

1 Δεκεμβρίου, 1994

[ΠΙΚΗΣ, ΧΑΤΖΗΤΣΑΓΓΑΡΗΣ, ΝΙΚΗΤΑΣ, Δ/στές]

ΛΑΜΠΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ,

*Εφεσείων - εναγόμενος,*

v.

ΑΝΤΙΓΟΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ, ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΡΙΑΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΥ-  
ΣΙΑΣ ΤΟΥ ΑΠΟΒΙΩΣΑΝΤΟΣ ΧΡΙΣΤΟΥ Λ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΚΑΙ  
ΩΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΥΣΑΣ ΤΟΥΣ ΝΟΜΙΜΟΥΣ ΚΛΗΡΟΝΟ-  
ΜΟΥΣ ΚΑΙ ΕΞΑΡΤΩΜΕΝΟΥΣ ΤΟΥ ΩΣ ΑΝΩ ΑΠΟΒΙΩΣΑ-  
ΝΤΟΣ,

*Εφεσίβλητης-ενάγουσας.*

*(Πολιτική Έφεση Αρ. 8397)*

Αμέλεια — Τροχαίο ατύχημα — Καταμερισμός ευθύνης — Σύγκρουση αυτοκινήτων κινούμενων σε αντίθετη κατεύθυνση περίπου στο κέντρο του δρόμου — Απουσία άλλης μαρτυρίας εκτός από την πραγματική — Καταμερισμός ευθύνης κατά 2/3 στον οδηγό του αυτοκινήτου που θεωρήθηκε ότι έτρεχε με υπερβολική ταχύτητα και πέρασε το κέντρο του δρόμου και συγκρούστηκε με το άλλο αυτοκίνητο σε απόσταση 1 ποδιού από το κέντρο του δρόμου, και κατά 1/3 στον άλλο οδηγό που θεωρήθηκε ότι δεν πήρε επαρκή μέτρα για να αποφύγει τη σύγκρουση, κρίθηκε ορθός από το Εφετείο.

10 Το όχημα τύπου βαν που οδηγούσε ο εφεσίβλητος συγκρούστηκε βί-  
αια με αυτοκίνητο τύπου σαλούν που οδηγούσε ο Χρίστος Δημητρίου  
που ερχόταν από την αντίθετη κατεύθυνση στην οδό Λάρινακας στην  
Παλλουριώτισσα. Ο Χρίστος Δημητρίου σκοτιώθηκε στο δυστύχημα.  
15 Η πραγματική μαρτυρία στην υπόθεση ήταν ότι η σύγκρουση είχε συμβεί  
σε σημείο 1 πόδι από το μέσο του δρόμου μέσα στην αριστερή πλευ-  
ρά σε σχέση με την κατεύθυνση του εφεσίβλητου, ότι ο Χρίστος Δημη-  
τρίου είχε αφήσει ίχνη τροχολιπάνης 59.5 πόδια, ότι η σύγκρουση ήταν  
βίαιη και ότι το σαλούν βρέθηκε σε απόσταση 65 ποδών από το σημείο  
20 σύγκρουσης. Υπήρχε μεγάλη ορατότητα και για τους δύο οδηγούς. Το  
πρωτόδικο Δικαστήριο βρήκε ότι ο οδηγός του σαλούν έτρεχε με υπερ-  
βολική ταχύτητα και ότι είχε περάσει το μέσο του δρόμου και συ-  
γκρουσθεί βίαια με το βαν. Βρήκε όμως ότι και ο οδηγός του βαν είχε

ευθύνη για το ατύχημα, διότι λόγω της μεγάλης ορατότητας είχε τον χρόνο και επίσης τον χώρο να λάβει μέτρα για αποφυγή της σύγκρουσης. Καθόρισε δε την ευθύνη σε 2/3 για τον οδηγό του σαλούν και 1/3 για τον εφεσίβλητο.

Κατ'έφεση, ο εφεσίβλητος ισχυρίστηκε ότι το εύρημα του πρωτόδικου Δικαστηρίου για την δυνατότητα λήψης μέτρων αποτροπής του δυστυχήματος από τον εφεσίβλητο δεν είχε έρεισμα στην μαρτυρία.

5

*Αποφασίσθηκε ότι:*

Από την ενώπιον του πρωτόδικου Δικαστηρίου μαρτυρία καταδεικνύετο ότι ο εφεσίβλητος είχε πράγματι τη δυνατότητα λήψης μέτρων αποτροπής του ατυχήματος με το να κινηθεί προς τα αριστερά και να χρησιμοποιήσει τα φρένα του, πράγμα που δεν είχε κάνει, και κατά συνέπεια ορθά το πρωτόδικο Δικαστήριο τον είχε θεωρήσει συνυπεύθυνο κατά 1/3 για το ατύχημα.

10

*Η έφεση απορρίφθηκε με έξοδα.*

15

*Υπόθεση που αναφέρθηκε:*

*Baker v. Market Harborough Industrial Co-operative Society Ltd, Wallace v. Richards (Leicester) Ltd [1953] 1 W.L.R. 1472.*

**Έφεση.**

Έφεση από τον εναγόμενο κατά της απόφασης του Επαρχιακού Δικαστηρίου Λευκωσίας (Σ.Ζ. Νικολαΐδης, Α.Ε.Δ.) που δόθηκε στις 28.1.91 (Αρ. Αγωγής 846/89) με την οποία καταλογίστηκε ευθύνη 1/3 στον εφεσείοντα, αναφορικά με αυτοκινητικό δυστύχημα που έγινε στη Παλλουριώτισσα στη διασταύρωση των οδών Αγίου Δημητρίου και Λάρνακας.

20

25

*Δ. Λιβέρας, για τον Εφεσείοντα.*

*Αρ. Λοΐζου, για την Εφεσίβλητη.*

*Cur. adv. vult.*

**ΠΙΚΗΣ, Δ.:** Την απόφαση του δικαστηρίου θα δώσει ο δικαστής Σ. Νικήτας.

30

**ΝΙΚΗΤΑΣ, Δ.:** Η έφεση αφορά αυτοκινητικό δυστύχημα που

έγινε νύκτα στην Παλλουριώτισσα στη διασταύρωση των οδών Αγίου Δημητρίου και Λάφρακας, που έχει σχήμα "T". Ο Χρίστος Λ. Δημητρίου, που οδηγούσε το σαλούν LC 416 κατά μήκος της οδού Λάφρακας με κατεύθυνση τη Λευκωσία, συγκρούστηκε βίαια με το 5 "Φολξβάγκεν" GE 081 τύπου βάν. Το αυτοκίνητο αυτό οδηγούσε ο εφεσείων στον ίδιο δρόμο, αλλά από την αντίθετη κατεύθυνση (προς Αγλαντζιά). Ο οδηγός του σαλούν υπέκυψε στα τραύματα που υπέστη κατά το δυστύχημα. Εφεσίβλητη είναι η σύζυγος του υπό την ιδιότητα της όμως σαν διαχειρίστριας της περιουσίας του. Ο εκ- 10 καλών παραπονεύεται γιατί του αποδόθηκε το 1/3 της ευθύνης για το συμβάν. Αντικείμενο της έφεσης είναι μόνον η υπαιτιότητα.

Η μοναδική ουσιαδής μαρτυρία στην υπόθεση προήλθε από τον αστυνομικό που διερευνήσε την υπόθεση. Κατέθεσε σχεδιαγράφημα της σκηνής του δυστυχήματος, που ετοίμασε με βάση κλίμακα, το 15 οποίοι εξήγησε. Υπήρχαν και φωτογραφίες της σκηνής που λήφθηκαν από φωτογράφο της αστυνομίας και επίσης προσκομίστηκαν σαν τεκμήρια στην υπόθεση. Το αυτοκίνητο του Δημητρίου άφησε ίχνη φρένων 59 1/2 πόδια. Είναι σε ευθεία γραμμή πλην των 20 τελευταίων 17 1/2 ποδιών, που έχουν κλίση προς τα αριστερά σε σχέση με την πορεία του. Η σύγκρουση έγινε στην πλευρά του εφεσείοντα 1 περίπου πόδι από το κέντρο του δρόμου και προς το τέλος της διασταύρωσης σύμφωνα με την ίδια πορεία.

Ο πρωτόδικος δικαστής κατένειμε τα 2/3 της ευθύνης στο νεκρό οδηγό. Συμπέρανε ότι το επελθόν αποτέλεσμα ήταν κυρίως απότο- 25 χο της συμπεριφοράς του οδηγού του σαλούν, ο οποίος οδηγούσε στο κέντρο του δρόμου με υπερβολική ταχύτητα. Τα ίχνη φρένων, οι εκτεταμένες ζημιές στα δύο οχήματα και η τελική θέση του σαλούν εκτός του δρόμου σε απόσταση 65 ποδιών από το σημείο σύγκρουσης επιβεβαιώνουν την ορθότητα του συμπεράσματος της 30 πρωτόδικης απόφασης που αφορά στην ταχύτητα. Ας σημειωθεί ότι το όχημα του εφεσείοντα παρέμεινε ουσιαστικά επιτόπου. Παρόλο που κοντά στον τόπο του δυστυχήματος αρχίζει καμπή προς την Αγλαντζιά η ορατότητα, όπως βρήκε ο πρωτόδικος δικαστής και δεν αμφισβητήθηκε, είναι παρα πολύ καλή και ξεπερνά τα 500 πόδια. 35 Πρόκειται μόνο για ελαφριά στροφή.

Ακριβώς για το λόγο αυτό, ότι, δηλαδή, η ορατότητα ήταν καλή, το δικάσαν δικαστήριο έκρινε ότι ο εφεσείων μπορούσε έγκαιρα να αντιληφθεί ότι το άλλο όχημα ταξίδευε στο κέντρο του δρόμου έτσι ώστε να λάβει αποτρεπτικά μέτρα. Η παράλειψη του τον καθιστού- 40 σε ένοχο αμέλειας την οποίαν όρισε, όπως προεκτέθηκε, σε 1/3. Το συμπέρασμα αυτό διατυπώνεται σε μία σύντομη παράγραφο. Πα-

ραθétουμε το ουσιαστικό μέρος:

“Η αμέλεια αυτή συνίσταται στο ότι ο εναγόμενος ερχόμενος από αντίθετη κατεύθυνση από τον αποβιώσαντα είχε πολύ μεγάλη ορατότητα να αντιληφθεί τον αποβιώσαντα ο οποίος κινείτο εξ αντίθετου, να αντιληφθεί ότι αυτός διατηρούσε το μέσο του δρόμου και να κάμει ελιγμό για να αποφύγει τη σύγκρουση. Ο εναγόμενος είχε τόσο τον χρόνο όσο και τον χώρο να ελιχθεί προς τα αριστερά προς την συμβολή της οδού Αγίου Δημητρίου με την οδό Λάρνακος, ο χώρος ο οποίος του παρέχεται ήταν αρκετός και αυτό φαίνεται από το σχέδιο.”

5

10

Η απόφαση του αγγλικού Εφετείου στην *Baker v. Market Harborough Industrial Co-operative Society Ltd., Wallace v. Richards (Leicester) Ltd.* [1953] 1 W.L.R. 1472, παρουσιάζει ορισμένες ομοιότητες με την κρινόμενη και είναι χρήσιμο να την έχουμε υπόψη για την αρχή που διατυπώνει. Ας σημειωθεί ότι στις δύο αυτές υποθέσεις είχαν εκδοθεί, από έμπειρους δικαστές, αντίθετες αποφάσεις. Με δύο λόγια το δυστύχημα έγινε νύκτα σε ίσιο δρόμο μεταξύ οχημάτων που κινούνταν σε αντίθετη κατεύθυνση. Υπήρχε μόνο η πραγματική μαρτυρία που κατέγραψε σε σχέδιο το αστυνομικό όργανο που διερεύνησε το δυστύχημα. Ελλείπει στοιχεία που να διευκρινίζουν τη συμπεριφορά των ενεχομένων οδηγών θεωρήθηκαν εξίσου υπεύθυνοι. Είναι άξια μνείας η σύνοψη της υπόθεσης:

15

20

“Where the evidence established that a collision between two motor-vehicles proceeding in opposite directions occurred in the centre of a straight road during the hours of darkness, when both drivers were killed, the inference, in the absence of any other evidence enabling the court to draw a distinction between them, was that each driver was committing almost the same acts of negligence - failing to keep a proper lookout and to drive his vehicle on the correct side of the road - and accordingly both were equally to blame.”

25

30

Ο κ. Λιβέρας υποστήριξε δια μακρών ότι το βασικό συμπέρασμα της πρωτόδικης απόφασης ότι ήταν δυνατός αποτρεπτικός ελιγμός δε βρίσκει έρεισμα στη μαρτυρία. Αυτό θα σήμαινε ότι ο εφεσεϊών έπρεπε να ανέλθει στο πεζοδρόμιο της αριστερής πλευράς (που αρχίζει στο σημείο Κ στο σχέδιο μετά το χρησιμοποιήσιμο κράσπεδο). Ενώ ο οδηγός που σκοτώθηκε είχε μεγαλύτερα περιθώρια αποτροπής λόγω της φύσης και του εύρους των κρασπέδων στην πλευρά που οδηγούσε. Ο συνήγορος είπε ακόμη ότι τα περιθώρια αποτρεπτικής ενέργειας ήταν ουσιαστικά ανύπαρκτα διότι ο εφεσεϊών προ-

35

40

ερχόταν από το στενότερο τμήμα της οδού Λάρνακος, που ήταν 18 πόδια σε σχέση με τα 23 πόδια που ήταν το συνεχόμενο τμήμα της και στο οποίο ταξίδευε το βαν. Τόνισε επίσης ότι η σύγκρουση έγινε στην πλευρά του εφεσείοντα. Αυτό το τελευταίο είναι ορθό αλλά

5 δεν τον απαλλάσσει των υποχρεώσεων του και ιδιαίτερα του καθήκοντος για τη λήψη των προσφερόμενων μέτρων αποσοβήσης της σύγκρουσης. Ταιριάζει εδώ η κατάληξη του Λόρδου Denning στην **Baker**, ανωτέρω:

10 “Even assuming that one of the vehicles was over the centre line, and thus to blame, the absence of any avoiding action by the other vehicle made that vehicle also to blame.”

Το εύρημα κατά πόσον ήταν δυνατή αποτρεπτική ενέργεια από τον εφεσείοντα πρέπει να απαντηθεί καταφατικά. Ο λόγος είναι ότι, σύμφωνα με την αστυνομική μαρτυρία, το πεζοδρόμιο στο

15 οποίο αναφερθήκαμε ήταν χωματένιο και μπορούσε να χρησιμοποιηθεί χωρίς κίνδυνο από την τροχαία και φυσικά τον εφεσείοντα. Ασφαλώς ο οδηγός του σαλούν είχε μεγαλύτερη ευχέρεια γιατί είχε στη διάθεση του καλύτερα κράσπεδα. Γι αυτό όμως και εξαιτίας της ταχύτητας του του αποδόθηκε μεγαλύτερο ποσοστό ευθύνης. Πε-

20 ραιτέρω δε φαίνεται ο εφεσείων να έκαμε χρήση των φρένων του κάτω που θα διεύρυνε το φάσμα των ενεργειών του για αποφυγή του δυστυχήματος.

Για τους λόγους αυτούς κρίνουμε πως η εκκαλούμενη απόφαση ήταν ορθή και απορρίπτουμε όλους τους ισχυρισμούς περί του

25 αντιθέτου.

Η έφεση αποτυχαίνει με έξοδα εναντίον του εφεσείοντα.

*Η έφεση απορρίπτεται με έξοδα.*