

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Τμήμα Οργάνωσης & Διοίκησης Επιχειρήσεων

Διατμηματικό πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών : Δίκαιο & Οικονομία - Master in Law & Economics



**«Η ΕΝΑΝΤΙ ΤΡΙΤΩΝ ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΚΑΙ ΟΙ
ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΣΤΑ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ»**

ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ: Κ. ΣΙΝΑΝΙΩΤΗ – ΜΑΡΟΥΔΗ ΑΡΙΣΤΕΑ

ΜΑΡΙΑ – ΕΛΕΝΗ Κ. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ

Α.Μ.: ΜΔΟ2231

ΠΕΙΡΑΙΑΣ, 2024

Παράρτημα Β: Βεβαίωση Εκπόνησης Διπλωματικής Εργασίας



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ»

ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

(περιλαμβάνεται ως ξεχωριστή (δεύτερη) σελίδα στο σώμα της διπλωματικής εργασίας)

Δηλώνω υπεύθυνα ότι η διπλωματική εργασία για τη λήψη του μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών, του Πανεπιστημίου Πειραιώς, «Δίκαιο και Οικονομία» με τίτλο «Η έννοια τρίτων ατόμων ενόψει των ατομικών δικαιωμάτων στην οικονομία» έχει συγγραφεί από εμένα αποκλειστικά και στο σύνολό της. Δεν έχει υποβληθεί ούτε έχει εγκριθεί στο πλαίσιο κάποιου άλλου μεταπτυχιακού προγράμματος ή προπτυχιακού τίτλου σπουδών, στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό, ούτε είναι εργασία ή τμήμα εργασίας ακαδημαϊκού ή επαγγελματικού χαρακτήρα.

Δηλώνω επίσης υπεύθυνα ότι οι πηγές στις οποίες ανέτρεξα για την εκπόνηση της συγκεκριμένης εργασίας, αναφέρονται στο σύνολό τους, κάνοντας πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου.

Υπογραφή Μεταπτυχιακού Φοιτητή/ τριας 

Όνοματεπώνυμο Μαρία - Ελένη Κ. Παπαδοπούλου

Ημερομηνία 17/07/2024

Ευχαριστώ εκ βάθους ψυχής την οικογένεια μου για την αμέριστη στήριξη τους σε κάθε βήμα μου. Ευχαριστώ την επιβλέπουσα καθηγήτρια μου κ. Σινανιώτη – Μαρούδη Αριστέα, η οποία μου επέτρεψε να ασχοληθώ με ένα ιδιαίτερα ενδιαφέρον και ως προς το πρώτο σκέλος του επίκαιρο θέμα, δίνοντας μου, με την επιλογή του, την ευκαιρία να επεκταθώ σε ζητήματα που έκρινα ακανθώδη, δείχνοντας μου εμπιστοσύνη ως προς την αναζήτηση της αναγκαίας βιβλιογραφίας, νομολογίας και αρθρογραφίας, η οποία αποτέλεσε τη βάση των συμπερασμάτων μου, με γνώμονα την κατάκτηση του νομικού τρόπου σκέψης μέσω της ανάλυσης νομικών ζητημάτων, καθώς και την ενίσχυση των ερευνητικών μου δεξιοτήτων και των γνώσεων μου, συμβάλλοντας, ομοίως, κατ' αυτόν τον τρόπο στην ανάπτυξη νέων προβληματισμών και στην ανάγκη ανεύρεσης νέων λύσεων. Ευχαριστώ, επίσης, τους καθηγητές μου κ. Γεωργακέλλο Δ. και κ. Αρτίκη Π. για τη συμβολή τους στην εκπαίδευση μου μέσω της μετάδοσης γνώσεων και μέσω της συνεισφοράς τους στην ενδυνάμωση της νοητικής επεξεργασίας πληροφοριών.

«Τα πάντα ρει, μηδέποτε κατά τ' αυτό μένειν.»

Ηράκλειτος

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Επί της παρούσας διπλωματικής εργασίας γίνεται μια προσπάθεια να αποδοθεί με κατανοητό και σαφή τρόπο ο θεσμός της υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης εξ αυτοκινητικών ατυχημάτων υπό το πρίσμα του σκοπού που επιδιώκεται με την νομοθέτηση του, της αποσαφήνισης της έννοιας του τρίτου και της κατανόησης των λόγων εξαιρέσεως από την ασφαλιστική κάλυψη.

Σκοπός του θεσμού της υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης εξ αυτοκινητικών ατυχημάτων είναι η εξασφάλιση της προστασίας των θυμάτων αυτοκινητικών ατυχημάτων.

Το παρόν πόνημα ασχολείται αφενός με την οριοθέτηση της έννοιας του «τρίτου» και αφετέρου με τα προβλήματα ή/και αίτια που οδήγησαν στην τροποποίηση του άρθρου 7 του Π.Δ. 237/1986, η οποία επήλθε με το άρθρο 50 του Ν. 4949/2022. Με την τροποποίηση αυτή διευρύνθηκαν τα πρόσωπα που θεωρούνται ως «τρίτου». Ο νομοθέτης τροποποιεί το άρθρο 7 του Ν. 489/76, ως κωδικοποιήθηκε από το Π.Δ. 237/1986 (ΦΕΚ Α' 110/18.07.1986), γεγονός που πυροδοτεί την ανάγκη αιτιολόγησης της τριαύτης αλλαγής. Σ' αυτήν την αιτιολόγηση συνεισφέρει ο νομικός κόσμος ως ενότητα, καθότι μέσα από διαφορετικές εκτιμήσεις έγκριτων προσωπικοτήτων μας δίνεται η δυνατότητα να κατανοήσουμε την έννοια του τρίτου, ως ίσχυε και ως σήμερα ισχύει, καθώς και τους λόγους που επέβαλαν την τροποποίηση αυτή.

Επιπλέον, το παρόν πόνημα απαριθμεί τους λόγους εξαίρεσης από την ασφαλιστική κάλυψη, ως προβλέπονται στο άρθρο 6β' παρ. 1 του Ν. 489/76, δίδοντας τον ορισμό των ουσιωδών εννοιών που απαρτίζουν έκαστο εξ αυτών. Μέσα από τη θεωρία και την νομολογία θα αποδοθεί μια στοιχειώδη προσέγγιση των εννοιών αυτών.

Επί της παρούσης εδόθη περισσότερη «βαρύτητα» στην εξέταση της έννοιας του τρίτου και λιγότερο στους λόγους εξαίρεσης από την ασφαλιστική κάλυψη, καθότι η αλλαγή επήλθε σχετικά προσφάτως, με αποτέλεσμα να συνιστά η παρούσα μια συνολική συμβολή στην επιστήμη για το ζήτημα της έννοιας του τρίτου. Σχετικά με τους λόγους εξαίρεσης από την ασφαλιστική κάλυψη κρίθηκε ότι έπρεπε να κατανοηθούν ειδικότερα ζητήματα, τα οποία φαίνεται ότι απασχόλησαν και τη νομολογία, παραθέτοντας σχετικές αποφάσεις των ελληνικών δικαστηρίων και συμβάλλοντας κατ' αυτόν τον τρόπο περισσότερο σε ζητήματα που απασχολούν την κοινωνία σχετικά με το ουσιώδους σημασίας ζήτημα της ασφαλιστικής κάλυψης.

Η επιλογή του θέματος έγινε από πρακτικό ενδιαφέρον για τον τομέα της υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης εξ αυτοκινητικών ατυχημάτων και από ανάγκη για ασφαλέστερη μελέτη και για την τελικά ουσιαστική κατανόηση των ζητημάτων που διακυβεύεται η παρούσα,

καθότι κρίνονται ως θέματα των οποίων η εσφαλμένη ερμηνεία και εφαρμογή του νόμου θα μπορούσε να επιφέρει τη φαλκίδευση του σκοπού στον οποίο ερείδεται όλο το πνεύμα της υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης εξ αυτοκινητικών ατυχημάτων, για τους λόγους που παρατίθενται εκτεταμένα κατωτέρω.

Σκοπός της επιστήμης δέον όπως εστί η πραγματική και ουσιαστική γνώση, ερειδόμενη σ' ένα αίσθημα ευθύνης απέναντι στον άνθρωπο και στην κοινωνία. Η δυνατότητα της ορθής παροχής πληροφοριών είναι το αποτέλεσμα της γνώσης. Η γνώση έρχεται από τον χρόνο και την ενέργεια που έχει καταναλώσει έκαστος εξ ημών τόσο ως ατομικές μονάδες όσο και ως μέλη ενός κοινωνικού συνόλου, που δύναται να μας παράσχει τα εφόδια για την απόκτηση της. Η γνώση είναι προαπαιτούμενο της επιστήμης. Η διπλωματική αυτή γράφτηκε με γνώμονα την προαγωγή της γνώσης για τα θέματα που πραγματεύεται.

Έχοντας ως θεμέλιο την νομική σκέψη είμαστε αντιμέτωποι με την αναζήτηση της ορθής κατανόησης του νόμου, της αιτίας ύπαρξής του, των κινήτρων διαμόρφωσής του και του τρόπου λειτουργίας του. Στο επίκεντρο, λοιπόν, της νομικής επιστήμης, πρέπει να τίθεται ο άνθρωπος, η κοινωνία και η ασφάλεια δικαίου. Για την επίτευξη αυτής της ασφάλειας οφείλουμε να γνωρίζουμε ουσιαστικά τον νόμο και να τον ερμηνεύουμε και να τον εφαρμόζουμε ορθά σε κάθε δεδομένη χρονική στιγμή. Πολλώ δε μάλλον να τον εφαρμόζουμε με τρόπο που επιτυγχάνεται ο σκοπός τον οποίο εξυπηρετεί.

Η δομή της παρούσας βασίζεται στην ιδέα της γραμματικής διατύπωσης του νόμου και στην ερμηνεία των ουσιωδών όρων που συνθέτουν τούτον - τόσο βάσει της γραμματικής διατύπωσης, όσο και βάσει του σκοπού που επιδιώκεται - με τη βοήθεια θεωρητικών σκευασμάτων και της νομολογίας. Ειδικότερα, η δομή που θα τηρηθεί στην παρούσα συνίσταται στην παράθεση των συγκεκριμένων διατάξεων που μας ενδιαφέρουν ενόψει του θέματος που έχει επιλεγεί, καθότι κατά την γράφουσα, θεμέλιο και βάση των θεωρητικών και πρακτικών ζητημάτων που ανακύπτουν δέον όπως εστί ο νόμος. Κάθε άρθρο που απασχολεί το παρόν πόνημα θα πλαισιώνεται από παραδείγματα αφενός για την καλύτερη κατανόηση του και αφετέρου καθότι κρίνεται αναγκαίο το θεωρητικό υπόβαθρο να δίνει την σκυτάλη στην πραγμάτωση τούτου στον πραγματικό κόσμο, καθότι άλλως καθίσταται άκαρπο γράμμα.

Σημειωτέον ότι η αύξηση του αριθμού των τροχαίων ατυχημάτων στο οδικό δίκτυο, με συχνό κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή και τη σωματική ή πνευματική ή/και ψυχική κατάσταση του ατόμου αποτελεί γεγονός που δίδει έναν παραπάνω λόγο στον ερμηνευτή και εφαρμοστή του δικαίου να προσεγγίζει το ζήτημα με λεπτεπίλεπτο χειρισμό, σαφήνεια, ακρίβεια και μ' ένα αίσθημα ευθύνης. Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ (Ελληνική Στατιστική Αρχή) κατά το έτος 2021 συνέβησαν σε ολόκληρη την χώρα 10.454 οδικά τροχαία ατυχήματα, τα

οποία προκάλεσαν τον θάνατο ή τον τραυματισμό ατόμων, παρουσιάζοντας σημαντική αύξηση 15,1 % σε σύγκριση με το 2020, ότε και είχαν σημειωθεί 9.083 ατυχήματα.¹ Ενόψει αυτών των δεδομένων ο εφαρμοστής και ερμηνευτής του νόμου πρέπει να διακατέχεται από υψηλό αίσθημα ευθύνης, καθότι ο σοβαρός τραυματισμός και πολλώ δε μάλλον ο θάνατος ενός ανθρώπου, συγγενή, αδερφού, γονιού, τέκνου, μνηστήρα, συζύγου, φίλου, συναδέλφου επηρεάζει δυσχερώς ζωές πολλών ανθρώπων, του ιδίου και του περιβάλλοντος στο οποίο ανήκει.

¹ ΕΛΣΤΑΤ, «ΟΔΙΚΑ ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ : Έτος 2021». Περισσότερες πληροφορίες σχετικά μπορούν να αναζητηθούν στην ηλεκτρονική διεύθυνση : <https://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SDT03/>.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Δίδοντας τον ορισμό της υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης εξ αυτοκινητικών ατυχημάτων, εξετάζεται στη συνέχεια η έννοια του τρίτου και οι τρεις λόγοι εξαιρέσεως της ασφαλιστικής εταιρείας από την ασφαλιστική κάλυψη.

Η επιλογή των όσων εκτίθενται κατωτέρω ερείδεται σε συγκεκριμένους προβληματισμούς και ειδικότερα σε ερωτήματα όπως: γιατί θεσπίσθηκε ο θεσμός της υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης εξ αυτοκινητικών ατυχημάτων; Πως επηρεάζει η έννοια του τρίτου την ασφαλιστική κάλυψη, αλλά και πως ερμηνεύονται και εφαρμόζονται οι εξαιρέσεις που θέτει ο νόμος περί της ασφαλιστικής κάλυψης; Τι προβλήματα δημιουργούσε η έννοια του τρίτου ως ίσχυε πριν την τροποποίηση του άρθρου 7 του Ν. 489/1976 με το άρθρο 50 του Ν. 4949/2022 και τι επέβαλε την τροποποίηση του; Έχει αναδρομική ισχύ ο νέος νόμος; Κατά ποιων προσώπων στρέφεται η αναγωγή του ασφαλιστή σε περίπτωση που συντρέχει κάποιος λόγος εξαιρέσεως από την ασφαλιστική κάλυψη και υπό ποιες προϋποθέσεις; Πότε παραγράφεται το δικαίωμα αναγωγής και τι προβληματισμός απασχολεί την επιστημονική κοινότητα περί τούτου; Τι συμβαίνει με τα ζητήματα της υπαιτιότητας και της αιτιώδους συνάφειας στα πλαίσια των τριών εξαιρέσεων περί της ασφαλιστικής κάλυψης που θέτει ο νόμος; Και άλλοι όμοιοι προβληματισμοί που ανακύπτουν στο πλαίσιο της παρούσας και τα οποία παρατίθενται στα σχετικά κεφάλαια.

Σήμερα, με το άρθρο 50 του Ν. 4949/2022, το οποίο αντικατέστησε το άρθρο 7 του Ν. 489/1976, αποτυπώνεται με αρνητική διατύπωση η έννοια του τρίτου. Η αλλαγή αυτή είναι ουσιαστικά αποτέλεσμα της ανάγκης επίτευξης συμμόρφωσης της χώρας μας με την υπό στοιχεία C (2022) 2632 final/19.05.2022 Αιτιολογημένη Γνώμη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αναφορικά με την παράβαση (2018)/4150, μέσω της ευθυγράμμισης των εθνικών μας διατάξεων, ήτοι του άρθρου 7 του Ν. 489/1976 (Α' 331), όπως κωδικοποιήθηκε με το π.δ. 237/1986 (Α' 110), με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 12 και της παρ. 1 του άρθρου 13 της Οδηγίας 2009/103/ΕΚ για την ασφάλιση αυτοκινήτων.

Επιπλέον, το άρθρο 6β του Π.Δ. 237/1986, ως σήμερα ισχύει, θέτει περιοριστικά τρεις εξαιρέσεις από την ασφαλιστική κάλυψη.

Η παρούσα καταλήγει στα εξής δύο συμπεράσματα, ήτοι αφενός στο ότι ορθώς και νομίμως ο νομοθέτης προέβη σε αναδιατύπωση του αντισυνταγματικού παλαιού άρθρου 7 του Ν. 489/1976 διευρύνοντας την έννοια του τρίτου και αφετέρου στο ότι ο ερμηνευτής και εφαρμοστής του δικαίου θα πρέπει να εξετάζει ενδελεχώς αν συντρέχουν όλες οι προϋποθέσεις που θέτει ο νόμος στο πλαίσιο των λόγων εξαιρέσεως από την ασφαλιστική κάλυψη.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	3
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	6
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	7
ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ	10
Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΑΠΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ	10
§1. Εισαγωγή	10
§1.2. Έννοια αστικής ευθύνης.....	12
§1.2.1. Σύμβαση ασφάλισης – Μετακύλιση ζημίας	13
§1.2.2. Δικαιούχος αποζημίωσης	14
§1.2.3. Απόδοση της έννοιας της αστικής ευθύνης στο πλαίσιο της σχέσης ασφαλίσεως βάσει της νομολογίας.....	15
§1.3. Νομική φύση υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης εξ αυτοκινητικών ατυχημάτων	16
§1.4. Συμπέρασμα.....	16
Βιβλιογραφία	17
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ	18
Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΤΡΙΤΟΥ	18
§2. Εισαγωγή	18
§2.1. Άρθρο 7 του Ν. 489/1976 <i>προ</i> της τροποποίησης του με το άρθρο 50 του Ν. 4949/2022	20
§2.2. Παραβιάσεις και προβλήματα που έφερε η διατήρησης της διάταξης του άρθρου 7 του Κ.Ν. 489/1976 <i>προ</i> της τροποποίησης της	23

§2.3. Ζήτημα επέκτασης του οριζόντιου αποτελέσματος της Κοινοτικής Οδηγίας – ΑΠ 654/2022	28
§2.4. Παραδείγματα εκ της νομολογίας	33
§2.5. Το άρθρο 7 του Ν. 489/1976 ως ισχύει μετά την τροποποίηση του από τον Ν. 4949/2022.	36
§2.6. Ο οδηγός του ζημιογόνου αυτοκινήτου.....	40
§2.7. Αναδρομικότητα νόμου	40
§2.8. Συμπέρασμα.....	44
Βιβλιογραφία	46
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ : ΛΟΓΟΙ ΕΞΑΙΡΕΣΗΣ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ	48
§3. Εισαγωγή	48
§3.1.1. Νομοθετικές ρυθμίσεις για τις άδειες ικανότητας οδηγού.....	57
§3.1.2. Περιπτωσιολογία – Ζητήματα ερμηνείας.....	58
§3.2. Εξαιρούνται από την ασφάλιση οι ζημίες που προκαλούνται από οδηγό ο οποίος, κατά το χρόνο του ατυχήματος, τελούσε υπό την επίδραση οινοπνεύματος ή τοξικών ουσιών, κατά παράβαση του Κ.Ο.Κ., όπως εκάστοτε ισχύει, εφόσον η εν λόγω παράβαση τελεί σε αιτιώδη συνάφεια με την πρόκληση του ατυχήματος....	61
§3.2.1. Διαδικασία ανίχνευσης οινοπνεύματος, φαρμάκων και τοξικών ουσιών ..	66
§3.2.2. Η ευθύνη του ασφαλισμένου και του λήπτη της ασφάλισης (συνήθως ιδιοκτήτη).....	69
§3.2.3. Αιτιώδης συνάφεια	73
§3.2.4. Παράδειγμα έλλειψης αιτιώδους συνάφειας	74
§3.2.5. Εις ολόκληρον ενοχή.....	75
§3.2.6. Σχέση επικουρικότητας των εξαιρέσεων του άρθρου 6β΄παρ. 1 του Ν. 489/1976 κατά τον έλεγχο από το δικαστήριο;	76

§3.3. Εξαιρούνται από την ασφάλιση οι ζημιές που προκαλούνται από αυτοκίνητο όχημα του οποίου γίνεται διαφορετική χρήση από αυτή που καθορίζεται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο και στην άδεια κυκλοφορίας, εφόσον η χρήση αυτή τελεί σε αιτιώδη συνάφεια με την πρόκληση του ατυχήματος.....	77
§3.3.1. Περιπτώσιολογία.....	80
§3.4. Συμπέρασμα.....	80
Βιβλιογραφία.....	82
ΑΝΤΙ ΕΠΙΛΟΓΟΥ.....	83
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ.....	84
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΞΕΝΗ.....	85
ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ.....	85
ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΙ ΤΟΠΟΙ.....	86
ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ & ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΚΘΕΣΕΙΣ.....	87

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

ΕΛΣΤΑΤ : Ελληνική Στατιστική Αρχή

Ν. : Νόμος

Π.Δ. : Προεδρικό Διάταγμα

ΦΕΚ : Φύλλο Εφημερίδας της Κυβέρνησης

ΑΡΙΘ. : Αριθμός

Υ.Α. : Υπουργική Απόφαση

Α.Π. : Αρείου Πάγου

ΣΕΕ : Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση

Ασφ.Ν. : Ασφαλιστικός Νόμος : Ν. 2496/1997

ΑΚ : Αστικός Κώδικας

ΔΕΕ : Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης

ΣΛΕΕ : Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Κ.Ο.Κ. : Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, ήτοι Ν. 2696/1999

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΑΠΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ

§1. Εισαγωγή

Βάση της *υποχρεωτικής ασφάλισης της αστικής ευθύνης των αυτοκινητικών οχημάτων* στην ελληνική έννομη τάξη αποτελεί ο Ν. 489/1976, ως κωδικοποιήθηκε με το Π.Δ. 237/1986. Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ. 1 εδ. α' του Π.Δ. 237/1986: «Ο κύριος ή κάτοχος αυτοκινήτου που κυκλοφορεί μέσα στην Ελλάδα επί οδού **υποχρεούται να έχει καλύψει με ασφάλιση** την εκ τούτου **έναντι τρίτων αστική ευθύνη**, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος». Πριν από τη ψήφιση του νόμου αυτού, τα σχετικά ζητήματα αστικής ευθύνης που προέκυπταν από τη λειτουργία των αυτοκινήτων ρυθμιζόνταν με το άρθρο 11 παρ. 3 του ΓπΝ/1911 «περί της εκ των αυτοκινήτων ποινικής και αστικής ευθύνης» και το άρθρο 111 παρ. 4 παλαιού Κ.Ο.Κ., αντίστοιχο του άρθρου 43 παρ. 6 του Ν. 2696/1999 (Χατζηνικολάου – Αγγελίδου Ράνια, 2023).² Βέβαια, επιπλέον, εφαρμόζεται, στον τομέα της υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης από αυτοκινητικά ατυχήματα ο ΓπΝ/1911, οι γενικές διατάξεις του Ασφ. Ν. για την ασφαλιστική σύμβαση και οι διατάξεις του Α.Κ. Όταν, όμως, συρρέουν περισσότεροι κανόνες οι διατάξεις του Κ.Ν. 489/1976 υπερισχύουν ως ειδικότερες. Ο Ασφ.Ν. (2496/1997) θα συνεχίζει να εφαρμόζεται συμπληρωματικά για κάθε θέμα που δεν ρυθμίζεται ειδικά από τον τροποποιημένο νόμο 489/1976.

Οι θεσμοθετημένοι κανόνες του Ν. 489/1976 ερείδονται στην Ευρωπαϊκή Σύμβαση «Περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως έναντι αστικής ευθύνης αφορώσης εις αυτοκίνητα οχήματα», η οποία κυρώθηκε στο Στρασβούργο την 20^η Απριλίου 1959 με το Ν. 4147/1961 (ΦΕΚ 42 Α') και συναποτελούν, με τις ρυθμίσεις της υπουργικής απόφασης αριθ. Κ4/585/1978 «περί καθορισμού των γενικών όρων του ασφαλιστηρίου του καλύπτοντος την εξ ατυχημάτων αυτοκινήτων αστικήν ευθύνην», το βασικό νομοθετικό υπόβαθρο των σχέσεων ασφαλιστή και

² ΧΑΤΖΗΝΙΚΟΛΑΟΥ – ΑΓΓΕΛΙΔΟΥ ΡΑΝΙΑ, 2023, «Ιδιωτικό ασφαλιστικό δίκαιο», Εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ ΑΘΗΝΑ – ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, Ζ' έκδοση, σελ. 266.

τρίτων ζημιωθέντων.³ Τα θέματα που ρυθμίζει η Υ.Α. Κ4/585/1978 πλέον εντάσσονται στις συστηματικές ρυθμίσεις του π.δ. 237/1986.

Αξιοπρόσεκτο είναι ότι σχετικά με τα ζητήματα *ασφαλιστικής κάλυψης* στον τομέα των αυτοκινήτων τοιαύτη ερείδεται σε *δύο διαφορετικές σχέσεις*, ήτοι στην εξωτερική και στην εσωτερική. Ως *εξωτερική*, καλείται η σχέση μεταξύ ασφαλιστή και παθόντος τρίτου. Ως *εσωτερική*, καλείται η σχέση μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου. Τούτο καθίσταται σημαντικό να διευκρινισθεί καθότι η λειτουργία της ασφαλιστικής σχέσεως δεν είναι η ίδια και στις δύο περιπτώσεις (Κρητικός Αθανάσιος, 2022).⁴

Το σύστημα της υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης εξ αυτοκινητικών ατυχημάτων εγγυάται τη δίκαιη αποκατάσταση των ζημιών που υφίστανται τρίτοι εξαιτίας αυτοκινητικού ατυχήματος. Στο επίκεντρο του τίθεται ο *μείζων κοινωνικός σκοπός περί της προστασίας των θυμάτων αυτοκινητικών ατυχημάτων* (Κρητικός Αθανάσιος, 2022).⁵

Σύμφωνα με τις απόψεις των Μπεκρή Δ.⁶ και Χατζηνικολάου – Αγγελίδου Ρ.⁷ όπως ορθώς επισημαίνουν, ο νομοθέτης επηρεαζόμενος κυρίως από τις κοινωνικές επιταγές και έχοντας υπ' όψιν ορισμένες περιπτώσεις όπου ο *ζημιωθείς θα κινδύνευε να αποζημιωθεί εν μέρει ή ακόμη εξ' ολοκλήρου για τις υφιστάμενες ζημιές του*, ιδίως λόγω της ασυνειδησίας και της αφερεγγυότητας του προκαλέσαντος του ζημιογόνου γεγονότος πρόβλεψε την υποχρεωτική εκ του νόμου ασφάλιση.

Ομοίως, σύμφωνα με τον Ρόκα⁸, *«όσο περισσότερο εναισθητοποιείται η κοινή γνώμη και η Πολιτεία, κυρίως σε ευρωπαϊκό και σε διεθνές επίπεδο, σε θέματα προστασίας της ζωής, της υγείας και των αγαθών τόσο διευρύνεται ο κύκλος των περιπτώσεων που, κατά την αντίληψη του νομοθέτη, πρέπει να εξασφαλίζεται ότι το θύμα/ζημιωθείς θα εισπράξει και μάλιστα χωρίς καθυστέρηση την αποζημίωση που προβλέπει η νομοθεσία και αυτών που ο αστικός υπεύθυνος*

³ ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ στο σχέδιο νόμου «Τροποποίηση του π.δ. 237/1986 (ΦΕΚ 110 Α') με το οποίο κωδικοποιήθηκε ο ν. 489/1976 περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως της εξ ατυχημάτων αυτοκινήτων αστικής ευθύνης (ΦΕΚ 331 Α') και άλλες διατάξεις».

⁴ ΚΡΗΤΙΚΟΣ Γ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ, 2022, «Ερμηνεία κατ' άρθρο του Κ.Ν. 489/1976, Εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ ΑΘΗΝΑ – ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, σελ. 173.

⁵ ΚΡΗΤΙΚΟΣ Γ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ, 2019, «Αποζημίωση από Αυτοκινητικά Ατυχήματα», Εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ ΑΘΗΝΑ – ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, τόμος ΙΙ, σελ. 25.

⁶ ΜΠΕΚΡΗ Δ. ΔΗΜΗΤΡΑ, 2023, «Υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης από αυτοκίνητα», Επιθεώρηση Συγκοινωνιακού Δικαίου, Τ.Ν.Π. Ο ΣΟΛΩΝ, σελ. 1.

⁷ ΧΑΤΖΗΝΙΚΟΛΑΟΥ – ΑΓΓΕΛΙΔΟΥ ΡΑΝΙΑ, 2023, «Ιδιωτικό ασφαλιστικό δίκαιο», Εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ ΑΘΗΝΑ – ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, Ζ' έκδοση, σελ. 260.

⁸ ΡΟΚΑΣ Κ. ΙΩΑΝΝΗΣ, 2020, «Ασφαλιστικό δίκαιο», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 5^η έκδοση, σελ. 152.

πρέπει να έχει υποχρέωση εκ του νόμου να διατηρεί σε ισχύ για την αντίστοιχη ασφάλιση αστικής ευθύνης του».

Η καθιέρωση της **υποχρεωτικής** ασφάλισης αστικής ευθύνης εξ αυτοκινητικών ατυχημάτων, λοιπόν, είναι αποτέλεσμα της κοινωνικής δικαιοσύνης και της ανάγκης προστασίας των τρίτων⁹ (Χατζηνικολάου – Αγγελίδου Ράνια, 2023).

Άξιο αναφοράς αποτελεί ότι η υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων **δεν καλύπτει όλες τις ασφαλίσεις που αφορούν την κυκλοφορία του αυτοκινήτου**. Ειδικότερα, όταν ασφαρίζεται ένα αυτοκίνητο για αστική ευθύνη έναντι τρίτων, δεν καλύπτονται οι ιδίες ζημιές που προκλήθηκαν σ' αυτό, αλλά οι ζημιές που θα προκληθούν στο αυτοκίνητο του τρίτου με το οποίο συγκρούστηκε το ασφαλισμένο ζημιόγONO αυτοκίνητο.¹⁰ Η σύμβαση αυτή υπόκειται στους γενικούς κανόνες για τις ασφαλιστικές συμβάσεις και είναι προαιρετική, δύναται όμως, να συνυπάρχει μαζί με τη σύμβαση υποχρεωτικής ασφάλισης ως μια ενιαία ασφαλιστική σύμβαση, η οποία τότε θα καλείται μικτή ασφάλιση ζημιών, παθητικού και ενεργητικού (Σινανιώτη – Μαρούδη Αριστέα, 2017).¹¹

§1.2. Έννοια αστικής ευθύνης

Θεμελιώδες ερώτημα συνιστά το ποιος πρέπει να φέρει το βάρος της ζημίας που επέρχεται σε ορισμένο πρόσωπο, ως συνέπεια **πράξης ή παράλειψης ορισμένου απαγορευτικού ή επιτακτικού κανόνα συμπεριφοράς** από ένα άλλο πρόσωπο. Με άλλα λόγια το βάρος της ζημίας δέον όπως παραμείνει στον ζημιωθέντα ή να μετακυλισθεί στον ζημιώσαντα (εν όλω ή εν μέρει). Την απάντηση αυτή δίνουν οι κανόνες του δικαίου της αστικής ευθύνης.

Η **παράνομη συμπεριφορά** αποτελεί μία από της ουσιώδεις προϋποθέσεις της αστικής ευθύνης και ειδικότερα της αδικοπραξίας, αποτελώντας την απαρχή που φέρει στο προσκήνιο το ζήτημα της αδικοπρακτικής ευθύνης. Συνίσταται όχι μόνο σε θετική πράξη, αλλά και σε παράλειψη, εφόσον στην τελευταία αυτή περίπτωση εκείνος που υπέπεσε στην παράλειψη ήταν υποχρεωμένος σε πράξη από το νόμο ή τη δικαιοπραξία ή από την καλή πίστη, κατά την κρατούσα κοινωνική αντίληψη.¹²

⁹ ΧΑΤΖΗΝΙΚΟΛΑΟΥ – ΑΓΓΕΛΙΔΟΥ ΡΑΝΙΑ, 2023, «Ιδιωτικό ασφαλιστικό δίκαιο», Εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ ΑΘΗΝΑ – ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, Ζ' έκδοση, σελ. 259.

¹⁰ ΧΑΤΖΗΝΙΚΟΛΑΟΥ – ΑΓΓΕΛΙΔΟΥ ΡΑΝΙΑ, 2023, «Ιδιωτικό ασφαλιστικό δίκαιο», Εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ ΑΘΗΝΑ – ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, Ζ' έκδοση, σελ. 268.

¹¹ ΣΙΝΑΝΙΩΤΗ – ΜΑΡΟΥΔΗ ΑΡΙΣΤΕΑ, 2017, «Ασφαλιστικό δίκαιο», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2^η έκδοση, σελ. 308.

¹² ΑΠ 652/2022, Δ' Πολιτικό Τμήμα

Στην ελληνική έννομη τάξη η θεμελίωση αστικής ευθύνης και η συνακόλουθη μετακύλιση της ζημίας σε πρόσωπο διαφορετικό από τον ζημιωθέντα δικαιολογείται μεταξύ άλλων και σε περιπτώσεις υπαίτιας παράβασης εκ μέρους ορισμένου προσώπου κανόνα δικαίου. Στον ελληνικό ΑΚ, λοιπόν, θα πρέπει η παράνομη πράξη ή παράλειψη να δύναται να καταλογισθεί, κατ' αρχήν, σε *υπαιτιότητα* του ζημιώσαντος,¹³ η οποία υπάρχει και στην περίπτωση της αμέλειας, δηλαδή όταν δεν καταβάλλεται η επιμέλεια που απαιτείται στις συναλλαγές (Σαϊτάκης Κ., 2020). Υπαιτιότητα είναι ο ψυχικός δεσμός του δράστη προς την αδικοπραξία. Αν η ζημία οφείλεται σε αποκλειστική υπαιτιότητα του παθόντος, δεν οφείλεται αποζημίωση, ενώ, αν διαπιστωθεί οικείο πταίσμα αυτού, το δικαστήριο μπορεί, σύμφωνα με το άρθρο 300 ΑΚ, να μην επιδικάσει αποζημίωση ή να μειώσει το ποσό της.

Άλλος ουσιώδης όρος της αστικής ευθύνης συνιστά η *αιτιώδης συνάφεια*, η οποία υπάρχει, όταν η πράξη ή η παράλειψη του ευθυνόμενου προσώπου ήταν, κατά τα διδάγματα της κοινής πείρας, ικανή και μπορούσε αντικειμενικά να επιφέρει, κατά τη συνηθισμένη και κανονική πορεία των πραγμάτων, το επιζήμιο αποτέλεσμα.

Ως αστική ευθύνη, λοιπόν, νοείται η νομική υποχρέωση για αποκατάσταση του προσώπου που ζημιώθηκε ενόψει μιας παράνομης συμπεριφοράς, πράξης ή παράλειψης, η οποία ερείδεται στον νόμο και εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις που θέτει ο νόμος. Ο νομοθέτης καθιερώνει ως συνέπεια της αδικοπρακτικής συμπεριφοράς του ζημιώσαντος την αποζημίωση.

Σύμφωνα με τον Χρυσανθάκη Χ., «η αστική ευθύνη συνιστά μορφή νομικώς κατοχυρωμένης – δεσμευτικής υποχρέωσης».¹⁴ Τούτο συνεπάγεται πως η στοιχειοθέτηση της φέρει προϋποθέσεις, όπως και συνέπειες, βάσει του εφαρμοστέου κάθε φορά κανόνα δικαίου.

§1.2.1. Σύμβαση ασφάλισης – Μετακύλιση ζημίας

Σύμφωνα με τον Κρητικό Α., η αναγκαστική σύμβαση ασφάλισης μεταξύ ασφαλιστή και του κυρίου ή κατόχου του αυτοκινήτου αποτελεί μετάθεση στον ασφαλιστή των περιουσιακής φύσεως αρνητικών συνεπειών περί αποκατάστασης που θα έχει για τον κύριο ή

¹³ ΣΑΪΤΑΚΗΣ Κ., 2020, «Ερμηνεία Αστικού Κώδικα», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, άρθρο 914, σελ. 2353 – 2354.

¹⁴ ΧΡΥΣΑΝΘΑΚΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ, 2020, «Η Αστική Ευθύνη του Δημόσιου Νοσοκομείου», Εκδόσεις ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ, σελ. 17.

κάτοχο του αυτοκινήτου η πρόκληση ατυχήματος σε τρίτο πρόσωπο με την καταβολή του συμφωνηθέντος ασφαλισματος.¹⁵

§1.2.2. Δικαιούχος αποζημίωσης

Κατά πάγια νομολογία, αξίωση για αποζημίωση έχει καταρχήν μόνο ο *αμέσως ζημιωθείς*, δηλαδή εκείνος που προσβλήθηκε άμεσα από την αδικοπραξία στα δικαιώματα ή στα έννομα συμφέροντα του. Αντίθετα, τα πρόσωπα εκείνα, στα έννομα αγαθά των οποίων η αδικοπραξία είχε αντανακλαστικές συνέπειες, θεωρούνται εμμέσως ζημιωθέντες και δεν δικαιούνται αποζημίωση, με εξαίρεση τις περιπτώσεις που αυτό προβλέπεται ρητά.

Αξίζει στο σημείο αυτό να αναφερθούμε ενδεικτικά σε κάποιες περιπτώσεις, στο πλαίσιο των αυτοκινητικών ατυχημάτων, όπου επιδικάστηκε, ορθώς, ηθική βλάβη, στον «εμμέσως ζημιωθέντα». Ειδικότερα, σύμφωνα με την απόφαση του **Μονομελούς Πρωτοδικείου Ρεθύμνου 60/2007**¹⁶, κρίθηκε ότι τρίτα πρόσωπα δεν δικαιούνται κατά νόμο χρηματική ικανοποίηση έστω και αν αυτά, λόγω στενού συγγενικού δεσμού, δοκιμάζουν ψυχική στενοχώρια, όπως οι γονείς τραυματισθέντος ανηλίκου. Διαφορετική είναι, όμως, η περίπτωση, όταν *τραυματίζεται σοβαρά ανήλικο τέκνο μπροστά στα μάτια του πατέρα ή της μητέρας του* και αυτοί, από το *ψυχικό σοκ*, που αναμφισβήτητα υφίστανται, από τα διαδραματιζόμενα μπροστά τους γεγονότα και την *έντονη στενοχώρια* που δοκιμάζουν από το συμβάν, *που συνιστά σωματική κάκωση των ιδίων*, υφίστανται *άμεση ηθική βλάβη* και δικαιούνται ηθική βλάβη, (η οποία δεν αφορά τον τραυματισμό του οικείου). Προϋπόθεση για να γίνει δεκτή στην ουσία της τέτοια αξίωση του οικείου, επιβάλλεται όπως η ηθική βλάβη, την οποία αυτός υφίσταται, να υπερβαίνει εκείνες τις συνέπειες τις οποίες οι οικείοι υφίστανται σε τέτοιες περιπτώσεις. Άλλη περίπτωση συνιστά η απόφαση του **Μονομελούς Εφετείου Ιωαννίνων 4/2021**¹⁷, σύμφωνα με την οποία στο ένδικο ατύχημα ενεπλάκη και το *ανήλικο τέκνο*, το οποίο δεν τραυματίστηκε πλην όμως, δικαιούται επιδίκαση ποσού ηθικής βλάβης, καθότι δοκίμασε *ψυχική ταλαιπωρία και λύπη* εξαιτίας της εμπλοκής του ίδιου στο ατύχημα αλλά και του τραυματισμού του πατέρα του που διαδραματίστηκε *ενώπιον του* σε συνδυασμό με την εικόνα που παρουσίαζε ο τελευταίος κατά το μακρό χρόνο που απαιτήθηκε για την αποκατάσταση της υγείας του.

¹⁵ ΚΡΗΤΙΚΟΣ Γ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ, 2019, «Αποζημίωση από Αυτοκινητικά Ατυχήματα», Εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ ΑΘΗΝΑ – ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, τόμος II, σελ. 24.

¹⁶ Μον.Πρ.Ρεθ.60/2007 ΕΣυγκΔ 2009/590, ιδέτε και ΑΠ 624/2010 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ

¹⁷ Μον.Εφ.Ιωαν. 4/2021 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ

§1.2.3. Απόδοση της έννοιας της αστικής ευθύνης στο πλαίσιο της σχέσης ασφαλίσεως βάσει της νομολογίας

Η έννοια της αστικής ευθύνης ως υποχρέωση αποκατάστασης της ζημίας που υπέστη ο ζημωθείς – τρίτος αποδίδεται, μεταξύ άλλων, από την υπ' αριθμόν **654/2022**¹⁸ απόφαση του **Αρείου Πάγου** ως εξής: «Κατά τη διάταξη του **άρθρου 2 παρ. 1 εδ. α'** του Π.Δ. 237/1986 [“Κωδικοποίηση των διατάξεων του Ν. 489/1976 (ΦΕΚ Α'331/76) περί υποχρεωτικής Ασφαλίσεως της εξ' ατυχημάτων αυτοκινήτων αστικής ευθύνης”], «ο κύριος ή κάτοχος αυτοκινήτου που κυκλοφορεί μέσα στην Ελλάδα επί οδού **υποχρεούται να έχει καλύψει με ασφάλιση** την εκ τούτου **έναντι τρίτων αστική ευθύνη**, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος», ενώ κατά τη διάταξη του **άρθρου 10 παρ. 1 του ίδιου νόμου** «το πρόσωπο που ζημιώθηκε έχει από την ασφαλιστική σύμβαση και μέχρι το ποσό αυτής ίδια αξίωση κατά του ασφαλιστή». Περαιτέρω, κατά τη διάταξη του **άρθρου 6 παρ. 1 εδ. α' του Π.Δ. 237/1986** «η ασφάλιση πρέπει να καλύπτει την αστική ευθύνη του κυρίου, του κατόχου και κάθε οδηγού ή προστηθέντος για την οδήγηση ή υπευθύνου του ασφαλισμένου αυτοκινήτου», ενώ κατά τη διάταξη του **άρθρου 6 παρ. 2 εδ. α' του ίδιου Π.Δ. 237/1986** [όπως η παράγραφος αυτή αντικαταστάθηκε με το άρθρο 2 παρ. 2 του Π.Δ. 264/1991, που εκδόθηκε σε συμμόρφωση προς τις διατάξεις της Οδηγίας 84/5 ΕΟΚ (Ε.Ε.) για την εναρμόνιση των νομοθεσιών των κρατών - μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων], «η **ασφαλιστική κάλυψη** πρέπει να περιλαμβάνει την **έναντι τρίτων αστική ευθύνη** εξαιτίας θανάτωσης ή σωματικής βλάβης ή ζημιών σε πράγματα, στην οποία περιλαμβάνεται και η χρηματική ικανοποίηση για ψυχική οδύνη ή ηθική βλάβη, καθώς και την αστική ευθύνη λόγω θανάτωσης ή σωματικών βλαβών, έναντι των μελών της οικογένειας του ασφαλισμένου οδηγού, ή, κάθε άλλου προσώπου, του οποίου η αστική ευθύνη καλύπτεται σύμφωνα με την πρώτη παράγραφο, ανεξάρτητα από δεσμό συγγενείας». [...].

Από το συνδυασμό των διατάξεων αυτών **προκύπτει, ότι η ως άνω ασφάλιση γίνεται για να καλύψει την αστική ευθύνη των ασφαλισμένων προσώπων έναντι των τρίτων που ζημιώνονται** και ότι τα πρόσωπα, τα οποία ο νόμος θεωρεί τρίτους, έχουν **αξίωση αποζημιώσεως** κατά του ασφαλιστή, εφόσον, όμως, έναντι αυτών ο ασφαλισμένος έχει **υποχρέωση αποζημιώσεως**, την οποία ακριβώς καλύπτει η σύμβαση ασφαλίσεως. Εξάλλου, κατά τη διάταξη του άρθρου 932 Α.Κ., σε περίπτωση αδικοπραξίας, ανεξάρτητα από την αποζημίωση για την περιουσιακή ζημία, το δικαστήριο μπορεί να επιδικάσει εύλογη κατά την κρίση του χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης, στην περίπτωση δε θανατώσεως

¹⁸ Α.Π. 654/2022 Τ.Ν.Π. ΤΕΤΡΑΒΙΒΛΟΣ

προσώπου, η χρηματική αυτή ικανοποίηση μπορεί να επιδικασθεί στην οικογένεια του θύματος λόγω ψυχικής οδύνης. Ενόψει αυτών, **βασική προϋπόθεση για τη θεμελίωση από την οικογένεια του θύματος αξιώσεως χρηματικής ικανοποίησής της λόγω ψυχικής οδύνης είναι η έναντι του τελευταίου (θύματος) τέλεση αδικοπραξίας.** Ως αδικοπραξία δε στην περίπτωση αυτή δεν νοείται μόνο αυτή που συγκεντρώνει τις προϋποθέσεις της διατάξεως του άρθρου 914 Α.Κ., αλλά και κάθε περίπτωση που θεμελιώνει υποχρέωση αποζημίωσης με βάση διατάξεις ειδικών νόμων, όπως είναι και ο ΓπΝ/1911».

Εκ των ανωτέρω, λοιπόν, συνάγεται ότι ο νομοθέτης καθιέρωσε την υποχρέωση του ασφαλιστή να αποκαταστήσει τη ζημία που προκλήθηκε με πράξη ή παράλειψη του ασφαλισμένου του έναντι των ζημιωθέντων «τρίτων». Άλλως, είναι η παράνομη συμπεριφορά του ασφαλισμένου που προκάλεσε την ζημία και οδήγησε στην αξίωση αποζημίωσης και χρηματικής ικανοποίησης που έχει ο τρίτος.

§1.3. Νομική φύση υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης εξ αυτοκινητικών ατυχημάτων

Η υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης από αυτοκινητικά ατυχήματα συνιστά **περίπτωση ασφάλισης ζημίας παθητικού.** Παθητικό στοιχείο της περιουσίας του ασφαλισμένου είναι η μελλοντική, χρηματική οφειλή που υφίσταται ένεκα αστικής ευθύνης του ασφαλισμένου έναντι τρίτων για αποκατάσταση της ζημίας, εφόσον αυτή προκλήθηκε από την χρήση του ασφαλισμένου οχήματος (Χατζηνικολάου – Αγγελίδου Ράνια, 2023).¹⁹

§1.4. Συμπέρασμα

Ο θεσμός της αστικής ευθύνης δίνει απάντηση στο ερώτημα ποιος πρέπει να φέρει το βάρος της ζημίας που επέρχεται σε ορισμένο πρόσωπο, ως συνέπεια της παραβίασης εννόμου συμφέροντος του. Με την καθιέρωση του θεσμού της υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης εξ αυτοκινητικών ατυχημάτων επεκτείνεται το βάρος της ζημίας, πέραν του ζημιώσαντος - υπαίτιου οδηγού, κατόχου και ιδιοκτήτη και στον ασφαλιστή. Η ασφαλιστική είναι υποχρεωμένη να αποκαταστήσει τη ζημία που προκλήθηκε με παράνομη και υπαίτια πράξη ή παράλειψη του ασφαλισμένου της έναντι των ζημιωθέντων «τρίτων».

¹⁹ ΧΑΤΖΗΝΙΚΟΛΑΟΥ – ΑΓΓΕΛΙΔΟΥ ΡΑΝΙΑ, 2023, «Ιδιωτικό ασφαλιστικό δίκαιο», Εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ ΑΘΗΝΑ – ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, Ζ' έκδοση, σελ. 268.

Τούτο προκαλεί πλείστα ερωτήματα και κυρίως: Ποιος είναι ο τρίτος που καλύπτεται; Οποιοσδήποτε ζημιωθεί είναι τρίτος; Μπορεί να στραφεί η ασφαλιστική εταιρεία έναντι του ασφαλισμένου της να αξιώσει όσα εκείνη κατέβαλε; Προβλέπονται, άλλως, εξαιρέσεις από την ασφαλιστική κάλυψη; Τα ερωτήματα αυτά θα απαντηθούν με την παρούσα. Πάντως επί του παρόντος, δέον όπως επισημανθεί ότι βασικός λόγος θέσπισης της συμβάσεως ασφαλίσεως μεταξύ του ασφαλιστή και του λήπτη της ασφάλισης ή/και ασφαλισμένου είναι η έναντι ασφαλιστρού μετάθεση στον ασφαλιστή των περιουσιακής φύσεως δυσμενών συνεπειών που θα έχει για τον ενδιαφερόμενο (κύριο ή κάτοχο του αυτοκινήτου) η πρόκληση ατυχήματος σε τρίτο πρόσωπο, όπως αυτό ορίζεται εκ του νόμου σε κάθε χρονική περίοδο.

Σε κάθε περίπτωση, δεν πρέπει να λησμονούμε ότι η ασφαλιστική κάλυψη στο πλαίσιο της υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης εξ αυτοκινητικών ατυχημάτων αποβλέπει στην προστασία των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων ή δυστυχημάτων. Έτσι, λοιπόν, πραγματώνεται και η συνταγματική αρχή του κοινωνικού κράτους δικαίου.

Βιβλιογραφία

- ΧΑΤΖΗΝΙΚΟΛΑΟΥ – ΑΓΓΕΛΙΔΟΥ ΡΑΝΙΑ, 2023, «Ιδιωτικό ασφαλιστικό δίκαιο», Ζ' έκδοση, Εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ ΑΘΗΝΑ – ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ.
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ στο σχέδιο νόμου «Τροποποίηση του π.δ. 237/1986 (ΦΕΚ 110 Α') με το οποίο κωδικοποιήθηκε ο ν. 489/1976 περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως της εξ ατυχημάτων αυτοκινήτων αστικής ευθύνης (ΦΕΚ 331 Α') και άλλες διατάξεις».
ΚΡΗΤΙΚΟΣ Γ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ, 2022, «Ερμηνεία κατ' άρθρο του Κ.Ν. 489/1976, Εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ ΑΘΗΝΑ – ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ.
ΣΙΝΑΝΙΩΤΗ – ΜΑΡΟΥΔΗ ΑΡΙΣΤΕΑ, 2017, «Ασφαλιστικό δίκαιο», 2^η έκδοση, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα.
ΚΡΗΤΙΚΟΣ Γ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ, 2019, «Αποζημίωση από Αυτοκινητικά Ατυχήματα», τόμος ΙΙ, Εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ ΑΘΗΝΑ – ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ.
ΜΠΕΚΡΗ Δ. ΔΗΜΗΤΡΑ, 2023, «Υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης από αυτοκίνητα», Επιθεώρηση Συγκοινωνιακού Δικαίου, Τ.Ν.Π. Ο ΣΟΛΩΝ.
ΡΟΚΑΣ Κ. ΙΩΑΝΝΗΣ, 2020, «Ασφαλιστικό δίκαιο», 5^η έκδοση, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα.
ΑΠ 652/2022, Δ' Πολιτικό Τμήμα
ΣΑΪΤΑΚΗΣ Κ., 2020, «Ερμηνεία Αστικού Κώδικα», Ι τόμος, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα.
ΧΡΥΣΑΝΘΑΚΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ, 2020, «Η Αστική Ευθύνη του Δημόσιου Νοσοκομείου», Εκδόσεις ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ, Αθήνα.
Μον.Πρ.Ρεθ.60/2007 ΕΣυγκΔ 2009/590
ΑΠ 624/2010 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ
Μον.Εφ.Ιωαν. 4/2021 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ
Α.Π. 654/2022 Τ.Ν.Π. ΤΕΤΡΑΒΙΒΛΟΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΤΡΙΤΟΥ

§2. Εισαγωγή

Εκ των άρθρων 2 και 7 του Ν. 489/1976 προκύπτει ότι ο νόμος 489/1976 ρυθμίζει την έναντι τρίτων υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης από αυτοκινητικό ατύχημα. Δηλαδή η θέσπιση του θεσμού της υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης εξ αυτοκινητικών ατυχημάτων αφορά την προστασία τρίτων προσώπων και όχι του ίδιου του κυρίου του αυτοκινήτου και ασφαλισμένου. Η κάλυψη ίδιων ζημιών δεν ρυθμίζεται από τον άνωθι νόμο, αλλά είναι προαιρετική, υπό την προϋπόθεση κατάρτισης πρόσθετης ασφάλισης, για την κάλυψη των ζημιών αυτών.²⁰ Το άρθρο 7 του Ν. 489/1976, ως κωδικοποιήθηκε με το Π.Δ. 237/1986 και όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 4 του Π.Δ. 264/1991, θεσπίζει με αρνητική διατύπωση την έννοια του τρίτου, ο οποίος δεν έχει ευθεία αξίωση αποζημίωσης κατά της ασφαλιστικής εταιρείας.

Με το άρθρο 50 του Ν. 4949/2022 επήλθε τροποποίηση της έννοιας του τρίτου, διευρύνοντας ο νομοθέτης τις περιπτώσεις εκείνες όπου ο ζημιωθείς θεωρείται τρίτος (περιορίζοντας τις περιπτώσεις όπου δεν θεωρείται) και άρα μπορεί να αξιώσει αποζημίωση ευθέως από την ασφαλιστική εταιρεία. Εκ των άνωθι δέον όπως γίνει κατανοητό ότι η υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης από αυτοκινητικό ατύχημα αφορά την προστασία του τρίτου, ενώ εξίσου σημαντικό είναι να γίνει αντιληπτό ποιος ορίζεται ως τρίτος, ο οποίος έχει το δικαίωμα να ζητήσει τοιαύτη προστασία σε σχέση με εκείνον ο οποίος κατά αρνητική διατύπωση δεν είναι τρίτος και δεν έχει ωσαύτως ουδεμία αξίωση σε περίπτωση τραυματισμού του ίδιου ή σε περίπτωση θανάσιμου τραυματισμού του, οι κληρονόμοι του ή οι άλλοι δικαιοδόχοι.

Η τροποποίηση κρίθηκε επιτακτική ανάγκη, αλλά και υποχρέωση του εσωτερικού νομοθέτη να ακολουθήσει τα κοινοτικά πρότυπα, τα οποία παραβίαζε επί σειρά ετών. Ειδικότερα, στο τρίτο μέρος του Συντάγματος²¹ με τίτλο «Οργάνωση και λειτουργία της Πολιτείας», στο άρθρο 28 αυτού, με τίτλο «Κανόνες του διεθνούς δικαίου και διεθνείς οργανισμοί» και ειδικότερα στην παράγραφο 1, ο συνταγματικός νομοθέτης αναφέρει «Οι

²⁰ ΑΠ 583/2014

²¹ Όπως αναζητήθηκε στην ηλεκτρονική διεύθυνση : <https://www.hellenicparliament.gr/Vouli-ton-Ellinon/To-Politevma/Syntagma/article-28/>

γενικά παραδεγμένοι κανόνες του διεθνούς δικαίου, καθώς και οι διεθνείς συμβάσεις, από την επικύρωσή τους με νόμο και τη θέση τους σε ισχύ σύμφωνα με τους όρους καθεμιάς, αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του εσωτερικού ελληνικού δικαίου και υπερισχύουν από κάθε άλλη αντίθετη διάταξη νόμου. Η εφαρμογή των κανόνων του διεθνούς δικαίου και των διεθνών συμβάσεων στους αλλοδαπούς τελεί πάντοτε υπό τον όρο της αμοιβαιότητας». Επιπλέον, στην ερμηνευτική δήλωση που υφίσταται επί τούτου του άρθρου διατυπώνεται ότι : «Το άρθρο 28 αποτελεί θεμέλιο για τη συμμετοχή της Χώρας στις διαδικασίες της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης», όπως η ευρωπαϊκή ολοκλήρωση προβλέπεται, ομοίως, στο προοίμιο της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Επιπλέον, σύμφωνα με την Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση²², στο κεφάλαιο 2 με τίτλο «Νομικές πράξεις της Ένωσης, διαδικασίες θέσπισης και άλλες διατάξεις», στο τμήμα I με τίτλο «Οι νομικές πράξεις της Ένωσης» και δη στο άρθρο 288 εδ. α' και γ' διατυπώνεται ότι : «Για την άσκηση των αρμοδιοτήτων της Ένωσης, τα θεσμικά όργανα θεσπίζουν κανονισμούς, οδηγίες, αποφάσεις, συστάσεις και γνώμες. [...] **Η οδηγία δεσμεύει κάθε κράτος μέλος στο οποίο απευθύνεται, όσον αφορά το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα**, αλλά αφήνει την επιλογή του τύπου και των μέσων στην αρμοδιότητα των εθνικών αρχών». Ακολούθως, για το υπό κρίση θέμα εκδόθηκαν οι εξής οδηγίες (α) Οδηγία 72/166/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 24/04/1972, (β) Οδηγία 84/5/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 30/12/1983, (γ) Οδηγία 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 14/05/1990 και η (δ) Οδηγία 2000/26/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου της 16/05/2000, οι οποίες κωδικοποιήθηκαν σε ενιαίο κείμενο με την 2009/103/ΕΚ Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16/09/2009, για λόγους σαφήνειας και ορθολογισμού λόγω των επανειλημμένων τροποποιήσεων τις οποίες έχουν υποστεί. Στο σημείο αυτό κρίνεται καίρια η αναφορά στο άρθρο 1 της Οδηγίας 90/232/ΕΟΚ²³ του Συμβουλίου της 14/05/1990 ή άλλως «Τρίτη οδηγία 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 14^{ης} Μαΐου 1990 για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων». Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 1 εδ. α' της τρίτης οδηγίας, «Υπό την επιφύλαξη του δεύτερου εδαφίου της παραγράφου 1 του άρθρου 2 της Οδηγίας 84/5/ΕΟΚ²⁴, η ασφάλιση που προβλέπει το άρθρο 3 παράγραφος 1 της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ καλύπτει την ευθύνη για σωματικές βλάβες όλων των επιβατών, πλην του οδηγού, που προκύπτουν από την κυκλοφορία ενός οχήματος». Συμπληρωματικά, σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος

²² Όπως αναζητήθηκε στην ηλεκτρονική διεύθυνση : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:12016ME/TXT#d1e92-13-1>

²³ Περισσότερες πληροφορίες για την Οδηγία 90/232/ΕΟΚ ιδέτε : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:31990L0232>

²⁴ Περισσότερες πληροφορίες για την επιφύλαξη του δεύτερου εδαφίου της παραγράφου 1 του άρθρου 2 της Οδηγίας 84/5/ΕΟΚ ιδέτε: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:31984L0005>

1 της Οδηγίας 72/166/ΕΟΚ²⁵ (και δη πρώτης οδηγίας), «**Κάθε Κράτος μέλος λαμβάνει υπό την επιφύλαξη εφαρμογής του άρθρου 4, όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε η αστική ευθύνη, η σχετική με την κυκλοφορία οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφός του να καλύπτεται από ασφάλιση.** Η έκταση της καλυπτόμενης ευθύνης και οι όροι και συνθήκες της καλύψεως καθορίζονται με βάση τα μέτρα αυτά». Επιπροσθέτως, σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφο 1 εδάφιο α' της τρίτης οδηγίας, «Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία **το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 1992**». Εκ των ανωτέρω, λοιπών, διατάξεων προκύπτει ότι η ελληνική έννομη τάξη όφειλε να ενσωματώσει στο εσωτερικό της δίκαιο τα προβλεπόμενα της τρίτης οδηγίας, τα οποία αφορούν, μεταξύ άλλων, **στα προστατευόμενα πρόσωπα στο πλαίσιο της ασφάλισης αστικής ευθύνης** μέχρι την 31/12/1992. Ωστόσο, ο Έλληνας νομοθέτης προχώρησε στην υιοθέτηση της προστασίας όλων των επιβατών, πλην του οδηγού, το έτος 2022 και δη μετά από 30 περίπου χρόνια!

Στο παρόν κεφάλαιο, λοιπόν, θα αποδοθεί η ερμηνεία των τεσσάρων εξαιρέσεων που έθετε ο Ν. 489/1976 στο άρθρο 7. Ταυτόχρονα, θα αποτυπωθούν ορισμένα νομολογικά παραδείγματα, ενώ θα επισημανθούν και τα προβλήματα που είχαν ανακύψει ένεκα της ισχύς του παλαιού άρθρου 7 του Ν. 489/1976 από τον Έλληνα νομοθέτη. Ομοίως, η παρούσα δεν θα αρκεστεί να εκθέσει τα όσα ίσχυαν προ της τροποποίησης του άρθρου 7 του Ν. 489/1976 με το άρθρο 50 του Ν. 4949/2022, αλλά θα επεκταθεί και στην σημαίνουσα αυτή τροποποίηση που επήλθε, η οποία έλυσε αρκετά λειτουργικά ζητήματα, ενίσχυσε το κοινωνικό κράτος δικαίου και εναρμόνισε το εσωτερικό μας δίκαιο με το κοινοτικό κεκτημένο.

§2.1. Άρθρο 7 του Ν. 489/1976 προ της τροποποίησης του με το άρθρο 50 του Ν. 4949/2022

Σύμφωνα με την παλαιότερη διατύπωση του άρθρου 7 του Ν. 489/1976: «Δεν θεωρούνται τρίτοι, κατά την έννοια των διατάξεων του **άρθρου 2 παράγραφος 1** και του **άρθρου 6 παράγραφος 2: (α)** ο οδηγός του αυτοκινήτου που προξένησε τη ζημία, **(β)** κάθε πρόσωπο του οποίου η ευθύνη καλύπτεται με τη σύμβαση ασφάλισης, **(γ)** εκείνος ο οποίος έχει καταρτίσει μετά του ασφαλιστή την ασφαλιστική σύμβαση και **(δ)** οι νόμιμοι εκπρόσωποι νομικού προσώπου που είναι ασφαλισμένο ή εταιρίας που δεν έχει αποκτήσει νομική προσωπικότητα».

Όπως προκύπτει από τις διατάξεις των άρθρων 2 παρ. 1 και 6 παρ. 2 του Ν. 489/1976 στο κύριο ή κάτοχο αυτοκινήτου, που κυκλοφορεί εντός της χώρας, επιβάλλεται η υποχρέωση να

²⁵ Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να επισκεφτείτε την ηλεκτρονική ιστοσελίδα : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:31972L0166>

συνάψει, σύμβαση ασφάλισης, η οποία θα καλύπτει την έναντι τρίτων από κυκλοφορία του αυτοκινήτου αστική ευθύνη του, λόγω θανατώσεως ή ζημιών σε πράγματα, περιλαμβανόμενης και της χρηματικής ικανοποίησης λόγω ψυχικής οδύνης ή ηθικής βλάβης, ενώ κατά τη διάταξη του άρθρου 10 παρ. 1 του ίδιου νόμου, το ζημιωθέν πρόσωπο έχει από την ασφαλιστική σύμβαση και μέχρι του ποσού αυτής την ίδια αξίωση κατά του ασφαλιστή²⁶. Η έννοια του τρίτου, λοιπόν, είναι καθοριστική για το ποια πρόσωπα έχουν ευθεία αξίωση αποζημιώσεως κατά του ασφαλιστή, σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφο 1 του Ν. 489/1976.

Σύμφωνα με τον Κρητικό²⁷, με συμφωνία των μερών δεν μπορεί να αποκλεισθεί ο χαρακτηρισμός του τρίτου πέρα από τις περιπτώσεις που προβλέπει ρητά και περιοριστικά ο νόμος. Η σχετική ρήτρα δεν μπορεί να αντιταχθεί κατά του τρίτου.

Τα πρόσωπα τα οποία δεν καλύπτονταν ασφαλιστικά, καθότι ο νομοθέτης τα είχε αποκλείσει από τον χαρακτηρισμό του «τρίτου» ήταν τα **περιοριστικώς** αναφερόμενα και δη ο οδηγός του αυτοκινήτου που προξένησε τη ζημία, κάθε πρόσωπο του οποίου η ευθύνη καλύπτεται με τη σύμβαση ασφάλισης, εκείνος ο οποίος έχει καταρτίσει μετά του ασφαλιστή την ασφαλιστική σύμβαση και οι νόμιμοι εκπρόσωποι νομικού προσώπου που είναι ασφαλισμένο ή εταιρίας που δεν έχει αποκτήσει νομική προσωπικότητα. Η απαρίθμηση αυτών των προσώπων είναι περιοριστική και επομένως δεν είναι δυνατή η ερμηνευτική επέκταση του κύκλου των τρίτων με συμφωνία των μερών (Αμπατζής Γ.)²⁸.

Με αρνητική διατύπωση, ο Κ.Ν. 489/1976 όριζε στο άρθρο 7 ποιος δεν είναι τρίτος: α) ο οδηγός του αυτοκινήτου που προξένησε τη ζημία, β) κάθε πρόσωπο του οποίου η ευθύνη καλύπτεται με τη σύμβαση ασφάλισης, ήτοι τα πρόσωπα που αναφέρονται στο άρθρο 6 παρ. 1 του εν λόγω νόμου, δηλαδή ο κύριος (ιδιοκτήτης) και ο συγκύριος (συνιδιοκτήτης), ο κάτοχος και ο συγκάτοχος, ο οδηγός ή ο προστηθείς για την οδήγηση ή ο υπεύθυνος του ασφαλισμένου

²⁶ ΑΠ 461/2017 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ

²⁷ ΚΡΗΤΙΚΟΣ Γ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ, 2019, «Αποζημίωση από Αυτοκινητικά Ατυχήματα», Εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ ΑΘΗΝΑ – ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, τόμος II, σελ. 208.

²⁸ Άρθρο με τίτλο «Η υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων και η εξαίρεση από την ασφαλιστική προστασία των ζημιών των προσώπων του άρθρου 7 του Ν. 489/1976 (Οδηγός – κύριος – κάτοχος – ασφαλισμένος κλπ. Του ζημιογόνου αυτοκινήτου) - μια αναχρονιστική διάταξη που πρέπει να καταργηθεί αμέσως – οι ευθύνες του Έλληνα νομοθέτη και το χρέος των δικαστών», δημοσιευμένο στο ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ, Δικηγόρου Αμπατζή Γεωργίου και οι εκεί υποσημειώσεις.

αυτοκινήτου (Αμπατζής Γ.)²⁹. γ) Εκείνος ο οποίος έχει καταρτίσει με τον ασφαλιστή την ασφαλιστική σύμβαση. Το πρόσωπο που κατάρτισε με τον ασφαλιστή τη σύμβαση ασφαλίσεως (**λήπτης της ασφάλισης**) είναι συνήθως ο ιδιοκτήτης (Κρητικός Αθ., 2019)³⁰.

Αξιοσημείωτη είναι η κατανόηση της διαφοράς του προσώπου που **καλύπτεται** με τη σύμβαση ασφάλισης και του προσώπου που **κατάρτισε** με τον ασφαλιστή την ασφαλιστική σύμβαση. Ειδικότερα, οι ιδιότητες του **λήπτη της ασφάλισης** και του **ασφαλισμένου** είτε μπορούν να συμπίπτουν στο ίδιο πρόσωπο είτε όχι. Συμβαλλόμενος ή λήπτης της ασφάλισης είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που συνάπτει την ασφάλιση με τον ασφαλιστή. Ο λήπτης της ασφάλισης είναι υποχρεωμένος να καταβάλει τα ασφάλιστρα, να τηρεί τα ασφαλιστικά βάρη και τις υποχρεώσεις που προκύπτουν από την ασφαλιστική σύμβαση, εκτός αυτών που οφείλει να εκτελέσει ο ασφαλισμένος, αν είναι διαφορετικό πρόσωπο από τον συμβαλλόμενο (Σινανιώτη – Μαρούδη Α., 2017).³¹ Ως ασφαλισμένος θεωρείται το πρόσωπο που πλήττεται από την πραγματοποίηση του αναλαμβανόμενου από τον ασφαλιστή ασφαλιστικού κινδύνου. Επομένως, η ιδιότητα του λήπτη της ασφάλισης και του ασφαλισμένου ταυτίζονται στην περίπτωση της ασφάλισης για ίδιο λογαριασμό, ενώ στην περίπτωση ασφάλισης για λογαριασμό τρίτου, ο λήπτης της ασφάλισης συνάπτει την ασφαλιστική σύμβαση με σκοπό την εξασφάλιση των συμφερόντων ενός τρίτου προσώπου, του ασφαλισμένου (Σινανιώτη – Μαρούδη Α., 2017).³² Έτσι, λοιπόν, σύμφωνα με τον Κρητικό, όπως εύλογα ούτος σημειώνει, η πρόβλεψη της περίπτωσης αυτής είχε πρακτική σημασία όταν το πρόσωπο αυτό δεν είχε την ιδιότητα του ιδιοκτήτη ή του κατόχου.³³ δ) Οι νόμιμοι εκπρόσωποι νομικού προσώπου που είναι ασφαλισμένο ή εταιρίας που δεν έχει αποκτήσει νομική προσωπικότητα. Σύμφωνα με τον Κρητικό³⁴, δεν έχουν ευθεία αξίωση αποζημιώσεως οι νόμιμοι εκπρόσωποι νομικού προσώπου που είναι ασφαλισμένο, όπως ο πρόεδρος ΔΣ της Α.Ε., ο αντιπρόεδρος του ΔΣ της Α.Ε. ή εταιρίας, που δεν έχει αποκτήσει νομική προσωπικότητα, όπως η αφανής εταιρεία. Τουναντίον, όπως υπογραμμίζει ο Κρητικός, θεωρούνται τρίτοι οι εταίροι της Ο.Ε., Ε.Ε., Ε.Π.Ε. και μέτοχοι Α.Ε., εφόσον δεν φέρουν την

²⁹ Άρθρο με τίτλο «Η υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων και η εξαίρεση από την ασφαλιστική προστασία των ζημιών των προσώπων του άρθρου 7 του Ν. 489/1976 (Οδηγός – κύριος – κάτοχος – ασφαλισμένος κλπ. Του ζημιογόνου αυτοκινήτου) - μια αναχρονιστική διάταξη που πρέπει να καταργηθεί αμέσως – οι ευθύνες του Έλληνα νομοθέτη και το χρέος των δικαστών», δημοσιευμένο στο ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ, Δικηγόρου Αμπατζή Γεωργίου.

³⁰ ΚΡΗΤΙΚΟΣ Γ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ, 2019, «Αποζημίωση από Αυτοκινητικά Ατυχήματα», Εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ ΑΘΗΝΑ – ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, τόμος ΙΙ, σελ. 208-210.

³¹ Αριστέα Σινανιώτη – Μαρούδη, 2017, «Ασφαλιστικό Δίκαιο», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2^η έκδοση, σελ. 72.

³² Αριστέα Σινανιώτη – Μαρούδη, 2017, «Ασφαλιστικό Δίκαιο», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2^η έκδοση, σελ. 73.

³³ ΚΡΗΤΙΚΟΣ Γ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ, 2019, «Αποζημίωση από Αυτοκινητικά Ατυχήματα», Εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ ΑΘΗΝΑ – ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, τόμος ΙΙ, σελ. 208-210.

³⁴ Ομοίως, ΚΡΗΤΙΚΟΣ Γ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ, 2019, «Αποζημίωση από Αυτοκινητικά Ατυχήματα», Εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ ΑΘΗΝΑ – ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, τόμος ΙΙ, σελ. 208-210.

ιδιότητα του νομικού αντιπροσώπου νομικού προσώπου. Σε κάθε περίπτωση ο νόμιμος εκπρόσωπος προκύπτει εκ του νόμου ή εκ του καταστατικού.

§2.2. Παραβιάσεις και προβλήματα που έφερε η διατήρησης της διάταξης του άρθρου 7 του Κ.Ν. 489/1976 προ της τροποποίησης της

Εκ της άνωθι διατάξεως γίνεται αντιληπτό το εύρος της κατηγορίας προσώπων που στερούνταν ασφαλιστικής κάλυψης για τις ζημιές που προκαλούνταν σε αυτά λόγω εμπλοκής τους σε τροχαίο ατύχημα κατά παράβαση του σκοπού που επιτελεί η καθιέρωση του θεσμού της υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης εξ αυτοκινητικών ατυχημάτων και εν αντιθέσει με το ενωσιακό δίκαιο.

Όπως ορθώς σχολίασε η Νίκη Τεμπονέρα επί της δημοσιευόμενης απόφασης υπ' αριθμόν **583/2014 του Αρείου Πάγου**³⁵, «*Η πρόσφατη απόφαση 583/2014 του Αρείου Πάγου είναι απόρροια των καλά στημένων παγίδων της αναχρονιστικής πλέον διάταξης του άρθρου 7 του Ν. 489/1976 και έρχεται να προστεθεί στην αδικία που διαπράττεται εις βάρος των Ελλήνων ασφαλισμένων. Η διάταξη αυτή εξαιρεί το σύνολο σχεδόν του πληθυσμού από την ασφαλιστική προστασία και μάλιστα εν αγνοία του. Εξαιρεί πλήρως η διάταξη αυτή από την ασφαλιστική κάλυψη τον κύριο, τον συγκύριο, τον συγκάτοχο του αυτοκινήτου, τον λήπτη της ασφάλισης, τους νομίμους εκπροσώπους νομικών προσώπων με ή χωρίς νομική προσωπικότητα, όταν ως συνεπιβαίνοντες σε ασφαλισμένο όχημα, τραυματισθούν ή θανατωθούν, στερώντας μία πολύ μεγάλη κατηγορία προσώπων από την ασφαλιστική τους κάλυψη...Αυτό όμως που δεν έχει γίνει αντιληπτό και συζητείται και στις ίδιες τις δικαστικές αποφάσεις είναι ότι στην ελληνική πραγματικότητα δεν προβλέπεται κάποιο είδος ασφάλισης που να καλύπτει το κενό που προκαλούν οι εξαιρέσεις του άρθρου 7. Έτσι ακόμη και εάν κάποιος γνώριζε αυτές τις εξαιρέσεις και ζητούσε να συνάψει ασφάλιση που θα κάλυπτε τις εξαιρέσεις του άρθρου 7 του Ν. 489/1976, δεν θα μπορούσε διότι δεν προβλέπονται και δεν παρέχονται τέτοια ασφαλιστήρια συμβόλαια...Οι εξαιρέσεις του άρθρου 7 του Ν. 489/1976 υφίστανται μόνο στην Ελλάδα, προκαλούν αντινομία στην Ελληνική Νομοθεσία και Νομολογία, αντιβαίνουν ευθέως στις θεμελιώδεις επιταγές του Συντάγματος και ευρίσκονται σε πλήρη αντίθεση με την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία και Νομολογία και είναι ευθέως αντίθετες με το θεσμό της υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης. Το άρθρο 7 πρέπει να καταργηθεί αμέσως διότι έρχεται σε πλήρη αντίθεση με το ίδιο το πνεύμα του ασφαλιστικού νόμου, διότι η ασφαλιστική σύμβαση καλύπτει τον κάθε οδηγό και πρόκειται για ασφάλιση του οχήματος και όχι για ασφάλιση προσώπων...».*

³⁵ ΑΠ 583/2014, ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ

Σημειωτέον ότι, η διατήρηση της διάταξης του άρθρου 7 του Ν. 489/1976 με το προηγούμενο περιεχόμενο της παραβίαζε την ασφαλιστική προστασία των παθόντων - τρίτων σε τροχαίο ατύχημα ως αυτή προβλεπόταν από τον Κοινοτικό νομοθέτη. Ειδικότερα, η διάταξη του άρθρου 1 της Οδηγίας 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 14/05/1990, αποκαλούμενης Τρίτης Οδηγίας, σε συνδυασμό με το άρθρο 3 παρ. 1 της Οδηγίας 72/166/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 24/04/1972, αποκαλούμενης Πρώτης Οδηγίας, προβλέπουν ότι η ασφάλιση αστικής ευθύνης εκ της κυκλοφορίας οχημάτων καλύπτει την ευθύνη για σωματικές βλάβες *όλων των επιβατών*, πλην του οδηγού. Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 1 εδ. α' της Οδηγίας 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 14/05/1990³⁶, «Υπό την επιφύλαξη του δεύτερου εδαφίου της παραγράφου 1 του άρθρου 2 της Οδηγίας 84/5/ΕΟΚ, η ασφάλιση που προβλέπει το άρθρο 3 παράγραφος 1 της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ καλύπτει την ευθύνη για σωματικές βλάβες όλων των επιβατών, πλην του οδηγού, που προκύπτουν από την κυκλοφορία ενός οχήματος». ³⁷**Η Τρίτη Οδηγία ενσωματώθηκε στο ελληνικό δίκαιο μόνο εν μέρει** και ειδικότερα ως προς τα άρθρα 3 και 4 αυτής με το Π.Δ. 314/1993 περί «Συμμόρφωσης προς ορισμένες διατάξεις της Οδηγίας 90/232/ΕΟΚ για την προσέγγιση των νομοθεσιών των Κρατών Μελών σχετικά με την ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων», ενώ ως προς τις διατάξεις των άρθρων 1 και 2 ουδεμία πράξη μεταφοράς αυτών στο εσωτερικό εκδόθηκε από τον εθνικό νομοθέτη, παρά τη λήξη της ως άνω προθεσμίας που τάχθηκε προς τούτο στην Ελληνική Δημοκρατία. Σύμφωνα με την απόφαση του Αρείου Πάγου 461/2017, με τη διάταξη της παρ. 1 εδ. πρώτο της Οδηγίας αυτής προβλέπεται ότι η υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης εξ αυτοκινητικών ατυχημάτων καλύπτει τις σωματικές βλάβες «όλων των επιβατών», πλην του οδηγού, χωρίς να γίνεται κάποια διάκριση μεταξύ επιβατών και ιδίως μεταξύ των επιβατών η ευθύνη των οποίων καλύπτεται από την ασφαλιστική σύμβαση ή έχουν καταρτίσει με τον ασφαλιστή την ασφαλιστική σύμβαση και επιβατών τρίτων.

Εξάλλου, αναφορικά με την ορθή ερμηνεία των διατάξεων του άρθρου 1 εδ. α' της Τρίτης Οδηγίας και του άρθρου 2, παράγραφος 1, της Δεύτερης Οδηγίας 84/5/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 30ής Δεκεμβρίου 1983, που ενσωματώθηκαν αυτούσιες στην Οδηγία 2009/103/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Σεπτεμβρίου 2009 σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και τον έλεγχο της υποχρέωσης προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής που κωδικοποίησε όλες τις παραπάνω οδηγίες, καθώς και τις Οδηγίες 2000/26/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Μαΐου 2000, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών καθώς και

³⁶ Για το συνολικό κείμενο της Οδηγίας επισκεφτείτε τον ιστότοπο: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:31990L0232>

³⁷ ΑΠ 461/2017

2005/14/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2005, για τροποποίηση των Οδηγιών 72/166/ΕΟΚ, 84/5/ΕΟΚ, 88/357/ΕΟΚ και 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου και της Οδηγίας 2000/26/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία οχήματος, κατόπιν προδικαστικού ερωτήματος, **το ΔΕΕ στην υπόθεση Churchill Insurance Company Limited κατά Benjamin Wilkinson και Tracy Evans κατά Equity Claims Limited (C-442/10)**³⁸ αφού επεσήμανε ότι σκοπός των ρυθμίσεων του δικαίου της Ένωσης οι οποίες αφορούν την **υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα** είναι να διασφαλιστεί, αφενός, η ελεύθερη κυκλοφορία τόσο των αυτοκινήτων που συνήθως σταθμεύουν στο έδαφος της Ένωσης όσο και των προσώπων που επιβαίνουν σε αυτά και, αφετέρου, ότι **τα θύματα των ατυχημάτων που προκαλούνται από τα ως άνω αυτοκίνητα θα έχουν παρόμοια μεταχείριση**, ανεξαρτήτως του σημείου του εδάφους της Ένωσης όπου συμβαίνει το ατύχημα (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 28ης Μαρτίου 1996, C-129/94, Ruiz Bernáldez, Συλλογή 1996, σ. I-1829, σκέψη 13, και της 30ης Ιουνίου 2005, C-537/03, Candolin κ.λπ., Συλλογή 2005, σ. I-5745, σκέψη 17) και ότι έχουν επίσης ως **σκοπό**, όπως προκύπτει από την πέμπτη αιτιολογική σκέψη της τρίτης οδηγίας, να **προστατεύσουν μια ιδιαίτερος ευάλωτη κατηγορία δυνητικών θυμάτων, ήτοι τους επιβάτες των αυτοκινήτων οχημάτων**, καλύπτοντας τα κενά που υφίστανται στις νομοθεσίες ορισμένων κρατών μελών όσον αφορά την υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη αυτών των επιβατών (απόφαση της 19ης Απριλίου 2007, C-356/05, Farrell, Συλλογή 2007, σ. I-3067, σκέψη 24),³⁹ καθώς και ότι η μοναδική διάκριση που γίνεται δεκτή από τις ρυθμίσεις του δικαίου της Ένωσης που αφορούν την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα είναι εκείνη ανάμεσα στον οδηγό και τον επιβάτη, ο ίδιος σκοπός της προστασίας των θυμάτων επιβάλλει επίσης να εξομοιωθεί η νομική κατάσταση του προσώπου το οποίο ήταν ασφαλισμένο ως οδηγός του οχήματος, αλλά βρισκόταν σε αυτό ως επιβάτης κατά τον χρόνο του ατυχήματος, με τη νομική κατάσταση οποιουδήποτε άλλου επιβάτη που υπήρξε θύμα του ατυχήματος αυτού και επομένως, το γεγονός ότι το συγκεκριμένο πρόσωπο ήταν ασφαλισμένο ως οδηγός του οχήματος το οποίο προκάλεσε το ατύχημα ουδόλως σημαίνει ότι το πρόσωπο αυτό δεν μπορεί να θεωρηθεί τρίτος, θύμα ατυχήματος, κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 1, της Δεύτερης Οδηγίας, εφόσον απλώς επέβαινε στο όχημα και δεν το οδηγούσε (σκέψεις 31 και 32). Αποφάνθηκε δε, ότι το άρθρο 1 εδ' α' της Τρίτης Οδηγίας 90/232/ΕΟΚ, της 14ης Μαΐου 1990 και το άρθρο 2, παράγραφος 1, της Δεύτερης Οδηγίας 84/5/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 30ής Δεκεμβρίου 1983, έχουν την έννοια ότι **απαγορεύουν εθνική ρύθμιση που έχει ως αποτέλεσμα τον αυτόματο αποκλεισμό της υποχρέωσης**

³⁸ Για ολόκληρο το κείμενο της απόφασης του ΔΕΕ ιδέτε την ιστοσελίδα : <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=115801&doclang=EL>

³⁹ C-442/10 σκέψη 27

του ασφαλιστή να αποζημιώσει το θύμα τροχαίου ατυχήματος, όταν το ατύχημα προκλήθηκε από οδηγό ο οποίος δεν ήταν ασφαλισμένος δυνάμει της σχετικής συμβάσεως και το θύμα, που επέβαινε στο όχημα κατά τον χρόνο του ατυχήματος, ήταν ασφαλισμένο ως οδηγός του συγκεκριμένου οχήματος και είχε επιτρέψει στο πρόσωπο αυτό να το οδηγήσει (σκέψη 20) και ότι η απάντηση δεν διαφέρει ανάλογα με το αν το ασφαλισμένο θύμα γνώριζε ότι το πρόσωπο στο οποίο επέτρεψε να οδηγήσει το όχημα δεν ήταν ασφαλισμένο ως οδηγός, ή αν πίστευε ότι ήταν ή, ακόμη, αν έλαβε ή όχι υπόψη του το ζήτημα αυτό (σκέψη 47).

Επίσης, προηγουμένως, για την ορθή ερμηνεία των ως άνω διατάξεων των τριών οδηγιών είχε αποφανθεί το ΔΕΚ, μετά από σχετικά προδικαστικά ερωτήματα στις υποθέσεις: (α) **Elaine Farrell κατά Alan Whitty, Minister for the Environment, Ιρλανδίας, Attorney General και Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI) (C-356/05)**⁴⁰, (β) **Katja Candolin κατά Vahinko-vakuutusosakeyhtio Pohjola και Jarno Ruokoranta (C-537/03)**⁴¹ και (γ) **Vitor Manuel Mendes Ferreira και Maria Clara Delgado Correia Ferreira κατά Companhia de Seguros Mundial Confiança SA. (C-348/98)**⁴², με τις οποίες, μεταξύ άλλων, υιοθέτησε τις ακόλουθες θέσεις: ότι δεν είναι ο εθνικός αλλά ο κοινοτικός νομοθέτης εκείνος ο οποίος καθορίζει τον κύκλο των προσώπων τα οποία καλύπτονται από την υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης εξ αυτοκινητικών ατυχημάτων και χαρακτηρίζονται ως τρίτοι παθόντες, ότι ο κοινοτικός νομοθέτης με το άρθρο 3 παρ. 1 της Πρώτης Οδηγίας, 2 παρ. 1 της Δεύτερης Οδηγίας και 1 της Τρίτης Οδηγίας επιτάσσει ότι η υποχρεωτική ασφάλιση της ευθύνης από αυτοκινητικά ατυχήματα πρέπει να παρέχει σε όλους τους επιβάτες που είναι παθόντες σε αυτοκινητικό ατύχημα τη δυνατότητα να αποζημιωθούν για τη ζημιά που αυτοί υπέστησαν (σκέψη 27 της υπόθεσης C-537/03), ότι όταν το άρθρο 1 της Τρίτης Οδηγίας προβλέπει την εξαίρεση από την ασφαλιστική προστασία μόνο του οδηγού, αυτό σημαίνει ότι αντιδιαστέλει όλους τους άλλους επιβάτες από τον οδηγό του οχήματος και τους συμπεριλαμβάνει στην ασφαλιστική προστασία. Επομένως επιβάλλεται να εξομοιωθεί η νομική κατάσταση του κυρίου του αυτοκινήτου, ο οποίος δεν είναι και οδηγός του, με τη νομική κατάσταση οποιουδήποτε άλλου επιβάτη ο οποίος υπέστη ζημίες από σωματική βλάβη κατά το τροχαίο ατύχημα (υπόθεση C-537/03 - σκέψη 33), ότι μία εθνική ρύθμιση δεν μπορεί να συρρικνώσει την έννοια του επιβάτη και να στερήσει έτσι από την ασφαλιστική κάλυψη τα πρόσωπα που δικαιούνται, σύμφωνα

⁴⁰ Για ολόκληρο το κείμενο της απόφασης του ΔΕΚ ιδέτε την ιστοσελίδα : <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=60928&pageIndex=0&doclang=EL&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=5834532>

⁴¹ Για ολόκληρο το κείμενο της απόφασης του ΔΕΚ ιδέτε την ιστοσελίδα : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:62003CJ0537>

⁴² Για ολόκληρο το κείμενο της απόφασης του ΔΕΚ ιδέτε την ιστοσελίδα : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:61998CJ0348>

με τις πάρα πάνω οδηγίες, αποζημίωση για βλάβες που τους προκαλούνται από αυτοκίνητα οχήματα (υπόθεση C-356/05 – σκέψη 30) και αυτό διότι η εθνική νομοθεσία δεν επιτρέπεται να προβλέπει εξαιρέσεις από την ασφαλιστική προστασία μιας κατηγορίας προσώπων, εκτός από εκείνες τις εξαιρέσεις που ορίζει ρητά η κοινοτική νομοθεσία (υπόθεση C-356/05 - σκέψεις 27 και 29).

Άλλες σημαντικές αποφάσεις επί του θέματος εκ του ΔΕΕ είναι οι υποθέσεις **Manuel Carvalho Ferreira Santos κατά Companhia Europeia de Seguros SA (C-484/09)**⁴³, **Churchill Insurance Company Limited κατά Benjamin Wilkinson και Tracy Evans κατά Equity Claims Limited (C-442/10)**⁴⁴ και **Luís Isidro Delgado Mendes κατά Crédito Agrícola Seguros - Companhia de Seguros de Ramos Reais, SA (C-503/16)**.⁴⁵

Από την αντιπαραβολή της διατάξεως του άρθρου 1, πρώτο εδάφιο, της τρίτης οδηγίας 90/232/ΕΟΚ, της 14ης Μαΐου 1990, η οποία επιτάσσει ότι η ασφάλιση που καλύπτει την αστική ευθύνη τη σχετική με την κυκλοφορία οχήματος πρέπει να καλύπτει την ευθύνη για τις σωματικές βλάβες όλων των επιβατών, πλην του οδηγού, που προκύπτουν από την κυκλοφορία ενός οχήματος και προβλέπει την εξαίρεση από την ασφαλιστική κάλυψη μόνο του οδηγού, με τη διάταξη του άρθρου 7 του Ν. 489/1976, **προκύπτει ότι η διάταξη του άρθρου 7 του Ν. 489/1976 περιέχει σημαντική απόκλιση προς την ως άνω διάταξη της τρίτης οδηγίας.**

Ωστόσο, το Δ' τμήμα του Αρείου Πάγου με την πάγια νομολογία του απέφευγε συστηματικά μέχρι τη δημοσίευση της απόφασης του **ΑΠ 654/2022** να ερευνήσει την αντίθεση της διατάξης του άρθρου 7 του Ν. 489/1976 προς την Κοινοτική Νομοθεσία.⁴⁶ Ζήτημα αποτελούσε και η ερμηνεία που έδιναν τα Δικαστήρια περί κάθετης και όχι οριζόντιας ισχύς της Οδηγίας, ήτοι επέκταση της ισχύς της μόνο κατά του κράτους – μέλους, που παρέλειψε να την καταστήσει εθνικό δίκαιο και όχι και στις σχέσεις μεταξύ ιδιωτών.

⁴³ Για ολόκληρο το κείμενο της απόφασης του ΔΕΕ ιδέτε την ιστοσελίδα : <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=80447&pageIndex=0&doclang=EL&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=5845331>

⁴⁴ Για ολόκληρο το κείμενο της απόφασης του ΔΕΕ ιδέτε την ιστοσελίδα : <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=115801&pageIndex=0&doclang=EL&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=5845603> ιδέτε και

⁴⁵ Για ολόκληρο το κείμενο της απόφασης του ΔΕΕ ιδέτε την ιστοσελίδα : <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=115801&pageIndex=0&doclang=EL&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=5845603> ιδέτε και <https://curia.europa.eu/juris/documents.jsf?num=C-503/16>

⁴⁶ Άρθρο με τίτλο «Έννοια Τρίτου», έτος δημοσίευσης 2023, ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ, από τον κ. Ονουφριάδη Μιχαήλ.

Έτσι, λοιπόν, για την εναρμόνιση του εθνικού μας δικαίου με το ευρωπαϊκό δίκαιο ο Έλληνας νομοθέτης συμμορφώθηκε στις Ευρωπαϊκές επιταγές ένεκα της υπό στοιχεία C (2022) 2632 final/19.05.2022 Αιτιολογημένης Γνώμης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αναφορικά με την παράβαση (2018)/4150, μέσω της ευθυγράμμισης των εθνικών μας διατάξεων, ήτοι του άρθρου 7 του Ν. 489/1976 (Α' 331), όπως κωδικοποιήθηκε με το π.δ. 237/1986 (Α' 110), με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 12 και της παρ. 1 του άρθρου 13 της Οδηγίας 2009/103/EK για την ασφάλιση αυτοκινήτων⁴⁷. Τούτο καθόσον, ενώ, όπως εύλογα είχε διατυπωθεί επανειλημμένα πριν την συμμόρφωση του Έλληνα νομοθέτη με την ανωτέρω Οδηγία, η διάταξη αυτή παραβίαζε κατάφορα το πνεύμα της υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης εξ αυτοκινητικών ατυχημάτων και δη τον σκοπό περί της προστασίας των θυμάτων από τροχαιό ατύχημα και ενώ τοιαύτη ερχόταν σε αντίθεση με το ενωσιακό δίκαιο, ο Έλληνας νομοθέτης παρακινήθηκε να τροποποιήσει έναν νόμο καταφανώς άδικο και αντίθετο σε όλο το πνεύμα του θεσμού της υποχρεωτικής ασφάλισης της αστικής ευθύνης από την κυκλοφορία αυτοκινήτων λόγω της προειδοποιητικής επιστολής, την οποία απέστειλαν τα όργανα της Ένωσης και συγκεκριμένα η Επιτροπή το έτος 2018, με την οποία καυτηριάζεται η παράβαση από τον Έλληνα νομοθέτη της ενωσιακής νομοθεσίας λόγω της διατήρησης του άρθρου 7 του Ν. 489/1976.⁴⁸

§2.3. Ζήτημα επέκτασης του οριζόντιου αποτελέσματος της Κοινοτικής Οδηγίας – ΑΠ 654/2022⁴⁹

Με την υπ' αριθμόν 654/2022 απόφαση του Αρείου Πάγου παραπέμφθηκε στην Πλήρη Ολομέλεια του Αρείου Πάγου η αιτίαση της **ευθείας παραβίασης κανόνων ουσιαστικού δικαίου** : **α)** του άρθρου 7 του Π.Δ. 237/1986, τις οποίες εσφαλμένα εφάρμοσε η προσβαλλόμενη απόφαση, αν και δεν ήταν εφαρμοστέες, ως αντικείμενες στις διατάξεις του άρθρου 1 εδαφ. α' της Κοινοτικής Οδηγίας 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 14^{ης} Μαΐου 1990 και **β)** του άρθρου 1 εδαφ. α' της ίδιας Κοινοτικής Οδηγίας (90/232/ΕΟΚ), καθόσον δημιουργείται **ζήτημα γενικότερου ενδιαφέροντος**, το οποίο αφορά σημαντική κατηγορία επιβατών - παθόντων σε αυτοκινητικά ατυχήματα και σε περίπτωση θανάτου τους, των οικείων αυτών, (οι οποίοι στερούνται αποζημιώσεως και χρηματικής ικανοποίησεως, στην περίπτωση κατά την οποία έχουν κάποια από τις αναφερόμενες στο άρθρο 7 του Π.Δ. 237/1986 ιδιότητες), σχετικά με το εάν οι ανωτέρω διατάξεις του άρθρου 1 εδαφ. α' της Κοινοτικής Οδηγίας 90/232/ΕΟΚ, σύμφωνα με τις οποίες

⁴⁷ Αιτιολογική έκθεση 4949/2022, ΤΝΠ Νόμος, σελ. 455.

⁴⁸ Άρθρο με τίτλο «Η πρόσφατη αντικατάσταση του άρθρου 7 του Ν. 489/1976», δημοσιευμένο στο ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ, έτος 2022, του Δικηγόρου Αμπατζή Κ. Γεωργίου.

⁴⁹ ΑΠ 654/2022 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ

η ασφάλιση που προβλέπει το άρθρο 3 παρ. 1 της Οδηγίας 72/166/ΕΟΚ, (δηλαδή η ασφάλιση που καλύπτει την αστική ευθύνη τη σχετική με την κυκλοφορία οχήματος), καλύπτει την ευθύνη για σωματικές βλάβες όλων των επιβατών, πλην του οδηγού, που προκύπτουν από την κυκλοφορία ενός οχήματος, οι οποίες ενσωματώθηκαν αυτούσιες στην Οδηγία 2009/103/ΕΚ και δεν έχουν ενσωματωθεί στην εσωτερική έννομη τάξη, **μπορούν να τύχουν ή μη, απευθείας εφαρμογής στο εσωτερικό δίκαιο** (αναφορικά με ατυχήματα που έλαβαν χώρα μετά την πάροδο της προθεσμίας ενσωμάτωσης της εν λόγω Οδηγίας στην ελληνική έννομη τάξη), κατόπιν επικλήσεως τους από την προαναφερομένη κατηγορία θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων ή σε περίπτωση θανάτου τους από τους οικείους τους, έναντι των ασφαλιστικών επιχειρήσεων, που δραστηριοποιούνται στον κλάδο της υποχρεωτικής ασφάλισης οχημάτων, **εφόσον βεβαίως κριθεί προηγουμένως ότι οι ασφαλιστικές αυτές επιχειρήσεις συνιστούν οργανισμούς, που διακρίνονται από τους ιδιώτες, και που εξομοιώνονται, όσον αφορά την εφαρμογή των Κοινοτικών Οδηγιών, με την προαναφερόμενη έννοια του κράτους**, λόγω του ότι πληρούν τη σχετική προϋπόθεση και δη υπάγονται στην κατηγορία των οργανισμών των οποίων, κατά το ισχύον νομικό καθεστώς, **η λειτουργία τους τελεί υπό τον έλεγχο και την εποπτεία δημόσιας αρχής (ήδη της Τράπεζας της Ελλάδος)**, η οποία δεν απαιτείται να συντρέχει σωρευτικά και με άλλες προϋποθέσεις.⁵⁰

Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 288 εδ. α' και εδ. δ' ΣΛΕΕ, πρώην άρθρο 249 της ΣΕΚ, «Για την άσκηση των αρμοδιοτήτων της Ένωσης, τα θεσμικά όργανα θεσπίζουν κανονισμούς, **οδηγίες**, αποφάσεις, συστάσεις και γνώμες... Η οδηγία δεσμεύει κάθε **κράτος μέλος** στο οποίο απευθύνεται, όσον αφορά το **επιδιωκόμενο αποτέλεσμα**, αλλά αφήνει την επιλογή του τύπου και των μέσων στην αρμοδιότητα των εθνικών αρχών». Οι Οδηγίες, λοιπόν, αποτελούν παράγωγο κοινοτικό δίκαιο, ήτοι απορρέουν από το πρωτογενές δίκαιο, το οποίο εκτελούν ή εμβαθύνουν⁵¹ και δεσμεύουν κάθε κράτος-μέλος της Κοινότητας, στο οποίο απευθύνονται, καθόσον αφορούν το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα (αρχή της αποτελεσματικότητας), αλλά αφήνουν την επιλογή του τύπου και των μέσων στην αρμοδιότητα των εθνικών αρχών. Δοθέντων τούτων, απευθύνονται κατ' ανάγκην και κατ' αρχήν μόνο προς τα κράτη μέλη και όχι απ' ευθείας προς τους ιδιώτες, θεσπίζοντας δικαιώματα και υποχρεώσεις τους, καθόσον μόνον τα πρώτα έχουν τη δυνατότητα να λάβουν τα μέτρα, με τα οποία θα καταστεί δυνατή η επίτευξη του επιδιωκόμενου αποτελέσματος. Η περίπτωση της Οδηγίας, όμως, είναι ιδιαίτερη, καθότι πρόκειται για μια νομική πράξη που από τη μία επιβάλλει στα κράτη μέλη την επίτευξη της εντός συγκεκρι-

⁵⁰ ΑΠ 654/2022 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ και οι εκεί σχολιασμοί.

⁵¹ Καλαβρός – Γεωργόπουλος, «Το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης», 3^η έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, 2017, σελ. 188

μένης προθεσμίας, ενώ από την άλλη αναπτύσσει πλήρως τα αποτελέσματα της μέσω της μεταφοράς της με τις εθνικές διατάξεις. Ωσαύτως, το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης με πλήθος αποφάσεων του (ιδέτε σχετικά ΔΕΚ 41/74, 04.12.1974 *Van Duyn*, ΔΕΚ 148/78, 05.04.1979, *Ratti*, ΔΕΚ C-129/96, 18.12.1997, *Inter-Environment Wallonie κλπ.*) έκρινε, ενόψει της νομικής δεσμευτικότητας της και της πρακτικής της αποτελεσματικότητας, ότι οι διατάξεις μιας Οδηγίας, η οποία δεν έχει μεταφερθεί εν όλω ή εν μέρει ή έχει μεταφερθεί πλημμελώς, δύναται, υπό προϋποθέσεις, να αναπτύξουν **άμεσο αποτέλεσμα** και να γίνουν **αντικείμενο επίκλησης από ιδιώτες** ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων (Ρ.Ε. Παπαδοπούλου, 2011). Το άμεσο αποτέλεσμα έχει την έννοια ότι σε περίπτωση που το κράτος μέλος αθετεί τη μεταφορά μιας διάταξης οδηγίας εμπρόθεσμα, ο ιδιώτης μπορεί, **μετά τη λήξη της προθεσμίας αυτής**, να την επικαλεσθεί ενώπιον του εθνικού δικαστή και εκείνος οφείλει να την εφαρμόσει, εφόσον όμως η διάταξη αυτή είναι **σαφής, ακριβής και απαλλαγμένη αιρέσεων**. Η επίκληση της οδηγίας σε μια τέτοια περίπτωση οδηγεί στη μη εφαρμογή των εθνικών διατάξεων που αντίκεινται σε αυτήν και στην εφαρμογή των δικαιωμάτων που απονέμονται στον ιδιώτη με την οδηγία (επικλητό υποκατάστασης).⁵² Συμπερασματικά, **αν η Οδηγία περιέχει κανόνες σαφείς και ορισμένους, δεκτικούς απευθείας εφαρμογής (δηλαδή χωρίς αιρέσεις ή περιθώρια επιλογής), η παράλειψη του εθνικού νομοθέτη να την εκτελέσει εμπρόθεσμα συνεπάγεται την άμεση ισχύ της στην εσωτερική έννομη τάξη του κράτους - μέλους, που είναι ο παραλήπτης αυτής.**

Συμπληρωματικά, μια διάταξη οδηγίας που δεν έχει μεταφερθεί εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας αλλά είναι σαφής, ακριβής και ανεπιφύλακτη αιρέσεων, μπορεί να γίνει αντικείμενο επίκλησης **έναντι του κράτους**, το οποίο νοείται υπό μια **ευρεία προσέγγιση** περιλαμβάνοντας τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης, τις δημόσιες επιχειρήσεις ή άλλους οργανισμούς στους οποίους έχει ανατεθεί η διαχείριση ενός γενικού οικονομικού συμφέροντος (Ρ.Ε. Παπαδοπούλου, 2011).⁵³ Έτσι, επί της σκέψης 20 της απόφασης του ΔΕΚ στην υπόθεση C-188/89, 12.07.1990, *Foster*, επισημαίνεται μεταξύ άλλων ότι **«μεταξύ των φορέων έναντι των οποίων είναι δυνατή η επίκληση διατάξεων οδηγιών που μπορούν να έχουν άμεσο αποτέλεσμα περιλαμβάνεται ένας οργανισμός στον οποίο, ασχέτως της νομικής μορφής του, έχει ανατεθεί δυνάμει πράξεως της δημόσιας αρχής η παροχή υπηρεσιών δημοσίου συμφέροντος υπό την εποπτεία της αρχής αυτής και ο οποίος έχει, προς τούτο, εξαιρετικές εξουσίες σε σχέση με τους εφαρμοστέους στις σχέσεις μεταξύ ιδιωτών κανόνες».** **Η ισχύς της, λοιπόν, εκτείνεται μόνο κατά του κράτους - μέλους, που παρέλειψε να την καταστήσει εθνικό δίκαιο και των αντιστοίχων κρατικών**

⁵² Ρ.Ε. Παπαδοπούλου κλπ (Β. Χριστιανός, Μ. Κουσκουνά, Μ. Παράκης), «Το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης μέσα από τη νομολογία», εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ, 2011, σελ. 54 – 55.

⁵³ Ομοίως, Ρ.Ε. Παπαδοπούλου κλπ «Το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης μέσα από τη νομολογία», εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ, 2011, σελ. 58-59.

φορέων. Δεν εκτείνεται και στις σχέσεις μεταξύ των ιδιωτών, είναι δηλαδή κάθετη και όχι οριζόντια. Η οριζόντια ισχύς αυτής ολοκληρώνεται μόνο με την έκδοση πράξης του εθνικού νομοθέτη, που μετατρέπει την Οδηγία σε κανόνα του εσωτερικού δικαίου (Ολ. ΑΠ 10/2013, Ολ. ΑΠ 31/2009, Ολ.ΑΠ 19/2007). Ενόψει των ανωτέρω προκύπτει ότι, οι ιδιώτες μπορούν να επικαλούνται τις ανεπιφύλακτες και επαρκώς σαφείς διατάξεις των Οδηγιών, που δεν έχουν μεταφερθεί στην εσωτερική έννομη τάξη, όχι έναντι των ιδιωτών, αλλά έναντι του κράτους - μέλους, ανεξαρτήτως της ιδιότητας υπό την οποία ενεργεί το κράτος αυτό, είτε δηλαδή ενεργεί ως εργοδότης, είτε ως δημόσια αρχή (Ολ. ΑΠ 10/2013, αποφάσεις ΔΕΚ της 10ης Οκτωβρίου 2017, F., C- 413/2015, σκέψη 32, της 14ης Σεπτεμβρίου 2000, C. και C., C-343/98, EU:C:2000:441, σκέψη 22- 23, της 12ης Ιουλίου 1990, C-188/89, F. κ.λπ., C-188/89, EU:C:1990:313, σκέψη 17 και της 26^{ης} Φεβρουαρίου 1986, M., 152/84, EU:C:1986:84, σκέψη 49). Μεταξύ των φορέων, έναντι των οποίων είναι δυνατή η επίκληση από τους ιδιώτες διατάξεων οδηγιών, που μπορούν να έχουν άμεσο αποτέλεσμα στο εσωτερικό δίκαιο, περιλαμβάνονται όχι μόνο το σύνολο των οργάνων της δημόσιας διοίκησης, στα οποία υπάγονται και οι αποκεντρωμένες αρχές, αλλά και οι οργανισμοί ή φορείς, στους οποίους, ασχέτως της νομικής μορφής τους, ήτοι ακόμη και ιδιωτικού δικαίου, έχει ανατεθεί με πράξη της δημόσιας αρχής η παροχή υπηρεσιών δημόσιου συμφέροντος υπό την εποπτεία της αρχής αυτής (Ολ. ΑΠ 10/2013), ή υπόκεινται στην εποπτεία ή στον έλεγχο του κράτους, ή που έχουν εξαιρετικές εξουσίες σε σχέση με εκείνες που απορρέουν από τους εφαρμοστέους στις σχέσεις μεταξύ ιδιωτών κανόνες (αποφάσεις ΔΕΚ της 07-08-2018, D. S., C-122/2017, σκέψη 45, της 10-10-2017, F., C-413/2015, σκέψεις 27 και 33, της 04-12- 1997, K. κ.λπ., C-253/1996 έως C-258/1996, EU:C:1997:585, σκέψη 46, της 12-07-1990, F. κ.λπ., C-188/1989, EU:C:1990:313, σκέψη 18). Ειδικότερα, οι εν λόγω οργανισμοί ή φορείς διακρίνονται από τους ιδιώτες και πρέπει να εξομοιώνονται με το κράτος, είτε διότι πρόκειται για νομικά πρόσωπα που αποτελούν μέρος του κράτους με την ευρεία έννοια, είτε διότι υπόκεινται στην εποπτεία ή τον έλεγχο δημόσιας αρχής, ή ακόμη διότι τους έχει ανατεθεί, από δημόσια αρχή, η εκτέλεση αποστολής δημοσίου συμφέροντος και, για το λόγο αυτό, έχουν εξοπλιστεί με τις εξαιρετικές εξουσίες (απόφαση ΔΕΚ 10ης Οκτωβρίου 2017, F., C- 413/2015, σκέψη 34). Η προϋπόθεση περί υπαγωγής ενός οργανισμού στην εποπτεία ή στον έλεγχο του κράτους και η προϋπόθεση περί παραχωρήσεως εξαιρετικών εξουσιών σε σχέση με εκείνες που απορρέουν από τους εφαρμοστέους στις σχέσεις μεταξύ ιδιωτών κανόνες, δεν απαιτείται να συντρέχουν σωρευτικά (βλ. αποφάσεις ΔΕΚ 10ης Οκτωβρίου 2017, F., C- 413/2015, σκέψη 28, της 7^{ης} Σεπτεμβρίου 2006, V., C-180/04, EU:C:2006:518, σκέψη 26 και της 4ης Δεκεμβρίου 1997, K. κ.λπ., C- 253/96 έως C-258/96, EU:C:1997:585, σκέψεις 46 και 47).

Σημειωτέον ότι κατ' εφαρμογή του εθνικού δικαίου, είτε πρόκειται για προγενέστερες ή μεταγενέστερες της οδηγίας διατάξεις, οι εθνικές αρχές, συμπεριλαμβανομένων των δικαστηρίων των κρατών - μελών, κατά την ερμηνεία του εθνικού δικαίου, στα πλαίσια της συνεργασίας των κρατών - μελών με την ΕΕ και της διασφάλισης του πεδίου εφαρμογής του κοινοτικού δικαίου κατά τα άρθρα 10, 249 παρ. 3 της Συνθήκης και του άρθρου 28 του Συντάγματος, έχουν την υποχρέωση να εξασφαλίζουν την πλήρη αποτελεσματικότητα του ευρωπαϊκού κοινοτικού δικαίου, συμπεριλαμβανομένων και των οδηγιών, έστω και αν αυτές δεν έχουν ακόμη μεταφερθεί στο εσωτερικό δίκαιο, εφόσον είναι αρκούντως ακριβείς και ανεπιφύλακτες, ή στα σημεία που είναι ακριβείς και ανεπιφύλακτες (Ολ. ΑΠ 10/2013, Ολ. ΑΠ 31/2009, Ολ. ΑΠ 18/2006, αποφάσεις ΔΕΚ της 24/05/2012 C-97/2011 και της 5/10/2004 C-397/01 έως C-403/01). Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όταν τα εθνικά δικαστήρια καλούνται να επιλύσουν διαφορά μεταξύ ιδιωτών και διαπιστώνουν ότι η επίμαχη εθνική ρύθμιση είναι αντίθετη προς το δίκαιο της Ένωσης, οφείλουν να διασφαλίσουν την έννομη προστασία, που αντλούν οι ιδιώτες από τις διατάξεις του δικαίου της Ένωσης και να εγγυηθούν την πλήρη αποτελεσματικότητα των διατάξεων αυτών (βλ. Ολ. ΑΠ 11/2013, αποφάσεις ΔΕΚ της 7ης Αυγούστου 2018, C- 122/2017, της 19ης Ιανουαρίου 2010, K., C-555/2007, της 5ης Οκτωβρίου 2004, P. κ.λπ, C-397/2001 έως C-403/01, καθώς και της 19ης Απριλίου 2016, DI, C-441/2014). Εξάλλου, κατά την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι ανωτέρω αρχές κράτους - μέλους, το οποίο δεν θέσπισε, εντός της ταχθείσας με Οδηγία προθεσμίας, τις αναγκαίες ρυθμίσεις για τη μεταφορά της Οδηγίας αυτής στην εσωτερική έννομη τάξη, δεν μπορούν να αντιτάξουν στους ιδιώτες τη μη εκπλήρωση των υποχρεώσεων που τους επιβάλλει η Οδηγία, για το λόγο αυτό (απόφαση ΔΕΚ της 19/1/1982, C-8/81, B., σκέψεις 21-24) και η επίκληση από το φυσικό ή νομικό πρόσωπο της Οδηγίας, έναντι των ανωτέρω αρχών, έχει ως συνέπεια τη μη εφαρμογή κανόνα εθνικού δικαίου, που είναι αντίθετος προς τις διατάξεις της Οδηγίας (βλ. Ολ. ΑΠ 10/2013, απόφαση ΔΕΚ της 20-4-1999, S., C-241/1997, σκέψη 57).

Επισημαίνεται ότι, σύμφωνα και με τα ανωτέρω ερμηνευτικά δεδομένα, με τις υπ' αριθμ. 4/2017⁵⁴ και 5/2017⁵⁵ αποφάσεις της τακτικής Ολομέλειας του Αρείου Πάγου, επί διαφοράς μεταξύ ιδιωτών αφενός και του Ν.Π.Ι.Δ. με την επωνυμία «ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α-

⁵⁴ Ιδείτε ολόκληρο το κείμενο της υπ' αριθμόν 4/2017 απόφασης της ΟλΑΠ στην ιστοσελίδα : https://areiospagos.gr/nomologia/apofaseis_DISPLAY.asp?cd=FDNZZ05F66MJR0LC5KZ45Q8DXCX Y6I&apof=4_2017&info=%D0%CF%CB%C9%D4%C9%CA%C5%D3%20-%20%20%CF%CB%CF%CC%C5%CB%C5%C9%C1

⁵⁵ Ιδείτε ολόκληρο το κείμενο της υπ' αριθμόν 5/2017 απόφασης της ΟλΑΠ στην ιστοσελίδα : https://www.areiospagos.gr/nomologia/apofaseis_DISPLAY.asp?cd=QWODBVUXTCT4AVIDOJ93S REML97EYG&apof=5_2017&info=%D0%CF%CB%C9%D4%C9%CA%C5%D3%20-%20%20%CF%CB%CF%CC%C5%CB%C5%C9%C1

ΣΦΑΛΙΣΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΑΠΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ» αφετέρου, *κρίθηκαν ανίσχυρες και μη εφαρμοστέες, διατάξεις του εθνικού δικαίου* (και δη το άρθρο 4 εδαφ. γ' του Ν. 4092/2012), επειδή, εκτός των άλλων, είναι αντίθετες και προσκρούουν ευθέως στην παρ. 4 του άρθρου 1 της δεύτερης Οδηγίας 84/5/ΕΟΚ., *ήτοι υιοθετήθηκε η επέκταση του οριζοντίου αποτελέσματος της ανωτέρω δεύτερης Οδηγίας*, έναντι του προαναφερομένου νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου.

§2.4. Παραδείγματα εκ της νομολογίας

Ενδεικτικά παραδείγματα από τη νομολογία για την κατανόηση των τεσσάρων (4) κατηγοριών προσώπων που εντάσσονταν στο άρθρο 7 του Κ.Ν. 489/1976 είναι τα ακόλουθα:

(Α) Δεν θεωρείται τρίτος ο οδηγός του αυτοκινήτου που προξένησε τη ζημία : Το **Εφετείο Αθηνών με την υπ' αριθμόν 4550/1999**⁵⁶ απόφαση του απέρριψε το αίτημα επιδίκασης ψυχικής οδύνης και στέρησης διατροφής στους συγγενείς του υπαίτιου συγγενούς οδηγού για τον θάνατο του, καθότι κρίθηκε ότι το ατύχημα οφειλόταν στην αποκλειστική αμέλεια του οδηγού, γιατί δεν είχε τον έλεγχο και την εποπτεία του οχήματος του, ώστε να συγκρατεί αυτό (όχημα) στο δικό του ρεύμα κυκλοφορίας και ωσαύτως τα αιτήματα αυτά δεν ήταν νόμιμα σύμφωνα με το άρθρο 7 του Ν. 489/1976, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 4 του Π.Δ. 264/1991, σύμφωνα με το οποίο «Δεν θεωρούνται τρίτοι, κατά την έννοια των διατάξεων του άρθρου 2 παρ. 1 και του άρθρου 6 παρ. 2 (α) ο οδηγός του αυτοκινήτου που προξένησε τη ζημία...» και ως εκ τούτου δεν υπάρχει ασφαλιστική κάλυψη τόσο ως προς αυτόν όσο και ως προς τους οικείους του.

Αξίζει στο σημείο αυτό να διατυπωθεί η μειοψηφούσα γνώμη ενός μέλους του Δικαστηρίου και δη του Προέδρου του, σύμφωνα με την οποία τα αιτήματα πρέπει να γίνουν δεκτά καθότι κατά την διατύπωση του **άρθρου 6 παρ. 2 εδ. α' του Ν. 489/1976** συνάγεται ότι η χρηματική ικανοποίηση των μελών της οικογένειας του ασφαλισμένου είναι δυνατόν να είναι απότοκος όχι μόνο της θανατώσεως ή των σωματικών βλαβών των μελών της οικογένειας του ασφαλισμένου αλλά και της θανατώσεως ή των σωματικών βλαβών του ιδίου του ασφαλισμένου και υπαίτιου οδηγού, αφού η βούληση του νομοθέτη είναι η πλήρης εξομοίωση των μελών της οικογένειας του προς τους τρίτους παθόντες.

⁵⁶ ΕΑ.4550/99 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ

Ωστόσο, η πλήρης εξομοίωση των μελών της οικογένειας του υπαίτιου οδηγού προς τους τρίτους παθόντες - ορθότερα - συνίσταται στο ότι οι συγγενείς του υπαίτιου οδηγού θεωρούνται μεν τρίτοι, με αποτέλεσμα να έχουν ευθεία αξίωση κατά της ασφαλιστικής εταιρείας, αλλά για την ζημία που οι ίδιοι οι συγγενείς έχουν υποστεί και μόνο στην περίπτωση θανατώσεως των ιδίων, συνεπεία του αυτοκινητικού ατυχήματος, δικαιούται η οικογένεια τους να αξιώσει από την ασφαλιστική εταιρεία χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης (*Μον.Πρ.Πατρ 771/2013, ΕΣυγκΔ 2014/402, ΣΕΣυγκΔ 2005/335, ΑΠ 1131/2018 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ*). Τα μέλη της οικογένειας του ασφαλισμένου, του οδηγού ή κάθε άλλου προσώπου το οποίο φέρει σε περίπτωση ατυχήματος την αστική ευθύνη, δεν μπορούν να αποκλειστούν λόγω του δεσμού της συγγένειας από το δικαίωμα ασφάλισης για σωματικές βλάβες τους (*ιδέτε και 84/5 GEG της 30.12.1983 σχετική οδηγία της ΕΟΚ*). Ενόψει των ανωτέρω και οι συγγενείς του οδηγού του ζημιογόνου αυτοκινήτου είναι τρίτοι και ως τέτοιοι σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ. 2 εδ. α' του Ν. 489/76 σε περίπτωση θανάτωσης ή σωματικής βλάβης αυτών, η ασφαλιστική κάλυψη τούτων περιλαμβάνει και την χρηματική ικανοποίηση για ηθική βλάβη ή ψυχική οδύνη (*Εφ.Αθ. 4998/2006, ΕΣυγκΔ 2008/453*).

Άλλωστε, σύμφωνα με τα σχόλια – παρατηρήσεις που σημειώνονται στην απόφαση του Αρείου Πάγου με αριθμό 1131/2018, δημοσιευμένης στη Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών «Ο ΣΟΛΩΝ», βασική προϋπόθεση για τη θεμελίωση από την οικογένεια του θύματος αξιώσεως χρηματικής ικανοποίησης της λόγω ψυχικής οδύνης είναι η έναντι του τελευταίου (θύματος) τέλεση αδικοπραξίας. Επομένως, η οικογένεια του θύματος, μπορεί να αξιώσει χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης εφόσον, πληρούται το πραγματικό μιας αδικοπραξίας εις βάρος του θύματος από πρόσωπο του οποίου, έχει ασφαλισθεί η έναντι τρίτων αστική ευθύνη του. Συνεπώς, εάν το τελευταίο αυτό πρόσωπο είναι το ίδιο το θύμα και η θανάτωση του οφείλεται αποκλειστικώς σε δική του υπαιτιότητα, **δεν πληρούται το πραγματικό της αδικοπραξίας σε βάρος του**, με αποτέλεσμα να μην ιδρύεται δικαίωμα αποζημιώσεως και εντεύθεν υποχρέωση της ασφαλιστικής εταιρείας για την κάλυψη αυτής.⁵⁷

(B) Δεν είναι τρίτος κάθε πρόσωπο του οποίου η ευθύνη *καλύπτεται* με τη σύμβαση ασφάλισης (ασφαλισμένος) : Σύμφωνα με την **υπ' αριθμόν 637/2010⁵⁸ απόφαση του Αρείου Πάγου**, όταν από πταίσμα του οδηγού του οχήματος τραυματίζεται ή θανατώνεται ο **ασφαλισμένος – ιδιοκτήτης** του αυτοκινήτου, ο οποίος, κατά το ατύχημα, ήταν **συνεπιβάτης**, δεν θεωρείται τρίτος και συνεπώς δεν καλύπτεται ασφαλιστικώς από το Ν. 489/1976. Στην περίπτωση

⁵⁷ ΑΠ 1131/2018 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ και το εκεί σχόλιο

⁵⁸ ΑΠ 637/2010 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ

αυτή ο τραυματισθείς ή θανατωθείς, ασφαλισμένος ή λήπτης της ασφάλισης, ιδιοκτήτης του οχήματος, δεν είναι τρίτος, διότι η ευθύνη του δεν καλύπτεται από την ασφαλιστική σύμβαση και, ως εκ τούτου, δεν έχει αξίωση, είτε ο ίδιος, είτε σε περίπτωση θανάσιμου τραυματισμού του, οι κληρονόμοι ή οι άλλοι δικαιοδόχοι του, κατά του ασφαλιστή (ΑΠ 1139/2007, ΑΠ 876/2007). Έτσι, οι συγγενείς της Α, της οποίας επήλθε ο θανάσιμος τραυματισμός, κατά το ένδικο ατύχημα, που προκλήθηκε από αποκλειστική υπαιτιότητα του συζύγου της Β, ο οποίος οδηγούσε το δίκυκλο μοτοποδήλατο επί του οποίου επέβαινε η θανούσα, **στην κυριότητα της οποίας ανήκε αυτό, δεν έχουν αξίωση για χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης κατά του ασφαλιστή.**

(Γ) Δεν είναι τρίτος εκείνος ο οποίος **έχει καταρτίσει** μετά του ασφαλιστή την ασφαλιστική σύμβαση (λήπτης της ασφάλισης) : Σχετική απόφαση είναι **η υπ' αριθμόν 583/2014⁵⁹ απόφαση του Αρείου Πάγου** που έκρινε ότι δεν θεωρείται ζημιωθείσα τρίτη και δεν έχει ευθεία αξίωση αποζημιώσεως κατά της ασφαλιστικής εταιρείας στην οποία είναι ασφαλισμένο το ζημιόγONO αυτοκίνητο η ιδιοκτήτρια αυτού στην περίπτωση πρόκλησης ατυχήματος από υπαιτιότητα προστηθέντος υπ' αυτής στην οδήγηση του προσώπου και επέλευσης συνεπεία αυτού θανατηφόρου τραυματισμού του συνεπιβαίνοντος συζύγου της και τούτο γιατί **ο αντισυμβαλλόμενος και ιδιοκτήτης** του αυτοκινήτου έναντι του ασφαλιστή δεν είναι τρίτος. Η υπόθεση έχει ως εξής: Ο Α οδηγώντας το αυτοκίνητο – ιδιοκτησίας της Β από αμέλεια του προκάλεσε θανατηφόρο τροχαίο ατύχημα στο οποίο θανατώθηκε ο συνεπιβαίνων αυτού Γ και σύζυγος της Β. Η Β είχε καταρτίσει με την ασφαλιστική εταιρεία ασφαλιστική σύμβαση με το οποίο ασφάλισε το ανωτέρω αυτοκίνητο της για τις προς τρίτους προκαλούμενες κατά τη κυκλοφορία του ζημιές.

(Δ) Δεν είναι τρίτος ο νόμιμος εκπρόσωπος νομικού προσώπου που είναι ασφαλισμένο ή εταιρείας που δεν έχει αποκτήσει νομική προσωπικότητα : Ο Άρειος Πάγος με την **υπ' αριθμόν 1659/2007 απόφαση** του έκρινε ότι η μητέρα του θανόντος – επιβάτη – υιού της δεν edικαιούτο να λάβει χρηματική ικανοποίηση καθότι ο θανών υιός της, ο οποίος ήταν **αντιπρόεδρος** του διοικητικού συμβουλίου της Ανώνυμης Εταιρείας στην οποία ανήκε το αυτοκίνητο που η ίδια το είχε ασφάλισει και παράλληλα ήταν και **ο νόμιμος εκπρόσωπος της**, δεν θεωρείτο τρίτος κατά την έννοια του άρθρου 7 του Ν. 489/76.⁶⁰

⁵⁹ ΑΠ 583/2014 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ

⁶⁰ Άρθρο με τίτλο «Η υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων και η εξαίρεση από την ασφαλιστική προστασία των ζημιών των προσώπων του άρθρου 7 του Ν. 489/1976», δικηγόρου Γ. Αμπατζή, δημοσιευμένο στο ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ.

§2.5. Το άρθρο 7 του Ν. 489/1976 ως ισχύει μετά την τροποποίηση του από τον Ν. 4949/2022.

Με το άρθρο 50 του νόμου 4949/2022 (ΦΕΚ Α' 126/30.06.2022) αντικαταστάθηκε το άρθρο 7 του Κ.Ν. 489/1976 περιορίζοντας την ιδιότητα του τρίτου με αρνητική διατύπωση ως εξής: «Δεν θεωρείται τρίτος κατά την έννοια του άρθρου 2 παρ. 1 και άρθρου 6 παρ. 2, ο οδηγός του αυτοκινήτου που προξένησε τη ζημία».⁶¹ Η νέα ρύθμιση αποσκοπεί στην επίτευξη συμμόρφωσης της χώρας μας με την υπό στοιχεία C(2022) 2632 final/19.05.2022 Αιτιολογημένη Γνώμη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αναφορικά με την παράβαση (2018)/4150, μέσω της ευθυγράμμισης των εθνικών μας διατάξεων, ήτοι του άρθρου 7 του ν. 489/1976, όπως κωδικοποιήθηκε με το π.δ. 237/1986, με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 12 και της παρ. 1 του άρθρου 13 της Οδηγίας 2009/103/ΕΚ για την ασφάλιση αυτοκινήτων. Η ρύθμιση αυτή κρίθηκε απαραίτητη, καθότι η διατήρηση των περιπτώσεων β, γ και δ του άρθρου 7 του π.δ. 237/1986 επέτρεπε την άρνηση αποζημίωσης σε κάθε πρόσωπο του οποίου η ευθύνη καλύπτεται από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο ή σε κάθε πρόσωπο που έχει συνάψει το ασφαλιστήριο συμβόλαιο με τον ασφαλιστή, γεγονός που ερχόταν σε αντίθεση με ορισμένες διατάξεις της οδηγίας 2009/103/ΕΚ. Άλλωστε, σε περίπτωση διατήρησης του άρθρου 7, ως ίσχυε, η χώρα μας δεν θα είχε συμμορφωθεί με την προαναφερθείσα αιτιολογημένη γνώμη και έτσι σύμφωνα με το άρθρο 258 ΣΛΕΕ, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα ηδύνατο να προσφύγει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η αξιολογούμενη ρύθμιση αφορά τις ασφαλιστικές εταιρείες και έμμεσα όλους τους πολίτες που διαθέτουν όχημα ή/και δικαιούνται αποκατάστασης τυχόν ζημίας που προκαλείται από οχήματα. Με την τροποποίηση τιαύτη επιτυγχάνεται ασφάλεια δικαίου και εξασφαλίζεται η δέουσα προστασία των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων.⁶²

Εκ της νέας διατύπωσης του άρθρου 7 του Ν. 489/1976 προκύπτει ότι **πλέον θεωρείται τρίτος και ο ιδιοκτήτης του ασφαλισμένου αυτοκινήτου** και συνεπώς είτε ως συνεπιβάτης στο δικό του αυτοκίνητο είτε ως πεζός είτε ως επιβάτης άλλου οχήματος αν τραυματιστεί από ευθύνη του οδηγού του οχήματος, τότε ο ίδιος δικαιούται αποζημίωση από τον ασφαλιστή του ζημιογόνου οχήματος με ευθεία αγωγή, ενώ σε περίπτωση θανάτου του κατά το άρθρο 932 ΑΚ η οικογένεια του δικαιούται χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης ή αποζημίωση λόγω στέρησης διατροφής.

⁶¹ Ιδέτε ολόκληρη την νομοθεσία στον ιστότοπο :

<https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/432311/p.d.-237-1986>

⁶² Αιτιολογική έκθεση του ν. 4949/2022, σελ. 455, 457 - 459, 461, 464 – 465, 471 και 499.

Βέβαια, σύμφωνα με τον Κρητικό⁶³ στην περίπτωση που το ασφαλισμένο όχημα το οδηγεί είτε άλλο πρόσωπο είτε ο ιδιοκτήτης του και από ευθύνη του οδηγού προκληθεί ατύχημα και υποστεί ζημία το ίδιο το ασφαλισμένο αυτοκίνητο ο ιδιοκτήτης του αυτοκινήτου, ο οποίος πλέον θεωρείται τρίτος, **δεν μπορεί να ζητήσει αποζημίωση για τις υλικές ζημιές του αυτοκινήτου του από τον ασφαλιστή του οχήματος του**, παρά μόνο αποζημίωση για τις σωματικές του βλάβες, καθότι σύμφωνα με τη διατύπωση της παραγράφου 1 εδ. α' του άρθρου 2 του Ν. 489/76, η οποία ορίζει ότι: *«Ο κύριος ή κάτοχος αυτοκινήτου που κυκλοφορεί μέσα στην Ελλάδα επί οδού υποχρεούται να έχει καλύψει με ασφάλιση την εκ τούτου έναντι τρίτων αστική ευθύνη, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος.»*, **η ως άνω ασφάλιση καλύπτει τις ζημιές που θα προκληθούν εκ του ασφαλισμένου οχήματος («εκ τούτου») σε τρίτους και όχι τις ζημιές που θα προκληθούν στο ίδιο το όχημα**. Άρα, καταλήγει ο Κρητικός, το γεγονός ότι ο ιδιοκτήτης πλέον θεωρείται τρίτος, δεν μεταβάλλει την ασφάλιση και σε ιδίων ζημιών, γιατί το όχημα δεν είναι τρίτο και ωσαύτως ο ιδιοκτήτης θεωρείται τρίτος μόνο για τις σωματικές του βλάβες και όχι για τις υλικές ζημιές του αυτοκινήτου του.

Κατά την γράφουσα, η προβληματική που τίθεται είναι εύλογη λόγω της ύπαρξης της προαιρετικής ασφάλισης ιδίων ζημιών και της υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης τρίτων εξ αυτοκινητικών ατυχημάτων, οι οποίες κατ' ουσίαν διακρίνονται μεταξύ τους. Ωστόσο, κατά την άποψη μου και ενόψει της αρχής της ισότητας και δη της όμοιας μεταχείρισης όμοιων περιπτώσεων από την στιγμή που και ο ιδιοκτήτης είναι τρίτος, έτσι όπως και κάποιος άλλος που θεωρείται τρίτος εκ του νόμου, θα πρέπει να δύναται να λάβει και αυτός αποζημίωση για κάθε περιουσιακή ζημία και σωματική βλάβη που έχει υποστεί. Πρέπει να διακρίνουμε την περίπτωση όπου ο ιδιοκτήτης είναι υπαίτιος οδηγός του οχήματος του οπότε και δεν δικαιούται αποζημίωση καθότι δεν φέρει και την ιδιότητα του τρίτου και την περίπτωση όπου ο ιδιοκτήτης είναι επί παραδείγματι συνεπιβάτης στο όχημα του, το οποίο οδηγεί άλλος υπαίτιος οδηγός, οπότε θα πρέπει να δικαιούται αποζημίωση για κάθε του ζημία καθότι φέρει και την ιδιότητα του τρίτου. Τούτο ενισχύεται και από το ότι εάν ο ιδιοκτήτης ήταν ανυπαίτιος οδηγός τραυματισθείς θα δικαιούταν ως τρίτος αποζημίωση τόσο για τις σωματικές του βλάβες όσο και για τις υλικές ζημιές του αυτοκινήτου του. Εν κατακλείδι, θεωρώ ότι το ζήτημα αυτό δημιουργεί μια νέα προβληματική, της οποίας η λύση θέλει προσοχή καθότι θα μπορούσε να καταστεί άδικη για τον ιδιοκτήτη, ο οποίος είναι επί παραδείγματι συνεπιβάτης στο όχημα του και όχι ανυπαίτιος οδηγός, φέροντας τον κίνδυνο της άνισης μεταχείρισης του παρά το γεγονός ότι θα ασφαλίσει υποχρεωτικά το όχημα του και θα πληρώνει τα ασφάλιστρα για τούτο.

⁶³ Άρθρο «Η νέα ρύθμιση του άρθρου 7 του Ν. 489/1976» υπό Αθανασίου Γ. Κρητικού, δημοσιευμένο στο ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ

Πάντως την εύλογη αυτή προβληματική την επισημαίνει και ο Δικηγόρος Αθηνών Παναγιώτης Νικολ. Βρεττός στον σχολιασμό του στην υπ' αριθμόν 274/2022 απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου Κατερίνης.⁶⁴ Ειδικότερα, στην παράγραφο 8 επί των αναφερόμενων σχολιασμών του διατυπώνει την άποψη του ότι η ενσωμάτωση με ιδιαίτερα σημαντική καθυστέρηση του άρθρου 1 εδ. α' της Τρίτης Οδηγίας 90/232/ΕΟΚ, της 14^{ης} Μαΐου 1990, με αντικατάσταση του άρθρου 7 του κ.ν. 489/1976, με το άρθρο 50 ν. 4949/2022 δεν έγινε με απόλυτα επιτυχή τρόπο, καθώς η νέα διατύπωση της θα δημιουργήσει εύλογα αμφιβολίες, για το αν με αυτή καλύπτονται μόνο οι αξιώσεις για τις σωματικές βλάβες και θάνατο όλων των επιβατών του οχήματος, εκτός του οδηγού ή αν καλύπτονται με αυτή και οι υλικές ζημιές των παραπάνω προσώπων, καθώς στη νέα διάταξη αυτή, με τη συγκεκριμένη διατύπωση της, δεν γίνεται η παραμικρή διάκριση και έτσι θα μπορεί να υποστηριχθεί ότι καλύπτονται και οι υλικές ζημιές των παραπάνω προσώπων. Τούτο, κατά τον άνωθι δικηγόρο, θα δημιουργήσει στην πράξη σοβαρά ζητήματα που θα κληθούν να επιλύσουν τα αρμόδια δικαστήρια, με μια πρώτη αναφορά, στις τυχόν υλικές ζημιές που θα προκαλέσει από υπαιτιότητα του ο μισθωτής αυτοκινήτου επιχείρησης εκμισθώσεως αυτοκινήτων, καθόσον η εκμισθώτρια επιχείρηση, υπό την καταφατική εκδοχή κάλυψης με την πιο πάνω διάταξη και των υλικών ζημιών που θα προκαλέσει ο υπαίτιος οδηγός του μισθωμένου αυτοκινήτου, επικαλούμενη τη διάταξη αυτή θα μπορεί να διεκδικήσει αποζημίωση από την ασφαλιστική εταιρία με την οποία έχει καταρτίσει ασφαλιστική σύμβαση μόνο για την έναντι τρίτων αστική ευθύνη από την κυκλοφορία του αυτοκινήτου της, για τις ζημιές που προκλήθηκαν στο αυτοκίνητο της από υπαιτιότητα του μισθωτή οδηγού του, χωρίς όμως να έχει καταρτίσει προς τούτο και πρόσθετη προαιρετική ασφάλιση κάλυψης των ίδιων ζημιών, ήτοι μικτή ασφάλιση, του αυτοκινήτου της.

Επιπροσθέτως, σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ. 2 εδ. α' του Ν. 489/1976, «*Η ασφαλιστική κάλυψη πρέπει να περιλαμβάνει την έναντι τρίτων αστική ευθύνη εξαιτίας θανάτωσης ή σωματικής βλάβης ή ζημιών σε πράγματα, στην οποία περιλαμβάνεται και η χρηματική ικανοποίηση για ψυχική οδύνη ή ηθική βλάβη, καθώς και την αστική ευθύνη λόγω θανάτωσης ή σωματικών βλαβών έναντι των μελών της οικογένειας του ασφαλισμένου, οδηγού ή κάθε άλλου προσώπου του οποίου η αστική ευθύνη καλύπτεται σύμφωνα με την πρώτη παράγραφο, ανεξάρτητα από δεσμό συγγένειας*». Σύμφωνα και με τη γραμματική διατύπωση της αμέσως πιο πάνω διάταξης, αλλά και με την αναπτυχθείσα σε σχέση με τη διάταξη αυτή σχετική θεωρία και την επικρατήσασα νομολογία (ΑΠ 1227/1994 ΕλλΔνη 1996, 324), η διάταξη αυτή έχει την έννοια ότι ο ασφαλιστής οφείλει να καλύπτει τις σωματικές βλάβες και υλικές ζημιές κάθε τρίτου προσώπου και παράλληλα οφείλει να καλύπτει και τις σωματικές βλάβες (όχι όμως τις

⁶⁴ 274/2022 ΜΠΡ ΚΑΤΕΡ ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

υλικές ζημιές) μέλους της οικογένειας του ασφαλισμένου ή του οδηγού του ζημιογόνου αυτοκινήτου. Υπάρχει άρα με βάση τη διάταξη αυτή σαφής διαφορά ως προς την έκταση της ασφαλιστικής κάλυψης μεταξύ των βλαπτομένων τρίτων και των μελών της οικογένειας του προσώπου, του οποίου η ευθύνη καλύπτεται ασφαλιστικά (Παναγιώτης Νικολ. Βρεττός, 2022)⁶⁵. Έτσι, ενώ στην γενική κατηγορία των τρίτων η ασφαλιστική κάλυψη περιλαμβάνει και ζημιές σε πράγματα, αντιθέτως στην περίπτωση των μελών της οικογένειας η ασφαλιστική κάλυψη περιλαμβάνει αστική ευθύνη λόγω θανάτωσης ή σωματικών βλαβών, όχι όμως και ζημιές σε πράγματα. Κατά τον Βρεττό, στο ερώτημα, εάν επηρεάζεται και η αμέσως πιο πάνω διάταξη από το νέο άρθρο 7 του Ν. 489/1976, η άποψη του είναι αρνητική, καθότι παρά την ευθεία αναφορά στην παράγραφο 2 του άρθρου 6 του νόμου αυτού, χωρίς όμως συγχρόνως τροποποίηση της, καθίσταται ορθότερη, κατά τον Βρεττό, η ερμηνευτική προσέγγιση, ότι ο νομοθέτης σε κάθε περίπτωση επέλεξε να συνεχίσει την εξαίρεση από την ασφαλιστική κάλυψη των υλικών ζημιών που προξενεί ο οδηγός σε μέλος της οικογένειας του ή της οικογένειας του λήπτη της ασφάλισης. Συνάμα εκ της άνωθι διατάξεως και δεδομένης της θετικής διατύπωσης του νόμου προκύπτει ότι ζημιωθέντες τρίτοι θεωρούνται και τα μέλη της οικογένειας του ασφαλισμένου κυρίου ή κατόχου του αυτοκινήτου ανεξάρτητα από το βαθμό συγγένειας είτε επιβαίνουν στο ασφαλισμένο αυτοκίνητο είτε βρίσκονται έξω από αυτό. Ο νόμος στη διάταξη αυτή δεν ορίζει ποιος θεωρείται «μέλος της οικογένειας» αλλά κατά την επικρατήσασα νομολογία γίνεται δεκτό (ΟΛΑΠ 21/2000), ότι στα πρόσωπα αυτά περιλαμβάνονται ο/η σύζυγος, οι γονείς, τα εγγόνια, τα αδέρφια, καθώς και οι εξ αγχιστείας συγγενείς του πρώτου βαθμού, ήτοι πεθερός/α και νύφη/γαμπρός.⁶⁶ Τρίτοι επίσης θεωρούνται, ερμηνευτικά, καθότι δεν εξαιρούνται ρητά, σύμφωνα με την Χατζηνικολάου - Αγγελίδου⁶⁷, τα πρόσωπα που επιβαίνουν στο ασφαλισμένο αυτοκίνητο δωρεάν ή χαριστικά, όπως φιλικά πρόσωπα ή επιβάτες με auto-stop. Ομοίως, τρίτοι θεωρούνται και καλύπτονται ασφαλιστικά οι ποδηλάτες και οι μη μηχανοκίνητοι χρήστες των δρόμων. Βέβαια, σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ. 2 εδ. δ', «*Εξαιρείται της κάλυψης η αστική ευθύνη έναντι προσώπων τα οποία συγκατατέθηκαν να μεταφερθούν με αυτοκίνητο, εφ' όσον ο ασφαλιστής αποδείξει ότι γνώριζαν ότι το αυτοκίνητο αφαιρέθηκε από το νόμιμο κάτοχό του με αθέμιτα μέσα ή χρησιμοποιείται προς εκτέλεση εγκληματικής πράξης*». Η τελευταία αυτή περίπτωση (άρθρο 6 παρ. 2 Ν. 489/1976)', η οποία αποτελεί εξαίρεση της κάλυψης της αστικής ευθύνης, διακρίνεται, κυρίως για θεωρητικούς λόγους, από τις

⁶⁵ Ομοίως, ιδέτε σχολιασμό της υπ' αριθμόν 274/2022 απόφασης του ΜΠΡ ΚΑΤΕΡ από τον Δικηγόρο Αθηνών Παναγιώτη Νικολ. Βρεττό.

⁶⁶ Ιδέτε σχολιασμό της υπ' αριθμόν 274/2022 απόφασης του ΜΠΡ ΚΑΤΕΡ από τον Δικηγόρο Αθηνών Παναγιώτη Νικολ. Βρεττό.

⁶⁷ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου Ράνια, «Ιδιωτικό ασφαλιστικό δίκαιο», εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ, Ζ' έκδοση, 2023, σελ. 271.

περιπτώσεις που από το νόμο γενικώς ένα πρόσωπο δεν χαρακτηρίζεται ως τρίτος (Κρητικός Αθ., 2022).⁶⁸

§2.6. Ο οδηγός του ζημιογόνου αυτοκινήτου

Με την νέα ρύθμιση, η οποία διατηρεί την αρνητική διατύπωση της έννοιας του τρίτου δεν είναι τρίτος, πλέον, μόνο ο οδηγός του ζημιογόνου αυτοκινήτου και ως εκ τούτου δεν καλύπτεται από την υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης τρίτων εξ αυτοκινητικών ατυχημάτων.⁶⁹

Ο υπαίτιος του ατυχήματος οδηγός δεν είναι τρίτος σύμφωνα με το νέο άρθρο 7 του Ν. 489/1976. Αν λοιπόν θανατώθηκε κατά το ατύχημα που επήλθε λόγω αποκλειστικής του υπαιτιότητας συνεπιβάτης συγγενής του ή ο/η σύζυγος του δεν έχει κατά του ασφαλιστή του αξίωση για χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης κατά την ΑΚ 932 ή αξίωση βάσει της ΑΚ 928. Τούτο ισχύει, ομοίως, και σε περίπτωση τραυματισμού του ίδιου του οδηγού ένεκα του ατυχήματος. Στην περίπτωση της χρηματικής ικανοποίησης λόγω ψυχικής οδύνης η αξίωση γεννάται πρωτογενώς στο πρόσωπο του οδηγού και είναι ίδια τούτου αξίωση, προερχόμενη από την θανάτωση συγγενούς ή συζύγου του. Εδώ συμπίπτουν στο ίδιο πρόσωπο οι ιδιότητες του υπόχρεου και του δικαιούχου. Επομένως, στην περίπτωση αυτή δεν θεμελιώνεται ευθύνη του ασφαλιστή έναντι του υπαίτιου οδηγού.⁷⁰

Αν από υπαιτιότητα του θανατώνεται ο ίδιος ο οδηγός, σύμφωνα με τον Κρητικό, δεν γεννάται αξίωση κατά του ασφαλιστή για ψυχική οδύνη στα μέλη της οικογένειας του. Με άλλα λόγια, όπως σε περίπτωση τραυματισμού του ίδιου του οδηγού δεν γεννάται αξίωση τούτου κατά του ασφαλιστή του, έτσι και σε περίπτωση θανάτου του τα μέλη της οικογένειας του δεν έχουν αξίωση για ψυχική οδύνη, όταν το ατύχημα οφείλεται σε δική του υπαιτιότητα.⁷¹

§2.7. Αναδρομικότητα νόμου

Σύμφωνα με την υπ' αριθμόν 274/2022⁷² απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου Κατερίνης υπό την προεδρεία της Πρωτοδίκη Χ. Μπούκας, επισημαίνεται ότι το άρθρο 2 του ΑΚ εκφράζει τη γενικότερη αρχή του δικαίου περί μη αναδρομικότητας των νόμων, που

⁶⁸ Κρητικός Αθ., «Ερμηνεία κατ' άρθρο του Κ.Ν. 489/1976», εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ, 2022, σελ. 254.

⁶⁹ Ομοίως, Χατζηνικολάου – Αγγελίδου Ράνια, «Ιδιωτικό ασφαλιστικό δίκαιο», εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ, Ζ' έκδοση, 2023, σελ. 271.

⁷⁰ Ομοίως, Κρητικός Αθ., «Ερμηνεία κατ' άρθρο του Κ.Ν. 489/1976», εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ, 2022, σελ. 258.

⁷¹ Ομοίως, Κρητικός Αθ., «Ερμηνεία κατ' άρθρο του Κ.Ν. 489/1976», εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ, 2022, σελ. 258.

⁷² ΜΠΡ ΚΑΤΕΡ 274/2022, ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

αποβλέπει στην κατά το δυνατό βεβαιότητα των δικαιωμάτων ασφάλειας των συναλλαγών και σταθερότητας δικαίου, αρχή η οποία όμως δεν κατοχυρώνεται από το Σύνταγμα και έτσι η διάταξη αυτή δεν έχει αυξημένη τυπική ισχύ. Επομένως, ο νομοθέτης δεν εμποδίζεται, κατ' αρχήν, να προσδώσει στον νόμο αναδρομική ισχύ, με μόνο περιορισμό τη μη προσβολή συνταγματικώς προστατευόμενων δικαιωμάτων. Στο νόμο μπορεί να δοθεί αναδρομική δύναμη ρητά ή σιωπηρά (έμμεσα), όταν δηλαδή από την έννοια και το σκοπό του συνάγεται νομοθετική βούληση περί αναδρομικής ισχύος του, ώστε να ρυθμιστούν και περασμένα γεγονότα ή σχέσεις του παρελθόντος. Εξαιρέσεις από το επιτρεπτό της αναδρομικής ισχύος του νόμου προβλέπονται στο Σύνταγμα από τις διατάξεις των άρθρων 7 παρ. 1 και 78 παρ. 2. Από την απόλυτη απαγόρευση στο Σύνταγμα της αναδρομικότητας των νόμων που ορίζουν οι συνταγματικές διατάξεις, συνάγεται ότι στις άλλες περιπτώσεις η αναδρομική ισχύς είναι μεν επιτρεπτή, δεν μπορεί όμως να υπερβεί τα όρια που θέτουν τα άρθρα 4 και 17 του Συντάγματος, καθώς και οι υπερνομοθετικής ισχύος διατάξεις των άρθρων 6 παρ. 1 ΕΣΔΑ και 1 του Πρώτου Προσθέτου Πρωτοκόλλου της ΕΣΔΑ, ενόψει και του άρθρου 28 παρ. 1 του Συντάγματος. Κατά το άρθρο 1 παρ. 1 του Πρώτου Πρόσθετου Πρωτοκόλλου της Ευρωπαϊκής Σύμβασης για την Προστασία των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και των θεμελιωδών ελευθεριών, που κυρώθηκε μαζί με τη Σύμβαση με το Ν.Δ. 53/1974 και έχει, σύμφωνα με το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος αυξημένη τυπική ισχύ έναντι των κοινών νόμων, «*παν φυσικόν ή νομικόν πρόσωπον δικαιούται σεβασμού της περιουσίας του. Ουδείς δύναται να στερηθεί της ιδιοκτησίας του, ει μη δια λόγους δημοσίας ωφελείας και υπό τους προβλεπόμενους υπό του νόμου και των γενικών αρχών του διεθνούς δικαίου όρους. Αι προαναφερόμεναι διατάξεις δεν θίγουν το δικαίωμα παντός κράτους, όπως θέση εν ισχύϊ νόμους, ους ήθελε κρίνη αναγκαίους προς ρύθμισιν της χρήσεως αγαθών, συμφώνως προς το δημόσιον συμφέρον, ή προς εξασφάλισιν της καταβολής φόρων ή άλλων εισφορών ή προστίμων*». Στην κατά τα ανωτέρω προστατευόμενη περιουσία περιλαμβάνονται όχι μόνο τα από το άρθρο 17 του Συντάγματος προστατευόμενα εμπράγματα δικαιώματα αλλά και όλα τα περιουσιακής φύσεως δικαιώματα και τα νομίμως κεκτημένα οικονομικά συμφέροντα, άρα και τα περιουσιακά ενοχικά δικαιώματα και μάλιστα οι περιουσιακού χαρακτήρα απαιτήσεις, είτε αναγνωρισμένες με δικαστική ή διαιτητική απόφαση, είτε απλώς γεννημένες κατά το εθνικό δίκαιο, εφόσον υπάρχει νόμιμη προσδοκία με βάση το ισχύον πριν από την προσφυγή στο δικαστήριο νομοθετικό καθεστώς ότι μπορούν να ικανοποιηθούν δικαστικά (ΟΛΑΠ 3/2016, 40/1998). Από τις διατάξεις των άρθρων 6 παρ. 2 και 7 του Ν. 489/1976 συνάγεται ότι ο κ.ν. 489/1976 ρυθμίζει την έναντι τρίτων υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης από αυτοκίνητο. Αποβλέπει, δηλαδή, στην προστασία τρίτων προσώπων. Ήδη το άρθρο 7 του κ.ν. 489/1976 αντικαταστάθηκε με το άρθρο 50 του Ν. 4949/2022 και ισχύει, με τη νέα του μορφή, από 30/06/2022 (ιδέτε άρθρο 82 του Ν. 4949/2022).

Κατ' αρχήν, από τη διάταξη του άρθρου 533 παρ. 2 του ΚΠολΔ σαφώς συνάγεται ότι το πρωτοβάθμιο δικαστήριο εφαρμόζει τον νόμο που ισχύει κατά τον χρόνο δημοσίευσης της απόφασης του και όχι τον τυχόν προγενέστερο, ωστόσο κατ' εξαίρεση, αν από τη γέννηση της αξίωσης μέχρι την δημοσίευση της απόφασης, επί αγωγής με την οποία ασκείται η αξίωση, επήλθε νομοθετική μεταβολή με την οποία καθίσταται δυσμενέστερη η θέση του εναγομένου με επαύξηση της ευθύνης του, τότε ο νεότερος νόμος δεν μπορεί να εφαρμοστεί αναδρομικά και να καλύψει και το μέτρο ευθύνης του εναγομένου, γιατί με τον τρόπο αυτόν δημιουργείται αναδρομικά υποχρέωση που δεν υπήρχε, δηλαδή, σύμφωνα με όσα εκτέθηκαν ήδη, προσβάλλεται η προστατευόμενη περιουσία του, με την έννοια του άρθρου 1 παρ. 1 του Πρώτου Πρόσθετου Πρωτοκόλλου της ΕΣΔΑ. Κατά συνέπεια, καταλήγει το Δικαστήριο, δεν πρέπει να εφαρμοστεί η διάταξη του άρθρου 7 κ.ν. 489/1976 με τη νέα της τροποποίηση. Η Πρωτοδικής σημειώνει επίσης ότι αν και υφίσταται αντίθεση των σχετικών διατάξεων των άρθρων 6 παρ. 1, 2 και 7 του Ν. 489/1976 προς την Οδηγία 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 14.05.1990 (Τρίτη Οδηγία), εντούτοις η ενσωμάτωση της στο εθνικό δίκαιο δεν είναι πλήρης και έτσι κατά την έχουσα επικρατήση νομολογία δεν ήταν δυνατή η επίκληση της στις σχέσεις μεταξύ ιδιωτών. **Η νέα, λοιπόν, διάταξη αυτή του άρθρου 7 του Ν. 489/1976, όπως αντικαταστάθηκε, από το άρθρο 50 του Ν. 4949/2022, δεν έχει αναδρομική ισχύ και έτσι δεν καταλαμβάνει ατυχήματα που έλαβαν χώρα, πριν την 30^η Ιουνίου του έτους 2022.**

Με προβληματίζει, ωστόσο, στην κρίση αυτή του Δικαστηρίου κατά πόσο θα πρέπει να μην ισχύει αναδρομικά μια διάταξη, η οποία προ της τροποποίησης της παραβίαζε για 30 περίπου χρόνια το κοινοτικό δίκαιο και η οποία έπρεπε να έχει καταστεί εθνικό δίκαιο έκτοτε. Είναι γνωστό στον νομικό κόσμο ότι το άρθρο 7 του Ν. 489/1976 παραβίαζε κατάφορα μέρος των διατάξεων της Τρίτης Οδηγίας, η οποία δεν ενσωματώθηκε εξ ολοκλήρου για μεγάλο χρονικό διάστημα. Μπορεί μέχρι την 30^η/06/2022, ότε και απέκτησε ισχύ η νέα ρύθμιση να μην είχε ενσωματωθεί η Οδηγία στο εθνικό μας δίκαιο, όμως μετά την τροποποίηση της ο νομοθέτης έρχεται να συμμορφωθεί με μια καταφανή παράβαση. Πως, λοιπόν, ενώ πλέον υπάρχει ενσωμάτωση της Τρίτης Οδηγίας, δεν μπορεί να τεθεί το νέο άρθρο 7 του Ν. 489/1976 ως η βάση και η λύση στην αδυναμία επίκλησης της Τρίτης Οδηγίας και στις σχέσεις μεταξύ ιδιωτών; Κατά την άποψη μου, λοιπόν, λόγω της ιδιαιτερότητας της υπό κρίση περίπτωσης, λόγω της παραβίασης της Τρίτης Οδηγίας, της σημασίας της προστασίας των τρίτων εξ αυτοκινητικών ατυχημάτων, ο οποίος αποτελεί ουσιώδης σκοπός που επιδιώκει να πραγματώσει τόσο ο κοινοτικός νομοθέτης όσο και ο εθνικός νομοθέτης, κατοχυρώνοντας τον θεσμό της υποχρεωτικής ασφάλισης της αστικής ευθύνης τρίτων εξ αυτοκινητικών ατυχημάτων και της αρχής της αναλογικότητας, η οποία κατοχυρώνεται Συνταγματικά στο άρθρο 25 παρ. 1 εδ. δ' και εκφάνσεις της οποίας αποτελούν η αρχή της καταλληλότητας, της αναγκαιότητας και της

stricto sensu αναλογικότητας και ιδίως μετά από μια σύγκριση του δικαιώματος του τρίτου ως προς την προστασία των εννόμων αγαθών της σωματικής του ακεραιότητας, της υγείας του και της ζωής του και του δικαιώματος περί της προστασίας της περιουσίας του εναγομένου – υπαίτιου οδηγού – ασφαλισμένου πρέπει να οδηγήσουν στο συμπέρασμα ότι τα οφέλη από τον περιορισμό της ισχύς της αναδρομικότητας του νέου άρθρου 7 του Ν. 489/1976 και για ατυχήματα που έλαβαν χώρα πριν την 30^η/06/2022 υπολείπονται των ζημιών που προκαλούν. Με άλλα λόγια, με την κρίση αυτή του Δικαστηρίου περί μη αναδρομικής ισχύος του άρθρου 7 του Ν. 489/1976, ως σήμερα ισχύει και στα ατυχήματα που έλαβαν χώρα πριν την 30^η/06/2022, προστατεύεται κυρίως η περιουσιακή ζημία που θα υποστεί ο εναγόμενος – υπαίτιος οδηγός – ασφαλισμένος έναντι της ζημίας επί της σωματικής ακεραιότητας, υγείας και ζωής του ανυπαίτιου ιδιοκτήτη, κυρίου, συγκυρίου, κατόχου, συγκατόχου και των λοιπών προσώπων που αναφέρονταν στο προηγούμενο άρθρο 7 του Ν. 489/1976, τα έννομα αγαθά της σωματικής ακεραιότητας, υγείας και ζωής τους, τα οποία, επίσης, κατοχυρώνονται συνταγματικά και τα οποία προστατεύονται από πλήθος κοινοτικών κειμένων και υπερτερούν προστασίας έναντι της περιουσιακής ζημίας. Ωσαύτως κατά την άποψη μου η νέα διάταξη του άρθρου 7 του Ν. 489/1976, όπως αντικαταστάθηκε, από το άρθρο 50 του Ν. 4949/2022, πρέπει να έχει αναδρομική ισχύ και να καταλαμβάνει και τα ατυχήματα που έλαβαν χώρα πριν την 30^η/06/2022, τα οποία δεν έχουν ακόμη εκδικασθεί και για τα οποία δεν έχει ακόμη εκδοθεί απόφαση και όχι και για όσα έχουν ήδη κριθεί τελεσιδικώς, για αποφυγή σημαντικών δυσμενών αναταραχών.

Αυτό, βέβαια, που φαίνεται να ισχύει επί του παρόντος είναι ότι η διάταξη του άρθρου 7 του κ.ν. 489/1976, όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 50 του ν. 4949/2022, ισχύει με τη νέα του μορφή, από 30/06/2022 (άρθρο 82 του ν. 4949/2022) και δεν έχει αναδρομική ισχύ και έτσι δεν καταλαμβάνει ατυχήματα που έλαβαν χώρα, πριν την 30^η/06/2022, είτε οι σχετικές αγωγές γι' αυτά εκδικάστηκαν πριν τη δημοσίευση του πιο πάνω Ν. 4949/2022 και η απόφαση εκδόθηκε ή πρόκειται να εκδοθεί μετά τη 30^η/06/2022, είτε εκδικάστηκαν ή πρόκειται να εκδικασθούν μετά την 30^η/06/2022, παρά το ότι σύμφωνα με το άρθρο 553 παρ. 2 ΚΠολΔ, το πρωτοβάθμιο δικαστήριο εφαρμόζει το νόμο που ισχύει κατά το χρόνο δημοσίευσης της απόφασης και όχι τον προγενέστερο, εκτός αν με αυτόν ορίζεται διαφορετικά ως προς την αναδρομική έναρξη της ισχύος του ή αυτό συνάγεται από το όλο περιεχόμενο του και συγχρόνως δεν παραβιάζονται συνταγματικώς προστατευόμενα δικαιώματα. Καθώς κατ' εξαίρεση ως προς το τελευταίο αυτό, αν από τη γέννηση της αξίωσης μέχρι τη δημοσίευση της απόφασης, επί αγωγής με την οποία ασκείται η αξίωση επήλθε νομοθετική μεταβολή με την οποία καθίσταται δυσμενέστερη η θέση του εναγομένου με επαύξηση της ευθύνης του, τότε ο νεότερος νόμος δεν μπορεί να εφαρμοστεί αναδρομικά και να καλύψει το μέτρο της ευθύνης

του εναγομένου, γιατί με το τρόπο αυτό δημιουργείται αναδρομικά υποχρέωση που δεν υπήρχε, δηλαδή, προσβάλλεται η προστατευόμενη περιουσία του.⁷³

§2.8. Συμπέρασμα

Καθίσταται σαφές ότι η διατύπωση του νόμου μπορεί να υπέχει προβληματισμούς που χρήζουν ερμηνείας από την επιστημονική νομική κοινότητα. Κάθε αναδιατύπωση ενδεχομένως να λύνει παλιά προβλήματα, ταυτόχρονα όμως μπορεί να δημιουργεί νέα προβλήματα που χρήζουν επίλυσης. Έτσι, λοιπόν, στην περίπτωση του άρθρου 7 του Π.Δ. 237/1986 φαίνεται πως ο νομοθέτης διεύρυνε τα πρόσωπα που θεωρούνται τρίτοι, το οποίο όφειλε να το κάνει ενόψει των Ευρωπαϊκών Οδηγιών. Άλλωστε, θα ήταν άλογο ο νομοθέτης να επιδιώκει την προστασία των θυμάτων με την καθιέρωση της υποχρεωτικής ασφάλισης εξ αυτοκινητικών ατυχημάτων και την ίδια στιγμή να θεσπίζει το παλαιό άρθρο 7 του Ν. 489/1976 και να φαλκιδεύει εμμέσως τον ίδιο τον σκοπό που ούτος θέτει. Τούτο αναμφίβολα δημιουργεί ανασφάλεια δικαίου. Με την τροποποίηση, λοιπόν, του άνωθι άρθρου με το άρθρο 50 του Ν. 4949/2022 διευρύνθηκε ο κύκλος των προσώπων που θεωρούνται τρίτοι και λύθηκαν άδικα ζητήματα, όπως το γεγονός ότι κάποιος υποχρεούταν ως ιδιοκτήτης ν' ασφαλίσει το αυτοκίνητο του, αλλά την ίδια στιγμή, αν ήταν ούτος το θύμα ως επιβάτης στο όχημα του να μην μπορούσε να καλυφθεί ασφαλιστικά αυτός ή οικογένεια του, σε περίπτωση τραυματισμού ή θανάτου του αντίστοιχα. Όμως, η νέα διάταξη δημιουργεί νέα κενά λόγω της ατελούς διατύπωσης της, όπως το αν ο ιδιοκτήτης μπορεί να αποζημιωθεί και για τις υλικές ζημιές του οχήματος του, ζήτημα το οποίο θα πρέπει να λύσει η επιστημονική κοινότητα. Σε κάθε περίπτωση πρέπει να μη λησμονούμε να προβαίνουμε σε σύγκριση των αντιτιθέμενων συμφερόντων και να δίδουμε απάντηση με την αξία και την αρχή εκείνη που κρίνεται ως ουσιώδη για την εσωτερική μας έννομη τάξη.

Κατά την γράφουσα, το παράδοξο που έθετε το άρθρο 7 του Ν. 489/1976 ήταν ότι ενώ ο ιδιοκτήτης ήταν υποχρεωμένος να συνάψει ασφαλιστήριο συμβόλαιο αστικής ευθύνης έναντι τρίτων εξ αυτοκινητικών ατυχημάτων και να καταβάλλει ασφάλιστρά, την ίδια στιγμή στερούταν το δικαίωμα, τόσο του ίδιου, όσο και της οικογένειας του για αποζημίωση ή χρηματική ικανοποίηση από ηθική βλάβη ή ψυχική οδύνη, λόγω του ότι εντασσόταν στα πρόσωπα του άρθρου 7. Ο νόμος, λοιπόν, τον έθετε σε μία ιδιαίτερος άδικη και παράλογη θέση καθότι σε κάθε περίπτωση ο ιδιοκτήτης/κύριος οχήματος έφερε μόνο αρνητικές συνέπειες, καθόσον στην μια περίπτωση αν άφηνε το όχημα του ανασφάλιστο δεν θα είχε ασφαλιστική κάλυψη γεγονός που σηματοδοτεί ιδιαίτερα δυσμενείς συνέπειες στην περιουσία του σε

⁷³ Ιδέτε σχολιασμό της υπ' αριθμόν 274/2022 απόφασης του ΜΠΡ ΚΑΤΕΡ από τον Δικηγόρο Αθηνών Παναγιώτη Νικολ. Βρεττό.

περίπτωση υπαιτιότητας του σε τροχαίο ατύχημα και στην άλλη περίπτωση αν ήταν ασφαλισμένο το όχημα του, αλλά ούτος, επί παραδείγματι, τύχαινε να είναι επιβάτης στο όχημα του δεν νομιμοποιούνταν να λάβει χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης και αποζημίωση (σε περίπτωση που ούτος τραυματιζόταν), ή ομοίως η οικογένεια του δεν επιτρεπόταν να λάβει χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης και αποζημίωση (σε περίπτωση θανάτου του) επειδή εντασσόταν στα πρόσωπα του άρθρου 7. Έτσι, λοιπόν, ορθώς το άρθρο 7 του Ν. 489/1976 αναφέρθηκε ως ένα από τα μελανά σημεία στον κλάδο της υποχρεωτικής κάλυψης, ενώ κανείς παρατηρεί ότι με τη διατήρησή του, ως είχε, ακυρωνόταν στην ουσία του η ίδια η λειτουργία του θεσμού της υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης έναντι τρίτων εξ αυτοκινητικών ατυχημάτων. Προσέτι δε, η αντίθεση της διάταξης του άρθρου 7 του Ν. 489/1976 προς όλο το πνεύμα του θεσμού της υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης έναντι τρίτων εξ αυτοκινητικών ατυχημάτων συνηγορεί υπέρ του γνωμικού «*Lex iniusta non est lex*».⁷⁴

Είναι ιδιαίτερα ανησυχητικό για την ελληνική έννομη τάξη το ότι ο Έλληνας νομοθέτης συμμορφώθηκε στις Ευρωπαϊκές επιταγές μετά από 30 περίπου χρόνια λόγω ανάγκης επίτευξης συμμόρφωσης της χώρας μας με την υπό στοιχεία C (2022) 2632 final/19.05.2022 Αιτιολογημένη Γνώμη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αναφορικά με την παράβαση (2018)/4150, μέσω της ευθυγράμμισης των εθνικών μας διατάξεων, ήτοι του άρθρου 7 του Ν. 489/1976 (Α' 331), όπως κωδικοποιήθηκε με το π.δ. 237/1986 (Α' 110), με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 12 και της παρ. 1 του άρθρου 13 της Οδηγίας 2009/103/EK για την ασφάλιση αυτοκινήτων⁷⁵. Τούτο καθόσον, ενώ, όπως εύλογα είχε διατυπωθεί επανειλημμένα πριν την συμμόρφωση του Έλληνα νομοθέτη με την ανωτέρω Οδηγία, η διάταξη αυτή παραβίαζε κατάφορα το πνεύμα της υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης έναντι τρίτων εξ αυτοκινητικών ατυχημάτων και δη της προστασίας των θυμάτων από τροχαίο ατύχημα και ενώ ερχόταν σε αντίθεση με το ενωσιακό δίκαιο, ο Έλληνας νομοθέτης παρακινήθηκε να τροποποιήσει έναν νόμο καταφανώς άδικο και αντίθετο σε όλο το πνεύμα του θεσμού της υποχρεωτικής ασφάλισης της αστικής ευθύνης μόνο λόγω της προειδοποιητικής επιστολής, την οποία απέστειλαν τα όργανα της Ένωσης και συγκεκριμένα η Επιτροπή το έτος 2018, με την οποία καυτηριάζεται η παράβαση

⁷⁴ *Lex Iniusta Non Est Lex : An unjust law is not law. It appears that Aquinas himself never made this contention, but merely quoted St Augustine. Certainly Plato, Cicero and Aristotle expressed similar sentiments, yet it is a proposition that is most closely associated with Aquinas. What Aquinas seems to have said was that laws which conflict with the requirements of natural law lose their power to bind morally. In other words, a government which abuses its authority by enacting laws which are unjust (unreasonable or against the common good) forfeits its right to be obeyed. Aquinas calls any such law a "corruption of law". (Raymond Wacks, "Understanding jurisprudence" 4th edition, Oxford, 2014, p. 19).*

⁷⁵ Αιτιολογική έκθεση 4949/2022, ΤΝΠ Νόμος, σελ. 455.

από τον Έλληνα νομοθέτη της ενωσιακής νομοθεσίας λόγω της διατήρησης του άρθρου 7 του Ν. 489/1976.⁷⁶

Βιβλιογραφία

ΑΠ 583/2014

<https://www.hellenicparliament.gr/Vouli-ton-Ellinon/To-Politevma/Syntagma/article-28/>,

ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:12016ME/TXT#d1e92->

[13-1](#), ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:31990L0232>,

ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:31984L0005>,

ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:31972L0166>,

ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024

ΑΠ 461/2017 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ

ΚΡΗΤΙΚΟΣ Γ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ, 2019, «Αποζημίωση από Αυτοκινητικά Ατυχήματα», τόμος ΙΙ, Εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ ΑΘΗΝΑ – ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ.

Αμπατζής Γεώργιος, άρθρο με τίτλο «Η υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων και η εξαίρεση από την ασφαλιστική προστασία των ζημιών των προσώπων του άρθρου 7 του Ν. 489/1976 (Οδηγός – κύριος – κάτοχος – ασφαλισμένος κλπ. Του ζημιολόγου αυτοκινήτου) - μια αναχρονιστική διάταξη που πρέπει να καταργηθεί αμέσως – οι ευθύνες του Έλληνα νομοθέτη και το χρέος των δικαστών», δημοσιευμένο στο ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ.

ΣΙΝΑΝΙΩΤΗ – ΜΑΡΟΥΔΗ ΑΡΙΣΤΕΑ, 2017, «Ασφαλιστικό δίκαιο», 2^η έκδοση, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα.

ΑΠ 583/2014, ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:31990L0232>,

ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024

ΑΠ 461/2017 από τον ιστότοπο : www.areiospagos.gr

<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=115801&doclang=EL>,

ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024

C-442/10

<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=115801&pageIndex=0&doclang=EL&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=5928643>,

ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024

<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=60928&pageIndex=0&doclang=EL&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=5834532>,

ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:62003CJ0537>,

ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:61998CJ0348>,

ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024

<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=80447&pageIndex=0&doclang=EL&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=5845331>,

ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024

⁷⁶ Άρθρο με τίτλο «Η πρόσφατη αντικατάσταση του άρθρου 7 του Ν. 489/1976», δημοσιευμένο στο ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ, έτος 2022, του Δικηγόρου Αμπατζή Κ. Γεωργίου.

<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=115801&pageIndex=0&doclang=EL&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=5845603>, ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024

<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=115801&pageIndex=0&doclang=EL&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=5845603>, ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024

<https://curia.europa.eu/juris/documents.jsf?num=C-503/16>, ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024

Ονουφριάδης Μιχαήλ, 2023, άρθρο με τίτλο «Έννοια Τρίτου», ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ.

Raymond Wacks, 2014, “Understanding jurisprudence” 4th edition, Oxford.

Αιτιολογική έκθεση 4949/2022, ΤΝΠ Νόμος.

Αμπατζής Κ. Γεώργιος, 2022, άρθρο με τίτλο «Η πρόσφατη αντικατάσταση του άρθρου 7 του Ν. 489/1976», δημοσιευμένο στο ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ.

ΑΠ 654/2022 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ και οι εκεί σχολιασμοί.

Καλαβρός – Γεωργόπουλος, 2017, «Το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης», 3^η έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα.

Ρ.Ε. Παπαδοπούλου κλπ (Β. Χριστιανός, Μ. Κουσκουνά, Μ. Περάκης), 2011, «Το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης μέσα από τη νομολογία», εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ ΑΘΗΝΑ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ.

https://areiospagos.gr/nomologia/apofaseis_DISPLAY.asp?cd=FDNZZ05F66MJR0LC5KZ45Q8DXCXY6I&apof=4_2017&info=%D0%CF%CB%C9%D4%C9%CA%C5%D3%20-%20%20%CF%CB%CF%CC%C5%CB%C5%C9%C1, ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024

https://www.areiospagos.gr/nomologia/apofaseis_DISPLAY.asp?cd=QWODBVUXTCT4AVI DOJ93SREML97EYG&apof=5_2017&info=%D0%CF%CB%C9%D4%C9%CA%C5%D3%20-%20%20%CF%CB%CF%CC%C5%CB%C5%C9%C1, ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024

ΕΑ.4550/99 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ

ΑΠ 1131/2018 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ και το εκεί σχόλιο

ΑΠ 637/2010 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ

ΑΠ 583/2014 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ

ΑΠ 583/2014 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ

<https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/432311/p.d.-237-1986>, ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024

Αθανάσιος Γ. Κρητικός, άρθρο «Η νέα ρύθμιση του άρθρου 7 του Ν. 489/1976», δημοσιευμένο στο ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ.

274/2022 ΜΠΡ ΚΑΤΕΡ ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

Ιδέτε σχολιασμό της υπ’ αριθμόν 274/2022 απόφασης του ΜΠΡ ΚΑΤΕΡ από τον Δικηγόρο Αθηνών Παναγιώτη Νικολ. Βρεττό.

ΧΑΤΖΗΝΙΚΟΛΑΟΥ – ΑΓΓΕΛΙΔΟΥ ΠΑΝΙΑ, 2023, «Ιδιωτικό ασφαλιστικό δίκαιο», Ζ’ έκδοση, Εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ ΑΘΗΝΑ – ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ Κρητικός Αθ., «Ερμηνεία κατ’ άρθρο του Κ.Ν. 489/1976», εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ, 2022, σελ. 254.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ : ΛΟΓΟΙ ΕΞΑΙΡΕΣΗΣ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ

§3. Εισαγωγή

Με τη διάταξη του άρθρου 17 παρ. 1 εδάφιο γ' του Ν. 3557/2007, η ισχύς του οποίου άρχισε από 14/05/2007, καταργήθηκε η Κ4/585/5.04.1978 απόφαση του Υπουργού Εμπορίου (ΦΕΚ 795/8.9.1978, τ. ΑΕ και ΕΠΕ), ενώ με το άρθρο 4 του Ν. 3557/2007 προστέθηκε το άρθρο 6β του Π.Δ. 237/1986, που κωδικοποίησε τον νόμο 489/1976 (ΦΕΚ Α' 100/14.05.2007).⁷⁷ Με το άρθρο 33 παρ. 2 του Ν. 3746/2009 προστέθηκε το δεύτερο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 6β του Π.Δ. 237/1976 (ΦΕΚ Α' 27/16.02.2009).⁷⁸ Το άρθρο 6β του Π.Δ. 237/1986, λοιπόν, ως σήμερα ισχύει, έχει ως εξής: **1. Εξαιρούνται από την ασφάλιση οι ζημίες που προκαλούνται: (α) από οδηγό ο οποίος στερείται της άδειας οδήγησης που προβλέπεται από το νόμο για την κατηγορία του αυτοκινήτου οχήματος που οδηγεί, (β) από οδηγό ο οποίος, κατά το χρόνο του ατυχήματος, τελούσε υπό την επίδραση οινοπνεύματος ή τοξικών ουσιών, κατά παράβαση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999, ΦΕΚ 57 Α'), όπως εκάστοτε ισχύει, εφόσον η εν λόγω παράβαση τελεί σε αιτιώδη συνάφεια με την πρόκληση του ατυχήματος. Αν το αυτοκίνητο όχημα που εμπλέκεται στο ατύχημα ανήκει κατά κυριότητα σε επιχείρηση εκμίσθωσης επιβατικών αυτοκινήτων οχημάτων, το δικαίωμα αναγωγής του ασφαλιστή ασκείται μόνο κατά του οδηγού του ζημιολόγου αυτοκινήτου οχήματος, εφόσον υφίσταται έγκυρο μισθωτικό έγγραφο, (γ) από αυτοκίνητο όχημα του οποίου γίνεται διαφορετική χρήση από αυτή που καθορίζεται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο και στην άδεια κυκλοφορίας, εφόσον η χρήση αυτή τελεί σε αιτιώδη συνάφεια με την πρόκληση του ατυχήματος.** **2.** Με τη σύμβαση ασφάλισης επιτρέπεται να ορίζονται, πέραν των περιπτώσεων της προηγούμενης παραγράφου και άλλες περιπτώσεις εξαιρέσεως από την ασφαλιστική κάλυψη, εφόσον οι περιπτώσεις αυτές αφορούν μόνο προαιρετική ασφαλιστική κάλυψη. Κάθε άλλη εξαίρεση είναι αυτοδικαίως άκυρη. **3.** Ο ασφαλιστής δεν απαλλάσσεται από την ευθύνη του έναντι των ζημιωθέντων τρίτων, προβάλλοντας τις εξαιρέσεις των προηγούμενων παραγράφων, οι οποίες ισχύουν αποκλειστικά στο πλαίσιο της σχέσης του με

⁷⁷ Περισσότερες πληροφορίες ιδέτε στον ιστότοπο :

file:///C:/Users/%CE%9C%CE%B1%CF%81%CE%AF%CE%B1/Downloads/FEK-2007-Tefxos%20A-00100-downloaded%20-10_03_2024.pdf

⁷⁸ Περισσότερες πληροφορίες ιδέτε στον ιστότοπο :

file:///C:/Users/%CE%9C%CE%B1%CF%81%CE%AF%CE%B1/Downloads/FEK-2009-Tefxos%20A-00027-downloaded%20-10_03_2024.pdf

τον ασφαλισμένο. Ο ασφαλιστής δεν απαλλάσσεται από την ευθύνη του και έναντι των ζημιωθέντων επιβατών, προβάλλοντας την εξαίρεση της περίπτωσης β' της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, λόγω του ότι αυτοί γνώριζαν ή όφειλαν να γνωρίζουν, ότι ο οδηγός του οχήματος βρισκόταν υπό την επίδραση οινοπνεύματος ή τοξικών ουσιών κατά το χρόνο του ατυχήματος, κάθε δε αντίθετη συμβατική ρήτρα ασφαλιστηρίου συμβολαίου θα θεωρείται ανίσχυρη ως προς τις αξιώσεις που προβάλλει ο επιβάτης αυτός».

Έναντι του μεγάλου αριθμού εξαιρέσεων που προβλέπονταν με το άρθρο 25 της καταργηθείσης πλέον υπ' αριθμόν Κ4/585/1978 ΑΥΕ υπουργικής απόφασης, πλέον προβλέπονται **περιοριστικά** τρεις (3) λόγοι εξαίρεσης από την ασφάλιση, ήτοι λόγοι **απαλλαγής του ασφαλιστή έναντι του ασφαλισμένου του**, με την επισήμανση ότι επιτρέπεται με τη σύμβαση ασφάλισης να ορίζονται, πέραν των περιπτώσεων αυτών, και άλλες περιπτώσεις εξαίρεσης από την ασφαλιστική κάλυψη, εφόσον αυτές αφορούν μόνο προαιρετική ασφαλιστική κάλυψη.⁷⁹ Σημειωτέον ότι οι εξαιρέσεις αυτές ισχύουν ανεξάρτητα από το αν έχουν καταστεί περιεχόμενο της ασφαλιστικής συμβάσεως (Κρητικός, 2022).⁸⁰

Η ασφαλιστική κάλυψη εξετάζεται υπό το πρίσμα δύο σχέσεων, ήτοι τη **σχέση του ασφαλιστή και του παθόντος τρίτου** και τη **σχέση του ασφαλιστή και του ασφαλισμένου (Κρητικός, 2022)**.⁸¹ Έτσι, ο ασφαλιστής δεν απαλλάσσεται της υποχρέωσης του να αποζημιώσει τον τρίτο ζημιωθέντα, παρέχεται, όμως, στον ασφαλιστή το δικαίωμα να εναγάγει τον ασφαλισμένο του και να ζητήσει από αυτόν ό,τι κατέβαλε στον τρίτο ζημιωθέντα, για την αποκατάσταση της ζημίας, που ο τελευταίος υπέστη, σε περίπτωση που συντρέχει μια εκ των εκ του νόμου προβλεπόμενων εξαιρέσεων (ΑΠ 2277/2009 ΧρΙΔ 2011, 132, ΕιρΧαν 128/2014 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ). Τούτο, καθότι οι εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 6β' του Π.Δ. 237/1986 αφορούν τις σχέσεις του ασφαλιστή και λήπτη της ασφαλίσεως – ασφαλισμένου (Κρητικός, 2022).⁸² Έτσι, όταν υπάρχει λόγος απαλλαγής του ασφαλιστή έναντι του ασφαλισμένου, ο ασφαλιστής μετακυλίζει στον ασφαλισμένο τη ζημία του τρίτου, αφού ικανοποιηθεί ο τελευταίος από τον ασφαλιστή (Μανουσάκης Ι.Γ., 2022).⁸³ Η μετακύλιση αυτή επιδιώκεται μέσω της αναγωγής.

Ειδικότερα, όπως προκύπτει από τις διατάξεις των άρθρων 10 παρ. 1 και 11 του Ν. 489/1976, που κωδικοποιήθηκε με το Π.Δ. 237/1986 και οι διατάξεις εκείνες περιλήφθηκαν στα

⁷⁹ 347/2020 ΕΦ ΛΑΡ (ΜΟΝ) ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

⁸⁰ Κρητικός Αθ., «Ερμηνεία κατ' άρθρο του Κ.Ν. 489/1976», εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ, 2022, σελ. 173.

⁸¹ Κρητικός Αθ., «Ερμηνεία κατ' άρθρο του Κ.Ν. 489/1976», εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ, 2022, σελ. 173.

⁸² Ομοίως, Κρητικός Αθ., «Ερμηνεία κατ' άρθρο του Κ.Ν. 489/1976», εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ, 2022, σελ. 175.

⁸³ Μανουσάκης Ι. Γ., «Αυτοκινητικό ατύχημα», εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2022, σελ. 268.

αντίστοιχα ταυτόριθμα άρθρα του, το πρόσωπο που ζημιώθηκε από αυτοκινητικό ατύχημα έχει από την ασφαλιστική σύμβαση και μέχρι του ποσού αυτής ίδια αξίωση κατά του ασφαλιστή, ο οποίος δεν μπορεί να αντιτάξει κατ' αυτού, όταν ασκεί την παραπάνω αξίωση, ενστάσεις που απορρέουν από την ασφαλιστική σύμβαση. Ο ασφαλιστής έχει δικαίωμα αναγωγής, δηλαδή μπορεί να ζητήσει όσα κατέβαλε ή πρόκειται να καταβάλει στον ζημιωθέντα τρίτο από τον οδηγό, τον ασφαλισμένο και το λήπτη της ασφάλισης (αντισυμβαλλόμενο). Βέβαια, καθένα από τα πρόσωπα αυτά ευθύνεται αυτοτελώς, δηλαδή υπάρχει παράλληλη και εις ολόκληρον ευθύνη, κατά το άρθρο 926 του ΑΚ, ενός εκάστου των προαναφερόμενων προσώπων, έναντι του ασφαλιστή (ΑΠ 1431/2009, ΑΠ 2277/2009). Το δικαίωμα αναγωγής του ασφαλιστή, σε περίπτωση συνδρομής λόγου εξαιρέσης από την ασφαλιστική κάλυψη που προβλέπεται από το άρθρο 6β' παρ. 1 εδ. α, β, γ του Ν. 489/1976 θεμελιώνεται στο άρθρο 361 ΑΚ και 11 παρ. 1 και 10 παρ. 1 του Ν. 489/1976 και όχι στο άρθρο 914 ΑΚ, ανεξάρτητα από το ότι η αρχική γενεσιουργός αιτία είναι η αδικοπραξία.

Τα ως άνω πρόσωπα δεν έχουν, όμως, ευθύνη εξ αναγωγής από μόνον το γεγονός ότι φέρουν την ως άνω ιδιότητα. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι να μπορεί η εν λόγω παράβαση να αποδοθεί σε υπαιτιότητα καθενός από αυτά. Εάν δε ο ιδιοκτήτης παραχωρεί την οδήγηση σε πρόσωπο στερούμενο άδειας ικανότητας, προϋπόθεση για την ευδοκίμηση της αναγωγής του ασφαλιστή κατά του ιδιοκτήτη είναι ο τελευταίος να ε γνώριζε την έλλειψη αυτή στο πρόσωπο του οδηγού. Εάν δεν γνωρίζει ούτε μπορούσε να γνωρίζει, τότε δεν συντρέχει περίπτωση εξαιρέσης του ασφαλιστή. Προϋπόθεση λοιπόν για να συντρέξει λόγος εξαιρέσης του ασφαλιστή από την ασφαλιστική κάλυψη και για να τελεσφορήσει η αναγωγική του αξίωση είναι η ύπαρξη υπαιτιότητας στο καθένα από τα ασφαλιζόμενα πρόσωπα, κατά των οποίων ο ασφαλιστής δικαιούται κατ' αρχήν, να ασκήσει αναγωγή επικαλούμενος τη συνδρομή των προϋποθέσεων του νόμου (τα τυπικά στοιχεία και την αποδοχή, έστω και σιωπηρά, με έναν εκ των ως ανωτέρω τρόπων) από τον ασφαλιζόμενο και η επέλευση της παράβασης από τον οδηγό του ασφαλιζόμενου οχήματος.

Ως προαναφέρθηκε, εάν, ο ασφαλισμένος ιδιοκτήτης ή ο αντισυμβαλλόμενος είναι πρόσωπα διαφορετικά από τον οδηγό, για να τελεσφορήσει και κατ' αυτών η αναγωγή του ασφαλιστή πρέπει τα πρόσωπα αυτά να βαρύνονται με υπαιτιότητα για την παράβαση. Το ζήτημα της υπαιτιότητας δεν ρυθμίζεται (γενικά ή ειδικά) στο Ν. 2496/1997, ούτε στο Ν. 3557/2007, ούτε στα άρθρα 25 και 26 της ήδη καταργηθείσας Κ4/585/1978 ΑΥΕ. Όμως, από την προσφυγή στις γενικές διατάξεις του ΑΚ, που ρυθμίζουν την περίπτωση της ομαλής εξέλιξης της σύμβασης και δη στα άρθρα 330, 335, 336, 337 ΑΚ και καθιερώνουν την αρχή της τεκμαιρομένης υπαιτιότητας, συνάγεται ότι, κατ' αρχήν υπάρχει αυτή και στο πρόσωπο του ιδιοκτήτη του οχήματος, ο οποίος παραχωρεί την οδήγηση του σε πρόσωπο, το οποίο, επί

παραδείγματι, τελεί υπό την επήρεια οιοπνεύματος και δεν απαιτείται να το επικαλεσθεί στη σχετική αγωγή του ο ασφαλιστής. Αντίθετα, ο ιδιοκτήτης του οχήματος για να καταρρίψει ως εναγόμενος το εις βάρος του τεκμήριο υπαιτιότητας, πρέπει, κατ' ένσταση του, να επικαλεσθεί και να αποδείξει ότι δεν βαρύνεται με υπαιτιότητα, διότι δεν γνώριζε, ούτε μπορούσε να γνωρίζει, ότι το πρόσωπο στο οποίο παραχώρησε την οδήγηση δεν είναι ικανό για οδήγηση, καθότι τελεί, επί παραδείγματι, υπό την επίδραση οιοπνεύματος.

Εξάλλου, δεν αποτελεί, επίσης, στοιχείο της βάσης της εξ' αναγωγής αγωγής του ασφαλιστή το οποίο, τεκμαίρεται, κατ' αρχήν, ότι υπάρχει, το στοιχείο της αιτιώδους συνάφειας μεταξύ της παράβασης του όρου της απαλλαγής του ασφαλιστή και της πρόκλησης του τροχαίου ατυχήματος. Κατά συνέπεια, ο ιδιοκτήτης ασφαλισμένος ή ο λήπτης της ασφάλισης, πρέπει, κατ' ένσταση να επικαλεσθεί και να αποδείξει την έλλειψη αιτιώδους συνάφειας ή και την έλλειψη υπαιτιότητας, ώστε να μην τελεσφορήσει η εναντίον του αναγωγή του ασφαλιστή (ΑΠ 991/2011 ΕπΣυνγκΔ 2012,9, ΕφΑθ 5684/2010 ΕλλΔνη 2011, 1436, Α. Κρητικό, ό.π., παρ. 48-63, σελ. 643-648, Β. Θάνου – Χριστοφίλου, ΕΠΙΔΙΚΙΑ, 2011, 397).⁸⁴

Προσέτι δε, το δικαίωμα αναγωγής ασκείται, είτε με αυτοτελή αγωγή του ασφαλιστή μετά την καταβολή, που έκανε αυτός προς τον τρίτο, είτε με παρεμπίπτουσα αγωγή, πριν την καταβολή, αν συνενάγονται ως **απλοί ομόδικοι** ο ασφαλιστής, ο ασφαλισμένος, ο αντισυμβαλλόμενος και ο οδηγός.⁸⁵ Με την εξ αναγωγής αγωγή του, ο ασφαλιστής δικαιούται να απαιτήσει από τα ασφαλισμένα πρόσωπα το σύνολο του ποσού που κατέβαλε (ή πρόκειται να καταβάλει κατ' άρθρο 69 ΚΠολΔ) στον ζημιωθέντα τρίτο, δηλαδή το κεφάλαιο της αποζημίωσης, με τους δικονομικούς τόκους, καθώς και τη δικαστική δαπάνη. Επιπλέον δε, δικαιούται και τόκους επί όλων των ανωτέρω ποσών, από την καταβολή τους.

Επίσης, πρέπει να σημειωθεί, ότι ο ασφαλιστής, ασκώντας αγωγή εξ αναγωγής κατά του ασφαλισμένου οφείλει να επικαλεσθεί μόνο το αντικειμενικό περιστατικό της παραβάσεως. Κατ' αρχήν δεν είναι απαραίτητη η επίκληση της υπαιτιότητας των εξ αναγωγής υπόχρεων στην επέλευση του τροχαίου ατυχήματος, διότι προϋπόθεση της βασιμότητας της αναγωγής είναι η προηγούμενη ευδοκίμηση της κύριας αγωγής, που προϋποθέτει υπαιτιότητα του οδηγού του ζημιογόνου οχήματος (ΑΠ 997/2014).⁸⁶

Το **δικαίωμα αναγωγής του ασφαλιστή κατά του ασφαλισμένου** στηρίζεται στην αναγκαστικού δικαίου διάταξη του άρθρου 11 παρ. 1 του Ν. 489/1976, που **αποκλείει στον ασφαλιστή** να επικαλεσθεί την ασφαλιστική σύμβαση **προκειμένου να αρνηθεί την**

⁸⁴ 4/2016 ΕΙΡ ΚΑΛΥΜΝ ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

⁸⁵ 1877/2017 ΑΠ ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

⁸⁶ 322/2020 ΑΠ ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

ασφαλιστική κάλυψη και συγκεκριμένα προκειμένου να αντιτάξει κατά του ζημιωθέντος τρίτου ένσταση εξαιρέσεως από την ασφαλιστική κάλυψη της ασφαλιστικής περίπτωσης που προήλθε κατόπιν παραβίασης ασφαλιστικού βάρους εκ μέρους του αδικοπραγήσαντος ασφαλισμένου του, του επιβάλλει την καταβολή του ασφαλίματος και την αποκατάσταση της ζημίας, παρά την εξαιρέση από την ασφαλιστική κάλυψη, και ταυτόχρονα η ίδια αυτή διάταξη επιφυλάσσει στον ασφαλιστή δικαίωμα άσκησης αναγωγής. Η αναγωγή αποτελεί ιδιαίτερη και αυτοτελή αξίωση που παράγεται απευθείας από το νόμο και όχι από την αδικοπραξία ή την σύμβαση⁸⁷.

Παθητικά υποκείμενα του δικαιώματος αναγωγής του ασφαλιστή, όταν συντρέχει περίπτωση αποκλεισμού της ευθύνης του τελευταίου, είναι ο υπαίτιος οδηγός, ο αντισυμβαλλόμενος, ανεξάρτητα εάν έχει ή όχι παράλληλα και την ιδιότητα του ασφαλισμένου, δηλαδή του κυρίου, κατόχου ή οδηγού του ζημιογόνου αυτοκινήτου, και ο ασφαλισμένος, δηλαδή ο κύριος ή κάτοχος του αυτοκινήτου, έστω και εάν δεν οδηγεί το ασφαλισμένο αυτοκίνητο.

Το **δεδικασμένο** της δίκης μεταξύ ασφαλιστή και ζημιωθέντος τρίτου δεν επιδρά στη δίκη μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου.⁸⁸

Το δικαίωμα αναγωγής του ασφαλιστή κατά του ασφαλισμένου, το οποίο κατά τα προαναφερόμενα στηρίζεται στην αναγκαστικού δικαίου διάταξη του άρθρου 11 παρ. 1 του Ν. 489/1976, υπόκειται στη συνήθη εικοσαετή **παραγραφή** του άρθρου 249 ΑΚ, που προβλέπει ότι «*Εφόσον δεν ορίζεται διαφορετικά, οι αξιώσεις παραγράφονται σε είκοσι χρόνια*», διότι δεν υπάρχει διάταξη που να προβλέπει συντομότερη παραγραφή του δικαιώματος αυτού. Η παραγραφή του άρθρου 10 του Ν. 2496/1997, που ορίζει ότι «*αξιώσεις που πηγάζουν από την ασφαλιστική σύμβαση παραγράφονται στις ασφαλίσσεις ζημιών μετά από τέσσερα (4) χρόνια και ασφαλίσσεις προσώπων μετά από πέντε (5) χρόνια από το τέλος του έτους μέσα στο οποίο γεννήθηκαν*», αφορά τις απαιτήσεις και αξιώσεις του ασφαλιστή και του ασφαλισμένου που ιδρύονται από την ασφαλιστική σύμβαση και όχι από το νόμο, όπως π.χ. η αξίωση του ασφαλιστή προς καταβολή του συμφωνηθέντος ασφαλίστρου. Και ναι μεν οι περί παραγραφής διατάξεις του άρθρου 10 του Ν. 2496/1997 τυγχάνουν εφαρμογής στις διατάξεις περί υποχρεωτικής ασφάλισης του άρθρου 26 του Ν. 2496/1997, πλην, όμως, δεν τυγχάνουν εφαρμογής στις διατάξεις του Ν. 489/1976, και συνεπώς ούτε στην περί αναγωγής ασφάλιση του άρθρου 11 παρ. 1 του Ν. 489/1976, δεδομένου ότι οι διατάξεις του άρθρου 26 του Ν.

⁸⁷ ΜΠΡ ΗΛΕΙΑΣ 25/2022 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

⁸⁸ ΑΠ 68/2019 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ, ΜΕφΔωδ 195/2020 ΤΝΠ QUALEX, ΜΠΡ ΗΛΕΙΑΣ 25/2022 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

2496/1997, κατά ρητή επιταγή της διατάξεως της παραγράφου 6 του ίδιου άρθρου του νόμου αυτού, δεν εφαρμόζονται στην υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης έναντι τρίτων από ατυχήματα αυτοκινήτων (ΑΠ 86/2019 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ).⁸⁹ Βέβαια, παρά το γεγονός ότι η άποψη της εικοσαετούς παραγραφής του άρθρου 249 ΑΚ φαίνεται να είναι η επικρατούσα, λόγω του χαρακτήρα της ως αυτοτελούς αξίωσης, που αρχίζει από την καταβολή (Μανουσάκης, 2022)⁹⁰, εντούτοις αμφισβητείται έντονα το ζήτημα του χρόνου παραγραφής στην οποία υπόκειται το δικαίωμα αναγωγής του ασφαλιστή κατά του αντισυμβαλλομένου ή ασφαλισμένου του (Κρητικός, 2022)⁹¹. Έτσι, ο Κρητικός, διατυπώνοντας κάποιες βάσιμες σκέψεις και ιδίως ότι δικαιοπολιτικά δεν δύναται να γίνει δεκτό ότι η αξίωση αποζημίωσης του παθόντος τρίτου κατά του ασφαλιστή υπόκειται στη βραχεία πενταετή παραγραφή της παρ. 2 του άρθρου 10 του Ν. 489/1976, ενώ η αξίωση του ασφαλιστή κατά του ασφαλισμένου του μετά την ικανοποίηση του παθόντος τρίτου υπόκειται στην πολύ μακρά εικοσαετή παραγραφή της ΑΚ 249, κρίνει ως ορθότερη την άποψη κατά την οποία η αξίωση εξ αναγωγής του ασφαλιστή κατά του ασφαλισμένου του και του λήπτη της ασφαλίσεως υπόκειται στην τετραετή παραγραφή του άρθρου 10 του Ν. 2496/1997 που αρχίζει από το τέλος του έτους μέσα στο οποίο έγινε η ικανοποίηση του παθόντος τρίτου από τον ασφαλιστή.

Η άσκηση του δικαιώματος του ασφαλιστή περί αποκλεισμού της ευθύνης του για λόγο προβλεπόμενο στις περ. α', β' και γ' της παρ. 1 του άρθρου 6β' του Ν. 489/1976 μπορεί να αποκρουσθεί μέσω της διάταξης του ΑΚ 281 περί καταχρηστικότητας. Το βάρος αποδείξεως έχει ο προτείνων τη σχετική ένσταση ασφαλισμένος ή λήπτης της ασφάλισης (Κρητικός, 2022).⁹²

§3.1. Εξαιρούνται από την ασφάλιση οι ζημιές που προκαλούνται από οδηγό, ο οποίος στερείται της άδειας οδήγησης που προβλέπεται από το νόμο για την κατηγορία του αυτοκινήτου οχήματος που οδηγεί

Με τη διάταξη του άρθρου 17 παρ. 1 εδ. γ' του Ν. 3557/2007, η ισχύς του οποίου άρχισε από 14/5/2007, καταργήθηκε η Κ4/585/5.04.1978 απόφαση του Υπουργού Εμπορίου, ενώ με τη διάταξη του άρθρου 4 του ίδιου νόμου προστέθηκε το άρθρο 6β' στο Π.Δ. 237/1986, που κωδικοποίησε το Ν. 489/1976. Στο άρθρο αυτό, στην παράγραφο ένα (1) προβλέπονται τρεις (3) λόγοι εξαίρεσης από την ασφάλιση. Από το συσχετισμό μεταξύ τους προκύπτει με σαφήνεια, κατά πάγια νομολογία, ότι ο νόμος προβλέπει την ανάγκη συνδρομής αιτιώδους συνάφειας, ως

⁸⁹ ΑΠ 86/2019 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ, ΜΠΡ ΗΛΕΙΑΣ 25/2022 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

⁹⁰ Μανουσάκης Ι. Γ., «Αυτοκινητικό Ατύχημα», εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2022, σελ. 284

⁹¹ Κρητικός Αθ., «Ερμηνεία κατ' άρθρο του Κ.Ν. 489/1976», εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ, 2022, σελ. 240.

⁹² Κρητικός Αθ., «Ερμηνεία κατ' άρθρο του Κ.Ν. 489/1976», εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ, 2022, σελ. 238.

μιας περαιτέρω προϋπόθεσης για τη συγκρότηση των λόγων εξαίρεσης, μόνο στις περιπτώσεις β' και γ', όχι όμως και στην περίπτωση α', δηλαδή στην πρόκληση ατυχήματος από οδηγό που στερείται άδειας ικανότητας οδήγησης για την κατηγορία του οχήματος που οδηγεί.

Ειδικότερα, από τη γραμματική διατύπωση των τριών περιπτώσεων εξαίρεσης συνάγεται ότι στην α' περίπτωση δεν εξετάζεται και δεν ερευνάται κατά πόσο η έλλειψη άδειας ικανότητας οδηγού επηρέασε ή όχι την πρόκληση του ατυχήματος, αφού πρόκειται τυπικά για περίπτωση εξαίρεσης από την ασφαλιστική κάλυψη, ενώ η ανάγκη συνδρομής της αιτιώδους συνάφειας ερευνάται μόνο στις δύο άλλες περιπτώσεις. Η διατύπωση αυτή στο νόμο, δηλαδή η μη αναφορά, σε αντίθεση με τις λοιπές δύο περιπτώσεις, της σύνδεσης της αιτιώδους συνάφειας της έλλειψης της άδειας οδήγησης με την πρόκληση του ατυχήματος, αποτελεί συνειδητή ρύθμιση του νομοθέτη, διαφοροποιημένη σε σχέση με τις δύο άλλες περιπτώσεις, και δεν πρόκειται για απλή παράλειψη του.

Ναι μεν η σύγχρονη ασφαλιστική επιστήμη, η θεωρία και η πάγια νομολογία (ΑΠ 1068/2013, ΑΠ 1016/2013, ΑΠ 1451/2009, ΑΠ 1357/2008, ΑΠ 1517/2006) θεωρούσαν, μέχρι την κατάργηση της παραπάνω υπουργικής απόφασης, και τους λόγους αυτούς απαλλαγής ή εξαίρεσης (που αποτελούσαν συμβατικές εξαιρέσεις της κάλυψης του ασφαλισμένου), ως καλυμμένα ασφαλιστικά βάρη (συμβατικά), δηλαδή η απαλλαγή του ασφαλιστή, στην επίμαχη περίπτωση, δεν επερχόταν μόλις διαπιστωνόταν η έλλειψη άδειας οδήγησης στο πρόσωπο του οδηγού που είχε εμπλακεί στο ατύχημα, αλλά τούτο επερχόταν, εφόσον συνέτρεχε υπαιτιότητα και αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της παράβασης του ασφαλιστικού βάρους, δηλαδή της έλλειψης άδειας ικανότητας οδήγησης, και του ατυχήματος, πλην, όμως, τούτο δεν σημαίνει ότι ο νομοθέτης είναι δεσμευμένος (νομοθετικά) να ακολουθήσει οπωσδήποτε την παραδοχή αυτή. Αντίθετα, έχει την ευχέρεια να αποκλίνει, εφόσον, βέβαια, εκφράζεται σαφώς, όπως συμβαίνει στην περίπτωση του εδαφίου α' της παραγράφου 1 του άρθρου 6β του Π.Δ. 237/1986, στην οποία, σε αντίθεση με τις άλλες δύο ρυθμιζόμενες περιπτώσεις ασφαλιστικών βαρών, δεν θέτει ως προϋπόθεση του λόγου απαλλαγής ή εξαίρεσης του ασφαλιστή την αιτιώδη συνάφεια μεταξύ της πιο πάνω παράβασης και του ατυχήματος, χωρίς, περαιτέρω, να είναι υποχρεωμένος, όταν προβλέπει λόγους εξαίρεσης για τη ρύθμιση κάποιου θέματος, να θέτει είτε μόνο λόγους εξαίρεσης, είτε μόνο καλυμμένα ασφαλιστικά βάρη, αλλά έχει τη δυνατότητα να κάνει συνδυασμό μεταξύ τους.⁹³

⁹³ ΑΠ 1040/2021 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ, ΑΠ 323/2020 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ, ΑΠ 628/2019 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ, 12/2022 ΕΦ ΔΩΔ ΜΟΝ ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ, 347/2020 ΕΦ ΛΑΡ ΜΟΝ ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ, 217/2021 ΕΦ ΠΑΤΡ ΜΟΝ ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

Συνεπώς, με βάση την προαναφερόμενη ρύθμιση του νόμου, δεν έχει νομική επιρροή ο ισχυρισμός του οδηγού που έχει εμπλακεί σε τροχαίο ατύχημα και δεν έχει άδεια ικανότητας οδήγησης, ότι γνωρίζει να οδηγεί ή ότι λείπει αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της έλλειψης της άδειας αυτής και του ατυχήματος (ΑΠ 450/2018, ΑΠ 474/2017, ΑΠ 71/2017, ΑΠ 324/2016). Αρκεί το γεγονός, και μόνο, ότι αυτός δεν διαθέτει, κατά το χρόνο του ατυχήματος, την προβλεπόμενη από το νόμο άδεια ικανότητας οδηγού, για την κατηγορία του οχήματος που οδηγεί.⁹⁴

Προσέτι δε, ενόψει του ότι οι ανωτέρω τρεις εξαιρέσεις προβλέπονται ρητώς από το νόμο, δεν εξετάζεται εάν αυτές κατέστησαν περιεχόμενο της ασφαλιστικής σύμβασης και ωσαύτως δεν έχει νομική επιρροή, έτι περαιτέρω, ο ισχυρισμός του οδηγού που έχει εμπλακεί σε τροχαίο ατύχημα και δεν έχει άδεια ικανότητας οδήγησης ότι ο σχετικός όρος δεν αποτέλεσε περιεχόμενο της ασφαλιστικής συμβάσεως.⁹⁵

Συμπερασματικά, για την εφαρμογή της διάταξης του άρθρου 6β' παρ. 1 εδ. α' του Ν. 489/1976 δεν απαιτείται να υπάρχει αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της ελλείψεως της κατά νόμο απαιτούμενης άδειας οδήγησης και της ζημίας, που προκαλεί ο οδηγός ασφαλισμένου οχήματος και αρκεί το γεγονός και μόνο ότι αυτός δεν διαθέτει κατά το χρόνο του ατυχήματος την προβλεπόμενη από το νόμο και για την κατηγορία του οχήματος που οδηγεί, άδεια ικανότητας οδηγού. Έτσι, αν η απόφαση του δικαστηρίου της ουσίας απαιτήσει για την εφαρμογή της ανωτέρω διάταξης και την συνδρομή αιτιώδους συνάφειας ενέχει παραβίαση αυτής, αφού ζήτησε περισσότερα από όσα στοιχεία αξιώνει ο νόμος.⁹⁶

Στην περίπτωση αυτή ο ασφαλιστής δικαιούται αναγωγικά στρεφόμενος κατά του οδηγού ή του ασφαλισμένου ή του λήπτη της ασφάλισης να απαιτήσει από αυτούς όσα κατέβαλε ή θα καταβάλει στον παθόντα τρίτο. Επομένως, όλα όσα προαναφέρθηκαν έχουν νομική αξία στις σχέσεις ασφαλιστή και ασφαλισμένου στη λεγόμενη δίκη αναγωγής του πρώτου κατά του δεύτερου, κατά την οποία παρέχεται το δικαίωμα στον ασφαλιστή να εναγάγει τα αναφερόμενα στο άρθρο 11 παρ. 1 του Π.Δ. 237/1986 πρόσωπα (ΑΠ 322/2020, ΑΠ 628/2019, ΑΠ 474/2017).⁹⁷ Ο ασφαλιστής δικαιούται να απαιτήσει από τον ασφαλισμένο του ολόκληρο το ποσό αποζημιώσεως που κατέβαλε ή θα καταβάλει στον τρίτο, ήτοι κεφάλαιο και δικονομικούς τόκους και δικαστική δαπάνη καθώς επίσης και τόκους επί όλων των άνω ποσών από την καταβολή τους.⁹⁸ Ο ασφαλιστής, ασκώντας αγωγή εξ αναγωγής κατά του ασφαλισμένου, λόγω παραβάσεως του καθιερούμενου από την άνω νομική διάταξη ασφαλιστικού βάρους, οφείλει να

⁹⁴ ΕΦ ΑΘ 6235/2022 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

⁹⁵ ΕΦ ΠΕΙΡ ΜΟΝ 327/2021 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

⁹⁶ ΑΠ 1877/2017 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ, ΑΠ 379/2021 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ

⁹⁷ Ομοίως, ΕΦ ΠΕΙΡ ΜΟΝ 327/2021 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

⁹⁸ ΕΦ ΑΘ ΜΟΝ 44/2023 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

επικαλεσθεί μόνο το αντικειμενικό περιστατικό της παραβάσεως αυτής (ΑΠ 322/2020 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ).⁹⁹

Περαιτέρω, από τη γραμματική διατύπωση της άνω απαλλακτικής για την ασφαλιστική εταιρεία ρύθμισης συνάγεται ότι η ευθύνη του ιδιοκτήτη ή του τρίτου προστήσαντος τον στερούμενο αδείας ικανότητας οδηγό, δεν είναι αντικειμενική αλλά προϋποθέτει γνώση ή, τουλάχιστον, δυνατότητα γνώσης από τα εν λόγω πρόσωπα της ανυπαρξίας άδειας ικανότητας οδήγησης στο πρόσωπο του υπαίτιου, για το επισυμβάν ατύχημα, οδηγού.

Η δυνατότητα αυτή γνώσης υπάρχει σε κάθε περίπτωση για τον προστήσαντα, ο οποίος στο πλαίσιο της διάταξης του άρθρου 922 ΑΚ ευθύνεται για τις άδικες πράξεις του προστηθέντος, εφόσον αυτές τελέστηκαν είτε κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας που του ανατέθηκε, βάσει συμβάσεως ή εντολής, είτε με την ευκαιρία ή εξ αφορμής της υπηρεσίας αυτής, έστω κατά κατάχρηση αυτής γενομένη και για τη θεμελίωση της ευθύνης του οποίου αρκεί το γεγονός ότι ο προστηθείς τελούσε κατά την εκτέλεση της άδικης πράξης υπό τις οδηγίες και εντολές του, ως προς τον τρόπο της εκπλήρωσης των καθηκόντων του, χωρίς να είναι αναγκαία η δυνατότητα διαρκούς επίβλεψης του προστηθέντος ούτε και η ύπαρξη ενοχικού δεσμού μεταξύ του προστήσαντος και του υποστάντος βλάβη τρίτου. **Λόγω αυτής της ευθύνης του προστήσαντος έναντι των τρίτων υποχρεώνεται εκ των πραγμάτων αλλά έχει και κάθε λόγο να ελέγχει αν το πρόσωπο, με το οποίο συνδέεται με σχέση προστήσεως και στο οποίο αναθέτει να διεκπεραιώσει συγκεκριμένη εργασία, διαθέτει, πέραν των ουσιαστικών και τα απαιτούμενα προς τούτο τυπικά προσόντα.** Εντεύθεν έπεται, ότι η ασφαλιστική εταιρία για να θεμελιώσει το παρεχόμενο από το νόμο αναγωγικό της δικαίωμα κατά του προστήσαντος, αρκεί για το ορισμένο της σχετικής αγωγής να επικαλεσθεί και να θεμελιώσει την ύπαρξη σχέσεως προστήσεως μεταξύ του εναγομένου και του υπαίτιου οδηγού και δεν απαιτείται να επικαλεσθεί ειδικά ότι ο προστήσας γνώριζε ή είχε δυνατότητα να γνωρίζει ότι ο προστηθείς υπαίτιος οδηγός δεν διέθετε την απαιτούμενη κατά περίπτωση άδεια ικανότητας οδηγού.¹⁰⁰

Σημειωτέον ότι σε περίπτωση κλοπής ή απόκτησης του οχήματος με χρήση βίας, εάν ο κλέπτης οδηγός στερείται αδείας οδήγησης, δεν συντρέχει λόγος εξαίρεσης του ασφαλιστή και ο ιδιοκτήτης καλύπτεται ασφαλιστικά για την αστική του ευθύνη έναντι των τρίτων κατά το άρθρο 6 παρ. 2 εδ. β' του Ν. 489/1976 (άρθρο 6 παρ. 2 εδ. β' του Π.Δ. 237/1986).¹⁰¹

⁹⁹ Ομοίως, ΕΦ ΑΘ ΜΟΝ 44/2023 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

¹⁰⁰ ΕΦ ΑΘ ΜΟΝ 6235/2022 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

¹⁰¹ ΕΙΡ ΚΑΛΥΜΝ 4/2016 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

§3.1.1. Νομοθετικές ρυθμίσεις για τις άδειες ικανότητας οδηγού

Είναι σαφές ότι από τη παράγραφο 1 εδάφιο α' του άρθρου 6β' του Π.Δ. 237/1986, προκύπτει ότι δεν αρκεί η κατοχή οιασδήποτε άδειας οδήγησης, αλλά απαιτείται άδεια οδήγησης που προβλέπεται από το νόμο για την κατηγορία του αυτοκινήτου οχήματος που οδηγεί ορισμένο πρόσωπο – οδηγός.

Επί του παρόντος, θα παραθέσουμε κάποιες νομοθετικές ρυθμίσεις επί των οποίων επισημαίνεται η συγκεκριμένη άδεια οδήγησης που απαιτείται για τη συγκεκριμένη κατηγορία οχήματος, αλλά και η ταξινόμηση των κατηγοριών. Έτσι, στο άρθρο 94 του Ν. 2696/1999¹⁰² κατατάσσονται τα διάφορα οχήματα σε κατηγορίες και ορίζεται η απαιτούμενη άδεια για κάθε κατηγορία οχήματος¹⁰³ και στο άρθρο 95 του Ν. 2696/1999¹⁰⁴ προβλέπονται οι κυρώσεις. Σημειωτέον ότι το άρθρο 94 του Ν. 2696/1999 τροποποιήθηκε με το άρθρο 98 του Ν. 5039/2023. Στα άρθρα 3 και 5 του Π.Δ. 51/2012¹⁰⁵ (ΦΕΚ Α' 101/27.04.2012), με το οποίο προσαρμόστηκε η ελληνική νομοθεσία προς την Οδηγία 2006/126/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20^{ης}/12/2006, όπως τροποποιήθηκε με τις Οδηγίες 2008/65/EK της Επιτροπής της 27^{ης}/06/2008, 2009/113/EK της Επιτροπής της 25^{ης}/08/2009 και 2011/94/EE της Επιτροπής της 28^{ης}/11/2011, προβλέπονται αφενός οι κατηγορίες αδειών οδήγησης μοτοποδηλάτων, μοτοσυκλετών, μηχανοκίνητων τρίκυκλων, τετρακύκλων και αυτοκινήτων και αφετέρου η ισχύς των αδειών οδήγησης, αντίστοιχα. Σημαντικές διατάξεις αποτελούν και τα άρθρα 13 παρ. 2¹⁰⁶, 96 (άδειες οδήγησης μοτοποδηλάτων)¹⁰⁷ και 97 (άδειες οδήγησης αγροτικών μηχανημάτων και μηχανημάτων έργων)¹⁰⁸ του Ν. 2696/1999.

Σημαινόμενα ρύθμιση θέτει και το ΦΕΚ Β' 1845/07.05.2021. Ειδικότερα, με την υπ' αριθμόν Δ30/Α3/113358 απόφαση του Υφυπουργού Υποδομών και Μεταφορών επικαιροποιούνται οι διατάξεις της υπ' αριθμόν 50984/7947/22.11.2013 απόφασης του Υφυπουργού Υποδομών,

¹⁰² Ιδείτε το κείμενο στον ιστότοπο : <https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/46357/nomos-2696-1999>

¹⁰³ Κρητικός Αθ., «Ερμηνεία κατ' άρθρο του Κ.Ν. 489/1976», εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ, 2022, σελ. 176 – 186.

¹⁰⁴ Ιδείτε το κείμενο στον ιστότοπο : <https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/46357/nomos-2696-1999>

¹⁰⁵ Ιδείτε το κείμενο στον ιστότοπο : file:///C:/Users/%CE%9C%CE%B1%CF%81%CE%AF%CE%B1/Downloads/FEK-2012-Tefxos%20A-00101-downloaded%20-11_03_2024.pdf

¹⁰⁶ Ιδείτε το κείμενο στον ιστότοπο : <https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/46357/nomos-2696-1999>

¹⁰⁷ Ιδείτε το κείμενο στον ιστότοπο : <https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/46357/nomos-2696-1999>

¹⁰⁸ Ιδείτε το κείμενο στον ιστότοπο : <https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/46357/nomos-2696-1999>

Μεταφορών και Δικτύων «Άδεια οδήγησης, εκπαίδευσης και εξέταση υποψήφιων οδηγών μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων» (Β' 3056). Άξιο αναφοράς είναι το άρθρο 1, όπου, μεταξύ άλλων, προσθέτει στην υπ' αριθμόν 50984/7947/22.11.2013 απόφαση το άρθρο 4Α, με το οποίο προβλέπεται η δυνατότητα αίτησης από φυσικό πρόσωπο για προσθήκη σε ισχύουσα άδεια οδήγησης κατηγορίας Β του εθνικού κωδικού 121 κατόπιν υποβολής των απαιτούμενων δικαιολογητικών στην οικεία Περιφερειακή Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών. Η κατηγορία Β με τον εθνικό κωδικό αριθμό «121», ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων κατηγορίας Α1, μόνο εντός της ελληνικής επικράτειας, υπό τις εξής προϋποθέσεις: 1. Κατοχή της κατηγορίας Β πάνω από έξι (6) έτη, 2. Συμπλήρωση της ηλικίας των είκοσι επτά (27) ετών και 3. Υποχρεωτική πρακτική εκπαίδευση, διάρκειας τουλάχιστον πέντε (5) μαθημάτων.¹⁰⁹

§3.1.2. Περιπτώσιολογία – Ζητήματα ερμηνείας

Από το συνδυασμό των άρθρων **13 παρ. 2 εδ. α' Ν. 2696/1999** : «Ο οδηγός επιβάλλεται να έχει την, κατά τις σχετικές διατάξεις, προβλεπόμενη άδεια οδήγησης και την αναγκαία σωματική και διανοητική ικανότητα και να βρίσκεται σε κατάλληλη κατάσταση για να οδηγεί, οφείλει δε κατά το χρόνο της οδήγησης να είναι σε θέση να ελέγχει το όχημα του...», **95 παρ. 1 Ν. 2696/1999** : «Η ισχύς των αδειών οδήγησης ορίζεται στο π.δ. 51/2012 (Α 101).», **5 παρ. 1 Π.Δ. 51/2012** : «Οι άδειες οδήγησης για τις κατηγορίες ΑΜ, Α1, Α2, Α, Β1, Β και ΒΕ έχουν διοικητική ισχύ δεκαπέντε (15) έτη, από την ημέρα της επιτυχούς εξέτασης προσόντων και συμπεριφοράς για τη χορήγηση της συγκεκριμένης κατηγορίας ή από την ημέρα της ανανέωσής της, κατά περίπτωση, και **όχι πέραν της συμπλήρωσης της ηλικίας των 65 ετών** του κατόχου της άδειας. Οι άδειες οδήγησης για τις κατηγορίες CΙ, CΙΕ, C, CE, DΙ, DΙΕ, D και DΕ έχουν διοικητική ισχύ πέντε (5) έτη, **από την ημέρα της επιτυχούς εξέτασης προσόντων και συμπεριφοράς για τη χορήγηση της συγκεκριμένης κατηγορίας ή από την ημέρα της ανανέωσής της**, κατά περίπτωση, και **όχι πέραν της συμπλήρωσης της ηλικίας των 65 ετών** του κατόχου της άδειας. Η διοικητική ισχύς των αδειών οδήγησης που ανανεώνονται πριν από τη συμπλήρωση της ηλικίας των 65 ετών, για όλες τις κατηγορίες αδειών οδήγησης, δεν επιτρέπεται να έχει ημερομηνία λήξης μεγαλύτερη του 68ου έτους της ηλικίας του κατόχου της

¹⁰⁹ Περισσότερες πληροφορίες στον ιστότοπο :

<https://mitos.gov.gr/index.php/%CE%94%CE%94:%CE%A0%CF%81%CE%BF%CF%83%CE%B8%CE%AE%CE%BA%CE%B7%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%83%CF%87%CF%8D%CE%BF%CF%85%CF%83%CE%B1%CE%AC%CE%B4%CE%B5%CE%B9%CE%B1%CE%BF%CE%B4%CE%AE%CE%B3%CE%B7%CF%83%CE%B7%CF%82%CE%BA%CE%B1%CF%84%CE%B7%CE%B3%CE%BF%CF%81%CE%AF%CE%B1%CF%82%CE%92%CF%84%CE%BF%CF%85%CE%BA%CF%89%CE%B4%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D%121>

άδειας. Από τη συμπλήρωση της ηλικίας των 65 ετών και μέχρι τη συμπλήρωση των 80 ετών, η διοικητική ισχύς όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης δεν επιτρέπεται να υπερβεί τα τρία (3) έτη, από την ημέρα της επιτυχούς εξέτασης προσόντων και συμπεριφοράς για τη χορήγηση οποιασδήποτε κατηγορίας ή από την ημέρα της ανανέωσης της κατηγορίας, κατά περίπτωση. Η διοικητική ισχύς των αδειών οδήγησης που ανανεώνονται πριν από τη συμπλήρωση της ηλικίας των 80 ετών, για όλες τις κατηγορίες αδειών οδήγησης, δεν επιτρέπεται να έχει ημερομηνία λήξης μεγαλύτερη του 82ου έτους της ηλικίας του κατόχου της άδειας. Μετά τη συμπλήρωση της ηλικίας των 80 ετών, η διοικητική ισχύς όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης δεν επιτρέπεται να υπερβεί τα δύο (2) έτη, από την ημέρα της ανανέωσης της κατηγορίας. Για ανανέωση άδειας οδήγησης μετά τη συμπλήρωση του 80ού έτους της ηλικίας του κατόχου της, για την οποία έχει κατατεθεί σχετική αίτηση πριν από τη λήξη ισχύος της, στην περίπτωση αδυναμίας άμεσης εξέτασης από Δευτεροβάθμια Ιατρική Επιτροπή (Δ.Ι.Ε.) και μόνο λόγω της συμπλήρωσης της προαναφερόμενης ηλικίας, παρατείνεται η διοικητική ισχύς των κατηγοριών της άδειας οδήγησης έως και έξι (6) μήνες με την έκδοση σχετικής βεβαίωσης από την αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών.»

5 παρ. 4 Π.Δ. 51/2012 : «Η άδεια οδήγησης ή οι επιμέρους κατηγορίες της παύουν αυτοδικαίως να ισχύουν εφόσον: α. λήξει η χρονική ισχύς τους ή, β. ο ενδιαφερόμενος παύει να πληροί τις ελάχιστες απαιτούμενες προδιαγραφές σωματικής και διανοητικής ικανότητας του Παραρτήματος ΙΙΙ ή, γ. το έντυπο της άδειας οδήγησης έχει φθαρεί ή έχει αλλοιωθεί σε τέτοιο βαθμό, ώστε να είναι δυσχερής ο έλεγχος των στοιχείων της», **7 παρ. 1 Π.Δ. 51/2012 :** «**Η ανανέωση κάθε κατηγορίας άδειας οδήγησης επιτρέπεται να γίνεται οποτεδήποτε, όχι όμως πριν από το δίμηνο το οποίο προηγείται της ημερομηνίας λήξης της, εφόσον ο κάτοχος της άδειας:** α. Έχει τη συνήθη διαμονή στην Ελλάδα ή την ιδιότητα του σπουδαστή ή του μαθητή επί έξι (6) τουλάχιστον μήνες στην Ελλάδα, πριν από την ημέρα κατάθεσης της αίτησης και των δικαιολογητικών, β. Πληροί τις ελάχιστες απαιτούμενες προδιαγραφές σωματικής και διανοητικής ικανότητας του Παραρτήματος ΙΙΙ και γ. Καταβάλλει τα εκάστοτε προβλεπόμενα ποσά, τα πάγια τέλη χαρτοσήμου και τις εισφορές υπέρ τρίτων.» προκύπτει ότι η ανανέωση της άδειας οδήγησης που έληξε, λόγω της συμπλήρωσης των 65 ετών, δεν καλύπτει τον ενδιάμεσο χρόνο (από τη λήξη μέχρι την ανανέωση), κατά τον οποίο ο οδηγός, που στερείται της άδειας, προκάλεσε το τροχαίο ατύχημα.¹¹⁰ Να σημειωθεί ότι τόσο το **Μονομελές Εφετείο Λάρισας με την υπ' αριθμόν 347/2020** απόφαση του όσο και ο **Άρειος Πάγος με την υπ' αριθμόν 379/2021**¹¹¹ απόφαση του κατέληξαν στο συμπέρασμα αυτό παραθέτοντας τα άρθρα 13 παρ. 2 εδ. α', 94 παρ. 3, 95 παρ. 1 εδ. α' – ε', 95 παρ. 3 και 95 παρ. 5 του Ν. 2696/1999, όπως

¹¹⁰ ΕΦ ΛΑΡ 347/2020 ΜΟΝ ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

¹¹¹ ΑΠ 379/2021 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ

αυτά ίσχυαν κατά το χρόνο του ατυχήματος. Καθότι όμως φαίνεται από την αντιπαραβολή των άρθρων ότι δεν υπάρχουν αλλαγές σε καίρια σημεία, κατά τη γράφουσα, το άνωθι συμπέρασμα, ήτοι ότι η ανανέωση της άδειας οδήγησης που έληξε, λόγω της συμπλήρωσης των 65 ετών, δεν καλύπτει τον ενδιάμεσο χρόνο (από τη λήξη μέχρι την ανανέωση), συνεχίζει και ισχύει και μετά τις τροποποιήσεις των άρθρων αυτών. Αν δεν έγινε ανανέωση της άδειας που έληξε λόγω συμπλήρωσης του 65^{ου} έτους της ηλικίας του κατόχου δεν επιτρέπεται η οδήγηση του οχήματος και ο οδηγός θεωρείται ότι στερείται αδειάς οδήγησης ενώ η ανανέωση που έγινε δεν έχει αναδρομική ενέργεια (ΑΠ 1628/2013 ΤΝΠ QUALEX, Μανουσάκης Ι.Γ.,2022).¹¹²

Επιπρόσθετα, σύμφωνα με το **άρθρο 94 παρ. 2 περ. α' του Ν. 2696/1999** «απαγορεύεται η οδήγηση μοτοποδηλάτων και ελαφρών τετρακύκλων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρικύκλων, τετρακύκλων και αυτοκινήτων: α) Από πρόσωπα τα οποία δεν κατέχουν **ισχύουσα ελληνική άδεια οδήγησης της κατάλληλης κατηγορίας**. Η απαγόρευση αυτή δεν ισχύει για τα πρόσωπα, τα οποία εκπαιδεύονται ή εξετάζονται προκειμένου να αποκτήσουν ή ανανεώσουν συγκεκριμένης κατηγορίας άδεια οδήγησης, εφόσον είναι εφοδιασμένα με τα κατά νόμον προβλεπόμενα έγγραφα για τον σκοπό αυτόν...» σε συνδυασμό με το **άρθρο 94 παρ. 3 του Ν. 2696/1999, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 98 του Νόμου 5039/2023**, «Δεν υπάγονται στις απαγορεύσεις της περ. α' της παρ. 2 του παρόντος και εφόσον έχουν συμπληρώσει την **ελάχιστη απαιτούμενη ηλικία που προβλέπεται για τη χορήγηση ελληνικής άδειας οδήγησης:** α. Οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης, αντίστοιχης κατηγορίας, η οποία έχει εκδοθεί από κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή από τα κράτη Νορβηγία, Ισλανδία, Λιχτενστάιν, β. **Οι κάτοχοι ισχύουσας διεθνούς άδειας οδήγησης η οποία έχει εκδοθεί από οποιοδήποτε κράτος, εκτός της Ελλάδος, και δεν έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα,** γ. **Οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης, η οποία έχει εκδοθεί από κράτη εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με τα οποία η Ελλάδα έχει συνάψει ειδική συμφωνία, η οποία έχει κυρωθεί με νόμο και οι οποίοι δεν έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα,** δ. Οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης κατά τα οριζόμενα σε διεθνείς συμβάσεις ή συμφωνίες που έχουν κυρωθεί με νόμο και οι οποίοι δεν έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα, ε. Οι οδηγοί μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρικύκλων, τετρακύκλων και αυτοκινήτων, τα οποία ανήκουν στις ελληνικές ένοπλες δυνάμεις ή στα σώματα ασφαλείας, εφόσον είναι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης που έχει εκδοθεί από τις αρμόδιες Υπηρεσίες τους, στ. Τα μέλη διπλωματικών αποστολών και προξενικών αρχών, καθώς και τα μέλη Διεθνών Οργανισμών και Γραφείων Διεθνών Οργανισμών στην Ελλάδα ως και τα μέλη των οικογενειών τους, υπήκοοι τρίτων χωρών, πλην των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Νορβηγίας,

¹¹² Μανουσάκης Ι. Γ., «Αυτοκινητικό Ατύχημα», εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2022, σελ. 266.

της Ισλανδίας ή του Λιχτενστάιν, και κάτοχοι Δελτίου Ταυτότητας εκδοθέντος από τη Διεύθυνση Εθιμοτυπίας του Υπουργείου Εξωτερικών, εφόσον κατέχουν ισχύουσα άδεια οδήγησης της χώρας τους, υπό την προϋπόθεση ότι αυτή συνοδεύεται από βεβαίωση της εκδούσας αρχής, για το δικαίωμα οδήγησης οχήματος βάσει των κατηγοριών που κατέχουν, επίσημα μεταφρασμένης, ζ. Οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρικύκλων, τετρακύκλων και επιβατικών αυτοκινήτων που δεν έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα και η οποία έχει εκδοθεί από κράτος στο οποίο δεν εκδίδεται διεθνής άδεια οδήγησης. Προς τούτο, απαιτείται η εθνική άδεια των αντίστοιχων κατηγοριών να συνοδεύεται από επίσημη μετάφρασή της στην ελληνική ή την αγγλική γλώσσα, η. Οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρικύκλων, τετρακύκλων και επιβατικών αυτοκινήτων, κατά τη διαμονή τους στην Ελλάδα, η οποία έχει εκδοθεί από τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, τον Καναδά, την Κοινοπολιτεία της Αυστραλίας, το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, τα εξαρτώμενα εδάφη του Βρετανικού Στέμματος (Γκέρνσεϊ, Νήσος Μαν και Τζέρσεϊ) ή το Γιβραλτάρ.». Σκοπός της αναγνώρισης των αδειών των περιπτώσεων β και γ είναι η διευκόλυνση των προσώπων που μετακινούνται ευκαιριακά ή προσωρινά στην Ελλάδα για λόγους επαγγελματικούς, τουριστικούς, προσωπικούς κ.λπ., ενώ οι άδειες αυτές παύουν να ισχύουν όταν οι κάτοχοι τους αποκτήσουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα (ΑΠ 678/2021, 379/2021, 322/2020, 1011/2004 ΝΟΜΟΣ).¹¹³

Προσέτι δε, έχει κριθεί ότι έλλειψη άδειας συνιστά και η περίπτωση λήξης της διάρκειας ισχύος της (ΑΠ 242/2011 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ) ή η περίπτωση ανάκλησης της για οποιοδήποτε νόμιμο λόγο ή η περίπτωση προσωρινής αφαίρεσης λόγω τελέσεως τροχαίων παραβιάσεων (ΕφΠατρ 69/2005, Μανουσάκης Ι.Γ., 2022).¹¹⁴

§3.2. Εξαιρούνται από την ασφάλιση οι ζημιές που προκαλούνται από οδηγό ο οποίος, κατά το χρόνο του ατυχήματος, τελούσε υπό την επίδραση οινοπνεύματος ή τοξικών ουσιών, κατά παράβαση του Κ.Ο.Κ., όπως εκάστοτε ισχύει, εφόσον η εν λόγω παράβαση τελεί σε αιτιώδη συνάφεια με την πρόκληση του ατυχήματος.

Με τη διάταξη του άρθρου 4 του Ν. 3557/2007, που ισχύει από 14/05/2007 προστέθηκε στο Π.Δ. 237/1986, με το οποίο κωδικοποιήθηκε ο Ν. 489/1976, η διάταξη του άρθρου 6β σύμφωνα με την παρ. 1 της οποίας *«εξαιρούνται από την ασφάλιση οι ζημιές που προκαλούνται: ... (β) από οδηγό ο οποίος, κατά το χρόνο του ατυχήματος τελούσε υπό την επίδραση οινοπνεύματος ή τοξικών ουσιών, κατά παράβαση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, όπως*

¹¹³ ΜΟΝ ΕΦ ΑΘ 6235/2022 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

¹¹⁴ Μανουσάκης Ι. Γ., «Αυτοκινητικό Ατύχημα», εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2022, σελ. 266.

εκάστοτε ισχύει, εφόσον η εν λόγω παράβαση τελεί σε αιτιώδη συνάφεια με την πρόκληση του ατυχήματος...». Όπως προκύπτει από την ανωτέρω διάταξη, προϋποθέσεις για την απαλλαγή του ασφαλιστή από την οικεία ευθύνη του είναι: **(α)** ο οδηγός να οδηγήσει όχημα τελών υπό την επίδραση οινοπνεύματος ή τοξικών ουσιών, κατά τη διάταξη του άρθρου 42 παρ. 1 του Ν. 2696/1999 (Κ.Ο.Κ.) και, κατά τη ρητή πλέον του νόμου διατύπωση, **(β) να συντρέχει αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της οδήγησης υπό την επίδραση οινοπνεύματος ή τοξικών ουσιών και του ατυχήματος.**

Σημειωτέον ότι όπως προκύπτει από την διάταξη του άρθρου 11 παρ. 1 του Ν. 489/1976, η άνωθεν εξαίρεση δεν απαλλάσσει μεν τον ασφαλιστή από την ευθύνη προς αποζημίωση του ζημιωθέντος τρίτου, αλλά παρέχει σ' αυτόν το δικαίωμα να εναγάγει τον ασφαλισμένο και να αξιώσει από αυτόν, είτε με αυτοτελή, είτε με παρεμπίπτουσα αγωγή, την αποζημίωση που κατέβαλε ή θα καταβάλει στον τρίτο, με την προϋπόθεση βέβαια ότι η παράβαση του ασφαλιστικού αυτού όρου από τον ασφαλισμένο συνεχεται αιτιωδώς με την επέλευση του ζημιογόνου ατυχήματος (ΑΠ 837/2020, ΑΠ 90/2019, ΑΠ 262/2018 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ). Η εν λόγω προϋπόθεση απαιτείται εφ' όσον το τροχαίο ατύχημα συνέβη μετά την έναρξη της ισχύος του Ν. 3557/2007 και ασχέτως αν στην ασφαλιστική σύμβαση η εν λόγω εξαίρεση έχει συμφωνηθεί με βάση την διατύπωση της προϊσχύσασας αντίστοιχης ρύθμισης του άρθρου 25 περ. 8 της Κ4/585/1978 ΑΥΕ, κατά την οποία ήταν δυνατόν να συμφωνηθεί η εξαίρεση της ασφαλιστικής κάλυψης και αν ακόμη η διαπιστωθείσα μέθη ουδεμία επίδραση είχε στο ατύχημα (ΑΠ 837/2020, ΑΠ 1537/2018, ΑΠ 158/2015, ΕΦΔΩΔ 33/2020 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ).¹¹⁵

Συμπληρωματικά, σύμφωνα με το άρθρο 42 παρ. 1 Κ.Ο.Κ., ως σήμερα ισχύει, «Απαγορεύεται η οδήγηση κάθε οδικού οχήματος από οδηγό, ο οποίος κατά την οδήγηση του οχήματος βρίσκεται υπό την επίδραση οινοπνεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων που σύμφωνα με τις οδηγίες χρήσης τους ενδέχεται να επηρεάζουν την ικανότητα του οδηγού. Ο ελεγχόμενος οδηγός θεωρείται ότι βρίσκεται υπό την επίδραση οινοπνεύματος όταν το ποσοστό αυτού στον οργανισμό είναι από 0,50 γραμμάρια ανά λίτρο αίματος (0,50 gr./l) και άνω, μετρούμενο με τη μέθοδο της αιμοληψίας ή από 0,25 χιλιοστά του γραμμαρίου ανά λίτρο εμπνεόμενου αέρα και άνω, όταν η μέτρηση γίνεται στον εμπνεόμενο αέρα με αντίστοιχη συσκευή αλκοολομέτρου. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Υγείας και Πρόνοιας, Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να ορισθεί και μικρότερο ποσοστό από το αναφερόμενο στο προηγούμενο εδάφιο, να καθοριστούν ειδικές κατηγορίες οδηγών με μικρότερα ποσοστά, προσαρμοζόμενων αναλόγως και των ορίων της παραγράφου

¹¹⁵ ΕΦ ΑΘ 3009/2022 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

7, να εξειδικεύονται τα όρια τοξικών ουσιών ή φαρμάκων της παρούσας παραγράφου που ενδέχεται να επηρεάζουν την ικανότητα του οδηγού και να καθορίζονται οι επιστημονικοί τρόποι και η διαδικασία διαπίστωσης της χρήσης οινοπνεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων κατά τις παραγράφους του παρόντος άρθρου, καθώς και κάθε σχετική λεπτομέρεια». Επιπροσθέτως, σύμφωνα με το άρθρο 1 της ΥΑ 2500/15/135-ι' (ΦΕΚ Β' 2077/2011) με τίτλο «διαπίστωση χρήσης οινοπνεύματος, τοξικών ουσιών και φαρμάκων από οδηγούς και πεζούς σε τροχαία ατυχήματα»¹¹⁶ σημειώνεται ότι «1. Απαγορεύεται η οδήγηση επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης (ΕΔΧ), φορτηγών αυτοκινήτων με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος μεγαλύτερο των 3,5 τόνων, σχολικών και λοιπών κατηγοριών λεωφορείων, ασθενοφόρων, οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, από οδηγό στον οργανισμό του οποίου υπάρχει οινόπνευμα σε ποσοστό μεγαλύτερο από 0,20 γραμμάρια ανά λίτρο αίματος μετρούμενο με τη μέθοδο της αιμοληψίας ή από 0,10 χιλιοστά του γραμμαρίου ανά λίτρο εμπνεόμενου αέρα, όταν η μέτρηση γίνεται στον εκπνεόμενο αέρα με αντίστοιχη συσκευή αλκοολομέτρου. Η ίδια απαγόρευση ισχύει και για την οδήγηση οχήματος οποιασδήποτε κατηγορίας από οδηγό που είναι κάτοχος άδειας οδήγησης επί χρονικό διάστημα μικρότερο των δύο ετών. 2. Η διαπίστωση της ύπαρξης οινοπνεύματος στον οργανισμό γίνεται με τη μέθοδο της αιμοληψίας ή με συσκευή αλκοολομέτρου από τον εκπνεόμενο αέρα, σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στις διατάξεις του άρθρου 42 του Ν. 2696/1999 όπως ισχύει...».

Ως *οινόπνευμα ή αλκοόλ* θεωρείται η οργανική χημική ένωση που περιλαμβάνει άνθρακα, υδρογόνο και οξυγόνο¹¹⁷ (Μπεκρή, 2022). Το οινόπνευμα απορροφάται στο χρονικό διάστημα των σαράντα πέντε λεπτών έως και τρεις ώρες ενώ η μεγαλύτερη ποσότητα αλκοόλ εντοπίζεται στο χρονικό διάστημα των σαράντα πέντε έως ενενήντα λεπτών (Μπεκρή, 2022). Βέβαια, για τον υπολογισμό του χρόνου απορρόφησης του λαμβάνονται υπόψη και άλλοι παράγοντες, όπως η ηλικία κλπ. Σύμφωνα με το άρθρο 42 του Κ.Ο.Κ., ο οδηγός θεωρείται ότι βρίσκεται υπό την επίδραση οινοπνεύματος όταν το ποσοστό αυτού στον οργανισμό είναι από 0,50 γραμμάρια ανά λίτρο αίματος και άνω, μετρούμενο με τη μέθοδο της αιμοληψίας ή από 0,25 χιλιοστά του γραμμαρίου ανά λίτρο εκπνεόμενου αέρα και άνω, όταν η μέτρηση γίνεται στον εμπνεόμενο αέρα με αντίστοιχη συσκευή αλκοολομέτρου, ενώ τα ποσοστά αυτά αλλάζουν

¹¹⁶ Περισσότερες λεπτομέρειες από τον ιστότοπο et. gr :

file:///C:/Users/%CE%9C%CE%B1%CF%81%CE%AF%CE%B1/Downloads/FEK-2011-Tefxos%20B-02077-downloaded%20-17_03_2024.pdf

¹¹⁷ Άρθρο με τίτλο «ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΑΠΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ – Ο ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ υπό της Δικηγόρου και υποψήφιας Διδάκτορος Νομικής Σχολής Δημοκριτείου Πανεπιστημίου Θράκης Δήμητρας Δ. Μπεκρή, 2022, δημοσιευμένο στο ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ.

ανάλογα με το είδος οχήματος (π.χ. μοτοσυκλέτα, σχολικό, κλπ.) ή/και το χρόνο κατοχής της άδειας οδήγησης, ήτοι λιγότερο από 2 έτη, ως ανωτέρω εκτίθεται.

Ως **τοξικές ουσίες** νοούνται κυρίως τα ναρκωτικά. Στον νόμο δεν αναγράφονται όρια τοξικών ουσιών πέραν των οποίων ο ελεγχόμενος οδηγός θεωρείται ότι ευρίσκεται υπό την επίδραση αυτών και δεν είναι ικανός προς ασφαλή οδήγηση, όπως συμβαίνει με την οδήγηση οينوπνεύματος, για την οποία καθορίζονται όρια.

Σύμφωνα με την **υπ' αριθμόν 373/2019 απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου Αθηνών**, η οποία επικυρώθηκε από την **υπ' αριθμόν 3909/2020 απόφαση του Μονομελούς Εφετείου Αθηνών**, κρίθηκε ότι η ανιχνευθείσα στα ούρα της εναγομένης οδηγού ουσίας **11-nor-Δ9-THC-9-καρβοξυλικό οξύ (11-nor THC-COOH)**, που αποτελεί μεταβολίτη της **Δ9-τετραϋδροκανναβινόλης**, η οποία είναι δραστικό συστατικό της κάνναβης, **δεν αποδεικνύει ότι αυτή ήταν υπό την επήρεια τοξικής ουσίας, και ότι η τοξική ουσία συνέβαλε αιτιωδώς στην πρόκληση του ατυχήματος**, δεδομένου ότι, σύμφωνα με την προσκομιζόμενη γνωμοδότηση η μη εύρεση στα ούρα της πρώτης κυρίως εναγομένης οδηγού της ουσίας **Δ9 τετραϋδροκανναβινόλης**, αλλά μόνο του ως άνω μεταβολίτη της, υποδηλώνει μετά βεβαιότητας, ότι η χρήση κάνναβης από την ανωτέρω οδηγό ήταν παλαιότερη και δη ότι η λήψη της είχε γίνει το λιγότερο είκοσι (20) ώρες προ του συμβάντος. Σύμφωνα δε με τον ιατροδικαστή, η δράση της κάνναβης εμφανίζει το μέγιστο αποτέλεσμά της σε είκοσι (20) λεπτά περίπου μετά τη χρήση της, ενώ σε τρεις (3) περίπου ώρες η δράση αυτής έχει εξαφανισθεί. Εξάλλου, δεν προέκυψαν άλλα στοιχεία που να καταδεικνύουν επίδραση τοξικής ή ναρκωτικής ουσίας, που στερούσε από την εναγομένη τον έλεγχο του αυτοκινήτου, όπως βάδιση, ομιλία και εν γένει συμπεριφορά της, αμέσως μετά το ένδικο ατύχημα.

Επιπλέον, σύμφωνα με την **υπ' αριθμόν 4028/2021 απόφαση του Μονομελούς Εφετείου Αθηνών**¹¹⁸, κρίθηκε, ομοίως, ότι στο ένδικο ατύχημα **δεν συντέλεσε το γεγονός ότι ανιχνεύθηκαν στα ούρα του εν λόγω οδηγού κανναβινοειδή**, δεδομένου ότι από καμία κατάθεση δεν αποδεικνύεται ότι αυτός έκανε χρήση το προηγούμενο τρίωρο του ατυχήματος, οπότε και θα μπορούσε να επηρεαστεί η οδηγική του ικανότητα. Επιπλέον, κρίθηκε ότι ανιχνεύθηκε ποσότητα οينوπνεύματος και στο αίμα του οδηγού του Ι.Χ.Ε. αυτοκινήτου, Ρ.Μ., σε ποσοστό 0,14 γρ/λίτρο αίματος, πλην όμως η ποσότητα αυτή, που είναι κάτω από τα όρια που θέτει ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, αλλά και κατά την επιστήμη δεν επηρέασε την οδηγητική του ικανότητα και συμπεριφορά, όπως προκύπτει από τις συνθήκες

¹¹⁸ ΜονΕφ.Αθ. 4028/2021 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ, δημοσιευμένη στο περιοδικό Επιθεώρηση Συγκοινωνιακού Δικαίου, έτος 2021, σελ. 608 - 621.

επέλευσης του ατυχήματος. Επίσης, στα ούρα του ανιχνεύθηκε η ουσία **βενζυλοεκγονίνη, που συνιστά μεταβολίτη της κοκαΐνης και είναι ενδεικτικό της χρήσης κοκαΐνης, χωρίς όμως να μπορεί να προσδιοριστεί το χρονικό σημείο της χρήσης, δεδομένου ότι ανιχνεύεται και μετά από 4 ημέρες από την τελευταία χρήση.** Επιπλέον, το γεγονός ότι δεν ανιχνεύθηκε ταυτόχρονα και η ουσία **κοκαιθυλένιο**, η οποία σχηματίζεται στο ήπαρ, **όταν η κοκαΐνη και το αλκοόλ καταναλώνονται παράλληλα**, και με δεδομένο ότι ο P.M. είχε κάνει χρήση αλκοόλ, έστω και σε μικρή ποσότητα, **οδηγεί στο συμπέρασμα ότι δεν έγινε πρόσφατη χρήση κοκαΐνης, ώστε να επηρεαστεί από αυτή η οδηγική του ικανότητα.**

Αξιοσημείωτο είναι ότι ενώ το άρθρο 6β' του Ν. 489/1976 παραπέμπει στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και ουσιαστικά στο άρθρο 42 του Κ.Ο.Κ., ως ισχύει σήμερα, υφίσταται μια διαφοροποίηση ως προς το ότι ενώ το άρθρο 42 του Κ.Ο.Κ. απαγορεύει την οδήγηση σε οδηγό που τελεί υπό την επίδραση οινοπνεύματος, τοξικών ουσιών ή **φαρμάκων** που σύμφωνα με τις οδηγίες χρήσης τους ενδέχεται να επηρεάζουν την ικανότητα του οδηγού. Εντούτοις η σχετική διάταξη του άρθρου 6β' του Π.Δ. 237/1986 μνημονεύει τον οδηγό που τελεί υπό την επίδραση οινοπνεύματος ή τοξικών ουσιών χωρίς αναφορά σε φάρμακα. Κατά τον Κρητικό, πρόκειται περί απλής παραδρομής και όχι ηθελημένης διαφοροποίησης, καθότι η ικανότητα οδήγησης δύναται να επηρεασθεί όχι μόνο από την ανάλωση οινοπνεύματος πέρα ορισμένου στο νόμο αναφερόμενου ορίου ή τοξικών ουσιών, αλλά και από τη χρήση φαρμάκων.¹¹⁹

Σύμφωνα και με την **υπ' αριθμόν 437/2002 γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους**, Δ' τμήματος¹²⁰, από τις διατάξεις του άρθρου 42, ερμηνευόμενες σύμφωνα με το γράμμα, το πνεύμα και το σκοπό αυτών, με λήψη ειδικώς υπόψη και την ιστορική τους διαδρομή, συνάγονται τα ακόλουθα: Με την διάταξη της παρ. 1 του άρθρου 42 του Ν. 2696/1999 επαναλαμβάνεται η ρύθμιση που υπήρχε στο κείμενο του αντιστοίχου άρθρου του προισχύσαντος Κ.Ο.Κ, για την αποφυγή τροχαίων ατυχημάτων, σύμφωνα με την οποία απαγορευόταν η οδήγηση οποιουδήποτε οδικού οχήματος από οδηγό, ο οποίος βρισκόταν υπό την επίδραση οινοπνεύματος ή τοξικών ουσιών **και επεκτείνεται η απαγόρευση οδήγησης και στην περίπτωση κατά την οποία ο οδηγός βρίσκεται υπό την επίδραση φαρμάκων, τα οποία, σύμφωνα με τις οδηγίες χρήσεως τους, ενδέχεται να επηρεάζουν την ικανότητα οδήγησης (εδαφ. α').** Στη διάταξη αυτή ο νομοθέτης δεν περιέλαβε τον όρο «μέθη», ως μέθη νοουμένης της **παροδικής διαταράξεως των ψυχικών λειτουργιών, που οφείλεται σε κατάχρηση οινοπνεύματος, αλλά επέλεξε τη διατύπωση «υπό την επίδραση του**

¹¹⁹ Αθ. Κρητικός, «Ερμηνεία κατ' άρθρο του Κ.Ν. 489/1976», 2022, εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ, σελ. 218.

¹²⁰ Για περισσότερες λεπτομέρειες επισκεφτείτε τον ιστότοπο nsk.gr :

https://www.nsk.gr/web/nsk/anazitisi-gnomodoteseon?p_p_id=nskconsulatories_WAR_nskplatformportlet&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_col_id=column-4&p_p_col_pos=2&p_p_col_count=3

οινοπνεύματος» για την καλύτερη προάσπιση της ασφαλείας των συγκοινωνιών, **διότι ο κίνδυνος γι' αυτή υφίσταται και όταν ο οδηγός οχήματος δεν βρίσκεται μεν σε κατάσταση μέθης, πλην όμως η οδηγητική ικανότητα αυτού είναι ελαττωμένη**, λόγω καταναλώσεως οινοπνεύματος, καθόσον κατά τα επιστημονικώς παραδεδεγμένα, η κατανάλωση ποσότητας οινοπνεύματος πέραν ορισμένου ορίου, έστω και αν δεν προκαλεί μέθη, διεγείρει τον οργανισμό του πότη και δημιουργεί ευεξία και υπερεκτίμηση των δυνατοτήτων χειρισμών αυτού. Τούτο δε δύναται να παρασύρει τον πότη οδηγό οχήματος σε ανάπτυξη υπερβολικής ταχύτητας και επικινδύνους ελιγμούς, που θα απέφευγε, αν ήταν νηφάλιος. Περαιτέρω, δεδομένου ότι δεν μπορεί να υπάρξει γενικός κανόνας, από τον οποίο να δύναται να εξαχθεί ασφαλές συμπέρασμα σχετικώς με την επίδραση του οινοπνεύματος στην οδηγητική ικανότητα οδηγού οχήματος, καθόσον η αντοχή στο οινόπνευμα εξαρτάται από την ιδιοσυγκρασία του υποκειμένου, ο νομοθέτης καθόρισε το μέγιστο ποσοστό οινοπνεύματος, που επιτρέπεται να βρίσκεται στον οργανισμό του οδηγού οχήματος, σε 0,50 γραμμάρια ανά λίτρο αίματος, ώστε σε περίπτωση διαπιστώσεως υπερβάσεως του ορίου αυτού, κατά τις κείμενες διατάξεις **να θεωρείται ότι ο οδηγός βρίσκεται υπό την επίδραση οινοπνεύματος (εδαφ. β')**. Σε κάθε περίπτωση, όμως, **σύμφωνα με το σκοπό της διατάξεως αυτής**, ο οποίος, κατά την οικεία εισηγητική έκθεση είναι **η αποτελεσματική αντιμετώπιση του προβλήματος της οδηγήσεως υπό την επήρεια οινοπνεύματος**, το οποίο έχει λάβει ανησυχητικές διαστάσεις, αλλά **και από την ιστορική εξέλιξη της εν λόγω παραβάσεως**, όπως αυτή προκύπτει από τις αντίστοιχες ρυθμίσεις στους προισχύσαντες Κ.Ο.Κ., **για την στοιχειοθέτηση της αντικειμενικής υποστάσεως του αδικήματος της οδηγήσεως υπό την επήρεια οινοπνεύματος απαιτείται η περιεκτικότητα του αίματος σε οινόπνευμα, πέραν της μεγίστης επιτρεπομένης, να οφείλεται σε κατάχρηση οινοπνευματωδών ποτών και όχι στη λήψη φαρμάκων, τα οποία περιέχουν στα συστατικά τους οινόπνευμα**. Εφόσον, όμως, η συγκέντρωση οινοπνεύματος στο αίμα του ελεγχόμενου οδηγού, είναι αποτέλεσμα χρήσεως **φαρμάκων**, υποχρεωτικώς και για θεραπευτικούς σαφώς σκοπούς ληπτέων και **υπερβαίνει το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο**, συνιστά, κατ' ορθό νομικό χαρακτηρισμό, **την αυτοτελώς προβλεπομένη από το άρθρο αυτό παράβαση της οδηγήσεως υπό την επίδραση φαρμάκων, τα οποία επηρεάζουν την οδηγητική ικανότητα**.

§3.2.1. Διαδικασία ανίχνευσης οινοπνεύματος, φαρμάκων και τοξικών ουσιών

Επί του παρόντος τίθενται κάποια ουσιώδη ερωτήματα σχετικά με το ποια **διαδικασία ανίχνευσης οινοπνεύματος, φαρμάκων και τοξικών ουσιών** ορίζει ο νόμος, αν η διαδικασία η οποία ορίζεται είναι και η μόνη έγκυρη για να οδηγηθούμε σε ασφαλή συμπεράσματα και τι συνέπειες μπορεί να φέρει η παρέκκλιση από τη διαδικασία αυτή.

Η διαπίστωση της ύπαρξης οινοπνεύματος στο αίμα του οδηγού, σύμφωνα με τον νόμο και τις οικείες υπουργικές αποφάσεις εξαρτάται από τα πραγματικά περιστατικά της εκάστοτε υπόθεσης. Σύμφωνα με τον Επίκουρο Καθηγητή Νομικής Σχολής Δ.Π.Θ. Αναστάσιο Στ. Τριανταφύλλου¹²¹ τα έγγραφα πιστοποίησης ύπαρξης ή μη οινοπνεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων στον οργανισμό των εμπλεκόμενων προσώπων, συνιστούν ένα αποδεικτικό μέσο που εξετάζεται στα τροχαία. Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 42 παρ. 2 του Ν. 2696/1999, όπως ισχύει σήμερα, προβλέπεται ότι «τα αρμόδια αστυνομικά και λιμενικά όργανα μπορούν κατά περίπτωση να ασκούν έλεγχο για τη διαπίστωση ύπαρξης, στον οργανισμό των οδηγών, οινοπνεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων ..., οι δε οδηγοί υποχρεούνται να δέχονται τον έλεγχο αυτόν».

Οι βασικοί τρόποι ελέγχου είναι **η λήψη αίματος, η λήψη ούρων και η χρήση ηλεκτρονικής αλκοολομετρικής συσκευής πιστοποιημένης από αρμόδιο φορέα χώρας της Ε.Ε.** (ειδικά για την διαπίστωση χρήσης οινοπνεύματος από τον υπαίτιο οδηγό).

Έτσι, εάν πρόκειται για θανατηφόρο τροχαίο ατύχημα (άρθρο 42 παρ. 3 Κ.Ο.Κ.) ο έλεγχος περί ύπαρξης οινοπνεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων γίνεται υποχρεωτικά με αιμοληψία, εκτός εάν υπάρχουν ειδικοί παθολογικοί λόγοι που δεν το επιτρέπουν, η ύπαρξη των οποίων θα πρέπει να πιστοποιείται από Δημόσιο Νοσοκομείο. Στην τελευταία περίπτωση η ύπαρξη οινοπνεύματος εξετάζεται με έλεγχο στον εκπνεόμενο αέρα με χρήση ηλεκτρονικής συσκευής αλκοολομέτρου, ενώ οι τοξικές ουσίες και τα φάρμακα με τη λήψη ούρων ή με κάθε άλλο πρόσφορο μέσο. Σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος, από το οποίο προκλήθηκαν σωματικές βλάβες, ο έλεγχος για την ύπαρξη στον οργανισμό οινοπνεύματος γίνεται είτε με ηλεκτρονική συσκευή αλκοολομέτρου, είτε με αιμοληψία. Αν από το τροχαίο δεν προκλήθηκαν σωματικές βλάβες, ο έλεγχος για ύπαρξη οινοπνεύματος γίνεται με συσκευή αλκοολομέτρου στον εκπνεόμενο αέρα και για την ύπαρξη τοξικών ουσιών ή φαρμάκων με τη χρήση κάθε κατάλληλου επιστημονικού μέσου (άρθρο 42 παρ. 4 και 5 Κ.Ο.Κ.).

Όποιος αρνείται ανατιολόγητα να υποβληθεί σε έλεγχο (άρθρο 42 παρ. 6 Κ.Ο.Κ.) για να διαπιστωθεί αν έκανε χρήση οινοπνεύματος, τεκμαίρεται ότι η συγκέντρωση οινοπνεύματος στο αίμα του είναι άνω του 1,10 gr/l σύμφωνα με τη μέθοδο της αιμοληψίας. Αντίστοιχα, όποιος αρνείται να υποβληθεί σε έλεγχο για τη διαπίστωση ύπαρξης τοξικών ουσιών ή φαρμάκων στον

¹²¹ Άρθρο με τίτλο «Η απόδειξη στα τροχαία ατυχήματα», υπό Αναστασίου Στ. Τριανταφύλλου, 2019, δημοσιευμένο στο ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ και αποτελών εισήγηση στο Πανελλήνιο Συνέδριο της Επιθεώρησης Συγκοινωνιακού Δικαίου «Το τροχαίο ατύχημα – ποινική και αστική ευθύνη των εμπλεκόμενων» υπό την αιγίδα και συνδιοργάνωση της Νομικής Σχολής του Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου Θράκης και του Δικηγορικού Συλλόγου Ροδόπης.

οργανισμό του, τεκμαίρεται ότι βρίσκεται υπό την επίδραση τοξικών ουσιών ή φαρμάκων που ενδέχεται να επηρέασαν την ικανότητα οδήγησης.

Η ακριβής διαδικασία που ακολουθείται για να διαπιστωθεί αν έγινε χρήση οινοπνεύματος, τοξικών ουσιών ή/και φαρμάκων περιγράφεται αναλυτικά στην ΥΑ 2500/2011 (ΦΕΚ Β΄ 2077/19.9.2011) των Υπουργών Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης - Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Προστασίας του Πολίτη. Πιο συγκεκριμένα: **1ος Τρόπος ελέγχου (μόνο για ανίχνευση οινοπνεύματος):** Ειδικότερα, ως προς την εξέταση με χρήση της ηλεκτρονικής αλκοολομετρικής συσκευής, ορίζεται ότι το αποτέλεσμα του ελέγχου εκτυπώνεται από τη συσκευή σε διπλή (τουλάχιστον) χαρτοταινία, στην οποία αναγράφεται το ποσοστό οινοπνεύματος στον εκπνεόμενο αέρα (mg/l εκπνεόμενου αέρα), η ημερομηνία, η ώρα, ο αριθμός του οργάνου, ο αύξων αριθμός του ελέγχου, όπως επίσης και η ημερομηνία και ώρα της τελευταίας βαθμονόμησης. Στην ταινία αυτή, η οποία αποτελεί έγγραφο, ο αρμόδιος προανακριτικός υπάλληλος συμπληρώνει τα στοιχεία ελεγχόντων και ελεγχόμενου και τον τόπο του ελέγχου. Τέλος, τίθενται οι υπογραφές των ανωτέρω προσώπων και ένα αντίτυπο αυτής της ταινίας παραδίδεται στον ελεγχόμενο. Οι ταινίες αυτές αποτελούν αποδεικτικό υλικό, το οποίο επισυνάπτεται στην έκθεση-πράξη βεβαίωσης της παράβασης, η οποία συντάσσεται από τον αρμόδιο αστυνομικό (άρθρο 3 Υ.Α. 2500/2011). Δεύτερος έλεγχος, ήτοι δεύτερη αλκοολομέτρηση, διενεργείται σε περίπτωση που διαπιστωθεί (από τον πρώτο έλεγχο) ότι ο ελεγχόμενος βρίσκεται υπό την επίδραση οινοπνεύματος. Η εξέταση με την αλκοολομετρική συσκευή επαναλαμβάνεται αφού παρέλθουν 15 λεπτά από τον πρώτο έλεγχο (άρθρο 3 παρ. 3 Υ.Α. 2500/2011). **2ος Τρόπος ελέγχου (για ανίχνευση οινοπνεύματος, τοξικών ουσιών και φαρμάκων με τη λήψη αίματος και ούρων) :** Οι συγκεκριμένοι έλεγχοι διενεργούνται πάντοτε το ταχύτερο δυνατό μετά το τροχαίο ατύχημα από ιατρό ή νοσηλευτικό προσωπικό (υπό την επίβλεψη ιατρού) και παρουσία του αρμόδιου προανακριτικού υπαλλήλου (αστυνομικού). Για την τοξικολογική εξέταση συλλέγονται 2 δείγματα αίματος (Α και Β) και 2 δείγματα ούρων (Α και Β). Στη συνέχεια ο προανακριτικός υπάλληλος αποστέλλει τα δείγματα Α προς εξέταση, τα αποτελέσματα της οποίας ανακοινώνονται υποχρεωτικά εγγράφως στο ελεγχόμενο πρόσωπο. Ο ελεγχόμενος έχει το δικαίωμα εντός πέντε ημερών από την ανακοίνωση του αποτελέσματος να ζητήσει την εξέταση του Δείγματος Β, το οποίο φυλάσσεται στα ψυγεία της αρμόδιας υπηρεσίας. Η εξέταση του Δείγματος Β είναι αδύνατη μετά την πάροδο τριμήνου από τη λήψη βιολογικού υλικού. Δικαίωμα υποβολής αίτησης για εξέταση του Δείγματος Β έχουν και οι οικείοι του ελεγχόμενου μέχρι β΄ βαθμού, αν εκείνος δεν μπορεί για λόγους ανωτέρας βίας να την υποβάλει ο ίδιος (άρθρο 6 της ΥΑ 2500/2011).

Έχει κριθεί νομολογιακά ότι **η μη έγγραφη και έγκαιρη ανακοίνωση στον κατηγορούμενο**, σύμφωνα με όσα ανωτέρω αναφέρθηκαν, του αποτελέσματος των εξετάσεων

αίματος και ούρων θεμελιώνει **απόλυτη ακυρότητα της διαδικασίας κατ' άρθρο 171 παρ. 1 στοιχ. δ' ΚΠΔ, λόγω προσβολής των υπερασπιστικών του δικαιωμάτων. Η εν λόγω ακυρότητα αφορά πράξη της προδικασίας και υπ' αυτήν την έννοια αν δεν προταθεί μέχρι την αμετάκλητη παραπομπή του κατηγορουμένου στο ακροατήριο καλύπτεται.**

Αρμόδια εργαστήρια για την ανάλυση αίματος και ούρων και για τον εντοπισμό χρήσης οινοπνεύματος, τοξικών ουσιών και φαρμάκων, είναι τα εργαστήρια της Διεύθυνσης Εγκληματολογικών Ερευνών της ΕΛ.ΑΣ., των Ιατροδικαστικών Υπηρεσιών, της Ιατροδικαστικής και Τοξικολογίας των Πανεπιστημίων, καθώς και κάθε άλλο εργαστήριο που ορίζεται νομίμως (άρθρα 4 παρ. 4 και 5 παρ. 5 της ΥΑ 2500/2011).

Τα αντίγραφα των αποτελεσμάτων της εξέτασης αίματος και ούρων, αποτελούν μέρος του αποδεικτικού υλικού της δικογραφίας και επισυνάπτονται στην έκθεση - πράξη βεβαίωσης της παράβασης (άρθρο 6 παρ. 3 της Υ.Α. 2500/2011). Σε κάθε περίπτωση, για την επιβολή ποινικής κύρωσης λαμβάνονται υπόψη τα αποτελέσματα του δεύτερου ελέγχου αλκοολομέτρησης (ήτοι η δεύτερη ταινία) ή των δεύτερων εξετάσεων αίματος και ούρων (το Δείγμα Β), ανάλογα με τη μέθοδο που ακολουθήθηκε (άρθρο 6 παρ. 2 της Υ.Α. 2500/11). **Ωστόσο, σύμφωνα με την υπ' αριθμόν 4028/2021 απόφαση του Μονομελούς Εφετείου Αθηνών¹²², οι μέθοδοι αυτές για την εξακρίβωση της επιδράσεως οινοπνεύματος από οδηγό κατά την οδήγηση οχήματος δεν είναι αποκλειστικές στη δίκη μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλιζομένου, που έχει ως αντικείμενο τη διαπίστωση της υποχρεώσεως του δεύτερου να καταβάλει στον πρώτο κάθε ποσό, που ο τελευταίος θα υποχρεωθεί να καταβάλει στον παθόντα τρίτο, λόγω περί αποκλεισμού από την ασφάλιση ζημιών, προξενουμένων σε χρόνο, που ο οδηγός του οχήματος τελεί σε κατάσταση μέθης. Σε μια τέτοια δίκη η διαπίστωση της μέθης του οδηγού μπορεί να στηριχθεί και σε άλλα αποδεικτικά μέσα, όπως καταθέσεις μαρτύρων και ενδείξεις της οδηγικής συμπεριφοράς του (ΑΠ 942/2008).**

§3.2.2. Η ευθύνη του ασφαλισμένου και του λήπτη της ασφάλισης (συνήθως ιδιοκτήτη)

Από το συνδυασμό των άρθρων 6β παρ. 1 εδ. β' και 11 παρ. 1 του Π.Δ. 237/1986 προκύπτει ότι ο ασφαλιστής που υποχρεώθηκε να καταβάλει αποζημίωση σε ζημιωθέντα τρίτο χωρίς να έχει ευθύνη ένεκα της εξαίρεσης από την ασφαλιστική κάλυψη των ζημιών που προκαλούνται και δη όταν ο οδηγός του ασφαλισμένου αυτοκινήτου ευρίσκεται υπό την επίδραση οινοπνεύματος ή τοξικών ουσιών, η οποία μέθη ή χρήση τοξικών ουσιών συνδέεται

¹²² Μον.Εφ. Αθ.4028/2021 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ

αιτιωδώς με την πρόκληση του ατυχήματος, δεν δικαιούται να στραφεί αναγωγικά κατά του κυρίου και μη οδηγού του ζημιογόνου αυτοκινήτου και να αξιώνει από αυτόν τα καταβληθέντα ποσά, αν τον τελευταίο δεν τον βαρύνει υπαιτιότητα σε σχέση με το γεγονός, ότι ο οδηγός του αυτοκινήτου βρισκόταν υπό την επήρεια οινοπνεύματος ή τοξικών ουσιών, όταν προξένησε το ατύχημα.¹²³

Ειδικότερα, ενόψει του ότι οι προβλεπόμενες στο άρθρο 6β παρ. 1 του Π.Δ. 237/1986 περιπτώσεις εξαίρεσης της ασφάλισης, κατά την ορθότερη άποψη, συνιστούν καλυμμένο ασφαλιστικό βάρος, για να συντρέχει λόγος απαλλαγής του ασφαλιστή, πρέπει η παράβαση να οφείλεται σε υπαιτιότητα των ασφαλισμένων προσώπων.¹²⁴

Περαιτέρω, όταν υπάρχει η εν λόγω περίπτωση εξαίρεσης από την ασφαλιστική κάλυψη του ασφαλιστή, ο τελευταίος, δεν απαλλάσσεται από την υποχρέωση να αποζημιώσει το ζημιωθέντα τρίτο, αλλά έχει, κατ' άρθρον 11 παρ. 1 του Ν. 489/1976, δικαίωμα αναγωγής, δηλαδή μπορεί να ζητήσει όσα κατέβαλε ή πρόκειται να καταβάλει στον ζημιωθέντα τρίτο από τον οδηγό, τον ασφαλισμένο και το λήπτη της ασφάλισης (αντισυμβαλλόμενο). Καθένα από τα πρόσωπα αυτά ευθύνεται αυτοτελώς, δηλαδή υπάρχει παράλληλη και εις ολόκληρον ευθύνη, κατά το άρθρο 926 του ΑΚ, ενός εκάστου των προαναφερθέντων προσώπων, έναντι του ασφαλιστή. Τα ως άνω πρόσωπα δεν έχουν, όμως, ευθύνη εξ αναγωγής από μόνον το γεγονός ότι φέρουν την ως άνω ιδιότητα. Όπως προαναφέρθηκε, απαραίτητη προϋπόθεση είναι να μπορεί η εν λόγω παράβαση να αποδοθεί σε υπαιτιότητα ενός εκάστου από τα ως άνω πρόσωπα, δηλαδή του οδηγού, του ασφαλισμένου και του αντισυμβαλλομένου, ζήτημα που έχει ιδιαίτερη πρακτική σημασία εάν τα δύο τελευταία πρόσωπα είναι διαφορετικά από τον οδηγό (ΑΠ 1016/2013, ΑΠ 991/2011, ΑΠ 1517/2006 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ, Β. Θάνου – Χριστοφίλου, Επιδικία, 2011/397).

Για την απόδειξη του ως άνω στοιχείου, που αποτελεί την κύρια προϋπόθεση απαλλαγής του ασφαλιστή, δεν υπάρχουν στο ελληνικό δίκαιο ειδικές διατάξεις που να ρυθμίζουν το θέμα αυτό. Επομένως, η απάντηση πρέπει να δοθεί με αξιοποίηση των γενικών αρχών, όπως η ανώμαλη εξέλιξη της ενοχής που εκδηλώνεται με την αδυναμία παροχής, την υπερημερία του οφειλέτη ή την πλημμελή εκπλήρωση της παροχής (ιδέτε άρθρα 330, 335, 336, 337 και 382 ΑΚ). Από τις διατάξεις αυτές προκύπτει, ότι η ευθύνη του οφειλέτη στις περιπτώσεις της ανώμαλης εξέλιξης της ενοχής διέπεται από την αρχή της **τεκμαιρόμενης υπαιτιότητας**. Κατά συνέπεια, **εναπόκειται στον εναγόμενο να προτείνει συγκεκριμένα περιστατικά και να καταρρίψει το εις βάρος του τεκμήριο υπαιτιότητας** (ΑΠ 1068/2013, ΑΠ 991/2011, ΑΠ

¹²³ Μον. Εφ. Αθ, 373/2019 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ

¹²⁴ Εφ Αθ. 154/2022 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

1357/2008, ΑΠ 1571/2006 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ).¹²⁵ Η αρχή της τεκμαιρόμενης υπαιτιότητας συνάγεται ότι κατ' αρχήν υπάρχει και στο πρόσωπο του ιδιοκτήτη του οχήματος, ο οποίος παραχωρεί την οδήγηση σε πρόσωπο, το οποίο τελεί υπό την επήρεια οινοπνεύματος και δεν απαιτείται να το επικαλεσθεί στη σχετική αγωγή του ο ασφαλιστής, καθότι δεν αποτελεί στοιχείο της βάσης της. Αντιθέτως, ο εναγόμενος – ιδιοκτήτης για να καταρρίψει το εις βάρος του τεκμήριο υπαιτιότητας πρέπει, κατ' ένσταση, να επικαλεσθεί και να αποδείξει ότι δεν βαρύνεται με υπαιτιότητα, διότι δεν εγνώριζε, ούτε μπορούσε να γνωρίζει, ότι το πρόσωπο στο οποίο παραχώρησε την οδήγηση δεν είναι ικανό προς οδήγηση, επειδή τελεί υπό την επίδραση οινοπνεύματος. Εξάλλου, δεν αποτελεί, επίσης, στοιχείο της βάσης της εξ' αναγωγής αγωγής του ασφαλιστή το οποίο, τεκμαίρεται, κατ' αρχήν, ότι υπάρχει, το στοιχείο της αιτιώδους συνάφειας μεταξύ της παράβασης του όρου της απαλλαγής του ασφαλιστή και της πρόκλησης του τροχαίου ατυχήματος. Κατά συνέπεια, ο ιδιοκτήτης ασφαλισμένος ή ο λήπτης της ασφάλισης, πρέπει, **κατ' ένσταση να επικαλεσθεί και να αποδείξει την έλλειψη αιτιώδους συνάφειας ή και την έλλειψη υπαιτιότητας**, ώστε να μην τελεσφορήσει η εναντίον του αναγωγή του ασφαλιστή (ΑΠ 991/2011).

Αν η ικανοποίηση του παθόντος γίνεται στα πλαίσια συναφθέντος μεταξύ αυτού και του ασφαλιστή εξώδικου συμβιβασμού, ο τελευταίος, δεν αναπτύσσει άμεση δεσμευτική ενέργεια για τον αντισυμβαλλόμενο – ασφαλισμένο. Δηλαδή, ο συμβιβασμός που συνάπτεται μεταξύ του ασφαλιστή και του παθόντος τρίτου είναι έγκυρος και έχει υποκειμενική ενέργεια, δεν επεκτείνεται και στον ασφαλισμένο. Από το γεγονός και μόνον ότι ο ασφαλιστής καταβάλλει στον παθόντα τρίτο αποζημίωση σε εκτέλεση συμβιβασμού που έχει καταρτιστεί μεταξύ τους, δεν σημαίνει ότι δικαιούται να απαιτήσει γι' αυτό το λόγο από τον ασφαλισμένο ό,τι κατέβαλε, αν συντρέχει περίπτωση εξαίρεσης από την ευθύνη του κατ' άρθρο 6β του π.δ. 237/1986, μεταξύ των οποίων, είναι η οδήγηση οχήματος υπό την επίδραση οινοπνεύματος ή τοξικών ουσιών, εφόσον η παράβαση αυτή συνδέεται αιτιωδώς με την πρόκληση του ατυχήματος. Η ζημία την οποία υπέστη ο παθών τρίτος θα αποτελέσει αντικείμενο της δίκης μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου, οπότε μπορεί να διαπιστωθεί ότι ο ασφαλισμένος δεν βαρύνεται καθόλου με αποζημίωση (όταν λ.χ. η μέθη του κατά την οδήγηση δεν συνδέεται αιτιωδώς με την πρόκληση του ατυχήματος κατά τα ανωτέρω) ή ότι βαρύνεται έναντι του ασφαλιστή με μικρότερο ποσό αποζημίωσης από αυτό που κατέβαλε ο ασφαλιστής στον τρίτο. Αγωγή του ασφαλιστή κατά του ασφαλισμένου του με αίτημα την καταδίκη για το ποσό που κατέβαλε ο ασφαλιστής στον τρίτο δεν μπορεί να έχει ως βάση το συμβιβασμό που ο ασφαλιστής συνήψε με τον τρίτο και το

¹²⁵ Εφ Αθ. 154/2022 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

καταβληθέν σε εκτέλεση αυτού. Βάση είναι η ζημία του τρίτου, η κάλυψη της από τον ασφαλιστή και ο αποκλεισμός της ευθύνης του ασφαλιστή.¹²⁶

Ο ασφαλιστής, αξιώνοντας από τον τελευταίο με αγωγή τα καταβληθέντα στον τρίτο ποσά, οφείλει να διαλάβει σ' αυτή **(α)** την σύμβαση ασφαλίσεως δυνάμει της οποίας ανέλαβε την υποχρέωση να καλύπτει ασφαλιστικά, έναντι κινδύνων τρίτων, ζημίες που προκαλούνται από το ασφαλισμένο αυτοκίνητο, **(β)** τις συνθήκες του ατυχήματος, τα περιστατικά, που θεμελιώνουν την ευθύνη για το ατύχημα στο πρόσωπο του αντισυμβαλλομένου – ασφαλισμένου και τη ζημία που υπέστη ο τρίτος κατά τρόπο ορισμένο, **(γ)** ότι ο οδηγός του αυτοκινήτου τελούσε υπό την επήρεια κατανάλωσης οινοπνεύματος άνω του επιτρεπόμενου ορίου και **(δ)** τα καταβληθέντα στον παθόντα τρίτο ποσά, που κατέβαλε ως αποζημίωση. Με τον τρόπο αυτόν εξασφαλίζεται η άμυνα του εναγομένου να αμφισβητήσει τα καταβληθέντα ποσά, ως πράγματι οφειλόμενα, προσκομίζοντάς την προσήκουσα ανταπόδειξη.¹²⁷

Η ανεπάρκεια των εκτιθέμενων στην αγωγή ή στην ένσταση πραγματικών περιστατικών σε σχέση με αυτά που απαιτούνται από το νόμο για τη θεμελίωση τους, χαρακτηρίζεται ως **νομική αοριστία** και ελέγχεται με τον αναιρετικό λόγο από τον αριθμό 1 του άρθρου 554 του ΚΠολΔ ως παράβαση κανόνα ουσιαστικού δικαίου, εφόσον το δικαστήριο της ουσίας έκρινε τελικά ως ορισμένη την αγωγή ή την ένσταση, αρκούμενο σε λιγότερα ή διαφορετικά στοιχεία από αυτά που απαιτεί ο νόμος. Με τον ίδιο λόγο ελέγχεται και το σφάλμα του δικαστηρίου της ουσίας να κρίνει αόριστη την αγωγή ή την ένσταση, αξιώνοντας για τη θεμελίωση τους περισσότερα στοιχεία από όσα απαιτεί ο νόμος για τη θεμελίωση του αντίστοιχου δικαιώματος. Πρόκειται και πάλι για παράβαση κανόνα ουσιαστικού δικαίου ως προς τη διαπίστωση νομικής, δήθεν, αοριστίας της αγωγής ή ένστασης. Επομένως, νομική είναι η αοριστία που συνδέεται με τη νομική εκτίμηση του εφαρμοστέου κανόνα δικαίου. Αντίθετα, η έλλειψη εξειδίκευσης των πραγματικών περιστατικών που θεμελιώνουν κατ' αρχήν του ασκούμενου με την αγωγή ή την ένσταση ουσιαστικό δικαίωμα και αποτελούν την προϋπόθεση εφαρμογής του αντίστοιχου κανόνα ουσιαστικού δικαίου χαρακτηρίζεται **ποσοτική αοριστία** της αγωγής ή της ένστασης, ενώ η επίκληση, απλώς, των στοιχείων του νόμου χωρίς αναφορά πραγματικών περιστατικών χαρακτηρίζεται ως **ποιοτική αοριστία** της αγωγής ή της ένστασης και ελέγχονται και οι δύο αναιρετικά με τους λόγους από τους αριθμούς 8 και 14 του άρθρου 559 του ΚΠολΔ.

¹²⁶ ΜΕφΠατρ 97/2022 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

¹²⁷ ΑΠ 847/2015 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

§3.2.3. Αιτιώδης συνάφεια

Η αμφισβήτηση που είχε ανακύψει στη νομολογία, υπό το προηγούμενο νομοθετικό καθεστώς της Κ4/585/1978 ΑΥΕ αίρεται, καθότι ο νόμος ορίζει ρητά, πλέον, ότι **η εξαίρεση από την ασφαλιστική κάλυψη επέρχεται μόνον εάν η παράβαση τελεί σε αιτιώδη συνάφεια με την πρόκληση του ατυχήματος**.¹²⁸

Για την εξειδίκευση της αόριστης νομικής έννοιας της αιτιώδους συνάφειας έχουν διατυπωθεί ως επί το πλείστον τρεις (3) θεωρίες, ήτοι η θεωρία του ισοδυνάμου των όρων (conditio sine qua non), η θεωρία της πρόσφορης αιτίας (causa adaequata) και η θεωρία του σκοπού του κανόνα δικαίου (Normzwecklehre).¹²⁹ Στο χώρο του Ιδιωτικού Δικαίου η κρατούσα θεωρία είναι αυτή της πρόσφορης αιτιώδους συνάφειας.¹³⁰ Κατά την κρατούσα θεωρία της πρόσφορης αιτίας, αιτιώδης συνάφεια υφίσταται, όταν, κατά τα διδάγματα της κοινής πείρας και της λογικής, η πράξη ή η παράλειψη του ζημιώσαντος ήταν ικανή και μπορούσε αντικειμενικά, κατά τη συνήθη πορεία των πραγμάτων, να επιφέρει το επιζήμιο αποτέλεσμα και πραγματικά το επέφερε χωρίς τη μεσολάβηση άλλου περιστατικού (ΑΠ 301/2021, ΑΠ 705/2016, ΑΠ 1936/2013, ΕφΠειρ 532/2014 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ).¹³¹ Έτσι η ζημία που προκλήθηκε από απρόοπτο, τυχαίο ή έκτακτο περιστατικό ή που οφείλεται στην ιδιομορφία της συγκεκριμένης περιπτώσεως, δεν λαμβάνεται υπόψη, εφόσον, λείπει η αιτιώδης συνάφεια με την παραπάνω έννοια (Μ. Σταθόπουλου ο.π., σελ. 271, ΑΠ 1011/94 Δνη 37.131 επ. ΑΠ 151/88 ΝοΒ 27.31, ΑΠ 567/82 ΝοΒ 31.362, ΑΠ 1869/83 ΕΕΝ 51.787, ΕφΑθ 10641/95 Δνη 40,157 επ., ΕφΑθ 10796/88 Δνη 34.603 επ., ΕφΑθ 2249/2002, ΕλλΔνη 2003, σελ. 218).¹³² Πρόσφορη μπορεί να είναι και η αιτία που δεν προκαλεί μεν κατά λογική αιτιότητα τη ζημία, έχει όμως γενικά την τάση, την ικανότητα να οδηγήσει σε αυτήν, σύμφωνα με τη συνηθισμένη πορεία των πραγμάτων, κατά την αντίληψη του μέσου συνετού ανθρώπου, δυνάμενη να προβλεφθεί με βάση τα δεδομένα που είχε υπόψη του ο ζημιώσας κατά τον χρόνο τέλεσης της πράξης (αντικειμενική πρόγνωση).¹³³ Διακοπή της αιτιώδους συνάφειας που αποκλείει την ευθύνη υφίσταται όταν μετά τη συντέλεση του ικανού να ιδρύσει την ευθύνη γεγονότος επέρχεται κάποιον άλλο, εντελώς άσχετο και απροσδόκητο γεγονός, το οποίο και προκαλεί τη ζημία, την

¹²⁸ ΜονΕφΑθ 154/2022 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

¹²⁹ Κ. Σαϊτάκης κλπ, «Ερμηνεία Αστικού Κώδικα», εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 1^{ος} τόμος, 2020, σελ. 2.361.

¹³⁰ ΜονΕφΠατρ 97/2022 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

¹³¹ ΜονΕφΠειρ 55/2023 ΤΝΠ ΤΕΤΡΑΒΙΒΛΟΣ

¹³² Ερμηνεία 914 ΑΚ, ΤΝΠ ΤΕΤΡΑΒΙΒΛΟΣ (Ηλεκτρονική πρόσβαση στην εφαρμογή).

¹³³ Κ. Σαϊτάκης κλπ, «Ερμηνεία Αστικού Κώδικα», εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 1^{ος} τόμος, 2020, σελ. 2.362.

οποία δεν πρόφθασε να παραγάγει το πρώτο. Δεν αίρεται πάντως η αιτιώδης συνάφεια, όταν επέρχεται και άλλο γεγονός το οποίο κατατείνει σωρευτικά με το αρχικό ζημιολόγο γεγονός στο αποτέλεσμα. Στο πλαίσιο αυτό έχει κριθεί ότι δεν αποκλείεται καταρχήν η κατάφαση της αιτιώδους συνάφειας από το γεγονός ότι στο αποτέλεσμα συνετέλεσε συνυπαιτιότητά του ζημιωθέντος, εφόσον δεν διακόπτεται ο αιτιώδης σύνδεσμος. Ομοίως, η αιτιώδης συνάφεια δεν αποκλείεται από το γεγονός ότι στην πρόκληση της ζημίας συνετέλεσαν και οι προϋπάρχουσες στον παθόντα προσωπικές περιστάσεις μειονεκτικότητας, όπως κάποια προϋπάρχουσα ασθένεια ή προδιάθεση του παθόντος.¹³⁴

Η κρίση του δικαστηρίου της ουσίας, ότι τα πραγματικά περιστατικά που δέχθηκε κυριαρχικώς ως αποδειχθέντα επιτρέπουν το συμπέρασμα να θεωρηθεί, κατά τα διδάγματα της κοινής πείρας, ορισμένο γεγονός, ως πρόσφορη αιτία της ζημίας, υπόκειται στον έλεγχο του Αρείου Πάγου, γιατί είναι κρίση νομική αναγόμενη στην ορθή ή μη υπαγωγή από το δικαστήριο της ουσίας των διδαγμάτων της κοινής πείρας στην αόριστη νομική έννοια της αιτιώδους συνάφειας, η παράβαση των οποίων ιδρύει τον αναιρετικό λόγο του άρθρου 559 αρ. 1 ΚΠολΔ (Α.Π. 1466/2003, ΝοΒ 2004, σελ.776).¹³⁵

§3.2.4. Παράδειγμα έλλειψης αιτιώδους συνάφειας

Το Μονομελές Εφετείο Πατρών με την υπ' αριθμόν 97/2022 απόφαση του έκρινε ότι το επίδικο τροχαίο ατύχημα *δεν συνδέεται αιτιωδώς* με την ανευρεθείσα περιεκτικότητα οιοπνεύματος (0,36 και 0,32 mg/l εκπνεόμενου αέρα). Άλλως, έκρινε ότι το επίδικο ατύχημα και κατ' επέκταση ο τραυματισμός των επιβαινόντων **θα λάμβανε χώρα, ακόμη και εάν η περιεκτικότητα του αλκοόλ στον οδηγό του οχήματος ήταν κάτω από το επιτρεπόμενο όριο**, καθότι το επίδικο ατύχημα προκλήθηκε από την αιφνίδια παρέμβαση του συνεπιβάτη της δίκυκλης μοτοσικλέτας, ο οποίος έθεσε αιφνιδίως το χέρι του στο γκάζι της μοτοσικλέτας αυτής και ανέπτυξε απότομα ταχύτητα, με αποτέλεσμα ο οδηγός να χάσει τον έλεγχο της και όλοι οι επιβαίνοντες σ' αυτήν (τρεις εν συνόλω) να πέσουν στο οδόστρωμα και να τραυματιστούν και ωσαύτως η ασφαλιστική εταιρεία δεν δικαιούται να στραφεί κατά του οδηγού και να ζητήσει την καταβολή του ποσού που κατέβαλε στον τρίτο παθόντα.

¹³⁴ Κ. Σαϊτάκης κλπ, «Ερμηνεία Αστικού Κώδικα», εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 1^{ος} τόμος, 2020, σελ. 2.362 – 2.363.

¹³⁵ Ερμηνεία 914 ΑΚ, ΤΝΠ ΤΕΤΡΑΒΙΒΛΟΣ (Ηλεκτρονική πρόσβαση στην εφαρμογή).

§3.2.5. Εις ολόκληρον ενοχή

Όταν συντρέχει κάποια από τις εξαιρέσεις από την ασφαλιστική κάλυψη του ασφαλιστή, ο τελευταίος, δεν απαλλάσσεται από την υποχρέωση να αποζημιώσει το ζημιωθέντα τρίτο, αλλά έχει, κατ' άρθρον 11 παρ. 1 του Ν. 489/1976, δικαίωμα αναγωγής, δηλαδή μπορεί να ζητήσει όσα κατέβαλε ή πρόκειται να καταβάλει στον ζημιωθέντα τρίτο από τον οδηγό, τον ασφαλισμένο και το λήπτη της ασφάλισης (αντισυμβαλλόμενο). Καθένα από τα πρόσωπα αυτά ευθύνεται αυτοτελώς, δηλαδή υπάρχει παράλληλη και εις ολόκληρον ευθύνη, κατά το άρθρο 926 του ΑΚ, ενός εκάστου των προαναφερθέντων προσώπων, έναντι του ασφαλιστή.¹³⁶

Ειδικότερα, **παράλληλη ευθύνη περισσότερων** υφίσταται όταν περισσότερα πρόσωπα ευθύνονται από τον νόμο αυτοτελώς το καθένα για την αποκατάσταση της ίδιας ζημίας (Γεωργιάδης Απ. Ο.Π, αρ. 15, ΑΠ 462/2017 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ ΑΠ 1655/2017 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ). Αυτή μπορεί να υπάρχει σε περίπτωση που ο ένας ευθύνεται υποκειμενικά και ο άλλος αντικειμενικά: λ.χ. η σχέση του προστηθέντα και του προστήσαντα (ΑΚ 922), του οδηγού, κατόχου, ιδιοκτήτη οχήματος και του ασφαλιστή (άρθρα 4, 9 Ν. ΓπΝ'/1911), κλπ.

Σε περίπτωση που η επίμαχη συμπεριφορά εντάσσεται στο πραγματικό της ΑΚ 926, δημιουργείται **παθητική εις ολόκληρον ενοχή** όλων των ζημιώσαντων ως προς ολόκληρο το ποσό της ζημίας, ανεξαρτήτως του βαθμού πταισματος του καθενός ή του ποσοστού της αιτιώδους συμβολής του στο ζημιογόνο αποτέλεσμα. Τα τελευταία έχουν σημασία μόνο στην δίκη αναγωγής. Η εις ολόκληρον ευθύνη εκτείνεται στο ύψος της μικρότερης οφειλής, για το υπόλοιπο ευθύνεται ο αντίστοιχος υπόχρεος. Το διαφορετικό ύψος έκτασης οφειλής μπορεί να προκύπτει μόνο όταν κάποιος εκ των συνοφειλετών ευθύνεται εκ του νόμου περιορισμένα (όχι, δηλαδή, λόγω του διαφορετικού ποσοστού της αιτιώδους συμβολής του στο ζημιογόνο αποτέλεσμα), όπως λ.χ. ο ιδιοκτήτης αυτοκινήτου μέχρι την αξία αυτού (άρθρο 4 Ν. ΓπΝ'/1911), ο ασφαλιστής αυτοκινήτου μέχρι το ασφάλισμα (άρθρο 10 παρ. 1 του Ν. 489/1976). Μεταξύ των περισσότερων ζημιωσάντων υπάρχει **σχέση απλής ομοδικίας** (ΑΠ 1294/2014 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ)¹³⁷.

¹³⁶ ΜονΕφΑθ 154/2022 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

¹³⁷ Γ. Καλογεράκης κλπ, «Ερμηνεία Αστικού Κώδικα», εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 1^{ος} τόμος, 2020, σελ. 2.409-2.411.

§3.2.6. Σχέση επικουρικότητας των εξαιρέσεων του άρθρου 6β' παρ. 1 του Ν. 489/1976 κατά τον έλεγχο από το δικαστήριο;

Σύμφωνα με την υπ' αριθμόν 493/2022 απόφαση του Ειρηνοδικείου Θεσσαλονίκης¹³⁸, «...κατόπιν των ανωτέρω αποδειχθέντων, η έρευνα της κατοχής ή μη νόμιμης άδειας οδήγησης από τον πρώτο παρεμπιπτόντως εναγόμενο **παρέλκει**».

Με την παρεμπίπτουσα αγωγή της η ενάγουσα ασφαλιστική εταιρεία ισχυρίστηκε ότι, πλέον της μέθης του, ο παρεμπιπτόντως εναγόμενος οδηγός στερούνταν νόμιμης άδειας οδήγησης για την κατηγορία του οχήματος που οδηγούσε.

Το Δικαστήριο, ενώ εξέτασε την εξαίρεση ασφαλιστικής κάλυψης για το λόγο της οδήγησης υπό την επίδραση οινοπνεύματος έναντι του οδηγού του ζημιογόνου οχήματος και του ιδιοκτήτη του οχήματος και δέχθηκε την ύπαρξη μέθης σε βάρος του οδηγού του οχήματος, ενώ απέρριψε την παρεμπίπτουσα αγωγή του ασφαλιστή κατά του ιδιοκτήτη, επειδή αυτός ο δεύτερος δεν γνώριζε ότι ο οδηγός τελούσε σε κατάσταση μέθης, έκρινε λανθασμένα, ότι *παρέλκει* η εξέταση της εξαίρεσης ασφαλιστικής κάλυψης για το λόγο της οδήγησης χωρίς τη κατοχή νόμιμης άδειας οδήγησης κατά του οδηγού και κατά του ιδιοκτήτη.

Σύμφωνα με τον Κρητικό, βάσει του άρθρου 6β' παρ. 1 εδ. α', β' και γ' του Ν. 489/1976, όταν ο εναγόμενος επί της κύριας αγωγής ασφαλιστής, ο οποίος άσκησε παρεμπίπτουσα αγωγή τόσο κατά του οδηγού του ζημιογόνου οχήματος όσο και κατά του ιδιοκτήτη του οχήματος, προέβαλε ότι ο οδηγός τελούσε υπό την επίδραση μέθης και εστερείτο νόμιμης άδειας οδήγησης, ο προβάλλων τους άνω ισχυρισμούς ασφαλιστής, εφόσον είναι ορισμένοι και νόμιμοι, βαρύνεται με την απόδειξη αμφοτέρων των ισχυρισμών αυτών, ενώ όταν το δικαστήριο δέχεται ότι αποδείχθηκε η βασιμότητα του πρώτου ισχυρισμού δεν αρκείται απλώς σ' αυτόν τον έλεγχο, **αλλά πρέπει να ερευνήσει την βασιμότητα και του δεύτερου ισχυρισμού.**

Έτσι, κατά τον Κρητικό, οι άνω περιπτώσεις, κατά τον νόμο, αναγωγής του ασφαλιστή **δεν τελούν σε σχέση επικουρικότητας** υπό την έννοια ότι, όταν κριθεί η βασιμότητα της μίας πρέπει να ερευνηθεί και η βασιμότητα της άλλης, ενώ η εξέταση της μίας δεν οδηγεί στην παράλειψη διαπίστωσης ή μη της άλλης.

¹³⁸ 493/2022 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ υπό σχόλιο Κρητικού Αθανασίου

§3.3. Εξαιρούνται από την ασφάλιση οι ζημιές που προκαλούνται από αυτοκίνητο όχημα του οποίου γίνεται διαφορετική χρήση από αυτή που καθορίζεται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο και στην άδεια κυκλοφορίας, εφόσον η χρήση αυτή τελεί σε αιτιώδη συνάφεια με την πρόκληση του ατυχήματος.

Με το άρθρο 4 του Ν. 3557/2007 προστέθηκε το άρθρο 6β' στο Π.Δ. 237/1986. Σύμφωνα με την παράγραφο 1 περ. γ' του άρθρου 6β' του Π.Δ. 237/1986, εξαιρούνται από την ασφάλιση οι ζημιές που προκαλούνται από αυτοκίνητο όχημα, του οποίου γίνεται **διαφορετική χρήση** από αυτή που καθορίζεται **στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο και στην άδεια κυκλοφορίας**, εφόσον η χρήση αυτή τελεί σε **αιτιώδη συνάφεια** με την πρόκληση του ατυχήματος. Εκ της διάταξης τούτης προκύπτουν οι προϋποθέσεις που απαιτεί ο νόμος για την επίκληση της άνωθι εξαιρέσεως στις σχέσεις μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου στην εξ αναγωγής δίκη. Ειδικότερα, πρέπει να συντρέχουν σωρευτικά οι εξής τρεις (3) προϋποθέσεις: α/ η διαφορετική χρήση, β/ η αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της διαφορετικής χρήσεως και του ατυχήματος και γ/ η υπαιτιότητα στο πρόσωπο του παραβάτη ως προς την παράβαση του ασφαλιστικού βάρους (Κρητικός, 2022).¹³⁹

Ειδικότερα, η **χρήση** του αυτοκινήτου οχήματος, όπως περιγράφεται στην άδεια κυκλοφορίας και ακολούθως βάσει αυτής στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο αποτελεί κρίσιμο στοιχείο της σύμβασης.¹⁴⁰ Η επικινδυνότητα προς την οποία συναρτάται το ύψος των ασφαλιστρών συνδέεται προς τη χρήση του αυτοκινήτου. Η διαφοροποίηση της χρήσεως, εφόσον αυξάνει την επικινδυνότητα και την πιθανότητα αυξήσεως των κινδύνων, αποτελεί στοιχείο για το οποίο ενδιαφέρεται ο ασφαλιστής (ΑΠ 1877/2017 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ). Η έννοια της αναγραφόμενης χρήσης επί του ασφαλιστηρίου συμβολαίου και της άδειας κυκλοφορίας προβλέπεται από τον ίδιο το νόμο.

Έτσι, ενδεικτικά, σύμφωνα με το άρθρο 2 του Ν. 2696/1999 διαφορετικής χρήσης οχήματα αποτελούν τα ως εξής: «**Αυτοκίνητο δημόσιας χρήσης**» είναι το αυτοκίνητο όχημα με το οποίο εκτελούνται μεταφορές προσώπων ή πραγμάτων ή μικτές με ολική ή μερική μίσθωση ή με κόμιστρο ανά επιβάτη. «**Αυτοκίνητο επιβατηγό**» είναι το προοριζόμενο για τη μεταφορά κυρίως προσώπων αυτοκίνητο όχημα, με 9 κατ' ανώτατο όριο θέσεις μαζί με τη θέση του οδηγού. «**Αυτοκίνητο ιδιωτικής χρήσης**» είναι το αυτοκίνητο όχημα με το οποίο εκτελούνται μεταφορές προσώπων χωρίς κόμιστρο και πραγμάτων που ανήκουν στον ιδιοκτήτη ή κάτοχο αυτού. «**Αυτοκίνητο λεωφορείο**» είναι το αυτοκίνητο όχημα που προορίζεται κυρίως για τη

¹³⁹ Κρητικός Αθ., «Ερμηνεία κατ' άρθρο του Κ.Ν. 489/1976», εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ, 2022, σελ. 245.

¹⁴⁰ ΑΠ 1877/2017 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

μεταφορά προσώπων 10 και άνω θέσεων, συμπεριλαμβανομένης και της θέσης του οδηγού. «**Αυτοκίνητο φορτηγό**» είναι το αυτοκίνητο όχημα που προορίζεται κυρίως για τη μεταφορά πραγμάτων. «**Μηχάνημα αγροτικό**» είναι το μηχανοκίνητο όχημα που προορίζεται κυρίως για την εκτέλεση γεωργικών εργασιών (π.χ. αγρού, δάσους, κτηνοτροφικών, κηπευτικών, ανθοκομικών εκμεταλλεύσεων), τη μεταφορά προϊόντων ή προσώπων της αγροτικής εκμετάλλευσης του ιδιοκτήτη του αγροτικού μηχανήματος ή τη μεταφορά εφοδίων ή εργαλείων είτε αυτοτελώς είτε με τη λειτουργία φερόμενων ή ελκόμενων μηχανημάτων, εργαλείων, ρυμουλκών. Ο όρος αυτός περιλαμβάνει: α) τους γεωργικούς ελκυστήρες κάθε μορφής και β) τις αυτοπροωθούμενες μηχανές εκτέλεσης γεωργικών εργασιών. Στις άδειες κυκλοφορίας αναγράφονται υποχρεωτικά τα βάρη και οι διαστάσεις του αγροτικού μηχανήματος. «**Μηχάνημα έργου**» είναι το μηχανοκίνητο όχημα που προορίζεται για την κατασκευή και συντήρηση οδικών ή άλλων τεχνικών έργων. Ο όρος αυτός περιλαμβάνει και τα οχήματα που προορίζονται για την αποκατάσταση της κυκλοφορίας, τον καθαρισμό και τη σήμανση των οδών. Δεν υπάγονται στην κατηγορία των μηχανημάτων έργων, θεωρούμενα ως αυτοκίνητα, τα μηχανοκίνητα οχήματα που εκτελούν και μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων επί των οδών της Χώρας, καθώς και τα οχήματα Ειδικής Χρήσης Ειδικού Σκοπού. **Σημειωτέον ότι πολλές φορές η διαφορετικότητα της χρήσεως ενδέχεται να απαιτεί και διαφορετική άδεια οδήγησης** (Κρητικός, 2022).¹⁴¹ Ουσιάδης και απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η **αναγραφή της χρήσης και στο ασφαλιστήριο** του ασφαλιζόμενου οχήματος (ως φορτηγού ή επιβατικού κ.λπ) και όχι μόνο η αναγραφή της **στην άδεια κυκλοφορίας** του είδους του οχήματος (Μανουσάκης, 2022).¹⁴²

Αιτιώδης σύνδεσμος υπάρχει, όταν η παράνομη και υπαίτια συμπεριφορά του δράστη ήταν, σύμφωνα με τα διδάγματα της κοινής πείρας, ικανή, κατά τη συνηθισμένη και κανονική πορεία των πραγμάτων, να επιφέρει τη ζημία και την επέφερε στη συγκεκριμένη περίπτωση. Η κρίση του δικαστηρίου της ουσίας, ότι τα πραγματικά περιστατικά που δέχθηκε ως αποδειχθέντα, επιτρέπουν το συμπέρασμα να θεωρηθεί, κατά τα διδάγματα της κοινής πείρας, ορισμένο γεγονός ως πρόσφορη αιτία της ζημίας υπόκειται στον έλεγχο του Αρείου Πάγου, γιατί είναι κρίση νομική, αναγόμενη στην ορθή ή μη υπαγωγή από το δικαστήριο της ουσίας των διδαγμάτων της κοινής πείρας στην αόριστη νομική έννοια της αιτιώδους συνάφειας.¹⁴³ Σύμφωνα με τον Κρητικό, **αιτιώδης συνάφεια θεωρείται η επίδραση της διάφορης χρήσεως είτε στην ίδια την πρόκληση του ατυχήματος είτε στη διαπίστωση είτε στην έκταση της**

¹⁴¹ Κρητικός Αθ., «Ερμηνεία κατ' άρθρο του Κ.Ν. 489/1976», εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ, 2022, σελ. 244.

¹⁴² Μανουσάκης Γ., «Αυτοκινητικό ατύχημα», 2022, εκδόσεις Νομικής Βιβλιοθήκης, σελ. 279.

¹⁴³ ΑΠ 1877/2017 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

βλάβης.¹⁴⁴ Επισημαίνει επίσης ότι αν η χρήση είναι διαφορετική απαιτείται ιδιαίτερη επιμέλεια για την αποφυγή ατυχήματος.

Επιπλέον, δεν αρκεί μόνο η διαφορετική χρήση του οχήματος, αλλά θα πρέπει το πρόσωπο του βαρυνόμενου ασφαλιστικού βάρους να βαρύνεται τουλάχιστον με ελαφρά **αμέλεια.** (Μανουσάκης, 2022)¹⁴⁵ Προϋπόθεση είναι να μπορεί η παράβαση να αποδοθεί σε υπαιτιότητα του οδηγού, του ασφαλισμένου και του αντισυμβαλλομένου, εάν τα δύο τελευταία πρόσωπα είναι διαφορετικά από τον οδηγό. Καθένα από τα πρόσωπα αυτά ευθύνεται αυτοτελώς, δηλαδή υπάρχει παράλληλη και εις ολόκληρον ευθύνη ενός εκάστου εκ των προσώπων αυτών, έναντι του ασφαλιστή (ΑΠ 1451/2009, ΑΠ 2277/2009). Τα ως άνω πρόσωπα, λοιπόν, δεν έχουν ευθύνη εξ αναγωγής, από μόνο το γεγονός ότι φέρουν την ως άνω ιδιότητα, αλλά θα πρέπει η παράβαση να αποδοθεί σε υπαιτιότητα ενός εκάστου από τα ως άνω πρόσωπα. Το ζήτημα αυτό δεν ρυθμίζεται (γενικά ή ειδικά) ούτε στο άρθρ. 6β' του π.δ 237/1986, ούτε στο Ν. 2496/1997. Υπάρχουν ειδικές ή γενικές ρυθμίσεις από τις οποίες θα μπορούσε να συναχθεί ερμηνευτικά απάντηση στο εν λόγω ζήτημα. Επομένως, η απάντηση πρέπει να δοθεί με αξιοποίηση των γενικών αρχών, όπως είναι η ανώμαλη εξέλιξη της ενοχής που εκδηλώνεται με την αδυναμία παροχής, την υπερημερία του οφειλέτη ή την πλημμελή εκπλήρωση της παροχής (βλ. ΑΚ 330, 335, 336, 337 και 382). Από τις διατάξεις αυτές προκύπτει, ότι η ευθύνη του οφειλέτη στις περιπτώσεις της ανώμαλης εξέλιξης της ενοχής διέπεται από την αρχή της τεκμαιρόμενης υπαιτιότητας. Επομένως, η ύπαρξη της υπαιτιότητας τεκμαίρεται, κατ' αρχήν, ότι υπάρχει και στο πρόσωπο του ασφαλιζόμενου ιδιοκτήτη του οχήματος, για παράδειγμα, ο οποίος παραχώρησε την οδήγηση αυτού. Ο εναγόμενος-ιδιοκτήτης, για να καταρρίψει το εις βάρος του τεκμήριο υπαιτιότητας, πρέπει να επικαλεστεί και να αποδείξει ότι δεν βαρύνεται με υπαιτιότητα, **διότι δεν ε γνώριζε, ούτε μπορούσε να γνωρίζει ότι το πρόσωπο στο οποίο παραχώρησε την οδήγηση του αυτοκινήτου του έκανε χρήση διαφορετική από αυτή που καθορίζεται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο και στην άδεια κυκλοφορίας** (ΑΠ 1680/2017, ΑΠ 1497/2014, ΑΠ 1451/2009, ΑΠ 2277/2009, ΑΠ 1357/2008, ΑΠ 779/2007).¹⁴⁶ Εις τούτο δέον όπως δοθεί προσοχή, καθότι ο οδηγός, ο ιδιοκτήτης κ.λπ. δέον όπως επικαλεστούν την **ένσταση έλλειψης υπαιτιότητας τους** και τούτο καθότι για να είναι ορισμένη η παρεμπίπτουσα αγωγή του ασφαλιστή κατά του αντισυμβαλλόμενου και του ασφαλισμένου του, με την οποία στρέφεται αυτός (ασφαλιστής) κατά τούτων και αξιώνει από αυτούς να του καταβάλουν κάθε ποσό που θα υποχρεωθεί να καταβάλει στον παθόντα τρίτο, λόγω παράβασης του καθιερούμενου από την άνω διάταξη ασφαλιστικού βάρους, πρέπει να αναφέρονται σ' αυτήν

¹⁴⁴ Κρητικός Αθ., «Ερμηνεία κατ' άρθρο του Κ.Ν. 489/1976», εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ, 2022, σελ. 244.

¹⁴⁵ Μανουσάκης Γ., «Αυτοκινητικό ατύχημα», 2022, εκδόσεις Νομικής Βιβλιοθήκης, σελ. 278.

¹⁴⁶ ΑΠ 758/2022 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ

επαρκώς η συναφθείσα σύμβαση ασφάλισης αστικής ευθύνης των άνω προσώπων σχετικά με συγκεκριμένο αυτοκίνητο, καθώς και το αντικειμενικό περιστατικό της παράβασης του ασφαλιστικού βάρους, ενώ δεν είναι απαραίτητο για το ορισμένο της εν λόγω αγωγής να γίνεται και επίκληση της υπαιτιότητας των προαναφερόμενων προσώπων, καθόσον τιαυτή τεκμαίρεται μέχρις αποδείξεως του αντιθέτου.

§3.3.1. Περιπτωσιολογία

Έχει κριθεί ότι επί ρυμουλκού και ρυμουλκούμενου οχήματος, όταν η ασφαλιστική σύμβαση συνάπτεται μόνο για το ρυμουλκό, η τυχόν προσθήκη ρυμουλκούμενου εν αγνοία του ασφαλιστή αποτελεί χρήση διαφορετική από την αναγραφόμενη στο ασφαλιστήριο. Συνιστά, έτσι, την εξαίρεση που προβλέπεται από το εδάφιο γ' της διάταξης του άρθρου 6β παρ. 1 Ν. 489/1976, όπως διαμορφώθηκε μετά το Ν. 3557/2997.¹⁴⁷ Επίσης, η εφαρμογή της διατάξεως καταφάσκει επί χρήσης του ασφαλισμένου αυτοκινήτου για εκτέλεση μεταφορών μεγάλων αποστάσεων αντί της συμφωνηθείσης μικρών αποστάσεων, επί χρήσης του αυτοκινήτου για εκμίσθωση σε τρίτον αντί όπως συμφωνήθηκε στο ασφαλιστήριο για εξυπηρέτηση προσωπικών αναγκών του ιδιοκτήτη, επί μετατροπής ένα Ι.Χ.Ε. ή ένα Ι.Χ.Φ. σε ΤΑΞΙ ή σε τροχόσπιτο, αντίστοιχα.¹⁴⁸

Αντιθέτως, έχει κριθεί ότι η υπερφόρτωση των 2.190 κιλών, του επικαθήμενου οχήματος, καθώς και η πλημμελής πρόσδεση του φορτίου σε αυτό, δεν συνιστούν χρησιμοποίηση του οχήματος για χρήση διαφορετική της καθοριζόμενης στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο και στην άδεια κυκλοφορίας, κατά την έννοια του εδαφίου γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 6β' του Π.Δ. 237/1986, διότι η υπερφόρτωση οχημάτων, με επιβάτες ή πράγματα, δεν υπάγεται στους λόγους εξαίρεσης της ανωτέρω διάταξης (ΕΦ ΑΘ 940/2023).¹⁴⁹ Περαιτέρω, δεν αποτελεί διαφορετική χρήση η λόγω χρησιδανείου παραχώρηση της χρήσεως του αυτοκινήτου σε κάποιο τρίτο ή η σταθερή μεταφορά συναδέλφων του κατόχου στον και από τον τόπο εργασίας και όταν αυτοί μετέχουν κατά ένα ποσοστό στα έξοδα λειτουργίας του αυτοκινήτου.¹⁵⁰

§3.4. Συμπέρασμα

Με τη διάταξη του άρθρου 17 παρ. 1 εδάφιο γ' του Ν. 3557/2007 καταργήθηκε η Κ4/585/5.04.1978 απόφαση του Υπουργού Εμπορίου, ενώ με το άρθρο 4 του Ν. 3557/2007 προστέθηκε το άρθρο 6β του Π.Δ. 237/1986, που κωδικοποίησε τον νόμο 489/1976. Στο άρθρο

¹⁴⁷ ΑΠ 1877/2017 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

¹⁴⁸ Κρητικός Αθ., «Ερμηνεία κατ' άρθρο του Κ.Ν. 489/1976», εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ, 2022, σελ. 246.

¹⁴⁹ ΕΦ ΑΘ 940/2023 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

¹⁵⁰ Κρητικός Αθ., «Ερμηνεία κατ' άρθρο του Κ.Ν. 489/1976», εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ, 2022, σελ. 247.

αυτό προβλέπονται τρεις εκ του νόμου εξαιρέσεις από την ασφαλιστική κάλυψη, δίχως να σημαίνει αυτομάτως ότι ο ασφαλιστής δεν καταβάλλει αποζημίωση και χρηματική ικανοποίηση στον τρίτο παθόντα, αλλά ότι ούτος μπορεί να αξιώσει ότι κατέβαλε από τον ασφαλισμένο του, εάν πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις για κάθε μια από της εξαιρέσεις.

Έτσι, ο ερμηνευτής και εφαρμοστής του δικαίου δέον όπως εξετάζει τη συνδρομή όλων των προϋποθέσεων που τίθενται σε έκαστη περίπτωση. Τούτο καθίσταται επιτακτικό να λαμβάνει χώρα, κυρίως, όταν τα Δικαστήρια δέχονται τη στοιχειοθέτηση της αόριστης νομικής έννοιας της αιτιώδους συνάφειας. Δυστυχώς, ακόμη και σήμερα, πολλές φορές, τα Δικαστήρια δέχονται την πλήρωση της εν λόγω προϋπόθεσης, δίχως καν να αιτιολογούν την κρίση τους, παρά δεχόμενα, απλώς, επί παραδείγματι, στην περίπτωση β', μόνον το γεγονός της στοιχειοθέτησης της επίδρασης οινοπνεύματος, ως επαρκή αιτία, η οποία αποδεικνύει τη συνδρομή της αιτιώδους συνάφειας μεταξύ της επίδρασης οινοπνεύματος και της πρόκλησης τροχαίου ατυχήματος. Ωστόσο, από μόνον το γεγονός ότι ορισμένο πρόσωπο έχει υπερβεί τα ανώτατα όρια αλκοόλ που θέτει ο νόμος δεν σημαίνει ότι τούτο συνιστά και επαρκή αιτία και απόδειξη ότι συντρέχει αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ της επίδρασης του οινοπνεύματος και της πρόκλησης του επίδικου τροχαίου ατυχήματος. Τα Δικαστήρια, λοιπόν, πρέπει να εξετάζουν ξεχωριστά το ότι αφενός συντρέχει τέτοια επίδραση και αφετέρου το ότι συντρέχει τέτοιος αιτιώδης σύνδεσμος, αιτιολογώντας την κρίση τους αυτή επαρκώς, σαφώς και εμπειριστατωμένα.

Άλλωστε, αν αναλογιστεί κανείς πως ο νομοθέτης δεν απαιτεί τη συνδρομή του αιτιώδους συνδέσμου στην α' περίπτωση του άρθρου 6β του Π.Δ. 237/1986, αλλά μόνο στην περίπτωση β' και γ', τούτο καθιστά σαφές, πως ο νομοθέτης θεωρεί ότι μόνον το γεγονός της επίδρασης του οινοπνεύματος ή της χρήσης τοξικών ουσιών ή τη διαφορετική χρήση του οχήματος δεν οδηγούν στο ανεξέταστο συμπέρασμα ότι αναμφίβολα και σε κάθε περίπτωση αποτελούν ταύτα επαρκείς αιτίες πρόκλησης ενός τροχαίου ατυχήματος. Τούτο είναι καθ' όλα εύλογο, καθότι υπάρχουν τροχαία ατυχήματα που μπορεί να συμβούν για πολλούς άλλους λόγους και όχι επειδή κάποιος έχει καταναλώσει αλκοόλ ή έχει κάνει χρήση τοξικών ουσιών ή έχει κάνει διαφορετική χρήση οχήματος. Μπορεί ενδεχομένως κάποιο ατύχημα να συνέβη λόγω των συγκεκριμένων χαρακτηριστικών του οχήματος κατά τον κρίσιμο χρόνο σε συνδυασμό με τις επικρατούσες συνθήκες στον κρίσιμο τόπο ή μπορεί τούτο να συνέβη επειδή έσκασε το λάστιχο του αυτοκινήτου ή μπορεί τούτο να συνέβη για οιοδήποτε άλλο λόγο. Γι' αυτούς του λόγους, η κάθε περίπτωση πρέπει να εξετάζεται ειδικά, λαμβάνοντας υπόψη συγκεκριμένα και αποδειχθέντα πραγματικά περιστατικά, ενώ ο εφαρμοστής και ο ερμηνευτής του δικαίου θα πρέπει με ένα πνεύμα αμεροληψίας να λαμβάνει υπόψη όλα τα δεδομένα, χωρίς να αρκείται σε μια επιφανειακή προσέγγιση και εξέταση των εκ του νόμου οριζόμενων προϋποθέσεων. Έτσι, για

μια δίκαιη δίκη θα πρέπει να εξετάζονται, να αξιολογούνται, να αποδεικνύονται και να πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις που απαιτεί ο νόμος στο άρθρο 6β του Π.Δ. 237/1986, ώστε τελικά να εφαρμοστεί η εξαίρεση επί της ασφαλιστικής κάλυψης.

Βιβλιογραφία

file:///C:/Users/%CE%9C%CE%B1%CF%81%CE%AF%CE%B1/Downloads/FEK-2009-Tefxos%20A-00027-downloaded%20-10_03_2024.pdf, ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024
347/2020 ΕΦ ΛΑΡ (ΜΟΝ) ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
ΚΡΗΤΙΚΟΣ Γ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ, 2022, «Ερμηνεία κατ' άρθρο του Κ.Ν. 489/1976, Εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ ΑΘΗΝΑ – ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ.
Μανουσάκης Ι. Γ., 2022, «Αυτοκινητικό ατύχημα», εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα.
4/2016 ΕΙΡ ΚΑΛΥΜΝ ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
1877/2017 ΑΠ ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
322/2020 ΑΠ ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
ΜΠΡ ΗΛΕΙΑΣ 25/2022 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
ΑΠ 68/2019 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
ΜΕφΔωδ 195/2020 ΤΝΠ QUALEX
ΑΠ 86/2019 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
ΑΠ 1040/2021 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
ΑΠ 323/2020 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
ΑΠ 628/2019 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
12/2022 ΕΦ ΔΩΔ ΜΟΝ ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
347/2020 ΕΦ ΛΑΡ ΜΟΝ ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
217/2021 ΕΦ ΠΑΤΡ ΜΟΝ ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
ΕΦ ΑΘ 6235/2022 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
ΕΦ ΠΕΙΡ ΜΟΝ 327/2021 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
ΑΠ 1877/2017 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ, ΑΠ 379/2021 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ
ΕΦ ΑΘ ΜΟΝ 44/2023 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
ΕΦ ΑΘ ΜΟΝ 6235/2022 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
ΕΙΡ ΚΑΛΥΜΝ 4/2016 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
<https://www.kodikio.gr/nomothesia/document/46357/nomos-2696-1999>, ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024
file:///C:/Users/%CE%9C%CE%B1%CF%81%CE%AF%CE%B1/Downloads/FEK-2012-Tefxos%20A-00101-downloaded%20-11_03_2024.pdf, ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024
https://mitos.gov.gr/index.php/%CE%94%CE%94:%CE%A0%CF%81%CE%BF%CF%83%CE%B8%CE%AE%CE%BA%CE%B7_%CF%83%CE%B5_%CE%B9%CF%83%CF%87%CF%8D%CE%BF%CF%85%CF%83%CE%B1_%CE%AC%CE%B4%CE%B5%CE%B9%CE%B1_%CE%BF%CE%B4%CE%AE%CE%B3%CE%B7%CF%83%CE%B7%CF%82_%CE%BA%CE%B1%CF%84%CE%B7%CE%B3%CE%BF%CF%81%CE%AF%CE%B1%CF%82_%CE%92_%CF%84%CE%BF%CF%85_%CE%BA%CF%89%CE%B4%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D_121, ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024
ΕΦ ΛΑΡ 347/2020 ΜΟΝ ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
ΑΠ 379/2021 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ
ΜΟΝ ΕΦ ΑΘ 6235/2022 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
ΕΦ ΑΘ 3009/2022 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
file:///C:/Users/%CE%9C%CE%B1%CF%81%CE%AF%CE%B1/Downloads/FEK-2011-Tefxos%20B-02077-downloaded%20-17_03_2024.pdf, ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024
ΜονΕφ.Αθ. 4028/2021 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ, δημοσιευμένη στο περιοδικό Επιθεώρηση Συγκοινωνιακού Δικαίου, έτος 2021.

https://www.nsk.gr/web/nsk/anzitisi-gnomodoteseon?p_p_id=nskconsulatories_WAR_nskplatformportlet&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_col_id=column-4&p_p_col_pos=2&p_p_col_count=3

ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024

Δήμητρα Δ. Μπεκρή, 2022, άρθρο με τίτλο «ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΑΠΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ – Ο ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ, δημοσιευμένο στο ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ.

Αναστάσιος Στ. Τριανταφύλλου, 2019, άρθρο με τίτλο «Η απόδειξη στα τροχαία ατυχήματα», δημοσιευμένο στο ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ και αποτελών εισήγηση στο Πανελλήνιο Συνέδριο της Επιθεώρησης Συγκοινωνιακού Δικαίου «Το τροχαίο ατύχημα – ποινική και αστική ευθύνη των εμπλεκομένων» υπό την αιγίδα και συνδιοργάνωση της Νομικής Σχολής του Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου Θράκης και του Δικηγορικού Συλλόγου Ροδόπης.

Μον.Εφ. Αθ.4028/2021 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ

Μον. Εφ. Αθ, 373/2019 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ

Εφ Αθ. 154/2022 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

ΜΕφΠατρ 97/2022 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

ΑΠ 847/2015 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

Κ. Σαϊτάκης, Γ. Καλογεράκης κλπ, 2020, «Ερμηνεία Αστικού Κώδικα», 1^{ος} τόμος, εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα.

ΜονΕφΠατρ 97/2022 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

ΜονΕφΠειρ 55/2023 ΤΝΠ ΤΕΤΡΑΒΙΒΛΟΣ

Ερμηνεία 914 ΑΚ, ΤΝΠ ΤΕΤΡΑΒΙΒΛΟΣ (Ηλεκτρονική πρόσβαση στην εφαρμογή).

493/2022 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ υπό σχόλιο Κρητικού Αθανασίου

ΑΠ 758/2022 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ

ΑΠ 1877/2017 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

ΕΦ ΑΘ 940/2023 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

ΑΝΤΙ ΕΠΙΛΟΓΟΥ

Εκ των ανωτέρω δέον όπως καταστεί σαφής η έννοια του τρίτου και διαφοροποιηθεί τιαυτή από την έννοια του ασφαλισμένου και του λήπτη της ασφάλισης. Τούτο καθότι στην υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης έναντι τρίτων εξ αυτοκινητικών ατυχημάτων υφίστανται δύο διάφορες σχέσεις, η σχέση του τρίτου με τον ασφαλιστή και η σχέση του ασφαλιστή με τον ασφαλισμένο ή τον λήπτη της ασφάλισης. Τούτο δέον όπως κατανοηθεί επαρκώς, καθότι οι ενστάσεις περί απαλλαγής του ασφαλιστή, οι οποίες σήμερα είναι τρεις (3) και τις οποίες φέρει ο ασφαλιστής εκ του νόμου ισχύουν έναντι του ασφαλισμένου του ή του λήπτη της ασφάλισης και των προβλεπόμενων κάθε φορά στο νόμο προσώπων στην σχέση εξ αναγωγής και όχι έναντι του τρίτου. Έτσι, ο τρίτος θα δικαιούται να αποζημιωθεί από την ασφαλιστική εταιρεία και αν πληρούνται οι προϋποθέσεις για τη στοιχειοθέτηση κάποιας εξαίρεσης από τις προβλεπόμενες στο άρθρο 6β του π.δ 237/1986, η ασφαλιστική εταιρεία θα στραφεί αναγωγικά κατά του ασφαλισμένου της ή του λήπτη της ασφάλισης. Πάντως δέον όπως διαπιστωθεί ότι το συγκεκριμένο θύμα δεν εξαιρείται από τα πρόσωπα που ο νόμος θεωρεί ως τρίτους και ωσαύτως ότι δικαιούται ή όχι αποζημίωση για την αιτία αυτή.

Έτσι, οι εξαιρέσεις περί της οδήγησης χωρίς την κατάλληλη άδεια ικανότητας οδήγησης για τη συγκεκριμένη κατηγορία οχήματος, περί της οδήγησης υπό την επίδραση οινοπνεύματος ή χρήσης τοξικών ουσιών και περί της οδήγησης οχήματος με διαφορετική χρήση αφορούν τη σχέση ασφαλιστή και ασφαλισμένου. Ωσαύτως, ο πρώτος, εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις που θέτει ο νόμος, μπορεί να στραφεί κατά του ασφαλισμένου και του λήπτη της ασφάλισης και να αξιώσει όσα κατέβαλε ή θα καταβάλει. Σε μια τέτοια περίπτωση, ο ερμηνευτής και εφαρμοστής του δικαίου δέον όπως εξετάζει και αξιολογεί επαρκώς τη συνδρομή όλων των προϋποθέσεων που θέτει ο νόμος. Έτσι, λοιπόν, όπου ο νόμος ρητά αξιώνει τη στοιχειοθέτηση της αιτιώδους συνάφειας, τοιαύτη δε δύναται να θεωρηθεί ότι συντρέχει, εάν δεν αιτιολογείται επαρκώς και εμπειριστατωμένα ότι πράγματι συντρέχει, εξετάζοντας ενδελεχώς το αποδεικτικό υλικό που δύναται να αποδεικνύει την μη στοιχειοθέτηση της. Αναμφίβολα, οι αόριστες νομικές έννοιες δέον όπως συγκεκριμενοποιούνται με πραγματικά δεδομένα και αποδεδειγμένα συμπεράσματα.

Ο θεσμός της υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης εξ αυτοκινητικών ατυχημάτων είναι από τους πιο σημαντικούς θεσμούς στο οδικό δίκτυο. Καθημερινά στους δρόμους της Ελλάδας και ολόκληρης της Ευρώπης πολλοί συμπολίτες μας χάνουν τη ζωή τους στην άσφαλο ή τραυματίζονται και μένουν ανάπηροι εφ' όρου ζωής. Είναι καθήκον όλων μας αφενός να τηρούμε τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και αφετέρου να προασπίζουμε τα δικαιώματα των ανθρώπων που αλλάζει όλη τους η ζωή σε μια στιγμή. Ο θεσμός της υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης εξ αυτοκινητικών ατυχημάτων έχει βασικό σκοπό την προστασία του θύματος και δεν πρέπει να λησμονούμε τον σκοπό αυτό. Οι ασφαλιστικές εταιρείες πρέπει να λειτουργούν στη βάση τους πραγματώνοντας τον κοινωνικό ρόλο το βάρος του οποίου φέρουν. Έτσι, λοιπόν, κάθε μελλοντική τροποποίηση των διατάξεων του θεσμού πρέπει να έρχεται πιο κοντά στον σκοπό που διαλαλεί ότι επιδιώκει και να μην απομακρύνεται από αυτόν! Μια τέτοια τροποποίηση, ορθή, συνέβη και με το άρθρο 50 του Ν. 4949/2022, η οποία διέυρνε την έννοια του τρίτου, επιτυγχάνοντας την ίδια στιγμή να πραγματώσει αυτόν τον σκοπό περί προστασίας των τρίτων – θυμάτων ή των οικογενειών τους, αλλά και να έρθει πιο κοντά στην ευρωπαϊκή ολοκλήρωση, καθότι ευρωπαϊκή ολοκλήρωση δε σημαίνει απλώς ενσωμάτωση των υποχρεώσεων των ευρωπαίων πολιτών, αλλά και των δικαιωμάτων που αυτοί έχουν εκ της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ

1. Καλαβρός – Γεωργόπουλος, 2017, «Το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης», 3^η έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα.
2. ΚΡΗΤΙΚΟΣ Γ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ, 2022, «Ερμηνεία κατ' άρθρο του Κ.Ν. 489/1976, Εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ ΑΘΗΝΑ – ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ.

3. ΚΡΗΤΙΚΟΣ Γ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ, 2019, «Αποζημίωση από Αυτοκινητικά Ατυχήματα», τόμος ΙΙ, Εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ ΑΘΗΝΑ – ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ.
4. Μανουσάκης Ι. Γ., 2022, «Αυτοκινητικό ατύχημα», εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα.
5. Ρ.Ε. Παπαδοπούλου κλπ (Β. Χριστιανός, Μ. Κουσκουνά, Μ. Περάκης), 2011, «Το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης μέσα από τη νομολογία», εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ ΑΘΗΝΑ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ.
6. ΡΟΚΑΣ Κ. ΙΩΑΝΝΗΣ, 2020, «Ασφαλιστικό δίκαιο», 5^η έκδοση, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα.
7. ΣΑΪΤΑΚΗΣ Κ., 2020, «Ερμηνεία Αστικού Κώδικα», Ι τόμος, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα.
8. ΣΙΝΑΝΙΩΤΗ – ΜΑΡΟΥΔΗ ΑΡΙΣΤΕΑ, 2017, «Ασφαλιστικό δίκαιο», 2^η έκδοση, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα.
9. ΧΑΤΖΗΝΙΚΟΛΑΟΥ – ΑΓΓΕΛΙΔΟΥ ΡΑΝΙΑ, 2023, «Ιδιωτικό ασφαλιστικό δίκαιο», Ζ' έκδοση, Εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ ΑΘΗΝΑ – ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ.
10. ΧΡΥΣΑΝΘΑΚΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ, 2020, «Η Αστική Ευθύνη του Δημόσιου Νοσοκομείου», Εκδόσεις ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ, Αθήνα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΞΕΝΗ

1. Raymond Wacks, 2014, “Understanding jurisprudence” 4th edition, Oxford.

ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

1. Αμπατζής Γεώργιος, άρθρο με τίτλο «Η υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων και η εξαίρεση από την ασφαλιστική προστασία των ζημιών των προσώπων του άρθρου 7 του Ν. 489/1976 (Οδηγός – κύριος – κάτοχος – ασφαλισμένος κλπ. Του ζημιογόνου αυτοκινήτου) - μια αναχρονιστική διάταξη που πρέπει να καταργηθεί αμέσως – οι ευθύνες του Έλληνα νομοθέτη και το χρέος των δικαστών», δημοσιευμένο στο ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ.
2. Αμπατζής Κ. Γεώργιος, 2022, άρθρο με τίτλο «Η πρόσφατη αντικατάσταση του άρθρου 7 του Ν. 489/1976», δημοσιευμένο στο ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ.
3. Κρητικός Γ. Αθανάσιος, άρθρο «Η νέα ρύθμιση του άρθρου 7 του Ν. 489/1976», δημοσιευμένο στο ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ.

4. Μπεκρή Δ. Δήμητρα, 2022, άρθρο με τίτλο «ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΑΠΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ – Ο ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ, δημοσιευμένο στο ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ.
5. Ονουφριάδης Μιχαήλ, 2023, άρθρο με τίτλο «Έννοια Τρίτου», ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ.
6. Τριανταφύλλου Αναστάσιος Στ., 2019, άρθρο με τίτλο «Η απόδειξη στα τροχαία ατυχήματα», δημοσιευμένο στο ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ και αποτελών εισήγηση στο Πανελλήνιο Συνέδριο της Επιθεώρησης Συγκοινωνιακού Δικαίου «Το τροχαίο ατύχημα – ποινική και αστική ευθύνη των εμπλεκομένων» υπό την αιγίδα και συνδιοργάνωση της Νομικής Σχολής του Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου Θράκης και του Δικηγορικού Συλλόγου Ροδόπης.

ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΙ ΤΟΠΟΙ

1. ΕΛΣΤΑΤ, «ΟΔΙΚΑ ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ : Έτος 2021». Περισσότερες πληροφορίες σχετικά μπορούν να αναζητηθούν στην ηλεκτρονική διεύθυνση : <https://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SDT03/>, ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024.
2. <https://www.hellenicparliament.gr/Vouli-ton-Ellinon/To-Politevma/Syntagma/article-28/>, ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024
3. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:12016ME/TXT#d1e92-13-1>, ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024
4. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:31990L0232>, ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024
5. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:31984L0005>, ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024
6. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:31972L0166>, ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024
7. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:31990L0232>, ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024
8. <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=115801&doclang=EL>, ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024
9. C-442/10 <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=115801&pageIndex=0&doclang=EL&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=5928643>, ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024
10. <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=60928&pageIndex=0&doclang=EL&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=5834532>, ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024
11. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:62003CJ0537>, ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024
12. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:61998CJ0348>, ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024

13. <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=80447&pageIndex=0&doclang=EL&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=5845331>, ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024
14. <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=115801&pageIndex=0&doclang=EL&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=5845603>, ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024
15. <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=115801&pageIndex=0&doclang=EL&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=5845603>, ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024
16. <https://curia.europa.eu/juris/documents.jsf?num=C-503/16>, ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024
17. https://areiospagos.gr/nomologia/apofaseis_DISPLAY.asp?cd=FDNZZ05F66MJR0L_C5KZ45Q8DXCXY6I&apof=4_2017&info=%D0%CF%CB%C9%D4%C9%CA%C5%D3%20-%20%20%CF%CB%CF%CC%C5%CB%C5%C9%C1, ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024
18. https://www.areiospagos.gr/nomologia/apofaseis_DISPLAY.asp?cd=QWODBVUXTCT4AVIDOJ93SREML97EYG&apof=5_2017&info=%D0%CF%CB%C9%D4%C9%CA%C5%D3%20-%20%20%CF%CB%CF%CC%C5%CB%C5%C9%C1, ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024
19. <https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/432311/p.d.-237-1986>, ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024
20. file:///C:/Users/%CE%9C%CE%B1%CF%81%CE%AF%CE%B1/Downloads/FEK-2009-Tefxos%20A-00027-downloaded%20-10_03_2024.pdf, ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024
21. <https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/46357/nomos-2696-1999>, ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024
22. file:///C:/Users/%CE%9C%CE%B1%CF%81%CE%AF%CE%B1/Downloads/FEK-2012-Tefxos%20A-00101-downloaded%20-11_03_2024.pdf, ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024
23. https://mitos.gov.gr/index.php/%CE%94%CE%94:%CE%A0%CF%81%CE%BF%CF%83%CE%B8%CE%AE%CE%BA%CE%B7_%CF%83%CE%B5_%CE%B9%CF%83%CF%87%CF%8D%CE%BF%CF%85%CF%83%CE%B1_%CE%AC%CE%B4%CE%B5%CE%B9%CE%B1_%CE%BF%CE%B4%CE%AE%CE%B3%CE%B7%CF%83%CE%B7%CF%82_%CE%BA%CE%B1%CF%84%CE%B7%CE%B3%CE%BF%CF%81%CE%AF%CE%B1%CF%82_%CE%92_%CF%84%CE%BF%CF%85_%CE%BA%CF%89%CE%B4%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D_121, ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024
24. file:///C:/Users/%CE%9C%CE%B1%CF%81%CE%AF%CE%B1/Downloads/FEK-2011-Tefxos%20B-02077-downloaded%20-17_03_2024.pdf, ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024
25. https://www.nsk.gr/web/nsk/anazitisi-gnomodoteseon?p_p_id=nskconsulatories_WAR_nskplatformportlet&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_col_id=column-4&p_p_col_pos=2&p_p_col_count=3, ημερομηνία πρόσβασης 25/03/2024

NΟΜΟΛΟΓΙΑ & ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΚΘΕΣΕΙΣ

1. ΑΠ 652/2022, Δ' Πολιτικό Τμήμα από τον ιστότοπο : www.areiospagos.gr
2. Μον.Πρ.Ρεθ.60/2007 ΕΣυγκΔ 2009/590
3. ΑΠ 624/2010 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ
4. Μον.Εφ.Ιωαν. 4/2021 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ

5. Α.Π. 654/2022 Τ.Ν.Π. ΤΕΤΡΑΒΙΒΛΟΣ
6. ΑΠ 583/2014 από τον ιστότοπο : www.areiospagos.gr
7. ΑΠ 461/2017 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ
8. ΑΠ 583/2014, ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ
9. ΑΠ 461/2017 από τον ιστότοπο : www.areiospagos.gr
10. ΕΑ.4550/99 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ
11. ΑΠ 1131/2018 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ και το εκεί σχόλιο
12. ΑΠ 637/2010 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ
13. ΑΠ 583/2014 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ
14. 274/2022 ΜΠΡ ΚΑΤΕΡ ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
15. Ιδείτε σχολιασμό της υπ' αριθμόν 274/2022 απόφασης του ΜΠΡ ΚΑΤΕΡ από τον Δικηγόρο Αθηνών Παναγιώτη Νικολ. Βρεττό.
16. 347/2020 ΕΦ ΛΑΡ (ΜΟΝ) ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
17. 4/2016 ΕΙΡ ΚΑΛΥΜΝ ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
18. 1877/2017 ΑΠ ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
19. 322/2020 ΑΠ ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
20. ΜΠΡ ΗΛΕΙΑΣ 25/2022 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
21. ΑΠ 68/2019 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
22. ΜΕφΔωδ 195/2020 ΤΝΠ QUALEX
23. ΑΠ 86/2019 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
24. ΑΠ 1040/2021 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
25. ΑΠ 323/2020 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
26. ΑΠ 628/2019 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
27. 12/2022 ΕΦ ΔΩΔ ΜΟΝ ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
28. 347/2020 ΕΦ ΛΑΡ ΜΟΝ ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
29. 217/2021 ΕΦ ΠΑΤΡ ΜΟΝ ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
30. ΕΦ ΑΘ 6235/2022 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
31. ΕΦ ΠΕΙΡ ΜΟΝ 327/2021 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
32. ΑΠ 1877/2017 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ, ΑΠ 379/2021 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ
33. ΕΦ ΑΘ ΜΟΝ 44/2023 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
34. ΕΦ ΑΘ ΜΟΝ 6235/2022 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
35. ΕΙΡ ΚΑΛΥΜΝ 4/2016 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
36. ΕΦ ΛΑΡ 347/2020 ΜΟΝ ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
37. ΑΠ 379/2021 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ
38. ΜΟΝ ΕΦ ΑΘ 6235/2022 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
39. ΕΦ ΑΘ 3009/2022 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
40. ΜονΕφ.Αθ. 4028/2021 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ, δημοσιευμένη στο περιοδικό Επιθεώρηση Συγκοινωνιακού Δικαίου, έτος 2021.
41. Μον.Εφ. Αθ.4028/2021 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ
42. Μον. Εφ. Αθ, 373/2019 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ
43. Εφ Αθ. 154/2022 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
44. ΜΕφΠατρ 97/2022 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
45. ΑΠ 847/2015 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
46. ΜονΕφΠατρ 97/2022 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
47. ΜονΕφΠειρ 55/2023 ΤΝΠ ΤΕΤΡΑΒΙΒΛΟΣ
48. Ερμηνεία 914 ΑΚ, ΤΝΠ ΤΕΤΡΑΒΙΒΛΟΣ (Ηλεκτρονική πρόσβαση στην εφαρμογή).
49. 493/2022 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ υπό σχόλιο Κρητικού Αθανασίου
50. ΑΠ 758/2022 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ
51. ΑΠ 1877/2017 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
52. ΕΦ ΑΘ 940/2023 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
53. ΑΠ 654/2022 ΤΝΠ Ο ΣΟΛΩΝ και οι εκεί σχολιασμοί.

54. ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ στο σχέδιο νόμου «Τροποποίηση του π.δ. 237/1986 (ΦΕΚ 110 Α') με το οποίο κωδικοποιήθηκε ο ν. 489/1976 περί υποχρεωτικής ασφάλισης της εξ ατυχημάτων αυτοκινήτων αστικής ευθύνης (ΦΕΚ 331 Α') και άλλες διατάξεις».
55. Αιτιολογική έκθεση 4949/2022, ΤΝΠ Νόμος.