

Αριθμός 802/2011

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΑΡΕΙΟΥ ΠΑΓΟΥ

ΣΤ' ΠΟΙΝΙΚΟ ΤΜΗΜΑ

Συγκροτήθηκε από τους Δικαστές: Αιμιλία Λίτινα, Προεδρεύουσα Αρεοπαγίτη, ως αρχαιότερο μέλος στη σύνθεση και σύμφωνα με την 101/21-7-2010 Πράξη του Προέδρου του Αρείου Πάγου, Ανδρέα Τσόλια, Παναγιώτη Ρουμπή, Γεώργιο Αδαμόπουλο-Εισηγητή, σύμφωνα με την 39/28-2-2011 Πράξη του Προέδρου του Αρείου Πάγου, για συμπλήρωση της σύνθεσης (κωλυομένου του Νικολάου Κωνσταντόπουλου, Αρεοπαγίτη) και Αθανάσιο Γεωργόπουλο, Αρεοπαγίτες.

Συνήλθε σε δημόσια συνεδρίαση στο Κατάστημά του στις 1 Μαρτίου 2011, με την παρουσία του Αντεισαγγελέα του Αρείου Πάγου Γεώργιου Μπόμπολη (γιατί κωλύεται ο Εισαγγελέας) και της Γραμματέως Πελαγίας Λόζιου, για να δικάσει την αίτηση του αναιρεσείοντος-κατηγορουμένου Σ. Λ. του Ι., κατοίκου ..., που εκπροσωπήθηκε από τους πληρεξούσιους δικηγόρους του Αντώνιο Φούσα και Ελευθέριο Βαλάκο, για αναίρεση της υπ' αριθ. 422/2009 απόφασης του Πενταμελούς Αναθεωρητικού Δικαστηρίου Αθηνών. Με πολιτικώς ενάγοντες τους: 1) Β. Π. του Β., 2) Σ. Π. του Χ., κατοίκων ... και 3) Γ. Ψ. χήρα Κ., κάτοικο ..., που παραστάθηκαν με τον πληρεξούσιο δικηγόρο τους Ηλία Παυλάκη.

Το Πενταμελές Αναθεωρητικό Δικαστήριο Αθηνών με την ως άνω απόφασή του διέταξε όσα λεπτομερώς αναφέρονται σ' αυτή, και ο αναιρεσείων-κατηγορούμενος ζητεί την αναίρεση αυτής, για τους λόγους που αναφέρονται στην από 15 Ιουνίου 2010 αίτησή του αναίρεσεως, η οποία καταχωρίστηκε στο οικείο πινάκιο με τον αριθμό 1350/2010.

Αφού άκουσε

Τους πληρεξούσιους δικηγόρους των διαδίκων, που ζήτησαν όσα αναφέρονται στα σχετικά πρακτικά και τον Αντεισαγγελέα, που πρότεινε να απορριφθεί η προκείμενη αίτηση αναίρεσης.

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΟ

Εισάγεται ενώπιον του Δικαστηρίου του Αρείου Πάγου η από 15-6-2010 αίτηση του Σ. Λ. του Ι., κατοίκου ..., για αναίρεση της 422/ 2009 απόφασης του Αναθεωρητικού Δικαστηρίου Αθηνών, με την οποία καταδικάστηκε για ανθρωποκτονία από αμέλεια κατά συρροή και σωματική βλάβη από αμέλεια κατά συρροή από υπόχρεο ως εκ της υπηρεσίας του σε ιδιαίτερη επιμέλεια και προσοχή και του επιβλήθηκε συνολική φυλάκιση τεσσάρων (4) ετών και έξι (6) μηνών, η οποία μετατράπηκε σε χρηματική ποινή. Η αίτηση ασκήθηκε εμπροθέσμως, νομοτύπως και παραδεκτώς και πρέπει να εξεταστεί.

Από τις διατάξεις των άρθρων 66 παρ. 1, 68 παρ. 2 και 171 παρ. 2 ΚΠΔ προκύπτει ότι, αν η πολιτική αγωγή του ζημιωθέντος από αξιόποινή πράξη εισαχθεί στο πολιτικό δικαστήριο και αυτό εξέδωσε οριστική απόφαση επ' αυτής και στη συνέχεια ο δικαιούχος της αξιώσεως, περιλαμβανομένης και της χρηματικής ικανοποίησης λόγω ψυχικής οδύνης, παραστάθηκε ως πολιτικώς ενάγων ενώπιον του ποινικού δικαστηρίου για την ίδια απαίτηση, επέρχεται απόλυτη ακυρότητα, που θεμελιώνει τον εκ του άρθρου 510 παρ. 1 στοιχ. Α' ΚΠΔ λόγο αναίρεσης, αν το δικαστήριο της ουσίας δεχθεί την παράσταση αυτή υπό την προϋπόθεση όμως ότι προβλήθηκε αντίρρηση για το λόγο αυτό κατά της παραστάσεως αυτής ή ότι τέθηκαν υπόψη του δικαστηρίου τα πραγματικά εκείνα περιστατικά, από τα οποία προκύπτει ότι η παράσταση δεν είναι νόμιμη, αφού άλλως το δικαστήριο δεν έχει τη δυνατότητα να ερευνήσει και να λάβει υπόψη στοιχεία που καθιστούν παράνομη την παράσταση εφόσον αυτά δεν προκύπτουν από τη διαδικασία (Ολ.ΑΠ 1282/ 2002). Με τον πρώτο λόγο της αίτησης αποδίδεται στην προσβαλλόμενη απόφαση η πλημμέλεια της απόλυτης ακυρότητας της διαδικασίας στο ακροατήριο εκ του λόγου ότι παρέστησαν παρά το νόμο ως πολιτικώς ενάγοντες οι Σ. Π., Β. Π. και Γ. Ψ. προς υποστήριξη της κατηγορίας μόνο ενώ έπρεπε να αποβληθούν από την ποινική διαδικασία διότι δεν συνέτρεχαν στο πρόσωπό τους οι όροι της ενεργητικής και παθητικής νομιμοποίησής τους για την άσκηση πολιτικής αγωγής και δεν ερευνήθηκε από το Δικαστήριο ουδέ αιτιολογήθηκε εάν είχε εγερθεί αγωγή κατά του Ελληνικού Δημοσίου ως αστικώς υπευθύνου, ενώ οι πολιτικώς ενάγοντες είχαν εγείρει κατά του Ελληνικού Δημοσίου τις από 1-5-2005 αγωγές τους για χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης τους, χωρίς οποιαδήποτε επιφύλαξη, προκειμένου να έχουν δικαίωμα να παραστούν στο ποινικό δικαστήριο, να έχουν δηλαδή ενεργό αξίωση αστικής φύσεως, επ' αυτών δε μάλιστα, προ της παραστάσεώς τους ως πολιτικώς ενάγοντων, είχε εκδοθεί η υπ' αριθ. 436/ 2009 οριστική απόφαση του Τριμελούς Διοικητικού Πρωτοδικείου Ιωαννίνων. Από τα πρακτικά όμως της δίκης, κατά την οποία εκδόθηκε η προσβαλλόμενη απόφαση, προκύπτει ότι ο αναιρεσείων δεν πρόβαλε καμία αντίρρηση κατά της παραστάσεως αυτής των ανωτέρω ως πολιτικώς ενάγοντων ούτε ανέφερε ότι η αξίωση τούτων είχε κριθεί με την άνω οριστική απόφαση του Τριμελούς Διοικητικού Πρωτοδικείου Ιωαννίνων ούτε μάλιστα προκύπτει ότι η απόφαση αυτή αναγνώστηκε. Επομένως, δεν επήλθε απόλυτη ακυρότητα της διαδικασίας στο ακροατήριο και ο εκ των άρθρων 171 παρ. 2 και 510 παρ. 1 στοιχ. Α' ΚΠΔ προβαλλόμενος πρώτος λόγος αναίρεσης είναι αβάσιμος.

Κατά τις διατάξεις του άρθρου 315 παρ. 1 ΠΚ, στις περιπτώσεις των άρθρων 308 και 314 η ποινική δίωξη ασκείται μόνο ύστερα από έγκληση. Δεν απαιτείται έγκληση αν ο υπαίτιος της πράξης του άρθρου 314 ήταν υπόχρεος λόγω της υπηρεσίας ή του επαγγέλματός του να καταβάλλει ιδιαίτερη επιμέλεια ή προσοχή. Η οδήγηση οχήματος εμπίπτει στο προηγούμενο εδάφιο όταν εξυπηρετεί τη βιοποριστική μεταφορά επιβατών ή πραγμάτων. Στην περίπτωση του άρθρου 314, αν η πράξη τελέστηκε κατά την οδήγηση οχήματος και δεν συντρέχει περίπτωση εφαρμογής του δευτέρου εδαφίου του παρόντος, η ποινική δίωξη ασκείται αυτεπαγγέλτως, ο εισαγγελέας όμως με διάταξη του απέχει από την ποινική δίωξη αν ο παθών δηλώσει ότι δεν επιθυμεί την ποινική δίωξη του δράστη. Αν η δήλωση υποβληθεί μετά την άσκηση ποινική δίωξης, το δικαστήριο παύει οριστικά αυτήν. Από τις διατάξεις αυτές συνάγεται ότι το αδίκημα της σωματικής βλάβης από αμέλεια, που προβλέπεται στο άρθρο 314 ΠΚ, διώκεται εξ επαγγέλματος μόνο στην περίπτωση που αυτό διεπράχθη κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας του δράστη ή την άσκηση του επαγγέλματός του, ήταν δε αυτός λόγω της υπηρεσίας του ή του επαγγέλματός του υποχρεωμένος να επιδείξει ιδιαίτερη επιμέλεια και προσοχή. Τέτοια υποχρέωση έχουν και τα πρόσωπα που ασχολούνται συνεχώς ή παροδικά με κάποια δραστηριότητα ή ασκούν επάγγελμα, που απαιτεί ιδιαίτερες επιστημονικές ή

τεχνικές γνώσεις, περίσκεψη και ικανότητα των οποίων η εμπειρία δημιουργεί δικαιολογημένη εμπιστοσύνη στον παθόντα ότι θα επιδείξουν την απαιτούμενη επιμέλεια και προσοχή για να αποτρέψουν το εγκληματικό αποτέλεσμα που επήλθε. Ως υπηρεσία δε και ως επάγγελμα νοούνται εκείνες οι ενασχολήσεις, οι οποίες ασχέτως του βιοποριστικού ή μη χαρακτήρα τους, προϋποθέτουν ιδιαίτερες γνώσεις, εμπειρία ή τέχνη και περίσκεψη και από τη φύση τους εμφανίζουν μεγαλύτερο κίνδυνο για τη σωματική κάκωση της υγείας άλλων ανθρώπων και εντεύθεν απαιτούν, για την αποφυγή του κινδύνου τούτου, ιδιαίτερη επιμέλεια και προσοχή, ήτοι υπέρτερη από εκείνη που επιβάλλεται για την αποφυγή του κινδύνου από τις συνήθεις ενασχολήσεις. Ως υπηρεσία νοείται κάθε υπηρεσία υπό την ευρεία αυτής έννοια που κάποιος εκτελεί κατόπιν εντολής της αρχής είτε απευθείας εκ του νόμου. Ως επάγγελμα δε νοείται κάθε κοινωνική δράση του ατόμου προς βιοποριστικό κυρίως σκοπό. Εσφαλμένη ερμηνεία ουσιαστικής ποινικής διάταξης, ως λόγος αναιρέσεως, κατά το άρθρο 510 παρ. 1 στοιχ. Ε' ΚΠοινΔ, υπάρχει όταν ο δικαστής αποδίδει σ' αυτή διαφορετική έννοια από εκείνη που έχει στην πραγματικότητα, ενώ εσφαλμένη εφαρμογή υπάρχει, όταν δεν υπήγαγε σωστά τα πραγματικά περιστατικά, που δέχτηκε στη διάταξη που εφάρμοσε. Περίπτωση εσφαλμένης εφαρμογής, που εμπίπτει στον ίδιο αναιρετικό λόγο, υπάρχει και όταν η παραβίαση γίνεται εκ πλαγίου, δηλαδή όταν στο πόρισμα της απόφασης, που περιλαμβάνεται στο συνδυασμό αιτιολογικού και διατακτικού και ανάγεται στα στοιχεία και στην ταυτότητα του εγκλήματος, έχουν εμφιλοχωρήσει ασάφειες, αντιφάσεις ή λογικά κενά, με αποτέλεσμα να μην είναι εφικτός ο αναιρετικός έλεγχος της ορθής εφαρμογής της ουσιαστικής ποινικής διάταξης, οπότε η απόφαση δεν έχει νόμιμη βάση. Με το δεύτερο λόγο της αίτησης αποδίδεται στην προσβαλλόμενη απόφαση η πλημμέλεια της εσφαλμένης ερμηνείας και εφαρμογής των ουσιαστικών ποινικών διατάξεων των άρθρων 314 και 315 παρ. 1 ΠΚ, ισχυρισμό τον οποίο ο αναιρεσείων προέβαλε και ενώπιον του άνω Δικαστηρίου της ουσίας και απορρίφθηκε, καθόσον είχε εξαλειφθεί το αξιόποινο και έπρεπε να παύσει η ποινική δίωξη σε βάρος του για την πράξη της σωματικής βλάβης εξ αμελείας κατά συρροή διότι οι παθόντες ανθυπολοχαγοί Α. Α., Ε. Α., Δ. Α., Α. Α., Γ. Γ., Α. Κ., Τ. Μ., Γ. Ν., Θ. Π., Ε. Π., Ν. Τ. και Σ. Τ. είχαν δηλώσει ότι δεν επιθυμούσαν την ποινική του δίωξη και, εν όψει του ότι αυτός (αναιρεσείων) ως οπλίτης πενταετούς θητείας στα πλαίσια των καθηκόντων του στις ένοπλες δυνάμεις με την οδήγηση του αναφερομένου ερπυστριοφόρου άρματος παρείχε απλές υπηρεσίες προς εξυπηρέτηση των σκοπών των ενόπλων δυνάμεων, η δραστηριότητά του δε αυτή δεν αποτελούσε αναγκαίο μέσο βιοπορισμού του και δεν ήταν επαγγελματίας οδηγός η πράξη αυτή εδιώκετο μόνο κατ' έγκληση, η οποία δεν υπήρχε εκ μέρους των άνω παθόντων και όχι αυτεπαγγέλτως όπως ασκήθηκε. Επί του ισχυρισμού αυτού η προσβαλλόμενη απόφαση διέλαβε ότι "ο κατηγορούμενος Λ. Σ., είχε καταταγεί στις ένοπλες δυνάμεις ως εθελοντής πενταετούς θητείας με την ιδιότητα του οδηγού. Προς απόκτηση δε της ειδικότητάς του αυτής εκπαιδεύτηκε και απέκτησε τις ειδικότερες γνώσεις και εμπειρία που απαιτούνται για την οδήγηση στρατιωτικών οχημάτων. Η οδήγηση του στρατιωτικού οχήματος δεν αποτελεί για αυτόν εκπλήρωση μιας περιστασιακής ανάθεσης στρατιωτικής υπηρεσίας, αλλά μια συνεχή ενασχόληση σε εργασία και παραγωγή έργου στις ένοπλες δυνάμεις με ταυτόχρονη επιδίωξη βιοποριστικού εισοδήματος, υπό την έννοια της υλικής συνδρομής αγαθών, όσων απαιτούνται για την επιβίωση του ανθρώπου.

Συνεπώς ο βιοπορισμός του εν λόγω κατηγορουμένου δε συνδέεται με την απόκτηση της στρατιωτικής του ιδιότητας εξ αυτής και μόνης της κατάταξής του στις ένοπλες δυνάμεις ως εθελοντή πενταετούς θητείας αλλά συνδέεται άμεσα και αναγκαία με την οδήγηση στρατιωτικού οχήματος σύμφωνα με την ειδικότητά του και το έργο που καθημερινά παράγει. Ασκή δε επιρροή ο

βιοπορισμός μόνο στην οδήγηση στρατιωτικού οχήματος και έτσι το επάγγελμα εξελίσσεται σε άμεση ευθύνη από την οδήγηση του στρατιωτικού οχήματος. Επομένως θεμελιώνεται για τον κατηγορούμενο Λ. μια μορφή ιδιαίτερης ευθύνης- επαγγελματικός κίνδυνος- η οποία ανακύπτει από την ατομική βιοποριστική του δραστηριότητα και κρίνεται ότι αυτός ως οδηγός στρατιωτικού οχήματος ήταν υπόχρεος σε ιδιαίτερη επιμέλεια και προσοχή λόγω της υπηρεσίας και του επαγγέλματός του". Με αυτά που δέχτηκε το Δικαστήριο ουσίας (Αναθεωρητικό), κρίνοντας ότι ο αναιρεσείων ως οδηγός στρατιωτικού οχήματος ήταν λόγω της υπηρεσίας και του επαγγέλματός του υπόχρεος σε ιδιαίτερη επιμέλεια και προσοχή και ως εκ τούτου η πράξη του αυτή διώκεται αυτεπαγγέλτως, ορθώς ερμήνευσε και εφήρμοσε τις άνω ουσιαστικές ποινικές διατάξεις αποδίδοντας σε αυτές την έννοια που πραγματικά έχουν, υπάγοντας ορθά τα πραγματικά περιστατικά που δέχτηκε ότι αποδείχτηκαν στις διατάξεις αυτές που εφαρμόστηκαν διαλαμβάνοντας άλλωστε ως προς την απόρριψη του άνω προβληθέντος αυτοτελούς ισχυρισμού ειδική και εμπειριστατωμένη αιτιολογία χωρίς να παραβιάσει τις διατάξεις αυτές ούτε εκ πλαγίου. Επομένως, ο εκ του άρθρου 510 παρ. 1 στοιχ. Ε' προβαλλόμενος ως άνω λόγος αναίρεσης είναι αβάσιμος.

Κατά τα άρθρα: α) 302 παρ. 1 του ΠΚ, όποιος επιφέρει από αμέλεια τον θάνατο άλλου τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών μηνών, β) 314 παρ. 1α ιδίου Κώδικα, όποιος από αμέλεια προκαλεί σωματική κάκωση ή βλάβη της υγείας άλλου, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι τριών ετών, και κατά τη διάταξη του άρθρου 28 του αυτού Κώδικα, από αμέλεια πράττει, όποιος από έλλειψη της προσοχής, την οποία όφειλε κατά τις περιστάσεις και μπορούσε να καταβάλει, είτε δεν προέβλεψε το αξιόποιο αποτέλεσμα που προκάλεσε η πράξη του, είτε το προέβλεψε, ως δυνατό, πίστεψε όμως ότι δεν θα επερχόταν. Από το συνδυασμό των διατάξεων αυτών προκύπτει ότι για τη στοιχειοθέτηση των εγκλημάτων της ανθρωποκτονίας και της σωματικής βλάβης από αμέλεια, απαιτείται η διαπίστωση, αφενός ότι ο δράστης δεν κατέβαλε, κατ' αντικειμενική κρίση, την προσοχή που κάθε μετρίως συνετός και ευσυνειδητός άνθρωπος όφειλε υπό τις ίδιες περιστάσεις να καταβάλει με βάση τους νομικούς κανόνες, τις συνήθειες που επικρατούν στις συναλλαγές και κατά τη συνηθισμένη πορεία των πραγμάτων, την πείρα και τη λογική και αφετέρου ότι αυτός μπορούσε με βάση τις προσωπικές ιδιότητες, γνώσεις και ικανότητές του να προβλέψει και να αποφύγει το αξιόποιο αποτέλεσμα των τελεσθέντων εγκλημάτων. Ακόμη απαιτείται αντικειμενικός αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ της πράξεως ή παραλείψεως του δράστη και του αποτελέσματος που επήλθε, ως επακόλουθο της αμέλειάς του. Η απαιτούμενη από τις διατάξεις των άρθρων 93 παρ. 3 του Συντάγματος και 139 του ΚΠΔ ειδική και εμπειριστατωμένη αιτιολογία της καταδικαστικής απόφασης, η έλλειψη της οποίας ιδρύει τον κατ' άρθρο 510 παρ. 1Δ ΚΠΔ λόγο αναίρεσης, υπάρχει όταν σ' αυτήν εκτίθενται με σαφήνεια, πληρότητα και χωρίς αντιφάσεις ή λογικά κενά, τα πραγματικά περιστατικά που προέκυψαν από την ακροαματική διαδικασία και 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 με τις οποίες έχουν υπαχθεί τα περιστατικά που αποδείχθηκαν στην ουσιαστική ποινική διάταξη που εφαρμόστηκε.

Στην προκειμένη περίπτωση, όπως προκύπτει από το σκεπτικό της προσβαλλόμενης απόφασης, το Αναθεωρητικό Δικαστήριο, από τα αποδεικτικά μέσα που κατ' είδος προσδιορίζονται σε αυτήν, δέχθηκε ανελέγκτως ότι "Στο στρατόπεδο του 625 ΤΠ-ΕΚΕ, από 13 Απρ. 2004 μέχρι 7 Μαΐου 2004, στα πλαίσια προγραμματισμένης εκπαίδευσης στελεχών σε σχολεία εσωτερικού, διεξαγόταν σχολείο μηχανοδότησης ερπυστριοφόρων οχημάτων για τους Ανθυπολοχαγούς τάξεως ΣΣΕ 2003. Η εκπαίδευση ελάμβανε χώρα στο χώρο του στίβου μηχανοδότησης του στρατοπέδου, ο οποίος

βρίσκεται, εκτός της περιμέτρου αυτού στο απώτερο και ψηλότερο υψομετρικά μέρος του, στους πρόποδες υψώματος σε μεγάλη κλίση ανωφέρειας και πάνω από το χώρο του νοσοκομείου και τις λοιπές εγκαταστάσεις της Μονάδας. Ο χώρος εκπαίδευσης για την πρακτική και θεωρητική οδήγηση αποτελείται από το στίβο μηχανοδότησης που είναι διαμορφωμένο χωμάτινα πλάτωμα και από τα υπόστεγα εκπαιδεύσεως, τα οποία βρίσκονται σε δύο παράλληλες σειρές και σε απόσταση η μία από την άλλη περί τα 200 μέτρα, όπως φαίνεται στο σχεδιάγραμμα που επισυνάπτεται στη δικογραφία. Το υπόστεγο στο οποίο επέπεσε το άρμα είναι όπως και τα άλλα, κτισμένο με τσιμεντόλιθους από τις τρεις πλευρές σε σχήμα "Π" και καλύπτεται από μεταλλικά σκέπαστρα λαμαρίνας, ενώ δεν επιτρέπει την ορατότητα προς τα πίσω δηλαδή προς το στίβο μηχανοδότησης ο οποίος βρίσκεται πίσω και σε υψηλότερο επίπεδα από αυτό, καθόσον δεν υπάρχουν παράθυρα.

Οι εκπαιδευόμενοι αξιωματικοί σύμφωνα με το πρόγραμμα της ημέρας είχαν κατανεμηθεί σε δύο τμήματα. Το ένα τμήμα των Ανθυπολοχαγών (περίπου 80 άτομα) εκπαιδευόταν στα ΤΟΜΠ G127, για τα οποία ειδικά την ημέρα εκείνη θα γινόταν μόνο θεωρητική εκπαίδευση κατά παρέκκλιση του προγράμματος, κατόπιν διαταγής του Υποδιοικητή Ταγματάρχη (ΙΙΖ) Κ. Α., ο οποίος αντικαθιστούσε τον Διοικητή Αντισυνταγματάρχη (ΠΖ) Γ. Σ., καθόσον ο τελευταίος απουσίαζε σε άδεια. Το άλλο τμήμα των Ανθυπολοχαγών είχε εκπαίδευση στα ΒΜΡ-1 τόσο θεωρητική όσο και μηχανοδότηση. Ο χώρος που πραγματοποιείτο η εκπαίδευση είναι το ίδιο κεκλιμένο επίπεδο όπως των G-127, αλλά σε υψηλότερο σημείο και σε απόσταση περί τα 200 μέτρα. Για τους εκπαιδευόμενους είχαν οριστεί εκπαιδευτές των οποίων τα καθήκοντα εκτός από την επίβλεψη εφαρμογής του προγράμματος εκπαίδευσης ήταν και η τήρηση των μέτρων ασφαλείας. Συγκεκριμένα υπεύθυνοι βάσει του προγράμματος εκπαίδευσης ήταν καταρχήν ο Υποδιοικητής Ταγματάρχη (ΙΙΖ) Κ. Α. που εκτελούσε καθήκοντα Διοικητή της Μονάδας σε αντικατάσταση του Διοικητή που απουσίαζε σε άδεια, ο Διοικητής του 5ου Λόχου Υπολοχαγός (ΠΖ) Μ. Κ. που είχε ορισθεί στα καθήκοντα του επόπτη εκπαιδεύσεως, ο Λοχαγός Κ. Γ., ως επικεφαλής της εκπαίδευσης λόγω των καθηκόντων του ως αξιωματικός του 3ου γραφείου, ο Διοικητής του 4ου Λόχου Υπολοχαγός (ΠΖ) Σ. Χ., ο οποίος ορίσθηκε στα καθήκοντα του επόπτη εκπαιδεύσεως καθώς και του εκπαιδευτή σε σχολείο μηχανοδότησης ερπυστριοφόρων οχημάτων τύπου G 127, και ο Ανθυπολοχαγός (ΠΖ) Β. Γ., ως εκπαιδευτής, οι οποίοι σύμφωνα με τα όσα όριζαν οι γενικές οδηγίες εκπαίδευσης (ΓΟΕ/ ΓΕΣ) όφειλαν να παρευρίσκονται αυτοπροσώπως σε όλη τη διάρκεια της εκπαίδευσης. Πλην του τελευταίου κανείς από τους ανωτέρω δεν παρευρισκόταν στο χώρο της εκπαίδευσης κατά τον χρόνο του ατυχήματος λόγω διφόρων υποχρεώσεων σε άλλες δραστηριότητες της Μονάδας.

Τα ερπυστριοφόρα οχήματα που θα χρησιμοποιούνταν για την εκπαίδευση των Ανθυπολοχαγών από 3 μέχρι 6 Μαΐου 2004, είχαν καθορισθεί από την Παρασκευή 30 Απριλίου 2004 και σύμφωνα με τα στοιχεία της δικογραφίας είχαν επιθεωρηθεί και υπογραφεί οι διαταγές κινήσεως. Το πρωί της 5 Μαΐου 2004, ο 1ος των κατηγορουμένων ΕΜΘ Λοχίας (ΠΖ) Λ. Σ. είχε ορισθεί να χρησιμοποιήσει στην εκπαίδευση το ΕΣ 224064 ΤΟΜΑ ΒΜΡ-1 και πράγματι παρέλαβε αυτό, χωρίς την παρουσία του τεχνίτη ερπυστριοφόρων οχημάτων. Ο τεχνίτης ερπυστριοφόρων οχημάτων σύμφωνα με την κατάθεση του το πρωί της 5 Μαΐου το είχε ελέγξει και υπέγραψε το σχετικό δελτίο κίνησης.

Περί ώρα 13.10' εξαιτίας σφοδρής καταιγίδας το πρόγραμμα εκπαίδευσης διακόπηκε, και ο πρώτος των κατηγορουμένων ενόψει της λήξης αυτού την 13.25' με την έγκριση του εκτελούντος

καθήκοντα εκπαιδευτή, Ανθυπολοχαγού (ΠΖ) Β. Γ., επιβιβάσθηκε στο ΕΣ 224064 TOMA BMP-1 προκειμένου να επιστρέψει το όχημα στον όρχο.

Κατά την κίνηση του ο ως άνω οδηγός, από το υπόστεγο εκπαιδύσεως μέχρι τον κεντρικό δρόμο που οδηγεί στον όρχο, διήνυσε απόσταση πενήντα (50) περίπου μέτρων. Κατά την είσοδο του στον κεντρικό δρόμο πλάτους 6-7 μέτρων και κλίσης οδοστρώματος με κατωφέρεια 25%, αμέσως μετά την εκτέλεση αλλαγής διεύθυνσης πορείας 90° προς τα αριστερά, έχασε τον έλεγχο του οχήματος του, με αποτέλεσμα αυτό να εκτραπεί της πορείας του και ανεξέλεγκτο, για λόγους που θα εκτεθούν παρακάτω, να διανύσει ευθύγραμμη πορεία μήκους 183 μέτρων μέχρι την τελική του πρόσκρουση στο υπόστεγο που ήταν συγκεντρωμένοι εκπαιδευόμενοι νεαροί αξιωματικοί.

Κατά την πτώση του στο υπόστεγο το ερπυστριοφόρο όχημα αφού γκρέμισε τμήμα του υποστεγού, εισήλθε σε αυτό και καταπλάκωσε τους Ανθυπολοχαγούς (ΠΖ) Π. Χ. και Ψ. Π., τραυματίζοντας τους θανάσιμα ενώ προκάλεσε επίσης τον τραυματισμό άλλων δεκαεννέα (19) αξιωματικών.

Αρχικά μετά το εν λόγω ατύχημα από την επιτόπια έρευνα (αυτοψία) που διενεργήθηκε αμέσως μετά το συμβάν από δύο εξειδικευμένες επιτροπές της VIII ΜΠ και του 308 ΠΕΒ, διαπιστώθηκαν τα παρακάτω:

Η επιτροπή πραγματογνωμόνων του 308 ΠΕΒ, αποτελούμενη από τους Λοχαγό Δ. Γ., Αρχιλοχία Μ. Σ. και Μ.Υ. Κ. Χ., διαπίστωσε ότι: "Το άρμα βρισκόταν σε κλίση περίπου 30° με το χειρόφρενο τραβηγμένο και ήταν τοποθετημένοι μεταλλικοί τάκοι και τσιμεντόλιθοι ώστε να μην κυλήσει. Η αποθήκη καυσίμου ήταν πλήρης. Κατά τον έλεγχο του δείκτη λαδιού στο κιβώτιο ταχυτήτων βρέθηκε η στάθμη του λαδιού στο κάτω επιτρεπόμενο όριο. Το ηχητικό όργανο (κόρνα) δεν λειτουργούσε. Ήταν αποσυνδεδεμένη και όταν συνδέθηκε από εμάς, πάλι εξακολουθούσε να μην λειτουργεί.

Ο κινητήρας δεν κρατούσε ρελαντί (οι στροφές του ήταν χαμηλές). Η λαβή καστανιά του χειρόγκαζου ήταν ελαττωματική. Στη ντίζα του γκαζιού πάνω από την αντλία του πετρελαίου δεν υπήρχε ο προβλεπόμενος πείρος αλλά μια κοπίλια.

Κατά τον έλεγχο του πνευματικού συστήματος (αέρα) και ενώ ο κινητήρας τέθηκε σε λειτουργία για πάνω από είκοσι λεπτά, το όργανο μέτρησης της πίεσης του αέρα έδειχνε περίπου 60 bar, ενώ έπρεπε ν' ανάβει στα 150 bar. Παράλληλα διαπιστώθηκε διαρροή αέρος από τα ρακόρ των βαλβίδων ασφαλείας.

Κατά τον έλεγχο του συστήματος πεδήσεως, η πέδη (φρένα) όταν ο κινητήρας ήταν σε λειτουργία, λειτουργούσε κανονικά με τη βοήθεια της πίεσης του λαδιού. Αντιθέτως με την πίεση του αέρα δεν λειτουργούσε. (Δεν έφερνε καθόλου αέρα στα κυλινδράκια των φρένων τόσο κατά τη λειτουργία του κινητήρα όσο και όταν ήταν σβηστός. Το σύστημα διευθύνσεως κατά την κίνηση - δοκιμή του άρματος λειτουργούσε κανονικά. Στο αριστερό κυλινδράκι των φρένων έλειπε το ένα ελατήριο επαναφοράς. Κανονικά έπρεπε να είχε δύο. Αυτό όμως δεν επηρεάζει την πέδη του άρματος.

Επομένως γνωμοδοτούμε ότι:

A) Εάν ο κινητήρας βρισκόταν σε λειτουργία τότε το άρμα μπορούσε να φρενάρι και να στρίψει.

B) Εάν ο κινητήρας είχε σβήσει τότε:

1)το σύστημα διεύθυνσεως δεν λειτουργούσε (κατασκευαστικά).

2) το σύστημα πέδης με την πίεση του λαδιού δεν λειτουργούσε (κατασκευαστικά). Σ' αυτή την περίπτωση το άρμα φρενάρει με την πίεση του αέρα η οποία όπως αναφέραμε παραπάνω και δεν ήταν η προβλεπόμενη και δεν έφερε αέρα στα κυλινδράκια της πέδης. (φρένων).

Επιπροσθέτως το φρενάρισμα του άρματος με το χειρόφρενο δεν είναι εφικτό λόγω της τρελής πορείας που διένυσε το άρμα, του βάρους του και της κλίσης του εδάφους κατά τη γνώμη μας. Η Επιτροπή Πραγματογνωμόνων της VIII ΜΠ αποτελούμενη από τον Αντισυνταγματάρχη Μ. Η., Επιλοχία (ΤΧ) Κ. Γ., Μ.Υ. Τ. Γ., Μ.Υ. Γ. Α., διαπίστωσε ότι:

"Ο κινητήρας του άρματος λειτουργούσε κανονικά. Στο σύστημα πεδήσεως το υδραυλικό μέρος λειτουργούσε κανονικά. Το σύστημα διεύθυνσεως λειτουργούσε καλώς. Το σύστημα τροφοδοσίας λειτουργούσε καλώς. Το ηλεκτρικό σύστημα ομοίως. Το πνευματικό σύστημα (αέρος) παρουσίαζε, διαρροή, σ' ένα διακλαδωτήρα με αποτέλεσμα να μην λειτουργεί ικανοποιητικά και να δείχνει ένδειξη 65 μπαρ με μέγιστη 100 μπαρ. Από το σύστημα αέρος υποβοηθείται και το σύστημα πεδήσεως. Στη ντίζα του γκαζιού υπήρχαν κενά διότι ο πείρος συγκρατήσεως δεν ήταν ο κατάλληλος. Έλειπε το ένα από τα τέσσερα (4) ελατήρια από τα κυλινδράκια των φρένων. Έλειπε από το χειρόγκαζο το σύστημα συγκρατήσεως (ελατήριο - βίδα) . Η κόρνα του TOMA δεν λειτουργούσε. Η στάθμη του ελαίου του κιβωτίου ταχυτήτων δεν ήταν στη σωστή ένδειξη (ανάμεσα από τις δύο ενδείξεις).

Επομένως γνωμοδοτούμε ότι:

Παρά τις όποιες αναφερθείσες μικροβλάβες και ελλείψεις ότι το TOMA BMP-1 ήταν ικανό εφόσον λειτουργούσε ο κινητήρας να μπορεί να φρενάρει και να στρίβει. Εάν για οποιοδήποτε λόγο σταμάτησε η λειτουργία του κινητήρα μπορούσε να σταματήσει με τη βοήθεια χειρόφρενου. Στην περίπτωση αυτή δεν λειτουργεί το σύστημα πεδήσεως (υδραυλικό μέρος) ούτε το σύστημα διεύθυνσεως.

Η Επιτροπή Πραγματογνωμόνων αποτελούμενη από τον Αναπληρωτή Καθηγητή Κ. Ν., Ομότιμο Καθηγητή Π. Κ., Λοχαγό Δ. Β., Επιλοχία Κ. Α., που διορίστηκε από τον Στρατιωτικό Δικαστή Γ' Π. Δ., Ανακριτή β' Τμήματος Στρατοδικείου Θεσσαλονίκης, σε εκτέλεση της υπ' αριθ. 132/06 απόφασης του Στρατοδικείου Ιωαννίνων, και συστάθηκε προκειμένου ν' αποφανθεί επί ζητημάτων που τίθενται στην απόφαση αυτή και αφορούν στη λειτουργική κατάσταση του ΕΣ-224064 ερπυστριοφόρου οχήματος TOMA BMP-1 κατέληξε στα ακόλουθα συμπεράσματα:

"ΖΗΤΟΥΜΕΝΟ 1: "Υπήρχαν και ποιες ακριβώς βλάβες στο σύστημα πεδήσεως του οχήματος, αν προϋπήρχαν του ατυχήματος, αν ήταν μακροχρόνιες ή αν προκλήθηκαν εξαιτίας του ατυχήματος, αν μπορούσαν να διαπιστωθούν και πώς, καθώς και αν μπορούσαν να επηρεάσουν και σε ποιο μέτρο την αποτελεσματικότητα κατά την εφαρμογή του συστήματος".

Το σύστημα πέδησης του οχήματος αποτελείται από:

Το κύριο σύστημα, που λειτουργεί όταν λειτουργεί ο κινητήρας του οχήματος Το εφεδρικό σύστημα (αερόφρενο) για όταν δεν λειτουργεί ο κινητήρας του οχήματος Το χειρόφρενο Το κύριο σύστημα βρέθηκε να λειτουργεί κανονικά όταν ο κινητήρας ήταν σε λειτουργία. Εκ κατασκευής, η λειτουργία

του διακόπτεται όταν διακοπεί η λειτουργία του κινητήρα. Επομένως στο σύστημα αυτό δεν διαπιστώθηκαν βλάβες, ούτε προϋπάρχουσες του ατυχήματος ούτε ως αποτέλεσμα αυτού.

Το εφεδρικό σύστημα πέδησης (αερόφρενο) προβλέπεται εκ κατασκευής να λειτουργεί μόνο όταν τεθεί εκτός λειτουργίας ο κινητήρας και κατά συνέπεια και το κύριο σύστημα πέδησης. Στο επίδικο όχημα το σύστημα βρέθηκε να μην λειτουργεί όπως προβλέπεται, λόγω βλάβης. Συγκεκριμένα διαπιστώθηκε ότι από τον πίνακα οργάνων του οχήματος (στη θέση του οδηγού) έλειπε η ασφάλεια ελέγχου του κυκλώματος ενεργοποίησης του εφεδρικού συστήματος πέδησης, Η αφαίρεση της έγινε εσκεμμένα, επειδή, λόγω βλάβης του σχετικού εντολέα, η ενεργοποίηση του κύριου συστήματος πέδησης συνεπαγόταν την ταυτόχρονη ενεργοποίηση και του βοηθητικού, ως μη όφειλε. Σαν αποτέλεσμα με την ασφάλεια στη θέση της δεν υπήρχε δυνατότητα σταδιακής πέδησης με το κύριο σύστημα. Η βλάβη αυτή προϋπήρχε του ατυχήματος, σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να αποδοθεί στο ατύχημα και η μη λειτουργία του εφεδρικού συστήματος πέδησης θα έπρεπε να είχε διαπιστωθεί από τον οδηγό κατά τον έλεγχο πριν την εκκίνηση του οχήματος. Η ύπαρξη της ανωτέρω βλάβης είναι αποφασιστικής σημασίας διότι στην περίπτωση διακοπής λειτουργίας του κινητήρα η ακινητοποίηση του οχήματος με το εν λόγω εφεδρικό σύστημα καθίσταται αδύνατη.

Το χειρόφρενο βρέθηκε σε κατάσταση καλής λειτουργίας. Συγκεκριμένα, έγινε δοκιμή με το όχημα σε κίνηση με ταχύτητα πορείας 40 km/h περίπου και διαπιστώθηκε μήκος πέδησης μικρότερο από 10 μέτρα, που σημαίνει επιβράδυνση μεγαλύτερη από 5 m/s². Εάν κατά την πορεία του οχήματος στην κατηφορική διαδρομή μήκους 183 μέτρων του στίβου μηχανοδήγησης στο στρατόπεδο "Κατσιμήτρου" είχε επιχειρηθεί πέδηση με το χειρόφρενο, θεωρούμε βέβαιο ότι ο οδηγός θα ήταν σε θέση να ακινητοποιήσει το όχημα.

ΖΗΤΟΥΜΕΝΟ 2 : "Να ελεγχθεί η κατάσταση του ελέγχου των στροφών του κινητήρα (χειρόγκαζο - ντίζα γκαζιού) και να προσδιορισθεί ο επηρεασμός τυχών πλημμελειών του στον τρόπο λειτουργίας του κινητήρα, καθώς και η δυνατότητα απότομης και ανεξέλεγκτης παύσης της λειτουργίας του" Το χειρόγκαζο βρέθηκε να λειτουργεί πλημμελώς και τούτο οφείλεται σε βλάβη του συστήματος. Η σταθεροποίηση των στροφών λειτουργίας ρελαντί είναι δυσχερής και το κυριότερο, όταν σβήνει ο οδηγός τον κινητήρα με αντίστροφη κίνηση του πεντάλ του γκαζιού (όπως δηλαδή προβλέπεται), χάνεται η προηγούμενη ρύθμιση ρελαντί, ως μη όφειλε. Η ρύθμιση ρελαντί επίσης διαπιστώθηκε ότι χάνεται κατά τη διάρκεια της πορείας, συνήθως με απότομη πίεση του πεντάλ του γκαζιού (Η εν λόγω βλάβη είναι δυνατό να προκαλέσει τη διακοπή λειτουργίας του κινητήρα εν κινήσει, στην περίπτωση που ο οδηγός πατήσει το συμπλέκτη για οποιονδήποτε λόγο, π.χ. κατά την αλλαγή ταχύτητας στο κιβώτιο, και επομένως να προκαλέσει την απώλεια του κύριου συστήματος πέδησης και του συστήματος διεύθυνσης (βλέπε παρακάτω).

ΖΗΤΟΥΜΕΝΟ 3 : "Να ελεγχθεί το σύστημα διεύθυνσης του οχήματος με τον κινητήρα σε λειτουργία και εκτός λειτουργίας".

Το σύστημα διεύθυνσης του οχήματος βρέθηκε σε καλή λειτουργία. Το σύστημα λειτουργεί κανονικά όταν λειτουργεί ο κινητήρας και δεν λειτουργεί όταν σταματήσει ο κινητήρας, όπως προβλέπεται από την κατασκευή του.

ΖΗΤΟΥΜΕΝΟ 4 : "Να ελεγχθεί η κατάσταση του συστήματος ταχυτήτων (κιβώτιο) και να διεκρινισθεί αν υπάρχει η δυνατότητα αυτόματης απεμπλοκής ταχύτητας από αυτό είτε κατά τη

λειτουργία του οχήματος είτε όχι, και αν υπήρχε η δυνατότητα θέσεως και μεταβολής ταχυτήτων τόσο κατά τη λειτουργία του κινητήρα όσο και κατά την παύση λειτουργίας του".

Κατά τη δοκιμή του οχήματος με το κινητήρα σε λειτουργία διαπιστώσαμε φυσιολογική εμπλοκή και αλλαγή των ταχυτήτων στο κιβώτιο. Δεν διαπιστώσαμε δυνατότητα αυτόματης απεμπλοκής ταχύτητας ("πέταγμα") Η δυνατότητα εμπλοκής ταχύτητας με σβησμένο κινητήρα και το όχημα σε κίνηση δεν ελέγχθηκε, λόγω των καταστροφικών αποτελεσμάτων που θα μπορούσε να έχει στο κιβώτιο. Παρ' όλα αυτά εκτιμάται ότι η δυνατότητα εμπλοκής δεν υπάρχει, ιδιαίτερα για τις πρώτες ταχύτητες (1η και 2α, επιλογή που θα περίμενε κανείς από έναν έμπειρο οδηγό και που θα μπορούσε θεωρητικά να μειώσει αποτελεσματικά την ταχύτητα πορείας του οχήματος στην έντονη κατωφέρεια).

ΖΗΤΟΥΜΕΝΟ 5: "Να διαπιστωθεί αν η κίνηση του οχήματος με ανασφάλιστες ή και με ανοιχτές τις θύρες του επηρεάζει και πως την οδηγική του συμπεριφορά".

Η κίνηση του οχήματος με ανασφάλιστες ή ανοικτές τις θύρες του δεν επηρεάζει την οδηγική συμπεριφορά του.

ΖΗΤΟΥΜΕΝΟ 6 : "Να διατυπωθούν-οποιοσδήποτε άλλες σαφείς παρατηρήσεις και συμπεράσματα που βάσει των τεχνικών και επιστημονικών γνώσεων τους κριθούν αναγκαία για την πλήρη διαλεύκανση της υπόθεσης".

Συμπερασματικά, από τις δοκιμές που πραγματοποιήθηκαν με το όχημα, τις βλάβες που διαπιστώθηκαν και τις παρατηρήσεις που αναφέρονται παραπάνω συνάγεται ότι, κατά τη διαδρομή του οχήματος στην κατωφέρεια μήκους 183 m, προκειμένου ο οδηγός να το ακινητοποιήσει, είχε στη διάθεση του τις παρακάτω δυνατότητες:

(α) Να ενεργοποιήσει με το πάτημα του ποδόφρενου το κυρίως σύστημα πέδησης. Αυτό δεν θα λειτουργούσε στην περίπτωση που ο κινητήρας είχε σβήσει.

(β) Στην περίπτωση που ο κινητήρας είχε σβήσει, να ενεργοποιήσει το εφεδρικό σύστημα πέδησης πιεσιμένου αέρα, πάλι πατώντας το πεντάλ του φρένου. Αυτό διαπιστώθηκε ότι έχει βλάβη και δεν λειτουργεί. (γ) Είτε λειτουργεί είχε όχι ο κινητήρας, να πραγματοποιήσει πέδηση με το χειρόφρενο. Κατά τη δοκιμή διαπιστώθηκε ότι το χειρόφρενο λειτουργεί αποτελεσματικά και επομένως θα μπορούσε να ακινητοποιήσει το όχημα.

Εναλλακτικά, αντί της κινητοποίησης, προκειμένου να αποφύγει την πρόσκρουση με το υπόστεγο εκπαίδευσης, θα μπορούσε να αλλάξει κατεύθυνση κίνησης. Το σύστημα διεύθυνσης στην περίπτωση που ο κινητήρας είχε σβήσει δε θα λειτουργούσε και επομένως η αλλαγή κατεύθυνσης δεν θα ήταν δυνατή." Εκ μέρους του κατηγορουμένου Λ. Σ. προσελήφθη ο Πραγματογνώμονας Μ. Κ., ο οποίος στην υπ' αριθ. 009403 έκθεση πραγματογνωμοσύνης του, κατέληξε στα ακόλουθα συμπεράσματα:

"Γενικό συμπέρασμα από τον έλεγχο του άρματος είναι ότι είναι ένα άρμα το οποίο η ομάδα συντηρήσεως δεν έπρεπε να το αφήσει να κινηθεί στον στίβο εκπαίδευσης για τους παρακάτω λόγους:

το όχημα δεν είχε κόρνα το χειρόγκαζο είχε σοβαρή βλάβη και αδυναμία στο να κρατήσει το ρελαντί η πίεση του αέρα ενώ προβλέπεται να είναι στα 150 bar στο εν λόγω όχημα δεν έφτανε πάνω από τα 60 bar ακόμη και μετά από 20-25 λεπτά λειτουργίας του κινητήρα του η στάθμη του λαδιού στο κιβώτιο ταχυτήτων δεν ήταν στην σωστή ένδειξη (κάτω από το επιτρεπόμενο όριο) στη ντίζα του γκαζιού δεν υπήρχε ο προβλεπόμενος πείρος αλλά μια κοπίλια η καστανιά του χειρόγκαζου ήταν ελαττωματική στο αριστερό κυλινδράκι των φρένων έλειπε το ένα από τα δύο ελατήρια επαναφοράς υπήρχε διαρροή καυσίμων στον χώρο της οδήγησης είχε σχισμένο το μέταλλο του κάτω μεντεσέ της πίσω δεξιάς θύρας με αποτέλεσμα αυτή να μη μπορεί να ασφαλίσει και να ανοίγει κατά την εκκίνηση του άρματος είχε αφαιρεθεί η ασφάλεια μέσω της οποίας φεύγει ηλεκτρικά η εντολή για τη λειτουργία της πνευματικής πέδησης, λόγω προγενέστερης βλάβης η οποία συνίστατο στο ότι υπήρχε πνευματική πέδηση ακόμα και όταν δεν έπρεπε (δηλ. με τον κινητήρα του άρματος σε λειτουργία) πράγμα το οποίο συνιστούσε στο να χάνει το άρμα την κατευθυντικότητα του διαρροή δεν διαπιστώθηκε στις σωληνώσεις των φρένων διότι αυτή θα ήταν δυνατόν να γίνει αντιληπτή αφενός μεν από το θόρυβο που θα προκαλούταν και αφετέρου εάν υπήρχε ηλεκτρική εντολή ακόμη και με τα 65 bar πίεση θα λειτουργούσε η σκάστρα του αέρα, η λειτουργία της οποίας διαπιστώνεται ηχητικά (κάνει έντονο θόρυβο)".

Οι μάρτυρες Μ. Η., Δ. Γ., Γ. Α., Τ. Γ., Κ. Χ., Μ. Σ., Κ. Γ., Δ. Β., Κ. Ν., Κ. Α., στις καταθέσεις τους επιβεβαίωσαν τα συμπεράσματα των πραγματογνωμοσυνών ως προς την βλάβη στο χειρόγκαζο του άρματος και την έλλειψη λειτουργίας του πνευματικού συστήματος.

Συνεπεία των ανωτέρω συμπερασμάτων των πραγματογνωμοσυνών που διενεργήθηκαν αλλά και των μαρτυρικών καταθέσεων των ανωτέρω μαρτύρων που κατέθεσαν ως έχοντες ειδικότερες γνώσεις, στο πρωτόδικο και στο παρόν δικαστήριο, κρίσιμα προς απόδειξη στοιχεία στην παρούσα υπόθεση αποτελούν οι παραλείψεις και οι ενέργειες του οδηγού (κατηγορουμένου Λ.) που συνιστούν την αμελή του συμπεριφορά και οδήγησαν στο εγκληματικό αποτέλεσμα, λαμβάνοντας υπ' όψιν την τεχνική κατάσταση του άρματος όπως αυτή αναλυτικά διαπιστώθηκε.

Κρίσιμο προς απόδειξη στοιχείο στην παρούσα υπόθεση κρίνεται επιπλέον η θέση σε λειτουργία του άρματος πριν ή μετά την πρόσκρουση στον τοίχο. Ο ίδιος ο κατηγορούμενος οδηγός δεν είναι σε θέση να δώσει σαφή απάντηση για πιθανή επανεκκίνηση του οχήματος, πολύ δε περισσότερο για το χρόνο ύπαρξης αυτής, καθόσον βρέθηκε σε κατάσταση σοκ και δεν θυμάται τίποτε σχετικά.

Ωστόσο από τις μαρτυρίες των εκπαιδευμένων αξιωματικών τραυματισθέντων και μη, οι οποίοι ήταν παρόντες στο κίосκι όπου επήλθαν τα εγκληματικά αποτελέσματα της οδήγησης του άρματος και άρα θεωρούνται αυτόπτες και αυτόκοι, προέκυψε σαφώς και χωρίς αμφιβολία ότι το άρμα τη στιγμή της πρόσκρουσης στον τοίχο λειτουργούσε. Η όπισθεν κίνηση του άρματος μετά τη στιγμή της πρόσκρουσης και προς απεγκλωβισμό των παθόντων δεν έγινε με την εκ νέου εκκίνηση του, αλλά αυτό βρισκόταν ήδη σε λειτουργία, καθόσον δεν παρατηρήθηκε ούτε κίνηση επανεκκίνησης εκ μέρους του οδηγού, ούτε εκπομπή θορύβου ή ρύπων επανεκκίνησης από το σύνολο σχεδόν των παρευρισκομένων μαρτύρων (Βλ. μαρτυρικές καταθέσεις Α. Ε., Α. Α., Α. Ν., Β. Π., Γ. Γ., Κ. Α., Ο. Γ., Π. Θ., Τ. Χ., Π. Π., Τ. Ι., Χ. Α., Τ. Δ., Ο. Σ.).

Επιπλέον, σύμφωνα με τη από 12 Μαΐου 2004 Ιατρική Γνωμάτευση του 406 Γ.Σ.Ν.Ι., ο κατηγορούμενος οδηγός Λ. Σ., υπέστη "εκτεταμένο θλαστικό τραύμα βρεγματικής χώρας μήκους 5

εκατοστών περίπου. Μικρό θλαστικό τραύμα αρ. άνω βλεφάρου. Κάταγμα δε αντίχειρος. Ατελή ακρωτηριασμό ονυχοφόρου φάλαγγος δεξιού δείκτου".

Ο τραυματισμός του κατηγορουμένου στον αντίχειρα και ο ακρωτηριασμός ονυχοφόρου φάλαγγος δεξιού δείκτου δικαιολογεί την εκ μέρους του προσπάθεια επανεκκίνησης του άρματος με τη θέση σε λειτουργία της αερόμιζας και ηλεκτρόμιζας (πάτημα δύο μπουτόν) όπως τόσο ο ίδιος όσο και λοιποί οδηγοί και τεχνικοί περιγράφουν ότι επιτυγχάνεται αυτή.

Επομένως, από το παραπάνω αποδεικτικό υλικό προκύπτει χωρίς αμφιβολία ότι ο κατηγορούμενος Λ., προσπάθησε και έθεσε επιτυχώς σε λειτουργία το ερπυστριοφόρο άρμα λίγο πριν την πρόσκρουση στον τοίχο.

Ο κατηγορούμενος Λ. Σ. απολογούμενος ενώπιον του ακροατηρίου του Δικαστηρίου, ισχυρίστηκε ότι την ημέρα του ατυχήματος είχε ορισθεί εκπαιδευτής οδηγών και εκτάκτως ορίστηκε να οδηγήσει το ερπυστριοφόρο. Πριν την εκκίνηση του ήλεγξε το άρμα, τη μπαταρία, τη στάθμη των υγρών και άνοιξε το καπάκι της μηχανής χωρίς να διαπιστώσει κάποια διαρροή. Το άρμα ήταν σε λειτουργία περίπου μισή ώρα, ο κινητήρας είχε κανονικές ενδείξεις στα όργανα του και ο ίδιος, αφού ρύθμισε με το χειρόγκαζο στις 900 στροφές, ξεκίνησε με δεύτερη ταχύτητα. Μετά πορεία 50 μέτρων έφθασε στη στροφή που ξεκινάει η κατηφόρα και θεώρησε ότι ήταν καλύτερο να βάλει πρώτη ταχύτητα. Η ταχύτητα του οχήματος του ήταν 15 χλμ. Πήρε τη στροφή με δεύτερη ταχύτητα και μετά απέμπλεξε για να βάλει πρώτη. Η πρώτη ταχύτητα δεν μπήκε σωστά γιατί το άρμα δεν λειτουργούσε. Έκανε χειρισμό με το τιμόνι προς τα δεξιά αλλά επίσης το άρμα δεν λειτουργούσε και συνέχισε ευθεία πορεία. Τότε αντιλήφθηκε ότι το άρμα έσβησε, πάτησε διαδοχικά τρεις (3) φορές ποδόφρενο χωρίς αποτέλεσμα. Μετά δοκίμασε δύο (2) φορές χειρόφρενο. Το άρμα είχε αναταράξεις από τις ανωμαλίες του εδάφους και κατέβαινε την κατηφόρα με το χειρόφρενο τραβηγμένο. Μετά την πρόσκρουση στον τοίχο ο κατηγορούμενος βρέθηκε σε κατάσταση σοκ και δεν θυμάται τίποτε άλλο. Πιθανολογεί ότι το άρμα σταμάτησε από το χειρόφρενο και την πρόσκρουση στον τοίχο. Δεν είναι σε θέση να θυμηθεί εάν έθεσε σε λειτουργία το άρμα και δεν αποκλείει μια τέτοια ενέργεια να έγινε ενστικτωδώς τη στιγμή της πρόσκρουσης. Ήταν εύκολο να θέσει σε λειτουργία το άρμα, σήκωνε τα καπάκια με τον αντίχειρα και πίεζε τα δύο κουμπιά ηλεκτρόμιζας και αερόμιζας. Ο ίδιος γνώριζε το πρόβλημα στο χειρόγκαζο είχε ενημερώσει σχετικά, χωρίς όμως ανταπόκριση, καθώς και την έλλειψη κόρνας. Κατά την οδήγηση φορούσε τα γυαλιά του, όχι κράνος. Τραυματίστηκε στο κεφάλι και στο δάχτυλο του. Το τραύμα στο δάχτυλο του μπορεί να δικαιολογήσει προσπάθεια επανεκκίνησης του άρματος η οποία πιθανόν να έγινε μετά το τράβηγμα του χειρόφρενου και λίγο πριν την πρόσκρουση στον τοίχο. Ήταν έμπειρος οδηγός, οδηγούσε άρματα τζιπ και καναδέζες. Τέλος ο κατηγορούμενος ισχυρίζεται ότι κατά την εκτέλεση των καθηκόντων που του είχαν ανατεθεί εκείνη την ημέρα είχε την αίσθηση ότι δεν εκτελούσε υπηρεσία αλλά τα καθήκοντα του εκπαιδευτή.

Ο κατηγορούμενος παραδέχεται την γνώση του για τις βλάβες στο χειρόγκαζο και στην κόρνα. Μάλιστα αναφέρει σχετικά με το χειρόγκαζο ότι είχε ενημερωθεί δέκα μήνες πριν το ατύχημα και είχε αναφέρει σε υπεύθυνους ότι χρειαζόταν διόρθωση χωρίς ανταπόκριση. Επιπλέον παραδέχεται ότι κατά την αναστροφή που έκανε για να κατευθυνθεί προς τον όρχο άνοιξε η πόρτα του οχήματος αλλά δεν το κατάλαβε. Αναφορικά με το εφεδρικό πνευματικό σύστημα πέδησης (αερόφρενα), ο κατηγορούμενος αποφεύγει να αποδώσει ευθύνες μη λειτουργίας του και να αναφερθεί ρητά σ'

αυτό, αρκούμενος στην περιγραφή του γεγονότος ότι πατούσε το πεντάλ του φρένου και αυτό δεν ανταποκρινόταν και ότι η αίσθηση του πεντάλ του φρένου ήταν διαφορετική.

Οι ομολογίες αυτές του κατηγορουμένου ουδώς επιβαρύνουν τη θέση του καθόσον συμπορεύονται με τα πορίσματα των πραγματογνωμοσυνών, τεχνικών ελέγχων και μαρτυρικών καταθέσεων των Δ. Β. και Κ. Γ., όπου αναφέρεται ότι η βλάβη του χειρόγκαζου και της κόρνας ήταν κάτι με το οποίο οι οδηγοί έπρεπε να συμβιβαστούν χωρίς αντίρρηση, λόγω ελλείψεως ανταλλακτικών ειδών. Ο ήχος της κόρνας δε, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των μαρτύρων, την ημέρα του ατυχήματος, οπότε υπήρχε καταρακτώδης βροχή, δεν θα μπορούσε να υπερκαλύψει το θόρυβο του καιρικού φαινομένου και να λειτουργήσει αποτρεπτικά. Το άνοιγμα της θύρας του άρματος επίσης κρίθηκε από πραγματογνώμονες μάρτυρες ότι δεν είχε σημασία για το ατύχημα. Ο κατηγορούμενος αναφέρει το χρόνο που άνοιξε η πόρτα (στιγμή αναστροφής) και συγχρόνως αναφέρει ότι δεν το κατάλαβε, χωρίς να το αιτιολογεί, γεγονός που καταδεικνύει μια αδικαιολόγητη έλλειψη προσοχής και επιμέλειας ή τουλάχιστον βιαστικής και επιπόλαιης οδήγησης όπως εξάλλου καταθέτουν και οι αυτόπτες της εκκίνησης του μάρτυρες Μ. Σ., Τ. Β., Φ. Ι., και Τ. Α. .

Έτσι ο κατηγορούμενος επιχειρεί να δημιουργήσει την εικόνα ότι καταρχήν είναι άμοιρος ευθυνών για τη μακρόχρονη βλάβη του χειρόγκαζου, για το χαμηλό επίπεδο στροφών του κινητήρα (ρελαντί) και για το χαμηλό επίπεδο πίεσης αέρα που απαιτούνται για την ασφαλή εκκίνηση και πορεία του οχήματος ώστε να μη σβήσει. Εν συνεχεία, περιγράφοντας λεπτομερώς τον απόλυτο αιφνιδιασμό του από την έλλειψη πνευματικού συστήματος πεδήσεως (αερόφρενα), ο κατηγορούμενος ισχυρίζεται ότι έπραξε ότι ήταν ανθρωπίνως δυνατόν για την έγκαιρη και αποτελεσματική πέδηση του άρματος. Επομένως δεν υπήρξε αμελής συμπεριφορά εκ μέρους του, τόσο κατά την εκκίνηση και πορεία όσο και κατά την προσπάθεια αποτελεσματικής πέδησης αλλά, σύμφωνα πάντα με τους ισχυρισμούς του κατηγορουμένου, το θανατηφόρο αυτό ατύχημα οφείλεται στις σοβαρές τεχνικές ελλείψεις και βλάβες του ερπυστριοφόρου άρματος.

Εκτός από τους ανωτέρω ισχυρισμούς αναφορικά με την εκκίνηση του ερπυστριοφόρου άρματος που αποδείχτηκαν ψευδείς και δεν έγιναν αποδεκτοί από το Δικαστήριο, ο κατηγορούμενος δεν είναι σε θέση να εξηγήσει για ποιο λόγο το άρμα έσβησε πάνω στη στροφή τη στιγμή που τόσο ο ίδιος όσο και οι μάρτυρες Κ. Ν., Δ. Β., Τ. Γ., Μ. Σ., Κ. Α. Θ., Τ. Γ., αναφέρουν ότι μολονότι υπήρχε το γνωστό πρόβλημα στο χειρόγκαζο, το όχημα δεν έσβηνε. Για να διατηρήσει τη λειτουργία του το άρμα χρειαζόταν ο κατάλληλος χειρισμός με σταθερό πάτημα του γκαζιού και μέριμνα ώστε να μην μειωθούν οι στροφές, και οι οδηγοί σε κάθε περίπτωση ήταν ενημερωμένοι, εκπαιδευμένοι και εξοικειωμένοι με αυτό.

Κάτω από αυτά τα δεδομένα, η επιδειχθείσα τη συγκεκριμένη ημέρα αμελής συμπεριφορά του κατηγορουμένου οδηγού του BMP-1 TOMA ΕΣ 224064, Λ. Σ., που αιτιακά οδήγησε στα προαναφερθέντα αποτελέσματα εστιάζεται στα εξής σημεία: Α) Πριν από την εκκίνηση του οχήματος, δηλαδή κατά την παραλαβή του το πρωί της ημέρας εκείνης, όφειλε με τη συνδρομή του υπεύθυνου τεχνικού, να είχε διαπιστώσει τη μη λειτουργία του εφεδρικού συστήματος πέδησης με την πίεση του ποδοφρένου και τον κινητήρα εκτός λειτουργίας, οπότε και ακούγεται ο χαρακτηριστικός ήχος "τσαφ" της σχάστρας (κατ. Κ. Γ., Φ. Α., Τ. Γ. και Κ. Ν.)

Β) Ως εκπαιδευμένος στο συγκεκριμένο τύπο αρμάτων οδηγός, ήταν αυτός που το πρωί της ημέρας εκείνης οδήγησε το ζημιωμένο άρμα στο στίβο μηχανοδότησης. Επομένως είναι απίθανο να μη

διαπίστωσε την απορρύθμιση του ρελαντί κατά τη διάρκεια της πορείας είτε με απότομη πίεση του πεντάλ του γκαζιού είτε με αντίστροφη κίνηση αυτού είτε κατά την εναλλαγή των ταχυτήτων κατά το πάτημα του συμπλέκτη ταχυτήτων. Η μείωση των στροφών στις περιπτώσεις αυτές συνεπαγόταν το σβήσιμο του κινητήρα και την απενεργοποίηση του κυρίου συστήματος πέδησης. Για να αποφύγει το σβήσιμο του κινητήρα ο οδηγός έπρεπε να πιέζει συνεχώς το πεντάλ του γκαζιού ώστε να διατηρεί τις στροφές του κινητήρα σε τέτοιο βαθμό ώστε αυτός να μη σβήνει. Τη δυσλειτουργία αυτή του χειρόγκαζου τη γνώριζαν όλοι οι οδηγοί (και φυσικά και ο κατηγορούμενος) και την αντιμετώπιζαν στην πράξη (οδήγηση) με τον τρόπο που προαναφέρθηκε. Σύμφωνα με τις παραδοχές του κατηγορούμενου, ο οποίος να σημειωθεί ότι ακόμη και κατά τη διαδικασία στο ακροατήριο τελούσε σε κατάσταση σύγχυσης, ξεκίνησε από το στίβο μηχανοδότησης έχοντας δεύτερη ταχύτητα και αφού διήνυσε μία απόσταση πενήντα περίπου μέτρων σε ευθεία γραμμή, έστριψε στη συνέχεια αριστερά σε γωνία 90° (σημείο από το οποίο αρχίζει η κατωφέρεια του εδάφους) και πάνω στη στροφή προσπάθησε να βάλει την πρώτη ταχύτητα, προκειμένου να μειώσει την ταχύτητα του άρματος ενόψει της κατωφέρειας του. Κατά την εναλλαγή αυτή έσβησε ο κινητήρας και το όχημα άρχισε να κατέρχεται ανεξέλεγκτο, παρά τις προσπάθειες του να το ακινητοποιήσει ή να το επαναφέρει εντός του οδοστρώματος. Οι ενέργειες του αυτές, όπως περιγράφονται και ομολογούνται από τον ίδιο, χαρακτηρίζονται αδέξιες για έναν οδηγό με τη δική του εμπειρία και μη ενδεικνυόμενες (ακατάλληλη σχέση επιλογής σε συνδυασμό με την ταχύτητα που είχε αναπτύξει, άκαιρη και αδέξια προσπάθεια απεμπλοκής σχέσης κατά την πραγματοποίηση της στροφής, καθυστερημένη αντίληψη παύσης λειτουργίας του κινητήρα).

Γ) Δεν επεχείρησε εγκαίρως ακινητοποίηση του οχήματος με το χειρόφρενο. Στην από 12-2-2007 έκθεση πραγματογνωμοσύνης της Επιτροπής Πραγματογνωμόνων που συγκροτήθηκε με επικεφαλής τον κ. Κ. Ν., αναφέρεται ότι "Εάν κατά την πορεία του οχήματος στην κατηφορική διαδρομή μήκους 183 m του στίβου μηχανοδότησης στο στρατόπεδο "Κατσιμήτρου" είχε επιχειρηθεί πέδηση με το χειρόφρενο, θεωρούμε βέβαιο ότι ο οδηγός θα ήταν σε θέση να ακινητοποιήσει το όχημα". Ο ίδιος ο κατηγορούμενος Λ., στην απολογία του, αναφέρει ότι αφού αντιλήφθηκε ότι το άρμα έσβησε, πάτησε διαδοχικά τρεις φορές το φρένο, ενώ η αίσθηση του πεντάλ ήταν διαφορετική. Στη συνέχεια τράβηξε διαδοχικά δύο φορές το χειρόφρενο ενώ είχε φτάσει στα μέσα της διαδρομής προς το κίόσκι και κατηφόριζε πλέον με τραβηγμένο το χειρόφρενο, μέχρι που προσέκρουσε στον τοίχο.

Επομένως από τα ανωτέρω προκύπτει ότι ο κατηγορούμενος, αντιλαμβανόμενος καθυστερημένα το σβήσιμο του κινητήρα, προέβη σε αδέξιες και περισσότερο, από όσο όφειλε λόγω της εμπειρίας και των ικανοτήτων του, χρονοβόρες και ανεπιτυχείς προσπάθειες πέδησης, ώσπου καθυστερημένα κατάφερε να θέσει εκ νέου σε λειτουργία το άρμα, χωρίς όμως να μπορέσει τελικά να αποφύγει τα ζημιογόνα αποτελέσματα.

Κατόπιν αυτών ο κατηγορούμενος Λ. Σ. πρέπει, κατά την ομόφωνη γνώμη των μελών του Δικαστηρίου, να κηρυχθεί ένοχος των πράξεων που του αποδίδονται, καθόσον αποδείχθηκε πλήρως ότι συντρέχουν στο πρόσωπο αυτού τα στοιχεία τόσο της αντικειμενικής όσο και της υποκειμενικής υπόστασης των εγκλημάτων αυτών.

Ακολούθως, το άνω Δικαστήριο κήρυξε ένοχο τον αναιρεσείοντα των αξιόποινων πράξεων της ανθρωποκτονίας από αμέλεια κατά συρροή και της σωματικής βλάβης από αμέλεια κατά συρροή από υπόχρεο ως εκ της υπηρεσίας του σε ιδιαίτερη επιμέλεια και προσοχή με το ακόλουθο

διατακτικό "Κηρύσσει τον πρώτο κατηγορούμενο, Λ. Σ., παμφηφεί ένογο α) ανθρωποκτονίας από αμέλεια κατά συρροή [πράξεις δύο (2)] και β) σωματικής βλάβης από αμέλεια από υπόχρεο ως εκ της υπηρεσίας του σε ιδιαίτερη επιμέλεια και προσοχή, κατά συρροή [πράξεις δέκα εννέα (19)], πράξεων που τελέσθηκαν στο στρατόπεδο του 625 ΤΠ-ΕΚΕ, την 5-5-2004 και ειδικότερα ένοχο του ότι ενώ ήταν στρατιωτικός, δηλαδή ΕΜΘ Λοχίας (ΠΖ) του 625 ΤΠ - ΕΚΕ, στο στρατόπεδο της Μονάδος αυτής, την 5-5-2004 με περισσότερες από μία πράξεις τέλεσε περισσότερα του ενός εγκλήματα και συγκεκριμένα: Α) Από αμέλεια δηλαδή από έλλειψη της προσοχής την οποία όφειλε από τις περιστάσεις και μπορούσε να καταβάλει, δεν προέβλεψε το αξιόποιο αποτέλεσμα που επέφερε η πράξη του και έτσι προξένησε το θάνατο άλλων. Ειδικότερα στον ανωτέρω τόπο και χρόνο και περί ώρα 13:10', ενώ ορίσθηκε να οδηγήσει το ερπυστριοφόρο όχημα με αριθμό ΕΣ - 224064 τύπου ΤΟΜΑ ΒΜΡ-1, σε εκτέλεση διατεταγμένου δρομολογίου από το στίβο μηχανοδότησης προς τον όρχο οχημάτων της Μονάδας του, μολοντί γνώριζε κατά την εκκίνηση του κινητήρα του παραπάνω οχήματος ότι το χεφόνγκαζο αυτού το οποίο ρυθμίζει το επίπεδο των στροφών του κινητήρα ήταν ελαττωματικό με συνέπεια να μειώνονται οι στροφές του κινητήρα στη σχέση "ρελαντί" και κατά την εναλλαγή των ταχυτήτων και εντεύθεν να παύει να λειτουργεί ο κινητήρας, από απερισκεψία, έλλειψη της προσοχής και βιασύνη, ανέλαβε την ευθύνη οδήγησης του, δεν ήλεγξε κατά την εκκίνηση το εφεδρικό πνευματικό σύστημα πέδησης δίνοντας προσοχή στον ήχο "τσαφ" της σχάστρας, ξεκίνησε εσφαλμένα και νευρικά το όχημα του έχοντας 2η σχέση, αναντίστοιχη των στροφών του κινητήρα και της ταχύτητας που έπρεπε να αναπτύξει δεδομένου ότι σε λίγα μέτρα θα εκτελούσε στροφή 90° δεξιά με κατηφορική κλίση, και όταν πλησίασε στο σημείο αυτό, εξαιτίας της εσφαλμένης σχέσης που είχε επιλέξει, των στροφών του κινητήρα και της ταχύτητας που είχε αναπτύξει αλλά και εξαιτίας αδέξιου χειρισμού απεμπλοκής της σχέσης από 2η σε 1η προκειμένου να κινηθεί σε κατηφόρα, δεν μπόρεσε να διατηρήσει, με τους κατάλληλους χειρισμούς, ικανό επίπεδο στροφών για την ομαλή λειτουργία του κινητήρα, δεν αντιλήφθηκε έγκαιρα την εξασθένηση και παύση λειτουργίας του κινητήρα, ενώ όταν πλέον το ερπυστριοφόρο όχημα ετέθη εκτός λειτουργίας έχοντας αδρανοποιημένα τα συστήματα διευσθύνσεως και πεδήσεως (υδραυλικής και πνευματικής), αντιλαμβανόμενος καθυστερημένα το σβήσιμο του κινητήρα και αιφνιδιαζόμενος πλέον από την έλλειψη συστημάτων πέδησης, προέβη σε αδέξιες και περισσότερες απ' όσο όφειλε, λόγω της εμπειρίας του και των ικανοτήτων του, χρονοβόρες και ανεπιτυχείς προσπάθειες πέδησης με χρήση ποδόφρενου και χειρόφρενου κατ' επανάληψη και διαδοχικά, δεν έθεσε έγκαιρα σε επανάλειψή τον κινητήρα του άρματος παρά σε οριακό χρονικό σημείο - αυτό της πρόσκρουσης στο υπόστεγο, όπως θα έπραττε στη θέση του κάθε μέτριος συνετός οδηγός υπό τις ίδιες συνθήκες ευρισκόμενος και επομένως δεν μπόρεσε να επιτύχει την έγκαιρη και αποτελεσματική ακινητοποίηση του οχήματος με αποτέλεσμα αυτό, ανεξέλεγκτο πλέον, να προσκρούσει στο υπόστεγο όπου στεγάζονταν εκπαιδευόμενοι Αξιωματικοί, τραυματίζοντας θανάσιμα τους Ανθυπολοχαγούς (ΠΖ) Ψ. Π. και Π. Χ., οι οποίοι υπέστησαν ο μεν πρώτος "κακώσεις αυχένα, θώρακα και κοιλίας" ο δε δεύτερος "κακώσεις κεφαλής, τραχήλου και κοιλίας" από τις οποίες ως μόνης ενεργού αιτίας, επήλθε σχεδόν ακαριαία ο θάνατος τους. Το αξιόποιο δε αυτό αποτέλεσμα δεν προέβλεψε αν και όφειλε και μπορούσε να προβλέψει ως πιθανό και ενδεχόμενο της ανωτέρω συμπεριφοράς του. Β) Ενώ ήταν υπόχρεος λόγω της ιδιότητάς του ως οδηγού ερπυστριοφόρου οχήματος, σε ιδιαίτερη επιμέλεια και προσοχή κατά την οδήγηση αυτού, εν τούτοις από αμέλεια, δηλαδή από έλλειψη της προσοχής, την οποία όφειλε από τις περιστάσεις και μπορούσε να καταβάλει, δεν προέβλεψε το αξιόποιο αποτέλεσμα που επέφερε η πράξη του και προξένησε σωματική κάκωση και βλάβη της υγείας άλλων. Ειδικότερα στον παραπάνω τόπο και χρόνο και περί ώρα 13:10', ενώ ορίσθηκε να οδηγήσει το ερπυστριοφόρο

όχημα με αριθμό ΕΣ - 224064 τύπου TOMA BMP-1, σε εκτέλεση διατεταγμένου δρομολογίου από το στίβο μηχανοδότησης προς τον όρχο οχημάτων της Μονάδας του, μολονότι γνώριζε κατά την εκκίνηση του κινητήρα του παραπάνω οχήματος ότι το χειρόγκαζο αυτού το οποίο ρυθμίζει το επίπεδο των στροφών του κινητήρα ήταν ελαττωματικό με συνέπεια να μειώνονται οι στροφές του κινητήρα στη σχέση "ρελαντί" και κατά την εναλλαγή των ταχυτήτων και εντεύθεν να παύει να λειτουργεί ο κινητήρας, από απερισκεψία, έλλειψη της προσοχής και βιασύνη, ανέλαβε την ευθύνη οδήγησης του, δεν ήλεγξε κατά την εκκίνηση το εφεδρικό πνευματικό σύστημα πέδησης δίνοντας προσοχή στον ήχο "τσαφ" της σχάστρας, ξεκίνησε εσφαλμένα και νευρικά το όχημα του έχοντας 2η σχέση, αναντίστοιχη των στροφών του κινητήρα και της ταχύτητας που έπρεπε να αναπτύξει δεδομένου ότι σε λίγα μέτρα θα εκτελούσε στροφή 90° δεξιά με κατηφορική κλίση, και όταν πλησίασε στο σημείο αυτό, εξαιτίας της εσφαλμένης σχέσης που είχε επιλέξει, των στροφών του κινητήρα και της ταχύτητας που είχε αναπτύξει αλλά και εξαιτίας αδέξιου χειρισμού απεμπλοκής της σχέσης από 2η σε 1η προκειμένου να κινηθεί σε κατηφόρα, δεν μπόρεσε να διατηρήσει, με τους κατάλληλους χειρισμούς, ικανό επίπεδο στροφών για την ομαλή λειτουργία του κινητήρα, δεν αντιλήφθηκε έγκαιρα την εξασθένηση και παύση λειτουργίας του κινητήρα, ενώ όταν πλέον το ερπυστριοφόρο όχημα ετέθη εκτός λειτουργίας έχοντα: αδρανοποιημένα τα συστήματα διευθύνσεως και πεδήσεως (υδραυλικής και πνευματικής), αντιλαμβανόμενος καθυστερημένα το σβήσιμο του κινητήρα και αιφνιδιαζόμενος πλέον από την έλλειψη συστημάτων πέδησης, προέβη σε αδέξιες και περισσότερες απ' όσο όφειλε, λόγω της εμπειρίας του και των ικανοτήτων του, χρονοβόρες και ανεπιτυχείς προσπάθειες-πέδησης με χρήση ποδόφρενου και χειρόφρενου κατ' επανάληψη και διαδοχικά, δεν έθεσε έγκαιρα σε επαναλειτουργία τον κινητήρα του άρματος παρά σειριακό χρονικό σημείο - αυτό της πρόσκρουσης στο υπόστεγο, όπως θα έπραττε στη θέση του κάθε μέτριος συνετός οδηγός υπό τις ίδιες συνθήκες ευρισκόμενος και επομένως δεν μπόρεσε να επιτύχει την έγκαιρη και αποτελεσματική ακινητοποίηση του οχήματος με αποτέλεσμα αυτό, ανεξέλεγκτο πλέον, να προσκρούσει στο υπόστεγο όπου στεγάζονταν εκπαιδευόμενοι Αξιωματικοί, προκαλώντας τον τραυματισμό των κάτωθι: 1) Ανθυπολοχαγού (ΠΖ) Α. Α., ο οποίος υπέστη κάκωση κεφαλής, βαριές κακώσεις (ΑΡ) κάτω άκρου και αφού νοσηλεύθηκε στο ΠΠΓΝ Ιωαννίνων για 9 ημέρες, μεταφέρθηκε στη συνέχεια στο 401 ΓΣΝΑ για περαιτέρω νοσηλεία, 2) Ανθυπολοχαγού (ΠΖ) Α. Ε., ο οποίος υπέστη κάκωση κεφαλής - κάκωση (ΑΡ) κνήμης με αρνητικό ακτινολογικό έλεγχο. Νοσηλεύθηκε στο 406 ΓΣΝ Ιωαννίνων για 2 ημέρες και έλαβε 20 ήμερη αναρρωτική άδεια, 3) Ανθυπολοχαγού (ΠΖ) Α. Δ., ο οποίος υπέστη εκδορές- εκχυμώσεις τριχωτού κεφαλής ευαισθησία έξω επιφάνειας (ΑΡ) μηρού και (ΑΡ) γλουτού με αρνητικό ακτινολογικό έλεγχο. Νοσηλεύθηκε στο 406 ΓΣΝ Ιωαννίνων επί 2 ημέρες και έλαβε 20ήμερη αναρρωτική άδεια, 4) Ανθυπολοχαγού (ΠΖ) Α. Α., ο οποίος υπέστη κάκωση (ΑΡ) γόνατος νοσηλεύθηκε στο 406 ΓΣΝ Ιωαννίνων επί 2ήμερο και έλαβε 10 ήμερη αναρρωτική άδεια, 5) Ανθυπολοχαγού (ΠΖ) Α. Ν., ο οποίος υπέστη τραύμα (ΑΡ) ζυγωματικής χώρας, κάκωση (ΔΕ) κνήμης. Νοσηλεύθηκε στο 406 ΓΣΝ Ιωαννίνων για 2 ημέρες και έλαβε 20ήμερη αναρρωτική άδεια, 6) Ανθυπολοχαγού (ΠΖ) Β. Π., ο οποίος υπέστη κεφαλαίματμα, εκδορές - εκχυμώσεις τριχωτού κεφαλής, κάκωση (ΔΕ) γόνατος με αρνητικό ακτινολογικό έλεγχο. Νοσηλεύθηκε στο 406 ΓΣΝ επί 2ήμερο και έλαβε 20ήμερη αναρρωτική άδεια, 7) Ανθυπολοχαγού (ΠΖ) Γ. Γ., ο οποίος υπέστη απαρεκτόπιστο εγκάρσιο κάταγμα περιφερικού τριτημορίου (ΔΕ) περόνης. Νοσηλεύθηκε στο ΠΠΓΝ Ιωαννίνων για πέντε ημέρες και έλαβε αναρρωτική άδεια είκοσι ημερών, 8) Ανθυπολοχαγού (ΠΖ) Δ. Δ., ο οποίος υπέστη εκχυμώσεις-εκδορές (ΔΕ) γλουτομηριαίας περιοχής, εκδορές βραχίονα (ΑΡ) θλαστικό τραύμα βρεγματικής χώρας. Νοσηλεύθηκε στο 406 ΓΣΝ Ιωαννίνων επί 2ήμερο και έλαβε 20ήμερη αναρρωτική άδεια, 9) Ανθυπολοχαγού (ΠΖ) Κ. Α., ο οποίος υπέστη κάκωση κεφαλής, (ΔΕ) γόνατος, (ΑΡ) ποδοκνημικής με αρνητικό ακτινολογικό

έλεγχο. Νοσηλεύθηκε στο 406 ΓΣΝ Ιωαννίνων επί 2ήμερο και έλαβε 20ήμερη αναρρωτική άδεια, 10) Ανθυπολοχαγού (ΠΖ) Κ. Α., ο οποίος υπέστη κάταγμα περιφερικού τριτημορίου (ΑΡ) περόνης - διάσταση κνημοπερονιαίας. Νοσηλεύθηκε στο ΠΠΓΝ Ιωαννίνων επί 5 ημέρες και έλαβε 20 ήμερη αναρρωτική άδεια, 11) Ανθυπολοχαγού (ΠΖ) Μ. Τ., ο οποίος υπέστη εκχυμώσεις - εκδορές (ΑΡ) οσφυϊκής χώρας και εκδορές τριχωτού κεφαλής με αρνητικό ακτινολογικό έλεγχο. Νοσηλεύθηκε στο 406 ΓΣΝ Ιωαννίνων επί 2ήμερο και έλαβε 20 ήμερη αναρρωτική άδεια, 12) Ανθυπολοχαγού (ΑΣ) Ν. Γ., ο οποίος υπέστη θλαστικό τραύμα βρεγματικής χώρας και εκδορές (ΔΕ) μηρού. Νοσηλεύθηκε στο 406 ΓΣΝ Ιωαννίνων για 2 ημέρες και έλαβε 20ήμερη αναρρωτική άδεια, 13) Ανθυπολοχαγού (ΑΣ) Ο. Γ., ο οποίος υπέστη τραύμα τύπου απογαντοποίησης ραχιαίας επιφάνειας δεξιού αντιβραχίου. Νοσηλεύθηκε στο ΠΠΓΝ Ιωαννίνων για 13 ημέρες και έλαβε 30 ημέρες αναρρωτική άδεια, 14) Ανθυπολοχαγού (ΠΖ) Π. Θ., ο οποίος υπέστη εκδορές οπίσθιας επιφάνειας (ΔΕ) γόνατος - κάκωση αγκώνα (ΔΕ) με αρνητικό κλινικοεργαστηριακό έλεγχο. Νοσηλεύθηκε στο 406 ΓΣΝ Ιωαννίνων για 2 ημέρες και έλαβε 20ήμερη αναρρωτική άδεια, 15) Ανθλγού (ΠΖ) Π. Ε., ο οποίος υπέστη θλαστικό τραύμα κεφαλής. Νοσηλεύθηκε στο 406 ΓΣΝ Ιωαννίνων επί 2ήμερο και έλαβε 20ήμερη αναρρωτική άδεια, 16) Ανθυπολοχαγού (ΠΖ) Σ. Δ., ο οποίος υπέστη κακώσεις κεφαλής και (ΑΡ) ώμου με αρνητικό κλινικοεργαστηριακό έλεγχο. Νοσηλεύθηκε στο 406 ΓΣΝ Ιωαννίνων επί 2ήμερο και έλαβε 20 ήμερη αναρρωτική άδεια, 17) Ανθυπολοχαγού (ΠΖ) Τ. Ν., ο οποίος υπέστη κακώσεις κεφαλής και (ΑΡ) γόνατος με αρνητικό κλινικοεργαστηριακό έλεγχο. Νοσηλεύθηκε στο 406 ΓΣΝ επί 2ήμερο και έλαβε 20μέρη αναρρωτική άδεια, 18) Ανθυπολοχαγού (ΠΖ) Τ. Α., ο οποίος υπέστη κάκωση κεφαλής, κάκωση γονάτων, κάκωση (ΔΕ) ΠΔΚ χωρίς εμφανή ακτινολογικά ευρήματα. Νοσηλεύθηκε στο 406 ΓΣΝ Ιωαννίνων επί 2ήμερο και έλαβε 20ήμερη αναρρωτική άδεια. 19) Ανθυπολοχαγού (ΠΖ) Τ. Σ., ο οποίος υπέστη κάκωση ΟΜΣΣ με αρνητικό κλινικοεργαστηριακό έλεγχο. Νοσηλεύθηκε στο 406 ΓΣΝ Ιωαννίνων επί 2ημέρες και έλαβε αναρρωτική άδεια 20 ημερών. Το αξιόποιο δε αυτό αποτέλεσμα δεν πρόβλεψε αν και όφειλε και μπορούσε να προβλέψει ως πιθανό και ενδεχόμενο της ανωτέρω συμπεριφοράς του. Με τις παραδοχές αυτές το Δικαστήριο της ουσίας διέλαβε στην προσβαλλόμενη απόφασή του, την, κατά τις διατάξεις των άρθρων 93 παρ. 3 του Συντάγματος και 139 του ΚΠΔ, ειδική και εμπειριστατωμένη αιτιολογία αφού εκτίθενται σε αυτή με πληρότητα, σαφήνεια και χωρίς αντιφάσεις ή λογικά κενά τα πραγματικά περιστατικά τα οποία προέκυψαν από την ακροαματική διαδικασία και θεμελιώνουν την υποκειμενική και αντικειμενική υπόσταση των εγκλημάτων τούτων. Ειδικότερα και όσον αφορά την αμέλεια του αναιρεσείοντος, αυτή εξειδικεύεται στο ότι κατά την εκκίνηση του άρματος δεν έλεγξε ως οδηγός αυτού το εφεδρικό πνευματικό σύστημα πέδησης δίδοντας προσοχή στον ήχο "τσαφ" της σχάστρας. Ότι νευρικά και εσφαλμένα ξεκίνησε το άρμα έχοντας δεύτερη σχέση που ήταν αναντίστοιχη των στροφών του κινητήρα και της ταχύτητας που έπρεπε να αναπτύξει αφού σε λίγα μέτρα θα εκτελούσε στροφή ενενήντα μοιρών με κατηφορική κλίση. Ότι προέβη σε αδέξιο χειρισμό απεμπλοκής της σχέσης από δεύτερη σε πρώτη προκειμένου να κινηθεί σε κατηφόρα. Ότι δεν μπόρεσε να διατηρήσει ικανό επίπεδο στροφών για την ομαλή λειτουργία του κινητήρα με κατάλληλους χειρισμούς. Πλέον τούτων, κατά τις παραδοχές, δεν αντιλήφθηκε έγκαιρα την εξασθένηση και παύση λειτουργίας του κινητήρα, ενώ όταν πλέον το άρμα τέθηκε εκτός λειτουργίας, έχοντας αδρανοποιημένα τα συστήματα διευθύνσεως και πέδησης, υδραυλικής και πνευματικής, αντιλήφθηκε καθυστερημένα το σβήσιμο του κινητήρα και αιφνιδιάστηκε πλέον από την έλλειψη συστημάτων πέδησης. Ότι προέβη σε αδέξιες και περισσότερες χρονοβόρες και ανεπιτυχείς προσπάθειες πέδησης με χρήση ποδόφρενου και χειρόφρενου κατ' επανάληψη και διαδοχικά, ενώ διέθετε την κατάλληλη εμπειρία και τις σχετικές ικανότητες. Επίσης δεν έθεσε έγκαιρα σε επαναλειτουργία τον κινητήρα του άρματος αλλά σε οριακό πλέον χρονικό σημείο, ήτοι

αυτό της πρόσκρουσης στο υπόστεγο, όπως στη θέση του θα έπραττε κάθε μέτριος συνετός οδηγός υπό τις ίδιες συνθήκες. Περαιτέρω, κατά τις παραδοχές με επάρκεια προσδιορίζονται οι λοιπές συνθήκες επέλευσης του ατυχήματος τούτου ενώ σαφώς προσδιορίζεται το είδος της αμέλειας του αναιρεσείοντος, ως τοιαύτη άνευ συνειδήσεως και περαιτέρω προσδιορίζεται σαφώς ο αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ της αμελούς συμπεριφοράς του αναιρεσείοντος και του επελθόντος αποτελέσματος του θανάτου των δύο ανθυπολοχαγών και των σωματικών βλαβών των υπολοίπων δεκαεννέα ανθυπολοχαγών. Επομένως, ο εκ του άρθρου 510 παρ. 1 στοιχ Δ' ΚΠΔ τρίτος λόγος αναίρεσης περί ελλείψεως ειδικής και εμπειριστατωμένης αιτιολογίας είναι αβάσιμος.

Κατά τη διάταξη του άρθρου 100Α ΠΚ, όπως αυτή ίσχυε κατά την εκδίκαση της υπόθεσης (15-10-2009), "αν κάποιος καταδικαστεί σε ποινή φυλακίσεως μεγαλύτερη των τριών και μέχρι πέντε ετών και συντρέχουν οι προϋποθέσεις των άρθρων 99 και 100 ΠΚ, το δικαστήριο μπορεί να διατάξει την αναστολή εκτέλεσης της ποινής υπό όρους και υπό την επιμέλεια και την επιτήρηση επιμελητή κοινωνικής αγωγής για χρονικό διάστημα που δεν μπορεί να είναι κατώτερο από τρία και ανώτερο από πέντε έτη". Οι προϋποθέσεις δεν που τάσσονται από τις άνω διατάξεις είναι ότι ο καταδικασμένος να μην έχει καταδικαστεί αμετακλήτως για κακούργημα ή πλημμέλημα σε περιοριστική της ελευθερίας ποινή, ανώτερη των έξι μηνών, με μία μόνη ή περισσότερες αποφάσεις που οι ποινές δεν υπερβαίνουν συνολικώς το ανωτέρω όριο και από την έρευνα των περιστάσεων κάτω από τις οποίες τελέστηκε η πράξη και ιδίως των αιτίων της, της προηγούμενης ζωής και του χαρακτήρα του καταδικασμένου, να κρίνεται ότι η εκτέλεση της ποινής δεν είναι αναγκαία για να τον αποτρέψει από την τέλεση άλλων αξιοποιώνων πράξεων, λαμβανομένης προς τούτο υπόψη και της διαγωγής του υπαιτίου μετά την πράξη και ιδίως της μετάνοιας που έδειξε και της προθυμίας του να επανορθώσει τις συνέπειες της πράξης του. Όπως προκύπτει από την προσβαλλόμενη απόφαση, το άνω Δικαστήριο απέρριψε το αίτημα του αναιρεσείοντος για αναστολή με όρους κατ' άρθρο 100Α ΠΚ της συνολικής ποινής των τεσσάρων ετών και έξι μηνών, την οποία του επέβαλε, ως ελέχθη, κατά συγχώνευση των επιβληθεισών ποινών με την ακόλουθη αιτιολογία "στην προκειμένη περίπτωση από την έρευνα των περιστάσεων κάτω από τις οποίες τελέστηκαν οι πράξεις και ιδίως των αιτίων τους το Δικαστήριο κρίνει ομόφωνα ότι δεν συντρέχει νόμιμη περίπτωση αναστολής εκτελέσεως της ποινής φυλακίσεως που επιβλήθηκε στον καταδικασθέντα κατ' άρθρο 100Α". Η αιτιολογία αυτή είναι επαρκής αφού η απόρριψη του αιτήματος αναστολής, κατά τις παραδοχές, στηρίζεται σε έλλειψη νόμιμης προϋπόθεσης και δη στο, κατ' ανέλεγκτη κρίση, ότι οι περιστάσεις κάτω από τις οποίες τελέστηκαν οι πράξεις και τα αίτιά τους, ως δηλαδή διαλαμβάνονται στην κύρια αιτιολογία, αποκλείουν την δυνητικώς προβλεπόμενη χορήγηση της αναστολής. Επομένως, ο εκ του άρθρου 510 παρ. 1 στοιχ. Δ' ΚΠΔ τέταρτος λόγος αναίρεσεως περί ελλείψεως ειδικής και εμπειριστατωμένης αιτιολογίας για την απόρριψη του αιτήματος αναστολής είναι αβάσιμος.

Κατά το άρθρο 82 παρ. 3 ΠΚ το ποσό της μετατροπής της περιοριστικής της ελευθερίας ποινής σε χρηματική ποινή ή πρόστιμο κατά τις διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 του ιδίου άρθρου, καθορίζεται με ειδικά αιτιολογημένη απόφαση αφού ληφθεί υπόψη η οικονομική κατάσταση του καταδικασμένου. Το ποσό της μετατροπής της παραπάνω ποινής καθορίζεται, ως προς το ανώτατο και κατώτατο όριό του, από την ίδια διάταξη, σύμφωνα δε με την παρ. 4 του ιδίου άρθρου, με κοινή απόφαση των Υπουργών Δικαιοσύνης και Οικονομικών μπορεί να αυξομειώνονται τα προβλεπόμενα στην παρ. 3 ποσά μετατροπής των περιοριστικών της ελευθερίας ποινών. Έτσι, κατ' εξουσιοδότηση της άνω διατάξεως είχαν στο παρελθόν εκδοθεί κοινές αποφάσεις των άνω Υπουργών (134423 α οικ/ 8-12-1992 και 58554/19-6-2006), με τις οποίες αναπροσαρμόστηκαν

αντίστοιχα τα ποσά μετατροπής κάθε ημέρας φυλάκισης σε χίλιες πεντακόσιες έως είκοσι χιλιάδες δρχ., ήτοι κατ' αντιστοιχία σε 4, 40 έως 59 ευρώ.

Στη συνέχεια εκδόθηκε η υπ' αριθ. 50492/ 2008 κοινή απόφαση των υπουργών Οικονομίας, Οικονομικών και Δικαιοσύνης που άρχισε να ισχύει από τις 28-6-2008 και με την οποία αναπροσαρμόστηκε το ποσό της μετατροπής κάθε ημέρας ποινής φυλάκισης δε 10 έως 60 ευρώ. Από τις άνω διατάξεις συνάγεται ότι το δικαστήριο ως προς τη μετατροπή της στερητικής της ελευθερίας ποινής πρέπει μεν να εφαρμόσει την υπουργική απόφαση που ίσχυε κατά το χρόνο τέλεσης της πράξης, όμως δεν υποχρεούται να μετατρέψει αυτήν με το ελάχιστο όριο αλλά θα καθορίσει το ποσό αυτής με βάση την οικονομική κατάσταση του καταδικασμένου (ΑΠ 1243 και 200/2010). Το Αναθεωρητικό Δικαστήριο αναφορικά με τη μετατροπή της επιβληθείσας ποινής διέλαβε στην προσβαλλόμενη απόφασή του την αιτιολογία ότι "επειδή το Δικαστήριο έλαβε υπόψη του την οικονομική κατάσταση του καταδικασμένου, η οποία είναι μέτρια, καθορίζει το ποσό της μετατροπής σε δέκα (10) ευρώ για κάθε μία ημέρα φυλακίσεως". Η αιτιολογία αυτή είναι ειδική και εμπεριστατωμένη κατά το άρθρο 82 παρ. 3, αφού το Δικαστήριο έλαβε υπόψη του την οικονομική κατάσταση του καταδικασθέντος, την οποία ανελέγκτως έκρινε ως μετρία και δεν είχε υποχρέωση να υπολογίσει κάθε μέρα φυλακίσεως με το ελάχιστο όριο των 4,40 ευρώ, που προβλεπόταν από την κατά το χρόνο τελέσεως της πράξης ισχύουσα κοινή υπουργική απόφαση 134423/2002 ενώ περαιτέρω, από την επισκόπηση της απόφασης δεν προκύπτει ότι προσδιόρισε το ποσό της μετατροπής με βάση τη δυσμενέστερη 50492/ 2008 υπουργική απόφαση, η οποία δε μνημονεύεται σε κανένα σημείο. Επομένως, ο εκ του άρθρου 510 παρ. 1 στοιχ. Ε' ΚΠΔ πέμπτος και τελευταίος λόγος της αίτησης αναίρεσης για εσφαλμένη εφαρμογή της ουσιαστικής ποινικής διάταξης του άρθρου 82 παρ. 3 ΠΚ είναι αβάσιμος. Όταν, ελλείψει άλλου λόγου αναιρέσεως, πρέπει η αίτηση να απορριφθεί να καταδικασθεί ο αναιρεσείων στη δικαστική δαπάνη των παραστάτων ως πολιτικώς εναγόντων και επιβληθούν στον αναιρεσείοντα τα δικαστικά έξοδα (άρθρο 583 παρ. 1 ΚΠΔ).

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Απορρίπτει την από 1-10-2010 αίτηση του Σ. Λ. του Ι., κατοίκου ..., για αναίρεση της 422/ 2009 απόφασης του Αναθεωρητικού Δικαστηρίου Αθηνών.

Καταδικάζει τον αναιρεσείοντα στη δικαστική δαπάνη των παραστάτων ως πολιτικώς εναγόντων Σ. Π. του Χ., Β. συζύγου Σ. Π. και Γ. χήρας Κ. Ψ., την οποία ορίζει στο ποσό των πεντακοσίων (500) ευρώ. Και

Επιβάλλει στον αναιρεσείοντα τα δικαστικά έξοδα, που ανέρχονται σε διακόσια πενήντα (250) ευρώ.

Κρίθηκε και αποφασίσθηκε στην Αθήνα στις 3 Μαΐου 2011.

Δημοσιεύθηκε στην Αθήνα σε δημόσια συνεδρίαση στο ακροατήριό του στις 12 Μαΐου 2011.

Η ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ