

Πολ.Πρωτ.Αθηνών 5465/2003 Πώληση πράγματος κινητού (αυτοκινήτου), κατασκευαστικό ελάττωμα, αερόσακκοι, δικαιώματα καταναλωτών.

ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΑΘΗΝΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΤΑΚΤΙΚΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

Αριθμός Αποφάσεως

5465/2003

ΤΟ ΠΟΛΥΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΑΘΗΝΩΝ

Αποτελούμενο από τους Δικαστές Ξανθή Παπαπέτρου Πρόεδρο Πρωτοδικών, Ευαγγελία Γιακουμάτου Πρωτοδίκη, Αναστάσιο Αναστασίου Πρωτοδίκη – Εισηγητή, και από το Γραμματέα Νικόλαο Μόσσορα.

Συνεδρίασε δημόσια στο ακροατήριό του στις ____2003 για να δικάσει την υπόθεση μεταξύ:

Των αιτούντων – καλούντων – εναγόντων: 1) XXXXXX, κατοίκου Καβάλας. 2) ΨΨΨΨΨ, κατοίκου ομοίως, τους οποίους εκπροσώπησε ο πληρεξούσιος δικηγόρος του _____.

Των καθόν η αίτηση – κλήση – εναγομένων: 1) Ανώνυμης βιομηχανικής και εμπορικής εταιρείας με την επωνυμία _____ΕΛΛΑΣ Α.Β.Ε.Ε. που εδρεύει στην Αθήνα και εκπροσωπείται νόμιμα, την οποία εκπροσώπησε ο πληρεξούσιος δικηγόρος της Πέλοψ Λάσκος. 2) Αλλοδαπής ανώνυμης εταιρείας του Γαλλικού Δικαίου με την επωνυμία «_____ AUTOMOBILLE S.A.» που εδρεύει στο Παρίσι της Γαλλίας και εκπροσωπείται νόμιμα, την οποία εκπροσώπησε ο πληρεξούσιος δικηγόρος της Κωνσταντίνος Κατσίγερας.

Οι ενάγοντες ζήτησαν να γίνει δεκτή η από 9/3/2001 αγωγή τους, που κατατέθηκε με αριθμό ____2001, προσδιορίστηκε για ____/2002, κατά την οποία ματαιώθηκε.

Επαναφέρεται ήδη προς περαιτέρω συζήτηση με κλήση των εναγόντων που κατατέθηκε με αριθμό ____/2002, προσδιορίστηκε για τη παραπάνω δικάσιμο και γράφτηκε στο πινάκιο.

Κατά τη συζήτηση της υποθέσεως, οι πληρεξούσιοι δικηγόροι των διαδίκων, ζήτησαν να γίνουν δεκτά όσα αναφέρονται στα πρακτικά και στις προτάσεις τους.

ΑΦΟΥ ΜΕΛΕΤΗΣΕ ΤΗ ΔΙΚΟΓΡΑΦΙΑ

ΣΚΕΦΤΗΚΕ ΚΑΤΑ ΤΟ ΝΟΜΟ

Κατά τις διατάξεις του άρθρου 6 Ν. 2251/1994 «περί προστασίας των καταναλωτών» (ΦΕΚ Α' 191/16.11.1994) ο παραγωγός ευθύνεται για κάθε ζημία που οφείλεται σε ελάττωμα του προϊόντος του (παρ. 1). Ως παραγωγός θεωρείται ο κατασκευαστής τελικού προϊόντος, καθώς και κάθε πρόσωπο που εμφανίζεται ως παραγωγός του προϊόντος, επιθέτοντας σ' αυτό την επωνυμία το σήμα ή άλλο διακριτικό του γνώρισμα (παρ. 2 εδαφ. α'). Όποιος εισάγει ένα προϊόν για πώληση στα πλαίσια της επαγγελματικής εμπορικής του δραστηριότητας ευθύνεται όπως ο παραγωγός (παρ. 3). Στη ζημία της παρ. 1 του προαναφερθέντος άρθρου περιλαμβάνεται η λόγω θανάτου ή σωματικής βλάβης, καθώς και η βλάβη ή καταστροφή εξαιτίας του ελαττωματικού προϊόντος κάθε περιουσιακού στοιχείου του καταναλωτή, εκτός από το ίδιο το ελαττωματικό προϊόν, εφόσον κατά τη χρήση του προοριζόταν και πραγματικά χρησιμοποιήθηκε από το ζημιωθέντα για προσωπική του χρήση ή κατανάλωση (παρ. 6). Η ικανοποίηση της ηθικής βλάβης και της ψυχικής οδύνης λόγω θανάτου διέπεται από τις διατάξεις που ισχύουν για τις αδικοπραξίες (παρ. 7). Από τις διατάξεις που παρατέθηκαν συνάγονται τα ακόλουθα: 1) με αυτές θεσπίζονται καταρχήν αντικειμενική ευθύνη του παραγωγού και του εισαγωγέα ελαττωματικού προϊόντος και μάλιστα εις ολόκληρον (παρ. 10) έναντι του καταναλωτή. Η ευθύνη αυτή είναι δυνατόν να αποκλεισθεί με την από τον παραγωγό απόδειξη της συνδρομής μιας από τις στην παρ. 8 του ίδιου άρθρου 6 Ν. 2251/94 προσδιοριζόμενες περιπτώσεις, μεταξύ των οποίων και η έλλειψη ελαττώματος όταν το προϊόν τέθηκε σε κυκλοφορία, 2) για να γεννηθεί ευθύνη του παραγωγού ή του εισαγωγέα απαιτείται να προκληθεί στον καταναλωτή ζημία οφειλόμενη αιτιωδώς σε ελάττωμα του προϊόντος. Θεωρείται δε το προϊόν ελαττωματικό αν δεν παρέχει την εύλογα αναμενόμενη ασφάλεια, ενόψει όλων των ειδικών συνθηκών και ιδίως της εξωτερικής εμφάνισής του κ.λπ. (παρ. 5 και 3) ως ζημία θεωρείται και η ηθική βλάβη ή ψυχική οδύνη, για την οποία δικαιούνται χρηματικής ικανοποίησης τα πρόσωπα εκείνα που υπέστησαν τέτοια βλάβη από ζημία σε άλλα στοιχεία της περιουσίας τους, εκτός από το ίδιο το ελαττωματικό προϊόν. Τέλος, από τη διάταξη του άρθρου 6 παρ. 7 Ν. 2251/94, που προαναφέρθηκε, προκύπτει ότι η αξίωση του ζημιωθέντος κατά του παραγωγού και του εισαγωγέα ελαττωματικού προϊόντος για χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης ή ψυχικής οδύνης μπορεί να θεμελιωθεί στο πλαίσιο της αδικοπρακτικής ευθύνης του κοινού δικαίου (άρθρα 914, 932 ΑΚ) ή στις διατάξεις των άρθρων 281, 288, 914, 925 με ανάλογη εφαρμογή του 932 ΑΚ. Ο καταναλωτής, επομένως, βαρύνεται, κατά μία άποψη, με την επίκληση και απόδειξη του πταίσματος του παραγωγού, όταν επιδιώκει τη χρηματική για τους ανωτέρω λόγους ικανοποίησή του. Κατ' άλλην, όμως διαμορφωθείσα από την νομολογία, ευνοϊκότερη για τον καταναλωτή άποψη, την οποία υιοθετεί και το Δικαστήριο τούτο, ο ζημιωθείς, που είναι ξένος προς τη διαδικασία παραγωγής του ελαττωματικού προϊόντος και για το λόγο αυτό δεν είναι σε θέση να αποδείξει την αιτία του ελαττώματος, η οποία εμπίπτει άλλωστε στη σφαίρα ευθύνης του παραγωγού, πρέπει και αρκεί να επικαλεστεί και να αποδείξει τη συγκεκριμένη βλαπτική εκδήλωση της ελαττωματικότητας, που συνίσταται στο βλαπτικό αποτέλεσμα και τον αιτιώδη σύνδεσμο του αποτελέσματος με τη (συνήθη) χρήση του προϊόντος, ενώ ο εναγόμενος παραγωγός έχει τη δυνατότητα να επικαλεστεί και να αποδείξει, μεταξύ

άλλων, ότι η ελαττωματικότητα του προϊόντος δεν οφείλεται σε πλημμελή κατασκευή του ή δε δικό του πταίσμα (Εφ.Πειρ. 301/2001, ΔΕΕ 7/1147=ΕεμπΔ 2001/495, όπου και περαιτέρω παραπομπές).

Στην ένδικη από 9.3.2001 αγωγή (αρ. εκθ. Καταθ. 2467/20.3.2001), η οποία νομότυπα επαναφέρεται με την από 18.1.2002 κλήση των καλούντων – εναγόντων (αρ. εκθ. καταθ. 241/18.1.2002), μετά την ματαίωση της συζητήσεώς της κατά την αρχικώς ορισθείσα δικάσιμο της 17ης.1.2002, εκτίθεται, όπως το περιεχόμενό της παραδεκτώς κατ' άρθρο 224 εδαφ. β' Κ.Πολ.Δικ. διευκρινίστηκε με τις έγγραφες προτάσεις των εναγόντων, ότι στις 31.7.2000 ο πρώτος ενάγων οδηγώντας το αναφερόμενο αυτοκίνητο εργοστασίου κατασκευής της δεύτερης εναγομένης, που ανήκε στην κυριότητα της δεύτερης ενάγουσας μητέρας του και είχε εισαχθεί από τη Γαλλία στην Ελλάδα από την πρώτη εναγόμενη στα πλαίσια της επαγγελματικής εμπορικής της δραστηριότητας, υπέστη οδικό τροχαίο ατύχημα υπό τις συνθήκες που περιγράφονται στην αγωγή, με αποτέλεσμα να τραυματιστεί βαρύτατα κατά τα ειδικότερα εκτιθέμενα. Ότι ο τραυματισμός του οφείλεται στο γεγονός ότι δε λειτούργησε, κατά τη σύγκρουση του αυτοκινήτου με προστατευτικό κιγκλίδωμα παραπλεύρως της οδού στην οποία έβαινε, το προστατευτικό σύστημα αερόσακου οδηγού, με το οποίο ήταν εφοδιασμένο το εν λόγω όχημα και ότι η βλαπτική ελαττωματικότητα αυτού του συστήματος, το οποίο κατασκεύασε και ενσωμάτωσε στο αυτοκίνητο η δεύτερη εναγόμενη, οφείλεται σε υπαιτιότητα αυτής (χωρίς να διευκρινίζεται σε ποια ακριβώς πράξη ή παράλειψή της). Ότι εξαιτίας του ως άνω ατυχήματός του ο πρώτος ενάγων ζημιώθηκε κατά το συνολικό ποσόν του ενός εκατομμυρίου είκοσι μιάς χιλιάδων πεντακοσίων εξήντα επτά (1.021.567) δρχ. το οποίο δαπάνησε για αμοιβή νοσηλευτριών αποκλειστικής νοσηλείας κατά το χρονικό διάστημα από 1.8.2000 έως 26.10.2000, για αμοιβή φυσιοθεραπειών στις οποίες υπεβλήθη και για οφθαλμιατρικές εξετάσεις, ενώ η δεύτερη ενάγουσα δαπάνησε το ποσόν τριακοσίων δέκα πέντε χιλιάδων (315.000) δρχ. για κόμιστρα μεταβάσεώς της με επιστροφή από την πόλη της Καβάλας, όπου διέμενε, σε Νοσοκομείο της Θεσσαλονίκης, όπου ο πρώτος ενάγων, υιός της, νοσηλεύθηκε κατά το χρονικό διάστημα από 1.8.2000 έως 2.10.2000. Ότι, επιπλέον, ο πρώτος ενάγων εξαιτίας του τραυματισμού του υπέστη ηθική βλάβη, προς αποκατάσταση της οποίας θα πρέπει να του καταβληθεί το ποσόν των εκατό εκατομμυρίων (100.000.000) δρχ. Με βάση το ιστορικό αυτό ζητούν οι ενάγοντες, όπως το καταψηφιστικό αγωγικό αίτημα περιορίστηκε παραδεκτώς κατ' άρθρο 223 Κ.Πολ.Δικ. με τις νομίμως κατατεθείσες έγγραφες προτάσεις τους σε εξ ολοκλήρου αναγνωριστικό, να αναγνωρισθεί ότι οι εναγόμενες τους οφείλουν εις ολόκληρον τα ως άνω χρηματικά ποσά για καθένα αυτών νομιμοτόκως από την επίδοση της αγωγής και να καταδικασθούν στη δικαστική δαπάνη.

Με τέτοιο περιεχόμενο και αιτήματα η ένδικη αγωγή, για την κατά το άρθρο 216 Κ.Πολ.Δικ. πληρότητα της οποίας δε απαιτείται η παράθεση άλλων επιπλέον στοιχείων, παραδεκτώς εισάγεται ενώπιον του παρόντος Δικαστηρίου (άρθρα 7, 9 εδαφ. γ' δ', 18 αρ. 1, 36 παρ. 2 και 37 παρ. 1 Κ.Πολ.Δικ.) για να συζητηθεί κατά την

προκείμενη τακτική διαδικασία και είναι νόμιμη. Στηρίζεται στις διατάξεις των άρθρων 297, 298, 299, 346, 932 ΑΚ 176, 191 παρ. 2 Κ.Πολ.Δικ. και 6 παρ. 1, 2 εδαφ. α', 3, 5 εδαφ. α', 6, 7, 10 Ν. 2251/94 και πρέπει να ερευνηθεί περαιτέρω για να διαπιστωθεί αν είναι βάσιμη και από ουσιαστική άποψη, δεδομένου μάλιστα ότι έχει τηρηθεί η διαγραφόμενη στο άρθρο 214 Α' Κ.Πολ.Δικ. διαδικασία εξώδικης επίλυσης της ένδικης διαφοράς (βλ. το προσκομιζόμενο από 24.5.2002 κοινό πρακτικό αποτυχίας της σχετικής απόπειρας).

Από τις ένορκες καταθέσεις των μαρτύρων των διαδίκων, που ελήφθησαν στο ακροατήριο και περιέχονται στα ταυτάριθμα με την παρούσα απόφαση πρακτικά δημόσιας συνεδρίασης, εκτιμώμενες κατά το λόγο της γνώσης και το βαθμό της αξιοπιστίας εκάστου μάρτυρα, από το σύνολο των εγγράφων, τα οποία επικαλούνται και νομότυπα προσκομίζουν οι διάδικοι, για να ληφθούν υπόψη είτε προς άμεση απόδειξη είτε προς συναγωγή δικαστικών τεκμηρίων, από τις προσκομιζόμενες φωτογραφίες, που εξομοιώνονται προς έγγραφα (άρθρο 444 αρ. 3 Κ.Πολ.Δικ.), καθώς και από τις μερικές μόνον παραδοχές και ομολογίες των διαδίκων, που συνάγονται από τα δικόγρατά τους και εκτιμώνται κατ' άρθρα 261 και 352 παρ. 1 Κ.Πολ.Δικ., σε συνδυασμό προς τις υπ' αριθμ. 1753/20.3.2003 και 300/14.3.2003 ένορκες ενώπιον των Συμβολαιογράφων _____ και _____ αντίστοιχα βεβαιώσεις τρίτων, για τις οποίες διαπιστώνεται η συνδρομή των όρων νομότυπης κατ' άρθρο 270 παρ. 2 εδαφ. γ' Κ.Πολ.Δικ. λήψεώς τους, αποδεικνύονται πλήρως τα ακόλουθα πραγματικά περιστατικά: Στις 17.5.2000 η δεύτερη ενάγουσα, μητέρα του πρώτου, απέκτησε δυνάμει συμβάσεως πωλήσεως που κατήρτισε με την πρώτη εναγόμενη ανώνυμη εταιρία, με τη μεσολάβηση της αντιπροσώπου της τελευταίας στην περιοχή της _____ ομόρρυθμης εταιρίας με την επωνυμία «_____ CENTER – Α. και ΣΙΑ Ο.Ε.» την κυριότητα ενός (1) καινούργιου ιδιωτικής χρήσης επιβατηγού αυτοκινήτου που κατασκεύασε σε εργοστάσιο της δεύτερης εναγομένης. Συγκεκριμένα, αγόρασε το ΙΧΕ αυτοκίνητο εργοστασίου κατασκευής _____ τύπου SAXO/005, χρώματος κίτρινου, με αριθμό πλαισίου _____ και με αριθμό κινητήρα _____, το οποίο έλαβε αριθμό κυκλοφορίας _____, αντί τιμήματος τριών εκατομμυρίων πενήντα τριών χιλιάδων εκατό (3.053.100) δρχ. Το όχημα αυτό είχε εισαγάγει προς πώληση στην Ελλάδα η πρώτη εναγόμενη στα πλαίσια της επαγγελματικής εμπορικής της δραστηριότητας και διέθετε μεταξύ άλλων προσθέτων συστημάτων ασφαλείας (σύστημα ABS, αναρτήσεις Mc Pherson, αντιστρεπτικές δοκούς, πλαίσιο με προοδευτική παραμόρφωση κ.λπ.) εκ κατασκευής αερόσακο οδηγού και προεντατήρες εμπροσθίων ζωνών ασφαλείας με πυροτεχνικό μηχανισμό λειτουργίας. Ο αερόσακος είναι τοποθετημένος στο κεντρικό τμήμα του τιμονιού και σύμφωνα με το εγχειρίδιο χρήσης του οχήματος έχει σκοπό σε περίπτωση δυνατής μετωπικής σύγκρουσης του αυτοκινήτου με ταχύτητα άνω των είκοσι πέντε χιλιομέτρων την ώρα (25 χλμ./ώρα) να παρεμβληθεί μεταξύ οδηγού και τιμονιού, να αποσβέσει (όχι να σταματήσει) την εκτίναξη του οδηγού προς τα εμπρός και να περιορίσει τους κινδύνους τραυματισμού στο κεφάλι και το θώρακα. Περαιτέρω, στο τεχνικό εγχειρίδιο _____ BRE 710 GR αναγράφεται ότι «το σύστημα αερόσακου του συγκεκριμένου οχήματος λειτουργεί με

πυροτεχνικό μηχανισμό και κεντρικό εντολέα, ο οποίος μέσω ηλεκτρονικού κιβωτίου καταγράφει μόνιμα τις πληροφορίες επιταχύνσεως και επιβραδύνσεων του αυτοκινήτου. Όταν υπάρξει μετωπική σύγκρουση με ταχύτητα περίπου 15 – 25 χλμ./ώρα δίδεται εντολή απελευθέρωσης στο σύστημα των ζωνών ασφαλείας και ακολούθως, αν είναι απαραίτητο, και στον αερόσακο. Τα συστήματα αερόσακου και πυροτεχνικών μηχανισμών δεν ενεργοποιούνται σε περίπτωση ελαφρών εμπρόσθιων προσκρούσεων (χτυπημάτων), πλαγιών προσκρούσεων, προσκρούσεων από πίσω και ανατροπής του οχήματος (τουμπαρίσματος)». Το σύστημα, επομένως, αυτό ενεργοποιείται σε δυνατές εμπρόσθιες προσκρούσεις, προκαλώντας το φούσκωμα του αερόσακου, το οποίο γίνεται με έκρηξη σε πολύ μικρό χρόνο της τάξης του 1/10 του δευτερολέπτου και παρέχει προστασία μόνο στην αρχική πρόσκρουση ακόμη κι αν επακολουθήσουν αλληπάλληλες συγκρούσεις. Το σύστημα δε ζωνών ασφαλείας του συγκεκριμένου οχήματος λειτουργεί εκ κατασκευής με πυροτεχνικό μηχανισμό και προεντατήρες, μηχανισμό δηλαδή που διασφαλίζει την έλξη (τράβηγμα) της ζώνης σε περίπτωση σύγκρουσης, με αποτέλεσμα την ακινητοποίηση του κορμού του σώματος του οδηγού και την παραμονή του σε στενή επαφή με το κάθισμά του, ώστε να αποφευχθεί πρόσκρουσή του στον υαλοπίνακα (παρμπρίζ) ή στο τιμόνι. Περαιτέρω, από τα ίδια ως άνω αποδεικτικά μέσα προέκυψε ότι στις 31.7.2000 και ώρα 00:50 π.μ. περίπου ο πρώτος ενάγων οδηγώντας το πιο πάνω αυτοκίνητο εκινείτο με ταχύτητα 70 χλμ./ώρα περίπου στην Εθνική οδό Καβάλας – Νέας Περάμου με κατεύθυνση προς Καβάλα. Στην 11,200 χιλιομετρική θέση της εν λόγω οδού, όπου η είσοδος αριστερής κλειστής στροφής ως προς την πορεία του, ο πρώτος ενάγων προκειμένου να αποφύγει απρόβλεπτο εμπόδιο επί του οδοστρώματος, που βρέθηκε αιφνιδίως στην πορεία του, προσπάθησε να πραγματοποιήσει ελιγμό προς τα αριστερά, όμως, λόγω του αιφνιδιασμού του απώλεσε τον έλεγχο του οχήματός του, με αποτέλεσμα να εκτραπεί στο αντίθετο της πορείας του ρεύμα κυκλοφορίας αρχικώς, πλαγιολισθαίνοντας εν συνεχεία ξανά προς τα δεξιά σε μήκος 12 μ., διασχίζοντας διαγωνίως την λωρίδα κυκλοφορίας προς Καβάλα και να προσκρούσει τελικώς με την εμπρόσθια δεξιά πλευρά του οχήματός του επί του προστατευτικού μεταλλικού κιγκλιδώματος (στηθαίου), που κείται εκτός οδοστρώματος στην καμπή της στροφής αυτού και στη δεξιά πλευρά του για τον κινούμενο προς Καβάλα. Στη συνέχεια ακολουθώντας περιστροφική κίνηση γύρω από τον άξονά του το αυτοκίνητο προσέκρουσε με το εμπρόσθιο αριστερό τμήμα του στο ίδιο κιγκλίδωμα και άρχισε να ολισθαίνει επ' αυτού σε μήκος 50 μ., το οποίο και κατέστρεψε, για να ακινητοποιηθεί τελικά σε θέση κάθετη προς το οδόστρωμα με το εμπρόσθιο τμήμα του προς την πλευρά του στηθαίου, όπου προσέκρουσε με μηδαμινή πλέον ταχύτητα και, πάντως, κατώτερη των 25 χλμ./ώρα. Από τις διαδοχικές αυτές προσκρούσεις του σε σταθερή μεταλλική επιφάνεια το επίδικο αυτοκίνητο υπέστη τις ακόλουθες κατά χρονική αλληλουχία φθορές: ζημίες στην εμπρόσθια δεξιά γωνία (συμπίεση του εμπρόσθιου δεξιού φτερού με κατεύθυνση από εμπρός προς τα πίσω), ζημίες στην εμπρόσθια αριστερή γωνία (αντίστοιχο τμήμα του προφυλακτήρα και φανούς), πλευρικές ζημίες στο αριστερό τμήμα (εμπρόσθιο αριστερό φτερό, εμπρόσθια αριστερή κολώνα, αριστερή πόρτα και οπίσθιο αριστερό φτερό) και ζημίες στο εμπρόσθιο τμήμα (καπώ και προφυλακτήρας), που προκλήθηκαν κατά την

ακινητοποίηση του οχήματος. Όλα τα ανωτέρω προκύπτουν από τα έγγραφα ιδιωτικής πραγματογνωμοσύνης που διενήργησαν με παραγγελία των εναγομένων ο μηχανολόγος μηχανικός _____ στις 22.2.2001 και ο υπάλληλος της β' εναγομένης _____ στις 11.12.2001, όπου επιπροσθέτως αναφέρεται ότι κατά τη διεξαγωγή τους οι προεντατήρες της ζώνης ασφαλείας του οδηγού βρέθηκαν μαζεμένοι, γεγονός που καταδεικνύει ότι ο πρώτος ενάγων δεν φορούσε τη ζώνη του. Από την περιγραφόμενη ανωτέρω πολλαπλή σύγκρουση τραυματίστηκε σοβαρά ο τελευταίος υποστάς, όπως δεν αμφισβητείται, προκύπτει άλλωστε και από τις προσκομιζόμενες ιατρικές γνωματεύσεις και βεβαιώσεις, κρανιοεγκεφαλική κάκηση, κατάγματα προσωπικού κρανίου, κατάγματα αριστερού αντιβραχίου χειρός, εξάρθρωμα αριστερής ακρωμιοκλειδικής άρθρωσης, ρινορραγίες και διαταραχή πηκτικού μηχανισμού, με απώτερο αποτέλεσμα απώλεια όρασης από το δεξιό οφθαλμό, αιμορραγία ναλοειδούς δεξιού οφθαλμού, ατροφία οπτικού νεύρου και αποκόλληση χοριομφ/δούς δεξιού οφθαλμού. Ο τραυματισμός του όμως αυτός δεν οφείλεται αιτιωδώς σε ελαττωματική λειτουργία του συστήματος αερόσακου του οχήματός του και τούτο διότι η σύγκρουση που προπεριγράφηκε δεν ήταν μετωπική (παρά μόνο στο τελικό στάδιο της κατά την ακινητοποίηση του αυτοκινήτου), ώστε να ενεργοποιηθεί το μηχανικό σύστημα ασφαλείας του οδηγού με φούσκωμα του αερόσακου. Για τη θεμελίωση του συμπεράσματος αυτού κατηγορηματική είναι η κατάθεση του μάρτυρα ανταποδείξεως, που κρίνεται αξιόπιστη διότι στηρίζεται επί της ίδιας αυτού αντιλήψεως, ως ελέγξαντος προσωπικώς το επίδικο αυτοκίνητο αμέσως μετά τη σύγκρουση, με την ιδιότητα του τεχνικού επιθεωρητή της πρώτης εναγομένης, ο οποίος καταθέτει ότι απαραίτητη προϋπόθεση για την ενεργοποίηση του εμπρόσθιου αερόσακου είναι η καταστροφή της εμπρόσθιας δομής του οχήματος κατά το διαμήκη άξονά του και με φορά από εμπρός προς τα πίσω, καθώς και ότι στην προκειμένη περίπτωση το όχημα δεν υπέστη παραμόρφωση τέτοια, αφού τα κατώ, ο κινητήρας και ο απορροφητήρας κραδασμών που βρίσκεται ανάμεσα στον προφυλακτήρα και την εμπρόσθια δομή του οχήματος δεν παρουσιάζουν συμπίεση ή στρέβλωση με κατεύθυνση από εμπρός προς τα πίσω. Η κατάθεση αυτή ενισχύεται και από τα λοιπά αποδεικτικά μέσα, κυρίως δε από τις προαναφερθείσες πραγματογνωμοσύνες, από τις οποίες προκύπτει επιπλέον ότι τα ως άνω βλαβέντα μέρη του αυτοκινήτου παρουσιάζουν στρεβλώσεις και παραμορφώσεις που προκλήθηκαν από χτυπήματα που δέχθηκαν με φορά από αριστερά προς τα δεξιά, αλλά και από τα αντικειμενικά ευρήματα που μνημονεύονται στην από 31.7.2000 έκθεση αυτοψίας και στο πρόχειρο σχεδιάγραμμα που συνέταξε το Τμήμα Τροχαίας Καβάλας. Από όλα τα ανωτέρω προκύπτει σαφώς ότι δεν υπήρξε μετωπική σύγκρουση στην εμπρόσθια επιφάνεια του οχήματος κατά την αρχική επαφή του με σταθερή επιφάνεια που είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την ενεργοποίηση του συστήματος ασφαλείας του οχήματος. Η αντίθετη κατάθεση του μάρτυρα αποδείξεως, πατέρα του πρώτου και συζύγου της δεύτερης ενάγουσας, δεν κρίνεται πειστική όχι μόνον γιατί δε στηρίζεται σε ίδια αντίληψη αλλά και διότι προσκρούει προς τα λοιπά αποδεικτικά μέσα. Ούτε άλλωστε, η προσκομιζόμενη από τους ενάγοντες έκθεση πραγματογνωμοσύνης – βεβαίωση του πραγματογνώμονα αστικής ευθύνης _____ αρκεί, σε συνδυασμό προς την υπ' αριθμ. 1753/2003 ως άνω ένορκη βεβαίωσή του, για να οδηγήσει το Δικαστήριο σε

διαφορετική κρίση, αφού ο ως άνω στηρίζει το συμπέρασμά του περί ελαττωματικής λειτουργίας του αερόσακου στη διαπιστωθείσα με μακροσκοπική παρατήρηση από τον ίδιο σημαντική στρέβλωση του εμπρόσθιου τμήματος του αμαξώματος συνεπεία σφοδρής πλαγιομετωπικής σύγκρουσης του οχήματος σε συνδυασμό με την ταχύτητά του (70 χλμ./ώρα), χωρίς όμως να λαμβάνει υπόψη του τα προαναφερθέντα οδηγό χρήσης και τεχνικό εγχειρίδιο του συγκεκριμένου τύπου αυτοκινήτου, όπου μνημονεύεται ως περίπτωση μη ενεργοποίησης του αεροσάκου αυτού η μικρής ισχύος μετωπική σύγκρουση και η πρόσκρουση σε σταθερή επιφάνεια με το πλάγιο τμήμα του, ούτε να εξηγεί με ποιο κατά τη γνώμη του τμήμα του προσέκρουσε το πρώτον το εν λόγω όχημα στο προστατευτικό μεταλλικό κιγκλίδωμα. Κατ' ακολουθίαν των ανωτέρω πρέπει να απορριφθεί η ένδικη αγωγή ως ουσιαστικά αβάσιμη, αφού αποδείχθηκε ότι δεν υπήρχε κατασκευαστικό ελάττωμα του αεροσάκου ασφαλείας του οδηγού στο αυτοκίνητο στο οποίο επέβαινε ο πρώτος ενάγων, αλλά αντιθέτως προέκυψε ότι δεν συνέτρεξαν οι προϋποθέσεις ενεργοποίησώς του, αφού όλες οι διαδοχικές συγκρούσεις του εν λόγω οχήματος, μολοντί σφοδρές (πλην της τελευταίας που έλαβε χώρα όπως προαναφέρθηκε κατά την ακινητοποίησή του) ήταν τέτοιου είδους (πλάγιες, πλαγιομετωπικές και μετωπικές μικρής εντάσεως), ώστε ευρίσκοντο εκτός των ορίων ενεργοποίησώς του ως άνω συστήματος ασφαλείας σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές του. Τέλος, η δικαστική δαπάνη των εναγομένων πρέπει να επιβληθεί σε βάρος των εναγόντων λόγω της ήττας τους, όπως ειδικότερα ορίζεται στο διατακτικό. Να σημειωθεί ότι στο επικαζόμενο ποσό δεν περιλαμβάνεται αμοιβή για τις πραγματογνωμοσύνες που διεξήχθησαν, διότι κρίνεται ότι η αντίστοιχη δαπάνη έγινε από υπερβολική πρόνοια (άρθρο 189 παρ. 1ε, 2β Κ.Πολ.Δικ.).

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Δικάζοντας κατ' αντιμωλίαν των διαδίκων.

Απορρίπτει την αγωγή.

Επιβάλλει σε βάρος των εναγόντων τη δικαστική δαπάνη των εναγομένων, την οποία καθορίζει σε επτά χιλιάδες ευρώ (7.000) για κάθε εναγόμενη.

Κρίθηκε, αποφασίσθηκε στην Αθήνα στις ____2003.

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Δημοσιεύθηκε σε έκτακτη δημόσια συνεδρίαση στο ακροατήριό του στις ____2003.

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ