



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Εθνικόν και Καποδιστριακόν
Πανεπιστήμιον Αθηνών
— ΙΔΡΥΘΕΝ ΤΟ 1837 —

ΝΟΜΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

Π.Μ.Σ.: ΑΣΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ
ΕΙΔΙΚΕΥΣΗ: ΓΕΝΙΚΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΟ ΕΤΟΣ: 2018-2019

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
της ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΑΦΡΑΤΗ
Α.Μ.: 7340010118001

**ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΕΥΘΥΝΗΣ ΑΠΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΣΤΙΚΑ
ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ – ΙΔΙΩΣ Ο ΑΙΤΙΩΔΗΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ**

Επιβλέποντες:

- α) Καλλιόπη Χριστακάκου - Φωτιάδη
- β) Μιχαήλ Αυγουστιανάκης
- γ) Βάγιας Παναγιωτόπουλος

Αθήνα, Σεπτέμβριος 2019

Copyright © [Κωνσταντίνα Αφράτη, Σεπτέμβριος 2019]

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας εργασίας, εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα.

Οι απόψεις και θέσεις που περιέχονται σε αυτήν την εργασία εκφράζουν τον συγγραφέα και δεν πρέπει να ερμηνευθεί ότι αντιπροσωπεύουν τις επίσημες θέσεις του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<u>I. ΠΡΟΛΟΓΟΣ - ΣΚΟΠΟΙ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ</u>	3
<u>II. ΕΙΣΑΓΩΓΗ</u>	4
A. Θεμελίωση της ευθύνης στα αυτοκινητιστικά ατυχήματα- συσχετισμός υποκειμενικής και αντικειμενικής ευθύνης	4
B. Ο αιτιώδης σύνδεσμος ως αναγκαίο και αποφασιστικό κριτήριο θεμελίωσης της αδικοπρακτικής ευθύνης	7
<u>III. ΣΤΟΙΧΕΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΣΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΣΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ</u>	8
A. Υποκειμενική ευθύνη κατά τα άρθρα 914 και επ. ΑΚ	9
i) Ανθρώπινη συμπεριφορά.....	9
ii) Παρανομία.....	9
iii) Υπαιτιότητα.....	10
iv) Ζημία.....	12
B. Ευθύνη από διακινδύνευση – Ν. Γ 3Ν/1911	13
Πεδίο εφαρμογής	
i) Υπαγόμενα αυτοκίνητα.....	13
ii) Υπαγόμενα πρόσωπα.....	13
iii) Υπεύθυνοι.....	14
Προϋποθέσεις ευθύνης	
i) Πρόκληση βλάβης.....	16
ii) Πρόκληση βλάβης κατά τη λειτουργία του αυτοκινήτου.....	16
iii) ύπαρξη αιτιώδους συνάφειας.....	17
<u>IV. Ο ΑΙΤΙΩΔΗΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ</u>	17
A. Έννοια και αναγκαιότητα του αιτιώδους συνδέσμου	17
B. Θεωρίες για την αιτιώδη συνάφεια	18
i) θεωρία του ισοδυνάμου των όρων («conditio sine qua non») άλλως θεωρία του αναγκαίου όρου («Äquivalenztheorie»)	19
Έννοια- προσδιοριστικά στοιχεία.....	19
Αναγκαιότητα της θεωρίας.....	20
Ανεπάρκεια της θεωρίας.....	21

ii) θεωρία της πρόσφορης αιτίας («causa adequata» ή «Adaquanztheorie»)	21
Έννοια- προσδιοριστικά στοιχεία.....	21
Η σημασία της προσφορότητας.....	22
Το μειονέκτημα της θεωρίας.....	24
iii) θεωρία του προστατευτικού σκοπού του κανόνα δικαίου («Normzwecklehre» ή «Schutzzwecklehre»)	24
Εννοιολογικό περιεχόμενο.....	24
Λειτουργία της θεωρίας του σκοπού του κανόνα δικαίου σε σχέση με τις άλλες θεωρίες ανεύρεσης του αιτιώδους συνδέσμου.....	25
Γ. Ποια θεωρία εφαρμόζεται για την ανεύρεση του αιτιώδους συνδέσμου στα αυτοκινητιστικά ατυχήματα.....	26
Δ. Οι παραβάσεις του ΚΟΚ και οι εξωτερικοί παράγοντες στον αιτιώδη σύνδεσμο.....	28
Ε. Ζητήματα υπαιτιότητας: Συντρέχον πταίσμα, αυτοδιακινδύνευση ή ενέργεια ιδίω κινδύνω, αποκλειστική υπαιτιότητα θύματος.....	39
i) Συντρέχον πταίσμα.....	39
ii) Αυτοδιακινδύνευση ή ενέργεια ιδίω κινδύνω.....	46
iii) Αποκλειστική υπαιτιότητα θύματος.....	49
Στ. Περιπτώσεις «εναλλακτικής αιτιότητας»	52
Ζ. Προδιάθεση του ζημιωθέντος.....	55
Η. Ευθύνη περισσοτέρων.....	58
<u>V. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</u>	64
NOMΟΛΟΓΙΑ.....	67
BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	70

I. ΠΡΟΛΟΓΟΣ - ΣΚΟΠΟΙ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Τα αυτοκινητιστικά ατυχήματα συνιστούν έναν από τους πιο συνηθεις τόπους εμφάνισης αδικοπρακτικής ευθύνης, δεδομένου ότι αποτελούν δυστυχώς μια από τις σημαντικότερες αιτίες θανάτου και τραυματισμών τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Έχουν απασχολήσει ιδιαίτερα τη νομική επιστήμη σε θεωρία και νομολογία καθώς περιλαμβάνουν ένα σημαντικό κύκλο υποθέσεων που αφορούν μεγάλο αριθμό εμπλεκομένων προσώπων. Φυσικά δεν είναι δυνατόν στο πλαίσιο μιας διπλωματικής εργασίας να αναπτυχθούν όλα τα νομικά ζητήματα που αφορούν τον χώρο των αυτοκινητιστικών ατυχημάτων, για αυτό και η παρούσα μελέτη θα επικεντρωθεί κυρίως στον αιτιώδη σύνδεσμο, που όπως θα αναλυθεί και κατωτέρω αποτελεί τον παράγοντα που μαζί με τις λοιπές προϋποθέσεις (συν)οριοθετεί την ευθύνη προς αποζημίωση. Στην αρχή της παρούσας εργασίας αναλύονται οι λοιπές προϋποθέσεις ευθύνης στα αυτοκινητιστικά ατυχήματα, προκειμένου να αναδειχθεί η αλληλουχία και η άρρηκτη σύνδεση αυτών με τον αιτιώδη σύνδεσμο, έπειτα εκτίθενται οι βασικές θεωρίες που αναπτύχθηκαν για τον αιτιώδη σύνδεσμο, ενώ στη συνέχεια εξετάζεται η λειτουργία αυτού μέσα από την πρόσφατη νομολογία. Συγκεκριμένα εξετάζεται πως συνδέονται αιτιωδώς οι παραβάσεις του ΚΟΚ, οι διάφοροι εξωτερικοί παράγοντες που συμβάλουν στην πρόκληση τροχαίων ατυχημάτων καθώς επίσης και η αποκλειστική υπαιτιότητα ή συνυπαιτιότητα των θυμάτων με την επελθούσα ζημία, καθότι μόνο η παράνομη (και υπαίτια) συμπεριφορά δεν είναι αρκετή για τη στοιχειοθέτηση της ευθύνης. Εν συνεχεία γίνεται λόγος για τη λειτουργία και την τυχόν διακοπή του αιτιώδους συνδέσμου σε περιπτώσεις εναλλακτικής αιτιότητας και σε περιπτώσεις που χρήζουν ιδιαίτερης μεταχείρισης λόγω της προδιάθεσης του παθόντος, ενώ προς το τέλος γίνεται μια μικρή αναφορά λόγω της θεωρητικής έκτασης του συγκεκριμένου αποκλειστικά αντικειμένου στην ευθύνη περισσοτέρων και στο ρόλο του αιτιώδους συνδέσμου για τον καταμερισμό αυτής.

II. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

A. Θεμελίωση της ευθύνης στα αυτοκινητιστικά ατυχήματα- συσχετισμός υποκειμενικής και αντικειμενικής ευθύνης

Η ευθύνη από αυτοκινητιστικά ατυχήματα δύναται να θεμελιωθεί είτε στις γενικές διατάξεις του Αστικού Δικαίου (914 ΑΚ) για την αδικοπρακτική ευθύνη, είτε στις διατάξεις του Ν. ΓλΝ/1911 «περί της εκ των αυτοκινήτων ποινικής και αστικής ευθύνης». Η βασική διαφορά μεταξύ των δύο νομικών βάσεων της αξίωσης αποζημίωσης αφορά το στοιχείο της υπαιτιότητας ως προϋπόθεσης της ευθύνης του ζημιώσαντος. Συγκεκριμένα η ευθύνη του ζημιώσαντος στην πρώτη περίπτωση είναι πταισματική, ενώ η ευθύνη που εισάγει ο Ν. ΓλΝ/1911 είναι αντικειμενική και μάλιστα ευθύνη από διακινδύνευση¹. Με τον Ν. ΓλΝ/1911, καθιερώνεται ειδική ευθύνη του ιδιοκτήτη, του κατόχου και του οδηγού του αυτοκινήτου για τις ζημιές που επέρχονται σε τρίτους κατά τη λειτουργία του (αυτοκινητικό ατύχημα), ανεξάρτητα από πράξη (ενέργεια ή παράλειψη) ή υπαιτιότητα των υπευθύνων²⁻³.

Ειδικά ως προς το ζήτημα της παρανομίας το άρθρο ΑΚ 914 διαφέρει από τον νόμο ΓλΝ/1911 ως προς τη θεμελίωση του λόγου της ευθύνης, καθώς και στις δύο περιπτώσεις επιβάλλεται η ύπαρξη ζημίας, αλλά το άρθρο ΑΚ 914 απαιτεί παράνομη

¹ Θα μπορούσε κανείς να πει ότι εδώ το υποκειμενικό στοιχείο αναπληρώνεται από το αντικειμενικό που είναι η λειτουργία του αυτοκινήτου. Αυτή αποτελεί επιτρεπόμενη κινδυνώδη δράση την οποία ανέχεται η κοινωνία εφόσον έτσι προάγεται στους σκοπούς της. Όμως όσοι συνδέονται κατά τον τρόπο που προβλέπει ο νόμος με την πηγή κινδύνων από τη δράση αυτή και κατά κανόνα αντλούν ωφελήματα με την ευρεία έννοια του όρου, δίκαιο είναι να καταβάλουν και το αντίστοιχο τίμημα, το οποίο δεν είναι άλλο από την ανάληψη ευθύνης για την αποζημίωση τρίτων που βλάπτονται στα έννομα αγαθά τους από τη λειτουργία του αυτοκινήτου.- Κρητικός Α., (2019) *Αποζημίωση από αυτοκινητικά ατυχήματα*, 5η έκδοση, σελ. 34

² Γεωργιάδης Α., (2014) *Εγχειρίδιο Ειδικού Ενοχικού Δικαίου* Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, σελ. 730

³ Σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 211/2012 ΑΠ (ΝΟΒ 2012/1954, ΕΠΙΔΙΚΙΑ 2012/367, ΧΡΙΑ 2013/423) «Επειδή κατά τη διάταξη του άρθρου 2 παρ. 2 του Ν. ΓΠΝ/1911 ... "κάτοχος αυτοκινήτου θεωρείται πας ο κατά τον χρόνον του ατυχήματος κατέχων το αυτοκίνητο είτε κατά κυριότητα είτε εκ συμβάσεως, εκμεταλλεόμενος δι' αυτό εν ιδίω ονόματι, ως και ο αυτογνωμόνως επιλαμβανόμενος της κατοχής αυτοκινήτου και χρησιμοποιών τούτο καθ' οιονδήποτε τρόπον." Εξ άλλου, κατά τη διάταξη του άρθρου 4 παρ. 1 του αυτού νόμου "δια πάσαν υπό του αυτοκινήτου κατά τη λειτουργίαν ζημίαν προς τρίτους, ενέχεται εις αποζημίωση ότε οδηγός και ο κατά το άρθρο 2 κάτοχος, ο δε ιδιοκτήτης εν η περιπτώσει είναι τοιούτος άλλος ή ο κάτοχος, ενέχεται μόνο μέχρι της αξίας του αυτοκινήτου". Τέλος κατά τη διάταξη του άρθρου 926 παρ. 1 ΑΚ "αν από κοινή πράξη περισσοτέρων περιήλθε ζημία ή αν για την ίδια ζημία ευθύνονται παράλληλα περισσότεροι ενέχονται όλοι εις ολόκληρον". Από τις ως άνω διατάξεις προκύπτει ότι καθιερώνεται αντικειμενική ευθύνη ή ευθύνη από διακινδύνευση σε βάρος του οδηγού, του κατόχου και του ιδιοκτήτη του ζημιογόνου αυτοκινήτου, οι οποίοι ενέχονται εις ολόκληρον έναντι του παθόντος προς αποκατάσταση της ζημίας του. Η ευθύνη αυτή συνδέεται προς κάθε μια από τις ως άνω ιδιότητες, η οποία μόνη της αρκεί για τη θεμελίωση της ευθύνης, χωρίς την ανάγκη συνδρομής άλλης πρόσθετης προϋπόθεσης.

και υπαίτια πράξη, ενώ ο νόμος ΓλN/1911 δεν προϋποθέτει παρανομία, καθώς ούτε η κατοχή, ούτε η οδήγηση οχήματος είναι πράξη παράνομη αυτή καθ' εαυτή⁴. Εξ αυτού όμως δε συνάγεται ότι αποζημίωση θεμελιώνεται σε κάθε περίπτωση. Απαιτείται και ζημία στα προστατευόμενα από τον νόμο δικαιώματα ή συμφέροντα του προσώπου. Κατά βάση οι ζημίες που αποκαθίστανται βάσει της 914 ΑΚ είναι ίδιες όπως και κατά τον Ν. ΓλN/1911. Η βασική διαφορά έγκειται στη θεμελίωση του λόγου ευθύνης.

Κοινός τόπος για τη θεμελίωση της ευθύνης τόσο κατά την 914 ΑΚ όσο και κατά τον Ν. ΓλN/1911 είναι η ζημία και η αιτιώδης συνάφεια μεταξύ αυτής και του πραγματικού που θεμελιώνει την υποχρέωση για αποκατάστασή της.

Μάλιστα κατά την απολύτως κρατούσα άποψη μόνη η τήρηση των ελάχιστων υποχρεώσεων που επιβάλλουν οι διατάξεις του ΚΟΚ δεν αρκεί για να αποκλεισθεί η ευθύνη του ζημιώσαντος. Ο τελευταίος υποχρεούται να συμπεριφέρεται με επιμέλεια και πέραν των ορίων που επιβάλλουν οι διατάξεις του ΚΟΚ, όταν το επιβάλλουν οι συνθήκες που επικρατούν για την αποτροπή του ζημιογόνου αποτελέσματος ή τον περιορισμό της έκτασής του. Αντιστρόφως μόνη η παραβίαση των διατάξεων του ΚΟΚ δε συνεπάγεται άνευ ετέρου ευθύνη του δράστη, αλλά συνεκτιμάται υπό το πρίσμα της αιτιώδους συμβολής της παράνομης συμπεριφοράς του τελευταίου στην επέλευση της ζημίας. Στο σημείο αυτό αναδεικνύεται η σημασία του στοιχείου του αιτιώδους συνδέσμου, ο οποίος αποτελεί τον συνδετικό κρίκο που εκφράζει τη σχέση αλληλεξάρτησης μεταξύ της παρανομίας και της ζημίας και νοηματοδοτεί κανονιστικά τα μεγέθη αυτά.

Τα δύο είδη ευθύνης δεν έχουν σχέση ειδικού προς γενικού νόμου, με την έννοια ότι η ειδική ρύθμιση αποκλείει τη γενική αλλά ισχύουν ταυτόχρονα και οι δύο. Ο ζημιωθείς δύναται, επομένως, σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος, να στραφεί κατά του οδηγού του ζημιογόνου οχήματος με οποιαδήποτε εκ των δύο νομικών βάσεων ή ακόμη και να τις σωρεύσει στο ίδιο δικόγραφο, σε σχέση κύριου και επικουρικού (π.χ.

⁴ Στο σημείο αυτό ας σημειωθεί ότι γίνεται δεκτή και στον χώρο των αυτοκινητιστικών ατυχημάτων σε θεωρία και νομολογία η λεγόμενη «διεύρυνση» του παρανόμου, σύμφωνα με την οποία παράνομη συμπεριφορά υφίσταται και όταν ο ζημιώσας παραβαίνει τις γενικές υποχρεώσεις πρόνοιας για την προστασία των εννόμων αγαθών των συγκοινωνών του δικαίου που επιβάλλονται από την καλή πίστη. - Σπερδόκλη Ε., (2017) *Ο αιτιώδης σύνδεσμος ως προϋπόθεση της αδικοπρακτικής ευθύνης*, σελ. 312-313

ευθύνη εναγομένου ιδιοκτήτη, μη οδηγού κυρίως με το νόμο ΓλΝ/1911 και επικουρικά ως προστήσαντος κατά τη διάταξη ΑΚ 922)⁵.

Συμπερασματικά, μπορεί να προκύψει το ερώτημα γιατί να μην χρησιμοποιείται μόνο ο Ν. ΓλΝ/1911 και ποια η χρησιμότητα του κοινού δικαίου και δη των διατάξεων περί αδικοπραξιών στα τροχαία ατυχήματα, αφού καθείς μπορεί να αξιοποιήσει τον Ν. ΓλΝ/1911. Προς απάντηση αυτού αξίζει να γίνουν οι εξής επισημάνσεις: Πρώτον, το άρθρο 10 του Ν. ΓλΝ/1911 εισάγει μία ιδιαιτέρως σημαντική εξαίρεση. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο αυτό, σε περίπτωση σύγκρουσης δύο εν κινήσει μηχανοκίνητων οχημάτων, η υπαιτιότητα κρίνεται βάσει των διατάξεων του κοινού δικαίου. Εξ αυτού και μόνο του άρθρου διαπιστώνεται η αναγκαιότητα των διατάξεων του κοινού δικαίου και δη των αδικοπραξιών στα τροχαία ατυχήματα, καθώς, πλέον, τα περισσότερα τροχαία θα αφορούν σύγκρουση ενός ή πλειόνων εν κινήσει μηχανοκίνητων οχημάτων. Παράλληλα, το άρθρο 6 του Ν. ΓλΝ/1911 ορίζει ότι σε περίπτωση κοινής υπαιτιότητας του οδηγού ή του αυτοκινήτου⁶ αφενός και του θύματος αφετέρου, η ζημία καταλογίζεται στον καθένα βάσει της βαρύτητας του πταίσματος. Στις περιπτώσεις αυτές (όπως αναφέρει ρητώς το εν λόγω άρθρο), δεν εφαρμόζονται τα άρθρα 4 – 5 του Ν. ΓλΝ/1911, αλλά οι αρχές του κοινού δικαίου, με αποτέλεσμα εν προκειμένω να κάμπτεται η εκ της αρχής του κινδύνου αντικειμενική ευθύνη (που προβλέπει ο συγκεκριμένος νόμος) και να ερευνάται η όποια συνυπαιτιότητα μεταξύ του παθόντος και του ζημιώσαντος, βάσει των διατάξεων του κοινού δικαίου (και συγκεκριμένα βάσει της διάταξης ΑΚ 300)⁷.

Συνεπώς, δεν είναι απλά επικουρικές οι διατάξεις του κοινού δικαίου στα τροχαία ατυχήματα, αλλά, όπως θα καταστεί σαφές και κατά την επικείμενη ανάλυση, στις πλείστες περιπτώσεις μάλλον είναι απαραίτητες και αναγκαίες.

⁵ Ας σημειωθεί πως αν η αγωγή στηρίζεται αποκλειστικά στον Ν. ΓλΝ/1911, δεν επιτρέπεται στο δικαστήριο έρευνα της υποθέσεως με βάση τις ΑΚ 914 επ. Περαιτέρω ούτε ο ίδιος ο ενάγων επιτρέπεται με τις έγγραφες προτάσεις να θεμελιώσει την αγωγή του (προσθέτοντας νέα ή αλλάζοντας την αρχική) και στις ΑΚ 914 επ. Αυτό αποτελεί απαράδεκτη μεταβολή της βάσεως της αγωγής (ΚΠολΔ 223, 224). Η παραπάνω απαγόρευση αφορά την αναφορά πραγματικών περιστατικών και όχι την απαρίθμηση των σχετικών διατάξεων. Η τυχόν δε απορριπτική τελεσίδικη απόφαση που αναφέρεται στη βάση της αγωγής στον Ν. ΓλΝ/1911 δεν επεκτείνεται και στη βάση των 914 επ ΑΚ, καθώς λείπει η ταυτότητα νομικής αιτίας. – βλ. ο. π. Α. Κρητικός σελ. 111-112.

⁶ Με τον όρο πταίσμα του αυτοκινήτου νοείται το πταίσμα του οδηγού ή και του ιδιοκτήτη του οχήματος, το οποίο είτε παρουσίασε βλάβες είτε δεν είχε ελεγχθεί – συντηρηθεί επιβεβλημένα.

⁷ Κυπραίος Κ. Διπλωματική Εργασία (2016) *Ο αιτιώδης σύνδεσμος επί αδικοπρακτικής ευθύνης στα τροχαία ατυχήματα* σελ. 4-5

B. Ο αιτιώδης σύνδεσμος ως αναγκαίο και αποφασιστικό κριτήριο θεμελίωσης της αδικοπρακτικής ευθύνης

Στη σύγχρονη θεωρία και νομολογία επικρατεί η άποψη ότι δεν αρκεί να συνδέεται αιτιωδώς απλώς η συμπεριφορά ενός προσώπου με τη ζημία που υφίσταται έτερος κοινωνός του δικαίου, αλλά η συμπεριφορά του πρώτου πρέπει να αναγνωρίζεται από το δίκαιο ως νομικά σημαντική βάσει ορισμένων χαρακτηριστικών της, τα οποία ο νομοθέτης κρίνει ότι έχουν σημασία για τη ρύθμιση των μεταξύ των κοινωνών του δικαίου σχέσεων. Τα χαρακτηριστικά αυτά στοιχεία είναι διαφορετικά στην πταισματική από ό,τι στην αντικειμενική ευθύνη. Παρά τις επιμέρους διαφορές μεταξύ υποκειμενικής και αντικειμενικής ευθύνης για να επέλθει η έννομη συνέπεια της υποχρέωσης προς αποζημίωση, μεταξύ των αναχθέντων σε νόμιμους λόγους ευθύνης πραγματικών περιστατικών και της επελθούσας ζημίας απαιτείται να υφίσταται σχέση αιτίου-αιτιατού, να συνδέεται δηλαδή ο εκάστοτε νόμιμος λόγος ευθύνης με τη ζημία.

Τόσο η συμπεριφορά του δράστη όσο και η ζημία που υφίσταται ο φορέας του τρωθέντος εννόμου αγαθού είναι στοιχεία «εξωτερικά», με την έννοια ότι γίνονται αντιληπτά στην εμπειρική πραγματικότητα. Ο αιτιώδης σύνδεσμος αντίθετα είναι ένα στοιχείο εσωτερικό που δρα στο πεδίο σύζευξης συμπεριφοράς και ζημίας, εξασφαλίζοντας την ενότητα των γεγονότων που στοιχειοθετούν το εκάστοτε πραγματικό ως νομικά σημαντικής και αξιολογήσιμης αλληλουχίας. Του αιτιώδους συνδέσμου ελλείποντος, θα ευρισκόμεθα ενώπιον γεγονότων που είτε θα ήταν μεταξύ τους εντελώς ασύνδετα, είτε η μεταξύ τους συνάφεια θα ήταν όλως συμπτωματική με αποτέλεσμα να είναι κατά κανόνα αδιάφορα για τους σκοπούς του δικαίου της αποζημίωσης. Ο αιτιώδης σύνδεσμος αποτελεί κεντρικής σημασίας στοιχείο για την κατάστρωση του συστήματος των δικαιικών κανόνων της αστικής ευθύνης, με την έννοια ότι ελλείψει αυτού δε θα εδικαιολογείτο η επίρριψη του βάρους αποκατάστασης της επελθούσας ζημίας στον συγκεκριμένο δράστη. Διότι ναι μεν μια συμπεριφορά παράνομη και υπαίτια είναι αποδοκιμαστέα από την έννομη τάξη, αλλά παραμένει άνευ περαιτέρω σημασίας για τους σκοπούς του δικαίου της αποζημίωσης αν δεν εκδηλώνεται σε συνάρτηση με την έννομη σφαίρα ενός άλλου προσώπου, του οποίου τα έννομα αγαθά προσβάλλει με αποτέλεσμα την πρόκληση ζημίας σε αυτό⁸.

⁸ ο. π. Σπερδόκλη Ε. σελ. 1-9 και 56-61

Είναι λοιπόν φανερό πως η αιτιότητα είναι κατά τέτοιο τρόπο ενταγμένη λειτουργικά στο σύστημα του δικαίου της αποζημίωσης, ώστε ο αιτιώδης σύνδεσμος, υπό την έννοια της φυσικής και κανονιστικής συνάφειας δύο εξωτερικών μεγεθών αφενός αποτελεί το ελάχιστο προαπαιτούμενο για την περαιτέρω έρευνα σχετικά με τη θεμελίωση της ευθύνης, αφετέρου την ίδια στιγμή (συν)οριοθετεί την ευθύνη. Μέσω των κριτηρίων προσδιορισμού του περιεχομένου του αιτιώδους συνδέσμου περιγράφονται τα όρια της ευθύνης και συνακόλουθα της ελευθερίας της ανθρώπινης δράσης. Η πρόκληση της ζημίας δεν μπορεί καθ' εαυτήν να θεμελιώσει αδικοπρακτική ευθύνη⁹. Ο ρόλος της αιτιώδους συνάφειας έγκειται στον καταλογισμό της ζημίας που προκαλείται από μια συμπεριφορά που προβλέπεται στον νόμο, ως λόγος ευθύνης σε συγκεκριμένο πρόσωπο. Ομοίως η διακινδύνευση δογματικά θα πρέπει να θεωρηθεί μάλλον ως η ουσία της ευθύνης, ως ο ίδιος ο νόμιμος λόγος ευθύνης και όχι απλώς ως κριτήριο καταλογισμού. Σε κάθε περίπτωση, ανεξαρτήτως του εάν πρόκειται για υποκειμενική ή αντικειμενική ευθύνη, ανεξαρτήτως των συστατικών στοιχείων του εκάστοτε νόμιμου λόγου ευθύνης, το κριτήριο της αιτιώδους συνάφειας έχει τρόπον τινά τον «τελευταίο λόγο» σε ό,τι αφορά τον καταλογισμό της ζημίας. Πρόκειται για τον κοινό παρονομαστή που είναι απαραίτητος σε κάθε πραγματικό αστικής ευθύνης, μια πραγματική *conditio sine qua non* της κατάφασης της ευθύνης και της θεμελίωσης του δικαιώματος αποζημίωσης του παθόντος¹⁰.

III. ΣΤΟΙΧΕΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΣΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΣΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Εφόσον έγινε ήδη σαφές πως ο ζημιωθείς από αυτοκινητιστικό ατύχημα μπορεί να στηρίξει την αγωγή του είτε στις διατάξεις του ΑΚ για την αδικοπρακτική ευθύνη (914 ΑΚ επ.) είτε στις διατάξεις του Ν. ΓΠΝ/1911, αξίζει να γίνει αναφορά στις επιμέρους προϋποθέσεις στοιχειοθέτησης της ευθύνης βάσει των διατάξεων αυτών.

⁹ Κορνηλάκης *Η ευθύνη από διακινδύνευση* σελ. 30

¹⁰ ο. π. Σπερδόκλη Ε. σελ. 1-9 και 56-61

A. Υποκειμενική ευθύνη κατά τα άρθρα 914 και επ. ΑΚ

Σύμφωνα με το άρθρο 914 ΑΚ «*όποιος ζημιώσει άλλον παράνομα και υπαίτια έχει υποχρέωση να τον αποζημιώσει*» Από το γράμμα της εν λόγω διάταξης προκύπτουν οι ακόλουθες βασικές προϋποθέσεις:

- i)** Ανθρώπινη συμπεριφορά (πράξη ή παράλειψη)
- ii)** Παρανομία
- iii)** Υπαιτιότητα
- iv)** Επέλευση ζημίας

Εντούτοις μολονότι δεν ορίζεται ρητώς είναι αυτονόητο ότι προϋποτίθεται επίσης και η ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ της συμπεριφοράς του δράστη και της ζημίας.

i) Ανθρώπινη συμπεριφορά: Ως ανθρώπινη συμπεριφορά νοείται η πράξη ή η παράλειψη, η οποία επιφέρει μεταβολή στον εξωτερικό κόσμο και διευθύνεται από τη βούληση του ατόμου¹¹, με άλλα λόγια η εξωτερική κοινωνική και εκούσια συμπεριφορά, ανεξάρτητα από το αν ο δράστης θέλησε ή επεδίωξε το αποτέλεσμα αυτής της συμπεριφοράς του¹².

ii) Παρανομία: Κατά την έννοια της διάταξης αυτής η ανθρώπινη συμπεριφορά προκειμένου να οδηγήσει στην υποχρέωση αποζημίωσης πρέπει να είναι παράνομη. Κατά την κρατούσα άποψη το παράνομο κρίνεται κατά την αντικειμενική θεωρία, σύμφωνα με την οποία η πράξη είναι παράνομη όταν αντίκειται σε απαγορευτικό ή επιτακτικό κανόνα δικαίου. Η 914 ΑΚ καθορίζει απλώς την κύρωση, ενώ η επιταγή ή η απαγόρευση ανευρίσκεται βάσει κάποιου άλλου κανόνα δικαίου. Για αυτό τον λόγο και ο κανόνας της 914 ΑΚ χαρακτηρίζεται ως λευκός κανόνας^{13 - 14}.

Η παράνομη προσβολή δικαιώματος μπορεί να αποκλεισθεί αν συντρέχει λόγος που προβλέπεται από τον νόμο. Τέτοιοι λόγοι που μπορούν να εμφανισθούν επί ευθύνης σε τροχαία ατυχήματα είναι η κατάσταση ανάγκης (285 ΑΚ) και η συναίνεση του παθόντος. Στην πρώτη περίπτωση πρέπει να τονισθούν τα ακόλουθα: Ο λόγος

¹¹ Βλ. Ι. Κατρά "Ευθύνη από τροχαία ατυχήματα", εκδ. Σάκκουλα, 2003, σελ. 29

¹² Βλ. Ι.Κ. Καράκωστας *Το δίκαιο των αδικοπραξιών άρθρα 914-938 ΑΚ*, σελ. 30

¹³ ο. π. Α. Γεωργιάδης σελ.641-642, ο. π. Α. Κρητικός σελ. 39-40, ο. π. Ι.Κ. Καράκωστας σελ. 63-64.

¹⁴ Από τις ΑΚ 200, 281, 297, 298 και 914 σε συνδυασμό με το άρθρο 5§1 Συντάγματος προκύπτει η γενική αρχή του δικαίου ότι κάθε πράξη ή παράλειψη που ζημιώνει, δημιουργεί υποχρέωση για αποζημίωση, εφόσον έγινε από πταίσμα εκείνου που προκάλεσε τη ζημία, η δε πράξη ή παράλειψη έρχεται σε αντίθεση όχι μόνο με συγκεκριμένο κανόνα δικαίου, αλλά και με το γενικότερο πνεύμα της έννομης τάξεως που επιβάλλει την υποχρέωση να μην εξέρχεται κανείς με τις πράξεις του από τα όρια που ορίζονται κάθε φορά από τα συναλλακτικά ήθη ο .π. Α. Κρητικός σελ. 40, Ν. Τριάντος Αστικός Κώδικας Α 1-946 σελ. 1509-1511

αυτός εφαρμόζεται μόνο σε περίπτωση καταστροφής ξένου πράγματος και όχι άλλου εννόμου αγαθού π.χ. ζωής, σωματικής ακεραιότητας. Ο οδηγός αυτοκινήτου για παράδειγμα προκειμένου να αποφύγει κάποιον αφηρημένο πεζό που αιφνιδίως παρουσιάζεται στην πορεία του, ρίχνει το αυτοκίνητό του πάνω σε κάποιο άλλο αυτοκίνητο. Ο λόγος όμως απαλλαγής δεν ισχύει αν προτιμά να τραυματίσει κάποιον άλλο πεζό ελαφρύτερα για να αποφύγει μεγαλύτερο τραυματισμό ή και θανάτωση άλλου πεζού¹⁵. Η δεύτερη περίπτωση μπορεί να εμφανισθεί στα πλαίσια της σχέσης φιλοφρόνησης. Συνηθισμένη περίπτωση είναι η κατά παράκληση μεταφορά ή αυτή που γίνεται στα πλαίσια φιλικής σχέσεως κάποιου προσώπου με το αυτοκίνητο φίλου του. Δυνατό κατά τη διάρκεια του ταξιδιού να γίνει ατύχημα και να τραυματισθεί ο εκ φιλοφρόνησης επιβάτης. Η εκ φιλοφρόνησης μεταφορά δεν περιέχει συναίνεση του μεταφερόμενου αναφορικά με βλάβη της ζωής, της υγείας ή της σωματικής του ακεραιότητας. Τέτοια συναίνεση είναι αντίθετη στα χρηστά ήθη (ΑΚ 178) και δεν μπορεί να αποκλείσει το παράνομο της προσβολής. Είναι όμως επιτρεπτή αν αφορά βλάβη πραγμάτων. Η συναίνεση δυνατό να είναι ρητή ή σιωπηρή και πρέπει να αποδεικνύεται. Μάλλον όμως φαίνεται δύσκολη η παραδοχή τέτοιας συναινέσεως για αυτό και ορθότερα η περίπτωση αντιμετωπίζεται κάτω από την οπτική γωνία του συντρέχοντος πταίσματος κατά την ΑΚ 300 ¹⁶.

iii) Υπαιτιότητα: Για τη θεμελίωση της αδικοπρακτικής ευθύνης, ο νόμος απαιτεί και την ύπαρξη υπαιτιότητας, η οποία έχει την έννοια του ψυχικού δεσμού του προσώπου προς μια ενέργεια και τα αποτελέσματά της, οπότε και μπορεί να καταλογισθεί σε αυτό μομφή για την πράξη του. Οι μορφές του πταίσματος, βάσει του άρθρου 330 ΑΚ, είναι δύο, ο δόλος και η αμέλεια. Δόλος υπάρχει όταν ο δράστης αφενός γνωρίζει τόσο τα πραγματικά περιστατικά που συγκροτούν την παράνομη συμπεριφορά του όσο και τον άδικο χαρακτήρα αυτής¹⁷ και αφετέρου προβλέπει και επιδιώκει (άμεσος δόλος) ή αποδέχεται (ενδεχόμενος δόλος) το παράνομο αποτέλεσμα που πρόκειται με βεβαιότητα ή πολύ μεγάλη πιθανότητα να επέλθει από τη

¹⁵ Την κατάσταση ανάγκης ως λόγο που αίρει το παράνομο και αποκλείει την υποχρέωση αποζημίωσης θα την προτείνει με τη μορφή ενστάσεως ο εναγόμενος που προκάλεσε τη ζημία.

¹⁶ Α. Κρητικός *Αποζημίωση από Αυτοκινητικά ατυχήματα Θεμέλια Αστικής Ευθύνης – Αποζημίωση, έκταση και καθορισμός* 5^η έκδοση 2019 σελ. 41-42

¹⁷ Γνώση (συνείδηση) του άδικου χαρακτήρα υπάρχει όταν ο πράττων γνωρίζει ότι η συμπεριφορά του αποδοκιμάζεται από την έννομη τάξη, δίχως να απαιτείται γνώση του συγκεκριμένου κανόνα δικαίου. Άγνοια του άδικου χαρακτήρα, παρά τη δυνατότητα γνώσεως, αποκλείει τον δόλο και η περίπτωση αυτή υπάγεται στην κατηγορία της αμέλειας.- βλ. Ι.Σ. Σπυριδάκης *Ενοχικό Δίκαιο Γενικό Μέρος* β' έκδοση 2018 σελ. 78-80

συμπεριφορά αυτή¹⁸. Αντιθέτως αμέλεια υπάρχει όταν ο πράττων με τη συμπεριφορά του προκαλεί, χωρίς να το αποδέχεται, το προβλεπόμενο παράνομο αποτέλεσμα επειδή δεν κατέβαλε την επιμέλεια που απαιτείται στις συναλλαγές¹⁹. Εκτός από τη δυνατότητα αποφυγής του παράνομου αποτελέσματος, προϋποτίθεται επιπλέον ότι ο «αμελής» δράστης διέθετε τη δυνατότητα γενικής πρόβλεψης του άμεσου αποτελέσματος της συμπεριφοράς του όχι όμως κατ' ανάγκη και όλων των λεπτομερειών του. Έτσι σε τραυματισμό οδηγού μοτοσυκλέτας λόγω σύγκρουσης με αυτοκίνητο κρίθηκε ότι ο οδηγός του τελευταίου δε βαρύνεται με καμία μορφή υπαιτιότητας, καθόσον «...κινούνταν κανονικά στη διαθέσιμη λωρίδα κυκλοφορίας και τίποτε περισσότερο δεν μπορούσε να κάνει για την αποτροπή της σύγκρουσης, ούτε και να προβλέψει, κατά τη συνηθισμένη πορεία των πραγμάτων, την από δεξιά αιφνίδια κίνηση του οχήματος του ενάγοντος»²⁰. Ενόψει των ανωτέρω διακρίνονται δύο μορφές αμέλειας: **α)** Η ενσυνείδητη αμέλεια κατά την οποία ο δράστης προβλέπει το ενδεχόμενο επέλευσης του παράνομου αποτελέσματος, ωστόσο ελπίζει ότι θα το αποφύγει²¹ 1^ο Παράδειγμα: ο Α προσπερνά με το αυτοκίνητό του το προπορευόμενο αυτοκίνητο του Β, πιστεύοντας ότι χάρη στην ικανότητά του και την ιπποδύναμη του αυτοκινήτου του θα αποφύγει τη σύγκρουση με το κινούμενο στο αντίθετο ρεύμα αυτοκίνητο του Γ και παρά ταύτα προκαλείται σύγκρουση. 2^ο Παράδειγμα: οδηγός αγωνιστικού αυτοκινήτου αναπτύσσει μεγάλη ταχύτητα σε κατοικημένη περιοχή, γνωρίζοντας ότι είναι πολύ πιθανό να τραυματίσει κάποιο διερχόμενο πεζό, αποτέλεσμα που ελπίζει παρόλα αυτά να αποφύγει διότι έχει εμπιστοσύνη στις οδηγικές του ικανότητες^{22 23}. **β)** Η άνευ συνειδήσεως αμέλεια, η οποία υφίσταται όταν ο δράστης δεν καταβάλλει την απαιτούμενη προσοχή και εξ αυτού του λόγου δεν προβλέπει καν την επέλευση του παράνομου αποτελέσματος (απροσεξία). Έτσι κρίθηκε πως «στον οδηγό του οχήματος δεν μπορεί να αποδοθεί κάποιο ποσοστό αμέλειας, αφού αυτός εισήλθε στη διασταύρωση με πράσινο σηματοδότη και λόγω της

¹⁸ Ο. π. Ι.Κ. Καράκωστας σελ. 127

¹⁹ Ο.π. Ι.Σ. Σπυριδάκης σελ. 84-85

²⁰ ΕφΠειρ 91/2012 ΤΝΠ ΔΣΑ

²¹ Η ελπίδα αυτή μάλιστα στηρίζεται ακριβώς στο ότι δεν κατέβαλε την επιμέλεια που απαιτείται στις συναλλαγές διότι, αν κατέβαλε την επιμέλεια αυτή, θα διαπίστωνε τον κίνδυνο επελεύσεως του παράνομου αποτελέσματος- ο.π. Ι.Σ. Σπυριδάκης σελ. 86-88

²² Ο. π. Ι.Κ. Καράκωστας σελ. 130

²³ Ας σημειωθεί πως είναι πιθανό να δημιουργηθεί σύγχυση ανάμεσα στην ενσυνείδητη αμέλεια και τον ενδεχόμενο δόλο, διότι και στις δύο μορφές υπαιτιότητας υπάρχει το στοιχείο της πρόβλεψης αποτελέσματος. Βάση διαχωρισμού τους είναι το γεγονός ότι, ενώ στον ενδεχόμενο δόλο ο δράστης αποδέχεται το αποτέλεσμα, στην ενσυνείδητη αμέλεια δεν υφίσταται τέτοια αποδοχή αλλά ελπίδα αποφυγής- βλ. ο.π. Ι.Κ. Καράκωστας σελ. 130

θέσης του δεν είχε τη δυνατότητα να αποφύγει το ατύχημα εκτελώντας κάποιον ελιγμό»²⁴. Η απαιτούμενη αυτή επιμέλεια θα καθορισθεί μεν αντικειμενικά, με αναφορά όμως στη συμπεριφορά του μέσου συνετού και επιμελούς ανθρώπου του επαγγελματικού, κοινωνικού, οικονομικού κλπ κύκλου, στον οποίο ανήκει ο ζημιώσας. Κρίσιμος χρόνος για να κριθεί η ύπαρξη υπαιτιότητας είναι ο χρόνος κατά τον οποίο ο αδικοπρακτών προβαίνει στην ενέργεια κι όχι εκείνος της επέλευσης των αποτελεσμάτων.

iv) Ζημία: Τελευταία απαραίτητη προϋπόθεση για να θεμελιωθεί η εν λόγω ευθύνη και υποχρέωση προς αποζημίωση είναι η ύπαρξη ζημίας. Αποκαταστατέα είναι η ζημία που συνδέεται αιτιωδώς με το νόμιμο λόγο ευθύνης, με σχέση αιτίου-αιτιατού. Ως ζημία, υπό ευρεία έννοια, νοείται κάθε βλάβη που προκαλείται στα υλικά ή στα άυλα αγαθά ενός προσώπου (ήτοι η περιουσιακή ζημία και η ηθική βλάβη), ενώ εν στενή έννοια θεωρείται μόνο η περιουσιακή ζημία, δηλαδή αυτή που προκαλείται σε αγαθά που έχουν χρηματική (οικονομική) αξία. Στα τροχαία ατυχήματα καλύπτεται η ζημία εν ευρεία έννοια, καθώς, εκ της νομολογίας συνάγεται το συμπέρασμα ότι τα δικαστήρια επιδικάζουν αποζημιώσεις αφενός για υλικές ζημίες και αφετέρου χρηματική ικανοποίηση για ηθική βλάβη. Κατ' αρχήν, υποχρέωση προς αποζημίωση σημαίνει υποχρέωση αποκατάστασης όλης της ζημίας και συγκεκριμένα, μόνο εκείνης που συνδέεται αιτιωδώς με το νόμιμο λόγο ευθύνης. Συνεπώς, προκύπτει αβίαστα ότι εάν δεν προβλέπεται από το νόμο κάτι διαφορετικό, ισχύει ο κανόνας της αποκατάστασης της ζημίας σε όλη της την έκταση, ενώ αν δεν συντρέχει μία εκ των προϋποθέσεων της ευθύνης προς αποζημίωση, όπως αυτή του αιτιώδους συνδέσμου, δεν γεννάται ενοχή προς αποζημίωση. Γίνεται, λοιπόν, εμφανές ότι στο δίκαιο μας επικρατεί η αρχή του "όλα ή τίποτα". Παρόλα αυτά, υφίστανται περιπτώσεις που αυτή η αρχή πρέπει να κάμπτεται, ώστε να είναι δυνατός ο επιμερισμός της ζημίας και ο περιορισμός της αποζημίωσης ή η επιδίκαση αποζημίωσης εις βάρος του ζημιώσαντος, ανάλογης με το ποσοστό της αιτιώδους συμβολής του στο ζημιόγONO αποτέλεσμα. Συμπερασματικά, η σημασία της ζημίας στο παρόν θέμα, έγκειται στο γεγονός ότι αναλόγως της αιτιώδους συμβολής του ζημιώσαντος και του ζημιωθέντος (σε περιπτώσεις συντρέχοντος πταίσματος) ή των ζημιωσάντων (σε περιπτώσεις του ΑΚ 926) σε αυτήν (δηλ. τη ζημία), αυξομειώνεται και το ποσό της αποζημίωσης²⁵.

²⁴ Εφαθ 3723/2011 ΤΝΠ ΔΣΑ, βλ. ο.π. Ι.Κ. Καράκωστας σελ. 132

²⁵ Ο.π. Κυπραίος Κων/νος σελ. 12-13

B. Ευθύνη από διακινδύευση – Ν. Γ3N/1911

Πεδίο εφαρμογής

i) Υπαγόμενα αυτοκίνητα: Βασική έννοια για την εφαρμογή του νόμου αυτού είναι το «αυτοκίνητο», τα βασικά χαρακτηριστικά του οποίου δίνει ο νόμος στο άρθρο 2§1. Έτσι λοιπόν αυτοκίνητο είναι το όχημα ή το τροχήλατο που κινείται με μηχανική δύναμη, χωρίς να κινείται όμως πάνω σε τροχιές²⁶. Εν συνεχεία το όχημα πρέπει να κινείται στο έδαφος με μηχανική δύναμη. Ως τέτοια θεωρείται η δύναμη που μπορεί να μεταβάλει σε κίνηση με ουσιώδη μεταλλαγή την ενέργεια που διοχετεύεται σε αυτή (π.χ. ηλεκτρική) ή τη δυναμική που περιέχεται στην ύλη (π.χ. βενζίνη). Αρνητική προϋπόθεση είναι το όχημα να μην κινείται σε τροχιές, ως εκ τούτου δεν είναι αυτοκίνητα οι σιδηρόδρομοι, τροχιόδρομοι, εναέριοι σιδηρόδρομοι κλπ.²⁷ Μη υπαγόμενα στην ως άνω έννοια αυτοκίνητα παρότι συγκεντρώνουν τα στοιχεία του νόμου είναι σύμφωνα με το άρθρο 13 του νόμου όσα αυτοκίνητα ανήκουν στην πολεμική υπηρεσία του Κράτους²⁸, στην Πυροσβεστική Υπηρεσία²⁹ και σε κάθε άλλη επείγουσας ανάγκης δημόσια ή δημοτική υπηρεσία³⁰ και αυτό διότι ο νομοθέτης έκρινε πως το συμφέρον του βλαπτόμενου προσώπου από την καθιέρωση της ευθύνης από διακινδύευση πρέπει να υποχωρήσει και να εφαρμοστούν οι διατάξεις του κοινού δικαίου όταν συντρέχουν οι αναφερόμενοι στην εν λόγω διάταξη σοβαροί λόγοι κοινωνικού συμφέροντος³¹.

ii) Υπαγόμενα πρόσωπα: Από το σύνολο των διατάξεων του Ν. Γ3N/1911 και κυρίως από τα άρθρα 4 και 12 σαφώς προκύπτει ότι ο νόμος αυτός ρυθμίζει την ευθύνη λόγω ζημιών «τρίτων» κατά τη λειτουργία του αυτοκινήτου. Δεν θεωρούνται «τρίτου» και συνεπώς η τυχόν αξίωσή τους για αποζημίωση διέπεται από το κοινό δίκαιο οι εξής:

²⁶ Το πλέον συνηθισμένο είναι ότι το αυτοκίνητο φέρνεται σε τροχούς, δίχως όμως αυτό να είναι απολύτως απαραίτητο. Συνεπώς αυτοκίνητο όχημα χαρακτηρίζεται και το δια μηχανικής δυνάμεως σε χιονοδρομικό κέντρο κινούμενο έλκηθρο (snowmobile) ΑΠ 1007/2011 ΝοΒ 2012,293

²⁷ Ο ορισμός «αυτοκίνητο όχημα» συναντάται και σε άλλους νόμους, όπως ο Ν. 489/1976 και ο Ν. 2696/1999 (ΚΟΚ), όμως δεν πρέπει να μεταφέρονται στοιχεία της έννοιας του αυτοκινήτου από τον έναν στον άλλον νόμο.

²⁸ Ως πολεμική υπηρεσία νοείται όχι κάθε στρατιωτική υπηρεσία και μάλιστα εν καιρό ειρήνης, αλλά μόνο αυτή που εξυπηρετεί ανάγκες πολέμου. Εφαρμόζεται λοιπόν ο Ν. Γ3N/1911 αν πρόκειται για ατύχημα που έγινε π.χ. κατά τη διάρκεια άσκησης.

²⁹ Το όχημα πρέπει να εκτελεί κατά το ατύχημα υπηρεσία σύμφωνη με τον προορισμό του (π.χ. σπεύδει για το σβήσιμο πυρκαγιάς)

³⁰ Π.χ. αυτοκίνητο της Ελληνικής Αστυνομίας που καταδιώκει προς σύλληψη διαρρήκτη ή το ασθενοφόρο που μεταφέρει ασθενή

³¹ Ο.π. Α. Κρητικός σελ. 112-118, ο.π. Α. Γεωργιάδης σελ. 731, ο.π. Ι. Κατρά σελ. 220-221

α) ο οδηγός, ο κάτοχος και ο ιδιοκτήτης του αυτοκινήτου, β) οι επιβάτες του αυτοκινήτου και οι δικαιούχοι των πραγμάτων που μεταφέρονται με το αυτοκίνητο. Κατ' εξαίρεση όμως εφαρμόζεται ο Ν. ΓλΝ/1911 για τις ζημίες των προσώπων που μεταφέρονται με λεωφορείο (άρθρο 45 Ν. 4841/1930). Ως δικαιολόγηση της εν λόγω ρύθμισης προβάλλεται ότι αυτός που δέχεται να επιβιβασθεί στο ζημιόγιο αυτοκίνητο ως επιβάτης ή να μεταφέρει με αυτό πράγματα, εκούσια αναλαμβάνει τον κίνδυνο, πράγμα που δεν ισχύει για τους «τρίτους» που βρίσκονται έξω από το αυτοκίνητο όταν προσβάλλονται ή εκείνους που αναγκάζονται να χρησιμοποιήσουν κάποιο συγκοινωνιακό μέσο που λειτουργεί μονοπωλιακά είτε πράγματι είτε νόμω³².

Ως επιβάτης θεωρείται το πρόσωπο που βρίσκεται στο μασπιά ή στη βαθμίδα του αυτοκινήτου και κρατιέται κατά τρόπο σταθερό, μέσα σε ρυμουλκούμενο αυτοκίνητο ή συρόμενο αυτοκίνητο³³. Όπως προαναφέρθηκε ο Ν.ΓλΝ/1911 εφαρμόζεται για τις ζημίες των προσώπων που μεταφέρονται με λεωφορείο (άρθρο 45 Ν. 4841/1930³⁴), συνεπώς η ευθύνη αρχίζει από τότε που ο επιβάτης εκδηλώσει τη θέλησή του να εισέλθει στο λεωφορείο.

iii) Υπεύθυνοι: Υποκείμενα της ευθύνης κατά τον νόμο αυτό (άρθρο 4 Ν. ΓλΝ/1911) είναι ο ιδιοκτήτης, ο κάτοχος και ο οδηγός του αυτοκινήτου.

Ιδιοκτήτης είναι ο κύριος του αυτοκινήτου κατά τον χρόνο του ατυχήματος, η υποχρέωση του οποίου δεν αίρεται από την τυχόν μεταγενέστερη μεταβίβαση της κυριότητας του αυτοκινήτου σε τρίτο πρόσωπο. Ο ιδιοκτήτης ευθύνεται ακόμα και αν δεν είναι ταυτόχρονα και κάτοχος ή οδηγός του αυτοκινήτου, στην περίπτωση αυτή μάλιστα επειδή ένας τέτοιος ιδιοκτήτης δεν εξουσιάζει αντικειμενικά τους κινδύνους από την κυκλοφορία του αυτοκινήτου περιορίζεται η ευθύνη του μόνο μέχρι την αγοραία αξία του αυτοκινήτου αμέσως πριν το ατύχημα ή, άλλως, κατά το ατύχημα μαζί με την αξία της άδειας κυκλοφορίας³⁵. Σύμφωνα με το άρθρο 2§2 του υπό εξέταση

³² Ο.π. Α. Κρητικός σελ. 118-122.

³³ Ο πεζός που ενδιαφέρεται να εισέλθει στο σταματημένο ή κινούμενο αυτοκίνητο αποκτά την ιδιότητα του επιβάτη σε περίπτωση επιτυχούς επιβίβασής του, ενώ η μη ολοκληρωθείσα έξοδος από το εν κινήσει ή σταματημένο αυτοκίνητο δεν αφαιρεί ακόμα από το πρόσωπο την ιδιότητα του επιβάτη. Κρίθηκε πως το θανατωθέν ανήλικο τέκνο της ενάγουσας είχε κατέλθει από το αυτοκίνητο και βρισκόταν πλησίον του εμπρόσθιου δεξιού τροχού συνεπώς δεν είχε την ιδιότητα του επιβάτη- βλ ΑΠ 205/2016 ΕπΣυγκΔ 2016, 80

³⁴ «αι διατάξεις του Ν.ΓλΝ/1911 εφαρμόζονται προκειμένου περί αυτοκινήτων λεωφορείων του παρόντος νόμου και κατά παν δυστύχημα επί προσώπων ή πραγμάτων ευρισκόμενων εντός των λεωφορείων»

³⁵ Βλ. Ζαφειρία Γ. Δημοπούλου, “Ευθύνη από διακινδύνευση, Οι λόγοι περιορισμού και απαλλαγής από την ευθύνη”, εκδόσεις Σάκκουλα 2003, σελ. 297-298, ο.π. Α. Κρητικός σελ. 146-147, ο.π. Α. Γεωργιάδης σελ. 732, ο.π. Ι. Κατρά σελ. 224-225

νόμου και τη σχηματισθείσα νομολογία, κάτοχος του αυτοκινήτου θεωρείται εκείνος που κατά τον χρόνο του ατυχήματος όχι μόνο ασκεί τη φυσική εξουσία επ' αυτού, αλλά και εκμεταλλεύεται το αυτοκίνητο ως ιδιοκτήτης ή δικαιούχος σε εκμετάλλευση δυνάμει συμβάσεως με τον ιδιοκτήτη. Ο σκοπός της καθιέρωσης της ευθύνης για τον κάτοχο του αυτοκινήτου στηρίζεται στη σκέψη ότι για τη βλάβη που προξενεί στους τρίτους το αυτοκίνητο εκείνος οφείλει να ευθύνεται, καθότι για δικό του λογαριασμό και συμφέρον χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο, έχει τη δυνατότητα πραγματικής διάθεσης αυτού (χρήση, διεύθυνση, έλεγχο) και βαρύνεται με τα έξοδα συντήρησής του³⁶. Κατά κανόνα επίσης η κατοχή απαιτεί προϋποθέτει και ορισμένη χρονική διάρκεια, για αυτό και η βραχυχρόνια παραχώρηση του αυτοκινήτου σε τρίτον δεν συνεπάγεται απώλεια της κατοχής για τον παραχωρήσαντα, εφόσον αυτός διατηρεί την οικονομική εκμετάλλευση του αυτοκινήτου. Πάντως για τη συγκρότηση της έννοιας του κατόχου δεν απαιτείται οδήγηση από τον ίδιο ούτε και κτήση της άδειας ικανότητας οδήγησης³⁷.

Ο Ν. Γ3Ν/1911, δεν ορίζει την έννοια του οδηγού του αυτοκινήτου, η οποία αποτελεί ζήτημα πραγματικό και εξετάζεται σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση. Γίνεται παρόλα αυτά δεκτό από τη θεωρία και τη νομολογία, πως οδηγός του αυτοκινήτου θεωρείται το πρόσωπο το οποίο κατά τον χρόνο του ατυχήματος υπό ίδια ευθύνη θέτει σε λειτουργία και διευθύνει το αυτοκίνητο, έχοντας την πραγματική δυνατότητα να ενεργήσει τους κατάλληλους χειρισμούς ώστε να είναι δυνατή η μετακίνηση του αυτοκινήτου. Δε θεωρείται οδηγός το πρόσωπο, το οποίο ναι μεν βρίσκεται πίσω από το τιμόνι και θέτει σε λειτουργία το αυτοκίνητο πλην όμως δεν επιθυμεί να οδηγήσει αυτό. Ομοίως δεν είναι όμως οδηγός το πρόσωπο που ετοιμάζεται να εισέλθει στο αυτοκίνητο και να καθίσει στη θέση του οδηγού, ούτε εκείνος που προσπαθεί να θέσει σε λειτουργία ένα σταματημένο αυτοκίνητο με κατάλληλους χειρισμούς στον κινητήρα του. Αν στην περίπτωση αυτή εκ λάθους ο κινητήρας και το αυτοκίνητο τεθούν σε κίνηση, τότε οδηγός καθίσταται εκείνος ο οποίος επεμβαίνει στο τιμόνι ή στα φρένα.

³⁶ Έτσι κάτοχοι θα μπορούσαν να θεωρηθούν οι εξής: α) ο ιδιοκτήτης του αυτοκινήτου που το εκμεταλλεύεται για λογαριασμό του, ως τέτοιος μάλιστα θεωρείται και ο ιδιοκτήτης που παραχωρεί σε τρίτο ή επιτρέπει τη χρήση του από τρίτο χωρίς την ύπαρξη ιδιαίτερης σύμβασης, β) ο επικαρπωτής του αυτοκινήτου, διότι με την παραχώρηση στον επικαρπωτή ο ιδιοκτήτης έπαψε να είναι κάτοχος κατά την έννοια του νόμου, γ) ο αγοραστής του αυτοκινήτου με παρακράτηση της κυριότητας υπέρ του πωλητή μέχρι την ολική εξόφληση του τιμήματος -βλ. ΕφΑθ 5694/2005, δ) ο κύριος του αυτοκινήτου που απασχολεί οδηγό ως υπάλληλο του και είναι κάτοχος αυτού έστω και αν ο οδηγός χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο με γνώση κυρίου και παρά τις οδηγίες του- ΑΠ 682/1983, ε) ο χρησάμενος στη σύμβαση χρυσιδανείου όχι όμως σε κάθε περίπτωση αλλά μόνο αν βαρύνεται με μέρος τουλάχιστον των εξόδων του αυτοκινήτου ΑΠ 211/2012 ΝοΒ 2012, 1717

³⁷ Ο.π. Ι. Κατρά σελ. 222-225, Καλλιόπη Χριστακάκου-Φωτιάδη *ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΑΠΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ* 2007, σελ. 231-232.

Κλείνοντας για τον χαρακτηρισμό κάποιου ως οδηγού δεν εξετάζεται αν αυτός βρίσκεται στο τιμόνι του αυτοκινήτου με νόμιμο τρόπο, αν έχει άδεια ικανότητας οδήγησης, ούτε επίσης η σχέση δυνάμει της οποίας ο οδηγός βρίσκεται στο τιμόνι, αν δηλαδή είναι υπάλληλος του ιδιοκτήτη ή κατόχου ή συνδέεται με αυτόν με σχέση συγγενική ή φιλοφρόνησης³⁸.

Προϋποθέσεις ευθύνης

Βασικές προϋποθέσεις στοιχειοθέτησης της ευθύνης από διακινδύνευση είναι **i)** η πρόκληση βλάβης σε πρόσωπα ή πράγματα **ii)** η εν λόγω βλάβη να προήλθε κατά τη λειτουργία του αυτοκινήτου και **iii)** απαιτείται μεταξύ της προκληθείσας βλάβης και της λειτουργίας του αυτοκινήτου να υπάρχει αιτιώδης συνάφεια. Συγκεκριμένα:

i) Πρόκληση βλάβης: Η κατά τη λειτουργία του αυτοκινήτου βλάβη που μπορεί να επέλθει σε πρόσωπα είναι βλάβη σώματος ή υγείας (929 ΑΚ) ή θανάτωση (928 ΑΚ), ενώ η βλάβη σε πράγματα είναι αυτή που αναφέρεται σε ολική ή μερική καταστροφή ή απώλεια ή ζημία πράγματος. Με τη βλάβη του πράγματος συνδέεται και η ζημία της περιουσίας στην οποία προκαλεί δυσμενείς αντανακλαστικές συνέπειες η βλάβη του συγκεκριμένου πράγματος (π.χ. διαφυγόν κέρδος από τη σκοπούμενη πώληση)³⁹.

ii) Πρόκληση βλάβης κατά τη λειτουργία του αυτοκινήτου: Βασική προϋπόθεση είναι ότι το ατύχημα προκαλείται «κατά τη λειτουργία» του αυτοκινήτου (βλ. άρθρο 4 Ν. ΓλΝ/1911), διότι σε διαφορετική περίπτωση η ευθύνη θεμελιώνεται σε άλλη διάταξη (914, 922 ΑΚ). Ως «λειτουργία του αυτοκινήτου» θεωρείται η τεχνική λειτουργία αυτού, δηλαδή η κίνησή του και όλα τα τεχνικά γεγονότα που την εξυπηρετούν και υφίσταται είτε όταν λειτουργεί ο κινητήρας, έστω και χωρίς κίνηση του αυτοκινήτου, είτε όταν αυτό κινείται έστω και χωρίς λειτουργία του κινητήρα⁴⁰, ανεξάρτητα αν η απόσταση που έχει διανύσει είναι μικρή ή μεγάλη⁴¹, υπό την

³⁸ Ο.π. Α. Κρητικός σελ. 125-128

³⁹ Ο.π. Α. Κρητικός σελ. 195-196

⁴⁰ Ο.π. Βλ. Ζαφειρία Γ. Δημοπούλου σελ. 266, βλ. επίσης ΑΠ 209/2017 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ, ΑΠ 238/2015 ΧρΙΔ 2016,128

⁴¹ Βλ. ΑΠ 426/2015 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

προϋπόθεση ότι η προκαλούμενη ζημία αποτελεί πραγμάτωση ενός από τους τυπικούς κινδύνους του αυτοκινήτου⁴².

Παραδείγματα: Το αυτοκίνητο θεωρείται ότι είναι «εν λειτουργία» όταν οι προβολείς του θαμπώνουν κάποιο διαβάτη ο οποίος μη βλέποντας μπροστά του πέφτει και χτυπά στο κράσπεδο του πεζοδρομίου, ή αν ο οδηγός άλλου αυτοκινήτου θαμπώνεται από τα «μεγάλα» φώτα του ζημιογόνου αυτοκινήτου εκτρέπεται από την πορεία του και προκαλεί ατύχημα σε τρίτο, αν ο οδηγός λόγω κατηφόρας του δρόμου έχει σβήσει τον κινητήρα και κινείται λόγω βαρύτητας⁴³. Ατυχήματα επίσης μπορούν να συμβούν με την αποκόλληση διαφόρων εξαρτημάτων από το αυτοκίνητο π.χ. τροχού ή ζάντας πάνω στην οποία προσκρούει κάποιος ποδηλάτης που έρχεται από πίσω⁴⁴.

iii) ύπαρξη αιτιώδους συνάφειας: Τέλος δεν απαιτείται να έλθει σε άμεση υλική επαφή το αυτοκίνητο με το πρόσωπο ή το πράγμα που βλάπτεται, αρκεί μεταξύ της λειτουργίας του αυτοκινήτου και της ζημίας να υπάρχει πρόσφορη αιτιώδης συνάφεια με την έννοια που θα αναλυθεί εκτενώς κατωτέρω. Για παράδειγμα αν αυτοκίνητο περνώντας στον δρόμο πατήσει κάποιο μικρό ξύλο ή πέτρα, η οποία κατόπιν εκσφενδονισθεί και τραυματίσει διερχόμενο πεζό, τότε πρόκειται για προκληθείσα σε τρίτο ζημία προερχόμενη από τη λειτουργία του αυτοκινήτου και συνδέεται αιτιωδώς με αυτή⁴⁵.

IV. Ο ΑΙΤΙΩΔΗΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ

A. Έννοια και αναγκαιότητα του αιτιώδους συνδέσμου

Στην αφετηρία της προκείμενης έρευνας τίθεται αρχικά το ερώτημα περί τίνος πρόκειται όταν γίνεται λόγος για αιτιώδη σύνδεσμο. Από ετυμολογικής άποψης, η λέξη *σύνδεσμος* προϋποθέτει την ύπαρξη τουλάχιστον δύο στοιχείων που θα λειτουργήσουν

⁴² Βλ. ΑΠ 504/2012 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ σύμφωνα με την οποία «δεν αποτελεί ατύχημα κατά τη λειτουργία του αυτοκινήτου αυτό που προέρχεται από μηχανήμα, όπως είναι το περονοφόρο ανυψωτικό μηχανήμα (κλαρκ) κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του ως εργαλείου. Και αυτό γιατί η ζημία δεν συνδέεται με τους ειδικούς τυπικούς κινδύνους του αυτοκινήτου, αφού το προέχον εδώ είναι η λειτουργία του εν λόγω μηχανήματος ως εργαλείου. (ΑΠ 1168/2007)».

⁴³ Τούτου γιατί και στην περίπτωση αυτή η κίνηση του αυτοκινήτου περικλείει τυπικούς κινδύνους για τους τρίτους.

⁴⁴ Ο.π. Α. Κρητικός σελ. 199-211

⁴⁵ Ο.π. Α. Κρητικός σελ. 200

ως εννοιολογικό «συμπλήρωμά» της, συνιστώντας τα προς σύζευξη μεγέθη. Ο σύνδεσμος μεταξύ αυτών πρέπει να αποτελεί έκφραση σχέσεως αιτιότητας, στο πλαίσιο της οποίας το ένα εκ των στοιχείων αποτελεί το αίτιο, το έτερο δε το αιτιατό, το αποτέλεσμα δηλαδή του πρώτου. Ο προσδιορισμός των αιτιωδώς συνδεόμενων στοιχείων δεν είναι αυτονόητος. Πολλώ δε μάλλον δεν είναι αυτονόητη, αντιθέτως θα αποτελέσει το βασικό αντικείμενο της παρούσας εργασίας, η ποιότητα της σχέσεως αιτιότητας στην οποία τελούν τα συνδεόμενα στοιχεία⁴⁶.

Κρατούσα σήμερα είναι η άποψη ότι αιτιώδης σύνδεσμος (άλλως αιτιώδης συνάφεια) πρέπει να υφίσταται μεταξύ νόμιμου λόγου ευθύνης (και όχι απλώς ζημιολογικού συμπεριφοράς του δράστη⁴⁷) και ζημίας. Υπάρχει υποχρέωση αποκατάστασης όλης, αλλά και μόνο εκείνης της ζημίας, η οποία προέκυψε από τα στοιχεία που ο νόμος ανάγει σε λόγο ευθύνης⁴⁸. Η πρακτική σημασία ανακύπτει κυρίως αναφορικά με τις περαιτέρω επιζήμιες συνέπειες που προκαλούνται από μία πράξη μετά το άμεσο αποτέλεσμά της (έμμεσες ζημιές)⁴⁹. Η ανάγκη περιορισμού ώστε να μην επεκτείνεται η ευθύνη και στις πιο απομακρυσμένες συνέπειες, αλλά να κινείται σε ανεκτά πλαίσια έχει οδηγήσει σε αναζήτηση κριτηρίων για έναν τέτοιο περιορισμό και στην ανάπτυξη θεωριών.

B. Θεωρίες για την αιτιώδη συνάφεια

Τα εν λόγω κριτήρια/θεωρίες που αναπτύχθηκαν είναι οι εξής: **i**) τη θεωρία του ισοδυναμίου των όρων («*conditio sine qua non*») άλλως τη θεωρία του αναγκαίου όρου («*Aquivalenztheorie*»)⁵⁰ **ii**) τη θεωρία της πρόσφορης αιτίας («*causa adequata*» ή

⁴⁶ Ο.π. Σπερδόκλη Ε. σελ. 2

⁴⁷ Κατά τον Λιάπη «*Η αιτιώδης συνάφεια στην ευθύνη από ενημερωτικό δελτίο*», ΔΕΕ 2003, 138 επ., η ζημία αρκεί να συνδέεται αιτιωδώς με τα «αντικειμενικά μεγέθη και κατηγορίες» ευθύνης (προφανώς, κατά βάσει με το παράνομο), όχι με υποκειμενικά κριτήρια όπως η υπαιτιότητα. Εντούτοις αίτιο της ζημίας πρέπει να είναι η συμπεριφορά εκείνη του δράστη (με όποια στοιχεία της αντικειμενικά ή υποκειμενικά) που συνιστά νόμιμο λόγο ευθύνης. Διάσπαση του νόμιμου λόγου ευθύνης δεν δικαιολογείται, όπως επίσης δε δικαιολογείται η θέση ότι π.χ. η αμελής συμπεριφορά (βλ ΑΚ 330 εδ. 2) δεν μπορεί να προκαλεί ζημία.

⁴⁸ Μιχ. Π. Σταθόπουλος «ΓΕΝΙΚΟ ΕΝΟΧΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ» Ε' έκδοση 2018, σελ. 574

⁴⁹ Κατά μία γνώμη πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ α) αιτιώδους συνάφειας ιδρυτικής της ευθύνης, η οποία αναφέρεται στην αιτιώδη συνάφεια μεταξύ του ζημιολογικού γεγονότος και της προσβολής ενός εννόμου αγαθού π.χ. βλάβη σώματος (=άμεση ζημία) και β) αιτιώδους συνάφειας συμπληρωτικής της ευθύνης, η οποία αναφέρεται στην αιτιώδη συνάφεια μεταξύ της προσβολής του αγαθού και της περαιτέρω ζημίας π.χ. διαφυγόντα κέρδη από την μη εκμετάλλευση του βλαβέντος πράγματος (=έμμεση ζημία). Η διάκριση αυτή δε φαίνεται παρόλα αυτά να έχει πρακτική σημασία στο δικό μας δίκαιο- ο.π. Ι.Σ. Σπυριδάκης σελ. 250

⁵⁰ Υποστηρίζεται η άποψη ότι η θεωρία του ισοδυναμίου των όρων δεν ταυτίζεται με τη θεωρία του αναγκαίου όρου. Συγκεκριμένα ο Karl Engisch και ο Manfred Burgstaller παρατηρούν ότι η θεωρία του

«Adaquanztheorie») και **iii**) τη θεωρία του προστατευτικού σκοπού του κανόνα δικαίου («Normzwecklehre» ή «Schutzzwecklehre»).

i) θεωρία του ισοδυνάμου των όρων («conditio sine qua non») άλλως θεωρία του αναγκαίου όρου («Äquivalenztheorie»)

Έννοια- προσδιοριστικά στοιχεία

Η θεωρία αυτή⁵¹ δέχεται ότι υφίσταται αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ μιας πράξης και ενός αποτελέσματος, όταν η πρώτη είναι αναγκαίος όρος για την επέλευση του αποτελέσματος, όταν δηλαδή δεν μπορεί να νοηθεί ότι εκλείπει η πρώτη χωρίς να συνεκλείπει και το συγκεκριμένο αποτέλεσμα. Κάθε αποτέλεσμα που δεν θα επερχόταν με τον τρόπο που επήλθε στον συγκεκριμένο τόπο και χρόνο, αν δεν είχε προηγηθεί ένας όρος, είναι ακριβώς αποτέλεσμα του όρου αυτού, δηλαδή συνδέεται αιτιωδώς μαζί του (σχέση αιτίου αιτιατού). Και αντιστρόφως, οποιοσδήποτε όρος θα θεωρηθεί αιτία ενός αποτελέσματος, αν το αποτέλεσμα δεν θα επερχόταν στην περίπτωση που ο όρος αυτός έλειπε. Τέτοιοι όροι, των οποίων η έλλειψη θα επέτρεπε λογικά την επέλευση του αποτελέσματος, μπορεί να είναι πολλοί⁵². Ανεξαρτήτως της βαρύτητας της συμβολής του εκάστοτε όρου στην αιτιώδη διαδρομή⁵³, όλοι ανεξαιρέτως οι όροι θεωρούνται ισοδύναμοι κρίκοι της αιτιώδους αλυσίδας, η οποία καταλήγει στο ζημιόγνοο αποτέλεσμα. Οι όροι αυτοί χαρακτηρίζονται επίσης αναγκαίοι, διότι χωρίς τη συνδρομή έστω και ενός από αυτούς το αποτέλεσμα δεν θα μπορούσε να είχε επέλθει⁵⁴.

Καίτοι κατά τα ανωτέρω οι όροι του ζημιόγνου αποτελέσματος χαρακτηρίζονται αναγκαίοι για την επέλευσή του, δεν πρέπει να θεωρηθεί δεδομένο και το αντίστροφο συμπέρασμα, ότι δηλαδή η ζημία είναι αναγκαίο αποτέλεσμα των

ισοδυνάμου των όρων επιδιώκει να απαντήσει στο ερώτημα αν μια συγκεκριμένη συμπεριφορά συνεπιφέρει πραγματικά ένα συγκεκριμένο αποτέλεσμα, ενώ αντίθετα, η θεωρία του αναγκαίου όρου διερευνά το ζήτημα αν ένα συγκεκριμένο αποτέλεσμα υπό τις συνθήκες αυτές θα μπορούσε να είχε επέλθει, ακόμη και αν δεν είχε λάβει χώρα η υπό κρίση συμπεριφορά- ο.π. Σπερδόκλη Ε. σελ. 75 υποσημ. 150

⁵¹ την οποία ανέπτυξε ο κυρίως ο Γερμανός δικαστής von Buri στις τελευταίες δεκαετίες του 19^{ου} αιώνα

⁵² Ο.π. Μιχ. Π. Σταθόπουλος σελ. 583

⁵³ Δεν παίζουν δηλαδή κανένα ρόλο η χρονική απόσταση αιτίας αιτιατού, η ιδιοσυστασία του αντικειμένου της προσβολής, το μέγεθος, η δύναμη ή η ένταση της αιτίας ή το ασυνήθες της αιτιώδους διαδρομής- ο.π. Ι.Κ. Καράκωστας σελ. 169 και Παπαχαραλάμπους *Η έννοια της αιτιότητας εις το πλαίσιο της γενικής θεωρίας του αδικήματος, Αιτία, αιτιότητας και δίκαιο*, 2003 σ. 201

⁵⁴ Ο.π. Σπερδόκλη Ε. σελ. 72-77

όρων. Δεν πρόκειται δηλαδή για μια αμφίδρομη σχέση αναγκαιότητας μεταξύ όρων και αποτελέσματος για αυτό άλλωστε γίνεται λόγος για θεωρία του αναγκαίου όρου και όχι του αναγκαίου αποτελέσματος. Έτσι αν πεζός ευρισκόμενος υπό την επήρεια οινόπνεύματος επιχειρήσει να διασχίσει κεντρική οδό εκτός διαβάσεως και σε σημείο που η ορατότητα των οδηγών είναι περιορισμένη, αφενός λόγω της διαμόρφωσης της οδού, αφετέρου λόγω ανεπαρκούς φωτισμού του συγκεκριμένου σημείου, και τραυματισθεί από διερχόμενο όχημα, ο οδηγός του οποίου είχε υπερβεί το επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας, παρατηρείται ότι ναι μεν όλοι οι αναφερθέντες όροι είναι αναγκαίοι για την επέλευση του τελικού αποτελέσματος, δεδομένου ότι αν νοηθεί ένας από αυτούς ελλείπων, κατά πάσα πιθανότητα δεν θα είχε επέλθει το ζημιογόνο αποτέλεσμα, ήτοι ο τραυματισμός του πεζού, εντούτοις δεν απαιτείται η ζημία να θεωρηθεί οπωσδήποτε αναγκαίο αποτέλεσμα αυτών. Πράγματι είναι δυνατόν να φαντασθεί κανείς την περίπτωση, κατά την οποία συντρέχουν οι προμνησθέντες όροι στο σύνολό τους, δίχως ωστόσο να επέλθει το συγκεκριμένο ζημιογόνο αποτέλεσμα⁵⁵.

Αναγκαιότητα της θεωρίας

Παρότι, η θεωρία αυτή έχει σήμερα εγκαταλειφθεί σχεδόν πλήρως για τους λόγους που θα αναφερθούν κατωτέρω, η χρησιμότητά της για την έρευνα των συμπεριφορών που συνδέονται αιτιωδώς, τουλάχιστον κατά τους κανόνες της λογικής και της φυσικής, με το ζημιογόνο αποτέλεσμα δεν αμφισβητείται. Η εφαρμογή της δε δύναται να καταλήξει στη θετική υπόδειξη της αιτίας του ζημιογόνου αποτελέσματος, αφού θεωρεί όλους τους όρους ισοδύναμους και αναγκαίους, αλλά λειτουργεί περισσότερο ως «φίλτρο», καθώς οδηγεί στον αποκλεισμό ορισμένων από τις φαινομενικά συντρέχουσες αιτίες. Στο μέτρο δηλαδή που μία συμπεριφορά δε δύναται λογικά και εν τοις πράγμασι (και όχι απλώς λόγω αποδεικτικών δυσχερειών) να συνδεθεί με την επέλευση ορισμένης ζημίας, τότε δεν υφίσταται ούτε καν αυτή η απαραίτητη, ελάχιστη προϋπόθεση ύπαρξης έστω και μιας αξιολογικά ουδέτερης, φυσικής μεταξύ τους σύνδεσης, γεγονός που αποκλείει την περαιτέρω έρευνα γένεσης της ευθύνης. Στην ουσία θα λέγαμε πως αποτελεί στα χέρια του δικαστή ένα πρακτικό εργαλείο ελέγχου της αιτιώδους δυναμικότητας των γεγονότων που βρίσκονται

⁵⁵ Ο.π. Σπερδόκλη Ε. σελ. 79

ενώπιον του στην εκάστοτε περίπτωση⁵⁶, χωρίς ωστόσο να δηλώνεται σαφώς η χρησιμοποίηση αυτής της θεωρίας στην αιτιολογία των δικαστικών αποφάσεων.

Επί παραδείγματι σύμφωνα με την υπ' αριθμ. **ΕφΛαρ 24/2012** ΤΝΠ ΔΣΑ κρίθηκε αναφορικά με τον τραυματισμό ποδηλάτη, πως το γεγονός ότι αυτός δεν έχει τοποθετήσει φώτα σήμανσης στο ποδήλατο δε συνιστά αναγκαίο όρο της πρόκλησης του ατυχήματος, εφόσον αυτό συνέβη την ημέρα ή σε περιοχή με επαρκή φωτισμό, ενώ αντίθετα θα συνιστούσε αναγκαίο όρο αν συνέβαινε π.χ. τη νύχτα σε επαρχιακό δρόμο χωρίς καθόλου φωτισμό. Στο ίδιο πνεύμα σύμφωνα με την υπ' αριθμ. **ΕφΛαρ 176/2011** ΤΝΠ ΔΣΑ κρίθηκε ότι η παράλειψη πρόσδεσης του θύματος σε ζώνη ασφαλείας δε συνδέεται αιτιωδώς με το επελθόν αποτέλεσμα του θανάτου του, που επήλθε ακαριαία, συνεπεία της κάκωσης που υπέστη, η οποία θα προκαλούταν, ακόμα και αν φορούσε ζώνη ασφαλείας, λόγω των διαδοχικών ανατροπών του οχήματος, μετά την εκτροπή του από το οδόστρωμα, οι οποίες είχαν ως αποτέλεσμα τις αλληπάληλες σφοδρές προσκρούσεις του κρανίου σε διάφορα σταθερά σημεία του οχήματος.

Ανεπάρκεια της θεωρίας

Η βασική αιτίαση που διατυπώνεται κατά της αποκλειστικής εφαρμογής της θεωρίας του ισοδυνάμου των όρων εντοπίζεται στο γεγονός ότι η μη διαφοροποίηση μεταξύ των περισσότερων όρων του ζημιογόνου αποτελέσματος, η ισοπεδωτική μεταχείρισή τους ως πραγματικά και νομικά ισοδύναμων άγει σε υπερβολική έκταση της αστικής ευθύνης με αποτέλεσμα τον καταλογισμό στον ζημιώσαντα ζημιών ιδιαίτερα απομακρυσμένων (πραγματικά και κανονιστικά) από τη συμπεριφορά του, των οποίων η επέλευση ενδεχομένως συνιστά τυχηρό, αλλά και στη μεγάλη διεύρυνση του κύκλου των ευθυνόμενων προσώπων⁵⁷.

ii) θεωρία της πρόσφορης αιτίας («causa adequata» ή «Adaquanztheorie»)

Έννοια- προσδιοριστικά στοιχεία

⁵⁶ Ο.π. Σπερδόκλη Ε. 2017 σελ. 80-83, ο.π. Ι.Κ. Καράκωστας, σελ. 169-170

⁵⁷ Μιχ. Π. Σταθόπουλος σελ. 586

Η ανεπάρκεια της θεωρίας του ισοδυνάμου των όρων οδήγησε στη διατύπωση της θεωρίας αυτής⁵⁸, σύμφωνα με την οποία μία συγκεκριμένη πράξη ή παράλειψη συνδέεται αιτιωδώς με την προκληθείσα ζημία, μόνο εφόσον αυτή η συμπεριφορά ήταν ικανή/πρόσφορη με βάση τη συνηθισμένη πορεία των πραγμάτων να επιφέρει το συγκεκριμένο ζημιογόνο αποτέλεσμα, το οποίο πράγματι και επέφερε. Επιλέγει δηλαδή ως κρίσιμο εκείνον από τους όρους της ζημίας, που μπορεί να θεωρηθεί «πρόσφορη αιτία» (*causa adequata*) της ζημίας, που δεν προκάλεσε δηλαδή απλώς κατά λογική αιτιότητα τη ζημία (με την έννοια της *conditio sine qua non*), αλλά είχε γενικά την τάση, την ικανότητα να οδηγήσει σε αυτήν, σύμφωνα με τη συνήθη πορεία των πραγμάτων. Ζημία που προκλήθηκε από απρόοπτο, τυχαίο ή έκτακτο περιστατικό ή που οφείλεται στην ιδιορρυθμία της συγκεκριμένης περίπτωσης και όχι στη γενική αυτή τάση του όρου δεν θεωρείται ότι συνδέεται κατά τρόπο πρόσφορο με αυτόν⁵⁹. Συνεπώς σκοπός της θεωρίας αυτής είναι ο αποκλεισμός της ευθύνης για συνέπειες που δεν είναι ορθό να αποδοθούν στον δράστη, διότι η επέλευσή τους οφείλεται σε μια εντελώς απρόοπτη, απίθανη εξέλιξη των πραγμάτων, η οποία δε συνάδει με την κοινωνική πραγματικότητα και τις διαπιστωμένες κανονικότητες που την απαρτίζουν⁶⁰.

Η σημασία της προσφορότητας

Η έννοια της προσφορότητας, η οποία διαδραματίζει κεντρικό ρόλο, συνιστά αόριστη νομική έννοια και ως τέτοια το περιεχόμενό της διαφέρει ανάλογα με το χρονικό, τοπικό, κοινωνικό και δικαιοπολιτικό πλαίσιο που τοποθετείται η παράνομη δραστηριότητα. Η προσφυγή στα διδάγματα κοινής πείρας διευκολύνει ασφαλώς την κρίση για την προσφορότητα⁶¹, κρίσιμο είναι όμως το κριτήριο της προβλεψιμότητας. Διαφωνία υπάρχει σχετικά με το ποιος και πότε πρέπει να προβλέπει, να κρίνει δηλαδή αν υπήρχε η τάση μιας πράξης να προκαλέσει ένα αποτέλεσμα. Ως προς το πρόσωπο του οποίου η αντίληψη θα αποτελέσει σημείο αναφοράς, κρατούσα είναι η γνώμη που δέχεται ως κρίσιμη τη δυνατότητα πρόγνωσης ενός τρίτου αντικειμενικού παρατηρητή⁶² και μάλιστα όχι εκείνου που είναι περισσότερο έμπειρος από τον μέσο

⁵⁸ Η θεωρία αυτή θεμελιώθηκε στα τέλη του 19^{ου} αιώνα από τον Γερμανό φυσιολόγο von Kries

⁵⁹ Ο.π. Ι.Κ. Καράκωστας σελ. 171, Μιχ. Π. Σταθόπουλος σελ. 588, Ι.Σ. Σπυριδάκης σελ. 254

⁶⁰ Ο.π. Σπερδόκλη Ε. σελ. 285

⁶¹ ΑΠ 1658/2002 ΕλλΔνη 2003, 1558, 118/2006 ΕλλΔνη 2007, 117

⁶² Σύμφωνα με τη μη κρατούσα άποψη σημασία έχει η υποκειμενική αντίληψη του συγκεκριμένου δράστη. Όμως το μειονέκτημα που παρουσιάζει έγκειται στο ότι προσδίδει στο αντικειμενικό στοιχείο του αιτιώδους συνδέσμου έντονη υποκειμενική χροιά, η οποία προσιδιάζει σε στοιχεία της υποκειμενικής υπόστασης και συγκεκριμένα στην υπαιτιότητα.

όρο, αλλά του μέσου συνετού ανθρώπου⁶³. Ως προς το χρονικό σημείο, κατά την κρατούσα γνώμη η προσφορότητα κρίνεται βάσει των στοιχείων που είχε υπόψη του ο ζημιώσας κατά τον χρόνο πρόκλησης της ζημίας (εκ των προτέρων)⁶⁴. Αντικείμενο τώρα της πρόβλεψης αρκεί να είναι η δυνητική κατά συνήθη πορεία των πραγμάτων πρόκληση της ζημίας, χωρίς η πρόβλεψη να πρέπει αναγκαία να καλύπτει το σύνολο των συγκεκριμένων περιστάσεων υπό τις οποίες επήλθε η ζημία⁶⁵. Το αντικείμενο της προβλεψιμότητας συνίσταται έτσι ουσιαστικά στην αφηρημένη διακινδύνευση των εννόμων αγαθών που εμπίπτουν στο προστατευτικό πεδίο της εφαρμοστέας διάταξης, η οποία αποτελεί με αυτό τον τρόπο ένα αντικειμενικό όριο πέραν του οποίου δεν (απαιτείται να) υπάρχει αιτιώδης συνάφεια. Ως εκ τούτου καθίσταται φανερή η άρρηκτη σχέση της θεωρίας της προσφορότητας με τη θεωρία του προστατευτικού σκοπού του κανόνα δικαίου, η οποία εκδηλώνεται και στο επίπεδο προσδιορισμού του περιεχομένου της πρώτης δυνάμει των κριτηρίων της δεύτερης⁶⁶.

Υποστηρίζεται ότι το άρθρο 298 εδ. β' αποτελεί το έρεισμα για την εφαρμογή της θεωρία της πρόσφορης αιτίας ως κριτήριο καταλογισμού της αστικής ευθύνης. Η διάταξη αυτή αφορά ειδικότερα τις προϋποθέσεις αποκατάστασης της αποθετικής ζημίας και ορίζει πως αποκαταστατέο ως διαφυγόν κέρδος, είναι εκείνο το κέρδος που προσδοκά κανείς με πιθανότητα σύμφωνα με τη συνηθισμένη πορεία των πραγμάτων ή τις ειδικές περιστάσεις και ιδίως τα προπαρασκευαστικά μέτρα που έχουν ληφθεί. Τρία συνεπώς είναι τα κριτήρια που αναφέρονται στον νόμο ως κρίσιμα για τον προσδιορισμό του ύψους των διαφυγόντων κερδών και είναι η πιθανότητα, η συνηθισμένη πορεία των πραγμάτων και οι ειδικές περιστάσεις, όπως μεταξύ άλλων τα προπαρασκευαστικά μέτρα. Συνεπώς σε κάθε περίπτωση όπου χρειάζεται τέτοιος υποθετικός συλλογισμός είναι εύλογο να υποθέσουμε ότι ο νομοθέτης θα ήθελε την ίδια μεταχείριση, για αυτό παρά τον ειδικό χαρακτήρα της συγκεκριμένης ρύθμισης, η κρατούσα άποψη δέχεται πως η διάταξη αυτή αποτελεί ειδικότερη έκφραση της «κλίσης» του νομοθέτη προς τη θεωρία της πρόσφορης αιτίας, στηριζόμενη σε τελική

⁶³ Κατά άλλη γνώμη (Φίλιος) στο επίκεντρο της περί προσφορότητας κρίσης τίθεται η αντίληψη του έμπειρου παρατηρητή.

⁶⁴ Σύμφωνα δε με την αντίθετη γνώμη, η προσφορότητα κρίνεται λαμβάνοντας υπόψη όχι μόνο τα στοιχεία, τα οποία είχε ή έπρεπε να έχει λάβει υπόψη του ο ζημιώσας κατά την πρόκληση της ζημίας, αλλά περαιτέρω και τα στοιχεία, τα οποία θα ήταν σε θέση να γνωρίζει μετά την επέλευση του ζημιογόνου αποτελέσματος.

⁶⁵ Ο.π. Απ. Γεωργιάδης σελ. 142-143

⁶⁶ Ο.π. Σπερδόκλη Ε. σελ.298-299, Μιχ. Π. Σταθόπουλος σελ. 589-591

ανάλυση στους κανόνες του ορθού λόγου και τις απαιτήσεις του πρακτικού βίου, την εξυπηρέτηση των οποίων σκοπεί το θετικό δίκαιο⁶⁷.

Το μειονέκτημα της θεωρίας

Στη θεωρία αυτή επιρρίπτεται ότι χρησιμοποιεί ως κριτήριο την αφηρημένη, σε στατιστικά δεδομένα στηριζόμενη πιθανότητα επέλευσης του αποτελέσματος, ενώ η κρίση αν η ζημία θα καταλογιστεί σε ένα πρόσωπο είναι κρίση αξιολογική. Η στατιστική συχνότητα επέλευσης των αποτελεσμάτων είναι συμπτωματικό τυχαίο κριτήριο και δεν μπορεί σε αυτή να στηριχθεί ο καταλογισμός και η ευθύνη. Το βασικότερο δηλαδή μειονέκτημα της θεωρίας είναι ότι δεν περιορίζει αρκετά την ευθύνη, ότι καταλογίζει δηλαδή στον δράστη πρόσφορες ζημίες, επειδή εμφανίζονται στατιστικά με αρκετή συχνότητα και που εντούτοις δε θα έπρεπε να του καταλογιστούν. Σε καμία περίπτωση όμως δεν μπορεί να αγνοηθεί πως ο εφαρμοστής του δικαίου λαμβάνει κατά κανόνα υπόψη το συνήθως συμβαίνον, προκειμένου να εξετάσει αν αυτό ενδεικνύει το κοινωνικώς πρόσφορο της εν λόγω συμπεριφοράς, παράλληλα δε το ελέγχει υπό το πρίσμα των κανόνων δικαίου⁶⁸. Πέρα λοιπόν από τη συνεκτίμηση της στατιστικής συχνότητας, μπορούμε να πετύχουμε τον απαραίτητο παραπέρα περιορισμό της ευθύνης με άλλα περιοριστικά κριτήρια, όπως την αρχή της καλής πίστης ή κριτήρια επιείκειας⁶⁹ - .

iii) θεωρία του προστατευτικού σκοπού του κανόνα δικαίου («Normzwecklehre» ή «Schutzzwecklehre»)

Εννοιολογικό περιεχόμενο

Σύμφωνα με τη θεωρία του σκοπού του κανόνα δικαίου, καταλογίζεται στον ζημιώσαντα μόνο εκείνη η ζημία που εμπίπτει στο προστατευτικό πεδίο του εφαρμοστέου στη συγκεκριμένη περίπτωση κανόνα. Η θεωρία αυτή εξετάζει ποια συμφέροντα και ως ποιο σημείο επιδιώκει ο κανόνας αυτός να προστατεύσει για να καθορίσει την έκταση της προστασίας. Με την εξέταση αυτή θα βρεθεί αν τα αγαθά

⁶⁷ Ο.π. Σπερδόκλη Ε. σελ. 292-294, Μιχ. Π. Σταθόπουλος σελ. 592

⁶⁸ Βλ. Δεληγιάννη Ι *Το παράνομον ως στοιχείο της έννοιας του αστικού αδικήματος* σ. 162-163

⁶⁹ Ο.π. Σπερδόκλη σελ. 308-309, ο.π. Σταθόπουλος σελ. 592-593

που προσβλήθηκαν άμεσα ή έμμεσα εμπίπτουν σε εκείνα που είχε σκοπό να προστατεύσει ο νόμος και αν επομένως η παράβασή του δημιουργεί ευθύνη για τη ζημία από την προσβολή αυτή⁷⁰.

Ειδικότερα σύμφωνα με την εν λόγω θεωρία δεν θεμελιώνεται αδικοπρακτική ευθύνη του ζημιώσαντος στην περίπτωση που α) το πρόσωπο του ζημιώσαντος δεν εμπίπτει στον κύκλο προσώπων, στα οποία ο παραβιασθείς κανόνας δικαίου επιβάλλει ή απαγορεύει ορισμένη συμπεριφορά β) το πρόσωπο του ζημιωθέντος δεν εμπίπτει στον κύκλο προσώπων, την προστασία των οποίων σκοπεί ο παραβιασθείς κανόνας δικαίου, γ) η επελθούσα ζημία υπό την κανονιστική έννοια της προσβολής του εννόμου αγαθού δεν εμπίπτει στον κύκλο των προσβολών, τις οποίες ο παραβιασθείς κανόνας αξιολογεί ότι πρέπει να αποκατασταθούν και δ) ο τρόπος με τον οποίο επήλθε η ζημία δεν εμπίπτει στις αιτιώδεις κανονικότητες που αναγνωρίζονται ως νομικά σημαντικές και δυνάμενες να στηρίξουν την περί αδικοπρακτικής ευθύνης του ζημιώσαντος κρίση⁷¹. Εκ τούτου συνάγεται ότι η θεωρία του προστατευτικού σκοπού προκύπτει από τους ιδρυτικούς κανόνες της ευθύνης και βρίσκει πλήρη εφαρμογή, κυρίως σε συσχετισμό με την έννοια του παρανόμου.

Λειτουργία της θεωρίας του σκοπού του κανόνα δικαίου σε σχέση με τις άλλες θεωρίες ανεύρεσης του αιτιώδους συνδέσμου

Ο προστατευτικός σκοπός του κανόνα δικαίου εφαρμόζεται συμπληρωματικά και επιπροσθέτως των ήδη αναλυθέντων στο πλαίσιο των θεωριών του ισοδυνάμου των όρων και της πρόσφορης αιτίας κριτηρίων. Συγκεκριμένα η αδικοπρακτική ευθύνη οριοθετούμενη βάσει του αξιολογικού κριτηρίου του σκοπού του κανόνα δικαίου εύλογα διαγράφεται περιορισμένη συγκριτικά με την έκταση που θα ελάμβανε βάσει των αμιγώς οντολογικών εκτιμήσεων της θεωρίας του αναγκαίου όρου. Αντιθέτως αναφορικά με τη θεωρία της πρόσφορης αιτίας, η θεωρία του σκοπού του κανόνα δικαίου δύναται να αναπτύσσει και αντίρροπη λειτουργία, να οδηγεί δηλαδή σε κατάφαση της ευθύνης ακόμη και σε περιπτώσεις όπου η περί ευθύνης παραδοχή θα ήταν αμφίβολη, εάν κρινόταν αποκλειστικά βάσει της θεωρίας της πρόσφορης αιτίας⁷².

⁷⁰ Ο.π. Μιχ. Π. Σταθόπουλος σελ. 593-595, Δωρής Φ. *Ερμηνευτικός καθορισμός του πεδίου εφαρμογής της 914 με αναγωγή στον προστατευτικό σκοπό του παραβιαζόμενου κανόνα δικαίου*, Νομικές Μελέτες, Εκδόσεις Σάκκουλα 1993 σ. 195

⁷¹ Ο.π. Σπερδόκλη Ε. σελ. 475-476

⁷² Ο.π. Σπερδόκλη Ε. σελ. 476-477

Γ. Ποια θεωρία εφαρμόζεται για την ανεύρεση του αιτιώδους συνδέσμου στα αυτοκινητιστικά ατυχήματα

Στο πεδίο των αυτοκινητιστικών ατυχημάτων ισχύει ως γενική αρχή το γεγονός ότι η παραβίαση των διατάξεων του ΚΟΚ δε συνεπάγεται άνευ ετέρου ευθύνη του δράστη, αλλά συνεκτιμάται υπό το πρίσμα της αιτιώδους συμβολής της παράνομης συμπεριφοράς του τελευταίου στην επέλευση τα ζημίας, 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 συνεπειών⁷³. Ενδέχεται ορισμένη συμπεριφορά, καίτοι παράνομη, να μη συνδέεται αιτιωδώς με το ζημιογόνο αποτέλεσμα είτε επειδή το αυτό αποτέλεσμα θα επερχόταν ούτως ή άλλως λόγω της συμπεριφοράς του ίδιου του ζημιωθέντος ή παράνομης και υπαίτιας συμπεριφοράς τρίτου, είτε λόγω του γεγονότος που δεν εμπίπτει στη σφαίρα ελέγχου των εμπλεκόμενων στο ατύχημα μερών, είτε γιατί η συγκεκριμένη παράβαση δεν είναι αντικειμενικά ικανή, δεν έχει την γενική τάση να συμβάλει αιτιωδώς σε ζημιογόνα αποτελέσματα της αυτής κατηγορίας⁷⁴.

Κρίσιμο ερώτημα είναι αν ο αιτιώδης σύνδεσμος έχει το ίδιο περιεχόμενο, όταν εξετάζεται στο πλαίσιο της ευθύνης βάσει των διατάξεων του ΑΚ (914 επ.) από ό,τι στο πλαίσιο της αντικειμενικής ευθύνης του ν. Γ3Ν/1911.

Στη δικαστηριακή πρακτική η κρατούσα θεωρία εύρεσης του αιτιώδους συνδέσμου είναι εκείνη της πρόσφορης αιτίας, καθότι η εν λόγω θεωρία βοηθά τον Δικαστή να αντιληφθεί ποιος από τους περισσότερους παράγοντες που συνέβαλαν στην επέλευση της ζημίας είναι καθοριστικός για τον καταλογισμό της ευθύνης, δεδομένου ότι όπως θα φανεί και από την κατωτέρω ανάλυση στο πεδίο των αυτοκινητιστικών ατυχημάτων παρεμβάλλονται πολλές φορές τυχαία και εξωτερικά γεγονότα, που επηρεάζουν την τελική έκβαση των πραγματικών περιστατικών. Υποστηρίζεται όμως πως η θεωρία της πρόσφορης αιτίας δε δύναται να αξιοποιηθεί πλήρως στην περίπτωση που η αξίωση προς αποζημίωση θεμελιώνεται στην ευθύνη από διακινδύνευση του ως άνω ειδικού νόμου για την ευθύνη από αυτοκίνητα, καθώς

⁷³ ΑΠ 301/2018, ΑΠ 1685/2017, ΑΠ 1500/2002, ΑΠ 1070/2001

⁷⁴ ΑΠ 1760/2001 Δ/νη 2002 σ. 1352, ΑΠ 1070/2001 Δ/νη 2001 σ. 392, ΑΠ 804/2017, ΑΠ 52/2016, ΑΠ 848/2015, ΑΠ 869/2013

η προβλεψιμότητα του αποτελέσματος ως βασικού κριτηρίου για τη στοιχειοθέτηση της προσφορότητας-έστω και με αναγωγή σε αντικειμενικά κατά το δυνατό κριτήρια- δε συνάδει με τη ratio της ευθύνης από διακινδύνευση, η οποία ως βασικό κριτήριο καταλογισμού επιλέγει την έννοια του τυπικού κινδύνου αντί της υπαιτιότητας. Έτσι όταν ερευνάται η αιτιώδης συνάφεια στο πλαίσιο του ΓλN/1911, η κατάφαση ή μη της αιτιώδους συνάφειας για τη θεμελίωση της ευθύνης θα γίνεται κατά κανόνα βάσει της θεωρίας του αναγκαίου όρου σε συνδυασμό με τον προστατευτικό σκοπό του κανόνα δικαίου που αποκτά εν προκειμένω ιδιαίτερη χρησιμότητα⁷⁵. Ο προστατευτικός σκοπός των διατάξεων φανερώνει τον βαθύτερο λόγο για τον οποίο καθιερώθηκε άνευ πταίσματος ευθύνη και ο οποίος συνίσταται στην απόδοση ευθύνης στο πρόσωπο που κατέχει ή εξουσιάζει μια πηγή κινδύνου ή ασκεί νόμιμη πλην επικίνδυνη συμπεριφορά και αποκομίζει οφέλη από αυτήν⁷⁶. Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να διερευνηθεί κατά πόσον το άμεσο ζημιογόνο αποτέλεσμα εμπίπτει στο πεδίο των τυπικών κινδύνων την πραγμάτωση των οποίων επιθυμεί να αποτρέψει ο νομοθέτης. Εφόσον δοθεί καταφατική απάντηση στο ερώτημα αυτό, στοιχειοθετείται καταρχήν ευθύνη του ζημιώσαντος και απομένει το ζήτημα της αποκαταστατέας ζημίας, διότι από την προσβολή του εννόμου αγαθού, η οποία εμπίπτει στον προστατευτικό σκοπό του κανόνα δικαίου συνιστώντας πραγμάτωση ενός από τους τυπικούς κινδύνους, είναι πιθανό να προκύψουν περαιτέρω ζημιογόνες συνέπειες οι οποίες δεν εμπίπτουν στον προστατευτικό πεδίο του αρχικώς παραβιασθέντος κανόνα δικαίου. Υποστηρίζεται πως στο περαιτέρω στάδιο που αφορά την οριοθέτηση της έκτασης της αποκαταστατέας ζημίας αποκτά χρησιμότητα η θεωρία της πρόσφορης αιτίας προκειμένου να αποκλεισθούν περαιτέρω ζημίες, οι οποίες εμπίπτουν μεν στον προστατευτικό σκοπό του ιδρυτικού της ευθύνης κανόνα δικαίου, στην επέλευση των οποίων ωστόσο συνέβαλαν αποφασιστικά άλλες αιτίες, ξένες προς το αρχικό συμβάν⁷⁷.

⁷⁵ Ο.π. Κορνηλάκης σελ. 163

⁷⁶ Ο.π. Δημοπούλου Ζ. σ. 14-17, Χαρακτηριστική επίσης ως προς το ζήτημα του αιτιώδους συνδέσμου είναι η ΕφΘες99/1982 σύμφωνα με την οποία «δεν αποδεικνύεται ευθύνη εξ αδικπραξίας, διότι δεν ενρίσκεται σύνδεσμος με ωρισμένην πράξιν του εφεσιβλήτου-εναγομένου, αλλά υπάρχει σύνδεσμος της επικαλούμενης ζημίας με το τεχνικόν γεγονός της μηχανικής λειτουργίας του αυτοκινήτου, με τον τυπικόν κίνδυνον της κινήσεως και κυκλοφορίας του εις δημοσίαν ταύτην οδόν»- Αρμ. 1982 σελ. 803

⁷⁷ Ο.π. Δημοπούλου Ζ. σ. 17, Λιβανής *Ευθύνη από διακινδύνευση*, 2001 σ. 36, ο.π. Σπερδόκλη Ε. σελ. 312-316

Δ. Οι παραβάσεις του ΚΟΚ και οι εξωτερικοί παράγοντες στον αιτιώδη σύνδεσμο

Σε πολλές περιπτώσεις αδικοπρακτικής ευθύνης σε τροχαία ατυχήματα παρατηρείται ότι όντως το ζημιογόνο αποτέλεσμα συνδέεται αιτιωδώς με την παράνομη και υπαίτια πράξη του ζημιώσαντος, δηλαδή ότι συντρέχουν όλες οι προϋποθέσεις της αδικοπρακτικής ευθύνης και κατά συνέπεια ο ζημιώσας οφείλει να αποζημιώσει πλήρως τον ζημιωθέντα. Συγκεκριμένα στην υπ' αριθμ. **1796/2011** απόφαση, αναφορικά με τη σύγκρουση οχημάτων, κρίθηκε από τον Άρειο Πάγο πως ο αναιρεσείων οδηγός ευθύνεται αποκλειστικά για το ατύχημα διότι δεν επέδειξε την απαραίτητη επιμέλεια και σύνεση κατά την οδήγηση, σύμφωνα, πάντοτε και με τις επικρατούσες συνθήκες, δεδομένου ότι το ατύχημα έλαβε χώρα νυχτερινές ώρες⁷⁸. Η αναφορά στις επικρατούσες συνθήκες και εν προκειμένω στο γεγονός ότι ήταν νύχτα είναι βαρύνουσα για το Δικαστήριο, καθότι ο ίδιος ο νόμος ορίζει ότι οι οδηγοί υποχρεούνται να καταβάλλουν μεγαλύτερη προσοχή υπό τέτοιες συνθήκες κατά την οδήγηση, όπως αποφευχθεί τυχόν ατύχημα⁷⁹.

Αξίζει όμως να σημειωθεί ότι δεν συνιστά κάθε παράβαση του νόμου συμπεριφορά που να συντελεί αιτιωδώς στη ζημία (ήτοι, με άλλα λόγια, δεν συνιστά κάθε παράβαση του ΚΟΚ πρόσφορη αιτία για το ζημιογόνο αποτέλεσμα). Αντιθέτως όπως ήδη επισημάνθηκε η παραβίαση των διατάξεων του ΚΟΚ συνεκτιμάται υπό το πρίσμα της αιτιώδους συμβολής της παράνομης συμπεριφοράς του τελευταίου στην επέλευση της ζημίας. Για αυτό και ο Άρειος Πάγος στην προαναφερόμενη υπ' αριθμ. **1796/2011** απόφασή του, δεν απέδωσε ουδεμία ευθύνη (ούτε συντρέχον πταίσμα) στον αναιρεσίβλητο έτερο οδηγό, παρότι βρισκόταν υπό την επήρεια μέθης και στερούταν της κατά νόμο αδειας ικανότητας οδήγησης, καθότι καμία από τις δύο παραβάσεις δεν τελούσαν σε αιτιώδη σύνδεσμο με την πρόκληση του ατυχήματος και την επέλευση

⁷⁸ Συγκεκριμένα, ο ΑΠ έκανε αποδεκτή την κρίση του εφετείου και επ' ακριβώς την μετέφερε σημειώνοντας τα εξής: «αναφέρεται σαφώς η αμελής περί την οδήγηση συμπεριφορά του οδηγού του υπ' αρ. ... ΙΧΕ αυτοκινήτου ο οποίος δεν οδηγούσε με σύνεση και διαρκώς τεταμένη περί την οδήγηση την προσοχή, ούτε ασκούσε τον έλεγχο και την εποπτεία του οχήματος του ώστε να δύναται ανά πάσα στιγμή να εκτελεί τους αναγκαίους χειρισμούς και ειδικότερα, δεν ρύθμισε, την ταχύτητα του οχήματος του ενόψει των επικρατούσων συνθηκών της οδού (νύχτα) που υπερέβαινε το ανώτατο όριο ταχύτητας ως ανερχόμενη σε 72 χιλιόμετρα ανά ώρα τουλάχιστον με αποτέλεσμα, εξ αιτίας της ταχύτητας που είχε αναπτύξει να εκτραπεί της πορείας του προς τα αριστερά και να εισέλθει στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας παρά την πραγματοποιηθείσα τροχοπέδηση επί μήκους 28,80 μέτρων αρχόμενη από το άκρο αριστερό του αρχικού ρεύματος πορείας του πλησίον της κεντρικής διαχωριστικής γραμμής και εκτεινόμενη διαγωνίως εντός ολόκληρου του αντίθετου ρεύματος κυκλοφορίας και να ακινητοποιηθεί σε παρακείμενο ανάχωμα, αφού διήλθε το χωμάτινο έρεισμα της οδού αφήνοντας ίχνη ολισθήσεως 19,40 μέτρων»

⁷⁹ Ο.π. Κυπραίος σελ. 17

της ζημίας, τον τραυματισμό δηλαδή του οδηγού. Πράγματι, ο αναιρεσίβλητος δεν επέδειξε αμελή ή μη συνετή οδική συμπεριφορά, η οποία να συμβάλει στο επίδικο ατύχημα, παρά το γεγονός ότι βρισκόταν υπό την επήρεια μέθης και ότι εστερούτο άδειας οδήγησης, αλλά πιθανότατα στην πρόκληση του ατυχήματος και την επέλευση της ζημίας να οδήγησαν έτεροι παράγοντες όπως η ταχύτητα του αυτοκινήτου του αναιρεσίοντος και το χρονικό σημείο αντίληψης του αντιθέτως κινούμενου οχήματος, διότι αν πράγματι ο αναιρεσίβλητος δεν είχε τον αναγκαίο χρόνο για να προβεί σε αποφευκτικό ελιγμό, η σύγκρουση των δύο οχημάτων ήταν αναπόφευκτη.

Σε παρόμοια απόφαση, την **1394/2014**⁸⁰, ο Άρειος Πάγος απεφάνθη ότι ο αποκλειστικά υπαίτιος για το επίδικο ατύχημα είναι ο ίδιος ο θανών (οδηγός μοτοσικλέτας), ο οποίος βρισκόταν υπό την επήρεια αλκοόλης και συνάμα δεν φορούσε κράνος, εφόσον το όχημα που οδηγούσε αυτός για άγνωστη αιτία, κινούμενο σε ευθεία οδό, εκτράπηκε της πορείας του, βγήκε από το οδόστρωμα, κτύπησε σε σταθερό σημείο εκτός οδοστρώματος, αλλά παρά την εκτροπή και την πρόσκρουση αυτού στο ως άνω σημείο, πιθανώς και λόγω της ταχύτητας με την οποίαν έβαινε αυτό, συνέχισε την πορεία του, σύρθηκε και σταμάτησε σε μεγάλη απόσταση από το σημείο πρόσκρουσης του, μετά την πτώση του οδηγού του στο οδόστρωμα σε διαφορετικό σημείο της οδού. Ο αναιρεσίβλητος (οδηγός ΙΧ φορτηγού αυτοκινήτου) οδηγούσε καθ' όλα νόμιμα, με επιμέλεια και σύνεση⁸¹. Η συμπεριφορά του θανούντος, λοιπόν, ήταν αυτή, η οποία οδήγησε αποκλειστικά αφενός στο επίδικο ατύχημα και αφετέρου στο θανάσιμο τραυματισμό του. Συγκεκριμένα στην υπό κρίση υπόθεση η μέθη του οδηγού συνδέεται αιτιωδώς με τη ζημία καθώς λόγω αυτής πιθανότατα και σύμφωνα με τα διδάγματα της κοινής πείρας ο οδηγός έχασε τον έλεγχο της μοτοσικλέτας και βγήκε από το οδόστρωμα, ενώ η έλλειψη κράνους επιδείνωσε το αποτέλεσμα της εκτροπής και της πτώσης του μοτοσικλετιστή στο οδόστρωμα, διότι αν ο θανών φορούσε κράνος πιθανόν και να μην είχε θανατωθεί. Στην εν λόγω απόφαση, μάλιστα, και

⁸⁰ 1394/2014 ΑΠ ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

⁸¹ Ειδικότερα το όχημα αυτού έβαινε σε κανονική ταχύτητα, κάτω από το επιτρεπόμενο όριο, μέσα στο ρεύμα πορείας του, κάτω από τις προαναφερόμενες συνθήκες (σκότος) και αυτός δεν μπόρεσε να αντιληφθεί τον οδηγό της μοτοσικλέτας που ήταν πεσμένος στο οδόστρωμα, λόγω του ότι αντιλήφθηκε το φως της μοτοσικλέτας που βρισκόταν στο αντίθετο ρεύμα πορείας το οποίο θεώρησε ως αντιθέτως κινούμενο όχημα με συνέπεια να χαμηλώσει τα φώτα πορείας του δικού του οχήματος για να μην εμβλέψει την ορατότητα του οδηγού του αντιθέτως κινούμενου οχήματος και να περιορίσει την εμβλέπεια των δικών του φώτων πορείας, με συνέπεια όταν αυτός (πρώτος εναγόμενος) αντιλήφθηκε τον Κ. Α. πεσμένο στο οδόστρωμα λόγω της μικρής απόστασης του οχήματός του (ΙΧΦ) από αυτόν και του ελαχίστου χρόνου που διέθετε για αντίδραση, να μην έχει δυνατότητα αποφυγής του και να τον παρασύρει με το όχημά του. Στις παραπάνω κινήσεις του θα προέβαινε και οποιοσδήποτε άλλος συνετός οδηγός κάτω από τις ίδιες περιστάσεις.

συγκεκριμένα, στην μείζονα πρόταση του δικανικού συλλογισμού, ο Άρειος Πάγος ανέφερε τις διατάξεις 12 παρ. 1 εδ. β' και 19 παρ. 1, 2 και 3 του ΚΟΚ, ώστε να τονίσει την ανάγκη οι οδηγοί να οδηγούν με σύνεση και ιδιαίτερη επιμέλεια, ειδικά όταν οι περιστάσεις δημιουργούν αντικειμενικές δυσκολίες (όπως π.χ. νύχτα, δύσκολες καιρικές συνθήκες κτλ)⁸².

Στην ίδια κρίση κατέληξε και στην υπ' αριθμ. **69/2017 ΑΠ**, κατά την οποία κρίθηκε η αποκλειστική υπαιτιότητα του οδηγού του ΙΧΕ στην πρόκληση του ατυχήματος, ο οποίος κινούμενος με ανώτερη από την επιβαλλόμενη από τις συνθήκες της οδού ταχύτητα απώλεσε τον έλεγχο του οχήματός του, εισήλθε στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας και προσέκρουσε με το εμπρόσθιο μέρος του στο εμπρόσθιο μέρος του οχήματος του Ι.Χ.Φ αυτοκινήτου προκαλώντας έτσι τον θάνατο του οδηγού (του Ι.Χ.Φ. αυτοκινήτου)⁸³, ενώ περαιτέρω, δεν προέκυψε οποιαδήποτε συνυπαιτιότητα σε βάρος του θανόντος οδηγού στην πρόκληση της ένδικης σύγκρουσης, καθόσον παρόλο που κατά την τοξικολογική εξέταση του θανόντος ανιχνεύθηκε στο αίμα του ποσότητα αλκοόλης 0,2 g/l, ουδόλως αποδείχθηκε ότι η ποσότητα αυτή... επηρέασε αρνητικά την οδηγική ικανότητα και συμπεριφορά του θανόντος και ότι συνδέεται αιτιωδώς με το

⁸² ΑΠ 1394 /2014: «Περαιτέρω κατά τη διάταξη του άρθρου 12 παρ. 1 εδ. β' του ΚΟΚ, οι οδηγοί υποχρεούνται να οδηγούν με σύνεση και με διαρκώς τεταμένη την προσοχή. Τέλος, κατά τις διατάξεις του άρθρου 19 παρ. 1, 2 και 3 του ΚΟΚ, "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. 2. Ο οδηγός επιβάλλεται να ρυθμίζει την ταχύτητα του οχήματός του λαμβάνων συνεχώς υπόψη του τις επικρατούσες συνθήκες, ιδιαίτερα δε ... 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. 3. Ιδιαίτερα, ο οδηγός επιβάλλεται να μειώνει την ταχύτητα του οχήματός του σε τμήματα της οδού με περιορισμένο πεδίο ορατότητας ... κατά τις νυκτερινές ώρες, σε περίπτωση ομίχλης, βροχής, χιονιών, παγετού και γενικά όταν το οδόστρωμα είναι ολισθηρό. Την αυτή επίσης υποχρέωση έχει ... και σε κάθε άλλη ειδική περίπτωση, που επιβάλλεται μετριάσμος ταχύτητας», ο.π. Κυπραίος Κ. σελ. 17

⁸³ Συγκεκριμένα, τα πραγματικά περιστατικά, σύμφωνα με τα οποία ο οδηγός του Ι.Χ.Φ. αυτοκινήτου (θανόν) κινούνταν κανονικά στο ρεύμα πορείας του (που είχε μόνο μία λωρίδα κυκλοφορίας) και ότι η αιφνίδια εκτροπή του άλλου (Ι.Χ.Ε.) αυτοκινήτου από την πορεία του (πάνω στην, έστω μικρή, στροφή) και η είσοδός του στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας με επακόλουθο τη μετωπική σύγκρουσή τους απέκλεισαν στον πρώτο οδηγό (του Ι.Χ.Φ.) κάθε δυνατότητα αποφευκτικού ελιγμού, ο οποίος θα μπορούσε να αποτρέψει την ένδικη σύγκρουση, στηρίζουν πλήρως την κρίση του Εφετείου για την αποκλειστική υπαιτιότητα του οδηγού του Ι.Χ.Ε. αυτοκινήτου στην πρόκληση του τροχαίου ατυχήματος. Ειδικά... επισημαίνεται ότι η παράβαση του άρθρου 16 παρ. 1 του ν. 2696/ 1999 (ΚΟΚ) θεσπίστηκε για τη μη παρακάλυψη της κυκλοφορίας των οχημάτων που κινούνται στο ίδιο ρεύμα κυκλοφορίας (ΑΠ 846/2001) και μάλιστα σε οδό που έχει περισσότερες λωρίδες κατά κατεύθυνση και όχι προς αποφυγή σύγκρουσης με όχημα που κινείται στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας και το πλησιάζει από τα αριστερά του, αλλά μέσα στο ρεύμα πορείας του.

ατύχημα⁸⁴. Αποκλειστικά δηλαδή η μέθη του θανούντος οδηγού δεν ήταν ικανή να οδηγήσει υπό τις συνθήκες του ατυχήματος στον θάνατό του, καθώς λόγω της αιφνίδιας εκτροπής του έτερου αυτοκινήτου δεν ήταν δυνατή καμία προσπάθεια αντίδρασης του οδηγού, ακόμη και στην περίπτωση που ήταν νηφάλιος.

Από τις ως άνω αποφάσεις προκύπτει πως καθοριστική σημασία δεν έχει η παράνομη συμπεριφορά αλλά η προσφορότητα αυτής να οδηγήσει στο ζημιογόνο αποτέλεσμα. Συνεπώς ακόμα και αν δεν αναφέρεται ρητώς στο αιτιολογικό της απόφασης το συνήθως χρησιμοποιούμενο κριτήριο για την κατάφαση του αιτιώδους συνδέσμου αναφορικά με τις παραβάσεις του ΚΟΚ είναι η θεωρία της πρόσφορης αιτίας.

Όσον αφορά τις συνθήκες του ατυχήματος (τα διάφορα φυσικά φαινόμενα, η κατάσταση και τα χαρακτηριστικά της οδού, η κατάσταση και το φορτίο του οχήματός του), οι οποίες λαμβάνονται υπόψη από τα Δικαστήρια, προβλέπονται ρητώς από το νόμο και επιβάλλεται στον οδηγό να προσαρμόσει την οδήγηση του στις εκάστοτε περιστάσεις. Αυτά, όμως, δεν αποτελούν τυχαρά γεγονότα και ως εκ τούτου εντός του νόμου δεν συμπεριλαμβάνονται περιπτώσεις όπου η ζημία προκλήθηκε από περιστατικά απρόοπτα, τυχαία ή έκτακτα⁸⁵. Σύμφωνα άλλωστε με την θεωρία της πρόσφορης αιτίας ζημία που προκλήθηκε από απρόοπτο, τυχαίο ή έκτακτο περιστατικό ή που οφείλεται στην ιδιομορφία της συγκεκριμένης περίπτωσης και όχι στη γενική τάση του όρου δε θεωρείται ότι συνδέεται κατά τρόπο πρόσφορο με αυτόν.

Στα τροχαία ατυχήματα, συχνά προκύπτουν διάφορα τυχαία, απρόβλεπτα περιστατικά, τα οποία συμβάλλουν καθοριστικά στην έκβαση του επίδικου ατυχήματος και στο ζημιογόνο αποτέλεσμα και τα οποία δεν μπορούσε ο ζημιώσας να ελέγξει ή να αποτρέψει. Πρόκειται κατά βάση, για περιπτώσεις κατά τις οποίες οι εξωτερικοί αυτοί παράγοντες (ήτοι τα τυχαία γεγονότα ή η ανωτέρα βία) επεμβαίνουν στην αιτιώδη

⁸⁴ Περισσότερες αποφάσεις για παραβάσεις του ΚΟΚ: 676/2014 απόφαση του Εφετείου Θεσσαλονίκης -Βλ. Νομικό Περιοδικό “Επιθεώρηση Συγκοινωνιακού Δικαίου”, 2014, σελ. 190, κατά την οποία κρίθηκε ότι η παράβαση του άρθρου 4 §3 ΚΟΚ, ήτοι της πινακίδας Ρ55, από τις δύο εμπλεκόμενες στο προκλήθέν ατύχημα μοτοσυκλέτες, οι οποίες παρά τη σχετική απαγόρευση κινούνταν σε πεζόδρομο, δε συνδέεται αιτιωδώς με το ατύχημα, αλλά αυτό προκλήθηκε από αποκλειστική υπαιτιότητα του ενός μοτοσυκλετιστή που ενήργησε επικίνδυνο ελιγμό. Υπ’ αριθμ. 1220/2011 απόφαση του Αρείου Πάγου - Βλ. Νομικό Περιοδικό “Επιθεώρηση Συγκοινωνιακού Δικαίου”, 2011, σελ.523, κατά την οποία επί παράσυρσης πεζής από διερχόμενο αυτοκίνητο, κατερχόμενης από το πεζοδρόμιο στο οδόστρωμα για να προσπεράσει σταθμευμένο επί του πεζοδρομίου φορτηγό, η παράνομη στάθμευση του φορτηγού που κατέλαβε τμήμα του πεζοδρομίου, κατά παράβαση του άρθρου 34 ΚΟΚ, δε συνδέεται αιτιωδώς με το ατύχημα, καθώς αποδείχθηκε ότι υπήρχε επί του πεζοδρομίου επαρκής διάδος για την ασφαλή διέλευση της πεζής.

⁸⁵ Ο.π. Κυπραίος σελ. 19

διαδρομή μεταξύ νόμιμου λόγου ευθύνης και ζημίας, με αποτέλεσμα να καθίσταται αβέβαιο, αν η πράξη του ζημιώσαντος οδήγησε στη ζημία ή αν το εξωτερικό αυτό γεγονός θα οδηγούσε σε αυτήν ανεξαρτήτως της πράξης που συνιστά το νόμιμο λόγο ευθύνης ή αν τουλάχιστον το γεγονός αυτό συνέβαλε εν μέρει στο ζημιογόνο αποτέλεσμα. Συνεπώς, γίνεται αντιληπτό ότι σε αυτές τις περιπτώσεις συναιτιότητα αποτελούν ουδέτεροι παράγοντες (ανεξαρτήτως αν συναιτία αποτελεί ταυτόχρονα και η ίδια η πράξη του ζημιωθέντος). Αυτή η περίπτωση είναι που συναντάται τις πλείστες φορές στα τροχαία ατυχήματα, καθώς παρατηρείται ότι ο ζημιώσας συμβαίνει να είναι αμελής και μη συνετός στην οδήγηση, παρόλα ταύτα η ζημία θα μπορούσε να είχε αποφευχθεί ή να μην είχε την ίδια έκταση αν δεν συνέτρεχε το τυχαίο περιστατικό. Συνεπώς, δεν είναι απαραίτητο ότι ο αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ νόμιμου λόγου ευθύνης και ζημιογόνου αποτελέσματος διακόπτεται εντελώς, αλλά αρκεί το απρόοπτο και απρόβλεπτο γεγονός να συμβάλλει αιτιωδώς στη ζημία⁸⁶.

Χαρακτηριστικά στην υπ' αριθμ. **1663/2017 ΑΠ** κρίθηκε πως ο πεζός (θανών) συνετέλεσε και αυτός στην πρόκληση του δυστυχήματος, διότι, «αν και επιχείρησε να διασχίσει το οδόστρωμα υπό τις άνω επικρατούσες κυκλοφοριακές και οδικές συνθήκες, σε σημείο που γνώριζε, ως κάτοικος της περιοχής, ότι δεν υπήρχε διάβαση πεζών, εντελώς αμελώς και απρόσεκτα και ενώ φορούσε σκουρόχρωμα ρούχα, με συνέπεια να μην δύναται να γίνει αντιληπτός από τους οδηγούς των διερχομένων οχημάτων λόγω του σκότους και του ελλειπούς φωτισμού, εξήλθε από την συστάδα των δένδρων και εισήλθε στο οδόστρωμα και επεχείρησε να το διασχίσει, χωρίς προηγουμένως να ελέγξει, όπως όφειλε και μπορούσε, και να βεβαιωθεί ότι δύναται να πράξει τούτο χωρίς να παρεμποδίσει την κυκλοφορία των οχημάτων επί του οδοστρώματος που διέσχιζε καθέτως, ώστε να αντιληφθεί εγκαίρως το όχημα που οδηγούσε ο (εναγόμενος) οδηγός και να αναμείνει τη διέλευσή του. Η συμπεριφορά του αυτή, ήταν όντως ικανή, κατά τη συνήθη πορεία των πραγμάτων να προκαλέσει τροχαίο ατύχημα, το προκάλεσε στη συγκεκριμένη περίπτωση, έστω και αν αυτό συνέβη και από υπαιτιότητα του εναγομένου οδηγού, και έτσι συνδέεται αιτιωδώς προς την αμέλεια αυτή του παθόντος (άρθρα 12 παρ. 1 και 38 του ν. 2696/1999 "Περί κυρώσεως του Κ.Ο.Κ.")⁸⁷. Εν προκειμένω γίνεται αντιληπτό πως τα σκουρόχρωμα ρούχα σε συνδυασμό με την έλλειψη φωτισμού και την ύπαρξη συστάδας δέντρων από

⁸⁶ Ο.π. Κυπραίος σελ. 20

⁸⁷ 1663/2017 ΑΠ-ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

την οποία εξήλθε ο πεζός, να μην δεν διακόπτουν τον αιτιώδη σύνδεσμο μεταξύ της συμπεριφοράς του οδηγού, ο οποίος ευθύνεται, καθότι δεν οδηγούσε με την αναγκαία σύνεση και διαρκώς τεταμένη την προσοχή του ενώ παράλληλα δεν ασκούσε τον πλήρη έλεγχο και την εποπτεία του οχήματος ούτε ρύθμιζε την ταχύτητά του, και του δυστυχήματος, όμως συνέβαλαν αιτιωδώς ως αναγκαίοι όροι στην πρόκληση και στην έκταση της ζημίας, αποτελώντας έτσι έναν από τους αναγκαίους όρους επέλευσης αυτής⁸⁸, καθώς πιθανότατα αν λόγω του φωτισμού ή των ρούχων γινόταν αντιληπτός ο πεζός, ο ζημιώσας οδηγός να είχε προσαρμόσει καταλλήλως την ταχύτητα και τη θέση του οχήματός του ώστε να τον αποφύγει.

Στην απόφαση επίσης **798/2012**⁸⁹ ο Άρειος Πάγος έκρινε ότι την πλήρη υπαιτιότητα στο επίδικο τροχαίο ατύχημα έφερε ο ενάγων, ο οποίος οδηγούσε αμελώς και χωρίς σύνεση, καθώς κινούταν με μεγαλύτερη ταχύτητα από την επιτρεπόμενη. Λόγω δε της προπεριγραφόμενης αμελούς συμπεριφοράς συγκρούστηκε με το όχημα του εναγομένου, προκαλώντας το επίδικο ατύχημα. Ως εκ τούτου, η πράξη του ήταν παράνομη και υπαίτια και συνδέεται αιτιωδώς με το ζημιολογικό αποτέλεσμα (ήτοι τη σύγκρουση με το σταθμευμένο όχημα). Παρόλα ταύτα, το ίδιο το Δικαστήριο αναφέρει στην απόφαση πως παρά την αμελή συμπεριφορά του ενάγοντος, παρατηρήθηκαν δυσχερείς επικρατούσες συνθήκες, ήτοι ανεπαρκής τεχνικός φωτισμός, καθώς και περιορισμένη ορατότητα λόγω κλίσης του δρόμου. Αυτές οι συνθήκες μπορούν να θεωρηθούν εξωγενή απρόοπτα γεγονότα, ή άλλως τυχηρά και αυτό προκύπτει και από την ίδια την απόφαση, η οποία αναφέρει ότι το ατύχημα προκλήθηκε λόγω ΚΑΙ αυτών των συνθηκών. Συνεπώς, τα τυχαία αυτά περιστατικά και κυρίως η έλλειψη τεχνικού φωτισμού, η οποία σαφώς δεν μπορούσε να προβλεφθεί και ήταν εκτός της σφαίρας

⁸⁸ Χαρακτηριστική επίσης είναι η υπ' αριθμ. **538/2015 ΑΠ** στην οποία το δικαστήριο έκρινε ότι ο εναγόμενος ευθύνεται για το επίδικο ατύχημα κατά 60%, ενώ ο ίδιος ο θανάων κατά 40%. Ο εναγόμενος πταίει, διότι δεν οδηγούσε με διαρκώς τεταμένη την προσοχή του στην οδήγηση (άρθρ. 12 παρ. 1 του ΚΟΚ), ώστε να έχει τον πλήρη έλεγχο και την εποπτεία του οχήματός του και να είναι σε θέση κάθε στιγμή να εκτελεί τους απαιτούμενους χειρισμούς (άρθρ. 19 παρ. 1 του ΚΟΚ). Συνυπαίτιος, όμως κρίθηκε και ο θανάων, καθώς, παρότι το οδόστρωμα, λόγω βροχοπτώσεως, ήταν άκρως ολισθηρό, αυτός επίσης δεν οδηγούσε επιμελώς και συγκεκριμένα δεν ρύθμιζε την ταχύτητα του οχήματός του, ανάλογα με τις επικρατούσες συνθήκες και δεν είχε τον πλήρη έλεγχο του οχήματός του, με αποτέλεσμα αυτό ν' ανατραπεί και να εισέλθει στο ρεύμα πορείας, που ήταν προορισμένο, για τα αντιθέτως κινούμενα οχήματα δημιουργώντας έτσι, ένα εμπόδιο στο κανονικό κινούμενο όχημα του πρώτου εναγομένου. Εν προκειμένω, πλην του συντρέχοντος πταίσματος του θανάωντος παρατηρείται, ότι το ολισθηρό οδόστρωμα συνέβαλε αιτιωδώς στο ζημιολογικό αποτέλεσμα, καθώς μόνο η ταχύτητα με την οποία κινούταν ο θανάων δεν θα το επέφερε. Παρόλα αυτά, όφειλε να δείξει μεγαλύτερη επιμέλεια και σύνεση κατά την οδήγηση, λόγω των συνθηκών που επικρατούσαν (άλλωστε αυτό απαιτεί και ο ΚΟΚ), ώστε να εδύνατο να αποφύγει τυχόν τροχαίο ατύχημα. Ο.π. . Κυπραίος Κ. σελ. 21

⁸⁹ ΤΝΠ- ΝΟΜΟΣ

ευθύνης του ζημιώσαντος, συμβάλλουν, αιτιωδώς στο ζημιογόνο αποτέλεσμα και αυτό γιατί επηρέασαν δραστικά, για πραγματικούς λόγους, στη σύγκρουση των οχημάτων, καθώς ο ζημιώσας (πλην της μεγάλης ταχύτητας, με την οποία οδηγούσε) δεν είχε καλή ορατότητα.

Στην υπ' αριθμ. **1298/2015 ΑΠ απόφαση**⁹⁰, η οποία αφορά τη σύγκρουση μεταξύ αντιθέτως κινούμενων αυτοκινήτων με αποτέλεσμα τον θανάσιμο τραυματισμό του ανήλικου τέκνου του ενός οδηγού, το οποίο βρισκόταν στο πίσω κάθισμα σε ειδικό παιδικό κάθισμα, ο ΑΠ έκρινε ορθή την κρίση του Εφετείου, το οποίο απέδωσε αποκλειστική υπαιτιότητα στον Γ.Χ οδηγό του ΕΙΧ αυτοκινήτου, καθώς ο συγκεκριμένος κατά παράβαση των διατάξεων των άρθρων 12 παρ. 1 και 19 παρ. 2 και 3 του ΚΟΚ, δεν οδηγούσε με σύνεση και με διαρκώς τεταμένη την προσοχή του, ενώ δεν μείωσε τη μέχρι τότε ταχύτητά του, καίτοι έβαινε σε αριστερή, ως προς την κατεύθυνσή του, στροφή και το οδόστρωμα ήταν ολισθηρό λόγω αμέσως προηγούμενης βροχής, εξερχόμενος της στροφής, έχασε τον έλεγχο του οχήματός του, με συνέπεια να παρεκκλίνει τούτο της πορείας του, να εισέλθει και να καταλάβει το τμήμα του οδοστρώματος της οδού που προοριζόταν για την αντίθετη κυκλοφορία. Με τον τρόπο αυτό, απέκλεισε την πορεία του έτερου ΕΙΧ αυτοκινήτου, στο οποίο επέβαιναν ως συνοδηγός η σύζυγος του οδηγού καθώς και ο ανήλικος θανάσιμος γιός τους, με συνέπεια να προκληθεί, αναπόφευκτα η σύγκρουση των δύο οχημάτων. Ο οδηγός του δεύτερου οχήματος βλέποντας το αυτοκίνητο του Γ.Χ. να κινείται με τον παραπάνω τρόπο στο δικό του ρεύμα κυκλοφορίας, επιχείρησε αποφευκτικό ελιγμό χωρίς, όμως, αποτέλεσμα. Το Εφετείο με την ως άνω κρίση του κρίνει αποκλειστικώς υπαίτιο τον Γ.Χ οδηγό, λόγω της αμέλειάς του να προσαρμόσει την οδήγηση του οχήματός του στις παρούσες συνθήκες, ενώ ορθώς δεν αποδίδεται συνυπαιτιότητα στον οδηγό του έτερου αυτοκινήτου καθώς εκείνος έπραξε όπως κάθε συνετός οδηγός που αντιλαμβάνεται ένα όχημα να έρχεται προς τα πάνω του, ενώ η αιφνιδιαστική είσοδος του οχήματος του Γ. Χ. εντός του ρεύματος κυκλοφορίας στο οποίο αυτός κινούταν, του στέρησε τη δυνατότητα οποιουδήποτε αποτελεσματικού αποφευκτικού ελιγμού. Η συμπεριφορά του Γ. Χ. εκτός από υπαίτια ήταν και η μόνη ικανή και πρόσφορη σύμφωνα με τα διδάγματα της κοινής πείρας, να οδηγήσει στο συγκεκριμένο αποτέλεσμα, καθότι η αυξημένη ταχύτητα σε συνδυασμό με το ολισθηρό οδόστρωμα είναι αναμενόμενο σύμφωνα με την κρίση ενός μέσου ανθρώπου-παρατηρητή να

⁹⁰ 1298/2015 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

προκαλέσει πρόσκρουση και συνακόλουθα ζημία σε κάποιον άλλον χρήστη της οδού. Προκύπτει λοιπόν ότι η κρίση περί του αιτιώδους συνδέσμου στηρίζεται στη θεωρία της πρόσφορης αιτίας σε συνδυασμό με τη θεωρία του ισοδυναμίου των όρων, αφού στην αιτιώδη διαδρομή συνέβαλε και το ολισθηρό οδόστρωμα και ίσως αν δεν συνέτρεχε και ο παράγων αυτός η ένταση της πρόσκρουσης να ήταν μικρότερη. Μάλιστα στην αιτιολογία η απόφαση αναφέρει ρητώς τι θα γινόταν σε περίπτωση συνετούς οδήγησης εκ μέρους του Γ.Χ. γεγονός που αποκαλύπτει πως η ευθύνη του δεν έγκειται μόνο στην παρανομία της πράξης του αλλά και στο σύνδεσμο αυτής με τη ζημία *«Αντίθετα, αν ο Γ. Χ. οδηγούσε το όχημά του με σύνεση και με διαρκώς τεταμένη την προσοχή του και είχε μειώσει την ταχύτητά του εντός των ορίων που επέβαλαν οι ανωτέρω συνθήκες και περιστάσεις, δεν θα έχανε τον έλεγχο του αυτοκινήτου του, δεν θα εισερχόταν στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας και, συνεπώς, δεν θα συγκρουόταν με το αυτοκίνητο του Ε. Β., αλλά θα διερχόταν με ασφάλεια το σημείο συνάντησής του μ' αυτό και το επίδικο ατύχημα θα είχε αποτραπεί»*.

Στην ευθύνη από διακινδύνευση και εν προκειμένω στην ευθύνη εξ αυτοκινήτων, η ευθύνη του υποχρέου προς αποζημίωση επεκτείνεται και στο χώρο των τυχηρών, αφού κατά κανόνα, ο κίνδυνος από τη λειτουργία του πράγματος εμφανίζεται εξαιτίας της συνδρομής τέτοιων ακριβώς εξαιρετικών και μη προβλέψιμων περιστατικών ευρισκομένων πέραν κάθε μορφής υπαιτιότητας του υπευθύνου. Για το λόγο αυτό, η ευθύνη από διακινδύνευση χαρακτηρίζεται και ως «ευθύνη για τα τυχηρά»⁹¹. Ακόμα όμως και στο πεδίο αυτής της ευθύνης, είναι πιθανό να εμφανιστούν περιστατικά που συντελούν μεν, στην επέλευση της ζημίας, δεν αποτελούν όμως ούτε καν τυχηρά ώστε να υφίσταται αντικειμενική εκ του νόμου ευθύνη. Κατά το άρθρο 5 §1 του Ν. ΓΰΝ/1911 η ανωτέρα βία αποτελεί λόγο απαλλαγής της ευθύνης. Στα πλαίσια λοιπόν του εν λόγω νομοθετήματος γίνεται δεκτή μια κάπως τροποποιημένη μορφή αντικειμενικής θεωρίας της ανωτέρας βίας, σύμφωνα με την οποία *ανωτέρα βία αποτελεί κάθε γεγονός το οποίο στη συγκεκριμένη περίπτωση είναι απρόβλεπτο, δεν μπορεί να αποτραπεί με μέτρα της πλέον εξαιρετικής επιμέλειας και συνέσεως που επιβάλλονται στη συγκεκριμένη περίπτωση, είναι ξένο με τον μηχανισμό και τη λειτουργία του αυτοκινήτου και δε συνδέεται με τους τυπικούς κινδύνους του αυτοκινήτου*⁹².

⁹¹ Ο.π. Λιβάνης Νικ σελ. 34

⁹² Ο.π. Αθαν. Γ. Κρητικού, σελ. 213, Ζαφειρία Γ. Δημοπούλου, σελ. 306

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί η ενδιαφέρουσα άποψη του Λιβάνη⁹³, κατά την οποία κρίσιμο στοιχείο για το χαρακτηρισμό ενός περιστατικού ως ανωτέρα βία στην ευθύνη από διακινδύνευση, αποτελεί το κατά πόσο τούτο συντέλεσε στο να πραγματοποιηθεί ο κίνδυνος από τη λειτουργία του πράγματος. Αν το περιστατικό βρίσκεται σε άμεση σχέση ή εγγύτητα με τον κίνδυνο από τη λειτουργία του πράγματος, εν προκειμένω από τη λειτουργία του αυτοκινήτου, αποτελεί τυχηρό και καταλογίζεται στον υπεύθυνο. Αν όμως αυτό είναι απομακρυσμένο από τον κίνδυνο που εκπηγάει από το αυτοκίνητο και δεν είχε καμία επίδραση σ' αυτόν, θα πρόκειται για ανωτέρα βία.

Οι περιπτώσεις απαλλαγής του υπόχρεου από την ευθύνη του Ν. ΓλΝ/1911 λόγω ανωτέρας βίας είναι ιδιαιτέρως περιορισμένες. Τέτοιες είναι οι περιπτώσεις ανωτέρας βίας εκ φυσικών δυνάμεων, όπως η μεγάλης έντασης πλημμύρα, ο σεισμός, ο κυκλώνας, ο κεραυνός. Οι περιπτώσεις αυτές απαλλάσσουν τον ζημιώσαντα από την ευθύνη καθότι παρεμβάλλονται στην αιτιώδη διαδρομή μεταξύ της συμπεριφοράς του και της επελθούσας ζημίας, διακόπτουν κοινώς τον αιτιώδη σύνδεσμο, αποτελώντας έτσι τους πλέον αναγκαίους όρους επέλευσης αυτής. Επί παραδείγματι, γεγονός ανωτέρας βίας συνιστά η περίπτωση που κεραυνός χτυπάει αυτοκίνητο, το οποίο εξ αυτού του λόγου ξεφεύγει από την πορεία του με αποτέλεσμα τον τραυματισμό πεζού, όπως επίσης και η περίπτωση που δολοφονείται ο οδηγός αυτοκινήτου, το οποίο ακυβέρνητο πλέον πέφτει επάνω σε άλλο αυτοκίνητο ή πεζό, ως και όταν διαδηλωτές ανατρέπουν αυτοκίνητο που διέρχεται μέσα από την πορεία τους και από την ανατροπή τραυματίζεται τρίτος⁹⁴. Στις περιπτώσεις αυτές μοναδικός συνδετικός κρίκος μεταξύ της συμπεριφοράς του ζημιώσαντος και το επελθόντος αποτελέσματος αποτελούν τα εν λόγω ακραία φυσικά φαινόμενα, τα οποία δεν ανήκουν στους τυπικούς κινδύνους προερχόμενους από τη λειτουργία του αυτοκινήτου και ακόμα και με μέτρα άκρας επιμέλειας δεν μπορούν να προβλεφθούν από τον ζημιώσαντα. Αντίθετα, οι περιπτώσεις που δεν συνιστούν ανωτέρα βία μπορούν να καταταχθούν στις ακόλουθες κατηγορίες α) περιστατικά που έχουν την αιτία τους σε χώρο έξω από το αυτοκίνητο, για παράδειγμα η αιφνιδιαστική εμφάνιση μικρού παιδιού⁹⁵ ή η αιφνιδιαστική

⁹³ Λιβάνης, ο.π. σελ. 68 επ

⁹⁴ Ο.π. Αθαν. Γ. Κρητικού, σελ. 213, Ζαφειρία Γ. Δημοπούλου, σελ. 308-309, βλ. Διπλωματική Εργασία Διονυσίας- Αποστολίας Παναγιώτη Ρουμελιώτη – Σταθοπούλου (2015) «Λόγοι απαλλαγής και περιορισμού της ευθύνης στο πλαίσιο των αυτοκινητικών ατυχημάτων» σελ. 35

⁹⁵ 599/2018 ΑΠ- ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ, κατά την οποία «σύμφωνα με τις παραδοχές του Εφετείου το αυτοκίνητο στάθμευσε στον προαύλιο χώρο του καταλύματος στον καταυλισμό ΡΟΜΑ, όπου υπήρχαν

εμφάνιση ζώου στον δρόμο⁹⁶, β) περιστατικά που έχουν την αιτία τους στο ίδιο το αυτοκίνητο για παράδειγμα το κλατάρισμα ελαστικού συνεπεία του οποίου το αυτοκίνητο ξεφεύγει από την κανονική του πορεία⁹⁷, γ) περιστατικά που έχουν την αιτία τους στο πρόσωπο του οδηγού ή άλλου ενεχόμενου κατά το νόμο προσώπου και στο πρόσωπο ή πράγματα που μεταφέρονται με το αυτοκίνητο, για παράδειγμα περίπτωση αιφνίδιας λιποθυμίας ή καρδιακής προσβολής ή αιφνιδιαστικής ρήξεως εγκεφαλικής αρτηρίας του οδηγού συνεπεία της οποίας χάνει τον έλεγχο της οδηγήσεως και προκαλεί ατύχημα σε τρίτον, ή ύπνος του οδηγού οφειλόμενος σε κόπωση, ή θάμπωμα του οδηγού από τις ηλιακές ακτίνες⁹⁸.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει η υπ' αριθμ. **1308/2014 απόφαση του ΑΠ**⁹⁹ σχετικά με τα τυχηρά και την ανωτέρα βία, καθώς μέσω αυτής αναδεικνύεται η σημασία του κριτηρίου του σκοπού του κανόνα δικαίου για την ανεύρεση του αιτιώδους συνδέσμου και τον καταλογισμό της ευθύνης. Στη συγκεκριμένη περίπτωση το ατύχημα προκλήθηκε εξαιτίας της αιφνίδιας αποκόλλησης ενός ελαστικού από το προπορευόμενο φορτηγό αυτοκίνητο, το οποίο και παρέμεινε στο μέσον της Εθνικής οδού. Ο οδηγός του φορτηγού από το οποίο και αποκόλλησε το ελαστικό προέβη σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες, ήτοι ακινητοποίησε το όχημα και άναψε τα «αλαρμ», πριν προλάβει όμως να τοποθετήσει τον προειδοποιητικό κώνο, έτερο όχημα έφτασε στο εν λόγω σημείο προσέκρουσε μετωπικά στο ως άνω ελαστικό, που ήταν πεσμένο στο μέσον του ρεύματος πορείας του και λόγω του σκότους δεν γινόταν αντιληπτό από απόσταση. Το εν λόγω ελαστικό, με την πρόσκρουση σ' αυτό του ΙΧΕ αυτοκινήτου, εκσφενδονίστηκε ψηλά στον αέρα και στη συνέχεια έπεσε στο οδόστρωμα, και πάλι μπροστά στο ΙΧΕ αυτοκίνητο, το οποίο, αυτή τη φορά, πάτησε πάνω στο ελαστικό.

παιδιά, ότι ο οδηγός δεν αντιλήφθηκε το βρέφος, ηλικίας 11 μηνών, που έρποντας (μποςουλώντας), διότι ακόμη δεν περπατούσε, είχε προσεγγίσει το αυτοκίνητο και βρισκόταν δίπλα στον πίσω δεξιό τροχό, με συνέπεια, όταν ο οδηγός εκκίνησε το αυτοκίνητο, να παρασυρθεί η ανήλικη με τον πίσω δεξιό τροχό. Τα περιστατικά αυτά που ανελέγκτως δέχθηκε η προσβαλλόμενη απόφαση δεν συνιστούν πράγματι γεγονός ανώτερης βίας, δηλαδή απρόβλεπτο και αναπότρεπτο, ώστε να υποστηριχθεί η άποψη του αναιρεσειόντος ΕΚ, ότι δεν θα μπορούσε να αποτραπεί το ζημιογόνο αποτέλεσμα, έστω και αν ο οδηγός είχε λάβει μέτρα άκρας επιμέλειας και σύνεσης (διότι δεν αρκούν τα συνήθη μέτρα επιμέλειας του μέσου συνετού οδηγού, κατά τα εκτεθέντα στην εν αρχή νομική σκέψη). Αντίθετα, ο οδηγός όφειλε να είναι ιδιαίτερα προσεκτικός επιδεικνύοντας άκρα επιμέλεια και σύνεση και να αποφύγει την στάθμευση του αυτοκινήτου στον προαύλιο χώρο του καταλύματος, όπου υπήρχαν παιδιά, που δεν έχουν την ωριμότητα να αντιληφθούν τους κινδύνους, γεγονός που, σαφώς, καθιστά προβλέψιμη την πιθανότητα ανεξέλεγκτης κίνησης από κάποιο μικρό παιδί».

⁹⁶ 308/2014 ΑΠ- ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

⁹⁷ ΑΠ 729/2015 ΕπΣυγκΔ 2016,308

⁹⁸ Ο.π. Αθαν. Γ. Κρητικού, σελ. 213-216

⁹⁹ 1308/2014 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

Αποτέλεσμα του γεγονότος τούτου ήταν να χάσει ο τελευταίος τον έλεγχο του αυτοκινήτου του, να πραγματοποιήσει ελιγμό προς τα δεξιά, να περιστραφεί το όχημά του, να πλαγιολισθήσει και στη συνέχεια να επιπέσει με σφοδρότητα στο οπίσθιο δεξιό τμήμα του ως άνω φορτηγού, εισερχόμενο εν μέρει κάτω από αυτό, όπου και σφηνώθηκε, με αποτέλεσμα να τραυματισθούν θανάσιμα ο οδηγός και ο συνοδηγός του ΙΧΕ αυτοκινήτου. Το Εφετείο έκρινε πως το ατύχημα προήλθε λόγω ανωτέρας βίας, καθώς το φορτηγό δεν είχε κάποιο πρόβλημα στη λειτουργία του ούτε ο οδηγός του εκινείτο με υπερβολική ταχύτητα, συνεπώς το ανωτέρω περιστατικό (αποκόλληση του ελαστικού πέλματος) δεν οφείλεται σε υπαιτιότητα του οδηγού ή της ιδιοκτήτριας εταιρείας του ζημιογόνου φορτηγού και, συνακόλουθα, δεν θεμελιώνει ευθύνη αυτών, κατά τις περί αδικοπραξιών διατάξεις του ΑΚ (άρθρα 914 και 922 ΑΚ), συνιστά, όμως, απλό τυχηρό γεγονός, που θεμελιώνει αντικειμενική ευθύνη των ανωτέρω προσώπων, λόγω της ιδιότητας των ως οδηγού και ιδιοκτήτριας, αντίστοιχα, του ζημιογόνου οχήματος, κατά τις διατάξεις του Ν. ΓλΝ/1911 (στον οποίο στηρίζεται η κρινόμενη αγωγή, κατά τη μία βάση της). Πρέπει να σημειωθεί ότι το ανωτέρω περιστατικό κατά την κρίση του Εφετείου δε θεωρήθηκε ως γεγονός ανωτέρας βίας, ώστε να ενεργοποιηθεί η απαλλαγή από την αντικειμενική ευθύνη του οδηγού και της ιδιοκτήτριας του ζημιογόνου οχήματος, κατ' άρθρο 5 του Ν. ΓλΝ/1911, καθόσον το συγκεκριμένο γεγονός δεν είναι ξένο με το μηχανισμό και τη λειτουργία του αυτοκινήτου, αλλά συνδέεται με τους τυπικούς κινδύνους αυτού και έχει την αιτία του στο ίδιο το αυτοκίνητο. Συνεπώς βλέπουμε πως το Δικαστήριο για τον καταλογισμό της ευθύνης εκτιμά πως αποκλειστικό αίτιο δεν ήταν η συμπεριφορά του οδηγού, αλλά το τυχαίο πράγματι περιστατικό αποκόλλησης του ελαστικού. Στη συγκεκριμένη περίπτωση θα λέγαμε πως το δικαστήριο κρίνει μεν ότι αναγκαίος όρος επέλευσης της ζημίας ήταν το εν λόγω τυχαίο περιστατικό, διότι αν δεν είχε μεσολαβήσει αυτό η συμπεριφορά του οδηγού του προπορευόμενου αυτοκινήτου δε θα μπορούσε αντικειμενικώς να επιφέρει την εν λόγω ζημία, αποδίδει όμως αντικειμενική ευθύνη στα ως άνω πρόσωπα κρίνοντας σύμφωνα με τον σκοπό του νόμου του ΓλΝ/1911, ο οποίος καθιερώνει αντικειμενική ευθύνη για τα πρόσωπα που χρησιμοποιούν και εκμεταλλεύονται μια πηγή κινδύνων, ήτοι ένα όχημα. Επομένως πιθανότατα η εν λόγω κρίση να ήταν διαφορετική αν η σχετική αγωγή στηριζόταν αμιγώς στις διατάξεις των αδικοπραξιών, καθώς η ανεύρεση του αιτιώδους συνδέσμου γίνεται με γνώμονα τις διατάξεις και τον σκοπό του Ν. ΓλΝ/1911. Σημειωτέον πως ο Άρειος Πάγος ανείρεσε την εν λόγω απόφαση του Εφετείου θεωρώντας πως η κρίση του στηρίχτηκε σε ασαφείς

και αντιφατικές αιτιολογίες ως προς την ευθύνη του οδηγού του φορτηγού οχήματος. Συγκεκριμένα διατηρεί αμφιβολίες ως προς την έλλειψη χρόνου για την τοποθέτηση προειδοποιητικού κώνου καθώς το Εφετείο σε άλλο σημείο της απόφασης του ανέφερε ότι μεσολάβησαν λίγα λεπτά από την ακινητοποίηση του φορτηγού μέχρι την πρόσκρουση με το Ι.Χ.

Ε. Ζητήματα υπαιτιότητας: Συντρέχον πταίσμα, αυτοδιακινδύνευση ή ενέργεια ιδίω κινδύνω, αποκλειστική υπαιτιότητα θύματος

i) Συντρέχον πταίσμα

Τα αυτοκινητιστικά ατυχήματα αποτελούν σύνθετες πεδίο εφαρμογής των διατάξεων για το συντρέχον πταίσμα. Το άρθρο 300 ΑΚ¹⁰⁰ εφαρμόζεται όχι μόνο στην περίπτωση που η ευθύνη για το ατύχημα θεμελιώνεται στις γενικές διατάξεις των άρθρων 914 επ. ΑΚ, αλλά και όταν θεμελιώνεται στις διατάξεις του Ν. ΓλΝ/1911. Έτσι αν ο ζημιωθείς συνετέλεσε με δικό του πταίσμα στην επέλευση της ζημίας ή στην έκτασή της, αν με άλλα λόγια υφίσταται αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της παράβασης του καθήκοντος επιμέλειας του παθόντος και της επελθούσας ζημίας στην έκταση που αυτή επήλθε, ο δικαστής μπορεί να μην επιδικάσει αποζημίωση ή να μειώσει το ποσό της. Η δικαιολογητική βάση της διάταξης συνίσταται στην αξιολογική κρίση ότι θα ήταν αντίθετο προς την καλή πίστη να καταλογισθεί το σύνολο της ζημίας στον ζημιώσαντα τη στιγμή που ο παθών με τη δική του συμπεριφορά συνετέλεσε στην πρόκληση της ζημίας ή στην έκταση που τελικά αυτή έλαβε¹⁰¹.

Προϋποθέσεις για την εφαρμογή της ΑΚ 300 είναι δύο. Πρώτον η ύπαρξη υποχρέωσης (ευθύνης) προς αποζημίωση, καθώς αν λείπει οποιοδήποτε από τα στοιχεία που είναι απαραίτητα για τη στοιχειοθέτηση της ευθύνης, δεν οφείλεται αποζημίωση και συνεπώς δεν συντρέχει λόγος εφαρμογής του άρθρου αυτού, και δεύτερον η συμβολή του ζημιωθέντος με δικό του πταίσμα στη ζημία ή την έκτασή της.

¹⁰⁰ “Αν εκείνος που ζημιώθηκε συντέλεσε από δικό του πταίσμα στη ζημία ή την έκτασή της, το δικαστήριο μπορεί να μην επιδικάσει αποζημίωση ή να μειώσει το ποσό της. Το ίδιο ισχύει και όταν εκείνος που ζημιώθηκε παρέλειψε να αποτρέψει ή να περιορίσει τη ζημία ή δεν επέστησε την προσοχή του οφειλέτη στον κίνδυνο ασυνήθιστα μεγάλης ζημίας, τον οποίον ο οφειλέτης ούτε γνώριζε ούτε όφειλε να γνωρίζει. Η διάταξη αυτή εφαρμόζεται και για το πταίσμα των προσώπων για τα οποία ευθύνεται εκείνος που ζημιώθηκε.”

¹⁰¹ Ο.π. Σπερδόκλη Ε. 2017 σελ. 326

Όσον αφορά τη δεύτερη, ο νομοθέτης μάλλον για λόγους ιστορικούς χρησιμοποιεί τη λέξη *πταίσμα*, δεδομένου ότι δεν απαιτείται πράγματι πταίσμα με την έννοια της ΑΚ 330, αλλά αρκεί να υπάρχει στο πρόσωπο του ζημιωθέντος οποιοσδήποτε άλλος λόγος ικανός κατά τον νόμο για τη δημιουργία ευθύνης¹⁰². Συνεπώς, η διάταξη ΑΚ 300 ερμηνεύεται τελεολογικά και αποκτά περιεχόμενο ευρύτερο της ΑΚ 330. Για το λόγο αυτό, συχνά χρησιμοποιείται ο όρος συνυπευθυνότητα ή συνευθύνη του ζημιωθέντος, αντί του οικείου πταίσματος (το οποίο έχει πολύ στενότερο νόημα). Απαιτείται, επίσης, αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ της συμβολής του ζημιωθέντος και της ζημίας, ο οποίος θα κριθεί όπως και για τον ζημιώσαντα¹⁰³.

Επί της ουσίας η ΑΚ 300 είναι μηχανισμός κατανομής της ευθύνης, κατ' απόκλιση από τον γενικό μηχανισμό της αρχής «όλα ή τίποτα», αφού το δικαστήριο, ανάλογα με την αιτιώδη συμβολή του ζημιωθέντος στη ζημία, δύναται να μειώσει ή και να αποκλείσει την αποζημίωση (σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όπου διακόπτεται παντελώς ο αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ νόμιμου λόγου ευθύνης και ζημίας), την οποία αξιώνει ο ζημιωθείς από τον ζημιώσαντα. Ενίοτε, μάλιστα, είναι πιθανό, παρά την ύπαρξη συντρέχοντος πταίσματος, το δικαστήριο να επιδικάσει ολόκληρο το ποσό της αποζημίωσης. Η κατανομή, δηλαδή, θα λάβει χώρα *in concreto* από τον δικαστή, γεγονός που δείχνει την αδυναμία του νομοθέτη περί ύπαρξης μιας γενικής πρόβλεψης σε αυτήν την περίπτωση και την ανάθεση του έργου της κατανομής αυτής στο δικαστή, ο οποίος θα κρίνει βασιζόμενος σε διάφορα κριτήρια, όπως, μεταξύ άλλων, τη συναλλακτική καλή πίστη και τη βαρύτητα του πταίσματος του ζημιωθέντος¹⁰⁴.

Αναλυτικότερα όσον αφορά τη συμβολή του ζημιωθέντος στην πρόκληση του ατυχήματος και στην έκταση των αποτελεσμάτων του, αυτή μπορεί να έχει τη μορφή τόσο πράξης όσο και παράλειψης, αποτροπής ή περιορισμού της ζημίας. Συνήθως στο χώρο των αυτοκινητιστικών ατυχημάτων η συμμετοχή του παθόντος στην πρόκληση της ζημίας δύναται να συνίσταται τόσο σε θετική πράξη στην περίπτωση που ο ζημιωθείς δεν τήρησε τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας όσο και σε παράλειψη όπως η μη χρήση ζώνης ασφαλείας ή προστατευτικού κράνους ή ειδικής ενδυμασίας

¹⁰² Τέτοιοι λόγοι είναι κατ' αρχήν οι υπαίτιες πράξεις (αρχή της υποκειμενικής ευθύνης) αλλά σε εξαιρετικές περιπτώσεις αρκούν και ανυπαίτιες (αντικειμενική ευθύνη) καθώς σκοπός της είναι απλώς η κατανομή της ευθύνης Ο.π. Σταθόπουλος σελ. 691-692

¹⁰³ Ο.π. Σταθόπουλος σελ. 690-691, 696-697

¹⁰⁴ Ο.π. Κατράς Ι., σελ. 53, Μιχ. Π. Σταθόπουλος σελ. 690-692, ο.π. Σπερδόκλη Ε. σελ. 327-328, Κυπραίος Κ. σελ. 26

μοτοσυκλετιστή¹⁰⁵. Εν συνεχεία με τον όρο *οικείο πταίσμα* νοείται το πταίσμα που προήλθε από τον ίδιο τον ζημιωθέντα, συμβάλλοντας ο ίδιος στη ζημία του, το οποίο μπορεί να εκδηλωθεί είτε πριν, είτε κατά, είτε μετά τη γένεση της ζημίας, καθόσον δεν οροθετείται χρονικά από το νόμο. Αυτονόητο είναι ότι θα πρέπει να υπήρχε η φυσική ή νομική δυνατότητα αποτροπής ή περιορισμού της ζημίας αυτής από τον ζημιωθέντα, καθώς αν δεν εδύνατο με κανένα τρόπο να αποτρέψει – να αποφύγει ή να περιορίσει αυτή, τότε μιλάμε για τυχηρά γεγονότα, τα οποία κατ' αρχήν, διακόπτουν τον αιτιώδη σύνδεσμο μεταξύ της πράξης του ζημιωθέντος και του επιζήμιου αποτελέσματος, με αποτέλεσμα ο ζημιωθείς να μην συμβάλει στη ζημία και συνεπώς να αποκλείεται η όποια του ευθύνη (εξαίρεση, σαφώς, αποτελούν οι περιπτώσεις που εκ του νόμου προβλέπεται ότι ακόμη και τα τυχηρά δεν αποκλείουν την ευθύνη)¹⁰⁶.

Ο αιτιώδης σύνδεσμος ανάμεσα στη συμπεριφορά του ζημιωθέντος και την πρόκληση ή έκταση της ζημίας του, αποτελεί τόσο προϋπόθεση θεμελίωσης του συντρέχοντος πταίσματος όσο και κριτήριο για την κατανομή της ζημίας, ανάμεσα στον ζημιώσαντα και στον ζημιωθέντα (καθώς, αναλόγως της αιτιώδους συμβολής του ζημιωθέντος στο ζημιογόνο αποτέλεσμα, αντίστοιχη θα είναι και η κατανομή της ζημίας, το ύψος του ποσοστού της οποίας θα αποφασίσει το δικαστήριο, βάσει της κρίσης του και των πραγματικών περιστατικών, που θα του παρουσιαστούν). Εν προκειμένω, στις περιπτώσεις συντρέχοντος πταίσματος, η αιτιώδης αυτή συνάφεια θεωρείται πως υπάρχει όταν αφενός βάσει της θεωρίας της πρόσφορης αιτιότητας, η συμπεριφορά του ζημιωθέντος ήταν ικανή, κατά τα διδάγματα της κοινής πείρας, να επιφέρει, κατά τη συνηθισμένη πορεία των πραγμάτων, τη ζημία, οπότε και θα μπορούσε να προβλεφθεί από το μέσο συνετό άνθρωπο, και αφετέρου όταν βάσει της θεωρίας του σκοπού του κανόνα δικαίου, το προσβαλλόμενο έννομο αγαθό του ζημιωθέντος εμπίπτει στο προστατευτικό πεδίο της διατάξεως ΑΚ 300¹⁰⁷.

Από τη δικαστηριακή πρακτική μπορούν να επισημανθούν κάποιες χαρακτηριστικές περιπτώσεις συντρέχοντος πταίσματος του ζημιωθέντος:

Σύμφωνα με την υπ' αριθμ. **1595/2018**¹⁰⁸ απόφαση ο Άρειος Πάγος έκρινε ότι το ένδικο ατύχημα και ο συνεπεία τούτου θανάσιμος τραυματισμός του πεζού οφείλεται σε υπαιτιότητα (αμέλεια) τόσο του οδηγού του ΙΧΕ αυτοκινήτου σε ποσοστό

¹⁰⁵ Ο.π. Αθαν. Γ. Κρητικού, σελ. 302

¹⁰⁶ Ο.π. Κυπραίος Κ. σελ. 28

¹⁰⁷ Ο.π. Κατράς σελ. 51, Κυπραίος σελ. 29

¹⁰⁸ ΑΠ 1595/2018 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

30%, όσο και του θανάτου πεζού σε ποσοστό 70%, δηλαδή στη μη καταβολή από αυτούς της επιμέλειας και προσοχής, που ο μέσος συνετός και ευσυνείδητος οδηγός και πεζός, αντίστοιχα, θα κατέβαλαν, κάτω από τις ίδιες περιστάσεις. Συγκεκριμένα η υπαιτιότητα του οδηγού συνίσταται στο ότι δεν οδηγούσε με σύνεση και με διαρκώς τεταμένη την προσοχή του ούτε ασκούσε τον πλήρη έλεγχο του οχήματός του ούτε ρύθμιζε την ταχύτητά του, η οποία ήταν πολύ μεγαλύτερη από την επιτρεπόμενη, ώστε να ήταν σε θέση να αντιληφθεί τον εισερχόμενο στο οδόστρωμα πεζό, ο οποίος ήταν ορατός μπροστά και δεξιά του από απόσταση 30 μέτρων και έτσι να αποφύγει την παράσυρσή του είτε με τροχοπέδηση είτε με κατάλληλο αποφευκτικό ελιγμό. Η υπαιτιότητα του πεζού συνίσταται στο ότι αυτός εισήλθε, βιαστικά και απερίσκεπτα, στο οδόστρωμα της εθνικής οδού, ενώ το ζημιογόνο αυτοκίνητο τον είχε πλησιάσει σε απόσταση έξι μέτρων περίπου, και επιχείρησε να διασχίσει κάθετα το οδόστρωμα αυτής, χωρίς προηγουμένως να ελέγξει την κίνηση των επ' αυτής οχημάτων και χωρίς να βεβαιωθεί ότι δεν θα διακινδυνεύσει τη δική του σωματική ακεραιότητα, ενώ, αν κατέβαλε την απαιτούμενη στις ανάλογες περιστάσεις από τον μέσο συνετό πεζό επιμέλεια, όπως άλλωστε ήταν υποχρεωμένος¹⁰⁹, θα έβλεπε τα αναμμένα φώτα του αυτοκινήτου, δεν θα εκτιμούσε εσφαλμένα την ταχύτητα του ζημιογόνου αυτοκινήτου και δεν θα εισερχόταν στο οδόστρωμα για να το διασχίσει, αιφνιδιάζοντας τον οδηγό. Επιπρόσθετα, αυτός όφειλε να είναι ιδιαίτερα προσεκτικός, αφού, όταν επιχείρησε να διασχίσει το οδόστρωμα, ήδη είχε νυχτώσει, ο τεχνητός φωτισμός ήταν ανεπαρκής, ενώ φορούσε και σκουρόχρωμα ρούχα. Η εν λόγω απόφαση θα μπορούσαμε να πούμε ότι συνδυάζει τη θεωρία του αναγκαίου όρου με τη θεωρία της πρόσφορης αιτιότητας. Αναγκαίοι όροι που συνέβαλαν στο ζημιογόνο αποτέλεσμα είναι τόσο τα σκουρόχρωμα ρούχα, το γεγονός ότι είχε νυχτώσει και ο ανεπαρκής φωτισμός, ενώ η συμπεριφορά του ζημιωθέντος δεδομένων των συνθηκών του ατυχήματος ήταν πρόσφορη για την επέλευση της ζημίας, καθότι ακόμα και αν ο οδηγός του εν λόγω αυτοκινήτου οδηγούσε με σύνεση προσαρμόζοντας κατάλληλα ανάλογα με τις επικρατούσες συνθήκες την ταχύτητα του αυτοκινήτου, μόνη η συμπεριφορά του ζημιωθέντος είναι αντικειμενικά ικανή κατά τα διδάγματα της κοινής πείρας και σύμφωνα με τους συνήθεις κυκλοφοριακούς κινδύνους να οδηγήσει ειδικά να εντείνει την επελθούσα ζημία.

¹⁰⁹ σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 12 παρΚυπρ. 1 εδάφ. α' και 38 παρ. 4 εδάφ. ε' του Ν. [2696/1999](#)

Σύμφωνα επίσης με την υπ' αριθμ. **2672/2014** απόφαση του Εφετείου Θεσσαλονίκης, το οποίο έκρινε ότι αμφότεροι ενάγων και εναγόμενος είναι συνυπαίτιοι, αφενός μεν γιατί ο πρώτος εκινείτο με μεγάλη ταχύτητα και αφετέρου διότι ο δεύτερος παραβίασε το στοπ, στο οποίο όφειλε να σταματήσει και να ελέγξει την κυκλοφορία. Βαρύνουσα υπαιτιότητα φέρει ο εναγόμενος, ο οποίος όφειλε να σταματήσει στη σήμανση και να ελέγξει τον δρόμο, ούτως ώστε να κρίνει αν μπορεί να συνεχίσει την πορεία του ή να χορηγήσει προτεραιότητα. Το δικαστήριο απεφάνθη τα εξής: «Υπό τις προαναφερθείσες περιστάσεις αποδεικνύεται ότι το ατύχημα οφείλεται στην συντρέχουσα αμέλεια των ανωτέρω οδηγών, εκ των οποίων τον μεν ενάγοντα βαρύνει ποσοστό συνυπαιτιότητας 30%, ενώ τον εναγόμενο ποσοστό 70%»¹¹⁰. Η κρίση του δικαστηρίου ως προς την κατανομή της υπαιτιότητας είναι εύλογη, καθώς, το γεγονός ότι έβαινε με μεγάλη ταχύτητα ο ενάγων δεν θα προκαλούσε αυτό καθ' εαυτό το τροχαίο, ενώ η ξαφνική εισβολή του εναγομένου επί του οδοστρώματος αποτελεί το καθοριστικό γεγονός πρόκλησης του ατυχήματος (βέβαια, αν ο ενάγων κινούταν με μικρότερη ταχύτητα ενδεχομένως να είχε αποφύγει το ατύχημα ή έστω θα είχε περιορίσει τη ζημία)¹¹¹. Αμφότερες δηλαδή οι πράξεις ενάγοντος και εναγομένου θα μπορούσαν και αυτόνομα η μία από την άλλη να προκαλέσουν αν όχι την ίδια παρεμφερή ζημία, για αυτό και το Δικαστήριο στην κρίση του μιλά για συνυπαιτιότητα των οδηγών.

Όσον αφορά τη χρήση προστατευτικού κράνους και τη θεμελίωση συντρέχοντος πταίσματος του ζημιωθέντος, σύμφωνα με την υπ' αριθμ. **ΑΠ 1588/2014**¹¹² «*επί συγκρούσεως αυτοκινήτου και μοτοσυκλέτας, η παράλειψη χρήσεως προστατευτικού κράνους του θανατωθέντος ή τραυματισθέντος οδηγού της μοτοσυκλέτας, που επιβάλλεται από το νόμο (άρθρο 16 παρ. του ΚΟΚ), λαμβάνεται υπόψη και θεμελιώνει συντρέχον πταίσμα του, εφόσον συνδέεται αιτιωδώς με τις επελθούσες σωματικές*

¹¹⁰ Ο.π. Κυπραίος σελ. 35

¹¹¹ Ομοίως, στην απόφαση **7/2014 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ**, το Εφετείο Λαρίσης έκρινε ότι αποκλειστικά υπαίτιος για το τροχαίο ατύχημα ήταν ο εναγόμενος και ουδεμία ευθύνη περί τούτου φέρει ο ενάγοντας, απορρίπτοντας έτσι, την ένσταση συντρέχοντος πταίσματος του εναγομένου. Συγκεκριμένα, μολονότι στην πορεία της πρώτης ενάγουσας ήταν τοποθετημένη πινακίδα P-2 (STOP), η πρώτη ενάγουσα δεν συντέλεσε καθόλου στην πρόκληση του επίδικου ατυχήματος, διότι, πριν εισέλθει στον ανωτέρω οδικό κόμβο, έλεγξε την κυκλοφορία των οχημάτων επί της εθνικής οδού και διαπίστωσε ότι ορισμένα οχήματα είχαν ήδη ακινητοποιηθεί μπροστά στο φωτεινό σηματοδότη που ήταν τοποθετημένος στην πορεία του πρώτου εναγομένου. Αντίθετα, ο πρώτος εναγόμενος παραβίασε το φωτεινό σηματοδότη με αποτέλεσμα να συγκρουστεί με την ενάγουσα. Συνεπώς, εύλογο είναι να κριθεί εκ του δικαστηρίου ως πλήρως υπαίτιος για το επίδικο τροχαίο ατύχημα, καθότι μόνο η συμπεριφορά του πρώτου εναγομένου ήταν αναγκαία ικανή και πρόσφορη να οδηγήσει στη συγκεκριμένη ζημία.

¹¹² ΑΠ 1588/2014 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

κακώσεις. Αν από το είδος και τον τρόπο επέλευσης των σωματικών κακώσεων του θανόντος ή τραυματισθέντος, η χρήση του προστατευτικού κράνους δεν ήταν ικανή να αποτρέψει το αποτέλεσμα του θανάτου ή του τραυματισμού, τότε λείπει η αναγκαίως απαιτούμενη αιτιώδης συνάφεια και η παράλειψη της χρήσεως του κράνους, δεν μπορεί να θεμελιώσει συνυπαιτιότητά του». Σύμφωνα μάλιστα με την πιο πρόσφατη **448/2018**¹¹³ απόφαση του ΑΠ, η οποία μνημονεύει ρητά την ως άνω απόφαση του ίδιου Δικαστηρίου, αποδίδεται ευθύνη σε ποσοστό 30% στον θανόντα για τον τραυματισμό του, ο οποίος πιθανόν να αποφεύγετο ή να περιοριζόταν η έκταση του, αν φορούσε κράνος.

Αντίθετα σύμφωνα με την υπ' αριθμ. **ΑΠ 51/2018**¹¹⁴ κρίθηκε η έλλειψη συντρέχοντος πταίσματος της θανούσας συνεπιβάτιδας, καθότι το γεγονός ότι δε φορούσε κράνος δε συνδέεται αιτιωδώς με τον θάνατό της. Συγκεκριμένα κρίθηκε πως η αυξημένη για τις περιστάσεις ταχύτητα που είχε αναπτύξει ο εναγόμενος μοτοσικλετιστής, στη μοτοσικλέτα του οποίου επέβαινε η θανούσα, και η μετέπειτα εκτροπή της μοτοσικλέτας, αποτέλεσαν τα αποκλειστικά αίτια του θανάτου της καθότι η θανούσα υπέστη σωματικές βλάβες όχι μόνο στο κεφάλι αλλά και στον θώρακα και στην κοιλιακή χώρα, οι οποίες δεν ήταν δυνατό να αποτραπούν ακόμα και με τη χρήση κράνους¹¹⁵.

¹¹³ ΑΠ 448/2018 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ - Στη συγκεκριμένη περίπτωση ο εναγόμενος - ενάγων οδηγός, κινούμενος με αυξημένη ταχύτητα και πάνω από το επιτρεπόμενο για κατοικημένη περιοχή όριο ταχύτητας επιχείρησε προσπέραση στην προπορευόμενη μοτοσικλέτα επί της οποίας επέβαιναν η οδηγός της και ένας ακόμη επιβάτης. Η πιο πάνω οδηγός κινείτο στο άκρο δεξιό τμήμα της αυτής εθνικής οδού με μικρή ταχύτητα και με κατεύθυνση ομόρροπη με αυτή του οδηγού του αυτοκινήτου. Ενώ ο οδηγός αποφάσισε να προσπεράσει εξ αριστερών την προπορευόμενη αυτού δίκυκλη μοτοσικλέτα η οδηγός της τελευταίας άρχισε σταδιακά να κατευθύνεται προς τα αριστερά του οδοστρώματος πλησιάζοντας το κέντρο της οδού επί της οποίας κινείτο, εγκαταλείποντας το άκρο δεξιό τμήμα της πορείας της, με αποτέλεσμα με την κίνησή της αυτή να αιφνιδιάσει τον οδηγό του αυτοκινήτου ο οποίος επιχειρούσε τη συγκεκριμένη στιγμή να την προσπεράσει, με αποτέλεσμα ο τελευταίος να επιπέσει με το εμπρόσθιο δεξιό τμήμα του αυτοκινήτου του στην οπίσθια αριστερή πλευρά της δίκυκλης μοτοσικλέτας. Αποτέλεσμα της σύγκρουσης ήταν ο τραυματισμός των επιβατών της δίκυκλης μοτοσικλέτας, που επέφερε το θάνατο του συνεπιβάτη Συνυπεύθυνοι-συνυπαίτιοι για την πρόκληση του ένδικου θανατηφόρου αυτοκινητικού ατυχήματος κρίθηκαν οι παραπάνω οδηγοί των οχημάτων, οι οποίοι από αμέλεια περί την οδήγηση και έλλειψη της προσοχής, που όφειλαν να καταβάλουν ως μέσοι συνετοί οδηγοί (άρθρο 330 του ΑΚ) με βάση τους νομικούς κανόνες, την κοινή πείρα και τις συνθήκες που επικρατούσαν, δεν προείδαν το ζημιογόνο αποτέλεσμα και δεν κατέβαλαν την απαιτούμενη επιμέλεια για την αποτροπή του εν λόγω θανατηφόρου ατυχήματος. Εν προκειμένω στον θάνατο του συνεπιβάτη προφανώς οδήγησε η ανωτέρω αμελής συμπεριφορά των οδηγών, η οποία προκάλεσε τη σύγκρουση των οχημάτων, όμως είναι πασιφανές πως η παράλειψη των κράνους συνδέεται αιτιωδώς με τον θάνατό του, διότι στην περίπτωση που το φορούσε, η πρόσκρουση προφανώς δε θα είχε αποφευχθεί, όμως πιθανόν να μην είχε επέλθει ο θάνατός του.

¹¹⁴ ΕπΣυγκΔ 2018 σελ 218

¹¹⁵ Ομοίως ΑΠ 1741/2011 ΕπΣυγκΔ 2011 σελ. 345, ΑΠ 959/2015 ΕπΣυγκΔ 2015 ΣΕΛ. 500

Μια απόφαση που παρουσιάζει ενδιαφέρον διότι κρίνει τον αιτιώδη σύνδεσμο αναφορικά με τις παραβάσεις του ΚΟΚ, με τυχαία περιστατικά και με τυχόν ύπαρξη συνυπαιτιότητας του ζημιωθέντος είναι η υπ' αριθμ. η υπ' αριθμ. **809/2017 ΑΠ**¹¹⁶ απόφαση, επί σύγκρουσης αντίρροπα κινούμενων αυτοκινήτων, στην οποία κρίθηκε πως η πρόκληση του επίδικου τροχαίου ατυχήματος και οι εντεύθεν τραγικές συνέπειές του, ήτοι ο θάνατος του οδηγού και της επιβάτιδας του «υπαίτιου» αυτοκινήτου, οφείλεται σε αποκλειστική υπαιτιότητα (μη συνειδητή αμέλεια) του θανόντος οδηγού, καθότι αντίθετα με όσα επιβάλλουν οι ουσιώδεις κανόνες της ασφαλούς οδήγησης που ορίζουν οι διατάξεις των άρθρων 12 παρ. 1, 16 παρ. 4, 19 παρ. 1, 2 και 3 και 20 παρ. 2, 6 και 7 του ΚΟΚ, δεν οδηγούσε προσεκτικά και με σύνεση, δεν μείωσε την ταχύτητα του αυτοκινήτου υπό τις περιστάσεις (οδήγηση τη νύκτα χωρίς επαρκή τεχνικό φωτισμό, με περιορισμό εξ αυτού του λόγου της ορατότητας), έτσι ώστε να είναι σε θέση να εκτελεί, κάθε στιγμή, τους αναγκαίους χειρισμούς και να μπορεί ακόμη και να διακόψει την πορεία του οχήματός του. Το κυριότερο ήταν ότι ο θανών οδηγός, κατά τη στιγμή του ατυχήματος, επιδιόταν σε ερωτικές περιπτώξεις με τη συνοδηγό του με άμεση συνέπεια να απολέσει τον έλεγχο του οχήματός του, που εκτράπηκε από την κανονική πορεία του και να εισέλθει στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας, όπου έβαινε κανονικά το έτερο όχημα, με το οποίο και συγκρούστηκε. Από την άλλη το Δικαστήριο δε δέχτηκε συνυπαιτιότητα του οδηγού του έτερου αυτοκινήτου, καθώς εκείνος εκινείτο με την επιτρεπόμενη ταχύτητα στο ρεύμα πορείας του, ενώ όση επιμέλεια και να επιδείκνυε δεν θα μπορούσε να προβλέψει και να αποφύγει τη σύγκρουση καθώς δεν προλάβαινε να πραγματοποιήσει τον οποιοδήποτε αποφευκτικό ελιγμό αφού η απόσταση που τους χώριζε ήταν σημαντικά μικρότερη από την απόσταση που απαιτείτο για την ακινητοποίηση του αυτοκινήτου του, ανεξάρτητα και πέρα του ότι αιφνιδιάστηκε από την κατά την τόσο ξαφνική, απρόσμενη και παράνομη κίνηση του «υπαίτιου» αυτοκινήτου. Το Δικαστήριο δέχτηκε πως το γεγονός ότι ο οδηγός του έτερου αυτοκινήτου δεν οδηγούσε το παραπάνω όχημα πλησίον του δεξιού άκρου του οδοστρώματος του ρεύματος πορείας που ακολουθούσε, όπως ορίζει το άρθρο 16 παρ. 1 του ΚΟΚ, δεν μπορεί να θεμελιώσει, αυτοτελώς, την οποιαδήποτε συνυπαιτιότητά του στην πρόκληση του ατυχήματος γιατί η εκ μέρους του παράβαση της προρρηθείσας διάταξης του ΚΟΚ είναι γεγονός που, αυτό καθαυτό, δεν είναι ικανό κατά τη συνηθισμένη πορεία των πραγμάτων, να συντελέσει στην επέλευση της ένδικης

¹¹⁶ 809/2017 ΑΠ ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

σύγκρουσης των δύο εμπλεκομένων οχημάτων. Επίσης κρίθηκε πως η ποσότητα αλκοόλ που βρέθηκε στο αίμα του οδηγού του έτερου αυτοκινήτου δεν συνδέεται αιτιωδώς με την σύγκρουση και τον επερχόμενο θάνατο οδηγού και επιβάτιδος, καθώς δεν αποδείχθηκε ότι η επίμαχη ποσότητα αλκοόλης επέδρασε στην πρόκληση του ατυχήματος, επηρεάζοντας δυσμενώς τον τρόπο οδήγησής του. Όμως αυτό το οποίο επέδρασε στην επελθούσα ζημία ήταν το γεγονός ότι οι δύο θανόντες δε φορούσαν ζώνες ασφαλείας, οι οποίες σε συνδυασμό με τους αερόσακους που άνοιξαν πιθανόν να είχαν περιορίσει την έκταση της ζημίας, ήτοι να είχε αποφευχθεί ο θάνατός τους¹¹⁷. Η εν λόγω απόφαση παρουσιάζει ενδιαφέρον τόσο από την πλευρά της υπαιτιότητας, καθότι βλέπουμε ότι εξειδικεύει τα χαρακτηριστικά και το είδος της αμέλειας του συγκεκριμένου οδηγού σύμφωνα με τα γνωστά κριτήρια του 914 ΑΚ, όσο και από την πλευρά του αιτιώδους συνδέσμου, καθότι εξετάζονται διάφοροι παράγοντες της αιτιότητας. Αρχικά το Δικαστήριο χρησιμοποιεί τη θεωρία της πρόσφορης αιτιότητας εφόσον εξηγεί πως καθοριστική για την επέλευση της ζημίας ήταν η αμελής συμπεριφορά του θανόντος οδηγού, καθώς αυτή και μόνο θα μπορούσε σύμφωνα με τα διδάγματα της κοινής πείρας να οδηγήσει στο εν λόγω αποτέλεσμα και τη συγκεκριμένη ζημία, συνεκτιμά όμως και τις συνθήκες του ατυχήματος, ήτοι το γεγονός ότι ήταν νύχτα με ανεπαρκή φωτισμό, ότι ο θανών οδηγός είχε υπερβεί το όριο ταχύτητας με αποτέλεσμα λόγω της μικρής απόστασης που χώριζε τα δύο οχήματα, ο οδηγός του έτερου αυτοκινήτου να μην προλάβει να προβεί σε οποιοδήποτε ελιγμό, καθώς επίσης και το γεγονός ότι οι θανόντες δε φορούσαν ζώνη. Οι επιμέρους δηλαδή αυτοί όροι επηρεάζουν την αιτιώδη διαδρομή διότι ενισχύουν την επέλευση της ζημίας, μόνοι τους όμως δίχως την αμελή συμπεριφορά του ζημιώσαντος δεν θα είχαν επιφέρει τον θάνατο. Συνεπώς ορθότερα το Δικαστήριο έκρινε σύμφωνα με την αρχή του ισοδυνάμου των όρων συνδυαζόμενη με την αρχή της πρόσφορης αιτίας, ώστε να αναδείξει τον πλέον βαρύνοντα για την επέλευση τη ζημίας όρο.

ii) Αυτοδιακινδύνευση ή ενέργεια ιδίω κινδύνω

¹¹⁷ Η απόφαση αναφέρει χαρακτηριστικά πως «διάφορες έρευνες (...) απέδειξαν, ο αερόσακος, συνδυαζόμενος με την αντίστοιχη ζώνη ασφαλείας, μειώνει κατά 31% τις πιθανότητες θανάτου του οδηγού σε μετωπικές συγκρούσεις και κατά 32% του συνοδηγού, ενώ, παράλληλα, αυξάνει κατά 75% την αποτελεσματικότητα στην πρόληψη των τραυματισμών κεφαλής και κατά 66% των κακώσεων του θώρακα, αντίστοιχα».

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι περιπτώσεις μεταφοράς επιβάτη με αυτοκίνητο χωρίς αντάλλαγμα από καθαρή φιλοφρόνηση. Μία τέτοια μεταφορά γίνεται προς αποκλειστικό συμφέρον του μεταφερόμενου προσώπου χωρίς με αυτήν ο μεταφέρων να επιδιώκει την ικανοποίηση ιδίων συμφερόντων. Στα πλαίσια του ταξιδιού από φιλοφρόνηση εμφανίζεται η περίπτωση της καλούμενης *αυτοδιακινδυνεύσεως ή ενέργειας ιδίω κινδύνω*. Με τη χαρακτηριστική αυτή έκφραση έχει επικρατήσει να αποδίδονται περιπτώσεις κατά τις οποίες ένα πρόσωπο επιβιβάζεται σε αυτοκίνητο, ο οδηγός του οποίου δεν είναι ικανός για οδήγηση είτε επειδή στερείται την άδεια ικανότητας οδήγησης είτε γιατί τελεί σε κατάσταση μέθης είτε γιατί τελεί σε κατάσταση υπερκόπωσης ή διότι το αυτοκίνητο παρουσιάζει κάποιο ελάττωμα. Οι περιπτώσεις αυτές κατά την ορθότερη άποψη πρέπει να αντιμετωπίζονται υπό την οπτική του συντρέχοντος πταίσματος και όχι της σιωπηρής συμφωνίας περί αποκλεισμού της ευθύνης και της συναινέσεως του παθόντος σε προξένηση βλάβης που αίρει τον χαρακτήρα της πράξεως. Ο επιβάτης του οχήματος που εμπιστεύτηκε τη μεταφορά του από έναν τέτοιο οδηγό και είτε τραυματίζεται είτε θανατώνεται κατά το εν λόγω ατύχημα βαρύνεται με συντρέχον πταίσμα αν γνώριζε ή βάσει των περιστάσεων μπορούσε να γνωρίζει τη μειωμένη ικανότητα του οδηγού συνεπεία των ως άνω καταστάσεων. Η συμμετοχή του επιβάτη σε ένα τέτοιο ταξίδι αποτελεί από την πλευρά της ένα (επιπλέον) αίτιο είτε για την πρόκληση του ιδίου του ατυχήματος είτε για την έκταση των ζημιών του επιβάτη αν το ατύχημα οφείλεται σε άλλη αιτία, διότι αν ο επιβάτης δεδομένης της κατάστασης του οδηγού δεν επιβιβαζόταν στο όχημά του πιθανότατα να μην είχε υποστεί καθόλου ή τουλάχιστον τις ίδιες ζημίες με αυτές που τελικά υπέστη. Σημειωτέον ότι το ατύχημα πρέπει να οφείλεται σε μία από τις παραπάνω καταστάσεις, να υπάρχει δηλαδή αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της μέθης ή της έλλειψης άδειας ικανότητας του οδηγού και του ατυχήματος, διαφορετικά η ένσταση συντρέχοντος πταίσματος δεν ευδοκιμεί¹¹⁸.

Αξίζει να επισημανθεί πως κατ' αρθ. 12 ν. Γ3Ν/1911, ο κάτοχος του αυτοκινήτου δεν υπέχει ευθύνη από διακινδύνευση απέναντι στον επιβάτη, ο οποίος δέχτηκε να μεταφερθεί με αυτοκίνητο. Δικαιολογητική βάση της ρύθμισης αυτής, είναι η σκέψη ότι ο μέσος επιβάτης γνωρίζει τους συνήθεις κινδύνους ενός αυτοκινήτου και επομένως εναπόκειται στην κρίση του αν θα συμμετέχει σ' ένα ταξίδι ή όχι. Η ρύθμιση όμως ακριβώς αναφέρεται στους τυπικούς και συνήθεις κινδύνους που ενυπάρχουν στο

¹¹⁸ Ο.π. Αθην. Γ. Κρητικού, σελ. 319-323

αυτοκίνητο, στους γενικούς κινδύνους από τη λειτουργία του. Εφόσον ο κίνδυνος από το αυτοκίνητο εμφανίζεται αυξημένος για άλλους λόγους (πχ. μέθη του οδηγού, έλλειψη άδειας οδήγησης, μη πρόσδεση με ζώνες ασφαλείας), και ο επιβάτης το γνώριζε και το απεδέχθη, ενεργεί επί ιδίω κινδύνω, καθώς προβλέπει και αποδέχεται το ενδεχόμενο ατυχήματος και το γεγονός αυτό θα πρέπει να ληφθεί υπόψη κατ' άρθρο 300 ΑΚ κατά την επιδίκαση της αποζημίωσης¹¹⁹.

Σύμφωνα με την υπ' αριθμ. **145/2012 ΕΦ ΛΑΡ**¹²⁰ απόφαση, κρίθηκε πως ο θανών είναι συνυπαίτιος για το θανάσιμο τραυματισμό του, διότι δέχθηκε να επιβιβαστεί στο αυτοκίνητο που οδηγούσε ο, αν και γνώριζε ότι είχε καταναλώσει αλκοόλ. Αυτό το γνώριζε ο θανών, διότι λίγο πριν την επιβίβαση του στο ζημιογόνο αυτοκίνητο διασκεδάσαν μαζί με τον υπαίτιο οδηγό καταναλώνοντας οινοπνευματώδη ποτά. Μάλιστα ήταν και ο ίδιος ο θανών σε κατάσταση μέθης, διότι όλο το βράδυ διασκεδάσε την επιτυχία του για το διορισμό του.... Η δική του μέθη όμως δεν ήταν μεγάλη και δεν τον εμπόδιζε να διαπιστώσει την κατάσταση του οδηγού. Παρά ταύτα, δέχθηκε και επιβιβάσθηκε στο αυτοκίνητο αυτού, συντελώντας και ο ίδιος, στο θάνατο του. Η συμπεριφορά του αυτή αποτελεί αναγκαίο όρο επέλευσης της ζημίας, διότι πέραν της μέθης του οδηγού, αν ο επιβιβασθείς δεν εμπιστευόταν τη μεταφορά του στο συγκεκριμένο οδηγό, η ζημία που τελικά υπέστη δε θα είχε προκληθεί σε αυτόν. Συνεπώς η απόφασή του αυτή ήταν αναγκαία και πρόσφορη κατά τα διδάγματα της λογικής και της κοινής πείρας να οδηγήσει στον θανάσιμο τραυματισμό του, διότι αν ο θανών δεν αποφάσιζε να επιβιβασθεί σε αυτοκίνητο μεθυσμένου οδηγού, ο θάνατός του σε καμία περίπτωση δε θα είχε επέλθει.

Το πρόβλημα παρουσιάζεται όταν ο επιβάτης δεν είναι σε θέση να διαπιστώσει την προς ασφαλή οδήγηση ικανότητα του οδηγού, επειδή και ο ίδιος έχει κάνει ανάλωση οινοπνευματώδους ποτού ή ναρκωτικών ουσιών. Κατά την ορθότερη, σύμφωνα με τον Αθ. Κρητικό, άποψη και εν προκειμένω λειτουργεί η ΑΚ 300, όπως έκρινε και ο Άρειος Πάγος στην υπ' αριθμ. **583/2014** απόφασή του, κατά την οποία κρίθηκε εσφαλμένη η μη υπαγωγή από το Εφετείο των πραγματικών περιστατικών στη διάταξη του άρθρου 300ΑΚ¹²¹. Αντιθέτως έκρινε η υπ' αριθμ. **ΑΠ 32/2014** και η υπ'

¹¹⁹ Διπλωματική εργασία της Ευθυμίας Νικ. Κοφινά (2007) Οι λόγοι απαλλαγής του υπευθύνου στην ευθύνη εξ αυτοκινήτων σελ. 102

¹²⁰ ΕφΛαρ 145/2012 ΔΙΚΟΓΡΑΦΙΑ 321/2012. ΕφΛαρ 417/2012 ΔΙΚΟΓΡΑΦΙΑ 2013, 30. Στην ίδια κρίση κατέληξε και η υπ' αριθμ. ΜΠρΘες7984/2013 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

¹²¹ ΑΠ 583/2014 ΕπΣυγκΔ 2014, 95 - το Εφετείο, με την προσβαλλόμενη απόφαση δέχθηκε τ' ακόλουθα αναφορικά με την προβληθείσα ένσταση συντρέχοντος πταίσματος από το άρθρο 300 ΑΚ του

αριθμ. ΜΠρΧαλκ 54/2011¹²², πράγμα που οδηγεί στο αποτέλεσμα να επωφελείται ένας τέτοιος επιβάτης, ο οποίος από δική του υπαιτιότητα κατά κανόνα είχε περιέλθει σε αδυναμία να διαπιστώσει την οδηγική ικανότητα του οδηγού.

Όσον αφορά την άδεια ικανότητας οδήγησης, η γνώση ότι ο οδηγός στερείται τέτοιας άδειας είναι ουσιώδες στοιχείο για τη θεμελίωση συντρέχουσας υπαιτιότητάς του¹²³, περαιτέρω όμως μόνη η επιβίβαση του θανατωθέντος συνεπιβάτη σε μοτοσικλέτα εν γνώσει της έλλειψης άδειας ικανότητας οδήγησης του οδηγού δεν αρκεί για τη θεμελίωση αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ της επιβίβασης και του τραυματισμού αν η αποκλειστική υπαιτιότητα για το ατύχημα βαρύνει τον οδηγό του άλλου εμπλακέντος αυτοκινήτου¹²⁴.

iii) Αποκλειστική υπαιτιότητα θύματος

Η αυστηρή άνευ υπαιτιότητας ευθύνη που καθιερώνει ο ν. ΓλΝ/1911 για τον οδηγό και τα άλλα αντικειμενικώς ενεχόμενα πρόσωπα, ήτοι τον κάτοχο και τον

θανατηφόρα τραυματισθέντος στην πρόκληση του εκ του ατυχήματος θανάτου του. "..... δεν αποδείχθηκε από κανένα αποδεικτικό στοιχείο ότι ο θανάτων, ο οποίος προφανώς συνδιασκέδασε με τον πρώτο εναγόμενο, προτού επιβιβασθούν στο ανωτέρω όχημα, καταναλώνοντας μαζί του οινόπνευματώδη ποτά, αφού, όπως διαπιστώθηκε ακολούθως κατά τη γενόμενη αιμοληψία και εξέταση της ληφθείσας ποσότητας αίματός του ανιχνεύθηκε σ' αυτό οινόπνευμα σε συγκέντρωση 2,04 γραμμάρια ανά λίτρο αίματος, εμπιστεύθηκε τη μεταφορά του με το ανωτέρω όχημα και με οδηγό αυτού τον πρώτο εναγόμενο, γνωρίζοντας ή δυνάμενος να γνωρίζει τη μειωμένη ικανότητα του εν λόγω εναγομένου για οδήγηση συνεπεία της μέθης του, αφού άλλωστε και ο ίδιος μετέπειτα θανάτων, με βάση τα διδάγματα της κοινής πείρας, ένεκα της προηγηθείσας κατανάλωσης εκ μέρους του οινόπνευματος, είναι βέβαιο ότι δεν ήταν σε θέση να αντιληφθεί τούτο. Επομένως, ο ισχυρισμός της δεύτερης εναγομένης που υποστηρίζει αντιθέτως ότι υπήρξε συντρέχον πταίσμα του θανόντος για την παραπάνω αιτία είναι απορριπτός". Ο Άρειος Πάγος έκρινε πως με βάση τις παραδοχές αυτές, το Εφετείο, εσφαλμένα δεν υπήγαγε τα αποδεχθέντα ως ανωτέρω πραγματικά περιστατικά στη διάταξη του άρθρου 300ΑΚ και απέρριψε ως αβάσιμη κατ' ουσία την προταθείσα από την αναιρεσείουσα στην κατ' έφεση δίκη κατ' άρθρο 527 ΚΠολΔ ένσταση συντρέχοντος πταίσματος του αποβιώσαντος Χ. Μ. στον επελθόντα συνεπεία του ατυχήματος θανατηφόρο τραυματισμό του καθ' όσον ευρισκόμενος και ο ίδιος υπό την επίδραση οινόπνευματος, δέχθηκε να αυτοδιακινδυνεύσει, επιβιβαζόμενος του ζημιογόνου αυτοκινήτου καίτοι γνώριζε ότι ο οδηγός αυτού Ν. Δ., τελούσε υπό την επίδραση οινόπνευματος ως συνδιασκεδάζων μετ' αυτού και δεν είχε ως εκ τούτου την απαιτούμενη σωματική και διανοητική ικανότητα για να οδηγεί.

¹²² ΜΠρΧαλκ 54/2011 ΕπΣυγκΔ 2012, 340

¹²³ ΜΕΦΑ0805/2018 ΕπΣυγκΔ 2018, 94

¹²⁴ ΜΠρΑθ 2701/2014 ΕπΣυγκΔ 2016, 546 στην περίπτωση αυτή συνέβη σύγκρουση μοτοσικλέτας και ΙΧ αυτοκινήτου. Κρίθηκε ότι ο οδηγός της μοτοσικλέτας αν και δε διέθετε άδεια ικανότητας οδήγησης, δε συνδέεται αιτιωδώς με την πρόκληση του ενδίκου συμβάντος καθόσον η αμελής συμπεριφορά του οδηγού του ζημιογόνου οχήματος, ήτοι η αιφνίδια είσοδος του στο ρεύμα πορείας της μοτοσικλέτας θα προκαλούσε σε κάθε περίπτωση τη σύγκρουση ακόμη κι αν ο μοτοσικλετιστής διέθετε άδεια ικανότητας οδήγησης. Περαιτέρω ούτε η επιβίβαση του συνεπιβάτη, ενώ γνώριζε την έλλειψη άδειας ικανότητας οδήγησης συνδέεται αιτιωδώς με την επελθούσα ζημία, εφόσον προκύπτει λόγω της σφοδρότητας της σύγκρουσης πως ακόμα και αν υπήρχε η εν λόγω άδεια οδήγησης, η πρόσκρουση και πάλι θα συνέβαινε λόγω της συμπεριφοράς του έτερου οδηγού.

ιδιοκτήτη, δε σημαίνει ότι οι πεζοί (π.χ.) έχουν το δικαίωμα να μην καταβάλουν την επιβαλλόμενη προσοχή για την αποφυγή πρόκλησης ατυχήματος, για αυτό και στο άρθρο 5 του νόμου αυτού καθιερώνεται δεύτερος λόγος απαλλαγής από την ευθύνη, ο οποίος συνίσταται στην αποκλειστική υπαιτιότητα του θύματος. Ο λόγος καθιέρωσης της εν λόγω απαλλαγής είναι αυτονόητος, καθώς θα ήταν ανεπιεικές και αντίθετο προς το αίσθημα κοινού δικαίου να αποτελεί πηγή πλουτισμού του ζημιωθέντα το ίδιον πταίσμα. Δεν αρκεί η συντρέχουσα υπαιτιότητα του θύματος, αντιθέτως για να έχει ο ισχυρισμός του εναγόμενου απαλλακτικό αποτέλεσμα θα πρέπει να αναφέρεται αποκλειστικά στην υπαιτιότητα του ίδιου του θύματος.

Η υπαιτιότητα ως προς τα στοιχεία της κρίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του κοινού δικαίου¹²⁵. Τα υπόχρεα κατά τον νόμο πρόσωπα πρέπει να αποδείξουν τη συμπεριφορά του παθόντα, η οποία να συνιστά πταίσμα αποκλειστικό το οποίο βέβαια τελεί σε αιτιώδη σύνδεσμο αφενός με τη ζημία και αφετέρου με το προκαλούμενο ατύχημα¹²⁶.

Χαρακτηριστική περίπτωση αποκλειστικής υπαιτιότητας του θύματος αποτελεί η κρίση του ΑΠ στην υπ' αριθμ. **1402/2011**¹²⁷ απόφασή του, κατά την οποία η αποκλειστική ευθύνη του θανόντος συνίσταται στο γεγονός ότι εκείνος προσπάθησε να διασχίσει ανελέγκτως το οδόστρωμα της οδού χωρίς προηγουμένως να ελέγξει την κίνηση των εξ αριστερών του κινουμένων οχημάτων, εκτός διαβάσεων πεζών, προερχόμενος μάλιστα από σημείο της Εθνικής οδού το οποίο εκάλυπτετο από τον όγκο του φορτηγού αυτοκινήτου του. Αντιθέτως τον εναγόμενο οδηγό του ζημιογόνου αυτοκινήτου δεν βαρύνει καμία υπαιτιότητα, καθότι εκείνος εκινείτο με κανονική ταχύτητα, δεν αντιλήφθηκε καθόλου την παρουσία του θανόντος πριν από το ατύχημα αλλά το πρώτον αντιλήφθηκε το ατύχημα όταν, άκουσε αιφνιδίως ένα χτύπημα στη δεξιά πλευρά του αυτοκινήτου του, το οποίο προδήλως προήρχετο από την πρόσκρουση σ' αυτό του πεζού, ο οποίος εκείνη τη στιγμή επιχειρούσε ανελέγκτως να διασχίσει καθέτως το οδόστρωμα και η παρουσία του φορτηγού αυτοκινήτου επί της Εθνικής οδού, στην οποία (Εθνική οδό) κατά το κρίσιμο τμήμα, της μόνο αυτοκίνητα συνήθως κινούνται, του περιόριζε την ορατότητα και δεν είχε κανένα λόγο να

¹²⁵ Η υπαιτιότητα προϋποθέτει ικανότητα για καταλογοισμό (915,916). Συνεπώς τέτοια ικανότητα δεν έχει αυτός που δεν συμπλήρωσε ακόμη το 10^ο έτος της ηλικίας του [ΑΠ204/2016 ΧρΙΔ 2016, 358, ΑΠ 205/2016 ΕπΣυγκΔ 2016, 80, ΕφΠειρ76/2016 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ]

¹²⁶ Ο.π. Αθαν. Γ. Κρητικού, σελ. 216-217, Βλ. Ζαφειρία Γ. Δημοπούλου, σελ.312-315

¹²⁷ 1402/2011 ΑΠ ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

υπολογίσει ότι εκκινώντας πεζός από το φορτηγό αυτοκίνητο θα ανήρχετο στο κράσπεδο και από εκεί λαμβανομένης υπόψη και της ώρας, του ατυχήματος θα προσπαθούσε να διασχίσει καθέτως το οδόστρωμα για να περαιωθεί στην απέναντι πλευρά της οδού. Συνεπώς μόνη η συμπεριφορά του θανόντος συνδέεται αιτιωδώς με την επέλευση της ζημίας του, ήτοι του θανάτου του, καθώς η κάθετη και δίχως τον απαραίτητο έλεγχο διέλευση ενός πολυσύχναστου δρόμου, στον οποίο δε διέρχονται πεζοί, για αυτό άλλωστε δε διαθέτει και σχετική διάβαση πεζών, από σημείο μάλιστα με περιορισμένη ορατότητα είναι αναμενόμενο από έναν μέσο άνθρωπο αλλά και σύμφωνα με τα διδάγματα της κοινής πείρας να οδηγήσει σε θανατηφόρο τροχαίο ατύχημα, τη στιγμή μάλιστα που ο οδηγός δεν προβαίνει σε καμία παράνομη συμπεριφορά ενώ δε θα μπορούσε ο οδηγός να αναμένει κάτω από τις συγκεκριμένες συνθήκες ότι θα επερχόταν ο θάνατος ενός πεζού.

Σύμφωνα επίσης με την υπ' αριθμ. **1982/2015 ΜΠΡ ΘΕΣΣΑΛ** κρίθηκε αποκλειστική υπαιτιότητα του θανόντος πεζού, ο οποίος επιχείρησε να διασχίσει κεντρική οδό από σημείο εκτός διαβάσεων πεζών και μάλιστα στο μέσον της διασταύρωσης των οδών, παρόλο που πλησίον του υπήρχαν και διαβάσεις και σηματοδότες για τους πεζούς απ' όπου θα μπορούσε να διασχίσει το οδόστρωμα με απόλυτη ασφάλεια, και χωρίς να ελέγξει αν μπορεί να το πράξει με ασφάλεια τόσο δική του όσο και των κινούμενων οχημάτων επί του οδοστρώματος. Αντιθέτως ουδεμία υπαιτιότητα (αμέλεια) αναγνωρίστηκε στο πρόσωπο του οδηγού του ΙΧΕ αυτοκινήτου, δεδομένου ότι ούτε η ταχύτητα του οχήματος του υπερέβαινε το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο, ούτε οδηγούσε χωρίς σύνεση και προσοχή, ούτε είχε το χρόνο να αντιδράσει με αποτελεσματικό αποφευκτικό ελιγμό, δεδομένου ότι ο πεζός βρέθηκε στο οδόστρωμα τελείως ξαφνικά και σε μικρή απόσταση από το αυτοκίνητο του, στο μέσον της διασταύρωσης των ανωτέρω οδών, ώστε αυτός να μην έχει τα χρονικά όρια αποτελεσματικής αντίδρασης που απαιτούνται για το μέσο συνετό οδηγό, δεν μπορούσε δε εύλογα να αναμένει την κίνηση του πεζού να διασχίσει το οδόστρωμα της λεωφόρου σε απόσταση 14 μέτρων πριν την γι' αυτό προοριζόμενη διάβαση, και τους φωτεινούς σηματοδότες, ενώ μόλις τον αντιλήφθηκε, δεν μπόρεσε να κάνει κάποιο αποφευκτικό ελιγμό. Προκύπτει λοιπόν ότι μόνη η αμελής συμπεριφορά του πεζού οδήγησε αιτιωδώς στον θάνατό του, καθώς ο τρόπος με τον οποίο αποφάσισε να διασχίσει τον δρόμο ήταν πρόσφορος σύμφωνα με τα διδάγματα της κοινής πείρας (δεδομένου ότι επρόκειτο για εξαιρετικά επικίνδυνο δρόμο με πολλαπλές

διασταυρώσεις για αυτό άλλωστε είχε διαβάσεις και σηματοδοτήσεις για την κυκλοφορία των πεζών) να οδηγήσει στον τραυματισμό ή τον θάνατό του.

Σε όλες τις ανωτέρω περιπτώσεις φαίνεται πως οι δικαστικές αποφάσεις στηρίζουν την κρίση τους περί του αν όντως πρόκειται για συντρέχον πταίσμα ή για αποκλειστική υπαιτιότητα του θύματος στην αιτιώδη διαδρομή που ακολούθησαν τα πραγματικά περιστατικά και συγκεκριμένα κατά πόσο η συμπεριφορά του ζημιώσαντος ή του ζημιωθέντος ήταν ικανή σύμφωνα με τις περιστάσεις και τα διδάγματα της κοινής πείρας να οδηγήσει στην επέλευση του υπό εξέταση αποτελέσματος, απορρίπτοντας ή κάνοντας αντίστοιχα δεκτές τις σχετικές ενστάσεις και ισχυρισμούς περί αποκλειστικής υπαιτιότητας ή συντρέχοντος πταίσματος. Γίνεται λοιπόν φανερό ότι ακόμα και στον χώρο της ευθύνης από διακινδύνευση και συγκεκριμένα του Ν. ΓλΝ/1911 για τη θεμελίωση της ευθύνης ή για την απαλλαγή του υπευθύνου από την καταβολή της αποζημίωσης τον πλέον σημαντικό ρόλο διαδραματίζει η προϋπόθεση του αιτιώδους συνδέσμου.

Στ. Περιπτώσεις «εναλλακτικής αιτιότητας»

Σύμφωνα με τον ΑΚ υποχρέωση προς αποζημίωση σημαίνει υποχρέωση πλήρους αποζημίωσης, ήτοι αποκατάσταση της ζημίας στην έκταση που αυτή συνδέεται αιτιωδώς με τον νόμιμο λόγο ευθύνης. Εφόσον συντρέχουν όλες οι προϋποθέσεις της ευθύνης προς αποζημίωση, ο ζημιώσας κατά κανόνα υπέχει ευθύνη πλήρους αποζημίωσης. Εάν ωστόσο δεν συντρέχει έστω και μία εκ των προϋποθέσεων της ευθύνης δεν οφείλεται διόλου αποζημίωση, δεν προβλέπεται με άλλα λόγια μειωμένη αποζημίωση.

Δυσχέρειες προκαλούν ορισμένες ειδικές περιπτώσεις αιτιότητας, οι λεγόμενες περιπτώσεις «εναλλακτικής αιτιότητας», οι οποίες παρουσιάζονται με τις μορφές της «νόμιμης εναλλακτικής συμπεριφοράς» και της «υποθετικής αιτιότητας». Κατά την ορθότερη άποψη οι δύο αυτές μορφές δεν ταυτίζονται. Στην περίπτωση της πρώτης, η νόμιμη συμπεριφορά, που νοερά μόνον εντάσσεται στην αιτιώδη διαδρομή με την πραγματικώς εκδηλωθείσα παράνομη συμπεριφορά του δράστη, ουδέποτε υπήρξε πραγματικά. Αντίθετα στην περίπτωση της δεύτερης το λεγόμενο «υποθετικό αίτιο»

έλαβε πράγματι χώρα, είναι δε υποθετικό μόνο ως προς την αιτιώδη πρόκληση του ζημιογόνου αποτελέσματος¹²⁸.

Πιο συγκεκριμένα, στην περίπτωση της «νόμιμης εναλλακτικής συμπεριφοράς» ακόμη και αν ο δράστης της παράνομης πράξης είχε συμπεριφερθεί νόμιμα, η ζημία, μάλλον, θα επερχόταν, με αποτέλεσμα, η πράξη του, που συνιστά το νόμιμο λόγο ευθύνης, να μην είναι βέβαιο ότι συνδέεται αιτιωδώς με την επελθούσα ζημία, αποτελώντας αναγκαίο όρο για την επέλευσή της, όπως αυτό εκφράζεται με τη θεωρία του ισοδυνάμου των όρων¹²⁹. Αυτό σημαίνει ότι η παράνομη και υπαίτια πράξη του δεν είναι βέβαιο ότι αποτελεί αναγκαίο όρο για την επέλευση της ζημίας με αποτέλεσμα κατ' αρχήν να μην ιδρύεται ευθύνη προς αποζημίωση, ενώ αν αποδειχθεί ότι ο δράστης ενεργώντας νομίμως, θα είχε αποφύγει την επελθούσα ζημία, τότε η παράνομη πράξη του αποτέλεσε τον αναγκαίο όρο επέλευσης της και ως εκ τούτου ο ίδιος ευθύνεται για την αποκατάσταση της¹³⁰.

Για τον, σύμφωνα με το αίσθημα του δικαίου, αποκλεισμό της ευθύνης εδώ γίνεται συνήθως επίκληση του σκοπού του νόμου ή άλλοτε είτε της μικρής βαρύτητας της διάταξης που παραβιάστηκε είτε του επουσιώδους της παράβασης. Εντούτοις αν απαιτηθεί αιτιώδης σύνδεσμος της ζημίας όχι με την πράξη αλλά με την παράνομη και υπαίτια πράξη, η λύση προκύπτει αβίαστα: Αν έλειπε η παρανομία, δηλαδή αν η συμπεριφορά του δράστη ήταν νόμιμη, θα επερχόταν και πάλι το επιζήμιο αποτέλεσμα, συνεπώς η παρανομία δεν ήταν ο αναγκαίος όρος για τη ζημία, ο απαραίτητος αιτιώδης σύνδεσμος δεν υπάρχει επομένως δεν δημιουργείται ευθύνη. Οι οπαδοί όμως της θεωρίας του σκοπού του κανόνα δικαίου οι οποίοι προσπαθούν να λύσουν τα σχετικά ζητήματα με βάση τη θεωρία αυτή δεν ασχολούνται με το φαινόμενο της διακοπής της αιτιώδους συνάφειας. Όπως εύστοχα παρατηρείται ο σκοπός του κανόνα δικαίου είναι να επιβάλει στον ζημιώσαντα την ευθύνη για δικές του και όχι για ξένες πράξεις. Δεν τίθεται συνεπώς ζήτημα διακοπής της αιτιώδους συνάφειας¹³¹.

¹²⁸ Ο.π. Σπερδόκλη Ε., σελ. 121-123

¹²⁹ Καραγιάννης Κ., Κάμψη της αρχής «όλα ή τίποτε» σε περιπτώσεις «νόμιμης εναλλακτικής συμπεριφοράς», Εφαρμογές Αστικού Δικαίου, Τόμος 6 (2011), σελ. 594.

¹³⁰ Για παράδειγμα οδηγός φορτηγού αυτοκινήτου παρασύρει θανάσιμα μεθυσμένο ποδηλάτη τη στιγμή που τον προσπερνούσε. Το προσπέρασμα ήταν αντικανονικό, αλλά αποδείχθηκε ότι το δυστύχημα λόγω κυρίως του τρόπου με τον οποίο οδηγούσε ο μεθυσμένος ποδηλάτης θα συνέβαινε και αν ακόμη το προσπέρασμα ήταν κανονικό

¹³¹ Μιχ. Π. Σταθόπουλος σελ. 602-606

Η αβεβαιότητα που δημιουργείται ως προς την αιτιώδη διαδρομή είναι αποτέλεσμα της συνδρομής περισσότερων αιτιών κατά την πρόκληση της ζημίας. Για αυτό και υποστηρίζεται ότι στις περιπτώσεις αυτές, όπου είναι κατά κανόνα αδύνατος ο σχηματισμός βεβαιότητας για την αιτιακή σχέση να πρέπει να καμφθεί η αρχή του «όλα ή τίποτα», η οποία εν προκειμένω φαίνεται ανελαστική, οδηγούσα σε ενδεχόμενες αδικίες, με επιμερισμό της ζημίας, περιορισμό της αποζημίωσης ή επιδίκαση αποζημίωσης εις βάρος του δράστη, ανάλογης με το ποσοστό της πιθανότητας να προήλθε η ζημία από την πράξη του¹³².

Στα τροχαία ατυχήματα, σύμφωνα με τη θεωρία της πρόσφορης αιτίας, η νόμιμη εναλλακτική συμπεριφορά διακόπτει τον αιτιώδη σύνδεσμο. Αιτία αυτού, λαμβάνοντας υπόψιν το ως άνω παράδειγμα με τον τραυματισμό του ποδηλάτη (υποσημ. 129), αποτελεί το γεγονός ότι η συμπεριφορά του ζημιωθέντος είναι ικανή από μόνη της να οδηγήσει στο ζημιολόγο αποτέλεσμα και συνεπώς βρίσκεται σε πρόσφορη αιτιώδη συνάφεια με αυτό. Παρόλα αυτά, η πράξη του ζημιωθέντος δεν πρόφτασε να παραγάγει την επιβλαβή συνέπεια γιατί πρόλαβε να την επιφέρει άλλο εντελώς άσχετο και απροσδόκητο γεγονός, ήτοι η πράξη του ζημιώσαντος, για αυτό και στις περιπτώσεις αυτές δεν θεμελιώνεται ευθύνη. Σύμφωνα όμως με τη θεωρία του σκοπού του κανόνα δικαίου, η διακοπή του αιτιώδους συνδέσμου κρίνεται αδιάφορη, καθώς αυτό που παίζει τον βαρύνοντα ρόλο είναι αποκλειστικά ο σκοπός του κανόνα, ο οποίος προστατεύει τα συμφέροντα του ζημιωθέντος και συνεπώς επιβάλλει στο ζημιώσαντα την ευθύνη για τις δικές του και όχι για ξένες πράξεις¹³³.

Από την επισκόπηση της νομολογίας προκύπτει ότι αυτή η φαινομενικά απλή νοητική εναλλαγή της παράνομης συμπεριφοράς με την υποθετική νόμιμη προκειμένου να διαπιστωθεί η αιτιώδης δυναμικότητα της παράνομης συμπεριφοράς και εν τέλει ο χαρακτήρας της ζημίας ως συμπτωματικά επελθόντος αποτελέσματος, μη συνδεδεμένου αξιολογικά με την εν προκειμένω παράνομη συμπεριφορά δεν εφαρμόζεται κατά τρόπο ομοιόμορφο και ενιαίο. Παρατηρείται επίσης, ότι ενώ τα Δικαστήρια εντοπίζουν, συχνά, τις περιπτώσεις που υφίσταται η νόμιμη εναλλακτική συμπεριφορά, ακόμα δεν την διατυπώνουν με τη νομική ορολογία που η θεωρία της έχει αποδώσει, αλλά την εκφράζουν περιγραφικώς (ήτοι αναφέροντας ότι η παράνομη πράξη, ακόμη και αν ήταν νόμιμη, το επιζήμιο αποτέλεσμα θα επερχόταν).

¹³² Ο.π. Καραγιάννης Κ., σελ. 595-600

¹³³ Ο.π. Κυπραίος Κ. σελ. 44-45, Α. Κρητικός σελ. 281

Σύμφωνα με την υπ' αριθμ. **ΜΠρΑθ 1950/2011**¹³⁴ κρίθηκε πως η παράλειψη χρήσης ζώνης ασφαλείας ουδόλως συνέβαλε στον θανατηφόρο τραυματισμό του θανόντος συνεπιβάτη, καθότι, όπως προέκυψε και από την ιατροδικαστική έκθεση, ως αιτία θανάτου ναι μεν αναφέρονται οι βαριές κακώσεις της κεφαλής αλλά και αμφοτέρων των άνω άκρων, δεξιού κάτω άκρου λεκάνης, η σφοδρότητα όμως της πρόσκρουσης του οχήματος σε κολώνα της ΔΕΗ δεν ήταν δυνατό να ανατρέψει το επελθόν αποτέλεσμα, ακόμα και αν ο συνεπιβάτης φορούσε ζώνη ασφαλείας. Άλλωστε όπως αποδείχτηκε και από τις προσκομιζόμενες φωτογραφίες το τμήμα της καμπίνας του οχήματος στο οποίο καθόταν ο συνοδηγός είχε κυριολεκτικά συνθλιβεί, το δε σώμα του αποβίωσαντος βρέθηκε στο πεζοδρόμιο¹³⁵.

Σύμφωνα επίσης με την **ΕφΛαμ 7/2013**¹³⁶ κρίθηκε πως δε συνδέεται αιτιωδώς με την επελθούσα ζημία η οδήγηση οχήματος καθ' υπέρβαση του ορίου ταχύτητας στην περίπτωση που ακόμη και η εντός των επιτρεπόμενων ορίων οδήγηση του οχήματος δε θα ήταν ικανή να αποτρέψει την αιφνίδια και ανεξέλεγκτη είσοδο αντιρρόπως κινούμενου οχήματος στο ρεύμα κίνησης του εναγόμενου, η οποία (είσοδος) δεν επέτρεψε στον εναγόμενο να αντιδράσει με οποιονδήποτε τρόπο.

Στην υπ' αριθμ. **ΔΕφΑθ 764/2013**¹³⁷ κρίθηκε πως δε στοιχειοθετείται ευθύνη του Δημοσίου κατ' άρθρο 105 ΕισΝΑΚ από παράνομη πράξη των οργάνων του να αποκαταστήσουν τη λειτουργία φωτεινού σηματοδότη σε διασταύρωση, διότι η παράλειψη αυτή δε συνδέεται αιτιωδώς με την επελθούσα ζημία δεδομένου ότι το ατύχημα προκλήθηκε από τη σύγκρουση δύο οχημάτων ως συνέπεια της συγκλίνουσας αμελούς δικής συμπεριφοράς αμφοτέρων των οδηγών.

Z. Προδιάθεση του ζημιωθέντος

Σημαντική κατηγορία περιπτώσεων που απαντάται συχνά στη νομολογία αφορά την εμπλοκή σε αυτοκινητιστικά ατυχήματα προσώπων που ανήκουν σε ευπαθείς ομάδες, όπως πρόσωπα μεγάλης ηλικίας ή πάσχοντα από ασθένειες. Αυτά τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ή ιδιότητες των ζημιωθέντων δημιουργούν συνθήκες

¹³⁴ ΕΣυγκΔ 2012/ 188

¹³⁵ Βλ. ομοίως ΑΠ 939/2010 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ, ΑΠ 708/2004 Δ/νη 2006 σελ. 997, ΑΠ 260/2004 ΤΝΠ ΔΣΑ

¹³⁶ ΕφΛαμ 7/2013 ΕΣυγκΔ 2013, σελ. 331 επ.

¹³⁷ ΔΕφΑθ 764/2013 Δ/νη 2013, σελ. 1485

αιτιακής αβεβαιότητας ιδίως σε περιπτώσεις που η ζημία της οποίας ζητείται αποκατάσταση απέχει χρονικά από το αρχικό συμβάν. Η πρόσφορη αιτιώδης συνάφεια κατά κανόνα δεν αίρεται όταν στην επέλευση ή στην έκταση της ζημίας συνετέλεσε και ειδική προδιάθεση του ίδιου του παθόντα, ούτε αποτελεί σύμφωνα με την νομολογία βάση για μείωση του ποσού της αποζημίωσης¹³⁸. Όπως ήδη αναφέρθηκε, το αντικείμενο της προβλεψιμότητας, ως βασικό στοιχείο της θεωρίας της πρόσφορης αιτίας, συνίσταται στην αφηρημένη διακινδύνευση των εννόμων αγαθών που εμπίπτουν στο προστατευτικό πεδίο της εφαρμοστέας διάταξης, η οποία αποτελεί με αυτό τον τρόπο ένα αντικειμενικό όριο για την ύπαρξη αιτιώδους συνάφειας. Στο πεδίο των αυτοκινητιστικών ατυχημάτων τα κυριότερα έννομα αγαθά που εμπίπτουν στο προστατευτικό πεδίο των εφαρμοστέων διατάξεων, είναι η ζωή και η σωματική ακεραιότητα. Συνεπώς ακόμη κι αν δεν μπορούσε να προβλεφθεί η έκταση που θα λάμβανε η συγκεκριμένη ζημία λόγω της προδιάθεσης του παθόντος, αν ήταν δυνατό να προβλεφθεί πως η συμπεριφορά του ζημιώσαντος θα οδηγούσε στην υπό κρίση ζημία δίχως να είναι απαραίτητη η ακριβής πρόβλεψη όλων των συνθηκών και όλου του εύρους αυτής, η συνδρομή του αιτιώδους συνδέσμου υφίσταται. Ωστόσο επισημαίνεται ότι εάν η προϋπάρχουσα του τραυματισμού δυσμενής κατάσταση της υγείας του ζημιωθέντα θα είχε οδηγήσει στην ίδια ή έστω και σε μικρότερη βλάβη, ακόμα και αν δεν είχε μεσολαβήσει ο τραυματισμός από το ατύχημα, δεν θα θεμελιώνεται υποχρέωση του ζημιώσαντος προς αποζημίωση¹³⁹. Σε μία τέτοια περίπτωση ενδεχομένως να έχει σημασία η διαπίστωση ότι η πρόκληση του ατυχήματος επιταχύνει απλώς την επέλευση της ζημίας οπότε ο υπεύθυνος ευθύνεται για τα συνεπεία της επιταχύνσεως και μόνο για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα διαφυγόντα κέρδη¹⁴⁰.

Αναφορικά με το κριτήριο της χρονικής απόστασης, παρατηρείται πως όσο μικρότερη είναι η χρονική απόσταση μεταξύ του ατυχήματος και της επέλευσης της ζημίας, τόσο ευχερέστερη είναι η θεμελίωση αιτιώδους συνάφειας μεταξύ του νόμιμου λόγου ευθύνης και της ζημίας¹⁴¹.

¹³⁸ ΜπρΜυτ 85/2010 ΕΣυγκΔ 2012, σ. 47 επ σύμφωνα με την οποία η προχωρημένη ηλικία του παθόντος που συχνά αποτελεί παράγοντα αυξημένου κινδύνου εφόσον καθιστά το άτομο πιο ευάλωτο σε μετατραυματικές επιπλοκές συνιστά ειδική προδιάθεση του παθόντος δίχως να διακόπτει τον αιτιώδη σύνδεσμο

¹³⁹ Ο.π. Σπερδόκλη Ε., σελ. 162-164, ο.π. Καράκωστας Ι. σελ. 200-204

¹⁴⁰ Ο.π. Α Κρητικός σελ. 276-277

¹⁴¹ Επισημαίνεται ωστόσο ότι η νομολογία έχει δεχτεί την ύπαρξη αιτιώδους συνάφειας ακόμη και μετά από παρέλευση μεγάλου χρονικού διαστήματος μεταξύ του επίδικου ατυχήματος και του θανάτου του

Κρίθηκε σύμφωνα με την υπ' αριθμ. ΜΠρΣερ **144/2013**¹⁴² ότι η προχωρημένη ηλικία τραυματισθέντος από αυτοκίνητο πεζού και τα σημαντικά προβλήματα υγείας που αντιμετώπιζε δεν συνέβαλαν αιτιωδώς στον θάνατό του, ο οποίος επήλθε αποκλειστικά ως αποτέλεσμα του τραυματισμού του από το αυτοκίνητο του δράστη, καθώς για την αντιμετώπιση των καταγμάτων που υπέστη υπεβλήθη σε χειρουργική επέμβαση, απεβίωσε δε τελικώς λίγες μέρες μετά την επέμβαση λόγω πνευμονικής εμβολής που θεωρείται συνηθισμένη επιπλοκή στα κατάγματα των οστών (θνησιμότητα βάσει της βιβλιογραφίας 30%), τα οποία δεν θα είχαν εμφανιστεί αν δεν είχε μεσολαβήσει το συγκεκριμένο ατύχημα.

Αξιοσημείωτη είναι επίσης σύμφωνα με την υπ' αριθμ. **ΕφΛαρ 125/2005**¹⁴³ η θεμελίωση της ευθύνης του οδηγού για τον θάνατο της ηλικιωμένης, ο οποίος επήλθε μετά από τέσσερα χρόνια μετά το επίδικο ατύχημα κατά το οποίο υπέστη βαριά κρανιοεγκεφαλική κάκωση. Ο ισχυρισμός του εναγόμενου ότι το αποτέλεσμα του θανάτου θα είχε επέλθει ούτως ή άλλως λόγω φυσικής φθοράς του οργανισμού (ένσταση νόμιμης εναλλακτικής συμπεριφοράς) απορρίφθηκε, καθώς αποδείχθηκε ότι παρά την παρέλευση σημαντικού χρονικού διαστήματος από το ατύχημα υφίστατο η αναγκαία αιτιώδης αλληλουχία των δυσμενών συνεπειών που επέφερε στην υγεία της παθούσας το εν λόγω ατύχημα οδηγώντας τελικά στον θάνατό της μετά την εξάντληση των δυνατοτήτων ανάκαμψης του οργανισμού της¹⁴⁴.

Σύμφωνα τέλος με την υπ' αριθμ. **264/2019 απόφαση του Μ.Πρωτ.Χαλκ.** κρίθηκε η ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ του ατυχήματος και των σωματικών βλαβών του υπερήλικα (80 ετών) ζημιωθέντα, παρά το γεγονός ότι ο ίδιος προ του ατυχήματος έπασχε από υδροκεφαλία. Συγκεκριμένα ο ζημιωθείς αμέσως μετά το εν λόγω ατύχημα, το οποίο συνίσταται στην παράσυρσή του από διερχόμενο αυτοκίνητο ΙΧ το έτος 2017, εισήχθη στο Νοσοκομείο πάσχων από κάκωση κεφαλής και κάταγμα βραχιόνιου, εισήχθη αυθημερόν στη χειρουργική κλινική και παρέμεινε κλινίρης για τρεις ημέρες. Μετέπειτα η κατάσταση της υγείας του επιβαρύνθηκε έτι περισσότερο, καθότι παρουσίασε δυσκολία στη βάδιση, στην ομιλία και στην αυτοεξυπρέτησή του.

παθόντος. Ενδεικτικά: ΑΠ 126/2009 ΕΣυγκΔ 2009, σελ. 15 (6 έτη), ΕφΛαρ 127/2005 ΕΣυγκΔ 2005 σ. 116 επ. (4 έτη)

¹⁴² ΜΠρΣερ 144/2013 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

¹⁴³ ΕφΛαρ 125/2005 ΕΣυγκΔ 2005, σελ. 116 επ

¹⁴⁴ Ομοίως ΜΠρΣπ 149/2011 ΕΣυγκΔ 2012, σελ. 11 επ, η οποία δέχτηκε ευθύνη του ζημιώσαντος σε περίπτωση θανάτου από έμφραγμα μυοκαρδίου προσώπου με προϋφιστάμενη καρδιοπάθεια για το λόγο ότι το έμφραγμα και ο θάνατος τελεί σε αιτιώδη συνάφεια με τον τραυματισμό από το ατύχημα, τη νοσηλεία και το σοκ που υπέστη ο θανών. βλ. επίσης ΑΠ 1360/2010 ΕΣυγκΔ 2011 σ. 101 επ.

Το Δικαστήριο έκρινε πως «ακόμα και αν υποθεθεί ότι ένας παράγοντας εμφάνισης δυσχέρειας στη βάδιση είναι η υδροκεφαλία και η εκ του ενδίκου τραυματισμού σοβαρή επιδείνωση των συμπτωμάτων αυτής, υφίσταται αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της ένδικης σύγκρουσης και της σωματικής βλάβης εφόσον η τελευταία δεν αποκλείεται σε περίπτωση κατά την οποία στο ζημιογόνο αποτέλεσμα συνετέλεσαν και ιδιαίτερες καταστάσεις του παθόντος.... Και εν προκειμένω ο ένδικος τραυματισμός υπήρξε το εκλυτικό αίτιο της έντονης δυσχέρειας στη βάδιση λόγω της προκληθείσας κρανιοεγκεφαλικής του κάκωσης». Με άλλα λόγια το εν λόγω ατύχημα αποτέλεσμα του οποίου ήταν οι κρανιοεγκεφαλικές κακώσεις, οδήγησε στην επιδείνωση της κατάστασης της υγείας του ζημιωθέντος, η οποία πιθανόν να μην συνέβαινε αν δε μεσολαβούσε το επίδικο ατύχημα.

Η. Ευθύνη περισσοτέρων

Στα τροχαία ατυχήματα είναι πολύ συχνή η περίπτωση της πρόκλησης ζημίας από περισσότερα πρόσωπα. Η ευθύνη αυτή παρουσιάζει μεγαλύτερο ενδιαφέρον όταν είναι εις ολόκληρον, όταν δηλαδή για ολόκληρη τη ζημία ευθύνεται καθένας από τους περισσότερους υπόχρεους. Χαρακτηριστικά αναφέρονται ο οδηγός, ο κάτοχος και ο ιδιοκτήτης του ζημιογόνου αυτοκινήτου, ο προστήσας ή ο δυνάμει συμβάσεως ή εκ του νόμου εποπτεύων ανήλικο ή ενήλικο που έχει τεθεί σε δικαστική συμπαράσταση. Οι διατάξεις ΑΚ 926 και ΑΚ 927 ρυθμίζουν την ευθύνη περισσοτέρων προσώπων για ορισμένη ζημία. Η 926 ΑΚ αφορά την εξωτερική σχέση περισσοτέρων προσώπων για την ζημία που προκάλεσαν στον ζημιωθέντα, ενώ η ΑΚ 927 αναφέρεται στην εσωτερική σχέση των εις ολόκληρον συνοφειλετών, παρέχοντας σ' αυτόν που κατέβαλε την αποζημίωση δικαίωμα αναγωγής κατά των υπολοίπων¹⁴⁵.

Η ΑΚ 926 καθιερώνει ευθύνη εις ολόκληρον σε τρεις κατηγορίες περιπτώσεων: 1) Αν από κοινή πράξη περισσοτέρων προήλθε ζημία 2) Αν για την ίδια ζημία ευθύνονται παράλληλα περισσότεροι και 3) Αν έχουν ενεργήσει περισσότεροι, συγχρόνως ή διαδοχικά και δεν μπορεί να εξακριβωθεί τίνος η πράξη επέφερε τη ζημία,

¹⁴⁵ Ο.π. Κρητικός σελ. 225

άλλως περιπτώσεις διαζευκτικής αιτιότητας. Η τρίτη αυτή περίπτωση είναι που ενδιαφέρει και συναντάται κατά κύριο λόγο στα τροχαία ατυχήματα¹⁴⁶.

Ως κοινή πράξη¹⁴⁷ νοείται κάθε μορφή αιτιώδους σύμπραξης ή συμμετοχής στην αδικοπραξία, είτε στην τέλεση της πράξης, είτε στην επαγωγή της ζημίας, αδιάφορα από το αν οι ενέργειες (πράξεις ή παραλείψεις) έγιναν ταυτόχρονα ή διαδοχικά, αρκεί κάθε ενέργεια να συνδέεται αιτιωδώς με την επέλευση της ζημίας. Ο βαθμός της αιτιώδους συμβολής δεν ενδιαφέρει για την θεμελίωση της εις ολόκληρον ευθύνης αλλά μόνο για την αναγωγή μεταξύ των συνοφειλετών κατά την ΑΚ 927. Τέτοια περίπτωση εμφανίζεται για παράδειγμα στον τραυματισμό ενός πεζού ως συνέπεια σύγκρουσης δύο εμπλεκόμενων αυτοκινήτων¹⁴⁸.

Κατά την παράλληλη ευθύνη, για την ζημία ευθύνονται από το νόμο αυτοτελώς παράλληλα περισσότεροι, ανεξάρτητα αν όλοι ευθύνονται υποκειμενικά ή αντικειμενικά ή μερικοί υποκειμενικά και μερικοί αντικειμενικά. Περισσότεροι αντικειμενικά ευθυνόμενοι, είναι μεταξύ άλλων, ο οδηγός, ο κάτοχος και ο ιδιοκτήτης του ζημιόγону αυτοκινήτου, καθώς και ο ασφαλιστής μέχρι το ποσό του ασφαρίσματος για τη ζημία που προξένησε σε τρίτους το ασφαλισμένο αυτοκίνητο (άρθρ. 4, 9 ν. ΓΠΝ/1911, 10 παρ. 1 ν. 489/1979)¹⁴⁹.

Στη διαζευκτική δε αιτιότητα, η ζημία επήλθε από αυτοτελείς ενέργειες (πράξεις ή παραλείψεις) περισσότερων προσώπων, οι οποίες αποτελούν όλες αιτιώδεις όρους επαγωγής της ζημίας, χωρίς να μπορεί να εξακριβωθεί ποιά από αυτές προκάλεσε τη ζημία και σε ποιο ποσοστό. Κάθε μία από τις πράξεις των περισσότερων προσώπων ήταν αιτιωδώς πρόσφορη να προκαλέσει ολόκληρη τη ζημία, χωρίς, όμως, να είναι δυνατό να εντοπισθεί και να εξακριβωθεί ποια ακριβώς ήταν αυτή που οδήγησε στο ζημιόγону αποτέλεσμα, ούτε και ποιο ποσοστό συμβολής του κάθε προσώπου σε αυτό¹⁵⁰. Για παράδειγμα συγκρούονται τρία αυτοκίνητα σε μια

¹⁴⁶ Ο.π. Γεωργιάδης σελ. 716

¹⁴⁷ Στην έννοια δε της «κοινής πράξης» εμπίπτουν κυρίως η συναυτουργία υπό ευρεία έννοια, δηλαδή όχι μόνο με την τεχνική έννοια της ΠΚ 45 (συναπόφαση και συνεκτέλεση) αλλά και η απλώς υπαίτια συναυτουργία, η οποία στηρίζεται σε κοινή αμέλεια ή δόλο, η ηθική αυτουργία, η άμεση και η απλή συνέργεια, και μάλιστα όχι μόνο όταν ο συμμετοχος ενεργεί δόλια αλλά και από αμέλεια, η παραυτουργία, η αναγκαία αιτιότητα η οποία υφίσταται όταν η ζημία επήλθε από πράξεις δύο ή περισσότερων από τις οποίες καθεμία μόνη της δεν ήταν ικανή να επιφέρει το ζημιόγону αποτέλεσμα, αλλά και η σωρευτική αιτιότητα κατά την οποία η ζημία επήλθε από ενέργειες δύο ή περισσότερων προσώπων, από τις οποίες η καθεμία μόνη της ήταν ικανή να προκαλέσει το επελθόν ζημιόγону αποτέλεσμα.

¹⁴⁸ Ο.π. Γεωργιάδης σελ. 716, Κρητικός σελ. 226

¹⁴⁹ Ο.π. Κρητικός σελ. 226

¹⁵⁰ Ο.π. Κυπραίος σελ. 52, Κρητικός σελ. 226-227, Γεωργιάδης σελ. 718-719

διασταύρωση από την οποία περνούσε ένας ποδηλάτης ο οποίος και τραυματίστηκε, δίχως όμως να μπορεί να εξακριβωθεί ποιο από τα τρία αυτά αυτοκίνητα των χτύπησε.

Όταν συντρέχει μια από τις πιο πάνω τρεις περιπτώσεις εφαρμογής του άρθρου 926 ΑΚ, θεμελιώνεται εις ολόκληρο ευθύνη των περισσότερων προσώπων, δηλαδή δημιουργείται παθητική εις ολόκληρο ενοχή κατά την έννοια του άρθρου 481 ΑΚ. Προϋπόθεση της εις ολόκληρο ευθύνης είναι η πραγματική συνδρομή των νόμιμων όρων ευθύνης για τον κάθε συνοφειλέτη χωριστά¹⁵¹.

Περίπτωση διαζευκτικής αιτιότητας παρουσιάζεται στην απόφαση **736/2014 του Αρείου Πάγου**¹⁵². Στην εν λόγω απόφαση το δικαστήριο απεφάνθη ότι ορθώς το Εφετείο έκρινε πως για το θανάσιμο τραυματισμό του ενάγοντος πεζού ευθύνονται και τα δύο εμπλεκόμενα μέρη του επίδικου ατυχήματος. Συγκεκριμένα η πρώτη οδηγός, διότι μετά την πρόσκρουση του οχήματός της στα κιγκλιδώματα της οδού και την ακινητοποίηση του οχήματος της, του οποίου τα φώτα είχαν καταστραφεί, στο αριστερό άκρο της οδού, αμέλησε να τοποθετήσει την ειδική προειδοποιητική πινακίδα για αποφυγή άλλων ατυχημάτων. Σημειωτέον ότι στον τόπο της πρόσκρουσης είχαν σταματήσει και άλλα αυτοκίνητα από τα οποία εξέρχονταν οδηγοί και επιβάτες για να παράσχουν βοήθεια στην ως άνω οδηγό. Ο δε δεύτερος οδηγός διότι οδηγώντας χωρίς σύνεση και απρόσεκτα, έχοντας μάλιστα υπερβεί το όριο ταχύτητας και ευρισκόμενος σε κατάσταση μέθης, δεν πρόσεξε το ακινητοποιημένο όχημα και τους διερχόμενους πεζούς, με αποτέλεσμα κατά τη διέλευσή του να τραυματίσει θανάσιμα έναν από αυτούς. Η συμπεριφορά αυτή των ανωτέρω οδηγών τους κατέστησε συνυπαίτιους για το θανάσιμο τραυματισμό του ενάγοντος. Το δικαστήριο, όμως, έκρινε συνυπαίτιο στον τραυματισμό του και τον ίδιο τον θανόντα, κατά ποσοστό 10%, διότι κατά τον χρόνο της παράσυρσής του, προκειμένου να προστρέξει σε βοήθεια της πρώτης οδηγού, καίτοι επικρατούσε σκότος εξαιτίας του οποίου δεν μπορούσε να γίνει έγκαιρα αντιληπτός, βάδιζε επί του οδοστρώματος της οδού ταχείας κυκλοφορίας και μάλιστα σε τόπο όπου ήδη είχε λάβει χώρα αυτοκινητικό ατύχημα και όπου ήταν πιθανή η διενέργεια απότομων ελιγμών από αυτοκίνητα που θα προσπαθούσαν να αποφύγουν το ακινητοποιημένο αυτοκίνητο. Στην εν λόγω απόφαση, είναι εμφανές ότι ο θανάσιμος τραυματισμός προκλήθηκε εξαιτίας των δύο ατυχημάτων που προηγήθηκαν και ως εκ τούτου, ενώ αποδείχθηκε ότι τον τραυματισμό προκάλεσε ο δεύτερος οδηγός,

¹⁵¹ Ο.π. Κρητικός σελ. 228

¹⁵² 736/2014 Αρείου Πάγου-ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

δεν είναι εμφανές και σαφές το πόσο τοις εκατό συνέβαλε έκαστος στον τραυματισμό του θανόντος, καθώς η συμπεριφορά αμφοτέρων των οδηγών ήταν ικανή να οδηγήσει στο συγκεκριμένο αποτέλεσμα, αφενός διότι η έλλειψη προειδοποιητικού σήματος για ακινητοποιημένο όχημα σε συνδυασμό με την έλλειψη φωτός κατά τα διδάγματα της κοινής πείρας θέτει σε κίνδυνο τους λοιπούς χρήστες της οδού, αφετέρου διότι η αμελής και υπό την επήρεια μέθης οδήγηση τυγχάνει πρόσφορο αίτιο πρόκλησης θανατηφόρου ατυχήματος. Παρόλα αυτά, πρόκειται για ένα ζήτημα το οποίο δεν αφορά την εν λόγω απόφαση, καθώς το ποσοστό της αιτιώδους συμβολής έκαστου αλλά και ο ισχυρισμός αυτών ότι στον επίδικο τραυματισμό συνέβαλαν και δύο ακόμα οδηγοί με τις ενέργειες τους, θα κριθεί στη δίκη της αναγωγής, βάσει της διατάξεως ΑΚ 927.

Περίπτωση εις ολόκληρον ευθύνης (κοινή πράξη και παράλληλη ευθύνη) εντοπίζεται και στην υπ' αριθμ. **69/2014 ΕΦ ΔΩΔ (ΜΟΝ) απόφαση**¹⁵³, σύμφωνα με την οποία μεταξύ των υπαίτιων οδηγών υπάρχει εις ολόκληρον ευθύνη, καθώς ο πρώτος εναγόμενος οδηγός οδηγώντας το ΙΧΕ αυτοκίνητό του, το οποίο ήταν ασφαλισμένο για την έναντι τρίτων αστική ευθύνη στη δεύτερη εναγομένη ασφαλιστική εταιρεία, λόγω της ταχύτητας που είχε αναπτύξει αντιλήφθηκε καθυστερημένα την κίνηση του τρίτου εναγομένου οδηγού, ο οποίος επίσης οδηγώντας αμελώς και με υπερβολική ταχύτητα παραβίασε την ένδειξη ΣΤΟΠ με αποτέλεσμα ο πρώτος εναγόμενος προκειμένου να αποφύγει τη σύγκρουση με τον τρίτο, ενήργησε μη ενδεδειγμένο αποφευκτικό ελιγμό, εισήλθε στο αντίθετο ρεύμα και, χάνοντας τον έλεγχο του αυτοκινήτου του, προσέκρουσε αρχικά σε τοιχίο και στη συνέχεια επέπεσε με σφοδρότητα στο υπ' αριθμ. κυκλοφορίας ΙΧΕ αυτοκίνητο, συγκυριότητας των εναγόντων, το οποίο ήταν σταθμευμένο σε χώρο στάθμευσης παρακείμενου «σούπερ μάρκετ». Δεδομένων των ως άνω περιστατικών το Εφετείο έκρινε συνυπαίτιους αμφοτέρους τους οδηγούς διότι οι παράνομες πράξεις και των δύο ήταν αναγκαίες και πρόσφορες για την επέλευση της συγκεκριμένης ζημίας, καθώς η συμπεριφορά του πρώτου εναγομένου οδηγού αποτελεί συνέχεια της συμπεριφοράς του τρίτου εναγομένου οδηγού δίχως να είναι ξεκάθαρος ο βαθμός υπαιτιότητας και αιτιώδους συνάφειας καθενός.

Από την προαναφερθείσα νομολογία, γίνεται αντιληπτό ότι στα τροχαία ατυχήματα, συχνά εμφανίζονται περιπτώσεις διαζευκτικής αιτιότητας και ως εκ τούτου, δεν είναι βέβαιο και διαπιστώσιμο ποιος εκ των προσώπων που ενεπλάκησαν προκάλεσε το ζημιογόνο αποτέλεσμα, ή δεν είναι διαπιστώσιμος ο βαθμός της

¹⁵³ 69/2014 ΕΦ ΔΩΔ (ΜΟΝ)- ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

αιτιώδους συμβολής έκαστου στη ζημία. Ακριβώς για αυτό το λόγο, για να προστατεύσει ο νομοθέτης το ζημιωθέντα και μην μείνει δίχως αποζημίωση, προέβλεψε την παθητική ενοχή εις ολόκληρον. Το δικαστήριο, βέβαια, δεν πρέπει να προβεί σε καθορισμό και προσδιορισμό της συμβολής στην πρώτη δίκη, όπου ο παθών ενάγει τους ευθυνόμενους. Ο καθορισμός αυτός, όπως ήδη έχει σημειωθεί, θα γίνει σε ένα δεύτερο επίπεδο, στην δίκη της αναγωγής, μεταξύ των περισσότερων ευθυνόμενων¹⁵⁴.

Η εσωτερική σχέση των περισσοτέρων εις ολόκληρον υποχρέων ρυθμίζεται από τη διάταξη 927 ΑΚ, σύμφωνα με την οποία εκείνος από τους περισσότερους συνοφειλέτες που κατέβαλε ολόκληρη την αποζημίωση μπορεί να στραφεί κατά των άλλων συνοφειλέτων και να απαιτήσει από αυτούς να αναλάβουν μέρος ή και όλη την αποζημίωση¹⁵⁵. Η ρύθμιση της 927 που αφορά τον επιμερισμό της ευθύνης ισχύει ενόσω δεν υπάρχει ειδικότερη διάταξη νόμου ή συμφωνία μεταξύ των συνυποχρέων που να ρυθμίζει διαφορετικά το θέμα. Στην πρώτη περίπτωση ανήκουν οι διατάξεις των άρθρων 8-9 Ν. ΓΠΝ/1911 και στη δεύτερη η συμφωνία δυνάμει της οποίας ο προστήσας-εργοδότης δικαιούται να απαιτήσει από τον προστηθέντα οδηγό ολόκληρη την αποζημίωση που κατέβαλε εφόσον δεν βαρύνει τον προστήσαντα προσωπικό πταίσμα¹⁵⁶. Μάλιστα, στις περιπτώσεις των άρθρων 8 και 9 του Ν. ΓΠΝ/1911 την ευθύνη για τη ζημία θα φέρει αποκλειστικά ο εκ πταίσματος ευθυνόμενος (ήτοι ο οδηγός) και δεν υφίσταται δικαίωμα αναγωγής αυτού έναντι των αντικειμενικά (βάσει πάντα του εν λόγω νόμου) ευθυνόμενων (ήτοι έναντι του κυρίου ή του κατόχου), εκτός και αν το ατύχημα προκλήθηκε λόγω ελαττώματος του αυτοκινήτου, το οποίο και εδύνατο να γνωρίζει ο οδηγός, εάν κατέβαλε την απαραίτητη – απαιτούμενη επιμέλεια (καθώς αν δεν εδύνατο να το γνωρίζει, δεν φέρει ευθύνη έναντι του ζημιωθέντος, βάσει

¹⁵⁴ Ο.π. Κυπραίος σελ. 57

¹⁵⁵ Ερείδεται βέβαια αν απαιτείται ο συνοφειλέτης να προέβη σε ολική εξόφληση της αποζημίωσης ή αρκεί να κατέβαλε ποσό (μέρος της συνολικής αποζημίωσης), το οποίο υπερβαίνει την κατά την ΑΚ 927 αναλογία του, ενώ η λοιπή αποζημίωση καταβλήθηκε από κάποιον άλλο συνοφειλέτη. Κατά μία άποψη, στην περίπτωση της ΑΚ 927 υφίσταται παρέκκλιση από το γενικό κανόνα της ΑΚ 487 §1 (η οποία προβλέπει ότι αναγωγικό δικαίωμα γεννάται και στην περίπτωση, όπου συνοφειλέτης κατέβαλε ποσό μεγαλύτερο από το σε αυτόν αναλογούν). Ως εκ τούτου, για τη γένεση της αναγωγικής αξίωσης απαιτείται να καταβλήθηκε ολόκληρο το ποσό της αποζημίωσης, αποσβηνόμενη, έτσι, οποιασδήποτε αξίωσης εκ μέρους του ζημιωθέντος. Τότε, κατ' ακρίβειαν, λύεται η κοινωνία χρέους που κατά το ΑΚ 926 είχε γεννηθεί μεταξύ των συνοφειλετών και ιδρύεται ίδιο, αυτοτελές και ανεξάρτητο δικαίωμα του συνοφειλέτη προς αναγωγή. Αντίθετη, εντούτοις, είναι η κρατούσα σε θεωρία και νομολογία άποψη, κατά την οποία η αξίωση αναγωγής γεννάται από τη στιγμή που συνοφειλέτης καταβάλλει ποσό μεγαλύτερο της ευθύνης του, ήτοι καταβάλλει ποσό μεγαλύτερο από αυτό που του αναλογεί.

¹⁵⁶ Ο.π. Κρητικός σελ. 236

του άρθρου 5(2) του Ν. ΓΠΝ/1911)¹⁵⁷. Η ΑΚ 927 εφαρμόζεται κατ' αρχήν όταν οι συνοφειλέτες ευθύνονται πταισματικά (υποκειμενικά), αλλά και όταν ευθύνονται όλοι αντικειμενικά ή μερικοί αντικειμενικά και μερικοί υποκειμενικά. Στην πρώτη περίπτωση η ζημία θα επιμεριστεί μεταξύ τους ανάλογα με το βαθμό πταίσματος του καθενός και στη δεύτερη την ευθύνη για τη ζημία θα τη φέρει κατά κανόνα ο ευθυνόμενος από πταίσμα (ήτοι ο οδηγός του ζημιογόνου αυτοκινήτου). Το παραπάνω όμως κριτήριο δεν ικανοποιεί πάντοτε ιδίως όταν όλοι οι συνοφειλέτες ευθύνονται αντικειμενικά (π.χ. περισσότεροι συγκύριοι ή συγκάτοχοι του ζημιογόνου αυτοκινήτου) ή στην περίπτωση της υποκειμενικής ευθύνης στην οποία μεγάλης έκτασης ζημία οφείλεται σε ελαφρύ πταίσμα. Για την ανάπτυξη λοιπόν περισσότερο ικανοποιητικών λύσεων προτάθηκε η χρησιμοποίηση και του κριτηρίου της αιτιότητας. Ερευνάται δηλαδή ο βαθμός στον οποίο κάθε συνοφειλέτης συνέβαλε αιτιωδώς στην πρόκληση της ζημίας. Το κριτήριο αυτό να μεν δεν αναφέρεται ρητά στην 927 ΑΚ προκύπτει όμως από όλο το σύστημα αστικής ευθύνης ενώ ανταποκρίνεται και στο πνεύμα της ΑΚ 300, στα κριτήρια εφαρμογής του οποίου συμπεριλαμβάνεται η αντικειμενική συμβολή αφενός του ζημιωθέντος και αφετέρου του ζημιώσαντος, τόσο στην επέλευση όσο και στην έκταση της ζημίας. Μάλιστα, το δικαστήριο λαμβάνει ως πρωταρχικό κριτήριο την αιτιώδη συμβολή, κατά τη δική της αναγωγής και δευτερευόντως το βαθμό του πταίσματος, ο οποίος λειτουργεί κατά κύριο λόγο διορθωτικά στην κατανομή της ευθύνης που ενδεικνύει η αιτιώδης συμβολή¹⁵⁸. Η αιτιώδης αυτή συμβολή θα κριθεί βάσει της θεωρίας της προσφορότητας, ακριβώς επειδή η συμβολή είναι πιθανή, σύμφωνα με τη διάταξη ΑΚ 927 εδ. β' και όχι βέβαιη και διαπιστώσιμη, ώστε να αξιολογηθεί με τη θεωρία της αναγκαίας αιτιότητας, η οποία βασίζεται στη λογική.

¹⁵⁷ Φλούδας Α., (1985) Αστική ευθύνη εξ αυτοκινητικών ατυχημάτων, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή, σελ. 191 – 193, ο.π. Κυπραίος Κ. σελ. 61

¹⁵⁸ Παπαδημητρόπουλος Α., Πιθανοτική αιτιότητα και αναλογική αποζημίωση: θεμελίωση και έκταση της ευθύνης, Εφαρμογές Αστικού Δικαίου, Τόμος 2 (2011), σελ. 141 – 142, Κυπραίος σελ. 61, Κρητικός σελ. 237-238

V. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στον χώρο των αυτοκινητιστικών ατυχημάτων τα ζητήματα αιτιότητας και συναιτιότητας παρουσιάζουν μεγάλο θεωρητικό και πρακτικό ενδιαφέρον, καθώς οι παράγοντες που συμβάλλουν στην επέλευση της ζημίας ποικίλουν αναλόγως την περίπτωση. Στα πλαίσια της παρούσας εργασίας, εξετάστηκαν οι συχνότερες περιπτώσεις αιτιότητας καθώς επίσης και τα κριτήρια που χρησιμοποιεί η νομολογία προκειμένου να ανεύρει τον αιτιώδη σύνδεσμο και να κατανείμει ορθώς την ευθύνη.

Οι παραβάσεις του ΚΟΚ είναι ο πρωταρχικός παράγοντας πρόκλησης αυτοκινητιστικών ατυχημάτων, παρόλα αυτά, όπως ήδη επισημάνθηκε η παραβίαση των διατάξεων του ΚΟΚ συνεκτιμάται υπό το πρίσμα της αιτιώδους συμβολής της στην επέλευση της ζημίας. Για αυτό άλλωστε και σε πολλές περιπτώσεις τα Δικαστήρια παρά την εν λόγω παραβίαση αποδίδουν ένα μέρος μόνο ή και καθόλου ευθύνη, εφόσον κρίνουν πως υπό τις συνθήκες του ατυχήματος η παράνομη συμπεριφορά δεν ήταν ικανή να οδηγήσει στη συγκεκριμένη ζημία.

Όσον αφορά τώρα τις συνθήκες του ατυχήματος (τα διάφορα φυσικά φαινόμενα, το ολισθηρό οδόστρωμα, τα σκουρόχρωμα ρούχα ή τον ανεπαρκή φωτισμό), αυτές πάντοτε λαμβάνονται υπόψιν σύμφωνα με τη θεωρία του αναγκαίου όρου από τα Δικαστήρια για τον σχηματισμό της κρίσης τους, καθώς σε πολλές περιπτώσεις συμβάλλουν καθοριστικά στην επέλευση του αποτελέσματος και στην έκταση που θα λάβει τελικώς η ζημία. Δεν είναι λίγες οι φορές που έχει κριθεί πως από μόνη της η συμπεριφορά του ζημιώσαντος δεν ήταν ικανή να οδηγήσει στη ζημία αν δεν είχε μεσολαβήσει και ο εκάστοτε εξωτερικός παράγοντας. Παρόλα αυτά τα Δικαστήρια σπάνια προβαίνουν σε αποκλεισμό της ευθύνης λόγω των εξωτερικών αυτών παραγόντων και ιδίως όταν η αγωγή έχει ως νομική βάση (και) τον Ν. ΓλΝ/1911, κατά τον οποίο η ευθύνη του υποχρέου προς αποζημίωση επεκτείνεται και στο χώρο των τυχηρών, ενώ η ανωτέρα βία λαμβάνει μια τροποποιημένη και στενότερη ερμηνεία. Για αυτό άλλωστε επιβάλλεται στον οδηγό να προσαρμόζει την οδήγηση του στις εκάστοτε περιστάσεις.

Εν συνεχεία στα πλαίσια της παρούσας διπλωματικής έγινε μια εκτενής αναφορά σε ζητήματα υπαιτιότητας και συγκεκριμένα στο συντρέχον πταίσμα του ζημιωθέντος, στην αποκλειστική υπαιτιότητα αυτού και στις περιπτώσεις αυτοδιακινδύνευσης, καθώς αποτελούν συχνό φαινόμενο στο πεδίο των αυτοκινητιστικών ατυχημάτων. Στις εν λόγω περιπτώσεις, στην επέλευση της ζημίας

συνέβαλαν τόσο ο ζημιώσας όσο και ο ζημιωθείς ή αποκλειστικά και μόνο ο ζημιωθείς. Μέσα από τη μελέτη της νομολογίας κατέστη σαφές πως το Δικαστήριο προκειμένου να κατανείμει αναλόγως την ευθύνη ή να την αποδώσει αποκλειστικά στον ζημιωθέντα, λαμβάνει υπόψιν του πέραν της παράνομης συμπεριφοράς του ζημιώσαντος και της αμελούς συνήθως συμπεριφοράς του ζημιωθέντος, την αιτιώδη διαδρομή που ακολούθησαν τα πραγματικά περιστατικά και συγκεκριμένα κατά πόσο η συμπεριφορά του ζημιώσαντος ή του ζημιωθέντος ήταν ικανή σύμφωνα με τις περιστάσεις και τα διδάγματα της κοινής πείρας να οδηγήσει στην επέλευση της εκάστοτε κάθε φορά ζημίας. Τα κριτήρια που χρησιμοποιεί είναι τόσο η θεωρία του αναγκαίου όρου, εφόσον ένας από τους αναγκαίους όρους για την επέλευση της ζημίας ήταν και η συμβολή του ζημιωθέντος, όσο και η θεωρία της πρόσφορης αιτίας, σύμφωνα με την οποία κρίνει κατά πόσο οι εκάστοτε συμπεριφορές ήταν ικανές και μέχρι ποιο βαθμό να οδηγήσουν στη ζημία.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι περιπτώσεις «εναλλακτικής αιτιότητας» και συγκεκριμένα οι περιπτώσεις «νόμιμης εναλλακτικής συμπεριφοράς», κατά τις οποίες είναι αβέβαιο αν η συμπεριφορά του ζημιώσαντος συνδέεται αιτιωδώς με τη ζημία, αφού ακόμη και αν ο ζημιώσας είχε συμπεριφερθεί νόμιμα, η ζημία μάλλον θα επερχόταν. Στα τροχαία ατυχήματα, σύμφωνα με τη θεωρία της πρόσφορης αιτίας, η νόμιμη εναλλακτική συμπεριφορά διακόπτει τον αιτιώδη σύνδεσμο, καθώς η συμπεριφορά του ζημιωθέντος είναι ικανή από μόνη της να οδηγήσει στη ζημία με αποτέλεσμα να βρίσκεται σε πρόσφορη αιτιώδη συνάφεια με αυτήν. Παρόλα αυτά, η πράξη του ζημιωθέντος δεν πρόφτασε να παραγάγει την επιβλαβή συνέπεια γιατί πρόλαβε να την επιφέρει άλλο εντελώς άσχετο και απροσδόκητο γεγονός, ήτοι η πράξη του ζημιώσαντος, για αυτό και στις περιπτώσεις αυτές δεν θεμελιώνεται ευθύνη. Σύμφωνα όμως με τη θεωρία του σκοπού του κανόνα δικαίου, η διακοπή του αιτιώδους συνδέσμου κρίνεται αδιάφορη, καθώς αυτό που παίζει τον βαρύνοντα ρόλο είναι αποκλειστικά ο σκοπός του κανόνα, ο οποίος προστατεύει τα συμφέροντα του ζημιωθέντος και συνεπώς επιβάλλει στο ζημιώσαντα την ευθύνη για τις δικές του και όχι για ξένες πράξεις.

Εις ό,τι αφορά τώρα τις περιπτώσεις προδιάθεσης του ζημιωθέντος, όπου τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ή οι ιδιότητες του ζημιωθέντος δημιουργούν αβεβαιότητα ως προς τον αιτιώδη σύνδεσμο μεταξύ της συμπεριφοράς του ζημιώσαντος και της επελθούσας ζημίας, η νομολογία δέχεται πως η πρόσφορη αιτιώδης συνάφεια κατά κανόνα δεν αίρεται όταν στην επέλευση ή στην έκταση της ζημίας συνετέλεσε και

ειδική προδιάθεση του ίδιου του παθόντα, ούτε αποτελεί βάση για μείωση του ποσού της αποζημίωσης. Βέβαια εάν αποδειχθεί πως η προϋπάρχουσα του τραυματισμού δυσμενής κατάσταση της υγείας του ζημιωθέντα θα είχε οδηγήσει στην ίδια ή έστω και σε μικρότερη βλάβη, ακόμα και αν δεν είχε μεσολαβήσει ο τραυματισμός από το ατύχημα, δεν θεμελιώνεται υποχρέωση του ζημιώσαντος προς αποζημίωση.

Τελευταίο ζήτημα στο οποίο έγινε μια μικρή λόγω της έκτασης του αναφορά ήταν η ευθύνη περισσοτέρων και συγκεκριμένα η ευθύνη εις ολόκληρον. Εκ των τριών κατηγοριών εις ολόκληρον ευθύνης που εισάγει το άρθρο 926 ΑΚ, αυτή που παρουσιάζει το μεγαλύτερο ενδιαφέρον και συναντάται συχνά στα αυτοκινητιστικά ατυχήματα, είναι η περίπτωση διαζευκτικής αιτιότητας, κατά την οποία η ζημία επήλθε από αυτοτελείς ενέργειες περισσοτέρων προσώπων, οι οποίες αποτελούν όλες αιτιώδεις όρους επαγωγής της ζημίας, χωρίς να μπορεί να εξακριβωθεί τίνος η ενέργεια προκάλεσε τη ζημία και σε ποιο ποσοστό. Ακριβώς για αυτό το λόγο, και προκειμένου να προστατεύσει ο νομοθέτης το ζημιωθέντα και μην μείνει δίχως αποζημίωση, προέβλεψε την παθητική ενοχή εις ολόκληρον. Ο επιμερισμός όμως της ευθύνης γίνεται βάσει του άρθρου 927 ΑΚ, το οποίο έχει ως κριτήριο επιμερισμού της ευθύνης τον βαθμό πταίσματος και αν αυτός δεν μπορεί να εξακριβωθεί η ζημία κατανέμεται κατ' ίσα μέρη. Επειδή όμως δεν είναι πάντοτε εύκολα διαπιστώσιμος ο βαθμός πταίσματος ιδίως στην περίπτωση που οι περισσότεροι συνοφειλέτες ευθύνονται με κοινό πταίσμα ή στην περίπτωση που όλοι ή κάποιοι απ' αυτούς ευθύνονται αντικειμενικά, ο επιμερισμός της ευθύνης θα γίνει βάσει του αιτιώδους συνδέσμου. Το κριτήριο αυτό να μην αναφέρεται ρητά στην 927 ΑΚ προκύπτει όμως από όλο το σύστημα αστικής ευθύνης ενώ ανταποκρίνεται και στο πνεύμα της ΑΚ 300, κατά την οποία για την ορθή κατανομή της ευθύνης λαμβάνεται υπ' όψη μεταξύ άλλων και η αιτιώδης συμβολή καθενός στην επέλευση της ζημίας.

ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

1. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 205/2016 ΕπΣυγκΔ 2016, 80
2. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 32/2014
3. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 708/2004 Δ/νη 2006 σελ. 997
4. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 939/2010 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
5. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 959/2015 ΕπΣυγκΔ 2015 ΣΕΛ. 500
6. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 1007/2011 ΝοΒ 2012, 293
7. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 1070/2001
8. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 1070/2001 Δ/νη 2001 σ. 392
9. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 1168/2007
10. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 1220/2011 ΕπΣυγκΔ 2011, σελ.523
11. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 126/2009 ΕΣυγκΔ 2009, σελ. 15
12. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 1298/2015 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
13. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 1308/2014 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
14. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 1360/2010 ΕΣυγκΔ 2011 σ. 101 επ
15. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 1394/2014 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
16. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 1402/2011 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
17. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 1500/2002
18. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 1588/2014
19. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 1595/2018 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
20. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 1658/2002 ΕλλΔνη 2003, 1558, 118/2006 ΕλλΔνη 2007,117
21. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 1663/2017 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
22. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 1685/2017
23. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 1741/2011 ΕπΣυγκΔ 2011 σελ. 345
24. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 1760/2001 Δ/νη 2002 σ. 1352
25. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 1796/2011
26. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 204/2016 ΧρΙΔ 2016, 358
27. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 205/2016 ΕπΣυγκΔ 2016, 80
28. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 209/2017 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

29. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 211/2012-
30. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 211/2012 ΝοΒ 2012, 1717
31. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 238/2015 ΧρΙΔ 2016,128
32. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 260/2004 ΤΝΠ ΔΣΑ
33. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 301/2018
34. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 308/2014 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
35. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 426/2015 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
36. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 448/2018
37. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 504/2012 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
38. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 51/2018 ΕπΣυγκΔ 2018 σελ 218
39. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 52/2016
40. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 538/2015
41. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 583/2014 ΕπΣυγκΔ 2014, 95
42. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 599/2018 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
43. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 682/1983
44. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 69/2017
45. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 729/2015 ΕπΣυγκΔ 2016,308
46. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 736/2014
47. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 798/2012
48. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 804/2017
49. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 809/2017 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
50. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 846/2001
51. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 848/2015
52. ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 869/2013
53. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΕΦΕΤΕΙΟ ΑΘΗΝΩΝ 764/2013 Δ/νη 2013, σελ. 1485
54. ΕΦΕΤΕΙΟ ΑΘΗΝΩΝ 3723/2011 ΤΝΠ ΔΣΑ
55. ΕΦΕΤΕΙΟ ΑΘΗΝΩΝ 5694/2005
56. ΕΦΕΤΕΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ 2672/2014
57. ΕΦΕΤΕΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ 676/2014 ΕπΣυγκΔ 2014, σελ. 190
58. ΕΦΕΤΕΙΟ ΛΑΜΙΑΣ 7/2013 ΕΣυγκΔ 2013, σελ. 331 επ

59. ΕΦΕΤΕΙΟ ΛΑΡΙΣΑΣ 125/2005 ΕΣυγκΔ 2005, σελ. 116 επ
60. ΕΦΕΤΕΙΟ ΛΑΡΙΣΑΣ 127/2005 ΕΣυγκΔ 2005 σ. 116 επ.
61. ΕΦΕΤΕΙΟ ΛΑΡΙΣΑΣ 145/2012 ΔΙΚΟΓΡΑΦΙΑ 321/2012.
62. ΕΦΕΤΕΙΟ ΛΑΡΙΣΑΣ 176/2011 ΤΝΠ ΔΣΑ
63. ΕΦΕΤΕΙΟ ΛΑΡΙΣΑΣ 24/2012 ΤΝΠ ΔΣΑ
64. ΕΦΕΤΕΙΟ ΛΑΡΙΣΑΣ 417/2012 ΔΙΚΟΓΡΑΦΙΑ 2013, 30.
65. ΕΦΕΤΕΙΟ ΛΑΡΙΣΑΣ 7/2014 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
66. ΕΦΕΤΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ 76/2016 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
67. ΕΦΕΤΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ 91/2012- ΤΝΠ ΔΣΑ
68. ΜΟΝ. ΕΦΕΤΕΙΟ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ 69/2014 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
69. ΜΟΝ. ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΑΘΗΝΩΝ 1950/2011 ΕΣυγκΔ 2012/ 188
70. ΜΟΝ. ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ 1982/2015
71. ΜΟΝ. ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ 7984/2013 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
72. ΜΟΝ. ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ 85/2010 ΕΣυγκΔ 2012, σ. 47 επ
73. ΜΟΝ. ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΣΕΡΡΩΝ 144/2013 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
74. ΜΟΝ. ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΣΠΑΡΤΗΣ 149/2011 ΕΣυγκΔ 2012, σελ. 11 επ
75. ΜΟΝ. ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΧΑΛΚΙΔΑΣ 54/2011 ΕπΣυγκΔ 2012, 340
76. ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΕΦΕΤΕΙΟ ΑΘΗΝΩΝ 805/2018 ΕπΣυγκΔ 2018, 94
77. ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΑΘΗΝΩΝ 2701/2014 ΕπΣυγκΔ 2016, 546

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Γεωργιάδης Α., (2014) *Εγχειρίδιο Ειδικού Ενοχικού Δικαίου*
2. Δεληγιάννη Ι. *Το παράνομον ως στοιχείο της έννοιας του αστικού αδικήματος*
3. Δημοπούλου Ζ., (2003) *Ευθύνη από διακινδύνευση, Οι λόγοι περιορισμού και απαλλαγής από την ευθύνη*
4. Δωρής Φ. (1993) *Ερμηνευτικός καθορισμός του πεδίου εφαρμογής της 914 με αναγωγή στον προστατευτικό σκοπό του παραβιαζόμενου κανόνα δικαίου, Νομικές Μελέτες*
5. Καραγιάννης Κ., (2011) *Κάμψη της αρχής «όλα ή τίποτε» σε περιπτώσεις «νόμιμης εναλλακτικής συμπεριφοράς», Εφαρμογές Αστικού Δικαίου, Τόμος 6*
6. Καρακώστας Ι.Κ. (2014) *Το δίκαιο των αδικοπραξιών άρθρα 914-938 ΑΚ*
7. Κατράς Ι. (2003) *Ευθύνη από τροχαία ατυχήματα*
8. Κορνηλάκης Π. (1982) *Η ευθύνη από διακινδύνευση: δογματική και δικαιοπολιτική προσέγγιση*
9. Κοφινά Ε. Διπλωματική εργασία (2007) *Οι λόγοι απαλλαγής του υπευθύνου στην ευθύνη εξ αυτοκινήτων*
10. Κρητικός Α., (2019) *Αποζημίωση από αυτοκινητικά ατυχήματα, 5η έκδοση*
11. Κυπραίος Κ. Διπλωματική Εργασία (2016) *Ο αιτιώδης σύνδεσμος επί αδικοπρακτικής ευθύνης στα τροχαία ατυχήματα*
12. Λιάπης Δ. «*Η αιτιώδης συνάφεια στην ευθύνη από ενημερωτικό δελτίο*», ΔΕΕ 2003
13. Λιβανής Ν. (2001) *Ευθύνη από διακινδύνευση*
14. Παπαδημητρόπουλος Α., (2011) *Πιθανοτική αιτιότητα και αναλογική αποζημίωση: θεμελίωση και έκταση της ευθύνης, Εφαρμογές Αστικού Δικαίου, Τόμος 2*
15. Παπαχαράλαμπος (2003) *Η έννοια της αιτιότητας εις το πλαίσιο της γενικής θεωρίας του αδικήματος, Αιτία, αιτιότης και δίκαιο,*
16. Ρουμελιώτη – Σταθοπούλου Δ.– Α. Διπλωματική Εργασία (2015) «*Λόγοι απαλλαγής και περιορισμού της ευθύνης στο πλαίσιο των αυτοκινητικών ατυχημάτων*»
17. Σπερδόκλη Ε., (2017) *Ο αιτιώδης σύνδεσμος ως προϋπόθεση της αδικοπρακτικής ευθύνης*
18. Σπυριδάκης Ι.Σ. (2018) *Ενοχικό Δίκαιο Γενικό Μέρος β' έκδοση*
19. Σταθόπουλος Μιχ. Π. (2018) *ΓΕΝΙΚΟ ΕΝΟΧΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ Ε' έκδοση*

20. Τριάντος Ν. Αστικός Κώδικας Α 1-946
21. Φλούδας Α., (1985) *Αστική ευθύνη εξ αυτοκινητικών ατυχημάτων*
22. Χριστακάκου-Φωτιάδη Κ., Κουμουτζής Ν., Γεράκη Α., (2007) *ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΑΠΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ*

ΝΟΜΙΚΑ ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ

Επιθεώρηση Συγκοινωνιακού Δικαίου

Νομικό Βήμα

Ελληνική Δικαιοσύνη

Χρονικά Ιδιωτικού Δικαίου

Δικογραφία