Απόφαση 204 / 2018 (Δ, ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ)

Αριθμός 204/2018

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΑΡΕΙΟΥ ΠΑΓΟΥ
Δ' Πολιτικό Τμήμα
Συγκροτήθηκε από τους Δικαστές: Ειρήνη Κιουρκτσόγλου - Πετρουλάκη, Αντιπρόεδρο του Αρείου Πάγου, Ελένη Διονυσοπούλου, Σοφία Ντάντου, Γεώργιο Χοϊμέ και Ναυσικά Φράγκου, Αρεοπαγίτες.
Συνήλθε σε δημόσια συνεδρίαση στο Κατάστημά του, στις 17 Μαρτίου 2017, με την παρουσία και του Γραμματέα Αθανασίου Λιάπη, για να δικάσει μεταξύ:
Του αναιρεσείοντος: ΝΠΙΔ με την επωνυμία "ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΑΠΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ", που εδρεύει στην Αθήνα και εκπροσωπείται νόμιμα, ως ειδικού διαδόχου της ασφαλιστικής εταιρίας με την επωνυμία "ΓΕΝΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΑΕΓΑ - General Union", της οποίας η άδεια λειτουργίας ανακλήθηκε, το οποίο εκπροσωπήθηκε από την πληρεξούσια δικηγόρο του Αργυρώ Γρατσία - Πλατή με δήλωση του άρθρου 242 παρ. 2 ΚΠολΔ.

Των αναιρεσιβλήτων: 1) Γ. Σ. του Σ., 2) ... και 19) Α. Μ. του Ν., κατοίκου .., εκ των οποίων οι 1ος, 2η, 3η, 4η, 6ος, 8η, 9η, 10η, 11η, 12ος, 13η, 14η, 15η, 16ος, 18η και 19η εκπροσωπήθηκαν από τον πληρεξούσιο δικηγόρο τους Κωνσταντίνο Καραπιδάκη, που δεν κατέθεσε προτάσεις, δήλωσε δε στο ακροατήριο ότι: α) Ο 5ος των αναιρεσιβλήτων Σ. Σ. του Π. απεβίωσε στις 12-2-2014 και τη βιαίως διακοπείσα δίκη συνεχίζουν οι νόμιμοι και μοναδικοί εξ αδιαθέτου κληρονόμοι του i. Γ. Σ. του Σ. (1ος ως άνω) και ii. Μ. συζ. Ε. Β., το γένος Σ. Σ., κάτοικος ., οι οποίοι εκπροσωπούνται από τον ίδιο. β) Ο 7ος των αναιρεσιβλήτων Γ. Χ. του Α. απεβίωσε την 1η-5-2016 και τη βιαίως διακοπείσα δίκη συνεχίζουν οι νόμιμοι και μοναδικοί εξ αδιαθέτου κληρονόμοι του i. Π. χα Γ. Χ., το γένος Α. Μ. (8η ως άνω), ii. Α. Χ. του Γ. (12ος ως άνω), iii. Έ. Χ. του Γ. (13η ως άνω), iv. Ε. Χ. του Σ. (10η ως άνω) και v. Π. Χ. του Σ. (11η ως άνω), οι οποίοι εκπροσωπούνται από τον ίδιο, και γ) Η 17η των αναιρεσιβλήτων Χ. χα Σ. Π. απεβίωσε στις 10-2-2014 και κληρονομήθηκε από τους i. Ι. χα Ι. Σ., το γένος Σ. Π., ii. Ε. Π. του Σ., iii. Ε. συζ. Ι. Β., το γένος Σ. Π., iv. Ά. Σ. και Ε. Σ., εκ των οποίων τη βιαίως διακοπείσα δίκη συνεχίζουν οι με στοιχ. i. Ι. χα Ι. Σ., το γένος Σ. Π. (14η ως άνω), ii. Ε. Π. του Σ., κάτοικος . και iii. Ε. συζ. Ι. Β., το γένος Σ. Π., κάτοικος ., οι οποίοι εκπροσωπούνται από τον ίδιο, ενώ οι με στοιχ. iv. Ά. Σ. και Ε. Σ. δεν παρίστανται, ούτε εκπροσωπούνται στην παρούσα δίκη.

Η ένδικη διαφορά άρχισε με τις από 5-9-2006, 8-1-2007, 13-3-2007, 2-7-2007, 10-12-2007 (αρ. εκθ. καταθ. 11317/2007 και 11323/2007) και 4-6-2008 (αρ. εκθ. καταθ. 5953/2008 και 5955/2008) αγωγές των ήδη αναιρεσιβλήτων και άλλων προσώπων, μη διαδίκων στην παρούσα δίκη, που κατατέθηκαν στο Μονομελές Πρωτοδικείο Αθηνών και συνεκδικάστηκαν με τις παρεμπίπτουσες αγωγές, καθώς και με τις ανακοινώσεις δίκης - προσεπικλήσεις σε αναγκαστική παρέμβαση των εκεί διαδίκων. Εκδόθηκαν οι αποφάσεις: 4584/2009 οριστική του ίδιου Δικαστηρίου και 3679/2011 του Εφετείου Αθηνών. Την αναίρεση της τελευταίας απόφασης ζήτησαν οι μη διάδικοι στην παρούσα δίκη, α) Ε. Ρ. του Μ. με την από 25-10-2011 αίτησή του και β) "... ΑΒΕΕ" με την από 24-10-2011 αίτησή της. Εκδόθηκαν, αντίστοιχα, οι 1706/2012 και 1707/2012 αποφάσεις του Αρείου Πάγου, οι οποίες αναίρεσαν την ως άνω εφετειακή απόφαση και παρέπεμψαν τις υποθέσεις για περαιτέρω εκδίκαση στο ίδιο δικαστήριο συγκροτούμενο από άλλους δικαστές. Εκδόθηκε η 5314/2014 απόφαση του Τριμελούς Εφετείου Αθηνών, την αναίρεση της οποίας ζητεί το αναιρεσείον με την από 19-11-2015 αίτησή του. Κατά τη συζήτηση της υπόθεσης αυτής, που εκφωνήθηκε από το πινάκιο, οι διάδικοι παραστάθηκαν όπως σημειώνεται πιο πάνω. Η Εισηγήτρια Αρεοπαγίτης Ναυσικά Φράγκου διάβασε την από 8-3-2017 έκθεσή της, με την οποία εισηγήθηκε την παραδοχή του πρώτου λόγου, την παραδοχή του δευτέρου λόγου μόνο κατά τα υπό στοιχεία α και β μέρη και την απόρριψη κατά το υπό στοιχ. γ μέρος του, της από 19-11-2015 αιτήσεως αναιρέσεως, κατά της 5314/2014 αποφάσεως του Τριμελούς Εφετείου Αθηνών. Ο πληρεξούσιος των αναιρεσιβλήτων ζήτησε την απόρριψη της αιτήσεως και την καταδίκη του αντιδίκου μέρους στη δικαστική δαπάνη.

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΟ
Ι. Από τα άρθρα 286 εδ. α' και 290 ΚΠολΔ προκύπτει ότι η δίκη που διακόπηκε λόγω θανάτου του διαδίκου επαναλαμβάνεται εκούσια από τον κληρονόμο του, με ρητή ή σιωπηρή δήλωσή του, χωρίς να απαιτείται καμία άλλη ενέργεια. Στην προκειμένη περίπτωση, κατά τη συζήτηση της υποθέσεως ενώπιον του Αρείου Πάγου δηλώθηκε η βίαιη διακοπή της δίκης λόγω θανάτου του αρχικού διαδίκου και εβδόμου αναιρεσιβλήτου Γ. Χ. του Α., ο οποίος απεβίωσε μετά την άσκηση της αναιρέσεως (20-11-2015), την 1η-5-2016 (όπως προκύπτει από την προσκομιζόμενη και επικαλούμενη ληξιαρχική πράξη θανάτου του), τη δίκη του οποίου συνεχίζουν κατόπιν δηλώσεώς τους, όπως προκύπτει από το με επίκληση προσκομιζόμενο πιστοποιητικό εγγυτέρων συγγενών οι αναιρεσίβλητοι: όγδοη, Π. χα Γ. Χ., το γένος Α. Μ., δωδέκατος, Α. Χ. του Γ., δέκατη τρίτη, Έ. Χ. του Γ., δέκατη, Ε. Χ. του Σ. και ενδεκάτη, Π. Χ. του Σ..
Εξάλλου, σύμφωνα με την διάταξη του άρθρου 62 § 1 ΚΠολΔ, όποιος έχει την ικανότητα να είναι υποκείμενο δικαιωμάτων και υποχρεώσεων, έχει και την ικανότητα να είναι διάδικος. Η ικανότητα αυτή, που εξετάζεται αυτεπάγγελτα από το δικαστήριο (άρθρο 73 ΚΠολΔ), προκειμένου για φυσικό πρόσωπο, παύει να υπάρχει με το θάνατό του (άρθρο 35 ΑΚ). Εξάλλου, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 313 § 1 εδ. δ' ΚΠολΔ, απόφαση που εκδόθηκε σε δίκη κατά ανυπάρκτου φυσικού προσώπου, όπως είναι ο θανών, δεν έχει υπόσταση, χαρακτηριζόμενη ρητά ως άκυρη. Περαιτέρω, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 286 επ. ΚΠολΔ, οι οποίες, κατ' εφαρμογή της διάταξης του άρθρου 573 § 1 του ίδιου Κώδικα, εφαρμόζονται και στην διαδικασία της δίκης για την αναίρεση, σε συνδυασμό με τις αμέσως πιο πάνω διατάξεις, αν ο διάδικος είναι στη ζωή κατά την έναρξη της δίκης, αποβιώσει όμως στη συνέχεια (πριν από την αμετάκλητη περάτωσή της), επέρχεται, τηρουμένων των νομίμων προϋποθέσεων, διακοπή της δίκης, με συνέπεια όλες οι επιχειρούμενες στο μεταξύ μέχρι τη νόμιμη επανάληψή της, διαδικαστικές πράξεις εκτός της τυχόν εκδιδόμενης απόφασης, να λογίζονται άκυρες, μόνο όμως, εφόσον ο θάνατος του διαδίκου επήλθε μέχρις ότου τελειώσει η προφορική συζήτηση, μετά την οποία εκδίδεται οριστική απόφαση και όχι όταν ο θάνατος του διαδίκου επήλθε μετά το πέρας της συζήτησης αυτής, πολύ δε περισσότερο μετά την έκδοση της οριστικής απόφασης, οπότε δεν υπάρχει εκκρεμής δικαστικός αγώνας, ούτε στάδιο εφαρμογής των διατάξεων για διακοπή και επανάληψη της δίκης και, συνακόλουθα, τα ασκούμενα κατά της απόφασης αυτής ένδικα μέσα, άρα και η αίτηση αναίρεσης, πρέπει να απευθύνονται, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 558 εδ. α' ΚΠολΔ, κατά των καθολικών διαδόχων του αποβιώσαντα, απευθυνόμενα δε κατά του τελευταίου είναι άκυρα, υπό την προϋπόθεση όμως ότι ο αναιρεσείων είχε λάβει με οποιονδήποτε τρόπο γνώση του θανάτου του αντιδίκου του, ώστε να διαπιστώσει τους κληρονόμους του και να απευθύνει κατ' αυτών την αναίρεση. Η αναίρεση, επομένως, που απευθύνεται κατά του αποβιώσαντος, χωρίς όμως ο αναιρεσείων να γνωρίζει το θάνατό του, δεν είναι άκυρη και νόμιμα χωρεί η συζήτηση αυτής με τους κληρονόμους του αποβιώσαντα, οι οποίοι καλούνται προς τούτο ή εμφανίζονται κατά τη συζήτηση με την ιδιότητα αυτή στη θέση του αναιρεσιβλήτου και προβάλλουν υπεράσπιση επί της ουσίας της διαφοράς (Ολ.ΑΠ 27/1987, ΑΠ 1318/2008, 932/2009). Στην προκειμένη περίπτωση η υπό κρίση αίτηση αναιρέσεως κατά της 5314/2014 αποφάσεως του Τριμελούς Εφετείου Αθηνών απευθύνεται και κατά των, Σ. Σ., πέμπτου αναιρεσιβλήτου, και Χ. χας Σ. Π., δεκάτης εβδόμης αναιρεσιβλήτου, οι οποίοι όπως προκύπτει από τα στοιχεία της δικογραφίας, έχουν αποβιώσει στις 12-2-2014 και στις 10-202014, αντίστοιχα, ήτοι μετά το πέρας της συζητήσεως της υποθέσεως ενώπιον του Εφετείου Αθηνών προς έκδοση της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως (31-10-2013) και πριν την άσκηση της αναιρέσεως (20-11-2015). Από τα αυτά δε στοιχεία και προβαλλόμενα από τους διαδίκους, εν όψει δε και του ότι δεν υπάρχει ισχυρισμός για γνωστοποίηση στο αναιρεσείον του θανάτου τούτων, κατά το προ της ασκήσεως της αναιρέσεως χρονικό διάστημα, συνάγεται απόδειξη, ότι το αναιρεσείον δεν είχε λάβει γνώση με οποιονδήποτε τρόπο των εν λόγω θανάτων πριν την άσκηση της αναιρέσεως, ώστε να διαπιστώσει τους κληρονόμους των και να απευθύνει την αναίρεση κατ' αυτών. Περαιτέρω, κατά τη συζήτηση της ένδικης αιτήσεως αναιρέσεως κατά τη δικάσιμο που αναφέρεται στην αρχή της παρούσας εμφανίστηκαν οι κληρονόμοι, αφενός του Σ. Σ., Γ. Σ. (πρώτος αναιρεσίβλητος) και Μ. Β., τέκνα του, και αφετέρου της Χ. χας Σ. Π., οι, Ι. Σ. (δεκάτη τετάρτη αναιρεσίβλητη), Ε. Π. και Ε. Β., τέκνα της, οι οποίοι παραστάθηκαν διά του πληρεξουσίου δικηγόρου τους Κ. Κ., με την ιδιότητά τους ως κληρονόμων των άνω αποβιωσάντων αναιρεσιβλήτων, προβάλλοντας υπεράσπιση επί της ουσίας της διαφοράς. Κατά συνέπεια είναι έγκυρη και ισχυρή η υπό κρίση αίτηση αναιρέσεως παρόλο που στρέφεται και κατά προσώπων αποβιωσάντων και τη δίκη συνεχίζουν οι κατά τα άνω νομίμως παραστάντες κληρονόμοι τους, η ιδιότητα των οποίων ουδόλως αμφισβητείται από το αναιρεσείον. Όμως κληρονόμοι της 17ης αναιρεσίβλητης Χ. χας Σ. Π., τυγχάνουν και οι, Ά. Σ. και Ε. Σ., οι οποίες δεν εκπροσωπήθηκαν στην παρούσα δίκη από πληρεξούσιο δικηγόρο, αλλά και ούτε κλητεύτηκαν προς τούτο (ΑΠ 639/2016), αφού το αναιρεσείον δεν επικαλείται και ούτε προσκομίζει σχετικές εκθέσεις επιδόσεως. Κατόπιν αυτού και σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 576 παρ. 3 ΚΠολΔ κατά την οποία "Σε περίπτωση απλής ομοδικίας, αν κάποιος δεν εκπροσωπηθεί από πληρεξούσιο δικηγόρο, η υπόθεση χωρίζεται και η συζήτηση της αίτησης αναίρεσης χωρεί νομίμως ως προς όσους εκπροσωπούνται από πληρεξούσιο δικηγόρο ή έχουν κλητευθεί νομίμως και κηρύσσεται απαράδεκτη ως προς τους λοιπούς", πρέπει να κηρυχθεί απαράδεκτη η συζήτηση της αιτήσεως αναιρέσεως ως προς τις κληρονόμους αυτές.
ΙΙ. Από τις διατάξεις των άρθρων 297, 298, 300, 330 και 914 του Α.Κ., συνάγεται, ότι, προϋποθέσεις της ευθύνης για αποζημίωση από αδικοπραξία είναι η υπαιτιότητα του υποχρέου, η οποία υπάρχει και στην περίπτωση της αμέλειας, δηλαδή όταν δεν καταβάλλεται η επιμέλεια που απαιτείται στις συναλλαγές, η παράνομη συμπεριφορά του υποχρέου σε αποζημίωση έναντι εκείνου που ζημιώθηκε και η ύπαρξη αιτιώδους συνάφειας μεταξύ της παράνομης συμπεριφοράς και της ζημίας. Η παράνομη συμπεριφορά, ως όρος της αδικοπραξίας, μπορεί να συνίσταται όχι μόνο σε θετική πράξη, αλλά και σε παράλειψη, εφόσον στην τελευταία αυτή περίπτωση εκείνος που υπέπεσε στην παράλειψη ήταν υποχρεωμένος σε πράξη από το νόμο ή τη δικαιοπραξία, είτε από την καλή πίστη κατά την κρατούσα κοινωνική αντίληψη. Αιτιώδης δε συνάφεια υπάρχει, όταν η πράξη ή η παράλειψη του ευθυνομένου προσώπου, ήταν κατά τα διδάγματα της κοινής πείρας ικανή και μπορούσε αντικειμενικά να επιφέρει κατά τη συνηθισμένη και κανονική πορεία των πραγμάτων, το επιζήμιο αποτέλεσμα. Η κρίση του δικαστηρίου της ουσίας, ότι τα πραγματικά περιστατικά που δέχτηκε 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. Περαιτέρω, από την διάταξη του άρθρου 300 του Α.Κ., η οποία εφαρμόζεται σε κάθε περίπτωση ζημίας και επομένως και σε αυτή από αδικοπραξία των άρθρων 914 επ. του Α.Κ., προκύπτει ότι όταν στην γένεση ή στην επέλευση της ζημίας συνετέλεσε και πταίσμα του ζημιωθέντος, κατά την έννοια της διατάξεως του άρθρου 330 του Α.Κ., το δικαστήριο της ουσίας μπορεί κατά την ελεύθερη κρίση του, αφού σταθμίσει τις περιστάσεις και ιδιαίτερα τον βαθμό του πταίσματος του ζημιωθέντος και του ζημιώσαντος, να μην επιδικάσει αποζημίωση ή να μειώσει το ποσό αυτής. Σε κάθε περίπτωση η παράβαση των διατάξεων του Κ.Ο.Κ. δεν θεμελιώνει αυτή καθεαυτή 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 πράξεως και του επελθόντος αποτελέσματος, 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. Η κρίση του δικαστηρίου της ουσίας για την συνδρομή ή όχι πταίσματος του ζημιωθέντος είναι κρίση σχετική με νομική έννοια και υπόκειται σε αναιρετικό έλεγχο κατά τις διατάξεις των άρθρων 559 αριθμ. 1 και 19 του Κ.Πολ.Δ. Αντιθέτως, ο καθορισμός της βαρύτητας του πταίσματος και του ποσοστού κατά το οποίο εξ αυτού του λόγου πρέπει να μειωθεί η αποζημίωση, αφορά εκτίμηση πραγμάτων που δεν ελέγχεται ακυρωτικώς. Τα ανωτέρω 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 εφαρμοστέες οι διατάξεις του κοινού δικαίου.
Κατά το άρθρο 12 παρ. 1 του Ν. 2696/1999 (ΚΟΚ), "αυτοί που χρησιμοποιούν τις οδούς πρέπει να αποφεύγουν οποιαδήποτε συμπεριφορά που είναι ενδεχόμενο να εκθέσει σε κίνδυνο ή να παρεμβάλλει εμπόδια στην κυκλοφορία, να εκθέσει σε κίνδυνο πρόσωπα ή ζώα ή να προκαλέσει ζημιές σε δημόσιες ή ιδιωτικές περιουσίες. Οι οδηγοί υποχρεούνται να οδηγούν με σύνεση και με διαρκώς τεταμένη την προσοχή.". Κατά το άρθρο 19 παρ. 1,

"Ο οδηγός οδικού οχήματος επιβάλλεται να έχει τον πλήρη έλεγχο του οχήματός του ώστε να μπορεί σε κάθε στιγμή να εκτελεί τους απαιτούμενους χειρισμούς". Κατά την παρ. 2, "Ο οδηγός επιβάλλεται να ρυθμίζει την ταχύτητα του οχήματός του λαμβάνων συνεχώς υπόψη του τις επικρατούσες συνθήκες, ιδιαίτερα δε τη διαμόρφωση του εδάφους, την κατάσταση και τα χαρακτηριστικά της οδού, την κατάσταση και το φορτίο του οχήματός του, τις καιρικές συνθήκες και τις συνθήκες κυκλοφορίας, κατά τρόπον ώστε να είναι σε θέση να διακόψει την πορεία του οχήματός του μπροστά από οποιοδήποτε εμπόδιο που μπορεί να προβλεφθεί και το οποίο βρίσκεται στο ορατό από αυτόν μπροστινό τμήμα της οδού. Υποχρεούται επίσης να μειώνει την ταχύτητα του οχήματός του και, σε περίπτωση ανάγκης, να διακόπτει την πορεία του, όταν οι περιστάσεις το επιβάλλουν". Κατά την παρ. 3, "Ιδιαίτερα, ο οδηγός επιβάλλεται να μειώνει την ταχύτητα του οχήματός του σε τμήματα της οδού με περιορισμένο πεδίο ορατότητας, στις στροφές. κατά τη διέλευσή του από κατοικημένες περιοχές, αν πεζοί, που βρίσκονται στην τροχιά του, καθυστερούν να απομακρυνθούν, ως και σε κάθε άλλη ειδική περίπτωση, που επιβάλλεται μετριασμός ταχύτητας". Κατά την παρ. 7, "Ο οδηγός οχήματος, το οποίο κινείται πίσω από άλλο, υποχρεούται να τηρεί αρκετή απόσταση για την αποφυγή σύγκρουσης αν, το προ αυτού κινούμενο όχημα, μειώσει ξαφνικά την ταχύτητά του ή διακόψει την πορεία του". Κατά τη διάταξη του άρθρου 20 παρ. 1 "Το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας των αυτοκινήτων οχημάτων, μέσα στις κατοικημένες περιοχές, ορίζεται σε 50 χιλιόμετρα την ώρα, εκτός αν άλλως ορίζεται με ειδική σήμανση". Κατά την παρ. 4. "Για τα φορτηγά αυτοκίνητα και τους συνδυασμούς αυτών, που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία, με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθορίζονται ανώτατα επιτρεπόμενα όρια ταχύτητας, χαμηλότερα των πιο πάνω οριζομένων, αναλόγως της επικινδυνότητας του μεταφερόμενου φορτίου και των τεχνικών προδιαγραφών του μεταφορικού μέσου". Εξάλλου κατά το άρθρο 2 παρ. 1 ως κατοικημένη περιοχή θεωρείται: "Η περιοχή που έχει σημανθεί με πινακίδες ως κατοικημένη στις εισόδους και εξόδους της". Επίσης στο άρθρο 4 παρ. 3 ορίζεται ότι: 1. Οι για τη σήμανση των οδών τοποθετούμενες πινακίδες είναι κατά κατηγορίες οι εξής: α) Αναγγελίας κινδύνου (Κ), δηλωτικές: αα) Επικίνδυνων θέσεων. 2. Οι πινακίδες αναγγελίας κινδύνου (Κ-1 μέχρι Κ-42) τοποθετούνται για να εφιστούν την προσοχή αυτών που χρησιμοποιούν τις οδούς για τους κινδύνους που υπάρχουν στην οδό προς την κατεύθυνση της κίνησής τους, ώστε να λαμβάνουν έγκαιρα τα κατάλληλα μέτρα και, σε περίπτωση ανάγκης, να μειώνουν την ταχύτητα πορείας τους για να τους αποφεύγουν. Η σημασία των πινακίδων αυτών είναι: Κ-1α Επικίνδυνη αριστερή στροφή. 4. Οι πληροφοριακές πινακίδες (Π-1 μέχρι Π-95) τοποθετούνται για την παροχή πληροφοριών σχετικά με τις οδούς, για τη διευκόλυνση των χρηστών των οδών (κατευθύνσεις, αρίθμηση, χιλιομέτρηση, τοπωνυμίες, εγκαταστάσεις κ.λπ.). Η σημασία των πινακίδων αυτών είναι:..Π-17 Αρχή κατοικημένης περιοχής". Κατά το άρθρο 34 παρ. 1 "Η στάση και η στάθμευση επιτρέπονται, αν δεν δημιουργείται εξ αυτών κίνδυνος ή παρακώλυση της κυκλοφορίας και αν δεν υπάρχουν σχετικές απαγορευτικές πινακίδες ή διαγραμμίσεις". Κατά το άρθρο 42 παρ. 1 "Απαγορεύεται η οδήγηση κάθε οδικού οχήματος από οδηγό, ο οποίος κατά την οδήγηση του οχήματος βρίσκεται υπό την επίδραση οινοπνεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων που σύμφωνα με τις οδηγίες χρήσης τους ενδέχεται να επηρεάζουν την ικανότητα του οδηγού. Ο ελεγχόμενος οδηγός θεωρείται ότι βρίσκεται υπό την επίδραση οινοπνεύματος όταν το ποσοστό αυτού στον οργανισμό είναι από 0,50 γραμμάρια ανά λίτρο αίματος (0,50gr./l) και άνω, μετρούμενο με τη μέθοδο της αιμοληψίας ή από 0,25 χιλιοστά του γραμμαρίου ανά λίτρο εκπνεόμενου αέρα και άνω, όταν η μέτρηση γίνεται στον εκπνεόμενο αέρα με αντίστοιχη συσκευή αλκοολομέτρου. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Υγείας και Πρόνοιας, Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να ορισθεί και μικρότερο ποσοστό από το αναφερόμενο στο προηγούμενο εδάφιο, να καθοριστούν ειδικές κατηγορίες οδηγών με μικρότερα ποσοστά, προσαρμοζόμενων αναλόγως και των ορίων της παραγράφου 7". Περαιτέρω, κατά 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. Με τον συγκεκριμένο λόγο αναίρεσης ελέγχονται τα σφάλματα του δικαστηρίου κατά την εκτίμηση του νόμω βάσιμου 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 κανόνος δικαίου, έγινε δεκτή ως νόμιμη ή απορρίφθηκε ή έγινε δεκτή κατ' ουσία. Με τον λόγο αυτό δεν επιτρέπεται να πλήττεται η προσβαλλόμενη απόφαση κατά την εκτίμηση των αποδείξεων, υπό την επίκληση ότι αυτή παραβίασε κανόνα ουσιαστικού δικαίου, που δεν ελέγχεται από τον Άρειο Πάγο κατά το άρθρο 561 παρ. 1 Κ.Πολ.Δ.
Κατά την έννοια του άρθρου 559 αριθ. 19 του Κ.Πολ.Δ, η απόφαση δεν έχει νόμιμη βάση και υφίσταται, συνεπώς, εκ πλαγίου παράβαση κανόνα ουσιαστικού δικαίου, όταν από τις παραδοχές της, που περιλαμβάνονται στην ελάσσονα 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 έτσι να μην μπορεί να ελεγχθεί αν στη συγκεκριμένη περίπτωση συνέτρεχαν οι όροι του κανόνα ουσιαστικού δικαίου που εφαρμόσθηκε ή δεν συνέτρεχαν οι όροι εκείνου που δεν εφαρμόσθηκε. 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 στην θεμελίωση ή στην κατάλυση του επιδίκου δικαιώματος, συγκρούονται μεταξύ τους και αλληλοαναιρούνται, αποδυναμώνοντας έτσι την κρίση της αποφάσεως για την υπαγωγή ή μη της ατομικής περιπτώσεως στο πραγματικό συγκεκριμένου κανόνα ουσιαστικού δικαίου, που συνιστά και το νομικό χαρακτηρισμό της ατομικής περιπτώσεως. Αντίστοιχα ανεπάρκεια αιτιολογίας υπάρχει όταν από την απόφαση δεν προκύπτουν σαφώς τα περιστατικά που είτε είναι κατά το νόμο αναγκαία για την στοιχειοθέτηση της διατάξεως ουσιαστικού δικαίου που εφαρμόσθηκε στην ένδικη περίπτωση, είτε αποκλείουν την εφαρμογή της. Δεν υπάρχει δε έλλειψη αιτιολογιών, όταν η απόφαση περιέχει συνοπτικές μεν, αλλά πλήρεις αιτιολογίες, 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. Δεν έχει, όμως, εφαρμογή η παραπάνω διάταξη, όταν οι ελλείψεις ανάγονται στην εκτίμηση των αποδείξεων και, ιδίως, στην ανάλυση, στάθμιση και αιτιολόγηση του πορίσματος που εξάγεται απ' αυτές, γιατί στην κρίση του αυτή το δικαστήριο προβαίνει ανέλεγκτα κατά το άρθρο 561 παρ. 1 του Κ.Πολ.Δ, εκτός αν δεν είναι σαφές και πλήρες το πόρισμα και για το λόγο αυτόν γίνεται αδύνατος ο αναιρετικός έλεγχος. Συνακόλουθα τα επιχειρήματα του δικαστηρίου, που σχετίζονται με την εκτίμηση απλώς των αποδείξεων, δεν συνιστούν παραδοχές διαμορφωτικές του αποδεικτικού πορίσματός του και, επομένως, αιτιολογία της αποφάσεως ικανή να ελεγχθεί αναιρετικά με τον παραπάνω λόγο για ανεπάρκεια ή αντιφατικότητα, ούτε ιδρύεται ο λόγος αυτός αναιρέσεως, αν το δικαστήριο της ουσίας δεν ανέλυσε ιδιαιτέρως ή διεξοδικά τα επιχειρήματα των διαδίκων που δεν συνιστούν αυτοτελείς ισχυρισμούς τους.
ΙΙΙ. Στην προκειμένη περίπτωση, από την επιτρεπτή, κατά το άρθρο 561 παρ. 2 ΚΠολΔ, επισκόπηση των διαδικαστικών εγγράφων, προκύπτουν τα ακόλουθα: Σε τροχαίο (πολύνεκρο) δυστύχημα που έλαβε χώρα στις ...-...-2006 στη Ν.Ε.Ο. Χανίων -Ηρακλείου, στο οποίο ενεπλάκησαν ο Ε. Ρ., που οδηγούσε το με αριθμό ΜΙΕ-. Ι.Χ. Λεωφορείο, ιδιοκτησίας, κατοχής και εκμεταλλεύσεως της ". ΑΒΕΕ", και το οποίο ήταν ασφαλισμένο στην λειτουργούσα ακόμα τότε ασφαλιστική εταιρία με την επωνυμία "ΕΓΝΑΤΙΑ Α.Α.Ε.", της οποίας, όμως, η άδεια λειτουργίας μεταγενέστερα ανακλήθηκε και υπεισήλθε, έτσι, στη θέση της ως ειδικός διάδοχός της το "ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ", μη διάδικοι οι παραπάνω στην προκειμένη δίκη, καθώς και ο Κ. Λ. του Ε., οδηγός του με αριθμό ΕΚΒ-. ΔΧΦ βυτιοφόρου, ιδιοκτησίας του (αρχικώς συνενάγοντος - συνεναγόμενου και ήδη αποβιώσαντος) Ε. Λ..., πατέρα του, εκμισθωμένο από τον τελευταίο στην ανώνυμη εταιρεία "ΕΚΟ Α.Β.Ε.Ε.Π", η οποία είχε προστήσει τον παραπάνω οδηγό στην οδήγησή του, και οι οποίοι δεν είναι διάδικοι στην παρούσα δίκη, και το οποίο ήταν ασφαλισμένο στην λειτουργούσα ακόμα τότε ασφαλιστική εταιρία με την επωνυμία "GENERAL UNION (ΓΕΝΙΚΗ ΕΝΩΣΙΣ) Α.Ε.Γ.Α.", της οποίας, όμως, η άδεια λειτουργίας μεταγενέστερα ανακλήθηκε και υπεισήλθε, έτσι, στη θέση της ως ειδικός διάδοχός της το αναιρεσείον "ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ". Συνέπεια της συγκρούσεως αυτής, ήταν μεταξύ των άλλων, να αναφλεγεί και να καταστραφεί ολοσχερώς το με αριθμό ΕΚΒ-. ΔΧΦ βυτιοφόρο, που οδηγούσε ο προαναφερόμενος οδηγός αυτού, Κ. Λ. του Ε. με αποτέλεσμα αυτός να τραυματιστεί θανάσιμα και ακόμα, αφενός μεν να τραυματισθούν θανάσιμα και οι: α) Σ. Σ. του Γ., β) Ε. Σ. του Ι., γ) Σ. Χ. του Γ., που επέβαιναν στο πιο πάνω λεωφορείο, οι συγγενείς των οποίων είναι αναιρεσίβλητοι στην προκειμένη δίκη (1ος - 17η των αναιρεσιβλήτων), αφετέρου δε να τραυματιστούν οι: 1) Α. Μ. του Ν. (19η αναιρεσίβλητη) και 2) Μ. Α. του Ι. (18η αναιρεσίβλητη), που επίσης επέβαιναν στο πιο πάνω λεωφορείο, καθώς και ο ίδιος ο οδηγός του λεωφορείου αυτού, Ε. Ρ., μη διάδικος στην προκειμένη δίκη. IV. Για το δυστύχημα αυτό, ασκήθηκαν στο Μονομελές Πρωτοδικείο Αθηνών, εκτός των άλλων, και τα αμέσως πιο κάτω δικόγραφα, τα οποία έχουν σχέση με τους αναιρεσίβλητους (ως ενάγοντες κατά αμφοτέρων των οδηγών των παραπάνω οχημάτων, της ιδιοκτήτριας του λεωφορείου ., του Επικουρικού Κεφαλαίου, ως ειδικού διαδόχου της ασφαλιστικής εταιρείας "ΕΓΝΑΤΙΑ ΑΑΕ" που είχε ασφαλίσει το λεωφορείο, της "ΕΚΟ Α.Β.Ε.Ε.Π", και της ασφαλιστικής εταιρείας "GENERAL UNION ΑΕΓΑ" που είχε ασφαλίσει το φορτηγό, στη θέση της οποίας υπεισήλθε το αναιρεσείον Επικουρικό Κεφάλαιο: 1) τρείς αγωγές, από τους 1ο έως 17ο των εναγόντων - αναιρεσιβλήτων, εκ των οποίων έχουν ήδη αποβιώσει οι 5ος, 7ος και 17η όπως προαναφέρθηκε, συγγενείς των θανάσιμα τραυματισθέντων, επιβαινόντων στο Λεωφορείο, α) Σ. Σ. του Γ., β) Ε. Σ. του Ι., και γ) Σ. Χ. του Γ.. Ειδικότερα ασκήθηκε η από 5-9-2006, αγωγή των 1ου έως και 6ου των αναιρεσιβλήτων, για λογαριασμό του Σ. Σ., η από 13-3-2007, αγωγή των 7ου έως 13ης των αναιρεσιβλήτων για λογαριασμό του Σ. Χ. και η από 2-7-2007, αγωγή των 14ης έως και 17ης των αναιρεσιβλήτων για λογαριασμό του Ε. Σ.. Να σημειωθεί ότι, τη βιαίως διακοπείσα δίκη, λόγω θανάτου των παραπάνω, συνεχίζουν οι νομίμως παραστάντες στο ακροατήριο κληρονόμοι τους. 2) Δύο αγωγές από τις τραυματισθείσες επιβαίνουσες του Λεωφορείου, ήτοι: α) της Α. Μ., 19ης αναιρεσίβλητης και β) της Μ. Α., 18ης αναιρεσίβλητης. V. Όλα τα αμέσως πιο πάνω δικόγραφα (μαζί με ασκηθέντα δικόγραφα παρεμπιπτουσών αγωγών, ανακοινώσεως δίκης -προσεπικλήσεως σε παρέμβαση), συνεκδικάσθηκαν και εκδόθηκε επ' αυτών η με αριθμό 4584/2009 οριστική απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου Αθηνών, με την οποία απόφαση, εκτός των άλλων, κρίθηκε ο οδηγός του Λεωφορείου Ε. Ρ., ως ο κυρίως υπαίτιος για το προκληθέν ατύχημα καθορισθείσας της ευθύνης του σε ποσοστό 80%, ενώ κρίθηκε συνυπαίτιος και ο προαναφερόμενος θανατωθείς, οδηγός του βυτιοφόρου, Κ. Λ., σε ποσοστό, 20%, έγιναν εν μέρει δεκτές οι ασκηθείσες κύριες αγωγές, καθώς και οι αντίστοιχα προς αυτές παρεμπίπτουσες αγωγές και επιδικάσθηκαν τα αναφερόμενα στην απόφαση αυτή επί μέρους ποσά. Κατά της προαναφερόμενης με αριθμό 4584/2009 οριστικής απόφασης του Μονομελούς Πρωτοδικείου Αθηνών ασκήθηκαν από τους αναιρεσίβλητους οι ακόλουθες εφέσεις: α) η από 14/03/2010 με αριθμό κατάθεσης 2273/2010 έφεση των εναγόντων ήδη 1ου - 6ου των αναιρεσιβλήτων: α. Γ. Σ... του Σ., κ.λπ., β) η από 14/03/2010 με αριθμό κατάθεσης 2270/2010 έφεση των εναγόντων ήδη 14ης - 17ης των αναιρεσιβλήτων: α. Ι. χήρας Ι. Σ... κ.λπ., γ) η από 14/03/2010 με αριθμό κατάθεσης 2274/2010 έφεση της ενάγουσας Α. Μ. του Ν., ήδη 19ης των αναιρεσιβλήτων, δ) η από 14/03/2010 με αριθμό κατάθεσης 2271/2010 έφεση της ενάγουσας Μ. Α. του Ι., ήδη 18ης των αναιρεσιβλήτων, ε) η από 14/03/2010 με αριθμό κατάθεσης 2272/2010 έφεση των εναγόντων ήδη 7ου - 13ης των αναιρεσιβλήτων: α. Γ. Χ. του Α., κ.λπ. Οι παραπάνω εφέσεις συνεκδικάσθηκαν (μαζί με άλλες εφέσεις και τις ασκηθείσες αντεφέσεις) και εκδόθηκε επ᾽ αυτών η με αριθμό 3679/2011 απόφαση του Εφετείου Αθηνών, με την οποία αφού κρίθηκε ότι αποκλειστικά υπαίτιος για την πρόκληση του ένδικου τροχαίου ατυχήματος ήταν ο Ε. Ρ., οδηγός του Λεωφορείου, έγιναν μερικά δεκτές οι σχετικές εφέσεις και εξαφανίστηκε η πρωτόδικη απόφαση. Κατά της προαναφερόμενης με αριθμό 3679/2011 οριστικής απόφασης του Εφετείου Αθηνών ασκήθηκαν οι ακόλουθες δύο αναιρέσεις, οι οποίες στρέφονταν, εκτός των άλλων, και εναντίον των αναιρεσιβλήτων, ήτοι: α) η από 25-10-2011 αίτηση αναίρεσης του Ε. Ρ. του Μ. και β) η από 24-10-2011 αίτηση αναίρεσης της "... Α.Β.Ε.Ε.", οι οποίες στρεφόταν, μεταξύ άλλων, και κατά των αναιρεσιβλήτων. Επί των αιτήσεων αναιρέσεως αυτών, εκδόθηκαν οι με αριθμούς 1706/2012 και 1707/2012 αντίστοιχες αποφάσεις του Δ' Τμήματος του Αρείου Πάγου. Με τις αποφάσεις αυτές έγιναν δεκτές οι ανωτέρω αναιρέσεις ως προς το λόγο από το άρθρο 559 αρ. 19 ΚΠολΔ, σε σχέση με την περί αποκλειστικής υπαιτιότητας κρίση του Εφετείου και δη επειδή κρίθηκε ανεπαρκής η σχετική αιτιολογία της εφετειακής αποφάσεως, για το ότι αποκλειστικά υπαίτιος κρίθηκε ο οδηγός του λεωφορείου, αναιρέθηκε στο σύνολό της η προσβαλλόμενη με αριθμό 3679/2011 απόφαση του Εφετείου Αθηνών και παραπέμφθηκε η υπόθεση προς περαιτέρω εκδίκαση στο Εφετείο Αθηνών συγκροτουμένου από άλλους δικαστές, εκτός εκείνων που μετείχαν στη σύνθεση του Δικαστηρίου που εξέδωσε την αναιρεθείσα με αριθμό 3679/2011

απόφαση. Η υπόθεση συζητήθηκε εκ νέου, μετ' αναίρεση στο Εφετείο Αθηνών, κατά τη δικάσιμο της 31-10-2013, και εκδόθηκε η με αριθμό 5314/2014 απόφαση του, με την οποία συνεκδικάσθηκαν οι ως άνω εφέσεις και οι παραδεκτώς ασκηθείσες με τις εκ νέου κατατεθείσες προτάσεις των εφεσιβλήτων αντεφέσεις, και αφού κρίθηκε, ότι το ένδικο τροχαίο ατύχημα οφείλεται σε συγκλίνουσα υπαιτιότητα (αμέλεια) του οδηγού του ΕΚΒ-. ΔΧΦ ρυμουλκού - επικαθήμενου, Κ. Λ. κατά ποσοστό 80% και του οδηγού του ΜΙΕ-. ΙΧ λεωφορείου, Ε. Ρ., κατά ποσοστό 20%, το δευτεροβάθμιο δικαστήριο εξαφάνισε την εκκαλουμένη με αριθμό 4584/2009 οριστική απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου Αθηνών τόσο ως προς την υπαιτιότητα όσο και ως προς το ύψος των επιδικασθεισών αποζημιώσεων και έκανε εν μέρει δεκτές τις συνεκδικαζόμενες αγωγές και επιδίκασε στους αναιρεσίβλητους τα σε αυτήν αναφερόμενα ποσά. Ειδικότερα το Εφετείο, σύμφωνα με την ανέλεγκτη αναιρετικά κρίση του ως προς το ενδιαφέρον εν προκειμένω ζήτημα της συνυπαιτιότητας των εμπλακέντων στο ατύχημα οδηγών, δέχθηκε τα ακόλουθα: "Στις ...-...-2006 και περί ώρα 15.00' περίπου ο Ε. Ρ. οδηγώντας το ΜΙΕ - . ΙΧ λεωφορείο, ιδιοκτησίας της ανώνυμης εμπορικής και βιομηχανικής εταιρείας με την επωνυμία "... ΑΒΕΕ", η οποία τον είχε προστήσει στην οδήγησή του και επέβαιναν σ' αυτό, μεταξύ άλλων, οι Σ. Σ., Ε. Σ., Σ. Χ., Α. Μ. και Μ. Α., εκινείτο επί της Ν.Ε.Ο. Χανίων - Ηρακλείου, με κατεύθυνση από Ηράκλειο προς Χανιά. Το λεωφορείο αυτό ήταν ασφαλισμένο, για την έναντι τρίτων αστική ευθύνη στην ανώνυμη ασφαλιστική εταιρεία, με την επωνυμία "ΕΓΝΑΤΙΑ Α.Α.Ε", μέχρι του ποσού των 500.000 ευρώ για σωματικές βλάβες και των 100.000 ευρώ για υλικές ζημιές, της εταιρείας, όμως, αυτής ανακλήθηκε η άδεια λειτουργίας για παράβαση νόμου με την Κ3-1230/5-2-2007 απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης και για το λόγο αυτό υπεισήλθε αυτοδικαίως στο σύνολο των δικαιωμάτων και υποχρεώσεών της, ως ειδικός διάδοχός της, το ΝΠΙΔ με την επωνυμία "ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ασφάλισης Ευθύνης από Ατυχήματα Αυτοκινήτων". Η ιδιοκτήτριά του εταιρεία "... ΑΒΕΕ" χρησιμοποιούσε το εν λόγω λεωφορείο για τη μεταφορά εργαζομένων από το εργοστάσιο που διατηρεί στον .... Την ίδια ημερομηνία και ώρα ο Κ. Λ., οδηγώντας το ΕΚΒ - ... ΔΧΦ ρυμουλκό - επικαθήμενο, έκφορτο υγρών καυσίμων (κηροζίνης), το οποίο ήταν ιδιοκτησίας του πατέρα του, Ε. Λ., εκμισθωμένο από τον τελευταίο στην ανώνυμη εταιρεία "ΕΚΟ Α.Β.Ε.Ε.Π.", η οποία τον είχε προστήσει στην οδήγησή του, εκινείτο επί της αυτής ως άνω οδού, με την ίδια κατεύθυνση και όπισθεν του προαναφερόμενου λεωφορείου, και σε απόσταση 200 μ. περίπου απ' αυτό. Το ΔΧΦ ρυμουλκό - επικαθήμενο ήταν ασφαλισμένο, για την έναντι των τρίτων αστική ευθύνη, στην ανώνυμη ασφαλιστική εταιρεία με την επωνυμία "GENERAL UNION (ΓΕΝΙΚΗ ΕΝΩΣΙΣ) ΑΕΕΓΑ", μέχρι του ποσού των 500.000 ευρώ για σωματικές βλάβες και των 100.000 ευρώ για υλικές ζημιές, της οποίας επίσης ανακλήθηκε η άδεια λειτουργίας, για παράβαση νόμου, με την 156/16-9-2009 και 21-9-2009 απόφαση του ΔΕ της Επιτροπής Εποπτείας Ιδιωτικής Ασφάλισης (ΕΠ.Ε.Ι.Α.) και για το λόγο αυτό υπεισήλθε αυτοδικαίως στο σύνολο των δικαιωμάτων και υποχρεώσεών της, ως ειδικός διάδοχος αυτής, το ΝΠΙΔ με την επωνυμία "ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ασφάλισης Ευθύνης από Ατυχήματα Αυτοκινήτων". Η Ν.Ε.Ο. Χανίων - Ηρακλείου είναι διπλής κατεύθυνσης, με μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και στο ύψος του 64,700 χιλιομέτρου διαχωρίζεται κατά μήκος με διπλή συνεχή λευκή γραμμή. Στο σημείο αυτό η οδός έχει συνολικό πλάτος οδοστρώματος 8 μέτρων, ήτοι 4 μέτρων για κάθε ρεύμα κυκλοφορίας της, παρουσιάζει προοδευτική αριστερή καμπύλη στην πορεία των οχημάτων προς Χανιά, που εκτείνεται σε μήκος 300 μέτρων περίπου και πλέον και παραπλεύρως των δύο ρευμάτων κυκλοφορίας της υπάρχουν οριοθετημένα ερείσματα, τα οποία διαχωρίζονται από το οδόστρωμα με κατά μήκος συνεχή λευκή γραμμή. Στο ρεύμα κυκλοφορίας της προς Ηράκλειο, το έρεισμα έχει πλάτος 5,20 μέτρων, ενώ στο ρεύμα κυκλοφορίας της προς Χανιά το έρεισμα έχει πλάτος 2,10 μέτρων, είναι ασφάλτινο και επεκτείνεται 0,80 μέτρα με χώμα. Επί του χωμάτινου αυτού τμήματος έχουν τοποθετηθεί μεταλλικά προστατευτικά κιγκλιδώματα, ύψους 0,80 μ., τα οποία εκτείνονται καθ' όλο το μήκος της οδού και στη συνέχεια εκτός της οδού υπάρχει διαμορφωμένο δενδροφυτευμένο χωμάτινο πρανές με κατωφέρεια που καταλήγει σε άλλο παράπλευρο δρόμο κάτω από τη Ν.Ε.Ο. Χανίων - Ηρακλείου. Στο ίδιο ως άνω σημείο η Ν.Ε.Ο. Χανίων - Ηρακλείου δεν πληρεί τις προδιαγραφές χαρακτηρισμού οδού ταχείας κυκλοφορίας, ανήκει στην κατηγορία "άλλο οδικό δίκτυο", όπου σύμφωνα με το άρθρο 20 παρ. 2 Ν. 2696/1999 το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας για τα φορτηγά μέγιστου βάρους μεγαλύτερου των 3.500 χλγ. με ελαφρό ρυμουλκό είναι 70χιλ/ώρα, ενώ για τα λεωφορεία είναι 80χιλ/ώρα. Όμως, στο ρεύμα κυκλοφορίας της οδού από Ηράκλειο προς Χανιά έχουν τοποθετηθεί ρυθμιστική πινακίδα Ρ-27 (απαγορεύεται η στροφή αριστερά), πινακίδα αναγγελίας κινδύνου Κ-1α (επικίνδυνη αριστερή στροφή) και στο ύψος του 6ου χιλιομέτρου πληροφοριακή πινακίδα Π-17 (αρχή κατοικημένης περιοχής), αναγράφουσα "Α. Κ.", η οποία ισχύει για όλο το μήκος της οδού και πέρα από το σημείο της τελικής θέσης που ανευρέθη το ως άνω λεωφορείο και θα εκτεθεί κατωτέρω, αφού δεν υπάρχει άλλη κάθετη σήμανση ως προς το όριο ταχύτητας. Η τελευταία πινακίδα Π-17, εκτός της πληροφοριακής της σημασίας, προειδοποιεί τους χρήστες της οδού για τους εφαρμοζόμενους σε κατοικημένες περιοχές κανονισμούς κυκλοφορίας, όπως ο περιορισμός της ταχύτητας στο ανώτατο επιτρεπόμενο όριο των 50χιλ/ώρα για όλα τα οχήματα που ορίζεται στο άρθρο 20 παρ. 1 του Ν. 2696/1999. Στο προαναφερόμενο σημείο της οδού, η ορατότητα δεν περιορίζεται από φυσικά ή τεχνητά εμπόδια, και κατά τον, ως άνω χρόνο, επικρατούσαν συνθήκες καλοκαιρίας, το οδόστρωμα ήταν ξηρό, υπήρχε άπλετο φως ημέρας και η κυκλοφορία των οχημάτων ήταν κανονική (βλ. έκθεση αυτοψίας και σχεδιάγραμμα του Τ.Τ. Ρεθύμνου). Όταν ο οδηγός του ως άνω λεωφορείου, Ε. Ρ., πλησίασε στο παραπάνω χιλιόμετρο της οδού, όπου εκινείτο, προτιθέμενος να πραγματοποιήσει στάση, ενεργοποίησε εγκαίρως τον δεξιό δείκτη κατεύθυνσης του οχήματος που οδηγούσε, προκειμένου να καταστήσει γνωστή την πρόθεσή του αυτή στους λοιπούς χρήστες της οδού και μειώνοντας σταδιακά την ταχύτητά του σταμάτησε το λεωφορείο στο άκρο δεξιό τμήμα του ρεύματος πορείας του προς Χανιά, απέναντι ακριβώς από το νυκτερινό κέντρο "Κ.", και σε απόσταση ενός (1) μέτρου περίπου από τα υπάρχοντα, κατά μήκος της οδού, ως άνω μεταλλικά προστατευτικά κιγκλιδώματα, προκειμένου να αποβιβάσει τον αλλοδαπό (Ινδό) επιβάτη S. C. του L. G. S.. Κατά τη στάση του το λεωφορείο κατελάμβανε 0,90 μ. από το οδόστρωμα του ρεύματος πορείας του, ενώ το υπόλοιπο τμήμα του βρισκόταν εντός του ασφάλτινου ερείσματος, δεξιά και έξω του οδοστρώματος, η στάση του δε αυτή ήταν ορατή και αντιληπτή από τους λοιπούς χρήστες της οδού και ιδίως εκείνων που εκινούντο όπισθέν του, λόγω του ότι ήταν ημέρα και δεν εμποδιζόταν η ορατότητα. Στο συγκεκριμένο σημείο της στάσης του δεν υπάρχει σημασμένη στάση, ούτε απαγορευτικές της στάσης πινακίδες, όμως η στάση και η στάθμευση στο εν λόγω σημείο, ενόψει της προαναφερόμενης επικίνδυνης αριστερής στροφής στο ρεύμα της οδού προς Χανιά, του πλάτους του οδοστρώματος του ρεύματος προς Χανιά και του πλάτους του λεωφορείου (2,50 μ.), δημιουργεί κίνδυνο και παρακώλυση των λοιπών που χρησιμοπούσαν την οδό. Τη στάση του λεωφορείου ακολούθησε το άμεσο άνοιγμα της οπίσθιας πόρτας αυτού, από την οποία αποβιβάστηκε ο ως άνω επιβάτης, το άμεσο κλείσιμο της πόρτας και η άμεση εκκίνηση του λεωφορείου, ο συνολικός χρόνος των οποίων εκτιμάται στα 3-4 δευτερόλεπτα περίπου. Κατά την εκκίνηση του λεωφορείου, ο οδηγός του ενεργοποίησε τον αριστερό δείκτη κατεύθυνσης αυτού και ξεκινώντας με μηδενική ταχύτητα δεν ενήργησε ελιγμό προς τα αριστερά, προκειμένου να εξέλθει τελείως από τη θέση που είχε κατά την προσωρινή στάση και να εισέλθει κανονικά στο ρεύμα πορείας της οδού προς Χανιά, αλλά κινήθηκε παράλληλα προς τα δεξιά του υπάρχοντα μεταλλικά προστατευτικά κιγκλιδώματα της οδού, με ελαφρά αριστερή πρόταξη του εμπροσθίου τμήματος του οχήματός του, υπό μικρή γωνία της τάξεως των 5-10 μοιρών και διήνυσε απόσταση 15 μ. περίπου, που αν ληφθεί υπόψη το μήκος του, των 11,85 μ. η απόσταση ήταν πολύ μικρότερη με ταχύτητα 5-15 χιλ/ώρα, προκειμένου στη συνέχεια να ενεργήσει ελιγμό προς τα αριστερά και να εξέλθει από τη θέση όπου βρισκόταν, κατά την οποία το μεγαλύτερο τμήμα του πλάτους του οχήματός του βρισκόταν στο ασφάλτινο έρεισμα της οδού και καταλάμβανε ακόμη 0,90 cm από το κυρίως οδόστρωμα της οδού και να ευθυγραμμιστεί στο ρεύμα πορείας του. Κατά την παραπάνω διάρκεια της διαδικασίας της προσωρινής στάσης του λεωφορείου, ο οδηγός του ΕΚΒ-... ΔΧΦ ρυμουλκού-επικαθήμενου Κ. Λ., ο οποίος εκινείτο στο μέσον περίπου του ρεύματος, πορείας του και όπισθεν του λεωφορείου, οδηγώντας χωρίς σύνεση και χωρίς να έχει διαρκώς τεταμένη την προσοχή του στην οδήγηση, ώστε να μπορεί σε κάθε στιγμή να εκτελεί τους απαιτούμενους χειρισμούς, προσέτι δε και με ιδιαίτερα αυξημένη για τις ανωτέρω περιστάσεις και υπερβαίνουσα το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο των 50χιλ/ώρα ταχύτητα, τουλάχιστον 70χιλ/ώρα, άλλα και υπό την επίδραση οινοπνεύματος σε ποσοστό 0,62‰ και αιθανόλης σε ποσοστό 1,1‰, δεν μείωσε την ταχύτητά του, ενόψει της υπάρχουσας στην πορεία του επικίνδυνης αριστερής στροφής, για την οποία υπάρχει προειδοποίηση, με ειδική πινακίδα Κ1-δ', ούτε ρύθμισε αυτή, ενόψει του πολύ επικίνδυνου (εύφλεκτου) φορτίου που μετέφερε με το όχημα που οδηγούσε (28.127,04 κιλά κηροζίνης), κατά τρόπο ώστε να είναι σε θέση να διακόψει την πορεία του οχήματος μπροστά από οποιοδήποτε εμπόδιο που μπορούσε να προβλεφθεί και βρισκόταν στο ορατό απ' αυτόν μπροστινό τμήμα της οδού, όπως όφειλε. Αντίθετα συνέχισε την πορεία του με την ίδια αυξημένη ταχύτητα και μολονότι αντελήφθη την έμπροσθέν του κίνηση του λεωφορείου επί της οδού, την προσωρινή στάση αυτού στο προαναφερόμενο σημείο και την αποβίβαση του επιβάτη, και ως μέσος συνετός οδηγός όφειλε να προβλέψει την επανεκκίνηση του λεωφορείου, καθόσον κατά τη στιγμή της στάσης του λεωφορείου βρισκόταν σε απόσταση 100 μ. τουλάχιστον όπισθεν αυτού, η οποία (απόσταση) του επέτρεπε χρονικά να προβεί σε μείωση και κατάλληλη ρύθμιση της ταχύτητάς του σε τρόπο ώστε να είναι σε θέση να διακόψει ακόμη και την πορεία του, προσέτι δεν τήρησε και την απαιτούμενη απόσταση ασφαλείας από το προπορευόμενο αυτού λεωφορείο, αλλά πλησίασε αυτό στην κοντινή απόσταση των 19 μ. περίπου, με αποτέλεσμα όταν αντελήφθη την κατά τον ως άνω τρόπο εκκίνηση αυτού, να μην μπορέσει να ακινητοποιήσει πλήρως το όχημά του με άμεση τροχοπέδηση, ούτε να προβεί στον ενδεικνυόμενο αποφευκτικό ελιγμό προς τα αριστερά και να διέλθει αριστερά του λεωφορείου όπως θα μπορούσε αν εκινείτο με μικρή ταχύτητα και με μεγάλη σύνεση και αν δεν τελούσε υπό την επήρεια οινοπνεύματος, αφού το εναπομένον πλάτος του ρεύματος πορείας του από την αριστερή πλευρά του λεωφορείου ήταν 3,10 μ. και το τελευταίο εκινείτο με μηδαμινή ταχύτητα, ακόμη και σε κάθε περίπτωση να καταλάβει και μέρος του αντιθέτου ρεύματος κυκλοφορίας, αφού δεν αποδείχθηκε ότι κατά τη στιγμή εκείνη εκινούντο οχήματα επ' αυτού, αλλά τροχοπεδώντας καθυστερημένα και διαγράφοντας ίχνη του οπισθίου δεξιού ελαστικού του δεξιού τροχού του μήκους 2,50 μ. επέπεσε με σφοδρότητα με το εμπρόσθιο δεξιό τμήμα του οχήματός του στο οπίσθιο αριστερό τμήμα και την πίσω πλάγια αριστερή πλευρά του λεωφορείου (γωνία), το οποίο εξέτρεψε προς τα δεξιά της πορείας του και συνεχίζοντας την τροχοπέδηση σε επαφή με αυτό το έσυρε πάνω στα μεταλλικά προστατευτικά κιγκλιδώματα με τη δεξιά πλευρά του σε μήκος 24,40 μ. Συγχρόνως δε από τη σφοδρότητα της σύγκρουσης, η δεξιά πλευρά της καμπίνας του ΔΧΦ μετακινήθηκε προς τα πίσω κατά 1,00 μ. περίπου και προσέκρουσε στο άνω τμήμα του εμπροσθίου μέρους της πρώτης δεξαμενής του, στην οποία δημιουργήθηκαν ρωγμές, καθώς και σύνθλιψη της δεξαμενής καυσίμων κίνησης του φορτηγού, από τις οποίες εξήλθε το εύφλεκτο υγρό της κηροζίνης, το οποίο επεκτάθηκε στην καμπίνα του βυτιοφόρου αλλά και στις επιφάνειες και το εσωτερικό του λεωφορείου και εξαιτίας της ανάφλεξης των καυσίμων λόγω των υψηλών θερμοκρασιών που αναπτύχθηκαν στους κινητήρες προκλήθηκε πυρκαγιά και στα δύο οχήματα. Ακολούθως τα δύο οχήματα εκτράπηκαν προς τα αριστερά και ακινητοποιήθηκαν το μεν βυτιοφόρο, φλεγόμενο, σε απόσταση 46,40 μ. από το σημείο της σύγκρουσης και επί της διπλής συνεχόμενης διαχωριστικής γραμμής, καταλαμβάνοντας τμήμα του ρεύματος πορείας της οδού προς Ηράκλειο, το δε λεωφορείο, επίσης φλεγόμενο, σε απόσταση 122 μ. από το ίδιο ως άνω σημείο σύγκρουσης και επί της διπλής διαχωριστικής γραμμής καταλαμβάνοντας και αυτό τμήμα του ρεύματος πορείας προς Ηράκλειο. Αποτέλεσμα της ανωτέρω σφοδρής σύγκρουσης και των συνεπειών της ήταν να επέλθει ο θάνατος των επιβατών του λεωφορείου Σ. Σ., Ε. Σ. και Σ. Χ., οι οποίοι κάθονταν στο πίσω μέρος του λεωφορείου, καθώς και του οδηγού του ΔΧΦ Κ. Λ., οι οποίοι απανθρακώθηκαν, εξαιτίας δε της απανθράκωσης ως μόνης ενεργού αιτίας επήλθε ο θάνατός τους (βλ. υπ' αριθμ. 7019, 7020, 7021, 7022/30-6-2006 ιατροδικαστικές εκθέσεις του Ιατροδικαστή του Πανεπιστημίου Κρήτης Μ. Μ.), ενώ τραυματίσθηκαν οι επιβάτες του λεωφορείου Μ. Α. και Α. Μ., ως και ο οδηγός του λεωφορείου Ε. Ρ., υποστάντες εγκαύματα, ως επίσης καταστράφηκαν ολοσχερώς και τα δύο εμπλακέντα στο ατύχημα οχήματα. Τα παραπάνω αποδεικνύονται από τις καταθέσεις των μαρτύρων που εξετάστηκαν στα πλαίσια της διενεργηθείσας για το ένδικο ατύχημα προανάκρισης και πρωτοδίκως, καθώς και από τα αντικειμενικά ευρήματα των επιληφθέντων του ατυχήματος αξιωματικών του Τ.Τ. Ρεθύμνου, όπως αυτά αποτυπώνονται στο συνταχθέν υπ' αυτών πρόχειρο σχεδιάγραμμα και την έκθεση αυτοψίας, σε συνδυασμό και με τις προσκομιζόμενες φωτογραφίες του τόπου του ατυχήματος και των συγκρουσθέντων οχημάτων ως και την από μηνός Ιουλίου 2007 έκθεση πραγματογνωμοσύνης των πραγματογνωμόνων Β. Κ. και Χ. Σ., οι οποίοι διορίσθηκαν από το Τ.Τ. Ρεθύμνου στα πλαίσια της διενεργηθείσας προανάκρισης. Οι καταθέσεις των μαρτύρων, αναφορικά με το γεγονός του αν ο οδηγός του λεωφορείου ενεργοποίησε τον αριστερό δείκτη κατεύθυνσης του λεωφορείου, μερικοί εκ των οποίων κατέθεσαν αρνητικά ως προς τούτο και άλλοι ότι δεν θυμούνται, δεν μπορούν να οδηγήσουν το Δικαστήριο σε κρίση ότι ο οδηγός του λεωφορείου παρέλειψε να προβεί σ' αυτή την ενέργεια, καθόσον, κατά τα διδάγματα της κοινής πείρας και λογικής, κάτω από τις συνθήκες πού έλαβε χώρα το ένδικο ατύχημα σε χρόνο που δεν ξεπερνούσε

τα 5-6 δευτερόλεπτα, είναι λογικά αδύνατο οι μάρτυρες αυτοί να είχαν την προσοχή τους στην συγκεκριμένη ενέργεια του οδηγού του λεωφορείου και να μπορούν να καταθέσουν με βεβαιότητα περί τούτου. Περαιτέρω, το κρίσιμο περιστατικό, ότι ο οδηγός του ΔΧΦ ρυμουλκού - επικαθήμενου, Κ. Λ. τελούσε υπό την επήρεια οινοπνεύματος, κατά το χρόνο του ατυχήματος προκύπτει, εκτός των άλλων, από την υπ' αριθμ. πρωτ. 2353/21-7-2006 Τοξικολογική έκθεση της Μονάδας Τοξικολογίας του Πανεπιστημιακού Γενικού Νοσοκομείου Ηρακλείου, σύμφωνα με την οποία στο αίμα αυτού ανιχνεύτηκε ποσότητα αιθανόλης 1,1 γρ. ανά λίτρο αίματος, και την υπ' αριθμ. 951/5-12-2006 εργαστηριακή έκθεση τοξικολογικής εξέτασης της Ιατροδικαστικής Υπηρεσίας Αθηνών, σύμφωνα με την οποία στο αίμα αυτού ανιχνεύτηκε ποσότητα οινοπνεύματος σε ποσοστό 0,62‰ στο ένα φιαλίδιο, 0,32‰ στο τρίτο φιαλίδιο, ενώ δεν ανιχνεύτηκε οινόπνευμα στο δεύτερο φιαλίδιο. Η μη ανίχνευση όμως οινοπνεύματος στο τελευταίο αυτό φιαλίδιο αίματος του θανόντος Κ. Λ., καθώς και η μη ανίχνευση οινοπνεύματος στο αίμα του, που αναφέρεται στο υπ' αριθμ. 3022/10/1217α/19-8-2006 έγγραφο της Δ/νσης Εγκληματολογικών Ερευνών της ΕΛ.ΑΣ, δεν μπορούν να οδηγήσουν το Δικαστήριο σε διαφορετική κρίση, ενόψει και των άλλων αποδεικτικών στοιχείων. Υπό τα ανωτέρω πραγματικά περιστατικά, η πρόκληση του ενδίκου τροχαίου ατυχήματος και των εξ αυτού συνεπειών οφείλεται σε συγκλίνουσα υπαιτιότητα (αμέλεια) του οδηγού του ΕΚΒ-... ΔΧΦ ρυμουλκού-επικαθήμενου, Κ. Λ. και του οδηγού του ΜΙΕ-... ΙΧ λεωφορείου, Ε. Ρ., και δη κατά ποσοστό 80% του πρώτου και 20% του δεύτερου. Και τούτο διότι ο οδηγός του ΙΧ λεωφορείου, Ε. Ρ., από έλλειψη της προσοχής που όφειλε και μπορούσε να καταβάλει, όπως κάθε μέσος συνετός οδηγός που θα βρισκόταν στην ίδια θέση με αυτόν, προτιθέμενος να ενεργήσει προσωρινή στάση προς αποβίβαση επιβάτη, σταμάτησε μεν, μετά από έγκαιρη προειδοποίηση το λεωφορείο, σε σημείο όμως της οδού, όπου η στάση και η στάθμευση, ενόψει της προαναφερόμενης επικίνδυνης αριστερής στροφής στην πορεία του, του πλάτους του οδοστρώματος του ρεύματος προς Χανιά και του πλάτους του λεωφορείου δημιουργεί κίνδυνο και παρακώλυση των λοιπών οχημάτων, που χρησιμοποιούσαν την οδό, αφού κατά τη στάση του κατελάμβανε τμήμα του οδοστρώματος του ρεύματος προς Χανιά, πλάτους 0,90, αφήνοντας από αριστερά τον χώρο πλάτους 3,10 μ., ενώ την ίδια αυτή θέση είχε και κατά την εκκίνησή του με μηδαμινή ταχύτητα, και με την στάση του αυτή δυσχέραινε την κυκλοφορία των οχημάτων και περιόριζε το πλάτος του οδοστρώματος, ενεργώντας έτσι κατά παράβαση των άρθρων 12 παρ. 1 και 34 παρ. 1 του ΚΟΚ. Είσοδος του εμπροσθίου αριστερού τμήματος του λεωφορείου κατά την εκκίνησή του, σε μεγαλύτερο του ως άνω τμήματος του ρεύματος πορείας του και παρεμβολή του με αυτό τον τρόπο στην κίνηση του φορτηγού δεν αποδείχθηκε, γιατί τότε το λεωφορείο θα έπρεπε να κτυπηθεί στην αριστερή πλευρά του, και όχι στην οπίσθια αριστερή γωνία του. Επίσης ο οδηγός του ΕΚΒ -... ΔΧΦ, Κ. Λ., ο οποίος από έλλειψη της προσοχής, την οποία ως μέσος συνετός οδηγός όφειλε και μπορούσε από τις εκτεθείσες περιστάσεις να καταβάλει, δεν οδηγούσε με σύνεση και έχοντας διαρκώς τεταμένη την προσοχή του στην οδήγηση και δεν ασκούσε τον πλήρη έλεγχο του οχήματός του ώστε να μπορεί σε κάθε στιγμή να εκτελεί τους απαιτούμενους χειρισμούς, προσέτι δε οδηγούσε τούτος με υπερβολική για τις ανωτέρω περιστάσεις (επικίνδυνη αριστερή στροφή, μεταφορά πολύ επικίνδυνου φορτίου κηροζίνης με το όχημά του) ταχύτητα, τουλάχιστον 70χιλ/ώρα και μολονότι κατά τη στιγμή της προσωρινής στάσης του λεωφορείου βρισκόταν 100 μ. περίπου όπισθέν του και αντελήφθη λόγω της απεριόριστης ορατότητας που είχε, τη στάση αυτή και την αποβίβαση επιβάτη, δυνάμενος να προβλέψει την εκκίνηση του λεωφορείου, δεν μείωσε, ούτε ρύθμισε κατάλληλα την ταχύτητά του, ούτε τήρησε αρκετή απόσταση ασφαλείας απ' αυτό, αλλά συνέχισε την πορεία του με την ίδια αυξημένη ταχύτητα και απρόσεκτα, πλησιάζοντας το λεωφορείο στην κοντινή απόσταση των 19 μ. περίπου, με αποτέλεσμα όταν αντελήφθη την εκκίνησή του να μην μπορέσει να προβεί σε καμμία αποφευκτική ενέργεια και να επιτέσει με σφοδρότητα επ' αυτού, παραβαίνοντας και τις διατάξεις του Κ.Ο.Κ (άρθρα 12 παρ. 1, 19 παρ. 1, 2, 3 και 7, 20 παρ. 1 του. Κ.Ο.Κ). Η αμελής αυτή συμπεριφορά του οφείλεται και στο γεγονός ότι βρισκόταν υπό την επήρεια οινοπνεύματος, κατάσταση εξαιτίας της οποίας αναμφίβολα δεν μπορούσε να αντιληφθεί πλήρως τις εν γένει επικρατούσες συνθήκες και την επί του οδοστρώματος κατάσταση και κατά συνέπεια τον κίνδυνο που εγκυμονούσε η προαναφερθείσα αμελής οδηγική συμπεριφορά του. Ειδικότερα στο αίμα αυτού ανιχνεύτηκε οινόπνευμα σε ποσοστό 0,62‰ κατά την εξέταση του πρώτου φιαλιδίου και 0,32‰ κατά την εξέταση του τρίτου φιαλιδίου, καθώς και αιθανόλη σε ποσοστό 1,1‰, ποσοστά που υπερβαίνουν το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο των 0,20 gr/l που έχει καθοριστεί με την 43500/5691/12-8-2002 κοινή απόφαση των Υπουργών Υγείας και Πρόνοιας - Μεταφορών και Επικοινωνιών - Δημόσιας Τάξης για τους οδηγούς τέτοιων φορτηγών αυτοκινήτων με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος μεγαλύτερο των 3,5 τόνων που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα. Οι παραπάνω παραβάσεις των οδηγών των εμπλακέντων στη σύγκρουση οχημάτων τελούν σε αιτιώδη συνάφεια με το ένδικο ατύχημα, με πολύ σοβαρότερες εκείνες του οδηγού του ΔΧΦ ρυμουλκού - επικαθημένου Κ. Λ., κατά μερική παραδοχή και της σχετικής νόμιμης ένστασης των εναγομένων στην από 8-1-2007 αγωγή των εναγόντων Μ. Λ. κ.λπ. Επομένως, το πρωτοβάθμιο Δικαστήριο, που με την εκκαλουμένη απόφασή του έκρινε αναφορικά με το ζήτημα της υπαιτιότητας, συνυπαίτιους τους οδηγούς και των δύο οχημάτων, με διαφορετική αιτιολογία, κατά ποσοστό 80% τον Ε. Ρ. και 20% τον Κ. Λ., έσφαλε ως προς την ερμηνεία και εφαρμογή του νόμου και την εκτίμηση των αποδείξεων, γενομένων δεκτών ως ουσιαστικά βασίμων των σχετικών και αλληλοσυμπληρούμενων λόγων της από 20-4-2010 αντέφεσης της δεύτερης των εφεσιβλήτων στην από 31-12-2010 έφεση και των ασκηθεισών με τις προτάσεις αντεφέσεων των εφεσιβλήτων στην ίδια έφεση και απορριπτομένων των αντιστοίχων σχετικών λόγων της από 31-12-2010 έφεσης των εναγόντων Μ. χήρας Κ. Λ. κ.λπ., που υποστηρίζουν τα αντίθετα.". 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, 19 παρ. 1, 2, 3, 7, 20 παρ. 1, 42 παρ. 1 του Ν. 2696/1999, των οποίων 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, συμπεριφορά των εμπλακέντων 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. Ειδικότερα, στην προσβαλλομένη απόφαση και καθ' όσον αφορά στα κρίσιμα και ουσιώδη ζητήματα της συνδρομής των προϋποθέσεων για την συνυπαιτιότητα των οδηγών των συγκρουσθέντων οχημάτων και της υπάρξεως αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ της αμελούς συμπεριφοράς αυτών και του επελθόντος αποτελέσματος του ατυχήματος, διαλαμβάνονται με λεπτομέρεια όλα εκείνα τα πραγματικά περιστατικά, στα οποία θεμελιώνεται η αμελής συμπεριφορά και των δύο οδηγών, η οποία συνίσταται για μεν τον οδηγό του Ι.Χ.Φ. αυτοκινήτου στο ότι δεν επέδειξε, κατ' αντικειμενική κρίση, τη σύνεση και προσοχή του μέσου επιμελούς οδηγού (άρθρ. 12 παρ. 1 ΚΟΚ), προσέτι δε, κινούμενος με υπερβολική για τις περιστάσεις ταχύτητα ενόψει της υπάρχουσας στην πορεία του επικίνδυνης αριστερής στροφής, για την οποία υπήρχε προειδοποίηση με ειδική πινακίδα, και του πολύ επικίνδυνου (εύφλεκτου) φορτίου που μετέφερε, αλλά και υπό την επίδραση οινοπνεύματος σε ποσότητα 0,62/‰ που επηρέασε την οδηγική του συμπεριφορά (άρθρ. 42 παρ. 1 ΚΟΚ), δεν αντιλήφθηκε έγκαιρα το Λεωφορείο που ήταν σταματημένο στη λωρίδα κυκλοφορίας, όπου κινείτο, και δεν προέβη έγκαιρα στις κατάλληλες αποφευκτικές ενέργειες, για δε τον οδηγό του λεωφορείου από έλλειψη της προσοχής που όφειλε και μπορούσε να καταβάλει, σταμάτησε σε σημείο της οδού όπου η στάση και η στάθμευση απαγορεύεται ενόψει της επικίνδυνης αριστερής στροφής στην πορεία του, ενεργώντας κατά παράβαση των διατάξεων των άρθρων 12 παρ. 1 και 34 παρ. 1 του ΚΟΚ. VI. Με τον 2ο λόγο της αίτησης αναίρεσης κατά το πρώτο τμήμα του, το αναιρεσείον αποδίδει στην προσβαλλομένη απόφαση την πλημμέλεια εκ του άρθρου 559 αρ. 1 του Κ.Πολ.Δ. με την αιτίαση ότι το Εφετείο παραβίασε ευθέως την ουσιαστικού δικαίου διάταξη του άρθρου 19 παρ. 7 του Ν. 2696/1999 (ΚΟΚ), ως προς τις συνθήκες τέλεσης του αδικήματος και τη συμπεριφορά των εμπλακέντων οδηγών, που επιδρούν στο ουσιώδες ζήτημα της υπαιτιότητας, με την ειδικότερη αιτίαση ότι το Εφετείο προκειμένου να καταλογίσει υπαιτιότητα σε βάρος του οδηγού του με αριθμό ΕΚΒ-... ΔΧΦ βυτιοφόρου, εφάρμοσε την παραπάνω διάταξη του άρθρου 19 παρ. 7 του Ν. 2696/1999 (ΚΟΚ), αν και δεν συνέτρεχαν οι προϋποθέσεις εφαρμογής της, διότι για να εφαρμοστεί η διάταξη αυτή πρέπει το όχημα να κινείται και όχι να είναι σταματημένο. Ο παραπάνω λόγος, κατά την άποψη της πλειοψηφίας, είναι απορριπτέος ως αβάσιμος, καθόσον η παραπάνω διάταξη έχει σκοπό να παρεμποδίσει τη διακινδύνευση του ακολουθούντος οχήματος είτε το προπορευόμενο όχημα επιβραδύνει την πορεία του είτε την διακόψει εντελώς. Σε κάθε περίπτωση, ο παραπάνω λόγος, επίσης κατά την άποψη της πλειοψηφίας, είναι απορριπτέος, ως αλυσιτελής, καθόσον η προσβαλλόμενη απόφαση δεν καθίσταται αναιρετέα εκ μόνου του λόγου αυτού, καθόσον το Εφετείο δεν οδηγήθηκε στο αποδεικτικό του πόρισμα με βάση αποκλειστικά και μόνο την ανωτέρω ουσιαστική διάταξη που αφορά την απόσταση ασφαλείας του ακολουθούντος οχήματος, 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 παραπάνω οδηγού στην πρόκληση του ατυχήματος. Κατά τη γνώμη όμως του μέλους του Δικαστηρίου Αρεοπαγίτου Ναυσικάς Φράγκου ο παραπάνω λόγος αναιρέσεως είναι βάσιμος και έπρεπε να γίνει δεκτός διότι: Το Εφετείο δέχθηκε ότι "Όταν ο οδηγός του ως άνω λεωφορείου, Ε. Ρ. πλησίασε στο παραπάνω χιλιόμετρο της οδού, όπου εκινείτο. σταμάτησε το λεωφορείο στο άκρο δεξιό τμήμα του ρεύματος πορείας του προς Χανιά. Τη στάση του λεωφορείου ακολούθησε το άμεσο άνοιγμα της οπίσθιας πόρτας αυτού, από την οποία αποβιβάστηκε ο ως άνω επιβάτης. Κατά την εκκίνηση του λεωφορείου ο οδηγός του ενεργοποίησε τον αριστερό δείκτη κατεύθυνσης αυτού και ξεκινώντας με μηδενική ταχύτητα δεν ενήργησε ελιγμό προς τα αριστερά προκειμένου να εξέλθει τελείως από τη θέση που είχε κατά την προσωρινή στάση. Κατά την παραπάνω διάρκεια της διαδικασίας της προσωρινής στάσης του λεωφορείου, ο οδηγός του ΕΚΒ - ... ΔΧΦ ρυμουλκού - επικαθήμενου Κ. Λ., ο οποίος εκινείτο στο μέσον περίπου του ρεύματος πορείας του και όπισθεν του λεωφορείου, οδηγώντας χωρίς σύνεση και χωρίς να έχει διαρκώς τεταμένη την προσοχή του στην οδήγηση, ώστε να μπορεί σε κάθε στιγμή να εκτελεί τους απαιτούμενους χειρισμούς, προσέτι δε και με ιδιαίτερα αυξημένη για της ανωτέρω περιστάσεις και υπερβαίνουσα το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο των 50χιλ/ώρα ταχύτητα τουλάχιστον 70χιλ/ώρα. προσέτι δεν τήρησε και την απαιτούμενη απόσταση ασφαλείας από το προπορευόμενο αυτού λεωφορείο, αλλά πλησίασε αυτό στην κοντινή απόσταση των 19 μ. περίπου με αποτέλεσμα όταν αντελήφθη την κατά τον ως άνω τρόπο εκκίνηση αυτού, να μην μπορέσει να ακινητοποιήσει πλήρως το όχημά του με άμεση τροχοπέδηση ούτε να προβεί στον ενδεικνυόμενο αποφευκτικό ελιγμό προς τα αριστερά και να διέλθει αριστερά του λεωφορείου", καταλογίζοντας στον οδηγό του φορτηγού και παραβίαση της διατάξεως του άρθρου 19 § 7 ΚΟΚ. Με το να δεχθεί το Εφετείο ότι ο οδηγός του φορτηγού δεν τηρούσε την απαιτούμενη απόσταση ασφαλείας από το λεωφορείο, παρότι δέχεται ότι το τελευταίο δεν εκινείτο αλλά είχε σταματήσει για να αποβιβάσει επιβάτες, εσφαλμένα ερμήνευσε και εφάρμοσε την ως άνω διάταξη του άρθρου 19 § 7 ΚΟΚ και υπέπεσε στην πλημμέλεια από το αριθμό 1 του άρθρου 559 ΚΠολΔ.
Με τον ίδιο αναιρετικό λόγο κατά το δεύτερο σκέλος του, από την ίδια αναιρετική πλημμέλεια εκ του άρθρου 559 αρ. 1 του Κ.Πολ.Δ. το αναιρεσείον αιτιάται ότι το Εφετείο παραβίασε ευθέως την ουσιαστικού δικαίου διάταξη του άρθρου 21 παρ. 1 του Ν. 2696/1999 (ΚΟΚ), παραλείποντας να την εφαρμόσει ως προς τον οδηγό του με αριθμό ΜΙΕ-... Ι.Χ. Λεωφορείου, Ε. Ρ..., μολονότι συνέτρεχαν οι προϋποθέσεις της εφαρμογής της, αφού με βάση τις παραδοχές του, ο οδηγός αυτός κατά τη χρονική στιγμή του δυστυχήματος, πράγματι ενεργούσε ελιγμό, το γεγονός δε αυτό συνδέεται με το βαθμό της υπαιτιότητάς του. Ο λόγος αυτός, κατά την άποψη της πλειοψηφίας, είναι απορριπτέος ως αβάσιμος καθόσον κατά τις παραδοχές του Εφετείου "ο οδηγός του λεωφορείου ξεκινώντας με μηδενική ταχύτητα δεν ενήργησε ελιγμό προς αριστερά, προτιθέμενος να εξέλθει από τη θέση που είχε κατά την προσωρινή στάση αλλά κινήθηκε με την ελαχίστη δυνατή ταχύτητα παράλληλα προς τα δεξιά του, υπάρχοντα μεταλλικά προστατευτικά κιγκλιδώματα", συνεπώς κατά τις αναιρετικά ανέλεγκτες, ουσιαστικές παραδοχές της προσβαλλομένης απόφασης, δεν ευρίσκει έρεισμα η παραπάνω ουσιαστικού δικαίου διάταξη. Σε κάθε περίπτωση, επίσης κατά την άποψη της πλειοψηφίας, η αναφερόμενη στον παραπάνω αναιρετικό λόγο αιτίαση των αναιρεσειόντων είναι απαράδεκτη, διότι με αυτή, υπό την επίφαση της συνδρομής των προϋποθέσεων θεμελιώσεώς της στο άρθρο 559 αριθμ. 1 του Κ.Πολ.Δικ., πλήττεται η αναιρετικά ανέλεγκτη κρίση του δικαστηρίου της ουσίας (άρθρο 561 παρ. 1 του Κ.Πολ.Δικ.). Κατά τη γνώμη όμως του μέλους του Δικαστηρίου Αρεοπαγίτου Ναυσικάς Φράγκου, ο παραπάνω λόγος αναιρέσεως, όσον αφορά την παραβίαση της διατάξεως του άρθρου 21 παρ. 1 ΚΟΚ, είναι βάσιμος και έπρεπε να γίνει δεκτός, διότι με τις παραδοχές της προσβαλλομένης αποφάσεως κατά τις οποίες: "Τη στάση του λεωφορείου

ακολούθησε το άμεσο άνοιγμα της οπίσθιας πόρτας αυτού, από την οποία αποβιβάστηκε ο ως άνω επιβάτης, το άμεσο κλείσιμο της πόρτας και η άμεση εκκίνηση του λεωφορείου. Κατά την εκκίνηση του λεωφορείου ο οδηγός ξεκινώντας με μηδενική ταχύτητα δεν ενήργησε προς τα αριστερά προκειμένου να εξέλθει τελείως από τη θέση που είχε κατά την προσωρινή στάση και να εισέλθει κανονικά στο ρεύμα πορείας της οδού προς Χανιά, αλλά κινήθηκε παράλληλα προς τα δεξιά του υπάρχοντα μεταλλικά προστατευτικά κιγκλιδώματα της οδού, με ελαφρά αριστερή πρόταξη του εμπροσθίου τμήματος του οχήματός του, υπό μικρή γωνία της τάξεως των 5-10 μοιρών και διήνυσε απόσταση 15 μ. περίπου, που αν ληφθεί υπόψη το μήκος του, των 11,85 μ., η απόσταση ήταν πολύ μικρότερη με ταχύτητα 5-15 χιλ/ώρα, προκειμένου στη συνέχεια να ενεργήσει ελιγμό προς τα αριστερά και να εξέλθει από τη θέση όπου βρισκόταν, κατά την οποία το μεγαλύτερο τμήμα του πλάτους του οχήματός του βρισκόταν στο ασφάλτινο έρεισμα της οδού και καταλάμβανε ακόμη 0,90 cm από το κυρίως οδόστρωμα της οδού και να ευθυγραμμιστεί στο ρεύμα πορείας του", περιγράφεται η οδηγική συμπεριφορά του οδηγού του λεωφορείου ως περιέχουσα πρόθεση ελιγμού και πραγματοποίηση ελιγμού με την πρόταξη του αυτοκινήτου, δηλαδή, ενώ δέχεται το Εφετείο ότι πράγματι ο οδηγός του λεωφορείου (πλάτους 2,50 μέτρων, μήκους 11,85 μ.) κατά την παραδοχή του κατά την οποία πράγματι ενεργούσε ελιγμό κινούμενο παράλληλα προς τα δεξιά του υπάρχοντα μεταλλικά προστατευτικά κιγκλιδώματα της οδού, με ελαφρά αριστερή πρόταξη του εμπροσθίου τμήματος του οχήματος υπό μικρή γωνία της τάξεως των 5-10 μέτρων και διήνυσε απόσταση 15 μ. από τη θέση του όπου βρισκόταν κατά την οποία, καταλάμβανε 0,90 cm από το κυρίως οδόστρωμα, δεν εφάρμοσε τη διάταξη του άρθρου 21 παρ. 1 ΚΟΚ, η οποία ορίζει την υποχρέωση του οδηγού ο οποίος (και μόνο) προτίθεται να ενεργήσει ελιγμό. Η εν λόγω δε μικρή προς τα αριστερά μεταβολή της θέσεως του λεωφορείου και η κατάληψη υπό του λεωφορείου μέρους του οδοστρώματος δημιούργησε κίνδυνο της κυκλοφορίας επιπρόσθετο από εκείνον στον οποίο αναφέρεται η διάταξη του άρθρου 34 παρ. 1 ΚΟΚ, την παράβαση της οποίας το Εφετείο και μόνο απέδωσε στον οδηγό του λεωφορείου. Με τον ίδιο αναιρετικό λόγο κατά το τρίτο τμήμα του το αναιρεσείον αποδίδει στην προσβαλλομένη απόφαση την πλημμέλεια εκ του αυτού ως άνω άρθρου 559 αρ. 1 του Κ.Πολ.Δ. με την αιτίαση ότι το Εφετείο παραβίασε ευθέως τις ουσιαστικού δικαίου διατάξεις των άρθρων 2 παρ. 1, 20 παρ. 1 και 2 του Ν. 2696/1999 (ΚΟΚ), αναφορικά με τα θέματα της ύπαρξης κατοικημένης περιοχής και του ανώτατου επιτρεπομένου ορίου ταχύτητας στο σημείο του δυστυχήματος, που είναι το 64,700 χιλ. της Ν.Ε.Ο. Χανίων - Ηρακλείου, αφού προκειμένου να καταλογίσει υπαιτιότητα σε βάρος του θανατωθέντος, οδηγού του με αριθμό ΕΚΒ-... ΔΧΦ βυτιοφόρου, εφάρμοσε τις παραπάνω διατάξεις αν και σύμφωνα με τις παραδοχές του, δεν συνέτρεχαν οι προϋποθέσεις εφαρμογής τους, διότι κατά τις παραδοχές της προσβαλλομένης απόφασης το σημείο της ύπαρξης της πληροφοριακής πινακίδας Π-17 "περί κατοικημένης περιοχής", που ορίζει το όριο ταχύτητας σε 50 χιλιόμετρα ανά ώρα, φέρεται μετά το σημείο του δυστυχήματος, και έτσι δεν το επηρεάζει ως προς το ισχύον όριο ταχύτητας, αφού αυτό δεν φέρεται να βρισκόταν σε κατοικημένη περιοχή. Ο παραπάνω λόγος, ομόφωνα, είναι απορριπτέος ως αβάσιμος, καθόσον το Εφετείο δέχθηκε κατά την αναιρετικά ανέλεγκτη κρίση του ότι: "Στο ρεύμα κυκλοφορίας από Ηράκλειο προς Χανιά και στο ύψος του 66ου χιλιομέτρου έχει τοποθετηθεί πληροφοριακή πινακίδα Π-17 (αρχή κατοικημένης περιοχής) αναγράφουσα

"Α. Κ." η οποία ισχύει για όλο το μήκος της οδού και πέρα από το σημείο της τελικής θέσης που ανευρέθη το ως άνω λεωφορείο, αφού δεν υπάρχει άλλη κάθετη σήμανση ως προς το όριο ταχύτητας. Ακολούθως τα δύο οχήματα εκτράπηκαν προς τα αριστερά και ακινητοποιήθηκαν. το λεωφορείο. 122 μ. από το σημείο σύγκρουσης", ήτοι δέχεται, ότι η παραπάνω πινακίδα ισχύει, και πέρα από το σημείο σύγκρουσης των οχημάτων, συνεπώς και στο σημείο σύγκρουσης αυτών. Σε κάθε περίπτωση ο παραπάνω λόγος, είναι απορριπτέος, ομόφωνα, ως αλυσιτελής, καθόσον η προσβαλλόμενη απόφαση δεν καθίσταται αναιρετέα εκ μόνου του λόγου αυτού, καθόσον το Εφετείο δεν οδηγήθηκε στην κρίση του σε σχέση με την ταχύτητα που έπρεπε να κινείται ο παραπάνω οδηγός, με βάση αποκλειστικά και μόνο την ανωτέρω ουσιαστικού δικαίου διάταξη, που αφορά το όριο ταχύτητας σε κατοικημένη περιοχή, αλλά αντίθετα η κρίση του, ως προς το όριο ταχύτητας στηρίχθηκε και στις λοιπές ως άνω διατάξεις που εφάρμοσε, ήτοι το άρθρο 19 παρ. 2 και 3 του ΚΟΚ που προβλέπει μείωση της ταχύτητας ενόψει των ειδικών συνθηκών, και δη επικίνδυνης στροφής αριστερά, και 20 παρ. 4 του ΚΟΚ που προβλέπει μείωση ταχύτητας, λόγω μεταφοράς επικίνδυνου φορτίου, το πραγματικό των οποίων αρκούσε από μόνο του για να στηρίξει την κρίση του, ως προς το κρίσιμο ζήτημα του επιβαλλόμενου ορίου ταχύτητας, με την οποία έπρεπε να βαίνει ο παραπάνω οδηγός και η οποία συνετέλεσε στην πρόκληση του ατυχήματος.

VII. Με τον συναφή 1ο αναιρετικό λόγο το αναιρεσείον αποδίδει στην προσβαλλομένη απόφαση την πλημμέλεια εκ του άρθρου 559 αρ. 19 του Κ.Πολ.Δ. για την εκ πλαγίου παραβίαση των διατάξεων των άρθρων 300, 330 εδ. β' και 914 Α.Κ., 12 παρ. 1, 19 παρ. 1, 2, 3, 7, 34 παρ. 1, 2 του Ν. 2696/1999 (ΚΟΚ) με την αιτίαση ότι το Εφετείο διέλαβε ανεπαρκείς, ασαφείς και αντιφατικές αιτιολογίες ως προς το κρίσιμο ζήτημα της υπαιτιότητας των οδηγών στην πρόκληση του ατυχήματος. Το αναιρεσείον ειδικότερα, αιτιάται την προσβαλλομένη απόφαση για αντιφατικές αιτιολογίες διότι: α) ενώ δέχεται ότι κατά την επανεκκίνηση, το Λεωφορείο, δεν ενήργησε ελιγμό προς αριστερά αλλά κινήθηκε παράλληλα, προς τα προς τα δεξιά του, υπάρχοντα μεταλλικά προστατευτικά κιγκλιδώματα, εν τούτοις στη συνέχεια δέχεται ότι με ελαφρά αριστερή πρόταξη του εμπροσθίου τμήματος του οχήματός του, υπό μικρή γωνία της τάξεως των 5 -10 μοιρών κινήθηκε, β) ενώ δέχεται ότι κατά την επανεκκίνηση, διήνυσε απόσταση 15 μ. περίπου, στη συνέχεια δέχεται ότι αν ληφθεί υπόψη το μήκος του, των 11,85 μ. η απόσταση ήταν πολύ μικρότερη χωρίς να την προσδιορίζει, γ) ενώ δέχεται ότι ο οδηγός του Λεωφορείου, κατά την επανεκκίνηση έκανε χρήση του αριστερού δείκτη κατεύθυνσης, στη συνέχεια δεν αναφέρει αν βεβαιώθηκε ότι μπορεί να πράξει αυτό (επανεκκίνηση) χωρίς κίνδυνο των λοιπών χρηστών της οδού, δ) ενώ δέχεται ότι η στάση του λεωφορείου ήταν παράνομη, εν τούτοις στη συνέχεια δέχεται ότι η στάση του και η επανεκκίνησή του, δεν παρακώλυε την κίνηση του βυτιοφόρου, ε) ενώ δέχεται ότι η στάση του λεωφορείου ήταν παράνομη εν τούτοις στη συνέχεια δέχεται ότι ο οδηγός του Βυτιοφόρου όφειλε να προβλέψει την επανεκκίνηση του λεωφορείου χωρίς να εξηγεί γιατί όφειλε να το προβλέψει, στ) ενώ δέχεται ότι το λεωφορείο ήταν ακινητοποιημένο κατά το μεγαλύτερο μέρος του, εκτός του οδοστρώματος, ότι καταλάμβανε μόνο 0,90 μ. από το οδόστρωμα, ότι το εναπομένον πλάτος του οδοστρώματος ήταν 3,10 μ. και ότι δεν παρακώλυε τους λοιπούς χρήστες της οδού, στη συνέχεια δέχεται, ότι ο οδηγός του Βυτιοφόρου, έπρεπε να διακόψει ακόμη και την πορεία του, χωρίς να αναφέρει για ποιό λόγο έπρεπε να διακόψει την πορεία του,

αφού όπως έχει δεχθεί παραπάνω δεν παρακώλυε τη διέλευση των λοιπών ακολουθούντων οχημάτων, ζ) γιατί ενώ δέχεται ότι ορισμένοι μάρτυρες, αναφορικά με το θέμα του εάν ο οδηγός του Λεωφορείου έθεσε σε λειτουργία τον αριστερό δείκτη πορείας (φλάς) κατά την εκκίνηση κατέθεσαν αρνητικά, στη συνέχεια κατέληξε στην κρίση ότι ο οδηγός του Λεωφορείου έθεσε σε λειτουργία τον αριστερό δείκτη πορείας (φλάς) κατά την εκκίνηση, η) ενώ δέχεται ότι ο οδηγός του φορτηγού δεν τήρησε την απαιτούμενη απόσταση ασφαλείας δεν αναφέρει ποια ήταν η απόσταση αυτή, θ) ενώ δέχεται ότι το ατύχημα έλαβε χώρα στο 64,700 χιλιόμετρο της Ν.Ε.Ο Χανίων - Ηρακλείου και ενώ στη συνέχεια δέχεται ότι η πινακίδα Π-17 που περιορίζει το όριο ταχύτητας στα 50 χιλ./ώρα έχει τοποθετηθεί στο ύψος του 66ου χιλιομέτρου του ρεύματος κατεύθυνσης από Ηράκλειο προς Χανιά, ήτοι μετά το σημείο του ατυχήματος γιατί κατέληξε στην κρίση ότι και στο σημείο του ατυχήματος ίσχυε με βάση την παραπάνω πινακίδα το όριο ταχύτητας των 50χιλ./ώρα. Όμως όλες οι παραπάνω αιτιάσεις είναι, κατά την άποψη της πλειοψηφίας, ουσιαστικά αβάσιμες, διότι το Εφετείο με σαφείς και χωρίς κενά ή αντιφάσεις αιτιολογίες, σύμφωνα με όσα έχουν εκτεθεί, δέχεται ότι η σύγκρουση έλαβε χώρα σε σημείο που υπήρχε πινακίδα αναγγελίας κινδύνου Κ-1α (επικίνδυνη στροφή αριστερά) και στο ύψος του 66ου χιλιομέτρου υπάρχει Πληροφοριακή πινακίδα Π-17 (αρχή κατοικημένης περιοχής), η οποία επιβάλλει περιορισμό ταχύτητας στα 50 χιλ./ώρα, η οποία (πινακίδα) ισχύει για όλο το μήκος της οδού και πέρα από το σημείο της τελικής θέσης που ανευρέθη το Λεωφορείο, το οποίο εκτράπηκε προς τα αριστερά και ακινητοποιήθηκε φλεγόμενο σε απόσταση 122 μ. από το σημείο σύγκρουσης. Περαιτέρω, σε σχέση με την εκκίνηση του λεωφορείου, από το σημείο στάσης που παράνομα είχε σταθμεύσει προκειμένου ν` αποβιβάσει επιβάτη, το Εφετείο δέχεται ότι ο οδηγός του Λεωφορείου προέβη στις ακόλουθες ενέργειες: α) Ενεργοποίησε τον αριστερό δείκτη κατεύθυνσης του Λεωφορείου, β) ξεκίνησε με μηδενική ταχύτητα, γ) δεν ενήργησε ελιγμό προς τα αριστερά προκειμένου να εξέλθει τελείως από τη θέση που είχε κατά την προσωρινή στάση, δ) κινήθηκε παράλληλα προς το προς τα δεξιά του, υπάρχοντος μεταλλικού κιγκλιδώματος με ελαφρά αριστερή πρόταξη του εμπρόσθιου τμήματος του Λεωφορείου, υπό μικρή γωνία της τάξεως των 5 - 10 μοιρών, ε) διήνυσε απόσταση 15 μ., που αν ληφθεί υπόψη το μήκος του, των 11,85 μ. του λεωφορείου, η απόσταση ήταν πολύ μικρότερη με ταχύτητα 5-15 χιλ/ώρα, προκειμένου στη συνέχεια να ενεργήσει ελιγμό προς τα αριστερά και να εξέλθει από τη θέση που βρισκόταν, στο ασφάλτινο έρεισμα της οδού και καταλάμβανε 0,90 μ. από το κυρίως οδόστρωμα της οδού και να ευθυγραμμισθεί στο ρεύμα πορείας του. Για τον οδηγό του Φορτηγού με ειδική επίσης αιτιολογία, δέχεται ότι δεν ρύθμισε την ταχύτητά του ενόψει των ειδικών συνθηκών, αφού κινείτο σε σημείο που υπήρχαν οι προαναφερόμενες πινακίδες και ιδία ενόψει του ότι μετέφερε πολύ επικίνδυνο (εύφλεκτο) φορτίο (28.127,04 κιλά κηροζίνης), αλλά έβαινε με υπερβολική τοιαύτη τουλάχιστον 70 χιλ./ώρα αντί της επιτρεπομένης των 50 χιλ./ώρα. Προσέτι δέχεται ότι τελούσε υπό την επίδραση οινοπνεύματος σε ποσοστό 0,62/‰ και αιθανόλης σε ποσοστό 1,1/‰, που υπερβαίνουν το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο των 0,20 gr/l που έχει καθοριστεί με την διαλαμβανόμενη κοινή απόφαση των Υπουργών Υγείας Πρόνοιας, Δημόσιας Τάξης, και δεν προέβλεψε ως πιθανή την επανεκκίνηση του λεωφορείου, αν και κατά τη στιγμή της στάσης του βρισκόταν σε απόσταση 100 μ. τουλάχιστον όπισθεν αυτού, αλλά πλησίασε αυτό στα 19 μ. με αποτέλεσμα να μη μπορέσει να ακινητοποιήσει το όχημά του με τροχοπέδηση, ούτε να

πραγματοποιήσει ελιγμό αριστερά, όπως θα μπορούσε να πράξει αν κινείτο με μικρότερη ταχύτητα και δεν τελούσε υπό την επήρεια μέθης, αφού το εναπομένον πλάτος του ρεύματος πορείας του από την αριστερή πλευρά του λεωφορείου ήταν 3,10 μ., αλλά τροχοπέδησε καθυστερημένα και επέπεσε με το εμπρόσθιο δεξιό τμήμα του στο οπίσθιο αριστερό τμήμα και την πίσω πλάγια αριστερή πλευρά του λεωφορείου (γωνία). Η παραδοχή ότι κατά τη διαδικασία επανεκκίνησης του λεωφορείου δεν ενήργησε ελιγμό προς αριστερά, αλλά κινήθηκε παράλληλα προς τα προς τα δεξιά του, υπάρχοντα μεταλλικά προστατευτικά κιγκλιδώματα, δεν έρχεται σε αντίφαση με την παραδοχή στη συνέχεια ότι με ελαφρά αριστερή πρόταξη του εμπροσθίου τμήματος του οχήματός του, υπό μικρή γωνία της τάξεως των 5 -10 μοιρών κινήθηκε και τούτο γιατί η δεύτερη παραδοχή αφορά την αμέσως επόμενη ενέργεια της πρώτης, συνεπώς η α' αιτίαση είναι αβάσιμη. Ούτε η παραδοχή ότι διήνυσε απόσταση 15 μ. περίπου έρχεται σε αντίφαση με την παραδοχή ότι αν ληφθεί υπόψη το μήκος του, των 11,85 μ. η απόσταση ήταν πολύ μικρότερη και δεν ήταν αναγκαίο να προσδιορίσει την απόσταση αυτή, αφού αυτή, ήταν οπωσδήποτε κατώτερη των 15 μ.κατά τις παραδοχές και συνεπώς η β' αιτίαση είναι αβάσιμη. Ούτε η παραδοχή ότι ο οδηγός του Λεωφορείου κατά την επανεκκίνηση έκανε χρήση του αριστερού δείκτη κατεύθυνσης δεν σημαίνει υποχρέωσή του να ελέγξει αν μπορεί να πράξει αυτό χωρίς κίνδυνο των λοιπών χρηστών της οδού, αφού από το σύνολο των παραδοχών προκύπτει, ότι ναι μεν έκανε χρήση του αριστερού δείκτη κατεύθυνσης, όμως δεν προέβη σε εκκίνηση του λεωφορείου, ώστε να έχει την ως άνω υποχρέωση, συνεπώς η γ' αιτίαση είναι αβάσιμη. Εξάλλου η παραδοχή ότι η στάση του λεωφορείου ήταν παράνομη, δεν αίρει την υποχρέωση του οδηγού του Βυτιοφόρου να προβλέψει την επανεκκίνηση του λεωφορείου, καθόσον κατά τις παραδοχές της προσβαλλομένης, τη στιγμή στάσης του Λεωφορείου ο οδηγός του Βυτιοφόρου, βρισκόταν σε απόσταση 100 μ. όπισθεν αυτού και όφειλε να προβλέψει ως πιθανή, την επανεκκίνησή του, συνεπώς οι δ' και ε' αιτιάσεις είναι αβάσιμες. Η παραδοχή ότι το λεωφορείο ήταν ακινητοποιημένο κατά το μεγαλύτερο μέρος του εκτός του οδοστρώματος, ότι καταλάμβανε μόνο 0,90 μ. από το οδόστρωμα, ότι το εναπομένον πλάτος του οδοστρώματος ήταν 3,10 μ., και ότι δεν παρακώλυε τους λοιπούς χρήστες της οδού δεν ενέχει αντίφαση με την παραδοχή ότι ο Λ. μπορούσε να ακινητοποιήσει το όχημά του, αφού η εν λόγω παραδοχή (ακινητοποίηση του οχήματος) αποτελεί μια επάλληλη σκέψη για τις δυνατότητες του οδηγού αυτού, να αποφύγει το ατύχημα ενώ περαιτέρω με σαφήνεια το Εφετείο δέχεται άλλη δυνατότητα που είχε προς αποφυγή του ατυχήματος, ήτοι ότι δεν προέβη στον ενδεικνυόμενο αποφευκτικό ελιγμό προς τα αριστερά και να διέλθει αριστερά του Λεωφορείου, αφού το εναπομένον πλάτος του ρεύματος πορείας του ήταν 3,10 μ., συνεπώς η στ' αιτίαση είναι αβάσιμη. Η παραδοχή ότι ο οδηγός του Λεωφορείου έθεσε σε λειτουργία τον αριστερό δείκτη πορείας (φλάς) κατά την εκκίνηση παρά τις αντίθετες καταθέσεις των μαρτύρων επί του θέματος αυτού είναι αναιρετικά ανέλεγκτη και η σχετική αιτίαση είναι απαράδεκτη, γιατί υπό την επίφαση της πλημμέλειας του άρθρου 559 αρ. 19 Κ.Πολ.Δ. επιχειρείται να πληγεί η εκτίμηση του αποδεικτικού υλικού, συνεπώς η ζ' αιτίαση είναι αβάσιμη. Σε σχέση με την αιτίαση ότι δεν αναφέρεται ποια ήταν η απόσταση ασφαλείας που έπρεπε να τηρεί ο οδηγός του Φορτηγού από το Λεωφορείο, δεν υπάρχει έλλειψη αιτιολογίας, καθόσον η σχετική διάταξη δεν ορίζει ποια είναι η απόσταση αυτή, καθόσον αυτή δεν αποτελεί σταθερό μέγεθος, αφού ο οδηγός του ακολουθούντος οχήματος, οφείλει να προσαρμόσει

τον τρόπο οδήγησής του σε ενδεχόμενη κατάσταση κινδύνου προκύπτουσα από το προπορευόμενο όχημα, συνεπώς η η' αιτίαση είναι αβάσιμη. Η αιτίαση, ότι ενώ δέχεται ότι το ατύχημα έλαβε χώρα στο 64.700 χιλιόμετρο της Ν.Ε.Ο. Χανίων - Ηρακλείου στη συνέχεια δέχεται ότι η πινακίδα Π-17 που περιορίζει το όριο ταχύτητας στα 50 χιλ./ώρα έχει τοποθετηθεί στο ύψος του 66ου χιλιομέτρου του ρεύματος κατεύθυνσης από Ηράκλειο προς Χανιά, ήτοι μετά το σημείο του ατυχήματος (θ' αιτίαση) είναι αβάσιμη, σύμφωνα με όσα εκτέθηκαν κατά την ανάλυση του τρίτου μέρους του 2ου λόγου αναίρεσης. Σε κάθε περίπτωση, πλην των αναφερόμενων κατά τα άνω ως απαραδέκτων αιτιάσεων, και οι λοιπές κατά τα άνω αναφερόμενες στον παραπάνω αναιρετικό λόγο αιτιάσεις του αναιρεσείοντος είναι, κατά την άποψη της πλειοψηφίας, απαράδεκτες, διότι με αυτές, υπό την επίφαση της συνδρομής των προϋποθέσεων θεμελιώσεώς τους στο άρθρο 559 αριθμ. 19 του Κ.Πολ.Δικ., πλήττεται η αναιρετικά ανέλεγκτη κρίση του δικαστηρίου της ουσίας (άρθρο 561 παρ. 1 του Κ.Πολ.Δικ.), καθόσον ανάγονται στην εκτίμηση των πραγματικών περιστατικών, την αιτιολόγηση, τον συσχετισμό και την ανάλυση των αποδείξεων από το Εφετείο, καθώς και στην σαφήνεια, επάρκεια και πειστικότητα των επιχειρημάτων, με βάση τα οποία αυτό στήριξε το σαφές αποδεικτικό του πόρισμα, σχετικά με το πιο πάνω ουσιώδες ζήτημα, της υπαιτιότητας των εμπλακέντων οδηγών στο ένδικο ατύχημα. Κατά τη γνώμη όμως του μέλους του Δικαστηρίου Αρεοπαγίτου Ναυσικάς Φράγκου ο παραπάνω λόγος αναιρέσεως είναι βάσιμος και πρέπει να γίνεις δεκτός διότι, το Εφετείο, με την προσβαλλομένη απόφαση, α) ενώ δέχεται αρχικά ότι κατά την επανεκκίνηση του λεωφορείου από τη θέση της στάσεως, "ο οδηγός δεν ενήργησε ελιγμό προς τα αριστερά, αλλά κινήθηκε παράλληλα προς τα δεξιά του υπάρχοντα κιγκλιδώματα", στη συνέχεια δέχεται ότι "κατά την επανεκκίνηση ο οδηγός του λεωφορείου κινήθηκε με ελαφρά αριστερή πρόταξη του εμπροσθίου τμήματος του οχήματός του υπό μικρή γωνία της τάξεως των 5 - 10 μοιρών", με αποτέλεσμα να δημιουργείται ασάφεια ως προς την παραδοχή αν το λεωφορείο κινήθηκε παράλληλα ή διαγωνίως, β) ενώ αρχικά δέχεται ότι η απόσταση που διήνυσε το λεωφορείο κατά την επανεκκίνηση ήταν 15 μ., στη συνέχεια δέχεται ότι η απόσταση αυτή ήταν πολύ μικρότερη αν ληφθεί υπ' όψιν το μήκος του, γ) ενώ δέχεται ότι ο οδηγός του φορτηγού "αντελήφθη την έμπροσθέν του, κίνηση του λεωφορείου επί της οδού, την προσωρινή στάση αυτού στο προαναφερόμενο σημείο και την αποβίβαση του επιβάτη, ως μέσος συνετός οδηγός όφειλε να προβλέψει την επανεκκίνηση του λεωφορείου, καθόσον κατά τη στιγμή της στάσης του λεωφορείου βρισκόταν σε απόσταση 100 μ. τουλάχιστον όπισθεν αυτού", δεν εξηγεί πως προκύπτει η υποχρέωση αφενός και η δυνατότητα αφετέρου του οδηγού του φορτηγού να προβλέψει την άμεση επανεκκίνηση του λεωφορείου, δ) ενώ δέχεται ότι ο οδηγός του φορτηγού εκινείτο στο μέσον του οδοστρώματος και θα μπορούσε να αποφύγει τη σύγκρουση εάν έκανε ελιγμό προς τα αριστερά, δεν αναφέρει ποιο είναι το πλάτος του φορτηγού, ε) ενώ δέχεται ότι το σημείο του ατυχήματος είναι το 64.700 χιλιόμετρο της Ν.Ε.Ο. Χανίων - Ηρακλείου και ότι η πινακίδα Π-17 (Α. Κ.) έχει τοποθετηθεί στο ύψος του 66ου χιλιομέτρου του ρεύματος προς Χανιά, στη συνέχεια δέχεται ότι και στο σημείο του ατυχήματος ίσχυε με βάση την πινακίδα αυτή ο περιορισμός της ταχύτητας σε 50 χλμ. την ώρα, δεν εξηγεί πως ο επιβαλλόμενος από την πινακίδα περιορισμός της ταχύτητας, ισχύει κατά την παραδοχή της για την χιλιομετρική θέση 64.700, δηλαδή 1.300 μέτρα μετά το σημείο του ατυχήματος. Εν όψει των ανωτέρω αντιφατικών και ανεπαρκών αιτιολογιών δεν μπορεί να ελεγχθεί αν ορθά εφαρμόστηκαν από το Εφετείο οι διατάξεις των άρθρων 2 παρ. 1, 19 παρ. 7, 20 παρ. 1 και 2 ΚΟΚ και των άρθρων 300, 330 εδ. β' και 914 ΑΚ ως προς τα αμέσως παραπάνω κρίσιμα ζητήματα που αφορούν την υπαιτιότητα και το βαθμό πταίσματος εκάστου οδηγού στην πρόκληση του ενδίκου ατυχήματος. VIII. Κατόπιν όλων αυτών και μη υπάρχοντος άλλου λόγου προς έρευνα, πρέπει να απορριφθεί η αίτηση αναίρεσης στο σύνολό της, κατά πλειοψηφία για τον 1ο λόγο και 2ο λόγο κατά το πρώτο και δεύτερο τμήμα του και ομόφωνα για τον ίδιο λόγο κατά το τρίτο τμήμα του. Επίσης, πρέπει να διαταχθεί η εισαγωγή του παραβόλου, που έχει καταθέσει το αναιρεσείον για την άσκηση της αναίρεσης στο Δημόσιο Ταμείο (άρθρ. 495 παρ. 3 εδ. Β' δ' ΚΠολΔ). Τέλος, πρέπει να καταδικαστεί το αναιρεσείον, ως ηττηθείς διάδικος, στα δικαστικά έξοδα των αναιρεσίβλητων, που παραστάθηκαν και δεν κατέθεσαν προτάσεις (άρθρ. 176, 183 ΚΠολΔ) κατά το νόμιμο αίτημα αυτών, όπως ειδικότερα ορίζεται στο διατακτικό.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Κηρύσσει απαράδεκτη τη συζήτηση ως προς τις: α) Ά. Σ. και β) Ε. Σ., κληρονόμους της αποβιώσασας Χ. χας Σ. Π., δεκάτης εβδόμης των αναιρεσιβλήτων. Απορρίπτει την ως άνω από 19-11-2015 (αρ. κατ. 1053/ 2015) αίτηση για την αναίρεση της υπ' αρ. 5314/2014 οριστικής απόφασης του Τριμελούς Εφετείου Αθηνών, κατά πλειοψηφία για τους λόγους που αναφέρονται στο σκεπτικό, ήτοι 1ο και 2ο κατά το πρώτο και δεύτερο τμήμα του και ομόφωνα για τον 2ο λόγο κατά το τρίτο τμήμα του. Διατάσσει την εισαγωγή του παραβόλου που έχει κατατεθεί για την άσκηση της αίτησης αναίρεσης στο Δημόσιο Ταμείο. Και Καταδικάζει το αναιρεσείον στα δικαστικά έξοδα των αναιρεσιβλήτων, τα οποία ορίζει σε δύο χιλιάδες επτακόσια (2.700) ευρώ. ΚΡΙΘΗΚΕ και αποφασίσθηκε στην Αθήνα την 1η Δεκεμβρίου 2017. ΔΗΜΟΣΙΕΥΘΗΚΕ στην Αθήνα σε δημόσια συνεδρίαση στο ακροατήριό του στις 29 Ιανουαρίου 2018.

Η ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ