

## § 1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### 1. Ο συγκρητικός χαρακτήρας του 14<sup>ου</sup> κεφαλαίου του Δεύτερου βιβλίου του ΠΚ

Ήδη οι επιμέρους επεμβάσεις στον τίτλο του υπό εξέταση κεφαλαίου του ΠΚ<sup>1</sup>, προδιαθέτουν για το χαλαρό συνεκτικό άξονα των διατάξεων που το συναπαρτίζουν.

Οι εμβληματικότερες και κρίσιμες για την ποινική πράξη διατάξεις των άρθρ. 290 και 291<sup>2</sup> χαρακτηρίζονται ιδίως από το στοιχείο του κοινού κινδύνου<sup>3</sup>, στην κατάφαση του οποίου, εφόσον εκδηλώνεται στο πλαίσιο της οδικής ή υδάτινης κ.λπ. συγκοινωνίας, θεμελιώνεται ο άδικος χαρακτήρας των περιγραφόμενων συμπεριφορών. Τούτο συνάγεται ήδη από τη διάταξη του άρθρ. 291 παρ. 1 περ. α', η οποία, αναφερόμενη στην προσβολή της ιδιοκτησίας, κάνει λόγο για «κοινό κίνδυνο σε ξένα πράγματα». Και στο πλαίσιο άλλωστε του δέκατου τρίτου κεφαλαίου του Ειδικού Μέρους του ΠΚ η έννοια του κοινού κινδύνου τυποποιείται ρητά μόνο στις προσβολές της ιδιοκτησίας, θεωρείται όμως ότι καταλαμβάνει και τις περιπτώσεις όπου ο νόμος αναφέρεται σε κίνδυνο ανθρώπου, δηλ. σε διακινδύνευση της ζωής ή της σωματικής ακεραιότητας<sup>4</sup>. Αλλά και από ουσιαστική άποψη, στα εγκλήματα των άρθρ. 290 και 291 συντρέχει το ειδοποιό στοιχείο της ιδιαίτερης –γενικής– επικινδυνότητας των κοινώς επικίνδυνων εγκλημάτων<sup>5</sup>.

Πρόκειται επομένως για νομοτυπικές μορφές που, ενόψει των δεδομένων νομοθετικών επιλογών, παρουσιάζουν συγγένεια με τα εγκλήματα του δέκατου τρίτου κεφαλαίου του Δεύτερου βιβλίου του ΠΚ, αφού επιχειρούν να αντιμετωπίσουν κοινώς

1. Η παρατακτική διατύπωση του τίτλου, που αναφερόταν μέχρι τότε σε εγκλήματα κατά της ασφάλειας των συγκοινωνιών και των κοινωφελών εγκαταστάσεων, αναμορφώθηκε με το άρθρ. 9 παρ. 1 Ν. 3674/2008. Προστέθηκε έτσι η αδόκιμη αναφορά στην «ασφάλεια» των τηλεφωνικών επικοινωνιών ώστε να καταλαμβάνεται και το έγκλημα του άρθρ. 292Α, που προστέθηκε επίσης με το Ν. 3674/2008. Χαρακτηριστική είναι από αυτή την άποψη η παράλειψη τις αναφοράς στις κοινωφελείς εγκαταστάσεις, κατά τη μεταγλώττιση του ΠΚ, σφάλμα που διορθώθηκε με το υπ' αριθ. 82 ΦΕΚ/Α' της 20<sup>ης</sup>.6.1986.

2. Αναφορά αριθμού άρθρου χωρίς άλλη επισήμανση υποδηλώνει αναφορά σε διάταξη του ΠΚ.

3. Βλ. έτσι Δέδε, ΠΔ – ΕΜ, Εγκλήματα κοινού κινδύνου, 1979, 19 επ.· επίσης Καϊάφα-Γκμπάντι, Κοινώς επικίνδυνα εγκλήματα, 109 επ.

4. Βλ. Καϊάφα-Γκμπάντι, ό.π., 105 και 107-108· πρβλ. Ψαρούδα-Μπενάκη, Η ποινική ευθύνη εκ των κυκλοφοριακών παραβάσεων, 1965, 65-66.

5. Πρβλ. Stratenwerth, ΒΤ II, § 34 Rn 1 και 9 και πιο κάτω, § 2, στις αναλύσεις των εγκλημάτων των άρθρ. 290 και 291.

επικίνδυνες συμπεριφορές που εκδηλώνονται σε ένα συγκεκριμένο πεδίο της κοινωνικής ζωής.

Από αυτή την άποψη, η ασαφής επίκληση «της ειδικωτέρας εναντίον της ασφαλείας των συγκοινωνιών κατευθύνσεως αυτών»<sup>6</sup>, προκειμένου οι συγκεκριμένες προβλέψεις να αποχωριστούν από τα κοινώς επικίνδυνα εγκλήματα, δεν φαίνεται πειστική. Διότι οι επιμέρους διατάξεις φαίνεται καταρχήν να υπηρετούν περισσότερο μια συγκρητική «λογική», τυποποιώντας πράξεις που σχετίζονται με τη συγκοινωνία και τις κοινωφελείς εγκαταστάσεις, παρά ακολουθούν τον κανόνα του ΠΚ, για τη συγκρότηση αυτοτελών κεφαλαίων στη βάση της προστασίας ενός κοινού εννόμου αγαθού.

Έτσι, κάποιες διατάξεις προστατεύουν τη ζωή και τη σωματική ακεραιότητα (άρθρ. 290 και 291, με το οποίο προστατεύεται αυτοτελώς και η ιδιοκτησία), κάποιες τις κοινωφελείς «εγκαταστάσεις» (για κοινωφελή «έργα» γινόταν λόγος στο Σχέδιο του 1933) καθαυτές (άρθρ. 292 και 293) –και μάλιστα ελλιπώς<sup>7</sup>– ενώ άλλες έχουν χάσει την αντεγκληματική τους σκοπιμότητα (άρθρ. 296 ) αλλά και δεν σχετίζονται καταρχήν με τις υπόλοιπες ρυθμίσεις (άρθρ. 297).

Η συνοχή του κεφαλαίου αποδυναμώθηκε ακόμη περισσότερο με μεταγενέστερες νομοθετικές πρωτοβουλίες. Με την προσθήκη του άρθρ. 292Α επιχειρείται η προστασία εννόμων αγαθών (απόρρητο της επικοινωνίας αλλά και το πολίτευμα), η προσβολή των οποίων δεν σχετίζεται άμεσα με τα υπόλοιπα εγκλήματα, ιδίως ενόψει των τελικών διατυπώσεων που υιοθετήθηκαν, ενώ και η πρόσφατη επέμβαση του Ν. 4411/2016, με την προσθήκη των άρθρ. 292Β και 292Γ, καλύπτει μεν σημαντικά κενά στο χώρο της προστασίας συστημάτων πληροφοριών<sup>8</sup>, υπονομεύει όμως περαιτέρω τη συστηματικότητα, καθώς ο κοινωνικός χαρακτήρας των εκεί αντικειμένων προστασίας αναδεικνύεται έμμεσα, σε μέρος των διακεκριμένων μορφών του άρθρ. 292Β.

Το ίδιο ισχύει και για την σπασμωδική προσθήκη νέας τέταρτης παραγράφου στο άρθρ. 291, με το άρθρ. 93 Ν. 4199/2013. Πρόκειται εδώ για χαρακτηριστικό παράδειγμα συμβολικής ποινικής νομοθεσίας, με αφορμή την υπαρκτή αύξηση της συχνότητας κλοπών και φθορών σιδηροδρομικού υλικού, ως εύκολη λύση για την οποία επιλέχθηκε η θέσπιση ενός ακόμη κακουργήματος, με το οποίο μάλιστα τιμωρούνται με προδήλως δυσανάλογες ποινές ανόμοιες μεταξύ τους συμπεριφορές χωρίς και πάλι σαφή αναφορά στα εμπλεκόμενα μεγέθη προστασίας, αλλά και κατά πλήρη παραγνώριση παραδεδομένων αξιολογήσεων της έννομης τάξης στο χώρο ιδίως των προσβολών της ιδιοκτησίας και περιουσίας.

6. ΑιτΕκθΣχ 1929/1933, 391. Βλ. σχετικά *Γάφο*, ΠΔ – ΕΜ, τ. Γ', 1961, 143, *Δέδε*, ό.π., 20 επ., 191.

7. Βλ. *Μανωλεδάκη*, Έννομο αγαθό, 364 επ.

8. Βλ. ήδη τις επισημάνσεις της *Καϊάφα-Γκμπάντι*, Ποινικό Δίκαιο και καταχρήσεις της πληροφορικής, Αρμεν 2007, 1058 επ., ιδίως 1075 επ.

## 2. Η ατελής αναγνώριση και προστασία κοινωνικών εννόμων αγαθών στην νεοελληνική πραγματικότητα

Αν ήθελε να διαγνώσει κανείς ένα κοινό χαρακτηριστικό στην πλειονότητα των συζητούμενων διατάξεων, θα έκανε λόγο για μια –ατελή– προσπάθεια ανάδειξης και προστασίας εννόμων αγαθών με κοινωνικό χαρακτήρα, αντικειμένων δηλ. προστασίας το ενδιαφέρον για τα οποία δεν συγκροτείται με αναφορά στα επιμέρους πρόσωπα χάριν των οποίων υπάρχουν, παρά με επίκεντρο την ιδιότητά τους να συνιστούν απαραίτητες –υπό το φως ιδίως των τεχνολογικών επιτευγμάτων της νεωτερικότητας<sup>9</sup>– προϋποθέσεις, ώστε όλοι οι κοινωνοί να διατηρούν τη δυνατότητα ανεμπόδιστης πρόσβασης στον κοινωνικό χώρο και να απολαύουν κοινωφελών δομών και μηχανισμών<sup>10</sup>.

Η εύρυθμη βεβαίως λειτουργία της κοινωνικής ζωής εξυπηρετεί τελικά ατομικά έννομα αγαθά των προσώπων που συμμετέχουν σ' αυτήν, ώστε και η προσβολή της να επηρεάζει τις συνθήκες απόλαυσης ατομικών εννόμων αγαθών<sup>11</sup>. Η ανάπτυξη π.χ. οδικών κ.λπ. δικτύων και η διάρθρωση ενός συστήματος ισότιμης πρόσβασης σ' αυτήν αποσκοπεί στη διεύρυνση της δυνατότητας μαζικής απόλαυσης ατομικών αγαθών: της ελευθερίας κίνησης του κάθε επιμέρους κοινωνού, ως όψης της προσωπικής του ελευθερίας, αλλά και της σωματικής ακεραιότητας και της ζωής του, στο μέτρο που αυτές μπορούν να θιγούν από συμπεριφορές που εκδηλώνονται κατά τη χρήση του οδικού δικτύου.

Η αυτονόμηση όμως της συγκοινωνίας ή μιας κοινωφελούς εγκατάστασης σε αγαθό άξιο προστασίας και η αυτοτελής θεώρησή τους σε σχέση με ατομικά έννομα που μπορούν να προσβληθούν κατά τη λειτουργία τους δικαιολογείται από το γεγονός ότι κρίσιμη εδώ δεν είναι καταρχήν η ένταση της προσβολής στην προσωπική ελευθερία κ.λπ. του κάθε επιμέρους κοινωνού, αλλά η ίδια η υπονόμηση της κοινωνικής συνύπαρξης. Η κοινωνική ακριβώς συνθήκη της ανθρώπινης κατάστασης καθιστά απαραίτητη την εγκαθίδρυση δομών και μηχανισμών που διασφαλίζουν την ακώλυτη πρόσβαση του καθένα στον κοινωνικό χώρο.

Η ύπαρξη και λειτουργία αυτών των μηχανισμών συνδέεται εξάλλου με αντίστοιχους περιορισμούς στην ελευθερία των κοινωνών: ήδη η χάραξη και λειτουργία μιας κοινόχρηστης οδού είναι δυνητικά συνδεδεμένη με την προσβολή ατομικών αγαθών, π.χ. της ιδιοκτησίας, αλλά και της ίδιας της ελευθερίας κίνησης, στην περίπτωση

9. Βλ. και τις σχετικές αναπτύξεις του *Μαγκάκη*, Σκέψεις για τον σύγχρονο κοινωνικό ρόλο του Ουσιαστικού Ποινικού Δικαίου, ΠοινΧρ 2006, 481 επ., 482.

10. Βλ. σχετικά τις προσεγγίσεις των *Μανωλεδάκη*, Έννομο αγαθό, 364 επ., *Καϊάφα-Γκμπάντι*, σε *Μανωλεδάκη / Καϊάφα-Γκμπάντι / Συμεωνίδου-Καστανίδου*, Επιτομή, 173-174.

11. Πρβλ. σχετικά τις σκέψεις του *Μπιτζιλέκη*, Το δικαίωμα άμυνας και η κοινωνία της αδιανομίας, ΠοινΧρ 2007, 874 επ., ιδίως 880 επ. και σχετικά πιο κάτω, § 3, 1.

π.χ. ενός μονοδρόμου, ενόψει του οποίου αποκλείεται η δυνατότητα κίνησης προς την αντίθετη κατεύθυνση. Κατά παρόμοιο τρόπο, η ύπαρξη μιας κοινόχρηστης εγκατάστασης συνεπάγεται αυξημένες υποχρεώσεις όσων συμμετέχουν ή έρχονται σε επαφή με τη λειτουργία της, αφού η παρεμπόδισή της θίγει τη δυνατότητα όλων των κοινωνιών να την χρησιμοποιούν αποκτώντας πρόσβαση στις υπηρεσίες ή τα αγαθά που παρέχει.

Η ανάδειξη επομένως του κοινωνικού χαρακτήρα του εκάστοτε αντικειμένου προστασίας, που νομιμοποιεί υπό προϋποθέσεις την κατάταξη σε έναν κοινό νομοθετικό και ερμηνευτικό άξονα παρόμοιων συμπεριφορών, προϋποθέτει ότι η δόμηση και κλιμάκωση του αδικού καταστρώνεται αντίστοιχα με αναφορά σε τούτο τον κοινωνικό χαρακτήρα και όχι –κυρίαρχα τουλάχιστον– με βάση την ένταση της προσβολής ατομικών αγαθών των προσώπων που συμμετέχουν στον κοινωνικό χώρο<sup>12</sup>.

Υπό το φως αυτό, ο παράνομος εγκλεισμός π.χ. ενός ανθρώπου σε ένα δωμάτιο επί ημέρες αποτελεί ποιοτικά διαφορετικό μέγεθος από την αδρανοποίηση του μέτρο μιας μεγαλούπολης για κάποιες ώρες. Αν η προσοχή μας στραφεί στην ένταση προσβολής της προσωπικής ελευθερίας, η ολιγόωρη καθυστέρηση του πολίτη κατά τη μετακίνησή του αποτελεί μικρής βαρύτητας μέγεθος, που είναι αμφίβολο αν χρήζει καν ποινικής προστασίας, σε σχέση με την προσβολή της ελευθερίας που βιώνει το θύμα μιας παράνομης κατακράτησης ή ακόμη μιας αρπαγής.

Όσο όμως η προσοχή στρέφεται στην προσβολή της κοινωνικής συνύπαρξης καθ'αυτήν, η παρεμπόδιση του κάθε πολίτη να απολαύσει παρόμοια αγαθά μπορεί κάποτε να προσλαμβάνει χαρακτηριστικά συγκρίσιμα ακόμη και με βαριές προσβολές της προσωπικής ελευθερίας. Διότι οι επιμέρους –κάποτε ανεπαίσθητες πράγματι– «προσωπικές» συνέπειες συμποσούνται σε ένα συλλογικό μέγεθος, η ποιότητα του οποίου υπερβαίνει το άθροισμα των στοιχείων που το συγκροτούν. Δεν πρόκειται πια για επιμέρους «κλάσματα» προσωπικής ελευθερίας, επικοινωνίας κ.λπ. που προσβάλλονται, παρά για προσβολές βασικών όψεων της κοινωνικής ζωής.

Η συγκεκριμένη όμως διάκριση δεν φαίνεται να αποτυπώνεται με ευκρινή τρόπο στις συζητούμενες διατάξεις.

Στην περίπτωση π.χ. των άρθρ. 290 και 291 η οδική, σιδηροδρομική κ.λπ. συγκοινωνία προστατεύονται όπως θα δούμε μόνον κατ'αντανάκλαση, στο μέτρο δηλ. που κατά τη διεξαγωγή τους πραγματώνεται προσβολή της σωματικής ακεραιότητας, της ζωής ή ακόμη και της ιδιοκτησίας. Ο κοινωνικός χαρακτήρας του αντικειμένου προστασίας δεν δικαιώνεται έτσι από τη διατύπωση της νομοτυπικής μορφής, συνθήκη στην οποία οφείλεται και η αδόκιμη αναφορά στην «ασφάλεια» της συγκοινωνίας. Έμμεσα μόνον αναγνωρίζεται η επίδραση των τιμωρούμενων συμπεριφορών

12. Βλ. επ' αυτού και πιο κάτω, § 3, 1.

στη συλλογική κοινωνική ζωή, μέσω της απαίτησης κοινού κινδύνου για την υπαγωγή τους στο γράμμα του ποινικού νόμου.

Τούτος ο –ανομολόγητος– κοινωνικός χαρακτήρας των διατάξεων φαίνεται πως στηρίζει στην πραγματικότητα την αυτονόμηση των εγκλημάτων των άρθρ. 290 και 291 από τα κοινώς επικίνδυνα εγκλήματα, σε συνδυασμό ίσως με τη διαπίστωση ότι σε αντίθεση με τα τελευταία, στην περίπτωση της διατάραξης της «ασφάλειας» των συγκοινωνιών η προς αποτροπή πηγή κινδύνου δεν εκπορεύεται από την χρήση δυνάμεων της φύσης, αλλά από μια συλλογική-κοινωνική δραστηριότητα, η κακή χρήση ή η επέμβαση στην οποία εγκυμονεί πράγματι κινδύνους για τα ατομικά αγαθά όσων συμμετέχουν σ' αυτήν.

Η ανεπαρκής αυτή συνειδητοποίηση και μερική μόνον ανάδειξη του κοινωνικού χαρακτήρα των εμπλεκόμενων αγαθών προστασίας οδηγεί αναπόφευκτα σε κενά, αλλά και σε ασαφή περιγραφή του αξιοποίνου. Έτσι, η οδική συγκοινωνία καθαυτήν, που θα μπορούσε υπό προϋποθέσεις να προστατευθεί πλήρως στο πλαίσιο του άρθρ. 292, παραμένει μετέωρη μεταξύ των δύο πρώτων άρθρων του κεφαλαίου και της τελευταίας αυτής διάταξης, η εφαρμογή της οποίας προϋποθέτει όμως επέμβαση σε κοινόχρηστη εγκατάσταση που εξυπηρετεί τη συγκοινωνία και δεν καλύπτει επομένως κάθε προσβολή του κοινωνικού αυτού αγαθού<sup>13</sup>.

Αλλά και στις νεότερες διατάξεις του κεφαλαίου είναι ομοίως αισθητή η μη επαρκής αποτύπωση του κοινωνικού χαρακτήρα των επιμέρους αντικειμένων προστασίας. Στην περίπτωση π.χ. του άρθρ. 292Α, η ασαφής και πάλι αναφορά στην «ασφάλεια» της τηλεφωνικής επικοινωνίας, αφήνει ανοικτό το ενδεχόμενο να θεωρήσει κανείς ότι στο αξιόποιο εμπίπτει κάθε προσβολή του απορρήτου μιας τηλεφωνικής συνδιάλεξης, εκδοχή ωστόσο που αφενός θα καθιστούσε ακατανόητη την τοποθέτηση της ρύθμισης αμέσως μετά από το άρθρ. 292 και αφετέρου διαψεύδεται εν τέλει από τις επιμέρους προβλέψεις του νομοθέτη. Την ίδια στιγμή, οι τηλεφωνικές «εγκαταστάσεις» καθαυτές παραμένουν ακάλυπτες μετά από την ψήφιση του Ν. 3674/2008. Η προστασία ωστόσο του σημαντικού κοινωνικού αγαθού της τηλεφωνικής επικοινωνίας δεν εξαντλείται βέβαια με την αντιμετώπιση μόνον των συμπεριφορών που θίγουν τον απόρρητο χαρακτήρα της.

Η ίδια αυτή στρεβλή πρόσληψη εγκυμονεί κινδύνους ασαφούς περιγραφής της αξιόποινης συμπεριφοράς (βλ. ιδίως άρθρ. 290, 291, 292, καθώς και 292Α), καθιστά δυσχερή την ορθολογική διάρθρωση και κλιμάκωση του αξιοποίνου, αλλά και το έργο του εφαρμοστή του δικαίου και εξηγεί την αδυναμία συντονισμού με ευρύτερες θεσμικές μεταρρυθμίσεις της ελληνικής έννομης τάξης που ακολούθησαν τη θέσπιση του ΠΚ, ώστε να προκύπτουν πρόσθετες ερμηνευτικές δυσχέρειες και αξιολογι-

13. Βλ. ήδη *Μανωλεδάκη*, Έννομο αγαθό, 366 επ. και περισσότερα πιο κάτω, § 3. Και η πρόσφατη επέμβαση του Ν. 4356/2015 δεν επέλυσε, όπως θα δούμε, τα σχετικά προβλήματα.

κές αντιφάσεις και να υπονομεύεται κάποτε η ίδια η κανονιστική ισχύς των διατάξεων (βλ. ιδίως άρθρ. 294).

### **3. Η διείσδυση της ασθενούς συγκρότησης της νεοελληνικής κοινωνίας στις νομοθετικές επιλογές και την εφαρμογή του δικαίου**

Ο ασταθής αυτός χαρακτήρας των υπό συζήτηση διατάξεων μπορεί να συνδεθεί με ευρύτερα χαρακτηριστικά του νεοελληνικού κοινωνικού χώρου που επηρεάζουν αναπόφευκτα τις νομοθετικές επιλογές, αλλά και τον εφαρμοστή του δικαίου στην καθημερινή ποινική πράξη.

Όπως έχει παρατηρήσει ο Π. Κονδύλης<sup>14</sup>, η εγκαθίδρυση σύγχρονων θεσμών συλλογικής διακυβέρνησης στην ελληνική περίπτωση, που υπήρξε αποτέλεσμα περισσότερο μεταπρατικής μεταφοράς διεθνών τάσεων, παρά απόρροια κοινωνικών μετασχηματισμών ανάλογων με αυτούς που γέννησαν το νεωτερικό μοντέλο δυτικού κράτους, τελούσε εξ αρχής σε αναντιστοιχία με τη διατήρηση έντονων προνεωτερικών χαρακτηριστικών της νεοελληνικής κοινωνίας<sup>15</sup>. Τούτη η αναντιστοιχία υπέσκαψε τον χωρισμό κράτους και κοινωνίας<sup>16</sup> και συνδέεται με τη θεώρηση του κράτους ως αποκλειστικά υπεύθυνου φορέα ικανοποίησης ατομικών κυρίως συμφερόντων, στη βάση μάλιστα σχέσεων, κοινωνικών δικτυώσεων και προσωποποιημένων κριτηρίων της παραδοσιακής πατριαρχικής δομής, που απέχουν βέβαια, μέχρι και τις μέρες μας, από το πρότυπο της απροσωπώληπτης προώθησης του «κοινού» καλού, με την εφαρμογή αφηρημένων αρχών και γενικών κριτηρίων<sup>17</sup>, ως συνισταμένης έστω αντικρουόμενων οικονομικών και εν τέλει ιδεολογικών συμφερόντων.

Η επιβίωση προνεωτερικών στοιχείων δεν πρέπει βέβαια να δαιμονοποιείται συλλήβδην, αφού συνδέεται με ιδιαίτερα ευεργετικές συνέπειες σε επιμέρους τομείς της ανθρώπινης δραστηριότητας, όπως η περισσότερο ευέλικτη και «εκ των κάτω» αυτόνομη ρύθμιση της συλλογικής κοινωνικής ζωής, ιδίως σε μικρές κλίμακες εκτός των αστικών κέντρων, η διατήρηση άτυπων μορφών κοινωνικής αλληλεγγύης που υποκαθιστούν το ανεπαρκές κοινωνικό κράτος ή ακόμη η δυνατότητα ποιοτικού μετασχηματισμού του πλούσιου πολιτιστικού φορτίου σε σύγχρονες μορφές έκφρασης, με διεθνή προστιθέμενη αξία.

Κρίσιμο όμως από την άποψη που ενδιαφέρει εδώ είναι ότι η επιβιώνουσα αυτή

14. Οι αιτίες της παρακμής της σύγχρονης Ελλάδας, 2011, σελ. 21 και *passim*.

15. Βλ. επίσης Σβορώνο, Επισκόπηση της Νεοελληνικής Ιστορίας, <sup>iv</sup>2007, 14, όπου και σύνδεση της εξέλιξης αυτής με χαρακτηριστικά της Βυζαντινής και Οθωμανικής αυτοκρατορίας, που δεν επέτρεψαν την ανάπτυξη προκαπιταλιστικής αστικής τάξης εμπόρων και βιοτεχνών.

16. Κονδύλης, *ό.π.*

17. Κονδύλης *ό.π.*: βλ. επίσης Κ. Τσουκαλά, Κοινωνική ανάπτυξη και κράτος – Η συγκρότηση του δημοσίου χώρου στην Ελλάδα, <sup>ζ</sup>1999, 152.

αδράνεια και η ασθενής συγκρότηση της κοινωνίας των πολιτών ανέδειξε σημαντικά κενά που διογκώνονταν όσο η νεοελληνική κοινωνία μετασχηματιζόταν μεταπολεμικά σε σύγχρονη μαζική κοινωνία, η συνύπαρξη στο πλαίσιο της οποίας απαιτεί διαφορετικού τύπου σταθμίσεις και συμπεριφορές εκ μέρους των κοινωνιών. Η μονοσήμαντη διατήρηση του ατομικού συμφέροντος ως διακυβεύματος και στο κοινωνικό πεδίο και η αδυναμία συνειδητοποίησης της κοινωνικής διάστασης της ανθρώπινης συμπεριφοράς, συνέβαλλε έτσι, όσο οι κοινωνοί καλούνταν να λειτουργήσουν στο πλαίσιο μιας μαζικής κοινωνίας, στην εμφάνιση πολλών από τις προβληματικές πτυχές της νεοελληνικής καθημερινότητας, όψεις βέβαια της οποίας απαντούν με χαμηλότερη ένταση και σε άλλες σύγχρονες κοινωνίες και συνδέονται άμεσα με τις υπό συζήτηση εγκληματικές συμπεριφορές.

Στο πλαίσιο αυτό μπορεί π.χ. να κατανοηθεί η παροιμιώδης επιθετική οδηγική συμπεριφορά των νεοελλήνων, με τη χρήση μάλιστα των πλέον προηγμένων ιδιωτικών μεταφορικών μέσων, οι δυνατότητες των οποίων αξιοποιούνται ως διαβατήριο κοινωνικής προβολής και όχι συμμετοχής σε μια συλλογική λειτουργία· η αναντιστοιχία της παροιμιώδους έμφασης στην προστασία και συντήρηση της ιδιωτικής κατοικίας έναντι του δημόσιου χώρου και η θεώρηση των δημόσιων δομών ως αποκλειστικώς αρμόδιων για την προστασία του τελευταίου, ακόμη κι όταν η λειτουργία του συνδέεται άμεσα και κατά νόμο με την εκπλήρωση συναφών υποχρεώσεων των κοινωνιών<sup>18</sup>. η καθυστέρηση ανάπτυξης αξιόπιστων μέσων μαζικής μεταφοράς· η χαρακτηριστική αδυναμία συνύπαρξης και έλλογης εξισορρόπησης αντικρουόμενων συμφερόντων στη καθημερινή μικροκλίμακα της ζωής στα αστικά κέντρα· η διαχρονική χρήση τής –συχνά δυσανάλογα έντονης και σε πανελλήνια κλίμακα– προσβολής κοινωνικών αγαθών, ως μέσου πίεσης ικανοποίησης αιτημάτων επιμέρους κοινωνικών ομάδων<sup>19</sup>.

Παρόμοιες συμπεριφορές, στις οποίες θα μπορούσε να προσθέσει κανείς και αρκετά άλλα παραδείγματα, είναι φανερό ότι δεν θα εμφάνιζαν τέτοιας μορφής συχνότητα, ούτε θα τύγχαναν συλλογικής και εν τέλει θεσμικής ανοχής, αν η νεοελληνική κοινωνία είχε αυτονομηθεί επαρκώς από το κράτος, απέβλεπε ιδίως στις δικές της δυνάμεις για την πρόδοό της και βίωνε έτσι την υπαρξιακή σημασία της πρόσβασής της σε σημαντικά συλλογικά-κοινωνικά αγαθά.

18. Βλ. π.χ. άρθρ. 24 της υπ' αριθ. 3046/304/1989 Υπουργικής Απόφασης ("Κτιριοδομικός Κανονισμός") του άλλοτε Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ (ΦΕΚ Δ' /59/3.2.1989), σύμφωνα με το οποίο «υπόχρεοι για την κατασκευή, επισκευή και συντήρηση των πεζοδρομίων και των τεχνικών έργων που τα αποτελούν (κράσπεδα, ρείθρα, υπόστρωμα και επίστρωση ή επικάλυψη) είναι οι ιδιοκτήτες των παρόδιων ακινήτων μπροστά στα οποία βρίσκονται».

19. Πρβλ. Κουράκη, Περὶ πολιτικής βίας από πολίτες στην Ελλάδα σήμερα, ΠοινΧρ 2012, 81 επ., 86, που εντάσσει τα υπό συζήτηση φαινόμενα στην προβληματική της ανομίας.

Μέσα από αυτό το πρίσμα μπορεί νομίζω να εξηγηθούν ευχερέστερα ο πιο πάνω ασταθής αξιολογικός άξονας των υπό συζήτηση νομοτυπικών μορφών, η επί έτη δειλή εφαρμογή των διατάξεων στην πράξη, αλλά και λοιπές νομοθετικές πρωτοβουλίες, συμπεριλαμβανομένης της διαχρονικής κρυπτοαμνήστευσης πράξεων που εμπίπτουν στη ενδιαφέρουσα εδώ ύλη.

Όσο πάντως η ελλιπής συνειδητοποίηση και αποτύπωση της απαξίας παρόμοιων συμπεριφορών εκφράζει μια οπωσδήποτε προβληματική κατάσταση, αλλά τόσο προβληματικό θα ήταν να επενδύσει κανείς –και μάλιστα μονοσήμαντα– στην ποινική καταστολή για την ανατροπή της<sup>20</sup>. Ο ποινικός νομοθέτης οφείλει ασφαλώς να προβεί στις αναγκαίες παρεμβάσεις ώστε να εκφράσει με περισσότερη σαφήνεια και πληρότητα τα εμπλεκόμενα μεγέθη προστασίας, βοηθώντας έτσι την ορθολογική εφαρμογή των διατάξεων στην πράξη και τη διείσδυσή τους στην κοινωνική συνείδηση. Η αλλαγή ωστόσο της εικόνας στην καθημερινή πράξη είναι προφανές ότι προϋποθέτει διεργασίες που υπερβαίνουν κατά πολύ τον επικουρικό χαρακτήρα του ποινικού δικαίου. Αντιθέτως μάλιστα, όπως και σε πολλά άλλα πεδία της ποινικής καταστολής στη χώρα μας, συμπεριλαμβανομένης π.χ. της οικονομικής εγκληματικότητας σε βάρος του δημοσίου και των εγκλημάτων διαφθοράς, της διακίνησης ναρκωτικών ή ακόμη της ποινικής καταστολής της παράνομης μετανάστευσης, ελλοχεύει κι εδώ ο κίνδυνος η έμφαση στην ποινική καταστολή να λειτουργήσει ως άλλοθι, για την έλλειψη ευρύτερων πρωτοβουλιών που θα στόχευαν στη μεταρρύθμιση προβληματικών δομών της ελληνικής θεσμικής και κοινωνικής πραγματικότητας.

#### **4. Η εργαλειακή ανάδειξη των εγκλημάτων «διατάραξης της ασφάλειας» των συγκοινωνιών**

Ως επιμέρους παράδειγμα μιας τέτοιας προβληματικής προσφυγής στην ποινική καταστολή, υπό συνθήκες «έκτακτης ανάγκης», θα μπορούσε να ιδωθεί η αναζωπύρωση του ενδιαφέροντος για τα εγκλήματα του συγκεκριμένου κεφαλαίου τα τελευταία χρόνια, με αφορμή πολύνεκρα συμβάντα που σχετίζονταν ιδίως με την οδική ή θαλάσσια συγκοινωνία (περιπτώσεις Σάμινα, Τεμπών κ.ά.)<sup>21</sup>. Μετά από την πρώτη σπασμωδική αντίδραση της νομολογίας, στο πλαίσιο της οποίας η –κάποτε όντως βαρύτατη– απαξία των σχετικών συμπεριφορών επιχειρήθηκε να αντιμετωπιστεί με την άστοχη διεύρυνση του ενδεχόμενου δόλου και τη στοιχειοθέτηση αντίστοιχων

20. Όπως άλλωστε παρατηρεί ο Τσουκαλάς (ό.π., 153 επ.), η ίδια η υπερβολική «νομοκοποίηση» όλων των πτυχών της κοινωνικής ζωής αποτελεί σύμπτωμα της ίδιας παθολογίας.

21. Βλ. σχετικά την επισκόπηση του Ι. Ανδρουλάκη, Από το «Ηράκλειον» στο «Εξπρές Σάμινα» και επέκεινα: Η ποινική αξιολόγηση των ναυτικών ατυχημάτων, ΕπΝαυτΔ 2011, 353 επ., 354-355.



ανθρωποκτονιών ιδίως από πρόθεση<sup>22</sup>, τα συγκεκριμένα εγκλήματα φαίνεται να αποτέλεσαν τρόπον τινά μια ερμηνευτική διέξοδο προκειμένου να «καλυφθούν» κενά της αντεγκληματικής πολιτικής με την αντίστοιχη διεύρυνση των πλαισίων ποινής και της δυνατότητας προσωρινής κράτησης των κατηγορουμένων. Τούτη πάντως η εργαλειακή ανάδειξη των συγκεκριμένων εγκλημάτων μπορεί όντως να συνέβαλε στην καταρχήν άρση των άτοπων παραδοχών σχετικά με τον ενδεχόμενο δόλο στο έγκλημα του άρθρ. 299<sup>23</sup>, δεν βοήθησε όμως πάντα στην ψύχραιμη εφαρμογή των σχετικών διατάξεων.

Στο μεταξύ, οι τροποποιήσεις των άρθρ. 94 παρ. 2 και 282 παρ. 3 ΚΠΔ (βλ. για το τελευταίο και την –ομόρροπη σε ό,τι αφορά το συζητούμενο πρόβλημα– τροποποίηση του Ν. 3811/2009) παρέχουν μια *de lege lata* δυνατότητα διάκρισης της ποινικής αντίδρασης στις περιπτώσεις πολλαπλών προσβολών της ανθρώπινης ζωής από αμέλεια.

Κρισιμότερο είναι όμως ότι οι εμβληματικές αυτές υποθέσεις «εκτονώθηκαν» μεν μέσω του ποινικού μηχανισμού, δεν φαίνεται όμως να ενεργοποίησαν ανατακλαστικά για μια ουσιαστική παρέμβαση στο χώρο της οδικής ή υδάτινης συγκοινωνίας, με την αναμόρφωση π.χ. του διοικητικού πλαισίου για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων και την ανάπτυξη ιδίως ενός αξιόπιστου μηχανισμού ελέγχου για την εφαρμογή του στην καθημερινή πράξη ή ακόμη την αναβάθμιση του –απαξιωμένου στην κοινωνική συνείδηση– συστήματος παροχής και περιοδικού ελέγχου των αδειών οδήγησης σε πολίτες και επαγγελματίες του χώρου.

---

22. Για συναφή νομολογιακή «έκρηξη» του ενδεχόμενου δόλου κάνει χαρακτηριστικά λόγο ο Ν. Ανδρουλάκης, Γεν.Μ., Ι, 289 επ.

23. Βλ. ενδεικτικά *Καϊάφα*, σε *Καϊάφα / Μαργαρίτη*, ΠΔ και ΑΠ, 2008, 11 επ., με παραπέρα τεκμηρίωση και επισκόπηση της αρχικής αμφιταλάντευσης της νομολογίας αλλά και της στροφής του ΑΠ προς περισσότερο ικανοποιητικές κατευθύνσεις.