

Σιδηροδρομικό ατύχημα σε αφύλακτη και άνευ σημάσεως σιδηροδρομική διάβαση. Ποια η ευθύνη του ΟΣΕ

2018/02/08 09:18 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Η Επιθεώρηση Συγκοινωνιακού Δικαίου δημοσίευσε την απόφαση «**Σιδηροδρομικό Ατύχημα σε αφύλακτη και άνευ σημάσεως Σιδηροδρομική Διάβαση. Ευθύνη ΟΣΕ**».

Σύμφωνα με αυτή:

-Υπαιτιότητα 70% του οδηγού του ΙΧΕ αυτοκινήτου ο οποίος αποπειράθηκε να διασχίσει την αφύλακτη ισόπεδη σιδηροδρομική διάβαση, χωρίς να διακόψει την πορεία του αυτοκινήτου του, προκειμένου να ελέγξει αν πλησίαζε αμαξοστοιχία συμμορφούμενος και προς την πινακίδα υποχρεωτικής διακοπής της πορείας του.

-Υπαιτιότητα 30% των αρμοδίων οργάνων του ΟΣΕ για παράλειψη τοποθέτησης κινητών φραγμάτων στη συγκεκριμένη ισόπεδη σιδηροδρομική διάβαση, ευρισκόμενη κοντά σε κατοικημένη περιοχή, ή για την τοποθέτηση φωτεινής σηματοδότησης πλησίον και πριν από τη διάβαση, αφού δεν υπήρχαν σ' αυτή κινητά φράγματα, καθώς και κατάλληλης πινακίδας Κ 37 αναγγελίας κινδύνου λόγω άμεσης γειτνίασης με ισόπεδη διάβαση διπλής σιδηροδρομικής γραμμής.

Η σχετική υποχρέωση του ΟΣΕ ουδόλως αναιρείται από τις προβλέψεις του άρθρου 11 του Κανονισμού ισόπεδων διαβάσεων σιδηροδρομικών γραμμών, (που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ, τεύχος 2ο, 868/7-9-1974), όπως εσφαλμένως φαίνεται να υπολαμβάνει και υποστηρίζει η εναγομένη - εκκαλούσα - εφεσίβλητη.

Ακριβώς με το άρθρο αυτό καθιερώνεται η αποκλειστική αρμοδιότητα του ΟΣΕ για την εγκατάσταση εξοπλισμού στις ισόπεδες διαβάσεις ο οποίος ήταν υποχρεωμένος να επιδιώξει τη σταδιακή εφαρμογή των θεσπιζόμενων τρόπων εξασφάλισης όλων των ισόπεδων διαβάσεων του σιδηροδρομικού δικτύου.

-Υπαιτιότητα ομοίως 30% και του προσηθέντος από τον ΟΣΕ μηχανοδηγού της αμαξοστοιχίας, ο οποίος κινείτο με ταχύτητα 73 χ/ω, μεγαλύτερη από την επιτρεπόμενη των 40 χλμ/ω πλησιάζοντας στο συγκεκριμένο σημείο, όπου γνώριζε πως υπάρχει αφύλακτη διάβαση, χωρίς κινητά φράγματα και χωρίς φωτεινή

σηματοδότηση.

Πρόσφορος αιτιώδης συνάφεια μεταξύ του συμβάντος και αποτελέσματος (2)

Σύμφωνα δε με την αρχή της πρόσφορης αιτιότητας (causa adaequata) που κρατεί στο πεδίο του ιδιωτικού δικαίου, αποζημιώνεται η ζημία εάν συνδέεται και στην έκταση που συνδέεται με πρόσφορη αιτιώδη σχέση προς τη ζημιογόνο πράξη του υπαιτίου, περίπτωση που συντρέχει, όταν η τελευταία (ζημιογόνος πράξη) δεν συνέβαλε απλώς ως αναγκαίος όρος (condition sine qua non) στο επιζήμιο αποτέλεσμα, αλλά, κατά τον χρόνο και υπό τους όρους που αυτή έλαβε χώρα, ήταν ικανή, κατά τη συνήθη πορεία των πραγμάτων και χωρίς τη μεσολάβηση εκτάκτων περιστατικών, να επιφέρει τη συγκεκριμένη ζημία.

Απόφαση αναιρετέα στο σύνολό της δεν παράγει δεδικασμένο

Αν η απόφαση αναιρεθεί στο σύνολο της, αποβάλλει πλήρως την ισχύ της, μη παράγουσα δεδικασμένο επί οποιοσδήποτε ζητήματος έκρινε αυτή. Στο σύνολό της θεωρείται ότι αναιρείται η απόφαση όταν η αναιρετική, κατά το διατακτικό της, δεν περιορίζει με σχετική διάταξή της την αναίρεση σε ορισμένο ή ορισμένα κεφάλαια της όλης δίκης ή ως προς μερικούς μόνον από τους διαδίκους.

Σχόλια - Παρατηρήσεις

1.Σιδηροδρομικά Ατυχήματα σε ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις

Ο ΟΣΕ οφείλει να τοποθετεί σ` όλες τις ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις κινητά φράγματα και να σημαίνει την ισόπεδη σιδηροδρομική διάβαση, χωρίς κινητά φράγματα, με φωτεινή σηματοδότηση τοποθετούμενη πλησίον και προ της διάβασης και επί του αυτού ιστού να τοποθετεί πινακίδα υποχρεωτικής διακοπής πορείας (P-2) σε συνδυασμό με τις πινακίδες K-36 ή K-37. ΑΠ 35/2010, ΕΣυγκΔ 2011/175

Σύγκρουση ΔΧ Φορτηγού και αμαξοστοιχίας σε αφύλακτη σιδηροδρομική διάβαση (χωρίς δύφρακτα). Ευθύνη ΟΣΕ για παράλειψη τοποθέτησης αυτόματων συστημάτων ισόπεδων διαβάσεων, παρόλο που ήταν απαραίτητη η τοποθέτηση ενός τέτοιου συστήματος, λόγω της επικινδυνότητας της εν λόγω ανισόπεδης διάβασης, αφού χρησιμοποιείτο από κατοίκους και μη των περιοχών που εξυπηρετούσε.

Συνυπαιτιότης του οδηγού του ΔΧ φορτηγού ο οποίος επιχείρησε να διέλθει αφύλακτη μη σημαϊνόμενη (με φωτεινούς ή ηχητικούς σηματοδότες και χωρίς κινητά φράγματα ισόπεδο σιδηροδρομική διάβαση), χωρίς προηγουμένως, όπως όφειλε, να διακόψει την πορεία του συμφώνως προς την τότε ισχύουσα διάταξη του άρθρου 27 παρ. 1 εδ. β' του ΚΟΚ και εν όψει των υπαρχουσών στην πορεία του, πινακίδων P-2 (υποχρεωτικής διακοπής της πορείας - STOP) και K-36 (κίνδυνος λόγω αμέσου γειτονίας ισόπεδης σιδηροδρομικής διαβάσεως χωρίς κινητά φράγματα διπλής ή πολλαπλής

σιδηροδρομικής γραμμής) και μπορούσε ως μέσος συνετός οδηγός, να ακινητοποιήσει το αυτοκίνητο αυτό που οδηγούσε και να ελέγξει και να βεβαιωθεί ότι δεν πλησιάζει, από τα δεξιά σε σχέση με την πορεία του, στην ισόπεδη αυτή διάβαση αμαξοστοιχία, να της παραχωρήσει την προτεραιότητα κινήσεως, που αυτή είχε. Εφ.Ναυπλ. 338/2007, ΕΣυγκΔ 2008/103

Στις ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις υφίσταται υποχρέωση του ΟΣΕ για τοποθέτηση κινητών φραγμάτων, ιδίως και στις περιπτώσεις όπου ο προτιθέμενος να διασχίσει αυτήν πεζός (ή οδηγός τροχοφόρου οχήματος) δεν έχει επαρκή ορατότητα, σε συγκεκριμένο μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής, λόγω της κλίσης της, αλλά και φυσικών εμποδίων που υφίστανται στο οπτικό του πεδίο.

Συνυπαιτιότητας κατά 50% του παρασυρθέντος πεζού, διότι δεν έδωσε τη δέουσα προσοχή στα προειδοποιητικά σήματα κινδύνου και διακοπής πορείας που υπήρχαν στην πορεία του και στους προειδοποιητικούς συριγμούς της αμαξοστοιχίας, ούτε ανέμενε τη διέλευση της, ώστε να επιχειρήσει στη συνέχεια να διασχίσει κάθετα την ισόπεδη σιδηροδρομική διάβαση, αλλά από αμέλεια και έλλειψη της προσοχής, επιχείρησε να διέλθει κάθετα τη διάβαση, με αποτέλεσμα να παρασυρθεί από τη διερχόμενη τη στιγμή εκείνη αμαξοστοιχία. Πολ.Πρ.Κοριθ.244/2007, ΕΣυγκΔ 2008/116

Παράσυρση ΙΧΦ αυτοκινήτου από αμαξοστοιχία σε αφύλακτη σιδηροδρομική διάβαση. Υπαιτιότητα του ΟΣΕ λόγω παράλειψης τοποθέτησης προειδοποιητικών πινακίδων επισήμανσης της αφύλακτης ισόπεδης σιδηροδρομικής διαβάσης, ενόψει μάλιστα της ιδιαίτερης επικινδυνότητας στο σημείο αυτό.

Ο οδηγός του ΙΧΦ αυτοκινήτου δεν αντιλήφθηκε την ύπαρξη της ισόπεδης σιδηροδρομικής διαβάσης, παρά μόνο όταν ευρέθηκε εντός αυτής, καθότι εκτός της έλλειψης σχετικής σήμανσης, οι σιδηροτροχιές ήταν καλυμμένες κατά το μεγαλύτερο μέρος τους με τσιμέντο, με αποτέλεσμα να μην ήταν ορατές για τους ευρισκόμενους στην αγροτική οδό.

Εξάλλου, η σκιά που δημιουργούσαν τα δέντρα που υπήρχαν πλησίον της σιδηροδρομικής γραμμής δεν ευνοούσαν την έγκαιρη διαπίστωση της ύπαρξης αυτής. Αντίθετα, δεν προέκυψε καμία ευθύνη του οδηγού της αμαξοστοιχίας ο οποίος αφενός έκανε χρήση των ηχητικών σημάτων (σφύριγμα) του τρένου, αφετέρου έβαινε με μικρή ταχύτητα (52 χιλιομέτρων ανά ώρα), ενώ η επιτρεπόμενη κατά τους κανονισμούς του ΟΣΕ μέγιστη ταχύτητα είναι στο σημείο εκείνο 85 χιλιόμετρα την ώρα. Πολ. Πρ. Καλαμ. 131/2004 ΕΣυγκΔ 2013, 275

2.Αιτιώδης Συνάφεια

Βλ. σχετικά και Άρθρο Παναγής Α. Χριστοδούλου, Δρ. Αστικού Δικονομικού Δικαίου Δ.Π.Θ. – Δικηγόρος «Η συμβολή των διδαγμάτων της εμπειρίας στην θεμελίωση των

όρων της αστικής ευθύνης Θεμελίωση της αιτιότητας σε περίπτωση Μέθης Οδηγού»
ανωτέρω Σελ. 418