

Αριθμός 199/2018

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΑΡΕΙΟΥ ΠΑΓΟΥ

Δ' Πολιτικό Τμήμα

Συγκροτήθηκε από τους Δικαστές: Ειρήνη Κιουρκτσόγλου - Πετρουλάκη, Αντιπρόεδρο του Αρείου Πάγου, Χαράλαμπο Καλαματιανό, Ειρήνη Καλού, Σοφία Ντάντου και Μαρία Τζανακάκη, Αρεοπαγίτες.

Συνήλθε σε δημόσια συνεδρίαση στο Κατάστημά του, στις 6 Οκτωβρίου 2017, με την παρουσία και του Γραμματέα Αθανασίου Λιάπη, για να δικάσει μεταξύ:

Του αναιρεσεύοντος: Α. Μ. του Χ., κατοίκου ..., ο οποίος εκπροσωπήθηκε από τον πληρεξούσιο δικηγόρο του Δημήτριο Ντοκατζή.

Των αναιρεσιβλήτων: 1) Φ. Π. του Α., 2) Α. Π. του Θ., κατοίκων ..., οι οποίοι δεν παραστάθηκαν, ούτε εκπροσωπήθηκαν στο ακροατήριο και 3) ανώνυμης ασφαλιστικής εταιρίας με την επωνυμία "...", που εδρεύει στην ... και εκπροσωπείται νόμιμα, η οποία εκπροσωπήθηκε από τον πληρεξούσιο δικηγόρο της Χαράλαμπο Δρακόπουλο με δήλωση του άρθρου 242 παρ. 2 ΚΠολΔ.

Η ένδικη διαφορά άρχισε με την από 6-7-2010 αγωγή του ήδη αναιρεσεύοντος, που κατατέθηκε στο Μονομελές Πρωτοδικείο Θεσσαλονίκης.

Εκδόθηκαν οι αποφάσεις: 16679/2012 εν μέρει οριστική και 7749/2014 οριστική του ίδιου Δικαστηρίου και 1996/2015 του Μονομελούς Εφετείου Θεσσαλονίκης.

Την αναίρεση της τελευταίας απόφασης ζητεί ο αναιρεσεύων με την από 15-2-2016 αίτησή του.

Κατά τη συζήτηση της υπόθεσης αυτής, με Εισηγήτρια την Αρεοπαγίτη Μαρία Τζανακάκη, που εκφωνήθηκε από το πινάκιο, παραστάθηκαν μόνο ο αναιρεσεύων και η 3η των αναιρεσιβλήτων όπως σημειώνεται πιο πάνω.

Ο πληρεξούσιος του αναιρεσεύοντος ζήτησε την παραδοχή της αίτησης αναίρεσης και την καταδίκη του αντιδίκου μέρους στη δικαστική δαπάνη.

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΟ

Κατά την έννοια του άρθρου 576 παρ. 2 ΚΠολΔ, αν κατά τη συζήτηση της αναίρεσης δεν εμφανισθεί ή εμφανισθεί αλλά δεν λάβει μέρος με τον τρόπο που ορίζει ο νόμος κάποιος από τους διαδίκους, ο Άρειος Πάγος ερευνά αυτεπαγγέλτως, αν ο απολειπόμενος διάδικος επέσπευσε εγκύρως τη συζήτηση, οπότε συζητεί την υπόθεση σαν να ήταν παρόντες οι διάδικοι, ή, αν τη συζήτηση επέσπευσε ο αντίδικος του απολειπομένου διαδίκου, οπότε εξετάζει αυτεπαγγέλτως, αν κλητεύθηκε νόμιμα και εμπρόθεσμα. Αν η κλήση για συζήτηση δεν επιδόθηκε νόμιμα και εμπρόθεσμα ο Άρειος Πάγος κηρύσσει απαράδεκτη τη συζήτηση και η υπόθεση επαναφέρεται για συζήτηση με νέα κλήτευση. Στην αντίθετη περίπτωση προχωρεί στη συζήτηση παρά την απουσία εκείνου που έχει κλητευθεί (ΑΠ 242/2015, ΑΠ 546/2015, ΑΠ 1726/ 2013). Στην προκειμένη περίπτωση από τα πρακτικά της δίκης και τα

διαδικαστικά έγγραφα προκύπτει ότι η κρινόμενη από 15-2-2016 (αρ. .../2016) αίτηση για την αναίρεση της υπ' αρ. 1996/2015 οριστικής απόφασης του Μονομελούς Εφετείου Θεσσαλονίκης, που εκδόθηκε με την ειδική διαδικασία των διαφορών για ζημίες από αυτοκίνητο, καθώς και από τη σύμβαση ασφάλισης αυτού (άρθρ. 681Α ΚΠολΔ), είχε προσδιοριστεί για τη σημερινή δικάσιμο, με αριθμό πινακίου ..., σύμφωνα με την κάτω από αυτήν Πράξη της Προέδρου του Τμήματος (άρθρ. 568 παρ. 2 - 4 ΚΠολΔ). Εξάλλου, από τις υπ' αρ. ... /20-1-2017 εκθέσεις επίδοσης του αρμόδιου δικαστικού επιμελητή του Πρωτοδικείου Καρδίτσας, Σ. Μ., τις οποίες προσκομίζει και επικαλείται νόμιμα ο ανααιρεσείων, προκύπτει ότι, μετά από έγγραφη παραγγελία του πληρεξουσίου δικηγόρου του ανααιρεσείοντα, ο οποίος επισπεύδει τη συζήτηση της αναίρεσης, αυτή κοινοποιήθηκε νόμιμα και εμπρόθεσμα, κατά τις διατάξεις των άρθρων 124 παρ. 1 και 128 παρ. 1 ΚΠολΔ, στους 1ο και 2ο των ανααιρεσιβλήτων, Φ. Π. και Α. Π., αντίστοιχα, για να παραστούν κατά την ανωτέρω δικάσιμο. Ωστόσο, όπως προκύπτει από τα ταυτάριθμα με την απόφαση αυτή πρακτικά δημόσιας συνεδρίασης του Δικαστηρίου τούτου, κατά την εκφώνηση της υπόθεσης με τη σειρά της από το οικείο πινάκιο, δεν εμφανίστηκαν οι ανωτέρω 1ος και 2ος των ανααιρεσιβλήτων, ούτε και κατέθεσαν δήλωση μη παράστασης, κατ' άρθρ. 242 παρ. 2 ΚΠολΔ, αλλά παραστάθηκαν νομίμως και προσηκόντως μόνον ο επισπεύδων τη συζήτηση της αίτησης αναίρεσης ανααιρεσείων και 3η αναηρεσιβλήτη ασφαλιστική εταιρεία.

Επομένως, αφού οι 1ος και 2ος των ανααιρεσιβλήτων δεν εμφανίστηκαν ενώπιον του Δικαστηρίου τούτου, αν και κλητεύτηκαν νόμιμα και εμπρόθεσμα, πρέπει, σύμφωνα με την προαναφερόμενη διάταξη του άρθρου 576 παρ. 2 περ. α' και γ' ΚΠολΔ, να προχωρήσει η συζήτηση της αίτησης αναίρεσης, ως προς τους λοιπούς διαδίκους, που εκπροσωπούνται νόμιμα από πληρεξούσιο δικηγόρο και παρά την απουσία αυτών.

Η κρινόμενη από 15-2-2016 (αρ. .../2016) αίτηση για την αναίρεση της υπ' αρ. 1996/2015 οριστικής ως άνω απόφασης του Μονομελούς Εφετείου Θεσσαλονίκης έχει ασκηθεί νόμιμα, εμπρόθεσμα και πρέπει να ερευνηθεί ως προς το παραδεκτό και βάσιμο των κατ' ιδίαν λόγων αυτής (άρθρο 577 παρ. 1 και 3 ΚΠολΔ).

Από τις διατάξεις των άρθρων 297, 298, 299, 300, 330 εδ. β' και 914 ΑΚ συνάγεται, ότι η αδικοπρακτική ευθύνη προς αποζημίωση προϋποθέτει συμπεριφορά παράνομη και υπαίτια, επέλευση ζημίας και αιτιώδη σύνδεσμο μεταξύ της συμπεριφοράς του δράστη και της ζημίας. Παράνομη είναι η συμπεριφορά που αντίκειται σε απαγορευτικό ή επιτακτικό κανόνα δικαίου, ο οποίος απονέμει δικαίωμα ή προστατεύει συγκεκριμένο συμφέρον του ζημιωθέντος, μπορεί δε η συμπεριφορά αυτή να συνίσταται σε θετική ενέργεια ή σε παράλειψη ορισμένης ενέργειας. Μορφή υπαιτιότητας είναι και η αμέλεια, η οποία υπάρχει, όταν δεν καταβάλλεται η επιμέλεια, που απαιτείται στις συναλλαγές, δηλαδή αυτή, που αν καταβαλλόταν, με μέτρο τη συμπεριφορά του μέσου συνετού και επιμελούς ανθρώπου του κύκλου δραστηριότητας του ζημιώσαντος, θα καθιστούσε δυνατή την αποτροπή του παράνομου και ζημιογόνου αποτελέσματος. Αιτιώδης σύνδεσμος υπάρχει, όταν η παράνομη και υπαίτια συμπεριφορά του δράστη ήταν, σύμφωνα με τα διδάγματα της κοινής πείρας, ικανή, κατά τη συνηθισμένη και κανονική πορεία των πραγμάτων, να επιφέρει τη ζημία και την επέφερε στη συγκεκριμένη περίπτωση. Η κρίση του δικαστηρίου της ουσίας, ότι τα πραγματικά περιστατικά που δέχθηκε ως αποδειχθέντα, επιτρέπουν το συμπέρασμα να θεωρηθεί, κατά τα διδάγματα της κοινής πείρας, ορισμένο γεγονός ως πρόσφορη αιτία της ζημίας υπόκειται στον έλεγχο του Αρείου Πάγου, γιατί είναι κρίση

νομική, αναγόμενη στην ορθή ή μη υπαγωγή από το δικαστήριο της ουσίας των διδαγμάτων της κοινής πείρας στην αόριστη νομική έννοια της αιτιώδους συνάφειας. Δεν αποκλείεται καταρχήν η ύπαρξη του αιτιώδους συνδέσμου από το γεγονός, ότι στο αποτέλεσμα συνετέλεσε και συνυπαιτιότητα του βλαβέντος, εφόσον δεν διακόπτεται ο αιτιώδης σύνδεσμος. Ειδικότερα, από τις διατάξεις αυτές συνάγεται, ότι οι έννοιες της αμέλειας και της συνυπαιτιότητας είναι νομικές και επομένως η κρίση του δικαστηρίου της ουσίας ως προς τη συνδρομή ή όχι συντρέχοντος πταίσματος του ζημιωθέντος κατά την επέλευση της ζημίας, υπόκειται στον έλεγχο του Αρείου Πάγου ως προς το εάν τα περιστατικά, που το δικαστήριο της ουσίας δέχεται ανελέγκτως ως αποδειχθέντα, συγκροτούν την έννοια του συντρέχοντος πταίσματος. Αντιθέτως, ο καθορισμός της βαρύτητας του πταίσματος και του ποσοστού, κατά το οποίο πρέπει να μειωθεί η αποζημίωση, αφορά εκτίμηση πραγμάτων, που δεν ελέγχεται ακυρωτικώς. Τα πιο πάνω έχουν εφαρμογή και στην περίπτωση του άρθρου 10 του ν. ΓΠΝ/1911, ως προς την υπαιτιότητα των οδηγών των συγκρουσθέντων αυτοκινήτων, κατά το οποίο είναι εφαρμοστέα η διάταξη του άρθρου 914 ΑΚ. 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 (ΑΠ 52/2016, ΑΠ 848/2015, ΑΠ 869/2013), ενώ μόνη η τήρηση των ελαχίστων υποχρεώσεων που επιβάλλει ο ΚΟΚ, στους οδηγούς των οχημάτων κατά την οδήγησή τους, δεν αίρει την υποχρέωσή τους να συμπεριφέρονται και πέραν των ορίων τούτων, όταν οι περιστάσεις το επιβάλλουν για την αποτροπή ζημιογόνου γεγονότος ή τη μείωση των επιζήμιων συνεπειών (ΑΠ 1500/2002, ΑΠ 1070/2001). Περαιτέρω, από τα άρθρα 12 και 19 του Ν. 2696/1999 (ΚΟΚ), ορίζονται υποχρεώσεις και κανόνες προς τους οποίους πρέπει να συμμορφώνεται ο οδηγός κάθε οχήματος, προκειμένου να αποφεύγονται, κατά το δυνατόν, ατυχήματα πεζών και οχημάτων. Ειδικότερα: κατά το άρθρ. 12 παρ. 1, "οι χρησιμοποιούντες τις οδούς, πρέπει, να αποφεύγουν οποιαδήποτε συμπεριφορά, η οποία είναι ενδεχόμενο μεταξύ άλλων να εκθέσει σε κίνδυνο πρόσωπα, ενώ οι οδηγοί υποχρεούνται να οδηγούν με σύνεση και διαρκώς τεταμένη την προσοχή τους...". Επίσης, α) κατά το άρθρ. 19 παρ. 1 "ο οδηγός του οδικού οχήματος, επιβάλλεται να έχει τον έλεγχο του οχήματός του, ώστε να μπορεί σε κάθε στιγμή να εκτελέσει τους απαιτούμενους χειρισμούς", β) κατά το άρθρ. 19 παρ. 2, "ο οδηγός επιβάλλεται να έχει τον έλεγχο του οχήματός του και πρέπει να έχει την επιβαλλόμενη από τις περιστάσεις ταχύτητα, η οποία μπορεί να είναι και κατώτερη της προβλεπόμενης από το νόμο, κυρίως σε κατοικημένες περιοχές και έχει υποχρέωση να τη μειώνει μέχρι διακοπής της πορείας του, όταν οι περιστάσεις το επιβάλλουν κατά δε την παρ. 3, "ιδιαίτερα ο οδηγός επιβάλλεται να μειώνει την ταχύτητα του οχήματός του σε τμήματα της οδού με περιορισμένο πεδίο ορατότητας... πλησίον των ισόπεδων οδικών κόμβων...". Σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ. 1 του Ν. 2696/ 1999 - ΚΟΚ για την εφαρμογή του Κώδικα αυτού, νοείται ως ισόπεδος οδικός κόμβος "κάθε ισόπεδη συμβολή, διακλάδωση ή διασταύρωση οδών, συμπεριλαμβανομένων και των ελεύθερων χώρων που σχηματίζονται από αυτές". Εξάλλου, παραχώρηση προτεραιότητας, κατά το ίδιο άρθρο 2 του Ν. 2696/1999 - ΚΟΚ, είναι "η υποχρέωση οδηγού οχήματος να μη συνεχίσει ή επαναλάβει την κίνηση ή τους ελιγμούς του, εάν, ενεργώντας κατ' αυτόν τον τρόπο μπορεί να υποχρεώσει τους οδηγούς άλλων

οχημάτων να μεταβάλλουν απότομα την κατεύθυνση ή την ταχύτητα των οχημάτων τους" (ΑΠ 144/2017). Κατά δε τη διάταξη του άρθρου 16 παρ. 1 του παραπάνω νόμου ορίζεται ότι, "στο οδικό δίκτυο της χώρας ισχύει η δεξιά κατεύθυνση κυκλοφορίας...", κατά δε την παρ. 4 του ίδιου άρθρου ορίζεται ότι "ο οδηγός δεν επιτρέπεται να κυκλοφορεί σε οδόστρωμα που προορίζεται για την αντίθετη προς την κατεύθυνσή του κυκλοφορία...". Επίσης, κατά το άρθρο 4 παρ. 3 ορίζεται ότι "οι ρυθμιστικές της κυκλοφορίας πινακίδες ... μέχρι ... τοποθετούνται για να πληροφορούν αυτούς που χρησιμοποιούν τις οδούς για τις ειδικές υποχρεώσεις, περιορισμούς ή απαγορεύσεις, προς τις οποίες πρέπει αυτοί να συμμορφώνονται. Η σημασία των πινακίδων είναι: ... Υποχρεωτική παραχώρηση προτεραιότητας. Η πινακίδα αυτή σημαίνει ότι στον κόμβο προ του οποίου τοποθετείται ο οδηγός πρέπει να παραχωρούν την προτεραιότητα στα οχήματα, τα οποία κινούνται στην άλλη οδό.... υποχρεωτική διακοπή πορείας. 1) Η πινακίδα αυτή που τοποθετείται πριν από τον κόμβο σημαίνει υποχρεωτική διακοπή πορείας του οχήματος πριν από την είσοδο στον κόμβο και παραχώρηση προτεραιότητας στα οχήματα τα οποία κινούνται στην οδό, προς την οποία πλησιάζει. 2) Η αυτή πινακίδα που τοποθετείται σε άλλα σημεία, πλην κόμβου, σημαίνει υποχρεωτική διακοπή πορείας του οχήματος στη θέση της πινακίδας και μη εκ νέου εκκίνηση μέχρις ότου βεβαιωθεί ο οδηγός του ότι μπορεί να το πράξει χωρίς κίνδυνο". Περαιτέρω, με τη διάταξη του άρθρου 26 παρ. 1 του ίδιου κώδικα ορίζεται ότι "ο οδηγός που πλησιάζει σε ισόπεδο οδικό κόμβο υποχρεούται να καταβάλει ιδιαίτερη προσοχή για να μην προκαλέσει επί του κόμβου κίνδυνο ή παρακώλυση της κυκλοφορίας, ρυθμίζοντας την ταχύτητα του οχήματός του, ώστε να μπορεί να διακόψει την πορεία αυτού για να διέλθουν τα οχήματα που έχουν προτεραιότητα". Επομένως, δεν αποκλείεται κατά τις περιστάσεις να κριθεί συνυπαίτιος και ο οδηγός, ο οποίος πλησιάζοντας σε ισόπεδο κόμβο, αν και είχε προτεραιότητα, κατά παράβαση των ως άνω διατάξεων των άρθρων 12 και 19 ΚΟΚ, δεν οδηγούσε το όχημά του με σύνεση και τεταμένη την προσοχή του, ρυθμίζοντας την ταχύτητά του, ώστε να αποφύγει τυχόν ατύχημα επί του κόμβου, εφόσον η προτεραιότητα του τελευταίου δεν είναι απόλυτη (ΑΠ 1658/2002). Επίσης, η διάταξη του άρθρου 27 παρ. 1 περ. 1 του ίδιου νόμου Ν. 2696/1999 ορίζει ότι "αυτοί που χρησιμοποιούν τις οδούς οφείλουν να καταβάλλουν ιδιαίτερη προσοχή όταν πλησιάζουν ή διασχίζουν σιδηροδρομικές διαβάσεις και να τηρούν τους πιο κάτω κανόνες: α)..., β) προ ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης χωρίς κινητά φράγματα ή φωτεινή σηματοδότηση, που επισημαίνεται με πινακίδες υποχρεωτικής διακοπής πορείας ... και πλησίον σιδηροδρομικής διάβασης με πινακίδα ..., ο οδηγός υποχρεούται να διακόπτει την πορεία του στην ειδική προς τούτο γραμμή ή σε περίπτωση που δεν υπάρχει τέτοια, στη θέση που βρίσκονται οι πινακίδες και να μην εκκινεί, αν δεν βεβαιωθεί ότι δεν πλησιάζει σιδηροδρομικός συρμός". Εξάλλου, κατά το άρθρο 2 του ίδιου κώδικα η πινακίδα ... προειδοποιεί για "κίνδυνο λόγω άμεσης γειτονίας ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης, χωρίς κινητά φράγματα, διπλής ή πολλαπλής σιδηροδρομικής γραμμής". Τέλος, κατά το άρθρο 42 παρ. 1 του ίδιου Ν. 2696/1999 ορίζεται ότι "απαγορεύεται η οδήγηση κάθε οδικού οχήματος σε οδηγό, ο οποίος βρίσκεται υπό την επίδραση οινοπνεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων, που σύμφωνα με τις οδηγίες χρήσης τους ενδέχεται να επηρεάζουν την οδηγική ικανότητα του οδηγού", ενώ κατά την παράγραφο 6 του άρθρου αυτού ορίζεται ότι "όποιος διαπιστώνεται ότι οδηγεί όχημα υπό την επίδραση οινοπνεύματος τιμωρείται με πρόστιμο... εάν η μεγίστη συγκέντρωση οινοπνεύματος στο αίμα του

κυμαίνεται από 0,50 γρ/ανά λίτρο".

Με το άρθρο 559 αριθ. 1 του Κ.Πολ.Δ., ιδρύεται λόγος αναίρεσης αν παραβιάστηκε κανόνας του ουσιαστικού δικαίου, στον οποίο περιλαμβάνονται και οι ερμηνευτικοί κανόνες των δικαιοπραξιών. Κατά την έννοια της διάταξης αυτής, ο κανόνας δικαίου παραβιάζεται, αν δεν εφαρμοστεί, ενώ συντρέχουν οι προϋποθέσεις για την εφαρμογή του, ή αν εφαρμοστεί, ενώ δεν συντρέχουν οι προϋποθέσεις αυτές, καθώς και αν εφαρμοστεί εσφαλμένα, η δε παραβίαση εκδηλώνεται, είτε με ψευδή ερμηνεία, είτε με κακή εφαρμογή, δηλαδή με εσφαλμένη υπαγωγή (Ολ.ΑΠ 7/2006, 4/2005). Με τον συγκεκριμένο λόγο αναίρεσης ελέγχονται τα σφάλματα του δικαστηρίου κατά την εκτίμηση του νόμου βασίμου της αγωγής ή των ισχυρισμών των διαδίκων, καθώς και τα νομικά σφάλματα κατά την έρευνα της ουσίας της διαφοράς. Ελέγχεται, δηλαδή, αν η αγωγή, ένσταση κ.λπ. ορθώς απορρίφθηκε ως μη νόμιμη ή αν, κατά παράβαση ουσιαστικού κανόνα δικαίου, έγινε δεκτή ως νόμιμη ή απορρίφθηκε ή έγινε δεκτή κατ' ουσίαν (Ολ.ΑΠ 27 και 28/1998, ΑΠ 466/2013, ΑΠ 382/2013, ΑΠ 349/2014). Αντίθετα η έλλειψη μείζονος πρότασης στην απόφαση ή οι εσφαλμένες κρίσεις του δικαστηρίου σ' αυτή ως προς την έννοια διάταξης ουσιαστικού δικαίου δεν αρκούν από μόνες τους για να ιδρύσουν το λόγο αναίρεσης από τον αριθμό 1 του άρθρ. 559 ΚΠολΔ, αν κατά τα λοιπά δεν συνεχόνται με την ουσιαστική κρίση του δικαστηρίου, αφού το διατακτικό της απόφασης δεν στηρίζεται στις νομικές αναλύσεις του δικαστηρίου, αλλά στις ουσιαστικές παραδοχές του, που διατυπώνονται στην ελάχιστονα πρόταση του δικανικού συλλογισμού του. Η παράλειψη δηλαδή του δικαστηρίου να παραθέσει στην απόφασή του τις διατάξεις, στις οποίες στηρίζεται το αγωγικό αίτημα, δεν καθιστά αναίρετέα την απόφασή του, αρκεί να υφίστανται τέτοιες διατάξεις, που να στηρίζουν την αγωγή, οπότε ο Άρειος Πάγος επιτρεπτά συμπληρώνει μ' αυτές, κατά το άρθρ. 578 ΚΠολΔ, την αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση, αφού η μεν συνταγματική επιταγή της ειδικής και εμπειριστατωμένης αιτιολόγησης των αποφάσεων (άρθρ. 93 § 3 του Συντάγματος) δεν καθιερώνει ούτε επιβάλλει αντίστοιχο αναιρετικό έλεγχο, ενώ, ως αντιφατικές ή ανεπαρκείς αιτιολογίες στη διάταξη του άρθρ. 559 αριθ. 19 ΚΠολΔ, που ιδρύει ως λόγο αναίρεσης την έλλειψη νόμιμης βάσης της απόφασης, νοούνται μόνον οι αντιφατικές ή ανεπαρκείς ουσιαστικές παραδοχές της απόφασης. Παρέπεται, ότι και η πλεοναστική παράθεση στην απόφαση διατάξεων, που δεν έχουν εφαρμογή στη συγκεκριμένη υπόθεση, δεν καθιστά αναίρετέα την απόφαση, εφόσον οι διατάξεις αυτές παρέμειναν στην ουσία ανεφάρμοστες και δεν οδηγήθηκε τελικώς με βάση τις διατάξεις αυτές η απόφαση σε εσφαλμένο νομικό συλλογισμό και κατ' επέκταση σε εσφαλμένη εφαρμογή του δικαίου (ΑΠ 684/2013, πρβλ. επίσης, ΑΠ 176/2011).

Κατά την έννοια του άρθρ. 559 αριθ. 19 ΚΠολΔ, η απόφαση δεν έχει νόμιμη βάση και ιδρύεται ο αντίστοιχος λόγος αναίρεσης, όταν από τις παραδοχές της, που περιλαμβάνονται στην ελάχιστονα πρόταση του νομικού συλλογισμού της και αποτελούν το αιτιολογικό της, δεν προκύπτουν καθόλου ή αναφέρονται ανεπαρκώς ή αντιφατικώς τα πραγματικά περιστατικά, στα οποία το δικαστήριο της ουσίας στήριξε την κρίση του για ζήτημα με ουσιώδη επίδραση στην έκβαση της δίκης, με αποτέλεσμα, να μην μπορεί να ελεγχθεί, αν στη συγκεκριμένη περίπτωση συνέτρεχαν οι όροι του κανόνα ουσιαστικού δικαίου, που εφαρμόστηκε ή δεν συνέτρεχαν οι όροι εκείνου, που δεν εφαρμόστηκε (Ολ.ΑΠ 1/1999). Ειδικότερα, αντιφατικές αιτιολογίες έχει η απόφαση, όταν τα πραγματικά περιστατικά, που στηρίζουν το αποδεικτικό πόρισμά της για κρίσιμο ζήτημα, δηλαδή για

ζήτημα αναφορικά με ισχυρισμό των διαδίκων, που τείνει στη θεμελίωση ή στην κατάλυση του επίδικου δικαίωματος, συγκρούονται μεταξύ τους και αλληλοαναιρούνται, αποδυναμώνοντας έτσι την κρίση της απόφασης για την υπαγωγή ή μη της ατομικής περίπτωσης στο πραγματικό συγκεκριμένου κανόνα ουσιαστικού δικαίου, που συνιστά και το νομικό χαρακτηρισμό της ατομικής περίπτωσης. Αντίστοιχα, ανεπάρκεια αιτιολογίας υπάρχει, όταν από την απόφαση δεν προκύπτουν σαφώς τα περιστατικά, που, είτε είναι κατά το νόμο αναγκαία για τη στοιχειοθέτηση, στη συγκεκριμένη περίπτωση, της διάταξης ουσιαστικού δικαίου, που εφαρμόστηκε, είτε αποκλείουν την εφαρμογή της, όχι δε και όταν υφίστανται ελλείψεις στην ανάλυση, στάθμιση και γενικώς στην εκτίμηση των αποδείξεων, εφόσον το πόρισμα από την εκτίμηση αυτή εκτίθεται με σαφήνεια και πληρότητα (Ολ.ΑΠ 15/2006). Δηλαδή, δεν υπάρχει ανεπάρκεια αιτιολογίας, όταν η απόφαση περιέχει συνοπτική, αλλά πλήρη αιτιολογία, αφού, αναγκαίο να εκτίθεται σαφώς στην απόφαση είναι μόνο το τι αποδείχθηκε ή δεν αποδείχθηκε και όχι ο λόγος για τον οποίο αποδείχθηκε ή δεν αποδείχθηκε. Συνακόλουθα, τα επιχειρήματα του δικαστηρίου, που σχετίζονται με την εκτίμηση απλώς των αποδείξεων, δεν συνιστούν παραδοχές διαμορφωτικές του αποδεικτικού πορίσματος του και, επομένως, δεν συνιστούν αιτιολογία της απόφασης, ικανή να ελεγχθεί αναίρετικά με τον παραπάνω λόγο για ανεπάρκεια ή αντιφατικότητα, ούτε ιδρύεται ο λόγος αυτός αναίρεσης από το άρθρ. 559 αριθ. 19 ΚΠολΔ, αν το δικαστήριο της ουσίας δεν ανέλυσε ιδιαιτέρως ή διεξοδικά τα επιχειρήματα των διαδίκων, που δεν συνιστούν αυτοτελείς ισχυρισμούς τους (ΑΠ 174/2015, ΑΠ 198/2015, ΑΠ 845/2012). Στην προκειμένη περίπτωση με τον 1ο λόγο της αίτησης αναίρεσης ο αναιρεσείων αποδίδει στην προσβαλλόμενη απόφαση την πλημμέλεια εκ του άρθρου 559 αρ. 1 ΚΠολΔ με την αιτίαση ότι το Εφετείο παραβίασε ευθέως τις ουσιαστικές διατάξεις των άρθρων 297, 298, 300, 330, 914 ΑΚ σε συνδ. με τη διάταξη του άρθρου 27 παρ. 1 περ. β' του Ν. 2696/1999, ως προς τις συνθήκες τέλεσης του ατυχήματος και τη συμπεριφορά των εμπλεκόντων οδηγών, που επιδρούν στο ουσιαστικό ζήτημα του συντρέχοντος πταίσματος αυτού, σύμφωνα με την ένσταση συνυπαιτιότητας την οποία είχαν προτείνει στο πρωτοβάθμιο Δικαστήριο οι αναιρεσίβλητοι ως εναγόμενοι - ενιστάμενοι και επανέφεραν στο Εφετείο με την ασκηθείσα διά των προτάσεων τους αντέφεση, με την ειδικότερη αιτίαση, ότι το Εφετείο προκειμένου να καταλογίσει σε βάρος του συνυπαιτιότητας εφαρμόσε τη διάταξη του άρθρου 27 παρ. 1 περ. β' του Ν. 2696/ 1999, αν και σύμφωνα με τις παραδοχές του δεν συνέτρεχαν οι προϋποθέσεις για να εφαρμοστεί, διότι ως ειδική διάταξη εφαρμόζεται στις περιπτώσεις σύγκρουσης μεταξύ οδικού οχήματος και σιδηροδρομικού συρμού. Επίσης, με τον συναφή 2ο αναίρετικό λόγο κατά το Α' σκέλος αυτού από την ίδια αναίρετική πλημμέλεια ο αναιρεσείων αιτιάται ότι το Εφετείο παραβίασε ευθέως την ουσιαστικού κανόνα δικαίου διάταξη του άρθρου 4 παρ. 3 (κατ' ορθή εκτίμηση και όχι της παραγράφου 4, που εσφαλμένα υπολαμβάνει ο αναιρεσείων), με την αιτίαση ότι το Εφετείο εφαρμόσε την ως άνω διάταξη για να καταλογίσει σ' αυτόν συνυπαιτιότητα, αν και δεν συνέτρεχαν οι προϋποθέσεις για την εφαρμογή της, διότι τα πραγματικά περιστατικά που δέχθηκε ότι αποδείχθηκαν (παραβίαση εκ μέρους του αναιρεσείοντα των ρυθμιστικών πινακίδων κυκλοφορίας ... και ...) δεν υπάγονται στο πραγματικό της ως άνω διάταξης, η οποία εφαρμόζεται σε συνδυασμό με την πινακίδα ... και επιβάλλει υποχρεωτική διακοπή πορείας του οδικού οχήματος και παραχώρηση προτεραιότητας στο σιδηροδρομικό συρμό και όχι σε άλλο οδικό όχημα. Με τον συναφή

ίδιο 2ο αναίρετικό λόγο και κατά το Β' σκέλος του ο αναίρεσίων επίσης αποδίδει στην προσβαλλόμενη απόφαση την πλημμέλεια εκ του άρθρου 559 αρ. 19 ΚΠολΔ για την εκ πλαγίου παραβίαση της ίδιας ως άνω ουσιαστικής διάταξης του άρθρου 4 παρ. 3 Ν. 2696/1999, με την αιτίαση ότι το Εφετείο διέλαβε ασαφείς και αντιφατικές αιτιολογίες ως προς το κρίσιμο ζήτημα της συνυπαιτιότητας αυτού στην πρόκληση του ατυχήματος, με το να καταλήξει στο εσφαλμένο αποδεικτικό πόρισμα, ότι δήθεν αυτός παραβίασε την πινακίδα ... STOP, αν και δέχεται ότι ο αναίρεσίων είχε προτεραιότητα και ότι η πινακίδα ... αφορούσε κυρίως την αφύλακτη σιδηροδρομική διάβαση και έτσι στέρησε την απόφασή του από νόμιμη βάση. Με τον 3ο λόγο της αίτησης αναίρεσης κατά το Β' σκέλος αυτού και με τον συναφή 4ο αναίρετικό λόγο ο αναίρεσίων αποδίδει στην προσβαλλόμενη απόφαση την πλημμέλεια εκ του άρθρου 559 αρ. 1 ΚΠολΔ, με την αιτίαση ότι το Εφετείο παραβίασε ευθέως τις ουσιαστικές διατάξεις των άρθρων 12 παρ. 1 και 42 παρ. 1 του ίδιου νόμου, τις οποίες εφάρμοσε, αν και δεν συνδέονται αιτιωδώς με τη σύγκρουση και εσφαλμένα καταλόγισε σε βάρος του συνυπαιτιότητας, διότι, κατ' αντικειμενικό τρόπο αυτός δεν μπορούσε να αποφύγει τη σύγκρουση. Τέλος, με τον επίσης συναφή 5ο αναίρετικό λόγο και κατά την περίπτωση ε' αυτού αποδίδεται στην προσβαλλόμενη απόφαση η ίδια αναίρετική πλημμέλεια εκ του άρθρου 559 αρ. 19 ΚΠολΔ, με την αιτίαση, ότι παραβίασε εκ πλαγίου την ουσιαστικού δικαίου διάταξη του άρθρου 26 παρ. 1 του Ν. 2696/1999, διότι διέλαβε αντιφατικές αιτιολογίες ως προς το ουσιαστικό ζήτημα της συνυπαιτιότητας αυτού, καθόσον, ενώ δέχεται ότι ο αναίρεσίων εκινείτο σε οδό, που είχε προτεραιότητα, εντελώς αντιφατικά κατέληξε στο πόρισμα, ότι ο αναίρεσίων όφειλε να ελέγξει από δεξιά και να ακινητοποιήσει το όχημά του πριν από τη διασταύρωση.

Στην προκειμένη περίπτωση από την παραδεκτή επισκόπηση της προσβαλλόμενης απόφασης και από τα διαδικαστικά έγγραφα της δίκης για τις ανάγκες των ερευνώμενων ως άνω συναφών αναίρετικών λόγων (άρθρο 561 αρ. 2 ΚΠολΔ) προκύπτει, ότι με την από 6-7-2010 (αρ. κατ. .../2010) αγωγή ο αναίρεσίων ισχυρίστηκε ότι, στις 15-8-2009, στην πόλη της Καρδίτσας, οδηγώντας δίκυκλη μοτοσυκλέτα συγκρούστηκε με ΙΧΕ αυτοκίνητο, που οδηγούσε ο 1ος αναίρεσίβλητος, ιδιοκτησίας του 2ου αναίρεσίβλητου, του οποίου την αστική ευθύνη έναντι των τρίτων ζημιούμενων κάλυπτε η 3η αναίρεσίβλητη ασφαλιστική εταιρεία, ότι κατά το ατύχημα αυτό ο αναίρεσίων - ενάγων τραυματίστηκε σοβαρά και αξίωνε αποζημίωση για θετικές και αποθετικές ζημιές, αποζημίωση του άρθρου 931 ΑΚ και χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης. Επί της αγωγής αυτής εκδόθηκε αρχικά η εν μέρει οριστική υπ' αρ. 16679/2012 απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου Θεσσαλονίκης, που διέταξε δικαστική ιατρική πραγματογνωμοσύνη και ακολούθως η οριστική υπ' αρ. 7749/2014 απόφαση του ίδιου Δικαστηρίου, με τις οποίες κρίθηκαν συνυπαίτιοι οι εμπλακέντες οδηγοί και ειδικότερα, ο παθών - ενάγων σε ποσοστό 70%, ενώ έγινε εν μέρει δεκτή ως ουσιαστικά βάσιμη η αγωγή του. Ακολούθως, ο ενάγων άσκησε σε βάρος της απόφασης του πρωτοβάθμιου Δικαστηρίου την από 14-5-2014 (αρ. κατ. .../2014) έφεση και οι εναγόμενοι αντέφεση, διά των από 5-2-2015 προτάσεών τους, οι οποίες συνεκδικάστηκαν και εκδόθηκε η προσβαλλόμενη απόφαση, η οποία απέρριψε κατ' ουσίαν την αντέφεση και δέχτηκε κατ' ουσίαν την έφεση και, αφού εξαφάνισε την εκκαλουμένη απόφαση δέχτηκε ότι ο παθών και ήδη αναίρεσίων είναι συνυπαίτιος σε ποσοστό 40% του τροχιάου ατυχήματος και του επιδίκασε το ποσό των 128.899,24 ευρώ, εκ των οποίων 35.000 ως ιδιαίτερη αποζημίωση του άρθρ. 931 ΑΚ και 45.000 ως χρηματική ικανοποίηση

λόγω ηθικής βλάβης, ενώ απέρριψε ως πρόωρα τα κονδύλια μέλλουσας ζημίας για το χρονικό διάστημα από Αύγουστο 2019 έως Αύγουστο 2047. Πιο συγκεκριμένα, το Εφετείο, σύμφωνα με την ανέλεγκτη αναιρετικά κρίση του ως προς το ερευνώμενο ζήτημα της συνυπαιτιότητας, δέχτηκε τα ακόλουθα:

"Στις 15-8-2009 και ώρα 02.55' ο ενάγων και ήδη εκκαλών, Α. Μ., οδηγούσε τη με αριθμό κυκλοφορίας ... μοτοσυκλέτα, ιδιοκτησίας του, εργοστασίου κατασκευής ..., και τύπου ΧΤ 660, 660 κ.ε., και κινούνταν στην πόλη της Καρδίτσας επί της οδού ..., με κατεύθυνση (από Καρδίτσα) προς Την ίδια στιγμή ο πρώτος εναγόμενος, Φ. Π. οδηγούσε το με αριθμό κυκλοφορίας ... ΙΧΕ αυτοκίνητο, εργοστασίου κατασκευής BMW 1997, ιδιοκτησίας του δευτέρου εναγομένου, Α. Π., ο οποίος τον είχε προστήσει στην οδήγησή του, και το οποίο ήταν ασφαλισμένο για τις έναντι τρίτων προκληθείσες ζημιές στην τρίτη εναγομένη ασφαλιστική εταιρία με την επωνυμία "... ΑΕ" και κινούνταν επί της ΒΔ ..., παράλληλα με τις σιδηροδρομικές γραμμές, έχοντας την πρόθεση με ελιγμό προς τ' αριστερά να εισέλθει στην ανωτέρω οδό ... (στο προς Καρδίτσα ρεύμα κυκλοφορίας της). Οι ανωτέρω οδοί διασταυρώνονται μεταξύ τους και είναι αμφότεροι διπλής κατεύθυνσης με μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και με συνολικό πλάτος οδοστρώματος 6,40 μ. Από άποψη κάθετης σήμανσης, τόσο επί της οδού ... (στην πορεία του ενάγοντος), όσο και επί της ΒΔ Περιμετρικής οδού (στην πορεία του 1ου εναγομένου οδηγού) υφίστανται πινακίδες ρυθμιστικές της κυκλοφορίας ... (ΣΤΟΠ) με τις οποίες επιβάλλεται υποχρεωτική διακοπή πορείας των επ' αυτών κινούμενων οχημάτων. Και η μεν υποχρεωτική διακοπή της πορείας των οχημάτων που κινούνται επί της οδού ... επιβάλλεται κυρίως λόγω της εκεί υπάρχουσας αφύλακτης ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης, η δε υποχρεωτική διακοπή της πορείας των οχημάτων που κινούνται επί της Β.Δ. Περιμετρικής οδού επιβάλλεται λόγω του ισόπεδου οδικού κόμβου αλλά και της προτεραιότητας της οδού Επιπλέον στη μεν οδό ... υπάρχει πινακίδα αναγγελίας κινδύνου ... λόγω της ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης, στη δε ΒΔ Περιμετρική οδό πινακίδα ρυθμιστική της κυκλοφορίας ..., που υποδηλώνει παραχώρηση προτεραιότητας στα κινούμενα επί της οδού ... οχήματα. Η πρώτη από τις ως άνω οδούς (...) αποτελεί το πρωτεύον επαρχιακό οδικό δίκτυο, την επαρχιακή οδό ... (ΦΕΚ 293 Β/1995 - βλ. για όλα τα ανωτέρω το με αριθ. πρωτ. .../10/2011 έγγραφο της Περιφέρειας Θεσσαλίας). Το ανώτατο όριο ταχύτητας ήταν για μεν την πορεία του ενάγοντος 60 ΧΑΩ, για δε την πορεία του 1ου εναγομένου 40 ΧΑΩ, επικρατούσε δε σκοτάδι με επαρκή όμως τεχνητό φωτισμό, η κατάσταση της οδού ήταν ξηρά και η κυκλοφορία των οχημάτων αραιή στην Β.Δ. Περιμετρική οδό και κανονική στην οδό Αποδείχθηκε ότι ο 1ος των εναγομένων, Φ. Π., μολονότι στην πορεία του υπήρχε η προμνησθείσα πινακίδα, (ΣΤΟΠ), που του επέβαλε υποχρεωτική διακοπή πορείας και έλεγχο του οδοστρώματος της έχουσας προτεραιότητα κινήσεως οδού ..., (υποχρέωση η οποία ήταν έτι περαιτέρω επιτακτική εκ του γεγονότος ότι η οδός ... ήταν οδός προτεραιότητας), δεν ακινητοποίησε το όχημα που οδηγούσε προτού εισέλθει στην οδό ..., πλην αναπτύσσοντας αυξημένη για τις περιστάσεις ταχύτητα, που υπερέβαινε, κατά την κρίση του παρόντος δικαστηρίου, -ενόψει του σοβαρού τραυματισμού του ενάγοντος και των εκτεταμένων ζημιών αμφοτέρων των οχημάτων (εκ των οποίων η μοτοσυκλέτα καταστράφηκε)- τα 80 ΧΑΩ, πάντως ήταν κατά πολύ ανώτερη από τα 40 ΧΑΩ, με την οποία όφειλε αυτός, ενόψει του ως άνω ανώτατου ορίου ταχύτητας, να κινείται, και έτσι κινήθηκε, χωρίς ουδεμία διακοπή της πορείας του, και εισήλθε στην ως άνω έχουσα

προτεραιότητα οδό ..., τη στιγμή ακριβώς που η, εξ αριστερών του κινούμενη μοτοσικλέτα βρισκόταν εντός της διασταύρωσης. Έτσι τα δύο οχήματα συγκρούστηκαν στο μέσον της διασταύρωσης και η μεν μοτοσικλέτα εκτινάχθηκε διαγώνια και προς τ' αριστερά σε σχέση με την πορεία της (παρά το βάρος της, γεγονός που αποδεικνύει την αυξημένη ταχύτητα του 1ου εναγομένου) και ο οδηγός της ενάγων, αρκετά μέτρα από αυτήν (ο ίδιος αναφέρει περί τα 30 μέτρα μακριά, πάνω από τη σιδηροδρομική γραμμή, ο εναγόμενος όμως και ο μάρτυρας Σ. δεν προσδιορίζουν την απόσταση, ο τελευταίος μόνο αναφέρει ότι ήταν σφοδρή η σύγκρουση). Το ΙΧΕ αυτοκίνητο του εναγομένου φέρει βλάβες σε όλο το εμπρόσθιο τμήμα του, ενώ η μοτοσικλέτα στην δεξιά της πλευρά. Περαιτέρω αποδείχθηκε ότι ο μοτοσικλετιστής ενάγων οδηγούσε την μοτοσικλέτα του υπό την επίδραση οινοπνεύματος, αφού στο αίμα του βρέθηκε ποσοστό οινοπνεύματος 1,15‰ (βλ. την υπ' αριθμό πρωτ. .../13-11-2009 ανακοίνωση αποτελέσματος του Τμήματος Τροχαίας Καρδίτσας), το οποίο στη συγκεκριμένη περίπτωση επηρέασε την οδηγική του συμπεριφορά, αφού αυτός αφενός μεν δεν διέκοψε αλλά ούτε και ελάττωσε την ταχύτητα του (που εκτιμάται πάντως ότι δεν υπερέβαινε τα 60 ΧΑΩ) ενόψει της διασταύρωσης και των πινακίδων ... (ΣΤΟΠ) και ... που είχε στην πορεία του, μολονότι κινούνταν σε οδό που είχε προτεραιότητα, αφετέρου δε κινούνταν στο μέσον και εν μέρει εντός του αντιθέτου ρεύματος της οδού ... (προς Καρδίτσα), στο οποίο ήθελε να εισέλθει ο 1ος εναγόμενος (βλ. την κατάθεση αυτού αναφορικά με το ζήτημα αυτό αλλά και τη θέση στο οδόστρωμα που εντοπίζεται το σημείο της σύγκρουσης από τα επιληφθέντα αρμοδίως όργανα της Τροχαίας). Επίσης λόγω και της μέθης του αυτός αιφνιδιάστηκε απόλυτα από την παράνομη παρεμβολή του ΙΧΕ αυτοκινήτου και έτσι δεν μπόρεσε να ενεργήσει κάποιον ελιγμό προκειμένου ν' αποφύγει την σύγκρουση. Οι ως άνω συνθήκες συγκρούσεως των οχημάτων εκτός του ότι αποδεικνύονται από την ανωτέρω κατάθεση και τα λοιπά μέσα αποδείξεως, καταγράφονται και στην έκθεση αυτοψίας και το συνοδεύον αυτή σχεδιάγραμμα τροχαίου ατυχήματος. Η εν λόγω έκθεση, για τα ανωτέρω γεγονότα που βεβαιώνει, αποτελεί δημόσιο έγγραφο και παρέχει πλήρη απόδειξη αυτών, δοθέντος ότι συντάχθηκε από την αρμόδια αστυνομική αρχή, που όφειλε να διαπιστώσει την αλήθεια τούτων. Ενόψει των παραπάνω αποδειχθέντων πραγματικών περιστατικών, προκύπτει ότι η προπεριγραφείσα σύγκρουση οφείλεται σε συγκλίνουσα αμέλεια αμφοτέρων των ως άνω εμπλεκόμενων οδηγών (άρθρ. 330 παρ. 2 ΑΚ), οι οποίοι δεν προείδαν το αποτέλεσμα της συμπεριφοράς τους, εξαιτίας μη καταβολής της προσοχής και επιμέλειας που με αντικειμενική κρίση μπορούσε και έπρεπε να καταβάλει, με τις ίδιες περιστάσεις, ο μέσος, συνετός και ευσυνειδητός οδηγός οχήματος, με βάση τους νομικούς κανόνες, την κοινή πείρα και τις κατά τα άνω επικρατούσες οδικές και κυκλοφοριακές συνθήκες, την οποία, τέλος (επιμέλεια) αν επεδείκνυαν, θα μπορούσαν να την προβλέψουν και να την αποφύγουν..... Απ' την άλλη, το πταίσμα του ενάγοντος συνίσταται στο ότι κατά παράβαση των διατάξεων των άρθρων 12 παρ. 1, 26 παρ. 1, 4 παρ. 3 (...), 27 παρ. 1β' και 42 του ΚΟΚ (παραβάσεις που τελούν σε αιτιώδη σύνδεσμο με το ως άνω ζημιολόγο αποτέλεσμα), όπως αναπτύσσονται στην προηγηθείσα νομική σκέψη, οδηγούσε τη μοτοσικλέτα του υπό την επίδραση οινοπνεύματος, και ενώ πλησίαζε σε ισόπεδο οδικό κόμβο, και προ ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης, δεν οδηγούσε το ανωτέρω δίκυκλό του με σύνεση και τη δέουσα προσοχή για να μην προκαλέσει κίνδυνο και παρακώλυση της κυκλοφορίας στον εν λόγω κόμβο και όταν έφθασε στη συμβολή των ως άνω οδών, ανεξάρτητα από την

προτεραιότητα διελεύσεως που είχε στην ανωτέρω διασταύρωση, δεν μείωσε την ταχύτητά του πριν εισέλθει σ' αυτήν, ώστε να ελέγξει με αυξημένη προσοχή την κίνηση των υπολοίπων οχημάτων και από τα δεξιά του, με συνέπεια να μην είναι σε θέση να προβεί στην έγκαιρη τροχοπέδηση της μοτοσυκλέτας του ή στη διενέργεια αποφευκτικού ελιγμού σε κάθε προβλέψιμο εμπόδιο που θα του εμφανιζόταν, όπως πράγματι δεν αντιλήφθηκε την είσοδο στην οδό του ΙΧΕ αυτοκινήτου του 1ου εναγομένου, αν και θα μπορούσε αν είχε και αυτός ακινητοποιήσει το όχημά του προ της διασταυρώσεως και έβαινε με μειωμένη ενόψει των ως άνω περιστάσεων ταχύτητα...". Με τις παραδοχές του αυτές το Εφετείο ορθά ερμήνευσε και εφάρμοσε τις ουσιαστικού κανόνα δικαίου διατάξεις του ΑΚ, που προαναφέρθηκαν, σε συνδυασμό με τις διατάξεις των άρθρων 12 παρ. 1, 42 παρ. 1 του Ν. 2696/1999, τις οποίες ρητά μνημονεύει αριθμητικά, αλλά και τις ουσιαστικές διατάξεις των άρθρων 16 παρ. 1 και 4, 19 παρ. 1 έως 3 του ίδιου ως άνω νόμου (ΚΟΚ), τις οποίες, αν και δεν μνημονεύει αριθμητικά, αναλύει επαρκώς το πραγματικό τους, που πληρούται με βάση τα πραγματικά περιστατικά, που δέχεται ότι αποδείχθηκαν και τα οποία δικαιολογούν το διατακτικό της απόφασής του. Ειδικότερα, το Εφετείο έλαβε υπόψη του όλους τους προσδιοριστικούς παράγοντες του τροχαίου ατυχήματος (συνθήκες κυκλοφορίας, κατάσταση οδού, καιρικές συνθήκες, συμπεριφορά των εμπλεκέντων οδηγών), οι οποίοι επαρκούσαν για το σχηματισμό της δικανικής του κρίσης και κατέληξε σε σαφές πόρισμα αναφορικά με τις συνθήκες πρόκλησης του τροχαίου ατυχήματος με ορθή υπαγωγή των αποδειχθέντων πραγματικών περιστατικών στο πραγματικό των ανωτέρω κανόνων δικαίου, που εφάρμοσε, τους οποίους δεν παραβίασε ευθέως, ενώ διέλαβε σαφείς και χωρίς αντιφάσεις αιτιολογίες, που καθιστούν εφικτό τον αναιρετικό έλεγχο, χωρίς να απαιτούνται επί πλέον αιτιολογίες και έτσι δεν στέρησε την απόφασή του από νόμιμη βάση. Πιο συγκεκριμένα το Εφετείο με πλήρη και σαφή αιτιολογία και χωρίς λογικά κενά διευκρινίζει ότι ο αναιρεσείων - παθών δεν επέδειξε, κατ' αντικειμενική κρίση, τη σύνεση και προσοχή του μέσου επιμελούς οδηγού (άρθρ. 12 παρ. 1 ΚΟΚ), αλλά, σε κατάσταση μέθης, υπό την επίδραση οινοπνεύματος σε τριπλάσια ποσότητα του επιτρεπόμενου ορίου, η οποία επηρέασε την οδηγική του συμπεριφορά (άρθρ. 42 παρ. 1 ΚΟΚ), αμβλύνοντας την κρίση του για την επικινδυνότητα του ισόπεδο οδικού κόμβου, στον οποίο προσήγγιζε, διότι πέραν αυτού υπήρχε αφύλακτη σιδηροδρομική διάβαση, όταν έφθασε στη συμβολή της οδού ... με την περιμετρική οδό Καρδίτσας, που σχημάτιζαν ισόπεδο οδικό κόμβο και πέραν αυτού ισόπεδη σιδηροδρομική διάβαση, παρά το γεγονός, ότι εκινείτο σε οδό που είχε προτεραιότητα, διότι η οδός ... αποτελεί το πρωτεύον επαρχιακό οδικό δίκτυο, δεν μείωσε την ταχύτητα της μοτοσυκλέτας, όπως όφειλε, ενόψει των ειδικών συνθηκών κυκλοφορίας και κάτω του ορίου ταχύτητας (άρθρ. 19 παρ. 1-3 ΚΟΚ), ώστε να ελέγξει την κίνηση από δεξιά του, πριν εισέλθει στον ισόπεδο οδικό κόμβο, που είχε αυξημένη επικινδυνότητα, αλλά κατά παράβαση των ανωτέρω διατάξεων, που συνδέονται αιτιωδώς με την επέλευση της σύγκρουσης, συνέχισε την απρόσεκτη πορεία του, εν μέρει εντός του αντιθέτου ρεύματος της οδού ... προς Καρδίτσα (άρθρ. 16 παρ. 1 και 4 του ΚΟΚ), όπου είχε σκοπό να εισέλθει το ΙΧΕ αυτοκίνητο, με συνέπεια τα δύο οχήματα να συγκρουσθούν στο μέσον της διασταύρωσης και ότι η σύγκρουση αυτή, κατ' αντικειμενική κρίση θα μπορούσε να είχε αποφευχθεί, εάν και ο αναιρεσείων είχε επιδείξει την δέουσα προσοχή ενόψει των ειδικών συνθηκών κυκλοφορίας, που επέβαλαν, ανεξάρτητα από την προτεραιότητά του, μετριασμό της ταχύτητας και κάτω του ορίου, οπότε θα είχε τη δυνατότητα να αντιληφθεί

έγκαιρα το ΙΧΕ αυτοκίνητο και, είτε να διακόψει την πορεία του, πριν να εισέλθει στον κόμβο, είτε να εκτελέσει αποφευκτικό ελιγμό. Επισημαίνεται, ότι η πλεοναστική παράθεση στην απόφαση των ουσιαστικών διατάξεων των άρθρων 27 παρ. 1 περ. β' και 4 παρ. 3 (...) του Ν. 2699/1999 -ΚΟΚ, οι οποίες εφαρμόζονται προ ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης χωρίς κινητά φράγματα ή σηματοδότηση και προειδοποιούν για τον κίνδυνο λόγω της άμεσης γειτονίας με ισόπεδη σιδηροδρομική διάβαση χωρίς κινητά φράγματα, που επισημαίνεται με την πινακίδα ... σε συνδ. ... (υποχρεωτική διακοπή πορείας πριν τον κόμβο και παραχώρηση προτεραιότητας), δηλαδή, σήμανση που υποχρεώνει τον οδηγό να διακόψει την πορεία του και να μην εκκινεί, αν δεν βεβαιωθεί ότι δεν πλησιάζει ο σιδηροδρομικός συρμός, δεν καθιστά αναιρετέα την προσβαλλόμενη απόφαση εκ μόνου του λόγου αυτού, καθόσον το Εφετείο δεν οδηγήθηκε στο αποδεικτικό του πόρισμα με βάση αποκλειστικά και μόνο τις ανωτέρω ουσιαστικές διατάξεις, που αφορούσαν την ισόπεδη σιδηροδρομική διάβαση, αλλά αντίθετα, το αποδεικτικό του πόρισμα στηρίχθηκε και στις λοιπές ως άνω διατάξεις που εφάρμοσε, το πραγματικό των οποίων αρκούσε από μόνο του για να στηρίξει το διατακτικό της απόφασής του ως προς το κρίσιμο ζήτημα της συνυπαιτιότητας του αναιρεσείοντα στην πρόκληση του τροχαίου ατυχήματος. Ειδικότερα, όπως προεκτέθηκε το Εφετείο παραθέτει ρητά τις ουσιαστικές διατάξεις των αρθρ. 12 παρ. 1 και 42 παρ. 1 του Ν. 2696/1999, αλλά και με πληρότητα αναλύει τα πραγματικά περιστατικά που πληρούν το πραγματικό των διατάξεων των άρθρ. 19 παρ. 1-3 και 16 παρ. 1 και 4 του Ν. 2696/1999 (οδήγηση με αυξημένη ταχύτητα ενόψει των ειδικών συνθηκών σε ισόπεδο οδικό κόμβο, χωρίς τους ενδεδειγμένους αποφευκτικούς ελιγμούς ή τροχοπέδη), τις οποίες παρέλειψε να παραθέσει αριθμητικά. Η παράλειψη αυτή όμως δεν καθιστά αναιρετέα την απόφασή του, εφόσον το διατακτικό της δεν στηρίζεται στις νομικές αναλύσεις, αλλά στις ουσιαστικές παραδοχές, που διατυπώνονται στην ελάσσονα πρόταση του δικανικού συλλογισμού και συνεπώς, ο Άρειος Πάγος επιτρεπτά συμπληρώνει αυτές τις διατάξεις κατ' άρθρ. 578 ΚΠολΔ, οι οποίες στηρίζουν το διατακτικό της απόφασης. Κατόπιν αυτών, όσα αντίθετα υποστηρίζει ο αναιρεσείων με τους συναφείς αναιρετικούς λόγους, 1ο, 2ο κατά το Α' σκέλος (ευθεία παραβίαση των άρθρ. 27 παρ. 1 περ. β' και 4 παρ. 3 του Ν. 2696/1999), με τους συναφείς 2ο κατά το Β' σκέλος και 5ο περ. ε' (εκ πλαγίου παραβίαση της διάταξης του άρθρ. 4 παρ. 3 (...) του ίδιου ως άνω νόμου) και με τον 3ο κατά το Β' σκέλος και τον συναφή αυτού 4ο αναιρετικό λόγο (ευθεία παραβίαση των διατάξεων των άρθρων 12 παρ. 1 και 42 παρ. 1 του ως άνω νόμου - ΚΟΚ) πρέπει να απορριφθούν ως ουσιαστικά αβάσιμα και συνακόλουθα πρέπει να απορριφθούν κατ' ουσίαν οι ως άνω αναιρετικοί λόγοι.

Με τον 3ο λόγο της αίτησης αναίρεσης, κατά το Α' σκέλος αυτού, ο αναιρεσείων αποδίδει στην προσβαλλόμενη απόφαση την πλημμέλεια εκ του άρθρου 559 αρ. 1 ΚΠολΔ με την αιτίαση ότι παραβίασε ευθέως Α) την ουσιαστική διάταξη του άρθρου 26 παρ. 1 του Ν. 2699/1999, την οποία εφάρμοσε, αν και δεν συνέτρεχαν οι προϋποθέσεις για την εφαρμογή της, εφόσον, σύμφωνα με τις παραδοχές της ο αναιρεσείων εκινείτο σε οδό που είχε προτεραιότητα. Και ο λόγος αυτός όμως πρέπει να απορριφθεί ως ουσιαστικά αβάσιμος, διότι, σύμφωνα με όσα προαναφέρθηκαν με αφορμή τους προηγούμενους αναιρετικούς λόγους, προς αποφυγή άσκοπης επανάληψης, το Εφετείο ορθά υπήγαγε τα πραγματικά περιστατικά που δέχθηκε ότι αποδείχθηκαν στο πραγματικό των ουσιαστικών διατάξεων που εφάρμοσε κατά τα ανωτέρω. Η πλεοναστική παράθεση της διάταξης του

άρθρ. 26 παρ. 1 Ν. 2696/1999, που εφαρμόζεται, όταν ο οδηγός κινείται σε οδό που δεν έχει προτεραιότητα και οφείλει να την παραχωρήσει στα οχήματα που έχουν προτεραιότητα, περίπτωση που δεν ίσχυε στην ένδικη υπόθεση, διότι σύμφωνα με τις παραδοχές του Εφετείου ο αναιρεσείων εκινείτο στην οδό ..., που είχε προτεραιότητα, δεν καθιστά την απόφασή του αναιρετέα, διότι η συνυπαιτιότητα του αναιρεσείοντα θεμελιώθηκε στις λοιπές διατάξεις που προαναφέρθηκαν (άρθρ. 12 παρ. 1, 19 παρ. 1-3, 16 παρ. 1 και 4 και 42 παρ. 1 Ν. 2696/1999), το πραγματικό των οποίων με επάρκεια πληρούσαν τα πραγματικά περιστατικά, που ανέλυε διεξοδικά η προσβαλλόμενη απόφαση και στήριζαν το διατακτικό της.

Με τον τελευταίο 5ο αναιρετικό λόγο ο αναιρεσείων αποδίδει στην προσβαλλόμενη απόφαση την πλημμέλεια εκ του άρθρου 559 αρ. 19 ΚΠολΔ με την αιτίαση ότι δεν έχει νόμιμη βάση, διότι διέλαβε ελλιπή αιτιολογία, καθόσον δεν διευκρινίζει, σύμφωνα με την αρίθμηση του αναιρεσείοντα, α) ποιον αποφευκτικό ελιγμό θα μπορούσε να ενεργήσει αυτός, εάν θα ήταν νηφάλιος, γ) εάν το ατύχημα συνέβη σε κατοικημένη ή μη περιοχή, δ) την ακριβή ταχύτητα της μοτοσυκλέτας, αλλά και αντιφατική αιτιολογία, διότι β) αν και δέχεται ότι τα σημεία σύγκρουσης ήταν για μεν το αυτοκίνητο η εμπρόσθια πλευρά, για δε τη μοτοσυκλέτα η δεξιά πλευρά της, εντούτοις χαρακτηρίζει την είσοδο του αυτοκινήτου ως παρεμβολή στην πορεία της μοτοσυκλέτας. Τονίζεται στο σημείο αυτό, ότι, αν και ο αναιρεσείων δεν προσδιορίζει τις παραβιασθείσες ουσιαστικές διατάξεις κανόνων δικαίου, ο 5ος αναιρετικός λόγος κρίνεται κατ' αρχήν ορισμένος, εφόσον αυτές αναλύονται στους προηγούμενους αναιρετικούς λόγους, πλην όμως πρέπει να απορριφθεί πρωτίστως ως απαράδεκτος, διότι υπό την επίφαση της αναιρετικής πλημμέλειας της έλλειψης νόμιμης βάσης πλήττεται η ανέλεγκτη αναιρετική κρίση του Δικαστηρίου ουσίας ως προς την εκτίμηση του αποδεικτικού υλικού (άρθρ. 561 αρ. 1 ΚΠολΔ). Σε κάθε περίπτωση όμως είναι και ουσιαστικά αβάσιμος, διότι το Εφετείο ρητά αναφέρει, ότι ο αναιρεσείων θα μπορούσε να τροχοπεδήσει, εάν οδηγούσε ως ο μέσος επιμελής οδηγός (βλ. σελ. 21 προσβαλλόμενης απόφασης), ότι το ατύχημα συνέβη στην πόλη της Καρδίτσας, δηλαδή σε κατοικημένη περιοχή (βλ. σελ. 13), προσδιορίζει την ταχύτητα της μοτοσυκλέτας όχι άνω των 60 χλμ. ανά ώρα, με ανώτατο όριο τα 60 χλμ. ανά ώρα, ενώ περιγράφει αναλυτικά τα σημεία σύγκρουσης των δύο οχημάτων (βλ. σελ. 17). Οι παραδοχές αυτές καθιστούν εφικτό τον αναιρετικό έλεγχο για την ορθή ή μη υπαγωγή των πραγματικών περιστατικών, που δέχθηκε ως αποδειχθέντα το Εφετείο, στους ανωτέρω ουσιαστικούς κανόνες δικαίου και έτσι δεν στέρησε την απόφασή του από νόμιμη βάση. Κατά τα λοιπά η παραδοχή "παράνομη παρεμβολή του ΙΧΕ αυτοκινήτου" (σελ. 18) αποτελεί αξιολογική κρίση και εκφεύγει του αναιρετικού ελέγχου. Κατόπιν τούτων ο 5ος λόγος της αίτησης αναίρεσης πρέπει να απορριφθεί ως απαράδεκτος, άλλως ως ουσιαστικά αβάσιμος.

Κατόπιν όλων αυτών και μη υπάρχοντος άλλου λόγου προς έρευνα πρέπει να απορριφθεί η αίτηση αναίρεσης στο σύνολό της. Επίσης, πρέπει να διαταχθεί η εισαγωγή του παραβόλου, που έχει καταθέσει ο αναιρεσείων για την άσκηση της αναίρεσης στο Δημόσιο Ταμείο (άρθρ. 495 παρ. 3 εδ. Βδ' ΚΠολΔ). Τέλος, πρέπει να καταδικαστεί ο αναιρεσείων στα δικαστικά έξοδα της 3ης αναιρεσιβλήτης, που παραστάθηκε και κατέθεσε προτάσεις ενώπιον του Δικαστηρίου τούτου (άρθρ. 176, 183 ΚΠολΔ) κατά το νόμιμο αίτημα αυτής, ενώ δεν πρέπει να συμπεριληφθεί στην παρούσα απόφαση διάταξη περί δικαστικών εξόδων υπέρ του 1ου και του 2ου των αναιρεσιβλήτων και σε βάρος του αναιρεσείοντα,

διότι αυτοί, λόγω της ερημοδικίας τους, δεν έχουν υποβληθεί σε δικαστικά έξοδα, όπως ειδικότερα ορίζεται στο διατακτικό.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Απορρίπτει την από 15-2-2016 (αρ. .../2016) αίτηση για την αναίρεση της υπ' αρ. 1996/2015 οριστικής απόφασης του Μονομελούς Εφετείου Θεσσαλονίκης (ειδική διαδικασία του άρθρου 681Α ΚΠολΔ).

Διατάσσει την εισαγωγή του παραβόλου που έχει κατατεθεί για την άσκηση της αίτησης αναίρεσης στο Δημόσιο Ταμείο. Και

Καταδικάζει τον αναιρεσείοντα στα δικαστικά έξοδα της 3ης αναιρεσίβλητης ασφαλιστικής εταιρείας, που ορίζει σε δύο χιλιάδες επτακόσια (2.700) ευρώ.

ΚΡΙΘΗΚΕ και αποφασίσθηκε στην Αθήνα στις 12 Ιανουαρίου 2018.

ΔΗΜΟΣΙΕΥΘΗΚΕ στην Αθήνα σε δημόσια συνεδρίαση στο ακροατήριό του στις 29 Ιανουαρίου 2018.

Η ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ