

10 Δεκεμβρίου, 1991

[ΠΙΚΗΣ, ΚΟΥΡΡΗΣ, ΑΡΤΕΜΙΔΗΣ, Δ/στές]

ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ,

Εφεσείων,

v.

ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΦΙΛΙΠΠΟΥ,

Εφεσιβλήτου.

( Πολιτική Έφεση Αρ. 7706).

Αμέλεια — Τροχαίο ατύχημα — Συντρέχουσα αμέλεια — Ο εφεσίβλητος βγήκε να προσπεράσει προπορευόμενο όχημα και μπήκε στην πορεία του εφεσείοντα με αποτέλεσμα να συγκρουσθούν — Κατά πόσο ο εφεσείων ήταν ένοχος συντρέχουσας αμέλειας διότι δεν χρησιμοποίησε το παγκέττο — Αγωνία της στιγμής. 5

Έξοδα — Δόθηκαν μόνο τα μισά έξοδα στην απαίτηση ενόψη του ότι δεν δόθηκαν έξοδα για την ανταπαίτηση — Εφόσο το εύρημα για συντρέχουσα αμέλεια ανατράπηκε, η ανταπαίτηση θα έπρεπε να είχε απορριφθεί και, κατά συνέπεια, έπρεπε να είχαν δοθεί όλα τα έξοδα για την απαίτηση. 10

Αποζημιώσεις — Έξοδα ιατρικής εξέτασης, όπου διαπιστώνεται απουσία κακώσεων — Είναι δικαιολογημένη η αναζήτηση ιατρικής γνώμης για διαπίστωση μη εξωτερικευθείσας πιθανής βλάβης.

Ενώ ο εφεσίβλητος οδηγούσε το αυτοκίνητό του στο δρόμο Λεμεσού - Πάφου με κατεύθυνση την Πάφο βγήκε δεξιά για να προσπεράσει προπορευόμενο φορτηγό αυτοκίνητο με αποτέλεσμα να παρεμβληθεί στην πορεία του αυτοκινήτου του εφεσείοντα, που ερχόταν από την αντίθετη κατεύθυνση, και να επέλθει σύγκρουση των δύο οχημάτων. Στο σημείο εκείνο υπήρχε χρησιμοποιήσιμο παγκέττο πλάτους 11 ποδών. Η απόσταση μεταξύ των οχημάτων από τη στιγμή που ο εφεσίβλητος βγήκε για να προσπεράσει μέχρι την σύγκρουση ήταν περίπου 30μ. Προέκυπτε από το σχεδιάγραμμα της σκηνης του δυστυχήματος ότι ο εφεσείων είχε δώσει αριστερή στροφή στο όχημά του αμέσως πριν από τη σύγκρουση. 15 20

Το πρωτόδικο Δικαστήριο βρήκε ότι ο εφεσείων ήταν ένοχος συντρέχουσας αμέλειας, διότι δεν είχε οδηγήσει το αυτοκίνητο του στο παγκέττο, και καταμέρισε την ευθύνη για το δυστύχημα σε 25% για τον εφεσείοντα και 75% για τον εφεσίβλητο. Επιδίκασε, μεταξύ άλλων, ποσό ΛΚ15 στον εφεσείοντα για ιατρική εξέταση, ενώ βρήκε ότι ο εφεσείων δεν είχε υποστεί κακώσεις. Επιδίκασε 25 30

επίσης στον εφεσείοντα μόνο το μισό των εξόδων του, διότι, όπως ανέφερε, δεν επιδίκασε έξοδα για την ανταπαίτηση.

5 Ο εφεσείων πρόσβαλε το εύρημα για συντρέχουσα αμέλεια, το εύρημα ότι δεν είχε υποστεί κακώσεις και το ότι του είχε επιδικασθεί μόνο το μισό των εξόδων του. Ο εφεσίβλητος με αντέφεση πρόσβαλε τον καταμερισμό της ευθύνης και την συμπερίληψη των ΑΚ15 στις αποζημιώσεις ενόψη του ευρήματος ότι ο εφεσείων δεν είχε υποστεί κακώσεις.

*Αποφασίσθηκε ότι*

10 (α) Το πρωτόδικο Δικαστήριο είχε εξετάσει την ευθύνη του εφεσείοντα άσχετα και ανεξάρτητα από την αγωνιώδη κατάσταση που αντιμετώπιζε, πράγμα που συνιστούσε σφάλμα. Ενόψη της μικρης απόστασης μεταξύ των οχημάτων, όταν προέκυψε ο κίνδυνος, και της ένδειξης ότι ο εφεσείων είχε δώσει αριστερή στροφή  
15 στο όχημά του αμέσως πριν από τη σύγκρουση, δεν εδικαιολογείτο απόδοση οποιοσδήποτε ευθύνης για το δυστύχημα στον εφεσείοντα.

20 (β) Ενόψη της πιο πάνω απόφασης, ανατράπηκε και ο κύριος λόγος που είχε οδηγήσει το πρωτόδικο Δικαστήριο να επιδικάσει μόνο το μισό των εξόδων του εφεσείοντα - ενάγοντα.

25 (γ) Παρά την απουσία κακώσεων η αναζήτηση ιατρικής γνώμης για την διαπίστωση μη εξωτερικευθείσας πιθανής βλάβης κρίνεται δικαιολογημένη, και γι αυτό ήταν ορθή η συμπερίληψη από το πρωτόδικο Δικαστήριο του ποσού των ΑΚ15 για την ιατρική εξέταση του εφεσείοντα. Ήταν επίσης ορθό το εύρημα για την απουσία κακώσεων.

*Η έφεση επιτράπηκε με έξοδα. Η  
αντέφεση απορρίφθηκε χωρίς έξοδα.*

*Υποθέσεις που αναφέρθηκαν:*

30 *Savva and Others v. Mylona, 23 C.L.R. 210*

*Adamis and Another v. Eracleous (1982) 1 C.L.R. 746*

*Parachristodoulou v. Hadjineophytou (1991) 1 C.L.R.426.*

**Έφεση.**

35 Έφεση από τον ενάγοντα κατά της απόφασης του Επαρχιακού Δικαστηρίου Πάφου (Αναστασίου, Προσ. Π.Ε.Δ.) που δόθηκε στις 6 Ιουλίου, 1988 (Αρ. Αγωγής 1399/84) με την οποία κατανεμήθηκε η ευθύνη για το δυ-

στύχημα κατ' αναλογία 25% στον ενάγοντα και 75% στον εναγόμενο.

*Μ. Μιχαηλίδης*, για τον εφεσείοντα.

*Α. Σ. Μυριάνθης*, για τον εφεσίβλητο.

**ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ:** Η απόφαση του Δικαστηρίου θα δοθεί 5  
από το Δικαστή Γ.Μ. Πική.

**ΠΙΚΗΣ, Δ. :** Για μια ακόμα φορά βρισκόμαστε αντιμέ-  
τωποι με την εφαρμογή των αρχών που διέπουν τον καθο-  
ρισμό της αμέλειας και τον καταμερισμό της ευθύνης με-  
ταξύ των οδηγών των δυο οχημάτων ιδιωτικής χρήσης 10  
που συγκρούστηκαν. Η σύγκρουση επήλθε ενώ τα δυο οχή-  
ματα κατευθύνονταν σε αντίθετες κατευθύνσεις, το αυτο-  
κίνητο του εφεσιβλήτου προς την Πάφο, και του εφεσειό-  
ντα προς τη Λεμεσό. Γενεσιουργό αιτία του δυστυχήματος 15  
αποτελέσε, σύμφωνα με τα ευρήματα του πρωτόδικου Δι-  
καστηρίου, η παρεμβολή του οχήματος του εφεσιβλήτου  
στην πορεία του αυτοκινήτου του εφεσειόντα. Ο εφεσίβλη-  
τος παρεξέκλινε από την αριστερή πλευρά της ασφάλτου,  
και το αυτοκίνητό του κινήθηκε στη δεξιά πλευρά στην 20  
προσπάθειά του να προσπεράσει προπορευόμενο αυτοκί-  
νητο. Η πράξη του εφεσιβλήτου εγκυμονούσε εμφανείς  
κινδύνους ενόψει της μικρής απόστασης, μήκους 30 περί-  
που μέτρων, που χώριζε το όχημά του από το επερχόμενο  
αυτοκίνητο του εφεσειόντα. Η μικρή απόσταση που μεσο-  
λαβούσε μεταξύ των δυο οχημάτων και η ταχύτητα με την 25  
οποία εκινούντο, περιόρισε ουσιωδώς τη δυνατότητα απο-  
τροπής της σύγκρουσης η οποία επεσυνέβη, όπως καταδει-  
κνύει η πραγματική μαρτυρία, σε απόσταση 7,5 ποδών  
από το δεξιό άκρο της ασφάλτου (με βάση την πορεία του 30  
εφεσιβλήτου). Η διαπίστωση αυτή, σε συνδυασμό με τη  
ξημία η οποία προκλήθηκε στα δυο οχήματα, φανερώνει  
ότι -

(α) Ο εφεσίβλητος εισήλθε στην πορεία που λελογισμέ-  
να ακολουθούσε ο εφεσειών, και

(β) όταν εκδηλώθηκε ο κίνδυνος της επαπειλούμενης σύγκρουσης το όχημα του εφεσείοντα οδηγείτο στην αριστερή πλευρά, 2 πόδια από την άκρη της ασφάλτου.

5 Το πρωτόδικο Δικαστήριο έκρινε ότι παρόλο που ο εφεσίβλητος έφερε το κύριο βάρος της ευθύνης για το δυστύχημα και τα επακόλουθά του, ο εφεσείων δεν ήταν αμέτοχος ευθύνης. Η ύπαρξη χρησιμοποιήσιμου κρασπέδου  
10 πλάτους 11 ποδών στην αριστερή (με βάση την κατεύθυνση του εφεσείοντα) πλευρά του δρόμου, παρείχε ευχέρεια διακίνησης σ' εκείνο το μέρος του δρόμου προς αποφυγή της σύγκρουσης. Η παράλειψη του εφεσείοντα να χρησιμοποιήσει έγκαιρα το κράσπεδο προς αποφυγή της σύγκρουσης, κρίθηκε ότι συνιστούσε πράξη αμέλειας σε σχέση  
15 με την αντέφηση του εφεσιβλήτου, και συντρέχουσας αμέλειας για την αντιμετώπιση της δικής του ζημίας. Υπό το πρίσμα αυτής της εκτίμησης των γεγονότων, η ευθύνη για τις ζημίες των δυο οχημάτων επιμερίστηκε μεταξύ των διαδίκων, κατ' αναλογία, 25% ο εφεσείων/ενάγων στη  
20 δίκη, και 75% ο εφεσίβλητος/εναγόμενος και ανταπαιτών στη αγωγή. Το πιο κάτω απόσπασμα από την απόφαση του πρωτόδικου Δικαστηρίου αποκαλύπτει τους λόγους για τους οποίους αποδόθηκε ευθύνη και στον εφεσείοντα για το δυστύχημα:

25 "Εις την παρούσαν υπόθεσιν ο Ενάγων όπως είπε εις την μαρτυρίαν του είδε το αυτοκίνητο του Εναγομένου που πήγε να προσπεράσει το φορτηγό και εσυνέχισε την πορεία του και έγινε η σύγκρουση. Αριστερά του Εναγοντος υπήρχε παγκέτο 11 ποδών χρησιμοποιήσιμο. Ο  
30 Ενάγων προ του δυστυχήματος δεν πήγε παγκέτο αλλά πήγε παγκέτο μετά την σύγκρουση. Είμαι της γνώμης ότι ο Ενάγων ώφειλε να οδηγήσει το αυτοκίνητο του προ της συγκρούσεως και μετά που είδε τον Εναγόμενο να προσπαθεί να προσπεράσει το φορτηγό, έπρεπε να  
35 οδηγήσει το αυτοκίνητο του εις το παγκέτο δια να αποφύγει την σύγκρουση. Εάν το έπραττε τούτο ήτο δυνατόν να αποφευχθεί η σύγκρουση. Το γεγονός ότι δεν το έπραξε και βρίσκω ότι αποτελεί συντρέχουσα αμέλεια.  
...."

Εκ μέρους του εφεσείοντα υποβλήθηκε ότι του κατανεμήθηκε ευθύνη για το δυστύχημα, ανεξάρτητα από τις συνθήκες κάτω από τις οποίες λειτούργησε, και ιδιαίτερα την αγωνία για την επαπειλούμενη σύγκρουση και του διλήμματος ενώπιον του οποίου τέθηκε. Κάτω από εκείνες τις συνθήκες δεν ήταν ευχερής ο ψύχραιμος αναλογισμός και ο επιμελής προγραμματισμός των πράξεών του. Αντίθετα, ο δικηγόρος του εφεσιβλήτου υποστήριξε, στο πλαίσιο της αντέφεσης κατά των ευρημάτων του Δικαστηρίου ως προς την κατανομή της ευθύνης, ότι έπρεπε να είχε αποδοθεί μεγαλύτερο ποσοστό ευθύνης στον εφεσείοντα ενόψει του πλάτους του κρασπέδου, αφενός, και της αρχής η οποία κατά την άποψή του καθιερώνεται από τη *Stylianou Savva and Others v. Andreas Chr. Mylona* (23 C.L.R. 210), αφετέρου. Δε συμφωνούμε με την εισήγηση ότι η *Savva* καθιερώνει ως αρχή δικαίου ότι το πλάτος του δρόμου και η υποχρέωση για λελογισμένη χρήση του, προσδιορίζεται με βάση το εύρος τόσο της ασφάλτου όσο και των χρησιμοποιήσιμων κρασπέδων. Με αυτή τη λογική, όπως υπέδειξε κατά τη συζήτηση της έφεσης ο Δικαστής Κούρρης, θα μπορούσε εύλογα να λεχθεί ότι όπου το πλάτος του κρασπέδου στη μια πλευρά είναι ίσο με το πλάτος της ασφάλτου, οι οδηγοί οι οποίοι διακινούνται στην πλευρά του κρασπέδου έχουν υποχρέωση να πορεύονται σ' αυτό. Το ασφατωμένο μέρος του δρόμου αποτελεί το μέρος του δρόμου επί του οποίου διακινούνται τα οχήματα σε αμφότερες τις κατευθύνσεις. Το κράσπεδο αποτελεί εφεδρική δίοδο σε ώρα ανάγκης, και χώρο για στάθμευση των οχημάτων, ώστε η παρουσία τους να μη παρακωλύει την τροχιαία κίνηση.

Με την αντέφεσή του ο εφεσιβλήτος αμφισβήτησε, εκτός από τον καταμερισμό της ευθύνης, και την έγκριση δαπάνης £15.-- την οποία κατέβαλε ο εφεσείων στον ιατρό στον οποίον αποτάθηκε για ιατρική εξέταση μετά το δυστύχημα. Το εύρημα του Δικαστηρίου, ότι ο εφεσείων δεν υπέστη κακώσεις λόγω του δυστυχήματος, καθιστά αντινομική, όπως ανέφερε ο δικηγόρος του εφεσιβλήτου, τη συμπερίληψη του ποσού των £15.-- στη ζημία του εφεσείοντα. Ο εφεσείων εξάλλου με την έφεσή του προσβάλλει το

εύρημα του πρωτόδικου Δικαστηρίου ότι δεν υπέστη σωματική βλάβη ως αποτέλεσμα της σύγκρουσης.

5 Κρίνουμε ότι δεν παρέχεται πεδίο για επέμβαση με την ετυμολογία του Δικαστηρίου, είτε ως προς την απουσία κακώσεων, είτε ως προς την επιδίκαση του ποσού των £15.--. Παρά την απουσία κακώσεων η αναζήτηση ιατρικής γνώμης για τη διαπίστωση μη εξωτερικευθείσας πιθανής βλάβης, κρίνεται δικαιολογημένη.

20 Ο εφεσείων εγκατέλειψε κατά την ακρόαση το μέρος της έφεσης που αφορούσε τον καθορισμό της ζημίας του αυτοκινήτου του, £705.--, και εκείνης του εφεσιβλήτου, £300.--. Ο τελευταίος λόγος της έφεσης αφορούσε τη διαταγή ως προς τα έξοδα. Το πρωτόδικο Δικαστήριο περιόρισε τα έξοδα του εφεσείοντα στο ένα δεύτερο για σειρά 25 λόγων, ο κυριότερος των οποίων ήταν η μη έκδοση διατάγματος για τα έξοδα του εφεσιβλήτου στην ανταπαίτηση.

Η ευθύνη για το δυστύχημα : Παρέχεται σταθερή ένδειξη από την πραγματική μαρτυρία η οποία απεικονίζεται 25 στο σχεδιάγραμμα της σκηνής του δυστυχήματος, ότι η απόσταση που χώριζε τα δυο οχήματα όταν το όχημα του εφεσιβλήτου πρόβαλε στην πορεία του οχήματος του εφεσείοντα, ήταν πολύ μικρή. Προκύπτει επίσης ότι ο εφεσείων έδωσε αριστερή στροφή στο όχημά του ενόψει του 30 επερχόμενου κινδύνου, αλλά η σύγκρουση επήλθε πριν προλάβει να εισέλθει στο κράσπεδο. Η ευχέρεια που παρεχόταν στον εφεσείοντα για παρέκκλιση προς το κράσπεδο εξετάστηκε ανεξάρτητα από την αγωνία της στιγμής και τις επιπτώσεις που ενείχε στις αντιδράσεις του οδηγού. 35 Όπως υποδεικνύεται στην *Adamis and Another v. Eracleous* (1982) 1 C.L.R. 746:

40 ".... (b) The actions of a motorist confronted with a dilemma on the road will be judged subject to the agonising situation into which he finds himself and the fact that a driver under such pressure may choose a course that is not the most expedient in the

circumstances. He does not have the coolness or the breathing space necessary to ponder on rival courses. ...."

*Ελεύθερη Ελληνική μετάφραση* : ".... Οι πράξεις του οδηγού ο οποίος βρίσκεται αντιμέτωπος με δίλημμα το οποίο παρουσιάζεται στο δρόμο, κρίνεται υπό το πρίσμα της αγωνιώδους κατάστασης στην οποία ανευρίσκει τον εαυτό του, και του γεγονότος ότι ένας οδηγός κάτω από τέτοια πίεση μπορεί να επιλέξει πορεία η οποία δεν είναι η πλέον ενδεδειγμένη υπό τις δεδομένες συνθήκες. Δεν έχει την άνεση ή τον αναγκαίο χρόνο να αξιολογήσει διαζευκτικές λύσεις που του προσφέρονται. ...."

Ανάλογη προσέγγιση υιοθετείται στην *Παπαχριστοδούλου ν. Χατζηγεοφύτου* (1991) 1 Α.Α.Δ. 426 στην οποία το Εφετείο επεσήμανε στη σελ. 434.

".... Κάτω από τις αγωνιώδεις συνθήκες που έδρασε ο εφεσείων, δεν μπορεί να του αποδοθεί ευθύνη γιατί δεν έκαμε χρήση του κρασπέδου."

Το ίδιο και στην προκειμένη περίπτωση δε μπορεί να αποδοθεί ευθύνη στον εφεσείοντα για παράλειψη προγενέστερης χρήσης του κρασπέδου προς αποφυγή της σύγκρουσης. Η απόσταση μεταξύ των δυο οχημάτων όταν παρεμβλήθηκε ο κίνδυνος, ήταν πολύ μικρή. Ο χρόνος ο οποίος μεσολαβεί μεταξύ της απόφασης για τη λήψη αποτρεπτικών μέτρων και της υλοποίησης (thinking distance), αναπόφευκτα φέρνει τα δυο οχήματα πλησιέστερα το ένα προς το άλλο, γεγονός που περιορίζει ακόμη περισσότερο την ευχέρεια αποτροπής της σύγκρουσης.

Στα ευρήματα του Δικαστηρίου δε διαπιστώνεται οποιοδήποτε σφάλμα στις αντιδράσεις του εφεσείοντα κρινόμενες κάτω από το αγωνιώδες δίλημμα το οποίο αντιμετώπισε. Το Δικαστήριο εξέτασε την ευθύνη του εφεσείοντα άσχετα και ανεξάρτητα από την αγωνιώδη κατάσταση την οποία αντιμετώπισε, που συνιστά σφάλμα. Το εύρημα του Δικαστηρίου, ότι ο εφεσείων φέρει ευθύνη για

το δυστύχημα, κρίνεται ανυπόστατο, και η ετυμηγορία του Δικαστηρίου για την απόδοση ευθύνης σ' αυτόν πρέπει να παραμεριστεί. Η απόφαση στην οποία καταλήγουμε, ανατρέπει και τον κύριο λόγο που επενέργησε στην άσκηση της διακριτικής ευχέρειας του Δικαστηρίου ως προς την απονομή των εξόδων (τη μη απόδοση εξόδων στον εφεσίβλητο στην ανταπαίτηση).

10 Η έφεση επιτρέπεται με έξοδα. Η πρωτόδικη απόφαση παραμερίζεται και υποκαθίσταται με απόφαση υπέρ του εφεσείοντα για £720.--, με έξοδα στην κλίμακα £500 - £1.000.

Η ανταπαίτηση απορρίπτεται χωρίς πρόσθετα έξοδα.

*Η έφεση επιτρέπεται με έξοδα.  
Η αντίεφεση απορρίπτεται χωρίς  
έξοδα.*