

3 Απριλίου, 1992

[Α. ΛΟΙΖΟΥ, Π., ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ, ΧΑΤΖΗΤΣΑΓΓΑΡΗΣ, ΔΔ.]

ΧΡΙΣΤΑΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ ΚΑΙ ΑΛΛΟΣ,

Εφεσεύοντες-Ενταγόμενοι,

v.

ΑΝΔΡΕΑ ΙΩΑΝΝΟΥ,

Εφεσίβλητου-Ενάγοντα.

(Πολιτική Έφεση Αρ. 7822).

5 *Αμέλεια — Τροχαίο ατύχημα — Συντρέχουσα αμέλεια — Σύγκρουση μοτοσυκλέτας με προπορευόμενο αυτοκίνητο το οποίο σταμάτησε για να στρίψει δεξιά, αφού έδωσε το σχετικό σήμα και αφού χρησιμοποίησε τα φρένα του για να ελαττώσει ταχύτητα και να σταματήσει, προκαλώντας το άναμμα των κόκκινων φώτων στο πίσω μέρος του αυτοκινήτου — Κατά πόσο ο οδηγός του αυτοκινήτου ευθύνεται για συντρέχουσα αμέλεια.*

10 Ο εφεσεύων οδηγούσε το αυτοκίνητο του στην οδό Γλάδστωνος στη Λεμεσό με κατεύθυνση προς ανατολάς. Σε κάποιο σημείο του δρόμου πάτησε τα φρένα του αυτοκινήτου του για να ελαττώσει ταχύτητα και να σταματήσει με σκοπό να στρίψει δεξιά. Το πάτημα των φρένων είχε σαν αποτέλεσμα να ανάνηψαν τα κόκκινα φώτα στο πίσω μέρος του αυτοκινήτου του. Έδωσε επίσης το σχετικό σήμα με τον φωτεινό σηματοδότη του αυτοκινήτου. Επειδή απο-
15 απέναντι έρχονταν άλλα αυτοκίνητα σταμάτησε εντελώς στο μέσο του δρόμου για να περάσουν και να μπορέσει να στρίψει δεξιά. Ο εφεσίβλητος, ο οποίος τον ακολουθούσε οδηγώντας την μοτοσυκλέτα του, δεν κατόρθωσε να σταματήσει πίσω του και συγκρούσθηκε με το πίσω μέρος του αυτοκινήτου. Το πρωτόδικο Δικαστήριο εφαρμόζοντας την υπόθεση *Goke v. Willétt* [1973] RTR 422,
20 έριψε ότι ο εφεσεύων ήταν ένοχος συντρέχουσας αμέλειας κατά 25% και επεδίκασε προς όφελος του εφεσίβλητου ποσό ΛΚ4.250 με έξοδα.

Αποφασίσθηκε ότι:

25 Από τα ευρήματα του πρωτόδικου Δικαστηρίου δεν μπορούσε να εξαχθεί οποιοδήποτε συμπέρασμα ότι ο εφεσεύων είχε παραβεί τα καθήκοντά του προς τον εφεσίβλητο, διότι σαν λογικός οδηγός δεν μπορούσε να είχε κάμει οτιδήποτε περισσότερο από ότι είχε κάμει για να εμποδίσει το δυστύχημα. Η υπόθεση *Goke* (πιο πάνω)
30 διαφοροποιούνταν ουσιαστικά από τα γεγονότα της παρούσας υπόθεσης.

Η έφεση έγινε αποδεκτή με έξοδα.

Υποθέσεις που αναφέρθηκαν:

Michael v. Katsikides (1971) J.S.C. 197

Nicolaou v. Zayer (1974) 1 C.L.R. 156.

Έφεση.

Έφεση από τους εναγομένους κατά της απόφασης του 5
Επαρχιακού Δικαστηρίου Λεμεσού (Καλλής, Α.Ε.Δ.) που
δόθηκε στις 31.1.89 (Αρ. Αγωγής 8833/86) με την οποία ο
εναγόμενος - εφεσείων βρέθηκε ένοχος συντρέχουσας αμέ-
λειας σε τροχαίο ατύχημα.

P. Μιχαηλίδης, για τους εφεσείοντες.

10

N. Πιριλλίδης, για τους εφεσίβλητους.

Cur. adv. vult.

Α. ΛΟΙΖΟΥ, Π. ανάγνωσε την ακόλουθη απόφαση:
Στις 5 το απόγευμα της 6ης Φεβρουαρίου 1985, και ενώ
υπήρχε ακόμη φως της μέρας, ο εφεσείων οδηγούσε το 15
αυτοκίνητό του στην οδό Γλάδστωνος στη Λεμεσό με κατεύ-
θυνση προς ανατολάς. Αφού πέρασε τη διασταύρωση της
οδού αυτής με τις οδούς Β. Ουγκώ και Μυκηνηών, πάτησε
ποδόφρενο και σταμάτησε δίπλα από ένα σταθμευμένο
αυτοκίνητο. Το αυτοκίνητο του εφεσείοντα ήτο καινούργιο 20
και λειτούργησαν σε συνάρτηση με το πάτημα του πο-
δόφρενου τα πίσω φώτα των φρένων του αυτοκινήτου, το
άναμα των οποίων υποδηλοί πρόθεση σταματήματος και
σταμάτημα.

Ταυτόχρονα επειδή ήταν η πρόθεσή του να στρίψει 25
δεξιά σε κάποια απόσταση από τον τόπο αυτό σε ένα
χώρο σταθμεύσεως έδωσε με το φωτεινό σηματοδότη του
σήμα για την προθέση του αυτή. Κατά το χρόνο εκείνο ο
εφεσείων ακολουθείτο σε απόσταση είκοσι έως τριάντα
περίπου μέτρων από τη μοτοσυκλέτα την οποία οδηγούσε 30
ο εφεσίβλητος και πιο πίσω από ένα βάν. Ο εφεσίβλητος
προσέκρουσε στο πίσω μέρος του αυτοκινήτου και υπέστη
τραύματα και ζημιά η μοτοσυκλέτα του. Το βάν αυτοκίνη-

το σταμάτησε κανονικά. Η σύγκρουση αυτή έγινε ενώ το αυτοκίνητο του εφεσελιοντα είχε ήδη σταθμεύσει και ανέμενε την εξ αντιθέτου διέλευση αριθμού οχημάτων, ώστε να του δοθεί ευκαιρία να πάει στον προορισμό του.

- 5 Ο εφεσελιων δεν αμφισβήτησε τα πιο κάτω ευρήματα του Δικαστηρίου:

10 "Σε απόσταση περίπου 20-30 μέτρων από το σημείο Χ στο Τεκ. 1 πάτησε για πρώτη φορά τα φρένα του και άναψαν τα πισινά φώτα των φρένων. Την ίδια στιγμή έβαλε σε λειτουργία τον δεξί σηματοδότη του. Διάνυσε απόσταση περίπου 20-30 μέτρων και σταμάτησε δίπλα από το αυτοκίνητο Γ. Έμεινε σταματημένος για ελάχιστο χρονικό διάστημα και περίμενε να καθαρίσει ο δρόμος από τα αυτοκίνητα που έρχονταν από την απέναντι κατεύθυνση -υπήρχαν 5 αυτοκίνητα - για να μπορέσει να στρίψει δεξιά και να πάει στο χώρο στάθμευσης Δ. Ενώ ήταν σταματημένος η μοτοσυκλέττα του Ενάγοντα συγκρούστηκε με το πίσω μέρος του αυτοκινήτου του.

15 Κοίταξε στον εσωτερικό καθρέπτη του όταν βρισκόταν σε απόσταση περίπου 100 μέτρων από το σημείο Χ. Κοίταξε ξανά στον καθρέπτη του όταν ο ίδιος - ο Εναγόμενος - βρισκόταν σε απόσταση περίπου 2 μέτρων από τη σημείο Χ και ο Ενάγοντας τον ακολουθούσε από απόσταση περίπου 20-30 μέτρων. Δεν κοίταξε στον καθρέπτη του όταν πρωτοπάτησε τα φρένα ούτε και όταν έδωσε σήμα με τον σηματοδότη του. Το αυτοκίνητο ανήκε στον Εναγόμενο 2 και ο Εναγόμενος 1 ήταν εργοδοτούμενος του. Το οδηγούσε για τους σκοπούς της εργοδότησης του."

- 30 Με βάση αυτά τα ευρήματα και με αναφορά στην υπόθεση *Goke v. Willett and Another* [1973] R.T.R. 422, ο πρωτόδικος Δικαστής κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο εφεσελιων ήτο ένοχος συντρέχουσας αμέλειας κατά 25% και ο εφεσίβλητος ένοχος αμέλειας κατά 75% και επεδίκασε προς όφελος του εφεσίβλητου το ποσό των £4.250 με
- 35 έξοδα πάνω στην κλίμακα £3.000 -£5.000.

Θα πρέπει να σημειωθεί εδώ ότι ο πρωτόδικος Δικα-

στής έκαμε τη διαπίστωση ότι, στην Κύπρο σε αντίθεση με τον Αγγλικό Κώδικα οδικής κυκλοφορίας στους περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμούς 1984 και ειδικά στον Κανονισμό 58(1)(β)και(θ), Σήματα δια Χειρός που αναφέρονται στο Τέταρτο 5 Παράρτημα των Κανονισμών δεν είναι απαραίτητα ενόψη της επιφύλαξης της παραγράφου (θ). Σαν αποτέλεσμα στο σημείο αυτό ήταν διαφορετική η προσέγγιση τους από την υπόθεση *Goke*, όπου βρέθηκε ότι έπρεπε ο προπορευόμενος οδηγός να πάρει κάθε προφύλαξη για να μη θέσει σε 10 κίνδυνο είτε την εξ αντιθέτου ερχόμενη, είτε την ακολουθούσα τροχαία, και να μη κάμει ένα επικίνδυνο ελιγμό στη μεσαία λωρίδα και ότι έπρεπε να είχε δώσει σήμα με το χέρι.

Το Δικαστήριο τούτο, όσο απρόθυμο και αν είναι 15 βάσει της νομολογίας να επέμβει με τα ευρήματα που στηρίζονται πάνω στην αξιοπιστία των μαρτύρων έχει μεγαλύτερη ευχέρεια με βάση τα ευρήματα αυτά να εξάξει δικά του συμπεράσματα ως προς το θέμα της ευθύνης.

Έχοντας κατά νου την πιο πάνω αρχή θα θέλαμε στην 20 περίπτωση να παρατηρήσουμε ότι η υπόθεση *Goke* (πιο πάνω), διαφοροποιείται από την παρούσα υπόθεση. Στην υπόθεση εκείνη ο οδηγός του αυτοκινήτου προχωρούσε σε μια υπεραστική οδό με τρεις λωρίδες κυκλοφορίας και καίτοι οδηγούσε δίδοντας με το σηματοδότη του σήμα της 25 πρόθεσης του να αλλάξει λωρίδα κινήσεως για να στρίψει δεξιά από τη μεσαία λωρίδα και καίτοι πάτησε τα φρένα με τρόπο που άναψαν τα φώτα των φρένων, κρίθηκε ότι έπρεπε να είχε πάρει, κάνοντας τον "άκρως ανεπιθύμητο ελιγμό", μεγαλύτερη φροντίδα για τους οδηγούς οι οποίοι 30 τον ακολουθούσαν ή και οδηγούσαν στην τρίτη λωρίδα και έτρεχαν με μεγαλύτερη ταχύτητα.

. Στην προκειμένη περίπτωση ο δρόμος δεν ήτο υπεραστικός αλλά ένας συνηθισμένος δρόμος με δύο κατευθύνσεις στο κέντρο της πόλεως με πολύ αργή κίνηση. Ο εφε- 35 σείων προχωρούσε με μικρή ταχύτητα, έδωσε έγκαιρα τα σχετικά σήματα με το πάτημα των φρένων με επακόλουθο να ανάψουν τα πίσω κόκκινα φώτα του αυτοκινήτου, κα-

- θαρά υποδηλώνοντας σ' αυτούς που ακολουθούσαν την πρόθεση του να ελαττώσει ταχύτητα και να σταματήσει. Επίσης έδωσε σήμα με το σηματοδότη του αυτοκινήτου του ότι θα έστριβε δεξιά που ήταν μια επιπρόσθετη προειδοποίηση μια και υπήρχε τροχαία κίνηση ερχόμενη από την αντίθετη πλευρά και μετά σταμάτησε αφού κοίταξε στον καθρέφτη και είδε να τον ακολουθεί ο μοτοσυκλετιστής, ο οποίος βρισκόταν σε απόσταση είκοσι έως τριάντα περίπου μέτρων την ώρα εκείνη, αρκετά κατά την κρίση μας για να δώσει τη δέουσα λογική προειδοποίηση σ' αυτόν και οποιοδήποτε άλλο που τον ακολουθούσε, ότι εσκόπευε να σταματήσει. Επιπλέον δεν υπήρχε στη μαρτυρία τίποτε που να υποδηλοί ότι δεν μπορούσε να γίνουν έγκαιρα αντιληπτά τα σήματα του ή ότι θα εδυσκολευέτο να σταματήσει ο μοτοσυκλετιστής, αν εκοίταζε και παρακολουθούσε, όπως είχε καθήκον να πράξει, το αυτοκίνητο που προηγείτο.

- Επομένως τα περιστατικά της υπόθεσης αυτής και τα συμπεράσματα που μπορούσαν να εξαχθούν βρίσκουν περισσότερο έρεισμα στις υποθέσεις *Michael v. Katsikides* (1971) J.S.C. 197, *Nicolaou v. Zayer* (1974) 1 C.L.R. 156, που επικαλέσθηκε ο δικηγόρος του εφεσείοντα και στις οποίες καθιερώθηκε η αρχή σχετικά με το καθήκον ενός οδηγού που ακολουθεί άλλο προπορευόμενο, ως προς του πόσο πρέπει να παρακόλουθι τις κινήσεις του προπορευομένου και την πιθανότητα να σταματήσει. Πρέπει δε να λεχθεί ότι κάτω από τις περιστάσεις, δεν υπήρχε τίποτε περισσότερο που θα έπρεπε ο εφεσείων σαν λογικός οδηγός να είχε επιτελέσει.

- 30 Για όλους τους πιο πάνω λόγους έχουμε καταλήξει στην απόφαση, με βάση τα ευρήματα του Δικαστηρίου, ότι το ορθό συμπέρασμα είναι ότι ο εφεσείων δεν ήτο υπεύθυνος οποιασδήποτε συντρέχουσας αμέλειας και ως εκ τούτου η έφεση επιτρέπεται και ακυρώνεται η πρωτόδικη 35 απόφαση, σε όση έκταση αποδίδει συντρέχουσα αμέλεια στον εφεσείοντα, με έξοδα.

Η έφεση επιτρέπεται με έξοδα.