

18 Νοεμβρίου, 1993

[ΠΙΚΗΣ, ΝΙΚΗΤΑΣ, ΑΡΤΕΜΗΣ Δ/στές]

ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ,

Εφεσείων-Ενάγων,

v.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΥ,

Εφεσίβλητου-Εναγόμενου.

(Πολιτική Έφεση Αρ. 8039)

-
- Αμέλεια — Τραυματισμός θεατή σε ράλλυ αυτοκινήτων, όταν αυτοκίνητο οδηγούμενο στο ράλλυ ξέφυγε της πορείας του όταν ο οδηγός του προσπάθησε να πάρει απότομη στροφή δεξιά με ταχύτητα 65 μ.α.ω. — Κατά πόσο το επίπεδο φροντίδας και επιμέλειας είναι διαφορετικό στην περίπτωση αγώνων ράλλυ αυτοκινήτου από το συνηθισμένο — Κατά 5
 πόσο ο δημόσιος δρόμος των Πλατρών, όπου διεξάγεται το ράλλυ, είχε μετατραπεί κατά την ώρα διεξαγωγής του ράλλυ σε ιδιωτικό χώρο, λόγω του αποκλεισμού της κυκλοφορίας των υπόλοιπων τροχοφόρων από την αστυνομία, δυνάμει του άρθρου 22(1)(β) του περί Αστυνομίας Νόμου, Κεφ. 285. 10
- Δημόσιος δρόμος — Αποκλεισμός της κυκλοφορίας από την Αστυνομία σε συγκεκριμένο δημόσιο δρόμο για την διεξαγωγή ράλλυ αυτοκινήτων, δυνάμει του άρθρου 22(1)(β) του περί Αστυνομίας Νόμου, Κεφ.285 — Κατά πόσο η απαγόρευση αυτή έχει σαν αποτέλεσμα την αλλαγή του καθεστώτος του δρόμου από δημόσιο σε ιδιωτικό. 15
- Αμέλεια — Επίπεδο επιμέλειας από οδηγό αυτοκινήτου σε ράλλυ που διεξάγεται σε δημόσιο δρόμο, από τον οποίο έχει αποκλεισθεί η υπόλοιπη κυκλοφορία από την Αστυνομία σύμφωνα με το άρθρο 22(1)(β) του περί Αστυνομίας Νόμου, Κεφ.285 — Δεν διαφέρει από το επίπεδο επιμέλειας που οφείλει να επιδεικνύει ο συνηθισμένος οδηγός σε δημόσιο 20
 δρόμο σύμφωνα με το άρθρο 51 του περί Αστικών Αδικημάτων Νόμου, Κεφ.148.

Στις 26.6.83 διεξήχθη στις Πλάτρες ράλλυ αυτοκινήτων που ονομαζόταν "ανάβαση Πλατρών" και οργανώθηκε από τον Σύνδεσμο Αυτοκινήτων Κύπρου. Η διαδρομή του ράλλυ ήταν περίπου ένα μίλι, και 25

τα αυτοκίνητα έπρεπε να διατρέξουν τις Πλάτρες και να καταλήξουν σε ένα από τα ξενοδοχεία του θερέτρου που ήταν το τέρμα του αγώνα. Ο σκοπός του ράλλυ ήταν ο γρηγορότερος δυνατός τερματισμός, πράγμα που σήμαινε ότι οι συμμετέχοντες θα έπρεπε να αναπτύξουν την μεγαλύτερη δυνατή ταχύτητα για να κερδίσουν τον αγώνα. Η διαδρομή διεξήχθη πάνω στον κριστάμενο δημόσιο δρόμο των Πλατρών, στον οποίο υπό κανονικές συνθήκες ίσχυε όριο ταχύτητας 30 μ.α.ω. Ο εφεσείων τραυματίστηκε σοβαρά, όταν αυτοκίνητο που συμμετείχε στο ράλλυ, οδηγούμενο από τον εφeseίβλητο, ξέφυγε της πορείας του, ενώ προσπαθούσε να πάρει απότομη δεξιά στροφή με ταχύτητα 65 μ.α.ω., και κτύπησε σε ηλεκτρικό πάσσαλο που βρισκόταν στον χώρο όπου βρισκόταν ο εφεσείων μαζί με άλλα πρόσωπα, για να παρακολουθήσει το ράλλυ. Ο τραυματισμός του εφεσείωντα προήλθε είτε από το ίδιο το αυτοκίνητο είτε από τον ηλεκτρικό πάσσαλο που κατάρρευσε λόγω της σύγκρουσης του αυτοκινήτου με αυτόν. Ενώπιον του πρωτόδικου Δικαστηρίου υπήρξε μαρτυρία ότι υπεύθυνος του ράλλυ είχε επανειλημμένα προειδοποιήσει τον εφεσείωντα και τα άλλα πρόσωπα να μην βρίσκονται στο σημείο όπου βρίσκονταν γιατί ήταν επικίνδυνο, ότι στο σημείο εκείνο ουσιαστικά δεν υπήρχε οποιοδήποτε προστατευτικό φράγμα μεταξύ του δρόμου και του χώρου όπου στέκονταν οι θεατές, ότι η Αστυνομία είχε απο πριν αποκλείσει τον δημόσιο δρόμο απαγορεύοντας την κυκλοφορία οποιωνδήποτε άλλων τροχοφόρων σ' αυτόν, ενεργώντας με βάση εξουσίες που της παρέχει το άρθρο 22(1)(β) του περί Αστυνομίας Νόμου, Κεφ.285, και υπήρξε ισχυρισμός ότι είχε δοθεί γραπτή άδεια της Αστυνομίας προς τους διοργανωτές του ράλλυ για τον αποκλεισμό του κοινού από το δρόμο. Τέτοια άδεια δεν παρουσιάστηκε ενώπιον του Δικαστηρίου.

Το πρωτόδικο Δικαστήριο, αφού βρήκε ότι πράγματι είχε δοθεί γραπτή άδεια της Αστυνομίας για αποκλεισμό του δρόμου, με βάση τις εξουσίες που δίδονται σ' αυτήν από το άρθρο 22(1)(β) του περί Αστυνομίας Νόμου, Κεφ. 285, έφθασε στο συμπέρασμα ότι το καθεστώς του δρόμου είχε αλλάξει από δημόσιο σε ιδιωτικό και ότι, σαν αποτέλεσμα, έπρεπε να εφαρμοσθούν στην περίπτωση αυτή οι αρχές που καθορίζονται στην Αγγλική νομολογία για το επίπεδο επιμέλειας που οφείλει οδηγός αυτοκινήτου σε ράλλυ που διεξάγεται σε ιδιωτικούς χώρους, και, αφού εφάρμοσε τις αρχές αυτές στην προκείμενη περίπτωση, βρήκε ότι ο εφεσείβλητος δεν είχε ευθύνη για το ατύχημα και απόρριψε την αγωγή. Ακολουθώντας όμως την καθιερωμένη πρακτική καθόρισε τις αποζημιώσεις, που θα επιδίκαζε στον εφεσείωντα πάνω στη βάση της πλήρους ευθύνης σε £33.711 από τις οποίες ποσό £18.096 αντιπροσώπευε απώλεια μελλοντικών απολαβών. Κατ' έφεση, ο εφεσείων ισχυρίστηκε ότι λανθασμένα το πρωτόδικο Δικαστήριο είχε εφαρμόσει την νομολογία που αφορούσε το επίπεδο ευθύνης σε αγώνες αυτοκινήτων που διεξάγονται σε ιδιωτικές πίστες, διότι στην προκείμενη περίπτωση

δεν υπήρχε μαρτυρία ότι πράγματι είχε δοθεί γραπτή άδεια της Αστυνομίας για αποκλεισμό του κοινού από τον δρόμο και ότι εν πάση περιπτώσει η άσκηση των εξουσιών της Αστυνομίας δυνάμει του άρθρου 22(1)(β) του Κεφ.285 δεν άλλαξε το καθεστώς του δρόμου από δημόσιο σε ιδιωτικό. Ο εφεσίβλητος ισχυρίστηκε ότι θα έπρεπε να διαχωρισθεί το καθήκον του ίδιου σαν οδηγού από αυτό των διοργανωτών του ράλυ για την προστασία των θεατών και ότι εν πάση περιπτώσει ο εφεσίων ήταν ένοχος συντρέχουσας αμέλειας. 5

Αποφασίσθηκε ότι:

- (α) Εφόσον η αναφορά για ύπαρξη γραπτής άδειας ήταν καθαρά εξ' ακοής μαρτυρία, διότι η εν λόγω άδεια ουδέποτε παρουσιάστηκε στο Δικαστήριο, δεν υπήρχε οποιαδήποτε μαρτυρία που θα δικαιολογούσε το εύρημα του πρωτόδικου Δικαστηρίου ότι πράγματι είχε χορηγηθεί τέτοια γραπτή άδεια. 10
- (β) Η άσκηση των εξουσιών της Αστυνομίας να αποκλείει την πρόσβαση όλου ή μέρους της κυκλοφορίας σε δημόσιο δρόμο, δυνάμει του άρθρου 22(1)(β) του περί Αστυνομίας Νόμου, Κεφ. 285, δεν εξυπακούει κατ' ανάγκη μετατροπή του καθεστώτος του δρόμου από δημόσιο σε ιδιωτικό. 15
- (γ) Στην προκείμενη περίπτωση, λανθασμένα το πρωτόδικο Δικαστήριο είχε κρίνει ότι έπρεπε να εφαρμοσθεί διαφορετικό επίπεδο επιμέλειας για τον εφεσίβλητο από εκείνο που εφαρμόζεται στην περίπτωση των οδηγών σε συνηθισμένη περίπτωση, σύμφωνα με το άρθρο 51 του περί Αστικών Αδικημάτων Νόμου, Κεφ. 148. Υπό τις περιστάσεις, ο εφεσίβλητος ήταν ένοχος αμέλειας αλλά και ο εφεσίων ήταν ένοχος συντρέχουσας αμέλειας, σε ποσοστά 60% και 40% αντίστοιχα. 20 25

Η έφεση επιτράπηκε με έξοδα. Εκδόθηκε απόφαση υπέρ του εφεσεύοντα για £20.826, με τόκο 6% από 29.8.84 πάνω στο ποσό των £9.969, και νόμιμο τόκο πάνω στο υπόλοιπο ποσό από 18.11.89. 30

Υποθέσεις που αναφέρθηκαν:

Wilks v. The Cheltenham Home Guard Motor Cycle & Light Car Club [1971] 2 All E.R. 369· 35

Wooldridge v. Sumner [1962] 2 All E.R. 978·

Στρατιάρχο Λτδ ν. Μιχαήλ (1989) 1 Α.Α.Δ. (Ε) 453·

Vassiliou ν. Vassiliou 16 C.L.R. 70·

Universal Advertising & Publishing Agency ν. Vouros 19 Α.Α.Δ. 87·

Hadjitheodosiou ν. Koulia (1970) 1 C.L.R. 310·

5 Παϊκος ν. Κοντεμενιώτη (1989) 1 Α.Α.Δ. 50·

Kythreotis ν. Constantinou (1984) 1 C.L.R. 811·

O'Dowd ν. Frazernash [1951] W.N. 173·

Μαυροβουνιώτη ν. Γεωργίου (1989) 1 Α.Α.Δ. 344·

Hall ν. Brooklands Auto-Racing Club [1932] All E.R. Rep. 208·

10 Murray ν. Harringay Arena Ltd [1951] 2 All E.R. 320·

Lancs Churches ν. Howard & Seddon [1993] 3 All E.R. 467·

Marshall ν. Osmond [1983] R.T.R. 475·

Condon ν. Basi [1985] 2 All E.R. 453·

Rootes ν. Shelton [1968] A.L.R. 33·

15 Donoghue ν. Stevenson [1932] All E.R. Rep. 1·

Fookes ν. Slaytor [1979] 1 All E.R. 137.

Έφεση.

20 Έφεση από τον ενάγοντα κατά της απόφασης του Επαρχιακού Δικαστηρίου Λεμεσού (Καλλής, Π.Ε.Δ.) που δόθηκε στις 18 Νοεμβρίου, 1990 (Αρ. Αγωγής 6408/84) με την οποία η αγωγή του για αποζημιώσεις για σωματικές βλάβες, ζημιές, απώλειες τα οποία υπέστη λόγω αμελούς οδηγήσεως του αυτοκινήτου FJ 932 απορρίφθηκε.

Χ. Πογιατζής, για τον εφεσίοντα.

Στ. Ερωτοκρίτου (κα), για τον εφεσίβλητο.

ΠΙΚΗΣ, Δ.: Την απόφαση του δικαστηρίου θα δώσει ο δικαστής Σ. Νικήτας, Δ.

ΝΙΚΗΤΑΣ, Δ.: Η έφεση θίγει μιά νέα πτυχή του αστικού αδικήματος της αμέλειας για το οποίο κάμνει πρόβλεψη το άρθρο 51 του 5
περί Αστικών Αδικημάτων Νόμου, Κεφ. 148. Αφορά στο καθήκον επιμέλειας οδηγού που συμμετέχει σε αγώνα ταχύτητας αυτοκινήτων. Το οδικό ατύχημα που είναι αντικείμενο της έφεσης συνέβηκε σε ένα τέτοιο αγώνα που είχε διεξαχθεί στις 26/6/83 στις Πλάτρες. 10
Από το ορεινό αυτό θέρετρο το ράλλυ ονομάστηκε “Ανάβαση Πλατρών”. Όπως είπε ο Ν. Πελίδης, δικηγόρος και ένας από τους κριτές του αγώνα “ήταν ένας από τους αγώνες για την κατάταξη των ταχύτερων οδηγών στο πρωτάθλημα που διενεργεί ετησίως ο Σύνδεσμος Αυτοκινήτων Κύπρου”. Ο μάρτυς, που κλήθηκε από τον 15
εφεσίβλητο, ήταν μέλος του διοικητικού συμβουλίου του Ομίλου Φίλων Αυτοκινήτου που διοργάνωσε τον αγώνα.

Πρέπει να έχουμε υπόψη περισσότερες λεπτομέρειες για τις συνθήκες του ατυχήματος. Η διαδρομή του ράλλυ ήταν ένα μίλι. Τα αυτοκίνητα έπρεπε να διατρέξουν τις Πλάτρες και να καταλήξουν σε ένα από τα ξενοδοχεία του θερέτρου που προκαθορίστηκε σαν το 20
τέρμα του αγώνα. Το ατύχημα έγινε στις 10.00 το πρωί στην οδό Ολύμπου δηλαδή σε “κατοικημένη περιοχή” στην οποία ίσχυε ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας 30 μίλια την ώρα. Είναι δρόμος που έχει πλάτος γύρω στα 23 πόδια, αλλά στενεύει στα 19 πόδια στον τόπο του ατυχήματος.

Σε δεξιά στροφή του δρόμου ο εφεσίβλητος εναγόμενος έχασε 25
τον έλεγχο του αυτοκινήτου του και προσέκρουσε σε πεζοδρόμιο που εκεί έχει ύψος ένα πόδι. Η ταχύτητα με την οποία πήρε τη στροφή ήταν 65 μίλια την ώρα. Στη συνέχεια το αυτοκίνητο εξετράπη στον παρακείμενο χώρο στάθμευσης. Αφού πέρασε από το σημείο Γ, που σημειώνεται σε σχεδιαγράφημα του αστυνομικού Κ. Καλλάτου (Μ.Ε.1), ο οποίος εξέτασε την περίπτωση, κτύπησε σε ηλεκτρικό πάσσαλο 19 πόδια από το Γ. Από τη σύγκρουση ο πάσσαλος, που ήταν μέσα στο πάρκιγκ, αλλά όχι μακριά από το δρόμο, κατέρρευσε. Η απόσταση από το πεζοδρόμιο που πρωτοκτύπησε το αυτοκίνητο μέχρι τον πάσσαλο είναι 43 πόδια. Το μόνο διαχωριστικό ανάμεσα στον αγωνιστικό χώρο (δηλαδή το δρόμο) και το χώρο 35
στάθμευσης που χρησιμοποίησαν οι διοργανωτές ήταν σχοινί που πρόσδεσαν στον πάσσαλο και σε βαρέλι στην άλλη άκρη, όπως δείχνει το σχέδιο. Έγινε χρήση της ίδιας μεθόδου για να παρεμποδιστεί η είσοδος τροχοφόρων ή πεζών και σε άλλα σημεία της δια- 40
δρομής.

Στο σημείο αυτό θα μπορούσαμε να αναφέρουμε τα σχετικά συμπεράσματα του πρωτόδικου δικαστή:

5 “Το αυτοκίνητο κτύπησε πρώτα στο σημείο Χ (πεζοδρόμιο) στο τεκ. 1. Στη συνέχεια ανέβηκε στο χώρο Γ και κτύπησε στον πάσσαλο Ο - στο τεκ. 1 - ο οποίος και κατέρρευσε. Ο ενάγοντας που βρισκόταν στο χώρο Γ πρέπει να κτυπήθηκε είτε από το αυτοκίνητο είτε από τον πάσσαλο. Με βάση τη μαρτυρία του Μ.Υ.Ι Περίδη - και το αδιαμφισβήτητο γεγονός ότι ο ενάγοντας ήταν πάντοτε στο χώρο Γ, μπορώ, νομίζω, να βγάλω το συμπέρασμα ότι ο ενάγοντας ήταν ανάμεσα στα λιγοστά άτομα τα οποία λίγο πριν από το δυστύχημα είχαν προειδοποιηθεί από το μάρτυρα Περίδη για τον κίνδυνο παραμονής τους στο χώρο Γ - χώρο του δυστυχήματος και κλήθηκαν να τον εγκαταλείψουν αλλά δεν υπάκουσαν.”

15 Θα προσθέταμε ότι εκτός του εφεσείοντα είχαν τραυματισθεί και άλλα πρόσωπα.

20 Ο πρωτόδικος δικαστής, επικαλούμενος περιπτώσεις από την αγγλική νομολογία αναφορικά με το μέτρο προσοχής ραλίστα, απέρριψε την αγωγή χωρίς όμως έξοδα. Δεν έγινε δεκτή η ύπαρξη αμέλειας εκ μέρους του εφεσίβλητου. Ας παρακολουθήσουμε τον ειρμό των σκέψεων που τον οδήγησαν στο συμπέρασμα αυτό.

25 Η εκκαλούμενη απόφαση κάμνει εκτεταμένη αναφορά στην υπόθεση *Wilks (formerly an infant) & Another v. The Cheltenham Home Guard Motor Cycle & Light Car Club & Another* [1971] 2 All E.R. 369. Προκύπτει από την υπόθεση αυτή πως για να διαπιστωθεί η ύπαρξη αμέλειας στην περίπτωση ραλίστα, που φυσιολογικά στοχεύει να πρωτεύσει σε ένα αγώνα ταχύτητας, πρέπει να θεμελιωθεί ότι αφήφισε απερίσκεπτα (recklessly disregarded) την ασφάλεια των θεατών που τον παρακολουθούσαν. Δεν απαλλάσσεται όμως της υποχρέωσης να καταβάλει λογική προσοχή. Κουταγμένο από τη σκοπιά του δράστη το στοιχείο αυτό, που συγκροτεί την αμέλεια, υποχωρεί στην έκταση που αναμένεται από τον συμμετέχοντα οδηγό να χρησιμοποιήσει όλες του τις δυνάμεις - και φυσικά να τρέξει όσο μπορεί - για να κερδίσει τον αγώνα.

35 Η άλλη υπόθεση που αποτελεί το έρεισμα της εκκαλούμενης είναι η επίσης αγγλική απόφαση *Wooldridge v. Sumner & Another* [1962] 2 All E.R. 978, ότι διαγωνιζόμενος ο οποίος προβαίνει σε λανθασμένη εκτίμηση του κινδύνου ή κατά την αγγλική έκφραση υποπίπτει σε error of judgment δεν μπορεί να βρεθεί ένοχος αμέλειας.

Η πρωτόδικη απόφαση προέβη στο συσχετισμό του άρθρου 51, που δίνει τον ορισμό της αμέλειας, με τα συστατικά στοιχεία του αδικήματος αυτού, που ανέπτυξε το κοινοδίκαιο και που θεωρήθηκε ότι κωδικοποιεί *Στρατιάρχο Λτδ. ν. Μιχαήλ* (1989) 1 Α.Α.Δ. (Ε) 453. 5
Και παρατήρησε, αναφέροντας τη σχετική νομολογία, ότι είναι θεμιτό να αντλήσει καθοδήγηση από τις αγγλικές δικαστικές αποφάσεις. *Vassiliou v. Vassiliou* 16 C.L.R. 70, *Universal Advertising & Publishing Agency v. Vouros* 19 Α.Α.Δ. 87, *Hadjitheodosiou v. Koulia* (1970) 1 C.L.R. 310 και *Παϊκος ν. Κοντεμενώτη* (1989) 1 Α.Α.Δ. 50. Έχει όμως σημασία - και δεν διέλαθε της προσοχής του πρωτόδικου δικαστή - η επισήμανση ότι ο νομοθέτης αποσκοπούσε στην εξυπηρέτηση των αναγκών του τόπου αυτού όπως τις διαμορφώνουν οι εκάστοτε τοπικές συνθήκες, οι ευαίσθησιες ή κοινές εμπειρίες ή άλλοι παράγοντες που σχηματοποιούν τις δικαίικες αντιλήψεις ενός λαού. 10

Με βάση τις παρατηρήσεις του αναφορικά με τη μαρτυρία: ότι ο εφεσίβλητος δεν παρέβη τους κανόνες διεξαγωγής του αθλήματος ούτε οδηγούσε απερίσκεπτα ή χωρίς την αναμενόμενη από ραλίστα δεξιότητα, ο δικαστής κατέληξε στη διαπίστωση ότι δεν ευθυνόταν εξ αμελείας για το συμβάν. Απαντώντας σχετική εισήγηση του εφεσείοντα, ο δικαστής παρατήρησε ότι η παράβαση καθήκοντος που επιβάλλει ο νόμος (μη υπέρβαση του ορίου ταχύτητας) δεν παρέχει αυτόματα δικαίωμα αποζημίωσης *Kythreotis v. Constantinou* (1984) 1 C.L.R. 811 και ούτε η υπερβολική ταχύτητα, χωρίς τίποτε άλλο, δεν στοιχειοθετεί αμελή οδήγηση. 15 20

Ένα από τα κρίσιμα θέματα της δίκης ήταν κατά πόσον χορηγήθηκε άδεια από την Αστυνομία στους διοργανωτές να κλείσουν το δρόμο, από τον οποίο θα διέρχονταν τα διαγωνιζόμενα αυτοκίνητα, για το κοινό. Το δικαστήριο έκρινε ότι με βάση το άρθρο 22(1)(β) του περί Αστυνομίας Νόμου, Κεφ. 285, παραχωρήθηκε τέτοια άδεια. Συνέπεια του γεγονότος αυτού ήταν ο αποκλεισμός των άλλων τροχοφόρων από τη χρήση του δρόμου. Το κλείσιμο της διαδρομής, κατά το δικαστή, που παρέπεμψε στην υπόθεση *O' Dowd v. FrazerNash & Others* [1951] W.N. 173, "ισοδυναμεί με νόμιμη προσαρμογή του καθεστώτος του δρόμου για τους σκοπούς του αγώνα και με μετατροπή του καθεστώτος του δρόμου από δημόσιο σε μη δημόσιο". 25 30 35

Οι σκέψεις αυτές οδήγησαν στον κύριο συλλογισμό της απορριπτικής απόφασης ότι, εφόσον ο δρόμος έκλεισε νόμιμα, ο εφεσίβλητος δεν ήταν υποχρεωμένος να τηρεί το επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας και ότι υπό τις περιστάσεις η υπερβολική ταχύτητα του δεν συνιστούσε παραβίαση υποχρέωσης που επιβάλλει ο νόμος (breach of statutory duty) έτσι ώστε να είναι δυνατός ο καταλογισμός αμέλειας 40

στον εφεσίβλητο οδηγό.

5 Η έφεση βάλλει εναντίον της πρωτόδικης απόφασης για 16 χωριστούς λόγους. Ωστόσο τα πυρά του εφεσείου επικεντρώθηκαν σε τρία ευρύτερα θέματα: Πρώτον, αμφισβητείται η ορθότητα ορισμένων ευρημάτων που αφορούν κυρίως στον αριθμό των ατόμων που βρίσκονταν κατά τον κρίσιμο χρόνο στον τόπο του ατυχήματος με τον εφεσείου. Πρέπει όμως να διευκρινιστεί πως είναι αμοιβαία αποδεκτό ότι ο εφεσείων πήγε στο χώρο στάθμευσης επειδή αποφάσισε να παρακολουθήσει το ράλλυ. Η αντίφαση στην εκδοχή του, που επεσήμανε ο πρωτόδικος δικαστής, ότι βρέθηκε εκεί τυχαία δεν αποτελεί, όπως έγινε εισήγηση από το δικηγόρο του, λανθασμένη καθοδήγηση.

15 Το δικαστήριο, που στο σημείο αυτό στηρίχθηκε στη μαρτυρία του Ν. Περίδη, συμπέρανε πως στη σκηνή του ατυχήματος υπήρχαν “λιγιστά πρόσωπα”. Ο ενάγων μίλησε για 50 περίπου άτομα ενώ ο εναγόμενος για 10. Το παραπάνω εύρημα βρίσκεται μέσα στα πλαίσια της μαρτυρίας που δόθηκε χωρίς να υπάρχουν περιθώρια ανατροπής του. Εξάλλου καμιά ουσιαστική διαφοροποίηση δεν μπορούσε να επιφέρει στα κύρια ερωτήματα της υπόθεσης ή την έκβαση της.

20 Βάλλεται επίσης σαν ακροσφαλές το εύρημα ότι ο εφεσείων προειδοποιήθηκε από το Ν. Περίδη για τον κίνδυνο που διέτρεχε αν παρέμενε εκεί. Η μαρτυρία του αντιμετώπισε τα κύρια βέλη της κριτικής του κ. Χ. Πογιατζή. Η αποδοχή της ήταν μέσα στις νόμιμες επιλογές του δικαστή και τίποτε το ουσιαστικό δεν προβλήθηκε που να καθιστά την προτίμηση εκείνης από άλλη μαρτυρία αδικαιολόγητη.

30 Η δεύτερη - και ουσιαστικότερη - σειρά λόγων αναφέρεται στο θέμα της αστυνομικής άδειας για τη διεξαγωγή του αγώνα σε δημόσιο δρόμο. Η εισήγηση είναι ότι τέτοια άδεια δεν δόθηκε ποτέ. Δεν υπάρχει μαρτυρία γι’ αυτό το ζήτημα. Ο αστυνομικός μάρτυρας δεν είτε τίποτε σχετικό. Ο Ν. Περίδης μίλησε για γραπτή άδεια, αλλά δεν προσκομίστηκε από ή εκ μέρους του εφεσίβλητου, ο οποίος ασφαλώς όφειλε να αποδείξει το στοιχείο αυτό. Έτσι ξεθεμελιώνεται η βασική σκέψη της απόφασης. Μιά και δεν είχε προσαχθεί μαρτυρία για την παραχώρηση άδειας ο δρόμος δεν απώλεσε το δημόσιο χαρακτήρα του.

40 Τρίτον, ο εφεσείων επιχειρηματολόγησε ότι οι αποφάσεις που χρησιμοποίησε το πρωτόδικο δικαστήριο μπορούσαν να διακριθούν από την κρινόμενη περίπτωση και δεν πρέπει να τύχουν εφαρμογής. Η συμπεριφορά του εφεσίβλητου πρέπει να αποτιμηθεί στα πλαίσια του συμβατικού κριτηρίου για την αμέλεια και όχι εκείνου

που συνδέθηκε με το ραλίστα που οδηγεί σε ειδικές πίστες. Υπ' αυτό το πρίσμα δηλαδή το επίπεδο του συνετού και σώφρονα οδηγού και έχοντας υπόψη τις περιστάσεις εύκολα μπορεί να διαπιστωθεί υπαιτιότητα από αμέλεια. Παρενθετικά, θα παρατηρούσαμε ότι ο Πλάτων θεωρεί τη σωφροσύνη αρετή, αλλά υποδεικνύει πως δεν την έχουν όλοι οι άνθρωποι. Όμως το μέτρο της αμέλειας, σύμφωνα με το άρθρο 51, είναι καθολικό στην αντικειμενικότητα του. 5

Από τη σκοπιά του εφεσίβλητου η κα Ερωτοκρίτου, αφού αναφέρθηκε στο νομοθετικό ορισμό του "δρόμου" από το άρθρο 2(1) του περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμου του 1972 (86/72), υπέβαλε ότι κατά το χρόνο του ατυχήματος η διαδρομή του ράλλυ δεν ήταν ανοικτή στη δημόσια κυκλοφορία. Ο δρόμος θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί μόνο για τους σκοπούς του ράλλυ. Η πρωτόδικη απόφαση σωστά δέχθηκε ότι προϋφίστατο άδεια της Αστυνομίας γιατί υπήρχε άφθονο υλικό για να στερωώσει το συμπίερασμα αυτό. 10 15

Κατά την εισήγηση του εφεσίβλητου το βασικό χαρακτηριστικό γνώρισμα του δημόσιου δρόμου δηλαδή το δικαίωμα προσπέλασης και ελεύθερης κυκλοφορίας από το ευρύ κοινό είχε αρθεί. Η χρήση του από ορισμένη κατηγορία οδηγών, όπως στην περίπτωση *Μαυροβουνιώτη ν. Γεωργίου & Άλλων* (1989) 1 Α.Α.Δ. 344, δεν μεταβάλλει το ιδιωτικό καθεστώς του δρόμου. Εφόσον με τη χορηγηθείσα άδεια μεταβλήθηκε ο χαρακτήρας του δρόμου Πλατρώων σωστά θεωρήθηκε από το πρωτόδικο δικαστήριο σαν πίστα δηλαδή χώρος όπου διεξάγονται αγώνες αυτοκινήτων και εφάρμοσε κατ' ακολουθίαν το κριτήριο επιμέλειας του ραλίστα, όπως διατυπώθηκε στις αγγλικές αποφάσεις στις οποίες προσέφυγε το δικαστήριο. 20 25

Η συνήγορος τόνισε ότι δεν προκύπτει ευθύνη από το στοιχείο της ταχύτητας διότι, σύμφωνα με τη νομολογία, ο ραλίστας μπορεί να τρέξει όσο θέλει. Εκτός άλλων παρέπεμψε στην υπόθεση *Hall ν. Brooklands Auto-Racing Club* [1932] All E.R. Rep. 208, και κάλεσε το δικαστήριο αυτό να διαχωρίσει τη θέση των διοργανωτών για τυχόν ολιγωρίες ή παραλείψεις τους από εκείνη του εφεσίβλητου. 30

Με την εξαίρεση της υπόθεσης *O' Dowd*, ανωτέρω, οι άλλες περιπτώσεις, που αναφέρθηκαν κατά τη συζήτηση της έφεσης, αφορούν αγώνες που είχαν διεξαχθεί είτε σε αυτοκινητοδρόμο ή σε ειδικές πίστες (racetracks). Για παράδειγμα, στη *Hall*, ο αγώνας έγινε σε πίστα ιδιωτικής ιδιοκτησίας. Στην *Woodridge*, επρόκειτο για ιππική εκδήλωση σε στάδιο. Βλέπε επίσης *Murray & Another ν. Harringay Arena Ltd* [1951] 2 All E.R. 320, που ανήλικος θεατής τραυματίστηκε από μπάλες σε αγώνα χόκεϊ επί πάγου. Στη 35 40

Wilks, ήταν επίσης αγώνας αυτοκινήτων και οι ενάγοντες βρίσκονταν στην κερκίδα των θεατών.

5 Ένα άλλο στοιχείο διαφοροποίησης είναι ότι σε ορισμένες περιπτώσεις ο θεατής πλήρωνε εισιτήριο για να παρακολουθήσει τον αγώνα, λ.χ., στην υπόθεση **Hall**. Έχει όμως διευκρινιστεί στην πολύ πρόσφατη απόφαση **Lancs Churches v. Howard & Seddon** [1993] 3 All E.R. 467, ότι η συμβατική σχέση δεν αποτελεί κώλυμα για την ύπαρξη καθήκοντος επιμέλειας μεταξύ των συμβαλλομένων η παράβαση του οποίου θεμελιώνει αγωγήμο δικαίωμα για το αστικό αδίκημα της αμέλειας. Οι όροι της σύμβασης απλώς ρυθμίζουν την έκταση του καθήκοντος.

15 Το συμπέρασμα που βγαίνει μέσα από την αγγλική νομολογία είναι ότι δεν υπάρχει υπαιτιότητα απέναντι σε θεατή ο οποίος προσέρχεται σε ιδιωτικό χώρο στον οποίο διεξάγεται άθλημα· βασικά γιατί θεωρείται ότι εκούσια αποδέχεται τους κινδύνους που συνεπάγεται η διεξαγωγή του· εκτός στις περιπτώσεις που τεκμηριώνεται το στοιχείο της reckless disregard.

20 Έχοντας υπόψη τα στοιχεία που διακρίνουν την παρούσα από τα δικαστικά προηγούμενα που χρησιμοποίησε ο πρωτόδικος δικαστής, δυσκολευόμαστε να συμφωνήσουμε πως εδώ ισχύει και εφαρμόζεται το διαφορετικό επίπεδο επιμέλειας που οριοθετούν οι παραπάνω αποφάσεις. Η ταχύτητα του αυτοκινήτου ήταν επικίνδυνα υπερβολική και υπήρχε δεξιά απότομη στροφή. Η παρουσία του κόσμου ήταν δεδομένη και έγινε αντιληπτή από τον εφεσίβλητο. Γνώριζε επίσης ότι τίποτε το ουσιαστικό, που θα παρείχε προστασία, δεν χώριζε το δρόμο από το χώρο έξω από αυτόν στον οποίο στέκονταν ο εφεσείων και οι άλλοι τραυματισθέντες. Υπό τις συνθήκες αυτές ο εφεσείβλητος δεν ήταν στον απαιτούμενο βαθμό προσεκτικός και επιμελής. Παρέβη το καθήκον επιμέλειας με την έννοια που του αποδίδει το άρθρο 51 και προκάλεσε το σοβαρό τραυματισμό του ενάγοντα, αποτέλεσμα που μπορούσε λογικά να προβλέψει σαν δυνατή συνέπεια της συμπεριφοράς του.

35 Ας γυρίσουμε στην υπόθεση **O' Dowd**. Δεν έχουμε το πλήρες κείμενο της. Αλλά από τη σύνοψη στο Weekly Notes προκύπτει πως έγινε δεκτό ότι άλλαξε η φυσιογνωμία του δρόμου για να προσαρμοστεί στους σκοπούς του γάλλυ. Αναφέρει ρητά η απόφαση ότι το δικαστήριο "had to bear in mind the statutory modification of the status of the high way for the purpose of the race and for the protection of spectators". Ας σημειωθεί ότι ο τραυματισθείς ήταν υπηρεσιακός παράγων του γάλλυ. Εδώ δεν υπάρχει

μαρτυρία ή ικανοποιητική μαρτυρία πως παραχωρήθηκε άδεια. Ότι σχετικά αναφέρει ο Ν. Πελίδης - και έχουμε διεξέλθει τη μαρτυρία του με προσοχή - είναι, στην καλύτερη περίπτωση, εξ ακοής μαρτυρία και σαν τέτοια εντελώς άχρηστο υλικό για τους σκοπούς της απόφασης.

5

Περαιτέρω το κρίνουμε αμφίβολο, για να μην πούμε αδύνατο, κατά πόσον η πρόνοια που επικαλέστηκε ο πρωτόδικος δικαστής για να αποφανθεί για την έκδοση άδειας παρέχει πράγματι τέτοια εξουσία. Και τούτο διότι η σχετική διάταξη [(άρθρο 22 (1)(β))] αναφέρεται στο καθήκον κάθε μέλους της αστυνομικής δύναμης να παροχετεύει την τροχαία (divert all or any particular kind of traffic) αν αυτό φαίνεται να εξυπηρετεί το δημόσιο συμφέρον. Μια σύντομη παρατήρηση για την υπόθεση **Μαυροβονιώτη**, ανωτέρω. Οι συνθήκες εισόδου του κοινού σε λιμάνι, που ήταν η περίπτωση εκείνη, δεν μπορούν να παραλληλιστούν με τα θέματα στην προκείμενη περίπτωση. Δεν υπάρχει αναλογία.

10

15

Εφαρμόζοντας το επιβαλλόμενο από το άρθρο 51 κριτήριο, η κατάληξη μας είναι ότι ο εφεσίβλητος ευθύνεται για το ατύχημα. Διαφορετικά θα οδηγούμαστε σε άτοπα αποτελέσματα. Ο διαγωνιζόμενος σε ράλλυ οδηγός να μην ευθύνεται, για παράδειγμα, σε άτομα που κάθονται αμέριμνα στη βεράντα ή την αυλή του σπιτιού τους που γειτονεύει με το δρόμο, ο οποίος χρησιμοποιείται για τον αγώνα. Θα ήταν δε αντινομικό και παράλογο να ισχύσει διαφορετικό κριτήριο απ' εκείνο που εφαρμόζεται, λ.χ., σε αστυνομικό που προκαλεί δυστύχημα ενώ καταδιώκει ύποπτο για διάπραξη εγκλήματος. Στη **Marshall v. Osmond & Another** [1983] R.T.R. 475, το Αγγλικό Εφετείο ανατρέποντας το κατώτερο δικαστήριο αποφάνθηκε ότι "the duty owed by a police driver pursuing a suspected criminal was the same duty as that owed to anyone else".

20

25

Ισχυροποίηση της γνώμης που εκφράσαμε παρέχει, πιστεύουμε, και η απόφαση **Condon v. Basi** [1985] 2 All E.R. 453, που ήταν υπόθεση τραυματισμού ποδοσφαιριστή από συμπαίκτη του. Ηγέρθη όμως το ευρύτερο θέμα του καθήκοντος επιμέλειας μεταξύ παικτών σε ανταγωνιστικά αθλητικά παιχνίδια. Μετά από την παράθεση αποσπασμάτων από τις αποφάσεις του αρχιδικαστή Barwick και του δικαστή Kitto στην αυστραλιανή υπόθεση **Rootes v. Shelton** [1968] ALR 33, ο δικαστής Donaldson, που έδωσε την απόφαση, απέκλινε υπέρ της κλασσιικής προσέγγισης του αδικήματος από το **λόρδο Atkins στην Donoghue v. Stevenson** [1932] All E.R. Rep. 1, 11:

35

40

"I have cited from those two judgments because they show two

different approaches which, as I see it, produce precisely the same result. One is to take a more generalised duty of care and to modify it on the basis that the participants in the sport or pastime impliedly consent to taking risks which otherwise would be a breach of the duty of care. That seems to be the approach of Barwick CJ. The other is exemplified by the judgment of Kitto J., where he is saying, in effect, that there is a general standard of care, namely the Lord Atkin approach that you are under a duty to take all reasonable care taking account of the circumstances in which you are placed (see *Donoghue* (or *M'Alister*) v. *Stevenson* [1932] A.C. 562 at 580, [1932] All E.R. Rep 1 at 11); which, in a game of football, are quite different from those which affect you when you are going for a walk in the countryside.

For my part I would prefer the approach of Kitto J, but I do not think it makes the slightest difference in the end if it is found by the tribunal of fact that the defendant failed to exercise that degree of care which was appropriate in all the circumstances, or that he acted in a way to which the plaintiff cannot be expected to have consented. In either event, there is liability.”

Απομένει θέμα συντρέχουσας αμέλειας. Η δικαιοδοσία του δικαστηρίου να κατανέμει την ευθύνη προκύπτει από το ότι τέτοιο θέμα τέθηκε από την αρχή με τη γραπτή υπεράσπιση και συζητήθηκε αργότερα κατά τη δίκη (Βλέπε *Fookes v. Slaytor* [1979] 1 All E.R. 137). Δεν θα επαναλάβουμε τις συνθήκες του ατυχήματος για την εξακρίβωση της συντρέχουσας αμέλειας. Από τις περιστάσεις διαγράφεται με σαφήνεια η παράλειψη του εφεσείου να λάβει μέτρα για τη δική του ασφάλεια που μπορούν να στηρίξουν συντρέχουσα αμέλεια. Υπολογίζουμε την ευθύνη του σε 40% και καθορίζουμε εκείνη του οδηγού σε 60%.

Το αποτέλεσμα των σκέψεων μας είναι ότι η έφεση πρέπει να επιτραπεί. Η απόφαση ανατρέπεται. Ο πρωτόδικος δικαστής καθόρισε την αποζημίωση που θα έπαιρνε ο εφεσείων αν κέρδιζε σε £33.711 από τις οποίες ποσό £18.096 δόθηκε για απώλεια μελλοντικών απολαβών και φυσικά δεν ήταν τοκοφόρο. Επομένως με βάση την παραπάνω αναλογία της ευθύνης ο εφεσείων δικαιούται σε απόφαση για το ποσό των £20.826. Το ποσό των £9.969 θα φέρει τόκο 6% από 29/8/84, που καταχωρήθηκε η αγωγή (άρθρ. 58 Α του Κεφ. 148) και το υπόλοιπο νόμιμο τόκο από 18/11/89, ημερομηνία έκδοσης της πρωτόδικης απόφασης.

Τα έξοδα της έφεσης επιδικάζονται σε βάρος του εφεσίβλητου.

Η διαταγή για τα έξοδα της δίκης θα παραμείνει ως έχει.

Η έφεση επιτρέπεται με έξοδα.