

13 Ιουνίου, 1995

[ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ, ΑΡΤΕΜΗΣ, ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ, Δ/στές]

ΘΕΟΧΑΡΗ ΙΩΑΝΝΟΥ ΚΑΙ ΑΛΛΟΙ,

Εφεσεϊόντες-Εναγόμενοι,

v.

ΤΑΞΙ ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΛΤΔ,

*Εφεσιβλήτων-Εναγόντων.**(Πολιτική Έφεση Αρ. 8671).*

Αυτοκινητικό ατύχημα — Σύγκρουση φορτηγού με ταξί που το ακολουθούσε — Καταμερισμός ευθύνης από το πρωτόδικο Δικαστήριο, 20% στο ταξί που κρατούσε τη δεξιά λωρίδα και 80% στο φορτηγό που έστριψε δεξιά και του έφραξε την πορεία — Ανατράπηκε κατ' έφεση σε 50% για τον κάθε οδηγό.

5

Αμέλεια — Επιμερισμός αμέλειας σε αυτοκινητικό ατύχημα — Εξουσία πρωτόδικου Δικαστηρίου — Αρχές επέμβασης κατ' έφεση.

Ο εφεσεϊών - εναγόμενος 1, οδηγούσε φορτηγό αυτοκίνητο των εφεσεϊόντων - εναγομένων 2 κατά μήκος του δρόμου Λευκωσίας - Λεμεσού με κατεύθυνση προς Λεμεσό, ακολουθούμενο από αυτοκίνητο ταξί των εφεσιβλήτων - εναγόντων, οδηγούμενο από υπάλληλό τους.

10

Σε τμήμα του δρόμου όπου διεξάγονταν έργα, ήταν ανοικτές για την κυκλοφορία οι δύο λωρίδες της κατεύθυνσης προς Λεμεσό, ενώ ήταν υπό κατασκευή, στο σημείο της διασταύρωσης Μονής, τρίτη λωρίδα, για όσους θα έστριβαν δεξιά.

15

Τα ευρήματα του πρωτόδικου Δικαστηρίου, ότι ο οδηγός του ταξί, 500 περίπου μέτρα πριν από τη διασταύρωση κινήθηκε από την αριστερή λωρίδα στη δεξιά για να προσπεράσει αρθρωτό όχημα και κράτησε τη λωρίδα αυτή μέχρι που το προπορευόμενο φορτηγό έκανε στροφή προς τα δεξιά και του απέκοψε την πορεία, με αποτέλεσμα τη σύγκρουση, δεν αμφισβητούνται. Ήταν επίσης εύρημα του πρωτόδικου Δικαστηρίου, ότι έστω και αν η μαρτυρία του οδηγού του ταξί ήταν ότι δεν είδε τα σήματα, αυτός όφειλε να τα είχε προσέξει.

20

25

Η ευθύνη του οδηγού του φορτηγού, σύμφωνα με το πρωτόδικο Δικαστήριο, συνίστατο στην είσοδό του στη δεξιά λωρίδα χωρίς οποιαδήποτε προειδοποίηση, ενώ του οδηγού του ταξί στην παράλειψή του να ανιληφθεί τα προειδοποιητικά σήματα ελάττωσης ταχύτητας και απαγόρευσης προσπεράσματος. Το πρωτοδικο Δικαστήριο, επιμέρισε την ευθύνη 20% στον οδηγό του ταξί, και 80% στον οδηγό του φορτηγού.

Η έφεση στράφηκε μόνο εναντίον του επιμερισμού της ευθύνης.

Αποφασίστηκε, ότι:

(1) Το πρωτόδικο Δικαστήριο παρέλειψε να αναφερθεί στην ατάμ-βλυνση του καθήκοντος του οδηγού του φορτηγού να εξακριβώ-σει ότι ήταν ασφαλές να στρίψει στη δεξιά λωρίδα, εξ αιτίας της ύπαρξης απαγορευτικών σημάτων.

(2) Η ευθύνη του οδηγού του ταξί των εφεσιβλήτων - εναγόντων, ήταν πολύ μεγαλύτερη, διότι συνέχισε να οδηγά στη δεξιά λωρί-δα, με υπερβολική υπό τις περιστάσεις ταχύτητα και παρά τα απαγορευτικά σήματα.

(3) Ο επιμερισμός ευθύνης που προσδιόρισε το πρωτόδικο Δικα-στήριο σε 20% στον οδηγό του ταξί και 80% στον οδηγό του φορτηγού, θα έπρεπε να ανατραπεί σε 50% για τον κάθε οδηγό.

Η έφεση έγινε δεκτή με έξοδα υπέρ των εφεσειόντων.

Αναφερόμενες υποθέσεις:

Στρατμάροχο Ατδ ν. Μιχαήλ (1989) 1(E) Α.Α.Δ. 453,

Panayiotou ν. Μανρου (1970) 1 C.L.R. 215,

Constantinou ν. Katsouri (1975) 1 C.L.R. 188,

Kykon Ltd ν. Demetriou (1982) 1 C.L.R. 453,

Ekrem ν. McLean (1971) 1 C.L.R. 391,

Zarpeteas ν. Toulourou (1975) 1 C.L.R. 454,

McKenná ν. Βουτή και Άλλων (1992) 1(B) Α.Α.Δ. 775,

Harettinis v. Aristidou (1969) 1 C.L.R. 28,

Φανή ν. Χρίστου, Π.Ε. 7792, ημερ. 31.3.1992.

Έφεση.

5

Έφεση από τους εναγόμενους κατά της απόφασης του Επαρχιακού Δικαστηρίου Λευκωσίας (Δ. Μιχαηλίδου (κα) Ε.Δ.) που δόθηκε στις 13.2.92 (Αρ. Αγωγής 1418/87) με την οποία καταμέρισε ευθύνη για την επίδικη σύγκρουση 80% στον εφεσεύοντα 1 οδηγό φορτηγού και μόνο 20% στον οδηγό ταξί υπάλληλο των εφεσιβλήτων.

10

Γ. Αγαπίου, για τους Εφεσεύοντες.

Στ. Ερωτοκρίτου (κα), για τους Εφεσιβλήτους.

15

Cur. adv. vult.

ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ, Δ.: Την απόφαση του Δικαστηρίου θα δώσει ο Π. Αρτέμης, Δ.

20

ΑΡΤΕΜΗΣ, Δ.: Το ατύχημα στο οποίο αφορά αυτή η έφεση συνέβηκε στις 17.10.86 στο νέο δρόμο Λευκωσίας-Λεμεσού και στη διασταύρωση Μονής, όπου σύμφωνα με τη μαρτυρία και τα ευρήματα του Δικαστηρίου, διεξάγονταν έργα. Σύμφωνα με τα ευρήματα του πρωτόδικου Δικαστηρίου, τα οποία δεν αποτελούν αντικείμενο της έφεσης, οι δύο λωρίδες της κατεύθυνσης από Λευκωσία προς Λεμεσό ήταν ελεύθερες για χρήση, ενώ ήταν υπό κατασκευή στο σημείο της διασταύρωσης 3η λωρίδα για όσους θα έστριβαν δεξιά προς τη Μονή. Η λωρίδα αυτή δεν ήταν χρησιμοποιήσιμη κατά την ώρα του ατυχήματος.

25

30

Ο εφεσεύοντας-εναγόμενος 1 οδηγούσε το φορτηγό αυτοκίνητο των εφεσεύοντων-εναγομένων 2 υπ' αρ. εγγραφής PF 810, με κατεύθυνση προς τη Λεμεσό, ακολουθούμενος από το ταξί TMW 313, που οδηγούσε ο Κυριάκος Πουργούρη, υπάλληλος της εταιρείας των εφεσιβλήτων-εναγομένων. Σύμφωνα με το πρωτόδικο Δικαστήριο, περίπου 500 μέτρα πριν τη διασταύρωση ο εφεσεύοντας 1 κινήθηκε από την αριστερή λωρίδα του δρόμου στη δεξιά για να προσπεράσει αρθρωτό όχημα (trailer) και η ταχύτητα του κατά τη στιγμή εκείνη ήταν περίπου 50 μίλια την ώρα. Αφού ολοκλήρωσε τη διαδικασία προσπεράσματος, συνέχισε να κρατά τη δεξιά λωρίδα. Τότε αντιλήφθηκε το φορτηγό, προπορευόμενο κατά 70 περίπου μέτρα απ' αυτόν, να κάνει στροφή προς τα δε-

35

40

5 Ξιά αποκόπτοντας του την πορεία. Χρησιμοποίησε το σύστημα τροχοπέδησης του χωρίς όμως επιτυχία, με αποτέλεσμα να συγκρουστεί με το φορτηγό. Το φορτηγό προτού επιχειρήσει να κάμει στροφή οδηγείτο στην αριστερή λωρίδα του δρόμου και χωρίς κανένα σήμα άρχισε με ημικυκλική πορεία να στρίβει δεξιά.

10 Στη σκηνή του ατυχήματος και σε απόσταση 300-500 μέτρα πριν το σημείο της σύγκρουσης υπήρχαν τοποθετημένα προειδοποιητικά σήματα “Ελαττώστε ταχύτητα”, σήμα “80 χ.λ.μ”, “50 χ.λ.μ.” και “30 χ.λ.μ.”, καθώς και σήμα “Απαγορεύεται το προσπέρασμα”.

15 Ήταν το εύρημα του Δικαστηρίου ότι έστω και αν η μαρτυρία του οδηγού του ταξί ήταν ότι δεν είδε τα σήματα, τούτος όφειλε να τα είχε προσέξει.

20 Το πρωτόδικο Δικαστήριο, αφού παρέθεσε τις αρχές που διέπουν το θέμα αμέλειας και συντρέχουσας αμέλειας με αναφορά στη νομολογία (*Στρατιάρχο Ατδ ν. Μιχαήλ* (1989) 1(Ε) Α.Α.Δ. 453, *Panayiotou ν. Μανρου* (1970) 1 C.L.R. 215, *Constantinou ν. Katsouri* (1975) 1 C.L.R. 188, *Kykon Ltd ν. Demetriou* (1982) 1 C.L.R. 453 κ.ά.) καταμέρισε ευθύνη για τη σύγκρουση 80% στον οδηγό του φορτηγού και 20% στον οδηγό του ταξί.

25 Η ευθύνη του εφεσείοντα, σύμφωνα με το πρωτόδικο Δικαστήριο, συνίστατο στο ότι χωρίς να δώσει οποιαδήποτε προειδοποίηση για την πρόθεσή του να στρίψει δεξιά και χωρίς να εξακριβώσει ότι ήταν ασφαλές να το πράξει, άρχισε να στρίβει αποκόπτοντας έτσι την πορεία του αυτοκινήτου που τον ακολουθούσε. Αναφορικά με τον οδηγό του ταξί το Δικαστήριο πα-
30 ρατήρησε ότι “αν ήταν προσεκτικός θα έπρεπε να είχε αντιληφθεί τα προειδοποιητικά σήματα και να τεθεί σε εγρήγορση ή να ελαττώσει ταχύτητα όπως προειδοποιούσαν· επομένως και δε-
35 δομένου ότι είδε το φορτηγό αυτοκίνητο να κινείται στην αριστερή λωρίδα πριν αυτό αρχίσει να στρίβει δεξιά, όφειλε να λάβει υπόψη του το προειδοποιητικό σήμα που απαγόρευε το προσπέρασμα και είτε να ελαττώσει ταχύτητα είτε να δώσει προειδοποιητικό σήμα με την κόρνα του”. Το τελευταίο αυτό συμπέ-
40 ρασμα αναφορικά με την ευθύνη του οδηγού των εφεσιβλήτων είναι κατά τη γνώμη μας σε αντίφαση με την προηγούμενη παρατήρηση του Δικαστηρίου στη σελ.19 της απόφασης (σελ.118 των πρακτικών), όπου αναφέρονται τα ακόλουθα:

“Ο οδηγός των εναγόντων σε μιά τέτοια περίπτωση όπου ο δρόμος ήταν υπεραστικός και όπου υπήρχαν δύο πορείες κυκλοφο-

ρίας είχε κάθε δικαίωμα να διακινείται στη δεξιά λωρίδα, η οποία χρησιμοποιείται για τη διακίνηση αυτοκινήτων που κινούνταν με μεγαλύτερη ταχύτητα. Η λωρίδα αυτή επίσης χρησιμοποιείται ως είναι φυσικό για τα αυτοκίνητα που επιχειρούσαν προσπέρασμα, οπότε ο οδηγός των εναγόντων καλώς συνέχισε να χρησιμοποιεί τη λωρίδα εκείνη όπως είχε πράξει.” 5

Το συμπέρασμα αυτό, κατά τη γνώμη μας, είναι προφανώς λανθασμένο εν όψει της απαγόρευσης για προσπέρασμα στο σημείο εκείνο του δρόμου. Εν πάση περιπτώσει όμως, η αντινομική αυτή θέση αναιρείται, όπως αναφέραμε πιο πάνω, από το μεταγενέστερο στην απόφαση συμπέρασμα του πρωτόδικου Δικαστηρίου για την ευθύνη του οδηγού των εφεσιβλήτων. 10

Η έφεση αυτή στρέφεται μόνο εναντίον του μέρους της απόφασης που αφορά τον καταμερισμό της ευθύνης μεταξύ των δύο οδηγών. Οι αρχές με βάση τις οποίες το Εφετείο επεμβαίνει στα συμπεράσματα του πρωτόδικου Δικαστηρίου αναφορικά με το θέμα καταμερισμού της ευθύνης είναι καλά νομολογημένες και συνοψίζονται στο ότι το θέμα αυτό είναι στην κρίση του πρωτόδικου Δικαστηρίου και το Εφετείο επεμβαίνει μόνο όπου υπάρχει παράβαση αρχής ή ο καταμερισμός της ευθύνης είναι προφανώς εσφαλμένος. (Δείτε, μεταξύ άλλων, *Ekrem v. McLean* (1971) 1 C.L.R. 391, *Zarpeteas v. Touloupou* (1975) 1 C.L.R. 454, *McKenna v. Βουτή και Άλλων* (1992) 1(B) A.A.Δ. 775). 15 20 25

Αφού εξετάσαμε με προσοχή τα γεγονότα όπως τα βρήκε το πρωτόδικο Δικαστήριο, έχουμε καταλήξει στο συμπέρασμα ότι με βάση αυτά, η παρούσα είναι περίπτωση όπου το Εφετείο πρέπει να επέμβει, γιατί ο καταμερισμός στον οποίο προέβηκε το πρωτόδικο Δικαστήριο είναι πρόδηλα εσφαλμένος. 30

Συμφωνούμε ότι η αμέλεια του οδηγού του φορτηγού, εφεσιβλόντα 1, έγκειτο στο ότι χωρίς να εξακριβώσει ότι ήταν ασφαλές να το πράξει, άρχισε να στρίβει δεξιά αποκόπτοντας την πορεία του άλλου οδηγού χωρίς κανένα προειδοποιητικό σήμα. Πρέπει όμως να παρατηρήσουμε ότι το καθήκον του αυτό αμβλυνόταν εν όψει των προειδοποιητικών σημάτων που απαγόρευαν το προσπέρασμα, γεγονός στο οποίο παρέλειψε να αναφερθεί και κατ' ακολουθία να αξιολογήσει το πρωτόδικο Δικαστήριο. 35 40

Επιπρόσθετα βρίσκουμε ότι η ευθύνη του οδηγού των εφεσιβλήτων ήταν υπό τις περιστάσεις πολύ μεγαλύτερη απ' ότι έκρινε το πρωτόδικο Δικαστήριο: παρά το γεγονός ότι διεξήγοντο

5 εργασίες στην σκηνή του ατυχήματος και κατά παράβαση των προειδοποιητικών σημάτων για ελάττωση ταχύτητας και κατά παράβαση του σήματος που απαγόρευε το προσπέρασμα, ο οδηγός του ταξί συνέχισε να οδηγεί με τον τρόπο που οδηγούσε και με ταχύτητα υπερβολική κάτω από τις συνθήκες. Έτσι κρίνουμε ότι η ευθύνη του ήταν κατά πολύ μεγαλύτερη παρά εκείνη την οποία του απέδωσε το πρωτόδικο Δικαστήριο.

10 Στην υπόθεση *Harettinis v. Aristidou* (1969) 1 C.L.R. 28, όπου σε δρόμο υπό κατασκευή και κατά παράβαση των σημάτων για ελάττωση ταχύτητας ο ενάγοντας οδηγούσε με ταχύτητα 40 μίλια την ώρα, με αποτέλεσμα να συγκρουσθεί σε στροφή, τούτος θεωρήθηκε υπεύθυνος κατά 80%. Στην υπόθεση *Φανή ν. Χρίστου Π.Ε.* 7792 ημερ. 31.3.92, μοτοσυκλετιστής που έστριψε δεξιά χωρίς ένδειξη θεωρήθηκε υπεύθυνος κατά 40% για σύγκρουση που έγινε με αυτοκίνητο που τον ακολουθούσε με μεγάλη ταχύτητα πλησίον της συμβολής δρόμων.

20 Με βάση όλες τις πιο πάνω παρατηρήσεις μας ανατρέπουμε τον καταμερισμό της ευθύνης και την καθορίζουμε σε 50% για κάθε οδηγό. Τα έξοδα της έφεσης επιδικάζονται υπέρ των εφεσείοντων.

25 Η έφεση επιτυγχάνει με έξοδα υπέρ των εφεσείοντων.