

9 Απριλίου, 1992

[ΚΟΥΡΡΗΣ, ΑΡΤΕΜΙΔΗΣ, ΑΡΤΕΜΗΣ, Δ/στές]

ΧΡΙΣΤΟΣ ΑΓΓΕΛΗΣ ΚΑΙ ΑΛΛΟΙ,

Εφεσείοντες-Εναγόμενοι,

v.

ΚΥΡΙΑΚΟΥ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ ΚΑΙ ΑΛΛΗΣ,

*Εφεσίβλητων-Εναγόντων,**(Πολιτική Εφεση Αρ. 7845).*

*Αμέλεια — Τροχαίο ατύχημα — Καταμερισμός ευθύνης — Σύγκρουση αυτοκινήτων σε συμβολή δευτερεύοντος με κύριο δρόμο, σε απόσταση 68 π. από την συμβολή — Καταμερισμός ευθύνης 90% για τον οδηγό που ερχόταν από τον δευτερεύοντα δρόμο και 10% για τον οδηγό που οδηγούσε κατά μήκος του κύριου δρόμου — 5
Δεν επενέβη το Εφετείο.*

Γύρω στις 1 το πρωί ο εφεσείων 1 οδηγούσε το αυτοκίνητο ιδιοκτησίας της εφεσείουσας 2, στην οδό Δοϊράνης με σκοπό να στρίψει αριστερά στη λεωφόρο Μακαρίου Γ' στη Λευκωσία. Την ίδια ώρα ο εφεσίβλητος 1 οδηγούσε το αυτοκίνητο της συζύγου του εφεσίβλητης 2 στη λεωφόρο με κατεύθυνση προς το Χίλτον. Ο εφεσείων 1 μπήκε στη λεωφόρο χωρίς να σταματήσει στο αλτ, ο εφεσίβλητος 1 πάτησε φρένα αλλά δεν κατόρθωσε να αποφύγει τη σύγκρουση, που έγινε με το πιασινό μέρος του οχήματος της εφεσείουσας 2, σε απόσταση 68 π. από την αριστερή γωνία της συμβολής των δύο δρόμων. Η λεωφόρος Μακαρίου Γ' έχει τέσσερις λωρίδες κυκλοφορίας, δύο λωρίδες προς κάθε κατεύθυνση. Δεν υπήρχε οποιαδήποτε μαρτυρία που να δικαιολογούσε εύρημα ότι ο εφεσίβλητος 1 οδηγούσε με υπερβολική ταχύτητα. Με τα γεγονότα αυτά το πρωτόδικο Δικαστήριο βρήκε και τους δύο οδηγούς υπεύθυνους για το δυστύχημα και κατένευε την ευθύνη σε 90% για τον εφεσείοντα 1 και 10% για τον εφεσίβλητο 1. Κατ'έφεση ο εφεσείων 1 ισχυρίστηκε ότι ο καταμερισμός της ευθύνης ήταν προφανώς λανθασμένος, ενόψει της απόστασης που είχε διανυθεί από αυτόν μετά την είσοδό του στη λεωφόρο, που καταδεικνυε ότι η ευθύνη του εφεσίβλητου 1 ήταν πολύ μεγαλύτερη από 10%.

Αποφασίσθηκε (διαφωνούντος του Κούρρη Δ.) ότι:

Με βάση τα ευρήματα του πρωτόδικου Δικαστηρίου, τα οποία εδικαιολογούνται πλήρως από τη μαρτυρία, η σύγκρουση είχε γίνει γιατί ο εφεσείων 1 δεν σταμάτησε στο αλτ και προχώρησε κατευθείαν και έστριψε μέσα στη λεωφόρο, ο δε εφεσίβλητος 1 είχε κάμει ότι ήταν δυνατό για να αποτραπεί η σύγκρουση δηλαδή προσπάθη-

1 Α.Α.Δ. Αγγελής κ. άλλοι ν. Καποδίστρια κ. άλλης

σε να ακινητοποιήσει το αυτοκίνητό του. Κατά συνέπεια ο καταμερισμός της ευθύνης που έγινε από το πρωτόδικο Δικαστήριο ήταν ορθός.

- 5 Σύμφωνα με τον Κούρρη Δ., ενόψει της απόστασης του σημείου σύγκρουσης από την γωνία της συμβολής των δύο δρόμων, και του γεγονότος της ύπαρξης δύο λωρίδων κυκλοφορίας προς την κατεύθυνση που οδηγούσε ο εφεσίβλητος 1, ο καταμερισμός της ευθύνης που είχε κάμει το πρωτόδικο Δικαστήριο ήταν πρόδηλα λανθασμένος, διότι ο εφεσίβλητος 1 είχε την ευκαιρία και όφειλε να είχε λάβει μέτρα για αποφυγή της σύγκρουσης, δηλαδή να οδηγήσει το αυτοκίνητό του στην άλλη λωρίδα κυκλοφορίας προς την ίδια κατεύθυνση. Κατά συνέπεια η ευθύνη του ήταν μεγαλύτερη από 10% και έπρεπε να αυξηθεί σε 30%.

Η έφεση απορρίφθηκε με έξοδα.

15 *Αποφάσεις που αναφέρθηκαν:*

Pitsoillos v. Ευγενίου, (1989) 1 Α.Α.Δ. (Ε) 691.

Papadopoulos v. Stavrou (1982) 1 CLR 321.

Fournidess v. Republic (1986) 2 CLR 73.

Psaras v. Republic (1987) 2 CLR 132.

20 *Varnakides v. Papamichael (1970) 1 CLR 367.*

Charalambous v. Cybarco Kypriaki Eteria Ecodomon & Odopilas Ltd, (1976) 1 CLR 124.

Christodoulou v. Peppis (1988) 1 CLR 317.

Έφεση.

- 25 Έφεση από τους εναγομένους κατά της απόφασης του Επαρχιακού Δικαστηρίου Λευκωσίας (Παπαδοπούλου (κα), Ε.Δ.) που δόθηκε στις 28 Φεβρουαρίου, 1989 (Αρ. Αγωγής 3234/88) με την οποία κατένειμε 90% ευθύνη στον εναγόμενο 1 και 10% στον ενάγοντα 1 σχετικά με τροχαίο
30 δυστύχημα.

Α. Δικηγορόπουλος, για τους εφεσίοντες.

Ρ. Σχίζας, για τους εφεσίβλητου.

Cur. adv. vult.

ΚΟΥΡΡΗΣ, Δ.: Την απόφαση της πλειοψηφίας, των δικαστών Αρτεμίδα και Αρτέμη, θα διαβάσει ο δικαστής Αρτεμίδης. Εγώ θα δώσω δι'ίστάμενη απόφαση.

ΑΡΤΕΜΙΔΗΣ, Δ.: Ο εφεσείων-εναγόμενος 1 οδηγούσε γύρω στις 1.00 το πρωί το αυτοκίνητο, ιδιοκτησία της 5 εταιρείας του εφεσείουσας-εναγομένης 2, στην οδό Δοϊράνης με σκοπό να στρίψει αριστερά στη λεωφόρο Μακαρίου Γ στη Λευκωσία, για να συνεχίσει την πορεία του με κατεύθυνση το Χίλτον. Την ίδια ώρα ο εναγόμενος-εφεσίβλητος 1, οδηγούσε το αυτοκίνητο της συζύγου του 10 εναγομένης-εφεσίβλητης 2, στη λεωφόρο από τη κατεύθυνση του κέντρου της Λευκωσίας προς το Χίλτον. Ο εφεσείων μπήκε στη λεωφόρο χωρίς να σταματήσει στο "Αλτ" της συμβολής της Δοϊράνης με τη λεωφόρο. Ο εφεσίβλητος 15 πάτησε φρένα αλλά το αυτοκίνητο του δεν ακινητοποιήθηκε πριν από τη σύγκρουση, που έγινε στο πιαινό μέρος του οχήματος του εφεσείουσας.

Το πρωτόδικο Δικαστήριο συμπέρανε πως και οι δυο οδηγοί ήταν αμελείς και καθόρισε το ποσοστό ευθύνης σε 20 90% στον εφεσείουσας και 10% στον εφεσίβλητο. Συνεπώς εξέδωσε απόφαση, με βάση τα ποσά που προσυμφωνήθηκαν από τους διάδικους, ως εξής: £45 υπέρ του εφεσίβλητου 1 και £1.575 της εφεσίβλητης 2, και £240 υπέρ της εφεσείουσας 2.

Οι εφεσείουσας προσβάλλουν την απόφαση του πρωτόδικου 25 Δικαστηρίου και επιδιώκουν την ανατροπή των ποσοστών ευθύνης που τους βαρύνει. Για να επιτύχει το στόχο αυτό ο δικηγόρος τους προσπάθησε να μας πείσει πως πρέπει να επέμβουμε, για να αναθεωρήσουμε τα ευρήματα στα οποία κατέληξε το Δικαστήριο, αφού διαπίστωσε 30 τα αληθή γεγονότα μετά την αξιολόγηση της προφορικής και πραγματικής μαρτυρίας. Το πιο βασικό από αυτά, και που είναι εις βάρος του εφεσείουσας 1, είναι ότι δεν σταμάτησε στο "Αλτ" προτού μπει στη λεωφόρο. Ο ίδιος 35 ισχυρίστηκε στη μαρτυρία του πως σταμάτησε και ήλεγξε το δρόμο. Δεν είδε όμως το αυτοκίνητο του εφεσίβλητου που ερχόταν από τα δεξιά του, και γι' αυτό προχώρησε

και έστριψε αριστερά στη λεωφόρο. Βέβαια το πρωτόδικο Δικαστήριο απέρριψε την εκδοχή του, και πολύ ορθά, γιατί από αυτή την κατεύθυνση ερχόταν το αυτοκίνητο του εφεσίβλητου 1, με χαμηλή μάλιστα ταχύτητα, με τα
5 φώτα αναμμένα σε μια λεωφόρο φωτισμένη με λαμπτήρες υψηλής τάσης. Από το "Αλτ" στη Δοϊράνης η ορατότητα προς την κατεύθυνση που ερχόταν ο εφεσίβλητος είναι πάνω από 200μ.

Πράγματι, όπως αποδεικνύεται από το σχεδιαγράφημα
10 που ετοίμασε ο αστυφύλακας που εξήτασε το δυστύχημα, η σύγκρουση έγινε μέσα στη λεωφόρο σε απόσταση 68π. από το αριστερό άκρο της συμβολής της με τη Δοϊράνης. Είναι αυτό το γεγονός που χρησιμοποίησε ο δικηγόρος των εφεσεϊόντων για να τεκμηριώσει τον ισχυρισμό του
15 πως όταν ο εφεσεϊών 1 μπήκε στη λεωφόρο δεν υπήρχε αυτοκίνητο. Σε αυτό το σημείο παρεμβάλλουμε ένα άλλο σημαντικό στοιχείο της πραγματικής μαρτυρίας. Η ορατότητα από τη λεωφόρο Μακαρίου μέσα στη Δοϊράνης εμποδίζεται από το ακραίο κτίριο, που είναι η κλινική του
20 εφεσεϊοντα 1. Ο εφεσίβλητος είτε πως όταν πλησίασε τη πάροδο είδε να εκπέμπονται από αυτή φώτα αυτοκινήτου, αλλά ανέμενε πως θα σταματούσε στο "Αλτ". Όταν πλησίασε όμως περισσότερο, είδε το αυτοκίνητο μπροστά του μέσα στη λεωφόρο, πάτησε φρένα αλλά η σύγκρουση δεν
25 απετράπη.

Αναφέραμε ήδη πως το πρωτόδικο δικαστήριο έκρινε πως ο εφεσίβλητος 1 ήταν κατά 10% συνυπεύθυνος του δυστυχήματος, και αυτό γιατί στη μαρτυρία του είτε πως σε κάποια στιγμή δεν είδε το αυτοκίνητο του εφεσίβλητου
30 που κινήθηκε μπροστά του μέσα στη λεωφόρο. Δεν προσβάλλει όμως την κρίση του δικαστηρίου με αντίθεση αναφορικά με την ευθύνη του, και γι' αυτό δεν θα πούμε τίποτε περισσότερο πάνω σ' αυτό το θέμα.

Έχουμε τη γνώμη πως η απόφαση του πρωτόδικου δικαστηρίου είναι καθόλα ορθή. Η δικαστίνα, αφού αξιολόγησε τη μαρτυρία, κατέληξε σε συμπεράσματα που κατά τη
35 γνώμη μας ήταν λογικά αναμενόμενα. Η κρίση της αναφο-

ρικά με την αξιοπιστία των μαρτύρων, δικαστική λειτουργία που ανάγεται κατά κύριο λόγο στο έργο του πρωτόδικου δικαστή, είναι ακλόνητη γιατί εκτός από την ευκαιρία που είχε η ίδια να ακούσει και να δει τους μάρτυρες, τεκμηριώνεται και με τα λογικά συμπεράσματα που βγαίνουν 5
 αβίαστα από την πραγματική μαρτυρία. Ο εφεσίβλητος 1 οδηγούσε με χαμηλή ταχύτητα σε μια από τις μεγαλύτερες λεωφόρους της Κύπρου, όπου καταλήγουν πολλές πάροδοι που ελέγχονται στη συμβολή τους με σημείο "Αλτ". Ένας οδηγός που κινείται σε μια τέτοια λεωφόρο είναι 10
 λογικό να αναμένει αυτούς που οδηγούν από τις παρόδους πως θα σταματήσουν στη συμβολή τους για να ελέγξουν την τροχαία κίνηση σ' αυτή. Η σύγκρουση έγινε γιατί ο εφεσείων 1 χωρίς να σταματήσει στο "Αλτ" προχώρησε κατ' ευθείαν και έστριψε μέσα στη λεωφόρο. Έχοντας 15
 υπόψη τη χαμηλή ταχύτητα και τη μικρή απόσταση του από την πάροδο Δοϊράνης όταν ο εφεσείων 1 μπήκε στη λεωφόρο, ο εφεσίβλητος 1 έκαμε ό,τι ήταν δυνατό για να αποτραπεί η σύγκρουση, προσπάθησε δηλαδή να ακινητοποιήσει το αυτοκίνητο του. 20

Η έφεση απορρίπτεται, κατά πλειοψηφία, με έξοδα. Η πρωτόδικη απόφαση επικυρώνεται.

ΚΟΥΡΡΗΣ, Δ.:- Η έφεση στρέφεται εναντίον της απόφασης του Επαρχιακού Δικαστηρίου Λευκωσίας, με την οποία κατένειμε 90% ευθύνη εναντίον του εφεσείοντα- 25
 εναγόμενου 1 και 10% εναντίον του εφεσίβλητου-ενάγοντα 1, σχετικά με τροχαίο αδίκημα το οποίο επεσυνέβηκε στη Λεωφόρο Μακαρίου Γ', Λευκωσία.

Οι ζημιές του εφεσίβλητου-ενάγοντα 1, οι ζημιές του εφεσείοντα-εναγόμενου 2 και οι ζημιές του εφεσίβλητου 2, 30
 είχαν συμφωνηθεί μεταξύ των διαδίκων σε £50, £1.750 και £2.400 αντίστοιχα και δεν ήταν το αντικείμενο της αγωγής, ούτε και είναι αντικείμενο της παρούσας έφεσης.

Τα γεγονότα σε συντομία είναι τα εξής: Ο εφεσίβλητος 1, γύρω στη μια η ώρα το πρωί της 25/1/88, οδηγούσε το 35
 αυτοκίνητο JP333, ιδιοκτησία της εφεσίβλητης 2, κατά

μήκος της Λεωφόρου Μακαρίου Γ', στην αριστερή λωρίδα κυκλοφορίας. Η Λεωφόρος Μακαρίου Γ', από την κατεύθυνση του εφεσίβλητου 1 έχει δύο λωρίδες κυκλοφορίας, πλάτους 10 ποδών κάθε λωρίδα. Η οδός Δοϊράνης η οποία συμβάλλει στη Λεωφόρο Μακαρίου Γ', ελέγχεται με 5 σήμα τροχαίας "ΑΛΤ" το οποίο είναι τοποθετημένο στην αριστερή πλευρά του δρόμου και στην ασφαλτο φέρει επίσης άσπρη γραμμή.

Το αυτοκίνητο υπ' αριθμό SY022, ιδιοκτησία της εφεσείουσας εταιρείας 2, οδηγούσε ο εφεσείοντας 1 και κατευθύνετο από την οδό Δοϊράνης προς τη Λεωφόρο Μακαρίου Γ'. Όταν το αυτοκίνητο του εφεσείοντα 1 εισήλθε στη Λεωφόρο Μακαρίου Γ' και ενώ κάλυπε απόσταση 68 ποδών από τη νοητή πρόεκταση της αριστερής πλευράς της οδού Δοϊράνης, συγκρούστηκε με το αυτοκίνητο που 15 οδηγούσε ο εφεσίβλητος 1, κάτω από συνθήκες οι οποίες αμφισβητήθηκαν ενώπιον του Επαρχιακού Δικαστηρίου Λευκωσίας. Από τη σύγκρουση το αυτοκίνητο των εφεσείοντων κτυπήθηκε στο πίσω μέρος, όπου και έπαθε ζημίες. 20

Η εκδοχή του εφεσείοντα 1 ενώπιον του πρωτόδικου Δικαστηρίου, είναι ότι οδηγούσε το αυτοκίνητο κατά μήκος της οδού Δοϊράνης όπου βρίσκεται η κλινική του, προς τη Λεωφόρο Μακαρίου Γ', προχωρώντας άργα. Σταμάτησε στη συμβολή της με τη Λεωφόρο Μακαρίου Γ', 25 έλεγξε δεξιά, δεν υπήρχε καμιά κίνηση και προχώρησε σιγά-σιγά, με ταχύτητα περίπου 10-15 μ.α.ω., για να κατευθυνθεί προς το Χίλτον. Αφού κάλυψε απόσταση γύρω στις 30 υάρδες, ένοιωσε ένα τράνταγμα, το αυτοκίνητο μετακινήθηκε, κτύπησε στο αριστερό πεζοδρόμιο όπου και ακινητοποιήθηκε σε απόσταση 3 ως 4 ποδών από εκείνο του ενάγοντα, γιατί έσπασε ο αριστερός τροχός. Η ορατότητα προς την κατεύθυνση της Λευκωσίας από όπου ερχόταν ο εφεσίβλητος 1, την οποία έχει μετρήσει, είναι 150 35 μέτρα.

Ο εφεσίβλητος 1, καταθέτοντας στο Δικαστήριο, έδωσε μια εντελώς αντίθετη εκδοχή. Ανέφερε ότι οδηγούσε στη

Λεωφόρο Μακαρίου Γ' με κατεύθυνση από Λευκωσία προς Χίλτον, γύρω στα 25 μ.α.ω.. Ενώ προχωρούσε στην πορεία του, βρέθηκε το αυτοκίνητο του εφεσείοντα 1. Αντέδρασε αμέσως πατώντας τα φρένα του αυτοκινήτου του, αλλά συγκρούστηκαν. Το αυτοκίνητο του εφεσείοντα 1 δεν το είχε δει να βρίσκεται στην οδό Δοϊράνης σταματημένο στο "ΑΛΤ" σε καμιά περίπτωση. Είδε μόνο φώτα αλλά επειδή ο ίδιος βρισκόταν στον κύριο δρόμο δεν περίμενε να βγει από την πάροδο αυτοκίνητο. Μόλις συγκρούστηκαν και σταμάτησε το αυτοκίνητο του εφεσείοντα 1 σε απόσταση 3 ως 4 μέτρα από το δικό του, πρόσεξε το άλλο αυτοκίνητο να μετακινείται και να σταματά στην άκρη του δρόμου, γεγονός το οποίο ανέφερε και στην Αστυνομία.

Η πρωτόδικος Δικαστής, αφού αξιολόγησε τη μαρτυρία των μαρτύρων που κατέθεσαν ενώπιον της, αποδέχτηκε τη μαρτυρία του εφεσίβλητου 1 και απέρριψε τη μαρτυρία του εφεσείοντα 1 ότι προτού εισέλθει στη Μακαρίου Γ', σταμάτησε στη συμβολή των δρόμων.

Το σχετικό απόσπασμα της πρωτόδικης απόφασης αναφέρει τα εξής:

"Η αξιολόγηση της αξιοπιστίας των μαρτύρων με οδηγεί στο συμπέρασμα και ευρίσκω ότι ο εναγόμενος 1 κινήθηκε γύρω στην μία η ώρα το πρωί της 25.1.88 από την οδό Δοϊράνης προς τη Λεωφόρο Μακαρίου του Γ' όταν ο ενάγοντας αρ. 1 βρισκόταν και εκινείτο στη Λεωφόρο και μέσα στην ακτίνα ορατότητας του χωρίς να ασκήσει τον αναγκαίο έλεγχο για την τροχαία κίνηση η οποία υπήρχε και εκινείτο στην λωρίδα κυκλοφορίας την οποία κάλυψε αμέσως πριν την σύγκρουση. Ευρίσκω επίσης ότι πριν την σύγκρουση ο εναγόμενος αρ. 1 κάλυψε απόσταση 68' εις την Λεωφόρο Μακαρίου Γ' και μετακίνησε το αυτοκίνητο του αμέσως μετά την σύγκρουση η οποία έγινε σε σημείο το οποίο απέχει μόλις 6' από την αριστερή άκρη της ασφάλτου της Λεωφόρου Μακαρίου Γ'".

Αναφορικά με την ευθύνη, το πρωτόδικο Δικαστήριο αναφέρει τα εξής:

5 "Εις την παρούσα υπόθεση έχοντας υπ' όψη τα συμπεράσματά μου ευρίσκω ότι ο εναγόμενος 1 υπήρξε αμελής γιατί παρέλειψε να σταματήσει το αυτοκίνητο του στο σημείο του ΑΛΤ κατά τρόπο που ασκώντας προσεκτικό έλεγχο στα δεξιά του να αντιλαμβάνετο την παρουσία του ενάγοντα στον δρόμο. Και εάν ακόμη 10 δεχθώ ότι σταμάτησε στο ΑΛΤ, δεν είναι η ευθύνη του λιγότερη αφού δεν άσκησε έλεγχο κατά τρόπο που να αντιλαμβάνετο το αυτοκίνητο του ενάγοντα. Είναι επίσης αμελής γιατί ενώ εμποδιζόταν όπως ανέφερε από την αντανάκλαση των φώτων της Λεωφόρου Μακαρίου Γ' να διαπιστώσει εάν υπήρχαν φώτα αυτοκινήτου κινήθηκε από πλάγιο δρόμο προς την Λεωφόρο. Ο εναγόμενος παρέλειψε στοιχειώδες καθήκον που είχε ως οδηγός ο οποίος εκινείτο από πλάγιο δρόμο προς κύριο δρόμο και ειδικότερα προς μια Λεωφόρο όπως η Λεωφόρος Μακαρίου του Γ' με δύο λωρίδες κυκλοφορίας 15 σε κάθε κατεύθυνση να βεβαιωθεί για την παρουσία και απόσταση των αυτοκινήτων της πορείας που θα ακολουθούσε."

25 Σχετικά με το θέμα της συντρέχουσας αμέλειας, η πρωτόδικος Δικαστής αφού ανέφερε τις υποθέσεις όπου εξετάστηκε το θέμα της συντρέχουσας αμέλειας, αναφέρει τα εξής:

30 "Με βάση τις αρχές που διατυπώνονται στις πιο πάνω αποφάσεις και λαμβάνοντας υπ' όψη τα συμπεράσματα μου καταλήγω ότι ο ενάγων είναι υπεύθυνος συντρέχουσας αμέλειας γιατί απέτυχε να επιδείξει την προσοχή και την παρατήρηση που είχε καθήκον σαν οδηγός τις οποίες εάν ασκούσε θα αντιλαμβάνετο πιο 35 έγκαιρα την κίνηση του εναγομένου από την οδό Δοϊράνης. Το γεγονός ότι δεν είδε σε καμμία περίπτωση τον εναγόμενο κατά την ώρα που αυτός εκινείτο από την πάροδο γιατί τέτοιο ισχυρισμό σε κανένα στάδιο της μαρτυρίας του δεν πρόβαλε ενώ από τίποτε δεν

εμποδιζόταν αλλά αντίθετα είχε προειδοποίηση από τα φώτα που αντελήφθη, όπως ο ίδιος είπε, μαρτυρεί ότι για κάποιο ελάχιστο χρόνο αμέσως πριν αντιδράσει δεν είχε την προσοχή του στην πορεία του. Από την πραγματική μαρτυρία φαίνεται ότι αντέδρασε όταν βρισκόταν ήδη στο τέλος της συμβολής της οδού Δοϊράνης σε σχέση με την πορεία του γεγονός από το οποίο φαίνεται ότι ο εναγόμενος είχε ήδη βγει στην Λεωφόρο διότι διαφορετικά η σύγκρουση δεν θα γινόταν στο πίσω μέρος του αυτοκινήτου του εναγομένου. Εάν ο ενάγοντας ασκούσε το καθήκον που έχει κάθε οδηγός να ασκεί, την απαραίτητη προσοχή και παρατήρηση, θα αντιλαμβάνετο τον εναγόμενο και θα ελάμβανε μέτρα πιο έγκαιρα. Θα τον αντιλαμβανόταν όταν εκινείτο από την πάροδο. Παρά το γεγονός ότι έγινε εισήγηση στο Δικαστήριο ότι ο ενάγοντας έτρεχε τέτοιο συμπέρασμα ούτε από την πραγματική μαρτυρία υπάρχει αλλά ούτε και από την μαρτυρία του εναγομένου μπορεί να εξαχθεί αφού ποτέ και σε καμιά περίπτωση δεν είδε το αυτοκίνητο του ενάγοντα.

Από τα γεγονότα που έχω δεχθεί ευρίσκω ότι η συμπεριφορά του ενάγοντα αρ. 1 σε σχέση με την αιτία του δυστυχήματος και την ευθύνη που πρέπει να του αποδοθεί είναι πολύ μικρή. Με την απόφασή μου αυτή καθορίζω την ευθύνη του εναγομένου σε ποσοστό 90% και την ευθύνη του ενάγοντα σε 10%."

Οι λόγοι εφέσεως που προβάλλουν οι εφεσείοντες στην έφεσή τους, στρέφονται εναντίον των ευρημάτων αξιοπιστίας των μαρτύρων από το πρωτόδικο Δικαστήριο και ισχυρίζονται ότι σύμφωνα με την αποδεχθείσα από το Δικαστήριο μαρτυρία, ο εφεσίβλητος-ενάγοντας 1 θα έπρεπε να βρεθεί εξ' ολοκλήρου υπεύθυνος για το ατύχημα ή διαφορετικά θα έπρεπε να βρεθούν ο εφεσίβλητος 1 και ο εφεσείοντας 1 εξίσου υπεύθυνοι για το ατύχημα και ότι το εύρημα του Δικαστηρίου ότι ο εφεσείοντας 1 είναι υπεύθυνος κατά 90% και ο εφεσίβλητος 1 κατά 10%, είναι εσφαλμένο και αδικαιολόγητο, ενόψει της ενώπιον του Δικαστηρίου μαρτυρίας στο σύνολό της και/ή είναι αντίθε-

τος με το βάρος της μαρτυρίας.

5 Αναφορικά με τα ευρήματα της πρωτόδικου Δικαστή που βασίζονται στην αξιοπιστία μαρτύρων, είναι καθιερωμένη αρχή ότι η αξιολόγηση ενός μάρτυρα αν είναι
5 αξιόπιστος ή όχι, είναι καθαρά θέμα του πρωτόδικου Δικαστηρίου και κατά κανόνα το Εφετείο σπάνια επεμβαίνει στο να αποφασίσει περί της αξιοπιστίας ενός μάρτυρα (Βλέπε, μεταξύ άλλων, *Μόδεστος Πίτσιλλος ν. Δημητράκη Ευγενίου*, (1989) 1 Α.Α.Δ. (Ε) 691, *Papadopoulos v. Stavrou* (1982) 1 CLR 321, *Fournides v. Republic* (1986) 2
10 CLR 73, *Pсарas & Another v. Republic* (1987) 2 CLR 132).

Εφαρμόζοντας την πιο πάνω αρχή στην παρούσα υπόθεση, καταλήγω στο συμπέρασμα ότι τίποτε δε δικαιολογεί την επέμβασή μου στα ευρήματα του πρωτόδικου Δικαστηρίου αναφορικά με την αξιοπιστία των μαρτύρων που
15 είχε ενώπιόν του. Το πρωτόδικο Δικαστήριο, έδωσε πολύ πειστικούς λόγους για την προτίμηση της μαρτυρίας των συγκεκριμένων μαρτύρων και ο ισχυρισμός των εφεσεϊόντων ότι το πρωτόδικο Δικαστήριο δεν αξιολόγησε ορθά
20 τη μαρτυρία, δεν ευσταθεί.

Στον καταμερισμό της ευθύνης μεταξύ δύο οδηγών, οι καθοριστικοί παράγοντες είναι η υπαιτιότητα και η αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της αμέλειας των δύο οδηγών, της σύγκρουσης και της ζημιάς που προκλήθηκε και αποτελεί
25 το αντικείμενο της δίκης (Βλέπε *Varnakides v. Paramichael & Another* (1970) 1 CLR 367).

Το Δικαστήριο δεν επεμβαίνει στον καταμερισμό ευθύνης από τα πρωτόδικα Δικαστήρια, εκτός εάν ικανοποιηθεί ότι το πρωτόδικο Δικαστήριο εφάρμοσε εσφαλμένη
30 αρχή δικαίου, ή έκαμε καταμερισμό ευθύνης ο οποίος είναι πρόδηλα λανθασμένος (Βλέπε μεταξύ άλλων *Charalambous v. Cybarco Kypriaci Eteria Ecodomon & Odopifas Ltd.*, (1976) 1 CLR 124 και *Christodoulou & Another v. Peppis* (1988) 1 CLR 317).

Είναι η εισήγηση του δικηγόρου των εφεσειόντων ότι ο εφεσειοντας 1 δε φέρει ευθύνη για το ατύχημα, καθότι το ατύχημα οφείλεται στην αποκλειστική αμέλεια του εφεσίβλητου 1, ο οποίος οδηγούσε το αυτοκίνητο του κατά μήκος της Λεωφόρου Μακαρίου Γ' με μεγάλη ταχύτητα. Ο 5 δικηγόρος υποστήριξε ότι όταν μπήκε ο εφεσειοντας 1 στη Λεωφόρο Μακαρίου Γ', και κάλυψε 68 πόδια και δεν ήταν ορατός από τον εφεσίβλητο 1 τη στιγμή που η ορατότητα είναι 600 πόδια, έπρεπε να οδηγούσε το αυτοκίνητο του με ταχύτητα 10 φορές περισσότερη και ότι ο εφεσίβλητος δεν 10 μπορούσε να έτρεχε 25 μ.α.ω..

Με βάση την εισήγηση του δικηγόρου των εφεσειόντων, ο εφεσίβλητος 1 έπρεπε να έτρεχε με ταχύτητα 250 μ.α.ω., το οποίο είναι ανεδαφικό. Περαιτέρω, δεν μπορεί να λε- 15 χθεί ότι ο εφεσίβλητος 1 έτρεχε με μεγάλη ταχύτητα, καθότι δεν υπάρχει μαρτυρία αναφορικά με την ταχύτητα του εφεσίβλητου 1 από μέρος του εφεσειοντα 1, αφού σε καμιά περίπτωση δεν είδε το αυτοκίνητο του εφεσίβλητου 1. Ούτε και το μήκος τροχοπεδήσεως του αυτοκινήτου του 20 εφεσίβλητου 1, μήκους 25 ποδιών μπορούσε να δικαιολογήσει εύρημα του Δικαστηρίου ότι ο εφεσίβλητος 1 έτρεχε με μεγάλη ταχύτητα.

Περαιτέρω, είναι η εισήγηση του δικηγόρου του εφεσειοντα 1, ότι στην προκειμένη περίπτωση δεν έγινε το ατύχημα στη συμβολή των δρόμων, αλλά αφού ο εφεσειο- 25 ντας 1 κάλυψε 68 πόδια εντός της Λεωφόρου Μακαρίου Γ' και το αυτοκίνητο του εφεσίβλητου 1 συγκρούστηκε στο πίσω μέρος του αυτοκινήτου του εφεσειοντα 1. Υπέβαλε ότι ο καταμερισμός της ευθύνης έπρεπε να ήταν 50% ενα- 30 ντίον του εφεσίβλητου 1 και 50% εναντίον του εφεσειοντα 1.

Δε συμφωνώ ότι ο καταμερισμός ευθύνης έπρεπε να κατανεμηθεί εξίσου στον εφεσίβλητο 1 και στον εφεσειο- 35 ντα 1. Αλλά, έχοντας υπόψη τα γεγονότα της παρούσας έφεσης, έχω καταλήξει στο συμπέρασμα ότι το πρωτόδικο Δικαστήριο έκαμε καταμερισμό ευθύνης ο οποίος είναι πρόδηλα λανθασμένος. Στην προκειμένη περίπτωση, όταν

μπήκε ο εφεσείοντας 1 στη Λεωφόρο Μακαρίου Γ', ήταν ορατός από τον εφεσίβλητο 1, από απόσταση 150 μέτρων και ο εφεσίβλητος 1 δεν τον είδε. Εάν ο εφεσίβλητος 1 έβλεπε τον εφεσείοντα 1 όταν εισήλθε από την πάροδο 5 εντός της Λεωφόρου Μακαρίου Γ' από απόσταση 150 μέτρων, τότε θα μπορούσε να λάβει αποτρεπτική ενέργεια και να οδηγήσει το αυτοκίνητό του προς τα δεξιά, στη δεύτερη γραμμή λωρίδας της τροχαίας, καθότι στο σημείο σύγκρουσης όπως είχα αναφέρει προηγουμένως, υπάρχουν δύο λωρίδες με την ίδια κατεύθυνση. Η αμέλεια του 10 εφεσίβλητου 1 συνίσταται στο ότι απέτυχε να επιδείξει την προσοχή και την παρατήρηση που είχε καθήκον σαν οδηγός, τις οποίες εάν ασκούσε, θα αντιλαμβανόταν πιο έγκαιρα την κίνηση του εφεσείοντα 1 από την οδό Δοϊράνης. Από την πραγματική μαρτυρία, φαίνεται ότι αντέδρασε 15 όταν βρισκόταν ήδη στο τέλος της συμβολής της οδού Δοϊράνης, όταν ήδη ο εφεσείοντας 1 είχε βγει στη Λεωφόρο Μακαρίου Γ' και η σύγκρουση συνέβηκε σε απόσταση 68 ποδιών από την πάροδο.

20 Με βάση τα γεγονότα της παρούσας έφεσης, κρίνω ότι η ευθύνη που πρέπει να αποδοθεί στον εφεσίβλητο 1, είναι μεγαλύτερη από το 10% που καθόρισε το πρωτόδικο Δικαστήριο και την οποία καθορίζω σε 30%.

25 Για τους πιο πάνω λόγους θα επέτρεπα την έφεση ως ανωτέρω.

Κατά πλειοψηφία η έφεση απορρίπτεται με έξοδα.