

ΕΝΩΠΙΟΝ ΤΟΥ ΠΟΛΥΜΕΛΟΥΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΛΑΡΙΣΑΣ

Μεταρρύθμιση στο γραφείο

B 541354/7-10-2025

Δ.Σ. Θεσ/κίας

ΑΓΩΓΗ

(ΕΝΟΧΙΚΟ)



- 1) Του ΧΡΗΣΤΟΥ ΤΗΛΚΕΡΙΔΗ του Αγαθάγγελου και της Λεμονιάς, κάτοικου Δημοτικής Κοινότητας Αγγελοχωρίου, Δημοτικής Ενότητας Ειρηνούπολης, Δήμου Ηρωικής Πόλεως Νάουσας, Περιφερειακής Ενότητας Ημαθίας, Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, οδός Μιλτιάδου αρ. 22, Τ.Κ. 59034, κάτοχος του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΗ 827631, με Α.Φ.Μ. 057688114,
- 2) Της ΠΕΤΡΑΣ ΠΑΠΑΠΕΤΡΟΥ του Δημητρίου και της Αικατερίνης, κατοίκου τοπικής κοινότητας Αγγελοχωρίου, δημοτικής ενότητας Ειρηνούπολης, δήμου Νάουσας, περιφερειακής ενότητας Ημαθίας, Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, οδός Μιλτιάδου αρ. 62, με Α.Φ.Μ. 076621238,
- 3) Του ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΤΗΛΚΕΡΙΔΗ του Χρήστου και της Πέτρας, κάτοικου Δημοτικής Κοινότητας Αγγελοχωρίου, Δημοτικής Ενότητας Ειρηνούπολης, Δήμου Ηρωικής Πόλεως Νάουσας, Περιφερειακής Ενότητας Ημαθίας, Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, οδός Μιλτιάδου αρ. 22, Τ.Κ. 59034, κάτοχος του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΝ 88574, με Α.Φ.Μ. 179523531 και
- 4) Του ΛΟΥΚΑ ΤΗΛΚΕΡΙΔΗ του Χρήστου και της Πέτρας, κάτοικου Δημοτικής Κοινότητας Αγγελοχωρίου, Δημοτικής Ενότητας Ειρηνούπολης, Δήμου Ηρωικής Πόλεως Νάουσας, Περιφερειακής Ενότητας Ημαθίας, Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, οδός Μιλτιάδου αρ. 22, Τ.Κ. 59034, κάτοχος του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΡ 389986, με Α.Φ.Μ. 182924792.

ΚΑΤΑ

1. Της εταιρίας με την επωνυμία Bayer AG, που εδρεύει στο Λεβερκούζεν (Leverkusen), κτίριο W 11 (Building W 11), 51368, Γερμανία (Germany),
2. Της εταιρίας με την επωνυμία Siemens Mobility GmbH, που εδρεύει στο

Μόναχο (Munich), Έρλανγκεν (Erlangen), 91058, Γερμανία, (Germany),

3. Της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία “Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία” και το διακριτικό τίτλο “ΟΣΕ ΑΕ” και ήδη σήμερα την μονοπρόσωπη ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» και το διακριτικό τίτλο «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» ή “ΟΣΕ Α.Ε.”, που εδρεύει στην Αθήνα, Καρόλου 1-3, με Α.Φ.Μ. 094038689 και αριθμό Γ.Ε.ΜΗ. 000779701000, και εκπροσωπείται νόμιμα,
4. Της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία “Hellenic Train ΑΕ - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ”, με το διακριτικό τίτλο “Hellenic Train ΑΕ”, που εδρεύει στην Αθήνα, Λ. Συγγρού 41 και Πετμεζά 13, Αθήνα, με Α.Φ.Μ. 999645865 και αριθμό Γ.Ε.ΜΗ. 006780801000, και εκπροσωπείται νόμιμα.

.....

Α. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Ι. Είναι πλέον τμήμα της ιστορικής μνήμης, οπότε θεωρούμε ότι ούτως ή άλλως αναφερόμαστε σε γεγονότα γνωστά στο Δικαστήριό Σας, ότι το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη συνέβη στις 28 Φεβρουαρίου 2023 κοντά στον οικισμό Ευαγγελισμός Τεμπών Λάρισας και αφορούσε στη σφοδρή σύγκρουση της επιβατικής αμαξοστοιχίας της εταιρείας Hellenic Train, 4^η των εναγομένων, Intercity 62 με την εμπορική αμαξοστοιχία με αριθμό 63503.

Πρόκειται για το πλέον θανατηφόρο σιδηροδρομικό δυστύχημα που έχει καταγραφεί στην Ελλάδα, όμως η κύρια διαφορά του με κάθε προηγούμενο είναι ότι έχει όλα τα χαρακτηριστικά πράξεων και παραλείψεων που θα μπορούσαν να έχουν προβλεφθεί ή αντίστοιχα αποφευχθεί και συνιστούν τον ορισμό του κρατικού εγκλήματος και όχι μόνο.

Ενδεικτικά αναφέρεται, διότι θα υπάρξει περαιτέρω ανάλυση στο οικείο πεδίο - σημείο, ότι πριν από το δυστύχημα είχαν γίνει έγγραφες προειδοποιήσεις, ακόμη και στελεχών των εταιριών κάποιων εκ των εναγομένων, που αναγκάστηκαν να παραιτηθούν, κινητοποιήσεις, δικαστικές και εξώδικες



ενέργειες των εργαζομένων στο σιδηροδρομικό δίκτυο, όσον αφορά την υποστελέχωση, την ανεπαρκή συντήρηση και την έλλειψη σύγχρονων και εν γένει ηλεκτρονικών συστημάτων ασφαλείας στους σιδηροδρόμους, σύμφωνα πάντα και με τα ευρωπαϊκά πρότυπα και οδηγίες!

Είναι χαρακτηριστικό ότι ακόμα και τα μερικώς ή/και πλημμελώς εγκατεστημένα συστήματα, εξαιρετικά μεγάλου κόστους, είχαν απενεργοποιηθεί (ενδεικτικά: ETCS, φωτοσήμανση) ενώ και άλλα σχετικά παρωχημένης τεχνολογίας (ενδεικτικά: τοπικό σύστημα ελέγχου Λάρισας, που είχε καταστραφεί από φωτιά το 2019) είχαν πάψει να συντηρούνται ή να αποκαθίστανται με συνέπεια να μη λειτουργούν.

Ενδεικτικά μόνο αναφέρεται, ότι η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία επιβεβαίωσε με πόρισμα της πλήθος ποινικών αδικημάτων (απιστία, απάτη κατά της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ελληνικού Δημοσίου) γύρω από την υλοποίηση της σύμβασης 717, ως κομβικής για την ολοκλήρωση των υποδομών ασφάλειας, αποστέλλοντας μάλιστα στην Βουλή των Ελλήνων την σχετική δικογραφία για την άρση της ασυλίας δύο τουλάχιστον υπουργών.

Ειδικότερα, η εγκληματική σιδηροδρομική σύγκρουση έγινε στις 28.2.2023, και ώρα 23:18', στην περιοχή του Ευαγγελισμού του Δήμου Τεμπών Λάρισας, στη σιδηροδρομική - χιλιομετρική θέση 371+600 της διπλής σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιώς - Πλατέως. Οι δύο αμαξοστοιχίες, κινούμενες αντίρροπα - αντίθετα επί της γραμμής καθόδου, συγκρούστηκαν μετωπικά. Ειδικότερα η εμπορική αμαξοστοιχία, και συγκεκριμένα οι δύο μηχανές της, μετά τη σύγκρουση και λόγω της χρήσης του συστήματος "πέδησης εκτάκτου ανάγκης" από τους μηχανοδηγούς της, κατέληξαν στο κρηπίδωμα σκυροδέματος, στα αριστερά της πορείας κινήσεώς τους και η πρώτη μάλιστα ακριβώς μπροστά στην είσοδο του παρακείμενου τούνελ. Έτσι η επιβατική αμαξοστοιχία, σύμφωνα με όλες τις ενδείξεις, συγκρούστηκε, με την πρώτη ηλεκτράμαξα τις εμπορικής, και αμέσως μετά εκτροχιάστηκε, κινούμενη προς τα αριστερά της πορείας κινήσεώς της και κατέληξε, αρχικά στο πρανές και κατόπιν στους παρακείμενους προς την σιδηροδρομική γραμμή αγρούς.

Αποτέλεσμα, της σφοδρής αυτής σύγκρουσης ήταν να προκληθεί, αμέσως μετά, πυρόσφαιρα και σε επόμενο χρόνο (σαφώς διαφοροποιημένο από την εκδήλωση της πυρόσφαιρας και αφού αυτή είχε κοπάσει) πυρκαγιά, οι φλόγες της οποίας ξεπέρασαν σε ύψος τα 15 μέτρα και κατέκαψαν το κυλικείο και αμέσως μετά το βαγόνι 2 της επιβατικής αμαξοστοιχίας.

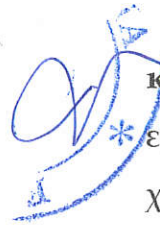
Συνέπεια του ανωτέρω τραγικού δυστυχήματος - εγκλήματος ήταν να σκοτωθούν είτε από τη σύγκρουση, είτε από την πυρκαγιά πενήντα επτά (57) άνθρωποι επιβάτες της IC-62 επιβατικής αμαξοστοιχίας και εργαζόμενοι στις εμπλεκόμενες αμαξοστοιχίες, να υποστούν βαριά σωματική βλάβη τριάντα δύο (32) επιβάτες της IC-62 επιβατικής αμαξοστοιχίας και απλή σωματική βλάβη εκατό σαράντα εννέα (149) επιβάτες της.

Να σημειωθεί ότι είκοσι επτά (27) επιβαίνοντες της επιβατικής καταγράφονται στις ιατροδικαστικές εκθέσεις, στις εξηγήσεις των ιατροδικαστών, σε διατάξεις του ανακριτή και σε άλλα έγγραφα της σχηματισθείσας ποινικής δικογραφίας ΜΕ ΚΥΡΙΑ ΑΙΤΙΑ ΘΑΝΑΤΟΥ ΤΗΝ ΦΩΤΙΑ-ΑΠΑΝΘΡΑΚΩΣΗ και τρεις (3) με αμφισβητούμενη αιτία θανάτου, καθώς υφίστανται και ευδιάκριτα θλαστικά τραύματα και λοιπές κακώσεις, ικανές να προκαλέσουν το θάνατο.

Μετά την τραγική - εγκληματική σύγκρουση αποκαλύφθηκε σε όλους ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο λειτουργούσε χωρίς συστήματα ασφαλείας αν και με αυξημένες ταχύτητες, υποστελεχωμένο, χωρίς επαρκώς ειδικευμένο προσωπικό, με φθαρμένη και επικίνδυνη υποδομή, εν μέσω συνεχών, ατέρμονων καθυστερήσεων.

Μεταξύ των εγκληματικών παραλείψεων των εναγομένων ήταν και οι αλλεπάλληλες παρατάσεις υλοποίησης της σύμβασης 717/2014 περί ανάταξης του δικτύου, η οποία δεν έχει υλοποιηθεί πλήρως έως και σήμερα!

Συνεχείς λοιπόν πράξεις και παραλείψεις έθεσαν και συνεχίζουν να θέτουν σε υψηλό κίνδυνο ζωής απροσδιόριστο αριθμό επιβατών, η δε τραγωδία της 28^{ης} Φεβρουαρίου 2023 στα Τέμπη θα μπορούσε να είχε επέλθει οποτεδήποτε και κανείς δε μπορεί να αποκλείσει την πιθανότητα να επαναληφθεί στο μέλλον!



Η HELLENIC TRAIN (4^η των εναγομένων) είναι ο βασικός πάροχος (μέχρι και σήμερα ο μοναδικός) σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στην Ελλάδα. Η Εταιρεία παρέχει τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες χρησιμοποιώντας το δίκτυο και την εν γένει σιδηροδρομική υποδομή η οποία ανήκει στον ΟΣΕ και ήδη σήμερα στην εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» (3^η των εναγομένων) (καταβάλλοντας τα αντίστοιχα τέλη πρόσβασης δικτύου).

Η παραπάνω συμπεριφορά τελεί σε άμεσο αιτιώδη σύνδεσμο με το εγκληματικό γεγονός της 28^{ης}.02.2023, καθώς όπως αποδεικνύεται, αν είχαν εγκατασταθεί πλήρως, ή έστω είχαν αναταχθεί και λειτουργούσαν στο επίδικο τμήμα Σ.Σ. Λάρισας - Σ.Σ. Ν. Πόρων της διπλής γραμμής Αθηνών - Θεσσαλονίκης τα προβλεπόμενα στη σύμβαση 717/14, ή έστω τα ήδη υπάρχοντα και απενεργοποιημένα (τηλεδιοίκηση) ουσιώδη και άκρως απαραίτητα για την ασφάλεια της κυκλοφορίας ηλεκτρομηχανολογικά συστήματα επί του δικτύου της σιδηροδρομικής υποδομής, δεν θα υπήρχαν οι προϋποθέσεις για να συμβεί το υπό κρίση έγκλημα.

II. Ειδικότερα από το σύνολο των εκθέσεων και των μαρτυρικών καταθέσεων ενώπιον του Εφέτη Ανακριτή Λαρίσης αλλά και της Εξεταστικής Επιτροπής της Βουλής, προκύπτει ότι την ημέρα της τραγωδίας, στο επίμαχο τμήμα Δομοκός - Πλατύ, δεν λειτουργούσε η φωτεινή σηματοδότηση ούτε η τηλεδιοίκηση ούτε το σύστημα επικοινωνίας GSMR, και ούτε το σύστημα αυτόματης πέδησης συρμών (ETCS). Αν υπήρχε «εγκατεστημένο επί της γραμμής και των συρμών σύστημα ETCS, ...με την παράλληλη λειτουργία των ελεγχόμενων πεδίων γραμμής και της φωτισήμανσης, θα απέτρεπε με βεβαιότητα το συμβάν ... χωρίς την απαίτηση ανθρώπινης παρέμβασης». Αυτό αναφέρεται στην πραγματογνωμοσύνη (σελ. 88) τη συνταχθείσα από τους δικαστικούς πραγματογνώμονες Δρ. Απόστολο Βασιλάκο, Μηχανολόγο Μηχανικό και Σταύρο Μπατζόπουλο, Ηλεκτρολόγο Μηχανικό, διορισθέντες μετά το υπ' αριθμ. πρωτ. 1019/21/1-α'/01-03-2023 έγγραφο του Τμήματος Τροχαίας Λάρισας, σε συνδυασμό με το υπ' αριθμ. πρωτ. 656/23/2-3-2023 έγγραφο του Διευθύνοντα την Εισαγγελία Πρωτοδικών Λάρισας («δικαστική πραγματογνωμοσύνη»). Αν υπήρχε το εν λόγω σύστημα ασφαλείας, τα τρένα θα σταματούσαν αυτόματα και δεν θα συγκρούονταν, ακόμα κι αν είχε

κάνει λάθος χάραξη ο σταθμάρχης. Ακόμη και η απλή λειτουργία της φωτισήμανσης θα καθιστούσε σχεδόν απίθανη τη σύγκρουση.

Η απουσία συστημάτων ασφαλείας αποδεικνύεται από όλες τις τεχνικές εκθέσεις, δημοσίων ή ιδιωτικών φορέων συμπεριλαμβανομένων: 1^{ον}) της ως άνω αναφερθείσας δικαστικής πραγματογνωμοσύνης, 2^{ον}) του πορίσματος που συντάχθηκε από τριμελή Επιτροπή Εμπειρογνομόνων, σε εφαρμογή της διάταξης της περ. β' της παρ. 3 του άρθρου 44 του ν. 4622/2019, μετά τη με αριθμό 71651/06-03-2023 (ΦΕΚ Β' 1310) απόφαση του Γενικού Γραμματέα Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (πόρισμα Γεραπετρίτη), 3^{ον}) της με αριθμό πρωτ. RL01-2025 Έκθεσης του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών & Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων & Ασφάλειας Μεταφορών (ΕΟΔΑΣΑΑΜ) που κατατέθηκε στις 27 Φεβρουαρίου 2025.

Τα παραπάνω αποδεικνύουν με κρυστάλλινη διαφάνεια και πέραν πάσης αμφιβολίας κάθε λογικού και συνετού ανθρώπου ότι, όταν συνέβη το έγκλημα στα Τέμπη, απουσίαζαν πλήρως ή δεν ήταν λειτουργικά, όχι μόνο τα ακριβοπληρωμένα από εγχώρια και ευρωπαϊκά κονδύλια αυτοματοποιημένα συστήματα ασφαλείας, αλλά όλα τα τεχνολογικά μέσα που θα μπορούσαν να αποτελέσουν τις ελάχιστες δικλίδες ασφαλούς κίνησης των συρμών, προκειμένου να αποτραπούν τα ολέθρια αποτελέσματα του αναμενόμενου, όχι απλώς ως πιθανού, αλλά βέβαιου στατιστικά, ανθρώπινου σφάλματος.

Τα συστήματα ασφαλείας που παρά το νόμο δεν ήταν σε λειτουργία «είναι τα ακόλουθα: α) φωτεινή πλευρική σηματοδότηση, η οποία μεταξύ της Λάρισας και των Ν. Πόρων ήταν ΕΚΤΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΑΠΟ ΤΟ ΕΤΟΣ 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 ... 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 (Σ.Σ. ΗΤΑΝ ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΑΝΕΝΕΡΓΟ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΠΥΡΚΑΓΙΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΟΥΛΟΥΡΙΟΥ ΛΑΡΙΣΑΣ ΑΠΟ ΤΟ ΘΕΡΟΣ ΤΟΥ 2019), γ) σύστημα επιβεβλημένης 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 επιβατικής αμαξοστοιχίας 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 και το φωτόσημα στην έξοδο από τους Ν. Πόρους προς τη Λάρισα θα ήταν κόκκινο. Αν δε ο μηχανοδηγός ...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 συρμούς ...δ) **σύστημα συνεχούς κι απρόσκοπτης ραδιοεπικοινωνίας GSM-R**», το οποίο αν λειτουργούσε θα έδινε τη δυνατότητα στους μηχανοδηγούς να συνειδητοποιήσουν και οι δυο ότι βρίσκονται σε συγκρουσιακή πορεία (βλ. 966/2024 ΜΠΑΘ, σελ. 16, δικαστική πραγματογνωμοσύνη, σελ. 88 πόρισμα Γεραπετρίτη σελ. 91-93), καθώς κατά τον κρίσιμο χρόνο τα τεχνικά μέσα επικοινωνίας ήταν ανεπαρκή και δεν επέτρεπαν στους μηχανοδηγούς να επικοινωνούν σε πραγματικό χρόνο επείγουσες πληροφορίες ασφαλείας.

Όπως περιγράφεται στην §332 της έκθεσης του ΕΟΔΟΣΑΑΜ «Οι καταγραφές από τους διάφορους σταθμούς από την ημέρα του ατυχήματος (όπως παρασχέθηκαν από τον ΟΣΕ στην απάντηση προς τον ανακριτή) δείχνουν ότι το σύστημα αναμετάδοσης δεν λειτουργούσε όπως αναμενόταν την ημέρα του ατυχήματος. Ως ένα από τα πολλά παραδείγματα, η ηχογράφηση CH1_00000459_90.wav από τη Ραψάνη δείχνει ότι δεν υπάρχει επαναλήπτης και δεν υπάρχει ψηφιακή αναμετάδοση του σήματος κατά μήκος της γραμμής, καθώς ακούγεται πολύ καθαρά η ομιλία του σταθμάρχη των Νέων Πόρων σε ένα τρένο που περνάει από την περιοχή, αλλά η απάντηση του μηχανοδηγού δεν ακούγεται καθόλου, επειδή πρόκειται για μετάδοση χαμηλότερης ισχύος».

Ειδικότερα δε για την τηλεδιοίκηση, Η ΟΠΟΙΑ ΕΙΧΕ ΚΑΤΑΡΓΗΘΕΙ, ΣΤΗΝ ΕΠΙΔΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ, ΑΠΟ ΤΟ 2019 ΚΑΙ ΜΕΤΑ, η Επιτροπή Γεραπετρίτη ισχυρίζεται ότι είχε τη «λειτουργία του δευτεροβάθμιου οργάνου ελέγχου και ρύθμισης της κυκλοφορίας» όταν τα κεντρικά γραφεία του ΟΣΕ (επί της οδού Καρόλου στην Αθήνα), αποτελούνταν από ένα σταθμάρχη, έναν προϊστάμενο αμαξοστοιχίας και ένα στέλεχος από τα μηχανοστάσια και όχι από έναν ανήμπορο παρατηρητή όπως σήμερα. Το συγκεκριμένο τριμελές όργανο, με βάση φωνητικές πληροφορίες που περιέρχοντο σε αυτό (είτε μέσω του συστήματος GSM-R μετά το 2018 είτε με

τα ραδιοβοηθήματα του ΟΣΕ παλιότερα είτε ακόμη μια με χρήση σταθερής τηλεφωνίας), σημείωνε επί χάρτου και αποτύπωνε με ακρίβεια τη θέση και την πορεία κίνησης του κάθε συρμού. «Αν λειτουργούσε την ημέρα του δυστυχήματος, θα αποτελούσε πρόσθετη ασφαλιστική δικλείδα, που θα έδινε πιθανόν τη δυνατότητα παρακολούθησης της πορείας των δύο συρμών. Την ημέρα του δυστυχήματος λειτουργούσε στην Αθήνα ο αποκαλούμενος «ρυθμιστής» κυκλοφορίας, ο οποίος δεν είναι κατά κυριολεξία ρυθμιστής, αλλά αποτελεί απλώς κέντρο αναφοράς και καταγραφής κυκλοφορίας. Ειδικότερα ο συγκεκριμένος «ρυθμιστής» ενημερώθηκε μετά το δυστύχημα ότι υπήρξε διακοπή παροχής ισχύος και ηλεκτροτροφοδοσίας στο σημείο του δυστυχήματος. Δεν είχε όμως καμία δυνατότητα να παρακολουθεί την πορεία των δύο συρμών πριν από το δυστύχημα» (σελ. 86 ΠΟΡΙΣΜΑ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗ). Ο λόγος της μη λειτουργίας της τηλεδιοίκησης από τα μέσα του 2019 αναφέρεται με γλαφυρότητα στη με αριθμό απόφαση 966/2024 ΜΠΡΑΘ που διαπιστώνει ότι: «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 ΑΠΟ ΤΟΝ ΜΗΝΑ ΙΟΥΛΙΟ ΤΟΥ ΕΤΟΥΣ 2019 ΚΙ ΕΝΤΕΥΘΕΝ ΕΚΤΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ, ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΠΥΡΚΑΓΙΑ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΛΕΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ ΣΤΗ ΘΕΣΗ «ΖΑΧΑΡΗ», ΠΟΥ ΚΑΤΕΣΤΡΕΨΕ ΕΝΑΝ ΥΠΟΣΤΑΘΜΟ (ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΛΑΡΙΣΑΣ), Ο ΟΠΟΙΟΣ ΔΕΝ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΘΗΚΕ ΠΟΤΕ. 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» (βλ. 966/2024 ΜΠΡ ΑΘΗΝΩΝ, βλ. επίσης δικαστική πραγματογνωμοσύνη σελ. 88 και πόρισμα Γεραπετρίτη σελ. 91-93). Σημειωτέο δε ότι υπολειπομένη ακόμη και ο απαρχαιωμένος Τοπικός Πίνακας Χειρισμών, καθώς οι καρένοι λαμπτήρες του δεν επέτρεπαν καμία παρατήρηση της πορείας των συρμών σε απόσταση μεγαλύτερη των 1.700 γραμμικών μέτρων από τον σταθμό Λάρισας,

ενώ η επίμαχη αλλαγή κατεύθυνσης συνέβη στα 1.300 γραμμικά μέτρα (βλ. Πόρισμα Γεραπετρίτη (ΓΠ) σελ.17-21).

Για το σύνολο των ελλείψεων και δυσλειτουργιών στα συστήματα ασφαλείας, που αναφέρονται ανωτέρω ενδεικτικά, αρμόδιες και υπόλογες ήταν και παραμένουν οι 3^η και 4^η των εναγομένων, στις οποίες από την άποψη της υπαιτιότητας, καταλογίζεται αποδεδειγμένα, τουλάχιστον η αιτίαση του ενδεχόμενου δόλου ανθρωποκτονίας και σε κάθε περίπτωση της κακουργηματικής διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών (άρθρο 291 Ποινικού Κώδικα), όπως και της κακουργηματικής έκθεσης (παράγραφος 2 άρθρου 306 Ποινικού Κώδικα).

III. Περαιτέρω, επιπλέον σημαντικός παράγοντας που καταργούσε κάθε έννοια ασφαλείας και καθιστούσε αδύνατη την εφαρμογή του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας (Γ.Κ.Κ.) ήταν η υποστελέχωση του ΟΣΕ, ιδίως σε θέσεις σταθμαρχών και κλειδούχων (Πόρισμα Γεραπετρίτη σελ. 97). ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΓΙΑ ΤΟ ΕΠΙΔΙΚΟ ΣΗΜΕΙΟ, ΣΤΗ ΝΥΧΤΕΡΙΝΗ ΒΑΡΔΙΑ, ΥΠΗΡΧΕ ΜΟΝΟΝ ΕΝΑΣ ΣΤΑΘΜΑΡΧΗΣ ΗΔΗ ΑΠΟ ΤΟ 2015 !!! (βλ. το με αρ. 9038313/27.05.2024 έγγραφο του ΟΣΕ). Σημειωτέο ότι η τοποθέτηση του ήδη κατηγορουμένου σταθμάρχη στη συγκεκριμένη θέση, ήταν προδήλως παράνομη (Επιτροπή Γεραπετρίτη, σελ. 117), λόγω παραβίασης της τότε ισχύουσας διάταξης του αρ. 6 § 4 του ν. 4440/2016. Επιπλέον, όπως κατέθεσε την 17.01.2024 η Πρόεδρος της Ρ.Α.Σ. (Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων) στην Εξεταστική Επιτροπή (46:52 <https://www.youtube.com/watch?v=8sp83FfpDjI>) συνέβαινε το «απαράδεκτο», για την κατοχύρωση κουλτούρας ασφαλείας γεγονός, να στελεχώνονται κρίσιμες θέσεις με εργαζόμενους χωρίς εμπειρία, με συμβάσεις έργου ορισμένου χρόνου («μπλοκάκια»). Το γεγονός αυτό είχε επισημανθεί από την ΡΑΣ ως εξαιρετικά επικίνδυνο, ωστόσο οι αρμόδιοι υπουργοί δεν απαγόρευσαν νομοθετικά τέτοιες πρακτικές, παρόλο που, ως εποπτεύοντες τον ΟΣΕ, Υπουργοί Υποδομών και Μεταφορών, είχαν δικαιοδοσία για την έγκριση, εποπτεία και θέσπιση διατάξεων που αφορούν τη σιδηροδρομική ασφάλεια με σκοπό τη μείωση των αναδεικνυόμενων προβλημάτων (ανθρώπινο δυναμικό, εκπαίδευση, τεχνολογίες, έργα, διαδικασίες, κανονισμούς, νομοθεσία), μεταξύ των οποίων η μη στελέχωση του ΟΣΕ με το απαραίτητο προσωπικό, ιδίως σε θέσεις σταθμαρχών και

κλειδούχων, οι οποίοι αποτελούσαν, ανεπαρκώς λόγω της υποστελέχωσης, τη μοναδική καθοριστική δικλίδα ασφαλείας σε ένα δίκτυο χωρίς συστήματα ασφαλείας. Τέλος, σημαντικός παράγοντας υποβάθμισης του προσωπικού εργασίας αναδεικνύεται η αδυναμία του θεωρητικού και πρακτικού κύκλου εκπαίδευσης που παρείχε ο Διαχειριστής της Σιδηροδρομικής Υποδομής (ΟΣΕ) σε προσωπικό του ΟΣΕ που επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα (σταθμάρχες – κλειδούχους), καθώς η εκπαίδευση του προσωπικού «ήταν ελλιπής και ανεπαρκής δεδομένου ότι δεν βεβαιώνονταν αρμοδίως οι καταρτίσεις σταθμαρχών, οι οποίες πρέπει να περιλαμβάνουν εκπαίδευση για τις απαραίτητες γνώσεις, κανόνες και διαδικασίες λειτουργίας, σηματοδότηση και σύστημα ελέγχου – χειρισμού, καθώς και διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που ισχύουν για τα εκτελούμενα δρομολόγια» (Πόρισμα Γεραπετρίτη σελ. 108).

Εξάλλου, αναφέρεται ως παράγοντας που επίσης μείωνε την ασφάλεια του δικτύου, συμβάλλοντας στη σύγκρουση, η κατάργηση της αρμοδιότητας ελέγχου του Προϊσταμένου Αμαξοστοιχίας με την τροποποίηση του Γ.Κ.Κ. τον Μάρτιο του 2019. «....Αν είχε διατηρηθεί το προϊσχύσαν του Μαρτίου 2019 καθεστώς του ΓΚΚ, ο Μηχανοδηγός (ανθρωποτεχνικό σύστημα 1ου επιπέδου) θα είχε υπεράνω αυτού του Προϊστάμενου αμαξοστοιχίας (ανθρωποτεχνικό σύστημα 2ου επιπέδου) που θα είχε εντοπίσει ότι ο συρμός IC 62 εισήλθε στη γραμμή καθόδου και ή θα είχε επικοινωνήσει με τον Σταθμάρχη Λάρισας ή θα είχε ακινητοποιήσει ακαριαία και επιτόπου το συρμό κάνοντας χρήση του άρθρου 1204 του ΓΚΚ» (πόρισμα Γεραπετρίτη σελ. 87).

Καταληκτικά, θα πρέπει να τονιστεί ότι κατά τον χρόνο της εγκληματικής σύγκρουσης της 28ης Φεβρουαρίου 2023, ΔΕΝ είχαν θεσπισθεί Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή και Ελληνική νομοθεσία (άρθρα 13, 14, 59 και 60 ν.4632/2019 – ενσωμάτωση Οδηγιών 797 και 798/2016), αν και έλαβε χώρα το δυστύχημα στο Άδενδρο και σωρεία άλλων ατυχημάτων (βλ. παρ. Α4), όπως αυτό της 24.1.2022 στη Δαύλεια Βοιωτίας. Η ΡΑΣ ΔΕΝ είχε στελεχωθεί επαρκώς ώστε να είναι σε θέση να ανταποκριθεί στα υψηλά καθήκοντα ελέγχων και υλοποίησης σε θέματα σιδηροδρομικής ασφάλειας. Τέλος, ΔΕΝ υπεγράφη από το 2019 και εντεύθεν σύμβαση παραχώρησης και χρήσης του σιδηροδρομικού δικτύου μεταξύ ΟΣΕ, και ήδη σήμερα Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε., και Hellenic Train, όπου αναγκαστικά θα διευκρινίζονταν μεταξύ των δυο ανωτέρω φορέων θέματα και ευθύνες, που θα συνεισέφεραν στην ασφάλεια λειτουργίας του

δικτύου, δηλαδή ΔΕΝ είχαν συμφωνηθεί τα προαπαιτούμενα κατά το Ευρωπαϊκό Δίκαιο για την ασφαλή κίνηση των συρμών μεταξύ του διαχειριστή της υποδομής και της σιδηροδρομικής εταιρίας που κατά την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία αναφέρονται ως κοινές μέθοδοι ασφαλείας.

Μολονότι λοιπόν υπεύθυνη κατά νόμο της ασφαλούς μεταφοράς των επιβατών είναι η Hellenic Train – 4^η των εναγομένων, ως και η μόνη φαινόμενη αντισυμβαλλόμενη τους, αυτή παρόλα αυτά συνεργούσε ποικιλοτρόπως στην διατήρηση των συνθηκών ακραίας επικινδυνότητας, διαφημίζοντας μάλιστα με τηλεοπτικά σποτ την δήθεν ασφάλεια στον σιδηρόδρομο, ενώ όφειλε να διεκδικήσει από την πάροχο της υποδομής και την υπεύθυνη για το σύνολο των σχετικών έργων (ΟΣΕ), είτε να αποκαταστήσουν άμεσα την οφειλόμενη ασφάλεια είτε να προχωρήσει στην διακοπή της διεξαγωγής των δρομολογίων καταγγέλλοντας τη σχετική σύμβαση.

Το γεγονός ότι δεν το έπραξε αλλά συνέχισε απρόσκοπτα την διεξαγωγή των δρομολογίων, δίχως καμία αναμενόμενη ενέργεια πρόληψης του υπό κρίση εγκλήματος ή έστω ενημέρωσης του επιβατικού κοινού για την κατάσταση επικινδυνότητας του υπήρχε καταδεικνύει εξόφθαλμα πως αποδέχθηκε τουλάχιστον τον κίνδυνο συντέλεσης ενός δυστυχήματος, όπως το υπό κρίση.

Σύμφωνα με όλα τα παραπάνω, είναι προφανές ότι η εγκληματική σύγκρουση των τρένων στα Τέμπη αποκάλυψε με τον δραματικότερο τρόπο την ολοκληρωτική έλλειψη συστημάτων ασφαλείας, την απαρχαιωμένη κατάσταση της υποδομής του δικτύου Αθήνα – Θεσσαλονίκη και την εγκληματική αδράνεια των αρμόδιων φορέων. Πέραν των δεκάδων προειδοποιήσεων από τους ίδιους τους εργαζόμενους, αλλά και τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων, συνέβαιναν στο δίκτυο πολυάριθμα ατυχήματα και μικρότερα δυστυχήματα, καθώς υπήρχαν και στατιστικές έρευνες που έκρουαν τον κώδωνα του κινδύνου για το πολύνεκρο υπό κρίση δυστύχημα. Σύμφωνα με την έκθεση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (2022) για το σύνολο θανάτων ανά εκατομμύριο σιδηροδρομικών χιλιόμετρων για τα έτη 2018-2020, η Ελλάδα είχε τη χειρότερη επίδοση στις 29 χώρες της Ευρώπης. Επίσης, η χώρα μας έχει τη 2η χειρότερη επίδοση σε ατυχήματα που έχουν σημειωθεί σε σιδηροδρομικές διαβάσεις και τη χειρότερη επίδοση στον τομέα των αυτοκτονιών στο σιδηροδρομικό δίκτυο.

Οι προειδοποιήσεις των φορέων, τα ατυχήματα και οι αρνητικές στατιστικές δεν συμμόρφωσαν τους αρμοδίους, οι οποίοι αν και εκ της θέσεώς τους ήταν οι υπεύθυνοι και αρμόδιοι εποπτεύοντες λειτουργοί - στελέχη, δεν μερίμνησαν για την κάλυψη των κενών ασφαλείας, τις δε φορές που μίλησαν ενέπνευσαν ψευδώς και δολίως εμπιστοσύνη για ένα σύγχρονο, ταχύ και ασφαλές σιδηροδρομικό δίκτυο. Το γεγονός της ανευθυνότητας και εγκληματικής απουσίας τους, σημειώνει με emphaticό τρόπο ως το «κυρίαρχο συμπέρασμα της αξιολόγησής του» ο ERA (Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης), σύμφωνα με τον οποίο «Στην Ελλάδα δεν φαίνεται να υπάρχει κανείς, ούτε σε κυβερνητικό ούτε σε εθνικό επιχειρησιακό επίπεδο, που να αναλαμβάνει αποτελεσματικά τη συνολική ευθύνη για τη διασφάλιση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και να καθοδηγεί το σύστημα προς τη συνεχή βελτίωσή του» (σελίδα 9 της ERA/REP/1-2023).

Τέλος η χώρα μας κατατάσσεται τελευταία μεταξύ των 29 χωρών της έκθεσης της ERA ως προς τα συστήματα ασφαλείας, και τοποθετείται στο επίπεδο μηδέν (0), δηλαδή χωρίς να έχει σε λειτουργία κάποιο από τα τρία εξεταζόμενα στην έκθεση διαβαθμισμένα επίπεδα ασφαλείας (σελ. 16 της έκθεσης, βλ. κ πίνακα Παράρτημα Ι.β.).

Δυστυχώς, όμως, παρά το γεγονός ότι το δίκτυο Αθήνα – Θεσσαλονίκη ήταν κάθε άλλο παρά ασφαλές, η αύξηση της ταχύτητας στα 160 χιλιόμετρα την ώρα, που βέβαια πολλές φορές έφτανε πολύ υψηλότερα, στο υπάρχον εγκαταλελειμμένο σιδηροδρομικό δίκτυο εγκυμονούσε πολύ σοβαρότερους κινδύνους.

Εστιάζοντας στην ημέρα της εγκληματικής σύγκρουσης, παρατηρούμε ότι επαναλαμβάνονται τα καθημερινά, επικίνδυνα και τελικώς τραγικά προβληματικά μοτίβα σχετικά με τη συντήρηση της υποδομής και την λειτουργία των συστημάτων ασφαλείας που υπήρχαν σε καθημερινή βάση.

Την ημέρα του μοιραίου δυστυχήματος, την 28^η.02.2023 στο άρθρο της Μαρίας Λιλιοπούλου με τίτλο «Καταρρέουν οι σιδηροδρομικές υποδομές: Ακίνητοποιήθηκε τρένο Intercity γιατί έπεσε καλώδιο πάνω στην αμαξοστοιχία» δημοσιευμένο στο Έθνος περιγράφεται, στις 21.58, δηλαδή μία ώρα και είκοσι τέσσερα λεπτά πριν τη σύγκρουση, η τραγική κατάσταση ως μια



συνηθισμένη μέρα στην «κατάρρευση» του σιδηροδρομικού δικτύου. Αναφέρεται αυτολεξεί: «...Έντονα σημάδια κατάρρευσης εμφανίζουν οι σιδηροδρομικές μεταφορές σε όλα τα επίπεδα καθώς τον τελευταίο καιρό είναι καθημερινές οι βλάβες που ακινητοποιούν αμαξοστοιχίες σε διάφορα σημεία του δικτύου και γεννούν σοβαρά ερωτηματικά για την ποιότητα της συντήρησης στα τρένα, ενώ την Τρίτη καλώδιο ηλεκτροκίνησης κόπηκε και έπεσε πάνω σε αμαξοστοιχία (Intercity 56), στην οποία επέβαιναν 450 επιβάτες!... Το σημερινό περιστατικό ήρθε να προστεθεί σε αρκετά επεισόδια βλαβών και ταλαιπωρίας των επιβατών του σιδηροδρόμου το τελευταίο διάστημα. Μόλις την περασμένη Παρασκευή το «ethnos.gr» ανέφερε ότι σε αμαξοστοιχία της Hellenic Train, η οποία βρισκόταν εν κινήσει προσεγγίζοντας τον σιδηροδρομικό σταθμό της Θεσσαλονίκης, ξέσπασε φωτιά. Το τρένο με περίπου 30 επιβάτες αναγκάστηκε να ακινητοποιηθεί μέχρι να κατασβηστεί από πυροσβέστες η φωτιά που έπιασε σε ηλεκτρικά καλώδια...». Η ημέρα της εγκληματικής σύγκρουσης, Τρίτη 28.02.2023, ξεκίνησε δύσκολα, όπως μια συνηθισμένη μέρα και κατέληξε τραγικά, με έναν τρόπο που όσοι γνώριζαν την κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου μπορούσαν μετά βεβαιότητας να προβλέψουν και να αποφύγουν, αν είχαν γίνει οι απαραίτητες ενέργειες, και έτσι αποδέχονταν τουλάχιστον τον κίνδυνο δυστυχήματος, όπως το υπό κρίση!

B. ΠΡΑΞΕΙΣ, ΠΑΡΑΛΕΙΨΕΙΣ ΚΑΙ ΚΕΝΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Όπως καταγράφει και η έκθεση του ΕΟΔΟΣΑΑΜ (§103) «...σε σύγκριση με την εξέλιξη σε άλλα ευρωπαϊκά κράτη μέλη, διαπιστώνεται σημαντική μείωση του αριθμού των εργαζομένων που απασχολούνται από τον διαχειριστή υποδομής ανά γραμμοχιλιόμετρο από το 2015 έως 2016, η οποία είναι σύμφωνη με τα στοιχεία της ΕΕ. Ενώ όμως οι τελευταίες αυξάνονται σταδιακά τόσο το 2018 όσο και το 2020, οι ελληνικές τιμές παραμένουν σταθερές ή και μειώνονται...».

Εντωμεταξύ λόγω των παθογενειών που προαναφέρθηκαν, ακόμα και προ του υπό κρίση εγκληματικού δυστυχήματος, συνέβησαν πολλά ατυχήματα και δυστυχήματα στο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας μας, ενώ οι συνδικαλιστικοί φορείς των εργαζομένων κυρίως, απέστειλαν επανειλημμένα επιστολές και εξώδικα στις εναγόμενες εταιρίες και στους πολιτικούς προϊσταμένους του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, όπως και στην Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων με τα οποία διαμαρτύρονταν για τα μόνιμα προβλήματα και την

αδιαφορία των υπευθύνων. Εξαιτίας της αδιαφορίας αυτής για τα προβλήματα στο σιδηροδρομικό δίκτυο μάλιστα, στις 27 Απριλίου 2022, παραιτείται από την ΕΡΓΟΣΕ ο Χρήστος Κατσιούλης, Πρόεδρος ETCS Σ.10005. Οι λόγοι παραίτησής του, οι οποίοι αναφέρονται στην με ίδια ημερομηνία επιστολή, επαναλαμβάνονται σε έγγραφο που κατέθεσε και κατά την από 05.04.2023 μαρτυρική κατάθεσή του ενώπιον του Εφέτη Ανακριτή.

Την τραγική κατάσταση επισημαίνει και με το από 31 Οκτωβρίου 2022 εξώδικο της η Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Έλξης προς τον ΟΣΕ, το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών, τη ΡΑΣ και τη Hellenic Train.

Στο εξώδικο αναγράφονται τα παρακάτω αυτολεξεί: «...Με λύπη/προβληματισμό σας αναφέρουμε, ότι παρά τις διαρκείς επισημάνσεις μας, διαμαρτυρίες μας και πρωτίτως τις συνεχείς εκκλήσεις μας προς αποκατάσταση εντεινόμενων προβλημάτων του σιδηροδρομικού δικτύου, ότι -δυστυχώς- **επιβεβαιώθηκαν οι φόβοι τραυματισμών που σας είχαμε εκφράσει**. Διαπιστώνουμε διαρκώς την κακή κατάσταση της σιδηροδρομικής υποδομής, την έλλειψη συντήρησης της (που αποδεικνύεται από τις βραδυπορίες που καθημερινά δίνονται στους μηχανοδηγούς), **την μη λειτουργία φωτοσημάτων και τηλεδιοίκησης εδώ και πολλά έτη, την μη λειτουργία του συστήματος ETCS (European Traffic Control System - του οποίου η θέση σε λειτουργία προστατεύει έναντι στο ανθρώπινο λάθος) η οποία δεν λειτούργησε ποτέ παρά το γεγονός ότι έχει εγκατασταθεί στις μηχανές!** Επίσης διαπιστώνουμε τα κάτωθι : Την μη λειτουργία της τηλεματικής στους σταθμούς, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει ενημέρωση στο επιβατικό κοινό για τις καθυστερήσεις και αλλαγές στα δρομολόγια και οι επιβάτες να εξαγριώνονται και να επιτίθενται στους μηχανοδηγούς! Διαπιστώνουμε επίσης το **κλείσιμο των σταθμών σε περιφερειακές πόλεις λόγω έλλειψης σταθμαρχών**, που δημιουργεί προβλήματα στα τρένα και στην πύκνωση των δρομολογίων. Την **ελλιπή περίφραξη της υποδομής**, με αποτέλεσμα να είναι εύκολη πρόσβαση σε πεζούς σε πολλά σημεία, συνεπεία της οποίας υπάρχει συνεχώς απώλεια ανθρώπινων ζωών. Την **πυκνή βλάστηση πλησίον της υποδομής που περιορίζει την ορατότητα** και καλύπτει ακόμα και σήματα γραμμής, **ΤΗΝ ΕΔΩ ΚΑΙ 15 ΕΤΗ (!) μη λειτουργία συστημάτων ασφαλείας και φωτισμού εντός των σηράγγων στον Προαστιακό Αθήνας (Μέγαρα) αλλά και την αδυναμία επικοινωνίας όταν ένα τρένο βρίσκεται μέσα σε αυτές! Την μη συντήρηση του δικτύου ηλεκτροκίνησης που έχει σαν αποτέλεσμα καθυστερήσεις**

στα δρομιολόγια, ενώ στις 25 Οκτωβρίου 2022, μηχανοδηγός μας, τραυματίστηκε και νοσηλεύτηκε (έλαβε μάλιστα άδεια ασθένειας 7 ημερών από το ως άνω εργατικό ατύχημα), καθώς η αμαξοστοιχία Προαστιακού Αθήνας (υπ' αριθμ. 1534) προσέκρουσε σε καλώδια ηλεκτροκίνησης που κρέμονταν και ήταν υπό τάση! Απόδειξη δε των ως άνω και της κάκιστης κατάστασης της υποδομής είναι οι 3 εκτροχιασμοί σε διάστημα 2 μηνών!! Α) 1 Αυγούστου 2022 εκτροχιασμός 1521 στην Τιθορέα, Β) 10 Οκτωβρίου 2022 εκτροχιασμός προαστιακής αμαξοστοιχίας στο Λιανοκλάδι, Γ) 21 Οκτωβρίου 2022 εκτροχιασμός 882 στην περιοχή της Τιθορέας ... Κατόπιν των ανωτέρω, δεδομένου ότι έχουν εξαντληθεί τα όρια ανοχής των εργαζομένων μηχανοδηγών, με την παρούσα σας εκφράζουμε την έντονη διαμαρτυρία και αντίθεσή μας για τα προβλήματα που ήδη έχουν διαπιστωθεί, σας καλούμε δε να προβείτε άμεσα αυτήν αποκατάσταση των ως άνω προβλημάτων στην σιδηροδρομική υποδομή. Διαμαρτυρόμαστε έντονα για την επαπειλούμενη διατάραξη της υγείας και της ασφάλειάς μας εξαιτίας των προβλημάτων στο δίκτυο και σας καλούμε να λάβετε όλα τα απαιτούμενα μέτρα για την εξασφάλιση της υγείας και της ασφάλειάς μας...».

Περαιτέρω, από τη διάταξη του άρθρου 299 παρ. 1 του ΠΚ, που ορίζει ότι: «όποιος με πρόθεση σκότωσε άλλον, τιμωρείται με ισόβια κάθειρξη», συνάγεται ότι για τη στοιχειοθέτηση του εγκλήματος της ανθρωποκτονίας από πρόθεση, απαιτείται, αντικειμενικώς μεν η αφαίρεση ξένης ζωής, είτε με θετική ενέργεια είτε- και με παράλειψη οφειλόμενης από τον νόμο ενέργειας, υποκειμενικώς δε απαιτείται πρόθεση, για την οποία αρκεί και ενδεχόμενος δόλος που συντρέχει και όταν ο δράστης γνωρίζει ότι από τη συμπεριφορά του ενδέχεται να παραχθεί το εγκληματικό αποτέλεσμα και συμβιβάζεται με αυτό, προκειμένου να επιτύχει κάποιον άλλο σκοπό του.

Εξάλλου, κατά το άρθρο 15 του ΠΚ, το οποίο προβλέπει το διά παραλείψεως τελούμενο έγκλημα «όπου ο νόμος για την ύπαρξη αξιόποινης πράξης απαιτεί να έχει επέλθει το αποτέλεσμα, η μη αποτροπή του τιμωρείται όπως η πρόκλησή του από ενέργεια, αν ο υπαίτιος της παραλείψεως είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να παρεμποδίσει την επέλευση του αποτελέσματος». Πρόκειται για ειδική μορφή εγκλήματος, όπου η επέλευση του εγκληματικού αποτελέσματος εξαιτίας της παραλείψεως, ισοδυναμεί νομικώς με τη δι' ενεργείας παραγωγή αυτού, εφόσον συντρέχει η προβλεπόμενη στον νόμο ιδιαίτερη νομική υποχρέωση. Η

υποχρέωση αυτή μπορεί να πηγάζει είτε από ρητή διάταξη νόμου ή σύμπλεγμα νομικών καθηκόντων, που συνδέονται με ορισμένη έννομη σχέση του υπόχρεου είτε από σύμβαση είτε από προηγούμενη συμπεριφορά του τελευταίου, από την οποία δημιουργήθηκε ο κίνδυνος του εγκληματικού αποτελέσματος. Προϋποτίθεται ότι συντρέχει και αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της παραλείψεως και του αποτελέσματος, η οποία θεωρείται ότι υπάρχει, όταν μπορούμε να φαντασθούμε ότι, αν γινόταν

επιβεβλημένη ενέργεια, που δεν έγινε, τότε με πιθανότητα που αγγίζει τα όρια της βεβαιότητας, το συγκεκριμένο εγκληματικό αποτέλεσμα δεν θα επερχόταν.

Γ. ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΤΟΥ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΟΣ - ΜΕΤΑΓΕΝΕΣΤΕΡΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ

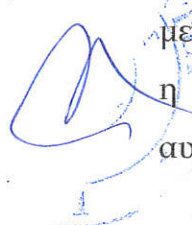
Η επιβατική αμαξοστοιχία IC62, η οποία επρόκειτο να αναχωρήσει από την Αθήνα για τη Θεσσαλονίκη στις 19:22 μ.μ. την 28.2.2023, μεταφέροντας περίπου 350 επιβάτες, μεταξύ των οποίων και ο Άγγελος Τηλκερίδης, πρωτότοκος υιός του πρώτου και δεύτερης εξ ημών και αδερφός του τρίτου και τέταρτου εξ ημών, ξεκίνησε με μικρή χρονική καθυστέρηση.

Οι περισσότεροι από τους επιβαίνοντες ήταν νεαρής ηλικίας και πολλοί από αυτούς ήταν φοιτητές που επέστρεφαν στη Θεσσαλονίκη μετά από το τριήμερο της Καθαράς Δευτέρας.

Ο Άγγελος Τηλκερίδης επέστρεφε με την παρέα του μετά το τριήμερο της Καθαράς Δευτέρας, όπου είχε μεταβεί στην Πάτρα.

Η αμαξοστοιχία IC62 κατέφθασε στη Λάρισα με καθυστέρηση λόγω ενός περιστατικού που προηγήθηκε στον σταθμό του Παλαιοφάρσαλου και αποχώρησε από τον σταθμό της Λάρισας στις 23:04, εισερχόμενη -λανθασμένα- στην γραμμή καθόδου. Ταυτόχρονα, η εμπορευματική αμαξοστοιχία 63503 πορευόταν από τη Θεσσαλονίκη στη Λάρισα στην ίδια, καθοδική γραμμή.

Το τμήμα όπου σημειώθηκε το ατύχημα, 27,3 χιλιόμετρα βόρεια της Λάρισας, ήταν δηλής τροχιάς, όμως τα αυτόματα χειριστήρια είχαν καταστραφεί λόγω πυρκαγιάς το 2019, οπότε η μεταγωγή εξακολουθούσε να ελέγχεται χειροκίνητα.



Η επιβατική αμαξοστοιχία και η εμπορευματική αμαξοστοιχία συγκρούστηκαν μετωπικά στα μισά του δρόμου μεταξύ των Τεμπών και του Ευαγγελισμού, καθώς η επιβατική αμαξοστοιχία έβγαινε από τη σήραγγα κάτω από τον αυτοκινητόδρομο Ε75.

Η κίνηση της επιβατικής αμαξοστοιχίας γινόταν με τη βοήθεια μιας ηλεκτρομηχανής SIEMENS, ενώ η κίνηση της εμπορικής αμαξοστοιχίας γινόταν με τη βοήθεια δύο (2) ηλεκτρομηχανών SIEMENS. Κάθε μία από τις ανωτέρω αναφερόμενες ηλεκτρομηχανές για τη λειτουργία της φέρει έναν μετασχηματιστή.

Το επιβατικό τρένο κινούνταν με ταχύτητα 160 χλμ./ώρα, ενώ βρισκόταν στην αριστερή, μη προβλεπόμενη, σιδηροδρομική τροχιά, όπου πορευόταν και η εμπορική αμαξοστοιχία, με αντίθετη φορά κίνησης.

Από την σύγκρουση, τα περισσότερα βαγόνια του επιβατικού τρένου εκτροχιάστηκαν, ενώ τη στιγμή της σύγκρουσης προκλήθηκε, σχεδόν ακαριαία πυρόσφαιρα και αμέσως μετά πυρκαγιά, που κατέκαψε κυρίως το χώρο του κυλικείου της επιβατικής αμαξοστοιχίας και επεκτάθηκε σύντομα και σε επόμενα βαγόνια της.

Οι αιτίες στις οποίες οφείλονται τα παραπάνω, έχουν άμεση σχέση και επομένως εντάσσονται στην ευθύνη της πρώτης των εναγομένων.

Εκτός από το βαγόνι του κυλικείου, επί του οποίου σχεδόν το σύνολο των επιβατών που βρίσκονταν εκεί απανθρακώθηκε και μάλιστα αρκετοί, σύμφωνα με όλες τις ενδείξεις, έχοντας επιβιώσει της αρχικής σύγκρουσης, καήκαν ζωντανοί, γεγονός που συνιστά το πλέον οδυνηρό και αποτρόπαιο θάνατο, το πρώτο βαγόνι πολτοποιήθηκε και μαζί με αυτό σχεδόν όλοι οι επιβαίνοντες, ενώ και στα επόμενα βαγόνια δεύτερο και τρίτο, έχασαν την ζωή τους αρκετοί επιβάτες.

Κανένα από τα υλικά που αφορούσαν την λειτουργία των συρμών ή το νόμιμο και δηλωμένο φορτίο δεν μπορεί να συσχετιστεί με τα ανωτέρω και επομένως να δώσει εξήγηση, έως και σήμερα, για το φαινόμενο της πυρόσφαιρας και της ραγδαίας εξάπλωσης της φωτιάς.

Σε κάθε περίπτωση η πρώτη των εναγομένων έπρεπε να έχει διασφαλίσει ότι κανένας σχετικός παράγοντας δεν θα έπρεπε να υπάρχει ώστε να οδηγηθούν 27 επιβάτες σε απανθράκωση και να κινδυνέψει άμεσα η ζωή εκατοντάδων άλλων.

Σύμφωνα με την αναφορά που έδωσε η Hellenic Train – 4η των εναγομένων στις αρμόδιες αρχές, υπολόγισε καταρχήν τον αριθμό των επιβατών σε περίπου 350. Σε ανακοίνωσή της αναφέρει επιπλέον ότι δεν υπάρχει ακριβής εικόνα πέραν των διαδικτυακών εισιτηρίων που εκδόθηκαν, όσον αφορά το συνολικό αριθμό των επιβαινόντων και τα ονομαστικά τους στοιχεία.

Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία, στο δυστύχημα σκοτώθηκαν 57 άνθρωποι, εκ των οποίων 56 ταυτοποιήθηκαν από βιολογικό υλικό, ενώ σε μία περίπτωση αγνοούμενης δεν βρέθηκε δείγμα dna.

Η ταυτοποίηση ορισμένων θυμάτων υπήρξε ιδιαίτερα δύσκολη λόγω των υψηλών θερμοκρασιών που αναπτύχθηκαν κατά την πυρκαγιά τόσο στο εσωτερικό του κυλικείου, όσο και στο βαγόνι Νο 2.

Η δεύτερη εξ ημών πληροφορηθήκα το συμβάν τις πρώτες πρωινές ώρες της 1.3.2023. Αμέσως προσπάθησα να επικοινωνήσω μαζί με τον υιό μου για να μάθω αν έφτασε στη Θεσσαλονίκη, αλλά δεν απαντούσε στα τηλεφωνήματα μου. Το πρωί της ίδιας ημέρας μετέβηκα στη Λάρισα προκειμένου να αναζητήσω τον γιο μου. Προς μεγάλη μου οδύνη και μετά από εξέταση του δείγματος DNA που δόθηκε από εμένα και τον πρώτο εξ ημών για ταυτοποίηση, πληροφορηθήκαμε ότι ο γιός μας υπέστη καθολική απανθράκωση και είχε ένα βίαιο θάνατο, όπως προκύπτει και από το με αριθμό πρωτ. 55/5.3.2023 Απόσπασμα Ληξιαρχικής πράξης θανάτου του Άγγελου Τηλκερίδη, του Ληξιαρχείου της δημοτικής ενότητας Ειρηνούπολης (Ληξιαρχική πράξη 11/1/2023).

Όπως πληροφορηθήκαμε αργότερα, από το βαγόνι του κυλικείου στο οποίο βρισκόταν ο υιός μας, σχεδόν το σύνολο των επιβατών που βρίσκονταν εκεί απανθρακώθηκε.

Αυτό βέβαια που ομολογουμένως μας αποσταθεροποιεί ψυχικά, όπως και το σύνολο των συγγενών των θανόντων και επιζώντων, τραυματίες ή μη, είναι το γεγονός της οργανωμένης αλλοίωσης του πεδίου του εγκλήματος, η οποία ξεκίνησε σχεδόν από την πρώτη στιγμή.

Σύμφωνα με τις εκθέσεις, οι οποίες βρίσκονται μέσα στην δικογραφία της υπό κρίση υπόθεσης και συγκεκριμένα :

Α) Την με αριθμό πρωτοκόλλου ΕΜΠ 12/06-04-2023 Έκθεση -Έγγραφο του Γενικού Χημείου του Κράτους,

Β) Την από 19-06-2023 Έκθεση πραγματογνωμοσύνης (σελίδες 55 και 56) που συντάχθηκε από τους δικαστικούς πραγματογνώμονες Δρ. Απόστολο Βασιλάκο, Μηχανολόγο Μηχανικό και Σταύρο Μπατζόπουλο, Ηλεκτρολόγο Μηχανικό, διορισθέντες μετά το υπ' αριθμ. πρωτ. 1019/21/1-α'/01-03-2023 έγγραφο του Τμήματος Τροχαίας Λάρισας, σε συνδυασμό με το υπ' αριθμ. πρωτ. 656/23/2-3-2023 έγγραφο του Διευθύνοντα την Εισαγγελία Πρωτοδικών Λάρισας («δικαστική πραγματογνωμοσύνη»), στην οποία αναφέρεται ότι τα έλαια σιλικόνης ευθύνονται για την ανάφλεξη, την πυρόσφαιρα καθώς και την πυρκαγιά που ακολούθησε και η οποία απανθράκωσε τουλάχιστον είκοσι επτά (27) από τους επιζώντες επιβάτες, σύμφωνα πάντα με τις ιατροδικαστικές εκθέσεις που συντάχθηκαν από την ιατροδικαστική υπηρεσία Λάρισας,

Γ) Την από 20-03-2025 Τεχνική Έκθεση - Διατύπωση Γνώμης του Κωνσταντίνου Πασπαλά, Ηλεκτρολόγου - Μηχανολόγου Μηχανικού, συνεργάτη του Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης,

Δ) Την " Τεχνική Οδηγία 9992 - Επικίνδυνες εκρηκτικές ατμόσφαιρες" για την υποστήριξη της εφαρμογής της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 1999/92/ΕΚ για τις εκρηκτικές ατμόσφαιρες (ATEX 137) του Κωνσταντίνου Πασπαλά, Ηλεκτρολόγου - Μηχανολόγου Μηχανικού, συνεργάτη του Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης,

Ο Εφέτης Ανακριτής απεφάνθη ΟΤΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΦΛΕΞΗ, ΤΗΝ ΠΥΡΟΣΦΑΙΡΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΥΡΚΑΓΙΑ ΕΥΘΥΝΟΝΤΑΙ ΤΑ ΕΛΑΙΑ ΣΙΛΙΚΟΝΗΣ.

Αυτό προκύπτει από:

α) Την από 31-07-2025 απάντηση του κ. Εφέτη Ανακριτή Σωτηρίου Μπακαϊμή, στο από 18-12-2024 υπόμνημα με συνημμένο έγγραφο του Χρήστου Τηλκερίδη, με την οποία ο κ. Εφέτης Ανακριτής αναφέρει ότι σύμφωνα με τα ανωτέρω έγγραφα για την ανάφλεξη, την πυρόσφαιρα και την πυρκαγιά ευθύνονται τα έλαια σιλικόνης και

β) Την από 31-07-2025 απάντηση του κ. Εφέτη Ανακριτή Σωτηρίου Μπακαΐμη, στην από 21-05-2025 ΑΙΤΗΣΗ - ΔΗΛΩΣΗ του Χρήστου Τηλκερίδη, ο κ. Εφέτης Ανακριτής, επικαλείται τρία (3) βίντεο της Εμπορικής Αμαξοστοιχίας από την Σήραγγα του Πλαταμώνα και την Σήραγγα των Τερπών σύμφωνα με τα οποία δεν προκύπτει μεταφερόμενο φορτίο από την αμαξοστοιχία, και την ευθύνη για την ανάφλεξη, την πυρόσφαιρα και την πυρκαγιά αποδίδει στα έλαια σιλικόνης.

Να σημειωθεί ότι τα παραπάνω βίντεο είναι αντίγραφα των πρωτοτύπων, τα οποία βρέθηκαν σχεδόν δύο χρόνια μετά και έχουν πιστοποιηθεί ως γνήσια από την Διεύθυνση Εγκληματολογικών Ερευνών (ΤΜΗΜΑ ΕΞΕΤΑΣΗΣ ΨΗΦΙΑΚΩΝ ΚΑΙ ΗΧΗΤΙΚΩΝ ΠΕΙΣΤΗΡΙΩΝ) α) με την με αριθμ πρωτ. 3022/21/8925/4-στ' ΕΚΘΕΣΗ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑΚΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΗΣ και β) με την με αριθμ πρωτ. 3022/21/8925/5-γ' ΕΚΘΕΣΗ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑΚΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΗΣ.

Στο ίδιο συμπέρασμα ότι τα έλαια σιλικόνης ευθύνονται για την ανάφλεξη, την πυρόσφαιρα και την πυρκαγιά, καταλήγουν με το με αριθμό 117/2025 Βούλευμα του Συμβουλίου Εφετών οι Δικαστές: α) Μαρία Λιανού, Πρόεδρος Εφετών, β) Σταυρούλα Κουταντέλια, Εισηγήτρια και γ) Φανή Βακράτσα, Εφέτης.

Από τα ανωτέρω είναι πλέον βέβαιο ότι τα έλαια σιλικόνης είναι υπεύθυνα για την απανθράκωση 27 επιβατών, μεταξύ αυτών και του υιού του πρώτου και δεύτερης εξ ημών και αδερφού του τρίτου και τέταρτου εξ ημών.

Συγκεκριμένα στην έκθεση του γενικού χημείου του κράτους, η οποία εκδόθηκε μετά από παραγγελία του εφέτη ανακριτή για την ανάλυση των δειγμάτων που πάρθηκαν από τον τόπο του δυστοχήματος, αναγράφεται στο με αριθμό πρωτοκόλλου ΕΜΠ 12/06-04-2023 έγγραφο στη σελίδα 1, 2 και 3, ότι τα έλαια σιλικόνης έχουν την ευθύνη για την ανάφλεξη και την πυρόσφαιρα, όσο και για την πυρκαγιά που ακολούθησε με αποτέλεσμα να απανθρακωθούν 27 επιβάτες ΠΟΥ ΕΙΧΑΝ ΕΠΙΖΗΣΕΙ ΤΗΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ. Στο ανωτέρω έγγραφο αναφέρονται επί λέξει τα κάτωθι:



«Τα έλαια σιλικόνης, με βάση την ηλεκτρονική βιβλιογραφία χρησιμοποιούνται οι μετασχηματιστές όταν είναι κρίσιμη η αποφυγή πυρκαγιών γιατί έχουν υψηλότερο σημείο ανάφλεξης από τα ορυκτέλαια.

Το σημείο ανάφλεξης του συγκεκριμένου ελαίου αναφέρεται μεγαλύτερο από 300 C.

Τα έλαια σιλικόνης είναι πολυμερή, μίγματα διαφόρων μοριακών βαρών.

Τα έλαια μέσου μοριακού βάρους μεγαλύτερου από 500.000 Da (υψηλότερου από το εξετασθέν) το σημείο ανάφλεξης αναφέρεται 321 C.

Σε περίπτωση που απαιτηθεί ο ακριβής προσδιορισμός του σημείου ανάφλεξης του χρησιμοποιηθέντος από την Hellenic Train ελαίου απαιτείται επαναδειγματοληψία με βάση τις οδηγίες που θα δωθούν από τις αρμόδιες για το σχετικό προσδιορισμό χημικές υπηρεσίες.

Με βάση βιβλιογραφικές αναφορές, στα έλαια σιλικόνης, κατά την έκθεση του σε ηλεκτρική εκκένωση με σπινθήρα, παρατηρείται παραγωγή αερίων όπως υδρογόνο, μεθάνιο, αιθάνιο, αιθένιο και ακετυλένιο που είναι όλα εξαιρετικά εύφλεκτα.

Η έκθεση σε ηλεκτρική εκκένωση προκαλεί επίσης μαύρισμα των ελαίων σιλικόνης.

Για έλαια σιλικόνης αυτού του τύπου αναφέρεται ότι η θερμική τους διάσπαση, κατά την διάρκεια πυρκαγιάς ή έκθεσης σε πολύ υψηλή θερμοκρασία, μπορεί να προκαλέσει τα ακόλουθα προϊόντα αποσύνθεσης : μονοξείδιο - διοξείδιο του άνθρακα, και ίχνη ατελώς καμένων ενώσεων άνθρακα, διοξείδιο του πυριτίου και φορμαλδεΐδη.

Η φορμαλδεΐδη οξειδώνεται περαιτέρω σε φορμικό οξύ που στη συνέχεια αποσυντίθεται σε υδρογόνο και διοξείδιο του άνθρακα. Η θερμοκρασία έναρξης αποπολυμερισμού για το PDMS είναι 290 °C στον αέρα.»

Στα ανωτέρω έγγραφα αναφέρεται επίσης ότι η Hellenic Train μετά από αίτημα από τους δικαστικούς πραγματογνώμονες Δρ. Απόστολο Βασιλάκο, Μηχανολόγο Μηχανικό και Σταύρο Μπατζόπουλο, Ηλεκτρολόγο Μηχανικό, απέστειλε έγγραφα στα οποία γίνεται αναφορά σε συγκεκριμένα έλαια σιλικόνης (τύπος ελαίου «Bayer Baysilone M50» - «Bayer Sicherheitsdatenblatt

001035/04» έκδοση Ιανουάριος 1994 - «Bayer Silicones Baysilone Fluids M» edition 7.96).

Για τον λόγο αυτό ζήτησε το Γενικό Χημείο του Κράτους με την με αριθμό 414/2024 παραγγελία του να ληφθούν δείγματα ελαίων σιλικόνης από τους μετασχηματιστές των ηλεκτρομηχανών που ενεπλάκησαν στην μοιραία σύγκρουση, με σκοπό την τέλεση πειράματος.

Από τα δείγματα που ελήφθησαν από υπαλλήλους του Γενικού Χημείου του Κράτους, πιστοποιήθηκε εκ νέου σε έκθεση που συντάχθηκε, ότι οι μετασχηματιστές των ηλεκτρομηχανών χρησιμοποιούσαν τα συγκεκριμένα έλαια σιλικόνης (τύπος ελαίου «Bayer Baysilone M50» - «Bayer Sicherheitsdatenblatt 001035/04» έκδοση Ιανουάριος 1994 - «Bayer Silicones Baysilone Fluids M» edition 7.96).

Στη σελίδα 55 συγκεκριμένα της πραγματογνωμοσύνης που συντάχθηκε από τους δικαστικούς πραγματογνώμονες Δρ. Απόστολο Βασιλάκο, Μηχανολόγο Μηχανικό και Σταύρο Μπατζόπουλο, Ηλεκτρολόγο Μηχανικό, διορισθέντες μετά το υπ' αριθμ. πρωτ. 1019/21/1-α'/01-03-2023 έγγραφο του Τμήματος Τροχαίας Λάρισας, σε συνδυασμό με το υπ' αριθμ. πρωτ. 656/23/2-3-2023 έγγραφο του Διευθύνοντα την Εισαγγελία Πρωτοδικών Λάρισας («δικαστική πραγματογνωμοσύνη»), αναφέρεται ότι τα έλαια σιλικόνης ευθύνονται για την ανάφλεξη, την πυρόσφαιρα καθώς και την πυρκαγιά που ακολούθησε, η οποία απανθράκωσε είκοσι επτά (27) από τους επιζώντες επιβάτες, σύμφωνα πάντα με τις ιατροδικαστικές εκθέσεις που συντάχθηκαν από την ιατροδικαστική υπηρεσία Λάρισας, περιγράφοντας αναλυτικά το τρόπο με τον οποίο έγινε η ανάφλεξη, η πυρόσφαιρα και η πυρκαγιά που ακολούθησε.

Επ' ακριβώς στην ανωτέρω σελίδα αναφέρεται,

«9β. Έναρξη και εξάπλωση φωτιάς

Για τον προσδιορισμό του σημείου έναρξης της φωτιάς, αλλά και για την εξάπλωση αυτής αμέσως μετά την σύγκρουση των αμαξοστοιχιών, που είχε σαν

αποτέλεσμα την πυρκαγιά στο βαγόνι Νο2 (1ο βαγόνι μετά το κυλικείο), χρησιμοποιήθηκαν τα βίντεο που κατασχέθηκαν τόσο από το Τ.Τ. Λάρισας όσο και από τους πραγματογνώμονες (Βασιλάκος-Μπατζόπουλος), από τα γραφεία της Κοινοπραξίας Μαλιακός-Κλειδί ΜΚΣ στην ΙΤΕΑ Λάρισας και από την εταιρεία Αυτοκινητόδρομοι Αιγαίου Α.Ε.

Μελετώντας τα ανωτέρω βίντεο και απομονώνοντας καρέ (frames) ακριβώς μετά την σύγκρουση των τρένων, μπορεί να προσδιοριστεί η έναρξη της φωτιάς.

Συγκεκριμένα, παρατηρώντας την αλληλουχία των καρέ από την κάμερα 4 της εταιρείας Αυτοκινητόδρομοι Αιγαίου Α.Ε. και ταυτόχρονα τα καρέ της κάμερας 9 της κοινοπραξίας ΜΚΣ, βλέπουμε ότι ταυτόχρονα με την αρχική λάμψη της σύγκρουσης έχουμε μια πρώτη ηλεκτρική εκκένωση που προκλήθηκε από την σύγκρουση της ηλεκτράμαξας της επιβατικής αμαξοστοιχίας με την κολώνα μέσης τάσης της γραμμής καθόδου, η οποία ακολουθείται από μια δεύτερη και μεγαλύτερη ηλεκτρική εκκένωση που προκλήθηκε από την σύγκρουση της ηλεκτράμαξας της εμπορικής αμαξοστοιχίας με την κολώνα μέσης τάσης της γραμμής ανόδου.

Στη συνέχεια, έχουμε την δημιουργία εστίας και την ανάφλεξη του σπρέι λαδιού των μετασχηματιστών τόσο της επιβατικής όσο και της πρώτης εμπορικής ηλεκτράμαξας εξαιτίας της δεύτερης ηλεκτρικής εκκένωσης.

Η φωτιά, στη συνέχεια, ακολούθησε την πορεία των μετασχηματιστών των δύο ηλεκτράμαξών μέσω του νέφους του ελαίου σιλικόνης που υπήρχε ήδη στον αέρα και κατέληξε να καίει το έλαιο σιλικόνης που είχε απομείνει στους μετασχηματιστές με την δημιουργία δύο εστιών, όπως χαρακτηριστικά φαίνεται και στην Φωτο 54. Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι το σπρέι ελαίου ($3 \times 2400 \text{ kg} = 7200 \text{ kg}$ ελαίου!) των τριών (3) μετασχηματιστών των ηλεκτράμαξών, εξαπλώθηκε παντού και "κάλυψε" όλα τα αντικείμενα σε μεγάλη έκταση γύρω από την σύγκρουση, όπως και αποδεικνύεται παρακάτω από τα αποτελέσματα των αναλύσεων του Γενικού Χημείου του Κράτους (ΓΧΚ).

Η ηλεκτράμαξα της εμπορικής κατέληξε στον τοίχο του δρόμου, με αποτέλεσμα η φωτιά του μετασχηματιστή αυτής να κάψει το υπόλοιπο έλαιο και στη συνέχεια να σβήσει, αφού

δεν υπήρχε άλλη καύσιμη ύλη πέρα από τα μεταλλικά εξαρτήματα της ηλεκτράμαξας.

Η ηλεκτράμαξα της επιβατικής μαζί με τον φλεγόμενο μετασχηματιστή της κατέληξε στο πρανές της σιδηροδρομικής γραμμής, όπου πάνω και δίπλα από αυτή κατέληξαν και τα συντρίμια των βαγονιών 1 της πρώτης θέσης και του κυλικείου, όπως επίσης και το βαγόνι 2 (πρώτο της δεύτερης θέσης), τα οποία λόγω των υλικών κατασκευής τους (υφασμάτινα καθίσματα, ξύλινη επένδυση στα πλαϊνά και στο πάτωμα, αφρολέξ καθισμάτων, πολυεστερικές κουρτίνες κ.ά., ξεκίνησαν να καίγονται, προκαλώντας έτσι την πυρκαγιά.»

Περαιτέρω, στις εκθέσεις που παρέδωσε στον Εφέτη Ανακριτή, ο Κωνσταντίνος Πασπαλάς, συνεργάτης του Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, αναλύει μάλιστα τον τρόπο με τον οποίο προήλθε, η εκνέφωση των ελαίων οδικών, η ανάφλεξη τους, η δημιουργία πυρόσφαιρας και η πυρκαγιά. Συγκεκριμένα, σε μέρη της ανωτέρω έκθεσής του αναφέρει τα κάτωθι:

«Στην υπόθεση των Τεμπών έλαβε χώρα έκρηξη εκρηκτικής ατμόσφαιρας, περίπτωση καλυπτομένη από την οδηγία 1999 / 92 / ΕΚ.»

«Ως εκρηκτική ατμόσφαιρα νοείται μείγμα με αέρα σε ατμοσφαιρικές συνθήκες, εύφλεκτων ουσιών υπό μορφή αερίων, ατμών, συγκέντρωση των σταγονιδίων αερολυμάτων ή σκόνης στο οποίο, μετά την ανάφλεξη, η καύση μεταδίδεται στο σύνολο του μη καιομένου μίγματος

σημείωση για διευκρίνιση η λέξη ανάφλεξη της ελληνικής έκδοσης της οδηγίας 1999 / 92 / ΕΚ αποτελεί μετάφραση του όρου *ignition* της αγγλικής έκδοσης.»

«4.1.3 Αναφλέξιμο αερόλυμα

Είναι τα Σταγονίδια υγρού, διασπαρμένα στον αέρα έτσι ώστε να δημιουργηθεί μια εκρηκτική ατμόσφαιρα.

Σημείωση τα αερολύματα είναι επίσης γνωστά ως αεροζόλ.

Για την έννοια αερόλυμα συναντώνται οι όροι στα αγγλικά *mist* στα γερμανικά *Nebel*.

Πηγή έναυσης.

Πηγή ένδυσσης είναι υπό όρους μια φυσική ή χημική ή τεχνική διαδικασία, κατάσταση ή πορεία εργασιών, η οποία είναι ικανή να προκαλέσει την έναυσή μιας εκρηκτικής ατμόσφαιρας.»

«Θερμοκρασίες και όρια ανάφλεξης.

Θερμοκρασία ή σημείο ανάφλεξης ή έναυσης.

Είναι η θερμοκρασία η προσδιορισμένη υπό καθορισμένες συνθήκες δοκιμής, στην οποία πρέπει να θερμανθεί το σύστημα καυσίμου και αέρα ώστε να λάβει την αναγκαία ενέργεια ενεργοποίησης με βάση το νόμο του Arrhenius για να μπορέσει να ξεκινήσει χημική αντίδραση (καύση).

Σημείωση 1: Συχνότατα αναφέρεται ως *auto ignition point* (θερμοκρασία αυτανάφλεξης)

σημείωση 2: Δεν υπάρχει διάκριση μεταξύ θερμοκρασίας ανάφλεξης και θερμοκρασίας αυτανάφλεξης. Με τον όρο αυτανάφλεξη ουσιαστικά εννοείται ανάφλεξη χωρίς σπινθήρα ή φλόγα.»

«5. Προσδιορισμός του διερευνώμενου φαινομένου

«Μετά την σύγκρουση των τρένων στα Τέμπη στις 28.δύο.2023 έλαβε χώρα μία υποχηχητική έκρηξη αερολύματος μίγματος σταγονιδίων υγρού καυσίμου με τον ατμοσφαιρικό αέρα φαινόμενο το οποίο καλύπτεται από ευρωπαϊκή οδηγία, την οδηγία 1900 ήντα εννιά / 92 / ΕΚ για τις εκρηκτικές ατμόσφαιρες αλλά κι από διεθνές πρότυπο εναρμονισμένος ευρωπαϊκό πρότυπο *and 600 79 - 10 - 1*.»

« Η έκρηξη αερολύματος έλαβε χώρα όταν μετά την σύγκρουση δύο αμαξοστοιχιών σταγονίδια εισήλθαν εντός του χώρου στον οποίο είχαν δημιουργηθεί εκτεταμένη λεκτικά τόξα, όπως καταγράφηκαν από κάμερες.»

«6. Το φαινόμενο της έκρηξης εκρηκτικής ατμόσφαιρας.

Σύμφωνα με την οδηγία 1999 / 92 / ΕΚ ως εκρηκτική ατμόσφαιρα νοείται μείγμα με αέρα σε ατμοσφαιρικές συνθήκες καυτών ουσιών

-υπό μορφή αερίων (παράδειγμα φυσικό αέριο μεθάνιο)

-ατμών (παραδείγματα υγραερίου τα οποία μέσα στην φιάλη υγρά υπό πίεση ενώ όταν με ξέρουν σταθμό εξατμίζονται τάχιστα δηλαδή μεταβαίνουν στην αέρια φάση)

- αερολυμάτων (παράδειγμα σταγονιδίων ελαίων, σταγονιδίων υγρών υδρογόνου ανθράκων

- η σκόνης (παράδειγμα σκόνη αμιλου, σκόνη καφέ, σκόνη ξύλου

στο οποίο μείγμα, μετά την ανάφλεξη, η καύση μεταδίδεται στο σύνολο του μη καιγόμενου μίγματος.»

Φυσικά Σε κάποιες περιπτώσεις συνυπάρχουν στο μείγμα με αέρα περισσότερες μορφές της ίδιας ουσίας, όπως σταγονίδια και τιμή της. Η ύπαρξη αυξημένων ποσοτήτων αριθμών η οποία σημαίνει χαμηλή θερμοκρασία φλόγας σημαίνει ευρωπαϊκή συμμετοχή στην έκρηξη του αερολύματος, όχι όμως καθοριστικό αίτιο της έκρηξης.

Στην περίπτωση των σταγονιδίων (και αντίστοιχα των σκηνών) το μέγεθος τους πρέπει να είναι μικρό, γενικά διάμετρος μέχρι 0,5-1 mm. Δεν έχουν όλα τα σταγονίδια την ίδια διάμετρο.

Ένα μείγμα αέρα / καυσίμου σωσίας μπορεί να αποτελεί εκρηκτική ατμόσφαιρα εντός των ορίων έκρηξης του, δηλαδή εντός συγκεκριμένων ορίων τιμών της Αναλογίας αέρα/καύσιμης Ουσίας στο μίγμα.

Τα αίτια της ανάφλεξης γενικά μπορούν να είναι ποικίλα, βλέπει την γερμανική νομοθεσία

- 1) Πολύ θερμές επιφάνειες,
- 2) φλόγες και θερμά αέρια,
- 3) πηγές έναυσης από μηχανικές διαδικασίες τριβής, κρούσης και διαχωρισμού,
- 4) ηλεκτρικές εγκαταστάσεις,
- 5) ηλεκτρικά ρεύματα αντιστάθμισης, καθοδική προστασία έναντι διάβρωσης,
- 6) στατικός ηλεκτρισμός,
- 7) λόγω κεραυνού,
- 8) ηλεκτρομαγνητικά πεδία
- 9) ηλεκτρομαγνητική ακτινοβολία
- 10) ιονίζουσα ακτινοβολία,
- 11) υπέρηχος,
- 12) αδιαβατική πίεση, Κρουστικά κύματα, ρέοντα αέρια
- 13) χημικές αντιδράσεις.

Στην θεωρούμενη περίπτωση είναι δεδομένο ως αιτία της ανάπτυξης υπήρχαν ηλεκτρικές εγκαταστάσεις, ηλεκτρομαγνητική ακτινοβολία (από τα ηλεκτρικά τόξα), θερμά αέρια (θέρμανση του αέρα από τα ηλεκτρικά τόξα, στα οποία η θερμοκρασία υπερέβη τους 3.000 C), αλλά και

μηχανικές διαδικασίες κρούσεις (συγκρούσεις των αμαξοστοιχιών) η εξέλιξη του φαινομένου εξαρτάται από τις φυσικές ιδιότητες της καύσιμης ουσίας, την περιεκτικότητα της καυσίμης ουσίας στο μίγμα με τον αέρα, το μέγεθος των σταγονιδίων στην προκειμένη περίπτωση, την κατανομή των πηγών έναυσης κατά την καύση των ουσιών μετά την έναυση στην περίπτωση του αερολόματος καίγονται πλήρως τα σταγονίδια κάτω από ένα μέγεθος, από τα υπόλοιπα σταγονίδια κάποια καίγονται ατελώς, οπότε παράγεται αιθάλη, ενώ μπορεί να συνεχιστεί η καύση όταν καταπέσουν στο έδαφος.»

Πέραν των ανωτέρω ο Εφέτης Ανακριτής, με την με αριθμό 4/2024 διάταξη του διόρισε τεχνικό σύμβουλο, τον κ. Δημήτριο Καρώνη, καθηγητή του Τμήματος Χημικών Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, ζητώντας του να αποφανθεί τι ήταν αυτό που προκάλεσε την ανάφλεξη, πυρόσφαιρα και την πυρκαγιά και με την με αριθμό 15/2024 διάταξη του διόρισε τεχνικό σύμβουλο, τον κ. Πέτρο Τσακιρίδη, Αναπληρωτή Καθηγητή της Σχολής Μεταλλειολόγων και Μεταλλουργών Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, ζητώντας του να συντάξει έκθεση πραγματογνωμοσύνης σύμφωνα με ερωτήματα τα οποία τέθηκαν στην διάταξη αυτή.

Ο Εφέτης Ανακριτής αξιολογώντας περαιτέρω όλα τα παραπάνω και συγκεκριμένα:

Α) Την με αριθμό πρωτοκόλλου ΕΜΠ 12/06-04-2023 Έκθεση -Έγγραφο του Γενικού Χημείου του Κράτους,

Β) Την από 19-06-2023 Έκθεση πραγματογνωμοσύνης (σελίδες 55 και 56) που συντάχθηκε από τους δικαστικούς πραγματογνώμονες Δρ. Απόστολο Βασιλάκο, Μηχανολόγο Μηχανικό και Σταύρο Μπατζόπουλο, Ηλεκτρολόγο Μηχανικό, διορισθέντες μετά το υπ' αριθμ. πρωτ. 1019/21/1-α'/01-03-2023 έγγραφο του Τμήματος Τροχαίας Λάρισας, σε συνδυασμό με το υπ' αριθμ.

πρωτ. 656/23/2-3-2023 έγγραφο του Διευθύνοντα την Εισαγγελία Πρωτοδικών Λάρισας («δικαστική πραγματογνωμοσύνη»),

Γ) Την από 20-03-2025 Τεχνική Έκθεση - Διατύπωση Γνώμης του Κωνσταντίνου Πασπαλά, Ηλεκτρολόγου - Μηχανολόγου Μηχανικού, συνεργάτη του Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης,

Δ) Την " Τεχνική Οδηγία 9992 - Επικίνδυνες εκρηκτικές ατμόσφαιρες" για την υποστήριξη της εφαρμογής της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 1999/92/ΕΚ για τις εκρηκτικές ατμόσφαιρες (ATEX 137) του Κωνσταντίνου Πασπαλά, Ηλεκτρολόγου - Μηχανολόγου Μηχανικού, συνεργάτη του Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης,

Ε) Την από 08-05-2025 Έκθεση πραγματογνωμοσύνης που συντάχθηκε από τον Δημήτριο Καρώνη, καθηγητή του Τμήματος Χημικών Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου,

ΣΤ) Την Έκθεση πραγματογνωμοσύνης που συντάχθηκε από τον Πέτρο Τσακιρίδη, Αναπληρωτή Καθηγητή της Σχολής Μεταλλειολόγων και Μεταλλουργών Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου,

Ζ) Την με αριθμ πρωτ. 3022/21/8925/4-στ' ΕΚΘΕΣΗ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑΚΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΗΣ της Διεύθυνση Εγκληματολογικών Ερευνών (ΤΜΗΜΑ ΕΞΕΤΑΣΗΣ ΨΗΦΙΑΚΩΝ ΚΑΙ ΗΧΗΤΙΚΩΝ ΠΕΙΣΤΗΡΙΩΝ) και

Η) Την με αριθμ πρωτ. 3022/21/8925/5-γ' ΕΚΘΕΣΗ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑΚΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΗΣ της Διεύθυνση Εγκληματολογικών Ερευνών (ΤΜΗΜΑ ΕΞΕΤΑΣΗΣ ΨΗΦΙΑΚΩΝ ΚΑΙ ΗΧΗΤΙΚΩΝ ΠΕΙΣΤΗΡΙΩΝ),

ΑΠΕΦΑΝΘΗ, ότι για την ανάφλεξη, την πυρόσφαιρα και την πυρκαγιά που ακολούθησε, με αποτέλεσμα να απανθρακωθούν είκοσι επτά (27) από τους επιζώντες επιβάτες, σύμφωνα πάντα με τις ιατροδικαστικές εκθέσεις που συντάχθηκαν από την ιατροδικαστική υπηρεσία Λάρισας, ευθύνονται τα έλαια σιλικόνης.

Για όλα τα ανωτέρω υπήρξαν επιφυλάξεις από συγγενής των απανθρακωμένων. Για τον λόγο αυτό ο Παύλος Ασλανίδης του Δημητρίου, πατέρας του Δημητρίου Ασλανίδη, ο οποίος επέζησε της σύγκρουσης, αλλά απανθρακώθηκε από την πυρκαγιά κατέθεσε αίτημα στον Εφέτη Ανακριτή

επικαλούμενος το Άρθρο 2 της Ευρωπαϊκής Σύμβασης Δικαιωμάτων του Ανθρώπου, ήτοι Το δικαίωμα στη ζωή, με το οποίο ζήτησε την εκταφή του Υιού του.

Ζήτησε να γίνουν τοξικολογικές και βιοχημικές εξετάσεις στην σωρό του υιού του προκειμένου να εξακριβωθούν τα ακριβή αίτια του θανάτου, καθώς και το τι ήταν αυτό που το προκάλεσε. Το αίτημα αυτό απορρίφθηκε και για τον λόγο αυτό κατέθεσε αίτημα προσφυγής στο Συμβούλιο Εφετών το οποίο απορρίφθηκε και αυτό.

Σύμφωνα λοιπόν με τις αποφάσεις του Εφέτη Ανακριτή και των μελών του Συμβουλίου Εφετών υπάρχει Η ΒΕΒΑΙΟΤΗΤΑ ότι την αποκλειστική ευθύνη για την ανάφλεξη, την δημιουργία πυρόσφαιρας και την πυρκαγιά φέρουν τα έλαια σιλικόνης, και μάλιστα συγκεκριμένος τύπος ελαίων που κατασκευάζονται από την εναγόμενη.

Δ. ΥΠΑΙΤΙΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΑΝΤΙΔΙΚΩΝ - ΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

Από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα (ΕΚ) και μετέπειτα Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) θεσπίστηκαν σειρά μέτρων για την επίτευξη πολιτικής ασφάλειας.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που βρίσκονται μέσα στην δικογραφία, η πρώτη των εναγομένων είναι η εφευρέτρια και κατασκευάστρια εταιρία των συγκεκριμένων ελαίων σιλικόνης (τύπος ελαίου «Bayer Baysilone M50» - «Bayer Sicherheitsdatenblatt 001035/04» έκδοση Ιανουάριος 1994 - «Bayer Silicones Baysilone Fluids M» edition 7.96).

Τα παραπάνω έλαια σιλικόνης εξυπηρετούν σκοπούς μόνωσης και ψύξης των μετασχηματιστών, χρησιμοποιούνται ευρέως σε εφαρμογές τροχαίου σιδηροδρομικού υλικού και συμμορφώνονται πλήρως με το πρότυπο IEC 60836:2003.

Η παρασκευή των ελαίων σιλικόνης, τα οποία είναι ένα προϊόν υψηλής τεχνολογίας, γίνεται για εξειδικευμένη χρήση σε μετασχηματιστές ηλεκτρομηχανών, οι οποίες ηλεκτρομηχανές κινούνται με την χρήση ηλεκτρικής ενέργειας, από υπερκείμενα εναέρια καλώδια υψηλής τάσης των 25.000 Volt.

Οι συνθήκες κάτω από τις οποίες γίνεται η χρήση των ελαίων σιλικόνης είναι γνωστές από την κατασκευάστρια εταιρία - εναγόμενη και πρέπει να καλύπτουν συγκεκριμένες απαιτήσεις και προδιαγραφές. (Ηλεκτρομηχανές οι οποίες κινούνται τροφοδοτούμενες με ηλεκτρική ενέργεια που λαμβάνουν από υπερκείμενα καλώδια υψηλής τάσης 25.000 Volt.)

Άρα η κατασκευάστρια εταιρία - πρώτη των εναγομένων όφειλε να προβεί σε πιο εξειδικευμένες έρευνες και μελέτες, ώστε να διασφαλίσει ότι σε περίπτωση σύγκρουσης, όπως και συνέβη, δεν θα προκληθούν τα όσα έλαβαν χώρα κατά την σύγκρουση της 28^{ης} Φεβρουαρίου 2023 στα Τέμπη, έτσι ώστε να αποκλείσει την πιθανότητα πρόκλησης ανάφλεξης, πυρόσφαιρας και πυρκαγιάς μετά από σύγκρουση.

Τα έλαια σιλικόνης της εν λόγω κατασκευάστριας εταιρίας, αν και έχουν τις προδιαγραφές που προβλέπονται από την ευρωπαϊκή νομοθεσία, εν τοις πράγμασι και βάσει των εγγράφων που βρίσκονται εντός της δικογραφίας της υπό κρίση υπόθεσης, είναι υπεύθυνα για την ανάφλεξη, την πυρόσφαιρα και την πυρκαγιά που επακολούθησε μετά τη σύγκρουση, με αποτέλεσμα να απανθρακωθούν 27 επιβάτες, οι οποίοι είχαν επιζήσει της σύγκρουσης!

Αν και με όσα αναγράφονται στα δελτία δεδομένων ασφαλείας και το πιστοποιητικό ασφαλείας τα έλαια σιλικόνης είναι ασφαλή, αντιθέτως και σύμφωνα με τα όσα αναγράφονται στις εκθέσεις που βρίσκονται μέσα στην δικογραφία και επικαλείται ο εφέτης ανακριτής, τα πιστοποιητικά ασφαλείας των συγκεκριμένων ελαίων σιλικόνης δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα, διότι αυτά είναι υπεύθυνα για την ανάφλεξη, την πυρόσφαιρα και την πυρκαγιά που ακολούθησε και οι οποίες είναι η αιτία θανάτου με απανθράκωση του υιού του πρώτου και δεύτερης εξ ημών και άλλων επιβατών.

Είναι ξεκάθαρο επομένως ότι τα έλαια σιλικόνης έχουν ελάττωμα σαν προϊόν. (product liability). Όλα αυτά οφείλονται στην αμέλεια (Negligence) της πρώτης των εναγομένων εταιρίας, η οποία απέτυχε να διασφαλίσει ότι το προϊόν της ήταν ασφαλές για την προβλεπόμενη χρήση του, σε περίπτωση σύγκρουσης καθόσον ένα τέτοιο συμβάν είναι αδύνατον να αποκλειστεί. Η Ευθύνη της για το ελαττωματικό Προϊόν (Strict Liability) είναι αυτή που την καθιστά υπόλογη αποζημίωσης.

Τα έλαια σιλικόνης ήταν ελαττωματικά σύμφωνα και με τις εκθέσεις που βρίσκονται εντός της δικογραφίας και είναι αποκλειστικά υπεύθυνα για τον θάνατο του υιού μου και άλλων επιβατών, διότι αυτό το ελάττωμά τους είναι αυτό που προκάλεσε την πυρκαγιά με αποτέλεσμα να καεί ζωντανός ο γιός του πρώτου και δεύτερης εξ ημών και αδερφός του τρίτου και τέταρτου εξ ημών και άλλοι επιβάτες.

Πρόκειται για κατάφορη παράβαση Εγγύησης (Breach of Warranty) και παράβαση της σιωπηρής εγγύησης ότι το προϊόν είναι αξιόπιστο και κατάλληλο για τη χρήση του που όφειλε να παρέχει η πρώτη των εναγομένων εταιρεία.

Σύμφωνα με την 85/374 οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία έχει ενσωματωθεί τόσο στο Γερμανικό δίκαιο και αποτελεί νόμο από το 1989, όσο και στο Ελληνικό δίκαιο και αποτελεί νόμο από το 2002, η κατασκευάστρια εταιρία οφείλει να αποζημιώσει τον παθόντα ή του κληρονόμους αυτού.

Σύμφωνα με τα ανωτέρω η πρώτη των εναγομένων εταιρία φέρει την ευθύνη εις ολόκληρον με τις υπόλοιπες εναγόμενες εταιρείες για το θάνατο του υιού του πρώτου και δεύτερης εξ ημών και αδερφού του τρίτου και τέταρτης εξ ημών, όπως και για την ψυχική οδύνη που προκάλεσε σε όλους εμάς το τραγικό ζημιογόνο αποτέλεσμα των πράξεων και παραλείψεων τους.

Σύμφωνα με τα ανωτέρω οι εναγόμενες εταιρίες, είναι υπόλογες ως υπόχρεες, κατά νόμο για την ψυχική οδύνη που έχουμε υποστεί από τον άδικο και βίαιο θάνατο του υιού του πρώτου και δεύτερου εξ ημών και αδερφού του τρίτου και τέταρτου εξ ημών, σύμφωνα και με όσα ήδη έχουμε αναφέρει, καθώς συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με την διάπραξη του αδικήματος της ανθρωποκτονίας σε βάρος του Άγγελου Τηλκερίδη με την έκρηξη.

Επίσης, αντίθετα με τα χρηστά ήθη και την καλή πίστη ενεργώντας, δεν προέβησαν σε όλους τους απαιτούμενους ελέγχους ασφάλειας των ελαίων σιλικόνης, με αποτέλεσμα ο υιός και αδερφός μας, ως επιβάτης, όπως και άλλοι επιβάτες, να βρουν φρικτό θάνατο, ο οποίος συνδέεται άρρηκτα με πράξεις και παραλείψεις των εναγομένων σύμφωνα και με τα έγγραφα της δικογραφίας.

Από τις διατάξεις των άρθρων 297, 300 και 914 ΑΚ προκύπτει ότι προϋπόθεση της ευθύνης προς αποζημίωση είναι η υπαιτιότητα του υπόχρεου, το παράνομο της πράξης ή παράλειψης αυτού και η ύπαρξη αιτιώδους συνάφειας μεταξύ της πράξης ή της παράλειψης και της ζημίας που έχει επέλθει. Η παράνομη πράξη μπορεί να οφείλεται είτε σε δόλο, είτε σε αμέλεια του δράστη. Δόλος υπάρχει όταν ο δράστης θέλει την παραγωγή των περιστατικών που κατά το νόμο απαρτίζουν την έννοια κάποιας παράνομης πράξης, καθώς επίσης και όταν γνωρίζει ότι από την πράξη του ενδέχεται να παραχθούν αυτά τα περιστατικά και τα αποδέχεται (ΑΠ081/2002 Δνη 45 [2004] 85, ΕφΘες 147/2005 ΕπισκΕμπΔ 2005.168).

Με τη διάταξη του άρθρου 914 ΑΚ, καθιερώνεται γενική ευθύνη από αδικοπραξία, δηλαδή η διάταξη υποχρεώνει απλώς τον υπαίτιο μιας ζημιογόνου πράξεως ν' αποκαταστήσει την ζημία που προξένησε σε άλλον παρά το νόμο.

Το πότε όμως συμβαίνει αυτό, δηλαδή πότε η πράξη είναι παράνομη, συνάγεται όχι από την διάταξη του άρθρου 914 ΑΚ, αλλά κρίνεται από την αντίθεση της πράξεως σε άλλες διατάξεις, εκτός αυτής και στις οποίες παραπέμπει. Έτσι η ΑΚ 914 δεν είναι καθοριστική του επιτρεπτού και του απαγορευμένου, αλλά προσδιοριστική της κύρωσης για την πράξη που είναι παράνομη, από την αντίθεσή της σε κάποιο άλλο κανόνα δικαίου, γραπτό ή άγραφο που προϋπάρχει (Γεωργιάδης, Γεωργιάδη-Σταθόπουλου, ΑΚ 914 αριθ. 6, Β. Βαθρακοκοίλης, Αναλυτ. Ερμ. Νομολ. Αστ. Κώδ. Α` τόμος, γ` έκδ. 1994, άρθρο 914, σελ. 1206 ΕφΘες 147/2005 ΕπισκΕμπΔ 2005.168). Το παράνομο της πράξεως κρίνεται και από το αποτέλεσμα της, καθόσον η επιστήμη και η νομολογία δέχονται ότι για την ύπαρξη παρανομίας, ως προϋποθέσεως της ΑΚ 914, δεν αρκεί μόνον συμπεριφορά αντίθετη οποιασδήποτε διάταξης, αλλά απαιτείται παράβαση διατάξεως που θεμελιώνει δικαίωμα ή προστατεύει συγκεκριμένο συμφέρον του ζημιωθέντος (Βαθρακοκοίλης, ό.π., Γεωργιάδης, ό.π. αριθ. 32). Γι' αυτό το παράνομο εμφανίζεται με δύο μορφές, ως προσβολή διατάξεως νόμου που απονέμει δικαίωμα (προσβολή δικαιώματος) και ως προσβολή διατάξεως που προστατεύει (και) ιδιωτικό συμφέρον (προσβολή εννόμου συμφέροντος). Όσον αφορά την προσβολή δικαιώματος, αυτή αναφέρεται τόσο στο απόλυτο όσο και στο ενοχικό δικαίωμα. Η προσβολή απολύτου δικαιώματος είναι καθαυτή παράνομη, διότι ενέχει εναντίωση προς την αποκλειστική εξουσία που παρέχει το δικαίωμα

αυτό στον δικαιούχο. Απόλυτο είναι και το δικαίωμα της προσωπικότητας σε όλες του τις εκδηλώσεις, όπως της τιμής, της υπόληψης, της υγείας κ.λπ. (Γεωργιάδης, ό.π., αριθ. 32, 33, 34, 35, ΕφΘες 147/2005 ΕπισκΕμπΔ 2005.168).

Για τη γέννηση της εκ των άρθρων 57, 59, 914, 919, 932 ΑΚ υποχρεώσεως του αδικοπραγήσαντος για χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης, απαιτείται, όπως για κάθε αξίωση προς χρηματική ικανοποίηση, η ύπαρξη αιτιώδους συνάφειας μεταξύ της παράνομης συμπεριφοράς και της επελθούσας ψυχικής οδύνης. Υπάρχει δε αιτιώδης συνάφεια οσάκις, κατά τα διδάγματα της κοινής πείρας [336 παρ. 4 ΚΠολΔ], η φερόμενη ως ζημιογόνος πράξη ή παράλειψη, κατά τη συνηθισμένη πορεία των πραγμάτων ή από τις ειδικές περιστάσεις της συγκεκριμένης περίπτωσης ήταν ικανή -πρόσφορη να επιφέρει το ζημιογόνο αποτέλεσμα, δηλαδή την ηθική βλάβη.

Η σύνθετη ευθύνη της αντιδίκου περί της υλικής ικανοποίησης της ψυχικής οδύνης μου πηγάζει από το σύνθετο πλέγμα των διατάξεων των άρθρων 714, 730 επ. και κυρίως 731 ΑΚ, σε συνδυασμό με το άρθρο 914 ΑΚ.

Η αξίωση για αποζημίωση γεννιέται από τη διάγνωση του ζημιογόνου αποτελέσματος που οφείλεται στην παράνομη συμπεριφορά (ΣτΕ 2463/98 ΕΔΚΑ 1998/547) και εν προκειμένω τον θάνατο του υιού και αδερφού μας.

Από τις διατάξεις των άρθρων 914, 297, 298, 330 του Α.Κ. συνάγεται ότι η ευθύνη προς αποζημίωση από αδικοπραξία προϋποθέτει συμπεριφορά παράνομη και υπαίτια, επέλευση ζημίας και ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ της συμπεριφοράς του δράστη και της ζημίας. Παράνομη είναι η συμπεριφορά που αντίκειται σε απαγορευτικό ή επιτακτικό κανόνα δικαίου, ο οποίος προστατεύει δικαίωμα ή συγκεκριμένο συμφέρον του ζημιωθέντος, μπορεί δε η συμπεριφορά αυτή να συνίσταται σε θετική ενέργεια ή παράλειψη οφειλόμενης ενέργειας από διάταξη νόμου ή από προηγούμενη συμπεριφορά του δράστη ή από υπάρχουσα έννομη σχέση μεταξύ αυτών. Η υπαιτιότητα εμφανίζεται με τη μορφή είτε δόλου (άμεσου ή ενδεχόμενου), ο οποίος υπάρχει όταν ο δράστης θέλει ή αποδέχεται την παραγωγή του επιζήμιου αποτελέσματος, είτε αμέλειας (ενσυνείδητης ή ασυνείδητης), η οποία υπάρχει όταν ο δράστης προξενεί το

επιζήμιο αποτέλεσμα από έλλειψη προσοχής, την οποία όφειλε να καταβάλει ο μετρίως συνेतός κοινωνικός άνθρωπος στη θέση του, ευρισκόμενος υπό τις αυτές βιοτικές και λοιπές περιστάσεις. Ζημία είναι η προς το χειρότερο προξενούμενη μεταβολή (βλάβη) των έννομων αγαθών του προσώπου, που αφήνει ένα έλλειμμα (μία διαφορά) μεταξύ της νέας καταστάσεως που έχει παραχθεί και εκείνης που θα υπήρχε χωρίς το επιζήμιο γεγονός. Αιτιώδης συνάφεια υπάρχει, όταν η πράξη ή παράλειψη είναι, κατά τα διδάγματα της κοινής πείρας και λογικής, ικανή και μπορεί αντικειμενικά να επιφέρει, με την κανονική και συνηθισμένη πορεία των πραγμάτων, το επιζήμιο αποτέλεσμα. (βλ. Ολ. ΑΠ 705/1979).

Κατά δε το άρθρο 281 του Α.Κ. "η άσκηση του δικαιώματος απαγορεύεται αν υπερβαίνει προφανώς τα όρια που επιβάλλουν η καλή κίστη ή τα χρηστά ήθη ή ο κοινωνικός ή οικονομικός σκοπός του δικαιώματος". Από τη διάταξη αυτή προκύπτει ότι τάσσονται ως αντικειμενικά κριτήρια ασκήσεως των δικαιωμάτων α) η καλή πίστη, δηλαδή η στον έντιμο και εχέφρονα άνθρωπο υπαγορευόμενη συμπεριφορά, β) ή τα χρηστά ήθη, δηλαδή οι ιδέες του κατά γενική αντίληψη ηθικού και συνेतού, μέσου κοινωνικού ανθρώπου, γ) ή ο εγκείμενος στο δικαίωμα κοινωνικός ή οικονομικός σκοπός του και απαγορεύεται η άσκησή του, όταν υπερβαίνει ολοφάνερα τα τασσόμενα με τα κριτήρια αυτά ακραία όρια, είτε διότι προηγήθηκε μακρά αδράνεια του δικαιούχου που δημιούργησε εύλογη πεποίθηση στον υπόχρεο ότι δεν θα είχε ασκηθεί το δικαίωμα, του οποίου η άσκηση πλέον συνεπάγεται δυσανάλογα μεγαλύτερη ζημία για το δικαιούχο από την ωφέλεια που προσδοκά από την άσκησή του ο υπόχρεος (Ολ, Α.Π. 2101/1984), είτε διότι η προηγηθείσα της ασκήσεως του δικαιώματος συμπεριφορά του δικαιούχου καθ αυτή και η πραγματική κατάσταση που διαμορφώθηκε κατά το μεσολαβήσαν χρονικό διάστημα δεν δικαιολογούν επαρκώς τη μεταγενέστερη άσκησή του, από την οποία προκύπτει προφανής υπέρβαση των ορίων της καλής πίστης (Ολ. Α.Π. 62/1990), είτε για άλλους λόγους, εφόσον τα προβαλλόμενα και αποδεικνυόμενα με αυτοτελή ισχυρισμό πραγματικά περιστατικά μπορούν να υπαχθούν, σε μία από τις προαναφερόμενες περιπτώσεις υπερβάσεως των ανεκτών από το νόμο ορίων ασκήσεως του δικαιώματος (πρβλ. Ολ.Α.Π. 472/1983).



Περαιτέρω παράνομη συμπεριφορά που, κατά το άρθρο 914 ΑΚ, δημιουργεί υποχρέωση του υπαιτίου σε αποζημίωση, συνιστά προεχόντως κάθε ενέργεια αντικείμενη σε απαγορευτικό ή επιτακτικό κανόνα δικαίου, όπως είναι και ο περιεχόμενος στο άρθρο 281 ΑΚ, αφού απαγορεύει την άσκηση του δικαιώματος όταν γίνεται κατά προφανή υπέρβαση των ορίων που επιβάλλουν η καλή πίστη ή τα χρηστά ήθη ή ο κοινωνικός ή οικονομικός σκοπός του δικαιώματος.

Πρόστηση συνιστά ο διορισμός, ή άλλως η τοποθέτηση από κάποιο πρόσωπο (του προστήσαντος) ενός άλλου προσώπου (του προστηθέντος) σε απασχόληση που αποβλέπει στη διεκπεραίωση επαγγελματικών, οικονομικών ή άλλων υποθέσεων του πρώτου με ή χωρίς αμοιβή (ΑΠ 876/2012, ΑΠ 1768/2009). Με το άρθρο 922 ΑΚ καθιερώνεται η αντικειμενική ευθύνη του προστήσαντος (ΑΠ 1785/2007 ΕΛΛΔνη 2008, 121). Το άρθρο 922ΑΚ θεμελιώνεται για πράξεις του προστηθέντος με τις οποίες ο τελευταίος προξενεί ζημιές σε τρίτους και με τους οποίους ο προστήσας δεν συνδεόταν προηγουμένως με ενοχικό δεσμό.

Οι προϋποθέσεις εφαρμογής της διάταξης 922 ΑΚ είναι:

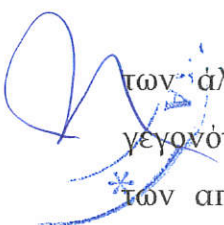
Υπαρξη σχέσης πρόστησης (υφιστάμενης μεταξύ δύο προσώπων, νομικών ή φυσικών, δικαιοπρακτικής ή οποιασδήποτε άλλης βιοτικής σχέσης διαρκούς ή ευκαιριακής με σκοπό την εκτέλεση ορισμένη υπηρεσίας υλικής ή νομικής φύσεως). Συγκεκριμένα, ο προστήσας φέρει το δικαίωμα να δίδει οδηγίες και εντολές στον προστηθέντα σε σχέση με τον τρόπο εκπλήρωσης της υπηρεσίας του (ΑΠ 926/2004, ΑΠ 952/2006, ΕφΘεσ 278/2006) και να καλύπτει κάθε εκούσια χρησιμοποίηση άλλων προσώπων (ΠΠρΘεσ 26984/2005 Αρμ 2006) που στηρίζεται σε σύμβαση έργου, εργασίας ή εντολής. Μάλιστα, η ανάπτυξη από τον προστηθέντα πρωτοβουλίας δράσης δεν αίρει την πρόστηση αφού δεν απαιτείται η παροχή ειδικών οδηγιών καθώς αρκεί η γενική εποπτεία. Σε περίπτωση που αναθέσει την υπηρεσία σε άλλους τότε αυτοί θεωρούνται προστηθέντες του αρχικού προστήσαντος (ΑΠ 1270/89, 22/2004).

Αδικοπραξία του προστηθέντος. Απαιτείται ενέργεια του προστηθέντος παράνομη και υπαίτια η οποία να πληροί της προϋποθέσεις του άρθρου 914 ΑΚ.

Σε περίπτωση δε που ο προστηθείς αναθέσει την υπηρεσία σε άλλα πρόσωπα (υποπροστηθέντες), αυτοί θεωρούνται προστηθέντες του αρχικού προστήσαντος, ο οποίος φέρει και την ευθύνη, σύμφωνα με το άρθρο 922 ΑΚ.

Η αδικοπραξία να έγινε κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας, Ο προστηθείς κατά το χρόνο που τέλεσε την άδικη πράξη να τελούσε κάτω από τις εντολές και οδηγίες του προστήσαντος (ΑΠ 926/2004 ΕλλΔνη), ενώ η άδικη πράξη μπορεί να γίνει και επ' ευκαιρία ή εξ' αφορμής της υπηρεσίας του (ΑΠ 1507/2005, ΕφΘεσ 278/2006, ΕφΑθ 1804/2004), αλλά και κατά παράβαση των ορίων των καθηκόντων του ή και κατά παράβαση των εντολών επί των καθηκόντων του (ΕφΘεσ 1804/2004, ΑΠ 651/2001, ΕφΑθ 1897/2003). Παράλληλα, θα πρέπει να υπάρχει αιτιώδης συνάφεια μεταξύ του ζημιογόνου περιστατικού και της υπηρεσίας. Τέτοια συνάφεια υπάρχει όταν η πράξη ή παράλειψη κατά το χρόνο που έλαβε χώρα, ήταν ικανή, κατά τη συνήθη πορεία των πραγμάτων, να επιφέρει πράγματι το ζημιογόνο και επιβλαβές αποτέλεσμα.

Για την αποκατάσταση της ζημιάς του τρίτου ευθύνεται και ο προστήσας και ο προστηθείς. Η ευθύνη τους είναι εις ολόκληρον (ΑΠ 778/2003, ΕφΑθ 2061/2009 ΔΕΕ 2009, 814). Συγκεκριμένα, ο προστήσας ευθύνεται και για κάθε πράξη αυτού, της οποίας η εκτέλεση κατέστη δυνατή στον προστηθέντα λόγω ακριβώς της, ένεκα της πρόσθησης, θέσης του αυτής (ΑΠ 1570/2006 Δημ. ΝΟΜΟΣ, ΑΠ 316-317/2009 Δημ. ΝΟΜΟΣ, ΑΠ 1198/2009 Δημ. ΝΟΜΟΣ, ΑΠ 1616/2009 Δημ. ΝΟΜΟΣ). Αντίθετα, δεν ευθύνεται ο προστήσας, όταν η παράνομη και υπαίτια συμπεριφορά του προστηθέντα οφείλεται σε προσωπικούς λόγους του δράστη, μη δυνάμενους να σχετιστούν με την υπηρεσία που του έχει ανατεθεί, και τούτο διότι η ύπαρξη των λόγων αυτών διακόπτει την αιτιώδη συνάφεια μεταξύ της βλαπτικής πράξης του προστηθέντα και της κατάχρησης της υπηρεσίας του. Αυτό δε, συμβαίνει στην περίπτωση που υπάρχει τοπικός ή χρονικός σύνδεσμος της επιβλαβούς συμπεριφοράς του προστηθέντα με την υπηρεσία του. Δηλαδή η συμπεριφορά αυτή εκδηλώθηκε επί τη ευκαιρία της υπηρεσίας, οφείλεται όμως, σε αίτια ανεξάρτητη και διάφορη από αυτή και συγκεκριμένα σε προσωπικό πταίσμα του προστηθέντα (ΑΠ 957/2003 Δνη 44. 1558). Οι σχέσεις μεταξύ προστήσαντος και προστηθέντος ρυθμίζονται καταρχήν από την σύμβαση που τους συνδέει. Νοούνται δε ως συναυτουργοί της ζημιάς. Συνεπώς, ο προστήσας που κατέβαλε αποζημίωση στον παθόντα μπορεί να στραφεί αναγωγικά κατά του προστηθέντος.

 Το άρθρο 216 του ΚΠολΔ ορίζει ότι η αγωγή πρέπει να περιέχει, εκτός των άλλων αναφερόμενων στη διάταξη αυτή στοιχείων, «σαφή έκθεση των γεγονότων που θεμελιώνουν σύμφωνα με το νόμο την αγωγή...». Τέτοια έκθεση των απαραίτητων κατά το νόμο γεγονότων θεωρείται ότι υπάρχει και όταν ιστορικά αναφέρεται στην αγωγή η χαρακτηριστικά περιγραφόμενη με αυτά ορισμένη έννοια, που αποτελεί στοιχείο του πραγματικού του εφαρμοστέου κανόνα δικαίου, υπό την προϋπόθεση ότι το περιεχόμενο της είναι αναμφίβολα γνωστό, αφού τα προκαθορισμένα χαρακτηριστικά στοιχεία μιας τέτοιας έννοιας υπονοούνται με τη χρησιμοποίηση της λέξεως με την οποία αυτή δηλώνεται. Εντεθθεν έπεται ότι, εφόσον στην αγωγή αναφέρεται ιστορικά η αναμφίβολα γνωστή έννοια της προστήσεως θεωρείται, ότι προβάλλονται με αυτή (αγωγή) τα χαρακτηριστικά για την εξειδίκευση και περιγραφή της έννοιας αυτής γεγονότα, μεταξύ των οποίων να δίδει οδηγίες και εντολές στον προστηθέντα σε σχέση με τον τρόπο εκπληρώσεως της υπηρεσίας του (βλ. ΑΠ 1507/2005, ό.π., ΑΠ 1876/1999, ΕΛΛΔνη 2000.1306, ΕφΑθ 6034/2005, ΔΕΕ 2006.290). Σημειώνεται ότι για την εξάρτηση μεταξύ προστήσαντος και προστηθέντος δεν απαιτείται η παροχή δεσμευτικών ειδικών οδηγιών, όσον αφορά το χρόνο, τόπο και τρόπο παροχής της εργασίας, αλλά αρκεί η παροχή γενικών οδηγιών ή μιας γενικής εποπτείας (βλ. ΑΠ 1362/2007, ΕΛΛΔνη 2007.1351).

ΟΔΗΓΙΑ 85/374/ΕΟΚ

«Το συμβούλιο των ευρωπαϊκών κοινοτήτων, στις 25/7/1985, έχοντας υπόψη τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδιαίτερα το άρθρο 100, την πρόταση της Επιτροπής, τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ΚΑΙ Εκτιμώντας:

ότι η προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σε θέματα ευθύνης του παραγωγού για ζημιές, που προκαλούνται λόγω του ελαττωματικού χαρακτήρος των προϊόντων του, είναι απαραίτητη, δεδομένου ότι οι διαφορές στις επιμέρους νομοθεσίες ενδέχεται να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό, να επηρεάσουν την ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων εντός της κοινής αγοράς και να προκαλέσουν διαφορές στο επίπεδο

προστασίας του καταναλωτή από τις ζημιές, στην υγεία και στην περιουσία του, λόγω ενός ελαττωματικού προϊόντος.

ότι μόνο η καθιέρωση της ευθύνης άνευ πταίσματος που παραγωγού επιτρέπει τη σωστή επίλυση του προβλήματος του δικαίου καταλογισμού των εγγενών στη σύγχρονη τεχνική παραγωγή κινδύνων, που χαρακτηρίζει μια εποχή αυξανόμενου τεχνικού πολιτισμού, όπως η δική μας.

ότι η ευθύνη θα πρέπει να καλύπτει μόνο τα κινητά αγαθά που αποτελούν αντικείμενο βιομηχανικής παραγωγής· ότι θα πρέπει, κατά συνέπεια, να εξαιρεθούν της ευθύνης αυτής τα προϊόντα της γεωργίας και του κυνηγιού, εκτός εάν έχουν υποστεί μεταποίηση βιομηχανικού χαρακτήρα που θα μπορούσε να τα καταστήσει ελαττωματικά.

ότι η προβλεπόμενη από την παρούσα οδηγία ευθύνη πρέπει, επίσης, να καλύπτει τα κινητά αγαθά που χρησιμοποιούνται κατά την ανέγερση ακινήτων ή ενσωματώνονται σε αυτά.

ότι η προστασία του καταναλωτή απαιτεί τη γένεση ευθύνης όλων των συμμετεχόντων στην παραγωγική διαδικασία σε περίπτωση που το τελικό προϊόν, ένα συστατικό αυτού ή η χορηγηθείσα πρώτη ύλη, παρουσιάζει ελάττωμα.

ότι, για τον ίδιο λόγο, θα πρέπει να γεννάται ευθύνη του προσώπου που εισάγει προϊόντα στην Κοινότητα καθώς και οποιουδήποτε εμφανίζεται ως παραγωγός, θέτοντας την επωνυμία, το σήμα ή κάθε άλλο διακριτικό του σημείο ή διαθέτει ένα προϊόν του οποίου ο παραγωγός είναι αδύνατο να εντοπιστεί.

ότι, όταν περισσότερα του ενός πρόσωπα ευθύνονται για την ίδια ζημία, η προστασία του καταναλωτή επιβάλλει να δύναται ο ζημιωθείς να απαιτήσει την ολική επανόρθωση της ζημίας από καθένα των ανωτέρω προσώπων, αδιακρίτως.

ότι, για να προστατευθεί η σωματική ακεραιότητα και τα αγαθά του καταναλωτή, ο καθορισμός της ελαττωματικότητας ενός προϊόντος πρέπει να γίνεται σε συνάρτηση όχι με την ακαταλληλότητά του προς χρήση, αλλά με την έλλειψη της ασφάλειας εκείνης την οποία το ευρύ κοινό δικαιούται να αναμένει.

ότι η ασφάλεια αυτή εκτιμάται, αφού αποκλεισθεί κάθε καταχρηστική χρήση του προϊόντος που μπορεί να θεωρηθεί ως παράλογη υπό τις συγκεκριμένες περιστάσεις.

ότι η δίκαιη κατανομή των κινδύνων μεταξύ του ζημιωθέντος και του παραγωγού προϋποθέτει τη δυνατότητα του τελευταίου αυτού να απαλλαγεί από την ευθύνη, εφόσον αποδείξει την ύπαρξη ορισμένων απαλλακτικών στοιχείων.

 **ότι** η προστασία του καταναλωτή απαιτεί να μην θίγεται η ευθύνη του παραγωγού από τις πράξεις ή παραλείψεις άλλων προσώπων, που συνέβαλαν στην πρόκληση της ζημιάς.

ότι η ύπαρξη συντρέχοντος πταίσματος πρέπει, οπωσδήποτε, να ληφθεί υπόψη για τη μείωση ή τον αποκλεισμό της ευθύνης αυτής.

ότι η προστασία του καταναλωτή απαιτεί την επανόρθωση των ζημιών, λόγω θανάτου ή σωματικών βλαβών, καθώς και την επανόρθωση των υλικών ζημιών.

ότι η τελευταία αυτή θα πρέπει, όμως, να περιορίζεται σε αντικείμενα ιδιωτικής χρήσης ή κατανάλωσης, ενώ θα πρέπει να προβλεφθεί ένα εκπιπτόμενο σταθερό ποσό για να αποφευχθεί η υπερβολική αύξηση των δικαστικών διαφορών.

ότι η οδηγία δεν θίγει την επανόρθωση του *pretium doloris* ή άλλων ηθικών βλαβών, που ενδεχομένως προβλέπονται από το εφαρμοστέο στη συγκεκριμένη περίπτωση δίκαιο.

ότι η καθιέρωση ενιαίας προθεσμίας παραγραφής για την αγωγή επανόρθωσης της προκληθείσας ζημιάς είναι προς το συμφέρον τόσο του ζημιωθέντος, όσο και του παραγωγού.

ότι τα προϊόντα φθείρονται με την πάροδο του χρόνου, ενώ θεσπίζονται αυστηρότερες προδιαγραφές ασφάλειας και προοδεύουν οι επιστημονικές και τεχνικές γνώσεις.

ότι, κατά συνέπεια, θα ήταν άδικο να καθίσταται ο παραγωγός υπεύθυνος, χωρίς χρονικό περιορισμό για τα ελαττώματα του προϊόντος του.

ότι η ευθύνη του θα πρέπει, ως εκ τούτου, να παύει μετά εύλογο χρονικό διάστημα, χωρίς βεβαίως να θίγονται οι εκκρεμούσες αγωγές.

ότι, για να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική προστασία των καταναλωτών, δεν θα πρέπει να υπάρχει δυνατότητα παρέκκλισης, μέσω συμβατικής ρήτρας, από την ευθύνη του παραγωγού έναντι του ζημιωθέντος.

ότι, ανάλογα με τα νομικά συστήματα των κρατών μελών, ο ζημιωθείς μπορεί να έχει δικαίωμα επανόρθωσης, βάσει συμβατικής ευθύνης ή εξωσυμβατικής ευθύνης με νομική βάση άλλη από την προβλεπόμενη στην παρούσα οδηγία.

ότι οι διατάξεις αυτές στο μέτρο που επιδιώκουν, επίσης, την αποτελεσματική προστασία των καταναλωτών, δεν θα πρέπει να θίγονται από την παρούσα οδηγία.

ότι, εφόσον η αποτελεσματική προστασία των καταναλωτών στον τομέα των φαρμακευτικών προϊόντων εξασφαλίζεται ήδη, επίσης, σε ένα κράτος μέλος με ειδικό

καθεστώς ευθύνης, θα πρέπει, επίσης, να παραμείνει δυνατή η έγερση αγωγών βάσει του καθεστώτος αυτού.

ότι, εφόσον η ευθύνη λόγω ζημιών πυρηνικής ενέργειας ρυθμίζεται ήδη σε όλα τα κράτη μέλη με επαρκείς ειδικές διατάξεις, είναι δυνατή η εξαίρεση των ανωτέρω ζημιών από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας.

ότι η εξαίρεση των πρώτων υλών γεωργίας και των προϊόντων κυνηγίου από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας μπορεί να θεωρηθεί σε ορισμένα κράτη μέλη, λαμβανομένων υπόψη των απαιτήσεων της προστασίας των καταναλωτών, ως αδικαιολόγητος περιορισμός της προστασίας αυτής.

ότι ένα κράτος μέλος θα πρέπει, κατά συνέπεια, να έχει τη δυνατότητα να επεκτείνει την ευθύνη και στα προϊόντα αυτά.

ότι, για παρόμοιους λόγους, η δυνατότητα που παρέχεται στον παραγωγό να απαλλαγεί από την ευθύνη, αποδεικνύοντας ότι το επίπεδο επιστημονικών και τεχνικών γνώσεων τη στιγμή που έθεσε το προϊόν σε κυκλοφορία δεν επέτρεπε να διαπιστωθεί η ύπαρξη του ελαττώματος, θα μπορούσε να θεωρηθεί σε ορισμένα κράτη μέλη ως αδικαιολόγητος περιορισμός της προστασίας των καταναλωτών.

ότι θα πρέπει, συνεπώς, να δύναται ένα κράτος μέλος να διατηρήσει στη νομοθεσία του ή να καταστήσει με νέα νομοθεσία απαράδεκτη την απαλλακτική αυτή απόδειξη.

ότι, σε περίπτωση νέας νομοθεσίας, η προσφυγή στην παρέκκλιση αυτή θα πρέπει οπωσδήποτε να υποβληθεί στην κοινοτική διαδικασία standstill, για να επαυξηθεί, ει δυνατόν, κατά τρόπο ενιαίο το επίπεδο προστασίας στην Κοινότητα.

ότι, λόγω των νομικών παραδόσεων των περισσότερων κρατών μελών, δεν θα ήταν σκόπιμο να καθοριστεί ένα ανώτατο οικονομικό όριο ευθύνης άνευ πταίσματος του παραγωγού.

ότι, εφόσον όμως οι παραδόσεις αυτές διαφέρουν μεταξύ τους, φαίνεται δυνατό να επιτραπεί σε ένα κράτος μέλος να παρεκκλίνει από την αρχή της απεριορίστης ευθύνης, προβλέποντας ένα όριο συνολικής ευθύνης του παραγωγού για το θάνατο ή τις σωματικές βλάβες που προκαλούνται από αντικείμενα πανομοιότυπα και με το ίδιο ελάττωμα, υπό την προϋπόθεση ότι το όριο αυτό θα είναι αρκετά υψηλό, ώστε να διασφαλίζεται η επαρκής προστασία των καταναλωτών και η ορθή λειτουργία της κοινής αγοράς.

ότι η εναρμόνιση ως αποτέλεσμα της παρούσας οδηγίας δεν είναι δυνατόν, στην παρούσα φάση, να είναι καθολική, αλλά ανοίγει απλώς το δρόμο προς μια γενικότερη εναρμόνιση.

ότι θα πρέπει, συνεπώς, να υποβάλλονται από την Επιτροπή στο Συμβούλιο σε τακτικά διαστήματα εκθέσεις περί της εφαρμογής της οδηγίας, συνοδευόμενες, ενδεχομένως, από κατάλληλες προτάσεις.

* ότι, με την προοπτική αυτή, έχει μεγάλη σημασία η επανεξέταση των διατάξεων της παρούσας οδηγίας που αφορούν τις παρεχόμενες στα κράτη μέλη δυνατότητες παρεκκλίσεων, μετά βεβαίως την πάροδο αρκετού χρονικού διαστήματος που θα επιτρέψει την αποκόμιση πρακτικής εμπειρίας, όσον αφορά τις επιπτώσεις των παρεκκλίσεων αυτών στην προστασία των καταναλωτών και τη λειτουργία της κοινής αγοράς.
Εξέδωσε την παρούσα οδηγία.»

Σύμφωνα με το άρθρο 4 της με αριθμό 85/374 οδηγίας:

«Ο ζημιωθείς υποχρεούται να αποδείξει τη ζημία, το ελάττωμα καθώς και την αιτιώδη συνάφεια, μεταξύ ελαττώματος και ζημίας.»

Σύμφωνα με το άρθρο 6 της με αριθμό 85/374 οδηγίας:

«1. Ένα προϊόν θεωρείται ελαττωματικό, εάν δεν παρέχει την ασφάλεια που δικαιούται κανείς να αναμένει, λαμβανομένων υπόψη όλων των περιστάσεων, συμπεριλαμβανομένων:

α) της εξωτερικής εμφάνισης του προϊόντος.

β) της ευλόγως αναμενόμενης χρησιμοποίησης του προϊόντος.

γ) του χρόνου κατά τον οποίο το προϊόν ετέθη σε κυκλοφορία.

2. Ένα προϊόν δεν μπορεί να θεωρηθεί ως ελαττωματικό απλώς και μόνο, επειδή, ακολούθως, τέθηκε σε κυκλοφορία ένα άλλο τελειότερο.»

Τέλος, σύμφωνα με την πρώτη παράγραφο του άρθρου 16 της με αριθμό 85/374 οδηγίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία έχει ενσωματωθεί τόσο στο Γερμανικό δίκαιο και αποτελεί νόμο από το 1989, όσο και στο Ελληνικό δίκαιο και αποτελεί νόμο από το 2002:

«1. Τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέψουν ότι η ολική ευθύνη του παραγωγού για αποζημιώσεις, λόγω θανάτου ή σωματικών βλαβών οφειλόμενων σε πανομοιότυπα αντικείμενα με το ίδιο ελάττωμα, περιορίζεται σε ποσό όχι κατώτερο των 70 εκατομμυρίων ECU.»

ΝΟΜΟΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΩΝ

Με το ΦΕΚ Α'191/16.11.1994 κυρώθηκε στη χώρα μας ο νόμος για την προστασία των καταναλωτών, Νόμος 2251/1994, ο οποίος ισχύει έως και σήμερα. Σύμφωνα με το άρθρο 6 του ανωτέρω νόμου:

«Ευθύνη του παραγωγού για ελαττωματικά προϊόντα

Άρθρο 6.

1. Ο παραγωγός ευθύνεται για κάθε ζημία που οφείλεται σε ελάττωμα του προϊόντος του.

2. Ως παραγωγός θεωρείται ο κατασκευαστής τελικού προϊόντος, πρώτης ύλης ή συστατικού, καθώς και κάθε πρόσωπο που εμφανίζεται ως παραγωγός του προϊόντος επιθέτοντας σε αυτό την επωνομία, το σήμα ή άλλο διακριτικό του γνώρισμα. Προϊόντα με την έννοια αυτού του άρθρου θεωρούνται και τα κινητά πράγματα που ενσωματώθηκαν ως συστατικά σε άλλα πράγματα κινητά ή ακίνητα. Προϊόντα θεωρούνται επίσης οι φυσικές δυνάμεις, ιδίως το ηλεκτρικό ρεύμα και η θερμότητα, εφόσον υπόκεινται σε εξουσίαση, όταν περιορίζονται σε ορισμένο χώρο.

3. Όποιος εισάγει ένα προϊόν για πώληση, χρηματοδοτική ή απλή μίσθωση ή άλλης μορφής διανομή στα πλαίσια της επαγγελματικής εμπορικής του δραστηριότητας ευθύνεται όπως ο παραγωγός.

4. Όταν η ταυτότητα του παραγωγού είναι άγνωστη, κάθε προμηθευτής του προϊόντος θεωρείται για την εφαρμογή του νόμου αυτού παραγωγός, εκτός αν μέσα σε εύλογο χρόνο ενημερώσει τον καταναλωτή για την ταυτότητα του παραγωγού ή εκείνου που του προμήθευσε το προϊόν. Το ίδιο ισχύει και για τον προμηθευτή προϊόντων εισαγωγής, όταν η ταυτότητα του εισαγωγέα είναι άγνωστη, έστω και αν η ταυτότητα του παραγωγού είναι γνωστή.

"5. Ελαττωματικό είναι το προϊόν το οποίο δεν παρέχει την προβλεπόμενη απόδοση σύμφωνα με τις προδιαγραφές του ή και την ευλόγως αναμενόμενη ασφάλεια εν όψει όλων των ειδικών συνθηκών και, ιδίως, της εξωτερικής εμφάνισής του, της αναμενόμενης χρησιμοποίησης του και του χρόνου κατά τον οποίο τέθηκε σε κυκλοφορία. Δεν είναι ελαττωματικό ένα προϊόν για μόνο το λόγο ότι μεταγενέστερα τέθηκε σε κυκλοφορία άλλο τελειότερο."

"6. Στη ζημία της παραγράφου 1 περιλαμβάνεται: α) η ζημία λόγω θανάτου ή σωματικής βλάβης, β) η βλάβη ή η καταστροφή, εξαιτίας του ελαττωματικού προϊόντος, κάθε περιουσιακού στοιχείου του καταναλωτή, εκτός από το ίδιο το ελαττωματικό προϊόν, συμπεριλαμβανομένου και του δικαιώματος χρήσης των περιβαλλοντικών αγαθών, εφόσον η ζημία από τη βλάβη ή την καταστροφή τους υπερβαίνει το ποσό των πεντακοσίων (500) ευρώ και υπό την προϋπόθεση ότι κατά τη φύση τους προορίζονταν και πραγματικά χρησιμοποιήθηκαν από το ζημιωθέντα για προσωπική του χρήση ή κατανάλωση."

"7. Χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης ή ψυχικής οδύνης οφείλεται και σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του παρόντος άρθρου."

8. Ο παραγωγός δεν ευθύνεται αν αποδείξει ότι:

α) δεν έθεσε το προϊόν σε κυκλοφορία,

β) το ελάττωμα δεν υπήρχε όταν το προϊόν τέθηκε σε κυκλοφορία,

γ) δεν κατασκεύασε το προϊόν αποβλέποντας στη διανομή του και δεν το διένειμε στα πλαίσια της επαγγελματικής του δραστηριότητας,

"δ) το ελάττωμα οφείλεται στο γεγονός ότι το προϊόν κατασκευάστηκε σύμφωνα με κανόνες αναγκαστικού δικαίου."

ε) όταν το προϊόν τέθηκε σε κυκλοφορία, το επίπεδο επιστημονικών και τεχνικών γνώσεων δεν επέτρεπε τη διαπίστωση του ελαττώματος.

9. Ο παραγωγός συστατικού δεν ευθύνεται και αν αποδείξει ότι το ελάττωμα οφείλεται το σχεδιασμό του προϊόντος στο οποίο το συστατικό έχει ενσωματωθεί ή στις οδηγίες που παρέσχε ο κατασκευαστής του προϊόντος, οπότε παραγωγός θεωρείται ο κατασκευαστής του προϊόντος στο οποίο ενσωματώθηκε το συστατικό.

"10. Εάν δύο ή περισσότερα πρόσωπα ευθύνονται για την ίδια ζημία, τα πρόσωπα αυτά υπέχουν εις ολόκληρον ευθύνη έναντι του ζημιωθέντος και έχουν δικαίωμα αναγωγής μεταξύ τους ανάλογα με τη συμμετοχή του καθενός στην επέλευση της ζημίας."

"11. Η ευθύνη του παραγωγού δεν μειώνεται αν η ζημία οφείλεται σωρευτικώς, τόσο σε ελάττωμα του προϊόντος, όσο και σε πράξη ή παράλειψη τρίτου, εκτός εάν συντρέχει πλάνομα του ζημιωθέντος ή προσώπου για το οποίο ευθύνεται ο ζημιωθείς."



12. Κάθε συμφωνία περιορισμού ή απαλλαγής του παραγωγού από την ευθύνη του είναι άκυρη.»

Περαιτέρω, με το ΦΕΚ με αριθμό φύλλου 1373 που δημοσιεύθηκε στις 25-10-2002 και συγκεκριμένα με την υπ' αριθμόν Ζ1-659/14-10-2002 απόφαση που περιλαμβάνεται σε αυτό, προσαρμόστηκε ο νόμος για την προστασία των καταναλωτών στη χώρα μας με βάση την ανωτέρω ευρωπαϊκή οδηγία με αριθμό 85/374.

NOMOS 5039/2023

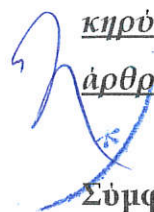
Με το ΦΕΚ Α 83/03.04.2023 κυρώθηκε στη χώρα μας ο νόμος 5039/2023, ο οποίος ισχύει έως και σήμερα, μεταξύ άλλων για μέτρα στήριξης των συγγενών των θυμάτων και των πληγέντων του σιδηροδρομικού δυστυχήματος των Τεμπών της 28ης Φεβρουαρίου 2023. Σύμφωνα με το άρθρο 65 του ανωτέρω νόμου:

«Άρθρο 65

Παροχή νομικής βοήθειας σε θύματα και συγγενείς θυμάτων - Υποχρεωτική εκτελεσιότητα πολιτικών αποφάσεων

1. Δικαιούχοι νομικής βοήθειας του ν. 3226/2004 (Α' 24) ως προς τις ποινικές και αστικές τους αξιώσεις είναι και τα θύματα του σιδηροδρομικού δυστυχήματος των Τεμπών της 28ης Φεβρουαρίου 2023. Το πρώτο εδάφιο εφαρμόζεται αναλόγως και επί συζύγων ή συμβίων, καθώς και επί συγγενών μέχρι β' βαθμού, προσώπων που απεβίωσαν συνεπεία του σιδηροδρομικού δυστυχήματος του πρώτου εδαφίου.

2. Αποφάσεις των πολιτικών δικαστηρίων που αφορούν στις αιτήσεις αποζημίωσης και χρηματικής ικανοποίησης από οποιαδήποτε αιτία σε σχέση με το σιδηροδρομικό δυστύχημα των Τεμπών της 28ης Φεβρουαρίου 2023,

 κηρύσσονται υποχρεωτικά προσωρινά εκτελεστές κατ' ανάλογη εφαρμογή του άρθρου 910 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας [π.δ. 503/1985 (Α' 182)].»

Σύμφωνα με το άρθρο 9 του νόμου 3226/2004, όπως ισχύει σήμερα:

«Άρθρο 9

Περιεχόμενο νομικής βοήθειας

1. Η παροχή νομικής βοήθειας σε υποθέσεις αστικού και εμπορικού χαρακτήρα συνίσταται στην απαλλαγή από την υποχρέωση καταβολής μέρους ή του συνόλου των εξόδων της Διαδικασίας και, εφόσον ειδικώς ζητηθεί, στο διορισμό δικηγόρου, συμβολαιογράφου και δικαστικού επιμελητή, με την εντολή να υπερασπιστούν τον δικαιούχο, να τον εκπροσωπήσουν στο δικαστήριο και να του δώσουν τη βοήθεια που χρειάζεται για να γίνουν οι αναγκαίες πράξεις.

2. Η απαλλαγή περιλαμβάνει ιδίως τα τέλη χαρτοσήμου, το τέλος δικαστικού ενσήμου, το τέλος απογράφου και τις προσαυξήσεις τους, τα δικαιώματα των μαρτύρων, των πραγματογνωμόνων, τα δικαιώματα ή την αμοιβή του διοριζόμενου δικηγόρου, συμβολαιογράφου και δικαστικού επιμελητή, καθώς και την υποχρέωση εγγυοδοσίας για τα έξοδα αυτά.

3. Η νομική βοήθεια παρέχεται χωριστά για κάθε δίκη, ισχύει για κάθε βαθμό δικαιοδοσίας για κάθε δικαστήριο και αφορά και την αναγκαστική εκτέλεση της απόφασης.

4. Προϋπόθεση για την παροχή νομικής βοήθειας σε περιπτώσεις άσκησης και υποστήριξης ένδικων μέσων και βοηθημάτων είναι να είναι αυτά παραδεκτά και να μην είναι προφανώς αβάσιμα ή ασύμφορα. Συνεκτιμάται και η σημασία της υπόθεσης για τον αιτούντα.

5. Ο διορισμός δικηγόρου ισχύει ως παροχή δικαστικής πληρεξουσιότητας από τον δικαιούχο, στην έκταση που ορίζει το άρθρο 97 Κ.Πολ.Δ., εκτός εάν η απόφαση, με αίτηση του δικαιούχου, την επεκτείνει ή την περιορίζει

6. Η παροχή νομικής βοήθειας δεν επηρεάζει την υποχρέωση καταβολής των εξόδων που επιδικάσθηκαν στον αντίδικο.

«7. Παρέχεται νομική βοήθεια σε υποθέσεις συναινετικού διαζυγίου, που συνίσταται στην απαλλαγή από την υποχρέωση μέρους ή του συνόλου των εξόδων της διαδικασίας ενώπιον συμβολαιογράφου, καθώς και της αμοιβής του δικηγόρου που θα διοριστεί για να εκπροσωπήσει τους αιτούντες ενώπιον συμβολαιογράφου.».

*** Η παρ.7 προστέθηκε με το άρθρο 27 παρ.2 Ν.4596/2019, ΦΕΚ Α 32/26.2.2019.»

Για όλους αυτούς τους λόγους θα πρέπει να υποχρεωθούν οι εναγόμενες εταιρείες με απόφαση του Δικαστηρίου Σας που θα πρέπει να κηρυχθεί προσωρινά εκτελεστή ως αλληλέγγυα και εις ολόκληρον ευθυνόμενες, στην καταβολή του ποσού των ογδόντα εκατομμυρίων ευρώ (80.000.000,00 €), για την υλική ικανοποίηση της ψυχικής οδύνης που έχουμε υποστεί από τον θάνατο του υιού του πρώτου και δευτέρας εξ ημών και αδερφού του τρίτου και τέταρτου εξ ημών, και συγκεκριμένα θα πρέπει να υποχρεωθούν να καταβάλλουν Α) στον πρώτου εξ ημών το ποσό των είκοσι πέντε εκατομμυρίων ευρώ (25.000.000,00 €), Β) στη δεύτερη εξ ημών το ποσό των είκοσι πέντε εκατομμυρίων ευρώ (25.000.000,00 €), Γ) στον τρίτο εξ ημών το ποσό των δεκαπέντε εκατομμυρίων ευρώ (15.000.000,00 €), και Δ) στον τέταρτο εξ ημών το ποσό των δεκαπέντε εκατομμυρίων ευρώ (15.000.000,00 €) με επιφύλαξη παντός νομίμου δικαιώματός μας για τη διεκδίκηση περαιτέρω κονδυλίου.

Ε. ΑΙΤΗΜΑ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΗΣ

Αιτούμαστε με την παρούσα να διαταχθεί από το Δικαστήριό Σας η διενέργεια δικαστικής πραγματογνωμοσύνης ως προς τη συμβολή των ελαίων σιλικόνης και το κατά πόσο αυτά είναι υπεύθυνα για την ανάφλεξη, την πυρόσφαιρα και την πυρκαγιά που επακολούθησε μετά τη σύγκρουση, με αποτέλεσμα να απανθρακωθούν 27 επιβάτες, οι οποίοι είχαν επιζήσει της σύγκρουσης!

Περαιτέρω, αιτούμαστε με το παρούσα να διαταχθεί από το Δικαστήριό Σας η διενέργεια δικαστικής πραγματογνωμοσύνης ως προς τη γνησιότητα του βιντεοληπτικού υλικού, και συγκεκριμένα ως προς τη γνησιότητα των τριών (3) βίντεο της Εμπορικής Αμαξοστοιχίας από την Σήραγγα του Πλαταμώνα και την Σήραγγα των Τερμών, τα οποία επικαλείται ο Εφέτης Ανακριτής, και σύμφωνα με τα οποία δεν προκύπτει μεταφερόμενο φορτίο από την αμαξοστοιχία, και την ευθύνη για την ανάφλεξη, την πυρόσφαιρα και την

πυρκαγιά αποδίδει στα έλαια σιλικόνης, τα οποία τα παραπάνω βίντεο είναι αντίγραφα των πρωτοτύπων, τα οποία βρέθηκαν σχεδόν δύο χρόνια μετά και έχουν πιστοποιηθεί ως γνήσια από την Διεύθυνση Εγκληματολογικών Ερευνών (ΤΜΗΜΑ ΕΞΕΤΑΣΗΣ ΨΗΦΙΑΚΩΝ ΚΑΙ ΗΧΗΤΙΚΩΝ ΠΕΙΣΤΗΡΙΩΝ) α) με την με αριθμ πρωτ. 3022/21/8925/4-στ' ΕΚΘΕΣΗ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑΚΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΗΣ και β) με την με αριθμ πρωτ. 3022/21/8925/5-γ' ΕΚΘΕΣΗ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑΚΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΗΣ.

ΣΤ. ΑΙΤΗΜΑ ΕΠΙΔΕΙΞΗΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

Η επίδειξη εγγράφου κατά τη διάρκεια εκκρεμούς δίκης ρυθμίζεται από τις διατάξεις των άρθρων 450-452 του ΚΠολΔ, ενώ, αν δεν υπάρχει εκκρεμής δίκη, εφαρμόζονται οι διατάξεις των άρθρων 902-903 του ΑΚ. Εξάλλου, από τη διάταξη του άρθρου 902 του ΑΚ προκύπτει ότι όποιος έχει έννομο συμφέρον να πληροφορηθεί το περιεχόμενο ενός εγγράφου που βρίσκεται στην κατοχή άλλου, έχει δικαίωμα να απαιτήσει την επίδειξη ή και αντίγραφό του, αν το έγγραφο συντάχθηκε για το συμφέρον αυτού που το ζητεί, ή πιστοποιεί έννομη σχέση που αφορά και αυτόν, ή σχετίζεται με διαπραγματεύσεις που έγιναν σχετικά με τέτοια έννομη σχέση είτε απευθείας από τον ίδιο είτε για το συμφέρον του, με τη μεσολάβηση τρίτου, ενώ από τη διάταξη του άρθρου 450 παρ. 2 του ΚΠολΔ προκύπτει ότι κάθε διάδικος ή τρίτος έχει υποχρέωση να επιδείξει τα έγγραφα που κατέχει και που μπορούν να χρησιμεύσουν για απόδειξη, εκτός αν συντρέχει σπουδαίος λόγος που δικαιολογεί τη μη επίδειξή τους, η οποία μπορεί να ζητηθεί, εφόσον την υποχρέωση αυτή έχει τρίτος, με παρεμπόμπουσα αγωγή. Από τις παραπάνω διατάξεις συνάγεται ότι καθένας μπορεί να ζητήσει από τρίτον την επίδειξη οποιουδήποτε εγγράφου, το οποίο κατέχει και μπορεί να χρησιμεύσει προς απόδειξη, έστω και ως τεκμήριο, των ισχυρισμών του σε εκκρεμή δίκη ή σε δίκη που προτίθεται να ανοίξει. Η επίδειξη αυτή, η οποία σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 452 παρ. 3 του ΚΠολΔ εφαρμόζεται και όταν τα έγγραφα βρίσκονται και σε δημόσια αρχή ή δημόσιο όργανο ή άλλο υπάλληλο νομικού προσώπου δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου, εκτός αν πρόκειται για έγγραφα που ανάγονται σε απόρρητα του κράτους σχετικά με την ασφάλεια και τις διεθνείς σχέσεις του, θα ζητηθεί με παρεμπόμπουσα αγωγή (άρθρο 451 παρ. 1 του ΚΠολΔ). Περαιτέρω, από

το συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 18 αριθ. 1,22, 25 παρ. 2 και 682 και επ. του ΚΠολΔ συνάγεται ότι αρμόδιο δικαστήριο για να διατάξει την επίδειξη εγγράφου είναι το Πολυμελές Πρωτοδικείο της κατοικίας του φυσικού προσώπου ή της έδρας του νομικού προσώπου κατά του οποίου απευθύνεται η αξίωση, κατά την κρατούσα στη θεωρία και στη νομολογία άποψη όμως, την οποία και το Δικαστήριο αυτό αποδέχεται ως ορθή, σε επείγουσες περιπτώσεις ή για την αποτροπή επικείμενου κινδύνου, καθένας που έχει έννομο συμφέρον δικαιούται να ζητήσει, ως ασφαλιστικό μέτρο, από το μονομελές πρωτοδικείο, να διαταχθεί κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων, σε εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 682 παρ. 1,683, 686 επ., 731,732 του ΚΠολΔ, η επίδειξη εγγράφων, λόγω του κατεπείγοντος (βλ. ΜΠρΘεσ 23434/2001 Αρμ ΝΣΤ, 1186, ΜΠρΘεσ 27021/1998 Αρμ ΝΓ, 417, ΜΠρΘεσ 7106/1994 Αρμ ΜΗ, 668, 11. Τζίφρα, Ασφαλιστικά Μέτρα, έκδοση δεύτερη, σελ. 354, 355), μπορεί δε, εκτός από τη διατασσόμενη επίδειξη του εγγράφου, να διαταχθεί και η χορήγηση αντιγράφου του στον αιτούντα, με δαπάνες του. Η λύση αυτή της διαφοράς με τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων δεν εμποδίζεται από τη διάταξη του άρθρου 692 παρ. 4 του ΚΠολΔ, που απαγορεύει την πλήρη ικανοποίηση του ασφαλιστέου δικαιώματος, διότι το δικαίωμα του οποίου ζητείται η εξασφάλιση δεν είναι αυτό της επίδειξης, το οποίο καθ' εαυτό συνήθως δεν έχει αξία, αλλά το ουσιαστικό, η δε επίδειξη απλώς προπαρασκευάζει την απόδειξη αυτού (ΑΠ 1613/2000 ΤΝΠ Νόμος, Βαθρακοκοίλης ΕρμΚΠολΔ τόμος Δ' υπό άρθρο 692 αριθ. 12 σελ. 101 - 102, Κρουσταλάκης «Η αξίωσις προς επίδειξιν εγγράφων μετά τον ΚΠολΔ» Δίκη 1 σελ. 649, Τζίφρας Ασφαλιστικά Μέτρα έκδοση 1980 σελ. 321), ή διότι η επίδειξη διατάσσεται προς διασφάλιση των συμφερόντων του αιτούντος, λόγω της βραδύτητας της οριστικής εκδικάσεως του σχετικού αιτήματος, σε συνδυασμό και με το γεγονός της μη επελεύσεως βλάβης στον καθ' ου από την επίδειξη του εγγράφου (ΜΠρΠειρ. 3411/2021 ΤΝΠ, ΜΠρΛαμ 57/2018 ΤΝΠ Νόμος, Βαθρακοκοίλης ό.π. αριθ. 12 σελ. 102). Περαιτέρω, όπως συνάγεται από τις προαναφερόμενες διατάξεις, προϋποθέσεις της αξίωσης προς επίδειξη εγγράφου με τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων είναι η υποβολή σχετικού αιτήματος, ο προσδιορισμός του εγγράφου και του περιεχομένου του, η κατοχή του εγγράφου από τον καθ' ου στρέφεται η αίτηση, η δυνατότητα χρησιμοποίησης του εγγράφου αυτού ως αποδεικτικού μέσου και το έννομο προς τούτο συμφέρον του αιτούντος

την επίδειξη (βλ. ΑΠ 1613/2000 ΕΛΔνη 42. 681, ΑΠ 1071/2000 ΕΛΔνη 42. 402, ΜΠρΑΘ 2560/2008 δημοσίευση σε ΤΝΠ Νόμος, ΜΠρΘεσ 23434/2002 Αρμ ΝΣΤ. 1186, ΜΠρΑΘ. 9610/2000 ΕΕμπΔ 2001,97, ΜΠρΘεσ 7106/1994 , Αρμ ΜΗ. 668).

Στην αγωγή ή την αίτηση επιδείξεως εγγράφου νομιμοποιείται παθητικά ο κάτοχος αυτού, έστω και αν δεν υπάρχει εναντίον του αξίωση σχετική με το έγγραφο, ο οποίος (κάτοχος) μπορεί να είναι και τρίτος, όπως π.χ. τράπεζα ή και το Ελληνικό Δημόσιο (ΜΠρΑΘ. 2166/2019 δημοσίευση σε ΤΝΠ Νόμος), ενώ από καμιά διάταξη δεν προβλέπεται κοινοποίηση της αίτησης στον καθ' ου η αξίωση (βλ. ΜονΠρΛαμ. 19/2024 δημοσίευση σε ΤΝΠ Νόμος, ΜΠρΑΘ. 2560/2008, ΜΠρΘεσ 18952/2003 δημοσίευση σε ΤΝΠ Νόμος).

Εν προκειμένω, ενόψει του συνόλου των ανωτέρω πραγματικών περιστατικών της παρούσας αγωγής, καθώς και της άσκησης ενώπιον του Δικαστηρίου Σας της υπό κρίση αγωγής, έδει όπως μας χορηγηθούν με δαπάνες μας τα κάτωθι λεπτομερώς αναφερόμενα έγγραφα, τα οποία σχετίζονται με την προέλευση των ελαίων σιλικόνης και την ασφάλεια αυτών και βρίσκονται στην κατοχή των εναγόμενων εταιρειών:

1. Τιμολόγια σχετικά με την αγορά των ελαίων σιλικόνης (τύπος ελαίου «Bayer Baysilone M50» - «Bayer Sicherheitsdatenblatt 001035/04» έκδοση Ιανουάριος 1994 - «Bayer Silicones Baysilone Fluids M» edition 7.96),
2. Έγγραφα που να αποδεικνύουν ποιος ήταν ο χρήστης και ποιος ο προμηθευτής των ελαίων στη χώρα μας,
3. Πιστοποιητικά ασφαλείας της πρώτης των εναγομένων εταιρείας για τα υπό κρίση έλαια σιλικόνης, καθώς και τα τεστ δειγματοληπτικού ελέγχου στα οποία υποβλήθηκαν τα εν λόγω προϊόντα προ της κυκλοφορίας τους και τα αποτελέσματα αυτών των ελέγχων,
4. Φορτωτικές, με βάσει τις οποίες η δεύτερη των εναγομένων μετέφερε από την πρώτη τα έλαια σιλικόνης ή τυχόν ενδιάμεσα έγγραφα που αφορούν τη μεταφορά των ελαίων από την κατασκευάστρια εταιρεία - πρώτη των εναγομένων, από τα οποία να προκύπτει ο τρόπος μεταφοράς αυτών,
5. Δελτία συντήρησης των ελαίων σιλικόνης στα τρένα από την τέταρτη των εναγομένων.

Ως εκ τούτου, έχουμε άμεσο έννομο συμφέρον να πληροφορηθούμε το περιεχόμενο των ως άνω εγγράφων και αυτά βρίσκονται στην κατοχή και στην απόλυτη διάθεση των εναγόμενων, προκειμένου να γνωρίζουμε το σύνολο και την έκταση των νομίμων δικαιωμάτων μας, καθώς και τα πρόσωπα κατά των οποίων μπορούμε να στραφούμε.

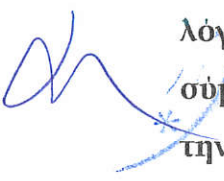
.....

Ο Άγγελος Τηλκερίδης ήταν ο πρώτος από τα τέκνα του πρώτου και δεύτερης εξ ημών και ο μεγαλύτερος από τα αδέρφια του, τρίτου και τέταρτου εξ ημών, ήταν μόλις 22 ετών όταν απεβίωσε με αυτό τον τραγικό τρόπο, ως “θύμα του ομαδικού σιδηροδρομικού ατυχήματος”, όπως αναφέρει η ληξιαρχική πράξη θανάτου του και φοιτούσε σε σχολή μαγειρικής, με προοπτική να εργαστεί σε μεγάλα εστιατόρια της Θεσσαλονίκης και της Χαλκιδικής αρχικά, όπου είχε κάνει και πρακτική.

Η οικογένειά μας ήταν και παραμένει πολύ δεμένη με ισχυρούς συναισθηματικούς δεσμούς. Ο Άγγελος διατηρούσε πολύ καλές σχέσεις τόσο με τους γονείς του, πρώτο και δεύτερη εξ ημών, όσο και με τα αδέρφια του, τρίτο και τέταρτο εξ ημών, με τους οποίους επικοινωνούσε καθημερινά, όταν βρισκόταν μακριά τους.

Ήταν δε πολύ εκδηλωτικός των συναισθημάτων αγάπης, τρυφερότητας και συμπαραστάσης του προς όλους εμάς.

Ήταν ένα καλό και συνετό παιδί, στο οποίο ευελπιστούσαμε να στηριχθούμε για όποια βοήθεια χρειαζόμασταν στο μέλλον, ήταν πάντα χαρούμενος και ήταν πρόθυμος να βοηθήσει τον οποιοδήποτε από εμάς αντιμετώπιζε πρόβλημα, να μας συνοδεύσει σε γιατρούς, να μας κάνει τα ψώνια του σπιτιού, να μας κάνει παρέα, να μας τηλεφωνήσει και να ενδιαφερθεί γενικότερα για την υγεία μας και τη διάθεσή μας.



Ο βίαιος θάνατός του υιού και αδερφού μας, από υπαιτιότητα της πρώτης των εναγόμενων λόγω του ότι το πιστοποιητικό ασφάλειας των εν λόγω ελαίων σιλικόνης δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα, καθώς σύμφωνα με τις εκθέσεις που αναφέρθηκαν είναι αποκλειστικά υπεύθυνα για την έκρηξη, την πυρόσφαιρα και την πυρκαγιά που προκλήθηκε κατά και μετά την σύγκρουση, αλλά και από υπαιτιότητα της δεύτερης, τρίτης και τέταρτης των εναγομένων λόγω των πράξεων και παραλείψεων τους, μας προκάλεσε ανυπολόγιστο πόνο, θυμό και ψυχική οδύνη, για την υλική ικανοποίηση των οποίων υπόχρεες τυγχάνουν οι εναγόμενες εταιρίες, κάτι που θα πρέπει να συνεκτιμηθεί από το Δικαστήριό Σας για τον καθορισμό του ύψους της αποζημίωσής μας, η οποία θα πρέπει να είναι υψηλή, λόγω του ιδιαίτερα βίαιου θανάτου του υιού του πρώτου και δεύτερης και εξ ημών και αδερφού του τρίτου και τέταρτου εξ ημών από την πυρκαγιά, προκειμένου να τιμωρήσει τις εναγόμενες και υπαίτιες του εγκλήματος και να λειτουργήσει με τρόπο αποτρεπτικό για το μέλλον, που θα τις αναγκάσει να είναι πλήρως αξιόπιστες σε θέματα πιστοποιητικών ασφάλειας υλικών, σε θέματα προμήθευσης αυτών των υλικών και σε θέματα ορθής συντήρησης και διαχείρισης αυτών των υλικών, έτσι ώστε να μην υπάρχει κίνδυνος να επαναληφθούν εκ νέου τέτοιου είδους, βαρβαρότητας και έκτασης εγκληματικά δυστυχήματα!

Η ψυχική οδύνη που έχουμε υποστεί από το βίαιο θάνατο του υιού και αδερφού μας, ο οποίος κήκε ζωντανός και γνωρίζοντας ότι έζησε το φόβο του θανάτου, καθώς απανθρακώθηκε εγκλωβισμένος πιθανότατα στα συντρίμια του κυλικείου, από την απώλειά του σε πολύ νεαρή ηλικία, χωρίς να προλάβει να πραγματοποιήσει τα όνειρά του και χωρίς εμείς που τον αγαπούσαμε να τον χαρούμε και θα ζούμε πάντα με τον πόνο της έλλειψής του, αλλά και ότι η δεύτερη εξ ημών ως μητέρα στερήθηκα τη φροντίδα και την αγάπη του, δεν μπορεί να εκτιμηθεί πραγματικά σε χρήμα. Η απουσία του, αλλά και ο τρόπος που έφυγε, μας επιβαρύνει όλους ψυχικά αλλά και σωματικά, προκαλώντας μας συνεχή πόνο και στρες που εκδηλώνεται με διάφορα προβλήματα υγείας και συμπεριφοράς, ενώ και ο παππούς του, πατέρας του πρώτου εξ ημών μου, Αγαθάγγελος Τηλκερίδης, απεβίωσε πριν από λίγο καιρό, με τον καημό του βίαιου θανάτου του εγγονού του.

Από τις παραπάνω περιγραφόμενες παράνομες πράξεις και παραλείψεις των εναγομένων που είχαν ως αποτέλεσμα το βίαιο και τραγικό θάνατο του αγαπημένου μας προσώπου, Αγγέλου Τηλκερίδη, υιού του πρώτου και δεύτερης εξ ημών και αδερφού του τρίτου και τέταρτου εξ ημών, έχουμε υποστεί ψυχική οδύνη για την οποία οι εναγόμενες εταιρείες θα πρέπει να υποχρεωθούν με απόφαση του Δικαστηρίου Σας που θα πρέπει να κηρυχθεί προσωρινά εκτελεστή ως αλληλέγγυα και εις ολόκληρον ευθυνόμενες, στην καταβολή του ποσού των ογδόντα εκατομμυρίων ευρώ (80.000.000,00 €), για την υλική ικανοποίηση της ψυχικής οδύνης που έχουμε υποστεί από τον θάνατο του υιού του πρώτου και δεύτερης εξ ημών και αδερφού του τρίτου και τέταρτου εξ ημών, και συγκεκριμένα θα πρέπει να υποχρεωθούν να καταβάλλουν Α) στον πρώτου εξ ημών το ποσό των είκοσι πέντε εκατομμυρίων ευρώ (25.000.000,00 €), Β) στη δεύτερη εξ ημών το ποσό των είκοσι πέντε εκατομμυρίων ευρώ (25.000.000,00 €), Γ) στον τρίτο εξ ημών το ποσό των δεκαπέντε εκατομμυρίων ευρώ (15.000.000,00 €), και Δ) στον τέταρτο εξ ημών το ποσό των δεκαπέντε εκατομμυρίων ευρώ (15.000.000,00 €) με επιφύλαξη παντός νομίμου δικαιώματός μας για τη διεκδίκηση περαιτέρω κονδυλίου.

ΕΠΕΙΔΗ εξάλλου, αποδεικνύεται ότι σε βάρος της πρώτης των εναγομένων, η οποία προέβη στην παραπάνω περιγραφόμενη παράνομη και υπαίτια πράξη και παράλειψη, υφίσταται αντικειμενική ευθύνη σύμφωνα με την με αριθμό 85/374 οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία έχει ενσωματωθεί τόσο στο Γερμανικό δίκαιο και αποτελεί νόμο από το 1989, όσο και στο Ελληνικό δίκαιο και αποτελεί νόμο από το 2002, με την οποία η κατασκευάστρια εταιρία οφείλει να αποζημιώσει τον παθόντα ή του κληρονόμους αυτού, αφού αυτή αντίκειται προφανώς στον νόμο, όπως οι απορρέουσα από αυτήν υποχρέωση της αντιδίκου έχει ήδη καταδειχθεί στα εισαγωγικά κεφάλαια της παρούσας Αγωγής.

ΕΠΕΙΔΗ για όλους τους παραπάνω λόγους θα πρέπει να υποχρεωθούν οι εναγόμενες ως αλληλέγγυα και εις ολόκληρον ευθυνόμενες να μας καταβάλουν χρηματική ικανοποίηση λόγω της ψυχικής οδύνης που έχουμε υποστεί από τον θάνατο του Αγγέλου Τηλκερίδη, η οποία χρηματική ικανοποίηση, λαμβανομένων



υπόψη της κοινωνικής και οικονομικής κατάστασης της, της βαρύτητας του πταίσματος της υπαίτιας, τις περιστάσεις και συνθήκες κάτω από την οποία τελέστηκε, και της βλάβης που μας προκάλεσε, πρέπει να ανέλθει σύμφωνα και με το άρθρο 16 της με αριθμό 85/374 οδηγίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία έχει ενσωματωθεί τόσο στο Γερμανικό δίκαιο και αποτελεί νόμο από το 1989, όσο και στο Ελληνικό δίκαιο και αποτελεί νόμο από το 2002, στο ποσό των ογδόντα εκατομμυρίων ευρώ (80.000.000,00 €) για την υλική ικανοποίηση της ψυχικής οδύνης που έχουμε υποστεί από τον θάνατο του υιού του πρώτου και δεύτερης εξ ημών και αδερφού του τρίτου και τέταρτου εξ ημών, και συγκεκριμένα θα πρέπει να υποχρεωθούν να καταβάλλουν Α) στον πρώτου εξ ημών το ποσό των είκοσι πέντε εκατομμυρίων ευρώ (25.000.000,00 €), Β) στη δεύτερη εξ ημών το ποσό των είκοσι πέντε εκατομμυρίων ευρώ (25.000.000,00 €), Γ) στον τρίτο εξ ημών το ποσό των δεκαπέντε εκατομμυρίων ευρώ (15.000.000,00 €), και Δ) στον τέταρτο εξ ημών το ποσό των δεκαπέντε εκατομμυρίων ευρώ (15.000.000,00 €) με επιφύλαξη παντός νομίμου δικαιώματός μας για τη διεκδίκηση περαιτέρω κονδυλίου, ποσό το οποίο θα πρέπει να μας καταβάλλουν οι αντίδικες εταιρείες, νομιμότοκα από την επομένη του τραγικού συμβάντος (28.2.2023), άλλως από την επίδοση της παρούσας και μέχρι την πλήρη εξόφληση.

ΕΠΕΙΔΗ για την υλική ικανοποίηση της ψυχικής οδύνης μας από το βίαιο θάνατο και την καθολική απανθράκωση του υιού και αδερφού μας Άγγελου Τηλκερίδη την 28.2.2023 στο σιδηροδρομικό δυστύχημα των Τεμπών και των γεγονότων που επακολούθησαν, θα πρέπει να μας καταβληθεί από τις εναγόμενες ως αλληλέγγυα και εις ολόκληρον ευθυνόμενες το προαναφερθέν ποσό αποζημίωσής μας.

ΕΠΕΙΔΗ είναι υποχρεωτική η αρχική συνεδρία διαμεσολάβησης (Υ.Α.Σ.), εφόσον τα μέρη έχουν εξουσία διάθεσης του αντικειμένου της διαφοράς και υπάγονται στην καθ' ύλην αρμοδιότητα του Πολυμελούς Πρωτοδικείου, για το παραδεκτό της συζήτησης της αγωγής και το οποίο πρακτικό της υποχρεωτικής αρχικής συνεδρίας πρέπει να κατατεθεί με τις προτάσεις της συζήτησης της υπόθεσης (α. 6 παρ. 1α Ν. 4640/2019).

ΕΠΕΙΔΗ ως επισπεύδων μέρος, έχουμε τη δυνατότητα να απευθυνθούμε σε διαμεσολαβητή της επιλογής μας (αρ. 7 παρ. 1 Ν.4640/2019).

ΕΠΕΙΔΗ κατά τα ανωτέρω, προτείνουμε Διαμεσολαβήτρια την κα. Ρωξάνη Κωστατζίκη, δικηγόρο Θεσσαλονίκης (Α.Μ. Δ.Σ.Θ. 1858) και διαπιστευμένη διαμεσολαβήτρια του Υπουργείου Δικαιοσύνης (Α.Μ. 587), κάτοικο Θεσσαλονίκης, οδός Βασ. Ηρακλείου 14, τηλ. 2310 508248 και 6944968495, e-mail: roxanikostatziki@gmail.com

ΕΠΕΙΔΗ έχουμε έννομο συμφέρον για την κατάθεση της παρούσας αγωγής και το Δικαστήριό Σας είναι καθ' ύλη και κατά τόπο αρμόδιο.

ΕΠΕΙΔΗ η αγωγή μας είναι νόμιμη, βάσιμη και αληθινή.

ΓΙΑ ΟΛΑ ΑΥΤΑ

και όσα θα προσθέσουμε με τις προτάσεις και την προσθήκη - αντίκρουσή μας και με τη ρητή επιφύλαξη παντός νομίμου δικαιώματός μας

ΑΙΤΟΥΜΑΣΤΕ

Να γίνει δεκτή η παρούσα αγωγή μας.

Να υποχρεωθούν οι εναγόμενες εταιρείες, για τους λόγους και τις αιτίες που αναφέρονται στο ιστορικό της παρούσας, να μας καταβάλουν το αναφερόμενο στο κείμενο της Αγωγής μας ποσό και ειδικότερα οι εναγόμενες εταιρείες θα πρέπει να υποχρεωθούν με απόφαση του Δικαστηρίου Σας που θα πρέπει να κηρυχθεί προσωρινά εκτελεστή ως αλληλέγγυα και εις ολόκληρον ευθυνόμενες, στην καταβολή του ποσού των ογδόντα εκατομμυρίων ευρώ (80.000.000,00 €) για την υλική ικανοποίηση της ψυχικής οδύνης που έχουμε υποστεί από τον θάνατο του υιού του πρώτου και δεύτερης εξ ημών και αδερφού του τρίτου και τέταρτου εξ ημών, και συγκεκριμένα θα πρέπει να υποχρεωθούν να καταβάλλουν Α) στον πρώτου εξ ημών το ποσό των είκοσι πέντε εκατομμυρίων ευρώ (25.000.000,00 €), Β) στη δεύτερη εξ ημών το ποσό των είκοσι πέντε εκατομμυρίων ευρώ (25.000.000,00 €), Γ) στον τρίτο εξ ημών το ποσό των δεκαπέντε εκατομμυρίων ευρώ (15.000.000,00 €), και Δ) στον τέταρτο εξ ημών το ποσό των δεκαπέντε εκατομμυρίων ευρώ (15.000.000,00 €) με επιφύλαξη παντός νομίμου δικαιώματός μας για τη διεκδίκηση περαιτέρω κονδυλίου, καθώς οι υπό κρίση παράνομες πράξεις και παραλείψεις,

συνυφαίνονται και αποτελούν αναπόσπαστο παραγωγικό αίτιο του τελικού δυσμενούς για εμάς αποτελέσματος, νομιμότοκα από την επομένη του τραγικού συμβάντος (28.2.2023), άλλως από την επίδοση της παρούσας και μέχρι την πλήρη εξόφληση, με το νόμιμο τόκο επιδικίας.

Να διαταχθεί από το Δικαστήριό Σας η διενέργεια δικαστικής πραγματογνωμοσύνης ως προς τη συμβολή των ελαίων σιλικόνης και το κατά πόσο αυτά είναι υπεύθυνα για την ανάφλεξη, την πυρόσφαιρα και την πυρκαγιά που επακολούθησε μετά τη σύγκρουση, με αποτέλεσμα να απανθρακωθούν 27 επιβάτες, οι οποίοι είχαν επιζήσει της σύγκρουσης!

Να διαταχθεί από το Δικαστήριό Σας η διενέργεια δικαστικής πραγματογνωμοσύνης ως προς τη γνησιότητα του βιντεοληπτικού υλικού, και συγκεκριμένα ως προς τη γνησιότητα των τριών (3) βίντεο της Εμπορικής Αμαξοστοιχίας από την Σήραγγα του Πλαταμώνα και την Σήραγγα των Τερμπών, τα οποία επικαλείται ο Εφέτης Ανακριτής, και σύμφωνα με τα οποία δεν προκύπτει μεταφερόμενο φορτίο από την αμαξοστοιχία, και την ευθύνη για την ανάφλεξη, την πυρόσφαιρα και την πυρκαγιά αποδίδει στα έλαια σιλικόνης, τα οποία τα παραπάνω βίντεο είναι αντίγραφα των πρωτοτύπων, τα οποία βρέθηκαν σχεδόν δύο χρόνια μετά και έχουν πιστοποιηθεί ως γνήσια από την Διεύθυνση Εγκληματολογικών Ερευνών (ΤΜΗΜΑ ΕΞΕΤΑΣΗΣ ΨΗΦΙΑΚΩΝ ΚΑΙ ΗΧΗΤΙΚΩΝ ΠΕΙΣΤΗΡΙΩΝ) α) με την με αριθμ πρωτ. 3022/21/8925/4-στ' ΕΚΘΕΣΗ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑΚΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΗΣ και β) με την με αριθμ πρωτ. 3022/21/8925/5-γ' ΕΚΘΕΣΗ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑΚΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΗΣ.

Να μας χορηγηθούν με δαπάνες μας τα κάτωθι λεπτομερώς αναφερόμενα έγγραφα, τα οποία σχετίζονται με την προέλευση των ελαίων σιλικόνης και την ασφάλεια αυτών και βρίσκονται στην κατοχή των εναγόμενων εταιρειών:

1. Τιμολόγια σχετικά με την αγορά των ελαίων σιλικόνης (τύπος ελαίου «Bayer Baysilone M50» - «Bayer Sicherheitsdatenblatt 001035/04» έκδοση Ιανουάριος 1994 - «Bayer Silicones Baysilone Fluids M» edition 7.96),

2. Έγγραφα που να αποδεικνύουν ποιος ήταν ο χρήστης και ποιος ο προμηθευτής των ελαίων στη χώρα μας,

3.Πιστοποιητικά ασφαλείας της πρώτης των εναγομένων εταιρείας για τα υπό κρίση έλαια σιλικόνης, καθώς και τα τεστ δειγματοληπτικού ελέγχου στα οποία υποβλήθηκαν τα εν λόγω προϊόντα προ της κυκλοφορίας τους και τα αποτελέσματα αυτών των ελέγχων,

4.Φορτωτικές, με βάσει τις οποίες η δεύτερη των εναγομένων μετέφερε από την πρώτη τα έλαια σιλικόνης ή τυχόν ενδιάμεσα έγγραφα που αφορούν τη μεταφορά των ελαίων από την κατασκευάστρια εταιρεία - πρώτη των εναγομένων, από τα οποία να προκύπτει ο τρόπος μεταφοράς αυτών,

5.Δελτία συντήρησης των ελαίων σιλικόνης στα τρένα από την τέταρτη των εναγομένων,

καθώς έχουμε άμεσο έννομο συμφέρον να πληροφορηθούμε το περιεχόμενο των ως άνω εγγράφων και αυτά βρίσκονται στην κατοχή και στην απόλυτη διάθεση των εναγομένων.

Να κηρυχθεί η απόφαση του Δικαστηρίου Σας που θα εκδοθεί προσωρινά εκτελεστή καθ' όλο το διατακτικό της και

Να καταδικαστούν οι εναγόμενες στη δικαστική μας δαπάνη και την αμοιβή της Πληρεξούσιας Δικηγόρου μας.

7^η Οκτωβρίου 2025

Η Πληρεξούσια Δικηγόρος

Στέλλα Κ. Βαλάνη Ντολοπούλου
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ - Α.Μ.Δ.Σ.Θ.: 6180
Δοναίων 4-5^{ος} Όροφος, 54626 Θεσσαλονίκη
Τηλέφωνα: 2310 539 333 & 6945 615390
Α.Φ.Μ. 067671809 - Δ.Ο.Υ. Ε' Θεσσαλονίκης

ΕΚΘΕΣΗ ΚΑΤΑΘΕΣΗΣ ΔΙΚΟΓΡΑΦΟΥ

Είδος Δικογράφου: ΑΓΩΓΗ
Γενικός Αριθμός Κατάθεσης: 6497/2025
Ειδικός Αριθμός Κατάθεσης: 5059/2025
Διαδικασία: ΝΕΑ ΤΑΚΤΙΚΗ ΠΟΛΥΜΕΛΟΥΣ
Αντικείμενο: ΕΝΟΧΙΚΟ

Στο ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΛΑΡΙΣΑΣ σήμερα την 07-10-2025 ημέρα Τρίτη και ώρα 11:48 εμφανίσθηκε στη Γραμματεία η δικηγόρος ΒΑΛΑΝΗ ΝΤΟΛΟΠΟΥΛΟΥ ΣΤΥΛΙΑΝΗ με ΑΜ: 006180 του Δ.Σ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ με Α.Φ.Μ. 067671809 και κατέθεσε το παραπάνω δικόγραφο.

Για την παραπάνω πράξη συντάχθηκε η έκθεση αυτή που υπογράφεται νόμιμα.

Η Καταθέσασα

Η Γραμματέας

ΒΑΛΑΝΗ ΝΤΟΛΟΠΟΥΛΟΥ ΣΤΥΛΙΑΝΗ

ΜΗΤΡΑΛΗ ΓΕΩΡΓΙΑ

Η προθεσμία κατάθεσης των προτάσεων για τους διαδίκους είναι **ΕΝΕΝΗΝΤΑ (90)** ημέρες από την λήξη της προθεσμίας για την επίδοση της αγωγής κατά την παρ. 2 του άρθρου 215 ΚΠολΔ.

Η παραπάνω προθεσμία παρατείνεται σε **ΕΚΑΤΟΝ ΕΙΚΟΣΙ (120)** ημέρες από την λήξη της προθεσμίας για την επίδοση της αγωγής για όλους τους διαδίκους, αν ο εναγόμενος ή κάποιος από τους ομοδίκους του διαμένει στο εξωτερικό ή είναι αγνώστου διαμονής.

Μέσα στην ίδια προθεσμία κατατίθενται το αποδεικτικό επίδοσης της αγωγής, καθώς και τα πληρεξούσια έγγραφα προς τους δικηγόρους κατά το άρθρο 96.

Επισημαίνεται ότι εκπρόθεσμες προτάσεις και προσθήκες δεν λαμβάνονται υπόψη σύμφωνα με το αρθρο 237 παρ. 2 του ΚΠολΔ.

Λάρισα, 7/10/2025

Η Γραμματέας

ΜΗΤΡΑΛΗ ΓΕΩΡΓΙΑ

ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ

Το οποίο θεωρήθηκε για τη νόμιμη
σήμανση και την έκδοσή του
κατά τη σειρά της παραγγελίας.

Λάρισα 7/10/2025

Η Γραμματέας



ΜΗΤΡΑΛΗ ΓΕΩΡΓΙΑ

