

Αθήνα 10.3.2024

Πόρισμα

για την εξεταστική με θέμα: «Η διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών και όλων των πτυχών που σχετίζονται με αυτό».

**ΤΟΥ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΥ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟΥ ΚΙΝΗΜΑΤΟΣ ΝΙΚΗ
(ΟΠΩΣ ΕΚΠΡΟΣΩΠΕΙΤΑΙ ΝΟΜΙΜΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΡΟΕΔΡΟ κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟ ΝΑΤΣΙΟ)**

ΠΡΟΣ

Τον Πρόεδρο και τα μέλη της Εξεταστικής Επιτροπής για
**«ΤΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΟΥ ΕΓΚΛΗΜΑΤΟΣ ΤΩΝ ΤΕΜΠΩΝ ΚΑΙ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΠΤΥΧΩΝ
ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΑΥΤΟ»**
κ. Δημήτριο Μαρκόπουλο.

Κύριε Πρόεδρε,

Απευθυνόμενοι σε εσάς αλλά και το σύνολο των μελών της Εξεταστικής Επιτροπής επισημαίνουμε τα εξής:

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.

Εξορισμού λοιπόν οφείλουμε να αντιληφθούμε ότι αντιμετωπίζουμε ένα έγκλημα και μάλιστα με δεκάδες θύματα, 57 νεκρούς, μία αγνοούμενη και 180 τραυματίες, εκ των οποίων πολλοί θα έχουν σοβαρές αναπηρίες και παραμορφώσεις εφόρου ζωής, καθώς υπέστησαν βαριές και επικίνδυνες σωματικές βλάβες (άρ. 309 και 310 παρ.2 ΠΚ).

Επιπλέον και κατά των υπολοίπων επιβατών του μοιραίου τρένου τελέστηκαν κατ' απόπειρα τα τετελεσμένα στις ως άνω περιπτώσεις ποινικά αδικήματα.

Ειδικότερα διαπιστώνεται το αδίκημα της ανθρωποκτονίας από ενδεχόμενο δόλο 299 ΠΚ και σε κάθε περίπτωση τετελεσμένο το αδίκημα της διατάραξης της ασφάλειας της συγκοινωνίας μέσων σταθερής τροχιάς 291 ΠΚ ή με την παλαιότερη εκδοχή διατύπωσης του σχετικού άρθρου της διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών του άρθρου 290 ΠΚ, όπως θα αναλυθούν στην συνέχεια.

Όπως γνωρίζετε ο ορισμός μας επιδοκιμάστηκε από 266 συναδέλφους μας βουλευτές του Ελληνικού Κοινοβουλίου, γεγονός που μας προσδίδει πολυκομματική και επομένως υπερκομματική νομιμοποίηση.

Αυτό αποτελεί αδιαμφισβήτητο γεγονός δεδομένου ότι και οι βουλευτές του ΠΑΣΟΚ, που φαινομενικά καταψήφισαν την σχετική πρόταση του ΚΚΕ, επί της ουσίας επεδίωκαν το μείζον, δηλαδή την επίσπευση προκαταρκτικής εξέτασης των συναφών με την έρευνα αδικημάτων.

Είναι από τις ελάχιστες φορές που για ένα τόσο σοβαρό θέμα, η ανάγκη της διερεύνησης των παθογενειών και των ευθυνών που οδήγησαν στο έγκλημα, αποτελεί επιταγή της πλειοψηφίας των Ελλήνων Πολιτών και αποστολή του συνόλου των βουλευτών ανεξαιρέτως.

Μόνο η ανάδειξη της αλήθειας είναι ικανή να διασφαλίσει λοιπόν όχι μόνο την αναγκαία εμπέδωση του Κράτους Δικαίου στον τόπο μας, αλλά και να διασώσει τους θεσμούς της Κοινοβουλευτικής Δημοκρατίας.

Τούτο καθίσταται αναντίρρητα αναγκαίο ενόψει των αναπάντεχων αποκαλύψεων συμμετοχής μελών της κυβέρνησης στο προδιαγεγραμμένο έγκλημα αλλά και στις ποινικά κολάσιμες πράξεις που ακολούθησαν για την συσκότιση κρίσιμων πτυχών του.

Αμφότερα έχουν δημιουργήσει εύλογα πάνδημη κατακραυγή και έχουν εκθέσει ανεπανόρθωτα την χώρα και εκτός συνόρων, καθώς ήδη θεσμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης προχωρούν σε καταδικαστικές δηλώσεις για την απογύμνωση των σχετικών πράξεων και παραλήψεων από κάθε πρόσχημα νομιμότητας.

Είναι ανάγκη λοιπόν όχι απλώς να καταδείξουμε την αποφασιστικότητα μας να οδηγηθεί ενώπιον της Δικαιοσύνης κάθε υπαίτιος, αλλά και να διασφαλίσουμε ότι τα νοσηρά πρότυπα διαχείρισης κρίσιμης εξουσίας, που οδήγησαν στην πολύνεκρη δολοφονία, θα αποτελέσουν στο εξής παρελθόν.

Δεν μας διαφεύγει βέβαια ότι με βάση το άρθρο 144 παρ.8 του Κανονισμού της Βουλής η συγκρότηση και λειτουργία των Εξεταστικών Επιτροπών διέπονται από τις αντίστοιχες διατάξεις που ρυθμίζουν τη συγκρότηση και λειτουργία των Διαρκών Επιτροπών.

Συγκεκριμένα στο άρθρο 144 ΚτΒ παρ.1 και 8 αναφέρονται τα εξής: «... 1. Η Ολομέλεια της Βουλής μπορεί να συνιστά εξεταστικές επιτροπές από μέλη της **για την εξέταση ειδικών ζητημάτων δημόσιου ενδιαφέροντος**... 8. Η συγκρότηση και η λειτουργία των εξεταστικών επιτροπών διέπονται από τις αντίστοιχες διατάξεις που ρυθμίζουν τη συγκρότηση και τη λειτουργία των διαρκών επιτροπών, αν δεν τροποποιούνται από τις διατάξεις των επόμενων άρθρων...».

Επιπλέον στο άρθρο 145 ΚτΒ, το οποίο όχι τυχαία τιτλοφορείται: «Εξουσίες», αναφέρονται κατά λέξει ως εξής:

«... Εξουσίες

Άρθρο 145

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...».

Τέλος σύμφωνα με το άρθρο 148 ΚτΒ το έργο της Εξεταστικής Επιτροπής ολοκληρώνεται με την υποβολή απλού αιτιολογημένου Πορίσματος στην Ολομέλεια της Βουλής, με το άρθρο 156 παρ.1 και 4,5,6,7 ΚτΒ 1.

Βέβαια εκ προοιμίου θα πρέπει να σημειωθεί ότι με ευθύνη της πλειοψηφίας η Εξεταστική Επιτροπή στερήθηκε της άμεσης πρόσβασης σε κρίσιμα έγγραφα των υπό διαμόρφωση δικογραφιών, μολοντί της προσδόθηκε με αποφάσεις της, που ενισχύθηκαν από γνωμοδότηση του Επιστημονικού Συμβουλίου της Βουλής, η ιδιότητα του φορέα προανακριτικών τουλάχιστον αρμοδιοτήτων.

Είναι αδιανόητο να αναμένει κανείς αξιόπιστο αποτέλεσμα από οποιαδήποτε βέβαια διαδικασία διερεύνησης, μεταξύ άλλων, πιθανόν και ποινικών ευθυνών και να στερείται παράλληλα του συνόλου σχεδόν των διαθέσιμων στοιχείων, ενώ ταυτόχρονα τίθενται στην διάθεση του, προς εξέταση μόνο ή κυρίως, ως φερόμενοι μάρτυρες, υπόλογοι, κατά των οποίων μάλιστα έχει ασκηθεί ή επίκειται ποινική δίωξη.

Γι' αυτό το λόγο ζητήθηκε επίμονα από τους βουλευτές μέλη της αντιπολίτευσης να διευρυνθεί ο κατάλογος των μαρτύρων αλλά και να διαβιβαστούν στο σύνολο τους τα στοιχεία των δικογραφιών που σχηματίστηκαν κατόπιν έρευνας της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας, αλλά και του κ. Εφέτη Ανακριτή Λάρισας.

Επίσης 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.

Μάλιστα σύμφωνα με νεότερη ενημέρωση το σύνολο των στοιχείων των ως άνω δικογραφιών βρίσκονται πλέον ενώπιον του Εφέτη Ανακριτή Λάρισας, η μεν της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας για να συσχετιστεί αποδεικτικά, ενώ εκκρεμεί κατά τα λοιπά ενώπιον της 18^{ης} Ανακρίτριας Αθηνών, η δε της έρευνας για την αλλοίωση των πειστηρίων στο πεδίο του εγκλήματος λόγω αρμοδιότητας.

Εξ αρχής βέβαια δεν είχε συμβεί το αυτονόητο δηλαδή 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)».

Παραμένει ανεξήγητη η μυστικότητα με την οποία περιβλήθηκε το όλο θέμα και ενώ ειδικά η Επιτροπή είχε την νομιμοποίηση και τους στόχους που προαναφέρθηκαν.

Θεωρούμε αδιανόητο μέλη της Εξεταστικής Επιτροπής να πιστεύουν ότι το σημαντικότερο έργο που μας ανατέθηκε, είναι δυνατόν να έχει τα στοιχεία της αξιοπιστίας και της πληρότητας δίχως να έχουν εξεταστεί ως μάρτυρες, αυτοί που ζητήθηκαν από το σύνολο ή τμήμα της αντιπολίτευσης, μεταξύ άλλων κυρίως, οι **Γενηδούνιας, Τσαλίδης, Σπηλιόπουλος, Κατσιούλης, Τριαντόπουλος και ο ίδιος ο Κυριάκος Μητσοτάκης.**

Ο αυτοσεβασμός όλων μας επιβάλλει να επιμένουμε σε αυτό.

Παρόλα αυτά 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:

A) 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.

B) 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 αξιωματικής 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, προκειμένου να μην υπάρξει εύλογη αιτίαση περί ειλημμένων αποφάσεων με μοναδικό σκοπό την ολοκλήρωση της επιχείρησης συγκάλυψης ευθυνών, που αποτελεί συμπέρασμα, όχι μόνο ημών αλλά εκκωφαντική δήλωση της κοινής γνώμης, με απρόβλεπτες συνέπειες για όσους συνεχίσουν να κωφεύουν.

Δυστυχώς για μια ακόμη φορά δεν εισακουστήκαμε.

Θα επιχειρήσουμε λοιπόν να συνθέσουμε το σύνολο των συμπερασμάτων για το καθοριστικό πλέγμα ευθυνών που οδήγησαν στα τραγικά γεγονότα, δίχως, λυπούμαστε που το καταγράφουμε, η συμπεριφορά των υπαιτίων μετά από αυτό να οδηγήσει σε

συμπέρασμα ουσιαστικής μεταμέλειας και εμπιστοσύνης προς την Ελληνική Δικαιοσύνη για την απόδοση ευθυνών, καθώς έλαβε χώρα μια άνευ προηγούμενου προσπάθεια αλλοίωσης των στοιχείων, αλλά και διαστρέβλωσης όχι απλώς της αλήθειας αλλά ακόμη και του αυτονόητου.

Έχουν βέβαια καταγραφεί στις μνήμες μας αλλά και στην συλλογική μνήμη, ατυχείς δηλώσεις συναδέλφων μας, με τις οποίες θέλησαν να δημιουργήσουν την εσφαλμένη εντύπωση ότι η παρατεταμένη, απολύτως αδικαιολόγητη κατά την κοινή λογική, καθυστέρηση ολοκλήρωσης των έργων υποδομής, που θα μπορούσαν να οδηγήσουν στην

αποφυγή των ολέθριων συνεπειών του ανθρώπινου σφάλματος, δεν σχετίζονται με την μαζική δολοφονία.

Θυμόμαστε ενδεικτικά ότι έχει λεχθεί ενώπιον της Ολομέλειας της Βουλής των Ελλήνων, από τον Υπουργό Προεδρίας της Κυβέρνησης κ. Βορίδη, με την ιδιότητα του αγορητή της πλειοψηφίας το εξής καταπληκτικό, σχολιάζοντας με υποτιμητικές εκφράσεις το έργο της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας: «...**αν και δικηγорώ ποινικά καμία 35αριά χρόνια, θα ξεχάσω τα λίγα... νομικά που ξέρω καθώς δεν ήξερα ότι τελούνται και αποδίδονται ευθύνες για ανθρωποκτονίες μέσω της απόδοσης οικονομικών αδικημάτων. Αυτό πραγματικά δεν το είχα ακούσει, ότι γίνονται ανθρωποκτονίες με παραβάσεις καθήκοντος και με απιστίες, ομολογώ ότι με δυσκολεύει να το παρακολουθήσω...**».

Προφανώς γνωρίζει λιγότερα νομικά από ότι πιστεύει, άλλως δεν εξηγείται, τουλάχιστον εάν θέλουμε να αποκλείσουμε την απόπειρα φθηνής και ατελέσφορης δημαγωγίας, ότι ο αρμόδιος Εφέτης Ανακριτής έχει εντελώς διαφορετική άποψη.

Ειδικότερα στο σχετικό έγγραφο του, αποσπάσματα κειμένου του οποίου έχουν διαρρεύσει στον Τύπο, αναφέρει σχετικά με την σύνδεση των αδικημάτων που ανέδειξε η Έρευνα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας και της μαζικής δολοφονίας των Τεμπών: «Το αντικειμενικό υπόβαθρο των ως άνω αξιόποινων πράξεων της δίωξης του Ευρωπαίου 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».

Ο κ. Βορίδης λοιπόν έχει να μάθει πολλά ακόμη. Το ερώτημα είναι γιατί ταλαιπωρεί το Κοινοβούλιο και τον Ελληνικό Λαό, που παρακολουθεί άναυδος τον συνδυασμό

θρασύτητας και υποκρισίας που εκπέμπει, αντί να επιστρέψει στα φοιτητικά έδρανα προς συμπλήρωση των ελλείψεων που εμφανώς έχει.

Επίσης έχει λεχθεί σε δημόσια τοποθέτηση από τον Πρωθυπουργό: **«Είναι μεγάλο άλμα να πεις ότι, επειδή δεν έγινε κάτι καλά στην "717", υπάρχουν ποινικές ευθύνες».**

Η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία στο Πόρισμα της διαφωνεί και οφείλουμε να την σεβαστούμε όλοι.

Συγκεκριμένα στο έγγραφο της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας που έχει διαβιβαστεί στην Βουλή και συγκεκριμένα στην 16^η σελίδα του εγγράφου 209/5.5.2022, αναφέρονται τα εξής σχετικά με την αναπόδραστη σχέση μεταξύ τελμάτωσης των έργων υποδομής, με την έλλειψη οποιουδήποτε συστήματος ασφαλείας και επομένως βέβαιης αύξησης του κινδύνου για διαρκή σοβαρά δυστυχήματα, ενώ οφείλουμε να τονίσουμε ότι η διεξαγωγή της συγκεκριμένης έρευνας είχε γίνει ένα έτος πριν και επομένως δεν θα μπορούσε να αναφέρεται ρητά στο συμβάν 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 το χιονόπτωση είχαμε τη σύγκρουση στη Δαύλεια** με τον τραυματισμό 11 συνανθρώπων μας εν μέσω χιονοθύελλας **και τόσα άλλα. Αν η 2.717 είχε ολοκληρώσει τα φυσικό της αντικείμενα από τα 2016** ως συμβατικά ύφαλε 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 ερχόμενα 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 στη 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 με την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία υπάρχει άμεση σχέση των σοβαρών δυστυχημάτων και της έλλειψης ασφάλειας της κυκλοφορίας των τρένων και των επιβατών με την καθυστέρηση ολοκλήρωσης των έργων της 717/2014 **και επομένως σαφής τοποθέτηση ότι επίκειται να συμβεί ένα επόμενο τραγικό δυστύχημα, όπως και συνέβη.**

Θυμίζουμε 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, όπως θα αναλυθεί στην συνέχεια.

Επομένως επιβαλλόταν να έχουν τα μέλη της Εξεταστικής τον απαραίτητο χρόνο να εξετάσουν στο σύνολο των κρίσιμων στοιχείων, των ενοποιημένων πλέον δικογραφιών.

Οφείλουμε να τονίσουμε ότι την Επιτροπή δεν απασχόλησε μόνο το πλέγμα των ποινικών αδικημάτων που σχετίζονται με την πολύνεκρη δολοφονία και την επιβουλή της σωματικής ακεραιότητας και της ζωής του συνόλου των επιβατών.

Όσοι μετείχαν στην αλλοίωση του πεδίου του εγκλήματος θα πρέπει να αντιμετωπίσουν τις δέουσες κατηγορίες που εκκινούν από αυτή της παράβασης

καθήκοντος, αλλά με προφανή στόχο την υπόθαλψη, εύλογα σε συνδυασμό με τον σφετερισμό και την κατάχρηση εξουσίας από αξιωματούχους της διοίκησης και κυβερνητικά στελέχη, οδηγούμαστε σε σαφέστατες ενδείξεις διάπραξης του αδικήματος του άρθρου 134 ΠΚ, το οποίο καλείται να διερευνήσει η Δικαιοσύνη.

Τα στοιχεία που τέθηκαν ενώπιον της Επιτροπής σχετικά με το σοβαρότατο αυτό θέμα, ήταν με ευθύνη της πλειοψηφίας επίσης εξαιρετικά ελλιπή, καθώς ο κ. Αγοραστός άσκησε το δικαίωμα σιωπής και δεν κατέθεσε.

Ο κ. Πλεύρης δήλωσε αμέτοχος, καταθέτοντας όμως με σαφήνεια ότι ο υφυπουργός πατά το πρωθυπουργό κ. Τριαντόπουλος, επικεφαλής κυβερνητικού κλιμακίου «επιμελήθηκε» για όλα.

Η ομολογία του ως άνω επιβεβαιώθηκε από πλήθος βιντεοσκοπημένων δηλώσεων του κ. Τριαντόπουλου σε ποικίλα μέσα, όπου μάλιστα δήλωσε με έπαρση ότι έως το πρώτο Σαββατοκύριακο μετά το τραγικό συμβάν είχε ολοκληρώσει το έργο της «αποκατάστασης» με την υψηλή εποπτεία μάλιστα, εκτός του φυσικού του Προϊσταμένου και του, μεταβατικού τότε, Υπουργού Μεταφορών κ. Γεραπετρίτη.

Θεωρούμε ότι για τα αδικήματα αυτά και ιδίως του άρθρου 134 ΠΚ του οποίου προστατευόμενο αγαθό είναι οι δημοκρατικές ελευθερίες και οι θεμελιώδεις αρχές του Συντάγματος, όπως μεταξύ άλλων πρωτίστως η Διάκριση των Εξουσιών και η ανεξαρτησία της Δικαιοσύνης, εάν και εφόσον υπάρξει αυτεπάγγελτη άσκηση δίωξης ή εκκίνηση σχετικής έρευνας, δεν υφίσταται ζήτημα είτε της διαδικασίας του άρθρου 86 Συντάγματος είτε του άρθρου 62 δεδομένου ότι το Σύνταγμα δεν είναι δυνατόν να προβλέπει την προστασία εκείνων που εν τοις πράγμασι αρνούνται την πίστη σε αυτό, επιβουλευόμενοι την ισχύ και τήρηση του.

Ούτως ή άλλως η βουλευτική ασυλία που καθιερώνει το άρθρο 62 του Συντάγματος και η ειδική διαδικασία παραπομπής όσων διετέλεσαν μέλη της Κυβέρνησης, σύμφωνα με το άρθρο 86, δεν έχει θεσπιστεί ως ένα ισοπεδωτικής λογικής συγχωροχάρτι κάθε ανομίας, ούτε συνιστά άνευ όρων ακαταδίωκτο.

Είναι μία πρόσθετη θεσμική εγγύηση που στοχεύει αποκλειστικά στην ακώλυτη άσκηση των αρμοδιοτήτων είτε των Βουλευτών είτε των μελών της Κυβέρνησης στο πλαίσιο του Συντάγματος, του Κανονισμού της Βουλής και των νόμων, για την αποτελεσματική άσκηση της κυβερνητικής λειτουργίας, δηλαδή της εκτελεστικής εξουσίας.

Επομένως το Κράτος Δικαίου και η αρχή της νομιμότητας δεν αποτελούν αντικείμενο διαπραγμάτευσης ενώπιον του Κοινοβουλίου, στα πλαίσια των εγγυήσεων ασυλίας που προαναφέρθηκαν, αλλά η σχετική συζήτηση αφορά μόνο τα κριτήρια αποκλεισμού διώξεων

από εμφανώς ψευδείς, κακόβουλες και συκοφαντικές καταγγελίες, που υπηρετούν πρόδηλες πολιτικές σκοπιμότητες.

Η Βουλή περιοριστικά οφείλει να ελέγξει μόνο εάν η δίωξη επιχειρείται για πολιτικούς λόγους, με πρόσχημα κατασκευασμένα περιστατικά, γι' αυτό άλλωστε υπάρχει ρητή εξαίρεση στο άρθρο 62 για τα αυτόφωρα κακουργήματα, διότι αυτά είναι σχεδόν αυταπόδεικτο ότι αφορούν πραγματικά γεγονότα.

Αυτονόητα ουδείς εκ των Πληγέντων των Τεμπών, θύμα ή συγγενής θύματος, δεν είναι δυνατόν έμμεσα ή άμεσα να ατιμώνεται με την αιτίαση ότι υπηρετεί κακόβουλες πολιτικές σκοπιμότητες ή δυσφημιστικές επιδιώξεις, όταν απαιτεί να τιμωρηθεί το σύνολο των υπαιτίων, ανεξαρτήτως ιδιότητας ή αξιωμάτων.

Επιπλέον οφείλουμε να διευκρινίσουμε ότι σύμφωνα με το άρ. 86 Σ, η Βουλή έχει την αποκλειστική αρμοδιότητα για την άσκηση ποινική δίωξης κατά όσων διέτελεσαν ή διατελούν μέλη της κυβέρνησης ή υφυπουργοί για αδικήματα που τέλεσαν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους. Η συγκεκριμένη διάταξη καθιερώνει ευνοϊκή ποινική μεταχείριση των ως άνω προσώπων.

Σκοπός του νομοθέτη είναι η προστασία της ορθής λειτουργίας των ανώτατων βαθμίδων της εκτελεστικής εξουσίας, ώστε ο υπουργός να μην βρίσκεται σε καθεστώς φόβου κατά την άσκηση των καθηκόντων του και διαρκώς εκτεθειμένος στην κίνηση σε βάρος του ποινικής δίωξης ανά πάσα ώρα και στιγμή.

Η παραχώρηση τέτοιας δικαστικής αρμοδιότητας στη Βουλή, δηλαδή στη νομοθετική και εν μέρει εκτελεστική εξουσία, αποτελεί ρωγμή στην αρχή της διάκρισης των εξουσιών, που αποτελεί θεμελιώδη αρχή του πολιτεύματος μας, και ως τέτοια επιβάλλεται να ερμηνεύεται στενά και περιοριστικά στις απολύτως αναγκαίες διαστάσεις (στενή ερμηνεία), ώστε να περιοριστεί η στέρηση-αποκλεισμός του κατά το Σύνταγμα φυσικού δικαστή.

Αναφορικά με το ποια αδικήματα συγκαταλέγονται σε όσα τελέστηκαν «κατά την άσκηση των καθηκόντων» λεκτέα τα εξής: με τον όρο «κατά την εκτέλεση των

καθηκόντων» νοείται η συμπεριφορά με την οποία εκπληρώνονται τα υπηρεσιακά καθήκοντα (εκπληρωτική συμπεριφορά). Στα υπηρεσιακά καθήκοντα περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, η υπογραφή υπουργικών αποφάσεων, η προσυπογραφή προεδρικών διαταγμάτων, η συμμετοχή σε κοινοβουλευτικές επιτροπές κ.ο.κ.

Είναι αδιαμφισβήτητο ότι η ανάθεση σε ένα πρόσωπο των καθηκόντων Υπουργού γίνεται για να ασκεί το πρόσωπο αυτό τα καθήκοντα του, για να δραστηριοποιείται στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του και της γενικότερης κυβερνητικής πολιτικής. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο δίνεται σε έναν υπουργό αυτή η εξουσία. Δηλαδή, η εκλογή ενός Υπουργού είναι συνδεδεμένη άρρηκτα με ενέργειες και όχι με αδράνεια.

Εκ των ανωτέρω προκύπτει αναμφίβολα ότι η ειδική ποινική μεταχείριση του υπουργού καταλαμβάνει μόνο τα κατά την άσκηση των καθηκόντων του διαπραττόμενα εγκλήματα, όχι όμως και τα διαπραττόμενα διά παραλείψεως της ασκήσεως των καθηκόντων αυτών. Θα ήταν παράδοξο να δεχτεί κανείς ότι ο νομοθέτης ήθελε να ορίσει ειδική ποινική μεταχείριση για τον αδρανούντα υπουργό, διότι η αδράνεια δεν συνάδει με το αξίωμα του.

Συνεπώς, στην περίπτωση της διάπραξης της κακουργηματικής διατάραξης της ασφάλειας συγκοινωνιών δια της παραλείψεως νόμιμων οφειλόμενων ενεργειών, σε συνδυασμό με άλλες εξίσου επικίνδυνες για την ασφάλεια της συγκοινωνίας παραλείψεις του άρ. 291 παρ. 1στ ΠΚ ΔΕΝ ΙΣΧΥΟΥΝ οι απαγορεύσεις του άρ. 86 Σ και του ν. 3126/2003, όπως αυτός ισχύει, και η αρμόδια εισαγγελική αρχή οφείλει να δράσει όπως σε κάθε περίπτωση κοινού εγκλήματος.

Επιπλέον με την αναφορά σε πράξεις που λαμβάνουν χώρα «κατά την άσκηση των καθηκόντων τους» εννοείται ότι: α) η αξιόποινη πράξη τελείται κατά τη διάρκεια της υπουργικής θητείας, β) σχετίζεται με την άσκηση υπουργικών καθηκόντων και γ) είναι η ίδια η πράξη με την οποία εκτελούνται τα υπουργικά καθήκοντα.

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. 6ο ν. 4632/2019, παρότι αυτό ακριβώς αποτελούσε νομοθετικά επιβεβλημένο καθήκον του, καθώς την 24.1.2022 έλαβε χώρα ατύχημα με επιβατική αμαξοστοιχία στη Δαύλεια Βοιωτίας, αλλά ούτε και επόπτευσε αποτελεσματικά σύμφωνα με τα καθήκοντα του την ΕΡΓΟΣΕ (διαχειριστή υποδομής), 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.

Συνεπώς, το έγκλημα της διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών σε συρροή με την ανθρωποκτονία, τετελεσμένη και σε στάδιο απόπειρας, από ενδεχόμενο δόλο και τις σωματικές βλάβες από ενδεχόμενο δόλο, που φέρεται να τελούνται από υπουργό είναι εγκλήματα που η διάπραξη τους (δια παραλείψεως), προϋποθέτει επιλογές εκ διαμέτρου αντίθετες με τα υπουργικά καθήκοντα αυτά καθ' αυτά και δεν αποτελούν ποτέ εγκλήματα τα οποία τελούνται «κατά την άσκηση των υπουργικών καθηκόντων». Δεν ισχύουν, επομένως για αυτά τα αδικήματα καμία από τις ειδικές ρυθμίσεις που προβλέπει το άρ. 86 Σ και ο εκτελεστικός του Συντάγματος νόμος 3126/2003. Η δίωξη και η εκδίκαση γίνονται με βάση τις κοινές διατάξεις.

Εξυπακούεται πως σε κάθε περίπτωση, έως ότου η αρμόδια εισαγγελική και ανακριτική αρχή διαπιστώσει πως το έγκλημα υπάγεται στην ειδική ρύθμιση, οφείλει να δράσει όπως και στις περιπτώσεις του κοινού εγκλήματος.

Επομένως για τα παραπάνω αδικήματα αρμόδια να ασκήσει τις δέουσες δίωξεις είναι η Τακτική Δικαιοσύνη, δίχως να ισχύει στην περίπτωση αυτή η ειδική αρμοδιότητα της Βουλής της παρ.1 του άρθρου 86 Συντάγματος.

Ειδικότερα σε μια αξονική τοποθέτηση αναφέρουμε ότι με το 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 αυτήν¹.

Ο κίνδυνος αποτελεί μία κατάσταση εμπειρικά διαπιστώσιμη, που συνίσταται στη δημιουργία αιτιακών όρων με αυτοδύναμη και διαβαθμίσιμη εξέλιξη προς τη βλάβη², 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 αγαθών³.

Το 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 ασφαλείας 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 ασφαλείας 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 ασφαλείας 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,

¹Μ. Καιάφα – Γκμπάντι, Κοινώς επικίνδυνα εγκλήματα, γ' έκδοση, εκδ. Σάκκουλα Αθήνα – Θεσσαλονίκη, σελ. 69επ.

²Καιάφα – Γκμπάντι, ό.π., σελ. 20.

³Καιάφα – Γκμπάντι ό.π., σελ. 101.

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. 1στ ΠΚ, πρέπει να συντρέξουν οι προϋποθέσεις α) της διατάραξης που προβλέπονται 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 βουλητικού 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 αφίσταται 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).

Με δόλο πράττει, σύμφωνα με τη διάταξη του α 27 παρ.1 ΠΚ, «όποιος θέλει την παραγωγή των περιστατικών που κατά το νόμο απαρτίζουν την έννοια κάποιας αξιόποινης πράξης· επίσης όποιος γνωρίζει ότι από την πράξη του ενδέχεται να παραχθούν αυτά τα περιστατικά και το αποδέχεται». Από το νομοθετικό αυτό ορισμό συνάγεται ότι ο δόλος

είναι ορισμένης μορφής βουλευτικός σύνδεσμος του δράστη με την πράξη του, ο οποίος συγκροτείται από δύο στοιχεία, ένα γνωστικό (διανοητικό) και ένα βουλευτικό.

Ανάλογα με την ένταση εμφάνισης των δυο αυτών συστατικών του ο δόλος διαβαθμίζεται σε τρία είδη: α) το δόλο επιδίωξης ή δόλο σκοπού ή άμεσο δόλο α' βαθμού, ο οποίος καταφάσκειται όταν ο δράστης προβλέπει ως βέβαιη ή πιθανή την επέλευση του εγκληματικού αποτελέσματος και τη θέλει, την επιδιώκει β) τον αναγκαίο δόλο ή άμεσο δόλο β' βαθμού, ο οποίος συντρέχει, όταν ο δράστης προβλέπει ως βέβαιη την επέλευση του αποτελέσματος και την αποδέχεται ως αναγκαία συνέπεια του επιδιωκόμενου σκοπού του και γ) τον ενδεχόμενο δόλο, ο οποίος υφίσταται, όταν ο δράστης προβλέπει ως πιθανή την επέλευση του αποτελέσματος και την αποδέχεται.

Με αμέλεια πράττει, σύμφωνα με τη διάταξη του α. 28 ΠΚ, « όποιος από έλλειψη προσοχής την οποία όφειλε κατά τις περιστάσεις και μπορούσε να καταβάλλει είτε δεν προέβλεψε το αξιόποινο αποτέλεσμα που προκάλεσε η πράξη του, είτε το προέβλεψε ως δυνατό, πίστεψε όμως ότι δε θα επερχόταν». Από τον ορισμό αυτόν προκύπτει ότι τα είδη της αμέλειας είναι δυο: α) η άνευ συνειδήσεως αμέλεια, η οποία καταφάσκειται όταν ο δράστης λόγω έλλειψης της προσήκουσας προσοχής δεν προβλέπει καν την επέλευση του εγκληματικού αποτελέσματος και β) η ενσυνείδητη αμέλεια, η οποία υφίσταται όταν ο δράστης προβλέπει μεν το αξιόποινο αποτέλεσμα ως ενδεχόμενη συνέπεια της συμπεριφοράς του, αλλά λόγω εσφαλμένης εκτιμήσεως των περιστάσεων πιστεύει ότι αυτό δεν θα επέλθει.

Ένα πρώτο εμπειρικό μέγεθος που συνηγορεί υπέρ της κατάφασης ενδεχόμενου δόλου είναι η **ιδιαίτερη υψηλή επικινδυνότητα της εγκληματικής συμπεριφοράς**. Όσο **σοβαρότερος και εναργέστερος είναι ο κίνδυνος επέλευσης του αξιόποινου αποτελέσματος, τόσο δυσκολότερα μπορεί να γίνει αποδεκτό ότι δεν διαγνώστηκε από το δράστη ή ότι παρά την διάγνωσή του υποτιμήθηκε από αυτόν, ο οποίος ήλπιζε σε μια ευτυχή έκβαση των πραγμάτων**.

Ένα επιπλέον στοιχείο που σηματοδοτεί πρόβλεψη και αποδοχή του αποτελέσματος είναι η λήψη μέτρων αυτοπροστασίας. Ο δράστης που μεριμνά για την εξασφάλισή του έναντι του ενδεχομένου να υποστεί τα αποτελέσματα της επικίνδυνης συμπεριφοράς του,

χωρίς να πράττει το ίδιο για τη διαφύλαξη των αλλότριων εννόμων αγαθών, δύσκολα μπορεί να αποδείξει ότι πίστεψε στη διατήρηση των τελευταίων.

Ομοίως, σημαντική ένδειξη για την ύπαρξη ενδεχόμενου δόλου αποτελεί η εμμονή του δράστη στην κινδυνώδη ενέργεια παρά το γεγονός ότι στο παρελθόν είχε επιφέρει το ίδιο εγκληματικό αποτέλεσμα. Σε μία τέτοια περίπτωση φαίνεται εύλογη η κρίση ότι ο δράστης πράττοντας εν ανάγκη, μη μπορώντας δηλαδή να πραγματώσει με άλλον τρόπο το σκοπό του, προτίμησε να προχωρήσει στην τέλεση της επικίνδυνης συμπεριφοράς, καίτοι είχε πλήρη επίγνωση των συνεπειών της, με τις οποίες και συμβιβάστηκε προκειμένου να μην απόσχει από τον επιδιωκόμενο στόχο.

Τέλος, αντένδειξη του ενδεχόμενου δόλου αποτελεί τόσο η λήψη προστατευτικών για το κινδυνεύον έννομο αγαθό μέτρων, καθώς η έμπρακτη εκδήλωση της πρόθεσης του δράστη να αποφύγει το αποτέλεσμα επιχειρώντας πράξεις που κατευθύνονται στην παρεμπόδιση του συνηγορεί υπέρ της κατάφασης της ενσυνείδητης αμέλειας, όσο και η προσπάθεια του δράστη να εξουδετερώσει ή να ελαχιστοποιήσει τις συνέπειες της πράξης, η οποία επιτρέπει τη συναγωγή του συμπεράσματος ότι ο τελευταίος κατά το χρόνο τέλεσης δεν αποδεχόταν την επέλευσή του αποτελέσματος.

Επίσης κατά την νομολογία: «στις περιπτώσεις που η επιλογή του δράστη οδηγεί αντικειμενικά στην αυτοδιακινδύνευσή του, κατά κανόνα πρέπει να αποκλείεται ο δόλος εκτός αν αυτός εμφορείται από σκοπό αυτοκτονίας ή έχει λάβει τα μέτρα του» (ενδεικτικά: υπ' αριθμ. 2313/2004 βούλευμα του ΑΠ).

Είναι χαρακτηριστικό της ορθότητας του ως άνω κριτηρίου, ότι όταν η Πρόεδρος της ΡΑΣ κ. Τσιαπαρίκου ρωτήθηκε ενώπιον της Εξεταστικής Επιτροπής της Βουλής εάν με δεδομένη την κατάσταση έλλειψης οποιασδήποτε ασφαλιστικής δικλίδας αποτροπής των συνεπειών του ανθρώπινου σφάλματος επέτρεπε στα παιδιά της να ταξιδεύουν με τρένο, δήλωσε ότι προτιμά να μην απαντήσει, ενώ βέβαια ουδέποτε ο κ. Καραμανλής θα ταξίδευε με τρένο, αφού δεν ισχυρίστηκε καν ότι είχε την παραμικρή εμπειρία ενός τέτοιου ταξιδιού.

Περαιτέρω, **η επιτηδειότητα της αποφυγής και η επαναληπτικότητα παράλειψης λήψης οποιουδήποτε ουσιαστικού μέτρου** (όπως καταρχάς της θέσπισης με Υπουργική Απόφαση των επιβεβλημένων εκ του νόμου Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας, για τους οποίους

οι ως άνω και οι συνεργοί τους είχαν καθοριστικούς θεσμικούς ρόλους που επέβαλαν αναγκαία σύμπραξη), **σε συνδυασμό με τις δημόσιες διαβεβαιώσεις των πρωταίτων για το ακριβώς αντίθετο** (δηλώσεις περί πλήρους διασφάλισης της Ασφάλειας του κ. Καραμανλή στη Βουλή, δημοσίευση ετήσιων εκθέσεων ασφαλείας από την ΡΑΣ, με πλήρη απόκρυψη της ζοφερής αλήθειας, έκδοση αδειών λειτουργίας και πιστοποιητικών ασφαλείας κ.λ.π.), **δεν αφήνουν καμία αμφιβολία για την δυνατότητα κατάφασης της ενοχής τους για το αδίκημα της ανθρωποκτονίας τουλάχιστον από ενδεχόμενο δόλο.**

Εν προκειμένω λοιπόν, όπως θα καταδειχθεί κατωτέρω, οι παραλείψεις των αρμοδίων και ειδικά του Υπουργού, να δρομολογήσουν τις οφειλόμενες ενέργειες για τη διασφάλιση της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας, είναι καθολικές και απόλυτες.

Η παντελής απουσία επομένως των οφειλόμενων ενεργειών επιβεβαιώνει ότι γνώριζαν και αποδέχονταν το ενδεχόμενο θανάτου / σωματικής βλάβης και σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι είχαν λάβει κάποια μέτρα ασφαλείας ώστε να μπορούν να υποστηρίξουν ότι ήλπιζαν πως δεν θα επερχόταν το μοιραίο, ώστε να μπορούμε να θέσουμε έστω υπό συζήτηση την εκδοχή της αμέλειας. Η διαρκής και με πλήρη επίγνωση των ολέθριων επακόλουθων στα ύψιστης σημασίας έννομα αγαθά της ανθρώπινης ζωής και σωματικής ακεραιότητας κινδυνώδης δράση στις συγκοινωνίες εξ ορισμού αποκλείει κάθε επίπεδο αμέλειας. Συνεπώς, το περαιτέρω βλαπτικό αποτέλεσμα του θανάτου ή των σωματικών βλαβών αποκλείεται να αποδοθεί σε αμέλεια, ακόμη και ενσυνείδητης.

Αν ο θάνατος/σωματικές βλάβες οφείλονται και αυτοί σε δόλο (άμεσο ή ενδεχόμενο) του δράστη της διατάραξης της ασφαλείας σιδηρόδρομων, δεν μπορεί να γίνει λόγος για εφαρμογή των περιπτώσεων γγ και δδ του άρ. 291 παρ. 1στ ΠΚ, αλλά υπάρχει αληθινή συρροή της κακουργηματικής μορφής της διατάραξης της περ. ββ του άρ. 291 παρ. 1στ ΠΚ (πρόκληση κινδύνου για άνθρωπο) και αφενός της ανθρωποκτονίας από πρόθεση – ενδεχόμενο δόλο (άρ. 299 παρ. 1ΠΚ), αφετέρου της σωματικής βλάβης από δόλο τελούμενης κάθε διαβάθμισης, ανάλογα με τον εκάστοτε επελθόντα τραυματισμό⁴.

⁴Έτσι και Μιχ. Μαργαρίτης στην κατ' άρθρο Ερμηνεία του Ποινικού Κώδικα, 3^η έκδοση, Αθήνα, Π. Ν. Σάκκουλας, σελ. 851.

Σημειώνεται ότι, κατά πάγια θέση της θεωρίας και της νομολογίας, αληθινή κατ' ιδέαν είναι η συρροή μεταξύ των εγκλημάτων των άρθρων 290 και 291 ΠΚ, με το έγκλημα του 299 ΠΚ. Η συρροή ενός εγκλήματος γενικής διακινδύνευσης και ενός εγκλήματος βλάβης είναι πάντοτε αληθινή, λόγω ετερότητας των προσβαλλόμενων εννόμων αγαθών.

Ως αυτουργοί του ως άνω εγκλήματος είναι όσοι έχουν την υποχρέωση να ελέγχουν την ασφάλεια του σιδηρόδρομου και παραβαίνουν την υποχρέωσή τους αυτή.

Εξάλλου 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 ανήκοντος 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 υποχρεώσεως 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.

Από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα (ΕΚ) και μετέπειτα Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) θεσπίστηκαν σειρά μέτρων για την επίτευξη κοινή πολιτικής ασφάλειας και διαχείρισης στον τομέα του σιδηρόδρομου. Ειδικότερα, το 2001, οι Οδηγίες 2001/12/ΕΚ, 2001/13/ΕΚ, 2001/14/Ε και 2001/16/ΕΚ, που αποτέλεσαν το λεγόμενο «πρώτο σιδηροδρομικό πακέτο», περιλαμβάναν, μεταξύ άλλων, την επέκταση των δικαιωμάτων πρόσβασης στο

Διευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών και τον οργανωτικό διαχωρισμό της διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής από τις λειτουργίες μεταφορών.

Ακολούθησαν οι Οδηγίες 2004/49/EK, 2004/50/EK και 2004/51/EK 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/EK εκδόθηκε το ΠΔ 160/2007 (ΦΕΚ Α' 201/23.08.2007) για την ασφάλεια των Κοινοτικών Σιδηροδρόμων.

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

Εντωμεταξύ, 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, σύμφωνα με τα άρθρα 13 και 14 ν. 4632/2019 ήταν αναγκαία η θέσπισή 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. 6ο 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 ασφαλείας που δεν καλύπτονται από Κοινές Μεθόδους Ασφαλείας (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), δηλαδή το αποδεκτό σε καθεστώς διαλειτουργικότητας σύστημα ασφαλείας και επί της ουσίας ο συνδυασμός ETCS και GSMR, καθώς το πρώτο φέρεται να έχει απενεργοποιηθεί ήδη από το 2018. Αν λειτουργούσε το συγκεκριμένο σύστημα, το δυστύχημα δεν θα είχε συμβεί.

Η έλλειψη λειτουργίας συστημάτων ασφαλείας, τηλεδιοίκησης και φωτοσήμανσης, 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. 74^η 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 ιδιαίτερος 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}...».

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 της 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 Ξιφαριά, 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, αντιμετώπιση και αποκατάσταση όσων είχαν επισημανθεί από τις διαπιστώσεις 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 ήταν υποχρεωμένες αμελλητί να λαμβάνουν τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα για την αντιμετώπιση του εντοπισθέντος κινδύνου ασφάλειας.

Άλλωστε το παραπάνω έγγραφο του κ. Τσαλίδη καταδεικνύει ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ που μετονομάστηκε σε Hellenic train είχε πλήρη εικόνα της ζοφερής και θανάσιμης για το επιβατικό κοινό πραγματικότητας.

Παράλληλα είχε την ιδιαίτερη νομική υποχρέωση έναντι των επιβατών, που η ίδια καλούσε να ταξιδέψουν (με τις γνωστές παραπλανητικές διαφημίσεις) και προχωρούσε σε σύναψη σύμβασης μεταφοράς τους, με την έκδοση του σχετικού εισιτηρίου, αφενός να τους αποκαλύψει την πραγματικότητα που γνώριζε, αφετέρου να μην επιτρέψει την συνέχιση των δρομολογίων, τουλάχιστον των επιβατικών τρένων, εάν δεν αποκαθίστατο η νομιμότητα και η ασφάλεια.

Αυτός ήταν άλλωστε ο λόγος που φαίνεται να οδήγησε τον κ. Τσαλίδη σε παραίτηση, δηλαδή ότι δεν ήθελε να επωμιστεί αυτή την ευθύνη.

Επομένως υπό την διοίκηση του Ιταλικού Ομίλου Trenitalia και ειδικά του κ. Μαουρίτσιο Καποτόρτο, που διέθετε πλούσια εμπειρία στους σιδηρόδρομους πολλών Ευρωπαϊκών χωρών και με θητεία στον ίδιο τον ERA, δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι περιορίστηκε η ως άνω ξεκάθαρη εικόνα της πραγματικότητας για τον άμεσο κίνδυνο ζωής που αντιμετώπιζαν οι επιβάτες.

Είναι χαρακτηριστικά για την θανατηφόρων αποτελεσμάτων σκόπιμη παραπλάνηση του επιβατικού κοινού που επιχειρούσε η διοίκηση της συγκεκριμένης εταιρίας τα αποσπάσματα του γνωστού διαφημιστικού βίντεο της Hellenic Train που δείχνει διάφορες υποτίθεται εφαρμοσμένες τεχνολογικές καινοτομίες δήθεν ασφάλειας.

Ειδικότερα στην διαφήμιση αναφέρεται: «The culture and beauty, today also the technology». Στο σημείο αυτό του βίντεο υπάρχει ένας υπερσύγχρονος πίνακας απεικόνισης της θέσης των συρμών σε πραγματικό χρόνο, ενώ παρακάτω αναφέρεται «Speed and comfort A new fast train service ...faster connections.....Technology serving control and safety...», δηλαδή, «...**τεχνολογία που**

εξυπηρετεί τον έλεγχο και ασφάλεια.....», όπου και πάλι φαίνεται από άλλη οπτική γωνία ο ίδιος πίνακας απεικόνισης και προσωπικό άψογα ντυμένο, μπροστά σε φορητούς υπολογιστές σε λειτουργία.

Και τέλος «...Hellenic Train ferrovie dello stato italiane group.... efficient integrated and eco railway services...», «...Hellenic Train ferrovie dello stato italiane group ... αποτελεσματική ολοκληρωμένη και οικολογική υπηρεσία σιδηροδρόμων...».

Η παραπάνω παραπλανητική διαφήμιση προωθήθηκε όχι μόνο με μορφή βίντεο αλλά και με φυλλάδια όπως και με ανάρτηση στην εταιρική ιστοσελίδα όπου αναφέρεται από την HELLENIC TRAIN: «.....Με σεβασμό στον πολίτη, συνεχή ενημέρωση, με ιδιαίτερη έμφαση στη διευκόλυνση των ατόμων με κινητικά προβλήματα, με σύγχρονες υποδομές και υψηλών προδιαγραφών τεχνολογίας αμαξοστοιχίες, η HELLENIC TRAIN διασφαλίζει την ποιότητα των ταξιδιών σας και εγγυάται ασφαλείς, γρήγορες και με ακρίβεια διαδρομές. Τα τρένα της HELLENIC TRAIN καθημερινά εξυπηρετούν χιλιάδες πολίτες που επιθυμούν να ταξιδέψουν σε όλη την ελληνική επικράτεια, καθώς και στα αστικά κέντρα.

Το προφίλ της εταιρείας συνδέεται άρρηκτα με τον επαγγελματισμό των υπαλλήλων της και το εξειδικευμένο προσωπικό της, εκπαιδευμένο να προωθεί και να βελτιώνει τις παροχές μας προς όλους εσάς. **Για την HELLENIC TRAIN βασική προτεραιότητα είναι η άψογη σχέση της με το επιβατικό κοινό και η θωράκισή της με αξίες, όπως ο σεβασμός, η αμοιβαία εμπιστοσύνη και η αξιοπιστία.** Παράλληλα, αντιλαμβανόμενη το σημαντικό ρόλο που διαδραματίζει στις τοπικές κοινωνίες που εξυπηρετεί, η εταιρεία έχει ως στόχο να αποτελεί **έναν υπεύθυνο εταιρικό γείτονα** σε όλες τις περιφέρειες στις οποίες δραστηριοποιείται...».

Η ΟΣΕ, η ΕΡΓΟΣΕ και η Hellenic train θεσπίζουν και υλοποιούν 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 6ο 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).

Στα πλαίσια των ανωτέρω ευθυνών τους, όλοι οι παραπάνω γνώριζαν ότι ήταν ανεπίτρεπτη η συνέχιση των επιβατικών δρομολογίων, δίχως να έχουν θεσπιστεί Εθνικοί Κανόνες Ασφάλειας, δίχως να έχουν νομοθετηθεί Κοινές Μέθοδοι Ασφάλειας (ΚΜΑ) και με τα έργα εν εξελίξει.

Είναι χαρακτηριστικά όσα αναφέρει για την πλήρη επίγνωση του κινδύνου για το επιβατικό κοινό, όλων των ανωτέρω και κατά κύριο λόγο του μοναδικού με επιτελικές αρμοδιότητες Υπουργού Μεταφορών κ. Καραμανλή, στην κατάθεση του, ο νόμιμος εκπρόσωπος της ΕΡΓΟΣΕ κ. Βίνης, επισημαίνοντας ότι ο ίδιος είχε προειδοποιήσει για την ανάγκη διακοπής των δρομολογίων:

Επομένως, πέραν των άλλων συνυπαίτιων, το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών διά του τότε Υπουργού κ. Καραμανλή ευθύνεται τόσο για την μη διακοπή της κυκλοφορίας των επιβατικών τρένων, διότι αυτό όπως αποδείχθηκε ήταν καθαρά ζήτημα πολιτικής απόφασης, έως την αποκατάσταση των συστημάτων ασφαλείας και την ολοκλήρωση των έργων υποδομής που άμεσα συνδέονταν με την αποτροπή των τραγικών αποτελεσμάτων του ανθρώπινου σφάλματος, όσο και για τη μη θέσπιση Νέων Κανόνων Ασφαλείας που θα αντιμετώπιζαν τα ως άνω ζητήματα.

Αν είχε θεσπίσει τέτοιους κανόνες, το έγκλημα στα Τέμπη θα είχε αποφευχθεί. Επίσης, η ΟΣΕ ως διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής, η ΕΡΓΟΣΕ ως διαχειριστής έργων και η *Hellenic Train* ως η νυν σιδηροδρομική επιχείρηση (όπως και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ 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 φορείς για τη συντήρηση του συστήματος κυκλοφορίας, οι κάτοχοι οχημάτων, οι κατασκευαστές, εργολάβοι κ.α.) δεν απαλλάσσονται από τις ευθύνες τους για τα προϊόντα και τις υπηρεσίες τους. 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. 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.

Στην προκειμένη περίπτωση, αυτό που πρέπει να εξεταστεί είναι τί είναι αυτό που προκάλεσε τους θανάτους και τους τραυματισμούς που συντελέστηκαν την 28.2.2023 στο τραγικό πολύνεκρο δυστύχημα των Τεμπών. Οι θάνατοι 57 ατόμων και οι τραυματισμοί 180 προσώπων είναι αποτέλεσμα εγκληματικών συστηματικών παραλείψεων, όπως περιγράφηκαν ανωτέρω, των ως άνω αρμόδιων προσώπων που διατελούσαν τη θητεία τους κατά τον χρόνο του δυστυχήματος. 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 έγκλημα 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.

Σύμφωνα με τα ανωτέρω όχι μόνο πριν και κατά τον χρόνο που έλαβε χώρα το έγκλημα αλλά και κάθε φορά έκτοτε που τίθεται σε κυκλοφορία συρμός της *Hellenic Train*, τελείται το αδίκημα του άρ. 291 παρ. 1στ περ. αα) και ββ).

Ειδικότερα όπως όλοι γνωρίζουμε σύμφωνα με το υπ'αριθμ. 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' αριθμ. 1.000551/2023 και ABM 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 προαναφέρθηκε και υποστηρίζει η συντριπτική πλειοψηφία των σιδηροδρομικών 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, συντήρηση μετά άρσης βλαβών 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.

Ηδη 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 αριθ.πρωτ.209/5.5.2022 έγγραφο που έχει διαβιβαστεί στη Βουλή αναφέρει στο τέλος:

«...»

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'αριθ.9179648/01.02.2022 έγγραφο στο υπουργείο 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...».

Αναμένουμε από την Δικαιοσύνη να ολοκληρώσει το έργο της σε ότι αφορά το σύνολο των αδικημάτων που προκύπτουν, για το σύνολο των ήδη κατηγορουμένων και όσων άλλων παραπεμφθούν.

Ειδικά σε ότι αφορά την σύνδεση των ως άνω διαπιστώσεων με τα αδικήματα που ανέκυψαν από την πολύνεκρη τραγωδία και επισημάνθηκαν ανωτέρω ήδη στην ως άνω θέση του Εφέτη Ανακριτή, αλλά και στις πρόδρομες επισημάνσεις της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας, τεκμηριώνεται με σαφήνεια ότι η καθυστέρηση ολοκλήρωσης των έργων υποδομής συνδέεται αιτιωδώς με την επέλευση του δραματικού αποτελέσματος, της πολύνεκρης δολοφονίας.

Αλλωστε είναι γνωστό ότι το έργο της Δικαιοσύνης παρεμποδίστηκε σημαντικά, ελπίζουμε μόνο σε ότι αφορά τον χρόνο ολοκλήρωσης του και όχι την ποιότητα των συμπερασμάτων, ιδίως σε ότι αφορά τους παράγοντες που προκάλεσαν έκρηξη, η οποία εκδηλώθηκε με την μορφή πυρόσφαιρας και ακολούθησε ραγδαία εξάπλωση πυρκαγιάς, η οποία προφανώς συνδέεται με τον θάνατο επιβατών, αφού 30 εξ αυτών βρέθηκαν απανθρακωμένοι.

Η εκτελεστική εξουσία όταν παρεμποδίζει την δικαστική διερεύνηση με την αλλοίωση στοιχείων και πειστηρίων, διαπράττει σφετερισμό που αναιρεί την συνταγματική διάκριση των εξουσιών.

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

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

Ειδικότερα σύμφωνα με τα άρθρα αυτά:

«... Άρθρο 21, Τόπος του ατυχήματος- Διαφύλαξη αποδεικτικών στοιχείων, 1. Για κάθε ατύχημα ή σοβαρό συμβάνοι κατά τόπον **αρμόδιες αστυνομικέςαρχές 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, τουκαι 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 **«αποστερημένου» και φυλασσόμενου έως την ολοκλήρωση των ερευνών είναι αυτονόητη.**

Αναμένουμε λοιπόν να πληροφορηθούμε, όπως άλλωστε πρόσφατη παραγγελία της Εισαγγελίας του Αρείου Πάγου επιτάσσει, ποιοι και γιατί, εκτός από τον τέως περιφερειάρχη Θεσσαλίας και προφανώς τον κ. Τριαντόπουλο, που το ομολογεί 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.

Θεωρούμε 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 πολύνεκρο έγκλημα.

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 Ασφαλείας, καθώς το σύνολο των εμπλεκομένων και υπολόγων, που κατέθεσαν ενώπιον της Εξεταστικής, επιχείρησαν να προκαλέσουν σκόπιμη σύγχυση, διαστρεβλώνοντας απροκάλυπτα την αλήθεια, μας ανέφερε τα εξής:

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 στο θάνατο δεκάδες ανυποψίαστους ανθρώπους-επιβάτες, ουσιαστικά αρνούνται, ακόμη και σήμερα, να θεμελιώσουν νομοθετικά την ασφάλεια στον σιδηρόδρομο, ενώ αυτό επιβάλλει επιτακτικά η Ευρωπαϊκή νομοθεσία και ο Ελληνικός νόμος και ως προς αυτό παρανομούν εξακολουθητικά για περισσότερο από μια τετραετία, ούτε αμελούν ούτε διαπράττουν απλώς πολιτικό σφάλμα.

Εγκληματούν ξεκάθαρα και πέρα από κάθε αμφιβολία, δεδομένου ότι η πραγματοποίηση επιβατικών δρομολογίων ήταν απόλυτη ανάγκη να σταματήσει, έως ότου, με βάση τους Εθνικούς Κανόνες, ρυθμιστούν και επιλυθούν στο σύνολο τους τα σοβαρά ζητήματα ανύπαρκτης ουσιαστικά ασφάλειας.

Είναι πραγματικά εξοργιστικό ότι ακόμη και ένα χρόνο μετά το τραγικό δυστύχημα δεν έχουν θεσπισθεί Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας, ιδίως ως επείγον προληπτικό μέτρο μετά από ατύχημα ή συμβάν, όπως ορίζει ο Νόμος (άρθρο 60 παρ.3 περ. γ.).

Επομένως είναι αδιανόητο κάποιος **να μην θεωρείται υπόλογος** του εγκλήματος, 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 τηλεδιοίκηση είχε απενεργοποιηθεί πλήρως μετά από πυρκαγιά τον Ιούλιο του 2019, ενώ από τον πίνακα τοπικών χειρισμών, που βέβαια δεν συνιστά σύστημα τηλεδιοίκησης, 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 που όρισε η κυβέρνηση, **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 ζώνων, 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 απτό 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: **α)** να έχει την εξουσία και υποχρέωση να σταματήσει την θανατηφόρα ακολουθία γεγονότων ή έστω να καταγγείλει τα ανωτέρω, **β)** να μην πράττει τίποτε από τα παραπάνω για τα οποία είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση προληπτικής αποτρεπτικής δράσης και εξαιτίας του συνόλου των πράξεων και παραλήψεων του να δολοφονούνται δεκάδες άνθρωποι και να σακατεύονται εκατοντάδες.

Ανακεφαλαιώνοντας σύμφωνα με το σύνολο των διαπιστώσεων που έχουν εκφραστεί από ειδικούς, συμπεριλαμβανομένου του πορίσματος Γεραπετρίτη, 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.

Υπολειτουργούσε ο Τοπικός Πίνακας Χειρισμών, δεδομένου ότι Σύμφωνα με το πόρισμα της επιτροπής Γεραπετρίτη «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 κινούταν 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.

Όποιος λοιπόν είτε συμμετείχε με οποιαδήποτε ιδιότητα και τρόπο στα οικονομικά εγκλήματα, που ορισμένα εξ αυτών ήδη έχει αναδείξει η έρευνα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας, είτε απλώς, ενώ σαφέστατα γνώριζε τα παραπάνω, επιδίωξε, ως απώτερο κίνητρο, να διατηρήσει την υψηλά αμειβόμενη θέση του και τα όποια προνόμια του εξασφάλιζε η «ομερτά» προς τους ποικίλους ισχυρούς παράγοντες (πολιτικούς ή επιχειρηματικούς), που εμπλέκονταν στο σύνολο των διαπιστωμένων εγκλημάτων, είναι υπόλογος των κακουργημάτων ενδεχόμενου δόλου που καταγγέλλουμε στην Μήνυση που έχει διαβιβαστεί στην Βουλή.

Συγκεκριμένα ο Πρωθυπουργός, ως ο πυρήνας όχι μόνο πολιτικής αλλά και διοικητικής, ποινικής και αστικής ευθύνης στα πλαίσια του νομοθετημένου επιτελικού κράτους (άρθρα 11 και 14 **N. 4622/2019**), οι αρμόδιοι υπουργοί, υφυπουργοί, γενικοί γραμματείς, νόμιμοι εκπρόσωποι των εμπλεκόμενων εταιριών (hellenic train, ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ), η Πρόεδρος της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, με βεβαιότητα γνώριζαν την έλλειψη οποιασδήποτε ουσιαστικής ασφαλιστικής δικλίδας αποτροπής σοβαρού δυστυχήματος στο Σιδηρόδρομο.

Παράλληλα είχαν και την ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να αποκαλύψουν την αλήθεια, σχετικά με την επικινδυνότητα συνέχισης της διεξαγωγής επιβατικών δρομολογίων και είχαν την δυνατότητα να σταματήσουν την συγκεκριμένη παράνομη λειτουργία, προκειμένου να προστατέψουν το επιβατικό κοινό από κίνδυνο ζωής και εφόσον δεν το έπραξαν, ευθύνονται, στο σύνολο τους, για τα ως άνω αδικήματα ενδεχόμενου δόλου σε βαθμό κακουργήματος.

Σε ότι αφορά ειδικότερα την συμμετοχή στα ανωτέρω του κ. Καραμανλή θεωρούμε πως η συστηματική απόκρυψη και διαστρέβλωση της αλήθειας, κατά την κατάθεσή του ενώπιον της Εξεταστικής, εάν εμβαθύνει κανείς στα ειδικότερα σημεία που αυτή εστιάστηκε, δεν αποκαλύπτουν απλώς την πρόδηλη συνείδηση ενοχής του, αλλά και

στοιχειοθετούν νομικά τον ενδεχόμενο δόλο του τέως υπουργού για τις ανθρωποκτονίες που διαπράχθηκαν.

Ειδικότερα επιβεβαιώνουν την πρόθεση να δημιουργηθεί, ακόμη και με αναληθείς δηλώσεις ενώπιον του Κοινοβουλίου (ενδεικτικά 20.2.2023 8 ημέρες πριν το τραγικό συμβάν: «..διασφαλίζουμε την ασφάλεια...»), η επίπλαστη εικόνα «κανονικότητας» σε ότι αφορά την ασφάλεια στο σιδηρόδρομο.

Αυτή την απατηλή εντύπωση, ο ίδιος μαζί με άλλους συνυπαίτιους (ΡΑΣ, ενδεικτικά με τις αναληθείς ετήσιες εκθέσεις περί της ασφάλειας στο σιδηρόδρομο), πέτυχαν να δημιουργηθεί κατά παραπλάνηση του κοινού και των αρμοδίων αρχών, πριν το έγκλημα.

Υπήρχε βέβαια ως προς αυτό πρόδηλη σκοπιμότητα (πλήρης κάλυψη του απώτερου κινήτρου, που προϋποθέτει το αδίκημα του ενδεχόμενου δόλου), δηλαδή να συνεχίζονται οι σε βάρος του δημοσίου και της Ευρωπαϊκής Ένωσης παράνομες συναλλαγές, που αποκαλύπτει η έρευνα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας.

Επιπλέον να διατηρούνται σε κρίσιμες θέσεις εξουσίας, ο ίδιος και οι περί αυτόν (ενδεικτικά: διευθύνοντες σύμβουλοι διορισμένοι από τον ίδιο σε ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ κ.λ.π.), ενώ βέβαια θα έπρεπε προ πολλού να έχουν αποπεμφθεί, εάν αποκαλύπτονταν η αλήθεια, δηλαδή ότι με ευθύνη τους είχε απογυμνωθεί ο σιδηρόδρομος από κάθε ασφαλιστική δικλίδα, που μπορούσε να εγγυηθεί τη ζωή των επιβατών σε περίπτωση ανθρώπινου σφάλματος.

Επομένως πληρούνται πλήρως οι προϋποθέσεις, κατά την νομολογία, τόσο του απώτερου κινήτρου όσο και της γνώσης και παραδοχής να τεθεί σε άμεσο κίνδυνο απώλειας το έννομο αγαθό της ζωής των επιβατών στον σιδηρόδρομο.

Επιπλέον, το γεγονός της αθέτησης νομοθετικά προσδιορισμένης υποχρέωσης του κ. Καραμανλή, να θεσπίσει με απόφασή του τους επιβεβλημένους σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή και Ελληνική νομοθεσία Εθνικούς Κανόνες Ασφαλείας στο σιδηρόδρομο (άρθρα 13, 14, 59 και 60 ν.4632/2019 που είναι ο εφαρμοστικός νόμος των συνυφασμένων με την ασφάλεια στο σιδηρόδρομο Οδηγιών 797 και 798/2016), αποδεικνύει πέρα από κάθε αμφιβολία ότι δεν τίθεται ζήτημα αμέλειας, ούτε βέβαια πολιτικής απλώς ευθύνης.

Είναι χαρακτηριστικά τα παρακάτω αποσπάσματα των όσων κατέθεσε ενώπιον της Επιτροπής στα οποία είναι πρόδηλη η σκόπιμη απόκρυψη της αλήθειας, ενώ ειδικά για το ζήτημα των Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας, ο ίδιος και το σύνολο των συνυπεύθυνών ερωτηθέντων έδωσαν απολύτως διαφορετικές και αντιφάσκουσες μεταξύ τους απαντήσεις, γεγονός που επιβεβαιώνει την ψευδορκία στην οποία υπέπεσαν.

Συγκεκριμένα τονίζεται, διότι είναι σημαντικό, ότι αν και του ανακοινώθηκε αυτό που ήδη γνώριζε, δηλαδή την διερεύνηση της πιθανής ενοχής του, δεν άσκησε ρητά το δικαίωμα αποφυγής της αυτοενοχοποίησης και δήλωσε ψευδώς ότι θα καταθέσει μόνο την αλήθεια.

Είναι χαρακτηριστική η παρακάτω δήλωση του:

«**..ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δηλώνω, επικαλούμενος την τιμή και τη συνείδησή μου, ότι θα πω όλη την αλήθεια και μόνο την αλήθεια, χωρίς να προσθέσω ούτε να αποκρύψω τίποτε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Το δηλώνω...

Και παρακάτω:....

Πρέπει, επιτέλους, κατά την προσωπική μου άποψη να ακουστεί και αυτό, γιατί ο ελληνικός λαός και ιδίως οι οικογένειες που τις έπληξε τόσο άδικα αυτή η τραγωδία έχουν το δικαίωμα να τα γνωρίζουν αυτά. Είναι βεβαίως πολλά και επιμέρους τα θέματα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι και κυρίως πολύ μεγάλη η ευθύνη μας απέναντι σε όσους μας παρακολουθούν. **Είμαι βέβαιος ότι όλα αυτά θα τα συζητήσουμε με ψυχραιμία, με σοβαρότητα και είναι χρέος μας -και είναι χρέος δικό μου- να μιλήσω με απόλυτη ειλικρίνεια.**

Σας ευχαριστώ πολύ και είμαι στη διάθεσή σας, κύριε Πρόεδρε...».

Τα τρία λοιπόν σημεία που η κατάθεση του είναι προφανώς αναληθής είναι τα εξής:

1^{ον}) Ότι δεν ήταν ο κατά νόμω υπεύθυνος να διασφαλίσει την ασφαλή λειτουργία του σιδηρόδρομου.

Χαρακτηριστικό βέβαια τόσο της επάρκειας της κ. Τσιαπαρίκου όσο και του κ. Καραμανλή είναι ότι ακόμη και σήμερα η ένδειξη είναι σε ότι αφορά του «Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας»:

- ❑ Πιστοποίηση και Έγκριση Ασφάλειας
- ❑ Σιδηροδρομική Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων
- ❑ Εποπτεία και Επιτήρηση
- ❑ Συστήματα Διαχείρισης Ασφάλειας
- ❑ **Εθνικοί Κανόνες Ασφάλειας**
- ❑ Κοινές Μέθοδοι Ασφάλειας
- ❑ Ετήσιες Εκθέσεις Ασφάλειας
- ❑ Υπηρεσία Μίας Στάσης / One Stop Shop (OSS)

Υπό διαμόρφωση

Επίσης σε ότι αφορά τις «Κοινές Μεθόδους Ασφαλείας»:

- ❑ Πιστοποίηση και Έγκριση Ασφάλειας
- ❑ Σιδηροδρομική Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων
- ❑ Εποπτεία και Επιτήρηση
- ❑ Συστήματα Διαχείρισης Ασφάλειας
- ❑ Εθνικοί Κανόνες Ασφάλειας
- ❑ **Κοινές Μέθοδοι Ασφάλειας**
- ❑ Ετήσιες Εκθέσεις Ασφάλειας
- ❑ Υπηρεσία Μίας Στάσης / One Stop Shop (OSS)

Υπο διαμόρφωση

Πραγματικός Τραγέλαφος, δεδομένου ότι τα κρισιμότερα μεγέθη και διαδικασίες που αφορούσαν την ασφάλεια και ειδικά την αποτροπή των αποτελεσμάτων του σφάλματος ενός και μόνο ανθρώπου ουδέποτε σχεδιάστηκαν και θεσπίστηκαν.

Επισημαίνεται ότι σύμφωνα με το Άρθρο 58 ν.4632/2019 – Κοινές μέθοδοι ασφάλειας («ΚΜΑ») (άρθρο 6 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798) αφορούν τα εξής: 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. • Η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων είναι Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή, η οποία συστάθηκε με το ν.4313/2014 για την εκτέλεση των καθηκόντων του Εθνικού Φορέα Διερεύνησης του άρθρου 22 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/796. Η συγκεκριμένη Επιτροπή δεν δραστηριοποιείται προς το παρόν. • 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. ο Η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. είναι θυγατρική εταιρεία του ΟΣΕ, υπεύθυνη για την εκτέλεση του Επενδυτικού Προγράμματος και την διαχείριση των νέων έργων σιδηροδρομικής υποδομής...».

2^{ον}) Ότι η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία και οι ειδοποιήσεις που ελάμβανε από πρόσωπα που υπηρετούσαν σε θέσεις και ποικίλους φορείς δεν συνδέουν ρητά τις καθυστερήσεις ολοκλήρωσης των έργων και ειδικά της 717/2014 με τον κίνδυνο πρόκλησης σοβαρού δυστυχήματος όπως αυτό των Τεμπών.

3^{ον}) Ότι δεν θεσπίστηκαν κατά τον χρόνο της άσκησης της θητείας του οι απαραίτητοι για την ασφαλή κυκλοφορία στο σιδηρόδρομο Εθνικοί Κανόνες Ασφάλειας διότι ο ERA του δήλωσε ότι δεν είναι απαραίτητοι.

Αποδεικνύεται όμως από έγγραφα, που ο ίδιος ο ψευδόμενος κ. Καραμανλής κατέθεσε την Δευτέρα 19.2.2023, δηλαδή τρεις ημέρες μετά την κατάθεση του και όχι κατά την κατάθεση του όπως ψευδώς δήλωσε, ότι σύμφωνα με την αλληλογραφία του Υπουργείου με τον ERA ουδέποτε υπεβλήθη με την μορφή ενιαίου νομοθετήματος υπουργική απόφαση περί Εθνικών Κανόνων Ασφάλειας, αλλά απλώς ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας και μεμονωμένες εγκύκλιοι.

Μάταια ο ERA επισήμαινε επανειλημμένα ότι αυτά δεν αποτελούσαν βέβαια Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας κατά το Ευρωπαϊκό Δίκαιο και ότι όσα εκτίθενται από την Ελληνική Πλευρά δεν καλύπτουν τους κανόνες ορθής νομοθέτησης.

Στην σχετική αλληλογραφία αναφέρεται από την πλευρά του ERA: «*There is no reference to any national legal act*», ενώ σε άλλο σημείο αναφέρεται σε έλλειψη πληροφοριών ή συμμόρφωσης.

Το υπουργείο, όμως επιμένει στον Γενικό Κανονισμό Κυκλοφορίας ενώ οι διατάξεις του δεν αποτελούν Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας, όπως ακριβώς επισημαίνει ο ERA.

Επίσης ο ERA αναφέρεται σε «*Irregularities and accidents*», και τονίζει ότι δεν περιγράφεται «ο ρόλος των τοπικών/εθνικών αρχών, οι υπηρεσίες για έκτακτη ώρα ανάγκης ή ειδοποίηση για ατυχήματα και συμβάντα».

Στην επίμονη άρνηση του Υπουργείου να προσαρμοστεί στην ανάγκη για τα προφανή η επικοινωνία έμεινε έως σήμερα ατελής, όπως προκύπτει άλλωστε από όσα δηλώνει η ΡΑΣ στην ιστοσελίδα της.

Επομένως ο κ. Καραμανλής όχι απλώς είπε ψέματα, αλλά με δόλο απέκρυψε από την Επιτροπή και τον Ελληνικό λαό ότι από σκοπιμότητα, που πρέπει να εξηγήσει τα κίνητρα της, οδήγησε σε τέλμα την σχετική επικοινωνία, προφανώς διότι εάν είχαν θεσπιστεί Εθνικοί Κανόνες Ασφάλειας, δεν θα μπορούσαν να δικαιωνίζονται με ευθύνη του τα έργα

ούτε να θέτει σε κίνδυνο ζωής επί μια τετραετία εκατομμύρια επιβάτες, για να υπηρετήσει τα συμφέροντα που αναφέρει το Πόρισμα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας.

Στην εξέταση του ο κ. Τσιαμάντης είναι από τους λίγους που κατέθεσαν την αλήθεια και ο κ. Χαλκιάς εν μέρει, διότι από θέσεως δεν θα μπορούσε να γνωρίζει πλήρως τι είχε συμβεί, αν και όφειλε ως Πρόεδρος της Επιτροπής Γεραπετρίτη να επισημάνει την έλλειψη των Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας και στο ίδιο το Πόρισμα που συντάχθηκε και δημοσιεύτηκε με ευθύνη του.

ΙΩANNA ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Με συγχωρείτε, αλλά δεν κατάλαβα την ερώτηση.

Έχουν ενσωματωθεί Οδηγίες με τον ν.4632/2019, η 797 και η 798 και μάλιστα είμαστε από τις πρώτες χώρες που ενσωματώσαμε τις Οδηγίες αυτές...».

Σε κάθε περίπτωση στην ιστοσελίδα της ΡΑΣ ανακοινώνονται τα εξής:

<https://ras-el.gr/wp-content/uploads/2022/07/ekthesi-pepragmenwn-ras-2020-2021.pdf>

σελ.101

4.2.7 Ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ ΡΑΣ και Σιδηροδρομικών Οργανισμών Κατά τη διάρκεια του 2020 αλλά και του 2021, η ΡΑΣ συνέχισε να ανταλλάσσει απόψεις και πληροφορίες με τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς για θέματα που απασχολούν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τη διαλειτουργικότητα. Αυτή η ανταλλαγή πληροφοριών πραγματοποιείται συνήθως μέσω τακτικής και έκτακτης εποπτείας ή άλλων συναντήσεων καθώς και δια αλληλογραφίας. Οι σιδηροδρομικοί οργανισμοί μπορούν να εκφράσουν απόψεις σχετικά με την έκδοση διαδικασιών / πρακτικών, να υποβάλουν καταγγελίες στη ΡΑΣ ή να θέσουν οποιοδήποτε θέμα προς συζήτηση. Σύμφωνα με το κανονιστικό πλαίσιο Έκθεση Πεπραγμένων 2020-2021 103 εποπτείας της ΡΑΣ προβλέπεται τουλάχιστον μία συνάντηση εποπτείας με κάθε σιδηροδρομικό οργανισμό ξεχωριστά και τουλάχιστον μία κοινή συνάντηση με όλους τους φορείς σε ετήσια βάση. Τα θέματα που συζητήθηκαν στις προαναφερθείσες συναντήσεις για το 2020 παρατίθενται παρακάτω: ο Ανασκόπηση της προόδου υλοποίησης των ενεργειών της 3ης ΚΣΕ/2019 ο Συνοπτική παρουσίαση των εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ έτους 2020 και των αποτελεσμάτων τους – Σχεδιαζόμενες ενέργειες σχετικά με την Εποπτεία έτους 2021 ο Κουλτούρα Ασφάλειας (Safety Culture) ο Εφαρμογή ν. 4632/2019 (Α' 159) – Εκκρεμότητες για την εφαρμογή του (έκδοση δευτερογενούς νομοθεσίας, οδηγών κ.α.) ο Εφαρμογή αναμορφωμένου Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ) – Μέρος Β' – Ενημέρωση για τυχόν προβλήματα από την εφαρμογή του ο Εθνικοί κανόνες στον τομέα της ασφάλειας ο Θέματα Μηχανοδηγών

(Μετατροπή υφιστάμενων Αδειών Μηχανοδηγού, έκδοση νέων αδειών, έκδοση πιστοποιητικών μηχανοδηγού από τις ΣΕ και το ΔΥ, νομοθετικές εκκρεμότητες, εκπαίδευση μηχανοδηγών, προβλήματα κ.α.) ο Υπηρεσία Μίας Στάσης (OSS) ο Ενημέρωση από το Υπουργείο αναφορικά με τις υποχρεώσεις των ΣΕ που απορρέουν από την εφαρμογή του Κανονισμού 2019/774 για την τροποποίηση του κανονισμού 1304/2014 όσον αφορά την εφαρμογή της ΤΠΔ το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Θόρυβος» στις υφιστάμενες εμπορευματικές φορτάμαξες. Τα θέματα που συζητήθηκαν στις προαναφερθείσες συναντήσεις για το 2021 παρατίθενται ακολούθως: ο Συνοπτική παρουσίαση των εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ έτους 2021 και των αποτελεσμάτων τους – Σχεδιαζόμενες ενέργειες σχετικά με την Εποπτεία έτους 2022. ο Κουλτούρα Ασφάλειας (Safety Culture). Ενημέρωση από μέρους ΣΟ για δράσεις σχετικά με εφαρμογή της κουλτούρας ασφάλειας. 104 ο Εφαρμογή ν. 4632/2019 (Α' 159) – Εκκρεμότητες για την εφαρμογή του (έκδοση δευτερογενούς νομοθεσίας, οδηγών κ.α.). ο Εφαρμογή αναμορφωμένου Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ) – Μέρος Β' – Ενημέρωση για τυχόν προβλήματα από την εφαρμογή του. ο Σύνταξη Απόφασης ΡΑΣ για την πιστοποίηση προσωπικού με κρίσιμα καθήκοντα Ασφάλειας – Πρόγραμμα Εκπαίδευσης Τεχνιτών Ελέγχου Οχημάτων (Επισκεπτών). ο Ενημέρωση για την αξιολόγηση των Εθνικών κανόνων στον τομέα της ασφάλειας από τον ERA. ο Διασυνοριακή υποδομή και κυκλοφορία. Έκδοση πιστοποιητικών μηχανοδηγού για συνοριακή υποδομή. ο Εκπαίδευση Μηχανοδηγών (επικαιροποίηση τράπεζας θεμάτων κ.α.) ο Τροποποίηση του άρθρου 23 του ν. 3911/2011 (Α'12) 4.2.8 Εθνικοί Κανόνες στον τομέα της Ασφάλειας (ΕΚΑ) και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης Ένας από τους βασικότερους στόχους του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου, το οποίο ενσωματώθηκε στην ελληνική έννομη τάξη με το ν. 4632/2019, είναι η εξάλειψη όλων των εθνικών κανόνων οι οποίοι είναι περιττοί ή δεν συμμορφώνονται με την ευρωπαϊκή νομοθεσία και συνεπώς είναι αχρείαστοι και επαχθείς, δημιουργώντας εμπόδια ιδίως στις πολυεθνικές υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών. Στο πλαίσιο αυτό, σύμφωνα με το άρθρο 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, τα Κράτη – Μέλη είχαν την υποχρέωση να επανεξετάσουν τους ισχύοντες εθνικούς κανόνες στον τομέα της ασφάλειας έως τις 16-06-2018. Για τη χώρα μας ως εθνικοί κανόνες είχαν αναγνωρισθεί ορισμένα άρθρα του Κανονισμού Κυκλοφορίας & Ελιγμών και ο Κανονισμός Σημάτων του ΟΣΕ. Μετά την τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ)-Μέρος Β (Κανονισμός Κυκλοφορίας & Ελιγμών) και τη δημοσίευση της σχετικής Υπουργικής Απόφασης αριθ. ΑΣ10/77243/580 / 13-02-2019 στο ΦΕΚ Β 698 / 01-03-2019, ομάδα εργασίας αποτελούμενη από εκπροσώπους της Διεύθυνσης Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Υπ. Υποδομών & Μεταφορών, του Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων Έκθεση Πεπραγμένων 2020-2021 105 (ΡΑΣ) ανέλαβε, μεταξύ άλλων, την επανεξέταση των ισχυόντων εθνικών κανόνων και τη διερεύνηση θέσπισης νέων. Η ομάδα εργασίας, λαμβάνοντας υπόψη το άρθρο 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 (βλ. άρθρο 60 του ν.4632/2019), το Παράρτημα ΙΙ της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 (βλ. άρθρο 81 του ν.4632/2019) και το Προσάρτημα Θ του Παραρτήματος του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 (ΤΠΔ ΟΡΕ), κατέληξε σε προτεινόμενους εθνικούς κανόνες στον τομέα της ασφάλειας και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης, σύμφωνα με την παράγραφο 4.4.3 του Παραρτήματος του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 (ΤΠΔ ΟΡΕ). Οι ως άνω προτεινόμενοι εθνικοί κανόνες και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης τέθηκαν υπό την ευθύνη της ΡΑΣ σε ηλεκτρονική διαβούλευση το χρονικό διάστημα μεταξύ 11 έως 21- 06-2020. Μετά το πέρας της διαβούλευσης, και της αξιολόγησης των σχολίων που συλλέχθηκαν, το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών υπέβαλε προς εξέταση τους εθνικούς κανόνες στον Οργανισμό

Σιδηροδρόμων της ΕΕ (ΕΡΑ) και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όπου θα αξιολογηθούν σύμφωνα με τα άρθρα 25 και 26 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796. Οι εθνικοί κανόνες, για τους οποίους θα υπάρξει τελικά θετική αξιολόγηση, θα δημοσιευθούν στο πληροφοριακό σύστημα SRD (Safety Rules Database). Έως το τέλος του 2021, δεν υπήρξε ανατροφοδότηση σχετικά με το αποτέλεσμα της αξιολόγησης των ως άνω εθνικών κανόνων από τον ΕΡΑ και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

σελ.104

4.2.8 Εθνικοί Κανόνες στον τομέα της Ασφάλειας (ΕΚΑ) και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης Ένας από τους βασικότερους στόχους του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου, το οποίο ενσωματώθηκε στην ελληνική έννομη τάξη με το ν. 4632/2019, είναι η εξάλειψη όλων των εθνικών κανόνων οι οποίοι είναι περιττοί ή δεν συμμορφώνονται με την ευρωπαϊκή νομοθεσία και συνεπώς είναι αχρείαστοι και επαχθείς, δημιουργώντας εμπόδια ιδίως στις πολυεθνικές υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών. Στο πλαίσιο αυτό, σύμφωνα με το άρθρο 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, τα Κράτη – Μέλη είχαν την υποχρέωση να επανεξετάσουν τους ισχύοντες εθνικούς κανόνες στον τομέα της ασφάλειας έως τις 16-06-2018. Για τη χώρα μας ως εθνικοί κανόνες είχαν αναγνωρισθεί ορισμένα άρθρα του Κανονισμού Κυκλοφορίας & Ελιγμών και ο Κανονισμός Σημάτων του ΟΣΕ. Μετά την τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ)-Μέρος Β (Κανονισμός Κυκλοφορίας & Ελιγμών) και τη δημοσίευση της σχετικής Υπουργικής Απόφασης αριθ. ΑΣ10/77243/580 / 13-02-2019 στο ΦΕΚ Β 698 / 01-03-2019, ομάδα εργασίας αποτελούμενη από εκπροσώπους της Διεύθυνσης Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Υπ. Υποδομών & Μεταφορών, του Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων Έκθεση Πεπραγμένων 2020-2021 105 (ΡΑΣ) ανέλαβε, μεταξύ άλλων, την επανεξέταση των ισχυόντων εθνικών κανόνων και τη διερεύνηση θέσπισης νέων. Η ομάδα εργασίας, λαμβάνοντας υπόψη το άρθρο 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 (βλ. άρθρο 60 του ν.4632/2019), το Παράρτημα ΙΙ της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 (βλ. άρθρο 81 του ν.4632/2019) και το Προσάρτημα Θ του Παραρτήματος του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 (ΤΠΔ ΟΡΕ), κατέληξε σε προτεινόμενους εθνικούς κανόνες στον τομέα της ασφάλειας και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης, σύμφωνα με την παράγραφο 4.4.3 του Παραρτήματος του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 (ΤΠΔ ΟΡΕ). Οι ως άνω προτεινόμενοι εθνικοί κανόνες και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης τέθηκαν υπό την ευθύνη της ΡΑΣ σε ηλεκτρονική διαβούλευση το χρονικό διάστημα μεταξύ 11 έως 21- 06-2020. Μετά το πέρας της διαβούλευσης, και της αξιολόγησης των σχολίων που συλλέχθηκαν, το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών υπέβαλε προς εξέταση τους εθνικούς κανόνες στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ (ΕΡΑ) και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όπου θα αξιολογηθούν σύμφωνα με τα άρθρα 25 και 26 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796. Οι εθνικοί κανόνες, για τους οποίους θα υπάρξει τελικά θετική αξιολόγηση, θα δημοσιευθούν στο πληροφοριακό σύστημα SRD (Safety Rules Database). Έως το τέλος του 2021, δεν υπήρξε ανατροφοδότηση σχετικά με το αποτέλεσμα της αξιολόγησης των ως άνω εθνικών κανόνων από τον ΕΡΑ και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Αυτός είναι βέβαια ο λόγος που η κ. Τσιαπαρίκου, όταν ρωτήθηκε ενώπιον της Εξεταστικής εάν υπήρχαν θεσπισμένοι Εθνικοί Κανόνες Ασφάλειας, επιχείρησε σκόπιμα να

δημιουργήσει σύγχυση αυτών με τον Κανονισμό Κυκλοφορίας και έτσι απέφυγε να απαντήσει επί της ουσίας, ενώ βέβαια πρόκειται για διακριτά και άσχετα μεταξύ τους κανονιστικά κείμενα, δεδομένου ότι ο Κανονισμός Κυκλοφορίας θα έπρεπε να θεσπιστεί σύμφωνα με τους Εθνικούς Κανόνες ασφάλειας, αλλά βέβαια δεν μπορεί να ταυτίζεται με αυτούς.

Η παραπάνω ψευδορκία, όπως και η διάψευση της με έγγραφα, σχετικά με το ότι δήθεν δεν είχε ενημερωθεί για την καταστροφή του συστήματος τηλεδιοίκησης από φωτιά στην Λάρισα τον Ιούνιο του 2019, καταδεικνύει, όχι μόνο την ενοχή της για τα κακουργήματα που σχετίζονται με το έγκλημα αλλά και την τέλεση του αδικήματος της ψευδορκίας ενώπιον της Επιτροπής και θα έπρεπε να σταλεί για την άσκηση ποινικής δίωξης εναντίον της η κατάθεση της στον αρμόδιο Εισαγγελέα.

Συμπερασματικά σε ότι αφορά όσα προηγήθηκαν και οδήγησαν στην μαζική δολοφονία των Τεμπών. Τα οικονομικά Εγκλήματα που περιγράφονται στο Πόρισμα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας αποκαλύπτουν προχωρημένη σήψη στα θεμέλια του Κράτους Δικαίου. Δεν τηρήθηκαν κατά την υλοποίηση των Συμβάσεων (ενδεικτικά 717) ούτε το Ελληνικό ούτε το Ευρωπαϊκό Δίκαιο (πλήρης αδιαφάνεια για την οποία επιβλήθηκαν κυρώσεις και η Ελλάδα παραπέμφθηκε στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο), με αποτέλεσμα εγκληματική διόγκωση των δαπανών σε βάρος του Ελληνικού Δημοσίου και της Ευρωπαϊκής Ένωσης και δολοφονικές συνθήκες ανύπαρκτης ασφάλειας για το σύνολο των Ευρωπαίων Πολιτών που κινούνταν και συνεχίζουν να κινούνται στο ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο, τμήμα του οποίου είναι και το Ελληνικό. Παράλληλα με ψευδείς, παραπλανητικές διαφημίσεις συγκαλύπτονταν η πραγματικά ακραία επικινδυνότητα, καθώς δεν λειτουργούσε κανένα μηχανολογικά προηγμένο ή αυτοματοποιημένο σύστημα αποτροπής του κινδύνου, ενώ οι προσλήψεις και η εκπαίδευση του προσωπικού δεν υπάκουαν σε στοιχειώδεις προδιαγραφές αποτελεσματικότητας και ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών (Θανατηφόρα Έκθεση).

Η κυβέρνηση και ο υπόλογος υπουργός μάταια επιχειρούν να περιορίσουν την απαξία των εγκληματικών πράξεων και παραλήψεων στο επίπεδο της πολιτικής ευθύνης.

Εκτός από όσα τεκμηριωμένα καταλογίζει το πόρισμα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας (απάτη, απιστία, παράβαση καθήκοντος) η αποκάλυπτη παραβίαση εκ μέρους του

Υπουργείου Μεταφορών των άρθρων 59 (άρθρο 7 Οδηγίας 798/2016) και 60 (άρθρο 8 Οδηγίας 798/2016) του ν. 4632/2019 για την ενσωμάτωση των Οδηγιών ΕΕ 2016/797 και 2016/798 επιβεβαιώνει την διάπραξη κακουργηματικών πράξεων.

Οι προαναφερόμενες διατάξεις των Οδηγιών επέβαλαν την θέσπιση νέων Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας, δεδομένου ότι δεν είχε τεθεί σε λειτουργία κανένα από τα προβλεπόμενα σ' αυτές σύστημα αποτροπής των σιδηροδρομικών δυστυχημάτων.

Η κυβέρνηση όμως δεν το έπραξε και προτίμησε να παρανομήσει απροκάλυπτα προκειμένου να αποκρύψει από τους αρμόδιους Ευρωπαϊκούς Θεσμούς και τους Έλληνες Πολίτες την αλήθεια.

Επέλεξε έτσι να θυσιάσει δεκάδες ανθρώπινες ζωές στο βωμό του παράνομου κέρδους, αποβλέποντας στην επίπλαστη εικόνα κανονικότητας που θα συγκάλυπτε την διαφθορά και θα εξασφάλιζε την ψηφοθηρία.

Σε ότι αφορά την επιχείρηση συγκάλυψης ευθυνών που ακολούθησε, κυρίως το πιθανόν παράνομο φορτίο, που προκάλεσε την ανεξήγητη έως σήμερα έκρηξη και φωτιά, με την απροσχημάτιστη αλλοίωση του συνόλου των στοιχείων στον τόπο του Εγκλήματος, κατά παράβαση της Διάκρισης των Εξουσιών και του Κράτους Δικαίου (άρθρο 239 και 251 ΚΠΔ, άρθρο 21 νόμου για την διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών δυστυχημάτων, άρθρο 20 ΟΔΗΓΙΑΣ 2004/49/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 29ης Απριλίου 2004 για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων), τίθεται ζήτημα διώξεων για το κακούργημα του άρθρου 134 ΠΚ.

Η κυβέρνηση δια του Περιφερειάρχη Θεσσαλίας, όπως και του υπουργού παρά τω πρωθυπουργώ και με πρόσχημα μια εγκύκλιο του Υπουργείου Πολιτικής Προστασίας, που δεν προέβλεπε τίποτε από όσα συνέβησαν, πριν καν ολοκληρωθεί το πρώτο 48ωρο και ενώ υπήρχε μια τουλάχιστον αγνοούμενη, μετακίνησε το σύνολο των καταλοίπων της σύγκρουσης (μικρά και μεγάλα συντρίμια, όπως και λείψανα των θυμάτων), πλήρως αλλοιωμένα, σε άλλες θέσεις, μια των οποίων αποκαλύφθηκε πολλούς μήνες μετά και ανήκε στον υπόλογο ΟΣΕ.

Πρόκειται για απροκάλυπτο σφετερισμό της Εκτελεστικής Εξουσίας, που τυποποιείται ως το αδίκημα της Εσχάτης Προδοσίας κατά το Ελληνικό Δίκαιο (άρθρο 134 παρ.2 ΠΚ), όπως ήδη αναφέρθηκε.

Εύλογα η σκέψη όλων οδηγείται στα εξής ενδεχόμενα για την σκόπιμη αλλοίωση του πεδίου από αξιωματούχους της εκτελεστικής εξουσίας, καθ' υπόδειξη και με την εποπτεία μελών της Κυβέρνησης:

Πολιτικές Πιέσεις: Η κυβέρνηση ενδεχομένως θέλησε να αποφύγει τη δημόσια κριτική και τις πολιτικές επιπτώσεις που μπορεί να προκληθούν από τις αποκαλύψεις.

Οικονομικά Συμφέροντα: Υπάρχει η πιθανότητα κάποιοι οικονομικοί ή επιχειρηματικοί κύκλοι που εμπλέκονται στην παράνομη δραστηριότητα να έχουν στενές σχέσεις με την κυβέρνηση ή ακόμη και μέλη της, προσπαθώντας έτσι να προστατεύσουν τα συμφέροντά τους.

Νομικές ή Δικαστικές Συνέπειες: Η κυβέρνηση ενδεχομένως θέλησε να αποφύγει τις πιθανές νομικές συνέπειες που θα αντιμετώπιζε εάν αποκαλυφθεί ότι επέτρεψε ή δεν μπόρεσε να αποτρέψει την παράνομη μεταφορά και χρήση χημικών ουσιών που δεν εμφανίζονται στο νόμιμο φορτίο.

Διαφθορά: Υπάρχει επίσης πιθανότητα η διαφθορά σε διάφορα επίπεδα της κυβέρνησης ή της διοίκησης να εξηγεί την συγκάλυψη, εάν οι αξιωματούχοι λαμβάνουν ανταλλάγματα για να κρατήσουν χαμηλούς τόνους το θέμα.

Σε κάθε περίπτωση η απαξίωση των θεσμών του Κράτους Δικαίου με αλαζονικές πρακτικές, όπως κυρίως απρεπείς δηλώσεις υπουργών της Κυβέρνησης, εντός και εκτός κοινοβουλίου, που αναπαρήγαγε σκόπιμα ο φιλοκυβερνητικός τύπος, είναι το επιστέγασμα της φθοροποιού για τους θεσμούς δράσης της κυβερνητικής πλειοψηφίας.

Στις δηλώσεις αυτές το εκλογικό αποτέλεσμα (η πραγματική απήχηση του κυβερνόντος κόμματος στο εκλογικό σώμα δεν ξεπέρασε το 21%, καθώς η αποχή –ένδειξη απογοήτευσης και κούρασης των πολιτών, άγγιξε το 49%), η πλειοψηφία εντός του Κοινοβουλίου και η κομματική πειθαρχία αναγορεύτηκαν σε αξίες υπέρτερες αυτής της Αξίας και της Αξιοπρέπειας του Ανθρώπου.

Σε μια άνευ προηγουμένου προσπάθεια χειραγώγησης της κοινής γνώμης, οι πληροφορίες για το συμβάν εξαφανίστηκαν από τον τύπο ή αλλοιώθηκαν δραματικά. Το εκλογικό αποτέλεσμα, οφειλόμενο κατά κύριο λόγο στις ως άνω μεθοδεύσεις, μετονομάστηκε σε δικαιοδοτική κρίση απαλλαγής από τις πρόδηλες εγκληματικές ευθύνες. Ομολογήθηκε ότι η αλήθεια (απουσίας οποιασδήποτε ασφαλιστικής δικλίδας) απεκρύβη γιατί διαφορετικά κανείς δεν θα επιβιβαζόταν στον σιδηρόδρομο. Εκφράστηκε δημόσια, τόσο από τον Πρωθυπουργό όσο και από τον Υπουργό Επικρατείας της Κυβέρνησης, με πρόθεση την δημιουργία παραπλανητικών εντυπώσεων και σύγχυσης στην κοινή γνώμη, η θέση ότι η διαφθορά δεν προκαλεί θανάτους, ενώ η διεθνής εγκληματολογική θεωρία και νομολογία τεκμηριώνει το ακριβώς αντίθετο.

Οι πρόσφατες δηλώσεις μάλιστα υπουργού της Κυβέρνησης περί του ότι δήθεν είναι προς το συμφέρον της Κυβέρνησης να υπήρξε λαθραία μεταφορά ουσιών, καθώς σε αυτή την περίπτωση δεν είναι υπόλογη η ίδια αποτελεί το επιστέγασμα της ανοησίας, της ανεργάτιστης παραπληροφόρησης και της φθηνής δημαγωγίας.

Η θεωρία της αιτιώδους συνάφειας και η αρχή του ισοδυναμίου των όρων, που κυριαρχεί στην νομολογία και νομική σκέψη απαντούν στον πεπονοκέφαλο που τα σκαρφίστηκε ότι, ανεξαρτήτως των λοιπών παραγόντων που οδήγησαν στο θάνατο τα άτυχα θύματα, τίποτε από αυτά δεν θα συνέβαινε εάν δεν είχε προηγηθεί, πάντων των λοιπών χρονικά, η μοιραία μετωπική σύγκρουση των δύο τρένων.

Και η συζήτηση για κάθε λογικό πολίτη τελειώνει εκεί.

Για τους παραπάνω λόγους προτείνουμε:

1^{ov}) Η Επιτροπή με ερμηνευτική Δήλωση να διευκρινίσει την θέση της ότι για τα εγκλήματα παραλείψεως κατά την άσκηση των υπουργικών καθηκόντων αρμόδια είναι η τακτική Δικαιοσύνη, καθώς σε ότι αφορά το άρθρο 86 Συντάγματος και το προστατευτικό πλέγμα για τις πράξεις που εκτελούνται κατά την ενάσκηση των υπουργικών καθηκόντων, δεν προκύπτει ότι συμπεριλαμβάνεται και η παράλειψη εκτέλεσης οφειλόμενης νόμιμης ενέργειας. Ειδικότερα από τη γραμματική ερμηνεία των σχετικών διατάξεων δεν προκύπτει κάποια συμπερίληψη σε αδικήματα τελούμενα δια παραλείψεως ασκήσεως των υπουργικών υποχρεώσεων, γεγονός που επιρωνύεται από την τελολογία του ίδιου του

θεσμού, επειδή θα ήταν παράδοξο να θεωρηθεί πως ο νομοθέτης ήθελε να ορίσει ειδική ποινική μεταχείριση για τον αδρανούντα Υπουργό και για το φαινόμενο που υποθετικά δεν πρέπει να εμφανιστεί (Ι. Σπυριδάκης, «Ποινική ευθύνη Υπουργών», ό.π., σελ. 847. Βλ. και Ι. Σπυριδάκης, «Ευθύνη Υπουργού επί αυτοκινητικού ατυχήματος», Ποινική Δικαιοσύνη, 12/2013, σελ. 1121-1122, όπου μέσα από ενδεικτικά παραδείγματα-περιπτώσεις προκύπτει το γενικό συμπέρασμα ότι η ειδική ποινική νομοθεσία εφαρμόζεται μόνο όταν το έγκλημα διαπράχθηκε κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του υπουργού, ενώ αν το έγκλημα διαπράττεται όχι κατά την εκτέλεση των καθηκόντων, ή με την ευκαιρία της εκτελέσεως των καθηκόντων, ή με παράλειψη οφειλόμενης ενέργειας ο Υπουργός υπάγεται στις κοινές ποινικές διατάξεις., Ι. Σπυριδάκης, «Ποινική ευθύνη Υπουργών», ό.π., σελ. 848., Βενιζέλος, Μαθήματα Συνταγματικού Δικαίου, ό.π., σελ. 564).

2^{ον}) Εάν η θέση αυτή δεν γίνει δεκτή από την πλειοψηφία να εξεταστεί η πρόταση ομόφωνης εισήγησης για την σύσταση προανακριτικής επιτροπής για το σύνολο των αδικημάτων που προαναφέρθηκαν σε ότι αφορά τους εμπλεκόμενους υπουργούς.

3^{ον}) Να τεθεί σύμφωνα με τα άρθρα 129, 130, 131 και 132 του Κανονισμού της Βουλής των Ελλήνων επίκαιρη Ερώτηση στον Πρωθυπουργό και στους αρμόδιους Υπουργούς, σχετικά με την συμμετοχή, γνώση ή ανοχή των ανωτέρω στην οργανωμένη επιχείρηση συγκάλυψης ευθυνών δια της αλλοίωσης στοιχείων, που υλοποιήθηκε στον χώρο του πολύνεκρου εγκλήματος από τον Περιφερειάρχη Θεσσαλίας κ. Αγοραστό.

Ειδικότερα, καθομολογία του τέως Περιφερειάρχη Αγοραστού, που ατυχώς υπηρετούσε κατά τον κρίσιμο χρόνο σε ύψιστης θεσμικής αξίας θέση και αρνήθηκε να καταθέσει ενώπιον της Επιτροπής, την εντολή για να πράξει το ως άνω αδίκημα έλαβε, ως αποτέλεσμα αποφάσεων του Συντονιστικού Οργάνου Πολιτικής Προστασίας (ΣΟΠΠ) στα πλαίσια υλοποίησης του Ειδικού Σχεδίου Διαχείρισης Ανθρωπίνων Απωλειών (ΣΔΑΑ).

Την λειτουργία του ως άνω συλλογικού οργάνου (ΣΟΠΠ) επόπτευε ο ίδιος ο Πρωθυπουργός, μέσω της συμμετοχής σε αυτό τριών υπουργών (Προστασίας του Πολίτη, Υγείας, Μεταφορών και ειδικά του υφυπουργού παρά τω πρωθυπουργώ κ. Χρήστου Τριαντόπουλου, όπως ο ίδιος έχει ομολογήσει σε συνεντεύξεις του.

Το ερώτημα λοιπόν που πρέπει να τεθεί στον ίδιο τον Πρωθυπουργό, αλλά και στους προαναφερόμενους Υπουργούς είναι, τι γνώριζαν για τα ανωτέρω και όσα αναλύονται στο προαναφερθέν παράρτημα για την δράση αλλοίωσης και εξαφάνισης στοιχείων, με φυσικό αυτουργό τον κ. Αγοραστό και πως αυτή η δράση συνδυάζεται με την δέσμευση του Πρωθυπουργού την 1.3.2023 σε σχετικό τηλεοπτικό διάγγελμά του μεταξύ άλλων ότι: «...η Δικαιοσύνη θα κάνει τη δική της δουλειά. Οι ευθύνες θα αποδοθούν...».

Επιπλέον σύμφωνα με όσα ο ίδιος δήλωσε σε σχετική ανάρτηση του μέσω διαδικτύου την 5.3.2023, θα πρέπει να ερωτηθεί και να εξηγήσει ο Πρωθυπουργός πως ακριβώς εννοεί ότι η «...η Δικαιοσύνη θα κάνει τη δική της δουλειά. Οι ευθύνες θα αποδοθούν...» ή ότι «...Η Δικαιοσύνη θα ερευνήσει ταχύτατα τη τραγωδία και θα αποδώσει ευθύνες...», όταν ο ίδιος και οι Υπουργοί του οργάνωσαν αυτή την άνευ προηγουμένου, πραξικοπηματικά αντίθετη προς τους συνταγματικούς θεσμούς και την αρχή της διάκρισης των εξουσιών, επιχείρηση εξαφάνισης και αλλοίωσης στοιχείων δια του κ. Αγοραστού;

Σε ποια στοιχεία, τουλάχιστον για τους παράγοντες που προκάλεσαν την έκρηξη και την φωτιά, τα οποία αποτελούν την κύρια αιτία θανάτου και τραυματισμών πολλών θυμάτων, θα στηριχθεί πλέον για να απαγγείλει κατηγορίες η Δικαιοσύνη;

Έτσι εννοεί ο κ. Μητσοτάκης τις δηλώσεις του ότι: «... Προσωπικά είμαι στην πολιτική για να αλλάξω αυτή την «κακιά την χώρα», αυτήν την παλαιά Ελλάδα που μας πληγώνει. Γι' αυτό προσπαθώ, κάθε μέρα. Άλλοτε τα καταφέρνω και άλλοτε όχι. Ξέρω καλά, ωστόσο, πόσο καλύτερη μπορούμε να κάνουμε την πατρίδα μας αν σαρώσουμε τα απομεινάρια του παρελθόντος που μας κρατάνε πίσω. Και για αυτήν την Ελλάδα που μας αξίζει θα συνεχίσω να αγωνίζομαι...»;

Ο αγώνας του για τα ανωτέρω προωθείται με το να εξαφανίζει, μαζί με Υπουργούς και Περιφερειάρχες, προσκείμενους σε αυτόν, κρίσιμα για το έργο της Δικαιοσύνης στοιχεία;

Έτσι εννοεί ότι θα αλλάξει αυτή την «κακιά την χώρα»;

Εν κατακλείδι οφείλει να ενημερώσει το Κοινοβούλιο και τον Ελληνικό Λαό ποια ακριβώς παράνομη δράση θέλησε να μην αποκαλυφθεί και εξουσιοδότησε την κουστωδία παρατρεχάμενων του να πράξουν τα ανομήματα που διέπραξαν, ενώ μάλιστα στο σύνολο

τους οι εμπλεκόμενοι, εκτός από όλα τα άλλα αδιαφόρησαν και για την υγεία των επιβατών που υπέστησαν χημικά εγκαύματα και άλλες σωματικές βλάβες από τις παράνομα μεταφερόμενες χημικές ουσίες.

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΣΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

Πως συνδυάζεται η λειτουργία της αυτόματης χάραξης του πίνακα τηλεχειρισμού του ΣΣ Λάρισας με τη λειτουργία της Πλευρικής Φωτοσήμανσης;

Η αυτόματη χάραξη του συγκεκριμένου πίνακα τηλεχειρισμού είναι ανεξάρτητη της λειτουργίας της Πλευρικής Φωτοσήμανσης. Ο πίνακας διαθέτει συγκεκριμένες επιτρεπόμενες και μη επιτρεπόμενες χαράξεις. Για παράδειγμα, η χάραξη από την αποβάθρα αναχώρησης της Γραμμής Ανόδου (γραμμή νο 2) μέχρι την έξοδο της Λάρισας από Γραμμή Ανόδου είναι επιτρεπόμενη χάραξη. Η χάραξη από την αποβάθρα αναχώρησης της Γραμμής Ανόδου (γραμμή νο 2) μέχρι την έξοδο της Λάρισας από Γραμμή Καθόδου είναι μη επιτρεπόμενη χάραξη και δεν είναι δυνατόν να διευθετηθεί μέσω του πίνακα. Η συγκεκριμένη χάραξη μπορεί να γίνει μόνο με χειροκίνητη διευθέτηση των αλλαγών με τους κατάλληλους περιστροφικούς κλειθροδιακόπτες του πίνακα τηλεχειρισμού, ανεξαρτήτως λειτουργίας ή όχι της Πλευρικής Φωτοσήμανσης.

Τι θα είχε συμβεί εάν λειτουργούσε η Πλευρική Φωτοσήμανση και ο Σταθμάρχης είχε προσπαθήσει να κάνει αυτόματη χάραξη προς τη Γραμμή Ανόδου;

Η χάραξη θα είχε γίνει κανονικά και η αμαξοστοιχία θα είχε αναχωρήσει από Γραμμή Ανόδου με πράσινο φωτόσημα εξόδου.

Τι θα είχε συμβεί εάν λειτουργούσε η Πλευρική Φωτοσήμανση και ο Σταθμάρχης είχε κάνει χειροκίνητη χάραξη που οδηγούσε στη Γραμμή Καθόδου;

Η αμαξοστοιχία θα είχε κινηθεί προς τη Γραμμή Καθόδου στην οποία θα είχε εισέλθει κανονικά, παραβιάζοντας κόκκινο φωτόσημα.

Στην παραπάνω περίπτωση όπου η αμαξοστοιχία μπαίνει στη Γραμμή Καθόδου μέσω εσφαλμένων χειροκίνητων χειρισμών, τι θα είχε συμβεί αν λειτουργούσε η Πλευρική Φωτοσήμανση;

Εάν οι μηχανοδηγοί της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC 62 είχαν αγνοήσει τα κόκκινα φωτόσημα κατά μήκος της διαδρομής και συνέχιζαν να κινούνται αντίθετα στη Γραμμή Καθόδου, οι δύο αμαξοστοιχίες αρχικά θα κινούνταν αντίθετα σε πορεία σύγκρουσης.

Όμως, όταν η εμπορική αμαξοστοιχία 63503 με πράσινα φωτοσήματα έφτανε να εισέλθει σε τμήμα της γραμμής ήδη κατειλημμένο από την αντιθέτως ερχόμενη IC 62, θα συναντούσε ξαφνικά κόκκινο φωτόσημα που θα ειδοποιούσε τους δύο μηχανοδηγούς ότι μπαίνουν σε ήδη κατειλημμένο τμήμα και άρα θα πρέπει άμεσα να ακινητοποιήσουν την αμαξοστοιχία για την αποφυγή ατυχήματος. Συνεπώς, για να συμβεί το ατύχημα, θα έπρεπε τέσσερις διαφορετικοί μηχανοδηγοί (δύο σε κάθε αμαξοστοιχία) να αγνοήσουν τα κόκκινα φωτοσήματα και να συνεχίσουν να κινούνται σε πορεία σύγκρουσης με άμεσο κίνδυνο για τη ζωή τους, πιθανότητα εξαιρετικά μικρή για προφανείς λόγους.

Στην παραπάνω περίπτωση όπου η αμαξοστοιχία μπαίνει στη Γραμμή Καθόδου μέσω ασφαμένων χειροκίνητων χειρισμών, τι θα είχε συμβεί αν λειτουργούσε η Πλευρική Φωτοσήμανση και το σύστημα ETCS;

Εάν τέσσερις μηχανοδηγοί (δύο σε κάθε αμαξοστοιχία) ταυτόχρονα αγνοούσαν τα ενεργά κόκκινα φωτοσήματα, το αυτόματο σύστημα ETCS θα επενέβαινε αυτόματα και θα ενεργοποιούσε την πέδη και των δύο συρμών ώστε να ακινητοποιηθούν εγκαίρως πριν συγκρουστούν.

Στην παραπάνω περίπτωση όπου η αμαξοστοιχία μπαίνει στη Γραμμή Καθόδου μέσω ασφαμένων χειροκίνητων χειρισμών, τι θα είχε συμβεί αν λειτουργούσε η Πλευρική Φωτοσήμανση και το Κέντρο Τηλεδιοίκησης;

Το Κέντρο Τηλεδιοίκησης θα είχε τη δυνατότητα να διαπιστώσει εξ'αποστάσεως ότι η επιβατική αμαξοστοιχία έχει εισέλθει αντίθετα στη Γραμμή Καθόδου από τα πρώτα δευτερόλεπτα της διέλευσης από το κλειδί 118Α. Έτσι, θα είχε τη δυνατότητα να ειδοποιήσει και τους δύο Σταθμάρχες (Λάρισας και Νέων Πόρων) ώστε να δώσουν εντολή στις αμαξοστοιχίες να ακινητοποιηθούν άμεσα μέσω του ραδιοτηλεφώνου VHF. Εάν λειτουργούσε πλήρως και το σύστημα GSM-R, το Κέντρο Τηλεδιοίκησης θα είχε τη δυνατότητα να καλέσει απευθείας και τους μηχανοδηγούς και να τους δώσει εντολή ακινητοποίησης. Ακόμα και στην περίπτωση της πλήρους έλλειψης δυνατότητας επικοινωνίας με τους συρμούς, το Κέντρο Τηλεδιοίκησης είχε την επιπλέον δυνατότητα να καλέσει τον Ρυθμιστή Έλξης και να ζητήσει την άμεση διακοπή της ηλεκτροδότησης της γραμμής ώστε να μην υπάρχει ηλεκτρική ισχύς για τους ηλεκτροκινητήρες των συρμών.

Στην περίπτωση που δεν λειτουργούσε ούτε η Πλευρική Φωτοσήμανση και κατά συνέπεια ούτε το ETCS και η Τηλεδιοίκηση (που εξαρτώνται από την Πλευρική Φωτοσήμανση για να λειτουργήσουν), τι θα είχε συμβεί εάν, τουλάχιστον, βρισκόταν σε πλήρη λειτουργία το σύστημα GSM-R με cab radios σε όλες τις ηλεκτρομηχανές;

Εάν γινόταν χρήση του συστήματος σύμφωνα με την σχετική οδηγία (ΟΣΕ/ΔΚ/9033589/26-7-22) “οι μηχανοδηγοί θα προβαίνουν σε “ομαδική κλήση” για την αναγγελία διέλευσης (Αρ. 9

του “Κανονιστικά Διατάξεις δια την χρήση των Ραδιοτηλεφώνων”)” τότε η αναγγελία της αναχώρησης της 63503 από ΣΣ Νέων Πόρων θα είχε ακουστεί σε όλο το μήκος της διαδρομής ΣΣ Λάρισας-ΣΣ Νέων Πόρων. Συνεπώς, οι μηχανοδηγοί της IC 62 θα είχαν ακούσει μέσω GSM-R την αναγγελία και θα είχαν αντιληφθεί ότι υπάρχει αντιθέτως κινούμενη κυκλοφορία από Νέους Πόρους και θα είχαν συνειδητοποιήσει ότι η Γραμμή Καθόδου δεν είναι δυνατόν να είναι ελεύθερη. Κάτι τέτοιο δεν ήταν τεχνικά δυνατόν την ημέρα του ατυχήματος λόγω περιορισμένης κάλυψης του ραδιοτηλεφώνου VHF, για το οποίο δεν υπήρχε σε λειτουργία κατάλληλο δίκτυο αναμεταδοτών ώστε να καλύπτεται όλο το μήκος της διαδρομής αυτής

Η ομόφωνη, σχεδόν, απόφαση της Βουλής για σύσταση της Εξεταστικής των πραγμάτων του εγκλήματος των Τεμπών Επιτροπής, μετά από πρόταση του ΚΚΕ αποτελεί μια μοναδικής σημασίας απόφαση για την Ελληνική Δημοκρατία. Σκοπός αρχικά φάνηκε πως ήταν η ανάδειξη του διαχρονικού οικονομικού εγκλήματος διασπάθισης δημοσίου χρήματος, διαπλοκής μεταξύ εθνικών εργολάβων, πολιτικών, ελεγκτικών αρχών, στελεχών, ενίοτε συνδικαλιστών, όλα αυτά που με μια λέξη παγκοσμίως χαρακτηρίζονται ως διαφθορά.

Μία διαφθορά κόστους για τους Έλληνες πολίτες, ύψους σε πραγματικές τιμές 20 δις ευρώ, πολλαπλάσιας, όμως, οικονομικής ζημίας, με απροσδιόριστες άλλες επιπτώσεις στην παραγωγική ανάπτυξη της πατρίδας μας, σε μια χρονική περίοδο διάρκειας πέρα των 27 ετών. Προφανής η προσπάθεια συγκάλυψης του πραγματικού εγκλήματος των Τεμπών, των 57 γνωστών φονευθέντων, του ενός αγνώστου εξαϋλωθέντος και των 180 εγκαυματιών, βαριά και ελαφρά τραυματισμένων. Εμφανέστατη, όμως, και η προσπάθεια συγκάλυψης, διάχυσης και μη απόδοσης ποινικών ευθυνών, για τους κυβερνητικούς αξιωματούχους σε όλη την ιεραρχική κλίμακα. Παρά ταύτα στο Δημοκρατικό Πατριωτικό Κίνημα «Νίκη», πιστεύαμε πως στη μνήμη των νέων, κυρίως, ανθρώπων, πρέπει να συμφωνήσουμε στη σύσταση της για λόγους διαφάνειας-δημοσιότητας, έκθεσης στην κοινωνία της υποκριτικής στάσης των μελών της Ν.Δ. και πίεσης προς τις ανακριτικές και δικαστικές αρχές. Αρχές που από την πρώτη στιγμή επέδειξαν νωθρότητα, αργά αντανακλαστικά και βαριά ελλειμματικές αμέλειες, σύμφωνα με τις δημόσιες καταγγελίες των συγγενών θυμάτων του ομαδικού εγκλήματος.

Άμεσα με την έναρξη των εργασιών της Επιτροπής, η κυβερνητική πλειοψηφία επέβαλε την παρελκυστική, στρατηγική τακτική της στον κατάλογο των μαρτύρων, στη

σειρά εξέτασης τους και στις τεχνικές εντάσεις, στις οποίες κατέφευγε για διαστρέβλωση των συμπερασμάτων και της σοβαρότητας της ίδιας της επιτροπής. **Όμως το φοβερό έγκλημα δεν μπόρεσε και δεν μπορεί κανείς να το αποκρύψει από την αλάνθαστη συνειδησιακή ευθυκρισία του λαού.** Η συντριπτική πλειοψηφία των μαρτύρων δεν κατέθεταν την πλήρη αλήθεια ή την κατέθεταν με ανακρίβειες, παρουσίασαν δε μεγάλες περιόδους σιωπής και ακόμα μεγαλύτερα διαστήματα ολικής ή και παραπλανητικής αμνησίας. Ακόμα όμως και κάτω από αυτές τις συνθήκες αυτή η Επιτροπή δεν ήταν σαν όλες τις άλλες που εξέταζαν, φαινόμενα οικονομικού εγκλήματος, διαπλοκής και διαφθοράς.

Οι εκπρόσωποι του Δημοκρατικού Πατριωτικού Κινήματος «Νίκη» (τακτικό και αναπληρωματικό μέλος), από την πρώτη συνεδρίαση στόχευσαν στην ανάδειξη των ποινικών ευθυνών πολιτικών προσώπων, που είχαν την κύρια ευθύνη κατά την συγκυρία της ολέθριας εγκληματικής μετωπικής σύγκρουσης, στην ίδια γραμμή των δύο αμαξοστοιχιών, αλλά και στις εμφανέστατες ενέργειες συγκάλυψης, παραποίησης και απόκρυψης των ενοχοποιητικών στοιχείων από κυβερνητικά, αυτοδιοικητικά - περιφερειακά κλιμάκια, στελέχη του Ο.Σ.Ε. και άλλες υπηρεσίες.

Συγκεκριμένα, ο μεταβατικός Πρόεδρος του Ο.Σ.Ε. Π. Τερεζάκης, γνωστός του υπουργού Κ. Καραμανλή, που ορίστηκε επί της υπουργίας Γ. Γεραπετρίτη μετά το έγκλημα των Τεμπών, ψευδώς βεβαίωσε πως η οδηγία 1/2011 της Αρχή Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα (ΑΠΔΠΧ) επέβαλε στον Ο.Σ.Ε. να σβήσουν τα αρχεία των καταγραφικών, στον εμπορευματικό σταθμό Θεσσαλονίκης και να εξαφανιστούν στοιχεία βιντεοσκοπημένα για τα πιθανά παράνομα εύφλεκτα υλικά που μετέφεραν οι τρεις πρώτες ανοικτές (συν μία που αναζητείται ο χώρος αποθήκευσής της μετά την απομάκρυνσή της από το σημείο σύγκρουσης) πλατφόρμες του εμπορικού συρμού.

Στην δε πρόταση του Δημοκρατικού Πατριωτικού Κινήματος «Νίκη» που κατατέθηκε από τον Βουλευτή Νικόλαο Βρεττό και έγινε αποδεκτή από όλα τα κόμματα της αντιπολίτευσης, να παραπεμφθεί ο μεταβατικός Πρόεδρος του Ο.Σ.Ε., Π. Τερεζάκης, στις εισαγγελικές αρχές ως ύποπτος τέλεσης ψευδορκίας, η πλειοψηφία της Ν.Δ. δεν συναίνεσε, με αποτέλεσμα να αποδειχθεί αληθής η θέση μας ότι απαρχής η πρόθεσή της να μην αποκαλυφθεί αλλά να συγκαλυφθεί η αλήθεια και οι πραγματικοί υπεύθυνοι του εγκλήματος. **Για την κυβερνητική πλειοψηφία, αναφορικά με τον υπουργό Κ. Καραμανλή**

και τον Ιταλό Διευθύνοντα Σύμβουλο της Hellenic Train Μαουρίτσιο Καποτόρτο, ήταν εμφανές πως προωθούσε (η ΝΔ) το σενάριο ότι για όλα έφταιγε ο παράνομα και ρουσφετολογικά τοποθετημένος μέσω κινητικότητας σταθμάρχης της Λάρισας. Ότι ήταν ένα ανθρώπινο λάθος.

Επίσης, την κυβερνητική πλειοψηφία εξυπηρετούσε και το σενάριο πως η αιτία ήταν ένα τρένο επιβατικό, το οποίο με πολλές δολιοφθορές και καθυστερήσεις αποχώρησε από το σταθμό της Λάρισας, χωρίς δείγματα επικοινωνίας των τριών μηχανοδηγών μέχρι και την μοιραία μετωπική σύγκρουση, με την εμπορική αμαξοστοιχία στο τούνελ του Ευαγγελισμού. Επομένως το ευφάνταστο και ανυπόστατο σενάριο για τριπλό εγκεφαλικό ή τριπλό έμφραγμα ταυτόχρονα και στους 3 μηχανοδηγούς αποτελεί ακόμα μία απόδειξη συγκάλυψης των πραγματικών υπευθύνων του εγκλήματος των Τεμπών.

Τραγικότερο πάντων ήταν το αφήγημα των κυβερνητικών μελών της Επιτροπής, πως δεν χρειαζόταν να καταθέσει στην εξεταστική επιτροπή ο Περιφερειάρχης Κων. Αγοραστός. Το καθυστερούσαν μέχρι να καταστεί ύποπτος για παράβαση καθήκοντος (δηλ. το μπάζωμα του γνωστού χώρου). Και αυτό έγινε σκόπιμα για να μπορεί (ο Κ. Αγοραστός) να επικαλεστεί το νομικό δικαίωμα της σιωπής του κατηγορουμένου και να μην εξεταστεί, να μη δεχθεί ερωτήσεις και να μη δώσει απαντήσεις, για το προκλητικό, πανάκριβο και παράνομο μπάζωμα του πεδίου του εγκλήματος, έξω ακριβώς από το τούνελ, μετά την απομάκρυνση όλων των υπολειμμάτων της σύγκρουσης. Με φανερό σκοπό την συγκάλυψη κρίσιμου αποδεικτικού υλικού, που θα αποδείκνυε τι ακριβώς μετέφερε το αντιθέτως κινούμενη τρένο, άγνωστης προέλευσης. Μπάζωμα που αποφασίσθηκε και πραγματοποιήθηκε μετά την σύσκεψη του κυβερνητικού κλιμακίου, υπό την εποπτεία του Υφυπουργού παρά τω Πρωθυπουργώ Χρ. Τριαντόπουλου, όπως ανέφερε στην κατάθεσή του ο τότε Υπουργός Υγείας Αθανάσιος Πλεύρης.

Αποτέλεσμα αυτής της παράνομης ενέργειας -εν αγνοία των αστυνομικών και λοιπών ανακριτικών αρχών- ήταν να μην είναι δυνατό να ερευνηθεί στο πεδίο, αν υπήρχαν δείγματα του υλικού που προκάλεσε αυτή την μεγάλης ισχύος, υπό μορφή μανιταριού έκρηξη, αλλά και της τεράστιας σε ένταση λόγω των θερμικών φορτίων της, πυρκαγιάς που κατέκαψε εγκλωβισμένους τους ζώντες, επιβιώσαντες και μη, επιβάτες. Το δε κόστος του παράνομου αυτού μπαζώματος που έφθασε στο ύψος των 650.000 ευρώ, όταν σε μια πρόχειρη έρευνα

αγοράς οι δαπάνες για τρεις τηλεσκοπικούς γερανούς, 2 μπουλντόζες, 1 τσάπα, 20 φορτηγά, λίγα κυβικά σκύρα και μερικά τετραγωνικά τρίμματα πίσσας, για 3 ημέρες εργασία **μετά δυσκολίας ξεπερνούν το κόστος των 50.000 ευρώ**. Γεγονός που εγείρει και άλλα θέματα εξεταστέα από τις ανακριτικές αρχές και την Ε.Α.Δ., σε σχέση με τους όρους χρηστής διαχείρισης των δημοσίων εκτάκτων δαπανών, ειδικά όταν συντελούν στην απόκρυψη στοιχείων και παρεμπόδιση του ανακριτικού έργου διερεύνησης του εγκλήματος των Τεμπών.

Περαιτέρω αξιολογήσιμη πολιτικά και όχι μόνο, είναι η Επιτροπή Γεραπετρίτη, η οποία διορίστηκε από τον Υπουργό όχι για να διερευνήσει για λογαριασμό της Κυβέρνησης, παράλληλα με τις υπόλοιπες Αρχές, τα αίτια του εγκλήματος, αλλά για να αναδείξει τις διαχρονικές συστημικές κακοδαιμονίες του ελληνικού σιδηρόδρομου. Το έργο της Επιτροπής αυτής ήταν παραπλανητικό: Στόχευε, όχι την αποκάλυψη του άμεσα υπεύθυνου, που δεν ήταν άλλος από τον αρμόδιο Υπουργό κ. Καραμανλή, αλλά ουσιαστικά στη διάχυση ευθυνών γενικώς και αορίστως σε όλες τις Κυβερνήσεις των τελευταίων τουλάχιστον 27 ετών. Έτσι ώστε να συγκαλυφθούν οι τελευταίες κρίσιμες ευθύνες, από πράξεις και παραλείψεις, του δικού τους υπουργού, κ. Καραμανλή. Μιας επιτροπής της οποίας μέλος ο καθηγητής κ. Χρ. Πυργίδης κατέθεσε, όπως προκύπτει από τα πρακτικά, πως δεν γνώριζε ποιος και με ποιόν τρόπο αιτήθηκε την παροχή στοιχείων και ποιος ή ποιοι παρέιχαν τα στοιχεία, βάση των οποίων συνέταξαν το πόρισμα Γεραπετρίτη. Το μόνο σημαντικό, (πλην όμως ουδόλως αξιολογήθηκε από την επιτροπή εμπειρογνομόνων), στοιχείο της Επιτροπής και το οποίο κατέθεσε ο Πρόεδρος της Ι. Κ. Χαλκιάς, ήταν το αντίγραφο της κατάθεσης του Διευθυντού κυκλοφορίας του Ο.Σ.Ε., αείμνηστου πλέο,ν Κων. Χρυσάγη, ο οποίος φαίνεται από τα πρακτικά να κατέθετε παραδόξως παρουσία και άλλου στελέχους του Ο.Σ.Ε. Δυστυχώς, όμως, δεν πρόλαβε να καταθέσει και στον Ανακριτή, γιατί ατυχώς και συμπτωματικώς σκοτώθηκε στις 26 Μαρτίου 2023, λίγες μέρες μετά την κατάθεση του, σε ένα ασυνήθιστο αυτοκινητιστικό δυστύχημα στο Λαγονήσι.

Σημαντικό, επιπλέον, στοιχείο της διερεύνησης ποινικών ευθυνών πολιτικών προσώπων αποτελεί και ο τρόπος μη ολοκλήρωσης της Σύμβασης 717/2014 και της συμπληρωματικής αυτής Σύμβασης του 2018. Η μη ολοκλήρωση των Συμβάσεων αυτών αποτελεί κραυγαλέα περίπτωση παραβίασης σχεδόν όλων των διατάξεων που διέπουν τη

νομοθεσία δημοσίων έργων και των δικαστικών και ελεγκτικών Αρχών παρακολούθησης της νομιμότητας υλοποίησής των. Συγκεκριμένα, η σύμβαση 717/2014, διετούς διάρκειας, με μέγιστο χρονικό ορίζοντα υλοποίησης μία τριετία, δεν είχε παραδοθεί (με τη μεθόδευση συνεχών παρατάσεων) επί 9 έτη μέχρι και την ολέθρια εγκληματική σύγκρουση ελάχιστα πριν από το «τούνελ» του Ευαγγελισμού στα Τέμπη.

Επί πλέον και η αύξηση των δαπανών, μέσω της συμπληρωματικής σύμβασης, για το ίδιο ακριβώς αντικείμενο της αρχικής σύμβασης, αναδεικνύει την ολοφάνερη κακοδιαχείριση και διασπάθιση του δημοσίου χρήματος.

Εφόσον όμως η μη υλοποίηση των ανωτέρω δύο συμβάσεων (717/2014 «Ανάταξη και Αναβάθμιση του συστήματος Σηματοδότησης – Τηλεδιοίκησης και αντικατάστασης 70 Αλλαγών Τροχιάς Σε εντοπισμένα Τμήματα του Άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη- Προμαχώνας» και της συμπληρωματικής της 2. 717/2018 «Ανάταξη και Αναβάθμιση του συστήματος Σηματοδότησης – Τηλεδιοίκησης και αντικατάστασης 70 Αλλαγών Τροχιάς Σε εντοπισμένα Τμήματα του Άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη- Προμαχώνας» Α.Σ. 717 (πλην τμήματος Τιθορέα – Δομοκός), προκάλεσαν αιτιωδώς το πολύνεκρο έγκλημα των Τεμπών, τότε όλοι οι κατά καιρούς αρμόδιοι κυβερνητικοί αξιωματούχοι που είχαν την εποπτεία της σωστής και έγκαιρης ολοκλήρωσης των συμβάσεων, **θα πρέπει να ελεγχθούν** για ενδεχόμενες ποινικές ευθύνες του θανατηφόρου αποτελέσματος, δεδομένου ότι ξεκάθαρα αποδείχθηκε ότι αν οι συμβάσεις αυτές και το αντικείμενό τους είχαν υλοποιηθεί, δεν γινόταν η επίμαχη σύγκρουση.

Ειδικότερα, εφόσον το αντικείμενο του έργου των συμβάσεων αυτών αναφέρεται στην εγκατάσταση αυτομάτων συστημάτων ασφαλείας και απόλυτης προστασίας της ανθρώπινης ζωής, μέσω της άμεσης ακινητοποίησης συρμών, κινουμένων στην ίδια σιδηροδρομική γραμμή με αντίθετη κατεύθυνση πορείας ακόμα και στην περίπτωση που έχουν συμβεί ανθρώπινα λάθη, δολιοφθορές και λοιπές απίθανες, απρόβλεπτες, επικίνδυνες, εγκληματικές ενέργειες, τότε τα υπεύθυνα πολιτικά πρόσωπα που εκ του καθήκοντός τους εποπτεύουν την ασφαλή λειτουργία των σιδηροδρόμων ευθύνονται ποινικά, με σοβαρές ενδείξεις, για την τέλεση ποινικών αδικημάτων (θανάτων, τραυματισμών κ.λπ.) Και αυτό επί πλέον από την επίσης ολοφάνερη ευθύνη τους για τα

οικονομικά αδικήματα, για τα οποία ζήτησε τον έλεγχο από την Βουλή των Ελλήνων σύμφωνα με το πόρισμα της Εισαγγελέα Διαφθοράς της Ε.Ε. Π. Παπανδρέου.

Επί πλέον των ανωτέρω, το Δημοκρατικό Πατριωτικό Κίνημα ΝΙΚΗ προσθέτει και τα ακόλουθα:

Το πελατειακό κράτος της κομματοκρατίας, που κυβέρνησε τα τελευταία 20 χρόνια, δηλαδή της ΝΔ, του ΣΥΡΙΖΑ και του ΠΑΣΟΚ. φέρουν διαχρονικά την ευθύνη για το τελικό εγκληματικό αποτέλεσμα. Φυσικά η κυβέρνηση της ΝΔ είναι η πλέον ένοχη των άλλων δύο συνενόχων της και γι' αυτό χρησιμοποιεί την κοινοβουλευτική πλειοψηφία της για να αποκλείσει από την ποινική κατηγορία της κατά συρροή ανθρωποκτονίας, από ενδεχόμενο δόλο, τον αρμόδιο υπουργό της Κώστα Καραμανλή για το έγκλημα των Τεμπών. Αντί Δικαιοσύνης, η ΝΔ προωθεί το κουκούλωμα και την ατιμωρησία του, όπως από το έργο της Επιτροπής αποδείχθηκε, ενόχου υπουργού της. Το ίδιο έσπευσε και έκανε από την πρώτη στιγμή με το μπάζωμα του χώρου του δυστυχήματος, αφού απομάκρυναν από το σημείο της σύγκρουσης στοιχεία που θα οδηγούσαν στην αποκάλυψη και άλλων εγκλημάτων.

Συνοψίζουμε την κατάσταση, έτσι όπως τη βιώνουν οι απλοί Έλληνες: Το σύστημα, στο οποίο μετέχουν και επιχειρηματίες που πλουτίζουν με την υπογραφή κρατικών συμβάσεων, θυσίασε, εξόντωσε, δολοφόνησε 57 Έλληνες για να πλουτίσει και όλοι μαζί, οι συνένοχοι, σβήνουν τα στοιχεία που δείχνουν την ενοχή τους, και αν αυτό δεν πετύχει, χρησιμοποιούν ως αθωωτήριο ποινικών ευθυνών, τη Βουλή, το Σύνταγμα, τον Κανονισμό της Βουλής για να εμποδίσουν τον φυσικό δικαστή, τη Δικαιοσύνη, να καθίσει τους ενόχους στο σκαμνί. Για να μπορέσουν να συνεχίσουν τη ρεμούλα και τον παράνομο πλουτισμό με την υπογραφή συμβάσεων του δημοσίου.

Οι 57 άνθρωποι που σκοτώθηκαν στα Τέμπη, θεωρούνται παράπλευρη απώλεια για το σύστημα. Η στραβή που έτυχε στη βάρδια τους. Ωστόσο, η Κυβέρνηση Μητσοτάκη σκόπιμα αδιαφορεί και δεν συναινεί για την σύσταση προανακριτικής επιτροπής της Βουλής που θα ερευνήσει τις ποινικές ευθύνες του Υπουργού της. Η Νέα Δημοκρατία, εντελώς υποκριτικά, ψήφισε δήθεν πρόθυμα την πρόταση του ΚΚΕ για τη σύσταση της παρούσας εξεταστικής επιτροπής για το έγκλημα των Τεμπών. Γιατί στην επιστοπή αυτή δεν διερευνώνται ποινικές ευθύνες. Άρα όχι μόνο δεν τους νοιάζει να βγουν συμπεράσματα,

αλλά απλές συμβουλές για το μέλλον, αφού μάλιστα αυτές τις συμβουλές θα τις γράψει η ΝΔ μόνη της ως πλειοψηφία.

Έτσι δυστυχώς λειτουργεί το σύστημα. «Σκοτώνει» 57 ανθρώπους και την επομένη πιάνει δουλειά για να εξαφανίσει τα στοιχεία, να κουκουλώσει την υπόθεση, να αθώσει τους ενόχους πολιτικούς και επιχειρηματίες που υπογράφουν τις συμβάσεις του δημοσίου, να καταθέσουν προτάσεις για προηγούμενα εγκλήματα που διερευνά η Ευρωπαϊκή Δικαιοσύνη, παριστάνοντας ότι ενδιαφέρονται για τους νεκρούς και τους τραυματίες, ώστε ανενόχλητοι να υπογράψουν τις επόμενες συμβάσεις με το δημόσιο και εκ του ασφαλούς να πλουτίσουν.

Εμείς όμως, η ΝΙΚΗ, προσήλθαμε και συμμετείχαμε στην εξεταστική επιτροπής της Βουλής με σκοπό να καταδείξουμε το πραγματικό έγκλημα των Τεμπών, τις ανθρωποκτονίες, και το βασικό πολιτικό ένοχο. Στις ερωτήσεις μας δεν περιορισθήκαμε στις οικονομικές παραμέτρους της συμβάσεως 717/2014 που και αυτές φυσικά ενδιαφέρουν τον ελληνικό λαό, αλλά κυρίως γι' αυτό καθαυτό το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη που συνέβη στις 28 Φεβρουαρίου 2023. Αναζητήσαμε πολιτικές ευθύνες για τη φονική σφοδρή, μετωπική, σύγκρουση μιας επιβατικής αμαξοστοιχίας της εταιρείας [Hellenic Train](#) με μια εμπορική αμαξοστοιχία, το δρομολόγιο και το φορτίο της οποίας ακόμη παραμένει μυστήριο! Πρόκειται για το πιο θανατηφόρο σιδηροδρομικό δυστύχημα που έχει καταγραφεί στην [Ελλάδα](#).

Ο ελληνικός λαός από την πρώτη στιγμή, με το αισθητήριό του, δεν το είπε «δυστύχημα», το είπε «έγκλημα» και τέτοιο είναι. Όπως με τις ερωτήσεις μας καταδείξαμε, είναι και νομικά έγκλημα, δια παραλείψεως τελεσθέν, με συρρέουσες παράλληλες ευθύνες, όχι μόνο του ανεύθυνου, αλλά ποινικά υπεύθυνου, σταθμάρχη Λάρισας (κομματικά και αναξιοκρατικά διορισμένου από τη ΝΔ) και των ήδη κατηγορούμενων διοικητικών στελεχών των σιδηροδρόμων. Κυρίως, και αυτό ενδιαφέρει τον ελληνικό λαό, με συρρέουσα ευθύνη του αρμόδιου καθ' ύλη αρμόδιου υπουργού της Κυβέρνησης της ΝΔ, του Κώστα Αχιλ. Καραμανλή.

Από την μέχρι τώρα ανάκριση για το έγκλημα των Τεμπών και το αποδεικτικό υλικό που συλλέχθηκε, σε συνδυασμό με τα στοιχεία που προέκυψαν από την λειτουργία της

παρούσας εξεταστικής επιτροπής, είναι πέραν πάσης αμφιβολίας ότι, **αν υπήρχε σύστημα τηλεδιοίκησης, η σύγκρουση των δύο τρενών δεν θα είχε γίνει ποτέ**. Χωρίς το σύστημα τηλεδιοίκησης ο διαχειριστής υποδομής δεν μπορούσε να δει σε ποιο σημείο και σε ποια γραμμή (ανόδου ή καθόδου) βρίσκονταν τα τρένα κατά την πορεία τους. Επίσης δεν μπορούσαν να γίνουν διασταυρώσεις τρενών σε σταθμούς, ούτε να χαράσσεται η πορεία των τρενών στην ευθεία από σταθμούς όπως αυτός των Ν. Πόρων. **Στην αιτία αυτή έρχεται να προστεθεί και η προκλητική αδιαφορία του Υπουργού Μεταφορών Κων/νου Καραμανλή και των λοιπών αρμόδιων φορέων, οι οποίοι, αν και ήταν ενημερωμένοι για το χάος που επικρατούσε στους σιδηροδρόμους, εντούτοις φαίνεται να παρέπεμπαν το θέμα «στις ελληνικές καλένδες».**

Η τραγωδία στα Τέμπη αναδεικνύει με τον πλέον τραγικό τρόπο τη μεγάλη παθογένεια του ελληνικού σιδηροδρόμου που δεν είναι άλλη από την απουσία σύγχρονων συστημάτων τηλεδιοίκησης – σηματοδότησης τα οποία οφείλει να έχει κάθε σύγχρονος, ευρωπαϊκός σιδηρόδρομος. Πρόκειται για τα συστήματα του διευρωπαϊκού συστήματος ERTMS (European Railways Traffic Management System). Εάν λειτουργεί το σύστημα αυτό, η διαχείριση της κυκλοφορίας των τρενών γίνεται με σύγχρονο τρόπο, καθώς τα δεδομένα κίνησης των τρενών στις γραμμές ελέγχονται με ψηφιακό τρόπο και σε άμεσο χρόνο. Συνεπώς είναι προφανές πως αν λειτουργούσε αυτό το σύστημα, τότε θα υπήρχε έγκαιρη ειδοποίηση προς όλους, τους σταθμάρχες, το κέντρο κυκλοφορίας και τους μηχανοδηγούς, με αποτέλεσμα να αποτρέπονταν έγκαιρα η τραγωδία. Στις παραλείψεις αυτές πρέπει να προστεθεί ότι δεν τέθηκαν ποτέ σε λειτουργία τα συστήματα GPS που ελέγχουν την ακριβή τοποθεσία των τρενών

Αποδείχθηκε, περαιτέρω, ότι τα συνδικαλιστικά όργανα των εργαζόμενων στο σιδηρόδρομο επανειλημμένα και διαχρονικά πρόβαλλαν τα προβλήματα της ασφάλειας των σιδηροδρόμων. Μετά την ολοκλήρωση των έργων υποδομής και ηλεκτροκίνησης τον Φεβρουάριο του 2019 στο τμήμα Αθήνα-Θεσσαλονίκη, όπου μειώθηκε ο χρόνος της διαδρομής λόγω της αύξησης της ταχύτητας σε πολλά σημεία του δικτύου, οι εργαζόμενοι, όπως κατάγγειλαν, έβλεπαν ότι δεν ολοκληρώνονται και τα αντίστοιχα συστήματα ασφαλείας, δηλαδή η τηλεδιοίκηση και τα φωτισήματα.

Πριν από τη σύγκρουση, είχαν γίνει έγγραφες προειδοποιήσεις, κινητοποιήσεις και νομικές ενέργειες των εργαζομένων στο σιδηροδρομικό δίκτυο, όσον αφορά στην υποστελέχωση, την ανεπαρκή συντήρηση και την έλλειψη ηλεκτρονικών συστημάτων ασφαλείας στους σιδηροδρόμους.

Ο Υπουργός Μεταφορών γνώριζε επομένως πολύ καλά την κινδυνώδη έλλειψη της τηλεδιοίκησης και των άλλων συστημάτων ασφαλείας. Γνώριζε πολύ καλά ότι η απουσία τους ήταν μια -εν δυνάμει- αιτία θανατηφόρας πολύνεκρης σύγκρουσης.

Ιδού οι αποδείξεις:

Πρώτον: Είκοσι ημέρες περίπου πριν από τη μοιραία σύγκρουση και συγκεκριμένα στις 7 Φεβρουαρίου 2023, η «Δημοκρατική Ενωτική Συνδικαλιστική Κίνηση Σιδηροδρομικών», με αφορμή ακόμη δύο ατυχήματα στο σιδηροδρομικό δίκτυο, είχε στείλει προς πάντα αρμόδιο επιστολή-ανακοίνωση, τονίζοντας ότι «όσο δεν παίρνονται μέτρα προστασίας στους εργασιακούς χώρους και την ασφαλή λειτουργία και κυκλοφορία των τρένων, τα ατυχήματα δεν έχουν τελειωμό», ενώ προειδοποιούσε: «Δεν θα περιμένουμε το δυστύχημα που έρχεται, για να τους δούμε να χύνουν κροκοδείλια δάκρυα κάνοντας διαπιστώσεις». Πόσο προφητική ήταν αυτή η ανακοίνωση! Φυσικά, γνώση της επιστολής αυτής έλαβε και ο παραπάνω Υπουργός.

Δεύτερον: Η Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Έλξης, με [εξώδικό](#) της προς τον [ΟΣΕ](#), τον [Υπουργό Μεταφορών και Υποδομών](#), τη ΡΑΣ και τη [Hellenic Train](#), με περισσή ενάργεια κατάγγειλε στις 8.11.2022 τις **τεράστιες ελλείψεις και την κατάρρευση του σιδηροδρομικού δικτύου**. Μεταξύ άλλων σημείωνε ότι διαπιστώνει «τη **μη λειτουργία φωτοσημάτων και τηλεδιοίκησης** εδώ και πολλά έτη» και «τη **μη λειτουργία του συστήματος ETCS** (European Traffic Control System– του οποίου η θέση σε λειτουργία προστατεύει έναντι στο ανθρώπινο λάθος), η οποία δεν λειτούργησε ποτέ **παρά το γεγονός ότι έχει εγκατασταθεί στις μηχανές**». Μάλιστα, η Ένωση ενημέρωνε για τρία περιστατικά εκτροχιασμού σε διάστημα δύο μηνών: Την 1 Αυγούστου 2022 εκτροχιασμός 1521 στην Τιθορέα. Στις 10 Οκτωβρίου 2022 εκτροχιασμός προαστιακής αμαξοστοιχίας στο Λιανοκλάδι και στις 21 Οκτωβρίου 2022 εκτροχιασμός 882 στην περιοχή της Τιθορέας.

Αποδεικνύεται, δηλαδή, ότι οι συνδικαλιστές του ΟΣΕ είχαν προειδοποιήσει για τα ελλείμματα ασφαλείας του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, πολύ πριν την τραγωδία στα Τέμπη. Οι συνδικαλιστές έκαναν το καθήκον τους. Προειδοποίησαν υπουργό και αρμόδιους. Ο υπουργός και οι αρμόδιοι κώφευσαν και αδιαφόρησαν και γι' αυτό είναι συνυπεύθυνοι για τη θανατηφόρα σύγκρουση.

Τρίτον. Η από 27.4.2022 επιστολή παραίτησης προς την ΕΡΓΟΣΕ του Χρήστου Κατσιούλη, προέδρου της επιτροπής **ETCS**, η οποία είναι αρμόδια για τα έργα σηματοδότησης και ασφάλειας στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Μία επιστολή «κόλαφος» των κυβερνητικών ευθυνών. Στην επιστολή παραίτησης, ο κ. Κατσιούλης εκφράζει τη διαφωνία του για ενέργειες του Οργανισμού επί θεμάτων **ανάταξης των γραμμών** και των συστημάτων ασφαλείας. Ο ίδιος έκρουσε τον κώδωνα του κινδύνου για την ασφάλεια, αναφέροντας ότι **«συγκεκριμένο τμήμα του δικτύου, στο οποίο θα γίνεται «κυκλοφορία τρένων με 200 km/h, χωρίς σε αυτό να υπάρχει καμία ένδειξη της κατάστασης της γραμμής, ακόμα και θραύση αυτής, με ό,τι αυτό συνεπάγεται στην ασφάλεια κυκλοφορίας των τραίνων».**

Γνώριζε λοιπόν πολύ καλά ο τότε Υπουργός Μεταφορών όλες αυτές τις ζημιογόνες και κινδυνώδεις ελλείψεις στην ασφάλεια του σιδηροδρομικού δικτύου. Όχι μόνο τις γνώριζε, αλλά και με περισσή αδιαντροπιά προσποιούνταν το αντίθετο: Ότι οι σιδηρόδρομοι είναι απόλυτα ασφαλείς. Δέκα ημέρες πριν την τραγωδία, ο κ. Καραμανλής εγκαλούσε τον ΣΥΡΙΖΑ στη Βουλή γιατί ζητούσε απαντήσεις για θέματα ασφαλείας στο σιδηρόδρομο, κάνοντας λόγο για «ντροπή που θέτετε θέματα ασφαλείας». Ακόμα ηχούν στα αυτιά των πολιτών οι γεμάτες -με το θράσος του ψεύτη- δηλώσεις του προς την αντιπολίτευση: «Είναι ντροπή -και ντρέπομαι- που θέτετε θέματα ασφαλείας και θα ήθελα να ανακαλέσετε αμέσως. Είναι ντροπή όταν σας εξήγησα -και το ξαναλέω- ότι το γεγονός ότι αυτή τη στιγμή υπάρχουν οι ΥΔΥ, διασφαλίζουμε την ασφάλεια».

Δεν πρόκειται μόνο για άμεση γνώση του υπουργού. Πρόκειται για συνειδητή απόκρυψη της αλήθειας, αδιαφορώντας για το όποιο αποτέλεσμα, σε στοίχιση με τη θρυλική πλέον φράση του μηχανοδηγού; «πάμε και όπου βγει...».

Την γνώση και την ευθύνη του συνομολόγησε ξεδιάντροπα και ο λαλίστατος υπουργός της Κυβέρνησης Άδωνις Γεωργιάδης. Αίσθηση ωμής κυνικότητας προκάλεσε η

τοποθέτησή του σε τηλεοπτική εκπομπή, όταν ρωτήθηκε αναφορικά με την παραπάνω τοποθέτηση του υπουργού Κώστα Καραμανλή στη Βουλή για την ασφάλεια των τρένων. Εν μέσω πένθους για την εθνική τραγωδία, δεν δίστασε να ομολογήσει τη γνώση του υπουργού και να τον δικαιολογήσει με το πιο φθηνό επιχείρημα: «Είσαι ο υπουργός Μεταφορών, μπορείς να πας στη Βουλή και να πεις "ναι, έχουμε πρόβλημα ασφάλειας στα τρένα";». Όταν έλαβε την απάντηση «βεβαίως», είπε: «Αν το πεις αυτό, δεν θα μπει άνθρωπος...». Συνεχίζοντας δήλωσε: «Είναι πιθανό ο υπουργός να σκέφτηκε, είναι πιθανό, αν εγώ ως υπουργός Μεταφορών βγω να πω ότι έχουμε πρόβλημα ασφάλειας στα τρένα, αύριο δεν θα κυκλοφορούν τρένα στην Ελλάδα».

Από όλα τα παραπάνω γίνεται φανερό ότι **στοιχειοθετείται ποινική ευθύνη του τότε υπουργού Κώστα Καραμανλή** για τα εγκλήματα, αν όχι από ενδεχόμενο δόλο, όπως κατηγορήθηκαν από τον ανακριτή τα υπό την εποπτεία του διευθυντικά στελέχη του ΟΣΕ, τουλάχιστον από αμέλεια για α) το θάνατο 57 επιβατών, β) τις βαριές σωματικές βλάβες 32 επιβατών, γ) την πρόκληση κινδύνου ζωής για τους υπόλοιπους 264 επιβαίνοντες και δ) την καταστροφή της σιδηροδρομικής γραμμής που συνιστά εγκατάσταση κοινής ωφέλειας.

Εάν είχε κάνει το καθήκον του για τις απαιτήσεις ασφαλείας, η θανατηφόρα σύγκρουση δεν θα είχε γίνει.

Το Δημοκρατικό Πατριωτικό Κίνημα ΝΙΚΗ έκρινε ότι δεν μπορεί να αδιαφορήσει μπροστά σ' αυτό το τεραστίων διαστάσεων κυβερνητικό έγκλημα και το καταγγέλλει σήμερα και με το πόρισμα αυτό.

Το Δημοκρατικό Πατριωτικό Κίνημα ΝΙΚΗ, τα αθώα θύματα της εγκληματικής κυβερνητικής αδιαφορίας που περιγράψαμε, νεκροί και τραυματίες, οι συγγενείς τους και όλος ο ελληνικός λαός **απαιτούμε την παραπομπή σε μία δίκαιη δίκη, όχι μόνο των ήδη κατηγορούμενων διοικητικών στελεχών του ΟΣΕ, αλλά κυρίως του αρμόδιου υπουργού που είχε την εποπτεία αυτών και την εποπτεία εφαρμογής της νομοθεσίας για μία ασφαλή διακίνηση των πολιτών με το σιδηρόδρομο.** Του υπουργού, που ενώ ήξερε ότι δεν λειτουργούσαν τα συστήματα ασφαλείας, δηλαδή η τηλεδιοίκηση, τα φωτισήματα και το ETCS, αναίσχυντα διαβεβαίωνε την Βουλή, με προσποιητή ευθιξία, ότι «διασφαλίζει την ασφάλεια...»

Το Δημοκρατικό Πατριωτικό Κίνημα ΝΙΚΗ καταγγείλει επίσης και την ευθύνη της κυβέρνησης Μητσοτάκη για την προσπάθεια να συγκαλύψει τον υπουργό της, όχι μόνο πολιτικά αλλά και ποινικά, δια των ενεργειών των βουλευτών της που μετείχαν στη σύνθεση της εξεταστικής επιτροπής. Η επίκληση του 41% από την Κυβέρνηση και η επανεκλογή του υπαίτιου υπουργού ως βουλευτή στις Σέρρες δεν είναι πράγματα ικανά να «ξεπλύνουν» τις ευθύνες του. Το εκλογικό αποτέλεσμα, όπως και να επιτεύχθηκε, δεν «ξεπλένει» την ενοχή του αίματος!

Στο σημείο αυτό το Δημοκρατικό Πατριωτικό Κίνημα ΝΙΚΗ δεν μπορούμε να μην καταδικάσουμε την -εκ του πονηρού- πράξη του πιστού και αγαπημένου της ΝΔ περιφερειάρχη τότε Θεσσαλίας Κώστα Αγοραστού ο οποίος εντελώς παράνομα έσπευσε με κυβερνητική εντολή να «μπαζώσει» το σημείο σύγκρουσης των δύο τραίνων. Δι' αυτού η κυβέρνηση φρόντισε για την «άρον άρον» καταστροφή κρίσιμων στοιχείων προς διερεύνηση. Αν δεν είχε γίνει το «μπάζωμα και τσιμέντωμα» του τόπου, θα μπορούσε ευχερώς να διαπιστωθεί τι είδους εύφλεκτο υλικό μεταφερόταν την ίδια ώρα με το τραίνο της αντίθετης γραμμής, και για ποιον προορίζονταν. Το εύφλεκτο του μεταφερόμενου υλικού φυσικά και συνδέεται με τον αριθμό των νεκρών των δύο πρώτων βαγονιών που κυριολεκτικά πυρακτώθηκαν. Σαφώς, αν δεν υπήρχε έκρηξη και φωτιά, τα θύματα θα ήταν λιγότερα. Κάποιοι από τους νεκρούς των πρώτων βαγονιών σήμερα θα ζούσαν και θα ήταν στις αγκαλιές των δικών τους. Όμως ο τότε περιφερειάρχης Κ. Αγοραστός έσπευσε, χωρίς κανένα δικαίωμα, να εξαφανίσει τα υπολείμματα του εύφλεκτου αυτού υλικού που ακόμη είναι αδιακρίβωτο τι ήταν, από που ερχόταν, για ποιον προοριζόταν και αν το δρομολόγιο ήταν εν γνώσει των αρμοδίων ή όχι. Ωστόσο, εντολοδόχοι εμπειρογνώμονες των συγγενών **εξακολουθούν να ισχυρίζονται ότι το άλλο τραίνο μετέφερε ξυλόλιο, έναν ιδιαίτερα εύφλεκτο διαλύτη** που χρησιμοποιείται, μεταξύ άλλων, και στη νόθευση καυσίμων. Επί εννέα μήνες δεν έχει δοθεί καμία πειστική απάντηση στους συγγενείς των θυμάτων και στο πανελλήνιο για το τι συνέβη τη μοιραία νύχτα της 28ης Φεβρουαρίου.

Ιδού λοιπόν η συνευθύνη σύνολης της κυβέρνησης για το έγκλημα. Αφού ο υπουργός της δημιούργησε τις προϋποθέσεις να συμβεί το τραγικό δυστύχημα, έπειτα, συνειδητά πλέον, διασφάλισε και τις προϋποθέσεις να συγκαλυφθούν στοιχεία, με συνέπεια να καταστεί αδύνατο να διεξαχθεί μια ολοκληρωμένη έρευνα. Το ανεξήγητο μπάζωμα του

σημείου του δυστυχήματος αποτελεί συμπεριφορά που είναι παράνομη, ακριβώς επειδή η ενέργεια παρεμποδίζει την έρευνα, άρα αποτελεί παρακώλυση Δικαιοσύνης από το ίδιο το κράτος και τους πολιτικούς προϊσταμένους.

Αν και όλα όσα εκθέσαμε δεν αναφέρονται στα οικονομικά και υπηρεσιακά αδικήματα των πολιτικών προσώπων που είναι το έργο της παρούσας Εξεταστικής Επιτροπής, οφείλουμε να τα καταγράψουμε στο πόρισμά μας όχι μόνο για να καταγραφούν στην κοινοβουλευτική ιστορία και να μη ξεχαστούν αλλά και να αποτελέσουν τη βάση να μετατραπεί (η παρούσα Εξεταστική Επιτροπή) σε Προανακριτική. Για να παραπεμφθεί στη Δικαιοσύνη ο Κώστας Καραμανλής. **Το αίμα των νεκρών βοά και ζητά δικαίωση.** Οι συγγενείς των θυμάτων και η συντριπτική πλειοψηφία του ελληνικού λαού πρωτίστως απαιτούν αποδοθούν οι ποινικές ευθύνες στον υπουργό Κων. Καραμανλή για τη θανατηφόρα σύγκρουση. Είναι απαίτηση των οικογενειών των θυμάτων και όλου του ελληνικού λαού που δεν ξεχνά και μιλάει για έγκλημα, όχι για δυστύχημα.

Μετά τις συνεδριάσεις της Εξεταστικής Επιτροπής, που διακόπηκαν αδικαιολόγητα από την κυβερνητική πλειοψηφία και ενώ υπήρχε έγγραφη ενημέρωση της Εισαγγελίας Εφετών Λάρισας προς το Σώμα ότι επίκειται η συνεδρίαση του Δικαστικού Συμβουλίου προκειμένου να αποφασιστεί η διαβίβαση της αιτηθείσας δικογραφίας, επιβεβαιώθηκε δυστυχώς πλήρως η αρχική μας πρόβλεψη, για προσπάθεια συγκάλυψης από την κυβέρνηση του εγκλήματος των Τεμπών.

Η δε, αποστολή της δικογραφίας που έλαβε χώρα την Παρασκευή 23 Φεβρουαρίου 2024 ως υψηλής προτεραιότητας επαλήθευσε για πολλοστή φορά την κυβερνητική θέση να μη διερευνηθεί ουσιαστικά η αναζήτηση ποινικών ευθυνών πολιτικών προσώπων.

Προηγουμένως κατά την ακροαματική διαδικασία των μαρτύρων, **φάνηκε η αντιδεοντολογική πρόθεση της κυβερνητικής πλειοψηφίας, να μην παραστούν κρίσιμοι και ουσιώδεις μάρτυρες για την διερεύνηση του εγκλήματος, αλλά και να στερηθεί η Επιτροπή από την μελέτη και εκτίμηση ουσιωδών εγγράφων των υπό εξέλιξη δικογραφιών, αίτημα άλλωστε και των οικείων και συγγενών των θυμάτων, που και αυτό όμως απορρίφθηκε από την πλειοψηφία του κυβερνώντος κόμματος.**

Αυτές οι ενέργειες δεν συντελούσαν στην αποκάλυψη της αλήθειας και στη ανάδειξη ποινικών ευθυνών πολιτικών προσώπων.

Παρά ταύτα η αλήθεια δεν μπορεί να κρυφτεί. **Οφείλαμε ως Επιτροπή να συνδράμουμε, παράλληλα με το έργο της Δικαιοσύνης, στην εξέταση ενός εγκλήματος που αφορά 57 νεκρούς, μία αγνοούμενη και 180 τραυματίες και εγκαυματίες από τους οποίους πολλοί θα έχουν σοβαρές αναπηρίες και παραμορφώσεις εφ' όρου ζωής, καθώς υπέστησαν βαριές και επικίνδυνες σωματικές βλάβες. Επίσης, και για τους υπόλοιπους επιβάτες και εργαζομένους των μοιραίων τρένων τελέστηκαν κατ' απόπειρα τα τετελεσμένα στις ως άνω περιπτώσεις ποινικά αδικήματα. Περαιτέρω διαπιστώνεται και το αδίκημα της ανθρωποκτονίας από ενδεχόμενο δόλο 299 ΠΚ όπως και σε κάθε περίπτωση το τετελεσμένο αδίκημα της διατάραξης της συγκοινωνίας μέσω σταθερής τροχιάς 291 ΠΚ ή με την παλαιότερη εκδοχή διατύπωσης του σχετικού άρθρου της ασφάλειας των συγκοινωνιών του άρθρου 290 ΠΚ.**

Η πολιτική αξιολόγηση από το Δημοκρατικό Πατριωτικό Κίνημα «Νίκη» για το έγκλημα των Τεμπών στηρίζεται στη βεβαιότητα πως διαδραματίστηκε σε τρεις φάσεις, εκ των οποίων η μία ειδεχθέστερη από την άλλη.

Η **πρώτη**, εγκληματική εκ του αποτελέσματος, **φάση** αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα της διαχρονικής ευθύνης της μνημονιακής κομματοκρατίας. Η ολοκλήρωση της Σύμβασης 717/2014 σε ένα κράτος δικαίου έπρεπε να έχει πραγματοποιηθεί μέχρι το 2017 και να εξασφάλιζε απολύτως την αποτροπή μετωπικής σύγκρουσης δυο συρμών αντιθέτως κινουμένων στην ίδια γραμμή. Όμως η διεφθαρμένη διοίκηση του Ο.Σ.Ε. σύμφωνα με δημόσιες τοποθετήσεις πρώην υπουργών, με την αναποτελεσματική τους τουλάχιστον εποπτεία και όχι μόνο, δεν εγκατέστησαν στο σιδηροδρομικό δίκτυο ένα πλήρες αυτοματοποιημένο σύστημα προστασίας της ανθρώπινης ζωής. Έτσι η διαπλοκή μεταξύ των εθνικών εργολάβων και των κομμάτων εξουσίας κατασπατάλησε τους ευρωπαϊκούς πόρους, χωρίς να αποδοθεί στους Έλληνες και Ευρωπαίους πολίτες ένας ασφαλής σιδηρόδρομος.

Η **δεύτερη** εγκληματική εκ του αποτελέσματος **φάση** ήταν η στιγμή της τραγωδίας, όπου στις 28 Φεβρουαρίου του 2023, δύο συρμοί βρίσκονται σε μια μετωπική σύγκρουση με ολέθριες συνέπειες, λίγα μόλις μέτρα πριν το τούνελ. Μια τεράστια έκρηξη με μορφή

μανιταριού κατέκαψε νέους ανθρώπους και πάγωσε ολόκληρη την Ελλάδα. Αποτελούν σημαντικό πεδίο διερεύνησης του εγκλήματος των Τεμπών από την Ελληνική Δικαιοσύνη, οι πολλαπλές, ανεξήγητες καθυστερήσεις στην επιβατική αμαξοστοιχία IC62 από δολιοφθορά ή αναιτιολόγητη πτώση του ηλεκτροφόρου καλωδίου κίνησης της ηλεκτρομηχανής εντός του σταθμού Παλαιοφαρσάλου, η επιστροφή του προαστιακού Λάρισας – Θεσσαλονίκης με έλξη από ντιζελομηχανή λόγω προβλημάτων στο σύστημα πέδησης του προαστιακού, που είχαν σαν αποτέλεσμα την καθυστέρηση εκκίνησης από τη Λάρισα του μοιραίου επιβατικού IC. Επιπλέον θα πρέπει να διερευνηθεί η έλλειψη επικοινωνίας και μη καταγραφή της των 2 τουλάχιστον μηχανοδηγών της IC62 στη μοιραία διαδρομή των 12 λεπτών από τη Λάρισα μέχρι και τη σύγκρουσή της με την εμπορική αμαξοστοιχία 63503 έξω από το τούνελ του Ευαγγελισμού.

Μετά την ολέθρια μετωπική σύγκρουση ξεκινά **η τρίτη φάση** του εγκλήματος, η πιο οδυνηρή. Ο υφυπουργός Χρ. Τριαντόπουλος ως επικεφαλής κυβερνητικού κλιμακίου συντονίζει τις διαδικασίες διαχείρισης ενεργειών του ολέθριου εγκλήματος. Ο περιφερειάρχης Κων. Αγοραστός ξεχερσώνει και μπαζώνει το πεδίο του εγκλήματος **με σκοπό τη συγκάλυψη των αιτιών αυτού. Κατασπαταλά πάνω από 650.000 ευρώ για παράνομες εργασίες αλλοίωσης και εξαφάνισης στοιχείων του εγκλήματος.** Ο μεταβατικός πρόεδρος του Ο.Σ.Ε. Π. Τερεζάκης γνωστός και προσωπική επιλογή του υπουργού Κ. Καραμανλή, όπως δήλωσε στην κατάθεσή του μετά από ερώτηση του βουλευτή της Ν.Δ. κ. Χρ. Κέλλα, νομιμοποιεί την παράνομη καταστροφή των αρχείων των καταγραφικών, ελέγχου και φόρτωσης του μεταφορικού σταθμού της Θεσσαλονίκης. Γεγονός που σε συνδυασμό με το λεγόμενο μπάζωμα του σημείου σύγκρουσης ορίζουν τη συγκάλυψη του εγκλήματος των Τεμπών ως βασική κυβερνητική επιλογή για μη απόδοση ποινικών ευθυνών σε πολιτικούς αξιωματούχους πάνω από τον περιφερειάρχη Κ. Αγοραστό, τον μεταβατικό Πρόεδρο του Ο.Σ.Ε. Π. Τερεζάκη και τον Υφυπουργό παρά τω Πρωθυπουργώ κ.Χρ. Τριαντόπουλο.

Η «Επιτροπή Γεραπετρίτη» επικοινωνιακά προσπαθεί να τα φορτώσει όλα σε έναν παράνομο μετακινηθέντα σταθμάρχη και στο ανθρώπινο λάθος του. Η δε κυβερνητική ομάδα της Επιτροπής, αποδίδει τις καταγγελίες για προβληματικές προανακριτικές και δικαστικές δυσλειτουργίες της αξιοπρεπούς Μ. Καρυστιανού, μητέρας θύματος, ως δήθεν

μία αντίδραση πονεμένου ανθρώπου. Όμως, η δημοσιότητα της Εξεταστικής εξέθεσε στη συνείδηση του λαού την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και έφερε τη δικαστική εξουσία προ των ευθυνών της. Αν θα αποδώσει δηλαδή γρήγορη και δίκαιη κρίση στο όνομα του Ελληνικού Λαού ή το έγκλημα των Τεμπών θα αποτελέσει, πέρα από πολιτικό και ,δικαστικό όνειδος.

Το Δημοκρατικό Πατριωτικό Κίνημα «Νίκη» με το τακτικό μέλος της στην εξεταστική επιτροπή κ. Τάσο Οικονομόπουλο και το αναπληρωματικό της κ. Νικόλαο Βρεττό, με τον επιστάμενο, μεθοδικό, τεκμηριωμένο και καθοριστικό τρόπο εξέτασης των μαρτύρων εργάστηκαν έχοντας ως μοναδικό στόχο τη δικαίωση των αγώνων των συγγενών και οικείων των νεκρών του εγκλήματος των Τεμπών, με σκοπό να αναδειχθεί η αλήθεια, να αναζητηθούν οι αιτίες του εγκλήματος, να αποδοθούν, οι πραγματικές ευθύνες, να παραπεμφθούν στην δικαιοσύνη οι ένοχοι όσο υψηλά στην ιεραρχία και αν βρίσκονται.

Με αυτό τον τρόπο επιτελούμε στο ακέραιο το καθήκον μας, τιμώντας τις μνήμες των 57 νεκρών, στηρίζοντας την προσπάθεια και τον αγώνα της αποκατάστασης της υγείας των τραυματιών και συμβάλλοντας στις θεμιτές και δίκαιες ενέργειες εγέρσεως αιτημάτων αποζημίωσης.

Συμπερασματικά :

Στο τραγικό δυστύχημα συνετέλεσαν διάφοροι παράγοντες βασικότεροι των οποίων ήταν οι εξής :

Αναδείχθηκαν ανταγωνιστικές σχέσεις που διαμόρφωσε ο προβληματικός διαχωρισμός του ΟΣΕ σε θυγατρικές, και τις ανταγωνιστικές σχέσεις μεταξύ των εταιρειών που προκλήθηκαν, με αποτέλεσμα την κακή συντήρηση του δικτύου, αφού τα έργα μετά την ολοκλήρωση έπρεπε να τα συντηρεί επί τριετία ο ανάδοχος, αλλά όταν κάηκε το κέντρο τηλεδιοίκησης της Λάρισας οι συναρμόδιοι υπουργοί δεν μερίμνησαν για την αποκατάσταση

Η διαρκής μείωση του ανθρώπινου δυναμικού, αφού μόνο με το νόμο Ρέππα 3891/2010 μετατάχθηκαν 2351 εργαζόμενοι, έμπειροι στην πλειοψηφία τους, καθώς και η ανεπαρκής ελεγκτική δυνατότητα της ΡΑΣ που ήταν υπεύθυνη για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων καθώς και των συναρμοδίων υπουργών που δεν μερίμνησαν ούτε για τις πυράντοχες προδιαγραφές ασφαλείας των βαγονιών, ούτε για την εφαρμογή του Γενικού κανονισμού ασφαλείας που αν συνέτρεχαν είναι βέβαιο ότι θα είχαν συμβάλει αν μη τι άλλο στον περιορισμό των ανθρωπίνων απωλειών του δυστυχήματος

Το γεγονός ότι δεν υπήρχε τηλεδιοίκηση.

Την βασική πολιτική ευθύνη αλλά και ποινική ευθύνη για παράβαση καθήκοντος, φέρει ο ίδιος ο πρωθυπουργός, αφενός διότι γνώριζε τα προβλήματα των σιδηροδρόμων και ουδέν έπραξε για την αποφυγή ενός σοβαρού δυστύχηματος που ήταν ζήτημα χρόνου να συμβεί, αφετέρου δε μετά το δυστύχημα έδωσε εντολή συγκάλυψης σε όλο το κυβερνητικό επιτελείο, παραβιάζοντας τη νομοθεσία που επέβαλε την διατήρηση ανέπαφου του σημείου του δυστύχηματος μέχρι την ολοκλήρωση των ερευνών.

Ευθύνες όμως σύμφωνα με τα προεκτεθέντα είχαν και όλοι οι συναρμόδιοι Υπουργοί και Υφυπουργοί, Υποδομών και Μεταφορών της περιόδου 2009 -2023 για το ποινικό κακουρηματικό αδίκημα της δια παραλείψεως διατάραξης της ασφάλειας των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών, αλλά και ο Υπουργός προστασίας του πολίτη της περιόδου του Ιουλίου 2019 που ενώ γνώριζε ότι κάηκε το κέντρο τηλεδιοίκησης της Λάρισας, ουδέν έπραξε για τη διερεύνηση των συνθηκών υπό τις οποίες κάηκε ούτε ενημέρωσε τον ομόλογό του για την άμεση αποκατάστασή του με αποτέλεσμα 4 χρόνια μετά να γίνει το πολύνεκρο δυστύχημα. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι δεν ήξερε καν εξεταζόμενος ενώπιον της επιτροπής σε ερώτηση βουλευτού μας, ότι ήταν ο έχων υπό την εποπτεία του την πυροσβεστική υπηρεσία κατά τον κρίσιμο χρόνο, ούτε καν ότι ήταν υπουργός προστασίας του πολίτη από 9 Ιουλίου 2019 μέχρι το 2021 δηλαδή την κρίσιμη περίοδο που κάηκε το κέντρο τηλεδιοίκησης της Λάρισας που σύμφωνα με το πόρισμα Γεραπετρίτη ήταν από τις βασικότερες αιτίες που οδήγησαν στο τραγικό δυστύχημα.

Τέλος είναι τεράστιες οι ευθύνες όσων συνετέλεσαν τόσο στην αλλοίωση του τόπου του δυστύχηματος, όσο και του γεγονότος ότι παραμένει αναπάντητο το ερώτημα τι μετέφερε η επίμαχη αμαξοστοιχία.

Το Δημοκρατικό πατριωτικό κίνημα NIKH συνέβαλε με κάθε τρόπο καθ' όλη τη διάρκεια της εξεταστικής επιτροπής στην ανάδειξη των υπευθύνων, όσο ψηλά και αν βρίσκονται και θα συνεχίσει να συμβάλλει με κάθε τρόπο στην τιμωρία των ενόχων, ενώ συμπαρίσταται από την πρώτη στιγμή στις οικογένειες των θυμάτων.

Με την πεποίθηση ότι πράξαμε στο ακέραιο το καθήκον μας

Αθήνα 10-3-2024

Τάσος Οικονομόπουλος

Νικόλαος Βρεττός