

Αρείου Πάγου 1045/2007, Τμ. Β//Π

Πηγή: ΕΕΔ 67/2008, σελ. 470

**ΑΤΥΧΗΜΑ ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΥΠΑΛΛΗΛΟΥ Ο.Σ.Ε.- ΧΡΗΜΑΤΙΚΗ
ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΛΟΓΩ ΗΘΙΚΗΣ ΒΛΑΒΗΣ – ΔΙΚΟΝΟΜΙΚΑ**

Ατύχημα εργατικό. – Για να δικαιούται ο παθών χρηματική ικανοποίηση, λόγω ηθικής βλάβης, αρκεί να συνετέλεσε στην επέλευση του ατυχήματος πταίσμα του εργοδότη ή των προστηθέντων από αυτόν, και όχι μόνο η ειδική αμέλεια περί την τήρηση των όρων ασφαλείας. – Για τον προσδιορισμό του ύψους της «εύλογης» χρηματικής ικανοποίησης, το δικαστήριο της ουσίας λαμβάνει υπ'όψιν, εκτός από τα λοιπά προσδιοριστικά στοιχεία, και το τυχόν συντρέχον πταίσμα του παθόντος, το οποίο συνεκτιμάται με τα ως άνω στοιχεία, γι'αυτό και δεν επιτρέπεται μετά τον τελικό καθορισμό του ποσού της χρηματικής ικανοποίησης να μειωθεί εκ νέου τούτο ανάλογα με το ποσοστό της συνυπαιτιότητας. – Η κρίση του δικαστηρίου της ουσίας περί του ότι τα επικαλούμενα πραγματικά περιστατικά συγκροτούν ή όχι την αόριστη νομική έννοια του συντρέχοντος πταίσματος υπόκειται στον έλεγχο του Αρείου Πάγου. – Προϋποθέσεις για τη συνδρομή συντρέχοντος πταίσματος. – Αναγκαία η ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ της υπαίτιας πράξης του ζημιωθέντος και της προκλήσεως ή της εκτάσεως της ζημιάς. – Πότε υπάρχει η ως άνω αιτιώδης συνάφεια.- Η κρίση του δικαστηρίου της ουσίας ότι τα πραγματικά περιστατικά τα οποία δέχτηκε κυριαρχικώς ως αποδειχθέντα επιτρέπουν το συμπέρασμα να θεωρηθεί, κατά τα διδάγματα της κοινής πείρας, ορισμένο γεγονός ως πρόσφορη ή μη αιτία της ζημιάς, υπόκειται στον έλεγχο του Αρείου Πάγου, γιατί είναι κρίση νομική.- Θάνατος εργαζομένου του Ο.Σ.Ε. κατά τη διάρκεια εκτελέσεως εργασιών συντηρήσεως σιδηροδρομικής γραμμής. – Κρίση ότι στη επέλευση του ως άνω εργατικού ατυχήματος δεν συνετέλεσε και συντρέχον πταίσμα του θανόντος.

Κυριότερες διατάξεις: Ν. 551/1915 άρθρα 1 και 16. Α.Κ. άρθρα 297, 298, 300, 914, 923 και 932.

Πρόεδρος ο Αντιπρόεδρος κ. Σπ. Κολυβάς
Εισηγητής ο Αρεοπαγίτης κ. Ηλ. Κιαννακάκης
Δικηγόροι ο κ. Άγγ. Κουρτζής – ο κ. Μ. Μαύρος

Από τα άρθρα 914, 932 του Α.Κ. και 1, 16 του ν. 551/1915 προκύπτει ότι χρηματική ικανοποίηση για ηθική βλάβη ή ψυχική οδύνη οφείλεται και επί εργατικού ατυχήματος όταν συντρέχουν οι όροι της αδικοπραξίας. Οι διατάξεις του άρθρου 16 παρ. 1 του ν. 551/1915, κατά τις οποίες ο παθών σε εργατικό ατύχημα δικαιούται να εγείρει την αγωγή του κοινού αστικού δικαίου και να ζητήσει πλήρη αποζημίωση μόνο όταν το ατύχημα μπορεί να αποδοθεί σε δόλο του εργοδότη ή των προστηθέντων του ή όταν επήλθε σε εργασία στην οποία δεν τηρήθηκαν οι διατάξεις νόμων, διαταγμάτων ή κανονισμών για τους όρους ασφάλειας των εργαζομένων και εξαιτίας της μη τηρήσεως των διατάξεων αυτών, αναφέρονται στην επιδίκαση αποζημίωσης για περιουσιακή ζημιά και όχι χρηματική ικανοποίηση για την οποία δεν υπάρχει πρόβλεψη στον ανωτέρω νόμο και εφαρμόζονται γι'αυτό μόνο οι γενικές διατάξεις. Επομένως για να δικαιούται ο παθών σε εργατικό ατύχημα χρηματική ικανοποίηση, λόγω ηθικής βλάβης, αρκεί να συνετέλεσε στην επέλευση του ατυχήματος πταίσμα του εργοδότη ή των προστηθέντων από αυτόν, με την έννοια του

άρθρου 914 Α.Κ., δηλαδή αρκεί να συντρέχει οποιαδήποτε αμέλεια αυτών και όχι μόνο η ειδική αμέλεια περί την τήρηση των όρων ασφαλείας του άρθρου 16 παρ. 1 του ν. 551/1915. Εξάλλου, για τον προσδιορισμό του ύψους της «εύλογης» χρηματικής ικανοποίησεως, το δικαστήριο της ουσίας λαμβάνει υπόψη, εκτός από τα λοιπά προσδιοριστικά στοιχεία (συνθήκες ατυχήματος, έκταση της προκληθείσας σωματικής βλάβης και συνέπειες αυτής, οικονομική κατάσταση των μερών κ.λπ.), και το τυχόν συντρέχον πταίσμα του παθόντος, το οποίο συνεκτιμάται με τα ως άνω στοιχεία, γι' αυτό και δεν επιτρέπεται μετά τον τελικό καθορισμό του ποσού της χρηματικής ικανοποίησεως να μειωθεί εκ νέου τούτο ανάλογα με το ποσοστό της συνυπαιτιότητας. Η κρίση του δικαστηρίου της ουσίας περί του ότι τα επικαλούμενα πραγματικά περιστατικά συγκροτούν ή όχι την αόριστη νομική έννοια του συντρέχοντος πταίσματος, υπόκειται στον έλεγχο του Αρείου Πάγου. Για να υπάρξει συντρέχον πταίσμα, πρέπει η πράξη του ζημιωθέντος να έχει συντελέσει στην πρόκληση της ζημιάς και να υπάρχει αιτιώδης σύνδεσμος της υπαίτιας πράξης του ζημιωθέντος με την πρόκληση ή την έκταση της ζημιάς. Τέτοια αιτιώδης συνάφεια υπάρχει όταν η πιο πάνω πράξη ή η παράλειψη του ζημιωθέντος, κατά τα διδάγματα της κοινής πείρας, ήταν ικανή και μπορούσε να επιφέρει κατά τη συνηθισμένη και κανονική πορεία των πραγμάτων το επιζήμιο αποτέλεσμα. Η κρίση του δικαστηρίου της ουσίας ότι τα πραγματικά περιστατικά που δέχτηκε κυριαρχικώς ως αποδειχθέντα επιτρέπουν το συμπέρασμα να θεωρηθεί, κατά τα διδάγματα της κοινής πείρας, ορισμένο γεγονός ως πρόσφορη ή μη αιτία της ζημιάς, υπόκειται στον έλεγχο του Αρείου Πάγου, γιατί είναι κρίση νομική, που ανάγεται στην ορθή ή μη υπαγωγή από το δικαστήριο της ουσίας των διδαγμάτων της κοινής πείρας στην αόριστη νομική έννοια της αιτιώδους συνάφειας. Στην προκειμένη περίπτωση, το Εφετείο δέχθηκε με την προσβαλλόμενη απόφαση τα εξής: Στις 28.3.2002 και περί ώρα 9:45 στο Χ.Σ. 102 + 850 της σιδηροδρομικής γραμμής... πλησίον της ισόπεδης διάβασης..., ο θανών Ψ, υπάλληλος του Ο.Σ.Ε., εργαζόταν σε συνεργείο συντήρησης της σιδηροδρομικής γραμμής... Υπεύθυνος του συνεργείου ήταν ο υπάλληλος του Ο.Σ.Ε. ... (πρώτος εναγόμενος). Το εν λόγω συνεργείο αποτελούμενο από 6 εργαζόμενους εκτελούσε εργασίες συντήρησης πλησίον της ισόπεδης διάβασης του... Την ίδια ημέρα ζητήθηκε υπηρεσιακά η διάθεση μηχανήματος υπογόμεσης αλλαγών τροχιάς (μπουρέζας) για να τακτοποιήσει υψομετρικά και οριζονογραφικά τις αλλαγές των σταθμών... Η κυκλοφορία της μπουρέζας Νο 552 δεν εντάχθηκε στο πρόγραμμα κυκλοφορίας της 28.3.2002, διότι γίνονταν συχνές αλλαγές στον προγραμματισμό του μηχανήματος, λόγω της ιδιαιτερότητας του και δεν ήταν σίγουρο αν θα ακολουθούσε την πορεία προς... Το ανωτέρω μηχανήμα ξεκίνησε από τον σταθμό... μηχανοδηγούμενο από τον εργοδηγό-χειριστή Λ και πλοηγό τον Κ, έχοντας ως συνοδηγούς τον τεχνίτη... και τον τεχνίτη ηλεκτρολόγο... Από την ομάδα εργασίας είχε τοποθετηθεί το προβλεπόμενο σήμα κάλυψης (σήμα Νο 66) στις προβλεπόμενες εκατέρωθεν του σημείου εργασίας αποστάσεις των 600 περίπου μέτρων. Κατά την ώρα δε του ατυχήματος επικρατούσε ισχυρός άνεμος. Κατά την ώρα του ατυχήματος ο θανών Ψ βρισκόταν μέσα στη γραμμή εργαζόμενος. Στο όχημα της μπουρέζας υπήρχαν δυο θάλαμοι χειρισμού για την κίνηση του. Ο ένας ευρίσκεται στο ένα άκρο του και περιλαμβάνει όλα τα χειριστήρια, την τροφοδοσία καυσίμου (γκάζι), την πέδη και οτιδήποτε άλλο απαιτείται για την κίνηση μιας ατμομηχανής. Στον θάλαμο αυτό χειριστής ήταν ο Λ. Ο δεύτερος θάλαμος ευρίσκεται στο αντίθετο άκρο του οχήματος και δεν περιλαμβάνει όργανα και μηχανισμούς οδήγησης, αλλά μόνο τον χειρισμό φωτεινής και ηχητικής σήμανσης, ακαριαία πέδη και σύστημα ενδοσυνεννόησης με τον χειριστή του άλλου θαλάμου. Χειριστής αυτού του θαλάμου ήταν ο Κ (δεύτερος εναγόμενος), ο οποίος ήταν πλοηγός για να καθοδηγεί τον μηχανοδηγό για την

πορεία, καθ'όσον είχαν κατεύθυνση αντίθετη από εκείνη στην οποία ευρίσκετο ο κύριος θάλαμος χειρισμού. Ο Κ ως πλοηγός τη μπουρέζας, καθώς πλησίαζε στον τόπο του ατυχήματος, αφού αντιλήφθηκε την προειδοποιητική πινακίδα (σήμα κάλυψης Νο 66) άρχισε να κορνάρει, προκειμένου να προειδοποιήσει τυχόν οδηγούς ή πεζούς για την έλευση του μηχανήματος. Ο θανών μαζί με τον συνάδελφο του Ν, που εργαζόταν πάνω στη γραμμή την ώρα εκείνη, χειριζόταν το μηχάνημα JACKSON, το οποίο προκαλεί θόρυβο ίδιο με αυτόν του κομπρεσέρ και σε συνδυασμό με τον πνέοντα ισχυρό άνεμο ήταν αδύνατο να ακούσουν τα ηχητικά σήματα της μπουρέζας. Επί πλέον ήταν στραμμένοι σε κατεύθυνση αντίθετη με αυτή της μπουρέζας και κατά συνέπεια δεν είχαν οπτική επαφή με το μηχάνημα που πλησίαζε. Καθώς η μπουρέζα πλησίασε στο σημείο των εργατών, ο Κ αντιλήφθηκε τους δυο εργάτες πάνω στη γραμμή και συνέχισε να κορνάρει, πιστεύοντας ότι θα απομακρυνθούν από τη γραμμή. Όταν διαπίστωσε ότι κανείς δεν ακούει την κόρνα και δεν αντιλαμβάνεται την έλευση του μηχανήματος και ενώ ήδη είχε φτάσει σε απόσταση 80 μέτρων από το σημείο εργασίας, εφάρμοσε ακαριαία πέδη, φωνάζοντας ταυτόχρονα στον χειριστή Λ (τρίτο εναγόμενο) να σταματήσει. Ωστόσο λόγω της ταχύτητας, η οποία ήταν κανονική για τις περιστάσεις, ήτοι 55 έως 60 χιλιόμετρα/ώρα και της κλίσης 13% της γραμμής, η μπουρέζα δεν μπόρεσε να ακινητοποιηθεί έγκαιρα, με αποτέλεσμα, ενώ τον εργάτη Ν πρόλαβε και απομάκρυνε ο συνάδελφος του..., τον θανόντα τον παρέσυρε και τον τραυμάτισε θανάσιμα. Ο Κ, καίτοι αντιλήφθηκε την προειδοποιητική πινακίδα-σήμα εργασίας προσωπικού, δεν μείωσε την ταχύτητα του οχήματος το οποίο πλοηγούσε, και αρκέστηκε σε συριγμούς. Ακόμα και όταν είδε τους εργάτες, μεταξύ των οποίων και τον θανόντα, να εργάζονται πάνω στη σιδηροδρομική γραμμή και δεν απομακρύνονταν και πάλι δεν μείωσε την ταχύτητα του οχήματος αυτού και δεν ενεργοποίησε την «ακαριαία πέδη», προκειμένου να ακινητοποιηθεί άμεσα το όχημα, σε περίπτωση που δεν απομακρύνονταν οι εργάτες από τη σιδηροδρομική γραμμή, αλλά αρκέστηκε στον συριγμό του οχήματος, ελπίζοντας ότι οι εργάτες θα άκουγαν τελικά τον συριγμό και θα απομακρύνονταν από τη γραμμή. Τούτο έπραξε καίτοι γνώριζε ότι οι εργάτες δεν άκουγαν τους συριγμούς, λόγω του εκκωφαντικού θορύβου που έκανε το όχημα Jackson που χειριζόντο και του δυνατού ανέμου που φυσούσε, καθώς και ότι οι κόρνες της μπουρέζας ήταν ανάποδα από την κίνηση και τη φόρα αυτής, και ο ήχος διαχέονταν προς τα πίσω. Η ενεργοποίηση της ακαριαίας πέδης και η ακινητοποίηση της μπουρέζας εγένετο όταν πλέον είχε προσεγγίσει το θύμα σε τέτοιο σημείο, ώστε το όχημα να μην προλάβει να ακινητοποιηθεί έγκαιρα, λόγω του όγκου του, του βάρους του, της κατωφέρειας του εδάφους, παράγοντες που του ήταν γνωστοί, και να παρασύρει το θύμα θανάσιμα. Ο Λ, καίτοι αντιλήφθηκε και αυτός την ύπαρξη της προειδοποιητικής πινακίδας-σήμα εργασίας προσωπικού, και παρά το γεγονός ότι η κυκλοφορία της ημέρας εκείνης, πράγμα το οποίο γνώριζε ο ίδιος και ο Κ και έπρεπε να είναι εξαιρετικά προσεκτικοί και επιμελείς και παρά το γεγονός ότι άκουσε τον Κ να θέτει σε λειτουργία το σύστημα συριγμού του οχήματος, ουδόλως μείωσε την ταχύτητα της μπουρέζας. Ακόμα και αν ο Κ ενεργοποίησε ακαριαία την πέδη, γεγονός το οποίο σήμαινε ότι συνέβαινε κάτι το εξαιρετικά σοβαρό, και πάλι δεν προέβη στους αναγκαίους χειρισμούς για μηχανική μείωση της ισχύος της μηχανής, ενέργεια στην οποία προέβη μόνο όταν πλέον ήταν εξαιρετικά αργά για το θύμα, καθ'όσον δεν κατάφεραν να ακινητοποιήσουν έγκαιρα το όχημά τους και να παρασύρουν τον ανωτέρω εργαζόμενο Ψ. Ο πρώτος εναγόμενος, επιβλέποντας την ομάδα εργασίας του στα πλαίσια της υπογόμεσης με το φορητό μηχάνημα Jackson, δεν ζήτησε, ως όφειλε και μπορούσε, διακοπή της γραμμής στα περιθώρια κυκλοφορίας, αλλά ούτε και διέθεσε εργάτη στον προηγούμενο σταθμό, ο οποίος θα

ήταν επιφορτισμένος με την ενημέρωση των λοιπών χρηστών της γραμμής για τα εκτελούμενα έργα. Επιπλέον δεν ενημερώθηκε για το πρόγραμμα κυκλοφορίας, κυρίως για τις έκτακτες αμαξοστοιχίες και δεν ανέθεσε σε ορισμένο προσωπικό τη φύλαξη αυτής. Άλλωστε, σε περίπτωση που δεν υπήρχε διαθέσιμος εργάτης, όφειλε, δυνάμει του κανονισμού, να εκτελέσει ο ίδιος χρέη φύλακα. Προέκυψε δε ότι την ώρα του ατυχήματος ο ίδιος βρισκόταν σε απόσταση 100 μέτρων από τον τόπο του ατυχήματος για να επιλέξει την επόμενη θέση εργασίας, παραλείποντας να αναθέσει σε κάποιον εργάτη τη φύλαξη της ομάδας. Εξαιτίας δε των ανωτέρω παραλείψεων, που συνοψίζονται στη μη λήψη των ενδεικνυομένων μέτρων ασφαλείας και φύλαξης της ομάδας εργασίας της οποίας προϊστάτο, έγινε, από κοινού με τους δυο επόμενους εναγομένους, πρόξενος του ανωτέρω θανατηφόρου ατυχήματος. Καμία αμέλεια δεν βαρύνει τον θανόντα, ο οποίος, για να εκτελέσει ορθά το έργο που του ανατέθηκε, ήταν υποχρεωμένος να εργάζεται πάνω στη γραμμή. Δοθέντος τούτου και υπό τις συνθήκες που ήδη αναφέρθηκαν (εργασία με το μηχάνημα Jackson και ισχυρός άνεμος) ήταν αδύνατο να λάβει ο ίδιος κάποιο μέτρο προστασίας για το ενδεχόμενο ελεύσεως αμαξοστοιχίας από την αντίθετη πλευρά από την οποία εργαζόταν. Ούτε μπορεί να υποστηριχθεί ότι, για να προστατεύσει ο θανών την αθέατη πλευρά του, θα έπρεπε να συντονίσει τον συνάδελφο του Ν, ώστε να ελέγχει την όπισθεν αυτού κίνηση. Τέτοια αρμοδιότητα και ευθύνη είχε μόνο ο πρώτος εναγόμενος, ο οποίος, όπως προελέχθη, την κρίσιμη στιγμή βρισκόταν 100 μέτρα μακριά, αδύναμος να επηρεάσει την όποια εξέλιξη.

Με βάση τις παραδοχές αυτές του Εφετείου, αφού απορρίφθηκε η ένσταση της αναιρεσειούσας για συνυπαιτιότητα του παθόντος, επιδικάσθηκαν στους αναιρεσιβλήτους συγγενείς του θανόντος, ως χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης, συνέπεια του παραπάνω εργατικού ατυχήματος, τα αναφερόμενα στην απόφαση χρηματικά ποσά. Έτσι που έκρινε το Εφετείο, δεν παραβίασε εκ πλαγίου τις διατάξεις των άρθρων 297, 298, 300, 914, 923 και 932 Α.Κ., αφού διέλαβε στην προσβαλλόμενη απόφαση επαρκείς και χωρίς αντιφάσεις αιτιολογίες, για ζητήματα που ασκούν ουσιώδη επίδραση στην έκβαση της δίκης και καθιστούν εφικτό τον αναιρετικό έλεγχο. Ειδικότερα το Εφετείο, με επαρκείς και χωρίς αντιφάσεις αιτιολογίες δέχθηκε ότι το θανατηφόρο ατύχημα οφείλεται σε αποκλειστική υπαιτιότητα των προστηθέντων υπάλληλων της αναιρεσειούσας, ότι οι πράξεις και παραλείψεις των υπαλλήλων αυτών βρίσκονται σε αιτιώδη πρόσφορη συνάφεια με το αποτέλεσμα και ότι ο θανών δεν βαρύνεται με υπαιτιότητα για τον θανατηφόρο τραυματισμό του. Στην προσβαλλόμενη απόφαση δεν ήταν απαραίτητο για την πληρότητα της αιτιολογίας να προσδιορίζεται πόσα ήταν τα «ντεσιμπέλ» του θορύβου από το μηχάνημα που χειριζόταν ο θανών ούτε η ένταση του ανέμου, αφού αρκεί η παραδοχή ότι ο θανών δεν μπορούσε να ακούσει το θόρυβο της επερχόμενης μπουρέζας.

Εξάλλου, με βάση τις παραδοχές του Εφετείου, ως προς τη συμπεριφορά του θανόντος, σύμφωνα με τα διδάγματα της κοινής πείρας, δεν στοιχειοθετείται συνυπαιτιότητά του για τον θανατηφόρο τραυματισμό του. Επομένως, ο δεύτερος και ο τρίτος λόγος αναιρέσεως, από τον αριθμό 19 του άρθρου 559 Κ. Πολ. Δ., με τους οποίους προβάλλεται έλλειψη νόμιμης βάσης της προσβαλλόμενης απόφασης, τόσο ως προς την υπαιτιότητα των προστηθέντων υπαλλήλων της αναιρεσειούσας όσο και ως προς την έλλειψη συνυπαιτιότητας του θανόντος, είναι αβάσιμοι και απορριπτέοι. Επίσης, ο πρώτος λόγος αναιρέσεως, από τον αριθμό 8 του άρθρου 559 Κ. Πολ. Δ., με τον οποίο προβάλλεται ότι το Εφετείο δεν έλαβε υπόψη τον ισχυρισμό της αναιρεσειούσας, που θεμελιώνει την ένσταση συνυπαιτιότητας, ότι ο θανών ευθύνεται για τον θανατηφόρο τραυματισμό του, επειδή δεν έλαβε τα μέτρα προστασίας, που

εισάγουν το άρθρο 143 του Κανονισμού Αρχιεργατών του ΟΣ.Ε., που ορίζει ότι οι εργαζόμενοι πρέπει να λαμβάνουν τα ενδεικνυόμενα μέτρα για να προφυλάσσονται από ατυχήματα και το άρθρο 40 παρ. 1 της 126 εγκυκλίου του Ο.Σ.Ε., που επιβάλλει σε κάθε τεχνίτη ή εργάτη, που κυκλοφορεί ή σταθμεύει στη γραμμή, λόγω της εργασίας του, να λαμβάνει προφυλακτικά μέτρα, σαν να πρόκειται να διέλθει συρμός, είναι αβάσιμος και απορριπτός, γιατί το Εφετείο, καίτοι δεν αναφέρθηκε ρητά στους πιο πάνω κανόνες, έλαβε στην πραγματικότητα υπόψη τον ισχυρισμό αυτό της αναιρεσείουσας και τον απέρριψε ως αβάσιμο. Μετά από αυτά πρέπει η αίτηση για αναίρεση να απορριφθεί στο σύνολό της και να καταδικασθεί η αναιρεσείουσα στα δικαστικά έξοδα των αναιρεσιβλήτων. (Απορρίπτει την αίτηση για αναίρεση της 334/2006 απόφασης του Εφετείου Θεσσαλονίκης).