

20 Ιουλίου, 1990

[ΜΑΛΑΧΤΟΣ, ΚΟΥΡΡΗΣ, ΠΟΓΙΑΤΖΗΣ, Δ/στές]

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΓΑΠΙΟΥ,

Εφεσείων-Εναγόμενος,

v.

ΓΙΑΝΝΑΚΗ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ,

*Εφεσίβλητου-Ενάγοντα.**(Πολιτική Έφεση Αρ. 7257).*

5 *Αμέλεια — Συντρέχουσα Αμέλεια — Οδική Σύγκρουση — Καθήκοντα οδηγών, όταν πλησιάζουν ο ένας τον άλλο από την αντίθετη κατεύθυνση — Επιμερισμός ευθύνης — Ποιοι οι καθοριστικοί παράγοντες — Η υπαιτιότητα (blameworthiness), που συναρτάται με την εκπλήρωση των καθηκόντων του κάθε οδηγού για την ασφάλεια του άλλου και αιτιώδης συνάφεια (causative potency) μεταξύ της αμελείας των δύο οδηγών και της ζημίας, που είναι το αντικείμενο της δίκης — Η ευθύνη επιμερίζεται υπό το πρίσμα της κοινής λογικής με γνώμονα τον μέσο συνετό πολίτη.*

10 Ο Εφεσείων, που οδηγούσε στον κύριο δρόμο Λεμεσού-Πάφου προς την Πάφο το λεωφορείο του, άρχισε σε κάποιο σημείο να στρίβει δεξιά στο δρόμο προς την Τίμη, αφού προηγουμένως έκαμε το αναγκαίο σήμα, αλλά παρά το ότι είχε κάποια αντίληψη

15 ότι από την αντίθετη κατεύθυνση ήρχετο κάποιο αυτοκίνητο, που, όπως, διεφάνη οδηγούσε ο Εφεσίβλητος, ο οποίος προσεπάθησε να αποφύγει την σύγκρουση, εφαρμόζοντας την τροχοπέδη του οχήματός του (ίχνη 116 ποδών), πλην, όμως, δεν το κατόρθωσε. Το πρωτόδικο Δικαστήριο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο Εφεσίβλητος μπορούσε να αντιληφθεί ενωρίτερα την πρόθεση του Εφεσείου-

20 ντος να στρίψει και συγκεκριμένα από απόσταση 500 ποδών, μεγαλύτεραν δηλαδή κατά πολύ του μήκους των ιχνών της τροχοπέδης του αυτοκινήτου του. Υπό το φώς των πιο πάνω περιστάσεων το πρωτόδικο Δικαστήριο κατένειμε την ευθύνη για την σύγκρουση

25 70% σε βάρος του Εφεσείου και 30% σε βάρος του Εφεσίβλητου. Ως αποτέλεσμα ο Εφεσείων καταχώρησε την παρούσα Έφεση, στην οποία το μόνον επίδικο θέμα ήταν το θέμα του εν λόγω επιμερισμού ευθύνης.

Το Ανώτατο Δικαστήριο, απορρίπτοντας την Έφεση, ανάλυσε τις αρχές, που θίγονται στο πιο πάνω περιληπτικό σημείωμα, με

αναφορά στην σχετική νομολογία.

Η Έφεση απορρίπτεται με έξοδα.

Αναφερόμενες υποθέσεις:

Papadopoulos v. Pericleous (1980) 1 C.L.R. 576.

Stavrou v. Papadopoulos (1969) 1 C.L.R. 172.

5

Panayiotou v. Christofi and another (1983) 1 C.L.R. 143.

Bracegirdle v. Oxley [1947] 1 All E.R. 126.

Theophanous v. Markides (1975) 1 C.L.R. 199 at pp. 205-206.

10

Christodoulou v. Gregoriou (1989) 1 A.A.Δ.(Ε) 178.

Charalambous v. Kassapis (1988) 1 C.L.R. 25.

Polycarpou v. Adamou (1988) 1 C.L.R. 727.

Έφεση.

Έφεση από τον εναγόμενο κατά της απόφασης του 15
Επαρχιακού Δικαστηρίου Πάφου (Χρυσοστομής, Π.Ε.Δ.)
που δόθηκε στις 22 Σεπτεμβρίου, 1986 (Αρ. Αγωγής 1080/
83) με την οποία κατένειμε ευθύνη σε 70% εναντίον του
και 30% εναντίον του ενάγοντα.

Ε. Κορακίδης, για τον εφεσεύοντα.

20

Α. Μάγος, για τον εφεσίβλητο.

Cur. adv. vult.

ΜΑΛΑΧΤΟΣ Δ.: Την απόφαση του Δικαστηρίου θα
εκδώσει ο Δικαστής κ. Α. Κούρρης.

ΚΟΥΡΡΗΣ Δ. Η έφεση στρέφεται εναντίον της απόφα- 25
σης του Επαρχιακού Δικαστηρίου Πάφου, με την οποία
κατένειμε την ευθύνη σε 70% εναντίον του εφεσεύοντα-
εναγόμενου και 30% εναντίον του εφεσίβλητου-ενάγοντα,
σχετικά με τροχαίο ατύχημα το οποίο επεσυνέβη επί του

κυρίου δρόμου Πάφου-Λεμεσού, παρά το χωριό Τίμη.

- Τα γεγονότα σε συντομία είναι τα εξής: Το βράδυ της 10ης Νοεμβρίου 1980 ο εφεσίβλητος οδηγούσε το αυτοκίνητό του υπ' αριθμό ΗΤ587 κατά μήκος του κύριου δρόμου Πάφου-Λεμεσού με κατεύθυνση προς τη Λεμεσό. Το 5 ανώτατο όριο ταχύτητας είναι 50 μ.τ.ω.. Οδηγούσε στην αριστερή πλευρά του δρόμου με τα φώτα του αναμμένα. Κατά τον ίδιο χρόνο ο εφεσείων οδηγούσε το λεωφορείο του υπ' αριθμό ΤΡΧ400 από την αντίθετη κατεύθυνση.
- 10 Οδηγούσε επίσης στην αριστερή πλευρά του δρόμου με τα φώτα του αναμμένα. Όταν πλησίασε στη συμβολή με το δρόμο που οδηγεί στο χωριό Τίμη, ο εφεσείων άρχισε να στρίβει προς τα δεξιά με αποτέλεσμα να αποκόψει την ελεύθερη και κανονική πορεία του εφεσίβλητου και παρό-
- 15 λο που ο εφεσίβλητος πάτησε τα φρένα εντούτοις δε μπόρεσε να αποφύγει το δυστύχημα και τα δύο οχήματα συγκρούστηκαν βίαια και ο εφεσίβλητος υπέστη σωματικές βλάβες.

- Η εκδοχή του εφεσίβλητου ενώπιον του πρωτόδικου Δικαστηρίου, ήταν ότι το δυστύχημα οφείλετο στην αμέλεια 20 του εφεσείοντα, ο οποίος δεν τηρούσε επαρκή κατόπτευση και έστριψε απότομα προς τα δεξιά για να εισέλθει στην πάροδο που οδηγεί στην Τίμη χωρίς οποιοδήποτε σήμα όταν το λεωφορείο του βρισκόταν σε μικρή απόσταση από 25 το αυτοκίνητο του εφεσίβλητου με τέτοιο τρόπο που απέκοψε την κανονική και ελεύθερη πορεία στην οποία ο εφεσίβλητος οδηγούσε το αυτοκίνητό του. Η εκδοχή του εφεσείοντα ήταν ότι έστριψε προς τα δεξιά όταν το όχημα του εφεσίβλητου βρισκόταν μακριά από αυτόν και ότι το δυστύχημα οφειλόταν στο αμελές οδήγημα του εφεσίβλητου, 30 ο οποίος οδηγούσε με υπερβολική ταχύτητα ή δεν τηρούσε επαρκή κατόπτευση και δε χρησιμοποίησε έγκαιρα τα φρένα.

- 35 Το πρωτόδικο Δικαστήριο στην απόφασή του έκαμε ευρήματα που δεν έχουν αμφισβητηθεί από τον εφεσείοντα.

Με βάση τη μαρτυρία, το πρωτόδικο Δικαστήριο βρήκε

ότι οι οδηγοί και των δύο οχημάτων είδαν ο ένας το όχημα του άλλου όταν ο εφεσίβλητος ήταν κοντά στο σπίτι του Γιαννή Γιαννή και ο εφεσεύοντας έστριβε δεξιά παρά τη συμβολή του κυρίου δρόμου με το δρόμο που οδηγεί στο χωριό Τίμη και ενώ το λεωφορείο ήταν στο κέντρο του δρόμου. Η απόσταση που χώριζε τα δύο οχήματα ήταν 500 πόδια ή λίγο περισσότερο. Ο εφεσεύων είχε προειδοποίηση ότι κάποιο όχημα ταξίδευε από την αντίθετη κατεύθυνση, γιατί είδε την ανταύγεια των φώτων αυτοκινήτου πριν από το σπίτι του Γιαννή Γιαννή. Περαιτέρω, το πρωτόδικο Δικαστήριο βρήκε ότι ο εφεσεύων προτού να αρχίσει να στρίβει δεξιά, έδειξε με το δείκτη τροχαίας ότι θα έστριβε δεξιά. Ο δρόμος είχε πλάτος 18 πόδια και κατά το χρόνο που ο εφεσίβλητος χρησιμοποίησε τα φρένα, το αυτοκίνητό του ήταν 3 πόδια από το αριστερό παγκέττο. Το σημείο συγκρούσεως ήταν το σημείο Χ εντός της κανονικής πορείας του εφεσιβλήτου. Ο εφεσεύων όταν έστριβε δεξιά οδηγούσε με ταχύτητα περίπου 5 μ.τ.ω.. Το αυτοκίνητο του εφεσίβλητου άφησε επί της ασφάλτου περτίου 113 πόδια ίχνη φρένων.

Ο πρωτόδικος Δικαστής κατέληξε ότι η πρωταρχική ή γενεσιουργός αιτία για το δυστύχημα αποτέλεσε το αμελές οδήγημα του εφεσεύοντα ο οποίος αντί να σταματήσει στο κέντρο του δρόμου για να αφήσει αρκετό χώρο για να περάσει το όχημα του εφεσιβλήτου, επιχείρησε να προχωρήσει με αποτέλεσμα να αποκόψει την ελεύθερη και κανονική πορεία του εφεσιβλήτου, χωρίς να διασφαλίσει ότι ήταν ασφαλές να οδηγήσει το όχημά του προς την κατεύθυνση της συμβολής με το δρόμο της Τίμης.

Αναφορικά με τον εφεσίβλητο, ο πρωτόδικος Δικαστής βρήκε ότι οδηγούσε το όχημά του με ταχύτητα περίπου 59 μ.τ.ω. και ότι όφειλε να είχε δει το όχημα του εφεσεύοντα από τουλάχιστο 500 πόδια μακριά, όταν ο εφεσεύοντας έστριβε προς τα δεξιά και ο εφεσίβλητος όφειλε να αντιληφθεί ότι υπήρχε άμεσος κίνδυνος σύγκρουσης. Αν από εκείνη την απόσταση ο εφεσίβλητος χρησιμοποιούσε τα φρένα, συνάγεται από τη μαρτυρία ότι υπήρχε αρκετή απόσταση για τον εφεσίβλητο να σταματήσει πριν από το

σημείο συγκρούσεως. Περαιτέρω, και αν ακόμα καθυστερούσε να χρησιμοποιήσει τα φρένα, πάλι θα ήταν σε θέση να σταματήσει έγκαιρα. Συνεπώς, κατέληξε ο πρωτόδικος Δικαστής, η ταχύτητα με την οποία οδηγούσε το όχημά του ο εφεσίβλητος δεν ήταν η πρωταρχική ή γενεσιουργός αιτία για το δυστύχημα, αλλά συνέβαλε στην πρόκληση του δυστυχήματος, δηλαδή ήταν ένοχος συντρέχουσας αμέλειας γιατί δεν χρησιμοποίησε τα φρένα έγκαιρα όπως ένας λογικός οδηγός θα έκανε για να αποφύγει το δυστύχημα. Ο εφεσίβλητος, αποφάσισε να πατήσει τα φρένα όταν βρισκετο 179 πόδια προ του σημείου της συγκρούσεως.

Η ευθύνη μεταξύ του εφεσείοντα και του εφεσίβλητου, κατανεμήθηκε σε 70% εναντίον του εφεσείοντα και 30% εναντίον του εφεσίβλητου.

Ο ευπαιδευτος δικηγόρος του εφεσείοντα, υποστήριξε ενώπιόν μας, ότι η πρωταρχική ή γενεσιουργός αιτία για το δυστύχημα οφείλετο στην υπερβολική ταχύτητα του εφεσίβλητου και συνεπώς το πρωτόδικο Δικαστήριο έσφαλε στην εκτίμηση του βαθμού υπαιτιότητας και συμβολής των πράξεων αμέλειας των δύο οδηγών στην πρόκληση της σύγκρουσης. Εισηγήθηκε ότι θα πρέπει να υπάρξει διαφοροποίηση της κατανομής της ευθύνης και να ανατραπούν τα ποσοστά σε βάρος του εφεσίβλητου.

Η επιχειρηματολογία του βασίστηκε στις υποθέσεις *Charalambos Papadopoulos v. Panayiotis Pericleous* (1980) 1 CLR 576, *Stelios Stavrou v. Georghios Papadopoulos* (1969) 1 CLR 172, *Soterios Panayiotou v. Athenodoros Christofi and another* (1983) 1 CLR. 143 και στην αγγλική υπόθεση *Bracegirdle v. Oxley* [1947] 1 All E.R. 126.

Στην υπόθεση *Pericleous* (ανωτέρω), το Δικαστήριο επανέλαβε το καθήκον της ευθύνης που πρέπει να επιδείξουν οι οδηγοί όταν πλησιάζει ο ένας τον άλλο από αντίθετη κατεύθυνση. Στην υπόθεση αυτή, βασίστηκε και ο πρωτόδικος Δικαστής, όπου στη σελίδα 579 αναφέρεται το εξής:

"As regards the duty to take care of drivers of vehicles approaching each other the following have been stated by this Court in *Theophanous v. Markides* (1975) 1 C.L.R. 199 (at pp. 205-206):

"It is well-founded principle that when two vehicles 5
are so moving in relation to each other as to be involved
in a risk of collision, each one of them owes to the other
a duty to proceed with due care (see *Nance v. British*
Columbia Electric Railway Co., Ltd. [1951] 2 All E.R.
448). This principle has been applied by our Supreme 10
Court on many occasions (see, inter alia, *Pourikkos v.*
Fevzi (1963) 2 C.L.R. 24); it is, of course, always a
question of fact whether each party has taken sufficient
precautions to avoid the collision (see the judgment of
Wilson P. in the *Pourikkos* case, supra, at p. 31)". 15

Οι υπόλοιπες αποφάσεις είναι άρρηκτα συνυφασμένες με τα ιδιαίτερα γεγονότα των υποθέσεων στις οποίες εκδόθηκαν, και δεν αποβλέπουν στην καθιέρωση της αρχής που υποστήριξε ο δικηγόρος του εφεσείοντα.

Ο καταμερισμός της ευθύνης είναι πρωτίστως έργο του 20
πρωτόδικου Δικαστηρίου και οι καθοριστικοί παράγοντες
για τον καθορισμό της ευθύνης έχουν αναφερθεί σε σω-
ρεία αγγλικών αποφάσεων τις οποίες υιοθέτησε το δικό
μας Εφετείο. Στην πρόσφατη απόφαση *Κυριάκος Χριστο-*
δούλου ν. Γρηγόρης Γρηγορίου (1989) 1 Α.Α.Δ.(Ε) 178. 25

"Ο καταμερισμός της ευθύνης είναι πρωτίστως έργο του πρωτόδικου δικαστηρίου. Οι καθοριστικοί παράγοντες για τον καθορισμό της ευθύνης είναι δύο:

(α) Η υπαιτιότητα (blameworthiness) που συναρτάται με την εκπλήρωση των καθηκόντων του κάθε οδηγού για την ασφάλεια του άλλου, και, 30

(β) Η αιτιώδης συνάφεια (causative potency) μεταξύ της αμέλειας των δύο οδηγών και της ζημιάς που προκλήθηκε και αποτελεί το αντικείμενο της δίκης.

5 Η ευθύνη επιμερίζεται κάτω από το πρίσμα της κοινής λογικής και της καθημερινής εμπειρίας. Οι εκατέρωθεν παραλείψεις συνεκτιμούνται όχι μικροσκοπικά αλλά από την πλατιά γωνία του μέσου συνετού πολίτη, όπως επεξηγείται στις υποθέσεις *Charalambous v. Kassapis* (1988) 1 C.L.R. 25 και *Polycarpou v. Adamou* (1988) 1 C.L.R. 727".

10 Ο συσχετισμός των αρχών που επεξηγούνται πιο πάνω για τον καταμερισμό της ευθύνης στα πλαίσια των γεγονότων της υπόθεσης, μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι ο πρωτόδικος Δικαστής ορθά προσέγγισε το θέμα της ευθύνης των δύο οδηγών και το θέμα της κατανομής της ευθύνης. Απορρίπτουμε τον ισχυρισμό του δικηγόρου του εφεσείοντα ότι η μεγάλη ταχύτητα του εφεσίβλητου αποτελεί την
15 πρωταρχική ή γενεσιουργό αιτία για την πρόκληση του δυστυχήματος και συμφωνούμε με τον πρωτόδικο Δικαστή ότι η παράλειψη του εφεσείοντα να σταματήσει στο κέντρο του δρόμου, όταν πρόκειτο να στρίψει προς την πάροδο που οδηγεί στο χωριό Τίμη και να δώσει προτεραιότητα
20 στον εφεσίβλητο να χρησιμοποιήσει τον κύριο δρόμο, αποτελεί την κύρια αιτία του δυστυχήματος.

25 Στην παρούσα υπόθεση δεν βρίσκουμε κανένα λόγο που να δικαιολογεί την ανατροπή των ευρημάτων του Δικαστηρίου και τον καταμερισμό της ευθύνης όπως έχει αποφασισθεί από το πρωτόδικο Δικαστήριο. Ο καταμερισμός της ευθύνης ήταν εύλογος, επειδή κύριος υπαίτιος για το δυστύχημα ήταν ο εφεσείων, στον οποίο ορθά κατανεμήθηκε το μεγαλύτερο μέρος της ευθύνης.

30 Υπό τις περιστάσεις η έφεση αποτυγχάνει και απορρίπτεται με έξοδα.

Έφεση απορρίπτεται με έξοδα.