ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ

της 21ης Οκτωβρίου 1999 *

Περιεχόμενα

I — Εισαγωγή I-6714
II — Το κοινοτικό νομικό πλαίσιο I-6715
III — Τα πραγματικά περιστατικά και το εθνικό νομικό πλαίσιο I-6718
IV — Τα προδικαστικά ερωτήματα I-6720
V — Απαντήσεις στα τιθέμενα προδικαστικά ερωτήματα I-6721
A — Το σύστημα που καθιερώνουν οι τρεις οδηγίες I-6722
α) Γενικά I-6722
β) Το ζήτημα του είδους αστικής ευθύνης I-6723
γ) Απάντηση στα δύο πρώτα ερωτήματα I-6729
1) Απάντηση στο πρώτο ερώτημα I-6729
2) Απάντηση στο δεύτερο ερώτημα I-6729
B — Τα ζητήματα της σύμφωνης ερμηνείας και του οριζοντίου αμέσου αποτελέσματος των οδηγιών I-6730
VI — Πρόταση I-6731

I — Εισαγωγή

1. Στην παρούσα υπόθεση, το Tribunal da Comarca de Setúbal έθεσε στο Δικαστήριο μια σειρά προδικαστικών ερωτημάτων που αφορούν την ερμηνεία της δεύτερης οδηγίας 84/5/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 30ής Δεκεμβρίου 1983, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων [1].

2. Τα ερωτήματα αυτά σκοπούν ουσιαστικά στην αποσαφήνιση του ζητήματος ποια είναι τα δικαιώματα των θυμάτων αυτοκινητιστικού ατυχήματος, μελών της οικογενείας του ασφαλισμένου, υπό το πρίσμα των κοινοτικών διατάξεων για την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων.

3. Συγκεκριμένα, τα τιθέμενα ερωτήματα αφορούν κυρίως τα ζητήματα κατά πόσον η οδηγία αυτή επιβάλλει στα κράτη μέλη να καλύπτει η υποχρεωτική ασφάλιση για την αστική ευθύνη που απορρέει από την χρήση και κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων τις ζημίες που προκαλούνται και όταν υφίσταται αντικειμενική μόνον ευθύνη, δηλαδή χωρίς να υπάρχει υπαιτιότητα, ή μπορεί ένα κράτος μέλος να αποκλείει, σε περίπτωση αντικειμενικής ευθύνης, τη χορήγηση οποι-

* Γλώσσα του πρωτοτύπου: η ελληνική.

1 — ΕΕ L 8, της 11ης Ιανουαρίου 1984, σ. 17.

ασδήποτε αποζημιώσεως ή επιβάλλει να καλύπτει μόνον τις ζημίες που οφείλονται σε σφάλμα του οδηγού, δηλαδή υφίσταται ευθύνη λόγω υπαιτιότητας. Επίσης τίθενται τα ζητήματα της ανάγκης ερμηνείας σύμφωνης με το κοινοτικό δίκαιο και του οριζοντίου αμέσου αποτελέσματος των οδηγιών.

II — Το κοινοτικό νομικό πλαίσιο

4. Το ζήτημα της εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που απορρέει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων έτυχε ρυθμίσεως από τον κοινοτικό νομοθέτη, μέσω εκδόσεως οδηγιών, ήδη από το 1972.

5. Το κοινό χαρακτηριστικό των πρώτων τριών σχετικών οδηγιών είναι ότι σκοπούν να διευκολύνουν την κυκλοφορία των αυτοκινήτων και να διασφαλίσουν τα συμφέροντα των θυμάτων αυτοκινητιστικών ατυχημάτων στην Κοινότητα, οποιοσδήποτε και αν είναι ο τόπος του ατυχήματος. Έτσι, έχουν ως αντικείμενο όχι μόνο να διευκολύνουν την ελεύθερη κυκλοφορία εντός της κοινής αγοράς, μέσω καταργήσεως των ελέγχων στα σύνορα της πράσινης κάρτας με την οποία διασφαλίζεται ότι το αυτοκίνητο καλύπτεται από ασφάλιση, αλλά και να θεσπίσουν κάποιους ελάχιστους κανόνες υποχρεωτικής ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων.

6. Η οδηγία 72/166/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 24ης Απριλίου 1972, περί εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και με τον έλεγχο της υποχρεώσεως προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής [2] (στο εξής: πρώτη οδηγία), προβλέπει την κατάργηση του ελέγχου στα σύνορα της πράσινης κάρτας και τη δημιουργία σε όλα τα κράτη μέλη υποχρεωτικής ασφάλισης της αστικής ευθύνης που καλύπτει τις ζημίες που προκλήθηκαν στο έδαφος όλων των κρατών μελών.

7. Υιοθετώντας την αρχή της αποζημίωσης των θυμάτων κυκλοφοριακών ατυχημάτων, αφής αποδειχθεί ότι υφίσταται ευθύνη, το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 72/166 ορίζει ότι:

«Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει (...) 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» (η υπογράμμιση είναι δική μου).

8. Με την έκδοση της δεύτερης οδηγίας 84/5 (στο εξής: δεύτερη οδηγία), ο κοινοτικός νομοθέτης θέλησε να εναρμονίσει τα διάφορα στοιχεία του περιεχομένου αυτής της υποχρεωτικής ασφάλισης με σκοπό την δια-

2 — ΕΕ ειδ. έκδ. 06/001, σ. 136.

σφάλιση ενός ελάχιστου επιπέδου προστασίας των θυμάτων των αυτοκινητιστικών ατυχημάτων και να μειώσει τις υφιστάμενες αποκλίσεις εντός της Κοινότητας, όσον αφορά την έκταση (portée) της ενλόγω ασφάλισης.

9. Η δεύτερη οδηγία αφορά την έκταση, δηλαδή τί πρέπει να καλύπτει η υποχρεωτική ασφάλιση και θέτει τα ελάχιστα ποσά αυτής της ασφάλισης. Συγκεκριμένα, το πρώτο άρθρο, παράγραφοι 1 και 2, της δεύτερης οδηγίας 84/5 ορίζει τα ακόλουθα:

«1. Η ασφάλιση που αναφέρεται στο άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ καλύπτει υποχρεωτικά τις υλικές ζημίες και τις σωματικές βλάβες.

2. Με την επιφύλαξη μεγαλύτερων ποσών εγγύησης, που ενδεχομένως απαιτούνται από τα κράτη μέλη, κάθε κράτος μέλος απαιτεί τα ποσά υποχρεωτικής ασφάλισης να ανέρχονται τουλάχιστον σε:

— 350 000 ECU για τις σωματικές βλάβες όταν υπάρχει μόνον ένα θύμα· όταν υπάρχουν περισσότερα θύματα, στο ίδιο ατύχημα, το ποσό αυτό πολλαπλασιάζεται επί τον αριθμό των θυμάτων,

— 100 000 ECU κατά ατύχημα για τις υλικές ζημίες ανεξάρτητα από τον αριθμό των θυμάτων.

Τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέψουν αντί των προηγούμενων ελάχιστων ποσών ένα ελάχιστο ποσό 500 000 ECU για τις σωματικές βλάβες, όταν υπάρχουν πολλά θύματα στο ίδιο ατύχημα, ή ένα ελάχιστο συνολικό ποσό 600 000 ECU κατά ατύχημα, για σωματικές βλάβες ή υλικές ζημίες, ανεξάρτητα από τον αριθμό των θυμάτων ή τη φύση των ζημιών.

(...)»

10. Το άρθρο 3 της ιδίας οδηγίας ορίζει τα εξής:

«Τα μέλη της οικογένειας του ασφαλισμένου, του οδηγού ή κάθε άλλου προσώπου το οποίο φέρει σε περίπτωση ατυχήματος την αστική ευθύνη η οποία καλύπτεται από την ασφάλιση του άρθρου 1, παράγραφος 1, δεν μπορούν να αποκλειστούν, λόγω του δεσμού συγγενείας, από το δικαίωμα ασφάλισης για τις σωματικές βλάβες τους.»

11. Η ένατη αιτιολογική σκέψη της δεύτερης οδηγίας αναφέρεται στη διάταξη αυτή και προβλέπει ότι «είναι σκόπιμο να παρασχεθεί στα μέλη της οικογενείας του ασφαλισμένου,

του οδηγού ή του οποιουδήποτε άλλου υπεύθυνου προσώπου, προστασία ανάλογη προς αυτή των τρίτων θυμάτων, οπωσδήποτε όσον αφορά τις σωματικές βλάβες που υπέστησαν».

12. Σύμφωνα με το άρθρο 5 της οδηγίας 84/5, όπως τροποποιήθηκε από την Πράξη για τους όρους προσχώρησης του Βασιλείου της Ισπανίας και της Πορτογαλικής Δημοκρατίας και για τις προσαρμογές των Συνθηκών, παράρτημα Ι, κεφάλαιο IX, τιτλοφορούμενο «Προσέγγιση των νομοθεσιών», υπό ΣΤ', με τίτλο «Ασφάλειες» [3], ορίζεται ότι:

«1. Τα κράτη μέλη τροποποιούν τις εθνικές τους διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 1987. Ενημερώνουν περί τούτου αμέσως την Επιτροπή.

2. Οι διατάξεις που τροποποιούνται κατ' αυτόν τον τρόπο εφαρμόζονται το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 1988.

3. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 2:

α) Το Βασίλειο της Ισπανίας, η Ελληνική Δημοκρατία και η Πορτογαλική Δημοκρατία διαθέτουν προθεσμία μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1995 για να αυξήσουν τα ποσά εγγύησης μέχρι τα ποσά που προβλέπονται στο άρθρο 1, παράγραφος 2. Εάν κάνουν χρήση του δικαιώματος αυτού, τα ποσά εγγύησης πρέπει να φθάνουν τα εξής ποσοστά, σε σχέση με τα ποσά που προβλέπονται στο προαναφερόμενο άρθρο:

— ποσοστό μεγαλύτερο από 16 %, το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 1988,

— ποσοστό 31 %, το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 1992·

(...)».

13. Η τρίτη οδηγία 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Μαΐου 1990, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων [4] (στο εξής: τρίτη οδηγία), υιοθετήθηκε για να αποσαφηνίσει ορισμένες διατάξεις σχετικές με την υποχρεωτική

3 — Η Συνθήκη και η Πράξη Προσχωρήσεως στην ΕΟΚ και την ΕΚΑΕ υπογράφηκαν την 12η Ιουνίου 1985 (ΕΕ L 302 της 15ης Νοεμβρίου 1985)· η προσχώρηση της Πορτογαλίας στις Κοινότητες άρχισε να ισχύει από 1ης Ιανουαρίου 1986.

4 — ΕΕ L 129, της 19ης Μαΐου 1990, σ. 33.

ασφάλιση, αναγνωρίζοντας ότι εξακολουθούσαν να υπάρχουν ως τότε σημαντικές διαφορές στην κάλυψη της ενλόγω ασφάλισης [5].

14. Στην πέμπτη αιτιολογική σκέψη της τρίτης οδηγίας τονίσθηκε ότι «ειδικότερα, υπάρχουν κενά στην υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη των επιβατών των αυτοκινήτων οχημάτων σε ορισμένα κράτη μέλη· ότι πρέπει να πληρωθούν τα κενά αυτά ώστε να προστατευθεί αυτή η ιδιαίτερα τρωτή κατηγορία δυνητικών θυμάτων».

15. Στο πρώτο άρθρο, παράγραφος 1, της τρίτης οδηγίας ορίζεται ότι «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».

16. Τέλος, στο άρθρο 6, η οδηγία 90/232 προβλέπει τα ακόλουθα:

«1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 1992. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

2. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1:

— Η Ελληνική Δημοκρατία, το Βασίλειο της Ισπανίας και η Πορτογαλική Δημοκρατία έχουν προθεσμία έως τις 31 Δεκεμβρίου 1995 για να συμμορφωθούν με τα άρθρα 1 και 2,

(...)».

III — Τα πραγματικά περιστατικά και το εθνικό νομικό πλαίσιο

17. Στις 12 Φεβρουαρίου 1995, αυτοκίνητο ανήκον στον Vitor Manuel Mendes Ferreira, οδηγούμενο από ένα από τα τέκνα του, είχε ατύχημα στον αυτοκινητόδρομο, το οποίο είχε ως συνέπεια τον θάνατο του άλλου από τα τέκνα του, ηλικίας 12 ετών, επιβάτη του ενλόγω αυτοκινήτου. Στο ατύχημα δεν ενεπλέκετο άλλο αυτοκίνητο. Επιπλέον, ο εθνικός δικαστής θεωρεί αποδεδειγμένο ότι δεν υπήρξε υπαιτιότητα εκ μέρους του οδηγού.

5 — Βλ. και την τρίτη αιτιολογική σκέψη της τρίτης οδηγίας.

18. Με τη σύναψη ασφαλιστηρίου συμβολαίου ο Mendes Ferreira είχε αναθέσει στην ασφαλιστική εταιρία Companhia de Seguros Mundial Confiança SA (στο εξής: Mundial Confiança), την αστική ευθύνη σχετικά με την κυκλοφορία του ενλόγω αυτοκινήτου. Το ασφαλισθέν ποσόν ανήρχετο σε 50 000 000 εσκούδος (ESC).

19. Ο Mendes Ferreira και η σύζυγός του προσέφυγαν στο Tribunal da Comarca de Setúbal, ζητώντας να καταδικασθεί η Mundial Confiança να τους καταβάλει αποζημιώσεις για προκληθείσες βλάβες. Η τελευταία υποστήριζε ότι το ισχύον πορτογαλικό δίκαιο κατά τη χρονική στιγμή των πραγματικών περιστατικών απέκλειε κάθε υποχρέωση αποζημίωσης.

20. Όπως αναφέρει ο εθνικός δικαστής, το άρθρο 504, παράγραφος 2, του πορτογαλικού αστικού κώδικα (στο εξής: ΑΚ), όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών, προέβλεπε ότι, σε περίπτωση δωρεάν μεταφοράς, ο μεταφορέας ευθύνεται, γενικώς, μόνον για τις ζημίες που έχουν προκληθεί εξ υπαιτιότητος. Ο κανόνας αυτός ερμηνεύεται από τα πορτογαλικά δικαστήρια ότι επιβάλλει, για τη χορήγηση αποζημιώσεως, ο μεταφερόμενος δωρεάν επιβάτης να αποδείξει ότι υπήρξε υπαιτιότητα του οδηγού του προκαλέσαντος το ατύχημα οχήματος.

21. Το άρθρο 504 ΑΚ τροποποιήθηκε από το νομοθετικό διάταγμα 14/96, της 6ης Μαρτίου 1996. Το τροποποιημένο κείμενο του εν λόγω άρθρου προβλέπει, στην παράγραφο 3, τη δυνατότητα υπάρξεως αντικειμενικής (άνευ υπαιτιότητος) αστικής ευθύνης υπέρ των δωρεάν μεταφερομένων επιβατών· η εν λόγω ευθύνη ισχύει μόνον όσον αφορά τις σωματικές βλάβες [6].

22. Κατά τον εθνικό δικαστή, στην εισηγητική έκθεση του νομοθετικού διατάγματος 522/85, της 31ης Δεκεμβρίου 1985, με το οποίο μεταφέρθηκε στο πορτογαλικό δίκαιο η οδηγία 84/5, αναφέρεται, μεταξύ άλλων, ότι η κάλυψη της υποχρεωτικής ασφάλισης του αυτοκινήτου θα έπρεπε να διευρυνθεί και επί των δωρεάν μεταφερομένων επιβατών [7]. Δεδομένου ότι, όταν υφίστατο υπαιτιότητα του οδηγού του οχήματος, οι δωρεάν μεταφερόμενοι επιβάτες ήδη προστατεύονταν με την αστική ευθύνη για παράνομη πράξη, που είχε θεσπισθεί με τα άρθρα 483 και επόμενα του ΑΚ, το έτος 1966, ο μόνος τρόπος διεύρυνσης της κάλυψης της υποχρεωτικής ασφαλίσεως του αυτοκινήτου και για τους δωρεάν μεταφερομένους επιβάτες, θα ήταν να συμπεριλάβει την αντικειμενική αστική ευθύνη. Όμως, τέτοιου είδους προστασία δεν παρεχόταν σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 504 ΑΚ.

23. Επιπλέον, ο εθνικός δικαστής εξηγεί ότι, ακόμη και αν η εθνική νομοθεσία εκείνη τη χρονική στιγμή ανεγνώριζε το δικαίωμα αποζημιώσεως του δωρεάν μεταφερόμενου επιβάτη σε περίπτωση ευθύνης άνευ υπαιτιότητας, το άρθρο 508, παράγραφος 1, του ΑΚ περιορίζει το ύψος της αποζημίωσης για οδικό ατύχημα, αν δεν είχε υπάρξει υπαι-

6 — Όπως αναφέρεται στη διάταξη της παραπομπής, στις αιτιολογικές σκέψεις του εν λόγω ΝΔ 14/96, η επελθούσα στο άρθρο 504 ΑΚ τροποποίηση δικαιολογείται από την ανάγκη προσαρμογής του εσωτερικού δικαίου στην τρίτη οδηγία, ειδικότερα στο άρθρο 1.

7 — Ο εθνικός δικαστής αναφέρει επιπλέον ότι, όπως επιβεβαιώνεται και από την απόφαση του Supremo Tribunal de Justiça της 23ης Σεπτεμβρίου 1997 (*Boletim do Ministério da Justiça*, αριθ. 469, σ. 535), «πρέπει να σημειωθεί ότι οι προθέσεις που εκφράστηκαν στην εισηγητική έκθεση του ΝΔ 522/85, σε συμφωνία με τις αρχές που διατυπώνονται στη δεύτερη οδηγία του Συμβουλίου, της 30ής Δεκεμβρίου 1983, δεν υλοποιήθηκαν δεόντως με το εν λόγω νομοθετικό διάταγμα (...). Τέτοιες προθέσεις συνίσταντο στη διεύρυνση της καλύψεως από την υποχρεωτική ασφάλιση του αυτοκινήτου και όσον αφορά τους δωρεάν μεταφερομένους επιβάτες».

τιότητα του υπευθύνου. Συγκεκριμένα, έχει ως ανώτατο όριο, σε περίπτωση θανάτου ή σωματικής βλάβης προσώπου, το διπλάσιο του ποσού που μπορούν ανεκκλήτως να επιδικάζουν τα πρωτοβάθμια πορτογαλικά δικαστήρια και το οποίο έχει καθορισθεί, ύστερα από το 1987, στα 2 000 000 ESC[8]. Δηλαδή, το διπλάσιο αυτού του ποσού, που μπορεί να επιδικασθεί ως αποζημίωση σε περίπτωση που δεν συντρέχει υπαιτιότητα αντιστοιχεί στα 4 000 000 ESC.

24. Ο εθνικός δικαστής ερωτά αν, ενόψει του άρθρου 1, παράγραφος 2, και του άρθρου 5, παράγραφος 2, όπως τροποποιήθηκε από την Πράξη προσχώρησης, της δεύτερης οδηγίας, τα κράτη μέλη μπορούν να καθορίσουν για τις αποζημιώσεις, λόγω οδικών ατυχημάτων, στα οποία ο υπεύθυνος οδηγός δεν βαρύνεται με υπαιτιότητα, ανώτατα όρια που είναι κατώτερα από τα κατώτατα όρια των ποσών υποχρεωτικής ασφάλισης που επιβάλλει η οδηγία. Κατά τον εθνικό δικαστή, η δεύτερη οδηγία δεν προβαίνει σε διάκριση ανάμεσα στην αστική ευθύνη που ερείδεται σε υπαιτιότητα του οδηγού και την αντικειμενική ευθύνη, χωρίς υπαιτιότητα του οδηγού.

IV — Τα προδικαστικά ερωτήματα

25. Προς επίλυση της εκκρεμούσης ενώπιόν του διαφοράς, το Tribunal da Comarca de Setúbal έθεσε στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Επιβάλλει το άρθρο 3 της οδηγίας 84/5/ΕΟΚ να καλύπτει η υποχρεωτική ασφάλιση για την αστική ευθύνη που απορρέει από την χρήση και κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και τις βλάβες που προκαλούνται στα μέλη της οικογενείας του ασφαλισθέντος ή του οδηγού του οχήματος, ακόμα και όταν αυτά τα μέλη οικογενείας μεταφέρονται δωρεάν και όταν υφίσταται μόνον αντικειμενική αστική ευθύνη, χωρίς να υπάρχει υπαιτιότητα, ή μπορεί ένα κράτος μέλος να αποκλείει σε τέτοιες περιπτώσεις τη χορήγηση οποιασδήποτε αποζημιώσεως;

2) Εφαρμόζονται τα κατώτατα όρια όσον αφορά το ασφαλισθέν ποσό που έχουν καθορισθεί με την παράγραφο 2 του άρθρου 1 της εν λόγω οδηγίας 84/5/ΕΟΚ και σε καταστάσεις όπου υφίσταται αντικειμενική αστική ευθύνη, χωρίς να υπάρχει υπαιτιότητα, ή μπορεί ένα κράτος μέλος να θεσμοθετήσει υπό την έννοια ότι, όταν δεν υφίσταται υπαιτιότητα του οδηγού του οχήματος από το οποίο προκλήθηκε το ατύχημα, τα ανώτατα όρια της αποζημιώσεως που πρέπει να καταβληθεί θα είναι μικρότερα αυτών των κατωτάτων ορίων;

3) Οφείλει ένα εθνικό δικαστήριο να ερμηνεύσει το εσωτερικό του δίκαιο κατά τρόπο ώστε να καταστήσει τούτο σύμφωνο προς τις διατάξεις μιας οδηγίας, και τούτο είτε σε περίπτωση εσφαλμένης μεταφοράς στο εσωτερικό δίκαιο της εν λόγω οδηγίας είτε σε περίπτωση διατη-

8 — Παράγραφος 1 του άρθρου 20 του νόμου 38/1987, της 23ης Δεκεμβρίου 1987. Όπως επισημαίνει ο εθνικός δικαστής, παρά τη σημαντική έκτοτε υποτίμηση του νομίσματος, το σχετικό ποσό έχει παραμείνει το ίδιο.

ρήσεως σε ισχύ υφισταμένων κανόνων του εσωτερικού δικαίου;

4) Οφείλει ένα εθνικό δικαστήριο να πράξει κάτι τέτοιο, έστω και όταν η ερμηνεία αυτή είναι αντίθετη προς την έννοια και το περιεχόμενο, όπως γενικώς νοούνται, των κανόνων του εσωτερικού του δικαίου ή, όταν τέτοια ερμηνεία είναι σύμφωνη προς τις προθέσεις του εθνικού νομοθέτη ο οποίος, όμως, δεν μπόρεσε να τις υλοποιήσει στο κείμενο του νόμου;

5) Οφείλει επιπλέον ένα εθνικό δικαστήριο να προβεί σε ερμηνεία σύμφωνη με τις διατάξεις της κοινοτικής οδηγίας ακόμα και στο πλαίσιο μιας διαφοράς όπου εμπλέκονται μόνον ιδιώτες;

6) Οφείλει επιπλέον ένα εθνικό δικαστήριο να προβεί σε ερμηνεία του εσωτερικού του δικαίου σύμφωνη με τις διατάξεις του άρθρου 1 της οδηγίας 90/232/ΕΟΚ ακόμα και σε περίπτωση ατυχήματος που έχει συμβεί πριν την παρέλευση της προθεσμίας που έχει τεθεί στο οικείο κράτος μέλος για την προσαρμογή του εσωτερικού του δικαίου προς τον εν λόγω κανόνα;

7) Σε περίπτωση όπου δεν θα ήταν δυνατό να ερμηνευθεί το εσωτερικό δίκαιο κατά τρόπο ώστε να είναι αυτό σύμφωνο προς τις διατάξεις μιας οδηγίας, υποχρεώνει η υπεροχή του κοινοτικού δικαίου ένα εθνικό δικαστήριο να αποκλείσει την εφαρμογή των κανόνων εσωτερικού δικαίου του που είναι ασύμβατοι με την οδηγία, και τούτο έστω και αν πρόκειται για μια διαφορά όπου εμπλέκονται μόνον ιδιώτες;»

V — Απαντήσεις στα τιθέμενα προδικαστικά ερωτήματα

26. Προκαταρκτικά, πρέπει να τονισθεί ότι το ατύχημα λόγω του οποίου ανέκυψε η διαφορά, που αποτελεί αντικείμενο της διαδικασίας ενώπιον του εθνικού δικαστή, συνέβη στις 12 Φεβρουαρίου 1995, δηλαδή μετά την έναρξη της εφαρμογής των δύο πρώτων οδηγιών στην Πορτογαλία αλλά πριν από το πέρας της προθεσμίας που έθεσε για την Πορτογαλία η τρίτη οδηγία [9].

27. Τα τιθέμενα ζητήματα πρέπει να εξετασθούν σε δύο ενότητες. Καταρχάς, πρέπει να αποσαφηνισθεί το σύστημα που καθιερώνουν οι τρεις οδηγίες για την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, όπως συνάγεται από τις διατάξεις τους, και τα σχετιζόμενα με το ζήτημα αυτό δύο πρώτα προδικαστικά ερωτήματα (Α). Στη συνέχεια, εφόσον είναι απαραίτητο, θα εξετασθούν τα υπόλοιπα πέντε ερωτήματα που αφορούν το ζήτημα της σύμφωνης με το κοινοτικό δίκαιο ερμηνείας και του οριζοντίου αμέσου αποτελέσματος των οδηγιών (Β).

9 — Υπενθυμίζω ότι με το άρθρο 6, παράγραφος 2, της τρίτης οδηγίας παρεχόταν σε αυτό το κράτος μέλος προθεσμία ως τις 31 Δεκεμβρίου 1995 για να συμμορφωθεί, μεταξύ άλλων, με το άρθρο 1, όπου ορίζεται ότι η ασφάλιση πρέπει να καλύπτει την ευθύνη για σωματικές βλάβες όλων των επιβατών, πλην του οδηγού, που προκύπτουν από την κυκλοφορία ενός οχήματος.

Α — *Το σύστημα που καθιερώνουν οι τρεις οδηγίες*

α) Γενικά

28. Καταρχάς, η πρώτη οδηγία καθιερώνει τον υποχρεωτικό χαρακτήρα της ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων. Και ναι μεν ο κοινοτικός νομοθέτης επιβάλλει σε κάθε κράτος μέλος να λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε η αστική ευθύνη να καλύπτεται από ασφάλιση, ωστόσο, καταλείπει στα κράτη μέλη διακριτική ευχέρεια για να καθορίσουν σε εθνικό επίπεδο την έκταση της καλυπτόμενης ευθύνης και τους όρους και συνθήκες της κάλυψης.

29. Στη συνέχεια, η δεύτερη οδηγία εγγράφεται ουσιαστικά στο πλαίσιο που καθιέρωσε η πρώτη, αφορά το εύρος της ευχέρειας που καταλείπεται στα κράτη μέλη όσον αφορά τον καθορισμό της έκτασης της καλυπτόμενης ευθύνης, και των όρων και συνθηκών της ασφαλιστικής καλύψεως. Όρισε δε ότι τα μέλη της οικογένειας του ασφαλισμένου, του οδηγού ή κάθε άλλου προσώπου το οποίο φέρει σε περίπτωση ατυχήματος την αστική ευθύνη η οποία καλύπτεται από την ασφάλιση, δεν μπορούν να αποκλεισθούν, λόγω του δεσμού συγγενείας, από το δικαίωμα ασφάλισης για τις σωματικές βλάβες τους.

30. Δηλαδή η δεύτερη οδηγία σκοπεί στο να χορηγηθεί στα μέλη της οικογένειας των ανωτέρω αναφερομένων προσώπων ίδια προστασία με εκείνη που χορηγείται στους τρίτους. Ο καθορισμός της έκτασης της ευθύνης καλύψεως των τρίτων, και των όρων και συνθηκών της καλύψεως, όπως ορίζει η πρώτη οδηγία, εντός του πλαισίου των προϋποθέσεων που τόσο η πρώτη όσο και η δεύτερη θέτουν, ανήκουν στην αρμοδιότητα των κρατών μελών. Όμως, όποιος και αν είναι ο βαθμός προστασίας των τρίτων [10], ο στόχος της δεύτερης οδηγίας ήταν ο βαθμός συγγένειας να μην αποτελεί λόγο αποκλεισμού, δηλαδή να παρέχεται στα μέλη της οικογενείας του ασφαλισμένου, του οδηγού ή του οποιουδήποτε άλλου υπεύθυνου προσώπου, προστασία ανάλογη προς αυτή των τρίτων θυμάτων, όπως ορθώς υποστηρίζει η Επιτροπή στο σημείο 12, υπό β), των γραπτών παρατηρήσεών της.

31. Έτσι, αν σε ένα κράτος μέλος κάποιος τρίτος επιβάτης καλύπτεται υποχρεωτικά, τα μέλη της οικογένειας του ασφαλισμένου, του οδηγού ή του οποιουδήποτε άλλου υπεύθυνου προσώπου, όταν είναι επιβάτες, πρέπει να καλύπτονται επίσης. Ακόμη, σε ένα κράτος μέλος το οποίο δεν θα επέτασσε την κάλυψη ενός τρίτου που είναι επιβάτης, το μέλος της οικογένειας ως επιβάτης δεν θα απολάμβανε της ασφαλιστικής καλύψεως με βάση τη δεύτερη οδηγία, δοθέντος ότι σε αυτήν την περίπτωση η προστασία είναι όμοια και ο βαθμός συγγένειας δεν παρεμβαίνει ως μέσον αποκλεισμού.

32. Τέλος, η τρίτη οδηγία επέλυσε το ζήτημα της κάλυψης των σωματικών βλαβών των επιβαινόντων σε ένα όχημα όποιοι και αν είναι, με εξαίρεση τον οδηγό. Τούτο κατέστη

10 — Λόγου χάριν, σε ένα κράτος μέλος, η ασφάλιση εκτείνεται στον τρίτο επιβάτη ενώ σε ένα άλλο κράτος μέλος τούτο δεν συμβαίνει.

αναγκαίο διότι, όπως αναφέρεται στην πέμπτη αιτιολογική σκέψη, υπήρχαν κενά στην υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη των επιβατών των αυτοκινήτων οχημάτων σε ορισμένα κράτη μέλη και έπρεπε να προστατευθεί αυτή η «ιδιαίτερα τρωτή κατηγορία δυνητικών θυμάτων».

33. Συνεπώς, η ειδοποιός διαφορά της ρυθμίσεως της δεύτερης από εκείνη της τρίτης οδηγίας είναι ότι ενώ με τη δεύτερη ο κοινοτικός νομοθέτης θέλει να τερματισθεί πλέον το φαινόμενο κατά το οποίο ο βαθμός συγγένειας αποτελεί λόγο αποκλεισμού της ασφαλιστικής κάλυψης, με την τρίτη ασχολείται με το σημαντικό ζήτημα της έκτασης της ασφαλιστικής κάλυψης των επιβατών των αυτοκινήτων οχημάτων.

β) Το ζήτημα του είδους αστικής ευθύνης

34. Από το γράμμα της πρώτης όσο και των δύο επόμενων οδηγιών φαίνεται να προκύπτει ότι, ενώ ασχολούνται με την κάλυψη της αστικής ευθύνης, ωστόσο, δεν ασχολούνται και με το σημαντικότατο ζήτημα των μορφών που παρουσιάζει η ευθύνη αυτή, δηλαδή δεν προβαίνουν στη διάκριση μεταξύ της ευθύνης λόγω υπαιτιότητας και της αντικειμενικής ευθύνης, ευθύνης από διακινδύνευση, και τούτο το τονίζουν τόσο η Ιταλική Κυβέρνηση όσο και η Επιτροπή στις γραπτές παρατηρήσεις τους.

35. Ακριβέστερα, αναγνωρίζεται ότι πρέπει να στοιχειοθετείται αστική ευθύνη για να τεθεί σε κίνηση ο προστατευτικός μηχανισμός των κοινοτικών οδηγιών. Τούτο σημαίνει ότι πρέπει να συνδέεται ορισμένη πράξη (η πρόκληση ατυχήματος κατά την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων) με ορισμένο πρόσωπο που ευθύνεται γι' αυτήν προς αποζημίωση.

36. Σε περίπτωση προκλήσεως ζημίας, όλες οι έννομες τάξεις εκκινούν από την ιδέα ότι η ζημία βαρύνει, καταρχήν, αυτόν που την υπέστη (casum sentit dominus), εκτός αν υπάρχει ιδιαίτερος λόγος που να επιτάσσει και να δικαιολογεί τη μετακύλιση της ζημίας σε κάποιον άλλον ο οποίος θα επιβαρυνθεί, τελικώς, με την υποχρέωση καταβολής αποζημιώσεως [11]. Οι έννομες τάξεις στηρίζουν την εξωδικαιοπρακτική ευθύνη σε αποζημίωση καταρχήν στην υπαιτιότητα του ζημιώσαντος.

37. Οι έννομες τάξεις, ωστόσο, γνωρίζουν και περιπτώσεις αντικειμενικής, δηλαδή ανεξάρτητης από πταίσμα, ευθύνης. Ιδιαίτερο είδος αντικειμενικής αποτελεί η ευθύνη από διακινδύνευση. Χαρακτηριστικό της ευθύνης από διακινδύνευση είναι ότι η δημιουργία και/ή διατήρηση μιας πηγής κινδύνου χρησιμοποιείται ως κριτήριο καταλογισμού στη νομοθεσία. Έτσι, με βάση αυτό το κριτήριο, επιβάλλεται σε κάποιο πρόσωπο η

11 — Βλ., ενδεικτικά, Πάνου Κ. Κορνηλάκη, «Η ευθύνη από διακινδύνευση. Δογματική και δικαιοπολιτική προσέγγιση», Θεσσαλονίκη, 1982, στη σειρά «Δίκαιο και Κοινωνικοί Προβληματισμοί», αριθ. 1 (227 σ.), σ. 36 επ. και σ. 113 επ.

υποχρέωση ανορθώσεως της ζημίας που υπέστη ο ζημιωθείς.

38. Η ευθύνη από διακινδύνευση μπορεί να γεννηθεί ανεξάρτητα από πταίσμα του υπεύθυνου και, κατά περίπτωση, δεν προϋποθέτει ούτε παράνομη συμπεριφορά ούτε γενικά ανθρώπινη πράξη [12]. Η αναγνώριση της ευθύνης αυτής είναι αποτέλεσμα βαθμιαίας επικράτησης των αρχών της κοινωνικής δικαιοσύνης και της ιδέας ότι, εφόσον η φύση και ο τεχνικός πολιτισμός με την αλματώδη εξέλιξή του έχουν δώσει στον άνθρωπο τη δυνατότητα να ασκεί δραστηριότητες και έχει θέσει στη διάθεσή του μηχανήματα και λειτουργίες που αποτελούν πηγές κινδύνων πρόκλησης ζημιών στους τρίτους (λόγου χάριν, η χρήση φυσικών δυνάμεων, η λειτουργία αυτοκινήτων κ.λπ.), λόγοι δικαιοσύνης επιβάλλουν οι ζημίες που πηγάζουν από τους κινδύνους αυτούς να βαρύνουν όχι τους ζημιωθέντες τρίτους αλλά αυτούς που δημιούργησαν ή εξουσιάζουν τους κινδύνους, και μάλιστα ανεξάρτητα από πταίσμα ή και συμπεριφορά γενικότερα. Η επιβάρυνση των προσώπων αυτών αποτελεί κατά κάποιον τρόπο το αντάλλαγμα για τη νομική αναγνώριση των πηγών κινδύνου, από τις οποίες άλλωστε προσκομίζουν και τα σχετικά οφέλη [13].

39. Σε πολλές έννομες τάξεις η ευθύνη από την κυκλοφορία αυτοκινήτου είναι αντικειμενική (ευθύνη από διακινδύνευση) και αποσυνδέεται από την ύπαρξη υπαιτιότητας. Τούτο προβλέπει, λ.χ. το ελληνικό [14], το γερμανικό και το γαλλικό [15] δίκαιο [16]. Είναι όμως χαρακτηριστικό ότι, σε αντίθεση με τα περισσότερα ηπειρωτικά δίκαια, το αγγλικό δίκαιο δεν προβλέπει αντικειμενική ευθύνη για τις ζημίες που προκαλούνται από τη λειτουργία των αυτοκινήτων, αλλά απαιτεί την ύπαρξη πταίσματος (negligence) [17].

40. Εκ πρώτης όψεως οι οδηγίες δεν αναφέρονται στο αν η ευθύνη από την κυκλοφορία αυτοκινήτου είναι υποκειμενική, δηλαδή αν προϋποθέτει υπαιτιότητα, δόλο ή αμέλεια του ευθυνόμενου προσώπου ως κριτήριο καταλογισμού της ζημίας, ή, αντιθέτως, είναι αντικειμενική, δηλαδή στοιχειοθετείται χωρίς να υφίσταται το στοιχείο της υπαιτιότητας, αλλά χρησιμοποιείται η διακινδύνευση ως κριτήριο καταλογισμού.

41. Καταλείφθηκε άραγε το ζήτημα αυτό ηθελημένα στη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών; Στην απάντηση του ερωτήματος αυτού καταλήγουμε μέσω της γραμματικής, συστηματικής και τελολογικής

12 — Έτσι, λόγοι γέννησης της ευθύνης αυτής μπορεί να είναι είτε φυσικά γεγονότα (π.χ. συμπεριφορά ζώου ή πτώση κτίσματος) είτε τεχνικά γεγονότα (π.χ. η λειτουργία του αυτοκινήτου)· βλ., ενδεικτικά, Απόστολου Σ. Γεωργιάδη, «Ενοχικό Δίκαιο. Γενικό μέρος», Αθήνα, Π. Ν. Σάκκουλας, 1999, (στη σειρά «Δίκαιο και Οικονομία», 779 σ.), §65, σημεία 1 επ. και Π. Κορνηλάκη, op. cit., σ. 127 επ.

13 — Βλ. Α. Γεωργιάδη, op. cit., § 65, σημείο 2.

14 — Βλ. Απ. Σ. Γεωργιάδη, op. cit., § 65, σημεία 1 επ.

15 — Για την παρουσίαση του ζητήματος στο γαλλικό δίκαιο, βλ. Yvonne Lambert-Faivre, «Droit des assurances», Παρίσι, Précis Dalloz, 10η έκδ., 1998 (στη σειρά «Droit privé», 837 σ.), σ. 509 επ., § 724 επ. και σ. 539 επ., § 754 επ.

16 — Για την συγκριτική επισκόπηση του θεσμού της ευθύνης από διακινδύνευση στα σύγχρονα δικαϊκά συστήματα, βλ. ενδεικτικά, Απ. Σ. Γεωργιάδη, όπ. παρ., § 65, σημεία 9 επ. και Π. Κορνηλάκη, op. cit., passim.

17 — Βλ., ενδεικτικά, R. F. V. Heuston και R. A. Buckley, «Salmond and Heuston on the law of torts», Λονδίνο, Sweet and Maxwell, 21η έκδ. 1996 (592 σ.), σ. 223 επ., και B. S. Markesinis and S. F. Deakin, «Tort law», Οξφόρδη, 3η έκδ. 1994 (σ. 758), σ. 268 επ.

ερμηνείας των διατάξεων των τριών οδηγιών.

42. Κατά πρώτον, οι οδηγίες μέσω της επιδιωκόμενης εναρμόνισης των εθνικών νομοθεσιών σκοπούν, μεταξύ άλλων, στη διάσωση των συμφερόντων των θυμάτων αυτοκινητιστικών ατυχημάτων που συμβαίνουν εντός της Κοινότητας, όποιος και αν είναι ο τόπος του ατυχήματος. Γι' αυτόν τον λόγο, υιοθετώντας την αρχή της αποζημίωσης των θυμάτων των οδικών ατυχημάτων, από τη στιγμή που θα αποδειχθεί ότι υφίσταται ευθύνη, το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας ορίζει ότι κάθε κράτος μέλος λαμβάνει 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.

43. Από τη διατύπωση της διατάξεως του άρθρου 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, προκύπτει σαφώς ότι ο κοινοτικός νομοθέτης: α) δεν προβαίνει σε διάκριση μεταξύ ευθύνης από υπαιτιότητα και ευθύνης από διακινδύνευση [18]. Ειδικότερα, αναφέρεται σε υποχρέωση για ασφάλιση της αστικής ευθύνης, της όποιας αστικής ευθύνης, η στοιχειοθέτηση της οποίας πρέπει να καλύπτεται από ασφάλιση. Επομένως, μένοντας στο γράμμα του νόμου, θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι, εφόσον στην οδηγία δεν γίνεται αναφορά ούτε διάκριση μεταξύ διαφόρων μορφών αστικής ευθύνης, ο κοινοτικός νομοθέτης κατέλειπε τη ρύθμιση του ζητήματος του είδους της αστικής ευθύνης στη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών· β) ο κοινοτικός νομοθέτης δεν ασχολείται με τη θέσπιση κανόνων σχετικών με το ζήτημα του καθορισμού *του είδους* της ευθύνης, αλλά με τη θέσπιση της *υποχρέωσης* ασφάλισης και τον καθορισμό *της έκτασης* της ενλόγω υποχρέωσης. Ασχολείται, λόγου χάριν, με το ζήτημα αν θα περιλαμβάνει μόνο την αποζημίωση για σωματικές βλάβες και υλικές ζημίες, όπως πράγματι προβλέπεται στο άρθρο 1, παράγραφος 1, της δεύτερης οδηγίας ή (και) αποζημίωση για ηθική βλάβη. Επίσης ασχολείται με τους *όρους* και τις *συνθήκες* της καλύψεως. Η διατύπωση αυτή είναι εξαιρετικά ευρεία και επιτρέπει την ύπαρξη αποκλίσεων μεταξύ των νομοθεσιών των κρατών μελών ως προς το εύρος της ασφαλιστικής κάλυψης [19]. Δηλαδή, όπως έχει κρίνει και το Δικαστήριο [20], το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, «ως είχε αρχικά, άφηνε στα κράτη μέλη την ευχέρεια να καθορίζουν τις καλυπτόμενες ζημιές καθώς και τους όρους της υποχρεωτικής ασφαλίσεως».

44. Όμως ο κοινοτικός νομοθέτης δεν σκοπούσε να επιβάλλει στα κράτη μέλη να υιοθετήσουν συγκεκριμένο είδος ευθύνης (ευ-

18 — Θα υπενθυμίσω ότι ο γενικός εισαγγελέας κ. Lenz, στο σημείο 34 των προτάσεών του στην υπόθεση C-129/94, Ruiz Bernáldez, επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση της 28ης Μαρτίου 1996 (Συλλογή 1996, σ. I-1829), τόνιζε τα εξής: «Κατά την ανάγνωση των οδηγιών, εντύπωση προκαλεί το γεγονός ότι δεν περιέχουν καμία ειδική αναφορά στις συμβατικές σχέσεις των μερών της συμβάσεως ασφαλίσεως. Οι οδηγίες δεν προβλέπουν τίποτε σχετικά με τις συνέπειες των ενδεχόμενων παραβάσεων της υποχρεώσεως καταβολής επιμελείας, την οποία υπέχει ο ασφαλισμένος ή ο υπαίτιος του ατυχήματος. Από τούτο μπορεί να συναχθεί ότι τα κράτη μέλη και τα συμβαλλόμενα μέρη διαθέτουν σχετική ελευθερία διαμορφώσεως των συμβατικών σχέσεων των μερών της ασφαλιστικής συμβάσεως, η οποία βέβαια μπορεί να ασκείται τηρουμένων των λοιπών διατάξεων των οδηγιών.» Και κατέληγε ότι «είναι απολύτως θεμιτή η πρόβλεψη εννόμων συνεπειών για τις περιπτώσεις συγκεκριμένων παραβάσεων της υποχρεώσεως καταβολής επιμελείας από μέρους του ασφαλισμένου ή του οδηγού».

19 — Βλ. σχετικά και το σημείο 25 των προτάσεων του γενικού εισαγγελέα κ. Lenz στην προκαφερθείσα στην υποσημείωση 18 υπόθεση C-129/94, Ruiz Bernáldez.

20 — Προμνημονευθείσα στην υποσημείωση 18 απόφαση Ruiz Bernáldez, σκέψη 15.

θύνη από υπαιτιότητα ή άνευ υπαιτιότητας, δηλαδή ευθύνη από διακινδύνευση) αλλά τους επιβάλλει η όποια αστική ευθύνη, δηλαδή όταν στοιχειοθετείται, κατά το εθνικό δίκαιο, αστική ευθύνη, αυτή να καλύπτεται με ασφάλιση. Προς την κατεύθυνση ότι οι κοινοτικές ρυθμίσεις δεν βαίνουν τόσο μακριά και καταλείπουν στα κράτη μέλη την ευχέρεια να συμπεριλάβουν την υπαιτιότητα μεταξύ των προϋποθέσεων της αστικής ευθύνης είναι δυνατόν να βρεθούν περαιτέρω πειστικά επιχειρήματα, προσεγγίζοντας την ερμηνεία άλλων διατάξεων της πρώτης οδηγίας που έχει δεχθεί το Δικαστήριο.

45. Στην υπόθεση 64/83, Bureau Central Français κατά Fonds de Garantie Automobile [21], ετίθετο το ζήτημα της ερμηνείας του άρθρου 2, παράγραφος 2, της πρώτης οδηγίας που ορίζει ότι, όσον αφορά τα οχήματα με συνήθη στάθμευση στο έδαφος ενός κράτους μέλους, οι διατάξεις της πρώτης οδηγίας, εξαιρουμένων των άρθρων 3 και 4, τίθενται σε ισχύ μετά τη σύναψη συμφωνίας μεταξύ των εθνικών γραφείων ασφαλίσεως, κατά την οποία «κάθε εθνικό γραφείο εγγυάται την ικανοποίηση, *σύμφωνα με τις διατάξεις της εθνικής του νομοθεσίας περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως*, των αξιώσεων από ατυχήματα που έγιναν στο έδαφός του και τα οποία προεκλήθησαν από την κυκλοφορία οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφος άλλου κράτους μέλους, είτε αυτά τα οχήματα είναι ασφαλισμένα είτε όχι» (η υπογράμμιση είναι δική μου).

46. Ο γενικός εισαγγελέας Sir Gordon Slynn, προσπαθώντας να οριοθετήσει το εύρος της ρυθμίσεως της διατάξεως αυτής του άρθρου 2, παράγραφος 2, είχε τονίσει τα εξής [22]: «Δεν υπάρχει απόλυτη υποχρέωση ώστε να εξασφαλίζεται η ύπαρξη ευθύνης σε κάθε περίπτωση τραυματισμού ή ζημίας που προκαλείται από όχημα ή ότι η ενλόγω ευθύνη πρέπει να είναι πανομοιότυπη σε όλα τα κράτη μέλη. (...) Καίτοι είναι επιθυμητό η νομοθεσία περί υποχρεωτικής ασφάλισης των ατυχημάτων από οχήματα να είναι πανομοιότυπη σε όλα τα κράτη μέλη της Κοινότητας, ώστε οι πολίτες να γνωρίζουν ότι καλύπτονται παντού με ενιαία βάση, δεν νομίζω ότι η οδηγία αυτή [72/166] προχωρεί τόσο μακριά. Η οδηγία έχει καταργήσει την ανάγκη ελέγχου της πράσινης κάρτας στα σύνορα, ενώ αφήνει ανέπαφες τις διατάξεις της εθνικής νομοθεσίας περί υποχρεωτικής ασφάλισης, εκτός από τις περιπτώσεις που επιβάλλει ρητές υποχρεώσεις όπως για παράδειγμα το άρθρο 3.»

47. Στη συνέχεια, το Δικαστήριο, στην απόφαση της 9ης Φεβρουαρίου 1984, στην ίδια υπόθεση 64/83, ακολουθώντας τον γενικό εισαγγελέα, έκρινε [23] ότι «η φράση "σύμφωνα με τις διατάξεις της εθνικής του νομοθεσίας περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως", που περιέχεται στο άρθρο 2, παράγραφος 2, της οδηγίας 72/166 (...), πρέπει να νοηθεί ότι αναφέρεται στα *όρια* και στις *προϋποθέσεις* της *αστικής ευθύνης* που εφαρμόζονται στην υποχρεωτική ασφάλιση, εξυπακουομένου ότι ο οδηγός του οχήματος κατά τον χρόνο του ατυχήματος θεωρείται ότι καλύπτεται από ισχύουσα ασφάλιση σύμφωνα με τη

21 — Υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση της 9ης Φεβρουαρίου 1984 (Συλλογή 1984, σ. 689).

22 — Βλ. τις προτάσεις του στην προαναφερθείσα υπόθεση 64/83, Bureau Central Français κατά Fonds de Garantie Automobile, σ. 718.

23 — Σκέψη 29 και σημείο 1 του διατακτικού.

νομοθεσία αυτή» (η υπογράμμιση είναι δική μου) [24]. Δηλαδή, το Δικαστήριο ουσιαστικά έκρινε ότι η οδηγία καταλείπει στα κράτη μέλη τον ορισμό των προϋποθέσεων της αστικής ευθύνης μεταξύ των οποίων συγκαταλέγεται σαφώς και το ζήτημα κατά πόσον αυτή η ευθύνη είναι αντικειμενική ή υποκειμενική, οπότε απαιτείται να εξετάζεται κατά πόσον πρέπει να υπάρχει ή όχι υπαιτιότητα.

48. Εξάλλου, στο συμπέρασμα ότι ο κοινοτικός νομοθέτης επιβάλλει την υποχρεωτική ασφάλιση για την κάλυψη *κάθε είδους αστικής ευθύνης*, που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων τόσο για την κάλυψη της υποκειμενικής όσο και της αντικειμενικής ευθύνης, χωρίς ωστόσο τούτο να σημαίνει ότι επιβάλλει την υιοθέτηση συγκεκριμένου είδους ευθύνης, καταλήγω και από την τελολογική ερμηνεία της ανωτέρω ρυθμίσεως. Ο κοινοτικός νομοθέτης έθεσε ως βασικό στόχο την προστασία των θυμάτων των οδικών ατυχημάτων μέσω και της υποχρέωσης προς ασφάλιση της αστικής ευθύνης [25] και δεν θέλησε να δυναμιτίσει την ενλόγω προστασία καταλείποντας την ασφαλιστική κάλυψη της ενλόγω ευθύνης στην ευχέρεια του εθνικού νομοθέτη [26].

49. Δηλαδή, έχω την άποψη ότι ο κοινοτικός νομοθέτης δεν θέλησε να επιτρέψει στα κράτη μέλη, σε περίπτωση που αναγνωρίζουν ότι στοιχειοθετείται αστική ευθύνη από διακινδύνευση λόγω κυκλοφορίας αυτοκινήτου οχήματος, να περιορίζουν, ουσιαστικά, την εκ των οδηγιών απορρέουσα προστασία μόνο στις περιπτώσεις για τις οποίες υπάρχει υπαιτιότητα (δόλος ή αμέλεια) του κατά νόμον υπεύθυνου ή να την περιορίζουν μόνο στις περιπτώσεις κατά τις οποίες υπάρχει ορισμένος βαθμός υπαιτιότητας (λόγου χάριν, δόλος ή/και βαρεία αμέλεια). Αν κάτι τέτοιο συνέβαινε, η εκ των οδηγιών προστασία και η επαγγελλόμενη εναρμόνιση θα ήταν ουσιαστικά ελλιπείς η δε διάταξη του άρθρου 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας θα έχανε την πρακτική αποτελεσματικότητά της. Συνεπώς, αφής στιγμής στοιχειοθετείται, σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο, αστική ευθύνη, η εκ των οδηγιών απορρέουσα προστασία συνιστά αναπόφευκτη συνέπεια [27].

50. Εξάλλου, όπως προανέφερα, σε πολλές έννομες τάξεις η ευθύνη για την κυκλοφορία

24 — Βλ. και Claude Bert, «Droit européen des assurances: accidents de la circulation causés dans un Etat de la CEE par un véhicule étranger», χρονικό in «Droit européen des assurances», 1984 (σ. 643 έως 653), σ. 650, όπου διατυπώνει επιφυλάξεις για τη φράση αυτή.

25 — Βλ. σχετικά και τα σημεία 21 επόμενα των προτάσεων του γενικού εισαγγελέα κ. Lenz στην υπόθεση C-129/94, Ruiz Bernáldez, που ήδη μνημονεύθηκε στην υποσημείωση 18.

26 — Εξάλλου, το ότι η προστασία των ζημιωθέντων αποτελεί βασικό στόχο της κοινοτικής ρυθμίσεως προκύπτει και από το γεγονός ότι στην έκτη αιτιολογική σκέψη της δεύτερης οδηγίας τονίζεται «ότι είναι ανάγκη να προβλεφθεί ένας οργανισμός που θα εξασφαλίσει ότι το θύμα δεν θα παραμένει χωρίς αποζημίωση στην περίπτωση που το όχημα που προξένησε το ατύχημα δεν είναι ασφαλισμένο ή είναι αγνώστων στοιχείων», έστω και αν καταλείπει στα κράτη μέλη να προσδιορίσουν τον επικουρικό ή μη χαρακτήρα της παρέμβασης του οργανισμού αυτού. Πράγματι το άρθρο 1, παράγραφος 4, της δεύτερης οδηγίας ενίσχυσε την προστασία των θυμάτων, καθόσον επέβαλε στα κράτη μέλη την υποχρέωση να ιδρύσουν ή να εγκρίνουν οργανισμούς επιφορτισμένους με την καταβολή αποζημιώσεως για τις υλικές ζημίες ή τις σωματικές βλάβες που προκαλούνται από οχήματα αγνώστων στοιχείων ή μη ασφαλισμένα, όπως τόνισε και το Δικαστήριο στην προαναφερθείσα στην υποσημείωση 18 απόφαση Ruiz Bernáldez (σκέψη 17).

27 — Το Δικαστήριο στην μνημονευθείσα στην υποσημείωση 18 απόφαση Ruiz Bernáldez, όπου επρόκειτο για το ζήτημα κατά πόσον ήταν δυνατός ο συμβατικός αποκλεισμός από την υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη αποκαταστάσεως των ζημιών που προκαλούνται από οδηγούς τελούντες σε κατάσταση μέθης, έκρινε (σκέψη 18) ότι, ενόψει του προστατευτικού για τα θύματα οδικών ατυχημάτων σκοπού, «τον οποίο παγίως διακηρύσσουν οι οδηγίες, το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, όπως διευκρινίσθηκε και συμπληρώθηκε με τη δεύτερη και την τρίτη οδηγία, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι η υποχρεωτική ασφάλιση αυτοκινήτου πρέπει να παρέχει στους τρίτους, θύματα τροχαίων ατυχημάτων, δικαίωμα αποζημιώσεως για όλες τις σωματικές βλάβες και υλικές ζημίες που έχουν υποστεί, τουλάχιστον μέχρι των ποσών που προσδιορίζονται στο άρθρο 1, παράγραφος 2, της δεύτερης οδηγίας.» Και συνέχισε (σκέψη 19): «Οποιαδήποτε άλλη ερμηνεία θα είχε ως συνέπεια να επιτρέψει στα κράτη μέλη να περιορίσουν την αποζημίωση των τρίτων, θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων, σε ορισμένες κατηγορίες ζημιών πράγμα που θα οδηγούσε σε διαφορετική μεταχείριση των θυμάτων ανάλογα με τον τόπο επελεύσεως του ατυχήματος, αυτό δε ακριβώς το αποτέλεσμα σκοπούν να αποτρέψουν οι οδηγίες. Στην περίπτωση αυτή το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας, θα έχανε την πρακτική του αποτελεσματικότητα». Κατέληξε δε (σκέψη 20) ως εξής: «Υπ' αυτές τις συνθήκες, το άρθρο 3, παράγραφος 1, της πρώτης οδηγίας αποκλείει τη δυνατότητα του ασφαλιστή να επικαλεστεί νομοθετικές διατάξεις ή συμβατικές ρήτρες για να αρνηθεί να αποζημιώσει τους τρίτους, θύματα ατυχήματος προκληθέντος από το ασφαλισμένο όχημα».

αυτοκινήτου είναι αντικειμενική (ευθύνη από διακινδύνευση) και αποσυνδέεται από την ύπαρξη υπαιτιότητας ενώ το αγγλικό δίκαιο δεν προβλέπει αντικειμενική ευθύνη για τις ζημίες που προκαλούνται από τη λειτουργία των αυτοκινήτων αλλά απαιτεί την ύπαρξη πταίσματος (negligence). Έτσι, σε περίπτωση που η εθνική νομοθεσία ερείδεται στην υπαιτιότητα, ως προϋπόθεση για την στοιχειοθέτηση αστικής ευθύνης, η οποία ευθύνη πρέπει να καλύπτεται από ασφάλιση, δεν θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι παρόμοια ρύθμιση ουσιαστικά ισοδυναμεί αφενός με εύσχημη αποφυγή από τα κράτη μέλη των εκ της κοινοτικής νομοθεσίας υποχρεώσεών τους και αφετέρου με τροχοπέδη στην προσπάθεια πραγματοποίησης της ελεύθερης διακινήσεως των εμπορευμάτων και των προσώπων, για τον λόγο ότι το ζήτημα του είδους της ευθύνης ανήκει στην αρμοδιότητα των εθνικών αρχών.

51. Εάν γινόταν δεκτή η αντίθετη από την ανωτέρω υποστηριζόμενη λύση θα ετίθετο περαιτέρω το ζήτημα κατά πόσον οι κοινοτικές οδηγίες επιβάλλουν στα κράτη μέλη, που δεν προβλέπουν αντικειμενική ευθύνη για τις ζημίες οι οποίες προκαλούνται από τη λειτουργία των αυτοκινήτων, να μεταβάλουν τις προϋποθέσεις της αστικής ευθύνης και να προβλέψουν τη δυνατότητα δημιουργίας του θεσμού αντικειμενικής ευθύνης, και μάλιστα ευθύνης από διακινδύνευση, στις περιπτώσεις αυτές.

52. Στο μέτρο όμως που, όπως έχω τονίσει, η υποχρέωση αυτή δεν συνάγεται από το γράμμα και το πνεύμα της κοινοτικής ρύθμισης, η υποχρέωση εναρμόνισης που προβλέπουν οι οδηγίες δεν νομίζω ότι καθίσταται όμηρος των ιδιαιτεροτήτων των εθνικών δικαϊκών συστημάτων, κάτι που, αν πράγματι συνέβαινε, θα ήταν αντίθετο προς την αρχή της υπεροχής του κοινοτικού έναντι των εθνικών δικαίων.

53. Συνεπώς, από τη γραμματική, τη συστηματική και την τελολογική ερμηνεία των διατάξεων συνάγεται ότι ο καθορισμός των προϋποθέσεων της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, αν δηλαδή απαιτείται υπαιτιότητα ή όχι, ανήκει στην αρμοδιότητα των κρατών μελών.

54. Ενόψει των προαναφερθέντων οδηγούμεθα στο συμπέρασμα ότι το κοινοτικό δίκαιο για την ασφάλιση της αστικής ευθύνης δεν εναρμόνισε τελείως τα ειδικά καθεστώτα αστικής ευθύνης. Η κοινοτική ρύθμιση είναι ρύθμιση για την υποχρεωτική ασφάλιση και όχι για την αστική ευθύνη. Γι' αυτό και καμμία από τις τρεις οδηγίες δεν περιέχει διάταξη για την πιθανή ύπαρξη διαφορετικών εθνικών καθεστώτων αστικής ευθύνης, δηλαδή ένα εθνικό καθεστώς ευθύνης για γεγονός που δεν οφείλεται σε υπαιτιότητα (αντικειμενική ευθύνη ή ευθύνη για διακινδύνευση) του οποίου οι προϋποθέσεις (modalités) θα διαφοροποιούνταν, κυρίως όσον αφορά τα ποσά της αποζημίωσης από ένα παράλληλο καθεστώς για αστική ευθύνη που οφείλεται σε υπαιτιότητα του οδηγού.

γ) Απάντηση στα δύο πρώτα ερωτήματα

1) Απάντηση στο πρώτο ερώτημα

55. Με το πρώτο ερώτημα που έθεσε, ο εθνικός δικαστής ζητεί από το Δικαστήριο να κρίνει κατά πόσον το άρθρο 3 της δεύτερης οδηγίας επιβάλλει να καλύπτει η υποχρεωτική ασφάλιση για την αστική ευθύνη που απορρέει από τη χρήση και την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και τις βλάβες που προκαλούνται στα μέλη της οικογενείας του ασφαλισθέντος ή του οδηγού του οχήματος, ακόμα και όταν αυτά μεταφέρονται δωρεάν και όταν συντρέχει μόνον αντικειμενική αστική ευθύνη, χωρίς να υπάρχει υπαιτιότητα, ή μπορεί ένα κράτος μέλος να αποκλείει σε τέτοιες περιπτώσεις τη χορήγηση οποιασδήποτε αποζημιώσεως.

56. Σύμφωνα με την ανάλυση που προηγήθηκε, ανήκει στην αρμοδιότητα του εθνικού δικαστή να ερμηνεύσει το εθνικό δίκαιο που ίσχυε κατά το χρόνο που συνέβησαν τα πραγματικά περιστατικά, για να καθορίσει αν ο επιβάτης που μεταφερόταν δωρεάν και ήταν θύμα ατυχήματος που δεν οφείλεται σε υπαιτιότητα του οδηγού πρέπει ή όχι να καλύπτεται από το καθεστώς υποχρεωτικής ασφάλισης του ασφαλισμένου.

57. Περαιτέρω, από το άρθρο 3 της δεύτερης οδηγίας συνάγεται ότι, αν το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο επιβάλλει την κάλυψη ενός επιβάτη που δεν είναι μέλος της οικογένειας του ασφαλισμένου ή του οδηγού του οχήματος, αυτή η κοινοτική διάταξη θα επαγόταν ότι θα έπρεπε, από την ημερομηνία λήξεως της προθεσμίας μεταφοράς της οδηγίας στην πορτογαλική έννομη τάξη, να μένει ανεφάρμοστη κάθε διάταξη συμβατική ή κανονιστική που θα απέκλειε το μέλος της οικογένειας, που υπήρξε θύμα ατυχήματος, που θα βρισκόταν στην ίδια έννομη κατάσταση με ένα τρίτο, απλώς και μόνον διότι αυτό το πρόσωπο είναι μέλος της οικογένειας του ασφαλισμένου ή του οδηγού του οχήματος. Αντιθέτως, αν το ισχύον εθνικό δίκαιο δεν επιβάλλει την κάλυψη των επιβατών, δεν είναι δυνατόν, δυνάμει του άρθρου 3 της δεύτερης οδηγίας, ένας επιβάτης που είναι μέλος της οικογένειας του ασφαλισμένου ή του οδηγού του οχήματος να καλύπτεται από την υποχρεωτική ασφάλιση.

2) Απάντηση στο δεύτερο ερώτημα

58. Με το δεύτερο ερώτημα τίθεται το ζήτημα κατά πόσον εφαρμόζονται τα κατώτατα όρια, σχετικά με το ασφαλισθέν ποσό τα οποία έχουν καθορισθεί με το άρθρο 1, παράγραφο 2, της δεύτερης οδηγίας και σε καταστάσεις όπου υφίσταται αντικειμενική αστική ευθύνη, χωρίς να υπάρχει υπαιτιότητα, ή μπορεί ένα κράτος μέλος να νομοθετήσει υπό την έννοια ότι, όταν δεν υφίσταται υπαιτιότητα του οδηγού του οχήματος από το οποίο προκλήθηκε το ατύχημα, τα ανώτατα όρια της αποζημιώσεως που πρέπει να καταβληθεί θα είναι μικρότερα αυτών των κατωτάτων ορίων.

59. Η Επιτροπή αμφιβάλλει κατά πόσον η ερώτηση αυτή είναι χρήσιμη για την επίλυση της εκκρεμούσης ενώπιον του εθνικού δικαστή διαφοράς.

60. Θεωρώ ότι, αν και με δεδομένη την απάντηση που δόθηκε στο πρώτο ερώτημα, έχουμε μεν πολλά στοιχεία για την απάντηση

του δευτέρου, ωστόσο, δεν θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι παρέλκει η απάντηση στο δεύτερο ως μη χρήσιμη για την επίλυση της εκκρεμούσης ενώπιον του εθνικού δικαστή διαφοράς διότι υφίστανται ορισμένα σημεία που χρήζουν περαιτέρω εξηγήσεως.

61. Συγκεκριμένα, από το άρθρο 1, παράγραφος 2, της δεύτερης οδηγίας συνάγεται ότι από τη στιγμή που θα γίνει δεκτό ότι υφίσταται αστική ευθύνη και δεδομένου ότι η αποζημίωση πρέπει να καλύπτει τις πράγματι προκληθείσες ζημίες (σωματικές βλάβες ή υλικές ζημίες), τα ελάχιστα ποσά του ασφαλισμένου κεφαλαίου που καθορίζονται στο ενλόγω άρθρο πρέπει να γίνονται σεβαστά ανεξάρτητα από τον τύπο της αστικής ευθύνης.

62. Συνεπώς, κάθε εθνικό νομοθετικό μέτρο που καθορίζει ανώτατα ποσά αποζημίωσης, λόγω κυρίως του γεγονότος της καθιέρωσης αντικειμενικής ευθύνης, που όμως θα ήταν κατώτερα από τα κατώτατα ποσά υποχρεωτικής ασφάλισης που καθορίζονται στη δεύτερη οδηγία, δεν συμβιβάζεται με την οδηγία αυτή και πρέπει να μην εφαρμόζεται.

Β — *Τα ζητήματα της σύμφωνης ερμηνείας και του οριζοντίου αμέσου αποτελέσματος των οδηγιών*

63. Στα υπόλοιπα πέντε ερωτήματα, ο εθνικός δικαστής έθεσε ζητήματα σχετικά με την υποχρέωση σύμφωνης με το κοινοτικό δίκαιο ερμηνείας των εθνικών διατάξεων και την αναγνώριση οριζοντίου αμέσου αποτελέσματος διατάξεων των οδηγιών, εκκινώντας από την υπόθεση ότι η σχετική κοινοτική νομοθεσία μπορεί να θέτει κανόνες αφορώντες το είδος της ευθύνης (αντικειμενική ή όχι) και την συνακόλουθη ενδεχόμενη διαφοροποίηση της υποχρέωσης κάλυψης της ευθύνης αυτής.

64. Έτσι, σύμφωνα με τα ανωτέρω, καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι από τις κοινοτικές οδηγίες που διέπουν την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτου οχήματος δεν συνάγεται υποχρέωση των κρατών μελών να προβλέπουν συγκεκριμένο είδος ευθύνης και συνεπώς η ρύθμιση του ζητήματος αυτού καταλείπεται στην αρμοδιότητά τους, τονίζοντας ότι η κοινοτική νομοθεσία αφορά, μεταξύ άλλων, το εύρος της υποχρέωσης κάλυψης της ευθύνης αυτής και θέτει όρια που πρέπει να σέβονται τα κράτη μέλη. Ως εκ τούτου, παρέλκει η εξέταση των ερωτημάτων αυτών ως μη χρήσιμη για την επίλυση της ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου εκκρεμούσης διαφοράς.

VI — Πρόταση

65. Ενόψει των ανωτέρω, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει ως εξής στα προδικαστικά ερωτήματα που του έθεσε το Tribunal da Comarca de Setúbal:

«1) Το άρθρο 3 της δεύτερης οδηγίας 84/5/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 30ής Δεκεμβρίου 1983, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, έχει την έννοια ότι η υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων πρέπει να εξασφαλίζει στους επιβάτες που είναι μέλη της οικογένειας του ασφαλισμένου ή του οδηγού του αυτοκινήτου την ίδια προστασία με εκείνη που προβλέπει η εθνική νομοθεσία για τους επιβάτες που δεν είναι μέλη της οικογενείας.

2) Το άρθρο 1, παράγραφος 2, της δεύτερης οδηγίας έχει την έννοια ότι τα ελάχιστα ποσά ασφαλιστικής κάλυψης που ορίζονται σε αυτό το άρθρο εφαρμόζονται σε καταστάσεις κατά τις οποίες στοιχειοθετείται αστική ευθύνη του ασφαλισμένου, ανεξάρτητα αν υφίστανται διαφορετικά εθνικά καθεστώτα αστικής ευθύνης με βάση την ύπαρξη ή όχι υπαιτιότητας.»