ΕΚΘΕΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠ' ΑΚΡΟΑΤΗΡΙΟΥ ΣΥΖΗΤΗΣΗ
στην υπόθεση 152/83 *

I — Η σχετική ρύθμιση και τα περιστατικά της διαδικασίας της κύριας δίκης

Α — *Η σχετική ρύθμιση*

1. Στις 17 Δεκεμβρίου 1953 υπογράφηκε η « πρότυπη σύμβαση μεταξύ γραφείων », σύμβαση ιδιωτικού δικαίου σε θέματα ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων, με την οποία θεσπίστηκε σύστημα, η επινόηση του οποίου ανήκει στους έχοντες μάλλον πρακτική θεώρηση των πραγμάτων ασφαλιστές. Το σύστημα είναι γνωστό ως « σύστημα της πράσινης κάρτας », στηριζόμενο σε μια ομοιόμορφη πράσινη κάρτα ασφαλίσεως. Το εν λόγω σύστημα συνεργασίας προβλέπει ότι κάθε εθνικό κεντρικό γραφείο ή ένωση αποτελούμενη από το σύνολο ή την πλειοψηφία των ασφαλιστικών εταιριών αναλαμβάνει, αφενός, να διακανονίζει στη χώρα του τις ζημίες που προκαλούνται από οχήματα ταξινομημένα στα άλλα κράτη μέλη και εφοδιασμένα με την πράσινη κάρτα και, αφετέρου, να εξοφλεί τα αλλοδαπά γραφεία που έχουν ήδη διακανονίσει τις ζημίες που προκλήθηκαν από οχήματα ασφαλισμένα στη χώρα του. Η λειτουργία του συστήματος εξηρτάτο εξ ολοκλήρου από την κατοχή της πράσινης κάρτας, ο έλεγχος της οποίας διενεργούνταν στα σύνορα. Το εν λόγω σύστημα παρατίθεται λεπτομερώς στο μέρος που περιλαμβάνει τα πραγματικά περιστατικά της αποφάσεως που εξέδωσε το Δικαστήριο στην υπόθεση 90/76, Van Ameyde κατά UCI (Rec. 1977, σ. 1091).

2. Το άρθρο 13 της εν λόγω συμβάσεως ορίζει ότι:

« ... οποιαδήποτε διαφορά μεταξύ γραφείων ως προς την ερμηνεία και τις συνέπειες της παρούσας συμβάσεως υποβάλλεται σε διαιτητές, οριζόμενους σύμφωνα με διαδικασία που θεσπίζει το συμβούλιο των γραφείων.

Η απόφαση των διαιτητών θα καθίσταται απρόσβλητη και θα συνεπάγεται την ανάληψη υποχρεώσεως από τα γραφεία.

Οι αποφάσεις των διαιτητών επί ζητήματος που τους υποβλήθηκε θα κοινοποιούνται σε όλα τα γραφεία ... »

3. 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 (ΕΕ ειδ. έκδ. 06/001, σ. 136), αποσκοπεί στην περαιτέρω διευκόλυνση της διακινήσεως των ταξιδιωτών μεταξύ των κρατών μελών. Με την εν λόγω οδηγία θεσπίστηκε σύστημα, τα ουσιώδη χαρακτηριστικά του οποίου, όπως εκτίθενται με τις τρεις τελευταίες αιτιολογικές της σκέψεις, μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

α) σε κάθε εθνική νομοθεσία των κρατών μελών προβλέπεται η υποχρέωση ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από τα οχήματα και, κατά συνέπεια,

β) προϋποτίθεται ότι όλα τα κοινοτικά αυτοκίνητα οχήματα που κυκλοφορούν εντός του εδάφους της Κοινότητας καλύπτονται από ασφάλιση·

γ) κατάργηση του ελέγχου της πράσινης κάρτας για τα οχήματα που έχουν συνήθη στάθμευση σε ένα κράτος μέλος και εισέρχονται στο έδαφος άλλου κράτους μέλους·

δ) η λειτουργία του οικείου συστήματος είναι δυνατή μόνο με συμφωνία μεταξύ των έξι εθνικών γραφείων ασφαλίσεως, βάσει της οποίας κάθε εθνικό γραφείο εγγυάται, σύμ-

* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

φωνα με τις διατάξεις της εθνικής του νομοθεσίας, την αποκατάσταση των ζημιών οι οποίες προκαλούνται στο έδαφός του από ένα από τα οχήματα αυτά, είτε είναι ασφαλισμένο είτε όχι· τα εθνικά γραφεία έχουν δικαίωμα αναγωγής κατά του υπευθύνου ή του ασφαλιστή.

4. Ενόψει της τελευταίας αυτής επιταγής, το άρθρο 2, παράγραφος 2, της οδηγίας ορίζει ότι:

« Όσον αφορά τα οχήματα με συνήθη στάθμευση στο έδαφος ενός κράτους μέλους, οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας, εξαιρουμένων των άρθρων 3 και 4, τίθενται σε ισχύ:

— μετά τη σύναψη συμφωνίας μεταξύ των έξι 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 τα οποία 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·

— από την ημερομηνία που θα καθορίσει η Επιτροπή αφού προηγουμένως διαπιστώσει, σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη, ότι συνήφθη η συμφωνία·

— για τη διάρκεια της συμφωνίας αυτής ».

5. Στις 19 Δεκεμβρίου 1972 η παραπάνω οδηγία τροποποιήθηκε με την οδηγία 72/430/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ ειδ. έκδ. 06/001, σ. 143) αποκλειστικά και μόνο ως προς τον αριθμό των κρατών μελών προς τα οποία απευθυνόταν, κατόπιν της πρώτης διευρύνσεως της Κοινότητας.

6. Ενόψει της πρώτης οδηγίας, τα εθνικά γραφεία των κοινοτικών χωρών, καθώς και η Ελβετία και το Λιχτενστάιν, συνήψαν στις 16 Οκτωβρίου 1972 σύμβαση συμπληρώνουσα την προαναφερθείσα σύμβαση του 1953, που επρόκειτο να τεθεί σε ισχύ « κατά την προβλεπόμενη στο άρθρο 2, παράγραφος 2, δεύτερη περίπτωση, της οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ... », δηλαδή κατά την ημερομηνία που καθόρισε η Επιτροπή. Το άρθρο 1, στοιχείο γ), της συμβάσεως ορίζει ότι τα συμβαλλόμενα μέρη στηρίζονται στην οδηγία. Το άρθρο 2 αναφέρεται στην έννοια της « συνήθους σταθμεύσεως », της οποίας δίνει τον ορισμό.

7. Στο στοιχείο δ) του εν λόγω άρθρου ορίζεται ότι:

« οποιαδήποτε διαφορά μεταξύ γραφείων ως προς την ερμηνεία της εννοίας της συνήθους σταθμεύσεως, ο ορισμός της οποίας δόθηκε ανωτέρω, υποβάλλεται σε συλλογικό όργανο τριών διαιτητών ... »,

ενώ στο στοιχείο ε) ορίζεται ότι:

« οι διορισμένοι διαιτητές αποφαίνονται κατά πλειοψηφία σε τελευταίο βαθμό, ενώ κατά της αποφάσεως δεν χωρεί ένδικο μέσο ».

8. Το άρθρο 3 ορίζει περαιτέρω ότι:

« η παρούσα σύμβαση τροποποιεί προπάντων τις υφιστάμενες συμφωνίες υπό μορφή προτύπου συμβάσεως μεταξύ γραφείων ... ».

9. Στηριζόμενη στο άρθρο 2, παράγραφος 2, δεύτερη περίπτωση, της οδηγίας 72/66 και διαπιστώνοντας ότι η συναφθείσα στις 16 Οκτωβρίου 1972 μεταξύ των εθνικών γραφείων συμφωνία πληρούσε τις προϋποθέσεις της πρώτης περιπτώσεως της εν λόγω παραγράφου, η Επιτροπή εξέδωσε στις 15 Μαΐου 1973 τη σύσταση 73/185 (JO L 194, σ. 13), ορίζοντας την 1η Ιουλίου 1973 ως ημερομηνία από την οποία τα αρχικά κράτη μέλη όφειλαν να απέχουν από τη διενέργεια μεθοριακού ελέγχου της ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης για τα

οχήματα που έχουν τη συνήθη στάθμευσή τους στο ευρωπαϊκό έδαφος άλλου κράτους μέλους.

10. Ύστερα από την πρώτη διεύρυνση της Κοινότητας, η Επιτροπή όρισε, με την απόφαση 74/66 της 6ης Φεβρουαρίου 1974 (JO L 87, σ. 13), τη 15η Μαΐου 1974 ως ημερομηνία καταργήσεως του ελέγχου της ασφαλίσεως. Η εν λόγω απόφαση έχει πανομοιότυπη διατύπωση με την προαναφερθείσα σύσταση.

11. Μετά από κάθε μετέπειτα προσχώρηση τρίτων χωρών καθώς και ανατολικών χωρών στο προαναφερθέν σύστημα, με τη σύναψη νέων συμπληρωματικών συμβάσεων μεταξύ εθνικών γραφείων, η Επιτροπή, στηριζόμενη στην ίδια νομική βάση, εξέδωσε αποφάσεις έχουσες την αυτή διατύπωση με την πρώτη σύσταση, με τις οποίες κάθε φορά όριζε την ημερομηνία από την οποία τα κράτη μέλη απέχουν από τη διενέργεια ελέγχου της ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης για τα οχήματα που έχουν τη συνήθη στάθμευσή τους στο έδαφος των εν λόγω χωρών. Ας σημειωθεί ότι η συμπληρωματική σύμβαση της 12ης Δεκεμβρίου 1973 είναι προσαρτημένη στην απόφαση 74/167 της Επιτροπής, της 6ης Φεβρουαρίου 1974 (JO L 87, σ. 14) [για την ελληνική μετάφραση της εν λόγω αποφάσεως, χωρίς την προσαρτημένη σύμβαση, βλέπε ΕΕ ειδ. έκδ. 06/001, σ. 178].

B — *Τα περιστατικά της κυρίας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα*

12. Στις 22 Αυγούστου 1973 ο Demouche, γάλλος υπήκοος, τραυματίστηκε στο Neuf-Brisach (Γαλλία) από αυτοκίνητο ταξινομημένο στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας όπου ήταν ασφαλισμένο στην εταιρία « Allianz » (Μόναχο), ο οδηγός του οποίου δεν είχε άδεια οδηγήσεως. Με απόφαση της 25ης Ιανουαρίου 1978, το ποινικό τμήμα του Tribunal de grande instance του Colmar υποχρέωσε τον οδηγό (ο οποίος είχε αποβιώσει εν τω μεταξύ) να καταβάλει στον Demouche το ποσό των 34 175,79 γαλλικών φράγκων, νομιμοτόκως, προς αποκατάσταση της σωματικής βλάβης που είχε υποστεί. Η εν λόγω απόφαση κηρύχτηκε ως παράγουσα αποτελέσματα από κοινού και για το Fonds de garantie automobile, οργανισμό ο οποίος φέρει την υποχρέωση καταβολής της οφειλόμενης στα θύματα αυτοκινητιστικών ατυχημάτων αποζημιώσεως, όταν τη σχετική υποχρέωση δεν φέρει το bureau central.

13. Επειδή το Fonds de garantie automobile αρνήθηκε να του καταβάλει την αποζημίωση, ο Demouche άσκησε εναντίον του αγωγή για την καταβολή του οφειλόμενου ποσού. Επειδή το Fonds de garantie automobile επικαλέστηκε το άρθρο R 420-1 του γαλλικού Code des assurances, το Tribunal de grande instance κάλεσε, με απόφαση της 19ης Μαΐου 1982, τον Demouche να προσεπικαλέσει το bureau central français.

14. Με δικόγραφο της 25ης Μαΐου 1982 ο Demouche προσεπικάλεσε το Bureau central français, το οποίο με τη σειρά του προσεπικάλεσε ως δικονομικό εγγυητή την ασφαλιστική εταιρία « Allianz » και το γερμανικό κεντρικό γραφείο « HUK-Verband ».

15. Με απόφαση της 6ης Ιουλίου 1983, το Tribunal de grande instance του Colmar, ερμηνεύοντας την προαναφερθείσα οδηγία 72/166, υποχρέωσε το bureau central français να αποζημιώσει τον Demouche.

16. Το γερμανικό κεντρικό γραφείο « HUK-Verband » προέβαλε ένσταση αναρμοδιότητας του Tribunal de grande instance του Colmar, επικαλούμενο τη ρήτρα περί διαιτησίας του άρθρου 13 της συμβάσεως της 17ης Δεκεμβρίου 1953 μεταξύ γραφείων, σύμφωνα με το οποίο « οποιαδήποτε διαφορά μεταξύ γραφείων ως προς την ερμηνεία και τις συνέπειες της παρούσας συμβάσεως υποβάλλεται σε διαιτητές ... ». Το bureau central français υποστήριξε ότι η σχετική ρήτρα τροποποιήθηκε με τη συμπληρωματική σύμβαση μεταξύ γραφείων της 16ης Οκτωβρίου 1972 [άρθρο 2, στοιχείο γ)], με τη συνέπεια, του λοιπού, η εφαρμογή

της ρήτρας περί διαιτησίας να περιορίζεται μόνο στην περίπτωση κατά την οποία αντικείμενο της διαφοράς είναι η ερμηνεία της εννοίας « συνήθης στάθμευση ».

17. Κρίνοντας προφανώς ότι στην προκειμένη περίπτωση πρόκειται για ζήτημα ερμηνείας πράξεων εξομοιούμενων προς « πράξεις των οργάνων της Κοινότητας » κατά την έννοια του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ, το Tribunal de grande instance του Colmar ανέστειλε, με την ίδια απόφαση της 6ης Ιουλίου 1983, τη διαδικασία σχετικά με την προσεπίκληση του δικονομικού εγγυητή και υπέβαλε στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

« Περιόρισε η συμπληρωματική σύμβαση της 16ης Οκτωβρίου 1972 την εφαρμογή της ρήτρας περί διαιτησίας, που είχε χαρακτηριστεί ως ρήτρα γενικής ισχύος με τη σύμβαση της 17ης Δεκεμβρίου 1953, μόνο στην περίπτωση κατά την οποία ανακύπτει διαφορά μεταξύ γραφείων ως προς την ερμηνεία της εννοίας της συνήθους σταθμεύσεως; ».

18. Η απόφαση περί παραπομπής πρωτοκολλήθηκε στη γραμματεία του Δικαστηρίου στις 26 Ιουλίου 1983.

19. Πρέπει να υπομνηστεί ότι το bureau central français άσκησε στις 16 Σεπτεμβρίου 1983 έφεση κατά της παραπάνω αποφάσεως. Επειδή στη Γαλλία η άσκηση εφέσεως έχει αναστολτικό αποτέλεσμα, το Δικαστήριο διέταξε, με Διάταξη της 9ης Νοεμβρίου 1983, την αναστολή της διαδικασίας εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως. Με Διάταξη της 25ης Φεβρουαρίου 1987 και κατόπιν της διατάξεως που εξέδωσε στις 14 Ιανουαρίου 1987 το Tribunal de grande instance επί της παραιτήσεως από την έφεση, το Δικαστήριο διέταξε την επανάληψη της διαδικασίας εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως.

II — Έγγραφη διαδικασία

1. Σύμφωνα με το άρθρο 20 του πρωτοκόλλου περί του οργανισμού του Δικαστηρίου ΕΟΚ, γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν: στις 3 Οκτωβρίου 1983 η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από το Jacques Delmoly, μέλος της νομικής της υπηρεσίας, στις 17 Οκτωβρίου 1983 το HUK-Verband, εκπροσωπούμενο από τον C. Hootz, δικηγόρο Στουτγάρδης, στις 19 Οκτωβρίου 1983 το bureau central français, εκπροσωπούμενο από τον Funck-Brentano, δικηγόρο Παρισιού, στις 20 Οκτωβρίου 1983 η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενη από τον C. P. J. Muttukumaru, του Treasury Solicitors Department, και στις 26 Οκτωβρίου 1983 η δανική κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον Laurids Mikaelsen, νομικό σύμβουλο του Υπουργείου Εξωτερικών.

2. Κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή και μετά από ακρόαση του γενικού εισαγγελέα, το Δικαστήριο αποφάσισε να προχωρήσει στην προφορική διαδικασία χωρίς προηγούμενη διεξαγωγή αποδείξεων.

Γραπτές παρατηρήσεις που κατατέθηκαν ενώπιον του Δικαστηρίου

α) *Επί της αρμοδιότητας του Δικαστηρίου*

3. Το *Bureau central français* παρατηρεί κατ' ουσίαν ότι η πρότυπη σύμβαση μεταξύ γραφείων του 1953, καθώς και η συμπληρωματική σύμβαση του 1972, συνιστούν σύμβαση ιδιωτικού δικαίου, δεδομένου ότι συνήφθησαν μεταξύ οργανισμών ιδιωτικού δικαίου. Κατά συνέπεια, δεν πρόκειται για πράξη των οργάνων της Κοινότητας, όπως αυτή ορίζεται με το άρθρο 189 της Συνθήκης ΕΟΚ. Μόνο οι απαριθμούμενες στο εν λόγω άρθρο πράξεις, εκτός των διεθνών συμφωνιών, εμπίπτουν στην αρμοδιότητα ερμηνείας του Δικαστηρίου.

4. Το bureau central français υποστηρίζει ότι, παρόλον ότι η συμπληρωματική σύμβαση του 1972 συνήφθη μεταξύ των γραφείων κατόπιν παραγγελίας της Επιτροπής κατ' εφαρμογή του άρθρου 2, παράγραφος 2, της οδηγίας 72/166,

η δε συμπληρωματική σύμβαση της 12ης Δεκεμβρίου 1973 δημοσιεύτηκε ως παράρτημα της αποφάσεως 74/167 της Επιτροπής, εντούτοις οι προϋποθέσεις εφαρμογής της οδηγίας 72/166, υπαγορευόμενες από τη σύμβαση του 1953, είναι εξαιρετικού χαρακτήρα, δεδομένου ότι για τη σχετική εφαρμογή μεριμνούν οργανισμοί ιδιωτικού δικαίου και όχι οι αρχές των κρατών μελών. Άρα, η εν λόγω κατά παρέκκλιση διαδικασία δεν είναι δυνατό να προσδώσει στη συμπληρωματική σύμβαση το χαρακτήρα κοινοτικής πράξεως, χαρακτήρα που είναι αναγκαίος για την αρμοδιότητα του Δικαστηρίου.

5. Το *γερμανικό κεντρικό γραφείο « HUK-Verband »* δέχεται ότι η πρότυπη σύμβαση μεταξύ γραφείων του 1953 συνήφθη αρχικά ως σύμβαση ιδιωτικού δικαίου μεταξύ εθνικών ενώσεων ασφαλιστών. Πλην όμως, η οδηγία 72/166 του Συμβουλίου κατέστησε το εν λόγω σύστημα μέσο εναρμονίσεως της νομοθεσίας των κρατών μελών, κατά συνέπεια δε το σύστημα αυτό μετατράπηκε σε σύστημα της Κοινότητας. Η οδηγία, η οποία αποσκοπεί στη διευκόλυνση της διακινήσεως των ταξιδιωτών μεταξύ των κρατών μελών με την κατάργηση του ελέγχου της « πράσινης κάρτας » κατά τη διέλευση των συνόρων, εξαρτά την έναρξη ισχύος της από τη σύναψη συμπληρωματικής συμβάσεως στο πλαίσιο της πρότυπης συμβάσεως μεταξύ γραφείων, ενώ οι διατάξεις της — εκτός των άρθρων 3 και 4 — είναι έγκυρες μόνον εφόσον υφίσταται η συμπληρωματική αυτή σύμβαση.

6. Με τη σύσταση 73/185 η Επιτροπή αναγνώρισε ότι η εν λόγω σύμβαση ανταποκρίνεται στις αρχές της οδηγίας, πράγμα το οποίο έγινε επίσης δεκτό με τις αποφάσεις 74/166, 74/167 και 75/23 της Επιτροπής, που αφορούσαν τις μεταγενέστερες συμπληρωματικές συμβάσεις. Επιπλέον, η συμπληρωματική σύμβαση της 12ης Δεκεμβρίου 1973 δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* ως παράρτημα της αποφάσεως 74/167 της 6ης Φεβρουαρίου 1974.

7. Οι εν λόγω συμβάσεις εδράζονται στην οδηγία 72/166 του Συμβουλίου και στις αποφάσεις που έλαβε συναφώς η Επιτροπή. Επειδή ο σκοπός της οδηγίας 72/166 δεν θα επιτυγχανόταν χωρίς τις εν λόγω συμβάσεις, η Κοινότητα όχι μόνο αναγνώρισε τη νομική τους φύση και τις συμπλήρωσε, όπως προκύπτει από την απόφαση του Δικαστηρίου της 9ης Ιουνίου 1977 στην υπόθεση 90/76 (Rec. 1977, σ. 1091, σκέψη 18), αλλά, και σύμφωνα με τις προτάσεις που ανέπτυξε ο γενικός εισαγγελέας στην ίδια υπόθεση, αποτελούν συστατικό στοιχείο της κοινοτικής ρυθμίσεως και κατά συνέπεια της υπό ευρεία έννοια νομοθεσίας της Κοινότητας. Για το λόγο αυτό, το Δικαστήριο καλείται να τις ερμηνεύσει.

8. Η *κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου* παρατηρεί ότι οι διατάξεις της οδηγίας 72/166 του Συμβουλίου δεν γεννούν καμία υποχρέωση των εθνικών γραφείων ασφαλίσεως. Τις υποχρεώσεις των γραφείων καθορίζουν οι συμπληρωματικές συμβάσεις, ενώ οι τρίτες χώρες που προσχωρούν στο σύστημα αναλαμβάνουν τις υποχρεώσεις τους προσχωρώντας στη συμπληρωματική σύμβαση, η οποία δεν συνιστά πράξη οργάνου της Κοινότητας, αλλά πολυμερή συμφωνία διεπόμενη από το ιδιωτικό δίκαιο. Κατά συνέπεια, η ερμηνεία των εν λόγω συμβάσεων δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ. Κατόπιν αυτών, η βρετανική κυβέρνηση ζητεί από το Δικαστήριο να κηρύξει εαυτό αναρμόδιο να απαντήσει στο υποβληθέν ερώτημα.

9. Η βρετανική κυβέρνηση υποστηρίζει ότι η άποψή της ενισχύεται από το γεγονός ότι, κατά τη συνεδρίαση της ολομελείας του συμβουλίου των γραφείων, της 17ης Οκτωβρίου 1974, υιοθετήθηκε ψήφισμα, το οποίο παρατίθεται στα επίσημα πρακτικά της συνεδριάσεως και αφορά το άρθρο 2, στοιχείο ε), της συμπληρωματικής συμβάσεως της 12ης Δεκεμβρίου 1973. Το σχετικό χωρίο των πρακτικών έχει ως εξής:

« Άρθρο 2, στοιχείο ε) — Διαδικασία διαιτησίας. Η υποεπιτροπή είχε υπογραμμίσει ότι η

προβλεπόμενη στη συμπληρωματική σύμβαση διαδικασία διαιτησίας αφορούσε αποκλειστικά την ερμηνεία των όρων " συνήθης στάθμευση " και ως εκ τούτου συνιστούσε την τήρηση της προβλεπόμενης στην πρότυπη σύμβαση διαδικασίας διαιτησίας σε περίπτωση διαφοράς μεταξύ γραφείων, ανεξάρτητα από το αντικείμενό της.

Η σχετική σύσταση εγκρίθηκε. »

Επομένως, τα προσυπογράψαντα γραφεία οφείλουν να ερμηνεύουν και εφαρμόζουν τις συμπληρωματικές συμβάσεις στο πλαίσιο αυτό.

10. Κατά την άποψη της *δανικής κυβερνήσεως*, το γεγονός ότι τόσο η οδηγία του Συμβουλίου όσο και οι αποφάσεις της Επιτροπής προϋποθέτουν την ύπαρξη συμβάσεων, τις οποίες συνάπτουν τα εθνικά γραφεία μεταξύ τους και στις οποίες αναφέρονται ρητά, δεν έχει ως συνέπεια ότι στις εν λόγω συμβάσεις προσδίδεται ο ίδιος νομικός χαρακτήρας με εκείνον των πράξεων των κοινοτικών οργάνων. Η θέσπιση των ανωτέρω κοινοτικών πράξεων δεν ισοδυναμεί με « επικύρωση » ή « ενσωμάτωση » των συμβάσεων μεταξύ γραφείων, γεγονός το οποίο θα τις καθιστούσε, αυτές καθαυτές, κείμενα του κοινοτικού δικαίου. Με τις κοινοτικές αυτές πράξεις οι συμβάσεις λογίζονται ως γεγονός με βάση το οποίο εγκαθιδρύεται ένα συγκεκριμένο καθεστώς. Σε περίπτωση λύσεως της συμβάσεως από τα συμβαλλόμενα μέρη, η οδηγία αδυνατεί να λειτουργήσει και παύει να υφίσταται αυτομάτως η υποχρέωση των κρατών μελών να απέχουν από μεθοριακούς ελέγχους. Επομένως, οι συναπτόμενες μεταξύ των εθνικών γραφείων συμβάσεις είναι αμιγώς ιδιωτικές συμφωνίες (βλέπε σχετικά τις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Reischl στην υπόθεση 90/76, Rec. 1977, σ. 1091, ιδίως σ. 1129).

11. Η δανική κυβέρνηση θεωρεί ότι στην υπόθεση 90/76 το Δικαστήριο δεν ερμήνευσε τη σύμβαση του 1953 ως πράξη κοινοτικού δικαίου, αλλά θέλησε να την κατατάξει σε σχέση με τα άρθρα 85 και 86 της Συνθήκης ΕΟΚ. Η διατύπωση της σκέψης 18 της παραπάνω αποφάσεως, σύμφωνα με την οποία το σύστημα της πράσινης κάρτας « αναγνωρίστηκε και τελειοποιήθηκε με τις κοινοτικές διατάξεις », απηχεί κάλλιστα τη νομική άποψη της δανικής κυβερνήσεως, η οποία προτείνει συνεπώς στο Δικαστήριο να μην απαντήσει στο υποβληθέν ερώτημα.

12. Η *Επιτροπή* θεωρεί ότι οι συμβάσεις των οποίων ζητείται η ερμηνεία είναι συμφωνίες ιδιωτικού δικαίου και δεν μπορούν να νοηθούν ως πράξεις κοινοτικού δικαίου. Δεν πρόκειται ούτε για « πράξεις των οργάνων της Κοινότητας » [άρθρο 177, στοιχείο β)] ούτε για « καταστατικά των οργανισμών που ιδρύθηκαν με πράξη του Συμβουλίου » [άρθρο 177, στοιχείο γ)]. Η Επιτροπή επαναλαμβάνει τη διατύπωση της Διατάξεως του Δικαστηρίου της 12ης Μαρτίου 1980 στην υπόθεση 68/80 (Rec. 1980, σ. 771), σύμφωνα με την οποία, « όπως προκύπτει από το σκεπτικό και τη διατύπωση της αποφάσεως περί παραπομπής, το περιεχόμενο του υποβληθέντος ερωτήματος είναι εντελώς άσχετο προς την ερμηνεία της Συνθήκης ΕΟΚ, καθώς και το κύρος ή την ερμηνεία πράξεως οργάνου της Κοινότητας ».

13. Η Επιτροπή αφήνει στην κρίση του Δικαστηρίου το ζήτημα της αρμοδιότητάς του.

β) *Επί της ουσίας*

14. Σε περίπτωση κατά την οποία το Δικαστήριο κηρυσσόταν αρμόδιο, το *Bureau central français* παρατηρεί ότι το προδικαστικό ερώτημα θέτει το ζήτημα της εκτάσεως των ρητρών περί διαιτησίας που περιλαμβάνει η πρότυπη σύμβαση του 1953 και η συμπληρωματική σύμβαση του 1972, υπό το πρίσμα της ρυθμίσεως της ευθύνης εξ αυτοκινήτων, όπως προκύπτει από την οδηγία 72/166.

15. Δεδομένου ότι τόσο η εναρμόνιση όσο και η έκταση των εγγυήσεων που παρέχονται στα θύματα ατυχημάτων δεν εξαρτώνται από τα γραφεία (άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 72/166), τα τελευταία παρεμβάλλονται μόνο στα ζητήματα που θέτει ο διακανονισμός των ζημιών εξ αυτοκινητιστικών ατυχημάτων. Κατά συνέπεια, είναι αδύνατη η παραπομπή εκ μέρους των γραφείων σε διαιτησία ζητημάτων σχετικά με την έκταση της εγγυήσεως, ο ορισμός της οποίας, αν και ατελής, δίδεται από την οδηγία, η οποία με τη σειρά της δεν είναι δυνατό να αποτελέσει αντικείμενο ιδιωτικής φύσεως διαιτησίας.

16. Οι ρήτρες περί διαιτησίας των συμπληρωματικών συμβάσεων καθώς και της συμβάσεως του 1953 εφαρμόζονται αποκλειστικά στο βαθμό που η υποβαλλόμενη σε διαιτητικό δικαστήριο διαφορά δεν έχει ως αντικείμενο τον ορισμό της εκτάσεως της υποχρεώσεως προς ασφάλιση, η οποία υπάγεται στη δικαιοδοσία των εθνικών δικαστηρίων που έχουν τη δυνατότητα ή την υποχρέωση να παραπέμψουν, βάσει του άρθρου 177, το ζήτημα στο Δικαστήριο.

17. Ο ορισμός αυτός θέτει το ζήτημα του αντιταξίμου των περιπτώσεων μη καλύψεως, ζήτημα το οποίο στην προκειμένη περίπτωση επέλυσε το παραπέμπον δικαστήριο, καθώς και το ζήτημα περί του ποιος φέρει τελικώς την υποχρέωση αποκαταστάσεως της ζημίας, σημείο επί του οποίου δεν αποφάνθηκε λόγω της επικληθείσας ρήτρας περί διαιτησίας. Το τελευταίο αυτό ζήτημα συνδέεται στενά προς το του ορισμού της υποχρεώσεως προς ασφάλιση και του μηχανισμού της οδηγίας και δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της ρήτρας περί διαιτησίας.

18. Δεδομένου ότι τα εθνικά γραφεία είναι ενώσεις χωρίς εταιρικό κεφάλαιο και ενεργούν ως εντολοδόχοι, εκείνοι που ενέχονται για την τελική πληρωμή είναι οι εντολείς, δηλαδή το γραφείο της χώρας προελεύσεως ή η ασφαλιστική εταιρία. Ο καταλογισμός της ζημίας λόγω ατυχήματος δεν μπορεί κατά συνέπεια να διακανονιστεί με διαιτησία, επειδή η απόφαση περί καταλογισμού της σημαίνει προσδιορισμό του «εφαρμοστέου δικαίου» και ορισμό της εκτάσεως της εγγυήσεως. Επομένως, αρμόδια να αποφανθούν για τον τελικό καταλογισμό της υποχρεώσεως προς επανόρθωση είναι, κατ' εφαρμογή του εθνικού δικαίου, τα εθνικά δικαστήρια και κατά περίπτωση το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων βάσει του άρθρου 177.

19. Αν εφαρμοζόταν η ρήτρα περί διαιτησίας της συμβάσεως του 1953 σε διαφορές σχετικά με την έκταση της ρυθμιζόμενης από την οδηγία εγγυήσεως που οφείλουν να παρέχουν τα γραφεία, θα υπήρχε κίνδυνος η έκδοση διαιτητικών αποφάσεων, μη υποκειμένων στον έλεγχο του Δικαστηρίου, να δημιουργήσει σύστημα εγγυήσεως διαφορετικό, αν όχι αντίθετο, προς εκείνο της οδηγίας.

20. Συνεπώς, το υποβληθέν ενώπιον του Δικαστηρίου ζήτημα είναι στην πραγματικότητα το του περιεχομένου των ρητρών διαιτησίας. Κατόπιν αυτού, το bureau central français προτείνει στο Δικαστήριο, ύστερα από αναδιατύπωση του υποβληθέντος ερωτήματος, να απαντήσει ότι η εφαρμογή της οδηγίας 72/166 και της συμπληρωματικής συμβάσεως του 1972 που συνήφθη για την υλοποίησή της έχουν ως συνέπεια τον περιορισμό του περιεχομένου της γενικής ρήτρας διαιτησίας της συμβάσεως του 1953 μόνο στις περιπτώσεις εκείνες κατά τις οποίες οι διαφορές μεταξύ γραφείων δεν αφορούν ζητήματα αμφισβητήσεως της εγγυήσεως που παρέχεται με την ασφάλιση και των εξαιρέσεών της, την ερμηνεία της οδηγίας ή τις λεπτομέρειες εφαρμογής της.

21. Το «*HUK-Verband*» υποστηρίζει ότι η στενή σχέση μεταξύ της οδηγίας 72/166 και της συμπληρωματικής συμβάσεως, καθώς και της συμβάσεως μεταξύ γραφείων, απαιτεί ομοιόμορφη ερμηνεία τους, που είναι δυνατό να διασφαλιστεί μόνο από διαιτητικά δικαστήρια, συγκείμενα από γνώστες των προβλημάτων.

Ουδέποτε υπήρξε πρόθεση εγκαταλείψεως της διαδικασίας του άρθρου 13 της πρότυπης συμβάσεως, ενώ οι επακολουθήσασες συμπληρωματικές συμβάσεις ουδέποτε είχαν ως σκοπό τον περιορισμό του πεδίου εφαρμογής της αρχικής ρήτρας διαιτησίας. Η ρήτρα διαιτησίας της συμπληρωματικής συμβάσεως δεν περιορίζει την έκταση της ρήτρας της συμβάσεως του 1953, για το λόγο ότι αναφέρεται μόνο στη νέα έννοια της « συνήθους σταθμεύσεως ». Συνεπώς αποτελεί απλώς συμπλήρωμα της συμβάσεως του 1953.

22. Το άρθρο 3 της συμπληρωματικής συμβάσεως επιρρωννύει το γεγονός ότι η πρότυπη σύμβαση μεταξύ γραφείων τροποποιήθηκε απλώς « pro tanto » και κατά τα λοιπά η τελευταία θα έπρεπε να παραμείνει όπως έχει. Αυτό επιβεβαιώνεται και από τη στάση των εκπροσώπων όλων των εθνικών γραφείων, όπως εκφράζεται σαφώς στα σχετικά πρακτικά.

Κ. Κακούρης
εισηγητής δικαστής