

Άρειος Πάγος 1651/1980, Τμ. Β'

Πηγή: ΝοΒ 29/81 σελ. 1067

Περίληψη: Εργάτης. - εργατικό ατύχημα σε κλειδούχο σιδηροδρόμων (ΟΣΕ) κατά τη σύνδεση οχημάτων. - έλλειψη ελιγμοδηγού κατά παράβαση κανονισμού. - ευθύνη ΟΣΕ σε αποζημίωση κατ' άρθρ. 16 ν. 551 για παράλειψη μέτρων ασφαλείας.

Απόφαση Δικαστηρίου

Προεδρεύων ο κ. ΙΩ. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ, αντιπρόεδρος

Εισηγητής ο κ. ΠΑΡΜ. ΤΖΙΦΡΑΣ, αρεοπαγίτης

Δικηγόροι οι κ.κ. Αχ. Αποστόλου, Ηλ. Δημάκης

Επειδή, εκ του άρθρ. 16 του από 24.7/25.8.1920 β.δ/τος προκύπτει ότι οι παθόντες εξ εργατικού ατυχήματος ή τα κατά το άρθρ. 6 πρόσωπα, δικαιούνται να εγείρουν την εκ του αστικού δικαίου αγωνήν μόνον όταν το ατύχημα δύναται να αποδοθή εις δόλον του εργοδότη ή των υπ' αυτού προστηθέντων προσώπων ή επήλθεν εν εργασία ή επιχειρήσει εκ μη τηρήσεως διατάξεων περιεχομένων εις νόμους, διατάγματα ή κανονισμούς, εκδοθέντας υπό της αρμοδίας Δημοσίας Αρχής ή υπό του κυρίου της επιχειρήσεως, επικυρωθέντας όμως υπό της Αρχής, οίτινες ειδικώς προβλέπουν τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων, ων η τήρησις επιβάλλεται εις τον εργοδότην. Εξ άλλου κατά τας διατάξεις των άρθρ. 1 § 11, 48 § 443, 49 § 457 και 48 § 451 του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως και Ελιγμών του αναιρεσιβλήτου Ο.Σ.Ε., επικυρωθέντος την 4 Απριλίου 1931 υπό του Υπουργού Συγκοινωνιών, ορίζεται διά της πρώτης ότι "διά του όρου ελιγμός χαρακτηρίζεται πάσα κίνησις οχήματος ή ατμαμάξης ή συνθέσεως οχημάτων και ατμαμαξών επί των γραμμών σταθμού τινός ή στάσεως, σκοπούσα τον σχηματισμόν, την τροποποίησιν και τον αποσχηματισμόν των συνθέσεων των αμαξοστοιχιών, την μετατόπισιν τροχαίου υλικού, τμημάτων συνθέσεων αμαξοστοιχιών ή αμαξοστοιχιών ολοκλήρων", διά της δευτέρας ότι "οι ελιγμοί επιβλέπονται και διευθύνονται πάντοτε υπό πεπειραμένου υπαλλήλου του προσωπικού ελιγμών κλπ.", διά της τρίτης ότι "ο διευθύνων τους ελιγμούς εκλέγει εκάστοτε την θέσιν αφ' ης παρακολουθεί τούτους, ούτως ώστε να είναι ορατή υπ' αυτού η γραμμή προς την οποίαν διευθύνεται το ελισσόμενον υλικόν και να δύναται να συνεννοείται προφορικώς ή διά σημάτων μετά του μηχανοδηγού και των κλειδούχων" και διά της τετάρτης ότι "κατά την διάρκειαν των ελιγμών επί της ατμαμάξης δέον να παρευρίσκεται εκτός του μηχανοδηγού και θερμαστής, απαγορευομένης της εκτελέσεως των ελιγμών υπό μόνου του μηχανοδηγού". Η τελευταία όμως αυτή διάταξις (άρθρ. 48 § 451), η αξιούσα παράστασιν και θερμαστού κατά την εκτέλεσιν των ελιγμών, ετροποποιήθη διά της εκδοθείσης, εις εκτέλεσιν των υπ' αριθ. 507592/8.10.1970 και 500117/24.1.1971 εγγράφων αιτήσεων των ΣΕΚ, υπ' αριθ. β. 4017 της 22.2.1971 αποφάσεως του Υπουργού Συγκοινωνιών, δι' ης ωρίσθη ότι επιτρέπεται η εκτέλεσις ελιγμών υπό δηζελαμαξών με υπερυψωμένον θάλαμον οδηγήσεως τύπου V 60 κανονικής γραμμής και MITSUBISUI υπό μόνου του μηχανοδηγού άνευ παρουσίας θερμαστού (βλ. και υπ' αριθ. 147 της 16.2.1971 εγκύκλιον Δ.Τ. της Δ/νσεως Εκμ/σεως του ΟΣΕ). Εν προκειμένω το δικάσαν Εφετείον, ως προκύπτει εκ της προσβαλλομένης αποφάσεώς του, εδέχθη, μετ' ανέλεγκτον εκτίμησιν των αποδείξεων, ότι ο σύζυγος της πρώτης και πατήρ των λοιπών αναιρεσιουσών, προσληφθείς εν έτει 1952 υπό των ΣΕΚ, εις τα δικαιώματα και υποχρεώσεις των οποίων υπεισιήλθεν ο αναιρεσιβλήτος ΟΣΕ, ως κλειδούχος και εργαζόμενος έκτοτε υπό την ιδιότητα ταύτην, εφονεύθη, την 29.1.1973, υπό τας ακολούθους συνθήκας. Ούτος απασχολούμενος εις την σύνδεσιν δηζελομηχανής, τύπου MITSUBISUI, μετά σκευοφόρου, έδωκε διά συρίκτρας σήμα οπισθοβατικής κινήσεως προς τον μηχανοδηγόν, οπότε ούτος εκίνησε την δηζελομηχανήν προς την κυρίαν γραμμήν, εις ην κατόπιν ετέρου σήματος του κλειδούχου εστάθμευσεν εν μέτρον περίπου προ της υπό σύνδεσιν σκευοφόρου. Μετά την στάθμευσιν της δηζελομηχανής ο κλειδούχος εισήλθεν εις το μεταξύ της μηχανής και της σκευοφόρου υφιστάμενον διάκενον ίνα ετοιμάση τον συνδετήρα και ακολούθως έδωκε σήμα επαφής. Ο μηχανοδηγός εκινήθη ολίγον ώστε να φέρη εις επαφήν τους προκρουστήρας και εστάθμευσεν ίνα ο κληδούχος προβή εις σύνδεσιν, πλην όμως κατά την στιγμήν εκείνην, λόγω της εκ της πιπτούσης βροχής ολισθηρότητος του εδάφους και του ότι ο παθών έφερεν ελαστικά υποδήματα, ωλισθησεν ούτος με αποτέλεσμα να ευρεθή η κεφαλή του μεταξύ των προσκρουστήρων και εκ της υπ' αυτών συμπίσεως ταύτης να φονευθή. Ταύτα δεχθέν το Εφετείον και αποφηνάμενον περαιτέρω ότι "δεν απητείτο η παρουσία θερμαστού διά την υπό του μηχανοδηγού εκτέλεσιν των ελιγμών, αλλ' ούτε και ετέρου διευθύνοντος τους, ελιγμούς προσώπου, δεδομένου ότι ο φονευθείς ήτο πεπειραμένος κλειδούχος και καθ' ον χρόνον έδιδε τα σήματα διά την εκάστοτε μετακίνησιν της δηζελαμάξης ενήργει εντός του κύκλου των καθηκόντων του", διέλαβεν ανεπαρκείς αιτιολογίας επί ζητήματος ασκούντος ουσιώδη επιρροήν εις την έκβασιν της δίκης και δη της ειδικής αμελείας της εργοδότηδος αναιρεσιβλήτου, καθιστώσας ανέφικτον τον έλεγχον της

ορθής εφαρμογής των διατάξεων των άρθρ. 48 § 443 και 49 § 457 του Κανονισμού Κινήσεως και Ελιγμών, καθ' όσον έκρινε περιττήν την υπό του ρηθέντος Κανονισμού επιβεβλημένην παρουσίαν ετέρου προσώπου πέραν του μηχανοδηγού και του κλειδούχου ήτοι του διευθύνοντος τους ελιγμούς τρίτου (ελιγμοδηγού) και δεν ηρεύνησε αν ο θανάσιμος τραυματισμός του κλειδούχου οφείλεται ή μη εις την απουσίαν ελιγμοδηγού, εντεύθεν δε κατέστησεν αναιρετέαν την προσβαλλομένην απόφασίν του δι' έλλειψιν νομίμου βάσεως κατά το άρθρ. 559 αριθ. 19 ΚΠολΔ και τον περί τούτου 2ον λόγον αναιρέσεως. (Αναιρεί την Εφ. Αθ. 1106/1976).