

20 Μαΐου 1991

[ΠΙΚΗΣ, ΠΟΓΙΑΤΖΗΣ, ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΗΣ, Δ/στές].

ΠΕΤΡΟΣ ΠΑΠΑΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ,

Εφεσείων,

v.

ΘΕΟΔΩΡΟΥ ΧΑΤΖΗΝΕΟΦΥΤΟΥ,

Εφεσίβλητου.

(Πολιτική Έφεση Αρ. 7799).

Αμέλεια — Οδικό ατύχημα — Πεζός προβάλλει πίσω από σταθμευμένο λεωφορείο και διασταυρώνει το δρόμο από δεξιά προς τα αριστερά σε σχέση με την κατεύθυνση του αυτοκινήτου του εναγόμενου — Κτυπιέται από το αυτοκίνητο σε απόσταση 2 ποδών από την αριστερή άκρη του δρόμου — 72 πόδια ίχνη τροχολέδησης και 39 πόδια χρόνος αντίδρασης — Χρησιμοποιήσιμο κράσπεδο (παγκέττο) 5 ποδών, αλλά μετά ανάχωμα (όχιτος) — Κατά πόσο υπήρχε ευθύνη του οδηγού. 5

Ο εφεσίβλητος πρόβαλε πίσω από σταθμευμένο λεωφορείο και διασταύρωσε τον δρόμο από δεξιά προς τα αριστερά σε σχέση με την κατεύθυνση του αυτοκινήτου του εφεσείοντα με πολύ γρήγορο βήμα. Ο εφεσείων ειδε τον εφεσίβλητο αμέσως μόλις πρόβαλε από το λεωφορείο και χρησιμοποίησε τα φρένα του, αλλά δεν μπόρεσε να αποφύγει το δυστύχημα και κτύπησε τον εφεσίβλητο σε σημείο που απείχε 2 πόδια από το αριστερό άκρο του δρόμου. Η ταχύτητα του αυτοκινήτου ήταν 39 μίλια την ώρα, ενώ το επιτρεπόμενο όριο ήταν 40 μωα. Υπήρχαν 72 πόδια ίχνη τροχολέδησης και η απόσταση που διανύθηκε στο χρόνο αντίδρασης (thinking distance) ήταν 39 πόδια, δηλαδή ο εφεσείων είχε δει τον εφεσίβλητο από απόσταση 111 ποδών και αμέσως χρησιμοποίησε τα φρένα του. Στην αριστερή πλευρά του δρόμου υπήρχε χρησιμοποιήσιμο κράσπεδο (παγκέττο) 5 ποδών, αλλά αμέσως μετά υπήρχε ανάχωμα (όχιτος). 10 15 20

Με τα γεγονότα αυτά το πρωτόδικο Δικαστήριο βρήκε τον εφεσείοντα υπεύθυνο κατά 2/3 για το δυστύχημα, διότι α) όφειλε να είχε δει τον εφεσίβλητο από μεγαλύτερη απόσταση από τα 111 πόδια, και β) όφειλε να είχε κάμει χρήση του κρασπέδου, απορρίπτοντας σαν αδικαιολόγητο ισχυρισμό του εφεσείοντα ότι φοβήθηκε σύγκρουση με το ανάχωμα και ανατροπή του αυτοκινήτου του. Ο εφεσείων υπέβαλε έφεση για το θέμα της ευθύνης και ο εφεσίβλητος αντέφεση για το θέμα των αποζημιώσεων. 25 30

Αποφασίσθηκε ότι

5 (α) Το εύρημα του πρωτόδικου Δικαστηρίου ότι ο εφεσείων όφειλε να είχε δει τον εφεσίβλητο από μεγαλύτερη απόσταση συγκροούνταν με το εύρημα ότι ο εφεσείων είχε αντιδράσει αμέσως μόλις ο εφεσίβλητος πρόβαλε πίσω από το σταθμευμένο λεωφορείο. Συνεπώς καμμία ευθύνη δεν μπορούσε να αποδοθεί στον εφεσείοντα για παράλειψη στον εντοπισμό του κινδύνου ή την αντιμετώπισή του.

10 (β) Το εύρημα ότι ήταν ασφαλές για τον εφεσείοντα να χρησιμοποιήσει το κράσπεδο έπρεπε να βασισθεί στην εξ αντικειμένου εκτίμηση των πραγματικών γεγονότων κάτω από τις υπαρκτές συνθήκες. Ο φόβος για την δυνατότητα ανατροπής σε περίπτωση προσέγγισης στο ανάχωμα ήταν εύλογος και, εν πάσει περιπτώσει η πιθανότητα εκτιμήθηκε κάτω από εξαιρετικά πιεστικές συνθήκες που δεν άφηνε περιθώρια άνετου υπολογισμού του κινδύνου. Κάτω από τις αγωνιώδεις συνθήκες που είχε ενεργήσει ο εφεσείων δεν μπορούσε να του αποδοθεί ευθύνη για την μη χρήση του κράσπεδου.

20 Η έφεση έγινε αποδεκτή με έξοδα. Η αντέφεση απορρίφθηκε χωρίς έξοδα.

Υποθέσεις που αναφέρθηκαν:

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

Vakanas v. Thomas and Another (1982) 1 C.L.R. 533

Varnakides v. Papamichael and Another (1970) 1 C.L.R. 367

25 *Panayiotou v. Μαντος (1970) 1 C.L.R. 215*

Karikatou v. Soteriou (1979) 1 C.L.R. 150

Έφεση.

30 Έφεση από τον εναγόμενο κατά της απόφασης του Επαρχιακού Δικαστηρίου Λευκωσίας (Νικήτας, Π.Ε.Δ. που δόθηκε στις 10 Δεκεμβρίου, 1988 (Αρ. Αγωγής 2641/79) με την οποία διατάχθηκε να πληρώσει στον ενάγοντα £8.146 γενικές και ειδικές αποζημιώσεις για τραύματα που υπέστη λόγω δυστυχήματος.

Στ. Ερωτοκρίτου (κα), για τον εφεσείοντα.

35 Ε. Οδυσσέως, για τον εφεσίβλητο.

Cur. adv. vult.

ΠΙΚΗΣ, Δ.: Την απόφαση του Δικαστηρίου θα δώσει ο δικαστής κ. Χρυσοστομής.

ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΗΣ, Δ.: Το απόγευμα της 18.2.79, ο εφεσίβλητος- ενάγων πήρε το λεωφορείο ΤΦQ200 για να πάει στη Λευκωσία. Στη λεωφόρο Ανθούπολης το λεωφορείο έπαθε μηχανική βλάβη και ο οδηγός του το οδήγησε στην αριστερή πλευρά του δρόμου και το στάθμευσε σε απόσταση 5 πόδια εκτός της λεωφόρου, όπως φαίνεται στο σχεδιάγραμμα τεκμήριο 1. Εκεί κατέβηκε αριθμός επιβατών, μεταξύ αυτών και ο εφεσίβλητος, που πρόθεσή του ήταν να περάσει απέναντι για να πάρει άλλο λεωφορείο. Ενώ διασταύρωνε τη λεωφόρο, κτυπήθηκε από το αυτοκίνητο με αριθμό εγγραφής ΚΒ391, που οδηγούσε ο εφεσείων-εναγόμενος κατά μήκος της λεωφόρου με κατεύθυνση την Ανθούπολη. Σαν αποτέλεσμα, ο εφεσίβλητος υπέστη σωματικές βλάβες και καταχώρησε την αγωγή αρ. 2641/79.

Η λεωφόρος παρά τη σκηνή του ατυχήματος είναι ευθεία και κατά τη διάρκεια της ημέρας δεν υπάρχει πρόβλημα ορατότητας. Έχει πλάτος 18 πόδια 6 ίντρες και διαθέτει χρησιμοποιήσιμο κράσπεδο έκτασης 5 πόδια σε κάθε πλευρά. Μετά το κράσπεδο, στα αριστερά προς την κατεύθυνση που ακολουθούσε ο εφεσείων, υπάρχει ανάχωμα (όχτος).

Το δυστύχημα συνέβηκε 22 πόδια 4 ίντρες από τη διασταύρωση, στη λεωφόρο, στο σημείο Χ του τεκμηρίου 1, που απέχει 2 πόδια από την αριστερή άκρια της ασφάλτου προς την κατεύθυνση που ακολουθούσε ο εφεσείων.

Το όριο της ταχύτητας ήταν 40 μίλια την ώρα και η δοκιμή που έκαμε ο ανακριτής μετά το δυστύχημα, απέδειξε ότι η ταχύτητα του αυτοκινήτου του εφεσείωντα ήταν 39 μίλια την ώρα. Το αυτοκίνητο του εφεσείωντα άφησε επί της ασφάλτου ίχνη τροχοπέδησης μήκους 72 πόδια και τα αριστερά ίχνη απείχαν 2 πόδια από την αριστερή άκρια της ασφάλτου.

Ένα από τα επίμαχα θέματα ήταν κατά πόσον το δυ-

5 στύχημα συνέβηκε κατά τη νύκτα. Το θέμα τούτο συζητήθηκε και ενώπιον μας, αλλά νομίζουμε ότι είναι ουδέτερο στοιχείο, μια και ο εφεσείων είδε τον εφεσιβλήτο μόλις πρόβαλε από πίσω από το λεωφορείο και ακολούθως διασταύρωσε το δρόμο κάθετα με πολύ γρήγορο βήμα.

Η έφεση στρέφεται εναντίον της κατανομής της ευθύνης κατά 2/3 στον εφεσείοντα και 1/3 στον εφεσιβλήτο.

10 Το εύρημα του Επαρχιακού Δικαστηρίου Λευκωσίας, που το οδήγησε στην κατανομή της ευθύνης, είναι στη σελ. 101 των πρακτικών και έχει ως ακολούθως:

15 "Ωστόσο ενόψει του ευρήματος μου για την κατάσταση φυσικού φωτισμού την ώρα του δυστυχήματος, είναι φανερό ότι ο εναγόμενος δεν κοίταζε το δρόμο με προσοχή, πράγμα που θα του επέτρεπε να δει το λεωφορείο και τον πεζό από πιο μεγάλη απόσταση ώστε να πάρει
20 έγκαιρα τα μέτρα του για ν' αποφύγει το δυστύχημα. Και εν πάσει περιπτώσει όφειλε να τον αντιληφθεί, στη χειρότερη περίπτωση, από τουλάχιστον 130 πόδια που του επέτρεπαν τα χαμηλά φώτα. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο εναγόμενος είδε, ομολογουμένως, τον πεζό μόλις
25 ξεπρόβαλε από την πίσω μεριά του λεωφορείου και ακολούθως πέρασε το κράσπεδο και σχεδόν ολόκληρο το πλάτος του δρόμου, έστω με γοργό βήμα, πριν τη σύγκρουση. Για το λόγο αυτό πρέπει να κάμουμε διαφορισμό με τις περιπτώσεις που περνά ο πεζός πίσω από σταθμευμένο όχημα χωρίς ν' αφήνει περιθώρια
30 αντίδρασης ή ελιγμού στον οδηγό οχήματος. Η σοβαρή παράλειψη του εναγόμενου να κοιτάξει προσεκτικά το δρόμο συνιστά αμέλεια από μέρους του. Υπάρχει όμως και ένα πρόσθετο στοιχείο αμέλειας. Ο εναγόμενος αδικαιολόγητα δεν έκαμε χρήση του κρασπέδου. Ο φόβος του για ανατροπή είναι εντελώς αδικαιολόγητος.

35 Από την άλλη δεν έχω καμιά επιφύλαξη να καταλήξω ότι ο ενάγων επέδειξε αμελή συμπεριφορά με την έννοια της συντρέχουσας αμέλειας. Ασφαλώς αν έλεγχε ή έλεγχε με προσοχή την κίνηση θ' αντιλαμβανόταν τον

κίνδυνο και θα περίμενε πιο κατάλληλη ευκαιρία. Κατανέμω 2/3 της ευθύνης στον οδηγό και το υπόλοιπο 1/3 στον ενάγοντα."

Η δικηγόρος του εφεσείοντα εισηγήθηκε ενώπιον μας πως το εύρημα του πρωτόδικου Δικαστηρίου, ότι ο εφεσείων υπείχε ευθύνη διότι παράλειψε να κοιτάξει προσεκτικά το δρόμο, συγκρούεται με το άλλο εύρημα του Δικαστηρίου, ότι ο εφεσείων αντιλήφθηκε τον εφεσίβλητο μόλις αυτός ξεπρόβαλε από το πίσω μέρος του σταθμευμένου λεωφορείου. Ακόμα εισηγήθηκε πως ο εφεσείων, που είδε τον πεζό από απόσταση 111 πόδια (72 πόδια ίχνη τροχοπέδησης και 39 πόδια απόσταση χρόνου αντίδρασης (thinking distance)), μόλις ξεπρόβαλε από πίσω από το λεωφορείο και πάτησε τα φρένα, αντέδρασε σωστά και δεν ήταν αμελής.

Συνεχίζοντας, ανέφερε επίσης πως το Δικαστήριο δεν έπρεπε να βρει ότι το αυτοκίνητο μπορούσε να πάει αριστερότερα στο κράσπεδο για να αποφύγει τον πεζό, γιατί ο εφεσίβλητος με τον ανασφαλή τρόπο που διασταύρωσε τη λεωφόρο, δημιούργησε δειλήμμα στον εφεσείοντα και επομένως δεν αναμενόταν να κάνει το τέλειο.

Ο δικηγόρος του εφεσίβλητου συμφώνησε πως αν το Εφετείο δεν εγκρίνει το εύρημα ότι ο εφεσείων έπρεπε να οδηγήσει το αυτοκίνητο του αριστερότερα στο κράσπεδο, είναι ενδεχόμενο να μην αποδοθεί αμέλεια και υποστήριξε την άποψη ότι πράγματι ο οδηγός έπρεπε να πάει στο κράσπεδο.

Στην υπόθεση *Adamis and Another v. Eracleous* (1982) 1 CLR 746, ο αδελφός Δικαστής κ. Πικής, αναλύοντας τις αρχές που απορρέουν από υποθέσεις που αναφέρθηκαν σ' αυτή την υπόθεση, αναφέρει τα ακόλουθα στις σελ. 750-751:

"The principles arising from the above cases may be summarised as follows -

5 (a) A user of the road is expected to guard against foreseeable risks, and that in so guarding, he can act on the assumption, in the absence of concrete indications to the contrary, that other users of the road will make reasonable use of it and, generally, heed the rules regulating the use of the road by motorists. (The same principle was heeded in the cases, inter alia, of *Varnavas G. Varnakides v. Christos Papamichael and Another* (1970) 1 CLR 367; *Elpiniki Panayiotou v. Georghis Kyr. Mavrou* (1970) 1 CLR 215, and *Karikatou v. Soteriou, Soteriou v. Apseros* (1979) 1 CLR 150).

And

15 (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.

20 The principles involved in the above cases are, with respect, inapplicable in the present case because the appellant committed an act of negligence when under no pressure. What is in issue here, is, whether the duty of a driver not to enter a road unless it is safe so to do, is subject to a limitation that he can act on the assumption that other users of the road will keep to their lane. The duty not to emerge on a road unless it is safe so to do, is not conditioned by any such limitation. Whether it is safe to emerge on a road or not, is dependent on the state of traffic on the road in question at the time of the emergence; and if it is such as to make it unsafe to enter, a driver must refrain from entering until safety so permits. Whether on a particular occasion it is reasonably safe to emerge on a road, is a question of fact to be resolved in the light of the circumstances of a case. Consequently, the ultimate question of negligence to be decided in each case, is reduced to a question of fact. Was

it then safe for appellant 1 to enter Ayios Antonios Street from the driveway of the hotel when he actually did so? The answer depends on the state of traffic on the road and the foreknowledge that appellant 1 ought to have had of it. The answer is, it was dangerous to enter the road because of the proximity of the car of Xenophonotos to the junction, a danger against which plaintiff had ample opportunity to guard against, given his visibility in the direction wherefrom the aforesaid car was coming, but failed to do so. To proceed to Ayios Antonios Street, as appellant 1 did, was tantamount to introducing a foreseeable risk thereon, for which appellant 1 was rightly held liable in negligence." 5 10

Επίσης στην υπόθεση *Vakanas v. Thomas & Another* (1982) 1 CLR 530, ο ίδιος δικαστής ανέφερε τα ακόλουθα στις σελ. 533 και 534: 15

"The cases of *Varnakides v. Papamichael and Another* (1970) 1 C.L.R. 367, *Elpiniki Panayiotou v. Georghios Kyriacou Mavros* (1970) 1 C.L.R. 215, and *Karikatou v. Soteriou, Soteriou v. Apseros* (1979) 1 C.L.R. 150, establish that a motorist travelling along the main road need not anticipate, unless he has some forewarning, of such an eventuality, that another user of the road will emerge on a main road from a side road without first stopping and making certain that it is safe so to do. 20 25

The tort of negligence is intended to maintain reasonable standards of behaviour among neighbours. This duty takes the form of exhibition, in the case of users of the road, of due care for the observance of the rights of other users of the road. The precise duty in given circumstances depends on the facts of the case. Whether this duty has been discharged, or whether there is a breach of it, is decided as a question of fact. The standard to be observed is fixed impersonally and universally in relation to the safety of other users of the road. Its discharge varies with the facts of each case. The duty is to avoid exposing other users of the road to reasonably 30 35

foreseeable dangers. A foreseeable danger is one that reason and common sense suggest it is reasonably likely to materialise, as opposed to a risk, the occurrence of which is a mere possibility. If motorists and users of the road were to act on the assumption that other users of the road were inevitably bound to be negligent, we would be imposing an impossible burden on users of the road, far beyond what reason and experience justify. In determining the risks which are reasonably likely to arise, one is guided by reason and the experience of mankind. The robust standards of common sense should guide the Court in its appreciation of a given situation. It is unprofitable to be perplexed by niceties, such as the precise point from which the parties were in sight of one another, that tends to give the impression that we are concerned with a mathematical exercise."

Εφαρμόζοντας τις αρχές αυτές στα γεγονότα της υπό κρίση υπόθεσης αναπόφευκτα καταλήγουμε στα ακόλουθα:

20 (α) Το εύρημα του Δικαστηρίου ότι η προσοχή του εφεσείοντα ήταν μειωμένη και ότι ο παράγων αυτός τον εμπόδισε να πάρει έγκαιρα αποτρεπτικά μέτρα προς αποφυγή του δυστυχήματος είναι ατεκμηρίωτο και εν πάση περιπτώσει, συγκρούεται με το θετικό εύρημα ότι αντέδρασε στον κίνδυνο χρησιμοποιώντας τα φρένα του, μόλις ο εφεσίβλητος άρχισε να διασταυρώνει το δρόμο. Ο προσεκτικός οδηγός, όπως ορίζουν και οι πιο πάνω αυθεντίες, δεν έχει καθήκο να λάβει αποτρεπτικά μέτρα πριν την εκδήλωση του κινδύνου, που στην προκειμένη περίπτωση εκδηλώθηκε όταν ο εφεσίβλητος άρχισε να διασταυρώνει το δρόμο. Το μήκος των αποτυπωμάτων των φρένων, σε συνδυασμό με την απόσταση που διανύεται κατά το χρόνο αντίδρασης (thinking distance), ββαιώνουν το εύρημα ότι ο εφεσείων έλαβε μέτρα για να αποτρέψει τη σύγκρουση μόλις ο εφεσίβλητος εκδήλωσε την πρόθεση του να διασταυρώσει το δρόμο. Συνεπώς, καμμιά ευθύνη δεν μπορεί ν' αποδοθεί στον εφεσίβλητο για παράλειψη στον εντοπισμό του κινδύνου και την αντιμετώπιση του.

(β) Το εύρημα ότι ήτο ασφαλές για τον εφeseίοντα να κάμει χρήση του κρασπέδου, βασίζεται στην εξ αντικειμένου εκτίμηση των πραγματικών γεγονότων κάτω από τις υπαρκτές συνθήκες, δηλαδή την εκδήλωση του κινδύνου, την επιτακτική ανάγκη λήψης μέτρων για την προστασία της ασφάλειας του εφeseίβλητου και την αγωνία κάτω από την οποία αντιμετωπίζεται η κατάσταση. Η χρήση των φρένων ήταν το πρώτο που επιβαλλόταν. Το κράσπεδο είχε περιορισμένο πλάτος, μόνο 5 πόδια, ενώ η ύπαρξη αναχώματος (όχτου) πέραν του κρασπέδου δεν αμφισβητήθηκε. Ο φόβος για την δυνατότητα ανατροπής σε περίπτωση προσέγγισης του, ήταν εύλογος και εν πάση περιπτώσει, η πιθανότητα εκτιμήθηκε κάτω από εξαιρετικά πιεστικές συνθήκες, που δεν άφηνε περιθώρια άνετου υπολογισμού του κινδύνου. Κάτω από τις αγωνιώδεις συνθήκες που έδρασε ο εφeseίων, δεν μπορεί να του αποδοθεί ευθύνη γιατί δεν έκαμε χρήση του κρασπέδου.

Η αντέφεση περιορίστηκε στο θέμα μη απόδοσης επιπρόσθετου ποσού £2.000 στον εφeseίβλητο σαν γενικές αποζημιώσεις, που αφορά το κόστος μελλοντικής εγχείρησης για ολική αποκατάσταση του ισχίου.

Όμως, ενόψει της κατάληξης στην οποία οδηγούμεθα, το αντικείμενο της αντέφεσης καθίσταται θεωρητικό και δεν θα το εξετάσουμε.

Η έφεση επιτρέπεται με έξοδα υπέρ του εφeseίοντα.

Η αντέφεση απορρίπτεται χωρίς άλλη διαταγή για έξοδα.

Η έφεση επιτρέπεται με έξοδα. Η αντέφεση απορρίπτεται χωρίς έξοδα.