

ΓΝΩΜΗ της Ο.Κ.Ε.

Τροποποίηση του Ν. 489/1976 (ΦΕΚ Α' 331)

“ Περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως της εξ
ατυχημάτων αυτοκινήτων αστικής ευθύνης”
(Σχέδιο Νόμου)

Αθήνα, 1η Μαρτίου 2006

Διαδικασία

Στις 26 Ιανουαρίου 2006 ο Υφυπουργός Ανάπτυξης κ. **Γιάννης Παπαθανασίου** απέστειλε προς γνωμοδότηση στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (Ο.Κ.Ε.) το Σχ/Ν "Τροποποίηση του Ν. 489/1976 (ΦΕΚ Α' 331) Περί υποχρεωτικής ασφάλισης της εξ ατυχημάτων αυτοκινήτων αστικής ευθύνης".

Η Εκτελεστική Επιτροπή της Ο.Κ.Ε. συνέστησε Επιτροπή Εργασίας αποτελούμενη από τους κ.κ. **Χαράλαμπο Κεφάλα, Γιώργο Τσατήρη, Στέφανο Λαιμό, Κώστα Παπαβωνίου, Νίκο Λιόλιο** και **Νίκο Τσεμπερλίδη**.

Ως πρόεδρος της Επιτροπής Εργασίας ορίστηκε ο κ. **Χ. Κεφάλας**. Την επιστημονική στήριξη στην Επιτροπή Εργασίας παρείχαν οι εμπειρογνώμονες κα**Αθηνά Μανίκα**, δικηγόρος, και κ. **Σταύρος Αυγερινόπουλος**, οι

οικονομολόγος. Τον επιστημονικό συντονισμό είχε ο Επιστημονικός Συνεργάτης της Ο.Κ.Ε. **Δρ. Αθανάσιος Παπαϊωάννου**. Ερευνητική στήριξη παρείχε η κα **Δήμητρα Χριστοπούλου**, εργαζόμενη στην Ο.Κ.Ε. στο πλαίσιο προγράμματος Stage του Ο.Α.Ε.Δ.

Η Επιτροπή Εργασίας ολοκλήρωσε τις εργασίες της σε τρεις (3) συνεδριάσεις, ενώ η Εκτελεστική Επιτροπή διαμόρφωσε την εισήγηση της προς την Ολομέλεια στη συνεδρίαση της 21/2/2006.

Η Ολομέλεια της Ο.Κ.Ε., στην οποία εισηγητές ήταν οι κ.κ. **Γ. Τσατήρης** και **Στ. Λαιμός**, αφού ολοκλήρωσε τη συζήτηση για το θέμα στη συνεδρίαση της **1ης Μαρτίου 2006**, διατύπωσε την υπ' αριθ. **150** Γνώμη της Ο.Κ.Ε.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ

Το Σχέδιο Νόμου **Τροποποίηση του Ν. 489/1976 (ΦΕΚ Α΄ 331) “Περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως της εξ ατυχημάτων αυτοκινήτων αστικής ευθύνης”** αποτελείται από 8 άρθρα.

Το **άρθρο 1** εντάσσει στους ορισμούς του υφιστάμενου νόμου την *Ενοποιημένη Συμφωνία* του Συμβουλίου των Γραφείων, η οποία και αντικαθιστά προηγούμενες συμφωνίες, με απόφαση της Ε.Ε. Επιπλέον, αναδιατυπώνει τις διατάξεις που αφορούν στις περιπτώσεις όπου ένα αυτοκίνητο που έχει τον τόπο συνήθους στάθμευσής του στην Ελλάδα και εξέρχεται από τα όρια της ελληνικής επικράτειας, πρέπει να εφοδιάζεται με πιστοποιητικό Διεθνούς Ασφάλισης (Πράσινη Κάρτα).

Στο **άρθρο 2** περιλαμβάνονται διάφορες διατάξεις που αφορούν α) στην παροχή προσωρινής ασφαλιστικής κάλυψης μέχρι την έκδοση ασφαλιστηρίου συμβολαίου, β) τα τοπικά όρια ισχύος της ασφάλισης, γ) το ανώτατο όριο ευθύνης του ασφαλιστή, δ) την υποχρέωση γνωστοποίησης της αλλαγής διεύθυνσης του ασφαλισμένου και ε) την ασφάλιση ρυμουλκών και ρυμουλκούμενων. Επίσης, περιέχονται διατάξεις για τις περιπτώσεις εξαίρεσης από την ασφαλιστική κάλυψη. Διευκρινίζεται από το νόμο ότι στις περιπτώσεις αυτές, οι σχετικές εξαιρέσεις ισχύουν έναντι του ασφαλισμένου αλλά όχι έναντι του παθόντος.

Με το **άρθρο 3** αντικαθιστώνται υφιστάμενες διατάξεις αναφορικά με τη μεταβίβα-

ση της κυριότητας του αυτοκινήτου αιτία θανάτου ή τη μεταβολή της κυριότητας ή κατοχής του οχήματος συνεπεία ειδικής διαδοχής. Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου, μετά το πέρας της ημερομηνίας λήξης του ασφαλιστηρίου, επέρχεται αυτοδίκαιη λύση της ασφαλιστικής σύμβασης χωρίς περαιτέρω ενέργεια του ασφαλιστή. Τέλος, προβλέπονται οι υποχρεώσεις του ασφαλισμένου ή του λήπτη της ασφάλειας αναφορικά με τη δήλωση προς τον ασφαλιστή κάθε ατυχήματος σε σχέση με το ασφαλιζόμενο όχημα και την παροχή κάθε πληροφορίας ή εγγράφου προς τον ασφαλιστή προκειμένου για τον περιορισμό της ζημιάς. Σε περίπτωση παράβασης των παραπάνω, προβλέπεται πλαφόν αποζημίωσης (2.000 Ευρώ) του ασφαλιστή από τον ασφαλιζόμενο.

Το **άρθρο 4** προβλέπει, μεταξύ άλλων, ότι σε περίπτωση ατυχήματος μετά την πάροδο 16 ημερών από την εκ μέρους του ασφαλιστή γνωστοποίηση της ακύρωσης, λύσης, λήξης ή αναστολής της ασφαλιστικής σύμβασης, αυτή δύναται να αντιταχθεί κατά του τρίτου που ζημιώθηκε. Οι διατάξεις προβλέπουν επίσης ότι, σε περίπτωση διαδοχικών ασφαλίσεων, μόνος υπόχρεος προς τον τρίτο ζημιωθέντα είναι ο τελευταίος ασφαλιστής.

Σύμφωνα με το **άρθρο 5**, τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν, με έγγραφη συμφωνία, να λύουν οποτεδήποτε την ασφαλιστική σύμβαση ή να καταγγέλλουν αυτή, με γραπτή δήλωση. Περιλαμβάνονται διατάξεις

που προβλέπουν τις διαδικασίες για την άσκηση αυτών των δικαιωμάτων.

Το **άρθρο 6** τροποποιεί διατάξεις που αφορούν στη μη διενέργεια ελέγχου για την ύπαρξη ασφαλιστικής κάλυψης σε αυτοκίνητα που συνήθως σταθμεύουν στο εξωτερικό, εφ' όσον η χώρα προέλευσής τους έχει προσυπογράψει την Ενοποιημένη Συμφωνία, καθώς και σε θέματα σχετικά με το Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης.

Με το **άρθρο 7** προβλέπεται ότι για κάθε θέμα που δε ρυθμίζεται ειδικά από τις διατάξεις του ν. 489/76 εξακολουθεί να ισχύει συμπληρωματικά ο ν. 2496/97, ενώ ορίζει και τις καταργούμενες διατάξεις.

Το **άρθρο 8** ορίζει ως ημερομηνία έναρξης ισχύος του εν λόγω Σχ/Ν τη δημοσίευσή του στην ΕτΚ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄

ΓΕΝΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧ/Ν

Δεδομένου ότι είναι η πρώτη φορά που η Ο.Κ.Ε. γνωμοδοτεί σε θέματα ασφάλισης των αυτοκινήτων, θεωρεί χρήσιμο να διατυπώσει εισαγωγικά ορισμένες σκέψεις γενικότερες για το ζήτημα αυτό.

Η ασφάλιση των αυτοκινήτων είναι, και ορθά, υποχρεωτική για όλους τους πολίτες που διαθέτουν αυτοκίνητο και οι οποίοι επέχουν ποινική ευθύνη εάν δεν ασφαλίσουν τα αυτοκίνητά τους. Επομένως, η συγκεκριμένη ασφάλιση μπορεί να θεωρηθεί υπηρεσία έντονου κοινωνικού ενδιαφέροντος, δηλαδή υπηρεσία, στην οποία πρέπει να διασφαλίζεται η πρόσβαση όλων, σε ποιοτικές υπηρεσίες και σε προσιτές τιμές.

Η με νόμο επιβολή της ασφάλισης σημαίνει ότι οι ασφαλιστικές εταιρίες έχουν δεδωμένους πελάτες όλους τους κατόχους αυτοκινήτων. Αυτό δημιουργεί την υποχρέωση στην Πολιτεία να παρεμβαίνει στους όρους των συμβολαίων, της αποζημίωσης των ασφαλισμένων και, βέβαια, να διασφαλίζει ότι οι εταιρίες που παρέχουν τέτοιου είδους ασφαλιστικές υπηρεσίες έχουν τα αναγκαία οικονομικά εχέγγυα διασφάλισης των πελατών τους έναντι των σχετικών κινδύνων.

Το σημερινό νομοθετικό καθεστώς στον τομέα της υποχρεωτικής ασφάλισης για την αστική ευθύνη έναντι τρίτων από ατυχήματα αυτοκινήτου διέπεται από το ν. 489/1976

που θεσπίζει την καθολική υποχρέωση ασφάλισης των οχημάτων για αστική ευθύνη έναντι τρίτων και την υπουργική απόφαση Κ4/585/1978 που καθορίζει τους γενικούς όρους ασφάλισης.

Ιδιαίτερη μνεία πρέπει να γίνει στις περιπτώσεις των ζημιών που προκαλούν εντός της ελληνικής επικράτειας αυτοκίνητα που έχουν τεθεί σε κυκλοφορία και έχουν μόνιμη χώρα στάθμευσης στην αλλοδαπή. Ειδικά για τις περιπτώσεις αυτές, έχει δημιουργηθεί νομικό πρόσωπο, το Διεθνές Γραφείο Ασφάλισης, που μεταξύ των άλλων διακανονίζει τις ζημιές που προξενούν στην Ελλάδα αλλοδαπά αυτοκίνητα και είναι άμεσα υποχρεο προς αποζημίωση αν η βεβαίωση διεθνούς ασφάλισης (πράσινη κάρτα) του αλλοδαπού αυτοκινήτου είχε εκδοθεί από αλλοδαπό γραφείο συμβεβλημένο με το ελληνικό γραφείο, πράγμα που συμβαίνει με όλα σχεδόν τα ευρωπαϊκά κράτη. Κανένα αυτοκίνητο δεν επιτρέπεται να εισέρχεται στην Ελλάδα χωρίς βεβαίωση διεθνούς ασφάλισης.¹

Το παρόν Σχ/Ν δε συνοδεύεται από Εισηγητική Έκθεση, ώστε να προκύπτουν άμεσα οι στόχοι του. Από την ανάγνωσή του όμως προκύπτει ότι οι στόχοι του φαίνεται να είναι βασικά δύο: α) να εντάξει στην εθνική νομοθεσία την Ενοποιημένη Συμφωνία του Συμ-

¹ Αν όμως δεν έχει ασφάλιση, μπορεί σε συνοριακό σταθμό να συνάψει μια σύντομη συνοριακή ασφάλιση, την οποία συνάπτουν όλοι οι ασφαλιστές αυτοκινήτων στην Ελλάδα, μέσω του επικουρικού κεφαλαίου.

βουλίου των Γραφείων (Επίσημη Εφημερίδα της Ε.Ε. Λ 192/93-31.07.03) που αφορά στα αυτοκίνητα που προέρχονται από άλλη χώρα και εμπλέκονται σε ατύχημα στη χώρα μας και β) να διαμορφώσει ορισμένους από τους όρους και τις προϋποθέσεις της σχετικής ασφαλιστικής σύμβασης.

Ως προς τον πρώτο στόχο, *την ενσωμάτωση δηλαδή της λεγόμενης Ενοποιημένης Συμφωνίας (άρθρα 1 και 6)*, η Ο.Κ.Ε. δεν έχει να κάνει κάποια παρατήρηση αφού οι μεταβολές που επέρχονται στις σχετικές διατάξεις είναι, ουσιαστικά, αυτόματη απόρροια της Ενοποιημένης Συμφωνίας.

Αντίθετα, ως προς το δεύτερο στόχο, δηλαδή την *τροποποίηση της υφιστάμενης εθνικής νομοθεσίας* και ειδικότερα την τροποποίηση του ν. 489/76 και την κατάργηση της υ.α. Κ4/585/1978, η Ο.Κ.Ε. θα σταθεί πιο διεξοδικά, δεδομένου ότι τα θιγόμενα ζητήματα αφορούν όλους όσους κυκλοφορούν αυτοκίνητο στη χώρα μας, δηλαδή τη μεγάλη πλειοψηφία των Ελλήνων πολιτών.

Οι αλλαγές, οι οποίες επέρχονται με το υπό κρίση νομοθέτημα, αφορούν κυρίως στις ενδοσυμβατικές σχέσεις μεταξύ του ασφαλιστή και του ασφαλισμένου. Το Σχ/Ν διαμορφώνει, σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό από ό,τι η υφιστάμενη νομοθεσία, σημαντικό τμήμα των ενδοσυμβατικών σχέσεων μεταξύ των δύο πλευρών στη σύμβαση ασφάλισης οχημάτων.

Σε επίπεδο γενικών αρχών, η Ο.Κ.Ε. θεωρεί ότι η νομοθετική παρέμβαση στη συμβατική ελευθερία στο χώρο του ιδιωτικού δικαίου είναι σκόπιμη εάν α) εξυπηρετείται δημόσιο συμφέρον που υπερτερεί των συμφερόντων των δύο μερών ή/και β) γίνεται προς το συμφέρον τρίτων μερών που θίγονται

από τη συμβατική δράση των συμβαλλομένων και είναι άξιο προστασίας ή/και γ) γίνεται προς προστασία του μέρους που κατά τεκμήριο διαθέτει λιγότερες γνώσεις και εμπειρία για να διαπραγματευθεί ισότιμα τους όρους της σύμβασης.

Οι διατάξεις του Σχ/Ν και ιδιαίτερα αυτές του άρθρου 2 (με το οποίο μεταξύ άλλων προστίθεται άρθρο 6β) δε δείχνουν να ανήκουν (με μία ίσως εξαίρεση που θα αναλυθεί κατωτέρω) σε μία από τις τρεις περιπτώσεις που αναφέρθηκαν. Ουσιαστικά αποτελούν διατάξεις μείωσης της ασφαλιστικής κάλυψης του ασφαλισμένου και απαλλαγής του ασφαλιστή έναντι του ασφαλισμένου, κάτι που θα μπορούσε να επέλθει μέσα από τη συμφωνία των μερών (με αντίστοιχη βέβαια μείωση των ασφαλίσεων, κάτι που δεν είναι δεδομένο όταν η απαλλαγή επέρχεται απευθείας εκ του νόμου) και χωρίς την ανάγκη νομοθετικής παρέμβασης.

Βεβαίως, ορισμένες από αυτές τις ρήτρες υπάρχουν και στην υφιστάμενη νομοθεσία και ειδικότερα στην υπουργική απόφαση του 1978. Θα πρέπει, όμως, να τονισθεί ότι η νομοθεσία του 1978 αντανάκλα μια εποχή όπου το καταναλωτικό δίκαιο δεν είχε αναπτυχθεί ούτε σε εθνικό ούτε σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Θα περίμενε κανείς ότι ένα σύγχρονο νομοθέτημα θα κατοχύρωνε τα συμφέροντα του ασφαλισμένου σύμφωνα με τις νεώτερες αντιλήψεις περί προστασίας του καταναλωτή, ιδίως μάλιστα καθώς η παρεχόμενη υπηρεσία (ασφάλιση αστικής ευθύνης για ζημιές που προκαλούνται από αυτοκίνητα) είναι υποχρεωτική για τον καταναλωτή. Το υπό κρίση Σχ/Ν κινείται στην ίδια λογική με τις διατάξεις του 1978, ενώ σε μία τουλάχιστον περίπτωση τις μεταβάλλει επί το δυσμενέστερο για τον ασφαλισμένο. Και μά-

λιστα, η τροποποίηση των διατάξεων της υπουργικής απόφασης με νόμο και όχι με νέα υπουργική απόφαση δεν αφήνει καν το περιθώριο να ερμηνευθούν οι νέες διατάξεις υπό το πρίσμα του γενικότερου περι καταναλωτή δικαίου, θέτοντας ουσιαστικά την εν λόγω ασφαλιστική σύμβαση εκτός του πεδίου του καταναλωτικού δικαίου.

Η Ο.Κ.Ε. –και με τις ειδικότερες επισημάνσεις που θα κάνει στις κατ' άρθρον παρατηρήσεις- θεωρεί ότι το νομοθέτημα θα πρέπει να επανεξετασθεί υπό το πρίσμα μιας πιο ισορροπημένης προσέγγισης των εκατέρωθεν συμφερόντων στη συγκεκριμένη ασφαλιστική σύμβαση και της προσαρμογής στις σύγχρονες αντιλήψεις περί καταναλωτικού δικαίου, λαμβάνοντας υπ' όψιν και την ιδιαιτερότητα της παρεχόμενης στον καταναλωτή υπηρεσίας, δηλαδή ότι είναι υποχρεωτική και δεν μπορεί κανείς να «επιλέξει» να μην την αγοράσει. Τα θέματα ενδιαφέροντος του ασφαλισμένου που θα

πρέπει να τύχουν ειδικής νομοθετικής μέριμνας είναι, μεταξύ άλλων, η μείωση της χορηγούμενης αποζημίωσης λόγω παλαιότητας του αυτοκινήτου (όταν στο μεταξύ δεν έχει μειωθεί η ασφαλιζόμενη αξία του οχήματος) ή λόγω χρήσης καινούριων ανταλλακτικών, η διεύρυνση της περιόδου κάλυψης του ασφαλισμένου σε περίπτωση που κλείσει μία ασφαλιστική εταιρία, οι προθεσμίες εξόφλησης των τιμολογίων από μέρους της ασφαλιστικής εταιρίας κ.λπ.

Τέλος, η Ο.Κ.Ε. θεωρεί σκόπιμο να τονίσει για μια ακόμη φορά την ανάγκη να συντάσσονται και να αναγράφονται οι νόμοι κατά τρόπο εύληπτο για τον πολίτη. Και το συγκεκριμένο νομοθέτημα είναι δυσνόητο για οποιονδήποτε επιχειρήσει να το αναγνώσει χωρίς να έχει παράλληλα και τις καταργούμενες ή συμπληρούμενες διατάξεις. Και βεβαίως, η εισηγητική έκθεση δεν είναι εύκολα προσβάσιμη για τον κάθε πολίτη μετά την έκδοση του νόμου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

ΚΑΤ' ΑΡΘΡΟΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Άρθρα 1 και 6

Αφορούν στην ενσωμάτωση στο εθνικό δίκαιο της Ενοποιημένης Συμφωνίας του Συμβουλίου των Γραφείων, για την οποία έγινε λόγος στη Γενική Αξιολόγηση.

Ισχύουν τα όσα ελέχθησαν για το θέμα αυτό στη Γενική Αξιολόγηση.

Άρθρο 2

1. Στην παράγραφο α', εδ. 1, προβλέπεται μεταξύ άλλων ότι το σημείωμα προσωρινής κάλυψης ενός οχήματος (δηλαδή αυτό που ισχύει μέχρι την έκδοση ασφαλιστηρίου συμβολαίου) «ισχύει μέχρι την έκδοση του ασφαλιστηρίου, αλλά πάντως όχι πέρα της αναγραφόμενης σε αυτό ημερομηνίας λήξης».

Με τη ρύθμιση αυτή, ο ασφαλισμένος κινδυνεύει να μείνει ακάλυπτος σε περίπτωση καθυστέρησης της ασφαλιστικής εταιρίας να εκδώσει το συμβόλαιο.

Προτείνεται να ισχύει η προσωρινή κάλυψη μέχρι την έκδοση του ασφαλιστηρίου ή μέχρι την έγγραφη ειδοποίηση του ασφαλισμένου ότι η εταιρία δεν θα προχωρήσει στην ασφάλισή του.

2. Η παρ. β' αφορά στις εξαιρέσεις της ασφαλιστικής κάλυψης και είναι η πιο κρίσιμη διάταξη του Σχ/Ν. Διευκρινίζεται (εδ. 3) ότι στις περιπτώσεις που συντρέχει τέτοια εξαίρεση, η ασφαλιστική εταιρία θα αποζημιώσει τον τρίτο αλλά δικαιούται να αναζητήσει τα όσα κατέβαλε από τον ασφαλισμένο της.

Κρίνεται ορθή και αυτονόητη η εξαίρεση της (α) περίπτωσης, δηλαδή, την πρόκληση ζημιάς σε τρίτον από πρόθεση του λήπτη της ασφάλισης ή των ασφαλισμένων.

Η περίπτωση (β) προβλέπει εξαίρεση της ασφαλιστικής κάλυψης όταν το όχημα οδηγείται από οδηγό που δεν έχει την προβλεπόμενη από το νόμο και την κατηγορία του οχήματος που οδηγεί άδεια οδήγησης. Η διάταξη αυτή μπορεί να οδηγήσει σε ορισμένες περιπτώσεις σε ανεπιεική αποτελέσματα, όταν δεν ταυτίζονται στο ίδιο πρόσωπο η ιδιότητα του οδηγού και του ασφαλισμένου. Θα πρέπει να εξαιρεθεί από τη διάταξη η περίπτωση που η κατοχή του οχήματος έχει περιέλθει στον οδηγό κατά τρόπο παράνομο σε σχέση με τον ιδιοκτήτη.

Οι περιπτώσεις (γ) (εξαίρεση από την ασφαλιστική κάλυψη όταν ο οδηγός βρισκόταν κατά το ατύχημα υπό την επίδραση οινοπνεύματος ή τοξικών ουσιών και «ανεξαρτήτως εάν η παράβαση αυτή συνετέλεσε στην πρόκληση του ατυχήματος») και (δ) (εξαίρεση από την κάλυψη των περιπτώσεων που το όχημα χρησιμοποιείται για άλλη χρήση από αυτή που καθορίζεται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο και την άδεια κυκλοφορίας) κινούνται κατ' αρχήν σε θετική κατεύθυνση.

Η διατύπωσή τους, όμως, μπορεί να οδηγήσει σε ανεπιεική αποτελέσματα, όταν οι περιστάσεις που περιγράφονται σε αυτές (α. οδήγηση υπό την επίδραση του οινοπνεύματος ή των τοξικών ουσιών και β.

μη προβλεπόμενη χρήση) δεν συνδέονται αιτιωδώς με το ατύχημα. Θα πρέπει να προβλεφθεί άρση της εξαίρεσης σε περίπτωση κατά την οποία αποδειχθεί ότι ο συγκεκριμένος παράγοντας δεν συνέβαλε στο ατύχημα.

3. Στο εδάφιο 2 της παρ. β' προβλέπεται η δυνατότητα διεύρυνσης των εξαιρέσεων με το ασφαλιστήριο. Θα πρέπει να προβλεφθεί και η δυνατότητα μείωσης των εξαιρέσεων αυτών.

Άρθρο 3

1. Στην παρ. 1, μεταξύ άλλων, προβλέπεται ότι σε περίπτωση μεταβολής της κυριότητας ή της κατοχής ενός οχήματος λόγω ειδικής διαδοχής (π.χ. πώληση) η ασφάλιση εξακολουθεί να ισχύει μέχρι την αναγραφόμενη στο συμβόλαιο ημερομηνία λήξης της. Μέχρι τώρα ο κανόνας ήταν ότι η μεταβολή της κυριότητας ή της κατοχής επέφερε την αυτοδίκαιη λύση της ασφαλιστικής σύμβασης, εκτός εάν ενημερωνόταν σχετικά ο ασφαλιστής και δεν απέρριπτε την αίτηση.

Η μεταβολή αυτή κρίνεται θετικά, καθώς απλοποιεί τις διαδικασίες μειώνοντας τους κινδύνους να μείνει ανασφάλιστο ένα αυτοκίνητο.

2. Στην παρ. 2 ορίζεται προθεσμία οκτώ ημερών, εντός της οποίας υποχρεούται να ειδοποιήσει ο ασφαλισμένος τον ασφαλιστή για το ατύχημα.

Μέχρι σήμερα, η προθεσμία ήταν τριών εργασίμων ημερών.

Η διεύρυνση της προθεσμίας κρίνεται θετικά. Σκόπιμο θα ήταν, σε περίπτωση τραυματισμού του ασφαλισμένου και εισαγωγής του σε νοσοκομείο, να δοθεί το δικαίωμα και στα συγγενικά του πρόσωπα να κάνουν τη σχετική δήλωση, εάν αυτός αδυνατεί.

Παράλληλα, θα πρέπει να υπάρξει ρητή ειδική προθεσμία για τις περιπτώσεις θανάτου του ασφαλισμένου, καθώς εύλογα εκτιμάται ότι οι κληρονόμοι του δεν θα σπεύσουν να ασχοληθούν με τέτοια διαδικαστικά ζητήματα και έτσι θα κινδυνεύουν να χάσουν την προθεσμία.

Άρθρο 5

Προβλέπονται οι διαδικασίες καταγγελίας της ασφαλιστικής σύμβασης.

Η υφιστάμενη νομοθεσία προέβλεπε ρητά την υποχρέωση να αποστέλλεται συστημένη επιστολή στον αντισυμβαλλόμενο προκειμένου να είναι έγκυρη η καταγγελία.

Η πρόβλεψη αυτή θα πρέπει να αναγραφεί ρητά και στη νέα διάταξη.

Η συνύπαρξη της προθεσμίας της παρ. 2 εδ. (α) και (β) –ήτοι ένας μήνας- με την προθεσμία της παρ. 3 (16 ημέρες) θα δημιουργήσει ενδεχομένως προβλήματα. Καλύτερο θα ήταν είτε να ταυτίζονται οι προθεσμίες είτε να λειτουργήσουν διαδοχικά.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ Ο.Κ.Ε.

Νικόλαος Αναλυτής

Στην Ολομέλεια της 1ης Μαρτίου 2006 παρέστησαν τα κάτωθι Μέλη
της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής:

ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Αναλυτής Νικόλαος

ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΙ

Κεφάλας Χαράλαμπος
Εκπρόσωπος Ε.Σ.Ε.Ε.

Πολίτης Δημήτρης
Γ.Σ.Ε.Ε.

Λιόλιος Νικόλαος
Μέλος Δ.Σ. ΠΑ.Σ.Ε.ΓΕ.Σ.

Α' ΟΜΑΔΑ

Αντζινάς Νικόλαος
Εκπρόσωπος Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.

Ντουντούμης Γεώργιος
Εκπρόσωπος Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.
σε αναπλήρωση του
Ασημακόπουλου Δημητρίου
Προέδρου Δ.Σ. Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.

Γκοτσόπουλος Χρήστος
Εκπρόσωπος Ε.Σ.Ε.Ε.

Κουμάντου Ρένα
Εκπρόσωπος Σ.Ε.Β.

Κουτσιβίτου Αναστασία
Εκπρόσωπος Σ.Ε.Β.

Σκορίνης Νικόλαος
Γενικός Γραμματέας Δ.Σ. Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.

Τσατήρης Γεώργιος
Ένωση Ελληνικών Τραπεζών

Χαντζαρίδης Κωνσταντίνος
Εκπρόσωπος Ε.Σ.Ε.Ε.

Β' ΟΜΑΔΑ

Αυγητίδης Ελευθέριος
Γ.Σ.Ε.Ε.

Βουλγαράκης Δημήτριος
Γ.Σ.Ε.Ε.

Μπούρχας Κωνσταντίνος
Γ.Σ.Ε.Ε.

Ηλιόπουλος Ηλίας
Α.Δ.Ε.Δ.Υ.

Κουτσιμπογιώργος Γεώργιος
Γ.Σ.Ε.Ε.

Κωνσταντινίδης Ιωάννης
Γ.Σ.Ε.Ε.

Λαιμός Στέφανος
Γ.Σ.Ε.Ε.

Ξενάκης Βασίλειος
Α.Δ.Ε.Δ.Υ.

Παπαντωνίου Κωνσταντίνος
Α.Δ.Ε.Δ.Υ.

Αποστολόπουλος Αναστάσιος
Α.Δ.Ε.Δ.Υ.

Πεπόνης Εμμανουήλ
Γ.Σ.Ε.Ε.

Πλευράκης Μιχάλης
Γ.Σ.Ε.Ε.

Μπάρλος Αλέξανδρος
Γ.Σ.Ε.Ε.
σε αναπλήρωση του
Πολυζωγόπουλου Χρήστου
Προέδρου Γ.Σ.Ε.Ε.

Τούσης Αθανάσιος
Γ.Σ.Ε.Ε.

Γ' ΟΜΑΔΑ

Γωνιωτάκης Γεώργιος
Πρόεδρος Δ.Σ. ΓΕ.Σ.Α.Σ.Ε.

Σωτηρίου Ιωάννης
Εκπρόσωπος Κ.Ε.Δ.Κ.Ε.

Κουκουλάκης Ζαχαρίας
Μέλος Δ.Σ. ΓΕ.Σ.Α.Σ.Ε.

Καραγκιοζόπουλος Αχιλλέας
Γενικός Γραμματέας Δ.Σ. ΠΑ.Σ.Ε.ΓΕ.Σ.

Σπίρτζης Χρήστος
Μέλος Δ.Ε. Τ.Ε.Ε.

Τσεμπερλίδης Νικόλαος
Πρόεδρος Δ.Σ. ΚΕ.Π.ΚΑ.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Γρηγόριος Παπανίκος

ΤΜΗΜΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ & ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ ΤΗΣ Ο.Κ.Ε.

Για κάθε πληροφορία σχετικά με το έργο και τη λειτουργία της Ο.Κ.Ε. είναι στη διάθεσή σας το Τμήμα Δημοσίων & Διεθνών Σχέσεων της Επιτροπής, υπό τη διεύθυνση της Δρος Μάρθας Θεοδώρου.

Τηλ.: (210) 9249510-2, Fax: (210) 9249514, e-mail: iproke@otenet.gr