

14 Μαΐου, 1990

[ΠΙΚΗΣ, ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ, ΚΑΤΖΗΤΣΑΓΓΑΡΗΣ, Δ/στές]

ΑΝΔΡΕΑΣ ΒΙΚΗΣ,

Εφεσείων-Εναγόμενος,

v.

ΠΟΥΚΑΡΠΟΥ ΝΕΟΦΥΤΟΥ,

Εφεσ(βλητου (Τριτοδιάδικου).

) (Πολιτική Έφεση Αρ. 7376).

5 Αμέλεια — Οδικόν ατύχημα — Ουρά αυτοκινήτων σε Λεωφόρο και προσπάθεια εφεσείοντος να εισέλθει από το σπίτι του στη Λεωφόρο με οπισθία κίνηση — Οδηγός φορτηγού σταμάτησε κατά τρόπο που άφηνε άνοιγμα στην ουρά — Ο εφεσείων εξεμεταλλεύθη το άνοιγμα, εισήλθε στη Λεωφόρο και ευθυγράμμισε το όχημά του με κατεύθυνση αντίθετη με την κατεύθυνση της ουράς — Αμέσως μετά και προκειμένου να καταλάβει την αριστεράν πλευράν της Λεωφόρου άρχισε να την διασταυρώνει διαγώνια — Η κίνηση αυτή απέκοψε την πορείαν δικύκλου αυτοκινήτου (μοτοσυκλέττας) 10 που προσπερνούσε την ουράν από την έξω πλευρά της, βρισκόμενο, όμως, στην αριστερή πλευρά σε σχέση με το μέσον της Λεωφόρου — Το πλάτος της Λεωφόρου και η έλλειψη κινήσεως από την αντίθετη κατεύθυνση επέτρεπαν την εν λόγω κίνηση, ενώ το άνοιγμα στην ουρά δεν ήταν ορατό — Ορθό το συμπέρασμα ότι ο οδηγός του δικύκλου δεν ευθύνετο για σύγκρουση. 15

Αμέλεια — Μέτρο κρίσεως ευθύνης αυτών, που χρησιμοποιούν δημόσιαν οδό — Είναι ο μέσος συνετός άνθρωπος.

Τα γεγονότα της υπόθεσης αυτής προκύπτουν σαφώς από το πρώτο πιο πάνω περιληπτικό σημείωμα.

20 Η έφεση απορρίπτεται με έξοδα.

Αναφερόμενες αποφάσεις:

Clarke v. Winchurch and Others [1969] 1 All E.R. 275·

Worsfold v. Howe [1980] 1 All E.R. 1028·

Panayiotou v. Μανρου (1970) 1 C.L.R. 215·

25 Ceraolis and Another v. Charalambous (1976) 1 C.L.R. 810·

Pantelis v. Heracleous (1982) 1 C.L.R. 213.

Petrou v. Socratous and Another (1988) 1 C.L.R. 595.

Έφεση.

Έφεση από τον εναγόμενο κατά της απόφασης του
Επαρχιακού Δικαστηρίου Λεμεσού (Κορφιώτης, Ε.Δ.) 5
που δόθηκε στις 24 Φεβρουαρίου, 1987 (Αρ. Αγωγής 6288)
με την οποία ο τριτοδιάδικος απαλλάχθηκε από κάθε ευθύ-
νη για συνεισφορά στην αποζημίωση του ενάγοντα.

A. Μυριάνθης, για τον εφεσείοντα.

A. Λεμής, για τον εφεσιβλήτο. 10

ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ: Την απόφαση του Δικαστηρίου θα
δώσει ο δικαστής κ. Γ.Μ. Πικής.

ΠΙΚΗΣ Δ.: Η έφεση στρέφεται εναντίον της απόρριψης
από το Επαρχιακό Δικαστήριο Λεμεσού της ειδοποίησης 15
του εναγόμενου-εφεσείοντα για συνεισφορά εκ μέρους του
τριτοδιαδίκου στην αποζημίωση του ενάγοντα, επιβάτη
στη μοτοσυκλέττα του τελευταίου, ο οποίος διεκδικούσε
με την αγωγή του αποζημιώσεις εναντίον του εφεσείοντα
για αμέλεια. Η έφεση περιορίζεται, όπως διευκρινίζεται 20
τόσο στην ειδοποίηση της έφεσης όσο και στη δήλωση του
δικηγόρου του εφεσείοντα ενώπιόν μας, στο μέρος εκείνο
της απόφασης με το οποίο απαλλάττεται από κάθε ευθύνη
ο τριτοδιάδικος-εφεσιβλήτος.

Το οδικό δυστύχημα και οι συνθήκες κάτω από τις
οποίες επεσυνέβη, που ήταν το κύριο θέμα της αγωγής, 25
έλαβε χώρα, σύμφωνα με τα ευρήματα του πρωτόδικου Δι-
καστηρίου, κάτω από τις εξής συνθήκες :

Το όχημα του εφεσείοντα ήταν σταθμευμένο σε χώρο
στάθμευσης σε κατοικία που εφάπτεται της Λεωφόρου
Μακαρίου στη Λεμεσό, μιας από τις κεντρικές οδικές αρ- 30
τηρίες της πόλης. Υπήρχε ουρά αυτοκινήτων η οποία κα-

τευθυνόταν από Δυσμάρ προς Ανατολάς, κατά μήκος της
 Λεωφόρου, προς τη διασταύρωση Αγίας Φύλαξης που
 ελέγχεται από φώτα της τροχαίας. Ο εφεσείων κατέστησε
 σαφές με τις ενέργειές του ότι επεδίωκε να οδηγήσει το
 5 αυτοκίνητό του στη λεωφόρο με οπίσθια κατεύθυνση.
 Προσήλκυσε την προσοχή του οδηγού ενός των διερχομέ-
 νων αυτοκινήτων (φορτηγού) ο οποίος σταμάτησε κοντά
 στην είσοδο της κατοικίας ώστε να διευκολύνει την έξοδο
 του εφεσείοντα στον κύριο δρόμο. Η ουρά των σταθμευμέ-
 10 νων αυτοκινήτων έφθανε, σύμφωνα με τα ευρήματα του
 Δικαστηρίου, μέχρι τα φώτα της τροχαίας που κατά τον
 κρίσιμο χρόνο ήταν στη στάση του κόκκινου. Η απόσταση
 από την κατοικία από την οποία εξήλθε ο εφεσείων μέχρι
 15 τα φώτα της τροχαίας ήταν περίπου 60 μέτρα. Η στάθμευ-
 ση του φορτηγού έξω από την κατοικία που ήταν σταθμευ-
 μένο το αυτοκίνητο του εφεσείοντα, δημιούργησε μικρό
 άνοιγμα στην ουρά των σταθμευμένων αυτοκινήτων, το
 οποίο κατέστησε δυνατή την έξοδο με οπίσθια κατεύθυνση
 του οχήματος του εφεσείοντα στον κύριο δρόμο. Μετά την
 20 έξοδό του και την ευθυγράμμιση του αυτοκινήτου του
 προς την αντίθετη κατεύθυνση από εκείνη που ακολουθού-
 σαν τα σταθμευμένα αυτοκίνητα, προχώρησε για να δια-
 σταυρώσει το δρόμο διαγωνίως και να προχωρήσει προς
 την αντίθετη κατεύθυνση. Κατά τον ίδιο περίπου χρόνο ο
 25 εφεσίβλητος οδηγούσε τη μοτοσυκλέττα του κατά μήκος
 της ίδιας κατεύθυνσης με εκείνη των σταθμευμένων αυτο-
 κινήτων. Η μικρή έκταση χώρου που κατελάμβανε η μοτο-
 συκλέττα του κατέστησε ευχερές το προσπέρασμα των
 σταθμευμένων αυτοκινήτων χωρίς εμπόδιο· κατευθυνόταν
 30 προς τη διασταύρωση των φώτων της τροχαίας με πρόθε-
 ση να στρίψει δεξιά. Κανένα ορατό εμπόδιο δεν υπήρχε
 στην πορεία του. Ο αστυνομικός, ο οποίος διερεύνησε το
 δυστύχημα μετά από επίσκεψη στην σκηνή, διαπίστωσε ότι
 οι διαστάσεις της λεωφόρου, πλάτους 33 ποδών, καθώς
 35 και η διάρθρωση του δρόμου καθιστούσαν ευχερή τη δια-
 κίνηση του μοτοσυκλετιστή με τον τρόπο που επέλεξε.

Ο εφεσείων μετά την είσοδό του στο δρόμο και την ευ-
 θυγράμμιση του αυτοκινήτου, κατευθύνθηκε προς την
 αντίθετη κατεύθυνση, όπως έχει αναφερθεί, από τα σταθ-

μευμένα αυτοκίνητα. Στην προσπάθειά του να καταλάβει την αριστερή πλευρά του δρόμου, ο εφεσείων έφραξε με το αυτοκίνητό του την πορεία της επερχόμενης μοτοσυκλέτας. Το αυτοκίνητο του εφεσείωντα προβλήθηκε και κατέλαβε έκταση επτά ποδών πέραν του σταθμευμένου φορτηγού όταν η μοτοσυκλέτα βρισκόταν σε απόσταση λίγο μόνο ποδών από το σημείο εκείνο. Λόγω της μικρής απόστασης που χώριζε το δυο οχήματα, η πιθανότητα αποφυγής της σύγκρουσης ήταν μηδαμινή. Ο μοτοσυκλεττιστής έκλινε προς τα δεξιά σε μια ύστατη προσπάθεια αποφυγής της σύγκρουσης, χωρίς όμως επιτυχία· συγκρούστηκε με το μπροστινό αριστερό άκρο του αυτοκινήτου του εφεσείωντα.

Ο εφεσείων δεν έθεσε υπό αμφισβήτηση τα ευρήματα του πρωτόδικου Δικαστηρίου, περιλαμβανομένων και των ευρημάτων με τα οποία απορρίφθηκε η εκδοχή του εφεσείωντα, και έγινε δεκτή εκείνη του εφεσιβλήτου. Σύμφωνα με τη μαρτυρία του τελευταίου, η ύπαρξη του ανοίγματος για να διευκολυνθεί ο εφεσείων να εισέλθει στον κύριο δρόμο, δεν ήταν ορατή ούτε ήταν δυνατό να παρακολουθήσει τι γινόταν σ' εκείνο το χώρο ενόψει των σταθμευμένων αυτοκινήτων και του φραγμού που έβεταν στην ορατότητά του. Η ουρά των αυτοκινήτων φαινόταν να είναι συνεχής μέχρι τα φώτα, συνεπώς δεν είχε λόγο να αναμένει την είσοδο στο δρόμο οποιουδήποτε οχήματος από την κατεύθυνση που βγήκε ο εφεσείων. Ο κ. Μυριάνθης εισηγήθηκε ότι, σύμφωνα με τη νομολογία, οδηγοί οι οποίοι εισέρχονται από παρόδους, ή από χώρους στάθμευσης, στον κύριο δρόμο, δεν ενεργούν ιδίω κινδύνω, ούτε υπάρχει αυστηρός κανόνας ο οποίος να επιβάλλει την είσοδό τους σε κύριο δρόμο ίντζα με ίντζα ώστε να αποκλείεται το ενδεχόμενο παρεμβολής του στην πορεία επερχόμενων οχημάτων. Τη θέση του υποστήριξε με αναφορά σε δυο αγγλικές αποφάσεις - *Clarke v. Winchurch and Others* (1969) 1 All E.R. 275, και *Worsfold v. Howe* (1980) 1 All E.R. 1028. Οι ίδιες θέσεις, εισηγήθηκε, υποστηρίζονται και από αριθμό κυπριακών αποφάσεων, περιλαμβανομένων των *Panayiotou v. Mavrou* (1970) 1 C.L.R. 215, *Nicos Caraolis and Another v. Ioannis Charalambous* (1976) 1 C.L.R. 310,

Pantelis v. Heracleous (1982) 1 C.L.R. 213, και *Petrou v. Socratous and Another* (1988) 1 Α.Α.Δ. 595). Έχουμε επίσης αναφορά στο Σύγγραμμα BINGHAM'S MOTOR CLAIMS CASES, 7th ed., 73, στο οποίο αναλύονται οι ευθύνες οδηγών που προσπερνούν ουρά σταθμευμένων αυτοκινήτων (Jumping the Queue).

Σύμφωνα με τις εισηγήσεις του κ. Μυριάνθη, το προσέγραμμα των σταθμευμένων αυτοκινήτων συνιστούσε αμέλεια εκ μέρους του εφεσιβλήτου έστω κι' αν γίνει δεκτό
 10 ότι δεν ήταν ορατή η ύπαρξη του ανοίγματος το οποίο δημιουργήθηκε για να βγει στον κύριο δρόμο ο εφεσείων. Λαμβάνοντας υπόψη τις διαστάσεις της λεωφόρου και το χώρο που κατελάμβαναν τα σταθμευμένα οχήματα - 13 πόδια - ο μοτοσυκλετιστής στη θέση του εφεσιβλήτου
 15 μπορούσε εύλογα να προσπεράσει τα σταθμευμένα αυτοκίνητα αναλογιζόμενοι τις μικρές διαστάσεις της μοτοσυκλέττας και την ευχέρεια παραμονής του στο αριστερό ήμισυ του δρόμου σε περίπτωση επερχόμενων αυτοκινήτων. Κατά τον κρίσιμο χρόνο δεν ερχόντουσαν αυτοκίνητα από την αντίθετη κατεύθυνση. Το δυστύχημα επεσυνέβη
 20 πέραν του κέντρου του δρόμου, προς τη δεξιά πλευρά, λόγω της ύστατης προσπάθειας που κατέβαλε ο μοτοσυκλετιστής να αποφύγει το δυστύχημα κλίνοντας προς τα δεξιά.

25 Το κρίσιμο ερώτημα - και αυτό είναι το αποφασιστικό σημείο της έφεσης - είναι αν η στάθμευση αριθμού οχημάτων έξω από την κατοικία, από την οποία εξήλθε ο εφεσείων, έπρεπε να αποτελέσει προειδοποίηση για το μοτοσυκλετιστή ότι ήταν ενδεχόμενο να εισέλθει στον κύριο
 30 δρόμο και να παρεμβληθεί στην πορεία του άλλο όχημα. Η απάντηση είναι αρνητική. Η ύπαρξη του ανοίγματος στην ουρά της τροχαίας που διευκόλυνε την είσοδο του οχήματος του εφεσείωντα, δεν ήταν ορατή ούτε μπορούσε να αναμένεται κατά λογική πρόβλεψη η είσοδος στον κύριο
 35 δρόμο και παρεμβολή άλλου οχήματος στην πορεία πλευσεως του εφεσιβλήτου.

Συνεπώς δεν παρέλειψε ο εφεσιβλήτος να εκπληρώσει

κανένα καθήκον το οποίο όφειλε στον εφεσείοντα. Η τα-
 χύτητα με την οποία ήλαινε ο τελευταίος, 25 περίπου
 μίλια την ώρα, δε συνιστούσε αφεαυτής παράλειψη στην
 εκτέλεση καθήκοντος οφειλόμενη στον εφεσείοντα. Όπως 5
 διαφαίνεται από τις αποφάσεις στις οποίες έχει αναφερ-
 θεί ο δικηγόρος του εφεσείοντα και, γενικότερα, από τις
 αρχές που διέπουν τον καθορισμό της αμέλειας, το μέτρο
 με το οποίο κρίνονται οι πράξεις προσώπων που χρησι-
 μοποιούν το δημόσιο δρόμο, είναι εκείνο του μέσου συνε-
 τού ανθρώπου, και ο προσδιορισμός του καθήκοντος ενός 10
 εκάστου ποικίλλει ανάλογα με τα αντικειμενικά δεδομένα
 που επικρατούν στη σκηνή. Το καθήκον για τη λήψη προ-
 φυλακτικών μέτρων μορφοποιείται ενόψει κινδύνου ο
 οποίος διαφαίνεται κατά λογική πρόβλεψη. Ο εφεσείων,
 και άλλωστε δεν αμφισβητήθηκε, εισερχόμενος στον κύριο 15
 δρόμο και προχωρώντας πέραν των σταθμευμένων οχημά-
 των καθ' ον χρόνο βρισκόταν πολύ κοντά ο μοτοσυκλετι-
 στής, παραβίασε τα καθήκοντά του έναντι του συνεπιβάτη
 του μοτοσυκλετιστή και ορθά κρίθηκε αμελής. Στην πρό-
 κληση της ζημίας που υπέστη ο συνεπιβάτης του, ο εφεσί- 20
 βλητος δε συνέβαλε με οποιοδήποτε τρόπο γιατί δε μπο-
 ρούσε εύλογα να αναμένει τη δημιουργία του κινδύνου
 τον οποίο προκάλεσε στο δρόμο ο εφεσείων, φράσσοντας
 την πορεία του. Τα μέτρα δε τα οποία έλαβε κάτω από τον 25
 πιεστικό κίνδυνο, ήταν μέσα στα όρια του λογικού. Συνε-
 πώς, δεν είχε συμβάλει με δική του αμέλεια στην πρόκλη-
 ση της ζημίας του επιβάτη, ενάγοντα στην αγωγή στο πρω-
 τόδικο Δικαστήριο. Η θέση του εφεσιβλήτου, ότι δεν
 καταδείχθηκε οτιδήποτε που να δικαιολογεί επέμβαση με 30
 την ετυμηγορία του πρωτόδικου Δικαστηρίου, ευσταθεί.

Η έφεση απορρίπτεται με έξοδα.