

ΠΕΔΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ Η ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΚΑΦΩΝ

Του Νίκου Κλήμη

Στη χώρα μας, με τα αμέτρητα νησιά και τα χιλιάδες χιλιόμετρα ακτογραμμή, το να κατέχει ένας πολίτης ένα «σκάφος αναψυχής» δεν αποτελεί πάντοτε πολυτέλεια. Ο λόγος είναι απλός, σκάφος αναψυχής χαρακτηρίζεται και το φουσκωτό με τη μηχανή των 15 ίππων, σκάφος αναψυχής χαρακτηρίζεται και το πολυτελές γιοτ των 50 μέτρων και των εκατοντάδων ίππων. Σκάφος αναψυχής επίσης, χαρακτηρίζεται το μικρό πλαστικό σκάφος, η αξία του οποίου, συνήθως, είναι μικρότερη από το τζίπ που είναι παρκαρισμένο έξω από χιλιάδες σπίτια.

Η οικονομική κρίση και τα επακόλουθα οικονομικά μέτρα που συνοδεύουν την κατοχή οποιουδήποτε είδους σκάφους αναψυχής, έχει προκαλέσει τρομακτική μείωση της παραγωγής νέων σκαφών, αλλά και τον παροπλισμό μεγάλου ποσοστού των υπαρχόντων. Μετά από μια περίοδο, από το 2011 και ύστερα, όπου το μέγεθος της εγχώριας αγοράς σκαφών αναψυχής εμφάνιζε άνοδο, με μέσο ετήσιο ρυθμό άνω του 15%, από το 2009 και ύστερα, η πορεία είναι αντίστροφη και συνεχώς επιδεινώνεται.

Η αγορά των σκαφών αναψυχής είναι μια αγορά που πολύ εύκολα μεταβάλλεται από εξωγενείς παράγοντες.

Για παράδειγμα, η κατάργηση ή η επιβολή ενός φορολογικού τεκμηρίου, μπορεί να οδηγήσει άμεσα σε μεταβολή της καταναλωτικής συμπεριφοράς, αφού η κατοχή και η χρησιμοποίηση ενός σκάφους αναψυχής δεν καλύπτει βασικές ανάγκες, αλλά προορίζεται για ψυχαγωγία και συνεπώς είναι ελαστική

σε κάθε μεταβολή, κυρίως οικονομική. Στους παράγοντες που η διαφοροποίησή τους μεταβάλλει και την καταναλωτική συμπεριφορά, περιλαμβάνονται επίσης, όχι μόνο τα εκάστοτε κόστη φύλαξης, συντήρησης, ασφάλισης, αλλά και τα πρακτικά προβλήματα των υπαρχουσών υποδομών και των διευκολύνσεων, που παρέχονται, σε όποιους επιχειρούν πραγματική χρήση των σκαφών τους για διακοπές και αναψυχή και όχι μόνο για απομάκρυνση σε απόσταση λίγων εκατοντάδων μέτρων από τις ακτές, για ψάρεμα το Σαββατοκύριακο.

Πέραν όμως από την προσωπική – οικογενειακή χρήση ενός σκάφους αναψυχής, ένας ολόκληρος κλάδος της τουριστικής μας βιομηχανίας, ο θαλάσσιος τουρισμός, άπτεται των χιλιάδων σκαφών αναψυχής που χρησιμοποιούνται ετησίως για το σκοπό αυτό. Από τη σκοπιά αυτή, υπάρχει μια πολύ οργανωμένη επιχειρηματική βάση, η οποία δυστυχώς δεν υποστηρίζεται από τις κρατικές υποδομές και ουσιαστικά παλεύει να ανταπεξέλθει στον σκληρό ανταγωνισμό, όχι μόνο άλλων κλάδων της τουριστικής μας βιομηχανίας, αλλά κυρίως του θαλάσσιου τουρισμού γειτονικών μας χωρών.

Ιστορικά, η ασφάλιση σκαφών, σε συνδυασμό με την ασφάλιση των φορτίων, καταγράφηκε ως ασφαλιστική ανάγκη, εδώ και χιλιάδες χρόνια. Γενικώς, η έννοια της «μεταφοράς εμπορευμάτων» ήταν η πρώτη (και μάλιστα σε επιχειρηματικό επίπεδο) ασφαλιστική ανάγκη, για την οποία αναζητήθηκε κάλυψη.

Στη χώρα μας σήμερα, η ασφάλιση των σκαφών αναψυχής είναι μια πολύ μεγάλη αγορά, η οποία όμως δεν έχει αποτυπωθεί σε αριθμούς. Όπως και στα αυτοκίνητα, έτσι και στα σκάφη αναψυχής, υπάρχει μεγάλος αριθμός ανασφάλιστων σκαφών, παρά την ύπαρξη, από το 1999, του νόμου 2743, περί υποχρεωτικής ασφάλισης της αστικής ευθύνης προς τρίτους. Στο νόμο αυτό εντάσσονται όλα τα σκάφη αναψυχής, με μήκος άνω των 7 μέτρων, όλα τα ταχύπλοα, όπως ο ίδιος ο νόμος το καθορίζει, καθώς επίσης τα θαλάσσια μοτοποδήλατα, τα water jet και τα hover craft.

Σε ότι αφορά στα μεγέθη στην Ελλάδα, τους πρώτους εννέα μήνες του 2010 (Ιανουάριος – Σεπτέμβριος), ο κλάδος «αστικής ευθύνης σκαφών», στον οποίο εμφάνισαν παραγωγή 24 εταιρείες, παρουσίασε μείωση 14,98%, έναντι του αντίστοιχου διαστήματος του 2009 και ο κλάδος «πλοίων», στον οποίο εμφάνισαν παραγωγή 27 εταιρείες, παρουσίασε επίσης μείωση 4,21%. Το ποσοστό συμμετοχής και των δύο κλάδων μαζί, στη συνολική παραγωγή της ασφαλιστικής αγοράς, είναι μόλις 1,12%, καταγράφοντας ασφάλιστρα και δικαιώματα συνολικού ύψους 25 εκατ. ευρώ.

Οι υποχρεωτικές καλύψεις αστικής ευθύνης προς τρίτους, που προβλέπει ο νόμος 2743/1999, περιλαμβάνουν :

- Σωματικές βλάβες έναντι τρίτων και επιβαινόντων από πρόσκρουση, σύγκρουση, ναυάγιο ή άλλη αιτία για κεφάλαιο 300.000 ευρώ ανά ατύχημα.
- Υλικές ζημιές έναντι τρίτων και επιβαινόντων από πρόσκρουση, σύγκρουση, ναυάγιο ή άλλη αιτία για κεφάλαιο 150.000 ευρώ ανά ατύχημα.
- Υλικές ζημιές – Ρύπανση. Αφορά αποκλειστικά δαπάνες καθαρισμού της θαλάσσιας περιοχής, που ρυπώθηκε για κεφάλαιο 90.000 ευρώ ανά ατύχημα.

Πέραν όμως από τις καλύψεις της αστικής ευθύνης, τα σύγχρονα πολυασφαλιστήρια σκαφών αναψυχής, που προσφέρουν οι ασφαλιστικές εταιρείες, περιλαμβάνουν, υπό προϋποθέσεις βέβαια, καλύψεις, όπως :

- Ζημιών ή απώλειας του ίδιου του σκάφους, των μηχανών και του εξοπλισμού του, από θαλάσσια ατυχήματα, τυχαία γεγονότα ή φυσικές καταστροφές
- Ζημιών ή απώλειας του σκάφους, των μηχανών και του εξοπλισμού του κατά την φύλαξή του στη στεριά ή στη θάλασσα και κατά την οδική μεταφορά του σκάφους
- Ζημιών ή απώλειας προσωπικών και πρόσθετων ειδών επί του σκάφους
- Προσωπικών ατυχημάτων των επιβαινόντων του σκάφους, συμπεριλαμβανομένων του ιδιοκτήτη, του κυβερνήτη κ.λπ.
- Μηχανικών και λοιπών βλαβών
- Κατά κινδύνων πολέμου και απεργιών
- Κατά κινδύνων και εξόδων, σχετικών με ναυάγιο, σώστρα, αρωγή βοήθειας, απελευθέρωση σκάφους κ.λπ.
- Ειδικών κινδύνων, που απορρέουν από την ισχύουσα νομοθεσία, τους κανόνες και την πρακτική της διεθνούς ναυσιπλοΐας.

Δυστυχώς, πολλές φορές, το κόστος ασφάλισης αποτελεί το σημαντικότερο κριτήριο για την επιλογή του προγράμματος ασφάλισης και της ασφαλιστικής εταιρείας. Ειδικά στον κλάδο σκαφών, ο εξειδικευμένος κλάδος με έμπειρα στελέχη και η σοβαρή και φερέγγυα ασφαλιστική εταιρεία, πρέπει να αποτελούν το βασικό κριτήριο επιλογής και όχι το κόστος ασφάλισης. Η συμπεριφορά της ασφαλιστικής εταιρείας, κυρίως κατά την επέλευση ενός θαλάσσιου κινδύνου, λειτουργεί καθοριστικά για την προάσπιση των συμφερόντων, τόσο της ίδιας όσο και του ασφαλισμένου πελάτη της.

Για την ασφάλιση ενός σκάφους αναψυχής, ο ιδιοκτήτης έχει πολλές υποχρεώσεις, με κύρια, να διατηρεί το σκάφος αξιόπλοο και να το συντηρεί. Απαραίτητα στοιχεία, ανάλογα βέβαια και με τους ασφαλιζόμενους κινδύνους, είναι :

- Ονοματεπώνυμο, ηλικία και εμπειρία του ασφαλιζομένου
- Όνομα σκάφους και αριθμός Λεμβολογίου/Νηολογίου
- Μήκος, μάρκα και τύπος του ασφαλιζόμενου σκάφους
- Υλικό και έτος κατασκευής του σκάφους
- Μάρκα μηχανής, τύπος και έτος κατασκευής
- Ιπποδύναμη μηχανής, καύσιμο και μέγιστη ταχύτητα
- Αναλυτικές αξίες για σκάφος, μηχανή, εξοπλισμό και ρυμούλκα
- Περίοδος χρήσης
- Χώροι ελλιμενισμού ή/και φύλαξης
- Πυροσβεστικά και λοιπά μέσα προστασίας
- Ιστορικό Ζημιών

Θα πρέπει να γίνει απολύτως κατανοητό ότι τελικά, η ασφάλιση ενός σκάφους, αναψυχής ή επαγγελματικού, δε γίνεται μόνο για την εκπλήρωση μιας νομικής υποχρέωσης, ούτε μόνο για την προστασία ενός περιουσιακού στοιχείου. Η ασφάλιση ενός σκάφους, όσο βαρύ και αν ακούγεται, συμβάλει στην εύρυθμη λειτουργία της ναυτιλίας σε τοπικό και διεθνές επίπεδο και την ανάπτυξη των διεθνών επιχειρηματικών σχέσεων.

Για παράδειγμα, τυχόν ατύχημα σύγκρουσης ενός μικρού σκάφους αναψυχής στη θάλασσα, ακόμα και δίπλα σε ένα ελληνικό νησί, μπορεί να προκαλέσει άμεσες ή έμμεσες επιπτώσεις που είναι αδύνατο να προβλεφθούν ή να ελεγχθούν εκ των προτέρων, ως προς τους εμπλεκόμενους, την εθνικότητά τους, το μέγεθος του άλλου σκάφους, το ύψος των υλικών ζημιών ή των ανθρώπινων απωλειών ή των παράπλευρων επιπτώσεων, που το ατύχημα μπορεί να επιφέρει.

Ο ρόλος του διαμεσολαβούντα και κυρίως του μεσίτη ασφαλίσεων είναι πολύ σημαντικός. Ο καταναλωτής, συνήθως, δεν κατέχει επαρκείς γνώσεις για την εξειδικευμένη ασφάλιση ενός σκάφους και των παραμέτρων, που τη διαφοροποιούν από άλλους ασφαλιστικούς κλάδους.

Η τυποποίηση της ασφάλισης αστικής ευθύνης, μέσω της υποχρεωτικότητας που προβλέπει ο σχετικός νόμος, δημιούργησε στα μάτια του καταναλωτή την εντύπωση ότι πρόκειται για μια απλή – τυπική ασφάλιση. Η πραγματικότητα είναι ακριβώς η αντίθετη, κυρίως όταν η ασφάλιση περιλαμβάνει θαλάσσιους κινδύνους, ίδιες ζημιές, κ.λπ. Συνεπώς, ο ρόλος του επαγγελματία και εξειδικευμένου διαμεσολαβούντα, ο οποίος θα αποτυπώσει την πραγματική ασφαλιστική ανάγκη, θα ενημερώσει τον καταναλωτή και θα προτείνει εταιρεία, καλύψεις και ασφαλιζόμενα κεφάλαια, πέρα από το κριτήριο του κόστους ασφάλισης, είναι σημαντικός και η παρουσία του απαραίτητη.

Η σωστή ασφάλιση κάθε σκάφους αποτελεί προσωπική ευθύνη του κάθε ιδιοκτήτη ή χρήστη του σκάφους και αποδεικνύει το μέγεθος (ή αντίθετα την έλλειψη) της κοινωνικής ευθύνης που τους διακρίνει. Η ελληνική ασφαλιστική αγορά διαθέτει και τη γνώση και την εμπειρία στον κλάδο αυτό.

**Πηγή : Το κείμενο αναδημοσιεύτηκε
από την ιστοσελίδα www.insuranceworld.gr στις 9.5.2011**