

A.Π. 142/10.3.2024

Διεύθυνση Ειδικών Μόνιμων Επιτροπών

Από: Κωνσταντίνος Φλώρος <kfloros.hellenes@gmail.com>
Αποστολή: Κυριακή, 10 Μαρτίου 2024 1:47 μμ
Προς: Διεύθυνση Ειδικών Μόνιμων Επιτροπών
Κοινοποίηση: Φλώρος Κωνσταντίνος
Θέμα: Πόρισμα Φλώρος Κωνσταντίνος
Συνημμένα: ΠΟΡΙΣΜΑ ΤΕΜΠΗ ΕΞ..docx

Καλησπέρα σας,

Σας αποστέλλω το πόρισμά μου.

Με εκτίμηση,
Φλώρος Κωνσταντίνος
Ανεξάρτητος Βουλευτής Λαρίσης
Τ: 6973931654

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΠΕΡΙΟΔΟΣ Κ'

Σύνοδος Α'

ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

«Για τη διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών και όλων των πτυχών που σχετίζονται με αυτό»

ΠΟΡΙΣΜΑ

Του Κωνσταντίνου Φλώρου, Ανεξάρτητου Βουλευτή Ν. Λαρίσης

ΙΣΤΟΡΙΚΟ -ΔΙΑΔΙΚΑΣΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Η Εξεταστική Επιτροπή *«Για τη διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών και όλων των πτυχών που σχετίζονται με αυτό»* συγκροτήθηκε με την από 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), η οποία λήφθηκε κατά τη συνεδρίαση της 15ης Νοεμβρίου 2023.

Εγώ προσωπικά κατέστην μέλος της ως άνω αναφερόμενης Εξεταστικής Επιτροπής της ΒτΕ, δυνάμει της υπ' αριθ. 1591/11-12-2023 Αποφάσεως του Προέδρου της ΒτΕ. και συμμετείχα αδιαλείπτως σε όλες τις Συνεδριάσεις με σαφή πρόθεση την διερεύνηση των αιτιών, των ευθυνών, των πράξεων ή/και των παραλείψεων των ιθυνόντων πολιτικών προσώπων αλλά και των εμπλεκόμενων φορέων όπως αυτοί εκπροσωπούντο κατά τις περιόδους οι οποίες τέθηκαν στη βάση της ερεύνης εκ μέρους όλων των συμμετεχόντων Βουλευτών και **ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟ ΓΝΩΜΟΝΑ** την ανάδειξη της **ΑΛΗΘΕΙΑΣ**.

Γνωρίζω ότι σύμφωνα με τα καθήκοντα μου ως μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής στην οποία και συμμετείχα είχα καθήκον να ενεργώ νομιμοποιούμενος από τη λαϊκή εντολή και να εισφέρω στις αρμόδιες ανακριτικές Αρχές, οι οποίες έχουν επιληφθεί της σχετικής νομικής ερεύνης κάθε στοιχείο, πραγματικό περιστατικό και αξιολογική κρίση ερειδόμενη στις κείμενες διατάξεις, αφορώσες την διερεύνηση των ΑΙΤΙΩΝ του εγκλήματος. Άλλωστε δυνάμει του άρθρου 145 του ΚτΒ όπως παρατίθεται κατωτέρω, οι Βουλευτές επιφορτίζονται με ειδικές αρμοδιότητες.

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....».

Εισαγωγικώς είναι δέον να διασαφηνιστεί ευθύς εξ αρχής ότι οι ευθύνες, οι εγκληματικές πράξεις και οι παραλείψεις διαφόρων τινών προσώπων, αποδεικνύεται από τα πραγματικά περιστατικά και στα συλλεχθέντα στοιχεία ότι είναι σαφείς και ορισμένες. Αναντίρρητα πρέπει να αποδοθούν τόσο σε μεσαίας βαθμίδας πολιτικά στελέχη των κυβερνήσεων, τα οποία κατείχαν θέσεις στις αρμόδιες κρατικές αρχές (βλ. Υπουργεία Υποδομών και Μεταφορών) όσο και σε ανωτάτης βαθμίδος πολιτικά πρόσωπα, όπως διατελέσαντες πρωθυπουργοί, οι οποίοι σύμφωνα με το Ελληνικό Σύνταγμα και τα άρθρα **82, 83** είναι οι καθ' ύλην αρμόδιοι για την κατεύθυνση των ενεργειών της εκάστοτε Κυβέρνησης με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την ποινική ευθύνη που τυχόν μπορεί να τους αποδωθεί από τις αρμόδιες Δικαστικές Αρχές και δη στην εν εξελίξει ανακριτική διαδικασία. Αν μη τι άλλο είναι δέον να κληθούν και να καταθέσουν κάθε στοιχείο που εμπίπτει στις αρμοδιότητές τους όπως αυτές καθορίζονται από το Σύνταγμα και τους νόμους του Κράτους.

Άρθρο 82: (Κυβέρνηση, Πρωθυπουργός, Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, Εθνικό Συμβούλιο Εξωτερικής Πολιτικής)

1. Η Κυβέρνηση καθορίζει και κατευθύνει τη γενική πολιτική της Χώρας, σύμφωνα με τους ορισμούς του Συντάγματος και των νόμων.
2. Ο Πρωθυπουργός εξασφαλίζει την ενότητα της Κυβέρνησης και κατευθύνει τις ενέργειές της, καθώς και των δημόσιων γενικά υπηρεσιών για την εφαρμογή της κυβερνητικής πολιτικής μέσα στο πλαίσιο των νόμων.
- **3. Νόμος ορίζει τα σχετικά με τη συγκρότηση, τη λειτουργία και τις αρμοδιότητες της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, αποστολή της οποίας είναι η διεξαγωγή του κοινωνικού διαλόγου για τη γενική πολιτική της Χώρας και ιδίως για τις κατευθύνσεις της οικονομικής και κοινωνικής πολιτικής, καθώς και η διατύπωση γνώμης επί των νομοσχεδίων και προτάσεων νόμων που παραπέμπονται σε αυτήν.*
- **4. Νόμος ορίζει τα σχετικά με τη συγκρότηση, τη λειτουργία και τις αρμοδιότητες του Εθνικού Συμβουλίου Εξωτερικής Πολιτικής με τη συμμετοχή εκπροσώπων των κομμάτων της Βουλής και προσώπων με ειδικές γνώσεις ή εμπειρία.*

ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ-ΕΓΚΛΗΜΑ

Την 28^η Φεβρουαρίου 2023 και ώρα 23:21μμ έλαβε χώρα η σύγκρουση των αμαξοστοιχιών Το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη συνέβη στις κοντά στον οικισμό Ευαγγελισμός Τεμπών Λάρισας και αφορούσε στη σφοδρή μετωπική σύγκρουση μιας επιβατικής αμαξοστοιχίας της εταιρείας Hellenic Train με μια εμπορική αμαξοστοιχία.

Περί τις 23:22μμ, ο επιβατικός συρμός Intercity 62 με μηχανή ηλεκτροκίνησης Siemens Mobility 120-022 που μετέφερε περισσότερους από 350 επιβάτες και εκτελούσε τη διαδρομή Αθήνα-Θεσσαλονίκη, συγκρούστηκε με την εμπορική αμαξοστοιχία 63503 που εκτελούσε το

δρομολόγιο Θεσσαλονίκη-Λάρισα. Η σύγκρουση, η ανάφλεξη και ο εκτροχιασμός των συρμών προκάλεσε τον θάνατο 57 ανθρώπων και τον τραυματισμό δεκάδων άλλων. Μέχρι και σήμερα αγνοείται η Εριέττα Μόλχο, 23 ετών. Οι συγγενείς των δολοφονημένων συμπολιτών μας καταδικάστηκαν σε ισόβια ψυχική θλίψη και οι πολυτραυματίες βιώνουν την ριζική αλλαγή της καθημερινότητας τους σαν να βλέπουν έναν διαρκή εφιάλτη. Πολλοί εξ αυτών θα αντιμετωπίζουν κινητικά προβλήματα εφ' όρου ζωής και ως εκ τούτου οι ζωές τους έχουν επί της ουσίας καταστραφεί ειδικά αν αναλογιστεί καθείς το νεαρό της ηλικίας των περισσότερων εξ αυτών.

ΝΟΜΟΣ ΠΕΡΙ ΕΥΘΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ

Η ατιμωρησία των Υπουργών αποτελεί ένα από τα μείζονα ζητήματα που ταλανίζουν την κοινή γνώμη στην Ελλάδα.

Το πλαίσιο διαδικασιών που ορίζεται από τα άρθρα 86 Συντ., 153 επ. Καν. Βουλής και τον εκτελεστικό νόμο 3126/2003, **διασφαλίζουν εν τοις πράγμασι το ακαταδίωκτο** Πρωθυπουργών, Υπουργών και Υφυπουργών ακόμα και για τα πιο κραυγαλέα σκάνδαλα, ακόμα και για τις πιο πρόδηλες περιπτώσεις κακουργημάτων.

Οι προϋποθέσεις για τη συγκρότηση Εξεταστικής και Προανακριτικής Επιτροπής είναι ιδιαίτερα περίπλοκες και αυστηρές. Επιπλέον, η ειδική αποσβεστική προθεσμία που καθιερώνεται με τα άρθρα 86 παρ. 3 εδ. Σ. και 3 παρ. 2 Ν. 3126/2003 είναι συντομότατη, καθώς η αρμοδιότητα της Βουλής μπορεί να ασκηθεί μόνο μέχρι το πέρας της δεύτερης τακτικής συνόδου της βουλευτικής περιόδου που αρχίζει μετά την τέλεση του αδικήματος.

Πρακτικά, αν ένα κόμμα κερδίσει δύο συνεχόμενες κυβερνητικές θητείες, δύσκολα θα παραπέμψει Υπουργό του για αδικήματα που έχουν διαπραχθεί εντός της πρώτης κυβερνητικής περιόδου.

Με τον τρόπο αυτό, το σχετικό Συνταγματικό και Νομοθετικό πλαίσιο, καθίσταται παράγων ενίσχυσης της διαφθοράς στη χώρα μας και μετατρέπει την Εκτελεστική Εξουσία σε βασικό άξονα και κινητήριο δύναμη αυτής.

Ως εκ τούτου, προκύπτει από την λογική επαγωγή ότι όσο υφίσταται το εν λόγω νομικό πλαίσιο δεν μπορεί να γίνει λόγος για πάταξη της διαφθοράς στην Ελλάδα και **ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ ΠΡΟΤΕΙΝΕΙ ΤΗΝ ΑΜΕΣΗ ΚΑΤΑΡΤΗΣΗ ΤΩΝ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ.**

Μέχρι όμως να συντελεστεί η χρονοβόρος Συνταγματική Αναθεώρηση, δεν πρέπει να παροράται το γεγονός ότι στον νομικό κόσμο έχουν –με καθ’ όλα πειστικό τρόπο– διατυπωθεί απόψεις που συνηγορούν υπέρ της Αντισυνταγματικότητας του άρθρου 86 του Συντάγματος και κατ’ επέκταση των συναφών εκτελεστικών διατάξεων (βλ. Δ. Κουκιάτη, *ΠοινΔνη 2010* σελ. 1048: “*Ποινική Ευθύνη των Υπουργών και άρθρο 86: μία «αντισυνταγματική διάταξη του Συντάγματος»*”).

Πιο συγκεκριμένα, όταν η εναρμόνιση των επιμέρους Συνταγματικών ρυθμίσεων είναι πρακτικώς αδύνατη λόγω της πλήρους αντιφατικότητας μεταξύ των συγκρουομένων διατάξεων, τότε μόνο μία από τις περισσότερες μπορεί να εφαρμοστεί, ενώ η άλλη θα πρέπει να παραμεριστεί πλήρως.

Στην περίπτωση αυτή ορθότερο είναι, ακόμη και αν υπάρχει σχέση γενικού προς ειδικό, να επιλέγεται εκείνη η γενικότερη και θεμελιώδης διάταξη, που καθιερώνει ανθρώπινα δικαιώματα ή βασικές αρχές της δικαιοσύνης και του κράτους δικαίου.

Εν προκειμένω, η διάταξη του άρθρου 86 παρ. 1-3 Συντ. συγκρούεται βάνανυσα και αναιρεί ολοκληρωτικά (χωρίς αυτό να μπορεί να δικαιολογηθεί από λόγους δημοσίου συμφέροντος), **ΤΟ ΑΡΘΡΟ 4 ΠΑΡ. 1 ΣΥΝΤ.**, που καθιερώνει ότι όλοι οι Έλληνες πολίτες είναι ίσοι ενώπιον του νόμου. Παράλληλα, η διάταξη του άρθρου 86 παρ. 1-3 Συντ. συγκρούεται και αναιρεί ολοκληρωτικά και **ΤΗ ΔΙΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 26 ΣΥΝΤ.**, που προβαίνει στη διάκριση των εξουσιών, καθώς αναθέτει σε ένα πολιτικό όργανο (τη Βουλή), την άσκηση αρμοδιοτήτων δικαστικής φύσεως.

Δεν μπορεί όμως να δικαιολογηθεί από λόγους δημοσίου συμφέροντος η δίωξη από τη Βουλή αντί της Εισαγγελικής Αρχής, ώστε να θεωρηθεί η απόκλιση αυτή ως περίπτωση θεμιτής διασταύρωσης των λειτουργιών.

Η αρχές της ισότητας των πολιτών ενώπιον του Νόμου (4 παρ. 1 Συντ.) και της διάκρισης των εξουσιών (26 Συντ.), **ως αποτελούσες θεμελιώδεις αρχές του Συντάγματος, θα πρέπει να επικρατήσουν των διατάξεων του άρθρου 86 παρ. 1-3 Συντ.**

Σε διαφορετική περίπτωση, μέχρι να υλοποιηθεί η Αναθεώρηση του Συντάγματος, θα παρέχεται ασυλία σε Μέλη των Κυβερνήσεων που με πράξεις ή παραλείψεις ζημίωσαν το δημόσιο συμφέρον.

Οφείλουν επομένως οι εισαγγελικοί λειτουργοί σε κάθε τέτοια περίπτωση να ασκούν δίωξη **με την κοινή ποινική διαδικασία που θα εφαρμοζόταν και σε κάθε άλλο πολίτη.** Κανένας ιδιαίτερος λόγος δεν υφίσταται που να απαιτεί την τόσο επεική-σε βαθμό μάλιστα πλήρους ατιμωρησίας-των ποινικών αδικημάτων των Υπουργών σε σχέση με τα όσα ισχύουν για τους υπόλοιπους πολίτες.

Εκτός από το ζήτημα της συνταγματικότητας ή μη, δεν θα πρέπει να μείνει ασχολίαστο και το ζήτημα που συνάπτεται με τα όρια εφαρμογής των ειδικών διατάξεων για την ποινική ευθύνη των Υπουργών.

Το ερώτημα είναι αν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 86 του Συντάγματος υπάγονται οποιαδήποτε εγκλήματα «σχετίζονται» με την άσκηση των υπουργικών καθηκόντων ή **μόνο τα εγκλήματα εκείνα τα οποία πραγματώνονται με την ίδια την άσκηση των υπουργικών καθηκόντων.**

Στη θεωρία (βλ. *Ε. Συμεωνίδου-Καστανίδου ΠοινΔνη 2011, σελ. 496επ.*) τείνει να επικρατήσει η άποψη ότι: α) με βάση τον γενικό ερμηνευτικό κανόνα, σύμφωνα με τον οποίο εξαιρετικές ρυθμίσεις, όπως του άρθρου 86 Συντ., πρέπει να ερμηνεύονται με στενό και περιοριστικό τρόπο και β) την ιστορικοβουλευτική ερμηνεία, δηλ. το γεγονός ότι στον νόμο 3126/2003 **δεν γίνεται λόγος για εγκλήματα που σχετίζονται με τα υπουργικά καθήκοντα, αλλά για εγκλήματα που τελέστηκαν κατά την άσκηση των υπουργικών καθηκόντων,** προκύπτει ότι στο πεδίο εφαρμογής των ως άνω διατάξεων

εμπίπτουν μόνο οι πράξεις άσκησης πολιτικής, δηλ. πράξεις άσκησης της δημόσιας εξουσίας που το Σύνταγμα παραχωρεί σε ορισμένα πρόσωπα για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

Δηλαδή στον νόμο περί ευθύνης Υπουργών εμπίπτουν μόνο πράξεις όπως: η έκδοση διαταγμάτων με τα οποία αναστέλλεται η ισχύς των ατομικών ελευθεριών ή διαλύεται παράνομα η Βουλή, μέσω των οποίων μπορεί να τελείται το έγκλημα της εσχάτης προδοσίας (άρθρο 134 ΠΚ), η έκδοση ψευδών βεβαιώσεων σχετικά με την ποσότητα ή την ποιότητα ελληνικών προϊόντων (άρθρο 242 ΠΚ), η ανάθεση έργων όχι στους μειοδότες, αλλά σε άτομα που κάνουν ακριβότερες προσφορές, η παραχώρηση δημόσιας γης σε άτομα που δεν τη δικαιούνται κλπ.

Ήτοι, μόνο πράξεις άσκησης δημόσιας εξουσίας όταν με αυτές πραγματώνεται η νομοτυπική μορφή κάποιου κυρωτικού κανόνα **και όχι πράξεις που του δίνεται η ευκαιρία να τελέσει εξαιτίας της ιδιότητάς του και των πλεονεκτημάτων που αυτή προσφέρει.**

Έτσι, με βάση αυτή την ερμηνεία *(και πέραν των ζητημάτων συνταγματικότητας που ανεφέρθησαν ανωτέρω)*, ο σκόπελος της αποσβεστικής προθεσμίας που προβλέπει ο νόμος περί ευθύνης Υπουργών, μπορεί να ξεπεραστεί με βάση αυτή την στενότερη ερμηνευτική προσέγγιση του άρθρου 86 του Συντάγματος.

Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα Πρωθυπουργοί, Υπουργοί και Υφυπουργοί που έχουν διαπράξει-με οποιαδήποτε μορφή συμμετοχής- ποινικά αδικήματα σχετιζόμενα με τις ελεγχόμενες από τον Νόμο ενέργειες τους ή παραλείψεις τους στα πλαίσια των καθηκόντων τους, να μην απαλλάσσονται των ευθυνών τους λόγω συμπλήρωσης της αποσβεστικής προθεσμίας, αλλά να λογοδοτούν και να υφίστανται τις ανάλογες ποινικές κυρώσεις κατόπιν παραπομπής τους στην τακτική δικαιοσύνη, ήτοι στα αρμόδια δικαστήρια σύμφωνα με τις διατάξεις του Ποινικού Κώδικα, των ειδικών ποινικών νόμων και του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας.

Επιπλέον οφείλουμε να διευκρινίσουμε ότι σύμφωνα με το άρ. 86 Σ, η Βουλή έχει την αποκλειστική αρμοδιότητα για την άσκηση ποινική δίωξης

κατά όσων διετέλεσαν 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 ρωγή 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 ποιά 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.

ΕΓΚΛΗΜΑΤΙΚΕΣ ΕΥΘΥΝΕΣ ΤΩΝ ΑΡΜΟΔΙΩΝ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΩΝ ΙΘΥΝΟΝΤΩΝ

Ειδικότερα και εισερχόμενοι πλέον στον πυρήνα του υπό διερεύνηση εγκλήματος και την απόδοση των ποινικών ευθυνών στους υπαίτιους για το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη είναι πρόδηλό ότι 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. 60 ν. 4632/2019, παρότι αυτό ακριβώς αποτελούσε νομοθετικά επιβεβλημένο καθήκον του, καθώς την 24.1.2022 έλαβε χώρα ατύχημα με επιβατική αμαξοστοιχία στη Δαύλεια Βοιωτίας, αλλά ούτε και επόπτευσε αποτελεσματικά σύμφωνα με τα καθήκοντα του την ΕΡΓΟΣΣΕ (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 άρθρο 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 διώξεις 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 άρθρο 291 ΠΚ προστατεύεται η ασφάλεια των συγκοινωνιών ως έννομο αγαθό. Το αδίκημα του άρθρου 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

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

² Καιάφα – Γκμπάντι, ό.π., σελ. 20.

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

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

Επί του ως άνω εγκλήματος, με δόλο ενεργεί, όποιος γνωρίζει και επιδιώκει τη διατάραξη της ασφάλειας της συγκοινωνίας, αλλά και εκείνος που προβλέπει ότι τούτο αποτελεί την αναγκαία συνέπεια της πράξεως ή της παράλειψης του από οφειλόμενη ενέργεια, με συνείδηση ότι εντεύθεν είναι δυνατόν να προκύψει κίνδυνος σε άνθρωπο και δεν αφίσταται της συμπεριφοράς του αυτής. Η απαιτούμενη κατά τον νόμο πρόθεση, πρέπει να καλύπτει τη διατάραξη της ασφάλειας της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας και τη δυνατότητα προκλήσεως κινδύνου από αυτήν.

Συγκεκριμένα ως προς τον ενδεχόμενο δόλο, τέτοιος υπάρχει στην περίπτωση κατά την οποία ο δράστης προβλέπει ότι η εκπλήρωση της επιδίωξης του αυτής θα έχει ως πιθανή συνέπεια την πραγμάτωση του εγκληματικού αποτελέσματος και, παρά τούτο, προχωρεί στην τέλεση της πράξης του. Έτσι, εκ μέρους του δράστη υπάρχει αποδοχή του κινδύνου επέλευσης του αποτελέσματος και πάραυτα απόφαση να προβεί στην πράξη ή παράλειψη.

Προκειμένου να στοιχειοθετηθεί το εκ του αποτελέσματος έγκλημα των περιπτώσεων γγ και δδ του άρ. 291 παρ. 1στ ΠΚ, πρέπει να συντρέξουν οι

³Καιάφα – Γκμπάντι ό.π., σελ. 101.

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 βουλευτικού στοιχείου, γιατί στον ενδεχόμενο δόλο ο δράστης αποδέχεται το ενδεχόμενο επέλευσης του αποτελέσματος, η αποδοχή δε του εγκληματικού αποτελέσματος, ανάγεται μεν στον εσωτερικό κόσμο του δράστη, πλην όμως διαπιστώνεται από εξωτερικά στοιχεία της συμπεριφοράς του που βεβαιώνουν τέτοια αποδοχή...» (ΑΠ 776/2010, Ζ' ΠΟΙΝΙΚΕΣ, ΝΟΜΟΣ).

Κατ' ουσίαν, όπως άλλωστε και νομολογιακώς έχει κριθεί «...Με άμεσο δόλο πράττει αυτός που "θέλει" την παραγωγή του εγκληματικού αποτελέσματος, καθώς και εκείνος που δεν επιδιώκει μεν αυτό, προβλέπει όμως ότι τούτο αποτελεί αναγκαία συνέπεια της πράξεώς του και, παρά ταύτα, δεν 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 αξιόποιο 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 αξιόποιο 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 αποσχει 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 ΠΑΣ κ. Τσιαπαρικού 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 πρωταιτίων 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 σιδηροδρόμων, 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.

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

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

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/ΕΚ, 2004/50/ΕΚ και 2004/51/ΕΚ και τον Κανονισμό (ΕΚ) 881/2004, που αποτέλεσαν το «δεύτερο σιδηροδρομικό πακέτο» και προέβλεπαν, μεταξύ άλλων: τη θέσπιση κοινών στόχων και μεθόδων ασφάλειας σε όλα τα κράτη-μέλη, τη θέσπιση κοινών αρχών για την διαχείριση, ρύθμιση και επίβλεψη της ασφάλειας και την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων. Σε συμμόρφωση με την Οδηγία 2004/49/ΕΚ εκδόθηκε το ΠΔ 160/2007 (ΦΕΚ Α' 201/23.08.2007) για την ασφάλεια των Κοινοτικών Σιδηροδρόμων.

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

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

Επίσης με το άρ. 60 του ν. 4632/2019, «με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση του Διαχειριστή Υποδομής και γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, **θεσπίζονται Νέοι Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας** σύμφωνα με τον παρόντα νόμο μόνο στις εξής περιπτώσεις: α) εφόσον οι κανόνες αφορούν υπάρχουσες μεθόδους ασφάλειας που δεν καλύπτονται από Κοινές Μεθόδους Ασφάλειας (ΚΜΑ), β) **όταν οι κανόνες λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου δεν καλύπτονται ακόμη από Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), γ) ως επείγον προληπτικό μέτρο, ιδίως ύστερα από ατύχημα ή συμβάν...».** 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.

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.

Τσιαμάντης:

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Η ΡΑΣ μπορεί μήπως να συνεργαστεί και με άλλους εθνικούς ή διεθνείς φορείς για να βελτιώσει την ασφάλεια στον σιδηροδρομικό τομέα; ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Κοιτάζτε, σας είπα καταρχήν η συνεργασία, η πρώτη -και η πιο... ας πούμε- είναι με τις αντίστοιχες αρχές ασφαλείας. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Άρα, αυτό, υπήρχε... ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Βέβαια, βέβαια. Και ήταν πολύτιμη, γιατί καταλαβαίνετε, αυτοί είχαν εμπειρία δεκαετιών με σιδηρόδρομους που προφανώς είναι πολύ πιο μεγάλης έκτασης από εμάς. Ήταν πολύτιμη. Αυτή, δηλαδή, η ανταλλαγή που κάναμε τότε, εκείνα τα χρόνια που σας είπα -αν θυμάμαι καλά- 2014, 2015, 2016, ήταν πολύτιμη. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Άρα, βλέπουμε, λοιπόν και καταλήγουμε σε ένα συμπέρασμα ότι η ΡΑΣ έχει την ευθύνη να ενεργεί και προληπτικά και ανταποκρινόμενα για να διασφαλίσει τη συμμόρφωση με τις απαιτούμενες προδιαγραφές ασφαλείας, διατηρώντας και το υψηλό επίπεδο ασφαλείας στους σιδηρόδρομους. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Απολύτως. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Το 2019, που δεν ήσασταν εσείς στη ΡΑΣ, είχαν θεσπιστεί κάποιοι κανόνες ασφαλείας οι οποίοι σύμφωνα με τα άρθρα 59 και 60 του ν.4632/2019 εφαρμόζαν την οδηγία 798 του 2016, το άρθρο 7 και 8 συγκεκριμένα, που επέβαλαν τη θέσπιση νέων εθνικών κανόνων ασφαλείας, δεδομένου ότι δεν

είχε τεθεί σε λειτουργία κανένα από τα προβλεπόμενα σε αυτές συστήματα αποτροπής των σιδηροδρομικών δυστοχημάτων. Βάσει αυτού, η ΡΑΣ θα μπορούσε να εκδίδει νέες άδειες, αφού έβλεπε ότι δεν λειτουργούν τα προβλεπόμενα συστήματα αποτροπής σιδηροδρομικών δυστοχημάτων;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτος): Οι εθνικοί κανόνες ασφαλείας, απ' ό,τι ξέρω, γιατί τώρα αρχίζω να ανακαλώ στη μνήμη μου λεπτομέρειες που ίσως να μην τις θυμάμαι και καλά, είναι κάτι που συμπληρώνει τους κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Όπου υπάρχουν κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης προφανώς τηρούνται αυτοί. Κάθε κράτος-μέλος, όμως, δικαιούται να έχει και κάποιους εθνικούς κανόνες ασφαλείας, εφόσον δικαιολογείται σε κάποια θέματα που δεν καλύπτονται από τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς. Αλλιώς πρέπει να τηρεί τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς. Αυτή, λοιπόν, η σύνταξη των εθνικών κανόνων ασφαλείας ξεκινάει από το Υπουργείο Μεταφορών, το οποίο προφανώς συνεργάζεται και με την ΡΑΣ και φτιάχνονται αυτοί. Ξέρω ότι ήταν μια βασανιστική μακρά περίοδος που συνέπεσε και με τη θητεία μου όπου φτιαχνόταν, είχαν ολοκληρωθεί. Δεν θυμάμαι αν είχαν υποβληθεί, γιατί έπρεπε να υποβληθούν και στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Θυμάμαι, λοιπόν, αυτή τη δραστηριότητα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Οπότε οι εθνικοί κανόνες ασφαλείας οφείλουν να ακολουθούν και τους ευρωπαϊκούς.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτος): Βεβαίως.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Πάρα πολύ ωραία.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτος): Όχι, καλύπτουν κενά ουσιαστικά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Τι ακριβώς;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτος): Καλύπτουν κενά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Α, καλύπτουν κενά.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτος): Δηλαδή κάτι που στο δικό σου σύστημα δεν το έχεις, δηλαδή κάποιες ιδιαιτερότητες να πω. Αυτό ισχύει όχι μόνο σε θέματα ασφαλείας. Ισχύουν και στα θέματα γενικά λειτουργίας του σιδηροδρόμου, δηλαδή κάποιες ιδιαιτερότητες που έχει το δίκτυο σου και προσπαθείς να τις καλύψεις αν δεν καλύπτονται από τις ευρωπαϊκές

Χαλκιάς:

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ, όμως, από κάπου παίρνουν εντολές. Την ευθύνη, τη χρηματοδότηση, την εποπτεία, την εντολή, τη θέσπιση νομοθέτησης για τους εθνικούς... ΙΩΑΝΝΗΣ - ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Το Υπουργείο. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Εσείς μπορείτε να πείτε εάν το Υπουργείο είχε συγκεκριμένες... Δεν θα πω να καταλογίσετε -δεν είναι δουλειά σας- οποιαδήποτε ποινική ευθύνη. Αν θέλετε, το λέτε βέβαια. Αλλά, ποια ήταν η εμπλοκή του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων, στην εγκατάσταση των αυτοματοποιημένων συστημάτων ασφαλείας; Για να το κάνω πιο απλό, ο ΟΣΕ έκανε ό,τι ήθελε; Ήταν Ανεξάρτητη Αρχή η ΕΡΓΟΣΕ; ΙΩΑΝΝΗΣ - ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Ανεξάρτητη ήταν μόνο η ΡΑΣ. Οι άλλοι προφανώς είχανε μια επαφή με το Υπουργείο και εποπτεύονταν από το Υπουργείο. Και οι διοικήσεις διορίζονται με τη διαδικασία που προβλέπει ο νόμος, μέσω της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας ή με κάποιον άλλο τρόπο. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Άρα, θεωρείτε ότι υπάρχουν ευθύνες. ΙΩΑΝΝΗΣ - ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Πολιτική ευθύνη σίγουρα έχει το Υπουργείο. Αλίμονο! Αυτό εποπτεύει, είναι η κορυφή. Έχει. Από εκεί και πέρα τώρα, τι άλλες ευθύνες έχει θα μας τα πει η δικαστική εξουσία που διερευνά και εσείς. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Εάν δεν νομοθετήσει κάτι ως έχει υποχρέωση το Υπουργείο - δεν αναφέρομαι σε συγκεκριμένη περίοδο-, έχει ευθύνη με παράλειψη; ΙΩΑΝΝΗΣ - ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Πολιτική ευθύνη θα έχει ενδεχομένως. Αυτά είναι θέματα που τα κρίνει η κυβέρνηση με βάση το τι της λέει η υπηρεσία, τις ανάγκες που υπάρχουν. Τι να σας πω; ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ερώτηση. Ενώ υπήρχαν αυτές οι ελλείψεις τηλεδιοίκησης στη Λάρισα τρία χρόνια, από το 2019 μέχρι 2023, και όσον αφορά τη φωτισήμανση, πώς εκδίδοντο πιστοποιητικά ασφαλείας και άδειες λειτουργίας στις εταιρείες; ΙΩΑΝΝΗΣ - ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Αυτή είναι μια ερώτηση για τη ΡΑΣ, που δίνει τα πιστοποιητικά ασφαλείας. Τα έδωσε, νομίζω. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Και θα τα δώσει κι άλλου και όπου χρειάζεται. Εσείς πώς το κρίνετε; Διαπιστώσατε ως Πρόεδρος της Επιτροπής ότι δεν λειτουργούσε τίποτα από τα συστήματα ασφαλείας.

Παρ' όλα αυτά, εκδίδονται άδειες και πιστοποιητικά ασφαλείας. ΙΩΑΝΝΗΣ - ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Είναι θέμα αποκλειστικά της Ρυθμιστικής Αρχής να ελέγξει όλα τα στοιχεία, να λάβει υπόψη της ό,τι της λέει ο ΟΣΕ και ενδεχομένως και τον αντίλογο που υπάρχει. Αυτή τη στιγμή δεν μπορώ να υποκαταστήσω εγώ τη ΡΑΣ στις αρμοδιότητές της, ούτε έχω κάποια συγκεκριμένη άποψη για το συγκεκριμένο θέμα. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Άλλες δύο ερωτήσεις. Θα επανέλθω πάλι στους εθνικούς κανόνες ασφαλείας. Από την έρευνα που κάνατε ως επιτροπή και ως νομικός που είστε -ήσασταν και Πρόεδρος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους-, γνωρίζετε αν είχαν θεσπιστεί οι εθνικοί κανόνες ασφαλείας δυνάμει δύο Οδηγιών του 2016 και κατ' εφαρμογή του - εφαρμοστικός ο νόμος- ν. 4632 του 2019; ΙΩΑΝΝΗΣ - ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Έχω την εντύπωση ότι οι Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ενσωματώθηκαν στο εθνικό μας δίκαιο. Τώρα, αν ενσωματώθηκαν καλά ή με ελλείψεις ή πλημμελώς.. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ενσωματώθηκαν επί σκοπώ να υλοποιηθούν. ΙΩΑΝΝΗΣ - ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Προφανώς. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Έγινε αυτή η υλοποίηση; ΙΩΑΝΝΗΣ - ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Δεν μπορώ να σας απαντήσω εγώ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Δεν το γνωρίζετε. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Γενικά τους γνωρίζετε τους εθνικούς κανόνες ασφαλείας; ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Αν μου πείτε τους σχετικούς νόμους, μπορώ να σας ... ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Γιατί το ρώτησα χθες στον κ. Ποργίδη και ο κ. Ποργίδης δήλωσε πλήρη άγνοια για την ύπαρξή τους γενικότερα. ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Υπάρχουν εθνικοί κανόνες και υπάρχουν και κάποιες παρεκκλίσεις που ζητούμε συνήθως ως Ελλάδα και τα λοιπά, αλλά από εκεί και πέρα αν μου πείτε το άρθρο τάδε του νόμου τάδε τι λέει, δεν θα σας πω. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Προβλέπονται και προκόπτον από το ν.4632/2019 19 που αφορούσε και ενσωμάτωση... ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Οδηγιών. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: ... των Οδηγιών -μπράβο- ... ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Του Κανονισμού. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: ... 797, 798, 2370 του Ευρωπαϊκού

Κοινοβουλίου. Από εκεί προβλέπονται και προκύπτουν. ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Δεν υπάρχουν αιτιάσεις της επιτροπής ότι η Ελλάδα δεν ενσωμάτωσε σωστά το δίκαιο αυτό, τουλάχιστον μέχρι τώρα. Το τι θα προκύψει αύριο... ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Επιμένω ξανά. Γνωρίζετε για τους εθνικούς κανόνες ασφαλείας; Όχι. ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Σας λέω την απάντηση που σας έδωσα και πριν. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Άρα, εδώ μας παραδέχεστε μια ανεπάρκεια. ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Η ενσωμάτωση που έγινε μέχρι στιγμής των Οδηγιών αυτών δεν μας έχει δημιουργήσει κάποιο πρόβλημα με την Ευρωπαϊκή Ένωση. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Και βάσει ποιων στοιχείων βγήκε αυτό το πόρισμα; ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Με βάση τα στοιχεία που συλλέξαμε και τα αξιολογήσαμε. Και ήρθαν και οι άνθρωποι από το Υπουργείο και καταθέσανε, μας είπαν κάποια πράγματα και για τη διαλειτουργικότητα και για τα συστήματα που υπάρχουν και για τις

Οι λοιποί μάρτυρες αλληλοδιαφευδόμενοι είπαν σχετικά με τους Εθνικούς Κανόνες τα παρακάτω, αντιφατικά που αποδεικνύουν ότι το έγκλημα είχε πολλούς συνεργούς και συναυτουργούς:

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 φωτισήμανσης, 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 Ξιφάρια, τη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών υπό τον κ. Ανδρέα Πολάκι, τη Διεύθυνση Επιβατικών Μεταφορών υπό την κα Κατερίνα Δεμερτζή και κ. Φώτη Λιακέα και την Πρόεδρο της ΡΑΣ Κ. Ιωάννα Τσιαπαρίκου, η επισήμανση του επερχόμενου δραματικού συμβάντος είναι ανατριχιαστικά ακριβής.

Μνημονεύει προγενέστερα σιδηροδρομικά ατυχήματα, επισημαίνει τη γενικότερη αίσθηση εγκατάλειψης της σιδηροδρομικής υποδομής, την έλλειψη προσωπικού του ΟΣΕ (Σταθμαρχών και Κλειδούχων), τη μη λειτουργία της σηματοδότησης, τη λειτουργία μεγάλων τμημάτων χωρίς σηματοδότηση, τηλεδιοίκηση και στελέχωση της υποδομής, τη μη πλήρως συντηρημένη υποδομή, την μη άμεση επισκευή, 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 (ο οποίος πληροφορήθηκα ότι δεν υπέγραψε την κατάθεση του, η οποία έλαβε χώρα ενώπιον της Επιτροπής), 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.

Διαφήμιση

Hell.Tr:

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 servicefaster 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 σιδηροδρομικών».

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 ασφαλείας που θεσπίζονται στο πλαίσιο των ΤΠΔ και ότι εφαρμόζονται τα σχετικά μέρη των ΚΜΑ και οι κοινοποιούμενοι σύμφωνα με το άρθρο 60 εθνικοί κανόνες. Επίσης, αυτές θεσπίζουν και τα συστήματα διαχείρισης της ασφαλείας που περιέχουν, μεταξύ άλλων, και προγράμματα κατάρτισης του προσωπικού και συστημάτων, τα οποία διασφαλίζουν ότι διατηρείται η επάρκεια προσόντων του προσωπικού (άρ. 61 παρ. 3 περ. στ ίδιου νόμου).

Στα πλαίσια των ανωτέρω ευθυνών τους, όλοι οι παραπάνω γνώριζαν ότι ήταν ανεπίτρεπτη η συνέχιση των επιβατικών δρομολογίων, δίχως να έχουν θεσπιστεί Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας, δίχως να έχουν νομοθετηθεί Κοινές Μέθοδοι Ασφαλείας (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:

«...**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Να κάνουμε και τον όρκο τον απαραίτητο: «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». **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Δηλώνω **.ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ωραία. Με μία γενική εισαγωγή ολιγόλεπτη πείτε μας τι γνωρίζετε για την υπόθεση και πώς εσείς εδώ μπορείτε να μας διαφωτίσετε, για να περάσουμε στον εισηγητή της Πλειοψηφίας, τον κ. Τσαβδαρίδη. **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Από την ανάληψη των καθηκόντων μου στις 23 Οκτωβρίου 2019 και έπειτα μία από τις αρμοδιότητες της ΕΡΓΟΣΕ είναι η εκτέλεση, η παρακολούθηση και η επίβλεψη των έργων. Η ΕΡΓΟΣΕ, όταν ο ΟΣΕ της αναθέτει την εκτέλεση ενός έργου, ασχολείται με την ωρίμανση της μελέτης, με την επίβλεψη της μελέτης, με τη διαγωνιστική διαδικασία ενός έργου και με την επίβλεψη ενός έργου. Δεν έχει καμία αρμοδιότητα με τον Γενικό Κανονισμό Κυκλοφορίας, καμία

αρμοδιότητα με την ασφάλεια χρήσης της γραμμής, έχει αρμοδιότητα καθαρά με την επίβλεψη και κατασκευή των έργων που της αναθέτει ο ΟΣΕ. Στο πλαίσιο, λοιπόν, αυτό και από τη θέση ευθύνης που κατείχα στη διαχείριση των συμβάσεων θα συνδράμω σε οποιοδήποτε ερώτημα τεθεί, στο οποίο μπορώ να απαντήσω για το πλαίσιο που διαμορφώθηκε για την ολοκλήρωση αυτών των συμβάσεων που εξετάζει και η δική σας Επιτροπή. **ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ:** Αισθάνεστε δηλαδή, γύρω από αυτό το θέμα, ένα βάρος ότι δεν πήρατε χαμπάρι αυτό το πράγμα το οποίο έγινε, το οποίο ήταν μοιραίο; **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Ποιο πράγμα ήταν μοιραίο; **ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ:** Αυτός ο διαχωρισμός. **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Ωραία, να διευκρινίσω λοιπόν και πάλι κάτι... **ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ:** ...σε ό,τι αφορά την εκτέλεση της σύμβασης και την αιτιώδη συνάφεια αυτής της μη εκτέλεσης σε σχέση με την ασφαλή μετακίνηση των επιβατών με το τρένο. **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Να ξεκινήσω λίγο διαφορετικά. Η ΕΡΓΟΣΕ δεν έχει καμία αρμοδιότητα στην ασφάλεια, χρήση ή κυκλοφορία της γραμμής. Δεν μπορεί ανά πάσα στιγμή και για κανένα λόγο και αρμοδιότητα να σταματήσει την κυκλοφορία της γραμμής ή να παρέμβει στη γραμμή... **ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ:** Δεν σας είπε κανείς κάτι τέτοιο. Μη λέτε πράγματα που δεν χρειάζονται. Ο ΟΣΕ τα κάνει αυτά, ούτε έχει νόημα τώρα να ρίχνετε το μπαλάκι στον ΟΣΕ και ο ΟΣΕ να τα ρίχνει σε εσάς. Το είδαμε αυτό. Η ΕΡΓΟΣΕ έχει την αρμοδιότητα για την εκτέλεση των συμβάσεων αυτών. Αυτές οι συμβάσεις είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με την ασφάλεια του παρεχόμενου μεταφορικού έργου. Σας ρωτώ λοιπόν, το γεγονός ότι δεν πήρατε χαμπάρι ότι έγινε αυτός ο διαχωρισμός, ένας διαχωρισμός που σύμφωνα με το πόρισμα των εμπειρογνομόνων, δύο καθηγητών Πολυτεχνείου, συναδέλφων σας μηχανικών και ενός πρώην προέδρου του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, ήταν μείζονος σημασίας. Έχετε ένα βάρος σε σχέση με το ότι δεν το αντιληφθήκατε, εφόσον ισχύει ότι δεν το αντιληφθήκατε; **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Επί της δικής μου θητείας στην ΕΡΓΟΣΕ δεν υπήρξε κανένας τέτοιος διαχωρισμός. Επί της δικής μου θητείας στην ΕΡΓΟΣΕ προχώρησε, υλοποιήθηκε σε μία διαχείριση του να τελεστεί το

τελικό χρονοδιάγραμμα της συμβάσεως, σύμφωνα με τον έλεγχο της ΕΔΕΛ, της...**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ:** Γιατί δεν υπήρχε ενεργή σηματοδότηση; Είχε κάποια βλάβη; Ήταν μόνιμα στο κόκκινο; Έτσι το λειτουργούσαν;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Ανέφερα και προηγουμένως ότι ένα από τα τμήματα δεν είχαν ολοκληρωθεί μέχρι και τη δική μου αποχώρηση και ανέφερα επίσης συγκεκριμένα τους λόγους που δεν είχαν ολοκληρωθεί και ήταν η μη δυνατότητα διακοπής κυκλοφορίας από τη μεριά του ΟΣΕ. Γι' αυτούς τους λόγους από τη μεριά της συμβάσεως δεν είχε ολοκληρωθεί και το συγκεκριμένο τμήμα. Σελ.355 **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ:** Αυτό πηγαίνει σε κάποιες υπηρεσίες, την ΠΟΣ, την ΣΕΟ. Αναφέρει τα συγκεκριμένα ζητήματα. **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Αυτό ήταν υποχρέωση... Τι εννοώ; Ναι μεν η σύμβαση γράφει ότι θα γίνεται κατά τη διάρκεια γραμμής σε λειτουργία, δεν μπορεί όμως να κατασκευαστεί καλωδιοφορέας και να κυκλοφορεί τρένο, διότι θα συμπαρασύρει όλα τα μηχανήματα έργου και τους εργαζόμενους. Δεν μπορεί να κατασκευαστεί, όταν μπαίνουν οι...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Μα, γιατί ο ΟΣΕ έπρεπε να διαθέσει εργαζόμενους στον ανάδοχο; **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Δεν έδινε προς τον ανάδοχο. **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ:** Σε ποιον ήταν; **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Τα αιτήματα της ΕΡΓΟΣΕ προς τον ΟΣΕ είναι ότι θα διαθέσει το απαραίτητο προσωπικό, **ώστε να διακοπεί η κυκλοφορία**, που αυτό είναι ένα στέλεχος γραμμής, είναι κλειδούχοι αν απαιτούνται εκατέρωθεν στους σταθμούς, είναι επάνδρωση σταθμών που μπορεί να μην ήταν επανδρωμένοι, για να μπορέσει να διευθετηθεί είτε μονογράμμιση ενός έργου είτε να διευθετηθεί η διακοπή της γραμμής. **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ:** Συμπερασματικά, μεταξύ λεχώνας και μαμής χάσαμε το παιδί, κύριε μάρτυρα. **ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Είναι το σχόλιό σας. Καταγράφεται. **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Σας μιλάω για τις διαδικασίες. **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ:** Το έγκλημα στα Τέμπη ήταν το αποτέλεσμα. **ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ τον κ. Καραθανασόπουλο.**ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ**

(Μάρτυς): Νομίζω, δεν ξέρω αν ήσασταν στην προηγούμενη συνεδρίαση, όπου ο κ. Λασπονίκος το ανέλυσε πολύ συγκεκριμένα, αλλά να πω και εγώ από τη δική μου μεριά δυο, τρία πράγματα: Δεν αποζημιώθηκαν σταλίες ως προς μηχανήματα, δεν αποζημιώθηκαν άλλοι λόγοι, αποζημιώθηκαν μόνο αργίες προσωπικού, σύμφωνα με την εισήγηση της Διεύθυνσης Έργων, σύμφωνα με τη γνωμοδότηση του Τεχνικού Συμβουλίου, σύμφωνα με τις τελικές αποφάσεις, με διασταύρωση του οργανογράμματος του έργου από ορκωτούς ελεγκτές. Αποζημιώθηκαν μόνο για συγκεκριμένες περιόδους, όπου δεν μπορούσαν να εκτελεστούν εργασίες από παράθυρα κυκλοφορίας, που δεν διέκοπτε την κυκλοφορία ο ΟΣΕ. Υπήρξαν και αντίστοιχα αιτήματα του αναδόχου και υπάρχουν και θέσεις άρνησης της ΕΡΓΟΣΕ με προσφυγή ως προς τη δικαστική αυτή διένεξη που ζητούσε να αποζημιωθεί και για τμήματα στα οποία δεν είχε υποβάλει εκείνη την παρελθούσα περίοδο -και αναφέρομαι για αιτήματα από το 2017 μέχρι το 2018- τις μελέτες. Ακολουθήθηκε όλη η νόμιμη διαδικασία που ακολουθεί ο ν. 3669 από αντίστοιχες καταστάσεις και θα ήταν ανεύθυνο, αν δεν το έκαναν, διότι έχει δείξει η εμπειρία ότι άλλου είδους διαδικασίες, όπως δικαστικές διαπραγματεύσεις ή διαιτησίες, είθισται να αποζημιώνουν ποσά που τα ποσοστά τους είναι πολύ υψηλά. Εδώ έγινε πολύ εξαντλητική εξακρίβωση των πραγματικών αιτιών και για όλες αυτές τις αιτίες δεν ευθυνόταν η ΕΡΓΟΣΕ. **ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ:** Άρα, χάρη μάς έκανε η Κοινοπραξία, ενώ μπορούσε να διεκδικήσει περισσότερα, πήρε λίγα και άρα, δεν ζημιώσαμε το Δημόσιο έστω και με 3,5 εκατομμύρια, που μάλλον τα θεωρείτε λίγα και άρα, δεν έχει κανένας ευθύνη και άρα, όλα καλά. **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Συγγνώμη, δεν θεωρώ τίποτε λίγο. **ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ:** Αυτό μας λέτε τώρα και ότι θα ζημιωνόμασταν παραπάνω και πάλι καλά που δέχτηκε η εταιρεία και πήρε τα 3,5 εκατομμύρια. **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Δεν είναι θέμα αν δέχτηκε, αν δεν δεχόταν, δεν θα προχωρούσε καμία διαδικασία. Λέω, όμως, κάτι πολύ συγκεκριμένο: Δεν θα ήταν ανεύθυνο ή δεν θα ήταν, ενώ η ιστορία έχει προδιαγράψει ότι δεν υπάρχει διαιτητικό δικαστήριο που έχει αποζημιώσει κάτω από 50% στο παρελθόν, να μην γίνει ένας εξαντλητικός έλεγχος και διαχείριση στις απαιτήσεις που είχαν

φτάσει στο σύνολό τους κοντά στα 47 εκατομμύρια, 48 εκατομμύρια ευρώ και να γίνει μία σωστή αποτύπωση της πραγματικής εικόνας, να ελεγχθούν από όλα τα αρμόδια όργανα και να τελειώσει και αυτό το ζήτημα; Θα ήταν προτιμότερο να το αφήναμε να έμενε ως αίτημα και να στάλιζε, να το άφηνε η ΕΡΓΟΣΕ, το Τεχνικό της Συμβούλιο, η Διευθύνουσα Υπηρεσία να στάλιζε και να διαμορφωνόταν ένα έντοκο γεγονός; **ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ:** Εγώ θα αναζητούσα ευθύνες από τα φυσικά πρόσωπα για το ότι φτάσαμε εδώ που φτάσαμε και αναγκαστήκαμε να αποζημιώσουμε. Θα σταματούσα το έργο, αν με ρωτάτε, θα σταματούσα τον Σιδηρόδρομο... **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Μεγαλύτερη ζημία... Ένα λεπτό. **ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ:** ...γιατί είχατε τους συνδικαλιστές που σας ενημέρωναν για τα θέματα ασφαλείας. **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Όχι, μην μπερδεύομαστε! **ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ:** Σας ενημέρωναν; **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Όχι, βέβαια, δεν έχει εμπλοκή με τη γραμμή και την κυκλοφορία η ΕΡΓΟΣΕ, το είπα από την αρχή. **ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ:** Όχι, λέω αν σας έστειλαν κάποιο έγγραφο, κάποιο εξώδικο, εσάς προσωπικά... **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Όχι, βέβαια, διότι δεν μπορεί να εμπλακεί η ΕΡΓΟΣΕ στην κυκλοφορία. **ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ:** Δεν γνωρίζατε ότι υπάρχει θέμα ασφαλείας, δηλαδή; Άντε, τα έστειλαν στον ΟΣΕ, άντε τα έστειλαν στη ΡΑΣ... **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Ποτέ δεν ετέθη σε καμία δική μου συνάντηση, επικοινωνία με τον ΟΣΕ, στο Υπουργείο, σε καμία άλλη διαδικασία τέτοιου είδους ζήτημα και οι συσκέψεις οι οποίες γίνονταν με δική μου πρόκληση και αιτία ήταν να πιεστούν όλοι οι συμπλεκόμενοι φορείς, διαχειριστικές Αρχές και τη ΡΑΣ κάποια στιγμή καλέσαμε για να μας δώσει έναν κατάλογο προδιαγραφών από την αρχή, το τι απαιτούσε για να προχωρήσει τις αδειοδοτήσεις, αν και δεν ήταν αρμοδιότητα της ΕΡΓΟΣΕ αυτό, αλλά ήμασταν οι πρώτοι και οι τελευταίοι που δεχόμασταν την πίεση της διαπραγμάτευσης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ότι θα χαθούν χρήματα. Άρα, τι θέλω να πω με όλο αυτό; Ότι έγινε μία επισταμένη και πολύ συγκεκριμένη προσπάθεια να κρατήσουμε ζωντανή τη διαπραγμάτευση με την Επιτροπή, να πείσουμε την Επιτροπή να ολοκληρωθεί το έργο, να πείσουμε τους

συναρμόδιους φορείς που έχουν εμπλοκή και από τη στιγμή που η αιτία των αποζημιώσεων δεν ήταν η ΕΡΓΟΣΕ, σε ποιον να αναζητήσω ευθύνες; Στη μητρική εταιρεία; Ή αλλιώς να το πω διαφορετικά...**ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ:** Η αιτία των αποζημιώσεων γιατί δεν ήταν η ΕΡΓΟΣΕ, από τη στιγμή που πληρώσαμε; **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Διότι η αιτία των αποζημιώσεων ήταν ότι ο ΟΣΕ δεν έκοβε την κυκλοφορία να μπου να εκτελεστούν τα έργα. **ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ:** Άρα, έφταιγε ο ΟΣΕ. **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Δεν μπορούσε ούτε ο ΟΣΕ ίσως να διακόψει την κυκλοφορία λόγω των πιέσεων που δεχόταν από την HELLENIC TRAIN, λόγω της έλλειψης προσωπικού στο παρελθόν...»

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 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 τι 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 φωτοσήμανση, η τηλεδιοίκηση και το ETCS, που η ενεργοποίηση 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 ΑΒΜ ΕΕΕ 11/2023 ποινική δικογραφία και 13 συνοδευτικά έγγραφα, όπως αυτά υποβλήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Εντεταλμένη Εισαγγελέα κατά του πρώην Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών Χρίστου Σπίρτζη και του πρώην Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών Κωνσταντίνου Καραμανλή.

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

Είναι η σύμβαση που, όπως 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: A3) ΣΣ Οινόης (μη περ/νου) - ΣΣ Τιθορέας (μη περ/νου) B1) ΣΣ Πλατέως (περ/νου)- ΤΧ 1 (μη περ/νου) B3)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 Πλατό - 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 υπαίτιους 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 υπεύθυνα 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 τόπου, 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 θεοπιστεί δεν θα ήταν δυνατόν, ενώ κανένα σύστημα αποτροπής των ολέθριων αποτελεσμάτων του ανθρώπινου σφάλματος δεν βρισκόταν σε λειτουργία, όλοι να δηλώνουν αναρμόδιοι και ανεύθυνοι γι' αυτό, διότι **οι Εθνικοί Κανόνες προβλέπουν ακριβώς τι πρέπει να βρίσκεται σε λειτουργική κατάσταση και ποιος είναι υπεύθυνος γι' αυτό.**

Σε ότι αφορά στις διαφορές μεταξύ του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας και των Εθνικών Κανόνων Ασφάλειας, καθώς το σύνολο των εμπλεκόμενων και υπολόγων, που κατέθεσαν ενώπιον της Εξεταστικής, επιχείρησαν να προκαλέσουν σκόπιμη σύγχυση, διαστρεβλώνοντας αποκάλυπτα την αλήθεια, μας ανέφερε τα εξής:

Ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας και οι Εθνικοί Κανόνες Ασφάλειας 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 Ασφάλειας 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 ζωών, ιδίως εφόσον η επίγνωση της καθολικής κατάρρευσης των συστημάτων αποτροπής των ολέθριων αποτελεσμάτων του ανθρώπινου σφάλματος ήταν παραπάνω από δεδομένη, τόσο σε ότι αφορά τα ανθρωποκεντρικά δευτέρου επιπέδου, που ήταν πλέον ανύπαρκτα όσο και μηχανολογικά που είχαν πάψει προ πολλού να λειτουργούν, **γ)** τον από κίνδυνο που αντιμετώπιζαν καθημερινά χιλιάδες άνθρωποι να χάσουν την ζωή τους, με μόνη προϋπόθεση «το ανθρώπινο σφάλμα», που με μαθηματική ακρίβεια ήταν όχι απλώς αναμενόμενο αλλά

άκρως πιθανόν να συμβεί, ανά πάσα στιγμή και συγχρόνως: 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.

Υπολειπούν 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 Εμπειρογνομώνων (20-3-2023), καταγράφηκε ως μικρότερη κατά 1200 μέτρα, και συγκεκριμένα περίπου 1700 μέτρα καθώς στο τμήμα EA2 (μήκους 1200 μέτρων) δεν άναβαν οι λυχνίες. Ωστόσο, ακόμη και πριν η αμαξοστοιχία διέλθει από την αλλαγή 118Α στην παρακαμπτήριο, ανάβουν στον πίνακα πορτοκαλί λυχνίες που δεικνύουν ότι η αλλαγή είναι διευθετημένη στην παρακαμπτήριο. Στο τμήμα EA3 υπάρχει μόνιμη ένδειξη κατάληψης καθώς δεν έχει ολοκληρωθεί η σηματοτεχνική επικοινωνία μεταξύ των σταθμών Λάρισας και Εμπορικού Λάρισας. ...».

Σύμφωνα με την έκθεση Πραγματογνωμοσύνης σημειώνεται ότι το επίμαχο κλειδί (κλειδί 118) βρισκόταν στα 1400 μέτρα. Δηλαδή ο σταθμάρχης είχε μόνο μια απόσταση 300 μέτρων για να διαπιστώσει το σφάλμα στην κίνηση του συρμού. Με την ταχύτητά όμως που όδευε ο συρμός, καθώς κατά την έκθεση πραγματογνωμοσύνης κινούνταν τα τελευταία 22 χιλιόμετρα

πριν την σύγκρουση με μέση ωριαία ταχύτητα 48,89m/s ή περίπου 176km/h, ο σταθμάρχης είχε μόλις 6 sec να διαπιστώσει την λάθος θέση του συρμού.

ΕΠΙΠΛΕΟΝ, ΕΠΙΣΗΜΩΣ δεν υπήρχαν Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας.

Επίσης με βάση το πόρισμα των εμπειρογνομόνων αλλά και τις δηλώσεις του ίδιου του κ.Μητσοτάκη, **η σύγκρουση θα μπορούσε να αποφευχθεί με το ETCS σε λειτουργία** (που είναι αναπόσπαστο τμήμα του ERTMS), το οποίο είναι όμως ταυτόχρονα και προϋπόθεση για να κινηθούν με 160km/h.

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

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 θεοπίσει 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 νόμο υπεύθυνος να διασφαλίσει την ασφαλή λειτουργία του σιδηρόδρομου.

Είπε χαρακτηριστικά:

σελ.73, 75 πρακτικών

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Γνωρίζετε ποια είναι η εκ του νόμου αποστολή του Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών; Ποιος είναι αυτός ο νόμος; Και τι προβλέπει επιγραμματικά για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Μου έχετε κάνει τέσσερις ερωτήσεις μέχρι στιγμής. Ποια απ' όλες θέλετε να απαντήσω;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Αν γνωρίζετε ποιος είναι ο νόμος.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Βεβαίως, γνωρίζω τον νόμο. Όπως γνωρίζω ότι με την ψήφιση του τέταρτου σιδηροδρομικού πακέτου και με την εναρμόνιση της ευρωπαϊκής οδηγίας για το ποιος είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, είναι σαφές...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μου επιτρέπετε να σας διαβάσω τον νόμο που διέπει τις αρμοδιότητες του Υπουργού; Θέλετε να σας τον εγχειρήσω με την ησυχία σας; Να δούμε...

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΠΑΛΙΟΥΡΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Σας είπα ότι τον γνωρίζει.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Σας είπα ότι το γνωρίζω. Πότε ψηφίστηκε αυτός ο νόμος και πότε ψηφίστηκε το τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Είναι το Προεδρικό Διάταγμα του 2017 το οποίο είναι σε ισχύ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Το Προεδρικό Διάταγμα του 2017 είναι σε ισχύ, όμως σας εξηγώ -γιατί εδώ, συγγνώμη κύριε Πρόεδρε, πρέπει να είμαστε συγκεκριμένοι να μην αφήνουμε εντυπώσεις-...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε μάρτυς, αφήστε ποιος αφήνει εντυπώσεις. Σας ρωτάω για έναν νόμο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Εδώ δεν είναι δικαστήριο της επιταξίας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Να το πάρεις πίσω.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το παίρνω.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ο μάρτυρας ξεκινάει και λέει ότι αφήνουμε εντυπώσεις.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Γιατί δυναμιτίζετε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Κύριε Κόκκαλη, ξέρετε κάτι; Δεν μπορείτε να λογοκρίνετε τους μάρτυρες.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Γιατί λέει ψέματα. Γι' αυτό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Αυτό αφήστε να το κρίνουν αυτοί που μας ακούν.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Θα το κρίνουν. Αλλά δεν αφήνετε...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Κύριε Κόκκαλη, βλέπω έναν πάρα πολύ μεγάλο εκνευρισμό. Θα ήθελα τώρα να ακούσετε εμένα. Θα ήθελα να με ακούσετε με όλον τον σεβασμό. Εγώ δεν ήρθα εδώ να μπω σε πολιτική αντιπαράθεση.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ούτε εμείς.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Κύριε Κόκκαλη, αυτή τη στιγμή το μόνο που κάνετε είναι να προσπαθήσετε να με προκαλέσετε. Προσπαθείτε να δημιουργήσετε εντυπώσεις. Λογοκρίνετε αυτά που λέω. Από εκεί και πέρα εγώ θεωρώ ότι δεν τιμούμε τη μνήμη των ανθρώπων που χάθηκαν και αυτούς όλους που μας παρακολουθούν με το να έχουμε κάνει αυτή τη διαδικασία ένα ατελείωτο πινγκ-πονγκ πολιτικής αντιπαράθεσης. Αυτό δεν το κάνω εγώ. Δυστυχώς για εσάς το κάνετε εσείς. Διότι εγώ δεν έχω υψώσει τον τόνο της φωνής μου αν και έχω προκληθεί επανειλημμένως. Εσείς τον υψώνετε.

Επομένως, η απάντηση είναι η εξής. Το Προεδρικό Διάταγμα του 2017 είναι το Προεδρικό Διάταγμα του 2017. Όμως, όπως είπα και στον κ. Τσαβδαρίδη -και τα καταθέτω όλα στην επιτροπή σας- το 2019 ένας από τους λόγους που μας είχαν εγκαλέσει από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ήταν διότι η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ δεν είχε ενσωματώσει στην ελληνική νομοθεσία το τέταρτο πακέτο που είχε συγκεκριμένα, ποιες είναι οι αρμοδιότητες της ΡΑΣ. Το 2019, λοιπόν, η Ρυθμιστική Αρχή Συγκοινωνιών, η λεγόμενη ΡΑΣ, παίρνει από το Υπουργείο Μεταφορών τα πάντα, όλα που έχουν να κάνουν με την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών σε τέτοιο βαθμό, αγαπητέ κύριε Βουλευτά, που και οι αρμόδιες γενικές διευθύνσεις πηγαίνουν στη ΡΑΣ. Αυτή η απάντησή μου.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ερώτηση. Επί υπουργίας σας με το νόμο 4632/ 2009 ενσωματώθηκαν οι οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2016/797 και 2016 /798. Αν θέλετε δείτε.

Οι διατάξεις αυτές επιβάλλουν όταν υπάρχουν κενά στα συστήματα ασφαλείας, κύριε μάρτυς, που θεσπίζει το αποδεκτό μοντέλο διαλειτουργικότητας ERTMS, δηλαδή ο συνδυασμός ETCS και GSM-R, και ιδίως όταν συμβαίνουν δυστυχήματα, να θεσπίζονται άμεσα εθνικοί κανόνες. Ερώτηση: Θεσπίσατε εθνικούς κανόνες, ως είχατε υποχρέωση, ναι ή όχι και ποιους;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Έχουμε ακούσει από την αντιπολίτευση σχετικά με την απουσία των εθνικών κανόνων ασφαλείας. Αυτή δεν είναι η ερώτησή σας; Τι απαντάμε, λοιπόν, σε αυτό....».

Σε αντίθεση λοιπόν με όσα αναληθώς κατέθεσε ο κ. Καραμανλής ο νόμος για την αποστολή του Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών αναφέρει ξεκάθαρα την αποστολή του Υπουργού: ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 123/12 Οκτωβρίου 2017 με τίτλο «**Οργανισμός του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών**». ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ 2692 Τεύχος Α' 151/12.10.2017 ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ - ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' ΑΠΟΣΤΟΛΗ - ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ Άρθρο 1 ΑΠΟΣΤΟΛΗ

1. Αποστολή του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών είναι:

α. Ο στρατηγικός σχεδιασμός και η υλοποίηση των έργων Υποδομής της χώρας.

β. Η χάραξη και εφαρμογή εθνικής πολιτικής και η δημιουργία κατάλληλου θεσμικού πλαισίου, σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, για την ανάπτυξη μεταφορικών και συγκοινωνιακών υπηρεσιών υψηλής ποιότητας, σε συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού.

γ. Η εξειδίκευση και η εφαρμογή εθνικής πολιτικής στις δημόσιες υποδομές.

δ. Η χάραξη και εφαρμογή πολιτικών για την ανάπτυξη συγκοινωνιακών και άλλων υποδομών σε εθνικό επίπεδο με σκοπό την ενίσχυση της κινητικότητας, της προσβασιμότητας και την ενδυνάμωση της οικονομίας.

ε. Η χάραξη και εφαρμογή ολοκληρωμένης εθνικής πολιτικής για την προαγωγή της οδικής ασφάλειας και της ασφαλούς μετακίνησης, μέσα από συντονισμένες δράσεις και παρεμβάσεις ευρείας κλίμακας.

στ. Η προαγωγή της ασφάλειας στις υποδομές και μεταφορές.

ζ. Η υποβοήθηση δράσεων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Α' και Β' βαθμού) στην ανάπτυξη των βασικών υποδομών της χώρας.

η. Ο συντονισμός και η συμμετοχή σε διεθνείς Οργανισμούς ή μέσα συνεργασίας που δραστηριοποιούνται στον σχεδιασμό και στην ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών και διασυνοριακών συνδέσεων.

θ. Ο συντονισμός των εποπτευομένων φορέων και η εποπτεία των προγραμμάτων δράσης αυτών.

...».

Ο νόμος είναι σε ισχύ και σήμερα με ακριβώς την ως άνω διατύπωση, επομένως ο κ. Καραμανλής είπε ψέματα, ότι δήθεν άλλαξε η φύση της αρμοδιότητας του ως υπουργού το έτος 2019.

Η ΡΑΣ σύμφωνα με το νόμο είναι ελεγκτική αρχή και όχι εκτελεστική ή νομοθετική, όπως το υπουργείο το οποίο είναι αρμόδιο για την υλοποίηση της κυβερνητικής πολιτικής στο συγκεκριμένο τομέα.

Είναι αδιανόητο να καταθέτει ότι η ΡΑΣ και όχι ο ίδιος, όπως ρητά προβλέπει κατά τα ανωτέρω ο νόμος, ήταν δήθεν υπεύθυνη για την χάραξη και εφαρμογή ολοκληρωμένης εθνικής πολιτικής για την προαγωγή της ασφάλειας και της ασφαλούς μετακίνησης, μέσα από συντονισμένες δράσεις και παρεμβάσεις ευρείας κλίμακας.

Αυτό ακριβώς θα έπρεπε να προάγει με την επιβεβλημένη κατά τα άρθρα 59 και 60 του ν.4632/2019 η θέσπιση Εθνικών Κανόνων Ασφάλειας στο Σιδηρόδρομο, σύμφωνα με τις Ευρωπαϊκές οδηγίες για την ασφάλεια και την ελληνική νομοθεσία.

Ο κ. Καραμανλής όχι μόνο διαψεύδεται από το ίδιο το γράμμα και το πνεύμα των νόμων που προαναφέρθηκαν αλλά και από το ίδιο το Σύνταγμα, καθώς μόνο εκείνος είχε την καθ' ύλη σχετική αρμοδιότητα, ως φορέας της απαιτούμενης εκτελεστικής και νομοθετικής εξουσίας.

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

Ειδικότερα σύμφωνα με το άρθρο 68 του ίδιου νόμου (ν. 4632/2019), ".....2. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αναλαμβάνει και ασκεί τα εξής καθήκοντα: α) **την έγκριση** θέσης σε λειτουργία των υποσυστημάτων ελέγχου χειρισμού και σηματοδότησης, ενέργειας και υποδομής που αποτελούν το σιδηροδρομικό σύστημα σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 18, β) **την**

έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση εγκρίσεων για τη θέση οχημάτων στην αγορά σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 21, γ) **την υποστήριξη του Οργανισμού κατά την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση εγκρίσεων για τη θέση οχημάτων στην αγορά σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 21 του παρόντος νόμου και εγκρίσεων τύπου οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 24 του παρόντος νόμου, δ) την εποπτεία, στο έδαφός της, της συμμόρφωσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας με τις βασικές απαιτήσεις, όπως απαιτείται βάσει του άρθρου 8, ε) την διασφάλιση ότι έχει αποδοθεί αριθμός οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 45, με την επιφύλαξη της παραγράφου 3 του άρθρου 46, στ) την υποστήριξη του Οργανισμού κατά την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας που χορηγούνται σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 62, ζ) **την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας που έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 62, η) την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση εγκρίσεων ασφάλειας που έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με το άρθρο 64, θ) την παρακολούθηση, προώθηση και, όπου απαιτείται, επιβολή και επικαιροποίηση του ρυθμιστικού πλαισίου ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος εθνικών κανόνων, ι) την εποπτεία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 69, ια) την κατά περίπτωση και κατ' εφαρμογή του εθνικού δικαίου, έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση αδειών μηχανοδηγών σύμφωνα με τον ν. 3911/2011, ιβ) την κατά περίπτωση και κατ' εφαρμογή του εθνικού δικαίου, έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση πιστοποιητικών που χορηγήθηκαν σε φορείς υπεύθυνους για τη συντήρηση.****

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

Άρθρο 69 Εποπτεία (άρθρο 17 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798) 1. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εποπτεύει τη συνεχή συμμόρφωση με την επιβαλλόμενη από το νόμο υποχρέωση για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και το διαχειριστή υποδομής να χρησιμοποιούν σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, όπως αναφέρεται στο άρθρο 61.....**Άρθρο 71 Ετήσιες εκθέσεις (άρθρο 19 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798) Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων δημοσιεύει ετήσια έκθεση για τις δραστηριότητές της του προηγούμενου έτους και την αποστέλλει στον Οργανισμό έως τις 30 Σεπτεμβρίου. Η έκθεση περιλαμβάνει πληροφορίες για: α) την εξέλιξη της σιδηροδρομικής ασφάλειας, περιλαμβανομένης συγκεντρωτικής κατάστασης σε εθνικό επίπεδο για τους ΚΔΑ σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 57, β) τις σημαντικές μεταβολές στις νομοθετικές και κανονιστικές ρυθμίσεις, όσον αφορά την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, γ) τις εξελίξεις ως προς την πιστοποίηση και την έγκριση της ασφάλειας, δ) τα αποτελέσματα και εμπειρίες από την εποπτεία διαχειριστών υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, περιλαμβανομένου του αριθμού και της έκβασης των επιθεωρήσεων και λογιστικών ελέγχων, ε) τις παρεκκλίσεις που αποφασίστηκαν σύμφωνα με το άρθρο 67 και στ) την πείρα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής, όσον αφορά την εφαρμογή των σχετικών ΚΜΑ...."**

Χαρακτηριστικό βέβαια τόσο της επάρκειας της κ. Τσιαπαρικού 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 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 \(OSS\)](#)

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...».

Επομένως η πλήρης και ποικιλότητα διάψευση του κ. Καραμανλή είναι πασιφανής.

Αλλωστε είναι αδιανόητο να ισχυριστεί, οποιοσδήποτε τυχόν θα ήθελε να τον υπερασπιστεί, ότι όταν ενώπιον του Κοινοβουλίου δήλωνε με έπαρση: «...διασφαλίζουμε την ασφάλεια...», αναφερόταν στην Πρόεδρο της ΡΑΣ και στο έργο της. με την οποία, όπως ο ίδιος δήλωσε, στην διάρκεια της Θητείας του δεν συναντήθηκε ποτέ.

Ουσιαστικά, αυτή ήταν η επωδός της απάντησης του στην Επίκαιρη Ερώτηση του Βουλευτή του Σύριζα Μεικόπουλου.

Ειδικότερα είχε δηλώσει: «Είναι ντροπή και ντρέπομαι».

Είχε πει όμως επίσης: «...Όταν γίνονται επίκαιρες ερωτήσεις, όλοι μιλάμε στα τοπικά μας εκλογικά ακροατήρια, αλλά καλό είναι κ. Μαϊκόπουλε (σ.σ. τον διόρθωσε λέγοντας ότι το επίθετό του είναι Μεικόπουλος) θα πρέπει να διαβάσετε καλύτερα, πριν έρθετε αυτή σε αυτή την αίθουσα. Ας τα πάρουμε τα πράγματα με τη σειρά. Είναι ντροπή και ντρέπομαι, που θέτετε θέματα ασφαλείας. Θα ήθελα να ανακαλέσετε αμέσως. Είναι ντροπή. Όταν σας εξήγησα και σας το ξαναλέω. Διασφαλίζουμε την ασφάλεια. Είστε αδιάβαστος, δυστυχώς όπως πολλοί συνάδερφοι σας. Έχετε μπερδέψει την κατάσταση. Η ευρωπαϊκή οδηγία είναι σαφής. Έχει τα έσοδα, που έχει, δεν ξέρω αν είναι τα νούμερα αυτά, των 200.000 ευρώ. Θα το διαπιστώσω. Εκλέγεστε, όμως, στην περιοχή, οπότε δεν τιμάει ούτε εσάς να λέτε ότι δεν είναι ασφαλές το τρενάκι του Πηλίου. Δεν τιμάει ούτε τον ΟΣΕ, ούτε την Hellenic Train, ούτε κανέναν και θα ήθελα να ανακαλέσετε», τόνισε μεταξύ των άλλων ο πρώην πλέον υπουργός...».

Πρόσθεσε, μάλιστα, τότε και τα εξής: «...Αυτή τη στιγμή, οι ίδιες προδιαγραφές ασφαλείας, που ισχύουν για το δρομολόγιο π.χ. Αθήνα-Θεσσαλονίκη, ισχύουν και για το τρενάκι του Πηλίου...»... «...Οπότε ο

επιβάτης μπορεί να αισθάνεται το ίδιο επίπεδο ασφαλείας...»...Εάν βγάλουμε το τρενάκι από το πακέτο, εκτός από τις προβλέψεις, τότε θα μεταβληθεί ποιοτικά και η ασφάλεια για τους επιβάτες», υποστήριξε και πρόσθεσε: «...Θα συμφωνήσετε και εσείς ότι μία υπεύθυνη Πολιτεία δεν μπορεί να παίζει με την ασφάλεια των επιβατών...».

Δεν μπορεί κανείς να διαφωνήσει μαζί του, όμως αυτό προϋποθέτει ότι θα αποκλειστεί η δυνατότητα να αναλαμβάνουν καθήκοντα Υπουργού ακατάλληλοι όπως αποδείχθηκε περιτράνα ο ίδιος.

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.

Συγκεκριμένα ανέφερε:

«.....

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς):

Η Ευρωπαϊά Εισαγγελέας -το είπα και στην πρωτολογία μου, κύριε Πρόεδρε, το λέω και πάλι για να ακουστεί, δεν είναι η άποψη μου, είναι η άποψη όλων των νομικών- δεν συζητάει για αιτιώδη συνάφεια μεταξύ της 717 και τα Τέμπη. Δεν υπάρχει η λέξη Τέμπη μέσα στα πορίσματα και σε αυτές τις δικογραφίες που έστειλε η Ευρωπαϊά Εισαγγελέας στη Βουλή. Αυτό είναι δεδομένο, κύριε Πρόεδρε. Εξ ου και η έρευνα της Ευρωπαϊάς Εισαγγελέας είχε ξεκινήσει μήνες πριν το τραγικό δυστύχημα.

Επομένως, το αν υπάρχει αιτιώδης συνάφεια ή δεν υπάρχει αιτιώδης συνάφεια, αυτό θα το κρίνει ο Ανακριτής και το Δικαστήριο στη Λάρισα. Αυτή είναι η διαδικασία για να είμαστε ξεκάθαροι και να μην μπερδεύουμε τα νομικά...».

Η αλήθεια όμως είναι ότι:

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 τελμάτωσης των έργων, έλλειψης οποιουδήποτε συστήματος ασφαλείας και επομένως βέβαιης αύξησης του κινδύνου για διαρκή σοβαρά δυστυχήματα, ενώ βέβαια 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 επικείται να συμβεί ένα επόμενο τραγικό δυστύχημα, όπως και συνέβη, την οποία ξεκάθαρη θέση ο κ. Καραμανλής με πρόθεση παραπλάνησης της επιτροπής και του κοινού που παρακολουθούσε, διαστρέβλωσε και ψευδώς μετέφερε ενώπιον της Επιτροπής.

Σε ότι αφορά την θέση του Εφέτη Ανακριτή επίσης ψευδώς ανέφερε ότι δεν έχει ήδη αποφανθεί σχετικά.

Στο σχετικό έγγραφο του ο Εφέτης Ανακριτής, του οποίου αποσπάσματα κειμένου έχουν διαρρεύσει στον Τύπο αναφέρει: «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».

Επίσης ο κ. Καραμανλής είχε προειδοποιηθεί με κάθε λεπτομέρεια από πολλούς που υπηρετούσαν σε κρίσιμες θέσεις για το ότι ένα συμβάν με απρόβλεπτα τραγικές συνέπειες ήταν θέμα χρόνου να συμβεί, καθώς μόνο τότε, που και με πόσα θύματα, θα γινόταν δεν του είχαν αναφέρει και το απέκρυψε από την Επιτροπή, λέγοντας ότι οι εκκλήσεις απλώς αφορούσαν την συντόμευση ολοκλήρωσης της 717/2014.

Αυτό είναι όμως επίσης ψέμα, καθώς συγκεκριμένα ανέφερε στην επιστολή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με αριθμ. πρωτ. 40.803/21/Δ2 από 21/6/2021, ο τότε Διευθύνων Σύμβουλος κ. Φίλιππος Τσαλίδης.

«...Εκτός όμως από την αδυναμία προγραμματισμού δρομολογίων σε ώρες που εξυπηρετούν τους επιβάτες, της λειτουργίας μεγάλων τμημάτων χωρίς σηματοδότηση/τηλεδιοίκηση και στελέχωση της υποδομής, με τους κινδύνους που δημιουργούνται όσον αφορά την κυκλοφορία, τη δυσχέρεια στη διαχείριση των συμβάντων επί γραμμής, την πρόκληση καθυστερήσεων (ακόμη και στις αμαξοστοιχίες I.C.), τη συστηματική καθήλωση επί μακρόν των εμπορευματικών συρμών σε πολλούς ακραίους σταθμούς των μη στελεχωμένων τμημάτων και τη μείωση της χωρητικότητας του δικτύου, η παράταση και επιδείνωση της υφιστάμενης κατάστασης δημιουργεί τις προϋποθέσεις ώστε να αυξηθεί η συχνότητα των συμβάντων επί γραμμής, με ορατό πλέον τον κίνδυνο να υπάρξει ένα συμβάν μεγίστης σοβαρότητας...Είναι δεδομένο ότι οι σημερινές συνθήκες λειτουργίας της κυκλοφορίας και τα προβλήματα στην υποδομή που απαριθμήσαμε καταλήγουν σε συνεχώς μεταβαλλόμενες βραδυπορίες και μονοδρομήσεις, καθιστώντας περισσότερο πιθανά τα ανθρώπινα λάθη με απρόβλεπτες συνέπειες...».

Ο κ. Τσαλίδης λοιπόν επισημαίνει το αυτονόητο, δηλαδή ότι όταν καθιστούμε την παραβίαση του Κανονισμού Κυκλοφορίας ρουτίνα επί έτη και συγχρόνως απαιτούμε συνέπεια χρόνου στην πραγματοποίηση των δρομολογίων δημιουργείται ένα εκκριτικό μίγμα παραγόντων κινδύνου, που σε συνδυασμό με την αύξηση της πιθανότητας του ανθρώπινου λάθους, οδηγεί σε απρόβλεπτα δραματικές συνέπειες.

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 ΕΡΑ του δήλωσε ότι δεν είναι απαραίτητοι.

Ειδικότερα δήλωσε αυτολεξεί τα εξής:

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ερώτηση. Επί υπουργίας σας με το νόμο 4632/ 2009 ενσωματώθηκαν οι οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2016/797 και 2016 /798. Αν θέλετε δείτε.

Οι διατάξεις αυτές επιβάλλουν όταν υπάρχουν κενά στα συστήματα ασφαλείας, κύριε μάρτυς, που θεσπίζει το αποδεκτό μοντέλο διαλειτουργικότητας ERTMS, δηλαδή ο συνδυασμός ETCS και GSM-R, και ιδίως όταν συμβαίνουν δυστυχήματα, να θεσπίζονται άμεσα εθνικοί κανόνες. Ερώτηση: Θεσπίσατε εθνικούς κανόνες, ως είχατε υποχρέωση, ναι ή όχι και ποιους;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Έχουμε ακούσει από την αντιπολίτευση σχετικά με την απουσία των εθνικών κανόνων ασφαλείας. Αυτή δεν είναι η ερώτησή σας; Τι απαντάμε, λοιπόν, σε αυτό.

Σύμφωνα με το άρθρο 60, του ν. 4632/2019, το λεγόμενο 4ο Σιδηροδρομικό Πακέτο, οι εθνικοί κανόνες ασφαλείας εκδίδονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών ύστερα από εισήγηση του ΟΣΕ και γνώμη της ΡΑΣ.

Το 2020, λοιπόν, συγκροτήθηκε ομάδα εργασίας από εκπροσώπους της ΡΑΣ, του ΟΣΕ, των υπαλλήλων όλων των αρμοδίων διευθύνσεων για την επανένταξη των ισχυόντων εθνικών κανόνων για τη διερεύνηση θέσπισης νέων κανόνων. Οι προτεινόμενοι εθνικοί κανόνες τέθηκαν σε ηλεκτρονική διαβούλευση με τους οργανισμούς του σιδηροδρομικού τομέα από την ιστοσελίδα της ΡΑΣ και διήρκεσε έως τις 21 Ιουνίου του 2020.

Εν συνέχεια, το Υπουργείο έκανε αυτό που όφειλε. Τι έκανε; Έστειλε τους προτεινόμενους κανόνες στον ERA. Ο ERA, κύριε Πρόεδρε, είναι ο ευρωπαϊκός οργανισμός. Ο ERA μας ενημέρωσε, αγαπητέ κύριε Κόκκαλη, ότι δεν είναι σκόπιμη η αλλαγή των κανονισμών ασφαλείας οι οποίοι ήδη υπήρχαν. Κι αυτό γιατί η έγκριση και η εφαρμογή των εθνικών κανόνων αφορούν στη διαλειτουργικότητα. Η διαλειτουργικότητα, όπως μας είπε ο ERA, θα προκύψει εφόσον ολοκληρωθούν όλα τα συστήματα ασφαλείας. **Επομένως, αυτοί οι εθνικοί κανόνες δεν θα μπορούσαν να είχαν εγκριθεί και δεν εγκρίθηκαν από τον ERA.**

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Έχετε το έγγραφο το οποίο ο ERA σας...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Όλη την αλληλογραφία...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Την έχετε μπροστά σας; Γιατί διαβάσατε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Δεν την έχω μπροστά μου. Όλη την αλληλογραφία την έχω και θα την καταθέσω στα Πρακτικά.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Διαβάσατε τώρα την απάντησή του ERA;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Η απάντηση του ERA είναι πάρα πολλές σελίδες. Διάβασα ένα κομμάτι και με πολύ μεγάλη χαρά θα σας δώσω στα Πρακτικά...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Θα περιμένω.

Κατ' αρχήν, γνωρίζετε ότι είχατε υποχρέωση να θεοπίσετε εθνικούς κανόνες ως Υπουργός εσείς;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Σας απάντησα. Πιο σαφώς δεν μπορούσα να σας απαντήσω.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Αρνήθηκε ο ERA;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Δεν είπα ποτέ κάτι τέτοιο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Δεν επέτρεψε ο ERA;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Δεν είπα ποτέ κάτι τέτοιο. Σας εξήγησα. Ο ERA είπε ότι οι κανονισμοί ασφαλείας που έχουμε είναι επαρκείς. Θα σας δώσω αυτή τη στιγμή όλη την αλληλογραφία.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Γνωρίζετε τον νόμο ότι όταν δεν υπάρχουν τα συστήματα ασφαλείας, πιθανόν λόγω παρατάσεων, και δεν υπάρχει διαλειτουργικότητα, η οποία πράγματι μέχρι το 2030, τότε πρέπει να θεοπίζονται εθνικοί κανόνες ασφαλείας; Το γνωρίζετε αυτό;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Όχι, δεν το γνωρίζω αυτό σε τόση λεπτομέρεια. Γνωρίζω ότι κανόνες λειτουργίας...

Ακούστε, για να το καταλάβουμε αυτό και να μη δημιουργούμε εντυπώσεις. Κάθε φορά που έβγαινε ένας κανονισμός που είχε να κάνει με κανόνες ασφαλείας ή με το ΦΕΚ, τον λεγόμενο Γενικό Κανονισμό

Κυκλοφορίας, αυτό γινόταν από τον ΟΣΕ και από τη ΡΑΣ, γινόταν ΦΕΚ και μετά απεστέλλετο στον ERA για έγκριση. Επομένως, ακόμα και σήμερα και όλα τα χρόνια λειτουργούσε ο ελληνικός σιδηρόδρομος κάτω από την επίβλεψη και της ΡΑΣ και του ERA, όπως πρέπει να κάνουμε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε μάρτυς, επαναλάβατε πάλι -δεν θα το σχολιάσω- τη λέξη ότι δημιουργούμε εντυπώσεις. Βλέπετε ότι δεν απαντώ.

Συνεχίζω την ερώτησή. Σας αναφέρω το άρθρο 13 της Ευρωπαϊκής Οδηγίας διότι την υποχρέωση από το νόμο εσείς την είχατε. «Οι εθνικοί κανόνες εφαρμογής των βασικών απαιτήσεων και κατά περίπτωση τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης εφαρμόζονται στις εξής περιπτώσεις: Πότε; Όταν οι τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας δεν καλύπτουν ή δεν καλύπτουν πλήρως ορισμένες πτυχές». Οι τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας, κύριε μάρτυς, δεν κάλυπταν όπως μας είπαν όλοι μάρτυρες και όπως μας λέει και η κοινή λογική, διότι καμία σύμβαση δεν είχε υλοποιηθεί. Και η Οδηγία λέει ότι όταν δεν υπάρχουν, δεν έχουν παραδοθεί οι συμβάσεις, δεν έχουν υλοποιηθεί, τότε το κράτος-μέλος διά του Υπουργού θεσπίζει εθνικούς κανόνες. Η ερώτηση είναι: Ποιους θεσπίσατε σε εφαρμογή του νόμου και της Οδηγίας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Κύριε Πρόεδρε, έχω απαντήσει στην ερώτηση. Πιο ξεκάθαρα δεν νομίζω ότι μπορούσα να απαντήσω.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Μην επαναλαμβανόμαστε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα. Έχετε απαντήσει....».

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 διαιωνίζονται 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.

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 ERA 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 αχρηίαστοι 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 (ERA) 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 ERA 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 αποκάλυπτα 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 συγκαλύπτε την διαφθορά και θα εξασφάλιζε την ψηφοθηρία.

Σε ότι αφορά την επιχείρηση συγκαλύψης 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 συγκαάλυψη, 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 Ασίας 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

ποινικές διατάξεις, Ι. Σπυριδάκης, «Ποινική ευθύνη Υπουργών», ό.π., σελ. 848., Βενιζέλος, Μαθήματα Συνταγματικού Δικαίου, ό.π., σελ. 564).

2^{ov}) 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^{ov}) 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.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η επιμονή της Κυβέρνησης να αναγάγει την λειτουργία της Εξεταστικής Επιτροπής , που συγκροτήθηκε με σκοπό και αντικείμενο την διερεύνηση του ΕΓΚΛΗΜΑΤΟΣ στα Τέμπη, σε μια διεκπεραιωτική διαδικασία, αποκλειστικά και μόνο για την διαχείριση των επικοινωνιακών αναγκών της αλλά και τον αποπροσανατολισμό της κοινής γνώμης, καθιστά εισέτι μία φορά ξεκάθαρη και αδήριτη την ανάγκη να θέσουμε Εαυτούς δίπλα σε όσους αγωνίζονται τόσο σε επίπεδο δικαστικής διερεύνησης όσο και σε επίπεδο κοινωνικής και πολιτικής αφύπνισης με στόχο: Α) την απονομή Δικαιοσύνης για να αποδειχθεί ότι η υπέρτατη Αξία του Δικαίου δεν μπορεί και δεν πρέπει να καθορίζεται από την δύναμη επιρροής της εκάστοτε πηγής πολιτικής εξουσίας Β) την δικαίωση των οικογενειών των δολοφονημένων συμπολιτών μας και των επιζώντων οι οποίοι στιγματίστηκαν δια βίου εξαιτίας των εγκληματικών πράξεων και παραλείψεων των εμπλεκομένων αρμοδίων.

Αθήνα, 10 Μαρτίου 2024

Ο καταθέτων το παρόν
Ανεξάρτητος Βουλευτής Ν. Λαρίσης
Κωνσταντίνος Φλώρος