

13 Απριλίου, 1992

(ΠΙΚΗΣ, ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΗΣ, ΝΙΚΗΤΑΣ, Διστές)

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΚΥΡΙΑΚΟΥ,

Εφεσείων-Εναγόμενος,

v.

ΗΛΙΑ ΦΙΛΙΠΠΟΥ,

Εφεσίβλητου- Ενάγοντα.

(Πολιτική Έφεση Αρ. 7967).

Αμέλεια — Τροχαίο ατύχημα — Σύγκρουση σε υπεραστικό δρόμο αυτοκινήτου με μοτοσυκλέτα, που εισήλθε στο δρόμο από τα δεξιά από παρακείμενο χωράφι και τον διέσχισε διαγώνια — Απουσία μαρτυρίας για υπερβολική ταχύτητα του αυτοκινήτου — Αποκλειστική ευθύνη για το δυστύχημα είχε ο μοτοσυκλετιστής. 5

Ενώ ο εφεσείων οδηγούσε το αυτοκίνητό του σε στενό δρόμο πλάτους λιγώτερο των 11 π., ο εφεσίβλητος εισήλθε οδηγώντας την μοτοσυκλέτα του στο δρόμο από μονοπάτι σε παρακείμενο χωράφι από τα δεξιά ανάλογα με την κατεύθυνση του εφεσείοντα, και προσπάθησε να διασχίσει τον δρόμο με διαγώνια κατεύθυνση. Ο 10 εφεσείων χρησιμοποίησε τα φρένα του αφήνοντας ίχνη μήκους 55 π., αλλά δεν κατόρθωσε να αποφύγει την σύγκρουση, που έγινε σε μικρή απόσταση από το σημείο εισόδου του εφεσίβλητου στο δρόμο. Δεν υπήρχε οποιαδήποτε μαρτυρία ότι ο εφεσείων οδηγούσε με υπερβολική ταχύτητα. Με τα γεγονότα αυτά το πρωτόδικο 15 Δικαστήριο βρήκε ότι και ο εφεσείων ήταν υπεύθυνος για το δυστύχημα και καθόρισε την ευθύνη του σε 20%, χωρίς όμως να καθορίσει πιο καθήκον ο εφεσείων είχε παραλείψει να εκπληρώσει προς τον εφεσίβλητο.

Αποφασίσθηκε ότι:

20

Εφόσον δεν υπήρχε εύρημα ότι ο εφεσείων οδηγούσε με υπερβολική ταχύτητα, ή ότι οποιαδήποτε ενέργεια που τυχόν θα έκαμνε ο εφεσείων ήταν δυνατό να αποφύγει την σύγκρουση, το συμπέρασμα του πρωτόδικου Δικαστηρίου ότι και ο εφεσείων ήταν υπεύθυνος για το δυστύχημα ήταν λανθασμένο και έπρεπε να παραμερι- 25 σθεί.

Η έφεση επιετρότηκε με έξοδα.

Υποθέσεις που αναφέρθηκαν.

Donoghue v. Stevenson (1932) A.C. 562.

Νικολαΐδης ν. Κλεοβούλου (1992) 1 Α.Α.Δ.422.

Adamis v. Ergacleous (1982) 1 C.L.R. 746.

5

Παπαχριστοδούλου ν. Χατζηνεοφύτου (1991) 1 Α.Α.Δ. 426.

Κωνσταντίνου ν. Φιλίππου (1991) 1 Α.Α.Δ. 1110.

Roufikos v. Fevzi (1963) 2 C.L.R. 24.

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

Έφεση.

- 10 Έφεση από τον εναγόμενο κατά της απόφασης του Επαρχιακού Δικαστηρίου Πάφου (Κορφιιώτης, Προσ. Α.Ε.Δ.) που δόθηκε στις 27 Ιουνίου, 1989 (Αρ. Αγωγής 926/86) με την οποία διατάχθηκε να πληρώσει στον ενάγοντα το ποσό των £990 για ζημιά που υπέστη λόγω οδικού
- 15 δυστυχήματος.

Χρ. Γεωργιάδης, για τον εφεσείοντα.

Χρ. Κληρίδης και Π. Ιακωβίδης για Α. Ονουφρίου, για τον εφεσίβλητο.

- 20 ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ: Την απόφαση του Δικαστηρίου θα δώσει ο Δικαστής Γ. Μ. Πικής -

ΠΙΚΗΣ, Δ.: Κατά την ακρόαση η έφεση περιορίστηκε σε ένα ουσιαστικά λόγο, την ορθότητα των συμπερασμάτων του πρωτόδικου δικαστηρίου βάσει των οποίων αποδόθηκε αμέλεια στον εφεσείοντα για τη σύγκρουση μεταξύ

25 αυτοκινήτου που οδηγούσε και μοτοποδηλάτου με το οποίο όδευε ο εφεσίβλητος. Με το ίδιο σκεπτικό καταλογίστηκε συντρέχουσα αμέλεια στον εφεσείοντα για τη ζημιά που ο ίδιος υπέστη και αποτέλεσε το αντικείμενο της

30 ανταπαίτησης. Συνεκτιμώντας τα γεγονότα που περιβάλλουν τη σύγκρουση και την εκατέρωθεν ευθύνη των οδη-

γών για τα ζημιογόνα αποτελέσματα, το πρωτόδικο δικαστήριο κατένειμε την ευθύνη μεταξύ των διαδίκων ως εξής: εφεσίβλητος (ενάγων) 80%, εφεσείων (εναγόμενος) 20%.

Συνάγεται από την απόφαση του πρωτόδικου δικαστηρίου, χωρίς να στοιχειοθετείται με αυτή την τάξη, ότι οι δύο οδηγοί παρέλειψαν να εκπληρώσουν το καθήκον επιμέλειας έναντι αλλήλων που αποτελεί το κριτήριο για τον καταλογισμό ευθύνης για αμέλεια.

Προκύπτει από τα πρωτογενή ευρήματα ότι γενεσιουργό αιτία για την πρόκληση του δυστυχήματος αποτέλεσε η αλόγιστη ενέργεια του εφεσίβλητου να εισέλθει χωρίς να σταματήσει από μονοπάτι σε ιδιωτικό κτήμα στο δρόμο, όπου διακινείτο ο εφεσείων, όταν μικρή μόνον απόσταση χώριζε τα δύο οχήματα. Όπως διαπιστώνεται στην απόφαση, προς αποτροπή του επαπειλούμενου κινδύνου ο εφεσείων φρέναρε, όπως άλλωστε υποδηλώνεται από τα σημεία τροχοπέδησης που εντόπισε ο αστυνομικός-ανακριτής, χωρίς να κατορθώσει να αποφύγει τη σύγκρουση. Η σύγκρουση σημειώθηκε στο μέσο του επιστρωμένου (ασφαλτωμένου) μέρους του δρόμου, πλάτους λιγότερου των 11 ποδών. Συσχετισμός του σημείου συγκρούσεως με το σημείο εξόδου του μοτοποδηλάτου τείνει να καταδείξει ότι ο εφεσίβλητος όχι μόνο εισήλθε χωρίς να σταματήσει αλλά διέσχισε το δρόμο διαγώνια, προφανώς στην προσπάθεια του να καταλάβει την αριστερή πλευρά του δρόμου.

Στην απόφαση δεν καθορίζεται το καθήκον το οποίο ο εφεσείων παρέλειψε να εκπληρώσει προς τον εφεσίβλητο που θεμελιώνει το συμπέρασμα της αμέλειας. Το όχημα του εφεσείοντα άφησε ίχνη τροχοπέδησης περίπου 55 ποδών ενώ η σύγκρουση επεσυνέβη πριν την ακινητοποίηση του οχήματος του. Το σημείο σύγκρουσης ευρίσκεται κοντά στη συμβολή του μονοπατιού και του δρόμου. Η μικρή απόσταση που χώριζε τα δυο οχήματα όταν ο εφεσίβλητος εισήλθε στο δρόμο άφηγε ελάχιστα περιθώρια στον εφεσείοντα να αντιδράσει επιτυχώς στον κίνδυνο.

Από την πρωτόδικη απόφαση προκύπτει ότι η σύγκρουση αφεαυτής σε συνδυασμό με την απόρριψη ορισμένων πτυχών της εκδοχής του εφeseίοντα αναφορικά με τις λεπτομέρειες του δυστυχήματος στοιχειοθετούσε αμέλεια εκ μέρους του. Ενώπιον του δικαστηρίου δεν κατατέθηκε οποιαδήποτε μαρτυρία η οποία να υποστηρίζει ότι η ταχύτητα με την οποία ο εφeseίων όδευε ήταν εξ αντικειμένου υπερβολική. Πριν την απροσδόκητη, κατά λογική πρόβλεψη, κάθοδο του εφeseίβλητου στο δρόμο και παρεμβολή του στην πορεία του εφeseίοντα, ο εφeseίων δεν είχε καθήκον επιμέλειας έναντι του (duty of care). Πριν την εμφάνιση του στο δρόμο δεν υπήρχε γειτνίαση μεταξύ τους με την έννοια που ενέχει ο όρος "γείτονας" στην *Dunoghue v. Stevenson* [1932] A.C., 562.

15 Στην πρόσφατη απόφαση *Νικολαΐδης & Άλλος ν. Κλεοβούλου* (1992) 1 Α.Α.Δ. 422), επανατονίστηκε ότι:

20 "Το καθήκον για επιμελή οδήγηση δεν επεκτείνεται στη λήψη προληπτικών μέτρων έναντι της πιθανότητας εκδήλωσης αμέλειας εκ μέρους άλλων οδηγών. Ο νουνεχής οδηγός εύλογα μπορεί να υποθέσει ότι όπως ο ίδιος έτσι και άλλοι οδηγοί θα εκπληρώσουν το καθήκον επιμέλειας έναντι του ιδίου και άλλων οδηγών."

25 Και αν υποθέσουμε ότι ήταν ορατή η παρουσία του εφeseίβλητου εντός του ιδιωτικού χώρου μέσα στον οποίο διακινείτο πριν την έλευση του στο δρόμο, αμφίβολη υπόθεση, (υπήρχαν ψηλές αροδάφνες στο κράσπεδο που έφρασσαν την θέα προς το κτήμα), ο εφeseίων μπορούσε εύλογα να υποθέσει ότι ο εφeseίβλητος θα σταματούσε πριν εισέλθει στο δρόμο. Καθήκον για την επίδειξη επιμέλειας εκ μέρους του εφeseίοντα έναντι του εφeseίβλητου ηγέρθη όταν ο τελευταίος εισήλθε στο δρόμο.

35 Όπως έχει επανειλημμένα διακηρυχθεί, οι αντιδράσεις οδηγού ο οποίος ευρίσκεται αντιμέτωπος με εμφανή κίνδυνο σύγκρουσης κρίνεται υπό το πρίσμα της αγωνίας της στιγμής και του διλήμματος με το οποίο βρίσκεται αντιμέτωπος να επιλέξει μέτρα για αποφυγή της σύγκρουσης.

(Βλ. μεταξύ άλλων, *Adamis and Another v. Eracleous* (1982) 1 C.L.R., 746, *Παπαχριστοδούλου ν. Χατζηνεοφύτου* (1991) 1 Α.Α.Δ. 426, και *Κωνσταντίνου ν. Φιλίππου* (1991) 1 Α.Α.Δ. 1110)). Η πιεστικότητα του διλήμματος δεν παρέχει ευχέρεια για ψύχραιμο αναλογισμό. Η προ- 5 σπάθεια για ακινητοποίηση του οχήματος με τη χρήση φρένων ήταν μια εμφανής επιλογή. Δεν υπάρχει εύρημα, ούτε θα μπορούσε να εξαχθεί από τη μαρτυρία, ότι η ταχύτητα του εφεσείοντα ήταν υπερβολική και ότι για τον λόγο αυτό περιορίστηκε εξ αντικειμένου η ευχέρεια του να εκ- 10 πληρώσει το καθήκον του στον εφείβλητο. Επίσης δεν υπήρχε οποιαδήποτε ένδειξη ότι μετά την είσοδο του εφείβλητου στο δρόμο επιλογή οποιασδήποτε άλλης πορείας απ' εκείνη που ακολούθησε ο εφεσείων θα απέτρεπε τη σύγκρουση. Υπό το φως αυτών των δεδομένων το συμπέ- 15 ρασμα ότι ο εφεσείων υπήρξε αμελής κρίνεται εσφαλμένο.

Υποβλήθηκε, εκ μέρους του εφείβλητου, ότι ανεξάρτητα από την απουσία συγκεκριμένου ευρήματος για την παράβαση καθήκοντος οφειλόμενου από τον εφεσείωντα, τεκ- 20 μηριώνεται αμέλεια από δύο γεγονότα:

(α) Υιοθέτηση εσφαλμένης πορείας για την αποτροπή της σύγκρουσης, που προκύπτει από παράλειψη επιλογής της πλέον ενδεδειγμένης πορείας, δηλαδή στροφής του αυτοκινήτου προς τα αριστερά. Πρώτο, κάτω από την πίεση της αγωνίας για αποφυγή της σύγκρουσης δεν κρίνεται 25 εσφαλμένη η επιλογή του εφεσείωντα, ούτε υπάρχει εύρημα ότι ήταν εσφαλμένη. Δεύτερο η μαρτυρία δεν καταδεικνύει ότι η σύγκρουση θα αποφεύγετο έστω και αν ακολουθούσε εκείνη την θεωρητική επιλογή. Λέμε θεωρητική διότι μετά το φρενάρισμα είναι αμφίβολο αν μπορούσε να 30 δώσει στο αυτοκίνητο μεγαλύτερη κλίση στα αριστερά απ' ότι έδωσε.

(β) Παράλειψη του εφεσείωντα να οδηγεί το όχημα του πλησιέστερα απ' ότι το οδηγούσε προς το αριστερό τμήμα του καταστρώματος του δρόμου, όπως προβλέπει ο Κ. 58 35 (2) (α) του Περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως, Κανονισμών του 1984 (Κ.Δ.Π. 66/84).

Όπως συνάγεται από τη θέση και κατεύθυνση των σημείων τροχοπέδησης που άφησε το όχημα του εφεσείοντα πριν την είσοδο του εφεσίβλητου στο δρόμο, το όχημα του διακινείται στο μέσο του δρόμου, πλησιέστερα προς τη δεξιά πλευρά. Το επίστρωμα του δρόμου είχε πλάτος 11 περίπου ποδών και το όχημα του πλάτος 5 πόδια.

Δεν παρίσταται ανάγκη διερεύνησης στην παρούσα έφεση της φύσης του καθήκοντος που επιβάλλεται από τον Κ. 58 (2) (α) και του συσχετισμού του με τις διατάξεις του Περί Οδικού Κανόνα Νόμου, ΚΕΦ. 334, ο οποίος προσδιορίζει τα καθήκοντα οδηγού έναντι άλλων ατόμων που διακινούνται στο δρόμο αναφορικά με τη χρήση του. (Βλ., *Poutrikkos v. Fevzi* (1963) 2 C.L.R., 24, και *Χριστοδούλου ν. Γρηγορίου* (1989) 1 Α.Α.Δ.(Ε) 178.

Η διαπίστωση ότι ο εφεσείων δεν παρέλειψε να εκπληρώσει οποιοδήποτε οφειλόμενο καθήκον στον εφεσίβλητο μετά τη γειτνίαση του τελευταίου προς τον εφεσείοντα, (μετά την αλόγιστη είσοδο του στο δρόμο), επισφραγίζει τη μεταξύ τους σχέση και την τύχη της αγωγής.

Η έφεση επιτρέπεται με έξοδα. Η πρωτόδικη απόφαση παραμερίζεται και αντικαθίσταται με απόφαση με την οποία απορρίπτεται η αγωγή και επιτυγχάνει η ανταπαιτήση για ποσό ίσο προς την συμφωνηθείσα ζημία του εφεσείοντα. Επίσης ο εφεσίβλητος θα υποστεί τα έξοδα της πρωτόδικης διαδικασίας.

Η έφεση επιτρέπεται με έξοδα.