

**ΑΤΕΙ ΚΡΗΤΗΣ**

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ**

**ΤΜΗΜΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ  
ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ**

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΤΗΣ ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΑΣ**

**ΘΕΜΑ:**

**ΕΤΗΣΙΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ  
ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ  
ΕΛΛΑΔΑ 2004-2006**

***ΕΠΟΠΤΕΥΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΝΙΚΟΛΑΡΑΚΗΣ ΜΙΧΑΗΛ***

**ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΟΥΝΙΟΣ 2008**

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ	8
ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	9
ΠΤΥΧΙΑΚΗ	

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

#### 1.ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕ ΟΧΗΜΑΤΑ

1.1Παγκόσμια διάσταση	11
1.2Επικρατούσα κατάσταση στην Ελλάδα	12

#### 2. ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

2.1Στόλος κυκλοφορούντων οχημάτων 2006	15
2.2 Κυκλοφορία νέων οχημάτων ετησίως 2007	16

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

#### 1.ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

1.1Ορισμός	18
1.2Διακρίσεις	19
1.3Παράγοντες πρόκλησης τροχαίων ατυχημάτων	20

#### 2.Κόστος των τροχαίων ατυχημάτων

2.1Αξία της στατιστικής ζωής	23
2.2Κοινωνικό και οικονομικό κόστος	24

### Κεφάλαιο 3

#### 1.ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ 2004,2005,2006

1.1Ασφαλιστικό κόστος τροχαίων ατυχημάτων έτους 2006	28-35
1.2Ασφαλιστικό κόστος τροχαίων ατυχημάτων έτους 2005	36-43
1.3Ασφαλιστικό κόστος τροχαίων ατυχημάτων έτους 2004	44-51

<b>ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΕΤΩΝ 2004,2005,2006</b>
• 3.1.1ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΠΛΗΡΩΘΕΙΣΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ 2006 σελ28
• 3.1.2ΠΛΗΡΩΘΕΙΣΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΣΕ Ι.Χ.Ε ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ 2006 σελ29
• 3.1.3ΠΛΗΡΩΘΕΙΣΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΣΤΑ Ι.Χ.Φ. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ 2006 σελ29
• 3.1.4ΠΛΗΡΩΘΕΙΣΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΣΤΑ Ι.Χ.Φ. ΑΓΡΟΤΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ 2006 σελ30
• 3.1.5ΠΛΗΡΩΘΕΙΣΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΣΤΑ Δ.Χ.Ε. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ(ΤΑΞΙ) 2006 σελ31
• 3.1.6ΠΛΗΡΩΘΕΙΣΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΣΤΑ Δ.Χ.Φ. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ 2006 σελ32
• 3.1.7ΠΛΗΡΩΘΕΙΣΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΣΤΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ 2006 σελ32
• 3.1.8ΠΛΗΡΩΘΕΙΣΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΕΣ 2006 σελ33
• 3.1.9ΠΟΣΟΣΤΟ ΖΗΜΙΑΣ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ 2006 σελ34
• 3.1.10ΜΕΣΟ ΚΑΘΑΡΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟ 2006 σελ35

• 3.2.1ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΠΛΗΡΩΘΕΙΣΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ 2005 σελ36
• 3.2.2ΠΛΗΡΩΘΕΙΣΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΣΕ Ι.Χ.Ε ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ 2005 σελ37
• 3.2.3ΠΛΗΡΩΘΕΙΣΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΣΤΑ Ι.Χ.Φ. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ 2005 σελ37
• 3.2.4ΠΛΗΡΩΘΕΙΣΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΣΤΑ Ι.Χ.Φ. ΑΓΡΟΤΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ 2005 σελ38
• 3.2.5ΠΛΗΡΩΘΕΙΣΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΣΤΑ Δ.Χ.Ε. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ(ΤΑΞΙ) 2005 σελ39
• 3.2.6ΠΛΗΡΩΘΕΙΣΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΣΤΑ Δ.Χ.Φ. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ 2005 σελ39
• 3.2.7ΠΛΗΡΩΘΕΙΣΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΣΤΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ 2005 σελ40
• 3.2.8ΠΛΗΡΩΘΕΙΣΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΕΣ 2005 σελ41
• 3.2.9ΠΟΣΟΣΤΟ ΖΗΜΙΑΣ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ 2005 σελ42
• 3.2.10ΜΕΣΟ ΚΑΘΑΡΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟ 2005 σελ43

• 3.3.1ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΠΛΗΡΩΘΕΙΣΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ 2004 σελ44
• 3.3.2ΠΛΗΡΩΘΕΙΣΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΣΕ Ι.Χ.Ε ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ 2004 σελ45
• 3.3.3ΠΛΗΡΩΘΕΙΣΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΣΤΑ Ι.Χ.Φ. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ 2004 σελ45
• 3.3.4ΠΛΗΡΩΘΕΙΣΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΣΤΑ Ι.Χ.Φ. ΑΓΡΟΤΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ 2004 σελ46
• 3.3.5ΠΛΗΡΩΘΕΙΣΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΣΤΑ Δ.Χ.Ε. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ(ΤΑΞΙ) 2004 σελ47
• 3.3.6ΠΛΗΡΩΘΕΙΣΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΣΤΑ Δ.Χ.Φ. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ 2004 σελ48
• 3.3.7ΠΛΗΡΩΘΕΙΣΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΣΤΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ 2004 σελ38
• 3.3.8ΠΛΗΡΩΘΕΙΣΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΕΣ 2004 σελ49
• 3.3.9ΠΟΣΟΣΤΟ ΖΗΜΙΑΣ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ 2004 σελ50
• 3.3.10ΜΕΣΟ ΚΑΘΑΡΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟ 2004 σελ51

4. ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ	52
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ	55
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	57

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1**

#### **1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

#### **2. ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΑΝΤΙΠΑΡΑΘΕΣΗ**

<b>2.1 Ιστορική Αναδρομή</b>	60
------------------------------	----

#### **3.ΑΣΦΑΛΙΣΗ**

<b>3.1 ΟΡΙΣΜΟΣ</b>	61
--------------------	----

<b>3.2 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ</b>	61
<b>3.3 ΣΚΟΠΟΣ</b>	62
<b>3.4 ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ</b>	
<b>3.4.1 Κοινωνική ασφάλιση</b>	63
<b>3.4.2 Ιδιωτική ασφάλιση</b>	63
<b>3.4.3 Διακρίσεις</b>	64
<b>3.4.4 Ο ρόλος της ιδιωτικής ασφάλισης</b>	65
<b>3.4.5 Διαδικασία</b>	66
<b>4. ΦΟΡΕΙΣ</b>	
<b>4.1 Ασφαλιστική επιχείρηση</b>	67
<b>I. Μορφή</b>	68
<b>II. Άδεια λειτουργίας</b>	69
<b>III. Δικαιολογητικά</b>	70
<b>IV. Ανάκληση άδειας λειτουργίας</b>	71
<b>5. ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΠΟΠΤΕΙΑ</b>	
<b>5.1 ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΥ</b>	72
<b>5.2 ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ</b>	73
<b>6. ΑΠΟΖΗΜΙΩΤΙΚΗ ΑΡΧΗ</b>	
<b>6.1 Απαγόρευση πλουτισμού</b>	74
<b>6.2 Ασφαλιστική υποκατάσταση</b>	75
<b>7. ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ</b>	77
<b>8. ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗ</b>	
<b>8.1 ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ</b>	
<b>8.1.1 Νομική έννοια</b>	78
<b>8.1.2 Περιεχόμενο</b>	79
<b>8.1.3 Ασφαλιστήριο</b>	80
<b>8.1.4 Διακρίσεις</b>	81

8.2ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ	81
8.3ΕΙΔΙΚΟΙ ΟΡΟΙ	82
9.ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	
9.1ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ	83
9.2ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ	83
9.2.1Ασφαλιστής	83
9.2.2Λήπτης της ασφάλισης	84
9.2.3Ασφάλιση για λογαριασμό όποιου ανήκει	85
9.3ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΚΑΙ ΛΥΣΗ	85
9.4ΑΚΥΡΩΣΗ	87
9.5ΚΑΛΥΨΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ	87
9.6ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	88

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### 1.ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ

1.1Πυρός	89
1.2Ζωής	91
1.3Ατυχημάτων και ασθενειών	91
1.4Βοήθειας	91
1.5Υγείας ή ασθενειών	92
1.6Αυτοκινήτων	93
I.Οι βασικές καλύψεις οχημάτων	94
II.Εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα	94

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### 1.ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

1.1Επασφάλιστρα	95
-----------------	----

<b>1.2</b> Ασφαλιστικό ποσό	96
<b>2.</b> ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	97
<b>3.</b> ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	
ΑΠΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	98
<b>4.</b> ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΓΙΑ ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	106
<b>5.</b> BONUS/MALUS	106
<b>6.</b> ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΛΗΠΤΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ/ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ	
<b>6.1</b> Δικαίωμα εναντίωσης	106
<b>7.</b> ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	107
<b>8.</b> ΔΗΛΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΖΗΜΙΩΝ ΣΤΟΝ	
ΚΛΑΔΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	108
<b>8.1</b> Διακανονισμός ζημίας αυτοκινήτου	109
<b>8.2</b> Διακανονισμός ζημίας αυτοκινήτου πελάτη μας από πυρκαγιά	110
<b>8.3</b> Διακανονισμός ζημίας αυτοκινήτου ιδίων ζημιών	111
<b>8.4</b> Διακανονισμός ζημίας κλοπής αυτοκινήτου	111
<b>8.5</b> Διακανονισμός ζημίας τροχαίου ατυχήματος πελάτη	
<b>8.5.1</b> Θανατηφόρο	112
<b>8.5.2</b> Σωματικές βλάβες τρίτων από ζημιά αυτοκινήτου	112
<b>8.6</b> Επεισπράξεις	113
<b>9.</b> ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	113
<b>10.</b> ΥΠΕΡΑΣΦΑΛΙΣΗ	114
<b>11.</b> ΥΠΑΣΦΑΛΙΣΗ	114
<b>12.</b> ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΕ ΠΡΩΤΟ ΚΙΝΔΥΝΟ	115
<b>13.</b> ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ	115

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Στις μέρες μας τα τροχαία θανατηφόρα ατυχήματα πλήττουν τη χώρα μας και γίνονται προσπάθειες για τη μείωσή τους. Στις παρακάτω σελίδες γίνεται μια προσπάθεια να υπολογισθεί το ετήσιο ασφαλιστικό κόστος των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα για τα έτη 2004, 2005 και 2006. Τέλος θα αναπτυχθούν σημαντικά στοιχεία όσον αφορά τα τροχαία ατυχήματα.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ. Νικολαράκη Μιχαήλ που ήταν ο κύριος παράγοντας για την εκπόνηση της εργασίας με την ανάθεση ενός σημαντικού θέματος προς ανάλυση καθώς και τις πολύτιμες πληροφορίες που βοήθησαν για την ολοκλήρωσή της.

Σημαντικές πληροφορίες απέσπασα από οργανισμούς όπως το Υπουργείο Ανάπτυξης, Γενική Γραμματεία Εμπορίου, Επιτροπή Εποπτείας Ιδιωτικής Ασφάλισης, Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών και από την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία.

Στο κεφάλαιο 1 αναφέρομαι:

Στο πρόβλημα ατυχημάτων με οχήματα, επικρατούσα κατάσταση στην Ελλάδα, κυκλοφορούντα οχήματα, κυκλοφορία νέων οχημάτων στο τέλος του 2007.

Στο κεφάλαιο 2:

Ορισμός τροχαίου ατυχήματος, πότε θεωρείται ένα ατύχημα τροχαίο, διακρίσεις, παράγοντες πρόκλησης, κόστος.

Στο κεφάλαιο 3:

Ασφαλιστικό κόστος τροχαίων ατυχημάτων ετών 2004, 2005 & 2006

Τέλος υπάρχει ένα παράρτημα τριών κεφαλαίων με θεμελιώδεις νόμους της ασφαλιστικής επιστήμης.



## ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Το θέμα που αναπτύσσεται στην εργασία αυτή είναι το ετήσιο ασφαλιστικό κόστος των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα. Η εργασία αυτή εκπονήθηκε για να εξετάσουμε κατά προσέγγιση πόσα χρήματα πληρώνονται από τις ασφαλιστικές εταιρείες για τα τροχαία ατυχήματα που γίνονται στην Ελλάδα και να δούμε το συσχετισμό με τα ετήσια ασφάλιστρα που καταβάλλονται για να διασφαλιστούν οι οδηγοί. Κίνητρο αποτέλεσε ο τραγικός αριθμός απολεσθέντων ατόμων και το υψηλό ασφαλιστικό κόστος των αυτοκινήτων.

Όπως θα παρατηρήσουμε αναλυτικά στη συνέχεια, με την πάροδο του χρόνου βλέπουμε σημαντική αύξηση στην καταβολή των ασφαλίσεων από τους οδηγούς πάσης φύσεως οχημάτων καθώς και στις αποζημιώσεις για τα ατυχήματα και γενικότερα για τα συμβάντα που αναλαμβάνουν τον κίνδυνο οι ασφαλιστικές εταιρείες.

Πληροφορίες που αντλήθηκαν για τα οικονομικά δεδομένα ήταν από επετηρίδες που ζητήθηκαν για αυτό το σκοπό από διάφορους οργανισμούς όπως Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών και Εθνική Στατιστική Υπηρεσία καθώς και από βιβλία που ασχολούνταν αποκλειστικά με τον ασφαλιστικό κλάδο δίνοντας σαφείς έννοιες για τους νόμους της ασφάλισης.

Προσέτρεξα σε έρευνα μέσω internet όπου αποκόμισα σημαντικά κομμάτια τα οποία συμπεριέλαβα στην εργασία. Τέλος σε συνομιλίες - συνεντεύξεις που πραγματοποίησα με ασφαλιστικούς συμβούλους κατάφερα να αποσπάσω σημαντικές πληροφορίες και να τελειώσω την εργασία. Είναι αρκετά ενδιαφέρον θέμα για να ασχοληθεί κανείς που θα πρότεινα στους επόμενους μου να κάνουν ανεπιφύλαχτα.

Στις παρακάτω σελίδες θα συναντήσετε αναλυτικά την έννοια της ασφάλισης καθώς και τους θεμελιώδεις νόμους της, πως γίνεται ο διακανονισμός ζημιών στον κλάδο αυτοκινήτου, τα ετήσια ασφάλιστρα που καταβάλλουμε κατά μέσο όρο ανά κατηγορία αυτοκινήτου και τι διάσταση παίρνουν τα τροχαία ατυχήματα στη Ελλάδα (επικρατούσα κατάσταση).

Το συμπέρασμα είναι ότι οι άνθρωποι είναι επιρρεπείς στα ατυχήματα, αυτό άλλωστε είναι στη φύση μας, και ότι ο καθένας μας χρειάζεται οικονομική διευκόλυνση με το να καταβάλει ένα πολύ μικρό ποσό που ο ίδιος θα έχει συμφωνήσει να πληρώνει ώστε να εξασφαλιστεί οικονομικά στο μέλλον σε περίπτωση ατυχήματος.

# ΠΤΥΧΙΑΚΗ

# Κεφάλαιο 1<sup>ο</sup>

## 1. ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕ ΟΧΗΜΑΤΑ

### 1.1. Παγκόσμια διάσταση

Τα τροχαία ατυχήματα αποτελούν μαζί με την ειρήνη, τη φτώχεια, την ανεργία και τον καρκίνο ένα από τα κορυφαία παγκόσμια προβλήματα. Η οδική ασφάλεια είναι ένα παγκόσμιο πρόβλημα που έχει υποτιμηθεί και δεν της έχει δοθεί η σημασία που πρέπει ούτε από τα άτομα και την κοινωνία ούτε από τα κράτη. Αν κανείς αναλογισθεί ή ψάξει να βρει τις συνέπειες και το κόστος των ατυχημάτων θα βρεθεί προ έκπληξης, ίσως και σε μη αναμενόμενους αριθμούς.

Τα τελευταία χρόνια στην Ευρωπαϊκή Ένωση σε τροχαία ατυχήματα σκοτώνονται περίπου 110 Ευρωπαίοι πολίτες ημερησίως ενώ στη χώρα μας χάνουν τη ζωή τους πέντε άτομα και τραυματίζονται περίπου πενήντα. Από τα στατιστικά στοιχεία φαίνεται το τεράστιο κοινωνικό και οικονομικό κόστος στην Ευρώπη, ενώ στην Ελλάδα που υπάρχει σοβαρό πρόβλημα υπογεννητικότητας, φαίνεται να είναι ιδιαίτερη απειλή κατά του έθνους.

Τα επίσημα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης των 15 κατέγραψαν ότι ένα εκατομμύριο οικογένειες στην Ευρώπη και δέκα εκατομμύρια στον κόσμο θρηνούν θύματα εξαιτίας των τροχαίων ατυχημάτων. Κάθε χρόνο σαράντα χιλιάδες νεκροί, 150.000 ανάπηροι δια βίου και χιλιάδες νέες οικογένειες προστίθενται στη λίστα των ανθρώπων που θυσιάζονται στην άσφαλτο. Αριθμοί που συγκλονίζουν. Στοιχεία που αποτελούν πλέον ένα κοινωνικό φαινόμενο.

Τα τροχαία ατυχήματα, ως γνωστό, σε διεθνή κλίμακα αποτελούν την τρίτη αιτία θανάτου, μετά τις καρδιοπάθειες και τον καρκίνο. Στις ηλικίες δε από 15 έως 44 ετών είναι η πρώτη αιτία. Τα ενεργά χρόνια που χάνονται είναι περισσότερα εξαιτίας των τροχαίων ατυχημάτων, παρά από τον καρκίνο και τα καρδιαγγειακά νοσήματα.

Οι θάνατοι από τα τροχαία ατυχήματα είναι περισσότερο οδυνηροί από οποιαδήποτε άλλη αιτία, γιατί είναι απρόσμενοι, δεν προηγείται κάποια νόσος που να προδικάζει το μοιραίο και μέχρι τη στιγμή του ατυχήματος τα θύματα είναι υγιή και δραστήρια. Τα αποτελέσματα από τα τροχαία ατυχήματα γίνονται ακόμη τραγικότερα και

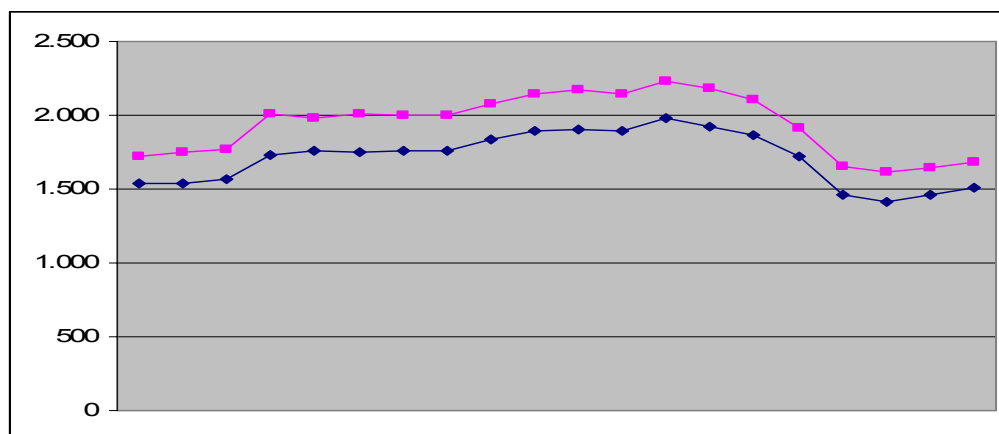
συγκλονίζεται η κοινή γνώμη όταν είναι πολύνεκρα ή όταν ξεκληρίζονται ολόκληρες οικογένειες, ή όταν σκοτώνονται μικρά παιδιά και έφηβοι.

## 1.2. Επικρατούσα κατάσταση στην Ελλάδα

Κατά τις μελέτες των διαφόρων επιστημονικών κέντρων της χώρας (Ε.Μ.Π., Α.Π.Θ., Π. Πάτρας, Δ.Π.Θ. κλπ.) κρούεται ο κώδωνας του κινδύνου, γιατί η Ελλάδα σε σύγκριση με άλλες χώρες της Ευρώπης παρουσιάζει αυξημένο αριθμό ατυχημάτων με παράμετρο υπολογισμού τον πληθυσμό. Λαμβάνοντας υπόψη τον πληθυσμό τα μέτρα που εφαρμόζονταν απεδείχθησαν ότι ήταν ανεπαρκή και αναποτελεσματικά για να μειωθούν επιτυχώς τα οδικά ατυχήματα. Ανατροπή της κατάστασης φάνηκε ότι ήταν δυνατή όταν η ελληνική πολιτεία αποφάσισε να εκμεταλλευθεί τις επιτυχημένες εμπειρίες και πρακτικές άλλων ευρωπαϊκών κρατών. Προϋπόθεση για τη μεσοπρόθεσμη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας ήταν η εκπόνηση και η εφαρμογή ενός στρατηγικού σχεδίου και υιοθέτηση συνολικής πολιτικής για την οδική ασφάλεια που να επιτρέπει τον αποτελεσματικό συντονισμό όλων των σχετικών δράσεων. Σημαντικό ρόλο παίζει και η ενεργή συμμετοχή των πολιτών και των διαφόρων ενώσεων και οργανώσεων.

Η χώρα μας σήμερα αντιμετωπίζει πολύ σοβαρό πρόβλημα με τα τροχαία ατυχήματα. Είναι η μεγάλη πληγή που αιμορραγεί και παρά τις προσπάθειες τα αποτελέσματα δεν είναι τα αναμενόμενα. Ο βαθμός ανάπτυξης μιας κοινωνίας κρίνεται εκτός των άλλων και από το δείκτη των τροχαίων ατυχημάτων. Δυστυχώς για τη χώρα μας αυτός ο δείκτης βρίσκεται σε άσχημη θέση. Ο ετήσιος φόρος στην ασφάλτο σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί και απεικονίζονται τα θανατηφόρα ατυχήματα και οι νεκροί από το 1986 έως το 2006.

Γράφημα 1. Γραφική παράσταση των θανατηφόρων και των νεκρών 1986-2006



Πίνακας 1.1.Θανατηφόρα ατυχήματα και νεκροί στην Ελλάδα από το 1986 έως το 2006

<b>ΕΤΟΣ</b>	<b>ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ</b>	<b>ΝΕΚΡΟΙ</b>
<b>1986</b>	<b>1.536</b>	<b>1.720</b>
<b>1987</b>	<b>1.537</b>	<b>1.750</b>
<b>1988</b>	<b>1.568</b>	<b>1.768</b>
<b>1989</b>	<b>1.730</b>	<b>2.012</b>
<b>1990</b>	<b>1.760</b>	<b>1.981</b>
<b>1991</b>	<b>1.752</b>	<b>2.014</b>
<b>1992</b>	<b>1.764</b>	<b>1.999</b>
<b>1993</b>	<b>1.759</b>	<b>2.002</b>
<b>1994</b>	<b>1.833</b>	<b>2.076</b>
<b>1995</b>	<b>1.899</b>	<b>2.144</b>
<b>1996</b>	<b>1.904</b>	<b>2.176</b>
<b>1997</b>	<b>1.892</b>	<b>2.141</b>
<b>1998</b>	<b>1.980</b>	<b>2.229</b>
<b>1999</b>	<b>1.924</b>	<b>2.181</b>
<b>2000</b>	<b>1.866</b>	<b>2.102</b>
<b>2001</b>	<b>1.723</b>	<b>1.909</b>
<b>2002</b>	<b>1.458</b>	<b>1.653</b>
<b>2003</b>	<b>1.414</b>	<b>1.617</b>
<b>2004</b>	<b>1.457</b>	<b>1.641</b>
<b>2005</b>	<b>1.510</b>	<b>1.682</b>
<b>2006</b>	<b>1.487</b>	<b>1.646</b>

Πηγή ΕΣΥΕ, 2007

Το πιθανότερο είναι, αυτός ο πίνακας να μην αντικατοπτρίζει απόλυτα την πραγματικότητα, ως προς τους νεκρούς, καθ' ότι αρκετοί τραυματισθέντες μετά την παρέλευση ικανού χρόνου π.χ. δυο τρεις μήνες, πέθαναν εξαιτίας του τραυματισμού τους σε διάφορα νοσοκομεία, πλην όμως δεν έγιναν οι δέουσες ενέργειες από τις αρμόδιες υπηρεσίες προκειμένου να προστεθούν στο σχετικό πίνακα. Συνήθως στην αστυνομική πρακτική ένα ατύχημα θεωρείται θανατηφόρο αν έχουμε νεκρό είτε αμέσως είτε μετά από τριάντα ημέρες, αν αργότερα έχουμε θάνατο, αυτό συμπεριλαμβάνεται στη δικογραφία που σχηματίζεται για τις ποινικές ευθύνες. Πολλές φορές παραλείπεται να αναφερθεί στα στατιστικά στοιχεία και έτσι διαπιστώνονται μικρές αποκλίσεις.

Τα κατά καιρούς ληφθέντα μέτρα, από τους αρμοδίους φορείς προκειμένου να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα, ήταν ευκαιριακά, σπασμωδικά, βραχυπρόθεσμα, ασυντόνιστα και συνήθως μη εφαρμόσιμα. Ήταν καταδικασμένα να αποτύχουν σχεδόν από την γέννηση τους. Προφανώς η βούληση της πολιτείας να χτυπήσει το πρόβλημα ριζικά δεν ήταν η δέουσα. Ακόμη έχουμε περιπτώσεις στη χώρα μας, που εξαγγέλθηκαν δέσμες μέτρων για το σκοπό αυτό και παρέμειναν απλώς εξαγγελίες. Πολλές φορές μέτρα που τέθηκαν σε εφαρμογή, καταστρατηγήθηκαν πρώτα από αυτούς που τα είχαν

εξαγγείλει όπως π.χ. η ακύρωση των κλήσεων τροχαίας μέχρι το πρόσφατο παρελθόν. Πιθανόν το πολιτικό κόστος να ήταν ο κύριος ανασταλτικός παράγοντας ώστε να μην γίνεται κάποια σοβαρή και διαχρονική προσπάθεια προς την κατεύθυνση αυτή. Αποτέλεσμα ήταν να κορυφωθεί το πρόβλημα, ιδιαίτερα κατά την τελευταία δεκαετία, με όλες τις ακολουθούμενες συνέπειες, κοινωνικές, οικονομικές, δημογραφικές, κλπ. Τα δραματικά αυτά στοιχεία κατέστησαν άμεση και επιτακτική την ανάγκη για συνολική, συλλογική, συντονισμένη, προγραμματισμένη και μακρόπνοη αντιμετώπιση του προβλήματος.

Καθημερινά παρατηρούνται δυσάρεστα περιστατικά, που χαρακτηρίζουν την προσωπικότητα του σύγχρονου ανθρώπου και ονομάζονται τροχαία ατυχήματα. Αυτά τα ατυχήματα είναι ο καθρέπτης των ανθρωπίνων λαθών και τις περισσότερες φορές της ανθρώπινης συνείδησης. Πέραν όμως από τις ακραίες συνέπειες του θανάτου ή των τραυματισμών, υπάρχουν και άλλες συνέπειες όπως συναισθηματικές, κοινωνικές, οικονομικές κλπ. στο άτομο και στο οικογενειακό του περιβάλλον. Συχνά βλέπουμε στο οδικό δίκτυο οδηγούς να αναπτύσσουν υψηλές ταχύτητες, να ενεργούν αντικανονικά προσπεράσματα, οι οποίοι τις περισσότερες φορές από τύχη δεν προκαλούν στους άλλους ατυχήματα ή από τύχη δεν εμπλέκονται οι ίδιοι ή τέλος δημιουργούν ατυχήματα με μικρές συνέπειες.

Ο διαχωρισμός των παραβάσεων σε επικίνδυνες και μη όσο αφορά τη γενεσιουργό αιτία των τροχαίων ατυχημάτων δεν είναι απόλυτα σωστός γιατί όλες οι παραβάσεις, ακόμα και οι πλέον ακίνδυνες και ασήμαντες μπορούν να δημιουργήσουν ατύχημα. Για τους υπεύθυνους και αρμόδιους για τον έλεγχο της οδικής ασφάλειας, όλες ενέχουν σοβαρότητα και επικινδυνότητα. Τα στατιστικά στοιχεία φανερώνουν ότι οι παραβάσεις οφείλονται κατά πολύ μεγάλο ποσοστό σε ενέργεια και παράληψη του οδηγού.

Η αφοσίωση και η αυτοσυγκέντρωση στην οδήγηση, ο σεβασμός προς τις διατάξεις του κώδικα οδικής κυκλοφορίας, η ευγένεια, η σύνεση προς τους άλλους οδηγούς και πεζούς και η κυκλοφοριακή αγωγή είναι στοιχεία που δηλώνουν το ανεπτυγμένο βιοτικό και πολιτιστικό επίπεδο ενός λαού. Η τήρηση αυτών απαιτεί καλλιέργεια, μάθηση και συνεχή ενημέρωση. Δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις εκείνες που οι οδηγοί κάτω από ανωριμότητα και εκνευρισμό καθώς και από έλλειψη ψυχραιμίας ενεπλάκησαν σε βιαιότητες, λογομαχίες για θέματα προτεραιότητας, παραβίασης σημάτων, για θέση στάθμευσης κλπ. και οδηγήθηκαν στα δικαστήρια.

Η οδική ασφάλεια άρχισε να προβληματίζει την ελληνική κοινωνία και αυτό οφείλεται στο μεγάλο αριθμό ατυχημάτων που συμβαίνουν. Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας δεν εντάσσεται απλά στην ανάγκη αναβάθμισης της ποιότητας ζωής αλλά αποτελεί και εθνικό στόχο για την προστασία της ζωής των χρηστών αλλά και των οικογενειών τους, οι οποίες συχνά καταστρέφονται μετά από ένα σοβαρό τροχαίο ατύχημα.

Κύριος συντελεστής για τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων είναι η αστυνομία, η οποία για να υπάρχει πλήρης οδική ασφάλεια, καταγράφει, μελετά, προτείνει εγγράφως και ενεργεί οτιδήποτε κρίνει αναγκαίο και πλέον απαραίτητο, για την εκπλήρωση του σκοπού της που μεταξύ των άλλων υποχρεώσεών της είναι και η πρόληψη. Η Αστυνομία εξαιτίας της θεαματικής αύξησης των οχημάτων, είχε ξεκινήσει μια πραγματική εκστρατεία για την αλλαγή της κυκλοφοριακής αγωγής και της οδικής νοοτροπίας των οδηγών, η οποία κρίνεται αναγκαία, γιατί διαφορετικά θα οδηγηθούμε σε ασυδοσία και χαοτικές καταστάσεις όπου καθένας θα οδηγεί και θα συμπεριφέρεται όπως θέλει χωρίς έλεγχο.

## 2. ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

### 2.1. Στόλος κυκλοφορούντων οχημάτων 2006

Στον παρακάτω πίνακα εμφανίζεται ο στόλος των οχημάτων που κυκλοφορούσαν στην Ελλάδα το τέλος του 2006.

Πίνακας 1.2

Κατηγορίες	μονάδες	ποσοστό(%)
Επιβατικά αυτοκίνητα	4.446.528	81,40%
Ελαφρά φορτηγά	746.512	13,70%
Βαρέα φορτηγά	242.753	4,40%
Λεωφορεία	27.474	0,50%
<b>Σύνολο οχημάτων</b>	<b>5.463.266</b>	<b>100%</b>
Μοτοσικλέτες > 50 cc	740.922	
Μοτοποδήλατα < 50 cc	230.000	
<b>Γενικό σύνολο</b>	<b>6.434.188</b>	

Πηγή [www.seaa.gr](http://www.seaa.gr)

**Επιβατικά αυτοκίνητα:** Όπως φαίνεται στον πίνακα, τα επιβατικά αυτοκίνητα ξεπέρασαν το 2006 τα 4,4 εκατομμύρια, παρουσιάζοντας έτσι μια αύξηση κατά 48% συγκριτικά προς το 2000 (σε διάστημα δηλαδή μιας εξαετίας). Το ποσοστό αυτό αύξησης, είναι το μεγαλύτερο στην Ευρώπη. Εκείνο που πρέπει να τονιστεί, είναι το 21% του

στόλου των επιβατικών αυτοκινήτων είναι ακόμη συμβατικής τεχνολογίας, δηλαδή ταξινομημένα προ του 1990. το ποσοστό αυτό είναι επίσης μοναδικό στο πλαίσιο της Ε.Ε. όπου κατά μέσο όρο το ποσοστό των συμβατικών αυτοκινήτων που παραμένει σε κυκλοφορία είναι κάτω του 10% και σε μερικές χώρες ακόμα και κάτω του 5%.

**Ελαφρά φορτηγά (μικτού βάρους έως 3,5 τόνους):** Η κατηγορία των ελαφρών φορτηγών με 746.512 μονάδες αντιπροσωπεύει το 13,7% των κυκλοφορούντων οχημάτων, ποσοστό κατά περίπου 2,5 μονάδες μεγαλύτερο του μέσου όρου της Ε.Ε.

**Φορτηγά (μικτού βάρους άνω των 3,5 τόνων).** Ο στόλος των φορτηγών (μεσαία και βαρέα) παρουσιάζει μια μικρή αύξηση κατά 16% την τελευταία εξαετία. Η αναλογία του στόλου αυτού στο σύνολο των οχημάτων (4,4%), είναι αρκετά μεγάλη σε σχέση με τον μέσο όρο της Ε.Ε.

**Λεωφορεία.** Ο στόλος των λεωφορείων παρουσιάζει σημαντική αύξηση από το τέλος του 2000, της τάξης του 23,6%.

**Μοτοσικλές (άνω των 50cc).** Οι μοτοσικλές σε κυκλοφορία, που ανέρχονται σε 740.922, δεν περιλαμβάνουν όσες είναι κάτω των 50cc αντιπροσωπεύουν το 20%- 22% του συνόλου και είναι πάνω κάτω 230.000, οπότε το σύνολο των δικύκλων στην Ελλάδα ανέρχεται περίπου στο 1 εκατομμύριο.

## 2.2. Κυκλοφορία νέων οχημάτων ετησίως (2007)

**Επιβατικά αυτοκίνητα.** Η αγορά των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων κατέγραψε το 2007 μια αύξηση κατά 4,5% σε σύγκριση με το 2006 και ανέρχεται σε 279.794 αυτοκίνητα. Η αγορά των εισαγόμενων μεταχειρισμένων επιβατικών αυτοκινήτων κατέγραψε αύξηση κατά 2,4% έναντι του 2006, φτάνοντας τις 38.333 μονάδες.

**Ελαφρά φορτηγά (μικτού βάρους ως 3.5 τόνους).** Η αγορά καινούργιων ελαφρών φορτηγών ανήλθε το 2007 στις 24.007 μονάδες, αριθμός που αντιστοιχεί σε μια μικρή αύξηση κατά 1,1% σε σχέση με το 2006. Η αγορά των εισαγόμενων μεταχειρισμένων ελαφρών φορτηγών κατέγραψε 17.121 μονάδες, αριθμός που αντιπροσωπεύει μια μείωση της συγκεκριμένης αγοράς- 3,2%.

**Βαρέα φορτηγά (μικτού βάρους πάνω από 3,5 τόνους).** Η αγορά των καινούργιων βαρέων φορτηγών έφτασε τις 2.392 μονάδες το 2007, αριθμός που αντιπροσωπεύει μια αύξηση της αγοράς κατά 10,4% συγκριτικά προς το 2006. Η αγορά



των εισαγόμενων μεταχειρισμένων φορτηγών άνω των 3,5 τόνων, έφτασε τις 10.323 μονάδες, αριθμός που αντιστοιχεί σε μια αύξηση κατά 1,8% ως προς το 2006. Σύμφωνα με τα παραπάνω αποτελέσματα, προκύπτει ότι ένα αρκετά σημαντικό ποσοστό της συνολικής αγοράς των βαρέων φορτηγών καλύφθηκε από εισαγόμενα μεταχειρισμένα, ενώ τα καινούργια κάλυψαν μόνο ένα μικρό ποσοστό του συνόλου.

**Λεωφορεία.** Η αγορά αυτή κατέγραψε 627 μονάδες, αποτέλεσμα που μεταφράζεται σε μια σημαντική αύξηση της τάξης του 32,3% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά. Η αγορά των εισαγόμενων μεταχειρισμένων λεωφορείων έφτασε κατά την υπό εξέταση περίοδο τις 560 μονάδες, καταγράφοντας μια μείωση -3,3% έναντι του 2006.

**Μοτοσυκλέτες (άνω των 50cc).** Η αγορά των μοτοσυκλετών (άνω των 50cc), έφτασε το 2007 τις 100.458 μονάδες, αποτέλεσμα που αντιστοιχεί σε μια αύξηση της ζήτησης κατά 13,5% συγκριτικά προς το 2006. Οι εισαγωγές μεταχειρισμένων μοτοσυκλετών έφτασαν τις 3.708 μονάδες, αριθμός που αντιστοιχεί σε μια μείωση της τάξης του -10,1% σε σχέση με την περασμένη χρονιά.

**Πετρελαιοκίνηση.** Η πετρελαιοκίνηση στην Ελλάδα είναι απαγορευμένη για τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά φορτηγά στις αστικές περιοχές όπως η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη. Ο λόγος που αρχικά επιβλήθηκε η απαγόρευση αυτή ήταν οι αυξημένες εκπομπές σωματιδίων που προκαλούσαν στο παρελθόν (δεκαετία '80) οι πετρελαιοκινητήρες. Όμως η τεχνολογική εξέλιξη σε συνδυασμό με το βαθμό φιλικότητας των πετρελαιοκίνητων οχημάτων και την ανάγκη για οικονομία καυσίμου, που προκύπτει σε διεθνές επίπεδο από την ανατίμηση του πετρελαίου, συνηγορούν υπέρ της άρσης της απαγόρευσης κυκλοφορίας μόνο των πετρελαιοκίνητων επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών φορτηγών τελευταίας τεχνολογίας στα αστικά κέντρα. Η Ελλάδα αποτελεί και εδώ εξαίρεση, δεδομένου ότι στα επιβατικά αυτοκίνητα, μόνο τα ταξί πωλούνται με πετρελαιοκίνηση, δηλαδή λιγότερο από το 1% της αγοράς, ενώ στα ελαφρά φορτηγά, παρά το γεγονός ότι το ποσοστό των πετρελαιοκίνητων ανέρχεται στο 74%, παραμένει εντούτοις το χαμηλότερο της Ε.Ε.

# Κεφάλαιο 2<sup>ο</sup>

## 1. ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

### 1.1. Ορισμός

Ως ατύχημα ορίζεται, σύμφωνα με το Εργαστήριο Υγιεινής και Επιδημιολογίας της Ιατρικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών, η οξεία έκθεση σε μηχανική, ηλεκτρική, θερμική ή χημική ενέργεια, συμπεριλαμβανομένων καταστάσεων στέρησης βασικών ζωτικών παραμέτρων, όπως η θερμότητα και το οξυγόνο.

Τα ατυχήματα διακρίνονται σε δύο βασικές κατηγορίες:

Τα ακούσια και τα εκούσια.

- Τα ακούσια διακρίνονται:
  1. στα τροχαία τα οποία προκαλούν περίπου το 50% των θανάτων,
  2. στα οικιακά και ελεύθερου χρόνου ατυχήματα που διακρίνονται στις πτώσεις, τα εγκαύματα, τους πνιγμούς, τις πνιγμονές, τις δηλητηριάσεις και τα ατυχήματα κατά τη διάρκεια αθλοπαιδειών και
  3. στα επαγγελματικά, τα οποία αποτελούν περίπου το 5% του συνόλου των ατυχημάτων.
- Τα εκούσια ατυχήματα, προσδιορίζονται ως άσκηση βίας, είτε αυτοπροκαλούμενης (αυτοκτονική συμπεριφορά), είτε ετεροπροκαλούμενης (βία μέσα στην οικογένεια, σεξουαλική κακοποίηση).

Τα ατυχήματα αποτελούν ένα σοβαρό πρόβλημα δημόσιας υγείας, διότι η επίπτωσή τους είναι μεγάλη, η πρόκλησή τους συνοδεύεται από μεγάλη πιθανότητα θανάτου και αναπηρίας, οι παράγοντες κινδύνου είναι διάσπαρτοι σε όλο τον πληθυσμό και το κόστος τους είναι αυξημένο.

Τροχαίο ατύχημα θεωρείται ένα αιφνίδιο και ζημιογόνο γεγονός που προκαλείται από την λειτουργία και την κίνηση ενός ή περισσότερων οχημάτων και προξενεί βλάβη σε πρόσωπα και πράγματα.

Για να θεωρηθεί ένα ατύχημα ως τροχαίο θα πρέπει να συντρέχουν οι παρακάτω προϋποθέσεις:

1. το όχημα να βρίσκεται σε λειτουργία και κίνηση.
2. να προκληθεί υλική ζημιά, τραυματισμός ή θάνατος προσώπου και
3. να μην υπάρχει πρόθεση από τους εμπλακέντες στο ατύχημα.

Αν μια από τις παραπάνω συνιστώσες απουσιάζει δεν συντρέχει περίπτωση τροχαίου ατυχήματος. Στην περίπτωση που κάποιος θέλοντας να σκοτώσει χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο ως μέσο για να πετύχει το σκοπό του, αυτός τιμωρείται για ανθρωποκτονία από πρόθεση, με βαρύτερες ποινές και όχι ως οδηγός που προκάλεσε θανατηφόρο ατύχημα και τιμωρείται για ανθρωποκτονία από αμέλεια με ελαφρές ποινές πλημελληματικού χαρακτήρα.

Τα τροχαία ατυχήματα, τα τελευταία χρόνια, ευρίσκονται σε έξαρση και αποτελούν τη λεγόμενη «μάστιγα του αιώνα μας». Αν το φαινόμενο αυτό συνεχισθεί, τότε στατιστικά ένας στους τρεις Έλληνες θα εμπλακεί μια φορά στη ζωή του σε τροχαίο ατύχημα.

## **1.2 Διακρίσεις**

Τα τροχαία ατυχήματα διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες ανάλογα με τα αποτελέσματα που επιφέρουν και είναι:

**Τροχαία Ατυχήματα Υλικών Ζημιών.** Τα ατυχήματα αυτά είναι και τα πλέον ανώδυνα, καθ' ότι δεν διακυβεύεται το αγαθό της ζωής των οδηγών που ενεπλάκησαν στο ατύχημα. Η αποκατάσταση των ζημιών είναι υπόθεση η οποία διευθετείται είτε με συμβιβασμό μεταξύ των και πληρωμή από τις ασφαλιστικές εταιρείες, είτε δικαστικά αν υπάρχει διχογνωμία για το ποιος ευθύνεται. Πολλές φορές στα ατυχήματα αυτά δεν ενημερώνεται η τροχαία με αποτέλεσμα να είναι δύσκολη η καταγραφή τους και η μελέτη τους.

**Τροχαία Ατυχήματα με Τραυματισμό.** Αυτά ανάλογα με τη βαρύτητα του τραυματισμού χωρίζονται σε σοβαρά όταν υπάρχει βαριά τραυματισμένο άτομο και ελαφρά εάν έχουμε μικρής έκτασης σωματικές βλάβες. Ο διαχωρισμός της σοβαρότητας του τραυματισμού γίνεται από το γιατρό ή το νοσοκομείο που επελήφθη του περιστατικού και αναγράφεται στην ιατροδικαστική έκθεση που αποστέλλεται για συμπλήρωση της δικογραφίας.

Θανατηφόρα Τροχαία Ατυχήματα. Όταν υπάρχει θάνατος ενός ή περισσοτέρων εμπλακέντων στο ατύχημα ανθρώπων. Στα θανατηφόρα και στα ατυχήματα με τραυματισμό από την αστυνομία αυτεπάγγελτα συντάσσεται δικογραφία προς καταλογοισμό των ποινικών ευθυνών και εξακρίβωση των παραβατών του κώδικα οδικής κυκλοφορίας η οποία μετά την περαίωσή της αποστέλλεται στον Εισαγγελέα και εισάγεται η υπόθεση σε δίκη όπου καταδικάζονται με διάφορες ποινές οι παραβάτες.

Άλλη διάκριση των τροχαίων ατυχημάτων είναι ανάλογα με τον τρόπο σύγκρουσης.

Έτσι έχουμε

- Συγκρούσεις οχημάτων
  1. Μετωπικές, όταν το μέτωπο ενός οχήματος συγκρούεται με το μέτωπο του άλλου.
  2. Νωτιαιομετωπικές, όταν το μέτωπο του ενός συγκρούεται με τα νώτα του άλλου.
  3. Υπό γωνία, όταν το μέτωπο ή μια γωνία του μετώπου του ενός προσκρούει στη πλευρά του άλλου ή στη γωνία του μετώπου του.
  4. Πλευρικές, όταν η πλευρά του ενός συγκρούεται με την πλευρά του άλλου.
  5. Συγκρούσεις με οχήματα που κινούνται σε σιδηροτροχιές.
  6. Καραμπόλες πολλών οχημάτων.
- Προσκρούσεις σε σταθερό αντικείμενο
- Ανατροπή στην οδό.
- Εκτροπή από την οδό ή κατακρήμνιση.
- Παράσυρση πεζού.

Καθώς και συνδυασμός όλων των ανωτέρω περιπτώσεων.

### **1.3 Παράγοντες πρόκλησης τροχαίων ατυχημάτων**

Η αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων οφείλεται κατά ένα μεγάλο λόγο στην αύξηση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων που έγινε σε πολλές χώρες ξαφνικά, χωρίς να υπάρχουν υποδομές και σχέδια από την πολιτεία, καθώς και στην επίδραση λοιπών παραγόντων οι οποίοι αν αναλυθούν θα διαπιστώσουμε ότι είναι:

1. Ο άνθρωπος
2. Το όχημα, αυτοκίνητο
3. Ο δρόμος
4. Οι κυκλοφοριακές συνθήκες.

1. Ο παράγοντας άνθρωπος θέλει ιδιαίτερο ενδιαφέρον μελέτης, γιατί έχει περίπου το 80% της ευθύνης των ατυχημάτων. Στον παράγοντα άνθρωπο παίζει ρόλο η προσωπικότητα, οι ψυχοσωματικές ικανότητες, η εξάσκηση, η πνευματική καλλιέργεια και ο τρόπος που αυτός δέχεται τις εξωτερικές αντιδράσεις σε συνδυασμό με την ικανότητα αντίδρασης. Ο παράγοντας άνθρωπος είναι γεμάτος από ατέλειες και αδυναμίες που στρέφονται κατά της ζωής της ακεραιότητας και ασφάλειας των συνανθρώπων του αλλά και κατά του ίδιου του εαυτού του.

2. Στον παράγοντα όχημα παίζουν ρόλο:

- α. Η ενεργητική και παθητική ασφάλεια του οχήματος
- β. Η τεχνική κατάστασή του
- γ. Οι διαστάσεις του

3. Στο δρόμο παίζουν ρόλο:

- α. Η κατηγορία, η σήμανση
- β. Η διαμόρφωση του δρόμου
- γ. Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά, η τυπική διατομή του
- δ. Η κατάσταση της επιφάνειάς του
- ε. Οι καιρικές συνθήκες

4. Στις κυκλοφοριακές συνθήκες παίζουν ρόλο:

- α. Η οργάνωση του οδικού δικτύου
- β. Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι, η σύνθεση και η ταχύτητα της κυκλοφορίας
- γ. Ο τεχνικός έλεγχος
- δ. Η ανθρώπινη επίβλεψη της κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων.

Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι η ασφαλτος είναι ένας κόσμος ιδιόμορφος. Ένας κόσμος που κυριαρχείται από το αυτοκίνητο και τον άνθρωπο και συμβάλλει στην

ανάπτυξη του πολιτισμού και της προόδου. Είναι ένα από τα θαύματα της τεχνολογίας και της επιστήμης που έχει τη δύναμη να επικροτήσει και να εκμηδενίσει καθώς και να φέρει κοντά τους ανθρώπους.

## **2. Κόστος των τροχαίων ατυχημάτων**

Το κόστος των ατυχημάτων αποτελεί ένα σημαντικό μέρος του συνολικού εξωτερικού κόστους των μεταφορών και μπορεί να μετατραπεί, έστω και προσεγγιστικά, σε χρηματικές αξίες. Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μία ολοένα και περισσότερο αυξανόμενη ζήτηση και προσφορά μεταφορικών υποδομών και υπηρεσιών, οι οποίες και αποτελούν ένα σημαντικό στοιχείο της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης. Οι αρνητικές επιπτώσεις αυτών, όπως τα ατυχήματα, προκαλούν ιδιαίτερη ανησυχία τόσο λόγω των υψηλών ποσοστών θνησιμότητας που επιφέρουν, όσο και για το κόστος αυτών. Συγκεκριμένα, τα οδικά τροχαία ατυχήματα αποτελούν σημαντική αιτία θανάτου και επιφέρουν οικονομικό κόστος το οποίο σύμφωνα με στοιχεία της Παγκόσμιας Τράπεζας ανέρχεται από 1 έως 3% του Α.Ε.Π., γεγονός το οποίο επεξηγεί το ιδιαίτερο ενδιαφέρον που υπάρχει για την εκτίμηση του κόστους των τροχαίων ατυχημάτων ([www.worldbank.com](http://www.worldbank.com)). Στην Ε.Ε. ετησίως διατίθεται ποσό ύψους 160 δισεκατομμυρίων ευρώ, το οποίο ισοδυναμεί με το 2% του Α.Ε.Π. της Ε.Ε. των 15 (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2001, Μίντσης et al., 2005).

Το κόστος των οδικών ατυχημάτων αποτελεί συνιστώσα του κοινωνικού μη χρηματικού κόστους. Θεωρείται από τις σημαντικότερες συνιστώσες του κοινωνικού κόστους και είναι δυνατόν να μεταφραστεί, έστω και προσεγγιστικά σε χρηματικές αξίες. Επειδή δεν ενσωματώνεται άμεσα στον προϋπολογισμό κατασκευής και λειτουργίας ενός συγκοινωνιακού έργου αλλά μεταφράζεται σε κόστος νοσηλείας, απώλεια εισοδήματος κλπ, μετακυλίεται στους μη υπαίτιους για τη δημιουργία του και αποτελεί εξωτερικό κόστος. Διακρίνεται στο τμήμα εκείνο που μπορεί εύκολα να αποτιμηθεί με οικονομικούς όρους, όπως ζημιές στην περιουσία και οχήματα, ιατρικές υπηρεσίες, αστυνόμευση, διοικητικές δαπάνες και απώλεια παραγωγικότητας, και στο τμήμα εκείνο που αφορά στο ανθρώπινο κόστος και υπολογίζεται δυσκολότερα, δεδομένου ότι για αυτό δεν υπάρχουν τιμές αγοράς (Μίντσης et al., 1994, Ντεμογιάννη et al., 1998).

Είναι προφανές ότι οι αποφάσεις που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια, απαιτούν μία σαφή αξία που να αποδίδεται στη ζωή, προκειμένου να μπορούν να συγκριθούν προγράμματα που σχετίζονται με όρους ασφάλειας, μείωσης των ατυχημάτων και της θνησιμότητας. Το ανθρώπινο κόστος αποτελεί πλέον ένα ουσιώδες συστατικό του

κόστους των ατυχημάτων και καθορίζεται σήμερα μέσω της προσέγγισης «Προθυμία να πληρώσει κανείς» (Willingness to pay, WTP) και της τεχνικής των δηλωμένων προτιμήσεων (Stated preference) (Alfaro et al., 1994).

## 2.1. Αξία της στατιστικής ζωής

Αν και η εκτίμηση της αξίας της ζωής αγγίζει τα όρια της ηθικής, πρέπει να ειπωθεί ότι τέτοιες εκτιμήσεις τίθενται καθημερινά και αφορούν τόσο το ατομικό όσο και το κοινωνικό επίπεδο. Στην οικονομική επιστήμη, η αξία της ζωής αφορά στις επιλογές που τα άτομα και οι κοινωνίες είναι πρόθυμα να θυσιάσουν, προκειμένου να παρατείνουν τη διάρκεια ζωής τους. Η αξία της ζωής αφορά τις ατομικές επιλογές που κάνουν τα άτομα για την υγεία και την ασφάλειά τους. Αφορά επίσης συλλογικές, κοινωνικές αποφάσεις που λαμβάνουν οι κοινωνίες και που αφορούν φόρους και επενδυτικά προγράμματα, τα οποία επηρεάζουν τη διάρκεια ζωής και κανονισμούς που διαμορφώνουν το περιβάλλον μέσα στο οποίο λαμβάνονται οι ατομικές αποφάσεις (Pearch, 1978). Η αξία της ζωής τυπικά αναφέρεται στο ποσό των χρημάτων που το άτομο είναι πρόθυμο να ανταλλάξει για μία μικρή αλλαγή σε μία πιθανότητα επιβιώσής του. Προκειμένου για τον περιορισμό πιθανών προκαταλήψεων που προέρχονται από συναισθήματα ή άλλες προσωπικές, χωρικές ή στρατηγικές θεωρήσεις, η αξία της ζωής που χρησιμοποιείται είναι ανώνυμη και για αυτό καλείται «στατιστική». Το ποσό που μία ομάδα ανθρώπων συλλογικά δαπανά για τη διάσωση μιας ζωής από κάποιον κίνδυνο καλείται «αξία της στατιστικής ζωής» (Value of Statistical life, VOSL) (Blomquist, 2000).

Η Αξία της Στατιστικής Ζωής στην οδική ασφάλεια είναι η αξία της σωτηρίας μιας ζωής σε ένα μεγάλο δείγμα πληθυσμού χρηστών της οδού, δηλαδή η αξία της μείωσης κατά μία μονάδα στην επικινδυνότητα θνησιμότητας ([www.swov.nl](http://www.swov.nl)). Το να τεθεί μία οικονομική τιμή σε ένα θανατηφόρο τροχαίο ατύχημα απαιτεί την οικονομική εκτίμηση της στατιστικής ζωής. Ο καθορισμός της αξίας της στατιστικής ζωής επιδιώκεται από τους αρμόδιους για τη λήψη αποφάσεων εδώ και σαράντα περίπου έτη. Θεωρείται ουσιαστικό στοιχείο που θα βοηθήσει και θα διαμορφώσει την κοινωνική πολιτική στο χώρο της ασφάλειας και αποτελεί ένα απαραίτητο μέτρο, προκειμένου να διασφαλιστεί η σωστή διαχείριση των δημόσιων και ιδιωτικών πόρων. Οι εκτιμήσεις της αξίας της στατιστικής ζωής παρέχουν στις κυβερνήσεις ένα σημείο αναφοράς για την εκτίμηση των ωφελειών των προσπαθειών μείωσης της επικινδυνότητας θνησιμότητας. Κατά το παρελθόν η αξία της στατιστικής ζωής συχνά βασιζόταν στην έννοια του ανθρωπίνου κεφαλαίου ή της μελλοντικής παραγωγής. Αυτή η προσέγγιση δεν είναι ικανοποιητική από θεωρητικής

άποψης, επειδή σύμφωνα με οικονομικούς όρους, οι αξίες των αγαθών στις εμπορικές συναλλαγές προκύπτουν από το λόγο κατά τον οποίο τα άτομα είναι υποκειμενικά πρόθυμα να ανταλλάξουν αυτά τα αγαθά για χρήματα ή άλλα αγαθά. Για αυτό, οι δράσεις που αφορούν στην ασφάλεια βασίζονται στις τιμές που οι ίδιοι οι πολίτες θεωρούν ότι θα απέδιδαν σε επιθυμητά οφέλη, εάν επιδίωκαν άμεσα την ασφάλεια ([www.ostxweb.dot.gov](http://www.ostxweb.dot.gov)).

Η οικονομική αξία της στατιστικής ζωής θα μπορούσε να εκφραστεί ως το άθροισμα της προθυμίας να πληρώσει κανείς για μεγαλύτερη ασφάλεια, ή εναλλακτικά, ως την προθυμία να αποδεχθεί κανείς μία αποζημίωση για ένα αυξημένο επίπεδο επικινδυνότητας (Μίντσης, Ταξιλάρης, 2005).

## **2.2. Κοινωνικό και οικονομικό κόστος**

Στο ζήτημα του κοινωνικού και οικονομικού κόστους των τροχαίων ατυχημάτων, μέχρι σήμερα δεν έχει βρεθεί μια πλήρης και ολοκληρωμένη απάντηση, όχι μόνο στη χώρα μας αλλά και παγκοσμίως. Αυτό αποδίδεται στην πολυπλοκότητα του θέματος, δηλαδή στο πλήθος των εμπλεκόμενων παραγόντων οι οποίοι είναι δύσκολο να αποτιμηθούν, αλλά και στο γεγονός ότι η ανθρώπινη ζωή είτε δεν αποτιμάται σε χρήματα, είτε τα κριτήρια αποτίμησης διαφέρουν από χώρα σε χώρα, εξαρτώμενα από ηθικές, πολιτισμικές αξίες και παραδόσεις, από πολιτικά συστήματα και μορφές κοινωνικής οργάνωσης.

Ο όρος κοινωνικοοικονομικό κόστος περιλαμβάνει το σύνολο των δαπανών, άμεσων και έμμεσων, τις οποίες υφίσταται η κοινωνία λόγω των τροχαίων ατυχημάτων, έχει δε καθιερωθεί να διακρίνεται σε:

- Οικονομικό κόστος για το μέρος που αποτιμάται χρηματικά
- Κοινωνικό κόστος για το μη αποτιμημένο χρηματικά μέρος.

Πρόσφατες απόψεις μάλιστα, προτιμούν αντί του όρου κόστος τον όρο επιπτώσεις (Μίντσης, 2005).

Οι παράγοντες που συνθέτουν το κοινωνικοοικονομικό κόστος είναι:

### **A. Κοινωνικές επιπτώσεις.**

1. Ψυχολογικές επιπτώσεις.
2. Έμμεσες οικονομικές.
3. Δημογραφικές.



4. Απώλεια παραγωγικού και δημιουργικού έργου, κ.λ.π.

B. Οικονομικές επιπτώσεις

1. Απώλειες θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων, το κόστος της απώλειας της ανθρώπινης ζωής περιλαμβάνει:

- Την απώλεια της αξίας της μελλοντικής παραγωγής.
- Την απώλεια επενδυμένου κεφαλαίου για μόρφωση και εκπαίδευση.
- Τις συντάξεις που θα καταβληθούν στους οικείους του παθόντος.
- Τα αστυνομικά και δικαστικά έξοδα.
- Τις δαπάνες νοσοκομειακής περίθαλψης.
- Τις ασφαλιστικές αποζημιώσεις.

2. Απώλειες βαριών τραυματισμών, το κόστος περιλαμβάνει:

- Νοσοκομειακή περίθαλψη.
- Εξωνοσοκομειακή περίθαλψη, φυσικοθεραπείες, πρόσθετα τραυματισμών.
- Αποζημιώσεις λόγω αναρρωτικής άδειας, ανικανότητας, μειωμένης σύνταξης.
- Επανεκπαίδευση.
- Δικαστικά και αστυνομικά έξοδα.

3. Απώλειες ελαφρών τραυματισμών, ισχύουν αυτά που αναφέρονται για τους βαρείς τραυματισμούς, με τις διαφοροποιήσεις:

- Δεν υφίστανται καταβολές μειωμένων συντάξεων λόγω μη ύπαρξης ολικής ή μερικής αναπηρίας.
- Οι δαπάνες επανεκπαίδευσης είναι μηδενικές.
- Τα διοικητικά έξοδα είναι μειωμένα.

4. Απώλειες σε κάθε είδος ατυχήματος.

- Αποκατάσταση υλικών ζημιών ή κόστος αντικατάστασης αυτοκινήτου αν επήλθε ολοκληρωτική καταστροφή
- Μείωση αξίας μεταπώλησης

- Απώλεια χρόνου για επισκέψεις και συμπαράσταση στους παθόντες.
- Καθυστερήσεις στην κυκλοφορία, λόγω αποκλεισμού της οδού.
- Ψυχική οδύνη, ψυχολογικό σοκ από τη σύγκρουση.

Κάθε νεκρός από τροχαίο ατύχημα κοστίζει σύμφωνα με εκτιμήσεις, στο ελληνικό δημόσιο το ποσό των 220.000 €, κάθε βαριά τραυματισμένος κοστίζει περίπου 30.000 € και κάθε ελαφριά τραυματισμένος 3.000 € (Μίντσης, Ταξιλτάρης, 2005). Σε κάθε μεγάλη έξοδο από τα αστικά κέντρα το κόστος από νεκρούς, τραυματίες και υλικές ζημιές είναι μεγάλο και μπορεί να διαπιστωθεί μόνο μετά από ανάλυση των στοιχείων από όλες τις ασφαλιστικές εταιρείες.

Η ελληνική οικονομία επιβαρύνεται ετησίως με δαπάνες πάνω από 14.000.000 €, για την πληρωμή συντάξεων ή αποζημιώσεων, για νοσηλεία, για αποκατάσταση ζημιών και σωματικών βλαβών, κλπ. χωρίς να υπολογίσουμε την απώλεια εργατικού δυναμικού ή την επιπλέον εργασιακή απασχόληση όσων εργάζονται για την αντιμετώπιση των συνεπειών των τροχαίων ατυχημάτων δηλαδή ιατρικό προσωπικό, νοσοκομεία, τροχονόμοι, δικαστικοί, πραγματογνώμονες, ασφαλιστές κλπ. όπως και με άλλα δευτερεύοντα έξοδα π.χ. δικαστικά, οδοιπορικά, κλπ. που θα πρέπει να συνυπολογισθούν στην επιβάρυνση της ελληνικής οικονομίας. Όλα αυτά πραγματικά διπλασιάζουν τον οικονομικό συντελεστή κάθε τροχαίου ατυχήματος.

Συνολικά για όλη την Ελλάδα στον Πίνακα φαίνονται αναλυτικά τα ατυχήματα και οι παθόντες για τα έτη από το 1999 έως και το 2006.

### Πίνακας 1.1. Αριθμός Ατυχημάτων και Παθόντων, 1999-2006

Έτος		2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999
Ατυχήματα	Θανατηφόρα	1.487	1.510	1.457	1.414	1.458	1.723	1.866	1.924
	Σοβαρά	1.607	1.801	1.961	1.837	2.057	2.510	3.261	3.696
	Ελαφρά	12.83	13.52	11.99	12.42	13.33	15.54	17.82	18.67
	Σύνολο	15.92	16.83	15.41	15.67	16.85	19.77	22.95	24.29
Παθόντες	Νεκροί	1.646	1.682	1.641	1.617	1.653	1.909	2.102	2.181
	Σοβαρά	1.987	2.282	2.453	2.360	2.582	3.247	4.213	4.702
	Ελαφρά	18.33	19.42	17.36	18.21	19.64	22.70	26.16	27.64
	Σύνολο	21.96	23.38	21.45	22.19	23.87	27.85	32.48	34.53

Πηγή ΕΣΥΕ, 2007

Σε όλες τις κατηγορίες για τα έτη από το 1999 έως το 2003 καταγράφεται μείωση, μόνο τα έτη 2004 και 2005 παρατηρείται αύξηση σε σχέση με το προηγούμενο έτος σε ορισμένες κατηγορίες, ενώ το 2006 παρουσιάζει μικρή μείωση.

# Κεφάλαιο 3<sup>ο</sup>

## 1. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΕΤΩΝ 2006, 2005 ΚΑΙ 2004

Το κεφάλαιο αυτό θα ασχοληθεί αποκλειστικά με τις αποζημιώσεις όλων των οχημάτων που επιβαρύνονται ξεχωριστά για τα τρία τελευταία έτη δηλαδή 2004, 2005, 2006. Στο τέλος αυτών των πινάκων διαμορφώνεται ένας πίνακας με τις συνολικές αποζημιώσεις και των τριών ετών που μας δείχνει τις συνολικές καταβολές που θα μεταφερθούν στο 2007. Κάθε πίνακας θα επεξηγείται με ένα μικρό σχολιασμό στο τέλος.

Οι παρακάτω πίνακες αναφέρονται σε αποζημιώσεις και ποσοστά ζημιών όλων των οχημάτων. Τα ποσά είναι σύμφωνα με τις επετηρίδες που μας χορηγήθηκαν από το Υπουργείο Ανάπτυξης και τη Διεύθυνση Εμπορίου Ιδιωτικής Ασφάλισης για τα τρία αυτά έτη αντιμετωπίζοντας κάποια προβλήματα στην εύρεση περισσότερων στοιχείων. Τέτοια είναι ότι δεν μπορέσαμε να πάρουμε μια κατάσταση με τα ασφαλισμένα οχήματα που κυκλοφορούν στην Ελλάδα καθώς και τα ποσά που καταβάλλει κάθε εταιρεία ξεχωριστά για κάθε όχημα. Παρόλα αυτά μπορούμε να πάρουμε μια ιδέα για τα ποσά που καταβάλλονται σε αποζημιώσεις σημαντικών κινδύνων.

Όσο αφορά τον χειρισμό των πινάκων χρησιμοποιήθηκαν ως αντικείμενο πληροφόρησης στοιχεία όπως εκκρεμείς ζημίες αρχικής και τελικής χρήσης και καταβολές αποζημιώσεων όσων αφορά τις αποζημιώσεις ενώ για τα ποσοστά ζημίας και το μέσο καθαρό ασφαλιστρο καταγράψαμε και για τα τρία έτη τι ποσοστά σημειώνει κάθε όχημα.

Στους παρακάτω πίνακες 3.1 έως 3.8, 3.11 έως 3.18 και 3.21 έως 3.28 φαίνονται οι αποζημιώσεις από τις ασφαλιστικές εταιρείες.

Στους παρακάτω πίνακες παρουσιάζονται συγκεντρωτικά τα στατιστικά στοιχεία των ετών 2006, 2005, 2004. Έχει ληφθεί το σύνολο των ασφαλιστικών εταιρειών που παρέχουν στοιχεία στο ΥΣΑΕ με κριτήριο την πληρότητα που παρουσιάζουν τα στοιχεία της κάθε εταιρείας. Δηλαδή παρουσιάζεται μια πλήρης στατιστική και οικονομική ανάλυση των αποτελεσμάτων της ασφάλισης οχημάτων στην Ελλάδα για το έτος 2006. Όπου ήταν αναγκαίο τα δεδομένα έχουν στρογγυλοποιηθεί, για το λόγο αυτό είναι

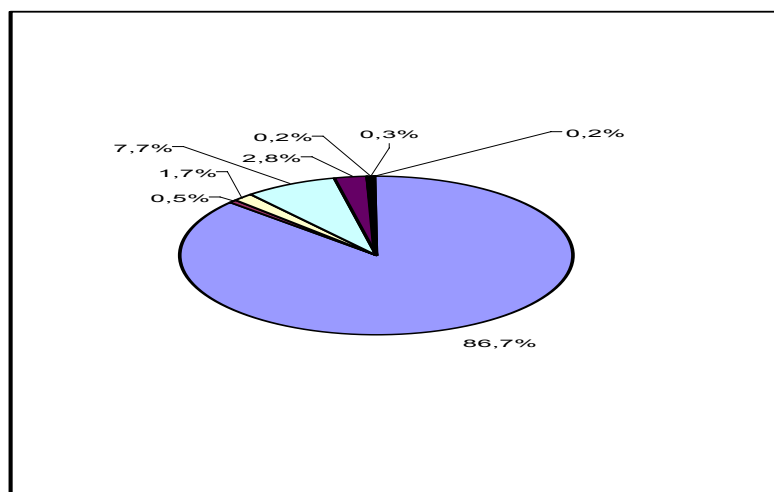
πιθανόν να υπάρχει σε ορισμένες σειρές διαφορά μεταξύ του αθροίσματος των μερικών ποσών και του συνόλου.

## 2. ΕΤΟΣ 2006

**Πίνακας 3.1. Συνολικές πληρωθείσες αποζημιώσεις όλων των οχημάτων το 2006**

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟΥ ΕΤΟΥΣ	ΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΤΕΛΟΣ ΕΤΟΥΣ	ΔΙΑΦΟΡΑ Β - Δ
ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	1.235.858.684	682.678.310	1.340.147.498	104.288.814
ΠΥΡΟΣ	3.087.189	3.772.416	3.974.874	887.685
ΚΛΟΠΗΣ	10.722.842	13.269.644	11.112.962	390.120
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	22.484.405	60.376.983	27.953.419	5.469.014
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	5.016.243	22.278.369	5.546.376	530.133
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	585.361	1.250.128	622.401	37.040
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	1.560.925	1.993.329	1.486.708	-74.217
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	3.340.014	1.601.113	1.507.439	-1.832.575
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>1.282.655.763</b>	<b>787.220.292</b>	<b>1.392.351.677</b>	<b>109.695.914</b>

ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	86,7%
ΠΥΡΟΣ	0,5%
ΚΛΟΠΗΣ	1,7%
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	7,7%
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	2,8%
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	0,2%
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	0,3%
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	0,2%

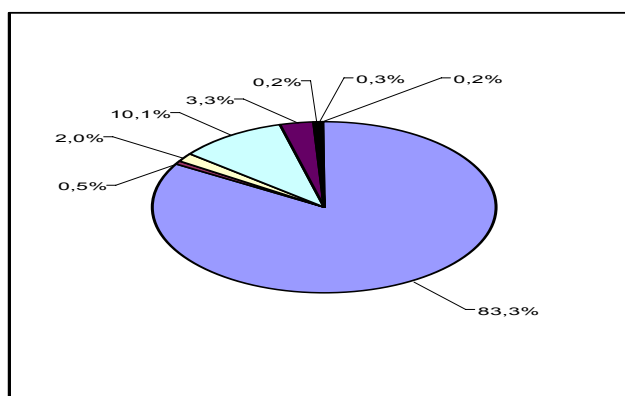


Στον πίνακα 3.1 βλέπουμε τις συνολικές αποζημιώσεις όλων των οχημάτων για το έτος 2006. Στην πρώτη στήλη είναι οι εκκρεμείς ζημιές του προηγούμενου έτους που μεταφέρονται στο τρέχον έτος. Τα ποσά που εμφανίζονται σε κάθε γραμμή είναι συνολικά για κάθε κατηγορία κάλυψης. Στην δεύτερη στήλη είναι οι συνολικές καταβολές αποζημιώσεων ενώ στην επόμενη εμφανίζονται οι εκκρεμείς ζημιές του 2006 που θα μεταφερθούν στο επόμενο έτος. Η τελευταία στήλη υπολογίζει τη διαφορά μεταξύ του 2006 και 2005.

**Πίνακας 3.2. Πληρωθείσες αποζημιώσεις σε Ι.Χ.Ε αυτοκίνητα το 2006**

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟΥ ΕΤΟΥΣ	ΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΤΕΛΟΣ ΕΤΟΥΣ	ΔΙΑΦΟΡΑ Β - Δ
ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	841.578.250	479.915.527	917.922.126	76.343.876
ΠΥΡΟΣ	2.107.678	2.804.925	2.401.708	294.030
ΚΛΟΠΗΣ	9.562.020	11.455.551	9.970.127	408.107
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	21.005.641	58.303.903	26.300.269	5.294.628
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	4.060.624	19.082.325	4.525.010	464.386
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	459.909	1.123.951	529.326	69.417
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	1.449.458	1.941.350	1.379.901	-69.557
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	2.630.467	1.422.375	1.175.502	-1.454.965
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>882.854.047</b>	<b>576.049.907</b>	<b>964.203.969</b>	<b>81.349.922</b>

ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	<b>83,3%</b>
ΠΥΡΟΣ	<b>0,5%</b>
ΚΛΟΠΗΣ	<b>2,0%</b>
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	<b>10,1%</b>
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	<b>3,3%</b>
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	<b>0,2%</b>
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	<b>0,3%</b>
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	<b>0,2%</b>

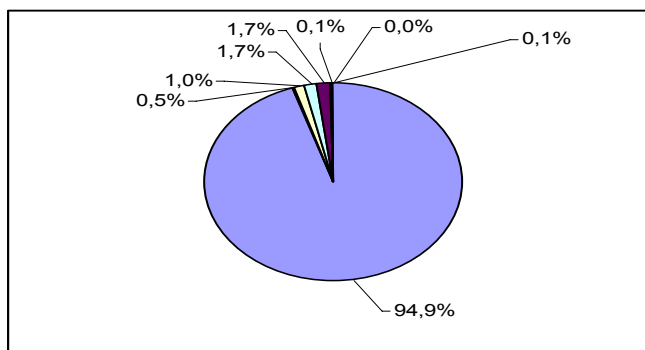


Στον πίνακα 3.2 αναλύονται οι πληρωθείσες αποζημιώσεις για τα ιδιωτικής χρήσης επιβατικά αυτοκίνητα. Επί των πλείστων οι εκκρεμείς ζημιές για το τρέχον έτος είναι αυξημένες σε σχέση με το προηγούμενο με σημαντική διαφορά σε κάποιους κλάδους όπως αστικής ευθύνης και κλοπής ενώ αντίθετα οι κλάδοι τρομοκρατικές ενέργειες και φυσικά φαινόμενα παρουσιάζουν μια μικρή πτώση.

**Πίνακας 3.3. Πληρωθείσες αποζημιώσεις στα Ι.Χ.Φ αυτοκίνητα το 2006**

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΑΡ.	ΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΤΕΛ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΔΙΑΦΟΡΑ Β-Δ
ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	175.639.878	91.170.212	185.492.260	9.852.382
ΠΥΡΟΣ	527.085	448.780	607.312	80.227
ΚΛΟΠΗΣ	835.254	997.901	789.333	-45.921
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	1.047.849	1.591.984	1.208.698	160.849
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	594.494	1.648.836	628.673	34.179
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	19.325	58.648	18.261	-1.064
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	84.117	33.471	75.103	-9.014
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	369.878	92.966	162.032	-207.846
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>179.117.880</b>	<b>96.042.798</b>	<b>188.981.672</b>	<b>9.863.792</b>

ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	94,90%
ΠΥΡΟΣ	0,5%
ΚΛΟΠΗΣ	1,0%
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	1,7%
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	1,7%
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	0,1%
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	0,0%
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	0,1%

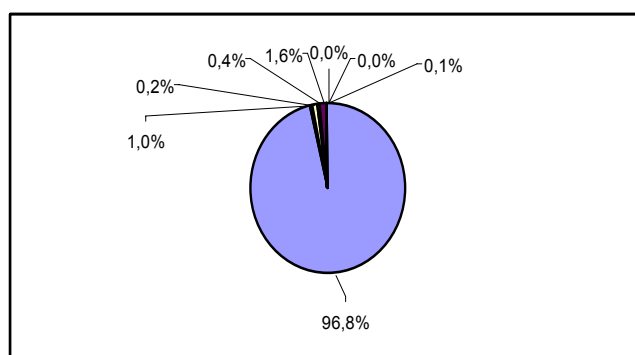


Στον πίνακα 3.3 αναλύονται οι πληρωθείσες αποζημιώσεις για τα ιδιωτικής χρήσης φορτηγά αυτοκίνητα. Στην κατηγορία αυτή αρκετοί κλάδοι είναι αυτοί που σημειώνουν πτώση ζημιών ενώ παρατηρούμε ότι ο κλάδος αστικής ευθύνης παρουσιάζει και εδώ μεγάλη αύξηση.

**Πίνακας 3.4 Πληρωθείσες αποζημιώσεις στα ιδιωτικής χρήσης φορτηγά(Ι.Χ.Φ) αγροτικά αυτοκίνητα το 2006**

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΑΡ.	ΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΤΕΛ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΔΙΑΦΟΡΑ Β-Δ
ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	64.817.824	38.366.658	70.036.544	5.218.720
ΠΥΡΟΣ	60.252	69.693	92.977	32.725
ΚΛΟΠΗΣ	110.572	386.072	110.268	-304
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	72.672	161.289	74.926	2.254
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	160.479	617.835	188.350	27.871
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.		8.097		
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	6.296	8.307	6.049	-247
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	32.576	33.224	33.855	1.279
ΣΥΝΟΛΑ	65.260.671	39.651.175	70.542.969	5.282.298

ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	96,8%
ΠΥΡΟΣ	1,0%
ΚΛΟΠΗΣ	0,2%
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	0,4%
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	1,6%
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	0,0%
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	0,0%
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	0,1%

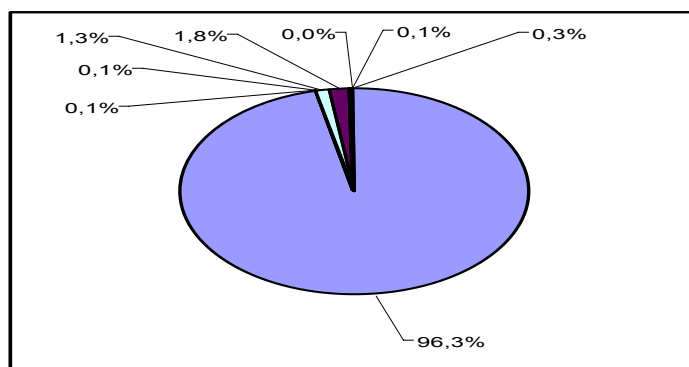


Στον πίνακα 3.4 αναλύονται οι πληρωθείσες αποζημιώσεις για τα ιδιωτικής χρήσης φορτηγά αγροτικά αυτοκίνητα. Και σε αυτή την κατηγορία οχήματος δεν βλέπουμε οι ζημιές να μειώνονται παρά μόνο στον κλάδο κλοπής και φυσικά φαινόμενα με μια μικρή πτώση.

**Πίνακας 3.5 Πληρωθείσες αποζημιώσεις στα δημόσιας χρήσης επιβατικά(Δ.Χ.Ε) αυτοκίνητα (ταξί) το 2006**

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΑΡ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΤΕΛ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΔΙΑΦΟΡΑ Β-Δ
ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	13.170.368	10.072.761	14.559.112	1.388.744
ΠΥΡΟΣ	7.744	12.979	7.052	-692
ΚΛΟΠΗΣ	14.526	7.377	14.664	138
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	58.835	134.694	60.125	1.290
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	35.999	187.591	38.315	2.316
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	1.488	637	1.908	420
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	4.467	10.173	15.062	10.595
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	47.819	31.175	6.030	-41.789
ΣΥΝΟΛΑ	13.341.246	10.457.387	14.702.268	1.361.022

ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	96,3%
ΠΥΡΟΣ	0,1%
ΚΛΟΠΗΣ	0,1%
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	1,3%
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	1,8%
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	0,0%
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	0,1%
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	0,3%

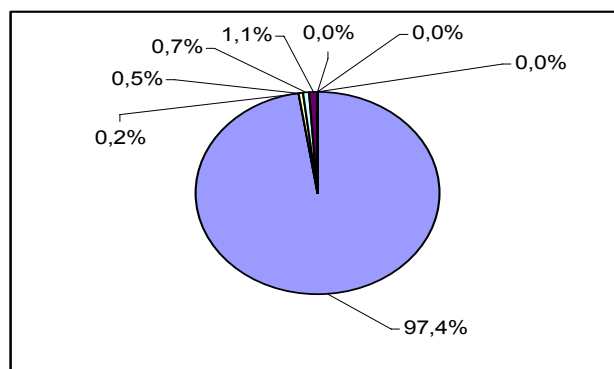


Στον πίνακα 3.5 αναλύονται οι πληρωθείσες αποζημιώσεις στα δημόσιας χρήσης επιβατικά αυτοκίνητα δηλαδή τα ταξί όπου οι περισσότερες αποζημιώσεις καταβάλλονται για ζημιές που καλύπτονται στον κλάδο αστικής ευθύνης ενώ η μεγαλύτερη και η μικρότερη διαφορά στις ζημιές γίνεται ορατή στον παραπάνω πίνακα.

**Πίνακας 3.6 Πληρωθείσες αποζημιώσεις στα δημόσιας χρήσης φορτηγά(Δ.Χ.Φ) αυτοκίνητα το 2006**

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΑΡ.	ΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΤΕΛ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΔΙΑΦΟΡΑ Β-Δ
ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	45.262.119	22.614.114	48.930.619	3.668.500
ΠΥΡΟΣ	21.291	52.409	29.277	7.986
ΚΛΟΠΗΣ	42.271	119.650	43.485	1.214
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	243.734	160.922	246.299	2.565
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	64.177	261.676	67.292	3.115
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.				
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	4.331		3.593	-738
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ		5.934	51.045	51.045
ΣΥΝΟΛΑ	45.637.923	23.214.705	49.371.610	3.733.687

ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	97,4%
ΠΥΡΟΣ	0,2%
ΚΛΟΠΗΣ	0,5%
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	0,7%
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	1,1%
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	0,0%
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	0,0%
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	0,0%



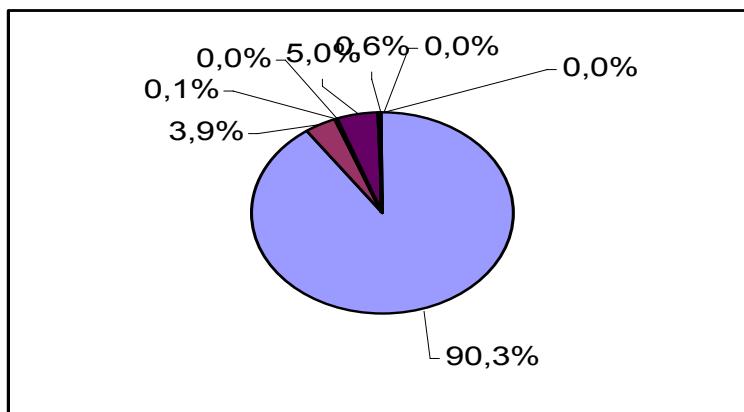
Στον πίνακα 3.6 αναλύονται οι πληρωθείσες αποζημιώσεις στα δημόσιας χρήσης φορτηγά αυτοκίνητα. Οι περισσότερες καταβολές και εδώ δαπανώνται στην αστική ευθύνη σημειώνοντας μεγάλη διαφορά από το προηγούμενο έτος σε σχέση με τα φυσικά φαινόμενα που ακολουθούν μικρή πτώση.

**Πίνακας 3.7 Πληρωθείσες αποζημιώσεις στα λεωφορεία το 2006**

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΑΡ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΤΕΛ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΔΙΑΦΟΡΑ Β-Δ
ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	14.373.958	8.530.925	15.969.513	1.595.555
ΠΥΡΟΣ	338.871	368.437	808.037	469.166
ΚΛΟΠΗΣ	1.105	356	1.765	660
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	37.446	8.082	44.179	6.733
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	98.029	476.680	95.990	-2.039
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	104.639	58.467	72.896	-31.743
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	238		803	565
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ 12&19	92.793	1.794	3.926	-88.867
ΣΥΝΟΛΑ	15.047.079	9.444.741	16.997.109	1.950.030



ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	90,3%
ΠΥΡΟΣ	3,9%
ΚΛΟΠΗΣ	0,1%
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	0,0%
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	5,0%
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	0,6%
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	0,0%
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	0,0%

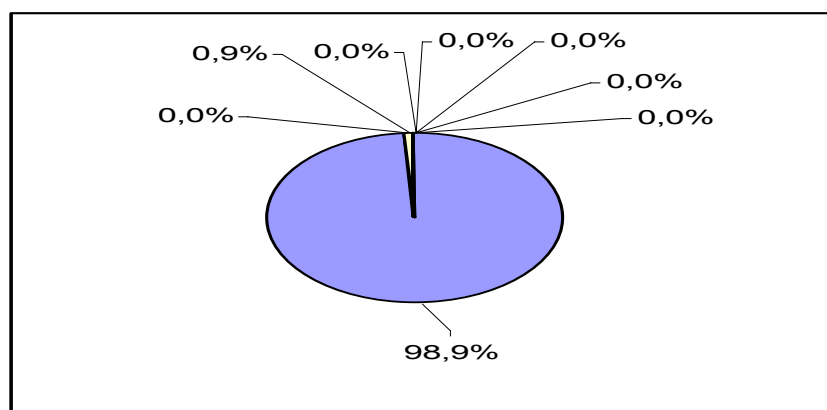


Στον πίνακα 3.7 αναλύονται οι πληρωθείσες αποζημιώσεις για τα λεωφορεία. Όσο αφορά τις μεγαλύτερες καταβολές αποζημιώσεων ισχύει το ίδιο και για τα λεωφορεία σημειώνοντας μικρή διαφορά στην κάλυψη από θραύση κρυστάλλων, τρομοκρατικών ενεργειών και φυσικών φαινομένων.

**Πίνακας 3.8 Πληρωθείσες αποζημιώσεις στις μοτοσικλέτες το 2006**

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΑΡ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΤΕΛ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΔΙΑΦΟΡΑ Β-Δ
ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	81.016.287	32.008.113	87.237.324	6.221.037
ΠΥΡΟΣ	24.268	15.193	28.511	4.243
ΚΛΟΠΗΣ	157.094	302.737	183.320	26.226
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	18.228	16.109	18.923	695
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	2.441	3.426	2.746	305
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.		328	10	10
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	12.018	28	6.197	-5.821
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	166.481	13.645	75.049	-91.432
ΣΥΝΟΛΑ	81.396.917	32.359.579	87.552.080	6.155.163

ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	98,9%
ΠΥΡΟΣ	0,0%
ΚΛΟΠΗΣ	0,9%
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	0,0%
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	0,0%
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	0,0%
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	0,0%
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	0,0%



Στον πίνακα 3.8 αναλύονται οι πληρωθείσες αποζημιώσεις για τις μοτοσικλέτες με την αστική ευθύνη να έρχεται πάλι πρώτη στην κατηγορία αυτή καταγράφοντας μεγάλη διαφορά σε αντίθεση με τα φυσικά φαινόμενα και λοιπές καλύψεις.

**Πίνακας 3.9 Μέσο καθαρό ασφάλιστρο κατά κατηγορία οχημάτων**

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	ΜΕΣΟ ΚΑΘΑΡΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟ			ΕΚΑΤΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ	
	2004	2005	2006	Από το 2004 στο 2005	Από το 2005 στο 2006
ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ Ι.Χ	1.528	1.599	1.671	4,65%	4,50%
ΕΠΙΒ./ΛΕΩΦ. Ι.Χ (ΕΙΔΙΚΑ)	1.266	1.138	1.297	-10,11%	13,97%
ΕΠΙΒ. Ι.Χ (ΕΝΟΙΚ/Α)	2.046	1.927	2.693	-5,82%	39,75%
ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ Δ.Χ	1.334	1.260	2.075	-5,55%	64,68%
ΤΑΞΙ	1.406	1.184	1.504	-15,79%	27,03%
ΦΟΡΤΗΓΑ Ι.Χ	1.587	1.602	1.534	0,95%	-4,25%
ΦΟΡΤΗΓΑ Ι.Χ (ΕΙΔΙΚΑ)	1.914	1.725	1.809	-9,88%	4,87%
ΦΟΡΤΗΓΑ ΑΓΡΟΤΙΚΑ Ι.Χ	1.768	1.703	1.985	-3,68	16,56%
ΦΟΡΤΗΓΑ Δ.Χ	2.302	2.253	2.004	-2,13%	-11,05%
ΦΟΡΤΗΓΑ Δ.Χ (ΕΙΔΙΚΑ)	2.053	3.231	2.974	57,38%	-7,95%
ΕΙΔ. ΤΥΠΟΥ/ΜΗΧ. ΕΡΓΩΝ	3.017	3.484	1.801	15,48%	-48,31%
ΑΓΡΟΤΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ	3.203	2.776	1.960	-13,33%	-29,40%
ΓΕΩΡ. ΕΛΚ.- ΜΟΤΟΣΚ/ΚΑ	2.891	2.002	3.230	-30,75%	61,34%
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΑΣΤΙΚΑ	1.082	1.148	1.305	6,10%	13,68%
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΑ	1.551	2.856	1.852	84,14%	-35,15%
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ	2.185	3.984	1.839	82,33%	-53,84%
ΜΟΤΟΣ/ΤΕΣ ΕΠΙΒ. Ι.Χ	1.700	1.497	1.788	-11,94%	19,44%
ΜΟΤΟΣ/ΤΕΣ (ΕΙΔΙΚΕΣ)	791	1.394	999	76,23%	-28,34%
ΜΟΤΟΣ/ΤΕΣ (ΕΝΟΙΚ/ΕΣ)	1.093	1.473	1.605	34,77%	8,96%
ΜΟΤΟΠΟΔΗΛΑΤΑ	1.369	1.193	1.212	-12,86%	1,59%
ΜΟΤΟΠΟΔΗΛΑΤΑ (ΕΝΟΙΚ.)	1.520	1.679	1.992	10,46%	18,64%
ΣΥΝΟΛΟ	1.566	1.613	1.686	3,00%	4,53%

Στον πίνακα 3..9 αναλύεται το μέσο κόστος ζημίας κατά κατηγορία οχημάτων.

Ανάλογα με την εκατοστιαία μεταβολή:

Κάθε όχημα έχει και το ανάλογο ασφάλιστρο επομένως η σύγκριση γίνεται με βάση τη μεταβολή του καθενός από έτος σε έτος. Το 2005 το όχημα με τη μεγαλύτερη εκατοστιαία μεταβολή την είχαν τα υπεραστικά λεωφορεία και το 2006 τα επιβατικά Δ.Χ.

Αντίθετα αυτά που δεν πήραν αύξηση αλλά έπεσαν σημαντικά είναι τα ειδ. Τύπου/μηχ. Έργων το 2006 ενώ το 2005 είναι τα γεωρ. Ελκ.- μοτ/κα.

**Πίνακας 3.10 Μέσο κόστος πληρωθείσας ζημίας κατά κατηγορία οχημάτων**

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	ΜΕΣΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΛΗΡΩΘ. ΖΗΜΙΑΣ			ΕΚΑΤΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ	
	2004	2005	2006	Από το 2004 στο 2005	Από το 2005 στο 2006
ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ Ι.Χ	1.147	1.238	1.386	7,93	11,96
ΕΠΙΒ./ΛΕΩΦ. Ι.Χ (ΕΙΔΙΚΑ)	911	1.027	1.012	12,73	-1,46
ΕΠΙΒ. Ι.Χ (ΕΝΟΙΚ/Α)	2.286	1.933	3.038	-15,44	57,17
ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ Δ.Χ	1.030	896	2.340	-13,01	161,16
ΤΑΞΙ	1.170	1.110	1.517	-5,13	36,67
ΦΟΡΤΗΓΑ Ι.Χ	1.142	1.174	1.205	2,80	2,64
ΦΟΡΤΗΓΑ Ι.Χ (ΕΙΔΙΚΑ)	1.168	1.257	1.149	7,62	-8,59
ΦΟΡΤΗΓΑ ΑΓΡΟΤΙΚΑ Ι.Χ	1.248	1.316	1.585	5,45	20,44
ΦΟΡΤΗΓΑ Δ.Χ	1.644	1.568	1.553	-4,62	-0,96
ΦΟΡΤΗΓΑ Δ.Χ (ΕΙΔΙΚΑ)	1.712	1.874	2.550	9,46	36,07
ΕΙΔ. ΤΥΠΟΥ/ΜΗΧ. ΕΡΓΩΝ	1.268	1.463	1.342	15,38	-8,27
ΑΓΡΟΤΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ	1.467	1.117	1.433	-23,86	28,29
ΓΕΩΡ. ΕΛΚ.- ΜΟΤΟΣΚ/ΚΑ	1.424	1.710	2.072	20,08	21,17
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΑΣΤΙΚΑ	997	982	1.056	-1,51	7,54
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΑ	1.512	1.502	1.988	-0,66	32,36
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ	2.027	2.924	1.524	44,25	-47,88
ΜΟΤΟΣ/ΤΕΣ ΕΠΙΒ. Ι.Χ	1.028	1.003	1.109	-2,43	10,57
ΜΟΤΟΣ/ΤΕΣ (ΕΙΔΙΚΕΣ)	776	836	939	7,73	12,32
ΜΟΤΟΣ/ΤΕΣ (ΕΝΟΙΚ/ΕΣ)	933	1.068	1.915	14,47	79,31
ΜΟΤΟΠΟΔΗΛΑΤΑ	824	870	850	5,58	-2,30
ΜΟΤΟΠΟΔΗΛΑΤΑ	1.261	767	2.151	-39,18	180,44
ΣΥΝΟΛΟ	1.161	1.234	1380	6,29	11,83

Στον πίνακα 3.10 αναλύεται το μέσο κόστος πληρωθείσας ζημίας ανά όχημα.

Το όχημα με την μεγαλύτερη εκατοστιαία μεταβολή το 2005 είναι τα τουριστικά λεωφορεία και το 2006 τα ενοικιαζόμενα μοτοποδήλατα. Αντίθετα τα οχήματα με τη μικρότερη εκατοστιαία μεταβολή στα ασφάλιστρα είναι τα ενοικ. Μοτοποδήλατα και το 2006 τα τουριστικά λεωφορεία.

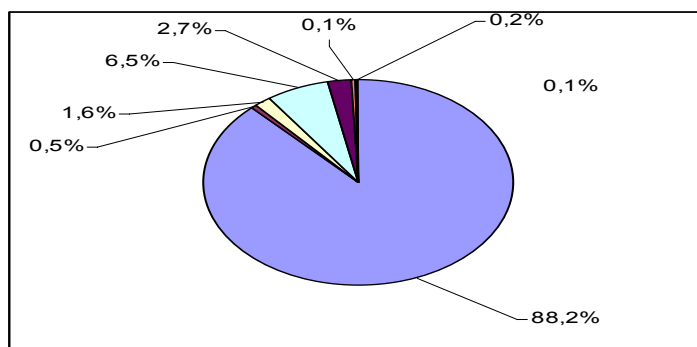
### 3. ΕΤΟΣ 2005

Στους παρακάτω πίνακες παρουσιάζεται μια πλήρης στατιστική και οικονομική ανάλυση των αποτελεσμάτων της ασφάλισης οχημάτων στην Ελλάδα για το έτος 2005 που έγινε σε ένα δείγμα 46 ασφαλιστικών εταιρειών.

**Πίνακας 3.11 Συνολικές πληρωθείσες αποζημιώσεις όλων των οχημάτων το 2005**

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΑΡ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΤΕΛ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΔΙΑΦΟΡΑ Β-Δ
ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	1.160.990.924	743.240.501	1.304.361.090	143.370.166
ΠΥΡΟΣ	3.658.159	4.587.324	3.164.353	-493.806
ΚΛΟΠΗΣ	9.322.991	13.839.468	10.382.436	1.059.445
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	19.152.518	54.479.914	22.305.087	3.152.569
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	5.435.800	22.596.706	5.480.732	44.932
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	460.251	1.138.850	551.060	90.809
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	1.488.924	2.038.677	1.476.062	-12.862
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	8.963.684	858.595	942.593	-8.021.091
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>1.209.473.251</b>	<b>841.135.757</b>	<b>1.348.663.413</b>	<b>139.190.162</b>

ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	88,2%
ΠΥΡΟΣ	0,5%
ΚΛΟΠΗΣ	1,6%
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	6,5%
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	2,7%
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	0,1%
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	0,2%
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	0,1%

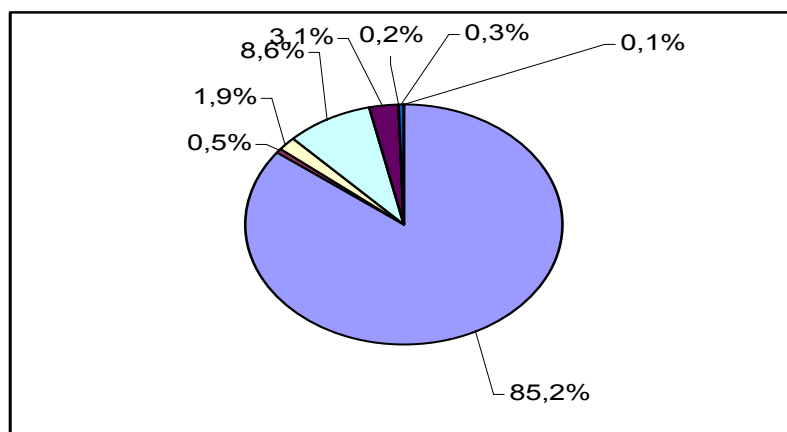


Στον πίνακα 3.11 βλέπουμε τις συνολικές αποζημιώσεις όλων των οχημάτων για το έτος 2005. Στην πρώτη στήλη είναι οι εκκρεμείς ζημιές του προηγούμενου έτους που μεταφέρονται στο τρέχον έτος. Τα ποσά που εμφανίζονται σε κάθε γραμμή είναι συνολικά για κάθε κατηγορία κάλυψης. Στην δεύτερη στήλη είναι οι συνολικές καταβολές αποζημιώσεων ενώ στην επόμενη εμφανίζονται οι εκκρεμείς ζημιές του 2005 που θα μεταφερθούν στο επόμενο έτος. Η τελευταία στήλη υπολογίζει τη διαφορά μεταξύ του 2005 και 2004. Οι καταβολές αποζημιώσεων είναι μεγαλύτερες σε ζημιές που καλύπτονται με τον κλάδο αστικής ευθύνης ακολουθώντας και οι άλλοι κλάδοι σημειώνοντας μεγάλη διαφορά.

**Πίνακας 3.12 Πληρωθείσες αποζημιώσεις σε ιδιωτικής χρήσης επιβατικά(Ι.Χ.Ε) αυτοκίνητα το 2005**

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΑΡ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΤΕΛ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΔΙΑΦΟΡΑ Β-Δ
ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	792.632.637	523.360.760	891.028.553	98.395.916
ΠΥΡΟΣ	2.311.236	3.202.290	2.164.110	-147.126
ΚΛΟΠΗΣ	7.893.333	11.907.451	8.890.854	997.521
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	18.221.354	52.671.389	21.170.710	2.949.356
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	4.502.459	19.154.555	4.527.497	25.038
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	337.771	1.026.588	402.678	64.907
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	1.432.876	1.978.798	1.418.352	-14.524
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	8.855.764	734.195	899.153	-7.956.611
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>836.187.430</b>	<b>614.036.026</b>	<b>930.501.907</b>	<b>94.314.477</b>

ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	85,2%
ΠΥΡΟΣ	0,5%
ΚΛΟΠΗΣ	1,9%
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	8,6%
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	3,1%
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	0,2%
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	0,3%
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	0,1%

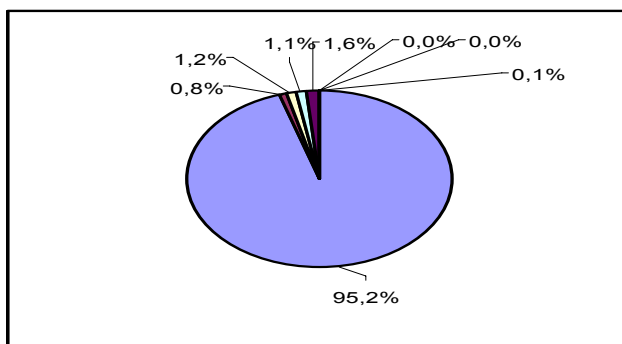


Στον πίνακα 3.12 αναλύονται οι πληρωθείσες αποζημιώσεις για τα ιδιωτικής χρήσης επιβατικά αυτοκίνητα. Οι εκκρεμείς ζημιές για το τρέχον έτος είναι αυξημένες σε σχέση με το προηγούμενο με σημαντική διαφορά σε κάποιους κλάδους όπως αστικής ευθύνης και ίδιες ζημιές που σημειώνουν βέβαια και τις μεγαλύτερες καταβολές αποζημιώσεων.

**Πίνακας 3.13 Πληρωθείσες αποζημιώσεις στα ιδιωτικής χρήσης φορτηγά(Ι.Χ.Φ) αυτοκίνητα το 2005**

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΑΡ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΤΕΛ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΔΙΑΦΟΡΑ Β-Δ
ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	165.923.347	94.144.793	183.075.172	17.151.825
ΠΥΡΟΣ	649.452	745.542	542.674	-106.778
ΚΛΟΠΗΣ	879.381	1.168.654	961.463	82.082
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	768.231	1.079.921	866.806	98.575
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	554.092	1.611.597	560.363	6.271
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	20.660	48.145	34.675	14.015
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	29.893	33.987	33.184	-26.575
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	91.877	51.964	25.744	-66.133
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>168.916.933</b>	<b>98.884.603</b>	<b>186.100.081</b>	<b>17.183.148</b>

ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	95,2%
ΠΥΡΟΣ	0,8%
ΚΛΟΠΗΣ	1,2%
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	1,1%
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	1,6%
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	0,0%
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	0,0%
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	0,1%

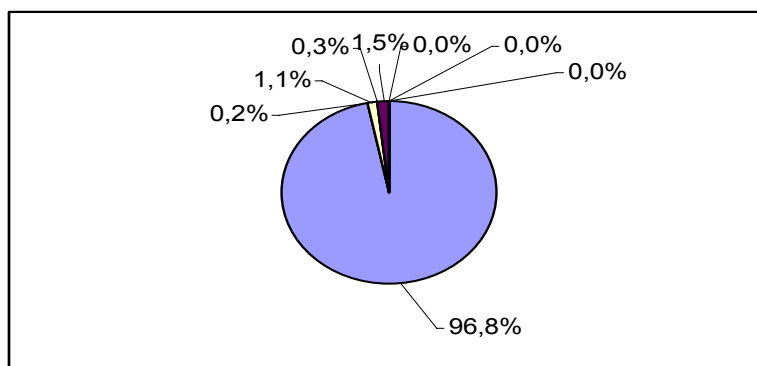


Στον πίνακα 3.13 αναλύονται οι πληρωθείσες αποζημιώσεις για τα ιδιωτικής χρήσης φορτηγά αυτοκίνητα. Στην κατηγορία αυτή όλοι οι κλάδοι σημειώνουν αρκετές ζημιές ενώ παρατηρούμε ότι ο κλάδος αστικής ευθύνης παρουσιάζει και εδώ την μεγαλύτερη αύξηση.

**Πίνακας 3.14 Πληρωθείσες αποζημιώσεις στα ιδιωτικής χρήσης φορτηγά (Ι.Χ.Φ) αγροτικά αυτοκίνητα το 2005**

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΑΡ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΤΕΛ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΔΙΑΦΟΡΑ Β-Δ
ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	57.463.740	37.065.445	64.072.417	6.608.677
ΠΥΡΟΣ	109.055	84.355	83.252	-25.803
ΚΛΟΠΗΣ	186.669	413.615	182.626	-4.043
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	18.734	100.903	24.355	5.621
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	154.265	592.483	157.628	3.363
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	1.262	974	1.129	-133
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	3.148	11.280	2.870	-278
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ 12&19	36.752	6.574	10.863	-25.889
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>57.973.625</b>	<b>38.275.629</b>	<b>64.535.140</b>	<b>6.561.515</b>

ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	96,8%
ΠΥΡΟΣ	0,2%
ΚΛΟΠΗΣ	1,1%
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	0,3%
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	1,5%
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	0,0%
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	0,0%
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ 12&19	0,0%



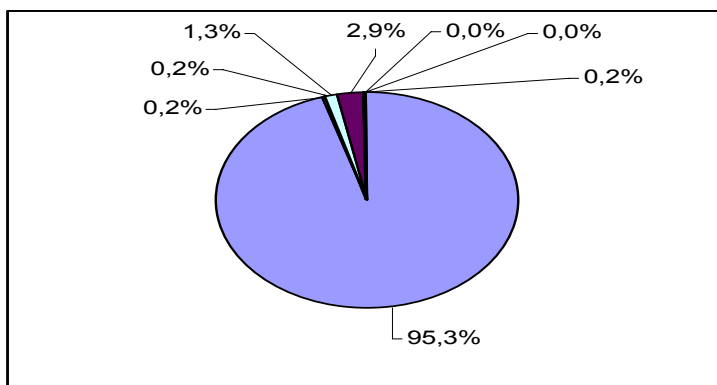
Στον πίνακα 3.14 αναλύονται οι πληρωθείσες αποζημιώσεις για τα ιδιωτικής χρήσης φορτηγά αγροτικά αυτοκίνητα. Και σε αυτή την κατηγορία οχήματος δεν βλέπουμε οι

ζημιές να μειώνονται παρά μόνο να παίρνουν ανοδική πορεία οι αποζημιώσεις σε όλους τους κλάδους.

**Πίνακας 3.15 Πληρωθείσες αποζημιώσεις στα Δ.Χ.Ε ταξί αυτοκίνητα το 2005**

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΑΡ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΤΕΛ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΔΙΑΦΟΡΑ Β-Δ
ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	14.621.628	13.996.449	16.944.980	2.323.352
ΠΥΡΟΣ	6.815	22.488	10.906	4.091
ΚΛΟΠΗΣ	19.430	25.959	17.235	-2.195
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	56.743	197.129	110.413	53.670
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	46.980	421.385	53.106	6.126
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	2.469	2.186	2.009	-460
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	16.742	32	15.822	-920
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	-142.352	23.492	-29.778	112.574
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>14.628.455</b>	<b>13.044.842</b>	<b>17.124.693</b>	<b>2.496.238</b>

ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	95,3%
ΠΥΡΟΣ	0,2%
ΚΛΟΠΗΣ	0,2%
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	1,3%
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	2,9%
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	0,0%
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	0,0%
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	0,2%

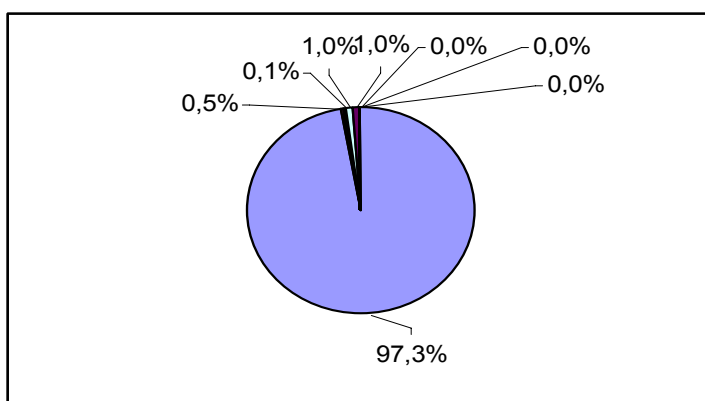


Στον πίνακα 3.15 αναλύονται οι πληρωθείσες αποζημιώσεις στα δημόσιας χρήσης επιβατικά αυτοκίνητα δηλαδή τα ταξί όπου οι περισσότερες αποζημιώσεις καταβάλλονται για ζημιές που καλύπτονται στον κλάδο αστικής ευθύνης ενώ η μεγαλύτερη και η μικρότερη διαφορά στις ζημιές γίνεται ορατή στον παραπάνω πίνακα.

**Πίνακας 3.16 Πληρωθείσες αποζημιώσεις στα φορτηγά (Δ.Χ.Φ) αυτοκίνητα το 2005**

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΑΡ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΤΕΛ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΔΙΑΦΟΡΑ Β-Δ
ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	43.135.449	30.969.017	49.876.045	6.740.596
ΠΥΡΟΣ	79.559	157.693	67.228	-12.331
ΚΛΟΠΗΣ	167.167	47.295	166.453	-714
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	51.445	317.108	60.681	9.236
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	77.549	305.095	76.903	-646
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.		12.563		
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	1.346	439	1.273	-73
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	3.221	7.354	1.070	-2151
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>43.515.736</b>	<b>31.816.564</b>	<b>50.249.653</b>	<b>6.733.917</b>

ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	97,3%
ΠΥΡΟΣ	0,5%
ΚΛΟΠΗΣ	0,1%
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	1,0%
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	1,0%
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	0,0%
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	0,0%
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	0,0%

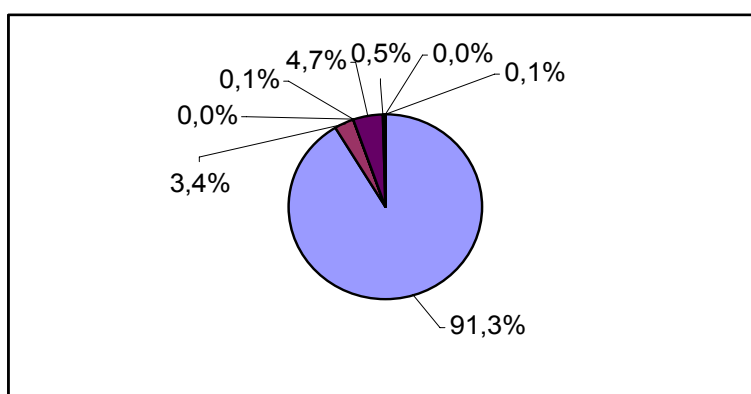


Στον πίνακα 3.16 αναλύονται οι πληρωθείσες αποζημιώσεις στα δημόσιας χρήσης φορτηγά αυτοκίνητα. Οι περισσότερες καταβολές και εδώ δαπανώνται στην αστική ευθύνη σημειώνοντας μεγάλη διαφορά από το προηγούμενο έτος.

**Πίνακας 3.17 Πληρωθείσες αποζημιώσεις στα λεωφορεία το 2005**

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΑΡ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΤΕΛ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΔΙΑΦΟΡΑ Β-Δ
ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	12.630.040	9.219.373	14.768.479	2.138.439
ΠΥΡΟΣ	469.644	339.033	268.782	-200.862
ΚΛΟΠΗΣ	1.886		3.204	1.318
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	4.480	10.244	4.735	255
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	74.203	470.883	79.300	5.097
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	98.089	47.251	110.569	12.480
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ				
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ		6.983		
ΣΥΝΟΛΑ	13.278.342	10.093.767	15.235.069	1.956.727

ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	91,3%
ΠΥΡΟΣ	3,4%
ΚΛΟΠΗΣ	0,0%
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	0,1%
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	4,7%
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	0,5%
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	0,0%
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	0,1%



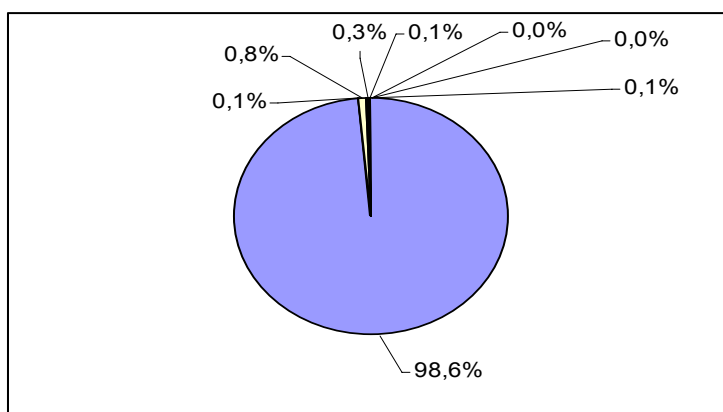
Στον πίνακα 3.17 αναλύονται οι πληρωθείσες αποζημιώσεις για τα λεωφορεία. Όσο αφορά τις μεγαλύτερες καταβολές αποζημιώσεων ισχύει το ίδιο και για τα λεωφορεία.



**Πίνακας 3.18 Πληρωθείσες αποζημιώσεις στις μοτοσικλέτες το 2005**

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΑΡ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΤΕΛ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΔΙΑΦΟΡΑ Β-Δ
ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	74.584.083	34.484.664	84.595.444	10.011.361
ΠΥΡΟΣ	32.398	35.923	27.401	-4.997
ΚΛΟΠΗΣ	175.125	276.494	160.601	-14.524
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	31.531	103.220	67.387	35.856
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	26.252	40.708	25.935	-317
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.		1.143		
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	4.919	14.141	4.561	-358
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ 12&19	118.422	28.033	35.541	-82.881
ΣΥΝΟΛΑ	74.972.730	34.984.326	84.916.870	9.944.140

ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	98,6%
ΠΥΡΟΣ	0,1%
ΚΛΟΠΗΣ	0,8%
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	0,3%
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	0,1%
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	0,0%
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	0,0%
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	0,1%



Στον πίνακα 3.18 αναλύονται οι πληρωθείσες αποζημιώσεις για τις μοτοσικλέτες με την αστική ευθύνη να έρχεται πάλι πρώτη στην κατηγορία αυτή καταγράφοντας μεγάλη διαφορά.

**Πίνακας 3.19 Μέσο καθαρό ασφάλιστρο κατά κατηγορία οχημάτων**

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	ΜΕΣΟ ΚΑΘΑΡΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟ			ΕΚΑΤΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ	
	2003	2004	2005	Από το 2003 στο 2004	Από το 2004 στο 2005
ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ Ι.Χ	1.638	1.528	1.599	-6,72%	4,65%
ΕΠΙΒ./ΛΕΩΦ. Ι.Χ (ΕΙΔΙΚΑ)	1.712	1.266	1.138	-26,05%	-10,11%
ΕΠΙΒ. Ι.Χ (ΕΝΟΙΚ/Α)	1.688	2.046	1.927	21,21%	-5,82%
ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ Δ.Χ	1.187	1.334	1.260	12,38%	-5,55%
ΤΑΞΙ	1.364	1.406	1.184	3,08%	-15,79%
ΦΟΡΤΗΓΑ Ι.Χ	1.635	1.587	1.602	-2,9%	0,95%
ΦΟΡΤΗΓΑ Ι.Χ (ΕΙΔΙΚΑ)	1.893	1.914	1.725	1,11%	-9,88%
ΦΟΡΤΗΓΑ ΑΓΡΟΤΙΚΑ Ι.Χ	1.887	1.768	1.703	-6,31%	-3,68%
ΦΟΡΤΗΓΑ Δ.Χ	2.458	2.302	2.253	-6,35%	-2,13%
ΦΟΡΤΗΓΑ Δ.Χ (ΕΙΔΙΚΑ)	2.950	2.053	3.231	-30,41%	57,38%
ΕΙΔ. ΤΥΠΟΥ/ΜΗΧ. ΕΡΓΩΝ	2.463	3.017	3.484	22,49%	15,48%
ΑΓΡΟΤΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ	1.407	3.203	2.776	127,65%	-13,33%
ΓΕΩΡ. ΕΛΚ.- ΜΟΤΟΣΚ/ΚΑ	3.109	2.891	2.002	-7,01%	-30,75%
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΑΣΤΙΚΑ	1.113	1.082	1.148	-2,79%	6,10%
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΑ	2.312	1.551	2.856	-32,92%	84,14%
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ	2.216	2.185	3.984	-1,40%	82,33%
ΜΟΤΟΣ/ΤΕΣ ΕΠΙΒ. Ι.Χ	1.803	1.700	1.497	-5,71%	-11,94%
ΜΟΤΟΣ/ΤΕΣ (ΕΙΔΙΚΕΣ)	931	791	1.394	-15,04%	76,23%
ΜΟΤΟΣ/ΤΕΣ (ΕΝΟΙΚ/ΕΣ)	999	1.093	1.473	9,41%	34,77%
ΜΟΤΟΠΟΔΗΛΑΤΑ	1.520	1.369	1.193	-9,93%	-12,86%
ΜΟΤΟΠΟΔΗΛΑΤΑ (ΕΝΟΙΚ.)	1.053	1.520	1.679	44,35%	10,46%
ΣΥΝΟΛΟ	1.664	1.566	1.613	-5,89%	3,00%

Όσον αφορά το μέσο κόστος ζημίας. Το όχημα με την μεγαλύτερη καταβολή ασφάλιστρου κατείχαν τα τουριστικά λεωφορεία με κόστος 3984 και εκατοστιαία μεταβολή 82,334 ενώ το μικρότερο ασφάλιστρο το είχαν τα επιβ./λεωφ. Ι.Χ (ειδικά) 1138 και μεταβολή -10,111.

Για τα έτη 2004, 2005 τα λεωφορεία υπεραστικά είχαν την μεγαλύτερη αύξηση στα ασφάλιστρα ενώ τη μεγαλύτερη μείωση τα μοτοποδήλατα (ενοικ.).

**Πίνακας 3.20 Μέσο κόστος πληρωθείσας ζημίας κατά κατηγορία οχημάτων**

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	ΜΕΣΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΛΗΡΩΘΕΙΣΑΣ ΖΗΜΙΑΣ			ΕΚΑΤΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ	
	2003	2004	2005	Από το 2003 στο 2004	Από το 2004 στο 2005
ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ Ι.Χ	1.183	1.147	1.238	-3,04	7,93
ΕΠΙΒ./ΛΕΩΦ. Ι.Χ (ΕΙΔΙΚΑ)	965	911	1.027	-5,60	12,73
ΕΠΙΒ. Ι.Χ (ΕΝΟΙΚ/Α)	1.529	2.286	1.933	49,51	-15,44
ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ Δ.Χ	946	1.030	896	8,88	-13,01
ΤΑΞΙ	1.190	1.170	1.110	-1,68	-5,13
ΦΟΡΤΗΓΑ Ι.Χ	1.120	1.142	1.174	1,96	2,80
ΦΟΡΤΗΓΑ Ι.Χ (ΕΙΔΙΚΑ)	1.222	1.168	1.257	-4,42	7,62
ΦΟΡΤΗΓΑ ΑΓΡΟΤΙΚΑ Ι.Χ	1.244	1.248	1.316	0,32	5,45
ΦΟΡΤΗΓΑ Δ.Χ	1.367	1.644	1.568	20,26	-4,62
ΦΟΡΤΗΓΑ Δ.Χ (ΕΙΔΙΚΑ)	2.143	1.712	1.874	-20,11	9,46
ΕΙΔ. ΤΥΠΟΥ/ΜΗΧ. ΕΡΓΩΝ	1.421	1.268	1.463	-10,77	15,38
ΑΓΡΟΤΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ	1.014	1.467	1.117	44,68	-23,86
ΓΕΩΡ. ΕΛΚ.- ΜΟΤΟΣΚ/ΚΑ	1.443	1.424	1.710	-1,32	20,08
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΑΣΤΙΚΑ	881	997	982	13,17	-1,51
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΑ	1.140	1.512	1.502	32,63	-0,66
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ	2.497	2.027	2.924	-18,82	44,25
ΜΟΤΟΣ/ΤΕΣ ΕΠΙΒ. Ι.Χ	952	1.028	1.003	7,983	-2,43
ΜΟΤΟΣ/ΤΕΣ (ΕΙΔΙΚΕΣ)	935	776	836	-17,01	7,73
ΜΟΤΟΣ/ΤΕΣ (ΕΝΟΙΚ/ΕΣ)	907	933	1.068	2,87	14,47
ΜΟΤΟΠΟΔΗΛΑΤΑ	809	824	870	1,85	5,58
ΜΟΤΟΠΟΔΗΛΑΤΑ (ΕΝΟΙΚ.)	874	1.261	767	44,28	-39,18
ΣΥΝΟΛΟ	1.175	1.161	1.234	-1,19	6,29

Το μεγαλύτερο κόστος πληρωθείσας ζημίας είχαν τα τουριστικά λεωφορεία με κόστος 2924 και εκατοστιαία μεταβολή 44,253, αντίθετα με τα μοτοποδήλατα (ενοικ/να) που είχαν το χαμηλότερο κόστος 767 και εκατοστιαία μεταβολή – 39,175.

Για τα έτη 2004, 2005 τα τουριστικά λεωφορεία είχαν την μεγαλύτερη αύξηση ενώ τη μεγαλύτερη μείωση τα μοτοποδήλατα (ενοικ.).

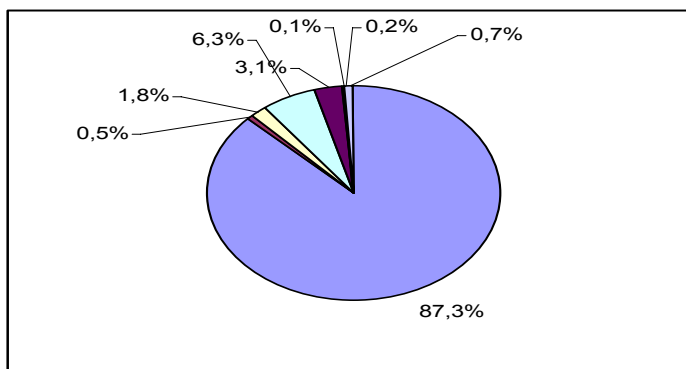
#### 4. ΕΤΟΣ 2004

Στους παρακάτω πίνακες παρουσιάζεται μια πλήρης στατιστική και οικονομική ανάλυση των αποτελεσμάτων της ασφάλισης οχημάτων στην Ελλάδα για το έτος 2004 που έγινε σε ένα δείγμα 48 ασφαλιστικών εταιρειών.

**Πίνακας 3.21 Συνολικές πληρωθείσες αποζημιώσεις όλων των οχημάτων το 2004**

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΑΡ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΤΕΛ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΔΙΑΦΟΡΑ Β-Α
ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	1.050.296.806	669.845.731	1.160.185.608	109.888.802
ΠΥΡΟΣ	2.867.515	4.131.656	3.669.937	802.422
ΚΛΟΠΗΣ	9.468.207	13.896.299	9.415.077	-53.130
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	16.169.440	48.114.129	19.270.648	3.101.208
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	5.056.836	23.697.928	5.419.859	-4.536.977
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	1.331.733	895.495	462.885	1.794.618
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	1.025.352	1.400.986	1.483.985	458.633
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	2.760.164	5.356.335	7.467.994	4.707.830
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>1.088.976.053</b>	<b>767.338.559</b>	<b>1.207.375.993</b>	<b>118.399.940</b>

ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	<b>87,3%</b>
ΠΥΡΟΣ	<b>0,5%</b>
ΚΛΟΠΗΣ	<b>1,8%</b>
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	<b>6,3%</b>
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	<b>3,1%</b>
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	<b>0,1%</b>
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	<b>0,2%</b>
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	<b>0,7%</b>

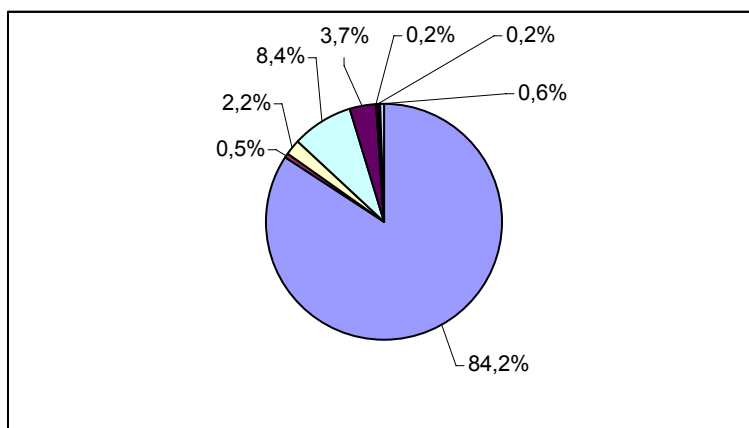


Στον πίνακα 3.21 βλέπουμε τις συνολικές αποζημιώσεις όλων των οχημάτων για το έτος 2004. Στην πρώτη στήλη είναι οι εκκρεμείς ζημιές του προηγούμενου έτους που μεταφέρονται στο τρέχον έτος. Τα ποσά που εμφανίζονται σε κάθε γραμμή είναι συνολικά για κάθε κατηγορία κάλυψης. Στην δεύτερη στήλη είναι οι συνολικές καταβολές αποζημιώσεων ενώ στην επόμενη εμφανίζονται οι εκκρεμείς ζημιές του 2004 που θα μεταφερθούν στο επόμενο έτος. Η τελευταία στήλη υπολογίζει τη διαφορά μεταξύ του 2004 και 2003. Οι καταβολές αποζημιώσεων είναι μεγαλύτερες σε ζημιές που καλύπτονται με τον κλάδο αστικής ευθύνης ακολουθώντας και οι άλλοι κλάδοι σημειώνοντας μεγάλη διαφορά.

**Πίνακας 3.22 Πληρωθείσες αποζημιώσεις σε ιδιωτικής χρήσης επιβατικά (Ι.Χ.Ε) αυτοκίνητα το 2004**

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΑΡ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΤΕΛ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΔΙΑΦΟΡΑ Β-Δ
ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	700.125.328	464.738.243	774.380.205	74.254.877
ΠΥΡΟΣ	1.902.915	2.998.060	2.257.045	354.130
ΚΛΟΠΗΣ	7.884.609	12.088.036	7.823.714	-60.895
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	15.236.513	46.368.500	18.142.656	2.906.143
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	4.206.311	20.292.649	4.513.188	306.877
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	1.180.522	847.732	360.779	-819.743
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	973.940	1.298.680	1.410.265	436.325
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	2.290.751	3.235.700	6.353.872	4.063.121
ΣΥΝΟΛΑ	733.800.889	551.867.600	815.241.724	81.440.835

ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	84,2%
ΠΥΡΟΣ	0,5%
ΚΛΟΠΗΣ	2,2%
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	8,4%
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	3,7%
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	0,2%
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	0,2%
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	0,6%

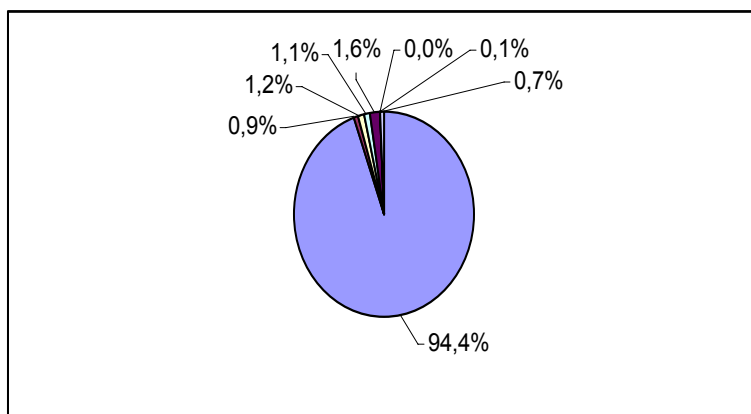


Στον πίνακα 3.22 αναλύονται οι πληρωθείσες αποζημιώσεις για τα ιδιωτικής χρήσης επιβατικά αυτοκίνητα. Οι εκκρεμείς ζημιές για το τρέχον έτος είναι αυξημένες σε σχέση με το προηγούμενο με σημαντική διαφορά σε κάποιους κλάδους όπως αστικής ευθύνης και ίδιες ζημιές που σημειώνουν βέβαια και τις μεγαλύτερες καταβολές αποζημιώσεων.

**Πίνακας 3.23 Πληρωθείσες αποζημιώσεις στα ιδιωτικής χρήσης φορτηγά (Ι.Χ.Φ) αυτοκίνητα το 2004**

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΑΡ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΤΕΛ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΔΙΑΦΟΡΑ Β-Δ
ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	158.929.603	92.304.235	174.680.560	15.750.957
ΠΥΡΟΣ	462.750	841.400	639.711	176.961
ΚΛΟΠΗΣ	1.078.035	1.207.783	1.069.888	-8.147
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	798.798	1.120.137	918.942	120.144
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	496.118	1.590.743	540.176	44.058
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	106.917	21.514	3.038	-103.879
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	36.930	59.769	48.472	11.542
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	251.393	655.684	1.052.456	801.063
ΣΥΝΟΛΑ	162.160.544	97.801.265	178.953.243	16.792.699

ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	94,4%
ΠΥΡΟΣ	0,9%
ΚΛΟΠΗΣ	1,2%
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	1,1%
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	1,6%
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	0,0%
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	0,1%
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	0,7%

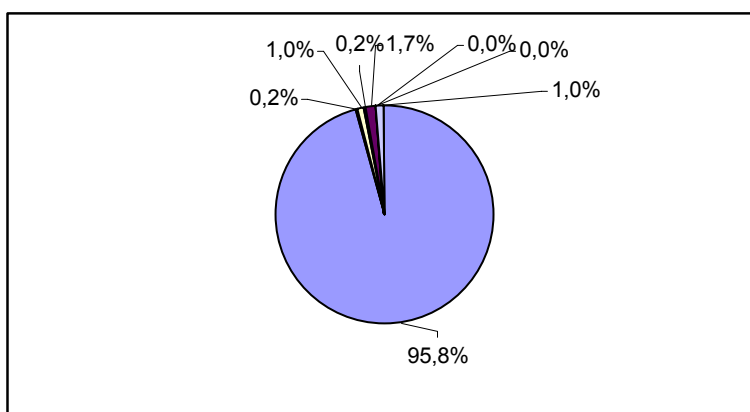


Στον πίνακα 3.23 αναλύονται οι πληρωθείσες αποζημιώσεις για τα ιδιωτικής χρήσης φορτηγά αυτοκίνητα. Στην κατηγορία αυτή όλοι οι κλάδοι σημειώνουν αρκετές ζημιές ενώ παρατηρούμε ότι ο κλάδος αστικής ευθύνης παρουσιάζει και εδώ την μεγαλύτερη αύξηση.

**Πίνακας 3.24 Πληρωθείσες αποζημιώσεις στα ιδιωτικής χρήσης φορτηγά (Ι.Χ.Φ) αγροτικά αυτοκίνητα το 2004**

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΑΡ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΤΕΛ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΔΙΑΦΟΡΑ Β-Δ
ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	55.062.958	35.500.834	60.755.871	5.692.913
ΠΥΡΟΣ	56.986	88.375	59.753	-172.645
ΚΛΟΠΗΣ	232.398	384.847	254.731	22.333
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	9.778	76.467	13.245	3.467
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	152.789	633.215	159.586	6.797
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ	567	3.118	772	205
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	118	6.668	3.267	3.149
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	34.053	363.124	9.648	-24.405
ΣΥΝΟΛΑ	55.549.647	37.056.648	61.256.873	5.707.226

ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	95,5%
ΠΥΡΟΣ	0,2%
ΚΛΟΠΗΣ	1,0%
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	0,2%
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	1,7%
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	0,0%
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	0,0%
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	1,0%

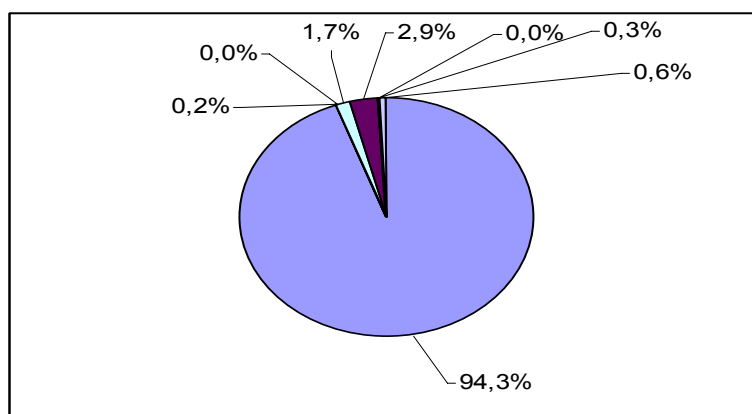


Στον πίνακα 3.24 αναλύονται οι πληρωθείσες αποζημιώσεις για τα ιδιωτικής χρήσης φορτηγά αγροτικά αυτοκίνητα. Και σε αυτή την κατηγορία οχήματος δεν βλέπουμε οι ζημιές να μειώνονται παρά μόνο να παίρνουν ανοδική πορεία οι αποζημιώσεις σε όλους τους κλάδους.

**Πίνακας 3.25 Πληρωθείσες αποζημιώσεις στα δημόσιας χρήσης επιβατικά (Δ.Χ.Ε) αυτοκίνητα(ταξί) το 2004**

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΑΡ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΤΕΛ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΔΙΑΦΟΡΑ Β-Δ
ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	13.673.360	12.004.540	15.581.251	1.907.891
ΠΥΡΟΣ	5.335	23.021	7.083	1.748
ΚΛΟΠΗΣ	3.919	3.478	3.667	-252
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	14.169	213.441	56.662	42.493
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	45.358	366.686	40.733	-4.625
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ	73	946	626	553
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	11.365	35.631	16.541	5.176
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	104.537	79.362	17.029	-87.508
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>13.858.116</b>	<b>12.727.105</b>	<b>15.723.592</b>	<b>1.865.476</b>

ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	94,3%
ΠΥΡΟΣ	0,2%
ΚΛΟΠΗΣ	0,0%
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	1,7%
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	2,9%
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	0,0%
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	0,3%
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	0,6%

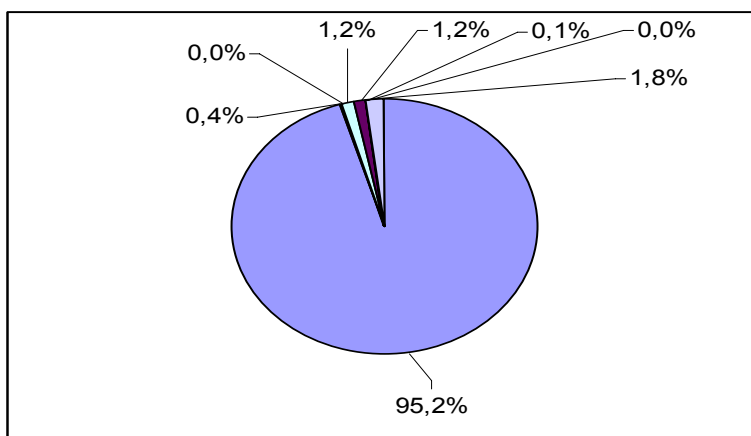


Στον πίνακα 3.25 αναλύονται οι πληρωθείσες αποζημιώσεις στα δημόσιας χρήσης επιβατικά αυτοκίνητα δηλαδή τα ταξί όπου οι περισσότερες αποζημιώσεις καταβάλλονται για ζημιές που καλύπτονται στον κλάδο αστικής ευθύνης.

**Πίνακας 3.26 Πληρωθείσες αποζημιώσεις στα δημόσιας χρήσης φορτηγά (Δ.Χ.Φ) αυτοκίνητα το 2004**

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΑΡ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΤΕΛ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΔΙΑΦΟΡΑ Β-Δ
ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	42.759.096	23.843.152	46.467.900	3.708.804
ΠΥΡΟΣ	122.607	105.826	128.510	5.903
ΚΛΟΠΗΣ	39.615	4.047	35.288	-4.327
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	93.036	312.077	124.253	31.217
ΘΡΑΥΣΗ	60.005	306.141	65.603	5.598
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ		14.789		
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ				
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	-567	459.900	-92	475
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>43.073.792</b>	<b>25.045.932</b>	<b>46.821.462</b>	<b>3.747.670</b>

ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	<b>95,2%</b>
ΠΥΡΟΣ	<b>0,4%</b>
ΚΛΟΠΗΣ	<b>0,0%</b>
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	<b>1,2%</b>
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	<b>1,2%</b>
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	<b>0,1%</b>
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	<b>0,0%</b>
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	<b>1,8%</b>



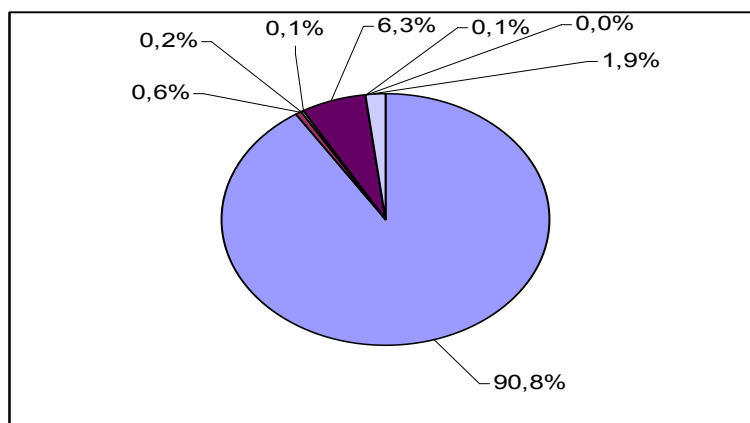
Στον πίνακα 3.26 αναλύονται οι πληρωθείσες αποζημιώσεις στα δημόσιας χρήσης φορτηγά αυτοκίνητα. Οι περισσότερες καταβολές και εδώ δαπανώνται στην αστική ευθύνη σημειώνοντας μεγάλη διαφορά από το προηγούμενο έτος εκτός από τις λοιπές καλύψεις 12&19 που πέφτουν ελάχιστα.

**Πίνακας 3.27 Πληρωθείσες αποζημιώσεις στα λεωφορεία το 2004**

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΑΡ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΤΕΛ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΔΙΑΦΟΡΑ Β-Δ
ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	11.337.173	7.218.797	12.574.494	1.237.321
ΠΥΡΟΣ	292.835	50.907	546.128	253.293
ΚΛΟΠΗΣ	172	16.586	190	18
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	5.553	5.029	4.908	-645
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	92.132	504.466	95.648	3.516
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	43.654	7.382	97.670	54.016
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ				
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ		149.429	5.119	5.119
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>11.771.519</b>	<b>7.952.596</b>	<b>13.324.157</b>	<b>1.552.638</b>



ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	90,8%
ΠΥΡΟΣ	0,6%
ΚΛΟΠΗΣ	0,2%
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	0,1%
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	6,3%
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	0,1%
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	0,0%
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	1,9%

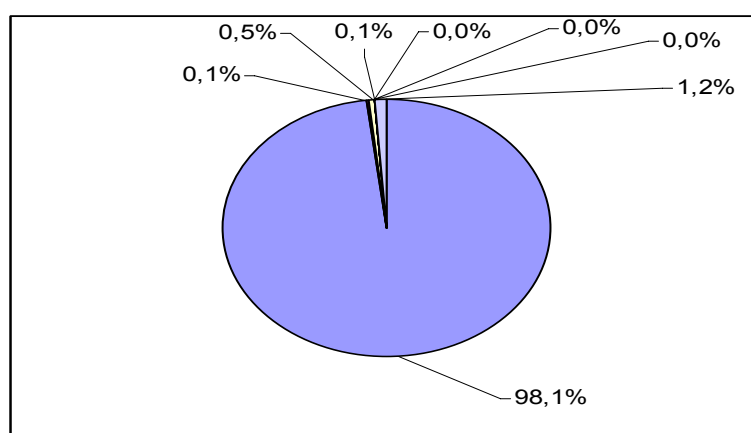


Στον πίνακα 3.27 αναλύονται οι πληρωθείσες αποζημιώσεις για τα λεωφορεία. Όσο αφορά τις μεγαλύτερες καταβολές αποζημιώσεων ισχύει το ίδιο και για τα λεωφορεία.

**Πίνακας 3.28 Πληρωθείσες αποζημιώσεις στις μοτοσικλέτες το 2004**

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΑΡ. ΧΡΗΣΕΩΣ	ΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΤΕΛ. ΧΡΗΣΕΩΣ
ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	68.409.288	34.235.930	75.745.327
ΠΥΡΟΣ	24.087	24.067	31.707
ΚΛΟΠΗΣ	229.459	191.522	227.599
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	11.593	18.478	9.982
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	4.123	4.028	4.925
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.		14	
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	2.999	238	5.440
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ 12&19	79.997	413.136	29.962
ΣΥΝΟΛΑ	68.761.546	34.887.413	76.054.942

ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	98,1%
ΠΥΡΟΣ	0,1%
ΚΛΟΠΗΣ	0,5%
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	0,1%
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	0,0%
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓ.	0,0%
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	0,0%
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	1,2%



Στον πίνακα 3.28 αναλύονται οι πληρωθείσες αποζημιώσεις για τις μοτοσικλέτες με την αστική ευθύνη να έρχεται πάλι πρώτη στην κατηγορία αυτή καταγράφοντας μεγάλη διαφορά.

**Πίνακας 3.29 Μέσο καθαρό ασφάλιστρο κατά κατηγορία οχήματος**

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	ΜΕΣΟ ΚΑΘΑΡΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟ			ΕΚΑΤΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ	
	2002	2003	2004	2002 στο 2003	Από το 2003 στο 2004
ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ Ι.Χ	1.573	1.638	1.528	4,13%	-6,72%
ΕΠΙΒ./ΛΕΩΦ. Ι.Χ (ΕΙΔΙΚΑ)	2.270	1.712	1.266	-24,58%	-26,05%
ΕΠΙΒ. Ι.Χ (ΕΝΟΙΚ/Α)	1.611	1.688	2.046	4,78%	21,21%
ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ Δ.Χ	1.989	1.187	1.334	-40,32%	12,38%
ΤΑΞΙ	1.517	1.364	1.406	-10,09%	3,08%
ΦΟΡΤΗΓΑ Ι.Χ	1.613	1.635	1.587	1,36%	-2,94%
ΦΟΡΤΗΓΑ Ι.Χ (ΕΙΔΙΚΑ)	2.025	1.893	1.914	-6,52%	1,11%
ΦΟΡΤΗΓΑ ΑΓΡΟΤΙΚΑ Ι.Χ	1.895	1.887	1.768	-0,42%	-6,31%
ΦΟΡΤΗΓΑ Δ.Χ	2.270	2.458	2.302	8,28%	-6,35%
ΦΟΡΤΗΓΑ Δ.Χ (ΕΙΔΙΚΑ)	3.168	2.950	2.053	-6,88%	-30,41%
ΕΙΔ. ΤΥΠΟΥ/ΜΗΧ. ΕΡΓΩΝ	2.582	2.463	3.017	-4,61%	22,49%
ΑΓΡΟΤΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ	1.638	1.407	3.203	-14,10%	127,65%
ΓΕΩΡ. ΕΛΚ.- ΜΟΤΟΣΚ/ΚΑ	3.393	3.109	2.891	-8,37%	-7,01%
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΑΣΤΙΚΑ	978	1.113	1.082	13,80%	-2,79%
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΑ	3.089	2.312	1.551	-25,15%	-32,92%
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ	3.656	2.216	2.185	-39,39%	-1,40%
ΜΟΤΟΣ/ΤΕΣ ΕΠΙΒ. Ι.Χ	1.389	1.803	1.700	29,81%	-5,71%
ΜΟΤΟΣ/ΤΕΣ (ΕΙΔΙΚΕΣ)	1.052	931	791	-11,50%	-15,04%
ΜΟΤΟΣ/ΤΕΣ (ΕΝΟΙΚ/ΕΣ)	872	999	1.093	14,56%	9,41%
ΜΟΤΟΠΟΔΗΛΑΤΑ	1.033	1.520	1.369	47,14%	-9,93%
ΜΟΤΟΠΟΔΗΛΑΤΑ (ΕΝΟΙΚ.)	1.024	1.053	1.520	2,83%	44,35%
ΣΥΝΟΛΟ	1.605	1.664	1.566	3,68%	-5,89%

*Πίνακας 3.29*

Το όχημα με τις μεγαλύτερες καταβολές στα ασφάλιστρα τα είχαν τα αγροτικά μηχ/τα με κόστος 3203 και εκατοστιαία μεταβολή 127,647 ενώ τις λιγότερες οι μοτοσικλέτες (ειδικές) με 791 και εκατοστιαία μεταβολή -15,038.

Για τα έτη 2003, 2004 την μεγαλύτερη αύξηση στα ασφάλιστρα τη είχαν τα αγροτικά μηχ/τα ενώ την μεγαλύτερη μείωση την είχαν τα υπεραστικά λεωφορεία.

**Πίνακας 3.30 Μέσο κόστος πληρωθείσας ζημίας κατά κατηγορία οχήματος**

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	ΜΕΣΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΛΗΡΩΘΕΙΣΑΣ ΖΗΜΙΑΣ			ΕΚΑΤΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ	
	2002	2003	2004	2002 στο 2003	Από το 2003 στο 2004
ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ Ι.Χ	1.040	1.183	1.147	13,75%	-3,04%
ΕΠΙΒ./ΛΕΩΦ. Ι.Χ (ΕΙΔΙΚΑ)	909	965	911	6,16%	-5,60%
ΕΠΙΒ. Ι.Χ (ΕΝΟΙΚ/Α)	1.210	1.529	2.286	26,36%	49,51%
ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ Δ.Χ	844	946	1.030	12,09%	8,88%
ΤΑΞΙ	1.013	1.190	1.170	17,47%	-1,68%
ΦΟΡΤΗΓΑ Ι.Χ	1.011	1.120	1.142	10,78%	1,96%
ΦΟΡΤΗΓΑ Ι.Χ (ΕΙΔΙΚΑ)	1.047	1.222	1.168	16,71%	-4,42%
ΦΟΡΤΗΓΑ ΑΓΡΟΤΙΚΑ Ι.Χ	1.201	1.244	1.248	3,58%	0,32%
ΦΟΡΤΗΓΑ Δ.Χ	1.162	1.367	1.644	17,64%	20,26%
ΦΟΡΤΗΓΑ Δ.Χ (ΕΙΔΙΚΑ)	1.225	2.143	1.712	74,94%	-20,11%
ΕΙΔ. ΤΥΠΟΥ/ΜΗΧ. ΕΡΓΩΝ	1.069	1.421	1.268	32,93%	-10,77%
ΑΓΡΟΤΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ	1.051	1.014	1.467	-6,20	44,68%
ΓΕΩΡ. ΕΛΚ.- ΜΟΤΟΣΚ/ΚΑ	1.422	1.443	1.424	1,48%	-1,32%
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΑΣΤΙΚΑ	825	881	997	6,79%	13,17%
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΑ	887	1.140	1.512	28,52%	32,63%
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ	2.010	2.497	2.027	24,23%	-18,82%
ΜΟΤΟΣ/ΤΕΣ ΕΠΙΒ. Ι.Χ	764	952	1.028	24,61%	7,98%
ΜΟΤΟΣ/ΤΕΣ (ΕΙΔΙΚΕΣ)	521	935	776	79,46%	-17,01%
ΜΟΤΟΣ/ΤΕΣ (ΕΝΟΙΚ/ΕΣ)	662	907	933	37,01%	2,87%
ΜΟΤΟΠΟΔΗΛΑΤΑ	639	809	824	26,60%	1,85%
ΜΟΤΟΠΟΔΗΛΑΤΑ (ΕΝΟΙΚ.)	650	874	1.261	34,46%	44,28%
ΣΥΝΟΛΟ	1.033	1.175	1.161	13,75%	-1,19%

*Πίνακας 3.30*

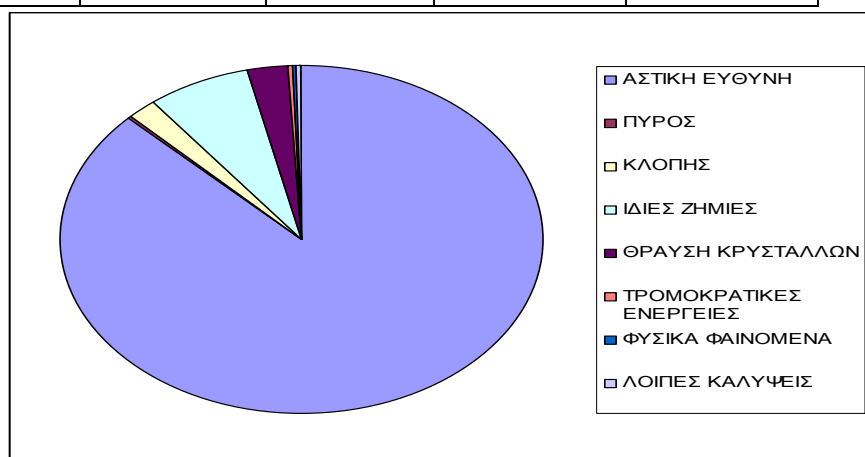
Το μεγαλύτερο κόστος πληρωθείσας ζημίας είχαν τα επιβ. Ι.Χ (ενοικ/να) με κόστος 2286 και εκατοστιαία μεταβολή 49,509, αντίθετα με τα μοτοποδήλατα που είχαν το χαμηλότερο κόστος 824 και εκατοστιαία μεταβολή 1,854.

Για τα έτη 2003, 2004 τα επιβ. Ι.Χ είχαν την μεγαλύτερη αύξηση ενώ τη μεγαλύτερη μείωση τα φορτηγά Δ.Χ. (ειδικά).

**Πίνακας 5 Σύνολο καταβολών για τα έτη 2004, 2005 και 2006**

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΑΠΟ 2003	ΚΑΤΑΒΟΛΕΣ 2004	ΚΑΤΑΒΟΛΕΣ 2005	ΚΑΤΑΒΟΛΕΣ 2006	ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΖΗΜΙΕΣ ΠΡΟΣ 2007	ΣΥΝΟΛΟ ΕΤΩΝ 2004, 2005, 2006
ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	700.125.328	669.845.731	743.240.501	682.678.310	917.922.126	2.095.764.542
ΠΥΡΟΣ	1.902.915	4.131.656	4.587.324	3.772.416	2.401.708	12.491.396
ΚΛΟΠΗΣ	7.884.609	13.896.299	13.839.468	13.269.644	9.970.127	41.005.411
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	15.236.513	48.114.129	54.479.914	60.376.983	26.300.269	162.971.026
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	4.206.311	23.697.928	22.596.706	22.278.369	4.525.010	68.573.003
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	1.180.522	895.495	1.138.850	1.250.128	529.326	3.284.473
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	973.940	1.400.986	2.038.677	1.993.329	1.379.901	5.432.992
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	2.290.751	5.356.335	858.595	1.601.113	1.175.502	7.816.043
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>733.800.889</b>	<b>767.338.559</b>	<b>842.780.035</b>	<b>787.220.292</b>	<b>964.203.969</b>	<b>2.397.388.886</b>

ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	<b>87,4%</b>
ΠΥΡΟΣ	<b>0,5%</b>
ΚΛΟΠΗΣ	<b>1,7%</b>
ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	<b>6,8%</b>
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	<b>2,9%</b>
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	<b>0,1%</b>
ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	<b>0,2%</b>
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	<b>0,3%</b>



Στον παραπάνω πίνακα φαίνεται η συνολική εικόνα όλων των οχημάτων και για τα τρία έτη 2004, 2005, 2006. Στην πρώτη στήλη καταγράφονται οι ζημιές που προξενήθηκαν το 2003 ή προγενέστερα και είναι σε εκκρεμότητα και θα καλυφθούν στα επόμενα έτη. Στις επόμενες τρεις στήλες φαίνονται οι ετήσιες συνολικές καταβολές αποζημιώσεων όλων των οχημάτων ενώ στο τέλος εμφανίζονται τα ποσά που διαμορφώθηκαν και στα τρία έτη.

Στα σύνολα των καταβολών θα παρατηρήσουμε ότι οι ασφαλιστικές εταιρείες αντιμετωπίζουν αυξημένες απαιτήσεις το 2005 σε σχέση με το 2004 ενώ το 2006 μειώνονται η συνολικές απαιτήσεις χωρίς αυτό να σημαίνει ότι κάποιοι κλάδοι δε δέχονται αύξηση. Αυτό γίνεται ορατό στους εξής κλάδους: ίδιες ζημιές, τρομοκρατικές ενέργειες και στις λοιπές καλύψεις.

Ας διαπιστώσουμε όμως τι συμβαίνει σε κάθε κλάδο ξεχωριστά και πώς επηρεάζεται ως προς τις καταβολές. Στον πρώτο κλάδο αναφερόμαστε σε βλάβες ή υλικές ζημιές που προξενήθηκαν σε ένα όχημα ή σε κάποιον τρίτο και οφείλει να αποζημιώσει. Εδώ σημειώνονται και τα μεγαλύτερα ποσά. Το 2005 οι καταβολές αυξάνονται κατά 73.394.770 περισσότερο και το 2006 κατά 12.832.579 σε σχέση με το 2004 ενώ το 2006 συγκριτικά με το 2005 μειώνεται κατά 60.562.191. Τα ποσά που διαμορφώνονται για το 2007 είναι δραματικά υψηλά σημειώνοντας τεράστια διαφορά από το προηγούμενο έτος ύψους 235.243.816.

Ο δεύτερος κλάδος, πυρός, αναφέρεται στη ζημιά που προέρχεται από φωτιά. Οι ζημιές που προξενήθηκαν μέχρι το 2005 ήταν ανοδικές με αντίστοιχες υψηλές καταβολές ενώ το 2006 μειώνονται κατά 814.908.

Ο τρίτος κλάδος, κλοπής, αναφέρεται σε υλικές απώλειες από τρίτους. Οι καταβολές είναι περίπου στα ίδια υψηλά επίπεδα και τα τρία έτη με λιγότερες εκκρεμείς ζημιές να μεταφέρονται το 2007.

Όσον αφορά τον επόμενο κλάδο, ίδιες ζημιές τα ποσά έχουν ανοδική πορεία και στους τρεις χρόνους με εκκρεμείς ζημιές για το 2007 26.300.269.

Ο κλάδος που αναφέρεται στην θραύση κρυστάλλων, δηλαδή σε ζημιές που προέρχονται αποκλειστικά από σπάσιμο γυαλιών του αυτοκινήτου. Οι ασφαλιστικές εταιρείες σε αυτή την περίπτωση καλύψαν 23.697.928 για το 2004, 22.596.706 για το 2005 και 22.278.369 για το 2006 με εκκρεμείς ζημιές 4.525.010 για το 2007.

Στον κλάδο που αναφέρεται στις τρομοκρατικές ενέργειες και καλύπτει ζημιές που προήλθαν από τρίτους ασκώντας βία σε ξένη περιουσία. Στην περίπτωση αυτή οι καταβολές είναι μικρές σε σχέση με άλλους κλάδους αλλά και αυτοί ακολουθούν μια ετήσια ανοδική πορεία.

Αμέσως μετά ο κλάδος που αναφέρεται σε φυσικά φαινόμενα καλύπτει ζημιές που προήλθαν από φυσικές καταστροφές, όπως πλημμύρα, χαλάζι κλπ. Το 2005 παρατηρείται μια αύξηση σε συνάρτηση με το 2004 ενώ το 2006 μειώνεται κατά 45.348.

Τέλος ο κλάδος με τις λοιπές καλύψεις ο οποίος μπορεί να καλύψει πρόσθετες καλύψεις που δεν παρέχουν άλλοι κλάδοι και γίνονται γνωστοί κατά τη διάρκεια της σύναψης συμβολαίου παρατηρούμε ένα σημαντικό ανεβοκατέβασμα. Το 2005 πέφτει σημαντικά κατά 4.497.740 ενώ το 2006 κατά 742.518.

Συνολικά για όλους τους κλάδους το έτος που έπληξε τις ασφαλιστικές εταιρείες είναι το 2005 καθώς και για το 2007 μεταφέρονται τεράστιες εκκρεμείς ζημίες. Επομένως οι ασφαλιστικές εταιρείες επιβαρύνονται μεγάλα ποσά κάθε χρόνο που οφείλουν να καλύψουν.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η συγκεκριμένη έρευνα με οδήγησε στο συμπέρασμα ότι είναι αρκετά δύσκολο να πω με σαφήνεια τα οικονομικά αποτελέσματα που επιφέρει κάθε ασφαλιστική εταιρεία για αυτό αναφέρθηκα κατά προσέγγιση, ώστε να μπορέσω να εκφέρω άποψη για το πώς λειτουργεί η Ελλάδα σ' αυτά τα ζητήματα. Έχω αναφερθεί σε ποσά που συγκεντρώθηκαν από ένα δείγμα εταιρειών και τα οποία χρησιμοποιήθηκαν ανά έτος.

Όπως συμπεραίνετε η Ελλάδα έρχεται πρώτη στα θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα. Σε αντίθεση με όλες τις υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην Ελλάδα χάνονται ημερησίως 5 ζωές και οι 50 τραυματίζονται. Αυτό είναι λυπηρό για μια χώρα που πάσχει από υπογεννητικότητα δημιουργώντας τεράστια προβλήματα. Η αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων οφείλεται κατά ένα μεγάλο λόγο στην αύξηση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων.

Συμπεράσματα μπορούμε εύκολα να βγάλουμε από τα σχόλια που έχουν γίνει για τον πίνακα 4( σύνολο καταβολών ετών 2004, 2005, 2006) για την ανθρώπινη συμπεριφορά αλλά και για το οικονομικό κόστος που φέρουν οι ίδιοι. Όλα δείχνουν, σύμφωνα με τους παραπάνω πίνακες, ότι οι άνθρωποι είναι επιρρεπείς στην πρόκληση υλικών ζημιών και στα ατυχήματα με συνέπεια να σπαταλούνται πολλά χρήματα ή ακόμα να μην έχουν την οικονομική δυνατότητα να καλύψουν τις ζημιές τους. Κάθε χρόνο παρατηρούμε αυξημένες οικονομικές απαιτήσεις που οφείλουν να καλύψουν οι άνθρωποι μέσω των υπαρχόντων ασφαλιστικών εταιρειών εάν φυσικά δέχονται την ασφάλιση. Πλέον είναι σημαντικό κάθε άτομο να είναι ασφαλισμένο ώστε να μπορεί να ανταπεξέλθει σε ορισμένες αναπόφευκτες ατυχίες που θα του κοστίσουν και θα βρεθεί σε δύσκολη οικονομική θέση. Μπορεί εύκολα με έναν έξυπνο επιμερισμό των χρημάτων του να ασφαλιστεί ώστε να διασφαλίσει το μέλλον του. Όπως όλα δείχνουν οι περισσότερες ζημιές προέρχονται καθαρά από τροχαία ατυχήματα που μπορεί ο καθένας να καλύψει έναντι αστικής ευθύνης. Σημαντικές ζημιές προκαλούνται και από σπάσιμο γυαλιών που καλύπτεσαι έναντι θραύση κρυστάλλων, από υλικές απώλειες έναντι κλοπής, από φωτιά έναντι πυρός, από διάφορες ζημιές που ο ίδιος θέλει να καλύψει επιπλέον έναντι λοιπών καλύψεων, από πλημμύρα, χαλάζι, κλπ, έναντι φυσικών φαινομένων και από ζημιές από τρίτους ασκώντας βία έναντι τρομοκρατικών ενεργειών. Η παραπάνω σειρά είναι σύμφωνη με τον συνολικό πίνακα όλων των οχημάτων και των τριών ετών. Μελετώντας προσεκτικά όλη την εργασία αυτά είναι τα ελάχιστα συμπεράσματα που μπορεί να βγάλει

κανείς διαπιστώνοντας το τεράστιο πρόβλημα που αντιμετωπίζουμε εμείς οι Έλληνες και γενικότερα στη Ελλάδα.

Όμως, όπως είναι φυσικό, προσπαθώντας να φέρω εις πέρας την εργασία που μου ανατέθηκε αντιμετώπισα κάποια δυσκολία. Αυτή είναι ότι δεν μπόρεσα να συλλέξω οικονομικές πληροφορίες για το ετήσιο ασφαλιστικό κόστος κάθε εταιρείας παρά μόνο συγκεντρωτικά.

Παρόλα αυτά το πρόβλημα συνεχίζει να υπάρχει γι αυτό και θεωρώ πως η έρευνα αυτή δεν ολοκληρώθηκε προτείνοντας έτσι κάποια στιγμή να συνεχιστεί, βάζοντας με τη σειρά μου μια άνω τελεία.



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Βουλή των Ελλήνων, Διακομματική Κοινοβουλευτική Επιτροπή για τη μελέτη του προβλήματος των τροχαίων ατυχημάτων. Πόρισμα για τα τροχαία ατυχήματα και την οδική ασφάλεια στην Ελλάδα, 1996.
- Εγχειρίδιο Σπουδών Διαμεσολαβούντων Συνεργατών, μέλος του ομίλου EUREKO, έκδοση Ιανουάριος 2005
- ΕΜΠ, Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής, Στρατηγικό Σχέδιο για τη Βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα. Αμεσες και μεσοπρόθεσμες Δράσεις, Αθήνα, 2005.
- Ετήσιες επετηρίδες ετών 2004,2005,2006, Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών (Ξενοφόντος 10, Σύνταγμα)
- Ετήσιες Εκθέσεις Υ.Δ.Τ. ετών 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Ευρωπαϊκό πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια. Μείωση στην Ευρωπαϊκή Ένωση του αριθμού των θυμάτων σε τροχαία ατυχήματα κατά το ήμισυ έως το 2010: ένα ζήτημα που μας αφορά όλους, Ανακοίνωση της Επιτροπής COM, Βρυξέλλες, 2003.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Λευκή βίβλος: Η μελλοντική ανάπτυξη μιας κοινής πολιτικής μεταφορών, μια συνολική προσέγγιση για τη δημιουργία ενός Κοινοτικού πλαισίου για βιώσιμη κινητικότητα, COM, Λουξεμβούργο, 1993.
- Ζοπουνίδης Κ., Μ. Νικολαράκης, Χαρακτηρισμός Επικινδυνότητας Νομών της Ελλάδος σύμφωνα με τα Τροχαία Ατυχήματα, Πολυτεχνείο Κρήτης, 2005
- Κανελλαΐδης Γ. ΕΜΠ, Ανάπτυξη Στρατηγικού Σχεδίου για τη Βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα 2001-2005, Αθήνα, 2001.
- Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, Νόμος 2696, Φ.Ε.Κ. 57/23.3.1999.
- Μίντσης Γ., Ταξιλάρης Χ. και Πετρόπουλος Ι., Συμβολή στον προσδιορισμό του κόστους οδικών ατυχημάτων με παθόντα πρόσωπα. Θεσσαλονίκη, 1994.
- Νικολαράκης Μ, Ζοπουνίδης Κ. Ανάλυση των τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα, Κλειδάριθμος, 2007
- Ντεμογιάννη Σ., Μίντσης Γ., Ταξιλάρης Χ. & Μπάσμπας Σ. Μέθοδοι εκτίμησης του κόστους των οδικών τροχαίων ατυχημάτων, Βόλος, 2005.
- Στατιστικές επετηρίδες ετών 2004, 2005, 2006 από την Υπηρεσία Στατιστικής Ασφαλιστικών Εταιρειών (ΥΣΑΕ).
- Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας, Συμβολή του ΤΕΕ στον κοινό ευρωπαϊκό στόχο για μείωση των νεκρών κατά 50% έως το 2010. Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ 2335, 2005.

**Από site:**

- [www.statistics.gr](http://www.statistics.gr),
- [www.ses.gr](http://www.ses.gr),
- [www.economics.gr](http://www.economics.gr),
- [www.seaa.gr](http://www.seaa.gr).
- [http://www.swov.nl/en/actueel/swovschrift/the\\_value\\_of\\_statistical\\_life\\_in\\_road\\_safety](http://www.swov.nl/en/actueel/swovschrift/the_value_of_statistical_life_in_road_safety)

# ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

# Κεφάλαιο 1<sup>ο</sup>

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τα αγαθά του ανθρώπου όπως η ζωή, η υγεία, η περιουσία του είναι δυνατόν να πληγούν από απρόβλεπτα περιστατικά, αποτέλεσμα των οποίων είναι να καταστραφεί οικονομικά ο φορέας τους. Άλλοτε οφείλονται σε κάποιο τυχαίο περιστατικό άλλοτε ευθύνονται τρίτοι αλλά πολλές φορές οφείλεται και σε αμέλεια του ιδίου, ο οποίος για να επέλθει στην προηγούμενη κατάσταση που ήταν θα υποφέρει οικονομικά και θα κληθεί να πληρώσει όλη τη ζημιά που υπέστη.

Τα τυχαία και απρόβλεπτα αυτά περιστατικά που γεννούν οικονομικές επιβαρύνσεις και ζημίες αποτελούν τον σημαντικότερο κίνδυνο γι αυτόν που υφίσταται τις οικονομικές επιπτώσεις.

Η ασφάλιση είναι το μέσον με το οποίο επιμερίζονται σε πολλά πρόσωπα οι δυσβάστακτες συνέπειες της επέλευσης των κινδύνων και να μην επιβαρύνεται μόνο αυτός που υπέστη την ζημιά και την οικονομική επιβάρυνση.

## 2. Η ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΑΝΤΙΠΑΡΑΘΕΣΗ

### 2.1. Ιστορική αναδρομή

Η Ελλάδα ως μέλος του συμβουλίου Ευρώπης, υπόγραψε στις 20/4/1959 σύμβαση με τις έξι τότε χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, για την υποχρεωτική ασφάλιση των αυτοκινήτων και κυρώθηκε το 1961. Το 1976, τα τότε εννέα μέλη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και η Ελλάδα υπό ένταξη ακόμα κράτους αποφάσισαν από 1/1/1978 να θέσουν σε ισχύ τη σύμβαση αυτή σύμφωνα με το νόμο 489/76, όπου άρχισε να είναι υποχρεωτική η ασφάλιση αστικής ευθύνης για κάθε αυτοκίνητο που κυκλοφορούσε. Ο Νόμος 489/76 περιλαμβάνει πέντε κεφάλαια:

1. Τις γενικές διατάξεις
2. Τις διατάξεις για το επικουρικό κεφάλαιο

3. Τις διατάξεις για το διεθνές γραφείο ασφάλισης, οι οποίες τροποποιήθηκαν αργότερα με το Ν. 1569/85 και ρυθμίζονται θέματα της κυκλοφορίας των οχημάτων εκτός Ελλάδος
4. Τις διατάξεις για τη συνοριακή ασφάλιση όπου καθορίζονται, ρυθμίζονται θέματα και
5. Τις μεταβατικές διατάξεις.

### **3. ΑΣΦΑΛΙΣΗ**

#### **3.1. Ορισμός**

Η ασφάλιση νομικά, ορίζεται ως η ένωση προσώπων (ασφαλισμένοι) που είναι εκτεθειμένοι σε ομοειδείς κινδύνους και δημιουργώντας ασφαλιστική σχέση με τον ασφαλιστικό φορέα αντί ανταλλάγματος αποτελούν κατ' αυτού αυτοτελείς νομικές αξιώσεις για την κάλυψη του οικονομικού βάρους που τους προκαλεί η επέλευση του κινδύνου.

#### **3.2. Χαρακτηριστικά**

Τα χαρακτηριστικά της ασφάλισης είναι:

1. Ο κίνδυνος, δηλαδή η δυνατότητα επέλευσης ενός περιστατικού που είναι ικανό να γεννήσει ένα οικονομικό βάρος (οικονομική ανάγκη).
2. Η ένωση προσώπων που είναι εκτεθειμένα σε ομοειδείς κατά κανόνα κινδύνους (κοινωνία κινδύνων). Το ομοειδές των κινδύνων είναι ένα στοιχείο απαραίτητο, χωρίς ωστόσο να είναι αναγκαίο οι κίνδυνοι να είναι αυστηρά οι ίδιοι, γιατί κάτι τέτοιο θα οδηγούσε σε ανεπίδεκτο ασφάλισης σε αρκετές περιπτώσεις. Έτσι διευρύνεται η προϋπόθεση του ομοειδούς των κινδύνων με την αποδοχή και λιγότερο ομοειδών κινδύνων. Η ασφάλιση βασίζεται στο «αξίωμα του μεγάλου αριθμού», δηλαδή στον κατακερματισμό του κινδύνου που σύμφωνα με το νόμο των πιθανοτήτων, τελικά πραγματοποιείται σε βάρος ενός αριθμού προσώπων πολύ μικρότερου απ' όσα είναι εκτεθειμένα σε αυτόν. Ο νόμος των πιθανοτήτων επιτρέπει να υπολογιστεί με μαθηματική ακρίβεια το ύψος του ασφαλίστρου.
3. Η μετάθεση του κινδύνου στο φορέα της ασφάλισης.
4. Η δυνατότητα να γεννηθεί οικονομικό βάρος από την επέλευση του κινδύνου.

5. Το αντάλλαγμα (ασφάλιστρο) που παρέχεται από τα μέλη της κοινωνίας κινδύνων προς το φορέα της ασφάλισης για την κάλυψη του ανακύπτοντος από την επέλευση του κινδύνου οικονομικού βάρους (ασφαλιστική παροχή).
6. Η νομική αξίωση των μελών της κοινωνίας κινδύνων κατά του φορέα της ασφάλισης για την ασφαλιστική παροχή.

### 3.3. Σκοπός

Η ασφάλιση είναι ένας αποτελεσματικός τρόπος αντιμετώπισης αβέβαιης μελλοντικής οικονομικής ανάγκης, που χωρίς να απαιτεί μεγάλες οικονομικές θυσίες από κάθε εκτεθειμένο σε κινδύνους πρόσωπο, επιτυγχάνει με τη μέθοδο του επιμερισμού σε όλα τα συμμετέχοντα πρόσωπα, την απαλλαγή του συμμετέχοντα εις βάρος του οποίου εκάστοτε πραγματοποιείται ο κίνδυνος από τις απορρέουσες δυσβάστακτες οικονομικές συνέπειες.

Η ασφάλιση οργανώνεται σαν ένα πλέγμα σχέσεων, που δημιουργείται προληπτικά (πριν την επέλευση του κινδύνου) μεταξύ των εκτεθειμένων στους κινδύνους προσώπων και του ασφαλιστή και κατοχυρώνεται νομικά με την αναγνώριση από το δίκαιο των μεταξύ τους δικαιωμάτων και υποχρεώσεων.

Η ορθή οργάνωση του μηχανισμού της ασφάλισης έχει ευεργετικά αποτελέσματα για τα άτομα και κατ' επέκταση για την κοινωνία που αποτελούν, εξασφαλίζοντας σε αυτά τη δυνατότητα να αντιμετωπίσουν άμεσα και χωρίς να καταρρεύσουν οικονομικά, μεγάλους κινδύνους που μπορούν να συμβούν ξαφνικά, μη έχοντας εξαντληθεί από πολυτελείς επώδυνες προσπάθειες συγκεντρώσεως κεφαλαίων, κάτι που συχνά δεν είναι εφικτό εν όψει των εισοδημάτων τους, ενώ και δύσκολα επαυξάνονται και πιθανότατα δεν επαρκούν τελικά προς κάλυψη του κινδύνου.

Έτσι η ασφάλιση αποκτά προέχοντος κοινωνικό χαρακτήρα, αφού μεριμνά για την προστασία των μελών του κοινωνικού συνόλου από εκτεταμένη οικονομική ζημία σε περίπτωση επέλευσης επαπειλούμενων κινδύνων, προφυλάσσοντας παράλληλα αυτά από τις μεγάλες οικονομικές θυσίες, που ελλείψει του θεσμού της ασφάλισης θα απαιτούσε η προστασία αυτή και μάλιστα με αμφίβολα αποτελέσματα.

### **3.4.ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ**

#### **3.4.1. Κοινωνική ασφάλιση**

Η κοινωνική ασφάλιση, σε αντίθεση με την ιδιωτική, παρέχεται από νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου (το ΙΚΑ, το ΝΑΤ, τα διάφορα Ταμεία των Επαγγελματιών κλπ.), ενώ η ασφαλιστική σχέση που συνδέει φορείς και ασφαλισμένους διέπεται από διατάξεις δημοσίου δικαίου και γεννάται, όχι από την ελεύθερη βούληση των ασφαλιζομένων αλλά όταν από το νόμο συντρέξουν οι προβλεπόμενες προϋποθέσεις στο πρόσωπο των ασφαλισμένων, οι δε όροι και παροχές είναι συγκεκριμένα και όχι διαπραγματεύσιμα ούτε προϊόντα ανταγωνισμού.

Επίσης, η κοινωνική ασφάλιση δεν έχει ανταποδοτικό χαρακτήρα, αφού οι παροχές των φορέων της δεν προέρχονται μόνο από τις εισφορές των ασφαλισμένων αλλά και από κρατικές ενισχύσεις που στα πλαίσια της άσκησης κοινωνικής πολιτικής καλύπτουν τα μόνιμα, οφειλόμενα στη μη ορθολογική οργάνωση του πλέγματος δικαιωμάτων και υποχρεώσεων και διαχείριση των πόρων, ελλείμματα.

#### **3.4.2 Ιδιωτική ασφάλιση**

Ιδιωτική είναι η ασφάλιση που παρέχεται από ιδιωτικούς φορείς (ασφαλιστικές εταιρείες) και διέπεται από τις διατάξεις του ιδιωτικού δικαίου, η σχέση δε που συνδέει τον ασφαλιστή με τον ασφαλισμένο είναι κατά βάση η ασφαλιστική σύμβαση, ενώ η νομοθεσία παρεμβαίνει διορθωτικά και δευτερευόντως, μόνο για να προστατέψει τον ασφαλισμένο ως τον ασθενέστερο συμβαλλόμενο ή προκειμένου να θεσπίσει περιπτώσεις υποχρεωτικής ασφάλισης για την προστασία του κοινωνικού συνόλου.

Κατά κανόνα πάντως, (δηλαδή πλην των περιπτώσεων υποχρεωτικής ασφάλισης), η ασφάλιση αποτελεί ελεύθερη επιλογή του ασφαλισμένου, ενώ και στις περιπτώσεις υποχρεωτικής ασφάλισης ο ασφαλιζόμενος είναι ελεύθερος να επιλέξει το φορέα που του παρέχει τους συμφερότερους όρους, δεδομένου ότι η αγορά είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστική.

Τέλος η ιδιωτική ασφάλιση έχει χαρακτήρα πλήρως ανταποδοτικό, δεδομένου ότι οι φορείς αυτής αποκτούν τους πόρους για την καταβολή των ασφαλιστικών αποζημιώσεων μόνο από τα εισπραττόμενα ασφάλιστρα, τα οποία και επενδύουν με σκοπό τη διατήρηση και επαύξηση τους, ενεργώντας ως διαχειριστές του καταμερισμού των κινδύνων μεταξύ των ασφαλισμένων.

### 3.4.3. Διακρίσεις

Ο νόμος 2496/1997 που ρυθμίζει την ασφαλιστική σύμβαση στην οποία βασίζεται η σχέση μεταξύ ασφαλισμένου και φορέα ιδιωτικής ασφάλισης διακρίνει την ασφάλιση σε:

**A. Ασφάλιση προσώπων που υποδιαιρείται σε:**

- Ασφάλιση ζωής
- Ασφάλιση ατυχημάτων και
- Ασφάλιση ασθενειών

**B. Ασφάλιση ζημιών.**

Ως ασφάλιση ζωής νοείται η ασφάλιση κατά του κινδύνου θανάτου ή και επιβίωσης του ασφαλισμένου ή τρίτου ( με την έγγραφη συναίνεση αυτού).

Η ασφάλιση ατυχημάτων παρέχει κάλυψη κατά του κινδύνου των σωματικών βλαβών που προέρχονται από εξωτερική, βίαιη, αιφνίδια και ξένη προς την πρόθεση του ασφαλισμένου αιτία, εφόσον προκαλέσει προσωρινή ή μόνιμη, μερική ή ολική αναπηρία ή θάνατο ή ανάγκη νοσηλείας.

Η ασφάλιση ασθενειών παρέχει κάλυψη για τον κίνδυνο ασθενειών προερχόμενων από αιτίες, που είτε δεν υπήρχαν κατά τη σύναψη της ασφάλισης είτε υπήρχαν, αλλά ο ασφαλισμένος δικαιολογημένα αγνοούσε την ύπαρξή τους κατά τον παραπάνω χρόνο.

Στις δυο τελευταίες περιπτώσεις η ασφαλιστική παροχή μπορεί να συνίσταται είτε στις συγκεκριμένες άμεσες ζημίες του ασφαλισμένου είτε στα τυχόν κατ' αποκοπή για κάθε περίπτωση συμφωνημένα ποσά είτε σε περιοδικές παροχές είτε στην παροχή ιατροφαρμακευτικών και χειρουργικών υπηρεσιών.

Στην ασφάλιση κατά ζημιών η ασφαλιστική παροχή συνίσταται στην αποκατάσταση της ζημίας της περιουσίας που συμφωνήθηκε ότι θα καλύπτεται όταν θα επέλθει ο ασφαλισμένος κίνδυνος. Η ζημία της ασφαλισμένης περιουσίας μπορεί να συνίσταται στην βλάβη ή στην απώλεια αγαθών, απαιτήσεων και κερδών, καθώς και στις δαπάνες απόκρουσης ή ικανοποίησης απαιτήσεων τρίτων, ο δε ασφαλισμένος μπορεί να ασφαλίσει κάθε περιουσία για τη διατήρηση της οποίας έχει έννομο συμφέρον και η οποία είναι εκτεθειμένη στον ασφαλιστικό κίνδυνο.



Υπάρχουν πολλά είδη ασφάλισης κατά ζημιών και ειδικότερα:

1. Ασφάλιση κατά πυρκαγιάς, που καλύπτει καταρχήν τις ζημιές που προκαλούνται από τον κίνδυνο της πυρκαγιάς (αλλά και από τα αναγκαία μέτρα της διάγνωσης, αποτροπής ή περιστολής της ζημίας, καλύπτοντας και τα έξοδα κατάσβεσης και κατεδάφισης), κεραυνού και έκρηξης.
2. Ασφάλιση μεταφοράς πραγμάτων, που καλύπτει τις ζημιές που προκαλούνται από όλους τους κινδύνους που απειλούν τα πράγματα κατά το χρονικό διάστημα της μεταφοράς τους.
3. Ασφάλιση εσοδείας, που αποκαθιστά την αξία που θα είχαν τα γεωργικά προϊόντα κατά την ωρίμανση ή τη συνηθισμένη συγκομιδή, αν δεν είχε επέλθει ο κίνδυνος.
4. Ασφάλιση πιστώσεων και εγγυήσεων: στην πρώτη περίπτωση καλύπτεται ο κίνδυνος μη πληρωμής της πίστωσης που χορηγήθηκε από τον ασφαλισμένο σε οφειλέτη του λόγω αφερεγγυότητας, στη δεύτερη δε περίπτωση ο ασφαλιστής καταβάλλει τα ποσά που καταβάλλει ο ασφαλισμένος σε εκτέλεση υποχρέωσης του από σύμβαση εγγύησης υπέρ τρίτου.
5. Ασφάλιση περιβαλλοντικών ζημιών, που καλύπτει τα έξοδα αποκατάστασης του φυσικού περιβάλλοντος, συμπεριλαμβανομένων και των εξόδων αποκομιδής απορριμμάτων και ερειπίων, που προέκυψαν από την επέλευση ασφαλιστικού κινδύνου.
6. Ασφάλιση διακοπής λειτουργίας επιχείρησης, που καλύπτει την απώλεια κερδών, τα γενικά έξοδα και τα έξοδα που ήταν άμεση συνέπεια της επέλευσης του κινδύνου και προέκυψαν στην επιχείρηση λόγω μερικής ή ολικής διακοπής της προερχόμενης από την επέλευση του ασφαλιστικού κινδύνου και
7. Ασφάλιση αστικής ευθύνης, που καλύπτει τις δαπάνες οι οποίες προέρχονται άμεσα από την απόκρουση και ικανοποίηση αξιώσεων τρίτων κατά του ασφαλισμένου, που γεννήθηκαν από πράξεις ή παραλείψεις του για τις οποίες είχε συμφωνηθεί ασφαλιστική κάλυψη.

#### **3.4.4. Ο ρόλος της ιδιωτικής ασφάλισης**

Η ιδιωτική ασφάλιση μεριμνά για την προστασία των μελών μιας κοινωνίας από ενδεχόμενη οικονομική καταστροφή και προφυλάσσει έτσι, το κοινωνικό σύνολο από κοινωνικές αναταραχές και παρενέργειες που μπορεί να επέλθουν.

Συμμετέχει ενεργά στην ενδυνάμωση της αγοράς εργασίας μιας χώρας, με τη δημιουργία θέσεων εργασίας στις επιμέρους ασφαλιστικές επιχειρήσεις και στους προμηθευτές τους.

Οι ιδιωτικές ασφαλιστικές εταιρείες χρηματοδοτούν χορηγικά προγράμματα που ενισχύουν την κοινωνική ζωή, την υγεία και τον πολιτισμό του τόπου.

Τα ίδια τα προϊόντα της ιδιωτικής ασφάλισης προσφέρουν, ουσιαστικά, στο κοινωνικό σύνολο. Τα προγράμματα ανικανότητας και αναπηρίας απαλύνουν τον πόνο πολλών μελών της κοινωνίας μας και των οικογενειών τους. Τα συνταξιοδοτικά προγράμματα καλυτερεύουν το βιοτικό επίπεδο της τρίτης ηλικίας. Τα προγράμματα υγείας και περίθαλψης ανακουφίζουν πολλούς συνανθρώπους μας και τις οικογένειές τους.

Τέλος, η ιδιωτική ασφάλιση συμπληρώνει την κοινωνική και, υπό αυτή την έννοια, ο κοινωνικός της ρόλος αναδεικνύεται περισσότερο. Είναι γνωστό, ότι οι ανθρώπινες ανάγκες, οι επιθυμίες και οι προσδοκίες αυξάνουν γρηγορότερα από τις δυνατότητες του συστήματος κοινωνικών ασφαλίσεων να τις ικανοποιήσει. Η ιδιωτική ασφάλιση και τα προϊόντα τους μπορούν να τις οδηγήσουν σε διέξοδο, συμπληρώνοντας έτσι, το έργο της κοινωνικής ασφάλισης.

### **3.4.5. Διαδικασία**

Προκειμένου μια ασφαλιστική επιχείρηση να προβεί στη σύναψη της ασφαλιστήριας σύμβασης πρέπει να εκτιμήσει σωστά τον προς ασφάλιση κίνδυνο, ώστε το ασφάλιστρο να είναι δίκαιο και λογικό. Για τον λόγο αυτό απαιτεί ορισμένα στοιχεία, τα οποία λαμβάνει μέσω μιας δήλωσης του αντισυμβαλλομένου, δηλαδή της αίτησης ασφάλισης, στην οποία προκαθορίζεται μια σειρά από ερωτήσεις ώστε από το περιεχόμενο των απαντήσεών τους να προκύψει η εικόνα του ασφαλιζομένου κινδύνου. Με βάση τα δηλωθέντα στοιχεία ο *underwriter* εκτιμά τον κίνδυνο και καθορίζει το ασφάλιστρο ή απορρίπτει την ασφάλιση ή αποδέχεται τον κίνδυνο αλλά με πρόσθετο ασφάλιστρο (επασφάλιστρο) ή τέλος εξαιρεί κάποιες περιπτώσεις είτε για κάποιο χρονικό διάστημα είτε για όλη τη διάρκεια της σύμβασης. Είναι συνεπώς ευνόητο ότι η σωστή συμπλήρωση της αίτησης ασφάλισης είναι πολύ σοβαρό έργο ώστε να αποφεύγονται παρερμηνείες και άσκοπη ταλαιπωρία των μερών που εμπλέκονται στην έκδοση των ασφαλιστηρίων συμβολαίων.

Πριν από τη σύναψη της ασφάλισης η ασφαλιστική επιχείρηση υποχρεούται να πληροφορεί τον αντισυμβαλλόμενο με ορισμένα στοιχεία που καθορίζει ο νόμος (άρθρο 4

του Ν.Δ. 400/70). Στις Γενικές Ασφαλίσεις τα πληροφοριακά στοιχεία είναι το εφαρμοστέο δίκαιο, η έδρα της επιχείρησης, ο τρόπος και ο χρόνος διευθέτησης των έγγραφων παραπόνων. Αντίθετα στις Ασφαλίσεις Ζωής τα πληροφοριακά στοιχεία αυτά είναι περισσότερο και εξειδικευμένα όπως το είδος της βασικής ασφάλισης και των προσαρτημάτων, η διάρκεια της σύμβασης για την βασική και τα προσαρτήματα, ο τρόπος καταγγελίας της σύμβασης, ο τρόπος εναντίωσης ή υπαναχώρησης, οι αξίες εξαγοράς, το εφαρμοστέο δίκαιο, πληροφορίες για το χρόνο καταβολής των ασφαλιστρών, τον τρόπο υπολογισμού και διανομή της συμμετοχής στην υπεραπόδοση των μαθηματικών αποθεμάτων κλπ.

Στη συνέχεια και αφού έχει ολοκληρωθεί η ως άνω διαδικασία η ασφαλιστική επιχείρηση καθορίζει το ασφαλιστρο ανά κάλυψη εκδίδει το ασφαλιστήριο συμβόλαιο το οποίο παραδίδεται στο συμβαλλόμενο και εισπράττει το οφειλόμενο ασφαλιστρο.

## **4. ΦΟΡΕΙΣ**

### **4.1. Ασφαλιστική Επιχείρηση**

Η ασφαλιστική επιχείρηση έχει αντικείμενο εργασίας την άσκηση ασφάλισης δηλαδή τη σύναψη για δικό της λογαριασμό, ασφαλιστικών συμβάσεων. Πρόκειται δηλαδή για την επαγγελματική ενασχόληση με ασφαλιστικές εργασίες. (πρέπει να σημειωθεί ότι ιδιωτικές ασφαλίσεις, ασκούν επίσης εξαιρετικά και ορισμένα νομικά πρόσωπα που δεν έχουν αυτοτελή επιχειρηματική οργάνωση, δηλαδή το Επικουρικό Ταμείο και το Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης.

Η ασφαλιστική επιχείρηση διέπεται από το Ν.Δ. 400/1970. για τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις που είναι υποχρεωτικά ανώνυμες εταιρείες (με εξαίρεση τους αλληλασφαλιστικούς συνεταιρισμούς και την Ένωση Ασφαλιστών Lloyd's Λονδίνου) ισχύουν παράλληλα και συμπληρωματικά και οι διατάξεις του νόμου 2190/1920 περί Ανωνύμων εταιρειών, αν δεν είναι αντίθετες με τις διατάξεις του Ν.Δ. 400/1970 που όπως προαναφέρθηκε είναι ειδικός νόμος για τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις. (Σύμφωνα με το Ν.Δ. 400/1970 η λέξη ασφαλιστής δηλώνει αποκλειστικά την ασφαλιστική επιχείρηση που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα, είτε υπό καθεστώς εγκατάστασης είτε υπό καθεστώς ελεύθερης παροχής υπηρεσιών).

## **I. Μορφή (άρθρο 2 του Ν.Δ. 400/1970)**

Οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις διακρίνονται ανάλογα με το αν ασκούν ασφάλιση με ασφάλιστρο (ανώνυμη ασφαλιστική εταιρεία) ή αλληλασφάλιση (αλληλασφαλιστικός συνεταιρισμός), με βάση τον ιδιωτικό και δημόσιο χαρακτήρα τους σε ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου, και με βάση την εθνικότητα τους σε ελληνικές ή αλλοδαπές.

Σύμφωνα με το άρθρο 2 του Ν.Δ. 400/1970 η ασφάλιση ασκείται στην Ελλάδα από:

1. Ανώνυμη Εταιρεία που ασχολείται αποκλειστικά με ασφαλιστικές εργασίες ( ο νομοθέτης επέλεξε την ανώνυμη εταιρεία που είναι κεφαλαιουχική εταιρεία γιατί η φύση της παρέχει μεγαλύτερη ασφάλεια από ότι μια ατομική επιχείρηση, μια προσωπική εταιρεία ή μια εταιρεία περιορισμένης ευθύνης δηλαδή Ε.Π.Ε).
2. Αλληλασφαλιστικό συνεταιρισμό ο οποίος έχει συσταθεί σύμφωνα με το ελληνικό δίκαιο που ασχολείται αποκλειστικά με ασφαλιστικές εργασίες.
3. Επιχειρήσεις Δημοσίου Δικαίου με σκοπό αποκλειστικά τις ασφαλιστικές εργασίες ( δεν έχει συσταθεί ακόμα τέτοια επιχείρηση).
4. Ασφαλιστικές επιχειρήσεις που έχουν έδρα σε οποιοδήποτε Κράτος- μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και βρίσκονται στην Ελλάδα είτε υπό καθεστώς εγκατάστασης είτε υπό καθεστώς ελεύθερης παροχής υπηρεσιών ( ο Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος Ε.Ο.Χ περιλαμβάνει τα Κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το Βασίλειο της Νορβηγίας, τη Δημοκρατία της Ισλανδίας και το Πριγκιπάτο του Λιχτενστάιν, σύμφωνα με το Νόμο 2155/1993 ( Α' 104) «Κύρωση Συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (Ε.Ο.Χ)'' ).
5. Ασφαλιστικές επιχειρήσεις που έχουν έδρα σε Τρίτη χώρα ( εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου ) που βρίσκονται στη Ελλάδα υπό καθεστώς εγκατάστασης.
6. Ευρωπαϊκή Εταιρεία όταν θα δημιουργηθεί.
7. Επίσης το άρθρο 2 του Ν.Δ. 400/1970 εξομοιώνει την Ένωση Ασφαλιστών Lloyd's Λονδίνου με ασφαλιστική επιχείρηση. (Στο σημείο αυτό επισημαίνεται ότι η Ένωση Ασφαλιστών Lloyd's Λονδίνου εξομοιώνεται με ασφαλιστική επιχείρηση και όχι οι μεσίτες Lloyd's ).

Οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις έχουν ως αποκλειστικό σκοπό την άσκηση ασφαλιστικών εργασιών. Μπορούν όμως να ιδρύουν υπό τις προϋποθέσεις του νόμου ανώνυμες εταιρείες και να συμμετέχουν σε όμοιες εταιρείες, έστω και αν οι τελευταίες δεν έχουν ως αντικείμενο τις ασφαλιστικές εργασίες.

Οι ελληνικές ασφαλιστικές επιχειρήσεις καθώς και οι νόμιμοι αντιπρόσωποι των αλλοδαπών ασφαλιστικών επιχειρήσεων μπορούν να εδρεύουν μόνο στην περιφέρεια Αττικής, στη Θεσσαλονίκη, στην Πάτρα, στη Λάρισα, στην Καβάλα και στο Ηράκλειο. Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Ανάπτυξης μπορούν να οριστούν και άλλες πόλεις ως έδρα ασφαλιστικών επιχειρήσεων.

Ο νόμος 400/1970 ορίζει επίσης ότι οι ελληνικές ασφαλιστικές επιχειρήσεις οφείλουν να έχουν την κεντρική τους διοίκηση στον τόπο της έδρας τους.

## **II. Άδεια λειτουργίας (άρθρο 3 και 3<sup>α</sup> του Ν.Δ. 400/1970)**

Σύμφωνα με το άρθρο 3 και 3<sup>α</sup> του Ν.Δ. 400/1970 οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις πρέπει να έχουν λάβει άδεια λειτουργίας από το Ελληνικό Κράτος και συγκεκριμένα από το Υπουργείο Ανάπτυξης (Τομέας Εμπορίου) που αποτελεί την εποπτική αρχή των ασφαλιστικών επιχειρήσεων.

Η άδεια αυτή είναι «ενιαία άδεια», δηλαδή ισχύει για το σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου σε περίπτωση που η ασφαλιστική επιχείρηση πρόκειται να ασκήσει τις δραστηριότητές της σε άλλο κράτος-μέλος είτε με καθεστώς ελεύθερης εγκατάστασης είτε με καθεστώς ελεύθερης παροχής υπηρεσιών.

Η άδεια λειτουργίας κάθε ελληνικής ασφαλιστικής επιχείρησης παρέχεται ταυτόχρονα με την άδεια σύσταση της ανώνυμης εταιρείας, και δημοσιεύεται στο Δελτίο Ανωνύμων Εταιρειών και Εταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης της Εφημερίδας της Κυβέρνησης.

Η άδεια λειτουργίας χορηγείται αποκλειστικά για την άσκηση είτε

- ασφαλίσεων κατά ζημιών είτε
- ασφαλίσεων ζωής.

Δεν επιτρέπονται δηλαδή μικτές ασφαλιστικές επιχειρήσεις που ασκούν υπό την ίδια επωνυμία τόσο ασφαλίσεις ζωής όσο και ασφαλίσεις ζημιών. Ασφαλιστικές επιχειρήσεις που έδρα στην Ελλάδα και οι οποίες είχαν λάβει πριν την ισχύ του νόμου μικτή άδεια και άρα ασκούσαν ασφαλίσεις κατά ζημιών μαζί με ασφαλίσεις ζωής μπορούν να

εξακολουθήσουν την ταυτόχρονη άσκηση των δυο δραστηριοτήτων, υπό τον όρο ότι κάθε δραστηριότητα θα τελεί υπό ξεχωριστή διαχείριση σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 52β του Ν.Δ. 400/1970.

Η άδεια χορηγείται κατά κλάδο ασφάλισης, για όλους ή μερικούς από τους κινδύνους που υπάγονται σ' αυτόν τον κλάδο και κατά ομάδα κλάδων ασφαλίσεων σύμφωνα με την κατάταξη που προβλέπεται στο άρθρο 13 του Ν.Δ. 400/1970. Ασφαλιστική επιχείρηση που έλαβε άδεια για έναν κλάδο ή ομάδα κλάδων ασφαλίσεων κατά ζημιών μπορεί να καλύπτει και κινδύνους που περιλαμβάνονται σε άλλον κλάδο ασφάλισης κατά ζημιών (παρεπόμενους κινδύνους) χωρίς να απαιτείται άδεια και για τον κλάδο στον οποίο υπάγονται οι κίνδυνοι αυτοί εφόσον:

1. Συνδέονται με τον κυρίως κίνδυνο,
2. Αφορούν το αντικείμενο που είναι ασφαλισμένο κατά του κυρίως κινδύνου,
3. Ασφαλίζονται με το ασφαλιστήριο του κυρίως κινδύνου.

### **III. Δικαιολογητικά:**

Για να χορηγηθεί άδεια λειτουργίας απαιτείται να υποβληθούν τα κάτωθι δικαιολογητικά:

1. Το καταστατικό.
2. Τα αποδεικτικά στοιχεία καταβολής ολόκληρου του μετοχικού κεφαλαίου αν πρόκειται για ανώνυμη εταιρεία ή των εισφορών αν πρόκειται για αλληλασφαλιστικό συνεταιρισμό.
3. Το πρόγραμμα δραστηριότητας (ορίζεται από τις διατάξεις του νόμου τι ακριβώς πρέπει να περιλαμβάνει το πρόγραμμα ανάλογα με το αν πρόκειται να ασκηθούν εργασίες ασφαλίσεων κατά ζημιών ή εργασίες ασφαλίσεων ζωής).
4. Πληροφορίες για τους διοικούντες την ασφαλιστική επιχείρηση προκειμένου να ελεγχθεί η εντιμότητα και τα επαγγελματικά προσόντα ή πείρα των προσώπων αυτών. Τα κριτήρια καταλληλότητας των διοικούντων καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.
5. Το όνομα του υπεύθυνου αναλογιστή και του υπεύθυνου για τα στοιχεία του μεταβλητού κεφαλαίου όταν πρόκειται να ασκηθεί ο υποκλάδος ασφαλίσεων ζωής που συνδέονται με επενδύσεις.

Εντός 3μηνου από της δημοσίευσης της Υπουργικής απόφασης περί παροχής άδειας σύστασης και λειτουργίας της ασφαλιστικής επιχείρησης, αυτή υποχρεούται να υποβάλλει στο Υπουργείο αντίγραφα των αντασφαλιστικών της συμβάσεων.

#### **IV. Ανάκληση άδειας λειτουργίας**

Η άδεια λειτουργίας ασφαλιστικής επιχείρησης ανακαλείται:

A. Στις περιπτώσεις που προβλέπεται από το Ν.Δ. 400/1970 δηλαδή:

1. Μη συμμόρφωση με τα μέτρα οικονομικής ανασυγκρότησης ή βραχυπρόθεσμης χρηματοδότησης που επιβλήθηκαν εξαιτίας αδυναμίας συγκρότησης περιθωρίου φερεγγυότητας και εγγυητικού κεφαλαίου (άρθρο 17γ παρ. 5 του 400/1970- τα θέματα αυτά αναλύονται παρακάτω).
2. Μη καταβολή του τελεσίδικα επιδικασθέντος ασφαλίματος.
3. Ανάκληση της άδειας μη κοινοτικής ασφαλιστικής επιχείρησης από την εποπτική αρχή άλλου κράτους μέλους της Ε.Ε. στο οποίο είναι επίσης εγκατεστημένη και η οποία (εποπτική Αρχή) έχει αναλάβει το συντονισμό του έργου της εποπτείας εντός της Ε.Ε. (άρθρο 20 παρ. Η Ν.Δ. 400/1970).
4. Μη πλήρωση της θέσης του νομίμου αντιπροσώπου αλλοδαπής ασφαλιστικής επιχείρησης εγκατεστημένης στην Ελλάδα μέσα σε δυο μήνες από τότε που κενώθηκε (άρθρο 22 παρ. 6 του Ν.Δ. 400/1970).

B. Σε περίπτωση ποινικής καταδίκης σύμφωνα με τα άρθρα 43 ως 49 αυτού, καθώς και αν έπαψαν να υπάρχουν οι προϋποθέσεις για τις οποίες αυτή δόθηκε, ή αν παραβιάζονται σοβαρά οι κάθε είδους υποχρεώσεις που επιβάλλονται από το προαναφερόμενο Νομοθετικό Διάταγμα.

Ειδικά για τις παραβάσεις του άρθρου 44 (όταν πρόσωπο που άμεσα ή έμμεσα ασκεί διοίκηση ή διαχείριση σε ασφαλιστική επιχείρηση ή αλληλασφαλιστικό συνεταιρισμό με γνώση του πρότεινε ή επέτρεψε τη διανομή μερίσματος κατά παράβαση των διατάξεων του νόμου ή του καταστατικού περί σχηματισμού του αποθεματικού, παραβίασε τις διατάξεις περί υπολογισμού και διαχείρισης των τεχνικών αποθεμάτων και περιθωρίου φερεγγυότητας, συνέταξε ή ενέκρινε ισολογισμό κατά παράβαση των διατάξεων του Ν.Δ. 400/1970 ή του καταστατικού της ασφαλιστικής επιχείρησης και παραβίασε τις διατάξεις του νόμου ή του καταστατικού σχετικά με τη διάθεση της εγγύησης ή την κατανομή των κατά τα άρθρα 7, 8γ, 11,15,17, 17 α, 17 β, 17 γ, 18, 20, 24 και 36 του Ν.Δ.

400/1970 διατιθέμενων χρηματικών ποσών) είναι δυνατό να ανακαλείται η άδεια λειτουργίας ασφαλιστικής επιχείρησης και χωρίς να ασκηθεί ποινική δίωξη, αν απειλούνται τα συμφέροντα των ασφαλισμένων ή η δημόσια τάξη ή τα χρηστά ήθη.

Γ. Αν σε 12 μήνες από τη χορήγηση της δεν έγινε έναρξη εργασιών ή εάν η ασφαλιστική επιχείρηση παραιτείται ρητά από αυτήν. Το ίδιο ισχύει και σε περίπτωση που ανασταλούν οι εργασίες ή στο σύνολο ή κατά ένα μέρος για διάστημα πέραν των 6 μηνών.

## **5. ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΠΟΠΤΕΙΑ**

Κρατική εποπτεία των ασφαλιστικών επιχειρήσεων είναι ο ειδικός κρατικός έλεγχος στον οποίο υπόκεινται οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις. Πρέπει να σημειωθεί ότι όλες οι κοινές ανώνυμες εταιρείες υπόκεινται σε έλεγχο από το κράτος. Η κρατική εποπτεία των ασφαλιστικών επιχειρήσεων είναι πολύ πιο λεπτομερής και έχει διαφορετικό σκοπό. Στην ασφαλιστική εταιρεία και στον αλληλασφαλιστικό συνεταιρισμό, ο έλεγχος του κράτους υπεισέρχεται σε πολύ περισσότερα ζητήματα και εκτείνεται και στην καθημερινή λειτουργία τους. Όταν η ασφαλιστική επιχείρηση είναι ανώνυμη εταιρεία, οι διατάξεις περί ασφαλιστικής εποπτείας εφαρμόζονται παράλληλα με τις διατάξεις για την εποπτεία των κοινών ανωνύμων εταιρειών. Σε περίπτωση που οι διατάξεις για την εποπτεία των κοινών ανωνύμων εταιρειών έρχονται σε αντίθεση με τις διατάξεις της ασφαλιστικής εποπτείας, υπερισχύουν οι δεύτερες. ( Πρέπει στο σημείο αυτό να σημειωθεί ότι σε ειδική εποπτεία υπόκεινται και οι Τράπεζες).

Σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ. 3 του Ν.Δ. 400/1970 οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις υπόκεινται στην εποπτεία του Υπουργού Ανάπτυξης, που ασκείται σύμφωνα με τις διατάξεις του παραπάνω νομοθετικού διατάγματος και έχει σκοπό την προστασία και εξασφάλιση των ασφαλισμένων και των δικαιούχων αποζημίωσης από ασφαλιστική σύμβαση.

### **5.1.Υπολογισμός του ασφαλίστρου**

Για τον υπολογισμό του ασφαλίστρου απαραίτητη προϋπόθεση είναι ο καθορισμός της έκτασης του κινδύνου που αναλαμβάνει η ασφαλιστική επιχείρηση, σε ποιες δηλαδή περιπτώσεις ευθύνεται να καταβάλλει αποζημίωση και τι ποσό και πότε απαλλάσσεται. Ο



καθορισμός αυτός του κινδύνου γίνεται με τους γενικούς και ειδικούς όρους του ασφαλιστηρίου συμβολαίου μέσω των εξαιρέσεων.

Η βασική **ασφάλεια ζωής** βασίζεται στην πιθανότητα ένα άτομο κάποιας ηλικίας  $X$  να πεθάνει ή να επιβιώσει σε μια χρονική περίοδο  $N$  ετών. Προς τον σκοπό αυτό συντάσσονται, ύστερα από παρακολούθηση ενός τυχαίου πλήθους ατόμων, οι «**Οι Πίνακες Θνησιμότητας**». Στη βασική ασφάλεια ζωής ως μακροχρόνια οικονομική πράξη υπεισέρχεται και ο παράγων τεχνικό επιτόκιο. Με μαθηματικούς υπολογισμούς, στους οποίους συνδυάζεται η ως άνω πιθανότητα και το τεχνικό επιτόκιο, καταλήγουμε στο κόστος του ασφαλιστρού κινδύνου. Το ασφαλιστρο αυτό επιβαρύνεται με τα έξοδα διαχείρισης, πρόσκτησης και είσπραξης και προκύπτει το καθαρό ασφαλιστρο το οποίο μπορεί να επιβαρυνθεί με κάποιο επασφάλιστρο.

Στις γενικές **ασφαλίσεις** μετά από στατιστική μελέτη υπολογίζεται η **πιθανότητα επέλευσης του κινδύνου**, το μέσο αναμενόμενο κόστος της ζημίας και από το γινόμενο τους προκύπτει το «ασφάλιστρο κινδύνου». Το ασφαλιστρο αυτό επιβαρύνεται με τα έξοδα διαχείρισης, πρόσκτησης και είσπραξης και προκύπτει το καθαρό ασφαλιστρο το οποίο μπορεί να επιβαρυνθεί με κάποιο επασφάλιστρο.

Η σχέση που διέπει την τιμολόγηση στις ασφαλίσεις είναι η εξής:

Παρούσα αξία των ασφαλιστρού = παρούσα αξία των αποζημιώσεων
--

Τα καθαρά ασφαλίστρα επιβαρύνονται με

- Το δικαίωμα συμβολαίου (στις ασφαλίσεις ζωής άπαξ),
- Φόρος Κύκλου Εργασιών και
- Χαρτόσημο και προκύπτει το τελικό ασφαλιστρο.

Στον κλάδο αστικής ευθύνης αυτοκινήτων επιβάλλεται επιπλέον κράτηση για

- Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας και
- Επικουρικό Κεφάλαιο.

## 5.2. Ασφαλιστική τοποθέτηση

Με τη σύναψη της ασφαλιστήριας σύμβασης η ασφαλιστική επιχείρηση αναλαμβάνει έναντι ασφαλιστρού να καταβάλλει αποζημίωση στον δικαιούχο αν και όταν επέλθει η ασφαλιστική περίπτωση. Για να είναι δε σε θέση να εκπληρώσει την υποχρέωση της αυτή πρέπει ανά πάσα στιγμή να γνωρίζει αφενός μεν το ύψος τους ( τεχνικές

προβλέψεις στο παθητικό) και αφετέρου ότι επαρκούν τα περιουσιακά της στοιχεία (ενεργητικό) που διαθέτει προς τον σκοπό αυτό. Η ανωτέρω διάθεση της περιουσίας της ασφαλιστικής επιχείρησης ονομάζεται ασφαλιστική τοποθέτηση.

## **6. ΑΠΟΖΗΜΙΩΤΙΚΗ ΑΡΧΗ**

### **6.1. Απαγόρευση πλουτισμού**

Η ασφάλιση έχει, σαν αυτοσκοπό, την αποζημίωση του ασφαλισμένου σε περίπτωση πραγματοποίησης της ζημίας, όχι όμως και τον παράνομο πλουτισμό του.

Η σκοπιμότητα και η λογική δικαιολογούν την πιο πάνω αρχή, αλλά σήμερα υπάρχει μια απόκλιση προς γενναιότερη αποζημίωση, λόγω του μεγάλου ανταγωνισμού και της ευπορίας των ασφαλιστικών εταιρειών.

Η πληρωμή της αποζημίωσης και ο καθορισμός της, γίνονται πάντα κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις και κριτήρια, όπως, π.χ. εκτίμηση του χρόνου ζημίας και αποζημίωσης, από εξειδικευμένο προσωπικό και την αρχή αποφυγής πλουτισμού του ασφαλισμένου.

Ενδεικτικά, αναφέρεται ότι, σε περίπτωση μερικής ζημίας, ο ασφαλιστής θα αποζημιώσει τα ζημιωθέντα αντικείμενα και στην κατάσταση που ευρίσκοντο κατά το χρόνο της ζημίας, μπορεί επίσης, τα βλαφθέντα μερικώς πράγματα να τα πάρει, αν επιθυμεί και να τα κάνει ό,τι θέλει.

Σε περίπτωση που ο ασφαλισμένος αποζημιώθηκε από άλλο ασφαλιστή, τότε είναι υποχρεωμένος να το αναφέρει και να υπολογιστεί στο ποσό της αποζημίωσης από το δεύτερο ασφαλιστή. Δηλαδή, το ποσό που θα εισπράξει σαν αποζημίωση από τον πρώτο ασφαλιστή, θα συνυπολογιστεί με εκείνο που θα εισπράξει από το δεύτερο, ώστε και τα δυο μαζί να μην υπερβαίνουν το συνολικό ύψος της αποζημίωσης, γιατί αλλιώς έχουμε αθέμιτο πλουτισμό.

Η βασική έννοια απαγόρευσης πλουτισμού είναι, να μην εισπράξει ο λήπτης της ασφάλισης περισσότερα από τη ζημία που υπέστη. Αυτό επιτυγχάνεται με διάφορους τρόπους, οι οποίοι καθορίζονται από το νόμο και είναι η υπερασφάλιση, η διπλή ή πολλαπλή ασφάλιση και η υποκατάσταση του ασφαλιστή.

## 6.2. Ασφαλιστική υποκατάσταση

Σύμφωνα με το άρθρο 14, παρ. 1 του ΑσφΝ εάν ο λήπτης της ασφάλισης έχει αξίωση προς αποκατάσταση της ζημίας κατά τρίτου, η αξίωση περιέχεται στον ασφαλιστή στην έκταση του ασφαλισματος που κατέβαλε.

Ο ασφαλιζόμενος ευθύνεται για κάθε πράξη ή παράλειψή του, που θα αποβεί σε βάρος του ασφαλιστή ή τρίτου. Αυτό ισχύει από τη στιγμή που θα πραγματοποιηθεί η ζημία ως τη στιγμή που θα πληρωθεί το ασφάλισμα., ο ασφαλιστής στην περίπτωση αυτή, μπορεί να ζητήσει αποζημίωση από τον ασφαλιζόμενο. Μετά την πληρωμή του ασφαλισματος, δεν επιδρούν τα ανώτερα στις σχέσεις του ασφαλιζόμενου προς τον ασφαλιστή ή τον τρίτο υπεύθυνο.

Η ασφαλιστική υποκατάσταση είναι εκχώρηση των αξιώσεων του ασφαλισμένου προς τους τρίτους, δηλαδή η πληρωμή της ζημίας, χωρίς να χρειάζεται καμία ενημέρωση από κανέναν.

Εάν η ζημιά προήλθε από ευθύνη τρίτου, τότε ο ασφαλιστής υποχρεούται, εφόσον βέβαια το ζητήσει ο ασφαλισμένος, να αποζημιώσει αυτόν, άσχετα αν ο τελευταίος μπορεί να στραφεί εναντίον του τρίτου.

Ο ασφαλιζόμενος λοιπόν έχει δυο επιλογές:

- να στραφεί κατά του τρίτου που προκάλεσε τη ζημιά
- να ζητήσει να αποζημιωθεί από τον ασφαλιστή.

Είναι αυτονόητο, ότι δεν μπορεί να εισπράξει μεγαλύτερο ποσό αποζημίωσης από το ποσό της καλυπτόμενης ζημίας, δηλαδή να αποζημιωθεί δυο φορές και να καταστεί πλουσιότερος με ευκαιρία τη ζημία που υπέστη (αρχή απαγόρευσης πλουτισμού). Μόνο οι αξιώσεις που δεν καλύπτονται ασφαλιστικά και δεν ικανοποιήθηκαν από τον ασφαλιστή, παραμένουν στον ζημιωθέντα λήπτη.

Συνεπώς, ασφαλιστής δεν απαλλάσσεται, αλλά υποκαθίσταται στα δικαιώματα του ασφαλισμένου κατά του τρίτου και αυτός υπεισέρχεται στις υποχρεώσεις του ασφαλιστή.

Το άρθρο 14 ΑσφΝ έχει διπλό σκοπό, πρώτα, να εμποδίσει τον πλουτισμό του ασφαλισμένου και δεύτερον, να μην επιτρέψει την απαλλαγή του υπευθύνου για αποζημίωση, επειδή ο ασφαλιζόμενος πληρώθηκε με βάση την ασφαλιστική σύμβαση.

Ζημίες ή απώλειες, προερχόμενες από τρίτους συγγενείς ή έχοντες οικονομική σχέση με τον ασφαλιζόμενο, αυτές δεν μπορούν να υποκατασταθούν από τον ασφαλιστή, εκτός αν ο τρίτος είναι ασφαλισμένος.

Όταν πληρωθεί ο ασφαλιζόμενος το ασφάλισμα, δεν έχει δικαίωμα να στραφεί εναντίον του τρίτου υπευθύνου. Το αντίστοιχο ισχύει και για τον ασφαλιστή, ο οποίος δεν μπορεί να στραφεί εναντίον του τρίτου υπευθύνου, αν δεν πληρώσει το ασφάλισμα στον ασφαλιζόμενο.

Όταν ο ασφαλιστής πληρώσει το ασφάλισμα στον ασφαλιζόμενο, υποκαθίσταται, δηλαδή υπεισέρχεται σε όλα τα δικαιώματα και υποχρεώσεις που έχει ο ασφαλιζόμενος, πριν πληρωθεί, κατά του τρίτου. Ο τρίτος αν έχει ενστάσεις κατά του ασφαλιζόμενου, μπορεί να τις ενεργοποιήσει μόνο πριν πληρωθεί ο τελευταίος.

Η υποκατάσταση του ασφαλιστή έναντι των δικαιωμάτων του ασφαλισμένου, είναι ίση με το πληρωθέν ποσό (ασφάλισμα) και όχι περισσότερο από την ευθύνη (ποσό) αποζημίωσης του υπευθύνου τρίτου.

Εάν το ασφαλιστικό ποσό είναι μικρότερο της ασφαλιστικής αξίας (υπασφάλιση), εφαρμόζεται ο αναλογικός κανόνας.

Σε περίπτωση συνασφάλισης, κάθε ασφαλιστής υποκαθίσταται αναλογικά.

Αν ο ασφαλιζόμενος δε ζητήσει ή παραιτηθεί από τα δικαιώματά του, είτε συμβιβάζεται, χωρίς τη συμβουλή του ασφαλιστή, ο τελευταίος απαλλάσσεται της υποχρέωσης για αποζημίωση.

Τέλος, το κατά πόσον ο ασφαλιστής που «εισέρχεται» στη θέση του ασφαλισμένου, δικαιούται ή όχι να στραφεί και κατά ποιού, κρίνεται από την ειδική νομοθεσία που διέπει την ευθύνη του τρίτου. Π.χ δεν υπάρχει ανταγωγικό δικαίωμα κατά του ΙΚΑ, ούτε κατά του Δημοσίου, αν η ζημία προκλήθηκε εξαιτίας ή με αφορμή τρομοκρατικές πράξεις, για τις οποίες είναι (αστικά) υπεύθυνο το ίδιο το Δημόσιο. Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 14, παρ. 2 Ασφ Ν, αν οι αξιώσεις του λήπτη της ασφάλισης στρέφονται κατά του ασφαλισμένου ή του δικαιούχου ασφαλίματος ή των ανιόντων, κατιόντων και συζύγων τους ή άλλων προσώπων που συνοικούν μαζί του, καθώς και των νόμιμων αντιπροσώπων του ή των εκπροσώπων του, η αξίωση δεν περιέρχεται στον ασφαλιστή, παρά μόνο αν τα πρόσωπα αυτά ενήργησαν με δόλο.

## 7. ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Σύμφωνα με το άρθρα 16-25 Ν. 489/1976 το Επικουρικό Κεφάλαιο είναι νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου, εδρεύει στην Αθήνα και τελεί υπό την εποπτεία του Υπουργού Ανάπτυξης. Μέλη του είναι υποχρεωτικώς και αυτοδικαίως όλες οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις που ασκούν την ασφάλιση αστικής ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων με καθεστώς ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, δηλαδή οι επιχειρήσεις εκείνες που έχουν έδρα, υποκατάστημα ή πρακτορείο σε άλλο κράτος- μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί (π.χ. ΚΤΕΛ) καθώς και τα Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου ή οι Οργανισμοί Κοινής Ωφελείας.

Προκειμένου να εκπληρωθεί ο σκοπός του Επικουρικού Κεφαλαίου, επιβάλλεται εισφορά υπέρ αυτού, η οποία καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης και υπολογίζεται σε ποσοστό επί τοις εκατό που δε δύναται να υπερβαίνει το 5% επί των καθαρών ασφαλιστρών του κλάδου αστικής ευθύνης από χερσαία αυτοκινητικά ατυχήματα. Η εν λόγω εισφορά βαρύνει κατά 70% τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις και κατά 30% τους ασφαλισμένους των οποίων η εισφορά εμφανίζεται στο ασφαλιστήριο. Το Επικουρικό Κεφάλαιο έχει δικαίωμα αγωγής κατά των μελών του για την είσπραξη των εισφορών τους.

Γενικά η μη συμμόρφωση των μελών του Επικουρικού Κεφαλαίου με τους νόμους, τα προεδρικά διατάγματα και τις υπουργικές αποφάσεις, συνεπάγεται την ανάκληση της άδειας λειτουργίας αυτών για τον κλάδο ασφάλισης αστικής ευθύνης αυτοκινήτων.

Τα ανώτατο όργανο Επικουρικού κεφαλαίου είναι η **συνέλευση των μελών** του, η οποία αποφασίζει για κάθε υπόθεση. Οι αποφάσεις της μάλιστα είναι δεσμευτικές ακόμα και για τα μέλη της που απουσιάζουν ή διαφωνούν. Η γενική συνέλευση είναι η μόνη αρμόδια να αποφασίζει για τα παρακάτω θέματα:

1. Για το διορισμό και την ανάκληση των μελών της,
2. Για την έγκριση ή τροποποίηση του προϋπολογισμού, απολογισμού και ισολογισμού.
3. Για την κατάρτιση του εσωτερικού κανονισμού που διέπει την όλη λειτουργία του οργανισμού.

Η διαχείριση του Επικουρικού Κεφαλαίου ασκείται από τη διαχειριστική επιτροπή, η οποία αποτελείται από εννέα μέλη, τα οποία εκλέγει η γενική συνέλευση και ένα μέλος χωρίς ψήφο, το οποίο ορίζει ο Υπουργός Ανάπτυξης με απόφασή του. Το Επικουρικό Κεφάλαιο εκπροσωπείται δικαστικώς και εξωδίκως από τον πρόεδρο της διαχειριστικής

επιτροπής, μπορεί όμως να οριστεί με απόφασή της ότι και άλλα μέλη ή άλλα πρόσωπα δικαιούνται να το εκπροσωπούν.

Το Επικουρικό Κεφάλαιο λύεται με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Ανάπτυξης.

## **8. ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗ**

Το Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης είναι Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου. Μέλη του ΓΔΑ είναι υποχρεωτικά και αυτοδίκαια οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις που έχουν την έδρα τους στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό και ασκούν τον κλάδο της ασφάλισης αστικής ευθύνης για ατυχήματα από αυτοκίνητα. Για την κάλυψη των εξόδων λειτουργίας τα μέλη του ΓΔΑ, καταβάλλουν την εγγραφή τους σε αυτό εισφορά που δεν μπορεί να είναι κατώτερη από 3000 Ευρώ Για τα επόμενα έτη η εισφορά κάθε μέλους υπολογίζεται ανάλογα με την παραγωγή ασφαλιστρών του στον κλάδο αυτοκινήτου κατά την προηγούμενη χρήση. Αν η διαχειριστική επιτροπή εκτιμήσει ότι τα κεφάλαια που διαθέτει δεν επαρκούν για την εκπλήρωση εκκρεμών υποχρεώσεων του, κάθε μέλος υποχρεούται σε καταβολή συμπληρωματικής εισφοράς.

### **8.1. Ασφαλιστική σύμβαση**

#### **8.1.1. Νομική έννοια**

Η ασφαλιστική σύμβαση είναι ενοχική, διαρκής σύμβαση κατά την οποία η ασφαλιστική επιχείρηση (ασφαλιστής) παρέχει ασφαλιστική προστασία έναντι ασφαλιστρών. Ουσιαστικά με την ασφαλιστική σύμβαση ο ασφαλιστής, αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλει, έναντι ασφαλιστρου, στο συμβαλλόμενο της (λήπτη της ασφάλισης) ή σε τρίτων, 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) (άρθρο 1 παρ. 1 Ν. 2496/1997). Η ασφαλιστική σύμβαση αποδεικνύεται με έγγραφο που εκδίδεται από τον ασφαλιστή.

Η ασφαλιστική σύμβαση διέπεται από τις γενικότερες διατάξεις του ιδιωτικού δικαίου (γενικές αρχές, ενοχικό), στο μέτρο που οι διατάξεις αυτές δεν τροποποιούνται από τις γενικότερες διατάξεις του ασφαλιστικού νόμου, δηλαδή του Ν. 2496/1997 (Ασφαλιστική σύμβαση, τροποποιήσεις της νομοθεσίας για την ιδιωτική ασφάλιση και άλλες διατάξεις).

Τα χαρακτηριστικά της:

1. Είναι σύμβαση καθώς ο ασφαλιστικός νόμος απαιτεί την ύπαρξη δυο συμβαλλομένων. Υπό την έννοια αυτή καταλαμβάνει ο όρος και την αλληλασφάλιση, αφού και σε αυτήν συμβάλλονται ο αλληλασφαλιστικός συνεταιρισμός και το μέλος αυτού.
2. Είναι ενοχική σύμβαση και όχι εμπράγματα ( κατά τη διάκριση των δικαιπραξιών των γενικών διατάξεων) καθώς ο συμβαλλόμενος ( λήπτης της ασφάλισης) έχει ενοχική αξίωση να ζητήσει την παροχή του ασφαλιστή, η οποία συνίσταται στην παροχή ασφαλιστικής προστασίας ή στην κάλυψη του συμφωνημένου ασφαλιστικού κινδύνου, ο δε ασφαλιστής έχει αντίστοιχη ενοχική αξίωση στην καταβολή από τον αντισυμβαλλόμενο του ασφαλιστρού.
3. Η ασφαλιστική σύμβαση είναι αμοτεροβαρής, υπό την έννοια ότι και ο συμβαλλόμενος οφείλει ασφαλίτρο, αλλά και ο ασφαλιστής οφείλει παροχή, η οποία δεν εξαρτάται από την επέλευση της ασφαλιστικής περίπτωσης αλλά είναι ανεξάρτητη αυτής. Αυτήν την έννοια έχει ο όρος κάλυψη του κινδύνου, είτε αυτό έχει επέλθει είτε όχι, αφού αυτός έχει υποσχεθεί ότι καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της ασφαλιστικής σύμβασης θα καταβάλλει το συμφωνηθέν ασφάλισμα όταν επέλθει ασφαλιστικός κίνδυνος.
4. Θεωρείται τέλος η ασφαλιστική σύμβαση, σύμβαση προσχώρησης, υπό την έννοια ότι ο ασφαλιστής, έχει εκ των προτέρων διαμορφώσει τους όρους της σύμβασης του, τους οποίους ο υποψήφιος αντισυμβαλλόμενος του δύναται να τους αποδεχτεί στο σύνολο τους και να συνάψει την ασφάλιση ή να επιλέξει να συνάψει κάποια άλλη ασφαλιστική σύμβαση.

### **8.1.2. Περιεχόμενο**

Η ασφαλιστική σύμβαση αποδεικνύεται με έγγραφο που εκδίδεται από τον ασφαλιστή (άρθρο 2 παρ. 1 Ν. 2496/97). Η ασφαλιστική σύμβαση περιλαμβάνει:

- 1) Τουλάχιστον τα στοιχεία των συμβαλλομένων και του δικαιούχου του ασφαλίματος, αν αυτό είναι διαφορετικό πρόσωπο.
- 2) Τη διάρκεια της ασφαλιστικής κάλυψης.

- 3) Το πρόσωπο ή το αντικείμενο και τη χρηματική αξία του ή την περιουσία που απειλούνται ή σχετίζονται με την επέλευση του κινδύνου.
- 4) Το είδος των κινδύνων (ασφαλιστικοί κίνδυνοι).
- 5) Το τυχόν ανώτατο όριο ευθύνης του ασφαλιστή (ασφαλιστικό ποσό).
- 6) Τις τυχόν εξαιρέσεις κάλυψης.
- 7) Το ασφάλιστρο και το εφαρμοστέο δίκαιο, αν αυτό δεν είναι το ελληνικό (άρθρο 1 παρ. 2 Ν. 2496/97).

Η ανωτέρω ισχύουσα διάταξη επεξέτεινε το ελάχιστο περιεχόμενο της ασφαλιστικής σύμβασης που προβλεπόταν από το άρθρο 192 Ε.Ν. δηλαδή υπό το προϊσχύσαν καθεστώς.

Ο λόγος για τον οποίο προβλέπεται καταρχήν μεν ο αποδεικτικός ο έγγραφος τύπος αλλά και κατ' ακολουθίαν ελάχιστο περιεχόμενο της σύμβασης είναι ότι η ασφαλιστική σχέση επιβαρύνει αρκετά όσους συμβάλλονται σ' αυτήν, γι' αυτό και δεν είναι σκόπιμο, για την εύρυθμη λειτουργία της ασφαλιστικής αγοράς να αναπτύσσει συνέπειες πέραν από τις ηθελημένες και διατυπωμένες. Η σαφής διατύπωση του κινδύνου του συμφέροντος ή του προσώπου, του χρονικού διαστήματος, του ανώτατου ορίου ευθύνης, των εξαιρέσεων από την κάλυψη και βεβαίως του ύψους του ασφαλίστρου, είναι όλα απαραίτητα, όχι μόνο προς το συμφέρον των εμπλεκομένων, αλλά και για την πραγματοποίηση των μαθηματικών υπολογισμών της πιθανότητας επέλευσης του ασφαλιστικού κινδύνου.

### **8.1.3. Ασφαλιστήριο**

Ασφαλιστήριο είναι το έγγραφο με το οποίο αποδεικνύεται η ασφαλιστική σύμβαση και εκδίδεται από τον ασφαλιστή. Είναι δηλαδή το ασφαλιστήριο έγγραφο αποδεικτικό και όχι συστατικό της ασφαλιστικής σύμβασης. Αυτό σημαίνει ότι για την κατάρτιση της ασφαλιστικής σύμβασης δεν απαιτείται και η έκδοση του ασφαλιστηρίου αλλά αρκεί η σύμπτωση της πρότασης και της αποδοχής. Όλα αυτά βεβαίως ισχύουν θεωρητικά, αφού στην ουσία απαγορεύεται η απόδειξη της σύμβασης στο δικαστήριο με άλλο μέσο πλην του ασφαλιστηρίου. Η απόδειξη με μάρτυρες επιτρέπεται μόνο αν το ασφαλιστήριο απωλέσθηκε τυχαία. Επιπλέον, στην πράξη, λόγω του ιδιαίτερου τεχνικού αντικειμένου της ασφάλισης, εκδίδεται συνήθως ασφαλιστήριο. Κατά Ν. 2496/97 δε, το ασφαλιστήριο αρκεί να υπογράφεται από τον ασφαλιστή.

Κατ' άρθρο 2 παρ. 3 Ν. 2496/97 το ασφαλιστήριο πρέπει να περιέχει τουλάχιστον τα στοιχεία της ασφαλιστικής σύμβασης και τον τόπο και χρόνο έκδοσης τους. Τα στοιχεία



της ασφαλιστικής σύμβασης είναι στοιχεία των συμβαλλομένων και του δικαιούχου του ασφαρίσματος, τη διάρκεια της ασφάλισης, το πρόσωπο ή το αντικείμενο και τη χρηματική αξία του ή την περιουσία που απειλούνται ή σχετίζονται με την επέλευση του κινδύνου, το τυχόν ασφαλιστικό ποσό, τους κινδύνους που αναλαμβάνει ο ασφαλιστής, τις τυχόν εξαιρέσεις κάλυψης που συμφωνήθηκαν, το ασφάλιστρο, τον τόπο και χρόνο έκδοσης του και το εφαρμοστέο δίκαιο αν αυτό δεν είναι το ελληνικό.

#### **8.1.4. Διακρίσεις**

Το ασφαλιστικό συμφέρον διακρίνεται σε:

- 1) Ασφαλιστικό συμφέρον υπό στενή έννοια, κατά το οποίο θα πρέπει να υπάρχει συγκεκριμένη οικονομική σχέση που συνδέει τον ασφαλισμένο με το πράγμα και
- 2) Ασφαλιστικό συμφέρον υπό ευρεία έννοια, κατά το οποίο αρκεί ο ασφαλισμένος, ο οποίος θα υποστεί ζημία από την επέλευση του κινδύνου, να έχει νόμιμο και πραγματικό συμφέρον.

## **8.2 ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ**

Ως γενικούς όρους ασφαλιστηρίου εννοούμε τους έντυπους όρους που είναι προετοιμασμένοι προκαταβολικά από τη μεριά του ασφαλιστή και προορίζονται για να τύχουν ομοιόμορφης και πολλαπλής χρήσης σε ακαθόριστο αριθμό όμοιων ασφαλιστικών συμβάσεων. Οι όροι αυτοί ρυθμίζουν ουσιώδη ή και επουσιώδη ζητήματα της ασφαλιστικής σύμβασης που δε ρυθμίζονται από το νόμο, ή αποκλίνουν από αυτόν, όπου τέτοια απόκλιση επιτρέπεται. τους γενικούς ασφαλιστικούς όρους ο ασφαλιστής δεν τους διαπραγματεύεται με το λήπτη της ασφάλισης, αλλά τους έχει διατυπώσει εκ των προτέρων κατά τρόπο οριστικό, έτσι ώστε ο τελευταίος είτε τους αποδέχεται και «προχωράει» στη σύμβαση, όπως ακριβώς ο καταναλωτής προσχωρεί χωρίς περιθώριο αλλαγών στην τυποποιημένη σύμβαση π.χ. με τη ΔΕΗ, είτε δεν τους αποδέχεται και δεν καταρτίζεται η ασφάλιση.

Η ελληνική νομοθεσία δεν ορίζει ένα ελάχιστο υποχρεωτικό περιεχόμενο των γενικών όρων, ωστόσο το περιεχόμενό τους εμφανίζει σχετική ομοιομορφία στην ασφαλιστική πρακτική, περιλαμβάνοντας, ενδεικτικά:

- 1) Τα περιστατικά που προσδιορίζουν τον ασφαλιστικό κίνδυνο και εκείνα που αποκλείουν την ασφαλιστική ευθύνη.

- 2) Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της ασφαλιστικής παροχής.
- 3) Τον τρόπο καταβολής του ασφαλιστρού και τις συνέπειες της καθυστερημένης καταβολής.
- 4) Τη διαδικασία εξαγοράς.
- 5) Τυχόν πρόσθετες παροχές (π.χ. δάνεια προς τον ασφαλισμένο), καθώς και δικονομικά ζητήματα (αρμόδια δικαστήρια) κλπ.

Παρότι επικρατεί η αντίληψη ότι με τη χρήση των γενικών όρων κατανέμονται έτσι οι κίνδυνοι, ώστε ευνοούνται μόνο οι ασφαλιστές, πρέπει να σημειωθεί ότι οι γενικοί όροι έχουν διατυπωθεί με βάση τους υπολογισμούς της πιθανότητας κινδύνου, σε αντιστάθμισμα της οποίας υπολογίζεται και το ύψος του ασφαλιστρού. Ενδεχόμενη τροποποίηση αυτών υπέρ του λήπτη της ασφάλισης θα οδηγούσε σε σημαντική επιβάρυνση του ασφαλιστρού που θα καθιστούσε εν τέλει την ιδιωτική ασφάλιση αγαθό πολυτελείας και θα απαξίωνε τον κοινωνικοπροστατευτικό χαρακτήρα της. Εξάλλου σημαντικοί κλάδοι ασφαλίσεων, λειτούργησαν και αναπτύχθηκαν μόνο με τους γενικούς όρους, όπως π.χ. η ασφάλιση γενικής αστικής ευθύνης.

Από την άλλη μεριά βεβαίως, όλοι οι όροι του ασφαλιστηρίου, συνεπώς και οι γενικοί, πρέπει κατ' επιταγή του ΑσφΝ να λαμβάνουν υπόψη τα εύλογα συμφέροντα του λήπτη της ασφάλισης και του ασφαλισμένου (άρθρο 2 παρ. 8 ΑσφΝ). Αυτό αποτελεί καθήκον συμπεριφοράς του ασφαλιστή που θα κριθεί αν το εξετέλεσε ή όχι με βάση τις γενικές διατάξεις του Αστικού Δικαίου, καθώς και τις διατάξεις του Ν. 2251/1994 για την προστασία των καταναλωτών.

### **8.3 ΕΙΔΙΚΟΙ ΟΡΟΙ**

Ως ειδικούς ασφαλιστικούς όρους εννοούμε εκείνες τις διατάξεις που ρυθμίζουν ζητήματα συγκεκριμένης ασφαλιστικής σύμβασης, έτσι ώστε αυτή να προσαρμοστεί στις ιδιαίτερες ανάγκες της ασφαλιστικής σχέσης μεταξύ του ασφαλιστή και του ατομικώς προσδιοριζόμενου λήπτη της ασφάλισης. Οι όροι αυτοί δεν έχουν διατυπωθεί προκαταβολικά και μονόπλευρα, αλλά είναι αποτέλεσμα διαπραγμάτευσης μεταξύ των μερών. Συνήθως αποκαλούνται και «χειρόγραφοι» όροι, χωρίς τούτο να σημαίνει ότι γράφονται με το χέρι, για να διακρίνονται από τους έντυπους προδιατυπωμένους όρους (γενικούς) και να υποδηλώνεται ότι αποτελούν προϊόν αυτοτελούς διαπραγμάτευσης. Εξωτερικό τους γνώρισμα είναι ότι συνήθως γράφονται στο τμήμα του ασφαλιστηρίου

που περιλαμβάνει τα εξατομικευμένα στοιχεία της ασφαλιστικής σύμβασης. Στις περισσότερες περιπτώσεις περιλαμβάνονται και γενικοί και ειδικοί ασφαλιστικοί όροι. Ωστόσο αν οι γενικοί όροι είναι επαρκείς, δεν χρησιμοποιούνται και ειδικοί, η ύπαρξη τους δηλαδή δεν είναι υποχρεωτική. Υπάρχουν όμως και περιπτώσεις ασφαλίσεων που ρυθμίζονται αποκλειστικά με ειδικούς όρους, όπως π.χ. ασφαλίσεις μεγάλων κινδύνων.

Ως προς τη συμβατική δύναμη που αναπτύσσουν δε γίνεται καμία διάκριση μεταξύ γενικών και ειδικών ασφαλιστικών όρων. Σε περίπτωση αντιφάσεως μεταξύ γενικών και ειδικών όρων, υπερισχύουν οι δεύτεροι ως έχοντες ειδικό χαρακτήρα. Συνήθως μάλιστα ο ειδικός όρος αποτελεί ρητή τροποποίηση κάποιου γενικού όρου, ώστε δεν ανακύπτει ζήτημα αντιφάσεως. Σε ακραίες όμως περιπτώσεις, είναι δυνατόν η ασφαλιστική σύμβαση να θεωρηθεί άκυρη ως αντιφατική.

## **9. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ**

### **9.1. Διακρίσεις**

Οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις διακρίνονται:

- 1) Ανάλογα με το αν ασκούν ασφάλιση με ασφάλιστρο
- 2) Με αλληλασφάλιση.

Εάν είναι:

- 1) Ελληνικές
- 2) Αλλοδαπές

Καθώς και αν είναι:

- 1) Ιδιωτικού Δικαίου
- 2) Δημοσίου Δικαίου.

Ασφάλιση μπορεί να ασκηθεί κατ' άρθρο 2 παρ. 1 Ν.Δ. 400/70 και με τη μορφή της Ευρωπαϊκής Εταιρείας.

### **9.2 ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ**

#### **9.2.1. Ασφαλιστής (Ασφαλιστική Επιχείρηση)**

Στην Ιδιωτική Ασφάλιση τα πρόσωπα που αναμειγνύονται είναι:

1) Αυτοί που ασφαλίζουν, ασκώντας ιδιωτικές ασφαλίσεις και

2) Αυτοί που ασφαλίζονται.

Στην πραγματικότητα όμως απαιτείται μια πιο προσεκτική καταγραφή, ούτως ώστε να αντιληφθούμε στο σύνολο της τη σύγχρονη ελληνική ασφαλιστική αγορά.

### **9.2.2. Λήπτης ασφάλισης**

α) Αντισυμβαλλόμενος (Συμβαλλόμενος)

Ο λήπτης της ασφάλισης (συμβαλλόμενος) είναι συνήθως ο ασφαλισμένος, είναι δυνατόν όμως ο λήπτης της ασφάλισης να συνάψει την ασφάλιση για λογαριασμό άλλου. Αυτός ο τρίτος συνήθως κατονομάζεται στην ασφάλιση, μπορεί όμως και να μην ορίζεται (ασφάλιση για λογαριασμό όποιου ανήκει). Σε περίπτωση αμφιβολίας, η σύμβαση θεωρείται ότι καταρτίστηκε για λογαριασμό του λήπτη της ασφάλισης (άρθρο 9 παρ. 1 Ν. 2496/97).

Πρωταρχικό καθήκον και υποχρέωση του λήπτη της ασφάλισης είναι η καταβολή των ασφαλιστρών. Γενικά τον λήπτη της ασφάλισης βαρύνουν όλες οι υποχρεώσεις που απορρέουν από την ασφαλιστική σύμβαση, εκτός από εκείνες που από τη φύση τους πρέπει να εκπληρωθούν από τον ασφαλισμένο (άρθρο 9 παρ. 2 Ν. 2496/97).

β) Ασφαλισμένος

Ασφαλισμένος, είναι το πρόσωπο (φυσικό ή νομικό) το οποίο αντλεί δικαιώματα από την ασφαλιστική σύμβαση. Ο ασφαλισμένος έχει τις ίδιες υποχρεώσεις με τον λήπτη της ασφάλισης, εφόσον έχει λάβει γνώση της σύμβασης και έχει το δικαίωμα να τις εκπληρώσει (άρθρο 9 παρ. 2 Ν. 2496/97). Κατ' ουσίαν ασφαλισμένος είναι το πρόσωπο που θα θιγεί άμεσα από τον ασφαλιστικό κίνδυνο σε περίπτωση πραγματοποίησης του. Ειδικότερα είναι το πρόσωπο του οποίου το συμφέρον απειλείται από τον κίνδυνο ( στις ασφαλίσεις ζημιών) ή το πρόσωπο, του οποίου τη ζωή ή την υγεία αφορά η ασφάλιση (στις ασφαλίσεις προσώπων).

Στις περιπτώσεις τις οποίες ο λήπτης της ασφάλισης δεν είναι και ασφαλισμένος, έχουμε ασφάλιση για λογαριασμό, η οποία είναι γνήσια σύμβαση υπέρ τρίτου και διέπεται από τα άρθρα 410 επ. του Αστικού Κώδικα, εφόσον δεν τροποποιούνται αυτά από ειδικότερες διατάξεις του Ν. 2496/97.

Ο λήπτης της ασφάλισης που δεν είναι και ασφαλισμένος, δεν ενεργεί ως αντιπρόσωπος του ασφαλισμένου, αφού εδώ έχουμε ειδική ρύθμιση, διάφορης της

αντιπροσωπείας του Αστικού Κώδικα, αλλά ενεργεί στο όνομά του, γι αυτό και έχει αυτοτελώς υποχρέωση από την ασφαλιστική σύμβαση. Στην ασφάλιση επί της ζωής τρίτου, ασφαλισμένος δεν είναι ο τρίτος, δηλαδή το πρόσωπο του κινδύνου, αλλά ο δικαιούχος του ασφαλίσματος.

#### γ) Δικαιούχος του ασφαλίσματος

Ο Δικαιούχος του ασφαλίσματος είναι το πρόσωπο του οποίου η σχέση με την ασφάλιση, ανακύπτει μόνο όταν επέλθει η ασφαλιστική περίπτωση, δηλαδή πραγματοποιηθεί ο ασφαλιστικός κίνδυνος, καθώς σε αυτόν πρέπει να καταβληθεί η ασφαλιστική παροχή. Δικαιούχος θεωρείται καταρχήν ο ίδιος ο λήπτης της ασφάλισης εφόσον είναι και ασφαλισμένος. Συνηθίζεται όμως, όπως και στις ασφαλίσσεις ζωής, ο καθορισμός τρίτου ως δικαιούχου, σε περίπτωση που ο παραπάνω δε ζει κατά την πραγματοποίηση του κινδύνου. Ειδικά στις ασφαλίσσεις ζωής, δικαιούχος είναι το πρόσωπο που ορίζεται στο ασφαλιστήριο για να λάβει το ασφάλισμα σε περίπτωση θανάτου του ασφαλιζομένου, διευκρινιζομένου ότι, ο θεσμός του δικαιούχου, αφορά μόνο το ασφάλισμα που προβλέπεται λόγω θανάτου του ασφαλιζομένου.

#### **9.2.3. Ασφάλιση για λογαριασμό όποιου ανήκει**

Όπως ειπώθηκε και ανωτέρω, ο Ν. 2496/97 ορίζει ότι ο λήπτης της ασφάλισης μπορεί να συμβληθεί στην ασφαλιστική σύμβαση για λογαριασμό δικό του ή τρίτου. Στην τελευταία περίπτωση, ο τρίτος μπορεί και να μην ορίζεται στο ασφαλιστήριο, οπότε η ασφάλιση ονομάζεται «ασφάλιση για λογαριασμό όποιου ανήκει». Προς αποφυγή αμφισβητήσεων ο νόμος προβλέπει επίσης ότι εν αμφιβολία, η σύμβαση θεωρείται ότι καταρτίστηκε για λογαριασμό του λήπτη της ασφάλισης. Δεν είναι δηλαδή απαραίτητο να τονίζεται ότι η ασφάλιση αφορά κίνδυνο του ίδιου του λήπτη της ασφάλισης, αν είναι επιθυμητή η ασφάλιση δικού του κινδύνου.

### **9.3. ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΚΑΙ ΛΥΣΗ**

Η έναρξη της ασφάλισης μπορεί να διακριθεί σε τυπική, ουσιαστική και τεχνική. Η τυπική ανάγεται στο χρόνο που επήλθε συμφωνία μεταξύ ασφαλιστή και αιτούμενου την ασφάλιση (είναι δηλαδή ο χρόνος έκδοσης του ασφαλιστηρίου).

Η ουσιαστική έναρξη ανάγεται στο χρόνο που συμφωνήθηκε να φέρει τον κίνδυνο ο ασφαλιστής.

Τέλος, η τεχνική έναρξη ανάγεται στο χρόνο από τον οποίο συμφωνήθηκε να υπολογίζονται τα ασφάλιστρα. Αντίστοιχα υπάρχουν και τρία είδη διάρκειας της ασφάλισης. Περίπτωση μη σύμπτωσης αυτών αποτελεί η αναδρομική ασφάλιση (θα πρέπει βεβαίως να μην έχει επέλθει ο κίνδυνος στην περίπτωση αυτή ή να τον αγνοούσαν ο ασφαλιστής, ο ασφαλισμένος και ο λήπτης της ασφάλισης).

Επίσης, μπορεί να μη συμπίπτει η συμβατική διάρκεια και η διάρκεια ευθύνης. Μη σύμπτωση αυτών των δυο, έχουμε στις περιπτώσεις κατά τις οποίες, γεγονός που επήλθε εντός του χρόνου αυτού, να προκάλεσε το οικονομικό αποτέλεσμα αργότερα, οπότε και παρατείνεται η διάρκεια ευθύνης και μετά το πέρας της ουσιαστικής διάρκειας.

Όσον αφορά τη διάρκεια και λύση της σύμβασης, ο Ν. 2496/97 προβλέπει τα εξής: «η ασφαλιστική σύμβαση, εφόσον συμφωνήθηκε για ορισμένο χρόνο, λύεται με την πάροδο του χρόνου αυτού, εκτός αν έχει συμφωνηθεί σιωπηρή παράταση. Η σιωπηρή παράταση δεν μπορεί να συμφωνηθεί για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο του έτους. Αν έχει συμφωνηθεί για αόριστο χρόνο (διαρκής ασφάλιση), η σύμβαση λύεται με καταγγελία στο τέλος της ασφαλιστικής περιόδου. Η προθεσμία άσκησης του δικαιώματος καταγγελίας δεν μπορεί να είναι μικρότερη του ενός μηνός ούτε μεγαλύτερη των τριών μηνών». (άρθρο 8, παρ. 1,2)

Πιο συγκεκριμένα η ασφαλιστική σύμβαση λήγει:

- στο συμφωνημένο χρόνο λήξης,
- σε περίπτωση καταγγελίας λόγω διαδοχής στην ασφαλιστική σχέση,
- σε περίπτωση καταγγελίας της σύμβασης, λόγω μη περιέλευσης σε γνώση του ασφαλιστή ουσιωδών περιστατικών και στοιχείων του κινδύνου καθώς και μεταβολής ή επίτασης ή λήξης του κινδύνου,
- σε περίπτωση που παύσει το ασφαλιστικό συμφέρον,
- σε περίπτωση καταγγελίας λόγω διαδοχής στην ασφαλιστική σχέση,
- σε περίπτωση άσκησης σχετικού συμβατικού δικαιώματος (λόγος καταγγελίας που προβλέφθηκε στο ασφαλιστήριο),
- σε περίπτωση που έληξε ο κίνδυνος,
- μόνο στην ασφάλιση ζωής, αν ασκήσει ο λήπτης της ασφάλισης το δικαίωμα εξαγοράς της ασφάλισης.

#### **9.4. ΑΚΥΡΩΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ**

Εκτός από τους λόγους που αναφέρεται στο νόμο και σε άρθρα που περιλαμβάνει ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο, η ασφαλιστική σύμβαση μπορεί να ακυρωθεί για οποιοδήποτε λόγο και οποτεδήποτε:

- 1) Από την εταιρεία γίνεται με έγγραφη καταγγελία, τα αποτελέσματα της οποίας επέρχονται μετά την πάροδο 30 ημερών από τη λήψη της
- 2) Από τον ασφαλισμένο ή λήπτη της ασφάλισης, με έγγραφη δήλωσή του προς την εταιρεία και ισχύει από την ημερομηνία παραλαβής της από αυτήν.

Και στις δυο περιπτώσεις οφείλονται τα δεδουλευμένα ασφάλιστρα.

Σε περίπτωση όμως που έχει επέλθει ασφαλισμένος κίνδυνος, το ασφάλιστρο θα οφείλεται μέχρι το τέλος της ασφαλιστικής περιόδου.

#### **9.5. ΚΑΛΥΨΗ ΤΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ**

Με την ασφαλιστική σύμβαση ο ασφαλιστής αναλαμβάνει έναντι ασφαλίστρου την υποχρέωση να καταβάλλει στον αντισυμβαλλομένο το, ή σε τρίτον, το ασφάλισμα σε χρήμα συνήθως, όταν επέλθει το περιστατικό από το οποίο εξαρτήθηκε η υποχρέωση του ασφαλιστή. Πριν πραγματοποιηθεί η ασφαλιστική περίπτωση και καθ' όλη τη διάρκεια της ασφάλισης ο ασφαλιστής βαρύνεται με την ενδημική υποχρέωση «φέρειν του κινδύνου». Είναι η υποχρέωση του «να είναι έτοιμος» την οποία ο ασφαλιστής εκπληρώνει με το να διαθέτει ειδικά αποθέματα περιουσίας που επαρκούν για πληρωμές για τους πραγματοποιούμενους ασφαλιστικούς κινδύνους. Δεν χρειάζεται δηλαδή τα αποθέματα αυτά να επαρκούν ποσοτικά για όλους τους αναλαμβανόμενους κινδύνους, αλλά για εκείνους που αναμένεται σε ετήσια βάση να πραγματοποιηθούν. Τα αποθέματα αυτά είναι γνωστά ως «τεχνικά αποθέματα» η μέθοδος και ο τρόπος υπολογισμού τους καθορίζονται με αποφάσεις του Υπουργού Ανάπτυξης και αντιστοιχούν στο ποσό που πρέπει να θέτει κατά μέρος η ασφαλιστική επιχείρηση και να το διατηρεί επενδεδυμένο κατά το προβλεπόμενο τρόπο, ώστε να διενεργεί τις πληρωμές της από τα αποθέματα αυτά.

Πέραν των τεχνικών αποθεμάτων η ασφαλιστική επιχείρηση οφείλει να διατηρεί ένα συμπληρωματικό περιουσιακό σύνολο για την αντιμετώπιση ακόμα και τυχαίων γεγονότων της, το λεγόμενο περιθώριο φερεγγυότητας.

Το ασφάλισμα καθίσταται κατ'αρχήν ληξιπρόθεσμο, δηλαδή απαιτητό από τον ασφαλισμένο, μετά την πραγματοποίηση της ασφαλιστικής περίπτωσης. Όμως στην πλειονότητα των περιπτώσεων τα πράγματα είναι διαφορετικά. Ο ίδιος ο ασφαλιστής δεν είναι σε θέση να γνωρίζει ότι επήλθε ο κίνδυνος και πρέπει να ειδοποιηθεί, στη συνέχεια δε να διαπιστώσει αν υπάρχει πραγματικά ασφαλιστική περίπτωση, ζητώντας από τον ασφαλισμένο διάφορες πληροφορίες και δικαιολογητικά. Η διαπιστωτική διαδικασία αυτή δεν είναι βέβαιο ότι ολοκληρώνεται σύντομα, γι αυτό δεν πρέπει να θεωρείται η παροχή απαιτητή από τη στιγμή της επέλευσης του κινδύνου, αλλά μόνο αφού περατωθεί η διαπιστωτική διαδικασία.

## **9.6. ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ**

Οι κίνδυνοι αστικής ευθύνης είναι μια σημαντική κατηγορία κινδύνων στις σύγχρονες κοινωνίες. Με το ισχύον νομικό σύστημα, ο καθένας μας μπορεί να κριθεί νομικά υπεύθυνος για πράξεις ή παραλήψεις που προκαλούν σημαντικές βλάβες ή υλικές ζημιές σε κάποιον άλλον και να κληθεί να τον αποζημιώσει.

Σήμερα επικρατεί η αντίληψη ότι η αγωγή είναι ο καλύτερος τρόπος επίλυσης μιας διαφοράς.

Οι κίνδυνοι αστικής ευθύνης είναι για πολλούς λόγους σημαντικοί:

- 1) Δεν υπάρχει ανώτατο όριο ευθύνης. Για παράδειγμα αν έχετε ένα αυτοκίνητο αξίας €18.000 η μέγιστη ζημία που μπορεί να πάθει είναι €18.000. Αν όμως τραυματίσετε με το αυτοκίνητο κάποιον μπορεί να σας ενάγει για οποιοδήποτε ποσό.
- 2) Οι κίνδυνοι ευθύνης συνεπάγονται ενδεχομένως απώλεια όχι μόνο της υπάρχουσας περιουσίας αλλά και του μελλοντικού εισοδήματος. Για παράδειγμα αν τραυματίσετε κάποιον και δεν έχετε ασφάλιση αστικής ευθύνης (ή είστε υπασφαλισμένος), μπορεί να χρειαστεί να τον πληρώσετε εφ' όρου ζωής.
- 3) Τα έξοδα νομικής προστασίας που θα απαιτηθούν σε περίπτωση αγωγής είναι μεγάλα.



# Κεφάλαιο 2<sup>ο</sup>

## 1. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ

### 1.1. Πυρός

Η ασφάλιση από πυρκαγιά είναι ο αρχαιότερος κλάδος χερσαίας ασφάλισης. περιλαμβάνει κάθε ζημιά που υφίστανται τα αγαθά (εκτός οχημάτων και μεταφερομένων εμπορευμάτων), εφόσον προξενήθηκε από:

1. Πυρκαγιά
2. Έκρηξη
3. Θύελλα
4. Άλλα στοιχεία της φύσης εκτός από θύελλα
5. Πυρηνική ενέργεια
6. Καθίζηση εδάφους

Έννοια πυρκαγιάς: ύπαρξη φλόγας δηλαδή πρέπει να εκτιμηθεί ότι η ζημιά προήλθε από φωτιά και μόνο. Είτε από ευρεία έκρηξη που μπορεί να προέλθει από εξωτερικά ή εσωτερικά αίτια π.χ. έκρηξη από φιάλη υγραερίου, θερμοσίφωνο κλπ.

Συνήθως στα συμβόλαια που καλύπτουν πυρκαγιά και έκρηξη έχουν και τις εξής πρόσθετες καλύψεις:

- Ζημιά από πλημμύρα: μπορεί να προέλθει από διαρροή υδάτων είτε από τις ίδιες εγκαταστάσεις ακινήτων π.χ να σπάσουν οι σωλήνες από το κρύο ή από οποιοδήποτε άλλο λόγο, είτε από εισροή υδάτων από βροχή.
- Ζημιά που προκύπτει από την κατάσβεση της φωτιάς και το νερό που χρησιμοποιείται γι' αυτό το σκοπό ή ο αφρός ή η σκόνη.
- Κάλυψη από σεισμό. Η Ελλάδα έχει χωριστεί σε τέσσερις ζώνες. Τα ασφάλιστρα είναι ανάλογα με τη σεισμογενή ζώνη. Οι ζημιές από σεισμό είναι μεγαλύτερες από της πυρκαγιάς.

- Ζημιά από βραχυκύκλωμα. Οι ζημιές αποζημιώνονται αλλά όχι το αντικείμενο που προκάλεσε τη ζημιά. Π.χ. η κουζίνα (ο χώρος) δεν αποζημιώνεται αλλά η ζημιά που προκλήθηκε από αυτήν. Έτσι ορίζει ο νόμος. Μπορεί να αποζημιωθεί η κουζίνα αλλά το κόστος είναι μεγάλο.
- Καλύπτονται τα περιεχόμενα του ακινήτου κατά εκτίμηση. Αν η αξία είναι μεγάλη πρέπει να υπάρχει πραγματογνωμοσύνη. Δεν ασφαρίζονται τα χρήματα, τα κοσμήματα κλπ.
- Αποκομιδή ερειπίων.
- Αποπληρωμή δανείου. Το σπίτι που έχω πάρει με στεγαστικό δάνειο. Σε περίπτωση ζημιάς η Ασφαλιστική Εταιρεία υποχρεούται να πληρώσει το δάνειο.
- Αποκατάσταση τζαμιών
- Ασφάλιση κλοπής. Πρέπει να συντρέχουν κάποιες προϋποθέσεις για να αναληφθεί αυτή η πρόσθετη κάλυψη. Πρέπει να υπάρχουν υποχρεωτικά προστατευτικά μέσα π.χ. μέσα πυρόσβεσης, κλειδαριές ασφαλείας, σύστημα συναγερμού κλπ υπάρχει έκπτωση.

Ο κλάδος πυρκαγιάς χωρίζεται σε:

1. Ασφάλιση κατοικιών. Αποζημιώνονται κατ' εκτίμηση (συνήθως δεν υπάρχουν απαλλαγές).
2. Επαγγελματική ασφάλιση πυρός. Δεν αποζημιώνονται κατ' εκτίμηση αλλά με ειδικές διατάξεις που ακολουθεί κάθε εταιρεία (υπάρχουν απαλλαγές).

Το συμβόλαιο πυρός ή οποιοδήποτε άλλο αποτελείται από:

- Αίτηση ασφάλισης: Καταγράφονται λεπτομερώς οι κίνδυνοι και είναι υποχρεωμένος ο ασφαλισμένος να τους περιγράψει. Κατά τη διαδικασία έκθεσης κινδύνου θα πρέπει να γίνονται εύστοχες ερωτήσεις πάνω στον κίνδυνο από την ασφαλιστική εταιρεία.
- Δήλωση παρεκκλίσεων: παρεκκλίσεις από την αίτηση ασφάλισης σημαίνει ότι: όταν η ασφαλιστική εταιρεία δεν δέχεται να ασφαλίσει ένα περιουσιακό στοιχείο στον κίνδυνο για πλημμύρα. Αυτό θα πρέπει να δηλωθεί από την ασφαλιστική εταιρεία στην πρώτη σελίδα του ασφαλιστικού συμβολαίου.

- Εξαιρέσεις: η διαφορά των εξαιρέσεων από την δήλωση των παρεκκλίσεων είναι ότι οι εξαιρέσεις είναι διαφόρων ειδών π.χ. μπορεί να εξαιρούνται κάποιες αποζημιώσεις
- Ασφαλιστικό συμβόλαιο: είναι το πιο ισχυρό κομμάτι.

## 1.2. Ζωής

Περιλαμβάνει:

1. Τις ασφαλίσεις επιβίωσης, θανάτου, τις μικτές (θανάτου και επιβίωσης) και την ασφάλιση ζωής με επιστροφή του ασφαλιστρού.
2. Τις ασφαλίσεις προσόδων.
3. Τις ασφαλίσεις σωματικών βλαβών (στις οποίες περιλαμβάνεται και η ανικανότητα για επαγγελματική εργασία), θανάτου ένεκα ατυχήματος, αναπηρίας ένεκα ατυχήματος και ασθένειας, εφόσον οι πιο πάνω ασφαλίσεις συνάπτονται συμπληρωματικά με τις ασφαλίσεις ζωής.

## 1.3. Ατυχημάτων και ασθενειών

Στο κλάδο ζωής τα συμβόλαια είναι μακρόχρονα. Ξεκινούν από τον κλάδο ζωής μέχρι τον κλάδο ατυχημάτων και ασθενειών. Η βασική διαφορά είναι ότι το χρονικό διάστημα διάρκειας των συμβολαίων αυτών είναι μικρό, το μέγιστο ένα χρόνο.

Στον κλάδο ζωής όταν κάποιος ασφαλισμένος αποδείξει την ασφαλισιμότητά του δεν χρειάζεται να το ξανά αποδείξει, μόνο σε περίπτωση που διακοπεί το συμβόλαιό του για οποιοδήποτε λόγο.

Όταν έχουμε ένα συμβόλαιο ενός έτους πρέπει να το συμφωνήσουν και τα δυο μέρη. Κάθε χρόνο ξεκινάει καινούργιο συμβόλαιο. Τα ατυχήματα είναι προσαρτήματα του κλάδου αυτοκινήτων. Η ασθένεια συνήθως καλύπτει ασθένειες στον κλάδο Βοήθειας.

## 1.4. Κλάδο βοήθειας

- Οδική βοήθεια
- Βοήθεια προς ταξιδιώτες ή προς ιδιώτες: προβλέπουν παροχές σε πρόσωπο π.χ. επείγουσα μεταφορά σ' ένα νοσοκομείο ή σε κάποιο μέρος. Οι προσφορές είναι σε είδος δηλαδή η εταιρεία να εξασφαλίσει π.χ. εισιτήρια. Τέτοια συμβόλαια έχουν όλες οι ασφαλιστικές εταιρείες. Προβλέπουν έξοδα το να πάει κάποιος να

περιθάλλει κάποιο άτομο το οποίο βρίσκεται στο εξωτερικό. Προσφέρονται ως αυτόνομα αλλά και σαν προσάρτημα στον κλάδο ζωής.

- Κλάδος παροχής υπηρεσιών υγείας: σε αντίθεση με τους άλλους κλάδους που είναι να αποζημιώσουν τη ζημία που έγινε δηλαδή είναι οικονομική βοήθεια σ' αυτό τον κλάδο υγείας η αποζημίωση είναι υλική και οικονομική: η ασφάλιση εδώ είναι παροχής σε είδος. Με τον κλάδο αυτό ελέγχουν το κόστος με το οποίο χρεώνονται. Εμφανίστηκε το 2000. Τα συμβόλαια αυτά δεν προβλέπονται αυτόνομα επειδή υπάρχει πρόβλημα ασφαλισιμότητας, αλλά προσφέρονται ως προσάρτημα στον κλάδο ζωής.

### 1.5. Υγείας ή ασθενειών

Η ασφάλιση υγείας ή ασθένειας έχει ως αντικείμενο την αποκατάσταση υγείας του ασφαλισμένου. Περιλαμβάνει τις ασθένειες που προέρχονται από αιτίες οι οποίες δεν υπήρχαν πριν από τη σύναψη της σύμβασης. Για να προστατευθούν τα συμφέροντα του ασφαλιστή, αλλά και γενικότερα των ασφαλισμένων τίθεται ως όριο ασφαλείας μια περίοδος αναμονής κάποιων ημερών ή μηνών. Ως ασθένεια λοιπόν, θεωρείται κάθε πάθηση του ασφαλισμένου που εκδηλώνεται για πρώτη φορά 30 ημέρες μετά την ασφάλισή του ή κάποιους μήνες ανάλογα με την ασθένειά του.

Τις καλύψεις που παρέχονται από την ασφάλεια ασθενειών τις διακρίνουμε σε:

- Νοσοκομειακές παροχές: οι παροχές αυτές αναφέρονται στις δαπάνες που πραγματοποιούνται κατά την περίθαλψη του ασφαλισμένου μέσα σε νοσηλευτικό ίδρυμα. Θα πρέπει δε, να διευκρινίσουμε πως δε θεωρούνται νοσηλευτικά ιδρύματα τα αναρρωτήρια, τα ιδρύματα για ναρκομανείς και αλκοολικούς, τα γηροκομεία και τα φυσιοθεραπευτήρια.
- Εξωνοσοκομειακές παροχές: αυτού του τύπου οι παροχές αναφέρονται σε δαπάνες που αφορούν ιατρικές επισκέψεις, φάρμακα και εργαστηριακές εξετάσεις, καθώς και απώλεια εισοδήματος.

Το ασφάλιστρο του κλάδου ασθενειών διαμορφώνεται ανάλογα με το φύλο και την ηλικία του ασφαλιζομένου κι βασίζεται σε πίνακες νοσηρότητας.

Όταν συμφωνείται η ασφάλεια ασθενειών, μπορεί να λειτουργεί συμπληρωματικά ή και σωρευτικά με την κοινωνική ασφάλιση.

## 1.6. Αυτοκινήτων

Αναφέρεται στην υποχρεωτική ασφάλιση όλων των οχημάτων που κυκλοφορούν στην Ελληνική Επικράτεια.

Από την υποχρεωτική ασφάλιση εξαιρούνται μόνο τα αυτοκίνητα του Δημοσίου, τα αυτοκίνητα των ξένων κρατών και αυτά που ανήκουν σε διακυβερνητικούς οργανισμούς, νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου και οργανισμούς κοινής ωφέλειας, αν όμως εμπλακούν σε ατύχημα υπόχρεο για αποζημίωση είναι το Δημόσιο.

Αστική ευθύνη είναι η υποχρέωση που δημιουργείται προς τρίτους, από πράξεις ή παραλείψεις του υπαίτιου. Τρίτοι θεωρούνται τα άτομα εκείνα που δεν έχουν άμεση σχέση ή εξάρτηση με το όχημα που προξένησε το ατύχημα (κάτοχος- ιδιοκτήτης- οδηγός).

Η Αστική ευθύνη αναφέρεται σε:

- πράγματα που υπέστησαν μείωση της οικονομικής τους αξίας ή διαφυγόντα κέρδη λόγω του ζημιογόνου γεγονότος.
- Σωματικές βλάβες, ψυχική οδύνη ή ηθική βλάβη.
- Η ευθύνη για αποζημίωση βαρύνει τον οδηγό, τον κάτοχο και τον ιδιοκτήτη του αυτοκινήτου. Ο οδηγός και ο κάτοχος ευθύνονται απεριόριστα, ο ιδιοκτήτης (που δεν είναι κάτοχος) και δεν οδηγεί κατά την πρόκληση της ζημίας, ευθύνεται μέχρι την αξία του αυτοκινήτου. Ο ασφαλιστής ευθύνεται μέχρι του ασφαλιστικού ποσού. Ο υπαίτιος, όμως, ευθύνεται και πέρα του ασφαλιστικού ποσού.

**Οι βασικές καλύψεις οχημάτων συνήθως είναι:**

- Αστική Ευθύνη.
- Σωματικές βλάβες τρίτων, Η κάλυψη σωματικών βλαβών για απεριόριστα κεφάλαια δεν χορηγείται σε καμιά κατηγορία οχημάτων, εξαιρέσει τουριστικών λεωφορείων.
- Υλικές ζημιές τρίτων.
- Σωματικές βλάβες επιβαινόντων.
- Αστική Ευθύνη έναντι τρίτων κατά τη διάρκεια της κλοπής.
- Ασφάλιση Αστικής Ευθύνης του ασφαλιζομένου οχήματος εντός φυλασσομένων χώρων ή κατά τη μεταφορά του.

**Εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα φαίνονται στον παρακάτω πίνακα:**

	<b>ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ</b>
<b>1</b>	LE MONDE ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ Α.Ε
<b>2</b>	ΙΜΠΕΡΙΑΛ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.Γ.Α.
<b>3</b>	ΙΝΤΕΡΑΜΕΡΙΚΑΝ Ε.Ε.Α.Ζ. ΑΕ
<b>4</b>	ΩΜΕΓΑ Α.Α.Ε.
<b>5</b>	CGU HELLAS Α.Ε.Γ.Α.
<b>6</b>	ΔΥΜΑΜΙΣ Α.Ε.Γ.Α.
<b>7</b>	ΥΔΡΟΓΕΙΟΣ Α.Α.Α.Ε.
<b>8</b>	ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΠΙΣΤΗ Α.Ε.Γ.Α.
<b>9</b>	ΑΣΠΙΣ ΠΡΟΝΟΙΑ Α.Ε.Γ.Α.
<b>10</b>	INTERNATIONAL HELLAS Α.Α.Ε.
<b>11</b>	ΓΕΝΙΚΗ ΕΝΩΣΗ Α.Ε.Ε.Γ.Α.
<b>12</b>	ING Ε.Α.Ε.Γ.Α.
<b>13</b>	ALLIANZ Α.Ε.Γ.Α.
<b>14</b>	INTERLIFE SA Α.Α.Ε.Γ.Α.
<b>15</b>	GENERALI HELLAS Α.Ε.Α.Ζ.
<b>16</b>	ΓΕΝΙΚΗ ΠΙΣΤΗ- GENERAL TRUST
<b>17</b>	ΑΣΠΙΣ ΠΡΟΝΟΙΑ Α.Ε.Α.Ζ.
<b>18</b>	ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΠΡΟΝΟΙΑ Α.Ε.Γ.Α.
<b>19</b>	UNIVERSA ALLGEMEINE VERS/RUNG
<b>20</b>	ΝΕΟΣ ΠΟΣΕΙΔΩΝ Α.Ε.Α.Ε.
<b>21</b>	INTERASCO Α.Ε.Γ.Α.
<b>22</b>	COMMERCIAL VALUE Α.Α.Ε.
<b>23</b>	Η ΕΘΝΙΚΗ Α.Ε.Ε.Γ.Α.
<b>24</b>	ALPHA Α.Α.Ε.
<b>25</b>	ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΙΣ Α.Ε.Ε.Γ.Α.- MINETTA
<b>26</b>	ΟΡΙΖΩΝ Α.Ε.Γ.Α.
<b>27</b>	Γ.Η. ΣΚΟΥΡΤΗΣ Α.Ε.Γ.Α.
<b>28</b>	ΦΟΙΝΙΞ ΜΕΤΡΟΛΙΦΕ ΕΜΠΟΡΙΚΗ Α.Ε.Α.Ε.
<b>29</b>	ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΕΝΩΣΙΣ
<b>30</b>	ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΙΣ Α.Α.Ε.
<b>31</b>	ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΤΙΚΗ Α.Ε.Ε.Γ.Α.
<b>32</b>	ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ Α.Ε.
<b>33</b>	ΕΥΡΩΠΗ Α.Ε.Γ.Α.
<b>34</b>	VICTORIA Α.Α.Ε.Ζ.
<b>35</b>	EUROSTAR Ε.Α.Ε.Α.Ζ

# Κεφάλαιο 3<sup>ο</sup>

## 1. ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

Το συμβόλαιο αυτοκινήτου έχει:

- Υποχρεωτική ασφάλιση ( υλικές ζημιές προς τρίτους).
- Προαιρετική ασφάλιση.

Ως προαιρετική ή συμπληρωματική ασφάλιση έχουμε για κάλυψη των παρακάτω κινδύνων:

- Πυρκαγιά.
- Κακόβουλη πράξη.
- Τρομοκρατικές ενέργειες.
- Φυσικές καταστροφές.
- Προσωπικό ατύχημα οδηγού.
- Θραύση κρυστάλλων.
- Κλοπή.
- Υλικές ζημιές από ανασφάλιστο όχημα.
- Μικτή ασφάλιση ιδίων ζημιών.

### 1.1 Επασφάλιστρα

Για αυτοκίνητα οδηγούμενα από πρόσωπα ηλικίας μικρότερης των 23 ετών ή που έλαβαν άδεια ικανότητας οδηγού μέσα στο, πριν από την ασφάλιση, δωδεκάμηνο, εισπράττεται επασφάλιστρο 50% σε όλες τις καλύψεις πλην ατυχημάτων οδηγού ή ιδιοκτήτη και θραύσης κρυστάλλων.

Το επασφάλιστρο στον κίνδυνο ιδίων ζημιών του αυτοκινήτου είναι διαφορετικό ανάλογα με την ασφαλιστική εταιρεία.

Εάν κατά την ασφάλιση του αυτοκινήτου δεν δηλωθεί η ηλικία κάτω των 23 ετών και η νέα άδεια του οδηγού, η εταιρεία εισπράττει πρόστιμο 100% επί των καθαρών ετήσιων ασφαλιστρών.

## **1.2. Ασφαλιστικό ποσό**

Η παροχή της ασφαλιστικής προστασίας, εκ μέρους του ασφαλιστή, δεν μπορεί να είναι απεριόριστη. Η ασφάλιση συνομολογείται για ορισμένο, κάθε φορά, χρηματικό ποσό, που αποτελεί την οικονομική έκφραση του ασφαλιστικού συμφέροντος.

Το χρηματικό αυτό ποσό, καλείται ασφαλιστικό ποσό ή καλυπτόμενο κεφάλαιο και αποτελεί το ανώτατο όριο ευθύνης του ασφαλιστή.

Οφείλει ο ασφαλιζόμενος να δηλώσει στον ασφαλιστή το καλυπτόμενο κεφάλαιο, που θα ανταποκρίνεται με τη μεγαλύτερη δυνατή προσέγγιση, στην πραγματική αξία του συμφέροντος που εκτίθεται σε κινδύνους. Τυχόν υπερτίμηση ή υποτίμηση της αξίας αυτής, οδηγεί σε υπερκάλυψη ή ελλιπή κάλυψη, επιπτώσεις που επιφέρουν ιδιαίτερες συνέπειες κατά το διακανονισμό τυχόν επελθούσης ζημιάς.

Η αποζημίωση που καταβάλλεται κάθε φορά, είναι μικρότερη ή το πολύ ίση με το ασφαλιστικό ποσό. Σε καμία περίπτωση, η ασφαλιστική αποζημίωση δεν μπορεί να υπερβαίνει το ασφαλιστικό ποσό, έστω και αν η οικονομική ανάγκη που προέκυψε από την επέλευση του κινδύνου είναι μεγαλύτερη.

Ο καθορισμός του ασφαλιστικού ποσού και η αναγραφή του στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο, είναι στοιχείο πρωταρχικής σημασίας για την ύπαρξη και λειτουργία της ασφαλιστικής σύμβασης. Τυχόν δε παράλειψή του, καθιστά εντελώς ασαφή την ασφαλιστική σύμβαση.

Για τον ασφαλιστή, το ασφαλιστικό ποσό αποτελεί το μέτρο των αναλαμβανομένων, έναντι των ασφαλιζομένων ευθυνών, καθώς και ένας από τους σημαντικότερους συντελεστές προσδιορισμού του ασφαλίστρου (το ασφάλιστρο αποτελεί, σχεδόν πάντοτε, ποσοστιαία αναλογία επί του ασφαλιζομένου κεφαλαίου).

Είναι δυνατόν, να υπάρχουν περισσότερα ασφαλιστικά ποσά κατά αντικείμενο ασφάλισης σε μια σύμβαση, π.χ. 100.000€ για κτίρια, 500.000€ για μηχανήματα και 30.000€ για προϊόντα. Στην περίπτωση αυτή, κάθε επιμέρους ασφαλιστικό ποσό είναι το ανώτατο όριο ευθύνης του ασφαλιστή και όχι το άθροισμά τους.



Θα πρέπει να διευκρινιστεί, ότι με την επέλευση της ζημίας και την καταβολή της σχετικής αποζημίωσης, κατά τη διάρκεια της ασφάλισης, το ασφαλισμένο κεφάλαιο μειώνεται κατά το ύψος της αποζημίωσης που κατεβλήθη.

Για το μειωμένο αυτό κεφάλαιο, η ασφάλιση αυτή θα ισχύει μέχρι τη λήξη της.

Επομένως, θα πρέπει να υπάρξει πλήρης κάλυψη, να γίνει με πρόσθετη πράξη, συμπληρωματική ασφάλιση, μέχρι τη λήξη της κανονικής διάρκειας και για ποσό ίσο με την καταβληθείσα αποζημίωση.

## **2. ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ**

Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο ευθύνης αυτοκινήτων περιέχει α)τον αριθμό ασφαλιστηρίου και β)τον αριθμό αίτησης. Περιέχει αναλυτικά τα στοιχεία του ασφαλισμένου/λήπτη της ασφάλισης, δηλαδή το ονοματεπώνυμο του, το επάγγελμα, το Α.Φ.Μ., τη Δ.Ο.Υ., τη διεύθυνση κατοικίας του, το τηλέφωνο του. Υπάρχει και θέση β' ασφαλισμένου όπου συμπληρώνονται κατά τον ίδιο τρόπο τα στοιχεία του με την διαφορά ότι τονίζεται εάν είναι κύριος κάτοχος ή κατά ένα ποσοστό σύμφωνα με την άδεια κυκλοφορίας του οχήματος.

Προσδιορίζεται ο χρόνος και η ημερομηνία έναρξης και λήξης του ασφαλιστηρίου και ο τρόπος ανανέωσης του π.χ. ετήσιο. Επίσης γίνεται αναλυτική περιγραφή του οχήματος, δηλαδή ο αριθμός κυκλοφορίας, η χρήση του π.χ. Ι.Χ, Δ.Χ, οι φορολογήσιμοι ίπποι, οι θέσεις, το εργοστάσιο κατασκευαστής του οχήματος και τον τύπο, τον αριθμό πλαισίου, αριθμό κινητήρα και το χρώμα.

Το επόμενο κομμάτι του συμβολαίου περιλαμβάνει το σκοπό της ασφάλισης δηλαδή τους κινδύνους για τους οποίους ασφαρίζεται με τα αντίστοιχα ασφαλιζόμενα ποσά και ασφάλιστρα. Αφού προσδιορισθούν καθορίζονται τα καθαρά ολικά ασφάλιστρα που θα πληρώνει ο λήπτης της ασφάλισης.

Τέλος περιλαμβάνει τους όρους της ασφάλισης αναλυτικά για μεγαλύτερη σαφήνεια του συμβολαίου π.χ. τι καλύπτει, ποιες είναι οι εξαιρέσεις κλπ. Αφού διαβαστούν με προσοχή από τον ενδιαφερόμενο και την ασφαλιστική εταιρεία κλείνουν τη συμφωνία με υπογραφές από το κάθε συμβαλλόμενο μέλος.

Τέλος το συμβόλαιο περιλαμβάνει τεχνικά στοιχεία που ποικίλουν από εταιρεία σε εταιρεία και είναι.

- Ο πρακτικός έλεγχος είσπραξης.
- Πρακτικά είσπραξης.
- Ο κωδικός παραγωγού και
- Ο κωδικός πελάτη (που συμπληρώνεται από την εταιρεία).

### **3. ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΑΠΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ**

Οι Γενικοί όροι που διέπουν όλα τα ασφαλιστήρια αστικής ευθύνης όλων των εταιρειών περιλαμβάνουν τα παρακάτω άρθρα:

#### **Άρθρο 1. Οι ασφαλιζόμενοι κίνδυνοι**

Με το Ασφαλιστήριο Συμβόλαιο ασφαρίζεται η υποχρεωτική Αστική Ευθύνη του λήπτη της ασφάλισης.

#### **Άρθρο 2. Κατάρτιση της ασφαλιστικής Σύμβασης**

Το Ασφαλιστήριο καταρτίστηκε και ισχύει με βάση την αίτηση της ασφάλισης, που έχει υποβάλλει στην εταιρεία ο λήπτης της ασφάλισης, συμπληρωμένη πλήρως και με ακρίβεια. Επίσης με βάση τις έγγραφες απαντήσεις σε όποια συμπληρωματική πληροφορία έχει ζητηθεί. Η ασφάλιση καλύπτει την Αστική Ευθύνη του κυρίου του κατόχου και κάθε οδηγού ή προστιθέντος στην οδήγηση, κατέχοντος την κατά νόμο άδεια οδήγησης ή υπεύθυνου του ασφαλισμένου αυτοκινήτου.

#### **Άρθρο 3. Ισχύς της ασφάλισης**

Οι υποχρεώσεις της εταιρείας, του λήπτη της ασφάλισης και του ασφαλιζόμενου καθορίζονται από:

- Το ασφαλιστήριο
- Τους γενικούς και ειδικούς όρους
- Την πρόταση ασφάλισης και
- Τις πρόσθετες πράξεις που εκδίδονται, με βάση τις συμφωνηθείσες και από τα δυο μέρη τροποποιήσεις του ασφαλιστηρίου.

#### **Άρθρο 4. Αντικείμενο ασφάλισης**

Η ασφάλισης Αστικής Ευθύνης περιλαμβάνει την ικανοποίηση νόμιμων απαιτήσεων τρίτων κατά του ασφαλισμένου, σύμφωνα με το Π.Δ. 264/91 από ζημίες προξενούμενες από την κυκλοφορία του αυτοκινήτου που περιγράφεται στο ασφαλιστήριο για τις παρακάτω περιπτώσεις:

- Θανατηφόρου τραυματισμού προσώπων
- Τραυματισμού προσώπων
- Υλικών ζημιών σε πράγματα που δεν μεταφέρονται με το ασφαλισμένο όχημα.

Δεν καλύπτονται οι δαπάνες που προέρχονται από επιβολή προστίμων και εξαγορές ποινών και δικαστικών εξόδων, από τις παραβάσεις νόμων ή διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Κίνδυνοι αναφερόμενοι στον πίνακα καλύψεων της πρώτης σελίδας του ασφαλιστηρίου δεν καλύπτονται, εφόσον παραπλεύρως αυτών και στη σχετική στήλη, δεν αναγράφονται ασφαλιστικά ποσά ή ενδείξεις και τα αντίστοιχα προς αυτές ασφαλιστρα.

#### **Άρθρο 5. Τοπικά όρια ισχύος**

Η ασφάλιση ισχύει για τα όρια Ελληνικής Επικράτειας, για τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και για τις χώρες των οποίων τα Εθνικά Γραφεία Διεθνούς Ασφάλισης έχουν προσυπογράψει την από 15 Μαρτίου 1991 «Πολυμερή Σύμβαση Εγγυήσεως μεταξύ Εθνικών Γραφείων Διεθνούς Ασφάλισης».

#### **Άρθρο 6. Όρια ευθύνης της εταιρείας**

Το ανώτατο όριο ευθύνης του ασφαλιστή για κάθε ατύχημα, δεν είναι δυνατό να υπερβεί το αναγραφόμενο στο ασφαλιστήριο ποσό, για κάθε είδος κινδύνου που καλύπτεται με αυτό οσαδήποτε άτομα και αν έπαθαν εκ του αυτού ζημιογόνου γεγονότος. Όπου υπάρχουν πολλοί ζημιωθέντες και το σύνολο των απαιτήσεων υπερβαίνει το ασφάλισμα, τότε το δικαίωμα κάθε ζημιωθέντα κατά του ασφαλιστή περιορίζεται συμμετρως μέχρι συμπλήρωσης του ασφαλιστικού ποσού. Εάν ο ασφαλιστής δεν γνώριζε την ύπαρξη ή το μέγεθος άλλων απαιτήσεων ή εάν κατέβαλε κατόπιν δικαστικής απόφασης ή συμβιβαστικά ποσό ανώτερο του αναλογούντος, τότε υποχρεώνεται έναντι άλλων ζημιωθέντων μόνο μέχρι συμπλήρωσης του ασφαλίματος. Αν ο ασφαλιστής υποχρεωθεί να πληρώσει δικαστικά ή εξώδικα πέραν του ασφαλίματος έχει δικαίωμα αναγωγής κατά του ασφαλισμένου.

#### **Άρθρο 7. Διάρκεια ασφάλισης- Λήξη ασφάλισης**

Η έναρξη της ασφάλισης αρχίζει και αποδεικνύεται με την καταβολή του αντίστοιχου ασφαλιστρου και την χορήγηση των σχετικών ασφαλιστικών εγγράφων (αίτηση, σήμα, βεβαίωση). Η ασφάλιση διαρκεί για το χρονικό διάστημα το οποίο αναγράφεται στο ασφαλιστήριο και με την προϋπόθεση εμπρόθεσμης καταβολής ασφαλιστρων για το αντίστοιχο χρονικό διάστημα. Η ασφάλιση λήγει οριστικά την ημερομηνία που αναγράφεται ως λήξη στο ασφαλιστήριο. Η ασφάλιση δεν παρατείνεται ούτε ανανεώνεται αυτόματα χωρίς έγγραφη συμφωνία των μερών.

## **Άρθρο 8. Ασφαλιστικά βάρη**

Ο λήπτης της ασφάλισης ή και ο ασφαλισμένος κατά τη σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης έχουν υποχρέωση να γνωστοποιούν στον ασφαλιστή όλα τα στοιχεία του ασφαλισμένου οχήματος, καθώς και κάθε στοιχείο το οποίο έχει επίδραση στην αποδοχή της ασφάλισης και στον υπολογισμό ασφαλιστρών. Αν για οποιοδήποτε λόγο, που δεν οφείλεται στην υπαιτιότητα του ασφαλιστή ή του λήπτη της ασφάλισης ή του ασφαλισμένου, δεν έχουν περιέλθει σε γνώση του ασφαλιστή τα ανωτέρω στοιχεία, ο ασφαλιστής δικαιούται να καταγγείλει τη σύμβαση ή να ζητήσει την τροποποίηση της, μέσα σε προθεσμία ενός μήνα αφότου έλαβε γνώση αυτών των στοιχείων ή των περιστατικών. Η πρόταση του ασφαλιστή για τροποποίηση σύμβασης θεωρείται ως καταγγελία, αν μέσα σε ένα μήνα από τη λήψη της δεν γίνει δεκτή και αυτό αναφέρεται στο έγγραφο της πρότασης. Σε περίπτωση παράβασης από αμέλεια της υποχρέωσης που προβλέπεται στην 1<sup>η</sup> παράγραφο του άρθρου αυτού, ο ασφαλιστής έχει τα δικαιώματα της 2<sup>ης</sup> παραγράφου του άρθρου αυτού και επιπλέον, αν η ασφαλιστική περίπτωση επέλθει πριν τροποποιηθεί σύμφωνα με την 1<sup>η</sup> παράγραφο του άρθρου αυτού, η ασφαλιστική σύμβαση ή πριν η καταγγελία αρχίσει να παράγει αποτελέσματα, το ασφάλισμα μειώνεται κατά το λόγο του ασφαλιστρου που έχει καθοριστεί προς το ασφάλιστρο που θα είχε καθοριστεί, αν δεν υπήρχε η παράβαση. Σε περίπτωση παράβασης από δόλο της υποχρέωσης, ο ασφαλιστής έχει δικαίωμα να καταγγείλει τη σύμβαση μέσα σε προθεσμία ενός μήνα από τότε που έλαβε γνώση των στοιχείων αυτών. Αν η ασφαλιστική περίπτωση επέλθει εντός της παραπάνω προθεσμίας, ο ασφαλιστής απαλλάσσεται της υποχρέωσης του προς καταβολή του ασφαλισματος. Ο λήπτης της ασφάλισης υποχρεούται σε αποκατάσταση κάθε ζημιάς του ασφαλιστή. Η καταγγελία της ασφαλιστικής σύμβασης εκ μέρους του ασφαλιστή στις περιπτώσεις των παραγράφων 2 και 4 του άρθρου αυτού επιφέρει αποτελέσματα μετά την πάροδο 15 ημερών από τότε που θα περιέλθει στον λήπτη της ασφάλισης ή μετά την πάροδο του ενός μήνα από τη λήψη της πρότασης τροποποίησης που προβλέπεται στην παράγραφο 3 του άρθρου αυτού. Στην περίπτωση της 5<sup>ης</sup> παραγράφου του άρθρου αυτού, η καταγγελία επιφέρει άμεσα αποτελέσματα. Κατά τη διάρκεια της σύμβασης ο λήπτης της ασφάλισης ή και ο ασφαλισμένος υποχρεούται να δηλώσει στην εταιρεία, μέσα σε 14 ημέρες από τότε που περιήλθαν σε γνώση τους κάθε μεταβολή των στοιχείων του ασφαλισμένου οχήματος, καθώς και κάθε στοιχείο ή περιστατικό που μπορεί να επιφέρει σημαντική επίταση του κινδύνου σε βαθμό που αν ο ασφαλιστής το γνώριζε δε θα είχε συνάψει τη σύμβαση ή δεν θα την είχε συνάψει με τους ίδιους όρους. Σε μια τέτοια περίπτωση η εταιρεία, μόλις λάβει γνώση της επίτασης του κινδύνου, δικαιούται να καταγγείλει τη σύμβαση ή να ζητήσει την τροποποίηση της. Σε περίπτωση παράλειψης της γνωστοποίησης εφαρμόζονται οι ανωτέρω παράγραφοι 2,3,4,5, και 6 του παρόντος άρθρου. Επίσης ο λήπτης της ασφάλισης ή και ο ασφαλισμένος υποχρεούνται να γνωστοποιούν αμέσως και εγγράφως στον ασφαλιστή κάθε μεταβολή της διεύθυνσης κατοικίας του ασφαλισμένου ή της έδρας της επιχειρήσεως του.

## **Άρθρο 9. Γενικές υποχρεώσεις του λήπτη της ασφάλισης ή και του ασφαλισμένου σε περίπτωση ζημίας.**

Σε περίπτωση επέλευσης ζημίας, ο λήπτης της ασφάλισης ή και ο ασφαλισμένος υποχρεούται: Να ειδοποιήσει εγγράφως, μέσα σε 8 ημέρες από τότε που περιήλθε σε γνώση του το ζημιογόνο γεγονός, την εταιρεία ή τον πλησιέστερο εκπρόσωπο της. Ανεξάρτητα από τις ενέργειες των Αρχών, τις οποίες οφείλει να ειδοποιήσει αμέσως μόλις πληροφορηθεί το ζημιογόνο γεγονός, να προβεί σε κάθε ενέργεια που θα έκανε για το συμφέρον του, με σκοπό τη διάσωση ή τον περιορισμό της ζημίας και κάθε πράξη, σύμφωνα με την καλή πίστη και τις συναλλακτικές συνήθειες ενός επιμελούς προσώπου, ως να μην ήταν ασφαλισμένος. Να διευκολύνει και να δίνει κάθε δυνατή και εύλογη βοήθεια στους εκπροσώπους ή στους πραγματογνώμονες της εταιρείας, για τη διαπίστωση του ατυχήματος και την εκτίμηση των ζημιών. Να προωθεί μέσα σε 8 ημέρες, στην εταιρεία, κάθε δικαστικό ή εξώδικο έγγραφο, που αφορά την επέλευση του κινδύνου. Να μην προβαίνει σε ομολογίες ευθύνης. Να μην προβεί σε οποιασδήποτε μορφής ενέργεια, που θα σημαίνει αποδοχή ή αναγνώριση ή συμβιβασμό ή διακανονισμό του καλυπτόμενου κινδύνου, χωρίς γραπτή συναίνεση της εταιρείας. Η εταιρεία δικαιούται να αναλάβει και να χειριστεί κατά την κρίση της, στο όνομα του ασφαλισμένου/ λήπτη της ασφάλισης, την απόκρουση ή τον διακανονισμό απαίτησης ή να επιδιώξει στο όνομα του αλλά και για το δικό του όφελος, την αποκατάσταση οποιασδήποτε ζημιάς ή την ικανοποίηση οποιασδήποτε αξίωσης αποζημίωσης, μέχρι το όριο ευθύνης της και αφού τον ειδοποιήσει σχετικά.

## **Άρθρο 10. Γενικές εξαιρέσεις**

Δεν καλύπτονται με το ασφαλιστήριο συμβόλαιο και αποκλείονται με την ασφάλιση ζημιές που προξενήθηκαν: Από πρόθεση ή και βαρεία αμέλεια του ασφαλισμένου, του λήπτη της ασφάλισης και του οδηγού του αυτοκινήτου, είτε των προστιθέντων υπ' αυτών προσώπων στην οδήγηση του αυτοκινήτου. Από τη συμμετοχή του ασφαλισμένου σε επιδείξεις, αγώνες και εορταστικές παρελάσεις. Από τρομοκρατικές πράξεις, από επιδρομές, εχθροπραξίες, πολεμικές επιχειρήσεις (είτε προ είτε μετά την κήρυξη του πολέμου), εμφυλίου πολέμου, οχλαγωγίες, διαδηλώσεις, απεργίες, στάσεις, πραξικοπήματα ή επανάσταση και επίταξη κάθε είδους. Άμεσα ή έμμεσα από πλημμύρα, τυφώνα, λαίλαπα, ανεμοθύελλα, έκρηξη ηφαιστείου, σεισμού ή άλλης φυσικής διαταραχής, εκτός εάν ρητά και ειδικά έχει συμφωνηθεί η κάλυψη των περιπτώσεων αυτών με ειδικό πρόσθετο ασφάλιστρο. Άμεσα ή έμμεσα είτε αποκλειστικά είτε με συνδρομή και άλλων αιτιών από ιονίζουσες ακτινοβολίες, ή από ραδιενεργό μόλυνση από οποιοδήποτε πυρηνικό καύσιμο ή οποιοδήποτε πυρηνικό κατάλοιπο. Από οδηγό που δεν έχει την άδεια οδήγησης που προβλέπει ο νόμος για την κατηγορία οχήματος που οδηγεί. Άδεια οδήγησης για άλλους τύπους οχημάτων δεν ισχύει. Αν ο οδηγός είναι μικρότερος των 23 ή μεγαλύτερος των 70 ετών ή έχει άδεια οδήγησης μικρότερη του ενός έτους, εκτός εάν ρητά και ειδικά έχει συμφωνηθεί η κάλυψη των περιπτώσεων αυτών με ειδικό πρόσθετο ασφάλιστρο. Σε περίπτωση που δεν έχει συμφωνηθεί

η ως άνω κάλυψη ο ασφαλισμένος ή ο λήπτης της ασφάλισης υποχρεούνται να καταβάλλουν πρόστιμο 60% επί των ετησίων ασφαλιστρών, σε αποκλειστική προθεσμία 10 ημερών από την ημερομηνία ατυχήματος, διαφορετικά η ασφαλιστική εταιρεία απαλλάσσεται. Στις ανωτέρω περιπτώσεις, αν ο ασφαλιστής σε εφαρμογή των διατάξεων του Ν. 489/76 ή μετά από δικαστική απόφαση υποχρεωθεί να πληρώσει σε τρίτους αποζημίωση, έχει δικαίωμα αναγωγής κατά του οδηγού, του λήπτη της ασφάλισης, του ασφαλισμένου και του αντισυμβαλλόμενου. Εάν κατά το ατύχημα ο οδηγός του αυτοκινήτου ευρίσκεται υπό την επίδραση οινοπνεύματος ή τοξικών ουσιών, κατά την έννοια και τις προϋποθέσεις του άρθρου 42 του Κ.Ο.Κ. και ανεξάρτητα εάν η παράβαση αυτή συντέλεσε στην πρόκληση του ατυχήματος. Αν το όχημα χρησιμοποιείται για άλλη χρήση απ' αυτήν που αναφέρεται στο ασφαλιστήριο και την άδεια κυκλοφορίας του. Από το μεταφερόμενο ή στο μεταφερόμενο με το αυτοκίνητο φορτίο, εκτός εάν ρητά και ειδικά έχει συμφωνηθεί η κάλυψη των περιπτώσεων αυτών με ειδικό πρόσθετο ασφάλιστρο, ανεξάρτητα αν η παράβαση αυτή συντέλεσε στην πρόκληση του ατυχήματος. Όταν το όχημα μεταφέρει φορτίο ή επιβάτες πέραν από το επιτρεπόμενο ανώτατο όριο στην άδεια κυκλοφορίας του, ανεξάρτητα αν η παράβαση αυτή συντέλεσε στην πρόκληση του ατυχήματος. Άμεσα ή έμμεσα από έκρηξη ή φλόγες του οχήματος που μεταδόθηκε απ' αυτό ή από την διαρροή υγρών ή υγραερίων οποιασδήποτε φύσης του οχήματος, εκτός εάν ρητά και ειδικά έχει συμφωνηθεί η κάλυψη των περιπτώσεων αυτών με ειδικό πρόσθετο ασφάλιστρο. Όταν το όχημα ωθείται από άλλη δύναμη εκτός της δική του ή ωθεί έτερον όχημα ή αντικείμενο που κινείται σε τροχούς ή ρυμουλκεί άλλο όχημα ή κινηθεί χωρίς τον οδηγό, ανεξάρτητα αν η παράβαση αυτή συντέλεσε στην πρόκληση του ατυχήματος, εκτός εάν ρητά και ειδικά έχει συμφωνηθεί η κάλυψη των περιπτώσεων αυτών με ειδικό πρόσθετο ασφάλιστρο. Εντός φυλασσόμενων χώρων στάθμευσης ή συνεργείο επισκευής οχημάτων ή εκθέσεων αυτοκινήτων. Κατά τη διάρκεια της λειτουργίας των ειδικού τύπου οχημάτων ως εργαλείων ή μηχανημάτων, εκτός εάν ρητά και ειδικά έχει συμφωνηθεί η κάλυψη των περιπτώσεων αυτών με ειδικό πρόσθετο ασφάλιστρο. Εξαιρούνται ζημιές που προξενήθηκαν μέσα σε οχηματαγωγό, σε φορτηγά, σε πλοίο και γενικότερα κατά τη μεταφορά του ασφαλισμένου αυτοκινήτου, οδικώς, σιδηροδρομικώς, αεροπορικώς ή αεροπορικώς εκτός εάν ρητά και ειδικά έχει συμφωνηθεί η κάλυψη των περιπτώσεων αυτών με ειδικό πρόσθετο ασφάλιστρο. Δεν καλύπτονται ζημιές που προξενούνται από το ασφαλισμένο όχημα όταν αυτό κινείται επί πεζοδρομίου ή πεζόδρομου, καθώς και οι ζημιές στα ίδια τα πεζοδρόμια και τους πεζόδρομους.

#### **Άρθρο 11. Καθορισμός ασφαλιστρου**

Τα ασφάλιστρα προσδιορίζονται με βάση την χρήση, την ιπποδύναμη, την έδρα του αυτοκινήτου, τις θέσεις, το επάγγελμα και την κατοικία του ασφαλισμένου/ λήπτη της ασφάλισης, τον αριθμό των ζημιών, την κατηγορία του οχήματος, την ηλικία του οδηγού και τις λοιπές παραμέτρους όπως ισχύουν κάθε φορά στα τιμολόγια της εταιρείας. Επίσης εφαρμόζεται το σύστημα υπολογισμού των ασφαλιστρών με εκπτώσεις ή επιβαρύνσεις αυτών, αναλόγως του αριθμού των προξενούμενων ζημιών σε κάθε ασφαλιστική περίοδο. Η εταιρεία έχει δημιουργήσει μια κλίμακα

κατηγοριών ασφάλισης, την οποία δύναται οποτεδήποτε να τροποποιήσει και η οποία περιλαμβάνει μια βασική κατηγορία ασφάλισης, μια κατώτατη κατηγορία και μια ανώτερη κατηγορία. Βασική κατηγορία ασφάλισης ορίζεται η κατηγορία ασφάλισης ενός πρωτοκυκλοφορούντος (πρωτασφαλισμένου) οχήματος και είναι η κατηγορία 10. Όποιος και αν είναι ο αριθμός των ετήσιων ασφαλιστικών περιόδων χωρίς ζημιά δεν θα γίνεται υπέρβαση της κατώτατης κατηγορίας ασφάλισης. Σε περίπτωση ζημιών όποιος και να είναι ο αριθμός των ζημιών δεν θα γίνεται υπέρβαση της ανώτατης κατηγορίας ασφάλισης. Κατά τη διάρκεια της ετήσιας ασφαλιστικής περιόδου για κάθε ζημιά τα ασφάλιστρα προσ αυξάνονται με το ορισμένο κάθε φορά από την εταιρεία ποσοστό αύξησης. Σε αντίθετη περίπτωση μη ύπαρξης ζημιάς τα ασφάλιστρα θα μειώνονται με το ποσοστό μείωσης το οποίο είναι το ήμισυ του ποσοστού αύξησης. Η παραπάνω επιβάρυνση ή έκπτωση των ασφαλιστρών θα αποδίδεται στη λήξη κάθε ετήσιας ασφαλιστικής περιόδου και θα υπολογίζεται πάνω στα ασφάλιστρα της βασικής κατηγορίας ασφάλισης. (κατηγ. 10). Η παραπάνω αναπροσαρμογή ακολουθεί την καθοριζόμενη από την εταιρεία κλίμακα ασφάλισης όπως έχει προαναφερθεί και δημιουργεί έκπτωση ή επιβάρυνση ανάλογα με τον αριθμό ή μη των ζημιών της προηγούμενης ασφαλιστικής περιόδου στην ίδια εταιρεία ή στις άλλες ασφαλιστικές εταιρείες. Σε περίπτωση τροποποίησης των κατώτατων υποχρεωτικών ορίων ασφάλισης από την πολιτεία ή του τιμολογίου από τον ασφαλιστή, τα ασφάλιστρα αναπροσαρμόζονται και κατά τη διάρκεια ασφαλιστικής σύμβασης. Η καταβολή των χρημάτων χωρίς την χορήγηση εγγράφων (αίτηση, σήμα, βεβαίωση) δε γεννά υποχρέωση για την έκδοση ασφαλιστηρίου, ούτε άλλη υποχρέωση εκτός από την επιστροφή χρημάτων. Ο λήπτης της ασφάλισης ή και ο ασφαλισμένος οφείλουν να γνωστοποιούν στον ασφαλιστή κάθε μεταβολή στοιχείων του ασφαλιστηρίου, ιδίως όταν αυτά επιδρούν στον καθορισμό των ασφαλιστρών.

#### **Άρθρο 12. Δικαιώματα του ασφαλισμένου και υποχρεώσεις.**

Ο λήπτης της ασφάλισης ή ο ασφαλισμένος έχει δικαίωμα να παραλάβει το ασφαλιστήριο, το ειδικό σήμα ασφάλισης, καθώς και έγγραφο σχετικό με την ασφάλιση. Καμία απόδειξη εξόφλησης ασφαλιστρών δεν ισχύει, αν δε φέρει τη χειρόγραφη ή μηχανική υπογραφή αυτών που εκπροσωπούν νόμιμα την εταιρεία, σύμφωνα με το καταστατικό της ή με αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου της. Σε περίπτωση μη πληρωμής των ασφαλιστρών, αν ο ασφαλιστής σε εφαρμογή των διατάξεων του Ν. 489/76 ή μετά από δικαστική απόφαση υποχρεωθεί να πληρώνει σε τρίτους αποζημίωση, έχει δικαίωμα αναγωγής κατά του οδηγού, του ασφαλισμένου ή του λήπτη της ασφάλισης.

#### **Άρθρο 13. Ασφάλιση με περισσότερους ασφαλιστές**

Αν το ασφαλισμένο αυτοκίνητο έχει ασφαλιστεί κατά του ιδίου κινδύνου ( Αστικής Ευθύνης) σε περισσότερες εταιρείες (πολλαπλή ασφάλιση), ο λήπτης της ασφάλισης ή και ο ασφαλισμένος οφείλουν να γνωστοποιήσουν εγγράφως χωρίς καθυστέρηση τις ασφαλίσσεις αυτές και τα

ασφαλιστικά ποσά. Οι περισσότερες ασφαλίσεις είναι ισχυρές μέχρι την έκταση της ασφαλιστικής ζημιάς. Σε περίπτωση μη γνωστοποίησης της ύπαρξης άλλων ασφαλίσεων κατά το χρόνο σύναψης της σύμβασης, το ασφάλισμα θα περιορίζεται στο μέτρο που δεν καλύπτεται από προηγούμενη ασφάλιση. Κάθε ζημιά που τυχόν θα συμβεί στη διάρκεια ισχύος του ασφαλιστηρίου, θα κατανέμεται σε όλες τις Ασφαλιστικές Εταιρείες, ανάλογα με το ποσοστό συμμετοχής τους στον ασφαλιζόμενο κίνδυνο και όχι εις ολόκληρον. Σε περίπτωση που ο ασφαλιζόμενος παραλείψει τη γνωστοποίηση με δόλο, η εταιρεία απαλλάσσεται πάσης ευθύνης, σύμφωνα με το άρθρο 15 Ν. 2496/97.

#### **Άρθρο 14. Διαδοχή στην ασφαλιστική σχέση.**

Σε περίπτωση μεταβίβασης του αυτοκινήτου αιτία θανάτου, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του πρώτου κτήτορα από την ασφάλιση, μεταβιβάζονται στο νέο κτήτορα, εκτός αν αυτός ειδοποιήσει για τη μη αποδοχή τους τον ασφαλιστή μέσα σε ένα μήνα από το θάνατο. Κάθε μεταβολή της κυριότητας ή κατοχής του οχήματος, συνέπεια ειδικής διαδοχής, επιφέρει μετά πάροδο 15 ημερών, την αυτοδίκαια λύση της ασφαλιστικής σύμβασης, εκτός αν εντός της αυτής προθεσμίας ο μέχρι τώρα λήπτης της ασφάλισης ή ο νέος κύριος ή κάτοχος ζητήσουν δι' εγγράφου τους που θα περιέχει τα ακριβή στοιχεία της μεταβολής, τη συνέχιση της ασφαλιστικής κάλυψης και η εταιρεία δεν αποποιηθεί εγγράφως την αίτηση, εντός 10 ημερών από τη λήψη της. Στην περίπτωση αυτή η ασφαλιστική σύμβαση λύεται από την αποποίηση της αίτησης ή μετά την πάροδο 16 ημερών από την αποποίηση, αν έχουν προκαταβληθεί για το χρονικό διάστημα αυτό τα ασφάλιστρα. Η εταιρεία δεν ευθύνεται σε αποζημίωση, αν μετά την πιο πάνω μεταβολή της κυριότητας ή κατοχής συντάχθηκε νέα ασφαλιστική σύμβαση η οποία αφορά το ίδιο όχημα και καλύπτει το επελθόν ατύχημα. Αν ο ασφαλιστής υποχρεωθεί να καταβάλλει αποζημίωση έχει δικαίωμα αναγωγής.

#### **Άρθρο 15. Λύση της ασφαλιστικής σύμβασης.**

Η ισχύουσα ασφαλιστική σύμβαση μπορεί να λυθεί και από τα δυο μέρη οποτεδήποτε ελεύθερα και με συμφωνία των δυο μερών. Σε περίπτωση λύσης της ασφαλιστικής σύμβασης λόγω επιθυμίας του ασφαλισμένου, αυτή ισχύει από την ημερομηνία της αίτησης καταγγελίας ακύρωσης. Ο ασφαλισμένος λήπτης έχει την υποχρέωση να επιστρέψει το ασφαλιστήριο, το ειδικό σήμα και την βεβαίωση ασφαλιστηρίου και ο ασφαλιστής υποχρεούται να επιστρέψει τα μη δεδουλευμένα ασφάλιστρα. Σε περίπτωση που ο ασφαλισμένος κατέχει σήμα και βεβαίωση ασφάλισης σε ισχύ και η καταγγελία γίνεται από την πλευρά του ασφαλιστή, η λύση της σύμβασης θα επέρχεται ένα μήνα μετά τη γνωστοποίηση της ακύρωσης στον ασφαλισμένο με συστημένο ή επί αποδείξη έγγραφο. Ο ασφαλιστής δικαιούται για σπουδαίο λόγο να καταγγείλει την παρούσα σύμβαση σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 2496/97. Ως σπουδαίος λόγος θεωρείται:

- 1) Αναληθείς δηλώσεις.



- 2) Πληθώρα ασφαλιστικών περιπτώσεων εντός της αυτής ασφαλιστικής περιόδου.
- 3) Παράβαση των υποχρεώσεων, του λήπτη της ασφάλισης, του ασφαλισμένου οδηγού ή κατόχου του αυτοκινήτου, που περιλαμβάνονται στο άρθρο 9 του παρόντος.
- 4) Υποβολή εκπρόθεσμων δηλώσεων ατυχήματος.

#### **Άρθρο 16. Τροποποίηση της ασφαλιστικής σύμβασης**

Μετά από έγγραφη συναίνεση του ασφαλιστή είναι δυνατόν να τροποποιηθεί η ισχύουσα ασφαλιστική σύμβαση για το μέλλον.

#### **Άρθρο 17. Ανακοινώσεις και δηλώσεις.**

Όλες οι ανακοινώσεις και δηλώσεις του ασφαλισμένου συντάσσονται εγγράφως και απευθύνονται στα κεντρικά γραφεία της εταιρείας στην Αθήνα.

#### **Άρθρο 18. Διακανονισμός ζημιάς.**

Ο ασφαλιστής έχει το δικαίωμα να προβαίνει σε έρευνα για τα αίτια της ζημιάς και για τις περιστάσεις κάτω από τις οποίες έγινε αυτή, όπως και για την ύπαρξη και την αξία του ασφαλισμένου κινδύνου, κατά το χρόνο του ατυχήματος. Ο ασφαλιστής δικαιούται να προβαίνει κατά την κρίση του και μέσα στα όρια της ευθύνης του σε συμβιβαστικό διακανονισμό απαιτήσεων τρίτων κατ' αυτού ή των ασφαλισμένων. Ο διακανονισμός αυτός δεν δεσμεύει καθ' οιονδήποτε τρόπο τους ασφαλισμένους αν δεν τον αποδέχονται.

#### **Άρθρο 19. Αρμοδιότητα δικαστηρίων.**

Συμφωνείται ρητώς ότι αρμόδια για την επίλυση των διαφορών που θα ανακύψουν μεταξύ της εταιρείας και των ασφαλισμένων από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο, σύμφωνα με τους παρόντες όρους, είναι τα δικαστήρια των Αθηνών μόνο.

#### **Άρθρο 20. Παραγραφή.**

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

#### **Άρθρο 21. Αναπροσαρμογή ασφαλιστρών.**

Η εταιρεία διατηρεί το δικαίωμα να αναπροσαρμόζει το ασφάλιστρο, τους όρους καθώς και τις παραμέτρους υπολογισμού των ασφαλιστρών και τα ποσοστά εκπτώσεων και επιβαρύνσεων. Αν ο ασφαλισμένος δεν αποδέχεται την μεταβολή που επέρχεται με τον τρόπο αυτό, δηλώνει τούτο στην εταιρεία και λύεται αμέσως η σύμβαση για το επόμενο χρονικό διάστημα. Η καταβολή όμως των ασφαλιστρών μετά την ανωτέρω αναπροσαρμογή από τον ασφαλισμένο/ λήπτη της ασφάλισης, δηλώνει ρητή αποδοχή του νέου ασφάλιστρου και των όρων του συμβολαίου.

#### **4. ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΓΙΑ ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ**

Το ασφαλιζόμενο κεφάλαιο για τις προαιρετικές καλύψεις έχει προσδιοριστεί με βάση τον τύπο και την παλαιότητα του ασφαλιζόμενου οχήματος, σύμφωνα με τα στοιχεία που έχει στη διάθεσή της η εταιρεία.

Εφόσον ο συμβαλλόμενος - λήπτης της ασφάλισης δεν εναντιώνεται στον παραπάνω προσδιορισμό εντός 30 ημερών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, σημαίνει ότι τον αποδέχεται.

Σε περίπτωση ζημίας, για τον υπολογισμό της αποζημίωσης, θα λαμβάνεται οπωσδήποτε υπόψη η τρέχουσα αξία του οχήματος κατά τον χρόνο επέλευσής της, οπότε και θα κρίνεται η τυχόν υπασφάλιση ή υπερασφάλισή του.

#### **5. BONUS - MALUS**

Είναι μια κλίμακα που ξεκινάει από το 2 και φτάνει στο 20. Τα οχήματα όταν ασφαλιζονται για πρώτη φορά κατατάσσονται στην κατηγορία 10. Όταν κατά τη διάρκεια του επόμενου έτους είναι προσεκτικοί και δεν έχουν εμπλακεί σε ατυχήματα κατεβαίνει κατά μια μονάδα από την κλίμακα ενώ αντίθετα σαν συμβεί κάποιο ζημιογόνο γεγονός ανεβαίνει κατά 2 μονάδες το malus αντίστοιχα. Το bonus- malus ισχύει μόνο στην περίπτωση που προκαλέσει ένα ατύχημα το όχημα γι' αυτό τείνει προς κατάργηση. Προστασία bonus στο συμβόλαιο είναι το δικαίωμα αν προκαλέσει μια ή δυο ζημίες να μην ανεβαίνει ανεβαίνεις στην κλίμακα αλλά παραμένει σταθερό.

#### **6. ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΛΗΠΤΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ/ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ**

##### **6.1. Δικαίωμα Εναντίωσης**

- για παρεκκλίσεις του ασφαλιστηρίου συμβολαίου από την αίτηση ασφάλισης

Για κάθε παρέκκλιση από την αίτηση για ασφάλιση, η λήπτης της ασφάλισης έχει δικαίωμα εναντίωσης. Το δικαίωμα αυτό ασκείται με την συμπλήρωση και αποστολή στα Κεντρικά Γραφεία της Εταιρείας του συνημμένου εντύπου δήλωσης εναντίωσης, αποκλειστικά και μόνο με συστημένη επιστολή, εντός ενός μηνός από την παράδοση του Ασφαλιστηρίου Συμβολαίου.

- **για μη παράδοση πληροφοριών και γενικών όρων**

Σε περίπτωση που σε χρόνο υποβολής της αίτησης και των συμπληρωματικών δηλώσεων για ασφάλιση, ο λήπτης της ασφάλισης δεν παρέλαβε το σχετικό έγγραφο με τις πληροφορίες που προβλέπονται από το άρθρο 4 παρ. 2 του Ν.Δ. 400/700 καθώς και τους ασφαλιστικούς όρους που το διέπουν σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ. 4 του Ν. 2496/97, έχει το δικαίωμα εναντίωσης συμπληρώνοντας το έντυπο δήλωσης εναντίωσης που επισυνάπτεται στην παρούσα ασφαλιστική σύμβαση, με συστημένη επιστολή, εντός δεκατεσσάρων ημερών από την ημερομηνία παράδοσης του ασφαλιστηρίου συμβολαίου σε αυτόν.

- **δικαίωμα υπαναχώρησης τις προαιρετικές καλύψεις**

Εάν η ασφαλιστική σύμβαση έχει διάρκεια μεγαλύτερη του ενός έτους, ο λήπτης της ασφάλισης δικαιούται να υπαναχωρήσει απ' αυτήν εντός προθεσμίας 14 ημερών από την παράδοση του ασφαλιστηρίου συμβολαίου σε αυτόν.

Το δικαίωμα αυτό ασκείται με έγγραφη δήλωση που αποστέλλεται αποκλειστικά και μόνο με συστημένη επιστολή στα Κεντρικά γραφεία της εταιρείας.

- **συνέπειες άσκησης του δικαιώματος εναντίωσης ή υπαναχώρησης**

Σε περίπτωση που ο λήπτης της ασφάλισης ασκήσει οποιοδήποτε από τα παραπάνω δικαιώματα εναντίωσης και υπαναχώρησης, η ασφαλιστική σύμβαση ακυρώνεται εξ' αρχής από την παράδοση στο ταχυδρομείο της συστημένης επιστολής και θεωρείται σαν να μη έχει εκδοθεί ποτέ ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

Διευκρινίζεται ότι το δικαίωμα εναντίωσης ή υπαναχώρησης δεν μπορεί να ασκηθεί αν μέχρι την περιέλευσή τους στην εταιρεία έχει επέλθει ασφαλισμένος κίνδυνος.

## **7. ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ**

Τα οχήματα χωρίζονται απ' όλες τις ασφαλιστικές εταιρείες αλλά και από τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας στις παρακάτω κατηγορίες:

- Επιβατικά ιδιωτικής χρήσης. ΕΙΧ
- Επιβατικά δημόσιας χρήσης ή ταξί με μετρητή ή χωρίς μετρητή ΕΔΧ.
- Επιβατικές ιδιωτικής χρήσης μοτοσικλέτες. Από 51 έως 250cc και άνω των 251cc.
- Φορτηγά ιδιωτικής χρήσης και αγροτικά. ΙΧΦ

- Φορτηγά δημόσιας χρήσης. ΔΧΦ
- Λεωφορεία
- Σχολικά
- Μηχανήματα έργων
- Αγροτικά μηχανήματα, τρακτέρ κλπ.
- Μοτοποδήλατα έως 50cc.

## 8. ΔΗΛΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΖΗΜΙΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Όταν συγκρουσθούν δυο ή περισσότερα οχήματα μπορεί να προκύψουν.

- Υλικές ζημιές των οχημάτων.
- Τραυματισμός.
- Θάνατος.

Ενημερώνεται η ασφαλιστική εταιρεία η οποία ανοίγει σχετικό φάκελο ζημιάς ο οποίος περιλαμβάνει τα παρακάτω **δικαιολογητικά**:

1. Άδεια κυκλοφορίας η οποία ελέγχεται αν είναι σύμφωνη με το ασφαλιστήριο συμβόλαιο ως προς τον ιδιοκτήτη, τους ίππους, την ημερομηνία εκδόσεως άδειας και το μοντέλο του οχήματος.
2. Άδεια ικανότητας οδηγού η οποία ελέγχεται αν ισχύει για το όχημα το οποίο έκανε τη ζημιά αν το όχημα είναι Ε.Ι.Χ ή Φ.Ι.Χ. κάτω των 3,5 τόνων μικτού βάρους τότε ισχύει άδεια ικανότητας ερασιτεχνική και ισχύει για ηλικία οδηγού μέχρι 65 ετών, αν το όχημα είναι άνω των 3,5 χρειάζεται άδεια ικανότητας επαγγελματική στην οποία πρέπει να ελέγχεται η ημερομηνία λήξεως του η οποία να είναι πάντα μετά το ατύχημα. Σε όλες τις περιπτώσεις ο οδηγός πρέπει να είναι πάνω από 23 ετών και το δίπλωμα του να έχει κλείσει ένα χρόνο διαφορετικά αμέσως πρέπει να του υπολογίσουμε πρόστιμο και επασφάλιστρο.

Όταν ληφθεί η δήλωση όπου αναφέρεται πως έγινε συνοπτικά το ατύχημα φροντίζουμε να γίνει πραγματογνωμοσύνη στο όχημα και να ληφθούν φωτογραφίες οχημάτων παθόντα και πελάτη, λήψη αντίγραφου βιβλίου συμβάντων, αν έχει επιληφθεί η αστυνομία και αντίγραφα της δικογραφίας αν έχει σχηματισθεί σε περιπτώσεις τραυματισμού.

Η δήλωση πρέπει να αναφέρει πλήρη στοιχεία εμπλεκομένων, τηλέφωνα, επαγγέλματα, ύψος ζημίας κλπ. και να στέλνεται στην περιφέρεια που διαμένει ο παθών. Αν η ζημιά του παθόντα είναι μεγάλη, του πελάτη μικρή ή μας δημιουργηθεί αμφιβολία για την αλήθεια της δήλωσης, αμέσως ενημερώνεται ο αρμόδιος για έρευνα.

### **8.1. Διακανονισμός ζημίας αυτοκινήτου.**

Στο φάκελο της ασφαλιστικής εταιρείας θα πρέπει να υπάρχουν

- 1) Δήλωση.
- 2) Φωτογραφίες.
- 3) Πραγματογνωμοσύνη.
- 4) Πρωτότυπα τιμολόγια.
- 5) Αντίγραφο βιβλίου συμβάντων και δικογραφία, αν έχει σχηματισθεί.

Σε τραυματισμό να υπάρχουν ακόμα

- 6) Γνωμάτευση γιατρού.
- 7) Έγγραφα νοσοκομείου π.χ. εξιτήριο, ιστορικό νοσηλείας κλπ.
- 8) Ότι αποδείξεις εξόδων μας φέρει ο παθών.
- 9) Φωτοτυπίες βιβλιαρίου υγείας.
- 10) Φωτοτυπίες ενσήμων Ι.Κ.Α ή άλλου ταμείου ασφάλισης.
- 11) Αν δεν έχει Ι.Κ.Α ζητείται φορολογική δήλωση.

Στη συνέχεια ελέγχονται από τον προϊστάμενο του υποκαταστήματος ή τον αρμόδιο για την πληρωμή των αποζημιώσεων ή τον ελεγκτή του κλάδου της εταιρείας τα παρακάτω.

- Η άδεια κυκλοφορίας.
- Η άδεια ικανότητας οδηγού πελάτη, όπως αναφέρεται παραπάνω.
- Αν το συμβόλαιο ισχύει και η ζημιά έχει γίνει εντός της ισχύος του.
- Διαβάζεται προσεκτικά η δήλωση και ελέγχεται αν ευθύνεται ο δικός μας πελάτης
- Διαβάζεται το αντίγραφο βιβλίου συμβάντων, αντιπαραβάλλονται αν τα στοιχεία του συμφωνούν με τα στοιχεία της δήλωσης δηλαδή: ημερομηνία και ώρα δουλειάς, τόπος, οδηγός, αριθμός οχήματος, αριθμός διπλώματος οδηγού, είδος οχήματος.
- Διαβάζεται προσεκτικά το αντίγραφο και διαπιστώνεται αν ευθύνεται ο πελάτης.

- Κοιτάζονται τα τιμολόγια του παθόντα που πρέπει να γράφουν το ονοματεπώνυμο του και η ημερομηνία τους να είναι πάντα μετά το ατύχημα. Αν διαπιστωθεί ημερομηνία πριν το ατύχημα τότε κάτι συμβαίνει και ερευνάται.
- Το αυτό ισχύει και για όλα τα δικαιολογητικά που μου φέρνει ο παθών π.χ. αποδείξεις γιατρών κλπ.
- Πληρώνεται πάντα αυτός (παθόντα) που αναφέρει η άδεια κυκλοφορίας του οχήματος η οποία πρέπει πάντα να έχει εκδοθεί ( ημερομηνία) πριν τη ζημιά.
- Κοιτάζονται φωτογραφίες αυτοκινήτων πελάτη- παθόντα αν ταιριάζουν οι ζημιές, αν ταιριάζει το ύψος των αυτοκινήτων, η φορά τους, το μέγεθος τους κλπ.
- Εξακριβώνεται από το Υ.Σ.Α.Ε μήπως ο παθών είχε πρόσφατα και άλλη ζημιά.
- Εξακριβώνεται πιθανή σχέση του πελάτη- παθόντα π.χ. ίδιο επάγγελμα, ίδια περιοχή κατοικίας, συγγένεια κλπ. Αφού διαπιστωθεί ότι η ζημιά έχει γίνει πληρώνω τον παθόντα, διαφορετικά σε συνεργασία με τον τμηματάρχη ζημιών καλείται ο πελάτης να αποσύρει τη δήλωση.
- Αν υπάρχει ολοσχερή καταστροφή οχήματος.

## **8.2. Διακανονισμός ζημιάς αυτοκινήτου από πυρκαγιά.**

Στην περίπτωση αυτή ισχύουν οι παραπάνω έλεγχοι και ζητούνται ακόμα τα παρακάτω:

1. Αν το όχημα έχει καταστραφεί ζητείται έγγραφο από το Υπουργείο Συγκοινωνιών για την οριστική διαγραφή του.
2. Δικογραφία από εισαγγελία η οποία πρέπει να γράφει ότι δεν υπήρχε πρόθεση (σε μεγάλες ζημιές).
3. Αν ο πελάτης πουλήσει το όχημα του για σίδερα ζητείται μια δήλωση του αγοραστή - πωλητή και μεταβίβαση.
4. Σε μικροζημιές πυρός πληρώνεται χωρίς δικογραφία με τα τιμολόγια μόνο.
5. Ελέγχεται το ποσό ασφάλισης με την πραγματική αξία γιατί υπάρχει περίπτωση υπασφάλισης (συνασφαλιστής), οπότε ισχύει ο αναλογικός όρος και ο ασφαλισμένος δεν λαμβάνει όλα τα χρήματα της ζημιάς.
6. Στην αποζημίωση κρατείται χαρτόσημο 3,6%

### 8.3. Διακανονισμός ζημιάς αυτοκινήτου που έχει ασφάλιση ιδίων ζημιών

Και εδώ ισχύουν όλα τα παραπάνω για τις ζημιές, πρέπει όμως να γίνονται γνωστά και τα ακόλουθα:

1. Ο πελάτης πληρώνεται όταν ευθύνεται για τη ζημιά του π.χ. πέφτει πάνω σε τοίχο, δέντρο κλπ.
2. Σε περίπτωση που ευθύνεται άλλο όχημα και μας το ζητήσει, τον πληρώνουμε και μετά γίνεται **επανείσπραξη** απ' αυτήν που ευθύνεται (την ασφαλιστική του εταιρεία κλπ.).
3. Και εδώ υπάρχει η υπασφάλιση ( αν δηλαδή έχει ασφαλίσει το όχημα του λιγότερο από την αξία του).
4. Κρατείται και εδώ χαρτόσημο 3,6% και η απαλλαγή αν έχει κάποια € ή όσο έχει.
5. Εδώ ελέγχεται το δίπλωμα του οδηγού που πρέπει να είναι άνω των 23 ετών.

### 8.4. Διακανονισμός ζημιάς κλοπής αυτοκινήτου

Εδώ ζητούνται τα παρακάτω:

1. Κλειδιά οχήματος.
2. Αντίγραφο αστυνομίας που να αναφέρει ότι έγινε μήνυση κατά του κλέφτη.
3. Την άδεια κυκλοφορίας ή πρωτότυπο αντίγραφο αυτής.
4. Βεβαίωση Δ.Ο.Υ ότι δεν οφείλει τέλη κυκλοφορίας.
5. Βεβαίωση αστυνομίας ότι δεν βρέθηκε το όχημα μετά από 90 ημέρες.

Επίσης ζητείται από την ανάληψη:

6. Η πρόταση ασφάλισης και η πραγματογνωμοσύνη
7. Γίνεται έρευνα για την κλοπή
8. Αποδεικνύεται με πραγματογνωμοσύνη στην αγορά πόσο έχει σήμερα το όχημα.
9. Ζητείται δικογραφία αν έχουμε αμφιβολίες.
10. Κρατείται χαρτόσημο 3,6% και αποζημιώνεται με σημερινή αξία οχήματος.
11. Για την αποζημίωση γίνεται πληρεξούσιο σε συμβολαιογράφο και έχουμε ειδική απόδειξη.

## **8.5. Διακανονισμός ζημιάς τροχαίου ατυχήματος.**

### **8.5.1. Θανατηφόρο.**

Στην περίπτωση αυτή ζητούνται:

1. Ληξιαρχική πράξη θανάτου.
2. Κληρονομητήριο.
3. Πιστοποιητικό περί μη δημοσίευσης διαθήκης από 40 ημέρες από το θάνατο.
4. Πιστοποιητικό από εφορία πελάτη ότι δήλωσαν την αποζημίωση.
5. Δικογραφία από την οποία βλέπουμε μήπως υπάρχει κάποιος λόγος εξαίρεσης π.χ. μέθη ή ο οδηγός είναι κάτω των 18 και άνω των 79 ετών κλπ.

Η ασφάλεια αυτή καλύπτει τον εκάστοτε οδηγό ή και ιδιοκτήτη του ασφαλισμένου οχήματος για θάνατο, μόνιμη ολική ή μόνιμη μερική ανικανότητα μόνον από τροχαίο ατύχημα.

Η Αποζημίωση υπόκειται σε κράτηση 3,6% χαρτόσημο, στο θάνατο με όλο το κεφάλαιο του τροχαίου ατυχήματος, στις ανικανότητες με ποσοστά αναπηρίας που καθορίζει και ο γιατρός της εταιρείας.

### **8.5.2. Σωματικές βλάβες τρίτων από ζημιά αυτοκινήτου.**

Ζητούνται:

1. Γνωμάτευση γιατρού.
2. Έγγραφα νοσοκομείου π.χ. εξιτήριο κλπ.
3. Αποδείξεις εξόδων παθόντα π.χ. φυσικοθεραπείες κλπ.
4. Φωτοτυπίες βιβλιαρίου υγείας.
5. Φωτοτυπίες ενσήμων Ι.Κ.Α

Η αποζημίωση εξάγεται ως κάτωθι:

- Από τα ένσημα Ι.Κ.Α προκύπτει το μεροκάματο του παθόντα. Δίνεται για 3 ημέρες όλο το μεροκάματο, για τις υπόλοιπες ημέρες από αυτές που γνωμοδοτεί ο γιατρός δίνεται το μεροκάματο – (μείον) το ποσόν που έχει πάρει την ημέρα από το Ι.Κ.Α.
- Αν ο παθών δεν έχει Ι.Κ.Α. ζητείται και αποζημιώνεται βάση φορολογικής δήλωσης.



- Αν ο παθών δεν αποδέχεται τα παραπάνω ποσά για να μην έχει δικαστικές εμπλοκές (αγωγή) δίνεται ανάλογα με την περίπτωση και κάποιο ποσό για ηθική βλάβη.

#### **8.6. Επανεισπράξεις.**

Όταν κάποια ζημιά εξαιρείται της καλύψης π.χ. μέθη οδηγού, οδηγός χωρίς δίπλωμα, ζημιά από μεταφερόμενο φορτίο κλπ. τότε πληρώνεται ο παθόντας αφού πρώτα ενημερώσουν τον πελάτη μήπως και θέλει σε συνεργασία με την ασφαλιστική εταιρεία να πληρώσει αυτός κατ' ευθείαν τον παθόντα. Αν αρνηθεί τότε πληρώνεται ο παθόντας και στη συνέχεια καταβάλλει τα χρήματα που έδωσε ο πελάτης εξωδίκως. Αν αρνηθεί την καταβολή τότε δίνει η ασφαλιστική εταιρεία το φάκελο στο δικηγόρο της για αγωγή εναντίον του πελάτη.

### **9. Αστική Ευθύνη**

Η Αστική Ευθύνη διακρίνεται σε:

1. **Υποχρεωτική Αστική Ευθύνη** την οποία έχουμε όταν, οδηγούμε αυτοκίνητο ή μηχανή ή οτιδήποτε άλλο όχημα και καθορίζονται κατώτατα όρια ασφάλισης

- Για υλικές ζημιές 100.000 € και
- 500.000 € για περιπτώσεις σωματικών βλαβών ή θανάτων.

Και στις δύο περιπτώσεις ασφαλιζονται 50.000 € για ρύπανση του περιβάλλοντος ή της θάλασσας.

2. **Προαιρετική Αστική Ευθύνη** την οποία έχουμε όταν, καλύπτονται ανώτερα ποσά από τα καθορισθέντα ή δεν αναφέρεται σε όλους τους ανθρώπους, δηλαδή υπάρχουν κάποιες κατηγορίες που αναφέρονται σε συγκεκριμένα άτομα. Για παράδειγμα σε άτομα που διαθέτουν μεγάλες επιχειρήσεις.

Μόνο στην υποχρεωτική αστική ευθύνη έχουμε ευθεία απαίτηση προς την ασφαλιστική εταιρεία που σημαίνει ότι το άτομο στο οποίο προκάλεσα τη ζημιά θα απαιτήσει να αποζημιωθεί απευθείας από την ασφαλιστική εταιρεία.

## 10. ΥΠΕΡΑΣΦΑΛΙΣΗ

Υπερασφάλιση έχουμε όταν το καλυπτόμενο κεφάλαιο είναι μεγαλύτερο από την ασφαλιστική αξία.

Αν ο ασφαλισμένος δήλωσε ποσό ψηλότερο «δολίως και απατηλώς», με σκοπό το κέρδος, τότε υπάρχει περίπτωση ασφαλιστικής απάτης. Γι αυτό το λόγο, ο νόμος βλέπει με δυσπιστία την υπερασφάλιση, συνήθως τη βλέπει δόλια ή απατηλή και σπάνια καλόπιστη. Σε περίπτωση υπερασφάλισης και απόδειξης δόλου του ασφαλιζόμενου ή του δικαιούχου, η ασφάλιση είναι άκυρη και ο ασφαλιστής δικαιούται τα δεδουλευμένα ασφάλιστρα.(άρθρο 17, παρ. 3 ΑσφΝ).

Αν η υπερασφάλιση έγινε χωρίς δόλο ή απάτη του ασφαλιζόμενου (αθέλητη υπερασφάλιση), η ασφάλιση είναι έγκυρη, ο ασφαλιστής δεν ευθύνεται για το υπερβάλλον και οποιοδήποτε από τα συμβαλλόμενα μέρη μπορεί να ζητήσει μείωση της ασφαλιστικής αξίας και του ασφαλίστρου (άρθρο17, παρ. 2 ΑσφΝ).

## 11. ΥΠΑΣΦΑΛΙΣΗ

Υπασφάλιση έχουμε όταν το ασφαλιστικό ποσό είναι χαμηλότερο από την πραγματική ασφαλιστική αξία.

Η υπασφάλιση δε δημιουργεί καμία ανωμαλία στη λειτουργία του ασφαλιστικού θεσμού. Στην κρίση του ασφαλιζόμενου απόκειται, η κάλυψη κεφαλαίου μικρότερου από την ασφαλιστική αξία, είτε διότι σκέπτεται να καλύψει συμπληρωματικά το υπόλοιπο αργότερα, είτε διότι προτιμά να φέρει ο ίδιος την ευθύνη για το ακάλυπτο μέρος.

Από λόγους ασφαλιστικής πολιτικής, πολλές ασφαλιστικές εταιρείες επιβάλλουν, σε ορισμένες κατηγορίες κινδύνων, την κατά ένα ποσοστό υπασφάλιση, ώστε να υποχρεώσουν τους ασφαλισμένους να καταβάλλουν κάθε προσπάθεια και φροντίδα, για την αποτροπή και την απομάκρυνση του κινδύνου.

Υπάρχουν και περιπτώσεις όπου η υπασφάλιση επέρχεται χωρίς τη θέληση των συμβαλλομένων, όταν δηλαδή πλήρης κάλυψη εξελίσσεται σε υπασφάλιση, λόγω ανατιμήσεως των ασφαλιζόμενων αντικειμένων.

Ανάλογα με τα αίτια στα οποία οφείλεται κάθε φορά η υπασφάλιση, τη διακρίνουμε σε:

1. **Εκούσια**, όταν οφείλεται στη θέληση των συμβαλλομένων, η οποία διακρίνεται σε:

- **Δεδηλωμένη**, όταν ο ασφαλιζόμενος από την αρχή δηλώνει την ελλιπή κάλυψη και

- **Αναγκαστική**, όταν ο ασφαλιστής την επιβάλλει, για την άσκηση της ασφαλιστικής πολιτικής.

2. **Ακούσια** ή επιγενόμενη, όταν λόγω διαφόρων οικονομικών φαινομένων (έλλειψη αγαθών, πληθωριστικές τάσεις κλπ), η πλήρης κάλυψη εξελιχθεί σε υπασφάλιση.

Άσχετα με τα αίτια στα οποία οφείλεται κάθε φορά η υπασφάλιση, ο νόμος (άρθρο 17, παρ. 1 ΑσφΝ) καθιστά απόλυτα υπεύθυνους τους ασφαλισμένους για το ακάλυπτο μέρος της ασφαλιστικής αξίας και η ευθύνη του ασφαλιστή περιορίζεται στην αποκατάσταση ανάλογου μέρους της ζημίας ( αναλογικός κανόνας).

Ο τύπος του αναλογικού κανόνα είναι:

$ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ = ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟ * ΖΗΜΙΑ / ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΞΙΑ.$

## 12. ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΕ ΠΡΩΤΟ ΚΙΝΔΥΝΟ

Κατόπιν συμφωνίας, υπάρχει ασφάλιση σε πρώτο κίνδυνο ή ασφάλιση σε πρώτη ζημία, όπου ο ασφαλισμένος συμφωνεί να πληρώσει κατά ένα ποσοστού μεγαλύτερου του πραγματικού ασφαλιστρού, καλυπτόμενος εξολοκλήρου σε περίπτωση υπασφάλισης. Δεν εφαρμόζεται τελείως ο αναλογικός κανόνας αν το ασφαλιστικό ποσό είναι μικρότερο της ασφαλιστικής αξίας. Αυτό συμβαίνει γιατί η φύση του κινδύνου αποκλείει την ολοκληρωτική καταστροφή ή την απώλεια. Αποκλείεται, π.χ. κεντρικό πολυκατάστημα να υποστεί ολική ζημία, από κλοπή σε μια μόνο νύχτα.

Με τον όρο της ασφαλίσεως σε πρώτο κίνδυνο, παραμερίζονται οι νομικές δυσχέρειες και παρέχεται ασφαλιστική κάλυψη, μόνο μέχρι του ανωτάτου ορίου πιθανής ζημίας (maximum possible loss limit), ευθυνόμενου του ασφαλιστή μέχρι του ορίου αυτού και επιβαρυνόμενου του ασφαλισμένου, μόνο με το ασφάλιστρο του καλυπτομένου ορίου.

Η ασφάλιση σε πρώτο κίνδυνο, διαφέρει από την υπασφάλιση και δεν θα πρέπει να συγχέεται με αυτή. Κύριο χαρακτηριστικό της είναι ότι, με την παρέμβασή της, γίνεται δυνατή η εξολοκλήρου κάλυψη μερικής ζημίας, εφόσον βέβαια η ζημία αυτή δεν υπερβαίνει το ασφαλιζόμενο όριο.

## 13. ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ

Προσδιορίζεται ο χρόνος και η ημερομηνία έναρξης και λήξης του ασφαλιστηρίου και ο τρόπος ανανέωσης του π.χ. ετήσιο. Αφού συμπληρωθούν τα αληθή στοιχεία του

ασφαλισμένου γίνεται αναλυτική περιγραφή του οχήματος, δηλαδή ο αριθμός κυκλοφορίας, τη χρήση του π.χ. Ι.Χ, Δ.Χ, τους ίππους, τις θέσεις, το εργοστάσιο-τύπος( κατασκευαστής του οχήματος), την έδρα, τον αριθμό πλαισίου, αριθμό κινητήρα και το χρώμα.

Το άλλο κομμάτι του συμβολαίου περιλαμβάνει το σκοπό της ασφάλισης δηλαδή τους κινδύνους για τους οποίους ασφαρίζεται με τα αντίστοιχα ασφαλιζόμενα ποσά και ασφάλιστρα. Αφού προσδιορισθούν καθορίζονται τα καθαρά ολικά ασφάλιστρα που θα πληρώνει ο λήπτης της ασφάλισης.

Τέλος περιλαμβάνει τους όρους της ασφάλισης αναλυτικά για μεγαλύτερη σαφήνεια του συμβολαίου π.χ. τι καλύπτει, ποιες είναι οι εξαιρέσεις κλπ. Αφού διαβαστούν με προσοχή από τον ενδιαφερόμενο και την ασφαλιστική εταιρεία κλείνουν τη συμφωνία με υπογραφές από το κάθε συμβαλλόμενο μέλος.