

Αρείου Πάγου: 698/1996

Πηγή: Ποιν. Χρ. ΜΖ'/1997 σελ. 356

Περίληψη: Πότε υπάρχει ειδική και εμπειριστατωμένη αιτιολογία. Πότε υπάρχει έλλειψη νομίμου βάσεως. Ορθή και αιτιολογημένη καταδίκη για ανθρωποκτονίες από αμέλεια, σωματικές βλάβες από αμέλεια κατά συρροή και έκρηξη από αμέλεια των αναιρεσειόντων, οι οποίοι με την ιδιότητα του πλοιάρχου και υποπλοιάρχου υπευθύνων για την ασφάλεια του πλοίου, μολονότι γνώριζαν ότι κατά την εκτέλεση εργασιών επισκευής στο πλοίο θα γινόταν χρήση φλόγας οξυγόνου σε μέρη του πλοίου που σύμφωνα με την κοινή πείρα και λογική ενείχαν υψηλό βαθμό κινδύνου έκρηξης δεδομένης της υπάρξεως επικινδύνων αερίων και παρότι είχαν υπόψη τους συγκεκριμένους απαγορευτικούς όρους και περιορισμούς ειδικού πιστοποιητικού για την ακίνδυνη εκτέλεση των εργασιών αυτών, το οποίο απαγόρευε ακριβώς τις εργασίες που εκτελέστηκαν στους χώρους του πλοίου όπου αυτές εκτελέστηκαν, παρά ταύτα επέτρεψαν στα μέλη συνεργείων να εκτελέσουν τις προγραμματισμένες αντενδεικνυόμενες εργασίες επισκευής, με αποτέλεσμα λόγω της αμέλειάς τους να σημειωθεί έκρηξη στο πλοίο με τα περαιτέρω αποτελέσματα των θανάτων και τραυματισμών.

Απόφαση Δικαστηρίου

Πρόεδρος: κ. Κ. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ

Εισηγητής: κ. Ν. ΣΤΥΛΙΑΝΑΚΗΣ

Εισαγγελεύς: Γ. ΛΑΜΠΙΡΗΣ

Δικηγόρος: κ. Γ. Γιαννόπουλος

Από τις διατάξεις των άρθρων 28, 271 σε συνδυασμό με άρθρο 270, 302 και 314 του ΠΚ, όπως τα δύο τελευταία άρθρα αντικαταστάθηκαν με τα άρθρα 15 και 16, αντίστοιχα, του ν. 1419/1984, συνάγεται ότι, για τη θεμελίωση των προβλεπόμενων και τιμωρούμενων από αυτές εγκλημάτων, της εκρήξεως, της ανθρωποκτονίας και της σωματικής βλάβης, από αμέλεια, απαιτείται αφενός μεν να μην έχει καταβληθεί από το δράστη η κατ' αντικειμενική κρίση απαιτούμενη προσοχή, την οποία κάθε μετρίως συνετός

και ευσυνείδητος άνθρωπος οφείλει, υπό τις ίδιες περιστάσεις, να καταβάλει, βάσει των νομικών κανόνων, των συνηθειών που κρατούν στις συναλλαγές, της κοινής κατά τη συνήθη πορεία των πραγμάτων πείρας και λογικής, αφετέρου δε να μπορούσε αυτός λόγω των προσωπικών του καταστάσεων, ιδιοτήτων, γνώσεων και ικανοτήτων να προΐδει και αποφύγει το παραχθέν αξιόποιο αποτέλεσμα, το οποίο τελεί σε αντικειμενικό αιτιώδη σύνδεσμο προς την πράξη ή την παράλειψή του. Εξάλλου, η καταδικαστική απόφαση περιέχει την απαιτούμενη από τις διατάξεις των άρθρων 93 παρ.3 του Συντάγματος και 139 του ΚΠΔ ειδική και εμπειριστατωμένη αιτιολογία, η έλλειψη της οποίας ιδρύει λόγο αναιρέσεως από το άρθρο 510 παρ. 1 στοιχ. Δ' του ίδιου Κώδικα, όταν αναφέρονται σ' αυτήν τα πραγματικά περιστατικά που προέκυψαν από την ακροαματική διαδικασία, στα οποία στηρίχθηκε η κρίση του δικαστηρίου, για τη συνδρομή των αντικειμενικών και υποκειμενικών στοιχείων του εγκλήματος, οι αποδείξεις που τα θεμελίωσαν και οι σκέψεις υπαγωγής αυτών στην ουσιαστική ποινική διάταξη, που στη συγκεκριμένη περίπτωση εφαρμόστηκε. Περαιτέρω, εσφαλμένη εφαρμογή ουσιαστικής ποινικής διατάξεως, η οποία αποτελεί λόγο αναιρέσεως, κατά το άρθρο 510 παρ. 1 στοιχ. Ε' του ΚΠΔ, υπάρχει και όταν η παραβίαση αυτής γίνεται εκ πλαγίου, διότι δεν αναφέρονται στην απόφαση, με σαφήνεια, πληρότητα και συγκεκριμένο τρόπο, τα πραγματικά περιστατικά που προέκυψαν, κατά την κρίση του δικαστηρίου, από την ακροαματική διαδικασία ή κατά την έκθεση αυτών υπάρχει αντίφαση είτε στην ίδια αιτιολογία είτε μεταξύ της αιτιολογίας που τα περιέχει και του διατακτικού της αποφάσεως, ώστε να μην είναι εφικτός από τον Άρειο Πάγο, ο έλεγχος για την ορθή ή όχι εφαρμογή του νόμου, οπότε η απόφαση στερείται νόμιμης βάσεως. Στην εξεταζόμενη υπόθεση το Τριμελές Εφετείο Πειραιώς που εξέδωσε την προσβαλλόμενη απόφαση, δέχθηκε ανελέγκτως ότι, από τα αποδεικτικά μέσα που κατ' είδος προσδιορίζει, αποδείχθηκαν τα ακόλουθα: "Το Δ/Π Α.Γ. ν.π. 9088, κόρων ολικής χωρητικότητας 41590, 02, ολικού μήκους 243,80 μ. και πλοιοκτησίας της C.M.E. SA, με πλοίαρχο τον Α.Θ. και υποπλοίαρχο τον Μ.Γ. και 27μελές πλήρωμα, την 04.9.1988 και περί ώρα 07:10' κατέπλευσε και αγκυροβόλησε έξω από το λιμάνι του Πειραιά. Το πλοίο είχε εκφορτώσει ακατέργαστο πετρέλαιο, τύπου ZUETINA, στο λιμάνι του Αμβούργου και απέπλευσε την 22.8.88 για Μεσόγειο, αναμένοντας εντολές. Κατά τη διάρκεια

του ταξιδιού, προ του κατάπλου στον Πειραιά, όπως προκύπτει από το ημερολόγιο του πλοίου, έγινε πλήση των δεξαμενών φορτίου του πλοίου, δι' εκτοξεύσεως ύδατος με τη βοήθεια συσκευών BUTTER NORTH. Το πρωί της ημέρας κατάπλου στον Πειραιά επέβη του πλοίου ο χημικός-μηχανικός Ε.Π., ο οποίος, αφού επιθεώρησε και ήλεγξε τους δέοντες χώρους (δεξαμενές φορτίου, χώροι ασφαλείας, αντλιοστάσιο), χορήγησε στον πλοίαρχο το με αριθμ. πρωτ. 941/4.9.88 πιστοποιητικό απαλλαγής από επικίνδυνα αέρια, προκειμένου να επιτραπεί η είσοδος του πλοίου και η αγκυροβολία τούτου στην επισκευαστική ζώνη του Περάματος, δίνοντας εντολή στους υπεύθυνους του πλοίου, να συνεχίσουν τον εξαερισμό των δεξαμενών φορτίου, οι οποίες περιείχαν έρμα και νερό κατά το μεγαλύτερο μέρος τους, έχοντας τα καπάκια τούτων ανοικτά. Στις 5.9.88 το πλοίο εισήλθε στην παραπάνω επισκευαστική ζώνη και προσέδεσε στην προβλήτα Β', δίπλα στο πλοίο Ι. Την ίδια ημέρα ο Ε.Π. επισκέφθηκε και πάλι το πλοίο και μετά από γενόμενο έλεγχο, με τη βοήθεια του υποπλοίαρχου και του αντλιορού του πλοίου Ε.Π., διαπίστωσε ότι στο πλοίο και ειδικότερα στους χώρους που αναγράφονται στο οικείο πιστοποιητικό τα αέρια ήταν στα επιτρεπόμενα όρια και έτσι την 16.00' ώρα της 5.9.88 εξέδωσε το με αριθμ. πρωτ. 954/88 πιστοποιητικό απαλλαγής από επικίνδυνα αέρια (για είσοδο ανθρώπων, εκτέλεση εργασιών) ισχύος μέχρι την 16.00 ώρα της 9.9.1988. Σύμφωνα με το εν λόγω πιστοποιητικό, χώροι ασφαλείς για άνθρωπο και θερμές εργασίες (χρήση φλόγας) θεωρήθηκαν "το κύριο κατάστρωμα του πλοίου, το μηχανοστάσιο, το αντλιοστάσιο και το λεβητοστάσιο του πλοίου". Στη δεύτερη σελίδα του το πιστοποιητικό αυτό αναφέρει διάφορους περιορισμούς μεταξύ των οποίων και "απαγορεύεται κάθε θερμή εργασία στα δίκτυα σωληνώσεων (σωλήνες, εξαεριστικά, καταμετρικά, καλοριφέρ, επιστόμια, φίλτρα κ.α.), επιθέματα λαμαρίνας και γενικά σε κάθε κλειστό εξάρτημα, καθώς και σε σημεία που βρίσκονται σε λιγότερα από 50 cm απόσταση από δεξαμενές καυσίμων και από κάθε κλειστό χώρο που δεν ελέγχθηκε ή που χαρακτηρίζεται μη ασφαλής για εργασίες φλόγας. Επίσης αναφέρει ότι "η αποσύνδεση των δικτύων των σωληνώσεων πρέπει να γίνεται με εργαλεία που δεν παράγουν σπινθήρα, εκτός αν άλλως αναφέρεται. Στο χώρο που γίνεται εργασία αποσύνδεσης απαγορεύεται κάθε θερμή εργασία μέχρι να σφραγιστεί αεροστεγώς το δίκτυο και να επαναχαρακτηρισθεί ο χώρος κατάλληλος και ασφαλής για θερμές

εργασίες". Η παράβαση ενός και μόνο από τους όρους αυτούς, το καθιστά χωρίς καμία ισχύ, ανεξάρτητα από το χρόνο ισχύος του. Το πρωί της 6.9.1988 ανέβηκαν στο πλοίο για εκτέλεση εργασιών τα συνεργεία α) G.OE (Α.Ε., Γ.Κ., Ε.Φ.), που θα εκτελούσε μηχανολογικές εργασίες και επισκευές του εργάτη αγκυρών, β) Ε.Ζ. - Χ.Φ. ΟΕ, για εκτέλεση σωληνουργικών εργασιών στο κατάστρωμα και επισκευές διαφόρων βαρούλκων και γ) Κ.Κ. με επικεφαλής τους Θ.Β. και Χ.Ν. που θα εκτελούσε εργασίες καθαρισμού των δεξαμενών έρματος και άρχισαν να εργάζονται. Από τα συνεργεία αυτά μόνο το πρώτο είχε εφοδιαστεί με άδεια του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά (με αριθμ. πρωτ. 3731/88) "μικροεπισκευών πλοίου χωρίς φλόγα", κατόπιν σχετικής αίτησης και δήλωσης του ΝΔ 105/69 του Γ.Κ. ότι για τις αιτούμενες επισκευές "δεν θα γίνει χρήση φλόγας. Για το άλλο συνεργείο του Ζ.Φ., είχε υποβληθεί αίτηση προς το ΚΛΠ από τον πλοίαρχο του πλοίου Α.Θ. για τη χορήγηση της σχετικής άδειας "εκτελεσθησομένων σωληνουργικών εργασιών, στο κατάστρωμα, στα κύπη και το μηχανοστάσιο του πλοίου " με συνημμένα έκθεση επιθεώρησης του Ι.Μ. και υπεύθυνη δήλωση της Ε.Ζ. ότι οι εκτελεσθησόμενες εργασίες "δεν περιλαμβάνουν δεξαμενές καυσίμων ή δίκτυα σωληνώσεων μεταφοράς πετρελαίου ή χώρους γειτνιάζοντες τον ανώτερο χώρο". Γύρω στις 10.15 της 6.9.88 σημειώθηκε ισχυρότατη έκρηξη που είχε επίκεντρο το μέσον περίπου του πλοίου Α.Γ. και συγκλόνησε ολόκληρη τη γύρω περιοχή. Από την έκρηξη αυτή σκοτώθηκαν επί τόπου και με διαμελισμένα μέλη τους βρέθηκαν σε διάφορα σημεία του καταστρώματος οι Θ.Β., Α.Δ. και Χ.Κ., ενώ το πτώμα του Χ.Ν. βρέθηκε παγιδευμένο μέσα στα ερείπια του πλοίου μετά τρίμηνο, όταν το πλοίο προετοιμαζόταν για ρυμούλκηση. Επίσης από την έκρηξη τραυματίστηκαν σε διάφορα μέρη του σώματός τους τα 13 άτομα που αναφέρονται στο διατακτικό της παρούσας, τα οποία εργάζονταν σε διάφορα σημεία του πλοίου και του παραπλεύρως ΙGRE. Το πλοίο υπέστη υλικές ζημιές μεγάλης έκτασης (ανύψωση, αποκόλληση και στρέβλωση του καταστρώματος στην περιοχή της εγκάρσιας διαχωριστικής φρακτής των κεντρικών δεξαμενών φορτίου Νο3 και Νο4 καθώς και των πλευρικών δεξαμενών έρματος Νο4). Δημιουργήθηκε επίσης ρήγμα μεγάλης έκτασης σε όλο το πλάτος του καταστρώματος, που καλύπτει τις παραπάνω, δεξαμενές και άλλο ρήγμα κατά την έννοια του κατακόρυφου στη δεξιά και αριστερή πλευρά του πλοίου, μεταξύ των νομέων 66-67, μήκους

μέχρι 0,90 μ. και 1,20 μ. από τον πυθμένα για την αριστερή και δεξιά πλευρά, αντίστοιχα, σχήματος σφήνας με τη βάση προς τα επάνω. Λόγω της ισχυρής έκρηξης εκτοξεύθηκαν σε μεγάλη απόσταση διάφορα μεταλλικά εξαρτήματα και μικροτμήματα του σκάφους, ένα δε από αυτά εκτοξεύθηκε σε απόσταση 200 μ. περίπου και έκανε τρύπα στη χαλύβδινη υπερκατασκευή του παραπλεύρωσ πλοίου IGRE κάτω από το δεξιό μπαλκόνι της γέφυρας. Στην περιοχή του καταστρώματος, μεταξύ των δεξαμενών Νο3 και Νο4, εργάζονταν, με χρήση φλόγας, οι Δ. και Κ., που βρήκαν το θάνατο. Κοντά σ' αυτούς και πάνω από το κατάστρωμα της αριστερής δεξαμενής καθαρού έρματος Νο4 εργάζονταν οι επίσης φονευθέντες Β. και Ν., βγάζοντας με βαρούλκο από τη δεξαμενή αυτή κατάλοιπα καθαρισμού. Στη δεξαμενή αυτή εργάζονταν έξι ακόμη καθαριστές του συνεργείου που τραυματίστηκαν. Από την από 9.9.1988 "έκθεση πραγματογνωμοσύνης" του Ταγματάρχη Δ. Κ. προκύπτει ότι η έκρηξη, λόγω της εκτάσεως της καταστροφής, αλλά και της μη ανεύρεσης σχετικών πειστηρίων, δεν προήλθε από τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού στο εν λόγω δεξαμενόπλοιο. Αμέσως μετά την έκρηξη ο μάρτυρας Ν.Τ., που κλήθηκε, ειδοποιημένος από το Κ.Λ. Πειραιά, προέβη σε μέτρηση αερίων, με τα μηχανήματα μέτρησης (γκαζόμετρα) μάλιστα του ίδιου του πλοίου και δεν βρήκε ίχνος επικινδύνων αερίων σ' ολόκληρο το πλοίο. Στην από 2.5.1988 έκθεσή τους οι ορισθέντες αρμοδίως πραγματογνώμονες Α.Μ., Κ.Τ. και Π.Ι. επισημαίνουν ότι πιθανότατα η έκρηξη προκλήθηκε από χρήση φλόγας οξυγόνου στην περιοχή μεταξύ των κεντρικών δεξαμενών φορτίου Νο3 και Νο4, δηλαδή διάπυρο τεμαχίδιο προϊόν της θερμής εργασίας που εκτελούσαν οι νεκροί Κ και Δ. έπεσε μέσα από το ανοικτό καπάκι της θυρίδας του συστήματος πλύσης της κεντρικής δεξαμενής Νο3, μέσα στη δεξαμενή αυτή και λόγω ύπαρξης ικανής ποσότητας επικινδύνων αερίων μέσα στην εν λόγω δεξαμενή έγινε η έκρηξη. Μικρότερη πιθανότητα πρόκλησης της έκρηξης δίνεται στη δημιουργία σπινθήρα από τα σφυριά και κοπίδια που χρησιμοποιούσε το συνεργείο Ζ.Φ. για να ξεμοντάρει βίδες από σωληνώσεις τις οποίες αποσυνέδεε και πολύ μικρή πιθανότητα να προκλήθηκε η έκρηξη από τσιγάρο (παρ' όλο που βρέθηκαν αποτσίγαρο στην περιοχή). (Στις καταθέσεις τους, ενώπιον του ακροατηρίου, από τους πραγματογνώμονες αυτούς, οι Ν.Τ. και Α.Μ., διαφοροποιούνται, σε κάθε όμως περίπτωση παραδέχονται ότι η έκρηξη και

τα απ' αυτήν επακόλουθα ήταν αποτέλεσμα της δράσης επικίνδυνων αερίων, προερχομένων από ακατέργαστο πετρέλαιο (τελευταίο φορτίο του πλοίου), τη συγκέντρωση των οποίων, σε επικίνδυνο βαθμό μέσα στην κεντρική δεξαμενή Νο3 του πλοίου, αδυνατούν με βεβαιότητα να εξηγήσουν. Είναι όμως γεγονός ότι η ζημιογόνος έκρηξη σημειώθηκε κατά την εκτέλεση εργασιών με χρήση φλόγας οξυγόνου σε μικρή απόσταση από το κατάστρωμα των δεξαμενών φορτίου και ειδικότερα κοπής και λύσης διαφόρων σωληνώσεων μεταξύ των οποίων και φορτίου με τη χρήση οξυγόνου, κοπιδιών και σφυριών σε απόσταση περί τα 3-5μ. από τα ανοικτά καπάκια του συστήματος πλύσης. Η έκρηξη προκλήθηκε από χρήση φλόγας οξυγόνου κατά την εκτέλεση επισκευαστικών εργασιών σε ένα σωλήνα φορτίου, πάνω από τις δεξαμενές φορτίου με αριθ. 3 και 4. Οι σωλήνες φορτίου αποτελούν μέρος του πολύπλοκου συστήματος σωληνώσεων του πετρελαιοφόρου και με τη χρήση διαφόρων βανών και βαλβίδων συγκοινωνούν μεταξύ τους και με τις δεξαμενές φορτίου του πλοίου και είναι ανέφικτο να καταστούν εντελώς ελεύθεροι αερίων, τα οποία πάντα υπάρχουν μέσα σ' αυτούς σε ενεξέλεγκτες ποσότητες. Έτσι, εξ' αιτίας της εκτέλεσης των παραπάνω εργασιών στον εν λόγω σωλήνα δημιουργήθηκε υπερθέρμανση στην εξωτερική επιφάνειά του, η οποία προκάλεσε τη δημιουργία θερμότητας στο εσωτερικό του σωλήνα και υπερθέρμανσης των αερίων που υπήρχαν μέσα σ' αυτόν. Στη συνέχεια λόγω υπερθέρμανσης των αερίων αυτών προκλήθηκε μικρή έκρηξη τούτων στο εσωτερικό του σωλήνα και εκτόνωση των αερίων αυτών, αλλά και άλλων σωληνώσεων προς τη δεξαμενή Νο3, με την οποία συγκοινωνούσε ο εν λόγω σωλήνας. Τα αέρια αυτά εμπλούτισαν την μέχρι τότε ακίνδυνη ποσότητα των αερίων που υπήρχαν μέσα στη δεξαμενή αυτή, με συνέπεια να αλλάξουν οι συνθήκες μέσα σ' αυτήν και να προκληθεί έτσι η δεύτερη και ζημιογόνος έκρηξη των αερίων αυτών. Με τα δεδομένα αυτά, τα οποία προκύπτουν από την εκτίμηση του όλου παραπάνω αποδεικτικού υλικού δεν μπορούν να αποδοθούν ευθύνες στον κατηγορούμενο Ε.Π., όπως ομόφωνα αποφάνθηκε και το ΑΣΝΑ στη με αριθμό 83/89 έκθεσή του, αφού, όπως αποδείχθηκε, αυτός προκειμένου να εκδώσει το με αριθ. 954/5.9.1988 πιστοποιητικό απαλλαγής από επικίνδυνα αέρια (dangerous gas free certificate) διενήργησε τον έλεγχο που έπρεπε στους ορισμένους χώρους του πλοίου για τους οποίους εξέδωσε τούτο, αναγράφοντας μάλιστα σ' αυτό τους όρους και τις

προϋποθέσεις υπό τους οποίους ίσχυε τούτο και φου έγινε ευθεία παραβίαση των όρων τούτων (χρήση φλόγας οξυγόνου, σφυριών και κοπιδίων στις σωληνώσεις φορτίου του πλοίου), χωρίς την οποία (παραβίαση) δεν θα συνέβαινε η ζημιογόνος έκρηξη, αλλά και για τη μη τήρηση των μέτρων ασφαλείας κατά την εκτέλεση των εργασιών αυτών, οπωσδήποτε δεν μπορεί να είναι υπεύθυνος ο εν λόγω χημικός-μηχανικός και για τους λόγους αυτούς πρέπει να κηρυχθεί αθώος των αποδιδόμενων εις αυτόν αξιοποιώνων πράξεων της έκρηξης, των ανθρωποκτονιών και σωματικών βλαβών κατά συρροή, από αμέλεια. Αντίθετα ευθύνη για τις παραπάνω αξιοποιίνες πράξεις υπέχουν οι 1) Α.Θ. και 2) Μ.Γ., οι οποίοι ως πλοίαρχος και υποπλοίαρχος, αντίστοιχα, του εν λόγω πλοίου, από αμέλειά τους, δηλαδή από έλλειψη της προσοχής που όφειλαν από τις περιστάσεις και μπορούσαν να καταβάλουν, δεν προείδαν το από τις παραπάνω πράξεις τους παραχθέν αξιοποιίνο αποτέλεσμα, αν και ήταν συνεπεία του επαγγέλματός τους υπόχρεοι σε ιδιαίτερη επιμέλεια και προσοχή και συγκεκριμένα όντες υπεύθυνοι ο μεν για την ασφάλεια του πλοίου, των επιβαινόντων και του φορτίου ο δε, ο άμεσος συνεργάτης του Πλοίαρχου, για παν ότι αφορά το πλοίο, τους επιβάτες και το φορτίο (άρθρα 4 παρ.3, 27 παρ.1, 28 παρ.1 του β.δ. 806/70, πρβλ. και άρθρ. 140 του ΚΔΝΔ), μολονότι ε γνώριζαν ότι κατά την εκτέλεση μέρους των εργασιών επισκευής το εν λόγω πλοίο θα γινόταν χρήση φλόγας οξυγόνου σε μέρη τούτου, που σύμφωνα με την κοινή πείρα και λογική ενείχαν υψηλό βαθμό κινδύνου έκρηξης, λόγω της πιθανότητας ύπαρξης επικινδύνων αερίων, προερχομένων από το φορτίο-πετρέλαιο του πλοίου και έχοντας υπόψη τους απαγορευτικούς όρους και περιορισμούς του με αριθμ. 954/88 παραπάνω πιστοποιητικού για την ακίνδυνη εκτέλεση των εργασιών αυτών, παρά ταύτα, επέτρεψαν στα μέλη του συνεργείου της εταιρίας Ε.Ζ. - Χ. Φ. ΟΕ (το οποίο μάλιστα δεν ήταν αρμόδιες Λιμενικές Αρχές), να ανέβουν στο εν λόγω πλοίο και να αρχίσουν την εκτέλεση των προγραμματισμένων εργασιών επισκευής με χρήση φλόγας οξυγόνου, κοπιδίων και σφυριών, στα παραπάνω σημεία του πλοίου, με αποτέλεσμα, λόγω της πιο πάνω συγκλίνουσας αμέλειας τούτων, να σημειωθεί η προαναφερόμενη έκρηξη με τα ως άνω καταστροφικά αποτελέσματα". Ακολούθως το Εφετείο, κήρυξε ενόχους τους αναιρεσείοντες, Α.Θ. και Μ.Γ., πλοίαρχο και αντιπλοίαρχο, αντίστοιχα, του παραπάνω πλοίου, εκρήξεως από αμέλεια, τεσσάρων (4) ανθρωποκτονιών από αμέλεια, κατά

συρροή και δέκα τριών (13) σωματικών βλαβών από αμέλεια, κατά συρροή παρ' υποχρέων, και τους καταδίκασε σε συνολική ποινή φυλακίσεως 35 μηνών και 10 ημερών, τον καθένα, την εκτέλεση της οποίας ανέστειλε για τρία έτη. Με αυτά που δέχθηκε το Εφετείο, διέλαβε στην προσβαλλόμενη απόφασή του την, από τις προμνημονευόμενες διατάξεις του Συντάγματος και του ΚΠΔ, απαιτούμενη ειδική και εμπειριστατωμένη αιτιολογία, με την ως άνω έννοια, αφού εκθέτει σ' αυτήν, με σαφήνεια, πληρότητα και χωρίς αντιφάσεις, τα πραγματικά περιστατικά, τα οποία αποδείχθηκαν από την ακροαματική διαδικασία τα οποία συγκροτούν πράγματι την αντικειμενική και υποκειμενική υπόσταση των προαναφερόμενων τριών εγκλημάτων, για τα οποία κηρύχθηκαν ένοχοι και καταδικάστηκαν οι αναιρεσειόντες, τις αποδείξεις από τις οποίες τα συνήγαγε, καθώς επίσης και τους συλλογισμούς βάσει των οποίων έκανε την υπαγωγή των περιστατικών αυτών στις πιο πάνω ουσιαστικές ποινικές διατάξεις του ΠΚ που εφάρμοσε, χωρίς να παραβιάσει αυτές εκ πλαγίου, λόγω ασαφών και αντιφατικών αιτιολογιών. Ειδικότερα, το εφετείο, με τις ως άνω ουσιαστικές παραδοχές του, εκθέτει στην προσβαλλόμενη απόφασή του, κατά τρόπο σαφή και συγκεκριμένο, τις ενέργειες και παραλείψεις των αναιρεσειόντων, που συνθέτουν την, με την παραπάνω έννοια, συγκλίνουσα αμέλειά τους, που την δέχεται ότι είναι μη συνειδητή, προσδιορίζει με τρόπο απόλυτα κατανοητό το αίτιο της εκρήξεως και αναφέρει όλα εκείνα τα, κατά νόμο, στοιχεία που απαιτούνται για να αποδοθούν τα επελθόντα από την έκρηξη πιο πάνω αξιόποινα αποτελέσματα, στην αμελή συμπεριφορά των αναιρεσιόντων. Επομένως, ο πρώτος λόγος των συνεκδικαζομένων υπό κρίση αιτήσεων αναιρέσεως, των προμνημονευόμενων αναιρεσιόντων, με τον οποίο πλήσσεται η προσβαλλόμενη απόφαση, σύμφωνα με το άρθρο 510 παρ.1 στοιχ. Δ' και Ε' του ΚΠΔ, για έλλειψη ειδικής και εμπειριστατωμένης αιτιολογίας και για έλλειψη νόμιμης βάσεως, πρέπει να απορριφθεί, ως αβάσιμος.

Από τα πρακτικά της δίκης κατά την οποία εκδόθηκε η προσβαλλόμενη απόφαση, προκύπτει (βλ. σελ. 18 αριθμ. εγγ. 16) ότι μεταξύ των άλλων εγγράφων, αναγνώσθηκε και η από 9-9-1988 έκθεση πραγματογνωμοσύνης του Ταγματάρχη Πυροτεχνουργού Δ. Κ., που ήταν συνημμένη στο από 15-9-1988 έγγραφο της στρατιωτικής διοικήσεως Αθηνών προς το ΚΛΠ (Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά). Κατά συνέπεια και ο δεύτερος λόγος των

συνεκδικαζόμενων αιτήσεων αναιρέσεως, με τον οποίο προβάλλεται η αιτίαση, ότι επήλθε απόλυτη ακυρότητα της διαδικασίας στο ακροατήριο, που δικαιολογεί κατά το άρθρο 510 παρ.1 στοιχ. Α' του ΚΠΔ, την αναίρεση της προσβαλλομένης, διότι το εφετείο, για το σχηματισμό της κρίσεως του περί της ενοχής των αναιρεσιόντων, έλαβε υπόψη του, όπως προκύπτει από τις αιτιολογίες της αποφάσεώς του αυτής και την έκθεση πραγματογνωμοσύνης του προαναφερόμενου πυροτεχνουργού, πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος.