

αδικοπρακτικής συμπεριφοράς του ζημιογόνου αποτελέσματος, όσο και ως προς τον βαθμό (βαρύτητα) του πταίσματος και του ποσοστού, κατά το οποίο πρέπει να μειωθεί η αποζημίωση, διότι η κρίση σχηματίζεται από την αναιρετική ανέλεγκτη εκτίμηση πραγματικών γεγονότων, χωρίς την υπαγωγή της σε νομική έννοια. Εξάλλου η παράβαση διατάξεων του ΚΟΚ δεν θεμελιώνει αυτή καθαυτή υπαιτιότητα στην επέλευση αυτοκινητικού ατυχήματος, αποτελεί όμως στοιχείο, η στάθμιση του οποίου από το δικαστήριο της ουσίας θα κριθεί σε σχέση με την ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ της συγκεκριμένης πράξης και του επελθόντος αποτελέσματος.

Τέλος, κατά την έννοια του άρθρου 559 αριθ. 19 του ΚΠολΔ λόγος για αναίρεση απόφασης επειδή δεν έχει νόμιμη βάση ιδρύεται, όταν δεν προκύπτουν επαρκώς από τις παραδοχές της τα περιστατικά που είναι αναγκαία, στη συγκεκριμένη περίπτωση, για την κρίση του δικαστηρίου περί της συνδρομής των νόμιμων όρων και προϋποθέσεων της διάταξης που εφαρμόστηκε ή περί της μη συνδρομής τούτων, η οποία αποκλείει την εφαρμογή της, καθώς και όταν η απόφαση έχει ανεπαρκείς ή αντιφατικές αιτιολογίες σχετικά με το χαρακτηρισμό των περιστατικών που έγιναν δεκτά και έχουν ουσιώδη επιρροή στην έκβαση της δίκης (Ολ. ΑΠ 1/1999). Αντίθετα, δεν υπάρχει έλλειψη νόμιμης βάσης, όταν πρόκειται για ελλείψεις, αναγόμενες στην εκτίμηση των αποδείξεων και μάλιστα στην ανάλυση στάθμιση και αιτιολόγηση του συναγόμενου απ' αυτές

συμπεράσματος γιατί το δικαστήριο προβαίνει στην κρίση του αυτή, ανέλεγκτα (άρθρο 561 παρ.1 ΚΠολΔ) εκτός αν δεν είναι σαφές το πόρισμα και για το λόγο αυτόν είναι αδύνατος ο αναιρετικός έλεγχος.

Στην προκειμένη περίπτωση, το Εφετείο με την προσβαλλόμενη υπ' αριθμ. [REDACTED]/2007 απόφαση του δέχθηκε ανελέγκτως ως προκύψαντα από τις αποδείξεις τα ακόλουθα κρίσιμα πραγματικά περιστατικά: « Στις 24-7-2004 περί ώρα 18.30 ημέρα Σάββατο, στη χ/θ2 της Ε.Ο Κάστρου - Ορχομενού συγκρούστηκαν το υπ' αριθμ. κυκλοφορίας [REDACTED] 1777 Ι.Χ.Ε αυτοκίνητο RENAULT τύπου MEGANE, που ανήκει στην ιδιοκτησία της εναγομένης [REDACTED] και ήταν ασφαλισμένο στην εναγομένη ασφαλιστική εταιρεία « [REDACTED] [REDACTED] » και η υπ' αριθμ. κυκλοφορίας [REDACTED] 0953 δίκυκλη μοτοσυκλέτα. Το Ι.Χ.Ε αυτοκίνητο το οδηγούσε η πιο πάνω εναγομένη [REDACTED] και τη δίκυκλη μοτοσυκλέτα ο αλλοδαπός (Πακιστανός) [REDACTED] του [REDACTED]. Αποτέλεσμα της σύγκρουσης ήταν, μεταξύ άλλων, ο θανάσιμος τραυματισμός του πιο πάνω οδηγού της δίκυκλης μοτοσυκλέτας καθώς και του ομοεθνούς του [REDACTED] [REDACTED] που επέβαινε στην ίδια μοτοσυκλέτα. Οι ειδικότερες συνθήκες του ατυχήματος έχουν ως εξής: Η Επ. Ο Κάστρου — Ορχομενού είναι μονής κατεύθυνσεως με πλάτος οδοστρώματος 0 5,30 μ. και ερείσματος 0 ,50 μ. και με δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση . Η κυκλοφορία των οχημάτων ήταν κανονική, οι

καρικές συνθήκες καλές με ηλιοφάνεια, η κατάσταση της οδού ξηρά, είχε φως της ημέρας και η κυκλοφορία των οχημάτων ήταν κανονική. Το όριο ταχύτητα οριζόταν με ρυθμιστική πινακίδα στα 80 χιλ. την ώρα για το Ι.Χ.Ε αυτοκίνητο και στα 70 χιλ/τρα την ώρα για τη δίκυκλη μοτοσικλέτα. Και τα δύο οχήματα είχαν την ίδια κατεύθυνση από Ορχομενό προς Θήβα. Οι συγκρουσθείσες επιφάνειες είναι α) του Ι.Χ.Ε αυτοκινήτου το εμπρόσθιο τμήμα και βρέθηκαν σπασμένος ο υαλοπίνακας (παρμπρίζ) στραβωμένο καπό μηχανής σπασμένος προφυλακτήρας, σπασμένη ποδιά, σπασμένο δεξί φανάρι στα φώτα πορείας, σπασμένο δεξί γυαλί φλας, σπασμένη μετώπη, σπασμένο ψυγείο κινητήρος, καθώς και οι αερόσακοι ανοιγμένοι και β) της δίκυκλης μοτοσικλέτας η οπίσθια πλευρά της και βρέθηκαν στραβωμένο ψαλίδι, σπασμένο το πίσω φανάρι, είχε στραβώσει η βάση σέλας, (καθίσματος), στραβωμένος ο πίσω τροχός και σπασμένο το πλαστικό, στραβωμένο το δεξί αμορτισέρ, σπασμένο το πίσω γυαλί των φλας, στραβωμένη εξάτμιση.

Από τη συνεκτίμηση όλων των αποδεικτικών στοιχείων αποκλειστικά υπαίτια του ατυχήματος και του εξ αυτού θανάσιμου τραυματισμού των δύο πιο πάνω ατόμων, δηλαδή του οδηγού και του επιβαίνοντος της μοτοσικλέτας, είναι η πιο πάνω οδηγός του Ι.Χ.Ε αυτοκινήτου. Ειδικότερα η [REDACTED] οδηγώντας το [REDACTED] 1777 Ι.Χ.Ε αυτοκίνητο κάτω από τις προαναφερόμενες άριστες συνθήκες κυκλοφορίας από αμέλεια της, δεν οδηγούσε με σύνεση και

διαρκώς τεταμένη την προσοχή της και εκινείτο με υπερβολική ανώτερη του επιτρεπομένου ανωτάτου ορίου των 80 χιλ/τρων την ώρα ταχύτητα, που ανερχόταν τουλάχιστον σε 120 χ/τρα την ώρα κατά παράβαση των άρθρων 12 παρ. 1 και 20 παρ. 2 του Ν. 2696/99, με αποτέλεσμα να μην αντιληφθεί εγκαίρως την έμπροσθεν του οχήματος της κανονική κίνηση της δίκυκλης μοτοσικλέτας εντός του νομίμου ορίου ταχύτητας και κανονικά να την προσπεράσει, αλλά να την αντιληφθεί καθυστερημένα και αφού το αυτοκίνητο της ευρισκόταν πολύ κοντά στη μοτοσικλέτα. Λόγω δε της υπερβολικής ταχύτητας που οδηγούσε το αυτοκίνητο της να μη μπορέσει να προβεί σε οποιοδήποτε αποφευκτικό ελιγμό της συγκρούσεως, όπως πέδηση, στροφή αριστερά κλπ, αλλά να επιπέσει με σφοδρότητα με το εμπρόσθιο τμήμα του στο πίσω μέρος της μοτοσικλέτας η οποία αφού σύρθηκε επί τρία μέτρα στην πορεία της, το Ι.Χ.Ε αυτοκίνητο την ανέτρεψε και την παρέσυρε στο αριστερό του οδοστρώματος σε απόσταση 33 μέτρα και στη συνέχεια μετά διαγώνια δεξιά πλαγιολίσθηση επί 23,8 μ., αφού το σώμα του οδηγού εκτινάχθηκε επί του οδοστρώματος, εξετράπη δεξιά του οδοστρώματος και ακινητοποιήθηκε εντός αυτού σε απόσταση (άλλων) 31,5 μέτρων. Το δε Ι.Χ.Ε αυτοκίνητο με τον επιβαίνοντα της μοτοσικλέτας στον υαλοπίνακα (παρμπρίζ), μετά πλαγιολίσθηση 48 μέτρων ακινητοποιήθηκε στο άκρο δεξιό του οδοστρώματος, όπου εκτινάχθηκε μετά τρία μέτρα και το σώμα του επιβαίνοντος (βλ. το σχεδιάγραμμα με το

υπόμνημα της Τροχαίας). Η εναγομένη οδηγός ισχυρίζεται ότι υπαίτιος του ατυχήματος είναι ο πιο πάνω οδηγός της μοτοσικλέτας γιατί ενώ αυτή επιχείρησε νόμιμη από αριστερά προσπέραση, τη στιγμή που το αυτοκίνητο της ευρισκόταν στο ύψος της μοτοσικλέτας, ο άνω αλλοδαπός οδηγός επιχείρησε αιφνίδιο ελιγμό από το άκρο δεξιό του ρεύματος πορείας της προς τα αριστερά, με σαφή πρόθεση να επιχειρήσει επιτόπια αναστροφή χωρίς να ελέγξει και χωρίς τη χρήση του δείκτη κατεύθυνσης (φλας), με αποτέλεσμα να αποκλείσει ξαφνικά την πορεία του Ι.Χ.Ε αυτοκινήτου και τα δύο οχήματα να συγκρουσθούν.

Όμως, οι ισχυρισμοί αυτοί όχι μόνο δεν επιβεβαιώνονται, αλλά αναιρούνται, από όλα τα στοιχεία της απόδειξης και ειδικότερα: α) Από την έκθεση εξέτασης κατηγορουμένου της ίδιας της εναγομένης οδηγού που δόθηκε λίγες ώρες μετά το ατύχημα (24-7-2004 ώρα 00.10'). Την προανακριτική κατάθεση του επιβαίνοντος του αυτοκινήτου της εναγομένης [REDACTED], γ) το σχεδιάγραμμα της Τροχαίας στην οποία το πιθανό σημείο συγκρούσεως σημειώνεται στη δεξιά λωρίδα κυκλοφορίας όπου σημειώνονται και αρχικά ίχνη συρσίματος της μοτοσικλέτας μήκους 3- μ. σε ευθεία και όχι σε πλάγια γραμμή. δ) την έκθεση αυτοψίας και τις πιο πάνω εκθέσεις πραγματογνωμοσύνης που αναφέρουν ότι τα σημεία συγκρούσεως των οχημάτων είναι το εμπρόσθιο του Ι.Χ.Ε αυτοκινήτου και η οπίσθια πλευρά της δίκυκλης μοτοσικλέτας, ενώ στην περίπτωση αιφνίδιου

ελιγμού προς τ' αριστερά της μοτοσικλέτας η συγκρουσθείσα επιφάνεια αυτής έπρεπε να είναι η πλάγια αριστερή..... Πραγματικά γεγονότα προς θεμελίωση υπαιτιότητας ή οποιουδήποτε βαθμού συνυπαιτιότητας του οδηγού της μοτοσικλέτας για την επέλευση του ατύχηματος δεν αποδείχθηκαν . Η έλλειψη αδείας ικανότητας οδηγού ανεξάρτητα από την παράβαση του Κ.Ο.Κ, δεν αποδείχθηκε ότι συνετέλεσε αιτιωδώς προς το ατύχημα. Ομοίως δεν αποδείχθηκε συντρέχον πταίσμα των θανόντων στην επέλευση του θανατηφόρου αποτελέσματος από τον τραυματισμό τους επειδή δεν φορούσαν προστατευτικό κράνος, δεδομένου ότι σύμφωνα με τις εκθέσεις νεκροψίας ο θάνατος αυτών προήλθε από βαριές κακώσεις σώματος και όχι μόνο κακώσεις στο κεφάλι. Κατόπιν αυτών όλοι οι ισχυρισμοί των εναγομένων για αποκλειστική υπαιτιότητα ή συνυπαιτιότητα του οδηγού της μοτοσικλέτας και συντρέχοντος πταίσματος και των δύο θανόντων επειδή δε φορούσαν προστατευτικό κράνος, είναι απορριπτέοι ως αβάσιμοι.»

Με βάση τις παραπάνω παραδοχές το Εφετείο εξαφάνισε κατά ένα μέρος την υπ'αρ. █████/2006 οριστική απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου Αθηνών ως προς τις από 6.6.2005 και 2.9.2005 αγωγές των αναιρεσιβλήτων, τις οποίες στη συνέχεια με την επίσης προσβαλλόμενη υπ' αριθμ. █████/2011 απόφασή του δέχθηκε εν μέρει ως κα'ουσίαν βάσιμες, ενώ το πρωτοβάθμιο δικαστήριο είχε δεχθεί ότι αποκλειστικά υπαίτιος για το επίδικο τροχαίο

ατύχημα ήταν ο οδηγός της δίκυκλης μοτοσικλέτας. Με τις παραπάνω παραδοχές του όμως δεν διέλαβε στην πρώτη των προσβαλλομένων αποφάσεων του ως προς τα ζητήματα: α) της υπαιτιότητας-συνυπαιτιότητας των ως άνω εμπλακέντων στο επίδικο αυτοκινητικό ατύχημα προσώπων ως προς την πρόκληση αυτού και β) της συνυπαιτιότητας ως προς την έκταση της ζημίας των προσώπων εξαιτίας του αυτοκινητικού αυτού ατυχήματος (στέρξης διατροφής και επιδίκασης χρηματικής ικανοποίησης λόγω ψυχικής οδύνης τους), που ασκούν ουσιώδη επίδραση στην έκβαση της δίκης, δηλονότι της ουσιαστικής βασιμότητας ή μη των ενδίκων αγωγών, πλήρεις, σαφείς και χωρίς αντιφάσεις αιτιολογίες. Ειδικότερα δεν διευκρινίζεται με σαφήνεια και πειστικότητα ότι ο οδηγός της υπ' αριθμ. κυκλοφορίας [REDACTED] 0953 δίκυκλης μοτοσικλέτας [REDACTED] του [REDACTED] οδηγούσε κατά το χρόνο του επιδικου ατυχήματος σύμφωνα με τους κανόνες του ΚΟΚ» με σύνεση και επιμέλεια και ότι δεν επιχείρησε αιφνιδιαστικά μέσα στο οδόστρωμα κίνηση από τα δεξιά προς τα αριστερά, όταν η [REDACTED] οδηγώντας το υπ' αριθμ. κυκλοφορίας [REDACTED] 1777 ΙΧΕ αυτοκίνητό της επιχείρησε να προσπεράσει από αριστερά την παραπάνω μοτοσικλέτα. Επίσης η αιτιολογία ως προς την απόρριψη της ένστασης του συντρέχοντος πταιίσματος των θανόντων, οδηγού και του επιβάτη της δίκυκλης μοτοσικλέτας ως προς την επέλευση του θανάτου τους λόγω του ότι δεν φορούσαν προστατευτικό κράνος είναι ανεπαρκής, καθόσον μόνο η αναφορά στην προσβαλλόμενη

απόφαση ότι «ο θάνατος αυτών προήλθε από βαριές κακώσεις σώματος και όχι μόνο κακώσεις στο κεφάλι» δεν δικαιολογεί το συμπέρασμα για τη μη ευθύνη των δύο παθόντων-θανάσιμα τραυματισθέντων, καθόσον δεν προσδιορίζεται σε ποία μέρη του σώματός τους επήλθαν οι κακώσεις και ότι εξ αιτίας αυτών και μόνο θα επήρχετο ο θάνατός τους και ότι οι κακώσεις στην κεφαλή καθενός αυτών, λόγω του ότι δεν έφεραν το προστατευτικό κράνος, δεν συνετέλεσαν καθόλου στην επέλευση του θανάτου τους. Επομένως ο από το άρθρο 559 αρ.19 ΚΠολΔ μόνος λόγος της κρινόμενης αίτησης αναίρεσης πρέπει να γίνει δεκτός ως βάσιμος κατ'ουσίαν.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Εισηγούμαι την παραδοχή της από 24-1-2012 αίτησης για αναίρεση των υπ' αριθμ. ██████████/2007 και ██████████/2011 αποφάσεων του Εφετείου Αθηνών.

Αθήνα, 13-12-2012

Ο ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ ΑΡΕΟΠΑΓΙΤΗΣ

