



ΤΕΙ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΚΤΙΚΗΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Τίτλος: « Ασφάλιση αυτοκινήτου: θεσμικό πλαίσιο, ανάλυση τρέχουσας κατάστασης και προτεινόμενες αλλαγές (βάσει έρευνας)».

Σπουδάστριες: Βασιλοπούλου Αριστέα- Αναστασία

A.M. 2006002

Χριστοθανοπούλου Ευσταθία

A.M. 2005066

Επιβλέπων καθηγητής: Αλέξανδρος Λυγγίτσος

ΚΑΛΑΜΑΤΑ, ΜΑΙΟΣ 2013

Ευχαριστίες

Σε αυτό το σημείο νιώθουμε την ανάγκη να ευχαριστήσουμε τον καθηγητή μας, κ. Αλέξανδρο Λυγγίτσο για την καθοδήγηση και την βοήθεια που μας προσέφερε σε όλα τα στάδια εκπόνησης αυτής της εργασίας.

Θα θέλαμε να εκφράσουμε ένα πολύ μεγάλο ευχαριστώ στον κ. Γιάννη για την πολύτιμη βοήθεια και στήριξη του. Η συμβολή του στην πτυχιακή μας εργασία ήταν καταλυτική ώστε να μπορέσουμε να συλλέξουμε όλα τα απαραίτητα στοιχεία και να τα παρουσιάσουμε με ακρίβεια και αντικειμενικότητα.

Κλείνοντας τις ευχαριστίες μας δεν θα θέλαμε να παραλείψουμε να ευχαριστήσουμε τους γονείς μας που μας στήριξαν με την εμπιστοσύνη που μας δείχνουν όλα αυτά τα χρόνια.

Περιεχόμενα

| | |
|---|-----------|
| Ευχαριστίες | 2 |
| Περίληψη | 6 |
| Κεφάλαιο 1^ο | 7 |
| Εισαγωγή | 7 |
| 1.1 Ιστορική αναδρομή των ασφαλίσεων..... | 7 |
| 1.2 Βασικές έννοιες γύρω από την Ασφάλιση..... | 9 |
| 1.3 Διαμεσολαβούντα πρόσωπα | 11 |
| 1. Ασφαλιστικός πράκτορας..... | 12 |
| 2. Μεσίτης ασφαλειών..... | 12 |
| 3. Ασφαλιστικός σύμβουλος..... | 13 |
| 4. Συντονιστής ασφαλιστικών συμβούλων..... | 13 |
| 1.4 Ιδιωτική και Κοινωνική Ασφάλιση σήμερα..... | 14 |
| 1.5 Η Ιδιωτική Ασφάλιση και οικονομία..... | 15 |
| 1.6 Η Ιδιωτική Ασφάλιση και η κοινωνία | 17 |
| Κεφάλαιο 2^ο | 19 |
| Ασφαλιστική Σύμβαση | 19 |
| 2.1 Τι είναι η Ασφαλιστική σύμβαση | 19 |
| 2.2 Υποχρεώσεις εταιρίας- ασφαλιστή..... | 19 |
| 2.3 Υποχρεώσεις του ασφαλισμένου ή λήπτη της ασφάλισης..... | 20 |
| 2.4 Ασφαλιστικά βάρη..... | 22 |
| 2.5 Χαρακτηριστικά της ασφαλιστικής σύμβασης | 25 |
| 2.6 Πρόταση και Σύναψη Ασφαλιστικής Σύμβασης | 26 |
| 2.7 Περιεχόμενο Ασφαλιστηρίου..... | 29 |
| 2.8 Γενικοί και Ειδικοί Όροι | 30 |
| 2.9 Δικαίωμα Εναντίωσης..... | 31 |
| 2.10 Δικαίωμα υπαναχώρησης..... | 35 |
| 2.11 Διάρκεια και Έναρξη της ασφαλιστικής σύμβασης..... | 35 |
| 2.12 Μη καταβολή ασφαλίστρου..... | 36 |
| 2.13 Λύση της ασφαλιστικής σύμβασης- Καταγγελία..... | 37 |
| 2.14 Ανανέωση Ασφαλιστηρίου Συμβολαίου – Απόδειξη καταβολής Ασφαλίστρων..... | 42 |
| 2.15 Διαμόρφωση Ασφαλίστρου..... | 43 |

| | |
|--|------------|
| 2.16 Επασφάλιστρο νέου οδηγού..... | 44 |
| 2.17 Bonus Malus..... | 45 |
| 2.18 Σύστημα Άμεσης Πληρωμής (Σ.Α.Π.) | 46 |
| 2.19 Πράσινη Κάρτα | 50 |
| 2.20 Πρόσθετες πράξεις | 53 |
| 2.21 Τι ενέργειες ακολουθούνται μετά την επέλευση των κινδύνων | 54 |
| 2.22 Αποζημίωση | 58 |
| 2.23 Όριο ευθύνης της εταιρείας-υπολογισμός αποζημίωσης | 58 |
| 2.24 Υπολογισμός αποζημίωσης σε περίπτωση ζημιάς του ασφαλισμένου οχήματος | 59 |
| 2.25 Μεταβίβαση δικαιωμάτων ασφαλισμένου οχήματος στην εταιρία | 62 |
| 2.26 Ανάκληση Δήλωσης Ζημιάς..... | 63 |
| 2.27 Απαλλαγές..... | 63 |
| 2.28 Υποκατάσταση..... | 65 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο | 66 |
| Γενικές εξαιρέσεις και Καλύψεις ασφαλιστηρίων συμβολαίων | 66 |
| 3.1 Γενικές Εξαιρέσεις επί των ασφαλιστηρίων συμβολαίων των αυτοκινήτων | 66 |
| 3.2 Καλύψεις των ασφαλιστηρίων αυτοκινήτων..... | 70 |
| 3.2.2 Ασφάλιση Αστικής Ευθύνης αυτοκινήτων έναντι τρίτων | 70 |
| 3.2.3 Προαιρετικές Καλύψεις για την ασφάλιση αυτοκινήτου..... | 75 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο | 131 |
| Γενικά περί ιδιωτικής ασφάλισης..... | 131 |
| 4.1 Ασφάλιση για λογαριασμό | 131 |
| 4.2 Προσωρινή Ασφάλιση (προασφάλιση) | 131 |
| 4.3 Υπασφάλιση – Υπερασφάλιση | 132 |
| 4.4 Ασφαλιστικό Ποσό- Ασφάλισμα- Αποζημίωση..... | 133 |
| 4.5 Περιθώριο Φερεγγυότητας (Solvency I)..... | 135 |
| 4.6 Επικουρικό Κεφάλαιο..... | 136 |
| 4.7 Solvency II | 137 |
| 4.8 Αντασφάλιση..... | 138 |
| 4.9 Αναλογικός Όρος..... | 139 |
| 4.10 Μεταβίβαση του ασφαλισμένου οχήματος – Διαδοχή στην ασφάλιση .. | 140 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο | 142 |

| | |
|--|------------|
| Τρέχουσα κατάσταση | 142 |
| 5.1 Γενικά..... | 142 |
| 5.2 Η οικονομική κρίση | 144 |
| 5.3 Ασφαλιστικές εταιρίες κλείνουν | 145 |
| 5.4 Ανασφάλιστα Οχήματα | 146 |
| 5.5 Τροχαία Ατυχήματα | 149 |
| 5.6 Μείωση τροχαίων ατυχημάτων | 152 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο | 158 |
| Έρευνα & Προτεινόμενες αλλαγές στον κλάδο αυτοκινήτων | 158 |
| 6.1 Μεθοδολογία έρευνας | 158 |
| 6.2 Αποτελέσματα έρευνας- προτεινόμενες αλλαγές | 163 |
| Συμπεράσματα | 170 |
| Βιβλιογραφία | 172 |

Περίληψη

Η πορεία του ανθρώπου τους τελευταίους αιώνες έχει οδηγήσει την ανθρωπότητα σε μεγάλες ανακαλύψεις και σπουδαίες εξελίξεις που κατά κύριο λόγο έχουν κάνει την ζωή του πιο εύκολη και άνετη. Σαφώς και κάτι τέτοιο έχει δημιουργήσει νέους κινδύνους που άλλοτε δεν υπήρχαν και έτσι οι άνθρωποι αναζήτησαν να προστατευθούν από αυτούς. Η προστασία και η σιγουριά που αναζητούσαν βρέθηκε στις διάφορες μορφές ασφάλισης. Στις μέρες μας κυριαρχούν η Κοινωνική και η Ιδιωτική Ασφάλιση. Δεν είχαν πάντοτε βέβαια την μορφή που έχουν σήμερα, ούτε ασφάλιζαν τους ίδιους κινδύνους με σήμερα. Ενδεικτικό παράδειγμα είναι οι ασφαλίσεις οχημάτων, όπου τα πρώτα χρόνια ύπαρξής τους οι άνθρωποι ασφάλιζαν τα κάρα τους. Με την πάροδο των χρόνων όμως η θέση των κάρων αντικαταστάθηκε με τα πολυτελέστατα αυτοκίνητα που έχουμε στην ζωή μας μέχρι και σήμερα. Έτσι η ανάγκη για ασφάλιση έγινε επιτακτική. Αυτή η ανάγκη για την ασφάλιση των οχημάτων έγινε η αφορμή για να αναπτυχθεί ένας από τους μεγαλύτερους και σημαντικότερους κλάδους της Ιδιωτικής Ασφάλισης, ο **Κλάδος Αυτοκινήτων**.

Σκοπός αυτής της πτυχιακής εργασίας είναι η γνωριμία με αυτόν τον τόσο σημαντικό κλάδο της ιδιωτικής ασφάλισης. Προσπάθεια μας είναι να φέρουμε πιο κοντά τον αναγνώστη με τον Κλάδο Αυτοκινήτων παρουσιάζοντας του τις βασικές ασφαλιστικές έννοιες και οτιδήποτε άλλο σχετίζεται με τον κλάδο και οφείλει να γνωρίζει ένας ασφαλισμένος. Στην συνέχεια της εργασίας αναλύεται το τι συμβαίνει σήμερα στον κλάδο αυτοκινήτων και κλείνοντας, έπειτα από έρευνα που πραγματοποιήθηκε παραθέτουμε προτάσεις για βελτίωση του κλάδου μέσα από τα λόγια των ειδικών στις ασφαλίσεις.

Κεφάλαιο 1^ο

Εισαγωγή

1.1 Ιστορική αναδρομή των ασφαλίσεων

Κάθε άνθρωπος αντιδρούσε, αντιδρά και θα συνεχίσει να αντιδρά σε οποιονδήποτε κίνδυνο του παρουσιαστεί ώστε να προστατέψει τον εαυτό του. Στην αρχαιότητα και στο μεσαίωνα οι οικονομικές δραστηριότητες των ανθρώπων ήταν πολύ απλές. Η κύρια ενασχόλησή τους ήταν η καλλιέργεια της γης, συνεπώς δεν ήταν εκτεθειμένοι σε πολλούς κινδύνους. Οι οποιεσδήποτε ασθένειες αντιμετωπιζόνταν από κοινού και πολύ αργότερα μέσω δημόσιων φορέων και το κράτος. Η πρώτη ανάγκη των ανθρώπων για την αντιμετώπιση των κινδύνων κατέστησε τη δημιουργία μέτρων κοινωνικής ασφάλισης. Στην αρχαιότητα οι βασικοί κίνδυνοι που μπορούσαν να παρουσιαστούν ήταν στην χερσαία και θαλάσσια μεταφορά αγαθών. Οι μεταφορές στην ξηρά απειλούνταν από κακοποιούς, ληστές και στη θάλασσα από φυσικά φαινόμενα , ναυάγια και πειρατικές επιθέσεις.

Για τις **χερσαίες μεταφορές** οι έμποροι πριν από κάθε ταξίδι συμφωνούσαν ότι αν κατά τη διάρκεια της μεταφοράς των αγαθών προέκυπτε κάποιος κίνδυνος θα μοιράζονταν όλοι μαζί το κόστος της ζημιάς. Αυτόν τον τρόπο αντιμετώπισης του κινδύνου τον θέσπισε ο Βασιλιάς της Βαβυλώνας Χαμουραμπί τον 23^ο αιώνα π.χ. (2123 π.χ.) για τις μεταφορές στην Μεσοποταμία.

Για τις **θαλάσσιες μεταφορές** είχαν δημιουργήσει μεθόδους προστασίας των εμπορευμάτων οι οποίοι μοιάζουν πολύ με την μορφή ασφάλισης που ισχύει στη σημερινή εποχή. Για παράδειγμα τον 8^ο αιώνα π.χ. οι Ρόδιοι, οι οποίοι κατείχαν ναυτική δύναμη , καθιέρωσαν το δίκαιο «ΓΕΝΙΚΗΣ» και «ΚΟΙΝΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ» το οποίο ισχύει μέχρι και σήμερα. Τον 4^ο π.χ. αιώνα δημιουργήθηκε από τον Αθηναίο ρήτορα Δημοσθένη ο θεσμός του «ΝΑΥΤΟΔΑΝΕΙΟΥ» το οποίο σύναπταν επιχειρηματίες ειδικό για θαλάσσιες μεταφορές με πλοιοκτήτες και εμπόρους.

Από τα τέλη του 17^{ου} αιώνα και έπειτα ο ασφαλιστικός θεσμός θεμελιώθηκε στην οικονομική και κοινωνική ζωή των ανεπτυγμένων χωρών.

Η Αγγλία ήταν η πρώτη χώρα η οποία δημιούργησε, το 1930, το Νόμο Περί Οδικής Κυκλοφορίας, «Road Traffic Act», με τον οποίο καθιερώθηκε η υποχρεωτική ασφάλιση του αυτοκινήτου.

Η ανάπτυξη της ασφάλισης στην Ελλάδα έγινε πριν ακόμη ιδρυθεί ως ελεύθερο Ελληνικό Κράτος, από Ασφαλιστικές Εταιρίες που είχαν ιδρυθεί εκτός Ελλάδος. Συγκεκριμένα την Τεργέστη ιδρύθηκε, το 1789, η «Societa Greca d'Assicurazioni» με Ελληνικά κεφάλαια. Στη συνέχεια ίδρυσαν στην Οδησσό, το 1816, την «Εταιρία των Ηνωμένων Ασφαλιστικών Γραικών» καθώς επίσης και στην Κωνσταντινούπολη τις εταιρίες Πήγασος, Αίολος, Ομόνοια κ.α. Μετά την απελευθέρωση της Ελλάδας ιδρύθηκαν η Ασφαλιστική Εταιρία Μεταφορών «Η Ελλάς» το 1828, το «Ελληνικόν Ασφαλιστικόν Κατάστημα» το 1829 και η «Φιλεμπορική Ασφάλεια» το 1830, στο οικονομικό κέντρο της Ελλάδος για εκείνη την εποχή, που ήταν η Σύρος. Στην Αθήνα το 1857 ιδρύθηκε ο «ΦΟΙΝΙΞ», ασφαλιστική εταιρία η οποία λειτούργησε έως το 1894 και ξανά ιδρύθηκε το 1928 και λειτουργεί έως σήμερα. Στα τέλη του 19^{ου} αιώνα και συγκεκριμένα το 1891 η Εθνική Τράπεζα Ελλάδος ιδρύει στην Αθήνα την Εταιρία Γενικών Ασφαλίσεων «ΕΘΝΙΚΗ» η οποία έχει συμπληρώσει 3 αιώνες λειτουργίας 19^{ος} 20^{ος} και 21^{ος}.

Από τότε που έκανε την πρώτη της εμφάνιση η ιδιωτική ασφάλιση μέχρι και σήμερα έχουν σημειωθεί σπουδαίες εξελίξεις στον τομέα αυτό και οι ασφαλιστικές εταιρίες που έχουν ιδρυθεί και εξαπλωθεί σε ολόκληρη την χώρα είναι πάρα πολλές.

1.2 Βασικές έννοιες γύρω από την Ασφάλιση

Τους τελευταίους 2 αιώνες και παραπάνω η ανθρώπινη ζωή έρχεται «αντιμέτωπη» με το στοιχείο του κινδύνου σε όλες της τις μορφές, κοινωνικές-επιχειρηματικές-οικονομικές. Ο άνθρωπος δεν είναι πάντα σε θέση να μπορεί να αντιμετωπίσει όλους αυτούς τους κινδύνους. Σίγουρα με έναν πολύ καλό προγραμματισμό μπορεί να τους περιορίσει. Τι γίνεται όμως με τους κινδύνους που δεν μπορεί να προβλέψει;

Ο κίνδυνος είναι αλληλένδετος με την έννοια της αβεβαιότητας καθώς και την επέλευση ενός ζημιογόνου ενδεχόμενου.

Όταν μια ζημιά είναι βέβαιο ότι θα συμβεί τότε μπορεί και να αντιμετωπισθεί σαν μία σίγουρη δαπάνη. Στην περίπτωση όμως που δεν μπορεί να προβλεφθεί χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή ώστε να μπορέσει να αντιμετωπισθεί.

«Κίνδυνος στο ασφαλιστικό δίκαιο είναι η δυνατότητα επέλευσης ενός περιστατικού που είναι σε θέση να δημιουργήσει μια οικονομική ανάγκη»¹

Πριν προχωρήσουμε όμως στο πώς μπορεί να αντιμετωπισθεί ένας κίνδυνος πρέπει να σημειώσουμε πως οι κίνδυνοι δεν έχουν πάντοτε ανεπιθύμητα αποτελέσματα. Αυτό συμβαίνει διότι υπάρχουν οι καθαροί και οι κερδοσκοπικοί κίνδυνοι.

Κερδοσκοπικοί είναι οι κίνδυνοι που κατά την επέλευση τους είναι δυνατό να προκύψει κέρδος ή ζημιά. Η θεωρία των επενδύσεων εξάλλου υποστηρίζει πως οι επενδύσεις με μεγαλύτερα ρίσκα μπορούν να επιφέρουν μεγαλύτερες αποδόσεις.

Καθαροί είναι οι κίνδυνοι που κατά την επέλευση τους επέρχεται μόνο ζημιά.

Οι κερδοσκοπικοί κίνδυνοι δεν αποτελούν αντικείμενο ασφάλισης σε αντίθεση με τους καθαρούς κινδύνους που κατά κανόνα ασφαλίζουν οι ασφαλιστές.

¹ Α.Αργυριάδης «Στοιχεία Ασφαλιστικού Δικαίου» σελ.28

*«Η αβεβαιότητα αποτελεί ουσιώδη παράγοντα της ανθρώπινης ζωής.
Η αβεβαιότητα υπάρχει στα όρια της ανθρώπινης γνώσης·
πέρα δε από την αβεβαιότητα προκύπτει ο κίνδυνος»...
Dr. Frank Knight²*

Επειδή όπως προαναφέρθηκε οι κίνδυνοι για ένα άτομο, μια επιχείρηση, μια κοινωνία γενικότερα, είναι πολλοί και καθημερινοί, ο άνθρωπος προκείμενου να προστατευτεί από τα ζημιογόνα ενδεχόμενα επιλέγει την ασφάλιση ως μια σίγουρη οικονομική κάλυψη σε περίπτωση ζημιάς.

*«**Ασφάλιση** είναι η συγκέντρωση τυχαίων και απρόβλεπτων κινδύνων με την μεταφορά τους σε ασφαλιστές, που συμφωνούν, έναντι ασφαλιστρού, να αποζημιώσουν τους ασφαλισμένους για τις τυχαίες ζημιές ή να παρέχουν άλλες χρηματικές παροχές ή υπηρεσίες, που συνδέονται με τον κίνδυνο».³*

Ουσιαστικά η **ασφάλιση** είναι η προστασία απέναντι στους κινδύνους και στα αβέβαια ζημιογόνα αποτελέσματα που αυτοί μπορούν να επιφέρουν είτε σε πρόσωπα είτε με την μορφή ζημιών σε πράγματα. Έτσι λοιπόν προκείμενου να αποκατασταθούν οι ζημιές στην περίπτωση που επέλθει ο κίνδυνος και να επανέλθουν τα πράγματα στην προγενέστερη κατάσταση τους οι άνθρωποι συνάπτουν μια συμφωνία, την ασφάλιση, η οποία εκφράζεται με την μορφή μιας «σύμβασης» μεταξύ δύο προσώπων:

- α) του προσώπου που επιδιώκει την ασφάλιση (δηλαδή την προστασία από τους κινδύνους) και ονομάζεται **«Ασφαλιζόμενος»** και
- β) του φορέα που του παρέχει αυτή την ασφάλεια και είναι η εκάστοτε **ασφαλιστική εταιρία**.

Η παραπάνω σύμβαση μεταξύ αυτών των δύο προσώπων αποτυπώνεται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο στο οποίο συμπεριλαμβάνονται όλοι οι όροι και οι παροχές της παραπάνω συμφωνίας.

² Risk Uncertainty and Profit by Fr. Knight, Επανεκδοση του London School of Economics, σελ. 374

³ Μιλτιάδης Νεκτάριος «Εισαγωγή στην Ιδιωτική Ασφάλιση» σελ. 48

1.3 Διαμεσολαβούντα πρόσωπα

Για να πραγματοποιηθεί η σύμβαση θα πρέπει να μεσολαβήσει το «**Διαμεσολαβούν Πρόσωπο ή ο Διαμεσολαβητής**» όπου σύμφωνα με την οδηγία 2002/92/ ΕΚ «*νοείται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο αναλαμβάνει ή ασκεί επ' αμοιβή δραστηριότητες ασφαλιστικής διαμεσολάβησης*».

Για την Ελλάδα το πρόσωπο αυτό είναι ο Πράκτορας, ο Μεσίτης, ο Ασφαλιστικός Σύμβουλος, ο Συντονιστής Ασφαλιστικών Συμβούλων όπου ιδιότητα τους είναι ανάλογα με τις αρμοδιότητες που έχει ο καθένας να πληροφορούν και να διευκολύνουν και τα δύο μέρη της ασφαλιστικής σύμβασης.

Πιο αναλυτικά:

Η διαμεσολάβηση στις συμβάσεις της ιδιωτικής ασφάλισης ρυθμίζονται από το Ν.1569/85 . Ο διαμεσολαβών είναι ένα εξουσιοδοτημένο πρόσωπο το οποίο λειτουργεί για λογαριασμό του ασφαλιστή.

Ο νόμος προβλέπει τις εξής τέσσερις κατηγορίες προσώπων που μπορούν να ασκήσουν την διαμεσολάβηση:

- 1. Ασφαλιστικός πράκτορας**
- 2. Μεσίτης ασφαλειών**
- 3. Ασφαλιστικός σύμβουλος**
- 4. Συντονιστής ασφαλιστικών συμβούλων**

Ανάμεσα στον ασφαλιστή και στον ασφαλισμένο παρεμβάλλονται τα παραπάνω πρόσωπα τα οποία πολλές φορές χαρακτηρίζονται και ως *βοηθητικά πρόσωπα*. Σε καμία περίπτωση όμως δεν έχουν δευτερεύοντα ρόλο. Τα καθήκοντά τους δεν περιορίζονται μόνο στην εύρεση ασφαλιστικών εργασιών και στη διαμεσολάβηση της σύναψης των ασφαλιστικών συμβολαίων. Παίζουν σημαντικό ρόλο στην προστασία των συμφερόντων των ασφαλισμένων καθώς είναι υπεύθυνη στο να ερευνούν και να καταγράφουν τις ανάγκες αυτών και

μετέπειτα να τους προτείνουν το κατάλληλο ασφαλιστικό προϊόν που θα ανταποκρίνεται στις ανάγκες τους.

1. Ασφαλιστικός πράκτορας

Σύμφωνα με το νόμο (αρ. 2 παρ.1 Ν.1569/85) ο **Ασφαλιστικός Πράκτορας** είναι φυσικό ή νομικό πρόσωπο, που έχει ως αποκλειστικό έργο, βάσει της σύμβασης πρακτόρευσης, που έχει συνάψει έναντι προμήθειας, ασφαλιστικών εργασιών στο όνομα και για λογαριασμό μιας ή περισσοτέρων ασφαλιστικών επιχειρήσεων. Ο ασφαλιστικός πράκτορας θεωρείται ελεύθερος επαγγελματίας σε σχέση με την ασφαλιστική εταιρία. Η νόμιμη άσκηση της δραστηριότητας του ασφαλιστικού πράκτορα προϋποθέτει:

- την αποκλειστικότητα του έργου του καθώς και
- την εγγραφή του στο Επαγγελματικό Επιμελητήριο της έδρας του.

Η ασφαλιστική πρακτόρευση θα πρέπει να είναι η κύρια εργασία του επαγγελματία καθώς οποιαδήποτε, έστω και δευτερεύουσα απασχόληση θα μπορούσε να βλάψει την εξάπλωση των ασφαλίσεων λόγω περιορισμένου χρόνου του πράκτορα , γι αυτό και ο όρος αποκλειστικότητα. Βάσει νόμου η άσκηση της πρακτόρευσης που δεν πληροί τις προϋποθέσεις επισύρει ποινικές κυρώσεις, ακόμα και στην ασφαλιστική επιχείρηση η οποία χρησιμοποιεί πράκτορες με εγγεγραμμένους στο Επιμελητήριο. Η δραστηριότητα του ασφαλιστικού πράκτορα δεν περιορίζεται μόνο στην έκδοση του ασφαλιστήριου συμβολαίου, είναι υποχρεωμένος να προτείνει τα κατάλληλα ασφαλιστήρια συμβόλαια βάσει των αναγκών των πελατών του καθώς επίσης και να εισπράττει να ασφάλιστρα από αυτούς.

2. Μεσίτης ασφαλειών

Ο μεσίτης ασφαλειών είναι το νομικό ή φυσικό πρόσωπο που ασχολείται αποκλειστικά με τη διαμεσολάβηση. Ο μεσίτης ασφαλειών αντιπροσωπεύει τον πελάτη και όχι την εταιρία όπως ο πράκτορας. Έχει ως αποκλειστικό του έργο να δέχεται αιτήσεις ασφάλισης και να βρίσκει τον κατάλληλο ασφαλιστή για

αυτές. Οι μεσίτες αμείβονται από τις ασφαλιστικές εταιρίες με προμήθειες για τις εργασίες που τοποθετούν σε αυτές.

3. Ασφαλιστικός σύμβουλος

Ο ασφαλιστικός σύμβουλος είναι ένα πρόσωπο το οποίο δεν εκπροσωπεί τον ασφαλιστή αλλά ενεργεί για λογαριασμό της ασφαλιστικής εταιρίας, του πράκτορα ή του μεσίτη. Το βασικό αντικείμενο ενασχόλησης αυτών των προσώπων είναι να ερευνούν και να μελετούν την αγορά καθώς επίσης να παρουσιάζουν και να προτείνουν λύσεις ασφαλιστικών καλύψεων ανάλογα με τις ανάγκες των πελατών της εκάστοτε εταιρίας. Οι ασφαλιστικοί σύμβουλοι δεν έχουν δικαίωμα υπογραφής ασφαλιστηρίων.

4. Συντονιστής ασφαλιστικών συμβούλων

Ο συντονιστής είναι ένα πρόσωπο το οποίο λειτουργεί για λογαριασμό μια εταιρίας με την οποία συνδέεται βάσει σύμβασης έργου. Είναι μια ιδιαίτερη μορφή διαμεσολαβούντος όπου διαμεσολαβεί στη σύναψη ασφαλιστικών συμβάσεων διαμέσου τρίτων δηλαδή, ομάδας ασφαλιστικών συμβούλων τους οποίους επιλέγει, εκπαιδεύει και εποπτεύει.

Αναφερόμενοι και πάλι στην Οδηγία 2002/92/ΕΚ για τους Διαμεσολαβούντες που προωθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση θα δώσουμε τον ορισμό για την ασφαλιστική διαμεσολάβηση:

*«ως **ασφαλιστική διαμεσολάβηση** νοούνται οι δραστηριότητες είτε παρουσίασης, πρότασης, προπαρασκευής ή σύναψης συμβάσεων ασφάλισης, ή οι δραστηριότητες παροχής βοήθειας κατά τη διαχείριση και την εκτέλεση των εν λόγω συμβάσεων, ιδίως σε περίπτωση επέλευσης του ασφαλιστικού κινδύνου».*

1.4 Ιδιωτική και Κοινωνική Ασφάλιση σήμερα

Με την πάροδο των χρόνων σημειώνονται μεγάλες εξελίξεις στην οικονομία και την τεχνολογία. Όσο εξελίσσονται αυτοί οι δύο τομείς τόσο μεγαλύτερη γίνεται η ανάγκη για ασφάλιση διότι δημιουργούνται περισσότερες ανασφάλειες και κίνδυνοι στους ανθρώπους τους οποίους προσπαθούν να καλύψουν μέσα από την ασφάλιση. Προσπαθούν στην ουσία να αγοράσουν προστασία μέσα από την Ιδιωτική και την Κοινωνική Ασφάλιση.

Αυτό που κάνει την ειδοποιώ διαφορά ανάμεσα σε αυτά τα δύο είδη ασφαλίσεων είναι ο εκάστοτε φορέας της ασφάλισης. Όταν πρόκειται για ασφάλεια την οποία προσφέρει το κράτος τότε μιλάμε για Κοινωνική Ασφάλιση ενώ όταν πρόκειται για ασφάλεια από ασφαλιστική εταιρεία έχουμε την Ιδιωτική Ασφάλιση, με την οποία και θα ασχοληθούμε στην εργασία μας και πιο συγκεκριμένα με έναν από τους πολύ σημαντικούς της κλάδους, τον Κλάδο Αυτοκινήτων.

Πριν προχωρήσουμε στην ανάλυση του Κλάδου Αυτοκινήτων ακολουθεί μία γρήγορη αναφορά στα βασικά χαρακτηριστικά των δύο τύπων ασφαλίσεων.

| Ιδιωτική Ασφάλιση | Κοινωνική Ασφάλιση |
|--|---|
| Καλύπτει κινδύνους αγαθών, προσώπων και ευθύνης. | Καλύπτει κινδύνους προσώπων. |
| Δεν είναι υποχρεωτική πλην ορισμένων περιπτώσεων (αστική ευθύνη αυτοκινήτων). Βασίζεται στην ελεύθερη βούληση του ασφαλισμένου και απαιτεί σύναψη σύμβασης | Είναι υποχρεωτική από το Κράτος και σκοπός της είναι να παρέχει προστασία στους οικονομικά ασθενέστερους. |
| Οι φορείς που την ασκούν είναι ιδιωτικές εταιρίες τις οποίες τις διέπουν εμπορικοί κανόνες που είναι ορισμένοι από το Κράτος. | Οι φορείς που την ασκούν είναι Δημόσιοι Οργανισμοί. |
| Το ασφάλιστρο είναι ανάλογο με τον κίνδυνο και το ύψος των παροχών. Δεν υπάρχει όριο στο ύψος της επιδιωκόμενης προστασίας. | Η εισφορά καταβάλλεται υποχρεωτικά όχι μόνο από τον ασφαλιζόμενο αλλά και από τον εργοδότη, το Κράτος και από κοινωνικούς πόρους. Εδώ υπάρχουν όρια και δεν υπάρχει ευθεία αναλογία μεταξύ εισφοράς-κινδύνου-ύψους παροχών. |
| Χρησιμοποιεί το κεφαλαιοποιητικό Σύστημα. | Χρησιμοποιεί διανεμητικό σύστημα για την διαχείριση των εισφορών και των παροχών. |

Πίνακας 1: Πίνακας διαφορών μεταξύ Ιδιωτικής & Κοινωνικής Ασφάλισης. (Πηγή: "Η Ιδιωτική ασφάλιση" ΕΙΑΣ, Έκδοση 2002).

Η Κοινωνική ασφάλιση είναι ορισμένες φορές ελλιπής και αυτό έχει συμβάλει στην ανάπτυξη της Ιδιωτικής. Με λίγα λόγια η Ιδιωτική έρχεται να καλύψει την Κοινωνική όπου υστερεί και να την συμπληρώσει. Μπορούν δηλαδή να υπάρχουν και οι δύο ταυτόχρονα και να προσφέρουν στον ασφαλισμένο προστασία. Μάλιστα για να μειώσουν το κόστος της Κοινωνικής Ασφάλισης πολλές κυβερνήσεις έχουν κάνει λόγο για την ιδιωτικοποίηση της και την εκμετάλλευση της από ιδιωτικούς φορείς.

1.5 Η Ιδιωτική Ασφάλιση και οικονομία

Ο ρόλος της ιδιωτικής ασφάλισης στη λειτουργία της οικονομικής ζωής είναι πολύ σημαντικός και αυτό γιατί μπορεί και την επηρεάζει με τους τρεις παρακάτω τρόπους:

1^{ον} Όταν επέλθει ο κίνδυνος η εκάστοτε ασφαλιστική εταιρία σπεύδει να αποκαταστήσει τις ζημιές που αυτός προκάλεσε. **Η αποκατάσταση των ζημιών** αυτών οδηγεί αυτόματα στην ομαλή και σταθερή λειτουργία της οικονομίας, με την μετάθεση των κινδύνων στην ασφάλιση. Προσφέρει προστασία στο απασχολούμενο εργατικό δυναμικό, δίνει την δυνατότητα στις τράπεζες να αντιμετωπίσουν τους κινδύνους από τις δανειοδοτήσεις και φυσικά με την πλήρη αποκατάσταση των ζημιών βοηθά την τεχνολογική πρόοδο και ενθαρρύνει τις επιχειρηματικές πρωτοβουλίες και την ανάληψη επιχειρηματικών κινδύνων με καινούργιες τεχνολογικές εφαρμογές.

2^{ον} Μια από τις κύριες δραστηριότητες των ασφαλιστικών εταιριών είναι η **δημιουργία αποθεμάτων μέσα από τις αποταμιεύσεις**. Η ιδιωτική ασφάλιση δημιουργεί αποταμιεύσεις γιατί οι ασφαλιστικές εταιρίες είναι υποχρεωμένες να δημιουργούν από τα ασφάλιστρα που εισπράττουν αποθέματα² τα οποία είναι διαθέσιμα στην περίπτωση επέλευσης του κινδύνου. Πληρώνοντας το ασφάλιστρο, πέρα από το ότι το ποσό αυτό θα καλύψει τις εκκρεμείς ζημιές, στην ουσία θα αποταμιευθεί ώστε να χρησιμοποιηθεί σε μελλοντικές πληρωμές. Έτσι κατ' αυτόν τον τρόπο τα ασφάλιστρα παίρνουν τον χαρακτήρα των αποθεμάτων και κατ' επέκταση αποτελούν αποταμιευμένα διαθέσιμα κεφάλαια. Θα μπορούσε λοιπόν να χαρακτηρίσει κάποιος τις Ασφαλιστικές εταιρίες ως μία από τις σταθερές και αξιόπιστές πηγές πόρων που έχει στη διάθεση της η οικονομία.

3^{ον} Τελευταίο αλλά αρκετά σημαντικό είναι η **χρηματοδότηση επενδύσεων**. Από την καταβολή των ασφαλίσεων μέχρι και την στιγμή της επέλευσης του κινδύνου και συνεπώς της πληρωμής των ζημιών, μεσολαβεί ένα χρονικό διάστημα κατά το οποίο τα χρήματα παραμένουν στην εταιρία. Κάθε ασφαλιστική εταιρία βάσει της νομοθεσίας οφείλει να διαθέτει ένα ελάχιστο κεφάλαιο, τεχνικά αποθέματα⁴ και να πληροί τα περιθώρια φερεγγυότητας που ορίζονται από το κράτος και από την κάθε χώρα που ανήκει στην Ευρωπαϊκή Ένωση και ακολουθεί τις Οδηγίες της. Τα υποχρεωτικά αποθεματικά που οφείλουν να δημιουργούν οι εταιρίες αποτελούν κεφάλαια τα οποία πρέπει να

⁴ Είναι οι προβλέψεις που οφείλει να σχηματίζει στο παθητικό της κάθε ασφαλιστική εταιρία για την κατάρτιση των οικονομικών της καταστάσεων προκειμένου να απεικονιστούν λογιστικά οι υποχρεώσεις της από ασφαλιστικούς κινδύνους που έχει αναλάβει (είτε έχουν επέλθει είτε όχι) στο τέλος της ασφαλιστικής περιόδου.

τοποθετήσουν σε ασφαλής και αποδοτικές επενδύσεις. Οι επενδύσεις αυτές μπορεί να είναι σε Ακίνητα, Ομόλογα και Ομολογίες του Δημοσίου και Ανωνύμων Εταιριών, σε Μεριδία Αμοιβαίων Κεφαλαίων, σε Μετοχές και σε Ευυπόθηκα Δάνεια με ορισμένα ποσοστά κατά κατηγορία, κλπ.

Συνεπώς λοιπόν η Ιδιωτική Ασφάλιση με:

- Την αποκατάσταση ζημιών
- Την δημιουργία αποταμιεύσεων και
- Την χρηματοδότηση επενδύσεων, επηρεάζει την οικονομία και της παρέχει σταθερότητα, πρόοδο και πρωτοβουλίες.

1.6 Η Ιδιωτική Ασφάλιση και η κοινωνία

Ο ρόλος της Ιδιωτικής Ασφάλισης είναι εξίσου σημαντικός για την κοινωνία όσο και για την οικονομία όπως προαναφέραμε. Πιο συγκεκριμένα:

1^{ov} Έχουμε ήδη αναφέρει ότι η **Ιδιωτική έρχεται και συμπληρώνει την Κοινωνική ασφάλιση** με το να καλύπτει προσωπικούς κινδύνους ή τις οικονομικές ανάγκες που μπορεί να προκύψουν την σήμερον ημέρα με διάφορα προγράμματα όπως ομαδικά, οικογενειακά, ατομικά, υγείας, συντάξεως, κλπ. Προσφέρει στην ουσία μεγαλύτερη σιγουριά στους ασφαλισμένους δίνοντας τους έτσι την δυνατότητα να μπορούν να έχουν περισσότερες καλύψεις από αυτές που τους προσφέρει η κοινωνική, έναντι πάντοτε ενός χρηματικού ποσού. Αυτό είναι αρκετά ευνοϊκό για την καλή λειτουργία της κοινωνίας διότι νιώθοντας την σιγουριά οι ασφαλισμένοι μπορούν να έχουν καλύτερη απόδοση στο οτιδήποτε και αν κάνουν. Ενδεικτικό παράδειγμα είναι τα ομαδικά προγράμματα ασφαλίσεων σε επιχειρήσεις. Το 25% του πληθυσμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης που απασχολείται σε κάποια θέση καλύπτεται από συμπληρωματικά επαγγελματικά προγράμματα συνταξιοδοτήσεως και αυτό τους κάνει να είναι πιο αποδοτικοί, να αυξάνουν την παραγωγικότητα και να είναι πιο αφοσιωμένοι στην δουλεία τους διότι ξέρουν πως όταν έρθει η στιγμή για να συνταξιοδοτηθούν αυτό θα γίνει εφόσον για κάποια χρόνια υπήρχαν κρατήσεις από τον μισθό τους για την σύνταξη τους.

2^{ον} Όπως προαναφέραμε οι ασφαλιστικές εταιρίες βάσει νόμου αλλά και λειτουργίας τους πρέπει να έχουν αποθέματα, τα οποία και να τα επενδύουν. Οι επενδύσεις αυτές μπορεί να είναι είτε μέσω κεφαλαιαγοράς είτε κατ' ευθείαν σε παραγωγικά και άλλα έργα προστασίας του περιβάλλοντος, υδρεύσεως, νοσοκομείων κλπ., με την αγορά μετοχών εταιριών αναπτυξιακού χαρακτήρα, με την συμμετοχή σε εθνικά δάνεια ή διεθνή για αναπτυξιακούς λόγους κλπ. Όλες αυτές οι επενδύσεις των αποθεμάτων των ασφαλιστικών εταιριών συντελούν στην βελτίωση της ποιότητας της ζωής μας.

3^{ον} Σκοπός της ιδιωτικής ασφάλισης, όπως βέβαια και κάθε άλλης μορφής ασφάλισης, είναι αρχικά η μείωση των πιθανοτήτων των κινδύνων καθώς και η κάλυψη των ζημιών στην περίπτωση επέλευσης αυτών. Η κάθε ασφαλιστική εταιρία προκειμένου να μειώσει τον κίνδυνο να την εξαπατήσουν εξετάζει με μεγάλη προσοχή και θέτει αυστηρά όρια στον ασφαλισμένο και το περιβάλλον του. Δηλαδή αναφέροντας 2-3 παραδείγματα: επιβάλλει επασφάλιστρο⁵ όπου υπάρχουν αυξημένοι κίνδυνοι, μέτρα προστασίας για ατυχήματα σε εργοστάσια, επιθεωρήσεις- μέτρα πυρανίχνευσης και πυροσβέσεως για την ασφαλή πλευσιμότητα των πλοίων αλλά και μείωση των ασφαλιστρών στις περιπτώσεις όπου υπάρχουν αυξημένα μέτρα προστασίας. Θα πρέπει να σημειωθεί εδώ πως για την έρευνα διαφόρων ασθενειών όπως του καρκίνου ή για τις καρδιοπάθειες, για την πρόληψη αυτοκινητιστικών ατυχημάτων χρηματοδοτούνται από ασφαλιστικές εταιρίες. Αυτό λοιπόν συμβάλλει στην βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης μας και αναπτύσσει τρόπους μείωσης των κινδύνων που μας απειλούν.

Συνεπώς καταλαβαίνουμε ότι ο ρόλος της Ιδιωτικής Ασφάλισης για την κοινωνία είναι εξαιρετικά σημαντικός διότι εκτός του ότι βοηθάει στην καλή και σωστή λειτουργία της, βοηθάει και στην εξέλιξη και ανάπτυξη της.

Κεφάλαιο 2^ο

Ασφαλιστική Σύμβαση

2.1 Τι είναι η Ασφαλιστική σύμβαση

Με τον όρο **Ασφαλιστική σύμβαση** (σύμφωνα με τον Ν. 2496/1997, αρθρ 1)⁵, «η ασφαλιστική επιχείρηση (ασφαλιστής) αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλει έναντι ασφαλιστρού στον συμβαλλόμενο της (λήπτη της ασφάλισης) ή σε τρίτον, παροχή (ασφάλισμα) σε χρήμα ή, εφόσον υπάρχει ειδική συμφωνία, άλλη παροχή σε είδος, όταν επέλθει το περιστατικό από το οποίο συμφωνήθηκε να εξαρτάται η υποχρέωση του (ασφαλιστική περίπτωση)».

Η ασφαλιστική σύμβαση αποτελεί βασική προϋπόθεση για την ομαλή λειτουργία της ιδιωτικής ασφάλισης. Χωρίς αυτήν, ασφάλιση δεν υφίσταται. Με την σύναψη της σύμβασης αυτομάτως δημιουργούνται δικαιώματα και υποχρεώσεις και για τις δύο πλευρές, και από την μεριά του ασφαλιστή και από την μεριά του συμβαλλόμενου (λήπτη της ασφάλισης). Φυσικά υπάρχει και η περίπτωση να δημιουργηθούν δικαιώματα υπέρ τρίτων προσώπων δηλαδή του δικαιούχου ή του ασφαλισμένου, όταν δεν είναι το ίδιο πρόσωπο με τον συμβαλλόμενο.

2.2 Υποχρεώσεις εταιρίας- ασφαλιστή

Όπως σε κάθε σύμβαση έτσι και στην ασφάλιση αστικής ευθύνης, κάθε μέλος της είναι υπόχρεο σε αυτή και το βαρύνουν κάποιες υποχρεώσεις.

Ο ασφαλιστής έχει υποχρεώσεις ως προς την εταιρία που εκπροσωπεί και ως προς τον πελάτη του.

Βάσει του άρθρου 4 του Ν.δ. 400/70 έχει υποχρέωση ο ασφαλιστής να ενημερώσει τον ασφαλισμένο πριν την σύναψη της ασφάλισης εγγράφως για τα βασικά στοιχεία αυτής. Οι διατάξεις του συγκεκριμένου άρθρου συμβάλουν στην προστασία του ασφαλισμένου καταναλωτή.

⁵ Ο νόμος αυτός περιλαμβάνει το θεσμικό πλαίσιο που ρυθμίζει τα θέματα της σύμβασης.

Βασική υποχρέωση του ασφαλιστή κατά τη διάρκεια της ασφάλισης είναι η παροχή της ασφαλιστικής κάλυψης στον ασφαλισμένο είτε επέλθει ο κίνδυνος είτε όχι. Η κάλυψη του κινδύνου χωρίζεται σε δύο στάδια:

1. υπάρχει το **στατικό στάδιο** πριν την πραγματοποίηση του κινδύνου στο οποίο ο ασφαλιστής είναι προετοιμασμένος να παράσχει την κάλυψη αυτού οποιαδήποτε στιγμή και
2. το στάδιο στο οποίο έχει επέλθει ο κίνδυνος και ο ασφαλιστής είναι υποχρεωμένος να καλύψει τη ζημιά βάσει όσον έχουν συμφωνηθεί από τα δύο μέλη στη σύναψη της ασφάλισης.

Εάν ο κίνδυνος πραγματοποιηθεί ο ασφαλιστής είναι υποχρεωμένος να καταβάλλει το ασφαλιστικό ποσό. Το ποσό αυτό, (δηλαδή η ασφαλιστική αποζημίωση) δεν μπορεί να ξεπερνά σε καμία περίπτωση το ποσό το οποίο έχει συμφωνηθεί κατά την σύναψη της ασφάλισης. Ο ασφαλισμένος δεν έχει δικαίωμα να εισπράξει περισσότερα από τη ζημιά που έχει προκληθεί βάσει της *αρχής της αποζημίωσης* η οποία εμποδίζει τον ασφαλισμένο να κερδίσει περισσότερα χρήματα από την ασφάλιση. Το ασφάλισμα μπορεί να έχει διάφορες μορφές, ανάλογα με την εκάστοτε περίπτωση επέλευσης του κινδύνου. Έτσι μπορεί να παρέχετε υπό την μορφή χρημάτων (συνήθως στις ασφαλίσσεις προσώπων), υπό την μορφή ασφαλιστικής αποζημίωσης (για τις περιπτώσεις αποκατάστασης συγκεκριμένης ζημίας) και τέλος ως παροχή σε είδος (ασφάλιση οδικής βοήθειας).

2.3 Υποχρεώσεις του ασφαλισμένου ή λήπτη της ασφάλισης

Κάθε αντισυμβαλλόμενος (λήπτης της ασφάλισης) έχει ως κύρια υποχρέωση την καταβολή του ασφαλιστρού στον ασφαλιστή. Ως *ασφαλιστρού* νοείται το χρηματικό ποσό το οποίο έχει συμφωνηθεί μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου και θα καταβάλλεται από τον δεύτερο ως αντάλλαγμα για τις υπηρεσίες ασφαλιστικής προστασίας που του προσφέρει η εκάστοτε ασφαλιστική εταιρία σύμφωνα με την ασφαλιστική σύμβαση που έχει συνάψει μαζί τους.

Το ασφάλιστρο μπορεί να διακριθεί σε :

- **Τεχνικό** (καθαρό ασφάλιστρο) το οποίο υπολογίζεται βάσει στατικών μεθόδων και σε
- **Μικτό** ασφάλιστρο το οποίο περιλαμβάνει το καθαρό ασφάλιστρο και ποσοστό για τα γενικά έξοδα της ασφαλιστικής εταιρίας.

Επίσης μπορεί να διακριθεί ανάλογα και με τον τρόπο καταβολής του σε

- Σε ενιαίο ή εφάπαξ καταβολή όπου το ποσό καταβάλλεται ολόκληρο κατά τη σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης
- Καθώς και σε καταβολή τμηματικών δόσεων όπου είναι ισόποσες καταβολές σε συγκεκριμένες ημερομηνίες βάσει σύμβασης, συνήθως οι δόσεις είναι εξαμήνου ή τριμήνου.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να διευκρινίσουμε τη διαφορά ανάμεσα στη διάκριση της εφάπαξ καταβολής του ασφαλίστρου, που είναι επιλογή του τρόπου πληρωμής του ασφαλισματος από τον ασφαλισμένο και άλλο η καταβολή της πρώτης δόσης του ασφαλίστρου το οποίο είναι υποχρεωτικό ανεξάρτητα από τον τρόπο εξόφλησης του ασφαλίστρου. Βάσει του (αρ. 6 παρ. 1 του Ν.2496/97) με τη σύναψη της σύμβασης ο λήπτης της ασφάλισης (ασφαλισμένος) υποχρεούται να καταβάλει την πρώτη δόση του ασφαλίστρου για να αρχίσει να ισχύει η ασφαλιστική κάλυψη. Το άρθρο του συγκεκριμένου νόμου που προαναφέραμε ρυθμίζει οτιδήποτε σχετικό με την πληρωμή του ασφαλίστρου. Αξίζει να σημειωθεί πως με την παράδοση επιταγής δεν πραγματοποιείται και εξόφληση του ασφαλίστρου, η πληρωμή της επιταγής όμως είναι νομικά δεκτή για την εξόφληση του ασφαλίστρου. Δεν υπάρχει συγκεκριμένη διάταξη που να ρυθμίζει τον τρόπο είσπραξης του ασφαλίστρου, κατά γενική ομολογία όμως τα ασφάλιστρα εισπράττονται από τον ασφαλιστή ή τον πράκτορα στην κατοικία ή στην επαγγελματική διεύθυνση του ασφαλισμένου ή με άλλους τρόπους που θα υποδείξει ο ασφαλιστής όπως (πληρωμή μέσω τραπεζής, πιστωτική κάρτα και αντικαταβολή).

2.4 Ασφαλιστικά βάρη

Πέρα από την βασική υποχρέωση του ασφαλισμένου, της καταβολής του ασφαλίστρου, υπάρχουν και άλλες υποχρεώσεις που τον βαραίνουν. Όπως έχουμε ήδη αναφέρει η μη καταβολή του ασφαλίστρου μπορεί να επιφέρει την δικαστική δίωξη του λήπτη της ασφάλισης ή του ασφαλισμένου οι υπόλοιπες υποχρεώσεις από τις οποίες διακατέχεται είναι μεν σημαντικές αλλά δεν είναι δικαστικά επιδιώξιμες. Αυτές οι υποχρεώσεις έχουν να κάνουν με την συμπεριφορά του ασφαλισμένου. Είναι λοιπόν κανόνες συμπεριφοράς οι οποίες στο ασφαλιστικό δίκαιο ονομάζονται *ασφαλιστικά βάρη* και επιβάλλονται είτε από το νόμο είτε από την ασφαλιστική σύμβαση που έχουν συνάψει τα δύο μέλη ασφαλιστής-ασφαλισμένος. Τα ασφαλιστικά βάρη έχουν ως βασικό σκοπό να διαφυλάξουν την *αρχή της ύψιστης καλής πίστης* από την οποία διέπονται όλες οι ασφαλιστικές συμβάσεις. Και πιο συγκεκριμένα έχουν σκοπό να εξασφαλίσουν την σωστή εκτίμηση του κινδύνου και τον ορθό υπολογισμό του ασφαλίστρου εκ μέρους του ασφαλιστή. Βασικό ασφαλιστικό βάρος θεωρείτε η περιγραφή του κινδύνου κατά τη σύναψη της σύμβασης. Ο ασφαλισμένος είναι υποχρεωμένος βάσει του αρ.3 του Ν.2496/97 να συμπληρώσει κάποιες δηλώσεις οι οποίες ονομάζονται προσυμβατικές δηλώσεις και ρυθμίζονται από τον παραπάνω νόμο. Στις δηλώσεις αυτές ο ασφαλισμένος γνωστοποιεί κατά την σύναψη της σύμβασης στον ασφαλιστή οποιοδήποτε στοιχείο ή περιστατικό θεωρείται ουσιώδης για την εκτίμηση του κινδύνου. Ο λήπτης της ασφάλισης λοιπόν δεν πρέπει να αποκρύψει κανένα στοιχείο καθώς και η κατάσταση του ασφαλισμένου κινδύνου πρέπει να δηλωθεί με πληρότητα, ειλικρίνεια και ακρίβεια.

Βάσει του νόμου προβλέπονται τρεις διαβαθμίσεις για την περίπτωση της πλημμελούς περιγραφής του κινδύνου :

- i. Σε οποιαδήποτε περίπτωση αν ο ασφαλιστής δεν λάβει γνώση ουσιωδών για την εκτίμηση του κινδύνου στοιχείων χωρίς την υπαιτιότητα του λήπτη της ασφάλισης, έχει το δικαίωμα να καταγγείλει ή να τροποποιήσει την σύμβαση μέσα σε ένα μήνα εφόσον ενημερώθηκε για τα αληθινά και πλήρη στοιχεία. Σε περίπτωση που δεν γίνει δεκτή η τροποποίηση μέσα σε ένα μήνα θεωρείτε καταγγελία, εάν επέλθει και ο κίνδυνος στο διάστημα αυτό θα καταβληθεί πλήρης αποζημίωση.

- ii. Στην περίπτωση που ο λήπτης της ασφάλισης από αμέλεια δεν δηλώσει ουσιώδη στοιχεία για την εκτίμηση του κινδύνου τότε ο ασφαλιστής έχει το δικαίωμα να καταγγείλει ή να τροποποιήσει τη σύμβαση όπως ανωτέρω. Εάν όμως επέλθει ο κίνδυνος τότε το ασφάλισμα μειώνεται κατά το λόγο του ασφαλιστρού που έχει καθοριστεί προς το ασφάλιστρο που θα είχε καθοριστεί αν δεν είχε συμβεί η παράβαση.
- iii. Στο ενδεχόμενο που ο λήπτης της ασφάλισης αποκρύψει στοιχεία ή γίνει κακή περιγραφή του κινδύνου από δόλο τότε ο ασφαλιστής έχει κάθε δικαίωμα για απαλλαγή από την καταβολή της αποζημίωσης.

Στις περιπτώσεις που ο ασφαλιστής προβεί σε καταγγελία της ασφαλιστικής σύμβασης αυτή φέρει αποτελέσματα μετά από δεκαπέντε ημέρες από τότε που θα γνωστοποιηθεί στον λήπτη της ασφάλισης ή ασφαλισμένο. Στο ενδεχόμενο όμως που η παράβαση γίνει με δόλιο τρόπο τότε η καταγγελία φέρει άμεσα αποτελέσματα.

Κατά τη διάρκεια της σύμβασης οποιαδήποτε μεταβολή επέλθει των αρχικών στοιχείων της σύμβασης όπως η τρέχουσα αξία του ασφαλισμένου οχήματος, τυχών μίσθωση αυτού ή κάποιο στοιχείο που μπορεί να επιφέρει σημαντική επίταση του κινδύνου το οποίο αν γνώριζε ο ασφαλιστής ενδεχομένως να μην είχε συνάψει τη σύμβαση, ο ασφαλισμένος ή ο λήπτης της ασφάλισης είναι υποχρεωμένος εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από τότε που συνέβη οποιαδήποτε αλλαγή – μεταβολή από τα παραπάνω να τα δηλώσει στον ασφαλιστή.

Σε περίπτωση που επέλθει ζημία ο ασφαλισμένος ή ο λήπτης της ασφάλισης είναι υποχρεωμένος:

- i. Να ειδοποιήσει εγγράφως τον ασφαλιστή εντός 8 εργάσιμων ημερών από τότε που συνέβη το ζημιογόνο γεγονός και να παρουσιάσει όλα τα στοιχεία και έγγραφα που σχετίζονται με τις συνέπειες της επέλευσης του κινδύνου.
- ii. Να ειδοποιήσει αμέσως μόλις συμβεί το ζημιογόνο γεγονός τις αστυνομικές αρχές ή άλλες αρμόδιες αρχές.
- iii. Να λαμβάνει όλα τα κατάλληλα μέτρα προς αποφυγή ή μείωση της ζημιάς

- iv. Να διευκολύνει και να συνεργάζεται με τον ασφαλιστή και τον πραγματογνώμονα για τη διαπίστωση του ατυχήματος και την εκτίμηση της ζημιάς.
- v. Να ενημερώνει άμεσα την εταιρία για οποιοδήποτε δικαστικό έγγραφο που αφορά την επέλευση του κινδύνου.
- vi. Να μην κάνει καμία ενέργεια η οποία θα σηματοδοτεί αποδοχή, συμβιβασμό, αναγνώριση, ή διακανονισμό της καλυπτόμενης ζημιάς χωρίς τη γραπτή έγκριση του ασφαλιστή.

Ο ασφαλιστής ή η ασφαλιστική εταιρία έχει το δικαίωμα να διαχειριστεί στο όνομα και για λογαριασμό του ασφαλισμένου ή του λήπτη της ασφάλισης την απόκρουση ή τον διακανονισμό οποιασδήποτε απαίτησης και αν προκύψει. Καθώς επίσης ο ασφαλισμένος πρέπει να παρέχει οποιοδήποτε έγγραφο ή πληροφορία του ζητηθεί τα οποία είναι στη διάθεσή και είναι απαραίτητα στο πλαίσιο δίκης.

Σε περίπτωση ακύρωσης της ασφαλιστικής σύμβασης ισχύουν τα εξής:

- Μπορεί να πραγματοποιηθεί οποιαδήποτε στιγμή με έγγραφη συμφωνία και των δύο μελών
- Ο ασφαλισμένος ή ο λήπτης της ασφάλισης μπορεί να καταγγείλει την ασφαλιστική σύμβαση οποτεδήποτε με γραπτή δήλωση την οποία θα παραδώσει στον ασφαλιστή και μετά την πάροδο των τριάντα (30) ημερών επέρχονται τα αποτελέσματα αυτής.
- Ο ασφαλιστής έχει δικαίωμα να καταγγείλει την ασφαλιστική σύμβαση μόνο σε περίπτωση παράβασης ουσιώδους όρου από τον ασφαλισμένο ή τον λήπτη της ασφάλισης.
- Η ακύρωση της σύμβασης για οποιονδήποτε λόγο η οποία καλύπτει το κίνδυνο αστικής ευθύνης προς τρίτους παύει να ισχύει και για τις προαιρετικές καλύψεις του ασφαλιστικού κινδύνου.
- Σε κάθε περίπτωση λύσης της ασφαλιστικής σύμβασης επιστρέφονται τα ασφάλιστρα που αναλογούν στον υπόλοιπο χρόνο της ασφάλισης. Αν η λύση γίνει από τον ασφαλισμένο τότε ο ασφαλιστής ή η ασφαλιστική εταιρία επιστρέφει τα ασφάλιστρα από τον επόμενο μήνα της καταγγελίας.

- Αν υπάρξει ολική καταστροφή ή ολική κλοπή του ασφαλισμένου οχήματος και έχει καταβληθεί ή εκκρεμεί η καταβολή της αποζημίωσης τότε το συμβόλαιο θεωρείται άκυρο και δεν μπορούν να επιστραφούν ασφάλιστρα διότι θεωρούνται δεδουλευμένα στο σύνολο τους.
- Σε περίπτωση που έχει εκδοθεί πράσινη κάρτα για την κάλυψη ενδεχόμενου κινδύνου και στο εξωτερικό τότε το ασφαλιστήριο συμβόλαιο δεν μπορεί να ακυρωθεί για το χρονικό διάστημα που έχει ισχύ η πράσινη κάρτα.
- Ο ασφαλισμένος σε περίπτωση ακύρωσης της ασφαλιστικής σύμβασης υποχρεούται να επιστρέψει στον ασφαλιστή το ασφαλιστήριο το ειδικό σήμα και τη βεβαίωση ασφάλισης του άρθρου 5 του Ν.489/76.

Σε περίπτωση μεταβολής της κυριότητας ο λήπτης της ασφάλισης ή ο ασφαλισμένος οφείλει να ενημερώσει και να γνωστοποιήσει τα στοιχεία της μεταβολής της κυριότητας του ασφαλισμένου οχήματος και οποιαδήποτε μεταβολή των στοιχείων που έχουν αν κάνουν με αυτό το όχημα και κυρίως οτιδήποτε μπορεί να επηρεάσει τον καθορισμό και το επίπεδο των ασφαλίσεων. Επίσης αν η μεταβίβαση του οχήματος επέλθει λόγω θανάτου τότε τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις από την ασφάλιση μεταφέρονται στο κληρονόμο. Στο ενδεχόμενο μη αποδοχής ο κληρονόμος θα πρέπει να ενημερώσει εγγράφως τον ασφαλιστή εντός τριάντα ημερών από την γνώση επαγωγής της κληρονομιάς.

2.5 Χαρακτηριστικά της ασφαλιστικής σύμβασης

Με βάση τον Αστικό Κώδικα περί συμβάσεων μπορούμε να χαρακτηρίσουμε μια ασφαλιστική σύμβαση ως εξής:

Επώνυμη: διότι και τα δύο συμβαλλόμενα μέρη της (ασφαλιστής και λήπτης της ασφάλισης) είναι εξ' αρχής συγκεκριμένα και ορισμένα.

Αμφοτεροβαρής: διότι όπως έχουμε ήδη αναφέρει με την σύναψη της σύμβασης δημιουργούνται αυτομάτως υποχρεώσεις σε βάρος και των δύο

συμβαλλόμενων μερών της. Του ασφαλιστή ως καταβολή ασφαλίματος και του λήπτη της ασφάλισης ως καταβολή ασφαλίστρου.

Ενοχική: με την σύναψη της δημιουργείται μία υποχρέωση «ενοχή» προς παροχή.

Προσχώρησης: διότι οι όροι που την διέπουν είναι εξ' αρχής διατυπωμένοι και δεν επιδέχονται αλλαγές (όπως τροποποιήσεις ή καταργήσεις).

Διαρκής: τα αποτελέσματα της εκτείνονται σε χρόνο ίσο τουλάχιστον με την ουσιαστική διάρκεια της.

Τυπική: αν και ο νόμος δεν απαιτεί τον έγγραφο τύπο ώστε να θεωρηθεί έγκυρη η κατάρτιση της ασφαλιστικής σύμβασης, η απόδειξη κατάρτισης της όμως επιτρέπεται μόνο με έγγραφο (ασφαλιστήριο), εκτός βέβαια από τις περιπτώσεις που το έγγραφο αυτό έχει χαθεί ή καταστραφεί.

2.6 Πρόταση και Σύναψη Ασφαλιστικής Σύμβασης

Για την σύναψη μιας ασφαλιστικής σύμβασης ακολουθείται μία συγκεκριμένη διαδικασία ώστε να μπορέσει να καταστεί έγκυρη η σύμβαση.

Αρχικά θα πρέπει ο λήπτης (αντισυμβαλλόμενος) να κάνει μια πρόταση ασφάλισης, είτε γραπτά είτε προφορικά. Στην αίτηση αυτή περιλαμβάνονται ερωτήσεις τις οποίες οφείλει να απαντήσει ο αιτών και οι απαντήσεις του να φέρουν πραγματικά και έγκυρα στοιχεία μόνο. Οτιδήποτε διαφορετικό από αυτό καθιστά άκυρη και ψευδή την σύμβαση. Αφού συμπληρωθούν και υπογραφθούν όλες οι ερωτήσεις και τα στοιχεία τα ελέγχει ο ασφαλιστής και αξιολογεί για το αν θα πρέπει να δεχτεί να ασφαλίσει των αιτούντα (λήπτη ασφάλισης) αναλαμβάνοντας τον κίνδυνο καθώς επίσης και το πώς θα τον τιμολογήσει. Σε αυτό συμβάλει και το τμήμα *underwriting*⁶ του ασφαλιστή, το οποίο επεξεργάζεται την αίτηση ασφάλισης και αναλόγως απορρίπτει ή αποδέχεται την πρόταση. Μόνο όταν ο ασφαλιστής δεχτεί την πρόταση

⁶ Πρόκειται για μία από τις πιο σημαντικές λειτουργίες των ασφαλιστικών εταιριών διότι μέσα από αυτή επιλέγονται και ταξινομούνται οι ασφαλισμένοι κίνδυνοι. Ο *underwriter* είναι εκείνο το πρόσωπο το οποίο αποφασίζει για το αν πρέπει να απορριφθεί ή όχι μια πρόταση ασφάλισης ώστε να παραμείνει το χαρτοφυλάκιο εργασιών της εταιρίας ασφαλές και κερδοφόρο.

ασφάλισης συνάπτεται η ασφαλιστική σύμβαση που στην ουσία επικυρώνεται με την έκδοση και παράδοση του ασφαλιστηρίου συμβολαίου. Επίσης οφείλει πριν από την έκδοση του ασφαλιστηρίου να ενημερώσει τον λήπτη με όλα τα απαραίτητα στοιχεία που προβλέπει ο νόμος για την προτεινόμενη ασφάλιση και να του προσφέρει ένα έγγραφο προσωρινής κάλυψης που να αποδεικνύει ότι όντως είναι ασφαλισμένος. Το στάδιο της πρότασης για ασφάλιση είναι αρκετά σημαντικό διότι με τις ερωτήσεις και την συμπλήρωση των στοιχείων γίνονται ξεκάθαρες οι υποχρεώσεις και τα δικαιώματα και των δύο μερών. Για να είναι έγκυρη και ολοκληρωμένη η πρόταση ασφάλισης θα πρέπει να φέρει τις υπογραφές και του Ασφαλιστή και του Ασφαλισμένου.

Αφού εκδοθεί το ασφαλιστήριο συμβόλαιο και σύμφωνα πάντα με τον Ν.2496/97 ο ασφαλισμένος φέρει, πλέον, το δικαίωμα εναντίωσης (με το οποίο και θα ασχοληθούμε εκτενέστερα παρακάτω) απέναντι στην ασφαλιστική εταιρία σε περίπτωση που θεωρεί πως κάποιος από τους όρους που περιλαμβάνεται στο συμβόλαιο του δεν ανταποκρίνεται στις ανάγκες του και δεν είναι αυτό το οποίο είχε ζητήσει.

Παρακάτω παρατίθεται η αίτηση που συμπληρώνεται ώστε να γίνει η πρόταση της ασφάλισης.

| ΑΙΤΗΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ | | ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ | ΑΡΙΘΜ. ΠΡΟΣΩΡ. ΣΗΜΑΤΟΣ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|------------------------------|---------------------|---|------|------|-----------|--|--|--|----------|--|--|--|-------|--|--|--|--------|--|--|--|--------------|--|--|--|--|--|
| ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΥ - ΛΗΠΤΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ή ΕΠΩΝΥΜΙΑ | ΠΑΡΟΥΣΙΑ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΤΟΠΟΣ ΓΕΝΝΗΣΗΣ - ΥΠΟΚΟΙΤΗΣΙΑ | ΠΛΗΡΗΣ | ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ | ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Α.Φ.Μ. / Α.Δ.Τ. | ΕΔΥ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ (οδός - αριθμός) | | ΣΥΝΔΙΚΙΑ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Τ.Κ. | ΠΟΛΗ | ΧΩΡΑ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΤΗΛΕΦΩΝΑ | ΦΑΞ | E-MAIL | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΚΥΡΙΟΣ / ΣΥΜΒΑΛΩΣ | ΕΝΔ. ΚΩΔ. / ΣΥΜΒ. | ΚΩΔ. ΕΝΕΛ./ΔΑΚ. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΔΙΔΑΧΟΥΣΙ ΑΣΦΑΛΙΣΜΑΤΟΣ (ΕΑΝ ΥΠΑΡΧΕΙ) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ (Οι πληροφορίες προκύπτουν από/μέχρι 12:00 προσημερίως) - ΤΡΟΠΟΣ ΠΑΡΕΡΧΟΜΕΝΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΝ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΕΝΑΡΞΗ ΑΣΦ. | ΚΩΔ. | ΤΡΟΠΟΣ ΠΑΡΕΡΧΟΜΕΝΗΣ | ΚΩΔΙΚΟΣ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΠΛΗΡΩΜΗ ΜΕ ΚΑΡΤΑ: ΕΙΔΟΣ ΚΑΡΤΑΣ | ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΡΤΑΣ | | ΤΡΑΠΕΖΑ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΗΤΡΩΟΥ ΥΠΗΛΛΗΔΟΥ | ΠΑΡΕΡΧΟΜΕΝΗ ΜΕ ΠΑΓΙΑ ΕΠΙΘΑΛ. | ΤΡΑΠΕΖΑ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΟΔΗΓΟΥ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ | ΦΥΛΟ | ΕΤΑ/ΓΑΜΑ | ΑΠ. ΑΣΙΑΣ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | ΠΡΟ. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | ΕΤΑΥΤ. ΚΑΤΗΓ. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | ΕΤΟΣ ΓΕΝΝΗΣΗΣ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ (Επισημαίνεται οποιοδήποτε φασεζακίτιο της Δέσμης Κυκλοφορίας του οχήματος) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ | ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΑΤΕΙΩΣ | ΕΙΔΟΣ | ΚΩΔΙΚΟΣ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΦΕΡΕΤ | ΜΑΡΚΑ | ΜΟΝΤΕΛΟ | ΧΡΩΜΑΤΙΣΜΟΣ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΧΡΩΜΑ | ΕΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ | ΤΟΜΟΣ | ΚΩΔΙΚΟΣ ΝΟΜΟΥ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΣΥΣΤ. ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΜΙΣΘΩΣΗΣ PROTECT (ΜΗΝΕΣ) | ΑΥΤΟ ΣΤΙΠΗ | ΕΤΗ ΚΑΡΤ. ΣΥΜΜ. | BONUS / MALUS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Επισημαίνεται Βελτίωση Bonus-Malus | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΑΕΙΟΣΩΚΟΣ ΟΔΗΓΟΥ | ΑΕΙΟΣΩΚΟΣ ΣΥΝΟΔΟΥ | ΑΕ | ΠΡΟΒΕΛΕΤΕΡ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΑΛΛΑ ΜΕΤΡΑ (Προσδιορίστε) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟ | ΚΩΔΙΚΟΣ | ΕΝΤΟΛΟΔΟΧΟΣ | ΚΩΔΙΚΟΣ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΔΙΚΑΙΟΥΧ Α' | ΚΩΔΙΚΟΣ | ΔΙΚΑΙΟΥΧ Β' | ΚΩΔΙΚΟΣ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΜΟΝΑΔΑ | ΚΩΔΙΚΟΣ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΑΣΦΙΖΟΜΕΝΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A. ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ | | ΑΣΦΑΛ. ΠΟΣΑ | 8. ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ - ΕΙΔ. ΟΡΟΙ - ΕΠΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ - ΕΙΔ. ΕΚΠΙΣΤΕΥΣ. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΓΙΑ: 4. ΣΩΜΑΤΙΚΕΣ ΒΛΑΒΕΣ ΤΡΙΤΩΝ & ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΩΝ 8. ΥΛΙΚΕΣ ΖΗΜΙΕΣ ΤΡΙΤΩΝ 2. ΑΤΥΧΗΜΑ ΟΔΗΓΟΥ - ΙΔΙΟΚΤΗΤΗ <input type="checkbox"/> ΘΑΜΑ ΚΩΔ. _____ <input type="checkbox"/> ΘΑΜΑ & ΕΣΟΔ. ΝΟΣΗΛΕΙΑΣ ΚΩΔ. _____ 3. ΘΡΑΥΞΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛ. ΠΑΝΗ ΦΑΝΩΝ & ΚΑΘΡΕΠΤ. 4. ΠΥΡΚΑΓΙΑ: Α ΚΙΝΔΥΝΟΥ <input type="checkbox"/> ΑΠΗΛ. <input type="checkbox"/> 5. ΟΔΙΚΗ ΚΛΟΠΗ 6. ΜΕΡΙΚΗ ΚΛΟΠΗ 7. ΖΗΜΙΕΣ ΤΟΥ ΙΔΙΟΥ ΚΑΛΥΠΤΟΜ. ΟΧΗΜΑΤΟΣ (ΣΙΑ) ΑΠΑΛ. ΚΑΤ. ΑΤΥΧΗΜ.: ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/> € _____ 8. ΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΧΡΗΣΗ ΝΟΜΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΩΔ. _____ | | | 9. ΤΡΟΜΟΚΡ. ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ & ΠΡΑΞ. ΔΟΛΟΦΘΟΡΑΣ 10. ΠΥΡΚΑΓΙΑ & ΕΚΡΗΜ ΑΠΟ ΤΡΟΜΟΚΡ. ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ 11. ΘΕΟΜΗΝΙΕΣ 12. ΟΔΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ 13. ΧΑΡΤΟΣΗΜΟ ΑΠΟΣΤΗΜΙΩΣΗΣ 14. ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΚΑΛΥΨΗΣ 1Α & 1Β 14.1. ΕΝΤΟΣ ΠΡΑΣΙΝΟΜΕΝΩΝ ΧΩΡΩΝ Ή ΚΑΤΑ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ 14.2. ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΟ ΤΗ ΠΡΟΕΞΕΛΟΧ. ΦΟΡΤΙΟ 14.3. ΑΠΟ ΜΕΤΑΔΟΣΗ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ Ή ΚΑΙ ΕΚΡΗΜΗΣ 15. ΚΑΛΥΨΗ ΑΠΟ ΑΝΑΣΦΑΛΙΣΤΟ ΟΧΗΜΑ 16. ΚΑΛΥΨΗ ΑΣΤ. ΕΥΘΥΝΗΣ ΕΡΓΑΛΕΙΩΝ: α) ΓΙΑ ΣΩΜΑΤΙΚΕΣ ΒΛΑΒΕΣ _____ β) ΓΙΑ ΥΛΙΚΕΣ ΖΗΜΙΕΣ _____ 17. ΖΗΜΙΑΙ ΠΡΟΣ ΨΥΚΤΙΚ. ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΟΣ ΑΠΑΛΛΑΓΗ €: _____ 18. ΙΔΙΑΙ ΖΗΜΙΑΙ ΨΥΚΤΙΚ. ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΟΣ (ΣΙΑ) ΑΠΑΛΛΑΓΗ €: _____ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <tr> <th>ΠΡΟΣΩΠΑ ΕΞΑΡΤΗΡΑΤΑ</th> <th>ΗΛΙΚΙΑ</th> <th>ΥΨΟΣ</th> <th>ΑΕΙΑ</th> </tr> <tr> <td>ΒΑΔΙΟ/ΣΑΣ</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>ΒΑΔΙΟ/ΣΩ</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>ΗΧΕΙΑ</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>ΣΤΑΤΕΣ</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>ΚΩΛΗΜΑΤΙΣΜΟΣ</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> | | ΠΡΟΣΩΠΑ ΕΞΑΡΤΗΡΑΤΑ | ΗΛΙΚΙΑ | ΥΨΟΣ | ΑΕΙΑ | ΒΑΔΙΟ/ΣΑΣ | | | | ΒΑΔΙΟ/ΣΩ | | | | ΗΧΕΙΑ | | | | ΣΤΑΤΕΣ | | | | ΚΩΛΗΜΑΤΙΣΜΟΣ | | | | | ΕΙΔΙΚΕΣ ΕΚΠΙΣΤΕΥΣΕΙΣ 1. ΚΑΤΟΙΚΟΣ ΝΗΣΙΩΝ ΜΕΧΡΙ 100.000 ΚΑΤΗΛΟΓΕ 2. ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΣ ΥΠΗΛΛΗΔΟΣ 3. ΔΑΣΚΑΛΟΣ, ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ & ΕΝ ΓΕΝΕΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤ. 4. ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ ΔΥΟ (2) ΑΣΦΑΛΙΣΜ. ΟΧΗΜ. & ΑΝΩ 5. ΆΛΛΕΣ: _____ |
| ΠΡΟΣΩΠΑ ΕΞΑΡΤΗΡΑΤΑ | ΗΛΙΚΙΑ | ΥΨΟΣ | ΑΕΙΑ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΒΑΔΙΟ/ΣΑΣ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΒΑΔΙΟ/ΣΩ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΗΧΕΙΑ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΣΤΑΤΕΣ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ΚΩΛΗΜΑΤΙΣΜΟΣ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Ο ασφαλιστής, εφόσον έχει λάβει την αξιωματική πιστοποίηση, προβαίνει σε ειδική Αρχειοθέτηση των μελών της εταιρείας που υποβάλλονται στην παρούσα πρόταση για την ανάλυση των στοιχείων βιολογικού ενδιαφέροντος. Οι πληροφορίες που λαμβάνονται από τους ενδιαφερόμετους σχετικά με τις ασφάλειες που έχουν ασφαλιστεί σε άλλα ασφαλιστικά συμβόλαια, λαμβάνονται από τον ασφαλιστή που υποβάλλεται στην παρούσα πρόταση. Η παρούσα πρόταση είναι έγκυρη από την ημερομηνία που αναφέρεται στην παρούσα πρόταση, με την προϋπόθεση, να πληρωθεί το ποσό των ασφαλιστικών εισφορών.</p> <p>Από τη συγκατάθεσή μου στην ασφαλιστική πρόταση που υποβάλλεται, προκύπτει ότι οι πληροφορίες που αναφέρονται στην παρούσα πρόταση, είναι αληθείς και ορθές, καθώς και ότι είμαι ενήμερος για την παρούσα ασφαλιστική πρόταση. Η παρούσα πρόταση αποτελεί μέρος της ασφαλιστικής πρότασης που υποβάλλεται και η οποία εδωθήκεν για την παρούσα ασφαλιστική πρόταση. Η παρούσα πρόταση αποτελεί μέρος της ασφαλιστικής πρότασης που υποβάλλεται και η οποία εδωθήκεν για την παρούσα ασφαλιστική πρόταση.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Πολύ - Ημερομηνία | | Ο/Η ΑΙΤΩΝ/ΑΙΤΟΥΣΑ | Ο/Η ΣΥΜΡΕΓΑΤΗΣ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Η ΕΤΑΙΡΙΑ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Εικόνα 1: Αίτηση Πρότασης Ασφάλισης

2.7 Περιεχόμενο Ασφαλιστηρίου

Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο, το οποίο εκδίδεται εφόσον η πρόταση ασφάλισης γίνει δεκτή και υπογράψουν και τα δύο μέρη, αποτελεί την απόδειξη δημιουργίας της ασφαλιστικής σύμβασης και είναι αυτό που διαμορφώνει το «προϊόν» που πωλείται από τον ασφαλιστή.

Οφείλει σύμφωνα με τον νόμο να περιέχει ορισμένα ουσιώδη στοιχεία ώστε να θεωρείται έγκυρη η σύμβαση.

Τα στοιχεία που πρέπει να αναγράφονται σε αυτό είναι τα εξής:

1. Τα στοιχεία του συμβαλλόμενου, του ασφαλιστή, του δικαιούχου του ασφαρίσματος (στο βαθμό που είναι γνωστός).
2. Το αντικείμενο της ασφάλισης, δηλαδή το αυτοκίνητο (γενικά όμως μπορεί να είναι κάποιο πρόσωπο ή κάποιο περιουσιακό στοιχείο).
3. Η διάρκεια της παρεχόμενης ασφαλιστικής κάλυψης.
4. Το είδος του κινδύνου.
5. Οι εξαιρέσεις που έχουν συμφωνηθεί, εκτός από αυτές που προβλέπονται από τον νόμο.
6. Το ασφάλιστρο που είναι υποχρεωμένος ο λήπτης να καταβάλλει.
7. Το ανώτατο όριο ευθύνης του ασφαλιστή (ασφαλιστικό ποσό).
8. Το δίκαιο που διέπει την σύμβαση (αν δεν είναι το ελληνικό).
9. Ο τόπος και ο χρόνος έκδοσης του.

Το ασφαλιστήριο τυπικά χωρίζεται σε δύο τμήματα διότι αυτό προβλέπεται από τις διατάξεις του νόμου όμως επί της ουσίας θεωρείται ένα ενιαίο έγγραφο.

Στο πρώτο τμήμα του, το οποίο αποκαλείται «πρώτες σελίδες» του ασφαλιστηρίου αναγράφονται τα εννιά υποχρεωτικά στοιχεία της σύμβασης καθώς και όλες οι ειδικές συμφωνίες που έχουν γίνει μεταξύ ασφαλιστή-ασφαλισμένου. Όταν ο νόμος κάνει λόγο για ασφαλιστήριο αναφέρεται πάντα στο τμήμα αυτό, το οποίο φέρει στο τέλος του την υπογραφή του ασφαλιστή.

Στο δεύτερο τμήμα του αναφέρονται οι ειδικοί και γενικοί όροι της ασφάλισης.

Στην πραγματικότητα βέβαια με τον όρο ασφαλιστήριο νοείται ένα ενιαίο έγγραφο το οποίο περιλαμβάνει το τμήμα των πρώτων σελίδων μαζί με τους ασφαλιστικούς όρους που διέπουν την ασφαλιστική σύμβαση. Υπάρχει ρητή υποχρέωση βάσει νόμου να αναγράφεται στις πρώτες σελίδες πως το ασφαλιστήριο διέπεται από τους γενικούς και ειδικούς όρους, όπως και το να παραδίδονται στον ασφαλισμένο. Σε διαφορετική περίπτωση ο ασφαλισμένος μπορεί να εξασκήσει το δικαίωμα εναντίωσης. Γι' αυτό τον λόγο και στις πρώτες σελίδες γίνεται ενημέρωση για το δικαίωμα εναντίωσης του λήπτη της ασφάλισης/ασφαλισμένου όπως επίσης και για το δικαίωμα υπαναχώρησης. Επιπροσθέτως στις πρώτες σελίδες θα πρέπει να αναφέρονται οι εξαιρέσεις. Επειδή οι εξαιρέσεις ως σύνολο μπορεί να είναι πολλές, στις πρώτες σελίδες του συμβολαίου γίνεται μια αναφορά με τους όρους που περιλαμβάνουν τις εξαιρέσεις ώστε ο ασφαλισμένος να έχει την δυνατότητα να μπορεί να αντιληφθεί τα όρια των καλύψεων του. Αν δεν γίνει η αναφορά των εξαιρέσεων υπάρχουν σοβαρές συνέπειες διότι μετά δεν θα ισχύουν αυτές που πρέπει για τον εκάστοτε πελάτη αλλά μόνο όσες προβλέπονται από τον νόμο (δηλαδή ελάχιστες).

2.8 Γενικοί και Ειδικοί Όροι

Όπως προαναφέρθηκε αποτελούν το δεύτερο τμήμα ενός ασφαλιστηρίου συμβολαίου και η αναφορά σε αυτούς είναι υποχρεωτική. Ο νόμος τους αποκαλεί «Ασφαλιστικούς Όρους» και παίζουν σπουδαίο ρόλο ώστε να θεωρείται έγκυρη μια ασφαλιστική σύμβαση.

Όταν μιλάμε για **Γενικούς Όρους** εννοούμε τους ήδη διατυπωμένους όρους που ισχύουν γενικά για όλες τις ασφαλιστικές συμβάσεις και στην ουσία επαναλαμβάνουν τις διατάξεις του νόμου. Δεν είναι προσωπικοί και ξεχωριστοί για τον κάθε ασφαλισμένο. Τους συντάσσει ο ασφαλιστής, ο οποίος είναι υποχρεωμένος να τους παραδώσει στον ασφαλισμένο με το ασφαλιστήριο. Αποκτούν δεσμευτικό χαρακτήρα από την στιγμή που ο ασφαλισμένος τους αποδέχεται και κατά συνέπεια χαρακτήρα δεσμευτικού δικαίου. Δεν έχει την δυνατότητα να τους τροποποιήσει ο ασφαλισμένος, είναι αυτοί που δίνουν τον

χαρακτήρα στην σύμβαση ασφάλισης ως σύμβαση προσχώρησης και για αυτόν τον λόγο η νομοθεσία τους ελέγχει συνέχεια.

Οι **Ειδικοί Όροι** είναι οι όροι που δημιουργούνται από τον ασφαλιστή και τον ασφαλισμένο για μια συγκεκριμένη ασφάλιση. Έχουν μεγαλύτερη ισχύ από τους γενικούς διότι συντάσσονται ειδικά για μια συγκεκριμένη κάλυψη και ισχύουν μόνο γι' αυτήν ενώ από νομικής απόψεως και των δύο ειδών οι όροι έχουν την ίδια ισχύ.

Οι ασφαλιστικοί όροι, όπως ονομάζονται, αποτελούν βασική προϋπόθεση ώστε να μπορέσει ο ασφαλιστής να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του. Δημιουργούν υποχρεώσεις για τον ασφαλισμένο τις οποίες θα πρέπει να τις σεβαστεί ώστε να μπορέσει να λάβει την αποζημίωση του στην περίπτωση της επέλευσης του κινδύνου. Οι όροι σύμφωνα με το αρ.2 παρ.8 Ν. 2496/97 ⁷ θα πρέπει ρητά να είναι διατυπωμένοι με σαφήνεια και ευδιάκριτα στοιχεία και να λαμβάνουν υπόψη τα συμφέροντα του λήπτη και του ασφαλισμένου. Επίσης για να είναι έγκυροι θα πρέπει να μην είναι καταχρηστικοί και σύμφωνα με τον νόμο για την προστασία του καταναλωτή Ν.2251/94 αρ.2 παρ.6 *«Γενικοί όροι συναλλαγών (Γ.Ο.Σ.) που έχουν ως αποτέλεσμα την σημαντική διατάραξη της ισορροπίας των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των συμβαλλομένων σε βάρος του καταναλωτή απαγορεύονται και είναι άκυροι»*.

2.9 Δικαίωμα Εναντίωσης

Το δικαίωμα της εναντίωσης είναι ένα από τα δύο δικαιώματα του λήπτη της ασφάλισης που ορίζει ο νόμος. Αναγνωρίστηκε για πρώτη φορά με τον Ν.2496/97 και με την έκδοση του σταμάτησαν οριστικά οι αμφιβολίες περί δεσμευτικότητας των όρων αν δεν υπήρχε απόδειξη πως ο λήπτης της ασφάλισης τους είχε αποδεχτεί ενυπογράφως. Με το δικαίωμα αυτό ο λήπτης (πάντα) της ασφάλισης μπορεί να ζητήσει να ακυρώσει την ασφαλιστική σύμβαση μέσα σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και μόνο με την συμπλήρωση συγκεκριμένου εντύπου το οποίο και θα αποστέλλει στον ασφαλιστή του, για δύο συγκεκριμένους λόγους (αρ.2, παρ.5&6).

⁷ Νόμος περί ασφαλιστικής σύμβασης.

Δικαίωμα Εναντίωσης επί παρεκκλίσεων του ασφαλιστηρίου από την αίτηση (αρ.2 παρ.5 Ν. 2496/97):

Σε περίπτωση που παραδοθεί το ασφαλιστήριο και ο λήπτης της ασφάλισης θεωρήσει πως το περιεχόμενο του παρεκκλίνει από αυτό που είχε συμφωνηθεί στην αρχή μπορεί να εναντιωθεί συμπληρώνοντας της αίτηση εναντίωσης (υπόδειγμα Α) μέσα σε ένα μήνα από την ημερομηνία που θα παραλάβει το ασφαλιστήριο και αποστέλλοντας την στην εταιρία με συστημένη επιστολή. Μετά το πέρασμα του ενός μήνα δεν μπορεί να εκμεταλλευτεί το δικαίωμα του αυτό.

Υποχρέωση της εταιρίας είναι να ενημερώνει εξ' αρχής τον ασφαλισμένο:

- i. Για το δικαίωμα εναντίωσης του και την παρέκκλιση, είτε με ξεχωριστό έντυπο είτε με έντονη σημείωση (σε σχέση με τα υπόλοιπα στοιχεία) στην πρώτη σελίδα του ασφαλιστηρίου και
- ii. Φυσικά να του έχει χορηγήσει και το αντίστοιχο υπόδειγμα δήλωσης εναντίωσης.

Σε κάθε άλλη περίπτωση (δηλαδή στην παράλειψη των παραπάνω υποχρεώσεων της εταιρίας) ισχύουν οι παρεκκλίσεις που υπάρχουν στο κείμενο της αίτησης ασφάλισης ή σε περίπτωση που η πρόταση έγινε προφορικά (πιο σπάνια βέβαια) ισχύουν αυτά που είχαν συμφωνηθεί από την αρχή και εφόσον μπορούν να αποδειχθούν.

Για παράδειγμα έστω πως στην πρόταση ασφάλισης ο λήπτης της έχει ζητήσει να έχει κάλυψη για το αυτοκίνητο του για θραύση κρυστάλλων και πυρκαγιά και το ασφαλιστήριο το οποίο έρχεται στα χέρια του περιέχει κάλυψη μόνο για θραύση κρυστάλλων και όχι για πυρκαγιά! Έχει λοιπόν δικαίωμα να εναντιωθεί στην εταιρία για παρέκκλιση του ασφαλιστηρίου από την αίτηση καθώς και να αποζημιωθεί στην περίπτωση επέλευση του ασφαλισμένου κινδύνου έστω και αν δεν υπάρχει στο ασφαλιστήριο του.

Δικαίωμα εναντίωσης επί μη παράδοσης πληροφοριών και ασφαλιστικών όρων (αρ.2 παρ.6 Ν. 2496/97):

Ο ασφαλιστής (και γενικά το εκάστοτε διαμεσολαβούν πρόσωπο) οφείλει να ενημερώσει και να χορηγήσει στον λήπτη της ασφάλισης συγκεκριμένες πληροφορίες όπως τους ασφαλιστικούς όρους και τα δικαιώματα εναντίωσης και υπαναχώρησης, πριν από την σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης. Αν η εταιρία δεν παραδώσει τις πληροφορίες με βάση το αρ.4 παρ.2 περιπτ. Η και παρ.3 περιπτ. Δ του Ν.Δ. 400/70 καθώς και τους ασφαλιστικούς όρους με βάση το αρ.2 παρ 4 του Ν.2496/97 ο λήπτης της ασφάλισης φέρει το δικαίωμα εναντίωσης, εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από την ημερομηνία παράδοσης του ασφαλιστηρίου συμβολαίου σε αυτόν, συμπληρώνοντας την αίτηση εναντίωσης (υπόδειγμα Β) και την αποστολή αυτής στην εταιρία με συστημένη επιστολή. Στην περίπτωση αυτή το δικαίωμα της εναντίωσης έχει σαν αποτέλεσμα την ακύρωση της σύμβασης εξ' αρχής. Υπάρχει επίσης και η περίπτωση η εταιρία να έχει ενημερώσει τον λήπτη για τους όρους κατά την διάρκεια της πρότασης όμως με την παράδοση του ασφαλιστηρίου να παραλείψει να τους παραδώσει όπου και πάλι μπορεί να εναντιωθεί. Μέσα στις υποχρεώσεις της εταιρίας είναι να ενημερώσει τον λήπτη για το δικαίωμα της εναντίωσης του με δύο τρόπους:

α) με ένα ξεχωριστό έντυπο ενημέρωσης ή με μια σημείωση με έντονα γράμματα στην πρώτη σελίδα του ασφαλιστηρίου και

β) να του χορηγήσει ένα υπόδειγμα δήλωσης εναντίωσης.

Σε περίπτωση που παραλείψει κάποια από τις παραπάνω υποχρεώσεις της η εταιρία, ο λήπτης της ασφάλισης έχει δικαίωμα εναντίωσης ακόμα και αν έχει καταβάλει το πρώτο ασφάλιστρο. Μάλιστα σε αυτή την περίπτωση δεν ισχύει η προθεσμία των 14 ημερών (για την ακρίβεια δεν αρχίζει καν) και ο λήπτης μπορεί να εναντιωθεί μέχρι και δέκα (10) μήνες μετά την πληρωμή του ασφαλίστρου, οπότε αποσβένεται από τον νόμο.

Αν για οποιονδήποτε λόγο ο λήπτης της ασφάλισης δεν ασκήσει το δικαίωμα εναντίωσης του τότε το ασφαλιστήριο συμβόλαιο του θεωρείται απολύτως έγκυρο.

Ασφαλιστική

Προς την : **ΑΝΑΝΕΩΤΗΡΙΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ Νο :**

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ (Α)

Συμπεριμένη με ακούσια παραλαβή

ΔΗΛΩΣΗ ΕΝΑΝΤΙΩΣΗΣ (ΑΡΘΡΟΥ 2 ΠΑΡΑΓΡΑΦ. 5 ΤΟΥ Ν.2496/1997)

Σας δηλώνω την εναντίωσή μου ως προς το περιεχόμενο του με Αριθμ. Ασφαλιστηρίου που μου παραδώσατε διότι το περιεχόμενο του παρεκκλίνει από την αίτηση για ασφάλιση που σας υπέβαλα στα εξής σημεία:

.....
.....
.....

Κατόπιν τούτου η μεταξύ μας σύμβαση ασφάλισης είναι άκυρη εξ αρχής και μηδένως γενόμενη και ισχύει ως προς το πιο πάνω ασφαλιστήριο που μου παραδώσατε.

Ημερομηνία

δηλών

✕ — > Θέση κοπής < —————

ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ (Β)

ΑΣΦΑΛΙΣΕΣ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Προς την :

Συμπεριμένη με ακούσια παραλαβή

ΔΗΛΩΣΗ ΕΝΑΝΤΙΩΣΗΣ (ΑΡΘΡΟΥ 2 ΠΑΡΑΓΡΑΦ. 5 ΤΟΥ Ν.2496/1997)

Σας δηλώνω την εναντίωσή μου ως προς τη σύναψη της μεταξύ μας σύμβασης δυνάμει του με Αριθμ. Ασφαλιστηρίου που μου παραδώσατε, διότι :

· Δεν παρέλαβα έγγραφο με τις πληροφορίες που προβλέπονται από το άρθρο 4 παράγρ. 3 περ' ια. Δ. του Ν.Δ. 400/1970.

· Το ασφαλιστήριο που παρέλαβα, μου παραδόθηκε χωρίς γενικούς και ειδικούς ασφαλιστικούς όρους.

Κατόπιν τούτου η μεταξύ μας σύμβαση ασφάλισης είναι άκυρη εξ αρχής θεωρείται ως μηδένως γενόμενη και ουδέποτε ισχύει το πιο πάνω ασφαλιστήριο που μου παραδόθηκε.

Ημερομηνία

δηλών

✕ — > Θέση κοπής < —————

ΔΗΛΩΣΗ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ

Δηλώνω ότι παρέλαβα το υπ' αριθμ. Ασφαλιστήριο με αναγραφέντους τους Ασφαλιστικούς Όρους (Γενικούς και Ειδικούς) και τα υποδείγματα Δηλώσεων Εναντίωσης που αναφέρονται σ' αυτά.

Ημερομηνία

Υπογραφή

Ο Αιτών Αίτητης της Ασφάλισης (ή Συμβολοφύρου)

.....

Εικόνα 2: Δήλωση Εναντίωσης

2.10 Δικαίωμα υπαναχώρησης

Πρόκειται για το δεύτερο δικαίωμα που έχει ο λήπτης της ασφάλισης και αναφέρεται σε ασφαλίστεις μεγαλύτερες του ενός έτους. Με το δικαίωμα αυτό ο λήπτης μπορεί να ζητήσει την εξ' αρχής ακύρωση της ασφαλιστικής σύμβασης του για οποιονδήποτε λόγο (π.χ. άλλαξε γνώμη). Ακολουθείται και εδώ η ίδια διαδικασία με το δικαίωμα εναντίωσης ώστε να ασκηθεί σωστά και νόμιμα το δικαίωμα από την πλευρά του λήπτη. Οφείλει να συμπληρώσει το αντίστοιχο έντυπο που του έχει παραδοθεί μαζί με το ασφαλιστήριο συμβόλαιο του και να το αποστείλει στην εταιρία με συστημένη επιστολή εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών. Από την μεριά της η εταιρία οφείλει να έχει ενημερώσει εξ αρχής τον λήπτη της ασφάλισης ότι μπορεί να ασκήσει για οποιονδήποτε λόγο το δικαίωμα υπαναχώρησης αλλά και γραπτά στην πρώτη σελίδα του συμβολαίου και να του χορηγήσει μαζί με το ασφαλιστήριο συμβόλαιο του την αντίστοιχη δήλωση. Σε αντίθετη περίπτωση, μη εκπλήρωσης των δύο παραπάνω υποχρεώσεων από την μεριά του ασφαλιστή ο λήπτης μπορεί να παρατείνει την άσκηση του δικαιώματος της υπαναχώρησης του από τις δεκατέσσερις ημέρες σε δύο (2) μήνες από την καταβολή του πρώτου ασφαλιστρού.

Θα πρέπει να σημειώσουμε εδώ βέβαια πώς τόσο το δικαίωμα εναντίωσης όσο και το δικαίωμα υπαναχώρησης **δεν μπορούν να ασκηθούν αν μέχρι την περιέλευση τους στην εταιρία έχει επέλθει ο ασφαλισμένος κίνδυνος.**

2.11 Διάρκεια και Έναρξη της ασφαλιστικής σύμβασης

Η διάρκεια της ασφαλιστικής σύμβασης αποτελεί ένα από τα βασικά στοιχεία της και γι' αυτό αναγράφεται υποχρεωτικά στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

Την διάρκεια μιας σύμβασης μπορούμε να την χωρίσουμε σε τρία είδη:

Τυπική. Είναι το χρονικό διάστημα το οποίο αναγράφεται πάντα στο ασφαλιστήριο και υποδεικνύει το διάστημα μεταξύ της έναρξης και της λήξης του συμβολαίου.

Ουσιαστική. Το χρονικό διάστημα κατά το οποίο ο ασφαλιστής φέρει τον κίνδυνο για τον οποίο έχει γίνει η ασφάλιση. Δηλαδή το διάστημα μέσα στο οποίο είναι πολύ πιθανό να επέλθει ο ασφαλιστικός κίνδυνος και έτσι ο ασφαλιστής θα πρέπει να καταβάλει το ασφάλισμα που έχει συμφωνηθεί στον λήπτη.

Τεχνική. Είναι η διάρκεια κατά την οποία υπολογίζεται και κατανέμεται το ασφάλιστρο.

Στην πράξη τα διαστήματα αυτά μπορεί και να μην συμπίπτουν ποτέ (εάν μιλάμε για άλλου είδους ασφαλίσεις, πέραν των αυτοκινήτων).

Όπως και στην διάρκεια έτσι και στην έναρξη της σύμβασης υπάρχει ο διαχωρισμός σε τυπική-ουσιαστική και τεχνική.

Τυπική έναρξη της ασφάλισης θεωρείται η στιγμή που συνάπτεται η συμφωνία μεταξύ του ασφαλιστή και του αιτούντος και έπειτα. Στην ουσία είναι ο χρόνος έκδοσης του ασφαλιστηρίου.

Ουσιαστική όμως έναρξη της ασφάλισης θεωρείται η χρονική στιγμή που ο ασφαλιστής ξεκινάει να φέρει τον κίνδυνο.

Τέλος τεχνικά η έναρξη της ασφάλισης αρχίζει από την χρονική στιγμή που συμφωνήθηκε να υπολογίζεται το ασφάλιστρο.

2.12 Μη καταβολή ασφαλίστρου

Σε περίπτωση που ο ασφαλισμένος δεν καταβάλει το ασφάλιστρο ο ασφαλιστής έχει δικαίωμα αγωγής κατά του λήπτη της ασφάλισης καθώς επίσης έχει και δικαίωμα καταγγελίας της ασφαλιστικής σύμβασης. Βάσει του αρ.6 παρ.2 του Ν.2496/97 μπορεί να γίνει καταγγελία της σύμβασης από τον ασφαλιστή σε περίπτωση καθυστέρησης καταβολής της ληξιπρόθεσμης δόσης. Σε αυτή τη περίπτωση ο ασφαλισμένος μπορεί να διωχθεί δικαστικά. Η καταγγελία είναι μια γραπτή δήλωση η οποία αναφέρει ότι η μη τακτοποίηση της ληξιπρόθεσμης δόσης μετά την πάροδο ενός μήνα από την κοινοποίησή της επιφέρει τη λήξη της ασφαλιστικής σύμβασης.

2.13 Λύση της ασφαλιστικής σύμβασης- Καταγγελία

Ως φυσικό επακόλουθο στην ομαλή εξέλιξη της σύμβασης είναι η λύση της, η οποία και συνοδεύεται από την λήξη των υποχρεώσεων και των δύο μερών της χωρίς αυτό να σημαίνει πως ο λήπτης της ασφάλισης ή ο ασφαλισμένος δεν έχουν το δικαίωμα ακόμα και μετά την λήξη, για παροχή ασφαλιστικής κάλυψης κινδύνου που μπορεί να προέκυψε σε προγενέστερο χρονικό σημείο κατά το οποίο η ασφαλιστική σύμβαση να ίσχυε. Αυτή είναι η περίπτωση η λύση της σύμβασης να επέλθει όταν λήξει ο χρόνος για τον οποίο συμφωνήθηκε.

Υπάρχει όμως και η περίπτωση της πρόωρης λήξης της ασφαλιστικής σύμβασης. Είτε συμβατικά, με κοινή απόφαση και των δύο μερών είτε με καταγγελία, με την μονομερή, δηλαδή, έγγραφη δήλωση του ενός μέλους έναντι στο άλλο στην οποία εκφράζεται η απόφαση του για διακοπή της ασφαλιστικής σύμβασης. Η καταγγελία οφείλει να είναι πάντοτε δικαιολογημένη και ο καταγγέλλων να είναι σε θέση να αποδείξει αυτά για τα οποία καταγγέλλει τον αντισυμβαλλόμενο όπως και ότι ο τελευταίος έλαβε το έγγραφο της καταγγελίας.

Λόγοι που συντρέχουν Καταγγελία:

- **Καθυστέρηση καταβολής ληξιπρόθεσμου ασφαλίστρου.**

Όταν ο λήπτης καθυστερήσει να καταβάλει το ασφάλιστρο που του αναλογεί στην εταιρία, ο ασφαλιστής είναι υποχρεωμένος να του στείλει με γραπτή δήλωση, την οποία και να μπορεί να αποδείξει ότι την παρέλαβε ο λήπτης, και να του γνωστοποιήσει ότι περαιτέρω καθυστέρηση στην καταβολή των ασφαλίστρων θα επιφέρει την λύση της σύμβασης. Τα αποτελέσματα της καταγγελίας σε αυτή την περίπτωση θα επέλθουν ένα (1) μήνα από την στιγμή που ο λήπτης έλαβε την καταγγελία. Αν όμως ο λήπτης πληρώσει κανονικά η καταγγελία δεν ισχύει.

- Η απόκρυψη από την πλευρά του λήπτη στοιχείων αντικειμενικά ουσιώδη. (σκόπιμη και μη).

Κατά την σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης ο λήπτης της ασφάλισης υποχρεούται σύμφωνα με τον Ν. 2496/97 αρθ.3, παρ. 1, να δηλώσει εγγράφως κάθε στοιχείο ή περιστατικό που γνωρίζει, το οποίο είναι αντικειμενικά ουσιώδες για την εκτίμηση του κινδύνου, καθώς επίσης να απαντήσει σε κάθε σχετική ερώτηση του ασφαλιστή, προκειμένου να καθοριστούν συμμέτρως οι ειδικότεροι όροι της σύμβασης και ταυτόχρονα να προστατευτεί ο ασφαλιστής από το ενδεχόμενο ο λήπτης να έχει αποκρύψει βασικά στοιχεία. Σε περίπτωση που ο ασφαλιστής έχει συναινέσει στη σύναψη της σύμβασης (έχοντας θέσει γραπτές ερωτήσεις) δεν έχει το δικαίωμα να επικαλεστεί το γεγονός ότι:

1. Συγκεκριμένες ερωτήσεις έμειναν αναπάντητες
2. Δεν ανακοινώθηκαν περιστάσεις που δεν αποτελούσαν αντικείμενα ερώτησης.
3. Δόθηκε καταφανώς ελλιπής απάντηση σε γενική ερώτηση, εκτός αν ο αντισυμβαλλόμενος ενήργησε κατά τον τρόπο αυτόν με πρόθεση να εξαπατήσει τον ασφαλιστή.

Εφόσον η σύμβαση καταρτίστηκε ο ασφαλιστής όφειλε από την αρχή να ελέγξει όλα τα στοιχεία που του παρέθεσε ο λήπτης της ασφάλειας και μετά να προβεί στην σύναψη. Στην περίπτωση που στοιχεία ή περιστατικά που είναι αντικειμενικά ουσιώδη για την εκτίμηση του κινδύνου δεν έφτασαν στα χέρια του ασφαλιστή, χωρίς να οφείλεται αυτό σε υπαιτιότητα του λήπτη της ασφάλισης ή του ασφαλιστή, ο τελευταίος δικαιούται να καταγγείλει την σύμβαση ή να ζητήσει την τροποποίηση της εντός προθεσμίας ενός μηνός, από την στιγμή που αντιλήφθηκε πως δεν είχε ενημερωθεί σωστά. Όταν ο ασφαλιστής κάνει μια πρόταση για τροποποίηση της σύμβασης θεωρείται ως καταγγελία, αν μέσα σε ένα μήνα από την λήψη της δεν έγινε δεκτή, με βασική προϋπόθεση πως κάτι τέτοιο αναφέρεται διαυγώς στο έγγραφο της πρότασης. (αρθ.3 παρ.4& 5)

Σε περίπτωση που η παράβαση έχει γίνει από την πλευρά του λήπτη, αλλά από αμέλεια του, ο ασφαλιστής έχει πάλι τα ίδια δικαιώματα που αναφέρθηκαν πιο πάνω, να καταγγείλει την σύμβαση ή να ζητήσει την τροποποίηση της. Αν όμως μέσα σε αυτή την χρονική στιγμή της καταγγελίας επέλθει ο ασφαλισμένος

κίνδυνος τότε το ασφάλισμα το οποίο θα λάβει ο λήπτης της ασφάλισης θα είναι μειωμένο κατά το λόγο του ασφαλιστρού που έχει καθορισθεί προς το ασφαλιστρο που θα είχε καθορισθεί, αν δεν είχε επέλθει η παράβαση από τον λήπτη.

Όταν μιλάμε για καταγγελία τα έννομα αποτελέσματα της επέρχονται μετά από δεκαπέντε (15) μέρες από την στιγμή που θα φτάσει στα χέρια του λήπτη και όταν μιλάμε για τροποποίηση της σύμβασης το χρονικό διάστημα ανέρχεται στον ένα μήνα.

Φυσικά δεν θα πρέπει να παραλείψουμε το ενδεχόμενο της δήλωσης παραπλανητικών στοιχείων από την πλευρά του λήπτη. Το αρθ.3, παρ.6 του Ν. 2496/97 αναφέρει: *«σε περίπτωση παράβασής από δόλο της υποχρέωσης που προβλέπεται στην παρ.1 του άρθρου 3, ο ασφαλιστής έχει δικαίωμα να καταγγείλει τη σύμβαση μέσα σε προθεσμία ενός (1) μηνός από τότε που έλαβε γνώση της παράβασης. Αν η ασφαλιστική περίπτωση επέλθει εντός της παραπάνω προθεσμίας, ο ασφαλιστής απαλλάσσεται της υποχρέωσης του προς καταβολή του ασφαλίματος. Ο λήπτης της ασφάλισης υποχρεούται σε αποκατάσταση κάθε ζημίας του ασφαλιστή»*. Για να ασκήσει το δικαίωμα της καταγγελίας ο ασφαλιστής θα πρέπει το περιστατικό που αποκρύφτηκε να είναι ουσιαστικά ουσιώδες, άσχετα με το αν επέδρασε ή όχι στην επέλευση της ασφαλιστικής περίπτωσης, ώστε αυτό να μπορέσει να οδηγήσει είτε στη μη κατάρτιση της σύμβασης είτε στην κατάρτιση της με διαφορετικούς όρους.

Υπάρχει όμως και η περίπτωση να επέλθει η ασφαλιστική περίπτωση πριν να γίνει γνωστό στον ασφαλιστή η εκ δόλου παράβαση της υποχρέωσης του λήπτη της ασφάλισης. Σε αυτή την περίπτωση τελικά έχει οριστεί (όπως και στο άρθρο 3, παρ.6) να απαλλάσσεται αμέσως από την υποχρέωση καταβολής του ασφαλίματος ο ασφαλιστής υπό την προϋπόθεση βέβαια να επικαλεσθεί ότι θα είχε προβεί σε καταγγελία σύμβασης εφόσον είχε αντιληφθεί την παράβαση πριν την επέλευση του κινδύνου.

- **Η κήρυξη σε πτώχευση του λήπτη της ασφάλισης.**

Καταγγελία μπορεί να ασκηθεί και από την μεριά του λήπτη της ασφάλισης διότι:

- Μπορεί να μην επιθυμεί πλέον την συνέχιση της ασφάλισης του οχήματος του στη συγκεκριμένη ασφαλιστική εταιρία.
- Σε περίπτωση μείωσης του κινδύνου. Αν ο κίνδυνος μειωθεί και ο ασφαλιστής αρνηθεί να κάνει μείωση στο ασφαλισμένο κεφάλαιο του αυτοκινήτου ώστε να μειωθούν τα συνολικά ασφάλιστρα ο λήπτης έχει δικαίωμα να καταγγείλει την σύμβαση. Τα αποτελέσματα μάλιστα επέρχονται άμεσα.
- Στην περίπτωση δήλωσης πτώχευσης του ασφαλιστή.

Στην περίπτωση που υπάρχει διαδοχή στην ασφαλιστική σχέση (μεταβίβαση δηλαδή του ασφαλισμένου αντικειμένου) η καταγγελία μπορεί να γίνει είτε από την μεριά του ασφαλιστή είτε από τον μεριά του λήπτη μέσα σε 30 μέρες από τότε που έγινε γνωστή η διαδοχή. Όταν η καταγγελία γίνει από την μεριά του ασφαλιστή τα αποτελέσματα παράγονται μετά από δεκαπέντε (15) μέρες ενώ όταν γίνει από τον λήπτη επέρχονται άμεσα.

Με τον όρο καταγγελία σύμβασης στην ουσία νοείται η ακύρωση της ασφαλιστικής σύμβασης είτε γιατί ο λήπτης από αμέλεια είτε από δόλο απέκρυψε στοιχεία ή περιστατικά αντικειμενικά ουσιώδες για την σύμβαση, που κάτω από άλλες συνθήκες εάν τα γνώριζε ο ασφαλιστής θα είχε συνάψει την σύμβαση με διαφορετικούς όρους ή ακόμη θα μπορούσε να αρνηθεί την σύναψη θεωρώντας ότι δεν θα τον συνέφερε να αναλάβει την κάλυψη κινδύνου της εκάστοτε περίπτωσης.

Η καταγγελία ρυθμίζεται πάντοτε από τον νόμο, δεν μπορεί να έχει αναδρομικά αποτελέσματα και οφείλει πάντα να είναι δικαιολογημένη. Όπου δεν προβλέπεται κάτι διαφορετικό από τον νόμο τα αποτελέσματα της επέρχονται τριάντα (30) μέρες αφότου επέλθει στα χέρια του λήπτη της ασφάλισης. Για να επιβεβαιωθεί η λύση της ασφαλιστικής σύμβασης μετά την έκδοση της καταγγελίας εκδίδεται μια πρόσθετη πράξη.

Ακολουθεί δήλωση καταγγελίας ασφαλιστικής σύμβασης όπως αυτή χορηγείται από τις ασφαλιστικές εταιρίες.

ΔΗΛΩΣΗ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Τ.....
κατοίκου....., οδός..... αριθμ.....
τηλέφωνο....., κινητό τηλέφωνο.....
e-mail.....

Προς την Ασφαλιστική Εταιρεία

Κύριοι,

Σας γνωστοποιώ με την παρούσα μου, ότι δεν επιθυμώ πλέον την συνέχιση της ασφάλισης του πιο κάτω οχήματος μου στην εταιρεία σας, γι' αυτό και ΚΑΤΑΓΓΕΛΛΩ, σύμφωνα με το Νόμο, από σήμερα την ασφαλιστική σύμβαση, δυνάμει της οποίας καλύπτεται ασφαλιστικώς το υπ' αριθμ. κυκλ. όχημα μου, με το υπ' αριθμ... .. ασφαλιστήριο συμβόλαιο σας, για το χρονικό διάστημα από/...../200..... έως/...../200.....

.....
(Τόπος) (Ημερομηνία)

Ο/Η ΚΑΤΑΓΓΕΛ.....

.....
(Υπογραφή)

.....
(Τόπος) (Ημερομηνία)
Ο/Η ΠΑΡΑΛΑΒ.....

.....
(Ονοματεπώνυμο & Υπογραφή)

Εικόνα 3: Αίτηση Καταγγελίας Ασφαλιστικής Σύμβασης

2.14 Ανανέωση Ασφαλιστηρίου Συμβολαίου – Απόδειξη καταβολής Ασφαλίσεων

Μια από τις βασικότερες προϋποθέσεις για να ισχύσει η ασφαλιστική προστασία, για την οποία έχει ζητήσει να ασφαρίζεται ο λήπτης της ασφάλισης, είναι η καταβολή των ασφαλίσεων. Όταν ο ασφαλισμένος καταβάλλει το ποσό των ασφαλίσεων που του αναλογεί ο ασφαλιστής οφείλει να του παραδώσει εκτός από το ανανεωτήριο συμβόλαιο και απόδειξη καταβολής ασφαλίσεων. Η απόδειξη καταβολής των ασφαλίσεων αποτελεί ένα από τα αποδεικτικά ισχύος για την ασφαλιστική σύμβαση. Η ασφαλιστική προστασία στην ουσία ξεκινάει με την καταβολή του εφάπαξ ασφαλιστρού. Η ασφαλιστική εταιρία εκδίδει μαζί με το συμβόλαιο του ασφαλισμένου δύο (2) αντίτυπα με τις εξοφλητικές αποδείξεις οι οποίες είναι υπογεγραμμένες από τα εξουσιοδοτημένα όργανα του ασφαλιστή. Πλέον και σύμφωνα με τον Ν. 2496 παρ. 1 άρθρο 2, αρκεί και η μηχανικό μέσο αποτύπωση της υπογραφής του ασφαλιστή. Η είσπραξη μπορεί να γίνει είτε μέσω τραπεζής, είτε με αντικαταβολή, είτε με πιστωτική κάρτα, είτε με την παράδοση του συμβολαίου στον λήπτη από τον εισπράκτορα. Πλέον πολλές εταιρίες βέβαια έχουν καταργήσει από το προσωπικό τους τους εισπράκτορες κάνοντας τις εισπράξεις τους μόνο μέσω τραπεζής και με την χρήση κάποιων εταιριών ταχυμεταφορών, σε μια προσπάθεια να μειώσουν τα έξοδα τους (λόγο οικονομικής κρίσης) και να αυξήσουν εκτός φυσικά από τα έσοδα τους αλλά και την ασφάλεια των χρημάτων τους. Σύμφωνα με τις γενικές διατάξεις το χρέος είναι «κομίσιμο» πρέπει δηλαδή να πληρωθεί στην επαγγελματική εγκατάσταση του ασφαλιστή, στην ουσία όμως κάτι τέτοιο δεν πραγματοποιείται ποτέ, χωρίς να σημαίνει πως η είσπραξη γίνεται παράνομα εάν πραγματοποιηθεί στη κατοικία του λήπτη της ασφάλισης. Στο άρθρο 6 του Ν.2496/97 δηλώνεται ρητά πως η εξόφληση των ασφαλίσεων πρέπει να γίνεται μόνο με μετρητά, φυσικά όμως εξόφληση γίνεται και με επιταγές, όχι κατά την παράδοση σου στον ασφαλιστή αλλά κατά την πληρωμή τους από την τράπεζα. Οι αποδείξεις οφείλουν να φέρουν υπογραφές από τον εισπράκτορα καθώς επίσης και την ημερομηνία είσπραξης του συμβολαίου αλλά και την υπογραφή εκείνου που το παρέλαβε. Το πρωτότυπο παραδίδεται στον ασφαλισμένο και το αντίγραφο τηρείται από τον ασφαλιστή. Το ποσό που αναγράφεται στις αποδείξεις είσπραξης αναφέρεται στο ασφάλιστρο ορισμένης χρονικής

περιόδου, ανάλογα με το τι έχει συμφωνηθεί με την εταιρία, μπορεί να είναι ετήσιο, εξάμηνο ή ακόμα και τρίμηνο. Όταν οι αποδείξεις παρατείνουν την ισχύ της σύμβασης μπορούν να χαρακτηριστούν ως αποδείξεις ανανέωσης ή ανανεωτήρια (συμβόλαια) γιατί ανανεώνουν την ισχύ για το χρονικό διάστημα που αναγράφεται (π.χ. για έξι (6) μήνες εάν είναι για εξάμηνο) και έναντι του ποσού που αναγράφουν (ασφαλίστρου).

Στο ασφάλιστρο αναγράφεται το ποσό των καθαρών ασφαλίστρων (τεχνικά ασφάλιστρα) όμως το εισπρακτέο ποσό στην ουσία είναι το ποσό των ολικών ασφαλίστρων (ή αλλιώς μικτών). Τα ολικά είναι πάντοτε παραπάνω από τα καθαρά μιας και στα καθαρά, που είναι στην ουσία το ποσό που έχει υπολογισθεί με στατιστικές μεθόδους για την κάλυψη του ασφαλισμένου κινδύνου, προστίθενται δικαίωμα συμβολαίου, Φ.Α.⁸ 10%, Φ.Α. 20%, ΤΕΟ⁹, επικουρικό και χαρτόσημο. Οι προμήθειες του ασφαλιστή, του εισπράκτορα αλλά και της εταιρίας υπολογίζονται με βάση τα καθαρά ασφάλιστρα.

2.15 Διαμόρφωση Ασφαλίστρου

Τα προηγούμενα χρόνια η Πολιτεία ήταν αυτή η οποία καθόριζε τα ασφάλιστρα του κλάδου των Αυτοκινήτων. Έκαναν χρήση ενός ενιαίου υποχρεωτικού τιμολογίου το οποίο όμως όπως αποδείχθηκε ήταν ανεπαρκές. Οι συνέπειες του ήταν η δυσαρέσκεια των παθόντων ασφαλισμένων και από την πλευρά των ασφαλιστικών εταιριών υπήρχε πρόβλημα όσον αφορά τα αποθέματα που προέκυπταν από τις εκκρεμείς ζημιές. Από το 1995 και έπειτα καταργήθηκε αυτό το ενιαίο τιμολόγιο και η κάθε εταιρεία ήταν ελεύθερη να καθορίσει το δικό της τιμολόγιο, το οποίο βέβαια πρέπει να υποστεί τις πιέσεις του ανταγωνισμού ο οποίος είναι πολύ υψηλός.

⁸ Φ.Α.: Φόρος Ασφαλίστρων.

⁹ ΤΕΟ: Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας.

Για να τιμολογηθεί ο κίνδυνος που αναλαμβάνει να καλύψει ο ασφαλιστής πρέπει να εξετάσει πρώτα τους παρακάτω παράγοντες:

- Στην άδεια κυκλοφορίας του οχήματος είναι δηλωμένη η χρήση για την οποία προορίζεται το όχημα (επιβατικά, φορτηγά) η οποία το κατατάσσει στην αντίστοιχη κατηγορία τιμολόγησης.
- Η ιπποδύναμη είναι ένας από τους βασικούς παράγοντες τιμολόγησης καθώς επίσης και η παλαιότητα του οχήματος. Πότε δηλαδή έγινε η πρώτη κυκλοφορία του οχήματος.
- Ανάλογα με τη γεωγραφική έδρα του οχήματος διαφοροποιείται και το κόστος ασφάλισης διότι από περιοχή σε περιοχή μεταβάλλεται η επικινδυνότητα.
- Βάσει του συστήματος Bonus-Malus ο κάθε ασφαλισμένος κατατάσσεται σε μια κλίμακα ανάλογα με το ιστορικό ζημιών και τις δηλώσεις ατυχημάτων. Η θέση του οποίου επαναπροσδιορίζεται στο τέλος του έτους της ασφαλιστικής κάλυψης όπου ο ασφαλιστής είτε θα μειώσει το βασικό ασφάλιστρο είτε θα το αυξήσει αντίστοιχα, ανάλογα την περίπτωση.
- Σε περίπτωση που ο οδηγός του οχήματος είναι σε ηλικία κάτω των 23^{ωv} ετών ή είναι νέος οδηγός ενός έτους επιβαρύνεται με ένα επασφάλιστρο το οποίο κυμαίνεται βάσει της τιμολογιακής πολιτικής της εταιρία και την εμπειρία underwriting και ζημιών του ασφαλιστή.

Επισημαίνουμε πως για την τιμολόγηση προαιρετικών καλύψεων λαμβάνονται υπόψη επιπλέον το μοντέλο, η μάρκα και το ύψος της αξίας του οχήματος.

2.16 Επασφάλιστρο νέου οδηγού

Το επασφάλιστρο του νέου οδηγού παίζει σπουδαίο ρόλο στην τιμολόγηση του ασφαλιστρού. Όταν γίνεται λόγος για νέο οδηγό δεν νοείται ως νέος ο οδηγός μόνο από ηλικιακή άποψη αλλά και ως προς το πόσο καιρό κατέχει δίπλωμα οδήγησης. Η ηλικία του οδηγού καθώς και ο χρόνος έκδοσης της άδειας

ικανότητας οδήγησης αποτελούν σημαντικές παραμέτρους για τον υπολογισμό των ασφαλιστρών. Ο Λήπτης της ασφάλισης οφείλει να δηλώσει στην εταιρία εάν το ασφαλισμένο όχημα οδηγείται από:

- άτομο ηλικίας κάτω των 23 ετών ή
- από άτομο που απέκτησε το δίπλωμα οδήγησης μέσα στο τελευταίο δωδεκάμηνο (πριν την ημερομηνία έναρξης της ασφάλισης ή επέλευσης του ατυχήματος).

Οι δύο παραπάνω περιπτώσεις νέων οδηγών επιβαρύνουν τα ασφάλιστρα με ένα επασφάλιστρο το οποίο ποικίλει από ασφαλιστική σε ασφαλιστική εταιρία, διότι η κάθε εταιρία ακολουθεί διαφορετική τιμολογιακή πολιτική. Όπως έχουμε ήδη αναφέρει το επασφάλιστρο κυμαίνεται μεταξύ του 30%-50% των συνολικών ασφαλιστρών που υποχρεούται να πληρώσει ο εκάστοτε ασφαλισμένος.

Σε περίπτωση που προκληθεί ατύχημα και διαπιστωθεί πως στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο δεν έχει δηλωθεί ή οδήγηση του ασφαλισμένου οχήματος από άτομο που θεωρείται νέος οδηγός η εταιρία οφείλει να επιβάλει πρόστιμο στον Ασφαλισμένο, διότι τις απέκρυψε ουσιώδη στοιχεία.

Σύμφωνα με την διάταξη του άρθρου 3, Ν. 3557/2007 η εταιρία έχει δικαίωμα επιβολής επασφάλιστρου και για τις δύο παρακάτω περιπτώσεις:

1. όταν ο οδηγός έχει υποβάλει θετική δήλωση στον ασφαλιστή για τροχαίο ατύχημα που έχει προκαλέσει ο ίδιος και
2. σε περίπτωση που έχει προκληθεί ατύχημα και ανεξάρτητα από το αν ο οδηγός έχει υποβάλει ή μη θετική δήλωση, η εταιρία έχει καταβάλει αποζημίωση σε τρίτο λόγω υπαιτιότητας του Ασφαλισμένου της.

2.17 Bonus Malus

Το Bonus Malus system είναι ένα σύστημα επιβράβευσης ή επιβάρυνσης των οδηγών, που έχουν υιοθετήσει οι εταιρίες για τις περιπτώσεις των ζημιών. Το σύστημα αυτό προσφέρει εκπτώσεις στους οδηγούς που είναι προσεκτικοί και δεν προκαλούν ζημιές αλλά και επιβαρύνσεις στα ασφάλιστρα των οδηγών που προκαλούν. Το ασφάλιστρο σύμφωνα με το σύστημα αυτό ξεκινάει από το

100% (κατηγορία 10) και αυξάνεται ή μειώνεται ανάλογα με το αν θα πραγματοποιηθεί ζημιά ή όχι. Αν πραγματοποιηθεί ζημιά το bonus malus αυξάνεται κατά 20% (2 κατηγορίες πάνω δηλαδή) και ο Ασφαλισμένος είναι υποχρεωμένος να πληρώσει αυξημένο ασφάλιστρο στην επόμενη δόση των ασφαλίσεων. Εάν δεν πραγματοποιηθεί ζημιά ο Ασφαλισμένος πέφτει κατηγορία και έτσι δικαιούται να έχει κάποιες εκπτώσεις στα ασφάλιστρα του, ως επιβράβευση από την εταιρία του, επειδή δεν την επιβάρυνε κάνοντας ζημιές. Το bonus malus μπορεί να αυξηθεί μέχρι το 200% (κατηγορία 20) για κάποιον που πραγματοποιεί συχνά ζημιές. Το χαμηλότερο bonus malus που υπάρχει πλέον είναι το 1 αν και πολλές εταιρίες έχουν το 2 ή το 3 παρέχοντας όμως ουσιαστικά την ίδια ή και μεγαλύτερη έκπτωση. Το bonus malus δεν αυξάνεται αν υπάρχει στο συμβόλαιο η κάλυψη "προστασία bonus malus" οπότε ουσιαστικά προστατεύεται η έκπτωση που έχουν οι Ασφαλισμένοι λόγω μη ζημιάς ακόμη και αν προκαλέσουν ατύχημα.

Τα τελευταία χρόνια η Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος κάνει τεράστιες προσπάθειες ώστε να αποφευχθούν, σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος, οι αντιδικίες μεταξύ των εμπλεκόμενων σε ένα ατύχημα με τις εταιρίες, που καταλήγουν στα δικαστήρια. Για αυτό το λόγο έχει καθιερώσει το σύστημα του φιλικού διακανονισμού αλλά και το σύστημα διεθνούς ασφάλισης «Πράσινων Καρτών».

2.18 Σύστημα Άμεσης Πληρωμής (Σ.Α.Π.)

Το σύστημα άμεσης πληρωμής (Σ.Α.Π.) είναι γνωστό σε όλους ως «Φιλικός Διακανονισμός» και έκανε την εμφάνιση του το Μάιο του 2000 στην χώρα μας. Η αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων που σημειώθηκε τα τελευταία χρόνια κατέστησε επιτακτική την ανάγκη για την δημιουργία ενός συστήματος αποζημιώσεων σύμφωνα με το οποίο οι αποζημιώσεις θα γίνονται άμεσα, γρήγορα και χωρίς προστριβές. Στην αρχική του μορφή (το 2000) το Σ.Α.Π. απευθυνόταν μόνο στις περιπτώσεις διακανονισμού για υλικές ζημιές. Το Σεπτέμβριο του 2005 επεκτάθηκε και ο διακανονισμός πλέον αφορά και σωματικές βλάβες.

Το Σ.Α.Π. είναι μια συμφωνία μεταξύ ασφαλιστικών εταιριών, που λειτουργούν στην Ελλάδα, ασκούν τον κλάδο αυτοκινήτων και αναλαμβάνουν να αποζημιώνουν η κάθε μία τους ασφαλισμένους της για ζημιές από τροχαίο ατύχημα για το οποίο ο ασφαλισμένος μπορεί να μην φέρει ευθύνη ή να φέρει ευθύνη κατά ποσοστό κατ' ανώτατο όριο 50% με βασική προϋπόθεση πως και ο υπαίτιος ή συνυπαίτιος ασφαρίζεται σε κάποια άλλη εταιρία ενταγμένη στο Σ.Α.Π. Αφού ο ασφαλισμένος/ ζημιωθείς αποζημιωθεί από την ασφαλιστική του εταιρία, η εταιρία του απευθύνεται στην εταιρία του υπαιτίου ώστε να συμφηφίσουν μεταξύ τους τις εκατέρωθεν καταβαλλόμενες αποζημιώσεις. Ο λόγος ύπαρξης του φιλικού διακανονισμού είναι να απαλλαχτούν, οι ασφαλισμένοι, από τις διαδικασίες διεκδίκησης των αποζημιώσεων τους από τις ασφαλιστικές εταιρίες των υπαιτίων. Τέτοιου είδους συμφωνίες υπάρχουν και σε άλλα κράτη μέλη της Ε.Ε. όπως στη Γαλλία, Βέλγιο, Ιταλία, Ισπανία και Πορτογαλία.

Αξίζει να σημειωθούν τα παρακάτω:

- i. θα πρέπει να υπάρχει σύγκρουση μεταξύ δύο (2) οχημάτων, ασφαλισμένων για αστική ευθύνη και οι εταιρίες τους να συμμετέχουν στο Σ.Α.Π.
- ii. το ατύχημα να έχει συμβεί εντός της Ελλάδος
- iii. το ότι η ασφαλιστική εταιρία του παθόντος συμμετέχει στο Σ.Α.Π. δεν τον εμποδίζει από το να αξιώσει την αποζημίωση του δικαστικά ή εξώδικα από την ασφαλιστική εταιρία του υπαιτίου
- iv. ενώ ο ασφαλισμένος/ ζημιωθείς δεν δικαιούται να στραφεί δικαστικά κατά της ασφαλιστικής του εταιρίας προκειμένου να διεκδικήσει την αποζημίωση του στα πλαίσια του Σ.Α.Π.
- v. οι υλικές ζημιές που αποζημιώνονται θα πρέπει να είναι μέχρι του ορίου των 6.500€
- vi. και οι σωματικές βλάβες μέχρι το όριο των 12.000€ κατά άτομο και 30.000€ ανά ατύχημα.

Μεγάλης σημασίας για την σωστή λειτουργία του Σ.Α.Π. είναι οι πίνακες υπαιτιότητας. Πρόκειται για είκοσι (20) διαφορετικές περιπτώσεις ατυχημάτων, που έχουν προσυμφωνηθεί και περιγράφονται σε ένα ειδικό παράρτημα της

Συμφωνίας, και δίνουν την δυνατότητα στις ασφαλιστικές εταιρίες να οδηγηθούν με απόλυτη ασφάλεια στο συμπέρασμα του ποιός από τους δύο οδηγούς ευθύνεται για το ατύχημα, είτε κατά 100% ή κατά 50% ο καθένας.

Το έντυπο της Φιλικής δήλωσης τροχαίου ατυχήματος είναι ένα ευρωπαϊκό έντυπο μεταφρασμένο στα ελληνικά όπου περιγράφεται το πώς συνέβη το τροχαίο μεταξύ των δύο οχημάτων. Η περιγραφή μπορεί να γίνει είτε λεκτικά είτε με σκίτσο. Αποτελείται από δύο πανομοιότυπα φύλλα τα οποία συμπληρώνονται και υπογράφονται (υποχρεωτικά) και από τους δύο εμπλεκόμενους οδηγούς δείχνοντας έτσι πως έχουν έρθει σε συμφωνία για τις συνθήκες του έγινε το ατύχημα. Μετά την συμπλήρωση των εντύπων οι οδηγοί οφείλουν να τα παραδώσουν στους ασφαλιστές τους.

Οι σχετικές οικονομικές οφειλές μεταξύ των δύο εμπλεκόμενων ασφαλιστικών εταιριών τακτοποιείται μέσω ενός μηχανισμού συμψηφισμού που λειτουργεί μέσα στην Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος. Οι εκκαθαρίσεις των πληρωμών γίνονται σε μηνιαία βάση και οι επανεισπράξεις υπολογίζονται με μέσους όρους.

Το όργανο παρακολούθησης της καθημερινής εφαρμογής της Συμφωνίας είναι η Διαχειριστική Επιτροπή, ένα 10μελές όργανο που συνεδριάζει πάντα με την παρουσία νομικού συμβούλου. Οι εκκαθαρίσεις των πληρωμών, ο υπολογισμός των μέσων όρων και η στατιστική παρακολούθηση της Συμφωνίας γίνεται από το Γραφείο Συμψηφισμού, ενώ το ανώτατο όργανο της Συμφωνίας είναι η Γενική Συνέλευση των συμβαλλομένων εταιριών.

Στην συνέχεια παρατίθεται έντυπο της δήλωσης του *Φιλικού Διακανονισμού* έτσι όπως αυτό παρέχεται στους ασφαλισμένους μαζί με το ασφαλιστήριο συμβόλαιο τους.

ΦΙΛΙΚΗ ΔΗΛΩΣΗ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΥΡΟΣΤΡΟΦΗ
Παράρτημα 1

| | | | |
|---|-----------------------|--|--|
| 1 Ημερομηνία ατυχήματος: _____ | 2 Τόπος: _____ | Πόλις, Χώρα: _____ | 3 Τύπος του ατυχήματος: <input type="checkbox"/> Δοξί <input type="checkbox"/> ναί <input type="checkbox"/> |
| 4 Υπόλοιπα ζητήματα: <input type="checkbox"/> ΔΙΑΣ ΔΕΙΤΕ ΤΗΝ ΟΥΡΟΣΤΡΟΦΗ Α ΚΑΙ Β ΔΟΞΙ <input type="checkbox"/> ναί <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> ναί <input type="checkbox"/> | | 5 Μαρτυρείς ο νόμος, θα στείλω, Τηλ.: _____ | |

| | | |
|---|---|--|
| ΟΧΗΜΑ Α | 12. ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ | ΟΧΗΜΑ Β |
| 6 Αρμόδιος/Υπεύθυνος της εταιρείας (Μηχανολογικός): ΕΠΩΝΥΜΟ: _____ Όνομα: _____ Διεύθυνση: _____ Τ.Κ.: _____ Χώρα: _____ Τηλ. ή E-mail: _____ | 7 Διαγράψτε με (X) στο αντίστοιχο γράμμα κάθε όχημα το πρόβλημα, για να γίνει σαφές το συμβάν/ατύχημα * Διορθώσατε το πρόβλημα 1 <input type="checkbox"/> Στάθμευση / σε στάση 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> Βλάβη ή από στάση / άνοχημα κλπ 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> Προς στάθμευση 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> Εγκιλιώσε γέφυρα στήριξης, ιδιαιτέρως για τα χυμολέβητα 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> Βλάβη στο χώρο στάθμευσης, ιδιαιτέρως για τα χυμολέβητα 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> Βλάβη σε πλαίσιο με κωδική πινακίδα 6 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> Βλάβη σε πλαίσιο με κωδική πινακίδα 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> Πρόβλημα στο πλαίσιο με τον άξονα στήριξης του προμαχώνου στην ίδια κατεύθυνση και στην ίδια άκρη 8 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> Βλάβη στην ίδια κατεύθυνση σε διαφορετική άκρη 9 <input type="checkbox"/> 10 <input type="checkbox"/> Άλλο είδος 10 <input type="checkbox"/> 11 <input type="checkbox"/> Προσπερνάει 11 <input type="checkbox"/> 12 <input type="checkbox"/> Τροχήλα 12 <input type="checkbox"/> 13 <input type="checkbox"/> Επιστρέφει αργά 13 <input type="checkbox"/> 14 <input type="checkbox"/> Έκανε σπάλιν 14 <input type="checkbox"/> 15 <input type="checkbox"/> Ξεπάρτησε από το δρόμο 15 <input type="checkbox"/> 16 <input type="checkbox"/> Ξεπάρτησε από το δρόμο (σε διαφορετική) 16 <input type="checkbox"/> 17 <input type="checkbox"/> Πέρασε πάνω προμαχώνου ή κάποιον σηματοδότη 17 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Προσέκοιτο να ν' αρχίσει να σπινταρίσει με (E) τα τροχαίονα | 8 Αρμόδιος/Υπεύθυνος της εταιρείας (Μηχανολογικός): ΕΠΩΝΥΜΟ: _____ Όνομα: _____ Διεύθυνση: _____ Τ.Κ.: _____ Χώρα: _____ Τηλ. ή E-mail: _____ |
| 9 Αρμόδιος/Υπεύθυνος της εταιρείας (Μηχανολογικός): ΕΠΩΝΥΜΟ: _____ Αρ. Ταξιδιού: _____ Αρ. Πρόσνης Κόστας: _____ Διεύθυνση: _____ Τ.Κ.: _____ Χώρα: _____ Τηλ. ή E-mail: _____ Είστε ασφαλισμένος με κάποιον τύπο ασφάλισης (Διασφ.): <input type="checkbox"/> ναί <input type="checkbox"/> | 10 Αρμόδιος/Υπεύθυνος της εταιρείας (Μηχανολογικός): ΕΠΩΝΥΜΟ: _____ Αρ. Ταξιδιού: _____ Αρ. Πρόσνης Κόστας: _____ Διεύθυνση: _____ Τ.Κ.: _____ Χώρα: _____ Τηλ. ή E-mail: _____ Είστε ασφαλισμένος με κάποιον τύπο ασφάλισης (Διασφ.): <input type="checkbox"/> ναί <input type="checkbox"/> | 11 Οδηγός (Είστε ή κάποιος οδηγός): ΕΠΩΝΥΜΟ: _____ Όνομα: _____ Ημερομηνία Γέννησης: _____ Διεύθυνση: _____ Τ.Κ.: _____ Χώρα: _____ Τηλ. ή E-mail: _____ Αρ. Διπλώματος: _____ Κατηγορία (Α, Β, ...): _____ Διεύθυνση: _____ |
| 12 Οδηγός (Είστε ή κάποιος οδηγός): ΕΠΩΝΥΜΟ: _____ Όνομα: _____ Ημερομηνία Γέννησης: _____ Διεύθυνση: _____ Τ.Κ.: _____ Χώρα: _____ Τηλ. ή E-mail: _____ Αρ. Διπλώματος: _____ Κατηγορία (Α, Β, ...): _____ Διεύθυνση: _____ | 13 Οδηγός (Είστε ή κάποιος οδηγός): ΕΠΩΝΥΜΟ: _____ Όνομα: _____ Ημερομηνία Γέννησης: _____ Διεύθυνση: _____ Τ.Κ.: _____ Χώρα: _____ Τηλ. ή E-mail: _____ Αρ. Διπλώματος: _____ Κατηγορία (Α, Β, ...): _____ Διεύθυνση: _____ | 14 Οδηγός (Είστε ή κάποιος οδηγός): ΕΠΩΝΥΜΟ: _____ Όνομα: _____ Ημερομηνία Γέννησης: _____ Διεύθυνση: _____ Τ.Κ.: _____ Χώρα: _____ Τηλ. ή E-mail: _____ Αρ. Διπλώματος: _____ Κατηγορία (Α, Β, ...): _____ Διεύθυνση: _____ |

13 Υποθέτει με νόθο το αρχικό σπινταρίσμα στα όχημα Α.

14 Εμφάνιση ζημίας στα όχημα Α.

13 Υποθέτει με νόθο το αρχικό σπινταρίσμα στα όχημα Β.

14 Εμφάνιση ζημίας στα όχημα Β.

| | | |
|-------------------------------|---|-------------------------------|
| 14 Παρατηρήσεις: _____ | 15 Υπογραφή των οδηγών 13 | 14 Παρατηρήσεις: _____ |
|-------------------------------|---|-------------------------------|

A B

Εικόνα 4: Φιλική Δήλωση Τροχαίου Ατυχήματος

2.19 Πράσινη Κάρτα

Προκειμένου να διευκολυνθούν οι μετακινήσεις και οι διεθνείς μεταφορές στην Ευρώπη των ασφαλισμένων καθώς και για να αποζημιώνονται τα θύματα από τυχόν τροχαία ατυχήματα, το 1949 ιδρύθηκε *Σύστημα Διεθνούς Ασφάλισης Αυτοκινήτων* ή αλλιώς *το Σύστημα Πράσινων Καρτών*.

Το σύστημα αυτό έχει ως βάση την υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης των οχημάτων και έχει ως σκοπό :

- Να κάνει πιο εύκολη τη μετακίνηση των οχημάτων στα διεθνή εδάφη με τη χρήση ενός αναγνωρισμένου πιστοποιητικού ασφαλιστικής κάλυψης την *Πράσινη Κάρτα* ή αλλιώς *Πιστοποιητικό Διεθνούς Κάλυψης*.
- Επίσης να εγγυάται ότι σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος που έχει προκληθεί στην Ελλάδα από οχήματα που είναι ασφαλισμένα σε άλλες χώρες και συμμετέχουν στο σύστημα των πράσινων καρτών έχουν δικαίωμα να αποζημιωθούν ανεξάρτητα αν το υπαίτιο όχημα προέρχεται από το εξωτερικό.

Σε κάθε χώρα η οποία είναι μέλος του συστήματος αυτού ιδρύεται ένας οργανισμός ο οποίος καλείται *Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης*. Το αντικείμενο ενασχόλησης του οργανισμού αυτού είναι να υπάρχει κάποιος υπεύθυνος για την έκδοση και την χορήγηση των Πιστοποιητικών Διεθνούς Ασφάλισης/ Πράσινες Κάρτες στις ασφαλιστικές εταιρίες που είναι μέλη στον οργανισμό αυτό, καθώς επίσης και να χειρίζεται τυχόν ατυχήματα που προκαλούνται στη χώρα του από αλλοδαπά οχήματα που είναι ασφαλισμένα σε ασφαλιστικές εταιρίες οι οποίες έχουν υπογράψει το τμήμα III της Ενοποιημένης Συμφωνίας μεταξύ των γραφείων.

Η Ενοποιημένη Συμφωνία είναι μια σύμβαση που έχουν υπογράψει μέχρι σήμερα 45 χώρες με τα αντίστοιχα Γραφεία Διεθνούς Ασφάλισης με σκοπό τη σωστή λειτουργία και εφαρμογή του Συστήματος. Η συμφωνία αυτή περιλαμβάνει επτά τμήματα εκ των οποίων τα I, IV, V, VI, VII αναφέρουν τις υποχρεωτικές διατάξεις και τους γενικούς κανόνες λειτουργίας και τα τμήματα II, III περιλαμβάνουν ειδικούς κανόνες που διέπουν τις συμβατικές σχέσεις μεταξύ

των Γραφείων Διεθνούς Ασφάλισης οι οποίες βασίζονται στην Πράσινη Κάρτα και την Τεκμαρτή Ασφαλιστική Κάλυψη.

Παρακάτω βλέπουμε δείγμα Πράσινης Κάρτας έτσι όπως την λαμβάνει ο ασφαλισμένος από την ασφαλιστική του εταιρία.

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΩΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΣ**
NATIONAL BUREAU OF BULGARIAN
MOTOR INSURERS

ΜΕΓΑΛΟΠΡΟΣΩΠΗ ΚΑΡΤΑ ΓΙΑ ΔΙΕΘΝΩΣΙΑΣ ΜΟΤΟΡΑΣΤΡΟΦΗ
INTERNATIONAL MOTOR INSURANCE CARD

ΑΠΟΧΡΩΜΑΤΩΣΗ ΚΑΡΤΑΣ
1. ΑΠΟΧΡΩΜΑΤΩΣΗ ΚΑΡΤΑΣ ΓΙΑ ΔΙΕΘΝΩΣΙΑΣ ΜΟΤΟΡΑΣΤΡΟΦΗ
2. ΑΠΟΧΡΩΜΑΤΩΣΗ ΚΑΡΤΑΣ ΓΙΑ ΔΙΕΘΝΩΣΙΑΣ ΜΟΤΟΡΑΣΤΡΟΦΗ
3. ΑΠΟΧΡΩΜΑΤΩΣΗ ΚΑΡΤΑΣ ΓΙΑ ΔΙΕΘΝΩΣΙΑΣ ΜΟΤΟΡΑΣΤΡΟΦΗ

ΟΡΓΗΤΗΡΙΑΚΟ/ORIGINAL

| 3. ΒΑΛΜΟΧΑ - VALID | | | | | | |
|--|-------|------|---------|--|------|--------|
| CY / CYCRA | | | DG / DG | | | |
| Σημ. | Μηνός | Έτος | Διημ. | Μηνός | Έτος | Έκδοση |
| | | | | | | |
| Εμπνευσμένο ή άλλο γράμμα (First Class optional) | | | | | | |
| Α. Πρωτεύοντα γράμμα και αριθμός πλ. αριθμ. Registration No. and Chassis No | | | | Β. Κατηγορία ή κλάση κατηγορίας οχημάτων Category and make of vehicle | | |

**Την κάρτα τη ε έξι μηνών. Σε ορισμένες χώρες σε συνθήκες
The card is valid only 6 months for most of the countries but 6 months optional**

| | | | | | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|
| A | B | BK | CY | CZ | D | DK | E | EST | F | FR |
| GB | GR | H | I | IL | IS | L | LT | LV | M | N |
| NL | P | PL | RO | S | SK | SL | CH | AL | AND | ESH |
| SP | IR | L | GR | UA | MC | MT | KG | TR | TR | UA |

**Την κάρτα τη ε έξι μηνών. Σε ορισμένες χώρες σε συνθήκες
The card is valid only 6 months for most of the countries but 6 months optional**

Α. Τη κάρτα η ομοσπονδία κατ.
The card has been issued by the
Bulgarian Motor Insurance Association and N.B.I.E.
B. Έτος έκδοσης: 2002. Έτος: 2002. Έτος: 2002.
C. Αριθμός πλ. αριθμ. 2002. Αριθμ. πλ. αριθμ. 2002.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΚΑΙ ΚΛΑΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ
Category and make of vehicle

Α. ΜΑΧΗΡΙΟΤΗΤΑ - FWD B. ΒΙΔΕΛΟΤΗΤΑ - C. ΔΙΔΥΜΗ ΣΤΕΡΗ ΜΟΤΟΡ
CYCLE MOTOR WITH AUXILIARY ENGINES C
D. ΔΙΔΥΜΗΤΗΤΑ - MOTORCYCLE E. ΜΥΣΤΡΩΜΑ - BUS
G. ΕΠΙΒΕΒΗΤΗ ΜΗΧΑΝΗΜΑ - TRUCK OR TRACTOR H. ΠΕΔΗΛΟΣ - TRICEL

Εικόνα 5: Πράσινη Κάρτα

Οι πράσινες κάρτες έχουν όλες τον ίδιο τύπο, η γνήσια κάρτα πρέπει να έχει πράσινο χρώμα, έντεκα παραγράφους, κουτάκια με συμπληρωμένα τα στοιχεία και έναν πίνακα με τα διεθνή διακριτικά γράμματα των 45 χωρών που είναι μέλη στο σύστημα. Τέλος η κάρτα δεν πρέπει να έχει διαγραφές ακυρώσεις και οποιαδήποτε αλλοίωση των στοιχείων.

Οι 11 παράγραφοι περιλαμβάνουν τα εξής στοιχεία:

1^η παράγραφος: αναγράφεται «Πιστοποιητικό Διεθνούς Ασφάλισης Αυτοκινήτου»

2^η παράγραφος: πρέπει να αναγράφεται το Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης το οποίο είναι υπεύθυνο για την έκδοση της Πράσινης Κάρτας.

3^η παράγραφος: ημερομηνίες ισχύος της κάρτας οι οποίες συμπεριλαμβάνονται στο χρονικό διάστημα της ασφαλιστικής κάλυψης

4^η παράγραφος: πρέπει να αναγράφονται τα διακριτικά αρχικά της χώρας όπου ανήκει το Γραφείο Διεθνούς ασφάλισης, ο κωδικός αριθμός της ασφαλιστικής εταιρίας η οποία εκδίδει την πράσινη κάρτα καθώς και ο αριθμός αυτής.

5^η παράγραφος: ο αριθμός κυκλοφορίας του οχήματος ή ο αριθμός πλαισίου αν δεν υπάρχει αριθμός κυκλοφορίας.

6^η παράγραφος: η κατηγορία του οχήματος

7^η παράγραφος: η μάρκα του οχήματος

8^η παράγραφος: πληροφορίες όσον αφορά την εδαφική ισχύ της Πράσινης Κάρτας

9^η παράγραφος: σε αυτή την παράγραφο αναφέρονται τα στοιχεία του ασφαλισμένου ή του οδηγού του οχήματος.

10^η παράγραφος: τα στοιχεία του ασφαλιστή που εκδίδει την Πράσινη Κάρτα

11^η παράγραφος: υπογραφή της ασφαλιστικής εταιρίας που εκδίδει την Πράσινη Κάρτα

Στο πίσω μέρος της κάρτας υπάρχουν στοιχεία και οδηγίες προς τον ασφαλισμένο καθώς και κατάλογος με όλα Γραφεία Πράσινων Καρτών.

Για να είναι γνήσια μια Πράσινη Κάρτα πρέπει να φέρει τα παραπάνω στοιχεία έντυπα χωρίς να υπάρχουν χειρόγραφες σημειώσεις.

Η Πράσινη Κάρτα **δεν** ισχύει στις ακόλουθες περιπτώσεις :

- Δεν ισχύει για τις χώρες των οποίων τα διακριτικά έχουν διαγραφεί με **X**,
- Σε περίπτωση που το διεθνές αναγνωριστικό έστω και μίας χώρας του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου έχει διαγραφεί παύει να έχει η ισχύ αυτή η πράσινη κάρτα για όλες τις χώρες του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου.
- Η πράσινη κάρτα δεν ισχύει στη χώρα που ανήκει το Γραφείο το οποίο την έχει.

Υπάρχουν δύο περιπτώσεις όπου η έκδοση της Πράσινης Κάρτας δεν είναι υποχρεωτική :

1. Όταν το όχημα κυκλοφορεί στις χώρες μέλη του ΕΟΧ καθώς και στην Κροατία και την Ανδόρα και
2. Όταν τα στοιχεία της ασφάλισης είναι αποτυπωμένα με λατινικούς χαρακτήρες στη βεβαίωση και στο ειδικό σήμα της ασφάλισης.

Σημειώνεται επίσης ότι στην περίπτωση που ένα ελληνικό όχημα εμπλακεί σε τροχαίο ατύχημα εκτός Ελλάδος πρέπει να υποβάλει δήλωση στο Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης της χώρας όπου πραγματοποιήθηκε το ατύχημα καθώς και στην ασφαλιστική εταιρεία όπου ανήκει το Ελληνικό όχημα.

2.20 Πρόσθετες πράξεις

Κατά τη διάρκεια μιας ασφαλιστικής σύμβασης υπάρχει περίπτωση να προκύψουν διάφορες τροποποιήσεις στους όρους του ασφαλιστηρίου συμβολαίου, όσον αφορά τον όγκο των καλύψεων, τις ισχύουσες εξαιρέσεις αλλά και το κόστος του ασφαλιστηρίου. Αυτές οι τροποποιήσεις αποτελούν πρόσθετες πράξεις ενός ασφαλιστηρίου συμβολαίου. Κάθε τροποποίηση γίνεται κατόπιν αίτησης η οποία συμπληρώνεται από το λήπτη της ασφάλισης και ισχύει από τη στιγμή που ο ασφαλιστής εκδώσει την πρόσθετη πράξη. Οι όροι μιας πρόσθετης πράξης υπερισχύουν τους όρους του συμβολαίου και αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της ασφαλιστικής σύμβασης. Με τον όρο

λοιπόν **πρόσθετης πράξης** νοείται κάθε γραπτή διάταξη η οποία προσθέτει, αφαιρεί ή τροποποιεί τις διατάξεις του αρχικού συμβολαίου (π.χ. αναπροσαρμογή ασφαλίστρου ή ασφαλιστικού ποσού, προσθήκη νέων καλύψεων). Ακόμα και σε περίπτωση καταγγελίας της σύμβασης εκδίδεται πρόσθετη πράξη η οποία σηματοδοτεί και τη λύση της ασφαλιστικής σύμβασης. Κάθε τροποποίηση αποδεικνύεται με το πρόσθετο ασφαλιστήριο και αποτελεί τμήμα του κύριου.

2.21 Τι ενέργειες ακολουθούνται μετά την επέλευση των κινδύνων

Όταν επέλθει ο ασφαλισμένος κίνδυνος και μέχρι να αποφασιστεί (από την εταιρία) εάν θα υπάρξει αποζημίωση και πόση θα είναι αυτή, ο Λήπτης της ασφάλισης ή/και ο Ασφαλισμένος καθώς και ο Ασφαλιστής οφείλουν να ακολουθήσουν μια σειρά ενεργειών.

Εάν ο Ασφαλισμένος δεν γνωρίζει τι ακριβώς πρέπει να κάνει σε περίπτωση ατυχήματος θα πρέπει να καλέσει είτε τον Ασφαλιστή του είτε να μιλήσει με κάποιον υπεύθυνο της ασφαλιστικής εταιρίας, στην οποία ανήκει, καλώντας στο τηλεφωνικό κέντρο της, ώστε να τον ενημερώσουν επακριβώς για το τι ενέργειες οφείλει να κάνει.

Σε περίπτωση που έχει προκληθεί τροχαίο ατύχημα και υπάρχουν τραυματίες θα πρέπει να ειδοποιηθεί αμέσως ασθενοφόρο ώστε να τους προσφερθούν οι πρώτες βοήθειες και να μεταφερθούν, εάν η περίπτωση το απαιτεί, σε νοσοκομείο. Θα πρέπει να ειδοποιηθεί και στην παραπάνω περίπτωση αλλά και στην περίπτωση όπου δεν υπάρχει συνεργασία και από τις δύο (ή και περισσότερες πλευρές) των οδηγών, η τροχαία ώστε να καταγράψει το συμβάν και φυσικά όταν έχει προκληθεί βλάβη στο όχημα, και ο Ασφαλισμένος καλύπτεται, να καλέσει την Οδική Βοήθεια.

Αναγγελία

Μετά την επέλευση του κινδύνου ο Ασφαλισμένος οφείλει να αναφέρει το περιστατικό στον Ασφαλιστή του. Εάν δεν ενημερώσει, για τον οποιονδήποτε λόγο, εκείνη την στιγμή, οφείλει να αναγγείλει το περιστατικό εντός 8 ημερών από την ημερομηνία που περιήλθε σε γνώση του. Οφείλει επίσης να γνωρίζει τα στοιχεία του οδηγού ή των οδηγών των υπολοίπων οχημάτων που συμμετείχαν στο ατύχημα (όταν μιλάμε για ατύχημα με άλλο όχημα) καθώς και τον αριθμό κυκλοφορίας των αυτοκινήτων και να τα παραδώσει στον ασφαλιστή του.

Φιλικός Διακανονισμός

Εφόσον και των δύο μερών οι εταιρίες συμμετέχουν στο Σύστημα Άμεσης Πληρωμής, οι οδηγοί των αυτοκινήτων οφείλουν να συμπληρώσουν το έντυπο του φιλικού διακανονισμού, μετά το τροχαίο, ώστε να το παραδώσουν στο ασφαλιστή τους.

Πραγματογνωμοσύνη

Ο ασφαλιστής είναι υποχρεωμένος, σύμφωνα με το άρθ.6, παρ.6, του Ν. 489/97, να έχει ολοκληρώσει την διαδικασία διακανονισμού της ζημιάς, μέσα σε τριάντα (30) ημέρες από την ημέρα που θα του γίνει γνωστό το τροχαίο ατύχημα με την αντίστοιχη δήλωση. Σε αυτό σπουδαίο ρόλο έχουν οι Πραγματογνώμονες. Είναι στην ουσία εμπειροτέχνες με τεχνικές γνώσεις πάνω στο αυτοκίνητο. Μέλημα τους είναι μετά την πρόκληση του τροχαίου ατυχήματος, αφού ειδοποιηθούν, να μεταβούν στο χώρο που θα τους υποδείξει ο παθών, είτε αυτός είναι το συνεργείο όπου βρίσκεται για επισκευή το όχημα είτε η οικία του, ώστε να καταγράψουν το γεγονός και να φωτογραφίσουν τα οχήματα, στα σημεία όπου έχει προκληθεί ζημιά (πάντα με τον αριθμό κυκλοφορίας να είναι εμφανής για το κάθε όχημα). Αφού φωτογραφίσουν τις ζημιές, μελετούν τις καλύψεις για τις οποίες είναι ασφαλισμένο το εκάστοτε όχημα, εκτιμούν το ύψος της ζημιάς σύμφωνα με την τρέχουσα αξία των ασφαλισμένων αντικειμένων κατά την ημέρα της ζημιάς και αφού έχουν

συλλέξει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες συντάσσουν και υποβάλουν στην εταιρία την έκθεση πραγματογνωμοσύνης.

Διακανονισμός Ζημιών

Το στάδιο του διακανονισμού θεωρείται από τα πιο κρίσιμα της διαδικασίας των ενεργειών μετά την επέλευση του κινδύνου. Κατά την διάρκεια του εξετάζονται όλες οι συνθήκες και τα περιστατικά κάτω από τα οποία πραγματοποιήθηκε η ζημιά ώστε να διαπιστωθεί πως δεν υπάρχει δόλος στο τρόπο με τον οποίο πραγματοποιήθηκε το ατύχημα. Σε αυτό το στάδιο αντιπαραβάλλεται η απαίτηση του ασφαλισμένου για αποζημίωση, σύμφωνα πάντα με τις παρεχόμενες καλύψεις από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Όταν πρόκειται για μικρού ύψους ζημιές, ο διακανονισμός μπορεί να γίνει είτε από τον πραγματογνώμονα είτε από κάποιο εξειδικευμένο γραφείο διακανονισμών αλλιώς γίνεται ρητά από τον υπεύθυνο αποζημιώσεων της ασφαλιστικής εταιρίας.

Όπως σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες έτσι και στη χώρα μας έχει υιοθετηθεί ένα σύστημα αποζημίωσης το οποίο προβλέπει :

- Τη φιλική δήλωση με την οποία καθορίζεται η ευθύνη βάσει της κοινής δήλωσης και
- Την άμεση αποζημίωση του ασφαλισμένου από την ασφαλιστική του εταιρία και μετέπειτα την εκκαθάριση του ασφαλιστικού ποσού που έχει καταβληθεί μεταξύ των ασφαλιστικών εταιριών.

Το σύστημα αυτό λοιπόν προβλέπει για τις ζημιές οι οποίες δεν εντάσσονται στην κατηγορία της φιλικής δήλωσης ότι ο ζημιωθείς έχει κάθε λόγο αξίωσης κατά του ασφαλιστή, ο οποίος δεν μπορεί να εναντιωθεί. Στις περιπτώσεις αυτές ο ασφαλιστής είναι υποχρεωμένος να αποζημιώσει αυτόν που έχει ζημιωθεί και έπειτα να στραφεί εναντίον του ασφαλισμένου.

Η ασφαλιστική εταιρία είναι υποχρεωμένη να προσδιορίσει την ευθύνη από τα στοιχεία που κατέχει όπως *δήλωση ζημιάς, έκθεση τροχαίας, δικογραφία κ.α.*

και να ορίσει πραγματογνώμονα ώστε συντάσσοντας την πραγματογνωμοσύνη να ορισθεί το ύψος της ζημιάς. Κατά συνέπεια ισχύουν τα παρακάτω:

Σωματικές βλάβες :

Ο ασφαλιστής καλείται να αποζημιώσει τον ζημιωθέντα για:

- Ιατροφαρμακευτικά και χειρουργικά έξοδα
- Ανικανότητα μερική ή ολική, πρόσκαιρη ή μόνιμη
- Ηθική βλάβη
- Καθώς επίσης σε περίπτωση θανάτου είναι υποχρεωμένος να αποζημιώσει τους στενούς συγγενείς για την ψυχική οδύνη του θύματος.

Υλικές ζημιές :

Ο ασφαλιστή υποχρεούται να καλύψει τις ζημιές του ζημιωθέντα καθώς και τις ζημιές του ασφαλισμένου οχήματος μόνο εάν βάσει της ασφαλιστικής σύμβασης ορίζεται η κάλυψη ιδίων ζημιών. Πρέπει να επισημάνουμε ότι στον υπολογισμό της αποζημίωσης υπολογίζεται και η παλαιότητα του οχήματος.

Κλοπή:

Στο ενδεχόμενο κλοπής του ασφαλισμένου οχήματος, ο ασφαλισμένος για να έχει την απαίτηση να αποζημιωθεί από την ασφαλιστική εταιρία είναι υποχρεωμένος να υποβάλει μήνυση κατά αγνώστου, να δηλώσει κλοπή στην αστυνομία και να προσκομίσει βεβαίωση στον ασφαλιστή ότι το αυτοκίνητο δεν έχει βρεθεί μέσα σε 90 μέρες. Σε περίπτωση που το όχημα βρεθεί μετά το πέρας της παραπάνω χρονικής διάρκειας ο ασφαλισμένος υποχρεούται να μεταβιβάσει την κυριότητα του οχήματος στον ασφαλιστή, κατά συνέπεια και το δικαίωμα πώλησης αυτού.

Σε περίπτωση που ο ασφαλισμένος πρέπει να αποζημιωθεί για ζημιές *ιδίου πυρκαγιάς-κλοπής* λαμβάνεται υπόψη το ασφάλισμα και η αξία του αυτοκινήτου για υπερασφάλιση ή υπασφάλιση σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις του Εμπορικού Νόμου, και αυτό γίνεται διότι η έννοια της ασφάλισης είναι η αποκατάσταση της ζημιάς και όχι για κερδοσκοπία του ασφαλισμένου

2.22 Αποζημίωση

Η αποζημίωση είναι το τελευταίο διαδικαστικό κομμάτι της που αναλαμβάνει η ασφαλιστική εταιρία να καταβάλει στον ασφαλισμένο ή στο λήπτη της ασφάλισης όταν επέλθει ο κίνδυνος. Εφόσον έχουν ολοκληρωθεί όλα τα προηγούμενα στάδια και η εταιρία κατέχει το φάκελο με τα απαραίτητα έγγραφα και δικαιολογητικά μπορεί να πραγματοποιηθεί η αποζημίωση. Η αποζημίωση είτε θα είναι χρηματικό ποσό το οποίο θα έχει συμφωνηθεί είτε θα είναι η υποχρέωση της εταιρία για αποκατάσταση της ζημιάς ανάλογα με το είδος της ασφάλισης και τις καλύψεις αυτής.

2.23 Όριο ευθύνης της εταιρείας-υπολογισμός αποζημίωσης

- Σε όλες τις ασφαλίσσεις των προαιρετικών καλύψεων το ανώτατο επίπεδο ευθύνης της εταιρείας είναι αυτό που αναγράφεται στον «πίνακα καλύψεων» του ασφαλιστήριου ποσού για ένα ή περισσότερα ατυχήματα εντός της ασφαλιστικής περιόδου για κάθε είδος καλυπτόμενου κινδύνου.
- Το ασφαλιζόμενο κεφάλαιο για τις προαιρετικές ορίζεται από τον «πίνακα καλύψεων» του ασφαλιστηρίου. Υπολογίζεται βάσει παλαιότητας και τον τύπο του οχήματος που ασφαρίζεται.
- Σε περίπτωση που ο ασφαλισμένος ή ο λήπτης της ασφάλισης δεν φέρει αντίδραση εντός 30 ημερών από την έναρξη της ισχύος του ασφαλιστηρίου τεκμαίρεται ότι αποδέχεται το ποσό για το οποίο ασφαρίζει το όχημά του.
- Εάν επέλθει ζημιά, η αποζημίωση θα υπολογίζεται βάσει της τρέχουσας αξίας του ασφαλιζόμενου οχήματος κατά το χρόνο επέλευσης της ζημιάς, και θα διαπιστώνεται τυχόν υπερασφάλιση ή υπασφάλιση αυτού.
- Σε περίπτωση που μετά από το ατύχημα επέλθουν περισσότεροι ασφαλιστικοί κίνδυνοι η ευθύνη της εταιρίας φτάνει μέχρι το ασφαλιστικό ποσό που έχει ορισθεί.
- Η εταιρία έχει δικαίωμα αντί της καταβολής χρηματικού ποσού της αποζημίωσης να επισκευάσει το όχημα.

- Κατά την εξόφληση της αποζημίωσης τυχόν έξοδα τέλη και χαρτόσημα τα αναλαμβάνει ο ασφαλισμένος ή λήπτης της ασφάλισης.
- Σε περίπτωση επέλευσης κάποιου από του κινδύνους των προαιρετικών καλύψεων για τον υπολογισμό της αποζημίωσης γίνεται βάσει της τρέχουσας εμπορικής αξίας του οχήματος. Τρέχουσα εμπορική αξία νοείται το χρηματικό ποσό το οποίο θα λάμβανε ο ασφαλισμένος εάν πριν επέλθει η ζημιά πωλούσε το ασφαλισμένο όχημα ως μεταχειρισμένο έχοντας συμπεριλάβει την παλαιότητα του και την φθορά του χρόνου.
- Στο ποσό της καταβλητέας αποζημίωσης δεν συμπεριλαμβάνονται δασμοί, εισφορές και λοιπές χρεώσεις προς τρίτους που αναφέρονται στην κτήση του οχήματος.

2.24 Υπολογισμός αποζημίωσης σε περίπτωση ζημιάς του ασφαλισμένου οχήματος

Τα βασικά χαρακτηριστικά τα οποία καθορίζουν το ποσό της αποζημίωσης του ασφαλισμένου οχήματος είναι η πραγματική τρέχουσα εμπορική αξία του ασφαλισμένου οχήματος κατά τη χρονική περίοδο της ζημιάς είτε αυτή είναι ολική είτε μερική. Επιπλέον λαμβάνεται υπόψη η παλαιότητα του οχήματος, η φθορά του καθώς και οι εν γένει κατάστασή του.

Για όλους τους ασφαλιστικούς κινδύνους εκτός από την αστική ευθύνη η οποία είναι υποχρεωτική η αποζημίωση περιλαμβάνει μόνο τη θετική ζημιά και όχι την αποθετική. Επίσης δεν περιλαμβάνεται η μείωση της αγοραστικής αξίας του οχήματος, ούτε το κόστος που έχει ο ασφαλισμένος από τη μη χρήση του οχήματος για όσο χρονικό διάστημα χρειαστεί καθώς επίσης δεν περιλαμβάνεται και οποιαδήποτε άλλη ζημιά έμμεση ή άμεση.

Σε περίπτωση μερικής ζημιάς του ασφαλισμένου οχήματος η αποζημίωση περιλαμβάνει το κόστος των ανταλλακτικών καθώς και τις εργασίες για την σωστή τοποθέτηση ώστε το όχημα να βρίσκεται σε κατάσταση ασφαλή για χρήση.

Το ποσό της αποζημίωσης δηλαδή το ασφάλισμα καταβάλλεται συνήθως σε χρήμα παρόλα αυτά η εταιρία μπορεί να πραγματοποιήσει φυσική αποκατάσταση.

Για να ολοκληρωθεί η διαδικασία της καταβολής της αποζημίωσης πρέπει να προσκομιστούν στην εταιρία τα απαραίτητα, πρωτότυπα από δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς έγγραφα που να αποδεικνύουν ότι συνέβη η ζημιά καθώς και το κόστος αυτής, τέτοιου είδους έγγραφα είναι το δελτίο της τροχαίας, η ποινική δικογραφία, πρωτότυπα τιμολόγια από έξοδα που έγιναν για αποκατάσταση της ζημιάς.

Στην επόμενη σελίδα ακολουθεί δείγμα αίτησης αποζημίωσης προς την ασφαλιστική εταιρία.

Ασφαλιστική

Αθήνα,

ΑΙΤΗΣΗ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ ΑΡ. 6 ΠΑΡ. 6 Π.Δ. 237/86
ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΜΕ ΤΗΝ
ΕΠΩΝΥΜΙΑ

Ζητώ την αποζημίωσή μου για το ατύχημα που έγινε στις _____ και ώρα _____ στην περιοχή _____

Παραθέτω εν συντομία τα ακόλουθα στοιχεία

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΙΤΟΥΝΤΟΣ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΖΗΜΙΟΓΟΝΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

ΟΝΟΜΑ
Δ/ΝΣΗ
ΤΗΛ.
ΚΙΝ. ΤΗΛ.
E-MAIL
ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΥΚΛΟΥ
ΜΑΡΚΑ ΤΥΠΟΣ
ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Ο οδηγός που με χτύπησε υπέπεσε στην ακόλουθη παράβαση (σημειώνω με X στην αριστερή πλευρά)

| | |
|--------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> | Ξεκίνησε από στάση / άνοιξε τη πόρτα |
| <input type="checkbox"/> | Εγκατέλειπε χώρο στάθμευσης / ιδιωτικό χώρο / έβγαине από χωματόδρομο |
| <input type="checkbox"/> | Εισερχόταν σε χώρο στάθμευσης |
| <input type="checkbox"/> | Άλλαξε λωρίδα |
| <input type="checkbox"/> | Έστριψε απότομα |
| <input type="checkbox"/> | Έκανε όπισθεν |
| <input type="checkbox"/> | Μπήκε στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας |
| <input type="checkbox"/> | Έκανε αναστροφή |
| <input type="checkbox"/> | Παραβίασε κόκκινο φωτεινό σηματοδότη |
| <input type="checkbox"/> | Παραβίασε σήμα ΣΤΟΠ |
| <input type="checkbox"/> | Άλλο |

Η κίνηση των οχημάτων ήταν ως εξής (σχεδιάγραμμα)

Τα σημεία σύγκρουσης των οχημάτων ήταν :

| | |
|-----------------|-----------------|
| Οχημα αιτούντος | ΖημιόγONO Οχημα |
| | |

Εικόνα 6: Αίτηση Αποζημίωσης προς την Ασφαλιστική Εταιρία

Παρόντες ήταν οι μάρτυρες (ονόμα, δ/ση, τηλέφωνο, κινητό) :

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.

Τραυματίστηκαν οι : 1.
2.
3.
4.

Αυτή τη στιγμή το όχημά μου βρίσκεται διαθέσιμο για τη πραγματογνωμοσύνη στην ακόλουθη διεύθυνση :

ΛΟΙΠΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ :

.....

.....

Τόπος & ημερομηνία :
Ο ΑΙΤΩΝ

Εικόνα 7: Συνέχεια Αίτησης Αποζημίωσης προς την Ασφαλιστική Εταιρία

2.25 Μεταβίβαση δικαιωμάτων ασφαλισμένου οχήματος στην εταιρία

Στις περιπτώσεις που η εταιρία καταβάλει το ασφάλισμα, αποκτά αυτόματα και όλα τα δικαιώματα που έχει ο ασφαλισμένος ή ο λήπτης της ασφάλισης κατά οποιουδήποτε ευθύνεται για τη ζημιά που προκλήθηκε και ο ασφαλισμένος αποζημιώθηκε. Ο ασφαλισμένος ή ο λήπτης της ασφάλισης πρέπει να εκχωρήσει στην εταιρία τα δικαιώματά του τα οποία πηγάζουν από την αποζημίωση καθώς επίσης και να της παρέχει την πληρεξουσιότητα να κάνει τις απαραίτητες ενέργειες με σκοπό την επανείσπραξη της αποζημίωσης την οποία κατέβαλε στον ασφαλισμένο ή στο λήπτη της ασφάλισης.

2.26 Ανάκληση Δήλωσης Ζημιάς

Μέσα σε χρονικό διάστημα ενός έτους από την ημερομηνία που συνέβη το ατύχημα ο λήπτης της ασφάλισης ή ασφαλισμένος έχει δικαίωμα να ανακαλέσει τη δήλωση ατυχήματος, με δικιά του ευθύνη έπειτα για οποιαδήποτε καταβολή αποζημίωσης. Η δήλωση αυτή στην ουσία έχει την έννοια άφεσης χρέους.

Σε περίπτωση που η ασφαλιστική εταιρία έχει ολοκληρώσει τμήμα ή μέρος της διαδικασία αποζημίωσης, έχει δηλαδή καταβάλει το ποσό της αποζημίωσης για την συγκεκριμένη ζημιά δεν γίνεται δεκτή η *δήλωση ανάκλησης* της ζημιάς, ακόμη και στην περίπτωση που η εταιρεία έχει επανεισπράξει το ποσό αυτό από οποιοδήποτε τρίτο υπόχρεο πρόσωπο ύστερα από δικαστική απόφαση.

2.27 Απαλλαγές

Όταν κάνουμε λόγο για απαλλαγές σε μια ασφαλιστική σύμβαση στην ουσία μιλάμε για απαλλαγές που αφορούν τον ασφαλιστή και επιβαρύνουν τον λήπτη της ασφάλισης. Με τις απαλλαγές ο ασφαλισμένος καλείται να αναλάβει ένα μέρος ευθύνης του κινδύνου σε περίπτωση επέλευσης της ζημιάς. Η απαλλαγή αναγράφεται στο ασφαλιστήριο και είναι το ποσό το οποίο, είτε με την μορφή ποσοστού είτε με την μορφή χρηματικού ποσού, αφαιρείται από το τελικό και εκκαθαρισμένο ποσό της οφειλόμενης αποζημίωσης σε κάθε περίπτωση επέλευσης ζημιάς και επιβαρύνει μόνο τον ασφαλισμένο και όχι τον ασφαλιστή. Τα ποσά- ποσοστά των απαλλαγών διαφέρουν από εταιρία σε εταιρία. Ο λόγος ύπαρξης τους είναι πολύ σημαντικός για τις εταιρίες διότι με αυτόν τον τρόπο καταφέρνουν να μειώσουν τα ασφάλιστρα, τον ηθικό κίνδυνο και τις μικροζημιές.

Όταν για μια ζημιά των 50€ ο ασφαλιστής μπορεί να χρειαστεί να πληρώσει τα διπλάσια, διότι θα ακολουθήσει τυπικά την ίδια διαδικασία με το αν η ζημιά θα ήταν πολύ πιο μεγάλη, αυτό είναι αρκετά ζημιογόνο για την εταιρία. Έτσι με την απαλλαγή τα έξοδα διακανονισμού των μικροζημιών ελαττώνονται.

Εφόσον οι μικροζημιές εξαλείφονται, μεγαλύτερο μέρος από τα ασφάλιστρα πηγαίνει για την κάλυψη μεγάλων και σοβαρών ζημιών και έτσι μειώνονται τα ασφάλιστρα. Στην ουσία αυτός είναι και ο σκοπός της ασφάλισης, να προσφέρει

ασφάλεια σε περίπτωση που συμβεί κάτι που αν δεν ήταν ασφαλισμένος κάποιος δεν θα μπορούσε να το καλύψει. Η ασφάλιση εξάλλου βασίζεται στην «αρχή των μεγάλων ζημιών» όπου τα ασφαλιστρα χρησιμοποιούνται για την κάλυψη μεγάλων και καταστροφικών (για τον ασφαλισμένο) ζημιών και όχι για ζημιές που μπορεί ο ασφαλισμένος να καλύψει από τα έξοδα του.

Με τις απαλλαγές οι ασφαλιστικές εταιρίες προσπαθούν να μειώσουν τον ηθικό κίνδυνο. Να κάνουν δηλαδή τους ανθρώπους πιο προσεκτικούς για την περιουσία τους και έντιμους. Πολλές φορές οι ασφαλισμένοι προκειμένου να πληρώσει η ασφαλιστική κάποια ζημιά που κάτω από άλλες συνθήκες δεν θα κάλυπτε, προκαλούν οι ίδιοι κάποια ζημιά ώστε να υπάρχει λόγος κάλυψης από την εταιρία. Με τις απαλλαγές όμως ενθαρρύνεται η πρόληψη ζημιών αφού οι ασφαλισμένοι οφείλουν να πληρώσουν ένα μέρος της ζημιάς.

Για την ασφάλιση αυτοκινήτων συναντάμε τους εξής τύπους απαλλαγών:

Ευθεία απαλλαγή

Με αυτόν τον τύπο απαλλαγής ο ασφαλισμένος είναι υποχρεωμένος να πληρώνει ζημιές μέχρι ένα συγκεκριμένο ποσό, από εκεί και πέρα εάν ξεπεράσει η ζημιά το ποσό αυτό το πληρώνει η εταιρία.

Π.χ. έστω η απαλλαγή για ασφάλιση «ιδίων ζημιών» ότι είναι 1000€, για οποιαδήποτε ζημιά μέχρι 1000€ τα πληρώνει ο ασφαλισμένος, εάν η ζημιά είναι 1200€ ο ασφαλισμένος θα πληρώσει τα 1000€ που είναι μέσα στην απαλλαγή του και τα υπόλοιπα 200€ θα τα πληρώσει ο ασφαλιστής (δηλαδή η εταιρία).

Σωρευτική απαλλαγή

Ο τύπος αυτός των απαλλαγών βασίζεται στο να μαζευτούν οι ζημιές (οι καλυπτόμενες) ενός έτους μέχρι να φτάσουν ένα συγκεκριμένο επίπεδο. Στην περίπτωση που το σύνολο των ζημιών δεν φτάνει το συγκεκριμένο επίπεδο ο ασφαλιστής δεν πληρώνει τίποτα. Όταν όμως το σύνολο υπερβεί την σωρευτική απαλλαγή όλες οι επόμενες ζημιές πληρώνονται από τον ασφαλιστή και μόνο.

Π.χ. έστω πως ο ασφαλισμένος έχει σωρευτική απαλλαγή 1000€ και προκληθεί ζημιά κόστους 500€, τότε ο ασφαλιστής δεν είναι υποχρεωμένος να καταβάλει κάτι και ο ασφαλισμένος πληρώνει το ποσό εξολοκλήρου. Μετά από τρεις (3) μήνες μια ζημιά των 3000€. Επειδή το ποσό έχει ξεπεράσει την σωρευτική απαλλαγή ο ασφαλιστής καλείται να πληρώσει 2500€ καθώς και όλες τις επόμενες ζημιές που μπορεί να προκληθούν εξολοκλήρου.

2.28 Υποκατάσταση

Όταν η εταιρία καταβάλει οποιοδήποτε χρηματικό ποσό ή είδος ασφαλιστικής αποζημίωσης η οποία πηγάζει από την ασφαλιστική σύμβαση αυτή υποκαθίσταται έναντι των τρίτων στα δικαιώματα του ασφαλισμένου ή λήπτη της ασφάλισης. Επίσης ο ασφαλισμένος ή λήπτης της ασφάλισης είναι υποχρεωμένος να παράσχει στην εταιρία κάθε υποστήριξη ώστε να μπορέσει και αυτή να ασκήσει τα δικαιώματα της. Επίσης είναι υποχρεωμένος να παραδώσει οποιοδήποτε έγγραφο κατέχει στην εταιρία στο οποίο να στηρίζονται οι αξιώσεις και οποιαδήποτε εξουσιοδότηση απαραίτητη για την είσπραξη των απαιτήσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

Γενικές εξαιρέσεις και Καλύψεις ασφαλιστηρίων συμβολαίων

3.1 Γενικές Εξαιρέσεις επί των ασφαλιστηρίων συμβολαίων των αυτοκινήτων

Πριν μιλήσουμε για τις καλύψεις που προσφέρονται για την ασφάλιση αυτοκινήτου θα αναφερθούμε στις γενικές εξαιρέσεις σύμφωνα με τις οποίες σε περίπτωση που επέλθει ο κίνδυνος και δημιουργηθεί ζημιά η ασφαλιστική εταιρία δεν είναι υποχρεωμένη να καταβάλλει καμία αποζημίωση εκτός και αν έχει γίνει ειδική συμφωνία μεταξύ εταιρίας και ασφαλισμένου με ειδικό πρόσθετο ασφάλιστρο, η οποία θα πρέπει να αναγράφεται στην πρώτη σελίδα του ασφαλιστηρίου συμβολαίου, όπου τότε ο ασφαλισμένος αποζημιώνεται κανονικά.

Οι εξαιρέσεις που συναντάμε σε ασφαλιστήρια συμβόλαια αυτοκινήτων σύμφωνα με την απόφαση του υπουργού εμπορίου Κ4/585/1978 (Φ.Ε.Κ. 795/ΤΑΕ και ΕΠΕ 8.4.1987) είναι οι παρακάτω:

1. Από την συμμετοχή του ασφαλισμένου οχήματος σε αγώνες επίσημους ή μη, σε επιδείξεις, εορταστικές παρελάσεις, ή σε σχετικές δοκιμαστικές διαδρομές (προπονήσεις).
2. α) Από πρόθεση ή αμέλεια του λήπτη της ασφάλισης ή του Ασφαλισμένου ή των προστηθέντων από αυτούς προσώπων στην οδήγηση του οχήματος.
β) Από πρόθεση ή βαριά αμέλεια του λήπτη της ασφάλισης ή του Ασφαλισμένου ή των προστηθέντων από αυτούς προσώπων στην οδήγηση του οχήματος, καθώς και του δικαιούχου του ασφαλίματος, των προσώπων που συνοικούν μαζί τους, του νόμιμου αντιπροσώπου, των εκπροσώπων ή τρίτων στους οποίους έχει ανατεθεί η φύλαξη του ασφαλισμένου οχήματος.

3. α) Από επιδρομή, εχθροπραξίες, πριν ή μετά την κήρυξη πολέμου, εμφυλίου πολέμου, στάσεις, πραξικοπήματα ή επαναστάσεις και πάσης φύσης επίταξη.
β) Από τρομοκρατικές ενέργειες¹⁰, οχλαγωγίες, διαδηλώσεις, απεργίες και πολιτικές ταραχές.
4. Από κακόβουλες πράξεις τρίτων στο ασφαλισμένο όχημα.
5. Άμεσα ή έμμεσα από τυφώνα, πλημμύρα, λαίλαπα, ανεμοθύελλα, έκρηξη ηφαιστείου, σεισμό, ή άλλη φυσική καταστροφή.
6. Από οδηγό ο οποίος δεν έχει την απαιτούμενη άδεια οδήγησης για την κατηγορία οχήματος που οδηγεί.
7. Από βιολογική χημική μόλυνση ή από πυραύλους ή βλήματα ή από ραδιενεργό μόλυνση¹¹ από οποιοδήποτε πυρηνικό καύσιμο ή κατάλοιπο της καύσης¹² πυρηνικού καυσίμου ή από οποιαδήποτε αιτία από υλικά πυρηνικών όπλων.
8. Όταν ο οδηγός οδηγεί υπό την επήρεια οινοπνεύματος ή τοξικών ουσιών σύμφωνα με τα επιτρεπτά όρια που ορίζουν οι εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις του νόμου.
9. Όταν ο οδηγός είναι μικρότερος των 23 ετών ή έχει άδεια οδήγησης, η οποία εκδόθηκε εντός του τελευταίου προ της ημερομηνίας επέλευσης του ατυχήματος δωδεκαμήνου.

Σε αυτή την περίπτωση ο ασφαλισμένος ή ο λήπτης της ασφάλισης είναι υποχρεωμένος να καταβάλει μέσα σε δέκα (10) μέρες από την ημερομηνία ατυχήματος πρόστιμο 100% επί των ετήσιων ασφαλίσεων, διαφορετικά η ασφαλιστική εταιρία απαλλάσσεται των υποχρεώσεων της.
10. Από πρόσωπα που επιλήφθηκαν αυτογνωνμόνως του οχήματος, με αξιόποινη πράξη (κλέφτες).
11. Εξαιτίας του μεταφερόμενου ή επί του μεταφερόμενου με το όχημα φορτίου.

¹⁰ Τρομοκρατική ενέργεια σημαίνει μία ενέργεια που περιλαμβάνει χρήση δύναμης ή βίας και/ή απειλής, προερχόμενη είτε από ένα άτομο είτε από μία ομάδα ατόμων που δρουν μόνοι τους είτε για λογαριασμό ή/και σε συνεργασία με άλλες οργανώσεις, για διάφορους λόγους, όπως εθνικούς σκοπούς, εκφοβισμό του κοινού κλπ.

¹¹ Μόλυνση σημαίνει δηλητηρίαση ή παρεμπόδιση και/ή περιορισμός της χρήσης αντικειμένων εξαιτίας της επίδρασης χημικών και/ή βιολογικών ουσιών.

¹² Ως Καύση θεωρείται η αυτοδύναμη εξέλιξη (PROCESS) πυρηνικής σχάσης.

12. Εάν το όχημα χρησιμοποιείται για διαφορετική χρήση από εκείνη που καθορίζει το ασφαλιστήριο ή/και η άδεια κυκλοφορίας του. Εδώ υπάγονται και οι ζημιές που θα προκληθούν από δίκυκλα ή Ε.Ι.Χ. όταν αυτά χρησιμοποιούνται για οποιαδήποτε επαγγελματική χρήση, π.χ. μεταφορά και διανομή κατ' οίκον τροφίμων ή άλλων προϊόντων.
13. Αν το όχημα μεταφέρει επιβάτες ή φορτίο πέραν του ανώτατου ορίου που επιτρέπει ο νόμος για το όχημα αυτό ή η άδεια κυκλοφορίας του.
14. Όταν το όχημα βρίσκεται σε φυλασσόμενους χώρους στάθμευσης ή συνεργείων επισκευής ή εκθέσεων αυτοκινήτων.
15. Άμεσα ή έμμεσα από έκρηξη, ή φλόγα του οχήματος, ή πυρκαγιά, η οποία μεταδόθηκε από αυτό, όπως και ζημιές από την διαρροή υγρών ή υγραερίων, οποιασδήποτε φύσης, που χρησιμοποιούνται για την λειτουργία αυτού.
16. Όταν στο όχημα δεν επιβαίνει οδηγός ή ωθείται από οτιδήποτε εκτός της δικής του δύναμης, ή ωθεί άλλο όχημα ή αντικείμενο κινούμενο ή μη σε τροχούς, ή ρυμουλκεί άλλο όχημα.
17. Από όχημα το οποίο δεν έχει αριθμό κυκλοφορίας και είναι ασφαλισμένο για ατύχημα αποκλειστικά μέσα σε συγκεκριμένο χώρο, εφ' όσον το ατύχημα προξενηθεί εκτός του χώρου αυτού.
18. Όταν το ασφαλισμένο όχημα ή μηχανήμα βρίσκεται σε πλοίο ή πορθμείο ή σιδηρόδρομο ή φορτηγίδα ή κατά την φόρτωση ή εκφόρτωση του από αυτά καθώς και για οποιαδήποτε ζημιά προς τρίτους κατά την μεταφορά με οποιοδήποτε τρόπο του ασφαλισμένου αυτοκινήτου.
19. Σε θημωνιές και γεωργικά προϊόντα εν γένει, συνέπεια πυρκαγιάς η οποία προκλήθηκε από οχήματα αλωνιστικών ή θεριστικών ή θεριζοαλωνιστικών ή χορτοκοπτικών μηχανημάτων.
20. Όταν από το βάρος του οχήματος προκληθούν ζημιές και αυτό βρίσκεται σε γέφυρες- γεφυροπλάστιγγες- υδραγωγεία- υπόγειες εν γένει εγκαταστάσεις οργανισμών κοινής ωφέλειας και βόθρους.
21. Όταν το ασφαλισμένο όχημα κινείται σε πεζοδρόμια ή πεζόδρομους ή πρόβαθρα οικιών αλλά και όταν προκαλέσει ζημιές και στα ίδια τα πεζοδρόμια, πεζόδρομους και πρόβαθρα. Επίσης εξαιρούνται οι ζημιές που θα προκληθούν από την κυκλοφορία του οχήματος σε οδούς που

δεν είναι προορισμένοι για την κυκλοφορία οχημάτων ή σε οδούς που απαγορεύεται από της Αρχές η κυκλοφορία τους.

22. Από ή σε ειδικού τύπου οχήματα εργαλεία ή μηχανήματα, προερχόμενες όχι κατά την μετακίνηση τους αλλά από την λειτουργία τους ως εργαλεία (π.χ. από γερανό ο οποίος βρίσκεται σταθμευμένος).
23. Όταν προκύψει ζημιά στην ενδυμασία των επιβαινόντων του οχήματος η οποία οφείλεται στην κακή συντήρηση του αυτοκινήτου αλλά και ζημιές ή απώλειες τιμαλφών ειδών ή χρημάτων τα οποία μεταφέρονται από τους επιβαίνοντες του οχήματος.
24. Από οποιαδήποτε φυσική φθορά επέλθει στο ασφαλισμένο όχημα λόγω χρήσης ή μείωσης της απόδοσης του ή μείωσης της εμπορικής του αξίας καθώς και αποθετικές ζημιές από την στέρηση της χρήσης του οχήματος.
25. Από ζημιές που οφείλονται σε κακή συντήρηση του οχήματος ή από ελάττωμα του κατασκευαστή.
26. Στα ελαστικά του οχήματος όταν δε συντρέχουν με άλλες ζημιές καλυπτόμενες από την παρούσα ασφαλιστική σύμβαση.
27. Όταν το ασφαλισμένο όχημα δεν έχει περάσει από τον τακτικό πιστοποιημένο έλεγχο ΚΤΕΟ ώστε να κριθεί κατάλληλο για κυκλοφορία, εφόσον αυτό απαιτείται λόγω παλαιότητας του, σύμφωνα με την εκάστοτε ισχύουσα νομοθεσία.
28. Ζημιές των ψυκτικών ή θερμαντικών μηχανημάτων και εγκαταστάσεων εν γένει από οποιαδήποτε αιτία σε περίπτωση ασφάλισης αυτοκινήτων ψυγείων ή αεροθαλάμων.
29. Από επιβολή προστίμων ή εξαγορά ποινών επιβαλλόμενων από διοικητικές, αστυνομικές ή δικαστικές αρχές εφόσον υπήρξε παράβαση νόμων ή αστυνομικών διατάξεων από τον Ασφαλισμένο ή από τον Λήπτη της ασφάλισης, καθώς και τα σχετικά δικαστικά έξοδα που προέρχονται από απόφαση των παραπάνω αρχών.
30. Όταν το ασφαλισμένο όχημα έχει υποστεί αλλαγή κυβισμού ή της ιπποδύναμης του κινητήρα του χωρίς να έχει ακολουθηθεί νόμιμη διαδικασία.

Οι εξαιρέσεις χωρίζονται σε γενικές και ειδικές. Στις Ειδικές εξαιρέσεις αναφέρονται οι περιπτώσεις: Νο 18-19-21-23-29 που εξαιρούν την κάλυψη της

ευθύνης από ζημιές που έχουν προκληθεί από τους παραπάνω λόγους. Οι υπόλοιπες περιπτώσεις αποτελούν τις γενικές εξαιρέσεις που αναφέρουν τις περιπτώσεις κατά τις οποίες αποκλείονται από την ασφάλιση ζημιές που πιθανόν να προκληθούν στο ασφαλισμένο όχημα.

Αν για κάποια από τις παραπάνω περιπτώσεις η Εταιρία υποχρεωθεί να πληρώσει αποζημίωση σε τρίτους, είτε μετά από δικαστική απόφαση είτε λόγω κάποιας εφαρμογής της νομοθεσίας, έχει το δικαίωμα (εφόσον καταβάλλει την αποζημίωση) να απευθυνθεί κατά του Λήπτη της ασφάλισης και του Ασφαλισμένου, ζητώντας τα χρήματα της πίσω. Εφόσον η ζημιά για την οποία πλήρωσε την αποζημίωση θεωρείται ότι υπάρχει στις εξαιρέσεις των καλύψεων.

Σύμφωνα με το άρθρο 7 του Ν.3557/2007 (τροποποίησε την παρ.2, αρθ.10, Ν.237/1986, *«Η αξίωση αυτή παραγράφεται μετά πάροδο πέντε (5) ετών από την ημέρα του ατυχήματος, επιφυλασσομένων των διατάξεων της κείμενης νομοθεσίας για την αναστολή και τη διακοπή της παραγραφής»*).

3.2 Καλύψεις των ασφαλιστηρίων αυτοκινήτων

Οι καλύψεις στην ασφάλιση αυτοκινήτων χωρίζονται σε δύο κατηγορίες, στις υποχρεωτικές καλύψεις όπου όλα τα αυτοκίνητα οφείλουν να έχουν βάσει νομοθεσίας και τις προαιρετικές καλύψεις, που προστίθενται στις υποχρεωτικές ανάλογα με τις ανάγκες του κάθε λήπτη της ασφάλισης.

3.2.2 Ασφάλιση Αστικής Ευθύνης αυτοκινήτων έναντι τρίτων

Η κυκλοφορία αυτοκινήτων συνεπάγεται την ευθύνη του οδηγού στο να μην προκαλέσει ατύχημα. Δυστυχώς τα ατυχήματα δεν μπορεί να τα προβλέψει κανείς, ούτε ως προς το πότε θα συμβούν ούτε και ως προς το τι συνέπειες θα επιφέρουν. Η νομοθεσία σε μια προσπάθεια να προστατέψει τους ανυπαίτιους τρίτους για τις περιπτώσεις που υποστούν «βλάβη» υλική ή σωματική, από το λάθος οδηγού αυτοκινήτου, έχει ορίσει ως απαραίτητη και υποχρεωτική την ασφάλιση για αστική ευθύνη έναντι τρίτου σε όλα τα αυτοκίνητα. Με τον όρο αυτοκίνητο, σύμφωνα με τον νόμο 489/1976, άρθρο 1, α), εννοούμε: *«...το επί του εδάφους και όχι επί τροχιών με μηχανική δύναμη ή με ηλεκτρική ενέργεια*

κινούμενο όχημα, ανεξάρτητα αριθμού τροχών. Ως αυτοκίνητο θεωρείται και κάθε ρυμουλκούμενο όχημα συζευγμένο μετά του κυρίως αυτοκινήτου ή μη, ως ποδήλατο εφοδιασμένο με βοηθητικό κινητήρα».

Συνεπώς υποχρεωτικές καλύψεις βάσει νόμου είναι : η αστική ευθύνη έναντι τρίτων. Αναφέρεται σε αποζημιώσεις που πρέπει να αποδοθούν σε τρίτους στις εξής περιπτώσεις:

α)Θάνατος προσώπων

β)Σωματικές Βλάβες προσώπων

γ)Υλικές Ζημιές έναντι τρίτων (πλην των συγγενών του οδηγού, του ασφαλισμένου ή του λήπτη της ασφάλισης)

δ)Υλικές Ζημιές σε πράγματα που δεν μεταφέρονται με το ασφαλισμένο όχημα

ε)στις Σωματικές Βλάβες θα πρέπει να συμπεριληφθούν η ψυχική οδύνη και η ηθικές βλάβες.

Βασική προϋπόθεση είναι οι παραπάνω περιπτώσεις να έχουν προκληθεί από την κυκλοφορία του αυτοκινήτου στην Ελλάδα, στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στις χώρες του Ε.Ο.Χ καθώς και χώρες των οποίων τα Εθνικά Γραφεία Διεθνούς Ασφάλισης δεσμεύονται να εφαρμόσουν το τμήμα ΙΙΙ της Ενοποιημένης Συμφωνίας. Για τις υπόλοιπες χώρες απαιτείται έκδοση Πράσινης Κάρτας.

Αναλυτικότερα: από τον 2^ο Παγκόσμιο Πόλεμο και μετά παρατηρείται η καθιέρωση της υποχρεωτικής ασφάλισης της αστικής ευθύνης σε πολλά ευρωπαϊκά κράτη. Στην ουσία όμως στην χώρα μας καθιερώθηκε από το 1976 και με τον νόμο 489 (σε αυτό συνέβαλε βέβαια και η Ευρωπαϊκή Σύμβαση του Στρασβούργου στις 20-04-1959). Ο νόμος 489/1976 αργότερα εμπλουτίστηκε και εξειδικεύτηκε με τον Ν. 2557/2007. Με τον Ν. 489/1976 επιβάλλεται υποχρεωτικά ασφάλιση αστικής ευθύνης στον κύριο, στον κάτοχο και στον οδηγό του αυτοκινήτου που κυκλοφορεί και μπορεί να επιφέρει ζημιά με το ασφαλισμένο όχημα έναντι τρίτου ή επιβαίνοντα.

Το ανώτατο όριο ευθύνης της εταιρίας για την κάλυψη της αστικής ευθύνης ανέρχεται σήμερα από 1.6.2012 στο:

1.000.000 ευρώ κατ' άτομο προκειμένου περί σωματικών βλαβών και

1.000.000 ευρώ ανά ατύχημα, προκειμένου περί υλικών ζημιών.

Ενώ παλαιότερα τα παραπάνω ποσά ήταν 750.000 ευρώ κατ' άτομο και μέχρι 5.000.000 ευρώ ανά ατύχημα, προκειμένου περί σωματικών βλαβών, και 750.000 ευρώ ανά ατύχημα προκειμένου περί υλικών ζημιών. Αξίζει να σημειωθεί πως μετά την είσοδο μας στην Ε.Ε. όπου σε πολλές χώρες τα καλυπτόμενα ποσά είχαν πολύ μεγαλύτερο ύψος από τα τότε ποσά της Ελλάδος και μπορεί η κάλυψη να ήταν μάλιστα και απεριόριστη, δεχόμεσταν συνεχείς πιέσεις από την αρμόδια Commission για διαρκής αυξήσεις στα κατώτερα όρια ευθύνης. Το Solvency II¹³ ενδεικτικά αναφέρει πως το ποσό για σωματικές βλάβες υπολογίζεται να αυξηθεί στα 5.000.000 ευρώ κατ' άτομο. Επίσης παλαιότερα τα παραπάνω ποσά αναφερόντουσαν κατ' ατύχημα και όχι κατά άτομο. Αν δηλαδή σε ένα αυτοκινητιστικό ατύχημα τραυματίζονταν σοβαρά τρία (3) άτομα το ποσό της αστικής ευθύνης θα διαιρείτο στα τρία ενώ σήμερα όλα τα ποσά (περί σωματικών βλαβών) αναφέρονται κατ' άτομο. Σε περίπτωση που το ατύχημα συμβεί σε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπου τα όρια κάλυψης είναι υψηλότερα από αυτά που ισχύουν για την χώρα που ανήκει το αυτοκίνητο, υπερτερούν και εφαρμόζονται τα υψηλότερα όρια. Εάν πάλι το ατύχημα συμβεί σε μια χώρα που τα όρια κάλυψης είναι χαμηλότερα από αυτά που ισχύουν στην χώρα που ανήκει το αυτοκίνητο, τότε θα εφαρμοστούν τα όρια του ασφαλιστηρίου συμβολαίου που είναι υψηλότερα. Δηλαδή πάντοτε ισχύουν τα υψηλότερα όρια κάλυψης, ανεξάρτητα από τα ισχύοντα όρια της χώρας σου συνέβη το ατύχημα.

¹³ Γίνετε εκτενέστερη αναφορά για το Solvency II στο Κεφάλαιο 4.

Πίνακας Ορίων Καλύψεων Αστικής Ευθύνης Οχημάτων

| Ημερομηνία | Σωματικές Βλάβες | Υλικές Ζημιές |
|-------------------|------------------------------------|----------------------|
| 1.7.78 | 400.000 δρχ | 200.000 δρχ |
| 1.1.84 | 1.500.000 δρχ | 500.000 δρχ |
| 1.5.86 | 3.000.000 δρχ | 1.000.000 δρχ |
| 1.6.87 | 6.000.000 δρχ | 1.500.000 δρχ |
| 1.4.88 | 10.000.000 δρχ | 2.000.000 δρχ |
| 1.1.90 | 15.000.000 δρχ | 3.000.000 δρχ |
| 1.1.92 | 19.500.000 δρχ | 3.900.000 δρχ |
| 1.1.93 | 35.000.000 δρχ | 7.000.000 δρχ |
| 1.7.94 | 70.000.000 δρχ | 14.000.000 δρχ |
| 1.1.96 | 150.000.000 δρχ | 30.000.000 δρχ |
| 1.1.2000 | 165.000.000 δρχ | 33.000.000 δρχ |
| 1.1.2002 | 500.000 € | 100.000 € |
| 1.6.2011 | 750.000 €/ κατ'άτομο ¹⁴ | 750.000 € |
| 1.6.2012 | 1.000.000 € | 1.000.000 € |

Πίνακας 2: Πίνακας 15.4, Εισαγωγή στην Ιδιωτική Ασφάλιση, Μιλτιάδης Νεκτάριος, σελ.227.

Σύμφωνα με τον παραπάνω πίνακα αυτό που παρατηρούμε είναι πως τα όρια της Αστικής Κάλυψης με την πάροδο των ετών αυξάνονται συνεχόμενα και θα συνεχίσουν να αυξάνονται και για τα επόμενα χρόνια. Μέχρι σήμερα (2013) τα ανώτατα όρια που ισχύουν είναι τα ίδια με του 2012.

¹⁴ Το ανώτατο όριο κάλυψης αστικής ευθύνης το 2011 ήταν 750.000 € κατά άτομο και μέχρι 5.000.000 € ανά σύχημα για Σωματικές Βλάβες.

Μιλώντας για αστική ευθύνη έναντι τρίτων αναφερόμαστε σε οποιοδήποτε άτομο υποστεί ζημιά και δικαιούται αποζημίωση για υλικές ζημιές ή σωματικές βλάβες που τις έχει προκαλέσει το ασφαλισμένο αυτοκίνητο.

Την μεγαλύτερη σημασία για την ασφάλιση της αστικής ευθύνης από αυτοκίνητα έχει ο ακριβής προσδιορισμός του ζημιωθέντος τρίτου, μίας και είναι το πρόσωπο που δικαιούται την ασφαλιστική αποζημίωση. Μπορεί να είναι λοιπόν άτομο το οποίο επέβαινε ή όχι στο ασφαλισμένο αυτοκίνητο καθώς και μέλη της οικογένειας του κύριου ή κατόχου ή οδηγού του αυτοκινήτου που προκάλεσε την «ζημιά» ανεξάρτητα από τον βαθμό συγγένειας, λόγω θανάτωσης ή σωματικών-ψυχικών βλαβών ή ηθικής βλάβης. Δεν ισχύουν οι παραπάνω δύο (2) περιπτώσεις μόνο όταν τα άτομα τα οποία επέβαιναν στο όχημα γνώριζαν πως αυτό είναι κλεμμένο ή χρησιμοποιείτο για εκτέλεση εγκληματικής πράξης όπως επίσης και τα μέλη της οικογένειας όταν πρόκειται μόνο για υλικές ζημιές.

Η υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης δεν μπορεί να ισχύσει στις παρακάτω περιπτώσεις για τις οποίες τα συγκεκριμένα πρόσωπα δεν μπορούν να θεωρηθούν τρίτοι:

- I. Ο οδηγός του αυτοκινήτου που προκάλεσε την ζημιά.
- II. Αυτός που κατάρτισε την σύμβαση με τον ασφαλιστή
- III. Κάθε πρόσωπο του οποίου η ευθύνη καλύπτεται με τη σύμβαση ασφάλισης
- IV. Οι νόμιμοι εκπρόσωποι νομικού προσώπου που είναι ασφαλισμένο.

Από την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης εξαιρούνται ορισμένα αυτοκίνητα:

- α) τα αυτοκίνητα τα οποία ανήκουν κατά κυριότητα στο Δημόσιο
- β) τα αυτοκίνητα ιδιοκτησίας ξένων κρατών
- γ) αυτά που ανήκουν σε διακυβερνητικούς οργανισμούς (ΟΗΕ, ΕΟΚ) κ.λπ.

Μπορεί αυτό να γίνεται λόγω της φερεγγυότητας των φορέων στους οποίους αυτά ανήκουν υπάρχουν όμως και οι συνέπειες που είναι η καθυστέρηση των αποζημιώσεων των τρίτων παθόντων.

Ένα αυτοκίνητο (βάσει του αρθ.2 παρ.1, κ. Ν.489/76) δεν επιτρέπεται να κυκλοφορεί σε οδό ή γήπεδο προσιτό στο κοινό εάν δεν υπάρχει ασφαλιστική κάλυψη του κατόχου ή του κυρίου του. Λόγο εκτενών διαφωνιών περί της έννοιας της «κυκλοφορίας» ενός αυτοκινήτου έχει καθιερωθεί πλέον ότι οποιαδήποτε κατάσταση είναι απόρροια της κυκλοφορίας μπορεί να θεωρηθεί κομμάτι της υποχρεωτικής ασφάλισης (Ν. 489/76) ώστε να καλύπτεται ασφαλιστικά. Για τις περιπτώσεις που πρέπει ένα αμάξι να χαρακτηριστεί ως ελληνικό ή ξένο ο νόμος χρησιμοποιεί τον τόπο στον οποίο βρίσκεται συνήθως σταθμευμένο το αμάξι και ως τέτοιος θεωρείται «το έδαφος του κράτους του οποίου το όχημα φέρει πινακίδες κυκλοφορίας». Το στοιχείο αυτό είναι πολύ σημαντικό για την σωστή λειτουργία της διεθνούς ασφάλισης.

3.2.3 Προαιρετικές Καλύψεις για την ασφάλιση αυτοκινήτου

Σύμφωνα με τον ορισμό που παραθέσαμε πιο πάνω αυτοκίνητο είναι οποιοδήποτε όχημα κινείται επί δαπέδου βοηθούμενο από ηλεκτρική ενέργεια ή μηχανική δύναμη ανεξάρτητα αριθμού τροχών και μιλώντας για τον κλάδο αυτοκινήτων δεν θα πρέπει να παραλείψουμε να αναφέρουμε τις κατηγορίες στις οποίες χωρίζεται, και είναι οι εξής:

1. Ιδιωτικά επιβατικά
2. Ιδιωτικά φορτηγά
3. Ταξί
4. Φορτηγά δημοσίας χρήσεως
5. Λεωφορεία
6. Επιβατικά δημοσίας χρήσεως
7. Μοτοσικλέτες- Μοτοποδήλατα
8. Αυτοκινούμενα μηχανήματα έργων (γερανοί, γεωτρύπανα, κ.λπ.)

Όλα τα παραπάνω οχήματα με την κυκλοφορία τους φέρουν πολλούς και διάφορους κινδύνους, όχι μόνο έναντι τρίτων αλλά και ως προς τα ίδια. Οι

κίνδυνοι αυτοί μπορεί να προκαλέσουν ζημιές στα οχήματα είτε με την πρόσκρουση τους με κάποιο άλλο όχημα ή με σταθερά αντικείμενα (π.χ. δέντρα), ζημιές από κάποιο φυσικό φαινόμενο (π.χ. κεραυνός), από φωτιά, από τρομοκρατική ενέργεια, από κλοπή (είτε είναι μερική, είτε ολική), και άλλα πολλά που θα τα αναλύσουμε παρακάτω. Για όλους αυτούς τους κινδύνους αλλά και για ακόμα περισσότερους οι ασφαλιστικές εταιρίες προσφέρουν ποικίλες καλύψεις στους ασφαλισμένους τους. Οι ασφαλίσεις κατά ζημιών κατηγοριοποιούνται, και αυτές με την σειρά τους, σε διάφορους κλάδους, ανάλογα με την ζημιά ή και αυτόν που την υφίσταται. Στην Ελλάδα η κατηγοριοποίηση έγινε με το Ν.Δ. 400/70, όπου εμφανίζονται 18 κλάδοι που ομαδοποιούνται σε έξι βασικές κατηγορίες. Στο κλάδο αυτοκινήτων συγκεκριμένα ανήκουν:

1. Ασφαλίσεις προσώπων:

α) Κλάδος 1, Ατυχήματα

2. Ασφαλίσεις οχημάτων:

β) Κλάδος 3, Χερσαία οχήματα, (πλην σιδηροδρομικών)

3. Ασφαλίσεις Αστικής Ευθύνης:

γ) Κλάδος 10, Αστική Ευθύνη από χερσαία οχήματα

4. Ασφαλίσεις για νομική προστασία και βοήθεια:

δ) Κλάδος 18, Βοηθείας

Οι καλύψεις που προσφέρουν οι ασφαλιστικές εταιρίες για τις συγκεκριμένες ζημιές αποτελούν τις προαιρετικές καλύψεις μιας ασφαλιστικής σύμβασης, διότι ο λήπτης της ασφάλισης δεν είναι υποχρεωμένος βάσει νόμου να ζητήσει προστασία από τον ασφαλιστή του. Η κάλυψη των ίδιων ζημιών των αυτοκινούμενων οχημάτων από τις ασφαλιστικές γίνεται εφόσον το επιθυμεί ο ιδιοκτήτης και του παρέχεται έναντι ασφαλιστρού πάντα και με την εφαρμογή απαλλαγών ώστε να αποφευχθεί η οποιαδήποτε δόλια ενέργεια από πλευράς του λήπτη της ασφάλισης.

Προαιρετικές καλύψεις που συναντάμε σε ασφαλιστικές εταιρίες είναι οι ακόλουθες:

- 1) Ασφάλεια Πύρος
- 2) Ασφάλεια Πυρός και Έκρηξης από Τρομοκρατικές Ενέργειες
- 3) Ασφάλεια Ζημιών Ίδιου Αυτοκινήτου (μικτή ασφάλιση)
- 4) Ασφάλεια Ολικής κλοπής
- 5) Ασφάλεια Μερικής κλοπής
- 6) Ασφάλεια Θραύσης Κρυστάλλων
- 7) Ασφάλεια Θεομηνιών
- 8) Ασφάλεια Υλικών Ζημιών από Ανασφάλιστο Όχημα
- 9) Ασφάλεια Ζημιών Ιδίου Αυτοκινήτου Εντός Φυλασσομένων Χώρων ή Κατά την Μεταφορά του
- 10) Ασφάλεια Πράξεων Δολιοφθοράς (κακόβουλες- ηθελημένες πράξεις)
- 11) Προστασία Bonus/ Malus
- 12) Ασφάλεια Προσωρινής Αντικατάστασης Αυτοκινήτου
- 13) Ασφάλεια Αστικής Ευθύνης κατά τη διάρκεια λειτουργίας του οχήματος ως εργαλείου
- 14) Ασφάλεια Πυρκαγιάς Ψυκτικού Μηχανήματος
- 15) Ασφάλεια Πυρκαγιάς και Έκρηξης από Τρομοκρατικές Ενέργειες Ψυκτικού Μηχανήματος
- 16) Ασφάλεια Ζημιών Ιδίου Ψυκτικού Μηχανήματος
- 17) Ασφάλεια Θεομηνιών Ψυκτικού Μηχανήματος
- 18) Ασφάλεια Πράξεων Δολιοφθοράς Ψυκτικού Μηχανήματος (κακόβουλες- ηθελημένες πράξεις)
- 19) Ασφάλεια Προσωπικού Ατυχήματος Οδηγού- Ιδιοκτήτη
- 20) Ασφάλεια Νομικής Προστασίας
- 21) Ασφάλεια Φροντίδας Τροχαίου Ατυχήματος
- 22) Ασφάλεια Αστικής Ευθύνης από Μεταφερόμενο ή Προεξέχον Φορτίο
- 23) Οδική Βοήθεια
- 24) Αερόσακοι- Ζώνες Ασφαλείας

Ας δούμε τώρα αναλυτικά μία προς μία τις παραπάνω καλύψεις και τις εξαιρέσεις τους:

1) Ασφάλεια Πυρός: Καλύπτονται οι υλικές ζημιές που θα προκληθούν στο ασφαλισμένο όχημα και προέρχονται από πυρκαγιά, κεραυνό, έκρηξη και αυτόματη ανάφλεξη του καθώς και πυρκαγιά που μεταδόθηκε στο όχημα από άλλο αντικείμενο.

- Με τον όρο πυρκαγιά εννοούμε την φωτιά που επεκτείνεται με την δική της δύναμη και συνοδεύεται από φλόγα.
- Κεραυνός είναι το φυσικό φαινόμενο κατά το οποίο ισχυρή ηλεκτρική ατμοσφαιρική εκκένωση, αιφνιδιαστικά και ακαριαία, καταλήγει στο έδαφος.
- Έκρηξη: σκάσιμο με πάταγο που προκαλείται απότομα από ισχυρή πίεση αερίων προς τα έξω, η οποία δημιουργείται με ανάφλεξη εκρηκτικών υλών ή με ισχυρή πίεση από μηχανικά μέσα.

Υπάρχει και η περίπτωση (πιο σπάνια βέβαια στον κλάδο αυτοκινήτων) η ασφάλεια πυρός να περιλαμβάνει την ρήτρα της ασφάλισης «σε πρώτο (Α) κίνδυνο» τότε δεν ισχύει ο αναλογικός κανόνας του όρου της συνασφάλισης και έτσι όταν επέλθει ζημιά καταβάλλεται όλη η αποζημίωση μέχρι του ασφαλισμένου ποσού χωρίς να μπορεί φυσικά να υπερβεί την αξία του ασφαλισμένου οχήματος.

Για την παρούσα κάλυψη ισχύουν οι περιπτώσεις που αναφέρθηκαν στις «Γενικές Εξαιρέσεις» με αριθμό: 1, 2β,3, 5- 8, 10-12 και 18-29. Εξαιρούνται επίσης ζημιές από κλοπές ή απώλειες κατά την διάρκεια της πραγματοποίησης του κινδύνου ή αμέσως ύστερα από αυτόν ή εξαιτίας των μέτρων διάγνωσης, αποτροπής ή περιστολής της ζημιάς.

2) Ασφάλεια Πυρός και Έκρηξης από Τρομοκρατικές Ενέργειες:

καλύπτονται ζημιές που θα προκληθούν στο ασφαλισμένο όχημα από πυρκαγιά ή έκρηξη που θα προκληθούν από τρομοκρατικές ενέργειες τρίτων, μεμονωμένες ή όχι. Για να υπάρξει αποζημίωση για τις ζημιές αυτές θα πρέπει ο εμπρησμός να δηλωθεί αμέσως στις Αστυνομικές Αρχές και να υποβληθεί μήνυση όπως επίσης και να αποδειχθεί πως η ζημιά όντως προκλήθηκε από τρομοκρατική ενέργεια, ώστε να γίνει η αποζημίωση. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι καλύψεις τέτοιου τύπου συνοδεύονται από ένα συγκεκριμένο ποσό αποζημίωσης (απαλλαγή) το οποίο καταβάλει ο ασφαλισμένος και όχι ο ασφαλιστής σε περίπτωση επέλευσης του κινδύνου.

Για την παρούσα κάλυψη ισχύουν οι περιπτώσεις που αναφέρθηκαν στις «Γενικές Εξαιρέσεις» με αριθμό: 1, 2β, 3α, 5-8, 10-12 και 18-29. Εξαιρούνται επίσης ζημιές από κλοπές ή απώλειες κατά την διάρκεια της πραγματοποίησης του κινδύνου ή αμέσως ύστερα από αυτόν ή εξαιτίας των μέτρων διάγνωσης, αποτροπής ή περιστολής της ζημιάς.

3) Ασφάλεια Ζημιών Ίδιου Αυτοκινήτου (μικτή ασφάλιση): με την μικτή ασφάλιση ασφαλίζεται το όχημα για τις περιπτώσεις όπου θα προκληθούν υλικές ζημιές ως αποτέλεσμα σύγκρουσης, εκτροπής, πρόσκρουσης, κατάπτωσης και ανατροπής του. Οι ζημιές καλύπτονται από την ασφαλιστική εταιρία ανεξαρτήτως υπαιτιότητας, δηλαδή στην περίπτωση τροχαίου ατυχήματος όπου προκληθούν ζημιές στο όχημα το οποίο φέρει την ευθύνη του ατυχήματος η ασφαλιστική εταιρία εφόσον έχει στη σύμβαση του ο ασφαλισμένος την συγκεκριμένη κάλυψη (και έχει καταβάλει το αντίστοιχο ασφάλιστρο) έχει την υποχρέωση να του προσφέρει αποζημίωση. Συνήθως η συγκεκριμένη κάλυψη συνοδεύεται από απαλλαγή ενός συγκεκριμένου ποσού υπέρ του ασφαλιστή.

Για την τρέχουσα κάλυψη ισχύουν όλες οι περιπτώσεις εξαιρέσεων που αναφέρθηκαν στις «Γενικές Εξαιρέσεις». Επίσης σε περίπτωση

που ο οδηγός του οχήματος είναι μικρότερης ηλικίας των 23 ετών ή έχει άδεια οδήγησης με ημερομηνία έκδοσης μικρότερη του ενός (1) έτους, εάν δεν έχει συμφωνηθεί η κάλυψη των περιπτώσεων αυτών, με ειδικό επασφάλιστρο, τότε ο ασφαλισμένος ή/και ο λήπτης της ασφάλισης συμμετέχει στη ζημιά σε ποσοστό που κυμαίνεται ανάλογα με την εταιρία π.χ. σε κάποιες ασφαλιστικές είναι το 100%, αφαιρούμενης και της συμφωνηθείσας απαλλαγής και εφόσον έχει καταβάλει το προβλεπόμενο πρόστιμο που αναφέρεται στις «Γενικές Εξαιρέσεις» με αριθμό 9.

4) Ασφάλεια Ολικής κλοπής: η συγκεκριμένη κάλυψη αναφέρεται στην περίπτωση κλοπής του αυτοκινήτου.

- Όταν κλαπεί το αυτοκίνητο η ασφαλιστική εταιρία οφείλει να καταβάλλει αποζημίωση στον ασφαλισμένο που ισούται με την πραγματική αξία του οχήματος κατά την ημέρα της απώλεια του.
- Όταν ο ασφαλισμένος διαπιστώσει την κλοπή του οχήματος του οφείλει να δηλώσει αυτομάτως την απώλεια του στην αστυνομική αρχή και να υποβάλλει μήνυση κατά των δραστών (αγνώστων ή μη). Στην συνέχεια πρέπει να ενημερώσει την ασφαλιστική του εταιρία και να τους προσκομίσει έγγραφο, από την αστυνομία, που να επιβεβαιώνει την απώλεια. Η εταιρία με την σειρά της οφείλει μετά το πέρας ενενήντα (90) ημερών, από την ημερομηνία που υποβλήθηκε η σχετική μήνυση, να καταβάλει την αποζημίωση και με βασική προϋπόθεση πως δεν έχει προκύψει κανένα στοιχείο ότι το όχημα βρέθηκε εντός της προθεσμίας αυτής (σε οποιαδήποτε κατάσταση, ακόμα και ολοσχερώς κατεστραμμένο). Η εταιρία ευθύνεται για την καταβολή της αποζημίωσης ακόμα και αν το όχημα βρεθεί μετά την παρέλευση της προθεσμίας και ο μηνυτής δεν μπορεί να αποσύρει την μήνυση ούτε μετά την καταβολή της αποζημίωσης, διαφορετικά υποχρεούται σε αποκατάσταση κάθε σχετικής ζημιάς της εταιρίας.

- Δεν καλύπτονται οι υλικές ζημιές ή απώλειες εξαρτημάτων ή τμημάτων του οχήματος που προκλήθηκαν κατά την διάρκεια της κλοπής του, εκτός και αν είχε συμφωνηθεί από την αρχή ασφάλιση με τέτοιου είδους καλύψεις. Στην περίπτωση όμως που το αυτοκίνητο βρεθεί εντός των ενενήντα (90) ημερών και έχει υποστεί υλικές ζημιές που ανέρχονται στο 80% και πάνω της αξίας του οχήματος κατά τον χρόνο επέλευσης του κινδύνου (τεκμαρτή ολική κλοπή) η εταιρία οφείλει να καταβάλει κανονικά την αποζημίωση.
- Για να καταβληθεί η αποζημίωση στον δικαιούχο θα πρέπει ο κύριος του οχήματος να συμπληρώσει εγγράφως μια εντολή ανέκκλητης πληρεξουσιότητας σύμφωνα με την οποία παραχωρείται το δικαίωμα στην εταιρία να πουλήσει το όχημα που θα βρεθεί και να κρατήσει τα χρήματα. Επίσης απαιτείται υπογραφή συμβολαιογραφικού προσύμφωνου με το οποίο θα εξασφαλίζεται η δυνατότητα της εταιρίας να ζητήσει την υπογραφή οριστικού συμβολαίου για να μπορεί να μεταβιβάσει την κυριότητα του οχήματος όταν βρεθεί, είτε στην ίδια είτε σε τρίτο τον οποίο θα υποδείξει εκείνη. Γενικά είναι απαραίτητο οποιοδήποτε έγγραφο είναι χρήσιμο για την μεταβίβαση του οχήματος. Αν το όχημα έχει βρεθεί μέχρι την ημέρα πληρωμής η εταιρία μπορεί να την αρνηθεί, αν δεν προηγηθεί νόμιμη μεταβίβαση της κυριότητας του οχήματος σε αυτήν ή σε οποιονδήποτε τρίτο που θα υποδειχθεί από αυτήν.
- όταν το όχημα βρεθεί, μετά το πέρασμα των ενενήντα (90) ημερών όπου έχει καταβληθεί η αποζημίωση, ο λήπτης της ασφάλισης ή/και ο ασφαλισμένος είναι υποχρεωμένοι να ειδοποιήσουν την εταιρία αμέσως μόλις λάβουν γνώση για την ανεύρεση. Και η εταιρία από την πλευρά της μόλις μάθει για την εύρεση του αυτοκινήτου οφείλει να ενημερώσει εγγράφως τον λήπτη ή/και τον ασφαλισμένο στη δηλωθείσα διεύθυνση του, για να δηλώσει εγγράφως μέσα σε δέκα (10) μέρες εάν επιθυμεί το όχημα που βρέθηκε και επιστρέψει και την αποζημίωση, που έχει παραλάβει, με τους τόκους και τα

έξοδα. Αν ο λήπτης ή/και ασφαλισμένος για οποιονδήποτε λόγο δεν απαντήσει μέσα σε δέκα (10) μέρες, εκπίπτει αυτού του δικαιώματος.

Για την τρέχουσα κάλυψη ισχύουν οι περιπτώσεις που αναφέρθηκαν στις «Γενικές Εξαιρέσεις» με αριθμό: 2β, 3, 5, 7, 12, 23, 24, 29 καθώς και η κλοπή όταν είναι συνέπεια υπεξαίρεσης.

5) Ασφάλεια Μερικής κλοπής:

- Στην συγκεκριμένη κάλυψη η εταιρία αποζημιώνει την κλοπή τεμαχίων ή εξαρτημάτων του οχήματος που είναι στερεά προσδεδεμένα σε αυτό και είναι απαραίτητα για την κίνηση και την λειτουργία του καθώς και τις υλικές ζημιές που θα προκληθούν στο αμάξωμα την ώρα της βίαιης αφαίρεσης των τεμαχίων ή εξαρτημάτων του υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχουν εμφανή σημάδια παραβίασης του ασφαλισμένου οχήματος.
- Επίσης καλύπτεται η κλοπή συστημάτων ήχου, εικόνας και τηλεπικοινωνίας με την προϋπόθεση να είναι σταθερά προσδεδεμένα στο όχημα και να έχουν δηλωθεί και περιγραφεί αναλυτικά κατά την αίτηση για την ασφαλιστική σύμβασης. Από αυτή την περίπτωση εξαιρούνται οποιεσδήποτε συσκευές είναι κατασκευασμένες έτσι ώστε να μπορούν και να πρέπει να αφαιρούνται από το όχημα για προστασία κατά της κλοπής (π.χ. αφαιρούμενες προσόψεις συστημάτων ήχου).
- Εφόσον το όχημα είναι ασφαλισμένο και με μικτή κάλυψη (ασφάλιση ιδίων ζημιών) δικαιούται να καταβληθεί αποζημίωση για οποιαδήποτε ζημιά υποστεί κατά την διάρκεια κλοπής του κ που προέρχεται από ανατροπή, σύγκρουση, πρόσκρουση, εκτροπή και κατάπτωση του.

Ο λήπτης της ασφάλισης ή/και ο ασφαλισμένος είναι υποχρεωμένος αμέσως μόλις αντιληφθεί την κλοπή να υποβάλει μήνυση στην αστυνομία και να προσκομίσει αντίγραφο στην ασφαλιστική του εταιρία.

Για την τρέχουσα κάλυψη ισχύουν οι περιπτώσεις που αναφέρθηκαν στις «Γενικές Εξαιρέσεις» με αριθμό: 2β, 3, 5, 7, 12, 23, 24, 26, 29 καθώς και οχήματα ανοικτού τύπου (Cabrio) στην περίπτωση που δεν έχει δηλωθεί εξ' αρχής στην αίτηση ασφάλισης ότι είναι του συγκεκριμένου τύπου. Παλαιότερα, αλλά και σήμερα σε κάποιες ασφαλιστικές εταιρίες, βασική προϋπόθεση για την ασφάλιση μερικής κλοπής ήταν, (είναι), η ύπαρξη της ολικής κλοπής και της ασφάλισης ιδίων ζημιών. Σήμερα π.χ. σε κάποιες εταιρίες αυτό δεν είναι πρόβλημα ενώ σε άλλες μπορεί να ισχύει η προϋπόθεση ύπαρξης της ασφάλισης ιδίων ζημιών.

6) Ασφάλεια Θραύσης Κρυστάλλων: είναι η κάλυψη κατά την οποία αποκαθίστανται ζημιές θραύσης ή ρωγμής, από οποιαδήποτε αιτία, γυάλινων επιφανειών του ασφαλισμένου οχήματος.

Γυάλινες επιφάνειες που καλύπτονται:

- Τζάμια παραθύρων
- Ηλιοροφή
- Παρμπρίζ και φινιστρίνια με τα ελαστικά μέρη που είναι περιμετρικά σε αυτά εφόσον είναι εκ κατασκευής κολλημένα.

Η εταιρία είναι υποχρεωμένη να καλύψει μόνο τα ανταλλακτικά και τα έξοδα επανεγκατάστασης των ασφαλισμένων κρυστάλλων. Θα πρέπει να σημειωθεί πως και σε αυτή την κάλυψη συναντάμε την απαλλαγή. Υπάρχει ένα συγκεκριμένο απαλλασσόμενο ποσό αποζημίωσης το οποίο δεν έχει την υποχρέωση να το καλύψει ο ασφαλιστής αλλά ο ασφαλισμένος και το οποίο ποικίλει από εταιρία σε εταιρία.

Με την Θραύση Κρυστάλλων δεν καλύπτονται οι εξής περιπτώσεις:

- Επιφανειακές ζημιές κρυστάλλων

- Θραύση που προέρχεται από τροχαίο ατύχημα εκτός αν ο μοναδικός υπαίτιος είναι ο οδηγός του ασφαλισμένου οχήματος
- Η ευθυγράμμιση πλαισίων των καλυπτόμενων γυάλινων επιφανειών σε περίπτωση μετατόπισης ή στρέβλωσής τους
- Ζημιές παραθύρων τα οποία είναι ενσωματωμένα στα σκέπαστρα ανοιχτών, τύπου Cabrio αυτοκινήτων.
- Τέλος, για την παρούσα κάλυψη ισχύουν οι περιπτώσεις των «Γενικών Εξαιρέσεων» με αριθμό: 1, 2β, 3α, 6, 7, 8, 11, 12 και 22.

7) Ασφάλεια Θεομηνιών: με την συγκεκριμένη κάλυψη ασφαρίζεται το εκάστοτε όχημα από ζημιές που πιθανό να προκληθούν σε αυτό άμεσα ή έμμεσα από ακραία καιρικά φαινόμενα που συνιστούν ανωτέρα βία. Για να ισχύσει η κάλυψη στην περίπτωση επέλευσης του κινδύνου ο λήπτης της ασφάλισης ή/και ο ασφαλισμένος είναι υποχρεωμένος να καταβάλει στην εταιρία δελτίο της EMY* ή/και δελτίο τύπου. Οι αποζημιώσεις γίνονται πάντα υπό την προϋπόθεση ότι τα φαινόμενα αυτά θα προκαλέσουν μαζικές καταστροφές.

Ακραία καιρικά φαινόμενα θεωρούνται τα εξής:

- I. Τυφώνας
- II. Πλημμύρα
- III. Λαίλαπα
- IV. Σεισμός
- V. Καταιγίδα (το ύψος της βροχής να ξεπερνά τα 5 mm/ ώρα/ τετραγωνικό εκατοστό)
- VI. Έκρηξη ηφαιστείου
- VII. Ανεμοθύελλα (πάνω από 8 Μποφώρ)
- VIII. Οποιαδήποτε άλλη φυσική διαταραχή.

Για την παρούσα κάλυψη ισχύουν οι περιπτώσεις των «Γενικών Εξαιρέσεων» με αριθμό: 1, 2β, 3, 6-8, 10-13, 15-29.

8) Ασφάλεια Υλικών Ζημιών από Ανασφάλιστο Όχημα: όπως είναι εμφανές και από τον τίτλο της πρόκειται για μια κάλυψη που αφορά μόνο τις υλικές ζημιές που θα προξενήσει στο ασφαλισμένο όχημα κάποιο άλλο ανασφάλιστο.

Βασικές προϋποθέσεις ώστε να λάβει την αποζημίωση του ο Ασφαλισμένος ή/και ο Λήπτης της ασφάλισης είναι:

α) να αποδειχτεί η αποκλειστική υπαιτιότητα του ανασφάλιστου οχήματος για την πρόκληση του ατυχήματος καθώς και η απόδειξη πως το αυτοκίνητο είναι ανασφάλιστο. Για να αποδειχτούν αυτά θα πρέπει να καταβληθεί στη εταιρία οποιοδήποτε έγγραφο του οποίου η ισχύ να μην μπορεί να αμφισβητηθεί. Τέτοιου είδους έγγραφα είναι τα εξής: δημόσιο έγγραφο, αντίγραφο δελτίου συμβάντος της Αστυνομικής Αρχής που επιλήφθηκε του ατυχήματος, ποινική δικογραφία, βεβαίωση Υ.Σ.Α.Ε.

β) η διαφύλαξη των δικαιωμάτων του Λήπτη της ασφάλισης ή/και του Ασφαλισμένου εναντίον οποιουδήποτε προς αποζημίωση του.

Για την συγκεκριμένη κάλυψη ισχύουν οι διατάξεις που έχουν αναφερθεί στα όρια ευθύνης της εταιρίας- υπολογισμός αποζημίωσης, όμως σε καμία περίπτωση δεν μπορεί το ασφαλιστικό ποσό να ξεπερνάει το ασφαλιζόμενο κεφάλαιο της καλύψεως των υλικών ζημιών της αστικής ευθύνης, το οποίο αναγράφεται στο ασφαλιστήριο του εκάστοτε αυτοκινήτου.

Για την παρούσα κάλυψη ισχύει η περίπτωση των «Γενικών Εξαιρέσεων» με αριθμό: 24.

9) Ασφάλεια Ζημιών Ιδίου Αυτοκινήτου Εντός Φυλασσομένων Χώρων ή Κατά την Μεταφορά του: η παρούσα κάλυψη αναφέρεται σε ίδιες ζημιές του ασφαλισμένου οχήματος που θα προκληθούν

εντός φυλασσομένων χώρων (όπως προβλήτες, γκαράζ, εκθέσεις, συνεργεία) από εκτροπή, σύγκρουση, ανατροπή, πρόσκρουση και κατάπτωση καθώς και κατά την μεταφορά , φόρτωση ή εκφόρτωση του από πλοίο, τρένο, αεροπλάνο σύμφωνα πάντα με την προϋπόθεση πως τα παραπάνω εκτελούν νόμιμο δρομολόγιο και πληρούν όλες τις προδιαγραφές για μεταφορά οχημάτων.

Για την παρούσα κάλυψη ισχύουν οι περιπτώσεις των «Γενικών Εξαιρέσεων» με αριθμό: 1, 2β, 3-13, 15-17 και 19-29 καθώς επίσης και οποιαδήποτε ζημιά προκληθεί ενώ τα οχήματα μεταφέρονται ή ρυμουλκούνται, φορτώνονται ή εκφορτώνονται από κάποιο όχημα όπως γερανούς, φορτηγά και οχήματα οδικής βοήθειας.

10) Ασφάλεια Πράξεων Δολιοφθοράς (κακόβουλες- ηθελημένες πράξεις): Η κάλυψη αυτή προσφέρει αποκατάσταση σε ζημιές που έχουν προκληθεί από κακόβουλες πράξεις τρίτων.

Από την παρούσα κάλυψη εξαιρούνται ζημιές που έχουν προκληθεί στο ασφαλισμένο όχημα κατά την διάρκεια κλοπής του ή στην προσπάθεια προς κλοπή του ή για ζημιές που οφείλονται σε εκδήλωση πυρκαγιάς ή από έκρηξη σε αυτό. Επίσης στην παρούσα κάλυψη ισχύουν οι περιπτώσεις των «Γενικών Εξαιρέσεων» με αριθμό: 1, 2β, 3α, 7, 10, 26 και 28.

11) Προστασία Bonus/ Malus: Με την συγκεκριμένη κάλυψη δίνεται η δυνατότητα στον ασφαλισμένο να μπορεί να παραμείνει στην ίδια κατηγορία Bonus/ Malus για τις δύο πρώτες ζημιές που τυχόν θα προκληθούν. Πιο συγκεκριμένα η κατηγορία στην οποία ανήκει το εκάστοτε όχημα δεν θα επηρεαστεί αποκλειστικά και μόνο για τις δύο πρώτες ζημιές που θα προκληθούν μέσα σε κάθε δωδεκάμηνη περίοδο ασφάλισης και έτσι ο Ασφαλισμένος θα μπορέσει να παραμείνει στην κατηγορία που βρισκόταν κατά την λήξη της αμέσως

προηγούμενης δωδεκάμηνης ασφαλιστικής περιόδου, εφόσον πάντα έχει καταβάλει και το αντίστοιχο πρόσθετο ασφάλιστρο.

Μετά τις δύο πρώτες ζημιές και για κάθε επόμενη ζημία, αυτόματα, ο ασφαλισμένος για το επόμενο δωδεκάμηνο θα σημειώσει άνοδο δύο (2) κατηγοριών από αυτή που βρισκόταν.

12) Ασφάλεια Προσωρινής Αντικατάστασης Αυτοκινήτου: Η Εταιρία παρέχει στον Ασφαλισμένο ένα αυτοκίνητο προσωρινής αντικατάστασης σε περίπτωση που το όχημα υποστεί ζημιά ή κλαπεί (ολική κλοπή). Αναλυτικότερα, για να δικαιούται ο Ασφαλισμένος να κάνει χρήση (προσωρινή) του αυτοκινήτου αντικατάστασης θα πρέπει να ισχύουν οι δύο (2) παρακάτω περιπτώσεις:

α) το όχημα να έχει υποστεί τέτοια ζημιά ώστε να έχει ακινητοποιηθεί ή να έχει κλαπεί,

β) η παραμονή του ασφαλισμένου οχήματος στο συνεργείο για επισκευή να είναι αναγκαστικά παραπάνω από 24 ώρες.

Στην περίπτωση που το όχημα ακινητοποιηθεί αμέσως μετά την επέλευση της ζημιάς, ο Ασφαλισμένος δικαιούται όχημα αντικατάστασης από την ημέρα του ατυχήματος, ενώ αν το όχημα μετά το ατύχημα κινείται, ώστε να φτάσει μέχρι το συνεργείο, δικαιούται αυτοκίνητο αντικατάστασης από την στιγμή που θα παραδώσει το όχημα στο συνεργείο για επισκευή. Στην περίπτωση κλοπής (ολικής πάντα) του αυτοκινήτου αντικατάστασης δίδεται από την ημέρα της κλοπής. Σε κάθε περίπτωση η χρονική περίοδος που μπορεί να γίνει η χρήση του ενοικιαζόμενου αυτοκινήτου θα είναι για όσο συνεχές χρονικό διάστημα διαρκεί η επισκευή του, το οποίο δεν θα ξεπερνά τις δέκα (10) ημερολογιακές ημέρες.

Το όχημα αντικατάστασης το επιλέγει η εκάστοτε εταιρία, ως προς την μάρκα, το χρώμα, την ηλικία κλπ. και κυβισμού ίσου με αυτόν που

αναγράφεται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο, στον πίνακα καλύψεων του εκάστοτε ασφαλιστηρίου συμβολαίου.

Ο Ασφαλισμένος οφείλει να σεβαστεί και να τηρεί τους όρους ενοικίασης του αυτοκινήτου. Η Εταιρία, σε περίπτωση που ο Ασφαλισμένος θελήσει να ενοικιάσει μόνος του αυτοκίνητο αντικατάστασης, μπορεί αντί της χορήγησης αυτοκινήτου αντικατάστασης να καταβάλει στον Ασφαλισμένο ημερησίως το ποσό που αναγράφεται στον Πίνακα Καλύψεων του ασφαλιστηρίου συμβολαίου (της εκάστοτε ασφαλιστικής εταιρίας) και με μέγιστο όριο της δέκα (10) μέρες.

Από την παρούσα κάλυψη εξαιρούνται οι ζημιές που θα προκληθούν από:

- α) Θραύση Κρυστάλλων
- β) Προσωπικό Ατύχημα
- γ) Νομική Προστασία

13) Ασφάλεια Αστικής Ευθύνης κατά τη διάρκεια λειτουργίας του οχήματος ως εργαλείου: Προσφέρεται ασφαλιστική κάλυψη έναντι τρίτων, οι οποίοι δεν επενέβαιναν στο όχημα ή του υπ' αυτού ρυμουλκούμενου, για ζημιές που προκλήθηκαν από την λειτουργία του ασφαλισμένου οχήματος ως εργαλείου καθώς και κάθε μηχανήματος το οποίο αποτελεί εξάρτημα του ή έχει προσαρμοστεί σε αυτό. Η κάλυψη δεν μπορεί να ξεπερνάει το ύψος του ασφαλιστικού ποσού που αναγράφεται στον «Πίνακα Καλύψεων» του εκάστοτε ασφαλιστηρίου. Φυσικά βασική προϋπόθεση για να μπορεί να αποδοθεί αποζημίωση είναι ο οδηγός του οχήματος (εργαλείου) πέραν από την άδεια οδήγησης να διαθέτει και την απαραίτητη από τον νόμο άδεια χειρισμού του μηχανήματος- οχήματος. Το ποσό της κάλυψης δεν είναι το ίδιο με τα κατώτατα όρια ασφάλισης της έναντι τρίτων αστικής ευθύνης από την κυκλοφορία του οχήματος.

Η συγκεκριμένη κάλυψη δεν καλύπτει την αστική ευθύνη που προκλήθηκε από:

- Πλημμύρα, καθίζηση ή μόλυνση ύδατος.
- Ζημιές σε σωληνώσεις ή καλώδια.
- Ζημιές σε γέφυρες, γεφυροπλάστιγγες, υπέργειες ή υπόγειες γέφυρες, διαβάσεις, οδούς ή σε οτιδήποτε είναι κάτω από αυτά, λόγο κραδασμού ή βάρους του ασφαλισμένου οχήματος ή του φορτίου που μεταφέρεται από αυτό.
- Χρήση του μηχανήματος που σύμφωνα με τον κατασκευαστή εκτελεί έργο κατά το χρόνο που υπερβαίνει τις καθορισμένες αντοχές του.
- Καθώς και θραύση καλωδίων γερανού κατά την φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων ή φορτίων κάθε είδους, λόγω εργασιών κατά το χρόνο που υπερβαίνει τις καθορισμένες αντοχές του σύμφωνα με τον κατασκευαστή του.

Τέλος ισχύουν οι περιπτώσεις των «Γενικών Εξαιρέσεων» με αριθμό: 1, 2α, 3, 5-18, 19- 21, 23, 27 και 29.

14) Ασφάλεια Πυρκαγιάς Ψυκτικού Μηχανήματος: Με την παρούσα κάλυψη προσφέρεται αποκατάσταση ζημιών που έχουν προκληθεί συνέπεια πυρκαγιάς, αυτόματης ανάφλεξης και πτώσης κεραυνού σε ψυκτικά θερμαντικά μηχανήματα και εγκαταστάσεις του ψυγείου ή του θερμοθαλάμου του ασφαλισμένου οχήματος. Επίσης παρέχεται κάλυψη και στις ζημιές που θα προκληθούν από την έκρηξη τους.

Στις εξαιρέσεις της συγκεκριμένης κάλυψης κατατάσσονται ζημιές που έχουν προκληθεί από κλοπές ή απώλειες είτε κατά την διάρκεια της επέλευσης του κινδύνου είτε μετά από αυτόν ή εξαιτίας των μέτρων διάγνωσης, αποτροπής ή περιστολής της ζημίας. Από τις «Γενικές Εξαιρέσεις» ισχύουν οι περιπτώσεις με αριθμό: 1, 2β, 3, 5-7, 8, 10-12, 18-27 και 29.

15) Ασφάλεια Πυρκαγιάς και Έκρηξης από Τρομοκρατικές Ενέργειες Ψυκτικού Μηχανήματος: Παρέχεται κάλυψη για ζημιές που θα προκληθούν σε ψυκτικά θερμαντικά μηχανήματα και εγκαταστάσεις του ασφαλισμένου ψυγείου ή θερμοθαλάμου που οφείλονται σε πυρκαγιά ή έκρηξη από τρομοκρατικές ενέργειες τρίτων, μεμονωμένες ή όχι.

Από τις «Γενικές Εξαιρέσεις» ισχύουν οι περιπτώσεις με αριθμό: 1, 2β, 3α, 5-8, 10-12, 18-27 και 29.

16) Ασφάλεια Ζημιών Ιδίου Ψυκτικού Μηχανήματος: Παρέχεται κάλυψη εάν κατά την περίπτωση σύγκρουσης, πρόσκρουσης, εκτροπής, κατάπτωσης και ανατροπής προκληθούν ζημιές των ψυκτικών θερμαντικών μηχανημάτων και εγκαταστάσεων του ασφαλισμένου ψυγείου αυτοκινήτου ή θερμοθαλάμου.

Από τις «Γενικές Εξαιρέσεις» ισχύουν οι περιπτώσεις με αριθμό: 1, 2β, 3-27 και 29.

17) Ασφάλεια Θεομηνιών Ψυκτικού Μηχανήματος: Όπως είδαμε και στην κάλυψη με αριθμό 7 «Ασφάλεια Θεομηνιών» καλύπτονται άμεσα ή έμμεσα ζημιές που θα προκληθούν από ακραία καιρικά φαινόμενα που συνιστούν ανωτέρα βία. Η παρούσα κάλυψη όμως εστιάζει σε ζημιές που θα προκληθούν σε ψυκτικά θερμαντικά μηχανήματα και εγκαταστάσεις του ασφαλισμένου ψυγείου ή θερμοθαλάμου.

Τα ακραία καιρικά φαινόμενα μπορεί να είναι πλημμύρα, τυφώνας, λαίλαπα, ανεμοθύελλα, καταιγίδα, έκρηξη ηφαιστείου, σεισμός ή οποιαδήποτε άλλη φυσική διαταραχή αρκεί τα φαινόμενα αυτά να προκαλέσουν μαζικές καταστροφές.

Ο Ασφαλισμένος ή/και Λήπτης της ασφάλισης οφείλει σε περίπτωση που το αυτοκίνητο του υποστεί ζημιά που να οφείλεται σε ένα από τα παραπάνω αίτια να προσκομίσει στην Εταιρία δελτίο της ΕΜΥ ή/και δελτίο τύπου, ώστε να του καταβληθεί η αποζημίωση.

Από την παρούσα κάλυψη εξαιρούνται μηχανικές βλάβες που έχουν προκληθεί από τον παγετό καθώς και από τις «Γενικές Εξαιρέσεις» ισχύουν οι περιπτώσεις με αριθμό: 1, 2β, 3, 8, 10-13, 15, 16, 17-27 και 29.

18) Ασφάλεια Πράξεων Δολιοφθοράς Ψυκτικού Μηχανήματος (κακόβουλες- ηθελημένες πράξεις): Στην παρούσα κάλυψη παρέχετε προστασία για ζημιές που θα προκληθούν σε ψυκτικά θερμαντικά μηχανήματα και εγκαταστάσεις του ασφαλισμένου ψυγείου ή θερμοθαλάμου, που θα προκληθούν από κακόβουλες πράξεις τρίτων.

Εξαιρούνται ζημιές που θα προκληθούν κατά την κλοπή ή την απόπειρα κλοπής του ασφαλισμένου οχήματος ή που έχουν προκληθεί από πυρκαγιά ή έκρηξη σε αυτό καθώς και από τις «Γενικές Εξαιρέσεις» οι περιπτώσεις με αριθμό: 1, 2β, 3α, 7, 8 και 26.

19) Ασφάλεια Προσωπικού Ατυχήματος Οδηγού- Ιδιοκτήτη: η συγκεκριμένη κάλυψη παρέχει κάλυψη στον οδηγό ή/και ιδιοκτήτη του ασφαλισμένου οχήματος, κατά την κυκλοφορία του καθώς και κατά την αποβίβαση ή επιβίβαση του σε αυτό, μόνο για τροχαίο ατύχημα, εντός Ελλάδος. Πριν την αναλύσουμε θα πρέπει να παραθέσουμε τους εξής παρακάτω ορισμούς (όπως προβλέπονται από τον νόμο):

- **Ασφαλισμένος:** είναι το πρόσωπο στο οποίο ανήκει το αυτοκίνητο και το όνομα του αναγράφεται πάνω στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο.
- **Οδηγός:** είναι το πρόσωπο εκείνο το οποίο οδηγεί το αυτοκίνητο κατά τον χρόνο του ατυχήματος. Το άτομο αυτό μπορεί να είναι οποιοδήποτε, πέραν του ιδιοκτήτη του, αρκεί να τηρεί τις νόμιμες προϋποθέσεις (να είναι πάνω από 18 ετών, να έχει νόμιμη άδεια οδήγησης και να το οδηγεί εις

γνώση του ιδιοκτήτη του) ώστε να δικαιούται την αποζημίωση. Σε κάθε άλλη περίπτωση η ασφάλιση θεωρείται άκυρη.

- **Ασφαλισμένο αυτοκίνητο:** είναι το αυτοκίνητο το οποίο αναγράφεται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο.
- **Καλυπτόμενα πρόσωπα:** θεωρούνται μόνο ο οδηγός και ο ιδιοκτήτης του αυτοκινήτου. Τα υπόλοιπα πρόσωπα που επιβαίνουν σε αυτό εξαιρούνται από την συγκεκριμένη κάλυψη.

Δυστυχώς όταν συμβεί τροχαίο ατύχημα τα αποτελέσματα του δεν είναι μόνο οι υλικές ζημιές που μπορεί προκληθούν, υπάρχουν ζωές μέσα στα οχήματα οι οποίες μπορούν να τραυματιστούν από ελαφρά μέχρι πολύ βαριά ακόμα και να υποκύψουν στα τραύματά τους. Η κάλυψη προσωπικού ατυχήματος του οδηγού- ιδιοκτήτη παρέχει αποζημίωση μετά το τροχαίο ατύχημα σε περιπτώσεις:

- Θανάτου
- Μόνιμης Ολικής Ανικανότητας
- Μόνιμης Μερικής Ανικανότητας
- Έξοδα Νοσηλείας- Κάρτα Νοσηλείας
- Συντρέχουσες Περιπτώσεις Αποζημίωσης

Θάνατος

Εάν επέλθει θάνατος κατά την επέλευση του ατυχήματος η εκάστοτε Εταιρία είναι υποχρεωμένη να καταβάλει αποζημίωση στους δικαιούχους. Το ποσό της αποζημίωσης αναφέρεται πάντα στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Βασική προϋπόθεση για να καταβολή του ασφαλίματος είναι ο θάνατος να επήλθε *άμεσα, αυτοτελώς και ανεξάρτητα από άλλη αιτία*, από ατύχημα το οποίο συνέβη κατά την διάρκεια της κάλυψης και μέσα σε ένα (1) χρόνο το αργότερο από την ημέρα του ατυχήματος.

Οι δικαιούχοι σε περίπτωση θανάτου είναι υποχρεωμένη να προσκομίσουν στην Εταιρία τα παρακάτω δικαιολογητικά ώστε να τους καταβληθεί η αποζημίωση:

- 1) Ληξιαρχική πράξη θανάτου
- 2) Πιστοποιητικό θανάτου ιατρού ή νοσοκομείου
- 3) Κληρονομητήριο
- 4) Πιστοποιητικό της Εφορίας για την δήλωση του ασφαλιστικού ποσού
- 5) Αν για τον θάνατο του Ασφαλισμένου έχει σχηματιστεί ποινική δικογραφία πρέπει να προσκομιστούν και όλα τα σχετικά έγγραφα
- 6) Οποιοδήποτε άλλο έγγραφο απαιτείται κατά περίπτωση για τη θεμελίωση της αξίωσης του δικαιούχου.

Για την περίπτωση που οι δικαιούχοι είναι περισσότεροι του ενός η παροχή του ασφαρίσματος είναι αδιαίρετος και η πληρωμή γίνεται μόνο με απόδειξη που είναι υπογεγραμμένη από όλους. Επίσης σε περίπτωση που οι δικαιούχοι λειτουργήσουν «εκ προθέσεως», άμεσα ή έμμεσα, με οποιονδήποτε τρόπο ώστε αν ο Ασφαλισμένος να χάσει την ζωή του και αυτό αποδειχθεί, τότε αυτομάτως η Εταιρία απαλλάσσεται από την υποχρέωση της και οι δικαιούχοι λαμβάνουν αποζημίωση.

Μόνιμη ολική ανικανότητα

Σε περίπτωση μόνιμης ολικής ανικανότητας η οποία έχει επέλθει λόγω τροχαίου ατυχήματος κατά την διάρκεια της κάλυψης, αμέσως μετά το ατύχημα ή εντός ενός (1) έτους από την στιγμή που συνέβη αυτό, η ασφαλιστική εταιρία οφείλει να καταβάλλει αποζημίωση, μόλις αυτή κριθεί οριστική, το ποσό της οποίας καταβάλλεται ολόκληρο και αναγράφεται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

Οι περιπτώσεις μόνιμης ολικής ανικανότητας είναι αυστηρά οι παρακάτω:

- 1) Οι ανίατες νευρολογικές εκδηλώσεις τραυματικών ή μετατραυματικών παθήσεων του εγκεφάλου, οι οποίες καθιστούν τον Ασφαλισμένο ανίκανο για κάθε εργασία,
- 2) Μόνιμη ολική παράλυση,
- 3) Η ολική απώλεια της όρασης των δύο ματιών ή ολική απώλεια των δύο χεριών ή των δύο ποδιών ή ενός ποδιού και ενός χεριού.

Σαν απώλεια θεωρείται όχι μόνο η αποκοπή, αλλά και η οριστική απώλεια χρήσης.

Μόνιμη μερική ανικανότητα

Όταν επέλθει μόνιμη ανικανότητα από τροχαίο ατύχημα που όμως δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως μόνιμη ολική ανικανότητα, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, καλείται μόνιμη μερική ανικανότητα. Σε αυτή την περίπτωση, και εφόσον η ικανότητα του Ασφαλισμένου για οποιαδήποτε εργασία μειώνεται αντικειμενικά *ισοβίως μερικώς* και η ανικανότητα του κριθεί οριστική η εκάστοτε Εταιρία οφείλει να του παρέχει αποζημίωση.

Το ασφαλιστικό ποσό που δικαιούται στην περίπτωση της μερικής ολικής ανικανότητας ο Ασφαλισμένος συνιστάται σε ποσοστό του ποσού που προβλέπεται για τη μόνιμη ολική ανικανότητα. Τα ποσοστά του ποσού που προβλέπεται για την μόνιμη ολική ανικανότητα αναφέρονται και παραδίδονται πάντα από τον ασφαλιστή στον Ασφαλισμένο ή/και Δικαιούχο της ασφάλισης μαζί με τη παράδοση του πρώτου ασφαλιστηρίου συμβολαίου. Επειδή τα ποσοστά διαφέρουν από ασφαλιστική σε ασφαλιστική εταιρία (με πολύ μικρές διαφορές βέβαια) ενώ οι κατηγορίες για τις καλύψεις των τραυματισμών και απωλειών είναι σχεδόν ίδιες σε κάθε εταιρία, παρατίθεται ενδεικτικά ο παρακάτω πίνακας:

Πίνακας Ποσοστών Αναπηρίας¹⁵

| | ΔΕΞΙΑ | ΑΡΙΣΤΕΡΑ |
|---|--------------|-----------------|
| 1. Ολική απώλεια βραχίονα ή χεριού | 60% | 50% |
| 2. Ολική απώλεια της κίνησης του ώμου | 25% | 20% |
| 3. Ολική απώλεια της κίνησης του αγκώνα ή του καρπού | 20% | 15% |
| 4. Ολική απώλεια της κίνησης του δείκτη και του αντίχειρα | 30% | 25% |
| 5. Ολική απώλεια του αντίχειρα και κάποιου άλλου δακτύλου | 25% | 20% |
| 6. Ολική απώλεια τριών δακτύλων εκτός από τον δείκτη και τον αντίχειρα | 20% | 15% |
| 7. Ολική απώλεια του αντίχειρα μόνο | 20% | 15% |
| 8. Ολική απώλεια του δείκτη μόνο | 15% | 10% |
| 9. Ολική απώλεια του μέσου μόνο | 10% | 8% |
| 10. Ολική απώλεια του παράμεσου μόνο | 8% | 7% |
| 11. Ολική απώλεια του μικρού μόνο | 7% | 6% |
| 12. Ολική απώλεια του κάτω άκρου πάνω από το γόνατο | 50% | |
| 13. Ολική απώλεια του κάτω άκρου κάτω από το γόνατο | 40% | |
| 14. Μερικός ακρωτηριασμός ποδιού συμπεριλαμβανομένων όλων των δακτύλων | 30% | |
| 15. Ολική ή μερική απώλεια της κίνησης ενός μηρού | 30% | |
| 16. Ολική απώλεια της κίνησης ενός γόνατος | 20% | |
| 17. Ολική απώλεια της κίνησης ενός ταρσού | 15% | |
| 18. Ολική απώλεια του μεγάλου δακτύλου του ποδιού | 8% | |
| 19. Κάταγμα μη πορωθέν μιας κνήμης | 30% | |
| 20. Κάταγμα μη πορωθέν ενός ποδιού | 20% | |
| 21. Κάταγμα μη πορωθέν μιας επιγονατίδας | 20% | |
| 22. Βράχυνση του ποδιού κατά 5 τουλάχιστον εκατοστά | 15% | |
| 23. Ολική απώλεια ενός ματιού ή κατά το ήμισυ ελάττωση της όρασης και των δύο ματιών | 25% | |
| 24. Ολική κωφότητα δύο αυτιών | 40% | |
| 25. Ολική κωφότητα του ενός αυτιού | 10% | |
| 26. Κάταγμα μη πορωθέν της κάτω σιαγόνας | 25% | |
| 27. Ακινητοποίηση ενός τμήματος της σπονδυλικής στήλης με σοβαρή απόκλιση σε πολύ ενοχλητική θέση | 30% | |
| 28. Κάταγμα πλευράς με επίμονη παραμόρφωση του θώρακα και οργανική ανωμαλία | 10% | |

Πίνακας 3: Πίνακας Ποσοστών Αναπηρίας.

¹⁵ Τα ποσοστά αναπηρίας του παραπάνω πίνακα είναι ενδεικτικά και αποτελούν παράδειγμα. Δεν ισχύουν για όλες τις ασφαλιστικές εταιρίες. Τα συγκεκριμένα ποσοστά ανήκουν στην Groupama Phoenix Ασφαλιστική.

- Για την περίπτωση που ο Ασφαλισμένος είναι αριστερόχειρας, και το έχει δηλώσει κατά την σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης, τα ποσοστά αναπηρίας που αφορούν τα χέρια αντιστρέφονται. Σε καμία όμως περίπτωση το ποσοστό αναπηρίας δεν μπορεί να είναι αθροιστικά μεγαλύτερο του 100%.
- Αν υπάρχει απώλεια ή βλάβη οργάνου ή μέλους του σώματος το οποίο ήταν ελαττωματικό ή άχρηστο πριν από το τροχαίο ατύχημα, ο Ασφαλισμένος δεν δικαιούται αποζημίωση.
- Αν κατά το ατύχημα συμβεί τραυματισμός που επιφέρει αναπηρία στον Ασφαλισμένο αλλά δεν υπάρχει στον πίνακα, το ποσοστό θα οριστεί με βάση την σοβαρότητα της, από γιατρό της Εταιρίας, με μέτρο την ισόβια μείωση της γενικής ικανότητας για εργασία και πάντα σε σχέση με όσες αναπηρίες υπάρχουν στον πίνακα.
- Αν υπάρξει αποκοπή ενός μόνο τμήματος του δακτύλου του χεριού, καταβάλλεται αποζημίωση με βάση το ποσοστό που προβλέπεται για την ολική απώλεια αυτού και πάντοτε αναλόγως το σημείο αποκοπής του.
- Όταν ο Ασφαλισμένος αντιμετωπίζει πριν από το ατύχημα κάποιες δυσκολίες λόγο αφαίρεσης ή αποκοπής ή ελαττώματος κάποιου μέλους του και με το τροχαίο ατύχημα η κατάσταση του επιδεινώνεται, η ασφαλιστική εταιρία οφείλει να του παρέχει αποζημίωση μόνο για την βλάβη που επήλθε από το ατύχημα άμεσα και όχι για την μεγαλύτερη που προήλθε έμμεσα λόγω της κατάστασης που προϋπήρχε.
- Το σύνολο της αποζημίωσης δεν μπορεί να υπερβεί το ολικό ασφαλιστικό ποσό το προβλεπόμενο για την περίπτωση της μόνιμης ολικής ανικανότητας όταν κατά το ατύχημα προκληθούν απώλειες περισσότερων μελών ή οργάνων και η κατάσταση δεν έχει χαρακτηριστεί ως μόνιμη ολική ανικανότητα.

Έξοδα Νοσηλείας- Κάρτα Νοσηλείας

Μετά το ατύχημα ο Ασφαλισμένος μπορεί να χρειαστεί ιατροφαρμακευτική περίθαλψη. Βασική προϋπόθεση για να ισχύσει αυτό είναι να έχει ζητήσει να καλύπτεται για κάτι τέτοιο έναντι πάντοτε

ασφαλιστήριου. Έτσι λοιπόν ο Ασφαλισμένος μπορεί να πραγματοποιήσει έξοδα για ιατροφαρμακευτική περίθαλψη εντός ή εκτός νοσοκομείου ή κλινικής και εντός ή εκτός Ελλάδος. Η Εταιρία οφείλει να καλύψει τις παραπάνω δαπάνες σύμφωνα με το εύρος της κάλυψης και μέχρι το ανώτερο όριο του κεφαλαίου που αναφέρεται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο για κάθε ατύχημα. Αν από το τροχαίο προκύψουν αποζημιώσεις για παραπάνω από ένα άτομο τότε το ποσό που θα πληρωθεί σε καθένα από αυτά θα ορίζεται αναλογικά μέχρι του ανωτάτου πληρωτέου ποσού που καθορίζεται στον σχετικό πίνακα στο ασφαλιστήριο.

Για να καταβάλει η Εταιρία τα έξοδα νοσηλείας στην περίπτωση που ο Ασφαλισμένος νοσηλεύτηκε εντός Ελλάδος θα πρέπει να της προσκομιστεί η κάρτα νοσηλείας του (απλή απόδειξη εισιτηρίου-εξιτηρίου του νοσοκομείου, που εκδίδεται στο όνομα του Ασφαλισμένου) από την πρώτη μέρα της εισόδου του ανεξάρτητα από τα πραγματοποιηθέντα έξοδα νοσηλείας ακόμα και αν ο Ασφαλισμένος αποζημιωθεί από άλλη πηγή.

Στην περίπτωση που ο Ασφαλισμένος έχει συνάψει πάνω από δύο (2) ασφαλίσεις και δικαιούται αποζημίωση τότε τα έξοδα θεραπείας καταβάλλονται συνολικά μία φορά και το προβλεπόμενο στο εκάστοτε συμβόλαιο ποσό αποζημίωσης μειώνεται αναλογικά προς το σύνολο των καλυπτόμενων ποσών από όλα τα συμβόλαια που προβλέπουν την συγκεκριμένη κάλυψη.

Αν υπάρχει τρίτος υπαίτιος για το ατύχημα ο Ασφαλισμένος (πριν να εισπράξει την αποζημίωση του) είναι υποχρεωμένος να παραχωρήσει στην Εταιρία όλες τις απαιτήσεις του κατά του τρίτου υπαιτίου και μέχρι το ποσό της κάλυψης από το παρόν ασφαλιστήριο.

Όταν η νοσηλεία έγινε σε νοσοκομείο ή κλινική του εξωτερικού ο Ασφαλισμένος οφείλει να πληρώσει τα νοσοκομειακά έξοδα ο ίδιος και στην συνέχεια να απευθυνθεί στην Εταιρία του ώστε να παραλάβει την αποζημίωση του. Για να θεωρηθούν νόμιμα τα αποδεικτικά στοιχεία της

νοσηλείας του Ασφαλισμένου θα πρέπει να είναι μεταφρασμένα στα ελληνικά και θεωρημένα από την αρμόδια Προξενική Αρχή.

Οι προβλεπόμενες δαπάνες μετά από τροχαίο ατύχημα είναι οι εξής:

- Δαπάνες για δωμάτιο και τροφή
- Αμοιβές χειρουργού και αναισθησιολόγου
- Δαπάνες για υπηρεσίες, φάρμακα και εξετάσεις που έγιναν σε νοσηλευτικό ίδρυμα ή στα εξωτερικά ιατρεία
- Δαπάνες για χρήση ιατρικού εξοπλισμού του νοσοκομείου και των μονάδων εντατικής παρακολούθησης
- Ημερήσια περίθαλψη- αγωγή που δεν απαιτεί ολονύκτια παραμονή σε νοσοκομείο
- Διάφορες θεραπείες, πχ φυσικοθεραπείες εντός νοσοκομείου και για όσο διαρκέσει η νοσηλεία
- Δαπάνες νοσοκομειακής περίθαλψης, όπως για χρήση χειρουργείου, οξυγόνο, επιδέσμους, χυτά γύψινα, κλπ.

Συντρέχουσες Περιπτώσεις Αποζημίωσης

1. Ο Ασφαλισμένος δεν μπορεί να παραλάβει παραπάνω από μία αποζημιώσεις όταν μιλάμε για το ίδιο ατύχημα. Δικαιούται είτε αποζημίωση για την περίπτωση της μόνιμης ανικανότητας (ολικής ή μερικής) είτε για την περίπτωση θανάτου. Αν έχει ήδη λάβει αποζημίωση για την περίπτωση της μόνιμης ανικανότητας (είτε ολικής είτε μερικής) και εντός ενός (1) έτους επέλθει θάνατος, ο οποίος να οφείλετε στο ίδιο τροχαίο ατύχημα, τότε η ασφαλιστική του εταιρία θα καταβάλει στους δικαιούχους αποζημίωση για την περίπτωση του θανάτου και το ποσό αυτής θα είναι η διαφορά μεταξύ του ποσού που είχε ήδη εισπράξει ο Ασφαλισμένος και του προβλεπόμενου για την περίπτωση θανάτου, εφόσον είναι μεγαλύτερο.
2. Όταν επέλθει ομαδικό ατύχημα (στο ασφαλισμένο όχημα να συνεπιβαίνει(ουν) και ο ιδιοκτήτης ή οι συνιδιοκτήτες του) το

κεφάλαιο θανάτου και μόνιμης ανικανότητας διπλασιάζεται, και η αποζημίωση μοιράζεται σε ίσα μέρη, ανάλογα με τον αριθμό των παθόντων που καλύπτονται από την συγκεκριμένη ασφάλιση.

Εξαιρέσεις:

Από την παρούσα κάλυψη εξαιρείται των υποχρεώσεων της η Εταιρία όταν ισχύουν οι παρακάτω περιπτώσεις:

1. Για τροχαία ατυχήματα στα οποία ο οδηγός του ασφαλισμένου αυτοκινήτου:
 - i. Είναι ηλικίας κάτω των 18 ετών ή άνω των 70 ετών
 - ii. Δεν διαθέτει άδεια οδήγησης ή του έχει αφαιρεθεί.
 - iii. Κατά την επέλευση τους οδηγούσε υπό την επήρεια ναρκωτικών ουσιών, οινοπνεύματος ή πάσχει από επιληψία, νευρασθένεια και παραλυσία.
2. Όταν το ασφαλισμένο όχημα έχει κλαπεί
3. Όταν το ασφαλισμένο όχημα συμμετέχει σε αγώνες ταχύτητας (επίσημους ή μη)
4. Για τέλεση ή απόπειρα τέλεσης εγκλήματος
5. Για απόπειρα αυτοκτονίας ή αυτοκτονία ή σκόπιμη ενέργεια από τον Ασφαλισμένο ή τους Δικαιούχους
6. Ως συνέπεια πυρηνικής ή ατομικής ενέργειας ή ραδιενεργούς ακτινοβολίας
7. Για τροχαία ατυχήματα κατά την διάρκεια πολέμου, ή πάσης φύσεως πολεμικών ή στρατιωτικών επιχειρήσεων, στάσεων, επαναστάσεων, ανταρσιών και κινημάτων
8. Για προϋπάρχουσα του ατυχήματος αναπηρία ή σωματική βλάβη και τα επακόλουθα ή επιπλοκές αυτών
9. Όταν το όχημα ρυμουλκεί ή ρυμουλκείται, εκτός εάν υπάρχει έγγραφη έγκριση από την Εταιρία
10. Όταν τα ατυχήματα οφείλονται σε ανωτέρα βία, πλημμύρες, σεισμούς, έκρηξη ηφαιστείου, κατολίσθηση εδάφους κλπ.

Υποχρεώσεις Ασφαλισμένου σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος

Οφείλει να ειδοποιήσει εγγράφως τον ασφαλιστή εντός οχτώ (8) εργάσιμων ημερών, από τότε που συνέβη το ζημιογόνο γεγονός, και να παρουσιάσει όλα τα στοιχεία και έγγραφα, με δικές του δαπάνες, που σχετίζονται με τις συνέπειες του τροχαίου ατυχήματος.

Όταν νοσηλευθεί θα πρέπει είτε ο Ασφαλισμένος είτε κάποιος κοντινός του συγγενής να ενημερώσουν την Εταιρία και πιο συγκεκριμένα το κέντρο αποζημιώσεων το οποίο θα αναλάβει αμέσως την ευθύνη για τα έξοδα νοσηλείας. Το κέντρο λειτουργεί κάθε μέρα του έτους και όλες τις ώρες, ώστε να μπορεί ο κάθε πελάτης να εξυπηρετείται ανά πάσα ώρα και στιγμή. Το τηλέφωνο του κέντρου αποζημίωσης συνήθως βρίσκεται στην κάρτα νοσηλείας του Ασφαλισμένου.

Πότε σταματάει να ισχύει η ασφαλιστική σύμβαση; (Καταγγελία)

Όπως έχει ήδη προαναφερθεί, για να επέλθει καταγγελία της ασφαλιστικής σύμβασης θα πρέπει να συντρέχει ένας από τους παρακάτω λόγους :

- Να έχει γίνει γραπτή καταγγελία από τον Ασφαλισμένο ή/και Λήπτη της ασφάλισης προς την Εταιρία και τα αποτελέσματα της επέρχονται αμέσως μετά την επίδοση της.
- Σε περίπτωση ακύρωσης ή αναστολής της ισχύος του ασφαλιστηρίου που καλύπτει την αστική ευθύνη από την κυκλοφορία του οχήματος.
- Σε περίπτωση μεταβίβασης της κυριότητας του ασφαλισμένου οχήματος.
- Σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος που είχε ως συνέπεια το θάνατο ή την μόνιμη ολική ανικανότητα.

- Μετά από καταγγελία της εταιρίας στον Ασφαλισμένο ή/και Λήπτη της ασφάλισης, όπου τα αποτελέσματα της επέρχονται τριάντα (30) μέρες αφού θα φτάσουν στα χέρια των τελευταίων.
- Λόγο πτώχευσης του Λήπτη ή/και Ασφαλισμένου ή θέσης τους σε αναγκαστική διαχείριση ή λόγο καταδίκης τους για αδίκημα παρεμφερές με την απάτη περί της ασφάλισης.
- Μετά την επέλευση του κινδύνου έχουν το δικαίωμα και οι δύο πλευρές να καταγγείλουν την σύμβαση (όμως τα ασφαλιστρα θα οφείλονται μέχρι το τέλος της ασφαλιστικής περιόδου).

20) Ασφάλεια Νομικής Προστασίας: η συγκεκριμένη κάλυψη προσφέρει προστασία, έναντι ασφαλιστρού, ώστε να διασφαλιστούν και να ικανοποιηθούν τα έννομα συμφέροντα του Ασφαλισμένου. Για τις περιπτώσεις όπου ο Ασφαλισμένος λόγω επέλευσης του ασφαλισμένου κινδύνου χρειαστεί νομική προστασία π.χ. δικηγόρο, η Εταιρία αναλαμβάνει τα πάντα γύρω από αυτό.

Ο Λήπτης της ασφάλισης ή/και ο Ασφαλισμένος έχει δικαίωμα να επιλέξει μόνος του τον δικηγόρο που θα τον υπερασπιστεί ή θα τον εκπροσωπήσει ή θα εξυπηρετήσει τα συμφέροντα του καθώς και στην περίπτωση που θα χρειαστεί να υπερασπιστεί τα συμφέροντα του όταν θα ανακύψει σύγκρουση συμφερόντων, σε κάθε δικαστική ή διοικητική διαδικασία. Εάν ο Λήπτης της ασφάλισης ή/και ο Ασφαλισμένος καθυστερήσει ή παραλείψει την ελεύθερη επιλογή του δικηγόρου του, η εταιρία έχει το δικαίωμα να του επιλέξει δικηγόρο για λογαριασμό του.

Ο δικηγόρος λαμβάνει εντολές μόνο από την εταιρία για λογαριασμό και κατ' εντολή του Ασφαλισμένου. Στην περίπτωση που ο Λήπτης της ασφάλισης ή/και ο Ασφαλισμένος δώσει απ' ευθείας εντολή στον δικηγόρο η εταιρία έχει το δικαίωμα να καταγγείλει την ασφαλιστική σύμβαση εντός ενός (1) μηνός από την ημερομηνία που θα λάβει

γνώση το γεγονός. Υπάρχει όμως και το ενδεχόμενο ο Ασφαλισμένος να έδωσε απ' ευθείας εντολή στον δικηγόρο του ώστε να αποτρέψει βέβαιο κίνδυνο των έννομων συμφερόντων του και να μην ήταν δυνατό να το κάνει με άλλο τρόπο. Τότε ο Λήπτης της ασφάλισης ή/και ο Ασφαλισμένος οφείλει να κάνει γνωστή στην εταιρία άμεσα την εντολή που έδωσε στο δικηγόρο.

Ο δικηγόρος από την πλευρά του ευθύνεται για τον Ασφαλισμένο ενώ η εταιρία δεν φέρει καμία ευθύνη για τον χειρισμό της εκάστοτε υπόθεσης από τον δικηγόρο, είτε είναι επιτυχής είτε όχι.

Τέλος ο δικηγόρος θα πρέπει να είναι διορισμένος στο εκάστοτε αρμόδιο δικαστήριο και η αμοιβή του να καθορίζεται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον Κώδικα περί Δικηγόρων και στον εκάστοτε ισχύοντα Πίνακα Προεισπραττομένων Αμοιβών.

Πιο συγκεκριμένα Νομική Προστασία παρέχεται αποκλειστικά και μόνον στις εξής περιπτώσεις:

- i. Όταν το όχημα εμπλακεί σε ατύχημα και δικαιούται αποζημίωση ή εταιρία του ορίζει δικηγόρο ο οποίος την διεκδικεί, δικαστικώς ή εξωδίκως.
- ii. Όταν υπάρχει ποινική δίωξη κατά του Ασφαλισμένου ή/και Λήπτη της ασφάλισης για περιπτώσεις θανάτου ή τραυματισμού προσώπου σε τροχαίο ατύχημα καθώς και λόγω παράβασης άλλης ποινικής ή αστυνομικής διάταξης, που αναφέρεται στην τροχαία κίνηση.
- iii. Για την περίπτωση που ο Ασφαλισμένος ή/και Λήπτης της ασφάλισης, για τους παραπάνω λόγους, προφυλακιστεί, ο δικηγόρος θα υποβάλει αίτηση για απόλυση του ως κρατούμενος.
- iv. Όταν ο Ασφαλισμένος χρειάζεται δικηγόρο για να αναλάβει την υποβολή αίτησης για αναστολή εκτέλεσης ποινής, για τις παραπάνω πράξεις ή την υποβολή αίτησης συγχώνευσης δύο ή περισσότερων ποινών από τις οποίες η μια τουλάχιστον πρέπει να αφορά περίπτωση που

καλύπτεται κατά τα ανωτέρω αναγραφόμενα, από την εκάστοτε ασφαλιστική σύμβαση.

- v. Όταν έχει αφαιρεθεί η άδεια οδήγησης του Ασφαλισμένου ή του οδηγού του ασφαλισμένου οχήματος καθώς επίσης και στην περίπτωση αφαίρεσης των πινακίδων του αριθμού κυκλοφορίας του αυτοκινήτου ή της άδειας κυκλοφορίας του, ο δικηγόρος υποβάλλει αίτηση ενώπιον κάθε αρμόδιας Αρχής ώστε να επιστρέψουν τα παραπάνω στον κάτοχο τους όσο το δυνατόν πιο γρήγορα.
- vi. Όταν χρειάζεται ένας δικηγόρος για να διεκδικήσει, εκ μέρους του Ασφαλισμένου, την ικανοποίηση των απαιτήσεων του, που θα προέρχονται από ενοχικές συμβάσεις, οι οποίες θα έχουν σχέση με το ασφαλισμένο όχημα ή θα πρέπει να αποκρούσει παρόμοιες αξιώσεις εναντίον τους.

Βασική προϋπόθεση για να ισχύει η Νομική προστασία είναι οι ασφαλιστικές περιπτώσεις να έχουν συμβεί εντός Ελλάδος ή χωρών που ανήκουν στον Ενιαίο Οικονομικό Χώρο. Για τις υπόλοιπες χώρες απαιτείται ειδική έγγραφη βεβαίωση του Ασφαλιστή κατόπιν προηγούμενης έγγραφης αίτησης Ασφαλισμένου με την καταβολή πρόσθετου ασφαλιστρού.

Η ασφάλιση της Νομικής προστασίας εξαιρείται αν η ασφαλιστική περίπτωση επέλθει:

- i. Όταν ο όχημα το οδηγεί πρόσωπο το οποίο δεν διαθέτει την απαραίτητη άδεια οδήγησης καθώς και όταν το όχημα κινείται χωρίς άδεια ή πινακίδες κυκλοφορίας.
- ii. Όταν ο οδηγός οδηγεί υπό την επίδραση αλκοόλ, ναρκωτικών, τοξικών ουσιών ή άλλων φαρμάκων.
- iii. Όταν το ατύχημα προκλήθηκε από πρόθεση του Ασφαλισμένου ή/και του Λήπτη της ασφάλισης ή των συνασφαλιζομένων τρίτων της κάλυψης.

Όταν κατά το ατύχημα προκλήθηκε ζημιά σε αντικείμενα που βρίσκονται μέσα στο αυτοκίνητο αλλά δεν αποτελούν συστατικά του ή προσαρτήματα του ώστε να καταβληθεί αποζημίωση

- i. Όταν οφείλεται σε φυσικά φαινόμενα (π.χ. τυφώνα, λαίλαπα, σεισμό, κλπ.) άμεσα ή έμμεσα.
- ii. Όταν οφείλεται σε πολεμικές επιχειρήσεις, εχθροπραξίες, εμφύλιο πόλεμο, στάση, επανάσταση ή επιτάξεις κάθε φύσεως, άμεσα ή έμμεσα.
- iii. Από την συμμετοχή του ασφαλισμένου οχήματος σε αγώνες ταχύτητας (επίσημους ή μη), επιδείξεις, εορταστική παρέλαση, ακροβασία και δοκιμαστική διαδρομή.
- iv. Οφειλόμενη σε διαφορές του Ασφαλισμένου, του Λήπτη της ασφάλισης και των λοιπών τρίτων συνασφαλισμένων μεταξύ τους.
- v. Οφειλόμενη σε διαφορές, οι οποίες προέρχονται από ασφαλιστικές συμβάσεις.
- vi. Οφειλόμενη σε διαφορές από εγγυήσεις, αναδοχή χρέους κάθε είδους καθώς και για διαφορές φορολογίας ή δασμολογικής φύσεως.

Λοιπές υποχρεώσεις και δικαιώματα των συμβαλλομένων βάσει της ασφάλισης της Νομικής προστασίας

- Η εταιρεία έχει κάθε δικαίωμα πριν από την έγκριση της ανάθεσης εντολής σε δικηγόρο να προσπαθήσει για την εξώδικη διευθέτηση της υπόθεσης.
- Επίσης έχει δικαίωμα να αρνηθεί την παροχή της νομικής κάλυψης του ασφαλισμένου ή του λήπτη της ασφάλισης εάν διαπιστωθεί ότι η νομική προστασία του ασφαλισμένου δεν είναι απαραίτητη και αναγκαία σύμφωνα με τους όρους του παρόντος, με γνώμονα τις αρχές της καλής πίστης και των συναλλακτικών ηθών.

- Αν ο ασφαλισμένος δεν συμφωνεί με την εταιρεία – ασφαλιστή μπορεί ως προς την ανάγκη υπεράσπισης των έννομων συμφερόντων του δικαιούται να ζητήσει υπεράσπιση από δικηγόρο της επιλογής του.
- Εάν από την πλευρά της εταιρείας - ασφαλιστή διαπιστωθεί ή θεωρηθεί ότι η υπεράσπιση απομακρύνεται από τη σωστή νομική και πραγματική βάση της υπόθεσης έχει δικαίωμα να προκαλέσει διαιτητική επίλυση από διαιτητή κοινής αποδοχής.
- Σε περίπτωση που υπάρξει διαφωνία και ως προς τον διαιτητή ανάμεσα στην εταιρεία-ασφαλιστή και ασφαλισμένο τότε διορισμός του προσώπου αυτού γίνεται βάσει του άρθρου 878 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας. Τα έξοδα βαραίνουν την εταιρεία-ασφαλιστή σε περίπτωση που με τις ενέργειες αυτές κριθεί αναγκαία η παραφύλαξη των συμφερόντων του ασφαλισμένου ή του λήπτη της ασφάλισης, σε κάθε άλλη περίπτωση τα έξοδα κατανέμονται ισόποσα και στα δύο μέλη.
- Η παραπάνω διαδικασία της διαιτησίας δεν μπορεί να εμποδίσει τον ασφαλισμένο ή τον λήπτη της ασφάλισης να προσφύγει στα δικαστήρια.

Υποχρεώσεις του λήπτη της ασφάλισης ή του ασφαλισμένου σε περίπτωση επέλευσης της ασφαλιστικής περίπτωσης

Σε περίπτωση που επέλθει ζημία ο ασφαλισμένος ή ο λήπτης της ασφάλισης είναι υποχρεωμένος:

- Να ειδοποιήσει εγγράφως τον ασφαλιστή εντός 8 εργάσιμων ημερών από τότε που συνέβη το ζημιογόνο γεγονός και να παρουσιάσει όλα τα στοιχεία και έγγραφα που σχετίζονται με τις συνέπειες της επέλευσης του κινδύνου.
- Να ειδοποιήσει αμέσως μόλις συμβεί το ζημιογόνο γεγονός τις αστυνομικές αρχές ή άλλες αρμόδιες αρχές.
- Να λαμβάνει όλα τα κατάλληλα μέτρα προς αποφυγή ή μείωση της ζημιάς

- Να διευκολύνει και να συνεργάζεται με τον ασφαλιστή και τον πραγματογνώμονα για τη διαπίστωση του ατυχήματος και την εκτίμηση της ζημιάς.
- Να ενημερώνει άμεσα την εταιρία για οποιοδήποτε δικαστικό έγγραφο που αφορά την επέλευση του κινδύνου.
- Να μην κάνει καμία ενέργεια η οποία θα σηματοδοτεί αποδοχή, συμβιβασμό, αναγνώριση, ή διακανονισμό της καλυπτόμενης ζημιάς χωρίς τη γραπτή έγκριση του ασφαλιστή. Ο ασφαλιστής ή η ασφαλιστική εταιρία έχει το δικαίωμα να διαχειριστεί στο όνομα και για λογαριασμό του ασφαλισμένου ή του λήπτη της ασφάλισης την απόκρουση ή τον διακανονισμό οποιασδήποτε απαίτησης και αν προκύψει. Καθώς επίσης ο ασφαλισμένος πρέπει να παρέχει οποιοδήποτε έγγραφο ή πληροφορία του ζητηθεί τα οποία είναι στη διάθεσή και είναι απαραίτητα στο πλαίσιο δίκης.

Υποχρεώσεις της εταιρίας σε περίπτωση επέλευσης κινδύνου

Όταν επέλθει η ασφαλιστική περίπτωση η εταιρεία είναι υποχρεωμένη να αναλάβει την καταβολή των παρακάτω εξόδων :

- Την αμοιβή του δικηγόρου του ασφαλισμένου βάσει των κατώτερων ορίων που καθορίζονται από τις ισχύουσες διατάξεις των αμοιβών των δικηγόρων. Ο δικηγόρος πρέπει να κατοικεί ή να είναι διορισμένος στην έδρα του αρμόδιου δικαστηρίου. Ακόμα και στην περίπτωση που ο ασφαλισμένος επιλέξει το δικηγόρο της υπεράσπισης του η εταιρεία επιβάλλεται να του καλύψει τα έξοδα βάσει των κατώτερων ορίων που καθορίζονται από τις ισχύουσες διατάξεις των αμοιβών των δικηγόρων.
- Τις δικαστικές δαπάνες, τις αποζημιώσεις των μαρτύρων που έχουν κληθεί να καταθέσουν, σύμφωνα με τις ισχύουσες

διατάξεις, τα έξοδα των πραγματογνωμόνων που έχουν διορισθεί από το δικαστήριο και τέλος τις νόμιμες αμοιβές που δικαιούνται οι δικαστικοί επιμελητές.

- Τα έξοδα και τέλη προσφυγών ενώπιον των αρμόδιων διοικητικών αρχών σε διαδικασίες που αναφέρονται στην άδεια ικανότητας του οδηγού, την άδεια κυκλοφορίας, τις πινακίδες του οχήματος καθώς επίσης και τις αποζημιώσεις των μαρτύρων και των πραγματογνωμόνων που έχουν κληθεί από τις αρχές αυτές.
- Επίσης πρέπει να καταβάλει τις δαπάνες για την εκτέλεση των δικαστικών αποφάσεων δυνάμει των οποίων επιδικάζονται αποζημιώσεις στον λήπτη της ασφάλισης ή τον ασφαλισμένο για τις καλυπτόμενες ασφαλιστικές περιπτώσεις.
- Τέλος τις δικαστικές δαπάνες του αντιδίκου εφόσον ο λήπτης της ασφάλισης ή ασφαλισμένος υποχρεούται στην καταβολή αυτών σύμφωνα με δικαστική απόφαση.

Υπάρχουν και περιπτώσεις όμως που η ασφαλιστική εταιρεία ή ο ασφαλιστής δεν καταβάλλει τα παρακάτω:

- Έξοδα τα οποία προέκυψαν από επιτυχή συμβιβασμό χωρίς την έγκριση της εταιρείας τα οποία θεωρεί και ασύμφορα οικονομικώς.
- Σε περίπτωση που η νομική προστασία δεν υπήρχε τα έξοδα θα ήταν υποχρεωμένος να τα καταβάλλει τρίτος.
- Δαπάνες οι οποίες δημιουργήθηκαν από υπαιτιότητα του ασφαλιζόμενου ή του λήπτη της ασφάλισης
- Και τέλος η εταιρεία δεν είναι υποχρεωμένη να καταβάλει τις δαπάνες από εξώδικες πραγματογνωμοσύνες.

Επίσης η εταιρεία δεν υποχρεούται να αποζημιώσει τον λήπτη της ασφάλισης ή τον ασφαλισμένο όταν το χρηματικό ποσό το οποίο διεκδικεί, βάσει αποδεικτικών στοιχείων και εξωδίκου προσφοράς, είναι δυσανάλογο με το χρηματικό ποσό το οποίο δαπανήθηκε για τον δικαστικό αγώνα. Καθώς επίσης δεν αποζημιώνει τον

ασφαλισμένο όταν δεν παρουσιάζει μάρτυρες και γενικά νόμιμα αποδεικτικά έγγραφα που να αποδεικνύουν τους ισχυρισμούς του.

Παραγραφή

Οι αξιώσεις οι οποίες πηγάζουν από την εκάστοτε ασφαλιστική σύμβαση παραγράφονται μετά το πέρας των τεσσάρων (4) ετών από το τέλος του έτους μέσα στο οποίο έλαβε χώρα η ασφαλιστική περίπτωση.

21) Ασφάλεια Φροντίδας Τροχαίου Ατυχήματος:

Ορισμοί:

Πάροχος Φροντίδας Ατυχήματος: ρητά αναγράφεται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο και καλείται έτσι ο Πάροχος οδικής βοήθειας συνέπεια ατυχήματος και παρέχει την βοήθεια του στον Ασφαλισμένο με το προσωπικό του και με τα μέσα που διαθέτει.

Ασφαλισμένα πρόσωπα: χάριν συντομίας θα αναφέρονται με τον όρο «Ασφαλισμένος» και θεωρούνται:

- ο κύριος ή κάτοχος του οχήματος, όπως ορίζεται στο ασφαλιστήριο του κλάδου αστικής ευθύνης οχημάτων και στο οποίο αναφέρεται η κατοικία του ή η παραμονή του στην Ελλάδα.
- Οι νόμιμοι εκπρόσωποι του ασφαλισμένου νομικού προσώπου όπως ορίζονται στο ενιαίο ασφαλιστήριο του κλάδου αστικής ευθύνης οχημάτων.
- Ο εκάστοτε νόμιμος οδηγός του οχήματος καθώς και όλοι όσοι επενέβαιναν σε αυτό την στιγμή της βλάβης ή του ατυχήματος.

Αίτηση Βοήθειας: είναι η αίτηση που υποβάλει ο Ασφαλισμένος στην εταιρία αφότου έχει πραγματοποιηθεί το ατύχημα ή η βλάβη.

Ασφάλισμα: η παροχή σε είδος των υπηρεσιών βοήθειας καθώς και όλες οι υπόλοιπες παροχές (που θα αναφερθούν παρακάτω) της συγκεκριμένης κάλυψης.

Ασφαλιστική περίπτωση: η επέλευση των περιστάσεων που θα αναφερθούν αναλυτικά στις «Ασφαλιστικές Καλύψεις».

Ζημιά: είναι το κάθε περιστατικό το οποίο χρήζει την επέμβαση του Παρόχου Φροντίδας Ατυχήματος και των συνεργατών του.

Ατύχημα: θεωρείται κάθε απρόοπτο και βίαιο περιστατικό το οποίο επέρχεται στο ασφαλισμένο όχημα, ανεξάρτητα από την θέληση του Ασφαλισμένου και εμποδίζει την ομαλή συνέχιση της πορείας του.

Με την κάλυψη της φροντίδας τροχαίου ατυχήματος παρέχονται στον Ασφαλισμένο υπηρεσίες οδικής βοήθειας για τις περιπτώσεις που έχει συμβεί ζημιά ή ατύχημα και τα ασφαλισμένα πρόσωπα περιέχονται σε δυσχερή θέση λόγω της ζημιάς. Απαραίτητη προϋπόθεση για να ισχύσει η συγκεκριμένη κάλυψη είναι ο Ασφαλισμένος να έχει υποχρέωση υποβολής δήλωσης ατυχήματος ή ζημιάς στον Ασφαλιστή.

Η κάλυψη αναφέρεται στα παρακάτω οχήματα:

1. Επιβατικά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης (Ε.Ι.Χ.)¹⁶ μη ενοικιαζόμενα
2. Φορτηγά ιδιωτικής χρήσης (Φ.Ι.Χ.)¹⁷
3. Μοτοποδήλατα και μοτοσικλέτες.

Τι καλύψεις προσφέρει η Φροντίδα ατυχήματος:

1. Αποστολή συνεργάτη προς υποβολή δήλωσης του Ασφαλισμένου στον Ασφαλιστή.

¹⁶ μεικτό βάρος μέχρι 3,500kg, ύψος μέχρι και 3 μέτρα και μεταξόνιο μέχρι και 3,5 μέτρα
¹⁷ μεικτό βάρος μέχρι 3,500kg, ύψος μέχρι και 3 μέτρα και μεταξόνιο μέχρι και 3,5 μέτρα

όταν θα επέλθει ατύχημα, πυρκαγιά ή κλοπή στο ασφαλισμένο όχημα, ο Πάροχος φροντίδας ατυχήματος και οι συνεργάτες του είναι υποχρεωμένοι να φροντίσουν για την αποστολή συνεργάτη τους στον τόπο του ατυχήματος ή στον τόπο που θα τους υποδείξει ο Ασφαλισμένος (π.χ. την οικία του, την εργασία του) ώστε ο συνεργάτης να μπορέσει να:

- I. Φωτογραφήσει το ασφαλισμένο όχημα καθώς επίσης και τις ζημιές που έχουν προκληθεί σε αυτό αλλά και στα υπόλοιπα εμπλεκόμενα στο ατύχημα οχήματα, ώστε να είναι εμφανείς στις φωτογραφίες που θα πάει στην εταιρία. Παράλληλα μέσα από τις φωτογραφίες αυτές θα πρέπει να φαίνονται και οι αριθμοί κυκλοφορίας όλων των αυτοκινήτων.
- II. Να βοηθήσει τον Ασφαλισμένο ώστε να συμπληρώσει σωστά το έντυπο «Δήλωσης Ατυχήματος». Το έντυπο αυτό θα πρέπει να φέρει την υπογραφή του Ασφαλισμένου, του εκάστοτε συνεργάτη που το παρέλαβε αλλά και του τρίτου εμπλεκόμενου στο ατύχημα. Ο συνεργάτης θα πρέπει να παραλάβει επίσης την «υπεύθυνη δήλωση ατυχήματος» αλλά και να φροντίσει ώστε ο Ασφαλισμένος να μπορέσει να συμπληρώσει το έντυπο του «φιλικού διακανονισμού» σε περίπτωση που αντιμετωπίζει δυσκολίες.

Γενικά:

Εάν το ασφαλισμένο όχημα βρίσκεται σε κάποιο νησί της Ελλάδος ή σε οποιοδήποτε σημείο στο οποίο για να μεταφερθεί κάποιος χρειάζεται να μετακινηθεί με πλοίο και το όχημα είναι ακινητοποιημένο λόγω ατυχήματος ή ζημιάς, τα έξοδα μεταφοράς του με το πλοίο επιβαρύνουν τον Ασφαλισμένο, εάν και εφόσον μιλάμε για μια δαπάνη που θα την έκανε ο ίδιος ακόμα και αν δεν είχε συμβεί ζημιά στο αυτοκίνητο του.

Όταν θα συμβεί το ζημιογόνο γεγονός προβλέπεται μια και μόνο αποστολή συνεργάτη, εκτός και αν συντρέχουν εξαιρετικά σοβαροί λόγοι,

όπως τραυματισμός του οδηγού που τον καθιστά αυτομάτως ανίκανο να συμπληρώσει την δήλωση ατυχήματος ή επέμβαση ανακριτικού της Τροχαίας.

Για την περίπτωση που το όχημα ακινητοποιηθεί στο εξωτερικό, ο Ασφαλισμένος μπορεί να καλέσει στο τηλεφωνικό κέντρο της εταιρίας του όπου και θα του υποδείξουν πώς να υποβάλει την δήλωση ατυχήματος. Ο τρόπος αυτός συνίσταται στην αποστολή του έντυπου μέσω αριθμού fax τον οποίο έχει γνωστοποιήσει ο Ασφαλισμένος στον αρμόδιο τηλεφωνητή. Αφού συμπληρώσει και υπογράψει το έντυπο ο Ασφαλισμένος, το αποστέλλει εκ νέου μέσω fax στον Πάροχο φροντίδας ατυχήματος και ο αρμόδιος τηλεφωνητής θα φροντίσει για την υποβολή αυτού προς το αρμόδιο για το διακανονισμό της ζημιάς υποκατάστημα Ασφαλιστή. Η μεταφορά του οχήματος γίνεται στο πλησιέστερο εξουσιοδοτημένο συνεργείο της χώρας και όχι στον τόπο μόνιμης κατοικίας του Ασφαλισμένου.

Γεωγραφικά όρια ισχύος: Η φροντίδα ατυχήματος είναι μια κάλυψη που παρέχεται στον Ασφαλισμένο 24 ώρες το 24ωρο και όλες τις ημέρες του χρόνου.

Παρέχεται κάλυψη για:

Χώρες σε όλη την Ευρώπη καθώς και στις χώρες που βρέχονται από την Μεσόγειο θάλασσα (κάποιες εταιρίες έχουν εδώ σαν εξαίρεση την Αλβανία).

Όλη την ηπειρωτική Ελλάδα και στα παρακάτω νησιά: Άνδρος, Εύβοια, Κέρκυρα, Κεφαλονιά, Λευκάδα, Ζάκυνθο, Λήμνο, Σάμο, Ρόδο, Κρήτη, Χίος, Λέσβος, Κως, Λέρος, Κάρπαθος, Μύκονος, Σύρος, Νάξος, Πάρος, Σαντορίνη, Σίφνος, Κύθηρα και Αίγινα.

Προϋποθέσεις και διάρκεια ισχύος της κάλυψης της οδικής βοήθειας συνέπεια ατυχήματος-φροντίδα ατυχήματος

Η ασφάλιση οδικής βοήθειας συνέπεια ατυχήματος ξεκινάει να έχει ισχύει από την ημερομηνία που αναγράφεται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο ισχύει όταν πληρούνται οι παρακάτω προϋποθέσεις:

- Το ασφαλισμένο όχημα πρέπει να παραμένει στην ιδιοκτησία, στην κυριότητα και στην κατοχή του ασφαλισμένου.
- Σε περίπτωση που το ασφαλιστήριο αστικής ευθύνης του κλάδου των αυτοκινήτων έχει ακυρωθεί, διακοπεί ή ανασταλεί για οποιονδήποτε λόγο, κατά συνέπεια παύει να ισχύει και η κάλυψη της οδικής βοήθειας-φροντίδας ατυχήματος αυτομάτως.
- Εάν το ασφαλιστήριο συμβόλαιο λήξει και αυτό δεν οφείλεται στην μη καταβολή των ασφαλίσεων, τότε το παρόν ακολουθεί τους κανόνες ανανέωσης του ασφαλιστηρίου αστικής ευθύνης του κλάδου των οχημάτων. Με εξαίρεση την περίπτωση που ένα από τα δύο συμβαλλόμενα μέρη για οποιονδήποτε λόγο επιθυμούν την διακοπή αυτού την οποία θα έχουν γνωστοποιήσει με έγγραφη δήλωσή τους πριν τη λήξη του παρόν.
- Ο ασφαλιστής έχει κάθε δικαίωμα να κάνει όποια αναπροσαρμογή του ασφαλιστρού επιθυμεί από επόμενη χρονική περίοδο της ασφάλισης. Μπορεί επίσης να κάνει οποιαδήποτε αλλαγή στους όρους της κάλυψης της οδικής βοήθειας ακόμα και να την διακόψει με μια έγγραφη ειδοποίηση η οποία θα αποσταλεί στον ασφαλισμένο. Τα έξοδα που προκύπτουν όπως τα νόμιμα δικαιώματα του συμβολαίου καθώς και κάθε φόρος του δημοσίου επιβαρύνουν τον ασφαλισμένο και όχι τον ασφαλιστή.

Ειδικές περιπτώσεις

- i. Οι υπηρεσίες της κάλυψη της φροντίδας ατυχήματος παρέχονται στον ασφαλισμένο από τον ασφαλιστή, τον πάροχο οδικής βοήθειας και τους συνεργάτες του κατά συνέπεια δεν έχει δικαίωμα ο ασφαλισμένος να ζητήσει ή να συμφωνήσει για την παροχή αυτών των καλύψεων από οποιονδήποτε τρίτο και να

απαιτήσει μετά από τον ασφαλιστή, τον πάροχο οδικής βοήθειας και τους συνεργάτες του να του καταβάλουν το ποσό το οποίο έδωσε ή συμφώνησε να δώσει στους εν λόγω τρίτους.

- ii. Οι ασφαλιστικές αυτές καλύψεις παρέχονται σε είδος και όχι σε χρηματικό ποσό εκτός και αν προβλέπεται το αντίθετο στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Οι υπηρεσίες αυτές παρέχονται στις περιπτώσεις που το ασφαλισμένο όχημα βρίσκεται εντός των χωρών που περιλαμβάνονται στα γεωγραφικά όρια βάσει της ασφαλιστικής σύμβασης. Υπάρχουν περιπτώσεις που ο πάροχος και οι συνεργάτες του λόγω ανωτέρας βίας αδυνατούν να καλύψουν τις υποχρεώσεις. Σε αυτές τις περιπτώσεις έχουν δικαίωμα να προτείνουν στον ασφαλισμένο να καταβάλει ο ίδιος τη δαπάνη, εφόσον την έχουν εγκρίνει οι ίδιοι, για τις απαιτούμενες υπηρεσίες και μετέπειτα αφού σταλούν τα απαραίτητα σχετικά παραστατικά ο πάροχος και οι συνεργάτες του θα καταβάλουν το ποσό στον ασφαλισμένο.

Ο ασφαλιστής, ο πάροχος φροντίδας ατυχήματος και οι συνεργάτες του δεν είναι υποχρεωμένοι :

- Να παρέχουν υπηρεσίες φροντίδας ατυχήματος στις περιπτώσεις που
 - i. δεν υπάρχει λόγος υποβολής δήλωσης αστικής ευθύνης ή δήλωσης συμπληρωματικής κάλυψης τότε ο ασφαλισμένος δεν δικαιούται να εξυπηρετηθεί,
 - ii. όπως επίσης, εάν η μετακίνηση των κινητών συνεργείων και των γερανοφόρων οχημάτων δεν είναι εφικτή ακόμα και με αντιολισθητικές αλυσίδες λόγω των δυσμενών καιρικών φαινομένων όπως πλημμυρισμένοι δρόμοι, κατολισθήσεις, ομίχλη, πάγος, χιόνια
 - iii. και τέλος εάν οι δρόμοι είναι άβατοι από σεισμούς ή κατάρρευση γεφυρών.
- Να καταβάλουν το ασφάλισμα στο ενδεχόμενο βλάβης του ασφαλισμένου οχήματος από μηχανολογική, ηλεκτρολογική και ηλεκτρονική βλάβη.

- Να παράσχουν την βοήθειά τους στην τοποθέτηση αντιολισθητικών αλυσίδων.
- Να ρυμουλκήσουν το ακινητοποιημένο- ασφαλισμένο όχημα σε υπόγειο σταθμό αυτοκινήτων όπου η ρυμούλκηση είναι αδύνατη,
- Να παράσχουν βοήθεια για τη μετακίνηση μη ασφαλισμένου οχήματος ώστε να απεγκλωβιστεί το ασφαλισμένο όχημα.
- Να μετακινήσουν το ασφαλισμένο όχημα εφόσον η ζημιά μπορεί να αποκατασταθεί στο σημείο που βρίσκεται το όχημα.
- Να παράσχει βοήθεια όταν το ασφαλισμένο όχημα έχει τη δυνατότητα να μετακινηθεί χωρίς να διακινδυνεύσει κανένας από τους επιβιβάζοντες στο πλησιέστερο συνεργείο.
- Να προσφέρει υπηρεσίες για τη μεταφορά του ρυμουλκούμενου οχήματος καθώς και του ασφαλισμένου οχήματος το οποίο φέρει διπλούς τροχούς.
- Να παράσχει υπηρεσίες ανάσυρσης, ανέλκυσης, ή επαναφοράς του ασφαλισμένου οχήματος στην περίπτωση που αυτό έχει εκτραπεί και έχει βρεθεί εκτός οδικού δικτύου λόγω ατυχήματος.
- Να μετακινήσει ή να μεταφέρει το ασφαλισμένο όχημα το οποίο δεν έχει πινακίδες κυκλοφορίας ή έχουν αλλοιωθεί και δεν είναι ευανάγνωστες.

Ο ασφαλιστής, ο πάροχος φροντίδας ατυχήματος και οι συνεργάτες του δεν φέρουν καμία ευθύνη :

- Για την ασφαλή φύλαξη του ασφαλισμένου οχήματος όταν αυτό πλέον έχει μεταφερθεί σε τόπο που έχει υποδείξει ο κάτοχος του.
- Επίσης σε περίπτωση απώλειας ή ζημιάς προσωπικών αντικειμένων καθώς και εξαρτημάτων του ασφαλισμένου

οχήματος δεν ευθύνονται ούτε ο ασφαλιστής ούτε ο πάροχος φροντίδας ατυχήματος.

- Τέλος δεν ευθύνονται για την παροχή οδικής βοήθειας σε ασφαλισμένα αγροτικά οχήματα τα οποία έχουν ακινητοποιηθεί εκτός οδικού δικτύου και η πρόσβαση είναι δύσβατη.

Ο ασφαλιστής, ο πάροχος φροντίδας ατυχήματος και οι συνεργάτες του έχουν δικαίωμα να :

- Να διαθέτουν εξοπλισμό της επιλογής τους καθώς και να συνεργάζονται με φυσικά ή νομικά πρόσωπα τα οποία θεωρούν κατάλληλα για την παροχή αυτή
- Να χρησιμοποιούν το οποιοδήποτε μέσο κρίνουν κατάλληλο ώστε να αντιμετωπίσουν κάθε βοήθεια που θα κληθούν να παράσχουν.
- Αν κατά τη μεταφορά του ασφαλισμένου οχήματος προκύψει ανάγκη εξυπηρέτησης από άλλο ασφαλισμένο ωστόσο όχημα είναι υποχρεωμένοι να παράσχουν βοήθεια.

Εξαιρέσεις της παροχής φροντίδας ατυχήματος

Υπάρχουν περιπτώσεις όπου η συγκεκριμένη κάλυψη βάσει του ασφαλιστήριου συμβολαίου δεν ισχύει. Οι περιπτώσεις αυτές είναι οι εξής:

- i. Αν το πρόσωπο το οποίο οδηγεί το ασφαλισμένο όχημα δεν κατέχει την κατά το νόμο άδεια οδηγού-δίπλωμα οδήγησης.
- ii. Αν το ασφαλισμένο όχημα οδηγείται χωρίς την άδεια του κύριου κατόχου. Ωστόσο σε περίπτωση κλοπής η οποία έχει δηλωθεί στις αστυνομικές αρχές η παρόν ασφαλιστική κάλυψη παρέχεται εάν συμβεί ατύχημα και το όχημα είναι ακινητοποιημένο.

- iii. Σε περίπτωση που το ασφαλισμένο όχημα κινείται στο οδικό δίκτυο παράνομα δηλαδή χωρίς άδεια κυκλοφορίας, χωρίς πινακίδες και γενικά με οποιαδήποτε παράβαση διάταξης υποχρεωτικού χαρακτήρα.
- iv. Εάν το ατύχημα προκλήθηκε από τον οδηγό του ασφαλισμένου οχήματος λόγω υπερβολικής δόσης αλκοόλ, τοξικών ουσιών, ναρκωτικών ή οποιουδήποτε φαρμάκου χωρίς ιατρική συνταγή.
- v. Σε περίπτωση που η ζημιά του ατυχήματος προκύψει από δόλια ενέργεια του ασφαλισμένου.
- vi. Εάν ο ασφαλισμένος κάνει την αίτηση βοήθειας εν καιρώ πολέμου ή βρίσκεται σε άμεση ή έμμεση συνάφεια προς τον κηρυγμένο πόλεμο, εχθρικές επιχειρήσεις ή εξεγέρσεις.
- vii. Δεν παρέχεται η φροντίδα ατυχήματος για ζημιές οι οποίες προκλήθηκαν από τρομοκρατικές ενέργειες, απεργίες, στάσεις, οχλαγωγίες, με εξαίρεση όμως το όχημα το οποίο έχει ασφαλιστεί και για τις συγκεκριμένες περιπτώσεις.
- viii. Αν ζητηθεί βοήθεια από τον ασφαλισμένο πριν την έναρξη ισχύος της κάλυψης.
- ix. Σε περιπτώσεις που το ασφαλισμένο όχημα οδηγείται αποδεδειγμένα με επικίνδυνο τρόπο ή συμμετέχει σε επίσημους ή όχι αγώνες ή συναγωνισμούς ή επιδείξεις ή ακροβασίες.
- x. Παροχή της συγκεκριμένης κάλυψης δεν μπορεί να προσφερθεί όταν δεν έχουν αποκατασταθεί οι συνθήκες κυκλοφορίας από ζημιές οι οποίες έχουν προκληθεί από φυσικά φαινόμενα όπως σεισμοί και το ασφαλισμένο όχημα βρίσκεται σε δύσβατο σημείο.
- xi. Από ζημιές ακτινών Χ και γενικά ραδιενεργών στοιχείων.
- xii. Για ζημιές που προκαλούνται από μεταφερόμενα πράγματα και τέλος για βοήθεια στους επιβαίνοντες του ασφαλισμένου οχήματος οι οποίοι μεταφέρονται με "ωτοστόπ".

Υποχρεώσεις των ασφαλισμένων

Ο ασφαλισμένος μόλις συμβεί το ατύχημα το οποίο του δίνει το δικαίωμα να κάνει χρήση της συγκεκριμένης υπηρεσίας είναι υποχρεωμένος να κάνει τις παρακάτω ενέργειες:

- Να τηλεφωνήσει αμέσως ο ίδιος ή κάποιος άλλος για λογαριασμό του στο τηλεφωνικό κέντρο βοήθειας στον αριθμό που έχει γνωστοποιηθεί, να δηλώσει τα στοιχεία του ονοματεπώνυμο, αριθμό κυκλοφορίας του ασφαλισμένου οχήματος. Να ενημερώσει τον πάροχο βοήθειας και τους συνεργάτες του όσον αφορά την ασφαλιστική περίπτωση και να δώσει με ακρίβεια το σημείο στο οποίο βρίσκεται.
- Ο ασφαλισμένος δεν πρέπει να δέχεται διαπραγματεύσεις να αποδέχεται ή να απορρίπτει τυχόν αξιώσεις τρίτων σχετικές με το ατύχημα χωρίς την συγκατάθεση του ασφαλιστή, του παρόχου φροντίδας ατυχήματος και των συνεργατών του.
- Πρέπει ο ασφαλισμένος να χρησιμοποιεί όλα τα διαθέσιμα μέσα ώστε να μειωθούν οι συνέπειες της ασφαλιστικής περίπτωσης και να μην πράττει με τρόπο που θα αυξήσει το κόστος της παροχής βοήθειας. Σε περίπτωση που ο ασφαλισμένος δεν πραγματοποιήσει τα παραπάνω από αμέλεια έχει κάθε δικαίωμα ο ασφαλιστής ο πάροχος φροντίδας ατυχήματος και οι συνεργάτες του να μειώσουν τις υπηρεσίες τους ανάλογα. Και αν ο ασφαλιστής συμπεριφερθεί με σκοπό ώστε να εξαπατήσει τον ασφαλιστή, τον πάροχο φροντίδας ατυχήματος και τους συνεργάτες του τότε αυτοί απαλλάσσονται από όλες τις υποχρεώσεις τους απέναντι στον ασφαλισμένο.
- Ο ασφαλισμένος υποχρεούται να δηλώσει στον ασφαλιστή του οποιαδήποτε αλλαγή διεύθυνσής του καθώς και τροποποίηση των στοιχείων του ασφαλιστήριου συμβολαίου

- Στο ενδεχόμενο που ο ασφαλισμένος δεν τηρεί τις υποχρεώσεις του σταματάνε να είναι υπόχρεοι προς αυτόν οι ασφαλιστής, πάροχος φροντίδας ατυχήματος και οι συνεργάτες του.

Κατά τη μεταφορά του ασφαλισμένου οχήματος εντός ή εκτός Ελληνικής επικράτειας με ευθύνη του πάροχου φροντίδας ατυχήματος και των συνεργατών του συντάσσεται μια έκθεση της κατάστασης του οχήματος πριν και μετά την μεταφορά του η οποία περιγράφει όλες τις ενδεχόμενες ζημιές που έχουν προκληθεί κατά τη μεταφορά του ασφαλισμένου οχήματος και υπογράφεται υποχρεωτικά από τον ασφαλισμένο τον πάροχο φροντίδας ατυχήματος και τους συνεργάτες του ή τον εκπρόσωπό τους μεταφορέα. Η έκθεση αυτή πρέπει να μοιραστεί και στους τρεις και να έχουν στην κατοχή τους από ένα αντίγραφο. Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ του ασφαλισμένου και του μεταφορέα πρέπει να γνωστοποιηθεί στον πάροχο φροντίδας ατυχήματος και στους συνεργάτες του εντός 24ώρου από την παραλαβή του οχήματος. Αν το παραπάνω χρονικό διάστημα περάσει καμία απαίτηση δεν γίνεται δεκτή.

Η **παραγραφή** των πάσης φύσεως αξιώσεων του Ασφαλισμένου κατά του Ασφαλιστή, του Παρόχου φροντίδας ατυχήματος και των συνεργατών του παραγράφονται μετά το πέρασμα των τεσσάρων (4) ετών, από το τέλος του έτους κατά το οποίο οι αξιώσεις γεννήθηκαν.

22) Ασφάλεια Αστικής Ευθύνης από Μεταφερόμενο ή Προεξέχον

Φορτίο: Ισχύει για την περίπτωση που το ασφαλισμένο όχημα μεταφέρει φορτίο ή το φορτίο που μεταφέρει προεξέχει του οχήματος και προκαλέσει υλικές ζημιές σε τρίτους.

Από την συγκεκριμένη κάλυψη εξαιρούνται οι ζημιές που θα προκληθούν σε τρίτους από κακή φόρτωση του μεταφερόμενου ή του προεξέχοντος φορτίου, του ασφαλισμένου αυτοκινήτου.

23) Οδική Βοήθεια

Ορισμοί:

Λήπτης της Ασφάλισης : είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο συνάπτει σύμβαση με τον ασφαλιστή και βάσει αυτής απορρέουν ορισμένες υποχρεώσεις οι οποίες αφορούν το πρόσωπο αυτό.

Ασφαλισμένα Πρόσωπα : είναι τα εξής

- Ο κύριος ή ο νόμιμος κάτοχος του οχήματος ο οποίος αναγράφεται και στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο αστικής ευθύνης και είναι κάτοικος της Ελλάδας.
- Ο σύζυγος ή η σύζυγος, οι γονείς και των δύο καθώς και τα ανήλικα παιδιά τους
- Ο νόμιμος οδηγός και οι συνεπιβάτες του ασφαλισμένου οχήματος τη δεδομένη χρονική στιγμή που επήλθε ο κίνδυνος
- Οι νόμιμοι εκπρόσωποι του φυσικού ή νομικού προσώπου ο οποίος τους έχει ορίσει και αναγράφονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο που έχει συνάψει με τον ασφαλιστή.

Αίτηση Βοήθειας : η αίτηση αυτή υποβάλλεται από τον ασφαλισμένο σε περίπτωση που προκληθεί ζημιά ή εμπλακεί σε ατύχημα.

Ασφάλισμα : είναι οι παροχές που προσφέρονται από την κάλυψη της οδικής βοήθειας.

Ασφαλιστική Περίπτωση : η επέλευση κάθε περίπτωσης που χρήζει κάλυψη.

Τόπος συνήθους διαμονής : ο τόπος που έχει δηλώσει ο ασφαλισμένος στο συμβόλαιο ότι είναι η μόνιμη κατοικία του.

Ζημιά : κάθε περιστατικό το οποίο χρήζει απαραίτητη την άμεση επέμβαση του ασφαλιστή.

Βλάβη :ως βλάβη θεωρείται οποιαδήποτε μηχανική ή ηλεκτρική ζημιά που προκύψει στο ασφαλισμένο όχημα και δυσκολεύει την ομαλή λειτουργία του οχήματος.

Ατύχημα : κάθε απρόοπτο και βίαιο περιστατικό το οποίο προέκυψε χωρίς τη θέληση του ασφαλισμένου και δυσκολεύει την ομαλή λειτουργία του οχήματος.

Ο ασφαλιστής, ο πάροχος οδικής βοήθειας και οι συνεργάτες του υποχρεούνται να παράσχουν βοήθεια στον ασφαλισμένο όταν το όχημα είναι ακινητοποιημένο ή δεν μπορεί να λειτουργήσει ομαλά είτε από τροχαίο ατύχημα είτε από μηχανική, ηλεκτρολογική, ηλεκτρική βλάβη.

Η κάλυψη αναφέρεται στα παρακάτω οχήματα:

1. Επιβατικά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης (Ε.Ι.Χ.)¹⁸ μη ενοικιαζόμενα
2. Φορτηγά ιδιωτικής χρήσης (Φ.Ι.Χ.)¹⁹
3. Μοτοποδήλατα και μοτοσικλέτες.

Η κάλυψη της οδικής βοήθειας περιλαμβάνει τα εξής:

1. Την επισκευή του ασφαλισμένου οχήματος στο σημείο που επήλθε η ασφαλιστική περίπτωση αν είναι εφικτό.

Σε περίπτωση βλάβης του ασφαλισμένου οχήματος ο πάροχος οδικής βοήθειας και οι συνεργάτες του αναλαμβάνουν τα έξοδα ώστε να αποκαταστήσουν τη ζημιά με την αποστολή συνεργάτη τους. Ο ασφαλιστής, ο πάροχος οδικής βοήθειας και οι συνεργάτες του δεν επιβαρύνονται με το κόστος αντικατάστασης των ανταλλακτικών αν χρήζουν αλλαγή. Απαγορεύεται η επιτόπια επισκευή σε αυτοκινητόδρομους και σε οδούς ταχείας κυκλοφορίας με εξαίρεση την αντικατάσταση τροχού με βοηθητικό τροχό του οχήματος δηλαδή τη ρεζέρβα.

¹⁸ μεικτό βάρος μέχρι 3,500kgg, ύψος μέχρι και 3 μέτρα και μεταξόνιο μέχρι και 3,5 μέτρα

¹⁹ μεικτό βάρος μέχρι 3,500kgg, ύψος μέχρι και 3 μέτρα και μεταξόνιο μέχρι και 3,5 μέτρα

2. Η επαναφορά του ασφαλισμένου οχήματος στο οδόστρωμα-δημόσιο δρόμο.

Σε περίπτωση που το όχημα βρεθεί εκτός οδικού δικτύου είναι υποχρεωμένος ο πάροχος και οι συνεργάτες του χρησιμοποιώντας τα κατάλληλα και απαραίτητα μέσα να επαναφέρουν στο οδικό δημόσιο δίκτυο το όχημα. Δεν φέρουν ευθύνη για τυχόν ζημιές που προκληθούν κατά την προσπάθειά τους να επαναφέρουν το όχημα.

3. Τη μεταφορά του οχήματος σε επιλογή συνεργείου από τον ασφαλισμένο.

Σε περίπτωση που το ασφαλισμένο όχημα έχει πάθει βλάβη η οποία δεν μπορεί να αποκατασταθεί επιτόπια ώστε το ασφαλισμένο όχημα να είναι σε θέση να μετακινηθεί με ασφάλεια ο ασφαλιστής ο πάροχος οδικής βοήθειας και οι συνεργάτες του είναι υποχρεωμένοι να μεταφέρουν το όχημα στο πλησιέστερο συνεργείο ή σε αυτό που θα τους υποδείξει ο ασφαλισμένος εντός της Ελληνικής Επικράτειας φυσικά.

Εάν το ατύχημα συμβεί κατά τη διάρκεια του σαββατοκύριακου ή σε μέρα αργίας και το συνεργείο είναι κλειστό τότε ο πάροχος οδικής βοήθειας και οι συνεργάτες του φέρουν ευθύνη για τη φύλαξη του ασφαλισμένου οχήματος για χρονικό περιθώριο τριών (3) ημερών.

Στο ενδεχόμενο κλοπής του ασφαλισμένου οχήματος ο ασφαλισμένος δικαιούται :

- Τη μεταφορά του οχήματος στον τόπο διαμονής του,
- Αν δεν μπορεί να παραδοθεί το όχημα αυθημερόν σε συνεργείο από τον ασφαλιστή τον πάροχο οδικής βοήθειας και τους συνεργάτες οφείλουν να φυλάξουν το όχημα.

Προϋποθέσεις και διάρκεια ισχύος της κάλυψης της οδικής βοήθειας

Όλες οι ασφαλιστικές εταιρείες παρέχουν την κάλυψη της οδικής βοήθειας.

Η ασφάλιση της οδικής βοήθειας αρχίζει να ισχύει από την ημερομηνία που αναγράφεται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο αυτοκινήτου και ισχύει για όσο χρονικό διάστημα ισχύει και το ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Κατά τη σύναψη του συμβολαίου με την κάλυψη της οδικής βοήθειας το ασφαλισμένο όχημα πρέπει να μην έχει υποστεί ζημιά η οποία το καθιστά ακινητοποιημένο και να βρίσκεται σε πλήρη λειτουργία. Αυτό το ασφαλιστήριο συμβόλαιο για να έχει ισχύ πρέπει να πληρούνται οι παρακάτω προϋποθέσεις:

- Το ασφαλισμένο όχημα πρέπει να παραμένει στην ιδιοκτησία, στην κυριότητα και στην κατοχή του ασφαλισμένου.
- Ο ασφαλισμένος θα πρέπει να έχει εκπληρώσει τις οικονομικές του υποχρεώσεις. Αυτό αποδεικνύεται με την με την έγγραφη απόδειξη η οποία θα πρέπει να φέρει την υπογραφή του ασφαλισμένου καθώς και του προσώπου που του παρέδωσε το συμβόλαιο.
- Κατά τη στιγμή της ασφάλισης το ασφαλισμένο όχημα θα πρέπει να βρίσκεται εντός της γεωγραφικής περιοχής που ορίζεται βάσει του ασφαλιστηρίου και επίσης θα πρέπει να μην έχει υποστεί καμία ζημιά.
- Σε περίπτωση που το ασφαλιστήριο αστικής ευθύνης του κλάδου των αυτοκινήτων έχει ακυρωθεί, διακοπεί ή ανασταλεί για οποιονδήποτε λόγο, κατά συνέπεια παύει να ισχύει και η κάλυψη της οδικής βοήθειας αυτομάτως.
- Εάν το ασφαλιστήριο συμβόλαιο λήξει και αυτό δεν οφείλεται στην μη καταβολή των ασφαλίσεων, τότε το παρόν ακολουθεί τους κανόνες ανανέωσης του ασφαλιστηρίου αστικής ευθύνης του κλάδου των οχημάτων. Με εξαίρεση την περίπτωση που ένα από τα δύο συμβαλλόμενα μέρη για οποιονδήποτε λόγο επιθυμούν την διακοπή αυτού την οποία θα έχουν γνωστοποιήσει με έγγραφη δήλωσή τους πριν τη λήξη του

παρόν. Όσον αφορά την το ασφάλιστρο είναι ετήσιο και προκαταβάλλεται διαφορετικά ακολουθεί τον τρόπο πληρωμής του ασφαλιστηρίου αστικής ευθύνης. Είναι σημαντικό να επισημάνουμε το ότι το ασφάλιστρο της κάλυψης αυτής δεν επηρεάζεται από τιμολογιακούς παράγοντες όπως bonus-malus, νέος οδηγός, εκπτώσεις ειδικών περιπτώσεων τα οποία ισχύουν στην τιμολόγηση στον κλάδο των αυτοκινήτων.

- Ο ασφαλιστής έχει κάθε δικαίωμα να κάνει όποια αναπροσαρμογή του ασφαλίστρου επιθυμεί από επόμενη χρονική περίοδο της ασφάλισης. Μπορεί επίσης να κάνει οποιαδήποτε αλλαγή στους όρους της κάλυψης της οδικής βοήθειας ακόμα και να την διακόψει με μια έγγραφη ειδοποίηση η οποία θα αποσταλεί στον ασφαλισμένο. Τα έξοδα που προκύπτουν όπως τα νόμιμα δικαιώματα του συμβολαίου καθώς και κάθε φόρος του δημοσίου επιβαρύνουν τον ασφαλισμένο και όχι τον ασφαλιστή.

Διευκρινήσεις – Ειδικές περιπτώσεις κάλυψης της οδικής βοήθειας

Οι υπηρεσίες της κάλυψη της οδικής βοήθειας παρέχονται στον ασφαλισμένο από τον ασφαλιστή, τον πάροχο οδικής βοήθειας και τους συνεργάτες του κατά συνέπεια δεν έχει δικαίωμα ο ασφαλισμένος να ζητήσει ή να συμφωνήσει για την παροχή αυτών των καλύψεων από οποιονδήποτε τρίτο και να απαιτήσει μετά από τον ασφαλιστή, τον πάροχο οδικής βοήθειας και τους συνεργάτες του να του καταβάλουν το ποσό το οποίο έδωσε ή συμφώνησε να δώσει στους εν λόγω τρίτους.

Οι ασφαλιστικές αυτές καλύψεις παρέχονται σε είδος και όχι σε χρηματικό ποσό εκτός και αν προβλέπεται το αντίθετο στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Οι υπηρεσίες της οδικής βοήθειας βάσει της κάλυψης αυτής παρέχονται 24 ώρες το 24ωρο 365 μέρες το χρόνο σε όλες τις χώρες της Ευρώπης ακόμη και σε αυτές οι οποίες βρέχονται από τη Μεσόγειο θάλασσα εκτός από την Αλβανία. Υπάρχουν περιπτώσεις όμως που ο πάροχος και οι συνεργάτες του λόγω ανωτέρας βίας αδυνατούν να καλύψουν τις υποχρεώσεις. Σε αυτές τις περιπτώσεις έχουν δικαίωμα να

προτείνουν στον ασφαλισμένο να καταβάλει ο ίδιος τη δαπάνη, εφόσον την έχουν εγκρίνει οι ίδιοι, για τις απαιτούμενες υπηρεσίες και μετέπειτα αφού σταλούν τα απαραίτητα σχετικά παραστατικά ο πάροχος και οι συνεργάτες του θα καταβάλουν το ποσό στον ασφαλισμένο.

Χρονικά και γεωγραφικά όρια: Η βοήθεια που πηγάζει από την κάλυψη της οδικής βοήθειας ισχύει για 24 ώρες το 24ωρο όλες τις μέρες του χρόνου καθώς και για όλες τις ευρωπαϊκές χώρες και σε αυτές που βρέχονται από τη Μεσόγειο θάλασσα εκτός της Αλβανίας.

Ο ασφαλιστής, ο πάροχος οδικής βοήθειας και οι συνεργάτες του δεν φέρουν καμία υποχρέωση στις παρακάτω περιπτώσεις:

- I. Ο ασφαλιστής, ο πάροχος οδικής βοήθειας και οι συνεργάτες του δεν φέρουν καμία υποχρέωση όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών της οδικής βοήθειας, εάν:
 - Τα καιρικά φαινόμενα είναι άσχημα, οι συνθήκες είναι δυσμενείς, το οδικό δίκτυο είναι δύσβατο από πλημμύρες, ομίχλη, κατολισθήσεις, χιόνια και πάγους και εφόσον η μετακίνηση των συνεργείων και των γερανοφόρων είναι αδύνατη ακόμα και με αντιολισθητικές αλυσίδες.
 - Το οδικό δίκτυο είναι άβατο λόγω ειδικών συνθηκών μετά από περιπτώσεις σεισμών, κατολίσθηση δρόμων, χαλασμένων ή κομμένων γεφυρών.
- II. Δεν είναι υποχρεωμένοι να παρέχουν τη βοήθειά τους στην τοποθέτηση αντιολισθητικών αλυσίδων.
- III. Στην ρυμούλκηση του ασφαλισμένου αυτοκινήτου το οποίο έχει ακινητοποιηθεί σε υπόγειο σταθμό αυτοκινήτων δεν φέρουν καμία υποχρέωση.
- IV. Δεν μεταφέρουν άλλα οχήματα προκειμένου να απελευθερώσουν το ασφαλισμένο όχημα επίσης εάν η ζημιά μπορεί να αποκατασταθεί επί τόπου το ασφαλισμένο όχημα δεν μετακινείται επισκευάζεται στο σημείο που έχει ακινητοποιηθεί.

- V. Στην περίπτωση που το ασφαλισμένο όχημα μπορεί να μετακινηθεί με ασφάλεια στο πλησιέστερο συνεργείο και να επισκευαστεί,
- VI. Να μετακινήσει ή να μεταφέρει το ασφαλισμένο όχημα το οποίο δεν έχει πινακίδες κυκλοφορίας ή έχουν αλλοιωθεί και δεν είναι ευανάγνωστες.
- VII. Να προσφέρει υπηρεσίες για τη μεταφορά του ρυμουλκούμενου οχήματος καθώς και του ασφαλισμένου οχήματος το οποίο φέρει διπλούς τροχούς.

Ο ασφαλιστής, ο πάροχος οδικής βοήθειας και οι συνεργάτες του δεν φέρουν καμία ευθύνη στις παρακάτω περιπτώσεις:

- i. Για την φύλαξη του ασφαλισμένου οχήματος εφόσον ο ασφαλιστής, ο πάροχος οδικής βοήθειας και οι συνεργάτες του το έχουν μεταφέρει σε τόπο που έχει υποδείξει ο κάτοχος του δηλαδή ο ασφαλισμένος.
- ii. Σε περίπτωση απώλειας ή ζημιάς προσωπικών αντικειμένων καθώς και εξαρτημάτων του ασφαλισμένου οχήματος.
- iii. Επίσης δεν ευθύνονται για την παροχή οδικής βοήθειας σε ασφαλισμένα αγροτικά οχήματα τα οποία έχουν ακινητοποιηθεί εκτός οδικού δικτύου και η πρόσβαση είναι δύσβατη.
- iv. Εάν το ασφαλισμένο όχημα βρίσκεται μετά από ανατροπή ή οποιαδήποτε άλλη αιτία σε χαράδρα, λίμνη, ποταμό, θάλασσα, άμμο, ο ασφαλιστής, ο πάροχος οδικής βοήθειας και οι συνεργάτες του δεν ενεργούν περαιτέρω από τη στιγμή που εξαντλήσουν όλα τα δυνατά μέσα που διαθέτουν.
- v. Από ζημιές από επιδράσεις ακτινών X και γενικά ραδιενεργών στοιχείων.
- vi. Για ζημιές που προκαλούνται από μεταφερόμενα πράγματα και τέλος για βοήθεια στους επιβαίνοντες του ασφαλισμένου οχήματος οι οποίοι μεταφέρονται με "ωτοστόπ".

Ο ασφαλιστής, ο πάροχος οδικής βοήθειας και οι συνεργάτες του διατηρούν το δικαίωμα να :

- i. Διαθέτουν εξοπλισμό της επιλογής τους, προσωπικό και συνεργάτες φυσικά ή νομικά πρόσωπα που θεωρούν κατάλληλα για την παροχή των υπηρεσιών βάσει του ασφαλιστικού συμβολαίου.
- ii. Χρησιμοποιούν τα διαθέσιμα μέσα που κατά την κρίση τους είναι τα κατάλληλα για την αντιμετώπιση κάθε περίπτωσης βοήθειας που θα χρειαστεί να παράσχουν που καλύπτεται από το παρόν.
- iii. Εξυπηρετούν άλλα οχήματα που τυχόν συναντήσουν κατά την μετακίνηση του ασφαλισμένου οχήματος.

Εξαιρέσεις

Υπάρχουν περιπτώσεις όπου η συγκεκριμένη κάλυψη βάσει του ασφαλιστήριου συμβολαίου δεν ισχύει. Οι περιπτώσεις αυτές είναι οι εξής:

- i. Αν το πρόσωπο το οποίο οδηγεί το ασφαλισμένο όχημα δεν κατέχει την κατά το νόμο άδεια οδηγού-δίπλωμα οδήγησης.
- ii. Αν το ασφαλισμένο όχημα οδηγείται χωρίς την άδεια του κύριου κατόχου. Ωστόσο σε περίπτωση κλοπής η οποία έχει δηλωθεί στις αστυνομικές αρχές η παρόν ασφαλιστική κάλυψη παρέχεται εάν συμβεί ατύχημα και το όχημα είναι ακινητοποιημένο.
- iii. Σε περίπτωση που το ασφαλισμένο όχημα κινείται στο οδικό δίκτυο παράνομα δηλαδή χωρίς άδεια κυκλοφορίας, χωρίς πινακίδες και γενικά με οποιαδήποτε παράβαση διάταξης υποχρεωτικού χαρακτήρα.
- iv. Εάν το ατύχημα προκλήθηκε από τον οδηγό του ασφαλισμένου οχήματος λόγω υπερβολικής δόσης αλκοόλ, τοξικών ουσιών, ναρκωτικών ή οποιουδήποτε φαρμάκου χωρίς ιατρική συνταγή.
- v. Σε περίπτωση που η ζημιά του ατυχήματος προκύψει από δόλια ενέργεια του ασφαλισμένου.

- vi. Εάν ο ασφαλισμένος κάνει την αίτηση βοήθειας εν καιρώ πολέμου ή βρίσκεται σε άμεση ή έμμεση συνάφεια προς τον κηρυγμένο πόλεμο, εχθρικές επιχειρήσεις ή εξεγέρσεις.
- vii. Δεν παρέχεται η υπηρεσία της οδικής βοήθειας για ζημιές οι οποίες προκλήθηκαν από τρομοκρατικές ενέργειες, απεργίες, στάσεις, οχλαγωγίες, με εξαίρεση όμως το όχημα το οποίο έχει ασφαλιστεί και για τις συγκεκριμένες περιπτώσεις.
- viii. Αν ζητηθεί βοήθεια από τον ασφαλισμένο πριν την έναρξη ισχύος της κάλυψης της οδικής βοήθειας.
- ix. Σε περιπτώσεις που το ασφαλισμένο όχημα οδηγείται αποδεδειγμένα με επικίνδυνο τρόπο ή συμμετέχει σε επίσημους ή όχι αγώνες ή συναγωνισμούς ή επιδείξεις ή ακροβασίες.
- x. Παροχή της συγκεκριμένης κάλυψης δεν μπορεί να προσφερθεί όταν δεν έχουν αποκατασταθεί οι συνθήκες κυκλοφορίας από ζημιές οι οποίες έχουν προκληθεί από φυσικά φαινόμενα όπως σεισμοί και το ασφαλισμένο όχημα βρίσκεται σε δύσβατο σημείο.
- xi. Από ζημιές ακτινών Χ και γενικά ραδιενεργών στοιχείων.
- xii. Για ζημιές που προκαλούνται από μεταφερόμενα πράγματα και τέλος για βοήθεια στους επιβαίνοντες του ασφαλισμένου οχήματος οι οποίοι μεταφέρονται με "ωτοστόπ".

Υποχρεώσεις ασφαλισμένων

Ο ασφαλισμένος μόλις συμβεί το ατύχημα το οποίο του δίνει το δικαίωμα να κάνει χρήση της συγκεκριμένης υπηρεσίας είναι υποχρεωμένος να κάνει τις παρακάτω ενέργειες:

- Να τηλεφωνήσει αμέσως ο ίδιος ή κάποιος άλλος για λογαριασμό του στο τηλεφωνικό κέντρο βοήθειας στον αριθμό που έχει γνωστοποιηθεί, να δηλώσει τα στοιχεία του ονοματεπώνυμο, αριθμό κυκλοφορίας του ασφαλισμένου οχήματος. Να ενημερώσει τον πάροχο βοήθειας και τους συνεργάτες του όσον αφορά την

ασφαλιστική περίπτωση και να δώσει με ακρίβεια το σημείο στο οποίο βρίσκεται ακινητοποιημένο το ασφαλισμένο όχημα καθώς και το είδος των απαραίτητων υπηρεσιών που χρειάζονται για την συγκεκριμένη περίπτωση.

- Ο ασφαλισμένος δεν πρέπει να δέχεται διαπραγματεύσεις να αποδέχεται ή να απορρίπτει τυχόν αξιώσεις τρίτων σχετικές με το ατύχημα χωρίς την συγκατάθεση του ασφαλιστή, του παρόχου φροντίδας ατυχήματος και των συνεργατών του.
- Πρέπει ο ασφαλισμένος να χρησιμοποιεί όλα τα διαθέσιμα μέσα ώστε να μειωθούν οι συνέπειες της ασφαλιστικής περίπτωσης και να μην πράττει με τρόπο που θα αυξήσει το κόστος της παροχής βοήθειας. Σε περίπτωση που ο ασφαλισμένος δεν πραγματοποιήσει τα παραπάνω από αμέλεια έχει κάθε δικαίωμα ο ασφαλιστής ο πάροχος φροντίδας ατυχήματος και οι συνεργάτες του να μειώσουν τις υπηρεσίες τους ανάλογα. Και αν ο ασφαλιστής συμπεριφερθεί με σκοπό ώστε να εξαπατήσει τον ασφαλιστή, τον πάροχο φροντίδας ατυχήματος και τους συνεργάτες του τότε αυτοί απαλλάσσονται από όλες τις υποχρεώσεις τους απέναντι στον ασφαλισμένο.
- Ο ασφαλισμένος υποχρεούται να δηλώσει στον ασφαλιστή του οποιαδήποτε αλλαγή διεύθυνσής του καθώς και τροποποίηση των στοιχείων του ασφαλιστήριου συμβολαίου
- Στο ενδεχόμενο που ο ασφαλισμένος δεν τηρεί τις υποχρεώσεις του σταματάνε να είναι υπόχρεοι προς αυτόν οι ασφαλιστής, πάροχος φροντίδας ατυχήματος και οι συνεργάτες του.

Κατά τη μεταφορά του ασφαλισμένου οχήματος εντός ή εκτός Ελληνικής επικράτειας με ευθύνη του παρόχου φροντίδας ατυχήματος και των συνεργατών του συντάσσεται μια έκθεση της κατάστασης του οχήματος

πριν και μετά την μεταφορά του η οποία περιγράφει όλες τις ενδεχόμενες ζημιές που έχουν προκληθεί κατά τη μεταφορά του ασφαλισμένου οχήματος και υπογράφεται υποχρεωτικά από τον ασφαλισμένο τον πάροχο φροντίδας ατυχήματος και τους συνεργάτες του ή τον εκπρόσωπό τους μεταφορέα. Η έκθεση αυτή πρέπει να μοιραστεί και στους τρεις και να έχουν στην κατοχή τους από ένα αντίγραφο. Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ του ασφαλισμένου και του μεταφορέα πρέπει να γνωστοποιηθεί στον πάροχο φροντίδας ατυχήματος και στους συνεργάτες του εντός 24ώρου από την παραλαβή του οχήματος. Αν το παραπάνω χρονικό διάστημα περάσει καμία απαίτηση δεν γίνεται δεκτή.

Παραγραφή Απαιτήσεων

Κάθε απαίτηση που είχε ο ασφαλισμένος από τον ασφαλιστή παύει να ισχύει , παραγράφεται μόλις περάσει το διάστημα των (4) τεσσάρων ετών από το τέλος του έτους όπου δημιουργήθηκαν οι αξιώσεις του ασφαλισμένου κατά του ασφαλιστή. Τα δικαστήρια των Αθηνών χρησιμοποιώντας το εφαρμοσμένο Ελληνικό δίκαιο είναι υπεύθυνα να επιλύσουν οποιαδήποτε διαφορά προκύψει μεταξύ ασφαλιστή, παρόχου οδικής βοήθειας και συνεργατών του και ασφαλισμένου.

24)Αερόσακοι- Ζώνες Ασφαλείας: Την συγκεκριμένη κάλυψη δεν την συναντάμε σε όλες τις ασφαλιστικές εταιρίες. Καλύπτει τις υλικές ζημιές που θα προκληθούν στο σύστημα των αερόσακων ή/και στις ζώνες ασφαλείας αποκλειστικά και μόνο για τις περιπτώσεις που οι ζημιές οφείλονται σε τροχαίο ατύχημα (πρόσκρουση, σύγκρουση, ανατροπή, εκτροπή και κατακρήμνιση του οχήματος).

Από την παρούσα κάλυψη εξαιρούνται οι περιπτώσεις όπου θα προκληθεί ζημιά λόγω ολικής καταστροφής του οχήματος (οικονομικά είναι ασύμφορη μια τέτοια επισκευή ή τεχνικά επισφαλής) καθώς και η δαπάνη αντικατάστασης της ηλεκτρονικής μονάδας ελέγχου του αερόσακου ή άλλων τμημάτων, μετά την λήξη της χρονικής περιόδου

ασφαλούς λειτουργίας, που προβλέπει ο κατασκευαστής του οχήματος ή του συστήματος. Επίσης ισχύουν οι περιπτώσεις που αναφέρθηκαν στις «Γενικές Εξαιρέσεις» με αριθμό: 1-9, 12, 13, 17, 19, 21, 27 και 29.

Κλείνοντας το κομμάτι αυτό θα πρέπει να σημειωθεί πως οι παραπάνω καλύψεις αποτελούν μια γενική εικόνα επί του συνόλου των καλύψεων που μπορεί να προσφέρει μια ασφαλιστική εταιρία. Πέραν των βασικών καλύψεων όπως είναι η Αστική ευθύνη έναντι τρίτων (που όπως είδαμε είναι υποχρεωτική) ο συνδυασμός των καλύψεων που προσφέρει μια εταιρία ποικίλει. Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάστηκαν καλύψεις οι οποίες συλλέχτηκαν από διάφορες ασφαλιστικές εταιρίες ώστε να διαμορφωθεί μια γενική εικόνα επί των καλύψεων και αυτός είναι ο λόγος που δεν αναφέρονται αριθμητικά ποσά για τις αποζημιώσεις- απαλλαγές, διότι η κάθε ασφαλιστική εταιρία ακολουθεί την δική της πολιτική.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

Γενικά περί ιδιωτικής ασφάλισης

4.1 Ασφάλιση για λογαριασμό

Ασφάλιση για λογαριασμό μπορεί να υπάρξει σε περίπτωση που ένα πρόσωπο συνάπτει ασφάλιση (λήπτης της ασφάλισης) για λογαριασμό ενός άλλου προσώπου (ασφαλισμένος). Η συγκεκριμένη ασφάλιση ρυθμίζεται από το άρθρο 9 ν.2496/97 και αναφέρει ότι σε περίπτωση αμφιβολίας της σύμβασης, δηλαδή σε περίπτωση που δεν διευκρινίζεται ότι η ασφάλιση καταρτίστηκε για λογαριασμό άλλου θεωρείται ότι είναι για λογαριασμό του λήπτη. Ο λήπτης της ασφάλισης επιβαρύνεται με όλες τις υποχρεώσεις που απορρέουν βάσει της ασφαλιστικής σύμβασης, καθώς και ο ασφαλισμένος έχει τις ίδιες υποχρεώσεις με την λήπτη αν και εφόσον γνωρίζει την ύπαρξη της σύμβασης και έχει τη δυνατότητα να τις εκπληρώσει. Περιπτώσεις τέτοιων ασφαλίσεων είναι για παράδειγμα όταν ο πατέρας ασφαρίζει το αυτοκίνητο του γιου του για ίδιες ζημιές και για ευθύνη έναντι τρίτων. Αυτή είναι μια γνήσια σύμβαση υπέρ τρίτου η οποία ρυθμίζεται από τον Αστικό Κώδικα (αρ.413 Α.Κ.). Επίσης ένα ακόμη παράδειγμα ασφάλισης για λογαριασμό είναι η ομαδική ασφάλιση που συνάπτει μια επιχείρηση υπέρ του προσωπικού της (για ατύχημα, ασθένεια).

4.2 Προσωρινή Ασφάλιση (προασφάλιση)

Προβλέπεται από το νόμο ρητά πως το διάστημα που μεσολαβεί από την πρόταση της ασφάλισης μέχρι και την αποδοχή αυτής από τον ασφαλιστή η δυνατότητα για έκδοση προσωρινής ασφάλισης, η οποία έχει μικρή χρονική ισχύ. Αυτές οι ασφαλίσεις μπορούν κάλλιστα να μετατραπούν σε οριστικές αν και εφόσον συναφθεί η κύρια ασφαλιστική σύμβαση. Τέτοιου είδους ασφαλίσεις συναντάμε συχνά σε εμπορικές και βιομηχανικές επιχειρήσεις όπου χρήζουν άμεσης ασφαλιστικής κάλυψης λόγω των πολλών κινδύνων που αντιμετωπίζουν, βέβαια η προσωρινή κάλυψη είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί

και στην ασφάλιση αστικής ευθύνης αυτοκινήτου καθώς και σε ορισμένες περιπτώσεις νοσοκομειακών καλύψεων. Ο ασφαλιστής εκδίδει έγγραφο προσωρινής κάλυψης το οποίο έχει ισχύ για το χρονικό διάστημα που έχει συμφωνηθεί μεταξύ των δυο μερών το οποίο και αναγράφεται στο έγγραφο, ειδάλλως μέχρις ότου καταρτισθεί η οριστική σύμβαση. Βάσει του νόμου στο έγγραφο της προσωρινής κάλυψης πρέπει να αναγράφονται τα ουσιώδη στοιχεία της ασφαλιστικής σύμβασης καθώς και ο τόπος και ο χρόνος της έκδοσης του. Όσες υποχρεώσεις βαραίνουν τον ασφαλισμένο βάσει μίας οριστικής ασφαλιστικής σύμβασης ισχύουν και για την προσωρινή κάλυψη ή αλλιώς για την προασφάλιση.

4.3 Υπασφάλιση – Υπερασφάλιση

Βάσει του άρθρου 17 παρ.1 ν.2496/97 Η **υπασφάλιση** στην ασφάλιση περιουσιακών στοιχείων, παρουσιάζεται αν η ασφαλιστική αξία που αναγράφεται στο αρχικό ασφαλιστήριο συμβόλαιο είναι μικρότερη από την πραγματική του αξία. Στις περιπτώσεις αυτές ισχύει ο **αναλογικός όρος** σύμφωνα με τον οποίο ο ασφαλισμένος αποζημιώνεται αναλογικά για το ποσό το οποίο έχει ασφαλίσει. Η υπασφάλιση μπορεί να είναι και ηθελημένη αν ο ασφαλιζόμενος αναλάβει να καλύψει τμήμα του κινδύνου. Βάσει του ίδιου νόμου υπάρχει **υπερασφάλιση** όταν η ασφαλιστική αξία υπερβαίνει την αξία του περιουσιακού στοιχείου. Επειδή στην πράξη τα ασφαλιστήρια συμβόλαια δεν ακολουθούν την ορολογία του ν.2496/97 για να διαπιστωθεί η ύπαρξη υπερασφάλισης ή υπασφάλισης γίνεται σύγκριση του ασφαλιστικού ποσού και της αξίας του πράγματος κατά το χρόνο επέλευσης του ασφαλιστικού κινδύνου. Ο νόμος προβλέπει σε περίπτωση υπερασφάλισης οποιοσδήποτε από τους συμβαλλόμενους έχει δικαίωμα να ζητήσει τη μείωση του ασφαλιστρού διότι βάσει της αποζημιωτικής αρχής απαγορεύεται να καταστεί ο ασφαλισμένος πλουσιότερος από την πραγματοποίηση του ασφαλιστικού κινδύνου. Τέλος αν η υπερασφάλιση χαρακτηριστεί δόλια τότε σύμφωνα με το νόμο (άρθρο 17 παρ.3 ν.2496/97) η ασφάλεια θεωρείται άκυρη και ο ασφαλιστής δικαιούται τα δεδουλευμένα ασφάλιστρα.

4.4 Ασφαλιστικό Ποσό- Ασφάλισμα- Αποζημίωση

- Το ανώτατο όριο ευθύνης του ασφαλιστή σε περίπτωση που επέλθει η ασφαλιστική περίπτωση είναι το ασφαλιστικό ποσό που αναγράφεται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο εφόσον έχουν συμπεριληφθεί οι τόκοι και λοιπά έξοδα, ακόμη και αν μέσω μίας ζημιάς προκύψουν περισσότεροι ασφαλιστικοί κίνδυνοι.
- Σε περίπτωση που η ασφαλιστική εταιρεία έχει καταβάλει μερική αποζημίωση λόγω ελάχιστης ζημιάς χωρίς να εξαντλήσει το ασφαλιστικό ποσό έως ότου λήξει η ασφαλιστική σύμβαση το ποσό αυτό είναι μειωμένο κατά την αποζημίωση που έχει ήδη καταβληθεί. Αν ο ασφαλισμένος ή ο λήπτης της ασφάλισης θελήσει να επαναφέρει το ασφαλιστικό ποσό στην αρχική του αξία, θα πρέπει να υποβάλει σχετική αίτηση ώστε να εκδοθεί από την εταιρεία Πρόσθετη Πράξη είσπραξης της διαφοράς του ασφαλιστρού από την ημερομηνία του ατυχήματος έως την λήξη της σύμβασης.
- Η ασφάλιση καλύπτει την πραγματική, τρέχουσα εμπορική αξία του ασφαλισμένου οχήματος καθώς και εξαρτήματα αυτού τα οποία έχουν καταστραφεί ή κλαπεί κατά την ημέρα που συνέβη η ζημιά. Δεν παρέχει κάλυψη σε φθορές λόγω χρήσης ή σε μείωση απόδοσης του οχήματος ή μείωση της εμπορικής αξίας αυτού καθώς και σε αποθετικές ζημιές λόγω μη χρήσης του ασφαλισμένου οχήματος.
- Ο ασφαλιστής έχει δικαίωμα να καλύψει την ζημιά με αντικατάσταση αυτής και όχι με την καταβολή χρηματικής αποζημίωσης.
- Οι βασικοί παράγοντες που λαμβάνονται υπόψη για τον προσδιορισμό των ασφαλιστρών είναι η τρέχουσα αξία του οχήματος η οποία υπολογίζεται βάσει του τύπου και της παλαιότητάς του.
Γι αυτό και ο ασφαλιστής κάθε χρόνο σχεδόν μεταβάλλει το ασφαλιστικό ποσό ώστε να ανταποκρίνεται στην πραγματική- εμπορική του αξία.

Δηλαδή: σε περίπτωση που τη χρονική στιγμή της ζημιάς η πραγματική εμπορική αξία του ασφαλισμένου οχήματος είναι μικρότερη από το ποσό για το οποίο έχει ασφαλιστεί το όχημα (υπολογισμένη πάντα βάσει τύπου και της παλαιότητας του οχήματος) ο ασφαλιστής είναι υποχρεωμένος να

αποζημιώσει τον ασφαλισμένο σε περίπτωση ολικής καταστροφής βάσει της πραγματικής εμπορικής αξίας του οχήματος και να επιστρέψει τα επιπλέον εισπραχθέντα ασφάλιστρα συμπεριλαμβανομένου και του νόμιμου τόκου για την ασφαλιστική περίοδο που διανύει.

- Όταν προκύψει από την ασφαλιστική περίπτωση μερική ζημιά για τον υπολογισμό της αποζημίωσης εφαρμόζεται παλαιότητα στην τιμολόγηση των καινούριων ανταλλακτικών ανάλογα με την ηλικία του οχήματος και σύμφωνα με την πολιτική για την παλαιότητα των αυτοκινήτων που ακολουθεί η εκάστοτε ασφαλιστική εταιρία.
- Η παραπάνω πολιτική για την παλαιότητα των οχημάτων δεν θα χρήζει απαραίτητη για την τιμολογιακή αξία των ανταλλακτικών στο ενδεχόμενο όπου ο ασφαλισμένος συμφωνήσει να επιβαρυνθεί με ένα πρόσθετο επασφάλιστρο από τον πρώτο χρόνο κυκλοφορίας του αυτοκινήτου με απαραίτητη αναφορά αυτού είτε στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο είτε με πρόσθετη πράξη.
- Ο ασφαλισμένος αναλαμβάνει μέρος των ζημιών ή των απωλειών σε περίπτωση που το ασφαλιστικό ποσό καλύπτει μόνο μέρος του ασφαλισμένου οχήματος βάσει του αναλογικού κανόνα- κανόνα υπασφάλισης.
- Ο ασφαλισμένος υποχρεούται να αποζημιώσει τον ασφαλιστή στο ενδεχόμενο που προκύψει ζημιά και δεν είχε λάβει τα κατάλληλα εκείνα μέτρα και δεν ήταν επιμελής ώστε να αποφευχθεί η πραγματοποίηση των ασφαλιστικών κινδύνων.
- Όταν επέλθει η ζημιά πρέπει ο ασφαλισμένος να παραδώσει το όχημα στον ασφαλιστή έγκαιρα ώστε να διενεργηθεί πραγματογνωμοσύνη και ο ασφαλιστής πρέπει να διενεργήσει μέσα στο διάστημα των πέντε ημερών. Πριν από αυτό ο ασφαλισμένος δεν έχει δικαίωμα να προβεί σε καμία αποκατάσταση της ζημιάς.
- Δασμοί εισφορές και λοιπές υποχρεώσεις προς τρίτους που έχουν σχέση με την κυριότητα του οχήματος δεν συνυπολογίζονται στο ποσό της καταβολής της αποζημίωσης. Εφόσον ο κύριος κάτοχός του ασφαλισμένου οχήματος δεν επιβαρύνεται με την καταβολή αυτών, σε

περίπτωση μερικής ζημιάς η ασφαλισμένη αξία του οχήματος έχει υπολογιστεί χωρίς δασμούς κατά συνέπεια ο ασφαλιστής δικαιούται να αφαιρέσει τους δασμούς που του αναλογούν από την αξία των ανταλλακτικών που χρειάζονται για την επισκευή του ασφαλισμένου αυτοκινήτου.

4.5 Περιθώριο Φερεγγυότητας (Solvency I)

Το Περιθώριο Φερεγγυότητας είναι ένα σύνολο εγγυήσεων, με το οποίο κατοχυρώνονται τα συμφέροντα των ασφαλισμένων. Κάθε ασφαλιστική εταιρία που λειτουργεί στην Ελλάδα, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, οφείλει να έχει στην κατοχή της αλλά και να διατηρεί, Περιθώριο Φερεγγυότητας ανάλογο των δραστηριοτήτων της. Το ύψος του εν λόγω περιθωρίου θα πρέπει να είναι αντίστοιχο της περιουσίας της εταιρίας, της ελεύθερης από κάθε υποχρέωση που μπορεί να προβλεφθεί, χωρίς να συνυπολογίζονται σε αυτή τα άυλα περιουσιακά στοιχεία της.

Επί της ουσίας το *Περιθώριο Φερεγγυότητας (Solvency Margin)* είναι το ποσό εκείνο, κατά το οποίο το σύνολο του ενεργητικού (*assets*) ξεπερνά το σύνολο του παθητικού (*liabilities*), μιας ασφαλιστικής εταιρίας. Αυτή η διαφορά του συνόλου του ενεργητικού και του παθητικού σε συνδυασμό με τις δραστηριότητες της εταιρίας, συνιστά το μέτρο της φερεγγυότητας της.

Για τις περιπτώσεις όπου το περιθώριο φερεγγυότητας μιας ασφαλιστικής δεν είναι το προβλεπόμενο, σύμφωνα με αυτό που προβλέπουν οι εποπτικές αρχές, η εταιρία οφείλει να υποβάλει σε αυτές σχέδιο ανασυγκρότησης το οποίο και θα πρέπει να υλοποιήσει μέσα σε δύο (2) μήνες. Αν βέβαια οι αρχές εκτιμήσουν πως η οικονομική κατάσταση της εταιρίας θα επιδεινωθεί ακόμα περισσότερο έχουν την δυνατότητα να περιορίσουν ή ακόμη και να απαγορεύσουν την ελεύθερη διάθεση του συνόλου ή μέρους των περιουσιακών στοιχείων της εταιρίας.

4.6 Επικουρικό Κεφάλαιο

Πρόκειται για ένα κοινό ταμείο των ασφαλιστικών επιχειρήσεων που με το νόμο 489/1976 συστάθηκε ως νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου με την ονομασία «Επικουρικό Κεφάλαιο Ασφάλισης Ευθύνης από Ατυχήματα Αυτοκινήτων» και εποπτεύεται από την ΔΕΙΑ.²⁰

Στο επικουρικό κεφάλαιο συμμετέχουν:

- Όλες οι ασφαλιστικές εταιρίες που ασκούν τον κλάδο Ασφάλισης Αστικής Ευθύνης από την κυκλοφορία αυτοκινήτων
- Οι αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί που ασκούν τον παραπάνω κλάδο
- Τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, τα αυτοκίνητα των οποίων εξαιρούνται από την υποχρεωτική ασφάλιση.

Ο σκοπός της ίδρυσης του Επικουρικού Κεφαλαίου είναι η αντιμετώπιση ζημιών που δεν προκαλούνται με τον συνήθη τρόπο. Δηλαδή για ζημιές που προκαλούνται από:

- ανασφάλιστο όχημα
- άγνωστο υπαίτιο
- αυτοκίνητο του οποίου ο οδηγός προκάλεσε από πρόθεση το ατύχημα.
- ανασφάλιστο όχημα λόγω ανακλήσεως της άδειας λειτουργίας της εταιρίας. Σε αυτή την περίπτωση το Επικουρικό καλύπτει ζημιές που προκλήθηκαν είτε σε χρόνο που η ασφαλιστική εταιρία λειτουργούσε κανονικά (πλην όμως δεν καταβλήθηκε αποζημίωση πριν ανακληθεί η άδεια λειτουργίας της), είτε σε διάστημα ενός μηνός μετά την ανάκληση της άδειας λειτουργίας της.

Οι ασφαλιστικές εταιρίες αποδίδουν εισφορά στο Επικουρικό Κεφάλαιο 5% επί της ετήσιας παραγωγής ασφαλιστρων κλάδου υποχρεωτικής ασφάλισης της αστικής ευθύνης.

²⁰ ΔΕΙΑ: Διεύθυνση Εποπτείας Ιδιωτικής Ασφάλισης, ανήκει στην Τράπεζα της Ελλάδος και είναι επιφορτισμένη με την άσκηση της χρηματοοικονομικής εποπτείας επί των ασφαλιστικών επιχειρήσεων.

Το Επικουρικό Κεφάλαιο προσφέρει τις εξής καλύψεις:

- Σωματικές Βλάβες και Υλικές Ζημιές όταν πρόκειται για αυτοκίνητο ανασφάλιστο ή ασφαλισμένο σε εταιρία που η άδεια της ανακλήθηκε.
- όταν πρόκειται για ατύχημα που το προκάλεσε άγνωστο αυτοκίνητο προσφέρει καλύψεις για σωματικές βλάβες. Σε αυτή την περίπτωση για να προσφέρει και κάλυψη Υλικών ζημιών θα πρέπει πρώτον για το ατύχημα να έχει επηληφθεί η Τροχαία ή κάποια άλλη αρχή και δεύτερον για τις σωματικές βλάβες να έχει απαιτηθεί νοσηλεία σε δημόσιο νοσοκομείο τουλάχιστον πέντε (5) ημερών.

Μετά την καταβολή της αποζημίωσης το Επικουρικό Κεφάλαιο θα ζητήσει με αγωγή από τον υπαίτιο το ποσό που κατέβαλε. Πλέον με βάση το νέο νομικό πλαίσιο, η υποχρέωση μιας ασφαλιστικής εταιρίας να διακανονίζει την ζημιά που θα προκληθεί σε αυτοκίνητο που θα είναι ασφαλισμένο σε αυτή, έχει επεκταθεί και στα υπόλοιπα κράτη μέλη της ΕΕ και του ΕΟΧ.

Τέλος θα πρέπει να σημειωθεί πως με το Προεδρικό διάταγμα 10/21.01.2003 έγινε η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2000/26/ΕΚ, γνωστής ως 4^η Οδηγία αυτοκινήτων.

4.7 Solvency II

Πρόκειται για το νέο εποπτικό πλαίσιο το οποίο βασίστηκε πάνω στο πλαίσιο του Basel II, που είναι η αντίστοιχη οδηγία για την κεφαλαιακή επάρκεια των τραπεζιτικών ιδρυμάτων. Το Solvency II έχει σαν στόχο την αποφυγή της πολυπλοκότητας στον υπολογισμό του περιθωρίου φερεγγυότητας, την προσαρμογή του σύμφωνα με τις αυξανόμενες ανάγκες και εξελίξεις της ασφαλιστικής αγοράς, την προστασία των ευρωπαϊκών πολιτών- κατόχων ασφαλιστηρίων συμβολαίων, την θέσπιση υπολογισμού του περιθωρίου φερεγγυότητας με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι υπολογισμένος στους πραγματικούς κινδύνους που αντιμετωπίζουν οι ασφαλιστικές εταιρίες και την αποφυγή υπέρ- κεφαλαιοποίησης. Ο σχεδιασμός του Solvency II βασίζεται σε τρεις πυλώνες:

1. Ποσοτικές προδιαγραφές (τεχνικά αποθέματα, επενδύσεις, μοντέλα ALM Assets Liabilities Management)
2. Ποιοτικές προδιαγραφές (εταιρική διακυβέρνηση, εποπτεία, εσωτερικές δικλίδες & διαχείριση κινδύνου)
3. Εφαρμογή (πολιτικές δημοσιοποίησης στοιχείων, διαφάνεια, απαιτήσεις δημοσιεύσεων και εκθέσεων, φερεγγυότητα & χρηματοοικονομική κατάσταση IFRS)

4.8 Αντασφάλιση

Η λογική της ασφάλισης είναι ο επιμερισμός των ζημιών των λίγων, στους πολλούς. Δηλαδή η συνεισφορά των πολλών (τα ασφάλιστρα) θα πρέπει να είναι μεγαλύτερα από τις απώλειες των πολλών (δηλαδή τις αποζημιώσεις) για κάποιο συγκεκριμένο διάστημα. Κάτι τέτοιο δεν είναι πάντοτε εύκολο για μια ασφαλιστική εταιρία γι' αυτό η ύπαρξη της αντασφάλισης είναι πολύ σημαντική.

***Αντασφάλιση:** είναι η εκχώρηση μέρους των ασφαλιστικών κινδύνων, που αναλαμβάνει η πρωτασφαλίστρια εταιρία, προς τους αντασφαλιστές (άλλες ασφαλιστικές επιχειρήσεις), βάσει προκαθορισμένων όρων που περιέχονται κάθε φορά στην αντασφαλιστική σύμβαση ή την μεταξύ τους συμφωνία.**

Με την αντασφάλιση οι ασφαλιστικές εταιρίες ασφαλίζονται σε άλλες ασφαλιστικές (πολύ μεγαλύτερες του εξωτερικού) επιμερίζοντας έτσι τον κίνδυνο που οι ίδιες έχουν αναλάβει. Η αντασφάλιση των εταιριών γίνεται στα πλαίσια της προσπάθειας τους να αποφύγουν την περίπτωση μαζικών αποζημιώσεων λόγω επέλευσης κάποιου κινδύνου. Για παράδειγμα έστω ένα λεωφορείο ΚΤΕΛ το οποίο μεταφέρει 50 επιβάτες και κατά την διαδρομή λόγω τροχαίου ατυχήματος χάσουν την ζωή τους και οι 50 επιβάτες, η ασφαλιστική εταιρία οφείλει να αποζημιώσει τους δικαιούχους του κάθε θανόντος με 1.000.000€ και σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα, αφού τόσο είναι το ποσό που προβλέπεται βάσει νόμου για τις περιπτώσεις θανάτου από τροχαίο. Αν η εταιρία δεν είναι αντασφαλισμένη δεν θα καταφέρει να ανταπεξέλθει στην υποχρέωση της αυτή.

Ένα άλλο θετικό της αντασφάλισης πέρα από το ότι επιτυγχάνεται διασπορά του κινδύνου ώστε η εταιρία να μην χρειάζεται να αυξήσει τα κεφάλαια της για

να αντιμετωπίσει τις υποχρεώσεις από το αυξημένο Περιθώριο Φερεγγυότητας, είναι η διευκόλυνση

Για τον κλάδο αυτοκινήτων η πιο συνηθισμένη μορφή αντασφάλισης είναι η **αντασφάλιση excess of loss**, όπου ο αντασφαλιστής μετέχει στην αποζημίωση μόνο για τις περιπτώσεις που αυτή ξεπεράσει το όριο που έχει συμφωνηθεί ως ίδια κράτηση της πρωτασφαλίστριας εταιρίας.

4.9 Αναλογικός Όρος

Ο Αναλογικός όρος αναφέρεται σε ασφαλίσεις περιουσίας, κατά κύριο λόγο και καλείται και όρος «ποσοστιαίας συμμετοχής» αλλά τον συναντά κανείς κυρίως σε ασφαλίσεις υγείας. Ο βασικός σκοπός του είναι να υπάρχει ισότητα στην τιμολόγηση διότι οι περισσότερες ασφαλίσεις ζημιών είναι μερικές και όχι ολικές. Κάτι τέτοιο αδικεί όσους θέλουν να ασφαλίζουν την περιουσία τους για ολική ζημιά.

Ο αναλογικός όρος, λοιπόν, για μια ασφάλεια περιουσίας απαιτεί από τον εκάστοτε ασφαλισμένο να ασφαλίζει την περιουσία του (π.χ. το αυτοκίνητο του) για συγκεκριμένο ποσοστό της τρέχουσας αξίας της, τη στιγμή της ζημιάς.

Για το πληρωτέο ποσό σε περίπτωση ζημιάς χρησιμοποιείται ο παρακάτω τύπος:

$$\frac{\text{Ποσό Ασφάλισης}}{\text{Απαιτούμενο ποσό ασφάλισης}} \times \text{Ζημία} = \text{πληρωτέο ποσό}$$

Για παράδειγμα: έστω ένα αυτοκίνητο με τρέχουσα αξία 30.000€ και ο ιδιοκτήτης του το ασφαλίζει για 20.000€. Αν το ασφαλιστήριο συμβόλαιο του έχει αναλογικό όρο 80%, το απαιτούμενο ποσό ασφάλισης (βάσει της τρέχουσας αξίας του) θα είναι 24.000€ και έστω ότι του παρουσιαστεί μία ζημιά που ανέρχεται στο ποσό των 6.000€ θα πληρωθούν μόνο:

$$\frac{20.000}{24.000} * 6.000 = 5.000$$

Θα λάβει ως αποζημίωση μόνο 5.000€, εφόσον το έχει ασφαλίσει για τα 3/4 της τρέχουσας αξίας του και το υπόλοιπο 1/4 της ζημίας θα πρέπει να το πληρώσει μόνος του.

Αν ο ασφαλισμένος όταν επέλθει η ζημιά δεν εκπληρώνει την απαίτηση αυτή είναι υποχρεωμένος να συμμετέχει στη ζημιά σαν συνασφαλιστής. Αν ο ασφαλισμένος θέλει να πληρωθεί στο σύνολο μία μερική ζημιά θα πρέπει να πλήρη την προϋπόθεση του αναλογικού όρου, διαφορετικά θα έχει επιπτώσεις (τιμωρία).

Προβλήματα που εμφανίζονται κατά την εφαρμογή του αναλογικού όρου είναι ο πληθωρισμός, σε περιπτώσεις όπου το ασφαλισμένο ποσό δεν προσαρμόζεται περιοδικά με τα ποσοστά του πληθωρισμού και το πρόβλημα της συνασφάλισης, που μπορεί να αντιμετωπίσει ο ασφαλισμένος, αν οι ασφαλιστικές αξίες κυμαίνονται ευρέως μέσα στην ασφαλιστική περίοδο.

4.10 Μεταβίβαση του ασφαλισμένου οχήματος – Διαδοχή στην ασφάλιση

Βάσει του νόμου 2496/97 (αρ.12) σε περίπτωση μεταβίβασης του ασφαλισμένου οχήματος σε τρίτο πρόσωπο η ασφάλιση ζημιών δεν λήγει μεταβιβάζεται στο τρίτο πρόσωπο. Βασικός σκοπός της διάταξης αυτής είναι η προστασία του νέου ιδιοκτήτη. Έχει όμως το δικαίωμα ο ασφαλιστής όπως και ο λήπτης της ασφάλισης και ο ασφαλισμένος να καταγγείλουν τη σύμβαση μέσα σε 30 μέρες μετά τη γνωστοποίηση της μεταβίβασης-διαδοχής. Η καταγγελία του ασφαλιστή φέρει αποτελέσματα άμεσα δηλαδή μετά από 15 μέρες από τη γνωστοποίηση της διαδοχής της ασφάλισης. Ο ασφαλισμένος ή ο λήπτης της ασφάλισης είναι υποχρεωμένος να κοινοποιήσει στην εταιρεία ή στον ασφαλιστή κάθε μεταβολή της κυριότητας ή της κατοχής του ασφαλισμένου οχήματος ή οποιαδήποτε μεταβολή στοιχείων του οχήματος, και ιδικά τα στοιχεία που έχουν άμεση επίδραση στο καθορισμό των ασφαλίσεων. Αν η αιτία της μεταβίβασης οφείλεται σε θάνατο τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις μεταβιβάζονται αυτοδικαίως στον κληρονόμο, σε περίπτωση άρνησης της κληρονομιάς από το τρίτο πρόσωπο τότε αυτός οφείλει να ενημερώσει την

εταιρία εγγράφως εντός τριάντα (30) ημερών από τη μέρα και την επαγωγή της κληρονομιάς.

Ο ασφαλιστής απαλλάσσεται από κάθε υποχρέωση απέναντι στον ασφαλισμένο αν ο κίνδυνος επέλθει μέσα στο χρονικό διάστημα του ενός μηνός που είναι η προθεσμία της καταγγελίας με την προϋπόθεση πως θα αποδείξει ότι δεν θα αναλάμβανε τον κίνδυνο ή δεν θα τον αναλάμβανε με τους υπάρχων όρους αν γνώριζε εκ των προτέρων τη διαδοχή. Παρόλα ταύτα φέρει ευθύνη αν ο κίνδυνος επέλθει μέσα στο χρονικό διάστημα των τριάντα (30) ημερών από τη διαδοχή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

Τρέχουσα κατάσταση

5.1 Γενικά

“Αυτοκίνητο θεωρείται κάθε αυτοκινούμενο, με μηχανική ή ηλεκτρική ενέργεια, όχημα, εξαιρουμένων εκείνων που κινούνται επί τροχιών”.

Η ζωή του ανθρώπου με την πάροδο των ετών και με τις εξελίξεις που έχουν σημειωθεί σε διάφορους τομείς (ιατρική, εκπαίδευση, μεταφορές, οικονομία, κλπ.) έχει αλλάξει ριζικά. Σημαντικό παράγοντα έχει σημειώσει και η εξέλιξη στις μεταφορών. Τα πρώτα χρόνια ύπαρξης της ανθρωπότητας οι χερσαίες μεταφορές γίνονταν με τα πόδια και μόνο, στη συνέχεια με την χρήση των ζώων, κάρων και με άμαξες. Μέχρι το 1886, που πρωτοεμφανίστηκε το πρώτο αυτοκίνητο²¹ με κινητήρα εσωτερικής καύσης από τον Karl Benz στη Γερμανία, έχοντας βέβαια μία πολύ πιο απλή αλλά ταυτόχρονα σπουδαία μορφή σε σχέση με την σημερινή. Σπουδαία, διότι η αρχική τους μορφή έχει θέσει γερά θεμέλια ώστε να υπάρχουν μέχρι και σήμερα αυτοκίνητα και μάλιστα πολύ πιο εξελιγμένης μορφής. Οι ειδικοί στην κατασκευή οχημάτων χρόνο με τον χρόνο βελτιώνουν ακόμα περισσότερο τα αυτοκίνητα οπτικά, μηχανικά, τεχνολογικά και τα κάνουν πιο ασφαλή. Ούτως ή άλλως κανένας από τους παραπάνω κλάδους δεν παραμένει στάσιμος στις εξελίξεις συνεπώς δεν πρόκειται να παραμείνει στάσιμη και η εξέλιξη στα αυτοκίνητα.

Η κυκλοφορία των οχημάτων διευκόλυνε, και διευκολύνει ακόμα, την καθημερινότητα των ανθρώπων. Μπορούν να μεταφερθούν όπου θέλουν, ότι ώρα θέλουν και να μεταφέρουν ότι θέλουν, αρκεί να υπάρχει δρόμος προσιτός.

Στις αρχές το να έχει κάποιος αυτοκίνητο θεωρείτο πολυτέλεια και πρόσφερε στον κάτοχο του μία «χ» κοινωνική επιφάνεια. Με το πέρασμα των χρόνων όμως αυτή η αντίληψη έχει αλλάξει. Πλέον η χρήση του αυτοκινήτου έχει μπει

²¹ Την αρχή για την κατασκευή αυτοκινήτων την είχε κάνει ο Nicolas Joseph Cugnot, το 1769 στην Γαλλία, δημιουργώντας ένα όχημα κινούμενο με σιμό το fardier. Μετά από 92 χρόνια ο Etienne Lenoir έφτιαξε το πρώτο αυτοκίνητο με μηχανή εσωτερικής καύσης και ο Benz προχώρησε στην παραγωγή του.

για τα καλά στη ζωή των ανθρώπων και αν όχι όλοι (για να μην γίνουμε απόλυτοι) ένα μεγάλο ποσοστό των ανθρώπων των ανεπτυγμένων οικονομικά χωρών διαθέτει αυτοκίνητο και μάλιστα πολλές φορές όχι μόνο ένα. Σε αυτό έχει συμβάλει και η μαζική παραγωγή αυτοκινήτων σε σχετικά χαμηλές τιμές. Υπάρχει φυσικά ακόμα και σήμερα η τάση των ανθρώπων στο να θέλουν να εκδηλώσουν την κοινωνική και οικονομική τους κατάσταση, ακόμα και αν δεν είναι αντιπροσωπευτική, με την χρήση αυτοκινήτων και ιδιαίτερα με την χρήση ακριβών αυτοκινήτων που μετά την απόκτηση τους μπορεί να μην έχουν την δυνατότητα να τα συντηρήσουν.

Οι υποχρεώσεις που έχει κάποιος με την απόκτηση και χρήση ενός αυτοκινήτου είναι αρκετές και δαπανηρές. Ο κάτοχος ενός αυτοκινήτου, ανεξαρτήτου αξίας, από την στιγμή που θα το φέρει στην κατοχή του επωμίζεται και τις οικονομικές του απαιτήσεις. Βασικό έξοδο είναι η βενζίνη- πετρέλαιο- αέριο αναλόγως ποιο από τα τρία καύσιμα χρησιμοποιεί ώστε να κινηθεί. Η τιμή της βενζίνης συγκριτικά με την τιμή που είχε πριν από 5 με 6 χρόνια, έχει εκτοξευτεί στα ύψη, γεγονός που όπως είναι φυσικό έχει προκαλέσει την αγανάκτηση και εξαγρίωση των οδηγών. Το τελευταίο διάστημα η τιμή της θα πρέπει να σημειωθεί πως έχει παρουσιάσει μία μικρή πτώση προκαλώντας μεν την αναμενόμενη ανακούφιση, χωρίς να σημαίνει δεν την πλήρη ευχαρίστηση από την πλευρά των οδηγών. Η βενζίνη όμως δεν είναι το μοναδικό έξοδο που έχει ο κάτοχος ενός αυτοκινήτου. Οφείλει να του παρέχει μηχανική φροντίδα, τακτικό έλεγχο (service), σήμα κυκλοφορίας, ΚΤΕΟ, κάρτα καυσαερίων, καθαρισμό και υποχρεωτική ασφάλιση. Σαφώς όλα τα παραπάνω έξοδα είναι ανάλογα του κυβισμού, των ίππων και τις παλαιότητας του οχήματος.

Επειδή η χρήση των οχημάτων είναι στενά συνδεδεμένη με την έννοια του κινδύνου, οι κάτοχοί τους έχουν έμφυτη την τάση να προσπαθούν να προφυλαχτούν. Εδώ σπουδαίο ρόλο έχει η ύπαρξη τις ιδιωτικής ασφάλισης. Όπως έχει ήδη προαναφερθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο, η ιδιωτική ασφάλεια προσφέρει προστασία στους ασφαλισμένους τόσο πριν από την επέλευση του κινδύνου όσο και μετά. Είναι υποχρεωτική διότι ο οδηγός ενός αυτοκινήτου

οφείλει να πληρώσει για τις Σωματικές Βλάβες ή τις Υλικές Ζημιές που θα προκαλέσει το αυτοκίνητο του σε περίπτωση ατυχήματος.

5.2 Η οικονομική κρίση

Τα τελευταία χρόνια, από το 2009, η Ελλάδα αντιμετωπίζει οικονομικά προβλήματα σαν χώρα. Οι αιτίες για αυτή την κατάσταση έχουν ξεκινήσει πολλά χρόνια πίσω και η διαδοχική ύπαρξη λανθασμένων χειρισμών σε συνδυασμό με την ανθρώπινη διαφθορά έχουν οδηγήσει στην οικονομική κρίση. Για παραπάνω από 30 χρόνια οι ανθρώπινη διαφθορά πρωταγωνιστεί στις ειδήσεις, με πολιτικούς να συμμετέχουν σε οικονομικά σκάνδαλα αλλά και με το να πραγματοποιούν «διευκολύνσεις» (ρουσφέτια) ώστε να εξασφαλίσουν την ψήφο και την υποστήριξη των πολιτών. Άλλο ένα δείγμα διαφθοράς είναι η φοροδιαφυγή, από πολύ επιφανής ανθρώπους, όπως πολιτικούς, επιχειρηματίες, καλλιτέχνες μέχρι και απλούς ευκατάστατους, κυρίως, πολίτες. Το φαινόμενο της οικονομικής κρίσης δεν πλήττει μόνο την Ελλάδα είναι ένα παγκόσμιο φαινόμενο (με διαφορές στα επίπεδα της οικονομικής κρίσης από χώρα σε χώρα) και είναι λογικό εφόσον όλες οι χώρες πλέον είναι συνδεδεμένες οικονομικά μεταξύ τους να επηρεάζει η μία την οικονομία της άλλης. Τα αποτελέσματα της οικονομικής κρίσης στην χώρα μας έχουν λάβει δραματικές διαστάσεις από το 2010 περίπου, με την Ελλάδα να έχει το δεύτερο μεγαλύτερο ετήσιο έλλειμμα κρατικού προϋπολογισμού και το δεύτερο μεγαλύτερο δημόσιο χρέος στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Τον Μάιο του 2010 η Ελλάδα υπογράφει το πρώτο μνημόνιο με το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (ΔΝΤ), την ΕΕ και την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα (ΕΚΤ), ώστε να μπορέσει να καλύψει το χρέος της. Από τότε μέχρι και σήμερα (2013) έχουν υπογραφεί άλλα δύο μνημόνια, έχουν γίνει περικοπές μισθών, μειώσεις προσωπικού που έχουν επιφέρει την αύξηση των ανέργων, αύξηση των φόρων, επιβολή ειδικών τελών και κλείσιμο πολλών επιχειρήσεων.

5.3 Ασφαλιστικές εταιρίες κλείνουν

Οι επιχειρήσεις, ανεξαρτήτου μεγέθους, κλείνουν η μία πίσω από την άλλη, μέρα με την μέρα, αφήνοντας πίσω τους δεκάδες χιλιάδες ανέργους και πολλά χρέη ταυτόχρονα. Αυτή η δραματική μείωση των εισοδημάτων έχει επιφέρει σημαντική μείωση του κύκλου εργασιών των ασφαλιστικών εταιριών λόγω της αύξησης των ανασφάλιστων αυτοκινήτων και τις μειώσεις των πρόσθετων καλύψεων. Οι κάτοχοι των αυτοκινήτων λόγω των περικοπών που έχουν γίνει στους μισθούς τους αλλά και λόγω των υπέρογκων ποσών που είναι υποχρεωμένοι να καταβάλουν σε φόρους και έκτακτες εισφορές αδυνατούν να ανταπεξέλθουν στις οικονομικές τους υποχρεώσεις και ξεκινούν τις περικοπές.

Στον κλάδο αυτοκινήτων η εικόνα που έχει παρατηρηθεί, τα τελευταία χρόνια της ύπαρξης της οικονομικής κρίσης, είναι οι ασφαλισμένοι να αρχίζουν τις μειώσεις δημιουργώντας ασφαλιστικές συμβάσεις με πολύ χαμηλές καλύψεις. Αναγκάζονται να ασφαλίζουν τα οχήματά τους μόνο για Αστική ευθύνη έναντι τρίτων, που είναι η υποχρεωτική και να μην επιλέγουν πρόσθετες καλύψεις. Η μείωση του κύκλου εργασιών σε συνδυασμό με την κακή οικονομική κατάσταση ορισμένων ασφαλιστικών εταιριών έχει οδηγήσει στην ανάκληση της άδειας λειτουργίας πολλών από αυτών (υπολογίζονται γύρω στις 60 εταιρίες να έβαλαν «λουκέτο» τα τελευταία χρόνια) όπως είναι η «ΑΣΠΙΣ ΠΡΟΝΟΙΑ ΑΕΓΑ» που έκλεισε το 2009, η «Commercial Value ΑΕΕ» το 2010, που ήταν ασφαλιστικές εταιρίες και με μεγάλα χαρτοφυλάκια κλάδου ζωής, η «ΕΓΝΑΤΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ Α.Ε.», η «EIG EVIMA Ασφαλιστική» το 2013 καθώς και αρκετές άλλες. Σύμφωνα με έρευνα των αποδοχών και παροχών που διεξήχθη το 2011 από την KPMG²² που πραγματοποιήθηκε σε 13 εταιρίες και σε 1.700 κατόχους θέσεων εργασίας στην ελληνική αγορά, το 75% του δείγματος σημείωσε απολύσεις λόγω μείωσης εργασιών και το 50% του δείγματος σημείωσε μειώσεις στις αποδοχές σε μία τουλάχιστον κατηγορία εργαζομένων που σε όλες τις περιπτώσεις, εκτός από μία, οι μειώσεις αυτές θα ήταν μόνιμες και έτσι συνέβη. Οι ασφαλιστικές αναγκάζονται να κλείσουν εφόσον δεν έχουν τον αντίστοιχο αριθμό ασφαλισμένων που είχαν κάποτε. Υπάρχουν και πολλές μικρότερου μεγέθους ασφαλιστικές εταιρίες που βάζουν λουκέτο διότι δεν

²² Πρόκειται για την μία από τις τέσσερις μεγαλύτερες ελεγκτικές εταιρίες. Είναι ένα παγκόσμιο δίκτυο εταιρειών παροχής Ελεγκτικών, Φορολογικών και Συμβουλευτικών υπηρεσιών και λειτουργεί σε 156 χώρες.

διαθέτουν το απαιτούμενο περιθώριο φερεγγυότητας ώστε να μπορέσουν να ανταπεξέλθουν στις υποχρεώσεις τους όταν επέλθει ο κίνδυνος.

Ένα φαινόμενο της εποχής μας είναι ότι πολύς κόσμος απευθύνεται σε αυτές τις ασφαλιστικές εταιρίες επειδή του παρέχουν χαμηλότερα ασφάλιστρα σε σχέση με κάποιες άλλες ασφαλιστικές. Ο κάτοχος του αυτοκινήτου προκειμένου να είναι σωστός στις υποχρεώσεις, που του ορίζει ο νόμος περί υποχρεωτικής ασφάλισης, και χωρίς να διαθέτει μεγάλο εισόδημα, βρίσκει την εύκολη λύση ασφαρίζοντας το αυτοκίνητο του σε μια εταιρία που θα του προσφέρει «ασφάλεια» με λιγότερα χρήματα. Δυστυχώς όμως οι ασφαλιστικές με χαμηλό περιθώριο φερεγγυότητας υπάρχει περίπτωση (όπως και συμβαίνει αρκετά συχνά) να μην μπορούν να προσφέρουν αποζημιώσεις σε περιπτώσεις που ο ασφαλισμένος κίνδυνος έχει επέλθει.

5.4 Ανασφάλιστα Οχήματα

Επίσης ένα ακόμα πολύ σοβαρό πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι ασφαλιστικές εταιρίες είναι το μεγάλο ποσοστό των **ανασφάλιστων οχημάτων**. Το φαινόμενο αυτό υπάρχει εδώ και αρκετά χρόνια στην Ελλάδα και σε αυτό έχουν συμβάλει διάφοροι λόγοι όπως η χαμηλή ασφαλιστική συνείδηση του έλληνα πολίτη αλλά και οι ελλιπείς κρατικοί έλεγχοι, κατατάσσοντας την με ποσοστό ανασφάλιστων υψηλότερο του μέσου όρου των ανασφάλιστων οχημάτων της Ε.Ε. Δεν κατανοούν όλοι πλήρως την έννοια της ασφάλισης και για ποιο λόγο αυτή είναι υποχρεωτική, θεωρούν πως είναι άριστοι οδηγοί και δεν υπάρχει περίπτωση να προκαλέσουν κάποιο ατύχημα, οπότε δεν βρίσκουν τον λόγο του να πληρώνουν τα ασφάλιστρα ή ακόμη μπορεί να μην ενδιαφέρονται για την οποιαδήποτε βλάβη υποστεί το αυτοκίνητο τους. Σε αυτή την έλλειψη ασφαλιστικής συνείδησης έχει συμβάλει και ο κρατικός έλεγχος ο οποίος σε κάποιες περιπτώσεις είναι από ελλιπής μέχρι και ανύπαρκτος. Ο έλεγχός που γινόταν από τις Αρχές δεν περιελάμβανε τις περισσότερες φορές έλεγχο ασφάλισης του οχήματος και έτσι οι ιδιοκτήτες ήταν καθησυχασμένοι. Τα ασφάλιστρα στον κλάδο αυτοκινήτων δεν θα μπορούσε να τα χαρακτηρίσει κανείς υπερτιμημένα, πάντοτε σε σύγκριση με τις «υπηρεσίες» που προσφέρουν. Παρόλα αυτά πάντοτε υπήρχαν και υπάρχουν

διαφοροποιήσεις στις τιμές των προγραμμάτων που προσφέρουν οι ασφαλιστικές εταιρίες και πάντοτε υπήρχαν όπως προαναφέρθηκε ανασφάλιστα. Λόγω της οικονομικής κρίσης όμως ο αριθμός των ανασφάλιστων οχημάτων αυξήθηκε με γεωμετρική πρόοδο φτάνοντας το ποσό του 1,5 εκατομμυρίου ανασφάλιστων Ι.Χ. οχημάτων. Οι ιδιοκτήτες πλέον δεν έχουν τα απαραίτητα χρήματα ώστε να μπορούν να συντηρήσουν τα αυτοκίνητα τους και έτσι καταφεύγουν σε λύσεις όπως είναι η παράδοση πινακίδων, η απόσυρση και η ακύρωση των ασφαλιστικών συμβάσεων τους. Το πρώτο εξάμηνο του 2012 σύμφωνα με στοιχεία που δημοσιοποίησε το Επικουρικό Κεφάλαιο Ασφάλισης ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων υπήρξε αύξηση 48% στα ανασφάλιστα. Βλέποντας αυτή την δραματική κατάσταση οι ασφαλιστικές εταιρίες προχώρησαν σε μειώσεις που ανέρχονται από το 5% μέχρι και το 15% προκειμένου να προσελκύσουν νέους πελάτες αλλά και να διατηρήσουν τους ήδη υπάρχοντες, δημιουργώντας βέβαια έναν ανταγωνισμό σε μία οικονομία που συνεχώς συρρικνώνεται. Η μείωση των ασφαλιστρών δεν σημαίνει κατ' ανάγκη ότι οι ασφαλιστικές εταιρίες λειτουργούν με ζημιά. Ταυτόχρονα με τις μειώσεις των ασφαλιστρών έχουν μειωθεί τα λειτουργικά κόστη των εταιριών, οι εσωτερικές διαδικασίες με την πάροδο των ετών έχουν εκσυγχρονιστεί καθώς και οι λειτουργίες διαχείρισης γενικότερα (π.χ. διαχείριση ζημιών). Στις θετικές επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης συγκαταλέγεται η μείωση του αριθμού των κυκλοφορούντων οχημάτων καθώς και η μείωση στα διανυόμενα χιλιόμετρα από τα αυτοκίνητα τα οποία είναι ενεργά ακόμα. Η εξέλιξη της τεχνολογίας έχει επιφέρει σημαντικές βελτιώσεις στην ασφαλή οδήγηση των αυτοκινήτων και έχει υπάρξει βελτίωση στο οδικό δίκτυο. Για τους παραπάνω λόγους οι ασφαλιστικές εταιρίες έχουν τα περιθώρια για μειώσεις στα ασφάλιστρα τους εφόσον έχουν μειώσει κάτι από τα λειτουργικά τους έξοδα καθώς και τις αποζημιώσεις που οφείλουν να παρέχουν στους ασφαλισμένους αφού δεν επέρχεται ο κίνδυνος τόσο συχνά όσο παλαιότερα.

Επειδή όπως αναφέρθηκε ο αριθμός των ανασφάλιστων οχημάτων ανέρχεται περί του 1,5 εκατομμυρίου αποφασίστηκε η επιβολή προστίμων²³. Η διαδικασία είναι η ακόλουθη: η Γενική Γραμματεία Πληροφοριακών Συστημάτων (ΓΓΠΣ)

²³ Με την τροποποίηση του Άρθρου 28 στο προεδρικό διάταγμα 237/1986 που υπέγραψε ο υπουργός Οικονομικών Γιάννης Στουρνάρας.

από τις 15 Απριλίου του 2013 θα ξεκινήσει την αποστολή ειδοποιητηρίων στους κατόχους των ανασφάλιστων οχημάτων δίνοντας τους το χρονικό περιθώριο των οχτώ (8) ημερών ώστε να ασφαλίσουν τα αυτοκίνητα τους πληρώνοντας και το πρόστιμο των 250€. Σε περίπτωση που κάποιος δεν συμμορφωθεί με την ανωτέρω απόφαση, η ΓΓΠΣ έχει δικαίωμα να αποστείλει τα στοιχεία των κατόχων των οχημάτων στις αρμόδιες αστυνομικές αρχές της περιοχής του εκάστοτε ιδιοκτήτη και την επιβολή προστίμου που ανέρχεται στα 500€ για τα Ι.Χ., στα 1000€ για τα φορτηγά και στα 250€ για μοτοσυκλέτες. Παράλληλα ενεργοποιείται και η ποινική διαδικασία με επιπλέον πρόστιμο το οποίο μπορεί να φτάσει τα 3000€. Οι κυρώσεις που θα έχει ανασφάλιστο όχημα το οποίο θα εμπλακεί σε ατύχημα είναι η αφαίρεση των πινακίδων του και η άδεια κυκλοφορίας του για δύο (2) χρόνια και σε περίπτωση υποτροπής σε τρία (3).

Τα ανασφάλιστα οχήματα στις μέρες μας μπορούν να εντοπιστούν πάρα πολύ εύκολα μέσω των βάσεων δεδομένων που διαθέτουν το Υπουργείο Μεταφορών και η Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος. Από τον έλεγχο διαπιστώθηκε πως κυκλοφορούν περίπου οχτώ 8 εκατομμύρια αυτοκίνητα και ασφαλισμένα είναι μόνο τα 5,6 εκατομμύρια. Μπορεί προφανώς η διαφορά να φαίνεται μεγάλη, όμως δεν είναι πλήρως αντιπροσωπευτική, διότι θα πρέπει να εξαιρεθούν από τα 2,4 εκατομμύρια αυτοκίνητα που προκύπτουν από την διαφορά μεταξύ του συνόλου των οχημάτων και των ασφαλισμένων, τα οχήματα που έχουν καταθέσει πινακίδες (με την προϋπόθεση ότι όντως έχουν παραμείνει ακίνητα), τα κρατικά οχήματα στα οποία δεν ισχύει η υποχρεωτική ασφάλιση αλλά και τα αυτοκίνητα τα οποία δεν χρησιμοποιούνται λόγω βλάβης που δεν έχει επισκευαστεί ή λόγω απουσίας των ιδιοκτητών στο εξωτερικό. Είναι κατανοητό λοιπόν πως συντρέχουν και άλλοι λόγοι για τους οποίους μπορεί ένα όχημα να μην είναι ασφαλισμένο χωρίς να σημαίνει πως ο ιδιοκτήτης του έχει ενεργήσει με δόλο. Για τον λόγο αυτό το Ινστιτούτο Καταναλωτών (INKA), μετά από παράπονα πολιτών, ανακοίνωσε πως θα πρέπει να ανασταλούν τα παραπάνω πρόστιμα χαρακτηρίζοντας τα «ως ένα νέο χαράτσι χωρίς λόγο με ένα δόλιο και ύποπτο τέχνασμα». Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ο ιδιοκτήτης ενός αυτοκινήτου ο οποίος είναι καπετάνιος και λόγω της φύσεως της δουλειάς του αναγκάζεται να λείπει από τον τόπο του το λιγότερο για έξι (6) μήνες κάθε χρόνο, στο διάστημα αυτό το όχημα του μένει

σταθμευμένο και δεν χρησιμοποιείται από κανέναν άλλο. Ο άνθρωπος αυτός προκείμενου να μετριάσει τα έξοδα του αλλά θέλοντας να παραμείνει νομοταγής έρχεται σε συνεννόηση με τον ασφαλιστή του και για όσο διάστημα βρίσκεται στην χώρα του και κάνει χρήση του οχήματος του το έχει ασφαλισμένο και για το υπόλοιπο χρόνο που απουσιάζει ακυρώνει την σύμβαση. Το αυτοκίνητο αυτό από την στιγμή που δεν έχει παραδώσει πινακίδες κατατάσσεται στα κυκλοφορούντα οχήματα άρα και στα ανασφάλιστα, σύμφωνα με τα παραπάνω, συνεπώς θα του αποσταλεί ειδοποίηση συνοδευόμενη από πρόστιμο, κάτι το οποίο το λιγότερο που μπορεί να χαρακτηριστεί είναι άδικο. Άρα καταλήγουμε στο συμπέρασμα πως προφανώς θα πρέπει να υπάρχει τιμωρία για τους ασυνείδητους κατόχους αυτοκινήτων που τα διατηρούν ανασφάλιστα, όμως θα πρέπει να ληφθούν υπόψη και οι περιπτώσεις της ύπαρξης ανασφάλιστου που είναι πέρα ως πέρα δικαιολογημένες.

Εξαιτίας της επιβολής των προστίμων πολύς είναι ο κόσμος ο οποίος διαθέτει ανασφάλιστο όχημα και σπεύδει να το ασφαλίσει το τελευταίο χρονικό διάστημα προκειμένου να αποφύγει να πληρώσει οποιοδήποτε πρόστιμο. Αυτό οδηγεί σιγά σιγά στην μείωση του ποσοστού των ανασφάλιστων, πλέον περίπου ένα στα τέσσερα ανασφάλιστα ασφαλίζεται. Θετική συμβολή σε όλο αυτό το φαινόμενο έχει η ύπαρξη ελκυστικών ασφαλιστικών προγραμμάτων, οικονομικά προσιτών και προσαρμοσμένων στα δεδομένα της εποχής, που προσφέρουν κάλυψη στους ιδιοκτήτες των αυτοκινήτων σε χαμηλές τιμές. Σχεδόν όλες οι ασφαλιστικές εταιρίες για να προσελκύσουν πελάτες προσπαθούν και δημιουργούν καινούργια προγράμματα ασφάλισης με χαμηλά ασφάλιστρα και διάφορες καλύψεις ώστε να δελεάσουν.

5.5 Τροχαία Ατυχήματα

Πρόκειται για το πιο σκληρό κομμάτι (από συναισθηματικής άποψης) του κλάδου αυτοκινήτου, όχι τόσο γιατί αφορά ζημίες και αποζημιώσεις όσο γιατί αφορά ανθρώπινες ζωές. Τα αυτοκίνητα είναι κατασκευασμένα από σίδερα, άλλες φορές επιδέχονται επισκευές άλλες πάλι όχι, όπως και να έχει πάντως μιλάμε για πράγματα που δεν έχουν ζωή. Οι ανθρώπινες ζωές όμως, που είναι αλληλένδετες με ένα τροχαίο ατύχημα, είναι ανεκτίμητες και η απώλεια τους δεν

εξαγοράζεται με οποιουδήποτε ύψους αποζημίωση απλώς μόνο απαλύνει τις οικονομικές επιπτώσεις. Τα τροχαία ατυχήματα αποτελούσαν και (δυστυχώς συνεχίζουν) να αποτελούν ακόμα και σήμερα ένα από το οξύτερα προβλήματα της εποχής. Η εξέλιξη της τεχνολογίας έκανε εφικτή την μαζική παραγωγή των αυτοκινήτων που σε συνδυασμό με την ανάγκη των ανθρώπων για διευκόλυνση στις μετακινήσεις τους, οδήγησε στο φαινόμενο της κυκλοφορίας εκατοντάδων αυτοκινήτων. Εκτιμάται (με βάση στοιχεία της ΕΕ) πως κάθε χρόνο τραυματίζονται σοβαρά περίπου 250.000 άνθρωποι από τροχαία ατυχήματα στις χώρες της ΕΕ. Το 2012 συνέβησαν 28.000 θανατηφόρα ατυχήματα. Τα ατυχήματα αυτά κατά κύριο λόγο εκτυλίσσονται σε αστικές περιοχές με πρωταγωνιστές τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου, όπως είναι οι μοτοσυκλετιστές, οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι ηλικιωμένοι, και μετά την επέλευση τους προκαλούν συνήθως κρανιοεγκεφαλικές κακώσεις, ακολουθούμενοι από τραυματισμούς στα άκρα και την σπονδυλική στήλη.

Οι κύριοι λόγοι τροχαίων ατυχημάτων είναι οι εξής:

1. Υπερβολική ταχύτητα
2. Χρήση ναρκωτικών ουσιών
3. Κατανάλωση οινοπνευματωδών ουσιών
4. Απόσπαση προσοχής
5. Οδηγοί ηλικίας 18-24
6. Απερίσκεπτη οδήγηση
7. Βροχή
8. Πάγος
9. Χιόνι
10. ομίχλη
11. Παραβίαση ερυθρού σηματοδότη
12. Παραβίαση πινακίδας διακοπής πορείας (STOP)
13. Οδήγηση στο αντίθετο ρεύμα
14. Οδήγηση κατά την διάρκεια της νύχτας
15. Αλλαγές λωρίδας κυκλοφορίας (προσπεράσεις)
16. Λανθασμένες στροφές
17. Οδήγηση κατά την διάρκεια κυκλοφοριακής συμφόρησης
18. Οδήγηση κατά την διάρκεια εκνευρισμού του οδηγού

19. Οδήγηση ενώ νυστάζει ο οδηγός
20. Σκάσιμο ελαστικού
21. Πέρασμα άγριων ζώων ή κατοικίδιων
22. Παράνομες κόντρες
23. Ατέλειες κατά την κατασκευή των οχημάτων.

Παρατίθεται παρακάτω πίνακας με τα στατιστικά στοιχεία που εξέδωσε η Τροχαία για το έτος 2012 για τα αίτια που προκαλούν τα θανατηφόρα ατυχήματα.



Πίνακας 4: Πίνακας θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων, κατά το έτος 2012²⁴

Γίνετε κατανοητό πως την ευθύνη για ένα τροχαίο ατύχημα τις περισσότερες φορές την έχει ο οδηγός του αυτοκίνητου, άλλες πάλι προέρχεται από κατασκευαστικό λάθος του οχήματος, άλλες λόγω ακραίων καιρικών φαινομένων, άλλες λόγω κακού οδικού δικτύου και άλλες πάλι μπορεί να προέλθει από συνδυασμό των παραπάνω αιτιών.

²⁴ Πηγή: από την ηλεκτρονική σελίδα της Ελληνικής Αστυνομίας και τα στατιστικά στοιχεία Τροχαίας για το έτος 2012

Σύμφωνα με έρευνα που πραγματοποιήθηκε από την ευρωπαϊκή επιτροπή με θέμα «οδηγός οδικής ασφάλειας: εξελίξεις, στατιστικές και κυριότερες προκλήσεις στην ΕΕ το 2012» η Ελλάδα κατατάσσεται μαζί με την Λιθουανία, την Ρουμανία και την Πολωνία, στις χώρες με τον υψηλότερο αριθμό θανάτων μέχρι το 2012, της ΕΕ. Από τότε και έπειτα η εικόνα αυτή συνεχώς βελτιώνεται.

Δυστυχώς δεν είναι αρκετή μόνο η εξέλιξη της τεχνολογίας για την αποφυγή των τροχαίων ατυχημάτων. Προφανώς και παίζει σπουδαίο ρόλο γιατί πάνω σε αυτή βασίζεται η κατασκευή ασφαλέστερων αυτοκινήτων και σωστών οδικών υποδομών αλλά την βασικότερη προϋπόθεση την έχει ο άνθρωπος ο οποίος οφείλει να διαθέτει την απαιτούμενη κυκλοφοριακή αγωγή. Η κύρια αιτία ατυχημάτων είναι ο οδηγός, ο οποίος μπορεί να οδηγήσει έχοντας καταναλώσει αλκοολούχα ποτά ή να νυστάζει ή να υπερτιμήσει τις οδηγικές του ικανότητες κάνοντας κόντρες, προσπεράσεις, να μην κάνει χρήση της ζώνης ασφαλείας και διάφορες άλλες αιτίες.

Άλλοι σοβαροί λόγοι που οδηγούν, είτε άμεσα είτε έμμεσα, στα τροχαία ατυχήματα είναι η έλλειψη κυκλοφοριακής αγωγής, η πλημμελής εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών καθώς και το διαβλητό σύστημα εξέτασης για την χορήγηση της άδειας ικανότητας οδήγησης.

5.6 Μείωση τροχαίων ατυχημάτων

Πλέον ο αριθμός των τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα έχει μειωθεί και αυτό είναι ένα πολύ ελπιδοφόρο μήνυμα. Σε αυτό έχει συμβάλει προφανώς η τεχνολογία, με την κατασκευή ασφαλέστερων αυτοκινήτων τόσο κατά την οδήγηση τους όσο και κατά την επέλευση του ατυχήματος (συστήματα ABS, πιο πολλοί αερόσακοι, καλύτερα φρένα κλπ.). Ενδεικτικό είναι το παράδειγμα της παραγωγής οχημάτων που βασίζονται στην αυτοματοποιημένη οδήγηση. Αυτή τη στιγμή βρίσκεται σε πειραματικό στάδιο η κατασκευή τέτοιων οχημάτων από πολλές μεγάλες αυτοκινητοβιομηχανίες, που θα επιφέρουν ευεργετικά αποτελέσματα στην ασφαλή οδήγηση και στην μείωση των ατυχημάτων. Ήδη όμως είναι διαθέσιμα στην αγορά οχήματα που είναι έτσι προγραμματισμένα ώστε να μπορούν να επιβραδύνουν από μόνα τους όταν υπάρχει ανάγκη. Αποτέλεσμα της τεχνολογίας επίσης, μαζί με την έρευνα των ειδικών, αποτελεί

η κατασκευή ενός καλύτερου και πιο σωστά σχεδιασμένου οδικού δικτύου. Ασφαλώς όπως προαναφέρθηκε, το βασικότερο από όλα είναι να υπάρχει σωστή παιδεία και γνώση της κυκλοφοριακής αγωγής από τους οδηγούς και πάντα σε συνδυασμό με την ορθή αστυνόμευση των αρχών ώστε να αποφευχθούν τα ατυχήματα όσο των δυνατών περισσότερο.

Προς αυτή την κατεύθυνση έχει στραφεί η κοινωνία προσπαθώντας από την παιδική ηλικία ακόμα, με την δημιουργία ειδικών πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής, να κάνει τρόπο ζωής την συμμόρφωση στα σήματα κυκλοφορίας, την σωστή συμπεριφορά των πεζών και τον σεβασμό στην ανθρώπινη ζωή.

Οι φωτογραφίες που ακολουθούν δείχνουν παιδάκια ηλικίας κάτω των οχτώ (8) ετών να συμμετέχουν σε τέτοιους είδους προγράμματα. Μαθαίνουν μέσα από το διαδραστικό παιχνίδι και οδηγώντας είτε αυτοκινητάκια (κινούμενα με μπαταρίες) είτε ποδήλατα ακόμα και ως πεζοί, να τηρούν των Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και να σέβονται τις υποδείξεις των τροχονόμων.



Εικόνα 8: Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής



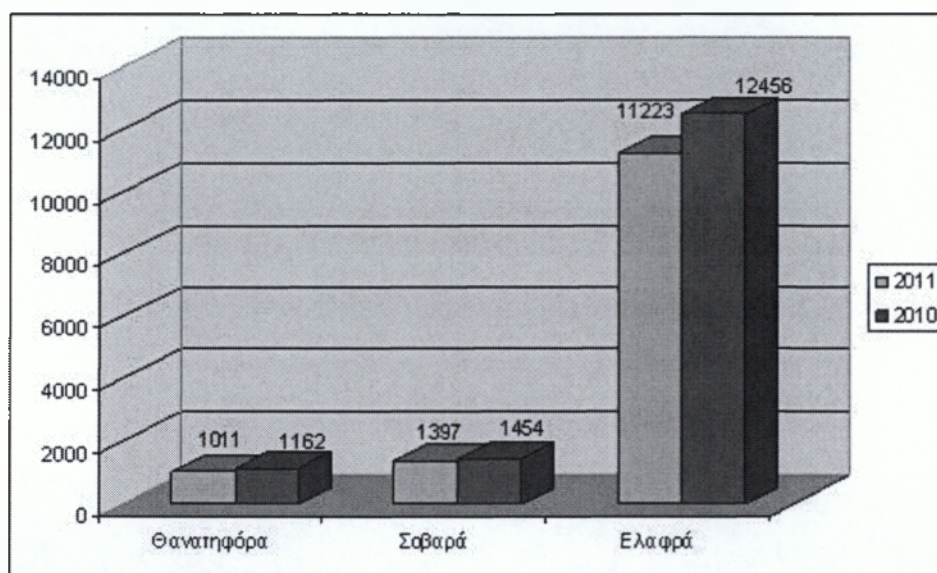
Εικόνα 9: Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής

Άλλο ένα μέτρο μείωσης των τροχαίων είναι η αυστηρή αστυνόμευση της κυκλοφορίας καθώς και η επιβολή πολύ αυστηρών ποινών και προστίμων για τις παραβάσεις του κώδικα οδικής κυκλοφορίας. Τα πρόστιμα ξεκινούν από τα 20€ και μπορεί να φτάσουν τα 3000€ ανάλογα με το είδος της παράβασης και συνοδεύονται από αφαίρεση της άδειας οδήγησης και στοιχείων του οχήματος. Άλλες πάλι φορές ορισμένες παραβάσεις μπορεί να οδηγήσουν και σε φυλάκιση. Σχεδόν κάθε παράβαση του ΚΟΚ συνοδεύεται από βαθμούς που αφορούν το Σύστημα Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών ή αλλιώς το Point System. Σύμφωνα με το σύστημα αυτό όσοι οδηγοί διαπράττουν παράβαση που είναι εισηγμένη στο Point System αυτομάτως χρεώνονται στο μητρώο τους οι αντίστοιχοι βαθμοί ποινής. Οδηγός που θα συγκεντρώσει είκοσι πέντε (25) βαθμούς του αφαιρείται το δίπλωμα οδήγησης για έξι (6) μήνες και στη συνέχεια θα πρέπει να εξεταστεί ξανά για την ανώτερη κατηγορία διπλώματος που κατείχε, παρακολουθώντας το 50% των πρακτικών μαθημάτων.

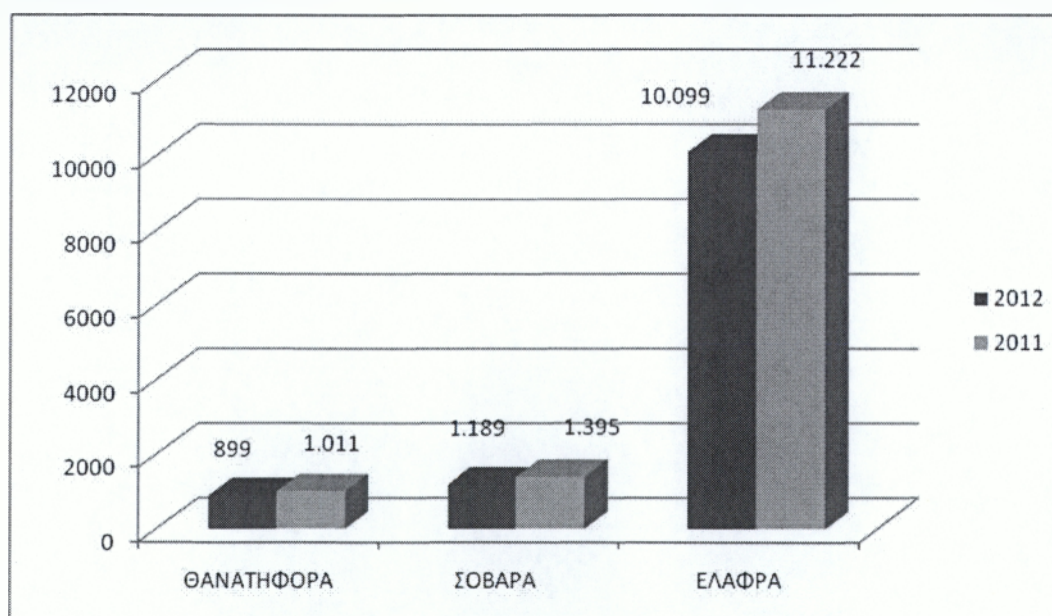
Στην μείωση των τροχαίων ατυχημάτων θα μπορούσαμε να πούμε πως έχει συμβάλει και η οικονομική κρίση. Λόγω των μειωμένων εισοδημάτων, πολλοί είναι εκείνοι που δεν χρησιμοποιούν τα αυτοκίνητα τους διότι δεν τα βγάζουν πέρα με την συντήρησή τους. Αυτομάτως λοιπόν έχει μειωθεί ο αριθμός των κυκλοφορούντων οχημάτων. Αλλά και εκείνοι οι κάτοχοι των οχημάτων που τα κυκλοφορούν προσπαθούν να οδηγούν πιο προσεκτικά, ώστε να αποφύγουν οποιοδήποτε έξοδο στη συντήρηση- επισκευή των αυτοκινήτων τους και να

διανύουν όσο το δυνατόν μικρότερες αποστάσεις (και λόγω της αυξημένης της τιμής της βενζίνης αλλά και διότι όσο περισσότερα χιλιόμετρα κάνει το όχημα τόσο μεγαλώνουν οι φθορές του άρα και οι δαπάνες του).

Στους δύο παρακάτω πίνακες γίνεται σύγκριση μεταξύ του αριθμού των τροχαίων ατυχημάτων που συνέβησαν από το 2010 μέχρι και το 2012.



Πίνακας 5: Πίνακας τροχαίων ατυχημάτων ανά είδος. Σύγκριση 2010-2011.²⁵

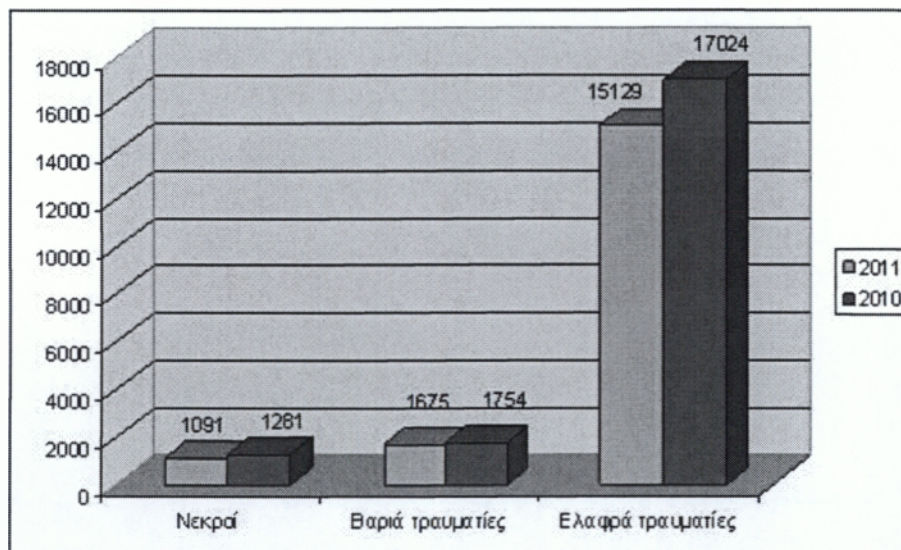


Πίνακας 6: Πίνακας τροχαίων ατυχημάτων ανά είδος. Σύγκριση 2011-2012.²⁶

²⁵ Πηγή: από την ηλεκτρονική σελίδα της Ελληνικής Αστυνομίας και τα στατιστικά στοιχεία Τροχαίας για τα έτη 2010-2011.

Παρακολουθούμε την συνεχή μείωση των τροχαίων ατυχημάτων χρόνο με τον χρόνο. Τα τροχαία ατυχήματα για το 2010 ανέρχονταν στις 15.072 και το 2012 έφτασαν τις 12.187.

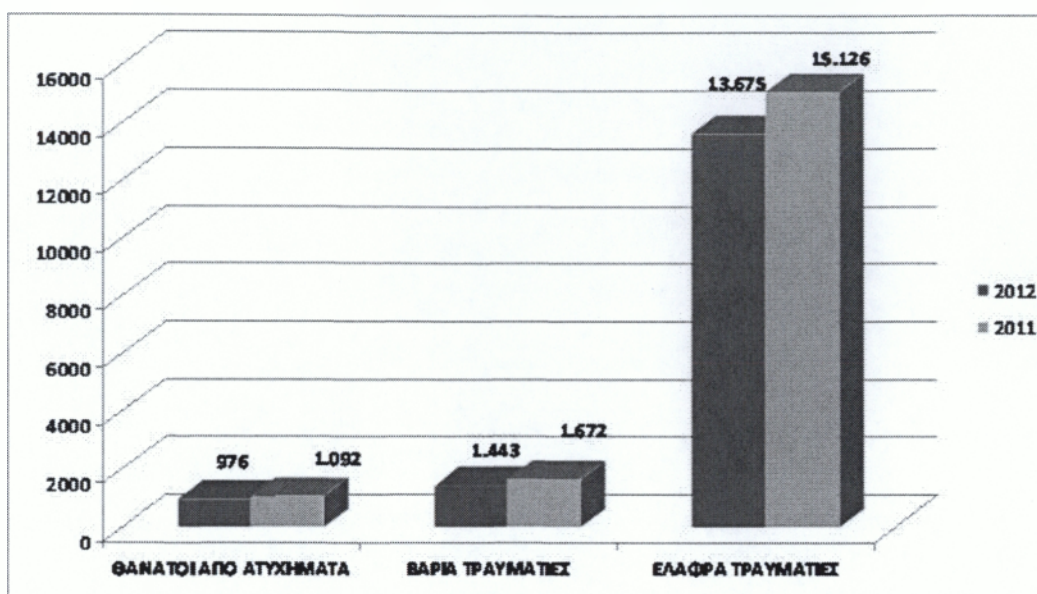
Συνεχίζουμε παραθέτοντας δύο πίνακες οι οποίοι δείχνουν τα θύματα από τα τροχαία ατυχήματα κατά την διάρκεια του 2010 μέχρι και του 2012.



Πίνακας 7: Πίνακας με θανόντες και τραυματίες από τροχαία ατυχήματα. Σύγκριση 2010-2011.²⁷

²⁶ Πηγή: από την ηλεκτρονική σελίδα της Ελληνικής Αστυνομίας και τα στατιστικά στοιχεία Τροχαίας για τα έτη 2011-2012.

²⁷ Πηγή: από την ηλεκτρονική σελίδα της Ελληνικής Αστυνομίας και τα στατιστικά στοιχεία Τροχαίας για τα έτη 2010- 2011.



Πίνακας 8: Πίνακας με θανόντες και τραυματίες από τροχαία ατυχήματα. Σύγκριση 2011-2012.²⁸

Το 2012 οι θανόντες από τροχαία ατυχήματα ανέρχονταν στους 976 ενώ το 2010 ήταν 1092. Μπορεί η διαφορά τυπικά να μην είναι τεράστια για αυτά τα δύο έτη, είναι όμως εξαιρετικά σημαντική διότι οι θάνατοι μειώθηκαν. Αυτό σημαίνει πως 116 άνθρωποι δεν έχασαν άδικα την ζωή τους σε κάποιο τροχαίο. Οι εκτιμήσεις δείχνουν πως ο αριθμός αυτός όλο ένα και θα μειωθεί μέσα στα επόμενα χρόνια.

²⁸ Πηγή: από την ηλεκτρονική σελίδα της Ελληνικής Αστυνομίας και τα στατιστικά στοιχεία Τροχαίας για τα έτη 2011- 2012.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο

Έρευνα & Προτεινόμενες αλλαγές στον κλάδο αυτοκινήτων

6.1 Μεθοδολογία έρευνας

Ο κλάδος της ασφάλισης των αυτοκινήτων όπως αναφέρεται και σε προηγούμενα κεφάλαια αποτελεί έναν από τους πιο σημαντικούς κλάδους της ιδιωτικής ασφάλισης, διότι εκτός από το γεγονός ότι περιλαμβάνει την εκ του νόμου υποχρεωτική ασφάλιση αυτοκινήτων, αφορά πολύ σημαντικές καλύψεις τόσο για την ανθρώπινη ζωή όσο και για την ασφάλεια (οικονομική και μη) των οχημάτων, σε περιπτώσεις ζημιών. Δυστυχώς όμως αντιμετωπίζει και αυτός μία μικρή πτώση κυρίως λόγω οικονομικών δυσκολιών που αντιμετωπίζουν οι ιδιοκτήτες των οχημάτων. Είναι όμως ένας κλάδος που έχει να προσφέρει πολλά παραπάνω στους κατόχους οχημάτων.

Η έρευνα που ακολουθεί στο επόμενο κεφάλαιο βασίζεται πάνω στο τι αλλαγές μπορούν να πραγματοποιηθούν ώστε η ασφάλιση αυτοκινήτων να παραμείνει μία βιώσιμη ασφαλιστική αγορά. Η μέθοδος που ακολουθήθηκε είναι της Ποσοτικής Έρευνας και απευθύνθηκε σε ανθρώπους που γνωρίζουν αρκετά καλά την ασφάλιση αυτοκινήτων καθώς επίσης και τις ανάγκες των αγοραστών της.

Η Ποσοτική έρευνα εκφράζει την άποψη της κοινωνικής πραγματικότητας και μέσα από ένα σύνολο των εκατό (100) ερωτηθέντων ατόμων προκύπτει ένα αξιόπιστο αποτέλεσμα της τάξεως του 95%, σε αντίθεση με την ποιοτική έρευνα που περιλαμβάνει ένα πολύ μεγαλύτερο πλήθος. Η έρευνα βασίζεται σε αξιόπιστες, αριθμητικές και στατιστικές μετρήσεις του συνολικού πληθυσμού και βασίζεται στα αποτελέσματα τα οποία θα επιφέρει η χρήση ενός ερωτηματολογίου. Τα ερωτηματολόγια σε αυτού του είδους τις έρευνες συνήθως ζητούν πολλές πληροφορίες από τους ερωτηθέντες και τα αποτελέσματα τους είτε είναι αριθμητικά στοιχεία είτε κάποια δεδομένα τα οποία θα πρέπει να αναλυθούν ώστε να μπορέσουν να ερμηνευτούν από τον ερευνητή για να του δώσουν τις απαντήσεις που ψάχνει. Η ανάλυση των

απαντήσεων μπορεί να είναι από μία απλή περιγραφική στατιστική μέχρι μία πιο σύνθετη ανάλυση.

Μια ποσοτική έρευνα οφείλει να αποτελείται από τα εξής τρία (3) στοιχεία:

1. Ένα καλά οργανωμένο ερωτηματολόγιο
2. Ένα αντιπροσωπευτικό του πληθυσμού ερωτηθέντων.
3. Ένα τυχαίο επιλεγμένο δείγμα που θα αντιπροσωπεύει τον πληθυσμό.

Οι ερωτήσεις στα ερωτηματολόγια θα πρέπει να είναι με τέτοιο τρόπο διατυπωμένες ώστε να ενθαρρύνουν τους ερωτηθέντες να δώσουν απαντήσεις.

Στην έρευνα που ακολουθεί έχουν γίνει ερωτήσεις με βάση τις προσδοκώμενες απαντήσεις που επιζητούσαμε και οι οποίες είχαν να κάνουν με το τι αλλαγές μπορεί να γίνουν πάνω στην ασφάλιση αυτοκινήτων. Το πλήθος των ερωτηθέντων είναι ασφαλιστές και ασφαλιστικοί πράκτορες που εργάζονται και συνεργάζονται, αντίστοιχα, με πολλές ασφαλιστικές εταιρίες που λειτουργούν στην Ελλάδα. Προσπαθήσαμε να απευθυνθούμε σε όσο το δυνατόν περισσότερους ανθρώπους που εργάζονται στον κλάδο αυτοκινήτων ώστε η έρευνα μας να είναι αντικειμενική. Ο αριθμός των ερωτηματολογίων μας ανέρχεται τα περί 60 έντυπα και οι ερωτήσεις είναι ανοιχτού τύπου. Σκοπός μας ήταν με αυτό τον τρόπο να μπορέσουμε να εκμαιεύσουμε απαντήσεις από ειδικούς στον συγκεκριμένο κλάδο που να μας οδηγήσουν στην ανεύρεση αλλαγών ώστε ο κλάδος της ασφάλισης αυτοκινήτων να γνωρίσει και πάλι άνθιση. Ο τρόπος με τον οποίο διεξήχθησαν οι συνεντεύξεις ήταν:

1. Προσωπικές συνεντεύξεις στο χώρο εργασίας τους (face to face on desk)
2. Προσωπικές συνεντεύξεις πρόσωπο με πρόσωπο με τους ερωτώμενους (face to face)
3. Τηλεφωνικές συνεντεύξεις (σε όσους δεν ήταν εφικτή η προσωπική συνάντηση λόγω απόστασης ή φόρτου εργασίας).

Προτιμήσαμε να έχουμε έναν άμεσο τρόπο επαφής με τους ερωτηθέντες μιας και οι ερωτήσεις που συμπεριλάβαμε στο ερωτηματολόγιο μας απαιτούσαν σκέψη και μεγάλες απαντήσεις. Τα ερωτηματολόγια συμπληρώθηκαν με βάση τις απαντήσεις που δόθηκαν από τους ειδικούς με την μορφή συνεντεύξεων.

Αφότου συλλέχτηκαν τα ερωτηματολόγια, διαβάστηκαν ένα ένα ώστε να καταγραφούν όλες οι καινούργιες ιδέες που διατυπώθηκαν σε αυτά ως προτεινόμενες αλλαγές και οι οποίες παρατίθενται στην επόμενη ενότητα.

Στην συνέχεια της ενότητας ακολουθεί παρουσίαση του ερωτηματολογίου που χρησιμοποιήθηκε και ανάλυση των αποτελεσμάτων.

«Ασφάλιση αυτοκινήτου: Θεσμικό πλαίσιο, τρέχουσα κατάσταση & προτεινόμενες αλλαγές (βάσει έρευνας)».

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Το ερωτηματολόγιο που έχετε στα χέρια σας έχει συνταχθεί στα πλαίσια της πτυχιακής εργασίας που φέρει τον ανωτέρω τίτλο και απευθύνετε σε ασφαλιστές, που εκ των πραγμάτων γνωρίζουν την αγορά των ασφαλειών αυτοκινήτου. Σκοπό έχει την ανεύρεση αλλαγών ώστε η ασφαλιστική κάλυψη του αυτοκινήτου να παραμείνει μία βιώσιμη ασφαλιστική αγορά στους δύσκολους καιρούς που διανύουμε. Η έρευνα είναι ανώνυμη και οι απαντήσεις δεν θα αποκαλυφθούν στο ευρύ κοινό. Θα σας παρακαλούσαμε να απαντήσετε με ειλικρίνεια.

Παρακαλούμε συμπληρώστε την ιδιότητα της:

1. Θεωρείται πως ο κλάδος αυτοκινήτων επιδέχεται αλλαγές; **ΝΑΙ** **ΟΧΙ**

2. Πιστεύεται πως η μορφή που έχουν τα ασφαλιστήρια συμβόλαια παίζει σπουδαίο ρόλο στην ανάγνωση τους από τους ασφαλισμένους; (σε ότι αφορά την εμφάνιση τους)

ΝΑΙ **ΟΧΙ**

3. Αν Ναι. Τι αλλαγές κατά την γνώμη σας θα μπορούσαν να γίνουν στη μορφή των συμβολαίων, ώστε να γίνουν πιο ελκυστικά στην ανάγνωση από τους ασφαλισμένους;

4. Θεωρείται πως η παροχή και ηλεκτρονικής μορφής των συμβολαίων ασφαλιστηρίων εκτός από έντυπης θα βοηθούσε; **ΝΑΙ** **ΟΧΙ**

Αν Ναι. Γιατί;

5. Τι βελτιώσεις θα μπορούσαν κατά την γνώμη σας να γίνουν στις καθαρά ασφαλιστικές παροχές; (επιγραμματικά)

6. Κρίνετε σκόπιμο εκτός από τις καθαρά ασφαλιστικές παροχές, ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο να προσφέρει και άλλα είδη παροχών;

ΝΑΙ ΟΧΙ

Αναφέρατε κάποια από αυτά.

7. Συμφωνείται με την αγορά συμβολαίων ασφαλιστηρίων μέσω του διαδικτύου (Internet);

ΝΑΙ ΟΧΙ

Παρακαλούμε αιτιολογήστε την απάντησή σας:

8. Τι αλλαγές μπορούν να γίνουν στην τιμολογιακή πολιτική μιας ασφαλιστικής εταιρίας ώστε να βελτιωθεί η κερδοφορία της με παράλληλη μείωση των ασφαλίσεων;

Σας ευχαριστούμε πολύ για τον χρόνο σας.

6.2 Αποτελέσματα έρευνας- προτεινόμενες αλλαγές

Έπειτα από έρευνα που πραγματοποιήθηκε με βάση τις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου που προηγήθηκε και αφού μελετήθηκε ένα-ένα έντυπο ξεχωριστά παραθέτουμε παρακάτω όλες τις προτάσεις που διατυπώθηκαν. Πριν προχωρήσουμε σε αυτό το στάδιο, δεν θα πρέπει να παραλείψουμε να αναφέρουμε το ακριβές πλήθος των ερωτηθέντων το οποίο ανέρχεται στους πενήντα (50), δώδεκα (12) ασφαλιστικούς πράκτορες, τριάντα δύο (32) ασφαλιστές και έξι (6) υπαλλήλους ασφαλιστικών εταιριών. Όλοι οι ερωτηθέντες στο σύνολο τους προέρχονται από εννιά (9) διαφορετικές ασφαλιστικές εταιρίες που λειτουργούν στην Ελλάδα.

Ο σκοπός αυτού του ερωτηματολογίου ήταν να ακουστούν απόψεις και προτάσεις, από ανθρώπους του χώρου των ασφαλειών, για το τι αλλαγές μπορούν να γίνουν στον κλάδο της ασφάλισης αυτοκινήτων. Οι προτάσεις που τέθηκαν αφορούν γενικά όλες τις ασφαλιστικές εταιρίες που υπάρχουν στην Ελλάδα, σε κάποιες από αυτές οι προτάσεις που θα ακολουθήσουν είναι ήδη υλοποιημένες ως ένα βαθμό, από ότι μας πληροφόρησαν και επιδέχονται βελτιώσεις.

Θεωρήσαμε σκόπιμο να ξεκινήσουμε τις ερωτήσεις μας με μία φαινομενικά πολύ απλή ερώτηση που όμως στην ουσία είναι πολύ σημαντική, διότι η απάντηση της εκφράζει την επιθυμία ή μη της ύπαρξης βελτιώσεων στον συγκεκριμένο κλάδο. Τα αποτελέσματα για την πρώτη ερώτηση και το *αν θεωρούν πως ο κλάδος αυτοκινήτων επιδέχεται αλλαγές* ήταν πολύ ενθαρρυντικά μιας και είχαμε 100% ομόφωνη απάντηση. Όλοι οι ερωτηθέντες απάντησαν καταφατικά, δείχνοντας μας πως υπάρχει ακόμα όρεξη και ιδέες για αλλαγές και βελτιώσεις παρά τις δυσκολίες της εποχής και έτσι είχαμε την ευκαιρία να προχωρήσουμε με τις ερωτήσεις μας.

Το πρώτο πράγμα που λαμβάνει ο ασφαλισμένος ή/και λήπτης της ασφάλισης, μετά την σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης, είναι το ασφαλιστήριο συμβόλαιο του. Το συμβόλαιο όπως έχουμε αναλύσει στο κεφάλαιο του θεσμικού πλαισίου, περιλαμβάνει εκτός από τα στοιχεία του ασφαλισμένου και του οχήματος του, όλους τους όρους με τις καλύψεις της εκάστοτε σύμβασης. Όμως ένας μεγάλος αριθμός ασφαλισμένων δεν διαβάζει το ασφαλιστήριο του ή το διαβάζει χωρίς

στην ουσία να αντιλαμβάνεται τι ακριβώς αυτό λέει, με αποτέλεσμα να μην γνωρίζει επακριβώς τις καλύψεις του και τους όρους του συμβολαίου. Οι 46 από τους ερωτηθέντες απάντησαν πως θεωρούν πολύ σημαντική την εμφάνιση που θα έχει το ασφαλιστήριο συμβόλαιο ώστε να μπορούν να το διαβάσουν όλοι αλλά και να το κατανοήσουν. Οι υπόλοιποι 5 υποστηρίζουν πως δεν είναι θέμα εμφάνισης των συμβολαίων το αν θα τα διαβάζουν οι πελάτες αλλά θέμα νοοτροπίας και έλλειψης ασφαλιστικής κουλτούρας. Οι αλλαγές που πρότειναν, όσοι έδωσαν θετική απάντηση στην 2^η ερώτηση του ερωτηματολογίου, ώστε να γίνουν πιο ελκυστικά στην ανάγνωση τα ασφαλιστήρια συμβόλαια είναι να πραγματοποιηθεί απλοποίηση των όρων συμβολαίου. Η απλοποίηση αυτή βέβαια είναι κάτι πολύ δύσκολο μιας και η πολύπλοκη νομοθεσία δεν το καθιστά εφικτό. Είναι όμως μία καλή πρόκληση για όλες τις εταιρίες διότι κατ' αυτόν τον τρόπο θα μπορέσουν να μειώσουν τον αριθμό των σελίδων που αποτελούν ένα ασφαλιστήριο αλλά και να κάνουν ευανάγνωστους όρους απ' όλους τους πελάτες τους. Μία άλλη πρόταση για την εμφάνιση των συμβολαίων αφορά τον σχεδιασμό τους. Πολλές ασφαλιστικές εταιρίες έχουν υιοθετήσει στα συμβόλαια τους να χρησιμοποιούν χρώματα, διαφορετικού τύπου χαρτιά (σκληρά, μαλακά, ιλουστρασιόν), περιποιημένα εξώφυλλα (με σχέδια και χρώματα ανάλογα με τις χρωματικές αποχρώσεις που έχει το λογότυπο της κάθε εταιρίας) καθώς και θήκες όπου τοποθετούν τα ασφαλιστήρια ώστε να τα παραδώσουν στους πελάτες τους. Όλα αυτά ξεφεύγουν από τον μονότονο τρόπο εμφάνισης που είχαν τα συμβόλαια και έμμεσα προδιαθέτουν τους πελάτες να τα ανοίξουν και να αφιερώσουν χρόνο διαβάζοντας κάτι το οποίο τους αφορά άμεσα και οφείλουν να γνωρίζουν.

Η μορφή που μπορεί και πρέπει να έχει ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο είναι η έντυπη, γι' αυτό οι απαντήσεις που δεχθήκαμε από το πλήθος των ερωτηθέντων στην ερώτηση μας *εάν θεωρούν πως η παροχή ηλεκτρονικής μορφής των συμβολαίων θα βοηθούσε στο να δίνουν μεγαλύτερη προσοχή οι πελάτες* ήταν αρνητική. Στην συγκεκριμένη ερώτηση μπορεί να ήταν ομόφωνη η απάντηση όμως υπήρξε ένα «αλλά» από ορισμένους. Συγκεκριμένα από 32 ερωτηθέντες, οι οποίοι εξέφρασαν την άποψη, πως θα μπορούσε να γίνει παροχή των συμβολαίων ασφαλιστηρίων και με ηλεκτρονική μορφή μόνο για επείγουσες καταστάσεις όπου δεν δύναται να προμηθευτεί με άλλο τρόπο ο πελάτης το

συμβόλαιο του (π.χ. γιατί βρίσκεται διακοπές και από αμέλεια δεν ειδοποίησε την εταιρία πως θα λείπει την περίοδο ανανέωσης του συμβολαίου του). Πάντοτε, βέβαια, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει η δυνατότητα εκτύπωσης του συμβολαίου άμεσα στο τόπο όπου βρίσκεται ο πελάτης διότι ο νόμος προβλέπει ρητά ότι για να θεωρηθεί έγκυρη απόδειξη ότι κάποιος είναι ασφαλισμένος θα πρέπει να υπάρχει έντυπη μορφή του σήματος και της βεβαίωσης ασφάλισης. Σε οποιαδήποτε άλλη περίπτωση θεωρείται άκυρη.

Μέχρι στιγμής οι καθαρά ασφαλιστικές καλύψεις που προσφέρονται με ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο έχουν να κάνουν με σωματικές βλάβες και υλικές ζημιές κατά την επέλευση ατυχήματος και μόνο. Οι προτάσεις που διατυπώθηκαν για τις βελτιώσεις που μπορούν να υπάρξουν στις καθαρά ασφαλιστικές παροχές έχουν να κάνουν με την επέκταση των καλύψεων για περιπτώσεις ηλεκτρικών και μηχανικών βλαβών χωρίς να έχει προηγηθεί ατύχημα. Οι καλύψεις αυτές θα αναφέρονται σε καινούργια οχήματα και στην ουσία θα είναι σαν παράταση της εργοστασιακής τους εγγύησης. Θα λειτουργούν μετά την λήξη της εγγύησης τους αλλά δεν θα ισχύουν εφ' όρου ζωής αφού κύριο κριτήριο τους θα είναι η παλαιότητα του οχήματος και τα χιλιόμετρα που θα έχουν διανύσει. Επιπροσθέτως μπορούν να δημιουργηθούν προγράμματα σε όλες τις εταιρίες, διότι σε κάποιες από ότι μας ενημέρωσαν λειτουργούν ήδη, που θα προσφέρουν δωρεάν ένα πακέτο παροχών που θα περιλαμβάνει καλύψεις σε περιπτώσεις που παρουσιαστεί βλάβη στο αυτοκίνητο μετά το ατύχημα. Με το πρόγραμμα αυτό οι πελάτες θα έχουν την δυνατότητα μόλις παρουσιαστεί η βλάβη με ένα τηλεφώνημα στην εταιρία να στέλνουν το αυτοκίνητο τους για επισκευή χωρίς να χρειάζεται να μπουν σε διαδικασία εύρεσης γερανού για να το μεταφέρουν και συνεργείου για να το επισκευάσουν. Την μεταφορά και την παράδοση του οχήματος την αναλαμβάνει η εταιρία, που μεταφέρει το όχημα σε συνεργαζόμενα με αυτή συνεργεία για να επισκευαστεί. Στα συνεργεία τα αυτοκίνητα μετά την επισκευή τους θα περνούν από τεχνικό έλεγχο και θα παρέχεται γραπτή εγγύηση επισκευής. Για το χρονικό διάστημα που θα διαρκεί η εκάστοτε επισκευή οι πελάτες θα έχουν την δυνατότητα παροχής αυτοκινήτου αντικατάστασης χωρίς χρέωση. Όταν η επισκευή ολοκληρωθεί (και αφού έχει γίνει και ο τεχνικός έλεγχος) το αυτοκίνητο παραδίδεται στον κάτοχο του καθαρό έχοντας υποστεί εξωτερικό και εσωτερικό

καθαρισμό. Τα έξοδα επισκευής θα τα αναλαμβάνει εξ' ολοκλήρου η εταιρία. Το συνεργείο θα απευθύνεται μόνο στην εταιρία για την είσπραξη της αμοιβής του. Κάτι τέτοιο προσφέρει κοινή ωφέλεια και στις δύο πλευρές, και της εταιρίας και του πελάτη. Ο πελάτης από την μία δεν χρειάζεται να απασχολείται με το οικονομικό θέμα που είναι κάτι πολύ ανακουφιστικό στις μέρες μας και η εταιρία από την άλλη, με αυτό τον τρόπο (έχοντας δικά της συνεργεία), αποφεύγει τον κίνδυνο του δόλου που μπορεί να της προκύψει διότι τόσο ο πελάτης της όσο και ο μηχανικός μπορεί να θελήσουν να επωφεληθούν οικονομικά από την επισκευή του οχήματος.

Απόλυτη συμφωνία είχαν και οι απαντήσεις στο ερώτημα του *αν θα πρέπει να προσφέρονται και άλλα είδη παροχών εκτός από τις καθαρά ασφαλιστικές παροχές*. Όλο το πλήθος των ερωτηθέντων απάντησε θετικά στο παραπάνω ερώτημα και εν συνέχεια έκανε τις προτάσεις του πάνω σε αυτό. Μια πολύ καλή πρόταση είναι η παροχή δυνατότητας ιατρικών εξετάσεων σε όλους τους κατόχους αυτοκινήτων σε διαγνωστικά κέντρα και ιδιωτικές κλινικές που θα είναι συμβεβλημένα με την εταιρία του κάθε ιδιοκτήτη οχήματος και σε προνομιακές τιμές ή τιμές κρατικών τιμολογίων. Σε ορισμένες εταιρίες παρόμοια προγράμματα λειτουργούν ήδη και προσφέρουν μαζί με το ασφαλιστήριο συμβόλαιο στους πελάτες τους και την παραπάνω ειδική παροχή υγείας χωρίς καμία επιπλέον επιβάρυνση από την πλευρά των πελατών. Οι ασφαλιστικές εταιρίες μπορούν επίσης να προσφέρουν στους πελάτες τους εκπώσεις σε συνεργαζόμενες και παρεμφερείς με το αυτοκίνητο επιχειρήσεις όπως για παράδειγμα σε μάντρες ή καταστήματα με ανταλλακτικά αυτοκινήτων ακόμα και σε συνεργεία για τις περιπτώσεις που χρειαστεί κάποια επιδιόρθωση το αυτοκίνητο τους. Επίσης οι γυναίκες λόγω έλλειψης πολλές φορές μηχανικών γνώσεων αλλά και ικανοτήτων όπως αλλαγή ελαστικών έχουν ολοένα και περισσότερο διαφορετική μεταχείριση από τις ασφαλιστικές εταιρίες. Κάτι τέτοιο αποτελεί ένα πολύ έξυπνο διαφημιστικό κόλπο το οποίο μπορούν να το χρησιμοποιούν όλες οι ασφαλιστικές, σε κάποιες λειτουργεί ήδη, ώστε να προσελκύουν πελάτες. Κάτι τελευταίο που προτάθηκε ήταν η παροχή αερομεταφοράς των τραυματιών σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος. Πολλές είναι οι φορές που μετά από ένα τροχαίο έχει υπάρξει καθυστέρηση ασθενοφόρου είτε λόγω έλλειψης του από το νοσοκομείο είτε λόγω

κυκλοφοριακής συμφόρησης στους δρόμους ακόμα και λόγω μεγάλης απόστασης του νοσοκομείου με τον τόπο του ατυχήματος, για αυτές τις περιπτώσεις και ειδικά για την τελευταία η ύπαρξη ελικοπτέρου ανά πάσα ώρα και στιγμή είναι αποτελεσματική για την διάσωση ανθρώπινων ζωών.

Η ερώτηση που έγινε με το *αν συμφωνούν με την αγορά συμβολαίων μέσω του διαδικτύου* δίχασε το πλήθος των ερωτηθέντων καθώς όσοι εργάζονται σε ασφαλιστικές εταιρίες απάντησαν θετικά ενώ οι υπόλοιποι ήταν κατηγορηματικά αντίθετοι με κάτι τέτοιο. Από την μεριά των ασφαλιστικών εταιριών η αγορά συμβολαίων μέσω διαδικτύου επιφέρει κάποιο κέρδος διότι έτσι εξοικονομούνται τα χρήματα από τις προμήθειες που διαφορετικά θα άνηκαν στους ασφαλιστές. Η αγορά συμβολαίων μέσω διαδικτύου στην Ελλάδα λειτουργεί ήδη σε κάποιες ασφαλιστικές εταιρίες. Από την άλλη μεριά όμως η αγορά συμβολαίων με αυτό τον τρόπο πέρα από χαμηλότερες τιμές ασφαλιστρών δεν εξασφαλίζει τίποτα παραπάνω για τους πελάτες, ίσα ίσα που αυτά που χάνουν είναι πολύ περισσότερα. Όταν κάποιος επιλέξει έναν τέτοιου είδους τρόπο για να συνάψει μία ασφαλιστική σύμβαση χάνει την προσωπική επαφή με τον ασφαλιστή του και κατ' επέκταση και την άμεση εξυπηρέτηση που μπορεί αυτός να του προσφέρει όταν τον χρειαστεί. Μπορεί τέτοιους είδους πωλήσεις συμβολαίων να διαδίδονται ολοένα και περισσότερο και ο κόσμος να ανταποκρίνεται, διότι επιζητά χαμηλές τιμές στα ασφάλιστρα του, όμως κατ' αυτόν τον τρόπο μένει πολύς κόσμος άνεργος. Αξίζει να σημειωθεί πως έχουν γίνει πολλές διαμαρτυρίες για την αγορά μέσω διαδικτύου και επιζητούν την κατάργηση της οι ασφαλιστές, ενδεικτικό παράδειγμα της δυσαρέσκειας τους είναι η προσπάθεια που έκαναν στο να σταματήσουν την ορθή λειτουργία του συστήματος αγοράς ασφαλιστηρίων συμβολαίων μεγάλης ασφαλιστικής εταιρίας κατά τις πρώτες μέρες εφαρμογής του, οι ίδιοι οι ασφαλιστές. Λύση σε όλο αυτό προσπαθεί να δώσει η ύπαρξη ενός συστήματος που λειτουργεί μέσω του διαδικτύου και δίνει την δυνατότητα στους ενδιαφερόμενους κατόχους οχημάτων βάζοντας τα στοιχεία τους και τα στοιχεία του οχήματος τους σε μία φόρμα τιμολόγησης ασφάλειας αυτοκινήτου, να επιλέξουν μέσα από μία ευρεία γκάμα προγραμμάτων διαφορετικών εταιριών ποίο τους συμφέρει καλύτερα. Τα προγράμματα που προσφέρονται έχουν πολύ προσιτές τιμές και θα υπάρξει μεγάλη ανταπόκριση από τον κόσμο όσο αυτό γίνεται γνωστό. Φυσικά

σημαντικό παράγοντα παίζει η τεχνολογία που έχει μπει για τα καλά στη ζωή μας και το μεγαλύτερο ποσοστό του πληθυσμού της Ελλάδας κάνει χρήση του διαδικτύου. Επίσης θα βοηθούσε σε αυτό η εισαγωγή ακόμα περισσότερων ασφαλιστικών εταιριών μιας και είναι κάτι το οποίο σιγά σιγά γνωρίζει μεγάλη άνθηση και οι ιστοσελίδες ανοίγουν η μία πίσω από την άλλη προσφέροντας ελκυστικά πακέτα συμβολαίων και το βασικότερο χωρίς να αλλάζει κάτι στην ουσία στον ρόλο που έχει ο καθένας στον σημαντικό κλάδο της ασφάλισης των αυτοκινήτων.

Κλείνοντας το ερωτηματολόγιο μας παραθέσαμε την ερώτηση για το *τι αλλαγές μπορούν να γίνουν στην τιμολογιακή πολιτική μιας ασφαλιστικής εταιρίας ώστε να βελτιωθεί η κερδοφορία της με παράλληλη μείωση των ασφαλίσεων* οι προτάσεις που δόθηκαν αφορούν την χρήση μίας πλήρως παραμετροποιημένης τιμολόγησης. Μέχρι στιγμής οι παράμετροι που κοιτούν οι ασφαλιστικές εταιρίες, κατά την σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης και αναλόγως διαμορφώνουν τα ασφάλιστρα, είναι η χρήση, οι φορολογήσιμοι ίπποι και η έδρα του οχήματος, με αποτέλεσμα να μην εκτιμούνται σωστά όλες οι παράμετροι που μπορεί να συμβάλλουν ώστε ένα αυτοκίνητο να προκαλέσει ατυχήματα και να υπάρξουν ζημιές. Προτείνουν λοιπόν η τιμολόγηση να γίνεται με βάση:

Τα γεωγραφικά στοιχεία της περιοχής που έχει σαν έδρα το όχημα: π.χ. παραμεθόριος (δεν υπάρχουν πολλοί κάτοικοι επομένως όχι πολλά οχήματα ώστε να δημιουργούνται συχνά ατυχήματα), νησιά, πόλεις, σε ποίο οδικό δίκτυο κυκλοφορεί κυρίως (διότι το οδικό δίκτυο μιας περιοχής μπορεί να υπερτερεί από το οδικό δίκτυο κάποιας άλλης και να μην συμβαίνουν τροχαία ατυχήματα συχνά).

Την ενεργητική ασφάλεια: που αποτελείται από τα προσωπικά στοιχεία του οδηγού ή των οδηγών (που έχουν ορισθεί για το εκάστοτε αυτοκίνητο) δηλαδή το επάγγελμα, την μόρφωση, την ηλικία και την εμπειρία σαν οδηγός. Για παράδειγμα πιο επιρρεπής στο να προκαλέσει ένα ατύχημα θεωρείται ένας ηλικιωμένος που δεν έχει τόσο καλά αντανakλαστικά από έναν νεότερο.

Την παθητική ασφάλεια: που στην ουσία είναι τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος. Δηλαδή την πραγματική του ιπποδύναμη, το αν διαθέτει

αερόσακους, συστήματα αντιεμπλοκής κατά την πέδηση (ABS), ηλεκτρονικό έλεγχο ευστάθειας (ESP), ζώνες ασφαλείας σε όλες τις θέσεις καθώς και τι τεχνολογία έχει χρησιμοποιηθεί για την κατασκευή του οχήματος. Ένα όχημα το οποίο είναι νέας τεχνολογίας είναι κατασκευασμένο έτσι ώστε να αποφεύγονται όσο το δυνατόν περισσότερο τα τροχαία ατυχήματα αλλά και τραυματισμοί, αξίζει εδώ να σημειώσουμε πως υπάρχουν οχήματα τα οποία κατασκευάζονται με τέτοιο τρόπο ώστε σε περίπτωση σύγκρουσης με πεζό το καπό να ανασηκώνεται αυτόματα και ταχύτατα μερικά εκατοστά και μετά υποχωρεί στην αρχική του θέση. Με αυτό τον τρόπο εκτιμάται ότι μειώνονται οι πιθανότητες θανάσιμου τραυματισμού ενός πεζού. Το σύστημα αυτό το αποκαλούν «ενεργό καπό».

Λαμβάνοντας όλα τα παραπάνω υπόψη τους οι ασφαλιστικές εταιρίες θα μπορούν να τιμολογήσουν αξιοκρατικά και να προσφέρουν συμβόλαια προσαρμοσμένα του κάθε πελάτη τους.

Συμπεράσματα

Τα αυτοκίνητα, όπως και όλα τα μεταφορικά μέσα, έχουν μπει για τα καλά στις ζωές όλων μας και αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι τους. Κανείς, σχεδόν, δεν μπορεί να φανταστεί την καθημερινότητα του χωρίς την χρήση αυτοκινήτων, είτε Ι.Χ. είτε δημόσιας χρήσης όπως είναι τα Ταξί. Αυτή είναι η αιτία που ο αριθμός τους έχει αυξηθεί τις τελευταίες δεκαετίες ραγδαία. Φυσικά εξαιρετικά σημαντικό ρόλο έχει παίξει και η τεχνολογία που με τον τρόπο της έχει δημιουργήσει αυτοκίνητα με πολλές ανέσεις, ασφάλεια και οικονομία. Δυστυχώς όμως η κατασκευαστική ασφάλεια που διαθέτουν τα οχήματα δεν επαρκεί. Οι άνθρωποι καθημερινά εκτίθενται σε χιλιάδες κινδύνους, ένας από αυτούς είναι τα τροχαία ατυχήματα τα οποία επιφέρουν υλικές ζημιές αλλά και σωματικές βλάβες. Γι' αυτό λοιπόν ο ρόλος της ασφάλισης των αυτοκινήτων είναι σπουδαίος. Μέσα από μία μεγάλη γκάμα καλύψεων και ασφαλιστικών προγραμμάτων που απευθύνονται σε όλες (πλέον) τις κοινωνικές τάξεις στοχεύει στο να προσφέρει προστασία και βοήθεια κατά την επέλευση των κινδύνων αλλά και πρόληψη ώστε όσο είναι δυνατό να αποφευχθούν τα ατυχήματα. Οι προαιρετικές καλύψεις, που αφορούν κυρίως υλικές ζημιές, είναι πολλές ώστε να καλύψουν όλες τις πιθανές αιτίες που μπορεί να προκαλέσουν ατύχημα ενώ η ασφάλιση της αστικής ευθύνης έναντι τρίτων, που αφορά σωματικές βλάβες, είναι η μόνη υποχρεωτική βάσει νόμου ασφαλιστική κάλυψη.

Ένα λυπηρό φαινόμενο της εποχής είναι ο μεγάλος όγκος ανασφάλιστων οχημάτων που οφείλεται είτε στην έλλειψη ασφαλιστικής παιδείας είτε λόγω οικονομικών προβλημάτων που έχει επιφέρει η κρίση. Οι ασφαλιστικές εταιρίες σε συνεργασία με τις αρμόδιες αστυνομικές αρχές και το υπουργείο μεταφορών και συγκοινωνιών έχουν εκδώσει την επιβολή προστίμων για όσους δεν πληρούν την υποχρέωση τους περί υποχρεωτικής ασφάλισης. Άλλη μια επίπτωση της οικονομικής κρίσης είναι το κλείσιμο πολλών ασφαλιστικών εταιριών. Αισιόδοξα είναι όμως τα νέα που αφορούν τα τροχαία ατυχήματα. Πριν από λίγα χρόνια η χώρα μας ήταν μία από τις πρώτες χώρες με πολύ αυξημένα τα νούμερα των θανατηφόρων και μη τροχαίων ατυχημάτων, σε μία παγκόσμια κλίμακα. Η εικόνα αυτή χρόνο με τον χρόνο αλλάζει καθώς τα ποσοστά των τροχαίων ατυχημάτων μειώνονται όλο ένα και περισσότερο.

Εφόσον ο κλάδος αυτοκινήτων είναι ένας τόσο σημαντικός κλάδος που λόγω διαφόρων παραγόντων αντιμετωπίζει κρίση θεωρήσαμε εύλογο να θέσουμε κάποια ερωτήματα σε ειδικούς του χώρου ώστε να οδηγηθούμε σε αλλαγές που θα βελτιώσουν την σημερινή κατάσταση του κλάδου. Μέσα από προτάσεις όπως:

1. Παραμετρική τιμολόγηση
2. Αλλαγές στη μορφή των ασφαλιστηρίων συμβολαίων
3. Βελτιώσεις στις ήδη υπάρχουσες ασφαλιστικές παροχές και
4. Στην δημιουργία καινούργιων παροχών στα ασφαλιστήρια συμβόλαια.

Καταλήξαμε στο συμπέρασμα πως υπάρχει όρεξη και θέληση ώστε να πραγματοποιηθούν αλλαγές και βελτιώσεις στον κλάδο αρκεί να δημιουργηθεί μια μαζική κίνηση από όλες τις ασφαλιστικές εταιρίες προς αυτή την κατεύθυνση. Μέσα από τις παραπάνω αλλαγές μπορεί η κάθε ασφαλιστική εταιρία να αυξήσει τις πωλήσεις της ενώ ταυτόχρονα να πετύχει μείωση των ζημιολογώνων αποτελεσμάτων.

Βιβλιογραφία

1. Μιλτιάδης Νεκτάριος, (2003) «Εισαγωγή στην Ιδιωτική Ασφάλιση» Αθήνα: Financial Forum.
2. Πριναράκης Επ. Μιχάλης, (1999) «Γενικές Γνώσεις της Ιδιωτικής Ασφαλίσεως» Αθήνα: Financial Forum.
3. Βιολάκης Ν.- Γαλιάτσος Κ.- Παπαϊωάννου Κ.- Σαριδάκη Π., (2012) «Βασικές Γνώσεις Ιδιωτικής Ασφάλισης» Αθήνα: Ελληνικό Τραπεζικό Ινστιτούτο, Β' έκδοση πλήρως αναθεωρημένη.
4. Ραφαήλ Μάριος- Αντωνάκη Μαργαρίτα- Κωνσταντίνου Άννα- Βαρουχάκη Έυα- Πριναράκης Μιχάλης- Παπαϊωάννου Κωνσταντίνος, (2008) «Η Ιδιωτική Ασφάλιση» Αθήνα: ΕΙΑΣ.
5. Κυριαζόπουλος Π.- Σαμαντά Ειρ., (2011) «Μεθοδολογία Έρευνας Εκπόνησης Διπλωματικών Εργασιών» Αθήνα: Σύγχρονη Εκδοτική.
6. Colin Robson, (2007) «Η έρευνα του Πραγματικού Κόσμου» Αθήνα: Gutenberg.
7. Γενικούς και Ειδικούς Όρους των παρακάτω ασφαλιστικών εταιριών:
 - Ergo
 - Interamerican
 - Γρουπαμα Φοίνιξ Ασφαλιστική
 - Διεθνής Ένωσις
 - ΑΤΕΑσφαλιστική
8. «Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας». Αρ. Φύλλου 795, 8 Απριλίου 1978.
9. «Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας». Αρ. Φύλλου 100, 14 Μαΐου 2007.
10. «Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας». Αρ. Φύλλου 87, 16 Μαΐου 1997.
11. «Ασφαλιστήριο Συμβόλαιο, ο Ρόλος και η Συμβολή του στο Αποτέλεσμα» περιοδικό Ασφαλιστική Αγορά, Σεπτέμβριος 2004, σελ 37.
12. «Αλλαγές για τα Αυτοκίνητα» περιοδικό Ιδιωτική Ασφάλιση, Ιούνιος 2007, σελ 54.

13. «Τέσσερις Δικαστικές Αποφάσεις για την Ασφάλιση Αυτοκινήτων» περιοδικό Ιδιωτική Ασφάλιση, Φεβρουάριος 2002, σελ 70.
14. «Η Τεχνική Έναρξη της (ασφαλιστικής σύμβασης) μόνον με την πρώτη (δότη ασφαλιστρου)» περιοδικό Ιδιωτική Ασφάλιση, Νοέμβριος 2004, σελ 64.

Ιστοσελίδες

1. <http://www.privateinsurance.gr> Κλαδικό Διαδικτυακό περιοδικό Ιδιωτική Ασφάλιση, 4 Δεκεμβρίου 2012, επίσκεψη 18/11/2012
2. <http://www.insurancecenter.gr> Insurance Center «Ασφαλιστικές έννοιες& όροι», 4 Δεκεμβρίου 2012, επίσκεψη 18/11/2012
3. <http://asfalistis.tripod.com> 22/01/2004 «Ι ιστορίας της Ασφάλισης», 4 Δεκεμβρίου 2012, επίσκεψη 23/11/2012
4. <http://www.insuranceworld.gr>, 08/05/2010 «Ερωτήσεις και Πρωτότυπες Απαντήσεις», επίσκεψη 23/11/2012
5. <http://eur-lex.europa.eu>, 15/01/2003 Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, επίσκεψη 23/11/2012 & 21/03/2013
6. <http://www.eaee.gr> Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος, επίσκεψη 23/11/2012 & 10/01/2013
7. <http://www.insurancedaily.gr>, επίσκεψη 23/11/2012
8. <http://www.insuranceeurope.eu/>, επίσκεψη 23/11/2012
9. <http://www.moneyconferences.com>, επίσκεψη 03/12/2012
10. <http://www.hrima.gr>, επίσκεψη 03/12/2012
11. <http://www.sema.gr>, επίσκεψη 04/12/2012
12. <http://www.efpolis.gr>, Γενική Γραμματεία Καταναλωτών, επίσκεψη 04/12/2012
13. <http://www.capital.gr>, επίσκεψη 04/12/2012
14. <http://www.seaa.gr> Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων, επίσκεψη 04/12/2012
15. <http://www.astynomia.gr> Ελληνική Αστυνομία, Υπουργείο Δημόσιας Τάξης & Προστασίας του Πολίτη, επίσκεψη 04/04/2013
16. <http://ec.europa.eu>, επίσκεψη 10/01/2013 & 02/04/2013

17. <http://www.ydrogios.gr>, Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας, Αρ. φύλλου 706, 29 Απριλίου 2011, επίσκεψη 15/01/2013
18. <http://www.bankofgreece.gr> Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας, Αρ. φύλλου 100, 14 Μαΐου 2007, επίσκεψη 15/01/2013
19. <http://www.eanda.gr> Ε.Α.Ν.Δ.Α. Ένωση Ασκουμένων και Νέων Δικηγόρων Αθηνών, επίσκεψη 15/01/2013
20. <http://www.mednet.gr>, επίσκεψη 25/02/2013
21. <http://www.policenet.gr>, επίσκεψη 25/02/2013
22. <http://www.opengov.gr> Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Δικτυακός Τόπος Διαβουλεύσεων, επίσκεψη 25/02/2013
23. <http://www.dsanet.gr>, επίσκεψη 25/02/2013
24. <http://www.mib-hellas.gr> Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης, επίσκεψη 21/03/2013
25. <http://eur-lex.europa.eu> Η πρόσβαση στο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, επίσκεψη 21/03/2013
26. <http://www.epitrohon.gr>, επίσκεψη 28/03/2013
27. <http://www.en-gr.com>, επίσκεψη 28/03/2013
28. <http://www.epikef.gr> Επικουρικό Κεφάλαιο, επίσκεψη 28/03/2013
29. <http://www.palo.gr>, επίσκεψη 29/03/2013
30. <http://www.kpmg.com>, επίσκεψη 29/03/2013
31. <http://www.enet.gr>, επίσκεψη 29/03/2013
32. <http://news.in.gr>, επίσκεψη 29/03/2013
33. <http://www.gsis.gr> Γενική Γραμματεία Πληροφοριακών Συστημάτων, επίσκεψη 29/03/2013
34. <http://www.inka.gr> Γενική Ομοσπονδία Καταναλωτών Ελλάδος, επίσκεψη 01/04/2013
35. <http://www.yme.gr> Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας, Αρ. φύλλου 623, 25 Απριλίου 2007, επίσκεψη 02/04/2013
36. <http://www.4troxoi.gr>, επίσκεψη 02/04/2013
37. <http://www.autotriti.gr>, επίσκεψη 02/04/2013