**ΕΝΩΠΙΟΝ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ**

**ΑΙΤΗΣΗ ΑΝΑΙΡΕΣΕΩΣ**

**1.** Θεόδωρου Πολάκη, κατοίκου Ηρακλείου, οδός Πυράνθου αρ. 18,

**2.** Άννας συζ. Θεοδώρου Πολάκη, κατοίκου Ηρακλείου, οδός Πυράνθου αρ. 18.

**3.** Δημητρίου Πολάκη, κατοίκου Ηρακλείου, οδός Πυράνθου αρ. 18.

**4.** Αναστασίας Πολάκη, συζ. Κοσμά Μαλανδράκη, κατοίκου Χανίων, οδός Σελίνου 87Α.

**ΚΑΤΑ**

**1.** Του Ελληνικού Δημοσίου, όπως εκπροσωπείται από τον Υπουργό Οικονομικών.

**2.** Της Περιφέρειας Κρήτης, όπως εκπροσωπείται από τον αρμόδιο Περιφερειάρχη.

**ΚΑΙ**

Της υπ’ αριθμ. 21/2021 αποφάσεως του Διοικητικού Εφετείου Χανίων (Τμήμα Β΄ Τριμελές).

……………..

**Συνοπτική έκθεση τιθέμενων νομικών ζητημάτων.**

Δια της παρούσης ζητείται η αναίρεση της υπ’ αριθμ. 21/2021 απόφασης του Διοικητικού Εφετείου Χανίων, για τους παρακάτω παραδεκτούς, νόμιμους, βάσιμους και αληθείς λόγους:

**1.** Παράλειψη της in abstracto κρίσεως σχετικά με την ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ παρανομίας και ζημίας.

**2.** Εσφαλμένη ερμηνεία και εφαρμογή του νομολογιακού κανόνος περί διακοπής του αιτιώδους συνδέσμου.

**3.** Παράβαση νόμου (άρθρου 300ΑΚ) και νομολογιακής αρχής κατά την υπαγωγή των πραγματικών περιστατικών στην νομική έννοια του «συντρέχοντος πταίσματος» και την αφηρημένη κατάφαση αιτιώδους συναφείας μεταξύ του πταίσματος του ζημιωθέντος και ζημιογόνου αποτελέσματος.

**Ι. Ιστορικό.**

**1.** Με την αγωγή τους ενώπιον του τριμελούς Διοικητικού Πρωτοδικείου Ηρακλείου οι νυν αναιρεσείοντες είχαν ζητήσει να αναγνωριστεί η υποχρέωση των καθ’ ων νυν αναιρεσιβλήτων να καταβάλουν, αλληλεγγύως και εις ολόκληρον και με τον νόμιμο τόκο, σε καθέναν από τους δύο πρώτους αναιρεσείοντες το ποσό των 240.000 ευρώ και σε καθέναν από τους λοιπούς το ποσό των 150.000 ευρώ. Τα ποσά αυτά ζητούνταν ως χρηματική ικανοποίηση λόγω της ψυχικής οδύνης τους από τον θάνατο σε τροχαίο ατύχημα που συνέβη στις 22 Ιουλίου 2011 και ώρα 01:20΄, στο 143,50 χλμ. της Νέας Εθνικής Οδού (ΝΕΟ) Σητείας – Χανίων, της Ευαγγελίας Πολάκη - Σφακιανάκη, του Εμμανουήλ Σφακιανάκη, συζύγου αυτής και των τέκνων τους, Άννας Σφακιανάκη και Ζαμπίας - Μαργαρίτας Σφακιανάκη, εκ των οποίων οι δύο πρώτοι είναι οι γονείς και λοιποί δύο τα αδέλφια της θανούσας, Ευαγγελίας Πολάκη. Το ως άνω τροχαίο ατύχημα προκλήθηκε λόγω παρανόμων πράξεων και παραλείψεων των οργάνων των καθ’ ων, σχετικών με την κατασκευή και τη συντήρηση της Εθνικής Οδού.

**2.** Το πρωτόδικο δικαστήριο, κατ’ αρχάς δέχθηκε απορριφθεισών των σχετικών ενστάσεων των εναγόντων, ότι στην κρινόμενη υπόθεση νομιμοποιούνται παθητικώς αμφότεροι, αφού το Ελληνικό Δημόσιο ήταν ο Κύριος του Έργου της κατασκευής της Εθνικής Οδού στο σημείο του ατυχήματος και η Περιφέρεια Κρήτης είχε αναλάβει από το 2010 τη συντήρησή της. Περαιτέρω, το Δικαστήριο, έλαβε υπ’ όψη ότι δεν αποδείχθηκε ο ισχυρισμός για τη θέση του επίμαχου τοιχίου και τη σύνδεσή του με τα μεταλλικά στηθαία, εν όψει και του ότι από τις, ως άνω, φωτογραφίες που είχαν προσκομιστεί προέκυπτε ότι το τοιχίο βρισκόταν εκτός της οριογραμμής του οδοστρώματος και το όχημα είχε προσκρούσει και στο μεταλλικό στηθαίο της Οδού. Ακόμη, το Δικαστήριο δέχθηκε ότι το όχημα είχε εκτραπεί αιφνιδίως από την πορεία του, διότι δεν υπήρχαν ίχνη πεδήσεως και είχε προσκρούσει πλαγιομετωπικά, με την αριστερή πλευρά του στο τοιχίο, ενώ δεν υπήρχε εμπόδιο στο σημείο και η ορατότητα ήταν ανεμπόδιστη. Με τα δεδομένα αυτά, με την αναιρεσιβαλλομένη κρίθηκε ότι δεν αποδείχθηκε η ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ του ατυχήματος και των επικαλουμένων παράνομων πράξεων και παραλείψεων των οργάνων των εφεσιβλήτων και απορρίφθηκε η αγωγή.

**3.** Οι νυν αναιρεσείοντες προέβαλαν ότι η ανωτέρω κρίση της πρωτοδίκου αποφάσεως στηρίζεται σε εσφαλμένη εκτίμηση των αποδεικτικών μέσων σχετικά με τη θέση του τοιχίου στήριξης των ηχοπετασμάτων και την έλλειψη της σύνδεσής του με τα μεταλλικά στηθαία ασφαλείας κατά τον κρίσιμο χρόνο. Κατά τους τότε εκκαλούντες και νυν αναιρεσείοντες, είναι σαφές ότι το τοιχίο των ηχοπετασμάτων βρισκόταν επί του οδοστρώματος και ότι τα μεταλλικά στηθαία ασφαλείας δεν συνδέονταν με το τοιχίο, αλλά υπήρχε μεταξύ τους κενός χώρος, άνοιγμα λόγω ανοικτού ρείθρου, με σκοπό την εύκολη πρόσβαση πεζών στον βοηθητικό δρόμο. Το γεγονός αυτό, δηλαδή η διάσταση, κατά τους τότε εκκαλούντες και νυν αναιρεσείοντες, μεταξύ της απόληξης των μεταλλικών στηθαίων και του τσιμεντένιου τοιχίου, υφισταμένη κατά τον χρόνο του ατυχήματος, δεν αποτυπώνεται στην έκθεση αυτοψίας της Τροχαίας. Στη διάσταση αυτήν, οφείλεται, κατά τους εκκαλούντες, το κάρφωμα του αυτοκινήτου στο τοιχίο, διότι εάν υπήρχε συνοχή μεταξύ τοιχίου και στηθαίων ασφαλείας, το αυτοκίνητο δεν θα καρφωνόταν στο τοιχίο αλλά θα απωθείτο προς το δρόμο, αφού ο ρόλος των στηθαίων ασφαλείας είναι η συγκράτηση των εκτρεπομένων οχημάτων. Συναφώς, οι τότε εκκαλούντες και νυν αναιρεσείοντες επισήμαναν ότι το εν λόγω τοιχίο απετέλεσε ανεπίτρεπτο εμπόδιο επί του οδοστρώματος που προκάλεσε τον θάνατο των επιβατών του οχήματος. Περαιτέρω, οι νυν αναιρεσείοντες προέβαλαν ότι μη νομίμως το Δικαστήριο δέχθηκε, μη υποβληθείσα πρωτοδίκως εκ μέρους των εφεσιβλήτων, ένσταση συνυπαιτιότητας της οδηγού του οχήματος.

**4.** Το εφετείο δέχθηκε στην 11.σκέψη του ότι όπως προκύπτει από τις ρυθμίσεις περί των στηθαίων ασφαλείας, αυτά είναι αναγκαίο να τοποθετούνται σε επικίνδυνες θέσεις των οδών, προκειμένου να αποδυναμώνονται οι συνέπειες των συγκρούσεων. Είναι δε σαφές ότι με βάση τις ρυθμίσεις της ΥΑ του 2011 και τις αποφάσεις Οικ. 93/6/1988 του ΥΠΕΧΩΔΕ, Δ3γ/0/5/13-2/18-2-1992 (τεχνική οδηγία του ΥΠΕΧΩΔΕ και ΔΜΕΟ/ο/612/29-4-2011 του Υφυπουργού Μεταφορών Υποδομών και Δικτύων, τα ηχοπετάσματα συνιστούν επικίνδυνη θέση, υπαγόμενη **στην κατηγορία 3 της ΥΑ του 2011**, προ των οποίων επιβάλλεται η τοποθέτηση στηθαίων. Στην κρινόμενη περίπτωση, τα μεταλλικά στηθαία σταματούσαν στο σημείο της σύγκρουσης και δεν συνεχίζονταν μπροστά από το τσιμεντένιο τοιχίο των ηχοπετασμάτων. Η συγκεκριμένη παράλειψη στην κατασκευή της Ε.Ο. στο σημείο αυτό, η οποία από ουδέν στοιχείο του φακέλου εξηγείται, θεωρήθηκε **παράνομη** αφού έρχεται σε αντίθεση με τις ως άνω ρυθμίσεις τοποθέτησης των στηθαίων, αλλά και με **τα δεδομένα της κοινής πείρας**, διότι το τσιμεντένιο τοιχίο των ηχοπετασμάτων πράγματι, κατ’ αρχήν, συνιστά εμπόδιο, όπως αυτά για τα οποία προβλέπονται στηθαία. Ακόμη όμως κι αν ήθελε υποτεθεί, ότι το τοιχίο των ηχοπετασμάτων είχε εν προκειμένω θέση στηθαίου ασφαλείας, αυτό **δεν ευθυγραμμίζεται** με το μεταλλικό στηθαίο, αν και η Οδός είναι ευθεία στο σημείο αυτό. Τούτο προέκυψε από το σχεδιάγραμμα της Τροχαίας αλλά και από τις φωτογραφίες που προσήχθησαν και οφειλόταν στο ότι το μεταλλικό στηθαίο έχει πακτωθεί στη βόρεια, ενώ το τσιμεντένιο στη νότια πλευρά φρεατίου απορροής. Για τον λόγο αυτό, το μεταλλικό στηθαίο παίρνει αριστερή κατεύθυνση προκειμένου να συναντήσει το τσιμεντένιο τοιχίο. Η κατεύθυνση αυτή, οδηγεί το όχημα που προσκρούει με τη δεξιά πλευρά του στο μεταλλικό στηθαίο, κατευθείαν στην ακμή του τσιμεντένιου τοιχίου. Με τον τρόπο αυτόν, όμως, τα στηθαία ασφαλείας όχι μόνο δεν πληρούν τον σκοπό της τοποθέτησής τους, αλλά **δύνανται, συντρεχουσών ασφαλώς και λοιπών αναγκαίων συνθηκών**, να οδηγήσουν σε πρόσκρουση των οχημάτων στο τσιμεντένιο τοιχίο.

**5.** Εντούτοις το ΔΕφΧαν, στην ίδια 11. Σκέψη του δέχθηκε στην συνέχεια ότι στην προκειμένη περίπτωση το αυτοκίνητο **εντελώς ξαφνικά** και χωρίς **εμφανή αιτιολογία** ολίσθησε από τη λωρίδα κυκλοφορίας πλαγίως για 44 μέτρα και καρφώθηκε στο τσιμεντένιο τοιχίο. Η πορεία αυτή δεν μπορεί κατά το Εφετείο να αποδοθεί στο οδόστρωμα, το οποίο ήταν καθαρό, χωρίς νερά ή λάδια, ούτε σε άλλη αιτία, ει μη μόνον σε εσφαλμένη ενέργεια της οδηγού του οχήματος. Εν συνεχεία, η πρόσκρουση του οχήματος κατευθείαν στο τσιμεντένιο τοιχίο δεν οφείλεται, κατά την κρίση του Εφετείου, στην εσφαλμένη, όπως έγινε δεκτό τοποθέτηση και σύνδεση μεταξύ των μεταλλικών στηθαίων ασφαλείας και του τοιχίου, διότι το σφάλμα αυτό δεν επηρέασε ούτε την πορεία του αυτοκινήτου, ούτε οδήγησε στο αποτέλεσμα. Διότι, η φορά του αυτοκινήτου, που προκύπτει εναργώς από το σχεδιάγραμμα της Τροχαίας, είναι σχεδόν κάθετη προς το τοιχίο, παραδοχή που εξηγεί και την τελική θέση του οχήματος, το οποίο φαίνεται ότι προσέκρουσε αρχικά με το μπροστινό αριστερό μέρος του στο τοιχίο και ανεστράφη. Το αποτέλεσμα της πρόσκρουσης, εξάλλου, δεν θα ήταν διαφορετικό εάν στο σημείο υπήρχαν μεταλλικά στηθαία ασφαλείας, διότι η φορά του αυτοκινήτου και η ταχύτητά του είναι οι παράγοντες που οδήγησαν σ’ αυτό και όχι η έλλειψη στηθαίων ασφαλείας. Ο ισχυρισμός των τότε εκκαλούντων και νυν αναιρεσειόντων ότι το τοιχίο βρίσκεται πάνω στο οδόστρωμα θεωρήθηκε ουσία αβάσιμος διότι από τις ανωτέρω περιγραφές προκύπτει ότι αυτό είχε ανεγερθεί στη νότια άκρη του φρεατίου απορροής ομβρίων, έξω και από τη λωρίδα έκτακτης ανάγκης. Επίσης, δεν οδήγησε στη σύγκρουση η θέση του τοιχίου, μολονότι αυτό δεν ευθυγραμμίζεται με το μεταλλικό στηθαίο, διότι το αυτοκίνητο δεν προσέκρουσε καθόλου στο τελευταίο. Εξάλλου, ο έτερος ισχυρισμός των τότε εκκαλούντων και νυν αναιρεσειόντων περί της υπάρχουσας κατά τον χρόνο του ατυχήματος διάστασης μεταξύ του μεταλλικού στηθαίου και του τοιχίου και μάλιστα ενός μεγάλου ανοίγματος που είχε αφεθεί επί σκοπώ, θεωρήθηκε τέλος αλυσιτελής διότι δεν οδήγησε η διάσταση στη σύγκρουση του αυτοκινήτου με το τοιχίο.

Με τα δεδομένα αυτή ΔΕφΧανίων 21/2021 (αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση) απέρριψε την έφεση.

**ΙΙ. ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΑΝΑΙΡΕΤΙΚΗΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΤΙΚΗΣ ΔΙΚΗΣ.**

**Α**. Σύμφωνα με όσα έγιναν δεκτά από την νομολογία του ΣτΕ κατά την ερμηνεία του άρθρου 105 ΕισΝακ στο πλαίσιο αναιρετικών δικών:

**1.** Ευθύνη προς αποζημίωση γεννάται όχι μόνο από την έκδοση παράνομης εκτελεστής διοικητικής πράξης ή από την παράνομη παράλειψη έκδοσης τέτοιας πράξης, αλλά και από παράνομες υλικές ενέργειες των οργάνων του Δημοσίου ή από παραλείψεις οφειλομένων νομίμων υλικών ενεργειών αυτών, εφόσον αυτές συνάπτονται με την οργάνωση και λειτουργία των δημοσίων υπηρεσιών.

**2.** Εξάλλου, ευθύνη του Δημοσίου υφίσταται, εφόσον συντρέχουν και οι λοιπές προϋποθέσεις του νόμου, όχι μόνο όταν παραβιάζεται συγκεκριμένη διάταξη νόμου με πράξη ή παράλειψη οργάνου του Δημοσίου, αλλά και όταν παραλείπονται τα ιδιαίτερα καθήκοντα ή υποχρεώσεις που προσιδιάζουν στη συγκεκριμένη δημόσια υπηρεσία και προσδιορίζονται από την κείμενη εν γένει νομοθεσία, τα διδάγματα της κοινής πείρας και τις αρχές της καλής πίστης (βλ. Σ.τ.Ε. 877/2013 7μ).

**3.** Ο κατά τα ανωτέρω παράνομος χαρακτήρας της ζημιογόνου πράξης, παράλειψης ή υλικής ενέργειας αρκεί για να στοιχειοθετηθεί η ευθύνη του Δημοσίου, χωρίς να απαιτείται και η διαπίστωση πταίσματος του οργάνου του (Σ.τ.Ε. 4410/2015, 877/2013 7μ, 1413/2006 7μ, 2727/2003 κ.ά.).

**4.** Απαραίτητη, πάντως, προϋπόθεση για την επιδίκαση αποζημίωσης είναι, μεταξύ άλλων, η ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ της παράνομης πράξης ή παράλειψης ή υλικής ενέργειας ή παράλειψης υλικής ενέργειας του δημοσίου οργάνου και της ζημίας που επήλθε. Αιτιώδης δε σύνδεσμος υπάρχει όταν, κατά τα διδάγματα της κοινής πείρας, η πράξη ή παράλειψη ή υλική ενέργεια ή παράλειψη αυτής εκ μέρους του οργάνου του Δημοσίου είναι επαρκώς ικανή (πρόσφορη) και μπορεί αντικειμενικά κατά τη συνήθη και κανονική πορεία των πραγμάτων και χωρίς τη μεσολάβηση άλλου περιστατικού να επιφέρει την ζημία και την επέφερε στη συγκεκριμένη περίπτωση (Σ.τ.Ε. 4410/2015, 2271/2013 7μ, 877/2013 7μ, 473/2011, 322/2009 7μ, 1002/2008, 334/2008 7μ, πρβ. Α.Π. 425/2006, 394/2002).

**5.** Και η μεν κρίση περί του αν τα ανελέγκτως και κυριαρχικώς διαπιστωθέντα από το δικαστήριο της ουσίας πραγματικά περιστατικά, γενικώς και αφηρημένως λαμβανόμενα, επιτρέπουν το συμπέρασμα ότι η πράξη ή η παράλειψη μπορεί να θεωρηθεί αντικειμενικά ως πρόσφορη αιτία του παραχθέντος αποτελέσματος υπόκειται στον αναιρετικό έλεγχο, αφού σχηματίζεται με τη χρησιμοποίηση των διδαγμάτων της κοινής πείρας προκειμένου να εξειδικευτεί η αόριστη νομική έννοια του αιτιώδους συνδέσμου, η περαιτέρω όμως κρίση του δικαστηρίου της ουσίας περί του ότι στη συγκεκριμένη (ένδικη) περίπτωση η πράξη ή παράλειψη αποτέλεσε ή δεν αποτέλεσε την αιτία του επιζήμιου αποτελέσματος, περί του ότι, δηλαδή, το ζημιογόνο γεγονός σε σχέση με την ζημία βρίσκεται ή δεν βρίσκεται σε σχέση αιτίου και αποτελέσματος, ως αναγόμενη σε εκτίμηση πραγματικών γεγονότων, δεν υπόκειται στον αναιρετικό έλεγχο (Σ.τ.Ε. 2271/2013 7μ, 1183/2013, 3839/2012 7μ, 750/2011, 334/2008 7μ, 1019/2018, 3128/2006, 3696/2006).

**6.** Δεν αποκλείεται δε, κατ’ αρχήν η ύπαρξη του αιτιώδους συνδέσμου από το γεγονός ότι στο αποτέλεσμα συνετέλεσε και συνυπαιτιότητα του βλαβέντος, εφ’ όσον δεν διακόπτεται ο αιτιώδης σύνδεσμος (βλ. Σ.τ.Ε. 969/2018, 473/2011, πρβ. Α.Π. 1653/2001, 53/2006).

**7.** Περαιτέρω, από τις διατάξεις του άρθρου 300 του [Α.Κ.](javascript:open_links('792528,45193')) συνάγεται ότι, αν, με βάση τα πραγματικά περιστατικά που έγιναν δεκτά από τα δικαστήρια της ουσίας, συντρέχει πταίσμα του ζημιωθέντος, απόκειται στην εξουσία του δικαστηρίου, αφού εκτιμήσει ελευθέρως τις περιστάσεις, μεταξύ των οποίων είναι και ο βαθμός του πταίσματος του ζημιωθέντος, να επιδικάσει ολόκληρη την αποζημίωση ή να μην επιδικάσει καθόλου αποζημίωση ή και να μειώσει μόνο το ποσό της αποζημίωσης (βλ. Σ.τ.Ε. 1974/2009, 3124/2011, 3595/2012, 877/2013 7μ).

**8.** Πρέπει, όμως, η πράξη του ζημιωθέντος να έχει συντελέσει στην πρόκληση της ζημίας και να υπάρχει αιτιώδης σύνδεσμος της υπαίτιας πράξης του ζημιωθέντος με την πρόκληση ή την έκταση της ζημίας.

**9.** Η κρίση του δικαστηρίου της ουσίας ως προς τη συνδρομή ή όχι συντρέχοντος πταίσματος του ζημιωθέντος στην επέλευση της ζημίας υπόκειται στον έλεγχο του Συμβουλίου της Επικρατείας ως προς το κατά πόσον τα πραγματικά περιστατικά, που το δικαστήριο της ουσίας δέχεται, ανελέγκτως, ως αποδειχθέντα, συγκροτούν ή όχι την έννοια του συντρέχοντος πταίσματος (Σ.τ.Ε. 15/2018, 3124/2011, 3595/2012, 877/2013 7μ).

**10.** Υπόκειται, επίσης, στον έλεγχο του Συμβουλίου της Επικρατείας, ως ζήτημα σχετικό με την παραβίαση των διδαγμάτων της κοινής πείρας κατά την εξειδίκευση της αόριστης νομικής έννοιας της αιτιώδους συνάφειας, το κατά πόσον τα περιστατικά τα οποία δέχθηκε το δικαστήριο της ουσίας ότι συγκροτούν το πταίσμα του ζημιωθέντος, μπορεί να θεωρηθούν, σε γενικό και αφηρημένο επίπεδο, ως πρόσφορη αιτία του ζημιογόνου αποτελέσματος (Σ.τ.Ε. 877/2013 7μ).

**11.** Δεν ελέγχεται, όμως, αναιρετικώς η κρίση σχετικά με τη βαρύτητα του πταίσματος και τον καθορισμό του ποσοστού κατά το οποίο πρέπει να μειωθεί η αποζημίωση, ως αφορώσα σε εκτίμηση πραγμάτων (βλ. Σ.τ.Ε. 15/2018, 1219, 3595/2012).

………………..

**ΙII. ΛΟΓΟΙ ΑΝΑΙΡΕΣΕΩΣ.**

**Πρώτος λόγος αναιρέσεως: Παράλειψη της in abstracto κρίσεως σχετικά με την ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ παρανομίας και ζημίας.**

**1.**  Έσφαλε η αναιρεσιβαλλομένη διότι ουδέποτε **προέβη** σε αφηρημένο, **in abstracto** έλεγχο της αιτιώδους συνάφειας μεταξύ της παρανόμου πράξεως της Διοικήσεως και του ζημιογόνου αποτελέσματος.

Η κρίση, στο μέσο της σκέψεως 11 ότι «με τον τρόπο αυτόν, όμως, τα στηθαία ασφαλείας όχι μόνο δεν πληρούν τον σκοπό της τοποθέτησής τους, αλλά δύνανται συντρεχουσών ασφαλώς και λοιπών αναγκαίων συνθηκών, να οδηγήσουν σε πρόσκρουση των οχημάτων στο τσιμεντένιο τοιχίο» δεν συνιστά τον αναγκαίο **γενικό και αφηρημένο** έλεγχο αιτιώδους συναφείας (κατά τα διαλαμβανόμενα ανωτέρω υπό ΙΙ5 – Νομικό πλαίσιο της αναιρετικής αποζημιώσεως).

Η αφηρημένη κρίση προηγείται της συγκεκριμένης, η οποία κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου Σας είναι μια **«περαιτέρω»** κρίση (Βλ. ΣτΕ 1126/2020, 1164/2020, 2937/2020,1704/2019, με περαιτέρω παραπομπές στις ΣτΕ 2271/2013,7μ., 1183/2013, 3839/2012, 7μ., 750/2011, 334/2008 7μ., 1019/2018, 3128/2006 - 2885/2020, 2889/2020, 2888/2020, 4410/2015 (Υπόθεση Σινούκ) - 3696/2006).

Και πρέπει πάντοτε να προηγηθεί η in abstracto κρίση, και όχι να **παραλειφθεί** όπως εν προκειμένω, διότι διαφορετικά δεν υφίσταται το μέτρο (ο κανόνας) ώστε στη συνέχεια **ad hoc** να κριθεί μήπως στην συγκεκριμένη ένδικη περίπτωση **διεκόπη** ο (in abstracto υφιστάμενος) αιτιώδης σύνδεσμος λόγω υπαίτιας πράξεως του ζημιωθέντος, ή λόγω ανωτέρας βίας ή τυχηρού.

Η κρίση περί **διακοπής** του αιτιώδους συνδέσμου (in abstracto) νοούμενη είναι παράλογη και μη ελέγξιμη δικαστικώς, αν δεν προηγηθεί η **προηγούμενη** κρίση περί της **in abstracto καταφάσεως** αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ παρανόμου διοικητικής πράξεως ή υλικής ενέργειας (ή παραλείψεώς τους) και ζημιογόνου αποτελέσματος.

Η αναιρεσιβαλλόμενη με την γενική φράση που προεξετέθη στο μέσο σκέψεως 11 (βλ. την αρχή του παρόντος λόγου αναιρέσεως) δεν προέβη όμως σε έλεγχο της in abstracto υπάρξεως αιτιώδους συναφείας, αφού αυτή λαμβάνει χώρα, σύμφωνα με τη νομολογία σας(βλ. τις αποφάσεις ανωτέρω) επί τη βάσει **όλων των** «ανελέγκτως και κυριαρχικώς διαπιστωθέντων πραγματικών περιστατικών», πράγμα το οποίο δεν έχει επιχειρήσει η αναιρεσιβαλλόμενη.

Συγκεκριμένα, ο in abstracto έλεγχος αιτιώδους συναφείας ορίζεται από την νομολογία του Δικαστηρίου Σας ως εξής: (βλ. ανωτέρω υπό ΙΙ5 – Νομικό πλαίσιο).

Αφηρημένος έλεγχος αιτιώδους συναφείας είναι η **κρίση** περί του αν τα ανελέγκτως και κυριαρχικώς **διαπιστωθέντα** από το δικαστήριο της ουσίας **πραγματικά περιστατικά**, (προφανώς στο **σύνολό τους** και όχι **μέρος** τους επιλεγόμενο **αυθαιρέτως**), γενικώς και αφηρημένως λαμβανόμενα (**στο σύνολό τους**) επιτρέπουν το συμπέρασμα ότι η πράξη ή η παράλειψη μπορεί να θεωρηθεί αντικειμενικά ως **πρόσφορη αιτία** του παραχθέντος αποτελέσματος. (ορισμός αφηρημένου ελέγχου αιτιώδους συναφείας)

Η κρίση αυτή υπόκειται σε αναιρετικό έλεγχο.

Κατά μείζονα λόγο υπόκειται, για τους λόγους που προεξετέθησαν, σε αναιρετικό έλεγχο, και η παράλειψή της.

Σύμφωνα με τα ανωτέρω **η αφηρημένη** κρίση της ΔΕφΧαν 21/2021 έπρεπε να γίνει επί τη βάσει όλων των πραγματικών περιστατικών που διαπιστώθηκαν πρωτοδίκως, αλλά και από το ίδιο το Εφετείο, ήτοι:

**α) Και** επί τη βάσει του γεγονότος, ότι το αυτοκίνητο ολίσθησε από τη λωρίδα κυκλοφορίας πλαγίως για 44 μέτρα και καρφώθηκε στο τσιμεντένιο τοιχίο.

**β) Και** επί τη βάσει του γεγονότος ότι η φορά του αυτοκινήτου, όπως προκύπτει από το σχεδιάγραμμα είναι κάθετη προς το τοιχίο και οδήγησε στην αναστροφή του αυτοκινήτου.

Η αφηρημένη κρίση που διενήργησε το ΔΕφΧανίων δεν λαμβάνει υπόψη του κανένα διαπιστωθέν πραγματικό περιστατικό.

Είναι η ακόλουθη:

|  |
| --- |
| Μπορεί η παράνομη και εσφαλμένη τοποθέτηση των μεταλλικών στηθαίων και του τσιμεντένιου τοιχίου (όπως αναλυτικά περιγράφεται) να οδηγήσει σε πρόσκρουση οχημάτων **(γενικώς!)** στον τσιμεντένιο τοίχο. |

Αντιθέτως η απαιτούμενη in abstracto κρίση με συνεκτίμηση όλων των πραγματικών περιστατικών που διαπιστώθηκαν από δικαστήριο της ουσίας, θα έπρεπε να είναι η ακόλουθη:

|  |
| --- |
| **Είναι σε θέση γενικώς** η παράνομη και εσφαλμένη τοποθέτηση των μεταλλικών στηθαίων και του τσιμεντένιου τοιχίου (όπως ακριβώς η παρανομία αυτή περιγράφεται στην απόφαση να οδηγήσει σε πρόσκρουση όχημα που ολισθαίνει προηγουμένως (για άγνωστη αιτία) 44 μέτρα και τελικά προσκρούει καθέτως στο τοιχίο; |

Αυτή η αφηρημένη κρίση πρέπει κατά τα ανωτέρω να «προηγηθεί» και ουδέποτε διενεργήθηκε από το δικαστήριο.

Αν η απάντηση είναι **θετική**, τότε και μόνο τότε, το Δικαστήριο ουσίας, προχωράει στην in concreto κρίση, περί του εάν **εντούτοις διεκόπη**, ο αιτιώδης αυτός σύνδεσμος λόγο σφάλματος του οδηγού.

Διότι το τυχόν σφάλμα του οδηγού είναι δυνατόν **να έχει διακόψει**, αλλά και **να μην έχει διακόψει** τον αφηρημένο αυτό αιτιώδη σύνδεσμο (βλ. ανωτέρω ΙΙ6 – Νομικό πλαίσιο αναιρετικής αποζημιωτικής δίκης – ΣτΕ 1116/2020, 1704/2019, 969/2018, 473/2011, ΑΠ 1653/2001, 53/2006).

Χρειάζεται δε περαιτέρω (τρίτη) κρίση αιτιώδους συναφείας περί του αν υφίσταται αιτιώδης συνάφεια μεταξύ του **πταίσματος** του ζημιωθέντος (της υπαίτιας πράξεώς του) και της προκλήσεως ή εκτάσεως της ζημίας.

Αν το δικάσαν Εφετείο είχε προβεί σε θετική κρίση περί του ότι **γενικώς** η παράνομη τοποθέτηση στηθαίων και τοιχίων (όπως ακριβώς περιγράφεται στην απόφαση) μπορεί να συμβάλει στην ζημία (εν προκειμένω θανάτωση) προσώπων που (για άγνωστη αιτία) φρενάρουν (και ολισθαίνουν) 44 μέτρα πριν το εμπόδιο, τότε και η in concreto κρίση, διακρινόμενη σαφώς της in abstracto, θα είχε κατ’ ανάγκην άλλη λογική δομή.

Θα αναζητείτο πλέον in concreto, γιατί αυτή **η συγκεκριμένη ολίσθηση** διέκοψε, τον αφηρημένο υφιστάμενο αιτιώδη σύνδεσμο. Αν πάλι in abstracto αιτιώδης σύνδεσμος δεν υφίσταται, το Δικαστήριο ουσίας δεν θα χρειαζόταν να κάνει in concreto κρίση.

Διενεργώντας όμως το δικάσαν δικαστήριο απευθείας in concreto έλεγχο αιτιώδους συναφείας και παραλείποντας πλήρως τον ορθό in abstracto έλεγχο (που επιτάσσει να ληφθούν υπόψη **συνολικώς**, όλα τα περιστατικά που διαπίστωσαν τα δικαστήρια ουσίας) παρεβίασε το άρθρο 105 ΕισΝΑΚ κατά το ότι δεν διενήργησε, άλλως διενήργησε εσφαλμένα την υπαγωγή στην νομική έννοια της **αιτιώδους συναφείας**, γενικώς και αφηρημένως θεωρημένης.

Οδήγησε έτσι σε σύγχυση τα όρια in abstracto και in concreto ελέγχου της υπάρξεως αιτιώδους συναφείας, οδηγώντας περαιτέρω σε σύγχυση και αλλοίωση της λογικής δομής της αποφάσεως, ως προς την ύπαρξη γεγονότος που επέφερε **διακοπή** του αιτιώδους συνδέσμου (σε αφηρημένο και εν συνεχεία σε συγκεκριμένο επίπεδο).

**2. Επί του παραδεκτού του πρώτου λόγου αναιρέσεως.**

Ο λόγος αυτός αναιρέσεως προσβάλλεται παραδεκτώς, διότι ως προελέγχθη παραβιάζει την νομολογία του Δικαστηρίου Σας, σύμφωνα με την οποία του **in concreto ελέγχου** αιτιώδους συναφείας, ο οποίος αποτελεί **«περαιτέρω»** κρίση, **προηγείται** πάντοτε η κρίση του **γενικού και αφηρημένου** (in abstracto) ελέγχου υπάρξεως αιτιώδους συναφείας, που εν προκειμένω δεν διενεργήθηκε διόλου, άλλως ενεργήθηκε πλημμελώς, δίχως να ληφθούν υπόψη **στο σύνολο τους** (ελήφθησαν υπόψη τα περιστατικά της παρανομίας και όχι τα περιστατικά της ζημίας και της συμβολής σε αυτά του οδηγού του αυτοκινήτου) που διαπιστώθηκαν ανελέγκτως και κυριαρχικώς από το Πρωτοδικείο και το δικάσαν Εφετείο.

Η παράλειψη αυτή διενέργειας (άλλως η πλημμελής διενέργεια) **in abstracto** **ελέγχου** αιτιώδους συναφείας παραβιάζει την σχετική **πάγια νομολογία** του Δικαστηρίου Σας που προαναφέρθηκε (βλ. τον λόγο και το στοιχείο ΙΙ5 του αναιρετηρίου – Νομικό πλαίσιο), ήτοι συγκεκριμένα ενδεικτικώς τις αποφάσεις ΣτΕ 1126/2020 (σκέψη 5), 1164/2020 (σκέψη 7), 1704/2019 (σκέψη 5) και τις εκεί παραπεμπόμενες αποφάσεις ΣτΕ 2271/2013, 7μ., 1183/2013, 3839/2012, 7μ., 750/2011, 334/2008, 7μ., 3128/2006, 3696/2006.

Άλλως και επικουρικώς δεν υφίσταται νομολογία του Δικαστηρίου Σας, ως προς τα ακόλουθα **δυο** κρίσιμα θέματα:

**α)** Ως προς το εάν της in concreto κρίσεως ως προς την ύπαρξη αιτιώδους συναφείας στην συγκεκριμένη ένδικη περίπτωση, πρέπει **απαραιτήτως** να προηγηθεί **in abstracto** (ήτοι γενικός και αφηρημένος) έλεγχος αιτιώδους συναφείας μεταξύ παρανόμου πράξεως και ζημίας.

**β)** Ως προς το εάν ο in abstracto αυτός έλεγχος αιτιώδους συναφείας διενεργείται πλημμελώς όταν δεν λαμβάνονται υπόψη **στο σύνολό τους όλα τα πραγματικά περιστατικά** που ανελέγκτως και κυριαρχικώς διαπίστωσε το δικαστήριο της ουσίας.

**Δεύτερος λόγος αναιρέσεως: Εσφαλμένη ερμηνεία και εφαρμογή του νομολογιακού κανόνος περί διακοπής του αιτιώδους συνδέσμου.**

**1. Ο λόγος αναιρέσεως.**

Έσφαλε η αναιρεσιβαλλόμενη παραβιάζοντας τον ουσιαστικό και νομολογιακό κανόνα που έχει διαμορφώσει το Δικαστήριο Σας, ως προς την διακοπή του αιτιώδους συνδέσμου (βλ. ανωτέρω ΙΙ6- Νομικό πλαίσιο της αναιρετικής αποζημιωτικής δίκης).

Σύμφωνα με τον κανόνα αυτό:

|  |
| --- |
| Δεν αποκλείεται, **κατ’ αρχήν,** η ύπαρξη του αιτιώδους συνδέσμου, από το γεγονός ότι στο αποτέλεσμα **συνετέλεσε** και συνυπαιτιότητα του βλαβέντος, εφόσον διακόπτεται ο αιτιώδης σύνδεσμος (ΣτΕ1126/2020,1704/2019, 969/2018, 473/2011, ΑΠ 1653/200, 53/2006 (1ος κανών). |

Εκ του κανόνος αυτού συνάγεται εξ’ αντιδιαστολής και ο ακόλουθος κανών:

|  |
| --- |
| Ο αιτιώδης σύνδεσμος διακόπτεται, μόνον όταν το ζημιογόνο αποτέλεσμα οφείλεται **αποκλειστικώς** σε **υπαίτια πράξη του βλαβέντος** (τυχηρό ή ανωτέρα βία) (2ος κανών). |

Η αναιρεσιβαλλομένη παρεβίασε προδήλως τόσο τον **πρώτο**, όσο και τον εξ’ αυτού απορρέοντα δεύτερο κανόνα, δεχόμενη ότι η **συμβολή** του ζημιωθέντος στο ζημιογόνο αποτέλεσμα αρκεί για την διακοπή του αιτιώδους συνδέσμου,(προσβολή του **πρώτου** νομολογιακού κανόνος) και παραλλήλως μη κάνοντας οποιαδήποτε μνεία περί **αποκλειστικής** προκλήσεως της ζημίας από το πταίσμα του οδηγού (παράβαση του **δεύτερου**, εξ’ αντιδιαστολής προκύπτοντος, νομολογιακού κανόνος εφαρμογής του άρθρου 105ΕισΝΑΚ, κατά την υπαγωγή στην νομική έννοια της αιτιώδους συναφείας).

Η παραβίαση των δυο αυτών νομολογιακών κανόνων δηλούται τέσσερεις τουλάχιστον φορές στο υπαγωγικό τμήμα της 11.σκέψεως της αναιρεσιβαλλόμενης (6ο φύλλο, στο μέσον και στη συνέχεια).

**α)** Η αναιρεσιβαλλόμενη κρίνει ότι το σφάλμα στην τοποθέτηση και σύνδεση των μεταλλικών στηθαίων ασφαλείας και τοιχίου «**δεν οδήγησε** στο ζημιογόνο αποτέλεσμα» δίχως να ελέγξει **αν συνέβαλε** έστω και κατ’ελάχιστον (1%), στο ζημιογόνο αποτέλεσμα. Συμβολή έστω και 1% θα ήταν αρκετή για την κατάφαση του αιτιώδους συνδέσμου, όποτε το δικάσαν Δικαστήριο θα έπρεπε να προχωρήσει στο επόμενο επίπεδο της επιμετρήσεως της ζημίας.

**β)** Η αναιρεσιβαλλόμενη κρίνει αμέσως στη συνέχεια: «Το αποτέλεσμα της πρόσκρουσης, εξάλλου, δεν θα ήταν διαφορετικό εάν στο σημείο υπήρχαν μεταλλικά στηθαία ασφαλείας, διότι η φορά του αυτοκινήτου και η ταχύτητα του είναι οι παράγοντες που οδήγησαν σ’ αυτό και όχι η έλλειψη στηθαίων ασφαλείας».

Η αναιρεσιβαλλόμενη παραλείπει όμως παρανόμως να κρίνει αν η φορά του αυτοκινήτου και η ταχύτητά του είναι **οι αποκλειστικοί παράγοντες** που οδήγησαν στο ζημιογόνο αποτέλεσμα και συναφώς αν η διοικητική παρανομία **συνέβαλε, έστω και κατ’ ελάχιστον** στην πρόσκρουση του αυτοκινήτου και στον θάνατο των επιβατών του αυτοκινήτου.

**γ)** Το αυτό σφάλμα διαπράττει η αναιρεσιβαλλόμενη και στην συνέχεια, με την ακόλουθη κρίση (6ο φύλλο, προτελευταία πρόταση).

«Επίσης, **δεν οδήγησε** στη σύγκρουση η θέση του τοιχίου, μολονότι αυτό δεν ευθυγραμμίζεται με το μεταλλικό στηθαίο, διότι το αυτοκίνητο δεν προσέκρουσε καθόλου στο τελευταίο».

Και πάλι, με τον ίδιο τρόπο, το Εφετείο παραλείπει να κρίνει αν η θέση του τοιχίου **συνέβαλε** (η κρίση ότι «δεν οδήγησε» δεν αρκεί) στο ζημιογόνο αποτέλεσμα έστω και κατ’ ελάχιστον.

**δ)** Κατά τον ίδιο τρόπο παραβιάζεται ο διττός νομολογιακός κανών περί διακοπής του αιτιώδους συνδέσμου στην τελευταία πρόταση της 11.σκέψεως (φύλλο 6ο και 6,5ο της αποφάσεως 21/2021).

« Εξάλλου ο έτερος ισχυρισμός των εκκαλούντων περί της υπάρχουσας κατά τον χρόνο του ατυχήματος διαστάσεως μεταξύ του μεταλλικού στηθαίου και του τοιχίου και μάλιστα ενός μεγάλου ανοίγματος που είχε αφεθεί επί σκοπώ, είναι αλυσιτελής, **διότι δεν οδήγησε η διάσταση στη σύγκρουση του αυτοκινήτου με το τοιχίο**».

Και εδώ παραβιάζονται προδήλως οι δυο νομολογιακοί κανόνες περί διακοπής του αιτιώδους συνδέσμου, διότι δεν ερευνάται αν η διάσταση στηθαίου και τοιχίου **συνέβαλε** έστω και κατ’ ελάχιστον στην επέλευση του ζημιογόνου αποτελέσματος, πράγμα που θα ήταν αρκετό για την κατ’ αρχήν κατάφαση της υπάρξεως του αιτιώδους συνδέσμου, προκειμένου το Δικαστήριο να περάσει στο επόμενο στάδιο του συνυπολογισμού του συντρέχοντος πταίσματος κατ’ άρθρον 300ΑΚ.

**2. Επί του παραδεκτού του δεύτερου λόγου αναιρέσεως.**

Παραδεκτώς προβάλλεται και ο δεύτερος λόγος αναιρέσεως, διότι η παράλειψη του δικαστηρίου να εκφέρει κρίση περί του εάν το πταίσμα του ζημιωθέντος υπήρξε **ο αποκλειστικός** παράγων επελεύσεως του ζημιογόνου αποτελέσματος ή αντιθέτως η διοικητική παρανομία συνέβαλε έστω **κατ’ ελάχιστον** σε αυτό **παραβιάζε**ι τον νομολογιακό κανόνα περί διακοπής του αιτιώδους συνδέσμου που συνιστά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου Σας κατά τα προαναφερθέντα (βλ. Λόγο αναιρέσεως και ΙΙ6 – Νομικό πλαίσιο της αναιρετικής αποζημιωτικής δίκης) και εκφράζεται ως ακολούθως στις ακόλουθες αποφάσεις:

|  |
| --- |
| Δεν αποκλείεται κατ’ αρχήν, η ύπαρξη του αιτιώδους συνδέσμου, από το γεγονός ότι στο αποτέλεσμα **συνετέλεσε** και συνυπαιτιότητα του βλαβέντος, εφόσον δεν διακόπτεται ο αιτιώδης σύνδεσμος. |

Τον νομολογιακό αυτό κανόνα που παρεβιάσθη εκφράζουν μεταξύ άλλων ιδίως οι αποφάσεις του ΣτΕ 1126/2020 (σκέψη 5), 1164/2020 (σκέψη 7), 1704/2019 (σκέψη 5), 926/2018, 473/2011, ΑΠ 1653/2001, 53/2006).

Άλλως, επικουρικώς, δεν υφίσταται νομολογία του Δικαστηρίου Σας επί των ακόλουθων δυο ζητημάτων:

**α)** Αν απαιτείται ρητή σκέψη για την **αποκλειστικότητα** του σφάλματος του ζημιωθέντος στην πρόκληση της ζημίας, ή αυτό μπορεί να συνάγεται και εμμέσως.

**β)** Αν άκρη και η **παραμικρότερη** συμβολή της διοικητικής παρανομίας στην επέλευση της ζημίας, προκειμένου να μην υπάρχει διακοπή του αιτιώδους συνδέσμου, και συναφώς αν αυτή η κρίση πρέπει να είναι ρητή ή/και να συνάγεται εμμέσως.

**Τρίτος λόγος αναιρέσεως: Παράβαση νόμου (άρθρου 300 ΑΚ) και νομολογιακής αρχής κατά την υπαγωγή των πραγματικών περιστατικών στην νομική έννοια του «συντρέχοντος πταίσματος» και την αφηρημένη κατάφαση αιτιώδους συναφείας μεταξύ του πταίσματος του ζημιωθέντος και ζημιογόνου αποτελέσματος.**

**1. Ο λόγος αναιρέσεως.**

Έσφαλε τέλος το δικάσαν εφετείο υπάγοντας τα πραγματικά περιστατικά που έκανε κυριαρχικώς και ανελέγκτος δεκτά στην νομική έννοια του «συντρέχοντος πταίσματος» και δη εμμέσως (βλ. προηγούμενο λόγο αναιρέσεως) του «αποκλειστικού συντρέχοντος πταίσματος» (100%) του ζημιωθέντος.

Σύμφωνα με τον πάγιο νομολογιακό κανόνα του Δικαστηρίου Σας (βλ. ανωτέρω ΙΙ 9 – Νομικό πλαίσιο της αναιρετικής αποζημιωτικής δίκης) ισχύουν τα ακόλουθα:

«**Η κρίση** του δικαστηρίου της ουσίας ως προς τη συνδρομή ή όχι του συντρέχοντος πταίσματος του ζημιωθέντος στην επέλευση της ζημίας υπόκειται στον (αναιρετικό) έλεγχο του Συμβουλίου της Επικρατείας ωε προς το **κατά πόσον τα πραγματικά περιστατικά**, που το δικαστήριο της ουσίας δέχεται, ανελέγκτως ως αποδειχθέντα, **συγκροτούν** ή όχι **την έννοια του συντρέχοντος πταίσματος»** (ΣτΕ 1126/2020, σκέψη 5, 1164/2020, σκέψη 7, 1704/2019, σκέψη 5, 15/2018, 3124/2011, 3595/2012, 877/2013, 7μελής). **(Πρώτος νομολογιακός κανόνας)**

Ταυτοχρόνως η αναιρεσιβαλλόμενη παρεβίασε και τον δεύτερο συναφή νομολογιακό κανόνα (βλ. ανωτέρω ΙΙ10 – Νομικό πλαίσιο), ο οποίος έχει λέξη προς λέξη ως ακολούθως:

«Υπόκειται, επίσης, στον έλεγχο του Συμβουλίου της Επικρατείας, ως ζήτημα σχετικό με την παραβίαση των διδαγμάτων της κοινής πείρας κατά την εξειδίκευση της αόριστης νομικής έννοιας της αιτιώδους συνάφειας, το κατά πόσον τα περιστατικά τα οποία δέχθηκε το δικαστήριο της ουσίας ότι συγκροτούν το πταίσμα του ζημιωθέντος, μπορούν να θεωρηθούν, **σε γενικό και αφηρημένο επίπεδο**, ως πρόσφορη αιτία του ζημιογόνου αποτελέσματος» (ΣτΕ 1126/2020, σκέψη 5, 1164/2020, σκέψη 7, 1704/2019, σκέψη 5, ΣτΕ 877/2013, 7μελής).

Μόνο η ακριβής επιμέτρηση ποσοστών ευθύνης δεν υπόκειται σε αναιρετικό έλεγχο, ως αφορώσα εκτίμηση πραγμάτων (ΣτΕ 15/2018, 1219, 3595/2012).

Εν προκειμένω η 11.σκέψη της αναιρεσιβαλλόμενης παρεβίασε και τους δυο ως άνω νομολογιακούς κανόνες.

Παρεβίασε, κατ’ αρχήν, τον πρώτο νομολογιακό κανόνα, προβαίνοντας σε εσφαλμένη υπαγωγή των πραγματικών περιστατικών στην νομική έννοια του **«συντρέχοντος πταίσματος»** και δη στην έννοια του **«αποκλειστικού συντρέχοντος πταίσματος»** για τους ακόλουθους λόγους:

**α)** Διότι από το γεγονός ότι το αυτοκίνητο ολίσθησε «χωρίς εμφανή αιτιολογία», ήτοι για άγνωστη αιτία, ξαφνικά, δεν μπορεί να συναχθεί ότι η ολίσθηση οφείλεται σε «εσφαλμένη ενέργεια» του οδηγού. Αυτή η υπαγωγή είναι **παράλογη**. Από την άγνωστη αιτία, τεκμαίρει ανεπιτρέπτως σφάλμα του οδηγού. Ή άγνωστη αιτία είναι η αιτία ή γνωστή. Μια τέτοια υπαγωγή που «τεκμαίρει» αναιτιολόγητο σφάλμα του οδηγού εν αμφιβολία, παραβιάζει τις αρχές του βάρους αποδείξεως, τα διδάγματα της κοινής πείρας και τελικά το άρθρο 300 ΑΚ.

**β)** Από το γεγονός ότι η πορεία «δεν μπορεί να αποδοθεί στο οδόστρωμα» δεν μπορεί βεβαίως από τα διδάγματα της κοινής πείρας να συναχθεί ότι αυτή (η πορεία) οφείλεται σε **(αποκλειστικό)** σφάλμα του οδηγού. Τα υπό (α) ελαττώματα του συλλογισμού, επαναλαμβάνονται σε μεγαλύτερο βαθμό εδώ.

**γ)** Πουθενά δεν περιγράφεται το σφάλμα του οδηγού. Ούτε και με θετικό τρόπο ή υποτιθέμενη αιτία του σφάλματος. Το συντρέχον «πταίσμα», είναι όμως «πταίσμα». Και ως τέτοιο έχει αντικειμενική και υποκειμενική υπόσταση. Ακόμη και αν θεωρηθεί ως αντικειμενική η ίδια η «ολίσθηση» για 44 μέτρα, η ομολογημένη άγνοια του δικαστηρίου ως προς αυτή την «ολίσθηση» (χωρίς εμφανή αιτιολογία) στερεί την υπαγωγή από την θεμελίωση **της υπαιτιότητας** του οδηγού και την καθιστά πλημμελή.

Αλλά και ο δεύτερος νομολογιακός κανόνας παρεβιάσθη, αφού καμία συγκροτημένη σκέψη δεν βρίσκεται στην απόφαση σχετικά με την ύπαρξη αιτιώδους συναφείας μεταξύ **περιστατικών** που κατά την αναιρεσιβαλλομένη συγκροτούν **το πταίσμα** του ζημιωθέντος και **του ζημιογόνου αποτελέσματος του θανάτου.**

Σε κάθε δε περίπτωση, η υποτυπώδης και ανεπαρκής θεμελίωση της αιτιώδους αυτής συναφείας μεταξύ **συντρέχοντος πταίσματος** του **οδηγού** και **θανάτου** παραβιάζει τα διδάγματα της κοινής, με κρίση **αναιρετικώς ελεγκτή**, για τους ακόλουθους ιδίως λόγους:

**α)** Διότι η αόριστη κρίση ότι η «η φορά του αυτοκινήτου και η ταχύτητα» είναι παράγοντες που οδήγησαν **στην πρόσκρουση** «και όχι η έλλειψη στηθαίων ασφαλείας» είναι λογικώς εσφαλμένη ως in abstracto κρίσης αιτιώδους συναφείας. Το ερώτημα που έπρεπε να απαντηθεί είναι το κατά πόσον η φορά του αυτοκινήτου και η ταχύτητά του ήταν **αποκλειστικοί** παράγοντες που οδήγησαν, ΟΧΙ ΣΤΗΝ ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ, αλλά στον **ΘΑΝΑΤΟ(!)** τεσσάρων ανθρώπων. Το σφάλμα είναι διπλό: Ελλείπει κάθε σκέψη τόσο ως προς το **αποκλειστικό** στοιχείο, όσο και ως προς τον **θάνατο** τεσσάρων προσώπων. Απαιτείται λογική και συγκροτημένη κρίση σύμφωνα με τα διδάγματα της κοινής πείρας και για τα δύο θέματα. Η έλλειψη οποιασδήποτε κρίσεως και για τα δυο θέματα σημαίνει ότι η υπαγωγή στην ειδική αυτή μορφή αιτιώδους συναφείας (μεταξύ συντρέχοντος πταίσματος και ζημίας) διενεργήθηκε πλημμελώς και αντίθετα με τα διδάγματα της κοινής πείρας.

**β)** Η υπό (α) θεμελίωση, ακόμα και αν ήταν πλήρης δεν θα αρκούσε. Απαιτείται αντίστοιχη πλήρης θεμελίωση και για την θέση του τοιχίου και δη **εν συνδυασμώ** προς την εσφαλμένη θέση των στηθαίων ασφαλείας. Ο συνδυαστικός αυτός έλεγχος των δυο παρατυπιών κατά την κρίση αυτή περί αιτιώδους συναφείας συντρέχοντος πταίσματος και ζημίας (θανάτου) συνιστά ακόμη ένα σφάλμα υπαγωγής, αντίθετο στα διδάγματα της κοινής πείρας και είναι αναιρετικώς ελεγκτό.

**γ)** Το υπό (α) σοβαρό υπαγωγικό σφάλμα, προκύπτει ακόμη πιο έντονα στην περί αιτιώδους συναφείας (συντρέχοντος πταίσματος και ζημίας) σκέψη, σχετικά με το τοιχίο.

Η διατύπωση της αναιρεσιβαλλομένης έχει ως εξής:

«Επίσης δεν οδήγησε στη σύγκρουση η θέση του τοιχίου, μολονότι αυτό δεν ευθυγραμμίζεται με το μεταλλικό στηθαίο, διότι το αυτοκίνητο δεν προσέκρουσε καθόλου στο τελευταίο (=στο μεταλλικό στηθαίο)».

Η υπαγωγή είναι μη - λογική και αντίθετη στα διδάγματα της κοινής πείρας, αφού:

i) Αρκεί και μόνο να **συνέβαλε** στον θάνατο (και όχι απλώς στη σύγκρουση!) η θέση του τοιχίου (δεν είναι ανάγκη να οδήγησε).

ii) Το γεγονός ότι το αυτοκίνητο δεν προσέκρουσε στο παράνομα τοποθετημένο στηθαίο δεν σημαίνει κατά τα διδάγματα της κοινής πείρας, ότι η προσπάθεια αποφυγής του και η τελική αποφυγή δεν συνέβαλε στην συγκεκριμένη πρόσκρουση στο τοιχίο (με τον συγκεκριμένο τρόπο) και κατ’ επέκταση στον θάνατο 4 προσώπων, για τους οποίους άλλωστε η κρίση περί αιτιώδους συναφείας θα έπρεπε να είναι εξειδικευμένη (άλλη για τον οδηγό, άλλη για τον συνοδηγό και άλλη για τους επιβαίνοντες του πίσω καθίσματος).

iii) Η μη πρόσκρουση στο στηθαίο δεν οδηγεί κατά λογική αναγκαιότητα ότι η θέση το τοιχίου δεν επηρέασε **στο παραμικρό** τον τρόπο της συγκρούσεως με το τοιχίο και το θανατηφόρο αποτέλεσμα. Η κρίση είναι προδήλως αντίθετη στα διδάγματα της κοινής πείρας.

**2. Επί του παραδεκτού του τρίτου λόγου αναιρέσεως.**

Ο τρίτος λόγος αναιρέσεως προβάλλεται παραδεκτώς και προς τα δυο σκέλη του.

Και ως προς την παραβίαση της νομολογίας του ΣτΕ κατά την υπαγωγή των πραγματικών περιστατικών στην νομική έννοια του «συντρέχοντος πταίσματος» (πρώτος νομολογιακός κανόνας) και ως προς την παραβίαση της νομολογίας του ΣτΕ κατά την κρίση περί υπάρξεως αιτιώδους συναφείας μεταξύ συντρέχοντος πταίσματος και ζημίας (δεύτερος νομολογιακός κανόνας).

Ως προς τον πρώτο νομολογιακό κανόνα, με την παράλειψη της υπαγωγής στην νομική έννοια του συντρέχοντος πταίσματος, άλλως με την σχετική πλημμελή υπαγωγή (κατά τα αναπτυσσόμενα στον λόγο αναιρέσεως) η αναιρεσιβαλλόμενη παρεβίασε πάγια νομολογία και δη ενδεικτικώς τις αποφάσεις ΣτΕ 1126/2020, σκέψη 5, 1164/2020, σκέψη 7, 1704/2019, σκέψη 5, 15/2018, 3124/2011, 3595/2012, ΣτΕ 877/2013, 7μελής.

Άλλως και επικουρικώς δεν υφίσταται νομολογία του Δικαστηρίου Σας, ως προς τα εξής ειδικά θέματα:

α) Αν παραβιάζει τους κανόνες υπαγωγής στα διδάγματα της κοινής πείρας και στο άρθρο 300 ΑΚ η έλλειψη διακρίσεως μεταξύ **«αποκλειστικού»** πταίσματος του ζημιωθέντος και **«συντρέχοντος πταίσματος»** αυτού.

β) Αν η διάκριση αυτή κατά την υπαγωγή απαιτεί ειδική και συγκεκριμένη αιτιολογία.

γ) Αν κατά την υπαγωγή στην έννοια του «συντρέχοντος πταίσματος» ήτου «αποκλειστικού πταίσματος» απαιτείται διάκριση μεταξύ αντικειμενικής υποστάσεως (σφάλμα – παρανομία του ζημιωθέντος) και υποκειμενικής υποστάσεως (υπαιτιότητα και σε ποίο βαθμό με διάκριση από το τυχηρό).

Ως προς την παραβίαση του δεύτερου νομολογιακού κανόνα με την ανύπαρκτη άλλως πλημμελή κρίση της, ως προς την ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ συντρέχοντος πταίσματος του ζημιωθέντος και ζημίας του η αναιρεσιβαλλόμενη παρεβίασε επίσης πάγιο νομολογιακό κανόνα, εκπεφρασμένο ιδίως στις αποφάσεις του ΣτΕ 1126/2020, σκέψη 5, 1164/2020, σκέψη 7, 1704/2019, σκέψη 5, ΣτΕ 877/2013, 7μελής.

Άλλως και επικουρικώς δεν υφίσταται νομολογία του Δικαστηρίου Σας, ως προς τα εξής ειδικά θέματα:

**α)** Ως προς το εάν η κρίση αυτή περί αιτιώδους συναφείας πρέπει να είναι ειδική (και σε ποιο βαθμό), επαρκώς αιτιολογημένη (και σε ποιο βαθμό) λαμβάνοντας υπόψη **το σύνολο** των ανελέγκτως γενομένων δεκτών πραγματικών περιστατικών, **εν συνδυασμώ**.

**β)** Αν **εν αμφιβολία** θα πρέπει να καταφάσκεται ή όχι η ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ συντρέχοντος πταίσματος και ζημίας και συναφώς ποιός φέρει το σχετικό βάρος αποδείξεως.

……………………….

Επειδή και οι τρεις λόγοι αναιρέσεως είναι παραδεκτοί και βάσιμοι

**ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ**

**ΖΗΤΟΥΜΕ**

Την αναίρεση (εξαφάνιση) της αναιρεσιβαλλόμενης αποφάσεως και την καταδίκη του αντιδίκου στην εν γένει δικαστική μας δαπάνη.

Αθήνα, 08.06.2021

Ο πληρεξούσιος δικηγόρος