

ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΑΘΗΝΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΠΡΩΤΟ ΔΙΚΕΙΟ ΑΘΗΝΩΝ Διεύθυνση ηλεκτρονικών επικοινωνιών, το οποίο θεωρήθηκε ως η νόμιμη αποδέσμευση, σύμφωνα και με βάση του, με προηγούμενη ηλεκτρονική υπογραφή, Αθήνα, 2024.12.04 13:52:02 ΣΕΤ. Ο Γραμματέας ΠΡΩΤΟ ΔΙΚΕΙΟ ΑΘΗΝΩΝ

Αριθμός Απόφασης

966/2024

ΤΟ ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΑΘΗΝΩΝ

Συγκροτήθηκε από τη Δικαστή Φωτεινή Αλεκοπούλου, Πρωτοδίκη, την οποία όρισε ο Πρόεδρος του Τριμελούς Συμβουλίου Διοίκησης του Πρωτοδικείου Αθηνών και από τη Γραμματέα Γεωργία Σταφιδά.

Συνεδρίασε δημόσια στο ακροατήριό του, την 01 Μαρτίου 2024 και μετά από διακοπή στις 05-04-2024, για να δικάσει την υπόθεση μεταξύ των διαδίκων :

ΤΩΝ ΕΝΑΓΟΝΤΩΝ :

..... δια του πληρεξούσιου δικηγόρου τους Παναγιώτη Αθανασόπουλου (ΑΜΔΣΑ 028735).

ΤΩΝ ΕΝΑΓΟΜΕΝΩΝ : 1. Της ανώνυμης εταιρίας με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN – ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και το διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.», που εδρεύει στην Αθήνα,

Λεωφόρος Συγγρού αρ. 41 και 43 κ.α.α. κ.α.α. αρ. 13 και εκπροσωπείται νόμιμα, η οποία παραστάθηκε

2. Της ανώνυμης εταιρίας με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και το διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ Α.Ε.», που εδρεύει στην Αθήνα, οδός Καρόλου αρ. 1 – 3 και εκπροσωπείται νόμιμα, η οποία παραστάθηκε στο ακροατήριο δια των πληρεξούσιων δικηγόρων της

Οι ενάγοντες ζητούν να γίνει δεκτή η από 23-10-2023 αγωγή τους, που κατατέθηκε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου αυτού με γενικό αριθμό κατάθεσης 107679/2023 και αριθμό έκθεσης κατάθεσης δικογράφου 3018/23-10-2023 και η οποία προσδιορίσθηκε να συζητηθεί κατά την αναφερόμενη στην αρχή της παρούσας δικάσιμο της 01^{ης} – 03 - 2024 και γράφτηκε στο πινάκιο.

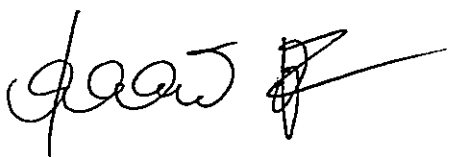
Κατά τη δημόσια συζήτηση στο ακροατήριο κατά την αναφερόμενη στην αρχή της παρούσας δικάσιμο της 01^{ης} – 03 - 2024, καθώς και μετά από διακοπή της συνεδρίασης κατά τη δικάσιμο της 05^{ης} – 04 – 2023, κατά τις οποίες δικασίμους η υπόθεση εκφωνήθηκε νόμιμα με τη σειρά της από το σχετικό πινάκιο, οι διάδικοι παραστάθηκαν όπως αναφέρεται παραπάνω και οι πληρεξούσιοι δικηγόροι τους ανέπτυξαν και προφορικά τους ισχυρισμούς τους, ζήτησαν να γίνουν αυτοί δεκτοί και αναφέρθηκαν στις γραπτές προτάσεις που κατέθεσαν στο ακροατήριο στις 05-04-2024.

**ΑΦΟΥ ΜΕΛΕΤΗΣΕ ΤΗ ΔΙΚΟΓΡΑΦΙΑ
ΣΚΕΦΤΗΚΕ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΟ**

Ι. 1. Από τις διατάξεις των άρθρων 297, 298, 330 και 914 του ΑΚ σαφώς προκύπτει ότι προϋποθέσεις της ευθύνης για αποζημίωση από αδικοπράξη είναι η υπαιτιότητα του υπόχρεου, η οποία υπάρχει και στην περίπτωση της αμέλειας, δηλαδή όταν δεν καταβάλλεται η επιμέλεια που απαιτείται στις συναλλαγές, η παράνομη συμπεριφορά του υπόχρεου σε αποζημίωση έναντι εκείνου που ζημιώθηκε, και η ύπαρξη απώδους συνάφειας μεταξύ της παράνομης συμπεριφοράς και της ζημίας. Αν η ζημία οφείλεται σε αποκλειστική υπαιτιότητα του παθόντος δεν οφείλεται

662 του ΑΚ, από την κοινή αντίληψη, την υποχρέωση πρόνοιας και την απαιτούμενη κατά τις συναλλαγές επιμέλεια (βλ. ΑΠ 943/2020 και ΑΠ 600/2020,, δημοσίευση αμφότερες σε www.areiospagos.gr).

Περαιτέρω, μεταξύ των υποχρεώσεων του εργοδότη προς το μισθωτό περιλαμβάνεται, ως παρεπόμενη υποχρέωση αυτού, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 662 και 288 του ΑΚ σε συνδυασμό με εκείνες του Ν. 3850/2010 («Κώδικας νόμων για την υγεία και την ασφάλεια των εργαζομένων») και η υποχρέωση αυτού να ρυθμίζει τα θέματα εργασίας με τέτοιο τρόπο, ώστε να προστατεύεται η ζωή και η υγεία του εργαζομένου. Ειδικότερα, ο εργοδότης, σύμφωνα με τη γενική διάταξη του άρθρου 6 του παραπάνω νόμου, υποχρεούται στην τήρηση διατάξεων ισχυόντων νόμων, διαταγμάτων ή κανονισμών, που επιβάλλουν όρους υγιεινής και ασφάλειας, για τη διαφύλαξη της υγείας, της σωματικής ακεραιότητας και της ζωής των εργαζομένων. Τέτοια γενικά μέτρα ασφάλειας, που πρέπει να τηρούν όλοι οι εργοδότες, καθορίζονται με το Ν. 3850/2010, οι διατάξεις του οποίου εφαρμόζονται σε όλες τις επιχειρήσεις, εκμεταλλεύσεις και εργασίες, εκτός των αναφερομένων εξαιρέσεων στο άρθρο 2 παρ. 2, 3 και 4 αυτού (περί των οποίων δεν πρόκειται στην προκειμένη περίπτωση). Συγκεκριμένα, στο άρθρο 42 του παραπάνω νόμου ορίζεται ότι: «ο εργοδότης υποχρεούται να εξασφαλίζει την υγεία και την ασφάλεια των εργαζομένων ως προς όλες τις πτυχές της εργασίας και να λαμβάνει μέτρα που να εξασφαλίζουν την υγεία και ασφάλεια των τρίτων», στη δε παρ. 5 του ίδιου άρθρου ορίζεται ότι «στο πλαίσιο των ευθυνών του, ο εργοδότης λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για την προστασία της υγείας και της ασφάλειας των εργαζομένων, συμπεριλαμβανομένων των δραστηριοτήτων πρόληψης των επαγγελματικών κινδύνων, ενημέρωσης και κατάρτισης, καθώς και της δημιουργίας της απαραίτητης οργάνωσης και της παροχής των αναγκαίων μέσων». Η παράβαση από τον εργοδότη γενικών ή ειδικών διατάξεων για τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων ή και μόνης της γενικής υποχρέωσης πρόνοιας αυτού για τις συνθήκες ασφαλούς παροχής της εργασίας (άρθρο 662 του ΑΚ), η οποία είχε ως συνέπεια την βλάβη του σώματος ή της υγείας των εργαζομένων, συνιστά αδικοπράξια, εφόσον η παράβαση των παραπάνω διατάξεων ή υποχρεώσεων οφείλεται σε πταίσμα του εργοδότη ή των προσηθέντων από αυτόν, ενόψει του ότι στις γενικές διατάξεις νόμου κατά



την έννοια του άρθρου 16 του Ν. 551/1915 εντάσσεται και αυτή του άρθρου 662 του ΑΚ. Σε μια τέτοια περίπτωση, ο παθών εργαζόμενος, ανεξάρτητα από το αν δικαιούται αποζημίωση μόνο κατά τις διατάξεις του Ν. 551/1915 για τα εργατικά ατυχήματα ή και κατά τις διατάξεις του κοινού αστικού δικαίου (άρθρο 15 του Ν. 515/1915), δικαιούται να ζητήσει χρηματική ικανοποίηση, λόγω ηθικής βλάβης, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 914 και 932 του ΑΚ (βλ. ΑΠ 855/2024, ΑΠ 211/2022, ΑΠ 1235/2003, ΑΠ 786/2008, δημοσίευση όλες σε ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ).

Κατά τη διάταξη του άρθρου 914 του ΑΚ, όποιος ζημιώσει άλλον παράνομα και υπαίτια έχει υποχρέωση να τον αποζημιώσει. Από τη διάταξη αυτή, συνδυαζόμενη με εκείνες των άρθρων 297, 298, 299, 330 και 932 του ίδιου Κώδικα, προκύπτει, ότι προϋποθέσεις της ευθύνης για αποζημίωση από αδικοπραξία αλλά και χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης που αποτελεί μη περιουσιακή ζημία είναι: α) ζημιογόνος συμπεριφορά (πράξη ή παράλειψη), β) παράνομος χαρακτήρας της πράξης ή παράλειψης, γ) υπαιτιότητα, που περιλαμβάνει το δόλο και την αμέλεια και δ) πρόσφορος αιτιώδης συνάφεια μεταξύ ζημιογόνου συμπεριφοράς και αποτελέσματος, δηλαδή της ζημίας. Επομένως, στοιχεία της αγωγής από αδικοπρακτική ευθύνη προς καταβολή αποζημίωσης, προκειμένου αυτή να είναι ορισμένη, κατά το άρθρο 216 του ΚΠολΔ, είναι η ύπαρξη παράνομης συμπεριφοράς, οφειλόμενης σε υπαιτιότητα του δράστη, η πρόκληση ζημίας που πρέπει να εξειδικεύεται ποσοτικά κατά μονάδα ή και ποιοτικά ως προς το αντικείμενο της, καθώς και η αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της παράνομης συμπεριφοράς και της ζημίας που προκλήθηκε, μηδενός άλλου στοιχείου απαιτούμενου (βλ. ΑΠ 192/2016, ΑΠ 93/2016, ΑΠ 1513/2014, ΑΠ 847/2010 δημοσιευμένες όλες σε ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ, Βαθρακοκόιλης, ΚΠολΔ, υπό άρθρο 216, αριθ. 26, 72). Η αμέλεια, ως αόριστη νομική έννοια, επιτρέπεται να συγκεκριμενοποιείται και με τα ειδικότερα περιστατικά που προκύπτουν από την αποδεικτική διαδικασία και τη θεμελιώνουν (βλ. ΑΠ 225/2014, ΑΠ 77/2014, ΑΠ 847/2010, ΕφΑθ 2461/2021, δημοσίευση όλες σε ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ).

Από τις διατάξεις των άρθρων 297, 298, 914 και 923 του ΑΚ, προκύπτει, ότι προϋπόθεση της ευθύνης προς αποζημίωση για τη ζημία, που προήλθε από υπαίτια και παράνομη πράξη ή παράλειψη του προς

αποζημίωση υπόχρεου ή του από αυτόν προστηθέντος, είναι η ύπαρξη αιτιώδους συνάφειας μεταξύ του ζημιογόνου γεγονότος και της επελθούσας ζημίας, η οποία υπάρχει όταν η πράξη ή παράλειψη του υπαιτίου ήταν, κατά τα διδάγματα της κοινής πείρας και υπό τη συνήθη και κανονική πορεία των πραγμάτων, ικανή (πρόσφορη) να επιφέρει το επιζήμιο αποτέλεσμα, επέφερε δε πράγματι τούτο στη συγκεκριμένη περίπτωση (βλ. ΑΠ 84/2002, δημοσίευση σε ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ, ΑΠ 447/2000, ΕΛΛΔνη 41, 1309, ΑΠ 341/1999, ΕΛΛΔνη 40, 1529 και ΑΠ 490/1998, ΕΛΛΔνη 39, 1558). Κατά δε την έννοια του άρθρου 330 του ΑΚ, αμέλεια υπάρχει όταν δεν καταβάλλεται η επιμέλεια που απαιτείται στις συναλλαγές, αυτή δηλαδή που πρέπει να καταβάλλεται κατά τη συναλλακτική πίστη από τον δράστη στον κύκλο της αρμοδιότητάς του, είτε υπάρχει προς τούτο σαφές νομικό καθήκον είτε όχι. Αρκεί να συμπεριφέρθηκε κατά τρόπο αντίθετο από εκείνο που επιβάλλεται από τις περιστάσεις (βλ. ΑΠ 1201/2021, ΑΠ 1202/2021, δημοσίευση αμφότερες σε ΑΠ 513/1999, ΕΛΛΔνη 40, 1703, ΑΠ 1293/1996, ΕΛΛΔνη 38, 571).

Σύμφωνα με το άρθρο 932 του ΑΚ «Σε περίπτωση αδικοπραξίας, ανεξάρτητα από την αποζημίωση για την περιουσιακή ζημία, το δικαστήριο μπορεί να επιδικάσει εύλογη, κατά την κρίση του, χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης. Αυτό ισχύει ιδίως για εκείνον που έπαθε προσβολή της υγείας, της τιμής ή της αγνείας του ή στερήθηκε την ελευθερία του. Σε περίπτωση θανάτωσης προσώπου η χρηματική ικανοποίηση μπορεί να επιδικαστεί στην οικογένεια του θύματος λόγω ψυχικής οδύνης». Κατά την έννοια του άρθρου αυτού, το δικαστήριο της ουσίας, αφού δεχθεί, ότι συνεπεία αδικοπραξίας προκλήθηκε σε κάποιο πρόσωπο ηθική βλάβη ή ψυχική οδύνη, καθορίζει στη συνέχεια το ύψος της οφειλόμενης γι' αυτήν χρηματικής ικανοποίησης, με βάση τους κανόνες της κοινής πείρας και της λογικής, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη, ως κριτήρια, το είδος της προσβολής, την έκταση της βλάβης, τις συνθήκες τέλεσης της αδικοπραξίας, τη βαρύτητα του πταίσματος του υπόχρεου, το τυχόν συντρέχον πταίσμα του δικαιούχου και την οικονομική και κοινωνική κατάσταση των διαδίκων μερών. Ο προσδιορισμός του ποσού της εύλογης χρηματικής ικανοποίησης αφέθηκε στην ελεύθερη εκτίμηση του δικαστηρίου, επιβάλλεται, όμως, σε κάθε περίπτωση, να τηρείται, κατά τον καθορισμό του ποσού που επιδικάζεται, η αρχή της αναλογικότητας, ως γενική νομική αρχή και μάλιστα αυξημένης

φρασεω F

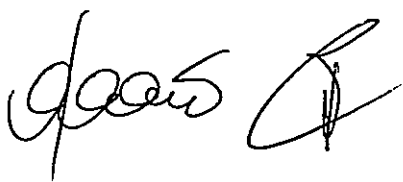
τυπικής ισχύος, υπό την έννοια ότι η σχετική κρίση του δικαστηρίου δεν πρέπει να υπερβαίνει τα ακραία όρια της διακριτικής του ευχέρειας (βλ. ΟΛΑΠ 9/2015, ΑΠ 548/2021, ΑΠ 525/2021, ΑΠ 553/2019, ΑΠ 1207/2017, ΕφΑθ 214/2023, δημοσίευση όλες σε ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ).

Κατά το άρθρο 932 εδ. 3 του ΑΚ, σε περίπτωση θανάτωσης προσώπου, η χρηματική ικανοποίηση μπορεί να επιδικασθεί στην οικογένεια του θύματος, λόγω ψυχικής οδύνης. Στη διάταξη αυτή δεν γίνεται προσδιορισμός της έννοιας του όρου «οικογένεια του θύματος», προφανώς γιατί ο νομοθέτης δεν θέλησε να διαγράψει δεσμευτικά τα όρια ενός θεσμού, ο οποίος, ως εκ της φύσης του, υφίσταται αναγκαία τις επιδράσεις από τις κοινωνικές διαφοροποιήσεις, κατά τη διαδρομή του χρόνου. Κατά την αληθή, όμως, έννοια της εν λόγω διάταξης, που απορρέει από τον σκοπό της θέσπισης της, στην οικογένεια του θύματος ως αόριστης νομικής έννοιας περιλαμβάνονται οι εγγύτεροι και στενά συνδεόμενοι συγγενείς του θανατωθέντος, που δοκιμάσθηκαν ψυχικά από την απώλεια του και για την ανακούφιση του ηθικού πόνου των οποίων στοχεύει η διάταξη αυτή, αδιαφόρως αν συζούσαν μαζί του ή διέμεναν χωριστά. Υπό την έννοια αυτή, μεταξύ των προσώπων τούτων περιλαμβάνονται ο σύζυγος, τα τέκνα, οι αδελφοί του θανόντος, οι γονείς, οι παππούδες, ενώ, σημειωτέον, η επιδίκαση της, από το άρθρο 932 εδ. 3 του ΑΚ προβλεπόμενης, χρηματικής ικανοποίησης στα δικαιούμενα πρόσωπα, τελεί υπό την αυτονόητη προϋπόθεση, που συνιστά πραγματικό ζήτημα, της ύπαρξης, κατ' εκτίμηση του δικαστή της ουσίας, μεταξύ αυτών και του θανατωθέντος, όταν ο τελευταίος ζούσε, αισθημάτων αγάπης και στοργής, η διαπίστωση της ανυπαρξίας των οποίων μπορεί να οδηγήσει στον αποκλεισμό, είτε όλων των προσώπων αυτών, είτε κάποιων ή κάποιου από αυτούς, από την επιδίκαση της εν λόγω χρηματικής ικανοποίησης (βλ. ΟΛΑΠ 21/2000, ΕφΠατρ 412/2022, δημοσίευση αμφότερες σε ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ).

2. Κατά τη διάταξη της παραγράφου 1 του άρθρου 90 του Γενικού Κανονισμού Προσωπικού ΟΣΕ, που κυρώθηκε με το άρθρο 13 του Ν. 2671/1998 (ΦΕΚ 289/1998 τ. Α) "περί ρυθμίσεως θεμάτων του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ) και άλλες διατάξεις", «ο ΟΣΕ είναι αποκλειστικά υπεύθυνος απέναντι των τρίτων για υλικές ζημιές, σωματικές

βλάβες και χρηματική ικανοποίηση για ηθική βλάβη ή ψυχική οδύνη, που προξενήθηκαν σε αυτούς από παράνομες πράξεις ή παραλείψεις του προσωπικού του κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας του. Το προσωπικό καμία αστική ευθύνη δεν έχει έναντι τρίτων, αλλά μόνο έναντι του ΟΣΕ». Από τη διάταξη αυτή προκύπτει ότι εκείνος που ζημιώθηκε αμέσως από την πράξη υπαλλήλου του ΟΣΕ κατά την άσκηση των καθηκόντων του τελευταίου δεν δικαιούται να αξιώσει από αυτόν χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης ή ψυχικής οδύνης (πρβλ. ΑΠ 1280/2016, δημοσίευση σε ΤΝΠ ΔΣΑ ΙΣΟΚΡΑΤΗΣ), με συνέπεια τυχόν αγωγή του ζημιωθέντος κατά του υπαλλήλου να απορρίπτεται λόγω έλλειψης παθητικής νομιμοποίησης του τελευταίου (βλ. ΠΠρθεσ 31675/2005, δημοσίευση σε ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ).

Κατά το άρθρο 3 παρ. 1, 2 και 3 με τίτλο «αρμοδιότητες ΟΣΕ» του Ν. 3891/2010, «1. Ο Ο.Σ.Ε. ασκεί καθήκοντα διαχειριστή της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής όπως αυτή ορίζεται στην περίπτωση 16 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005 (ΦΕΚ 60 Α1). 2. Ως διαχειριστής της Σιδηροδρομικής Υποδομής, ο ΟΣΕ ασκεί τη διαχείριση και εκμετάλλευση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής και έχει ιδίως την ευθύνη κατασκευής νέας υποδομής, συντήρησης και λειτουργίας της υφιστάμενης υποδομής, διαχείρισης των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, καθώς και όσων αρμοδιοτήτων προβλέπονται από την εθνική και κοινοτική νομοθεσία για το διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής. 3. Στις αρμοδιότητες του ΟΣΕ περιλαμβάνονται επίσης: α) οι υπηρεσίες επισκευής, ανακατασκευής και συντήρησης τροχαίου και λοιπού σιδηροδρομικού υλικού,», ενώ κατά το άρθρο 7 παρ. 1 του ίδιου νόμου με τίτλο «Αρμοδιότητες ΤΡΑΙΝΟΣΕ» «1. Στις αρμοδιότητες της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, περιλαμβάνονται:... β) η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση αστικών, προαστιακών, περιφερειακών, υπεραστικών και διεθνών επιβατικών και εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών, καθώς και μεταφορών πάσης φύσεως με συστήματα σταθερής τροχιάς,...», ενώ κατά το άρθρο 44 (ήδη 43) παρ. 2 του παραπάνω νόμου, η ισχύς των παραπάνω διατάξεων ορίστηκε από τη δημοσίευση του νόμου στην ΕτΚ (4-11-2010). Εξάλλου, από το άρθρο 7 του Ν. 3891/2010 «Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για τον σιδηροδρομικό τομέα» προκύπτει ότι οι μηχανοδηγοί ανήκουν στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ και είναι προστηθέντες αυτής ενώ



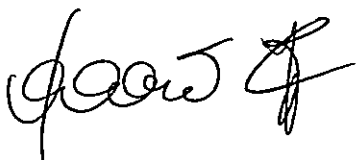
όσοι έχουν σχέση με τη σιδηροδρομική υποδομή, π.χ. φύλακες, σταθμάρχες, ανήκουν στον ΟΣΕ.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι ο ΟΣΕ αποτελεί τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής στην ελληνική επικράτεια, δηλαδή την επιχείρηση που ευθύνεται κυρίως για την εγκατάσταση, τη διαχείριση και τη συντήρηση της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης της κυκλοφορίας και του ελέγχου - χειρισμού και της σηματοδότησης. Το νομοθετικό πλαίσιο του ΟΣΕ ορίζει ότι οι διατάξεις του Κανονισμού Κυκλοφορίας και Ελιγμών αποβλέπουν στην ασφάλεια των προσώπων και του τροχαίου υλικού που βρίσκονται στις σιδηροδρομικές γραμμές σε κίνηση ή σε στάση, ενώ και ο εκάστοτε σταθμάρχης ευθύνεται για την ασφάλεια της κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών (άρθρο 1 παρ. 1 και παρ. 12 του Γενικού Κανονισμού Κίνησης ΥΑ/ΑΣ 10/77243/580, Β' 698/2019), ενώ παρόμοια ρύθμιση στο άρθρο 1 «Έγκριση νέου Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας του ΟΣΕ» ΥΑ 157192/20-05-2022 (ΦΕΚ Β' 2623) αναθέτει στον ΟΣΕ την ευθύνη συντήρησης και λειτουργίας της υφισταμένης υποδομής, της διαχείρισης των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας κ.λ.π. [βλ. και παρόμοιες ρυθμίσεις για την ασφάλεια στο άρθρο 1 και 2 της Οδηγίας ΕΕ 2016/798 που ενσωματώθηκαν στο εθνικό μας δίκαιο με το άρθρο 53 παρ. 2 και 54 - 81 του Ν. 4632/2019 (ΦΕΚ Α' 159/2019)].

Εξάλλου, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ (ήδη Hellenic Train ΑΕ) ιδρύθηκε το 2005 ως θυγατρική του ΟΣΕ, με σκοπό την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων. Το έτος 2007 ολοκληρώθηκε η διαδικασία απόσχισης κλάδου και εισφοράς του από τον ΟΣΕ και η εταιρία ανέλαβε τη λειτουργία και εκμετάλλευση όλων των μεταφορών με την απορρόφηση και της Proastiakos. Το έτος 2008 ο ΟΣΕ μεταβίβασε το σύνολο των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ που κατείχε, στο Ελληνικό Δημόσιο. Το έτος 2013 το σύνολο των μετοχών της εταιρίας περιήλθε κατά πλήρη κυριότητα από το Ελληνικό Δημόσιο στο ΤΑΙΠΕΔ. Τον Ιανουάριο του 2017, το Ελεγκτικό Συνέδριο ενέκρινε την ιδιωτικοποίηση και παραχώρηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ στον Όμιλο της Ferrovie dello Stato Italiane Group (FSI), έναντι συνολικού τιμήματος 45.000.000 ευρώ, η οποία ολοκληρώθηκε τον μήνα Οκτώβριο του έτους 2017. Την 1η Ιουλίου 2022 η εταιρία μετονομάστηκε από ΤΡΑΙΝΟΣΕ σε Hellenic

Train ΑΕ. Είναι εταιρία του Ιταλικού Δημοσίου και ο βασικός πάροχος σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στην Ελλάδα. Η εταιρία, παρέχει σιδηροδρομικές υπηρεσίες, χρησιμοποιώντας το δίκτυο και την εν γένει σιδηροδρομική υποδομή του ΟΣΕ ΑΕ. Η Hellenic Train ΑΕ συνιστά σιδηροδρομική επιχείρηση έχουσα ως κύρια δραστηριότητα την εκτέλεση σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών ως εξασφαλίζουσα και την έλξη (άρθρο 3 αρ. 1 του Ν. 4408/2016) και με αρμοδιότητα κατά το νόμο και σκοπό κατά το καταστατικό της, μεταξύ άλλων, α) την παροχή υπηρεσιών έλξης για τη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών και β) την ανάπτυξη, οργάνωση κι εκμετάλλευση αστικών, προαστιακών, περιφερειακών, υπεραστικών και διεθνών επιβατικών και εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών, καθώς και μεταφορών κάθε είδους με συστήματα σταθερής τροχιάς (άρθρα 7 περ. α' και β' του Ν. 3891/2010 και 2 παρ. 1 περ. α' και β' του καταστατικού της, αντίστοιχα).

3. Σύμφωνα με τις διατάξεις του Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ) του ΟΣΕ (ΦΕΚ Β' 698/01-03-2019): «Άρθρο 5. Χειρισμός των αλλαγών τροχιάς. Εδάφιο 47. Ο χειρισμός των αλλαγών τροχιάς πρέπει κατ' αρχήν να γίνεται από τους Κλειδούχους. Ο χειρισμός των ηλεκτροκίνητων αλλαγών τροχιάς σε σταθμούς εξοπλισμένους με Ε.Η.Σ.Α, πρέπει κατ' αρχήν να γίνεται από τον Σταθμάρχη ή από τον Κεντρικό Χειριστή, προκειμένου να διευθετηθεί διαδρομή αμαξοστοιχίας. Σε κάθε άλλη περίπτωση, οι αλλαγές αυτές πρέπει να διευθετούνται χειροκίνητα από τους κλειδούχους, σύμφωνα με τις αντίστοιχες οδηγίες καθενός σταθμού». «Άρθρο 117. Έξοδος ή διέλευση αμαξοστοιχιών από τους σταθμούς Εδάφιο 1170 Ενέργεια Σταθμάρχη. Προετοιμασία διαδρομής. Ο Σταθμάρχης ο οποίος πρόκειται να αποστείλει αμαξοστοιχία οφείλει εγκαίρως και πριν τη ώρα αναχώρησης αυτής: α. να ορίσει στον αρμόδιο Ελιγμοδηγό ή Κλειδούχο τη διαδρομή την οποία θα ακολουθήσει η αμαξοστοιχία για την έξοδό της από τον σταθμό, β. να διατάξει την έγκαιρη διακοπή των ελιγμών στις γραμμές από τις οποίες θα διέλθει η αναχωρούσα αμαξοστοιχία, γ. εφόσον δεν υπάρχει εν υπηρεσία Ελιγμοδηγός, να βεβαιωθεί σχετικά με το ότι οι αλλαγές τροχιάς από τις οποίες θα διέλθει η αμαξοστοιχία έχουν διευθετηθεί, ούτως ώστε η αμαξοστοιχία να ακολουθήσει την ορισθείσα από αυτόν διαδρομή. Βεβαιώνεται, επιπλέον, σχετικά με το ότι οι αλλαγές τροχιάς από τις οποίες η αμαξοστοιχία θα διέλθει κατ' αιχμή και οι



οποίες δεν είναι εφοδιασμένες με ασφαλιστικές συσκευές, εξυπηρετούνται από Κλειδούχο (2) σύμφωνα με τα αναφερόμενα στις παραγράφους 54 και 55. δ. Να προσέξει εάν υπάρχει κάποια απρόοπτη κλήση του σταθμού προς τον οποίο θα αποσταλεί η αμαξοστοιχία. Σε σταθμούς εφοδιασμένους με εγκατάσταση τηλεχειρισμού αλλαγών, η διευθέτηση της διαδρομής για την έξοδο ή η διέλευση του συρμού διενεργείται από τον Σταθμάρχη ή έτερο εξουσιοδοτημένο υπάλληλο επί τη βάσει ειδικών οδηγιών της αρμόδιας Διεύθυνσης. Σε σταθμούς εξοπλισμένους με Ε.Η.Σ.Α., η ανωτέρω διαδικασία προετοιμασίας της διαδρομής αναχώρησης ή διέλευσης αμαξοστοιχίας επιτυγχάνεται με κατάλληλο χειρισμό του Σταθμάρχη στον Τοπικό Πίνακα Χειρισμών και Οπτικού Ελέγχου (Τ.Π.) ή, όπου προβλέπεται, του Κεντρικού Χειριστή στον Κεντρικό Πίνακα (Κ.Π.), σύμφωνα με τις οδηγίες χειρισμού της Ε.Η.Σ.Α. και του Κέντρου Ελέγχου Κυκλοφορίας». «Άρθρο 33 Χρησιμοποίηση του τηλεγράφου. Εδάφιο 333. Οι υπηρεσιακές τηλεγραφικές και τηλεφωνικές γραμμές χρησιμοποιούνται για τη μεταβίβαση: α. τηλεγραφημάτων σχετιζόμενων με την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών.β. τηλεγραφημάτων τα οποία αφορούν στη διεκπεραίωση υπηρεσιακών υποθέσεων που απαιτούν επείγουσες ενέργειες. Εδάφιο 339. Οι υπάλληλοι οι οποίοι δύνανται να καταθέτουν τηλεγραφήματα προς μεταβίβαση είναι οι ακόλουθοι: α. Πάντες οι υπάλληλοι με βαθμό Προϊσταμένου Υπηρεσίας και άνω, καθώς και όσοι τους αντικαθιστούν. β. Οι επικεφαλής των τμημάτων Εκμετάλλευσης, Σηματοδότησης, Ηλεκτροκίνησης και Γραμμής, των Γραφείων Διανομής και οι αντικαταστάτες τους. Εδάφιο 340. γ. Οι επικεφαλής Σταθμών και Στάσεων, οι εν υπηρεσία Σταθμάρχες υπό την έννοια της παραγράφου 12, οι επικεφαλής Εργοστασίων, Μηχανοστασίων και Υπομηχανοστασίων, οι Εργοδηγοί Γραμμής και οι επικεφαλής κινητών Συνεργείων Μηχανοστασίων, Γραμμής, Γεφυρών και Υγειονομικής Υπηρεσίας, εφόσον τα συνεργεία αυτά δεν βρίσκονται στην έδρα τους. Εδάφιο 345. Έκαστο τηλεγραφικό Γραφείο χρησιμοποιεί για καθεμία τηλεγραφική συσκευή, χωριστά, από ένα «Βιβλίο τηλεγραφημάτων» (Υπόδειγμα 1034) για τα κατατεθειμένα προς μεταβίβαση τηλεγραφήματα και άλλο, του ίδιου υποδείγματος, προς καταχώριση των παραλαμβανόμενων τηλεγραφημάτων..... Εδάφιο 350. Έκαστο καταχωρισμένο τηλεγράφημα στα βιβλία Υπόδειγμα ΟΣΕ 1034 και 1035

Handwritten signature or initials.

λαμβάνει αύξοντα αριθμό, ο οποίος αρχίζει από το 1, την πρώτη καθενός μήνα. Εδάφιο 351. Επιπλέον, για έκαστο τηλεγράφημα εμφανίζεται η ημερομηνία και ώρα κατάθεσης, η προέλευση, ο προορισμός, οι παραλήπτες και ο αριθμός υπό τον οποίο θα καταχωριστεί στο τηλεγραφικό Γραφείο όπου θα μεταβιβαστεί. Εδάφιο 362. Τα στοιχεία έκαστου τηλεγραφήματος δίδονται κατά την εξής σειρά: α. Γραφείο παραλαμβάνον. β. Γραφείο μεταβιβάζον. γ. Αύξων αριθμός του βιβλίου καταχώρισης. δ. Ημέρα του μήνα (χωρίς ένδειξη του μήνα). ε. Ώρα κατάθεσης. στ. Ώρα μεταβίβασης. ζ. Παραλήπτες. η. Κείμενο. θ. Υπογραφή». Σύμφωνα με το Παράρτημα II Άρθρο 2: Κανόνες κυκλοφορίας στη διπλή γραμμή - εδάφιο 13, η κυκλοφορία στα τμήματα διπλής γραμμής όλων ανεξάρτητα των αμαξοστοιχιών θα γίνεται με εφαρμογή του άρθρου 95 του ΓΚΚ (διαδοχή αμαξοστοιχιών). «Άρθρο 95 Διαδοχή αμαξοστοιχιών - εδάφιο 951. Ο Σταθμάρχης του Σταθμού Α, ο οποίος πρόκειται να αποστείλει αμαξοστοιχία προς τον σταθμό Β οφείλει να αναγγείλει την επικείμενη αποστολή της μέσω του κάτωθι τηλεγραφήματος: «Α προς Β. Αγγέλλω αμαξοστοιχία». «Άρθρο 120. Στελέχωση κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των Μηχανοδηγών. εδάφιο 1200. α. Οι κινητήριες μονάδες (δηζελάμαξες, ηλεκτράμαξες, αυτοκινητάμαξες) στελεχώνονται γενικά από έναν Μηχανοδηγό. β. Επιβάλλεται η παρουσία ενός δεύτερου Μηχανοδηγού στον θάλαμο οδήγησης στις ακόλουθες περιπτώσεις: i) η συσκευή επιτήρησης της επαγρύπνησης («συσκευή νεκρού ανθρώπου») βρίσκεται εκτός λειτουργίας, ii) ο θάλαμος οδήγησης λόγω κατασκευής ή θέσης δεν παρέχει ασφαλή ορατότητα στον Μηχανοδηγό. Η επάρκεια ορατότητας διαπιστώνεται με χρήση διεθνών σχετικών κανονισμών (Δελτίο Κώδικα UIC αρ. 651 – όπως εκάστοτε ισχύει – ή άλλων αντίστοιχων κανονισμών), iii) σε τμήματα της διαδρομής αμαξοστοιχίας, όπου με βάση το δρομολόγιο η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα είναι μεγαλύτερη των 120χλμ./ώρα και η αμαξοστοιχία δεν επιτηρείται ως προς τη συμμόρφωση προς τις ακολουθητέες ταχύτητες και τις ενδείξεις των σημάτων μέσω συστήματος προστασίας ETCS, iv) σε τμήματα της διαδρομής επιβατικής αμαξοστοιχίας η οποία δεν επιτηρείται ως προς τη συμμόρφωση προς τις ακολουθητέες ταχύτητες και τις ενδείξεις των σημάτων μέσω συστήματος προστασίας ETCS και ο θάλαμος οδήγησης δεν έχει πρόσβαση στη σύνθεση, ανεξαρτήτως μέγιστης ταχύτητας, v) στις εμπορικές αμαξοστοιχίες γενικώς ή

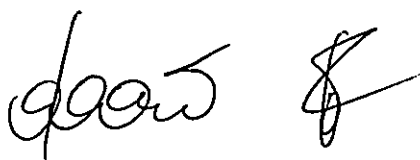
99054

αμαξοστοιχίες υπηρεσίας γενικώς, ακόμα και στις περιπτώσεις στις οποίες εξασφαλίζονται οι συνθήκες ορατότητας και λειτουργεί η συσκευή νεκρού ανθρώπου ή διατίθεται σύστημα ETCS. Από την υποχρέωση παρουσίας δεύτερου Μηχανοδηγού εξαιρούνται οι εμπορικές αμαξοστοιχίες ή αμαξοστοιχίες έργων μήκους μικρότερου ή ίσου των 400m, μέγιστης ταχύτητας 80 χλμ./ώρα, με διαδρομή μικρότερη των 25 χλμ. και οι οποίες δεν πρόκειται να διέλθουν: - από σήραγγες μήκους μεγαλύτερου των 1000μ. ή και - από τμήματα γραμμής με χαρακτηριστική κλίση (ανηφορική ή κατηφορική) μεγαλύτερη των 12‰. Για τις παραπάνω εξαιρέσεις, όμως, απαιτείται σε κάθε περίπτωση η εξασφάλιση λειτουργίας της συσκευής νεκρού ανθρώπου και ορατότητας του θαλάμου οδήγησης. γ. Η στελέχωση των κινητηρίων μονάδων, σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, γίνεται με ευθύνη των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων. Εδάφιο 1202. Ο Μηχανοδηγός ή οι Μηχανοδηγοί που βρίσκονται στον θάλαμο οδήγησης σύμφωνα με την παράγραφο 1200 οφείλουν κατά την πορεία και κατά την παραμονή στους σταθμούς: - να επιτηρούν τη γραμμή· - να παρατηρούν τα σήματα και τις ενδείξεις τους και να συμμορφώνονται με αυτά· - να παραλαμβάνουν και να καταχωρίζουν τις εντολές που επιδίδουν οι Σταθμάρχες μέσω επιδιδόμενων Δελτίων και να συμμορφώνονται με αυτές· - να επικοινωνούν με τους σταθμάρχες για την αναφορά προβλημάτων ή αποκλίσεων που διαπιστώνονται στην αμαξοστοιχία είτε κατά την πορεία είτε κατά τον σχηματισμό ή την τροποποίηση της σύνθεσης της αμαξοστοιχίας· - να εκτελούν τους κατάλληλους χειρισμούς στο σύστημα ETCS και να συμμορφώνονται με τις εντολές του». «Άρθρο 5. Χειρισμός των αλλαγών τροχιάς. Εδάφιο 49. Ο υπάλληλος που χειρίζεται αλλαγή τροχιάς οφείλει να βεβαιώνεται μετά από κάθε χειρισμό για την κανονική επαφή της βελόνας στην τροχιά, με αυτοψία ή με παρατήρηση της ένδειξης κανονικότητας του ηλεκτρικού ελεγκτή βελόνας, για όσες αλλαγές τροχιάς διαθέτουν τέτοιο εξοπλισμό». «Άρθρο 120. Στελέχωση κινητηρίων μονάδων και καθήκοντα των μηχανοδηγών.» Εδάφιο 1204. Όταν ο Μηχανοδηγός διαπιστώσει σε περιοχές σταθμών ή κόμβων πως τελικά η αμαξοστοιχία ακολουθεί, λόγω του τρόπου διευθέτησης των αλλαγών από το προσωπικό της Υποδομής, διαφορετική πορεία από αυτή που του υποδείχθηκε μέσω σημάτων ή Δελτίων ή

διαφορετική από αυτή που αντιστοιχεί στο δρομολόγιο της αμαξοστοιχίας, τότε οφείλει να προβεί σε άμεση στάθμευση της αμαξοστοιχίας και στη συνέχεια συνεννοείται με τον Σταθμάρχη ή Κεντρικό Χειριστή».

4. Για την ενσωμάτωση στην ελληνική έννομη τάξη της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ψηφίστηκε ο Ν. 4632/2019 (ΦΕΚ Α' 159/14-10-2019) ενσωμάτωσης στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου. Έτσι, η εντός της Ελληνικής Επικράτειας βασική σιδηροδρομική γραμμή και οι επί αυτής κυκλοφορούντες συρμοί πρέπει να είναι υποχρεωτικά εφοδιασμένοι με τα διαλειτουργικά στοιχεία του ETCS και του GSM-R.

Περαιτέρω, στα άρθρα 61 παρ. 3 περ. στ' και 65 παρ. 2 και 6 του Ν. 4632/2019 «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις» (Α' 159) ορίζονται, μεταξύ άλλων, τα εξής: «Άρθρο 61. Συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας 3. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας περιέχει τα εξής βασικά στοιχεία: α) [...], στ) εξασφάλιση προγραμμάτων κατάρτισης του προσωπικού και συστημάτων, τα οποία διασφαλίζουν ότι διατηρείται η επάρκεια προσόντων του προσωπικού και εκτελούνται αναλόγως τα σχετικά καθήκοντα, συμπεριλαμβανομένων ρυθμίσεων σχετικά με την καλή φυσική και ψυχολογική κατάσταση [...]». Άρθρο 65. Πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης. 1... 2. Το προσωπικό των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής, το οποίο επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, ορίζεται στο οικείο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας και σύμφωνα με τις διατάξεις της Τεχνικής Προδιαγραφής Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας». Η κατάρτιση του προσωπικού του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, παρέχεται από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε. Α.Ε.). Ο Ο.Σ.Ε. Α.Ε. οργανώνει τις υπηρεσίες εκπαίδευσης, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, και παρέχει αυτήν έναντι αμοιβής προς όλους τους ενδιαφερομένους, χωρίς διακρίσεις, χορηγώντας την αντίστοιχη βεβαίωση επιτυχούς


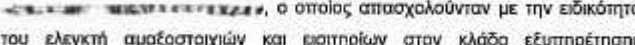
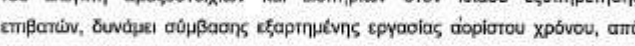
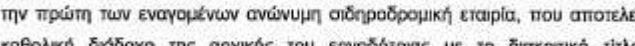
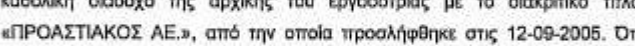
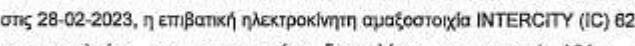
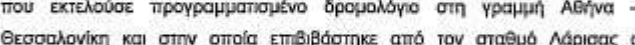
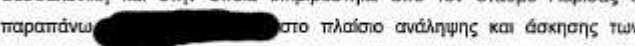
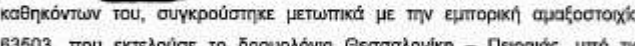
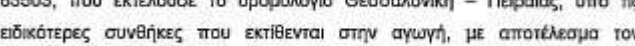
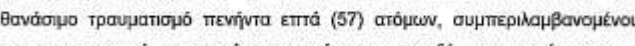
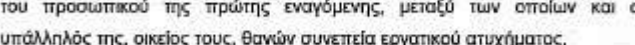



παρακολούθησης. Οι υπηρεσίες κατάρτισης περιλαμβάνουν εκπαίδευση για τις απαραίτητες γνώσεις, κανόνες και διαδικασίες λειτουργίας, τη σηματοδότηση και το σύστημα ελέγχου - χειρισμού, καθώς και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που ισχύουν για τα εκτελούμενα δρομολόγια. Το πρόγραμμα εκπαίδευσης καταρτίζεται από τον Ο.Σ.Ε. Α.Ε. και υποβάλλεται, όπως και το πρόγραμμα των εξετάσεων, προς έγκριση στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων στην αρχή κάθε έτους. [...]. 6. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο διαχειριστής υποδομής ευθύνονται για το επίπεδο της κατάρτισης και των προσόντων του προσωπικού τους που επιτελεί βασική εργασία ασφάλειας».

5. Τέλος, από το συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 16 αρ. 2 και 614 αρ. 3 του ΚΠολΔ, σαφώς προκύπτει ότι το Μονομελές Πρωτοδικείο είναι αρμόδιο να δικάσει, κατά την ειδική διαδικασία των περιουσιακών - εργατικών διαφορών, κάθε διαφορά, από σύμβαση ή και απλή σχέση εργασίας ή εξ αφορμής αυτής, μεταξύ εργοδοτών και εργαζομένων ή των διαδόχων τους ή των κατά νόμο δικαιουμένων εκ της παροχής εργασίας ή εξ αφορμής αυτής, ανεξαρτήτως του νομικού χαρακτήρα της διαφοράς ως απορρέουσας από σύμβαση ή απλή σχέση εργασίας ή από αδικοπραξία που προκλήθηκε εξ αφορμής της εργασίας ή από αδικαιολόγητο πλουτισμό. Το Μονομελές Πρωτοδικείο δικάζει κατά την προαναφερθείσα ειδική διαδικασία και τις διαφορές από εργατικά ατυχήματα, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 4 και 37 του ΕισΝΚΠολΔ, μετά την κατάργηση της διάταξης του άρθρου 13 του Ν. 551/1915, με τις βάση τις προρρηθείσες διατάξεις του ΕισΝΚΠολΔ. Ομοίως, κατά την ορθότερη και κρατούσα στη νομολογία άποψη, υπάγεται στην καθ' ύλην αρμοδιότητα του Μονομελούς Πρωτοδικείου και εκδικάζεται κατά την ειδική διαδικασία των περιουσιακών - εργατικών διαφορών και η αξίωση για χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης του παθόντα σε εργατικό ατύχημα ή λόγω ψυχικής οδύνης των μελών της οικογένειας του θανατωθέντα σε εργατικό ατύχημα, εφόσον η αγωγή στρέφεται κατά του εργοδότη και των υπ' αυτού προστηθέντων και αποδίδεται σε αυτόν ή στους προστηθέντες από αυτόν πιαίσμα για την επέλευση του ατυχήματος αυτού και το αξιούμενο ποσό είναι μεγαλύτερο από εκείνο που ορίζεται για την αρμοδιότητα του ειρηνοδικείου, δοθέντος ότι πρόκειται περί αδικοπραξίας που

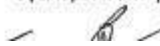
τελέστηκε εξ αφορμής της εργασίας (βλ. ΑΠ 182/2015, ΑΠ 1530/2004, δημοσιευμένες αμφότερες σε ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ). Πλέον δε και οι παρεμπόδιουσες αγωγές κατά οικονομικών εγγυητών, όπως παραπάνω αναφέρθηκε, εκδικάζονται με την ειδική διαδικασία των περιουσιακών διαφορών, σύμφωνα με τη ρητή διάταξη του άρθρου 814 αρ. 3 εδ. δ' του ΚΠολΔ.

II. Στην προκειμένη περίπτωση, με την υπό κρίση αγωγή τους, κατά την προσήκουσα εκτίμηση του περιεχομένου του δικογράφου της από το Δικαστήριο, οι ενάγοντες εκθέτουν συνοπτικά ότι τυγχάνουν σύζυγος

ο οποίος απασχολούνταν με την ειδικότητα του ελεγκτή αμαξοστοιχιών και εισιτηρίων στον κλάδο εξυπηρέτησης επιβατών, δυνάμει σύμβασης εξαρτημένης εργασίας αορίστου χρόνου, από την πρώτη των εναγομένων ανώνυμη σιδηροδρομική εταιρία, που αποτελεί καθολική διάδοχο της αρχικής του εργοδότης με το διακριτικό τίτλο «ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ ΑΕ.», από την οποία προσλήφθηκε στις 12-09-2005. Οι στις 28-02-2023, η επιβατική ηλεκτροκίνητη αμαξοστοιχία INTERCITY (IC) 82, που εκτελούσε προγραμματισμένο δρομολόγιο στη γραμμή Αθήνα – Θεσσαλονίκη και στην οποία επιβιβάστηκε από τον σταθμό Λάρισας ο παραπάνω  στο πλαίσιο ανάληψης και άσκησης των καθηκόντων του, συγκρούστηκε μετωπικά με την εμπορική αμαξοστοιχία 83503, που εκτελούσε το δρομολόγιο Θεσσαλονίκη – Πειραιάς, υπό τις ειδικότερες συνθήκες που εκτίθενται στην αγωγή, με αποτέλεσμα τον θανάσιμο τραυματισμό πενήντα επτά (57) ατόμων, συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού της πρώτης εναγόμενης, μεταξύ των οποίων και ο υπάλληλός της, οικείος τους, θανάτων συνεπεία εργατικού ατυχήματος,

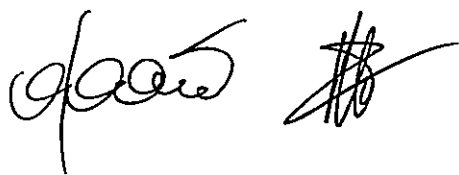
καθώς και τον τραυματισμό 180 ατόμων και την καταστροφή μέρους των εμπλεκόμενων αμαξοστοιχιών και της σιδηροδρομικής γραμμής, ενώ αμέσως μετά τη σύγκρουση προκλήθηκε πυρκαγιά. Ότι αποκλειστικά συνυπαίτες του επίδικου δυστυχήματος τυγχάνουν αμφότερες οι εναγόμενες εταιρίες, λόγω της περιγραφόμενης βαριάς μορφής συγκλίνουσας αμέλειάς τους, όπως αυτή θεμελιώνεται τόσο στις ειδικά αναφερόμενες πράξεις και παραλείψεις των προστηθέντων αυτών υπαλλήλων, όσο και στις παραλείψεις οφειλόμενων ενεργειών των ιδίων των εναγομένων, που είναι εκ του νόμου



υπόχρεες στη λήψη των αναγκαίων μέτρων για την ασφαλή εργασία του παραπάνω θανόντος στο σιδηροδρομικό δίκτυο, η μεν πρώτη εναγόμενη ως εργοδότης του, έχουσα αναλάβει την εκμετάλλευση του σιδηροδρομικού δικτύου, η δε δεύτερη εναγόμενη, ως φέρουσα την ευθύνη ασφαλούς λειτουργίας της σιδηροδρομικής υποδομής. Με βάση το παραπάνω ιστορικό, κατά την προσήκουσα εκτίμηση των αιτημάτων τους από το Δικαστήριο, όπως μέσω τόσο της καταχωρισθείσας στα ταυτάριθμα προς την παρούσα απόφαση πρακτικά δημόσιας συνεδρίασης του Δικαστηρίου αυτού προφορικής δήλωσης του πληρεξούσιου δικηγόρου τους στο ακροατήριο, όσο και των κατατεθεισών ενώπιον του προτάσεων των εναγόντων, έχει παραδεκτά, δυνάμει των άρθρων 223, 294, 295 παρ. 1 και 297 του ΚΠολΔ, τραπεί στο σύνολό του το αγωγικό τους εν μέρει καταψηφιστικό αίτημα σε εν όλω αναγνωριστικό, οι ενάγοντες αιτούνται να καταβάλουν οι εναγόμενες, ευθυνόμενες αλληλεγγύως και εις ολόκληρον η καθεμία από αυτές, σε καθέναν από τους ενάγοντες, το ποσό των 245.000 ευρώ, ως εύλογη χρηματική τους ικανοποίηση λόγω της ψυχικής οδύνης που υπέστησαν συνεπεία της απώλειας του οικείου τους προσώπου υπό τις επίδικες συνθήκες, με το νόμιμο τόκο από την επομένη της επίδοσης της κρινόμενης αγωγής και μέχρι την ολοσχερή τους εξόφληση και τέλος, να καταδικαστούν οι εναγόμενες στην καταβολή της δικαστικής τους δαπάνης. Με αυτό το περιεχόμενο και αιτήματα, η υπό κρίση αγωγή [για το παραδεκτό της συζήτησης της οποίας προσκομίζονται έγγραφες ενημερώσεις περί υποχρέωσης υπαγωγής της διαφοράς σε υποχρεωτική συνεδρία κατ' άρθρο 3 παρ. 2 του Ν. 4640/2019, καθώς και το από 27-02-2024 πρακτικό περάτωσης της αρχικής υποχρεωτικής συνεδρίας κατ' άρθρο 7 παρ. 4 του Ν. 4640/2019] παραδεκτά φέρεται για να δικαστεί ενώπιον του Δικαστηρίου αυτού (άρθρα 7, 9, 10, 16 αρ. 2 του ΚΠολΔ, όπως αυτό τροποποιήθηκε με το άρθρο 1 άρθρο πρώτο παρ. 2 του Ν. 4335/2015, καθώς και τα άρθρα 25 παρ. 2 και 35 του ΚΠολΔ), το οποίο είναι αρμόδιο καθ' ύλην και κατά τόπο, για να συζητηθεί κατά την προκείμενη ειδική διαδικασία των περιουσιακών - εργατικών διαφορών (άρθρα 614 αρ. 3, 621 και 622 του ΚΠολΔ, όπως αυτά ισχύουν μετά τον Ν. 4335/2015), απορριπτομένης της ένστασης καθ' ύλην αναρμοδιότητας και υπαγωγής της διαφοράς στην τακτική διαδικασία που

προβλήθηκε από την πρώτη εναγόμενη εταιρία (Hellenic Train) ως αβάσιμης, σύμφωνα με τα αναλυτικά εκτιθέμενα παραπάνω στην οικεία, υπό στοιχείο Ι. 5., μείζονα σκέψη της παρούσας. Είναι δε πλήρως ορισμένη, καθώς διαλαμβάνει όλα τα απαιτούμενα στοιχεία για τη νομική της θεμελίωση (άρθρο 216 του ΚΠολΔ), σύμφωνα με όσα έχουν αναφερθεί παραπάνω στην υπό στοιχείο Ι. 1. μείζονα σκέψη, καθώς και νόμιμη, στηριζόμενη στις διαλαμβανόμενες στην οικεία μείζονα σκέψη στην αρχή της παρούσας διατάξεις, καθώς και σε εκείνες των άρθρων 299, 330 εδ. α' και β', 345, 346, 662, 914, 926 και 932 του ΑΚ, 1, 2, 16 του Ν. 551/1915, 70 και 176 του ΚΠολΔ. Επομένως, πρέπει η υπό κρίση αγωγή να διερευνηθεί περαιτέρω και ως προς την ουσιαστική της βασιμότητα.

Κατά τη διάταξη του άρθρου 250 του ΚΠολΔ, αν είναι εκκρεμής ποινική αγωγή, που επηρεάζει τη διάγνωση της διαφοράς, το δικαστήριο μπορεί, αυτεπαγγέλτως ή ύστερα από αίτηση κάποιου διαδίκου, να διατάξει την αναβολή της συζήτησης, εωσότου περατωθεί αμετάκλητα η ποινική διαδικασία. Με την παραπάνω διάταξη, χωρίς να θεσμοθετείται υποχρέωση, παρέχεται η δυνατότητα στο δικαστήριο να αναβάλει με απόφασή του τη συζήτηση της υπόθεσης, αυτεπαγγέλτως ή μετά από αίτηση διαδίκου, μέχρι να περατωθεί αμετάκλητα η ποινική δίκη, η οποία επηρεάζει, κατά οποιονδήποτε τρόπο, την διάγνωση της αστικής διαφοράς. Έτσι, για την αναβολή της συζήτησης απαιτείται, αφενός εκκρεμής ποινική αγωγή, αφετέρου επηρεασμός της ποινικής αγωγής στη διάγνωση της αστικής δικαιολογητικής σχέσης, με την έννοια ότι τα πραγματικά περιστατικά, που συνθέτουν την υπόσταση μίας πράξης που τελέστηκε, ασκούν ουσιώδη επιρροή όσον αφορά στα θεμελιωτικά της δικαιολογητικής σχέσης περιστατικά. Εκκρεμής θεωρείται η ποινική αγωγή, εφόσον έχει ασκηθεί ποινική δίωξη και διατάχθηκε προανάκριση ή κύρια ανάκριση, ανεξαρτήτως της εισαγωγής ή όχι της υπόθεσης στο ακροατήριο κατά τον χρόνο της έκδοσης της αναβλητικής απόφασης. Και ναι μεν η αμετάκλητη ποινική απόφαση ούτε δημιουργεί, ούτε είναι δυνατό να δημιουργήσει δεδικασμένο για τα πραγματικά γεγονότα, τα οποία στηρίζουν παράλληλα αφενός μεν την ποινική αξίωση της πολιτείας κατά του κατηγορουμένου, αφετέρου δε την εναντίον του αστική αξίωση, πλην, όμως, κατά τις διατάξεις του ΚΠολΔ, ο δικαστής είναι ελεύθερος να εκτιμήσει και αξιολογήσει, κατά συνείδηση, την



ποινική απόφαση. Έτσι, εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια του πολιτικού δικαστηρίου να εξετάσει, αν με την αναβολή της πολιτικής δίκης, μέχρι να περατωθεί αμετάκλητα η ποινική διαδικασία, θα διευκολυνθεί η αποδεικτική διαδικασία περί της βασιμότητας της εκκρεμούς αγωγής (βλ. ΑΠ 58/2011, ΕφΑθ 458/2019, ΠΠρΗλ 20/2020, δημοσίευση όλες σε ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ). Στην προκειμένη περίπτωση, αμφότερες οι εναγόμενες με τις προτάσεις τους [η μεν πρώτη εναγόμενη (Hellenic Train) κατά τρόπο κύριο, η δε δεύτερη εναγόμενη (ΟΣΕ Α.Ε.) κατά τρόπο επικουρικό, ήτοι σε περίπτωση απόρριψης του κύριου αιτήματός της περί αναβολής της έκδοσης οριστικής απόφασης από το Δικαστήριο αυτό, μέχρι την έκδοση απόφασης από την ήδη επιληφθείσα αρμόδια διοικητική αρχή («Εθνικός Οργανισμός Διευρέυνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών») επί της υπό κρίση υπόθεσης, κατ' εφαρμογή του άρθρου 249 του ΚΠολΔ] ζήτησαν να αναβληθεί η έκδοση οριστικής απόφασης από το παρόν Δικαστήριο, κατά τη διάταξη του άρθρου 250 του ΚΠολΔ, έως την αμετάκλητη περάτωση της ποινικής διαδικασίας, που άρχισε με την άσκηση ποινικών διώξεων από τον Εισαγγελέα Εφετών Λάρισας σε βάρος στελεχών και προστηθέντων της δεύτερης εναγομένης (Ο.Σ.Ε. Α.Ε.), μεταξύ των οποίων και του προστηθέντος αυτής σταθμάρχη Λάρισας, για το κακούργημα της διατάραξης της ασφάλειας της συγκοινωνίας μέσω σταθερής τροχιάς (σιδηροδρόμου) με επικίνδυνες για την ασφάλεια της συγκοινωνίας πράξεις, η οποία είχε ως αποτέλεσμα α) τον θάνατο μεγάλου αριθμού ανθρώπων, β) τη βαριά σωματική βλάβη περισσότερων ανθρώπων καθώς και σημαντική βλάβη σε εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας, γ) τον κίνδυνο περισσότερων προσώπων και δ) τον κοινό κίνδυνο σε περισσότερα ξένα πράγματα, το οποίο προβλέπεται και τιμωρείται από τη διάταξη του άρθρου 291 παρ. 1 περ. στ' , υποπερ. αα', ββ', γγ', δδ' και εδάφιο τελευταίο της παρ. 1 του ΠΚ, καθώς και για τα πλημμελήματα των διατάξεων των άρθρων 28, 94, 302 και 314 του ΠΚ και ήδη η υπόθεση παραμένει εκκρεμής ενώπιον του αρμόδιου Ειδικού Εφέτη Ανακριτή Λάρισας και αναμένεται η ολοκλήρωση της κύριας ανάκρισης, ώστε να παραπεμφθεί η εκδίκαση της υπόθεσης ενώπιον του αρμόδιου ποινικού δικαστηρίου. Πλην όμως, το αίτημα αυτό πρέπει να απορριφθεί ως κατ' ουσίαν αβάσιμο, δεδομένου ότι η προαναφερθείσα εκκρεμής ποινική δίκη δεν θα επηρεάσει

ουσιωδώς τη διάγνωση της διαφοράς που εκκρεμεί στο παρόν Δικαστήριο, ενόψει του αποδεικτικού υλικού που έχει ήδη τεθεί ενώπιον του, το οποίο, αποτελούμενο και από στοιχεία της ποινικής προανακριτικής δικογραφίας, κρίνεται επαρκές προκειμένου το Δικαστήριο αυτό να σχηματίσει ασφαλή δικανική πεποίθηση και να καταλήξει σε οριστική κρίση επί της επίδικης υπόθεσης. Για την ταυτότητα δε της αίτιας, πρέπει να απορροφηθεί ως κατ' ουσίαν αβάσιμο και το αίτημα με βάση το άρθρο 249 του ΚΠολΔ που υποβλήθηκε από τη δεύτερη εναγόμενη (ΟΣΕ Α.Ε.), σε κάθε δε περίπτωση, η διαταχθείσα από την Υπηρεσία Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών έρευνα, κατ' εφαρμογή των άρθρων 42, 43 και 47 του Ν. 5014/2023, δεν αφορά την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης, αλλά διεξάγεται με σκοπό την πρόληψη ατυχημάτων.

III. Από την εκτίμηση της ένορκης κατάθεσης του μάρτυρα των εναγόντων, η οποία έγινε ενώπιον του οποίου εξετάστηκε ενώπιον του ακροατηρίου κατά τη μετά από διακοπή δημόσια συνεδρίαση της 5^{ης}-04-2024 (οι εναγόμενες δεν πρότεναν προς εξέταση μάρτυρα στο ακροατήριο), που περιέχεται στα ταυτάριθμα με την παρούσα απόφαση απομαγνητοφωνημένα πρακτικά δημόσιας συνεδρίασης του Δικαστηρίου αυτού, καθώς και όλων ανεξαιρέτως των εγγράφων, έστω και μη ειδικά μνημονευομένων παρακάτω, τα οποία οι διάδικοι επικαλούνται και νόμιμα προσκομίζουν, για να χρησιμοποιήσουν είτε ως αυτοτελή αποδεικτικά μέσα είτε για τη συναγωγή δικαστικών τεκμηρίων (άρθρα 395, 524 παρ. 1, 591 παρ. 1 του ΚΠολΔ), χωρίς να παραληφθεί κάποιο από αυτά για την ουσιαστική διάγνωση της διαφοράς, μεταξύ των οποίων, ιδιαίτερα και : α) οι ένορκες καταθέσεις μαρτύρων που λήφθηκαν στο πλαίσιο της διενεργηθείσας αρχικά αιτεπάγγελτης προανάκρισης από το Τμήμα Τροχαίας Λάρισας (άρθρο 245 παρ. 2 του ΚΠΔ), καθώς και κατά τη διεξαχθείσα στη συνέχεια κύρια ανάκριση διαδοχικά από την Ανακρίτρια του Γ' Τμήματος του Πρωτοδικείου Λάρισας και από τον Εφέτη Ανακριτή του Εφετείου Λάρισας (άρθρα 28 και 250 παρ. 2 του ΚΠΔ), ήτοι στο πλαίσιο της ποινικής διαδικασίας που σχετίζεται με το ένοικο ατύχημα (βλ. ΑΠ 58/1993, ΕλλΔικ 36, 628, ΑΠ 796/1983, ΕλλΔικ 1983, 1398, ΕφΘεσ 2834/2009, Αρμ. 2009, 372), που εκτιμώνται ελεύθερα στην παρούσα δίκη ως δικαστικά τεκμήρια, ακόμη και των διαδίκων (βλ. ΑΠ 389/1977, ΑρχΝ 28, 576), αλλά και τα εν γένει έγγραφα της ποινικής δικογραφίας που

2.5 

366
α. φύλλο της με αριθμό/2024 Απόφασης του Μονομελούς Πρωτοδικείου Αθηνών
(Τμήμα Εργατικών Διαφορών)

σχηματίσθηκε (βλ. ΑΠ 154/1992, ΕΛΛΔΙΚ 33, 814, ΕφΘεσ 2834/2001, ό.π.), β) οι φωτογραφίες, το περιεχόμενο των οποίων δεν αμφισβητήθηκε (άρθρα 449 παρ. 2, 453, παρ. 1, 457 παρ. 4, 458, 524 παρ. 1 και 591 παρ. 1 του ΚΠολΔ, βλ. ΑΠ 1286/2003, δημοσίευση σε ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ), γ) το Πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων για το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη στις 28-02-2023, που συντάχθηκε από την Τριμελή Επιτροπή Εμπειρογνωμόνων, η οποία συστήθηκε και συγκροτήθηκε με τη με αριθμό 71651/06-03-2023 (Β' 1310) απόφαση του Γενικού Γραμματέα Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, κατ' εφαρμογή της διάταξης της περ. β' της παρ. 3 του άρθρου 44 του Ν. 4622/2019, αποτελούμενη από τον Ιωάννη – Κωνσταντίνο Χαλκιά, Επίτιμο Πρόεδρο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, ως Πρόεδρο, τον Βασίλειο Προφυλλίδη, Καθηγητή της Συγκοινωνιακής Τεχνικής στο Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης και τον Χρήστο Πυργίδη, Καθηγητή Σιδηροδρομικής στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, ως μέλη, δ) η από 19-06-2023 Έκθεση Πραγματογνωμοσύνης για το σιδηροδρομικό δυστύχημα της 28^{ης} Φεβρουαρίου 2023 στην περιοχή του Δ. Δ. Ευαγγελισμού του Δήμου Τεμπών Λάρισας, των Απόστολου Βασιλάκου, μηχανολόγου μηχανικού και Σταύρου Μπατζόπουλου, ηλεκτρολόγου μηχανικού, οι οποίοι διορίστηκαν πραγματογνώμονες με το με αριθμό πρωτ. 1019/21/1-α'01-03-2023 έγγραφο του Τμήματος Τροχαίας Λάρισας και στους οποίους, με το με αριθμό πρωτ. 656/23/02-03-2023 έγγραφο του Διευθύνοντα την Εισαγγελία Πρωτοδικών Λάρισας, παραγγέλθηκε συμπληρωματική πραγματογνωμοσύνη, ε) η με αριθμό 24/16-03-2023 απόφαση της Ολομέλειας της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.), με τις αρχικές διαπιστώσεις της στο πλαίσιο διενέργειας αυτεπάγγελτης έρευνας της Αρχής σχετικά με το δυστύχημα των Τεμπών δυνάμει της με αριθμό 18/2023 απόφασης της Ολομέλειας της Ρ.Α.Σ., σε συνδυασμό με το με αριθμό πρωτ. 1150/19-04-2023 Πόρισμα της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας (ΜΑΣΔ) της Ρ.Α.Σ., στ) το Πόρισμα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (ΕΡΑ) [Έκθεση ERA/REP/1-2023 για την Ελλάδα, σχετικά με την κατάσταση υλοποίησης και εφαρμογής της νομοθεσίας της Ε.Ε. για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τη διαλειτουργικότητα στην Ελλάδα, απευθυνόμενη προς την Ευρωπαϊκή

7
- 10 -

Επιτροπή, τη Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών), ζ) το Πόρισμα της Επιτροπής Ανεξάρτητων Πραγματογνωμόνων των οικογενειών

ενώπιον της συμβολαιογράφου Αθηνών που προσκομίζεται με επίκληση από τους εναγόντες και η οποία λήφθηκε ύστερα από νομότυπη και εμπρόθεσμη κλήτευση των αντιδίκων τους εναγομένων (με αριθμούς 2997 και 2998/26-02-2024 εκθέσεις επίδοσης

που προσκομίζονται με επίκληση από την πρώτη εναγομένη (Hellenic Train) και οι οποίες αμφότερες λήφθηκαν ύστερα από νομότυπη και εμπρόθεσμη κλήτευση των αντιδίκων της εναγόντων (με αριθμούς

που προσκομίζονται με επίκληση από τη δεύτερη εναγομένη (ΟΣΕ Α.Ε.) και οι οποίες αμφότερες λήφθηκαν ύστερα από νομότυπη και εμπρόθεσμη κλήτευση των αντιδίκων της εναγόντων (με αριθμούς 1600B',

επίσης προσκομιζόμενες με επίκληση), καθώς και

Handwritten signature

16 φύλλο της με αριθμό 966/2024 Απόφασης του Μονομελούς Πρωτοδικείου Αθηνών
(Τμήμα Εργατικών Διαφορών)

την επίσης προσκαμιζόμενη με επίκληση από τη δεύτερη εναγόμενη (ΟΣΕ Α.Ε.) με αριθμό ένορκη βεβαίωση του μάρτυρα λήφθηκε παραδεκτά προς αντίκρουση των ισχυρισμών που προβλήθηκαν για πρώτη φορά κατά τη συζήτηση της υπόθεσης, ύστερα από νομότυπη κι εμπρόθεση κλήτευση των λοιπών διαδικών (προσκαμιζόμενες με επίκληση με αριθμούς σε συνδυασμό με τα διδάγματα της κοινής πείρας και λογικής, που λαμβάνονται υπόψη αυτεπαγγέλτως από το Δικαστήριο (άρθρο 336 παρ. 4 ΚΠολΔ), αποδείχθηκαν τα ακόλουθα ουσιώδη πραγματικά περιστατικά για την υπόθεση αυτή :

Το απόγευμα της Τρίτης, 28 Φεβρουαρίου 2023, η επιβατική αμαξοστοιχία INTERCITY (IC) με αριθμό 62 αναχώρησε όπως ήταν προγραμματισμένο στις 19.22 το απόγευμα για να εκτελέσει το δρομολόγιο Αθήνα – Θεσσαλονίκη. Σε όλα το μήκος της, η σιδηροδρομική γραμμή Αθήνα – Θεσσαλονίκη είναι διπλή, μία για κάθε ρεύμα κυκλοφορίας. Ένα ρεύμα ανόδου προς Θεσσαλονίκη (γραμμή ανόδου) κι ένα ρεύμα καθόδου προς Αθήνα (γραμμή καθόδου). Κατά την άφιξη της στον σταθμό Παλαιοφαραάλου στη γραμμή ανόδου, σημειώθηκε καθυστέρηση του τρένου για 48 λεπτά, λόγω τεχνικού προβλήματος του καλωδίου ηλεκτροκίνησης (μόνιμο βραχυκύκλωμα από τις 15.52) στη γραμμή ανόδου, που είχε συμβεί νωρίτερα μέσα στην ημέρα και μάλιστα είχε διακόψει το δρομολόγιο της έτερης επιβατικής αμαξοστοιχίας IC56. Το τρένο αναχώρησε τελικά με 48 λεπτά καθυστέρηση από το σταθμό Παλαιοφαραάλου, στις 22.38 το βράδυ. Τοποθετήθηκε στιγμιαία, από τον σταθμό Παλαιοφαραάλου και μέχρι την είσοδο του στην περιοχή του σταθμού Λάρισας, λίγα λεπτά πριν τις 23.00 το βράδυ, στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας, ήτοι στη γραμμή καθόδου, καθώς μόνον αυτή ήταν τροφοδοτημένη με ρεύμα και μόνο σε αυτή λειτουργούσε η ηλεκτροκίνηση κι ακολούθως, εισερχόμενο στο σταθμό της Λάρισας, επανεισήλθε στη γραμμή ανόδου [μέσω της κατάλληλης διευθέτησης της αλλαγής 101 A, η οποία μάλιστα δεν μπορούσε λόγω τεχνικού προβλήματος να γίνει ούτε με αυτόματη χάραξη, ούτε με χρήση καμβίων από τον πίνακα τηλεχειρισμού του σταθμού Λάρισας, αλλά μπορούσε να διευθετηθεί μόνον με

χειρακίνητη διαχείριση από τον κλειδούχο με επί τούτου χειρισμό στη θέση της αλλαγής 101 Α, όπως και έγινε, ο δε μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας IC 62, πριν μπει στο σταθμό, ρώτησε μέσω ραδιοτηλεφώνου αν μπορούσε να μπει και μετά από υπόδειξη του σταθμάρχη περίμενε να γίνει πρώτα η διευθέτηση από τον κλειδούχο (διαδικασία συμβατή με τον ΓΚΚ)], ήτοι επαναφέρθηκε σε κανονική τροχιά, με την προοπτική να συνεχίσει στη γραμμή ανόδου προς Θεσσαλονίκη. Στις 23.02 η αμαξοστοιχία έφτασε στον σταθμό της Λάρισας, στάθμευσε στην αποβάθρα, αποβιβάστηκαν 81 άτομα και μεταξύ άλλων, επιβιβάστηκε σε αυτήν (88) άτομα με ειδικές ανάγκες (από τους οποίους 10 αμελητέες) μελεγκτής αμαξοστοιχιών κι εισπηριών - υπάλληλος της πρώτης ενάγομενης (Hellenic Train), ο οποίος, αφού είχε ολοκληρώσει την υπηρεσία του στην αμαξοστοιχία IC 58 (δρομολόγιο Α. Ι. Ρέντης – Αθήνα – Θεσσαλονίκη) με ωράριο εργασίας από τις 14.00 έως τις 22.00, προτίθετο να μεταβεί στη Θεσσαλονίκη, όπου θα διανυκτέρευε, διότι την επόμενη ημέρα (01-03-2023) ήταν προγραμματισμένο να εκτελέσει υπηρεσία (στην αμαξοστοιχία IC 56, με δρομολόγιο Θεσσαλονίκη – Α. Ι. Ρέντη). Η αμαξοστοιχία αναχώρησε τελικά στις 23.05, με συνολική καθυστέρηση 53 λεπτών σε σχέση με το προγραμματισμένο δρομολόγιο, με 340 άτομα επιβάτες και 12 άτομα προσωπικό, σύνολο 352 επιβαίνοντες, αρχικά από την γραμμή ανόδου για απόσταση από τον σταθμό της Λάρισας και μέχρι το ύψος του κλειδιού διακλάδωσης σιδηροτροχιών με αριθμό 118 Α. Η αμαξοστοιχία IC 62 έπρεπε να κατευθυνθεί προς τον σταθμό των Ν. Πόρων μέσω της γραμμής ανόδου, καθώς από τις 21:38 είχε αποκατασταθεί η κυκλοφορία και στις δύο γραμμές. Ο σταθμάρχης Λάρισας, όμως, δεν είχε επαναφέρει, με το κλειδί 118 Α, την γραμμή σε τροχιά ανόδου, κι έτσι η αμαξοστοιχία μπήκε στο ρεύμα καθόδου. Ο σταθμάρχης, σύμφωνα με το άρθρο 5, εδάφια 50 και 54 του ΓΚΚ, έχει υποχρέωση να κρατήσει το συρμό ακινητοποιημένο μέχρι ο κλειδούχος να διευθετήσει την αλλαγή. Αν δεν γίνει διευθέτηση και εξασφάλιση της αλλαγής, ο σταθμάρχης δεν αναγγέλλει την αναχώρηση του συρμού. Στην προκειμένη περίπτωση, δεν προκύπτει από τριουθενά εντολή του σταθμάρχη προς τον κλειδούχο να αναλάβει ο κλειδούχος τη διευθέτηση της αλλαγής 118 Α. Το κλειδί λοιπόν παρέμεινε διαγώνως, δηλαδή σε θέση που οδηγούσε στη γραμμή καθόδου. Έτσι, η αλλαγή 118 Α ήταν κατά τέτοιο τρόπο διευθετημένη από τον σταθμάρχη, ώστε ο συρμός που αναχώρησε από την αποβάθρα της γραμμής ανόδου του

- 11

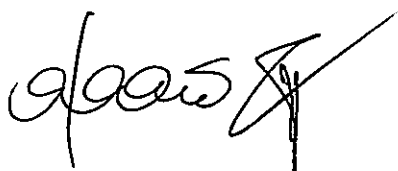
σταθμού Λάρισας και κινούνταν προς τους Ν. Πόρους να συναντήσει την αλλαγή 118 Α σε τέτοια θέση, ώστε μέσω της διαγωνίου να αλλάξει γραμμή και από τη γραμμή ανόδου να εισέλθει στη γραμμή καθόδου, στην οποία και πράγματι η αμαξοστοιχία συνέχισε την πορεία της κατευθυνόμενη προς τον σταθμό Ν. Πόρων. Επειδή στο επίμαχο σιδηροδρομικό δίκτυο δεν λειτουργεί τηλεδιόικηση (εύρυθμη απομακρυσμένη διαχείριση γραμμής και εποπτεία κυκλοφορίας των συρμών) και ο έλεγχος της παρουσίας των συρμών στις γραμμές δεν γίνεται ηλεκτρονικά από τον διαχειριστή της υποδομής, ο χειρισμός του κλειδιού, που επιτρέπει στους συρμούς να αλλάζουν γραμμή χωρίς να διακόπτεται η πορεία τους, γίνεται με τρόπο χειροκίνητο από υπάλληλο που βρίσκεται στο σημείο. Δηλαδή, η «χάραξη» της διαδρομής, ήτοι η διεύθυνση των αλλαγών που διέρχεται ο συρμός κατά την πορεία του έτσι ώστε να ακολουθηθεί μία συγκεκριμένη διαδρομή, δεν υπάρχει δυνατότητα να γίνει αυτόματα από πίνακα τηλεχειρισμού, παρά μόνο χειρωνακτικά με τη χρήση κομβίων από τον αναλογικό (παλαιάς τεχνολογίας) πίνακα τηλεχειρισμού των αλλαγών και επί τόπου, μέσω κλειδούχου, με ράβδο χειρισμού (μανιβέλα). Ο σταθμάρχης, θεωρώντας ότι έχει ολοκληρώσει τις προαπαιτούμενες από τον ΓΚΚ διαδικασίες για την αναχώρηση του IC 62, προχώρησε σε αναγγελία εξόδου προς τον μηχανοδηγό του IC 62, με το με αριθμό 47 τηλεγράφημα μέσω ασυρμάτου, με το οποίο όμως, αντί να κατευθύνει τον μηχανοδηγό στην άνοδο, έδωσε στον μηχανοδηγό καταγεγραμμένη εντολή να συνεχίσει στην κάθοδο, χωρίς να αναφέρει ρητά ότι επρόκειτο να ακολουθηθεί η κάθοδος, αλλά λέγοντας μόνον ότι μέχρι το επόμενο σταθμό (Νέων Πόρων) το IC δεν θα συναντήσει τίποτα, του έδωσε δηλαδή την πληροφορία ότι το συγκεκριμένο τμήμα διαδρομής ήταν ελεύθερο. Συγκεκριμένα, η αναγγελία του σταθμάρχη Λάρισας προς τον μηχανοδηγό του IC 62, το περιεχόμενο της οποίας είναι συμβατό, κατά τον Γενικό Κανονισμό Κίνησης, για κίνηση προς τη γραμμή ανόδου, υπήρξε επί λέξει η εξής : «Υπερβαίνεις με αριθμό τηλεγραφήματος 47 κόκκινο φωτόσημα εξόδου μέχρι φωτόσημα εισόδου Ν. Πόρων». Σημειωτέον ότι, το να παραβλέψει ο μηχανοδηγός ένα μόνιμα λόγω βλάβης κόκκινο φωτόσημα, όπως στην προκειμένη περίπτωση που το έμπροσθεν του μηχανοδηγού φωτόσημα ήταν μόνιμα στην ένδειξη κόκκινο, επειδή δεν λειτουργεί η ηλεκτρική πλευρική

σηματοδότηση, προβλέπεται ως διαδικασία από τον Γενικό Κανονισμό Κυκλοφορίας. Η αναγγελία, όμως, αυτή δεν ήταν συμβατή με τη διεύθυνση της αλλαγής 118 Α που είχε ήδη γίνει προς τη γραμμή καθόδου. Ο μηχανοδηγός, ο οποίος εσφαλμένα δεν ρώτησε τον σταθμάρχη προς ποια κατεύθυνση φεύγει (γραμμή ανόδου ή καθόδου), αφού το απόλυτα κρίσιμο αυτό στοιχείο δεν είχε από κανέναν από τους δύο αποσαφηνιστεί, θεώρησε καταρχάς ότι έφευγε προς την άνοδο, πλην όμως το τρένο από τις ράγες ανόδου προς Θεσσαλονίκη έκανε αριστερά στο κλειδί 118 Α, το οποίο ο σταθμάρχης δεν είχε επαναφέρει από την κάθοδο στην άνοδο, και έτσι μπήκε στις ράγες καθόδου προς Αθήνα, σύμφωνα με την εντολή του σταθμάρχη. Παράλληλα, το δεύτερο τρένο, το εμπορικό με αριθμό 63503, που κατέβαινε από τον σταθμό Λιτόχωρου, ο σταθμάρχης Λάρισας δεν το «έβλεπε», διότι η σηματοδότηση δεν λειτουργούσε. Ο σταθμάρχης Λάρισας «έβλεπε» μόνο την επιβατική αμαξοστοιχία IC 62, που είχε ο ίδιος θέσει σε γραμμή καθόδου. Ο σταθμάρχης Λάρισας πληροφορήθηκε ότι στη γραμμή καθόδου από τους Ν. Πόρους προς τη Λάρισα κινούνταν από τις 23:05 ο εμπορικός συρμός 63503, μόνο μετά από τη σχετική αναγγελία προς αυτόν, στις 23:05, από τη σταθμάρχη του σταθμού Ν. Πόρων, με το με αριθμό 50 τηλεγράφημα («Αμαξοστοιχία 63503 αναχώρησε 23:05»). Ωστόσο, ο ίδιος (σταθμάρχης Λάρισας) εσφαλμένα θεωρούσε ότι η κίνηση του IC 62 γινόταν στη γραμμή ανόδου και για το λόγο αυτό δεν απέστειλε, όπως όφειλε, με τηλεγράφημα στον μηχανοδηγό του IC 62, το Δελτίο Ειδοποίησης (Υπόδειγμα 1001), το οποίο σύμφωνα με τον ΓΚΚ συντάσσεται «...για κάθε έκτακτη περίπτωση κατά την οποία επιβάλλεται να ειδοποιηθεί το προσωπικό της αμαξοστοιχίας». Μάλιστα, ο σταθμάρχης Λάρισας ανήγγειλε προς τη σταθμάρχη των Ν. Πόρων την αποστολή του IC 62, κατά τρόπο συμβατό με αποστολή του IC 62 στην κανονική γραμμή ανόδου, πλην όμως, ο συρμός είχε ήδη εισέλθει στη γραμμή καθόδου. Ο δε μηχανοδηγός, όταν το τρένο ήταν σταματημένο στην πλατφόρμα τροχιάς ανόδου στη Λάρισα, δεν έκανε την προβλεπόμενη από τον Κανονισμό εκφώνηση, ότι η αμαξοστοιχία 62 από τη Λάρισα μπαίνει στη γραμμή καθόδου μέχρι το Λιτόχωρο, έτσι ώστε και ο μηχανοδηγός του κατερχόμενου εμπορικού τρένου να το ακούσει. Ναι μεν ο έμπειρος μηχανοδηγός του IC 62, όταν αντιλήφθη ότι μέσω της διαγώνιας αλλαγής μπήκε στην κάθοδο [βλ. ένορκη κατάθεση του μάρτυρα



...προσκομιζόμενη με επίκληση από την πρώτη εναγόμενη (Hellenic Train): «δεν γίνεται να μην το ανηλέφθηκε, γιατί θα το κατάλαβε αμέσως από το κούνημα της μηχανής και μόνο, ότι πέρασε την αχμή και μπήκε στην παρακαμπτήριο και μπήκε στην κάθοδο», ζήτησε από τον σταθμάρχη Λάρισας διευκρίνηση της εντολής που έλαβε, διότι δεν γνώριζε αν υπήρχε μονοδρόμηση της γραμμής προς τα πάνω (λόγω έργου, βλάβης, ακινητοποίησης συρμού), δηλαδή αν έπρεπε να ανέβει από την κάθοδο στους Νέους Πόρους. Κέντρο παρακολούθησης κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών δεν υφίστατο στην πρώτη εναγόμενη (Hellenic Train), με το οποίο να είχε τη δυνατότητα να επικοινωνήσει ο μηχανοδηγός. Η πρώτη εναγόμενη (Hellenic Train) έχει εγκαταστήσει από το έτος 2022 μόνον ένα σύστημα γεωτοπικού εντοπισμού θέσης (GPS) κάθε συρμού, με πάροχο την εταιρία Vodafone (βλ. από 21-02-2024 έγγραφο της πρώτης εναγόμενης Hellenic Train προς τον Εφέτη Ανακριτή Λάρισας), το οποίο όμως σύστημα σε καμία περίπτωση δεν παρακολουθεί την ασφάλεια της κυκλοφορίας, δεν μπορεί να εντοπίσει ούτε σε ποια γραμμή κινείται ο συρμός, ούτε αν άλλος συρμός κινείται στην ίδια κατεύθυνση, δεν μπορεί να δώσει καμία πληροφορία ότι το τρένο κινείται αντίθετα και πρόκειται να συγκρουστεί με άλλο, προκειμένου να ειδοποιηθούν οι μηχανοδηγοί να σταματήσουν και δεν προσφέρει καμία δυνατότητα αρμόδιας επικοινωνίας με τον μηχανοδηγό. Για τον λόγο αυτό, άλλωστε, κρίνεται απορριπτό ως αλυσιτελώς υποβληθέν το αίτημα της δεύτερης εναγόμενης (ΟΣΕ Α.Ε.) περί επίδειξης και προσκόμισης εκ μέρους της πρώτης εναγόμενης (Hellenic Train) των καταγραφών του εν λόγω συστήματος γεωεντοπισμού για την επιβατική αμαξοστοιχία IC 62 (το οποίο παραδεκτά κατά τα λοιπά προβάλλεται με την προσθήκη των προτάσεών της προς αντίκρουση ισχυρισμού της πρώτης εναγόμενης Hellenic Train που προβλήθηκε για πρώτη φορά στο ακροατήριο και με τις προτάσεις της), δεδομένου ότι οι καταγραφές του παραπάνω συστήματος ουδέν το ουσιώδες δύναται να εισφέρουν αποδεικτικά στην κρινόμενη υπόθεση. Εξάλλου, το σύστημα ραδιοεπικοινωνίας GSM-R, που είναι εγκατεστημένο, είναι εντελώς ελλιπές, κατά παράβαση της προβλεπόμενης υποχρέωσης εφοδιασμού των συρμών με τα λειτουργικά στοιχεία του ETCS και του GSM-R [N.

4632/2019 για την ενσωμάτωση στην ελληνική έννομη τάξη της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΦΕΚ Α' 159/14-10-2019)], αφού εκκρεμεί η εγκατάστασή του σε όλους τους συρμούς της πρώτης εναγόμενης Hellenic Train (βλ. σχετ. και με αρ. πρωτ. 253.23.Γ3/05-07-2023 έγγραφο της γραμματείας τεχνικής διεύθυνσης της πρώτης εναγόμενης Hellenic Train προς τον Εφέτη Ανακριτή Λάρισας, σε συνδυασμό με το με αρ. πρωτ. 890/05-07-2023 έγγραφο της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων), ενώ επέτρεπε μεν την επικοινωνία μεταξύ των σταθμαρχών, αλλά όχι και μεταξύ των μηχανοδηγών, ούτε και μεταξύ σταθμαρχών και μηχανοδηγών, διότι οι αμαξοστοιχίες δεν ήταν εφοδιασμένες με κατάλληλη πιστοποιημένη συσκευή προς χρήση. Επομένως, ο μηχανοδηγός της IC 62 δεν μπορούσε μέσω του συστήματος αυτού να επικοινωνήσει με τον μηχανοδηγό της εμπορικής 62503. Εξάλλου, η εμβέλεια του υφιστάμενου συστήματος VHF της δεύτερης εναγόμενης (του ΟΣΕ) είναι συνάρτηση των μετεωρολογικών συνθηκών και των παρεμβαλλόμενων ορεινών όγκων, επομένως ούτε αυτό παρείχε πλήρη κι ασφαλή δυνατότητα ραδιοεπικοινωνίας μεταξύ των μηχανοδηγών. Περαιτέρω, ο μηχανοδηγός της IC 62 εσφαλμένα δεν προέβη σε ανακοίνωση περί της πορείας του στον ασύρματο, ενέργεια που θα αποτελούσε και τη τελευταία δικλείδα ασφαλείας των εμπλεκόμενων συρμών, ελλείπουσας οποιασδήποτε προστασίας τους από τεχνολογικά μέσα σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης στο συγκεκριμένο σημείο του σιδηροδρομικού δικτύου. Επιπλέον, δεδομένου ότι και μετά την αποστολή του παραπάνω τηλεγραφήματος από τον σταθμάρχη Λάρισας ο μηχανοδηγός της IC 62 διατηρούσε αμφιβολίες περί της ορθότητας της γραμμής στην οποία κινούνταν, όφειλε να ακινητοποιήσει ακαριαία και επιτόπου τον συρμό IC 62, κάτι που ωστόσο δεν αποδείχθηκε ότι έπραξε, δεδομένου ότι σε κανένα σημείο των απομαγνητοφωνημένων συνομιλιών μεταξύ του μηχανοδηγού και του σταθμάρχη Λάρισας δεν έχει καταγραφεί αναφορά σε τέτοια στάση. Από τη στιγμή που ο μηχανοδηγός μπήκε σε μονή γραμμή με αμφίδρομη κυκλοφορία (περί τις 23.06 – 23.07), γεγονός που είχε αντιληφθεί, έπρεπε να το αναφέρει στους σταθμάρχες Λάρισας και Ν. Πόρων και στο μηχανοδηγό του εμπορικού, κάνοντας χρήση του ραδιοτηλεφώνου. Το γεγονός ότι ο



μηχανοδηγός είχε αντιληφθεί ότι κινείται στη γραμμή καθόδου προκύπτει ακριβώς από το ότι ζήτησε την επανάληψη του τηλεγραφήματος από τον σταθμάρχη Λάρισας και για μια ακόμη φορά έλαβε την απάντηση πως «έχετε γραμμή μέχρι είσοδο Ν. Πόρων», χωρίς όμως ο σταθμάρχης Λάρισας να προσδιορίσει αν η κίνηση γίνεται στη γραμμή κυκλοφορίας ανόδου ή καθόδου. Ούτε και αποδείχθηκε από οποιαδήποτε φωνητική καταγραφή ότι ο μηχανοδηγός, όταν διαπίστωσε οπτικά το πρόβλημα, καθώς μπήκε στην αλλαγή γραμμής που δεν ήταν συμβατή με το δρομολόγιο, διέκοψε την προδιαγεγραμμένη πορεία του, προκειμένου να ζητήσει οδηγίες από το σταθμάρχη Λάρισας, εφαρμόζοντας το άρθρο 120 εδάφιο 1204 του ΓΚΚ, σύμφωνα με το οποίο «Όταν ο Μηχανοδηγός διαπιστώσει σε περιοχές σταθμών ή κόμβων πως τελικά η αμαξοστοιχία ακολουθεί, λόγω του τρόπου διεύθεσης των αλλαγών από το προσωπικό της Υποδομής, διαφορετική πορεία από αυτή που του υποδείχθηκε μέσω σημάτων ή Δελτίων ή διαφορετική από αυτή που αντιστοιχεί στο δρομολόγιο της αμαξοστοιχίας, τότε οφείλει να προβεί σε άμεση στάθμευση της αμαξοστοιχίας και στη συνέχεια συνεννοείται με τον σταθμάρχη ή Κεντρικό Χειριστή». Έτσι, για απόσταση περίπου 25 χλμ και σχεδόν επί 12 λεπτά της ώρας, η επιβατική αμαξοστοιχία IC 62 κινούνταν σε κάθοδο, στην ίδια γραμμή με την εμπορική αμαξοστοιχία 63503, που με δύο (2) άτομα προσωπικό εκτελούσε το δρομολόγιο Θεσσαλονίκη – Πειραιάς, διερχόμενη στις 23.03 από το σταθμό των Ν. Πόρων από τη γραμμή καθόδου. Τα δύο τρένα κινούνταν αντίθετα στην ίδια γραμμή χωρίς να το αντιληφθεί κανείς, ενώ θα έπρεπε βάσει του Κανονισμού Λειτουργίας της δεύτερης εναγόμενης (ΟΣΕ Α.Ε.), από τη στιγμή που το επιβατικό τρένο άλλαξε γραμμή, να έχουν ενημερωθεί οι μηχανοδηγοί αυτού του ίδιου του τρένου, οι σταθμάρχες του λοιπών σταθμών, οι μηχανοδηγοί των λοιπών αμαξοστοιχιών και οι ρυθμιστές της κυκλοφορίας. Οι μηχανοδηγοί δεν είχαν οποιαδήποτε ένδειξη για το ότι από την αντίθετη κατεύθυνση κινούνταν άλλο τρένο, διότι δεν λειτουργούν φανάρια που θα άναβαν με κόκκινη ένδειξη, κάτι που θα συνέβαινε μόνο εάν η παρακολούθηση της κίνησης αμφοτέρων των αμαξοστοιχιών γινόταν με σύστημα τηλεδιοίκησης. Στο συγκεκριμένο σημείο της διαδρομής, η μέγιστη ταχύτητα που επιτρέπεται από το εγχειρίδιο δρομολογίων του ΟΣΕ για μεν

.....

την επιβατική αμαξοστοιχία είναι 160 χιλιόμετρα, για δε την εμπορική 100 χιλιόμετρα. Στις 23.18 τα δύο τρένα συγκρούστηκαν μετωπικά στην ίδια γραμμή καθόδου (Θεσσαλονίκης – Λάρισας), πλησίον του οικισμού Ευαγγελισμού του Δήμου Τεμπών Λάρισας. Τα τέσσερα πρώτα βαγόνια του επιβατικού τρένου εκτροχιάστηκαν και τα δύο πρώτα τυλίχθηκαν στις φλόγες. Αποτέλεσμα του εν λόγω δυστυχήματος ήταν ο θάνατος πενήντα επτά (57) επιβατών συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού των αμαξοστοιχιών, μεταξύ των οποίων και του παραπάνω ο ο ο πος ες καθώς και ο τραυματισμός εκατόν ογδόντα (180) ατόμων. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, στη διαδρομή Αθήνα – Θεσσαλονίκη δεν λειτουργεί σύστημα τηλεδιοίκησης. Προϋπόθεση για να λειτουργεί η τηλεδιοίκηση, έστω μόνο μεταξύ δύο διαδοχικών σταθμών, είναι να λειτουργεί στη διαδρομή αυτή η ηλεκτρική πλευρική σηματοδότηση, ήτοι ένα σύστημα αποτελούμενο από ζεύγη κύριου και προειδοποιητικού σήματος στην αρχή και στο τέλος κάθε τμήματος διαδρομής, των οποίων οι ενδείξεις (κίτρινο, κόκκινο, πράσινο) καθορίζονται από την παρουσία ή όχι συρμού στο τμήμα που προστατεύουν, καθένα δε από τα ζεύγη αυτά σημάτων περιλαμβάνει ένα φωτόσημα (εισόδου στο τμήμα διαδρομής και εξόδου από αυτό). Η ηλεκτρική πλευρική σηματοδότηση στο τμήμα Λάρισα - Θεσσαλονίκη (και συνακόλουθα στο επίμαχο τμήμα Λάρισα - Ν. Πόροι) βρίσκεται από τον μήνα Ιούλιο του έτους 2019 κι εντεύθεν εκτός λειτουργίας, μετά από πυρκαγιά στο κέντρο τηλεδιοίκησης της Λάρισας στη θέση «Ζάχαρη», που κατέστρεψε έναν υποσταθμό (Εμπορικού Λάρισας), ο οποίος δεν αντικαταστάθηκε ποτέ. Για το λόγο αυτό, το φωτόσημα εξόδου στο σταθμό Λάρισας έχει μόνιμα κόκκινη ένδειξη λόγω μη λειτουργίας, δυσλειτουργία γνωστή στους σταθμάρχες, για την οποία ειδοποιούν τους μηχανοδηγούς. Ελλείπουσας οποιασδήποτε σύγχρονης τεχνολογικής υποδομής, η διαχείριση της κυκλοφορίας στο επίμαχο τμήμα γίνεται αναγκαστικά και αποκλειστικά με εξασφάλιση ελεύθερης γραμμής, μετά από τις κατάλληλες ενέργειες των σταθμαρχών των σταθμών Λάρισας και Ν. Πόρων, κατ' εφαρμογή του ισχύοντος κανονιστικού πλαισίου διαχείρισης της κυκλοφορίας, όπως αυτό περιγράφεται στον Γενικό Κανονισμό Κίνησης (ΓΚΚ) και συμπληρώνεται από τις εκάστοτε εγκυκλίους που εκδίδει η διεύθυνση κυκλοφορίας της δεύτερης εναγόμενος (ΟΣΕ Α.Ε.). Στον σταθμό Λάρισας λειτουργεί αναλογικός (παλαιάς τεχνολογίας) τοπικός πίνακας τηλεχειρισμού



και οπτικού ελέγχου του συγκεκριμένου και μόνο σταθμού. Για την έξοδο του κάθε συρμού από τη Λάρισα προς τους Ν. Πόρους και πορεία μέσω της γραμμής ανόδου, είναι μεν υποχρεωτικό από τις 23-12-2022 να γίνεται χάραξη διαδρομής αυτόματα, σύμφωνα με την με αρ. πρωτ. 9055036/23.12.2022 έγγραφη εντολή της διεύθυνσης κυκλοφορίας της δεύτερης εναγόμενης (ΟΣΕ Α.Ε.). Ωστόσο, για την έκτακτη περίπτωση που απαιτείται έξοδος από τη Λάρισα προς τους Ν. Πόρους και πορεία σε αμφίδρομη κυκλοφορία μέσω της γραμμής καθόδου, η χάραξη γίνεται αποκλειστικά χειροκίνητα, μέσω της κατάλληλης διευθέτησης των αλλαγών που γίνεται με τα κομβία χειρισμού των αλλαγών, αφού δεν παρέχεται από το υφιστάμενο σύστημα του πίνακα τηλεχειρισμού αλλαγών η συγκεκριμένη αυτόματη χάραξη (σύμφωνα με το με αριθμό πρωτ. 9047549/03-11-2022 έγγραφο της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας του ΟΣΕ «Οι σταθμάρχες υποχρεωτικά θα χαράσσουν σηματοτεχνικά διαδρομές με χρήση κομβίων αφετηρίας – στόχου», έγγραφο το οποίο σημειωτέον έχει κοινοποιηθεί στη δεύτερη εναγόμενη Hellenic Train). Έτσι, στις περιπτώσεις αυτές της διευθέτησης αλλαγών για διαδρομή μιας αμαξοστοιχίας που αναχωρεί προς τη Θεσσαλονίκη από τη γραμμή καθόδου, οι σταθμάρχες αναγκάζονται να πραγματοποιούν τις αλλαγές χειρωνακτικά, μέσω κομβίων διευθέτησης αλλαγών στις κατάλληλες θέσεις επί του αναλογικού (παλαιάς τεχνολογίας) πίνακα τηλεχειρισμού αλλαγών και για κάθε αλλαγή ξεχωριστά (manual - βεβιασμένος χειρισμός μέσω κλειθροδιακόπτη επί του πίνακα – πρακτικά, ο σταθμάρχης πατάει με τα δυο του χέρια ταυτόχρονα τα κομβία των σημείων αφετηρίας και πέρατος του δρομολογίου που χαράζει επί του τοπικού πίνακα τηλεχειρισμού του σταθμού), διαδικασία που απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή και εμπειρία εκ μέρους τους. Σημειωτέον ότι, κατά την αυτόματη χάραξη δρομολογίου, που δεν παρέχεται ως δυνατότητα από την υποδομή της δεύτερης εναγόμενης (ΟΣΕ Α.Ε.), το σύστημα δεν επιτρέπει στον σταθμάρχη να παρέμβει χειροκίνητα και να αλλάξει κάποια από τις αλλαγές γραμμής που αφορούν το συγκεκριμένο δρομολόγιο, συνεπώς υφίσταται προστασία από το ανθρώπινο λάθος χειρισμού. Εξάλλου, ως τηλεδιόκιση νοείται το σύστημα κεντρικής διαχείρισης κυκλοφορίας, που αντιδιαστέλλεται από κάποια τοπικά μόνο κέντρα χειρισμού, όπως αυτό που λειτουργούσε στο σταθμό Λάρισας

και το οποίο δίνει τη δυνατότητα αυτόματης χάραξης πορείας. Το σύστημα τοπικού χειρισμού που λειτουργούσε στη Λάρισα, το οποίο δίνει τη δυνατότητα χειρωνακτικής χάραξης πορείας και έχει περιορισμένη εμβέλεια («βλέπει» το σταθμό) για περίπου 2,8 χλμ, σε καμία περίπτωση δεν αποτελεί τηλεδιοίκηση. Το επίμαχο κλειδί, που άλλαξε την πορεία της αμαξοστοιχίας IC 62 [αλλαγή 118 A (διαγώνιος που συνδέει τη γραμμή ανόδου με τη γραμμή καθόδου)] είναι εντός του πίνακα τοπικού χειρισμού του σταθμού της Λάρισας, δηλαδή το «έβλεπε» ο σταθμάρχης. Ο σταθμάρχης Λάρισας μπορούσε, από την αποβάθρα όπου βρισκόταν ο συρμός και για ένα μήκος περίπου 2,8 χιλιομέτρων, να παρακολουθεί στον τοπικό πίνακα τηλεχειρισμού αλλαγών με φωτεινές ενδείξεις τη θέση και την πορεία του συρμού, τόσο στην περίπτωση που εξερχόταν από τη Λάρισα προς τους Ν. Πόρους ακολουθώντας τη γραμμή ανόδου, όσο και στην περίπτωση που ακολουθούσε τη γραμμή καθόδου. Μετά την είσοδο της IC 62 στην αλλαγή 118 A (διαγώνιος που συνδέει τη γραμμή ανόδου με τη γραμμή καθόδου) και για 1,7 περίπου χιλιόμετρα, ο τοπικός πίνακας τηλεχειρισμού αλλαγών απεικόνιζε την ακριβή θέση του συρμού κι έδινε τη δυνατότητα στο σταθμάρχη να ελέγξει αν το υλοποιημένο δρομολόγιο είναι αυτό που χάραξε αυτόματα ή, στην προκειμένη περίπτωση, αυτό που διευθέτησε με χρήση κομβίων αλλαγών (χειροκίνητα). Σημειωτέον ότι, το μήκος για το οποίο υπάρχει δυνατότητα οπτικής απεικόνισης στον πίνακα τηλεχειρισμού αλλαγών του σταθμού είναι θεωρητικά κατά 1,2 χιλιόμετρα περίπου μεγαλύτερο, αλλά λόγω τεχνικού προβλήματος στον πίνακα τηλεχειρισμού αλλαγών, κατά τον επίμαχο χρόνο ένα τμήμα των φωτεινών ενδείξεων (τμήμα EA2) δεν λειτουργούσε. Έτσι, αν ο σταθμάρχης Λάρισας παρακολουθούσε σωστά τον πίνακα, θα καταλάβαινε ότι το τρένο έχει μπει στη γραμμή καθόδου και θα μπορούσε να διορθώσει το λάθος του. Όταν όμως το τρένο διέφυγε από τον παραπάνω πίνακα ελέγχου του, δηλαδή μετά τα 1,7 χλμ, ο σταθμάρχης δεν «έβλεπε» πλέον το τρένο. Αν υφίστατο όμως τηλεδιοίκηση, ο σταθμάρχης θα έβλεπε όχι μόνο την πορεία του τρένου και μετά τα 1,7 χλμ, αλλά και το άλλο κινούμενο αντίθετα στην ίδια γραμμή τρένο. Δηλαδή, ο αναλογικός (παλαιάς τεχνολογίας) πίνακας ελέγχου της κίνησης των συρμών που υφίστατο στον σταθμό της Λάρισας, ουσιαστικά υποβοηθά μόνο στη ρύθμιση των κλειδιών κατεύθυνσης των συρμών - μέσω της επονομαζόμενης «ηλεκτρονικής

φασ

χάραξης» της πορείας τους - αλλά και στη παρακολούθηση της κίνησής τους για περίπου 3 χιλιόμετρα περίξ του σταθμού. Επειδή ακριβώς δεν υπήρχε τηλεδιοίκηση, στην επίδικη περίπτωση που ο σταθμάρχης δεν έβλεπε τον αναλογικό πίνακα για αυτά τα λίγα λεπτά στην εμβέλεια των λίγων χιλιομέτρων, δεν υπήρχε καμιά άλλη δυνατότητα να γίνει αντιληπτή η λάθος πορεία του τρένου. Πέραν αυτού του σημείου, η μόνη δυνατότητα ελέγχου της πορείας του δρομολογίου του συρμού ήταν μέσω του ραδιοτηλεφώνου. Μέχρι τις 29-07-2019, οπότε και σημειώθηκε πυρκαγιά σε σταθμό της δεύτερης εναγόμενης (ΟΣΕ Α.Ε.) σε απόσταση 8 χλμ από το κέντρο της Λάρισας, λειτουργούσε το παλιό σύστημα τηλεδιοίκησης καθ' όλη την πορεία των δύο παραπάνω τρένων που συγκρούστηκαν, που περιλάμβανε σύστημα σηματοδοτών στο δίκτυο της Θεσσαλίας. Μετά την πυρκαγιά, το σύστημα αυτό προειδοποιητικής φωτισήμανσης σταμάτησε να λειτουργεί. Έτσι, κατά τον επίδικο χρόνο, ήταν κλειστή κι η φωτισήμανση, που θα ειδοποιούσε και το εμπορικό τραίνο από την άλλη κατεύθυνση ότι είχε μπει η επιβατική αμαξοστοιχία στην γραμμή του. Εξάλλου, η τηλεδιοίκηση είναι κρίσιμη, για τον επιπλέον λόγο ότι υποστηρίζει σημαντικά τη λειτουργία του συστήματος ελέγχου ETCS (European Train Control System), ήτοι του ευρωπαϊκού συστήματος αυτόματης προστασίας συρμών, το οποίο παρεμβαίνει αυτόματα σε περίπτωση ανθρώπινου λάθους και του μηχανοδηγού και ακινητοποιεί αυτόματα τα τρένα αν υπερβούν μια καθορισμένη ταχύτητα ή εντοπιστεί ένα σοβαρό πρόβλημα. Επειδή όμως το εν λόγω σύστημα ελέγχου κι ασφάλειας των συρμών δεν λειτουργούσε, κατά το έτος 2023, οι μηχανοδηγοί λάμβαναν καθημερινά σήμα μέσω ασυρμάτου από τον εκάστοτε σταθμάρχη για να κινηθούν κάθε φορά από τον ένα σταθμό στον άλλο. Πράγματι, όπως αποδείχθηκε, στη διαδρομή Αθήνα – Θεσσαλονίκη, όπως άλλωστε και σε κανένα τμήμα του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, δεν λειτουργούσε κατά τον επίδικο χρόνο ολοκληρωμένο ούτε το σύστημα της σύγχρονης σηματοδότησης (ETCS level 1), ούτε το GSM-R (Global System Mobile – Railways), ήτοι το ευρωπαϊκό σύστημα ασύρματων τηλεπικοινωνιών για σιδηροδρομικές εφαρμογές, που επιτρέπει σε όλο το προσωπικό που εμπλέκεται στη σιδηροδρομική κυκλοφορία [μηχανοδηγοί, σταθμάρχες, Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας (ΚΕΚ)] να επικοινωνούν απευθείας μεταξύ

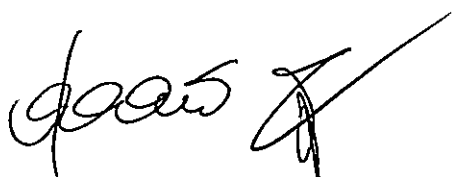
.....

τους. Σημειωτέον ότι, ανάμεσα στα συντρίμια των αμαξοστοιχιών βρέθηκε από αστυνομικούς του Α.Τ. Τεμπών καταγραφικό του συστήματος ETCS που ήταν εγκατεστημένο σε μία (άγνωστο ποια) από τις αμαξοστοιχίες που συμμετείχαν στο δυστύχημα και πραγματοποιήθηκε ανάκτηση και ανάλυση των δεδομένων αυτού, από την οποία διαπιστώθηκε ότι το συγκεκριμένο καταγραφικό ήταν απενεργοποιημένο από τις 19-06-2018 και επομένως, σαφώς δεν λειτουργούσε κατά το χρόνο του επίδικου δυστυχήματος. Όσον αφορά την επίμαχη διαδρομή Αθήνα – Θεσσαλονίκη, εξαίρεση αποτελεί αποκλειστικά και μόνο ένα πολύ μικρό τμήμα της, το τμήμα Τιθορέα - Δομοκός [όπου λειτουργεί σηματοδότηση με κεντρικό χειρισμό (τηλεδιοίκηση) από το ΚΕΚ Λιανοκλαδίου και υπάρχει δυνατότητα κεντρικού χειρισμού (τηλεδιοίκηση) και από το ΚΕΚ ΣΚΑ - αντίθετα, στο τμήμα Δομοκός – Λάρισα λειτουργεί μόνον η σηματοδότηση με τοπικό χειρισμό, καθώς δεν υφίσταται κεντρικός χειρισμός (τηλεδιοίκηση) στο ΚΕΚ Λάρισας]. Συνοψίζοντας, τα τεχνολογικά συστήματα ασφαλείας της κίνησης των συρμών, τα οποία όλα έλλειπαν κατά το χρόνο του επίδικου δυστυχήματος, με ευθύνη των εναγομένων, είναι τα ακόλουθα : α) φωτεινή πλευρική σηματοδότηση, η οποία μεταξύ της Λάρισας και των Ν. Πόρων ήταν εκτός λειτουργίας από το έτος 2019, β) σύστημα τηλεδιοίκησης κι ελέγχου κυκλοφορίας, που μεταξύ άλλων δεν επιτρέπει να χαραχθούν αυτόματα μη συμβατά μεταξύ τους δρομολόγια, με τη χρήση του οποίου η χάραξη δρομολογίου της IC 62 θα γινόταν από τον κεντρικό χειριστή, ο οποίος στο κέντρο τηλεδιοίκησης θα είχε την πλήρη εικόνα της κατάστασης όλων των σταθμών της περιοχής του και της γραμμής που διαχειριζόταν κι επιτηρούσε και θα διαβιβαζόταν για εκτέλεση στον σταθμάρχη Λάρισας, γ) σύστημα επιβολής αυτόματης πέδησης (μεταξύ αυτών το ECTS) για την περίπτωση που ο μηχανοδηγός δεν συμμορφώνεται με τα φωτισήματα, το οποίο αν λειτουργούσε και χαραζόταν το δρομολόγιο της IC 62 από τη γραμμή καθόδου (είτε από τον σταθμάρχη Λάρισας είτε από τον κεντρικό χειριστή τηλεδιοίκησης), ο επόμενος από τη Λάρισα σταθμός (Ν. Πόροι) δεν θα έδινε ελεύθερη τη γραμμή καθόδου για την εμπορική 63503 και το φωτόσημα στην έξοδο από τους Ν. Πόρους προς τη Λάρισα θα ήταν κόκκινο. Αν δε ο μηχανοδηγός της 63503 δεν συμμορφωνόταν και παραβίαζε το κόκκινο φωτόσημα εξόδου από τους Ν. Πόρους, θα ενεργοποιούνταν από το σύστημα ETCS η αυτόματη πέδηση και για τους δυο αντίθετα κινούμενους

φρασω

συρμούς IC 62 και εμπορικό 63503, οι οποίοι θα ακινητοποιούνταν επιτόπου, καθώς και γ) σύστημα συνεχούς κι απρόσκοπτης ραδιοεπικοινωνίας GSM-R, το οποίο είναι μεν εγκατεστημένο από το 2018 στη σιδηροδρομική διαδρομή Κιάτο – Αθήνα - Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας/Ειδομένη, αλλά δεν καλύπτει το τμήμα Τιθορέας – Δομοκού και κυρίως, δεν έχει εγκατασταθεί σε όλους τους νέους συρμούς που δρομολογεί η πρώτη εναγόμενη (Hellenic Train) στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Αν λειτουργούσε πλήρως το σύστημα GSM-R, ο μηχανοδηγός της IC 62 θα είχε τη δυνατότητα, μόλις αντιλήφθηκε ότι κινείται στη γραμμή καθόδου, να επικοινωνήσει με το μηχανοδηγό του αντίθετα κινούμενου εμπορικού συρμού 63503 και να συνειδητοποιήσουν και οι δυο ότι βρίσκονται σε συγκρουσιακή πορεία. Σημειωτέον ότι το υφιστάμενο σύστημα ραδιοεπικοινωνίας της δεύτερης εναγόμενης (ΟΣΕ Α.Ε.) δεν επαρκούσε, καθότι έδινε μεν καταρχήν τη δυνατότητα στους δυο μηχανοδηγούς να επικοινωνήσουν μεταξύ τους, κάτι τέτοιο όμως ενδέχεται να εμποδιζόταν από το ότι η IC 62 βρισκόταν στην κάτω πλευρά του Ολύμπου και η εμπορική 63503 στην πάνω πλευρά του, δηλαδή παρεμβαλλόταν ο ορεινός όγκος του Ολύμπου, ο οποίος δεν αποκλείεται να εμπόδιζε τη ραδιοεπικοινωνία με τη χρήση του υφιστάμενου συστήματος (VHF). Έστω κάποιο από τα συστήματα αυτά ασφαλείας αν λειτουργούσε, οι μηχανοδηγοί θα είχαν εικόνα για την κυκλοφορία σε ακτίνα μερικών εκατοντάδων χιλιομέτρων και πριν συγκρουστούν θα είχαν απλά σταματήσει σε ένα κόκκινο φωτόσημα. Τα φανάρια απέχουν μεταξύ τους πάνω από 2 χιλιόμετρα. Ή ακόμα κι αν είχαν παραβιάσει το κόκκινο, θα είχε ενεργοποιηθεί το σύστημα αυτόματης ακαριαίας πέδησης, που θα ακινητοποιούσε την αμαξοστοιχία το πολύ σε 1.200 μέτρα. Όμως, αυτές οι δικλείδες ασφαλείας δεν υπήρχαν κι έτσι όλα κατέληξαν να εξαρτώνται από τον ανθρώπινο παράγοντα. Εάν τα φωτοσήματα λειτουργούσαν, οι μηχανοδηγοί θα έβλεπαν την κόκκινη ένδειξη και τα τρένα θα σταματούσαν σε απόσταση μεταξύ τους 500 μέτρων – 1 χιλιόμετρου. Επειδή τα φωτοσήματα δεν είχαν αναβαθμιστεί και τεθεί σε λειτουργία, οι μηχανοδηγοί επαφίονταν στις εντολές των σταθμαρχών, με αποτέλεσμα να ελλοχεύει μόνιμος και σημαντικός κίνδυνος για την ασφάλεια των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών, με ευθύνη των εναγομένων, από τις οποίες, στην προκειμένη περίπτωση, η μεν πρώτη είχε τη νόμιμη υποχρέωση

να προσφέρει στους εργαζομένους της ασφαλούς συνθήκες εργασίας, η δε δεύτερη να εξασφαλίζει υποδομές ασφαλούς σιδηροδρομικής μεταφοράς. Αν υπήρχε τηλεδιοίκηση, ένα πολλαπλό δηλαδή σύστημα ασφαλείας που παρακολουθεί την κίνηση των αμαξοστοιχιών σε πραγματικό χρόνο, με διαδοχική σηματοδότηση και αισθητήρες και επί των δύο συρμών, το επίδικο δυστύχημα θα είχε με βεβαιότητα αποτραπεί, διότι μόλις η ανερχόμενη προς Θεσσαλονίκη επιβατική αμαξοστοιχία εισήλθε στη γραμμή όπου ερχόταν η άλλη εμπορική αμαξοστοιχία, σε 200 – 300 μέτρα στον ιστό που θα είχε τα φωτισήματα θα άναβαν κόκκινες ενδείξεις κι επί τόπου θα σταματούσαν και η κατερχόμενη αμαξοστοιχία και η ανερχόμενη. Ενδεικτικό της έλλειψης λειτουργίας φωτισήμανσης και τηλεδιοίκησης αποτελεί και το με αριθμό πρωτ. 9055036/23-12-2022 έγγραφο της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας ΟΣΕ, σύμφωνα με το οποίο «Οι σταθμάρχες Λάρισας, υποχρεωτικά, θα σχηματίζουν τη διαδρομή με τη χρήση κομβίων αφετηρίας – στόχου. Τα φωτισήματα εξόδου θα παραμένουν κλειστά και η υπέρβασή τους θα γίνεται με εντολή του σταθμάρχη, αφού πρώτα βεβαιωθεί ότι σχημάτισε την κατάλληλη διαδρομή και ότι συντρέχουν οι συνθήκες ελευθερίας του τμήματος αποκλεισμού ως τον επόμενο εν υπηρεσία σταθμό». Δηλαδή, στο επίδικο τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής, η κίνηση των συρμών γινόταν με εντολή υπέρβασης των ερυθρών φωτισημάτων από τον σταθμάρχη Λάρισας, όπως έχει ήδη αναφερθεί ότι συνέβη και στην κρινόμενη υπόθεση. Αυτό συνέβαινε, με γνώση αμφοτέρων των εναγομένων, διότι το σύστημα ελέγχου κατάληψης πεδίου γραμμής και η φωτισήμανση δεν λειτουργούσαν και για το λόγο αυτό, τα πεδία είχαν μπει αυτόματα σε κατάσταση κατειλημμένου και φωτισημάινονταν ερυθρά. Όμως, για το ETCS η παραβίαση ερυθρού σηματοδότη δεν υπάρχει ως επιλογή και για τον λόγο αυτό η κίνηση των συρμών, στο συγκεκριμένο τμήμα σιδηροδρομικής γραμμής, πραγματοποιούνταν με απενεργοποιημένα τα επί του συρμού στοιχεία του ETCS ήδη από το έτος 2018, όπως επιβεβαιώθηκε και από την κατά τα παραπάνω ανάκτηση των δεδομένων καταγραφής του καταγραφικού του ETCS. Επειδή ακριβώς δεν λειτουργούσε η φωτισήμανση, δεν λειτουργούσε επίσης και το Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας Λάρισας, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει Κεντρικός Χειριστής που να επιτηρεί τον σταθμάρχη Λάρισας και να μπορεί να παρέμβει σε περίπτωση λανθασμένων χειρισμών, όπως η

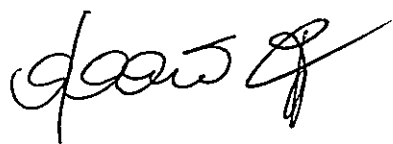


προκειμένη. Τούτο παρά το ότι, σύμφωνα με την Τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως – Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών) (ΦΕΚ Β' 698/01-03-2019) «...Με τον όρο Κεντρικός Χειριστής χαρακτηρίζεται ο Σταθμάρχης που βρίσκεται σε υπηρεσία σε θέση κατάλληλα εξοπλισμένη για την εξασφάλιση της κυκλοφορίας σε ομάδα σταθμών, στους οποίους δεν απαιτείται η παρουσία τοπικού Σταθμάρχη. Η θέση αυτή χαρακτηρίζεται ως "Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας" και διαθέτει όλα τα μέσα που απαιτούνται για τον τηλεχειρισμό και τον τηλεέλεγχο των εγκαταστάσεων ασφαλείας των εξαρτημένων σταθμών, όπως και για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών στο εξαρτημένο τμήμα κυκλοφορίας». Περαιτέρω και συνοψίζοντας όσον αφορά τον προστηθέντα από τη δεύτερη εναγόμενη (ΟΣΕ Α.Ε.) σταθμάρχη Λάρισας, τούτος βαρύνεται με αμελή συμπεριφορά, διότι υπέπεσε στα παρακάτω σφάλματα, τα οποία όλα σωρευτικά συνετέλεσαν στο επίδικο δυστύχημα: α) Πρώτο λάθος του σταθμάρχη αποτέλεσε η αλλαγή κατεύθυνσης της αμαξοστοιχίας αντί για την άνοδο στην πορεία καθόδου. β) Δεύτερο λάθος ήταν ότι δεν ελέγχθηκε από τον σταθμάρχη, αφότου το τρένο ξεκίνησε, σε ποια γραμμή κινείται, κάτι που ήταν δυνατό, αφού και στην περίπτωση της πορείας μέσω γραμμής καθόδου υπάρχει, μέχρι κάποια απόσταση από το σταθμό, οπτική ένδειξη της θέσης της αλλαγής στην απεικόνιση του πίνακα και στο κομβίο. Ειδικά για την επίδικη περίπτωση, που ο συρμός όδευε από τη γραμμή ανόδου στη γραμμή καθόδου, μέσω της αλλαγής 118 Α, ο σταθμάρχης μπορούσε να δει το συρμό σε μια απόσταση περίπου 1,7 χιλιομέτρων. Σύμφωνα μάλιστα με το εδάφιο 49 του άρθρου 5 του ΓΚΚ, όποιος χειρίζεται αλλαγή οφείλει να βεβαιώνεται για την ορθότητα των χειρισμών που έκανε. γ) Τρίτο λάθος ήταν η εκ μέρους του παράλειψη εντοπισμού από τον πίνακα των παραπάνω λαθών του κι η παράλειψη ενημέρωσης του μηχανοδηγού να σταματήσει την αμαξοστοιχία. Αποδείχθηκε πράγματι, ότι η ρύθμιση της κυκλοφορίας ανατέθηκε από τη δεύτερη εναγόμενη (ΟΣΕ Α.Ε.) σε έναν σταθμάρχη, ο οποίος δεν διέθετε την προσήκουσα εμπειρία, ώστε να αποτρέψει το δυστύχημα. Ο συγκεκριμένος σταθμάρχης προσλήφθηκε αρχικά στη δεύτερη εναγόμενη (ΟΣΕ Α.Ε.) με την απόφαση με αριθμό 149446/06-02-1989 ως αχθοφόρος, κατέστη πτυχιούχος του ΤΕΛ Λάρισας στις 12-09-1990 στον Τομέα Κοινωνικών Υπηρεσιών στο

Τμήμα Βοηθών Ιατρικών και Βιολογικών Εργαστηρίων, μετατάχθηκε με την απόφαση με αριθμό 257/Γ/18-04-2011 στη Διεύθυνση Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης Λάρισας, στις 06-03-2018 κατατάχθηκε σε νέο κλάδο με ειδικότητα ΔΕ Διοικητικών Γραμματέων, άρχισε την εκπαίδευσή του για σταθμάρχη την 01-08-2022 και την ολοκλήρωσε στις 24-01-2023. Περαιτέρω, ο εν λόγω σταθμάρχης υπέβαλε τη με αριθμό 6647919919/13.04.2022 αίτηση για μετάταξη (Ν. 4440/2016 περί κινητικότητας) στην παραπάνω θέση, παρά το γεγονός ότι ήταν σχεδόν 58 ετών (ημερομηνία γέννησης 23-07-1964), υπερέβαινε δηλαδή κατά 10 περίπου χρόνια το ηλικιακό όριο των 48 ετών που είχε θέσει η δεύτερη εναγόμενη (ΟΣΕ Α.Ε.) για την προς κάλυψη θέση [με την απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών, με αριθμό ΔΙΠΑΑΔ/Φ.ΗΛ/71/9254/24-6-2022 (Β' 3326/28.06.2022), όπου το όριο ηλικίας για τους υπαλλήλους ΔΕ κατηγορίας, μεταξύ αυτών και των Σταθμαρχών, ανέβηκε από τα 28 στα 42 έτη]. Το Τριμελές Συμβούλιο της δεύτερης εναγόμενης ΟΣΕ Α.Ε., το οποίο είχε αρμοδιότητα να αξιολογεί τις αιτήσεις και να διατυπώνει σύμφωνη γνώμη για τη μετάταξη, εφόσον ο υποψήφιος πληροί τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα, έκανε δεκτή την παραπάνω αίτησή του, με το πρακτικό με αριθμό 1/2022, χωρίς να αναφέρεται ειδικότερα στον εν λόγω υπάλληλο. Ωστόσο, το Τριμελές Όργανο αξιολόγησης της αίτησης μετάταξης του παραπάνω σταθμάρχη όφειλε να την απορρίψει, λόγω έλλειψης του πρόσθετου απαιτούμενου προσόντος, δηλαδή της μη υπέρβασης του 48ου έτους ηλικίας και να μην παράσχει τη σύμφωνη γνώμη του. Τούτο διότι, και μεν στον νέο Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας του ΟΣΕ που θεσπίστηκε (άρθρο 18 του Ν. 3891/2010) με την απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με αριθμό 157192/20-05-2022 (Β' 2623/30.05.2022) και ειδικότερα στο άρθρο 33 αυτού προβλέφθηκε ότι ο υπό μετάταξη υπάλληλος πρέπει να κατέχει τα απαιτούμενα ουσιαστικά και τυπικά προσόντα για τη θέση στην οποία μετατάσσεται, εκτός της ηλικίας, πλην όμως, κατά τον χρόνο που συνεδρίασε, ήτοι την 13η-05-2022, δεν είχε εκδοθεί ο νέος Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας του ΟΣΕ με την παραπάνω απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με αριθμό 157192/20-05-2022 που δημοσιεύτηκε στις 30-05-2022 (Β' 2623/30-05-2022), ίσχυε κατά συνέπεια η γενική διάταξη του άρθρου 6 παρ 4 του Ν. 4440/2016, που προβλέπει ότι δύναται ο φορέας υποδοχής

στο αίτημα που υποβάλλει προς την ΚΕΚ να περιλαμβάνει και τυχόν πρόσθετα απαιτούμενα τυπικά ή ουσιαστικά προσόντα, κατά περίπτωση, στην προκειμένη δε περίπτωση και το ανώτατο ηλικιακό όριο. Επιπλέον, για την παραπάνω θέση, από τον φορέα υποδοχής απαιτούνταν ως πρόσθετο απαιτούμενο προσόν η ικανότητα του υπό μετάταξη υπαλλήλου να χειρίζεται ηλεκτρονικό υπολογιστή. Ο εν λόγω υποψήφιος σταθμάρχης προσκόμισε βεβαίωση της Νομαρχίας Λάρισας ότι παρακολούθησε Πρόγραμμα Κατάρτισης ΔΥ στην Πληροφορική. Όμως, κατά τον έλεγχο γνησιότητας της βεβαίωσης, η Δ/ση Διοίκησης της Περιφέρειας Λάρισας στις 25-05-2022 πληροφόρησε ότι δεν τηρεί σχετικό αρχείο και δεν μπορεί να βεβαιώσει τη γνησιότητα της βεβαίωσης. Επιπρόσθετα, με τη με αριθμό 24/2023 απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ, η οποία εκδόθηκε στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς της για άσκηση αυτεπάγγελτων ελέγχων ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας (Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών) και μεταξύ άλλων διερεύνησε τον κύκλο της εκπαίδευσης του Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας, στον οποίο συμμετείχε ο παραπάνω σταθμάρχης Λάρισας, η Ολομέλεια της ΡΑΣ αποφάσισε τη λήψη έκτακτων προσωρινών μέτρων, λόγω σοβαρών ενδείξεων παράβασης όρων της κείμενης σιδηροδρομικής νομοθεσίας κατά την εκπαίδευση των παραπάνω σταθμαρχών, που ενέχει (η παράβαση) άμεση, σοβαρή και επικείμενη απειλή για τη δημόσια ασφάλεια. Ειδικότερα, υποχρέωσαν τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής, ήτοι τη δεύτερη εναγόμενη (ΟΣΕ Α.Ε.) να μην απασχολεί σε θέσεις κρίσιμων καθηκόντων ασφάλειας, όπως ορίζονται (θέσεις κρίσιμων καθηκόντων) στον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2019/773 της Επιτροπής της 16ης Μαΐου 2019 σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με την κατάργηση της απόφασης 2012/757/ΕΕ και στα Παραρτήματά του, το σύνολο των υποψήφιων σταθμαρχών οι οποίοι μετείχαν στην «Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (Σταθμάρχες)», όπως ο συγκεκριμένος στην κρινόμενη περίπτωση. Πλέον όλων των παραπάνω, κατά το χρονικό διάστημα από τις 22.00 έως τις 23.00 της παραπάνω ημέρας, κατά το οποίο συνέπιπταν η απογευματινή (14.00 – 23.00) και η βραδινή (22.00 – 07.00) βάρδια, βρισκόνταν σε εντεταλμένη

υπηρεσία τρεις (3) σταθμάρχες, ήτοι οι δύο (2) της απογευματινής και ο ένας (1) της βραδινής βάρδιας, με υπεύθυνο για τη διαχείριση του προσωπικού και τη λειτουργία του σταθμού τον επιθεωρητή του σταθμού Λάρισας. Η υπηρεσία τριών (3) σταθμαρχών και η ταύτιση των βαρδιών δικαιολογείται από το γεγονός ότι μεταξύ των ωρών 22.00 και 23.00 διέρχονται από τον σταθμό της Λάρισας επτά (7) τρένα. Όταν υπηρετούν συγχρόνως τρεις σταθμάρχες, την κυκλοφορία ρυθμίζει ο αρχαιότερος από αυτούς, ο οποίος είναι πάντοτε ο επικεφαλής κι αναθέτει καθήκοντα στους λοιπούς. Ωστόσο, κατά το χρόνο εισόδου της IC 62 στον σταθμό Λάρισας, οι λοιποί δύο (2) σταθμάρχες είχαν ήδη αποχωρήσει από τον σταθμό και μόνος στην υπηρεσία βρισκόταν ο προαναφερθείς άπειρος σταθμάρχης, ο οποίος όφειλε να ασχολείται με την οπτική επαφή για την ομαλή αναχώρηση της αμαξοστοιχίας, την ανταλλαγή τηλεγραφημάτων (ελλείπει τηλεδιοίκησης) και τη συνεννόηση με τους μηχανοδηγούς και τους εκατέρωθεν σταθμούς και πριν την αναχώρηση της αμαξοστοιχίας με τον έλεγχο του πίνακα κυκλοφορίας. Στην προκειμένη μάλιστα περίπτωση, στον σημαντικό σταθμό Λάρισας, που είναι σημαντικός από άποψη κυκλοφορίας, καθώς αποτελεί σταθμό αφετηρίας, τερματισμού και διέλευσης συρμών (κατά τη διάρκεια της νυκτερινής βάρδιας διέρχονται περί τα 13 δρομολόγια, από τα οποία περί τα 9 διέρχονται μεταξύ των ωρών 22.00 και 00.30), πέραν του συγκεκριμένου σταθμάρχη, που ήταν καταφανώς άπειρος ως προς η διαχείριση της κυκλοφορίας και ιδίως κατά τη διάρκεια μικρού χρονικού διαστήματος ταυτόχρονης και διαδοχικής κυκλοφορίας (άφιξης, αναχώρησης, διέλευσης) ικανού αριθμού αμαξοστοιχιών, αφού είχε αναλάβει καθήκοντα σταθμάρχη μόλις στις 26-01-2023, ο οποίος εκτελούσε όλες τις ενέργειες επιτόπου, δεν υφίστατο, με ευθύνη της δεύτερης εναγόμενης (ΟΣΕ Α.Ε.) ούτε δεύτερος σταθμάρχης, που να διαθέτει επαρκή εμπειρία, ούτε οποιοδήποτε υπερκείμενο αυτού αρμόδιο όργανο ελέγχου, με δυνατότητα παρακολούθησης της πορείας των δύο συρμών πριν από το δυστύχημα (τηλεδιοίκηση). Εξάλλου, ευθύνη για το επίδικο δυστύχημα φέρει και ο προστηθείς από την πρώτη εναγόμενη (Hellenic Train) μηχανοδηγός, διότι α) δεν εξασφάλισε ρητή εντολή του σταθμάρχη περί πορείας στη γραμμή καθόδου, ήδη από την εκκίνησή του, β) όταν μπήκε σε κατερχόμενη γραμμή δεν ακινητοποίησε την αμαξοστοιχία προκειμένου να επιβεβαιώσει από τον σταθμάρχη την εντολή πορείας στην κάθοδο και γ) δεν προέβη στην

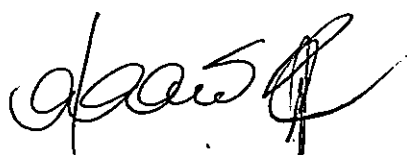


προσήκουσα ανακοίνωση στο ραδιοτηλέφωνο σχετικά με την είσοδό του σε γραμμή καθόδου. Εάν είχε πραγματοποιήσει αυτή την ανακοίνωση, θα ακουγόταν και θα καταγραφόταν. Το τρένο είχε μπει σε διαγώνιο σχηματισμό γραμμής (που συνέδεε τις δύο παράλληλες μεταξύ τους γραμμές) και είχε ξαναμπεί σε γραμμή καθόδου από τη Λάρισα προς τα Τέμπη χωρίς αυτό να γίνει αντιληπτό από κανέναν, αφενός μεν λόγω της έλλειψης των προαναφερθέντων συστημάτων ελέγχου κι ασφαλούς κυκλοφορίας των συρμών, με ευθύνη των εναγομένων, αφετέρου δε λόγω της εσφαλμένης κατά τα παραπάνω επικοινωνίας μεταξύ του σταθμάρχη Λάρισας και του μηχανοδηγού της IC 62, με ευθύνη αμφοτέρων των προστηθέντων από τις εναγόμενες. Εξάλλου, οι δικλείδες ασφαλείας που θα επέτρεπαν να είχε διορθωθεί το αρχικό λάθος του σταθμάρχη Λάρισας με δεύτερη ενέργεια, η έλλειψη των οποίων συνέβαλε αιτιωδώς με τρόπο καθοριστικό στο επίδικο δυστύχημα, συνοψίζονται στα εξής: 1. φανάρια στην άνοδο και κάθοδο για τους μηχανοδηγούς, αν έχουν κόκκινο να σταματήσουν, 2. σύστημα ασφαλείας που σταματά αυτόματα το τρένο αν παραβιάσει το κόκκινο και 3. σύστημα ασφαλείας καθολικό, που επιτηρεί την κίνηση των τρένων σε όλο το δίκτυο. Το αρχικό λάθος του σταθμάρχη Λάρισας υπήρξε μοιραίο, ακριβώς επειδή δεν λειτούργησαν αυτές οι ασφαλιστικές δικλείδες. Το λάθος του σταθμάρχη θα το σταματούσε η τηλεδιοίκηση, δηλαδή ο πιο έμπειρος σταθμάρχης που θα ασκούσε τη τηλεδιοίκηση. Στο πλαίσιο της τηλεδιοίκησης θα υφίστατο και σηματοδότηση και δεν θα ήταν ποτέ δυνατό να «χαραχθούν» δύο τρένα σε μία γραμμή. Ελλείπουσας τηλεδιοίκησης και σηματοδότησης στο συγκεκριμένο τμήμα διαδρομής, ο στερούμενος εμπειρίας σταθμάρχης που βρισκόταν μόνος στη βάρδια ήταν εντελώς ανεπαρκής για τη διαχείριση της κυκλοφορίας. Με βάση όλα τα προαναφερθέντα, δεδομένου ότι, όπως αποδείχθηκε, δεν λειτουργούσαν τα προσήκοντα συστήματα ασφαλείας και συνακόλουθα δεν λειτουργούσαν σωστά οι σιδηροδρομικές γραμμές, δεν έπρεπε να πραγματοποιούνται κατά τον κρίσιμο χρόνο τα δρομολόγια. Η δεύτερη εναγόμενη (ΟΣΕ Α.Ε.), ως φορέας διαχείρισης της υποδομής, καθώς κι η πρώτη εναγόμενη (HELLENIC TRAIN), ως φορέας λειτουργίας των μεταφορών, οι οποίες αποδείχθηκε ότι γνώριζαν ότι δεν λειτουργούσε η σηματοδότηση και η τηλεδιοίκηση και παρόλα αυτά η μεν πρώτη (ΟΣΕ Α.Ε.)

επέτρεπε τη διενέργεια των μεταφορών, η δε δεύτερη (Hellenic Train) διενεργούσε τις μεταφορές επιβατών, εκθέτοντας και τους τελευταίους αλλά και τους εργαζομένους της σε κίνδυνο ζωής και υγείας, ευθύνονται σωρευτικά για το επελθόν αποτέλεσμα. Ειδικά η πρώτη εναγόμενη Hellenic Train, ως εργοδότης του παραπάνω [redacted], που γνώριζε τα παραπάνω σημαντικά κενά ασφαλείας [το παραπάνω με αριθμό πρωτ. 9055036/23-12-2022 έγγραφο της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας ΟΣΕ που καταδεικνύει την έλλειψη λειτουργίας φωτισήμανσης και τηλεδιοίκησης προσκομίζεται με επίκληση και από την Hellenic Train – βλ. και τα επίσης προσκομιζόμενα με επίκληση από την Hellenic Train με αρ. πρωτ. 3589/22/Γ1 και 3604/22/Γ1 και ημερομηνίες 29-08-2022 και 31-08-2022, αντίστοιχα, έγγραφα της διεύθυνσης λειτουργίας μεταφορών της Hellenic Train προς την ΟΣΕ Α.Ε., περί αναφορών του προσωπικού της σχετικά με προβλήματα κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών και συγκεκριμένα την έλλειψη λειτουργίας των φωτισημάτων και τη λήψη από τους μηχανοδηγούς τηλεγραφημάτων από τους σταθμάρχες των σιδηροδρομικών σταθμών Παλαιοφαρασάλου περί υπέρβασης των κόκκινων φωτισημάτων (αναφορά με ημερομηνία 05-08-2022), καθώς και την πλήρη έλλειψη επικοινωνίας του μηχανοδηγού με τον σταθμάρχη του σταθμού Λποχιώρου (συμβάν της 11-08-2022 κατά την εκτέλεση του δρομολογίου Αθήνα – Θεσσαλονίκη), ενώ χαρακτηριστική για τα περιστατικά της υπό κρίση περίπτωσης είναι και η από 16-08-2022 αναφορά με το εξής περιεχόμενο: «Σης 10-08-2022 εκτελώντας την αμαξοστοιχία 63503 [ήτοι τον εμπλεκόμενο στο επίδοκο δυστύχημα εμπορικό συρμό] ... Περίπου στις 23.00 προσεγγίζοντας τον Σ.Σ. Λάρισας ζητήσαμε γραμμή όπου ο σταθμάρχης μας αποκρίθηκε πως με αριθμό τηλεγραφήματος 235 συνεχίζουμε ελεύθερα από γραμμή καθόδου, διπλή γραμμή μέχρι είσοδο Σ.Σ. Παλαιοφαρασάλου. Κατά τη διέλευσή μας μπροστά στον σταθμό με ελεγχόμενη ταχύτητα στάθμευσης, παρατηρήσαμε ότι το κλειδί που βρίσκεται αμέσως μετά το σήμα εξόδου του σταθμού ήταν γυρισμένο στην παρακαμπτήριο (αριχή) ενώ το κλειδί της ανόδου (πίετρα) ήταν στην ευθεία. Έγινε χρήση ακαριαίας πέδης, παραβιάσαμε το κλειδί και η Η/Α πέρασε σχεδόν μισή μηχανή. Δεν υπήρξε εκτροχιασμός και σε συνεννόηση με τον κλειδούχο, ο οποίος εξασφάλισε το κλειδί της ανόδου και τον σταθμάρχη ο οποίος εξασφάλισε την ουρά του συρμού, παλινδρομήσαμε πίσω στην γραμμή καθόδου. Όπως μας ενημέρωσε

ο κλειδούχος, το κλειδί της ανόδου (πτέρνα) δεν υπέστη ζημιά και εργαζόταν κανονικά.....»], όφειλε να είχε διακόψει τη λειτουργία των δρομολογίων ή έστω να είχε μειώσει τον αριθμό των δρομολογίων των επιβατικών αμαξοστοιχιών στο εθνικό δίκτυο υπό αυτές τις επικίνδυνες για τους εργαζομένους της συνθήκες, μέχρι την ολοκλήρωση των έργων εγκατάστασης σύγχρονης σηματοδότησης και εναπόκειτο στη διακριτική της ευχέρεια να εγείρει δικαστικά αξιώσεις περί των διαφυγόντων κερδών της. Πράγματι, η σχετική της υποχρέωση περί εξασφάλισης μέτρων ασφαλείας στην εργασία είναι αυτοτελής, απορρέει από τις αναφερόμενες στην αρχή της παρούσας, στην υπό στοιχείο Ι. 1. οικεία μείζονα σκέψη, διατάξεις και δεν εξαρτάται ούτε επηρεάζεται από ενδεχόμενη οικονομική ή άλλη δυσχέρεια στην πραγματοποίησή της. Αντίθετα, όμως, η πρώτη εναγόμενη Hellenic Train παρέλειψε να εξασφαλίσει ότι βρισκόταν σε πλήρη και συνεχή λειτουργία και χρήση από τους υπαλλήλους της, κατά την κίνηση των αμαξοστοιχιών που μισθώνει και χρησιμοποιεί για τις ανάγκες της, το παραπάνω ουσιώδες σύστημα επικοινωνίας μεταξύ σταθμαρχών, μηχανοδηγών και ρυθμιστών κυκλοφορίας, το οποίο άπτεται της ασφαλούς κυκλοφορίας επί του δικτύου της δεύτερης εναγόμενης ΟΣΕ Α.Ε., που είναι ο διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής. Αντίθετα, επίσης, η δεύτερη εναγόμενη ΟΣΕ Α.Ε. παρέλειψε να αποδώσει σε λειτουργία και χρήση στο σιδηροδρομικό δίκτυο και στο διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής τα παραπάνω κρίσιμα συστήματα ασφαλείας κι ελέγχου της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, η λειτουργία και χρήση των οποίων θα απέτρεπε κατά τρόπο βέβαιο την επέλευση του επίδικου δυστυχήματος. Από όλα τα παραπάνω αποδείχθηκε ότι στην επέλευση του επίδικου δυστυχήματος συνετέλεσε πταίσμα, ήτοι βαριά συγκλίνουσα αμέλεια, των οργάνων της δεύτερης εναγόμενης ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος ΑΕ», καθώς και της πρώτης εναγόμενης ανώνυμης εταιρείας με τον διακριτικό τίτλο Hellenic Train (πρώην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ»). Οι δύο σιδηροδρομικές εταιρίες ευθύνονται εις ολόκληρον για την αποζημίωση που αναλογεί στο ποσοστό της ευθύνης τους, διότι ανακύπτει παράλληλη ευθύνη των δύο αυτών εταιριών (άρθρο 926 του ΑΚ), εξαιτίας των παραπάνω αναφερόμενων ζημιολογών και υπαίτιων παραλείψεων των νομίμων εκπροσώπων τους.

Πλέον ειδικότερα, η μεν δεύτερη εναγόμενη ανώνυμη εταιρία με την επωνυμία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ ΑΕ» απορρόφησε από το έτος 2011 την ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «ΕΘΝΙΚΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΑΕ», στην αρμοδιότητα της οποίας περιλαμβανόταν η διαχείριση των συστημάτων ελέγχου και ασφαλείας της σιδηροδρομικής υποδομής (άρθρα 2 παρ. 4, 5 παρ. 1 και 6 του ΠΔ 41/2005), η δε πρώτη εναγόμενη ανώνυμη εταιρία με τον διακριτικό τίτλο Hellenic Train (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ) παρείχε τις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 7 του Ν. 3891/2010 «αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για τον σιδηροδρομικό τομέα», στις αρμοδιότητες της πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ περιλαμβάνεται η μεταφορά επιβατών και οτιδήποτε άλλο συνεπάγεται ή διευκολύνει αυτό κάνοντας χρήση της πανελληνίας σιδηροδρομικής υποδομής που ανήκει στην ΟΣΕ Α.Ε. Συνεπώς, η δεύτερη εναγόμενη εταιρία, ως φορέας εκμετάλλευσης, ήταν κατ' άρθρο 10 παρ. 5 του Ν. 2696/1999, υπεύθυνη για τη μελέτη, εγκατάσταση και συντήρηση των σιδηροδρόμων, αλλά και η πρώτη εναγόμενη εταιρία, η οποία, κατά παραχώρηση του φορέα εκμετάλλευσης, είχε εξουσία επί του σιδηροδρομικού δικτύου, προς εκτέλεση της σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων, ήταν παράλληλα υπεύθυνη για τη λήψη κάθε μέτρου προς την αποφυγή δημιουργίας κινδύνου ή ζημίας τρίτων προσώπων και ιδιοκτησιών, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 10 παρ. 1 του Ν. 2696/1999. Η βάσει των παραπάνω νομοθετικών επιταγών παράνομη συμπεριφορά των αρμοδίων οργάνων των εναγομένων εταιριών έγκειται στην παράλειψη εγκατάστασης και θέσης σε λειτουργία επί του δικτύου και των συρμών των προαναφερθέντων συστημάτων ασφαλείας, η χρήση των οποίων θα είχε με βεβαιότητα αποτρέψει τη σύγκρουση των αμαξοστοιχιών και ήταν το πλέον πρόσφορο μέτρο ασφαλείας, ενόψει των προαναφερθεισών συνθηκών της συγκεκριμένης περίπτωσης. Σημειώνεται ότι το Δικαστήριο δεν θα καθορίσει το ποσοστό υπαιτιότητας καθεμίας από τις εναγόμενες, αφού αυτό αποτελεί αντικείμενο δίκης αναγωγής στο πλαίσιο της διάταξης του άρθρου 927 του ΑΚ. Επιπρόσθετα, το επίδικο δυστύχημα οφείλεται και σε συγκλίνουσα αμέλεια του σταθμάρχη Λάρισας (προστηθέντος της δεύτερης εναγόμενης) και του μηχανοδηγού της επιβατικής αμαξοστοιχίας (προστηθέντος της πρώτης



εναγόμενης), οι οποίοι δεν κατέβαλαν την επιμέλεια που όφειλαν και μπορούσαν, αλλά ενήργησαν κατά παράβαση των προαναφερθεισών διατάξεων του Γενικού Κανονισμού Κίνησης του ΟΣΕ, οι δε παραπάνω αναφερόμενες ενέργειες και παραλείψεις του σταθμάρχη και του μηχανοδηγού της επιβατικής αμαξοστοιχίας, προκάλεσαν τη μετωπική σύγκρουση των αμαξοστοιχιών, με τα παραπάνω αποτελέσματα. Με βάση τα παραπάνω, η ευθύνη καθεμίας των εναγομένων στηρίζεται και στη διάταξη του άρθρου 922 του ΑΚ, αφού είχαν προσθήσει τους υπαλλήλους τους, σταθμάρχη και μηχανοδηγό της επιβατικής αμαξοστοιχίας, αντίστοιχα, στην εκτέλεση του συγκεκριμένου δρομολογίου και οι τελευταίοι, με την προπεριγραφόμενη αμελή συμπεριφορά τους, προκάλεσαν τον θανάσιμο τραυματισμό του συγγενούς των εναγόντων. Συμπερασματικά, η ευθύνη καθεμίας των εναγομένων είναι διπλή, δηλαδή τόσο αυτοτελής, λόγω της εκ μέρους τους παράλειψης λήψης μέτρων ασφαλείας, όσο και λόγω της αμέλειας των προστηθέντων από αυτές προσώπων. Περαιτέρω, αποδείχθηκε ότι ο θανών ήταν εξήντα (63) ετών (γεννηθείς στις 21-01-1960) κι αιτία θανάτου του υπήρξαν οι πολλαπλές βαριές κακώσεις σώματος (κατασύνθλιψη) συμβατές με το επίδικο ομαδικό σιδηροδρομικό δυστύχημα. Εργαζόταν με την ειδικότητα του ελεγκτή αμαξοστοιχιών κι εισιτηρίων στην πρώτη εναγόμενη Hellenic Train και κατά το χρόνο του επίδικου δυστυχήματος είχε ολοκληρώσει την εργασία του και μετά το πέρας αυτής επέστρεφε για διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο που παρείχε η εργοδότης του εταιρία, προκειμένου την επόμενη ημέρα να αναλάβει υπηρεσία σε αμαξοστοιχία με δρομολόγιο από τη Θεσσαλονίκη προς την Αθήνα (βλ. τη σχετική δήλωση εργατικού ατυχήματος στο ΙΚΑ). Επίσης, αποδείχθηκε ότι όλοι οι ενάγοντες διατηρούσαν με τον θανόντα άριστες σχέσεις αγάπης και ισχυρό ψυχικό δεσμό, καθώς και δεσμούς αλληλοεκτίμησης και αλληλοβοήθειας. Ο θάνατος του προξένησε στην οικογένειά του, ήτοι στη σύζυγο (πρώτη ενάγουσα), τα τέκνα (δεύτερο και τρίτο των εναγόντων) και την αδελφή του (τέταρτη ενάγουσα), έντονο ψυχικό πόνο, λόγω της στενής συγγένειας και του ψυχικού δεσμού με το θύμα, με συνέπεια να δικαιούνται αυτοί χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης. Ενόψει δε των συνθηκών του ατυχήματος, του είδους της βλάβης που επήλθε (θάνατος), της αποκλειστικής συνυπαιτιότητας των

εναγομένων σε αυτό, του παραπάνω βαθμού συγγένειας των εναγόντων με τον θανόντα και της οικονομικής και κοινωνικής κατάστασης των διαδικών μερών, λαμβανομένου υπ' όψη και του ότι, μέλη της διαμελισμένης σορού του θύματος εντοπίστηκαν ανάμεσα σε διασκορπισμένες κι εγκλωβισμένες σορούς κι ανθρώπινα μέλη ανάμεσα σε κομμάτια μετάλλων κι εξαρτημάτων της αμαρσοειχίας, του ότι για την αναγνώριση – ταυτοποίηση των μελών του σώματός του εφαρμόστηκε σχετικό πρωτόκολλο μαζικών καταστροφών και κατά τη διάρκεια της νεκροψίας νεκροτομής, παρουσία της Ομάδας Αναγνώρισης Θυμάτων Καταστροφών, λήφθηκε βιολογικό υλικό για γενετική ταυτοποίηση της σορού (δείγμα DNA) από τον υιό του :

(δεύτερο ενάγοντα), του ότι στην οικογένεια παραδόθηκαν ορισμένα μόνο μέλη του θανόντος οικείου τους, του ότι ήταν παντρεμένος με τη σύζυγό του πρώτη ενάγουσα επί σαράντα (40) έτη και η σχέση τους παρέμενε μέχρι το θάνατό του αδιατάρακτη, η εύλογη χρηματική ικανοποίηση καθενός από τους ενάγοντες ανέρχεται στο ποσό των διακοσίων χιλιάδων (200.000) ευρώ, οφειλόμενη αλληλεγγύως και εις αλόκληρον από καθένα από τις εναγόμενες, όλα δε τα παραπάνω ποσά οφείλονται με το νόμιμο τόκο από την επομένη της επίδοσης της αγωγής και μέχρι την ολοσχερή τους εξόφληση, κατά μερική αποδοχή του αγωγικού αιτήματος και ως κατ' ουσία βάσιμου. Σχετικά εξάλλου με το ζήτημα, εάν τα προαναφερθέντα ποσά για την χρηματική ικανοποίηση λόγω της ψυχικής οδύνης των εναγόντων, πρέπει να αναγνωριστεί ότι οφείλονται στους τελευταίους με το νόμιμο τόκο επιδικίας ή υπερημερίας, λεκτέα τα ακόλουθα: Με τη διάταξη του άρθρου 2 του Ν. 4055/06-03-2012 (ΦΕΚ Α' 51/12-03-2012) αντικαταστάθηκε από τις 02-04-2012 (άρθρο 113) η διάταξη του άρθρου 346 του ΑΚ ως εξής: «Ο οφειλέτης χρηματικής οφειλής, και εάν δεν είναι υπερήμερος, οφείλει νόμιμους τόκους απότου επιδόθηκε η αγωγή ή η διαταγή πληρωμής για το ληξιπρόθεσμο χρέος (τόκος επιδικίας). Το ποσοστό του τόκου επιδικίας είναι δύο (2) εκατοστιαίες μονάδες ανώτερο του τόκου υπερημερίας, όπως ο τελευταίος ορίζεται εκάστοτε από το νόμο ή με δικαιοπραξία. Η προσαύξηση αυτή δεν ισχύει, εάν πριν από τη συζήτηση της αγωγής ο οφειλέτης αναγνωρίσει εγγράφως την οφειλή ή συμβιβαστεί εξωδίκως, ή εάν δεν ασκήσει ανακοπή κατά της διαταγής πληρωμής αντιστοίχως. Με αίτημα του εναγομένου το δικαστήριο δύναται κατ' εξαίρεση, εκτιμώντας τις περιστάσεις, να επιδικάσει την απαίτηση με το νόμιμο ή

συμβατικό τόκο υπερημερίας. Η εξαίρεση ισχύει ιδίως για τις κατ' εύλογη κρίση του δικαστηρίου επιδικαζόμενες χρηματικές απαιτήσεις. Από τη δημοσίευση της οριστικής απόφασης που επιδικάζει εντόκως χρηματική οφειλή ή απορρίπτει ανακοπή κατά της διαταγής πληρωμής το ποσοστό του τόκου επιδικίας είναι τρεις (3) εκατοστιαίες μονάδες ανώτερο του τόκου υπερημερίας. Η προσαύξηση αυτή δεν ισχύει αν δεν ασκηθεί ένδικο μέσο κατά της οριστικής απόφασης». Σύμφωνα με τη νέα αυτή ρύθμιση αυξάνεται το ποσοστό των τόκων επιδικίας, προκειμένου να περιοριστούν η φιλοδικία και η άσκοπη απασχόληση των δικαστηρίων από δικαστικούς αγώνες που δεν έχουν ουσία, ενώ ενθαρρύνεται και επιβραβεύεται άμεσα ο οφειλέτης που, μεταξύ των άλλων, πριν από τη συζήτηση της αγωγής, αναγνωρίσει εγγράφως την οφειλή ή συμβιβαστεί εξωδίκως. Αν, μάλιστα, εμμένει να αντιδικεί, μολονότι ηττήθηκε πρωτοδίκως, διακινδυνεύει περαιτέρω αύξηση του επιτοκίου επιδικίας, γι' αυτό και εδώ ενθαρρύνεται και επιβραβεύεται άμεσα ο διάδικος που ηττήθηκε, αν αποδεχθεί την οριστική απόφαση και τερματίσει την αντιδικία. Η εξαίρεση που προβλέπεται επιτρέπει στο Δικαστή να σταθμίσει εκείνες τις περιπτώσεις, στις οποίες ο εναγόμενος ευλόγως αντιδικεί, επειδή πρόκειται για απαίτηση εύλογης χρηματικής ικανοποίησης (π.χ. ηθική βλάβη ή ψυχική οδύνη) ή επειδή προβάλλει ένσταση συμψηφισμού (βλ. αιτιολογική έκθεση του Ν. 4055/2012). Συνεπώς, μετά την τροποποίηση του άρθρου 346 του ΑΚ, τα μοναδικά κριτήρια, τα οποία πρέπει να συντρέχουν σωρευτικά για την κατ' εξαίρεση επιδίκαση τόκων υπερημερίας (και όχι επιδικίας) είναι α) ρητό αίτημα του εναγομένου και β) εύλογη αντιδικία, ανεξαρτήτως του καταψηφιστικού ή αναγνωριστικού αιτήματος της αγωγής (βλ. ΕφΑθ 4052/2021, ΕφΑθ 3809/2021, δημοσίευση αμφότερες σε ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ). Ειδικότερα, ο περιορισμός του καταψηφιστικού αιτήματος της αγωγής σε αναγνωριστικό δεν συνιστά, σύμφωνα με τη νέα ρύθμιση, λόγο για την κατ' εξαίρεση επιδίκαση τόκων υπερημερίας (βλ. ΑΠ 609/2020, δημοσίευση σε ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ, ΑΠ 1207/2017, ΕΛΛΔικ 2017/102). Το πότε υφίσταται εύλογη αντιδικία θα κριθεί in concreto από το δικάζον Δικαστήριο, συνεκτιμώντας το σύνολο των περιστάσεων, π.χ. αν αντικείμενο της δίκης είναι ερμηνεία νέας νομικής διάταξης ή αν υφίστανται εν γένει κατά την δικαστική διάγνωση της υπόθεσης σοβαρές ερμηνευτικές δυσχέρειες (βλ. ΑΠ

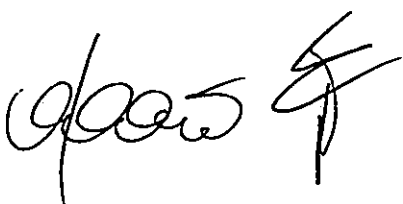
1207/2017 ό.π., ΕφΑΘ 3699/2021, ΕφΑΘ 2413/2021, δημοσίευση σε ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ). Σύμφωνα λοιπόν προς τη νέα ρύθμιση που εισάγεται με το άρθρο 346 του ΑΚ, ο νόμιμος τόκος μετά την επίδοση της αγωγής είναι ο τόκος επιδικίας, χωρίς να απαιτείται ρητή μνεία επί τούτου (βλ. ΑΠ 553/2019, δημοσίευση σε ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ). Αντίθετα, ρητή αναφορά στη δικαστική απόφαση απαιτείται, όταν το Δικαστήριο κατ' εξαίρεση επιδικάζει την απαίτηση με το νόμιμο ή το συμβατικό επιτόκιο υπερημερίας. Με βάση αυτά, μοναδικό κριτήριο για την εξαίρεση από την επιδίκαση τόκου επιδικίας είναι το εύλογο ή όχι της αντιδικίας (βλ. ΑΠ 375/2021, ΕφΚρήτης 46/2024, δημοσίευση αμφοτέρως σε ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ). Στην προκειμένη περίπτωση, κατά τη σχετική περί τούτου κρίση του παρόντος Δικαστηρίου, με βάση τα προαναφερθέντα περιστατικά, δεν προκύπτει ότι οι εναγόμενες αντιδίκησαν ευλόγως. Κατά συνέπεια, πρέπει να απορριφθεί το παραδεκτά υποβληθέν αίτημα της πρώτης εναγόμενης Hellenic Train περί εξαίρεσης από τον τόκο επιδικίας, ως κατ' ουσίαν αβάσιμο. Επομένως, πρέπει να γίνει εν μέρει δεκτή η αγωγή, να αναγνωριστεί η υποχρέωση των εναγομένων, ευθυνόμενων αλληλεγγύως και εις ολόκληρον η καθεμία από αυτές, να καταβάλουν σε καθέναν από τους ενάγοντες, για την παραπάνω αιτία, το ποσό των διακοσίων χιλιάδων (200.000) ευρώ, με το νόμιμο τόκο από την επομένη της επίδοσης της αγωγής και μέχρι την ολοσχερή τους εξόφληση. Τέλος, οι εναγόμενες που ηττήθηκαν στην υπόθεση, πρέπει να καταδικαστούν στην καταβολή μέρους της δικαστικής δαπάνης των εναγόντων, κατ' αποδοχή του σχετικού αιτήματος των τελευταίων (άρθρα 176 και 191 παρ. 2 του ΚΓΠολΔ, 63 και 68 του Ν. 4194/2013 «Κώδικας Δικηγόρων»), κατά τα ειδικότερα οριζόμενα στο διατακτικό της παρούσας απόφασης.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

ΔΙΚΑΖΕΙ την αγωγή κατ' αντιμωλία των διαδίκων.

ΔΕΧΕΤΑΙ εν μέρει την αγωγή.

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ την υποχρέωση των εναγομένων, ευθυνόμενων αλληλεγγύως και εις ολόκληρον η καθεμία από αυτές, να καταβάλουν σε καθέναν από τους ενάγοντες, το ποσό των διακοσίων χιλιάδων (200.000) ευρώ, με το νόμιμο τόκο από την επομένη της επίδοσης της αγωγής και μέχρι την ολοσχερή τους εξόφληση.



25α φύλλο της με αριθμό 966 /2024 Απόφασης του Μονομελούς Πρωτοδικείου Αθηνών
(Τμήμα Εργατικών Διαφορών)

ΚΑΤΑΔΙΚΑΖΕΙ τις εναγόμενες να καταβάλουν στους ενάγοντες, ευθυνόμενες αλληλεγγύως και εις ολόκληρον η καθεμία από αυτές, μέρος της δικαστικής τους δαπάνης, την οποία ορίζει στο ποσό των δώδεκα χιλιάδων (12.000) ευρώ.

ΚΡΙΘΗΚΕ, αποφασίσθηκε και δημοσιεύτηκε στην Αθήνα, στις 03 Δεκεμβρίου 2024, σε έκτακτη και δημόσια συνεδρίαση, χωρίς την παρουσία των διαδίκων και των πληρεξούσιων δικηγόρων τους.

Η ΔΙΚΑΣΤΗΣ



Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ



