

ΔΙΚΗΓΟΡΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ

ΕΝΩΠΙΟΝ ΤΟΥ κ. ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ ΠΡΩΤΟΔΙΚΩΝ ΛΑΡΙΣΑΣ

ΜΗΝΥΣΗ

1. [REDACTED]
[REDACTED]
2. [REDACTED]
[REDACTED]
3. [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

ΚΑΤΑ

1. Βασιλείου Σαμαρά του Δημητρίου, Σταθμάρχη Λάρισας
2. Κωνσταντίνου Αχιλλέα Καραμανλή, τέως Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών
3. Μιχαήλ Παπαδόπουλο, Υφυπουργό Μεταφορών

4. Κατά παντός τρίτου αρμοδίου τυχόν υπευθύνου Γενικού Γραμματέα Μεταφορών, προϊσταμένου ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ, Διευθύνοντος Συμβούλου ο οποίος προκύψει ότι όφειλε από τις περιστάσεις και το Νόμο να διασφαλίσει την ομαλή και ασφαλή κυκλοφορία των σιδηροδρομικών συρμών και να μεριμνήσει για τον εξοπλισμό του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με το σύστημα τηλεδιοίκησης, την ύπαρξη δεύτερου σταθμάρχη καθώς και κάθε άλλο πρόσφορο μέσο ή τρόπο το οποίο θα απέτρεπε το θανατηφόρο σιδηροδρομικό δυστύχημα της 28^{ης} Φεβρουαρίου 2023
5. Παντός αρμοδίου για έκθεση σε κίνδυνο ζωής, την ελλιπή συντήρηση των συρμών και των καθισμάτων των συρμών και κάθε άλλη πράξη προκύψει από την Εισαγγελική έρευνα

.....

κ. Εισαγγελέα,

Οι δύο πρώτοι εξ ημών είμαστε οι γονείς και ο τρίτος ο σύντροφος της και συνεπιβάτης της άτυχης 23χρονης Ιφιγένειας Μήτσκα η οποία έχασε με φριχτό τρόπο τη ζωή της στο πολύνεκρο σιδηροδρομικό δυστύχημα το οποίο έλαβε χώρα την 28^η Φεβρουαρίου 2023 στα Τέμπη περιοχή «Ευαγγελισμός». Εξαιτίας του σιδηροδρομικού δυστυχήματος όταν περί τις 23:22, ο επιβατικός συρμός Intercity 62 με μηχανή ηλεκτροκίνησης Siemens Mobility 120-022, που μετέφερε περισσότερους από 350 επιβάτες και εκτελούσε τη διαδρομή Αθήνα-Θεσσαλονίκη, συγκρούστηκε με την εμπορική αμαξοστοιχία 63503, που εκτελούσε το δρομολόγιο Θεσσαλονίκη-

Λάρισα, έχασαν τη ζωή του 57 άνθρωποι, εκ των οποίων 56 ταυτοποιήθηκαν από βιολογικό υλικό, ενώ σε μία περίπτωση αγνοούμενης δεν βρέθηκε δείγμα. Η σφοδρή σύγκρουση, ο εκτροχιασμός και η ανάφλεξη των συρμών προκάλεσαν και τον τραυματισμό τουλάχιστον 85 ανθρώπων, από τους οποίους οι 25 πολύ σοβαρά. Είναι επίσης γνωστό ότι η ταυτοποίηση ορισμένων θυμάτων υπήρξε ιδιαίτερα δύσκολη λόγω της έκρηξης, που σημειώθηκε και των υψηλών θερμοκρασιών που αναπτύχθηκαν κατά την πυρκαγιά στο εσωτερικό των βαγονιών.

Δηλώσαμε ήδη οι δύο πρώτοι διά της έτερης κόρης μας Χριστίνας Μήτσκα και ο τρίτος εξ ημών ο ίδιος, παράσταση προς υποστήριξη της κατηγορίας για τα αδικήματα της ανθρωποκτονίας από αμέλεια και διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών μέσω σταθερής τροχιάς (σιδηροδρόμου) με επικίνδυνες για την ασφάλεια της συγκοινωνίας πράξεις ή όσων άλλων θέλουν προκύψουν κατά το στάδιο της ανάκρισης κατά παντός υπευθύνου, διότι στο αναφερόμενο δυστύχημα χάσαμε με βίαιο και μαρτυρικό θάνατο την κόρη μας, την 23χρονη Ιφιγένεια Μήτσκα και διακινδύνεψα ο ίδιος ο τρίτος εξ ημών Αριστοφάνης Ξανθόπουλος.

Ειδικότερα το πολύνεκρο δυστύχημα συνέβη κοντά στον οικισμό του Δ. Δ. Ευαγγελισμού του Ν. Λάρισας. Οι δύο αμαξοστοιχίες (εμπορική και επιβατική) κινούνταν επί της ίδιας σιδηροδρομικής γραμμής με αντίθετη κατεύθυνση, έχοντας ως αποτέλεσμα να συγκρουσθούν μετωπικά. Η επιβατική αμαξοστοιχία IC62 την 28/02/2023 πραγματοποιούσε το δρομολόγιο Αθήνα-Θεσ/νίκη. Κατά την άφιξη στο σταθμό του Παλαιοφάρσαλου στην γραμμή ανόδου, η προαναφερόμενη αμαξοστοιχεία

είχε καθυστέρηση για 48 λεπτά περίπου. Η καθυστέρηση της αμαξοστοιχίας οφείλονταν σε βλάβη της ηλεκτροδότησης στην γραμμή ανόδου στο τμήμα Παλαιοφάρσαλος-Λάρισα με αποτέλεσμα την αναμονή της αμαξοστοιχίας. Στις 22:38 η αμαξοστοιχία αναχωρεί από το σταθμό του Παλαιοφάρσαλου στην γραμμή καθόδου εξαιτίας της συνεχόμενης βλάβης στην ηλεκτροδότηση της γραμμής ανόδου. Εισερχόμενη ώρα 23:02 στο σταθμό της Λάρισας πραγματοποίησε στάση για την αποβίβαση ατόμων όπου ώρα 23:06 η αμαξοστοιχία αναχωρεί από την γραμμή ανόδου και στο ύψος της διακλάδωσης της σιδηροτροχιάς Νο 118 (κλειδί Νο 118) μεταβαίνει στην γραμμή καθόδου. Η εμπορευματική αμαξοστοιχία 63503 στις 28/02/2023 πραγματοποιούσε το δρομολόγιο Θεσ/νίκης-Πειραιάς. Στις 23:03 η εμπορευματική αμαξοστοιχία διέρχεται του σταθμού Ν. Πόρων στην γραμμή καθόδου και συνεχίζει την διαδρομή για Πειραιά. Η επιβατική αμαξοστοιχία και η εμπορική αμαξοστοιχία κινούμενες στο ρεύμα καθόδου είχαν ως αποτέλεσμα να συγκρουσθούν μετωπικά, με αποτέλεσμα τον θανάσιμο τραυματισμό 57 ατόμων και τον σοβαρό τραυματισμό άλλων 180 ατόμων. Η επιβατική αμαξοστοιχία αποτελούνταν από μία ηλεκτράμαξα και οκτώ επιβατάμαξες, ενώ ο συρμός ήταν ορθά σχηματισμένος επίσης όπως και η εμπορική αμαξοστοιχία. Το κυλικείο, το οποίο όπως προκύπτει από τις κάτωθι φωτογραφίες είχε ανεφλεγεί ολοσχερώς αποτελεί διαχωριστικό βαγόνι μεταξύ της πρώτης και της δεύτερης θέσης (δηλαδή μεταξύ της ηλεκτράμαξας και του βαγονιού) ενώ ο τύπος των επιβατάμαξων «Coupe» ή «Pullman», δεν αποτελεί παράγοντα για την σειρά κατανομή τους.

Από το σύνολο των σιδηροδρομικών οχημάτων της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62, καταστράφηκαν ολοσχερώς λόγω της σύγκρουσης,

εκτροχιασμού και συντριπτικών παραμορφώσεων, αλλά και λόγω της πυρκαγιάς η ηλεκτράμαξα 120-023, το βαγόνι Νο1 Α θέσης, το βαγόνι του κυλικείου, το βαγόνι Νο2 τύπου Coupe και το βαγόνι Νο 3 τύπου Pullman. Σοβαρές βλάβες υπέστησαν λόγω του εκτροχιασμού του ,των δευτερογενών συγκρούσεων (δηλαδή μετά την πρώτη σύγκρουση) μεταξύ τους, αλλά και από τις συγκρούσεις με τις φορτάμαξες της εμπορικής αμαξοστοιχίας το βαγόνι Νο4 και βαγόνι Νο5. Τα υπόλοιπα βαγόνια παρέμειναν αλώβητα και με πολύ μικρές φθορές.

Το βαγόνι Νο 3 στο οποίο επέβαινε η κόρη των δύο πρώτων εξ ημών και σύντροφος του τρίτου εξ ημών καθώς και ο ίδιος ο τρίτος εξ ημών Αριστοφάνης Ξανθόπουλος και συγκεκριμένα τα καθίσματα με το Νο 67-όπου καθότανε η θανούσα (Ιφιγένεια Μήτσκα) και Νο 65 όπου καθόμουν ο τρίτος εξ ημών Αριστοφάνης Ξανθόπουλος είχανε ελλιπή συντήρηση καθότι ήταν ήδη ζηλωμένα από την θέση τους καθότι έλειπαν οι βίδες στερέωσης προγενέστερα του ατυχήματος, γεγονός που καθιστά σαφές ότι το συγκεκριμένο κάθισμα κατά τον προ του ατυχήματος δεν ήταν στερεό στη βάση του, με αποτέλεσμα κατά την σφοδρή σύγκρουση το κάθισμα να εκτιναχθεί και να μετατοπιστεί το σώμα της θανούσας από την θέση του με συνέπεια τον θανάσιμο τραυματισμό της αφού έφερε βαρύτατες κακώσεις στο κεφάλι και τον αυχένα της σύμφωνα και με την Ιατροδικαστική έκθεση Νεκροψίας-Νεκροτομής.

Επειδή η ταχύτητα των αντιθέτως κινουμένων συρμών ήταν υπερβολική και άνω των επιτρεπομένων ορίων και δεν είχε προβλεφθεί ούτε υφίστατο κανένα σύστημα ηλεκτρονικού περιορισμού της ταχύτητας

και ουδείς ήλεγξε τους μηχανοδηγούς της επιβατικής και εμπορικής αμαξοστοιχίας που συγκρούσθηκαν. Ειδικότερα η επιβατική αμαξοστοιχία από την στιγμή που αναχώρησε από τον σταθμό της Λάρισας κατέλαβε σύμφωνα με τον τοπικό πίνακα κυκλωμάτων κατάληψης της γραμμής τα τμήματα HN, HP, HT και HY της γραμμής ανόδου, το τμήμα κατάληψης του κλειδιού 118, καθώς και τα τμήματα BY, BX, EA1 και EA2 της γραμμής καθόδου. Τα τμήματα κατάληψης της γραμμής κανονικά ανάβουν με κόκκινα λαμπάκια όταν ο συρμός εισέλθει εντός του πεδίου και σβήνουν όταν εξέρχεται ο τελευταίος συρμός. Η επιβατική αμαξοστοιχία ,συνολικού μήκους 231 μέτρων, κινούμενη με μία μέση ταχύτητα 50km/h, ήτοι 13,8m/s γίνεται ορατή:

- Στην αποβάθρα του σταθμού (HK) σε χρόνο 16,63 δευτερόλεπτα.
- Για τα διαδοχικά τμήματα HN, HP και HT συνολικού μήκους 1020 μέτρων η διάρκεια εμφάνισης είναι 73,44 δευτερόλεπτα.
- Στο Κλειδί με το νούμερο 118 , **η αμαξοστοιχία είναι ορατή για 16,63 δευτερόλεπτα.**

Συνολικά η επιβατική αμαξοστοιχία ήταν ορατή μέσω των κυκλωμάτων χάραξης για **106,7 δευτερόλεπτα, ικανότατος χρόνος για να γίνει αντιληπτή από τον εκάστοτε σταθμάρχη.**

Βέβαια, επειδή η επιβατική αμαξοστοιχία πέρασε στην γραμμή καθόδου και συγκεκριμένα μέσω των κυκλωμάτων BY, BX, EA1 και EA2, ο συνολικός χρόνος που ήταν ορατή η αμαξοστοιχία **ήταν για 144,4 δευτερόλεπτα,** **ικανότατος χρόνος για να γίνει αντιληπτή από τον εκάστοτε σταθμάρχη.**

Επομένως, η συνολική απόσταση που διήνυσε η επιβατική αμαξοστοιχία είναι 4325 μέτρα, τα οποία με μία μέση ταχύτητα 50km/h ήτοι 13,8m/s, τα διήνυσε σε χρόνο 311 δευτερόλεπτα, δηλαδή σε 5 λεπτά και 11 δευτερόλεπτα. Ακόμα, είναι σημαντικό να τονιστεί εδώ ότι η αμαξοστοιχία είχε ξεκινήσει από τον σταθμό της Λάρισας ώρα 23:05:47 όπως σας προαναφέρουμε σε παραπάνω παράγραφο της έκθεσης μας αυτής και φθάνει στο τέλος του ορατού πεδίου του Τοπικού πίνακα χειρισμών ώρα 23:10:58. Δεδομένου ότι το ατύχημα σύμφωνα και με τις κάμερες καταγραφής της εταιρίας «Αυτοκινητόδρομου Αιγαίου» έλαβε ώρα 23:18:28, αλλά και από το γεγονός ότι η αμαξοστοιχία διήνυσε 22 χιλιόμετρα σε χρόνο 07 λεπτών και 30 δευτερολέπτων μέχρι να συγκρουσθεί, υπολογίσαμε ότι η ταχύτητα της επιβατικής αμαξοστοιχίας ανέρχεται κατά τον προ του ατυχήματος χρόνο στα 48,89m/s, δηλαδή 176km/h.

Για την εμπορική αμαξοστοιχία, δεδομένου ότι ξεκινάει από τον σταθμό των Ν. Πόρων ώρα 23:05:00, σύμφωνα με το βιβλίο εξασφάλισης της υπηρεσίας και καλύπτει απόσταση 21,3 χιλιόμετρα σε 13 λεπτά και 28 δευτερόλεπτα μέχρι να συγκρουσθεί, η μέση ωριαία ταχύτητα της από υπολογισμούς προκύπτει ότι ήταν 26,3 m/s δηλαδή 94,9km/h.

Γ) Σύμφωνα με την έκθεση πραγματογνωμοσύνης που συνέταξαν οι πραγματογνώμονες που ορίσθηκαν από τις ανακριτικές Αρχές, πραγματοποιήθηκε μετωπική σύγκρουση της επιβατικής και της εμπορικής αμαξοστοιχίας στην χ.θ. του 371,600 της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιώς-Πλατέως όπου από κάμερες της εταιρίας Αιγαίον και κάμερες της εταιρίας MCK, η ώρα σύγκρουσης των συρμών είναι 23:18:28 ώρα Ελλάδος.

Όσον αφορά την εμπορική αμαξοστοιχία, οι ίδιοι οι πραγματογνώμονες ανέσυραν κατά τις πρώτες μέρες από τα συντρίμια τους ταχογράφους των δύο ηλεκτράμαξων της εμπορικής αμαξοστοιχίας, από τον οποίους προκύπτει ότι 34 δευτερόλεπτα πριν από το ατύχημα η ταχύτητα της εμπορικής αμαξοστοιχίας ήταν 115km/h, ενώ κατά την στιγμή της σύγκρουσης ήταν 95km/h, κάτι το οποίο πιστοποιείται και τα από καρέ των βίντεο.

Όσο ν' αφορά την ταχύτητα της επιβατικής αμαξοστοιχίας από τα καρέ και πάλι των προαναφερομένων βίντεο καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι η ταχύτητα της επιβατικής αμαξοστοιχίας ήταν 148,7 km/h, κατά την στιγμή της πέδης. Επομένως η προαναφερθείσα ταχύτητα των 176 km/h, η οποία είναι και υπερβολική είναι η πραγματική ταχύτητα με την οποία έβαινε η επιβατική αμαξοστοιχία κατά τον προ του ατυχήματος χρόνο.

Ε π ε ι δ ή ο σταθμάρχης Σ.Σ. Λάρισας: 1. Δεν χρησιμοποίησε την λειτουργία «χάραξης» διαδρομής (όπως ορίζεται ρητώς στο με αρ. πρωτ. 9055036/23-12-2022 έγγραφο της Δ/νσης Κυκλοφορίας Ο.Σ.Ε., Παράρτημα 1) πριν την εντολή αναχώρησης της αμαξοστοιχίας IC62, η οποία θα εξασφάλιζε την πορεία του συρμού στη γραμμή ανόδου. 2. Δεν έλεγξε την κατάσταση της θέσης των αλλαγών γραμμής (κλειδιών) επί της γραμμής και συγκεκριμένα του με αρ. 118 κλειδιού, πριν την εντολή αναχώρησης της αμαξοστοιχίας IC62, ώστε να εξασφαλισθεί η διαδρομή εξόδου με πορεία προς Θεσσαλονίκη στη γραμμή ανόδου. 3. Μετά την διαβίβαση εντολής αναχώρησης δεν έλεγξε την πορεία της αμαξοστοιχίας IC62 προς Θεσσαλονίκη, μέσω των ενδείξεων του Τοπικού Πίνακα Χειρισμών εντός του τμήματος της εμβέλειάς του (περίπου 1400 μέτρα στην γραμμή ανόδου και

περίπου 2000 μέτρα στην γραμμή καθόδου), ώστε να βεβαιωθεί για την ορθότητα της πορείας της στην γραμμή ανόδου.

Ε π ε ι δ ή η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν είχε προχωρήσει σε συντήρηση των συρμών της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC 62 και συγκεκριμένα των καθισμάτων Νο 65 και Νο 67 από τα οποία λείπανε οι βίδες στερέωσης επί του πατώματος εδάφους με αποτέλεσμα να εκτιναχθεί η 23χρονη κόρη μας Ιφιγένεια Μήτσκα και να βρει τραγικό θάνατο ένεκα βαρύτατων κακώσεων κεφαλής και αυχένος.

Ε π ε ι δ ή ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Κ. Καραμανλής και ο αρμόδιος Υφυπουργός Μεταφορών δεν μερίμνησαν ούτως ώστε να λειτουργεί το άκρως απαραίτητο για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων σύστημα τηλεδιοικήσεως το οποίο εάν λειτουργούσε θα αποτρέπονταν μετά απολύτου βεβαιότητας το θανατηφόρο πολύνεκρο δυστύχημα και μάλιστα μία εβδομάδα πριν, ήτοι την 20.02-2023 ο Υπουργός Κ. Καραμανλής διεκήρυττε ψευδώς και εξαπατώντας τον Ελληνικό λαό από το βήμα της Ελληνικής Βουλής επί λεξεί: ***«Είναι ντροπή και ντρέπομαι που θέτετε θέματα ασφαλείας και θα ήθελα να ανακαλέσετε αμέσως, είναι ντροπή! Όταν σας εξήγησα και το ξαναλέω ότι το γεγονός αυτό ότι τη στιγμή υπάρχουν ήδη, διασφαλίζουμε την ασφάλεια, διασφαλίζουμε την ασφάλεια! ΕΠΟΜΕΝΩΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ! Και νομίζω κι εσείς θα συμφωνήσετε ότι μία υπεύθυνη πολιτεία δεν μπορεί να παίζει με την ασφάλεια των επιβατών».***

Ε π ε ι δ ή η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ο αρμόδιος Υφυπουργός και κάθε τρίτος πολιτικός ή διοικητικός αρμόδιος δεν έλαβαν τα κατάλληλα μέτρα-δικλείδες ασφαλείας

όπως η τοποθέτηση δεύτερου σταθμάρχη, ενεργοποίηση συστήματος τηλεδιοίκησης, τοποθέτηση συστήματος αυτόματης ειδοποίησης επικείμενης συγκρούσεως κ.α. ούτως ώστε να προβλεφθεί και να αποφευχθεί η πιθανότητα ενός ανθρώπινου λάθους το οποίο οδήγησε όπως εν προκειμένω στο πολύνεκρο θανατηφόρο δυστύχημα της 28^{ης} Φεβρουαρίου 2023 τουναντίον ισχυρίζονταν ψευδώς ενώπιον των Μ.Μ.Ε. ότι δεν τίθεται θέμα ασφαλείας του επιβατικού κοινού.

Ε π ε ι δ ή οι Προϊστάμενοι του Σταθμάρχη δεν μερίμνησαν να ελέγχουν τον πρώτο μηνυόμενο Σταθμάρχη Λαρίσης Βασίλειο Σαμαρά εάν εκτελεί τα καθήκοντα του προσηκόντως και εάν διαθέτει τις απαραίτητες γνώσεις και την προαπαιτούμενη εμπειρία που έπρεπε να έχει ένας σταθμάρχης.

Ε π ε ι δ ή η κόρη μας Ιφιγένεια Μήτσκα από την πρώτη στιγμή του θανατηφόρου δυστυχήματος είχε χάσει τη ζωή της ένεκα των καταγμάτων του κρανίου και του αυχένους της χωρίς να παραμορφωθεί καθόλου το πρόσωπο και το σώμα της όπως σε άλλες περιπτώσεις συνεπιβατών και επί 2 ολόκληρες ημέρες δεν μας αποκάλυπταν το θάνατο της αλλά οι υπεύθυνοι του Γενικού Νοσοκομείου Λαρίσης σκοπίμως μας υπέβαλαν σε ένα απίστευτα ψυχοφθόρο θρίλερ να αγωνιούμε και να ψάχνουμε για την κόρη μας και μας αποκάλυψαν το θάνατο της αφού μας υπέβαλλαν σε μία εντελώς περιττή διαδικασία λήψεως και ταυτοποίησης DNA την Πέμπτη 2 Μαρτίου 2023 το βράδυ.

Ε π ε ι δ ή σύμφωνα με το άρθρο 291 Π.Κ. «Επικίνδυνες παρεμβάσεις στη συγκοινωνία μέσω σταθερής τροχιάς, πλοίων και αεροσκαφών. «1.

Όποιος διαταράσσει την ασφάλεια της συγκοινωνίας μέσω σταθερής τροχιάς, πλοίων ή αεροσκαφών: 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.» *** Η παρ.1 τροποποιήθηκε εκ νέου, ως άνω, με το [άρθρο 67 Ν.5039/2023, ΦΕΚ Α 83/03.04.2023](#). 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 οινοπνεύματος 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.» *** Το άρθρο 291, όπως

είχε τροποποιηθεί με το [άρθρο 4](#) παρ.4 Ν.[4637/2019](#), [ΦΕΚ Α 180/18.11.2019](#), τροποποιήθηκε ως άνω με το [άρθρο 60](#) Ν.[4855/2021](#), [ΦΕΚ Α' 215/12.11.2021](#).

Ε π ε ι δ ή σύμφωνα με το άρθρο 306 «Εκθεση. 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.

ΔΙΑ ΤΑΥΤΑ

Επιφυλασσόμενοι για κάθε νόμιμο δικαίωμα μας

ΜΗΝΥΟΥΜΕ

Άπαντες τους ανωτέρω ήτοι τους:

1. **Βασίλειο Σαμαρά του Δημητρίου, Σταθμάρχη Λάρισας**
2. **Κωνσταντίνο Αχιλλέα Καραμανλή, τέως Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών**
3. **Μιχαήλ Παπαδόπουλο, Υφυπουργό Μεταφορών**
4. **Κάθε τρίτο αρμόδιο τυχόν υπεύθυνο Γενικό Γραμματέα Μεταφορών, προϊστάμενο ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ, Διευθύνων Σύμβουλο ο οποίος προκύψει ότι όφειλε από τις περιστάσεις και το**

Νόμο να διασφαλίσει την ομαλή και ασφαλή κυκλοφορία των σιδηροδρομικών συρμών και να μεριμνήσει για τον εξοπλισμό του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με το σύστημα τηλεδιοίκησης, την ύπαρξη δεύτερου σταθμάρχη καθώς και κάθε άλλο πρόσφορο μέσο ή τρόπο το οποίο θα απέτρεπε το θανατηφόρο σιδηροδρομικό δυστύχημα της 28^{ης} Φεβρουαρίου 2023

- 5. Κάθε αρμόδιο για την έκθεση σε κίνδυνο ζωής, ελλιπή συντήρηση των συρμών και των καθισμάτων των συρμών και κάθε άλλη πράξη προκύψει από την Εισαγγελική έρευνα και ζητούμε την κατά νόμο τιμωρία κάθε υπευθύνου, αυτουργού, συνεργού και με οποιονδήποτε τρόπο συμμετόχου στις παραπάνω παράνομες πράξεις.**

Διορίζουμε με τη παρούσα ως πληρεξούσιο και αντίκλητο δικηγόρο μας

Sourlasslaw@yahoo.gr

Μάρτυρες μας ορίζουμε:

1. Στυλιανό Κακαμούκα του Νικολάου και της Καλλιόπης, Μηχανολόγο-Μηχανικό-Τεχνικό Σύμβουλο, κάτοικο Λάρισας, οδό Δευκαλίωνος, αριθμ. 1
2. Νικόλαο Κακαμούκα, κάτοικο Θεσσαλονίκης, οδό 26^{ης} Οκτωβρίου 8

Συνημμένα σας προσκομίζουμε:

1. Απόσπασμα ληξιαρχικής πράξης θανάτου της Ιφιγένειας Μήτσκα

2. Πιστοποιητικό πλησιεστέρων συγγενών της Ιφιγένειας Μήτσκα
3. Το υπ' αριθμ. 9517149 ηλεκτρονικό εισητήριο της Ιφιγένειας Μήτσκα
4. Το υπ' αριθμ. 9517147 ηλεκτρονικό εισητήριο του Ξανθόπουλου Αριστοφάνη
5. Την υπ' αριθμ. Πρωτ. 1069/29-06-2023 αίτηση και την υπ' αριθμ. 365/18-05-2023 Ιατροδικαστική έκθεση νεκροψίας-νεκροτομής της Ιφιγένειας Μήτσκα
6. Την από 08-03-2023 δήλωση υποστηρίξεως της κατηγορίας της Χριστίνας Μήτσκα
7. Το υπ' αριθμ. 569155366953 0904 0056 e-paranolo δηλώσεως υποστηρίξεως της κατηγορίας της Χριστίνας Μήτσκα
8. Την απόδειξη πληρωμής του e-paranolo από την ΕΤΕ
9. Την από 09-03-2023 εξουσιοδότηση-υπεύθυνη δήλωση μέσω ΓΟΝ του Αριστοφάνη Ξανθόπουλου
10. Το υπ' αριθμ. 570045678953 0905 0025 παράβολο υποστηρίξεως της κατηγορίας του Αριστοφάνη Ξανθόπουλου
11. Την από 01-03-2023 εξουσιοδότηση
12. Την από 09-03-2023 εξουσιοδότηση-υπεύθυνη δήλωση μέσω ΓΟΝ της Χριστίνας Μήτσκα.
13. Την 1^η από Δεκέμβριο 2023 Τεχνική έκθεση Πραγματογνωμοσύνη των Νικολάου και Στυλιανού Κακαμούκα
14. Την 2^η από Ιανουάριο 2024 Συμπληρωματική Τεχνική έκθεση Πραγματογνωμοσύνη των Νικολάου και Στυλιανού Κακαμούκα.

Επιπλέον ζητούμε να μας χορηγηθεί επικυρωμένο αντίγραφο της μηνύσεως μας.

Λάρισα 22 Ιανουαρίου 2024

Οι μηνυτές

ΔΙΚΗΓΟΡΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ – SOURLAS LAW FIRM

15