

ΠΡΟΣ ΤΗ ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΠΡΟΤΑΣΗ

Σύστασης **Ειδικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής** για τη διενέργεια **προκαταρκτικής εξέτασης**, κατά το άρθρο 86 παρ. 3 του Συντάγματος, τα άρθρα 153 επ. του Κανονισμού της Βουλής (ΚτΒ) και το άρθρο 5 του Ν. 3126/2003 περί της «Ποινικής Ευθύνης Υπουργών» για τη διερεύνηση τυχόν εγκλημάτων, που έχουν τελέσει, κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, ο Πρωθυπουργός και οι πρώην Υπουργοί και Υφυπουργοί Υποδομών & Μεταφορών, ως εξής:

1. **Μητσοτάκης Κυριάκος**
2. **Καραμανλής Κωνσταντίνος**
3. **Κεφαλογιάννης Ιωάννης**
4. **Καραγιάννης Γεώργιος**
5. **Παπαδόπουλος Μιχαήλ**
6. **Σπίρτζης Χρήστος**

Αθήνα, 4 Ιουνίου 2025

Ι. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Με αίσθημα ευθύνης, απέναντι στην κοινωνία και στις οικογένειες των θυμάτων, της τραγωδίας των Τεμπών, ενεργήσαμε εξ αρχής προς την κατεύθυνση αποκάλυψης κάθε πτυχής του εγκλήματος, τόσο των αιτιών που οδήγησαν σε αυτό, όσο και των ενεργειών που ακολούθησαν. Δύο χρόνια μετά το πολύνεκρο σιδηροδρομικό δυστύχημα της 28ης Φεβρουαρίου 2023, που είχε ως αποτέλεσμα το θάνατο πενήντα επτά (57) ανθρώπων, τον βαρύ τραυματισμό τριάντα δύο (32) ανθρώπων και τις σωματικές βλάβες άλλων εκατόν σαράντα εννέα (149), η Ελληνική Κοινωνία απαιτεί ευκρινείς και ξεκάθαρες απαντήσεις. Οι απαντήσεις αυτές πρέπει οπωσδήποτε να αποκαλύπτουν τους πραγματικούς υπαίτιους του τραγικού συμβάντος, είτε αυτοί είναι μη πολιτικά πρόσωπα, για τα οποία ήδη έχει επιληφθεί η Δικαιοσύνη, με την άσκηση ποινικών διώξεων, είτε βέβαια και πολιτικά πρόσωπα, που είναι ή διετέλεσαν μέλη της Κυβέρνησης ή Υφυπουργοί, για τη διερεύνηση τυχόν ευθυνών των οποίων, αρμόδια είναι – σε αρχικό στάδιο- η Βουλή, μέσω της σύστασης ειδικής κοινοβουλευτικής επιτροπής προς διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης.

Η σύγκρουση των δύο τρένων στα Τέμπη φανέρωσε, με τον πιο σκληρό τρόπο, ότι το Σιδηροδρομικό Δίκτυο στη χώρα μας, λειτουργούσε οριακά, με ανεπαρκή χρηματοδότηση και εποπτεία, χωρίς τα απαραίτητα συστήματα ασφαλείας, υποστελεχομένο, χωρίς δηλ. το επαρκές αριθμητικά και κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό. Η σιδηροδρομική υποδομή, χωρίς κατάλληλη συντήρηση και τον απαραίτητο εκσυγχρονισμό, λόγω της ως άνω πολιτικής εγκατάλειψης, είχε καταστεί πλέον επικίνδυνη. Για την δε επιχείρηση της εκ βάθρων

μεταβολής του πεδίου, με αποτέλεσμα την αλλοίωση του τόπου εγκλήματος και την καταστροφή πολύτιμων για την διερεύνηση των αιτιών της σύγκρουσης στοιχείων, λίγα εικοσιτετράωρα από το συμβάν, από αξιωματούχους της εκτελεστικής εξουσίας, **κρίνεται απαραίτητο να διερευνηθεί αν αυτή πραγματοποιήθηκε καθ' υπόδειξη και με την εποπτεία μελών της Κυβέρνησης.**

2. Η ειδική κοινοβουλευτική Επιτροπή, εφόσον βέβαια της επιτραπεί αυτή την φορά από την κυβερνητική πλειοψηφία να διενεργήσει μια αληθινή προκαταρκτική εξέταση, θα πρέπει να καταλήξει, κατ' εφαρμογή του άρθρου 156 του Κανονισμού της Βουλής (ΚτΒ), σε ασφαλή κρίση για τα εγκαλούμενα πολιτικά πρόσωπα. Η κρίση αυτή πρέπει να αποδίδει τις δέουσες ευθύνες, αν και εφόσον υπάρχουν, στους υπευθύνους, ρίχνοντας έτσι φως αρχικά στα αίτια που οδήγησαν στην σύγκρουση των δύο αμαξοστοιχιών, το βράδυ της 28ης Φεβρουαρίου 2023, καθώς και στους υπεύθυνους των φερόμενων πράξεων που τελέστηκαν, το διάστημα από 1-3-2023, έως και 8-3-2023, δεδομένων και των συσχετισθεισών δικογραφιών στην κύρια που έχουν διαβιβαστεί στη Βουλή, ως ενιαία πλέον δικογραφία.

Σημειώνεται ότι **με το υπ' αριθμ.16/2025 βούλευμα του, το Συμβούλιο Εφετών Λάρισας, αποφάνθηκε να μη γίνει χωρισμός της ανάκρισης και να μην ακολουθηθεί χωριστή διαδικαστική πορεία της δικογραφίας με αριθμό ABM Φ2023/49, που αφορά στη σύγκρουση των σιδηροδρομικών αμαξοστοιχιών, και των δικογραφιών ABM Ε2023/255 και Ε2024/153, που αφορούν σε παράβαση καθήκοντος, τελούμενης δια ενεργειών και παραλείψεων ως εκ της ιδιότητας εκάστου εκ των κατηγορουμένων στην υπόθεση, δια της οποίας επήλθε αλλοίωση του τόπου του εγκλήματος.**

Σύμφωνα με το σκεπτικό του Βουλεύματος τυχόν χωρισμός των δικογραφιών θα αποστερήσει από ουσιώδη και σημαντικά στοιχεία στη διερεύνηση όλων των συναφών δικογραφιών. Από τα διερευνώμενα λοιπόν πραγματικά περιστατικά των ανωτέρω δικογραφιών, προκύπτει ότι οι πράξεις που διερευνώνται με αυτές, οι οποίες έλαβαν χώρα ελάχιστες μόνο μέρες μετά το σιδηροδρομικό δυστύχημα, και σε χρόνο που ήταν σε πλήρη εξέλιξη οι έρευνες περί των συνθηκών αυτού, εντάσσονται πλήρως, λόγω συνάφειας, στη διερεύνηση εν γένει των περιστατικών και συνθηκών των αδικημάτων της με αρ ABM Φ2023/49 δικογραφίας.

Επιπροσθέτως, αξίζει να σημειωθεί ότι έχουν περιέλθει σε γνώση μας νέα στοιχεία της δικογραφίας δεδομένης και της συσχέτισης που έχει αποφασιστεί μεταξύ των δικογραφιών που αφορούν στην σύγκρουση και στην αλλοίωση του χώρου. Συγκεκριμένα πρέπει να εξεταστούν οι απολογίες τόσο της αντιφυράρχου όσο και των πυρονόμων του ανακριτικού γραφείου ΔΙΠΥΝ Λάρισας, σύμφωνα με τις οποίες, ουδείς τους είχε δώσει εντολή για ανάληψη προανακριτικών καθηκόντων, καθώς το ανακριτικό γραφείο της Λάρισας είχε αποκλειστεί από κάθε ενέργεια και συμμετοχή στις προανακριτικές πράξεις, ενώ την ίδια στιγμή τα ανωτέρω πρόσωπα προειδοποιήθηκαν από τον τότε διοικητή της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας Λάρισας, για πειθαρχική δίωξη για το αδίκημα της απείθειας, όταν αρνήθηκαν να συντάξουν έκθεση αυτοψίας στο πεδίο του δυστυχήματος, χωρίς να έχουν προηγουμένως

ασκήσει τις δέουσες πράξεις για τη διερεύνηση αιτιών τόσο της σύγκρουσης των δύο τρένων όσο και της φωτιάς που ξέσπασε. Για όλους τους ανωτέρω λόγους με την παρούσα πρότασή μας προτείνουμε την διερεύνηση τυχόν ποινικών ευθυνών και για την αλλοίωση του τόπου του εγκλήματος, πέραν της σύγκρουσης.

II. ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

1. Σύμφωνα με το άρθρο 86 του Συντάγματος (Συντ.) «1. Μόνο η Βουλή έχει την αρμοδιότητα να ασκεί δίωξη κατά όσων διατελούν ή διετέλεσαν μέλη της Κυβέρνησης ή Υφυπουργοί για ποινικά αδικήματα που τέλεσαν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, όπως νόμος ορίζει. Απαγορεύεται η θέσπιση ιδιώνυμων υπουργικών αδικημάτων. 2. Δίωξη, ανάκριση, προανάκριση ή προκαταρκτική εξέταση κατά των προσώπων και για τα αδικήματα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 δεν επιτρέπεται χωρίς προηγούμενη απόφαση της Βουλής κατά την παράγραφο 3. Αν στο πλαίσιο άλλης ανάκρισης, προανάκρισης, προκαταρκτικής εξέτασης ή διοικητικής εξέτασης προκύψουν στοιχεία, τα οποία σχετίζονται με τα πρόσωπα και τα αδικήματα της προηγούμενης παραγράφου, αυτά διαβιβάζονται αμελλητί στη Βουλή από αυτόν που ενεργεί την ανάκριση, προανάκριση ή εξέταση. 3. Πρόταση άσκησης δίωξης υποβάλλεται από τριάντα τουλάχιστον βουλευτές. Η Βουλή, με απόφασή της που λαμβάνεται με την απόλυτη πλειοψηφία του όλου αριθμού των βουλευτών, συγκροτεί ειδική κοινοβουλευτική επιτροπή για τη διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης, διαφορετικά, η πρόταση απορρίπτεται ως προδήλως αβάσιμη. [...]».

Όπως προβλέπεται στο **άρθρο 5 παρ. 1 του νόμου 3126/2003**, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, «Η πρόταση για άσκηση της ποινικής δίωξης υποβάλλεται από τριάντα (30) τουλάχιστον βουλευτές, με συγκεκριμένη αναφορά στα στοιχεία της αξιόποινης πράξης και μνεία των διατάξεων που παραβιάστηκαν, διαφορετικά είναι απαράδεκτη».

Στο **άρθρο 154 του Κανονισμού της Βουλής (ΚτΒ)** προβλέπεται ότι «1. Για την άσκηση δίωξης κατά το προηγούμενο άρθρο εναντίον προσώπου που είναι ή διατέλεσε μέλος της Κυβέρνησης ή Υφυπουργός απαιτείται πρόταση κατηγορίας και απόφαση της Βουλής που δέχεται την πρόταση αυτή. 2. Η πρόταση για την άσκηση δίωξης κατά των προσώπων της παρ. 1 του άρθρου 153 υποβάλλεται γραπτώς και υπογράφεται τουλάχιστον από τριάντα (30) Βουλευτές, διαφορετικά, είναι απαράδεκτη. 3. Η πρόταση για άσκηση δίωξης πρέπει να προσδιορίζει με σαφήνεια τις πράξεις ή τις παραλείψεις που σύμφωνα με το νόμο για την ευθύνη των Υπουργών είναι αξιόποινες και να μνημονεύει τις διατάξεις που παραβιάστηκαν. [...]».

Σύμφωνα με το **άρθρο 156 του Κανονισμού της Βουλής** «1. Αν η Βουλή αποφασίσει προκαταρκτική εξέταση, ορίζει από τα μέλη της δωδεκαμελή επιτροπή για τη διενέργειά της. Συγχρόνως ορίζει και την προθεσμία μέσα στην οποία η επιτροπή οφείλει να υποβάλει το πόρισμά της και το σχετικό αποδεικτικό υλικό. 2. Ο αριθμός των μελών της Επιτροπής αυξάνεται έτσι ώστε να εκπροσωπούνται με ένα (1) τουλάχιστον μέλος και κατ' αναλογία πάντοτε της δύναμής τους όλες οι κατά τον Κανονισμό της Βουλής αναγνωριζόμενες Κοινοβουλευτικές Ομάδες. 3. Η επιτροπή συγκροτείται και λειτουργεί κατά τις διατάξεις των

διαρκών κοινοβουλευτικών επιτροπών, που εφαρμόζονται αναλόγως. Μετά τη συγκρότηση της ορίζει δύο εισηγητές από τα μέλη της. 4. Η Επιτροπή έχει όλες τις αρμοδιότητες του εισαγγελέα πρωτοδικών όταν αυτός ενεργεί προκαταρκτική εξέταση και μπορεί να αναθέτει σε εισαγγελέα πλημμελειοδικών ή εφετών την ενέργεια ειδικότερων πράξεων σχετικών με το αντικείμενο της προκαταρκτικής εξέτασης. Κατά την προκαταρκτική εξέταση, εκείνος κατά του οποίου στρέφεται η πρόταση δίωξης καλείται από την Επιτροπή να δώσει εξηγήσεις. Όταν η αξιόποινη πράξη για την οποία διενεργείται προκαταρκτική εξέταση συνεπάγεται για τον Υπουργό οικονομικά οφέλη, κατά την έννοια του άρθρου 68 παρ. 1 του Ποινικού Κώδικα, η Επιτροπή διατάσσει την κατάσχεσή τους. 5. Το πόρισμα της Επιτροπής πρέπει να είναι αιτιολογημένο και να περιέχει ιδίως τα πραγματικά περιστατικά και τα αποδεικτικά μέσα που οδηγούν σε αυτά, όπως προέκυψαν κατά την προκαταρκτική εξέταση, την υπαγωγή των πραγματικών περιστατικών στις εφαρμοζόμενες ποινικές διατάξεις και σαφή πρόταση για την άσκηση ή μη της ποινικής δίωξης. Αιτιολογημένη πρέπει να είναι και η πρόταση της τυχόν μειοψηφίας, η οποία καταχωρίζεται σε χωριστό κεφάλαιο του ίδιου πορίσματος. Το πόρισμα της επιτροπής και το σχετικό αποδεικτικό υλικό υποβάλλονται στον Πρόεδρο της Βουλής, ο οποίος ανακοινώνει στη Βουλή την κατάθεσή τους.»

Κατά το **άρθρο 30 παρ. 1 Κώδικα Ποινικής Δικονομίας (ΚΠΔ)** «[ο] εισαγγελέας πλημμελειοδικών μπορεί να ενεργεί προκαταρκτική εξέταση για να κρίνει αν πρέπει να ασκήσει ποινική δίωξη. [...]» Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 243 παρ. 1 του ίδιου Κώδικα (:ΚΠΔ) με την προκαταρκτική εξέταση «επιδιώκεται η συλλογή των αναγκαίων αποδεικτικών στοιχείων για να αποφασισθεί αν πρέπει να κινηθεί η ποινική δίωξη». Από τις διατάξεις αυτές συνάγεται ότι η διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης δεν συνεπάγεται ούτε υποδηλώνει την κίνηση ποινικής δίωξης κατά ορισμένου προσώπου. Δεν ενέχει δηλ. κρίση για την ουσιαστική και νομική βασιμότητα της «καταγγελίας», απλώς εκτίμηση ότι αυτή δεν είναι προφανώς αστήρικτη στο νόμο ή αβάσιμη στην ουσία της ή ανεπίδεκτη δικαστικής εκτίμησης (άρ. 43 παρ. 3 ΚΠΔ). Προφανώς αβάσιμη στην ουσία της είναι μια «καταγγελία» όταν δεν καταλείπεται η παραμικρή αμφιβολία για το ότι δεν τελέστηκε η καταγγελλόμενη πράξη. Μ' αυτά τα δεδομένα, η διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης δεν απαιτεί την ύπαρξη αποδείξεων ή αποχρωσών – ισχυρών ενδείξεων ενοχής ορισμένου προσώπου σε σχέση με ορισμένη αξιόποινη πράξη. Αρκεί, αντίθετα, μια αναφορά σε πραγματικά περιστατικά τα οποία είναι «άξια δικαστικής διερεύνησης». Μάλιστα στο στάδιο αυτό δεν υπάρχει καν κατηγορούμενος αλλά μόνο «αναφερόμενο πρόσωπο» το οποίο βέβαια εξοπλίζεται με συγκεκριμένα δικαιώματα.

2. Από τον συνδυασμό των ανωτέρω διατάξεων, συνάγεται ότι η άσκηση της δίωξης κατά όσων είναι ή διετέλεσαν μέλη της Κυβέρνησης ή Υφυπουργοί, εκκινεί με την κατάθεση ενώπιον της Βουλής γραπτής πρότασης τουλάχιστον τριάντα (30) βουλευτών, η οποία αναφέρει αφενός τα στοιχεία της αξιόποινης πράξης, αφετέρου τις ποινικές διατάξεις στις οποίες τυποποιούνται οι αποδιδόμενες πράξεις. Η Ειδική Κοινοβουλευτική Επιτροπή, οφείλει ως οιονεί Εισαγγελέας να ενεργήσει σύμφωνα με τις προβλεπόμενες στο Σύνταγμα (άρθρο 86), το Ν. 3126/2003 περί Ευθύνης Υπουργών (άρθρο 5), τον Κανονισμό της Βουλής (άρθρο 156 ΚτΒ) και τον Κώδικα Ποινικής Δικονομίας. Από τη ως άνω νομοθεσία απορρέουν

συγκεκριμένες υποχρεώσεις και αρμοδιότητές της Επιτροπής, προκειμένου αυτή να καταλήξει σε ασφαλή και δίκαιη κρίση, προτείνοντας στην Ολομέλεια της Βουλής την άσκηση ή μη δίωξης κατά προσώπων που είναι ή διετέλεσαν μέλη της Κυβέρνησης ή Υφυπουργοί. **Κρίσιμο είναι να τηρηθεί απαρέγκλιτα η νομιμότητα, να ακολουθηθούν δηλ. θεσμικά όλες οι διαδικασίες, και παράλληλα να συλλεγούν όλα τα αποδεικτικά στοιχεία, ώστε να υποβληθεί ένα πλήρως αιτιολογημένο πόρισμα στην Ολομέλεια, με αναφορά πραγματικών περιστατικών και μνεία συγκεκριμένων ποινικών διατάξεων.**

III. ΤΟ ΔΙΑΔΙΚΑΣΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ

1. Με το υπ' αριθμ. 193/24.4.2025 έγγραφό του ο ορισθείς, από την Ολομέλεια του Εφετείου Λάρισας, Εφέτης-Ανακριτής της υπόθεσης των Τεμπών διαβίβασε στη Βουλή φάκελο με στοιχεία. Στο διαβιβαστικό έγγραφο του Εφέτη – Ανακριτή δεν περιέχεται αξιολόγηση των στοιχείων (δύο απολογητικών υπομνημάτων) που προέκυψαν κατά τη διεξαγωγή της ανάκρισης και αναφέρονται σε πρόσωπα που διετέλεσαν Υπουργοί ή Υφυπουργοί και είχαν καθήκον εποπτείας κατά το διάστημα 1.1.2016 μέχρι 28.2.2023. Σημειώνεται ότι στο ίδιο ως άνω έγγραφο γίνεται μνεία της ασκηθείσας δίωξης για τα κάτωθι αδικήματα: 1) Διατάραξης ασφάλειας της συγκοινωνίας μέσων σταθερής τροχιάς (σιδηροδρόμων) με επικίνδυνες για την ασφάλεια της συγκοινωνίας πράξεις, η οποία είχε ως αποτέλεσμα: α) το θάνατο περισσότερων και μεγάλου αριθμού προσώπων (κατά συρροή), β) βαριά σωματική βλάβη περισσότερων προσώπων (κατά συρροή) καθώς και βλάβη εγκαταστάσεων κοινής ωφέλειας, γ) κίνδυνο περισσότερων προσώπων, δ) κοινό κίνδυνο σε περισσότερα ξένα πράγματα, 2) Ανθρωποκτονία από αμέλεια (κατά συρροή), 3) Βαριά σωματική βλάβη από αμέλεια (κατά συρροή) από υπόχρεο λόγω του επαγγέλματός του να καταβάλλει ιδιαίτερη επιμέλεια και προσοχή, 4) Απλή σωματική βλάβη από αμέλεια κατά συρροή από υπόχρεο, 5) Παράβαση καθήκοντος, από κοινού και κατά μόνος και κατ' εξακολούθηση και κατά συρροή, **φερόμενες ως τελεσθείσες στη Λάρισα, Ιανουάριο 2023, την 28.2.2023, καθώς και το διάστημα από 1-3-2023, έως και 8-3-2023, δεδομένων και των συσχετισθεισών δικογραφιών στην κύρια που έχουν διαβιβαστεί στη Βουλή.**

Ειδικότερα τα δύο ως άνω αναφερόμενα μη πολιτικά πρόσωπα - ανώτερα στελέχη του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, κατηγορούμενα στην υπόθεση και συγκεκριμένα η Αικατερίνη Δεμερτζή του Σταματίου, που έφερε την ιδιότητα της Προϊσταμένης της Διεύθυνσης Σιδηροδρομικών Μεταφορών και ο Γεώργιος Πατσιαβός του Αντωνίου, που έφερε την ιδιότητα του Αναπληρωτή Προϊσταμένου της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου Μεταφορών & Υποδομών, διέλαβαν στοιχεία σχετικά με την ασκούμενη εποπτεία των πολιτικών προϊσταμένων τους επί των εμπλεκόμενων φορέων, δηλ. α) επί του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής της χώρας «ΟΣΕ Α.Ε.» και β) επί του φορέα υπεύθυνου για την υλοποίηση – εκτέλεση και ολοκλήρωση της Σύμβασης 717/2014 «ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε.».

Αξιοσημείωτο είναι δε το γεγονός ότι η κα Δεμερτζή, επικαλέστηκε το υπ αριθμ Φ15.7/242749/10-9-21 ενημερωτικό σημείωμα σχετικά με την ασφάλεια του δικτύου, λόγω

έλλειψης συντήρησης της υποδομής και έλλειψης προσωπικού, το οποίο εστάλη από τον Γενικό Διευθυντή Μεταφορών, κ. Πολάκι, **προς τον τότε Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών, τον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών και τον Γενικό Γραμματέα του υπουργείου Γιάννη Ξιφάρá**, για το οποίο, όπως επισημαίνει η ίδια στο απολογητικό της υπόμνημα, δεν υπήρξε καμία αντίδραση. Αναφέρεται μεταξύ άλλων στο έγγραφο χαρακτηριστικά ότι **«η ελλιπής συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου υποβαθμίζει την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών αυξάνοντας τις πιθανότητες ατυχημάτων και συμβάντων, οδηγεί σε επιβολή θραδυποριών που αυξάνουν ιδιαίτερα τους χρόνους εκτέλεσης των δρομολογίων, δημιουργεί έκτακτες καθυστερήσεις ταλαιπωρώντας το επιβατικό κοινό και αυξάνει το τελικό κόστος συντήρησης»**.

2. Για τους λόγους αυτούς ο Εφέτης Ανακριτής διαβίβασε, αμελλητί στη Βουλή, ως οφείλει εκ του νόμου περί ευθύνης υπουργών, για να κριθεί από το ελληνικό Κοινοβούλιο το αν αλλά και για ποια αδικήματα ενδέχεται να προκύπτουν ευθύνες για πρόσωπα που είναι ή διετέλεσαν μέλη της Κυβέρνησης ή Υφυπουργοί. Τέλος αναφέρεται ότι στην υπό κρίση περίπτωση ο χρόνος εποπτείας από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών συμπίπτει με το χρόνο παραλείψεων των κατηγορουμένων μη πολιτικών προσώπων-στελεχών – υπαλλήλων των ανωτέρω δύο φορέων, ήτοι από 1-1-2016 έως και την 28-2-2023 (χρόνο επέλευσης του δυστυχήματος). Σημειώνουμε ότι από τα απολογητικά υπομνήματα αλλά και τις καταθέσεις των υπηρεσιακών στελεχών του Υπουργείου Μεταφορών και Μεταφορών δεν γίνεται καμία αναφορά στην περίοδο έως το 2019. Από την διενεργηθείσα μέχρι στιγμής κύρια ανάκριση, για το πολύνεκρο σιδηροδρομικό δυστύχημα της 28ης Φεβρουαρίου 2023, αλλά και για την δε επιχείρηση της αλλοίωσης του πεδίου και την καταστροφή πολύτιμων για την διερεύνηση της υπόθεσης αποδεικτικών στοιχείων, λίγα εικοσιτετράωρα από το συμβάν, από αξιωματούχους της εκτελεστικής εξουσίας, προέκυψαν, βάσει του συνόλου των μέχρι σήμερα αποδεικτικών στοιχείων, κατ' αρχήν τα ακόλουθα πραγματικά περιστατικά, τα οποία φρονούμε ότι οφείλει να διερευνήσει περαιτέρω στο πλαίσιο της προκαταρκτικής της εξέτασης, η αρμόδια Ειδική Κοινοβουλευτική Επιτροπή της Βουλής, βάσει της αποκλειστικής αρμοδιότητάς σύμφωνα με τα άρθρα 86 Συντ. και 153 επ. ΚτΒ.

IV. Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

A. Υποστελέχωση του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ)

1. Το θανατηφόρο δυστύχημα των Τεμπών είναι η τραγική απόρροια της υποβάθμισης του σιδηροδρόμου στην χώρα μας από Κυβερνήσεις που μεθόδευσαν την πολυδιάσπαση του ενιαίου Ο.Σ.Ε., τη διευκόλυνση της ιδιωτικοποίησης τμημάτων των δραστηριοτήτων και της παρουσίας του και την διανομή του συγκοινωνιακού του έργου σε ιδιωτικά συμφέροντα. Η υποβάθμιση του σιδηροδρόμου συνοδεύτηκε από κακοδιαχείριση δεκαετιών, σκάνδαλα με χαρακτηριστικό το σκάνδαλο Siemens και παράνομες κρατικές ενισχύσεις ύψους 15,683 δις ευρώ, που δείχνουν το μέγεθος της κατασπατάλησης, με αποτέλεσμα την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της ΕΕΣΣΤΥ (ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΥΛΙΚΟΥ) Α.Ε., αλλά και τον καταλογισμό ποσού δισεκατομμυρίων ευρώ στη χώρα

μας, από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Η δήθεν "εξυγίανση" του ΟΣΕ, του Διαχειριστή της Σιδηροδρομικής Υποδομής στην ελληνική επικράτεια, που ολοκληρώθηκε με τον Ν. 3891/2010, είχε δρομολογηθεί από τον κ. Κωστή Χατζηδάκη, σημερινό Αντιπρόεδρο της Κυβέρνησης, ο οποίος διετέλεσε Υπουργός Μεταφορών την περίοδο 2007-2009, με την στοχοποίηση του ΟΣΕ για το χρέος του και τις κρατικές ενισχύσεις. Στις 12.08.2008 είχε παρουσιαστεί το πλάνο της "ανασυγκρότησής" του, που απογύμνωνε τον σιδηρόδρομο από προσωπικό, μεταφέροντας εξειδικευμένους υπαλλήλους σε νοσοκομεία, σε αρχαιολογικούς χώρους ακόμα και στις φυλακές, με αποτέλεσμα να χαθεί η τεράστια εμπειρία των μεταταχθέντων. Όμως η εμπειρία των υπαλλήλων αποτελούσε **πολύτιμο κεφάλαιο** του ΟΣΕ. Έκτοτε, ο Οργανισμός λειτουργούσε με ελάχιστο έμπειρο προσωπικό, το οποίο διαρκώς μειωνόταν από τις συνταξιοδοτήσεις και την αδυναμία προσλήψεων λόγω των μνημονιακών περικοπών και ρυθμίσεων.

2. Από το 2015, έγινε μεγάλη προσπάθεια ώστε τα κενά του προσωπικού του ΟΣΕ να καλυφθούν με επαναφορά στον ΟΣΕ εξειδικευμένου προσωπικού που είχε μεταταγεί υποχρεωτικά το 2010, σε άσχετες με τις γνώσεις και τα καθήκοντα του υπηρεσίες, όπως Μουσεία, διοικητικές υπηρεσίες ΝΠΔΔ . Αποτέλεσμα αυτού ήταν ο ΟΣΕ να λειτουργεί με ασφάλεια και οι κρίσιμες ειδικότητες όπως σταθμάρχες, κλειδούχοι, συντηρητές δικτύου κ.λπ. να ανήκουν στο μόνιμο προσωπικό του Ο.Σ.Ε. Μόνο σε θέσεις φύλαξης και καθαριότητας υπήρχαν εργαζόμενοι με σύμβαση εργασίας ορισμένου χρόνου. Επίσης την περίοδο 2018-2019, με ενέργειες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και του ΟΣΕ μετετάγησαν επίσης και 75 άτομα προσωπικό από την πρώην δημόσια επιχείρηση ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε. που θα πωλούνταν στην TRAINOSE (HELLENIC TRAIN) και συγκεκριμένα με την αρ. 9021621/16.11.2018 διαπιστωτική πράξη μεταφέρθηκαν στον ΟΣΕ εργαζόμενοι που έλαβαν τις εξής ειδικότητες: α) 11 Σταθμάρχες, β) 62 τεχνίτες γραμμής, γ) 2 Μηχανικοί, δ) 1 γενικών καθηκόντων. Ομοίως, την ίδια περίοδο ολοκληρώθηκε η προκήρυξη ΑΣΕΠ με την πρόσληψη νέων σταθμαρχών, ενώ υπήρξαν μετατάξεις με τον νόμο της κινητικότητας σε κρίσιμες σιδηροδρομικές ειδικότητες (σταθμάρχες, κλειδούχοι, τεχνίτες).

Μέχρι το 2019 λοιπόν, ο ΟΣΕ λειτουργούσε με ασφάλεια, λόγω της εμπειρίας και του ικανού αριθμού μόνιμων στελεχών του στις κρίσιμες ειδικότητες, αλλά και με ενισχυτική βάρδια. Η πρόσληψη νέου μόνιμου προσωπικού ήταν αδύνατη λόγω των περιορισμών των προγραμμάτων οικονομικής προσαρμογής και των περιορισμών μία (1) πρόσληψη για κάθε δέκα (10) συνταξιοδοτήσεις και στη συνέχεια μία (1) πρόσληψη για κάθε πέντε (5) συνταξιοδοτήσεις, στο σύνολο του δημόσιου τομέα. Όμως, όπως προελέχθη η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ μερίμνησε ώστε να ξεπεραστεί ο θεσμικός περιορισμός και να ενδυναμώσει τον Οργανισμό, αναγνωρίζοντας τον κρίσιμο ρόλο του στη διατήρηση και σωστή διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής.

3. Ο Οργανισμός ωστόσο από το 2019 άρχισε πάλι να χάνει εργαζόμενους, με αποτέλεσμα να παραμένει υποστελεχωμένος. Ο ΟΣΕ δεν κάλυψε ποτέ τα κενά που δημιουργήθηκαν από τις συνταξιοδοτήσεις, γεγονός που επηρέασε την εύρυθμη λειτουργία του παρά το επίσημο σχέδιο δράσης, που υπήρχε στον ΟΣΕ. Χαρακτηριστικό της κατάρρευσης ήταν τα συνεχή ατυχήματα, από το 2020, απόδειξη της εγκατάλειψης του σιδηροδρόμου. Η στελέχωση του

Οργανισμού σε μόνιμο προσωπικό **μειώθηκε, επί Υπουργίας του κ. Καραμανλή**, στους 730 περίπου εργαζόμενους (από 1.150 μόνιμους υπαλλήλους το 2019), προκαλώντας την αποσάθρωση και τελικά την κατάρρευση της λειτουργίας του ΟΣΕ, με δραματικά αποτελέσματα στην ασφαλή λειτουργία του. Πλέον τούτων, η οποιαδήποτε πρόσληψη προσωπικού που πραγματοποιήθηκε, έγινε με αδιαφανείς διαδικασίες, με συμβάσεις έργου, σε κρίσιμες ειδικότητες και από ό,τι αποδείχτηκε από τους ελέγχους, μετά το δυστύχημα, με ελλιπέστατη εκπαίδευση και χωρίς εμπειρία. Για πρώτη φορά και κατά αντιθεσμικό και ιδιαίτερα ριψοκίνδυνο για την ασφάλεια τρόπο, εργάστηκαν ως σταθμάρχες, άνθρωποι με «μπλοκάκι» για περιορισμένη χρονική διάρκεια, με ό,τι αυτό συνεπαγόταν για την ασφάλεια στο σιδηρόδρομο και στο εργασιακό περιβάλλον του ΟΣΕ. Η μη πρόσληψη μόνιμου προσωπικού υπήρξε πολιτική επιλογή της κυβέρνησης Μητσοτάκη, για την παραχώρηση σε ιδιωτικές εταιρείες της συντήρησης και μέρους της λειτουργίας του ΟΣΕ και επομένως και του αντίστοιχου προσωπικού συντήρησης και λειτουργίας.

4. Για την έλλειψη προσωπικού του ΟΣΕ, συγκεκριμένα σταθμαρχών και κλειδούχων, με ό,τι αυτό συνεπαγόταν για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου, ενημέρωνε με την από **06.09.2021** επιστολή του ο τότε διευθύνων σύμβουλος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, **Φίλιππος Τσαλίδης**, με αφορμή τα δύο ατυχήματα που είχαν συμβεί τον **Αύγουστο του 2021** στον Δομοκό και τη Λευκοθέα Σερρών. Στην επιστολή αυτή γινόταν λόγος για **«ορατό πλέον κίνδυνο να υπάρξει ένα συμβάν μεγίστης σοβαρότητας»**. Η επιστολή απευθυνόταν στον τότε Πρόεδρο και Διευθύνοντα σύμβουλο του ΟΣΕ, **Σπύρο Πατέρα**, με **πρώτο κοινοποιούμενο τον τότε Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών Κώστα Καραμανλή** και δεύτερο τον τότε Υφυπουργό **Μιχαήλ Παπαδόπουλο**. Παράλληλα, με την άνω επιστολή του ο κ. Φίλιππος Τσαλίδης προειδοποιούσε ότι **«οι συνέπειες ενός τέτοιου συμβάντος θα ήταν ανυπολόγιστες αν η σύγκρουση γινόταν με αμαξοστοιχία Intercity»**, κάνοντας παράλληλα αναφορά στη **μη λειτουργία σηματοδότησης** σε μεγάλα τμήματα του δικτύου και την **κακοσυντηρημένη υποδομή**. Παράλληλα, γινόταν λόγος για δύσκολη και επικίνδυνη σιδηροδρομική λειτουργία **«με αποτέλεσμα σοβαρά συμβάντα»**, με **επισήμανση** στην έλλειψη σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης. Επιπροσθέτως, τον **Σεπτέμβριο του 2021** η **Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών** και συγκεκριμένα ο **Γενικός Διευθυντής κ. Πολάκης** απέστειλε το υπ αριθμ πρωτ.: Φ 10/ 254143/21-9-21 έγγραφο προς την πολιτική ηγεσία του οικείου Υπουργείου, στο οποίο **επισημαίνονταν τα προβλήματα της χρηματοδότησης του ΟΣΕ και του μειωμένου προσωπικού και οι κίνδυνοι που δυνητικά οι δύο αυτοί παράγοντες μπορούσαν να προκαλέσουν.**

Β. Μη σύννομος διορισμός Σταθμάρχη

1. Πρέπει να σημειωθεί ότι μετά την σύγκρουση των τρένων στα Τέμπη, η εξάντληση των ευθυνών στο πρόσωπο του σταθμάρχη Λάρισας, αποτέλεσε από την πρώτη στιγμή, μείζον μέλημα της Κυβέρνησης Μητσοτάκη. Ο σταθμάρχης Λάρισας, ωστόσο, αποτελεί τον τελευταίο πρόσφορο κρίκο μιας μακράς αλυσίδας πολιτικών προσώπων, τα οποία με τις διαδοχικές πράξεις και παραλείψεις τους, συνετέλεσαν κατά τρόπο αντικειμενικά πρόσφορο στην επέλευση του αποτελέσματος του δυστυχήματος των Τεμπών. Όμως, καθίσταται

αναγκαία η διερεύνηση της συμπεριφοράς των κρίκων της αλυσίδας, με τις αποφάσεις των οποίων τοποθετήθηκε ο σταθμάρχης στην επίμαχη θέση, παρά το γεγονός της μη καταλληλότητας του και της μη πλήρωσης των απαιτούμενων ουσιαστικών και τυπικών προσόντων απ' αυτόν.

2. Συγκεκριμένα, στο πλαίσιο του πρώτου κύκλου κινητικότητας του 2022, ο ΟΣΕ υπέβαλε αίτημα στην Κεντρική Επιτροπή Κινητικότητας (ΚΕΚ), μεταξύ άλλων, για την κάλυψη μιας θέσης σταθμάρχη ΔΕ στη Λάρισα, με μετάταξη. Το αίτημα για τη θέση αυτή περιελάμβανε το περίγραμμα της θέσης εργασίας, καθώς επίσης και τα πρόσθετα απαιτούμενα τυπικά ή ουσιαστικά προσόντα του φορέα υποδοχής, δηλαδή, προβλεπόταν ο υπό μετάταξη υπάλληλος να χειρίζεται Η/Υ και να έχει ηλικία έως και 48 έτη. Ο καθορισμός του ανώτατου ορίου ηλικίας των 48 ετών ως προϋπόθεση ετέθη για απολύτως θεμιτό σκοπό καθόσον η ηλικία σχετίζεται καθοριστικά με την άσκηση κατά τρόπο επαρκή της συγκεκριμένης επαγγελματικής δραστηριότητας. Η αναγκαιότητα καθορισμού ανώτατου ορίου ηλικίας για τους μετατασσόμενους σε θέση Σταθμαρχών ήταν δικαιολογημένη και σε αρμονία με την τότε ισχύουσα απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης (ΔΙΠΠ/Φ.ΗΛ/15/14391/2006, ΦΕΚ Β' 1077) που προέβλεπε, λόγω της ιδιάζουσας φύσης και των ιδιαιτεροτήτων των καθηκόντων του, ως ανώτατο όριο ηλικίας πρόσληψης προσωπικού του ΟΣΕ, το οποίο, ειδικά για τους Σταθμάρχες, ήταν το **28ο έτος ηλικίας**. Και τούτο διότι σύμφωνα με την αιτιολογία που παρατίθεται στην ίδια την απόφαση, η συγκεκριμένη ειδικότητα είναι επιφορτισμένη με αυξημένης ευθύνης καθήκοντα (την ασφαλή κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών και επιβατικού κοινού, τη φύλαξη της σιδηροδρομικής υποδομής κ.λπ.) για τα οποία απαιτείται αφενός μεν, σωματική και διανοητική ικανότητα και αντοχή, αφετέρου δε, σιδηροδρομική εξειδίκευση και εμπειρία, η οποία αποκτάται αποκλειστικά ή κατά κανόνα στον ΟΣΕ, λόγω των ιδιαιτεροτήτων που απαιτούν οι εκτελούμενες εργασίες του.

Κατά συνέπεια, όλοι οι υποψήφιοι εργαζόμενοι στον τομέα αυτό θα έπρεπε να έχουν ηλικία τέτοια που να εξασφαλίζει επαρκή χρόνο παραμονής στον Οργανισμό, έτσι ώστε να αποκτήσουν τις δεξιότητες που απαιτούνται για την εκτέλεση των συγκεκριμένων καθηκόντων. Η απόφαση αυτή τροποποιήθηκε με νεότερη απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών (ΔΙΠΑΑΔ/Φ.ΗΛ/71/9254/24-6-2022, ΦΕΚ Β' 3326/28.06.2022), οπότε το όριο ηλικίας για τους υπαλλήλους ΔΕ κατηγορίας, μεταξύ αυτών και των Σταθμαρχών, ανέβηκε **από τα 28 στα 42 έτη**. Ωστόσο, ο συγκεκριμένος, το μοιραίο βράδυ, Σταθμάρχης υπέβαλε αίτηση για μετάταξη (υπ' αριθμ. 6647919919/13.04.2022) στις 13 Απριλίου 2022, παρά το γεγονός ότι τη στιγμή εκείνη ήταν 58 ετών (γεννηθείς 23-07-1964). Υπερέβαινε, συνεπώς, ο αιτών τη μετάταξη κατά 10 χρόνια το όριο των 48 ετών που είχε θέσει ο ΟΣΕ και βέβαια το όριο ηλικίας των 42 ετών. Το Τριμελές Συμβούλιο Διοίκησης του ΟΣΕ, ως όργανο του φορέα υποδοχής με αρμοδιότητα να αξιολογεί τις αιτήσεις και να διατυπώνει σύμφωνη γνώμη για τη μετάταξη, συνεδρίασε στις 13-05-2022, και έκανε δεκτή την ως άνω αίτηση, ενώ ήταν πασίδηλο ότι ο υποψήφιος δεν πληρούσε το τυπικό προσόν το ορίου ηλικίας. Στις 30-05-2022, δημοσιεύθηκε με υπογραφή του τότε Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κων/νου Καραμανλή, η ΥΑ 157192/2022 (ΦΕΚ Β 2623), με την οποία εγκρίθηκε ο νέος

«Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας του ΟΣΕ». Στο άρθρο 33 του Κανονισμού αυτού ορίστηκε ότι “[η] **μετάταξη επιτρέπεται σε όλους τους κλάδους εφόσον: [...] ο υπό μετάταξη κατέχει τα απαιτούμενα ουσιαστικά και τυπικά προσόντα για την θέση στην οποία μετατάσσεται, εκτός της ηλικίας**”. Τέλος, με το άρθρο 111 καταργήθηκε η προηγούμενη Υ.Α. (Φ.8/30400/3540/01-03-2012 (ΦΕΚ Β’ 698), για τη θέση σε ισχύ του Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας του ΟΣΕ.

3. Η παραπάνω ενέργεια συνιστά ευθεία προσπάθεια, εκ των υστέρων, νομιμοποίησης της παράνομης μετάταξης, διότι, την 13η-05-2022, ημερομηνία που συνεδρίασε η επιτροπή αξιολόγησης, δεν είχε καν υπογραφεί η υπ αριθμ 157192 Υ.Α. από τον κ. Κ. Καραμανλή. Η τελευταία, όπως προκύπτει από το ΦΕΚ, υπεγράφη στις 20-05-2022 και δημοσιεύτηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΕτΚ) στις 30-05-2022 (Β’ 2623/30-05-2022). Σημειώνεται, ότι κατά το **άρθρο 10 του Υπαλληλικού Κώδικα** (ν. 3528/2007), που εφαρμόζεται αναλογικά, το ανώτατο όριο ηλικίας διορισμού, όπου υπάρχει, πρέπει να συντρέχει κατά τη λήξη της προθεσμίας υποβολής αιτήσεων. Αντίθετα η συνδρομή του ή όχι κατά το χρόνο διορισμού δεν επιτελεί κάποιο ρόλο.

Συνάγεται από τα παραπάνω ότι, κατά την αξιολόγηση της αίτησης στις 14-5-2022, ίσχυε η γενική διάταξη του άρθρου 6 παρ. 4 του ν. 4440/2016 κατά την οποία ο φορέας υποδοχής δύναται στο αίτημα που υποβάλλει προς την ΚΕΚ να περιλαμβάνει και «τυχόν πρόσθετα απαιτούμενα τυπικά ή ουσιαστικά προσόντα, κατά περίπτωση», Εν προκειμένω τέτοιο πρόσθετο τυπικό προσόν, στην περίπτωση των σταθμαρχών, ήταν το ανώτατο ηλικιακό όριο των 48 ετών. Επομένως, το γεγονός ότι στις 14-06-2022 που υπογράφηκε η απόφαση μετάταξης από το αρμόδιο όργανο του ΟΣΕ ή στις 30-06-2022 που αυτή δημοσιεύτηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ίσχυε ο νέος Κανονισμός που εξαιρούσε από τα απαιτούμενα προσόντα το όριο ηλικίας, δεν θεραπεύει την παραπάνω πλημμέλεια. Αυτό δε καθότι κρίσιμος εν προκειμένω χρόνος είναι αυτός της παροχής της σύμφωνης γνώμης (14-05-2022) που ανατρέχει στο χρόνο λήξης της προθεσμίας υποβολής αιτήσεων. Συνεπώς η γνώμη του ΟΣΕ εκδόθηκε κατά παράβαση της κατά τον χρόνο αυτό ισχύουσας νομοθεσίας.

4. Η ως άνω ενέργεια του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κ. Καραμανλή, επηρεάζει άμεσα την ομαλή και απρόσκοπτη λειτουργία της υπηρεσίας του σιδηροδρομικού δικτύου, καθώς καταργώντας το όριο ηλικίας, ως προϋπόθεση άμεση συνδεόμενη με την ασφάλεια της σιδηροδρομικής λειτουργίας και του επιβατικού κοινού, και γνωρίζοντας ότι τοποθετεί παρανόμως τον εν λόγω σταθμάρχη στην θέση αυτή, έθεσε σε άμεση διακινδύνευση τα έννομα αγαθά της ζωής, της σωματικής ακεραιότητας κλπ, αορίστου και απροσδιορίστου αριθμού πολιτών.

Γ. Κατάργηση του Δευτεροβάθμιου Οργάνου ελέγχου από το 2020

Στα κεντρικά γραφεία του ΟΣΕ, στην οδό Καρόλου, στην Αθήνα, λειτουργούσε το αποκαλούμενο δευτεροβάθμιο όργανο ελέγχου και ρύθμισης της κυκλοφορίας, αποτελούμενο από ένα σταθμάρχη, έναν προϊστάμενο αμαξοστοιχίας και ένα στέλεχος μηχανοστασίου. Το συγκεκριμένο όργανο σημείωνε επί χάρτου και αποτύπωνε με ακρίβεια τη θέση και την πορεία κίνησης του κάθε συρμού. Το όργανο αυτό λειτουργούσε **μέχρι τον**

Μάιο του 2020. Κατά συνέπεια, θα μπορούσε να αποτελέσει κρίσιμη δικλείδα ασφαλείας, που θα έδινε πιθανόν τη δυνατότητα παρακολούθησης των δύο συρμών συμβάλλοντας καθοριστικά στην αντιμετώπιση ανθρώπινου λάθους.

Η ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών, ήτοι ο Κώστας Καραμανλής, ο τότε Υπουργός, ο Ιωάννης Κεφαλογιάννης και ο Μιχάλης Παπαδόπουλος, οι οποίοι έφεραν την ιδιότητα του Υφυπουργού και είχαν την εποπτεία του ΟΣΕ, αν και γνώριζαν την παύση από το 2020 της λειτουργίας του δευτεροβάθμιου οργάνου ελέγχου και ρύθμισης της κυκλοφορίας στην οδό Καρόλου (Αθήνα), δεν έπραξαν ο μιν πρώτος και δεύτερος από το 2020 που έγινε το συμβάν, ο δε τρίτος, από τον διορισμό του και μετά (Σεπτέμβριο 2021), απολύτως τίποτα ώστε να επαναλειτουργήσει το Δευτεροβάθμιο Όργανο Ελέγχου, αν και ήταν απολύτως αναγκαίο για την ασφάλεια των συγκοινωνιών.

Δ. Η θέση εκτός λειτουργίας της τοπικής τηλεδιοίκησης στη Λάρισα

Την 29η Ιουλίου 2019, εκδηλώθηκε πυρκαγιά στην περιοχή του Εργοστασίου Ζαχάρεως Λάρισας, με αποτέλεσμα την καταστροφή-παύση λειτουργίας του υπαγόμενου στον ΟΣΕ «Συστήματος Ενιαίας Τηλεδιοίκησης Λάρισας». Επρόκειτο για ένα σύστημα που, υπό κανονική λειτουργία, επέβλεπε και επέτρεπε χειρισμούς στο σιδηροδρομικό δίκτυο από το Πλατύ μέχρι τον Δομοκό, δηλ. σε απόσταση περίπου 170-175χλμ. Το συγκεκριμένο σύστημα τοπικής τηλεδιοίκησης μπορούσε να ακινητοποιήσει αυτόματα τα τρένα σε απόσταση 2 χλμ. το ένα από το άλλο, καθώς τόση είναι η μεταξύ τους απόσταση στα φωτόσημα, θα έδινε συνεπώς αυτόματα εντολή για πέδηση στα τρένα, ενώ προηγουμένως θα είχαν ενημερωθεί σχετικά και οι μηχανοδηγοί. Ωστόσο, το σύστημα αυτό αν και λειτουργούσε κανονικά, μέχρι τη φωτιά στον σταθμό Ζαχάρεως, δεν είχε αποκατασταθεί μέχρι, τουλάχιστον, το πολύνεκρο σιδηροδρομικό δυστύχημα της 28ης Φεβρουαρίου 2023. Επισημαίνεται ότι το σύστημα που καταστράφηκε και δεν επισκευάστηκε ποτέ περιελάμβανε αισθητήρες, σύστημα σηματοδοτών και ηλεκτρονικό δίκτυο παρακολούθησης των συρμών σε όλο το δίκτυο της Θεσσαλίας - Πιερίας. Παράλληλα, μέχρι τον Ιούλιο του 2019 υπήρχαν ειδικοί σταθμάρχες – ανά βάρδιες- στο Κέντρο Τηλεδιοίκησης στην Λάρισα που ήλεγχαν ηλεκτρονικά τις κινήσεις όλων των τρενών και πολλές φορές είχαν διορθώσει σφάλματα συναδέλφων τους με κλειδιά κατεύθυνσης των συρμών, λάθος πορείες κ.λπ.

Η ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών, ήτοι ο Κώστας Καραμανλής, ο τότε Υπουργός,, ο Ιωάννης Κεφαλογιάννης και ο Μιχάλης Παπαδόπουλος, οι οποίοι έφεραν την ιδιότητα του Υφυπουργού και είχαν την εποπτεία του ΟΣΕ αν και γνώριζαν ότι το τοπικό σύστημα τηλεδιοίκησης στη Λάρισα είχε τεθεί εκτός λειτουργίας από πυρκαγιά τον Ιούλιο του 2019, δεν προέβησαν ο μιν πρώτος και δεύτερος από το 2019 που έγινε το συμβάν, ο δε τρίτος, από τον διορισμό του και μετά (Σεπτέμβριο 2021), σε οποιαδήποτε ενέργεια, ως όφειλαν, για την αποκατάσταση της ως άνω ζημίας. Όπως άλλωστε ρητώς αναφέρεται και στο Πόρισμα της Επιτροπής των Εμπειρογνομόνων, αν είχε αποκατασταθεί το σύστημα τηλεδιοίκησης στη Λάρισα, θα είχε αποτραπεί το δυστύχημα. Ως εκ τούτου καθίσταται φανερό, η ουσιώδης εγκληματική παράλειψη των ως άνω πολιτικών προσώπων.

Ε. Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας - ERTMS

1. Η ανάπτυξη του ευρωπαϊκού συστήματος με την ονομασία **ERTMS** (European Rail Traffic Management System), το οποίο ουσιαστικά αποσκοπεί στη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου στον ευρωπαϊκό χώρο, παρέχει βασικές εγγυήσεις ασφαλείας. Τα κύρια μέρη αυτού του συστήματος, είναι το Ευρωπαϊκό σύστημα αυτόματης προστασίας συρμών (**ETCS**) και το Ευρωπαϊκό σύστημα ασύρματων τηλεπικοινωνιών για σιδηροδρομικές εφαρμογές (**GSM-R**).

- **Ευρωπαϊκό σύστημα αυτόματης προστασίας συρμών ETCS (European Train Control System)**

Το ETCS (European Train Control System) είναι ένα ενιαίο σύστημα αυτόματης προστασίας των συρμών, το οποίο αποτελείται από στατικά στοιχεία γραμμής και από στοιχεία πάνω στους συρμούς. Μεταδίδει και παρακολουθεί ανά πάσα στιγμή τη θέση κάθε αμαξοστοιχίας και παρέχει μεταξύ άλλων τη δυνατότητα ακόμη και αυτόματης πέδησης του συρμού σε περίπτωση που διαπιστωθεί πορεία σύγκρουσης με άλλο τρένο ή παραβίαση κόκκινου σηματοδότη ή υπερβολική ταχύτητα. Προϋπόθεση για τη λειτουργία του μεταξύ άλλων είναι η εγκατάσταση και λειτουργία φωτεινών σηματοδοτών.

Το σύστημα ETCS και τα υποσυστήματα που το απαρτίζουν, έχουν υποχρεωτική εφαρμογή μόνο στα τμήματα του δικτύου που εντάσσονται στο ευρωπαϊκό δίκτυο εμπορευματικών μεταφορών και ημερομηνία ολοκλήρωσης και λειτουργίας τους το 2030. Η εγκατάσταση και η λειτουργία αυτών των συστημάτων, συμβάλλει στην αύξηση της φέρουσας ικανότητας της σιδηροδρομικής υποδομής, με υψηλές ταχύτητες και με ασφάλεια. Αυτό δεν σημαίνει βέβαια ότι στα τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου, που δεν εντάσσονται στην υποχρεωτική εγκατάσταση τους ή στις περιπτώσεις μη λειτουργίας τους για οποιονδήποτε λόγο, ο σιδηρόδρομος δεν πρέπει να λειτουργεί με ασφάλεια ώστε να αποτρέπονται λειτουργίες και διαδικασίες, που προκαλούν δυστυχήματα. Απαραίτητη προϋπόθεση λειτουργίας του σιδηροδρόμου, είτε με τα συστήματα που απαρτίζουν το ETCS, είτε χωρίς αυτά είναι η ασφάλεια. Αν δεν μπορεί να διασφαλιστεί η ασφαλής λειτουργία, οι αρμόδιες αρχές οφείλουν να αναστείλουν την λειτουργία του σιδηροδρόμου, μέχρι την διασφάλιση της ασφαλούς λειτουργίας τους.

- **Ευρωπαϊκό σύστημα ασύρματων τηλεπικοινωνιών για σιδηροδρομικές εφαρμογές - GSM-R**

Το GSM-R (Global System for Mobile Communications - Railway) αποτελεί ένα σύγχρονο μέσο επικοινωνίας, που επιβάλλεται να έχουν οι επίγειοι σταθμοί διαχείρισης κυκλοφορίας (Σταθμάρχες, Κέντρα Τηλεδιοίκησης κ.λπ.) και οι μηχανοδηγοί. Το σύστημα αυτό επιτρέπει την επικοινωνία χωρίς διακοπές και παράσιτα σε όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο, ενώ παρέχει και επιπλέον δυνατότητες για τη μεταφορά δεδομένων και άλλων ενεργειών, σε αντίθεση με το υποδεέστερο υπάρχον σύστημα VHS.

Η ύπαρξη συστημάτων επικοινωνίας GSM-R την ημέρα του δυστυχήματος θα παρείχε τη δυνατότητα απρόσκοπτης επικοινωνίας των εμπλεκόμενων προσώπων μεταξύ τους. Εφόσον

λειτουργούσε, θα μπορούσε να είχε επικοινωνήσει ο μηχανοδηγός του IC62 με τον μηχανοδηγό της εμπορικής αμαξοστοιχίας και έτσι να διαπίστωναν ότι κινούνταν στην ίδια γραμμή, αφού θα ακουγόταν και στην επιβατική αμαξοστοιχία η αναγγελία που σωστά είχε κάνει ο σταθμάρχης των Ν. Πόρων προς τον μηχανοδηγό της εμπορικής για να κινηθεί στη γραμμή καθόδου προς Λάρισα. Παρά ταύτα, το μοιραίο βράδυ το GSM-R δεν λειτουργούσε σε κανένα από τα δύο τρένα.

2. Οι κύριες συμβάσεις για την προμήθεια συστημάτων ασφαλείας από τον ΟΣΕ, εκτός της Σύμβασης 717/2014, που αναλύεται κατωτέρω χωριστά, υπήρξαν οι εξής:

- Η **σύμβαση 10012/2006** για την προμήθεια συστημάτων **GSM-R**, με συμβατική ημερομηνία περαίωσης του έργου τα 2 έτη. Τελικά το έργο ολοκληρώθηκε από την ΕΡΓΟΣΕ το 2018 και έγινε εκπαίδευση του προσωπικού το 2019. Το βασικό μέρος της σύμβασης που καλύπτει όλο τον σιδηροδρομικό άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας μήκους 500 περίπου χλμ., (η σύμβαση δεν περιλαμβάνει τη νέα γραμμή Τιθορέας – Δομοκού) ολοκληρώθηκε το 2018. Το τμήμα Ικόνιο-Θριάσιο, μήκους 14 χλμ ολοκληρώθηκε το 2020. Το τμήμα Τρεις Γέφυρες – Άγιοι Ανάργυροι, μήκους 2 χλμ. ολοκληρώθηκε το 2021. Όμως, το σύστημα πιστοποιήθηκε από την ΡΑΣ μόλις το 2022 και ακόμη δεν είναι σε λειτουργία. Αν είχαν επιταχυνθεί οι διαδικασίες ώστε στη γραμμή Αθήνας-Θεσσαλονίκης να λειτουργεί πλήρως το GSMR (που στο τμήμα αυτό είχε παραδοθεί από την ΕΡΓΟΣΕ στον ΟΣΕ το 2018), το δυστύχημα στα Τέμπη πιθανότατα θα είχε αποφευχθεί. Υπενθυμίζεται ότι με το GSMR σε πλήρη λειτουργία, θα άκουγαν ταυτόχρονα όλες τις συνομιλίες οι σταθμάρχες και οι μηχανοδηγοί την μοιραία νύχτα του Φεβρουαρίου 2023, οπότε θα αντιλαμβάνονταν ότι τα δύο τρένα οδηγούνταν στην ίδια γραμμή.
- Η **Σύμβαση 10004/2007** για την εγκατάσταση ETCS on board, σε 88 κινητήριες μονάδες που χρησιμοποιεί η Hellenic Train και συμφωνημένη διάρκεια του έργου τα 2 έτη (30/5/2007 - 30/3/2009). Η Σύμβαση αυτή για το ETCS on board 532 ολοκληρώθηκε και παραδόθηκε από την ΕΡΓΟΣΕ στην ΓΑΙΑΟΣΕ με πρωτόκολλα παράδοσης – παραλαβής το 2018. Απαραίτητη προϋπόθεση για την λειτουργία του είναι η εγκατάσταση και η λειτουργία παρατρόχιου συστήματος ETCS. Σημειώνουμε ότι σήμερα δεν λειτουργεί, ενώ αρκετοί συρμοί που εντάχθηκαν στο τροχαίο υλικό δεν διαθέτουν σύστημα ETCS.
- Η **Σύμβαση 10005/2007** για την προμήθεια **συστήματος ETCS στις γραμμές**, έπρεπε να παραδοθεί στις 05/03/2010. Απαραίτητη προϋπόθεση για την εγκατάσταση και την λειτουργία του είναι η ύπαρξη και η λειτουργία πλήρους και ενιαίου συστήματος σηματοδότησης, οπότε, έπρεπε πρώτα να ολοκληρωθεί η Σύμβαση 717/2014, η οποία υπεγράφη επτά χρόνια αργότερα. Επίσης έπρεπε να υπάρχει ολοκληρωμένη η υποδομή με διπλή γραμμή και η ηλεκτροκίνηση της σιδηροδρομικής γραμμής, που δόθηκε σε χρήση το 2018, όπως και ενιαίο σύστημα τηλεδιοίκησης και σηματοδότησης. Η Σύμβαση αυτή, τον Απρίλιο 2019 είχε ολοκληρωθεί κατά 70%, σε αντιστοιχία με την υλοποίηση της σύμβασης 717/2014. Το ETCS υλοποιούνταν στα τμήματα που ολοκληρώνονταν η σηματοδότηση, από τη σύμβαση 717/2014.

- Η Σύμβαση 635/2013 για εργασίες αναβάθμισης του δικτύου, ολοκλήρωσης της υποδομής σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης για το τμήμα Τιθορέα - Δομοκός, με οικονομικό αντικείμενο 374.242.810,48 €. Η συμφωνημένη διάρκεια ήταν 32 μήνες (18/12/2013 - 18/8/2016), αλλά τελικά δόθηκαν 14 παρατάσεις, με τελευταία παράταση στις 30/6/2023.

3. Κατά την ημέρα του δυστυχήματος δεν λειτουργούσε το ETCS το οποίο μετά βεβαιότητας θα είχε ακινητοποιήσει αυτόματα τις δύο αμαξοστοιχίες που κινούνταν σε μετωπική πορεία σύγκρουσης, ούτε όμως και το GSM-R, που αν ήταν σε λειτουργία, θα άκουγαν ταυτόχρονα τόσο οι σταθμάρχες, όσο και οι μηχανοδηγοί όλες τις συνομιλίες και θα αντιλαμβάνονταν ότι τα δύο τρένα κινούνταν στην ίδια γραμμή. Αυτά τα συστήματα σε συνδυασμό και με τη λειτουργία της φωτοσήμανσης και της πλήρους τηλεδιοίκησης στο σιδηροδρομικό δίκτυο, θα είχαν αποτρέψει το τραγικό δυστύχημα με βεβαιότητα.

Με την από 26/08/20 επιστολή της Πανελλήνιας Ένωσης Προσωπικού Έλξης, οι εργαζόμενοι καθιστούσαν σαφές προς τον τότε Υπουργό Υποδομών κ. Καραμανλή, ο οποίος είχε ήδη συμπληρώσει ένα έτος θητείας, ότι «στο μεγαλύτερο (πέραν του 90%) μέρος της σιδηροδρομικής υποδομής **δεν λειτουργούν τα φωτοσήματα και η τηλεδιοίκηση, όπως και το σύστημα του συρμού έναντι του ανθρώπινου λάθους (ETCS)**». Μάλιστα το Σωματείο δήλωνε ξεκάθαρα την πρόθεσή του να συνεργαστεί με όλους τους αρμόδιους φορείς προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί κάθε πιθανότητα κάποιου αντίστοιχου συμβάντος, όπως των εκτροχιασμών που είχαν ήδη συμβεί. Ακολούθησε το από **31/10/2022 εξώδικο της Πανελλήνιας Ένωσης Προσωπικού Έλξης** προς το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, τη ΡΑΣ και τη Hellenic Train, με ρητή αναφορά στις επανειλημμένες οχλήσεις της Ένωσης για την **κακή κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου, την έλλειψη συντήρησης, τη μη λειτουργία των φωτοσημάτων, της τηλεδιοίκησης και του συστήματος ETCS -αν και έχει γίνει η εγκατάστασή του-**, το οποίο προστατεύει τα τρένα από ανθρώπινο λάθος. Η Π.Ε.Π.Ε. σημείωνε πως το αποτέλεσμα όλων αυτών ήταν η πρόκληση **τριών εκτροχιασμών τρένων** (1.8.2022 στην Τιθορέα, 10.10.2022 στο Λιανοκλάδι και 21.10.2022 στην Τιθορέα) και ζητούσε την άμεση αποκατάσταση των προβλημάτων που είχαν οδηγήσει στην απαξίωση του σιδηρόδρομου.

ΣΤ. Σύμβαση 717/2014 Ανάταξη και Αναβάθμιση του συστήματος σηματοδότησης – τηλεδιοίκησης του Άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας.

Τα αρχικά προβλήματα

1. Η σύμβαση «Ανάταξη και αναβάθμιση του συστήματος σηματοδότησης – τηλεδιοίκησης και αντικατάσταση 70 αλλαγών τροχιάς σε εντοπισμένα τμήματα», υπεγράφη στις 26/09/2014 μεταξύ της «ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α. Ε.» και της «ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ ΤΟΜΗ ΑΒΕΤΕ - ALSTOM TRANSPORT SA» (Ανάδοχος) με τον διακριτικό τίτλο «ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΑΝΑΤΑΞΗΣ ΕΡΓΟΣΕ», με προθεσμία περαιώσης είκοσι τέσσερις (24) ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία υπογραφής της Σύμβασης. Το έργο ξεκίνησε να υλοποιείται στις αρχές του 2015, αλλά στο τέλος του 2016, κατά την εξέλιξη της Σύμβασης 717, με την εξέταση του αναγκαίου Ανακεφαλαιωτικού Πίνακα Εργασιών (ΑΠΕ), προέκυψε η ανάγκη συμπληρωματικής

Σύμβασης, ώστε να υπάρχει ολοκληρωμένο και λειτουργικό σύστημα σηματοδότησης που θα μπορεί να συνεργαστεί με το ETCS. Επισημαίνεται ότι ο κ. Μιχάλης Χρυσοχοϊδης εκτελούσε χρέη Υπουργού Υποδομών & Μεταφορών το Σεπτέμβριο 2014, επί Κυβέρνησης Σαμαρά, περίοδο κατά την οποία υπεγράφη η Σύμβαση Έργου 717/2014, η οποία απεδείχθη, εξ' αρχής, προβληματική και ελλιπέστατη, ενώ οι μελέτες που αποτυπώνονται στην σύμβαση του 2014, ήταν ελλιπέστατες, χωρίς να απεικονίζουν την πραγματική κατάσταση, όπως αναφέρει η Ανεξάρτητη Αρχή Ελέγχου Ε.Δ.ΕΛ (Επιτροπή Δημοσιονομικού Ελέγχου) και οι αποφάσεις του Ελεγκτικού Συνεδρίου. Σημειωτέον η ΕΔΕΛ επέβαλε πρόστιμο για τις πλημμέλειες και ελλείψεις της σύμβασης της κυβέρνησης Σαμαρά.

Αρκεί να σημειωθεί μόνο ότι προκειμένου να εγκατασταθεί το σύστημα σηματοδότησης απαιτείτο η νέα διπλή σιδηροδρομική γραμμή, η οποία για τη γραμμή Αθήνα – Θεσσαλονίκη παραδόθηκε προς χρήση μόλις το 2018. Κατά συνέπεια άξιο σχολιασμού αποτελεί το γεγονός ότι ο κ. Μιχάλης Χρυσοχοϊδης, ως Υπουργός με εποπτεία στην ΕΡΓΟΣΕ, είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση, να ασκεί με προσήκοντα τρόπο τις αρμοδιότητες του να προβαίνει σε ενδεδειγμένες ενέργειες ασφαλούς λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου, ιδίως με την ορθή εκτέλεση των έργων εκσυγχρονισμού. Παρ' όλα αυτά, ο κ. Μιχ. Χρυσοχοϊδης, αν και ως εποπτεύουσα αρχή γνώριζε τα προβλήματα της Σύμβασης 717/2014, δεν προέβη στις δέουσες ενέργειες εποπτείας προς την ΕΡΓΟΣΕ ώστε να αποτραπεί η υπογραφή μιας προβληματικής Σύμβασης που και το έργο δεν θα έφερνε σε πέρας και την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρόμου δεν θα επιτύγχανε.

Σημαντικά προβλήματα της σύμβασης αποτέλεσαν η παλαιότητα του υπάρχοντος ηλεκτρονικού εξοπλισμού, η αδυναμία υποστήριξης από τους κατασκευαστές, η αδυναμία διασύνδεσης νέου ηλεκτρονικού εξοπλισμού με υφιστάμενο, αλλά και η μη συμβατότητα μεταξύ αναλογικών και ψηφιακών πρωτοκόλλων μετάδοσης δεδομένων. Στο τμήμα Οινόη-Τιθορέα, το 2016-2017, τα προβλήματα οδήγησαν σε διατύπωση εναλλακτικής λύσης από τον Ανάδοχο η οποία έγινε δεκτή από τον ΟΣΕ. Όμως, η υλοποίηση αυτής της εναλλακτικής λύσης απαιτούσε Συμπληρωματική Σύμβαση. Οι απαιτούμενες ποσότητες της Σύμβασης, δεν οδηγούσαν σε λειτουργικό σύστημα σηματοδότησης και τηλεχειρισμού, με την ολοκλήρωση των συμβατικών υλικών και εργασιών.

2. Τον Ιανουάριο του 2017 αποφασίστηκε από το ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ η έγκριση του πρώτου ΑΠΕ και η σύναψη συμπληρωματικής σύμβασης, ενώ τον Δεκέμβριο του 2017 η Διαχειριστική Αρχή (Υπουργείο Ανάπτυξης) αποφάσισε ότι πρέπει να προηγηθεί έγκριση του Ελεγκτικού Συνεδρίου για να γίνει η Συμπληρωματική Σύμβαση. Η ΕΡΓΟΣΕ χωρίς ΑΠΕ συνέχισε τις εργασίες εκτελώντας μόνο τις εργασίες της κύριας προβληματικής και ελλιπούς Σύμβασης 717/ 2014. Παράλληλα, αναθεώρησε τον ΑΠΕ, σύμφωνα με τις παρατηρήσεις της Διαχειριστικής Αρχής και ετοίμασε την συμπληρωματική Σύμβαση, που εγκρίθηκε αρχές 2018. Το Ελεγκτικό Συνέδριο ενέκρινε την Συμπληρωματική Σύμβαση τον Αύγουστο 2018, έπειτα από 3 αποφάσεις (Κλιμακίου, Τμήματος και Ολομέλειας), διαδικασίες που διήρκησαν 18 μήνες, ενώ καμία εργασία που ήταν στην Συμπληρωματική Σύμβαση δεν μπορούσε να γίνει πριν την έγκριση της από το ελεγκτικό συνέδριο. Είναι προφανές, σύμφωνα με το Ελεγκτικό Συνέδριο και τα πορίσματα της ΕΔΕΛ, ότι η Σύμβαση με τις ελλείψεις, τα κενά και

τις προβλέψεις που είχε, δεν μπορούσε να υλοποιηθεί. Αρκεί να αναφέρουμε ότι η Σύμβαση 717/2014 περιλάμβανε υλικά που δεν παράγονταν λόγω παλαιότητας και προδιαγραφών ασφαλείας, κατά το χρόνο προετοιμασίας και διεξαγωγής του διαγωνισμού, υπογραφής της σύμβασης και επομένως κατά τον χρόνο υλοποίησης της. Επιπροσθέτως, την ίδια περίοδο ολοκληρώθηκαν έργα υποδομής, η διπλή σιδηροδρομική γραμμή, σήραγγες και γέφυρες.

Τον Σεπτέμβριο του 2018 ήταν έτοιμο το 68% του έργου σηματοδότησης και ξεκίνησε ο έλεγχος της ΕΔΕΛ (Επιτροπή Δημοσιονομικού Ελέγχου). Στο ενδιάμεσο τμήμα Τιθορέα – Δομοκός, μήκους 120 χλμ, με άλλη σύμβαση, εγκαταστάθηκε και λειτούργησε τόσο η σηματοδότηση όσο και η τηλεδιοίκηση πλήρως. Το οριστικό αποτέλεσμα του ελέγχου της ΕΔΕΛ εστάλη τον Φεβρουάριο 2019, με αναφορά ότι για τον διαγωνισμό και τη σύμβαση του 2014, δεν συντάχθηκαν προμετρήσεις, με αποτέλεσμα το φυσικό αντικείμενο του έργου να μην είναι προσδιορισμένο κατά την διακήρυξη και εξαιτίας αυτού παρέστη ανάγκη συμπληρωματικής σύμβασης για την ολοκλήρωση του έργου. Κατά συνέπεια, το έργο δεν μπορούσε να τελειώσει το 2016 με σύστημα τηλεδιοίκησης που να λειτουργεί, γιατί η σύμβαση δεν προέβλεπε τα υλικά, τα συστήματα, τις συσκευές και τις ποσότητες που έπρεπε.

Ενδεικτικά, οι αποφάσεις του Ελεγκτικού Συνεδρίου αναφέρουν, μεταξύ αναλυτικών ελλείψεων και πρωτοφανών αναφορών για την σύμβαση 717/2014, ότι: «για την αντιμετώπιση των ανωτέρω προβλημάτων, ως προς την υλοποίηση της σύμβασης και την ολοκλήρωση των εργασιών, προκύπτει, ότι η μόνη λύση είναι η αντικατάσταση εξοπλισμού που δεν υποστηρίζεται από τον κατασκευαστή και δεν φέρει πιστοποιητικά ασφαλείας με νέο.», «Αντιθέτως, από τα στοιχεία του φακέλου προκύπτει ότι η μελέτη με βάση την οποία προσδιορίστηκε το τεχνικό αντικείμενο του έργου και οι τεχνικές λύσεις που επιλέχθηκαν ήταν πλημμελείς και δεν έλαβαν υπόψη τους τις ιδιαιτερότητες της σύμβασης που αφορούν στην παλαιότητα του εξοπλισμού σηματοδότησης τηλεδιοίκησης και στην εγκατάστασή του με πολλαπλές συμβάσεις.», «Ειδικότερα, η ειδική ομάδα εργασίας της ΕΡΓΟΣΕ που συγκροτήθηκε για τη σύνταξη των τευχών δημοπράτησης παρέλειψε να εξετάσει αν η προτεινόμενη λύση της αποκατάστασης - ανάταξης του συγκεκριμένου εξοπλισμού θα υποστηριζόταν από τους αρχικούς κατασκευαστές ή υποκατασκευαστές και κατά τη συγκεκριμένη φάση τόσο η Αναθέτουσα Αρχή, όσο και ο φορέας λειτουργίας (ΟΣΕ) δεν είχαν στη διάθεσή τους κανένα στοιχείο ότι ο εξοπλισμός ή τα υλικά του δικτύου ήταν εκτός παραγωγής και υποστήριξης.».

Μετά την αποστολή των τελικών αποτελεσμάτων της ΕΔΕΛ, απεστάλη **Ειδική Πρόσκληση για την έκπτωση του αναδόχου**, λόγω της άρνησης του να συμμορφωθεί με τα ευρήματα του ελέγχου της ΕΔΕΛ, για υπογραφή των μελετών από την Δανειοπάροχο. Στο κείμενο της Σύμβασης, πουθενά δεν αναφέρεται ρητά η υπογραφή των μελετών από την δανειοπάροχο, γεγονός που αποτέλεσε άλλοθι της αναδόχου Κοινοπραξίας. Τον Μάιο του 2019 ήταν έτοιμο το 72% του έργου (και τον Φεβρουάριο του 2020 επί κυβέρνησης ΝΔ το 75%). Τον Ιούλιο 2019 η Κοινοπραξία κατέθεσε τις μελέτες με την υπογραφή της δανειοπάροχου εταιρείας μετά από την πίεση της διαδικασίας έκπτωσης και σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ελέγχου της ΕΔΕΛ και το έργο μπορούσε να ολοκληρωθεί, εντός του 2020. Επισημαίνεται ότι καμία θετική

ζημία δεν εγκρίθηκε είτε από το Δ.Σ. της ΕΡΓΟΣΕ, είτε από Υπουργική Απόφαση στο διάστημα 2015-2019, παρά τις συνεχείς κατατεθειμένες αξιώσεις του Αναδόχου. Επίσης κατά το διάστημα 2015 – 2019 δεν υπήρξε καμία Υπουργική απόφαση παράτασης της σύμβασης.

Υλοποίηση της Σύμβασης 717/2014 την περίοδο 2019 - 2023 Κυβέρνηση Μητσοτάκη

3. Η νέα Διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ, που ανέλαβε τον Οκτώβριο 2019 είχε ήδη ολοκληρωμένες όλες τις διαδικασίες και εγκρίσεις και εκπληρωμένες τις παρατηρήσεις της Ε.Δ.ΕΛ.: (α) τις μελέτες με όλες τις υπογραφές και (β) απόφαση του Ελεγκτικού Συνεδρίου για έγκριση της Συμπληρωματικής Σύμβασης, ώστε το έργο να ολοκληρωθεί εντός του 2020. **Από τον Οκτώβριο 2019 έως τον Απρίλιο 2020 δεν έγινε τίποτα, πλην της έγκρισης του 1ου ΑΠΕ από το Δ.Σ.** Η νέα διοίκηση αντί να υπογράψει την Συμπληρωματική Σύμβαση, αποφάσισε να την στείλει για νέα έγκριση στο Ελεγκτικό Συνέδριο το οποίο αποφάνθηκε τον Ιούνιο 2020 ότι κακώς εστάλη για έγκριση, αφού αυτή η Συμπληρωματική έχει εγκριθεί. Η ΕΡΓΟΣΕ τελικά υπέγραψε την Συμπληρωματική Σύμβαση τον Μάιο 2021, με καθυστέρηση δηλ. 19 μηνών. Η Σύμβαση αυτή είχε διάρκεια 14 μήνες, δηλαδή έπρεπε να ολοκληρωθεί τον Ιούλιο 2022. Το Πόρισμα της Εθνικής Αρχής Διαφάνειας (ΕΑΔ) για τη Σύμβαση 717/2014 που κατετέθη τον Ιούνιο 2021, καλούσε την ΕΡΓΟΣΕ να ολοκληρώσει τη Σύμβαση το αργότερο μέχρι τον Ιούλιο 2022.

Η ΕΡΓΟΣΕ έδωσε νέα παράταση στη Σύμβαση, ενώ πλέον, δεν υπήρχε καμία δικαιολογία κακής Σύμβασης, όταν όλα είχαν διορθωθεί με τον ΑΠΕ και τη Συμπληρωματική σύμβαση. Παρόλα αυτά, ετοιμάστηκε και δεύτερος ΑΠΕ και τον Φεβρουάριο 2023, δύο εβδομάδες πριν το δυστύχημα η ΕΡΓΟΣΕ επισήμως αναφέρει ότι η πρόοδος της κύριας σύμβασης είναι 77% και της Συμπληρωματικής (που ήταν διάρκειας 14 μηνών) 17%. Αν και όλα ήταν ολοκληρωμένα, η ΕΡΓΟΣΕ:

- Εγκρίνει εκ νέου τον ήδη εγκεκριμένο ΑΠΕ (Μάρτιος 2020), υποκρύπτοντας αλλαγή του φυσικού αντικείμενου
- Εγκρίνει εκ νέου την ήδη εγκεκριμένη Συμπληρωματική Σύμβαση (Μάρτιος 2020)
- Αποστέλλει προς έλεγχο στο Ελεγκτικό Συνέδριο την Συμπληρωματική και το Ελεγκτικό Συνέδριο απαντά ότι κακώς μας εστάλη εκ νέου (Ιούνιος 2020)
- Και τελικά, υπογράφει την Συμπληρωματική Σύμβαση τον Μάιο 2021

Πρόσθετα, για ανεξήγητους λόγους, η ΕΡΓΟΣΕ εμπλέκει στη διαδικασία της Συμπληρωματικής σύμβασης έναν εμπειρογνώμονα του ΤΕΕ, χωρίς να δικαιολογείται ο ρόλος του, αφού ήδη από τον Απρίλιο 2020, το ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ είχε εγκρίνει 1. Όλες τις μελέτες που κατέθεσε η Κοινοπραξία, 2. Τον ήδη εγκεκριμένο ΑΠΕ (πρόγραμμα εργασιών) που είχε εγκριθεί από το 2017, 3. Την ίδια Συμπληρωματική που είχε την έγκριση του Ελεγκτικού Συνεδρίου από τον Αύγουστο 2018. Το γεγονός ότι ενώ η Σύμβαση εκτελείται από την μεγαλύτερη εταιρεία στον κόσμο στα σιδηροδρομικά συστήματα (ALSTOM) καλείται ένας εμπειρογνώμονας του ΤΕΕ να εμπλακεί για να πιστοποιήσει την αρχιτεκτονική των συστημάτων (και μάλιστα αφού το Τεχνικό Συμβούλιο της ΕΡΓΟΣΕ και το ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ έχουν εγκρίνει όλες τις μελέτες) αποτελεί παράδοση διαδικασία.

Συγκεκριμένα: 23 Ιουλίου 2020 η ΕΡΓΟΣΕ ζητεί από το ΤΕΕ πραγματογνώμονα, 24 Νοεμβρίου 2020 το ΤΕΕ ορίζει πραγματογνώμονα, 25 Φεβρουαρίου 2021 πραγματοποιείται σύσκεψη ΕΡΓΟΣΕ και πραγματογνώμονα, 19 Μαΐου 2021 υπογράφεται η Συμπληρωματική Σύμβαση, 25 Μαΐου 2021 ο πραγματογνώμονας καταθέτει το πόρισμα του. Σημειωτέον, πριν την υπογραφή της Συμπληρωματικής σύμβασης με Απόφαση του Υπουργού, κ. Καραμανλή, εγκρίνεται να καταβληθεί αποζημίωση στην Κοινοπραξία για θετικές ζημιές ύψους 2.767.782,93 € για την περίοδο 1η Φεβρουαρίου 2019 έως 31 Μαρτίου 2020.

Ωστόσο, την περίοδο από 12/2/2019 έως 31/7/2019 η ΕΡΓΟΣΕ αναγκαστικά είχε σταματήσει το έργο, λόγω του πορίσματος της ΕΔΕΛ. Επίσης, και αυτό είναι παράνομο, από 10/4/2019 έως Σεπτέμβριο 2019 (όταν η Διαχειριστική Αρχή ενέκρινε την κατάθεση των μελετών) η Κοινοπραξία ήταν σε καθεστώς ειδικής πρόσκλησης, οπότε δεν δικαιολογείται η λήψη αποζημίωσης για καθυστερήσεις, για τις οποίες την ευθύνη δήθεν έχει η ΕΡΓΟΣΕ, όταν ο Ανάδοχος όχι μόνο δεν έχει εκπληρώσει τις συμβατικές του υποχρεώσεις, αλλά βρίσκεται σε καθεστώς ειδικής πρόσκλησης. Πρόσθετα με απόφαση του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ (22.1.2021), αποφασίζεται να δοθεί αποζημίωση στην Κοινοπραξία ύψους 564.347,56 €, για καθυστερήσεις εξαιτίας της ΕΡΓΟΣΕ (περίοδος 1/4/2020 έως 31/10/2020). Την περίοδο αυτή δεν είχε υπογραφεί η Συμπληρωματική Σύμβαση, αλλά η ΕΡΓΟΣΕ αποδέχεται την ευθύνη της για την καθυστέρηση και αποζημιώνει τον Ανάδοχο.

Η ενέργεια αυτή είναι ενδεικτική της παραδοχής των καθυστερήσεων υπογραφής και χειρισμού της Συμπληρωματικής σύμβασης. Πρόσθετα στο τμήμα Οινόη - Τιθορέα, η ΕΡΓΟΣΕ αποζηλώνει όλα τα κυκλώματα γραμμής, που έπρεπε να ανατάξει βάσει αρχικής σύμβασης με προβλεπόμενες ποσότητες στον προϋπολογισμό του έργου και αντικαθιστά μέρος αυτών (όχι όλα, υποβαθμίζοντας ουσιαστικά το έργο) με μετρητές αξόνων, κατά παράβαση της σύμβασης. Σημειώνεται ότι από τον Ιανουάριο 2019, η Κοινοπραξία είχε δεσμευτεί ότι οποιαδήποτε μεταβολή μπορεί να συμβεί λόγω αλλαγής μελετών θα είναι χωρίς κόστος. Αν το πρόβλημα ήταν οι διαφορές μεταξύ εταιρειών εντός της Κοινοπραξίας, αυτό ουδόλως θα έπρεπε να ενδιαφέρει την ΕΡΓΟΣΕ. Η ΕΡΓΟΣΕ όφειλε να αναγνωρίζει ένα μοναδικό Ανάδοχο. Οι εργασίες ξηλώματος έγιναν χωρίς κόστος, αλλά προξένησαν καθυστερήσεις κατά τον τότε Υπουργό. Για τις καθυστερήσεις όμως αυτές υπεύθυνη είναι η Κοινοπραξία που κατέθεσε νέες μελέτες και θα μπορούσαν να καταπέσουν οι προβλεπόμενες ρήτρες. Αλλά αντί για αυτό, η Κοινοπραξία λαμβάνει θετικές ζημιές.

Μετά την υπογραφή της Συμπληρωματικής Σύμβασης, το 2022, υπήρξαν καταγγελίες και η παραίτηση του μηχανικού της ΕΡΓΟΣΕ για κακοδιαχείριση και ξήλωμα εξοπλισμού ήδη πληρωμένου από κονδύλια της Ε.Ε. Η Συμπληρωματική Σύμβαση (με χρόνο ολοκλήρωσης τον Ιούλιο 2022), επίσης βάλτωσε, με αποτέλεσμα να έχει ολοκληρωθεί σύμφωνα με επίσημα έγγραφα της ΕΡΓΟΣΕ μόνο σε ποσοστό 17% τον Ιανουάριο 2023. Σε επόμενο στάδιο, το 2023, διατυπώθηκε σοβαρότατη καταγγελία ότι η Συμπληρωματική Σύμβαση εκτελείται χωρίς την άδεια του Ελεγκτικού Συνεδρίου. Αξιοσημείωτο είναι ότι παρά τις συνεχείς διαπιστώσεις του Ελεγκτικού Συνεδρίου αλλά και της ΕΔΕΛ, η έρευνα της Ευρωπαϊκής εισαγγελέως δεν περιλαμβάνει την σύμβαση αλλά ξεκινά τη διερεύνηση μετά την συμβατική ημερομηνία ολοκλήρωσης της 717/2014. Η Συμπληρωματική Σύμβαση υπογράφηκε από τη νέα διοίκηση

τον Μάιο 2021, και δεν είχε ολοκληρωθεί μέχρι την ημέρα του τραγικού δυστυχήματος.

Ζ. Εθνικοί κανόνες ασφαλείας

1. Ως Υπουργός Υποδομών & Μεταφορών, ο κ. Καραμανλής δεν θέσπισε Εθνικούς Κανόνες Ασφαλείας, ως όφειλε βάσει των Οδηγιών 2016/798 και 2016/797, ούτε έλαβε αυξημένα μέτρα ασφαλείας με την θέσπιση Νέων Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας δυνάμει του άρ. 60 ν. 4632/2019, παρότι αυτό ακριβώς αποτελούσε νομοθετικά επιβεβλημένο καθήκον του, καθώς την 24.1.2022 έλαβε χώρα ατύχημα με επιβατική αμαξοστοιχία στη Δαύλεια Βοιωτίας, αλλά ούτε και επόπτευσε αποτελεσματικά σύμφωνα με τα καθήκοντα του την ΕΡΓΟΣΕ (διαχειριστή υποδομής), τον ΟΣΕ και την Hellenic Train. Με αυτήν την εξακολουθητική επικίνδυνη αδράνεια του (σειρά παραλείψεων) συνετέλεσε με καθοριστικό τρόπο στη δημιουργία και διατήρηση πηγής εξέχοντος και πρόδηλου κινδύνου για ποικίλα έννομα αγαθά και πρωτίστως της ανθρώπινης ζωής και σωματικής ακεραιότητας. Η εν λόγω αδράνεια του βρίσκεται σε άμεση αιτιώδη συνάφεια με τη διακινδύνευση των ως άνω εννόμων αγαθών και τελικά με τους θανάτους.

Εν προκειμένω λοιπόν, όπως θα καταδειχθεί κατωτέρω, οι παραλείψεις των αρμόδιων και ειδικά του Υπουργού, να δρομολογήσουν τις οφειλόμενες ενέργειες για τη διασφάλιση της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας, είναι καθολικές και απόλυτες. Η παντελής απουσία επομένως των οφειλόμενων ενεργειών επιβεβαιώνει ότι γνώριζαν και αποδέχονταν το ενδεχόμενο θανάτου / σωματικής βλάβης και σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι είχαν λάβει κάποια μέτρα ασφαλείας ώστε να μπορούν να υποστηρίξουν ότι ήλπιζαν πως δεν θα επερχόταν το μοιραίο, ώστε να μπορούμε να θέσουμε έστω υπό συζήτηση την εκδοχή της αμέλειας. Η διαρκής και με πλήρη επίγνωση των ολέθριων επακόλουθων στα ύψιστης σημασίας έννομα αγαθά της ανθρώπινης ζωής και σωματικής ακεραιότητας κινδυνώδης δράση στις συγκοινωνίες εξ ορισμού αποκλείει κάθε επίπεδο αμέλειας. Συνεπώς, το περαιτέρω βλαπτικό αποτέλεσμα του θανάτου ή των σωματικών βλαβών αποκλείεται να αποδοθεί σε αμέλεια, ακόμη και ενσυνείδητη.

2. Από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα (ΕΚ) και μετέπειτα Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) θεσπίστηκαν σειρά μέτρων για την επίτευξη κοινή πολιτικής ασφάλειας και διαχείρισης στον τομέα του σιδηρόδρομου. Ειδικότερα, το 2001, οι Οδηγίες 2001/12/ΕΚ, 2001/13/ΕΚ, 2001/14/Ε και 2001/16/ΕΚ, που αποτέλεσαν το λεγόμενο «πρώτο σιδηροδρομικό πακέτο», περιλαμβάναν, μεταξύ άλλων, την επέκταση των δικαιωμάτων πρόσβασης στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών και τον οργανωτικό διαχωρισμό της διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής από τις λειτουργίες μεταφορών. Ακολούθησαν οι Οδηγίες 2004/49/ΕΚ, 2004/50/ΕΚ και 2004/51/ΕΚ και τον Κανονισμό (ΕΚ) 881/2004, που αποτέλεσαν το «δεύτερο σιδηροδρομικό πακέτο» και προέβλεπαν, μεταξύ άλλων: τη θέσπιση κοινών στόχων και μεθόδων ασφάλειας σε όλα τα κράτη-μέλη, τη θέσπιση κοινών αρχών για την διαχείριση, ρύθμιση και επίβλεψη της ασφάλειας και την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων.

Σε συμμόρφωση με την Οδηγία 2004/49/ΕΚ εκδόθηκε το ΠΔ 160/2007 (ΦΕΚ Α' 201/23.08.2007) για την ασφάλεια των Κοινοτικών Σιδηροδρόμων. Το 2007 ακολούθησε το

«τρίτο σιδηροδρομικό πακέτο» που αποτελείτο από τις οδηγίες 2007/58/EK, 2007/59/EK και τους κανονισμούς (ΕΚ) 1370/2007, (ΕΚ) 1371/2007 και (ΕΚ) 1372/2007. Εν τωμεταξύ, όπως προαναφέρθηκε, την 26-09-2014 υπεγράφη μεταξύ του Προέδρου του Δ.Σ. και Διευθύνοντα Συμβούλου της ΕΡΓΟΣΕ και των νομίμων εκπροσώπων της Κοινοπραξίας ΤΟΜΗ-ASTOM, η Σύμβαση 717, η οποία ουδέποτε υλοποιήθηκε, όχι απλώς στον προβλεπόμενο χρόνο αλλά ούτε και μέχρι την ημέρα του επίμαχου τραγικού δυστυχήματος την 28.2.2023, καθώς δεν υπήρχε και δεν λειτουργούσε κανένα σύστημα τηλεδιοίκησης, ούτε η σηματοδότηση.

Τέλος, το 2016 θεσπίστηκε το «τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο» με τις Οδηγίες 2016/797 και 2016/798 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος, οι οποίες ενσωματώθηκαν στην ελληνική έννομη τάξη με τον ν. 4632/2019. Σύμφωνα με το άρθ. 56 του ίδιου ν. 4632/2019, η ΡΑΣ είναι αυτή που εποπτεύει και ασκεί ελέγχους με στόχο τη συνολική διατήρηση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και, τη συνεχή βελτίωσή της, δίδοντας προτεραιότητα στην πρόληψη των ατυχημάτων (παρ. 1 περ. α). Τον δε έλεγχο των σχετικών κινδύνων αναλαμβάνουν ο διαχειριστής υποδομής (εν προκειμένω η ΕΡΓΟΣΕ) και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (εν προκειμένω η Hellenic train) (παρ. 1 περ. δ του ίδιου άρθρου). ΕΡΓΟΣΕ και Hellenic train είναι υποχρεωμένες αμελλητί να λαμβάνουν τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα για την αντιμετώπιση του εντοπισθέντος κινδύνου ασφάλειας. Επίσης, αυτές θεσπίζουν και τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας που περιέχουν, μεταξύ άλλων, και προγράμματα κατάρτισης του προσωπικού και συστημάτων, τα οποία διασφαλίζουν ότι διατηρείται η επάρκεια προσόντων του προσωπικού (άρ. 61 παρ. 3 περ. στ ίδιου νόμου). Περαιτέρω, στο άρθ. 59 του ίδιου ν. 4632/2019 προβλέπονται οι Κοινοί Στόχοι Ασφάλειας (ΚΣΑ), οι οποίοι καθορίζουν τα ελάχιστα επίπεδα ασφάλειας που πρέπει να επιτυγχάνονται σε ολόκληρο το σύστημα. Οι ΚΣΑ μπορεί να συνίστανται σε κριτήρια αποδοχής κινδύνων ή στοχευμένα επίπεδα ασφάλειας. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, εγκρίνεται κάθε αναγκαία τροποποίηση των κανόνων ασφάλειας ώστε να επιτευχθούν τουλάχιστον οι ΚΣΑ, και αναθεωρημένοι ΚΣΑ, σύμφωνα με τα προσαρτημένα σε αυτούς χρονοδιαγράμματα υλοποίησης. **Τέτοια Υπουργική Απόφαση δεν έχει εκδοθεί από την έναρξη ισχύος του ν. 4632/2019 την 14.10.2019 μέχρι και την ημέρα του δυστυχήματος την 28.2.2023 αλλά ούτε και μέχρι σήμερα.**

Επιπλέον, σύμφωνα με τα άρθρα 13 και 14 ν. 4632/2019 ήταν αναγκαία η θέσπιση Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας, καθώς στο άρθρο 13 παρ. 2 αναφέρονται τα εξής χαρακτηριστικά: «.....2. Οι εθνικοί κανόνες εφαρμογής των βασικών απαιτήσεων και, κατά περίπτωση, τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης εφαρμόζονται στις εξής περιπτώσεις: α) όταν οι ΤΠΔ δεν καλύπτουν ή δεν καλύπτουν πλήρως ορισμένες πτυχές που αντιστοιχούν στις βασικές απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των ανοικτών σημείων της παραγράφου 6 του άρθρου 4, δ) στην περίπτωση εθνικών κανόνων που χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό υφιστάμενων συστημάτων και περιορίζονται στην αξιολόγηση της τεχνικής συμβατότητας του οχήματος με το δίκτυο, ε) στην περίπτωση των δικτύων και οχημάτων που δεν καλύπτονται από ΤΠΔ, στ) ως επείγον προσωρινό προληπτικό μέτρο, ιδίως ύστερα από ατύχημα...» Επίσης με το άρθ. 60 του ν. 4632/2019, «με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται

ύστερα από εισήγηση του Διαχειριστή Υποδομής και γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, θεσπίζονται Νέοι Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας σύμφωνα με τον παρόντα νόμο μόνο στις εξής περιπτώσεις: α) εφόσον οι κανόνες αφορούν υπάρχουσες μεθόδους ασφάλειας που δεν καλύπτονται από Κοινές Μεθόδους Ασφάλειας (ΚΜΑ), β) όταν οι κανόνες λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου δεν καλύπτονται ακόμη από Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), γ) ως επείγον προληπτικό μέτρο, ιδίως ύστερα από ατύχημα ή συμβάν...».

Όπως είναι γνωστό, την 24.1.2022 έλαβε χώρα ατύχημα με επιβατική αμαξοστοιχία στη Δαύλεια Βοιωτίας. Η επιβατική αμαξοστοιχία, στην οποία επέβαιναν 200 άτομα, συγκρούστηκε με μηχανή τρένου του ΟΣΕ και τραυματίστηκαν συνολικά 11 επιβαίνοντες. Μετά από το συγκεκριμένο ατύχημα, το Υπουργείο μεταφορών όφειλε να θεσπίσει νέους κανόνες ασφαλείας και ουδέποτε το έπραξε. Όταν συνέβη το ατύχημα στις 13 Μαΐου 2017 στο Άδενδρο, για πρώτη φορά μάλιστα τότε και για τη μέγιστη ασφάλεια στην κυκλοφορία, προβλέφθηκε η μείωση των ωρών εργασίας των μηχανοδηγών, η υποχρεωτική παρουσία και δεύτερου μηχανοδηγού, για όσο χρονικό διάστημα δεν θα λειτουργούσε το σύστημα etcs, καθώς και η υποχρεωτική ανάπαυση των μηχανοδηγών. Εκ των ανωτέρω, είναι αδιαμφισβήτητο ότι κατά τον χρόνο του δυστυχήματος δεν λειτουργούσε το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (European Rail Traffic Management System (ERTMS), δηλαδή το αποδεκτό σε καθεστώς διαλειτουργικότητας σύστημα ασφαλείας και επί της ουσίας ο συνδυασμός ETCS και GSMR, καθώς το πρώτο φέρεται να έχει απενεργοποιηθεί ήδη από το 2018. Αν λειτουργούσε το συγκεκριμένο σύστημα, το δυστύχημα δεν θα είχε συμβεί.

Εν προκειμένω, ο ως άνω αναφερόμενος πρώην Υπουργός είχε γνώση όλων των ελλείψεων στα συστήματα ασφαλείας και της ελλιπούς στελέχωσης των επιφορτισμένων με την ασφαλή διεξαγωγή των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών υπηρεσιών. Αυτές οι ελλείψεις προκάλεσαν μια σειρά από ατυχήματα μέχρι το έγκλημα στα Τέμπη, με τον κ. Καραμανλή να μην προβαίνει σε καμία ενέργεια λήψης των απαραίτητων μέτρων, αποδεχόμενος έτσι την πιθανότητα πρόκλησης μείζονος σιδηροδρομικού δυστυχήματος.

V. ΣΥΜΒΑΤΙΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ HELLENIC TRAIN (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ)

Το Νοέμβριο του 2019 είχε υπογραφεί διά του πρώην υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, Κ. Καραμανλή, και του τότε διευθύνοντος συμβούλου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, Φ. Τσαλίδη, μνημόνιο συνεργασίας με σκοπό τη σύμβαση ανάθεσης υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ) που θα παρείχε η τελευταία προς το δημόσιο, διάρκειας 15 ετών και που είναι απαραίτητες από άποψη γενικού οικονομικού και κοινωνικού ενδιαφέροντος.

Στο παράρτημα του μνημονίου, αφού ορίζεται το ποσό των 750 εκατ. ευρώ ως αποζημίωση για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας εκ μέρους της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, περιγράφονται τα οφέλη για την ελληνική οικονομία από τη 15ετή αυτή προς υπογραφή νέα σύμβαση, που φτάνουν έως το ύψος των 2,52 δισεκατομμυρίων ευρώ, συμπεριλαμβανομένων και των επενδύσεων της ιταλικής εταιρείας, ύψους εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ. Συγκεκριμένα και βάσει του μνημονίου, επρόκειτο για επενδύσεις που αφορούν νέο Τροχάιο Υλικό (Τ.Υ.), υβριδικά

τρένα, ανακατασκευασμένο Τ.Υ. υψηλών ταχυτήτων (400 – 450 εκατ.), επενδύσεις σε νέες τεχνολογίες (100 – 150 εκατ.) επενδύσεις σε ακίνητα (100-150 εκατ.), επενδύσεις στα Ακίνητα Σιδηροδρομικής Εξυπηρέτησης (25 -35 εκατ.), επενδύσεις Αξιοποίησης των Κτιρίων K1 & K2 στο Θριάσιο Πεδίο (επενδύσεις 20 -25 εκατ.).

Πλην, όμως, και ενώ η τελική σύμβαση θα έπρεπε να υπογραφεί στο τέλος του 2020, υπεγράφη τελικά (κατόπιν παράτασης της προηγούμενης σύμβασης ΥΔΥ του 2016) τον Απρίλιο του 2022 και κυρώθηκε στη Βουλή τον Ιούλιο του 2022 με τον Ν.4953/9.7.2022 (Φεκ Α, αρ. φύλλου 153). Στη σύμβαση αυτή, διαπιστώθηκε ότι αφενός είχαν κυριολεκτικά εξαφανιστεί συλλήβδην οι προβλέψεις για τα οφέλη της ελληνικής οικονομίας, που αναφέρονταν στο παραπάνω μνημόνιο και άγγιζαν το τεράστιο ποσό των 2,52 δισ. ευρώ και θα προέρχονταν από τις πληρωμές και τις επενδύσεις της ιταλικής εταιρείας για τον ελληνικό σιδηρόδρομο, και ότι αφετέρου είχε «κάνει φτερά» εκ των καθαυτών επενδύσεων που θα πραγματοποιούσε η ιταλική εταιρεία, το ιλιγγιώδες ποσό των 600 περίπου εκατομμυρίων ευρώ.

Στο χρονικό διάστημα που μεσολάβησε μεταξύ του μνημονίου και της παραπάνω σύμβασης, η οποία κυρώθηκε στη βουλή, μεσολάβησαν διαπραγματεύσεις δημοσίου – ΤΡΑΙΝΟΣΕ, που κατέληξαν σε ένα προσχέδιο της νέας σύμβασης ΥΔΥ τον Νοέμβριο του 2020, η οποία είχε εγκριθεί από το Διοικητικό Συμβούλιο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στις 27/11/2020 και ο διευθύνων σύμβουλος είχε εξουσιοδοτηθεί να την υπογράψει. Πλην όμως στο εγκεκριμένο προσχέδιο αυτής της σύμβασης περιλαμβάνεται κανονικά αυτούσιο όλο το παραπάνω παράρτημα του μνημονίου, τόσο περί των επενδύσεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ όσο και περί του συνολικού οφέλους της ελληνικής οικονομίας έως 2,52 δισ. ευρώ, άπαντα τα οποία στην τελική υπογεγραμμένη σύμβαση ΥΔΥ 2022 εξαφανίζονται. Επιπροσθέτως αυτού, στο προσχέδιο της σύμβασης υπήρχε και το σημείο 20.4., όπου ορίζεται σαφώς ότι προκειμένου η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. να πραγματοποιήσει τις παραγγελίες νέου Τροχαίου Υλικού, καθώς και την ανακαίνιση εγκαταστάσεων συντήρησης, πρέπει να υπάρξει και η ανάλογη δέσμευση εκ μέρους του ελληνικού δημοσίου, με σαφές χρονοδιάγραμμα για την εκτέλεση και θέση σε λειτουργία μια σειράς έργων που βρίσκονται σε εξέλιξη, είτε προγραμματίζεται να εκτελεστούν, τα δύο πρώτα εκ των οποίων είναι: «1. Ολοκλήρωση της σηματοδότησης στον άξονα Πειραιάς - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Ειδομένη (Σύμβαση 10005/2007 της ΕΡΓΟΣΕ) μέχρι το τέλος του 2021» που είχε ως προϋπόθεση :1. Την διπλή σιδηροδρομική γραμμή που ολοκληρώθηκε το 2018, 2.την ηλεκτροκίνηση που ολοκληρώθηκε το 2018, 3. Ενιαίο σύστημα τηλεδιοίκησης και σήμανσης δηλαδή την ολοκλήρωσή της 717/2014».

Ακολούθως, βάσει του 20.4 του προσχεδίου, λοιπές υποχρεώσεις εκ μέρους του δημοσίου αποτελούσαν τα εξής:«3. Άρση βραδυποριών ΟΣΕ στο σύνολο του δικτύου και κυρίως στον άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη (προγραμματιζόμενο έργο ΟΣΕ) μέχρι το τέλος του 2022». «4. Το Ελληνικό Δημόσιο πρέπει να εξασφαλίσει, μέσω του διαχειριστή υποδομής (ΟΣΕ), ότι η ταχύτητα για τα τρένα στο τμήμα Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη θα είναι τουλάχιστον στο ονομαστικό επίπεδο του σχεδιασμού (design speed) μετά την 31η Δεκεμβρίου 2023». «5. Ολοκλήρωση της ηλεκτροδότησης Κιάτου - Ροδοδάφνης: μέχρι το τέλος του 2022». «6. Ολοκλήρωση της ηλεκτροδότησης Παλαιοφάρσαλου - Καλαμπάκας: μέχρι το τέλος του

2022». «7. Ολοκλήρωση του υπόγειου διαδρόμου στα Σεπόλια: μέχρι το τέλος του 2023». «8. Ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής υποδομής Ψαθόπυργου - Πάτρας: μέχρι το τέλος του 2024». Πλην όμως όλο το παραπάνω άρθρο - σημείο 20.4 απαλείφθηκε και αυτό στη σύμβαση ΥΔΥ που κυρώθηκε στη βουλή το 2022.

VI. ΑΛΛΟΙΩΣΗ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΟΥ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Σημειώνεται ότι η διατήρηση του χώρου του δυστυχήματος «αποστερημένου» και φυλασσόμενου έως την ολοκλήρωση των ερευνών θα έπρεπε να θεωρείται αυτονόητη. Ωστόσο, ακολούθησε μια επιχείρηση, με τον Αγοραστό Κωνσταντίνο και τον Τριαντόπουλο Χρήστο, οι οποίοι έφεραν την ιδιότητα του Περιφερειάρχη Θεσσαλίας, και του Υπουργού παρά τω πρωθυπουργώ αντίστοιχα κατά το κρίσιμο χρονικό διάστημα, και με πρόσχημα μια εγκύκλιο του Υπουργείου Πολιτικής Προστασίας, που δεν προέβλεπε τίποτα από όσα συνέβησαν, **πριν καν ολοκληρωθεί το πρώτο 48ωρο και ενώ υπήρχε μια τουλάχιστον αγνοούμενη**. Συγκεκριμένα, μετακινήθηκε το σύνολο των καταλοίπων της σύγκρουσης (μικρά και μεγάλα συντρίμια, όπως και λείψανα των θυμάτων), πλήρως αλλοιωμένα, σε άλλες θέσεις, μια των οποίων αποκαλύφθηκε πολλούς μήνες μετά και ανήκε στον υπόλογο ΟΣΕ. Ακολούθησε το «μπάζωμα» και η εκχέρσωση της περιοχής, με αποτέλεσμα την καταστροφή πολύτιμων για τις έρευνες αποδεικτικών στοιχείων, όπως πιστοποιούν και ειδικοί εμπειρογνώμονες που διερευνούν τα αίτια της πρωτοφανούς τραγωδίας. Και μάλιστα σύμφωνα με το υπ αριθμ 132εξ/07-02-2025 έγγραφο της Εισαγγελίας Εφετών Λάρισας, σε απάντηση στο πλαίσιο κοινοβουλευτικού ελέγχου του ΣΥΡΙΖΑ-ΠΣ, ***«για την απόληψη χωμάτων στο σημείο σύγκρουσης των τρένων δεν προηγήθηκε παραγγελία ούτε από τον Διευθύνοντα την Εισαγγελία Εφετών Λάρισας, ούτε από τον Διευθύνοντα την Εισαγγελία Πρωτοδικών Λάρισας Λάρισας»***. Η έρευνα κατέληξε σε άσκηση ποινικών διώξεων για την πράξη της παράβασης καθήκοντος, εξαιτίας της αλλοίωσης του τόπου του δυστυχήματος μέσω της απομάκρυνσης αποδεικτικών στοιχείων.

Για την αλλοίωση του τόπου του δυστυχήματος η με αριθμό 69/15.7.2024 Διάταξη της Εισαγγελέως Εφετών Λάρισας καταλήγει ότι «οι ανωτέρω ενέργειες, δηλαδή η απομάκρυνση σωρού αδρανών υλικών από τον τόπο του δυστυχήματος συνιστούν **αυθαίρετη παρέμβαση στον τόπο πέριξ του δυστυχήματος** που αυτονόητα είναι και τόπος εγκλήματος στο μέτρο που διερευνώνται ποινικά κολάσιμες πράξεις ή παραλείψεις που οδήγησαν στην πρόκληση του , κατά παράβαση της διάταξης του άρθρου 251ΚΠΔ, στην οποία σκιαγραφείται το έργο του ανακριτή και των ανακριτικών υπαλλήλων ως αποκλειστικά αρμόδιων να ενεργούν τις αναγκαίες ανακριτικές πράξεις για τη συλλογή και διατήρηση των αποδείξεων, αλλά και της υποχρέωσης των προανακριτικών υπαλλήλων και όσων παρευρίσκονται στο σημείο να διατηρούν το χώρο ανέπαφο για την απρόσκοπτη συλλογή των αποδεικτικών στοιχείων. Συνεπώς είναι βέβαιον ότι το υλικό που απομακρύνθηκε από τον τόπο του εγκλήματος ήταν εξαιρετικά σημαντικό για αποδεικτική αξιοποίηση, σε κάθε δε περίπτωση αποτελούσε τμήμα του αποδεικτικού υλικού αφού περιείχε πειστήρια και ίχνη(προσωπικά αντικείμενα, γενετικό υλικό επιβατών που χάθηκαν κ.ο.) Περαιτέρω , είναι προφανές ότι καμία νόμιμη ενέργεια δεν ελήφθη για την απομάκρυνση αυτού του αποδεικτικού υλικού, ούτε καταγράφηκε σε οποιοδήποτε έγγραφο αυτή η ενέργεια, και μάλιστα είναι άξιο απορίας

πως μεταφέρθηκαν με φορτηγά τόνοι αδρανών υλικών από το σημείο, μολονότι ο χώρος φυλάσσονταν από αστυνομικές δυνάμεις σε 24ωρη βάση και οι αρμόδιοι στο σημείο φορείς, ήτοι ο αστυνομικός διευθυντής δεν αντιλήφθηκαν την αυθαίρετη αυτή μεταφορά και συνακόλουθη αλλοίωση του τόπου του δυστυχήματος..».

Θα πρέπει συνεπώς να διερευνηθεί αν η αλλοίωση του πεδίου από αξιωματούχους της εκτελεστικής εξουσίας, έλαβε χώρα σκόπιμα, καθ' υπόδειξη και με την εποπτεία μελών της Κυβέρνησης. Η αλλοίωση του τόπου του συμβάντος, σε χρόνο άμεσο, με αποτέλεσμα την εξαφάνιση κρίσιμων για την σύγκρουση στοιχείων και εν συνεχεία, η ανταλλαγή ευθυνών μεταξύ του Περιφερειάρχη Θεσσαλίας και του Υπουργού κ. Τριαντόπουλου, σε συνδυασμό με το δικαίωμα σιωπής, που άσκησε ο πρώην Περιφερειάρχης κατά τη κατάθεσή του στην Εξεταστική Επιτροπή για τη διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών και όλων των πτυχών που σχετίζονται με αυτό, παραπέμπει σε προσπάθεια συγκάλυψης του δυστυχήματος των Τεμπών.

VII. ΤΑ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΠΡΟΣΩΠΑ

A. Μητσοτάκης Κυριάκος

1. Την 7-7-2019 ο Κυριάκος Μητσοτάκης ορκίστηκε Πρωθυπουργός και ανέλαβε καθήκοντα. Χωρίς καθυστέρηση εισήγαγε και εφάρμοσε ένα σύστημα διακυβέρνησης με σχεδόν απόλυτο έλεγχο όλων των πτυχών της κυβερνητικής δράσης αλλά και γενικότερα των τομέων άσκησης δημόσιων πολιτικών. Η ενίσχυση του πρωθυπουργικοκεντρικού συστήματος έφτασε στο απόγειο της, με την ψήφιση και εφαρμογή του Ν. 4622/2019, που ετέθη σε ισχύ από τη δημοσίευσή του, ήτοι από την 7-8-2019, με εξαίρεση το Μέρος Γ και το άρθρο 3 του Μέρους Α, που ετέθησαν σε ισχύ από την 1-1-2020. Με αυτές τις ρυθμίσεις, μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνονται και η υπαγωγή της ΕΥΠ στον Πρωθυπουργό, ο Κυριάκος Μητσοτάκης αποκτά ex lege την αρμοδιότητα και in praxis τη δυνατότητα εποπτείας και ελέγχου των πράξεων και παραλείψεων κάθε υπουργείου, αλλά κάθε κρίσιμου φορέα του δημόσιου τομέα καθώς και των κοινωφελών οργανισμών, χωρίς να απαιτείται διαμεσολάβηση άλλων κρατικών οργάνων ή δημόσιων φορέων.

2. Ήδη από την προεκλογική περίοδο ο Κυριάκος Μητσοτάκης είχε εστιάσει την προσοχή του στα προβλήματα των δημόσιων μεταφορικών μέσων και μάλιστα ασκούσε συχνά άδικη, ισοπεδωτική και σκληρή πολεμική στα πεπραγμένα της Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ με αποσιώπηση της κληρονομιάς, που παρέλαβε η εν λόγω Κυβέρνηση, και υποβάθμιση παραχθέντος έργου, υπερτονισμό των χρόνιων παθογενειών στον τομέα των δημόσιων μεταφορών και κυρίως της λειτουργίας του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, που συλλήβδην απέδιδε σε παραλείψεις και πράξεις της Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ.

Στο πρώτο μάλιστα Υπουργικό Συμβούλιο στις 10 Ιουλίου 2019, ο Πρωθυπουργός Κ. Μητσοτάκης παρέδωσε έναν φάκελο με τους στόχους ανά υπουργείο, και συγκεκριμένα απευθυνόμενος στους υπουργούς του είχε πει επί λέξει: «Σήμερα θα παραλάβετε όλοι από αλλά και τις εκκρεμότητες και τις δεσμεύσεις που εγκαταλείπει η απελθούσα κυβέρνηση. Μαζί, θα υπάρχει το πρόγραμμα δράσης μας ως τον Δεκέμβριο, όπως και ένα εξάμηνο σχέδιο

πρωτοβουλιών, καθώς και ένα ειδικό έντυπο με τις προτάσεις σας και τις σκέψεις σας εν όψει των προγραμματικών δηλώσεων της κυβέρνησης. Θα μιλήσουμε επίσης στη συνέχεια και για το ηλεκτρονικό σύστημα παρακολούθησης της προόδου ανά τομέα».

Η εντολή του κ. Κ. Μητσοτάκη στον κ. Κ. Καραμανλή για τα συστήματα ασφαλείας στον σιδηρόδρομο αφορούσαν τα εξής «Στρατηγικές επιλογές:

- Ισχυρή ανάπτυξη με περισσότερες επενδύσεις και νέες καλύτερες δουλειές
- Σύγχρονο κράτος, λιτό και αποτελεσματικό στην υπηρεσία του πολίτη

Στόχοι:

- Βελτίωση ποιότητας σχεδιασμού έργων υποδομών
- Στήριξη έργων εθνικής προτεραιότητας
- Καλύτερες υπηρεσίες με σεβασμό στα χρήματα του πολίτη

Αμεσες κυβερνητικές προτεραιότητες – Σιδηροδρομικά έργα:

- Ολοκλήρωση συστημάτων (ηλεκτροκίνησης, σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης)
- Αναβάθμιση και συντήρηση εθνικού και προαστιακών δικτύων
- Ρίο – Νέο λιμάνι Πάτρας
- Αναβάθμιση της γραμμής Θεσσαλονίκη – Αλεξανδρούπολη (νέα πεδινή χάραξη Θεσ/νίκη – Καβάλα)»

Κατά συνέπεια, οι πρώτες αναθέσεις του κ. Κ. Μητσοτάκη στον κ. Κ. Καραμανλή αφορούσαν στην ολοκλήρωση των συστημάτων ασφαλείας, δηλαδή ηλεκτροκίνηση, σηματοδότηση και τηλεδιοίκηση, για τα οποία ο πρωθυπουργός παραδέχτηκε πως, αν λειτουργούσαν, δεν θα υπήρχε το δυστύχημα στα Τέμπη. Μια άλλη ανάθεση από τον κ. Μητσοτάκη στον κ. Καραμανλή αφορούσε την αναβάθμιση και τη συντήρηση του εθνικού και του προαστιακού δικτύου. Και οι δύο αναθέσεις του πρωθυπουργού είχαν να κάνουν με θέματα ασφαλείας. Μάλιστα, στο πλαίσιο του επιτελικού κράτους ο ίδιος ο κ. Μητσοτάκης θα ήλεγχε την πρόοδο των έργων, ενώ θα υπήρχε παρακολούθηση και από ομάδα στενής επίβλεψης μέσα στο Μαξίμου, σύμφωνα με τα ανακοινωθέντα.

Από τα προεκτεθέντα αναντιρρήτως συνάγεται ότι ο κ. Κυριάκος Μητσοτάκης είχε πλήρη γνώση της αναγκαιότητας ολοκλήρωσης των συστημάτων ηλεκτροκίνησης, τηλεδιοίκησης και σηματοδότησης στον κεντρικό άξονα Πάτρα, Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Εύζωνοι-Προμαχώνας με τους συνεπαγόμενους μεγάλους κινδύνους για ανθρώπους και πράγματα.

3. Πέραν όλων των ανωτέρω, ο κ. Κυριάκος Μητσοτάκης αμέσως μετά την ανάληψη των πρωθυπουργικών καθηκόντων με τον διαβόητο νόμο για το επιτελικό κράτος, ήτοι το Ν. 4622/2019, σχεδίασε και χωρίς καθυστερήσεις υλοποίησε ένα υπερσυγκεντρωτικό διοικητικό σχήμα, που του έδινε τη δυνατότητα να έχει άμεση και έγκαιρη πληροφόρηση για την πορεία του κυβερνητικού έργου όχι μόνον σε σχέση με τα υπουργεία αλλά και με τους εποπτευόμενους οργανισμούς, που απορροφούσαν κρατικά ή ευρωπαϊκά χρήματα για τη βελτίωση των υποδομών, όπως λχ ο ΟΣΕ, η ΕΡΓΟΣΕ.

Εν ολίγοις, ο κ. Κυριάκος Μητσοτάκης ήλεγχε πλήρως τη ροή του χρήματος είτε κρατικού είτε ευρωπαϊκού και συνεπώς την πορεία όλων των επενδυτικών προγραμμάτων. Ως εκ τούτου και με βάση τα προαναφερθέντα για τις συμβατικές σχέσεις του Ελληνικού Δημοσίου με την Hellenic Train(πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ), θα πρέπει να διερευνηθεί αν ο Πρωθυπουργός Κ. Μητσοτάκης τέλεσε ως ηθικός αυτουργός το αδίκημα της κακουργηματικής απιστίας σε βάρος των οικονομικών συμφερόντων του Ελληνικού Δημοσίου, εκ της οποίας η ζημία που προκλήθηκε υπερβαίνει συνολικά το ποσό των εκατόν είκοσι χιλιάδων (120.000) € (άρθρο 390 § 2 ΠΚ), στο πλαίσιο υλοποίησης μνημονίου συνεργασίας με την Hellenic Train (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ), με σκοπό τη σύμβαση ανάθεσης υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ) που θα παρείχε η τελευταία προς το δημόσιο, διάρκειας 15 ετών και που είναι απαραίτητες από άποψη γενικού οικονομικού και κοινωνικού ενδιαφέροντος.

Τα ήδη επισημανθέντα προβλήματα στις μεταφορές σταθερής τροχιάς είναι αδιανόητο και αδύνατο να διέφυγαν της προσοχής της Γ. Γραμματείας Εσωτερικών Πολιτικών, της Γ. Γραμματείας Συντονισμού Οικονομικών και Αναπτυξιακών Πολιτικών και της Ειδικής Γραμματείας Ο.Π.Σ. Παρακολούθησης και Αξιολόγησης Κυβερνητικού Έργου (βλ. Άρθρα 21, 26 και 27 Ν. 4622/2019), που αποτελούν βασικά όργανα υποστήριξης του Πρωθυπουργού στην ενάσκηση των καθηκόντων του προς διασφάλιση της συνοχής και αποτελεσματικότητας του κυβερνητικού έργου, (βλ. Άρθρο 22 Ν. 4622/2019).

Άλλωστε, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 11 του Ν. 4622/2019, ο Πρωθυπουργός, μεταξύ άλλων,

«α) εξασφαλίζει την ενότητα της Κυβέρνησης και κατευθύνει τις ενέργειες των δημόσιων υπηρεσιών για την εφαρμογή της κυβερνητικής πολιτικής,

.....

γ) συντονίζει την εφαρμογή της κυβερνητικής πολιτικής,

.....

στ) εποπτεύει για την εφαρμογή της νομοθεσίας από τις υπηρεσίες του δημόσιου τομέα και για τη λειτουργία τους προς το συμφέρον του Κράτους και των πολιτών. ...».

Κατά την άσκηση των ως άνω αρμοδιοτήτων αλλά και των λοιπών καθηκόντων του, ο Πρωθυπουργός επικουρείται από τη συσταθείσα με το Ν. 4622/2019 (Άρθρο 21 κ.επ.) Προεδρία της Κυβέρνησης με πολυάριθμο προσωπικό και εκτεταμένες αρμοδιότητες ελέγχου, παρακολούθησης και παρέμβασης σε οποιοδήποτε επίπεδο του κρατικού μηχανισμού και εν γένει του δημόσιου τομέα έτσι ώστε προσφυώς λέγεται ότι το σύστημα Μητσοτάκη σχεδιάσθηκε ως Πανοπτικόν, που επιτρέπει τη συνεχή επίβλεψη όλων των πτυχών της δράσης των κυβερνητικών στελεχών. Η ροή πληροφόρησης από και προς τον Πρωθυπουργό είναι αδιάκοπη και μόνο όσα θέλει παραλείπει να μάθει και να πράξει.

4. Συν τοις άλλοις, αξιοσημείωτον είναι ότι την 20-9-2021 η Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών απέστειλε Έγγραφο με αριθμό πρωτοκόλλου 40775 σε 13 αποδέκτες, μεταξύ των οποίων και ο Πρωθυπουργός κ. Κυριάκος Μητσοτάκης, ο Υπουργός Υποδομών

και Μεταφορών, κ. Κ. Καραμανλής, ο Υφυπουργός ΥΜΕ (αρμόδιος για θέματα μεταφορών) κ. Μ. Παπαδόπουλος και ο Υφυπουργός ΥΜΕ (αρμόδιος για θέματα υποδομών) κ. Γ. Καραγιάννης, ο Γ. Γραμματέας ΥΜΕ κ. Ι. Ξιφαράς, κ.ά., όπου επί λέξει αναφέρει “Αντιλαμβάνεται πλέον και ο πιο αδαής, ότι ο ΟΣΕ λειτουργεί πάνω σε μία κόκκινη γραμμή, καθώς η έλλειψη προσωπικού σε καίριες ειδικότητες δυσχεραίνει την ομαλή λειτουργία της επιχείρησης και το μεταφορικό έργο των εταιρειών εκμετάλλευσης. Εκφράζουμε δε, το φόβο και την αγωνία μας, ότι η επί σειρά ετών διαμορφωμένη κατάσταση, δεν είναι αναστρέψιμη, αν δεν εξευρεθούν άλλες λύσεις για άμεσες προσλήψεις, καθώς ούτε ο πατριωτισμός των Σιδηροδρομικών, που εργάζονται με ανιδιοτέλεια, επαρκεί για να εξασφαλιστεί η ασφαλής λειτουργία του Σιδηροδρόμου. Οφείλουμε ακόμη να δηλώσουμε με σθένος, προς όλους τους αποδέκτες, ότι σε ενδεχόμενες δυσμενείς εξελίξεις, δεν μπορεί να αποδοθούν ευθύνες στο προσωπικό, κατά τη συνήθη πρακτική του ανθρώπινου λάθους, καθώς αυτές θα είναι απόρροια της τραγικής κατάστασης που έχει έως σήμερα διαμορφωθεί. **Βάσει των ανωτέρω στοιχείων, που περιγράφουν την τραγική έλλειψη προσωπικού στον ΟΣΕ, οφείλουμε να επισημάνουμε ότι η μη αντιμετώπιση της κατάστασης εγκυμονεί κινδύνους και για την ασφάλεια των εργαζομένων αλλά και για την ασφάλεια της κυκλοφορίας.** Ως εκ τούτου, κάνουμε έκκληση, προς όλους σας, ζητώντας ν’ αντιληφθείτε την κρισιμότητα της κατάστασης. Αναμένοντας τη θετική ανταπόκρισή σας στο αίτημά μας, δηλώνουμε ότι συνδικάτα και εργαζόμενοι θα καταβάλλουμε κάθε δυνατή προσπάθεια για να παραμείνει ο Σιδηρόδρομος το πιο ασφαλές και αξιόπιστο μεταφορικό μέσο. Είμαστε στη διάθεσή σας για αναλυτικότερη ενημέρωση στην όποια συνάντηση προκύψει εφόσον κι εσείς το επιθυμείτε.»

Από το περιεχόμενο του ως άνω εγγράφου ουδεμία αμφιβολία καταλείπεται ότι το πρόβλημα ασφαλείας στους ελληνικούς σιδηροδρόμους ήταν οξύτατο και εν γνώσει του Πρωθυπουργού, κ. Κυριάκου Μητσοτάκη, καθώς και των αρμόδιων Υπουργού και Υφυπουργών. Χαρακτηριστική είναι η κραυγή της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών ότι «ο ΟΣΕ λειτουργεί πάνω σε μια κόκκινη γραμμή», η αντιμετώπιση του αποτελεί επείγουσα ανάγκη και προτεραιότητα άλλως η ασφάλεια των επιβατών κινδυνεύει με αναπόδραστη συνέπεια την επέλευση θανατηφόρων αποτελεσμάτων.

5. Πέραν όλων των προαναφερθέντων, όμως, η άμεση και συνεχής ενημέρωση του Πρωθυπουργού χωρίς τη διαμεσολάβηση των αρμόδιων υπουργών και υφυπουργών αποδεικνύεται και από δύο Έγγραφα, που κατέθεσε ο κατηγορούμενος πρώην Πρόεδρος του ΔΣ και Δ/νων Σύμβουλος του ΟΣΕ ΑΕ αλλά και της ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ, κ. Κ. Σπηλιόπουλος, με το από 20-10-2023 Απολογητικό Υπόμνημα του στον Εφέτη Ανακριτή Λάρισας, κ. Σ. Μπακαϊμη, αλλά και όσα ανέφερε κατά την απολογία του ενώπιον του ως άνω Εφέτη Ανακριτή Λάρισας την 20-10-2023.

Συγκεκριμένα:

α) με την από 28-5-2020 Εμπιστευτική Επιστολή του προς τον Πρωθυπουργό καθώς και την από 3-6-2020 Επιστολή Παραίτησης αυτού προς τον Πρωθυπουργό και τον τότε Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κ. Καραμανλή ο κ. Κ. Σπηλιόπουλος ενημερώνει τον Πρωθυπουργό για τα προβλήματα συνεργασίας αυτού με τον τότε αρμόδιο Υπουργό και

επισημαίνει, μεταξύ άλλων, τις διαφωνίες του με τον Υπουργό, μεταξύ άλλων, και για το πρόβλημα της φύλαξης σταθμών και εγκαταστάσεων, που είχε και έχει δυσμενέστερες επιπτώσεις στην ομαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου, αφού η παντελής έλλειψη ή η ανεπαρκής φύλαξη σταθμών και εγκαταστάσεων, λόγω των εκτεταμένων και συχνών κλοπών και συνακόλουθων καταστροφών σιδηροδρομικού υλικού, προκαλεί σημαντικές δυσλειτουργίες με αναπόφευκτες συνέπειες στην ασφάλεια της ζωής και σωματικής ακεραιότητας των επιβατών.

β) Μάλιστα στο από 28-5-2020 και με αριθμό πρωτοκόλλου 60704 Εμπιστευτικό Έγγραφο του κ. Κ Σπηλιόπουλου προς τον Πρωθυπουργό αναφέρεται ότι για τα προβλήματα των ελληνικών σιδηροδρόμων « ενημέρωσα αναλυτικά το κ. Γρ. Δημητριάδη στις 12-10-2020, ο οποίος θεώρησε ότι είναι πολύ σημαντικά και με ερώτησε αν είχα ενημερώσει τον Υπουργό ...»

γ) Επίσης παρακάτω αναγράφεται ότι: «... στις 14-5-2020 ενημέρωσα διεξοδικά τον κ. Γρ. Δημητριάδη στο Μαξίμου, ο οποίος μου συνέστησε να μην εισαγάγω αυτή την απαίτηση στο Δ.Σ. για λήψη απόφασης και όποιος είχε αντίθετη άποψη να ενημερωθεί από εμένα για να απευθυνθεί στον κ. Δημητριάδη. Πράγματι έτσι έγινε, ενημέρωσα σχετικά τον κ. Αθ. Κοταρά, εκτελεστικό μέλος, περί αυτού...».

δ) Από τα προπαρατεθέντα αποσπάσματα των δύο εμπιστευτικών εγγράφων του τότε Προέδρου του Δ.Σ. και Διευθύνοντα Συμβούλου της «Ο.Σ.Ε. Α.Ε.», Κ. Σπηλιόπουλου, προς τον Πρωθυπουργό, αλλά και από τις συναντήσεις του κ. Κ. Σπηλιόπουλου με τον τότε παντοδύναμο Γ. Γραμματέα του Πρωθυπουργού, κ. Γρ. Δημητριάδη, αναμφίβολα αποδεικνύεται ότι ο Πρωθυπουργός, κ. Κυριάκος Μητσοτάκης, είχε διαμεσολάβητη και αδιάπτωτη πληροφόρηση για τα προβλήματα στο σιδηροδρομικό δίκτυο από τους επικεφαλής των αρμοδίων δημοσίων οργανισμών πέραν της αυτονόητης ενημέρωσης αυτού από τον αρμόδιο Υπουργό, κ. Κ. Καραμανλή.

6. Εν κατακλείδι, ο Πρωθυπουργός, κ. Κυριάκος Μητσοτάκης, ε γνώριζε τους κινδύνους για την ασφάλεια της ζωής και σωματικής ακεραιότητας των επιβατών εξαιτίας των εξίσου γνωστών σε αυτόν οξύτατων προβλημάτων του σιδηροδρομικού δικτύου. Μολαταύτα δεν έλαβε καμία πρωτοβουλία για την αντιμετώπιση των προβλημάτων, που προκαλούσαν κινδύνους για την ασφάλεια της ζωής και της σωματικής ακεραιότητας των επιβατών, και συνακόλουθα απεδέχθη το ενδεχόμενο επέλευσης των συνεπειών εκ των ως άνω κινδύνων για τη ζωή και τη σωματική ακεραιότητα των επιβατών, το οποίο ενδεχόμενο, ενόψει της φύσης των ελλείψεων και προβλημάτων στη λειτουργία των σιδηροδρόμων, ευχερώς μπορούσε και έπρεπε να αξιολογηθεί ως επερχόμενο με πιθανολόγηση, που εγγίζει τα όρια της βεβαιότητας, έστω και αν απήχετο την πρόκληση του κοινού κινδύνου για το θάνατο ή τη σωματική βλάβη των επιβατών.

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, χρήζει διερεύνησης διότι μολονότι είχε τη σχετική αρμοδιότητα, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 11 του Ν. 4622/2019, και την πραγματική δυνατότητα να την ασκήσει, δεν προκύπτει ότι άσκησε αυτή την αρμοδιότητα, ούτε ήλεγξε ούτε κατηύθυνε τον αρμόδιο Υπουργό και τους εποπτευομένους υπ' αυτού δημόσιους οργανισμούς για λήψη

των αναγκαίων μέτρων και των δεουσών ενεργειών ώστε να επαναφέρει τους σιδηροδρόμους σε ασφαλή λειτουργία και δεν απέτρεψε τον επικείμενο γνωστό σε αυτόν κοινό κίνδυνο για τη ζωή και την ακεραιότητα, μολονότι είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση από τις σχετικές διατάξεις, που καθορίζουν τις πρωθυπουργικές αρμοδιότητες.

Η δε απαλοιφή του όρου που προέβλεπε την έγκαιρη ολοκλήρωση των συστημάτων ασφαλείας εκ μέρους του δημοσίου και συγκεκριμένα το σημείο 20.4., που υπήρχε στο προσχέδιο και όπου ορίζεται σαφώς ότι προκειμένου η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. να πραγματοποιήσει τις παραγγελίες νέου Τροχαίου Υλικού, καθώς και την ανακαίνιση εγκαταστάσεων συντήρησης, πρέπει να υπάρξει και η ανάλογη δέσμευση εκ μέρους του ελληνικού δημοσίου, με σαφές χρονοδιάγραμμα για την εκτέλεση και θέση σε λειτουργία μια σειράς έργων που βρίσκονται σε εξέλιξη, είτε προγραμματίζεται να εκτελεστούν, : «1. Ολοκλήρωση της σηματοδότησης στον άξονα Πειραιάς - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Ειδομένη (Σύμβαση 717 της ΕΡΓΟΣΕ) μέχρι το τέλος του 2021» και «2. Θέση σε λειτουργία του ETCS στον άξονα Πειραιάς - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Ειδομένη (Σύμβαση 10005 της ΕΡΓΟΣΕ) μέχρι το τέλος του 2021». Ακολουθώντας, βάσει του 20.4 του προσχεδίου, λοιπές υποχρεώσεις εκ μέρους του δημοσίου αποτελούσαν τα εξής: «3. Άρση βραδυποριών ΟΣΕ στο σύνολο του δικτύου και κυρίως στον άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη (προγραμματιζόμενο έργο ΟΣΕ) μέχρι το τέλος του 2022». «4. Το Ελληνικό Δημόσιο πρέπει να εξασφαλίσει, μέσω του διαχειριστή υποδομής (ΟΣΕ), ότι η ταχύτητα για τα τρένα στο τμήμα Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη θα είναι τουλάχιστον στο ονομαστικό επίπεδο του σχεδιασμού (*design speed*) μετά την 31η Δεκεμβρίου 2023». «5. Ολοκλήρωση της ηλεκτροδότησης Κιάτου - Ροδοδάφνης: μέχρι το τέλος του 2022». «6. Ολοκλήρωση της ηλεκτροδότησης Παλαιοφάρσαλου - Καλαμπάκας: μέχρι το τέλος του 2022». «7. Ολοκλήρωση του υπόγειου διαδρόμου στα Σεπόλια: μέχρι το τέλος του 2023». «8. Ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής υποδομής Ψαθόπυργου - Πάτρας: μέχρι το τέλος του 2024», συνδέεται αιτιωδώς με την κακή εικόνα του σιδηροδρομικού δικτύου και τα ελλείμματα ασφάλειας σε αυτό.

7. Μετά το τραγικό συμβάν, η κυβέρνηση, διά του ίδιου του Πρωθυπουργού, Κυριάκου Μητσοτάκη έσπευσε να προκαταβάλει την Δικαιοσύνη για τις αιτίες του πολύνεκρου δυστυχήματος στα Τέμπη λέγοντας σε δήλωση του στις 1.3.2024 ότι : **«όπως όλα δείχνουν το δράμα οφείλεται, δυστυχώς, κυρίως σε τραγικό ανθρώπινο λάθος»**, κάτι που μετά την κοινωνική κατακραυγή έσπευσε να ανασκευάσει.

Στην ίδια δήλωση του ο κ. Μητσοτάκης υποσχέθηκε ότι **«η ανεξάρτητη υπερκομματική Επιτροπή Εμπειρογνομώνων, θα εξετάσει πλήρως τα αίτια και τις διαχρονικές καθυστερήσεις στην υλοποίηση των σιδηροδρομικών έργων. Ενώ ταυτόχρονα η Δικαιοσύνη θα κάνει τη δική της δουλειά. Οι ευθύνες θα αποδοθούν. Ενώ η πολιτεία θα σταθεί δίπλα στις οικογένειες των θυμάτων...»**. Υπό την πίεση των μαζικών κινητοποιήσεων για πλήρη διερεύνηση των αιτιών και απόδοση των ευθυνών για το δυστύχημα των Τεμπών ο Πρωθυπουργός σε τηλεοπτική του συνέντευξη αναγνώρισε ότι η εξεταστική επιτροπή **δεν ήταν μια καλή στιγμή της Βουλής**. Στην ίδια συνέντευξη αναφέρθηκε και στην αλλοίωση του χώρου **«είμαι σίγουρος ότι όλα έγιναν με καλό σκοπό»**. Αποτέλεσμα των επιλογών του αυτών ήταν ακόμη και το πόρισμα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ να αναφέρει ότι χάθηκαν πολύτιμα

στοιχεία που θα μπορούσαν να συνεισφέρουν στην έρευνα για τις αιτίες του δυστυχήματος. Συγκεκριμένα στο πόρισμα αναφέρεται ότι: **«Στοιχεία, που θα μπορούσαν να δώσουν απαντήσεις σε κρίσιμα ερωτήματα, δεν συλλέχθηκαν και καταστράφηκαν μέσα σε 3 ημέρες. Ήταν όπως επισημάνθηκε εμφανής η απουσία γνώσεων και προετοιμασίας για την αντιμετώπιση ενός δυστυχήματος τέτοιας έκτασης.**

Δεν υπήρξε πραγματικός συντονισμός, σε επιχειρησιακό ή σε στρατηγικό επίπεδο, των διαφόρων υπηρεσιών στον τόπο της σύγκρουσης. Κάθε υπηρεσία συνέχισε να λειτουργεί υπό τις δικές της εντολές, πρωτοβουλίες και προσωπικό, χωρίς αλληλεπίδραση σε οργανωτικό επίπεδο.

Δεν έγινε σωστή χαρτογράφηση του χώρου διερεύνησης του ατυχήματος

Η γνώση για τη σωστή εφαρμογή του «Σχεδίου Διαχείρισης Ανθρώπινων Απωλειών» έλειπε σε αρκετές από τις υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης.

Δεν είχαν ποτέ διοργανωθεί ασκήσεις για την προετοιμασία της συντονισμένης εφαρμογής του σε σιδηροδρομικό πλαίσιο, ούτε αναλήφθηκε κάποια πρωτοβουλία εκ των υστέρων για διδασχά από την εμπειρία του ατυχήματος των Τεμπών.»

8. Ακόμη, και σε κοινοβουλευτικό επίπεδο οι επιλογές της κυβέρνησης εμπόδισαν την διερεύνηση από την Βουλή των αιτιών του δυστυχήματος. Ο Πρωθυπουργός και η κυβερνητική πλειοψηφία που φέρεται να ενεργούσε κατ'εντολή του, απέρριψε τα αιτήματα που υποβλήθηκαν για να διερευνηθούν από την Βουλή οι ευθύνες των πρώην υπουργών για τη δικογραφία για τη σύμβαση 717 που έστειλε η Ευρωπαϊά Εισαγγελέας, αποκρούοντας τα αιτήματα του ΣΥΡΙΖΑ-ΠΣ και του ΠΑΣΟΚ για τη σύσταση προκαταρκτικής επιτροπής που υποβλήθηκαν στις 13.11.2023 και 15.11.2023.

Αντίθετα, η κυβερνητική πλειοψηφία υπό τις εντολές του πρωθυπουργού έκανε αποδεκτό το αίτημα για σύσταση εξεταστικής επιτροπής του ΚΚΕ για τη διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών τον Νοέμβριο του 2023. Από την πρώτη ημέρα που συστάθηκε η Εξεταστική Επιτροπή διαφάνηκε η επιλογή της κυβέρνησης να ναρκοθετήσει και να περιορίσει την έρευνα για τις συνθήκες του ατυχήματος, δεν κλήθηκαν ουσιώδεις μάρτυρες, δεν αναγνώστηκαν σημαντικά έγγραφα και οι εργασίες της διακόπηκαν βιαστικά καταλήγοντας σε ένα πόρισμα που δεν εντόπισε καμία ευθύνη για την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου.

Τελικά ακόμη και η προκαταρκτική επιτροπή που συστάθηκε για τη διερεύνηση των ευθυνών του κ. Τριαντόπουλου για την αλλοίωση του χώρου δεν επιτέλεσε το έργο της, με ευθύνη και επιλογή της κυβέρνησης και του ίδιου του Πρωθυπουργού, καθώς έκλεισε τις εργασίες της πριν καν ξεκινήσει και στη βάση του αιτήματος του ίδιου του ελεγχόμενου πρώην υπουργού για να κριθεί από το Δικαστικό Συμβούλιο, χωρίς η Βουλή να εξετάσει μάρτυρες, έγγραφα και να διεξάγει την έρευνα που με βάση το Σύνταγμα και τον Κανονισμό της Βουλής της είχε ανατεθεί. Με την επιλογή αυτή η κυβερνητική πλειοψηφία απέκλεισε τη δυνατότητα να εξεταστούν όλα τα πραγματικά περιστατικά και συγκεκριμένα ποιος έδωσε την εντολή, αν ισχύει ότι αστυνομικοί δέχτηκαν πιέσεις από κυβερνητικά στελέχη προκειμένου να επισπευσθεί το μπάζωμα του χώρου που συνέβη το τραγικό δυστύχημα.

9. Ειδικότερα, για το χρονικό διάστημα μεταξύ 3.3.2023 και 6.3.2023 ο Χρήστος Τριαντόπουλος ως τότε Υφυπουργός παρά τω Πρωθυπουργώ, συμμετείχε σε άτυπη συνάντηση όπου φέρεται να αποφασίστηκε η αλλοίωση του χώρου του δυστυχήματος, χωρίς την απαιτούμενη κατά το νόμο ενημέρωση και την άδεια της αρμόδιας δικαστικής Αρχής. Ο κύριος Τριαντόπουλος είχε άλλωστε παραδεχθεί δημοσίως και συγκεκριμένα 24.3.23 σε συνέντευξή του στο ράδιο Βέρα, ότι ήταν υπεύθυνος για τις παρεμβάσεις στο πεδίο του δυστυχήματος, **«Εγώ έτυχε με εντολή του πρωθυπουργού να το διαχειριστώ κιόλας από κοντά, να βρεθώ στο σημείο για πέντε μέρες, οπότε γνωρίζουμε από πάρα πολύ κοντά την τραγικότητα του δυστυχήματος και τη δυσκολία που αυτό είχε ως προς τη διαχείριση, κυρίως όμως την τραγικότητα γιατί είχαμε θύματα νέους ανθρώπους σε μία διάσταση του δημόσιου, του κράτους που θα μπορούσαμε να είχαμε αποφύγει και να αποτραπούν αυτά τα λάθη τα οποία διαδοχικά οδήγησαν σε αυτή την τραγωδία. Τα λάθη που όλοι γνωρίζουμε πλέον ... (...) όχι μόνον από τον σταθμάρχη αλλά σε όλη την αλληλουχία γεγονότων εκείνη την ημέρα.»**

Είχε δε προηγηθεί και το από 6/3/2023 δελτίο τύπου, αναρτημένο στην ιστοσελίδα της Ελληνικής Κυβέρνησης, στο οποίο αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι **“το κυβερνητικό κλιμάκιο υπό τον Υφυπουργό στον Πρωθυπουργό, Αρμόδιο για Θέματα Κρατικής Αρωγής και Αποκατάστασης από Φυσικές Καταστροφές, κ. Χρήστο Τριαντόπουλο, ολοκλήρωσε το έργο συντονισμού στο πεδίο των δράσεων και ενεργειών μετά το τραγικό σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη. Ένα έργο συντονισμού και παρακολούθησης δράσεων και ενεργειών, σε ένα πλαίσιο στενότητας συνεργασίας με την Περιφέρεια Θεσσαλίας, αλλά και όλους τους υπεύθυνους, αρμόδιους και εμπλεκόμενους φορείς.”**

Επιπρόσθετα με το από 9 Μαρτίου 2023 email του κ. Χρήστου Τριαντόπουλου, το οποίο ο ίδιος έχει δώσει στη δημοσιότητα, με αποδέκτες τους Γιώργο Γεραπετρίτη (τότε υπουργό Επικρατείας), Άκη Σκέρτσο (τότε υφυπουργό Επικρατείας), Γιάννη Ξιφαρά (τότε γ.γ. υπουργείου Μεταφορών), Κώστα Αγοραστό (τότε περιφερειάρχη Θεσσαλίας) επιβεβαιώνεται ότι μετείχε σε σύσκεψη με τον Γεραπετρίτη και τον Αγοραστό, με θέμα την **«συλλογή και αποκατάσταση/διαμόρφωση του χώρου» του σιδηροδρομικού εγκλήματος των Τεμπών, ζητώντας από την περιφέρεια να εκτιμήσει το κόστος των εξόδων «και να αποστείλει στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ώστε να δρομολογηθεί η κάλυψή του με γρήγορες διαδικασίες όπως υπογραμμίστηκε από τον υπουργό».** Με βάση τα παραπάνω προκύπτουν ενδείξεις ότι ο Υφυπουργός παρά τω Πρωθυπουργώ δεν είχε μόνο ρόλο επιτηρητή αλλά και συντονιστή, εκτελώντας εντολές του πολιτικού του προϊσταμένου κ. Κ. Μητσοτάκη.

Όλες οι παραπάνω ενέργειες και παραλείψεις του ίδιου του Πρωθυπουργού φέρεται να κατατείνουν στη συσκότιση της έρευνας και τον περιορισμό του ελέγχου για ένα πολύνεκρο δυστύχημα που συντάραξε όλη την κοινωνία. Οι ευθύνες του Πρωθυπουργού είναι πρωτίστως πολιτικές, οφείλουμε όμως στο πλαίσιο της συνολικής διερεύνησης των τυχόν ποινικών ευθυνών να θέσουμε στο πλαίσιο των ερευνώμενων και τον Πρωθυπουργό για το αδίκημα της υπόθαλψης και άλλως και όλως επικουρικής της παράβασης καθήκοντος για το διάστημα από 1.3.2023- έως 6.3.2023.

Β. Καραμανλής Κωνσταντίνος

1. Ο κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής, ως επικεφαλής του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών, κατά το χρονικό διάστημα από την 9η Ιουλίου 2019 έως και την 1η Μαρτίου 2023 (ΠΔ 83/2019), είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση, απορρέουσα από το ΠΔ 123/17, να ασκεί με προσήκοντα τρόπο τις αρμοδιότητες του, έχοντας την εγγυητική ευθύνη για την δημόσια ασφάλεια των επιβατών που κάνουν χρήση του σιδηροδρομικού δικτύου. Σύμφωνα με το άρθρο 1 του ΠΔ 123/17 “1. Αποστολή του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών είναι: α. Ο στρατηγικός σχεδιασμός και η υλοποίηση των έργων Υποδομής της χώρας. β. Η χάραξη και εφαρμογή εθνικής πολιτικής και η δημιουργία κατάλληλου θεσμικού πλαισίου, σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, για την ανάπτυξη μεταφορικών και συγκοινωνιακών υπηρεσιών υψηλής ποιότητας, σε συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού. γ. Η εξειδίκευση και η εφαρμογή εθνικής πολιτικής στις δημόσιες υποδομές. δ. Η χάραξη και εφαρμογή πολιτικών για την ανάπτυξη συγκοινωνιακών και άλλων υποδομών σε εθνικό επίπεδο με σκοπό την ενίσχυση της κινητικότητας, της προσβασιμότητας και την ενδυνάμωση της οικονομίας. ε. Η χάραξη και εφαρμογή ολοκληρωμένης εθνικής πολιτικής για την προαγωγή της οδικής ασφάλειας και της ασφαλούς μετακίνησης, μέσα από συντονισμένες δράσεις και παρεμβάσεις ευρείας κλίμακας. στ. Η προαγωγή της ασφάλειας στις υποδομές και μεταφορές. ζ. Η υποβοήθηση δράσεων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Α΄ και Β΄ βαθμού) στην ανάπτυξη των βασικών υποδομών της χώρας. η. Ο συντονισμός και η συμμετοχή σε διεθνείς Οργανισμούς ή μέσα συνεργασίας που δραστηριοποιούνται στον σχεδιασμό και στην ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών και διασυνοριακών συνδέσεων. θ. Ο συντονισμός των εποπτευομένων φορέων και η εποπτεία των προγραμμάτων δράσης αυτών.”

Ο κ. Καραμανλής όφειλε, λόγω της θέσεώς του και των θεσμικών του υποχρεώσεων, να γνωρίζει την πραγματική κατάσταση που επικρατούσε στο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας και να λαμβάνει υπόψη όλες τις επιστολές, αναφορές, προειδοποιήσεις των υφισταμένων του για τους κινδύνους και τις ελλείψεις στο σιδηροδρομικό δίκτυο και να προβαίνει στις ενδεδειγμένες ενέργειες για την ασφαλή λειτουργία του δικτύου.

Ωστόσο, αντί των ανωτέρω, ο κ. Καραμανλής αδιαφόρησε συνολικά για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου, γεγονός που αποδεικνύεται και από τις έγγραφες επιστολές που ελάμβανε. Η **Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Έλξης** είχε αποστείλει την από 29 Οκτωβρίου 2021 επιστολή, με αποδέκτη τον γενικό γραμματέα Μεταφορών, η οποία είχε κοινοποιηθεί στον Υπουργό κ. Κώστα Καραμανλή, στην οποία απαριθμούσαν τα ατυχήματα που είχαν σημειωθεί το 2020 και το 2021, ενώ οι εργαζόμενοι απηύθυναν έκκληση για συνάντηση ώστε να συζητηθούν και να επιλυθούν τα προβλήματα που σχετίζονταν με την ασφάλειά τους. Στις 31 Οκτωβρίου 2022 επιδόθηκε **εξώδικο της Πανελλήνιας Ένωσης Προσωπικού Έλξης**, που εκπροσωπεί τους μηχανοδηγούς, προς τον ΟΣΕ, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, τη ΡΑΣ (Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων) και τη Hellenic Train, με ρητή αναφορά στις επανειλημμένες οχλήσεις της Πανελλήνιας Ένωσης για την κακή κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου, την έλλειψη συντήρησης, τη μη λειτουργία των

φωτοσημάτων, της τηλεδιοίκησης και του συστήματος ETCS - αν και έχει γίνει η εγκατάστασή του-, το οποίο προστατεύει τα τρένα από ανθρώπινο λάθος. Η ΠΕΠΕ αναφερόταν στους τρεις εκτροχιασμούς που είχαν συμβεί (1 Αυγούστου 2022 στην Τιθορέα, 10 Οκτωβρίου στο Λιανοκλάδι και 21 Οκτωβρίου στην Τιθορέα) και ζητούσε την άμεση αποκατάσταση των προβλημάτων που έχουν ως αποτέλεσμα την απαξίωση του σιδηρόδρομου και την γραπτή απάντηση εντός 15 ημερών για τα μέτρα τα οποία πρόκειται να ληφθούν. Ωστόσο, ο ΟΣΕ απάντησε με εξώδικο χωρίς να λάβει κανένα μέτρο.

Ο Κ. Καραμανλής, αν και γνώριζε ότι το τοπικό σύστημα τηλεδιοίκησης στη Λάρισα είχε τεθεί εκτός λειτουργίας δεν προέβη σε οιαδήποτε ενέργεια ή παρέμβαση, καίτοι όφειλε εκ της θέσεως του, για την αποκατάσταση της κομβικής σημασίας ζημίας αυτής. Ούτε βέβαια μερίμνησε για την επαναλειτουργία του δευτεροβάθμιου οργάνου ελέγχου και ρύθμισης της κυκλοφορίας στην οδό Καρόλου (Αθήνα), που έπαυσε από το 2020 και που ήταν απολύτως αναγκαία για την ασφάλεια των συγκοινωνιών. Παράλληλα αν και γνώριζε ότι δεν λειτουργούσε κανένα σύγχρονο αυτοματοποιημένο σύστημα ασφαλείας και ότι τα τρένα κινούνταν σε ένα τυφλό δίκτυο, δεν μερίμνησε ως όφειλε για την υλοποίηση και ενεργοποίηση συστημάτων ασφαλείας και κάθε άλλου αναγκαίου και πρόσφορου μέσου για την ασφάλεια των συγκοινωνιών. Συνεπώς, ο κ. Καραμανλής έθετε σε κίνδυνο την ζωή και την σωματική ακεραιότητα απροσδιόριστου αριθμού επιβατών, που έκαναν χρήση της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας, για έξι (6) χρόνια, διάστημα που διετέλεσε Υπουργός Υποδομών & Μεταφορών, με αποκορύφωμα το πολύνεκρο σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη.

2. Μεταξύ άλλων και αναφορικά με τις συμβατικές σχέσεις του Ελληνικού Δημοσίου με την Hellenic Train(πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ), θα πρέπει να διερευνηθεί αν ο Κ. Καραμανλής τέλεσε το αδίκημα της κακουργηματικής απιστίας σε βάρος των οικονομικών συμφερόντων του Ελληνικού Δημοσίου, εκ της οποίας η ζημία που προκλήθηκε υπερβαίνει συνολικά το ποσό των εκατόν είκοσι χιλιάδων (120.000) € (άρθρο 390 § 2 ΠΚ), στο πλαίσιο υλοποίησης μνημονίου συνεργασίας με την Hellenic Train(πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ), με σκοπό τη σύμβαση ανάθεσης υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ) που θα παρείχε η τελευταία προς το δημόσιο, διάρκειας 15 ετών και που είναι απαραίτητες από άποψη γενικού οικονομικού και κοινωνικού ενδιαφέροντος.

Γ. Κεφαλογιάννης Ιωάννης

Ο κ. Ιωάννης Κεφαλογιάννης διετέλεσε Υφυπουργός Υποδομών & Μεταφορών, την 9η Ιουλίου 2019 μέχρι και την 31η Αυγούστου 2021, κατόπιν διορισμού του από τον Πρωθυπουργό Κυριάκο Μητσοτάκη (ΠΔ 83/ 2019). Οι αρμοδιότητες που είχαν ανατεθεί στον Υφυπουργό Υποδομών, με την υπ' Αριθμ. ΔΝΣα'/οικ. 59172/7775/ΦΝ 459 κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Υποδομών & Μεταφορών (Β' 3058) περιελάμβαναν: α) την άσκηση των αρμοδιοτήτων της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων όλων των οργανικών μονάδων και των συλλογικών οργάνων που υπάγονται σε αυτή, β) την εποπτεία, από κοινού με τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, των κάτωθι φορέων: Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας («ΟΑΣΑ Α.Ε.»), Οδικές Συγκοινωνίες («ΟΣΥ Α.Ε.»), Σταθερές Συγκοινωνίες («ΣΤΑΣΥ Α.Ε.»), **Οργανισμός**

Σιδηροδρόμων Ελλάδας («ΟΣΕ» Α.Ε.), Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης («ΟΑΣΘ»), Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης («ΟΣΕΘ Α.Ε.») και Αστικές Συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης («ΑΣΥΘ Α.Ε.»)

Ο κ. Ι. Κεφαλογιάννης, ως Υφυπουργός Μεταφορών με απευθείας εποπτεία στον ΟΣΕ, είχε **ιδιαίτερη νομική υποχρέωση** να ασκεί με προσήκοντα τρόπο τις αρμοδιότητες του, να γνωρίζει την πραγματική κατάσταση που επικρατούσε στο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, να λαμβάνει υπόψη όλες τις επιστολές, αναφορές, προειδοποιήσεις των υφισταμένων του για τους κινδύνους και τις ελλείψεις στο σιδηροδρομικό δίκτυο και να προβαίνει στις ενδεδειγμένες ενέργειες για την ασφαλή λειτουργία του δικτύου. Παρ' όλα αυτά, ο κ. Ι. Κεφαλογιάννης, ως Υφυπουργός Μεταφορών, αν και ως εποπτεύουσα αρχή γνώριζε την υψηλή επικινδυνότητα του δικτύου, δεν προέβη στις δέουσες ενέργειες εποπτείας προς τον ΟΣΕ ώστε να επαναφέρει το σιδηρόδρομο σε ασφαλή λειτουργία. Παρέλειψε δηλ. καθ' όλο το χρονικό διάστημα της θητείας του να ασκεί τη δέουσα και εκ του νόμου επιβεβλημένη εποπτεία.

Δ. Καραγιάννης Γεώργιος

Ο κ. Γεώργιος Καραγιάννης, διορίστηκε Υφυπουργός Υποδομών & Μεταφορών, την 31η Αυγούστου 2021, δυνάμει του υπ αριθμ Π.Δ. 68/2021 (ΦΕΚ Α 155/31.8.2021), αρμόδιος για θέματα υποδομών. Οι αρμοδιότητες που είχαν ανατεθεί στον Υφυπουργό Υποδομών, με την υπ' αριθμ. 312/20-09- 2021 κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Υποδομών & Μεταφορών (ΦΕΚ Β' 4346/20.09.2021) συμπεριελάμβαναν: «... α) Την άσκηση των αρμοδιοτήτων της Γενικής Γραμματείας Υποδομών, συμπεριλαμβανομένων όλων των οργανικών μονάδων και των συλλογικών οργάνων που υπάγονται σε αυτή, β) την εποπτεία και ρύθμιση οργανωτικών θεμάτων των κάτωθι φορέων: βα) Εταιρεία Παγίων ΕΥΔΑΠ, ββ) ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., βγ) ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε., βδ) ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε., βε) ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε., **βστ) Έργα Ο.Σ.Ε. Α.Ε. (ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.), βζ) Ανώνυμη Εταιρεία Εκμετάλλευσης Ακινήτων Οργανισμού Σιδηροδρόμων ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.),** γ) τον σχεδιασμό και την υλοποίηση έργων υποδομών, σύμφωνα με τους ν. 3389/2005 (Α' 232), 4412/2016 (Α' 147) και 4413/2016 (Α' 148).»

Ο Γεώργιος Καραγιάννης ως Υφυπουργός Υποδομών με απευθείας εποπτεία στην «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.», είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση απορρέουσα από το νόμο να ασκεί με προσήκοντα τρόπο τις αρμοδιότητες του, να γνωρίζει την πορεία των συμβάσεων που υλοποιούσε η ΕΡΓΟΣΕ, καθώς και την πραγματική κατάσταση που επικρατούσε στο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, να λαμβάνει υπόψη όλες τις επιστολές, αναφορές, προειδοποιήσεις των υφισταμένων του για τους κινδύνους και τις ελλείψεις στο σιδηροδρομικό δίκτυο, προβαίνοντας σε ενδεδειγμένες ενέργειες ασφαλούς λειτουργίας των υποδομών του σιδηροδρομικού δικτύου. Ενώ, όμως, όφειλε να ελέγχει την ορθή τήρηση των συμβατικών όρων και την υλοποίηση των συμβάσεων από την «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.», την οποία και είχε υπό την εποπτεία του, όχι μόνο δεν μερίμνησε αλλά αντίθετα παρέλειψε να ελέγξει την ομαλή πορεία εκτέλεσης των συμβάσεων που σχετίζονται με τις υποδομές και τα συστήματα ασφαλείας. Παρέλειψε δηλ. καθ' όλο το χρονικό διάστημα της θητείας του να ασκεί τη δέουσα και εκ του νόμου επιβεβλημένη εποπτεία.

Ε. Παπαδόπουλος Μιχάλης

Ο Μιχάλης Παπαδόπουλος, διορίστηκε Υφυπουργός Υποδομών & Μεταφορών, την 31η Αυγούστου 2021, δυνάμει του υπ' αριθμ Π.Δ. 68/2021 (ΦΕΚ Α 155/31.8.2021), αρμόδιος για θέματα μεταφορών. Οι συγκεκριμένες αρμοδιότητες που είχαν ανατεθεί στον Υφυπουργό Μεταφορών Μιχ. Παπαδόπουλο, από την ανάληψη των καθηκόντων του το 2021, με την υπ' αριθμ. 317/22-09-2021 απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Υποδομών & Μεταφορών (ΦΕΚ Β 4383/22.09.2021) περιγράφονται ως εξής: «**Άρθρο 1** Στον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, Μιχαήλ Παπαδόπουλο του Γεωργίου αναθέτουμε: α) την άσκηση των αρμοδιοτήτων της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων όλων των οργανικών μονάδων και των συλλογικών οργάνων που υπάγονται σε αυτή, β) την εποπτεία και ρύθμιση οργανωτικών θεμάτων των κάτωθι φορέων: βα) Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών Α.Ε. («Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.»), ββ) Οδικές Συγκοινωνίες Α.Ε. («Ο.Σ.Υ. Α.Ε.»), βγ) Σταθερές Συγκοινωνίες Α.Ε. («ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε.»), βδ) **Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε. («Ο.Σ.Ε. Α.Ε.»)**, βε) Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης («Ο.Α.Σ.Θ.») και βστ) Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης Α.Ε. («Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.»). »

Ο Μιχ. Παπαδόπουλος, ως Υφυπουργός Μεταφορών με απευθείας εποπτεία στον ΟΣΕ, είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση, απορρέουσα από το νόμο, να ασκεί με προσήκοντα τρόπο τις αρμοδιότητες του, να γνωρίζει την πραγματική κατάσταση που επικρατούσε στο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, να λαμβάνει υπόψη όλες τις επιστολές, αναφορές, προειδοποιήσεις των υφισταμένων του για τους κινδύνους και τις ελλείψεις στο σιδηροδρομικό δίκτυο, προβαίνοντας σε ενδεδειγμένες ενέργειες ασφαλούς λειτουργίας του δικτύου. Παρ' όλα αυτά, ο Μιχ. Παπαδόπουλος, αν και ως εποπτεύουσα αρχή γνώριζε την υψηλή επικινδυνότητα του δικτύου, δεν προέβη στις δέουσες ενέργειες εποπτείας προς τον ΟΣΕ ώστε να επαναφέρει το σιδηρόδρομο σε ασφαλή λειτουργία.

VIII. ΑΙΤΙΩΔΗΣ ΣΥΝΑΦΕΙΑ

1. Η -κατά το άρθρο 15§1 ΠΚ- ιδιαίτερη νομική υποχρέωση των ανωτέρω πολιτικών προσώπων, που αποτελούσαν κατά τον κρίσιμο χρόνο την υπεύθυνη πολιτική ηγεσία της Κυβέρνησης και του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών, προς διασφάλιση της ασφάλειας του σιδηροδρομικού δικτύου και αποτροπής κοινού κινδύνου, ο οποίος τελικά οδήγησε στο πολύνεκρο δυστύχημα, βασίζεται στο σύνολο των προαναφερόμενων αρμοδιοτήτων τους, σε συνδυασμό με το σύστημα κανόνων εποπτείας, ελέγχου και παρεμβάσεων, που θεμελιώνεται ειδικότερα, στις διατάξεις του άρθρου 82§2 Συντάγματος, των άρθρων 11§1 και 22 του Ν.4622/2019, καθώς και στις διατάξεις των άρθρων 1, 11, 68, 71, 85, 86 του Π.Δ.123/2017, των άρθρων 13, 14, 57, 58, 59, 60, 64, 68, 70, 71, 79 και 81 του Ν.4632/2019, του άρθρου 54 του Ν.4408/2016, των άρθρων 40, 45 και 49 του Ν.4974/2022, σε συνδυασμό με τα άρθρα 28, 10, 17, 20, 21, 23, 24, 25, 28 και 32 του Ν.3891/2010.

Οι ανωτέρω διατάξεις ερμηνευόμενες συνδυαστικά συγκροτούν ένα ενιαίο σύνολο νομικών κανόνων, που καθορίζουν αρμοδιότητες και καθήκοντα για τα προαναφερόμενα πολιτικά πρόσωπα στα οποία επέβαλαν την άμεση ενέργεια στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους προς

αποτροπή της διατάραξης της ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, η οποία οφείλετο στην παραβίαση ή στην παράλειψη συμμόρφωσης σε επιβεβλημένα μέτρα ασφαλείας, και προς αποφυγή του κινδύνου, για τον οποίο ομοίως παρέλειψαν να ενεργήσουν, ως όφειλαν, μολονότι τον είχαν προβλέψει και σχεδόν με βεβαιότητα θα επερχόταν, ενόψει των ανωτέρω αναλυτικά περιγραφόμενων, ιδιαίτερα κρίσιμων, ελλείψεων και παραλείψεων επί του σιδηροδρομικού δικτύου.

2. Η κρατούσα στην ελληνική ποινική νομολογία άποψη ακολουθεί, ως προς την αιτιότητα, τα πορίσματα της θεωρίας του ισοδυνάμου των όρων, υπό την παραλλαγή της ενεργού αιτίας, εν αντιθέσει προς τη θεωρία της πρόσφορης αιτιότητας, η οποία επικρατεί όσον αφορά την αστική ευθύνη. Με βάση αυτή τη θεωρία, η πράξη ή η παράλειψη του δράστη τελεί σε αιτιώδη σύνδεσμο με το αποτέλεσμα που επήλθε όταν αυτή, κατά την κοινή αντίληψη, είναι εκείνη που άμεσα προκάλεσε το αποτέλεσμα και συνεπώς βρίσκεται σε άμεση αιτιότητα προς αυτό. Αρκεί δε, προς θεμελίωση της ευθύνης, η πράξη ή η παράλειψη να ήταν ένας από τους παραγωγικούς όρους του αποτελέσματος, χωρίς τον οποίο δεν θα επερχόταν αυτό, αδιαφόρως αν συνέβαλαν και άλλοι όροι, αμέσως ή εμμέσως. (ΑΠ 1446/2017, 230/15). Μάλιστα, στα δια παραλείψεως τελούμενα εγκλήματα, θεωρείται ότι υπάρχει αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της παραλείψεως και του επελθόντος εγκληματικού αποτελέσματος στην περίπτωση, που, αν δεν είχε συντρέξει η συμπεριφορά (παράλειψη) του υπαιτίου, τότε με μεγάλη πιθανότητα (η οποία εγγίζει τα όρια της βεβαιότητας) θα αποτρεπόταν το συγκεκριμένο εγκληματικό αποτέλεσμα (ΑΠ 691/2023).

3. Από τα προεκτεθέντα αναντιρρήτως συνάγεται ότι ο κ. Κυριάκος Μητσοτάκης είχε πλήρη γνώση των οξύτατων προβλημάτων των ελληνικών σιδηροδρόμων και των αρνητικών συνεπειών της μη ολοκλήρωσης των συστημάτων ηλεκτροκίνησης, τηλεδιοίκησης και σηματοδότησης στον κεντρικό άξονα Πάτρα, Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Εύζωνοι-Προμαχώνας με τους συνεπαγόμενους μεγάλους κινδύνους για ανθρώπους και πράγματα. Ο κ. Κ. Μητσοτάκης τόσο από τις ενημερώσεις των Υπουργών του όσο και από επιστολή προς αυτόν, γνώριζε την κατάσταση των σιδηροδρόμων και είχε αποδεχτεί την πιθανότητα ενός μείζονος δυστυχήματος. Ως επικεφαλής της κυβέρνησης, στη θητεία της οποίας συνέβη το τραγικό έγκλημα, ήξερε και άφησε να εκτίθενται σε θανατηφόρο κίνδυνο οι επιβάτες και οι εργαζόμενοι του σιδηρόδρομου. Δεν έπραξε δηλ. αυτά που όφειλε προκειμένου να αποφευχθεί ένα μείζον συμβάν στη σιδηροδρομική κυκλοφορία. Συντρέχουν, συνεπώς, και γι' αυτόν όλοι οι λόγοι που παρατίθενται αμέσως παρακάτω για τους Υπουργούς ή Υφυπουργούς της κυβέρνησης. Οι παραλείψεις του κ. Μητσοτάκη συνδέονται αιτιακά με την πρόκληση του δυστυχήματος καθώς αν αναλάμβανε όλες τις οφειλόμενες εκ της ιδιότητάς του πρωτοβουλίες και ενέργειες δεν θα είχε προκύψει αυτό το γεγονός.

Ο Πρωθυπουργός, **Κυριάκος Μητσοτάκης**, όπως λεπτομερώς αναλύεται ανωτέρω, δεν προέβη στην προσήκουσα άσκηση των αρμοδιοτήτων, που καθορίζει το άρθρο 82§2 του Συντάγματος και τα άρθρα 11 και 22 του Ν. 4622/2019, και έτσι παρέλειψε να επιβλέψει τη δραστηριότητα του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κ. Καραμανλή, ο οποίος παρέλειψε να προβεί στις δέουσες ενέργειες προς αποκατάσταση της ασφάλειας στο σιδηροδρομικό δίκτυο και προς αποτροπή του κοινού κινδύνου για τη ζωή και τη σωματική

ακεραιότητα των επιβατών, ενώ αμφότεροι ε γνώριζαν τα οξυμένα προβλήματα ασφάλειας των ελληνικών σιδηροδρόμων και απεδέχθησαν το ενδεχόμενο επέλευσης αυτού του κινδύνου, έστω και αν απηύχοντο το επερχόμενο δεινό.

Ο κ. Κυριάκος Μητσοτάκης ήλεγχε πλήρως την πορεία όλων των επενδυτικών προγραμμάτων είτε κρατικών είτε ευρωπαϊκών. Ως Πρωθυπουργός είχε γνώση των σημαντικών διαπραγματεύσεων που έκαναν οι Υπουργοί της κυβέρνησής του και κυρίως αυτές που αφορούσαν τις συμβατικές σχέσεις του Ελληνικού Δημοσίου με την Hellenic Train(πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ). Για το λόγο αυτό χρήζει διερεύνησης όχι μόνο η γνώση του επί των αλλαγών που επήλθαν σε σχέση με το προσχέδιο της σύμβασης και της ζημίας που αυτές μπορούσαν να επιφέρουν εις βάρος του ελληνικού δημοσίου, αλλά και στο γεγονός ότι οι αλλαγές αυτές συνετέλεσαν στην κακή εικόνα του σιδηροδρομικού δικτύου και τα ελλείμματα ασφάλειας σε αυτό.

Επιπροσθέτως, ο κ. Κ. Μητσοτάκης σύμφωνα με όσα δημόσια ανέφερε ο κ. Τριαντόπουλος υφυπουργός παρά τω Πρωθυπουργώ, φέρεται να του έδωσε εντολή να διαχειριστεί τα έργα αποκατάστασης του χώρου του δυστυχήματος, τα οποία σύμφωνα με την ως άνω διάταξη της Εισαγγελέως Εφετών Λάρισας συνιστούν αυθαίρετη παρέμβαση στον τόπο του εγκλήματος. **Επομένως, χρήζει διερεύνησης αν ο κ. Μητσοτάκης με πράξεις ή παραλείψεις του συνετέλεσε στην αυθαίρετη αυτή ενέργεια παρεμποδίζοντας τις εν εξελίξει έρευνες στο πεδίο του δυστυχήματος. Χρήζει δε περαιτέρω διερεύνησης και αν ο κ. Μητσοτάκης είχε ως απώτερο στόχο μέσω της αυθαίρετης παρέμβασης στον τόπο του δυστυχήματος να καταστήσει δύσκολη έως αδύνατη την αποτελεσματική έρευνα για την δίωξη των υπαιτίων της σύγκρουσης για αδικήματα που τέλεσαν από δόλο ή από αμέλεια.**

4. Οι πράξεις και παραλείψεις του Κ. Καραμανλή, ως Υπουργού, συνδέονται αιτιωδώς με το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών, καθώς αν και γνώριζε την παύση λειτουργίας του δευτεροβάθμιου οργάνου ελέγχου και ρύθμισης κυκλοφορίας στην Αθήνα, στην οδό Καρόλου, την από 29-7-2019 καταστροφή από πυρκαγιά του τοπικού συστήματος τηλεδιοίκησης στη Λάρισα, ουδόλως μερίμνησε για την επαναλειτουργία τους, που ήταν απολύτως αναγκαία για την ασφάλεια των συγκοινωνιών με μέσα σταθερής τροχιάς. Επίσης αν και γνώριζε ότι ουδέν σύγχρονο αυτοματοποιημένο σύστημα ασφάλειας λειτουργούσε και συνακόλουθα τα τρένα εκινούντο σε τυφλό δίκτυο, δεν φρόντισε, ως όφειλε, να υλοποιήσει και ενεργοποιήσει συστήματα ασφαλείας και κάθε άλλο απαραίτητο και πρόσφορο μέσο για την ασφάλεια των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών. Ως προς την πραγματική κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου και του προσωπικού ο κ. Καραμανλής είχε πλήρη γνώση της πραγματικότητας, γεγονός που επιβεβαιώνεται και από το γεγονός ότι οι μηχανοδηγοί προειδοποίησαν πολλάκις με εξώδικα και επιστολές προς το Υπουργείο και τον ΟΣΕ, για την βέβαιη επέλευση μεγάλου δυστυχήματος, εάν οι αρμόδιοι δεν προβούν σε ενέργειες. Επιπλέον, ο Κ. Καραμανλής είχε την αρμοδιότητα, διαχειρίστηκε τις διαπραγματεύσεις που αφορούσαν τις συμβατικές σχέσεις του Ελληνικού Δημοσίου με την Hellenic Train(πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ), και αποδέχθηκε τις αλλαγές που επήλθαν και ήταν σε βάρος του Ελληνικού Δημοσίου και με απόκλιση από τα αρχικώς συμφωνηθέντα .

5. Ο κ. Ι. Κεφαλογιάννης, ως Υφυπουργός Μεταφορών με απευθείας εποπτεία στον ΟΣΕ, είχε

ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να ασκεί με προσήκοντα τρόπο τις αρμοδιότητες του, να γνωρίζει την πραγματική κατάσταση που επικρατούσε στο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, να λαμβάνει υπόψη όλες τις επιστολές, αναφορές, προειδοποιήσεις των υφισταμένων του για τους κινδύνους και τις ελλείψεις στο σιδηροδρομικό δίκτυο και να προβαίνει στις ενδεδειγμένες ενέργειες για την ασφαλή λειτουργία του δικτύου. Παρ' όλα αυτά ο κ. Ι. Κεφαλογιάννης, ως Υφυπουργός Μεταφορών, αν και ως εποπτεύουσα αρχή γνώριζε την υψηλή επικινδυνότητα του δικτύου, δεν προέβη στις δέουσες ενέργειες εποπτείας προς τον ΟΣΕ ώστε να επαναφέρει το σιδηρόδρομο σε ασφαλή λειτουργία. Παρέλειψε δηλ. καθ' όλο το χρονικό διάστημα της θητείας του να ασκεί τη δέουσα και εκ του νόμου επιβεβλημένη εποπτεία. Αν, αντίθετα, είχε πράξει αυτά που όφειλε, δεν θα συνέτρεχαν οι αναγκαίοι όροι για την πρόκληση του συγκεκριμένου δυστυχήματος.

6. Ο Γεώργιος Καραγιάννης ως Υφυπουργός Υποδομών με απευθείας εποπτεία στην ΕΡΓΟΣΕ, είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση απορρέουσα από το νόμο να ασκεί με προσήκοντα τρόπο τις αρμοδιότητες του, να γνωρίζει την πορεία των συμβάσεων που υλοποιούσε η ΕΡΓΟΣΕ, καθώς και την πραγματική κατάσταση που επικρατούσε στο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, να λαμβάνει υπόψη όλες τις επιστολές, αναφορές, προειδοποιήσεις των υφισταμένων του για τους κινδύνους και τις ελλείψεις στο σιδηροδρομικό δίκτυο, προβαίνοντας σε ενδεδειγμένες ενέργειες ασφαλούς λειτουργίας του δικτύου. Αντ' αυτού αδιαφόρησε για τις επανειλημμένες και έγγραφες προειδοποιήσεις για την κατάσταση, θέτοντας σε κίνδυνο ζωής και σωματικής ακεραιότητας απροσδιόριστο αριθμό ανθρώπων που χρησιμοποιούσε το σιδηροδρομικό δίκτυο. Ενώ όφειλε να ελέγχει την ορθή τήρηση των συμβατικών όρων και της υλοποίησης των συμβάσεων από την ΕΡΓΟΣΕ, την οποία και είχε υπό την εποπτεία του όχι μόνο δεν μερίμνησε αλλά αντίθετα παρέλειψε να ελέγξει την ομαλή πορεία εκτέλεσης των συμβάσεων που σχετίζονται με τα συστήματα ασφαλείας και υποδομών.

7. Ο Μιχ. Παπαδόπουλος, ως Υφυπουργός Μεταφορών, με απευθείας εποπτεία στον ΟΣΕ, είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να ασκεί με προσήκοντα τρόπο τις αρμοδιότητες του, να γνωρίζει την πραγματική κατάσταση που επικρατούσε στο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, να λαμβάνει υπόψη όλες τις επιστολές, αναφορές, προειδοποιήσεις των υφισταμένων του για τους κινδύνους και τις ελλείψεις στο σιδηροδρομικό δίκτυο, προβαίνοντας σε ενδεδειγμένες ενέργειες ασφαλούς λειτουργίας του δικτύου. Αντ' αυτού αδιαφόρησε για τις επανειλημμένες και έγγραφες προειδοποιήσεις για την κατάσταση, θέτοντας σε κίνδυνο ζωής και σωματικής ακεραιότητας απροσδιόριστο αριθμό ανθρώπων που χρησιμοποιούσε το σιδηροδρομικό δίκτυο.

ΙΧ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

Ο Χρήστος Σπίρτζης διετέλεσε Υπουργός, Υποδομών και Μεταφορών καθ' όλο το διάστημα από τον Ιανουάριο του 2015 έως και τον Ιούλιο του 2019. Συγκεκριμένα, κατά το χρονικό διάστημα από τον Μάρτιο του 2015 έως και τον Σεπτέμβριο του 2015, ως Αναπληρωτής Υπουργός Μεταφορών Υποδομών και Δικτύων (ΠΔ 27/2015, Α' 31) στη συνέχεια από τον Σεπτέμβριο του 2015 έως το Νοέμβριο του 2016 ως Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (ΠΔ 73/2015, Α' 116) και από τον Νοέμβριο του 2016 έως τον Ιούλιο του 2019 ως

Υπουργός στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (ΠΔ 125/2016, Α' 210).

Το υπ' αριθμ. 193/24.4.2025 διαβιβαστικό έγγραφο του Εφέτη-Ανακριτή περιλαμβάνει την περίοδο που υπηρέτησε ως Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών ο κ. Χρήστος Σπίρτζης. Παρότι στα απολογητικά υπομνήματα αλλά και τις καταθέσεις των υπηρεσιακών στελεχών του Υπουργείου Μεταφορών δεν γίνεται καμία αναφορά στην περίοδο έως το 2019 κρίνεται αναγκαία η σύσταση Ειδικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής προκειμένου να διερευνηθούν οι ενέργειες στις οποίες προέβη σε σχέση τόσο με τη λειτουργία του ΟΣΕ όσο και με την εξέλιξη των έργων. Αλλωστε ο Χρ. Σπίρτζης έχει ζητήσει από την πρώτη στιγμή να γίνει έρευνα σε όλες τις κατευθύνσεις και για όλους τους εμπλεκόμενους, και να επεκταθεί ακόμα και στην περίοδο διακυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ-ΠΣ, έχοντας δηλώσει ανοιχτά ότι δεν θέλει να υπάρξει συγκάλυψη στο τραγικό έγκλημα των Τεμπών. Προς τούτου έχει αποστείλει δύο φορές επιστολές προς τον Πρόεδρο της Βουλής ζητώντας την ενεργοποίηση της παραγράφου 5 του άρθρου 86 Συντ., που δίνει την δυνατότητα στο ίδιο το μέλος της κυβέρνησης ή τους κληρονόμους του, με αίτησή του να ζητήσουν τη σύσταση ειδικής επιτροπής για τον «έλεγχο της κατηγορίας». Για το λόγο αυτό προτείνεται να διερευνηθεί η τυχόν συνδρομή των όρων του άρθ. 291 παρ. 1 περ. ββ' ΠΚ, αν δηλ. από τις πράξεις ή παραλείψεις των ως άνω πρώην Υπουργού διαταράχθηκε η ασφάλεια της συγκοινωνίας μέσω σταθερής τροχιάς από την οποία «μπορούσε να προκύψει κίνδυνος για άνθρωπο», παρότι μόνο ο ίδιος έχει ζητήσει τη διερεύνησή του για σοβαρότερα αδικήματα, που εμπεριέχονται σε μηνύσεις συγγενών των θυμάτων, χωρίς συγκεκριμένη στοιχειοθέτηση πράξεων και παραλείψεων του

Χ. ΑΞΙΟΠΟΙΝΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ ΠΡΟΣ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ

Α. Επικίνδυνες παρεμβάσεις στην συγκοινωνία μέσω σταθερής τροχιάς, πλοίων και αεροσκαφών (άρθρο 291 Π.Κ.)

1. Σύμφωνα με το άρθρο 291 Ποινικού Κώδικα (ΠΚ), όπως ίσχυε μετά την τροποποίησή του, με το άρθρο 60 ν. 4855/2021 και πριν την τροποποίησή του με το άρθρο 67 ν. 5039/2023, «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 ή μετακίνηση 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 κάθειρξη τουλάχιστον δέκα (10) ετών αν η πράξη είχε ως αποτέλεσμα τον θάνατο άλλου. Αν προκλήθηκε ο θάνατος μεγάλου αριθμού ανθρώπων, το δικαστήριο μπορεί να επιβάλει ισόβια κάθειρξη.»

2. Στην ως άνω διάταξη τυποποιείται το έγκλημα της διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών σε διάφορες μορφές, ανάλογα με το αποτέλεσμα που προκλήθηκε. Έτσι στην περίπτωση (αα΄) ο δράστης τιμωρείται με φυλάκιση (πλημμέλημα) αν από την πράξη μπορεί να προκύψει κοινός κίνδυνος για ξένα πράγματα, στην περίπτωση (ββ΄) με κάθειρξη πέντε έως δέκα ετών, αν από την πράξη μπορεί να προκύψει κίνδυνος για άνθρωπο ενώ προβλέπονται και οι διακεκριμένες μορφές του εγκλήματος εφόσον επέλθει βαριά σωματική βλάβη ή σημαντική βλάβη σε εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας (γγ΄) ή, τέλος, της θανατηφόρας διατάραξης των συγκοινωνιών (περ. δδ΄), αν η πράξη είχε ως αποτέλεσμα τον θάνατο άλλου (ποινή ισόβια ή τουλάχιστον δέκα ετών).

3. Γίνεται δεκτό ότι στη συγκεκριμένη διάταξη δεν προστατεύεται μόνο το έννομο αγαθό της ασφάλειας των σιδηροδρομικών, υδάτινων και αεροπορικών συγκοινωνιών αλλά και αυτά της ζωής, της σωματικής ακεραιότητας και της ιδιοκτησίας. Πρόκειται για έγκλημα το οποίο είναι εν μέρει δυνητικής διακινδύνευσης (περ. αα΄, ββ΄) εν μέρει βλάβης (περ. γγ΄ και δδ΄), εν μέρει πλημμέλημα (περ. αα΄) και εν μέρει κακούργημα (περ. ββ΄, γγ΄ και δδ΄). Το έγκλημα είναι κοινό, μπορεί συνεπώς να τελεστεί από οποιονδήποτε, ακόμα δηλ. και από πρόσωπο που δεν φέρει την ιδιότητα του σιδηροδρομικού υπαλλήλου. Αντικείμενο του εγκλήματος είναι όλα τα μέσα σταθερής τροχιάς, οι συρμοί και ό,τι εξυπηρετεί την κυκλοφορία του σιδηροδρόμου π.χ. σταθμοί, συστήματος ασφαλείας, σιδηροτροχιές κ.λπ.

Πρόκειται, στις περ. αα΄ και ββ΄, για έγκλημα δυνητικής διακινδύνευσης, καθώς ο νόμος αναφέρεται σε κίνδυνο που «μπορεί να προκύψει». Δεν είναι δηλ. αναγκαίο να έχει προκύψει (οπότε θα ήταν έγκλημα συγκεκριμένης διακινδύνευσης). Αντίστροφα, στις περιπτώσεις γγ΄ και δδ΄ έχουμε έγκλημα βλάβης, καθώς απαιτείται να έχει επέλθει το περαιτέρω βλαπτικό αποτέλεσμα της σωματικής βλάβης ή του θανάτου.

Εκτός από τους συγκεκριμένους τρόπους τέλεσης, η διάταξη τιμωρεί και όλες τις «άλλες, εξίσου επικίνδυνες, για την ασφάλεια της συγκοινωνίας πράξεις», εφόσον βέβαια έχουν ένα από τα αναφερόμενα αποτελέσματα (αα΄ έως δδ΄). Εδώ περιλαμβάνονται πράξεις διατάραξης που δημιουργούν συνθήκες μη ασφαλούς σιδηροδρομικής κίνησης, καθιστούν δηλ. τη συγκεκριμένη συγκοινωνία επικίνδυνη.

Στις περ. γγ΄ και δδ΄ ενυπάρχει ένα επιπλέον άδικο, όταν από την αρχικά επικίνδυνη συμπεριφορά προκύπτει και ένα πρόσθετο βλαπτικό αποτέλεσμα, δηλαδή η βαριά σωματική βλάβη ή η σημαντική βλάβη σε εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας ή ο θάνατος. Αυτό το επιπλέον αποτέλεσμα δεν χρειάζεται να καλύπτεται με δόλο, αλλά πρέπει να οφείλεται σε αμέλεια του δράστη, καθώς εδώ διαμορφώνεται ένα έγκλημα εκ του αποτελέσματος διακρινόμενο (άρ. 29 ΠΚ). Εφόσον συντρέχουν αυτές οι προϋποθέσεις, η ποινή επαυξάνεται (κάθειρξη ή κάθειρξη ισόβια). Το επιπλέον αποτέλεσμα της πρόκλησης των σωματικών βλαβών ή του θανάτου θα πρέπει όμως να είναι συνέπεια της εκ προθέσεως τέλεσης της βασικής πράξης διατάραξης.

Σημειώνεται ότι το έγκλημα της διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών, με επέμβαση στα μέσα σταθερής τροχιάς, εμπεριέχει ορισμένο αποτέλεσμα και, ως εκ τούτου, μπορεί να τελεστεί και με **παράλειψη** οφειλόμενης ενέργειας. Για να συντρέξει όμως ευθύνη, λόγω

τέλεσης με παράλειψη, θα πρέπει ο δράστης να βαρύνεται, σύμφωνα με το άρθρο 15 ΠΚ, με «ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να προβεί σε ενέργεια για την αποτροπή του αποτελέσματος». Στην περίπτωση αυτή η μη αποτροπή του συγκεκριμένου αποτελέσματος, δηλ. εδώ της διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών, τιμωρείται όπως και η πρόκληση του ίδιου αποτελέσματος με ενέργεια.

4. Στο έγκλημα του άρθρου 291 § 1 ΠΚ απαιτείται δόλος, στις παρ. 1 και 2, αλλά αμέλεια, στην παρ. 3. Ειδικότερα, στην παρ. 1 απαιτείται δόλος, οποιουδήποτε βαθμού, αρκεί δηλ. και ο ενδεχόμενος. Σημειώνεται ότι ενδεχόμενος δόλος συντρέχει, όταν ο δράστης γνωρίζει ότι από τη συμπεριφορά του (πράξη ή παράλειψη) ενδέχεται να προκύψει συγκεκριμένο εγκληματικό αποτέλεσμα (εδώ: η διατάραξη της ασφάλειας) και το αποδέχεται. Η «αποδοχή» του συγκεκριμένου αποτελέσματος κυμαίνεται από την επιδοκιμασία ή το συμβιβασμό με αυτό. Στην τελευταία αυτή περίπτωση, ο δράστης μπορεί να μην επιθυμεί, δηλ. να απεύχεται, την επέλευσή του συγκεκριμένου αποτελέσματος, ωστόσο προχωρεί στην πράξη ή την παράλειψη προκειμένου να επιτύχει κάποιο άλλο σκοπό, τον οποίο σταθμίζει ως σημαντικότερο. Μάλιστα εδώ ο δράστης δρα με ενδεχόμενο δόλο ακόμα και αν ελπίζει ότι δεν θα επέλθει το συγκεκριμένο επικίνδυνο αποτέλεσμα. Αρκεί ότι μπορούσε να το προβλέψει και το αποδέχτηκε.

Διαφορετικά, όμως, είναι τα πράγματα στο εκ του αποτελέσματος διακρινόμενο έγκλημα της διατάραξης συγκοινωνιών με αποτέλεσμα τη βαριά σωματική βλάβη ή τη σοβαρή βλάβη σε εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας ή το θάνατο άλλων (άρθρο 291 παρ. 1 περ. γγ' και δδ'). Στην περίπτωση αυτή έχουμε αφενός δόλο (ακόμα και ενδεχόμενο) ως προς την πρόκληση της επικίνδυνης κατάστασης, αφετέρου αμέλεια ως προς την επέλευση των σωματικών βλαβών ή του θανάτου ανθρώπων. Συνεπώς, συντρέχει η διακεκριμένη μορφή του εγκλήματος (θανατηφόρα διατάραξη) ακόμα και αν ο δράστης δεν αποδεχόταν τη βαριά σωματική βλάβη ή το θάνατο ανθρώπου, ως αποτέλεσμα της συμπεριφοράς του (πράξη ή παράλειψη). Θα πρέπει όμως το αποτέλεσμα αυτό (βαριά σωματική βλάβη ή θάνατος) να οφείλεται σε αμέλεια του δράστη, θα πρέπει δηλ. αυτός – σύμφωνα με το άρθρο 28 ΠΚ – να μην προέβλεψε το συγκεκριμένο αποτέλεσμα (σωμ. Βλάβη – θάνατος) που προκάλεσε η πράξη του ή αν το προέβλεψε ως δυνατό, να πίστεψε (όχι απλώς να ήλπισε) ότι αυτό δεν θα επέλθει. Όλη η παραπάνω στάση του δράστη θα πρέπει να οφείλεται σε έλλειψη της προσοχής του, την οποία όφειλε, κατά τις περιστάσεις, και μπορούσε να επιδείξει.

B. Κακουργηματική απιστία (άρθρο 390 ΠΚ)

Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 390 ΠΚ, όπως ισχύει: **"1. Όποιος κατά παράβαση των κανόνων επιμελούς διαχείρισης προκαλεί εν γνώσει βέβαιη ζημία στην περιουσία άλλου, της οποίας θάσει του νόμου ή δικαιοπραξίας έχει την επιμέλεια ή διαχείριση (ολική ή μερική ή μόνο για ορισμένη πράξη), τιμωρείται με φυλάκιση και αν η ζημία που προξενήθηκε είναι ιδιαίτερα μεγάλη, με φυλάκιση τουλάχιστον τριών (3) μηνών και χρηματική ποινή. Αν η ζημία που προκλήθηκε υπερβαίνει συνολικά το ποσό των 120.000 ευρώ επιβάλλεται κάθειρξη έως δέκα έτη και χρηματική ποινή. 2. Αν η απιστία στρέφεται άμεσα κατά του νομικού προσώπου του ελληνικού δημοσίου, των νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου ή των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης και η ζημία που προκλήθηκε υπερβαίνει συνολικά των ποσό των**

εκατόν είκοσι χιλιάδων (120.000) ευρώ επιβάλλεται κάθειρξη τουλάχιστον δέκα (10) ετών και χρηματική ποινή έως χίλιες (1.000) ημερήσιες μονάδες. Η πράξη αυτή παραγράφεται μετά είκοσι (20) έτη ".

Η ίδια διάταξη από την 1.7.2019 και μέχρι την τροποποίησή της με το άρ. 94 ν. 4855/2021 είχε ως εξής: «**1.** Όποιος κατά παράβαση των κανόνων επιμελούς διαχείρισης προκαλεί εν γνώσει βέβαιη ζημία στην περιουσία άλλου, της οποίας βάσει του νόμου ή δικαιοπραξίας έχει την επιμέλεια ή διαχείριση (ολική ή μερική ή μόνο για ορισμένη πράξη), τιμωρείται με φυλάκιση και χρηματική ποινή. Αν η ζημία που προκλήθηκε υπερβαίνει συνολικά το ποσό των 120.000 ευρώ επιβάλλεται κάθειρξη έως δέκα έτη και χρηματική ποινή. **2.** Αν η απιστία στρέφεται άμεσα κατά του νομικού προσώπου του **ελληνικού δημοσίου**, των νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου ή των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης και η ζημία που προκλήθηκε υπερβαίνει συνολικά των ποσό των 120.000 ευρώ επιβάλλεται κάθειρξη τουλάχιστον δέκα ετών και χρηματική ποινή έως χίλιες ημερήσιες μονάδες. Η πράξη αυτή παραγράφεται μετά είκοσι έτη.»

Από τη διάταξη αυτή προκύπτει, ότι για τη στοιχειοθέτηση του εγκλήματος της απιστίας, απαιτείται **αντικειμενικώς** α) πρόσωπο που έχει την επιμέλεια ή διαχείριση της περιουσίας άλλου. Η τελευταία ιδιότητα μπορεί να πηγάζει από δικαιοπραξία (λ.χ. σύμβαση εντολής, πληρεξουσιότητας, εργασίας) ή εκ του νόμου (όπως στην περίπτωση διαχειριστή νομικού προσώπου) και πρέπει να υπάρχει στο δράστη κατά το χρόνο τέλεσης της πράξης, ενώ η επιμέλεια ή διαχείριση μπορεί να αφορά σε όλη την περιουσία ή σε μέρος της ή και σε μία μόνο πράξη, β) πράξη ή παράλειψη προκαλούσα ζημία στην περιουσία άλλου. Η πράξη πρέπει να εμφανίζεται ως εξωτερική και δικαιοπρακτική και, κατά κανόνα, τέτοιο χαρακτήρα έχουν οι δικαιοπραξίες (λ.χ. πώληση, δωρεά, μίσθωση κτλ), οι οιονεί δικαιοπραξίες (λ.χ. όχληση, καταγγελία κτλ), οι διαδικαστικές πράξεις (λ.χ. ομολογία αγωγής, παραίτηση από δικόγραφο κ.τλ), οι δικαιοπρακτικές παραλείψεις (λ.χ. σιωπηρή ανανέωση σύμβασης διαρκείας κτλ), χωρίς να αρκεί η ενέργεια υλικών πράξεων, αλλά πρέπει να υπάρχει δυνατότητα πρωτοβουλίας και λήψης αποφάσεων με κίνδυνο και ευθύνη του διαχειριστή και η πράξη ή η παράλειψη να επιφέρει ζημία στην ξένη περιουσία, χωρίς όμως σκοπό ιδιοποίησης. Έτσι, αν η ζημία γίνει με εσωτερική ενέργεια, η οποία δεν εμφανίζεται εξωτερικά ως διαχειριστική πράξη, όπως με ιδιοποίηση ή καταστροφή ξένου πράγματος λαμβάνει τον χαρακτήρα της υπεξαίρεσης ή της φθοράς. Ως περιουσία νοείται η κινητή ή ακίνητη, την οποία ο δράστης διαχειρίζεται ή έχει την επιμέλειά της, γι αυτό και, όταν πρόκειται περί περιουσίας νομικού προσώπου η περιουσία είναι ξένη για τον διαχειριστή, η δε ζημία μπορεί να είναι θετική ή αποθετική. Συνιστά ζημία και η διακινδύνευση, η οποία πρέπει να προκαλείται με την κατάχρηση της παραπάνω εξουσίας του δράστη και δεν αίρεται η ζημία εκ του ότι ο ζημιωθείς έχει αξίωση αποζημίωσης (βλ. σχετικά με την διακινδύνευση, ακόμα και μετά την τροποποίηση του άρθρου με τον νέο ΠΚ, την ΑΠ 1253/2022). Διακεκριμένη μορφή του εγκλήματος έχουμε στην περίπτωση που η ζημία στρέφεται κατά της περιουσίας του Δημοσίου, ΝΠΔΔ, ΟΤΑ και υπερβαίνει τις 120 χιλ. €. Μάλιστα στην περίπτωση αυτή η παραγραφή ορίζεται στα 20 έτη (αντί των 15, κατά το άρ. 111 § 2 ΠΚ).

Υποκειμενικώς απαιτείται δόλος, που πρέπει να είναι άμεσος, καθόσον η διατύπωση του παραπάνω άρθρου, είναι "με γνώση" (άρθρο 27 § 2 ΠΚ), ήτοι πρόκειται για έγκλημα υπερχειλούς υποκειμενικής υπόστασης, η οποία περιλαμβάνει τη γνώση και τη θέληση επαγωγής της ζημίας, δηλαδή της βλάβης της περιουσίας, αρκούσης και πιθανότητας ως προς την επέλευση του κινδύνου, ενώ τα κίνητρα και ο περαιτέρω σκοπός είναι αδιάφορα και δεν απαιτείται σκοπός οφέλους. Τέλος, η ζημία πρέπει να οφείλεται στην παραβίαση των κανόνων της επιμελούς διαχείρισης (ΑΠ 593/2019).

Γ.Υπόθαλψη (άρθρο 231 Π.Κ.)

Σύμφωνα με το άρθρο 231 Ποινικού Κώδικα (ΠΚ), όπως ίσχυε πριν την τροποποίησή του με το με το άρθρο 27 του ν.5172/2025 :

« 1. Όποιος εν γνώσει ματαιώνει τη δίωξη άλλου για κακούργημα ή πλημμέλημα που διέπραξε τιμωρείται με φυλάκιση έως τρία έτη ή χρηματική ποινή.

2. Η υπόθαλψη μένει ατιμώρητη αν ο υπαίτιος την τέλεσε υπέρ κάποιου οικείου του.»

Δ. Ηθικός αυτουργός (Άρθρο 46 Π.Κ)

Σύμφωνα με το άρθρο 46 του Ποινικού Κώδικα όπως ισχύει :

1. Με την ποινή του αυτουργού τιμωρείται όποιος με πρόθεση προκάλεσε σε άλλον την απόφαση να εκτελέσει την άδικη πράξη που διέπραξε.

2. Όποιος με πρόθεση προκάλεσε σε άλλον την απόφαση να τελέσει κάποιο έγκλημα, με σκοπό να τον καταλάβει ενώ αποπειράται να τελέσει το έγκλημα ή ενώ επιχειρεί αξιόποινη προπαρασκευαστική του πράξη και με τη θέληση να τον ανακόψει από την αποπεράτωση του εγκλήματος, τιμωρείται με την ποινή του αυτουργού μειωμένη στο μισό.

Ε. Παράβαση καθήκοντος (άρθρο 259 ΠΚ)

Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 259 ΠΚ όπως ισχύει : **«Υπάλληλος που με πρόθεση παραβαίνει τα καθήκοντα της υπηρεσίας του με σκοπό να προσπορίσει στον εαυτό του ή σε άλλον παράνομο όφελος ή να βλάψει το κράτος ή κάποιον άλλο τιμωρείται με φυλάκιση έως δύο έτη ή χρηματική ποινή, αν η πράξη αυτή δεν τιμωρείται με άλλη ποινική διάταξη.»**

Από τη διάταξη αυτή, που σκοπό έχει την προστασία του γενικότερου συμφέροντος της ομαλής και απρόσκοπτης διεξαγωγής της υπηρεσίας, προκύπτει ότι, για τη στοιχειοθέτηση του εγκλήματος της παράβασης καθήκοντος, ενεργητικό υποκείμενο του οποίου μπορεί να είναι μόνον υπάλληλος, κατά την έννοια του άρθρου 13 στοιχ. α` του ίδιου Κώδικα, απαιτούνται: α) παράβαση όχι απλού υπαλληλικού καθήκοντος, αλλά καθήκοντος της υπηρεσίας του υπαλλήλου, το οποίο καθορίζεται και επιβάλλεται στον υπάλληλο από το νόμο ή από διοικητική πράξη ή απορρέει από τις ιδιαίτερες οδηγίες της προϊστάμενης αρχής ή ενυπάρχει στην ίδια τη φύση της υπηρεσίας και αναφέρεται στην έκφραση από αυτόν της θέλησης της πολιτείας, μέσα στον κύκλο των δημόσιων υποθέσεων και ενεργειών στις σχέσεις της απέναντι στους τρίτους, β) δόλος του δράστη, που περιέχει τη γνώση και τη θέληση της παράβασης του υπηρεσιακού καθήκοντος και γ) σκοπός του δράστη, ως

πρόσθετο στοιχείο της υποκειμενικής υπόστασης του εγκλήματος αυτού, συνιστάμενος στην επιδίωξη του δράστη να προσπορίσει στον εαυτό του ή σ' άλλον παράνομο όφελος ή να βλάψει το κράτος ή κάποιον άλλο, χωρίς να είναι αναγκαίο να επιτευχθεί η επιδιωχθείσα ωφέλεια ή βλάβη, η οποία μπορεί να είναι είτε υλική είτε ηθική.

Μεταξύ δε της αξιόποινης πράξης της παράβασης καθήκοντος και του σκοπού οφέλους ή βλάβης πρέπει να υπάρχει αιτιώδης σχέση, ώστε η πράξη της παράβασης καθήκοντος, αν δεν είναι ο αποκλειστικός τρόπος, πάντως πρέπει να είναι ο πρόσφορος τρόπος περιποιήσεως του σκοπούμενου οφέλους ή βλάβης. Τέτοια προσφορότητα υπάρχει όταν η ωφέλεια ή η βλάβη που επιδιώκει ο δράστης μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο με την παράβαση του συγκεκριμένου καθήκοντος ή και με την παράβαση αυτού. Η ιδιότητα του υπαλλήλου ενσωματώνει ειδικά καθήκοντα και υποχρεώσεις, δεδομένου ότι δι' αυτού εκφράζεται η βούληση της κρατικής εξουσίας ή του νομίμως συνεστημένου νομικού προσώπου δημόσιου δικαίου, από την ορθή δε άσκηση της εξουσίας εξαρτάται η απρόσκοπτη και εποικοδομητική λειτουργία των κρατικών οργάνων, των οποίων οι αποφάσεις επιλύουν ανακύπτοντα προβλήματα και διευθετούν ιδιωτικές διαφορές. Το υπαλληλικό καθήκον διαφοροποιείται εκάστοτε και η ειδικότερη μορφή εξαρτάται από το είδος και τη φύση του. Ως πηγή του καθήκοντος θεωρείται διάταξη νόμου, διατάγματος ή ιδιαίτερες οδηγίες εντός των πλαισίων των νόμων. Ενίοτε το καθήκον ενυπάρχει στη φύση της υπηρεσίας και εμμέσως προσδιορίζεται κατά περιεχόμενο, το οποίο δεσμεύει τον υπάλληλο με συναφή υποχρέωση ενέργειας, εντός των προδιαγεγραμμένων ορίων, ή παράλειψης, όταν απαγορεύεται κάθε περαιτέρω ενέργεια, η υλοποίηση της οποίας αντιστρατεύεται τα σαφώς προσδιορισμένα καθήκοντα. Ως καθήκον, η παράβαση του οποίου καθιστά αξιόποινη τη συμπεριφορά του υπαλλήλου, δεν νοείται οποιοδήποτε υπαλληλικό καθήκον, το οποίο προκύπτει από το νόμο ή από διοικητική πράξη κανονιστικού χαρακτήρα ή από ιδιαίτερες οδηγίες της προϊστάμενης αρχής ή από τη φύση της υπηρεσίας και αναφέρεται στη γενική συμπεριφορά κάποιου ως υπαλλήλου, αλλά μόνο το καθήκον εκείνο, που συνδέεται με την άσκηση συγκεκριμένης υπηρεσιακής δραστηριότητας στο πλαίσιο της καθ' ύλην και κατά τόπον αρμοδιότητας του υπαλλήλου, εκείνο δηλαδή που ανάγεται στην εκτέλεση του ανατεθειμένου σ' αυτόν υπηρεσιακού έργου.

Ως εκ τούτου, αξιόποινο χαρακτήρα, κατά το άρθρο 259 του ΠΚ, ενέχουν μόνον οι παραβάσεις συγκεκριμένων υπηρεσιακών καθηκόντων κατά την άσκηση υπηρεσιακής δραστηριότητας. Έτσι, αξιόποινη είναι η ελεγχόμενη πράξη (ενέργεια ή παράλειψη) του υπαλλήλου μόνον αν συνιστά (θετικά ή αποθετικά) έκφραση πολιτειακής βούλησης και άσκηση κρατικής εξουσίας μέσα στον κύκλο των δημόσιων υποθέσεων. Αν κατά την άσκηση των καθηκόντων του υπαλλήλου υπάρχει πεδίο διακριτικής ευχέρειας αυτού, η παράβαση μπορεί να συντελεστεί και με κακή χρήση της διακριτικής εξουσίας, την υπέρβαση, δηλαδή, των ακραίων ορίων της διακριτικής εξουσίας, τα οποία επιβάλλουν οι αρχές της υπεροχής του δημόσιου συμφέροντος, της χρηστής διοίκησης, της καλής πίστωσης, της αμεροληψίας της διοίκησης, της ισότητας και της 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, στον

οποίο απέβλεψε ο νόμος, όταν, δηλαδή, είναι απόρροια ελατηρίων και κινήτρων που καταδήλως αποβλέπουν στην εξυπηρέτηση σκοπού άλλου από εκείνον του νόμου. Τα ακραία όρια της διακριτικής εξουσίας του υπαλλήλου δεν προκαθορίζονται γενικώς, αλλά κρίνονται σε κάθε περίπτωση από το δικαστήριο ανάλογα με τις ειδικές συνθήκες της συγκεκριμένης πράξης του υπαλλήλου. Από τα ανωτέρω συνάγεται, ότι για την ορθή εφαρμογή της ως άνω ποινικής διάταξης πρέπει να καθορίζεται στην απόφαση, εκτός των άλλων, και ποιά είναι και από πού προκύπτει το καθήκον του υπαλλήλου, το οποίο αυτός από πρόθεση παραβίασε (ΑΠ 445/2019, ΑΠ 122/2022, ΑΠ 1575/2013).

XI. ΥΠΑΓΩΓΗ

1. Ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης και η ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών, ήτοι ο Κωνσταντίνος Καραμανλής, ο Ιωάννης Κεφαλογιάννης, ο Γιώργος Καραγιάννης, ο Μιχάλης Παπαδόπουλος ενεργούσαν με ενδεχόμενο δόλο, αποδέχονταν δηλ. τον κίνδυνο και το ενδεχόμενο να παραχθεί το εγκληματικό αποτέλεσμα της διατάραξης της συγκοινωνίας του σιδηροδρόμου. Το γεγονός ότι ήταν σε πλήρη γνώση τους η αυξημένη πιθανότητα πρόκλησης σιδηροδρομικού δυστυχήματος επιβεβαιώνεται από τα έγγραφα που απέστειλαν αρμοδίως οι ίδιοι οι εργαζόμενοι, στελέχη του σιδηροδρόμου, όπως αναλυτικά έχει παρατεθεί ανωτέρω.

Οι αστοχίες, καθυστερήσεις και ελλείψεις στις συμβάσεις της ΕΡΓΟΣΕ για τα συστήματα ασφαλείας που είχαν δημοπρατηθεί και η αδυναμία αποφυγής του ανθρώπινου λάθους, που ήταν σε γνώση τους, θεμελιώνουν όχι απλά αμέλεια τους, **αλλά συμπεριφορά που τελέσθηκε με ενδεχόμενο δόλο, αφού αποδέχονταν στην πραγματικότητα με τη στάση τους αυτή την αυξημένη πιθανότητα πρόκλησης σιδηροδρομικού δυστυχήματος.** Σύμφωνα με το άρθρο 26 ΠΚ, με ενδεχόμενο δόλο πράττει εκείνος που προβλέπει το εγκληματικό αποτέλεσμα ως δυνατή συνέπεια της πράξης του και το «αποδέχεται», (βλ. και ΟΛΑΠ 4/2010, ΟΛΑΠ 8/2005, ΑΠ 77/2021, ΑΠ 1446/2018, ΑΠ 297/2007). Ειδικότερα, έχει γίνει δεκτό ότι ο ενδεχόμενος δόλος «*υπάρχει στην περίπτωση κατά την οποία ο δράστης, αν και γνωρίζει ότι από κάποια ενέργειά του ενδέχεται να διαταραχθεί η ασφάλεια της συγκοινωνίας και να δημιουργηθεί η δυνατότητα προκλήσεως κινδύνου για άνθρωπο, παρά ταύτα προβαίνει σε αυτήν αποδέχόμενος το συγκεκριμένο αποτέλεσμα, δηλαδή την πρόκληση κινδύνου για άνθρωπο*» (ΑΠ 337/2010).

Τα ανωτέρω δε πρόσωπα συναίνεσαν στις επανειλημμένες παρατάσεις των συμβάσεων συντήρησης και αναβάθμισης του δικτύου, εγκρίνοντας επιπλέον οικονομικές επιβαρύνσεις, διά της ανανέωσης της σύμβασης 717/2014, χωρίς να λάβουν τα αναγκαία μέτρα προς βελτίωση της κατάστασης του επικίνδυνου σιδηροδρομικού δικτύου με τα πολλαπλά ατυχήματα και την αποφυγή της διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών και της προστασίας της ζωής των επιβατών και των εργαζομένων στον σιδηρόδρομο.

Όλα τα παραπάνω τελούν σε **άμεσο αιτιώδη σύνδεσμο** με το γεγονός της 28ης.02.2023, καθώς όπως αποδεικνύεται την ημέρα της τραγωδίας στο επίμαχο τμήμα Δομοκός - Πλατύ δεν λειτουργούσαν από το 2020 το δευτεροβάθμιο όργανο ελέγχου και ρύθμισης της κυκλοφορίας στην οδό Καρόλου (Αθήνα), η τοπική τηλεδιοίκηση η φωτεινή σηματοδότηση,

το σύστημα επικοινωνίας GSM-R και το σύστημα αυτόματης πέδησης συρμών (ETCS), ενώ, αν υπήρχε "εγκατεστημένο επί της γραμμής και των συρμών σύστημα ETCS (...) με την παράλληλη λειτουργία των ελεγχόμενων πεδίων γραμμής και της φωτοσήμανσης, θα απέτρεπε με βεβαιότητα το συμβάν (...) χωρίς την απαίτηση ανθρώπινης παρέμβασης", όπως αναφέρεται και στην πραγματογνωμοσύνη (σελ. 88) τη συνταχθείσα από τους δικαστικούς πραγματογνώμονες Δρ. Απόστολο Βασιλάκο, μηχανολόγο μηχανικό, και Σταύρο Μπατζόπουλο, ηλεκτρολόγο μηχανικό, διορισθέντες μετά το υπ' αριθμ. πρωτ. 1019/21/1-α'/01-03-2023 έγγραφο του Τμήματος Τροχαίας Λάρισας, σε συνδυασμό με το υπ' αριθμ. πρωτ. 656/23/2-3-2023 έγγραφο του διευθύνοντα την Εισαγγελία Πρωτοδικών Λάρισας.

Η δε απαλοιφή του όρου που προέβλεπε την έγκαιρη ολοκλήρωση των συστημάτων ασφαλείας εκ μέρους του δημοσίου και συγκεκριμένα το σημείο 20.4., που υπήρχε στο προσχέδιο και όπου ορίζεται σαφώς ότι προκειμένου η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. να πραγματοποιήσει τις παραγγελίες νέου Τροχαίου Υλικού, καθώς και την ανακαίνιση εγκαταστάσεων συντήρησης, πρέπει να υπάρξει και η ανάλογη δέσμευση εκ μέρους του ελληνικού δημοσίου, με σαφές χρονοδιάγραμμα για την εκτέλεση και θέση σε λειτουργία μια σειράς έργων που βρίσκονται σε εξέλιξη, είτε προγραμματίζεται να εκτελεστούν, συνδέεται αιτιωδώς με την κακή εικόνα του σιδηροδρομικού δικτύου και τα ελλείμματα ασφάλειας σε αυτό.

Τα ανωτέρω πρόσωπα ευθύνονται για εγκληματικές παραλείψεις ως εποπτεύοντες των έργων εγκατάστασης και συντήρησης των συστημάτων ασφαλείας στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Ιδίως για τη Σύμβαση 717/2014, η εγκληματική απραγμία τους ήταν παρατεταμένη στον χρόνο. Στο πλαίσιο δε της δικής τους εποπτείας, δεν ελέχθησαν ποτέ οι δύο εταιρείες ΟΣΕ – ΕΡΓΟΣΕ για τους λόγους που δεν υλοποιούνταν το φυσικό αντικείμενο της Σύμβασης 717/2014 στα προβλεπόμενα χρονοδιαγράμματα. Επιπλέον, δεν φρόντισαν για τη στελέχωση του ανθρώπινου δυναμικού που εργαζόταν στους κρίσιμους για την ασφάλεια τομείς κίνησης και συντήρησης με συνέπεια ο ΟΣΕ να λειτουργεί με λιγότερο από το ½ του ελάχιστου απαιτούμενου προσωπικού, αλλά ούτε έλαβαν όλα τα πρόσφορα και αναγκαία μέτρα και πρόνοιες για την ασφάλεια των σιδηροδρομικών δικτύων.

2. Ο Πρωθυπουργός Κ. Μητσοτάκης και ο πρώην Υπουργός Κωνσταντίνος Καραμανλής φέρεται να τέλεσαν και το αδίκημα της κακουργηματικής απιστίας σε βάρος των οικονομικών συμφερόντων του Ελληνικού Δημοσίου, εκ της οποίας η ζημία που προκλήθηκε υπερβαίνει συνολικά το ποσό των εκατόν είκοσι χιλιάδων (120.000) € (άρθρο 390 § 2 ΠΚ), στο πλαίσιο υλοποίησης μνημονίου συνεργασίας με την Hellenic Train(πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ), με σκοπό τη σύμβαση ανάθεσης υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ) που θα παρείχε η τελευταία προς το δημόσιο, διάρκειας 15 ετών και που είναι απαραίτητες από άποψη γενικού οικονομικού και κοινωνικού ενδιαφέροντος. Ειδικότερα είναι απαραίτητο να διερευνηθεί αν ο κ.Κ.Καραμανλής ως τότε Υπουργός εν γνώσει του ζημίωσε το Ελληνικό Δημόσιο στο πλαίσιο της υλοποίησης μνημονίου συνεργασίας με την Hellenic Train(πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ) και αν στην απόφαση του αυτή τον παρακίνησε ο κ Κ. Μητσοτάκης με οποιοδήποτε τρόπο ή μέσο.

3. Ο κ Κ.Μητσοτάκης φέρεται να είχε την εποπτεία της διαχείρισης της αποκατάστασης του τόπου του εγκλήματος όπως προκύπτει τόσο από τις δικές του δηλώσεις όσο και τις δηλώσεις του κ. Τριαντόπουλου, που αναφέρονται παραπάνω και που κατέληξε να είναι εκ βάθρων μεταβολή του τοπίου του δυστυχήματος και όχι αποκατάσταση, δυσχεραίνοντας το έργο της ανάκρισης και εμποδίζοντας, ακόμα και αποτρέποντας την εύρεση της αλήθειας, δηλαδή των όρων ευθύνης των υπαιτίων του σιδηροδρομικού ατυχήματος.

Θα πρέπει να διερευνηθεί επομένως, αν ο κ Κ. Μητσοτάκης με οποιοδήποτε τρόπο ή μέσο, όπως με υπόσχεση, με πειθώ ή φορτικότητα ή με την επιβολή ή την επιρροή προσώπου, λόγω της ιδιότητας και της θέσεως του ή και της σχέσεως του με τον κ. Τριαντόπουλο προκάλεσε σε αυτόν την απόφαση ή του έδωσε την εντολή να προβεί στον συντονισμό της αλλοίωσης του χώρου χωρίς να έχει άδεια και χωρίς να ενημερώσει τις αρχές, η οποία έλαβε χώρα από 3.3.2023 μέχρι 6.3.2023. Ο κ. Κ.Μητσοτάκης φέρεται να επιθυμούσε να ολοκληρωθεί το συντομότερο δυνατό η διαδικασία “αποκατάστασης” του τόπου του εγκλήματος γιατί η εικόνα αυτή ενδεχομένως αποτελούσε πλήγμα για το κύρος της κυβέρνησής του ενόψει και της εγγύτητας του συμβάντος με τις βουλευτικές εκλογές του 2023. Περαιτέρω θα πρέπει να διερευνηθεί αν ο κ. Κ.Μητσοτάκης είχε ενδεχόμενο δόλο που συνίσταται στη συνείδηση της ορισμένης πράξεως στην οποία παρακίνησε τον κ.Τριαντόπουλο ως φυσικό αυτουργό, χωρίς να είναι αναγκαίος ο καθορισμός της πράξεως αυτής μέχρι λεπτομερειών, από απόψεως τόπου, τρόπου και χρόνου τέλεσης της πράξεως.

Επιπρόσθετα θα πρέπει να διερευνηθεί αν ο κ. Κ. Μητσοτάκης επιδίωξε να ματαιώσει τη δίωξη άλλων για κακούργημα ή πλημμέλημα που συνδέεται με τις αιτίες του δυστυχήματος. Ο κ. Μητσοτάκης φέρεται να έδωσε εντολές για την γρήγορη εκκαθάριση του τόπου του δυστυχήματος η οποία οδήγησε στην απώλεια κρίσιμων αποδεικτικών στοιχείων , τα οποία αν δεν είχαν χαθεί θα έδιναν απαντήσεις για τις ακριβείς συνθήκες τέλεσης της σύγκρουσης και των υπαιτίων αυτής. Με δεδομένο ότι σύμφωνα και με το πόρισμα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ «*Στοιχεία, που θα μπορούσαν να δώσουν απαντήσεις σε κρίσιμα ερωτήματα, δεν συλλέχθηκαν και καταστράφηκαν μέσα σε 3 ημέρες*» δημιουργούνται εύλογα ερωτήματα για τα κίνητρα αυτής της εσπευσμένης αυθαίρετης αλλοίωσης του χώρου η οποία θα πρέπει να διερευνηθεί αν συνδέεται με την θέληση του κ. Κ. Μητσοτάκη να προστατεύσει την κυβέρνηση του από την κοινωνική κατακραυγή και να σβήσει από τη μνήμη την συγκλονιστική εικόνα των αμαξοστοιχιών μετά τη σύγκρουση. Θα πρέπει να διερευνηθεί αν συνδέεται και με μια προσπάθεια να να χαθούν κρίσιμα στοιχεία που θα οδηγούσαν στη δίωξη περισσότερων ατόμων. Λαμβάνοντας υπόψη ότι το υλικό που απομακρύνθηκε από τον τόπο του εγκλήματος ήταν εξαιρετικά σημαντικό για αποδεικτική αξιοποίηση, σε κάθε δε περίπτωση αποτελούσε τμήμα του αποδεικτικού υλικού αφού περιείχε πειστήρια και ίχνη(προσωπικά αντικείμενα, γενετικό υλικό επιβατών που χάθηκαν κ.ο.) είναι απαραίτητο να να διερευνηθούν όλα τα πιθανά ενδεχόμενα .

XII. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Επειδή, η σιδηροδρομική σύγκρουση την 28η Φεβρουαρίου 2023, θα είχε αποφευχθεί εάν ο **Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης** και η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών

και Μεταφορών, ήτοι **ο Κωνσταντίνος Καραμανλής, ο Ιωάννης Κεφαλογιάννης, ο Γιώργος Καραγιάννης, και ο Μιχάλης Παπαδόπουλος**, μετά την δραματική απομείωση του προσωπικού και μετά την καταστροφή του παλαιού συστήματος τηλεδιοίκησης στην Ζάχαρη Λάρισα και την απόφαση μη άμεσης αποκατάστασης του, είχαν προβεί σε άμεσες διορθωτικές αποφάσεις, ώστε να υπάρχει ασφαλής λειτουργία του σιδηροδρόμου, **όπως, το κλείσιμο σταθμών, για ενίσχυση κεντρικών σταθμών με πεπειραμένο προσωπικό, την μείωση της επιτρεπόμενης ταχύτητας των συρμών, την μείωση των επιβατικών και εμπορευματικών δρομολογίων.**

Επειδή, ο τ. Υπουργός Υποδομών & Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής, εκμεταλλευόταν την ιδιότητά του για να προβαίνει σε προσλήψεις εκτός νομιμότητας, σε βάρος της ομαλής και απρόσκοπτης λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου, καταργώντας το όριο ηλικίας, ως προϋπόθεση άμεση συνδεόμενη με την ασφάλεια της σιδηροδρομικής λειτουργίας και του επιβατικού κοινού, και γνωρίζοντας, ότι τοποθετώντας μη σύννομα τον εν λόγω σταθμάρχη στην θέση αυτή, έθεσε σε άμεση διακινδύνευση τα έννομα αγαθά ασφαλούς συγκοινωνίας αλλά και της ζωής και της σωματικής ακεραιότητας αορίστου και απροσδιορίστου αριθμού ανθρώπων.

Επειδή, η σύγκρουση θα είχε αποφευχθεί εάν **ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης** και η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ήτοι **ο Κωνσταντίνος Καραμανλής, ο Ιωάννης Κεφαλογιάννης, ο Γιώργος Καραγιάννης, και ο Μιχάλης Παπαδόπουλος**, είχαν καθορίσει και εφαρμόσει τα ελάχιστα επίπεδα ασφάλειας, σύμφωνα με τους επιβεβλημένους Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας, όπως επιβάλλεται από τις διατάξεις των άρ.13, 14 και 59 επ. του ν. 4632/2019 που θεσπίστηκε για την ενσωμάτωση στην ελληνική έννομη τάξη των Ευρωπαϊκών Οδηγιών 2016/797 και 2016/ 798.

Επειδή ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης και η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ήτοι **ο Κωνσταντίνος Καραμανλής, ο Ιωάννης Κεφαλογιάννης, ο Γιώργος Καραγιάννης, και ο Μιχάλης Παπαδόπουλος**, όφειλαν να αξιοποιήσουν προς ασφάλεια της κοινωνίας και της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, τα εργαλεία, θεσμικά και οικονομικά της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που θα εξασφάλιζαν ένα ολοκληρωμένο άρτιο και ασφαλές σύστημα τηλεδιοίκησης, που ενδεχομένως θα απέτρεπε την τραγωδία των Τεμπών.

Επειδή, η αυξημένη πιθανότητα πρόκλησης θανατηφόρου σιδηροδρομικού δυστυχήματος τελούσε σε γνώση **του Πρωθυπουργού Κυριάκου Μητσοτάκη** και της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ήτοι **του Κωνσταντίνου Καραμανλή, του Ιωάννη Κεφαλογιάννη, του Γιώργου Καραγιάννη, και του Μιχάλη Παπαδόπουλου**, όπως προκύπτει από το πλήθος των εγγράφων, είχαν απόλυτη γνώση τόσο για την μη εφαρμογή κανενός συστήματος ασφαλείας στον σιδηρόδρομο, άρα και για την έλλειψη ασφάλειας για το επιβατικό κοινό και θέσης αυτού σε καθεστώς απόλυτης διακινδύνευσης.

Επειδή, ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης και η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ήτοι **ο Κωνσταντίνος Καραμανλής, ο Ιωάννης Κεφαλογιάννης, ο Γιώργος Καραγιάννης, και ο Μιχάλης Παπαδόπουλος**, γνώριζαν την έλλειψη ασφάλειας και παρέλειψαν να ενεργήσουν τις προβλεπόμενες ενέργειες για την πρόσληψη ανθρώπινου

δυναμικού απολύτως εξειδικευμένου, που θα παρείχε στοιχειώδη εχέγγυα ασφάλειας στον σιδηρόδρομο.

Επειδή, πέραν των ανωτέρω πρέπει να διερευνηθεί αν, ο Πρωθυπουργός Κ. Μητσοτάκης και ο πρώην Υπουργός Κωνσταντίνος Καραμανλής έχουν τελέσει το έγκλημα της κακουργηματικής απιστίας, σε βάρος των οικονομικών συμφερόντων του Ελληνικού Δημοσίου.

Επειδή, οι εγκληματικές παραλείψεις του τ. Υπουργού Μεταφορών, οι οποίες διερευνώνται, επεκτείνονται αναγκαστικά και αιτιωδώς στον ιεραρχικό του προϊστάμενο, τον ίδιο τον Πρωθυπουργό, ο οποίος διόρισε τον Υπουργό, και υπέγραψε το ΦΕΚ αρμοδιοτήτων του Υπουργού, ενώ συγχρόνως ο Πρωθυπουργός έχει την εγγυητική ευθύνη για την ορθή άσκηση των καθηκόντων του εκάστοτε Υπουργού.

Επειδή από τα στοιχεία που αναλύθηκαν ανωτέρω, υπάρχουν επαρκείς ενδείξεις για σύνδεση των ενεργειών του κ. Τριαντόπουλου για αλλοίωση του χώρου με εντολή του κυρίου Μητσοτάκη, που θα πρέπει να διερευνηθούν στο πλαίσιο της συλλογής των αναγκαίων αποδεικτικών στοιχείων για να αποφασιστεί αν πρέπει να κινηθεί η ποινική δίωξη.

Επειδή, ο **Χρ. Σπίρτζης** έχει ζητήσει από την πρώτη στιγμή να γίνει έρευνα σε όλες τις κατευθύνσεις, για όλα τα θέματα και τις μηνύσεις και για όλους τους εμπλεκόμενους, και να επεκταθεί ακόμα και στην περίοδο διακυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ-ΠΣ, έχοντας δηλώσει ανοιχτά ότι δεν θέλει να υπάρξει συγκάλυψη στο τραγικό έγκλημα των Τεμπών,

Επειδή, ο **Χρ. Σπίρτζης** έχει αποστείλει δύο φορές επιστολές προς τον Πρόεδρο της Βουλής ζητώντας την ενεργοποίηση για το πρόσωπό του και για αυτή την υπόθεση της παραγράφου 5 του άρθρου 86 Σ., που δίνει την δυνατότητα στο ίδιο το μέλος της κυβέρνησης ή τους κληρονόμους του, με αίτησή του να ζητήσει, σε περίπτωση που η Βουλή δεν μπορεί για νομικούς λόγους να προχωρήσει στην διερεύνηση της υπόθεσης, τον έλεγχο της κατηγορίας από ειδική επιτροπή που μπορεί να συστήσει η Βουλή.

Επειδή, το υπ' αριθμ. 193/24.4.2025 **διαβιβαστικό έγγραφο του Εφέτη-Ανακριτή περιλαμβάνει την περίοδο που υπηρέτησε ως Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών ο κ. Χρήστος Σπίρτζης** κρίνεται αναγκαία η σύσταση Ειδικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής προκειμένου να διερευνηθεί για τις ενέργειες που ανέλαβε.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

ΠΡΟΤΕΙΝΟΥΜΕ

Όπως, σύμφωνα με το άρθρο 86 παρ. 3 του Συντάγματος, τα άρθρα 153 επ. του Κανονισμού της Βουλής και το άρθρο 5 του Ν. 3126/2003 περί «Ποινικής Ευθύνης Υπουργών», ως ισχύουν, συσταθεί Ειδική Κοινοβουλευτική Επιτροπή για τη διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης

1) του Πρωθυπουργού **κ. Κυριάκου Μητσοτάκη**, για τη διερεύνηση πιθανής εκ μέρους του τέλεσης του εγκλήματος **α)της κακουργηματικής διατάραξης της ασφάλειας της**

συγκοινωνίας μέσω σταθερής τροχιάς με αποτέλεσμα τη σωματική βλάβη ανθρώπων, τη σημαντική βλάβη σε εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας ή το θάνατο μεγάλου αριθμού προσώπων (άρθρου 291 παρ. 1 περ. γγ' και δδ' Π.Κ.), β) της **κακουργηματικής απιστίας** (άρ. 390 ΠΚ), γ) της **υπόθαλψης** (άρ. 231 ΠΚ) και άλλως και όλως επικουρικά της **Παράβασης καθήκοντος** (αρ. 259 ΠΚ)τ.

2) του πρώην Υπουργού Υποδομών & Μεταφορών, **κ. Καραμανλή Κωνσταντίνου**, για τη διερεύνηση πιθανής εκ μέρους του τέλεσης του εγκλήματος **α)της κακουργηματικής διατάραξης της ασφάλειας της συγκοινωνίας μέσω σταθερής τροχιάς** με αποτέλεσμα τη σωματική βλάβη ανθρώπων, τη σημαντική βλάβη σε εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας ή το θάνατο μεγάλου αριθμού προσώπων (άρθρου 291 παρ. 1 περ. γγ' και δδ' Π.Κ.), β) της **κακουργηματικής απιστίας** (άρ. 390 ΠΚ).

3) των πρώην Υφυπουργών Υποδομών & Μεταφορών, **κ.κ. Κεφαλογιάννη Ιωάννη, Καραγιάννη Γεωργίου, Παπαδόπουλου Μιχάλη**, για τη διερεύνηση πιθανής εκ μέρους τους τέλεσης του εγκλήματος **α)της κακουργηματικής διατάραξης της ασφάλειας της συγκοινωνίας μέσω σταθερής τροχιάς** με αποτέλεσμα τη σωματική βλάβη ανθρώπων, τη σημαντική βλάβη σε εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας ή το θάνατο μεγάλου αριθμού προσώπων (άρθρου 291 παρ. 1 περ. γγ' και δδ' Π.Κ.).

4) του πρώην Υπουργού Υποδομών & Μεταφορών, **Σπίρτζη Χρήστου** για τη διερεύνηση ενδεχόμενης εκ μέρους του τέλεσης του αδικήματος της **κακουργηματικής διατάραξης της ασφάλειας της συγκοινωνίας μέσω σταθερής τροχιάς** με αποτέλεσμα τη δυνατότητα πρόκλησης κινδύνου για άνθρωπο (άρθρο 291 § 1 περ. ββ' Π.Κ.)

Οι προτείνοντες βουλευτές

Φάμελλος Σωκράτης

Καλαματιανός Διονύσης

Ακρίτα Έλενα

Βέττα Καλλιόπη

Γαβρήλος Γιώργος

Γεροβασίλη Όλγα

Γιαννούλης Χρήστος

Δούρου Ειρήνη

Ζαμπάρας Μιλτιάδης

Καραμέρος Γιώργος

Κασιμάτη Νίνα

Κεδίκογλου Συμεών

Κόκκαλης Βασίλης

Κοντοτόλη Μαρίνα

Μαμουλάκης Χάρης

Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος

Μπάρκας Κωνσταντίνος

Νοτοπούλου Κατερίνα

Ξανθόπουλος Θεόφιλος

Παναγιωτόπουλος Ανδρέας

Παπαηλιού Γιώργος

Παππάς Νίκος

Πολάκης Παύλος

Τσίπρας Αλέξης

Τσαπανίδου Πόπη

Ψυχογιός Γιώργος

Παπαϊωάννου Αρετή

Αυλωνίτης Αλέξανδρος

Μάλαμα Κυριακή

Πούλου Γιώτα

Τζάκρη Θεοδώρα

Δρ. Χουρδάκης Μιχαήλ

Χρηστίδου Ραλλία