

ΕΝΩΠΙΟΝ

Της κ. ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΩΣ ΤΟΥ ΑΡΕΙΟΥ ΠΑΓΟΥ

κ.κ. Γεωργίας Αδειλίνη

ΑΒΜ Ε25/65

(Διά του κ. Εισαγγελέως Πρωτοδικών Κορίνθου)

ΜΗΝΥΤΗΡΙΑ ΑΝΑΦΟΡΑ

Του Παναγιώτη **Σταμάτη**, του Δημητρίου, e-mail:
panos_stamatis@yahoo.gr

ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΠΡΑΞΕΙΣ

(ενδεικτικά: 14,15,26,27,45,46, παρ. 1β, 48, 306 παρ.2 εδ.β, 291 παρ.1 εδ.γ. 259 ΠΚ)

ΚΑΤΑ

1. Του Κωνσταντίνου Αχιλλέα **Καραμανλή**, τ. Υπουργό Μεταφορών και Υποδομών, κατοίκου εκ της ιδιότητός του, Μέγαρο Βουλής 10021 Αθήνα, γεννηθέντος στην Αθήνα, e-mail info@kostaskaramanlis.gr

2. ΠΑΝΤΟΣ ΥΠΕΥΘΥΝΟΥ – συμμετόχου και εμπλεκομένου, διά κοινής δράσης και κοινού δόλου, αρμοδίου υπηρεσιακού παράγοντος και εξωθεσμικού τοιούτου συναυτουργού ή ηθικού αυτουργού, κατ' άρθρα **45-49 ΠΚ** όπως θα προκύψει από την προανακριτική διαδικασία.

Για τις αξιόποινες πράξεις, **κακουργηματικού χαρακτήρα, αυτεπαγγέλτως διωκόμενες και με εγγύτατο νομικό χαρακτηρισμό ενδεικτικά:**

α) Έκθεση σε κίνδυνο κατά συρροή **306 ΠΚ**,

β) Διατάραξη της ασφάλειας των σιδηροδρόμων όπου προκλήθηκε ο θάνατος μεγάλου αριθμού ανθρώπων πενήντα επτά (57), **291 παρ. 1** περ. στ', υποπερ. α', ββ', γγ', δδ' και εδάφιο τελευταίο της παρ. 1 ΠΚ και κίνδυνος για τους υπόλοιπους διακόσιους σαράντα έξι (246)

γ) Η άλλως και Παράβαση καθήκοντος **259 ΠΚ**



I. Εισαγωγή

Αξιότιμη κ. Εισαγγελεύ,

Εκθέτω στην κρίση Σας τα ακόλουθα πραγματικά περιστατικά που πραγματώνουν την τέλεση σοβαρών ποινικών αδικημάτων, και μάλιστα με εγγύτατο νομικό χαρακτηρισμό, **αυτεπαγγέλτως διωκόμενα, κακουργήματα Έκθεση σε κίνδυνο 390 ΠΚ, Διατάραξη της ασφάλειας των σιδηροδρόμων 291 ΠΚ, Παράβαση καθήκοντος 259 ΠΚ, καθώς και οποιουδήποτε άλλου αδικήματος προκύψει από την εισαγγελική έρευνα, τετελεσμένο ή σε απόπειρα** και αιτούμαι τα κατά το νόμο.

Τα κρίσιμα πραγματικά περιστατικά και οι σύστοιχες συμπεριφορές πραγματώθηκαν από τον τ. Υπουργό Μεταφορών και Υποδομών Κωνσταντίνο Αχιλλ. Καραμανλή όπως αποδεικνύεται από το πόρισμα του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (ΕΟΔΑΣΑΑΜ) για το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη.

II. Τα κρίσιμα νομικά και πραγματικά περιστατικά.

Η επιβατική αμαξοστοιχία IC62, η οποία επρόκειτο να αναχωρήσει από την Αθήνα για τη Θεσσαλονίκη στις 19:22 μεταφέροντας περίπου 350 επιβάτες, ξεκίνησε με μικρή χρονική καθυστέρηση, γύρω στις 19:30.

Πολλοί από τους επιβαίνοντες ήταν φοιτητές που επέστρεφαν στη Θεσσαλονίκη μετά από το τριήμερο της Καθαράς Δευτέρας.

Η αμαξοστοιχία IC62 αναχώρησε με 48 λεπτά καθυστέρηση από τον σιδηροδρομικό σταθμό του Παλαιοφάρσαλου, λόγω ενός περιστατικού που προηγήθηκε, και έφτασε στην γραμμή 2 του σιδηροδρομικού σταθμού Λαρίσης με μεγάλη καθυστέρηση στις 23:02 αποβιβάζοντας 81 επιβάτες.

Ύστερα από την αποεπιβίβαση των επιβατών, αναχώρησε με 350 επιβάτες στις 23:04, αντί για τις 22:11, εισερχόμενη -μετά από εσφαλμένο χειρισμό του σταθμάρχη Λαρίσας- από το κλειδί «118» που βρίσκεται στην βόρεια

έξοδο του σταθμού, στη γραμμή καθόδου. Ταυτόχρονα, η εμπορευματική αμαξοστοιχία 63503, έχοντας καθυστερήσει περίπου μια ώρα να αναχωρήσει από την Θεσσαλονίκη, πορευόταν από τη Θεσσαλονίκη προς την Λάρισα, με τελικό προορισμό το Θριάσιο, στην ίδια καθοδική γραμμή.

Η μετωπική σύγκρουση των δύο αμαξοστοιχιών σημειώθηκε στις **23:18:28 της 28ης Φεβρουαρίου 2023.**

Το τμήμα όπου σημειώθηκε το ατύχημα, 27,3 χιλιόμετρα βόρεια της Λάρισας, ήταν διπλής τροχιάς και ηλεκτροδοτούμενο, όμως η τηλεδιοίκηση Λάρισας (θέση «Ζάχαρη») είχε καταστραφεί λόγω πυρκαγιάς τον Ιούνιο του 2019, οπότε η χάραξη των διαδρομών γινόταν χειροκίνητα και ανά μικρότερα τμήματα από τα σταθμαρχεία.

Η επιβατική αμαξοστοιχία και η εμπορευματική αμαξοστοιχία συγκρούστηκαν μετωπικά στα μισά της διαδρομής μεταξύ του Σ.Σ Ευαγγελισμού και του Σ. Σ. Ραψάνης, καθώς η επιβατική αμαξοστοιχία έβγαινε από την μικρή σήραγγα του ανισόπεδου κόμβου κάτω από τον Αυτοκινητόδρομο Α1.

Το επιβατικό τρένο κινούταν με ταχύτητα 160 χλμ/ώρα, ενώ βρισκόταν στην αριστερή, μη προβλεπόμενη, σιδηροδρομική τροχιά, όπου πορευόταν και η εμπορική αμαξοστοιχία, με αντίθετη φορά κίνησης και ταχύτητα περίπου 100 χλμ./ώρα.

Από τη σύγκρουση, τα περισσότερα βαγόνια του επιβατικού τρένου εκτροχιάστηκαν, ενώ τη στιγμή της σύγκρουσης, προκλήθηκε ακαριαία πυρόσφαιρα και πυρκαγιά, που κατέκαψε τα δύο μπροστινά βαγόνια της επιβατικής αμαξοστοιχίας.

Η εμπορική αμαξοστοιχία αποτελούνταν από δύο ηλεκτράμαξες και δεκατρείς φορτάμαξες. Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία, που στη συνέχεια αμφισβητήθηκαν, οι πρώτες τρεις φορτάμαξες περιείχαν λαμαρίνες εναποτεθειμένες και οι επόμενες δέκα είχαν από ένα εμπορευματοκιβώτιο η κάθε μια, εκ των οποίων τα πρώτα οκτώ ήταν γεμάτα, ενώ τα δύο τελευταία ήταν άδεια.

Η σφοδρή σύγκρουση, ο εκτροχιασμός, η πυρόσφαιρα που προκλήθηκε και η πυρκαγιά που ακολούθησε προκάλεσαν τον **θάνατο 57 ανθρώπων,**

συμπεριλαμβανομένων των δύο μηχανοδηγών και τον σοβαρό τραυματισμό 81 ανθρώπων, ενώ ελαφριά τραυματίστηκαν άλλοι 99.

Κ. Εισαγγελεύ, δια της παρούσης σας κοινοποιώ και επικαλούμε, το πόρισμα του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (ΕΟΔΑΣΑΑΜ) για το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη και ζητώ την ποινική διερεύνηση, του τέως Υπουργού Μεταφορών Κωνσταντίνου Αχιλλ. Καραμανλή, κατά την χρονική περίοδο της **28ης Φεβρουαρίου 2023**, για το αδίκημα της έκθεσης κατά συρροή και της θανατηφόρας έκθεσης 57 φυσικών προσώπων κατά συρροή, Διατάραξη της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, όπου επήλθε θάνατος σε μεγάλο αριθμό ανθρώπων, Παράβαση καθήκοντος.

Στο πόρισμα επισημαίνεται ότι απουσίαζε, **«προληπτική συντήρηση των υποδομών ελέγχου, τηλεδιοίκησης και σηματοδότησης»**, επίσης ότι ο τρόπος με τον οποίο **«ο ΟΣΕ διαχειρίζεται τις ικανότητες των σταθμαρχών του δεν εγγυάται ότι είναι ικανοί για εργασίες που σχετίζονται με την ασφάλεια για τις οποίες είναι υπεύθυνοι και υπό οίεσδήποτε συνθήκες»**.

Συνημμένο το πόρισμα του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών. **(ΣΧΕΤ. 1)**

Ειδικότερα ο κ. Καραμανλής με την ιδιότητα του ως υπουργού επιβλέπωντος τον ΟΣΕ, αλλά και τις εποπτικές αρχές του υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών, αλλά και έχοντας προσωπική γνώση της κατάστασης του σιδηροδρομικού δικτύου όπως περιγράφεται στο παραπάνω πόρισμα δεν έλαβε τα απαραίτητα μέτρα για την ασφάλεια του επιβατικού ακόμα και να απαγορεύσει την χρήση του σιδηροδρομικού δικτύου και την κυκλοφορία των επιβατηγών τρένων κοινού με αποτέλεσμα να εκθέσει σε κίνδυνο χιλιάδες επιβάτες που έκαναν χρήση του σιδηροδρομικού δικτύου κατά την χρονική περίοδο από την **9^η Ιουλίου 2019** έως την **28η Φεβρουαρίου 2023** (1^η Μαρτίου 2023 παραιτήθηκε).

Εν συνέχεια την **28η Φεβρουαρίου 2023** λόγω της παραπάνω έκθεσης σε κίνδυνο και της διατάραξης της ασφάλειας των σιδηροδρόμων επήλθε ο θάνατος 57 ανθρώπων, ο σοβαρός τραυματισμός 81, και ελαφρά τραυματισμός άλλων 99.

Περαιτέρω ενήργησε κατά παράβαση καθήκοντος αφού δεν έλαβε τα παραπάνω μέτρα για την προστασία του επιβατικού κοινού.

Στις 20 Φεβρουαρίου του 2023, λίγες ημέρες μόνο πριν την τραγωδία, ο τότε αρμόδιος Υπουργός Μεταφορών Κ. Καραμανλής διαβεβαίωνε με θρασύτητα τη Βουλή των Ελλήνων ότι δεν υφίσταται απολύτως κανένα θέμα ασφάλειας στη λειτουργία των σιδηροδρόμων στη χώρα, τονίζοντας χαρακτηριστικά **«..μια υπεύθυνη πολιτεία δεν πρέπει να παίζει με την ασφάλεια των πολιτών», «είναι ντροπή να μιλάτε για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων».**

Δυστυχώς, αυτό που βεβαιώθηκε με τον πλέον τραγικό τρόπο, μόλις μία εβδομάδα αργότερα, ήταν ότι η λειτουργία των ελληνικών σιδηροδρόμων είναι όχι μόνο προβληματική, αλλά παρουσιάζει τραγικές ελλείψεις σε βασικά συστήματα ασφαλείας, τα οποία είτε βρίσκονταν εκτός λειτουργίας, είτε δεν είχαν καν τοποθετηθεί.

Η εγκληματική ολιγωρία και αδιαφορία του τ. Υπουργού στο διάστημα πριν και έως τη συντέλεση του δυστυχήματος, δε, προκύπτει από τα στοιχεία που ήδη έχουν δημοσιοποιηθεί, είχε πλήρη γνώση των ελλείψεων αυτών, καθώς είχε λάβει επανειλημμένως και με ρητό τρόπο σχετικές προειδοποιήσεις από διοικήσεις, κεντρικά στελέχη και εκπροσώπους των εργαζομένων των εμπλεκόμενων φορέων, οι οποίοι επεσήμαναν, σε διάφορους χρόνους, την επείγουσα ανάγκη να υπάρξουν ασφαλιστικές δικλίδες για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρόμου και τον πραγματικό κίνδυνο που υφίσταται, αν αυτό δεν συμβεί.

Ωστόσο, ο αρμόδιος Υπουργός, κ. Καραμανλής, όχι μόνο είχε επιλέξει να αδιαφορήσει, αλλά διατεινόταν με αλαζονεία ότι δεν υφίστατο καν θέμα ασφάλειας στη λειτουργία των σιδηροδρόμων. Όπως μάλιστα κυνικά δήλωσε μια μόλις εβδομάδα μετά την τραγωδία στέλεχος της Κυβέρνησης: **«Είσαι ο Υπουργός Μεταφορών. Μπορείς να πας στη Βουλή και να πεις “ναι, έχουν πρόβλημα ασφαλείας τα τρένα”; Αν το πεις αυτό, δεν θα μπει αύριο άνθρωπος στα τρένα....».**

Σημειωτέον ότι η ανωτέρω περιγραφείσα έκθεση σε κίνδυνο, δηλ. η «μετάθεση» του παθόντος από ασφαλή σε ανασφαλή κατάσταση έγινε με παραπλάνηση, δηλ. με εκμετάλλευση της υπέρτερης γνώσης του τ. Υπουργού και της αντίστοιχης αγνοίας των θυμάτων. Τούτο δε για τους εξής λόγους:

Ο τ. Υπουργός δήλωνε ψευδώς και εν γνώσει της αναληθείας στη ΒτΕ ότι **«..μια υπεύθυνη πολιτεία δεν πρέπει να παίζει με την ασφάλεια των πολιτών»**, με συμπερασματικώς συναγόμενη συμπεριφορά (konkludentes

Verhalten-για την έννοια αυτής βλ. Μυλωνόπουλου, Εφαρμογές Ποινικού Δικαίου, σελ. 98):

Συγκεκριμένα πολύ πριν από το δυστύχημα, είχαν γίνει έγγραφες προειδοποιήσεις, κινητοποιήσεις και νομικές ενέργειες των εργαζομένων στο σιδηροδρομικό δίκτυο, όσον αφορά στην υποστελέχωση, την ανεπαρκή συντήρηση και την έλλειψη ηλεκτρονικών συστημάτων ασφαλείας στους σιδηρόδρομους.

Επίσης, με εμπιστευτική επιστολή, το **2021**, ο τότε διευθύνων σύμβουλος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, προειδοποιούσε για τον κίνδυνο **«να υπάρξει ένα συμβάν μέγιστης σοβαρότητας»** στον σιδηρόδρομο.

Ακόμη, το **2022** ο πρόεδρος της αρμόδιας επιτροπής για το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (αριθμός σύμβασης 1005, άμεσα συνδεδεμένη με την 717), στην επιστολή παραίτησής του επισήμανε τις αδικαιολόγητες καθυστερήσεις, σε συνδυασμό με τις 11 παρατάσεις, στην υλοποίηση της σύμβασης 717/2014 της ΕΡΓΟΣΕ καθώς και τη μη τήρηση της σύμβασης σε επί μέρους τμήματα των γραμμών.

Επίσης, ο εκτελεστικός διευθυντής του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης Γιόζεφ Ντοπελμπάουερ, είχε δηλώσει στο Euronews ότι η Ελλάδα είναι στις τελευταίες θέσεις όσον αφορά την ασφάλεια και την ασφάλεια του σιδηροδρομικού δικτύου και ανέφερε ότι υπάρχει διαπιστωμένο θέμα με τον Εθνικό Φορέα Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών ΕΟΔΑΣΑΑΜ, ο οποίος δεν είχε στελεχωθεί ποτέ, ενώ χαρακτήρισε προβληματικό το γεγονός ότι η θέση σε λειτουργία του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας αναβλήθηκε για το 2023.

Περίπου έναν μήνα πριν το δυστύχημα, στις 19 Ιανουαρίου 2023 ο βουλευτής Χρήστος Κατσώτης υπενθυμίζει ότι εκκρεμούν σημαντικές εγκαταστάσεις στο δίκτυο και προειδοποιεί για τυχόν ατυχήματα ή δυστυχήματα, ενώ ο αρμόδιος υπουργός, Κώστας Καραμανλής σε συζήτηση κατά την διάρκεια κοινοβουλευτικού ελέγχου για το καθεστώς λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου, που πραγματοποιήθηκε 10 ημέρες πριν το δυστύχημα στις 20 Φεβρουαρίου 2023, είχε δηλώσει ότι **«είναι ντροπή να μιλάτε για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων»**.

Για τις τεράστιες ελλείψεις και την κατάρρευση του σιδηροδρομικού δικτύου ενημέρωσε τον Νοέμβριο 2022 Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Έλξης, με εξώδικο της προς τον ΟΣΕ, το Υπουργείο Μεταφορών, τη ΡΑΣ και την HELLENIC TRAIN (ΣΧΕΤ. 2)

Όπως αναφέρει το imerisia.gr, μεταξύ άλλων σημείων ότι διαπιστώνει «τη μη λειτουργία φωτοσημάτων και τηλεδιοίκησης εδώ και πολλά έτη» και «τη μη λειτουργία του συστήματος ETCS (European Traffic Control System– του οποίου η θέση σε λειτουργία προστατεύει έναντι στο ανθρώπινο λάθος), η οποία δεν λειτούργησε ποτέ παρά το γεγονός ότι έχει εγκατασταθεί στις μηχανές».

Στο εξώδικο η Ένωση υπογράμμισε ότι **«διαπιστώνουμε διαρκώς την κακή κατάσταση της σιδηροδρομικής υποδομής, την έλλειψη συντήρησης της (που αποδεικνύεται από τις βραδυπορίες που καθημερινά δίνονται στους μηχανοδηγούς), τη μη λειτουργία φωτοσημάτων και τηλεδιοίκησης εδώ και πολλά έτη, την μη λειτουργία του συστήματος ETCS (European Traffic Control System– του οποίου η θέση σε λειτουργία προστατεύει έναντι στο ανθρώπινο λάθος) η οποία δεν λειτούργησε ποτέ παρά το γεγονός ότι έχει εγκατασταθεί στις μηχανές».**

Επίσης, έκανε αναφορά στη **«μη λειτουργία της τηλεματικής στους σταθμούς**, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει ενημέρωση στο επιβατικό κοινό για τις καθυστερήσεις και αλλαγές στα δρομολόγια και οι επιβάτες να εξαγριώνονται και να επιτίθενται στους μηχανοδηγούς. Διαπιστώνουμε επίσης **το κλείσιμο των σταθμών σε περιφερειακές πόλεις** λόγω έλλειψης σταθμαρχών, που δημιουργεί προβλήματα στα τρένα και στην πύκνωση των δρομολογίων. **Την ελλιπή περίφραξη της υποδομής**, με αποτέλεσμα να είναι εύκολη πρόσβαση σε πεζούς σε πολλά σημεία, συνεπεία της οποίας υπάρχει συνεχώς απώλεια ανθρώπινων ζωών. **Την πυκνή βλάστηση πλησίον της υποδομής** που περιορίζει την ορατότητα και καλύπτει ακόμα και σήματα γραμμής, την εδώ και 15 έτη (!) **μη λειτουργία συστημάτων ασφαλείας και φωτισμού εντός των σηράγγων στον Προαστιακό Αθήνας (Μέγαρα)** αλλά και **την αδυναμία επικοινωνίας**, όταν ένα τρένο βρίσκεται μέσα σε αυτές.

Την **μη συντήρηση του δικτύου ηλεκτροκίνησης** που έχει σαν αποτέλεσμα καθυστερήσεις στα δρομολόγια, ενώ στις 25 Οκτωβρίου 2022, μηχανοδηγός μας τραυματίστηκε και νοσηλεύτηκε (έλαβε μάλιστα άδεια ασθένειας 7 ημερών από το ως άνω εργατικό ατύχημα), καθώς η αμαξοστοιχία

Προαστιακού Αθήνας (υπ' αριθμ. 1534) προσέκρουσε σε καλώδια ηλεκτροκίνησης που κρέμονταν και ήταν υπό τάση».

Μάλιστα, η Ένωση ενημέρωνε για τρία περιστατικά εκτροχιασμού σε διάστημα δύο μηνών:

«α) 1 Αυγούστου 2022 εκτροχιασμός 1521 στην Τιθορέα,

β) 10 Οκτωβρίου 2022 εκτροχιασμός προαστιακής αμαξοστοιχίας στο Λιανοκλάδι,

γ) 21 Οκτωβρίου 2022 εκτροχιασμός 882 στην περιοχή της Τιθορέας».

Ο υπουργός Υποδομών Κώστας Καραμανλής γνώριζε με επίσημο τρόπο ήδη από τον Σεπτέμβριο του 2021, ενάμισι χρόνο πριν το δυστύχημα των Τεμπών, τον τεράστιο κίνδυνο και τα κενά ασφάλειας που είχε ο σιδηρόδρομος.

Δημιούργησε επομένως άμεσο, οξύ, πολλαπλό και —στην περίπτωση των θανόντων— μη αναστρέψιμο κίνδυνο ζωής, δηλ. εν γνώσει του εξέθεσε τους παθόντες σε κίνδυνο ζωής.

Όπως αποκάλυψε, ο τότε διευθύνων σύμβουλος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ **καθηγητής Φίλιππος Τσαλίδης**, είχε αποστείλει στον κ. Καραμανλή ένα έγγραφο «φωτιά», με το οποίο προειδοποιούσε **με απόλυτα ξεκάθαρο τρόπο για την επικίνδυνη κατάσταση** στο δίκτυο και ζητούσε επείγοντα μέτρα. **(ΣΧΕΤ. 3)**

Προφανώς, επειδή η έκκλησή του δεν εισακούστηκε, **ο κ. Τσαλίδης παραιτήθηκε περίπου δέκα μέρες μετά την επιστολή**, στα μέσα του Σεπτεμβρίου του 2021.

Εξέφραζε δε στη δήλωση παραίτησης, την ελπίδα ότι «**η Ελληνική Πολιτεία να αντιληφθεί επιτέλους τον ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει ο σιδηρόδρομος στην ανάπτυξη της οικονομίας και να προχωρήσει άμεσα στα απαιτούμενα έργα τα οποία θα βελτιώσουν την ασφάλεια και την αξιοπιστία του Ελληνικού Σιδηροδρόμου και θα αυξήσουν την χωρητικότητα του εθνικού δικτύου**».

Το αποκαλυπτικό έγγραφο για τα προβλήματα ασφάλειας στα τρένα

Η επιστολή που απέστειλε ο Φίλιππος Τσαλίδης στις 6 Σεπτεμβρίου προς τον πρόεδρο και διευθύνοντα σύμβουλο του ΟΣΕ Σπύρο Πατέρα, με κοινοποίηση στον υπουργό Μεταφορών Κώστα Αχ. Καραμανλή και σε διευθύνσεις του υπουργείου, είχε τον αποκαλυπτικό τίτλο **«Σοβαρά λειτουργικά προβλήματα στην Κυκλοφορία του Ελληνικού Σιδηρόδρομου»**.

Ο κ. Τσαλίδης αναφερόταν αρχικά σε δύο δραματικά περιστατικά:

Στον εκτροχιασμό και ανατροπή δύο ενδιάμεσων οχημάτων βυτίων ενός εμπορικού συρμού, μεταφοράς καυσίμου και αυτοκινήτων του Ελληνικού Στρατού στη **Λευκοθέα Σερρών** στις 25/8/21.

Και στο γεγονός ότι 26/8/21 βρέθηκε στην έξοδο του σταθμού του Δομοκού όχημα του ΟΣΕ, **το οποίο δεν είχε «ασφαλιστεί» ορθά**, με το οποίο συγκρούστηκε κατερχόμενη επιβατική αμαξοστοιχία.

Με αφορμή τα δύο περιστατικά, τα οποία θα μπορούσαν να έχουν ανυπολόγιστες συνέπειες, όπως αναφέρει, επισημαίνει τα εξής **«επιθυμώντας να μην υπάρξουν σοβαρότερα συμβάντα»**:

- «Η έλλειψη προσωπικού του ΟΣΕ (σταθμαρχών και κλειδούχων) σε συνδυασμό με τη μη λειτουργία του σηματοδότησης σε μεγάλα τμήματα του Δικτύου, η μη πλήρως συντηρημένη υποδομή και οι χώροι πέριξ αυτής, ο ορισμός βραδυποριών σε διάσπαρτα σημεία του δικτύου... η γενικότερη αίσθηση εγκατάλειψης της σιδηροδρομικής υποδομής χωρίς να υπάρχει ορατό σχέδιο αναδιοργάνωσής της, καθιστούν τη σιδηροδρομική λειτουργία δύσκολη και επικίνδυνη, έχουν ως αποτέλεσμα σοβαρά συμβάντα και επιπλέον δυσχεραίνουν τη διαχείριση της αποκατάστασης και κυκλοφορίας σε περιπτώσεις κρίσιμων περιστατικών ασφάλειας επί της γραμμής».
- «...η παράταση και επιδείνωση της υφιστάμενης κατάστασης δημιουργεί προϋποθέσεις, ώστε να αυξηθεί η συχνότητα των συμβάντων επί γραμμή, με ορατό πλέον τον κίνδυνο να υπάρξει ένα συμβάν μέγιστης σοβαρότητας».
- «Είναι δεδομένο ότι οι σημερινές συνθήκες λειτουργίας της κυκλοφορίας και τα προβλήματα στην υποδομή, που απαριθμήσαμε καταλήγουν σε συνεχώς μεταβαλλόμενες βραδυπορίες και

μονοδρομήσεις, καθιστώντας περισσότερο πιθανά τα ανθρώπινα λάθη με απρόβλεπτες συνέπειες».

- «Θεωρούμε καθήκον μας να επισημάνουμε ότι εάν δεν γίνει άμεσα και οργανωμένα προσπάθεια θεραπείας των αδιαμφισβήτητων προβλημάτων της υποδομής και της ρύθμισης της κυκλοφορίας, θα έχουμε ολοένα περισσότερα αριθμητικά και μεγαλύτερα σε σοβαρότητα συμβάντα, με τεράστια επίπτωση στη λειτουργία του Ελληνικού Σιδηρόδρομου».

Όλα τα ανωτέρω στοιχεία επιρρωνύονται emphaticά και από το πρόσφατο πόρισμα του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών & Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων & Ασφάλειας Μεταφορών (ΕΟΔΑΣΑΑΜ), σύμφωνα με το οποίο όσον αφορά την προκληθείσα φωτιά αναφέρει

«Η μεγάλη πυρόσφαιρα στο σιδηροδρομικό δυστύχημα των Τεμπών που έλαβε χώρα εντός 0,5 δευτερολέπτων από τη σύγκρουση των αμαξοστοιχιών δεν μπορεί να αποδοθεί στα έλαια των μετασχηματιστών (PDMS), τα οποία, αν και εύφλεκτα σε αρκούντως υψηλές θερμοκρασίες (> 400) δεν θα μπορούσαν, για λόγους κινητικής αντίδρασης, να αναφλεγούν στις επικρατούσες συνθήκες. Επομένως, η προέλευση της πυρόσφαιρας που να συνάδει με μερικούς τόνους εύφλεκτου πτητικού καυσίμου πρέπει να αναζητηθεί αλλού» (σελ. 108 του Πορίσματος, παρ. 495).

Ενδιαφέρον έχει πρόσφατο άρθρο στα ΝΕΑ του δημοσιογράφου Γιώργου Παπαχρήστου στις 8.2.2025 με τίτλο Η «γαλάζια» Προανακριτική, που περιγράφει πως οι υπεύθυνοι αντιλαμβάνονται και συμπεριφέρονται μετά τα τραγικά γεγονότα και θέλουν να αποφύγουν με οποιονδήποτε τρόπο τον ποινικό κολασμό. **(ΣΧΕΤ. 4)**

III. Νομική θεμελίωση της παρούσας μηνυτήριας αναφοράς.

1. Οι διατάξεις των άρθρων **26 και 27 Π.Κ** προσδιορίζουν την έννοια της υπαιτιότητας και του δόλου, που συνιστούν προϋπόθεση του ποινικού κολασμού των κακουργηματικών πράξεων.
2. Κατά το άρθρο **46 παρ. 1β` του ΠΚ**, "με την ποινή του αυτουργού τιμωρείται όποιος με πρόθεση παρείχε άμεση συνδρομή στο δράστη κατά τη διάρκεια της πράξης και στην εκτέλεση της κύριας πράξης". Από τη διάταξη αυτή σαφώς συνάγεται ότι, για την ύπαρξη άμεσης συνέργειας στην τελούμενη από άλλον

αξιοποίητη πράξη, απαιτείται παροχή άμεσης συνδρομής από τον δράστη στον αυτουργό κατά την τέλεση και κατά την διάρκεια εκτέλεσης της κύριας πράξης και μάλιστα κατά τέτοιο τρόπο, ώστε χωρίς αυτή τη συνδρομή δεν θα ήταν δυνατή με βεβαιότητα ή διάπραξη του εγκλήματος υπό τις περιστάσεις που τελέστηκε.

3. Σύμφωνα με το άρθρο **291ΠΚ**. 1. Όποιος διαταράσσει την ασφάλεια της συγκοινωνίας μέσω σταθερής τροχιάς, πλοίων ή αεροσκαφών: (σιδηροδρόμου) με επικίνδυνες για την ασφάλεια της συγκοινωνίας πράξεις, η οποία είχε ως αποτέλεσμα : α) τον θάνατο μεγάλου αριθμού ανθρώπων, β) τη βαριά σωματική βλάβη περισσότερων προσώπων καθώς και σημαντική βλάβη σε εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας, γ) τον κίνδυνο περισσότερων προσώπων και δ) τον κοινό κίνδυνο σε περισσότερα ξένα πράγματα σύμφωνα με το άρθρο 291 παρ. 1 περ. στ', υποπερ. αα', ββ', γγ', δδ' και εδάφιο τελευταίο της παρ. 1 Ποινικού Κώδικα).

α) με καταστροφή, βλάβη, μετακίνηση ή αφαίρεση εξοπλισμού λειτουργίας, κίνησης, ηλεκτροδότησης ή ασφάλειας, εγκαταστάσεων ή συγκοινωνιακών μέσων, β) με τοποθέτηση ή διατήρηση εμποδίων, γ) με αλλοίωση σημείων ή σημάτων ή με τοποθέτηση ή διατήρηση εσφαλμένων σημείων ή σημάτων, δ) με παραβίαση των κανόνων τεχνικού ελέγχου ή ασφαλούς φόρτωσης των συγκοινωνιακών μέσων, ε) με παραβίαση των κανόνων λειτουργίας συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών, στ) με άλλες, εξίσου επικίνδυνες, για την ασφάλεια της συγκοινωνίας πράξεις τιμωρείται: αα) με φυλάκιση αν από την πράξη μπορεί να προκύψει κοινός κίνδυνος για ξένα πράγματα, ββ) με κάθειρξη έως δέκα (10) έτη αν από την πράξη μπορεί να προκύψει κίνδυνος για άνθρωπο, γγ) με κάθειρξη αν η πράξη είχε ως αποτέλεσμα τη βαριά σωματική βλάβη ή προκάλεσε σημαντική βλάβη σε εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας, δδ) με ισόβια κάθειρξη αν η πράξη είχε ως αποτέλεσμα τον θάνατο άλλου.

2. Με τις ίδιες ποινές κατά τις διακρίσεις των στοιχείων αα' έως δδ' της προηγούμενης παραγράφου τιμωρείται, εάν δεν προβλέπονται βαρύτερες κυρώσεις σε άλλες διατάξεις, όποιος οδηγεί όχημα σταθερής τροχιάς ή κυβερνά πλοίο ή αεροπλάνο ή χειρίζεται εξ αποστάσεως σύστημα μη επανδρωμένου αεροσκάφους χωρίς να είναι σε θέση να το πράξει με ασφάλεια εξαιτίας της κατανάλωσης οινόπνευματος ή χρήσης ναρκωτικών ουσιών ή λόγω σωματικής ή πνευματικής εξάντλησης.

3. Όποιος στις περιπτώσεις των προηγούμενων παραγράφων από αμέλεια προκαλεί τη διατάραξη της ασφάλειας της συγκοινωνίας ή οδηγεί επικίνδυνα και από την πράξη του αυτή μπορεί να προκύψει κοινός κίνδυνος για ξένα πράγματα ή κίνδυνος για άνθρωπο, τιμωρείται με φυλάκιση έως τρία (3) έτη.

Από τις παραπάνω διατάξεις προκύπτει ότι για την στοιχειοθέτηση του απ αυτές προβλεπόμενου, συγκεκριμένης διακινδυνεύσεως, εγκλήματος απαιτείται αντικειμενικώς μεν ή καθ' οιονδήποτε τρόπο διατάραξη **με πράξη ή παράλειψη της ασφάλειας**, εκτός των άλλων, **και της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας**, έτσι ώστε να είναι δυνατόν να προκύψει κίνδυνος σε ξένα πράγματα και κίνδυνος ζωής ή υγείας ανθρώπου ή να επήλθε θάνατος, υποκειμενικώς δε για μεν την περίπτωση της παρ. 1 του ανωτέρου άρθρου δόλος (άμεσος ή ενδεχόμενος) για δε την περίπτωση της παρ. 3 αμέλεια. Υποκειμενική υπόσταση

Ως προ την υποκειμενική υπόσταση του βασικού εγκλήματος η νομολογία απαιτεί ορθά πρόθεση, δηλαδή δόλο, είτε άμεσο είτε ενδεχόμενο. Κατά συνέπεια, *«επί του ως άνω εγκλήματος, με άμεσο δόλο ενεργεί, όχι μόνο όποιος γνωρίζει και επιδιώκει τη διατάραξη της ασφάλειας της συγκοινωνίας, αλλά και εκείνος που προβλέπει ότι τούτο αποτελεί την αναγκαία συνέπεια της πράξεως ή της παραλείψεώς του από οφειλόμενη ενέργεια, με συνείδηση ότι εντεύθεν είναι δυνατόν να προκύψει κίνδυνος σε άνθρωπο και δεν αφίσταται της τοιαύτης συμπεριφοράς του. Η απαιτούμενη κατά τον νόμο πρόθεση, πρέπει να καλύπτει, όχι τον θάνατο ή τη σωματική βλάβη, ή ακόμη τη δημιουργία κινδύνου για τη ζωή και τη σωματική ακεραιότητα των επιβατών του συγκοινωνιακού μέσου του πλοίου), αλλά τη διατάραξη της ασφάλειας της συγκοινωνίας και τη δυνατότητα προκλήσεως κινδύνου από αυτήν»* (ΣυμβΑΠ 1055/2005 ΕλλΔνη 2005, 1604).

Στη θανατηφόρο διατάραξη της ασφάλειας των συγκοινωνιών, όπως άλλωστε σε όλα τα εκ του αποτελέσματος διακρινόμενα εγκλήματα, ο δράστης δεν τελεί «μια συνήθη ανθρωποκτονία εξ αμελείας αλλά μίαν υπό ιδιαίτερα επίμεμπτες συνθήκες, πράγμα που δικαιολογεί και την επιβάρυνση της ποινής» (Widmann, MDR 1966, 555).

Τούτο δε διότι «κόσμος ολόκληρος χωρίζει την ενταγμένη στο πλαίσιο μιας εχθρικής διάθεσης αμέλεια, που φθάνει μέχρι επίθεση, από την διαπνεόμενη από κατά βάση νομοταγές φρόνημα, μη βλαπτικό για το έννομο αγαθό» [Ανδρουλάκης, ΠοινΔ ΕιδΜ 153. Βλ. ήδη Ζαγκαρόλα,

4. Σύμφωνα με το **άρθρο 306 ΠΚ 1**. Όποιος εκθέτει άλλον και έτσι τον καθιστά αβοήθητο, καθώς και όποιος αφήνει αβοήθητο ένα πρόσωπο που το έχει στην προστασία του ή που έχει υποχρέωση να το διατρέφει και να το περιθάλπει ή να το μεταφέρει, ή ένα πρόσωπο που ο ίδιος υπαίτια τραυμάτισε, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι μηνών. 2. Αν η πράξη προκάλεσε στον παθόντα: α) βαριά σωματική βλάβη, επιβάλλεται φυλάκιση τουλάχιστον τριών ετών, β) θάνατο, επιβάλλεται κάθειρξη έως δέκα έτη.

Το έγκλημα της εκθέσεως, ως έγκλημα ενεργείας, μπορεί να τελεσθεί και με παράλειψη [άρθρο 15 ΠΚ] αν ο υπαίτιος της παράλειψης είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να προβεί σε ενέργεια για την αποτροπή του αποτελέσματος. Η ιδιαίτερη νομική υποχρέωση πηγάζει από το νόμο, σύμβαση ή από προηγούμενη επικίνδυνη ενέργεια του υπαιτίου [άρθρο 15 ΠΚ].

Ο δεύτερος δε τρόπος πραγματώσεως του εγκλήματος [η άφεση του θύματος αβοήθητου], ως έγκλημα γνήσιο παραλείψεως, διαρκές και ουσιαστικό [αφού το αποτέλεσμα είναι η διακινδύνευση αυτού], συντελείται, όταν ο δράστης αφήνει αβοήθητο πρόσωπο, δηλαδή δεν παύει ή δεν εξουδετερώνει τον κίνδυνο που ήδη απειλεί τη ζωή ή την υγεία του προσώπου που έχει υπό την προστασία του ή έχει την υποχρέωση διατροφής ή περίθαλψης ή μεταφοράς του. Σε αντίθεση με την έκθεση εν στενή έννοια, εδώ το θύμα βρίσκεται ήδη σε κατάσταση κινδύνου, χωρίς και πάλι να είναι πιθανή από αλλού η βοήθειά του. Για την υποκειμενική υπόσταση του εγκλήματος της εκθέσεως απαιτείται να έχει ο δράστης δόλο, έστω και ενδεχόμενο, να προβλέπει, δηλαδή, ως ενδεχόμενο και να αποδέχεται τον κίνδυνο ή και την επίταση του ήδη υπάρχοντος κινδύνου για τη ζωή ή την υγεία του θύματος.

Ειδικότερα: η παραπλάνηση ως μέσο τέλεσης της έκθεσης

Σημειωτέον ότι η ανωτέρω περιγραφείσα έκθεση, δηλ. η «μετάθεση» του παθόντος από ασφαλή σε ανασφαλή κατάσταση έγινε με παραπλάνηση, δηλ. με εκμετάλλευση της υπέρτερης γνώσης του δράστη και της αντίστοιχης αγνοίας των θυμάτων. Τούτο δε για τους εξής λόγους:

Ο κ. Υπουργός βεβαίωνε τους πολίτες, ψευδώς και εν γνώσει της αναληθείας με συμπερασματικώς συναγόμενη συμπεριφορά (konkludentes Verhalten-για την έννοια αυτής βλ. Μυλωνόπουλου, Εφαρμογές Ποινικού Δικαίου, σελ. 98):

— ότι δεν υφίσταται απολύτως κανένα θέμα ασφάλειας στη λειτουργία των σιδηροδρόμων στη χώρα, τονίζοντας χαρακτηριστικά «...μια υπεύθυνη πολιτεία δεν πρέπει να παίζει με την ασφάλεια των πολιτών».

Μεταξύ της θανατηφόρου έκθεσης και των τριών βασικών εγκλημάτων έκθεσης η συρροή είναι αληθής κατ' ιδέαν διότι πρόκειται για προσωποπαγή έννομα αγαθά.

Περαιτέρω, κατά τη διάταξη του άρθρου 28 ΠΚ, "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". Πρέπει συνεπώς για την ύπαρξη αμέλειας να συντρέχουν οι ακόλουθες προϋποθέσεις: α) να μην καταβλήθηκε από το δράστη η επιβαλλόμενη κατ' αντικειμενική κρίση προσοχή, την οποία κάθε μετρίως συνετός και ευσυνείδητος άνθρωπος οφείλει να καταβάλλει υπό τις ίδιες πραγματικές περιστάσεις, με βάση τους νομικούς κανόνες, τις συνήθειες που επικρατούν στις συναλλαγές και την κοινή, κατά τη συνηθισμένη πορεία των πραγμάτων, πείρα και λογική, β) να μπορούσε ο δράστης, σύμφωνα με τις προσωπικές του περιστάσεις, ιδιότητες, γνώσεις και ικανότητες και ιδίως εξαιτίας της υπηρεσίας ή του επαγγέλματος του, να προβλέψει και αποφύγει το αξιόποιο αποτέλεσμα που προκάλεσε η πράξη του, το οποίο από έλλειψη της προαναφερόμενης προσοχής είτε δεν προέβλεψε, είτε το προέβλεψε ως δυνατό, πίστευε όμως ότι δεν θα επερχόταν και γ) να υπάρχει αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ της ενέργειας ή παράλειψης του δράστη και του αποτελέσματος που επήλθε. Η παράλειψη, ως έννοια, ενυπάρχει σε κάθε είδους αμέλεια, αφού το ένα σκέλος της ευθύνης από αμέλεια συνίσταται στη μη καταβολή της προσοχής, δηλαδή σε παράλειψη. Όταν, όμως, η αμέλεια δεν συνίσταται σε ορισμένη παράλειψη, αλλά σε σύνολο συμπεριφοράς που προηγήθηκε του αποτελέσματος, τότε για την κατ' αυτόν τον τρόπο τελούμενη αξιόποινη πράξη από αμέλεια, που τελείται με παράλειψη, απαιτείται η συνδρομή και των όρων του άρθρου 15 του ΠΚ, κατά το οποίο "όπου ο νόμος, για την ύπαρξη αξιόποινης πράξης, απαιτεί να έχει επέλθει ορισμένο αποτέλεσμα, η μη αποτροπή του τιμωρείται όπως η πρόκλησή του με ενέργεια, αν ο υπαίτιος της παράλειψης είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να παρεμποδίσει την επέλευση του αποτελέσματος".

Από την τελευταία αυτή διάταξη συνάγεται ότι αναγκαία προϋπόθεση της εφαρμογής της είναι η ύπαρξη ιδιαίτερης (δηλαδή, ειδικής και όχι γενικής)

υποχρέωσης του υπαιτίου προς ενέργεια που τείνει στην παρεμπόδιση του αποτελέσματος, για την επέλευση του οποίου ο νόμος απειλεί ορισμένη ποινή.

Η ιδιαίτερη αυτή υποχρέωση του υπαιτίου να παρεμποδίσει την επέλευση του αποτελέσματος μπορεί να πηγάζει είτε από ρητή διάταξη νόμου ή από σύμβαση ή από σύμπλεγμα νομικών καθηκόντων που συνδέονται με ορισμένη έννομη σχέση του υπαιτίου ή από ορισμένη προηγούμενη συμπεριφορά του, από την οποία δημιουργήθηκε ο κίνδυνος του εγκληματικού αποτελέσματος

Με τον τρόπο αυτό ο τ. Υπουργός διατάραξε κατ' αντικειμενική αιτιώδη συνάφεια την ασφάλεια της συγκοινωνίας μέσω σταθερής τροχιάς (σιδηροδρόμου) με την έννοια του άρθρου 291 ΠΚ, αποδεχόμενος τη διατάραξη αυτή, αφού γνώριζε άριστα όλα τα ανωτέρω αναλυτικά προεκτεθέντα.

5. Η και άλλως, κατά τη διάταξη του άρθρου **259 ΠΚ** "υπάλληλος που με πρόθεση παραβαίνει τα καθήκοντα της υπηρεσίας του με σκοπό να προσπορίσει στον εαυτό του ή σε άλλον παράνομο όφελος ή για να βλάψει το κράτος ή κάποιον άλλον τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι δύο ετών αν η πράξη αυτή δεν τιμωρείται με άλλη ποινική διάταξη". Το έννομο αγαθό που προστατεύεται από την ανωτέρω διάταξη είναι η λειτουργία των δημοσίων υπηρεσιών αποκλειστικά προς το συμφέρον της πολιτείας και της κοινωνίας, που έχουν ταχθεί να εξυπηρετούν οι υπάλληλοι με χρηστότητα και καθαρότητα. Πρόκειται για έγκλημα γνήσιο ιδιαίτερο, ενεργητικό υποκείμενο του οποίου μπορεί να είναι μόνον υπάλληλος κατά την έννοια των άρθρων **13 περ. α' και 263 Α' ΠΚ**, στον οποίον έχει ανατεθεί δημόσια εξουσία κατά την ενάσκηση των καθηκόντων του, **στην οποία υπάγεται και ο ορκισθείς Υπουργός**. Για τη στοιχειοθέτηση του εγκλήματος της παραβάσεως καθήκοντος, απαιτούνται α) παράβαση από τον υπάλληλο του υπηρεσιακού του καθήκοντος, όπως αυτό καθορίζεται από το νόμο ή διοικητική πράξη ή από ιδιαίτερες κατά νόμο οδηγίες της Προϊσταμένης αρχής ή ενυπάρχει στη φύση της υπηρεσίας του, β) δόλος του δράστη που περιέχεται στη βούληση του να παραβεί το καθήκον του και γ) σκοπός του δράστη, επιπλέον, να προσπορίσει στον εαυτό του ή σε άλλον παράνομη υλική ή ηθική ωφέλεια ή να βλάψει το κράτος ή κάποιον άλλο, χωρίς όμως να απαιτείται για την πραγμάτωση του εγκλήματος και η επίτευξη του σκοπού αυτού (βλ. Α. Κονταξή, ό.π., σ. 2278-2279, με παραπομπές σε νομολογία και περαιτέρω ΑΠ 727/2000, ΑΠ 1035/2003, ΑΠ 1591/2007, ΑΠ 1153/2010, ΑΠ 549/2011, ΑΠ 298/2011, ΑΠ 28/2012 και ΑΠ 137/2012, δημοσιευμένες στην Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ). Έτσι, αξιόποινη

είναι η ελεγχόμενη πράξη (ενέργεια ή παράλειψη) του υπαλλήλου μόνον αν συνιστά (θετικά ή αποθετικά) έκφραση πολιτειακής βουλήσεως και άσκηση κρατικής εξουσίας μέσα στον κύκλο των δημοσίων υποθέσεων και όχι απλώς η παράβαση υποχρεώσεων, που ανάγονται και εξυπηρετούν άλλα συμφέροντα των δημοσίων υπηρεσιών ή οργανισμών, όπως η εύρυθμη λειτουργία αυτών, η τήρηση της υπαλληλικής δεοντολογίας κλπ (βλ. Α. Κονταξή, ΠΟΙΝΙΚΟΣ ΚΩΔΙΚΑΣ, Τόμος Β', 2000, σ. 2288-2289, ΑΠ 727/2000, ΠοινΧρον2001, σ. 63 και ΑΠ1153/2010, ό.π.).

Στις περιπτώσεις εκείνες όπου μια υπηρεσιακή ενέργεια αφήνεται στη διακριτική ευχέρεια και κρίση των υπαλλήλων, παράβαση υπηρεσιακού καθήκοντος υπάρχει, όταν ο υπάλληλος παραβιάζει κατά την τέλεση ή την παράλειψη αυτής της ενέργειας τα κριτήρια και τον γενικότερο ή ειδικότερο σκοπό που προκύπτουν από το νόμο που διέπει τη συγκεκριμένη υπηρεσιακή δράση. Στο μέτρο που διακριτική ευχέρεια δεν σημαίνει απόλυτη ελευθερία δράσης εκ μέρους του υπαλλήλου, αλλά κρίση στο πλαίσιο μιας νομοθετικής, εξουσιοδότησης που καθορίζει κάποια κριτήρια και ένα σκοπό, βάσει των οποίων θα πρέπει να γίνει η αξιολόγηση των πραγματικών δεδομένων και να ληφθεί υπόψη η απόφαση στη συγκεκριμένη περίπτωση, παράβαση καθήκοντος συνιστά είτε η υπέρβαση εκ μέρους του υπαλλήλου της δοθείσας από το νόμο εξουσιοδότησης, είτε η καταχρηστική άσκηση της ευχέρειας αυτής (βλ Μπιτζιλέκη Τα υπηρεσιακά εγκλήματα σελ. 48-49). Η παράβαση μπορεί να συντελεσθεί και με την κακή χρήση αυτής, την υπέρβαση δηλαδή των ακραίων ορίων της, τα οποία επιβάλλουν οι αρχές της υπεροχής του δημοσίου συμφέροντος, της χρηστής διοίκησης, της καλής πίστης, της αμεροληψίας της διοίκησης, της ισότητας και εξυπηρέτησης του σκοπού του νόμου ή με την κατάχρηση εξουσίας, η οποία υπάρχει στην περίπτωση που αν και δεν παραβιάζεται κάποια διάταξη νόμου, η πράξη ασκείται για την εξυπηρέτηση σκοπού καταδήλως ξένου προς το σκοπό, στην οποία απέβλεψε ο νόμος, όταν δηλαδή είναι απόρροια ελατηρίων και κινήτρων που καταδήλως αποβλέπουν στην εξυπηρέτηση σκοπού άλλου από εκείνον του νόμου (ΑΠ 208/12 ΠοινΔ 2012, 1042. Γνωμ. ΕισΑΠ 3/10 ΠΧ ΞΑ 472).

Ο δόλος του δράστη συνίσταται είτε στη θέληση είτε στη γνώση και αποδοχή της παράβασης των υπηρεσιακών του καθηκόντων (άμεσος ή ενδεχόμενος δόλος). Για να συντρέχει δε σκοπός παράνομης ωφέλειας ή βλάβης πρέπει όχι μόνο η βούληση του δράστη να κατατείνει προς αυτόν, αλλά και η συμπεριφορά του, όπως αναπτύσσεται, να μπορεί αντικειμενικά να οδηγήσει στην επίτευξη του, αφού ο όρος με σκοπό να προσπορίσει στον εαυτό του ή σε

άλλον παράνομο όφελος ή για να βλάψει το κράτος ή κάποιον άλλον, λογικά σημαίνει ότι η πράξη, όπως επιχειρείται από το δράστη, δύναται να οδηγήσει στην απόκτηση παράνομου οφέλους ή στην πρόκληση βλάβης τρίτου (αντικειμενικό στοιχείο) και επιπλέον ότι η βούληση του δράστη κατευθύνεται στην απόκτηση του οφέλους ή στην πρόκληση της βλάβης (υποκειμενικό στοιχείο). Έτσι, μεταξύ της πράξεως και του σκοπού του οφέλους ή βλάβης πρέπει να υπάρχει μια τέτοια αιτιώδης σχέση, ώστε η πράξη της παράβασης καθήκοντος, αν δεν είναι ο αποκλειστικός τρόπος, πάντως πρέπει να είναι ο πρόσφορος τρόπος περιποίησης του σκοπούμενου οφέλους ή της βλάβης, πράγμα που συμβαίνει όταν το σκοπούμενο όφελος ή η βλάβη δεν μπορεί να επιτευχθεί παρά μόνο με την παράβαση του συγκεκριμένου καθήκοντος, ο δράστης δε πρέπει να τελεί σε γνώση της εν λόγω προσφορότητας (βλ. Α. Κονταξή, ΠΟΙΝΙΚΟΣ ΚΩΔΙΚΑΣ, ό.π., ΑΠ 28/2012, ΑΠ 1153/2010, ΑΠ 1035/2003, ό.π.).

Συνιστά επίσης παράβαση καθήκοντος (εφόσον, εννοείται, συντρέχουν και οι λοιποί όροι του α. 259 ΠΚ), όταν ο υπάλληλος (ή δικαστής ή εισαγγελέας): α) δεν λαμβάνει υπόψη του έγγραφα που του προσκομίζονται (Δικ Αγωγών Κακοδ. 3/64 ΝοΒ 13.10, Φ. Αγγελής, ΝοΒ 13.97), γ) δίδει στα αποδεικτικά μέσα αποδεικτική αξία διαφορετική από αυτή που ορίζει ο νόμος, δ) λαμβάνει υπόψη του ανύπαρκτα στοιχεία, ε) δεν αιτιολογεί την κρίση του (**16/95 ΔιατΕισεφΠατρ. ΤΝΠ 156880**).

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΑ

Από τα παραπάνω συνάγεται ότι ο κ. Υπουργός διέπραξε συνοπτικώς τα ακόλουθα αδικήματα:

α) Θανατηφόρα διατάραξη της ασφάλειας της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας, από την οποία προκλήθηκε θάνατος (άρθρο 291 παρ. 1 περ. γ' ΠΚ),

β) Θανατηφόρα έκθεση εν στενή εννοία με πρόθεση (ενδεχόμενο δόλο), η οποία προκάλεσε το θάνατο 57 ανθρώπων με αμέλεια των υπαιτίων, ως έγκλημα εκ του αποτελέσματος διακρινόμενο, κατά παραουτοργία (άρθρο 306 παρ. 1 περ. πρώτη, 2 περ. β' ΠΚ) και γ) Έκθεση κατά συρροή με ενδεχόμενο δόλο (άρθρα 26 παρ. 1 εδ. α', 27 παρ. 1 ημιπερίοδος δεύτερη, 94 παρ. 2 και 306 παρ. 1 του ΠΚ) σε βάρος των διακόσιων σαράντα έξι (246) ανθρώπων, οι οποίοι επέβαιναν στην αμαξοστοιχία.

δ) Η άλλως και Παράβαση καθήκοντος 259 ΠΚ.

Στην Μηνυτήρια αναφορά μου περιγράφονται με πλήρη λεπτομέρεια οι συνθήκες τέλεσης των διερευνώμενων και στην παρούσα δικογραφία αδικημάτων, και αναδύονται, άνευ αμφιβολίας, ΕΠΑΡΚΕΣΤΑΤΕΣ ΕΝΔΕΙΞΕΙΣ ενοχής για την παραπομπή όλων των αναφερομένων σε δίκη, για θέματα που πρέπει να απασχολήσουν το Δικαστήριο κατά την ακροαματική διαδικασία, τα εχέγγυα της οποίας εξασφαλίζουν την απαραίτητη Διαφάνεια και Επάρκεια, ώστε να αποδειχθεί η τέλεση των αδικημάτων, τόσο στην αντικειμενική τους, όσο κυρίως στην υποκειμενική τους υπόσταση.

Το κριτήριο για την αξιολόγηση των στοιχείων που απαιτούνται για την παραπομπή στο ακροατήριο είναι το πλούσιο αποδεικτικό υλικό, πολλαπλώς διασταυρωμένο, το οποίο επιβάλλει την άσκηση ποινικής δίωξης κατά των υπαιτίων, καθώς και μόνο η ύπαρξη απλής και μόνο πιθανότητας τέλεσης αξιόποινων πράξεων ή απλών ενδείξεων ενοχής των αναφερομένων αρκεί για να απασχολήσουν το Δικαστήριο κατά την ακροαματική διαδικασία ώστε να αποδειχθεί η τέλεση των αδικημάτων που αναφέρονται λεπτομερέστατα στην παρούσα.

Τέλος το υψηλό επίπεδο της θεσμικής λειτουργίας που έχουμε επιτύχει ως συντεταγμένη πολιτεία, πρέπει εμμόνως να διατηρείται ασκίαστο και να μην επιτρέπει ούτε καν σε επίπεδο υποψίας και ενδεχομένου σκέψεις περί αποφυγής ποινικής δίωξης για τις παρεκκλίνουσες συμπεριφορές του λευκού κολάρου «**white-collar crime**», ενώ για τις κατώτερες κοινωνικο-οικονομικές ομάδες οι ίδιες συμπεριφορές που παρουσιάζουν την ίδια βλαπτικότητα ή επικινδυνότητα για τις προστατευόμενες αξίες της ιδιοκτησίας (περιουσία) να οδηγούνται με απευθείας κλήση στο ακροατήριο του αρμόδιου Δικαστηρίου. Στην περίπτωση της εγκληματικότητας του λευκού κολάρου η παράμετρος της εξουσίας και η κατάχρηση της αποτελούν τον εννοιολογικό πυρήνα.

Επειδή, αναμφίρρηστα, έχουν διαπραχθεί ιδιαιτέρως σοβαρά ποινικά αδικήματα, κατά τα άρθρα ανωτέρω εκτεθέντα και τιμωρούνται από τις διατάξεις του Π.Κ. και των ειδικών ποινικών νόμων.

Επειδή, προστατευόμενο έννομο αγαθό είναι η τήρηση της νομιμότητας, της αξιοπρέπειας και της εμπιστοσύνης στο κράτος, επιβάλλεται η ανίχνευση και εν συνεχεία η τεκμηρίωση των καταγγελλομένων.

Επειδή, τα πρόσωπα που τέλεσαν από κοινού τα ανωτέρω αναφερόμενα αδικήματα είναι δυνατόν να προσδιορισθούν από την διενεργηθησομένη προκαταρκτική εξέταση, αλλά και την διαταχθησομένη ανάκριση.

Επειδή, οι ανωτέρω πράξεις τιμωρούνται από τις διατάξεις του Π.Κ. και των ειδικών ποινικών νόμων.

Επειδή, συμφώνως με την έννοια του μεν άρθρου 36 ΚΠοινΔικ καθιερώνεται η αρχή της αυτεπαγγέλτου ποινικής δίωξης η οποία μη υποκειμένη εις τύπον γίνεται άμα ο αρμόδιος εισαγγελεύς πληροφορηθεί την τέλεση του εγκλήματος, είτε κατόπιν μηνύσεως ή αναφοράς δημοσίας αρχής ή ιδιώτου (άρθρ. 37-40 και 42), είτε κατόπιν οιασδήποτε "άλλης ειδήσεως" όπως εξ ιδίων πληροφοριών ή ίδιας αντιλήψεως εξ επιστολής (και ανωνύμου έτι) ή και της κοινής φήμης όταν, εννοείται, εις την τελευταίαν αυτή περίπτωση έχει ο εισαγγελεύς σοβαρούς λόγους να πιστεύει ότι ετελέσθη έγκλημα (Μπουρόπουλος όπου ανωτ. σελ. 57) παθών εκ του οποίου, ειρήσθω, είναι παν πρόσωπον είτε νομικόν είτε φυσικόν, είτε ικανό προς καταλογισμόν είτε ακαταλόγιστον, το οποίον είναι φορέυς του εννόμου αγαθού, καθ' ού στρέφεται η πράξη (Χωραφάς όπου ανωτ.).

Επειδή, Σας είναι γνωστό, ότι για την άσκηση ποινικής δίωξης είναι αρκετή και η απλή πιθανότητα τελέσεως αξιόποινων πράξεων καθώς και ότι στην παρούσα περίπτωση υπάρχει πλούσιο αποδεικτικό υλικό, πολλαπλώς διασταυρωμένο, το οποίο επιβάλλει την άσκηση ποινικής δίωξης κατά των υπαιτίων, η ύπαρξη απλής και μόνο πιθανότητας τέλεσης αξιόποινης πράξης ή απλών ενδείξεων ενοχής του μηνυομένου ως δράστη αυτής καθιστά υποχρεωτική για τον Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών την άσκηση της ποινικής δίωξης (βλεπ. Κ. Σταμάτη «Η προκαταρκτική εξέταση»,σελ.,257,274). Η Εισαγγελική Αρχή δεν είναι διάδικος αλλά αυτοτελές όργανο της δικαιοσύνης και κατά την κυρία και βασική λειτουργία της ανήκει στη δικαστική, με ευρεία έννοια, λειτουργία, και η άσκηση ή μη της ποινικής δίωξης (κατ'άρθρα 27, 43 Κ.Π.Δ.) συνιστά για τον Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών κυρία λειτουργική αρμοδιότητα με οιονεί δικαιοδοτικό χαρακτήρα (βλεπ. Κ. Σταμάτη «Ο Εισαγγελικός Θεσμός» Ποιν. Χρον. Λ' σελίς 609 επομ.) και όχι απλή έκφραση γνώμης.

Επειδή, η δικαιοσύνη αποτελεί σ' αυτούς τους πραγματικά δύσκολους καιρούς την υπέρτατη προσδοκία και ελπίδα του πολίτη, καθώς και το τελευταίο καταφύγιό του.

Επειδή, ο Ελληνικός λαός προσβλέπει σε Εσάς για την ευθυκρισία και την τήρηση της νομιμότητας και στην εν λόγω περίπτωση.

Επειδή, οι νόμοι του κράτους μας υπάρχουν για να εφαρμόζονται και όχι να παραμένουν ανενεργοί, σαν «ακάλυπτες νομικές επιταγές».

Επειδή, οι υπαίτιοι εγκληματικών πράξεων πρέπει να ανευρίσκονται και να τιμωρούνται αναλόγως.

Επειδή, είναι απολύτως βέβαιο ότι η Δικαιοσύνη γνωρίζει ότι απ' αυτή την υπόθεση δεν εξαρτάται μόνο το αίσθημα ασφαλείας των πολιτών, αλλά και η τιμή της πολιτείας.

Επειδή, με τον προαναφερόμενο τρόπο ο τ. Υπουργός, διατάραξε κατ' αντικειμενική αιτιώδη συνάφεια την ασφάλεια της συγκοινωνίας μέσω σταθερής τροχιάς (σιδηροδρόμου) με την έννοια του άρθρου 291 Π Κ, αποδεχόμενος τη διατάραξη αυτή, αφού γνώριζε άριστα όλα τα προεκτεθέντα.

Επειδή, ενόψει των όσων εμπειριστατωμένα αναλύθηκαν ανωτέρω καθίσταται απολύτως σαφές ότι προκύπτουν σοβαρές ενδείξεις ενοχής (άρθρο 282 § 1 ΚΠΔ)

Επειδή, όλως ενδεικτικά, οι εν λόγω πράξεις έχουν τελεστεί από την 9^η Ιουλίου 2019 έως και την 28η Φεβρουαρίου 2023.

Ενόψει των όσων εμπειριστατωμένα αναλύθηκαν ανωτέρω καθίσταται απολύτως σαφές ότι προκύπτουν σοβαρές ενδείξεις ενοχής (άρθρο 282 § 1 ΚΠΔ) του τ. Υπουργού, εκτός των άλλων, και για το κακούργημα της διατάραξης της ασφαλείας της συγκοινωνίας μέσω σταθερής τροχιάς (σιδηροδρόμου) με επικίνδυνες για την ασφάλεια της συγκοινωνίας πράξεις, η οποία είχε ως αποτέλεσμα α) τον θάνατο μεγάλου αριθμού ανθρώπων, β) τη βαριά σωματική βλάβη περισσότερων προσώπων καθώς και σημαντική βλάβη σε εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας, γ) τον κίνδυνο περισσότερων προσώπων και δ) τον κοινό κίνδυνο σε περισσότερα ξένα πράγματα

σύμφωνα με το άρθρο 291 παρ. 1 περ. στ', περ. αα', ββ', γγ', δδ' και εδάφιο τελευταίο της παρ. 1 ΠΚ, για το οποίο προβλέπεται (και) κάθειρξη έως 15 έτη με δυνατότητα του δικαστηρίου να επιβάλει ισόβια κάθειρξη και από αυτό προκλήθηκε κατά τα προεκτεθέντα μεγάλος αριθμός παθόντων (άρθρο 286 § 1 εδ. β' ΚΠΔ).

Ενδεικτικά τα αδικήματα : 1) της **διατάραξης της ασφάλειας της συγκοινωνίας μέσω σταθερής τροχιάς** (σιδηροδρόμου) με επικίνδυνες για την ασφάλεια της συγκοινωνίας παραλείψεις η οποία είχε ως αποτέλεσμα α) τον **θάνατο, μεγάλου αριθμού ανθρώπων κατά συρροή**, β) τη **βαριά σωματική βλάβη περισσότερων ανθρώπων κατά συρροή**, γ) τον **κίνδυνο περισσότερων προσώπων** και δ) τον **κίνδυνο σε περισσότερα ξένα πράγματα**, 2) **ανθρωποκτονία από αμέλεια κατά συρροή**, 3) **βαριά σωματική βλάβη από αμέλεια κατά συρροή από υπόχρεο** λόγω του επαγγέλματος του να καταβάλλει ιδιαίτερη επιμέλεια και προσοχή, 4) **απλή σωματική βλάβη από αμέλεια κατά συρροή από υπόχρεο** λόγω του επαγγέλματος του να καταβάλλει ιδιαίτερη επιμέλεια και προσοχή, 5) **θανατηφόρα Έκθεση κατά συρροή** και 6) **Παράβαση καθήκοντος**.

Η εκδήλωση της παρούσας μηνυτήριας αναφοράς γίνεται από δικαιολογημένο ενδιαφέρον ως πολίτης Δημοκρατικού Κράτους και αξιωματικός του Πολεμικού Ναυτικού, για ένα μείζων θέμα δημόσιας τάξης.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ

ΑΥΤΟΥΣ

Με την επιφύλαξη παντός νομίμου δικαιώματός μου

Παρακαλώ να προβείτε σε κάθε νόμιμη ενέργεια, προκειμένου να διερευνήσετε, την σχετική με το ως άνω ιστορικό διάπραξη αυτεπαγγέλτως διωκομένων ποινικών αδικημάτων από τον ανωτέρω Υπουργό, **αποστέλλοντας αμελλητί** την παρούσα στη Βουλή των Ελλήνων, σύμφωνα με το **Νόμο περί ευθύνης Υπουργών και το άρθρο 86 του Συντάγματος και να λάβουν χώρα οι εξής προανακριτικές ενέργειες (τουλάχιστον) και όσες άλλες Εσείς κρίνετε αναγκαίες:** α) Να επισυναφθούν στη δικογραφία η μεταφρασμένη έκδοση του πορίσματος του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (ΕΟΔΑΣΑΑΜ) και β) **Να κληθούν για να καταθέσουν** τα μέλη της **Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Έλξης**, που έστειλαν το **εξώδικο** προς τον **ΟΣΕ**, το **Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών**, τη **ΡΑΣ** και τη **Hellenic**

Train, επίσης να κληθεί να καταθέσει ο τότε διευθύνων σύμβουλος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Φίλιππος Τσαλίδης που είχε αποστείλει στον κ. Καραμανλή το έγγραφο «φωτιά», με το οποίο προειδοποιούσε με απόλυτα ξεκάθαρο τρόπο για την επικίνδυνη κατάσταση στο σιδηροδρομικό δίκτυο και ζητούσε επείγοντα μέτρα.

Επιπλέον, δηλώνω ότι παρίσταμαι για την υποστήριξη της κατηγορίας για όλα τα αδικήματα που συρρέουν από τα μηνυόμενα πρόσωπα.

Παρακαλώ τον κ. Πρόεδρο της Βουλής κ. Νικήτας Κακλαμάνης, να την κοινοποιήσει σε όλους τους κ. Βουλευτές, ώστε να λάβουν πλήρη γνώση της παρούσης και όχι με μια σύντομη ανακοίνωση άφιξης της στην Ολομέλεια, κατόπιν διαβιβάσεως της από τον κ. Υπουργό Δικαιοσύνης, ως μέχρι τώρα εθίζεται, ώστε να υπάρξει σχετική έγγραφη πρόταση από τουλάχιστον τριάντα βουλευτών, για Συγκρότηση Ειδικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής και τη Διεξαγωγή Προανακριτικής Εξέτασης, για τον τ. Υπουργό Μεταφορών, που θα τον οδηγήσει εντέλει ενώπιον του Ειδικού Δικαστηρίου.

Δεν πρέπει να περάσει στη συνείδηση του Ελληνικού Λαού, ότι υπάρχει προσπάθεια συγκάλυψης από τους 300 Βουλευτές του Ελληνικού κοινοβουλίου, ότι δεν εξετάζονται ποινικές υποθέσεις που αφορούν πολιτικούς, μάλιστα για μια μεγάλη εθνική τραγωδία, το μεγαλύτερο έγκλημα στην ιστορία των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα και μάλιστα όπως αποδεικνύεται, ένα προδιαγεγραμμένο έγκλημα με 57 νεκρούς.

Να Σας επισημάνω ότι το άρθρο 86 Σ. και ο ν.3126/2003 προστατεύουν τα Μέλη της Κυβέρνησης από μηνύσεις νόμο και ουσία αβάσιμες και όχι από πράξεις που αποδεδειγμένα έπραξαν ή παρέλειψαν κατά την διάρκεια της θητείας τους.

Προς απόδειξη όλων των παραπάνω, προσάγω και επικαλούμαι τα εξής τέσσερα (4) :

1. Το Πόρισμα του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (ΕΟΔΑΣΑΑΜ)
2. Το Εξώδικο 31 Οκτ. 2022 της Πανελλήνιας Ένωσης Προσωπικού Έλξης.

3. Την επιστολή που απέστειλε ο Φίλιππος Τσαλίδης στις 6 Σεπτεμβρίου προς τον **πρόεδρο και διευθύνοντα σύμβουλο του ΟΣΕ Σπύρο Πατέρα**, με κοινοποίηση στον **υπουργό Μεταφορών Κώστα Αχ. Καραμανλή**.

4. Το Δημοσίευμα στα ΝΕΑ του δημοσιογράφου Γιώργου Παπαχρήστου στις 8.2.2025 με τίτλο Η «γαλάζια» Προανακριτική, που περιγράφει πως οι υπεύθυνοι αντιλαμβάνονται και συμπεριφέρονται μετά τα τραγικά γεγονότα και θέλουν να αποφύγουν με οποιονδήποτε τρόπο τον ποινικό κολασμό.

Αιτούμαι επικυρωμένο αντίγραφο της παρούσης.

Μετά τιμής

Κόρινθος, 11.3.2025

Ο Αναφέρων και Υποστηρίζων την Κατηγορία
Παναγιώτης Δ. **Σταμάτης**
Αν. Αξιωματικός Π.Ν. ε.α.