

23 Ιανουαρίου, 1992

(ΠΙΚΗΣ, ΑΡΤΕΜΙΔΗΣ, ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΑΔΗΣ, Δ/στές]

ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΗΣ ΚΑΙ ΑΛΛΟΣ,

Εφεσελιοντες- Ενάγοντες,

v.

ΙΩΑΝΝΗ ΠΙΠΛΗ,

*Εφεσίβλητου- Εναγομένου.**(Πολιτική έφεση αρ. 7696).*

Αμέλεια — Τροχαίο ατύχημα — Σύγκρουση μοτοσυκλέτας με λεωφορείο ερχόμενο από αντίθετη κατεύθυνση — Αντίθετες εκδοχές — Ευρήματα πρωτόδικου Δικαστηρίου, επικυρώθηκαν από το Εφετείο.

Στις 10/5/83, στο δρόμο Πάφου - Αγ. Νικολάου, η μοτοσυκλέτα που οδηγούσε ο εφεσείων συγκρούστηκε με λεωφορείο που οδηγούσε ο εφεσίβλητος που ερχόταν από την αντίθετη κατεύθυνση. Ενώπιον του πρωτόδικου Δικαστηρίου υπήρχαν δύο αντίθετες εκδοχές από τους διάδικους. Ο εφεσείων ισχυρίστηκε ότι ενώ οδηγούσε την μοτοσυκλέτα με κατεύθυνση προς την Πάφο σ' ένα σημείο του δρόμου όπου υπήρχε στροφή ειδή ξαφνικά το λεωφορείο να έρχεται από την αντίθετη κατεύθυνση και να έχει καταλάβει ολόκληρο σχεδόν το ασφαλτικό τμήμα του δρόμου. Χρησιμοποίησε τα φρένα για να αποφύγει την επερχόμενη σύγκρουση, όμως η μοτοσυκλέτα γλίστρησε πάνω σε χαλίκια που ήταν σκορπισμένα στην ασφάλτο και αφού κάλυψε μια απόσταση 73 ποδών σε οφιδειδή κίνηση κτύπησε στον πιαινό δεξιό προφυλακτήρα του λεωφορείου. Αντίθετα ο εφεσίβλητος ισχυρίστηκε ότι οδηγούσε με πολύ χαμηλή ταχύτητα γιατί ο δρόμος ήταν ανηφορικός και όταν έστριψε την στροφή πρόσεξε σε απόσταση 100 περίπου ποδών την μοτοσυκλέτα να έρχεται ζικ-ζακ και προς το κέντρο του δρόμου. Για να αποφύγει την πιθανή σύγκρουση οδήγησε το αυτοκίνητό του στα αριστερά και σταμάτησε στο παγκέτο. Παρά ταύτα η μοτοσυκλέτα ήρθε και κτύπησε στον πίσω δεξιό προφυλακτήρα του λεωφορείου. Το πρωτόδικο Δικαστήριο με βάση την ενώπιον το μαρτυρία δέχθηκε ουσιαστικά την εκδοχή του εφεσίβλητου και απέρριψε την αγωγή διότι θεώρησε ότι καμμά ευθύνη δεν είχε ο εφεσίβλητος για το δυστύχημα. Το πρωτόδικο Δικαστήριο βρήκε ότι δεν υπήρχε καμμά αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της θέσης του λεωφορείου και της σύγκρουσης διότι η μοτοσυκλέτα ήταν ήδη εκτός ελέγχου προτού εμφανισθεί το λεωφορείο. Ενώπιον του Εφετείου ο εφεσείων ισχυρίστηκε ότι η απόφαση του πρωτόδικου Δικαστηρίου ήταν λανθασμένη διότι από το σχεδιάγραμμα φαινό-

ταν ότι το λεωφορείο αμέσως πριν από την σύγκρουση καταλάμβανε ολόκληρο το ασφαλιστικό τμήμα του δρόμου.

Αποφασίσθηκε ότι:

- 5 Εφόσον το πρωτόδικο Δικαστήριο είχε βρει ότι η αιτία του δυστυχήματος δεν ήταν ο τρόπος οδήγησης του λεωφορείου από τον εφεσίβλητο, αλλά το ότι ο εφεσίβλητος προσπαθώντας να πάρει την απότομη στροφή έχασε τον έλεγχο της μοτοσυκλέτας του και κτύπησε στο λεωφορείο, η θέση του λεωφορείου αμέσως πριν από το δυστύχημα και ο τρόπος οδήγησης του δεν είχαν καμιά σχέση με το δυστύχημα. Για να γνώταν αποδεδειγτή η ενοχή των Εφεσιόντων θα έπρεπε το Εφετείο να προέβαινε σε εμπεριστατωμένες βασισμένο σε μαρτυρία που είχε απορρίψει το πρωτόδικο Δικαστήριο κατά βέβαια που δεν ήταν επιτρεπτό.

Η έφεση απορρίφθηκε με έξοδα.

- 15 *Υπόθεση που αναφέρθηκε:*

Χαράλαμους V. Κασάτης (1988) 1 Α.Α.Δ. 25.

Έφεση.

- 20 Έφεση από τους ενάγοντες κατά της απόφασης του Επαρχιακού Δικαστηρίου Πάφου (Μιλτιάδους, Ε.Δ.) που δόθηκε στις 8 Ιουλίου, 1988 (Αρ. Αγωγών 293/84 και 295/84) με την οποία οι αγωγές τους εναντίον του εναγομένου για αποζημιώσεις συνεπεία τροχαίου δυστυχήματος απορρίφθηκαν.

Κ. Μ. Χατζηπιέρας, για τους εφεσιόντες.

- 25 *Π. Σ. Σιβιτανίδης, για τον εφεσίβλητο.*

Cur. adv. vult.

ΠΙΚΗΣ, Δ.: Την απόφαση του Δικαστηρίου θα διαβάσει ο Δικαστής Αρτεμίδης.

- 30 **ΑΡΤΕΜΙΔΗΣ, Δ.:** Στις 10.5.83 το απόγευμα οι εφεσιόντες ενεπλάκησαν σε τροχαίο δυστύχημα για το οποίο επιρρίπτουν ευθύνη στον εφεσίβλητο. Γι' αυτό και καταχώρησαν αγωγές εναντίον του στο Επαρχιακό Δικαστήριο Πάφου, οι οποίες αφού συνεκδικάστηκαν, απορρίφθηκαν

γιατί το Δικαστήριο αποφάνθηκε πως ο εφeseίβλητος δεν είχε καμιά ευθύνη για τη σύγκρουση. Η απόφαση εφeseιβλήθηκε.

Το δυστύχημα έγινε στο δημόσιο δρόμο Πάφου-Αγίου Νικολάου. Ο εφeseίβλητος οδηγούσε το λεωφορείο του προς το χωριό, ενώ ο εφeseίων Πλάτων Αλεξανδράκης, με επιβάτη το Διονύσιο Αλεξανδράκη, οδηγούσε την μοτοσυκλέττα του από την αντίθετη κατεύθυνση, προς την πόλη δηλαδή της Πάφου. Σε ένα σημείο, όπου ο δρόμος έχει μια μεγάλη και επικίνδυνη στροφή με κατωφέρεια προς την κατεύθυνση της Πάφου, έγινε η σύγκρουση. Ήταν ο ισχυρισμός των εφeseιόντων ενώπιον του πρωτόδικου Δικαστηρίου πως όταν είδαν το λεωφορείο να έρχεται από την αντίθετη κατεύθυνση αυτό κρατούσε ολόκληρο το ασφαλτικό τμήμα του δρόμου, πλάτους μόνο 10'6", και γι' αυτό ο οδηγός της μοτοσυκλέττας χρησιμοποίησε τα φρένα για να αποφύγει την επερχόμενη σύγκρουση. Η μοτοσυκλέττα όμως γλίστρησε πάνω στα χαλίκια, που ήταν σκορπισμένα στην ασφαλτο, και αφού κάλυψε μια απόσταση 73π σε οφιδοειδή κίνηση, κτύπησε στον πεισινό δεξιό προφυλακτήρα του λεωφορείου.

Διαφορετική ήταν η εκδοχή του εφeseίβλητου. Είπε πως οδηγούσε με πολύ χαμηλή ταχύτητα γιατί ο δρόμος ήταν ανηφορικός. Όταν έστριψε τη στροφή, πρόσεξε από απέναντι, σε απόσταση 100 περίπου πόδια, τη μοτοσυκλέττα να έρχεται ζιγκ ζαγκ και προς το κέντρο του δρόμου. Επειδή υπέθεσε πως θα γινόταν σύγκρουση, οδήγησε το αυτοκίνητο του στα αριστερά και σταμάτησε στο παγκέτιο.

Ενώπιον του Δικαστηρίου, εκτός από τη μαρτυρία των διαδίκων, παρουσιάστηκε και η πραγματική μαρτυρία από τον αστυνομικό εξεταστή του δυστυχήματος, που σημειώνεται ουσιαστικά στο τεκμ.3, το σχεδιαγράφημα της σκηνής της σύγκρουσης. Στο σχεδιαγράφημα αυτό τοποθετούνται μεταξύ άλλων, και το σημείο συγκρούσεως, τα οχήματα στην τελική τους θέση και η απόσταση και πορεία του γλίστρηματος της μοτοσυκλέττας.

Σημαντικό στοιχείο στην υπόθεση ήταν η τελική θέση του λεωφορείου, που εμφανίζεται διαγωνίως με πέρα από το μισό του μήκος μέσα στο αριστερό παγκέττο. Μάλιστα μικρό μέρος της αριστερής μπροστινής του πλευράς κατα-
5 λαμβάνει χώρο μέσα στον αγρό, πέρα από το παγκέττο. Το πισινό δεξιά του μέρος απέχει 8π από το δεξιά άκρο του δρόμου σε σχέση με την πορεία του. Το πλάτος του δρόμου όπως έχουμε ήδη πει είναι 10'6".

Ο δικηγόρος των εφεσεϊόντων προσπάθησε να μας πεί-
10 σει πως η απαλλαγή από το πρωτόδικο Δικαστήριο του εφεσίβλητου από κάθε ευθύνη είναι εσφαλμένη. Βασίστηκε δε κατά κύριο λόγο στη θέση του λεωφορείου πάνω στο δρόμο, όπως τοποθετείται στο τεκμ.3, που παρεμπιπτό-
15 ντως δεν είναι επί κλίμακος. Εισηγείται λοιπόν πως από την κλίση που φαίνεται να έχει το λεωφορείο πάνω στο δρόμο, είναι φανερό πως προτού ο εφεσίβλητος δει τους εφεσεϊόντες, το λεωφορείο κρατούσε τη μέση του δρόμου, ολόκληρο δηλαδή το ασφαλτικό του τμήμα και όχι την
20 αριστερή του πλευρά, όπως είχε καθήκον να πράξει. Αυτό, σύμφωνα με την εισήγηση του δικηγόρου των εφεσεϊόντων, υποστήριξε την εκδοχή τους, ότι δηλαδή ο εφεσεϊών, οδηγός της μοτοσυκλέτας, χρησιμοποίησε τα φρένα όταν είδε το λεωφορείο να έρχεται από απέναντι χωρίς να αφή-
νει σ'αυτόν επαρκή χώρο για να περάσει.

25 Προβάλλοντας την εισήγηση αυτή ο δικηγόρος των εφεσεϊόντων παραγνωρίζει το πιο βασικό στοιχείο. Ότι δηλαδή το πρωτόδικο Δικαστήριο αποφάσισε, ενεργώντας σύμφωνα με τη μαρτυρία του εφεσίβλητου την οποία απε-
30 δέχθη ως ορθή, πως δεν υπήρχε οποιαδήποτε αιτιώδης συνάφεια της σύγκρουσης της μοτοσυκλέτας με το λεωφορείο, με την οδήγηση του τελευταίου. Ο δικαστής έκρινε πως η σύγκρουση έγινε επειδή ο εφεσεϊών, οδηγός της μο-
35 τοσυκλέτας, έχασε τον έλεγχο της ενώ προσπαθούσε να στρίψει την απότομη και κατωφερική στροφή με ψηλή ταχύτητα. Αυτό δε αποδεικνύεται και από το γλιστρημα της σε απόσταση 73π, προτού σταματήσει κτυπώντας πάνω στο λεωφορείο.

Για να γίνει αποδεκτή η εισήγηση του δικηγόρου των εφεσειόντων θα πρέπει εμείς, ως εφετείο, να προβούμε σε εικασίες, βασιζόμενοι μάλιστα σε μαρτυρία που απέρριψε το πρωτόδικο δικαστήριο, κάτι βέβαια που δεν μπορούμε να κάμουμε. Οι αποφάσεις (βλ. κυρίως Χαραλάμπους ν. 5 *Κασάπης* (1988) 1 Α.Α.Δ. 25) στις οποίες έκαμε αναφορά ο δικηγόρος των εφεσειόντων, και που επιλαμβάνονται του ζητήματος της ευθύνης ατόμων που οδηγούν από αντίθετες κατευθύνσεις, δεν έχουν οποιαδήποτε εφαρμογή στα γεγονότα της παρούσας υπόθεσης, όπως αυτά έχουν 10 διακριβωθεί από το πρωτόδικο Δικαστήριο. Η έφεση επομένως απορρίπτεται με έξοδα.

Η έφεση απορρίπτεται με έξοδα.