 μεγάλες ασφαλιστικές επιχειρήσεις, που αποτελούν το 76,6%, παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα.<sup>14</sup>

---

<sup>13</sup> <http://www.eaee.gr/cms/>

<sup>14</sup> <http://www.eaee.gr/cms/>

## ΠΙΝΑΚΑΣ 1 ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΛΑΔΟΥ

ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΛΑΔΟΥ	ΕΥΡΩ
Εγγεγραμμένα ασφάλιστρα(χωρίς δικαίωμα συμβολαίου)	25.031.280
Δικαίωμα συμβολαίου	3.212.010
Απόθεμα μη Δεδουλευμένων Ασφαλίστρων 2008	6.594.068
Απόθεμα μη Δεδουλευμένων Ασφαλίστρων 2009	5.333.862
Πληρωθείσες ζημιές	7.798.654
Πλήθος Πληρωθεισών ζημιών	2.992
Απόθεμα εκκρεμών ζημιών 2008	14.346.721
Απόθεμα εκκρεμών ζημιών 2009	11.970.048
Πλήθος εκκρεμών ζημιών 2008	2.691
Πλήθος εκκρεμών ζημιών 2009	2.513
Προμήθειες	6.393.784

Ακόμη, η ανάλυση των χρηματοοικονομικών δεικτών και η σύγκρισή τους με άλλους ασφαλιστικούς κλάδους, οδήγησε στα βασικά συμπεράσματα πως ο δείκτης ζημιάς μειώθηκε κατά το 2009, μετά από τη μεγάλη αύξηση την οποία παρουσίασε κατά το 2008, ενώ η μέση πληρωθείσα ζημιά γνώρισε μεγάλη αύξηση, με παράλληλη μείωση της μέσης εκκρεμούς ζημιάς. Σε σύγκριση του κλάδου με τους λοιπούς κλάδους ασφαλίσεων κατά ζημιών, ο δείκτης ζημιών του ήταν αρκετά χαμηλότερος, ενώ οι εκκρεμείς αποζημιώσεις του, υπολογιζόμενες ως ποσοστό επί της παραγωγής ασφαλίστρων, ήταν ελαφρώς χαμηλότερες.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ**

<b>ΔΕΙΚΤΕΣ</b>	<b>ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ 2008</b>	<b>ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ 2009</b>	<b>ΛΟΙΠΟΙ ΚΛΑΔΟΙ</b>
Δείκτης Ζημιών	18,4%	23,8%	38,4%
Μέση πληρωθείσα Ζημιά	2.606	2.059	-
Μέση Εκκρεμής Ζημιά	4.763	5.237	-
Εκκρεμείς Αποζημιώσεις/Παραγωγή Ασφαλίστρων	42,4%	-	46,2%
Εκκρεμείς Αποζημιώσεις/Σύνολο Αποζημιώσεων	220,8%	-	123,9%
Δικαίωμα Συμβολαίου/Εγγεγραμμένα Ασφάλιστρα	12,8%	13,5%	13,7%
Κόστος Εργασιών/Παραγωγή Ασφαλίστρων	22,6%	23,5%	15,4%

Συμπερασματικά το 2009, ο κλάδος των μεταφερομένων εμπορευμάτων γνώρισε μεγάλη μείωση στην παραγωγή ασφαλίστρων, κατά 22,5%, και ταυτόχρονα μείωση στις πληρωθείσες αποζημιώσεις κατά 15,9%, ενώ ο δείκτης ζημιών (18,4%), υπολογιζόμενος με βάση το ημερολογιακό έτος, μειώθηκε κατά το 2009 και έγινε μικρότερος σε σχέση με τον αντίστοιχο για τους λοιπούς κλάδους ασφάλισης κατά ζημιών (38,4%). Δικαίωμα συμβολαίου και κόστος πρόσκτησης εργασιών μειώθηκαν ελαφρώς, ενώ η μέση πληρωθείσα ζημιά αυξήθηκε και ταυτοχρόνως μειώθηκε η μέση εκκρεμής ζημιά του έτους. Τα παραπάνω δείχνουν ότι οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις αύξησαν περαιτέρω το επίπεδο εξυπηρέτησής τους, ανταποκρινόμενες πιο γρήγορα στα αιτήματα αποζημίωσης των πελατών τους.

Η καθοδική τάση στα έσοδα του κλάδου δεν σταμάτησε το 2010, αλλά, αντίθετα, να συνεχίστηκε με αμείωτη ένταση. Βάσει των ενδείξεων για την πορεία της παραγωγής, τα έσοδα του κλάδου εμφανίζονται να ακολουθούν εκ νέου καθοδική πορεία σε ποσοστό 15% με 20%, η οποία αν προσμετρηθεί στα παραγωγικά αποτελέσματα του 2009 επέτεινε το πρόβλημα, διογκώνοντας τις συνέπειές του στα αποτελέσματα των ασφαλιστικών εταιριών. Στελέχη της ασφαλιστικής αγοράς αναφερόμενα στην πτωτική πορεία της παραγωγής δεν την αποδίδουν μόνο στην κρίση, αλλά και στο σκληρό ανταγωνισμό που επικρατεί στον κλάδο, και που λόγω της κρίσης έχει ενταθεί, ξεφεύγοντας πολύ συχνά και από τα νόμιμα όρια. Όπως σχολιάζουν τα ίδια στελέχη, οι αθέμιτες πρακτικές με την παροχή τιμολογίων κάτω του κόστους είναι αρκετά συχνές. Ένας σημαντικός αριθμός εταιριών, στην αγωνία τους να μην χάσουν μερίδια αγοράς, αλλά και να εξασφαλίσουν έσοδα, όπως και να τονώσουν τη ρευστότητά τους, «χτυπούν» τα ασφάλιστρα χωρίς να υπολογίζουν αν με την επιθετική τιμολογιακή πολιτική την οποία ακολουθούν θα μπορέσουν, μελλοντικά, να αντιμετωπίσουν τους κινδύνους τους οποίους αναλαμβάνουν. Σύμφωνα με εκτιμήσεις κύκλων της αγοράς, από τις 22 ποσοστιαίες μονάδες κατά τις οποίες μειώθηκε η παραγωγή το 2009 έναντι του 2008, οι 15 μονάδες προκλήθηκαν από την κρίση και την πτώση της ζήτησης και οι υπόλοιπες 7 μονάδες χάθηκαν λόγω του εξοντωτικού ανταγωνισμού και των μειωμένων ασφαλίσεων.

Αναφορικά με την πορεία του κλάδου από το 2010 και μετά, αυτή εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την πορεία της οικονομίας, ενώ γενικότερα εκτιμάται πως ο κατακερματισμός του κλάδου σε συνδυασμό με τη συνθήκη Solvency II θα οδηγήσει σε εξαγορές και συγχωνεύσεις εταιριών. Η ύφεση έχει ήδη συρρικνώσει τον κλάδο και αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για την πορεία και το μέγεθος του κλάδου, αλλά κάποια ειδικά χαρακτηριστικά της αγοράς αφήνουν περιθώρια για μακροπρόθεσμη ανάπτυξη, αν βέβαια συνοδευτεί με τη βελτίωση των υποδομών και την ανάπτυξη και την αστυνόμευση του οδικού δικτύου.

Η συγκέντρωση στην ελληνική ασφαλιστική αγορά είναι αναπόφευκτη για την αντιμετώπιση της δυσμενούς οικονομικής κατάστασης, όσο και για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που επιβάλλονται από τη Solvency II και

εκτιμάται πως θα συγχωνευθούν πολλές μικρές εταιρίες του κλάδου. Η συγκέντρωση αυτή θα οδηγήσει σε οικονομίες κλίμακας για τις εταιρίες αυτές που τελικά θα υπερισχύσουν στον κλάδο. Ωστόσο, εκτιμάται πως η μείωση της κερδοφορίας στις ασφαλίσεις μεταφερόμενων εμπορευμάτων δε θα πλήξει ολόκληρο τον κλάδο των ασφαλίσεων, καθώς αποτελεί μόνο το 2% των συνολικών ασφαλίσεων ζημιών. Ένα ακόμη στοιχείο της κρίσης του κλάδου είναι η έλλειψη αξιοπιστίας, καθώς η ασφάλεια που προσφέρουν οι μεγάλοι ευρωπαϊκοί όμιλοι αποτελούν σημαντικό παράγοντα επιλογής ασφαλιστικής εταιρίας και ειδικότερα σε περιόδους κρίσης, οι πελάτες αναζητούν ασφαλιστικές βάσει φερεγγυότητας, βασικό πλεονέκτημα των πολυεθνικών έναντι των ελληνικών εταιριών. Σημαντικό ρόλο, βέβαια, παίζει και η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, και κυρίως η ταχύτητα διακανονισμού των ζημιών και οι τεχνικές και συμβουλευτικές υπηρεσίες που παρέχει η εταιρία στον ασφαλιζόμενο.

## **2.6. ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ**

### **2.6.1. ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Η ρύθμιση της θαλάσσιας ασφάλισης γίνεται στην Ελλάδα κατά το άρθρο 257 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου(ΚΙΝΔ). Ως ειδικό μέρος του δικαίου της ιδιωτικής ασφάλισης η εφαρμογή των γενικών διατάξεων πραγματοποιείται όταν αυτές είναι συμβατές με την έννοια της θαλάσσιας ασφάλισης όπως αυτή ρυθμίζεται από τις διατάξεις του ΚΙΝΔ, όπως επίσης θα πρέπει να έχουν τροποποιηθεί από τον ίδιο τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου. Με βάση τα παραπάνω η θαλάσσια ασφάλιση ρυθμίζεται από το Ν. 2496/1997, όπου για να έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του θα πρέπει να μην προσκρούουν σε αυτές του 14ου Κεφαλαίου του ΚΙΝΔ που τιτλοφορείται «Περί Θαλάσσιας ασφάλισεως».<sup>15</sup> Παράλληλα με τις παραπάνω διατάξεις ισχύουν και το ιδιαίτερα φημισμένο θαλασσοασφαλιστήριο του αγγλικού Lloyd's που χρησιμοποιούνταν ως το

---

<sup>15</sup> Παναγιωτακόπουλος Β.(1994). "Ναυλοσύμφωνα-Ναυτασφάλειες", Εκδόσεις Έλλην, Αθήνα



τέλος του 1981 στην μορφή που του είχε δοθεί το 1779, μετά από την αντικατάσταση τους από τους Institute Cargo Clauses A, B, C, του 1982.<sup>16</sup>

Η έννοια της θαλάσσιας ασφάλισης, ως ειδική περίπτωση της ιδιωτικής ασφάλισης, είναι η σύμβαση κατά την οποία ο ασφαλιστής με αντάλλαγμα την καταβολή του ασφαλιστρού, αναλαμβάνει να αντικαταστήσει στον ασφαλισμένο την ζημία που ενδέχεται να υποστούν συγκεκριμένα αγαθά που εκτίθενται σε συγκεκριμένους κινδύνους θαλάσσιας αποστολής εξαιτίας της επέλευσης ορισμένων κινδύνων (θαλάσσιων) ή και κάθε κινδύνου (θαλάσσιου), σε περίπτωση δε ασφάλισης ευθύνης, τη ζημία του από την επέλευση κινδύνων ευθύνης στους οποίους εκτίθεται από τη θαλάσσια δραστηριότητα του.<sup>17</sup> Σκοπός της σύμβασης είναι η αποκατάσταση της ζημίας που έχει επέλθει εξ αιτίας της επέλευσης του κινδύνου για τον οποίο είχε ασφαλιστεί και η ασφάλιση φορτίου είναι καθαρή ασφάλιση ενεργητικού με ασφαλισμένο συμφέρον το συμφέρον κυρίου του φορτίου. Υποκείμενο του συμφέροντος στην ασφάλιση φορτίου είναι το πρόσωπο που βρίσκεται σε οικονομική σχέση κυρίου με το φορτίο, αλλά στην περίπτωση των εμπορικών φορτίων, το πρόσωπο είναι διάφορο στην κατάρτιση και στη λήξη της ασφάλισης, εφόσον το φορτίο αλλάζει κύριο, νομικά και οικονομικά, κατά την διάρκεια της μεταφοράς. Για το λόγο αυτό η ασφάλιση φορτίου καταρτίζεται ως ασφάλιση για λογαριασμό όποιου ανήκει και το ασφαλιστήριο εκδίδεται σε διαταγή. Η ασφαλιστική σύμβαση ορίζει το χρονικό διάστημα κατά το οποίο διαρκεί η ασφαλιστική κάλυψη και διακρίνεται σε α) τυπική, διεπόμενη από τις γενικές διατάξεις για τις συμβάσεις, η οποία υπάρχει στο χρόνο που συμπίπτει η βούληση των συμβαλλομένων, β) ουσιαστική, η οποία ανάγεται στο συμφωνημένο χρόνο κατά τον οποίο ο ασφαλιστής αρχίζει να φέρει τον κίνδυνο και γ) σε τεχνική, κατά την οποία ανάγεται στο χρόνο κατά τον οποίο αρχίζει να υπολογίζεται το ασφαλιστρού. Από το άρθρο 281 ΚΙΝΔ προκύπτει η αρχή του αποζημιωτικού χαρακτήρα της θαλάσσιας ασφάλισης, ακόμη και εάν έχουν συναφθεί πλείονες ασφαλίσεις επ' αυτού, ενώ η ίδια διάταξη εξαιρεί τέσσερις περιπτώσεις κατά τις οποίες η αποτίμηση

<sup>16</sup> Χαραλαμπίδης Χ.(2005), "Ναυτικό Δίκαιο, Θαλάσσια Ασφάλιση Φορτίου και η Απώλειά του", ELSA Athens

<sup>17</sup> Κοροτζής Δ.(2007), "Ναυτικό Δίκαιο", Εκδόσεις Σάκκουλα, 3<sup>η</sup> Έκδοση

της ζημιάς του ασφαλισμένου είναι δυσχερής σε συνδυασμό με την ύπαρξη παρατεταμένης εκκρεμότητας στις σχέσεις μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλιζομένου, μετά την επέλευση της ασφαλιστικού γεγονότος και θεμελιώνει δικαίωμα εγκατάλειψης του ασφαλιστή.<sup>18</sup>

Κατά το άρθρο 261ΚΙΝΔ τρέχουσα θαλάσσια ασφάλιση είναι η ασφάλιση που αφορά μη καθορισμένα ή μόνο κατά γένος ορισμένα πράγματα τα οποία ο ασφαλισμένος προσδοκά ότι θα βρίσκονται εκτεθειμένα σε θαλάσσιο κίνδυνο, τον οποίο η ασφάλιση καλύπτει μέχρι ορισμένου ποσού και τα οποία θα μεταφερθούν με οποιαδήποτε πλοίο ή πλοία σε προκαθορισμένο ή προκαθορισμένα χρονικά όρια ή ταξίδια. Η τρέχουσα ασφάλιση είναι, διεθνώς γνωστή ως «κυμαινόμενη ασφάλιση», ευρέως διαδεδομένη ως είδος θαλάσσιας ασφαλίσεως εμπορευμάτων την οποία ρυθμίζει και προβλέπει ειδικά το άρθρο 29 του Βρετανικού ΜΙΑ/1906 κατά την οποία η δήλωση γνωστοποίησης, με κάθε μέσο στον ασφαλιστή, φόρτωσης των εμπορευμάτων πρέπει να περιλαμβάνει όλα τα φορτία, και η αξία των προϊόντων ή των άλλης ιδιοκτησίας αυτών πρέπει να είναι τίμια, αλλά μια παράλειψη η εσφαλμένη δήλωση αυτή μπορεί να διορθωθεί ακόμα και μετά από απώλεια ή άφιξη, υπό την προϋπόθεση ότι η παράλειψη της δήλωσης αυτής έγινε με καλή πίστη. Νεότερη και συναφής ασφαλιστική σύμβαση στο χώρο του διεθνούς διαμετακομιστικού εμπορίου είναι η λεγόμενη ανοιχτή ασφάλιση κατά την οποία εκδίδονται επί μέρους ασφαλιστήρια και το ασφάλιστρο καθορίζεται με την έκδοση του ασφαλιστηρίου της συγκεκριμένης φόρτωσης και την ειδικότερη ασφαλιστική αξία του κάθε φορτίου.

Θαλάσσια κατά χρόνο ασφάλιση είναι αυτή που καθορίζεται με ορισμένη, συνήθως ημερολογιακά και ακρίβειας ώρας, προθεσμία, ενώ θαλάσσια κατά πλου ασφάλιση υπάρχει όταν η ουσιαστική διάρκεια της θαλάσσιας ασφάλισης καθορίζεται από τη διάρκεια του ταξιδιού, το οποίο επίκειται να εκτελέσει το πλοίο.

Τέλος, οι κίνδυνοι που ανακύπτουν από τις παραπάνω διατάξεις είναι δύο ειδών: οι κίνδυνοι της θάλασσας που προέρχονται από τη φυσική ενέργεια της

<sup>18</sup> Κιάντος Β.(2005), "Ασφαλιστικό Δίκαιο", Εκδόσεις Σάκκουλα, 9<sup>η</sup> Έκδοση, Αθήνα

θάλασσας και οι κίνδυνοι που συμβαίνουν στη θάλασσα, έστω και αν δεν οφείλονται στη φυσική ενέργεια της θάλασσας. Ως κίνδυνοι της θάλασσας νοούνται αυτοί που συμβαίνουν εξαιτίας της φυσικής, αναπόφευκτης και ασυνήθιστης ενέργειας των ανέμων και των κυμάτων. Συνεπώς ασφαλισμοί κίνδυνοι της θάλασσας είναι τα καιρικά φαινόμενα που μπορεί να συμβούν στη θάλασσα όπως λ.χ. ο αναπάντεχα πολύ κακός καιρός ή σφοδρή καταιγίδα που μπορεί να επιφέρουν την βύθιση του πλοίου, την απώλεια του φορτίου συνεπεία της κακοκαιρίας (υφαρπαγή από τα κύματα) κ.α. Τα περιστατικά αυτά που επιφέρουν τέτοια αποτελέσματα πρέπει να είναι έκτακτα, ώστε να ενέχουν την αβεβαιότητα που πρέπει να έχει ο ασφαλισμένος κίνδυνος, αρκεί βέβαια τα αποτελέσματα των θαλάσσιων κινδύνων να μην οφείλονται σε προϋπάρχον ελάττωμα του πλοίου ή του φορτίου διότι στην περίπτωση αυτή ο κίνδυνος δεν είναι ούτε αβέβαιος ούτε αναπάντεχος. Ως κίνδυνοι στη θάλασσα νοούνται και οι κίνδυνοι που προκαλούνται από οποιοδήποτε γεγονός που συμβαίνει κατά τον πλου και μπορεί να βλάψει το ασφαλισμένο συμφέρον, ακόμη και αν η αιτία αυτού δεν είναι η θαλάσσια ενέργεια.<sup>19</sup> Το γεγονός ότι η θαλάσσια ασφάλιση, στο ελληνικό δίκαιο, καλύπτει και τους κινδύνους που συμβαίνουν στη θάλασσα επιβεβαιώνεται από το άρθρο 269 παρ.1 ΚΙΝΔ το οποίο καλύπτει και την κλοπή. Το ίδιο θα πρέπει να δεχθεί κανείς και για άλλα περιστατικά όπως υπεξαίρεση, πυρκαγιά, κ.α. τα οποία συμβαίνουν κατά τη διάρκεια του πλου χωρίς να οφείλονται στις θαλάσσιες δυνάμεις. Επίσης η ευθύνη του ασφαλιστή, μη απαλλαγή του, για το γεγονός της υπαιτιότητας του πλοιάρχου, του πληρώματος ή άλλων προσώπων σε περίπτωση απωλειών και ζημιών του άρθρου 274 ΚΙΝΔ, όπως επίσης και η ευθύνη του ασφαλιστή ακόμη και όταν ο κίνδυνος επήλθε από δόλο ή βαριά αμέλεια όχι μόνο των προστεθέντων του αλλά και του ίδιου του μεταφορέα συνηγορούν στην επέκταση των καλυπτόμενων κινδύνων που συμβαίνουν στη θάλασσα.

---

<sup>19</sup> Lloyd's S.G. Policy, Στοιχεία Ασφαλιστικού δικαίου, 5η έκδοση

## 2.6.2. ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Σύμφωνα με το άρθρο 13 του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων, «για την αποκατάσταση ζημίας που επήλθε στον φορτωτή από ευθύνη του μεταφορέα, κάθε μεταφορική επιχείρηση υποχρεούται να έχει πραγματική δυνατότητα κάλυψης της ζημιάς είτε από την καθαρή της περιουσία είτε με πλήρη ασφαλιστική κάλυψη των αντίστοιχων κινδύνων. Η μη τήρηση των υποχρεώσεων του παρόντος άρθρου από μεταφορική επιχείρηση συνεπάγεται τη στέρηση του δικαιώματος άσκησης του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων τόσο της επιχείρησης όσο και των μετόχων/εταίρων της για ένα έτος και, σε περίπτωση υποτροπής, δια παντός. Για την εφαρμογή της διάταξης αυτής εκδίδεται απόφαση ανάκλησης της άδειας άσκησης του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων της μεταφορικής επιχείρησης και των μετόχων/εταίρων της, για ορισμένο χρονικό διάστημα ή οριστικά, από τα όργανα που τις έχουν εκδώσει.»<sup>20</sup>

Σύμφωνα με το άρθρο 20 του νόμου 2496/1997, «η ασφάλιση μεταφοράς πραγμάτων περιλαμβάνει τις ζημιές που προκαλούνται από όλους τους κινδύνους που δεν έχουν εξαιρεθεί, από τους οποίους απειλούνται τα πράγματα». Πρόκειται για την καθιέρωση νομοθετικά της αρχής της καθολικότητας των ασφαλισμένων κινδύνων κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ή κατά το συμφωνημένο χρονικό διάστημα. Οι καλυπτόμενοι κίνδυνοι είναι εκείνοι που απειλούν τα μεταφερόμενα πράγματα, και έτσι δεν καλύπτεται ο κίνδυνος από σκουριά ή βρόχινο νερό, όταν το φορτίο αποτελεί ποσότητα αλουμινίου, ενώ δεν καλύπτονται και οι πολεμικοί κίνδυνοι, όταν στο κράτος που μεταφέρονται τα ασφαλισθέντα αντικείμενα δεν έλαβαν χώρα ή δεν πραγματοποιούνται πολεμικά γεγονότα.<sup>21</sup>

Η Διεθνής Οδική Μεταφορά κατά μείζονα λόγο στηρίζεται στην συνθήκη CMR η οποία υπεγράφη στην Γενεύη 19.5.56. Η σύμβαση αυτή κυρώθηκε από την χώρα μας με τον νόμο 559/1977 και από τότε αποτελεί Εσωτερικό Δίκαιο, που εφαρμόζεται υποχρεωτικά σε κάθε Διεθνή Οδική Μεταφορά εμπορευμάτων.

<sup>20</sup> Κιάντος Β.(2005), "Ασφαλιστικό Δίκαιο", Εκδόσεις Σάκκουλα, 9<sup>η</sup> Έκδοση, Αθήνα

<sup>21</sup> Αργυριάδης Β.(2007), "Στοιχεία Ασφαλιστικού Δικαίου", Εκδόσεις Σάκκουλα, 3<sup>η</sup> Έκδοση, Αθήνα

Μάλιστα κατά διάταξη του άρθρου 28 του Συντάγματος, οι Διεθνείς Συμβάσεις είναι μεγαλύτερης τυπικής ισχύος έναντι των διατάξεων του εσωτερικού δικαίου της χώρας μας. Τα εμπορεύματα θα πρέπει να διασχίσουν τα σύνορα επί "τροχών" έναντι ναύλου. (Goods on Wheels Cross the Border). Η σύμβαση μεταφοράς σύμφωνα μ' αυτή την συνθήκη περιλαμβάνει τις υποχρεώσεις του Διαμεταφορέα του Μεταφορέα ή τυχόν Διαδοχικούς Μεταφορείς και βέβαια δεν είναι απαραίτητο να έχει εκδοθεί μια φορτωτική CMR κάτι που δύναται να γίνει αργότερα. Εν τούτοις αν κάποιος Διαδοχικός Μεταφορέας χρησιμοποιηθεί για να ολοκληρώσει το ταξίδι μέσα σε μια χώρα (χωρίς να διασχίσει τα σύνορα) είναι υπόχρεος σύμφωνα με την CMR συνθήκη μόνον αν του δοθεί ένα αντίγραφο της CMR φορτωτικής. Αν δεν συμβεί αυτό, τότε η ευθύνη θα του αποδοθεί σε αυτήν την περίπτωση σύμφωνα με την Τοπική Νομοθεσία. Τα της αποζημίωσης ρυθμίζουν τα άρθρα 23-26 της CMR, όπως το άρθρο 23 τροποποιήθηκε στην παρ. 3 και συμπληρώθηκε με την προσθήκη παραγράφων 7,8 και 9 με το άρθρο 2 του Ν.1533/1985. Η Σύμβαση θέτει την βασική αρχή ότι για τον καθορισμό της αποζημίωσης, στην περίπτωση μερικής ή ολικής απώλειας λαμβάνεται υπ' όψιν η αξία που είχαν τα εμπορεύματα στον τόπο αποστολής. Ως προς τον προσδιορισμό της αξίας των εμπορευμάτων λαμβάνεται υπ' όψιν κατά κύριο λόγο η τιμή του χρηματιστηρίου εμπορευμάτων, αν δεν υπάρχει η τιμή αυτή, θα ληφθεί υπ' όψιν η τρέχουσα τιμή αγοράς και αν δεν υπάρχει ούτε αυτή θα ληφθεί υπ' όψιν η συνήθης τιμή των εμπορευμάτων του ίδιου είδους και της ίδιας ποιότητας.

Ως ανώτατο όριο αποζημίωσης προβλέπεται από το άρθρο 23 παρ. 3 CMR όπως τροποποιήθηκε με το Ν. 1533/85 οι 8,33 μονάδες λογαριασμού για κάθε κιλό ελλείποντος μικτού βάρους. Η ως άνω μονάδα λογαριασμού είναι το ειδικό τραβηχτικό δικαίωμα, όπως αυτό ορίζεται από το Δ.Ν.Τ. Εκτός από την παραπάνω αποζημίωση ο Διαμεταφορέας υποχρεούται να αποδώσει στον δικαιούχο των πραγμάτων τα κόμιστρα, τις εν γένει δαπάνες μεταφοράς, τους τελωνειακούς δασμούς εάν υπάρχουν καθώς και κάθε άλλη δαπάνη περισυλλογής, εφ' όσον πρόκειται για ολική απώλεια. Στην περίπτωση μερικής απώλειας ή απόδοσης των παραπάνω γίνεται αναλογικά. Από το 1974 το Δ.Ν.Τ. (Διεθνές Νομισματικό Ταμείο) αντικατέστησε την επίσημη τιμή

χρυσού σαν μονάδα μετατροπής των νομισμάτων με το επονομαζόμενο Ειδικό Τραβηχτικό Δικαίωμα, (SDR – Special Drawing Rights) διότι το χρόνο αυτό αποδεσμεύτηκε το δολάριο ΗΠΑ από τον χρυσό. Αξιοσημείωτο είναι ότι πολλές χώρες δεν έχουν ενταχθεί στην συνθήκη και σε περίπτωση ευθύνης υπολογίζουν την αποζημίωση με το χρυσό φράγκο ή με αντίστοιχες μονάδες σύμφωνα με τον τοπικό νόμο. Εάν η σύμβαση μεταξύ Διαμεταφορέα και Φορτωτή ή Παραλήπτη απαιτεί περισσότερες υπηρεσίες πέραν της οδικής μεταφοράς, τότε το CMR δεν εφαρμόζεται για αυτές τις πέραν της οδικής μεταφοράς υπηρεσίες, ενώ εάν το φορτίο εκφορτωθεί από το Αυτοκίνητο και δεν υπάρχει ζημία τότε το CMR αποδεσμεύεται. Ο Διαμεταφορέας και ο Μεταφορέας προβάλλουν πάντα ότι το ατυχές γεγονός δημιουργήθηκε κάτω από συνθήκες που ήταν αδύνατο να αποτρέψουν ή να προβλέψουν, αυτό σε πολλές περιπτώσεις και εφ' όσον αποδειχθεί γίνεται αποδεκτό. Πολλές αποφάσεις Διεθνών Δικαστηρίων έχουν παρθεί με το σκεπτικό “δεν μπορούσε να αποτρέψει” (the doctrine) “Could not avoid” και συμπληρώνει “μετά κάθε δυνατής προσπάθειας” (“even with the utmost care”) είναι προφανές ότι σε μια τέτοια περίπτωση ο Μεταφορέας δεν έχει λόγους να αμυνθεί έναντι της απαίτησης που έχει δημιουργηθεί κατά την CMR συνθήκη.

Ακόμη αν κλαπεί εμπόρευμα από αυτοκίνητο που ήταν αφύλακτο σε μια περιοχή που η δυνατότητα κλοπής είναι εφικτή και ειδικότερα για φορτία τα οποία είναι υψηλής επικινδυνότητας, τότε ο Μεταφορέας είναι δυνατόν να κατηγορηθεί για ηθελημένη κακή διαχείριση (willful misconduct). Απαιτήσεις βέβαια κάτω από αυτές τις συνθήκες απώλειας δεν υπολογίζονται με βάση τα SDR αλλά για ολόκληρη την αξία του απολεσθέντος εμπορεύματος. Εν αντιθέσει αν το αυτοκίνητο φυλαχτεί σε οργανωμένο χώρο στάθμευσης (parking) και γίνει μία κλοπή οι πιθανότητες να αποδοθεί ευθύνη στον Μεταφορέα είναι λίγες, αυτό βέβαια με συνδυασμό των αποδεικτικών στοιχείων που θα προσκομίσει ο Μεταφορέας για την αντίκρουση μια απαίτησης.

Άλλο ένα θέμα που θα πρέπει να προσεχθεί είναι οι αντικαταβολές (C.O.D. – Cash on Delivery). Εάν ο Μεταφορέας αποτύχει να εισπράξει την αντικαταβολή τότε η ευθύνη που του αποδίδεται είναι στο ακέραιο. Επίσης μια

άλλη ευθύνη τους είναι οι Τελωνειακοί Δασμοί που πρέπει να πληρωθούν από τον φορτωτή ή παραλήπτη για φορτία που απωλέστησαν. Αυτοί δεν προβλέπονται από την συνθήκη CMR και θα πρέπει να αποδοθούν στο ακέραιο. Αυτό σημαίνει ότι η Ευθύνη για την Μεταφορά Καπνικών και Οινοπνευματωδών προϊόντων κατά την CMR συνθήκη είναι πολύ μεγάλη.

Για την κατανόηση της ευθύνης του Διαμεταφορέα (Παραγγελιοδόχου Μεταφοράς) εδώ πρέπει να γίνει ένας διαχωρισμός σε ότι αφορά την διαδικασία της μεταφοράς.

Ο Διαμεταφορέας είναι εκείνος που αναλαμβάνει να διενεργήσει για λογαριασμό του πελάτη του την μεταφορά, ενώ ο Μεταφορέας είναι εκείνος ο οποίος κατόπιν εντολής του πρώτου εκτελεί την μεταφορά. Η διάκριση αυτή μεταξύ Παραγγελιοδόχου Μεταφοράς και οδικού χερσαίου Μεταφορέα αφορά θα λέγαμε ένα “εσωτερικό διαχωρισμό” που δεν τους απαλλάσσει από την ευθύνη και σε κάθε περίπτωση ευθύνονται αλληλεγγύως και εις ολόκληρο. Είναι δυνατόν ο Μεταφορέας για την εκτέλεση της μεταφοράς να χρησιμοποιήσει άλλα τρίτα πρόσωπα. Τα πρόσωπα αυτά θα είναι ή αυτοτελείς Διαδοχικοί Μεταφορείς ή βοηθητικά πρόσωπα (βοηθοί εκπλήρωσης) του Μεταφορέα. Για να μπορέσουμε να διακρίνουμε πότε πρόκειται περί Διαδοχικών Μεταφορέων και πότε για βοηθητικά πρόσωπα και συνακόλουθα για να αποδώσουμε τυχόν ευθύνες, θα πρέπει να προσφύγουμε στο ασφαλές κριτήριο της διατήρησης της ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ της μεταφοράς. Έτσι εάν πρόκειται για βοηθητικό (άνευ Ευθύνης) πρόσωπο στην περίπτωση που ο Μεταφορέας χρησιμοποιήσει κάποιον οδηγό για την οδήγηση ενός μέσου μεταφοράς, έχει την ευθύνη ο Μεταφορέας διότι έχει ο ίδιος την διεύθυνση της μεταφοράς δηλ. το “γενικό πρόσταγμα” σε κάθε εμπόδιο που τυχόν προκύψει κατά την διάρκεια εκτέλεσης της μεταφοράς.

Αντίθετα αν ο Μεταφορέας αναθέσει ένα τμήμα ή και ολόκληρη την μεταφορά σε συνάδελφο Μεταφορέα τότε ο δεύτερος μεταφορέας αναλαμβάνει όλες τις ευθύνες για το κομμάτι της μεταφοράς που ανέλαβε, για το οποίο κομμάτι ο πρώτος Μεταφορέας καμία ανάμιξη δεν έχει. Τότε ο δεύτερος είναι ένας διαδοχικός Μεταφορέας ο οποίος ευθύνεται όπως και ο πρώτος. Οι χρονικές

διάρκειες που προβλέπονται στην συνθήκη CMR για απαιτήσεις δια μέσου της δικαστικής οδού θα πρέπει να γίνουν εντός ενός χρόνου, ο χρόνος αυτός δεν είναι μόνον για την αξία του φορτίου αλλά και για τους ναύλους που έχουν πληρωθεί. Επισημαίνεται ότι η ως άνω προθεσμία είναι τριετής, στις περιπτώσεις που συντρέχει ηθελημένη κακή διαχείριση του μεταφορέα.

Αναφορικά με τη σιδηροδρομική μεταφορά, πολλά Ευρωπαϊκά Κράτη έχουν επικυρώσει τους Νομοθετικούς Όρους της σύμβασης της Διεθνούς Μεταφοράς Εμπορευμάτων Σιδηροδρομικώς της γνωστής CIM, η οποία εξειδικεύει το παράρτημα Β΄ της συνθήκης της Διεθνούς Μεταφοράς Σιδηροδρομικώς της επίσης γνωστής ως COTIF του 1980. Η CIM αναφέρεται μόνον και υποχρεωτικά στους Σιδηροδρομικούς Οργανισμούς, και δεν αποδίδει καμιά συμβατική υποχρέωση σε οποιονδήποτε μεσολαβήσει ο οποίος δεν έχει την ιδιότητα του Σιδηροδρομικού Οργανισμού. Οι ευθύνες σύμφωνα με την CIM είναι συναφείς της συνθήκης CMR με την διαφορά ότι το ύψος της Ευθύνης αποδίδεται με 17 SDRs για κάθε κιλό απολεσθέντος ή καταστραφέντος εμπορεύματος. Υπάρχει και άλλη μια συνθήκη η ονομαζόμενη RICO για την μεταφορά CONTAINERS όπου η ευθύνη είναι με την ίδια βάση όπως η CIM αλλά τα όρια ευθύνης αφορούν την επισκευή ή την αποζημίωση μόνο των CONTAINERS. Το ύψος δεν διευκρινίζεται αλλά είναι δυνατόν να θεωρηθεί ως αποζημιωτέα αξία η εκάστοτε αξία της τρέχουσας τιμής της αγοράς των CONTAINERS.



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Στο κεφάλαιο αυτό θα παρουσιαστούν δύο εταιρίες του ασφαλιστικού κλάδου, με ταυτόχρονη ανάλυση των ασφαλιστικών τους υπηρεσιών αναφορικά με τις ασφαλίσσεις μεταφερόμενων εμπορευμάτων. Συγκεκριμένα, θα παρουσιαστούν οι ασφαλιστικές υπηρεσίες ως προς τον τρόπο τιμολόγησης, τα ασφαλιστήρια συμβόλαια, τις ρήτρες και τα υπόλοιπα ζητήματα που αφορούν αυτές τις υπηρεσίες. Τέλος, θα γίνει αναφορά στα ζητήματα της ευθύνης του μεταφορέα, στους τύπους των ασφαλειών και στη συσκευασία των εμπορευμάτων, τα οποία ταυτίζονται για όλες τις ασφαλιστικές εταιρίες, μιας και ακολουθούν τα κοινοτικά δίκαια και τους διεθνείς κανονισμούς.

### **3.1. ΕΘΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ**

Η Εθνική Ασφαλιστική είναι η αρχαιότερη ασφαλιστική εταιρία της χώρας και από τις ελάχιστες ελληνικές εταιρίες που συνεχίζει τη δυναμική τους παρουσία για τρίτο συνεχή αιώνα. Η λειτουργία της συνεχίζεται για 119 χρόνια και είναι ηγέτης στον ασφαλιστικό κλάδο της χώρας με έντονη και διαχρονική παρουσία. Χαρακτηρίζεται από αξιοπιστία, πολύχρονη εμπειρία, πολυδιάστατα ασφαλιστικά προϊόντα και αυτοματοποιημένες διαδικασίες, ενώ ανταποκρίνεται σε ένα αυστηρό και σύγχρονο περιβάλλον ελέγχων λόγω των υψηλών απαιτήσεων εταιρικής διακυβέρνησης του Ομίλου της ΕΤΕ και της διαπραγμάτευσης της μετοχής της μητρικής Τράπεζας στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, έχοντας πλήρη εναρμόνιση στα Διεθνή Λογιστικά Πρότυπα, στις απαιτήσεις US Gaap και του νόμου Νόμου SOx. Το δίκτυο της εταιρίας αποτελείται από 210 γραφεία πωλήσεων, 3.894 ασφαλιστικούς συμβούλους και 1.676 ασφαλιστικούς πράκτορες και μεσίτες ασφαλιστικών υπηρεσιών.

Στο δίκτυο αυτό, έχει προστεθεί η δύναμη της Εθνικής Τράπεζας με την προώθηση του bancassurance μέσα από τα 580 περίπου καταστήματά της σε όλη την Ελλάδα. Το δίκτυο, στο σύνολο του, υποστηρίζεται από 14 Διοικητικά Υποκαταστήματα πανελλαδικά, τα οποία ανταποκρίνονται στις ανάγκες των ασφαλισμένων και υποστηρίζουν τοπικά τα δίκτυα πωλήσεων.<sup>22</sup>

Η Εθνική Ασφαλιστική, σήμερα, διευρύνει ολοένα τα μερίδια αγοράς, διατηρώντας την πρώτη θέση και αυξάνοντας το ποσοστό της στο σύνολο της ασφαλιστικής αγοράς:

- Στον κλάδο Ζωής το 2009 καταγράφηκε αύξηση νέας παραγωγής 7%, ενώ η ασφαλιστική αγορά κινήθηκε με 2,9% μείωση. Το μερίδιο αγοράς της στον κλάδο έφθασε στο 23,4% έναντι 21,2% το 2008 (πηγή: ΕΠΕΙΑ).
- Στους γενικούς κλάδους διατηρεί την πρώτη θέση με ποσοστό 16,9%, ενώ η δεύτερη εταιρία έχει μερίδιο 8,4% (πηγή: ΕΠΕΙΑ)

Η Εθνική Ασφαλιστική έχει να επιδείξει αξιοσημείωτη δραστηριότητα στις ασφαλίσσεις κατασκευαστικών έργων υψηλών απαιτήσεων στην Ελλάδα και το εξωτερικό, όπως: ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ, ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ, ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ, επέκταση ΜΕΓΑΡΟΥ ΜΟΥΣΙΚΗΣ, ΑΙΟΛΙΚΑ ΠΑΡΚΑ κ.α. Τα προγράμματα ζωής συνδέονται με την κάλυψη της υγείας και επεκτείνονται στην πρόνοια για το παιδί και στην εξασφάλιση της σύνταξης. Τα προγράμματα προστασίας περιουσιακών στοιχείων αφορούν την κατοικία, την επιχείρηση και το αυτοκίνητο. Πλέον επεκτείνει τις καλύψεις της και στους τομείς που αφορούν επαγγελματικές δραστηριότητες, προσφέροντας και σε αυτόν τον τομέα ολοκληρωμένα προγράμματα.

Αναφορικά με τον κλάδο ασφάλισης μεταφερομένων εμπορευμάτων, η εταιρία καλύπτει τις πιθανές ζημιές ή απώλειες φορτίων κατά τη διάρκεια της μεταφοράς κάθε είδους αγαθών που διακινούνται με όλα τα αναγνωρισμένα μέσα μεταφοράς, στη στεριά, τη θάλασσα και τον αέρα. Ασφαλίζει εξαγωγές και εισαγωγές, καθώς και εντός Ελλάδας διακινήσεις, συμβάλλοντας στην προστασία του εξωτερικού και εσωτερικού εμπορίου, ενώ έμπειροι

<sup>22</sup> [www.ethniki-asfalistikiki.gr](http://www.ethniki-asfalistikiki.gr)

ασφαλιστικοί σύμβουλοι, πραγματογνώμονες και διακανονιστές παρέχονται σε κάθε ενδιαφερόμενο επαγγελματία.

Σήμερα ο κλάδος Μεταφορών Εμπορευμάτων της Εθνικής Ασφαλιστικής είναι:

- Ο μοναδικός στην Ελλάδα με πιστοποιητικό ISO 9002 από τον ΕΛΟΤ
- Ο μεγαλύτερος σε αναληπτική ικανότητα ασφαλισμένων κεφαλαίων
- Ο πρώτος σε παραγωγή ασφαλίσεων, κατέχοντας το 15% της εγχώριας αγοράς.

Ακόμη, η Εθνική Ασφαλιστική υπήρξε η πρώτη εταιρεία στην Ελλάδα που δραστηριοποιήθηκε στον κλάδο ασφάλισης στόλων εμπορικών πλοίων. Η εταιρεία στηρίζει τη ναυτιλία προσφέροντας πλήρη και αξιόπιστη ασφαλιστική προστασία στους Έλληνες πλοιοκτήτες και, παράλληλα, προσφέρει ολοκληρωμένα ασφαλιστικά προγράμματα στους ιδιοκτήτες σκαφών αναψυχής.

Τα ασφαλιστικά προγράμματα της Εθνικής Ασφαλιστικής, εκτός από ασφάλισης σαφών αναψυχής για ίδιες ζημιές και αστική ευθύνη, παρέχουν τη δυνατότητα :

- Πλήρους κάλυψης πληρωμάτων πλοίων και
- Υψηλού επιπέδου κάλυψη σε όλες τις κατηγορίες εμπορικών πλοίων, κάνοντας χρήση όλων των διεθνώς αναγνωρισμένων ρητρών ασφάλισης

Τέλος, η πολύχρονη εμπειρία της Εθνικής στις ναυτασφαλίσεις, σε συνδυασμό με το εξειδικευμένο προσωπικό της σε ένα εξαιρετικά τεχνικό αντικείμενο, την κατατάσσει σε ιδιαίτερα υψηλή θέση στην ελληνική ασφαλιστική αγορά, σε ότι αφορά την ασφάλιση σκαφών αναψυχής.

Το 2011 είναι ένα κομβικό έτος για τις μεγάλες ασφαλιστικές εταιρίες της χώρας και ιδιαίτερα για την Εθνική Ασφαλιστική. Πιο συγκεκριμένα, τα σενάρια βάσει των οποίων θα αξιολογηθεί η εταιρία είναι το ασθενές μακροοικονομικό περιβάλλον, η πτώση των μετοχικών αξιών και των τιμών

ακινήτων, η παράταση της ύφεσης και τα χαμηλά επίπεδα επιτοκίων, η εμβάθυνση της οικονομικής ύφεσης και ο αρνητικός πληθωρισμός. Παράλληλα, η εταιρία πραγματοποιεί σειρά ενεργειών και δράσεων προκειμένου να είναι έτοιμη για τους ασφαλισμένους, τους μετόχους της και τους εργαζόμενούς της, να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις που προκύπτουν από την εφαρμογή της κοινοτικής οδηγίας Φερεγγυότητα II, οδηγία που θα τεθεί σε πλήρη εφαρμογή στις χώρες μέλη της Ε.Ε. τον Οκτώβριο του 2012 και αλλάζει πλήρως τα μέχρι τώρα δεδομένα στην ασφαλιστική αγορά.

Το 2009 ήταν η καλύτερη χρονιά για την Εθνική Ασφαλιστική, καθώς η νέα παραγωγή ζωής ανήλθε σε 44 εκατ. ευρώ, από 35 εκατ. ευρώ το 2008, σημειώνοντας αύξηση 24% και καταρρίπτοντας αλλεπάλληλα ρεκόρ τους τελευταίους μήνες του έτους. Από 4,2 εκατ. τον Οκτώβριο, έφτασε τα 5,35 το Νοέμβριο και τα 6,5 εκατ. το Δεκέμβριο που είναι και η καλύτερη επίδοση που έχει σημειώσει η εταιρία μέχρι σήμερα. Το συνολικό χαρτοφυλάκιο ξεπέρασε πλέον το 1 δισ. ευρώ (1,05 δισ. ευρώ). Η αύξηση των μεγεθών επετεύχθη με ταυτόχρονη μείωση των εξόδων, αυξάνοντας έτσι την παραγωγικότητα στην εταιρία, ενώ το μερίδιο αγοράς της Εθνικής διαμορφώθηκε συνολικά στο 20% από 14% το αμέσως προηγούμενο έτος και χαρακτήρισε το 2010 ως έτος ισχυρής κερδοφορίας. Χαρακτηριστική περίπτωση είναι ο κλάδος αυτοκινήτου όπου σημειώθηκε ραγδαία αύξηση του ασφαλιζόμενου στόλου, ενώ η εικόνα στην πλευρά των αποζημιώσεων βελτιώθηκε, με ποσοστό ζημιών μικρότερο σε σχέση με το 2008. Υπήρξε επίσης υψηλή αποθεματοποίηση σε επίπεδα υψηλότερα σε σχέση με τα προβλεπόμενα, προσθέτοντας τα σημαντικά οφέλη από τις on line συνδέσεις που φτάνουν σήμερα τις 1400.

### **3.1.1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**

Σε περίπτωση ζημίας στα εμπορεύματα, η ασφαλιστική εταιρεία πληρώνει ολόκληρη τη ζημία και έπειτα στρέφεται στο μεταφορέα για την ανάκτηση του ποσού που οφείλει, σύμφωνα με τα όρια ευθύνης του. Τα ασφάλιστρα βασίζονται στην αξία των εμπορευμάτων και εκφράζονται υπό μορφή ποσοστού ασφάλισης, ενώ είναι δυνατό να αυξηθεί η δηλωμένη αξία της

ασφάλειας που δίνεται στην ασφαλιστική εταιρεία. Αυτόματα, η αποζημίωση που πληρώνεται από την επιχείρηση σε περίπτωση καταστροφής θα αυξηθεί επίσης βάσει νόμου και αναλογικά. Αυτό επιτρέπει μια πρόσθετη συμβατική αποζημίωση που καλύπτει τις έμμεσες δαπάνες που δεν λαμβάνονται υπόψη.

### **Κύριοι τύποι εγγυήσεων**

- Εγγύηση «FPA ή ελεύθερης μερικής αβαρίας»: καλύπτει τους σημαντικότερους κινδύνους όπως ναυάγια, πυρκαγιές, πτώση συσκευασιών κατά τη διάρκεια της φόρτωσης, αλλά και άλλες κοινές ζημιές, αλλά αποκλείει την κλοπή και τη συντριβή. Εφαρμόζεται στις θαλάσσιες μεταφορές, ενώ για τις μεταφορές εδάφους υπάρχει η εγγύηση των «χαρακτηρισμένων ατυχημάτων», η οποία καλύπτει τις συνέπειες που προκύπτουν από τα σημαντικότερα γεγονότα που απαριθμούνται συνοπτικά στο κείμενο του ασφαλιστήριου συμβολαίου.
- Εγγύηση «ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΚΙΝΔΥΝΟ»: καλύπτει όλους τους κινδύνους των αποθηκευμένων εμπορευμάτων συμπεριλαμβανόμενης και της μετάβασης μέχρι το σκάφος, η μακριά από αυτό. Μπορεί να εφαρμοστεί στις θαλάσσιες αλλά και στις διαδικασίες χερσαίων μεταφορών και είναι η εγγύηση που απαιτείται στην πλειοψηφία των περιπτώσεων.
- Εγγύηση για «Κινδύνους πολέμου και νάρκης»: εφαρμόζεται πάντα χωριστά από άλλες εγγυήσεις και έχει χωριστή τιμολόγηση. Το μέσο κόστος κυμαίνεται γύρω στο 0.0275% σύμφωνα με το βαθμό κινδύνου στην περιοχή που δανείζεται για την τοποθέτηση των εμπορευμάτων. Καλύπτει τις πράξεις της δολιοφθοράς, της πειρατείας, των χτυπημάτων από τορπίλες κ.λπ. και εφαρμόζεται στις αεροπορικές, στις θαλάσσιες και στις χερσαίες μεταφορές.

### 3.1.2. ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

#### Οργάνωση

Οι θαλάσσιες μεταφορές απαρτίζονται από δύο ευδιάκριτα μέρη που συμμετέχουν στη σύμβαση μεταφορών : ο φορτωτής και ο πλοιοκτήτης. Ο φορτωτής αντιπροσωπεύει τα εμπορεύματα. Αυτός μπορεί να είναι ο πραγματικός ναυλωτής ή αντιπρόσωπός του (όπως μεταφορικά γραφεία) ή ακόμα και ο δέκτης των εμπορευμάτων. Ο πλοιοκτήτης (θαλάσσια επιχείρηση) αντιπροσωπεύεται γενικά από έναν εκπρόσωπο. Η φόρτωση των εμπορευμάτων μπορεί να γίνει σε δύο τύπους σκαφών : σκάφη εξειδικευμένα σε έναν ορισμένο τύπο εμπορευμάτων : χειριστές φορτίων, βυτιοφόρα βενζίνης ή σιλό για τα σιτηρά, σκάφη για μεταφορά φαρτών κλπ. Σκάφη που δεν είναι εξειδικευμένα όπως : συμβατικά σκάφη φορτίου που έχουν στη διάθεσή τους τα μέσα του χειρισμού φορτίου, εμπορευματοκιβώτια που προσαρμόζονται στον όγκο των εμπορευματοκιβωτίων, σκάφη που εξοπλίζονται με μια οπίσθια κεκλιμένη ράμπα που βοηθά το χειρισμό όλων των τύπων εμπορευμάτων (αυτή η τεχνική καλείται επίσης RORO (roll on-roll off)), μικτοί τύποι σκαφών όπως RORO + εμπορευματοκιβώτια που συνδυάζουν τη χρήση του εμπορευματοκιβωτίου με αυτό του κυλίσματος, τα σκάφη προοριζόμενα για τη μεταφορά αγαθών μέσω ποταμών και θαλάσσης.

Όσον αφορά στην τοποθέτηση σε κοντέινερ, εξετάζεται ως πρόσθετη περίπτωση, καθώς το εμπορευματοκιβώτιο είναι μια τεχνική λύση που είναι καταλληλότερη σε πολλές περιπτώσεις και επιτρέπει χαμηλό κόστος.

Υπάρχουν τέσσερις τύποι αποστολών των σκαφών εμπορευματοκιβωτίων:

- **FCL/FCL** (FCL=Full Container Load= πλήρες κοντέινερ). Η ίδια η επιχείρηση βάζει στα εμπορεύματά της στο εμπορευματοκιβώτιο, με τη σφραγίδα και τα παραδίδει άμεσα στον πελάτη χωρίς να ανοιχθούν (εξαιρείται τελωνειακός έλεγχος).
- **LCL/LCL** (LCL= Less than a container load = ομαδοποίηση σε ένα κοντέινερ). Εάν οι αποστολές των αγαθών είναι ανεπαρκείς για την πλήρωση του εμπορευματοκιβωτίου, η εταιρία παραδίδει τα

εμπορεύματά της σε ένα κέντρο φορτίων εμπορευματοκιβωτίων. Συσκευάζονται με άλλα εμπορεύματα που πηγαίνουν στον ίδιο λιμένα κι έπειτα αποσπώνται και παραδίδονται στον πελάτη.

- **FCL/LCL.** Διάφορα μέρη παρέχονται και στέλνονται στον ίδιο προορισμό. Η εταιρία τα φορτώνει σε ένα ενιαίο σκάφος εμπορευματοκιβωτίων που είναι πλήρες. Μόλις φθάσει στο λιμένα της εκφόρτωσης, γίνεται ο διαχωρισμός των αγαθών και τίθενται στη διαθεσιμότητα των διάφορων δεκτών/ πρακτόρων.
- **LCL/FCL.** Μετά την εισαγωγή, η εταιρία μπορεί να έχει τις παραδόσεις διαφορετικών προελεύσεων. Οι προμηθευτές τις παραδίδουν στο ίδιο κέντρο φόρτωσης και κατόπιν μεταφέρονται μαζί στην έδρα του πελάτη.

### **Σύμβαση μεταφορών**

Οι θαλάσσιες μεταφορές μπορούν να αποτελέσουν μέρος του πλαισίου δύο τύπων συμβάσεων :

Τη σύμβαση μεταφορών, ο φορτωτής έχει την υποχρέωση να πληρώσει ένα ορισμένο φορτίο και ο μεταφορέας είναι δεσμευμένος να φέρει τα εμπορεύματα από τον έναν λιμένα στον άλλον ή τη σύμβαση φορτίου, όπου τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν σχετικά με τη θέση του πλοίου για μια προκαθορισμένη χρονική περίοδο. Όσον αφορά τους συμμετέχοντες στη σύμβαση :

Ο φορτωτής πρέπει να φέρει τα εμπορεύματά του εγκαίρως και σε έναν προκαθορισμένο χώρο. Η μεταφορά της ιδιοκτησίας είναι πολύ σημαντική δεδομένου ότι χαρακτηρίζει την αρχή της συμβατικής περιόδου που καλύπτεται από τους κανόνες της μεταφοράς. Ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει υπ' ευθύνη του τα αγαθά ως προς την μεταφορά, σχεδόν πάντα αντιπροσωπεύεται από τον πράκτορά του και ο μεταφορέας παραδίδει τα έγγραφα θαλάσσιων μεταφορών.

Η φορτωτική θεωρείται ως απόδειξη της σύμβασης που υπογράφεται μεταξύ του φορτωτή και του μεταφορέα και είναι ένα βασικό νομικό έγγραφο που

αντιπροσωπεύει τα αγαθά. Στα πλαίσια της ενέγγυου πίστωσης το πραγματικό όνομα του ναυλωτή πρέπει να αναφερθεί σαφώς και η ημερομηνία έκδοσης πρέπει να γίνει ουσιαστική. Οι λέξεις «on board» είναι υποχρεωτικές ως απόδειξη της φόρτωσης και η φορτωτική πρέπει επί πλέον να υπογραφεί από το μεταφορέα. Η λέξη «καθαρός» (clean) εκτιμάται και πιστοποιεί την αποδοχή των αγαθών χωρίς οποιεσδήποτε επιφυλάξεις.

### **Τιμολόγηση**

Οι ναυτιλιακές διασκέψεις καθορίζουν τους κανόνες στην τιμολόγηση και οι κυριότεροι κανόνες είναι:

Βασικό φορτίο : το βασικό φορτίο εξαρτάται από την κατηγορία εμπορευμάτων, τη μάζα, τον όγκο με την ένδειξη της ισοδυναμίας : 1 τόνος = 1 κυβικό μέτρο. Μια ελάχιστη δαπάνη παρέχεται για τις αποστολές με πλοίο και οι πρόσθετοι κανονισμοί εφαρμόζονται σε συγκεκριμένους τύπους εμπορευμάτων. Το θαλάσσιο φορτίο ορίζεται βάσει μονάδων πληρωμής (Μ.Π.= Μονάδες Πληρωμής). Αυτή η μονάδα πληρωμής είναι είτε τόνος, είτε όγκος, δηλαδή ότι συμφέρει στον μεταφορέα.

### **3.1.3. ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

#### **Οργάνωση**

Οι μεταφορείς είναι ιδιωτικές επιχειρήσεις και είναι οδηγοί φορτηγού μεταφορών και είναι ταξινομημένοι σύμφωνα με την απόσταση των διαδρομών τους. Στην περίπτωση μεγάλης αποστολής, απαιτείται έγκριση και οι οδικές μεταφορές χρησιμοποιούν 3 τύπους οχημάτων :

- Μονοκόμματο όχημα (φορτηγά)
- Αρθρωμένα οχήματα (τρακτέρ + ημι-ρυμουλκούμενο όχημα)
- Αρθρωμένα οδικά τραίνα (φορτηγό + ημι-ρυμουλκούμενο όχημα)



Όσον αφορά τις διεθνείς συμφωνίες, η Συνθήκη της Γενεύης αποκαλούμενη «Συνθήκη CMR» (Συνθήκη των εμπορευμάτων από οδική μεταφορά) καθορίζει τους όρους της μεταφοράς και τις ευθύνες του μεταφορέα. Όσον αφορά στη Συνθήκη TIR/IRT (διεθνείς οδικές μεταφορές), εφαρμόζεται στα αγαθά που δημιουργούνται ή παραδίδονται σε χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά που έχουν επικυρώσει τη σύμβαση.

### **Σύμβαση μεταφορών**

Η σύμβαση οδικών μεταφορών είναι σε ισχύ μετά την υπογραφή της επιστολής που αποκαλείται Συνθήκη εμπορευμάτων από οδική μεταφορά. Η υπογραφή του μεταφορέα επιβάλλει μια ορισμένη ευθύνη στην περίπτωση της απώλειας ή ζημιών. Στην περίπτωση των αντιρρήσεων που προβάλλονται από το μεταφορέα, πρέπει να συνυπογραφούν από το ναυλωτή/ αποστολέα.

### **Τιμολόγηση**

Η τιμολόγηση λαμβάνει υπόψη το βάρος, τη φύση των εμπορευμάτων και την απόσταση που καλύπτεται. Η αναλογία βάρους/όγκου: 1 τόνος = 3 κυβικά μέτρα. Το οδικό δασμολόγιο απαιτεί ότι πρέπει να παρουσιαστούν τα εμπορεύματα που είναι πάνω από 100 κιλά.

## **3.1.4. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

### **Οργάνωση**

Δεδομένου ότι η ροή της κυκλοφορίας γίνεται όλο και περισσότερο πυκνή έξω από τις πόλεις, η τάση φαίνεται να είναι η χρησιμοποίηση των μεταφορών μέσω σιδηροδρόμων για την αποστολή των αγαθών, είτε συνδυάζεται ή όχι με άλλους τρόπους μεταφοράς. Ανάλογα με το μέγεθος της αποστολής, υπάρχουν διαφορετικοί τύποι :

- για τις μικρές αποστολές αγαθών : μια υπηρεσία παράδοσης και διανομής παρέχεται από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε)
- στην περίπτωση των μεγάλων αποστολών αγαθών είναι πάντα δυνατό να οργανωθεί η μεταφορά σύμφωνα με την απαίτηση. Τα αγαθά ταξιδεύουν από μια σύνδεση σιδηροδρόμων σε άλλη στα πλήρως φορτωμένα τραίνα. Ακόμα κι αν η επιχείρηση δεν έχει μια σύνδεση μέσω σιδηροδρόμων, τα εμπορεύματα μπορούν να μεταφερθούν μέσω του B-cargo, ο οποίος είναι χαλαρός τύπος συσκευασίας ή συσκευασία εμπορευματοκιβωτίων. Μεταξύ της επιχείρησής και της Εταιρίας σιδηροδρομικών μεταφορών, η μεταφορά γίνεται με φορτηγό, ενώ το τραίνο καταλαμβάνει το μεγαλύτερο μέρος του ταξιδιού. Για τη χρησιμοποίηση του πλήρους φορτίου εμπορευματοκιβωτίου, η επιχείρηση πρέπει να υπογράψει μια σύμβαση με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων.

Η Συνθήκη της Βέρνης 1890 ρυθμίζει τη μεταφορά από το σιδηρόδρομο και περιλαμβάνει τη Συνθήκη CIM (η διεθνής Συνθήκη για τις σιδηροδρομικές μεταφορές). Αναθεωρήθηκε από τη Συνθήκη του 1985, δηλαδή της COTIF/CRIRT (Συνθήκη σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές).

### **Σύμβαση μεταφορών**

Το έγγραφο μεταφορών που χρησιμοποιείται στην κυκλοφορία σιδηροδρόμων είναι η επιστολή των CIM οχημάτων. Υπάρχουν δύο μορφές : μια για την κανονική κυκλοφορία και μια για τη γρήγορη κυκλοφορία. Το πρωτότυπο απευθύνεται στον παραλήπτη, και ο αποστολέας λαμβάνει έναν αριθμό σελίδας που συνδέεται με τη δέσμη. Το έγγραφο στη συνέχεια φακελώνεται εν μέρει από τον αποστολέα αλλά κυρίως από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων.

### **Τιμολόγηση**

Η Συνθήκη CIM δεν προβλέπει οποιαδήποτε δασμό στην έκταση στην οποία οι κανόνες δασμολογίου διαφέρουν από μια χώρα σε άλλη. Η φόρτωση σε σιδηρόδρομο επομένως εναρμονίστηκε με τον ακόλουθο τρόπο :

- Πολύπλευρο δασμολόγιο : αυτό είναι ένα δασμολόγιο που ισχύει σε περισσότερες από 2 χώρες αλλά που αφορά μόνο έναν ιδιαίτερο τύπο εμπορευμάτων.
- Διμερές δασμολόγιο : Εφαρμόζεται μεταξύ δύο χωρών και περιλαμβάνει όλους τους τύπους εμπορευμάτων: π.χ. γαλλο-γερμανική τιμολόγηση.

Στην περίπτωση απουσίας κοινού δασμολογίου, εφαρμόζεται η αρχή του «συγχωνευμένου εθνικού δασμολογίου». Αυτό το δασμολόγιο υπολογίζεται βάση των κανόνων του υπολογισμού που ακολουθούνται σε κάθε χώρα. Το κόστος της μεταφοράς έπειτα τελικά υποβάλλεται στη μετατροπή νομίσματος στην κατάλληλη συναλλαγματική ισοτιμία.

### **3.2. INTERLIFE A.A.E.Γ.Α.**

Η INTERLIFE Ασφαλιστική είναι Εταιρία Γενικών Ασφαλίσεων με έδρα την Θεσσαλονίκη. Ιδρύθηκε το 1991 σε πολυμετοχική βάση. Τα κεντρικά γραφεία της Εταιρίας στεγάζονται σε ιδιόκτητο κτίριο 4.500 m<sup>2</sup> στο 14ο χλμ. εθνικής οδού Θεσσαλονίκης – Πολυγύρου στη Θέρμη. Η πορεία της Εταιρίας υπήρξε κερδοφόρα από τα πρώτα χρόνια της λειτουργίας της, με κάθετη ανάπτυξη και επιτυχή υλοποίηση των εκάστοτε στόχων της, ενώ η θετική εξέλιξη των οικονομικών μεγεθών της Εταιρίας, με επιτυχημένες επενδύσεις σε ακίνητα και χρεόγραφα σε συνδυασμό με το σωστό management συνέβαλαν στην εδραίωσή της στον ασφαλιστικό χώρο.<sup>23</sup>

Σήμερα η εταιρία INTERLIFE Ασφαλιστική αναπτύσσεται ταχύτατα αναδεικνύοντας συνεχώς την επιτυχημένη πορεία της, την υψηλή ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρει με την τεχνογνωσία που η ίδια δημιουργεί και διοχετεύει στους συνεργάτες της. Τα ίδια Κεφάλαια της INTERLIFE Ασφαλιστικής το 2010 έφθασαν τα 20.145.349 € και η μετοχική της βάση αποτελείται σήμερα από 1.500 μετόχους. Η εταιρία δραστηριοποιείται σε όλη την Ελλάδα με ένα ευρύ Δίκτυο Πωλήσεων και έχει ήδη εγκαταστήσει

<sup>23</sup> [www.interlife.gr](http://www.interlife.gr)

περιφερειακές διευθύνσεις σε Αθήνα και Ρόδο, υποκαταστήματα σε Κρήτη, Λαγκαδά και Καλαμαριά, αποκλειστικά γραφεία πωλήσεων καθώς και πρακτορεία στις περισσότερες πόλεις της χώρας. Επίσης διαθέτει και το Αμοιβαίο Κεφάλαιο Interlife Μικτό Εσωτερικού με διαχειρίστρια εταιρία την Alpha Trust με καθαρό ενεργητικό 5.091.792 € (31.12.2010).

Ο μέσος χρόνος αποπληρωμής ζημιών της INTERLIFE Ασφαλιστικής δεν ξεπερνά τις 14 ημέρες, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι ο χρόνος αυτός δεν μπορεί να είναι πολύ μικρότερος όπως πολύ συχνά συμβαίνει στον κλάδο του αυτοκινήτου. Η Εταιρία είναι πλήρως μηχανογραφημένη και παρέχει σε όλα τα τμήματα της on-line υποστήριξη, που σε συνδυασμό με μία ευέλικτη διοικητική δομή, σύγχρονο εξοπλισμό και αποκέντρωση αρμοδιοτήτων, έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους γενικών εξόδων, επιτρέποντας κατά συνέπεια, ακόμη πιο ανταγωνιστικά ασφάλιστρα.

Η εταιρία δραστηριοποιείται σε όλες τις ασφαλιστικές υπηρεσίες και είναι πιστοποιημένη από τον Δεκέμβριο του 2005 με το Πιστοποιητικό Διασφάλισης Ποιότητας κατά ISO 9001:2000 για την Ορθή Τήρηση Κανόνων & Διαδικασιών Ανάλυσης Κινδύνων & Έκδοσης Ασφαλιστηρίων Συμβολαίων.

Τα οικονομικά αποτελέσματα της εταιρίας για το 2010 είναι:

Τα Ασφάλιστρα και Δικαιώματα της Εταιρίας έφτασαν τα 50.795.723 € σημειώνοντας αύξηση 3,40%, τα Ακίνητα έφτασαν τα 20.817.023 € σημειώνοντας αύξηση 12,96 % έναντι του 2009, το Ενεργητικό έφθασε τα 89.770.610 €, σημειώνοντας αύξηση 18,90 % έναντι του 2009, οι Επενδύσεις έφτασαν τα 64.698.943 € σημειώνοντας αύξηση 33,96 % έναντι του 2009, τα Κέρδη προ φόρων έφθασαν τα 7.671.858 €, σημειώνοντας αύξηση 260 % έναντι του 2009, τα Αξιόγραφα έφθασαν τα 43.881.920 €, σημειώνοντας αύξηση 52,75 % και τέλος, τα Ίδια Κεφάλαια έφθασαν τα 20.145.349 €, σημειώνοντας αύξηση 24,96 %.

Την τελευταία 3ετία η εταιρία εξυπηρέτησε πλήρως 46.939 περιστατικά ζημιών, κατέβαλε 48.535.165 € σε αποζημιώσεις και 38.788.057 € που αφορούν φόρους και εισφορές προς το Ελληνικό Δημόσιο.

### 3.2.1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Αναφορικά με την ασφάλιση μεταφερόμενων εμπορευμάτων, η INTERLIFE καλύπτει άμεσες υλικές ζημιές ή απώλειες κάθε είδους που προκαλούνται σε επαγγελματικά συσκευασμένα εμπορεύματα τρίτων που μεταφέρονται οδικώς καθώς και με οχηματαγωγό, με την προϋπόθεση ότι το τυχόν επικαθήμενο ή συρμός είναι σε ζεύξη με τον τράκτορα ή το ρυμουλκό κατά το χρόνο του ατυχήματος και που οφείλονται σε: πυρκαγιά, κεραυνό, έκρηξη, σεισμό, ηφαιστειακή έκρηξη, ανατροπή του οχήματος, πτώση του σε νερό και βάραθρα και γενικά τυχαίες εκτροπές του από το δρόμο, με τρόπο που να μην του επιτρέπει να επανέλθει στην πορεία του με δικά του μέσα, σύγκρουση του οχήματος με άλλα μέσα μεταφοράς, πρόσκρουση του οχήματος και όχι μόνο του φορτίου, σε σταθερά ή κινητά σώματα, εκτός από ρείθρο πεζοδρομίου, πάντοτε με την προϋπόθεση ότι η πρόσκρουση αυτή αφήνει εμφανή και εξακριβωμένα σημάδια στο όχημα, αιφνίδια καθίζηση του εδάφους ή των οδών, πτώση χιονοστιβάδας, λιώσιμο πάγων, υπερχείλιση ποταμών, τεράστιο κύμα (υψηλότερο από 30 μέτρα) που προκαλείται από σεισμό, κυκλώνα ή ανεμοστρόβιλο, κατάρρευση γεφυρών, σηράγγων ή κτιρίων, ναυάγιο (τέλεια καταστροφή), πρόσκρουση πλοίου ή προσάραξη κατά τη διάρκεια ναυσιπλοΐας που είναι συμπλήρωμα της οδικής μεταφοράς, ανατροπή, πτώση, ρήξη του άξονα της ρόδας, της σύζευξης του οχήματος.

Χωρίς την καταβολή επιπλέον ασφαλίστρου, η INTERLIFE καταβάλλει στον ασφαλισμένο, εφόσον προσκομίσει τις νόμιμες αποδείξεις ποσό μέχρι 600€, για τα έξοδα στα οποία αυτός υποβλήθηκε δικαιολογημένα για να διασώσει, διαφυλάξει και επαναφορτώσει τα εμπορεύματα που μεταφέρει ύστερα από ατύχημα που καλύπτεται από το συμβόλαιο που έχει υπογράψει.

Ρητά αποκλείονται οι απώλειες και ζημιές που οφείλονται ολικά ή μερικά, άμεσα ή έμμεσα σε: δόλο του ασφαλισμένου ή των αντιπροσώπων του, παραβίαση αποκλεισμού, λαθρεμπόριο, εμπόριο και δραστηριότητες απαγορευμένες ή παράνομες, παρεμπόδιση ή διακοπή του ταξιδιού λόγω πταισματος του ασφαλισμένου, ή λόγω διακοπής της λειτουργίας του

οχήματος, ή βλάβης οποιουδήποτε οργάνου του, αυτανάφλεξη των ασφαλισμένων εμπορευμάτων, ίδιο ελάττωμα ή εγγενείς ιδιότητες των ασφαλισμένων εμπορευμάτων, συνήθης απώλεια βάρους ή όγκου, ελαττωματική ή ανεπαρκή συσκευασία, απορρόφηση υγρασίας εξαιτίας ανεπαρκούς συσκευασίας, καθυστέρηση στην παράδοση των εμπορευμάτων, καθώς και ζημίες που προκαλούνται από τα εμπόδια που δημιουργούνται από την εμπορική εκμετάλλευση ή την συνδιαλλαγή των/του δικαιούχου, φαινόμενα που προκαλούνται από μετασχηματισμούς του πυρήνα και του ατόμου ή από τεχνητή επιτάχυνση ατόμων, ιονίζουσα ακτινοβολία ή μόλυνση από ραδιενέργεια, προερχόμενη είτε από πυρηνικό καύσιμο είτε από πυρηνικό κατάλοιπο είτε από καύση πυρηνικού καυσίμου, ραδιενέργεια, τοξικότητα, έκρηξη ή άλλους κινδύνους ή μολυσματικές ιδιότητες οποιασδήποτε πυρηνικής εγκατάστασης αντιδραστήρα ή οποιουδήποτε πυρηνικού εξαρτήματος, σχάση, τήξη ή συγχώνευση του πυρήνα κάθε πολεμικού όπλου και από κάθε σχετική προς αυτό αντίδραση ή ραδιενεργό δύναμη ή ουσία, ολική ή μερική κλοπή και ληστεία με οποιοδήποτε τρόπο κι αν έγιναν ακόμη και αν πρόκειται μόνο για απόπειρα, διαβροχή, σπάσιμο, λιώσιμο, χύσιμο, πτώση ολοκλήρων εμπορευματοκιβωτίων ακόμη και στο εσωτερικό του οχήματος, έλλειμμα, απώλεια, μη παράδοση εκτός και αν αποτελούν συνέπειες καλυπτόμενου κινδύνου, ζημίες που προκαλούνται από την επίδραση της θερμότητας, εκτός αν αυτή είναι επακόλουθο τροχαίου ατυχήματος, πυρκαγιάς ή έκρηξης, ζημίες που προκαλούνται όταν ο οδηγός του οχήματος δεν έχει άδεια οδηγήσεως ή βρίσκεται σε κατάσταση μέθης, ή έχει κάνει χρήση ναρκωτικών ουσιών, ζημίες που προκλήθηκαν από τη μη τήρηση των οδηγιών του κατασκευαστή ή του αποστολέα, ζημίες που προκλήθηκαν από την περιβαλλοντολογική μόλυνση από ανάμειξη ή ανάπτυξη οσμής ή γεύσης στα μεταφερόμενα εμπορεύματα, ζημίες που προκαλούνται στα κατελημμένα ή κατασχεμένα εμπορεύματα, από άσκηση παρανόμου, απαγορευμένου ή λαθραίου εμπορίου, ζημίες που προκαλούνται κατά τη διάρκεια επαγγελματικής δραστηριότητας διαφορετικής από εκείνης την οποία ασκεί ο ασφαλισμένος. Επίσης, η εταιρία δεν καλύπτει απώλεια, ζημία ή δαπάνη που προξενείται από: πόλεμο, εμφύλιο πόλεμο, επανάσταση, ανταρσία, στάση ή πολιτική διαμάχη που προκύπτει από τις προηγούμενες

αιτίες ή οποιαδήποτε εχθρική ενέργεια από ή κατά εμπόλεμης δύναμης, κατάληψη, κατάσχεση, σύλληψη, κράτηση ή κατακράτηση και οι συνέπειές τους, ή κάθε σχετική απόπειρα, εγκαταλελειμμένες νάρκες, τορπίλες, βόμβες ή άλλα εγκαταλελειμμένα πολεμικά όπλα, απεργούς, ανταπεργούς ή πρόσωπα που συμμετέχουν σε εργατικές ταραχές, στάσεις ή λαϊκές ταραχές, απεργίες, ανταπεργίες, εργατικές ταραχές, στάσεις ή λαϊκές ταραχές και οποιονδήποτε τρομοκράτη ή οποιοδήποτε πρόσωπο που ενεργεί με πολιτικά κίνητρα.

### **3.2.2. ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΡΗΤΡΕΣ**

#### **Ολική κλοπή**

Καλύπτεται η ολική κλοπή του φορτίου κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, εφόσον αυτό κλαπεί μαζί με τον τράκτορα ή ρυμουλκό και το τυχόν επικαθήμενο ή συρμό. Οι προϋποθέσεις κάλυψης είναι: ο τράκτορας ή το ρυμουλκό και το τυχόν επικαθήμενο ή συρμός κατά τη ώρα της κλοπής πρέπει να βρίσκονται αποκλειστικά και μόνον μέσα σε φυλασσόμενο-επιτηρούμενο χώρο και αυτό να αποδεικνύεται εγγράφως από το σχετικό εισιτήριο-δελτίο εισόδου του παραπάνω χώρου, οι στάσεις δεν πρέπει να διαρκούν παραπάνω των οκτώ ώρες για το εξωτερικό και τριών για το εσωτερικό, όλα τα ανοίγματα είναι κλειστά και κλειδωμένα, οι πόρτες και οι υαλοπίνακες κλειστοί και κλειδωμένοι, οι πόρτες των εμπορευματοκιβωτίων κλειστές, κλειδωμένες και κατάλληλα σφραγισμένες, ο οδηγός ή οι οδηγοί, που είναι επιφορτισμένοι με την οδήγηση των φορτηγών είναι σε τέτοιο σημείο που να παρακολουθούν σε περίπτωση απόπειρας κλοπής.

#### **Ρήτρα Μερικής Κλοπής**

Καλύπτεται η μερική κλοπή των ασφαλισμένων εμπορευμάτων και κατά συνέπεια ή μη παράδοσή τους με την προϋπόθεση ότι έγινε με διάρρηξη, παραβίαση ή θραύση του αμαξώματος του οχήματος και/ή τυχόν ρυμούλκας (πόρτες, παράθυρα, πλευρές ή σκεπή) ή κοπή των προστατευτικών

καλυμμάτων του φορτίου, με προϋποθέσεις ίδιες με την προηγούμενη περίπτωση.

### **Ρήτρα ποιοτικής αλλοίωσης**

Η ρήτρα αυτή καλύπτει την Αστική Ευθύνη του ασφαλισμένου μεταφορέα για ζημιές που θα υποστούν τα μεταφερόμενα νωπά και κατεψυγμένα φορτία, φρούτα, λαχανικά και κρέατα, με εξαιρέσεις την ποιοτική αλλοίωση των μεταφερομένων εμπορευμάτων που προέρχεται από διακοπή λειτουργίας των ψυκτικών μηχανημάτων του μεταφέροντος οχήματος διάρκειας μικρότερης των 12 ωρών, ζημία οφειλόμενη σε διακοπή λειτουργίας των ψυκτικών μονάδων από εσφαλμένο χειρισμό ή από έλλειψη καυσίμων του μεταφορικού μέσου και προϋποθέσεις τα προς μεταφορά εμπορεύματα, όπως αυτά περιγράφονται στην φορτωτική και στο δελτίο παράδοσης, να είναι δεόντως κατεψυγμένα κατά την έναρξη της μεταφοράς, το αυτοκίνητο ψυγείο που χρησιμοποιείται για την μεταφορά των εμπορευμάτων να διαθέτει συσκευή ψύξης και αερισμού ανάλογης δυνατότητας με το μέγεθος και την ποιότητα του θαλάμου που είναι εγκατεστημένη, σχάρα δαπέδου για την τοποθέτηση των χάρτινων συσκευασιών, οι ψυκτικές συσκευές να είναι εφοδιασμένες με θερμογραφικά όργανα τα οποία καταγράφουν ανά πάσα στιγμή τη θερμοκρασία του θαλάμου, ο θερμογράφος να ενεργοποιείται με την ζεύξη της ψυκτικής συσκευής και ο οδηγός του αυτοκινήτου να γνωρίζει την ασφαλή και αποτελεσματική χρήση του θερμογράφου.

### **Ρήτρα φορτοεκφόρτωσης**

Η ρήτρα φορτοεκφόρτωσης επεκτείνεται και στις ζημιές που μπορεί να πάθουν τα ασφαλιζόμενα αντικείμενα εξ αιτίας των εργασιών φορτοεκφόρτωσης, εφόσον αυτές γίνονται με τα κατάλληλα μηχανικά μέσα και με την φροντίδα του συμβαλλομένου, αλλά ως «φόρτωση» θεωρούνται μόνο οι εργασίες της ανύψωσης των εμπορευμάτων από το έδαφος κοντά στο αυτοκίνητο για να τοποθετηθούν πάνω σε αυτό και ως «εκφόρτωση» οι ακριβώς αντίθετες.



### 3.2.3. ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΑΝΑ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

#### ΕΣΩΤΕΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Περιγραφή Ασφαλιζόμενου Οχήματος	Ασφαλιζόμενα Κεφάλαια σε €						
	15.000	30.000	45.000	60.000	90.000	120.000	150.000
Γενικού Φορτίου εντός Ελλάδας	130	170	190	200	240	245	280
Ψυγεία εντός Ελλάδας	165	225	260	280	320	340	390
Υγρών Καυσίμων εντός Ελλάδας	295	340	410	485	530	580	630

#### Επασφάλιστρα Αστικής Ευθύνης Εθνικού Μεταφορέα

Κάλυψη Κινδύνου Ολικής Κλοπής	25%
Κάλυψη Κινδύνου Μερικής Κλοπής (προϋπόθεση ύπαρξης Ολικής κλοπής)	50%
Κάλυψη Κινδύνου Φορτοεκφόρτωσης & Μικροζημιών μέχρι 1300 € ανά παραλήπτη με απαλλαγή 300 € (προϋπόθεση ύπαρξης κάλυψης Ολικής και Μερικής Κλοπής)	10%

#### Απαλλαγές & Εκπτώσεις Αστικής Ευθύνης Εθνικού Μεταφορέα

	Ποσό Απαλλαγής	Ποσοστό Έκπτωσης
	10% με ελάχιστο ποσό τα 500 €	0%
	10% με ελάχιστο ποσό τα 750 €	5,00%
	10% με ελάχιστο ποσό τα 1.000 €	7,50%
	10% με ελάχιστο ποσό τα 2.000 €	10,00%

## ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Περιγραφή Ασφαλιζόμενου Οχήματος	Ασφαλιζόμενα Κεφάλαια σε €						
	15.000	30.000	45.000	60.000	90.000	120.000	150.000
TIR Γενικού Φορτίου	155	280	310	350	460	520	580
TIR Ψυγεία	220	365	400	480	600	655	700
TIR Υγρών Καυσίμων	370	490	610	730	850	900	970

### Επασφάλιστρα Αστικής Ευθύνης Μεταφορά (C.M.R.)

Κάλυψη Κινδύνου Ολικής Κλοπής	25%
Κάλυψη Κινδύνου Μερικής Κλοπής (προϋπόθεση ύπαρξης κάλυψης Ολικής Κλοπής)	60%
Κάλυψη Κινδύνου Φορτοεκφόρτωσης & Μικροζημιών μέχρι 1300 € ανά παραλήπτη με απαλλαγή 300 € (προϋπόθεση ύπαρξης κάλυψης Ολικής και Μερικής Κλοπής)	10%

### Απαλλαγές & Εκπτώσεις Αστικής Ευθύνης Μεταφορά (C.M.R.)

	Ποσό Απαλλαγής	Ποσοστό Έκπτωσης
	10% με ελάχιστο ποσό τα 500 €	0%
	10% με ελάχιστο ποσό τα 750 €	5,00%
	10% με ελάχιστο ποσό τα 1.000 €	7,50%

### **3.3. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΠΡΟΙΟΝΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

#### **3.3.1. ΕΥΘΥΝΕΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ**

##### **Αρχές της ευθύνης**

Η ευθύνη των μεταφορέων είναι αρκετά περιορισμένη, καθώς μέχρι το σημείο που οι μεταφορείς πληρώνονται, σύμφωνα με το βάρος και τον όγκο που μεταφέρουν και όχι σύμφωνα με την αξία των εμπορευμάτων, η ευθύνη τους εκφράζεται με τον ίδιο τρόπο προκειμένου να παραμείνει ανάλογη με την ανταμοιβή τους, γεγονός που έχει σημαντικές συνέπειες για το φορτωτή. Σε περίπτωση ζημιών στα αγαθά, ο μεταφορέας πρέπει να πληρώσει την αποζημίωση σύμφωνα με τα όρια που υποδεικνύονται, τα οποία είναι συχνά μικρότερα από την πραγματική αξία τους. Τα όρια των πραγματικών ευθυνών που εκφράζονται σε S.D.R. (Special Drawing Rights ή Ειδικά Τραβηχτικά Δικαιώματα των οποίων η αξία ήταν περίπου στα 1.4197 ευρώ τον Δεκέμβριο του 2001), είναι τα ακόλουθα :

- Μεταφορά επιφάνειας - Συνθήκη CMR : 8.33 SDR ανά κιλό, με αξία που ανέρχεται σε περίπου 11.82 ευρώ ανά κιλό.
- Αεροπορικές μεταφορές - Συνθήκη της Βαρσοβίας : 16.5837 SDR ανά κιλό, με αξία που ανέρχεται σε περίπου 23.54 ευρώ ανά κιλό
- Θαλάσσιες μεταφορές - Συνθήκη Wisby και της Χάγης: 2 SDR ανά κιλό (περίπου 2.83 ευρώ) ή 666.66 SDR ανά συσκευασία (περίπου 946 ευρώ), η οποία είναι η αυστηρότερη των δύο περιορισμών που εφαρμόζονται.

Με βάση αυτά τα στοιχεία οι μεταφορείς αποζημιώνουν τις ζημιές που υφίστανται τα εμπορεύματα που μεταφέρονται. Για παράδειγμα, ένα κιβώτιο ανταλλακτικών μεταξύ της Αμβέρσας και της Βαρσοβίας (βάρος 29 κιλά και

αξία 9900 ευρώ) - εμπορευματοκιβώτιο διερρηγμένο και άφιξη κενή - η ζημία 9900 ευρώ - ο δέκτης έχει καταχωρήσει τις ουσιαστικές αντιρρήσεις. - Ο μεταφορέας αποζημιώνει σύμφωνα με την ευθύνη του:  $29 \text{ κιλά} * 8.33 \text{ SDR} * 1.4197 = 342.95 \text{ ευρώ}$ . Η υπόλοιπη ζημία, που χρεώνεται στο φορτωτή, θα ανέλθει έπειτα σε 9557 ευρώ.

### **Πρόσθετη περίπτωση εξαίρεσης και απαλλαγής από την ευθύνη**

Εάν οι μεταφορείς είναι υπεύθυνοι για τις ζημιές στα αγαθά που μεταφέρουν, είναι σημαντικό να είναι γνωστό ότι, σε ορισμένες περιπτώσεις, αυτή η ευθύνη δεν μπορεί να παραμεριστεί και ότι, αντίθετα, το ανώτερο όριο μπορεί να αφαιρεθεί.

### **Απαλλαγή από την ευθύνη**

Για να αποζημιώσει ο μεταφορέας το φορτωτή σε περίπτωση ζημίας, είναι απαραίτητο να καθοριστεί η ευθύνη του. Δεδομένου ότι είναι ο επιστάτης των αγαθών, κάποιος πρέπει να θεωρήσει ότι είναι υπεύθυνος για την παράδοση τους, με τους όρους που ορίστηκαν. Εάν ο μεταφορέας μπορεί να αποδείξει ότι δεν ευθύνεται, πρέπει να απαλλαχθεί από την πληρωμή οποιασδήποτε αποζημίωσης. Ο μεταφορέας μπορεί να εκμεταλλευτεί την απαλλαγή από την ευθύνη του όταν η ζημία που προκαλείται στα αγαθά βασίζεται στην «ανωτέρα βία». Η έννοια «της ανωτέρας βίας» εξηγείται στα ογκώδη νομικά κείμενα και εξελίσσεται συνεχώς. Εντούτοις, ο καθορισμός που γίνεται αποδεκτός κανονικά είναι «ένα γεγονός που κατέχει τρία χαρακτηριστικά : είναι απρόβλεπτο, αναπόφευκτο και εξωτερικό. Εάν αυτά τα τρία κριτήρια τίθενται μαζί, ο μεταφορέας μπορεί να απαλλαχθεί από την ευθύνη του και δεν θα πληρώσει έπειτα οποιαδήποτε αποζημίωση για την αποκατάσταση της προκαλούμενης ζημίας. Μερικά γεγονότα που χαρακτηρίζουν «την ανωτέρα βία» είναι τα ακόλουθα: απρόβλεπτος σεισμός, ανεμοστρόβιλος το μήνα Αύγουστο, ένοπλη ληστεία.

Είναι ενδιαφέρον να σημειωθεί ότι ορισμένοι Ευρωπαίοι δικαστές αρνούνται να θεωρήσουν ότι μια οπλισμένη κλοπή στην Ιταλία σε μια περιοχή χώρων στάθμευσης εθνικών οδών θα άνηκε στην κατηγορία «ανωτέρας βίας». Ως εκ

τούτου, εάν μια τέτοια επιθετικότητα είναι αναπόφευκτη και εξωτερική στην επιχείρηση μεταφορών, δεν είναι απρόβλεπτη και σε αυτή την έκταση το πρόβλημα εμφανίζεται συχνά στις ιταλικές εθνικές οδούς. Η περίπτωση της ανωτέρας βίας δεν αναγνωρίζεται από το νόμο: θύελλα το μήνα Οκτώβριο στον κόλπο όπου εμφανίζονται θύελλες, ανταρσία από τους ναυτικούς.

### **Μετατόπιση της ευθύνης**

Ορισμένα σοβαρά σφάλματα που θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν από το μεταφορέα είναι πέρα από την ευθύνη του και δεν θα αποκαταστήσει τη ζημία, βάσει των ορίων της ευθύνης του, αλλά θα αποζημιώσει το σύνολο της ζημίας που υποφέρεται από το φορτωτή ή τους εκπροσώπους του. Αυτές οι περιπτώσεις καθορίζονται συνήθως από το δικαστήριο, αλλά υπάρχουν μερικά παραδείγματα περιπτώσεων όπου ο μεταφορέας πρέπει να αποζημιώσει ολόκληρη την ζημία :

Μεταφορά του πρωτοτύπου ενός αντιδραστήρα ο οποίος χτυπήθηκε σε μια γέφυρα και καταστράφηκε, όπου ο μεταφορέας πρέπει να επιβεβαιώσει το ύψος της χρέωσης και να προσδοκήσει μια περιοριστική γραμμή κατά συνέπεια.

Ναυτιλιακή μεταφορά ενός HI-FI εξοπλισμού και πώληση φορτίου από το μεταφορέα για ίδιο κέρδος, όπου υπάρχει κλοπή εξ ονόματος του μεταφορέα ή εξ ονόματος των εκπροσώπων του.

Τροχαίο ατύχημα και καταστροφή εμπορευμάτων γιατί ο οδηγός οδηγούσε μεθυσμένος. Όταν το σοβαρό σφάλμα αποδεικνύεται, η άμεση νομική δράση είναι απαραίτητη, και έπειτα παραμένουν τα προβλήματα της δανειοληπτικής ικανότητας του μεταφορέα και της ανεπαρκώς ασφαλισμένης θέσης του που μπορούν συχνά να αποτρέψουν την αποκατάσταση του ποσού των ζημιών.

### **3.3.2. ΤΥΠΟΙ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

#### **Τύποι ασφαλειών μεταφορών**

1) «Σε θαλάσσιο ταξίδι» ή «προαιρετικό έγγραφο σύμβασης ασφάλισης» : επιτρέπει στο φορτωτή να ασφαλίσει κάθε αντικείμενο. Εφαρμόζεται στην περίπτωση της απομονωμένης ναυτιλίας.

2) έγγραφο σύμβασης ασφάλισης «ανοικτή ασφάλιση» : το ασφαλισμένο συμβαλλόμενο μέρος δεσμεύεται, κατά τη διάρκεια της σύμβασης, να δηλώσει όλες τις αποστολές, και ο ασφαλιστής δεσμεύεται, κατά τη διάρκεια της σύμβασης, να ασφαλίσει αυτόματα όλες τις αποστολές σχετικά με τα δασμολόγια και τους όρους που περιλαμβάνονται στη σύμβαση, ακόμη και στην περίπτωση της επικοινωνίας με καθυστέρηση, της μη συμμόρφωσης ή των ξεχασμένων απόστολων από μη ηθελημένη αμέλεια.

3) έγγραφο σύμβασης ασφάλισης «αποδοχή με υπογραφή»: καλύπτει το σύνολο των αποστολών ενός εξαγωγέα για ένα δεδομένο έτος. Αυτή η λύση αρκετά συχνά επιλέγεται από τις μεγάλες επιχειρήσεις που ασφαλίζονται για να καλύψουν όσο το δυνατόν περισσότερους κινδύνους από έναν μοναδικό ασφαλιστή, που καλύπτει όλες τις εισαγωγές και τις εξαγωγές. Αυτές οι μέθοδοι μπορούν να προβλέψουν μια κάλυψη χωρίς να δηλωθεί το σύνολο των ροών της επιχείρησης χωρίς εξαίρεση, με στόχο να εξασφαλιστεί μέγιστη ασφάλεια. Η τιμή υπολογίζεται βάση του αριθμού του επιχειρησιακού κύκλου εργασιών.

### **3.3.3. ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ**

Η συσκευασία στοχεύει στην προστασία των εμπορευμάτων κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, του χειρισμού και κατά τη διάρκεια της αποθήκευσης και πρέπει να είναι αρκετά ισχυρή, διότι οι κίνδυνοι αυξάνονται ανάλογα με την απόσταση που καλύπτεται, ειδικά κατά τη διάρκεια του χωρισμού του φορτίου. Ο τομέας του πακεταρίσματος πρέπει να αντιμετωπίσει ορισμένους περιορισμούς όσον αφορά την προστασία του περιβάλλοντος, καθώς η

ευρωπαϊκή αγορά είναι αυτή τη στιγμή πολύ απαιτητική για τα υλικά που χρησιμοποιούνται για τη συσκευασία.

### **Νομικοί παράγοντες**

Στα EXW (ex works) incoterm, τα συσκευασμένα αγαθά πωλούνται αλλά κάποιος μπορεί να πωληθεί σε χαλαρή μορφή. Υπάρχουν προϊόντα που δεν απαιτούν συγκεκριμένο πακετάρισμα και σύμφωνα με το νόμο, η συσκευασία δεν εξετάζεται για την αντίσταση στους τυχαίους κλονισμούς, αλλά είναι ένα πολύ σημαντικό μέρος των διαδικασιών του εξαγωγέα, και σε περίπτωση ζημίας, τα αγαθά θα πρέπει να επιστραφούν ή να αντικατασταθούν χωρίς κόστος, ή ο εξαγωγέας θα πρέπει να επιστρέψει τα χρήματα στον πελάτη. Ο μεταφορέας θεωρείται ότι είναι αρμόδιος για την επιδείνωση ή τις απώλειες από τη νομική άποψη, αλλά μπορεί να απαλλαγεί της ευθύνης όταν αυτή μεταβιβάζεται σε τρίτο. Ο εξαγωγέας γίνεται σε εκείνη την περίπτωση υπεύθυνος και έχει υποχρέωση να αναλάβει την ασφάλιση των εμπορευμάτων, αυτό όμως μπορεί να μην λειτουργήσει στην περίπτωση συσκευασμένων προϊόντων που δεν είναι κατάλληλα.

### **Τεχνικοί παράγοντες**

Η συσκευασία αποτελείται από διαφορετικά υλικά, όπως το ξύλο, το χαρτόνι και το χαρτί, το πλαστικό και το μέταλλο. Όσον αφορά στη σήμανση, μερικά σύμβολα χρησιμοποιούνται για το σκοπό αυτό, που εξαρτώνται από τη φύση του προϊόντος. Τα επικίνδυνα προϊόντα αντιμετωπίζονται με πολύ αυστηρά πρότυπα συσκευασίας και σήμανσης, ενώ η σήμανση δημιουργεί επίσης ένα συμπληρωματικό κόστος και πρέπει να είναι ευανάγνωστη, ανεξίτηλη και διακριτική. Όσον αφορά στα εμπορευματοκιβώτια, αυτά συγκεντρώνουν τα αγαθά της ίδιας μονάδας φόρτωσης και επιτρέπουν την επαναλαμβανόμενη χρήση στο σημείο της μεταφοράς χωρίς αποσύνθεση του φορτίου.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ασφάλιση μεταφορών αφορά την κάλυψη μεταφερόμενων εμπορευμάτων και εξασφαλίζει αποζημίωση στην πλήρη αξία τους όταν αυτό απαιτηθεί, σύμφωνα με το CMR Convention και τα Hague Rules για τις οδικές και θαλάσσιες μεταφορές αντίστοιχα, ενώ υπάρχει και η δυνατότητα αυτόματης ασφάλισης διακινούμενων εμπορευμάτων με ειδικές συμβάσεις που απαλλάσσουν τις μεγάλες εισαγωγικές και εξαγωγικές εταιρείες από τις χρονοβόρες διατυπώσεις ασφάλισης της κάθε μεταφοράς των εμπορευμάτων τους. Παράλληλα, τα ασφαλιστήρια συμβόλαια μεταφορών καλύπτουν τα μεταφερόμενα εμπορεύματα από κινδύνους που μπορεί να συμβούν κατά τη διάρκεια της μεταφοράς τους, παρέχοντας ασφαλιστική κάλυψη σύμφωνα με τα μέσα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά, το είδος και την αξία του εμπορεύματος, τη μέθοδο συσκευασίας, το τόπο φόρτωσης, προορισμού και τη διαδρομή που θα ακολουθείται, με βασική προϋπόθεση ότι τα παραπάνω στοιχεία είναι γνωστά πριν τη χορήγηση της κάλυψης και ότι το εμπόρευμα συνοδεύεται από όλα τα νομιμοποιητικά έγγραφα και σχετικά τιμολόγια ή άλλα παραστατικά.

Στην παραπάνω εργασία αναλύθηκε εκτενώς η έννοια και η πορεία της ιδιωτικής ασφάλισης στον κόσμο και την Ελλάδα, παρουσιάστηκαν διεξοδικά οι ασφαλίσεις των μεταφερόμενων εμπορευμάτων αναφορικά με τις θαλάσσιες και χερσαίες μεταφορές, στη συνέχεια να παρουσιάστηκαν δύο ελληνικές εταιρίες του κλάδου και επιχειρήθηκε μία πλήρης αναφορά πάνω στο ζήτημα των ασφαλίσεων μεταφορών, βασιζόμενη σε στατιστικά στοιχεία του κλάδου, νομοθετικά πλαίσια, κοινοτικά δίκαια, συνθήκες τις αγοράς και άλλα σχετικά στοιχεία.

Πριν η ελληνική οικονομία εμπλακεί στη δίνη της κρίσης οι ασφαλίσεις μεταφερόμενων εμπορευμάτων πορεύονταν ανοδικά, ακολουθώντας τα χνάρια της επιχειρηματικής κοινότητας που έσφυζε από ανάπτυξη, αλλά τα τελευταία τρία χρόνια που η κατανάλωση μειώνεται, όπως και οι εξαγωγές, ο κλάδος κινείται αντίστροφα χάνοντας χρόνο με το χρόνο σημαντικό μέρος της δυναμικής του. Η μείωση της ζήτησης και κατά συνέπεια του τζίρου των



επιχειρήσεων, προκαλεί πτώση των μεταφορών στην Ελλάδα, αλλά και των εισαγωγών και εξαγωγών, και κατά συνέπεια συρρίκνωση του όγκου των μεταφερόμενων εμπορευμάτων, που ως αποτέλεσμα έχει τη συρρίκνωση και των αντίστοιχων μεριδίων αγοράς. Ωστόσο, οι ασφαλιστικές εταιρίες δεν εγκαταλείπουν τον κλάδο, αλλά πασχίζουν να αναστρέψουν την αρνητική του κατεύθυνση αναζητώντας στηρίγματα στο marketing, όπως και σε νέες τακτικές πωλήσεων. Από την άλλη όμως πλευρά, οι ασφαλισμένοι πιέζουν για φθηνότερα τιμολόγια, ενώ και η ίδια η αγορά των εμπορευμάτων χάνοντας σημαντικό κομμάτι από τους διακινούμενους όγκους λόγω της κρίσης, δεν αφήνει περιθώρια για αυξητικές μεταβολές στα ασφάλιστρα.

Αναφορικά με τις δύο εταιρίες του κλάδου που παρουσιάστηκαν, την Εθνική Ασφαλιστική και την Interlife Ασφαλιστική, με έδρες Αθήνα και Θεσσαλονίκη αντίστοιχα, αυτές φαίνεται πως διατηρούν τα μερίδια αγοράς τους, σε μια προσπάθεια αντίστασης στο γενικότερο δυσμενές οικονομικό κλίμα. Οι ασφαλιστικές υπηρεσίες που προσφέρουν δε διαφέρουν σημαντικά μεταξύ τους σχετικά με τις ασφαλίσεις μεταφερόμενων εμπορευμάτων, καθώς ακολουθούν τις διεθνείς ρήτρες και τα κοινοτικά πρότυπα, αναφορικά με την τιμολόγηση, τους τρόπους αγοραπωλησίας, τις αρχές τις ευθύνης, τη σύναψη των συμβολαίων και τους τρόπους μεταφοράς και συσκευασίας. Επιπροσθέτως, η τιμολόγηση προσαρμόζεται σε κάθε πελάτη μέσω του συμβολαίου και σύμφωνα με τις συνθήκες CMR και Lloyd's για χερσαίες και θαλάσσιες μεταφορές αντίστοιχα, γεγονός που επιβεβαιώνει πως οι ασφαλιστικές υπηρεσίες στην Ελλάδα σχετικά με τις μεταφορές δεν είναι πλήρως οργανωμένες.

Όσο για το μέλλον του κλάδου, αυτός πρέπει να εστιάσει σε αναπτυξιακή τροχιά, δεδομένης της οργανικής συρρίκνωσης και της συνεπακόλουθης μείωσης της συνολικής παραγωγής ασφαλιστρών, ώστε να επαναφερθεί σε αναπτυξιακή τροχιά. Πρέπει να αναζητηθούν νέες πηγές άντλησης εργασιών και δραστηριοτήτων, που θα οδηγήσουν στη διεύρυνση των ασφαλιστικών μεριδίων αγοράς και τη δημιουργία πρόσθετης ασφαλιστικής ύλης για τους κλάδους μεταφορών και σκαφών. Παράλληλα, μπορεί να οργανωθεί ένα περίγραμμα εξειδικευμένων καλύψεων για διάφορες επαγγελματικές

κατηγορίες, όπως για παράδειγμα η αστική ευθύνη λιμένων, η ασφάλιση μικρών και μεσαίων ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων, οι ασφαλίσσεις πειρατείας, που θα πλαισιωθεί από το θεσμό της υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης σκαφών, ώστε να βελτιωθεί και να αναβαθμιστεί η δραστηριότητα του κλάδου στην Ελλάδα.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

Βλαδιμήρου, Χ., (2008), "Φορτία καλυμμένα από ζημιές", *Logistics and Management*

Καριπίδης, Δ., (2002), "Ασφάλιση Μεταφοράς Εμπορευμάτων", *Αποθήκη και Μεταφορές*

Κιάντος, Β., (2005), "Ασφαλιστικό Δίκαιο", *Εκδόσεις Σάκκουλα*, 9<sup>η</sup> Έκδοση, Αθήνα

Κοροτζής, Δ., (2007) "Ναυτικό Δίκαιο", *Εκδόσεις Σάκκουλα*, 3<sup>η</sup> Έκδοση, Αθήνα

Παναγιωτακόπουλος Β.(1994). "Ναυλοσύμφωνα-Ναυτασφάλειες", *Εκδόσεις Έλλην*, Αθήνα

Χαραλαμπόπουλος, Χ., (2005) "Ναυτικό Δίκαιο, Θαλάσσια Ασφάλιση Φορτίου και η Απώλειά του", *ELSA Athens*

Lloyd's S.G. Policy, "Στοιχεία Ασφαλιστικού δικαίου", 5η έκδοση

## **ΙΣΤΟΤΟΠΟΙ**

[www.asfalisinnet.gr](http://www.asfalisinnet.gr)

[www.bankofgreece.gr](http://www.bankofgreece.gr)

[www.brokins.gr](http://www.brokins.gr)

[www.eaee.gr](http://www.eaee.gr)

[www.emporikitrade.com](http://www.emporikitrade.com)

[www.ethniki-asfalistiki.gr](http://www.ethniki-asfalistiki.gr)

[www.incurancecenter.gr](http://www.incurancecenter.gr)

[www.incuranceworld.gr](http://www.incuranceworld.gr)

[www.interlife.gr](http://www.interlife.gr)

[www.privateinsurance.gr](http://www.privateinsurance.gr)