

20 Μαΐου, 1996

[ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ, ΧΑΤΖΗΤΣΑΓΓΑΡΗΣ, ΝΙΚΟΛΑΟΥ, Δ/στές]

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΝΕΟΦΥΤΟΥ,

Εφεσείων,

v.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗ,

*Εφεσίβλητου.**(Πολιτική Έφεση Αρ. 8798)*

Δικαστική απόφαση — Αιτιολογία — Παράλειψη του πρωτόδικου Δικαστηρίου να διατυπώσει ευρήματα που να καλύπτουν ολόκληρο το φάσμα της αντιδικίας — Κενά στην πρωτόδικη απόφαση ως προς αναγκαία ευρήματα — Εφετείο, διέταξε επανεκδίκαση.

5

Οι διάδικοι είχαν εμπλακεί σε αυτοκινητικό ατύχημα. Ο εφεσείων - ενάγων, μοτοσυκλετιστής εισήλθε από δευτερεύοντα σε κύριο δρόμο. Ο εφεσίβλητος - εναγόμενος οδηγούσε το αυτοκίνητό του κατά μήκος του κυρίου δρόμου. Ο δευτερεύων δρόμος ήταν αριστερά του. Συγκρούστηκαν μέσα στη διασταύρωση με αποτέλεσμα να τραυματιστεί και υποστεί ζημιές ο εφεσείων - ενάγων.

10

Το πρωτόδικο Δικαστήριο αποφάσισε ότι το ύψος των αποζημιώσεων ήταν ΑΚ 28.333, αλλά απέδωσε ολόκληρη την ευθύνη για το ατύχημα στον εφεσείοντα - ενάγοντα.

15

Η εκδοχή του εφεσείοντα - ενάγοντα, ήταν ότι ο εφεσίβλητος - εναγόμενος κατά τη στιγμή του ατυχήματος προσπερνούσε αυτοκίνητο βαν που έστριβε στον δευτερεύοντα δρόμο αριστερά του έτσι ώστε δεν ήταν ορατός. Ο εφεσίβλητος - εναγόμενος, ανέφερε ότι οδηγούσε στην αριστερή πλευρά του δρόμου, ότι δεν προσπερνούσε αυτοκίνητο και ότι ο εφεσείων - ενάγων μοτοσυκλετιστής εισήλθε στη Λεωφόρο κατά τρόπο που δεν μπορούσε να τον δει ή να αντιδράσει. Το σημείο συγκρούσεως ήταν 14,5 πόδια από τη νοτιή γραμμή της συμβολής των δρόμων και περίπου κάθετα από το σημείο που είχε εκκινήσει ο εφεσείων.

20

25

Το πρωτόδικο Δικαστήριο αποδέχτηκε τη μαρτυρία του εφεσίβλη-

του - εναγόμενου και απέρριψε εκείνη του εφεσείοντα - ενάγοντα.

5 Ο εφεσείων - ενάγων, εφείβηκε την απόφαση. Εισηγήθηκε ότι το πρωτόδικο Δικαστήριο παρέλειψε να διατυπώσει ευρήματα ώστε να καλύψει ολόκληρο το φάσμα της αντιδικίας.

Αποφασίστηκε ότι:

10 (1) Το πρωτόδικο Δικαστήριο, παρέλειψε να σχολιάσει τη διάσταση στη μαρτυρία του εφεσίβλητου - εναγόμενου μεταξύ της πορείας του όπως την περιέγραψε, πλησίον της αριστερής πλευράς της λεωφόρου και του αδιαμφισβήτητου σημείου σύγκρουσης πολύ δεξιότερα που έδειχνε ότι κρατούσε μερικώς τη δεξιά πλευρά ούτε αξιολόγησε την αξιοπιστία του σε συνάρτηση με αυτή τη διάσταση.

20 (2) Η παράλειψη του πρωτόδικου Δικαστηρίου να κατευθύνει την προσοχή του και στη μαρτυρία του εφεσείοντα - ενάγοντα αναφορικά με την ύπαρξη προπορευομένου οχήματος το οποίο έστριψε αριστερά, σε συσχετισμό με τη θέση του αυτοκινήτου του εφεσίβλητου - εναγόμενου, για να διαγνώσει αδυναμία του εφεσείοντα - ενάγοντα να εντοπίσει έγκαιρα την παρουσία του και να εκφέρει κρίση κατά πόσο ή όχι και ο εφεσίβλητος -εναγόμενος ήταν σε κάποιο βαθμό υπεύθυνος για το ατύχημα, δημιούργησε κενό στην πρωτόδικη απόφαση που επέβαλλε επανεκδίκαση.

Η απόφαση παραμερίστηκε. Διατάχθηκε επανεκδίκαση.

30

Αναφερόμενες υποθέσεις:

Χριστοδούλου ν. Γρηγορίου (1989) 1(E) Α.Α.Δ. 178,

35

Dorrington v. Griff Fender [1953] 1 All E.R. 1177.

Έφεση.

40 Έφεση από τον ενάγοντα κατά της απόφασης του Επαρχιακού Δικαστηρίου Πάφου (Αναστασίου, Π.Ε.Δ.) που δόθηκε στις 8 Ιουλίου, 1992 (Αρ. Αγωγής 223/87) με την οποία απορρίφθηκε η αγωγή του με το αιτιολογικό ότι την ευθύνη για την πρόκληση του ατυχήματος έφερε αποκλειστικά ο ίδιος.

A. Κακογιάννης, για τον Εφεσεϊόντα.

E. Κορακίδης, για τον Εφεσίβλητο.

Cur. adv. vult. 5

ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ, Δ.: Την απόφαση του Δικαστηρίου θα δώσει ο Νικολάου, Δ.

ΝΙΚΟΛΑΟΥ, Δ.: Ο εφεσεϊών κίνησε αγωγή εναντίον του εφεσίβλητου αξιώνοντας αποζημιώσεις για σωματικές βλάβες, απώλεια και ζημία που υπέστη ως αποτέλεσμα τροχαίου ατυχήματος στο οποίο μοτοσυκλέτα που οδηγούσε ο ίδιος συγκρούστηκε με αυτοκίνητο που οδηγούσε ο άλλος. Το δικαστήριο έκρινε ότι την ευθύνη για την πρόκληση του ατυχήματος την έφερε αποκλειστικά ο εφεσεϊών και απέρριψε την αγωγή. Η αποζημίωση, στην οποία θα εδικαιούτο ο εφεσεϊών σε περίπτωση πλήρους ευθύνης του εφεσίβλητου, καθορίστηκε σε ποσό £28.333,-.

Η έφεση απευθύνεται, κατά πρώτο, προς ό,τι θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως παράλειψη του πρωτόδικου δικαστηρίου να διατυπώσει ευρήματα τα οποία να κάλυπταν ολόκληρο το φάσμα της αντιδικίας, όσο και αν τελικά τα περιορισμένα ευρήματα στα οποία προέβη δεν αποκλείουν την εκδοχή του εφεσίβλητου. Έπειτα, με βάση τα όσα αναδύονται από την απόφαση, προσβάλλεται με την έφεση το πρωτόδικο συμπέρασμα ότι καμιά ευθύνη δεν μπορούσε να αποδοθεί στον εφεσίβλητο.

Το ατύχημα συνέβηκε ενωρίς το απόγευμα της 20 Αυγούστου 1986 στη διασταύρωση της λεωφόρου Αποστόλου Παύλου με τη λεωφόρο Τάφοι των Βασιλέων και την οδό Δαιδάλου στην Πάφο. Η λεωφόρος Αποστόλου Παύλου πλάτους 30.5 ποδών, η οποία ενώνει την Κάτω Πάφο στα νότια με την Πάφο στα βόρεια, ήταν μείζονος σημασίας έναντι των δύο άλλων παρέχοντας δικαίωμα προτεραιότητας στα οχήματα που ήλαιναν σε αυτή. Η λεωφόρος Τάφοι των Βασιλέων, πλατιά πάροδος στα αριστερά σε σχέση με βόρεια κατεύθυνση επί της λεωφόρου Αποστόλου Παύλου, είχε στην ένωση της με τη δεύτερη ευρύτατο στόμιο με διαχωριστική νησίδα στη μέση. Η είσοδος στη λεωφόρο Αποστόλου Παύλου ελεγχόταν από σήματα "αλτ" πρώτα με πινακίδα και μετά, λίγο πριν από τη συμβολή, με άσπρη γραμμή. Περίπου απέναντι βρίσκεται η οδός Δαιδάλου. Η διασταύρωση δεν ελεγχόταν τότε με φάτα τροχαίας.

Ο εφεσίβλητος οδηγούσε το αυτοκίνητό του στη λεωφόρο Αποστό-

- λου Παύλου με βόρεια κατεύθυνση και πλησίαζε τη διασταύρωση. Ο εφεσείων, έχοντας φθάσει στο τέρμα της λεωφόρου Τάφοι των Βασιλέων, είχε σταματήσει στη γραμμή του “αλτ” αναμένοντας ευκαιρία για να εισέλθει στη λεωφόρο Αποστόλου Παύλου με προοπτική να στρίψει δεξιά. Και ενώ βρισκόταν εκεί συνομίλησε με τους επιβαίνοντες διπλανού σταματημένου αυτοκινήτου, το πρώτο σε μια σειρά, που επίσης ανέμενε για να εισέλθει στη λεωφόρο Αποστόλου Παύλου. Τελικά ο εφεσείων βγήκε ενόσω ο εφεσίβλητος προχωρούσε στη διασταύρωση και τα οχήματά τους συγκρούστηκαν κάπου στο μέσο της, εντός της λεωφόρου Αποστόλου Παύλου. Το ακριβές σημείο, όπως το διέγινωσε το δικαστήριο, είχε απόσταση 14.5 πόδια από τη νοητή γραμμή της συμβολής της μιας λεωφόρου με την άλλη και περίπου κάθετα με το μέρος από όπου είχε εκκινήσει ο εφεσίβλητος. Σημαντικά συναρτημένο με το σημείο σύγκρουσης ήταν και το ότι το μέρος του αυτοκινήτου που ήρθε σε επαφή με τη μοτοσυκλέτα ήταν η αριστερή μπροστινή γωνία του, γεγονός που τοποθετεί το αυτοκίνητο κατά την κρίσιμη στιγμή μερικώς στη δεξιά πλευρά της λεωφόρου σε σχέση με την πορεία του.
- 20 Αυτά αποτελούσαν τα αδρά εξωτερικά γνωρίσματα της σύγκρουσης. Υπήρχαν όμως και άλλες πτυχές που φώτιζαν την επέλευση του συμβάντος. Αρχίζουμε με την εξήγηση την οποία έδωσε ο εφεσείων αναφορικά με την είσοδό του στη διασταύρωση. Έχοντας σταματήσει στο “αλτ” είδε πως από τα αριστερά του η λεωφόρος
- 25 Αποστόλου Παύλου ήταν ελεύθερη, ενώ από τα δεξιά πλησίαζε ένα αυτοκίνητο τύπου βαν το οποίο προχωρώντας έδειξε με το σηματοδότη του ότι θα έστριβε αριστερά για να εισέλθει στη λεωφόρο από όπου αυτός θα έβγαινε και ταυτόχρονα μείωσε ταχύτητα επιβεβαιώνοντας έτσι την πρόθεση την οποία μετέδιδε το σήμα. Λίγα μέτρα
- 30 προτού το βαν εισέλθει στην πάροδο, και μη βλέποντας άλλο όχημα πίσω, ο εφεσείων εισήλθε στη λεωφόρο εφόσον, κατά τις ενδείξεις που είχε, δεν εμπόδιζε τη διέλευση οποιουδήποτε οχήματος. Όταν όμως έφθασε στο κέντρο της διασταύρωσης αντιλήφθηκε την παρουσία του αυτοκινήτου του εφεσίβλητου, η θέση και η ταχύτητα του
- 35 οποίου έδειχναν ότι βρισκόταν ενωρίτερα δεξιότερα του βαν σε εγχείρημα προσπεράσματος. Και αυτό εξηγούσε γιατί δεν είχε γίνει αντιληπτό έγκαιρα.
- 40 Εκθέτουμε τώρα, το ίδιο συνοπτικά, τη μαρτυρία του εφεσίβλητου αναφορικά με ό,τι περιέβαλλε τη σύγκρουση. Τηρούσε, καθώς είπε, την αριστερή πλευρά περίπου δύο πόδια από την άκρη και προχωρούσε “πάρα πολύ σιγά”. Στην πραγματικότητα, καθώς ο ίδιος εξείδικευσε, η ταχύτητά του ανερχόταν σε 50 χ.α.ω. που σε κατοικημένη περιοχή αποτελούσε το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο. Δεν ενθυμόταν

στα σίγουρα αν υπήρχε προπορευόμενο όχημα. Πιθανολόγησε όμως αναφέροντας ότι ίσως να μην υπήρχε εφόσον ο ίδιος είχε ανεμπόδιστη ορατότητα και μπορούσε από μεγάλη απόσταση να δει τα σταματημένα οχήματα στη λεωφόρο Τάφοι των Βασιλέων, αλλά και ότι πάλι ίσως να υπήρχε τέτοιο όχημα εφόσον αλλιώς δεν θα είχαν λόγο εκείνα τα οχήματα να μην προχωρήσουν δεδομένης της δικής του απόστασης. Κατέληξε ότι αν πάντως υπήρχε προπορευόμενο βαν δεν μπορεί να ήταν σε κοντινή απόσταση και να μην το ενθυμόταν. Εν πάση περιπτώσει, συνάγεται από όσα ανέφερε ότι και αν ακόμα υπήρχε το βαν, ο ίδιος δεν επιχείρησε να το προσπεράσει ή έστω να οδηγήσει δεξιότερα εξ αιτίας του. Την πορεία του μέχρι τη στιγμή της σύγκρουσης ο εφεσίβλητος την εμφάνισε ως σταθερά την ίδια. Αυτό προκύπτει από σωρεία απαντήσεών του σε σχετικές ερωτήσεις παρότι σε μια άφησε να εννοηθεί ότι προέβη σε ελιγμό τέσσερα μέτρα πριν από το σημείο σύγκρουσης. Πάντως, το πρωτόδικο δικαστήριο, συνοψίζοντας τη μαρτυρία του, ανέφερε ότι "η εξήγηση που έδωσε γιατί σε κάποιο στάδιο πήγε δεξιά είναι ότι προσπάθησε να αποφύγει τον ενάγοντα ο οποίος είχε πέσει από το καπό στην άσφαλο". Η θέση λοιπόν του εφεσίβλητου όπως την αντιλήφθηκε το πρωτόδικο δικαστήριο ήταν ότι η μοτοσυκλέτα εισήλθε στη διασταύρωση όταν το αυτοκίνητό του βρισκόταν τόσο κοντά ώστε να μην προλάβει ο ίδιος να αντιδράσει καθόλου πλην κάποιου φρεναρίσματος κατά την τελευταία στιγμή. Αλλαγή πορείας επιχείρησε μόνο μετά τη σύγκρουση, στρίβοντας πρώτα στα δεξιά προφανώς για να μειώσει τις επιπτώσεις και έπειτα στα αριστερά για να αποφύγει τα εξ αντιθέτου ελαύνοντα οχήματα.

Στην πρωτόδικη απόφαση, κατόπιν σύνοψης της μαρτυρίας εκτίθενται τα εξής ως αξιολόγηση:

"Στο θέμα αυτό δέχομαι τη μαρτυρία του Μ.Ε.1 Αστυφύλακα Νίκου Σταυρινού που εξέτασε την υπόθεση, το σχεδιάγραμμα ως επίσης και τη μαρτυρία του εναγόμενου ότι τα γεγονότα έλαβαν χώρα όπως αυτός τα εξέθεσε ότι δηλαδή ενώς αυτός πήγαινε στη Λεωφόρο Απ. Παύλου που είναι ο κύριος δρόμος μεταξύ Πάφου και Κ. Πάφου παρά τη διασταύρωση τούτου με την οδό Τάφοι των Βασιλέων που είναι πάροδος ο ενάγων βγήκε από αυτή την πάροδο κατά τέτοιο τρόπο, απέκοψε το δρόμο του εναγόμενου και προκάλεσε το υπό εξέταση δυστύχημα".

Καταλήγει, ύστερα από αναφορά σε διάφορες αποφάσεις σχετικά με την ευθύνη οδηγού σε κύριο δρόμο και οδηγού που εισέρχεται από πάροδο, ότι:

5 “.....ο ενάγων ευθύνεται εξολοκλήρου για το παρόν δυστύχημα διότι η απόσταση που αυτός βρισκόταν από το αυτοκίνητο του εναγόμενου όταν μπήκε στον κύριο δρόμο ήτο τόσο μικρή που δεν άφηγε στον εναγόμενο περιθώρια ελιγμού ή άλλης ενέργειας πέραν εκείνων που έλαβε στην προσπάθειά του να αποφύγει το δυστύχημα.”

10 Τη διάσταση στη μαρτυρία του εφεσίβλητου μεταξύ της πορείας του, όπως την περιέγραψε, πλησίον της άκρης της αριστερής του πλευράς και του αδιαμφισβήτητου σημείου σύγκρουσης πολύ δεξιότερα το οποίο έδειχνε ότι ο εφεσίβλητος κρατούσε μερικώς τη δεξιά του πλευρά - κι αυτό, σύμφωνα με την εκδοχή του από κάποια απόστα-

15 ση - το δικαστήριο δεν τη σχολίασε. Αυτή η διάσταση ενέχει σημασία η οποία συναρτάται με τη μαρτυρία του εφεσείοντα για την ύπαρξη προπορευόμενου βαν το οποίο ο εφεσίβλητος φέρεται να είχε επιχειρήσει να προσπεράσει. Ενώ καμιά αναφορά δεν γίνεται στην αξιολόγηση για αυτή την εκδοχή ή γενικότερα για την αξιοπιστία του εφεσείοντα.

20 Το ότι βέβαια ο εφεσίβλητος οδηγούσε στη μέση της λεωφόρου, καταλαμβάνοντας και μέρος της άλλης πλευράς, δεν αποτελεί από μόνο του ένδειξη αμέλειας προς οχήματα εξερχόμενα από πάροδο: βλ. *Χριστοδούλου v. Γρηγορίου* (1989) 1(Ε) Α.Α.Δ. 178 στη σελ. 184. Ωστόσο, όταν η τέτοια θέση επί του δρόμου είναι το αποτέλεσμα

25 προσπεράσματος ή προσπάθειας για προσπέρασμα το οποίο για τον ένα ή τον άλλο λόγο δεν ολοκληρώθηκε, η εικόνα αλλάζει εξ αιτίας της παρουσίας του άλλου οχήματος. Ελλοχεύουν δύο κίνδυνοι. Ο ένας, ο συνηθέστερος, είναι να στρίψει το προπορευόμενο όχημα δεξιά όσο και αν το πράττει αυτό λανθασμένα, με αποτέλεσμα να

30 αποκόψει την πορεία του προσπερνόντος οχήματος. Ο άλλος είναι να μη γίνει αντιληπτή η παρουσία του προσπερνόντος οχήματος σε εξερχόμενον από αριστερή πάροδο: βλ. για παράδειγμα την *Dorrington v. Griff Fender* [1953] 1 All E.R. 1177. Επισημαίνουμε σχετικά και τον Καν. 58(1)(ιε) των περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμών του 1984 που απαγορεύει

35 το προσπέρασμα σε διασταυρώσεις.

40 Στην προκείμενη περίπτωση, το πρωτόδικο δικαστήριο όφειλε κατά την άποψή μας να κατευθύνει την προσοχή του και στη μαρτυρία του εφεσείοντα αναφορικά με την ύπαρξη, προηγουμένως, προπορευόμενου οχήματος το οποίο έστριψε αριστερά και αυτό σε συσχετισμό με τη θέση που τηρούσε το αυτοκίνητο του εφεσίβλητου. Για να διαγνωστεί πρωτόδικα αν πράγματι δημιουργήθηκε κατάσταση που μείωνε τη δυνατότητα του εφεσείοντα να εντοπίσει

έγκαιρα την παρουσία του εφεσίβλητου. Οπότε, αν συνέβηκε αυτό, το δικαστήριο θα έπρεπε να εκφέρει κρίση ως προς το κατά πόσο ή όχι και ο εφεσίβλητος ήταν σε κάποιο βαθμό υπεύθυνος για την πρόκληση του ατυχήματος.

5

Διαπιστώνουμε, ως εκ τούτου, κενό στην πρωτόδικη απόφαση το οποίο επιβάλλει την επανεκδίκαση. Γι' αυτό παραμερίζουμε την πρωτόδικη απόφαση και διατάσσουμε επανεκδίκαση από άλλο δικαστή, με πρόνοια όπως τα έξοδα της έφεσης ακολουθήσουν το αποτέλεσμα της νέας δίκης.

10

Η έφεση επιτυγχάνει. Διατάσσεται επανεκδίκαση.