

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 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 οι πρώην Υπουργοί:**

- 1) Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής
- 2) Χρήστος Σπίρτζης

.....*

ΝΟΜΙΚΟ ΕΡΕΙΣΜΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Σύμφωνα με το άρθρο 86 παρ. 3 του Συντάγματος “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 κοινης νοβουλευτική επιτροπή για τη διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης, διαφορετικά, η πρόταση απορρίπτεται ως προδήλως αβάσιμη. Το πόρισμα της επιτροπής του προηγούμενου εδαφίου εισάγεται στην Ολομέλεια της Βουλής, η οποία αποφασίζει για την άσκηση ή μη δίωξης. Η σχετική απόφαση λαμβάνεται με την απόλυτη πλειοψηφία του όλου αριθμού των βουλευτών. Με τη διαδικασία και την πλειοψηφία του πρώτου εδαφίου της παραγράφου αυτής η Βουλή μπορεί οποτεδήποτε να ανακαλεί την απόφασή της ή να αναστέλλει τη δίωξη, την προδικασία ή την κύρια διαδικασία”.

Σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 1 του Ν. 3126/2003, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει “Η πρόταση για άσκηση της ποινικής δίωξης υποβάλλεται από τριάντα τουλάχιστον βουλευτές, με συγκεκριμένη αναφορά στα στοιχεία της αξιόποινης

πράξης και μνεία των διατάξεων που παραβιάστηκαν, διαφορετικά είναι απαράδεκτη”.

Σύμφωνα με το άρθρο 154 του Κανονισμού της Βουλής “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. [..]”.

Από τον συνδυασμό των ανωτέρω διατάξεων προκύπτει ότι η κίνηση της ποινικής δίωξης κατά όσων διετέλεσαν μέλη της Κυβέρνησης εκκινεί με την κατάθεση ενώπιον της Βουλής γραπτής πρότασης τουλάχιστον 30 βουλευτών, η οποία αναφέρει αφενός τα στοιχεία της αξιόποινης πράξης κι αφετέρου τις ποινικές διατάξεις στις οποίες τυποποιούνται οι αποδιδόμενες πράξεις. Έτι δε περαιτέρω, η πρόταση εισάγεται σε ψηφοφορία, εντός των εκ του άρθρ. 155 του ΚΤΒ προθεσμιών, σε ειδική ημερήσια διάταξη της Ολομέλειας της Βουλής. Λαμβάνοντας δε υπόψη την, κατά το άρθρο 86 παρ. 2 του Συντάγματος και το άρθρο 4 παρ. 1 του Ν. 3126/2003, απαγόρευση στην δικαστική αρχή να διενεργεί οποιαδήποτε διερεύνηση ενδεχόμενων ποινικών ευθυνών μελών της Κυβέρνησης και την ως εκ τούτου ελάχιστη ή και καθόλου προηγούμενη συγκέντρωση αποδεικτικού υλικού, προκύπτει ότι στο πρώιμο αυτό διαδικαστικό στάδιο της κατάθεσης και αποδοχής της πρότασης για την σύσταση επιτροπής προκαταρκτικής εξέτασης της Βουλής δεν απαιτείται και δεν προβλέπεται ένας ελάχιστος βαθμός υπονοιών διάπραξης αξιόποινων πράξεων για το βάσιμο αυτής, τυχόν δε αντίθετη παραδοχή θα καθιστούσε εν τοις πράγμασι ανενεργή, αφενός την καταστατική πρόνοια ότι η απαγόρευση στη δικαστική αρχή τίθεται υπέρ της αποκλειστικής δικαστικής αρμοδιότητας της Βουλής κι όχι υπέρ της θέσπισης ιδιότυπου ανεύθυνου των υπουργών, κι αφετέρου την εξουσία της επιτροπής προκαταρκτικής εξέτασης της Βουλής η οποία ως οιονεί Εισαγγελέας είναι το όργανο το οποίο έχει την

καταστατική αρμοδιότητα διερεύνησης. Συνεπώς, η κατάθεση πρότασης για την σύσταση επιτροπής προκαταρκτικής εξέτασης είναι το λογικό και λειτουργικό προαπαιτούμενο της διερεύνησης πιθανής διάπραξης αξιόποινων πράξεων από μέλη της κυβέρνησης και, αντιστρόφως, δεν είναι προαπαιτούμενο για την κατάθεση και την αποδοχή τέτοιας πρότασης κίνησης της δίωξης κατά μελών της κυβέρνησης να έχει προηγηθεί κάποια διερεύνηση.

1. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧΙΛ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

Ο Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής, κατά το χρονικό διάστημα από τον Ιούλιο του 2019 έως και την 28η Φεβρουαρίου 2023, με την ιδιότητα του Υπουργού Μεταφορών & Υποδομών (η οποία του είχε ανατεθεί κατόπιν διορισμού από τον Πρωθυπουργό), ενώ :

α) είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση, απορρέουσα από το νόμο, την ιδιότητά του και τις εξ αυτής αρμοδιότητες, και **β) ενώ γνώριζε την μη ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου από τις έγγραφες γνωστοποιήσεις αρμόδιων οργάνων του ΟΣΕ**, και όφειλε να προβεί σε συγκεκριμένες αποφάσεις και ενέργειες, με σκοπό την διασφάλιση της ομαλής, ασφαλούς και απρόσκοπτης λειτουργίας της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας, **εντούτοις**, κατά το ανωτέρω διάστημα (7/2019 -2/2023) **παρέλειψε να προβεί στις κατωτέρω αναφερόμενες ενέργειες, γνωρίζοντας και αποδεχόμενος, ότι χωρίς τις ενέργειες αυτές, διαταράσσεται η ασφάλεια του σιδηροδρομικού δικτύου και τίθεται σε κίνδυνο ζωής και σωματικής ακεραιότητας αόριστος αριθμός προσώπων**, που κάνουν χρήση της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας.

Εάν δε, προέβαινε στις κάτωθι ενδεδειγμένες ενέργειες ασφαλούς λειτουργίας του δικτύου, σύμφωνα με την νομική του υποχρέωση και την εγγυητική ευθύνη που είχε εκ της ιδιότητας του Υπουργού για την δημόσια ασφάλεια, είναι βέβαιο ότι δεν θα επερχόταν, ως αποτέλεσμα των παράνομων και κατά συρροή παραλείψεών του, το αποτέλεσμα της σύγκρουσης των δύο αμαξοστοιχιών την 28η Φεβρουαρίου 2023, οι εξ αυτής θάνατοι 57 ανθρώπων και οι σωματικές βλάβες των επιζώντων. Ειδικότερα:

A. Ως προς την αρμοδιότητα του Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών

Σύμφωνα προς το ΠΔ 123/2017 (Οργανισμός του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών):

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ - ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α

ΑΠΟΣΤΟΛΗ - ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ

Άρθρο 1

ΑΠΟΣΤΟΛΗ

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.

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών είναι **υπεύθυνο για τον σιδηροδρομικό τομέα στην Ελλάδα και υπό την εποπτεία του δραστηριοποιούνται ο ΟΣΕ και η ΕΡΓΟΣΕ**. Μεταξύ των σκοπών και των

αρμοδιοτήτων του Υπουργείου αυτού είναι και ο σχεδιασμός και ο ορθολογικός προγραμματισμός των συγκοινωνιακών υποδομών, η οικονομική και ποιοτική μελέτη, κατασκευή, συντήρηση και λειτουργία αυτών, η βελτίωση του θεσμικού πλαισίου στα συγκοινωνιακά έργα και η άσκηση τεχνικής εποπτείας στις συγκοινωνιακές υποδομές (περιλαμβανομένων και των σιδηροδρομικών υποδομών) που σχεδιάζονται και υλοποιούνται από εποπτευόμενους φορείς.

Συνεπώς, η ανάθεση της υλοποίησης των πιο πάνω έργων σε εποπτευόμενους φορείς **δεν απαλλάσσει τον εκάστοτε Υπουργό Μεταφορών και Υποδομών** από την υποχρέωσή του για έλεγχο, εποπτεία και οργάνωση των συγκοινωνιακών υποδομών με τελικό στόχο, πέραν όλων των άλλων, και την ασφαλή σιδηροδρομική συγκοινωνία.

Έτσι, ο εκάστοτε Υπουργός οφείλει να ελέγχει την τήρηση των όρων διεξαγωγής της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας, να παρεμβαίνει με θετικές ενέργειες κάθε φορά που διαπιστώνει κενά ασφαλείας, ιδίως όταν του γνωστοποιούνται με κάθε τρόπο τέτοια κενά, από τους αρμόδιους φορείς, από τους εποπτευόμενους από αυτόν φορείς, από τους εκπροσώπους των εργαζομένων, ή όταν διαπιστώνονται τέτοια κενά από τον τρόπο διεξαγωγής της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας και από τα τυχόν ατυχήματα που λαμβάνουν χώρα.

Η νομική αυτή υποχρέωση του εκάστοτε Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών για θετική δράση (ενέργεια) προς αποτροπή σιδηροδρομικών ατυχημάτων, η οποία απορρέει ευθέως από τον νόμο και συγκεκριμένα από τα πιο πάνω καθήκοντά του, έχει ως περαιτέρω συνέπεια τη **θεμελίωση της ποινικής ευθύνης, όταν λόγω της παράλειψής του να ενεργήσει προς αποτροπή του αξιόποινου αποτελέσματος, επέλθει τελικά το αποτέλεσμα αυτό.**

Η **Ρ.Α.Σ** σύμφωνα με το νόμο είναι ελεγκτική αρχή και όχι εκτελεστική ή νομοθετική, όπως το **Υπουργείο**, όπως προκύπτει και από τα άρθρα 68 και 69 του ν. **4632/2019** (Ένσωμάτωση Οδηγιών 2016/797,2016/798 και 2016/2370 -Διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος κλπ). Συγκεκριμένα:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ`

ΕΘΝΙΚΗ ΑΡΧΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Άρθρο 68

Καθήκοντα

(άρθρο 16 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Ως εθνική αρχή ασφάλειας ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διαθέτει την απαραίτητη εσωτερική και εξωτερική οργανωτική ικανότητα από άποψη ανθρώπινων και υλικών πόρων. Είναι ανεξάρτητη ως προς την οργάνωση, τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστή υποδομής, αιτούντα ή αναθέτοντα φορέα και από οποιονδήποτε φορέα αναθέτοντα δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών.

2. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αναλαμβάνει και ασκεί τα εξής καθήκοντα:

α) την έγκριση θέσης σε λειτουργία των υποσυστημάτων ελέγχου - χειρισμού και σηματοδότησης, ενέργειας και υποδομής που αποτελούν το σιδηροδρομικό σύστημα σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 18,

β) την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση εγκρίσεων για τη θέση οχημάτων στην αγορά σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 21,

γ) την υποστήριξη του Οργανισμού κατά την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση εγκρίσεων για τη θέση οχημάτων στην αγορά σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 21 του παρόντος νόμου και εγκρίσεων τύπου οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 24 του παρόντος νόμου,

δ) την εποπτεία, στο έδαφός της, της συμμόρφωσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας με τις βασικές απαιτήσεις, όπως απαιτείται βάσει του άρθρου 8,

ε) την διασφάλιση ότι έχει αποδοθεί αριθμός οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 45, με την επιφύλαξη της παραγράφου 3 του άρθρου 46,

στ) την υποστήριξη του Οργανισμού κατά την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας που χορηγούνται σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 62,

ζ) την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας που έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 62,

η) την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση εγκρίσεων ασφάλειας που έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με το άρθρο 64,

θ) την παρακολούθηση, προώθηση και, όπου απαιτείται, επιβολή και επικαιροποίηση του ρυθμιστικού πλαισίου ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος εθνικών κανόνων,

ι) την εποπτεία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 69,

ια) την κατά περίπτωση και κατ' εφαρμογή του εθνικού δικαίου, έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση αδειών μηχανοδηγών σύμφωνα με τον ν. 3911/2011,

ιβ) την κατά περίπτωση και κατ' εφαρμογή του εθνικού δικαίου, έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση πιστοποιητικών που χορηγήθηκαν σε φορείς υπεύθυνους για τη συντήρηση.

3. Τα καθήκοντα που προβλέπονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου δεν μεταβιβάζονται ούτε ανατίθενται βάσει υπεργολαβίας σε οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση ή αναθέτοντα φορέα.

Άρθρο 69

Εποπτεία

(άρθρο 17 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εποπτεύει τη συνεχή συμμόρφωση με την επιβαλλόμενη από το νόμο υποχρέωση για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και το διαχειριστή υποδομής να χρησιμοποιούν σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, όπως αναφέρεται στο άρθρο 61.

Για τον σκοπό αυτό, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εφαρμόζει τις αρχές που ορίζονται στις σχετικές ΚΜΑ για την εποπτεία, όπως αναφέρονται στην περίπτωση γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 58, μεριμνώντας ώστε στις δραστηριότητες εποπτείας να περιλαμβάνεται, ιδίως, η εξακρίβωση ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής εφαρμόζουν:

α) το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας προς παρακολούθηση της αποδοτικότητάς του,

β) τα ατομικά ή μερικά στοιχεία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων, της παροχής συντήρησης και υλικού και της χρήσης εργολάβων, προς παρακολούθηση της αποδοτικότητάς τους,

γ) τις σχετικές ΚΜΑ που αναφέρονται στο άρθρο 58. Οι σχετικές με το παρόν στοιχείο δραστηριότητες εποπτείας εφαρμόζονται και στους υπεύθυνους για τη συντήρηση φορείς, κατά περίπτωση.

2. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ενημερώνουν τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων δύο (2) τουλάχιστον μήνες πριν αρχίσουν κάποια νέα υπηρεσία μεταφοράς, ώστε να μπορεί να σχεδιάσει τις δραστηριότητες εποπτείας. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχουν επίσης κατανομή των κατηγοριών

προσωπικού και των τύπων οχημάτων.

3. Ο κάτοχος ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας ενημερώνει τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, χωρίς καθυστέρηση, για μείζονες τροποποιήσεις των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου.

4. Την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τους ισχύοντες κανόνες περί του χρόνου εργασίας, οδήγησης και ανάπαυσης για τους μηχανοδηγούς αναλαμβάνει η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Με προεδρικό διάταγμα των Υπουργών Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και τυχόν συναρμόδιου Υπουργού, καθορίζονται οι κανόνες περί του χρόνου εργασίας, οδήγησης και ανάπαυσης των μηχανοδηγών, η διαδικασία ελέγχου από την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, οι διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

5. Αν η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων κρίνει ότι κάτοχος ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας δεν πληροί πλέον τους όρους πιστοποίησης, ζητεί από τον Οργανισμό να περιορίσει ή να ανακαλέσει το εν λόγω πιστοποιητικό.

Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ του Οργανισμού και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, εφαρμόζεται η διαδικασία διαιτησίας που αναφέρεται στην παράγραφο 7 του άρθρου 62. Αν από την εν λόγω διαδικασία διαιτησίας προκύψει ότι το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας δεν πρέπει ούτε να περιοριστεί ούτε να ανακληθεί, αναστέλλονται τα προσωρινά μέτρα ασφάλειας που αναφέρονται στην παράγραφο 6 του παρόντος άρθρου. Όταν η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει εκδώσει η ίδια το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας, σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 62, μπορεί να περιορίζει ή να ανακαλεί το πιστοποιητικό με αιτιολογημένη απόφαση και ενημερώνει σχετικά τον Οργανισμό.

Ο κάτοχος ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας, του οποίου το πιστοποιητικό περιορίστηκε ή ανακλήθηκε, είτε από τον Οργανισμό είτε από την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, έχει σχετικό δικαίωμα προσφυγής σύμφωνα με την παράγραφο 11 του άρθρου 62.

6. Αν, κατά τη διενέργεια της εποπτείας, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εντοπίσει σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια, μπορεί ανά πάσα στιγμή να εφαρμόσει προσωρινά μέτρα ασφάλειας, ιδίως άμεσο περιορισμό ή αναστολή των σχετικών δραστηριοτήτων. Αν το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας έχει εκδοθεί από τον Οργανισμό, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ενημερώνει αμελλητί τον Οργανισμό και παρέχει στοιχεία που τεκμηριώνουν την απόφασή της.

Αν ο Οργανισμός κρίνει δυσανάλογα τα μέτρα που εφαρμόζει η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, μπορεί να της ζητήσει να άρει ή να προσαρμόσει τα μέτρα αυτά. Ο Οργανισμός και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συνεργάζονται με σκοπό να

καταλήξουν σε αμοιβαία αποδεκτή λύση. Εφόσον είναι απαραίτητο, στη διαδικασία θα αναμιχθεί και η σιδηροδρομική επιχείρηση. Αν δεν τελεσφορήσει η δεύτερη αυτή διαδικασία, παραμένει σε ισχύ η απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων να εφαρμόσει τα προσωρινά μέτρα.

Η απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων που σχετίζεται με προσωρινά μέτρα ασφάλειας υπόκειται σε εθνικό δικαστικό έλεγχο, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 70. Εν τοιαύτη περιπτώσει, τα προσωρινά μέτρα ασφάλειας μπορούν να ισχύσουν έως το πέρας του δικαστικού ελέγχου, με την επιφύλαξη της παραγράφου 5 του παρόντος άρθρου.

Αν η διάρκεια προσωρινού μέτρου υπερβαίνει τους τρεις (3) μήνες, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ζητεί από τον Οργανισμό να περιορίσει ή να ανακαλέσει το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας και εφαρμόζεται η διαδικασία της παραγράφου 5.

7. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ελέγχει τα παρατρόχια υποσυστήματα ελέγχου - χειρισμού και σηματοδότησης, ενέργειας και υποδομής και διασφαλίζει ότι πληρούν τις κύριες απαιτήσεις. Σε περίπτωση διασυνοριακών υποδομών, ασκεί τις εποπτικές της δραστηριότητες σε συνεργασία με άλλες αρμόδιες εθνικές αρχές ασφάλειας. Αν η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διαπιστώσει ότι ο διαχειριστής υποδομής δεν πληροί πλέον τους όρους της οικείας έγκρισης ασφάλειας, περιορίζει ή ανακαλεί την εν λόγω έγκριση, αιτιολογώντας την απόφασή της.

8. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, όταν ελέγχει την αποδοτικότητα των συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, μπορεί να λαμβάνει υπόψη τις επιδόσεις ασφάλειας των παραγόντων, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 56 και, κατά περίπτωση, των κέντρων κατάρτισης που αναφέρονται στον ν. 3911/2011, στο βαθμό που οι δραστηριότητές τους επηρεάζουν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Η παρούσα διάταξη ισχύει με την επιφύλαξη της ευθύνης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 56.

9. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και οι εθνικές αρχές ασφάλειας των κρατών - μελών όπου δραστηριοποιείται σιδηροδρομική επιχείρηση συνεργάζονται, συντονίζοντας τις εποπτικές δραστηριότητές τους, όσον αφορά την εν λόγω σιδηροδρομική επιχείρηση, ώστε να διασφαλίζεται η ανταλλαγή οποιασδήποτε βασικής πληροφορίας σχετικά με τη συγκεκριμένη σιδηροδρομική επιχείρηση, ιδίως ως προς γνωστούς κινδύνους και τις επιδόσεις ασφάλειας. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ανταλλάσσει επίσης πληροφορίες με άλλες εθνικές αρχές ασφάλειας

και τον Οργανισμό, εφόσον κρίνει ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση δεν λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα ελέγχου των κινδύνων.

Με την εν λόγω συνεργασία διασφαλίζεται ότι η εποπτεία έχει επαρκή κάλυψη και ότι αποφεύγονται οι αλληλεπικαλύψεις επιθεωρήσεων και λογιστικών ελέγχων. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων με τις λοιπές εθνικές αρχές ασφάλειας μπορούν να διαμορφώνουν κοινό πρόγραμμα εποπτείας, ώστε να διασφαλίζεται η τακτική διεξαγωγή λογιστικών ελέγχων και επιθεωρήσεων, λαμβανομένων υπόψη του τύπου και της έκτασης των μεταφορών σε κάθε συμμετέχον κράτος - μέλος.

10. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να απευθύνει προειδοποιήσεις προς τον διαχειριστή υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης αυτών με τις υποχρεώσεις τους, όπως αυτές αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

11. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων χρησιμοποιεί τις πληροφορίες που συγκεντρώνει ο Οργανισμός κατά την εκτίμηση του φακέλου της περίπτωσης α' της παραγράφου 5 του άρθρου 62 για σκοπούς εποπτείας της σιδηροδρομικής επιχείρησης μετά την έκδοση του οικείου ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας. Χρησιμοποιεί τις πληροφορίες που συγκεντρώνονται κατά τη διαδικασία της έγκρισης ασφάλειας σύμφωνα με το άρθρο 64 για σκοπούς εποπτείας του διαχειριστή υποδομής.

12. Προς τον σκοπό της ανανέωσης των ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας που εκδίδονται σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 62 και εγκρίσεων ασφάλειας, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων χρησιμοποιεί τις πληροφορίες που συγκεντρώνονται κατά τις εποπτικές της δραστηριότητες.

13. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων προβαίνει στις απαραίτητες ρυθμίσεις, ώστε να συντονίζει και να διασφαλίζει την πλήρη ανταλλαγή των πληροφοριών που αναφέρονται στις παραγράφους 10, 11 και 12 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 58

Κοινές μέθοδοι ασφάλειας («ΚΜΑ»)

(άρθρο 6 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Οι ΚΜΑ περιγράφουν τον τρόπο αξιολόγησης των επιπέδων ασφάλειας, της επίτευξης των στόχων ασφάλειας και της συμμόρφωσης προς άλλες απαιτήσεις ασφάλειας κατά περίπτωση, ιδίως μέσω ανεξάρτητου οργανισμού αξιολόγησης με την εκπόνηση και τον καθορισμό:

α) των μεθόδων αξιολόγησης και εκτίμησης των κινδύνων,

β) των μεθόδων αξιολόγησης της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις των πιστοποιητικών ασφάλειας και των εγκρίσεων ασφάλειας που εκδίδονται σύμφωνα με

τα άρθρα 63 και 65,

γ) των μεθόδων εποπτείας που πρέπει να εφαρμόζει η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και των μεθόδων παρακολούθησης που πρέπει να εφαρμόζουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής και οι αρμόδιοι για τη συντήρηση φορείς,

δ) των μεθόδων αξιολόγησης του επιπέδου και των επιδόσεων ασφάλειας των φορέων λειτουργίας των σιδηροδρόμων σε εθνικό επίπεδο και σε ενωσιακό επίπεδο,

ε) των μεθόδων αξιολόγησης της επίτευξης των στόχων ασφάλειας σε εθνικό επίπεδο και σε επίπεδο Ένωσης, και

στ) κάθε άλλης μεθόδου, η οποία αφορά σε διαδικασία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας που χρειάζεται να εναρμονιστεί σε επίπεδο Ένωσης.

2. Οι ΚΜΑ αναθεωρούνται τακτικά, με βάση την εμπειρία που αποκτάται από την εφαρμογή τους και με βάση τη συνολική εξέλιξη της ασφάλειας των σιδηροδρόμων και με σκοπό την εν γένει διατήρηση και, εφόσον είναι εύλογα εφικτό, τη συνεχή βελτίωσή της.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, εγκρίνονται όλες οι αναγκαίες τροποποιήσεις στους εθνικούς κανόνες στο πλαίσιο της θέσπισης των ΚΜΑ και των τροποποιήσεών τους.

Στην ίδια την έκθεση ασφαλείας για το 2021 στην σχετική ιστοσελίδα της ΡΑΣ ανακοινώνονται τα εξής σχετικά:

<https://ras-el.gr/wp-content/uploads/2022/11/ekthesi-asfaleias-2021.pdf>

«...3.4 Οργανωτικό πλαίσιο ασφαλείας Το εθνικό οργανωτικό πλαίσιο στην Ελλάδα κατά το 2021 σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων αποτυπώνεται παρακάτω:

Το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών είναι η νομοθετική αρχή, υπεύθυνη για τον σιδηροδρομικό τομέα στην Ελλάδα. Υπό την εποπτεία του δραστηριοποιούνται ο ΟΣΕ και η θυγατρική του ΕΡΓΟΣΕ. Η ΡΑΣ είναι Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή που ασκεί, μεταξύ άλλων, τα καθήκοντα της Ελληνικής ΕΑΑ σύμφωνα με το ν. 4199/2013 και το ν. 4632/2019. Ο ΟΣΕ είναι ο μοναδικός εθνικός διαχειριστής υποδομής, κάτοχος έγκρισης ασφαλείας, που λειτουργεί στην Ελλάδα υπό την επίβλεψη του ΥΥΜ. Ο ΟΣΕ είναι επίσης ο ιδιοκτήτης του μοναδικού αναγνωρισμένου Κέντρου Εκπαίδευσης Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών. Η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. είναι θυγατρική εταιρεία του ΟΣΕ, υπεύθυνη για την εκτέλεση του Επενδυτικού Προγράμματος και την διαχείριση των νέων έργων σιδηροδρομικής υποδομής...».

Συμπερασματικά, η μόνη σχέση της ΡΑΣ με την άσκηση εκτελεστικής εξουσίας αφορά πιστοποιήσεις, άδειες, ελέγχους, υποδείξεις και κυρώσεις, ο δε Υπουργός, σύμφωνα με το Σύνταγμα και τους νόμους, έχει επιτελικές, εκτελεστικές και νομοθετικές αρμοδιότητες, γι' αυτό άλλωστε με Υπουργική Απόφαση σύμφωνα με το άρθρο 59 και 60 ν. 4632/2019 θεσπίζονται οι Εθνικοί Κανόνες ενώ η ΡΑΣ απλώς γνωμοδοτεί σχετικά, και είναι συνολικά υπεύθυνος για το σιδηροδρομικό τομέα, εποπτεύει τον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ.

Β. Ως προς την γνώση της πραγματικής κατάστασης του σιδηροδρομικού δικτύου και του προσωπικού

Ο κ. Καραμανλής ως πολιτικός προϊστάμενος, επικεφαλής του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών **όφειλε και υποχρεούταν με αυξημένη νομική υποχρέωση, λόγω ακριβώς αυτής της θέσης, να γνωρίζει την πραγματική κατάσταση που επικρατούσε στο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας και να λάβει άμεσα κάθε πρόσφορο και επιβεβλημένο μέτρο για να διασφαλίσει τη δημόσια υγεία και ασφάλεια.** Αντ' αυτού αδράνησε εγκληματικά, αδιαφόρησε για τις επανειλημμένες και έγγραφες προειδοποιήσεις για την κατάσταση και με εγκληματική ελαφρότητα από του βήματος της Βουλής διαβεβαίωνε για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, παραπλανώντας την κοινή γνώμη και θέτοντας σε κίνδυνο ζωής και σωματικής ακεραιότητας απροσδιόριστο αριθμό ανθρώπων που στηριζόμενοι στις διαβεβαιώσεις του αρμοδίου Υπουργού έμπαιναν στο τυφλό και διαλυμένο σιδηροδρομικό δίκτυο, θέτοντας τη ζωή και την υγεία και σωματική τους ακεραιότητα σε κίνδυνο. Ενδεικτικά, ως προς τη γνώση του κ. Καραμανλή, επισημαίνουμε:

α) Την από **06/09/2021** εμπιστευτική επιστολή του τότε **διευθύνοντος συμβούλου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, Φίλιππου Τσαλίδη**, με θέμα «σοβαρά λειτουργικά προβλήματα του ελληνικού σιδηροδρόμου». Αφορμή ήταν δύο ατυχήματα που είχαν συμβεί τον **Αύγουστο του 2021** στον Δομοκό και τη Λευκοθέα Σερρών. Με το έγγραφο αυτό ενημέρωνε για τον **«ορατό πλέον κίνδυνο να υπάρξει ένα συμβάν μεγίστης σοβαρότητας»**. Η επιστολή απευθυνόταν στον 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. Ενήμερη ήταν και η Πρόεδρος της ΡΑΕ, Ιωάννα Τσιαπαρίκου.

Παράλληλα, με την άνω επιστολή του ο Φίλιππος Τσαλίδης προειδοποιούσε με αφορμή σύγκρουση τρένου με όχημα του ΟΣΕ τον Αύγουστο του 2021 ότι *«οι συνέπειες ενός τέτοιου συμβάντος θα ήταν ανυπολόγιστες αν η σύγκρουση γινόταν με αμαξοστοιχία Intercity»*. Στο εμπιστευτικό έγγραφο ο τότε διευθύνων σύμβουλος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ αναφέρεται στην **έλλειψη προσωπικού του ΟΣΕ** και συγκεκριμένα σταθμαρχών και κλειδούχων, στη **μη λειτουργία σηματοδότησης** σε μεγάλα τμήματα του δικτύου και την **κακοσυντηρημένη υποδομή**.

Παράλληλα αναφέρεται σε δύσκολη και επικίνδυνη σιδηροδρομική λειτουργία **«με αποτέλεσμα σοβαρά συμβάντα»**, ενώ επισημαίνει την **έλλειψη σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης**. Στις **14 Σεπτεμβρίου, 8** ημέρες μετά το εμπιστευτικό έγγραφο προς τον ΟΣΕ και τον τότε Υπουργό, παραιτήθηκε από τη **θέση του Διευθύνοντος Συμβούλου** της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

β) Δύο Επιστολές της Πανελλήνιας Ένωσης Προσωπικού Έλξης.

Με την πρώτη, από **26/08/2021**, επιστολή τους, οι εργαζόμενοι καθιστούσαν σαφές προς τον Υπουργό, ο οποίος τότε είχε συμπληρώσει τον πρώτο χρόνο της θητείας του, ότι *«στο μεγαλύτερο (πέραν του 90%) μέρος της σιδηροδρομικής υποδομής δεν λειτουργούν τα φωτισήματα 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 του εκτροχιασμού που είχαν ήδη περιγράψει.

Με την δεύτερη, από **29/10/2021**, επιστολή τους προς τον Γενικό Γραμματέα Μεταφορών, η οποία φυσικά έχει κοινοποιηθεί και προς τον Κ. Αχ. Καραμανλή, οι εργαζόμενοι απαριθμούσαν και παρέθεταν τα ατυχήματα που είχαν σημειωθεί το 2020 και το 2021, απευθύνοντας έκκληση για συνάντηση ώστε να συζητηθούν και να επιλυθούν τα προβλήματα που σχετίζονταν με την ασφάλειά τους.

γ) Το από 31/10/2022 εξώδικο της Πανελλήνιας Ένωσης Προσωπικού Έλξης προς το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και τη Hellenic Train. Στο εξώδικο γινόταν 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 σημείωνε πως το αποτέλεσμα όλων αυτών είναι να έχουν συμβεί **τρεις εκτροχιασμοί** (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.

Πράξεις και παραλείψεις του κ. Καραμανλή ως Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών που συνδέονται απολύτως και με αιτιώδη συνάφεια με το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη, οι οποίες πληρούν την αντικειμενική και υποκειμενική υπόσταση σειράς αξιοποιήσιμων πράξεων, υπήρξαν μεταξύ κι άλλων:

1. Η μη αποκατάσταση του σταθμού τηλεδιοίκησης στη Λάρισα που είχε καεί και τεθεί εκτός λειτουργίας απ τον Ιούλιο του 2019,
2. Η διακοπή λειτουργίας του απομακρυσμένου ελέγχου στην Καρόλου στην Αθήνα,
3. Η μη λειτουργία του GSM-R
4. Η μη υλοποίηση-ολοκλήρωση της σύμβασης 717/2014,
5. Η απαξίωση του σιδηροδρομικού δικτύου και υποστελέχωση του προσωπικού
6. Η ανάθεση κρίσιμων θέσεων και αρμοδιοτήτων σταθμάρχη, σε πρόσωπα χωρίς αξιοκρατικά κριτήρια όπως η παράτυπη μετάταξη του μοιραίου σταθμάρχη κατά παράβαση γενικών αρχών του δικαίου και της προρηθείσας νομοθεσίας.
7. Η ελλιπής εκπαίδευση των σταθμαρχών
8. Η μη θέσπιση και επικαιροποίηση Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας

Άλλωστε όλα αυτά τα διαπίστωσε και τα διατύπωσε στο πόρισμα της ακόμα και η Επιτροπή εμπειρογνομόνων που ορίστηκε το 2023 από την κυβέρνηση για να διερευνήσει το δυστύχημα.

Στο πόρισμα των 227 σελίδων, το οποίο χωρίζεται σε 10 κεφάλαια, υπάρχει επιμερισμός ευθυνών σε οργανισμούς και πρόσωπα, όπως στον ΟΣΕ, στην ΕΡΓΟΣΕ, στη Ρυθμιστική Αρχή Συγκοινωνιών, στη Hellenic Train αλλά και στον μοιραίο σταθμάρχη.

1. Τοπική τηλεδιοίκηση στη Λάρισα

Η τοπική τηλεδιοίκηση κάλυπτε όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο από το Πλατύ μέχρι τον Δομοκό, σε απόσταση περίπου 170-175χλμ . κι αν ήταν σε λειτουργία δεν θα συνέβαινε ποτέ, υπό οποιεσδήποτε συνθήκες, το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη. Αν έμπαιναν είτε από λάθος, είτε ακόμα κι από δόλο δύο τρένα στην ίδια γραμμή, το σύστημα θα διόρθωνε αυτοματοποιημένα το λάθος καθώς σταματούσε αυτόματα τα τρένα σε απόσταση **2χλμ.** το ένα από το άλλο, καθώς τόση είναι η μεταξύ τους απόσταση στα φωτόσημα. Το φανάρι θα γινόταν κόκκινο και το σύστημα θα έδινε αυτόματα εντολή για πέδηση στα τρένα, ενώ προηγουμένως θα είχαν ενημερωθεί σχετικά και οι μηχανοδηγοί.

Το σύστημα τοπικής τηλεδιοίκησης **λειτούργούσε κανονικά μέχρι τη φωτιά στον σταθμό Ζαχάρεως, λίγο μετά τις εκλογές του Ιουλίου του 2019. Η ζημιά μέχρι και το χρόνο που συνέβη το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη δεν είχε αποκατασταθεί και το σύστημα τηλεδιοίκησης ήταν πλήρως εκτός λειτουργίας.** Αντ' αυτού, τη βραδιά του δυστυχήματος λειτουργούσε μόνο ένας τοπικός πίνακας χειρισμού, που επ' ουδενί συνιστούσε τηλεδιοίκηση ως προς τη μορφή, λειτουργία, και δυνατότητες και ασφαλώς δεν μπορούσε αυτοματοποιημένα να αποτρέψει-διορθώσει ανθρώπινο λάθος ή παράλειψη.

Συγκεκριμένα μέχρι τις 29 Ιουλίου 2019, ότε σημειώθηκε η καταστροφική πυρκαγιά σε σταθμό του ΟΣΕ σε απόσταση 8χλμ από το κέντρο της Λάρισας, λειτουργούσε το παλιό σύστημα τηλεδιοίκησης από την Λάρισα στο Πλατύ, δηλαδή σε όλο το εύρος της πορείας των δύο τρενών που συγκρούστηκαν στα Τέμπη. Αυτό περιελάμβανε αισθητήρες, σύστημα

σηματοδοτών και ηλεκτρονικό δίκτυο παρακολούθησης των συρμών σε όλο το δίκτυο της Θεσσαλίας -Πιερίας.

Μέχρι τότε υπήρχαν ειδικοί σταθμάρχες –ανά βάρδιες- στο Κέντρο Τηλεδιοίκησης στην Λάρισα που ήλεγχαν ηλεκτρονικά τις κινήσεις όλων των τραίνων και πολλές φορές είχαν διορθώσει σφάλματα συναδέλφων τους με κλειδιά κατεύθυνσης των συρμών, λάθος πορείες κ.λπ..

Όμως μετά την πυρκαγιά, δεν υπήρξε επισκευή, η οποία μάλιστα ήταν μικρού κόστους, ώστε να υπάρχει προειδοποιητική φωτισήμανση κλπ. Έτσι αφού **δεν διορθώθηκε η ζημιά, κόστους λίγων χιλιάδων ευρώ** μετά την πυρκαγιά, και παράλληλα δεν ολοκληρωνόταν η Σύμβαση 717, **το δίκτυο του ΟΣΕ έμεινε «τυφλό» για τέσσερα χρόνια.** Με τις γνωστές οδυνηρές συνέπειες που κόστισαν 57 ζωές στα Τέμπη.

Ο ΟΣΕ μάλιστα με επίσημη ανακοίνωση του απαντώντας σε δημοσιεύματα της περιόδου είχε εμμέσως αναγνωρίσει όλα τα ανωτέρω, ήτοι ότι από το καλοκαίρι του 2019 μετά την πυρκαγιά η τηλεδιοίκηση Λάρισας έπαψε πλήρως να λειτουργεί και καταργήθηκε. Χαρακτηριστικά αναφερόταν στην ανακοίνωση ότι: *«Τον Ιούλιο του 2019 μετά την πυρκαγιά στην περιοχή του Λιτοχώρου, η τηλεδιοίκηση Λάρισας υποβαθμίστηκε σημαντικά και πρακτικά έπαψε να λειτουργεί ως πλήρης τηλεδιοίκηση. Η μόνη δυνατότητα που διατηρούσε το σύστημα τηλεδιοίκησης ήταν η παρακολούθηση της διαδρομής από την είσοδο της Λάρισας έως την είσοδο των Νέων Πόρων. Δεν υπήρχε δυνατότητα τηλεχειρισμών για τη χάραξη διαδρομών μεταξύ των Σταθμών παρά μόνο διευθέτηση μεμονωμένων αλλαγών τροχιάς.*

Στη Λάρισα, λοιπόν, λειτουργούσε μόνον τοπικός πίνακας τηλεχειρισμού και όχι τηλεδιοίκηση. Ο Σταθμάρχης Λάρισας, με βάση το υφιστάμενο σύστημα σηματοτεχνικής κάλυψης του σταθμού (αυτοψία που έγινε από τα τρία μέλη της Επιτροπής Εμπειρογνομόνων στις 20-3-2023) μπορούσε, από την αποβάθρα όπου βρίσκεται ο προς αναχώρηση συρμός και για ένα μήκος περίπου 2,8 χιλιομέτρων, να παρακολουθεί στον τοπικό πίνακα τηλεχειρισμού αλλαγών με φωτεινές ενδείξεις τη θέση και την πορεία του συρμού. (σ. 55 πορίσματος επιτροπής). **Ολοκληρωμένη τηλεδιοίκηση δεν θα επέτρεπε να κινούνται δύο συρμοί στην ίδια γραμμή από αντίθετες κατευθύνσεις.**

Ο πρώην Υπουργός Επικρατείας κ. Γεραπετρίτης είχε καταθέσει μάλιστα στα πρακτικά της Βουλής το πρωτόκολλο διοικητικής παραλαβής προς χρήση της σηματοδότησης του τμήματος ΕΘΑ Ορφανών – Σιδηροδρομικού Σταθμού Λάρισας, μεταξύ ΕΡΓΟΣΕ - ΟΣΕ, το οποίο υπεγράφη την 1η Νοεμβρίου 2022. Στο κατατεθέν έγγραφο αναφερόταν ξεκάθαρα σηματοδότηση, χωρίς καμία αναφορά σε τηλεδιοίκηση.

Δύο ημέρες αργότερα, στις 3 Νοεμβρίου 2022, η Διεύθυνση Κυκλοφορίας του ΟΣΕ ενημερώνει με εσωτερικό έγγραφό της ότι το σύστημα των σηματοδοτικών εγκαταστάσεων **θα τεθεί σε δοκιμαστική λειτουργία** από τις 8 Νοεμβρίου και για μία εβδομάδα, δηλαδή έως τις 15 Νοεμβρίου 2022.

Σε κανένα από τα δύο έγγραφα, δηλαδή ούτε στο πρωτόκολλο παραλαβής ούτε στο εσωτερικό έγγραφο του ΟΣΕ, γίνεται λόγος για σύστημα τηλεδιοίκησης, καθώς είναι σαφές πως το λεγόμενο σύστημα «τοπικού χειρισμού» που δίνει τη δυνατότητα χάραξης πορείας και «βλέπει» τον σταθμό για ελάχιστα χιλιόμετρα δεν έχει καμία σχέση με την τηλεδιοίκηση.

Για τον λόγο αυτό άλλωστε ο ΟΣΕ συστήνει ιδιαίτερη προσοχή στους σταθμάρχες: *“Στις περιπτώσεις (βλ. 2γ και 2δ (σ.σ. η τελευταία αφορά τον σταθμό Λάρισας) όπου οι σταθμάρχες αναγκάζονται να μεταθέτουν τις αλλαγές με τον κλειθροδιακόπτη κάθε αλλαγής χωριστά, απαιτείται η ιδιαίτερη προσοχή τους κατά τη διεξαγωγή αυτής της διαδικασίας”*.

Αν είχε αποκατασταθεί το σύστημα τηλεδιοίκησης στο δίκτυο του Ο.Σ.Ε μετά την πυρκαγιά του Ιουλίου του 2019, θα υπήρχαν πολλαπλοί μηχανισμοί ελέγχου και μπλοκ, με διαδοχική σηματοδότηση και αισθητήρες και των δύο συρμών. Και η αποτροπή της τραγωδίας στα Τέμπη θα ήταν βέβαιη.

Δεν θα σταματούσε μόνο η επιβατική που ξεκίνησε από την Λάρισα αλλά κι η εμπορική που από την άλλη πλευρά ερχόταν κατά πάνω της. Με ένα πολλαπλό δηλαδή σύστημα ασφαλείας. Με το αναφερόμενο **τοπικό ηλεκτρονικό κέντρο αυτομάτου χειρισμού** κυρίως των κλειδιών, και σε εμβέλεια περίπου πέντε χιλιομέτρων στο κέντρο της Λάρισας, παρέχόταν μόνο η δυνατότητα «ηλεκτρονικής χάραξης» της πορείας του επιβατικού τραίνου. **Δηλαδή μόνο μία περιορισμένη ασφαλιστική δικλείδα κι η**

οποία εξουδετερώθηκε και αυτή από ένα ελλιπώς εκπαιδευμένο σταθμάρχη.

Ο Κώστας Καραμανλής, αν και γνώριζε ότι το τοπικό σύστημα τηλεδιοίκησης στη Λάρισα είχε τεθεί εκτός λειτουργίας από πυρκαγιά τον Ιούλιο του 2019, **δεν προέβη σε οιαδήποτε ενέργεια, καίτοι όφειλε, για την αποκατάσταση της κομβικής σημασίας ζημίας αυτής.** Ιδίως αν ληφθεί υπόψη το ελάχιστο κόστος αποκατάστασης της ζημίας που απαιτείτο για την επαναλειτουργία του και το οποίο ανερχόταν, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις υπαλλήλων του ΟΣΕ, σε μερικές χιλιάδες ευρώ (περίπου 10.000 έως 20.000 ευρώ), όταν μόνο για το «μπάζωμα» του χώρου μετά το δυστύχημα εγκρίθηκαν με fast track διαδικασίες και δόθηκαν από το Υπουργείο ανάπτυξης **647.862,80 ευρώ** από το Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης με υπογραφή του τότε αρμόδιου αναπληρωτή Υπουργού Ανάπτυξης και Επενδύσεων Ν. Παπαθανάση και του Υφυπουργού Ι. Τσακίρη.

Όπως άλλωστε ρητώς αναφέρεται και στο Πόρισμα της Επιτροπής των Εμπειρογνομόνων, **αν είχε αποκατασταθεί το σύστημα τηλεδιοίκησης στη Λάρισα, θα είχε αποτραπεί το δυστύχημα** και ως εκ τούτου καθίσταται πρόδηλη και σαφής, η ουσιώδης εγκληματική παράλειψη του ως άνω Υπουργού.

2. Διακοπή από το 2020 της λειτουργίας του Δευτεροβάθμιου Οργάνου ελέγχου

Μέχρι το 2020 ήταν σε λειτουργία στα κεντρικά γραφεία του ΟΣΕ (επί της οδού Καρόλου) στην Αθήνα, το αποκαλούμενο **δευτεροβάθμιο όργανο ελέγχου και ρύθμισης της κυκλοφορίας**, αποτελούμενο από ένα σταθμάρχη, έναν προϊστάμενο αμαξοστοιχίας και ένα στέλεχος από τα μηχανοστάσια.

Το συγκεκριμένο όργανο, με βάση φωνητικές πληροφορίες που περιήρχοντο σε αυτό (είτε μέσω του συστήματος GSM-R μετά το 2018 είτε με τα ραδιοβοηθήματα του ΟΣΕ παλιότερα είτε ακόμη και με χρήση σταθερής τηλεφωνίας), σημείωνε επί χάρτου και αποτύπωνε με ακρίβεια τη θέση και την πορεία κίνησης του κάθε συρμού. Αν λειτουργούσε την ημέρα του δυστυχήματος, θα αποτελούσε πρόσθετη ασφαλιστική δικλείδα, που θα έδινε πιθανόν τη δυνατότητα παρακολούθησης της πορείας των δύο συρμών. (σ.

86 πορίσματος της επιτροπής). Η έλλειψη αυτή του «υπερκείμενου κέντρου ρύθμισης κυκλοφορίας» αποτελεί, μια από τις αιτίες της τραγωδίας, λόγω της απουσίας 2ου επιπέδου εντοπισμού και αποτροπής λανθασμένων ενεργειών.

Ο Κώστας Καραμανλής, αν και γνώριζε την παύση από το 2020 της λειτουργίας του δευτεροβάθμιου οργάνου ελέγχου και ρύθμισης της κυκλοφορίας στην οδό Καρόλου (Αθήνα), σε συνδυασμό με το ότι η τοπική τηλεδιοίκηση Λάρισας απι το 2019 είχε τεθεί εκτός λειτουργίας λόγω της πυρκαγιάς και ότι δεν είχε υλοποιηθεί η Σύμβαση 717/2014, εντούτοις **ουδέν απολύτως έπραξε για την επαναλειτουργία του Δ/βάθμου Οργάνου Ελέγχου**, καίτοι ήταν απολύτως αναγκαίο για την ασφάλεια των συγκοινωνιών. Έτσι κατέστησε ανενεργή και την τελευταία αυτή ασφαλιστική δικλείδα για να αποτραπεί το ανθρώπινο λάθος.

3. Μη ύπαρξη - λειτουργία αυτοματοποιημένων συστημάτων ασφαλείας

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, παρείχε βασικές εγγυήσεις ασφαλείας. Τα βασικά μέρη αυτού του συστήματος, δηλαδή το **ETCS και το GSM-R** (επί των συρμών και επί του δικτύου), τα οποία σε συνδυασμό **και με τη λειτουργία της φωτοσήμανσης και της πλήρους τηλεδιοίκησης** στο σιδηροδρομικό δίκτυο, μπορούσαν μετά βεβαιότητας να αποτρέψουν το τραγικό δυστύχημα.

Το ETCS (European Train Control System) αποτελεί 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 GSM-R (Global System for Mobile Communications - Railway) αποτελεί ένα σύγχρονο μέσο επικοινωνίας, που επιβάλλεται να έχουν οι

επίγειοι σταθμοί διαχείρισης κυκλοφορίας (Σταθμάρχες, Κέντρο Τηλεδιοίκησης κ.τ.λ.) και οι μηχανοδηγοί μεταξύ τους. 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 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. Οι κύριες συμβάσεις για την προμήθεια συστημάτων ασφαλείας από τον ΟΣΕ, εκτός της σύμβασης 717/2014 που αναλύεται κατωτέρω χωριστά υπήρξαν οι εξής:

1. **Η σύμβαση 10012/2006** για την προμήθεια συστημάτων **GSM-R**, με οικονομικό αντικείμενο 57.228.780 ευρώ. Η συμφωνημένη διάρκεια του έργου ήταν 2 έτη (26/9/2006 - 26/9/2008). Δόθηκαν 4 παρατάσεις και τελικώς το μεγαλύτερο μέρος του έργου παραδόθηκε στις 11/6/2018, 12/2/2020 και 10/2/2021. Μέχρι και σήμερα το σύστημα GSM-R δεν λειτουργεί σε όλους τους συρμούς της Hellenic Train, καθώς δεν έχει πιστοποιηθεί από την ΡΑΣ. Στις 5/7/2022 εγκρίθηκε από τη ΡΑΣ η λειτουργία στους σταθμούς, ενώ μέχρι και τον Ιούλιο του 2023 η ΡΑΣ δεν είχε εγκρίνει τη λειτουργία του στους συρμούς.

2. **Η σύμβαση 10004/2007** για την προμήθεια συστήματος **ETCS στους συρμούς**, με οικονομικό αντικείμενο 25.026.200 ευρώ. Η συμφωνημένη διάρκεια του έργου ήταν 2 έτη (30/5/2007 - 30/3/2009). Δόθηκαν 3 παρατάσεις και το έργο παραδόθηκε μετά από 10 έτη. Σύμφωνα δε με την έκθεση της Επιτροπής Εμπειρογνομώνων, όταν η ΓΑΙΑΟΣΕ παρέλαβε το 2018 το σύστημα ETCS (συρμών) το έκρινε μη λειτουργικό και από τότε δήλωσε ότι απαιτείται νέα σύμβαση, η οποία δεν έχει γίνει μέχρι σήμερα. Φυσικά το σύστημα εξακολουθεί να μην είναι σε λειτουργία, λόγω φθορών, προβλημάτων διαλειτουργικότητας κ.ά.

3. Η **σύμβαση 10005/2007** για την προμήθεια **συστήματος ETCS στις γραμμές**, με οικονομικό αντικείμενο 17.171.261 ευρώ. Η συμφωνημένη διάρκεια του έργου ήταν 30 μήνες (5/9/2007 - 5/3/2010). Το έργο πήρε 6 παρατάσεις και τελικώς παραδόθηκε στις 2/8/2019, 16/11/2021 και 13/12/2021. Σε κάποια τμήματα της γραμμής εγκρίθηκε από τη ΡΑΣ η λειτουργία του ETSC στις 26/6/2023.

4. 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 ευρώ! Η συμφωνημένη διάρκεια ήταν 32 μήνες (18/12/2013 - 18/8/2016), αλλά τελικώς δόθηκαν 14 παρατάσεις, **με τελευταία παράταση της 30/6/2023**.

Ως προελέχθη, **κατά την ημέρα του δυστυχήματος δεν λειτουργούσε το ETCS το οποίο μετά βεβαιότητας θα είχε ακινητοποιήσει αυτόματα τις δυο αμαξοστοιχίες** που κινούνταν σε μετωπική πορεία σύγκρουσης, **ούτε όμως και το GSMR**, που αν ήταν σε λειτουργία, θα άκουγαν ταυτόχρονα όλες τις συνομιλίες οι σταθμάρχες και οι μηχανοδηγοί και θα αντιλαμβάνονταν ότι τα δύο τρένα κινούνταν στην ίδια γραμμή.

4. Η Σύμβαση 717/2014

Η **σύμβαση για την αποκατάσταση του Συστήματος Σηματοδότησης-Τηλεδιοίκησης** του σιδηροδρομικού τμήματος Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας «Ανάταξη και αναβάθμιση του συστήματος σηματοδότησης – τηλεδιοίκησης και αντικατάσταση 70 αλλαγών τροχιάς σε εντοπισμένα τμήματα», υπεγράφη στις **26/09/2014** μεταξύ της **«ΕΡΓΑ ΟΣΕ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ»** (Αναθέτουσα Αρχή και Κύριος του Έργου) και της **«ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΤΟΜΗ ΑΒΕΤΕ - ALSTOM TRANSPORT SA»** (Ανάδοχος) με τον διακριτικό τίτλο **«ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΑΝΑΤΑΞΗΣ ΕΡΓΟΣΕ»**, με προθεσμία περαίωσης είκοσι τέσσερις (24) ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία υπογραφής της Σύμβασης.

Το έργο ήταν χρηματοδοτούμενο από το Ε.Π «Ενίσχυση Προσπελασιμότητας 2007-2013 του ΕΣΠΑ κατά 85%. Το πρώτο τίμημα ήταν 41.297.174,41 ευρώ και το έργο έπρεπε να είχε ολοκληρωθεί σε 2 έτη. Το

έργο, όμως, όχι μόνο δεν ολοκληρώθηκε, αλλά έγινε και συμπληρωματική σύμβαση, ύψους 13.320.240 ευρώ, που αποφασίστηκε τον Δεκέμβριο του 2017 και υπογράφηκε τελικά στις 19 Μαΐου 2021. Η προθεσμία της συμπληρωματικής σύμβασης ορίστηκε σε 14 μήνες από την υπογραφή της, δηλαδή μέχρι τις 19 Ιουλίου 2022, ωστόσο πήρε και νέα παράταση μέχρι τις 19 Σεπτεμβρίου 2023.

Η υλοποίηση του έργου δεν υπήρξε ομαλή, καθώς δεν τηρήθηκαν αποκλειστικές προθεσμίες για την παράδοση τμημάτων προς χρήση, χωρίς ο ανάδοχος να έχει ολοκληρώσει εγκεκριμένες μελέτες, γεγονός για το οποίο **έπρεπε να έχει κηρυχθεί έκπτωτος.**

Μετά την κατάρτισή της, λόγω του αντικειμένου της, η Συμπληρωματική Σύμβαση υποβλήθηκε στο Ελεγκτικό Συνέδριο προς έλεγχο. Το Ελ. Συν. αποφάσισε στις **26/2/2018** ότι κωλύεται η υπογραφή της σύμβασης γιατί δεν συντρέχαν οι νόμιμες προϋποθέσεις. Στις **20/4/2018**, μετά από αίτηση ανάκλησης της ΕΡΓΟΣΕ, το Ελ.Συν. με την απόφασή του έκρινε πάλι ότι κωλύεται η υπογραφή της Συμπληρωματικής Σύμβασης. Τελικά στις **6/6/2018** το Τμήμα Μείζονος Σύνθεσης (Επταμελές) του Ελεγκτικού Συνεδρίου έκρινε ότι δεν κωλύεται η υπογραφή της Συμπληρωματικής Σύμβασης. Το **2020** η ΕΡΓΟΣΕ, λόγω τεχνικών αλλαγών στη μελέτη, επανυπέβαλε για έλεγχο το σχέδιο της Συμπληρωματικής Σύμβασης στο Ελ.Συν, το οποίο όμως με την απόφαση 398/9-6-2020 του Ε΄ Κλιμακίου έκρινε ως απαράδεκτη τη νέα αίτηση, διότι είχε ήδη αποφανθεί (με την υπ' αριθμ. 1314/2018) απόφασή του ότι η Σύμβαση μπορεί να υπογραφεί.

Το φυσικό αντικείμενο του έργου περιλαμβάνει:

1. την ανάταξη και αναβάθμιση του υφιστάμενου συστήματος συμβατικής σηματοδότησης – τηλεδιοίκησης, σε εντοπισμένα τμήματα του άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας (πλην του τμήματος Τιθορέα – Δομοκός) μήκους 519 χλμ. και αντικατάσταση 70 αλλαγών τροχιάς επί του ίδιου άξονα
2. την εγκατάσταση και προσωρινή παραλαβή του συστήματος ελέγχου – χειρισμού σηματοδότησης ETCS level 1 σε 402 χλμ του σιδηροδρομικού άξονα Αθήνας – Θεσσαλονίκης και συγκεκριμένα: Εγκατάσταση της καλωδίωσης και προσωρινή παραλαβή στο τμήμα Α5) Λάρισα (μη περ/νου) – Πλατύ (περ/νου) Εγκατάσταση και προσωρινή παραλαβή ETCS-level I στα τμήματα: Α3) ΣΣ Οινόης (μη περ/νου) – ΣΣ Τιθορέας (μη περ/νου) Β1) ΣΣ

Πλατέως (περ/νου)– ΤΧ 1 (μη περ/νου) Β3)ΤΧ 1 (μη περ/νου) – Στρ – Προμαχώνας (περ/νου) Εκπαίδευση, ανταλλακτικά, συντήρηση μετά άρσης βλαβών και η τεκμηρίωση του συστήματος ETCS για όλα τα τμήματα του άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Προμαχώνα (πλήν Τιθορέα – Δομοκός) και του τμήματος Οινόη – Χαλκίδα, συνολικού μήκους 541 χλμ.

3. τις επιμερισμένες στο παρόν έργο, λειτουργικές δαπάνες της ΕΡΓΟΣΕ για την περίοδο υλοποίησης του έργου και

4. την αναβάθμιση των απαραίτητων συσκευών τηλεμετρίας για την επικοινωνία του συστήματος σηματοδότησης, των τηλεδιοικήσεων της σηματοδότησης Αθηνών, Λάρισας και Θεσσαλονίκης, της τηλεδιοίκησης ηλεκτροκίνησης της Θεσσαλονίκης και των τοπικών σταθμών εργασίας του τμήματος Πλατύ – Προμαχώνας. Επίσης, περιλαμβάνεται η αποκατάσταση της σηματοδότησης του ΣΣ Κατερίνης.

Συνολικά, **στη Σύμβαση 717 δόθηκαν 11 παρατάσεις**, ως εξής:

1η Παράταση: Με την απόφαση 3250/7.6.2016 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ

2η Παράταση: Με την απόφαση 3279/31.8.2016 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ

3η Παράταση: Με την απόφαση 3300/23.11.2016 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ

4η Παράταση: Με την απόφαση 3356/25.5.2017 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ

5η Παράταση: Με την απόφαση 3459/26.1.2018 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ

6η Παράταση: Με την απόφαση 3545/26.9.2018 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ

7η Παράταση: **Με απόφαση του Υπουργού ΥΠ-ΜΕ στις 6/03/2020, χορηγήθηκε στην κοινοπραξία παράταση 14 μηνών για την ολοκλήρωση του έργου μέχρι την 26^η Ιανουαρίου 2021.**

8η Παράταση: Με την απόφαση 3910/22.1.2021 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ

9η Παράταση: Με την απόφαση 4187/25-5-2022 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ

10η Παράταση: Με την απόφαση 4301/07-12-2022 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ

11η Παράταση: Το ΔΣ του ΕΡΓΟΣΕ στις 17-3-2023 έκρινε με την απόφασή του 4376/17-03-2023 ότι οι συμβατικές προθεσμίες μπορούν να παραταθούν έως την 19η-9-2023

Η συγκεκριμένη σύμβαση ουδέποτε υλοποιήθηκε, όχι μόνο εντός του προβλεπόμενου συμβατικού χρόνου, 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.

Η εν λόγω σύμβαση αποτέλεσε το **αντικείμενο τουλάχιστον τεσσάρων ερευνών**: της Επιτροπής Δημοσιονομικού Ελέγχου (ΕΔΕΛ), της Εθνικής Αρχής Διαφάνειας (ΕΑΔ), της Οικονομικής Εισαγγελίας και της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας.

Πρώτος έλεγχος στη σύμβαση γίνεται το 2018 από την Επιτροπή Δημοσιονομικού Ελέγχου. Εκεί διαπιστώνεται ότι δεν υπάρχει εκπλήρωση συμβατικών όρων της σύμβασης και μάλιστα διαλαμβάνεται αναφορά ότι **«οι μελέτες εκπονήθηκαν από μελετητική εταιρία που δεν έχει την απαραίτητη εμπειρία σε έργα σιδηροδρομικής σηματοδότησης»**. Η ΕΔΕΛ επέβαλε πρόστιμο 2.4 εκ ευρώ για τις πλημμέλειες και τις ελλείψεις της σύμβασης.

Κατά της δημοσιονομικής αυτής διόρθωσης προσέφυγε τότε η ΕΡΓΟΣΕ, με έφεσή της στο ανώτατο δημοσιονομικό δικαστήριο τον Ιούλιο του 2019. Το Ελεγκτικό Συνέδριο στη συνέχεια ακύρωσε το πρόστιμο των 2,4 εκατ. ευρώ, το οποίο είχε επιβληθεί από το υπουργείο Οικονομικών στην ΕΡΓΟΣΕ τον Ιούνιο του 2019 σχετικά με τη σύμβαση 717, έπειτα από το σχετικό πόρισμα και εντολή της Επιτροπής Δημοσιονομικού Ελέγχου (ΕΔΕΛ).

Ήδη από το **2018 είχε σχηματιστεί δικογραφία** για την περιβόητη σύμβαση 717 την οποία ερευνούσε η **Εισαγγελία κατά της Διαφθοράς**. Το 2019, η εν λόγω εισαγγελία καταργήθηκε και το έργο της ανέλαβε η Οικονομική Εισαγγελία, η οποία ανέλαβε και τον έλεγχο υπό τον τότε προϊστάμενο Χρήστο Μπαρδάκη που προέβη στην αρχειοθέτηση της υπόθεσης για τη σύμβαση 717.

Έλεγχος έγινε και από την **Εθνική Αρχή Διαφάνειας** μετά από καταγγελίες που αφορούσαν σε απιστία. Ελεγχόμενος φορέας ήταν η ΕΡΓΟΣΕ. Η έρευνα ήταν πολύμηνη ολοκληρώθηκε το 2021 και το πόρισμα διαπίστωσε παράλειψη τήρησης των υποχρεωτικών προθεσμιών έγκρισης των μελετών, σφάλματα κατά το στάδιο σύνταξης των τευχών δημοπράτησης και χαμηλή και δυσανάλογη πρόοδο των εργασιών. Το Πόρισμα της Αρχής Διαφάνειας για τη Σύμβαση 717 καλούσε την ΕΡΓΟΣΕ να ολοκληρώσει τη Σύμβαση το αργότερο μέχρι τον Ιούλιο 2022. **Καμία πειθαρχική ποινή δεν επεβλήθη απ τον αρμόδιο και υπεύθυνο προς τούτο Υπουργό Μεταφορών και Υποδομών τότε κ. Καραμανλή, ως όφειλε.**

Το πόρισμα της ΕΑΔ ολοκληρώθηκε με τους ελεγκτές να καταλήγουν στην αναφορά τους στην κρίση ότι **«δεν θα πρέπει να αποδοθούν ποινικές ευθύνες στα όργανα της Διευθύνουσας Υπηρεσίας και της Προϊσταμένης Αρχής της ΕΡΓΟΣΕ για την επιβάρυνση του προγράμματος δημοσίων επενδύσεων με το ποσό των 3,3 εκατ. ευρώ από αναντίρρητα σημειωθείσες καθυστερήσεις των ανωτέρω οργάνων της ΕΡΓΟΣΕ και χωρίς πρόθεση κατά το χρονικό διάστημα από 1ης Φεβρουαρίου 2019 έως 31 Οκτωβρίου 2020»**.

Σε συνέχεια των παραπάνω, η **Εισαγγελία Πρωτοδικών προχώρησε στην άσκηση δίωξης εις βάρος των δύο ελεγκτών της ΕΑΔ, κατηγορώντας τους για παράβαση καθήκοντος**. Τους αποδίδει ότι **«προέβησαν παράνομα και δόλια στην ουσιαστική αξιολόγηση των διαπιστώσεων που είχαν προηγουμένως παραθέσει κατά παράβαση των ρητών οδηγιών της υπηρεσίας τους και καταλήγοντας μάλιστα σε παντελώς αντίθετα με τις διαπιστώσεις τους αυτές συμπεράσματα – αξιολογικές κρίσεις, επιχειρώντας να δικαιολογήσουν παράνομες ενέργειες των υπευθύνων»**. Σύμφωνα μάλιστα με την εισαγγελία, **οι δύο ελεγκτές «έπραξαν τα ανωτέρω ούτως ώστε να ωφελήσουν παράνομα τους υπαιτίους, όφελος συνιστάμενο στο να μην καταλογισθούν σε αυτούς ποινικές ευθύνες»**. Σύμφωνα με την εισαγγελική αρχή, οι δύο ελεγκτές της ΕΑΔ, αντί να ακολουθήσουν τις οδηγίες της υπηρεσίας τους, προχώρησαν σε αξιολογικές κρίσεις που δικαιολογούσαν τις καθυστερήσεις, παραβλέποντας τις διαπιστώσεις που οι ίδιοι είχαν καταγράψει προηγουμένως. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα, σύμφωνα με την Εισαγγελέα, να παραπλανηθεί ο Εισαγγελέας Οικονομικού Εγκλήματος και να θέσει την υπόθεση στο αρχείο.

Το Γραφείο των **Ευρωπαϊκών Εντεταλμένων Εισαγγελέων (EPPO)** της Αθήνας κίνησε ποινική δίωξη εις βάρος 23 υπόπτων — συμπεριλαμβανομένων 18 δημοσίων υπαλλήλων— για εγκλήματα σχετιζόμενα με την εκτέλεση των Συμβάσεων για το έργο Ανάταξης και Αναβάθμισης του Συστήματος Σηματοδότησης-Τηλεδιοίκησης στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, που συγχρηματοδοτούνται από την Ε.Ε. Οι κατηγορίες αφορούν στην εκτέλεση της Σύμβασης 717. Η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία διαπίστωσε ότι **«εάν η Σύμβαση 717/14 είχε εγκαίρως και στα αρχικά συμβατικά πλαίσια ολοκληρωθεί και είχαν παραδοθεί και λειτουργούσαν τα σχετικά συστήματα ασφαλείας - ελέγχου της**

σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, θα αποφευγόταν μετά βεβαιότητας η επέλευση του δυστύχηματος των Τεμπών {βλ. σελ. 74η του Σχεδίου Κατηγορητηρίου της Ευρωπαϊκή Εισαγγελίας για τη δίωξη στελεχών για το αδίκημα της απάτης σχετική με τις επιχορηγήσεις στο πλαίσιο συγχρηματοδοτούμενου επιχειρησιακού προγράμματος, με αντικείμενο ιδιαίτερως μεγάλης αξίας που υπερβαίνει το ποσό των εκατόν πενήντα χιλιάδων (120.000) ευρώ, σε βάρος των οικονομικών συμφερόντων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ελληνικού Δημοσίου}...».

Ο πρώην Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. **Κωνσταντίνος Καραμανλής** με την υπ' αρ. Δ14/α/οικ.711/Φ-ΕΡΓΟΣΕ/6.3.2020 απόφαση (ΑΔΑ:Ψ4ΜΣ465ΧΘΞ-ΑΒ2), κατ' αποδοχή ένστασης της αναδόχου Κοινοπραξίας, χορήγησε σε αυτήν την 7^η παράταση, διάρκειας 14 μηνών για την ολοκλήρωση του έργου μέχρι τις 26.1.2021 και ειδικότερα παράταση της 7^{ης} αποκλειστικής προθεσμίας και της συνολικής προθεσμίας ολοκλήρωσης του έργου, όταν τη Συμπληρωματική Σύμβαση όφειλε να την υπογράψει ο Ανάδοχος ήδη από το 2019, ώστε να ολοκληρώσει το έργο και όταν αντί της υπογραφής της Συμπληρωματικής Σύμβασης, παρανόμως μεταβλήθηκε το αντικείμενο της, παρά το ότι είχε ήδη εγκριθεί από το ΕλΣυν και ήδη, προ της εγκρίσεως του Ελ.Συν., το Τεχνικό Συμβούλιο είχε γνωμοδοτήσει.

Το συμβατικό αντικείμενο (αρχή του 2020) της ήδη εγκεκριμένης από το Ελεγκτικό Συνέδριο Συμπληρωματικής Σύμβασης, **και μάλιστα παρά τα όσα είχε γνωμοδοτήσει προηγουμένως το Τεχνικό Συμβούλιο, άλλαξε, και μάλιστα χωρίς έγκριση από το Ελεγκτικό Συνέδριο**, καθώς απέρριψε νέα σχετική αίτηση προς έγκριση των αλλαγών το 2020. Παρά ταύτα, **υπεγράφη η συμπληρωματική σύμβαση εν τέλει τον Μάιο του 2021, ήτοι 19 μήνες μετά από την ολοκλήρωση της έγκρισης της**, παρατείνοντας έτσι, τον χρόνο ολοκλήρωσης της μέχρι το τέλος του 2023, με αποτέλεσμα να μην είναι έτοιμο το έργο και σε λειτουργία όταν έγινε το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη.

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**.

Τις συνολικές ευθύνες εντόπισε και το **πόρισμα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ**. Το πόρισμα διαπίστωσε σειρά ελλείψεων και εικόνα διάλυσης στον σιδηρόδρομο **με ευθύνη των κυβερνήσεων** και του **Υπουργείου Μεταφορών**. Ο ελληνικός σιδηροδρομικός τομέας υπέφερε πολύ από τις οικονομικές κρίσεις που ξεκίνησαν στα τέλη του 2009 και κορυφώθηκαν το 2010, αναφέρεται στο πόρισμα. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την κακή συντήρηση και την όλο και πιο υποβαθμισμένη υποδομή και μια διαρθρωτική έλλειψη προσωπικού, απαραίτητου για να συνεχίσει να παρέχει τις συνήθεις υπηρεσίες. Το σιδηροδρομικό σύστημα δεν είχε ανακάμψει από αυτή την κατάσταση μέχρι τις αρχές του 2023.

Κατά τη συνέντευξη Τύπου, όπου παρουσιάστηκε το πόρισμα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ αναφέρθηκε επίσης ότι **αν είχε ολοκληρωθεί η σύμβαση 717 το 2016, θα είχαν μπει τα συστήματα ασφαλείας που πιθανότητα δεν θα επέτρεπαν να συμβεί το δυστύχημα**. *«Η προσωπική μου γνώμη είναι όσοι καθυστέρησαν τη σύμβαση 717 και μιλώ για την ανώτερη ηγεσία έχουν συμβάλει αποφασιστικά στο να χάσουν τη ζωής τους αυτά τα παιδιά»* δήλωσε χαρακτηριστικά στην παρουσίαση του πορίσματος ο Πρόεδρος του ΕΟΔΑΣΑΑΜ Χρήστος Παπαδημητρίου.

Όμως, κατά την ημέρα του δυστυχήματος στη χώρα μας όχι μόνο δεν υπήρχε τηλεδιοίκηση και δεν λειτουργούσε κανένα από τα παραπάνω σύγχρονα συστήματα ασφαλείας (ETCS - GSM-R), αλλά **ήταν εκτός λειτουργίας ακόμη και οι φωτεινοί σηματοδότες**.

Τα σιδηροδρομικά έργα με **αποφάσεις των αρμοδίων Υπουργών σκοπίμως κατατμήθηκαν**, προκειμένου να ικανοποιηθούν αντικρουόμενα επιχειρηματικά-εργολαβικά συμφέροντα, σε βάρος τόσο των συμφερόντων του ελληνικού δημοσίου όσο και σε βάρος της συνεκτικότητας, λειτουργίας, ασφαλείας του σιδηροδρομικού δικτύου.

Το γεγονός αυτό άλλωστε αποδέχεται ακόμη και η **Επιτροπή Εμπειρογνομόνων** που σχηματίστηκε με εντολή της κυβέρνησης της ΝΔ για τη διερεύνηση των αιτιών του δυστυχήματος των Τεμπών. Στη **σ. 205 του Πορίσματος**, η **Επιτροπή** αναφέρει χαρακτηριστικά ότι: *«Τα σιδηροδρομικά έργα αποτέλεσαν πεδίο έντονου ανταγωνισμού μεταξύ διάφορων εργολάβων, κατασκευαστών, προμηθευτών (συνήθως αλλοδαπών). Οι προδιαγραφές ήταν συχνά διαφορετικές από ένα τμήμα χιλιομέτρων έως*

το επόμενο (επίσης κάποιων χιλιομέτρων), με συνέπεια ασυμβατότητες μεταξύ των τμημάτων ενός υποτίθεται ενιαίου κατά τ' άλλα έργου. Για να ικανοποιηθούν μάλιστα οι προμηθευτές από τις μεγάλες ευρωπαϊκές χώρες, η κατάτμηση των έργων κατάντησε συνήθης πρακτική...». Ταυτόχρονα, δεν υπήρχε καμία μέριμνα για τη συντήρηση του δικτύου, με αποτέλεσμα τη γρήγορη απαξίωσή του σε βαθμό που να απαιτείται πλήρης αντικατάσταση.

Ο **Κώστας Καραμανλής**, ως αρμόδιος και υπεύθυνος προς τούτο Υπουργός, **δεν υλοποίησε/ολοκλήρωσε τη Σύμβαση 717/2014** και τη συμπληρωματική της, **παρότι όφειλε και μπορούσε**, με συνέπεια την μη λειτουργία του συστήματος φωτισήμανσης και τηλεδιοίκησης, καθώς και του συστήματος ETCS ΑΥΤΟΜΑΤΗΣ ΠΕΔΗΣΗΣ ΤΩΝ ΤΡΕΝΩΝ. Αντιθέτως δε, παρέτεινε για τρία (3) επιπλέον έτη την υλοποίηση της άνω σύμβασης, καίτοι γνώριζε ότι τούτο οδηγούσε αναπόδραστα στην καθυστέρηση ενεργοποίησης των προαναφερόμενων συστημάτων ασφαλείας.

5. Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας

Ο Κώστας Καραμανλής δεν θέσπισε νέους Εθνικούς Κανόνες Ασφαλείας, καίτοι όφειλε βάσει των οδηγιών 2016/797 και 2016/798, παραβιάζοντας έτσι τα άρθρα 59 και 60 του ν. 4632/2019.

Σύμφωνα με το άρ. 56 του ν. 4632/2019, η ΡΑΣ είναι αυτή που εποπτεύει και ασκεί ελέγχους με στόχο τη συνολική διατήρηση της σιδηροδρομικής ασφαλείας 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 ασφαλείας. Επίσης, αυτές θεσπίζουν και τα συστήματα διαχείρισης της ασφαλείας 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 άρ. 59 του ίδιου ν. 4632/2019 προβλέπονται οι Κοινοί Στόχοι Ασφαλείας (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 στοχευόμενα 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 άρ. 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...».**

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 παντάπασι να θεσπίσει νέους κανόνες ασφαλείας και παρά ταύτα ουδέποτε το έπραξε. Είχε προηγηθεί, επίσης, και το ατύχημα στις 13 Μαΐου 2017 στο Άδενδρο, όπως και άλλα ατυχήματα** δυστυχώς, όταν το απογευματινό Intercity από Αθήνα εκτροχιάστηκε έξω από το Άδενδρο, όπου 3 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους και 10 τραυματίστηκαν.

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. Αν λειτουργούσε το συγκεκριμένο σύστημα, το δυστύχημα δεν θα είχε συμβεί.

Το δυστύχημα δεν θα είχε συμβεί αν είχε υλοποιηθεί η Σύμβαση 717/2014 και λειτουργούσαν η φωτισήμανση, η τηλεδιοίκηση και το ETCS, που η ενεργοποίησή του ήταν συνυφασμένη με την ολοκλήρωση των έργων της συγκεκριμένης σύμβασης. **Επομένως, το δυστύχημα θα είχε αποφευχθεί εάν το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών είχε καθορίσει και εφαρμόσει τα ελάχιστα επίπεδα ασφαλείας, 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 για την ασφάλεια 2016/797 και 2016/798.

Εν προκειμένω, ο Υπουργός μεταφορών δεν θέσπισε Εθνικούς Κανόνες Ασφαλείας, ως όφειλε βάσει των Οδηγιών 2016/798 και 2016/797, ούτε έλαβε επαυξημένα 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 α) **είχαν ήδη συμβεί διάφορα ατυχήματα** όπως ενδεικτικά την 24.1.2022 έλαβε χώρα ατύχημα με επιβατική αμαξοστοιχία στη Δαύλεια Βοιωτίας, β) **είχε ως αναφέρεται ανωτέρω λάβει σειρά εγγράφων ενημερώσεων και**

οχλήσεων για την χείριστη κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου (επιστολές και εξώδικο εργαζομένων, εμπιστευτικό έγγραφο του διευθύνοντος συμβούλου) αλλά **ούτε και επόπτευσε αποτελεσματικά σύμφωνα με τα καθήκοντα του την ΕΡΓΟΣΕ (διαχειριστή υποδομής), την ΟΣΕ και την Hellenic Train.** Με αυτήν την εξακολουθητική επικίνδυνη αδράνεια του 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 τελικώς με τους θανάτους.**

6. Παράνομη μετάταξη Σταθμάρχη

Το αίτημα για τη θέση του σταθμάρχη περιελάμβανε το περίγραμμα της θέσης εργασίας, καθώς επίσης και τα πρόσθετα απαιτούμενα τυπικά ή ουσιαστικά προσόντα ήτοι, ο υπό μετάταξη υπάλληλος να χειρίζεται ηλεκτρονικό υπολογιστή και **να έχει ηλικία έως και 48 έτη**, καθόσον η ηλικία σχετίζεται άμεσα και καθοριστικά με την άσκηση με την απαιτούμενη επάρκεια της συγκεκριμένης επαγγελματικής δραστηριότητας του σταθμάρχη. Τα παραπάνω προκύπτουν από τα αναλυτικά στοιχεία θέσεων του 1ου κύκλου κινητικότητας, που είναι δημοσιευμένα στον ιστότοπο του Υπουργείου Εσωτερικών arografi.gov.gr.

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, με αριθμό. ΔΙΠΠ/Φ.ΗΛ/15/14391/2006 (Β' 1077) που προέβλεπε ειδικό όριο ηλικίας διορισμού προσωπικού του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε., το οποίο ειδικά για τους Σταθμάρχες ΔΕ ήταν το 28ο έτος ηλικίας. Και τούτο διότι 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, όσοι θα εργαστούν στον τομέα αυτό θα πρέπει να έχουν ηλικία τέτοια που να εξασφαλίζει επαρκή χρόνο παραμονής στον Οργανισμό, έτσι ώστε να αποκτήσουν τις δεξιότητες που απαιτούνται για την εκτέλεση των καθηκόντων της ειδικότητας για την οποία μετατάσσονται. Η απόφαση αυτή τροποποιήθηκε με την απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών, με αριθμό ΔΙΠΑΑΔ/Φ.ΗΛ/71/9254/24-6-2022 (Β` 3326/28.06.2022), όπου το όριο ηλικίας για τους υπαλλήλους ΔΕ κατηγορίας, μεταξύ αυτών και των Σταθμαρχών, ανέβηκε από τα 28 στα 42 έτη.

Προκειμένου όμως να πραγματοποιηθεί η παράτυπη μετάταξη, με φωτογραφικό τρόπο ο νέος Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας του ΟΣΕ με την απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με αριθμό 157192/20-05-2022 που δημοσιεύτηκε στις 30-05-2022 (Β` 2623/30-05-2022) ανακάλεσε ουσιαστικά τις προηγούμενες προϋποθέσεις, προβλέποντας ρητά στο άρθρο 33 της άνω απόφασης ότι ο υπό μετάταξη υπάλληλος πρέπει να κατέχει τα απαιτούμενα ουσιαστικά και τυπικά προσόντα για την θέση στην οποία μετατάσσεται, **εκτός της ηλικίας.**

Σύμφωνα με το **άρθρο 259 ΠΚ**, “ Υπάλληλος που με πρόθεση παραβαίνει τα καθήκοντα της υπηρεσίας του με σκοπό να προσπορίσει στον εαυτό του ή σε άλλον παράνομο όφελος ή 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”.

Η έκδοση της υπουργικής απόφασης περί εγκρίσεως του Εσωτερικού Κανονισμού του ΟΣΕ ανήκε στην αποκλειστική αρμοδιότητά του Υπουργού Μεταφορών & Υποδομών. Ο Κ. Καραμανλής κατά την άσκηση των καθηκόντων του, διά της υπογραφής και δημοσίευσης της υπουργικής απόφασης είχε την ιδιότητα του Υπαλλήλου υπό την έννοια του άρθρου 13α ΠΚ, φέροντας ως Υπουργός το ειδικό και αποκλειστικό καθήκον και αρμοδιότητα της έκδοσης υπουργικής Απόφασης περί έγκρισης του Εσωτερικού Κανονισμού του ΟΣΕ, εκφράζοντας με αυτή κρατική εξουσία που αφορά στην απρόσκοπτη και εποικοδομητική λειτουργία του ΟΣΕ.

Ο Κώστας Καραμανλής λοιπόν **εξέδωσε στις 30-5-2022 Υπουργική Απόφαση με την οποία αυθαίρετα άλλαξε τις προϋποθέσεις για τη μετάταξη του μοιραίου Σταθμάρχη, καταργώντας το όριο ηλικίας**, ως στοιχείο άμεσα συνδεδεμένο με την ασφάλεια της σιδηροδρομικής λειτουργίας

και του επιβατικού κοινού, **παραβιάζοντας ευθέως τις γενικές αρχές από τις οποίες διέπεται το εθνικό σύστημα κινητικότητας, αυτές της ισότητας, της διαφάνειας και της αξιοκρατίας**, αντιβαίνοντας στο σύνολο των νομοθετημάτων που διαχρονικά έθεταν όριο ηλικίας, γνωρίζοντας ότι τοποθετώντας παρανόμως τον εν λόγω Σταθμάρχη στη θέση αυτή, έθεσε σε άμεση διακινδύνευση τα έννομα αγαθά της ζωής, της σωματικής ακεραιότητας και της ασφάλειας των πολιτών.

Με την ως άνω ενέργεια του, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Καραμανλής **αποσκοπούσε στο να νομιμοποιήσει στην θέση του σταθμάρχη Λάρισας την επίμαχη παράνομη μετάταξη, καθώς και να νομιμοποιήσει την παράνομη απόφαση έγκρισης του Συμβουλίου, που έκανε δεκτή την εν λόγω αίτηση του σταθμάρχη**, ενώ όφειλε εκ των προτέρων να την απορρίψει. Η ως άνω ενέργεια του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κ. Καραμανλή, ήτοι η έκδοση της υπουργικής απόφασης και η δια αυτής κατάργηση του ορίου ηλικίας, ήταν ο αποκλειστικός και μοναδικός πρόσφορος τρόπος, ώστε να επέλθει η παράνομη ωφέλεια του ιδίου, των μελών της επιτροπής αξιολόγησης και του υπαλλήλου που μετετάγη στην θέση παρανόμως. Διότι, νομιμοποιώντας με τη εν λόγω απόφαση και την κατάργηση του ορίου ηλικίας την πράξη της μετάταξης, αφενός παρείχε νόμιμο έρεισμα στον σταθμάρχη, ώστε να μην προσβληθεί η αίτησή του, αφετέρου, παρείχε νομικό έρεισμα και άλλοθι στα μέλη της επιτροπής αξιολόγησης του ΟΣΕ, που ενέκριναν την προφανώς μη σύννομη αίτηση.

7. Ελλιπές προσωπικό-ελλιπής εκπαίδευση

Κάθε ολοκληρωμένο σύστημα οφείλει να έχει πρωτόκολλα και πολλαπλές δικλείδες ασφαλείας, ιδίως όταν μιλάμε για τις μεταφορές. Αυτό υλοποιείται με δύο παράλληλους και αλληλοσυμπληρούμενους τρόπους: α) με αυτοματοποιημένα μηχανικά συστήματα και σύγχρονες τεχνολογίες για τον έλεγχο, εποπτεία, έγκαιρο εντοπισμό και διόρθωση του ανθρώπινου σφάλματος, και β) με εξειδικευμένο καλά εκπαιδευμένο προσωπικό σε κλιμακούμενα επίπεδα ελέγχου, ώστε αυτό που ενδεχόμενα διαφύγει από το πρώτο πρόσωπο/εργαζόμενο που εμπλέκεται να εντοπιστεί άμεσα εν συνεχεία από ένα δευτεροβάθμιο έλεγχο.

Όταν όμως **δεν λειτουργούσε σχεδόν κανένα αυτοματοποιημένο σύστημα ελέγχου και αποτροπής σφάλματος, το σιδηροδρομικό δίκτυο ήταν τεχνικά τυφλό, εναπόκειται σχεδόν αποκλειστικά στον ανθρώπινο παράγοντα** η αποτροπή του σφάλματος ή ο έγκαιρος εντοπισμός και διόρθωση του.

Ειδικά επί της περιόδου που ήταν Υπουργός ο κ. Καραμανλής, ο ΟΣΕ παρουσιάζει εικόνα πλήρους διάλυσης και αποσάθρωσης, τραγικής μείωσης του προσωπικού, συνέπεια της συνειδητής επιλογής για πλήρη εγκατάλειψη, υποστελέχωση, υποχρηματοδότηση του σιδηροδρόμου.

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ	ΕΤΟΣ									
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Σύνολο	1.453	1.351	1.277	1.218	1.199	1.137	1.034	1.008	770	
Μόνιμο	1.391	1.293	1.239	1.149	1.159	1.100	997	843	734	
Έκτακτο	62	58	38	69	40	37	37	165	36	
Ηλικία <30	1	1	5	3	19	15	14	11	9	
Ηλικία 30-50	520	359	292	240	231	201	186	156	139	
Ηλικία 51+	853	925	942	926	909	879	982	674	586	
Αποχωρήσεις	212	106	74	119	104	113	109	152	119	
Προσλήψεις		0???	28?	0???	113	54	7	160	11	
α.Με ΑΣΕΠ					27	1	μόνιμοι	έκτακτοι		
β.18μηνη (έκτακτο)			28		33	1	11	έκτακτοι		
γ.Μετατάξεις					86	53				

Πηγή: εκθέσεις πεπραγμένων ΟΣΕ 2015-2023

Κατά το χρόνο του δυστυχήματος το 2023, σύμφωνα με το πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνομώνων **οι αναγκαίες θέσεις εργασίας για τον ΟΣΕ θα έπρεπε να είναι 2.800 άτομα. Ωστόσο, οι οργανικές θέσεις του ΟΣΕ ήταν 2.098 και τελικώς εργάζονταν στον ΟΣΕ μόλις 1.000 άτομα περίπου (755 μόνιμοι και 230 συμβασιούχοι).**

Η ταυτόχρονη όμως έλλειψη σε προσωπικό, αλλά και η ελλιπής εκπαίδευση του, που είχε επισημάνει η ΡΑΣ με την απόφαση της Ολομέλειας της με αριθμό 24/2023 (μεταξύ άλλων ερεύνησε τον κύκλο της εκπαίδευσης του Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας στον οποίο συμμετείχε ο Σταθμάρχης που εμπλέκεται στο δυστύχημα της 28ης Φεβρουαρίου 2023) **καθιστούσε μαθηματικά βέβαια την πρόκληση ενός μείζονος συμβάντος**, όπως τον είχαν ήδη ενημερώσει και προειδοποιήσει με επιστολές τις οποίες αγνόησε.

Ειδικότερα η ΡΑΣ με την ανωτέρω απόφαση της, αποφάσισε τη λήψη έκτακτων προσωρινών μέτρων λόγω σοβαρών ενδείξεων παράβασης όρων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας κατά την εκπαίδευση των παραπάνω αναφερόμενων σταθμαρχών, εντοπίζοντας, λόγω της παράβασης, άμεση,

σοβαρή και επικείμενη απειλή για τη δημόσια ασφάλεια.

Με την απόφαση αυτή η ΡΑΣ υποχρέωσε τον ΟΣΕ να μην απασχολεί σε θέσεις κρίσιμων καθηκόντων ασφάλειας, όπως αυτές ορίζονται στον Εκτελεστικό Κανονισμό της Επιτροπής της 16ης Μαΐου 2019 σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το σύνολο των υποψήφιων σταθμαρχών οι οποίοι μετείχαν στη «Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (Σταθμάρχες)» με κωδ. 22075 και 22076, αφού η επιλογή και κατάρτιση του προσωπικού αυτού δεν ήταν σύμφωνη με τους εθνικούς και ευρωπαϊκούς κανονισμούς και μάλιστα σε τέτοιο βαθμό, ώστε η ΡΑΣ να θεωρεί ότι η απασχόλησή τους σε κρίσιμες θέσεις είναι επικίνδυνη.

Δεδομένης της απουσίας σύγχρονων συστημάτων ασφαλείας είναι προφανές πως η μείωση του προσωπικού συνέβαλε καθοριστικά στην αποδυνάμωση της ίδιας της ασφάλειας των σιδηροδρόμων και εν τέλει στο επίμαχο πολύνεκρο δυστύχημα.

Ως απόρροια της έλλειψης προσωπικού η **βραδινή βάρδια στο σταθμαρχείο Λάρισας ήταν στελεχωμένη από ένα μόλις άτομο**, σε αντίθεση μάλιστα με την πρωινή και την απογευματινή που αποτελούνταν από 2 εργαζόμενους. Χαρακτηριστικό ήταν το παράδειγμα που χρησιμοποίησε στην κατάθεσή του ο τέως πρόεδρος της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών, ότι στο σταθμό της Λάρισας υπήρχαν 14 βάρδιες με 11 άτομα προσωπικό, τονίζοντας τα προβλήματα που δημιούργησε η υποστελέχωση στις ειδικότητες αλλά και στην ασφάλεια, η οποία οδήγησε σε ορισμένες περιπτώσεις και σε κλείσιμο σταθμών.

Κατά την παρουσίαση του πορίσματος του ΕΟΔΑΣΑΑΜ επισημάνθηκε μάλιστα πως ενώ στην **ΕΕ κατά μέσο όρο υπάρχουν 2 άτομα προσωπικό ανά χιλιόμετρο σιδηροδρόμου, στην Ελλάδα η αναλογία είναι 0,5.**

Αποτέλεσμα όλων αυτών των παραλείψεων - πολιτικών αποφάσεων στον αριθμό των εργαζομένων, στα ωράρια και την εκπαίδευσή τους, στους ρυθμούς εγκατάστασης των σύγχρονων συστημάτων ασφαλείας και την υλοποίηση σχετικών συμβάσεων, στη συντήρηση στις υποδομές, δημιουργήθηκαν τα προβλήματα, τα κενά και οι ελλείψεις που αυξάνουν την πιθανότητα και τις συνέπειες του «ανθρώπινου λάθους».

Ο Κώστας Καραμανλής αν και γνώριζε ότι ήταν αναγκαία η υπηρεσία δύο σταθμαρχών στους κεντρικούς σταθμούς, ιδίως με την ως άνω κατάσταση του δικτύου, αποδέχθηκε τη λειτουργία αυτών μόνο με ένα σταθμάρχη θέτοντας σε προφανή κίνδυνο για τη ζωή, σωματική ακεραιότητα και υγεία εν γνώσει του επιβάτες και εργαζομένους καθημερινά.

8. Πόρισμα Ε.Α.Δ- πειθαρχικές κυρώσεις

Ο Κώστας Καραμανλής αγνόησε παντελώς τις σχετικές υποδείξεις του πορίσματος της Εθνικής Αρχής Διαφάνειας, του οποίου είχε λάβει γνώση ήδη από τις 4-10-2021 και **δεν επέβαλε καμία πειθαρχική ποινή ως όφειλε.**

Ειδικότερα στις 4/10/2021 εισήλθε (εμπιστευτικό πρωτόκολλο 328-4/10/2021) στο γραφείο του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνου Καραμανλή το από 30/9/2021 έγγραφο της Μονάδας Επιθεωρήσεων και Ελέγχων, Τομέα Δημοσίων Έργων και Μεταφορών, Υποτομέα AFCOS της Εθνικής Αρχής Διαφάνειας, που αναφέρεται στην από 27/9/2021 έκθεση ελέγχου δύο Επιθεωρητών-Ελεγκτών της Μονάδας Επιθεωρήσεων και Ελέγχων, για το Έργο της σύμβασης 717/2014. Το έγγραφο της Ε.Α.Δ. περιλαμβάνει το ιστορικό της έρευνας, καταλογίζοντας **πειθαρχικές ευθύνες** σε συγκεκριμένες υπηρεσίες και πρόσωπα, και καταλήγει σε συστάσεις και προτάσεις.

Σύμφωνα με το άρθρο 99 παρ. 2 ν. 4622/2019 (Επιτελικό Κράτος: οργάνωση, λειτουργία και διαφάνεια της Κυβέρνησης, των κυβερνητικών οργάνων και της κεντρικής δημόσιας διοίκησης.): *«2. Η διαπίστωση, ύστερα από διενέργεια επιθεώρησης ή ελέγχου, από τους Επιθεωρητές-Ελεγκτές της Αρχής πειθαρχικών παραπτώματων υπαλλήλων, λειτουργών ή οργάνων των φορέων της προ-αναφερόμενης διάταξης δεσμεύει τα αρμόδια όργανα των φορέων αυτών για την άσκηση πειθαρχικής δίωξης.....».*

Σύμφωνα με το άρθρο 100 παρ. 5. ν. 4622/2019: *«Η εφαρμογή και η υλοποίηση των συστάσεων - προτάσεων που περιλαμβάνονται στις εκθέσεις επιθεώρησης και ελέγχου είναι υποχρεωτική για τους ελεγχόμενους φορείς..... Σημειώνεται ότι η διαπίστωση ύστερα από διενέργεια επιθεώρησης ή ελέγχου πειθαρχικών παραπτώματων, δεσμεύει τα αρμόδια πειθαρχικά*

όργανα για την άσκηση της πειθαρχικής δίωξης.»

Σύμφωνα με το άρθρο 259 ΠΚ (Παράβαση καθήκοντος): «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.»

Ο πρώην Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. **Κωνσταντίνος Καραμανλής** δεν προέβη σε καμία απολύτως πράξη για την άσκηση πειθαρχικής δίωξης και τον καταλογισμό των πειθαρχικών ευθυνών στους υπευθύνους εντός των προβλεπόμενων προθεσμιών.

9. Λήψη αναγκαίων και πρόσφορων μέτρων

Ο Κώστας Καραμανλής, παρότι γνώριζε πλήρως την ανωτέρω περιγραφόμενη κατάσταση, **δεν προχώρησε, ως όφειλε** λόγω της θέσης του και της ιδιαίτερης νομικής του υποχρέωσης, **στη λήψη άμεσων διορθωτικών αποφάσεων-μέτρων, ώστε να υπάρχει ασφαλής λειτουργία του σιδηροδρόμου** όπως:

- Το κλείσιμο σταθμών για ενίσχυση κεντρικών σταθμών με πεπειραμένο προσωπικό.
- Τη μείωση της επιτρεπόμενης ταχύτητας των συρμών.
- Τη μείωση των επιβατικών και εμπορευματικών δρομολογίων.

10. Άρθρο 390 ΠΚ – απιστία

Πριν την υπογραφή της Συμπληρωματικής σύμβασης της 717 με Απόφαση του Υπουργού Κώστα Καραμανλή **εγκρίνεται να καταβληθεί αποζημίωση στην Κοινοπραξία για θετικές ζημιές ύψους 2.767.782,93 Ευρώ** για την περίοδο 1η Φεβρουαρίου 2019 έως 31 Μαρτίου 2020. Όμως, την περίοδο από 12/2/2019 έως 31/7/2019 η **ΕΡΓΟΣΕ αναγκαστικά είχε σταματήσει το έργο, λόγω του πορίσματος της ΕΔΕΛ**. Επίσης, από **10/4/2019 έως Σεπτέμβριο 2019** (όταν η Διαχειριστική Αρχή ενέκρινε την κατάθεση των μελετών) η **Κοινοπραξία ήταν σε καθεστώς ΕΙΔΙΚΗΣ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗΣ**. Πρόσθετα, το ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ (με απόφασή του στις 22/1/2021) αποφασίζει να καταβληθεί αποζημίωση στην Κοινοπραξία, ύψους

564.347,56 Ευρώ, για καθυστερήσεις εξ αιτίας της ΕΡΓΟΣΕ (περίοδος 1/4/2020 έως 31/10/2020). Την περίοδο αυτή, καίτοι δεν είχε υπογραφεί η Συμπληρωματική Σύμβαση, εντούτοις η ΕΡΓΟΣΕ αποδέχεται την ευθύνη της για την καθυστέρηση και αποζημιώνει τον Ανάδοχο!

Περαιτέρω, ο πρώην Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής εξέδωσε την υπ' αρ. Δ14/α/ 6351/Φ-ΕΡΓΟΣΕ/12.1.2021 (ΑΔΑ 9ΧΡ0465ΧΘΞ-ΑΗ3) απόφαση κατά το άρθρο 174 του ν. 4412/2016 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 20 ν.4491/2017 (Α 152) **επί επτά (7) ενστάσεων** (22-04-2019, 24-04-2019, 10-09-2019, 24-01-2020, 31-03-2020, 03-06-2020, 03-08-2020) της αναδόχου Κοινοπραξίας που αφορούσαν σε αιτήματα θετικών ζημιών λόγω σταλιών - προσωπικού και μηχανημάτων για τα διαστήματα από 01-08-2018 έως 31-03-2020, κατά τους ισχυρισμούς της. Με την απόφαση αυτή, **έγιναν δεκτές οι πέντε (5) ενστάσεις**, ενώ ο πρώην Υπουργός κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής **απέιχε της εξέτασης δύο (2) ενστάσεων**, λόγω παρόδου της απώτατης προθεσμίας διατύπωσης γνώμης εκ μέρους του αρμόδιου Τεχνικού Συμβουλίου. Την απόφαση αυτή ο κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής εξέδωσε ως **αποφαινόμενο όργανο επί των ενστάσεων** στο πλαίσιο της εκτέλεσης της υπ' αριθμ. 717/2014 Σύμβασης.

Για το σύνολο των ως άνω εξεταζόμενων χρονικών περιόδων από 01-02-2019 έως 31-03-2020, **το συνολικό ποσό της αποζημίωσης ανέρχεται σε 2.767.782,93 ευρώ. Αναλυτικά:**

Έγινε εν μέρει αποδοχή των με ημερομηνία 10-09-2019, 24-01-2020, 31-03-2020, 11-06-2020 και 03-08-2020, ενστάσεων της Κοινοπραξίας με την επωνυμία «ΤΟΜΗ Α.Β.Ε.Τ.Ε. - ALSTOM TRANSPORT S.A.», αναδόχου κατασκευής του έργου της υπ' αριθμόν 717/2014 συμβάσεως, που στρέφονται κατά της απόρριψης των υποβληθέντων αιτημάτων της ενιστάμενης για τις χρονικές περιόδους από 01-02-2019 έως 30-04-2019 και από 01-05-2019 έως 30-06-2019 (η από 10-09-2019 ένσταση), από 01-07-2019 έως 31-08-2019 (η από 24-01-2020 ένσταση), από 01-09-2019 έως 31-10-2019 (η από 31-03-2020 ένσταση), από 01-11-2019 έως 31-12-2019 (η από 11-06-2020 ένσταση) και από 01-01-2020 έως 31-03-2020 (η από 03-08-2020 ένσταση), ως προς το ύψος της αποζημίωσης, που αφορά σε αιτήματα θετικών ζημιών, η οποία, ανά εξεταζόμενη ένσταση και ανά

χρονική περίοδο, ορίστηκε σε:

- ποσό 384.197,20 ευρώ, για την από 10-09-2019 ένσταση, λόγω θετικών ζημιών περιόδου από 01-02-2019 έως 30-04-2019 και σε ποσό 246.710,39 ευρώ, λόγω θετικών ζημιών περιόδου από 01-05-2019 έως 30-06-2019 (ως προς το συγκεκριμένο κονδύλιο η απόφαση εκδόθηκε την τελευταία ημέρα της απώτερης προθεσμίας απόφασης εκ μέρους του αποφαινόμενου οργάνου, εδώ του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών),

- ποσό 272.456,42 ευρώ, για την από 24-01-2020 ένσταση, λόγω θετικών ζημιών περιόδου από 01-07-2019 έως 31-08-2019,

- ποσό 299.125,90 ευρώ, για την από 31-03-2020 ένσταση, λόγω θετικών ζημιών περιόδου από 01-09-2019 έως 31-10-2019,

- ποσό 369.835,72 ευρώ, για την από 11-06-2020 ένσταση, λόγω θετικών ζημιών περιόδου από 01-11-2019 έως 31-12-2019,

- ποσό 449.907,95 ευρώ, για την από 03-08-2020 ένσταση, λόγω θετικών ζημιών περιόδου από 01-01-2020 έως 31-03-2020,

και με τον συνυπολογισμό των γενικών εξόδων της ενιστάμενης αναδόχου κοινοπραξίας για το σύνολο των ως άνω εξεταζόμενων χρονικών περιόδων από 01-02-2019 έως 31-03-2020, το συνολικό ποσό της αποζημίωσης ανέρχεται σε 2.767.782,93 ευρώ.

Στην απόφαση γίνεται παραπομπή σε ομόφωνη θετική γνώμη του Τεχνικού Συμβουλίου, ωστόσο, καίτοι ο πρώην Υπουργός ενεργεί ως αποφαινόμενο όργανο, ήτοι ασκεί αποφασιστική αρμοδιότητα επί των ενστάσεων και όχι απλώς γνωμοδοτική, δεν λαμβάνει υπόψη στην απόφασή του: α) την υπερημερία του κυρίου του έργου, β) τα επιμέρους κονδύλια στο πλαίσιο κάθε αναγνωριζόμενης αξίωσης, που αναγνωρίζονται ως θετικές ζημίες, γ) την αξιολόγηση των στοιχείων που υποβλήθηκαν εκ μέρους του αναδόχου, δ) την ειδική όχληση, που υποβλήθηκε εκ μέρους του αναδόχου και αποτελεί προϋπόθεση για τη θεμελίωση αιτήματος αποζημίωσης για θετικές ζημίες.

Σε κάθε περίπτωση, **οι 7 ενστάσεις του αναδόχου είχαν ήδη απορριφθεί σιωπηρά από τον πρώην Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών** λόγω παρόδου της τρίμηνης προθεσμίας απόφασης του άρθρου 174 Ν. 4412/2016, όπως ίσχυε κατά το χρόνο έκδοσης της απόφασης του πρώην Υπουργού (12.1.2021), και **άρα δεν μπορούσε κατά τον νόμο**

να αποφανθεί επ' αυτών θετικά.

Όπως προκύπτει από το Πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνομόνων, που συγκροτήθηκε για το ατύχημα στα Τέμπη (σελ. 144-145), η ανάδοχος είχε ασκήσει προσφυγές/αγωγές ενώπιον του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών κατά του Δημοσίου εκπροσωπούμενου από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών και κατά της ΕΡΓΟΣΕ με διάφορα αιτήματα για καταβολή αποζημιώσεων και η Δ/ση Έργων της ΕΡΓΟΣΕ στο έγγραφό της 4405-2022/06-05-2022 αντικρούει τους ισχυρισμούς της αναδόχου για τις σταλίες ως αναπόδεικτους. Δηλαδή, η αρμόδια Διεύθυνση του ΕΡΓΟΣΕ φαίνεται - μετά την έκδοση της απόφασης του Υπουργού και παρ' ότι είχε προφανώς υπόψη την απόφαση αυτή - να δέχεται ότι οι παραδοχές του Υπουργού κατά την αποδοχή των ενστάσεων δεν είχαν αποδεικτικό έρεισμα.

Συναφώς, στο **υπ' αρ. 277/23.6.2022 έγγραφο της Ευρωπαϊκής Εντεταλμένης Εισαγγελέως** για την ανάσυρση της σχετικής δικογραφίας, έγγραφο που ήδη διαβιβάστηκε στη Βουλή, αναφέρονται τα εξής: **"Με βάση τα καταγγελλόμενα, έλαβαν χώρα παρατυπίες κατά την εκτέλεση της ως άνω σύμβασης, με συνέπεια να επέλθει σημαντικού ύψους περιουσιακή ζημία στα οικονομικά συμφέροντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ελληνικού Δημοσίου.**" Πιο συγκεκριμένα καταγγέλλεται ότι:

(i) Παρότι έληξαν όλες οι αποκλειστικές προθεσμίες για την παράδοση του έργου προς χρήση **ο ανάδοχος δεν είχε εγκεκριμένες μελέτες και έπρεπε ως εκ τούτου να κηρυχθεί έκπτωτος.**

(ii) Η ανάταξη εξοπλισμού **Bombardier** γινόταν αποκλειστικά από την εταιρεία **TOMH (ΑΚΤΩΡ)** με την ανοχή της επίβλεψης της ΕΡΓΟΣΕ, παρότι η τελευταία δεν διέθετε τη σχετική εμπειρία.

(iii) Η μη προσκόμιση και έγκριση των μελετών από την δανειοπάροχο εταιρεία με χρήση του εξειδικευμένου προσωπικού της και της εμπειρίας που διαθέτει σε έργα σηματοδότησης τηλεδιοίκησης καθώς και η μη παροχή της μη εξειδικευμένης εμπειρίας και τεχνογνωσίας κατά την διάρκεια εκτέλεσης των εργασιών από την ανάδοχο κοινοπραξία, σύμφωνα με τις συμβατικές υποχρεώσεις κρίθηκε ότι συνιστά **μη εκπλήρωση συμβατικού όρου σχετικά με την παροχή τεχνογνωσίας ειδικού έργου στο τμήμα**

ΣΚΕ-Πλατύ και, εντεύθεν, ότι αποτελεί παραβίαση των όρων της Διακήρυξης και των συμβατικών δεσμεύσεων της αναδόχου κοινοπραξίας. Συνεπεία τούτου υπήρξε η επιβολή δημοσιονομικής διόρθωσης ύψους 2.423.816,72 ευρώ, ποσού προερχόμενου από το Ταμείο Συνοχής και από εθνικούς πόρους, το οποίο διατάχθηκε να επιστραφεί, δυνάμει της υπ' αριθμ. Α.Π. 69776 ΕΞ 2019/24-06-2019 απόφασης δημοσιονομικής διόρθωσης του Υπουργείου Οικονομικών.

(iv) Η **ΕΡΓΟΣΕ, στη συνέχεια, άλλαξε παράτυπα- με βάση τα καταγγελλόμενα-, το φυσικό αντικείμενο της σύμβασης** με τις με αριθμ. Πρωτ. Οικ. 1842/20/24-02-2020 και Οικ. 2752/20/26-03-2020 εισηγήσεις των αρμοδίων υπαλλήλων της στο Τεχνικό Συμβούλιο και στο Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. αντίστοιχα, προκειμένου να επιτύχει τεχνηέντως την **υπογραφή της 1ης Συμπληρωματικής Σύμβασης του επίμαχου έργου, αξίας 13.320,24 ευρώ, με απευθείας ανάθεση στην εταιρεία ALSTOM, δοθέντος ότι άλλο έργο τεχνικά περιγράφει με σαφήνεια η Σύμβαση 717, άλλο ενέκρινε το Ελεγκτικό Συνέδριο και άλλο εκτελεί η ΕΡΓΟΣΕ,** ενώ, παράλληλα, με απόφαση του αρμοδίου Υπουργού, κατόπιν εισηγήσεως της ΕΡΓΟΣΕ, **δόθηκε αδικαιολόγητα κατά τον καταγγέλλοντα, αποζημίωση στον ανάδοχο 3.500.000 ευρώ για θετικές ζημιές.**

(v) Στο τμήμα Οινόη-Τιθορέα αποξηλώθηκε εξοπλισμός που έχει πληρωθεί με ευρωπαϊκά κονδύλια κατά παράβαση των οριζόμενων στην Σύμβαση, καταργήθηκε όλος ο εξοπλισμός μεταξύ δύο σταθμών στο τμήμα Οινόη - Τιθορέα, ενώ έπρεπε να αναταχθεί, με ποσότητες προβλεπόμενες στον προϋπολογισμό του έργου, ενώ στο τμήμα Οινόη - Τιθορέα, η ΕΡΓΟΣΕ αποξήλωσε όλα τα κυκλώματα γραμμής, που έπρεπε να ανατάξει βάσει αρχικής σύμβασης με προβλεπόμενες ποσότητες στον προϋπολογισμό του έργου και αντικατέστησε μέρος αυτών, υποβαθμίζοντας ουσιαστικά το έργο, με μετρητές αξόνων, οι οποίοι, ωστόσο, δεν ανιχνεύουν θραύση σιδηροτροχιάς, κατά παράβαση της Σύμβασης

Συνέπεια των ως άνω καταγγελλόμενων παραβάσεων της Σύμβασης είναι να προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσιονομική διόρθωση, ύψους 14.463.599,42 ευρώ, ένεκα της σημαντικής καθυστέρησης στην υλοποίηση του έργου, με την υπ' αριθμ. 5296/21/29-

06-2021 Επιστολή προ διορθώσεως, με σαφή και διαφαινόμενη ζημία στα οικονομικά συμφέροντα της ΕΕ.

Ενόψει όλων των ανωτέρω προκύπτουν σοβαρές ενδείξεις ότι: (α) η χορήγηση παράτασης (6.3.2020) κατ' αποδοχή ένστασης του αναδόχου της 7^{ης} Τμηματικής Προθεσμίας και της συνολικής προθεσμίας της Σύμβασης 717 και ότι (β) η χορήγηση αποζημίωσης (12.1.2021) στον ανάδοχο, κατ' αποδοχή σχετικών ενστάσεων αυτού, δεν παρίστανται ουσιαστικά και νομικά αιτιολογημένες καθώς και ότι έλαβαν χώρα παρατυπίες κατά την εκτέλεση της ως άνω σύμβασης, με συνέπεια να επέλθει σημαντικού ύψους περιουσιακή ζημία στα οικονομικά συμφέροντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ελληνικού Δημοσίου και **να γεννάται ζήτημα διερεύνησης τυχόν ποινικών ευθυνών για παράβαση του άρθρου 390 ΠΚ εκ μέρους του πρώην Υπουργού κ. Κωνσταντίνου Καραμανλή.**

11. Εποπτεία δικτύου - Φορτίο εμπορικής αμαξοστοιχίας

Από τη στιγμή που συνέβη το δυστύχημα στα Τέμπη και στο μοναδικό βίντεο που αρχικά εμφανίστηκε στη δημοσιότητα, και ουδέποτε αμφισβητήθηκε η γνησιότητα του από οποιονδήποτε, παρατηρείται κατά τη στιγμή της σύγκρουσης μια μεγάλη έκρηξη, μια πυρόσφαιρα.

Η επίσημη θέση των αρμοδίων αρχικά υπήρξε ότι η πυρόσφαιρα προκλήθηκε λόγω των **ελαίων σιλικόνης της μηχανής**. Παρά ταύτα υπήρξαν σοβαρές ενστάσεις για το πραγματικό αίτιο της πυρόσφαιρας και το φορτίο που ενδεχόμενα το προκάλεσε. Ενστάσεις που παρουσιάστηκαν από τους τεχνικούς συμβούλους των οικογενειών των 57 θυμάτων και αναφέρονταν σε πιθανή παράνομη μεταφορά υδρογονανθράκων- ξυλολίου από την εμπορική αμαξοστοιχία που προκάλεσαν την πυρόσφαιρα με συνέπεια **εξαιτίας της πυρκαγιάς να χάσουν τη ζωή τους επιβάτες.**

Στο θέμα της πυρόσφαιρας, ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ κατέληξε στο πόρισμα του πως τα θύματα που πέθαναν από τη φωτιά είναι 5 ως 7. **«Βάσει των παρατηρήσεών μας, δεν υπάρχει ένδειξη ότι ο τεχνικός εξοπλισμός του εμπλεκόμενου τροχαίου υλικού προκάλεσε τον σχηματισμό και την επέκταση της πυρόσφαιρας. Προσομοιώσεις και εκθέσεις υποδεικνύουν πιθανή ύπαρξη άγνωστου καυσίμου στο δυστύχημα»** είπαν οι ερευνητές.

Κατόπιν ερώτησης για διευκρίνιση, οι ερευνητές είπαν πως έλαβαν υπόψη τους όλα τα δεδομένα, συνέκριναν τα στοιχεία και **θεωρούν «εξαιρετικά απίθανο» τα έλαια σιλικόνης να προκάλεσαν την πυρόσφαιρα** και με αυτό συμφωνούν επιπλέον αναλύσεις ειδικών που έχουμε και επαληθεύουν τα ευρήματά μας».

Δεξαμενή με τουλάχιστον 3,5 τόνους εύφλεκτων υγρών φέρεται να υπήρχε στο [εμπορικό τρένο στα Τέμπη](#), σύμφωνα και με επιστήμονες του **πανεπιστημίου της Γάνδης**. Οι Βέλγοι ειδικοί στην έκθεσή τους καταλήγουν ότι το ξυλόλιο και το τολουόλιο, που χρησιμοποιούνται και για τη νοθεία καυσίμων, ήταν οι εύφλεκτες ουσίες που οδήγησαν στην έκρηξη μετά τη σύγκρουση. Το κλιμάκιο των ερευνητών στο Τμήμα Δομικής Μηχανικής του Πανεπιστημίου της Γάνδης ερευνά το δυστύχημα εδώ και περίπου έναν χρόνο, μετά τη **σχετική παραγγελία** του Ελληνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (**ΕΟΔΑΣΑΑΜ**). Κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι **το πρώτο βαγόνι της εμπορικής αμαξοστοιχίας, το οποίο ακολουθούσε τις δύο μηχανές του τρένου, μετέφερε φορτίο με πτητικούς υδρογονάνθρακες που δεν είχαν δηλωθεί**.

Στη σελίδα 104 του πορίσματος του ΕΟΔΑΣΑΑΜ γίνεται αναφορά στα καύσιμα που βρέθηκαν στο σημείο της τραγωδίας. Συγκεκριμένα, στην παράγραφο 474, το πόρισμα τονίζει πως «Το γεγονός ότι η φωτιά έχει αφήσει δύο διαφορετικά υπολείμματα είναι μια άμεση ένδειξη ότι δύο διαφορετικά καύσιμα φαίνεται να εμπλέκονται στο συμβάν»:

- 1) λευκό υπόλειμμα, που είναι SiO₂, χαρακτηριστικό για την καύση λαδιού σιλικόνης, και
- 2) μαύρο υπόλειμμα με **ίχνη ξυλολίου**, που ταιριάζει με καύσιμα υδρογονανθράκων.

Η μικρή ποσότητα SiO₂ που παρατηρήθηκε στη συντριβή συνάδει με την πυρκαγιά μετά την αρχική ανάφλεξη, αλλά όχι με το μέγεθος που θα αναμέναμε αν καιγόταν μεγάλη ποσότητα καυσίμου”, υπογραμμίζει το πόρισμα.

Καταλήγοντας, στην επόμενη σελίδα του πορίσματος, την σελίδα 105, παράγραφο 477, αναφέρεται πως **“βρέθηκαν ίχνη από διάφορους υδρογονάνθρακες, μεταξύ των οποίων πιο αξιοσημείωτα ίχνη**

ξυλολίου που βρέθηκαν στον αριθμό δείγματος (EMP12-21) σε δείγμα εδάφους στο πλάι των ραγών”.

Η πλέον καθοριστική πρόταση όμως είναι η επόμενη όπου αναφέρεται πως έγινε εκ νέου δειγματοληψία από το σημείο της τραγωδίας, οκτώ μήνες μετά την τραγωδία. Συγκεκριμένα, αναφέρεται πως όταν μια δεύτερη δειγματοληψία και ανάλυση πραγματοποιήθηκε, τον Οκτώβριο του 2023 και ελήφθησαν δύο δείγματα εδάφους ακριβώς από την ίδια περιοχή δεν περιείχαν ξυλόλιο. Αυτό, σύμφωνα με το πόρισμα, υποδεικνύει ότι το **ξυλόλιο δεν υπάρχει στο σημείο υπό φυσιολογικές συνθήκες, ως αποτέλεσμα ρύπανσης ή άλλων φυσικών αιτιών. Αυτό ενισχύει την μη φυσιολογική παρουσία ξυλολίου στο πρώτο δείγμα, που λήφθηκε μετά την σύγκρουση των δύο τρένων.**

Το συμπέρασμα του ΕΟΔΑΣΑΜ (Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών-Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών) για **ύπαρξη άγνωστης καύσιμης ύλης, που προκάλεσε την πυρόσφαιρα στο δυστύχημα των Τεμπών, ενισχύει και η έκθεση του Γενικού Χημείου του Κράτους.**

Το διαβιβαστικό που έστειλε το Χημείο στον ανακριτή της υπόθεσης, Σωτήρη Μπακαϊμή, με ημερομηνία 3-2-2025, αναφέρει ξεκάθαρα τον **εντοπισμό ξυλολίου σε επτά σημεία στα συντρίμια της εμπορικής αμαξοστοιχίας.** Τα σημεία αυτά δεν είναι διαφορετικά μόνο μεταξύ τους αλλά και σε σχέση με τα άλλα επτά σημεία όπου είχε βρεθεί ξυλόλιο κατά την πρώτη δειγματοληψία έναν μήνα μετά την τραγωδία.

Η συγκεκριμένη χημική ουσία, που χρησιμοποιείται στη χημική βιομηχανία αλλά και στη νόθευση καυσίμων, ανιχνεύτηκε αρχικά όταν **αναλύθηκαν 25 δείγματα που είχαν ληφθεί στις 29-3-2023 από το χώμα στον τόπο του δυστυχήματος** -που βρισκόταν στο τσιμεντένιο τοιχίο στο πλάι και δεν είχε απομακρυνθεί-, αλλά και από τα απομεινάρια των τρένων, που στο μεταξύ είχαν μεταφερθεί στο Κουλούρι. Για την ανάλυση των δειγμάτων το Γενικό Χημείο του Κράτους χρειάστηκε τότε 40 ημέρες και τον Μάιο του 2023 έστειλε το πόρισμά του για τον εντοπισμό της ουσίας στο χώμα και τις ηλεκτρομηχανές.

Έναν χρόνο αργότερα, τον Μάιο του 2024, ο ανακριτής παρήγγειλε στη Χημική Υπηρεσία Λάρισας **συμπληρωματική δειγματοληψία μόνο από το**

εμπορικό τρένο και συγκεκριμένα από τις επιφάνειες των 4 πρώτων βαγονιών της αμαξοστοιχίας και από τις λαμαρίνες που μετέφερε, ζητώντας να είναι παρόντες και δύο δικαστικοί πραγματογνώμονες.

Τα αποτελέσματα εστάλησαν στον ανακριτή ύστερα από εννέα μήνες. Έτσι, δεν συμπεριλήφθηκαν στην έρευνα που γινόταν για το δυστύχημα από τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ και δεν ελήφθησαν υπ' όψιν στο πόρισμα του Οργανισμού που δόθηκε στη δημοσιότητα και στη συνέχεια εστάλη στον ανακριτή. Ούτως ή άλλως, **στο πόρισμα γίνεται λόγος για ύπαρξη άγνωστης καύσιμης ύλης που προκάλεσε την πυρόσφαιρα.**

Απ' όλα τα ανωτέρω προκύπτουν ισχυρές ενδείξεις έως και αποδείξεις πλέον για την ύπαρξη μεταφερόμενης στην εμπορική αμαξοστοιχία καύσιμης ύλης που προκάλεσε την πυρόσφαιρα. Μιας καύσιμης ύλης που όμως ουδείς απ' τους αρμοδίους απ' το εποπτεύων υπουργείο έως τον ΟΣΕ, την Hellenic Train φέρεται να γνωρίζει πως τοποθετήθηκε, από ποιον και γιατί. **Ένα άγνωστο φορτίο, ορφανό από ιδιοκτήτη αλλά και χωρίς να υπάρχουν στοιχεία, παραστατικά ή έστω βίντεο κατά την φόρτωση της αμαξοστοιχίας.**

Εν τέλει η εικόνα πλήρους διάλυσης του σιδηροδρομικού δικτύου και των συναφών υπηρεσιών μεταφοράς προσώπων και εμπορευμάτων, δείχνει ένα **δίκτυο πραγματικό ξέφραγο αμπέλι, χωρίς στοιχειώδεις όρους ασφαλείας**, χωρίς σοβαρή παρακολούθηση, χωρίς σύγχρονα τεχνικά μέσα, χωρίς ελέγχους, **πεδίο παραβατικότητας και πιθανά ανεξέλεγκτου λαθρεμπορίου - μεταφοράς επικινδύνων καυσίμων υλών**, όπου ο καθένας θα μπορούσε να μεταφέρει κρυφά, και παράνομα επικίνδυνα φορτία. Ένα δίκτυο πλήρως απαξιωμένο, επικίνδυνο.

Είναι προφανές ότι οι ευθύνες του Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών, ως εποπτεύοντος υπουργείου γι αυτή την χειρίστη και επικίνδυνη για τη δημόσια υγεία, και ασφάλεια των συγκοινωνιών κατάσταση είναι σημαντικές, υπαρκτές και αξιόποινες. Έχοντας τη σχετική υποχρέωση εκ της θέσης και των καθηκόντων του για την εποπτεία και ασφάλεια, με τις υπαίτιες πράξεις και παραλείψεις του συνέβαλε αιτιωδώς στην μετατροπή του τρένου ως μέσου στο πλέον επικίνδυνο και επισφαλές μεταφορικό μέσο στην Ελλάδα.

Ένας Υπουργός που δεν επόπτευε αλλά κατόπτευε ως παρατηρητής

εξωτερικός τα πραγματικά δεδομένα με πλήρη έλλειψη κάθε πρόθεσης να λάβει τα αναγκαία μέτρα που όφειλε.

Επειδή ο εκάστοτε Υπουργός οφείλει να ελέγχει την τήρηση των όρων διεξαγωγής της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας, να παρεμβαίνει με θετικές ενέργειες κάθε φορά που διαπιστώνει κενά ασφαλείας, ιδίως όταν του γνωστοποιούνται με κάθε τρόπο τέτοια κενά, από τους αρμόδιους φορείς, από τους εποπτευόμενους από αυτόν φορείς, από τους εκπροσώπους των εργαζομένων, ή όταν διαπιστώνονται τέτοια κενά από τον τρόπο διεξαγωγής της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας και από τα τυχόν ατυχήματα που λαμβάνουν χώρα.

Επειδή η νομική αυτή υποχρέωση του εκάστοτε Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών για θετική δράση (ενέργεια) προς αποτροπή σιδηροδρομικών ατυχημάτων, η οποία απορρέει ευθέως από τον νόμο και συγκεκριμένα από τα πιο πάνω καθήκοντά του, **έχει ως περαιτέρω συνέπεια τη θεμελίωση της ποινικής ευθύνης, όταν λόγω της παράλειψής του να ενεργήσει προς αποτροπή του αξιόποινου αποτελέσματος, επέλθει τελικά το αποτέλεσμα αυτό.**

Επειδή παρά την ιδιαίτερη νομική υποχρέωση που είχε λόγω της θέσης του για τον έλεγχο της τήρησης των όρων ασφαλούς διεξαγωγής της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας και την ορθή εποπτεία των οργανισμών που ήταν επιφορτισμένοι με την εγκαθίδρυση συστημάτων ασφάλειας στο σιδηροδρομικό δίκτυο και συγκεκριμένα του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ,;

α) Όχι μόνο δεν μερίμνησε αλλά αντίθετα παρέλειψε να ελέγξει την ομαλή πορεία εκτέλεσης των συμβάσεων που σχετίζονται με τα συστήματα ασφαλείας και υποδομών: Από τις Συμβάσεις 10012/2006 μέχρι τη Σύμβαση 717/2014. Έτσι, παρά το γεγονός ότι η ασφαλής διεξαγωγή των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών επιβάλλει την ανάπτυξη ενός αξιόπιστου συστήματος με ηλεκτρονικά μέσα, ώστε να μειώνεται ακόμα περισσότερο ο κίνδυνος αστοχίας και ανθρώπινου λάθους, όπως η φωτεινή πλευρική σηματοδότηση, η επαναλειτουργία του Κέντρου Ελέγχου Λάρισας στη θέση Ζάχαρη, η τηλεδιοίκηση, τα συστήματα επιβολής αυτόματης πέδησης (μεταξύ αυτών το ECTS), το σύστημα συνεχούς και απρόσκοπτης ραδιοεπικοινωνίας

(μέσω GSM-R), αυτά δεν είχαν εγκατασταθεί, ενώ θα μπορούσαν να είχαν αποτρέψει όχι μόνο το έγκλημα στα Τέμπη αλλά και όσα σιδηροδρομικά ατυχήματα είχαν προηγηθεί (ακόμα και με θύματα, όπως στο Αδενδρο). Ιδιαίτερα η εγκατάσταση του συστήματος ETCS στους συρμούς (10004/2007) και στις γραμμές (10005/2007), του οποίου βεβαίως προϋπόθεση είναι να είχε ολοκληρωθεί και η ανάταξη της φωτοσήμανσης, είναι βέβαιο ότι θα είχε αποτρέψει τη σύγκρουση, αφού θα είχε ακινητοποιήσει αυτόματα τα αντιθέτως κινούμενα τρένα. Πολλώ δε μάλλον που δεν θα είχε ούτε καν μπει η επιβατική αμαξοστοιχία στο κατειλημμένο τμήμα της γραμμής καθόδου, διότι θα υπήρχε αναμμένο κόκκινο φωτόσημο (όχι ως μια μόνιμη κατάσταση βλάβης, όπως είναι σήμερα). Είναι ρητά και ξεκάθαρα διατυπωμένο στο πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνομώνων ότι σ' αυτήν την περίπτωση θα αποκλειόταν παντελώς το ενδεχόμενο μετωπικής ή οπισθομετωπικής σύγκρουσης. Προκύπτει επομένως πέραν πάσης αμφιβολίας η αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της παράλειψης της μέριμνας για να ολοκληρωθεί η εκτέλεση των σχετικών συμβάσεων και του επελθόντος αποτελέσματος.

β) Η μη στελέχωση του ΟΣΕ με το απαραίτητο προσωπικό (ιδίως σε θέσεις σταθμαρχών, κλειδούχων κ.λπ.), τον μη εκσυγχρονισμό του Κανονισμού Εκπαίδευσης Σταθμαρχών, τη μη επαρκή στελέχωση της ΡΑΣ ώστε να μπορεί να ανταποκριθεί στα υψηλά καθήκοντα εποπτείας, ελέγχων και υλοποίησης σε θέματα σιδηροδρομικής ασφάλειας, τη μη στελέχωση της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, μέχρι τις καθυστερήσεις στην υλοποίηση της σύμβασης ανάταξης της φωτεινής σηματοδότησης και συστημάτων ασφάλειας.

γ) Εκτός όλων αυτών, όπως επισημαίνεται στο πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνομώνων, η παράλειψη των αρμόδιων υπουργών, τουλάχιστον από το έτος 2018, να επιβάλλουν, στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων τους, σε όλες τις εταιρείες παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών την προμήθεια και εγκατάσταση του συστήματος συνεχούς και αξιόπιστης ραδιοεπικοινωνίας GSM-R, συνιστά παράλειψη οφειλόμενης ενέργειας που συνδέεται αιτιωδώς με το δυστύχημα στα Τέμπη, καθώς απέκλεισε στη συγκεκριμένη περίπτωση τη δυνατότητα επικοινωνίας του σταθμάρχη Λάρισας με τους δύο μηχανοδηγούς, αλλά και των δύο μηχανοδηγών μεταξύ τους.

Το σύστημα είχε εγκατασταθεί μόλις το 2018 και μόνο για το Τμήμα Κιάτο - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας στις γραμμές του ΟΣΕ και στο τροχαίο υλικό που ήταν τότε στην ιδιοκτησία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αλλά εκκρεμούσε η εγκατάστασή του σε μέρος του τροχαίου υλικού της Hellenic Train. Αν η τελευταία αυτή εκκρεμότητα είχε ολοκληρωθεί, τότε είναι πολύ πιθανό ο μηχανοδηγός του IC 62 να είχε επικοινωνήσει με τον σταθμάρχη Λάρισας αλλά και με τον μηχανοδηγό του αντιθέτως και επί της ίδιας γραμμής κινούμενου εμπορικού συρμού 63503, αφού το πιθανότερο είναι ότι θα είχε ακούσει την αναγγελία που δόθηκε για την αναχώρηση του εμπορικού στη γραμμή καθόδου προς Λάρισα, κάτι που θα μπορούσε να συμβάλει στην αποτροπή του δυστυχήματος.

Επειδή δεν μερίμνησε στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων ώστε να λειτουργεί ομαλά και απρόσκοπτα το Κέντρο Ελέγχου Λάρισας, το οποίο ήταν εγκατεστημένο στη θέση Ζάχαρη και είχε τη δυνατότητα να επιβλέπει την κυκλοφορία των συρμών έστω σε τοπικό επίπεδο. Ειδικότερα δε μετά από την καταστροφή του λόγω πυρκαγιάς το 2019, ουδέποτε επισκευάστηκε, με αποτέλεσμα την ημέρα του δυστυχήματος να λείπει μία ακόμη ασφαλιστική δικλίδα που θα μπορούσε πιθανά να διαγνώσει το λάθος του σταθμάρχη και να αποτρέψει το δυστύχημα.

Επειδή μέχρι το 2020 ήταν σε λειτουργία στα κεντρικά γραφεία του ΟΣΕ (επί της οδού Καρόλου) στην Αθήνα το αποκαλούμενο δευτεροβάθμιο όργανο ελέγχου και ρύθμισης της κυκλοφορίας, το συντονιστικό όργανο του ΟΣΕ και της Hellenic Train, ώστε να εξασφαλίζεται άμεση διασύνδεση και συντονισμός, αποτελούμενο από έναν σταθμάρχη, έναν προϊστάμενο αμαξοστοιχίας και ένα στέλεχος από τα μηχανοστάσια. Το συγκεκριμένο όργανο, με βάση φωνητικές πληροφορίες που περιέρχονταν σε αυτό (είτε μέσω του συστήματος GSM-R μετά το 2018, είτε με τα ραδιοβοηθήματα του ΟΣΕ παλιότερα, είτε ακόμη με μια χρήση σταθερής τηλεφωνίας), σημείωνε επί χάρτου και αποτύπωνε με ακρίβεια τη θέση και την πορεία κίνησης του κάθε συρμού.

Επειδή αν λειτουργούσε την ημέρα του δυστυχήματος, θα αποτελούσε πρόσθετη ασφαλιστική δικλίδα, που θα έδινε πιθανόν τη δυνατότητα παρακολούθησης της πορείας των δύο συρμών.

Επειδή ο αρμόδιος Υπουργός κ. Κώστας Καραμανλής αφαίρεσε κάθε ασφαλιστική δικλείδα που υπήρχε (τηλεδιοίκηση Λάρισας, δευτεροβάθμιος έλεγχος στην Καρόλου), ενώ παράλληλα δεν ολοκλήρωσε την σύμβαση 717/2014 και κατέλειπε το σιδηροδρομικό δίκτυο, την εποπτεία του οποίου είχε, χωρίς επαρκές προσωπικό, με ελλιπή εκπαίδευση, χωρίς πρόσθετα μέτρα ασφαλείας, σύγχρονα συστήματα ελέγχου, να στηρίζεται σε ένα μόνο άνθρωπο, τον σταθμάρχη. Τον οποίο μάλιστα είχε παρανόμως και παρατύπως μετατάξει ο ίδιος, στερούμενος των νομίμων τυπικών και ουσιαστικών προσόντων.

Επειδή παρά την ιδιαίτερη νομική υποχρέωση που είχε λόγω της θέσης του για την ορθή εποπτεία των οργανισμών που ήταν επιφορτισμένοι με την ασφάλεια της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας και συγκεκριμένα του ΟΣΕ, της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της ΡΑΣ, όχι μόνο δεν μερίμνησε αλλά αντίθετα παρέλειψε να τους στελεχώσει με επαρκές και εξειδικευμένο προσωπικό ώστε να διασφαλιστεί η ορθή και ομαλή λειτουργία τους.

Επειδή παρέλειπε να ασκήσει τον απαιτούμενο έλεγχο για τη διαπίστωση της επάρκειας του προσωπικού, αλλά και αυστηρότερους ελέγχους σχετικά με την επάρκεια και καταλληλότητα του προσωπικού ασφαλείας και τη στελέχωση των αντίστοιχων υπηρεσιών. Οι παραπάνω υποχρεωτικοί έλεγχοι έπρεπε να είναι επιτακτικότεροι, ενόψει του ότι, όπως προαναφέρθηκε, ήταν σε γνώση του η καθυστέρηση στην εγκατάσταση και λειτουργία των ηλεκτρονικών συστημάτων ασφαλείας, κάτι που σημαίνει ότι πλέον **η ασφάλεια της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας ήταν αποκλειστικό έργο των υπαλλήλων του ΟΣΕ** και ο αρμόδιος υπουργός όφειλε να μεριμνήσει για την εξάλειψη κάθε πιθανότητας ανθρώπινου σφάλματος.

Επειδή δεν προέβη σε καμία τέτοια ενέργεια, φτάνοντας αντιθέτως στο σημείο σχετικά με την επιλογή του προσωπικού ασφαλείας και ιδίως των σταθμαρχών, όπως με την παράνομη μετάταξη του μοιραίου σταθμάρχη, να παραβιάζονται οι βασικοί κανόνες επιλογής και εκπαίδευσης του προσωπικού.

Επειδή κατόπιν όλων αυτών των παρανόμων ενεργειών και παραλείψεων του, που βρίσκονται σε πλήρη και προφανή δυσαρμονία με τα καθήκοντα, τις αρμοδιότητες και την θέση του ως αρμοδίου Υπουργού, όφειλε, όπως κάθε μέσος συνετός πολίτης που θα βρισκόταν σε μια ανάλογη

θέση επαυξημένης ευθύνης για τη δημόσια ασφάλεια, να προβλέπει και να θεωρεί ως ενδεχόμενο ένα σοβαρό πολύνεκρο δυστύχημα,

Επειδή παρά ταύτα δεν έλαβε κανένα πρόσθετο μέτρο, αλλά εμφανώς αποδέχεται ένα τέτοιο ενδεχόμενο εγκληματικό αποτέλεσμα συνεπεία των δικών του ενεργειών και παραλείψεων που προεκτέθηκαν και οι οποίες βρίσκονται σε πλήρη και αιτιώδη συνάφεια με το έγκλημα που συντελέσθηκε στα Τέμπη,

Επειδή φαίνεται να υπάρχουν παρατυπίες τόσο κατά την εκτέλεση της σύμβασης 717/2014, όσο και στη χορήγηση αποζημίωσης στην ανάδοχο Κοινοπραξία κατ' αποδοχή αβασίμων ενστάσεων της, με πρόκληση οικονομικής ζημίας άνω των 120.000,00 ευρώ

Επειδή, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, πέραν της παράβασης του καθήκοντός του, που αφορά στην ομαλή και απρόσκοπτη λειτουργία της υπηρεσίας του σιδηροδρομικού δικτύου, καταργώντας το όριο ηλικίας, ως προϋπόθεση άμεση συνδεόμενη με την ασφάλεια της σιδηροδρομικής λειτουργίας και γνωρίζοντας, ότι τοποθετώντας 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.

Επειδή, χρήζει διερεύνησης η διάπραξη εκ μέρους του ποινικών αδικημάτων της ανθρωποκτονίας και των σωματικών βλαβών από ενδεχόμενο δόλο κατά συρροή.

Επειδή, προκύπτει ότι, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, από το πλήθος των εξωδίκων και από εκ της αρμοδιότητάς του γνώση για την μη εφαρμογή της σύμβασης 717/2014, είχε απόλυτη γνώση τόσο για την μη εφαρμογή κανενός συστήματος ασφαλείας στον σιδηρόδρομο, άρα και για την έλλειψη ασφαλείας για το επιβατικό κοινό και θέσης αυτού σε καθεστώς απόλυτης διακινδύνευσης. Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Καραμανλής, γνώριζε την έλλειψη ασφαλείας, αλλά την απέκρυπτε και δημόσια, εκμεταλλευόμενος το βήμα του Κοινοβουλίου, παραπλανούσε για την δήθεν ασφάλεια των σιδηροδρόμων, ενώ την ίδια στιγμή, παρέλειπε να ενεργήσει τις προβλεπόμενες ενέργειες για την πρόσληψη ανθρωπίνου δυναμικού απολύτως εξειδικευμένου, που θα παρείχε στοιχειώδη εχέγγυα ασφαλείας στον σιδηρόδρομο. Εντούτοις, ο ίδιος, εκμεταλλεόταν την ιδιότητά

του για να προβαίνει σε προσλήψεις εκτός νομιμότητας και με τις οποίες έθετε σε απόλυτη διακινδύνευση την ασφάλεια και των ζωή καθημερινά αορίστου αριθμού προσώπων και εν δυνάμει επιβατών.

Επειδή επί υπουργίας του Κώστα Αχ. Καραμανλή και των διοικήσεων ΕΡΓΟΣΕ, άλλαξε ξανά το φυσικό αντικείμενο του έργου, δόθηκαν νέες παρατάσεις περί τα 2 έτη, χορηγήθηκαν αποζημιώσεις στον Ανάδοχο, με αποτέλεσμα η σύμβαση να καθυστερήσει να ολοκληρωθεί τέσσερα τουλάχιστον χρόνια και πάντως μετά το τραγικό δυστύχημα, διότι η πολιτική ηγεσία του υπουργείου και οι διοικήσεις ΕΡΓΟΣΕ αποδέχτηκαν όλα τα αιτήματα του Αναδόχου και μετέβαλλαν το φυσικό αντικείμενο, αύξησαν το κόστος και καθυστέρησαν το έργο.

Επειδή, περαιτέρω, από τα προεκτεθέντα προκύπτουν επιπλέον αξίες διερεύνησης ισχυρές ενδείξεις ότι κατά την εποπτεία, παρακολούθηση και εκτέλεση της 717/2014 Σύμβασης, με **υπαίτιες πράξεις και παραλείψεις, κατά παράβαση των κανόνων της επιμελούς διαχείρισης προκλήθηκαν παρατυπίες και καθυστερήσεις, με συνέπεια να επέλθει σημαντικού ύψους περιουσιακή ζημία στα οικονομικά συμφέροντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ελληνικού Δημοσίου**, γεγονός που αποτυπώνεται α) στην προεκτεθείσα απόφαση επιβολής τον Ιούνιο του 2019 δημοσιονομικής διόρθωσης ύψους 2.423.816,72 ευρώ, β) στην πρόταση από της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να επιβληθεί δημοσιονομική διόρθωση ύψους 14.463.599,42 ευρώ λόγω της σημαντικής καθυστέρησης στην υλοποίηση του έργου, με την υπ' αριθ. 5296/21/29.06.2021 επιστολή περί διορθώσεως, με σαφή και ευκρινώς διαφαινόμενη ζημία στα οικονομικά συμφέροντα της ΕΕ, γ) στην διαφαινόμενη συνολικής απένταξης του έργου από τη χρηματοδότηση μέσω ευρωπαϊκών κονδυλίων με συνακόλουθη ανάληψη από το Δημόσιο του συνόλου της σχετικής δαπάνης.

Επειδή οι ελλείψεις στα συστήματα ασφαλείας και η αδυναμία αποφυγής του ανθρώπινου λάθους ήταν σε γνώση - λόγω της θέσης του - η **συμπεριφορά του θεμελιώνει τα στοιχεία του δρώντος με ενδεχόμενο δόλο** (σύμφωνα με τον Ποινικό Κώδικα, 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), αφού αποδέχονταν στην πραγματικότητα με τη

στάση του αυτή την αυξημένη πιθανότητα πρόκλησης θανατηφόρου σιδηροδρομικού δυστυχήματος. Άλλωστε, σχετικά ατυχήματα - με θανάτους αλλά και σοβαρούς τραυματισμούς - γίνονταν επανειλημμένα όλα αυτά τα χρόνια. Ήταν σε πλήρη γνώση του η αυξημένη πιθανότητα πρόκλησης θανατηφόρου σιδηροδρομικού δυστυχήματος επιβεβαιώνεται ενδεικτικά από τα έγγραφα που συνέταξαν, δημοσιοποίησαν και απέστειλαν αρμοδίως:

α) Η Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών (ΠΟΣ).

β) Η Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Έλξης και συγκεκριμένα η επιστολή της 26.8.2020, το εξώδικο της 7.9.2021, το εξώδικο της 31.10.2022, το εξώδικο της 8.3.2022 κ.ο.κ. Με τα έγγραφα αυτά οι μηχανοδηγοί επισημαίνουν και τονίζουν τις ελλείψεις σε θέματα σιδηροδρομικής ασφάλειας και ζητούν να ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα που θα διασφαλίσουν την ασφάλεια και υγεία των εργαζομένων και των μετακινουμένων.

γ) Ο Φίλιππος Τσαλίδης, διευθύνων σύμβουλος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από τον Μάρτιο του 2016 ως τις 14 Σεπτεμβρίου του 2021, με επιστολή του προς το υπουργείο στις 6 Σεπτέμβρη 2021, με θέμα «Σοβαρά λειτουργικά προβλήματα του ελληνικού σιδηροδρόμου». Η επιστολή απευθυνόταν στον πρόεδρο και διευθύνοντα σύμβουλο του ΟΣΕ, Σπύρο Πατέρα, με πρώτο όνομα στην κοινοποίηση αυτό του Κώστα Καραμανλή και δεύτερο του τότε υφυπουργού Υποδομών και Μεταφορών, Μιχάλη Παπαδόπουλου. Στο εμπιστευτικό έγγραφο αναφερόταν ότι «τα προβλήματα οδηγούν σε μονοδρομήσεις γραμμών, καθιστώντας περισσότερο πιθανά τα ανθρώπινα λάθη με απρόβλεπτες συνέπειες». Αφορμή δε για την επιστολή ήταν δύο ατυχήματα που είχαν συμβεί τον Αύγουστο του 2021 στον Δομοκό και τη Λευκοθέα Σερρών.

Επειδή ο αρμόδιος Υπουργός και οι διοικήσεις των εποπτευόμενων απ' αυτόν φορέων είχαν 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 αρμόδιο υπουργό να αδιαφορεί, να μην προβαίνει σε καμία ενέργεια λήψης των απαραίτητων μέτρων, αποδεχόμενος έτσι την πιθανότητα πρόκλησης θανατηφόρου σιδηροδρομικού δυστυχήματος.

Επειδή υπάρχουν και ποινικές ευθύνες για το κακουργηματικό αδίκημα της θανατηφόρου έκθεσης, ακριβώς επειδή ήταν σε πλήρη γνώση του, λόγω της θέσης και των σχετικών καθηκόντων του, οι ελλείψεις και τα κενά στα ζητήματα ασφάλειας του σιδηροδρομικού δικτύου, που συνδέονται αιτιωδώς, τόσο με το συγκεκριμένο δυστύχημα όσο και με πλήθος άλλων που συνέβησαν στο παρελθόν (θανατηφόρο ατύχημα στο Άδενδρο το 2017, επαναλαμβανόμενοι εκτροχιασμοί με απλές έως βαριές σωματικές βλάβες κ.ο.κ.) και παρ' όλα αυτά όχι μόνο δεν προειδοποιούσε αλλά αντίθετα διαβεβαίωνε για την ασφαλή χρήση του.

Επειδή θεμελιώνεται και το αδίκημα της παράβασης καθήκοντος αφού είχε την εποπτεία του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, παρέλειψε σκοπίμως να επιβλέψει τον τρόπο ανάθεσης των έργων αυτών με σκοπό να εξυπηρετήσουν τους μεγάλους επιχειρηματικούς κολοσσούς. Είναι χαρακτηριστικό ότι, όπως προέκυψε από τις εργασίες της Εξεταστικής Επιτροπής αλλά σύμφωνα και με το ίδιο το πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνομώνων, τα έργα τα οποία ήταν αναγκαία για την εγκατάσταση των συστημάτων ασφαλείας στον ελληνικό σιδηρόδρομο αντί να είναι ενιαία, όπως θα έπρεπε, τελικώς κατατμήθηκαν με σκοπό να ικανοποιηθούν όσο το δυνατόν περισσότεροι επιχειρηματικοί όμιλοι, με αποτέλεσμα να προκληθούν σοβαρά προβλήματα λειτουργικότητας και συμβατότητας.

Επειδή, κατόπιν όλων των ανωτέρω φρονούμε ότι υπάρχουν επαρκείς ενδείξεις περί του ότι ο Κώστας Αχ. Καραμανλής έχει τελέσει τα εγκλήματα της:

1) Ανθρωποκτονίας με ενδεχόμενο δόλο κατά συρροή (άρθρο 299 και 27 παρ. 1β Π.Κ.).

2) Σωματικής βλάβης με ενδεχόμενο δόλο κατά συρροή (άρθρο 309 και 310 Π.Κ.).

3) Κακουργηματικής έκθεσης κατά συρροή (άρθρο 306 Π.Κ.)

4) Κακουργηματικής διατάραξης της ασφάλειας της συγκοινωνίας μέσω σταθερής τροχιάς με αποτέλεσμα το θάνατο μεγάλου αριθμού προσώπων (άρθρου 291 παρ. 1 δ και στ Π.Κ.),

5) Κακουργηματικής Απιστίας κατά της Ε.Ε και του Ελληνικού Δημοσίου κατ άρθρ 390 ΠΚ.

6) Παράβαση καθήκοντος (άρθρο 259 Π.Κ.)

7) Ηθική αυτουργία σε Απιστία.

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 της «Ποινικής Ευθύνης Υπουργών», ως ισχύουν, συσταθεί Ειδική Κοινοβουλευτική Επιτροπή για τη διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης **κατά του πρώην Υπουργού κ. Κωνσταντίνου Αχ. Καραμανλή** για τη διερεύνηση πιθανής εκ μέρους του τέλεσης των εγκλημάτων:

1) Ανθρωποκτονίας με ενδεχόμενο δόλο κατά συρροή (άρθρο 299 και 27 παρ. 1β Π.Κ.).

2) Σωματικής βλάβης με ενδεχόμενο δόλο κατά συρροή (άρθρο 309 και 310 Π.Κ.).

3) Κακουργηματικής έκθεσης κατά συρροή (άρθρο 306 Π.Κ.)

4) Κακουργηματικής διατάραξη της ασφάλειας της συγκοινωνίας μέσω σταθερής τροχιάς με αποτέλεσμα το θάνατο μεγάλου αριθμού προσώπων (άρθρου 291 παρ. 1 δ και στ Π.Κ.),

5) Κακουργηματικής Απιστίας κατά της Ε.Ε και του Ελληνικού Δημοσίου κατ άρθρ 390 ΠΚ.

6) Παράβαση καθήκοντος (άρθρο 259 Π.Κ.)

7) Ηθική αυτουργία σε Απιστία.

2. Χρήστος Σπίρτζης

Ο Χρήστος Σπίρτζης διετέλεσε Υπουργός, αρμόδιος για θέματα υποδομών και μεταφορών καθ' όλο το διάστημα από τον **Ιανουάριο του 2015 έως και τον Ιούλιο του 2019** (στις διαδοχικές μορφές και ονομασίες που έλαβε το συγκεκριμένο υπουργείο-χαρτοφυλάκιο) που εξελέγη νέα κυβέρνηση, και συγκεκριμένα κατά το χρονικό διάστημα από τον Ιανουάριο του 2015 έως και τον Σεπτέμβριο του 2016, ως Αναπληρωτής Υπουργός Μεταφορών Υποδομών και Δικτύων, στο ενιαίο Υπουργείο Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού, στη συνέχεια τον Σεπτέμβριο του 2015 έως το Νοέμβριο του 2016 ως Υπουργός στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και τέλος από τον Νοέμβριο του 2016 έως τον Ιούλιο του 2019 ως Υπουργός στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, (η οποία του είχε ανατεθεί κατόπιν διορισμού από τον Πρωθυπουργό), ενώ:

α) είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση, απορρέουσα από το νόμο, την ιδιότητά του και τις εξ αυτής αρμοδιότητες, κι ενώ β) γνώριζε την πραγματική κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου και τα σοβαρά ζητήματα ασφαλείας και γ) την προβληματική και με καθυστερήσεις υλοποίηση της κρίσιμης σύμβασης 717/20174, και όφειλε να προβεί σε συγκεκριμένες αποφάσεις και ενέργειες, με σκοπό την διασφάλιση της ομαλής, ασφαλούς και απρόσκοπτης λειτουργίας της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας και την υλοποίηση της σύμβασης 717/2014, εντούτοις, κατά το ανωτέρω διάστημα (1/2015 -7/2019) παρέλειψε να προβεί στις κατωτέρω αναφερόμενες ενέργειες, γνωρίζοντας και αποδεχόμενος, ότι χωρίς τις ενέργειες αυτές, διαταράσσεται η ασφάλεια του σιδηροδρομικού δικτύου και τίθεται σε κίνδυνο ζωής και σωματικής ακεραιότητας αόριστος αριθμός προσώπων, που κάνουν χρήση της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας.

Εάν δε, προέβαινε στις κάτωθι ενδειγμένες ενέργειες ασφαλούς λειτουργίας του δικτύου, σύμφωνα με την νομική του υποχρέωση και την εγγυητική ευθύνη που είχε εκ της ιδιότητας του Υπουργού για την δημόσια ασφάλεια, είναι βέβαιο ότι δεν θα επερχόταν, ως αποτέλεσμα των παράνομων και κατά συρροή παραλείψεών του, το αποτέλεσμα της σύγκρουσης των δύο αμαξοστοιχιών την 28η Φεβρουαρίου 2023, οι εξ αυτής θάνατοι 57 ανθρώπων και οι σωματικές βλάβες των επιζώντων. Ειδικότερα:

Σύμβαση 717/2014

Τα ως άνω αναλυτικά προεκτεθέντα γεγονότα ως προς τον κ. Καραμανλή καταδεικνύουν και αναδεικνύουν **σοβαρές ενδείξεις κακοδιαχείρισης, καθυστερήσεων, αξιοποιώνων υπαίτιων πράξεων και παραλείψεων συνολικά από τον χρόνο υπογραφής της σύμβασης το Σεπτέμβριο του 2014 ως και το χρονικό σημείο που συνέβη το δυστύχημα στα Τέμπη τον Φεβρουάριο του 2023**, σε σχέση με την υλοποίηση της σύμβασης 717/2014, δημιουργούν δε την ανάγκη εξέτασης της συνδρομής ενδεχόμενων ποινικών ευθυνών μελών των Ελληνικών Κυβερνήσεων της περιόδου 2014-2023, σύμφωνα με τα ευρήματα και τα δεδομένα ως κατωτέρω.

Η σύμβαση έπρεπε να είχε υλοποιηθεί εντός διετίας από την υπογραφή της, ήτοι έως τον Σεπτέμβριο του 2016. Καθόσον αρμόδιος Υπουργός ως τον Ιούλιο του 2019 διετέλεσε ο κ. Σπίρτζης βαρύνεται με τις ευθύνες αυτής της περιόδου για τις υπαίτιες πράξεις και παραλείψεις που οδήγησαν στη μη εμπρόθεσμη ολοκλήρωση της σύμβασης και παράδοσης του έργου καθ' όλη την διάρκεια και της δικής του θητείας, αλλά και για τη συνολική πραγματική κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, που είχε υπό την άμεση εποπτεία του, με τα **τεράστια ελλείμματα και κενά σε κρίσιμα θέματα ασφαλείας στη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων.**

Η σύμβαση 717 αποτέλεσε αντικείμενο τουλάχιστον τεσσάρων ερευνών: της Επιτροπής Δημοσιονομικού Ελέγχου (ΕΔΕΛ), της Εθνικής Αρχής Διαφάνειας (ΕΑΔ), της Οικονομικής Εισαγγελίας και της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας, όπως αναλυτικά εκτίθεται ως άνω.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο λειτουργούσε χωρίς συστήματα ασφαλείας αν και με αυξημένες ταχύτητες, υποστελεχωμένο, χωρίς επαρκώς ειδικευμένο προσωπικό, με φθαρμένη και επικίνδυνη υποδομή, εν μέσω συνεχών, ατέρμονων καθυστερήσεων, συνεπεία των αλληπάλληλων παρατάσεων της σύμβασης 717/2014 περί ανάταξης του δικτύου και συνεπεία της υποχρηματοδότησης, και συνεπαγόμενης υποστελέχωσης, εκ μέρους του εποπτευόμενου υπουργείου. Υπό αυτές τις συνθήκες η κυκλοφορία στον κεντρικό σιδηροδρομικό άξονα της χώρας γινόταν, για τουλάχιστον μια

δεκαετία, χωρίς καμιά ασφάλεια θέτοντας παρατεταμένα στον χρόνο σε υψηλό κίνδυνο ζωής απροσδιόριστο αριθμό επιβατών, η δε τραγωδία της 28ης Φεβρουαρίου του έτους 2023 στα Τέμπη θα μπορούσε να είχε επέλθει οποτεδήποτε.

Οι αρμόδιοι Υπουργοί το κρίσιμο χρονικό διάστημα από το 2015 έως και τις 28.02.2023 και, παρόλο που ως εποπτεύουσα αρχή και έχοντας συνείδηση των αρμοδιοτήτων τους, ήταν σε πλήρη γνώση για την υψηλή επικινδυνότητα του δικτύου, παραβίασαν τη νομική τους υποχρέωση για την εποπτεία της ασφαλούς λειτουργίας του σιδηρόδρομου και του έργου των σχετικών φορέων (ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, ΡΑΣ, Hellenic Train), όχι μόνον επιτρέποντας την επικίνδυνη κυκλοφορία αλλά δημιουργώντας μας την ψευδή πεποίθηση ότι το μέσο είναι το ασφαλέστερο, διαφημίζοντας ο πρώτος, Χρήστος Σπίρτζης, την αύξηση της ταχύτητας που νομοθέτησε εν γνώσει της απουσίας συστημάτων ασφαλείας, ενώ ο δεύτερος, Κων/νος Καραμανλής του Αχιλλέα, υποστήριζε ψευδώς ότι το υπουργείο “διασφαλίζει την ασφάλεια”.

Οι αρμόδιοι Υπουργοί της περιόδου αυτής, γνώριζαν λόγω της θέσης τους ως Υπουργοί Μεταφορών την αυξημένη επικινδυνότητα των σιδηροδρομικών μετακινήσεων και, κατά τη διάρκεια της υπουργικής τους θητείας, είχαν ειδοποιηθεί πολλάκις για την άμεση πιθανότητα επέλευσης δυστυχήματος, εξαιτίας των γνωστών σε αυτούς προβλημάτων στην υποδομή και της απουσίας συστημάτων ασφαλείας.

Οι μηχανοδηγοί είχαν αποστείλει, από 09.07.2015 έως και 04.02.2023, **93 εξώδικα και επιστολές προς το Υπουργείο και τον ΟΣΕ**. Σε αυτά προειδοποιούν για την βέβαιη επέλευση μεγάλου δυστυχήματος εάν δεν προβούν σε ενέργειες οι αρμόδιοι. Αξίζει να σημειωθεί πως η πλειοψηφία των εξωδίκων και των επιστολών αφορούν την περίοδο μετά το 2019.

Παρ’ όλα αυτά συνέχιζαν να συναινούν 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 επιδιώκοντας την αποφυγή της διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών και της προστασίας της ζωής των επιβατών και των εργαζομένων στον σιδηρόδρομο.

Η παραπάνω συμπεριφορά τελεί σε άμεσο αιτιώδη σύνδεσμο με το γεγονός της 28ης.02.2023, καθώς όπως αποδεικνύεται αν είχαν αναταχθεί και λειτουργούσαν στο επίδικο τμήμα Σ.Σ. Λάρισας – Σ.Σ. Ν. Πόρων της διπλής γραμμής Αθηνών – Θεσσαλονίκης τα προβλεπόμενα στη σύμβαση 717/14 ουσιώδη και άκρως απαραίτητα για την ασφάλεια της κυκλοφορίας ηλεκτρομηχανολογικά συστήματα επί του δικτύου της σιδηροδρομικής υποδομής, δεν θα συνέβαινε το δυστύχημα.

Οι δυο υπουργοί της περιόδου 2015-2023:

- Έδειξαν **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 διαρκής (αθροιστικά από το 2015 έως το 2023), επιτρέποντας **11 συνολικά παρατάσεις** στη σχετική για τη χρονική περίοδο 2014-2023 σύμβαση 717. Στο πλαίσιο δε της δικής τους εποπτείας, δεν ελέγχθησαν ποτέ οι δύο εταιρείες ΟΣΕ – ΕΡΓΟΣΕ για τους λόγους που δεν υλοποιούνταν το φυσικό αντικείμενο της 717 στα προβλεπόμενα χρονοδιαγράμματα, ούτε πού πήγαν τόσα αστρονομικά ποσά χωρίς αυτά τα έργα να ολοκληρωθούν.
- Δεν φρόντισαν για τη **στελέχωση του ανθρώπινου δυναμικού** που εργαζόταν στους κρίσιμους για την ασφάλεια τομείς κίνησης και συντήρησης. Ενώ γνώριζαν, αφού τους είχαν κοινοποιηθεί σωρεία σχετικών εξωδίκων, τη ραγδαία μείωση των εργαζομένων (ειδικά και με τις αποχωρήσεις με το Νόμο 3891 του 2011), δεν έπραξαν αυτά που τους ζητούσαν οι εργαζόμενοι ώστε να αποτρέψουν την επικινδυνότητα που απορρέει από την εξαντλητική εργασία ενός υποστελεχωμένου προσωπικού.
- Ενώ είχαν επανειλημμένες αναφορές για την κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου από στελέχη του σιδηρόδρομου, σωματεία εργαζομένων αλλά και την ευρωπαϊκή ERA και είχαν συμβεί πολλά ατυχήματα/δυστυχήματα που καθοριστικά έδειχναν ως πολύ πιθανή έως βέβαιη την πρόκληση ενός πολύνεκρου σιδηροδρομικού δυστυχήματος, αντί να **αναστείλουν τη λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου έως την ασφαλή του λειτουργία, και να λάβουν όλα τα πρόσφορα και αναγκαία μέτρα και πρόνοιες για την ασφάλεια των σιδηροδρομικών δικτύων**, αυτοί, αντίθετα, έχοντας ως υπουργοί **προέβαλαν emphaticά, εν γνώσει του**

ψεύδους τους, στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης αλλά και στη Βουλή, την ασφάλεια και τον εκσυγχρονισμό του σιδηρόδρομου με τραγικό αποτέλεσμα να επιλέγεται από τους παραπλανημένους πολίτες ως μέσο μεταφοράς το τρένο.

Οι αρμόδιοι Υπουργοί όφειλαν λόγω των συνεχών καθυστερήσεων στην υλοποίηση της σύμβασης 717 είτε να επιβάλουν τις προβλεπόμενες ποινικές ρήτρες, στην ανάδοχο κοινοπραξία για να συμμορφωθεί και να εκτελέσει το αντικείμενο της σύμβασης, είτε, αποδεχόμενοι ότι το έργο δεν προχωρά, να κήρυτταν έκπτωτη την ανάδοχο, βάσει της διάταξης του άρθρου 61 παρ. 13 του Ν. 3669/2008, και να προσκαλούνταν οι επόμενοι μειοδότες.

Αντ' αυτού όμως αμφότεροι αποδέχθηκαν και συναίνεσαν μη νόμιμα, στην παράταση της προθεσμίας παράδοσης. Ο Χρήστος Σπίρτζης 6 φορές από το 2016 μέχρι το 2019, και ο Κώστας Καραμανλής 5 φορές, μέχρι το δυστύχημα.

Τις συνολικές ευθύνες της περιόδου 2014-2023 άλλωστε εντόπισε και το πόρισμα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ. Κατά τη συνέντευξη Τύπου αναφέρθηκε επίσης ότι αν είχε ολοκληρωθεί η σύμβαση 717 το 2016, σύμφωνα με την πρόβλεψη της σύμβασης, θα είχαν μπει τα συστήματα ασφαλείας που πιθανότητα δεν θα επέτρεπαν να συμβεί το δυστύχημα. «Η προσωπική μου γνώμη είναι *όσοι καθυστέρησαν τη σύμβαση 717 και μιλώ για την ανώτερη ηγεσία, έχουν συμβάλει αποφασιστικά στο να χάσουν τη ζωής τους αυτά τα παιδιά*» δήλωσε στην παρουσίαση του πορίσματος ο πρόεδρος του ΕΟΔΑΣΑΑΜ Χρήστος Παπαδημητρίου.

Ελλιπές προσωπικό- ελλιπής εκπαίδευση

Με δεδομένη την απουσία οποιουδήποτε τεχνικού συστήματος ασφαλείας, το μόνο που θα μπορούσε να αποτρέψει το δυστύχημα, ήταν ένα επαρκές σε αριθμό, καλά στελεχωμένο και εκπαιδευμένο προσωπικό. Μέσα από ενέργειες και παραλείψεις φαίνεται ότι οι δυο Υπουργοί δεν ενήργησαν προς αυτήν την κατεύθυνση. Με σποτέλεσμα ένα υποστελεχωμένο και με ελλιπή εκπαίδευση προσωπικό να λειτουργεί σε συνθήκες ασφυκτικής πίεσης καθημερινά για να ανταπεξέλθει.

Παρατηρούσαν τον Οργανισμό, ως πολιτικοί προϊστάμενοι, να χάνει εργαζόμενους, αν και γνώριζαν ότι το εναπομείναν προσωπικό ήταν, είτε σε ηλικία συνταξιοδότησης, είτε άπειρο και σε κάθε περίπτωση **αριθμητικά λιγότερο από το ½ αυτού που θα έπρεπε να είναι.**

Επίσης, παρέλειπε να ασκήσει τον απαιτούμενο έλεγχο για τη διαπίστωση της επάρκειας του προσωπικού, αλλά και αυστηρότερους ελέγχους σχετικά με την επάρκεια και καταλληλότητα του προσωπικού ασφαλείας και τη στελέχωση των αντίστοιχων υπηρεσιών.

Οι παραπάνω υποχρεωτικοί έλεγχοι έπρεπε να είναι επιτακτικότεροι, ενόψει του ότι, όπως προαναφέρθηκε, ήταν σε γνώση του η καθυστέρηση στην εγκατάσταση και λειτουργία των ηλεκτρονικών συστημάτων ασφαλείας, κάτι που σημαίνει ότι πλέον η ασφάλεια της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας ήταν αποκλειστικό έργο των υπαλλήλων του ΟΣΕ και οι αρμόδιοι υπουργοί όφειλαν να μεριμνήσουν για την εξάλειψη κάθε πιθανότητας ανθρώπινου σφάλματος. Πράγμα που δεν έπραξαν.

Ο Χρήστος Σπίρτζης υπέγραψε, τον Μάρτιο του 2019, την τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας. Στις αλλαγές ήταν και η κατάργηση της αρμοδιότητας ελέγχου του Προϊσταμένου Αμαξοστοιχίας. Η θέση αυτή, με αντικείμενο ακριβώς τον έλεγχο που δε μπορούσαν να πραγματοποιούν τα ανύπαρκτα τεχνικά συστήματα, θα μπορούσε να είχε εντοπίσει ότι το IC62 εισήλθε σε λάθος γραμμή καθόδου.

Επειδή ο εκάστοτε Υπουργός οφείλει να ελέγχει την τήρηση των όρων διεξαγωγής της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας, να παρεμβαίνει με θετικές ενέργειες κάθε φορά που διαπιστώνει κενά ασφαλείας, ιδίως όταν του γνωστοποιούνται με κάθε τρόπο τέτοια κενά, από τους αρμόδιους φορείς, από τους εποπτευόμενους από αυτόν φορείς, από τους εκπροσώπους των εργαζομένων, ή όταν διαπιστώνονται τέτοια κενά από τον τρόπο διεξαγωγής της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας και από τα τυχόν ατυχήματα που λαμβάνουν χώρα.

Επειδή η νομική αυτή υποχρέωση του εκάστοτε Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών για θετική δράση (ενέργεια) προς αποτροπή σιδηροδρομικών ατυχημάτων, η οποία απορρέει ευθέως από τον νόμο και συγκεκριμένα από τα πιο πάνω καθήκοντά του, έχει ως περαιτέρω

συνέπεια τη θεμελίωση της ποινικής ευθύνης, όταν λόγω της παράλειψής του να ενεργήσει προς αποτροπή του αξιόποινου αποτελέσματος, επέλθει τελικά το αποτέλεσμα αυτό.

Επειδή παρά την ιδιαίτερη νομική υποχρέωση που είχε ως αρμόδιος Υπουργός λόγω της θέσης τους κατά την περίοδο 2015-2019, για τον έλεγχο της τήρησης των όρων ασφαλούς διεξαγωγής της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας και την ορθή εποπτεία των οργανισμών που ήταν επιφορτισμένοι με την εγκαθίδρυση συστημάτων ασφάλειας στο σιδηροδρομικό δίκτυο και συγκεκριμένα του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ:

- Όχι μόνο δεν μερίμνησε αλλά αντίθετα παρέλειψε να ελέγξει την ομαλή πορεία εκτέλεσης των συμβάσεων που σχετίζονται με τα συστήματα ασφαλείας και υποδομών: Από τις Συμβάσεις 10012/2006 μέχρι τη Σύμβαση 717/2014. Έτσι, παρά το γεγονός ότι η ασφαλής διεξαγωγή των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών επιβάλλει την ανάπτυξη ενός αξιόπιστου συστήματος με ηλεκτρονικά μέσα, ώστε να μειώνεται ακόμα περισσότερο ο κίνδυνος αστοχίας και ανθρώπινου λάθους, όπως η φωτεινή πλευρική σηματοδότηση, τα συστήματα επιβολής αυτόματης πέδησης (μεταξύ αυτών το ECTS), το σύστημα συνεχούς και απρόσκοπτης ραδιοεπικοινωνίας (μέσω GSM-R), αυτά δεν είχαν εγκατασταθεί, ενώ θα μπορούσαν να είχαν αποτρέψει όχι μόνο το δυστύχημα στα Τέμπη αλλά και όσα σιδηροδρομικά ατυχήματα είχαν προηγηθεί (ακόμα και με θύματα, όπως στο Άδενδρο). Ιδιαίτερα η εγκατάσταση του συστήματος ETCS στους συρμούς (10004/2007) και στις γραμμές (10005/2007), του οποίου βεβαίως προϋπόθεση είναι να είχε ολοκληρωθεί και η ανάταξη της φωτοσήμανσης, είναι βέβαιο ότι θα είχε αποτρέψει τη σύγκρουση, αφού θα είχε ακινητοποιήσει αυτόματα τα αντιθέτως κινούμενα τρένα. Πολλώ δε μάλλον που δεν θα είχε ούτε καν μπει η επιβατική αμαξοστοιχία στο κατειλημμένο τμήμα της γραμμής καθόδου, διότι θα υπήρχε αναμμένο κόκκινο φωτόσημο (όχι ως μια μόνιμη κατάσταση βλάβης, όπως είναι σήμερα). Είναι ρητά και ξεκάθαρα διατυπωμένο στο πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνομόνων ότι σ' αυτήν την περίπτωση θα αποκλειόταν παντελώς το ενδεχόμενο μετωπικής ή οπισθομετωπικής σύγκρουσης. Προκύπτει επομένως πέραν πάσης αμφιβολίας η **αιτιώδης συνάφεια**

μεταξύ της παράλειψης της μέριμνας για να ολοκληρωθεί η εκτέλεση των σχετικών συμβάσεων και του επελθόντος αποτελέσματος.

- Ταυτόχρονα, η μη στελέχωση του ΟΣΕ με το απαραίτητο προσωπικό (ιδίως σε θέσεις σταθμαρχών, κλειδούχων κ.λπ.), τον μη εκσυγχρονισμό του Κανονισμού Εκπαίδευσης Σταθμαρχών, τη μη επαρκή στελέχωση της ΡΑΣ ώστε να μπορεί να ανταποκριθεί στα υψηλά καθήκοντα εποπτείας, ελέγχων και υλοποίησης σε θέματα σιδηροδρομικής ασφάλειας, τη μη στελέχωση της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, μέχρι τις καθυστερήσεις στην υλοποίηση της σύμβασης ανάταξης της φωτεινής σηματοδότησης και συστημάτων ασφάλειας.
- Εκτός όλων αυτών, όπως επισημαίνεται στο πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνομόνων, η παράλειψη των αρμόδιων Υπουργών, τουλάχιστον από το έτος 2018, να επιβάλλουν, στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων τους, σε όλες τις εταιρείες παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών την προμήθεια και εγκατάσταση του συστήματος συνεχούς και αξιόπιστης ραδιοεπικοινωνίας GSM-R, συνιστά παράλειψη οφειλόμενης ενέργειας που συνδέεται αιτιωδώς με το δυστύχημα στα Τέμπη, καθώς απέκλεισε στη συγκεκριμένη περίπτωση τη δυνατότητα επικοινωνίας του σταθμάρχη Λάρισας με τους δύο μηχανοδηγούς, αλλά και των δύο μηχανοδηγών μεταξύ τους.

Το σύστημα είχε εγκατασταθεί μόλις το 2018 και μόνο για το Τμήμα Κιάτο - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας στις γραμμές του ΟΣΕ και στο τροχαίο υλικό που ήταν τότε στην ιδιοκτησία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αλλά εκκρεμούσε η εγκατάστασή του σε μέρος του τροχαίου υλικού της Hellenic Train. Αν η τελευταία αυτή εκκρεμότητα είχε ολοκληρωθεί, τότε είναι πολύ πιθανό ο μηχανοδηγός του IC 62 να είχε επικοινωνήσει με τον σταθμάρχη Λάρισας αλλά και με τον μηχανοδηγό του αντιθέτως και επί της ίδιας γραμμής κινούμενου εμπορικού συρμού 63503, αφού το πιθανότερο είναι ότι θα είχε ακούσει την αναγγελία που δόθηκε για την αναχώρηση του εμπορικού στη γραμμή καθόδου προς Λάρισα, κάτι που θα μπορούσε να συμβάλει στην αποτροπή του δυστυχήματος.

Επειδή παρά την ιδιαίτερη νομική υποχρέωση που είχε λόγω της θέσης του για την ορθή εποπτεία των οργανισμών που ήταν επιφορτισμένοι με την ασφάλεια της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας και συγκεκριμένα του ΟΣΕ, της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της ΡΑΣ, όχι μόνο δεν μερίμνησε αλλά αντίθετα παρέλειψε να τους στελεχώσει με επαρκές και εξειδικευμένο προσωπικό ώστε να διασφαλιστεί η ορθή και ομαλή λειτουργία τους.

Επειδή οι ελλείψεις στα συστήματα ασφαλείας και η αδυναμία αποφυγής του ανθρώπινου λάθους ήταν σε γνώση - λόγω της θέσης τους - των αρμόδιων υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, θεμελιώνεται **όχι απλά αμέλεια του αλλά συμπεριφορά που τελέσθηκε με ενδεχόμενο δόλο** (σύμφωνα με τον Ποινικό Κώδικα, 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), αφού αποδέχονταν στην πραγματικότητα με τη στάση τους αυτή την αυξημένη πιθανότητα πρόκλησης θανατηφόρου σιδηροδρομικού δυστυχήματος.

Άλλωστε, σχετικά ατυχήματα -με θανάτους αλλά και σοβαρούς τραυματισμούς - γίνονταν επανειλημμένα όλα αυτά τα χρόνια.

Επειδή ήταν σε **πλήρη γνώση** του η αυξημένη πιθανότητα πρόκλησης θανατηφόρου σιδηροδρομικού δυστυχήματος, όπως τούτο επιβεβαιώνεται ενδεικτικά από τα έγγραφα που συνέταξαν και απέστειλαν αρμοδίως:

α) Η Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών (ΠΟΣ) και συγκεκριμένα η αίτηση ακύρωσης της 22.5.2013 κατά της ιδιωτικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η επιστολή της 11.12.2015, το εξώδικο της 21.12.2015, η ανακοίνωση της 12.7.2016 κ.ο.κ., όπου επισημαίνονται τα κενά σε θέματα ασφάλειας, οι επαπειλούμενοι κίνδυνοι και απαιτείται η λήψη των αναγκαίων μέτρων.

β) Η Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Έλξης και συγκεκριμένα το εξώδικο της 14.12.2015, το δελτίο Τύπου της 23.12.2015,. Με τα έγγραφα αυτά οι μηχανοδηγοί επισημαίνουν και τονίζουν τις ελλείψεις σε θέματα σιδηροδρομικής ασφάλειας και ζητούν να ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα που θα διασφαλίσουν την ασφάλεια και υγεία των εργαζομένων και των μετακινουμένων.

γ) **Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων**, η οποία στην ειδική έκθεσή της το 2018 με τίτλο «Σύστημα Καταγραφής και Παρακολούθησης Συμβάντων στο Εθνικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο» αναφερόταν στο δυστύχημα στο Άδενδρο Θεσσαλονίκης τον Μάιο του 2017 και παρατηρούσε ότι **«πιθανόν να είχε αποφευχθεί αν λειτουργούσε το σύστημα τηλεδιόχισης και σηματοδότησης»**.

Επομένως, οι αρμόδιοι Υπουργοί και οι διοικήσεις των εποπτευόμενων απ' αυτούς φορέων είχαν 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 τους εκάστοτε υπουργούς να αδιαφορούν, να μην προβαίνουν σε καμία ενέργεια λήψης των απαραίτητων μέτρων, αποδεχόμενοι έτσι την πιθανότητα πρόκλησης θανατηφόρου σιδηροδρομικού δυστυχήματος.

Επειδή υπάρχουν και ποινικές ευθύνες για το κακουργηματικό αδίκημα της θανατηφόρου έκθεσης, ακριβώς επειδή ήταν σε γνώση του, λόγω της θέσης και των σχετικών καθηκόντων του, οι ελλείψεις και τα κενά στα ζητήματα ασφαλείας του σιδηροδρομικού δικτύου, που συνδέονται αιτιωδώς, τόσο με το συγκεκριμένο δυστύχημα όσο και με πλήθος άλλων που συνέβησαν στο παρελθόν (θανατηφόρο ατύχημα στο Άδενδρο το 2017, επαναλαμβανόμενοι εκτροχιασμοί με απλές έως βαριές σωματικές βλάβες κ.ο.κ.) και παρ' όλα αυτά όχι μόνο δεν προειδοποιούσαν αλλά αντίθετα διαβεβαίωναν για την ασφαλή χρήση του.

Επειδή θεμελιώνεται και το αδίκημα της παράβασης καθήκοντος αφού ενώ είχε την εποπτεία του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, παρέλειψε σκοπίμως να επιβλέπει τον τρόπο ανάθεσης των έργων αυτών με σκοπό να εξυπηρετήσει τους μεγάλους επιχειρηματικούς κολοσσούς. Είναι χαρακτηριστικό ότι, όπως προέκυψε από τις εργασίες της Εξεταστικής Επιτροπής αλλά σύμφωνα και με το ίδιο το πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνομώνων, τα έργα τα οποία ήταν αναγκαία για την εγκατάσταση των συστημάτων ασφαλείας στον ελληνικό σιδηρόδρομο αντί να είναι ενιαία, όπως θα έπρεπε, τελικώς κατατμήθηκαν με σκοπό να ικανοποιηθούν όσο το δυνατόν περισσότεροι επιχειρηματικοί όμιλοι, με αποτέλεσμα να προκληθούν

σοβαρά προβλήματα λειτουργικότητας και συμβατότητας.

Επειδή, περαιτέρω, από τα προεκτεθέντα προκύπτουν επιπλέον άξιες διερεύνησης ισχυρές ενδείξεις ότι κατά την εποπτεία, παρακολούθηση και εκτέλεση της 717/2014 Σύμβασης, με **υπαίτιες πράξεις και παραλείψεις, κατά παράβαση των κανόνων της επιμελούς διαχείρισης, προκλήθηκαν παρατυπίες και καθυστερήσεις, με συνέπεια να επέλθει σημαντικού ύψους περιουσιακή ζημία στα οικονομικά συμφέροντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ελληνικού Δημοσίου**, γεγονός που αποτυπώνεται α) στην προεκτεθείσα απόφαση επιβολής τον Ιούνιο του 2019 δημοσιονομικής διόρθωσης ύψους 2.423.816,72 ευρώ, β) στην πρόταση από της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να επιβληθεί δημοσιονομική διόρθωση ύψους 14.463.599,42 ευρώ λόγω της σημαντικής καθυστέρησης στην υλοποίηση του έργου, με την υπ' αριθ. 5296/21/29.06.2021 επιστολή περί διορθώσεως, με σαφή και ευκρινώς διαφαινόμενη ζημία στα οικονομικά συμφέροντα της ΕΕ, γ) στην διαφαινόμενη συνολικής απένταξης του έργου από τη χρηματοδότηση μέσω ευρωπαϊκών κονδυλίων με συνακόλουθη ανάληψη από το Δημόσιο του συνόλου της σχετικής δαπάνης

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 **κατά του πρώην Υπουργού κ. Χρήστου Σπίρτζη** για τη διερεύνηση εκ μέρους του τέλεσης των εγκλημάτων:

- 1) Ανθρωποκτονία με ενδεχόμενο δόλο κατά συρροή** (άρθρο 299 και 27 παρ. 1β Π.Κ.).
- 2) Σωματική βλάβη με ενδεχόμενο δόλο κατά συρροή** (άρθρο 309 και 310 Π.Κ.).
- 3) Κακουργηματική έκθεση κατά συρροή** (άρθρο 306 Π.Κ.)
- 4) Κακουργηματική διατάραξη της ασφάλειας της συγκοινωνίας μέσω**

σταθερής τροχιάς με αποτέλεσμα το θάνατο μεγάλου αριθμού προσώπων
(άρθρου 291 παρ. 1 δ και στ Π.Κ.)

5) Κακουργηματική Απιστία κατά της Ε.Ε και του Ελληνικού Δημοσίου.

6) Παράβαση καθήκοντος (άρθρο 259 Π.Κ.)