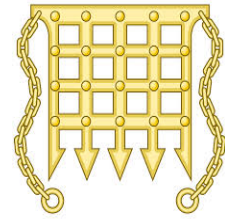




**Μιλτιάδης Μιλτιάδου**  
Ανεξάρτητος Σύμβουλος Ασφαλίσεων  
και Διαχείρισης Κινδύνων  
[miltonm@cytanet.com.cy](mailto:miltonm@cytanet.com.cy)



## Η ΕΞΑΙΡΕΣΗ ΤΗΣ ΕΣΚΕΜΜΕΝΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

### Ιστορική αναδρομή

Ο περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων (Ασφάλεια υπέρ Τρίτου) Νόμος (Κεφ. 333) τέθηκε σε ισχύ από τη Βρετανική αποικιακή κυβέρνηση της Κύπρου στις 15 Δεκεμβρίου 1954 και ίσχυσε και μετά την ίδρυση της Κυπριακής Δημοκρατίας μέχρι το 2000. Ήταν προοδευτικό νομοθέτημα για την εποχή του διότι καθιέρωνε για πρώτη φορά την υποχρέωση των οδηγών μηχανοκινήτων οχημάτων να καλύπτονται από ασφαλιστική κάλυψη για σωματικό τραυματισμό ή θάνατο που προκαλούσαν σε τρίτο μέρος. Όπως ήταν φυσικό, ο Κυπριακός Νόμος στηριζόταν στον Αγγλικό Νόμο Road Traffic Act, με τον οποίο παρουσίαζε ομοιότητες. Η πιο σημαντική διάταξη βρισκόταν στο άρθρο 4 (1) (β) (ι) και είχε ως εξής (σε άπταιστη καθαρεύουσα):

(β) ... το ασφαλιστήριο -  
(ι) δέον να ασφαλίση το εις αυτό ρητώς αναφερόμενον πρόσωπον ή πρόσωπα ή κατηγορίες προσώπων έναντι οιασδήποτε τυχόν ευθύνης αυτού ή αυτών εν σχέση προς το θάνατον ή σωματικήν βλάβην οιοσδήποτε προσώπου προκληθείσαν ή προκύψασαν εκ της χρήσεως του μηχανοκίνητου οχήματος επί οδού ...

Τονίζεται ότι ούτε ο Αγγλικός Νόμος ούτε το Κεφ. 333 περιλάμβαναν εξαίρεση των εσκεμμένων ενεργειών.

### Η Κυπριακή νομολογία

Στην υπόθεση **Μίτα ν. Φοίνιξ Γενικές Ασφάλειες της Ελλάδας Α.Ε., Αρ. Αγωγής 6489/89, ημερ. 28 Ιουνίου 1991**, ο ασφαλισμένος οδηγός κτύπησε ένα ζευγάρι που βάδιζε σε δημόσιο δρόμο. Η ασφαλιστική εταιρεία αρνήθηκε να καλύψει την ευθύνη του οδηγού ισχυριζόμενη ότι δεν επρόκειτο περί ατυχήματος. Το ασφαλιστήριο παρέιχε κάλυψη «όπου ο θάνατος ή η σωματική βλάβη ή η ζημιά αναφύονται από ατύχημα». Το Επαρχιακό Δικαστήριο Πάφου, υιοθετώντας την Αγγλική νομολογία επί του θέματος, αποφάσισε υπέρ των θυμάτων και εναντίον της ασφαλιστικής εταιρείας λέγοντας τα εξής:

*Στην προκειμένη περίπτωση, η ασφαλιστική κάλυψη του οδηγού δεν μπορεί παρά να εξικνεΐται σε όλη την έκταση που απαιτεί το άρθρο 4 του περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων (Ασφάλεια υπέρ Τρίτου) Νόμου, Κεφ. 333, δεδομένης της έκδοσης από τους εναγόμενους ως ασφαλιστές, πιστοποιητικού ασφάλισης δυνάμει του άρθρου 4 (β) του Νόμου. Ο όρος στο 2<sup>ο</sup> τμήμα του ασφαλιστηρίου εγγράφου που περιορίζει τη «χρήση» σε περιπτώσεις μόνο ατυχημάτων, πρέπει να αναγνωστεί κάτω από το φως της ως άνω τεθείσας ευθύνης των εναγομένων. Εκείνος ο όρος προσδιορίζει μόνο τα συμβατικά δικαιώματα του ασφαλιζομένου, όπως και τους περιορισμούς τους, για τη διατύπωση διεκδικήσεων εναντίον της ασφαλιστικής εταιρείας και δεν αγγίζει την κάλυψη υπέρ τρίτου που προνοείται στο Νόμο, κάλυψη για την οποία εκδόθηκε το πιστοποιητικό ασφάλισης.*

Η πρώτη απόφαση επί της οποίας στηρίχθηκε το Κυπριακό Δικαστήριο ήταν η **Hardy v. MIB (1964) 2 QB 745**. Ο οδηγός ανασφάλιστου οχήματος καταδικάστηκε για κακόβουλη πρόκληση βαρείας σωματικής βλάβης στο θύμα. Το Αγγλικό Ταμείο Ασφαλιστών Μηχανοκινήτων Οχημάτων (MIB) αρνήθηκε ότι υπείχε ευθύνη στη βάση του ότι η ευθύνη για εγκληματική πράξη δεν ήταν ευθύνη που απαιτούσε ή μπορούσε να απαιτήσει ο Νόμος να καλυφθεί κάτω από ασφαλιστήριο. Αποφασίστηκε ότι ο Νόμος απαιτούσε ασφαλιστήριο που να καλύπτει την ευθύνη προς τρίτο πρόσωπο προκύπτουσα ακόμη και από εσκεμμένη εγκληματική χρήση του οχήματος σε οδό. Επίσης ότι το θύμα μπορούσε να ανακτήσει από τους ασφαλιστές δυνάμει του Νόμου κάτω από τέτοιο ασφαλιστήριο, παρόλον που ο οδηγός, λόγω της εσκεμμένης εγκληματικής πράξης του, δεν μπορούσε να επιβάλει την εφαρμογή του. Συνεπώς, το MIB υπείχε ευθύνη να πληρώσει τις αποζημιώσεις λόγω της συμφωνίας με τον Υπουργό Μεταφορών.

Η δεύτερη απόφαση επί της οποίας στηρίχθηκε το Κυπριακό Δικαστήριο ήταν η **Gardner v. Moore (1984) AC 548**. Ο οδηγός ανασφάλιστου οχήματος το οδήγησε σκόπιμα εναντίον πεζού και τον τραυμάτισε. Αποφασίστηκε ότι η δικαστική απόφαση που εξασφαλίστηκε εναντίον του οδηγού ήταν απόφαση πληρωτέα σε σχέση με ευθύνη που καταλογίστηκε στον οδηγό για αποζημιώσεις για προσωπικό τραυματισμό που «προκλήθηκε ή προέκυψε από τη χρήση» του οχήματος κατά την έννοια του Νόμου, παρά το γεγονός ότι ήταν εγκληματική χρήση, και ήταν «σχετική ευθύνη» κατά την έννοια της Συμφωνίας του MIB. Επίσης δεν μπορεί να γίνει επίκληση της γενικής αρχής του δικαίου ότι ένα πρόσωπο δεν μπορεί να προσπορίζεται κέρδος από το δικό του αδίκημα έναντι αθώου τρίτου μέρους του οποίου η απαίτηση δεν υποβάλλεται μέσω εκείνης του αδικοπραγούντα. Η εφαρμογή της κατά τρόπο που αποστερεί το θύμα από την κάλυψη του MIB θα ήταν αντίθετη προς τη δημόσια πολιτική και στην πολιτική που καθιερώνει ο Νόμος και η Συμφωνία του MIB.

Έτσι, τόσο η Αγγλική όσο και η Κυπριακή Νομολογία επιβεβαίωσαν ότι εφόσον ο Νόμος απαιτεί το ασφαλιστήριο να καλύπτει «οποιαδήποτε ευθύνη», τέτοια ευθύνη περιλαμβάνει και την εκ προθέσεως πρόκληση τραυματισμού, θανάτου ή ζημιάς. Προφανώς η εξέλιξη αυτή είχε θορυβήσει τις Κυπριακές ασφαλιστικές εταιρείες που πίστευαν ότι η υποχρέωση τους ήταν να καλύπτουν ατυχήματα και όχι εκ προθέσεως ενέργειες.

## Η τροποποίηση του Νόμου

Στα πλαίσια της εναρμόνισης της Κυπριακής νομοθεσίας με το Ευρωπαϊκό κεκτημένο, το Κεφ. 333 αντικαταστάθηκε από τον περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων (Ασφάλιση Ευθύνης έναντι Τρίτου) Νόμο του 2000 (Ν.96(Ι)/2000), ο οποίος διατηρεί τη βασική υποχρέωση του άρθρου 4 (1) (β) (ι) (στη δημοτική πλέον).

Στο νέο Νόμο είχε παρεισφρήσει (όχι συμπτωματικά) η ακόλουθη εξαίρεση, η οποία εξακολουθεί να ισχύει ακόμη και μετά την ένταξη της Κυπριακής Δημοκρατίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση:

4 (3) Το ασφαλιστήριο δεν απαιτείται να καλύπτει-

.....

(δ) ευθύνη προσώπου που απορρέει από εσκεμμένη και προσχεδιασμένη ενέργεια, πράξη ή παράλειψη που αποτελεί κακούργημα με βάση τον Ποινικό Κώδικα και που δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελεί τυχαίο γεγονός.

Ο αντίστοιχος Αγγλικός Νόμος δεν έχει ενσωματώσει ανάλογη εξαίρεση και μεταγενέστερες αποφάσεις επιβεβαιώνουν ότι τα Αγγλικά ασφαλιστήρια πρέπει να συνεχίσουν να καλύπτουν εσκεμμένες ενέργειες.<sup>1</sup>

## Η Οδηγία Μηχανοκινήτων

Η Οδηγία 2009/103/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16<sup>ης</sup> 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 κωδικοποίησε τις πέντε προηγούμενες οδηγίες μηχανοκινήτων.

Το Άρθρο 3 της Οδηγίας Μηχανοκινήτων θεσπίζει τη βασική υποχρέωση ως εξής:

### Υποχρέωση ασφάλισης των οχημάτων

Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει, υπό την επιφύλαξη της εφαρμογής του άρθρου 5, όλα τα κατάλληλα μέτρα ώστε η αστική ευθύνη, η σχετική με την κυκλοφορία οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφός του να καλύπτεται με ασφάλιση.<sup>2</sup>

Η υποχρέωση ασφάλισης αφορά την «αστική ευθύνη» γενικά χωρίς να γίνεται διάκριση μεταξύ ευθύνης εξ αμελείας και ευθύνης εκ προθέσεως. Ένας οδηγός μπορεί να υπέχει αστική ευθύνη για την πρόκληση τραυματισμού, θανάτου ή ζημιάς λόγω αμελούς οδήγησης.<sup>3</sup> Όμως, μπορεί να υπέχει αστική ευθύνη και όταν χρησιμοποίησε το αυτοκίνητο του ως φονικό όργανο.<sup>4</sup>

Ο γενικός κανόνας που προκύπτει από την Οδηγία Μηχανοκινήτων είναι ότι όλα τα θύματα τροχαίων ατυχημάτων δικαιούνται να αποζημιωθούν από την ασφαλιστική εταιρεία που εξέδωσε ασφαλιστήριο για το όχημα του υπαίτιου οδηγού ή στην απουσία τέτοιου ασφαλιστηρίου από το Ταμείο Ασφαλιστών Μηχανοκινήτων Οχημάτων (ΤΑΜΟ).

Η μοναδική εξαίρεση που επιτρέπει η Οδηγία στο γενικό κανόνα βρίσκεται στο Άρθρο 13 (1) που προβλέπει ότι δεν δικαιούνται αποζημίωση «πρόσωπα που επιβιβάστηκαν με τη θέλησή τους στο όχημα που προκάλεσε τη ζημία, εφόσον ο ασφαλιστής μπορεί να αποδείξει ότι γνώριζαν ότι το όχημα είχε κλαπεί».

Τα κράτη μέλη δεν έχουν την ευχέρεια να προσθέτουν άλλες εξαιρέσεις στο γενικό κανόνα της υποχρέωσης ασφάλισης των οχημάτων και, συνεπώς, η εξαίρεση του άρθρου 4(3)(δ) του Ν.96(Ι)/2000 παραβιάζει την Οδηγία Μηχανοκινήτων. Αυτό σημαίνει πως η Κυπριακή Δημοκρατία οφείλει να μεριμνήσει να διαγραφεί η εξαίρεση της εσκεμμένης ενέργειας από το Νόμο.

<sup>1</sup> *Charlton v. Fisher (2002) QB 578*

*EUI Ltd v. Bristol Alliance Ltd Partnership (2012) EWCA Civ 1267*

<sup>2</sup> Το Άρθρο 5 παρέχει δυνατότητα παρέκκλισης για ορισμένα, φυσικά ή νομικά πρόσωπα, δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου.

<sup>3</sup> Διαπράττει το αστικό αδίκημα της αμέλειας δυνάμει του άρθρου 51 του περί Αστικών Αδικημάτων Νόμου (Κεφ. 148).

<sup>4</sup> Διαπράττει το αστικό αδίκημα της επίθεσης δυνάμει του άρθρου 26 του περί Αστικών Αδικημάτων Νόμου (Κεφ. 148).

## Πρόσφατες υποθέσεις

Εν τω μεταξύ στη γη εναλία Κύπρο περιστασιακά σημειώνονται κρούσματα χρήσης αυτοκινήτου ως φονικού οργάνου.

Για παράδειγμα, το 2018 καταδικάστηκε σε δια βίου φυλάκιση για φόνο εκ προμελέτης οδηγός ο οποίος παρέσυρε και σκότωσε με το αυτοκίνητο του στη Λεμεσό ένα άλλοτε φίλο του που επέβαινε μοτοσικλέτας.<sup>5</sup> Ο φόνος εκ προμελέτης είναι κακούργημα<sup>6</sup> και έτσι η υπόθεση αυτή δεν εμπίπτει στα όρια της υποχρεωτικής ασφάλισης του Κυπριακού Νόμου, δηλαδή δεν μπορούν να αναζητηθούν αποζημιώσεις από την ασφαλιστική εταιρεία του αυτοκινήτου ή, αν ήταν ανασφάλιστο, από το ΤΑΜΟ.

Όπως αναφέρθηκε στα μέσα μαζικής επικοινωνίας στις 2.7.2018 παραπέμφθηκε σε απευθείας δίκη ενώπιον του Μόνιμου Κακουργιοδικείου Πάφου με τις κατηγορίες φόνου εκ προμελέτης και απόπειρας φόνου οδηγός που κτύπησε δύο πεζούς στη λεωφόρο Αγίου Γεωργίου Πέγειας.<sup>7</sup> Από την ανάγνωση της ανακοίνωσης φάνηκε ότι ούτε και αυτή η υπόθεση εμπίπτει στα όρια της υποχρεωτικής ασφάλισης.

Μεταγενέστερα ανακοινώθηκε ότι η κατηγορία φόνου εκ προμελέτης τροποποιήθηκε σε ανθρωποκτονία.<sup>8</sup> Η ανθρωποκτονία είναι κακούργημα το οποίο διαπράττεται όταν κάποιος «επιφέρει το θάνατο άλλου προσώπου με παράνομη πράξη ή παράλειψη». Δεν αποτελεί στοιχείο του κακούργηματος η εσκεμμένη ή προσχεδιασμένη ενέργεια, πράξη ή παράλειψη. Γι' αυτό, από ασφαλιστικής άποψης, η ανθρωποκτονία με χρήση αυτοκινήτου ως φονικού οργάνου θα πρέπει να θεωρείται ότι εμπίπτει στα όρια της υποχρεωτικής ασφάλισης. Αυτό σημαίνει ότι ο διαχειριστής της περιουσίας του αποθανόντος θα μπορούσε να αναζητήσει αποζημιώσεις από την ασφαλιστική εταιρεία του αυτοκινήτου ή, αν ήταν ανασφάλιστο, από το ΤΑΜΟ.

Από την άλλη, η απόπειρα φόνου εμπεριέχει το στοιχείο της πρόθεσης και έτσι δεν εμπίπτει στα όρια της υποχρεωτικής ασφάλισης. Το θύμα δεν δύναται να αναζητήσει αποζημιώσεις από την ασφαλιστική εταιρεία του αυτοκινήτου ή, αν ήταν ανασφάλιστο, από το ΤΑΜΟ.

Με άλλα λόγια η εξαίρεση οδηγεί στο εξής παράλογο αποτέλεσμα: από ένα επεισόδιο με δύο θύματα, το ένα (οι κληρονόμοι του αποβιώσαντα) να δικαιούται αποζημιώσεις από την ασφαλιστική εταιρεία ή το ΤΑΜΟ, ανάλογα με την περίπτωση, και το άλλο (ο επιβιώσας) να μη δικαιούται.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση με οδηγίες του Γενικού Εισαγγελέα αναστάλθηκαν εκ των υστέρων οι κατηγορίες για ανθρωποκτονία και απόπειρα φόνου και απαγγέλθηκαν κατηγορίες για αλόγιστη, απερίσκεπτη ή επικίνδυνη οδήγηση τις οποίες παραδέχθηκε ο κατηγορούμενος. Το αδίκημα της πρόκληση θανάτου λόγω αλόγιστης, απερίσκεπτης ή επικίνδυνης πράξης ή συμπεριφοράς που δεν ανάγεται σε υπαίτια αμέλεια, συντελείται χωρίς πρόθεση.<sup>9</sup> Ούτε το κακούργημα της πρόκλησης βαριάς σωματικής βλάβης απαιτεί πρόθεση.<sup>10</sup> Ύστερα από αυτή την εξέλιξη, η υπόθεση πρέπει να θεωρείται ότι εμπίπτει στα όρια της υποχρεωτικής ασφάλισης και για τα δύο θύματα.

<sup>5</sup> *Δημοκρατία v. Στυλιανού, Αρ. Υπόθεσης 24617/16, Κακουργιοδικείο Λεμεσού, 27.7.2018*

<sup>6</sup> Άρθρο 203 του Ποινικού Κώδικα

<sup>7</sup> Πολίτης / ΚΥΠΕ 2.7.2018

<sup>8</sup> Reporter / ΚΥΠΕ 9.7.2019

<sup>9</sup> Άρθρο 210 του Ποινικού Κώδικα

<sup>10</sup> Άρθρο 231 του Ποινικού Κώδικα

## Ποιος αποζημιώνει τα θύματα

Εφόσον ο Κυπριακός Νόμος περιέχει την εξαίρεση της εσκεμμένης ενέργειας, τα θύματα υποθέσεων στις οποίες το μηχανοκίνητο όχημα χρησιμοποιήθηκε ως όργανο για φόνο εκ προμελέτης ή απόπειρα φόνου δεν θα πετύχουν να εξασφαλίσουν αποζημιώσεις ούτε από την ασφαλιστική εταιρεία του αυτοκινήτου ούτε, αν δεν υπάρχει ασφαλιστήριο, από το ΤΑΜΟ.

Όμως, το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει αποφανθεί<sup>11</sup> ότι το Σύστημα της Συνθήκης ΕΚ επιβάλλει στα κράτη μέλη την υποχρέωση να αποκαθιστούν τις ζημιές που υφίστανται οι ιδιώτες λόγω καταλογιστέων στα κράτη μέλη παραβιάσεων του ενωσιακού δικαίου. Με πάγια νομολογία του το Δικαστήριο καθόρισε τρεις αναγκαίες και επαρκείς προϋποθέσεις για τη θεμελίωση ευθύνης κράτους μέλους για παραβιάσεις του κοινοτικού δικαίου που δύνανται να του καταλογιστούν:

1. ο παραβιαζόμενος κανόνας δικαίου να αποσκοπεί στην απονομή δικαιωμάτων στους ιδιώτες,
2. η παραβίαση να είναι κατάφωρη, και
3. να υφίσταται αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της παραβίασεως της υποχρεώσεως που υπέχει το κράτος και της ζημίας που υπέστησαν οι ζημιωθέντες.

Έτσι, τα θύματα αυτοκινήτων / φονικών οργάνων έχουν τη δυνατότητα να εναγάγουν την Κυπριακή Δημοκρατία (με αγωγή τύπου *Francovich* όπως είναι γνωστή από την πρώτη απόφαση του ΔΕΕ) και να διεκδικήσουν αποζημιώσεις λόγω της παράβασης της Οδηγίας Μηχανοκινήτων. Ήδη εκκρεμεί τέτοια αγωγή για άλλη παράβαση της Οδηγίας Μηχανοκινήτων.<sup>12</sup>

## Τι θα γίνει όταν διαγραφεί η εξαίρεση

Ας υποθέσουμε ότι η Κυπριακή Δημοκρατία συμμορφώνεται και διαγράφει την εξαίρεση της εσκεμμένης ενέργειας από το Νόμο. Το ερώτημα που προκύπτει είναι αν οι ασφαλιστικές εταιρείες θα έχουν δικαίωμα να συμπεριλαμβάνουν συμβατικά πλέον την εξαίρεση στο ασφαλιστήριο τους. Η απάντηση είναι καταφατική.

Στην υπόθεση ***Bernaldez C- 129/94*** το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποφάσισε ότι με βάση την Οδηγία Μηχανοκινήτων:

*... η σύμβαση υποχρεωτικής ασφαλίσεως δεν μπορεί να προβλέπει ότι, σε ορισμένες περιπτώσεις, και, ιδίως, στην περίπτωση κατά την οποία ο οδηγός του οχήματος τελούσε σε κατάσταση μέθης, ο ασφαλιστής δεν υποχρεούται να καταβάλει αποζημίωση για τις σωματικές βλάβες και τις υλικές ζημιές που προκλήθηκαν σε τρίτους από το ασφαλισμένο όχημα. Η σύμβαση ασφάλισης μπορεί όμως να προβλέπει ότι, στις περιπτώσεις αυτές, ο ασφαλιστής θα έχει δικαίωμα αναγωγής κατά του ασφαλισμένου.*

Αυτό σημαίνει ότι οι ασφαλιστικές εταιρείες δύνανται να διατηρήσουν την εξαίρεση στα ασφαλιστήρια μηχανοκινήτων, αλλά σε περίπτωση απαίτησης οφείλουν να αποζημιώσουν το θύμα και δικαιούνται να στραφούν εναντίον του οδηγού για ανάκτηση των καταβληθέντων.

<sup>11</sup> Μεταξύ άλλων, αποφάσεις *Francovich (C-6/90 και C-9/90)*, *Brasserie du pecheur και Facrtortame (C-46/93 και C-48/93)*, *Gerhard Kobler (C-224/01)*.

<sup>12</sup> *Δημοκρατία ν. Φωτόπουλου, Πολιτική Έφεση Αρ. Ε229/2014, ημερ. 10.7.2018*

Στην Αγγλική υπόθεση *EUI Ltd v. Briston Alliance Ltd Partnership (2012) EWCA Civ 1267* το ασφαλιστήριο περιείχε την ακόλουθη εξαίρεση:

Δεν θα πληρώσουμε οποιαδήποτε απώλεια, ζημιά, θάνατο ή τραυματισμό που προκύπτει ως αποτέλεσμα επεισοδίου «επιθετικής οδήγησης» ή εσκεμμένης ενέργειας προκληθείσας από εσάς ή οποιοδήποτε οδηγός ασφαλισμένο να οδηγεί το αυτοκίνητό σας.

Ο οδηγός του ασφαλισμένου αυτοκινήτου προκάλεσε με εσκεμμένη ενέργεια ζημιά σε τρίτο. Η ασφαλιστική εταιρεία του τρίτου κάλυψε τη ζημιά του πελάτη της και στράφηκε εναντίον του οδηγού για να ανακτήσει τα καταβληθέντα από την ασφαλιστική εταιρεία του αυτοκινήτου. Η ασφαλιστική εταιρεία του αυτοκινήτου αρνήθηκε να καλύψει την ευθύνη του οδηγού. Το Δικαστήριο αποφάσισε υπέρ της ασφαλιστικής εταιρείας με το αιτιολογικό ότι η εσκεμμένη ενέργεια δεν συμπεριλαμβάνεται στους ανίσχυρους όρους του άρθρου 151 του Αγγλικού νόμου Road Traffic Act.<sup>13</sup> Συνεπώς με βάση την Αγγλική νομολογία ο οδηγός θεωρείται ανασφάλιστος και ο ζημιωθής δύναται να στραφεί στο MIB, το οποίο θα τον παραπέμψει στην ασφαλιστική εταιρεία του αυτοκινήτου ως ενδιαφερόμενο ασφαλιστή για ικανοποίηση της απαίτησής του. Όμως, η Συμφωνία του MIB για αποζημίωση θυμάτων ανασφάλιστων οδηγών περιλαμβάνει εξαίρεση των απαιτήσεων που υποβάλλονται από ασφαλιστικές εταιρείες οι οποίες υποκαθίστανται στα δικαιώματα των ασφαλισμένων τους, όπως στην παρούσα υπόθεση.

Δυστυχώς, αυτή είναι μια από τις Αγγλικές αποφάσεις που σταθερά αρνούνται να εφαρμόσουν το σκεπτικό των αποφάσεων του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το ΔΕΕ στην *Bernaldez* υπέδειξε ότι η Οδηγία Μηχανοκινήτων «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». Ας ελπίσουμε ότι τα Κυπριακά Δικαστήρια δεν θα πέσουν στην παγίδα της Αγγλικής νομολογίας και θα εφαρμόσουν σωστά την αρχή της *Bernaldez* όπως επιβεβαιώθηκε σε μια σειρά μεταγενέστερων αποφάσεων του ΔΕΕ.<sup>14</sup>

---

<sup>13</sup> Το αντίστοιχο του άρθρου 9 Ακύρωση περιορισμών σε ασφαλιστήρια στην έκταση που καλύπτουν ευθύνη έναντι τρίτου του Ν.96(Ι)/2000.

<sup>14</sup> *Ferreira C-348/98, Candolin C-537/03, Farrel C-356/05, Churchill C-442/10*