

Πότε υπάρχει αιτιολογία στην καταδικαστική απόφαση. - Για την πληρότητα της αιτιολογίας αρκεί ο κατ' είδος προσδιορισμός των αποδεικτικών μέσων που ελήφθησαν υπόψη. - Πότε υπάρχει έλλειψη νομίμου βάσεως. - Αιτιολογημένη καταδίκη για σωματικές βλάβες εξ αμελείας των κατηγορουμένων, α' μηχανικού και πλοιάρχου πλοίου στο οποίο επραγματοποιούνται εργασίες τοποθέτησεως ανοδίων στα ύφαλα και ταυτοχρόνως «εξομοίωση» χειριστηρίου, οι οποίοι, ένεκα συγκλίνουσας αμέλειας τους, δεν εφήρμοσαν τους στοιχειώδεις κανόνες ασφαλείας κατά την διαδικασία της εξομοίωσης, καθώς ο μεν μηχανικός παρέλειψε να προβεί στο κλείσιμο των επιστομίων των κεντρικών αεροθυλακίων, ώστε να μην ενεργοποιηθούν τυχόν υπάρχοντα αέρια, ο δε πλοίαρχος παρέλειψε να πατήσει το «μπουτόν» του χειριστηρίου ώστε να ελεγχθεί η ύπαρξη ή μη ανθρώπων πέριξ του πλοίου, με αποτέλεσμα να τεθούν αιφνιδίως σε κίνηση οι μηχανές και η προπέλα και να τραυματισθούν βαρύτατα δύο δύτες που τοποθετούσαν ανόδια στα ύφαλα του πρυμναίου τμήματος του πλοίου.

Προεδρεύων ο Αντιπρόεδρος Ε. Κρουσταλάκης

Εισηγητής ο Αρεοπαγίτης Ι. Μυγιάκης

Εισαγγελεύς Β. Παπαδάκης

Δικηγόρος Γ. Ξαπλαντέρης

Ι. Η ειδική και εμπειριστατωμένη αιτιολογία της δικαστικής αποφάσεως, η οποία απαιτείται από τις διατάξεις των αρ. 93 παρ. 3 του Συντάγματος και 139 του ΚΠΔ, όπως ήδη ισχύει, υπάρχει, όταν, προκειμένου για καταδικαστική απόφαση ... [βλ. ΑΠ 594/1998, ΠοινΧρ ΜΘ/49]. Ως προς την έκθεση, ειδικότερα, των αποδεικτικών μέσων δεν απαιτείται, για την πληρότητα της αιτιολογίας της αποφάσεως, να γίνεται χωριστή αναφορά σε καθένα από αυτά και αξιολόγηση του περιεχομένου των, όπως τούτο συνάγεται από το αρ. 177 του ΚΠΔ. Είναι, όμως, απαραίτητο να γίνεται συγκεκριμένη αναφορά του είδους των αποδεικτικών μέσων (μάρτυρες, έγγραφα, κ.λπ) που λήφθηκαν υπόψη και να προκύπτει από την απόφαση ότι το δικαστήριο συνεκτίμησε όχι μόνο μερικά αλλά όλα τα αποδεικτικά μέσα, για να κρίνει για τη συνδρομή των πραγματικών περιστατικών που στηρίζουν την καταδικαστική κρίση του. Τέλος, περίπτωση εσφαλμένης εφαρμογής ουσιαστικής ποινικής διατάξεως, που ιδρύει λόγο αναιρέσεως κατά το αρ. 510 παρ. 1 στοιχ. ε' του ΚΠΔ, συντρέχει όχι μόνο όταν το δικαστήριο της ουσίας δεν υπάγει σωστά τα πραγματικά περιστατικά τα οποία έχει δεχθεί στη διάταξη που εφαρμόστηκε, αλλά και όταν η διάταξη αυτή παραβιάστηκε εκ πλαγίου, για το λόγο ότι έχουν εμφιλοχωρήσει στο πόρισμα της αποφάσεως, που περιλαμβάνεται στο συνδυασμό του διατακτικού προς το σκεπτικό και ανάγεται στα στοιχεία και την ταυτότητα του εγκλήματος, ασάφειες, αντιφάσεις ή λογικά κενά, με αποτέλεσμα να καθίσταται ανέφικτος ο έλεγχος από τον Άρειο Πάγο της ορθής ή μη εφαρμογής του νόμου, οπότε η απόφαση στερείται νόμιμης βάσης.

ΙΙ. Στην προκειμένη περίπτωση, όπως προκύπτει από το συνδυασμό του σκεπτικού προς το διατακτικό της προσβαλλόμενης απόφασης, το Τριμελές Εφετείο Πειραιά, που δίκασε κατ' έφεση, δέχτηκε, κατά την αναιρετικά ανέλεγκτη περί πραγμάτων κρίση του, μετά από εκτίμηση και αξιολόγηση των αποδεικτικών μέσων, τα οποία κατά κατηγορία εξειδικεύει και αναφέρει, τα ακόλουθα: Την 19.11.1992 το με Ελληνική σημαία Φ/Γ πλοίο «G.» Ν.Π 3900 ήτο ελλιμενισμένο στην προβλήτα του Νέου Ικονίου Περάματος, ενώ ευρίσκετο σε εξέλιξη η διαδικασία μεταβολής του ιδιοκτησιακού του καθεστώτος. Έτσι, σύμφωνα με την πάγια τακτική που ακολουθείται στις περιπτώσεις αυτές, είχε ξεκινήσει ένας γενικός έλεγχος του πλοίου αυτού προς διαπίστωση τυχόν βλαβών και ελλείψεων που επηρεάζουν την αξιοπλοΐα του. Την ίδια ημερομηνία (19.11.1992) ένα συνεργείο δυτών, στο οποίο μετείχαν και οι εξετασθέντες μάρτυρες Α.Σ. και Α.Α., προέβαινε, στα πλαίσια του ως άνω γενικού ελέγχου, σε βιντεοσκόπηση των υφάλων του πλοίου. Από την βιντεοσκόπηση, η οποία περατώθηκε περί ώρα 12.30' -13.00' προέκυψε η αναγκαιότητα της τοποθέτησεως ανοδίων σε ορισμένα σημεία των υφάλων. Ο επικεφαλής του συνεργείου δυτών, ονόματι Γ., ενημέρωσε σχετικά

τον εκπρόσωπο της πλοιοκτησίας Α.Π. και στη συνέχεια αποχώρησε από το πλοίο μαζί με τους δύτες, προκειμένου να προμηθευθεί από την αγορά του Πειραιά τα απαραίτητα ανόδια και να επιστρέψει στο πλοίο για την τοποθέτηση τους. Κατά τους μάρτυρες κατηγορίας Α.Σ. και Α.Α., σύμφωνα με όσα τους ανακοίνωσε ο επικεφαλής του συνεργείου τους Γ., η τοποθέτηση των ανοδίων θα ελάμβανε χώρα τις μεταμεσημβρινές ώρες της ίδιας ημέρας, ενώ κατά τους μάρτυρες υπερασπίσεως, η εν λόγω εργασία θα ελάμβανε χώρα την επομένη ημέρα. Γεγονός είναι, πάντως, ότι το συνεργείο αυτό δυτών επέστρεψε στο πλοίο περί ώρα 15.00' περίπου και άρχισε να τοποθετεί τα ανόδια. Δεν διευκρινίσθη πλήρως εάν ο επικεφαλής του συνεργείου δυτών ενημέρωσε κάποιον από τους κατηγορουμένους (μεταξύ των οποίων και ο ήδη αναιρεσείων) ότι οι δύτες είχαν επιστρέψει στο πλοίο και ότι επρόκειτο να ξεκινήσει η διαδικασία τοποθέτησεως των ανοδίων στα ύφαλα του πλοίου.

Στο μεταξύ ευρίσκετο σε εξέλιξη, υπό την εποπτεία επιθεωρητή, ο έλεγχος των διαφορών οργάνων και συστημάτων του πλοίου. Συγκεκριμένα, περί ώρα 18.00' και ενώ οι άνω δύο δύτες τοποθετούσαν ανόδια στα ύφαλα του πρυμναίου τμήματος του πλοίου, ο εν λόγω επιθεωρητής εξήτησε από τον πρώτο μηχανικό του πλοίου κατηγορούμενο Δ.Κ. να γίνει «εξομοίωση» χειριστηρίου, δηλαδή έλεγχος της καλής λειτουργίας του συστήματος αυτοματοποιήσεως μεταξύ του χειριστηρίου γέφυρας και του μηχανοστασίου. Η εν λόγω «εξομοίωση», σύμφωνα με τις καταθέσεις όλων των μαρτύρων αλλά και τις απολογίες των κατηγορουμένων, γίνεται σε συνεργασία του πλοίαρχου και του Α' μηχανικού και δεν έχει ως επακόλουθο τη θέση σε λειτουργία των μηχανών του πλοίου, υπό την προϋπόθεση βεβαίως ότι θα τηρηθούν από τον πλοίαρχο και τον Α' μηχανικό οι στοιχειώδεις κανόνες ασφαλείας, που τους υπαγορεύουν τα γενικά τους καθήκοντα. Ειδικότερα, ο μεν πλοίαρχος πρέπει, πριν πατήσει το «μπουτόν» του χειριστηρίου, να ελέγξει αυτοπροσώπως ή δια του υποπλοίαρχου εάν γύρω από το πλοίο και ειδικά στην περιοχή της πρύμνης υπάρχουν άνθρωποι που εργάζονται, ο δε Α' μηχανικός, πριν απασφαλίσει τον κρίκο ασφαλείας της μηχανής (ώστε να γίνει εξομοίωση), να επιμεληθεί ο ίδιος για το κλείσιμο των επιστομίων των κεντρικών αεροθυλακίων. Η τελευταία αυτή ενέργεια του Α' μηχανικού αποκλείει εντελώς το ενδεχόμενο να τεθούν «αθέλητα» σε κίνηση οι μηχανές του πλοίου και συνακόλουθα η «προπέλα» του. Στην προκειμένη περίπτωση ο κατηγορούμενος Δ.Κ. (Α' μηχανικός του πλοίου) μετέφερε τηλεφωνικά στον κατηγορούμενο (και τώρα αναιρεσείοντα) Κ.Κ. (πλοίαρχο) την εντολή του επιθεωρητή, σχετικά με την «εξομοίωση», και στη συνέχεια απασφάλισε τον κρίκο ασφαλείας της μηχανής, χωρίς προηγουμένως να προβεί από έλλειψη και μόνο της προσοχής την οποία όφειλε κατά τις περιστάσεις και μπορούσε να καταβάλει, καίτοι υπόχρεως προς τούτο ως εκ του επαγγέλματος σε ιδιαίτερη επιμέλεια και προσοχή, στο κλείσιμο των επιστομίων των κεντρικών αεροθυλακίων. Ο κατηγορούμενος πλοίαρχος Κ.Κ. (αναιρεσείων), χωρίς προηγουμένως να ελέγξει είτε αυτοπροσώπως είτε δια του υποπλοίαρχου, -από έλλειψη και μόνο της προσοχής την οποία όφειλε κατά τις περιστάσεις και μπορούσε να καταβάλει, καίτοι υπόχρεως προς τούτο ως εκ του επαγγέλματος του σε ιδιαίτερη επιμέλεια και προσοχή- εάν υπάρχουν στη θάλασσα και γύρω από το πλοίο και ειδικά στην περιοχή της πρύμνης άνθρωποι που εργάζονται, συμμορφούμενος με την παραπάνω εντολή του επιθεωρητή πάτησε το «μπουτόν» του χειριστηρίου της γέφυρας, ώστε να γίνει η ζητηθείσα από τον τελευταίο «εξομοίωση», πλην όμως αυτόματα τέθηκαν σε κίνηση οι μηχανές του πλοίου, οι οποίες (μηχανές) με τη σειρά τους έθεσαν σε κίνηση την «προπέλα», πλησίον της οποίας εργάζονταν οι δύτες Α.Σ. και Α.Α. Η μη «ηθελημένη» θέση σε κίνηση των μηχανών του πλοίου και συνακόλουθα της «προπέλας», που είχε ως αποτέλεσμα το βαρύτατο τραυματισμό των ασχολούμενων με την τοποθέτηση ανοδίων στο πέριξ της «προπέλας», χώρο δυτών Σ. και Α., εκ των οποίων ο μεν πρώτος υπέστη επιπλεγμένο κάταγμα δεξιάς κνήμης, τραύμα τριχωτού κεφαλής, εξάρθρωμα αριστερού ώμου, κάταγμα σύστοιχης ωμοπλάτης, κάταγμα λαβής στέρνου, κάταγμα 1 - 2ας πλευράς δεξιά, ο δε δεύτερος ακρωτηριασμό δεξιού κάτω άκρου στο ύψος του γόνατος και κάταγμα αριστερού μηρού, αποδίδεται από τους εξετασθέντες μάρτυρες Π.Τ. (μηχανικό Ε.Ν) και Α.Δ. (αρχιπλοίαρχο Ε.Ν) στην ύπαρξη και μόνο αερίων στα κεντρικά αεροθυλάκια, τα οποία ενεργοποιήθηκαν εκ του λόγου ότι τα επιστόμια των αεροθυλακίων ήσαν ανοικτά. Έτσι ο βαρύτατος τραυματισμός των άνω δύο δυτών οφείλεται σε συγκλίνουσα αμέλεια των κατηγορουμένων Δ.Κ., Α' μηχανικού του άνω πλοίου, και Κ.Κ., πλοίαρχου του ίδιου πλοίου,

η οποία συνίσταται στο ότι αυτοί, από έλλειψη της προσήκουσας προσοχής που όφειλαν κατά τις περιστάσεις και μπορούσαν να καταβάλουν δεν προέβλεψαν το παραπάνω αξιόποινο αποτέλεσμα, δηλαδή προκειμένου να προβούν σε έλεγχο της καλής λειτουργίας του συστήματος αυτοματοποιήσεως μεταξύ του χειριστηρίου της γέφυρας και του μηχανοστασίου του πλοίου («εξομοίωση»), ο μεν πρώτος παρέλειψε να προβεί στο κλείσιμο των επιστομίων των κεντρικών αεροθυλακίων, ώστε να μην ενεργοποιηθούν τυχόν υπάρχοντα αέρια, ο δε δεύτερος (αναιρεσείων) παρέλειψε, πριν πατήσει το «μπουτόν» του χειριστηρίου, να ελέγξει είτε αυτοπροσώπως είτε δια του υποπλοιάρχου του για την τυχόν ύπαρξη στη θάλασσα εργαζομένων πέριξ του πλοίου και ειδικά στην περιοχή της πρύμνης, με αποτέλεσμα, ως επακόλουθο της αμελούς αυτής παραλείψεως των δύο αυτών κατηγορουμένων, να τεθούν αιφνίδια σε κίνηση οι μηχανές του πλοίου και συνακόλουθα η «προπέλα» και να τραυματισθούν βαρύτατα οι δύο δύτες που προαναφέρονται. Η πιο πάνω παραδοχή του δικαστηρίου ότι το άνω αξιόποινο αποτέλεσμα του τραυματισμού των δυτών Α.Σ. και Α.Α. οφείλεται σε συγκλίνουσα αμέλεια και του αναιρεσειόντος πλοιάρχου του Φ/Γ πλοίου «G.» ο οποίος παρέλειψε, πριν πατήσει το «μπουτόν» του χειριστηρίου, να ελέγξει, όπως όφειλε από τα καθήκοντα του ως πλοίαρχος και μπορούσε να πράξει, αν υπήρχαν μέσα στη θάλασσα και εγγύς του πλοίου (στην περιοχή της πρύμνης του) άνθρωποι, σε συνδυασμό με το λοιπό περιεχόμενο του σκεπτικού και με το διατακτικό της προσβαλλόμενης απόφασης, σαφώς έχει την έννοια ότι η πραγματοποίηση του ελέγχου αυτού θα είχε ως συνέπεια την μη επέλευση του αποτελέσματος του τραυματισμού των εν λόγω παθόντων δυτών.

Με τις παραδοχές αυτές το δικαστήριο έκρινε ότι από αμέλεια και του αναιρεσειόντος επήλθε το προαναφερόμενο αξιόποινο αποτέλεσμα του τραυματισμού των παθόντων Α.Σ. και Α.Α. και τον κήρυξε ένοχο των σωματικών αυτών βλαβών από αμέλεια (αρ. 94 παρ. 2, 314 παρ. 1α, 315 παρ. 1 β του ΠΚ) για τις οποίες τον καταδίκασε σε συνολική ποινή φυλακίσεως 12 μηνών με τριετή αναστολή. Με όλα τα παραπάνω που δέχτηκε το εφετείο, διέλαβε στην απόφαση του την ως άνω απαιτούμενη ειδική και εμπεριστατωμένη αιτιολογία, αφού παραθέτει λεπτομερώς και τα αποδεικτικά στοιχεία, στα οποία θεμελίωσε την κρίση του, και τα πραγματικά περιστατικά που δέχτηκε ότι αποδείχθηκαν και τα οποία πληρούν την αντικειμενική και υποκειμενική υπόσταση των άνω πλημμελημάτων σωματικών βλαβών από αμέλεια για τα οποία καταδικάστηκε ο αναιρεσειών και φανερώνουν την ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ των αναφερομένων παραλείψεων του και του επελθόντος ως άνω αποτελέσματος και τέλος τις σύμφωνες με τους κανόνες της λογικής και της κοινής πείρας σκέψεις και συλλογισμούς με τους οποίους υπήγαγε τα περιστατικά που αποδείχθηκαν στις πιο πάνω ουσιαστικές ποινικές διατάξεις των αρ. 94 παρ. 2, 314 παρ. 1α και 315 παρ. 1β του ΠΚ, τις οποίες ορθώς ερμήνευσε και εφάρμοσε, χωρίς να παραβιάσει ούτε αυτές ούτε καμιά άλλη ουσιαστική ποινική διάταξη τόσο ευθέως όσο και εκ πλαγίου. Επομένως όλοι οι από το αρ. 510 παρ. 1 στοιχ. Δ' και Ε' του ΚΠΔ λόγοι αναίρεσεως με τους οποίους υποστηρίζονται τα αντίθετα πρέπει ν' απορριφθούν ως αβάσιμοι.