

14 Σεπτεμβρίου, 1993

[Α. ΛΟΙΖΟΥ, Π., ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΗΣ, ΑΡΤΕΜΙΔΗΣ, Διστές]

ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΣ Κ. ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ,

Εφεσείων,

v.

ΤΗΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ,

Εφεσιβλήτης.

(Ποινική Έφεση Αρ. 5694).

Αμελής οδήγηση κατά παράβαση των άρθρων 8 και 19 του περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κίνησης Νόμου του 1972 (Νόμος αρ.86 του 1972) — Ποιός ο βαθμός της δέουσας επιμέλειας συνετού οδηγού.

Μηχανική βλάβη — Πότε αποτελεί υπεράσπιση σε κατηγορία αμελών ή επικίνδυνης οδήγησης. 5

Μηχανική βλάβη — Βάρος αποδείξεως — Το βάρος ανατροπής της υπεράσπισης για μηχανική βλάβη βρίσκεται πάνω στην Κατηγορούσα Αρχή.

Λέξεις και Φράσεις — "Απερίσκεπτη οδήγηση". 10

Στις 7 Δεκεμβρίου 1989, ο εφεσείων οδηγούσε το αυτοκίνητό του με αριθμό εγγραφής DT 562 στη λεωφόρο Γρίβα Διγενή στη Έγκωμη χωρίς προσήκουσα επιμέλεια και προσοχή με αποτέλεσμα να περιπλακεί σε δυστύχημα.

Τα παραδεκτά γεγονότα κατατέθηκαν στο Δικαστήριο δυνάμει του άρθρου 19 του Περί Αποδείξεως Νόμου, Κεφ. 9 όπως τροποποιήθηκε από το Νόμο αρ. 86 του 1986. 15

Σύμφωνα με τη μαρτυρία της κατηγορούσας αρχής το αυτοκίνητο του μάρτυρα είχε πολλές σοβαρές βλάβες οι οποίες πρέπει να υπήρχαν πριν το δυστύχημα, ο δε οδηγός θα έπρεπε να είχε αντιληφθεί το πρόβλημα που υπήρχε στο σύστημα φρένων από τον τρόπο που αυτό σταματούσε κατά το φρενάρισμα. Η μαρτυρία αυτή η οποία προήρχετο από εξουσιοδοτημένο εξεταστή μηχανοκινήτων οχημάτων και που δεν αμφισβητήθηκε χαρακτηρίζει την κατάσταση του αυτοκινήτου αθλιότατη με πολλές και επικίνδυνες σκουριές σε πολλά σημεία και δεν απέκλειε το ενδεχόμενο η μπιλία ανάρτησης πάνω στην οποία βασίζεται ο μοχλός οδήγησης του αυτοκινήτου να απεκώπει στον αμέσως προ του δυστυχήματος χρόνο. 'Οτι η 20 25

μπίλια απεκόπη αμέσως προ του δυστυχήματος υποστηρίχτε και από μαρτυρία της υπεράσπισης.

5 Με βάση την προσαχθείσα μαρτυρία το πρωτόδικο Δικαστήριο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι αποκλειστικό αίτιο του δυστυχήματος ήταν η απότομη αποκοπή της μπίλιας ανάρτησης και το ανεξέλεγκτο πλέον της πορείας του οχήματος. Επίσης ότι ο εφεσείων δεν επέδειξε το βαθμό της δέουσας επιμέλειας συνετού οδηγού 10 στον έλεγχο του αυτοκινήτου του, το οποίο είχε αριθμό εγγραφής DT 562, και ο οποίος πρέπει να είναι ανάλογος με τα συγκεκριμένα περιστατικά που καλύπτουν το συγκεκριμένο μηχανοκίνητο όχημα. Επίσης τόνισε ότι το γεγονός ότι το αυτοκίνητο αγοράσθηκε την προηγούμενη του δυστυχήματος δεν απαλλάσσει τον εφεσείοντα της ευθύνης του.

15 Η υπεράσπιση εισηγήθηκε ότι το ατύχημα προκλήθηκε από μηχανική βλάβη και ότι το βάρος της αποδείξεως σε τέτοια περίπτωση μετατίθεται στον κατηγορούμενο λόγω του ότι κατ' ανάγκη τα γεγονότα που αναφέρονται σ' αυτό είναι ειδικά μέσα στη δική του γνώση. Επίσης ότι έστω κι' αν αυτός ασκούσε τη δέουσα επιμέλεια δεν θα μπορούσε να ανακαλύψει την μηχανική βλάβη του αυτοκινήτου.

20 Το Ανώτατο Δικαστήριο απέρριψε την έφεση και αποφάνθηκε ότι:

1. Σε κατηγορία αμελούς οδήγησης αποτελεί υπεράσπιση ότι ο οδηγός δεν ήταν υπαίτιος για τη στέρηση του ελέγχου του οχήματος του λόγω μηχανικής βλάβης την οποία αγνοούσε και η οποία δεν ήταν τέτοια που θα έπρεπε να την είχε ανακαλύψει με την άσκηση εύλογης σύνεσης.

25

2. Δεν υπάρχει κανόνας δικαίου ότι όπου τα γεγονότα είναι κατά ιδιάζοντα τρόπο μέσα στη γνώση του κατηγορουμένου το βάρος της απόδειξης οποιασδήποτε υπεράσπισης που στηρίζεται πάνω σε τέτοια γεγονότα μετατίθεται στον κατηγορούμενο. Σε υποθέσεις επικίνδυνης οδήγησης το βάρος της αποδείξεως ουδέποτε μετατίθεται στην υπεράσπιση.

30

3. Εάν ο κατηγορούμενος προέβαινε σε εύλογη εξέταση ενός τόσο ουσιώδους για ασφαλή οδήγηση εξαρτήματος πριν την χρησιμοποίηση του παλιού και σε κακή κατάσταση οχήματος, η οποία ήταν απαραίτητη να γίνει, η μηχανική βλάβη που προκάλεσε το δυστύχημα είναι βέβαιο ότι θα ανακαλύπτετο με αποτέλεσμα να προβλέψει τον κίνδυνο οπότε αν θα έπαιρνε τα δέοντα μέτρα προς αποφυγή του.

35

4. Απερίσκεπτη οδήγηση σημαίνει να παίρνει ο κατηγορούμενος ένα αδικαιολόγητο κίνδυνο για τον οποίο γνώριζε.

Η έφεση απορρίπτεται.

Υποθέσεις που αναφέρθηκαν:

The Tunnel Portland Cement Co. Ltd v. The Prince Line Ltd & Another (1963) 2 A.A.Δ. 181·

Henderson v. Henry E. Jenkins & Sons [1969] 3 All E.R. 756·

Καμέρη ν. Σούλη & Άλλου. Έφεση ημερ. 30.10.1990 5

R v. Spurge [1961] 2 All E.R. 688·

Burns v. Bitter [1966] 3 All E.R. 29·

R v. Gosney 713 All E.R. 220·

Wodmington v. D.P.P. [1935] All E.R. Rep. 1, (1935) A.C. 462.

Έφεση εναντίον Καταδίκης και Ποινής.

10

Έφεση εναντίον της καταδίκης και της ποινής από τον Χρυσόστομο Κ. Χρυσοστόμου ο οποίος βρέθηκε ένοχος στις 9/10/92 από το Επαρχιακό Δικαστήριο Λευκωσίας (Αριθμός Ποινικής Υπόθεσης 16611/90) στην κατηγορία της αμελούς οδήγησης κατά παράβαση των άρθρων 8 και 19 του Περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κίνησης Νόμου του 1972 (Ν. 86/72) και καταδικάστηκε από Λιάτσο, Ε.Δ. σε £10.00 πρόστιμο.

15

N. Πελίδης, για τον εφεσεύοντα.

20

Ρωσσίδου - Παπακυριακού (κα), Δικηγόρος της Δημοκρατίας, για τους εφεσίβλητους.

Cur. adv. vult.

ΛΟΙΖΟΥ, Π. ανάγνωσε την ακόλουθη απόφαση. Ο εφεσεύων αντιμετώπιζε αρχικά τέσσερεις κατηγορίες από τις οποίες παραδέχθηκε τις τρεις και έγινε η ακρόαση για την πρώτη κατηγορία η οποία ήταν για αμελή οδήγηση κατά παράβαση των άρθρων 8 και 19 του περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κίνησης Νόμου του 1972, (Νόμος αρ. 86 του 1972). Σύμφωνα με αυτή ο εφεσεύων στις 7 Δεκεμβρίου 1989 στη λεωφόρο Γρίβα Διγενή στην

25

30

Έγκωμη οδηγούσε το μηχανοκίνητο όχημα με αριθμό εγγραφής DT562 χωρίς να καταβάλει την προσήκουσα επιμέλεια και προσοχή.

5 Οι δύο πλευρές κατέθεσαν στο Δικαστήριο σαν Τεκ. 1 δήλωσή τους με παραδεκτά γεγονότα δυνάμει του άρθρου 19 του περί Αποδείξεως Νόμου, Κεφ. 9, όπως τροποποιήθηκε από το Νόμο αρ. 86 του 1986. Σαν επακόλουθο της δήλωσης αυτής, κατατέθηκαν το σχέδιο της σκηνής του ατυχήματος ως Τεκ. 2, σειρά φωτογραφιών σχετικά με το δυστύχημα ως Τεκ. 3 και η κατάθεση του εφεσείοντα η
10 οποία λήφθηκε στις 13 Δεκεμβρίου 1989 ως Τεκ. 6.

Κατόπιν τούτων, η κατηγορούσα αρχή κάλεσε σαν μοναδικό μάρτυρά της το Λοχία Α. Μελά, εξουσιοδοτημένο
εξεταστή μηχανοκινήτων οχημάτων, ο οποίος μετά το δυστύχημα εξέτασε το αυτοκίνητο DT562 στο οποίο διαπίστωσε εκτεταμένες ζημιές λόγω δυστυχήματος με κύριο
15 κτύπημα στην αριστερή πλευρά του αυτοκινήτου. Ο μάρτυρας ήλεγξε επίσης το σύστημα διεύθυνσεως, ενώ το αυτοκίνητο ήταν ακινητοποιημένο λόγω των ζημιών και το βρήκε σε καλή και χρησιμοποιήσιμη κατάσταση. Από το κτύπημα πολλές συνδέσεις του συστήματος παραμορφώ-
20 θηκαν και αποκόπηκε ο μοχλός διεύθυνσης του μπροστινού αριστερού τροχού.

Από την αφαίρεση των τροχών του αυτοκινήτου, ο μάρτυρας διαπίστωσε ότι τα αμιάντα και τα καρφιά μιας "παπούτσας" του οπισθίου αριστερού τροχού ήταν φαγω-
25 μένα. Επίσης τα δισκόφρενα του μπροστινού δεξιού τροχού ήταν τελείως κατεστραμμένα. Το πέλμα του πίσω αριστερού τροχού ήταν επίσης τελείως κατεστραμμένο, εύρημα δε του μάρτυρα ήταν ότι το αυτοκίνητο οδηγείτο με ελαττωματικά φρένα και κατεστραμμένο το πισινό αρι-
30 στερό ελαστικό.

Οι βλάβες αυτές, σύμφωνα με το μάρτυρα, πρέπει να υπήρχαν πριν από το δυστύχημα, ο δε οδηγός θα έπρεπε να είχε αντιληφθεί το πρόβλημα που υπήρχε στο σύστημα φρένων, καθότι κατά το φρενάρισμα το όχημα δεν θα

έπρεπε να σταματούσε αποτελεσματικά και ομοιόμορφα. Την κατάσταση του αυτοκινήτου ο μάρτυρας την περιέγραψε αθλιότατη με πολλές και επικίνδυνες σκουριές σε πολλά σημεία.

Αναφερόμενος στο μοχλό διεύθυνσης του μπροστινού αριστερού τροχού, ο μάρτυρας ανέφερε ότι ήταν κομμένος αλλά δεν μπορούσε να προσδιορίσει επακριβώς το χρόνο στον οποίο κόπηκε, αναφέροντας ότι θα πρέπει να κόπηκε είτε αμέσως πριν το δυστύχημα είτε κατά τη σύγκρουση. Η τομή εν πάση περιπτώσει ήταν πολύ πρόσφατη. 5 10

Ο μοχλός οδήγησης είναι "ο μοχλός που ρυθμίζει την κλίση των ελαστικών δεξιά ή αριστερά". Ο μοχλός βασίζεται σε μια μπίλια η οποία είναι κατασκευασμένη από αρσαλοσίδηρο μεγάλης ανθεκτικότητας. Αν αυτή η μπίλια αποκοπεί, ο τροχός παίρνει μια ακυβέρνητη κλίση δεξιά ή αριστερά, ανάλογη με το πού θα στρίψει την ώρα της αποκοπής, κλίση την οποία προσδιόρισε σε αρκετές μοίρες. Η μπίλια αυτή καλύπτεται από λάστιχο και ως εκ τούτου δεν είναι ορατή με το μάτι αν δεν γίνει σχετική εξέταση. Επίσης δέχθηκε ότι το Τεκ. 9, το οποίο παρουσιάζει μια κομμένη μπίλια και εν μέρει σκουριασμένη, θα μπορούσε να αποκοπεί και από στρίψιμο του αυτοκινήτου. Τη σκουριά που παρουσιάζει αυτό το Τεκμήριο, ο μάρτυρας την προσδιόρισε σε παλιό ράγισμα το οποίο θα έπρεπε να υπάρχει. 15 20

Κατά την εξέταση του αυτοκινήτου διαπίστωσε ότι ο αριστερός εμπρός τροχός του δεν ήταν κτυπημένος στην εξωτερική πλευρά του, όπως επίσης ότι "αν η μπίλια" απεκόπη πριν από το δυστύχημα, ο εφεσείων δεν μπορούσε να έχει έλεγχο του οχήματος το οποίο θα ήταν έρμαιο της κλίσης που πήρε ο τροχός σαν αποτέλεσμα της αποκοπής. Επίσης ότι ούτε το φθαρμένο ελαστικό από μόνο του, αλλά ούτε και τα ελαττωματικά φρένα, αν δεν χρησιμοποιήθηκαν αμέσως προς το δυστυχήματος, δεν είχαν σχέση με την κλίση που πήρε το αυτοκίνητο και κατ'ακολουθία με το δυστύχημα. 25 30 35

Ο πρωτόδικος Δικαστής ανέλυσε τη νομική πλευρά του ζητήματος και αναφέρθηκε στις Πολιτικές Εφέσεις *The Tunnel Portland Cement Co. Ltd. v. The Prince Line Limited and Another* (1963) 2 Α.Α.Δ. 181, *Henderson v. Henry E. Jenkins and Sons* [1969] 3 All E.R. 756, Γεώργιου Καμέρη ν. Ανδρέα Σούλη και άλλου, Έφεση 7467 της 30 Οκτωβρίου 1990, όπως επίσης και στην υπόθεση *R. v. Spurge* [1961] 2 All E.R. 688.

Στην υπόθεση *R. v. Spurge* διατυπώθηκε η αρχή ότι αποτελεί υπεράσπιση σε κατηγορία επικίνδυνης οδήγησης όπως επίσης και σε κατηγορία αμελούς οδήγησης ότι ο οδηγός χωρίς δική του υπαιτιότητα εστερήθη του ελέγχου του μηχανοκίνητου οχήματός του ένεκα μηχανικής του βλάβης για την οποία δεν γνώριζε και η οποία δεν ήταν τέτοια που θα έπρεπε να την είχε ανακαλύψει εάν ασκούσε εύλογη σύνεση και εφόσον υπάρχει κάποια μαρτυρία για τέτοια βλάβη, ο κατηγορούμενος πρέπει να αθωωθεί εάν η εξήγησή του αφήνει πραγματική αμφιβολία στη σκέψη του Δικαστηρίου. Θα ήταν επίσης υπεράσπιση σε μια κατηγορία απερίσκεπτης οδήγησης ότι ο τρόπος της οδήγησής του προκλήθηκε από μηχανική βλάβη για την οποία δεν γνώριζε, διότι απερίσκεπτη οδήγηση σημαίνει να παίρνει ένα αδικαιολόγητο κίνδυνο για τον οποίο ο κατηγορούμενος γνώριζε και αν ο κατηγορούμενος δεν γνώριζε για τη βλάβη δεν θα μπορούσε να γνωρίζει για τον κίνδυνο. Λέχθηκε όμως ότι υποθέσεις στις οποίες μπορούσε με επιτυχία να γίνει επίκληση μιας τέτοιας υπεράσπισης πρέπει να είναι πράγματι σπάνιες. Στην υπόθεση *Spurge* η καταδίκη επεκυρώθη διότι μια και ο εφεσείων εγνώριζε για την τάση του αυτοκινήτου να τραβά προς τα δεξιά όταν εχρησιμοποιούνταν τα φρένα, η υπεράσπιση της μηχανικής βλάβης δεν μπορούσε να επιτύχει διότι ήταν επικίνδυνο γι' αυτόν να οδηγεί το όχημα όπως έκαμε με την γνώση της μηχανικής βλάβης. (Βλέπε επίσης *Wilkinson's Road Traffic Offences*, 14η Έκδοση, Τόμος 1, σελ. 1/323, παρ. 5.34-40).

Ο πρωτόδικος Δικαστής στη συνέχεια ανέλυσε τη μαρτυρία την οποία αποδέχθηκε στο σύνολο της και παρατή-

ρησε ότι ο μάρτυρας της κατηγορούσας αρχής δεν απέκλεισε το ενδεχόμενο η μπίλια ανάρτησης να απεκοπή στον αμέσως προ του δυστυχήματος χρόνο, και δέχθηκε ότι μια και αποκοπεί αυτή η μπίλια, το αυτοκίνητο κατευθύνεται πλέον ανεξέλεγκτο και παίρνει φόρα ανάλογη με την πλευρά κλίσης του τροχού κατά την ώρα της αποκοπής, και ότι το σημείο στο οποίο βρίσκεται αυτή η μπίλια και ο τρόπος με τον οποίο είναι καλυμμένη, δεν επιτρέπει απ' ευθείας εντοπισμό και εξέτασή της, εκτός μετά από αφαίρεση του καλύμματός της. 5 10

Αποδέχθηκε επίσης τη μαρτυρία του μάρτυρα υπεράσπισης 'Αριστου Μηλίκουρου, ότι η αποκοπή της μπίλιας έγινε στο αμέσως προς του δυστυχήματος χρόνο και ότι η άποψη αυτή βρίσκει τεκμηρίωση από το γεγονός ότι ο ίδιος ο τροχός ουδεμία ζημιά έπαθε από το δυστύχημα για το λόγο ότι δεν ήταν πλέον στη θέση του κατά τη στιγμή της σύγκρουσης. Επίσης ότι το φθαρμένο ελαστικό από μόνο του και τα ελαττωματικά φρένα χωρίς τη χρησιμοποίησή τους δεν ήταν δυνατό να προκαλέσουν την κλίση και την πορεία την οποία έλαβε το όχημα του εφεσεύοντα. Και ότι δεν χρησιμοποιήθηκαν φρένα στο αμέσως προς τη σύγκρουση χρόνο ή ότι ο εφεσεύων προέβη από μόνος του σε ελιγμό ο οποίος θα είχε επακόλουθο αυτή την πορεία. 15 20

Με όλα τα πιο πάνω ο πρωτόδικος Δικαστής κατέληξε στο συμπέρασμα ότι αποκλειστικό αίτιο του δυστυχήματος ήταν η απότομη αποκοπή της μπίλιας ανάρτησης και το ανεξέλεγκτο πλέον της πορείας του οχήματος. Αίτιο αυτής της αποκοπής ήταν το φάγωμα λόγω σκουριάς το οποίο είχε αυτή η μπίλια και αποτέλεσμα του οποίου ήταν να συγκρατείται με μικρό μόνο μέρος μετάλλου που μπορούσε να αποκοπεί σε οποιαδήποτε στιγμή και χωρίς οποιαδήποτε δυσκολία. Και έθεσε τότε το πιο κάτω ερώτημα: 25 30

"Το τι μένει να εξεταστεί είναι το κατά πόσο ο κατηγορούμενος θα μπορούσε με εύλογη έρευνα να εντοπίσει αυτό το μηχανικό πρόβλημα. 'Οφείλε να γνωρίζει ο 35

κατηγορούμενος ότι υπήρχε αυτό το πρόβλημα; Παρέ-
 λειψε να κάνει οτιδήποτε θα έκανε ένας συνετός ιδιο-
 κτήτης αυτοκινήτου ούτως ώστε να μπορέσει να προ-
 βλέψει τον κίνδυνο και να πάρει μέτρα προς αποφυγή
 5 του; Απέδειξε ο κατηγορούμενος ότι κάτω από το σύν-
 ολο των περιστάσεων τις οποίες γνώριζε ή θα έπρεπε να
 γνωρίζει έλαβε όλα τα αναγκαία μέτρα για αποφυγή
 του κινδύνου; Και τέλος η δέουσα επιμέλεια θα απαι-
 10 τούσε από τον κατηγορούμενο απομάκρυνση των υλι-
 κών τα οποία κάλυπταν αυτή τη μπίλια ούτως ώστε να
 την επιθεωρήσει; Η απάντηση δίδεται από τη μαρτυρία
 την οποία έχει ενώπιόν του το Δικαστήριο."

Το τελικό συμπέρασμα του πρωτόδικου Δικαστή ήταν
 το πιο κάτω:

"Υπάρχει ενώπιον του Δικαστηρίου μαρτυρία η
 15 οποία έγινε δεκτή και η οποία δεν αμφισβητήθηκε, του
 Λοχία Μελά, ότι το αυτοκίνητο του εφεσείοντα ευρί-
 σκετο σε αθλιωτάτη κατάσταση με πολλές και επικίνδυ-
 νες σκουριές σε πολλά σημεία. Αναντίλεκτο επίσης γε-
 γονός είναι ότι το αυτοκίνητο ήταν ένα παλιό αυ-
 20 τοκίνητο με αριθμό εγγραφής DT562. Πιστεύω ότι ο
 βαθμός επιμέλειας συνετού οδηγού είναι ανάλογος με
 τα συγκεκριμένα περιστατικά που καλύπτουν το συγκε-
 κριμένο μηχανοκίνητο όχημα. Δεν θα ανέμενα βεβαίως
 από ένα συνετό οδηγό να μετακινήσει τα συγκεκριμένα
 25 υλικά αν το αυτοκίνητο ήταν καινούργιο ή σχετικά και-
 νούργιο. Λαμβάνοντας όμως υπόψη την κατάσταση του
 αυτοκινήτου όπως την παρουσιάζει η ενώπιόν μου μαρ-
 τυρία, πιστεύω ότι η δέουσα επιμέλεια απαιτεί πλέον
 ενδελεχή έλεγχο σε όλα τα σημεία του. Δεν υπάρχει
 30 ενώπιον του Δικαστηρίου καμία μαρτυρία πότε έγινε
 τελευταίος σχετικός έλεγχος και τι κάλυπτε αυτός ο
 έλεγχος.

Το συγκεκριμένο αυτοκίνητο είχε προβλήματα σκου-
 ριάς και η συγκεκριμένη μπίλια ανάρτησης φαγώθηκε
 λόγω σκουριάς. Το γεγονός από μόνο του ότι το αυτο-

κίνητο αγοράστηκε την προηγούμενη του δυστυχήματος, δεν απαλλάττει τον εφeseίοντα της ευθύνης του. Ο πατέρας του εφeseίοντα στη μαρτυρία του, απάντησε αόριστα, "νομίζω", όσον αφορά το θέμα του πιστοποιητικού καταλληλότητας. Εν πάση περιπτώσει δεν υπάρχει ενώπιον του Δικαστηρίου καμία μαρτυρία ως προς το πότε έγινε έλεγχος και τι έλεγχος για απόκτηση αυτού του πιστοποιητικού και τι καλύπτει αυτό το πιστοποιητικό. Η αξία του θα έλεγα είναι μηδαμινή λαμβάνοντας υπόψη ότι, όπως υπάρχει παραδοχή, τα φρένα ήταν ελαττωματικά, ένα δε ελαστικό ήταν επικίνδυνο." 5 10

Αξίζει να τονισθεί εδώ ότι η αρχή ως προς την υπεράσπιση ότι το ατύχημα προκλήθηκε από μηχανική βλάβη και το βάρος της αποδείξεως έθεσε ο Λόρδος Salmon στην υπόθεση *Spurge* η οποία εφαρμόστηκε και στην υπόθεση *Burns v. Bitter* [1966] 3 All E.R. 29, όπως επίσης και στην υπόθεση *R. v. Gosney* 713 All E.R. 220. Η αρχή αυτή στο πρωτότυπο είναι: 15

"... In the opinion of this court, the contention made on behalf of the Crown is unsound, for in cases of dangerous driving the onus never shifts to the defence. This does not mean that if the Crown proves that a motor car driven by the accused has endangered the public, the accused could successfully submit at the end of the case for the prosecution that he had no case to answer on the ground that the Crown had not negatived the defence of mechanical defect. The court will consider no such special defence unless and until it is put forward by the accused. Once, however, it has been put forward it must be considered with the rest of the evidence in the case. If the accused's explanation leaves a real doubt in the mind of the jury, then the accused is entitled to be acquitted. If the jury rejects the accused's explanation, the jury should convict. It has been suggested by counsel for the Crown that the onus of establishing any defence based on mechanical defect must be on the accused because 20 25 30 35

5 necessarily the facts relating to it are peculiarly within his
own knowledge. The facts, however, relating to a defence
of provocation or self-defence in a charge of murder are
often peculiarly within the knowledge of the accused
10 since often the only persons present at the time of the
killing are the accused and the deceased. Yet once there is
any evidence to support these defences, the onus of
disproving them undoubtedly rests on the prosecution
(*Woolmington v. Director of Public Prosecutions* [1935]
All E.R., Rep. 1 [1935] A.C. 462). There is no rule of law
that where the facts are peculiarly within the knowledge
of the accused, the burden of establishing any defence
based on these facts shifts to the accused."

15 Η πιο πάνω αρχή θα μπορούσε να διατυπωθεί στα Ελ-
ληνικά με κάποια προσαρμογή των διάφορων όρων στην
Κυπριακή πραγματικότητα, στο ότι σε υποθέσεις επικίν-
δυνης οδήγησης το βάρος της αποδείξεως ουδέποτε μετα-
τίθεται στην υπεράσπιση. Αυτό δεν σημαίνει ότι εάν η κα-
τηγορούσα αρχή αποδείξει ότι ένα αυτοκίνητο οδη-
20 γούμενο από τον κατηγορούμενο έχει θέσει σε κίνδυνο το
κοινό, ο κατηγορούμενος θα μπορούσε με επιτυχία να
υποβάλει στο τέλος της υπόθεσης της κατηγορίας ότι δεν
είχε αποδειχθεί εκ πρώτης όψεως υπόθεση για να κληθεί
να απαντήσει, για το λόγο ότι η κατηγορούσα αρχή δεν
ανέτρεψε την υπεράσπιση της μηχανικής βλάβης. Το Δικα-
25 στήριο δεν θα εξετάσει μια τέτοια ειδική υπεράσπιση,
εκτός εάν και μέχρις ότου προβληθεί από τον κατηγορού-
μενο. Όταν όμως έχει προβληθεί πρέπει να εξεταστεί με
το υπόλοιπο της μαρτυρίας στην υπόθεση. Εάν η εξήγηση
του κατηγορουμένου αφήνει πραγματική αμφιβολία στη
30 σκέψη του Δικαστηρίου, τότε ο κατηγορούμενος δικαιού-
ται να αθωωθεί. Εάν το Δικαστήριο όμως απορρίψει την
εξήγηση του κατηγορουμένου, το Δικαστήριο πρέπει να
τον καταδικάσει. Σε εισήγηση ότι το βάρος της απόδειξης
της υπεράσπισης που στηρίζεται σε μηχανική βλάβη πρέ-
πει να είναι επί του κατηγορουμένου διότι κατ' ανάγκη τα
35 γεγονότα που αναφέρονται σ' αυτό είναι ειδικά μέσα στη
δική του γνώση. Υπεδείχθη ότι τα γεγονότα που αναφέρο-

νται σε υπεράσπιση πρόκλησης ή αμέλειας σε μια κατηγορία φόνου είναι συνήθως με ιδιάζοντα τρόπο μέσα στη γνώση του ίδιου του κατηγορουμένου εφόσον συχνά το μόνο πρόσωπο που είναι παρών κατά το χρόνο της δολοφονίας είναι ο κατηγορούμενος και ο αποθανών. Εν τούτοις μια και υπάρχει κάποια μαρτυρία η οποία υποστηρίζει τις υπερασπίσεις αυτές, το βάρος της ανατροπής των αναμφίβολα βρίσκεται πάνω στην κατηγορούσα αρχή. (*Woolmington v. Director of Public Prosecutions* (πιο κάτω)). Δεν υπάρχει κανόνας δικαίου ότι όπου τα γεγονότα είναι κατά ιδιάζοντα τρόπο μέσα στη γνώση του κατηγορουμένου το βάρος της απόδειξης οποιασδήποτε υπεράσπισης που στηρίζεται πάνω σε τέτοια γεγονότα μετατίθεται στον κατηγορούμενο. 5 10

Είναι ο ισχυρισμός του εφεσείοντα ότι η μηχανική βλάβη του αυτοκινήτου ήταν τέτοια που δεν μπορούσε να την γνωρίζει ασκώντας τη δέουσα επιμέλεια. 15

Η απάντηση, με την οποία συμφωνούμε, δίδεται από τον πρωτόδικο Δικαστή ότι λόγω της κατάστασης του αυτοκινήτου, της ηλικίας του, του γεγονότος ότι το αγόρασε την προηγούμενη και δεν το υπόβαλε σε οποιαδήποτε εξέταση και ειδικά τα μέρη του αυτοκινήτου, άμεσα σχετιζόμενα με την ασφάλεια του κοινού κατά την οδήγησή του, που βέβαια έχει δικαίωμα να κυκλοφορεί με ασφάλεια στο δρόμο. Και είχε τέτοιο καθήκον, να προβεί δηλαδή σε εύλογη εξέταση και μάλιστα των μερών εκείνων που μπορούν να συμβάλουν στην επικίνδυνη οδήγηση του οχήματος. 20 25

Ένας συνετός οδηγός οφείλει να προβεί σε εύλογες εξετάσεις του οχήματός του για να διαπιστώσει την καταλληλότητα της χρήσης του κατά τρόπο ασφαλή για τον ίδιο και για τους άλλους οι οποίοι χρησιμοποιούν τους δημόσιους δρόμους. Στην παρούσα περίπτωση αναμφίβολα μια εύλογη εξέταση ενός τόσο ουσιώδους για ασφαλή οδήγηση εξαρτήματος, πριν τη χρησιμοποίηση του παλαιού και σε κακή κατάσταση οχήματος, ήταν απαραίτητη να 30 35

γίνει και μπορεί με βεβαιότητα να λεχθεί ότι εάν είχε γίνει, ο αιτητής θα ανακάλυπτε τη μηχανική βλάβη που προκάλεσε το δυστύχημα ώστε να είχε προβλέψει τον κίνδυνο και να πάρει τα δέοντα μέτρα προς αποφυγή του.

- 5 Για όλους τους πιο πάνω λόγους η έφεση απορρίπτεται.

Η έφεση απορρίπτεται.