

3 Μαρτίου, 1994

[ΚΟΥΡΡΗΣ, ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ, ΑΡΤΕΜΙΔΗΣ, Δ/στές]

ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΑΡΑΟΥΝΑΣ,

*Εφεσείων,*

v.

ΔΕΣΠΟΙΝΑΣ Ε. ΠΑΤΡΟΚΛΟΥ, ΩΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΡΙΑΣ ΤΗΣ  
ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΑΠΟΒΙΩΣΑΝΤΟΣ ΕΥΡΙΠΙΔΗ ΠΑΤΡΟ-  
ΚΛΟΥ,*Εφεσίβλητης.**(Πολιτική Έφεση Αρ. 8043)*

*Αμέλεια — Τροχαίο ατύχημα — Συντρέχουσα αμέλεια — Σύγκρουση λεωφορείου με πεζό ο οποίος διασταύρωνε τρέχοντας τον δρόμο από δεξιά προς τα αριστερά — Ίχνη τροχοπέδησης του λεωφορείου μήκους 61 ποδών και προσπάθεια στροφής προς τα αριστερά για αποφυγή του πεζού — Κρίθηκε, ανατρέποντας την απόφαση του πρωτόδικου Δικαστηρίου, ότι αποκλειστική ευθύνη για το ατύχημα είχε ο πεζός.*

5

Στις 19.4.86, ενώ ο εφεσείων οδηγούσε το λεωφορείο ΤΗΝ 930 στο δρόμο Λατσιών-Λευκωσίας, με κατεύθυνση προς τη Λευκωσία, κτύπησε και τραυμάτισε θανάσιμα τον Ευριπίδη Πατρόκλου, ο οποίος προσπαθούσε να διασταυρώσει το δρόμο τρέχοντας από δεξιά προς τα αριστερά σύμφωνα με την κατεύθυνση του λεωφορείου. Στο σημείο εκείνο ο δρόμος είχε πλάτος 23 πόδια και η σύγκρουση επήλθε σε σημείο 19 πόδια από τη δεξιά πλευρά του δρόμου. Υπήρχαν ίχνη τροχοπέδησης του λεωφορείου μήκους 61 πόδια, από τα οποία διαφαινόταν ότι το λεωφορείο είχε προσπαθήσει να μετακινηθεί προς τα αριστερά. Το πρωτόδικο Δικαστήριο βρήκε ότι ο εφεσείων είχε δει τον πεζό να περπατά στο δεξιό παγκέτο του δρόμου, ότι σε κάποια στιγμή και ενώ το λεωφορείο βρισκόταν σε απόσταση 100 ποδών περίπου από αυτόν ο πεζός άρχισε να διασταυρώνει το δρόμο τρέχοντας και κουνώντας τα χέρια του, προφανώς για να προλάβει τη στάση του λεωφορείου, ότι ο εφεσείων είχε χρησιμοποιήσει τα φρένα του και προσπαθήσει να στρίψει προς τα αριστερά για να αποφύγει τον πεζό, και ότι η ταχύτητα του ήταν 30-35 μ.α.ω. Με τα ευρήματα αυτά βρήκε ότι τόσο ο εφεσείων όσο και ο αποθανών ήταν αμελείς, ο μὲν εφεσείων διότι έπρεπε να είχε αντι-

10

15

20

ληφθεί τον πεζό σε μεγαλύτερη απόσταση και να λάβει περισσότερα μέτρα για να αποφύγει τη σύγκρουση, ο δε πεζός διότι είχε αρχίσει να διασταυρώνει τρέχοντας το δρόμο ενώ έπρεπε να είχε αντιληφθεί ότι ερχόταν ένα μεγάλο λεωφορείο από τα αριστερά του χωρίς καμιά ένδειξη ότι θα σταματούσε, και καταμέρισε το ποσοστό ευθύνης σε 60% για τον εφεσείοντα και 40% για τον αποβιώσαντα.

Κατ' έφεση ο εφεσείων ισχυρίστηκε ότι τα ευρήματα του Δικαστηρίου δεν δικαιολογούσαν τον καταλογισμό ευθύνης σ' αυτόν.

*Αποφασίσθηκε ότι:*

10 Από την πραγματική μαρτυρία, δηλαδή τα ίχνη τροχοπέδησης, εξα-  
γόταν το συμπέρασμα ότι ο εφεσείων είχε δει τον πεζό να διασταυρώ-  
νει τρέχοντας από απόσταση 100 περίπου ποδών και αμέσως είχε χρη-  
σιμοποιήσει τα φρένα του και είχε προσπαθήσει να στρίψει προς τα  
15 αριστερά για να τον αποφύγει. Υπό τις περιστάσεις ο εφεσείων δεν  
ήταν ένοχος οποιασδήποτε αμέλειας, διότι είχε κάνει ότι μπορούσε να  
κάμει για να αποφύγει το δυστύχημα, το οποίο οφειλόταν στην απο-  
κλειστική αμέλεια του πεζού, ο οποίος είχε προσπαθήσει να διασταυ-  
ρώσει τρέχοντας τον δρόμο ενώ είχε αντιληφθεί, ή έπρεπε να είχε αντι-  
ληφθεί, ότι ένα μεγάλο λεωφορείο ερχόταν από τα αριστερά χωρίς κα-  
20 μιά ένδειξη ότι θα σταματούσε.

*Η έφεση επιτράπηκε με έξοδα.*

**Έφεση.**

Έφεση από τους εναγόμενους κατά της απόφασης του Επαρχιακού Δικαστηρίου Λευκωσίας (Λαιούτας, Αναπλ. Π.Ε.Δ.) που δόθηκε  
25 στις 18 Ιανουαρίου, 1990 (Αρ. Αγωγής 9064/86) με την οποία κατέ-  
νειμε 60% ευθύνη στον εναγόμενο 1 και 40% ευθύνη στον αποθανόν-  
τα σχετικά με τροχαίο ατύχημα.

*Στ. Ερωτοκρίτου (κα), για τους Εφεσείοντες.*

*Α. Βρυωνίδης, για την Εφεσίβλητη.*

30

*Cur. adv. vult.*

ΚΟΥΡΡΗΣ, Δ.: Ανάγνωσε την απόφαση του Δικαστηρίου. Η έφεση στρέφεται εναντίον της απόφασης του Επαρχιακού Δικαστηρίου Λευκωσίας, με την οποία κατένειμε 60% ευθύνη εναντίον του εφεσείοντα-εναγομένου 1 (στη συνέχεια "εφεσείοντα") και 40% ευ-

θύνη εναντίον του αποθανόντα, σχετικά με τροχαίο ατύχημα το οποίο επισυνέβηκε στο δρόμο Λατσιών-Λευκωσίας.

Η αγωγή καταχωρήθηκε από τη διαχειρίστρια της περιουσίας του αποθανόντα Ευριπίδη Πατρόκλου, έναντίον των εφεσειόντων-εναγομένων, με την οποία ζητούσε αποζημιώσεις δυνάμει του άρθρου 34 του περί Διαχειρίσεως Περιουσιών Αποβιωσάντων Νόμου, Κεφ. 189, όπως τροποποιήθηκε, προς όφελος της περιουσίας του αποθανόντα και αποζημιώσεις δυνάμει του άρθρου 58 του περί Αστικών Αδικημάτων Νόμου, Κεφ. 148, προς όφελος των κληρονόμων του. Ο καθορισμός των αποζημιώσεων δεν έχει εφεσιβληθεί. 5 10

Στις 19/4/86, ενώ ο αποθανών διασταύρωνε το δρόμο Λατσιών-Λευκωσίας, κτυπήθηκε θανάσιμα από το λεωφορείο ΤΗV930, που οδηγούσε ο εφεσειόντας 1 και που ανήκε στους εφεσειόντες 2. Είναι παραδεκτό πως μεταξύ των εφεσειόντων, υπήρχε η σχέση εργοδότη και υπαλλήλου. Συνεπώς, οι εφεσειόντες 2 είναι εκ προστήσεως υπεύθυνοι διά οιαδήποτε αμέλεια του εφεσειόντα 1. 15

Σχετικά με την ευθύνη, κατέθεσε ενώπιον του Δικαστηρίου ο αστυφύλακας Πουργούρας, ο οποίος επισκέφθηκε τη σκηνή γύρω στις 8.50 το πρωί. Στην παρουσία του οδηγού, ετοίμασε σχέδιο το οποίο κατέθεσε ενώπιον του πρωτόδικου Δικαστηρίου. Κατέθεσε ότι ο δρόμος προς Λευκωσία είναι κατηφορικός και χωρίζεται με άσπρη διακεκομμένη γραμμή. Ο οδηγός του υπέδειξε το σημείο συγκρούσεως που είναι σημειωμένο με "X" στο σχέδιο και το οποίο βρίσκεται σε απόσταση 19 ποδών από τη δεξιά άκρη της ασφάλτου με κατεύθυνση τη Λευκωσία. Το πλάτος του δρόμου είναι 23 πόδια. 20 25

Ο μάρτυρας αυτός, παρόλο που διατύπωσε τη γνώμη ότι το σημείο "X" δεν μπορούσε να ήταν το σημείο συγκρούσεως, λόγω των ιχνών τροχοπεδήσεως, εντούτοις στην αντεξέτασή του δεν απόκλεισε τέτοιο ενδεχόμενο. Ο οδηγός του λεωφορείου, επίσης του ανέφερε ότι είδε τον αποθανόντα για πρώτη φορά να βαδίζει στο δεξιό κράσπεδο του δρόμου, με κατεύθυνση τη Λευκωσία και ο αποθανών κάλυψε 35 πόδια περίπου κατά μήκος του κρασπέδου, πριν αρχίσει να διασταυρώνει. Οι αριστεροί τροχοί του λεωφορείου, άφησαν επί της ασφάλτου και του αριστερού κρασπέδου, ίχνη τροχοπεδήσεως μήκους 61 ποδών, οι δε δεξιοί 7 πόδια. 30 35

Η εκδοχή του εφεσειόντα, είναι ότι οδηγούσε το λεωφορείο από Λατσιά προς Λευκωσία και είδε σε απόσταση 35 ποδών το θύμα να περπατά στο δεξιό κράσπεδο προς την ίδια κατεύθυνση. Ενώ ήταν σε απόσταση 20 ποδών από κοντά του, ξαφνικά, σε κλάσμα δευτε-

ρολέπτων, άρχισε να τρέχει προς το κέντρο του δρόμου. Ο ίδιος χρησιμοποίησε τα φρένα και οδήγησε το λεωφορείο προς τα αριστερά. Ο αποθανών, συνέχισε να τρέχει και έγινε η σύγκρουση στο δεξιό μπροστινό προφυλακτήρα. Στην αντεξέτασή του, είτε πως η ταχύτητά του ήταν περίπου 30-35 μ.α.ω.. Ενώ αρχικά ισχυρίστηκε ότι δεν είδε τον αποθανόντα να διασταυρώνει, αργότερα είτε ότι ενώ βρισκόταν 20 πόδια μακριά του, άρχισε να τρέχει από το παγκέτο προς το κέντρο του δρόμου.

10 Για τους εφεσείοντες κατέθεσε και μια επιβάρτιδα του λεωφορείου. Όπως είτε, καθόταν στο μπροστινό κάθισμα που βρίσκεται δίπλα στον οδηγό. Ενώ οδηγείτο το λεωφορείο, αντιλήφθηκε ότι ο οδηγός χρησιμοποίησε τα φρένα. Τότε, κοίταξε προς τα δεξιά και είδε το θύμα να βρίσκεται στο κέντρο του δρόμου κουνώντας τα χέρια του. Ο οδηγός προσπάθησε να κατευθύνει το λεωφορείο πιο  
15 αριστερά, ενώ το θύμα συνέχιζε να τρέχει. Όταν σταμάτησε το λεωφορείο και βγήκε έξω, είδε το θύμα ξαπλωμένο στο δρόμο.

· Ο πρωτόδικος Δικαστής εξέτασε την ολότητα της μαρτυρίας, ξεκινώντας από την εκδοχή του εφεσείοντα και την επιβάρτιδα του λεωφορείου, δοθέντος ότι και οι δύο ήταν οι μόνοι αυτόπτες μάρτυρες. Αντιπαραθέτοντας την εκδοχή του οδηγού-εφεσείοντα με την πραγματική μαρτυρία, βρήκε ότι συγκρούεται μ' αυτήν. Η ουσιαστικότερη διαφορά, είτε, είναι το μέρος εκείνο που αναφέρεται στην απόσταση που βρισκόταν ο εφεσείοντας όταν είδε το θύμα να διασταυρώνει, που σύμφωνα με τη μαρτυρία του, ήταν 20 πόδια μακριά. Αυτό αντικρούεται, ανέφερε ο πρωτόδικος Δικαστής, από την πραγματική μαρτυρία, σύμφωνα με την οποία τα ίχνη των φρένων των αριστερών τροχών, είχαν μήκος 61 πόδια, των δεξιών δε τροχών, 7 πόδια. Στη συνέχεια, είτε ότι εάν στο μήκος τούτο υπολογιστεί και η απαιτούμενη απόσταση σκέψως που προηγείται της χρήσης των φρένων, τότε ένας καταλήγει στο αναπόφευκτο συμπέρασμα ότι ο αποθανών θα έπρεπε να είχε γίνει αντιληπτός από πολύ μεγαλύτερη απόσταση από εκείνη που ισχυρίστηκε ο εφεσείοντας.

Το σχετικό απόσπασμα της πρωτόδικης απόφασης, αναφορικά με την ευθύνη, αναφέρει τα εξής:

35 “Από την παράθεση των πιο πάνω γεγονότων, σε συνάρτηση με την πραγματική μαρτυρία, βρίσκω ότι ο εναγόμενος οδηγούσε το λεωφορείο από Λατοιά προς Λευκωσία. Ο δρόμος ήτο ελεύθερος από άλλη κυκλοφοριακή κίνηση. Η ταχύτητα του ήταν περίεξ των 30-35 μιλίων την ώρα. Το θύμα περπατούσε στο δεξί  
40 κράσπεδο με κατεύθυνση την Λευκωσία. Σε κάποιο σημείο άρ-

χισε να διασταυρώνει τρέχοντας. Το λεωφορείο τον κτύπησε στο σημείο "X". Ο δρόμος έχει πλάτος 23 πόδια. Είχε καλύψει απόσταση 19 ποδών πριν το δυστύχημα προς την αντίθετη πλευρά. Από τα απλά αυτά γεγονότα δεν μπορεί να εξαχθεί άλλο συμπέρασμα παρά μόνο ότι ο εναγόμενος 1 υπήρξε αμελής και τούτο 5 διότι, ενώ οδηγούσε σε ένα δρόμο χωρίς άλλα οχήματα και με απρόσκοπτη ορατότητα, δεν αντιλήφθηκε έγκαιρα τον πεζό. Τον πεζό τον είχε προσέξει να περπατά στο δεξι παρακέττο όπως ο ίδιος ισχυρίστηκε. Σε κλάσμα δευτερολέπτων, είτε, βρέθηκε στο κέντρο του δρόμου. Τούτο δεν μπορεί να ευσταθήσει γιατί δεν 10 ήταν κατορθωτό ένας πεζός να καλύψει 19 πόδια σε τόσο ελάχιστο στο χρονικό διάστημα.

Κατά τη γνώμη μου ο πεζός άρχισε να διασταυρώνει, και δεν αποκλείω να έτρεχε προς το σκοπό αυτό, όταν ο οδηγός ευρίσκετο σε αρκετά μεγάλη απόσταση από κοντά του. Εάν ο εναγόμενος 1 οδηγούσε επιμελώς δεν υπήρχε καμία δικαιολογία να μην αντιληφθεί τον πεζό έτσι που να προβεί στη λήψη των μέτρων εκείνων δηλ. είτε να σταματήσει έγκαιρα το λεωφορείο είτε να αποφύγει την σύγκρουση. Άρα ο εναγόμενος θα πρέπει να οδηγούσε χωρίς να είχε πλήρη ή και καθόλου έλεγχο του δρόμου. 20 Εάν είχε την προσοχή του στο δρόμο και εφόσον ο ίδιος παραδέχτηκε ότι αντιλήφθηκε τον πεζό να περπατά στο παρακέττο, δεν υπήρχε τίποτε που να τον εμπόδιζε να τον έβλεπε έγκαιρα και ακόμα όταν άρχισε να διασταυρώνει.”.

Επίσης, ο πρωτόδικος Δικαστής κατέληξε στο συμπέρασμα ότι 25 και ο αποθανών υπήρξε ένοχος συντρέχουσας αμέλειας. Σχετικά με τη συντρέχουσα αμέλεια του αποθανόντα, αναφέρει το εξής:

“Προσπάθησε να διασταυρώσει τρέχοντας κατά την στιγμή που έβλεπε, γιατί η ορατότητα ήταν απεριόριστη, ένα μεγάλο λεωφορείο να πορεύεται χωρίς καμία ένδειξη ότι θα εσταματούσε. Πιστεύω ότι το θύμα προσπάθησε μάταια, όπως αποδείχτηκε, να επισύρει την προσοχή του οδηγού για να σταματήσει (“κουνούσε τα χέρια” είπε η επιβάτιδα του λεωφορείου). Πρόθεση του θα ήταν να προλάβει το λεωφορείο στην απέναντι στάση. Ο εναγόμενος 1 όμως που δεν τον αντιλήφθηκε εσυνέχισε την πορεία του με την ίδια ταχύτητα. Εάν το θύμα δεν ήταν απρόσεκτο είχε το χρόνο και την ευκαιρία να σταματήσει, έστω και στο κέντρο του δρόμου, αποφεύγοντας έτσι την σύγκρουση.”.

Αφού αποφάσισε ότι ο οδηγός και το θύμα είναι ένοχοι αμελείας, κατένειμε την ευθύνη 60% στον εφεσείοντα και 40% στον απο- 40

θανόντα.

Οι λόγοι εφέσεως είναι οι εξής:

- 5 "1. Το Πρωτόδικον Δικαστήριο προέβη σε αλληλοσυγκρουόμενα ευρήματα και/ή αυθαίρετα συμπεράσματα και/ή τα οποία δεν βασίζονται επί μαρτυρίας.
2. Το εύρημα του Δικαστηρίου ότι ο Εφεσείων δεν είχε πλήρη ή/και καθόλου έλεγχο του δρόμου και/ή δεν αντελήφθηκε τον πεζόν έγκαιρα είναι αυθαίρετον και δεν βασίζεται επί οιασδήποτε μαρτυρίας.
- 10 3. Το εύρημα του Δικαστηρίου ότι ο Εφεσείων ευρίσκετο εις αρκετά μεγάλην απόστασιν όταν το θύμα ήρχισεν να διασταυρώνη είναι αυθαίρετον και δεν υποστηρίζεται από οιαδήποτε μαρτυρίαν πραγματικήν ή άλλην.
- 15 4. Εσφαλμένως το Πρωτόδικον Δικαστήριο εύρεν ότι ο Εφεσείων δεν έλαβε όλα τα δέοντα μέτρα προς αποφυγήν του ατυχήματος.
5. Εσφαλμένως το Πρωτόδικον Δικαστήριο εύρεν ότι ο Εφεσείων δεν αντελήφθη το θύμα όταν ήρχισε να διασταυρώνη.”.

20 Η συνήγορος των εφεσειόντων επιχειρηματολόγησε ενώπιόν μας, υποδεικνύοντας σχετικά αποσπάσματα της μαρτυρίας που είχε ενώπιον του το πρωτόδικο Δικαστήριο. Ο συνήγορος της εφεσίβλητης υποστήριξε την απόφαση του Δικαστηρίου. Η συνήγορος των εφεσειόντων, κυρίως προσβάλλει το σχετικό απόσπασμα της απόφασης του πρωτόδικου Δικαστηρίου, ότι όταν ο πεζός, δηλαδή  
 25 ο αποθανών, άρχισε να διασταυρώνει, ο εφεσειόντας βρισκόταν σε αρκετά μεγάλη απόσταση από κοντά του και ότι εάν ο εφεσειόντας οδηγούσε επιμελώς, δεν υπήρχε καμιά δικαιολογία να μην αντιληφθεί τον αποθανόντα έτσι που να προβεί στη λήψη των μέτρων εκείνων, δηλαδή είτε να σταματήσει έγκαιρα το λεωφορείο, είτε να απο-  
 30 φύγει τη σύγκρουση.

Συμφωνούμε με τη συνήγορο των εφεσειόντων ότι δεν υπάρχει μαρτυρία ότι την ώρα που άρχισε ο αποθανών να διασταυρώνει το δρόμο τρέχοντας, ο εφεσειόντας ήταν σε μεγαλύτερη απόσταση από  
 35 αυτή που το Δικαστήριο βρήκε σύμφωνα με την πραγματική μαρτυρία. Η πραγματική μαρτυρία στην υπό κρίση υπόθεση, συνίσταται στο μήκος των ιχνών τροχοπεδήσεως που ήταν 61 πόδια. Εάν στο

μήκος τούτο υπολογιστεί και η απαιτούμενη απόσταση σκέψης, που προηγείται της χρήσης των φρένων, τότε καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι ο αποθανών θα πρέπει να έγινε αντιληπτός από απόσταση περίπου 100 ποδών. Συνεπώς, η απόφαση του πρωτόδικου Δικαστηρίου είναι τρωτή, γιατί κατέληξε στο συμπέρασμα της ευθύνης του εφεσείοντα, για το λόγο ότι βρισκόταν σε αρκετά μεγάλη απόσταση όταν ο αποθανών άρχισε να διασταυρώνει το δρόμο.

5

Τα συμπεράσματα που μπορούν να εξαχθούν από την πρωτογενή μαρτυρία ενώπιον του πρωτόδικου Δικαστηρίου, είναι ότι ο αποθανών άρχισε να διασταυρώνει το δρόμο τρέχοντας, όταν ο εφεσείοντας ήταν σε μια απόσταση περίπου 100 πόδια από κοντά του. Έχοντας υπόψη το μήκος των ιχνών τροχοπεδήσεως, καθώς και την κατεύθυνση τους στο δρόμο, που έχουν αριστερή κατεύθυνση καταλήγοντας στο αριστερό κράσπεδο, φρονούμε ότι ο οδηγός πήρε μέτρα αποτρεπτικά για να αποφύγει τον πεζό, με το να κάνει χρήση των φρένων και να στρίψει προς τα αριστερά το λεωφορείο. Δηλαδή, ο οδηγός υπό τις περιστάσεις πήρε λογικά αποτρεπτικά μέτρα για να αποφύγει τη σύγκρουση του λεωφορείου με τον πεζό και δεν έχει ευθύνη για το υπό κρίση τροχαίο ατύχημα.

10

15

Φρονούμε ότι το ατύχημα οφείλεται στην αμέλεια του αποθανόντα που προσπάθησε να διασταυρώσει το δρόμο τρέχοντας κατά τη στιγμή που έβλεπε ή όφειλε να δει, ένα μεγάλο λεωφορείο να πορεύεται χωρίς καμιά ένδειξη ότι θα σταματούσε.

20

Για όλους τους πιο πάνω λόγους, η έφεση επιτυγχάνει και η απόφαση του πρωτόδικου Δικαστηρίου ανατρέπεται. Η εφεσίβλητη να πληρώσει τα έξοδα της εφέσεως.

25

*Η έφεση επιτρέπεται με έξοδα.*