

20 Δεκεμβρίου, 1994

(ΠΙΚΗΣ, ΧΑΤΖΗΤΣΑΙΓΑΡΗΣ, ΝΙΚΗΤΑΣ, Δ/στές)

PAUL LESLEY MURREL,

Εφεσείων,

v.

ΤΗΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ,

Εφεσιβλήτης.

(Ποινική Έφεση Αρ. 5797.)

- 5 Ποινή — Αμελής οδήγηση κατά παράβαση του Άρθρου 8 του περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμου του 1972 (Ν 86/72) — Επιβαλλή ποινής προστίμου ΑΚ200, στέρηση της άδειας για 3 μήνες και διαταγή για καταβολή ΑΚ46 έξοδα — Ακυρώθηκε από το Εφετείο.
- 10 Αμελής οδήγηση κατά παράβαση του Άρθρου 8 του Περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμου του 1972 (Ν 86/72) — Καθήκον για επιμέλεια — Συναρτάται με τα γεγονότα της κάθε υπόθεσης — Καθήκον για τη λήψη εξαιρετικά αποτρεπτικών μέτρων — Γεννάται αφού εκδηλωθεί κίνδυνος στο δρόμο για την αποφυγή του οποίου ο συνετός οδηγός πρέπει να δράσει.
- Ποινική Δικονομία — Τροποποίηση κατηγορητηρίου — Προσθήκη νέας κατηγορίας — Ο περί Ποινικής Δικονομίας Νόμος Κεφ. 155, Άρθρο 85(4).
- 15 Ποινική Δικονομία — Εκδίκαση ποινικών υποθέσεων — Λεπτομέρειες αδικήματος — Ποιό το κριτήριο για ακύρωση της καταδίκης λόγω παράλειψης παροχής λεπτομερειών — Κατηγορία για πρόκληση θανάτου λόγω επικίνδυνης πράξης κατά παράβαση του άρθρου 210 του Ποινικού Κώδικα Κεφ. 154 — Το αδίκημα για το οποίο εκατηγορείτο ο κατηγορούμενος δεν είχε εξειδικευθεί στις λεπτομέρειες — Η υποχρέωση για παροχή λεπτομερειών του αδικήματος δεν εκπληρώνεται με τον ορισμό σύμφωνα με την κατηγορούσα αρχή του αδικήματος.
- 20
- 25 Ενώ ο εφεσείων οδηγούσε το όχημά του στο δρόμο Λάρνακας - Δεκέλειας με ταχύτητα 60 χιλιόμετρα την ώρα τραυματίσε θανάσιμα πεζό ο οποίος εισήλθε στο δρόμο για να τον διασταυρώσει. Πριν διασταυρώσε τον δρόμο άλλος πεζός ο Μ.Κ. 2. Στη δεξιά πλευρά του δρόμου υπήρχε σταθμός βενζίνης. Η απόσταση που χώριζε το αυτοκίνητο από το θύμα ήταν 15 μέτρα και 80 εκατοστά.
- 30 Η σύγκρουση σημειώθηκε σε απόσταση 2 μέτρων και 90 εκατοστών

από την άκρη της ασφάλτου.

Το πρωτόδικο Δικαστήριο αθώωσε και απάλλαξε τον κατηγορούμενο στην κατηγορία της πρόκλησης θανάτου λόγω επικίνδυνης πράξης κατά παράβαση του Άρθρου 210 του Ποινικού Κώδικα, Κεφ. 154, όπως τροποποιήθηκε, και τον καταδίκασε για το αδίκημα της αμελούς οδήγησης αφού διέταξε την προσθήκη της ανάλογης κατηγορίας. 5

Το Ανώτατο Δικαστήριο επέτρεψε την έφεση και αποφάνθηκε ότι:

1. Η προσέγγιση του πρωτόδικου Δικαστηρίου ότι η παρουσία του σταθμού βενζίνης στη δεξιά πλευρά του δρόμου επαύξησε, στο πλαίσιο των γεγονότων της υπόθεσης το καθήκον του εφεσείοντα για επιμέλεια είναι εσφαλμένη. 10

2. Η παρουσία ενήλικου πεζού στο κράσπεδο του δρόμου δεν υποδηλώνει αφ' εαυτής την ύπαρξη κινδύνου έναντι του οποίου πρέπει να ληφθούν προφυλακτικά μέτρα. Κίνδυνος μπορεί να προκύψει, όπως προέκυψε και σ' αυτήν την υπόθεση, αφότου ο πεζός αποπειράται να διασταυρώσει το δρόμο. Όταν εκδηλώθηκε ο κίνδυνος η απόσταση του αυτοκινήτου από τον πεζό και η ταχύτητα με την οποία το όχημα σύννομα διακινείτο δεν παρείχε εξ αντικειμένου τη δυνατότητα αποτροπής της σύγκρουσης. 15 20

Η έφεση επιτρέπεται με έξοδα. Η πρωτόδικη απόφαση παραμερίζεται. Ο κατηγορούμενος αθώνεται και απαλλάσσεται.

Υποθέσεις που αναφέρθηκαν: 25

R v Hammett [1993] RTR, 275.

Stylianou v Police (1981) 2 C.L.R. 245.

Kannas alias Pombas v The Police (1968) 2 C.L.R. 29.

Long v London Transport Executive & Another [1959] 3 All E.R. 609. 30

Έφεση εναντίον Καταδίκης και Ποινής.

Έφεση εναντίον της καταδίκης και της ποινής από τον Paul Lesley Murrell ο οποίος βρέθηκε ένοχος στις 18 Μαΐου, 1993 από το Επαρχιακό Δικαστήριο Λάρνακας (Αριθμός Ποινικής Υπόθεσης 20867/91) στην κατηγορία της αμελούς οδήγησης κατά παράβαση του άρθρου 8 του περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως 35

Νόμου του 1972 (Ν. 86/72), και καταδικάστηκε από Παπαδοπούλου (κα), Α.Ε.Δ. σε £200.- πρόστιμο, £46.- έξοδα και στέρηση άδειας οδηγού για τρεις μήνες.

Γ. Λουκαΐδης, για τον εφεσεύοντα.

- 5 Στ. Χούρρη (κα), Δικηγόρος της Δημοκρατίας, για τους εφεσίβλητους.

Cur. adv. vult.

ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ: Την απόφαση του δικαστηρίου θα δώσει ο Δικαστής Γ. Μ. Πικής.

- 10 ΠΙΚΗΣ, Δ.: Η έφεση στρέφεται εναντίον της καταδίκης του εφεσεύοντα για αμελή οδήγηση κατά παράβαση του Άρθρου 8 του Περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμου του 1972 (Ν 86/72). Το αδίκημα στο οποίο κρίθηκε ένοχος προστέθηκε κατά το πέρας της
- 15 δίκης από το δικαστήριο βάσει των προνοιών του Άρθρου 85 (4) του Περί Ποινικής Δικονομίας Νόμου, ΚΕΦ. 155. Το δικαστήριο προέβη στην τροποποίηση του κατηγορητηρίου με την προσθήκη νέας κατηγορίας μετά την αθώωση και απαλλαγή του κατηγορουμένου από την κατηγορία
- 20 της πρόκλησης θανάτου λόγω επικίνδυνης πράξης κατά παράβαση του Άρθρου 210 του Ποινικού Κώδικα, ΚΕΦ. 154 (όπως τροποποιήθηκε από τον Ν 111/89).

- Το δικαστήριο αποφάσισε ότι δεν αποδείχθηκε το αδίκημα που αποτελούσε το αντικείμενο της αρχικής κατηγορίας. Έκρινε όμως ότι είχε στοιχειοθετηθεί το αδίκημα της
- 25 αμελούς οδήγησης και αφού διαπίστωσε ότι ο κατηγορούμενος "δεν επηρεάζεται δυσμενώς από την προκλήκη της νέας κατηγορίας" διέταξε την προσθήκη και εξέδωσε την καταδικαστική ετυμηγορία που αποτελεί το επιδικιο θέμα
- 30 της έφεσης.

Η καταδίκη αμφισβητείται από τον εφεσεύοντα για τρεις βασικά λόγους:-

(1) Απουσία των προϋποθέσεων για την επίκληση του Άρθρου 85 (4) του ΚΕΦ. 155. Η θέση του εφεσείοντα, όπως αναπτύχθηκε από το δικηγόρο του, είναι ότι δεν υφίσταντο οι προϋποθέσεις για την προσθήκη νέας κατηγορίας. Η προσθήκη της προουίωνιζε το δυσμενή επηρεασμό του δικαιώματος υπεράσπισης του κατηγορουμένου και οδήγησε στην πράξη στην αποστέρηση της υπεράσπισης που θα μπορούσε να προβάλει στο αδίκημα της αμελούς οδήγησης. Αναγνωρίστηκε ότι δεν αποκλείεται η καταδίκη κατηγορουμένου για το αδίκημα της αμελούς οδήγησης μετά την απαλλαγή του από το αδίκημα το οποίο προβλέπεται στο Άρθρο 210 και για το οποίο δικάστηκε. Η δυνατότητα όμως αυτή συναρτάται άμεσα με τα γεγονότα τα οποία στοιχειοθετούν και περιβάλλουν το αδίκημα για το οποίο δικάζεται και την υπεράσπιση η οποία προβάλλεται αφενός, και τις πιθανές υπερασπίσεις που θα μπορούσαν να προβληθούν εάν το αδίκημα για το οποίο κατηγορείτο εξ αρχής ήταν εκείνο της αμελούς οδήγησης, αφετέρου.

Ο κ. Λουκαΐδης αναφέρθηκε στην απόφαση του Αγγλικού Εφετείου στην *R. v. Hammitt* [1993] RTR, 275, όπου κρίθηκε ότι η δυνατότητα καταδίκης για το αδίκημα της αμελούς οδήγησης το οποίο προβλέπεται από το Άρθρο 3 του Road Traffic Act του 1988, στο πλαίσιο της δίκης με αντικείμενο κατηγορία για το σοβαρότερο αδίκημα που προβλέπεται από το Άρθρο 1 του ίδιου νόμου, εκείνο της οδήγησης με αδιαφορία για την ασφάλεια άλλων (recklessness), συναρτάται άμεσα με τις ιδιαιτερότητες των γεγονότων της υπόθεσης και την πιθανότητα στέρησης του κατηγορουμένου της δυνατότητας να προβάλει υπερασπίσεις, η προβολή των οποίων δεν ήταν αναγκαία για την υπεράσπισή του στο σοβαρότερο αδίκημα.

Η δικηγόρος των εφεσιβλήτων υπέβαλε ότι παρέχεται η δυνατότητα καταδίκης του κατηγορουμένου για αμελή οδήγηση στο πλαίσιο της δίκης για τη διάπραξη αδικήματος κατά παράβαση του άρθρου 210 του ΚΕΦ. 154 - *Stylianou v. Police* (1981) 2 C.L.R. 245) - και ότι στην προκειμένη περίπτωση δεν υπάρχει τίποτε το οποίο να καταδεικνύει ότι ασκήθηκε κακά η διακριτική ευχέρεια του δι-

καστηρίου να διατάξει την προσθήκη νέας κατηγορίας κατ' επίκληση των προνοιών του Άρθρου 85 (4) του ΚΕΦ. 155.

5 Δε θα επεκταθούμε σε διερεύνηση των δι'ιστάμενων απόψεων που έχουν προβληθεί εφόσον έχουμε καταλήξει ότι τα ευρήματα του δικαστηρίου και οι λόγοι για τους οποίους κρίθηκε ότι αποδείχθηκε η κατηγορία της αμελούς οδήγησης δε θεμελιώνουν το αδίκημα.

10 (2) Άρνηση του δικαστηρίου να διατάξει την παροχή λεπτομερειών του αδικήματος κάτω από το Άρθρο 210. Η κατηγορία εναντίον του εφεσεύοντα ήταν για απερίσκεπτη ή επικίνδυνη πράξη κατά παράβαση του Άρθρου 210 του ΚΕΦ. 154. Η επικίνδυνη πράξη (αρχικά "απερίσκεπτη") εξειδικεύεται στις λεπτομέρειες του αδικήματος ως
15 "πράξη μη αναγόμενη σε υπαίτιο αμέλεια". Η παράλειψη επακριβούς προσδιορισμού της πράξης ή γεγονότων που στοιχειοθετούν το αδίκημα αποστέρησε τον εφεσεύοντα, όπως έγινε εισήγηση, της γνώσης ουσιωδών γεγονότων για την υπεράσπισή του.

20 Αντίθετα η δικηγόρος των εφεσιβλήτων υποστήριξε ότι το κριτήριο για δυσμενή επηρεασμό της υπεράσπισης λόγω έλλειψης λεπτομερειών δε συναρτάται μόνο με τις λεπτομέρειες του αδικήματος αλλά με το σύνολο της πληροφόρησης που παρέχεται στον κατηγορούμενο για το
25 αδίκημα, που στην προκείμενη περίπτωση περιλάμβανε τις καταθέσεις των μαρτύρων κατηγορίας και γραπτή μαρτυρία η οποία θα προσαγόταν στη δίκη (N 142/91).

Και οι δυο πλευρές επικαλέστηκαν την απόφαση στην *Panayiotis Foka Kannas alias Pombas v. The Police* (1968)
30 2 C.L.R., 29 προς υποστήριξη των θέσεών τους. Στην υπόθεση εκείνη τονίζεται ότι ο κατηγορούμενος έχει δικαίωμα να ζητήσει λεπτομέρειες του αδικήματος κατά την έναρξη της δίκης και όπως συνάγεται αυτές παρέχονται εφόσον η εγκληματική πράξη δεν εξειδικεύεται με την αναγκαία λεπτομέρεια. Το κριτήριο όμως, όπως αποφασίστηκε στην
35 ίδια υπόθεση, κατά πόσο η καταδίκη του κατηγορουμένου

είναι επαρκούς σε ακύρωση λόγω παράλειψης παροχής λεπτομερειών του αδικήματος είναι ουσιαστικό και τελικά εξαρτάται από το σύνολο των στοιχείων τα οποία είχε στη διάθεσή του ο κατηγορούμενος για την ετοιμασία της υπεράσπισής του.

5

Ούτε στα θέματα που τίγονται με το λόγο αυτό δε θα επεκταθούμε για τους λόγους που έχουμε νωρίτερα αναφέρει. Θεωρούμε όμως ορθό να επισημάνουμε ότι η αξιόποινη πράξη για την οποία διωκόταν ο κατηγορούμενος δεν είχε εξειδικευθεί στις λεπτομέρειες. Η υποχρέωση για την παροχή λεπτομερειών του αδικήματος δεν εκπληρώνεται με τον ορισμό σύμφωνα με την κατηγορούσα αρχή του αδικήματος, όπως είχε συμβεί σ' αυτή την περίπτωση (πράξη μη αναγόμενη σε υπαίτιο αμέλεια).

10

(3) Τα ευρήματα του δικαστηρίου γενικά και ειδικά οι λόγοι οι οποίοι παρατίθενται στην απόφαση του δικαστηρίου δεν θεμελιώνουν το αδίκημα της αμελούς οδήγησης. Τα ουσιαστικά γεγονότα που περιστοιχίζουν την πρόκληση του θανάτου του θύματος και που κρίθηκαν ότι στοιχειοθετούν το αδίκημα της αμελούς οδήγησης είναι σε συντομία τα εξής:

15

20

Ο εφεσείων οδηγούσε το όχημα VB24 (τύπου σαλούν) στο δρόμο Λάρνακας-Δεκέλειας. Σε μικρή απόσταση έξω από την κατοικημένη περιοχή και ενώ ο εφεσείων οδηγούσε το αυτοκίνητό του στην αριστερή πλευρά του δρόμου πρόσεξε σε μικρή σχετικά απόσταση μπροστά του πεζό να διασταυρώνει βιαστικά το δρόμο από τα αριστερά προς δεξιά. Μόλις ο πρώτος πεζός ολοκλήρωσε τη διασταύρωση του δρόμου και δεύτερος πεζός, το θύμα, αποπειράθηκε να κάμει το ίδιο. Όταν το θύμα εισήλθε στο δρόμο ο εφεσείων (το αυτοκίνητό του) βρισκόταν σε απόσταση ανωπνοής απ' αυτόν. Η μικρή απόσταση που χώριζε το αυτοκίνητο από το θύμα (15 μέτρα και 80 εκατοστά) δεν παρείχε ουσιαστική δυνατότητα στον εφεσείων να πάρει μέτρα για την αποτροπή της σύγκρουσης που προοιωνίζε η πράξη του και η οποία επακολούθησε με μοιραίες συνέπειες γι' αυτόν. Η σύγκρουση σημειώθηκε σε σημείο 2

25

30

35

μέτρα και 90 εκατοστά από την άκρη της ασφάλτου. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την απόσταση που χώριζε το αυτοκίνητο από τον πεζό, όταν αυτός άρχισε να διασταυρώνει το δρόμο, υποδηλώνει ότι η σύγκρουση επεσυνέβη 5 σχεδόν αμέσως μετά την είσοδό του στο δρόμο. Πριν την είσοδό του στο ασφαλτωμένο μέρος και την παρεμβολή του στην πορεία του αυτοκινήτου ο πεζός βρισκόταν στο κράσπεδο του δρόμου.

Το πρωτόδικο δικαστήριο έκρινε τον εφεσείοντα ένοχο 10 του αδικήματος της οδήγησης χωρίς την δέουσα επιμέλεια για τους εξής λόγους: Η παρουσία του πρώτου πεζού στο δρόμο του απέσπασε στιγμιαία την προσοχή. Αν δεν συνέβαινε αυτό θα πρόσεχε νωρίτερα την παρουσία του θύματος οπότε αν θα μπορούσε να ελαττώσει την ταχύτητά του 15 και να πάρει προφυλακτικά μέτρα για αποτροπή της σύγκρουσης. Το ακόλουθο απόσπασμα από την απόφαση αποκαλύπτει την προσέγγιση του δικαστηρίου στο θέμα:-

"Με την παρουσία του Μ.Κ.2 στο δρόμο να διασταυρώνει βιαστικά, του σταθμού βενζίνης στα δεξιά υπήρχε 20 δυνατότητα κινδύνου και η μη λήψη μέτρων συνιστά αμέλεια (*Long v. London Transport Executive and another* [1959] 3 All E.R. 609)."

Ο Μ.Κ.2 στον οποίο αναφέρεται το δικαστήριο είναι ο 25 πρώτος πεζός ο οποίος κατάθεσε ως μάρτυρας κατηγορίας. Δυσκολευόμεθα να αντιληφθούμε γιατί η παρουσία του σταθμού βενζίνης στη δεξιά πλευρά του δρόμου επαύξησε, στο πλαίσιο των γεγονότων της υπόθεσης, το καθήκον του εφεσείοντα για επιμέλεια· εκτός αν υποτεθεί, που θα συνιστούσε σφάλμα, ότι η παρουσία του σταθμού καθιστούσε εύλογα προβλεπτό γεγονός την πιθανότητα διασταύρωσης από πεζούς μιας τόσο κεντρικής αρτηρίας ανεξάρτητα από την τροχαία κίνηση στο δρόμο. Το καθήκον για επιμέλεια συναρτάται με τα γεγονότα της κάθε υπόθεσης. Είναι θεμελιωμένο ότι το καθήκον για τη λήψη εξαιρετικά αποτρεπτικών μέτρων γεννάται αφού εκδηλωθεί 35 κίνδυνος στο δρόμο για την αποφυγή του οποίου ο συνετός οδηγός πρέπει να δράσει. Η παρουσία ενήλικου πεζού

στο κράσπεδο του δρόμου δεν υποδηλώνει αφεαυτής την ύπαρξη κινδύνου έναντι του οποίου πρέπει να ληφθούν προφυλακτικά μέτρα. Κίνδυνος μπορεί να προκύψει, όπως προέκυψε και σ' αυτή την υπόθεση, αφότου ο πεζός αποπειράται να διασταυρώσει το δρόμο. Όταν εκδηλώθηκε ο κίνδυνος η απόσταση του αυτοκινήτου από τον πεζό και η ταχύτητα με την οποία το όχημα σύννομα διακινείται (60 χιλιόμετρα την ώρα) δεν παρείχε εξ αντικειμένου τη δυνατότητα αποτροπής της σύγκρουσης.

Για τους πιο πάνω λόγους κρίνουμε ότι το αδίκημα της αμελούς οδήγησης δεν αποδείκτηκε και επομένως η καταδίκη του κατηγορουμένου και η ποινή η οποία του επιβλήθηκε ως επακόλουθο (£200 πρόστιμο, στέρηση άδειας για 3 μήνες και διαταγή για την καταβολή £46 εξόδων) πρέπει να παραμεριστούν.

Η έφεση επιτρέπεται με έξοδα. Η πρωτόδικη απόφαση παραμερίζεται. Ο κατηγορούμενος αθώνεται και απαλλάσσεται.

Η έφεση επιτρέπεται με έξοδα.