

Πορισματική Έκθεση

Τον Πρόεδρο της Εξεταστικής Επιτροπής για

ΤΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΟΥ ΕΓΚΛΗΜΑΤΟΣ ΤΩΝ ΤΕΜΠΩΝ ΚΑΙ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΠΤΥΧΩΝ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΑΥΤΟ», κ. Δημήτριο Μαρκόπουλο.

Αθήνα 11 Μαρτίου 2024

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄ - ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ

Είναι καθήκον όλων μας, να στηρίζουμε στην πράξη και όχι στα λόγια, την διερεύνηση της κάθε πτυχής που αφορά στην κατάσταση του σιδηροδρόμου, είτε αφορά στα έργα, είτε στην συντήρηση, είτε στην λειτουργία του και σεκάθε σημείο του τραγικού δυστυχήματος στα Τέμπη. Αυτός είναι και ο λόγος που ο ΣΥΡΙΖΑ-ΠΣ υπερψήφισε τόσο την συγκρότηση της εξεταστικής επιτροπής όσο και την πρόταση για σύσταση συγκρότησης Ειδικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής για την διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης για τη σύμβαση 717 του 2014, με αφορμή επιστολή της Ευρωπαϊκής Εισαγγελέως, η οποία διερευνά πιθανή οικονομική ζημία της ΕΕ.

Δεν θα ακολουθήσουμε την πεπατημένη που ακολουθούν συνήθως τα κόμματα, που έχουν συμμετάσχει σε κυβερνήσεις, να διερευνηθούν οι υπόλοιπες περιόδους εκτός της δικής τους, όπως είδαμε και στις διαδικασίες που προηγήθηκαν για την σύσταση προανακριτικής από το ΠΑ.ΣΟ.Κ., ούτε την εύκολη λύση που ακολουθούν τα κόμματα που δεν έχουν κυβερνήσει τη χώρα, φταίνε όλοι και όλοι έχουν ευθύνες. Και οι δύο εκδοχές δεν τιμούν το πολιτικό σύστημα, οδηγούν στην διαμόρφωση της ισοπεδωτικής αντίληψης «όλοι ίδιοι είναι και όλοι φταίνε» και συνεισφέρουν τελικά στην συγκάλυψη, που επιχειρεί με συνέπεια από την πρώτη στιγμή η κυβέρνηση Μητσοτάκη. Η συγκάλυψη και η διάχυση ευθυνών, χωρίς διερεύνηση, αποδεικνύεται με την συστηματική άρνηση κλήσης κρίσιμων μαρτύρων στην Εξεταστική Επιτροπή, με την συσκότιση αξιόποινων πράξεων, όπως της μετάταξης του Σταθμάρχη της τραγωδίας, της αποσάθρωσης του στελεχιακού δυναμικού του ΟΣΕ, της εντολής για εξαφάνιση στοιχείων από τον τόπο της τραγωδίας, της επιχείρησης αποπροσανατολισμού για το αν λειτουργούσε τηλεδιοίκηση στη Λάρισα, για το αν

λειτουργούσε το σύστημα επικοινωνίας GSMR, για το αν υπήρχε και αν λειτουργούσε το σύστημα αυτόματης πέδησης ETCS, για το αν είχαν οριστεί εθνικοί κανόνες ασφαλείας και μια σειρά άλλων παραμέτρων του σιδηροδρόμου και του δυστυχήματος. Στο πόρισμα μας, τεκμηριώνουμε με στοιχεία που κατατέθηκαν στην εξεταστική επιτροπή, τόσο τα σημεία όσο και τις ευθύνες που πρέπει να διερευνηθούν από την Ελληνική Δικαιοσύνη, ώστε να μην υπάρχει οποιαδήποτε γκρίζα ζώνη τόσο για το τι συνέβη στον ελληνικό σιδηρόδρομο, όσο και σε όλες τις πτυχές του δυστυχήματος των Τεμπών.

Το οφείλουμε στη μνήμη των ανθρώπων που χάθηκαν και στις οικογένειες τους.

Το οφείλουμε στην Ελληνική κοινωνία.

Περίοδος 1997 – 2014

Η περίοδος 1997 ως 2009, για τον σιδηρόδρομο χαρακτηρίζεται από πέντε σημαντικά αποτελέσματα:

α. Κακοδιαχείριση με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή τρεις φάκελοι παράνομων κρατικών ενισχύσεων, συνολικού ύψους 15,683 δις ευρώ.

Συγκεκριμένα οι παράνομες κρατικές ενισχύσεις ανέρχονταν για τον ΟΣΕ σε ύψος 14,3 δις. Ευρώ, για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ σε ύψος 0.34 δις ευρώ, που δείχνουν το μέγεθος της κατασπατάλησης και οδηγούσαν είτε σε ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της ΕΕΣΤΥ, είτε στην εκκαθάριση και το κλείσιμο τους είτε στον καταλογισμό δισεκατομμυρίων ευρώ στη χώρα μας, ανεξάρτητα από το αν είχαμε ενταχθεί σε μνημονιακές δεσμεύσεις ή μη.

β. Πολιτικές διάσπασης του ενιαίου Ο.Σ.Ε., προς εκπλήρωση πολιτικών ιδιωτικοποίησης της μεταφορικής σιδηροδρομικής δραστηριότητας του, της συντήρησης του τροχαίου υλικού, μέρους της ακίνητης περιουσίας του, των εμπορευματικών κέντρων μέσω ΣΔΙΤ καθώς και της συντήρησης και λειτουργίας της υποδομής, επίσης μέσω ΣΔΙΤ.

Οι μεθοδεύσεις της ΝΔ στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, καθόλο το διάστημα, σε συνδυασμό με την απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών και της απαγόρευσης των κρατικών ενισχύσεων που οι ίδιες συντηρητικές δυνάμεις προώθησαν και αποφάσισαν στην Ε.Ε., οδήγησαν στην πολυδιάσπαση του ενιαίου Ο.Σ.Ε. και την διευκόλυνση της ιδιωτικοποίησης τμημάτων των δραστηριοτήτων και της περιουσίας του.

Η τραγωδία των Τεμπών ήταν η τραγική απόρροια και των επιπτώσεων της δήθεν "εξυγίανσης" του ΟΣΕ που ολοκληρώθηκε με τον Ν. 3891/2010 επί ΠΑΣΟΚ, αλλά δρομολογήθηκε από τον κ. Χατζηδάκη, ο οποίος στοχοποίησε το 2008 τον ΟΣΕ για το χρέος του και τις παράνομες κρατικές ενισχύσεις και στις 12/8/2008 παρουσίασε το πλάνο της "ανασυγκρότησής" του, που απογύμνωνε τον σιδηρόδρομο από προσωπικό μεταφέροντας εξειδικευμένους υπαλλήλους σε νοσοκομεία και σε αρχαιότητες με αποτέλεσμα να χαθεί η τεράστια εμπειρία των μεταταχθέντων. Ο Ν.3891/2010 και οι πολιτικές που εφαρμόστηκαν το διάστημα 2011-2014 αποσάρθρωσαν τις σιδηροδρομικές εταιρείες, θέσπισαν ένα ομιχλώδες πλαίσιο αρμοδιοτήτων μεταξύ των εταιρειών με επικαλύψεις που συνέτεινε στην έλλειψη συνεργασίας και ελέγχου των εταιρειών, αποσάρθρωσαν τον Διαχειριστή

Υποδομής ΟΣΕ που πλέον δεν είχε ξεκάθαρα τη δυνατότητα να επεμβαίνει και να ρυθμίζει κρίσιμα ζητήματα στην υποδομή, ενώ κλήθηκε να λειτουργήσει με ελάχιστο έμπειρο προσωπικό, το οποίο μειώνονταν διαρκώς από τις συνταξιοδοτήσεις και την αδυναμία προσλήψεων λόγω των μνημονιακών περικοπών και ρυθμίσεων. Αντί να ενισχυθεί και εκσυγχρονισθεί ο σιδηρόδρομος, οι κυβερνήσεις της περιόδου αυτής, συνηγόρησαν να ενταχθεί στις περικοπές των μνημονίων και να αντιμετωπιστεί μόνο σαν ένας δημοσιονομικός – λογιστικός αριθμός, παραβλέποντας την κρισιμότητα της αποστολής του ΟΣΕ στη σιδηροδρομική κυκλοφορία

γ. Τμηματικές και ανακόλουθες δημοπρατήσεις έργων, με βέβαιη την μη τήρηση του χρονοδιαγράμματος ολοκλήρωσης τους.

Ενδεικτικά αναφέρουμε τις **σύμβασεις 10004/2007 και 10005/2007**, για την προμήθεια συστήματος ETCS στους συρμούς και την υποδομή αντίστοιχα, έργα που προκηρύχθηκαν ως προμήθεια. Είναι γνωστό ότι για την υλοποίηση τους, είναι προαπαιτούμενη τόσο η ύπαρξη διπλής σιδηροδρομικής γραμμής, η οποία ολοκληρώθηκε το 2017 όσο και η ύπαρξη ηλεκτροκίνησης, σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης, που δεν υπήρχαν ως ενιαίο σύστημα, και δεν είχαν εγκατασταθεί σε μεγάλα τμήματα του δικτύου. Αυτές οι δύο συμβάσεις είχαν ως προαπαιτούμενο την ολοκλήρωση της σύμβασης 717/2014, που υπεγράφη επτά χρόνια αργότερα! Αυτό όμως δεν εμπόδισε την υπογραφή των παραπάνω συμβάσεων το 2007, με αποτέλεσμα να βαλτώνουν τα έργα αυτά και φυσικά, να επιτρέπουν ακόμη και σήμερα στους εργολάβους να ζητούν τεράστιες αποζημιώσεις στα δικαστήρια.

Ακόμη, οι συμβάσεις αυτές όπως και η σύμβαση 10012/2006 για το GSMR δεν συμπεριελάμβαναν την νέα γραμμή Τιθορέα Δομοκός (σύμβαση 635/2013, που υπεγράφη έξι χρόνια αργότερα).

Η πρακτική της κατάτμησης έργων, που αφορούσαν τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου καθώς και οι διαφορετικές δημοπρατήσεις στα συστήματα σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης, σε διαφορετικές χρονικές περιόδους, δημιούργησαν προβλήματα συμβατότητας, ολοκλήρωσης πλήρως λειτουργικών τμημάτων του σιδηροδρομικού δικτύου και μεγάλες καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση του συνόλου της σιδηροδρομικής ΠΑΘΕ, προκαλώντας την παρακμή του σιδηροδρόμου, σε σύγκριση με τις άλλες μεταφορές στη χώρα.

δ. Το σκάνδαλο Siemens

Η απόδειξη της κακοδιαχείρισης και της κατασπατάλησης του δημόσιου χρήματος και ταυτόχρονα της καθυστέρησης πολλών ετών, υποδομών και συστημάτων, παρατίθεται αμέσως και ενδεικτικά αναφέρουμε:

Την **σύμβαση 994/2005**, ΣΚΑ – Πειραιάς, του 2005. Η σύμβαση αυτή υπεγράφη ως Ολυμπιακό έργο μετά τους Ολυμπιακούς αγώνες και διαλύθηκε με οσμή σκανδάλου (σκάνδαλο Siemens) το 2010. Το έργο σηματοτεχνικής εξασφάλισης και ηλεκτροκίνησης του κεντρικού σιδηροδρομικού σταθμού της χώρας, του Σταθμού Λαρίσης, ολοκληρώθηκε το 2017.

Την **σύμβαση 10012/2006** για την προμήθεια πλήρους συστήματος GSM-R , με συμβατική ημερομηνία περαίωσης του έργου 2 έτη μετά, δηλαδή στις 26/9/2008. Τελικά το έργο ολοκληρώθηκε το 2018.

Την σύμβαση **635/2013**, που αφορούσε την υποδομή, την σηματοδότηση και την τηλεδιοίκηση για το τμήμα Τιθορέα – Δομοκός, μήκους 110 km, με συμβατική ημερομηνία περαίωσης του έργου 32 μήνες δηλαδή το 2016.

Από το 2009 ως και το 2014, που η χώρα εντάχθηκε σε πρόγραμμα οικονομικής προσαρμογής, τα σιδηροδρομικά έργα ήταν, στην συντριπτική τους πλειοψηφία, σταματημένα. Η συντήρηση είχε μειωθεί δραματικά και ο Ο.Σ.Ε. απώλεσε μεγάλο μέρος του στελεχιακού του δυναμικού.

Περίοδος 2015 – 2019

Κατά την περίοδο 2015 – 2019, παρότι η χώρα βρισκόταν σε πρόγραμμα οικονομικής προσαρμογής ως τον Αύγουστο του 2018, παραδόθηκαν πλήθος έργων υποδομής, που χρόνιζαν για πολλά χρόνια, δημοπρατήθηκαν νέα έργα και τέθηκε ένα ρεαλιστικό χρονοδιάγραμμα για την ολοκλήρωση ως το 2023, που ήταν η καταληκτική ημερομηνία ολοκλήρωσης του συνολικού σιδηροδρομικού έργου για την διπλή σιδηροδρομική γραμμή και την ηλεκτροκίνηση από το λιμάνι της Πάτρας ως την Αθήνα, την Θεσσαλονίκη και τα τμήματα από Θεσσαλονίκη προς Προμαχώνα και Ειδομένη.

Τα έργα που υλοποιήθηκαν, στο διάστημα 2015 ως τον Ιούνιο του 2019 ανέρχονται σε πάνω από ένα δισεκατομμύριο ευρώ, περίπου πενταπλάσιας αξίας από την προηγούμενη πενταετία και τα σημαντικότερα είναι:

- Η ολοκλήρωση της διπλής σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνας – Θεσσαλονίκης, με την ολοκλήρωση σηράγγων πολλών χιλιομέτρων, σιδηροδρομικών γεφυρών πάνω σε σεισμικά ρήγματα και βαριών έργων της σιδηροδρομικής υποδομής
- Η ολοκλήρωση της ηλεκτροκίνησης της διπλής σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιάς - Αθήνα - Θεσσαλονίκη
- Η νέα διπλή, ηλεκτροκινούμενη γραμμή Τιθορέα-Δομοκός, συμπεριλαμβανομένων των μεγάλων τεχνικών έργων σηράγγων και γεφυρών.

Το έργο αυτό (σύμβαση 635/2013) ολοκληρώθηκε και δόθηκε σε κυκλοφορία αρχικά με ντηζελοκίνηση στις αρχές 2018 και μετά, με πλήρη ηλεκτροκίνηση, στις αρχές 2019, παρακάμπτοντας την παλιά, μονή σιδηροδρομική γραμμή που διερχόταν από τον Μπράλο. Έτσι, από τις αρχές 2019, πραγματοποιήθηκε ένα μεγάλο όνειρο του ελληνικού σιδηροδρόμου από την δεκαετία 1980, δηλαδή, να

λειτουργεί διπλή ηλεκτροκινούμενη γραμμή από τον Πειραιά μέχρι την Θεσσαλονίκη. **Η κυκλοφορία τρένων σε όλο το μήκος της γραμμής σε διπλή γραμμή αποτελεί το μεγαλύτερο βήμα υπέρ της ασφάλειας που πραγματοποιήθηκε στον Ελληνικό σιδηρόδρομο.**

- Ο Νέος Σταθμός Αθήνας με ηλεκτροκίνηση
- Ο Νέος Σταθμός Ζεφυρίου
- Ο Εμπορευματικός Σταθμός Θριασίου (έργο που επίσης είχε αρχίσει από την δεκαετία του 1990)
- Οι ανισόπεδες διασταυρώσεις στη Μενεμένη Θεσσαλονίκης και στα Τρίκαλα
- Η ολοκλήρωση της υποδομής στα τμήματα Κιάτο-Ροδοδάφνη (όπου τα τρένα ξανάρχισαν να κυκλοφορούν μετά από πολλά χρόνια στη νέα γραμμή από το 2019) και Πολύκαστρο-Ειδομένη
- Η θέσπιση ενός σύγχρονου και εναρμονισμένου με τους ευρωπαϊκούς κανόνες και τους κανόνες διαλειτουργικότητας – ERTMS Γενικού Κανονισμού Κίνησης

Σε πλήρη ανάπτυξη βρίσκονταν:

- Οι εργασίες στο έργο της κατασκευής της υποδομής της σιδηροδρομικής γραμμής Ψαθόπυργου – Ρίου
- Η κατασκευή της υπογειοποίησης Σεπολίων

Είχαν υπογραφεί οι συμβάσεις για τα έργα «Κανονικοποίηση της υφιστάμενης μονής σιδηροδρομικής γραμμής Ισθμού-Λουτρακίου με ηλεκτροκίνηση», της αντιπλημμυρικής προστασίας στον ποταμό Σπερχειό και η κατασκευή νέας γέφυρας στον Γαλλικό ποταμό για την αντικατάσταση παλαιάς υφιστάμενης μεταλλικής.

Το 2019 θεσπίστηκε το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Υποδομών Μεταφορών, σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, και καθόρισε τις απαιτούμενες υποδομές και δράσεις ως το 2037 (<https://www.government.gov.gr/to-stratigiko-schedio-gia-tis-ipodomes-ke-tis-metafores-exipireti-tous-ethnikous-stochous/>) και ο Κανονισμός Κίνησης. Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο του 2019 ενίσχυε την ασφάλεια, τη βιωσιμότητα και την αποδοτικότητα των μέσων μεταφοράς και ειδικότερα για τις σιδηροδρομικές μεταφορές προγραμματίζει τον εκσυγχρονισμό του τροχαίου υλικού, την ολοκλήρωση των έργων και τον εκσυγχρονισμό της σιδηροδρομικής υποδομής, την ανάπτυξη και λειτουργία των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών διαδρόμων. Το 2018 ο νέος Κανονισμός Κίνησης εκσυγχρόνισε και εναρμόνισε το πλαίσιο σιδηροδρομικής κυκλοφορίας με τους ευρωπαϊκούς κανόνες, το ERTMS και τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων και υποσυστημάτων, αυξάνοντας περαιτέρω την ασφάλεια στην κυκλοφορία, με τη θέσπιση δύο μηχανοδηγών στην καμπίνα, μέχρι την έναρξη λειτουργίας του etcs και τη μείωση ημερήσιας απασχόλησης των μηχανοδηγών στις 5,5 ώρες.

Σημειώνουμε ότι η χώρα αλλά και ο ΟΣΕ απηλλάγησαν το 2017 από τα χρέη και τις ανοιχτές υποθέσεις των παράνομων κρατικών ενισχύσεων, ύψους 15,683 δις ευρώ, ως απόρροια της

θέσης της Ελληνικής Κυβέρνησης για κοινή αξιολόγηση του συνόλου των φακέλων κρατικών ενισχύσεων των δημόσιων σιδηροδρομικών εταιρειών, με την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της ΕΕΣΤΥ.

Έτσι οι προσπάθειες συγκεκριμένων κύκλων της ΝΔ αλλά και η στάση της προηγούμενης Κυβέρνησης, να αποσυνδέει τις 2 υποθέσεις ώστε να παρατείνεται το καθεστώς ομηρίας που επέβαλαν στον ελληνικό σιδηρόδρομο σταμάτησαν οριστικά και επ'ωφελεία του Έλληνα φορολογούμενου, διαψεύδοντας τις Κασσάνδρες της καταστροφολογίας που μιλούσαν για λάθος τακτική. Είναι όλοι εκείνοι που τα τελευταία 15 χρόνια κατακερμάτισαν τη Σιδηροδρομική Οικογένεια, απαξίωσαν το σιδηρόδρομο και επιχειρούσαν να τον χρεοκοπήσουν και να τον ξεπουλήσουν κομμάτι κομμάτι.

Είναι όλοι εκείνοι που πίεζαν για την άμεση ολοκλήρωση της ιδιωτικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, χωρίς το κλείσιμο των υποθέσεων κρατικών ενισχύσεων όχι μόνο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της ΕΕΣΤΥ, αξίας 1.079 δις και 0.34 δις ευρώ αντίστοιχα αλλά και του ΟΣΕ που ανέρχονταν σε ύψος 14,3 δις. ευρώ.

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_17_1661

Τα κενά του προσωπικού του ΟΣΕ καλύφθηκαν με επαναφορά εξειδικευμένου προσωπικού που είχε μεταταγεί υποχρεωτικά το 2010, σε άσχετες υπηρεσίες, με μετατάξεις από τις υπηρεσίες και τους εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Μεταφορών, με αποτέλεσμα ο ΟΣΕ να λειτουργεί με ασφάλεια και οι κρίσιμες ειδικότητες όπως σταθμάρχες, κλειδούχοι, κλπ να ανήκουν στο μόνιμο προσωπικό του Ο.Σ.Ε. και μόνο σε θέσεις φύλαξης και καθαριότητας εργαζόμενοι με σύμβαση εργασίας ορισμένου χρόνου.

Με το άρ. 79 παρ.11 του ν. 4530/2018 προστέθηκε διάταξη ως εξής:

«11. Υπάλληλοι, που υπηρετούσαν με την ειδικότητα του οδηγού ή μηχανοδηγού ή σταθμάρχη ή κλειδούχου και έχουν μεταφερθεί σε φορείς του Δημοσίου, δυνάμει των διατάξεων των άρθρων 16 του ν. 3891/2010 (Α` 188) και 9 του ν. 3920/2011 (Α` 33), δύνανται να επανέλθουν σε εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν υποβολής σχετικής αίτησης και μετά από γνώμη του αρμόδιου οργάνου του φορέα υποδοχής, του οποίου οι οργανικές διατάξεις προβλέπουν μία ή περισσότερες εκ των ανωτέρω ειδικοτήτων.»

Με το άρ. 3 του ν. 4574/2018 η ανωτέρω διάταξη αντικαταστάθηκε ως εξής:

«11. Υπάλληλοι, που υπηρετούσαν με την ειδικότητα του οδηγού ή μηχανοδηγού ή σταθμάρχη ή κλειδούχου ή εργάτη γραμμής ή τεχνίτη γραμμής ή μηχανικού ΠΕ και ΤΕ ή στον κλάδο ελέγχου και κίνησης αμαξοστοιχιών και έχουν μεταφερθεί σε φορείς του Δημοσίου και στους Ο.Τ.Α. α` και β` βαθμού, δυνάμει των διατάξεων των άρθρων 16 του ν. 3891/2010 (Α` 188) και 9 του ν. 3920/2011 (Α` 33), δύνανται να επανέλθουν σε εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν υποβολής σχετικής αίτησης και μετά από γνώμη του αρμόδιου οργάνου του φορέα υποδοχής, του οποίου οι οργανικές διατάξεις προβλέπουν μία ή περισσότερες εκ των ανωτέρω ειδικοτήτων. Η μεταφορά διενεργείται με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και

Μεταφορών και του αρμόδιου προς διορισμό οργάνου του φορέα προέλευσης, στις θέσεις που έχει αιτηθεί ο φορέας υποδοχής, υπό την προϋπόθεση ότι ο υπάλληλος καλύπτει τις προϋποθέσεις και κατέχει τα απαραίτητα τυπικά προσόντα της θέσης, όπως αυτά ορίζονται από την κείμενη νομοθεσία και τυχόν ειδικότερους κανονισμούς. Σε περίπτωση εφαρμογής του προηγούμενου εδαφίου δεν αναζητούνται τυχόν ποσά που θα ελάμβαναν οι υπάλληλοι, εάν δεν είχαν μεταφερθεί με βάση τις διατάξεις του πρώτου εδαφίου. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης καθορίζονται όλες οι λεπτομέρειες εφαρμογής της παρούσας παραγράφου.»

Βάσει των διατάξεων αυτών, εκδόθηκαν οι ΚΥΑ αριθμ. Δ4δ/87199 (ΦΕΚ Β 5067/13.11.2018) και ΚΥΑ Αριθμ. Δ4δ/102113 (ΦΕΚ Β' 5927/31.12.2018), όπου καθόριζαν τη διαδικασία αιτήσεων και την επιλογή.

Βάσει των διατάξεων αυτών επέστρεψαν στον ΟΣΕ κρίσιμες ειδικότητες που είχαν μεταταχθεί το 2011-2013 σε άσχετες με τις γνώσεις και τα καθήκοντα τους υπηρεσίες, όπως Μουσεία, διοικητικές υπηρεσίες ΝΠΔΔ

Επίσης την περίοδο 2018-2019, με ενέργειες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και του ΟΣΕ μετατάγησαν 75 άτομα προσωπικό από την π. δημόσια επιχείρηση ΕΕΣΣΤΥ που θα πωλούνταν στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ (HELLENICTRAIN). Με την αρ. 9021621/16.11.2018 διαπιστωτική πράξη μεταφέρθηκαν στον ΟΣΕ εργαζόμενοι που έλαβαν τις εξής ειδικότητες: α) 11 Σταθμάρχες, β) 62 τεχνίτες γραμμής, γ) 2 Μηχανικοί, δ) 1 γενικών καθηκόντων

Ομοίως, την ίδια περίοδο ολοκληρώθηκε η προκήρυξη ΑΣΕΠ με την πρόσληψη νέων σταθμαρχών, ενώ υπήρξαν μετατάξεις με τον νόμο της κινητικότητας σε κρίσιμες σιδηροδρομικές ειδικότητες (σταθμάρχες, κλειδούχοι, τεχνίτες)

Το 2019 λοιπόν, ο ΟΣΕ λειτουργούσε με ασφάλεια, λόγω της εμπειρίας και του ικανού αριθμού μόνιμων στελεχών του στις κρίσιμες ειδικότητες, με στελέχωση δύο σταθμαρχών σε κάθε σταθμό.

Η πρόσληψη νέου μόνιμου προσωπικού ήταν αδύνατη λόγω των περιορισμών των προγραμμάτων οικονομικής προσαρμογής και των περιορισμών 1 πρόσληψη για κάθε δέκα συνταξιοδοτήσεις και στη συνέχεια 1 πρόσληψη για κάθε 5 συνταξιοδοτήσεις, στο σύνολο του δημόσιου τομέα. Όμως, όπως προελέχθη η κυβέρνηση μερίμνησε ώστε να ξεπεραστεί ο θεσμικός περιορισμός και να ενδυναμώσει τον Οργανισμό, αναγνωρίζοντας τον κρίσιμο ρόλο του στη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής

Μέχρι το 2019 λειτουργούσαν πρόσθετες δικλείδες ασφαλείας, όπως το παλιό σύστημα τηλεδιοίκησης στη Λάρισα και το Κέντρο Παρακολούθησης κυκλοφορίας στην Καρόλου, με στελέχη του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Αυτές οι δικλείδες ασφαλείας ήταν κρίσιμες για την αντιμετώπιση ανθρώπινου λάθους, παρά την στελέχωση με έμπειρο προσωπικό στους σταθμάρχες και τους κλειδούχους. Η αιτίαση ότι δήθεν η παλιά τηλεδιοίκηση της Λάρισας είχε καταρτηθεί και προ της πυρκαγιάς τέλη Ιουλίου 2019, είναι αναληθής και ήδη έχει επιβεβαιωθεί στην ανάκριση από παλαιούς τηλεδιοικητές ότι για το κρίσιμο τμήμα που συνέβη το αδιανόητο τραγικό δυστύχημα, η παλιά τηλεδιοίκηση λειτουργούσε και ήταν στελεχωμένη.

Το 2018 εγκρίθηκε ο νέος Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας μετά από 30 περίπου χρόνια. Η ανάγκη εκσυγχρονισμού του ΓΚΚ οφειλόταν κυρίως στην ανάγκη ενσωμάτωσης των κανόνων λειτουργίας του δικτύου με το ERTMS αλλά και την απλούστευση του στη δημοτική, ώστε να αποφεύγονται δυσερμηνείες στην εφαρμογή του. Για πρώτη φορά και για τη μέγιστη ασφάλεια στην κυκλοφορία, μετά το δυστύχημα στο Άδενδρο, προβλέφθηκε η μείωση των ωρών εργασίας των μηχανοδηγών, η υποχρεωτική παρουσία και δεύτερου μηχανοδηγού, για όσο χρονικό διάστημα δεν θα λειτουργούσε το σύστημα etcs, καθώς και η υποχρεωτική ανάπαυση των μηχανοδηγών. Η κατάργηση του προϊσταμένου αμαξοστοιχίας ήταν απόρροια της κατάργησης της θέσης αυτής στους ευρωπαϊκούς κανονισμούς κυκλοφορίας στον σιδηρόδρομο και ήδη άλλωστε, καταργηθείσας και στη χώρα μας, αφού οι προϊστάμενοι κυκλοφορίας δεκαετίες πριν είχαν παύσει να ασκούν καθήκοντα στις περισσότερες διαδρομές, ενώ εξάλλου ποτέ δεν είχαν την αρμοδιότητα του προϊσταμένου του μηχανοδηγού, ούτε βρίσκονταν στην καμπίνα του μηχανοδηγού. Οι αρμοδιότητες του προϊσταμένου αμαξοστοιχίας παραμένουν στους συνοδούς, οι οποίοι σύμφωνα με τον ΓΚΚ έχουν αρμοδιότητα να ελέγχουν και να παρακολουθούν την κίνηση του συρμού και να τον ακινητοποιούν εφόσον διαπιστώσουν κίνδυνο. Τα ανωτέρω αποδείχθηκαν από όλα όσα προσκομίστηκαν στην εξεταστική επιτροπή και τις καταθέσεις των μαρτύρων, όπως της Προέδρου της ΡΑΣ κ. Τσιαπαρίκου.

Περίοδος 2019 – 2023

Από το 2019 έχουμε μια κάθετη πτώση στην υλοποίηση των σιδηροδρομικών έργων.

Σταμάτησαν χωρίς καμία εξήγηση διαγωνισμοί που έτρεχαν κανονικά, όπως οι δύο διαγωνισμοί για την ηλεκτροκίνηση Κιάτου-Ροδοδάφνης και Παλαιοφαρσάλου-Καλαμπάκας και ο διαγωνισμός για την σιδηροδρομική σύνδεση του λιμανιού Θεσσαλονίκης, ποντάροντας αποκλειστικά στην αμφιβόλου αποτελέσματος διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου.

Όλα τα σιδηροδρομικά έργα που είχαν προγραμματιστεί να εκτελεστούν με την μέθοδο του ανταγωνιστικού διαλόγου βάλτωσαν. Συγκεκριμένα ως σήμερα και παρά τις συνεχείς κυβερνητικές εξαγγελίες δεν υπάρχει ούτε σύμβαση για την σύνδεση λιμένος Πάτρας με το σιδηροδρομικό δίκτυο, για τη νέα γραμμή Θεσσαλονίκη – Αμφίπολη, για τη νέα διπλή γραμμή Αλεξανδρούπολη- Ορμένιο, για τις σιδηροδρομικές συνδέσεις με τα λιμάνια Ραφήνας και Λαυρίου.

Επίσης σταμάτησε η εργολαβία Ψαθόπυργος – Ρίο.

Η μη τήρηση του προγραμματισμού των διαγωνισμών και των χρονοδιαγραμμάτων του έργου Πάτρα -Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι, όπως είχαν προγραμματιστεί και ίσχυαν, ως το 2019, ενώ αφορούν συγχρηματοδοτούμενα έργα, έχει δρομολογήσει ήδη την απένταξη της χρηματοδότησης αυτών των έργων και την πιθανή επιστροφή πολλών εκατομμυρίων στην Ε.Ε.

Ο ΟΣΕ δεν κάλυψε τα κενά που δημιουργήθηκαν από τις συνταξιοδοτήσεις και κατέρρευσε η λειτουργία του.Χαρακτηριστικό της κατάρρευσης ήταν τα συνεχή ατυχήματα, που συνέβαιναν από το 2020, που δημιουργούσαν την εικόνα εγκατάλειψης του σιδηροδρόμου. Η στελέχωση του Οργανισμού σε μόνιμο προσωπικό μειώθηκε στους 730 περίπου εργαζόμενους (από 1.150 μόνιμους υπαλλήλους το 2019), προκαλώντας την κατάρρευση και την αποσάθρωση της λειτουργίας του ΟΣΕ, με δραματικά αποτελέσματα στην ασφαλή λειτουργία του.

Προσλήφθηκε προσωπικό με αδιαφανείς διαδικασίες, με συμβάσεις έργου, σε κρίσιμες ειδικότητες και από ότι αποδείχτηκε από τους ελέγχους μετά το δυστύχημα με ελλιπέστατη εκπαίδευση και χωρίς εμπειρία. Για πρώτη φορά και κατά αντιθεσμικό και ιδιαίτερα ριψοκίνδυνο για την ασφάλεια τρόπο, εργάστηκαν ως σταθμάρχες, άνθρωποι με «μπλοκάκι» για περιορισμένη χρονική διάρκεια, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την ασφάλεια στο σιδηρόδρομο και στο εργασιακό περιβάλλον του ΟΣΕ.

Η μη πρόσληψη μόνιμου προσωπικού υπήρξε πολιτική επιλογή της κυβέρνησης Μητσοτάκη, για την παραχώρηση σε ιδιωτικές εταιρείες της συντήρησης και μέρους της λειτουργίας του ΟΣΕ και επομένως και του αντίστοιχου προσωπικού συντήρησης και λειτουργίας, σύμφωνα με το πρόγραμμα και τις κυβερνητικές εξαγγελίες.

Υλοποίηση συστημάτων για την υλοποίηση και λειτουργία του ETCS (EuropeanTrainControlSystem)

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

Η εξέλιξη των συμβάσεων που αφορούν τα συστήματα του Ο.Σ.Ε. για την υλοποίηση και λειτουργία του ETCS (EuropeanTrainControlSystem)και για τα οποία έχει δοθεί μεγάλη βαρύτητα λόγω του δυστυχήματος των Τεμπών είναι:

GSMR, Σύμβαση 10012/2006 (Υπουργός Κωστής Χατζηδάκης), για την προμήθεια πλήρους συστήματος GSM-R , με συμβατική ημερομηνία περαίωσης του έργου 2 έτη μετά, δηλαδή στις 26/9/2008. Τελικά το έργο ολοκληρώθηκε το 2018.

- Το βασικό μέρος της σύμβασης που καλύπτει όλο τον σιδηροδρομικό άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας μήκους 500 περίπου χλμ., (η σύμβαση δεν περιλαμβάνει τη νέα γραμμή Τιθορέας – Δομοκού) ολοκληρώθηκε το 2018.
- Το τμήμα Ικόνιο-Θριάσιο, μήκους 14 χλμ ολοκληρώθηκε το 2020
- Το τμήμα Τρεις Γέφυρες – Άγιοι Ανάργυροι, μήκους 2 χλμ. ολοκληρώθηκε το 2021.

Όμως, το σύστημα πιστοποιήθηκε από την ΡΑΣ μόλις το 2022 και ακόμη δεν είναι σε λειτουργία.

Αν είχαν επιταχυνθεί οι διαδικασίες ώστε στη γραμμή Αθήνας-Θεσσαλονίκης να λειτουργεί πλήρως το GSMR (που στο τμήμα αυτό είχε παραδοθεί από την ΕΡΓΟΣΕ στον ΟΣΕ το 2018), το δυστύχημα στα Τέμπη πιθανότατα θα είχε αποφευχθεί. Υπενθυμίζεται ότι με το GSMR σε πλήρη λειτουργία, θα άκουγαν ταυτόχρονα όλες τις συνομιλίες οι σταθμάρχες και οι μηχανοδηγοί την μοιραία νύχτα του Φεβρουαρίου 2023, οπότε θα αντιλαμβάνονταν ότι τα δύο τρένα οδηγούνταν στην ίδια γραμμή.

ETCSonboard, 10004/2007 (Υπουργός Κωστής Χατζηδάκης)

Η Σύμβαση αυτή αφορά την εγκατάσταση ETCSonboard, σε 88 κινητήριες μονάδες που χρησιμοποιεί η HellenicTrain. Η Σύμβαση αυτή για το ETCSonboard ολοκληρώθηκε και παραδόθηκε από την ΕΡΓΟΣΕ στην ΓΑΙΑΟΣΕ με πρωτόκολλα παράδοσης – παραλαβής το 2018. Απαραίτητη προϋπόθεση για την λειτουργία του είναι η εγκατάσταση και η λειτουργία παρατρόχιου συστήματος ETCS.

Σημειώνουμε ότι σήμερα δεν λειτουργεί, ενώ αρκετοί συρμοί που εντάχθηκαν στο τροχαίο υλικό δεν διαθέτουν σύστημα ETCS.

ETCS παρατρόχιο, σύμβαση 10005/2007 (Υπουργός Κωστής Χατζηδάκης)

Η Σύμβαση αυτή αφορά την εγκατάσταση παρατρόχιου ETCS και υπεγράφη τον Σεπτέμβριο του 2007.

Το σύστημα ETCS έπρεπε να παραδοθεί στις 05/03/2010.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την εγκατάσταση και την λειτουργία του είναι η ύπαρξη και η λειτουργία πλήρους και ενιαίου συστήματος σηματοδότησης, οπότε, έπρεπε πρώτα να ολοκληρωθεί η Σύμβαση 717/2014, η οποία υπεγράφη επτά χρόνια αργότερα. Επίσης πρέπει να υπάρχει ολοκληρωμένη η υποδομή και η ηλεκτροκίνηση της σιδηροδρομικής γραμμής, που δόθηκε σε χρήση το 2018.

Η Σύμβαση αυτή, τον Απρίλιο 2019 είχε ολοκληρωθεί κατά 70%, σε αντιστοιχία με την υλοποίηση της σύμβασης 717/2014.

Το ETCS υλοποιούνταν στα τμήματα που ολοκληρώνονταν η σηματοδότηση, από τη σύμβαση 717/2014.

Σηματοδότηση – 717 του 2014 (Κυβέρνηση Σαμαρά – Υπουργός Μιχάλης Χρυσοχοΐδης, Υφυπουργός Μιχάλης Παπαδόπουλος (ο ίδιος με σήμερα), Δνων Σύμβουλος ΕΡΓΟΣΕ Κώστας Σπηλιόπουλος (τοποθετήθηκε Δνων Σύμβουλος στον ΟΣΕ το 2019 από την κυβέρνηση Μητσοτάκη και δεν εκλήθη να καταθέσει στην Εξεταστική Επιτροπή, με ευθύνη της ΝΔ)

Το Σεπτέμβριο 2014 υπεγράφη η Σύμβαση Έργου 717 για ανάταξη του συστήματος σηματοδότησης.

Για να εγκατασταθεί το σύστημα σηματοδότησης απαιτείται η νέα διπλή σιδηροδρομική γραμμή, η οποία για το Αθήνα – Θεσσαλονίκη παραδόθηκε προς χρήση το 2018, από την κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ.

Η σύμβαση 717 απεδείχθη προβληματική και ελλιπέστατη, ενώ οι μελέτες που αποτυπώνονται στην σύμβαση του 2014, ήταν ελλιπέστατες, χωρίς να απεικονίζουν την πραγματική κατάσταση όπως αναφέρει η Ανεξάρτητη Αρχή Ελέγχου ΕΔΕΛ και οι αποφάσεις του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

Η ΕΔΕΛ επέβαλε πρόστιμο για τις πλημμέλειες και τις ελλείψεις της σύμβασης της κυβέρνησης Σαμαρά.

Υλοποίηση της σύμβασης 717/2014 την περίοδο 2015 – 2019 – Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ

Το έργο ξεκίνησε να υλοποιείται στις αρχές του 2015. Στο τέλος 2016 κατά την εξέλιξη της Σύμβασης 717, με την εξέταση του αναγκαίου ΑΠΕ, προέκυψε η ανάγκη συμπληρωματικής Σύμβασης, ώστε να υπάρχει ολοκληρωμένο και λειτουργικό σύστημα σηματοδότησης που θα μπορεί να συνεργαστεί με το ETCS.

Σημαντικά προβλήματα της σύμβασης ήταν:

- Ο υπάρχων ηλεκτρονικός εξοπλισμός είναι παλιός και δεν υποστηρίζεται από τους κατασκευαστές
- Αδυναμία διασύνδεσης νέου ηλεκτρονικού εξοπλισμού με υφιστάμενο
- Μη συμβατότητα μεταξύ αναλογικών και ψηφιακών πρωτοκόλλων μετάδοσης δεδομένων
- Στο τμήμα Οινόη-Τιθορέα, το 2016-2017 τα προβλήματα οδήγησαν σε διατύπωση εναλλακτικής λύσης από τον Ανάδοχο η οποία έγινε δεκτή από τον ΟΣΕ. Όμως, η υλοποίηση αυτής της εναλλακτικής λύσης απαιτούσε Συμπληρωματική Σύμβαση.
- Οι απαιτούμενες ποσότητες της Σύμβασης, δεν οδηγούσαν σε λειτουργικό σύστημα σηματοδότησης και τηλεχειρισμού, με την ολοκλήρωση των συμβατικών υλικών και εργασιών.

Τον Ιανουάριο του 2017 αποφασίζετε από το ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ η έγκριση του πρώτου ΑΠΕ και η σύναψη συμπληρωματικής σύμβασης.

Τον Δεκέμβριο του 2017 η Διαχειριστική Αρχή (Υπουργείο Ανάπτυξης) αποφάσισε ότι πρέπει να προηγηθεί έγκριση του Ελεγκτικού Συνεδρίου για να γίνει η Συμπληρωματική Σύμβαση.

Η ΕΡΓΟΣΕ χωρίς ΑΠΕ συνέχισε τις εργασίες εκτελώντας μόνο τις εργασίες της κύριας (προβληματικής και ελλιπούς) σύμβασης 717 του 2014.

Παράλληλα, αναθεώρησε τον ΑΠΕ, μετά και σύμφωνα με τις παρατηρήσεις της Διαχειριστικής Αρχής και ετοίμασε την Συμπληρωματική Σύμβαση, που υπέβαλε αρχές 2018.

Το Ελεγκτικό Συνέδριο ενέκρινε την Συμπληρωματική Σύμβαση **τον Αύγουστο 2018, έπειτα από 3 αποφάσεις (κλιμακίου, Τμήματος και Ολομέλειας του Ελεγκτικού Συνεδρίου)**. Οι διαδικασίες ελέγχου από στα τρία επίπεδα του Ελεγκτικού Συνεδρίου, διήρκησαν 18 μήνες.

Καμία εργασία που ήταν στην Συμπληρωματική Σύμβαση δεν μπορούσε να γίνει πριν την έγκριση της από το ελεγκτικό συνέδριο.

Είναι προφανές σύμφωνα με το Ελεγκτικό Συνέδριο και τα πορίσματα της ΕΔΕΛ, ότι η σύμβαση με τις ελλείψεις, τα κενά και τις προβλέψεις που είχε, δεν μπορούσε να υλοποιηθεί. Αρκεί να αναφέρουμε ότι η σύμβαση 717/2014 περιλάμβανε υλικά που πλέον δεν παράγονταν λόγω παλαιότητας και προδιαγραφών ασφαλείας, κατά το χρόνο προετοιμασίας και διεξαγωγής του διαγωνισμού, υπογραφής της σύμβασης και επομένως κατά τον χρόνο υλοποίησης της.

Τον Σεπτέμβριο του 2018 ήταν έτοιμο το 68% του έργου σηματοδότησης και ξεκίνησε ο έλεγχος της ΕΔΕΛ.

Το ενδιάμεσο τμήμα Τιθορέα – Δομοκός, μήκους 120 km, με άλλη σύμβαση 635, εγκαταστάθηκε και λειτούργησε τόσο η σηματοδότηση όσο και η τηλεδιοίκηση πλήρως.

Το οριστικό αποτέλεσμα του ελέγχου της ΕΔΕΛ εστάλη τον Φεβρουάριο 2019.

την έκθεση ελέγχου της ΕΔΕΛ, που αναφέρει:

Εύρημα 2

**Ανεπαρκής ορισμός του αντικειμένου της σύμβασης κατά τη δημοπράτηση, λόγω πλημμελειών της οριστικής μελέτης.
«Σημαντικό εύρημα»**

«Από τα στοιχεία που παρασχέθηκαν στην ομάδα ελέγχου (παραδοτέα με το αριθ. 217384/20-07-2012 έγγραφο του Συντονιστή της Ομάδας Εργασίας) προέκυψε ότι προμετρήσεις συντάχθηκαν μόνο για την αποκατάσταση των τεχνικών δωματίων και συγκεκριμένα για τα κιβώτια απόληξης των οπτικών ινών και τα μήκη και τους τύπους των καλωδιώσεων που απαιτούνται. Για τα υπόλοιπα τμήματα του φυσικού αντικειμένου (ανάταξη – αναβάθμιση συρματοτεχνικού εξοπλισμού κατά μήκος της γραμμής, τεχνικές λύσεις αποκατάστασης των καλωδίων λόγω κλοπών και βανδαλισμών, αναβάθμιση Τηλεδιοικήσεων, οδεύσεις καλωδίων, προμήθεια και εγκατάσταση νέων μετρητών αξόνων κατά μήκος της γραμμής κλπ) δεν συντάχθηκαν προμετρήσεις, παραβιάζοντας, όπως θα εκτεθεί στη συνέχεια, το άρθρο 15.2 της ΕΣΥ, με αποτέλεσμα το φυσικό αντικείμενο του έργου να μην είναι προσδιορισμένο κατά την διακήρυξη και εξαιτίας

αυτού να παραστεί ανάγκη σύνταξης του 1ου ΑΠΕ και σύναψης της 1ης ΣΣΕ, προκειμένου να αντιμετωπισθούν οι πλημμέλειες και οι ελλείψεις της «μελέτης».

Το Σημαντικό εύρημα 2, αναφέρει ότι για τον διαγωνισμό και τη σύμβαση του 2014, δεν συντάχθηκαν προμετρήσεις, με αποτέλεσμα να παραστεί ανάγκη συμπληρωματικής σύμβασης για την ολοκλήρωση του έργου. Δηλαδή δεν μπορούσε να τελειώσει το έργο το 2016, δεν μπορούσαμε να έχουμε σύστημα τηλεδιόικησης που να λειτουργεί γιατί η σύμβαση δεν προέβλεπε τα υλικά, τα συστήματα, τις συσκευές και τις ποσότητες που έπρεπε. Διαβάσατε μόνο το εύρημα «1»...

Στο πόρισμα της ΕΔΕΛ σημειώνουμε ότι:

- Η ΕΔΕΛ **δεν σημείωσε τίποτα για καθυστερήσεις στην πρόοδο της Σύμβασης** – Σημείωσε μόνο ότι η Σύμβαση 717 ήταν μια κακή Σύμβαση που δεν έπρεπε να υπογραφεί.
- Σημείωσε ότι η γραφειοκρατική παρακολούθηση της Σύμβασης και οι αναφορές της προς τις Αρχές παρακολούθησης ήταν άψογες.
- Τα οικονομικά της Σύμβασης και οι λογαριασμοί ήταν άψογοι

Οι αποφάσεις του ελεγκτικού συνεδρίου αναφέρουν ενδεικτικά, μεταξύ αναλυτικών ελλείψεων και πρωτοφανών αναφορών για την σύμβαση 717 του 2014 ότι:

«Συνεπώς, για την αντιμετώπιση των ανωτέρω προβλημάτων, ως προς την υλοποίηση της σύμβασης και την ολοκλήρωση των εργασιών, προκύπτει, ότι η μόνη λύση είναι η αντικατάσταση εξοπλισμού που δεν υποστηρίζεται από τον κατασκευαστή και δεν φέρει πιστοποιητικά ασφαλείας με νέο.»

«Αντιθέτως, από τα στοιχεία του φακέλου προκύπτει ότι η μελέτη με βάση την οποία προσδιορίστηκε το τεχνικό αντικείμενο του έργου και οι τεχνικές λύσεις που επιλέχθηκαν ήταν πλημμελείς και δεν έλαβαν υπόψη τους τις ιδιαιτερότητες της σύμβασης που αφορούν στην παλαιότητα του εξοπλισμού σηματοδότησης τηλεδιόικησης και στην εγκατάστασή του με πολλαπλές συμβάσεις.»

«Η μελέτη με βάση την οποία προσδιορίστηκε το τεχνικό αντικείμενο του έργου και οι τεχνικές λύσεις που επιλέχθηκαν ήταν πλημμελείς, ενώ δεν ελήφθησαν υπόψη οι ιδιαιτερότητες της σύμβασης, που αφορούν το μεν στην παλαιότητα του εξοπλισμού σηματοδότησης - τηλεδιόικησης, το δε στην εγκατάστασή του με πολλαπλές συμβάσεις. Ειδικότερα, η ειδική ομάδα εργασίας της ΕΡΓΟΣΕ που συγκροτήθηκε για τη σύνταξη των τευχών δημοπράτησης παρέλειψε να εξετάσει αν η προτεινόμενη λύση της αποκατάστασης - ανάταξης του συγκεκριμένου εξοπλισμού θα υποστηριζόταν από τους αρχικούς κατασκευαστές ή υποκατασκευαστές και κατά τη συγκεκριμένη φάση τόσο η Αναθέτουσα Αρχή, όσο και ο φορέας λειτουργίας (ΟΣΕ) δεν είχαν στη διάθεσή τους κανένα στοιχείο ότι ο εξοπλισμός ή τα υλικά του δικτύου ήταν εκτός παραγωγής και υποστήριξης.»

Δηλαδή είχαμε μια σύμβαση του 2014, που προέβλεπε υλικά και λογισμικό που είχαν παύσει να παράγονται και να υποστηρίζονται πολλά χρόνια πριν την δημοπράτηση του έργου το 2014. Μια τέτοια σύμβαση δεν μπορούσε προφανώς να υλοποιηθεί και να έχουμε λειτουργική ολοκλήρωση δηλαδή σηματοδότηση και σύστημα τηλεδιόικησης.

Το ίδιο αναφέρει και η απάντηση της εταιρείας Bombardier, σε επιστολή της ΕΡΓΟΣΕ, το 2016:

BOMBARDIER

5 October 2016

ΕΡΓΑΣΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ
 ΠΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
 Τ. 2844152
 Α. 011012016

Dear Athanasios,

TRANSPORTATION

Bombardier Transportation UK
 Ltd
 Estover Close, Estover
 Plymouth, PL6 7PU, England
 www.bombardier.com

TEL + 44 1752 725000
 FAX + 44 1752 725001

Registered in England
 Registered No. 2235994
 Registered Office:

Bombardier
 Transportation UK Ltd
 Litchurch Lane
 Derby, DE24 8AD, Engl

Thank you for your correspondence, I can only apologise with the lack of a timely response to your previous request for information. Having investigated our position I can report the following:

- The only safety cases that exist for TEMPL32 in Greece are for the "new" 508 systems, i.e. the systems fitted with configuration keys – it is a common safety case whether these are used for axle counting or telemetry.
- There is no safety case for the "old" TEMPL32, i.e. those without keys, as these predated the requirement for such activities. It would not now be possible to generate a safety case for "old" TEMPL32 as this has been obsolete for over 15 years and the expertise is now lost. Any safety argument would need to be based on length of service with no accidents.
- The same position is valid for the TEMPL41 product.

Moving onto spare part availability. Both TEMPL32 systems and TEMPL41 have been obsolete for many years due to chronic obsolescence issues, lack of market demand and no supporting product maintenance contracts from our installed base. I can however confirm that TI21, or more correctly EBI Track 200 (as it is now known) is available. The product has gone through various product updates over the years with its embedded technology moving from analogue into the digital domain. These changes effect the transmitter and receiver while the End Termination Unit, Power Supply and Tuning Unit remain largely unchanged apart from normal obsolescence management activities.

These new products are fully backward compatible with the previous generations however, it should be noted that the receivers are now supplied frequency independent and are allocated their desired frequency by means of a configuration key.

If I can be of further help please do not hesitate to get in contact

Yours faithfully



Mr Allan Morgan
 UK Business Director

ΕΡΓΟΣΙΑ Α.Ε.	ΕΝ	ΚΝ		ΕΝ	ΚΝ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ			Δ ΔΙΟΙΚ ΥΠ & Α Δ		
ΥΠΟΝ ΣΥΜΒ		X	Δ ΟΙΚ ΥΠ		
ΥΠ ΑΡΧΗΣ			Δ ΤΕΧΝ & ΠΛΗΡ Σ		
ΥΠ ΑΝ. & ΕΦ. ΠΡ			Δ ΣΥΜΒ & ΠΡΟΜ		
ΥΠ ΝΟΜ ΥΠΗΡ			Δ ΕΠΙΘ & ΕΛΕΓΧ		
ΕΞΟΤ. ΕΛΕΓΧ.			Δ ΕΡΓΩΝ		
ΠΟΛ ΣΧ ΕΚΤ ΑΝ			ΜΗΜΑ I		
Τ. ΑΣΦΑΛ. ΠΑΤΡ.			ΜΗΜΑ II		
ΓΡ ΤΥΠ. & ΕΤ ΕΠ			ΜΗΜΑ III		
ΜΕΛΗ Δ Σ			ΤΜΗΜΑ IV	X	
ΓΡΑΜ. Δ Σ			Δ ΜΕΛΕΤΩΝ		
ΓΡΑΜ. Τ Σ			ΤΜ ΤΟΠ & ΠΑΛ		
ΣΥΛΛΟΓΟΣ			ΠΡ ΕΠΙΤΡ.		
			ΚΦ		X

Μετά την αποστολή των τελικών αποτελεσμάτων της ΕΔΕΛ, απεστάλη Ειδική Πρόσκληση για την έκπτωση του αναδόχου, λόγω της άρνησης του να συμμορφωθεί με τα ευρήματα

του ελέγχου της ΕΔΕΛ, για υπογραφή των μελετών από την Δανειοπάρχο. Σημειώνουμε ότι στο κείμενο της Σύμβασης, πουθενά δεν αναφέρεται ρητά η υπογραφή των μελετών από την δανειοπάρχο, γεγονός που αποτέλεσε άλλοθι της αναδόχου Κοινοπραξίας.

Τον Μάιο του 2019 ήταν έτοιμο το 72% του έργου.

Τον Ιούλιο 2019 η Κοινοπραξία κατέθεσε τις μελέτες με την υπογραφή της δανειοπαρόχου εταιρείας μετά από την πίεση της διαδικασίας έκπτωσης και σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ελέγχου της ΕΔΕΛ και το έργο μπορούσε να ολοκληρωθεί, εντός του 2020.

Σημειώνουμε ότι καμία θετική ζημία δεν εγκρίθηκε είτε από το Δ.Σ. της ΕΡΓΟΣΕ είτε από Υπουργική Απόφαση στο διάστημα 2015-2019, παρά τις συνεχείς κατατεθειμένες αξιώσεις του Αναδόχου.

Σημειώνεται επίσης ότι κατά το διάστημα 2015 – 2019 δεν υπήρξε καμία Υπουργική απόφαση παράτασης της σύμβασης. Όλες οι παρατάσεις δόθηκαν όπως ορίζει ο Νόμος και οι αρμοδιότητες τόσο του Υπουργού Μεταφορών όσο και της ΕΡΓΟΣΕ, αλλά και η διακήρυξη του 2014, που στην πρώτη της σελίδα αναφέρει :

κύριο του έργου-αναθέτουσα αρχή: ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.

Φορέας Κατασκευής: ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.

ΠΡΟΙΣΤΑΜΕΝΗ ΑΡΧΗ: το ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.

Πρόσθετα οι δύο Υπουργικές αποφάσεις του 2009, που ορίζαν παγίως τα όργανα που αποφασίζουν και γνωμοδοτούν για την ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. δεν επέτρεπαν την παρέμβαση του εκάστοτε Υπουργού Μεταφορών στην υλοποίηση δημόσιας σύμβασης.

Η οποιαδήποτε παρέμβαση, ενώ δεν υπήρχε η αρμοδιότητα, θα αποτελούσε πράξη παράβασης καθήκοντος.

Πρόσθετα όλος ο όμιλος ΟΣΕ και η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. είχαν ενταχθεί στο Υπερταμείο από το 2016 ως το 2018, που επέστρεψαν στο Υπουργείο Υποδομών το 2018.

Υλοποίηση της σύμβασης 717/2014 την περίοδο 2019 -2023 Κυβέρνηση Μητσοτάκη (Υπουργός Κ. Αχ. Καραμανλής)

Η νέα Διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ ανέλαβε τον Οκτώβριο 2019 και είχε ολοκληρωμένες όλες τις διαδικασίες και εγκρίσεις και εκπληρωμένες τις παρατηρήσεις της ΕΔΕΛ : (α) τις μελέτες με όλες τις υπογραφές και (β) απόφαση του Ελεγκτικού για έγκριση της Συμπληρωματικής Σύμβασης, ώστε το έργο να ολοκληρωθεί εντός του 2020.

Από τον Οκτώβριο 2019 έως Μάρτιο Απρίλιο 2020 δεν γίνεται τίποτα. Απλώς το ΔΣ εγκρίνει πάλι τον 1ο ΑΠΕ όπως είχε εγκριθεί τον Δεκέμβριο 2017 και την Συμπληρωματική Σύμβαση, όπως είχε εγκριθεί επίσης από το ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ τον Δεκέμβριο 2017 και από το Ελεγκτικό Συνέδριο τον Αύγουστο 2018.

Αντί να υπογράψει αμέσως την Συμπληρωματική Σύμβαση, αποφασίζει να την στείλει πάλι για έγκριση στο Ελεγκτικό Συνέδριο. Η απάντηση του Ελεγκτικού Συνεδρίου τον Ιούνιο 2020 είναι ότι κακώς εστάλη πάλι για έγκριση, αφού αυτή η Συμπληρωματική έχει εγκριθεί.

Αντί να υπογραφεί μετά από αυτά η Συμπληρωματική Σύμβαση, η ΕΡΓΟΣΕ τελικά υπογράφει την Συμπληρωματική Σύμβαση τον Μάιο 2021! (Δηλαδή με καθυστέρηση 19 μηνών)

Η Συμπληρωματική Σύμβαση που υπεγράφη είχε διάρκεια 14 μήνες, δηλαδή έπρεπε να ολοκληρωθεί τον Ιούλιο 2022.

Το Πόρισμα της Αρχής Διαφάνειας για τη Σύμβαση 717 που κατετέθη τον Ιούνιο 2021, καλούσε την ΕΡΓΟΣΕ να ολοκληρώσει τη Σύμβαση το αργότερο μέχρι τον Ιούλιο 2022.

Η ΕΡΓΟΣΕ δίνει νέα παράταση στη Σύμβαση, ενώ πλέον, δεν υπάρχει καμία δικαιολογία κακής Σύμβασης (όλα έχουν διορθωθεί με τον ΑΠΕ και τη Συμπληρωματική).

Παρόλα αυτά, ετοιμάζεται και δεύτερος ΑΠΕ και τον Φεβρουάριο 2023 η ΕΡΓΟΣΕ επισήμως αναφέρει ότι η πρόοδος της κύριας σύμβασης είναι 77% και της Συμπληρωματικής (που ήταν διάρκειας 14 μηνών) 17% !!!!!

Αν και όλα ήταν ολοκληρωμένα, η ΕΡΓΟΣΕ:

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

Η συνολική καθυστέρηση αυτής της αμφιβόλου χρησιμότητας (και εκ του αποτελέσματος περιττή) διαδικασίας είναι 19 μήνες.

Αλλά και κατόπιν αυτών, η Σύμβαση πάλι καθυστερεί.

Αναφέρεται ότι υπεγράφη η Συμπληρωματική τον Μάιο 2021 με προθεσμία ολοκλήρωσης 14 μήνες. Μετά από 20 μήνες, η ΕΡΓΟΣΕ τον Φεβρουάριο 2023 με έγγραφο της αναφέρει ότι έχει ολοκληρώσει μόνο το 17% της Συμπληρωματικής Σύμβασης.

Πρόσθετα για ανεξήγητους λόγους, η ΕΡΓΟΣΕ εμπλέκει στη διαδικασία της Συμπληρωματικής έναν εμπειρογνώμονα του ΤΕΕ.

Ποιος ήταν ο ρόλος του, αφού ήδη από τον Απρίλιο 2020, το ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ είχε εγκρίνει

1. Όλες τις μελέτες που κατέθεσε η Κοινοπραξία, με την αρχιτεκτονική τους
2. Τον ήδη εγκεκριμένο ΑΠΕ (πρόγραμμα εργασιών) που είχε εγκριθεί από το 2017
3. Την ίδια Συμπληρωματική που είχε την έγκριση του Ελεγκτικού Συνεδρίου από τον Αύγουστο 2018.

Το γεγονός ότι ενώ η Σύμβαση εκτελείται από την μεγαλύτερη εταιρία στον κόσμο στα σιδηροδρομικά συστήματα (ALSTOM) καλείται ένας εμπειρογνώμονας του ΤΕΕ να εμπλακεί για να πιστοποιήσει την αρχιτεκτονική των συστημάτων !!!!! (και μάλιστα αφού το Τεχνικό Συμβούλιο της ΕΡΓΟΣΕ και το ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ έχουν εγκρίνει όλες τις μελέτες) αποτελεί παράδοση διαδικασία.

Συγκεκριμένα: .

- 23 Ιουλίου 2020 η ΕΡΓΟΣΕ ζητεί από το ΤΕΕ πραγματογνώμονα

- 24 Νοεμβρίου 2020 το ΤΕΕ ορίζει πραγματογνώμονα
- 25 Φεβρουαρίου 2021 πραγματοποιείται σύσκεψη ΕΡΓΟΣΕ και πραγματογνώμονα
- 19 Μαΐου 2021 υπογράφεται η Συμπληρωματική Σύμβαση
- 25 Μαΐου 2021 ο πραγματογνώμονας καταθέτει το πόρισμα του

Πριν την υπογραφή της Συμπληρωματικής σύμβασης με Απόφαση του Υπουργού, κ. Καραμανλή, εγκρίνεται να καταβληθεί αποζημίωση στην Κοινοπραξία για θετικές ζημιές ύψους 2.767.782,93 Ευρώ για την περίοδο 1^η Φεβρουαρίου 2019 έως 31 Μαρτίου 2020.

Όμως, την περίοδο από 12/2/2019 έως 31/7/2019 η ΕΡΓΟΣΕ αναγκαστικά είχε σταματήσει το έργο, λόγω του πορίσματος της ΕΔΕΛ.

Επίσης, και αυτό είναι παράνομο, από 10/4/2019 έως Σεπτέμβριο 2019 (όταν η Διαχειριστική Αρχή ενέκρινε την κατάθεση των μελετών) η Κοινοπραξία ήταν σε καθεστώς ΕΙΔΙΚΗΣ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗΣ

Πώς γίνεται να λαμβάνει αποζημίωση για καθυστερήσεις για τις οποίες την ευθύνη δήθεν έχει η ΕΡΓΟΣΕ, όταν ο Ανάδοχος όχι μόνο δεν έχει εκπληρώσει τις συμβατικές του υποχρεώσεις, αλλά βρίσκεται σε καθεστώς ειδικής πρόσκλησης:

Πρόσθετα με απόφαση ΔΣ ΕΡΓΟΣΕ (22.1.2021), αποφασίζεται να δοθεί αποζημίωση στην Κοινοπραξία ύψους 564.347,56 Ευρώ, για καθυστερήσεις εξ αιτίας της ΕΡΓΟΣΕ (περίοδος 1/4/2020 έως 31/10/2020).

Την περίοδο αυτή δεν είχε υπογραφεί η Συμπληρωματική Σύμβαση, αλλά η ΕΡΓΟΣΕ αποδέχεται την ευθύνη της για την καθυστέρηση και αποζημιώνει τον Ανάδοχο. .

Η ενέργεια αυτή είναι ενδεικτική της παραδοχής των καθυστερήσεων υπογραφής και χειρισμού της Συμπληρωματικής σύμβασης.

Πρόσθετα στο τμήμα Οινόη - Τιθορέα, η ΕΡΓΟΣΕ 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.

Σημειώνεται ότι από τον Ιανουάριο 2019, η Κοινοπραξία είχε δεσμευτεί ότι οποιαδήποτε μεταβολή μπορεί να συμβεί λόγω αλλαγής μελετών θα είναι χωρίς κόστος.

Ποιος αποφάσισε ότι ο εξοπλισμός που ξηλώθηκε είχε προβλήματα; Αν το πρόβλημα ήταν οι διαφορές μεταξύ εταιριών εντός της Κοινοπραξίας, αυτό ουδόλως θα πρέπει να ενδιαφέρει την ΕΡΓΟΣΕ. Η ΕΡΓΟΣΕ όφειλε να αναγνωρίζει ένα μοναδικό Ανάδοχο.

Οι εργασίες ξηλώματος έγιναν χωρίς κόστος, αλλά προξένησαν καθυστερήσεις κατά τον Υπουργό. Για τις καθυστερήσεις όμως αυτές υπεύθυνη είναι η Κοινοπραξία που κατέθεσε νέες μελέτες και θα μπορούσαν να επιβληθούν ρήτρες. Αλλά αντί για αυτό, η Κοινοπραξία λαμβάνει θετικές ζημιές!!!!

Μετά την υπογραφή της Συμπληρωματικής Σύμβασης, το 2022, υπήρξαν οι γνωστές καταγγελίες και η παραίτηση του μηχανικού της ΕΡΓΟΣΕ Χρήστου για κακοδιαχείριση και ξήλωμα εξοπλισμού ήδη πληρωμένου από κονδύλια της ΕΕ.

Η Συμπληρωματική Σύμβαση (με χρόνο ολοκλήρωσης τον Ιούλιο 2022), επίσης βάλτωσε, με αποτέλεσμα να έχει ολοκληρωθεί σύμφωνα με επίσημα έγγραφα της ΕΡΓΟΣΕ μόνο σε ποσοστό 17% τον Ιανουάριο 2023.

Σε επόμενο στάδιο, το 2023, ο κ. Κατσιούλης διατύπωσε την σοβαρότατη καταγγελία ότι η Συμπληρωματική Σύμβαση εκτελείται χωρίς την άδεια του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

Η άρνηση εξέτασης του κ. Σπηλιωτόπουλου και των στελεχών της ΕΡΓΟΣΕ στέρησε από την επιτροπή την διερεύνηση των ελλείψεων και των κενών της σύμβασης 717 τόσο κατά τον χρόνο της προετοιμασίας της από το 2011 ως το 2014 όσο και κατά τη φάση διενέργειας του διαγωνισμού και υπογραφής της σύμβασης το 2014. Αξιοσημείωτο είναι ότι παρά τις συνεχείς διαπιστώσεις του Ελεγκτικού Συνεδρίου αλλά και της ΕΔΕΛ, η έρευνα της Ευρωπαϊκής εισαγγελέως δεν περιλαμβάνει την σύμβαση αλλά ξεκινά τη διερεύνηση μετά την συμβατική ημερομηνία ολοκλήρωσης της 717/2014.

Η Συμπληρωματική Σύμβαση υπογράφηκε από τη νέα διοίκηση τον Μάιο 2021, και δεν είχε ολοκληρωθεί μέχρι την ημέρα του τραγικού δυστυχήματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄

ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Α. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ - ΕΝΔΕΙΞΕΙΣ ΜΕΡΟΛΗΨΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΤΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

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

Καθήκον της εξεταστικής επιτροπής, ήταν κατά την διάρκεια των εργασιών της, να ενεργήσει σύμφωνα με τις προβλεπόμενες εκ του Κανονισμού της Βουλής, υποχρεώσεις και αρμοδιότητές της, ώστε να καταλήξει σε ασφαλή και δίκαια κρίση, τόσο για ακριβή αίτια,

για την επέλευση του πλέον σοβαρού σιδηροδρομικού δυστυχήματος, όσο και για τους υπαιτίους, αποδίδοντας τις προσήκουσες ευθύνες προς τα πολιτικά πρόσωπα, εφόσον έχουν διαπιστωθεί.

Ύστερα από λεπτομερή μελέτη όλων των τεθέντων υπόψη της Επιτροπής στοιχείων, την αξιολόγηση των μαρτυρικών καταθέσεων και όλου του σε γνώση μας αποδεικτικού υλικού, λαμβανομένων συγχρόνως υπόψη του γεγονότος ότι, με απόφαση της πλειοψηφίας

α) δεν εκλήθησαν προκειμένου να εξεταστούν ουσιώδεις προτεινόμενοι μάρτυρες, ήτοι ο πρώην Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ κ. Σπηλιώπουλος, ο Κωνσταντίνος Γεννηδούνας, Πρόεδρος των Μηχανοδηγών, και περαιτέρω, οι πραγματογνώμονες και τεχνικοί σύμβουλοι των οικογενειών των θυμάτων.

β) ουσιώδεις μάρτυρες, άσκησαν το δικαίωμα σιωπής, άρα δεν εισέφεραν κρίσιμα στοιχεία και

γ) η αιτηθείσα ποινική δικογραφία δεν αποτέλεσε μέρος των σε γνώση μας στοιχείων κατά την διάρκεια των συνεδριάσεων, αλλά μέρος αυτής ήλθε στην κατοχή μας μετά το πέρα των συνεδριάσεων, καταλήγουμε στις διαπιστώσεις που ακολουθούν.

Τα μέλη του ΣΥΡΙΖΑ- ΠΣ, από την έναρξη των εργασιών της Εξεταστικής Επιτροπής, υποβάλαμε αίτημα κατάθεσης ουσιωδών εγγράφων, μεταξύ των οποίων και αντίγραφα της δικογραφίας, που σχηματίστηκε από την Εισαγγελία Εφετών Λάρισας μετά του συνόλου των κατηγορητηρίων, ώστε να τελούν σε γνώση των μελών της εξεταστικής επιτροπής, οι ασκηθείσες ποινικές διώξεις, τα πρόσωπα που έχουν αποκτήσει ήδη την ιδιότητα του κατηγορουμένου, τα αδικήματα, η φύση αυτών, ως πλημμεληματικής και κακουργηματικής φύσεως και μέσω αυτών των ουσιωδών στοιχείων, η εξεταστική επιτροπή δύναται να διερευνήσει την απόδοση ευθυνών των πολιτικών προσώπων.

Την Τρίτη, 20 Φεβρουαρίου 2024, με απόφαση της πλειοψηφίας των μελών της εξεταστικής επιτροπής, αποφασίστηκε, η περάτωση των εργασιών και ορίστηκε ως ημερομηνία υποβολής των πορισμάτων.

Η απόφαση για την περάτωση των συνεδριάσεων, ελήφθη από την πλειοψηφία των μελών παρά το γεγονός ότι δεν είχε αποσταλεί ακόμη η σχετική δικογραφία από την Εισαγγελία Εφετών Λάρισας, άκρως απαραίτητη για να αχθεί η Επιτροπή σε ασφαλή κρίση, πριν την σύνταξη των πορισμάτων και παρά το γεγονός ότι υπήρχε έγγραφη ενημέρωση

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

Μετά την 20η Φεβρουαρίου, εμφιλοχώρησαν:

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

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

Από την ως άνω τελευταία συνεδρίαση και την τυπική περάτωση των εργασιών, έως την 11η Μαρτίου, ορισθείσα ημερομηνία διεξαγωγής της συζήτησης επί των πορισμάτων, μεσολάβησαν τα ως άνω ουσιώδη γεγονότα, και πλέον η σύνταξη των πορισμάτων των μελών της εξεταστικής επιτροπής όλων των κομμάτων θα λάβει χώρα, χωρίς την διεξαγωγή συζήτησης και την αξιολόγηση των στοιχείων που απορρέουν από την διαβιβασθείσα ποινική δικογραφία, άρα διαπιστώνεται ο κίνδυνος να είναι ανεπαρκές και ελλιπές το κάθε πόρισμα, και σε κάθε περίπτωση μη ασφαλές.

Εξάλλου τίθεται και ζήτημα ακυρότητας της διαδικασίας και συνακόλουθα αξιοπιστίας των συμπερασμάτων, καθώς, με τη διάταξη του άρθρου 367 ΚΠΔ εφαρμόζεται η αρχή της προφορικότητας στη χρησιμοποίηση των εγγράφων ως αποδεικτικών στοιχείων στην ποινική δίκη και επιβάλλεται η υποχρεωτική ανάγνωσή τους στο ακροατήριο, για να μπορούν αυτά να αξιοποιηθούν ως αποδεικτικά μέσα και να ληφθούν υπόψη από το δικαστήριο κατά την έκδοση σχετικής απόφασης, η οποία (απόφαση) επιτρέπεται να στηριχθεί μόνο σε όσα αναπτύχθηκαν και συζητήθηκαν προφορικά στο ακροατήριο και όχι σε έγγραφα που δεν αναγνώσθηκε το περιεχόμενό τους ενώπιον των παραγόντων της δίκης.

Πρόσθετο δε στοιχείο, που ενισχύει την μη θωράκιση των διαδικασιών της εξεταστικής επιτροπής, ήταν η συμμετοχή μελών, στο πρόσωπο των οποίων, διαπιστώνεται σύγκρουση συμφερόντων, καθώς φέρουν διττή ιδιότητα. Αφενός του ελεγχόμενου προσώπου, διότι διετέλεσαν Υπουργοί σε περίοδο ελεγχόμενη, άρα οι πράξεις και οι παραλείψεις τους κατά την άσκηση των καθηκόντων τους αποτελούν αντικείμενο ελέγχου. Αφετέρου, του προσώπου που με βάση την θεσμική ιδιότητα του μέλους της εξεταστικής επιτροπής, διερευνά και πρέπει να οδηγηθεί στην αποκάλυψη της αλήθειας, η οποία

ενδέχεται να εκθέτει το ίδιο πρόσωπο. Πρόκειται για την συμμετοχή ως μέλους της εξεταστικής επιτροπής του Κ. Στυλιανίδη, ο οποίος διετέλεσε Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κατά την περίοδο Ιανουαρίου 2009 έως Οκτώβριο 2009.

Β. ΠΑΡΑΝΟΜΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΩΝ - ΜΗ ΣΥΝΝΟΜΟΣ ΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΑΡΧΗ- ΑΙΤΙΩΔΗΣ ΣΥΝΑΦΕΙΑ ΜΕΤΑΞΥ ΑΥΤΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΠΕΛΘΟΝΤΟΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ - ΠΟΙΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ Κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ

Πρέπει να σημειωθεί ότι εξάντληση των ευθυνών στο πρόσωπο του σταθμάρχη Λάρισας, αποτέλεσε μείζον μέλημα των μελών της πλειοψηφίας της εξεταστικής επιτροπής, κατά την διάρκεια των συνεδριάσεων, συνεπικουρώντας την εξαρχής προσπάθεια της κυβέρνησης, που συνεχίζεται ακόμη, να μετατεθεί η αναζήτηση ευθυνών σε πράξεις και παραλείψεις φυσικών προσώπων, εκμηδενίζοντας το πολιτικό κόστος.

Αδιαμφισβήτητα και παρά τις προσπάθειες συγκάλυψης και αποποίησης της πολιτικής ευθύνης, προέκυψε, ότι ο σταθμάρχης, αποτελεί τον τελευταίο πρόσφορο κρίκο μιας μακράς αλυσίδας πολιτικών προσώπων και ευθυνών, οι οποίοι με τις διαδοχικές πράξεις και παραλείψεις τους, συνετέλεσαν κατά τρόπο αντικειμενικά πρόσφορο στην επέλευση του αποτελέσματος του δυστυχήματος των Τεμπών.

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

Ειδικότερα:

Στο πλαίσιο του 1ου κύκλου κινητικότητας έτους 2022, ο ΟΣΕ υπέβαλε αίτημα στην Κεντρική Επιτροπή Κινητικότητας (ΚΕΚ), μεταξύ άλλων, για την κάλυψη μιας θέσης σταθμάρχη ΔΕ στη Λάρισα, με μετάταξη. Το αίτημα για τη θέση αυτή περιελάμβανε το περίγραμμα της θέσης εργασίας, καθώς επίσης και τα πρόσθετα απαιτούμενα τυπικά ή ουσιαστικά προσόντα του φορέα υποδοχής δηλαδή, προβλεπόταν ο υπό μετάταξη υπάλληλος να χειρίζεται ηλεκτρονικό υπολογιστή και να έχει ηλικία έως και 48 έτη, όπως προκύπτει από τα στοιχεία θέσεων, που είναι δημοσιευμένα στον ιστότοπο του Υπουργείου Εσωτερικών arografi.gov.gr. Ο καθορισμός του ανώτατου ορίου ηλικίας των 48 ετών ως προϋπόθεση που ετέθη στο πλαίσιο της σύνθετης διοικητικής ενέργειας της

μετάταξης στο περίγραμμα της εν λόγω θέσης εργασίας, **ετέθη για απολύτως θεμιτό σκοπό και είχε ως εκ τούτου ιδιαίτερη αξία ως προσόν για την πλήρωση της θέσεως του σταθμάρχη, καθόσον η ηλικία σχετίζεται άμεσα και καθοριστικά με την άσκηση με την απαιτούμενη επάρκεια της συγκεκριμένης επαγγελματικής δραστηριότητας του σταθμάρχη.**

Η αναγκαιότητα καθορισμού ανώτατου ορίου ηλικίας για τους μετατασσόμενους σε θέση Σταθμαρχών ήταν δικαιολογημένη και σε αρμονία με την τότε ισχύουσα απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, με αριθμό ΔΙΠΠ/Φ.ΗΛ/15/14391/2006 (Β' 1077) που προέβλεπε ειδικό όριο ηλικίας διορισμού προσωπικού του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε., το οποίο ειδικά για τους Σταθμάρχες ΔΕ ήταν το 28ο έτος ηλικίας. Και τούτο διότι (σύμφωνα με την αιτιολογία που παρατίθεται στην ίδια την απόφαση) **η συγκεκριμένη ειδικότητα είναι επιφορτισμένη με αυξημένης ευθύνης καθήκοντα (την ασφαλή κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών και επιβατικού κοινού, τη φύλαξη της σιδηροδρομικής υποδομής κ.λπ.)** για τα οποία απαιτείται αφενός μεν, σωματική και διανοητική ικανότητα και αντοχή, αφετέρου δε, σιδηροδρομική εξειδίκευση και εμπειρία, η οποία αποκτάται αποκλειστικά ή κατά κανόνα στον ΟΣΕ, λόγω των ιδιομορφιών που απαιτούν οι εκτελούμενες εργασίες του. **Κατά συνέπεια, όσοι θα εργαστούν στον τομέα αυτό θα πρέπει να έχουν ηλικία τέτοια που να εξασφαλίζει επαρκή χρόνο παραμονής στον Οργανισμό, έτσι ώστε να αποκτήσουν τις δεξιότητες που απαιτούνται για την εκτέλεση των καθηκόντων της ειδικότητας για την οποία μετατάσσονται.** Η απόφαση αυτή τροποποιήθηκε με την απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών, με αριθμό ΔΙΠΑΑΔ/Φ.ΗΛ/71/9254/24-6-2022 (Β` 3326/28.06.2022), όπου το όριο ηλικίας για τους υπαλλήλους ΔΕ κατηγορίας, μεταξύ αυτών και των Σταθμαρχών, ανέβηκε από τα 28 στα 42 έτη.

Ωστόσο, ο σταθμάρχης υπέβαλε στις 13 Απριλίου 2022 αίτηση (6647919919/13.04.2022) για μετάταξη, παρά το γεγονός ότι κατά το χρόνο εκείνο ήταν 58 ετών (γεννηθείς 23-07-1964) και υπερέβαινε κατά 10 χρόνια το όριο των 48 ετών που είχε θέσει ο ΟΣΕ. Επιπλέον δε, εκτός από το όριο των 48 ετών που είχε τεθεί από το γενικό περίγραμμα της εν λόγω θέσεως από τον ΟΣΕ ως φορέα υποδοχής, ο σταθμάρχης υπερέβαινε και το όριο ηλικίας των 42 ετών, όπως προβλεπόταν από την απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών, με αριθμό ΔΙΠΑΑΔ/Φ.ΗΛ/71/9254/24-6-2022 (Β` 3326/28.06.2022), όπου το όριο ηλικίας για τους υπαλλήλους ΔΕ κατηγορίας, μεταξύ αυτών και των Σταθμαρχών, ανέβηκε από τα 28 στα 42 έτη.

Το Τριμελές Συμβούλιο Διοίκησης του ΟΣΕ, ως αρμόδιο όργανο του φορέα υποδοχής, με αρμοδιότητα να αξιολογεί τις αιτήσεις και να διατυπώνει σύμφωνη γνώμη για τη μετάταξη, συνεδρίασε στις **13-05-2022**, και έκανε δεκτή την ως άνω αίτηση, ενώ ήταν πασιδηλό ότι ο υποψήφιος δεν πληρούσε τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα.

Στις 30-05-2022, δημοσιεύθηκε με υπογραφή του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κ.Καραμανλή, η υπουργική απόφαση ΥΑ 157/2022 (ΥΑ 157192 ΦΕΚ Β 2623 / 30-05-2022), που αφορούσε στην Έγκριση του νέου Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας του ΟΣΕ, όπου στο άρθρο 33, ορίζεται ότι “Ο υπό μετάταξη κατέχει τα απαιτούμενα ουσιαστικά και τυπικά προσόντα για την θέση στην οποία μετατάσσεται, εκτός της ηλικίας”, καταργώντας την προηγούμενη απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (Φ.8/30400/3540/01-03-2012 (ΕΚ Β΄ 698), περί Εσωτερικού Κανονισμού του ΟΣΕ.

Η ενέργεια όμως αυτή, συνιστά ευθεία νομιμοποίηση της παράνομης μετάταξης, διότι, την 13η-05-2022, ημερομηνία που συνεδρίασε η επιτροπή αξιολόγησης, δεν είχε καν υπογραφεί η υπουργική απόφαση από τον κ. Καραμανλή (η απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με αριθμό 157192, υπεγράφη στις 20-05-2022 και δημοσιεύτηκε στις 30-05-2022 (Β΄ 2623/30-05-2022)).

Άρα, κατά την αξιολόγηση της αίτησης στις 14-5-2022, ίσχυε η γενική διάταξη του άρθρου 6 παρ. 4 του ν. 4440/2016 που προβλέπει ότι *“δύναται ο φορέας υποδοχής στο αίτημα που υποβάλλει προς την ΚΕΚ να περιλαμβάνει και τυχόν πρόσθετα απαιτούμενα τυπικά ή ουσιαστικά προσόντα, κατά περίπτωση, στην περίπτωση μας δε και το ανώτατο ηλικιακό όριο, δηλαδή το όριο των 48 ετών”*.

Επομένως, το γεγονός ότι στις 14-06-2022 που υπογράφηκε η απόφαση μετάταξης από το αρμόδιο όργανο του ΟΣΕ ή στις 30-06-2022 που αυτή δημοσιεύτηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ίσχυε ο νέος Κανονισμός που εξαιρούσε από τα απαιτούμενα προσόντα το όριο ηλικίας, δεν θεραπεύει την παραπάνω πλημμέλεια, δεδομένου ότι κρίσιμος εν προκειμένω χρόνος είναι αυτός της παροχής της σύμφωνης γνώμης (14-05-2022), η οποία, όπως προαναφέρθηκε, εκδόθηκε κατά παράβαση των κατά τον χρόνο αυτό ισχυουσών διατάξεων

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

Εν προκειμένω, η έκδοση της υπουργικής απόφασης περί εγκρίσεως του Εσωτερικού Κανονισμού του ΟΣΕ ανήκε στην αποκλειστική αρμοδιότητά του Υπουργού Μεταφορών & Υποδομών, ενώ η κατάργηση, δυνάμει του άρθρου 33 της αναφερόμενης απόφασης του Υπουργού Μεταφορών, κ Καραμανλή, του ορίου ηλικίας αντιβαίνει ευθέως στο σύνολο των νομοθετημάτων, που διαχρονικά έθεταν όριο ηλικίας για την πλήρωση των θέσεων σταθμαρχών στον ΟΣΕ.

Ο Κ. Καραμανλής κατά την άσκηση των καθηκόντων του, διά της υπογραφής και δημοσίευσης της υπουργικής απόφασης, που αποτέλεσε μια νομιμοφανή ενέργεια,

Α) είχε την ιδιότητα του Υπαλλήλου υπό την έννοια του άρθρου 13α ΠΚ, φέροντας ως Υπουργός το ειδικό και αποκλειστικό καθήκον και αρμοδιότητα της έκδοσης υπουργικής Απόφασης περί έγκρισης του Εσωτερικού Κανονισμού του ΟΣΕ, εκφράζοντας με αυτή κρατική εξουσία που αφορά στην απρόσκοπτη και εποικοδομητική λειτουργία του ΟΣΕ.

Β) Ο Υπουργός, Υποδομών και Μεταφορών κ. Καραμανλής, στις 20-05-2022 προέβη σε υπογραφή και δημοσίευση της με αριθμό 157192 Υπουργικής Απόφασης την οποία και δημοσίευσε στις 30-05-2022 (Β' 2623/30-05-2022), ενέργεια με την οποία, στο άρθρο 33 αυτής, κατήγγησε το όριο ηλικίας για την πλήρωση θέσεως σταθμάρχη στο ΟΣΕ, παραβιάζοντας το γενικότερο συμφέρον της ομαλής και απρόσκοπτης διεξαγωγής της υπηρεσίας των σιδηροδρόμων, καθώς η ειδικότητα των σταθμαρχών, φέρει αυξημένης ευθύνης καθήκοντα, που σχετίζονται με την ασφαλή κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών και του επιβατικού κοινού, τη φύλαξη της σιδηροδρομικής υποδομής κ.λπ., για τα οποία απαιτείται αφενός μεν, σωματική και διανοητική ικανότητα και αντοχή, αφετέρου δε, σιδηροδρομική εξειδίκευση και εμπειρία.

Γ) Με την ως άνω ενέργεια του, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Καραμανλής αποσκοπούσε στο να νομιμοποιήσει στην θέση του σταθμάρχη Λάρισας την επίμαχη παράνομη μετάταξη, καθώς και να νομιμοποιήσει την παράνομη απόφαση έγκρισης του Συμβουλίου, που έκανε δεκτή την εν λόγω αίτηση του σταθμάρχη, ενώ όφειλε εκ των προτέρων να την απορρίψει.

Δ) Η ως άνω ενέργεια του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κ. Καραμανλή, ήτοι η έκδοση της υπουργικής απόφασης **και η δια αυτής κατάργηση του ορίου ηλικίας, ήταν ο αποκλειστικός και μοναδικός πρόσφορος τρόπος**, ώστε να επέλθει η παράνομη ωφέλεια του ιδίου, των μελών της επιτροπής αξιολόγησης και του υπαλλήλου που μετετάγη στην θέση παρανόμως. Διότι, νομιμοποιώντας με τη εν λόγω απόφαση και την κατάργηση του ορίου ηλικίας την πράξη της μετάταξης, αφενός παρείχε νόμιμο έρεισμα στον σταθμάρχη,

ώστε να μην προσβληθεί η αίτησή του, αφετέρου, παρείχε νομικό έρεισμα και άλλοθι στα μέλη της επιτροπής αξιολόγηση του ΟΣΕ, που ενέκριναν την προφανώς μη σύνομη αίτηση.

Παράλληλα, η εν λόγω υπουργική απόφαση ήταν ο αντικειμενικά πρόσφορος τρόπος, ώστε να οδηγήσει σε πολλαπλή βλάβη του κράτους, της δημόσιας ασφάλειας, της ασφάλειας των μεταφορών και του σιδηροδρομικού δικτύου και σε βλάβη πλήθους εννόμων αγαθών τρίτων προσώπων και πραγμάτων, γεγονός που τελούσε σε απόλυτη γνώση του Υπουργού και γεγονός - κίνδυνος τον οποίο προφανώς είχε αποδεχθεί ως ενδεχόμενο.

Επειδή, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, πέραν της παράβασης του καθήκοντός του, που αφορά στην ομαλή και απρόσκοπτη λειτουργία της υπηρεσίας του σιδηροδρομικού δικτύου, καταργώντας το όριο ηλικίας, ως προϋπόθεση άμεση συνδεδεμένη με την ασφάλεια της σιδηροδρομικής λειτουργίας και του επιβατικού κοινού, και γνωρίζοντας, ότι τοποθετώντας παρανόμως τον εν λόγω σταθμάρχη στην θέση αυτή, έθεσε σε άμεση διακινδύνευση τα έννομα αγαθά της ζωής, της σωματικής ακεραιότητας κλπ, αορίστου και απροσδιορίστου αριθμού πολιτών.

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

Επειδή, προκύπτει ότι, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, από το πλήθος των εξωδίκων και από εκ της αρμοδιότητάς του γνώση για την μη εφαρμογή της σύμβασης 717/2014, είχε απόλυτη γνώση τόσο για την μη εφαρμογή κανενός συστήματος ασφαλείας στον σιδηρόδρομο, άρα και για την έλλειψη ασφάλειας για το επιβατικό κοινό και θέσης αυτού σε καθεστώς απόλυτης διακινδύνευσης.

Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Καραμανλής, γνώριζε την έλλειψη ασφάλειας, αλλά την απέκρυπτε και δημόσια, εκμεταλλευόμενος το βήμα του Κοινοβουλίου, παραπλανούσε για την δήθεν ασφάλεια των σιδηροδρόμων, ενώ την ίδια στιγμή, παρέλειπε να ενεργήσει τις προβλεπόμενες ενέργειες για την πρόσληψη ανθρωπίνου δυναμικού απολύτως εξειδικευμένου, που θα παρείχε στοιχειώδη εχέγγυα ασφάλειας στον σιδηρόδρομο.

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

ΠΑΡΑΘΕΣΗ ΕΞΕΤΑΣΗΣ ΜΑΡΤΥΡΩΝ

Χαρακτηριστική του τρόπου με τον οποίο λειτούργησε ο Υπουργός στην παράνομη μετάταξη του σταθμάρχη είναι οι απαντήσεις του κ. Ιωάννη - Κωνσταντίνου Χαλκιά, που μετείχε στην τριμελή επιτροπή εμπειρογνομόνων, γνωστή ως επιτροπή Γεραπετρίτη, ιδίως οι επίμαχες τοποθετήσεις του απέναντι στα ερωτήματα του Βουλευτού Λάρισας, και Μέλους της Εξεταστικής Επιτροπής για τη διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών και όλων των πτυχών που σχετίζονται με αυτό, κ. Βασιλείου Κόκκαλη, οι οποίες παρατίθενται ως ακολούθως, σύμφωνα με τα σχετικά πρακτικά:

Από τα Πρακτικά της συνεδριάσεως της 01^{ης} Φεβρουαρίου 2024.

“ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μπορείτε να μας πείτε, από την εμπειρία σας, η θέση του σταθμάρχη απαιτούσε πάντα –κι αν θυμάστε και την ισχύουσα νομοθεσία, αν το θυμάστε– ένα συγκεκριμένο όριο ηλικίας;

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Το 2006 το όριο ηλικίας ήταν 28...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): ...Και το 2023 έγινε 42. Πρέπει όμως να πούμε ότι η κινητικότητα έχει κάποιους άλλους διαφορετικούς κανόνες. Εκεί η υπηρεσία υποδοχής μπορεί να βάλει πρόσθετα προσόντα για τις θέσεις που θέλει να καλύψει. Έβαλε λοιπόν το 48°. Και γιατί το έβαλε αυτό; Γιατί όλη η αιτιολογία που υπήρχε στα ηλικιακά όρια, με τις προηγούμενες ρυθμίσεις που σας είπα, μίλαγε για αυξημένη ευθύνη που έχει ο σταθμάρχης για ασφάλεια, μίλαγε για τη φύλαξη που πρέπει να κάνει ο σταθμάρχης στις εγκαταστάσεις της υποδομής, μίλαγε για σωματική και πνευματική ικανότητα και επάρκεια και μίλαγε και για επαρκή χρόνο υπηρεσίας στον ΟΣΕ. Και γι’ αυτό ακριβώς έβαλε το 48° εδώ που δεν τηρήθηκε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Γνωρίζετε αν στο παρελθόν υπήρχαν διατάξεις που καταργούσαν το όριο ηλικίας ή αποφάσεις για τον σταθμάρχη, για την ειδικότητα του σταθμάρχη; Αν το γνωρίζετε.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Ξέρω το 28 και το 42 και το 48 που μπήκε για την κινητικότητα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα. Άρα το θεωρείτε επιβεβλημένο το όριο της ηλικίας για έναν σταθμάρχη.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Χρειάζεται. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ

ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Χρειάζεται.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Πρέπει να είναι ακμαίος σωματικά και πνευματικά.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Εν προκειμένω, ο συγκεκριμένος ήταν ηλικίας 58. ΙΩΑΝΝΗΣ-

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Δυστυχώς. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Καταλήγεται και λέτε ότι ήταν πλημμελής αυτή η πράξη διοικητική.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Δεν έπρεπε να γίνει. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ

ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Δεν έπρεπε να γίνει.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Δεν έπρεπε.

14

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Η απόφαση που βγήκε εκ των υστέρων του κ. Καραμανλή, η οποία έλεγε στο άρθρο 33 ότι ειδικά για τη μετάταξη...

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Δεν ισχύει όριο. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: ...δεν ισχύει όριο, πώς την κρίνετε ως νομικός; ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Η απόφαση αυτή δημοσιεύτηκε 30 Μαΐου.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Σωστά.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Ισχύει με βάση τη διάταξη την τελευταία που έχει ο νόμος από τη δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης. Όμως, η επιτροπή που έπρεπε να αποφασίσει για τις μετατάξεις συνεδρίασε 15 Μαΐου, δεκαπέντε μέρες νωρίτερα. Το κρίσιμο νομικό καθεστώς συνεπώς ήταν αυτό που ίσχυε τη μέρα που συνεδρίασε η επιτροπή. Έπρεπε λοιπόν να σταθεί στο 48 και να πετάξει την αίτηση στα σκουπίδια.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Έπρεπε να πετάξει την αίτηση στα σκουπίδια. Την απόφαση την υπουργική εκ των υστέρων που ήρθε να θεραπεύσει πώς την κρίνετε ως νομικός, ως πρώην

Πρόεδρος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους; ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ
(Μάρτυς): Θα την κρίνω σαν πολίτης. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Και σαν πολίτης.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Σαν πολίτης θα την κρίνω. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ
ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Είπατε πριν: άπλετο φως.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Ναι, ναι. Θα σας πω το εξής, ότι η
κινητικότητα καλύπτει κάποιες ανάγκες του Δημοσίου. Πολλές φορές όμως καλύπτει κι
άλλες ανάγκες. Όταν εγώ είμαι από τις Σέρρες και υπηρετώ στην Αθήνα, θέλω ενδεχομένως
να πάω στις Σέρρες να υπηρετήσω και προσπαθώ μέσω της κινητικότητας να πάω εκεί.
Εξυπηρετεί λοιπόν και κάποιες τέτοιες ανάγκες, προσωπικές τελείως, οι οποίες όμως δεν
έχουν σχέση ιδιαίτερη με τις ανάγκες της υπηρεσίας. Εκεί θα πρέπει και η υπηρεσία
προέλευσης –εδώ έχουμε την εκπαίδευση της Λάρισας, που δεν λειτούργησε και αυτή
καλά- και η υπηρεσία υποδοχής, ο ΟΣΕ – κι εδώ δεν λειτούργησε καλά- πρέπει όλα αυτά να
λειτουργούν με βάση τις διατάξεις που υπάρχουν. Αλλά έχουμε ένα θέμα γενικότερο στην
Ελλάδα ότι έχουμε καλούς νόμους, δεν τους εφαρμόζουμε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα. Εγώ θα ξαναρωτήσω. Έβγαλε απόφαση το τριμελές
συμβούλιο του ΟΣΕ, δεν έπρεπε να την κάνει αποδεκτή –σωστά είπατε, έπρεπε να την
πετάξει στα σκουπίδια- και εν συνεχεία ήρθε η υπουργική απόφαση ουσιαστικά να την
επικυρώσει, αναφέροντας ότι το όριο ηλικίας ουδόλως ασκεί επιρροή στην πρόσληψη.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Αν είχε αναδρομική ισχύ, θα μπορούσε να
γίνει. Δεν είχε όμως.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα. Ερειδόταν στο νόμο αυτή η συγκεκριμένη απόφαση; Είχε
ερείσματα στον νόμο περί κινητικότητας;

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Ποια απόφαση λέτε; ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ:
Του Υπουργείου, η οποία έλεγε ότι ειδικά γι' αυτούς που είναι από μετάταξη δεν ισχύει το
όριο ηλικίας.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Νόμος νομίζω ήταν. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ
ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Υπουργική απόφαση.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Αν ήταν υπουργική απόφαση, θα πρέπει να δούμε τις εξουσιοδοτικές διατάξεις αν στηρίζονταν σε κάποια από αυτές. Δεν είμαι πρόχειρος να σας απαντήσω αυτή τη στιγμή.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα. Άρα η πράξη... Θα την χαρακτηρίζατε παράνομη την πρόσληψη του σταθμάρχη;

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Ναι, τη μετάταξή του, προφανώς, προδήλως παράνομη.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Προδήλως παράνομη. Μάλιστα. Γνωρίζετε πόσοι είχαν ενδιαφερθεί για τη συγκεκριμένη...

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Εάν θυμάμαι από τα χαρτιά που είδα, ένας μόνο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ένας.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Μόνο αυτός. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα. Ένας και βγήκε μια υπουργική απόφαση γι' αυτόν τον έναν. Πώς το κρίνετε εσείς ως...

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Τι να...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μη γελάτε. Για κλάματα είναι. Δεν είναι... ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Δεν ξέρω αν βγήκε για να καλύψει αυτή την περίπτωση ή βγήκε επειδή έπρεπε να βγει γιατί πραγματικά στην κινητικότητα υπάρχουν και άνθρωποι 60 χρονών, 63 χρονών, που θέλουν τα τελευταία χρόνια της καριέρας τους...

Γ. Ευθύνη Υπουργού, κ. Καραμανλή, δια των παραλείψεων του ως προς αναγκαίες πολιτικές αποφάσεις, που πήγαζαν από την ιδιαίτερη νομική υποχρέωση που είχε ως Υπουργός.

Πέραν του πεδίου της ποινικής ευθύνης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών στην διαδικασία μετάταξης του σταθμάρχη και στην επέλευση του τραγικού δυστυχήματος, διαπιστώθηκε αναμφισβήτητη ευθύνη στο πλαίσιο των παραλείψεων του ως προς

αναγκαίες πολιτικές αποφάσεις, που πήγαζαν από την ιδιαίτερη νομική υποχρέωση που είχε ως Υπουργός και στις οποίες ουδέποτε προέβη.

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. 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. Συνεπώς, στην περίπτωση της διάπραξης της κακουργηματικής διατάραξης της ασφάλειας συγκοινωνιών δια της παραλείψεως νόμιμων οφειλόμενων ενεργειών, σε συνδυασμό με άλλες εξίσου επικίνδυνες για την ασφάλεια της συγκοινωνίας παραλείψεις του άρ. 291 παρ. 1στ ΠΚ ΔΕΝ ΙΣΧΥΟΥΝ οι απαγορεύσεις του άρ. 86 Σ και του ν. 3126/2003, όπως αυτός ισχύει, και η αρμόδια εισαγγελική αρχή οφείλει να ενεργήσει, 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 ΕΡΓΟΣΕ (διαχειριστή υποδομής), την ΟΣΕ και την Hellenic Train. Με αυτήν την εξακολουθητική επικίνδυνη αδράνεια του συνετέλεσε με καθοριστικό τρόπο στη δημιουργία και διατήρηση πηγής εξέχοντος και πρόδηλου κινδύνου για ποικίλα έννομα αγαθά και πρωτίστως της ανθρώπινης ζωής και σωματικής ακεραιότητας. Η εν λόγω αδράνεια του βρίσκεται σε άμεση αιτιώδη συνάφεια με τη διακινδύνευση των ως άνω εννόμων αγαθών και τελικώς με τους θανάτους.

Συνεπώς, το έγκλημα της διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών σε συρροή με την ανθρωποκτονία, τετελεσμένη και σε στάδιο απόπειρας, από ενδεχόμενο δόλο και τις σωματικές βλάβες από ενδεχόμενο δόλο, που φέρεται να τελούνται από υπουργό είναι εγκλήματα που η διάπραξη τους (δια παραλείψεως), προϋποθέτει επιλογές εκ διαμέτρου αντίθετες με τα υπουργικά καθήκοντα αυτά καθ' αυτά και δεν αποτελούν ποτέ εγκλήματα τα οποία τελούνται «κατά την άσκηση των υπουργικών καθηκόντων». Δεν ισχύουν, επομένως για αυτά τα αδικήματα καμία από τις ειδικές ρυθμίσεις που προβλέπει το άρ. 86 Σ και ο εκτελεστικός του Συντάγματος νόμος 3126/2003. Η δίωξη και η εκδίκαση γίνονται με βάση τις κοινές διατάξεις. Εξυπακούεται πως σε κάθε περίπτωση, έως ότου η αρμόδια εισαγγελική και ανακριτική αρχή διαπιστώσει πως το έγκλημα υπάγεται στην ειδική ρύθμιση, οφείλει να δράσει όπως και στις περιπτώσεις του κοινού εγκλήματος. Επομένως για τα παραπάνω αδικήματα αρμόδια να ασκήσει τις δέουσες διώξεις είναι η Τακτική Δικαιοσύνη, δίχως να ισχύει στην περίπτωση αυτή η ειδική αρμοδιότητα της Βουλής της παρ.1 του άρθρου 86 Συντάγματος.

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.

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 αποτελείται 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.

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.

Εκ των ανωτέρω, είναι αδιαμφισβήτητο ότι κατά τον χρόνο του δυστυχήματος δεν λειτουργούσε το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (European Rail Traffic Management System (ERTMS)), δηλαδή το αποδεκτό σε καθεστώς διαλειτουργικότητας σύστημα ασφαλείας και επί της ουσίας ο συνδυασμός ETCS και GSMR, καθώς το πρώτο φέρεται να έχει απενεργοποιηθεί ήδη από το 2018. Αν λειτουργούσε το συγκεκριμένο σύστημα, το δυστύχημα δεν θα είχε συμβεί.

Η έλλειψη λειτουργίας συστημάτων ασφαλείας, τηλεδιοίκησης και φωτοσήμανσης, επιβεβαιώνονται και από την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία, η οποία διαπίστωσε ότι **«εάν η Σύμβαση 717/14 είχε εγκαίρως και στα αρχικά συμβατικά πλαίσια ολοκληρωθεί και είχαν παραδοθεί και λειτουργούσαν τα σχετικά συστήματα ασφαλείας - ελέγχου της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, θα αποφευγόταν μετά βεβαιότητας η επέλευση του**

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

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

Επιπλέον, η ΟΣΕ, η ΕΡΓΟΣΕ και η Hellenictrain 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 Hellenictrain 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.**

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

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

Ειδικότερα στην διαφήμιση αναφέρεται:

The culture and beauty, today also the technology». Στο σημείο αυτό του βίντεο υπάρχει ένας υπερσύγχρονος πίνακας απεικόνισης της θέσης των συρμών σε πραγματικό χρόνο, ενώ παρακάτω αναφέρεται «Speed and comfort. A new fast train service ... faster connections.... Technology serving control and safety...», δηλαδή, «**....τεχνολογία που εξυπηρετεί τον έλεγχο και ασφάλεια.....**», όπου και πάλι φαίνεται από άλλη οπτική γωνία ο ίδιος πίνακας απεικόνισης και προσωπικό άψογα ντυμένο, μπροστά σε φορητούς υπολογιστές σε λειτουργία.

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

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

Το προφίλ της εταιρείας συνδέεται άρρηκτα με τον επαγγελματισμό των υπαλλήλων της και το εξειδικευμένο προσωπικό της, εκπαιδευμένο να προωθεί και να βελτιώνει τις παροχές μας προς όλους εσάς. **Για την HELLENIC TRAIN βασική**

προτεραιότητα είναι η άψογη σχέση της με το επιβατικό κοινό και η θωράκισή της με αξίες, όπως ο σεβασμός, η αμοιβαία εμπιστοσύνη και η αξιοπιστία. Παράλληλα, αντιλαμβανόμενη το σημαντικό ρόλο που διαδραματίζει στις τοπικές κοινωνίες που εξυπηρετεί, η εταιρεία έχει ως στόχο να αποτελέσει έναν υπεύθυνο εταιρικό γείτονα σε όλες τις περιφέρειες στις οποίες δραστηριοποιείται...».

Η ΟΣΕ, η ΕΡΓΟΣΕ και η Hellenictrain θεσπίζουν και υλοποιούν τα αντίστοιχα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας, προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι το σιδηροδρομικό σύστημα μπορεί να επιτύχει τουλάχιστον τους ΚΣΑ, ότι συνάδει με τις απαιτήσεις ασφάλειας που θεσπίζονται στο πλαίσιο των ΤΠΔ και ότι εφαρμόζονται τα σχετικά μέρη των ΚΜΑ και οι κοινοποιούμενοι σύμφωνα με το άρθρο 60 εθνικοί κανόνες. Επίσης, αυτές θεσπίζουν και τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας που περιέχουν, μεταξύ άλλων, και προγράμματα κατάρτισης του προσωπικού και συστημάτων, τα οποία διασφαλίζουν ότι διατηρείται η επάρκεια προσόντων του προσωπικού (άρ. 61 παρ. 3 περ. στ ίδιου νόμου). Στα πλαίσια των ανωτέρω ευθυνών τους, όλοι οι παραπάνω γνώριζαν ότι ήταν ανεπίτρεπτη η συνέχιση των επιβατικών δρομολογίων, δίχως να έχουν θεσπιστεί Εθνικοί Κανόνες Ασφάλειας, δίχως να έχουν νομοθετηθεί Κοινές Μέθοδοι Ασφάλειας (ΚΜΑ) και με τα έργα εν εξελίξει.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΚΑΤΑΘΕΣΕΩΝ

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 σύμβασης, σύμφωνα με τον έλεγχο της ΕΔΕΛ...".

Επομένως, πέραν των άλλων συνυπαίτιων, το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών διά του τότε Υπουργού κ. Καραμανλή ευθύνεται τόσο για την μη διακοπή της κυκλοφορίας των επιβατικών τρένων, διότι αυτό όπως αποδείχθηκε ήταν καθαρά ζήτημα πολιτικής απόφασης, έως την αποκατάσταση των συστημάτων ασφαλείας και την ολοκλήρωση των έργων υποδομής που άμεσα συνδέονταν με την αποτροπή των

τραγικών αποτελεσμάτων του ανθρώπινου σφάλματος, όσο και για τη μη θέσπιση Νέων Κανόνων Ασφαλείας που θα αντιμετώπιζαν τα ως άνω ζητήματα.

Αν είχε θεσπίσει τέτοιους κανόνες, το έγκλημα στα Τέμπη θα είχε αποφευχθεί. Επίσης, η ΟΣΕ ως διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής, η ΕΡΓΟΣΕ ως διαχειριστής έργων και η *Hellenic Train* ως η νυν σιδηροδρομική επιχείρηση (όπως και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ως η πρώην σιδηροδρομική επιχείρηση), που αποτελούν τους κύριους παράγοντες του σιδηροδρομικού συστήματος, φέρουν εξ ολοκλήρου την ευθύνη για την ασφάλεια του συστήματος.

Επιπρόσθετα, άλλοι συμμετέχοντες παράγοντες του σιδηροδρομικού συστήματος (υπεύθυνοι φορείς για τη συντήρηση του συστήματος κυκλοφορίας, οι κάτοχοι οχημάτων, οι κατασκευαστές, εργολάβοι κ.α.) δεν απαλλάσσονται από τις ευθύνες τους για τα προϊόντα και τις υπηρεσίες τους. Η κατοχή ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας αποτελεί προϋπόθεση για να επιτρέπεται σε μια σιδηροδρομική επιχείρηση η πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή.

Τόσο η ΡΑΣ όσο και ο ERA ευθύνονται, επίσης, για τη χορήγηση στην *Hellenic Train* το 2022 του νέου Πιστοποιητικού Ασφαλείας, όπως και για την μη τήρηση του ελάχιστου συστήματος ασφαλείας. Όπως ορίζει και ο ν. ν.3891/2010 (Α'188) με τον οποίο συστήθηκε, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) είναι, μεταξύ άλλων, και η Εθνική Αρχή Ασφάλειας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Στην προκειμένη περίπτωση, αυτό που πρέπει να εξεταστεί είναι τί είναι αυτό που προκάλεσε τους θανάτους και τους τραυματισμούς που συντελέστηκαν την 28.2.2023 στο τραγικό πολύνεκρο δυστύχημα των Τεμπών. Οι θάνατοι 57 ατόμων και οι τραυματισμοί 180 προσώπων είναι αποτέλεσμα εγκληματικών συστηματικών παραλείψεων, όπως περιγράφηκαν ανωτέρω, των ως άνω αρμόδιων προσώπων που διατελούσαν τη θητεία τους κατά τον χρόνο του δυστυχήματος. **Το δυστύχημα δεν θα είχε πιθανά συμβεί αν είχε υλοποιηθεί η Σύμβαση 717/2014 και λειτουργούσαν η φωτισήμανση, η τηλεδιοίκηση και το ETCS, που η ενεργοποίηση του ήταν συνυφασμένη με την ολοκλήρωση των έργων της συγκεκριμένης σύμβασης. Για το λόγο αυτό δέον όπως διερευνηθεί ποινικά η καθυστέρηση υλοποίησης της σύμβασης 717/2014.**

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.

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

Ειδικότερα η σύμβαση αφορούσε:

☒ Την ανάταξη και αναβάθμιση του υφιστάμενου συστήματος συμβατικής σηματοδότησης – τηλεδιοίκησης, σε εντοπισμένα τμήματα του άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας (πλην του τμήματος Τιθορέα – Δομοκός) μήκους 519 χλμ. και αντικατάσταση 70 αλλαγών τροχιάς επί του ίδιου άξονα.

☒ Την εγκατάσταση και προσωρινή παραλαβή του συστήματος έλεγχου – χειρισμού σηματοδότησης ETCS level 1 σε 402 χλμ του σιδηροδρομικού άξονα Αθήνας – Θεσσαλονίκης και συγκεκριμένα: Εγκατάσταση της καλωδίωσης και προσωρινή παραλαβή στο τμήμα Α5) Λάρισα (μη περ/νου) – Πλατύ (περ/νου) Εγκατάσταση και προσωρινή παραλαβή ETCS-level I στα τμήματα: Α3) ΣΣ Οινόης (μη περ/νου) – ΣΣ Τιθορέας (μη περ/νου) Β1) ΣΣ Πλατέως (περ/νου)– ΤΧ 1 (μη περ/νου) Β3)ΤΧ 1 (μη περ/νου) – Στρ – Προμαχώνας (περ/νου). Εκπαίδευση, ανταλλακτικά, συντήρηση μετά άρσης βλαβών και η τεκμηρίωση του συστήματος ETCS για όλα τα τμήματα του άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Προμαχώνα (πλην Τιθορέα – Δομοκός) και του τμήματος Οινόη – Χαλκίδα, συνολικού μήκους 541 χλμ.

☒ Την αναβάθμιση των απαραίτητων συσκευών τηλεμετρίας για την επικοινωνία του συστήματος σηματοδότησης, των τηλεδιοικήσεων της σηματοδότησης Αθηνών, Λάρισας και Θεσσαλονίκης, της τηλεδιοίκησης ηλεκτροκίνησης της Θεσσαλονίκης και των τοπικών σταθμών εργασίας του τμήματος Πλατύ – Προμαχώνας.

☒ Επίσης, περιλαμβάνεται η αποκατάσταση της σηματοδότησης του ΣΣ Κατερίνης.

Την Επιτροπή απασχόλησε η διερεύνηση των ελλείψεων και των κενών της σύμβασης 717, τόσο κατά τον χρόνο της προετοιμασίας της από το 2011 ως το 2014, όσο και κατά τη φάση διενέργειας του διαγωνισμού και υπογραφής της σύμβασης το 2014. Αξιοσημείωτο είναι ότι παρά τις συνεχείς διαπιστώσεις του Ελεγκτικού Συνεδρίου αλλά και της ΕΔΕΛ, η έρευνα της Ευρωπαϊκής εισαγγελέως δεν περιλαμβάνει την σύμβαση, αλλά ξεκινά τη διερεύνηση μετά την συμβατική ημερομηνία ολοκλήρωσης της 717/2014.

Επίσης, την Επιτροπή απασχόλησαν οι αρμοδιότητες των Υπουργών Μεταφορών και Υποδομών, που όπως προέκυψε από την διαδικασία, ως το 2019, οι αρμόδιοι Υπουργοί δεν είχαν αρμοδιότητα οιοσδήποτε παρέμβασης στην υλοποίηση, την διακοπή, την έκπτωση του αναδόχου του έργου 717/2014, αφού η ΕΡΓΟΣΕ σύμφωνα με την νομοθεσία ήταν τόσο «Κύριος του έργου και Αναθέτουσα Αρχή», όσο και Προϊσταμένη Αρχή, όπως φαίνεται και στην ορατή σελίδα του διαγωνισμού της 717/2014.

Οι συνάδελφοι μας απέφυγαν βέβαια να απαντήσουν σε αυτονόητα ερωτήματα που θέτει η κοινή λογική του μέσου ανθρώπου. Γιατί, επί παραδείγματι, όταν είχε συνταχθεί και είχε συμπληρωθεί με την 1^η Συμπληρωματική Σύμβαση (ΣΣΕ) το φυσικό αντικείμενο του έργου της σύμβασης 717/14, είχε ελεγχθεί για τη νομιμότητα της και είχε εγκριθεί από το Ελεγκτικό Συνέδριο και ήταν όλα έτοιμα ώστε να υπογραφεί το 2019, τελικά δεν υπογράφηκε, αλλά αντιθέτως εν συνεχεία επί υπουργίας του Κώστα Καραμανλή και των διοικήσεων ΕΡΓΟΣΕ, άλλαξε ξανά το φυσικό αντικείμενο του έργου, δόθηκαν νέες παρατάσεις περί τα 2 έτη, χορηγήθηκαν από τον υπουργό κ. Καραμανλή αποζημιώσεις στον Ανάδοχο, με αποτέλεσμα η σύμβαση να καθυστερήσει να ολοκληρωθεί τέσσερα τουλάχιστον χρόνια και πάντως μετά το τραγικό δυστύχημα;

Πράγματι είναι μεγάλο άλμα «να πεις» ότι δεν υπάρχουν ποινικές ευθύνες, όταν μία σύμβαση που ήταν έτοιμη να ξεκινήσει πάλι το 2019 και να ολοκληρωθεί το 2021, ξεκίνησε τα τέλη 2021 και ολοκληρώθηκε μετά το τραγικό δυστύχημα, διότι η πολιτική ηγεσία του υπουργείου και οι διοικήσεις ΕΡΓΟΣΕ αποδέχτηκαν όλα τα αιτήματα του Αναδόχου και μετέβαλλαν το φυσικό αντικείμενο, αύξησαν το κόστος και καθυστέρησαν το έργο.

Η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία στο Πόρισμα της δείχνει την πραγματικότητα και φωτογραφίζει το τι συνέβη μετά το 2019 και αφού είχε ετοιμαστεί και εγκριθεί η Συμπληρωματική Σύμβαση.

Από τα στοιχεία που κατατέθηκαν στην Εξεταστική Επιτροπή, αλλά και τη δικογραφία της Ευρωπαϊκής Εισαγγελέως αποδείχθηκε ότι την περίοδο 2010-2013, περίοδο όπου σχεδιάστηκαν οι μελέτες για τη δημοπράτηση του έργου **κατά αδιανόητο και πάντως ύποπτο τρόπο**, δεν συμπεριλήφθηκαν στο αντικείμενο το διαγωνισμού υλικά και εργασίες, απαραίτητες για να εκτελεστεί το έργο. Για αυτό άλλωστε η **Επιτροπή Δημοσιονομικού Ελέγχου (ΕΔΕΛ) επέβαλε δημοσιονομική διόρθωση και για τον «Ανεπαρκή ορισμό του Αντικείμενου της σύμβασης κατά τη δημοπράτηση, λόγω πλημμελειών της οριστικής μελέτης», χαρακτηρίζοντας μάλιστα το εύρημα «Σημαντικό»**. Σύμφωνα με την οριστική

έκθεση της ΕΔΕΛ: «Από τα στοιχεία που παρασχέθηκαν...προέκυψε ότι οι προσμετρήσεις συντάχθηκαν μόνο για την αποκατάσταση των τεχνικών δωματίων και συγκεκριμένα για τα κιβώτια απόληξης των οπτικών ινών και τα μήκη και τους τύπους των καλωδιώσεων που απαιτούνται. Για τα υπόλοιπα τμήματα του φυσικού αντικειμένου (ανάταξη – αναβάθμιση συρματοτεχνικού εξοπλισμού κατά μήκος της γραμμής, τεχνικές λύσεις αποκατάστασης καλωδίων λόγω κλοπών και βανδαλισμών, αναβάθμιση τηλεδιοικήσεων, οδεύσεις καλωδίων, προμήθεια και εγκατάσταση νέων μετρητών αξόνων κατά μήκος της γραμμής κλπ) δεν συντάχθηκαν προσμετρήσεις, παραβιάζοντας το άρ. 15.2 της ΕΣΥ, με αποτέλεσμα το φυσικό αντικείμενο του έργου να μην είναι προσδιορισμένο κατά τη διακήρυξη **και εξαιτίας αυτού να παραστεί ανάγκη σύνταξης 1^{ου} ΑΠΕ και σύναψης 1^{ης} ΣΣΕ, προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι πλημμέλειες και ελλείψεις της “μελέτης”...** Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι ήταν ανεπαρκής κατά τη δημοπράτηση ο ορισμός του αντικειμένου της σύμβασης [σημείο 12 της C(2013)9527 φινάλ/19.12.2013 απόφασης της Επιτροπής], γεγονός που είχε ως αποτέλεσμα τη σύνταξη 1^{ου} ΑΠΕ και 1^{ης} ΣΣΕ». Επιβάλλοντας τελικώς, τη δημοσιονομική διόρθωση και για αυτό το εύρημα. Την ανεπαρκή δημοπράτηση του έργου έκριναν και οι τρεις αποφάσεις του Ελεγκτικού Συνεδρίου που κατέληξαν στο ίδιο συμπέρασμα. Αποδείχθηκε λοιπόν, σύμφωνα με το Ελεγκτικό Συνέδριο και τα πορίσματα της ΕΔΕΛ, **ότι η σύμβαση με τις ελλείψεις, τα κενά και τις προβλέψεις που είχε, δεν μπορούσε να υλοποιηθεί.** Αναφέρονται μάλιστα χαρακτηριστικά ότι η σύμβαση 717/2014 περιλάμβανε υλικά που πλέον δεν παράγονταν λόγω παλαιότητας και προδιαγραφών ασφαλείας, κατά το χρόνο προετοιμασίας και διεξαγωγής του διαγωνισμού, υπογραφής της σύμβασης και επομένως κατά τον χρόνο υλοποίησης της.

Επομένως ήταν αναγκαία η σύνταξη και υπογραφή Συμπληρωματικής Σύμβασης, προκειμένου να ολοκληρωθεί το έργο. ΣΣΕ που ήταν έτοιμη να υπογραφεί το 2019 και δεν υπογράφηκε διότι η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και οι διοικήσεις της ΕΡΓΟΣΕ με την κυβέρνηση ΝΔ επέλεξαν να συνδιαλέγονται με τον Ανάδοχο, να του κάνουν τα χατίρια, να αλλάξουν για χάρη του το φυσικό αντικείμενο της Σύμβασης, να του δώσουν μεγάλες παρατάσεις και αποζημίωση από τον κ. Καραμανλή, ώστε τελικά το έργο να κοστίζει ακόμη περισσότερο και ολοκληρωθεί μετά το τραγικό δυστύχημα. **Αν η Συμπληρωματική Σύμβαση είχε υπογραφεί το 2019 θα είχε μετά βεβαιότητας ολοκληρωθεί το 2021 και πάντως πολύ πριν το τραγικό δυστύχημα.**

Είναι αυταπόδεικτες οι ευθύνες της πολιτικής ηγεσίας και των διοικήσεων ΟΣΕ - ΕΡΓΟΣΕ την περίοδο 2010-2013 και οι εγκληματικές ευθύνες της πολιτικής ηγεσίας και των διοικήσεων ΕΡΓΟΣΕ από το 2019 και έπειτα.

Αυταπόδεικτες μέσα από δημόσια έγγραφα και δικαστικές αποφάσεις.

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.

Επιμέρους ζήτημα - ουσιώδης παράλειψη αποτέλεσε η αποκατάσταση της ηλεκτρικής πλευρικής σηματοδότησης στο τμήμα Λάρισα – Θεσσαλονίκη (και κατ' επέκταση στο υπό εξέταση τμήμα Λάρισα – Ν. Πόροι), που είναι από τον Ιούλιο του 2019 εκτός λειτουργίας (μετά την πυρκαγιά στο κέντρο τηλεδιόικησης της Λάρισας στη θέση 'Ζάχαρη'. Το Πόρισμα Γεραπετρίτη ρητά αναφέρει πως αν είχε αποκατασταθεί το σύστημα τηλεδιόικησης στη Λάρισα που καταστράφηκε το 2019, θα είχε αποτραπεί το δυστύχημα και έτσι καθίσταται πρόδηλο ότι η τηλεδιόικηση στη Λάρισα, δεν λειτουργούσε μετά τη φωτιά που ξέσπασε το 2019, η οποία ενώ μπορούσε να αποκατασταθεί, ουδέποτε έγινε αυτό.

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΤΣΟΤΣΟΡΟΥ

“Η τηλεδιόικηση λειτουργούσε στη Λάρισα; ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Την περίοδο εκείνη, όχι. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Όχι. Ποιανού ευθύνη ήταν η αποκατάστασή της; ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Μιλάτε –φαντάζομαι- για τη βλάβη στον Εμπορικό στη Ζάχαρη;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: *Μάλιστα, ναι.*

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): *Κατ' αρχήν, από όσο γνωρίζω, η Ζάχαρη έχει έναν τοπικό πίνακα σηματοδότησης. Όταν έπιασε η φωτιά στη Ζάχαρη, καταστράφηκε ολοσχερώς η κεραμοσκεπή και εξ όσων γνωρίζω, η φωτιά έπιασε στον χώρο όπου ήταν οι μπαταρίες και το σύστημα τροφοδοσίας. Αν ήθελε ο ΟΣΕ να επισκευάσει τη ζημιά, θα μπορούσε να αντικαταστήσει τις μπαταρίες, να φτιάξει την κεραμοσκεπή και να ξαναβλέπει η τηλεδιόικηση της Λάρισας τον Εμπορικό.*

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Είπατε αν ήθελε ο ΟΣΕ. Γνωρίζετε αν έχει πράξει -αν γνωρίζετε- ο ΟΣΕ κάτι τέτοιο; Ζήτησε; Μήπως δεν είχε χρήματα; Μήπως δεν είχε τα τεχνικά μέσα;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Δεν το γνωρίζω, όχι.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Δεν το γνωρίζετε. Αυτό σε πόσο χρόνο μπορούσε να είχε γίνει, η αποκατάσταση, από την εμπειρία σας;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Θα μπορούσε να έχει γίνει μέσα σε ένα δίμηνο, τρίμηνο, τετράμηνο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Σε ένα δίμηνο, τρίμηνο, τετράμηνο. Μάλιστα. Είπαμε τηλεδιοίκηση δεν υπήρχε. Γνωρίζετε να υπήρχε εγκατεστημένο το σύστημα ETCS;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Στο σημείο που έγινε το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ναι.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Όχι, στο σύνολό του.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Όχι, στο σύνολό του. Προβλεπόταν από την «717»; ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Κατ' αρχήν για να δουλεύει το σύστημα ETCS θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί η σηματοδότηση. Το ETCS είναι το επιστέγασμα της σηματοδότησης”.

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

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 εμβραθύνει 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.

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.

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

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

Είναι χαρακτηριστική η παρακάτω δήλωση του:

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

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

Και παρακάτω:....

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

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

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

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

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 επταετίας.

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.

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.

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...."

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. Άλλωστε 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 περίτρανα ο ίδιος.

2. 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 Ευρωπαϊκή 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 Ευρωπαϊκή Εισαγγελέας στη Βουλή. Αυτό είναι δεδομένο, κύριε Πρόεδρε. Εξ ου και η έρευνα της Ευρωπαϊκής 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 ερχόμενο Μάιο του 2022, δηλαδή σε 2 μήνες. Χαρακτηριστικό είναι ότι δεν έχει συντελεστεί καμία πρόοδος στην εξέλιξή της. Ήδη ο ανάδοχος (και η τωρινή επίβλεψη) προετοιμάζει το κλίμα για την αδυναμία εκπλήρωσης των συμβατικών υποχρεώσεων του με επιστολές όπως η υπ* πρωτ. 8932/21/2.11.2021, επικαλούμενος την πανδημία» Πάλι η ΕΡΓΟΣΕ θα ζητήσει παράταση τουλάχιστον για 2 χρόνια, προσπαθώντας να δρομολογήσει τα αδικαιολόγητα και εντός Ελλάδας και 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 ασφαλείας της κυκλοφορίας των τρένων και των επιβατών με την καθυστέρηση ολοκλήρωσης των έργων της τηλεδιοίκησης **και επομένως σαφής τοποθέτηση ότι επίκειται 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.

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. 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 διήρκησε έως τις 21 Ιουνίου του 2020.

Εν συνεχεία, 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 θεσπίσετε 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 θεσπίζονται 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, επαναλάβετε 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: «Thereisnoreferencetoanynationallegalact», 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».

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 διήρκησε έως τις 21 Ιουνίου του 2020.

Εν συνεχεία, 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 θεσπίσετε 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 θεσπίζονται 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, επαναλάβετε 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 referenceto 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.

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.

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΤΟΥ Κ. ΧΑΛΚΙΑ

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 αλλού και όπου χρειάζεται. Εσείς πώς το κρίνετε; Διαπιστώσατε ως Πρόεδρος της Επιτροπής ότι δεν λειτουργούσε τίποτα από τα συστήματα ασφαλείας. Παρ' όλα αυτά, εκδίδοντο 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.

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΤΟΥ Κ. ΠΑΤΕΡΑ:

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Είχε υποχρέωση η χώρα μας να εκδώσει σε αυτήν την περίπτωση εθνικούς κανόνες ασφαλείας; **ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς):** Οι εθνικοί κανόνες ασφαλείας είναι κανόνες οι οποίοι αφορούν ό,τι αποκλίνει από την ευρωπαϊκή νομοθεσία. Όταν κάτι, όταν η χώρα... (PS) (LS) **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ:** Δεν απέκλινε η χώρα μας από την ευρωπαϊκή νομοθεσία από τη στιγμή που δεν είχε τηλεδιοίκηση, φωτοσήμανση, ETCS; **ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς):** Όχι, γιατί η νομοθεσία η ευρωπαϊκή - ξαναλέω- ορίζει το 2030 ως καταληκτική ημερομηνία εφαρμογής του ERTMS στα δίκτυα... **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ:** Κύριε μάρτυς, θέλω να σας διαβάσω τι λέει ο νόμος. Οι εθνικοί κανόνες εφαρμογής των βασικών απαιτήσεων εφαρμόζονται όταν οι τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας δεν καλύπτουν ή δεν καλύπτουν πλήρως ορισμένες πτυχές που αντιστοιχούν στις βασικές απαιτήσεις. Ερώτηση: Κάλυπταν τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας τα συστήματα ασφαλείας που υπήρχαν τότε; Είχαν παραδοθεί; **ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς):** Συγγνώμη, που σας διακόπτω. Αυτό που διαβάσετε αφορά ένα έργο, το οποίο έχει κάποιες τεχνικές προδιαγραφές. **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ:** Αυτό που διαβάζω είναι νόμος. **ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς):** Νόμος. Αυτό το έργο έχει μελετηθεί με κάποιες τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας ευρωπαϊκές και για κάποιο λόγο η Ελλάδα αποφασίζει ότι κάποια από αυτές τις προδιαγραφές δεν θα την εφαρμόσει και τότε πρέπει να υπάρξει ένας εθνικός κανόνας, ο οποίος αποστέλλεται στην Commission ή στον ERA νομίζω, αν δεν κάνω λάθος και ο όποιος εγκρίνεται από τον ERA. **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ:** Η Ελλάδα, η χώρα μας στη θητεία σας εί χ ε τ η λ ε δι ο ί κ η σ η , φ ω τ ο σ ή μ α ν σ η , κ ά λ υ π

τ ε τ ο π ρ ό τ υ π ο τ η ς διαλειτουργικότητας; Το κάλυπτε; ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Όπου τα έργα ολοκληρώνοντουσαν και παραδινόντουσαν προς χρήση το κάλυπτε. Όπου όχι δεν το κάλυπτε. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Και κάνω την εξής λογική ερώτηση. Από τη στιγμή που οι πραγματογνώμονες λένε -και εσείς το είπατε- ότι δεν υπήρχε φωτοσήμανση, τηλεδιοίκηση, ETCS, τουλάχιστον σε εκείνο το τμήμα, κάλυπτε; ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Όχι σε ότι αφορά τη διαλειτουργικότητα. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Τότε δεν έπρεπε να εκδοθούν οι εθνικοί κανόνες; ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Όχι, γιατί δεν υπήρχε κάποια απόκλιση. Είναι τεχνική απόκλιση. Οι εθνικοί κανόνες πρέπει να εκδίδονται όχι αν κάτι καθυστερεί, γιατί η καθυστέρηση δεν υπήρχε βάσει της πρόβλεψης του 2030. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Όταν κάτι λείπει. Συγγνώμη, δεν έλειπε η τηλεδιοίκηση και το ETCS ή ήταν; ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Ήταν σε εξέλιξη μέσω συμβάσεων. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: **Οι οποίες συμβάσεις ήταν πριν δεκαοκτώ χρόνια. Γνωρίζετε ότι υπάρχει νομοθεσία του '19 σε εφαρμογή Ευρωπαϊκής Οδηγίας που υποχρέωνε τη χώρα μας να θεσπίσει εθνικούς κανόνες ασφαλείας; Εσείς ως επικεφαλής του ΟΣΕ πρέπει να το γνωρίζετε αυτό.** ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): **Ναι, το έχω υπόψη μου.** ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Το έχετε υπόψη σας. Μπράβο. Τώρα συνεννοούμαστε. Ποιος είναι υπεύθυνος να θεσπίσει εθνικούς κανόνες ασφαλείας; Εσείς; ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): **Ο ΟΣΕ δεν ήταν. Αλλά δεν θα ήθελα να απαντήσω, δεν είμαι σίγουρος ποιος ήταν.** ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: **Δεν είναι δύσκολο. Εθνικούς κανόνες ασφαλείας. Προβλέπονται από τον νόμο οι εθνικοί κανόνες ασφαλείας.** ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): **Σωστά, κύριε Κόκκαλη.** ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: **Η ΡΑΣ, ο ΕΡΓΟΣΕ ή το Υπουργείο;** ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): **Δεν θέλω να απαντήσω σε κάτι που δεν είμαι βέβαιος.**

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΤΟΥ Κ. ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΥ :

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Έχετε υπόψη σας από ποιον θεσπίζονται οι εθνικοί κανόνες ασφαλείας για τους σιδηροδρόμους; ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Εκείνο που γνωρίζω -όχι με την ορολογία έτσι όπως το αναφέρατε, αλλά με τον τίτλο- είναι ότι όλοι οι κανόνες ασφαλείας είναι ζήτημα από τους κανονισμούς διαλειτουργικότητας, είναι από τις τεχνικές προδιαγραφές. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Σωστά. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Οι κανονισμοί διαλειτουργικότητας είναι της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, που θέτουν και κάποιες τεχνικές προδιαγραφές, θέτουν κάποια πρότυπα, τα EN όπως λέγονται. Και βεβαίως υπάρχουν και οι τεχνικές προδιαγραφές, που τίθενται και αποφασίζονται από τον ίδιο τον ΟΣΕ για το εσωτερικό σιδηροδρομικό δίκτυο. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Τους εθνικούς κανόνες ο ΟΣΕ τους θεσπίζει; ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Τώρα, ποιους ορίζετε ως εθνικούς

κανόνες ασφαλείας δεν ξέρω. Εγώ σας είπα το σύνολο των κανόνων ασφαλείας, που σχετίζονται και με τη διαλειτουργικότητα. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα. Ο Υπουργός τους θεσπίζει. Ευχαριστώ.

Σε κάθε περίπτωση στην ιστοσελίδα της ΡΑΣ ανακοινώνονται τα εξής:

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

Δ. ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΕΥΘΥΝΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΤΟΥ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

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

«...Άρθρο 21, Τόπος του ατυχήματος- Διαφύλαξη αποδεικτικών στοιχείων,

1. Για κάθε ατύχημα ή σοβαρό συμβάνοι κατά τόπον αρμόδιες αστυνομικέςαρχές αποκλείουν τον τόπο του ατυχήματος, το συντομότερο δυνατόν από την πρόσβαση τρίτων. Για την πρόσβαση στον αποκλεισμένο τόπο του ατυχήματος αποφασίζει ο επικεφαλής της διερεύνησης. Η ομάδα διερεύνησης είναι υπεύθυνη να εξασφαλίζει την ασφαλή επεξεργασία κάθε αποδεικτικού στοιχείου και να λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα, προκειμένου να προστατεύσει τα εν λόγω αποδεικτικά στοιχεία και να εγγυηθεί την ασφαλή φύλαξη....., του περιεχομένου του και των συντριμμάτων του για τον χρόνο που είναι απαραίτητος για τους σκοπούς της διερεύνησης ασφάλειας. Η προστασία των αποδεικτικών στοιχείων περιλαμβάνει τη διατήρηση, με φωτογραφικά ή άλλα μέσα, κάθε αποδεικτικού στοιχείου που είναι δυνατόν να αφαιρεθεί, να διαγραφεί, να απωλεσθεί ή να καταστραφεί. Η ασφαλής φύλαξη περιλαμβάνει την προστασία από κάθε περαιτέρω ζημία, πρόσβαση προσώπων άνευ σχετικής έγκρισης, κλοπή και φθορά.

2. Μέχρι την άφιξη των διερευνητών ασφάλειας, δεν μεταβάλλεται από κανέναν η κατάσταση του τόπου του ατυχήματος, δεν λαμβάνονται δείγματα από αυτόν, δεν επιχειρείται μετακίνηση ούτε πραγματοποιείται δειγματοληψία....., το περιεχόμενο ή τα συντρίμματά του, δεν μετακινείται ούτε απομακρύνεται....., εκτός εάν η εν λόγω ενέργεια απαιτείται για λόγους ασφάλειας ή για να παρασχεθεί συνδρομή σε

τραυματίες με ταυτόχρονη, αν είναι δυνατόν, γραπτή και φωτογραφική καταγραφή της θέσης τους στον τόπο του ατυχήματος ή σε σχέση με τον τόπο του ατυχήματος ή με τη ρητή άδεια των αρχών που έχουν τον έλεγχο του τόπου και εφόσον είναι δυνατόν, σε συνεννόηση με τον επικεφαλής της διερεύνησης. 3. Κάθε εμπλεκόμενο πρόσωπο λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα για να διαφυλάξει έγγραφα, υλικό και καταγραφές που σχετίζονται με το γεγονός, ιδίως για να αποφευχθεί η διαγραφή καταγεγραμμένων συνομιλιών και σημάτων συναγερμών..... 4. Για την αποδέσμευση του τόπου του ατυχήματος, τουκαι των συντριμμάτων αυτού αποφασίζει ο επικεφαλής της διερεύνησης....».

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

τυποποιηθούν οι διαδικασίες συνεργασίας, συντονισμού και παροχής στοιχείων μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών. 3. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής και, όποτε ενδείκνυται, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων υποχρεούνται να κοινοποιούν αμέσως στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. τα ατυχήματα και τα συμβάντα που αναφέρονται στο άρθρο 42 και να παρέχουν κάθε διαθέσιμη πληροφόρηση. Η κοινοποίηση αυτή επικαιροποιείται, μόλις καθίστανται διαθέσιμες πληροφορίες που ελλείπουν. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. αποφασίζει, χωρίς καθυστέρηση και, εν πάση περιπτώσει, το αργότερο εντός δύο (2) μηνών από την παραλαβή της κοινοποίησης του ατυχήματος ή του συμβάντος, αν θα αρχίσει ή όχι η έρευνα...».

Σε ότι αφορά την επιχείρηση συγκάλυψης ευθυνών που ακολούθησε, κυρίως το πιθανόν παράνομο φορτίο, που προκάλεσε την ανεξήγητη έως σήμερα έκρηξη και φωτιά, με την απροσχημάτιστη αλλοίωση του συνόλου των στοιχείων στον τόπο του Εγκλήματος, κατά παράβαση του άρθρου 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, λεκτέα τα εξής:

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 συντρίμμια, όπως και λείψανα των θυμάτων), πλήρως αλλοιωμένα, σε άλλες θέσεις, μια των οποίων αποκαλύφθηκε πολλούς μήνες μετά και ανήκε στον υπόλογο ΟΣΕ. Εύλογα η σκέψη όλων οδηγείται στην σκέψη για σκόπιμη αλλοίωση του πεδίου από αξιωματούχους της εκτελεστικής εξουσίας, καθ' υπόδειξη και με την εποπτεία μελών της Κυβέρνησης.

Το μπάζωμα του τόπου του συμβάντος, σε χρόνο άμεσο, που κανείς δεν θα μπορούσε να σκεφθεί κάτι τέτοιο, αποδεικνύει την προσπάθεια να εξαφανιστούν στοιχεία. Και εν συνεχεία, η ανταλλαγή ευθυνών μεταξύ του Περιφερειάρχη Θεσσαλίας και του Υπουργού κ. Τριαντόπουλου, σε συνδυασμό με το δικαίωμα σιωπής, που άσκησε ο πρώην Περιφερειάρχης κατά τη κατάθεσή του στην εξεταστική επιτροπή, **αποτελεί συνέχεια μιας διαρκούς προσπάθειας συγκάλυψης του δυστυχήματος των Τεμπών, και πολιτικής επιβίωσης.**

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, όπως άλλωστε πρόσφατη παραγγελία της Εισαγγελίας του Αρείου Πάγου επιτάσσει, ποιοι και γιατί, εκτός από τον τέως περιφερειάρχη Θεσσαλίας και προφανώς τον κ. Τριαντόπουλο, που το ομολογεί την συμμετοχή του σε επίκαιρο χρόνο ενώπιον του τύπου, επιδίωξαν την εκ βάθρων μεταβολή του χώρου πριν συμπληρωθούν λίγα εικοσιτετράωρα από το συμβάν και ενώ υπήρχε μια τουλάχιστον αγνοούμενη.

Ε. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η ελληνική κοινωνία, και εννοείται οι οικογένειες των θυμάτων, απαιτούν ειλικρινείς, διάφανες απαντήσεις και απόδοση ευθυνών, ώστε να αποδειχθεί, ποιοι ήταν οι υπαίτιοι του τραγικού συμβάντος, τόσο τα φυσικά πρόσωπα, για τα οποία ήδη έχει επιληφθεί η Δικαιοσύνη, με την άσκηση ποινικών δίωξεων και την προφυλάκιση υπαιτίων, **όσο βέβαια και τα πολιτικά πρόσωπα, για την απόδοση των ευθυνών των οποίων, αρμόδια είναι η Βουλή, μέσω της σύστασης εξεταστικής επιτροπής.**

Η αλυσίδα των ευθυνών, ξεκινά από το προφανές. Από τον ήδη προφυλακισμένο σταθμάρχη, του οποίου οι εγκληματικές παραλείψεις, κατά την άσκηση των καθηκόντων, που παράνομα και ρουσφετολογικά κάποιοι του ανέθεσαν, παραβιάζοντας τα καθήκοντά τους και θέτοντας σε διακινδύνευση την ασφάλεια του σιδηροδρομικού δικτύου και του επιβατικού κοινού, οδήγησαν στην μοιραία σύγκρουση. Για αυτό, εξ αρχής τονίζαμε ως αξιωματική αντιπολίτευση και επιβεβαιώθηκε, τόσο από το Πόρισμα Γεραπετρίτη, όσο και από την Εισαγγελία Εφετών Λάρισας, ότι δεν πρόκειται απλά περί “ανθρώπινου σφάλματος”, που εξαντλείται στο μοιραίο βράδυ. Στη περίπτωση του σταθμάρχη, βλέπουμε στην χειρίστη εκδοχή της, την χρονίζουσα εγκληματική για την κοινωνία παθογένεια, σύμφωνα με την οποία η καταλληλότητα ή μη ενός ανθρώπου, κρίνεται καιροσκοπικά και πελατειακά, αδιαφορώντας για την ευθύνη και τον αντίκτυπο απέναντι σε εκατοντάδες ανθρώπους, που καθημερινά επέβαιναν στα τρένα. Εξάλλου, στην εκλογική περιφέρεια των Σερρών, άλλες 260 περίπου θέσεις μοιράστηκαν με τα ίδια “ουσιαστικά προσόντα” όπως προέκυψε κατά τις εργασίες της εξεταστικής επιτροπής,

επιβεβαιώνοντας ότι η αναξιοκρατία, οδηγεί σε αντιλήψεις πελατοκρατείας, που αποδεικνύεται άκρως επικίνδυνη για την δημόσια τάξη και την κοινωνία.

Η πρώτη προσπάθεια συγκάλυψης των πολιτικών ευθυνών πολιτικών προσώπων και κυβερνητικών στελεχών, από την Κυβέρνηση απέτυχε λοιπόν, αφού αποκαλύφθηκε η παράνομη τοποθέτηση και πολλές ακόμη. Όμως, ένα χρόνο μετά, όλως αλαζονικά και χωρίς αίσθηση τουλάχιστον ανθρώπινης, αν όχι πολιτικής ευθύνης, εξακολουθείται η προσπάθεια συγκάλυψης, με την κατάθεση του ίδιου του πρώην Υπουργού Μεταφορών, κ. Καραμανλή στην εξεταστική επιτροπή, ο οποίος ουδεμία ευθύνη ήρθε να αναλάβει, παρά είχε το πολιτικό θράσος να κατηγορήσει τους εισηγητές της αντιπολίτευσης, ότι δήθεν στήνουμε επικοινωνιακές παραστάσεις στην εξεταστική επιτροπή. Αλλά η αλαζονεία και η έπαρση της Κυβέρνησης πήρε χαρακτηριστικά εκβιαστικής συμπεριφοράς, αφού κάθε φορά που οι ερωτήσεις μας, οδηγούσαν στην αποκάλυψη αλήθειας και έδειχναν ευθύνη πολιτικών προσώπων, δεχόμασταν την προπαγάνδα ότι ασκούμε μια επικοινωνιακή αντιπολιτευτική τακτική.

Είχε προηγηθεί η συγκάλυψη στον τόπο του δυστυχήματος, με το μπάζωμα του τόπου του συμβάντος, σε χρόνο άμεσο, που κανείς δεν θα μπορούσε να σκεφθεί κάτι τέτοιο, αποδεικνύει την προσπάθεια να εξαφανιστούν στοιχεία. Και εν συνεχεία, η ανταλλαγή ευθυνών μεταξύ του Περιφερειάρχη Θεσσαλίας και του Υπουργού κ. Τριαντόπουλου, σε συνδυασμό με το δικαίωμα σιωπής, που άσκησε ο πρώην Περιφερειάρχης κατά τη κατάθεσή του στην εξεταστική επιτροπή, αποτελεί **συνέχεια μιας διαρκούς προσπάθειας συγκάλυψης του δυστυχήματος των Τεμπών, και πολιτικής επιβίωσης κάποιων.**

Οι εγκληματικές παραλείψεις Υπουργών της παρούσας Κυβέρνησης στο σύνολό τους σχεδόν, όφειλαν να αξιοποιήσουν προς ασφάλεια της κοινωνίας και της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, τα εργαλεία, θεσμικά και οικονομικά της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που θα εξασφάλιζαν ένα ολοκληρωμένο άρτιο και ασφαλές σύστημα τηλεδιοίκησης, που εννοείται, ότι εάν λειτουργούσε θα απέτρεπε το μοιραίο ανθρώπινο λάθος. Όμως, η τηλεδιοίκηση χάθηκε πολλές φορές, άλλες φορές σύμφωνα με τον πρώην Υπουργό Μεταφορών έγινε αντικείμενο βανδαλισμών, άλλες πάλι, το 2019 που κάηκε το σύστημα τηλεδιοίκησης στην Λάρισα, δεν αποκαταστάθηκε ποτέ, άγνωστο για ποιο λόγο.

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

Επομένως το έγκλημα θα είχε αποφευχθεί εάν η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, δηλαδή ο κ. Καραμανλής, ο Υφυπουργός κ. Καραγιάννης, οι γενικοί γραμματείς εκείνης της περιόδου είχαν καθορίσει και εφαρμόσει τα ελάχιστα επίπεδα ασφάλειας, σύμφωνα με τους επιβεβλημένους Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας, όπως επιβάλλεται από τις διατάξεις των άρθρων 13, 14 και 59 επ. του ν. 4632/2019 που θεσπίστηκε για την ενσωμάτωση στην ελληνική έννομη τάξη των Ευρωπαϊκών Οδηγιών 2016/797 και 2016/798.

Σε κάθε περίπτωση εάν η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, δηλαδή ο κ. Καραμανλής, ο Υφυπουργός κ. Καραγιάννης, οι γενικοί γραμματείς εκείνης της περιόδου, μετά την δραματική απομείωση του προσωπικού και μετά την καταστροφή του παλαιού συστήματος τηλεδιοίκησης στην Ζάχαρη Λάρισας και την απόφαση μη άμεσης αποκατάστασης του, είχαν προβεί σε άμεσες διορθωτικές αποφάσεις, ώστε να υπάρξει ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρόμου, όπως:

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

Αυτές οι διορθωτικές αποφάσεις θα διασφάλιζαν την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρόμου, την αναστολή λειτουργίας του, ως την αποκατάσταση των προϋποθέσεων ασφαλούς λειτουργίας.

Στ. ΠΡΟΤΑΣΗ

Η Επιτροπή με ερμηνευτική Δήλωση να διευκρινίσει την θέση της ότι για τα εγκλήματα παραλείψεως κατά την άσκηση των υπουργικών καθηκόντων αρμόδια είναι η τακτική Δικαιοσύνη, καθώς σε ότι αφορά το άρθρο 86 Συντάγματος και το προστατευτικό πλέγμα για τις πράξεις που εκτελούνται κατά την ενάσκηση των υπουργικών καθηκόντων, δεν προκύπτει ότι συμπεριλαμβάνεται και η παράλειψη εκτέλεσης οφειλόμενης νόμιμης ενέργειας. Από τη γραμματική ερμηνεία των σχετικών διατάξεων δεν προκύπτει κάποια συμπερίληψη σε αδικήματα τελούμενα δια παραλείψεως ασκήσεως των υπουργικών υποχρεώσεων, γεγονός που επιρρωννύεται από την τελολογία του ίδιου του θεσμού, επειδή θα ήταν παράδοξο να θεωρηθεί πως ο νομοθέτης ήθελε να ορίσει ειδική

ποινική μεταχείριση για τον αδρανούντα Υπουργό και για το φαινόμενο που υποθετικά δεν πρέπει να εμφανιστεί.

Να συσχετισθεί η δικογραφία

{Τα ιδιώνυμα εγκλήματα (*delicta sui generis*) αποτελούν παρεκκλίσεις των βασικών εγκλημάτων και όχι απλές παραλλαγές αυτών, δοθέντος ότι δεν 123 Ι. Σπυριδάκης, «Ποινική ευθύνη Υπουργών», *ό.π.*, σελ. 847. Βλ. και Ι. Σπυριδάκης, «Ευθύνη Υπουργού επί αυτοκινητικού ατυχήματος», *Ποινική Δικαιοσύνη*, 12/2013, σελ. 1121-1122, όπου μέσα από ενδεικτικά παραδείγματα-περιπτώσεις προκύπτει το γενικό συμπέρασμα ότι η ειδική ποινική νομοθεσία εφαρμόζεται μόνο όταν το έγκλημα διαπράχθηκε κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του υπουργού, ενώ αν το έγκλημα διαπράττεται όχι κατά την εκτέλεση των καθηκόντων, ή με την ευκαιρία της εκτελέσεως των καθηκόντων, ή με παράλειψη οφειλόμενης ενέργειας ο Υπουργός υπάγεται στις κοινές ποινικές διατάξεις. 124 Ι. Σπυριδάκης, «Ποινική ευθύνη Υπουργών», *ό.π.*, σελ. 848. 125 Ε. Βενιζέλος, *Μαθήματα Συνταγματικού Δικαίου*, *ό.π.*, σελ. 564.}
