

**Προς τον Πρόεδρο της εξεταστικής επιτροπής για «ΤΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΟΥ ΕΓΚΛΗΜΑΤΟΣ ΤΩΝ ΤΕΜΠΩΝ ΚΑ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΠΤΥΧΩΝ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΑΥΤΟ», κ. Δημήτριο Μαρκόπουλο.**

## **ΠΟΡΙΣΜΑ**

### **ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ:**

Η Εξεταστική Επιτροπή για «τη διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών και όλων των πτυχών που σχετίζονται με αυτό», συγκροτήθηκε με την υπ' αριθμ. πρωτ. 14088/9456/20.11.2023 απόφαση του Προέδρου της Βουλής, κατόπιν της απόφασης της Ολομέλειας της Βουλής, κατά τα άρθρα 68 παρ. 2 εδ. γ' και δ' του Συντάγματος και 144 παρ. 5 εδ. β' του Κανονισμού της Βουλής (ΚτΒ), που λήφθηκε κατά τη συνεδρίαση της 15ης Νοεμβρίου 2023.

Η Εξεταστική αυτή Επιτροπή συστάθηκε, έχοντας ως κύριο στόχο την διερεύνηση των λόγων που οδήγησαν στο τραγικό δυστύχημα των Τεμπών και την απώλεια 57 συμπολιτών μας – νέων παιδιών. Εκτός αυτού, οφείλαμε να εξηγήσουμε στους Έλληνες πολίτες γιατί δεν υπάρχει στην χώρα μας σύγχρονος και λειτουργικός σιδηρόδρομος παράλο που έχουν επενδυθεί, από εθνικά και ευρωπαϊκά ταμεία, εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ για τον εκσυγχρονισμό αυτών.

## **1. Η ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΣΤΕΡΗΘΗΚΕ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΕ ΟΥΣΙΩΔΗ ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.**

Δυστυχώς, στην συγκεκριμένη Εξεταστική Επιτροπή, τα μέλη της, πολλά εξ αυτών, λειτούργησαν με αμιγώς κομματικά κριτήρια, και αυτό είναι ένα μεγάλο πλήγμα στην Δημοκρατία. Όλα τα μέλη της επιτροπής όφειλαν να υπερβούν τον κομματικό τους ρόλο και να λειτουργήσουν όπως επιτάσσει το Σύνταγμα και ο κανονισμός της Βουλής.

Η Ελληνική Λύση προσπάθησε να εκμαιεύσει αλήθειες από όλους όσους εμφανίστηκαν ενώπιον της Επιτροπής, καθώς αυτό ήταν το χρέος μας απέναντι στην Ελληνική Κοινωνία. Παρόλα αυτά, η πλειοψηφία, οι εκπρόσωποι της Νέας Δημοκρατίας, υπό αμιγώς κομματική λογική, προσπάθησαν να αναχαιτίσουν την πορεία της Εξεταστικής Επιτροπής.

Σύμφωνα με το άρθρο 145 του Κανονισμού της Βουλής, που – όχι τυχαία – τιτλοφορείται «Εξουσίες»:

*«1. Οι εξεταστικές επιτροπές έχουν όλες τις αρμοδιότητες των ανακριτικών αρχών, καθώς και του εισαγγελέα πλημμελειοδικών, και ενεργούν κάθε αναγκαία, κατά την κρίση τους, έρευνα για την επίτευξη του σκοπού για τον οποίο συστάθηκαν. Η Βουλή μπορεί με απόφασή της να περιορίσει τις εξουσίες της εξεταστικής επιτροπής.*

*2. Οι εξουσίες των εξεταστικών επιτροπών ασκούνται με τους όρους και τις διατυπώσεις των άρθρων 146 και 147, καθώς και του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας και δεν αναστέλλονται με τη λήξη της τακτικής συνόδου, παύουν όμως με τη διάλυση της Βουλής που τις διόρισε ή με τη λήξη της βουλευτικής περιόδου....».*

Παρα ταύτα, με ευθύνη της πλειοψηφίας, η Εξεταστική Επιτροπή στερήθηκε της άμεσης πρόσβασης σε κρίσιμα έγγραφα των υπό διαμόρφωση δικογραφιών, μολονότι της προσδόθηκε με αποφάσεις, που ενισχύθηκαν από γνωμοδότηση του Επιστημονικού Συμβουλίου της Βουλής, η ιδιότητα του φορέα προανακριτικών τουλάχιστον αρμοδιοτήτων.

Εμφανές παράδειγμα αυτού ήταν ο αποκλεισμός ουσιωδών μαρτύρων, που εισηγηθήκαμε να κληθούν, όχι μόνο εμείς αλλά και άλλα μέλη της Επιτροπής, όπως ο Πρώην Γενικός Γραμματέας του Υπ. Υποδομών και Μεταφορών, που επόπτευε τις εν λόγω Συμβάσεις, ο κ. Καραγιάννης, ο κ. Παναγιώτου και ο κ. Κατσιούλης, που αποτελούν βασικούς μάρτυρες για την Ευρωπαϊά Εισαγγελία, αλλά και ο Διευθύνων Σύμβουλος του ΑΚΤΩΡ, ο οποίος είναι εύλογο πως γνωρίζει πολλά σχετικά με τις σχέσεις των εργοληπτριών εταιρειών και των πολιτικών προσώπων.

Ακόμη, δεν κλήθηκαν να εξεταστούν και άλλοι μάρτυρες, που ζητήθηκαν από το σύνολο ή και ένα μέρος της αντιπολίτευσης, όπως οι: Dario Lo Bosco, Κωνσταντίνος Γενηδούνιας, Φίλιππος Τσαλίδης, Κώστας Σπηλιόπουλος, Χρήστος Τριαντόπουλος, αλλά και ο ίδιος ο πρωθυπουργός, Κυριάκος Μητσοτάκης.

Πολύ περισσότερο, όφειλε να ικανοποιηθεί το αίτημά να διαβιβαστούν στο σύνολο τους τα στοιχεία των δικογραφιών που σχηματίστηκαν κατόπιν έρευνας της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας, αλλά και του κ. Εφέτη Ανακριτή Λάρισας.

Ομοίως, ζητήθηκε και η δικογραφία που επιμελήθηκε η Εισαγγελέας Πρωτοδικών Λάρισας, κ. Κεχαγιά, η οποία έχει ήδη ασκήσει δίωξη για παράβαση καθήκοντος κατά του τέως Περιφερειάρχη Θεσσαλίας, κ. Αγοραστού, για όσα ακολούθησαν μετά την τραγωδία και προκάλεσαν την ριζική αλλοίωση των στοιχείων στον τόπο του εγκλήματος.

Εξ αρχής βέβαια δεν είχε συμβεί το αυτονόητο, ήτοι να διαβιβαστεί από το Προεδρείο της Βουλής ενώπιον της Εξεταστικής Επιτροπής κάθε στοιχείο που έχει υποβληθεί από την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία και αφορούσε την καθυστέρηση υλοποίησης της υπ' αριθ. 717/26.09.2014 σύμβασης με τίτλο *«Ανάταξη και Αναβάθμιση του συστήματος Σηματοδότησης - Τηλεδιοίκησης και Αντικατάστασης 70 Αλλαγών Τροχιάς Σε Εντοπισμένα Τμήματα του Άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας (Α.Δ. 717/2014)»*.

Επιπλέον, παρατηρήσαμε ότι υπήρξε μεροληψία εις βάρος της αλήθειας και μία εμφανής διάκριση στους μάρτυρες που, εν τέλει, κλήθηκαν. Κατά την διάρκεια των εργασιών της Επιτροπής, καταγγείλαμε αρκετές φορές την συμπεριφορά του προεδρείου απέναντί μας, όταν μας διέκοπτε, όταν μας αφαιρούσε τον λόγο, όταν παρέμβαινε να προστατεύσει τους μάρτυρες για να μην καταθέσουν αυτά που ήξεραν, όταν μας επέπληττε για το ύφος μας ... Φτάσαμε σε σημείο να απολογούμαστε εμείς και όχι εκείνοι που εξετάζονταν και είχαν θέσεις ευθύνης στους ελληνικούς σιδηροδρόμους.

Κάποιοι μεγαλοεργολάβοι, κάποια πολιτικά και διοικητικά πρόσωπα, καταχράστηκαν δημόσιο χρήμα, που προέρχεται από τους φόρους του Έλληνα και του Ευρωπαίου πολίτη και είχαμε χρέος να τους «ξεσκεπάσουμε» και να τους φέρουμε ενώπιον της Δικαιοσύνης.

Ωστόσο, η κυβερνητική πλειοψηφία δεν έδωσε σε ένα κόμμα της ελάσσονος αντιπολίτευσης τη δυνατότητα να συμβάλει, ώστε να διερευνηθεί και να διαλευκανθεί η υπόθεση σε όλης της την έκταση. Το εδ. γ της παρ. 2 του άρθρου 68 του Συντάγματος, δίνει τη δυνατότητα, ακόμα και σε κόμματα της ελάσσονος αντιπολίτευσης, να ζητήσουν εξεταστική επιτροπή. Όμως, όταν την όλη διαδικασία την καθορίζει και την κατευθύνει η κυβερνητική πλειοψηφία, τότε η ανωτέρω διάταξη του Συντάγματος μένει γράμμα κενό.

Μάλιστα, την Τρίτη, 20 Φεβρουαρίου 2024, με απόφαση της πλειοψηφίας των μελών της εξεταστικής επιτροπής, δηλαδή αυτών που αποκλειστικά ανήκουν στο κυβερνών κόμμα, αποφασίστηκε, η περάτωση των εργασιών και ορίστηκε ως ημερομηνία υποβολής των πορισμάτων η 8η Μαρτίου 2024.

Η απόφαση για την περάτωση των συνεδριάσεων, ελήφθη από την πλειοψηφία των μελών παρά το γεγονός ότι:

Α) δεν είχε αποσταλεί ακόμη η σχετική δικογραφία από την Εισαγγελία Εφετών Λάρισας, άκρως απαραίτητη για να αχθεί η Επιτροπή σε ασφαλή κρίση, πριν την σύνταξη των πορισμάτων.

Β) υπήρχε έγγραφη ενημέρωση από την Εισαγγελία Εφετών Λάρισας, προς το σώμα, ότι επίκειται η συνεδρίαση του Συμβουλίου, προκειμένου να αποφασίσει την διαβίβαση τη δικογραφίας.

Γ) υπεβλήθη αίτημα εκ μέρους των μελών της αντιπολίτευσης, για διακοπή των εργασιών της Επιτροπής έως την διαβίβαση στη Βουλή της ποινικής δικογραφίας, πλην όμως απερρίφθη από την πλειοψηφία και παρά τα ανωτέρω η Επιτροπή αναμένεται να συζητήσει τα πορίσματά της στις 11 Μαρτίου.

Μετά την 20η Φεβρουαρίου, εμφιλοχώρησαν:

α) η έκδοση βουλεύματος από το Συμβούλιο Εφετών Λάρισας, δυνάμει του οποίου εγκρίθηκε η διαβίβαση της εκκρεμούσης στον Ειδικό Εφέτη Ανακριτή, δικογραφίας προς την Βουλή, και

β) το καθ' εαυτό γεγονός της αποστολής της δικογραφίας ήδη από την Παρασκευή, 23 Φεβρουαρίου, ως υψηλής προτεραιότητας.

Βέβαια είναι απορίας άξιο πως, μετά τις αποφάσεις που λήφθηκαν στην ως άνω τελευταία συνεδρίαση της 20ης Φεβρουαρίου και την τυπική περάτωση των εργασιών, έως την 11η Μαρτίου, ορισθείσα ημερομηνία διεξαγωγής της συζήτησης επί των πορισμάτων, αφενός μπορεί να θεωρηθεί νόμιμη η συμπερίληψη των νεότερων στοιχείων στα ήδη γνωστά και αφετέρου σε ποιον ακριβώς χρόνο θα μπορέσουν και με ποιον ακριβώς τρόπο, τα μέλη της Επιτροπής, να πληροφορηθούν τα νέα και μάλιστα να τα επεξεργαστούν σε βάθος.

Αυτός ήταν ο λόγος που ζητήθηκε από το σύνολο των κομμάτων της αντιπολίτευσης να δοθεί ο αναγκαίος χρόνος επεξεργασίας των νέων στοιχείων, χωρίς ωστόσο και αυτό το αίτημα να βρει ανταπόκριση.

## **2. Η ΑΡΡΗΚΤΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΩΝ ΔΙΕΡΕΥΝΩΜΕΝΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΙΣΑΓΓΕΛΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΑΔΙΚΗΜΑΤΩΝ ΜΕ ΤΙΣ ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΕΥΘΥΝΕΣ ΑΠΟ ΑΥΤΟ ΚΑΘ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ ΤΩΝ ΤΕΜΠΩΝ.**

Επιχειρήθηκε εντέχνως να υποστηριχθεί – για καθαρά επικοινωνιακούς λόγους – ότι δήθεν τα διερευνώμενα από την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία οικονομική φύσης ποινικά αδικήματα, ιδίως σε σχέση με τη Σύμβαση 717/14, για τα οποία και έχουν πλέον ήδη ασκηθεί ποινικές δίωξεις, δεν σχετίζονται δήθεν με ποινικές ευθύνες για αυτό καθ' αυτό το δυστύχημα των Τεμπών.

Ωστόσο, ο κ. Εφέτης Ανακριτής Λάρισας, ήτοι ο κατ' εξοχήν αρμόδιος για τη διερεύνηση των εν λόγω ποινικών ευθυνών, καταγράφει σε σχετικό έγγραφο του, το οποίο έχει διαρρεύσει στον Τύπο:

*«Το αντικειμενικό υπόβαθρο των ως άνω αξιόποινων πράξεων της δίωξης του Ευρωπαϊκού Εισαγγελέα και των αποδεικτικών στοιχείων που έχουν συγκεντρωθεί στα πλαίσια της προκαταρκτικής εξέτασης που διενεργήθηκε από αυτόν, θεμελιώνουν αποδεικτικά το κίνητρο και τον αναγκαίο αιτιώδη σύνδεσμο για τις ερευνώμενες από εμάς πράξεις», και πιο κάτω: «Οι πολυετείς παρατάσεις στην ολοκλήρωση του έργου της Σύμβασης 717/14, μετά από σχετικά αιτήματα στελεχών της ΕΡΓΟΣΕ [...] συνδέονται άμεσα αιτιωδώς με την επέλευση του δυστυχήματος, αφού 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 δυστυχήματος».*

Όμοια θέση διατυπώνεται και από την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία. Συγκεκριμένα στο έγγραφο της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας που έχει διαβιβαστεί στην Βουλή και ειδικότερα στην 16<sup>η</sup> σελίδα του υπ' αρ. 209/5.5.2022 εγγράφου αναφέρονται τα εξής (με τη σημείωση ότι η συγκεκριμένη έρευνα είχε διεξαχθεί προ ενός έτους και επομένως δεν θα μπορούσε να αναφέρεται ρητά στο δυστύχημα των Τεμπών):

*«....Το χειρότερο όμως είναι ότι το 2022 με τον τρόπο που διαχειρίζεται τα έργα η ΕΡΓΟΣΕ, τα τρένα κυκλοφορούν χωρίς κανένα σύστημα ασφαλείας. Έχουμε*

ήδη θρηνήσει 3 νεκρούς στο δυστύχημα του Άδενδρου. Πρόσφατα με τη χιονόπτωση είχαμε τη σύγκρουση στη Δαύλεια με τον τραυματισμό 11 συνανθρώπων μας εν μέσω χιονοθύελλας και τόσα άλλα. Αν η 717 είχε ολοκληρώσει τα φυσικά της αντικείμενα από το 2016 ως συμβατικά όφειλε και λειτουργούσε η σηματοδότηση και με βάση αυτή και το σύστημα ETCS (προστασίας τρένων), τίποτα από τα ανωτέρω δυσάρεστα δεν θα είχαν συμβεί. Η λήξη της παράτασης της σύμβασης 717 είναι τον ερχόμενο Μάιο του 2022, δηλαδή σε 2 μήνες. Χαρακτηριστικό είναι ότι δεν έχει συντελεστεί καμία πρόοδος στην εξέλιξή της. Ήδη ο ανάδοχος (και η τωρινή επίβλεψη) προετοιμάζει το κλίμα για την αδυναμία εκπλήρωσης των συμβατικών υποχρεώσεων του με επιστολές όπως η υπ' πρωτ. 8932/21/2.11.2021, επικαλούμενος την πανδημία. Πάλι η ΕΡΓΟΣΕ θα ζητήσει παράταση τουλάχιστον για 2 χρόνια, προσπαθώντας να δρομολογήσει τα αδικαιολόγητα και εντός Ελλάδας και στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ο κίνδυνος να χαθεί η χρηματοδότηση είναι κάθε άλλο παρά ποτέ, ορατός. Η κατασπατάληση δημοσίου χρήματος, δεδομένη. Έργο που συνδέεται άμεσα με την ασφάλεια κυκλοφορίας των τρένων και των επιβατών, υπογράφηκε το Σεπτέμβριο του 2014 και έπρεπε να παραδοθεί το 2016, με τον τρόπο διαχείρισης του από την ΕΡΓΟΣΕ θα κλείσει τουλάχιστον μια δεκαετία. Και ο εμπαιγμός των αρμόδιων υπουργείων και της ευρωπαϊκής ένωσης από την ΕΡΓΟΣΕ θα συνεχίζεται κανονικά....».

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι, σύμφωνα και με την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία, υπάρχει άμεση σχέση των σοβαρών σιδηροδρομικών δυστυχημάτων και της έλλειψης ασφάλειας στην κυκλοφορία των τρένων με την καθυστέρηση ολοκλήρωσης των έργων της 717/2014 και επομένως σαφής τοποθέτηση ότι επίκειται να συμβεί ένα επόμενο τραγικό δυστύχημα, όπως και συνέβη.

Σημειώνεται ότι, την ξεκάθαρη αυτή θέση, ο κ. Καραμανλής, με πρόθεση παραπλάνησης της επιτροπής και του κοινού που παρακολουθούσε, διαστρέβλωσε και ψευδώς μετέφερε ενώπιον της Επιτροπής, εξεταζόμενος ως μάρτυρας.

Περαιτέρω, ο τότε Υπουργός Μεταφορών, κ. Καραμανλής, 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 όφειλε, καθώς την 24.1.2022 έλαβε χώρα ατύχημα με επιβατική αμαξοστοιχία στη Δαύλεια Βοιωτίας, αλλά ούτε και επόπτευσε σύμφωνα με τα καθήκοντα του την ΕΡΓΟΣΕ (διαχειριστή υποδομής), την ΟΣΕ και την Hellenic Train.

Με αυτήν την εξακολουθητική αδράνεια του συμμετείχε με καθοριστικό τρόπο στη δημιουργία και διατήρηση πηγής κινδύνου για ποικίλα έννομα αγαθά και πρωτίστως της ανθρώπινης ζωής και σωματικής ακεραιότητας. Η εν λόγω αδράνεια του τελεί σε άμεση αιτιώδη συνάφεια με τη διακινδύνευση των ως άνω εννόμων αγαθών.

Συνεπώς, τόσο τα πολιτικά πρόσωπα, όσο και οι εργολήπτριες εταιρείες (εν προκειμένω, οι διευθύνοντες αυτών), καθώς και τα εμπλεκόμενα (κρατικά ή μη) νομικά πρόσωπα (διά των εκπροσώπων τους) που συνέβαλαν διά πράξεων ή παραλείψεων τους στην μη υλοποίηση των δημοσίων συμβάσεων για την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών, ιδίως της σύμβασης 717/2014, καθώς και για την εξακολούθηση λειτουργίας του σιδηροδρόμου υπό καθεστώς κινδύνου για τα έννομα αγαθά των πολιτών, πέραν του ποινικού ενδιαφέροντος που παρουσιάζουν για οικονομικής φύσεως αδικήματα, θα πρέπει να διερευνηθεί ουσιωδώς και η αιτιώδης συνάφεια της συμπεριφοράς τους με αδικήματα διακινδύνευσης, αλλά και βλάβης της ζωής και της σωματικής ακεραιότητας που πραγματώθηκαν κατά δυστύχημα των Τεμπών.

### **3. ΤΟ ΑΔΙΚΗΜΑ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 291 ΤΟΥ ΠΚ. ΟΙ ΠΡΑΞΕΙΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΛΕΙΨΕΙΣ ΤΩΝ ΑΡΜΟΔΙΩΝ.**

**3.1.** Από τη διάταξη του άρ. 291 ΠΚ προστατεύεται η ασφάλεια των συγκοινωνιών ως έννομο αγαθό. Το αδίκημα του άρ. 291 ΠΚ, όπως ισχύει, είναι δυνητικής διακινδύνευσης (απόπειρας πρόκλησης κινδύνου), που έχει το νόημα ότι από την πράξη ή την παράλειψη του δράστη δημιουργείται μία λειτουργική



πηγή κινδύνου χωρίς να έχει εισέλθει το έννομο αγαθό σε αυτήν. Ο κίνδυνος αποτελεί μία κατάσταση εμπειρικά διαπιστώσιμη, που συνίσταται στη δημιουργία αιτιακών όρων με αυτοδύναμη και διαβαθμίσιμη εξέλιξη προς τη βλάβη, είναι δε κοινός ο κίνδυνος όταν γεννάται εκ των προτέρων η εντύπωση στον αντικειμενικό παρατηρητή ότι δημιουργείται διακινδύνευση για το έννομο αγαθό και άρα ανασφάλεια. Η εν λόγω διακινδύνευση αφορά αόριστο αριθμό εννόμων αγαθών .

Το αδίκημα του άρ. 291 ΠΚ αρχίζει να τελείται όταν αρχίζουν να υπάρχουν οι συνθήκες που μπορούν να συμβάλουν στην επέλευση του κινδύνου. Εν προκειμένω, το έγκλημα τελείται από την έναρξη και πραγματοποίηση εκάστου δρομολογίου τρένου υπό το καθεστώς ανυπαρξίας οποιουδήποτε συστήματος ασφαλείας.

Ως προς το αν η διατάραξη της ασφάλειας συγκοινωνιών και οι θάνατοι οφείλονται σε δόλο ή αμέλεια, πρέπει να εξετάσουμε τον ψυχισμό των δραστών. Στα εγκλήματα απόπειρας πρόκλησης κινδύνου, όπως το άρ. 291 ΠΚ, ο δόλος αρκεί και ως ενδεχόμενος.

Επί του ως άνω εγκλήματος, με δόλο ενεργεί, όποιος γνωρίζει και επιδιώκει τη διατάραξη της ασφάλειας της συγκοινωνίας, αλλά και εκείνος που προβλέπει ότι τούτο αποτελεί την αναγκαία συνέπεια της πράξεως ή της παράλειψης του από οφειλόμενη ενέργεια, με συνείδηση ότι εντεύθεν είναι δυνατόν να προκύψει κίνδυνος σε άνθρωπο και δεν αφίσταται της συμπεριφοράς του αυτής.

Η απαιτούμενη κατά τον νόμο πρόθεση, πρέπει να καλύπτει τη διατάραξη της ασφάλειας της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας και τη δυνατότητα προκλήσεως κινδύνου από αυτήν.

Συγκεκριμένα ως προς τον ενδεχόμενο δόλο, τέτοιος υπάρχει στην περίπτωση κατά την οποία ο δράστης προβλέπει ότι η εκπλήρωση της επιδίωξης του αυτής θα έχει ως πιθανή συνέπεια την πραγμάτωση του εγκληματικού αποτελέσματος και, παρά τούτο, προχωρεί στην τέλεση της πράξης του. Έτσι, εκ μέρους του

δράστη υπάρχει αποδοχή του κινδύνου επέλευσης του αποτελέσματος και πάραυτα απόφαση να προβεί στην πράξη ή παράλειψη.

Προκειμένου να στοιχειοθετηθεί το εκ του αποτελέσματος έγκλημα των περιπτώσεων γγ και δδ του άρ. 291 παρ. 1ΠΚ, πρέπει να συντρέξουν οι προϋποθέσεις α) της διατάραξης που προβλέπεται σε αυτό και οφείλεται σε δόλο του δράστη και β) να επέλθει θάνατος ή/και σωματική βλάβη, που, όμως, να δύνανται να αποδοθούν σε αμέλεια του δράστη κατά το άρ. 29 ΠΚ. Για να αποδοθεί το περαιτέρω βλαπτικό αποτέλεσμα του θανάτου ή των σωματικών βλαβών σε αμέλεια ή ενδεχόμενο δόλο πρέπει να διαπιστωθεί ο ψυχισμός του δράστη.

Η αμέλεια συνδέεται με την εσφαλμένη εκτίμηση των δυσμενών αποτελεσμάτων της πράξης ή παράλειψης, τα οποία ο δράστης πιστεύει ότι σε κάθε περίπτωση θα αποφύγει, ενώ ο ενδεχόμενος δόλος προϋποθέτει αποδοχή, «...δηλαδή γνώση της πιθανότητας (δυνατότητας) επελεύσεως του εγκληματικού αποτελέσματος, διαφέρουσα όμως του βουλευτικού στοιχείου, γιατί στον ενδεχόμενο δόλο ο δράστης αποδέχεται το ενδεχόμενο επέλευσης του αποτελέσματος, η αποδοχή δε του εγκληματικού αποτελέσματος, ανάγεται μεν στον εσωτερικό κόσμο του δράστη, πλην όμως διαπιστώνεται από εξωτερικά στοιχεία της συμπεριφοράς του που βεβαιώνουν τέτοια αποδοχή...» (ΑΠ 776/2010, Ζ' ΠΟΙΝΙΚΕΣ, ΝΟΜΟΣ).

Κατ' ουσίαν, όπως άλλωστε και νομολογιακώς έχει κριθεί «...Με άμεσο δόλο πράττει αυτός που "θέλει" την παραγωγή του εγκληματικού αποτελέσματος, καθώς και εκείνος που δεν επιδιώκει μεν αυτό, προβλέπει όμως ότι τούτο αποτελεί αναγκαία συνέπεια της πράξεώς του και, παρά ταύτα, δεν αφήνεται αυτής. Αντίθετα, με ενδεχόμενο δόλο πράττει εκείνος που προβλέπει το εγκληματικό αποτέλεσμα ως δυνατή συνέπεια της πράξεώς του και το "αποδέχεται"....» (ΑΠ 192/2015, Ζ' ΠΟΙΝΙΚΕΣ, ΝΟΜΟΣ).

Εξ' άλλου, κατά τη διάταξη του άρ. 15 ΠΚ, όπου ο νόμος για την ύπαρξη αξιόποινης πράξης απαιτεί να έχει επέλθει ορισμένο αποτέλεσμα, ή μη

αποτροπή του τιμωρείται όπως η πρόκληση του με ενέργεια, αν ο υπαίτιος της παράλειψης είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να παρεμποδίσει την επέλευση του αποτελέσματος.

Η διάταξη αυτή προβλέπει το δια παραλείψεως τελούμενο έγκλημα, το οποίο θεωρείται υφιστάμενο οσάκις αυτός που παρέλειψε να αποτρέψει την επέλευση αποτελέσματος ανήκοντας στην αντικειμενική υπόσταση ορισμένου εγκλήματος τελέσεως τιμωρείται όπως αυτός που δι' ενεργείας παρήγαγε το αποτέλεσμα, δηλαδή ο δράστης του εγκλήματος τελέσεως.

Πρόκειται για ειδική μορφή εγκλήματος, δεδομένου ότι η αντικειμενική υπόσταση του τελείται όχι μόνο δι' ενεργείας, αλλά και δια παραλείψεως, που εξομοιώνεται νομικώς με την δι' ενεργείας παραγωγή του αποτελέσματος.

Προϋπόθεση εφαρμογής της είναι η ύπαρξη ιδιαίτερης, δηλαδή ειδικής και όχι γενικής υποχρέωσης του υπαιτίου για ενέργεια που τείνει στην παρεμπόδιση του αποτελέσματος, για την επέλευση του οποίου ο νόμος απειλεί ορισμένη ποινή. Η υποχρέωση αυτή μπορεί να πηγάζει από ρητή διάταξη νόμου, από σύμπλεγμα νομικών καθηκόντων που συνδέονται με ορισμένη έννομη σχέση του υπαιτίου, από σύμβαση ή από ορισμένη συμπεριφορά του υπαιτίου από την οποία δημιουργήθηκε ο κίνδυνος του εγκληματικού αποτελέσματος.

**3.2.** Από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα (ΕΚ) και μετέπειτα Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) θεσπίστηκαν σειρά μέτρων για την επίτευξη κοινής πολιτικής ασφάλειας και διαχείρισης στον τομέα του σιδηρόδρομου. Ειδικότερα, το 2001, οι Οδηγίες 2001/12/ΕΚ, 2001/13/ΕΚ, 2001/14/Ε και 2001/16/ΕΚ, που αποτέλεσαν το λεγόμενο «πρώτο σιδηροδρομικό πακέτο», περιλαμβάναν, μεταξύ άλλων, την επέκταση των δικαιωμάτων πρόσβασης στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών και τον οργανωτικό διαχωρισμό της διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής από τις λειτουργίες μεταφορών.

Ακολούθησαν οι Οδηγίες 2004/49/ΕΚ, 2004/50/ΕΚ και 2004/51/ΕΚ και τον Κανονισμό (ΕΚ) 881/2004, που αποτέλεσαν το «δεύτερο σιδηροδρομικό

πακέτο» και προέβλεπαν, μεταξύ άλλων: τη θέσπιση κοινών στόχων και μεθόδων ασφάλειας σε όλα τα κράτη-μέλη, τη θέσπιση κοινών αρχών για την διαχείριση, ρύθμιση και επίβλεψη της ασφάλειας και την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων. Σε συμμόρφωση με την Οδηγία 2004/49/ΕΚ εκδόθηκε το ΠΔ 160/2007 (ΦΕΚ Α' 201/23.08.2007) για την ασφάλεια των Κοινοτικών Σιδηροδρόμων.

Το 2007 ακολούθησε το «τρίτο σιδηροδρομικό πακέτο» που αποτελείτο από τις οδηγίες 2007/58/ΕΚ, 2007/59/ΕΚ και τους κανονισμούς (ΕΚ) 1370/2007, (ΕΚ) 1371/2007 και (ΕΚ) 1372/2007.

Εν τω μεταξύ, την 26-09-2014 υπεγράφη μεταξύ του Προέδρου του Δ.Σ. και Διευθύνοντα Συμβούλου της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε.» (εφεξής ΕΡΓΟΣΕ) και των νομίμων εκπροσώπων της Κοινοπραξίας Εργοληπτικών Επιχειρήσεων με την επωνυμία «ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΤΟΜΕ Α.Β.Ε.Τ.Ε. - ALSTOM TRANSPORT SA» (εφεξής Κοινοπραξία ΤΟΜΗ-ASTOM), η Σύμβαση 717 για το έργο «Ανάταξη και Αναβάθμιση του Συστήματος Σηματοδότησης - Τηλεδιοίκησης και Αντικατάσταση 70 Αλλαγών Τροχιάς σε Εντοπισμένα Τμήματα του Άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας».

Ως προθεσμία υλοποίησης του έργου ορίστηκε το διάστημα των είκοσι τεσσάρων (24) μηνών από την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης, οπότε η ημερομηνία λήξης ήταν η 26-09-2016.

Η συγκεκριμένη σύμβαση ουδέποτε υλοποιήθηκε, όχι απλώς στον προβλεπόμενο χρόνο αλλά ούτε και μέχρι την ημέρα του επίμαχου τραγικού δυστυχήματος την 28.2.2023, καθώς δεν υπήρχε και δεν λειτουργούσε κανένα σύστημα τηλεδιοίκησης, ούτε η σηματοδότηση.

Τέλος, το 2016 θεσπίστηκε το «τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο» με τις Οδηγίες 2016/797 και 2016/798 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος, οι οποίες ενσωματώθηκαν στην ελληνική έννομη τάξη με τον ν. 4632/2019.

Η ασφάλεια των σιδηροδρόμων είναι ουσιώδης απαίτηση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798. Η ασφάλεια των σιδηροδρόμων οφείλει να αναπτύσσεται, να διατηρείται σε υψηλά επίπεδα και να βελτιώνεται συνεχώς.

Σύμφωνα με το άρ. 56 του ίδιου ν. 4632/2019, η ΡΑΣ είναι αυτή που εποπτεύει και ασκεί ελέγχους με στόχο τη συνολική διατήρηση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και, τη συνεχή βελτίωσή της, δίδοντας προτεραιότητα στην πρόληψη των ατυχημάτων (παρ. 1 περ. α).

Τον δε έλεγχο των σχετικών κινδύνων αναλαμβάνουν ο διαχειριστής υποδομής (εν προκειμένω η ΕΡΓΟΣΕ) και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (εν προκειμένω η Hellenic train) (παρ. 1 περ. δ του ίδιου άρθρου). ΕΡΓΟΣΕ και Hellenic train είναι υποχρεωμένες αμελλητί να λαμβάνουν τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα για την αντιμετώπιση του εντοπισθέντος κινδύνου ασφάλειας. Επίσης, αυτές θεσπίζουν και τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας που περιέχουν, μεταξύ άλλων, και προγράμματα κατάρτισης του προσωπικού και συστημάτων, τα οποία διασφαλίζουν ότι διατηρείται η επάρκεια προσόντων του προσωπικού (άρ. 61 παρ. 3 περ. στ ίδιου νόμου).

Περαιτέρω, στο άρ. 59 του ίδιου ν. 4632/2019 προβλέπονται οι Κοινοί Στόχοι Ασφάλειας (ΚΣΑ), οι οποίοι καθορίζουν τα ελάχιστα επίπεδα ασφάλειας που πρέπει να επιτυγχάνονται σε ολόκληρο το σύστημα. Οι ΚΣΑ μπορεί να συνίστανται σε κριτήρια αποδοχής κινδύνων ή 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, και σύμφωνα 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 σύμφωνα με τον παρόντα νόμο μόνο στις εξής περιπτώσεις: α) εφόσον οι κανόνες αφορούν υπάρχουσες μεθόδους ασφάλειας που δεν καλύπτονται από Κοινές Μεθόδους Ασφάλειας (ΚΜΑ), β) όταν οι κανόνες λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου δεν καλύπτονται ακόμη από Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), γ) ως επείγον προληπτικό μέτρο, ιδίως ύστερα από ατύχημα ή συμβάν...».*

Όπως είναι πασίγνωστο, την 24.1.2022 έλαβε χώρα ατύχημα με επιβατική αμαξοστοιχία στη Δαύλεια Βοιωτίας. Η επιβατική αμαξοστοιχία, στην οποία επέβαιναν 200 άτομα, συγκρούστηκε με μηχανή τρένου του ΟΣΕ και τραυματίστηκαν συνολικά 11 επιβαίνοντες. Μετά από το συγκεκριμένο ατύχημα, το Υπουργείο μεταφορών όφειλε να θεσπίσει νέους κανόνες ασφαλείας και ουδέποτε το έπραξε. 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)), το οποίο φέρεται να έχει απενεργοποιηθεί ήδη από το 2018. Αν λειτουργούσε το συγκεκριμένο σύστημα, το δυστύχημα δεν θα είχε συμβεί.

Η έλλειψη λειτουργίας συστημάτων ασφαλείας, τηλεδιοίκησης και σήμανσης, επιβεβαιώνονται και από την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία, η οποία 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 δυστυχήματος 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}...».*

Το δυστύχημα δεν θα είχε συμβεί αν είχε υλοποιηθεί η Σύμβαση 717/2014 και λειτουργούσε σύστημα φωτισήμανσης και τηλεδιοίκησης, όπως και το ETCS, που η ενεργοποίηση του ήταν συνυφασμένη με την ολοκλήρωση των έργων της σύμβασης.

Επομένως το δυστύχημα θα είχε αποφευχθεί εάν το Υπουργείο μεταφορών και Υποδομών είχε καθορίσει και εφαρμόσει τα ελάχιστα επίπεδα ασφάλειας, σύμφωνα με τους επιβεβλημένους Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας, όπως επιβάλλεται από τις διατάξεις των άρθρων 13, 14 και 59 επ. του ν. 4632/2019 που θεσπίστηκε για την ενσωμάτωση στην ελληνική έννομη τάξη των Ευρωπαϊκών Οδηγιών 2016/797 και 2016/798.

Περαιτέρω, στο με αρ. πρωτ. 213/21/Ε/Δ2/6.9.2021 εμπιστευτικό έγγραφο του Διευθύνοντος Συμβούλου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, κ. Φίλιππου Τσαλίδη, το οποίο απευθύνεται στον Πρόεδρο του ΟΣΕ και κοινοποιήθηκε στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Κώστα Καραμανλή, τον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Μιχάλη Παπαδόπουλο, τον Γενικό Γραμματέα Μεταφορών κ. Γιάννη Ξιφάρια, τη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών υπό τον κ. Ανδρέα Πολάκι, τη Διεύθυνση Επιβατικών Μεταφορών υπό την κα Κατερίνα Δεμερτζή και κ. Φώτη Λιακέα και την Πρόεδρο της ΡΑΣ, κ. Ιωάννα Τσιαπαρίκου, η επισήμανση του επερχόμενου δραματικού συμβάντος είναι ανατριχιαστικά ακριβής.

Μνημονεύει προγενέστερα σιδηροδρομικά ατυχήματα, επισημαίνει τη γενικότερη αίσθηση εγκατάλειψης της σιδηροδρομικής υποδομής, την έλλειψη προσωπικού του ΟΣΕ (Σταθμαρχών και Κλειδούχων), τη μη λειτουργία της σηματοδότησης, τη λειτουργία μεγάλων τμημάτων χωρίς σηματοδότηση, τηλεδιοίκηση και στελέχωση της υποδομής, τη μη πλήρως συντηρημένη υποδομή, την μη άμεση επισκευή των διαπιστώσεων των ελέγχων, τη μη λειτουργία του Κέντρου Ελέγχου του Λειανοκλαδίου, τα οποία δημιουργούν σοβαρότατους κινδύνους αναφορικά με την κυκλοφορία.

Επισημαίνεται λοιπόν ο κίνδυνος για σοβαρότερα ατυχήματα αλλά ουδείς από τους αρμόδιους έλαβε τα δέοντα μέτρα ως όφειλε σύμφωνα με την νομοθεσία και, δυστυχώς, οδηγηθήκαμε στο δυστύχημα των Τεμπών.

Επιπλέον, η ΟΣΕ, η ΕΡΓΟΣΕ και η Hellenic train είναι υποχρεωμένες αμελλητί να λαμβάνουν τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα για την αντιμετώπιση του εντοπισθέντος κινδύνου ασφάλειας.

Η ΟΣΕ, η ΕΡΓΟΣΕ και η Hellenic train θεσπίζουν τα αντίστοιχα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας, προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι το σιδηροδρομικό σύστημα μπορεί να επιτύχει τουλάχιστον τους ΚΣΑ, ότι συνάδει με τις απαιτήσεις ασφάλειας που θεσπίζονται στο πλαίσιο των ΤΠΔ και ότι εφαρμόζονται τα σχετικά μέρη των ΚΜΑ και οι κοινοποιούμενοι σύμφωνα με το άρθρο 60 εθνικοί κανόνες.

Επίσης, αυτές θεσπίζουν και τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας που περιέχουν, μεταξύ άλλων, και προγράμματα κατάρτισης του προσωπικού και συστημάτων, τα οποία διασφαλίζουν ότι διατηρείται η επάρκεια προσόντων του προσωπικού (άρ. 61 παρ. 3 περ. στ ίδιου νόμου).

Επομένως, το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών, διά του τότε Υπουργού του, ευθύνεται για τη μη θέσπιση νέων κανόνων ασφαλείας και επομένως για την μη τήρηση της ασφάλειας στο πεδίο των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών. Αν είχε θεσπίσει τέτοιους κανόνες, το τραγικότατο δυστύχημα στα Τέμπη θα είχε αποφευχθεί.

Επίσης, ο ΟΣΕ ως διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής, η ΕΡΓΟΣΕ ως διαχειριστής έργων και η Hellenic Train ως η νυν σιδηροδρομική επιχείρηση (όπως και η TRAINΟΣΕ ως η πρώην σιδηροδρομική επιχείρηση), που αποτελούν τους κύριους παράγοντες του σιδηροδρομικού συστήματος, φέρουν εξ ολοκλήρου την ευθύνη για την ασφάλεια του συστήματος.

Επιπρόσθετα, άλλοι συμμετέχοντες παράγοντες του σιδηροδρομικού συστήματος (υπεύθυνοι εργολάβοι για τη συντήρηση του συστήματος



κυκλοφορίας, οι κάτοχοι οχημάτων, οι εργολάβοι κατασκευαστές κ.α.) φέρουν στο ακέραιο τις ευθύνες τους για τα προϊόντα και τις υπηρεσίες που παρείχαν.

Όπως ορίζει και ο ν. ν.3891/2010 (Α'188) με τον οποίο συστήθηκε, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) είναι, μεταξύ άλλων, και η Εθνική Αρχή Ασφάλειας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Η κατοχή ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας αποτελεί προϋπόθεση για να επιτρέπεται σε μια σιδηροδρομική επιχείρηση η πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή. Τόσο η ΡΑΣ όσο και ο ERA ευθύνονται, επίσης, για τη χορήγηση στην Hellenic Train το 2022 του νέου Πιστοποιητικού Ασφαλείας, όπως και για την μη τήρηση του ελάχιστου συστήματος ασφαλείας.

Όλα τα ανωτέρω είναι προφανές ότι αποτελούν πράξεις και παραλείψεις των αρμοδίων προσώπων (πολιτικών, διοικητικών και ιδιωτών), κατά παράβαση των ειδικών υποχρεώσεων τους, που πληρούν τους όρους του νόμου ως «επικίνδυνες για την ασφαλεία της συγκοινωνίας», κατά το άρθρο 291 παρ. 1 στοιχ. στ' του Π.Κ.

#### **4. ΤΟ ΤΕΛΙΚΟ ΠΟΡΙΣΜΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ – ERA/REP/1-2023.**

Σύμφωνα με το τελικό πόρισμα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (ERA) για την ασφαλεία του σιδηροδρόμου, η ευθύνη της ασφαλείας των σιδηροδρόμων *«μεταβιβάζεται σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ)»*.

Όμως, *«στην πράξη δεν έχει γίνει αποτελεσματική μεταβίβαση αυτού του καθήκοντος και κανείς δεν το εκτελεί στην πραγματικότητα (ούτε η ΡΑΣ το ασκεί ούτε το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών το ελέγχει). Δεν υπάρχει καμία διασφάλιση ότι όλη η ισχύουσα (εθνική και κοινοτική) νομοθεσία επιβάλλεται με ανοιχτό και αμερόληπτο τρόπο, ενισχύοντας την ανάπτυξη ενός ενιαίου ευρωπαϊκού συστήματος σιδηροδρομικών μεταφορών»*.

Επιπλέον, «δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι τα μέτρα που προωθούνται για την ανάπτυξη και τη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων λαμβάνουν υπόψη την ανάγκη για μια συστημική προσέγγιση», που θα εστιάζει, δηλαδή, στην αντιμετώπιση της ασφάλειας ως μέρους ενός ολόκληρου συστήματος, με βάση τις αλληλεπιδράσεις και τις σχέσεις μεταξύ των επιμέρους φορέων που λειτουργούν στον ελληνικό σιδηρόδρομο (ΟΣΕ, Hellenic Train, ΡΑΣ, υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών κ.λπ.).

Οι ελεγκτές του ERA διαπιστώνουν επίσης «έλλειψη κατανόησης των διαθέσιμων εργαλείων (π.χ. συμφωνία απόδοσης με τον ΟΣΕ, σχέδια ασφάλειας) για την εκπλήρωση του ρόλου του Δημοσίου» όσον αφορά στην ασφάλεια. Η κατάσταση περιπλέκεται περισσότερο «από την πολυπλοκότητα της νομικής αρχιτεκτονικής στην Ελλάδα, που δημιουργεί ασάφειες στους ρόλους και τις αρμοδιότητες των κύριων επιχειρησιακών παραγόντων για τη διαχείριση της ασφάλειας και έχει ως αποτέλεσμα την τρέχουσα εσφαλμένη εφαρμογή» των κοινοτικών οδηγιών.

Στο πόρισμα επισημαίνεται πως «δεν υπάρχει καμία διασφάλιση ότι η ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος και τον έλεγχο των κινδύνων που συνδέονται με αυτό βαρύνει τους διαχειριστές υποδομής (σ.σ.: τον ΟΣΕ) και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (σ.σ.: την Hellenic Train), τον καθένα για το τμήμα που του αναλογεί». Γίνεται λόγος για νομοθεσία που δημιουργεί «μια θολή εικόνα των ευθυνών μεταξύ των σιδηροδρομικών φορέων» για την ασφάλεια, καθώς και πως «η διαδικασία καθορισμού και κοινοποίησης κανόνων ασφαλείας δεν εφαρμόζεται με συνέπεια και μπορεί να οδηγήσει σε αυξημένους κινδύνους».

## **5. ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ 717/2014.**

Σύμφωνα με το υπ' αρ. 4889/29-06-2023 έγγραφο του Αντιεισαγγελέα του Αρείου Πάγου, υποβληθέν δια του Υπουργού Δικαιοσύνης, διαβιβάστηκε στη Βουλή, χωρίς αξιολόγηση, βάσει των διατάξεων του άρθρου 86 παρ. 1 και 2 του Συντάγματος και των άρθρων 1 και 4 του Ν. 3126/2003 και άρθρου 153 παρ. 2 του Κανονισμού της Βουλής, η υπ' αρ. 1.000551/2023 και ΑΒΜ ΕΕΕ 11/2023

ποινική δικογραφία και 13 συνοδευτικά έγγραφα, όπως αυτά υποβλήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Εντεταλμένη Εισαγγελέα κατά του πρώην Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών Χρίστου Σπίρτζη και του πρώην Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών Κωνσταντίνου Καραμανλή.

Τα στοιχεία που συγκέντρωσε η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία αφορούσαν ευθύνες των πρώην υπουργών σχετικές με αδικήματα (παράβαση καθήκοντος, κακουργηματική απιστία) που συνδέονταν με την καθυστέρηση υλοποίησης της υπ' αριθ. 717/26.09.2014 σύμβασης με τίτλο «Ανάταξη και Αναβάθμιση του συστήματος Σηματοδότησης - Τηλεδιοίκησης και Αντικατάστασης 70 Αλλαγών Τροχιάς Σε Εντοπισμένα Τμήματα του Άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας (Α.Δ. 717/2014)».

Είναι η σύμβαση που, όπως υποστηρίζει η συντριπτική πλειοψηφία των ειδικών και αυτή η εκτίμηση αναπόφευκτα επιβεβαιώθηκε σχεδόν από το σύνολο των μαρτύρων που εμφανίστηκαν ενώπιον της Εξεταστικής Επιτροπής, αν ολοκληρώνονταν, δεν θα είχε συμβεί ποτέ το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη.

Σημειώνεται ότι το έργο επτά χρόνια μετά όχι μόνο δεν είχε ολοκληρωθεί, αλλά υπήρχαν τρομερές ελλείψεις.

Ειδικότερα η σύμβαση αφορούσε:

- 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.
- Την εγκατάσταση και προσωρινή παραλαβή του συστήματος έλεγχου – 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, συντήρησιμετά άρσηςβλαβών και η τεκμηρίωση του

συστήματος ETCS για όλα τα τμήματα του άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Προμαχώνα (πλην Τιθορέα – Δομοκός) και του τμήματος Οινόη – Χαλκίδα, συνολικού μήκους 541 χλμ.

- 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.

Η ίδια έρευνα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας, που αφορά τους δύο πρώην υπουργούς, σύμφωνα με δημοσιεύματα, οδήγησε στην άσκηση ποινικής δίωξης σε βάρος 23 προσώπων, 18 εκ των οποίων είναι δημόσιοι υπάλληλοι – για σειρά κακουργηματικών πράξεων όπως απάτη, απιστία, ψευδή βεβαίωση, με σκοπό τον παράνομο προσπορισμό οφέλους, ηθική αυτουργία στην απάτη και τις ψευδείς βεβαιώσεις.

Ήδη, κάποια από τα πρόσωπα αυτά έχουν εμφανιστεί ενώπιον της Εξεταστικής Επιτροπής και ζήτησαν να αντιμετωπιστούν σύμφωνα με τα άρθρα του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας που αφορούν το δικαίωμα του κατηγορούμενου να μην συμβάλει ακούσια στην αυτοενοχοποίησή του.

Από την εξέταση τους επιβεβαιώθηκε το σύνολο των επισημάνσεων και διαπιστώσεων της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας γύρω από την εγκληματική διαχείριση της ως άνω σύμβασης, που ήδη τις προεκτάσεις και τους υπαιτίους διερευνά η τακτική δικαιοσύνη κατά τα ανωτέρω.

Ειδικότερα η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία στο αρ. πρ. 209/5.5.2022 έγγραφο που έχει διαβιβαστεί στη Βουλή αναφέρει: «...**ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΑ** για τη σύμβαση 717 (ανάταξη σηματοδότησης Αθήνα - Προμαχώνα):

1. *Λήξαν όλες οι αποκλειστικές προθεσμίες για παράδοση προς χρήση, ο ανάδοχος δεν είχε εγκεκριμένες μελέτες και έπρεπε να είχε κηρυχθεί έκπτωτος.*
2. *Η ανάταξη εξοπλισμού Bombardier γινόταν αποκλειστικά από την εταιρεία ΤΟΜΗ (ΑΚΤΩΡ) με την ανοχή της επίβλεψης της ΕΡΓΟΣΕ.*

3. Ο πάροχος δάνειας εμπειρίας δεν ασχολούνταν καθόλου με το έργο μέχρι το πρόστιμο της ΕΔΕΛ.
4. Επιβλήθηκε πρόστιμο 2.500.000€ από την ΕΔΕΛ για κακοδιαχείριση.
5. Η ΕΡΓΟΣΕ στη συνέχεια αλλάζει το φυσικό αντικείμενο στις εισηγήσεις στο διοικητικό συμβούλιο.
6. Το Ελεγκτικό δεν εγκρίνει τις τροποποιήσεις.
7. Η ΕΡΓΟΣΕ το παραβλέπει αυτό και προχωρά στην υπογραφή της συμπληρωματικής σύμβασης.
8. Με απόφαση υπουργού, κατόπιν εισηγήσεως της ΕΡΓΟΣΕ, δίδεται αποζημίωση στον ανάδοχο 3.500.000€ για θετικές ζημιές.
9. Άλλο φυσικό αντικείμενο περιγράφεται με σαφήνεια στη σύμβαση, άλλο ενέκρινε το Ελεγκτικό και άλλο εκτελεί η ΕΡΓΟΣΕ χωρίς την έγκριση του Ελεγκτικού.
10. Στο τμήμα Οινόη – Τιθορέα αποξηλώνει λειτουργούντα εξοπλισμό που έχει πληρωθεί με ευρωπαϊκά κονδύλια και παραβιάζει τα αναγραφόμενα στη σύμβαση.
11. Καταργεί όλο τον εξοπλισμό μεταξύ 2 σταθμών στο τμήμα Οινόη - Τιθορέα, ενώ έπρεπε να τον ανατάξει, με ποσότητες προβλεπόμενες στον προϋπολογισμό του έργου.
12. Στο τμήμα Οινόη - Τιθορέα, η ΕΡΓΟΣΕ αποξηλώνει όλα τα κυκλώματα γραμμής, που έπρεπε να ανατάξει βάσει αρχικής σύμβασης με προβλεπόμενες ποσότητες στον προϋπολογισμό του έργου και αντικαθιστά μέρος αυτών (όχι όλα, υποβαθμίζοντας ουσιαστικά το έργο) με μετρητές αξόνων, κατά παράβαση της σύμβασης. Οι μετρητές αξόνων όμως δεν ανιχνεύουν θραύση σιδηροτροχιάς (απάντηση στην κλήση σε απολογία με αρ. πρωτ. 336/29.11.2021, σελίδες 31/46 έως 46/46).
13. Η ευρωπαϊκή επιτροπή προτείνει πρόστιμο 17.000.000€ για πολυετείς καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση του έργου.
14. Υπάρχει σήμερα ορατός κίνδυνος απένταξης της χρηματοδότησης από ευρωπαϊκά κονδύλια. Ήδη ο ΟΣΕ έστειλε το υπ' αρ. 9179648/01.02.2022 έγγραφο στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, για τα έργα Σ.Α.Ε. 078/4 748/18, 563/09, 715/14 και 512/12 για χρηματοδότηση αυτών μόνο από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων. Για ποιο λόγο άραγε, καθότι πρόκειται για συγχρηματοδοτούμενα έργα;

15. *Να ελεγχθεί το πτυχίο του Γιώργου Κατάκου (όχι το αν έχει αναγνώριση από το ΔΙΚΑΤΣΑ). Ο τρόπος που χειρίζεται τα έργα και το τεχνικό του υπόβαθρο, δεν συνάδει με επιστήμονα διπλωματούχο μηχανικό....».*

Είναι προφανές ότι οι ως άνω διαπιστώσεις επιβεβαιώνουν την ύπαρξη συμπεριφορών (πράξεων / παραλείψεων) επικίνδυνων για την ασφάλεια των συγκοινωνιών, καθώς και την προεκτεθείσα θέση του Εφέτη Ανακριτή και τις πρόδρομες επισημάνσεις της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας, ότι η καθυστέρηση ολοκλήρωσης των έργων υποδομής συνδέεται αιτιωδώς με την επέλευση του δυστυχήματος των Τεμπών.

Οι ποινικά αξιόλογες αυτές συμπεριφορές, με την επιφύλαξη των διατάξεων περί παραγραφής, αφορούν σωρηδόν τις διοικήσεις της ΕΡΓΟΣΕ που έδιναν συνεχείς παρατάσεις στη σύμβαση 717/2014 και που ανέχτηκαν τα «παιχνίδια» των εργολάβων (Κοινοπραξία ΤΟΜΗ-ASTOM) για την υπογραφή της συμπληρωματικής σύμβασης, η οποία δεν χρειαζόταν, τους διατελέσαντες διευθυντές έργου και επιβλέποντες της σύμβασης 717/2014, που συνέργησαν στις ως άνω μεθοδεύσεις των εργολάβων, τους εκπροσώπους της Κοινοπραξίας ΤΟΜΗ-ASTOM, που ανέλαβαν μία σύμβαση που εξ αρχής γνώρισαν ότι δεν είχαν την τεχνογνωσία να εκτελέσουν, καθώς και ότι αυτή στο μεγαλύτερο μέρος της δεν μπορούσε να υλοποιηθεί, τα στελέχη εκείνα του ΟΣΕ που δεν μερίμνησαν για την αποκατάσταση της βλάβη στο καλωδιακό δίκτυο οπτικών ινών, που προκλήθηκε από φωτιά στη Ζάχαρη στις 29/07/2019, με συνέπεια, να μη λειτουργεί η σηματοδότηση και η τηλεδιοίκηση στο τμήμα που έγινε το δυστύχημα, και βεβαίως, τους διατελέσαντες ως Υπουργούς Μεταφορών, κατά τα κρίσιμα χρονικά διαστήματα.

## **6. Η ΑΛΛΟΙΩΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΚΑΙ ΠΕΙΣΤΗΡΙΩΝ.**

Ο Κώδικας Ποινικής Δικονομίας με τις διατάξεις των άρθρων 239 και 251 απονέμει μόνον στις δικαστικές αρχές την αρμοδιότητα της διαχείρισης του πεδίου του εγκλήματος.

Επιπλέον ο νόμος 5014/2023 «Περί διερεύνησης αεροπορικών και σιδηροδρομικών δυστυχημάτων» επιβεβαιώνει το ίδιο, μεταξύ άλλων, στα άρθρα 21 και 44.

Ειδικότερα σύμφωνα με τα άρθρα αυτά:

*«... Άρθρο 21: 1. Για κάθε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν .....οι κατά τόπον αρμόδιες αστυνομικές .....αρχές αποκλείουν τον τόπο του ατυχήματος, το συντομότερο δυνατόν από την πρόσβαση τρίτων. Για την πρόσβαση στον αποκλεισμένο τόπο του ατυχήματος αποφασίζει ο επικεφαλής της διερεύνησης. Η ομάδα διερεύνησης είναι υπεύθυνη να εξασφαλίζει την ασφαλή επεξεργασία κάθε αποδεικτικού στοιχείου και να λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα, προκειμένου να προστατεύσει τα εν λόγω αποδεικτικά στοιχεία και να εγγυηθεί την ασφαλή φύλαξη....., του περιεχομένου του και των συντριμμάτων του για τον χρόνο που είναι απαραίτητος για τους σκοπούς της διερεύνησης ασφάλειας. Η προστασία των αποδεικτικών στοιχείων περιλαμβάνει τη διατήρηση, με φωτογραφικά ή άλλα μέσα, κάθε αποδεικτικού στοιχείου που είναι δυνατόν να αφαιρεθεί, να διαγραφεί, να απωλεσθεί ή να καταστραφεί. Η ασφαλής φύλαξη περιλαμβάνει την προστασία από κάθε περαιτέρω ζημία, πρόσβαση προσώπων άνευ σχετικής έγκρισης, κλοπή και φθορά. 2. Μέχρι την άφιξη των διερευνητών ασφάλειας, δεν μεταβάλλεται από κανέναν η κατάσταση του τόπου του ατυχήματος, δεν λαμβάνονται δείγματα από αυτόν, δεν επιχειρείται μετακίνηση ούτε πραγματοποιείται δειγματοληψία....., το περιεχόμενο ή τα συντρίμματά του, δεν μετακινείται ούτε απομακρύνεται....., εκτός εάν η εν λόγω ενέργεια απαιτείται για λόγους ασφάλειας ή για να παρασχεθεί συνδρομή σε τραυματίες με ταυτόχρονη, αν είναι δυνατόν, γραπτή και φωτογραφική καταγραφή της θέσης τους στον τόπο του ατυχήματος ή σε σχέση με τον τόπο του ατυχήματος ή με τη ρητή άδεια των αρχών που έχουν τον έλεγχο του τόπου και εφόσον είναι δυνατόν, σε συνεννόηση με τον επικεφαλής της διερεύνησης. 3. Κάθε εμπλεκόμενο πρόσωπο λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα για να διαφυλάξει έγγραφα, υλικό και καταγραφές που σχετίζονται με το γεγονός, ιδίως για να αποφευχθεί η διαγραφή καταγεγραμμένων συνομιλιών και σημάτων συναγερμών..... 4. Για την αποδέσμευση του τόπου του ατυχήματος,*

του .....και των συντριμμάτων αυτού αποφασίζει ο επικεφαλής της διερεύνησης....».

«...Άρθρο 44 Καθεστώς διεξαγωγή έρευνας 1. Στους διερευνητές του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ή στους διερευνητές οποιουδήποτε αντίστοιχου φορέα διερεύνησης άλλου κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή στους διερευνητές ή τεχνικούς συμβούλους του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και για τη διευκόλυνση της διεξαγωγής της έρευνας, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής, καθώς και κάθε αρμόδια για τη δικαστική ανάκριση αρχή, υποχρεούνται να παρέχουν: α) άμεση πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος ή του συμβάντος, καθώς και στο σχετικό τροχαίο υλικό και τις εγκαταστάσεις υποδομής και τις εγκαταστάσεις ελέγχου και σηματοδότησης της κυκλοφορίας, β) δικαίωμα άμεσης καταγραφής των αποδεικτικών στοιχείων και ελεγχόμενης απομάκρυνσης των συντριμμιών, των εγκαταστάσεων ή στοιχείων υποδομής για εξέταση ή ανάλυση, γ) απεριόριστη πρόσβαση και δικαίωμα χρήσης των στοιχείων των συσκευών καταγραφής επί των αμαξοστοιχιών, καθώς και του εξοπλισμού εγγραφής φωνητικών μηνυμάτων και δεδομένων για τη λειτουργία του συστήματος σηματοδότησης και ελέγχου της κυκλοφορίας, δ) πρόσβαση στα αποτελέσματα της νεκροψίας των θυμάτων, ε) πρόσβαση στα αποτελέσματα της εξέτασης του προσωπικού του τρένου και του λοιπού σιδηροδρομικού προσωπικού που εμπλέκεται στο ατύχημα ή συμβάν, στ) δυνατότητα υποβολής ερωτήσεων του εμπλεκόμενου στο ατύχημα ή συμβάν σιδηροδρομικού προσωπικού και λοιπών μαρτύρων και ζ) πρόσβαση σε όλες τις σχετικές πληροφορίες και αρχεία που τηρούν ο διαχειριστής της υποδομής, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι υπεύθυνοι για τη συντήρηση φορείς και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. 2. Η έρευνα του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. είναι ανεξάρτητη από τη δικαστική έρευνα, πραγματοποιείται όμως σε συνεργασία με τις αρμόδιες για τη δικαστική έρευνα ανακριτικές αρχές. Για τον σκοπό αυτόν ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. συνάπτει πρωτόκολλα συνεργασίας με τις αρχές που είναι αρμόδιες για οποιαδήποτε δικαστική έρευνα, την Ελληνική Αστυνομία, το Πυροσβεστικό Σώμα και άλλους εμπλεκόμενους στα σιδηροδρομικά ατυχήματα φορείς, με σκοπό να τυποποιηθούν οι διαδικασίες συνεργασίας, συντονισμού και παροχής στοιχείων μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών. 3. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής και, όποτε ενδείκνυται, η Ρυθμιστική Αρχή



*Σιδηροδρόμων υποχρεούνται να κοινοποιούν αμέσως στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. τα ατυχήματα και τα συμβάντα που αναφέρονται στο άρθρο 42 και να παρέχουν κάθε διαθέσιμη πληροφόρηση. Η κοινοποίηση αυτή επικαιροποιείται, μόλις καθίστανται διαθέσιμες πληροφορίες που ελλείπουν. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. αποφασίζει, χωρίς καθυστέρηση και, εν πάση περιπτώσει, το αργότερο εντός δύο (2) μηνών από την παραλαβή της κοινοποίησης του ατυχήματος ή του συμβάντος, αν θα αρχίσει ή όχι η έρευνα...».*

Το συμπέρασμα που προκύπτει λοιπόν με σαφήνεια από τα παραπάνω είναι η καταρχήν αρμοδιότητα των Δικαστικών Αρχών, σύμφωνα με όλα τα δεδομένα της νομοθεσίας και στην συνέχεια όποιου άλλου σχετικού φορέα, ενώ η διατήρηση του χώρου του συμβάντος και η φύλαξη του έως την ολοκλήρωση των ερευνών είναι αυτονόητη.

Ανακύπτει, λοιπόν, εύλογη ανάγκη διερεύνησης, ποιοι και γιατί, εκτός από τον τέως περιφερειάρχη Θεσσαλίας και προφανώς τον κ. Τριαντόπουλο, που έχει ομολογήσει την συμμετοχή του σε επίκαιρο χρόνο ενώπιον του Τύπου, επιδίωξαν την εκ βάθρων μεταβολή του χώρου πριν συμπληρωθούν λίγα εικοσιτετράωρα από το συμβάν και ενώ υπήρχε μια τουλάχιστον αγνοούμενη.

Μάλιστα, δεν διερευνήθηκε από την επιτροπή Γεραπετρίτη τι πραγματικά μετέφερε η εμπορική αμαξοστοιχία, που προκάλεσε την μεγάλη σε έκταση και μέγεθος έκρηξη, που είχε ως αποτέλεσμα τον πολλαπλασιασμό των θυμάτων της σύγκρουσης.

Δεδομένου δε ότι, προέκυψαν ισχυρές ενδείξεις πως η εμπορική αμαξοστοιχία μετέφερε υλικά όπως το ξυλόλιο, ήτοι διαλύτη ιδιαίτερα εύφλεκτο, ο οποίος χρησιμοποιείται μεταξύ άλλων στη χημική βιομηχανία, αλλά και στη νόθευση καυσίμων, ανακύπτουν σοβαρές ενδείξεις πως η βεβιασμένη αυτή αλλοίωση του πεδίου του δυστυχήματος αποφασίστηκε από υψηλά κυβερνητικά κλιμάκια, που γνώριζαν τη παράνομη μεταφορά εύφλεκτων υλικών από την εμπορική αμαξοστοιχία και επιχείρησαν να την συγκαλύψουν.

## **7. Η ΜΗ ΘΕΣΠΙΣΗ ΕΘΝΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.**

Είναι συγκλονιστικό το γεγονός ότι, αντίθετα με όλες τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες που αφορούν την ασφάλεια στο σιδηρόδρομο, για λόγους που πρέπει να διερευνηθούν από την Δικαιοσύνη, δεν έχουν θεσπιστεί στην πατρίδα μας Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας.

Αυτό όχι μόνο αντιβαίνει στις διατάξεις των άρθρων 13,14,59 και 60 του νόμου Ν.4632/2019, ο οποίος ενσωμάτωσε τις Οδηγίες ΕΕ 2016/797 και 2016/798, αλλά αποτελεί παράλειψη η οποία προφανώς οδήγησε στο δυστύχημα των Τεμπών.

Εάν είχαν θεσπιστεί δεν θα ήταν δυνατόν, ενώ κανένα σύστημα αποτροπής των ολέθριων αποτελεσμάτων του ανθρώπινου σφάλματος δεν βρισκόταν σε λειτουργία, όλοι να δηλώνουν αναρμόδιοι και ανεύθυνοι γι' αυτό, διότι οι Εθνικοί Κανόνες προβλέπουν ακριβώς τι πρέπει να βρίσκεται σε λειτουργική κατάσταση και ποιος είναι υπεύθυνος γι' αυτό.

Σε ότι αφορά στις διαφορές μεταξύ του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας και των Εθνικών Κανόνων Ασφάλειας, καθώς πλείστοι μάρτυρες που κατέθεσαν ενώπιον της Εξεταστικής Επιτροπής, επιχείρησαν να προκαλέσουν σκόπιμη σύγχυση, διαστρεβλώνοντας απροκάλυπτα την αλήθεια, λεκτέα τα ακόλουθα:

Ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας και οι Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας αποτελούν δύο θεμελιώδεις πυλώνες στη διαχείριση και τη λειτουργία των σιδηροδρόμων, με κάθε έναν να καλύπτει διαφορετικές ανάγκες και πτυχές της σιδηροδρομικής λειτουργίας.

Ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας αποτελεί το βασικό νομικό πλαίσιο που διέπει την κυκλοφορία των τρένων εντός του εθνικού δικτύου. Καθορίζει τις γενικές αρχές και τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για την ασφαλή και αποτελεσματική κίνηση των τρένων, περιλαμβάνοντας οδηγίες για την εκτέλεση κυκλοφορίας, την αντιμετώπιση εκτάκτων καταστάσεων, τη χρήση των σημάτων και των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων.

Οι Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας εστιάζουν συγκεκριμένα στην ασφάλεια της σιδηροδρομικής λειτουργίας. Αυτοί οι κανόνες περιλαμβάνουν προδιαγραφές και απαιτήσεις για την ασφαλή λειτουργία των τρένων, την συντήρηση των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων και του υλικού, καθώς και διαδικασίες για την πρόληψη και την αντιμετώπιση ατυχημάτων και περιστατικών. Επιπλέον, περιλαμβάνουν κανόνες για την εκπαίδευση και πιστοποίηση του προσωπικού, καθώς και για τη διαχείριση κινδύνων και την αξιολόγηση της ασφάλειας.

Η κύρια διαφορά μεταξύ του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας και των Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας έγκειται στο γεγονός ότι ο πρώτος εστιάζει στη διαχείριση της κυκλοφορίας και την τήρηση των κανόνων για την αποτελεσματική λειτουργία των τρένων, ενώ οι δεύτεροι εστιάζουν αποκλειστικά στην ασφάλεια, καθορίζοντας προδιαγραφές και απαιτήσεις για την ασφαλή λειτουργία και συντήρηση των σιδηροδρομικών υποδομών και συστημάτων.

Εκείνοι λοιπόν που με απόλυτη επίγνωση του τρομερού διακυβεύματος, οι πράξεις και παραλείψεις τους να οδηγήσουν ανά πάσα στιγμή σε κάποιο τραγικό δυστύχημα, ουσιαστικά αρνούνται, ακόμη και σήμερα, να θεμελιώσουν νομοθετικά την ασφάλεια στον σιδηρόδρομο, ενώ αυτό επιβάλλει επιτακτικά η Ευρωπαϊκή νομοθεσία και ο Ελληνικός Νόμος, παρανομούν εξακολουθητικά.

Είναι αδιανόητο κάποιος να θεωρείται άμοιρος ευθυνών, ενώ γνώριζε από την θεσμική θέση ευθύνης που κατείχε:

α) την τραγική κατάσταση στην οποία βρισκόταν οι υποδομές του συνόλου των αυτοματοποιημένων συστημάτων ασφαλείας, όπως αποδεικνύεται από την μοναδική έκθεση πραγματογνωμοσύνης που βρίσκεται στην δικογραφία, από την οποία προκύπτει ότι όσα συστήματα είχαν εγκατασταθεί είχαν πάψει να λειτουργούν λόγω βλαβών ή είχαν απενεργοποιηθεί (ενδεικτικά ETCS ήδη από τον Ιούλιο του 2018, όπως αποδείχθηκε, η τηλεδιόικηση είχε απενεργοποιηθεί πλήρως μετά από πυρκαγιά τον Ιούλιο του 2019, ενώ από τον πίνακα τοπικών χειρισμών, που βέβαια δεν συνιστά σύστημα τηλεδιόικησης, αφού δεν επιτρέπει εξ αποστάσεως παρεμβάσεις αποφυγής αποτελεσμάτων εσφαλμένων επιλογών σε άμεσο χρόνο αλλά απλώς την προληπτική χάραξη δεδομένων διαδρομών, μόνο στην απόσταση των 1700 μέτρων μετά τον σταθμό της Λάρισας η θέση

των τρένων ήταν ορατή, καθώς για τα επόμενα 2300 μέτρα οι λυχνίες εντοπισμού θέσης ήταν καμένοι και ουδείς επιμελήθηκε να τους αντικαταστήσει) και μάλιστα, όπως ανακοινώθηκε επισήμως, για να μπορούν οι αμαξοστοιχίες να παραβιάζουν την ερυθρά σηματοδότηση, από την έκθεση της πυροσβεστικής αλλά και από την τριμελή επιτροπή

β) την κάκιστη ποιότητα του έμψυχου δυναμικού η οποία είναι αποδεδειγμένα η χειρότερη δυνατή για Ευρωπαϊκή Χώρα, που χρησιμοποιεί τρένα υψηλών ταχυτήτων (ρουσφετολογικές προσλήψεις, πλασματικές εξετάσεις, ανυπαρξία συνεχούς παρακολούθησης της επαγγελματικής ικανότητας του προσωπικού, μπλοκάκια, υποτυπώδης εκπαίδευση κ.λ.π). Είναι βέβαια ομολογημένο από την ίδιο τον αρμόδιο υπουργό ότι η υπηρεσιακή τοποθέτηση του μοιραίου σταθμάρχη αντιβαίνει όχι απλώς στο γράμμα του νόμου αλλά στο ίδιο το πνεύμα των κανόνων δικαίου που αφορούν τις προϋποθέσεις πρόσληψης σε θέσεις ευθύνης, δεδομένου ότι η ανύπαρκτη εμπειρία, οι ελλιπέστατες γνώσεις σε συνδυασμό με την προχωρημένη ηλικία, καθιστούσαν αδιανόητη την ρουσφετολογική παρανομία τοποθέτησης του εκεί που το σφάλμα συνδεόταν με απώλεια δεκάδων ζωών, ιδίως εφόσον η επίγνωση της καθολικής κατάρρευσης των συστημάτων αποτροπής των ολέθριων αποτελεσμάτων του ανθρώπινου σφάλματος ήταν παραπάνω από δεδομένη, τόσο σε ότι αφορά τα ανθρωποκεντρικά δευτέρου επιπέδου, που ήταν πλέον ανύπαρκτα όσο και μηχανολογικά που είχαν πάψει προ πολλού να λειτουργούν,

γ) τον από κίνδυνο που αντιμετώπιζαν καθημερινά χιλιάδες άνθρωποι να χάσουν την ζωή τους, με μόνη προϋπόθεση «το ανθρώπινο σφάλμα», που με μαθηματική ακρίβεια ήταν όχι απλώς αναμενόμενο αλλά άκρως πιθανόν να συμβεί, ανά πάσα στιγμή και συγχρόνως: i) να έχει την εξουσία και υποχρέωση να σταματήσει την θανατηφόρα ακολουθία γεγονότων ή έστω να καταγγείλει τα ανωτέρω, ii) να μην πράττει τίποτε από τα παραπάνω για τα οποία είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση προληπτικής αποτρεπτικής δράσης και εξαιτίας του συνόλου των πράξεων και παραλείψεων του να χάνουν τη ζωή τους δεκάδες άνθρωποι και να υφίστανται σωματικές βλάβες εκατοντάδες.

## **8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΑ.**

Ανακεφαλαιώνοντας, σύμφωνα με το σύνολο των διαπιστώσεων που έχουν εκφραστεί από τους ειδικούς, είναι αποδεδειγμένο και αδιαμφισβήτητο ότι:

Δεν λειτουργούσε το GSMR.

Δεν λειτουργούσε το ETCS σε καμία εκδοχή συνεισφοράς του ήδη από τον Ιούλιο του 2019.

Δεν λειτουργούσε η Φωτοσήμανση.

Δεν λειτουργούσε η Τηλεδιοίκηση.

Υπολειπούν ο Τοπικός Πίνακας Χειρισμών, δεδομένου ότι Σύμφωνα με το πόρισμα της επιτροπής «σελ.17-21.... Η απόσταση όμως αυτή, την ημέρα της αυτοψίας που έκανε η Επιτροπή Εμπειρογνομόνων (20-3-2023), καταγράφηκε ως μικρότερη κατά 1200 μέτρα, και συγκεκριμένα περίπου 1700 μέτρα καθώς στο τμήμα EA2 (μήκους 1200 μέτρων) δεν άναβαν οι λυχνίες. Ωστόσο, ακόμη και πριν η αμαξοστοιχία διέλθει από την αλλαγή 118Α στην παρακαμπτήριο, ανάβουν στον πίνακα πορτοκαλί λυχνίες που δεικνύουν ότι η αλλαγή είναι διευθετημένη στην παρακαμπτήριο. Στο τμήμα EA3 υπάρχει μόνιμη ένδειξη κατάληψης καθώς δεν έχει ολοκληρωθεί η σηματοτεχνική επικοινωνία μεταξύ των σταθμών Λάρισας και Εμπορικού Λάρισας. ...».

Σύμφωνα με την έκθεση Πραγματογνωμοσύνης σημειώνεται ότι το επίμαχο κλειδί (κλειδί 118) βρισκόταν στα 1400 μέτρα. Δηλαδή ο σταθμάρχης είχε μόνο μια απόσταση 300 μέτρων για να διαπιστώσει το σφάλμα στην κίνηση του συρμού. Με την ταχύτητά όμως που όδευε ο συρμός, καθώς κατά την έκθεση πραγματογνωμοσύνης κινούνταν τα τελευταία 22 χιλιόμετρα πριν την σύγκρουση με μέση ωριαία ταχύτητα 48,89m/s ή περίπου 176km/h, ο σταθμάρχης είχε μόλις 6 sec να διαπιστώσει την λάθος θέση του συρμού.

ΕΠΙΠΛΕΟΝ, ΕΠΙΣΗΜΩΣ δεν υπήρχαν Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας.

Επίσης με βάση το πόρισμα των εμπειρογνομόνων αλλά και τις δηλώσεις του ίδιου του κ.Μητσοτάκη, η σύγκρουση θα μπορούσε να αποφευχθεί με το ETCS

σε λειτουργία (που είναι αναπόσπαστο τμήμα του ERTMS), το οποίο είναι όμως ταυτόχρονα και προϋπόθεση για να κινηθούν με 160km/h.

Τα τρένα κινούνταν με μη επιτρεπτή ταχύτητα εφόσον δεν υπήρχαν τα αναγκαία αυτοματοποιημένα συστήματα ασφαλείας και απόδειξη αποτελεί και η εκ των υστέρων συμμόρφωση με την μείωση της ταχύτητας στα 100km/h αμέσως μετά την σύγκρουση, ως ανώτατο όριο για σημεία που δεν υπάρχει ETCS.

Κατά την άποψη της Ελληνικής Λύσης (παρά το γεγονός ότι έχει επέλθει παραγραφή πολλών αδικημάτων δυστυχώς), όλοι όσοι διετέλεσαν Υπουργοί αρμόδιοι για τις μεταφορές από το 2012 και εντεύθεν, μαζί με τους αρμόδιους Υφυπουργούς, Γενικούς Γραμματείς και υπηρεσιακούς παράγοντες των σχετικών Υπουργείων, τα διοικητικά στελέχη και οι διευθύνοντες σύμβουλοι του ΟΣΕ, της ΕΡΓΟΣΕ και της Hellenic Train, καθώς και οι εργολάβοι που ανέλαβαν τα σχετικά έργα κατασκευής και συντήρησης, είτε συμμετείχαν με οποιαδήποτε ιδιότητα και τρόπο στα οικονομικά εγκλήματα, που ορισμένα εξ αυτών ήδη έχει αναδείξει η έρευνα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας, είτε απλώς, ενώ σαφέστατα γνώριζαν τα παραπάνω, επιδίωξαν, ως απώτερο κίνητρο, να διατηρήσουν την υψηλά αμειβόμενη θέση τους και τα όποια προνόμια τους εξασφάλιζε η «ομερτά» προς τους ποικίλους ισχυρούς παράγοντες (πολιτικούς ή επιχειρηματικούς), που εμπλέκονταν στα ανωτέρω, φέρουν την ανάλογη ποινική ευθύνη και θα πρέπει να αχθούν ενώπιον της Τακτικής Δικαιοσύνης.

Για την ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ

**ΠΑΥΛΟΣ Κ. ΣΑΡΑΚΗΣ**

Βουλευτής Επικρατείας

Μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής