

30 Μαρτίου, 1995

[ΚΟΥΡΡΗΣ, ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΗΣ, ΑΡΤΕΜΙΔΗΣ, Δ/στές]

TEKLIMA LTD,

Εφεσεϊόντες,

v.

SALAMIS TOURS LTD,

Εφεσιβλήτων.

(Πολιτική Έφεση Αρ. 8504).

*Αξιοπιστία μαρτύρων — Ευρήματα και συμπεράσματα Δικαστηρίου
στηριζόμενα στην αξιοπιστία μαρτύρων — Αρχές διέπουσες επέμ-
βαση του Ανωτάτου Δικαστηρίου κατ' έφεση.*

5 *Μαρτυρία — Αναντίλεκτη — Παράλειψη αντεξέτασης μάρτυρα — Συμπεράσματα Δικαστηρίου κατά πιθανολόγηση χωρίς ενώπιόν του σχετική μαρτυρία.*

10 *Αυτοκινητικό ατύχημα — Σύγκρουση αυτοκινήτων εξ αντιθέτου κατευθύνσεως στο μέσο του δρόμου — Αμέλεια οδηγών.*

Αμέλεια — Σύγκρουση αυτοκινήτων στο μέσο του δρόμου — Αρχές διέπουσες τον προσδιορισμό αμέλειας των οδηγών.

15 *Οι εφεσεϊόντες - εναγόμενοι, εφεσιβάλλουν απόφαση του Επαρχιακού Δικαστηρίου Λευκωσίας με την οποία καταδικάστηκαν να πληρώσουν στους ενάγοντες, οι οποίοι δεν είναι μέρη στην έφεση, £4.233- αποζημιώσεις για ζημιές σε εμπορεύματά τους κατόπιν αυτοκινητικού ατυχήματος.*

20

Το πρωτόδικο Δικαστήριο αποφάσισε ότι οι εφεσεϊόντες ήσαν οι αποκλειστικοί υπεύθυνοι για το ατύχημα, το οποίο επισυνέβηκε όταν υπάλληλος των εφεσεϊόντων που οδηγούσε αυτοκίνητό τους τύπου σαλούν στον παλαιό δρόμο Λευκωσίας - Λεμεσού με κατεύθυνση προς Λεμεσό, συγκρούστηκε με φορτηγό εξ αντιθέτου κατευθύνσεως 2 πόδια και 5 ίντρες εντός της λωρίδας κυκλοφορίας του φορτηγού. Σαν αποτέλεσμα σκοτώθηκε ο οδηγός του σαλούν αυτο-

25

κινήτου και προξενήθηκαν ζημιές σε εμπορεύματα των εναγόντων που μετέφερε το φορτηγό.

Ενώπιον του πρωτόδικου Δικαστηρίου δόθηκε μαρτυρία από τον οδηγό του φορτηγού, ότι ενώ ημφορτηγό ερχόταν από απέναντί του και βρισκόταν σε μια απόσταση γύρω στα 4-5 μέτρα, ο οδηγός του σαλούν αυτοκινήτου προσπάθησε να το προσπεράσει και εισήλθε στην αντίθετη λωρίδα κυκλοφορίας με αποτέλεσμα να συγκρουστεί μετωπικά με το φορτηγό.

5

Ανεξάρτητος μάρτυρας που ακολουθούσε το σαλούν αυτοκίνητο από απόσταση 100-150 μέτρων έδωσε μαρτυρία ότι δεν είδε να προσπαθεί να προσπεράσει προπορευόμενο του, ούτε να πηγαίνει στη δεξιά πλευρά του δρόμου. Επίσης ότι δεν είδε σε ποιά πλευρά του δρόμου ήταν το φορτηγό πριν τη σύγκρουση. Ο μάρτυρας δεν αντεξετάστηκε στο θέμα αυτό.

10

15

Το πρωτόδικο Δικαστήριο δέχθηκε τη μαρτυρία του οδηγού του φορτηγού και απόρριψε εκείνη του ανεξάρτητου μάρτυρα, αποφασίζοντας ότι λόγω μεγάλης απόστασης δεν μπορούσε να αντιληφθεί την ύπαρξη αυτοκινήτου προπορευόμενου του αυτοκινήτου σαλούν ενόψει ελαφράς στροφής στο δρόμο.

20

Ο δικηγόρος των εφεσειόντων εισηγήθηκε ότι λανθασμένα ο πρωτόδικος Δικαστής απέρριψε τη μαρτυρία του ανεξάρτητου μάρτυρα ότι δεν υπήρχε αυτοκίνητο μπροστά στο αυτοκίνητο των εφεσειόντων και ότι το ατύχημα δεν έγινε στην προσπάθειά του να προσπεράσει προπορευόμενο ημφορτηγό. Στήριζε δε την εισήγησή του στην αντεξετάση του μάρτυρα επί του θέματος αυτού και υπέβαλε ότι η μαρτυρία έγινε δεκτή από την άλλη πλευρά και συνεπώς κατέστη αναντίλεκτη. Εισηγήθηκε επίσης ότι ο πρωτόδικος Δικαστής πιθανολόγησε ότι ο μάρτυρας αυτός δεν μπορούσε να αντιληφθεί την ύπαρξη οχήματος που προπορευόταν του σαλούν ενόψει της ελαφράς στροφής του δρόμου.

25

30

Αποφασίστηκε, ότι:

35

(1) Το Εφετείο επεμβαίνει στα ευρήματα του πρωτόδικου Δικαστηρίου, αν από την ενώπιόν του μαρτυρία δεν δικαιολογούνται, το δε Εφετείο βρίσκεται στην ίδια θέση με το πρωτόδικο Δικαστήριο και έχει εξουσία να εξαγάγει τα δικά του συμπεράσματα από τα πρωτογενή γεγονότα.

40

(2) Η μαρτυρία του ανεξάρτητου μάρτυρα, ότι δεν υπήρχε αυτοκίνητο προπορευόμενο του αυτοκινήτου των εφεσειόντων δεν αμ-

φισβητήθηκε και παρέμεινε αναντίλεκτη.

(3) Ο πρωτόδικος Δικαστής δεν αιτιολόγησε την απόρριψη της αναντίλεκτης μαρτυρίας του ανεξάρτητου μάρτυρα.

5

(4) Η απόσταση των 100 - 150 μέτρων δεν θεωρείται τέτοια που να μην μπορεί ένας οδηγός να βλέπει τι συμβαίνει μπροστά του.

(5) Υπήρχε ενώπιον του πρωτόδικου Δικαστηρίου αδιαμφισβήτητη μαρτυρία ότι κανένα αυτοκίνητο ακολουθούσε εκείνο των εφeseιδόντων και ότι δεν προσπάθησε να προσπεράσει προπορευόμενο.

10

(6) Ο πρωτόδικος Δικαστής έσφαλε στην αξιολόγηση της μαρτυρίας αποδεχόμενος εκείνη του οδηγού του φορτηγού.

15

(7) Επειδή το πλάτος του αυτοκινήτου σαλούν των εφeseιδόντων είναι μικρότερο από εκείνο του φορτηγού και επειδή η σύγκρουση έγινε 2 1/2 πόδια μέσα στη λωρίδα κυκλοφορίας του φορτηγού, ο καταμερισμός της ευθύνης προσδιορίζεται σε 60% στον οδηγό του σαλούν και 40% στον οδηγό του φορτηγού.

20

Η έφεση έγινε δεκτή.

Αναφερόμενες υποθέσεις :

25

Σ. και Γ. Κολοκασίδης Λτδ v. Κιμωνή (1989) 1(E) Α.Α.Δ. 132,

A.C.T. Textiles Ltd v. Zodhiatis (1986) 1 C.L.R. 89,

30

Evagorou and Others v. Kefalas and Others (1982) 1 C.L.R. 619,

Baker v. Market Harborough Co-op Soc. [1953] 1 W.L.R. 1472,

Howard v. Bemrose [1973] RTR 32,

35

Papaneokli and Others v. Solomou and Another (1981) 1 C.L.R. 203.

Έφεση.

40

Έφεση από τον εναγόμενο αρ. 1 κατά της απόφασης του Επαρχιακού Δικαστηρίου Λευκωσίας, (Ηλιάδης, Α.Ε.Δ.) που δόθηκε στις 18.6.1991 (Αρ. Αγωγής 1881/82) με την οποία επιδίκασε στους ενάγοντες στην αγωγή, οι οποίοι δεν είναι διάδικοι στην υπό κρίση έφεση, το ποσό των Λ.Κ. 4.233, ως αποζημιώσεις

για ζημιές που υπέστησαν τα εμπορεύματά τους συνεπεία τροχαίου ατυχήματος, το οποίο οφειλόταν στην αποκλειστική αμέλεια των εφεσειδόντων / εναγομένων 1.

A. Δικηγορόπουλος, για τους Εφεσειδόντες.

5

A. Χαβιαράς, για τους Εφεσίβλητους.

ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ: Την απόφαση του Δικαστηρίου θα δώσει ο Δικαστής A. Κούρρης.

10

ΚΟΥΡΡΗΣ, Δ.: Η έφεση στρέφεται εναντίον της απόφασης του Επαρχιακού Δικαστηρίου Λευκωσίας, με την οποία επιδίκασε στους ενάγοντες στην αγωγή, οι οποίοι δεν είναι διάδικοι στην υπό κρίση έφεση, το ποσό των £4.233,- ως αποζημιώσεις για ζημιές που υπέστησαν τα εμπορεύματά τους συνεπεία τροχαίου ατυχήματος, το οποίο οφειλόταν σύμφωνα με την απόφαση του πρωτόδικου Δικαστηρίου, στην αποκλειστική αμέλεια των εφεσειδόντων/εναγομένων 1.

15

20

Ο συνήγορος των εφεσειδόντων ισχυρίστηκε ότι οι εφεσειδόντες δεν ήταν οι αποκλειστικοί υπαίτιοι του επίδικου τροχαίου ατυχήματος. Ισχυρίζεται ότι οι εφεσίβλητοι υπέχουν ευθύνη για συντρέχουσα αμέλεια.

25

Τα γεγονότα σε συντομία είναι τα εξής:

Στις 10 πμ. περίπου, της 2/7/1981, το υπ' αριθμό εγγραφής HE95 όχημα τύπου σαλούν, ιδιοκτησία των εφεσειδόντων το οποίο οδηγούσε ο Κύπρος Χαραλάμπους, συγκρούστηκε μεταξύ του 21ου και 22ου μιλιοδείκτη του παλαιού δρόμου Λευκωσίας-Λεμεσού, με το υπ' αριθμό εγγραφής KU600 φορτηγό, τύπου TRAILER, ιδιοκτησίας των εφεσιβλήτων, το οποίο οδηγούσε ο Νεόφυτος Μιχαήλ. Ως αποτέλεσμα της σύγκρουσης ο οδηγός του HE95 υπέκλυψε στα τραύματα που είχε δεχθεί, ενώ διάφορα οικιακά εμπορεύματα της ενάγουσας Εταιρείας που μεταφέρονταν με το φορτηγό KU600, υπέστησαν σοβαρές ζημιές. Οι ζημιές της ενάγουσας Εταιρείας έχουν συμφωνηθεί στο ποσό των £4.233,-. Υπάρχουν παραδοχές ότι τα οχήματα οδηγούνταν από υπαλλήλους ενώ βρισκόνταν στην υπηρεσία των εφεσειδόντων και εφεσιβλήτων, έτσι που το μόνο θέμα που είχε παραμείνει προς εκδίκαση ενώπιον του Επαρχιακού Δικαστηρίου ήταν ο καταμερισμός ευθύνης μεταξύ των δύο οδηγών.

30

35

40

Ο Νεόφυτος Μιχαήλ που κατά τον ουσιαστικό χρόνο ήταν ο οδηγός του φορτηγού των εφεσιβλήτων (2ης εναγόμενης Εταιρείας), κατέθεσε ότι οδηγούσε το πιο πάνω όχημα κατά μήκος του παλαιού δρόμου Λεμεσού-Λευκωσίας, με ταχύτητα περίπου 40 μ.α.ω.. Σε κάποιον σημείο του δρόμου μεταξύ του 21ου και 22ου μιλιοδείκτη όπου υπήρχε μια ελαφρά στροφή προς τα δεξιά, διέκρινε από απέναντί του να πλησιάζουν δύο οχήματα και λίγο αργότερα αντιλήφθηκε ότι τον είχε πλησιάσει από απέναντι ένα ημιφορτηγό χρώματος μπλε. Όταν το ημιφορτηγό είχε φτάσει σχεδόν δίπλα του, από μια απόσταση γύρω στα 4-5 μέτρα, είδε πίσω από το ημιφορτηγό, ένα Morris τύπου 1100 να δοκιμάζει να προσπεράσει το ημιφορτηγό. Ο μάρτυρας είπε ότι δεν μπορούσε να κάνει τίποτε άλλο εκτός από του να αφήσει το πετρέλαιο γιατί η απόσταση ήταν πολύ μικρή. Η σύγκρουση ήταν μετωπική και αρκετά βίαιη αφού αποκόπηκε το τιμόνι του φορτηγού και το φορτηγό τελικά ανατράπηκε σε ένα χωράφι που βρισκόταν στη δεξιά πλευρά του δρόμου σε σχέση με την πορεία του. Σύμφωνα με τον οδηγό του φορτηγού, την ώρα της σύγκρουσης το άλλο όχημα είχε μπει στη δική του πλευρά.

Ο Μάριος Στροβολίδης που οδηγούσε το αυτοκίνητό του υπ' αριθμό εγγραφής KG303, ακολουθούσε το σαλούν HE95 από απόσταση 100-150 μέτρων, κατέθεσε, ως μάρτυρας των εφεσιβλήτων πως δεν είδε το σαλούν να προσπαθεί να προσπεράσει άλλο προπορευόμενο όχημα και να πηγαίνει στη δεξιά πλευρά του δρόμου. Επίσης, δεν είδε σε ποιά πλευρά του δρόμου ήταν το φορτηγό πριν τη σύγκρουση.

Εκ συμφώνου είχε κατατεθεί ενώπιον του πρωτόδικου Δικαστηρίου (ως Τεκμήριο 3), η μαρτυρία που είχε δώσει ένας αυτόπτης μάρτυρας, ο Αντώνης Νικολάου στη θανατική ανάκριση του ατυχήματος, αφού αργότερα ο μάρτυρας είχε πεθάνει.

Περίληπτικά στη μαρτυρία που είχε δώσει ανέφερε ότι ενώ στις 2/7/1981 κατευθυνόταν με ένα φορτηγό αυτοκίνητο από Λεμεσό προς Λευκωσία, τον προσπέρασε ένα φορτηγό τύπου TRAILER. Το ακολούθησε για μια απόσταση 1-1 1/2 μίλι και όταν έφθασε σε μια στροφή κοντά στο Δασικό Σταθμό Κόρνου, πρόσεξε ότι ενώ το TRAILER βρισκόταν στην αριστερή πλευρά του δρόμου σε σχέση με την πορεία του, συγκρούστηκε με ένα άλλο όχημα που ερχόταν από την αντίθετη κατεύθυνση στο μέσο του δρόμου. Επίσης, κατέθεσε ότι δεν πρόσεξε τίποτε το ασυνήθιστο στο δρόμο πριν τη σύγκρουση.

Σύμφωνα με τη μαρτυρία του Λοχία της Αστυνομίας που κλήθηκε από τους ενάγοντες ως μάρτυρας και που είναι ο εξεταστής

του ατυχήματος, κατέθεσε ότι το σημείο συγκρούσεως ήταν μέχρι 2 πόδια και 5 ίντσες δεξιότερα της διαχωριστικής άσπρης γραμμής, δηλαδή μέσα στην πορεία του ΚΥ600. Από τις έρευνες που έκανε κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η σύγκρουση ήταν μετωπιαία και η έκταση επαφής, μεταξύ των δύο οχημάτων επεκτεινόταν σε βάθος 1 πόδι και 6 ίντσες πάνω σε κάθε αυτοκίνητο. Το πλάτος του δρόμου ήταν 20 πόδια και 10 ίντσες και διαχωριζόταν από μια άσπρη συνεχή γραμμή. Στην αριστερή πλευρά του δρόμου (σε σχέση με πορεία προς τη Λευκωσία) υπήρχε ένα κράσπεδο πλάτους 5 ποδιών και στη δεξιά πλευρά το κράσπεδο που ήταν καλυμμένο με άσφαλτο κάλυπτε μια απόσταση 3 πόδια και 3 ίντσες. Και τα δύο κράσπεδα ήταν χρησιμοποιήσιμα. 5

Ο πρωτόδικος Δικαστής αποδέχτηκε τη μαρτυρία του οδηγού του ΚΥ600 και τη μαρτυρία του εξεταστή της υπόθεσης, τονίζοντας τα εξής: 15

“Είχα την ευκαιρία να παρακολουθήσω τους μάρτυρες που έχουν καταθέσει ενόρκως και έχοντας υπόψη τη συμπεριφορά τους στο Δικαστήριο και το σύνολο της μαρτυρίας που υπάρχει ενώπιόν μου έχω αποφασίσει να αποδεχθώ τη μαρτυρία του εξεταστή της υπόθεσης και την εκδοχή του β' εναγομένου. Τόσο ο εξεταστής της υπόθεσης όσο και ο οδηγός του οχήματος της β' εναγομένης εταιρείας μου προκάλεσαν εντύπωση προσώπων που έλεγαν την αλήθεια και δεν έχω ενδοιασμούς να αποδεχθώ την εκδοχή τους σαν την πλέον ορθή υπό τις περιστάσεις.” 20 25

Σχετικά με την κατάθεση του αποβιώσαντος Αντώνη Νικολάου, Τεκμήριο 3, ανέφερε ότι η αξιολόγηση της μειώνεται μέχρι βαθμού εκμηδένισής της από την έλλειψη αντεξέτασης που αποτελεί τον καλύτερο μηχανισμό που εφευρέθηκε για την εξακρίβωση της αλήθειας. 30

Προφανώς διέλαθε της προσοχής του Δικαστή το γεγονός πως το περιεχόμενο της κατάθεσης του μάρτυρα έγινε κοινά αποδεκτό, εφόσον το πρακτικό της μαρτυρίας του κατατέθηκε εκ συμφώνου. 35

Σχετικά με την αξιολόγηση της μαρτυρίας του Μάριου Στροβολίδη, ο πρωτόδικος Δικαστής είπε τα εξής: 40

“Ο Μάριος Στροβολίδης που ακολουθούσε το σαλούν από μια απόσταση 100-150 μέτρων κατάθεσε πως δεν είδε το σαλούν να προσπαθεί να ξεπεράσει άλλο προπορευόμενο όχημα και να πηγαίνει στη δεξιά πλευρά του δρόμου, ενώ ταιπό-

χρονα δεν είδε σε ποιά πλευρά του δρόμου ήταν το φορτηγό πριν από τη σύγκρουση. Η πιο πάνω μαρτυρία με έχει προβληματίσει αφού έρχεται σε αντίθεση με τους ισχυρισμούς του οδηγού του φορτηγού αλλά μετά από μια προσεκτική εξέταση έχω καταλήξει στο συμπέρασμα, ότι λόγω της απόστασης που υπήρχε μεταξύ του οχήματος του μάρτυρα από το σαλούν και της ύπαρξης ελαφράς στροφής στο δρόμο, η αδυναμία του μάρτυρα να αντιληφθεί την ύπαρξη οχήματος που προπορευόταν του σαλούν βρίσκει μια λογική εξήγηση.”.

Ο πρωτόδικος Δικαστής σχετικά με τα ευρήματά του και την κατανομή ευθύνης, κατέληξε ως εξής:

“Αποδεχόμενος τη μαρτυρία του εξεταστή της υπόθεσης και του οδηγού του φορτηγού (που συνάδει με τα ευρήματα του Λοχία Σταυρίδη) βρίσκω ότι γύρω στις 10.00 π.μ. της 2/7/81 ενώ ο Κύπρος Χαραλάμπους οδηγούσε το υπ’ αρ. ΗΕ 95 όχημα τύπου σαλούν από Λευκωσία προς Λεμεσό εδοκίμασε σε κάποιο στάδιο μεταξύ του 21ου και 22ου μιλιοδείκτη του πιο πάνω δρόμου να προσπεράσει προπορευόμενο όχημα με αποτέλεσμα να εισέλθει στη δεξιά πλευρά του δρόμου σε σχέση με την πορεία του και να συγκρουσθεί στο σημείο Χ επί του σχεδίου με το φορτηγό ΚΥ 600 που οδηγούσε από την αντίθετη κατεύθυνση ο Νεόφυτος Μιχαήλ.

Δεν νομίζω ότι χρειάζεται νομική ανάλυση για να αποδειχθεί ότι η ενέργεια του αποβιβάσαντος οδηγού να οδηγήσει το όχημά του στη δεξιά πλευρά του δρόμου, σε σημείο όπου ο δρόμος διαχωριζόταν από μια συνεχή άσπρη γραμμή και στην αντίθετη πλευρά πλησίαζε από μια πολύ μικρή απόσταση το φορτηγό της β’ εναγομένης εταιρείας, συνιστά αμέλεια.

Έχει υποβληθεί εκ μέρους της α’ εναγομένης εταιρείας ότι ο οδηγός του φορτηγού οχήματος ήταν ένοχος συντρέχουσας αμέλειας. Έχω ήδη αποδεχθεί την εκδοχή του οδηγού του φορτηγού σύμφωνα με την οποία ο οδηγός του σαλούν εδοκίμασε να προσπεράσει το προπορευόμενο ημιφορτηγό όχημα του ενώ ο αποβιβάσας βρισκόταν 4-5 μέτρα πίσω από το ημιφορτηγό όταν το ημιφορτηγό βρισκόταν σχεδόν δίπλα από το φορτηγό που ερχόταν από την αντίθετη κατεύθυνση.

Μέσα σε αυτά τα δεδομένα δεν νομίζω ότι ο οδηγός του φορτηγού θα μπορούσε να προλάβει να πάρει οποιαδήποτε άλλα μέτρα εκτός από του να αφήσει το πόδι του από το πετρέλαιο. Ο οδηγός του φορτηγού δεν είχε τη χρονική πολυτέλεια να εκλέξει ή να

πάρει οποιαδήποτε μέτρα για να αποφύγει τον κίνδυνο που είχε δημιουργήσει η απερίσκεπτη και αμελής ενέργεια του αποβιώσαντος οδηγού του HE 95. Υπό τις περιστάσεις ο οδηγός του HE 95 βρίσκεται αποκλειστικά υπεύθυνος για το ατύχημα.”.

5

Όπως αναφέραμε πιο πάνω, ο συνήγορος των εφεσειόντων δεν ισχυρίστηκε ότι ο οδηγός του HE95 δεν υπέχει ευθύνη για την εν λόγω σύγκρουση. Ισχυρίζεται όμως ότι ο οδηγός του KU600 ευθύνεται για συντρέχουσα αμέλεια. Η εισήγησή του στηρίζεται στο γεγονός ότι το ατύχημα επισυνέβηκε περίπου στη μέση του δρόμου και σύμφωνα με τη νομολογία το συμπέρασμα θα ήταν αναπόφευκτο πως οι δύο οδηγοί ήταν αμελείς γιατί δεν πρόσεχαν.

10

Ο κύριος λόγος έφεσης είναι ότι το πρωτόδικο Δικαστήριο καθοδηγήθηκε εσφαλμένα ως προς την αξιολόγηση της ενώπιόν του μαρτυρίας και κατέληξε σε εσφαλμένα συμπεράσματα και/ή ευρήματα. Ιδιαίτερα, δέχτηκε τη μαρτυρία του οδηγού του φορτηγού KU600, ότι ο οδηγός του αυτοκινήτου των εφεσειόντων προσπαθούσε να προσπεράσει προπορευόμενο όχημα και οδήγησε όλο το αυτοκίνητο του στη λανθασμένη πλευρά του δρόμου αντίθετα με τη μαρτυρία του οδηγού αυτοκινήτου που το ακολουθούσε, ότι δεν υπήρχε αυτοκίνητο μπροστά στο αυτοκίνητο των εφεσειόντων 1, μαρτυρία που δεσμεύει τους εφεσίβλητους γιατί ο μάρτυρας δεν αντέξετάστηκε στο σημείο αυτό, και ότι το αυτοκίνητο των εφεσειόντων δεν πέρασε το κέντρο του δρόμου.

15

20

25

Το ερώτημα που εγείρεται είναι αν με βάση τη νομολογιακά καθιερωμένη τακτική την οποία το Ανώτατο Δικαστήριο ακολουθεί στην κατ' έφεση δικαιοδοσία του, ενδείκνυται ενόψει των περιστάσεων της υπό κρίση έφεσης, η ανατροπή από μέρους μας ευρημάτων και συμπερασμάτων του πρωτόδικου Δικαστηρίου, που στηρίζονται στην αξιοπιστία των μαρτύρων που κατέθεσαν ενώπιόν του.

30

Η προσέγγιση στο πιο πάνω θέμα έχει επανειλημμένα καθιερωθεί από πολλές αποφάσεις με σαφήνεια. Όπως επανειλημμένα έχει λεχθεί, το θέμα της αξιοπιστίας των μαρτύρων είναι εντός της δικαιοδοσίας του εκδικάσαντος την υπόθεση Δικαστή, ο οποίος είχε την ευχαιρία να ακούσει τους μάρτυρες και να παρακολουθήσει τη συμπεριφορά τους στο εδώλιο του μάρτυρα. Αν από τη μαρτυρία που δόθηκε ενώπιον του πρωτόδικου Δικαστή τα ευρήματα στα οποία κατέληξε δεν δικαιολογούνται, τότε το Εφετείο βρίσκεται στην ίδια θέση με το πρωτόδικο Δικαστήριο και έχει εξουσία να εξαγάγει τα δικά του συμπεράσματα από τα πρωταρχικά γεγονότα.

35

40

Στην απόφαση **Σ. & Γ. Κολοκασίδης Ατδ. v. Αντώνη Κιμωνή**, (1989) 1(E) Α.Α.Δ. 132, αναφέρονται τα ακόλουθα:

5 “... το Ανώτατο Δικαστήριο με πολλή φειδώ επεμβαίνει στα ευρήματα του Πρωτόδικου Δικαστηρίου αναφορικά με τα πραγματικά γεγονότα που στηρίζονται στην αξιοπιστία των μαρτύρων όπως αυτή εκτιμάται από το Πρωτόδικο Δικαστήριο. Επεμβαίνει μόνο στις περιπτώσεις που ικανοποιείται ότι τα ευρήματα αυτά είναι απαράδεκτα και δε δικαιολογούνται από 10 την προσαχθείσα μαρτυρία όταν εξεταστεί στην ολότητά της. Ενδεικτικά αναφέρω επί του προκειμένου την υπόθεση **Papaneokli Katerina and Others v. Sofronis Solomou and Another** (1981) 1 C.L.R. 203, στην οποία τα ευρήματα του Πρωτόδικου Δικαστηρίου κρίθηκαν απαράδεκτα και διατάχθηκε επανεκδίκαση της αγωγής ενώπιον άλλου Δικαστή.”.

15

Η εισήγηση του συνήγορου των εφεσεϊόντων είναι ότι λανθασμένα ο πρωτόδικος Δικαστής απέρριψε τη μαρτυρία του Μάριου Στροβολίδη ότι δεν υπήρχε αυτοκίνητο μπροστά από τον οδηγό του HE95 και ότι το ατύχημα δεν έγινε στην προσπάθεια του οδηγού HE95 να προσπεράσει το προπορευόμενο αυτοκίνητο για το λόγο ότι επί του σημείου αυτού ο Στροβολίδης δεν είχε αντεξεταστεί και συνεπώς η μαρτυρία του έγινε δεκτή από την άλλη πλευρά. Επίσης εισηγήθηκε ότι ο πρωτόδικος Δικαστής 20 πιθανολόγησε ότι ο Στροβολίδης δεν μπορούσε να αντιληφθεί την ύπαρξη οχήματος που προπορευόταν του σαλούν ενόψει της ελαφράς στροφής στο δρόμο. Επίσης υπέδειξε στο Δικαστήριο ότι κατατέθηκε η μαρτυρία του αποβιώσαντος Αντώνη Νικολάου (Τεκμήριο 3) εκ συμφώνου, η οποία δεν ανέφερε ότι προπορευόταν του αυτοκινήτου HE95, άλλο αυτοκίνητο.

25

30

Συμφωνούμε με την εισήγηση του συνηγόρου των εφεσεϊόντων ότι η μαρτυρία του Μάριου Στροβολίδη ότι δεν υπήρχε προπορευόμενο αυτοκίνητο του αυτοκινήτου HE95 που οδηγούσε ο οδηγός των εφεσεϊόντων, δεν αμφισβητήθηκε από την άλλη πλευρά και συνεπώς η μαρτυρία του μένει αναντίλεκτη. Ο πρωτόδικος Δικαστής 35 δεν αιτιολογεί την απόρριψη της μαρτυρίας του Στροβολίδη που δεν αμφισβητήθηκε από τους εφεσίβλητους (Βλέπε **A.C.T. Textiles Ltd. v. Zodhiatis** (1986) 1 C.L.R. 89, στη σελίδα 105). Απλώς, χωρίς να υπάρξει μαρτυρία ενώπιόν του, πιθανολογεί ότι λόγω της απόστασης που υπήρχε μεταξύ του οχήματος του μάρτυρα από το σαλούν και της ύπαρξης ελαφράς στροφής στο δρόμο η αδυναμία του μάρτυρα να αντιληφθεί την ύπαρξη οχήματος που προπορευόταν του σαλούν βρρίσκει μια λογική εξήγηση. Η μαρτυρία ενώπιον

40

του πρωτόδικου Δικαστή ήταν ότι ο Στροβολίδης ακολουθούσε το σαλούν από μια απόσταση 100-150 μέτρων και δεν θεωρούμε την απόσταση αυτή τέτοια που να μην μπορεί ένας οδηγός να βλέπει τί συμβαίνει μπροστά του από αυτή την απόσταση. Σχετικά με την ύπαρξη της ελαφράς στροφής στο δρόμο δεν υπήρχε μαρτυρία ενώπιον του πρωτόδικου Δικαστή ως προς την ορατότητα.

5

Ο μάρτυρας όμως αυτός δεν αντεξετάστηκε πάνω στα σημεία που ο ίδιος ο Δικαστής πιθανολόγησε. Το περιεχόμενο της μαρτυρίας του δεν είχε αμφισβητηθεί από τους διάδικους.

10

Καταλήγουμε πως ενώπιον του πρωτόδικου Δικαστή υπήρχε αδιαμφισβήτητη μαρτυρία από πρόσωπο που δεν είχε συμφέρον στην έκβαση της υπόθεσης ότι δεν υπήρχε αυτοκίνητο το οποίο ακολουθούσε ο οδηγός του HE95 και ότι ο οδηγός του HE95 δεν προσπάθησε να προσπεράσει το προπορευόμενο αυτοκίνητο και ότι στην προσπάθειά του, το αυτοκίνητο του κατέλαβε αρκετό μέρος της αντίθετης πλευράς του δρόμου, δηλαδή της πορείας του φορτηγού KU600.

15

20

Εφαρμόζοντας τις πιο πάνω αρχές σχετικά με την αξιολόγηση της μαρτυρίας από πρωτόδικους Δικαστές, στην παρούσα υπόθεση, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι τα ευρήματα του πρωτόδικου Δικαστηρίου αναφορικά με την αξιοπιστία των μαρτύρων που είχε ενώπιόν του, δεν δικαιολογούνται.

25

Για όλους τους πιο πάνω λόγους είμαστε της γνώμης, με όλο το σεβασμό, ότι ο πρωτόδικος Δικαστής έσφαλε στην αξιολόγηση της μαρτυρίας αποδεχόμενος τη μαρτυρία του οδηγού του φορτηγού. Πιθανό, ο πρωτόδικος Δικαστής στην αξιολόγηση της μαρτυρίας να επηρεάστηκε από το ότι ευθύς μετά τη σύγκρουση ο οδηγός του φορτηγού ύβριζε τον οδηγό του αυτοκινήτου με τον οποίο συγκρούστηκε λέγοντας στο μάρτυρα Στροβολίδη: "Πού είναι ο άτιμος ο κερατάς εν να τον σκοτώσω".

30

35

Ο Δικαστής ασχολήθηκε με τη δεκτότητα της μαρτυρίας αυτής, που είναι εξ' ακοής, εξέφρασε τη γνώμη πως, σύμφωνα με την εξαίρεση στον κανόνα για τη μη αποδοχή εξ' ακοής μαρτυρίας, και που αφορά σ' αυτά που γίνονται ή λέγονται σαν αναπόσπαστη συνέχεια ενός επεισοδίου, η συμπεριφορά του εφεσιβλήτου ενισχύει την εκδοχή του. Δε θα ασχοληθούμε με τη νομική πτυχή της δεκτότητας της μαρτυρίας αυτής, γιατί δεν αποτέλεσε σοβαρό αντικείμενο συζήτησης στην έφεση. Όμως η φράση: "Πού είναι ο άτιμος ο κερατάς εννά τον σκοτώσω" δεν περιέχει κανένα στοι-

40

χείο που να ενισχύει την εκδοχή του πως πριν από το δυστύχημα ο μακαρίτης οδηγός του αυτοκινήτου των εφεσειόντων είχε προσπεράσει αυτοκίνητο που ερχόταν από απέναντί του.

5 Ο συνήγορος των εφεσειόντων προσπάθησε να μας πείσει ότι το σημείο συγκρούσεως δεν είναι το σημείο "X" το οποίο υπέδειξε ο εξεταστής του τροχαίου ατυχήματος και το οποίο είναι περίπου 2 - 2 πόδια και 5 ίντσες, εντός της λωρίδας του δρόμου που οδηγούσε ο οδηγός του φορτηγού KU600. Δεν μας έπεισε 10 όμως επί του σημείου τούτου και δεν έχουμε καμιά αμφιβολία ότι ορθά ο πρωτόδικος Δικαστής αποδέχτηκε ότι το σημείο συγκρούσεως είναι στο σημείο "X" και ότι ορθά απέρριψε τη μαρτυρία του μάρτυρα των εφεσειόντων Γεώργιου Τζιηρακαλλή που είναι εκτιμητής οχημάτων και κάνει έρευνες για δυστυχήματα.

15 Στην υπόθεση *Evagorou and Others v. Kefalas and Others* (1982) 1 C.L.R. 619, υιοθετήθηκαν οι αγγλικές αποφάσεις *Baker v. Market Harborough Co-op. Soc.* [1953] 1 W.L.R. 1472 και *Howard v. Bemrose* [1973] RTR 32, στις οποίες διατυπώθηκε η αρχή πως όταν η σύγκρουση γίνεται μεταξύ δύο οχημάτων στο 20 μέσο του δρόμου, το αναπόφευκτο συμπέρασμα είναι πως και οι δύο οδηγοί ήταν αμελείς γιατί δεν πρόσεχαν. Σε τέτοια περίπτωση και αν δεν υπάρχει μαρτυρία που να δείχνει ότι ο ένας οδηγός ευθυνόταν περισσότερο από τον άλλο, η ευθύνη θα καταμεριζόταν εξίσου μεταξύ των δύο οδηγών.

25 Έχοντας υπόψη ότι το πλάτος του αυτοκινήτου HE95 είναι μικρότερο από το πλάτος του φορτηγού KU600 και το γεγονός ότι το δυστύχημα συνέβηκε περίπου 2 1/2 πόδια μέσα στην λωρίδα της τροχαίας που ακολουθούσε το φορτηγό, είμαστε της γνώμης ότι ο καταμερισμός της ευθύνης δεν πρέπει να είναι ίσος. Υπό τις περιστάσεις κατανέμουμε την ευθύνη σε 60% στον οδηγό του HE95 και 40% στον οδηγό του KU600.

35 Για όλους τους πιο πάνω λόγους, η πρωτόδικη απόφαση ανατρέπεται. Το ποσό των αποζημιώσεων να κατανεμηθεί αναλόγως της ευθύνης των διαδίκων. Η έφεση επιτυγχάνει με έξοδα 40 εισ βάρος των εφεσιβλήτων. Αναφορικά με τα έξοδα του ενάγοντα στο Επαρχιακό Δικαστήριο, επιμερίζονται μεταξύ εφεσειόντων και εφεσιβλήτων κατά 60% και 40% αντίστοιχα.

Η έφεση επιτυγχάνει με έξοδα σε βάρος των εφεσιβλήτων.