



Αθήνα, 19 Μαΐου 2025

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΠΡΟΤΑΣΗ

Σύστασης Ειδικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής για τη διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης κατά το άρθρο 86 παρ. 3 του Συντάγματος, τα άρθρα 153 επ. του Κανονισμού της Βουλής και το άρθρο 5 του Ν. 3126/2003 περί της «Ποινικής Ευθύνης Υπουργών».

Α. Εισαγωγικά

Δύο και πλέον χρόνια μετά την εθνική τραγωδία των Τεμπών το συλλογικό τραύμα του ελληνικού λαού παραμένει τόσο έντονο, όσο και το πάνδημο αίτημα για την κινητοποίηση των θεσμικών λειτουργιών και μηχανισμών της ελληνικής Πολιτείας προς την κατεύθυνση της πλήρους διαλεύκανσης των αιτιών της τραγωδίας και της απόδοσης ευθυνών σε βάρος όλων των υπαιτίων, όσο ψηλά και αν βρίσκονται αυτοί. Η συντεταγμένη και θεσμικά άρτια διερεύνηση των ευθυνών αυτών, κάθε εμπλεκόμενου προσώπου, είναι η μόνη συνθήκη που μπορεί σήμερα ταυτόχρονα να ικανοποιήσει τόσο το αίτημα της ελληνικής κοινωνίας για δικαιοσύνη, όσο και την ανάγκη διαφύλαξης των δημοκρατικών μας θεσμών και της πίστης του λαού μας σε αυτούς.

Είναι εντέλει η μόνη συνθήκη που την ίδια στιγμή θα διαφυλάξει και τους θεσμούς του Κράτους Δικαίου μας, που κατακτήθηκαν μετά από αγώνες δεκαετιών και οι οποίοι σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να επιτραπεί να παραδοθούν βορά στο τέρας του λαϊκισμού και του ανορθολογισμού, που τρέφονται συνήθως από το κενό που δημιουργείται όταν δεν κινητοποιούνται εγκαίρως οι θεσμικές λειτουργίες της Πολιτείας.

Κατά τη διάρκεια της υπουργικής θητείας του πρώην υπουργού Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνου Αχ. Καραμανλή (Ιούλιος 2019 – Φεβρουάριος 2023), η κοινώς επικίνδυνη για το επιβατικό κοινό κατάσταση, στην οποία είχε αφεθεί να περιέλθει από άποψη ασφαλείας το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, με αρχή ήδη από την περίοδο της θητείας του προκατόχου του κ. Χρήστου Σπίρτζη, είναι πλέον πλήρως καταγεγραμμένη, επανειλημμένα επισημασμένη και σε πολλές περιπτώσεις έχει διατυπωθεί υπό τη μορφή προειδοποίησης μέσω εγγράφων, αναφορών και δημόσιων δηλώσεων από φορείς, εργαζομένους και ελεγκτικούς μηχανισμούς. Το σύστημα τηλεδιοίκησης και σηματοδότησης, που αποτελεί θεμέλιο της ασφαλούς κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών και το οποίο μετά βεβαιότητας θα απέτρεπε, αν λειτουργούσε, την τραγωδία, παρέμενε ανενεργό ή ημιτελές σε κρίσιμα τμήματα του δικτύου, συμπεριλαμβανομένου του άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη. Το έργο της εγκατάστασης του συστήματος ETCS (European Train Control System) είχε πολλαπλές καθυστερήσεις, παρότι είχε χρηματοδοτηθεί και περιληφθεί σε ευρωπαϊκά προγράμματα. Θεσμικά όργανα εργαζομένων στον ΟΣΕ, αλλά και στη Hellenic Train, είχαν δημοσίως και επανειλημμένα προειδοποιήσει για την επικινδυνότητα της κατάστασης, επισημαίνοντας την παντελή έλλειψη προστατευτικών συστημάτων και την έλλειψη οποιασδήποτε ασφαλιστικής δικλείδας αποφυγής δυστυχήματος σε περίπτωση ανθρώπινου λάθους. Εσωτερικά έγγραφα προς την πολιτική ηγεσία του υπουργείου καταγράφουν τις σοβαρές ανεπάρκειες τόσο σε υποδομές όσο και σε στελέχωση, ειδικά όσον αφορά σταθμάρχες και τεχνικούς ασφαλείας.

Δυστυχώς, παρά την επανειλημμένη και πολλαπλή διατύπωση των σχετικών προειδοποιήσεων, δεν αναλήφθηκε καμία θεσμική πρωτοβουλία επείγοντος χαρακτήρα για να ενισχυθεί η ασφάλεια του δικτύου, δεν επιλύθηκαν ποτέ τα προβλήματα υποχρηματοδότησης και υποστελέχωσης, ούτε δρομολογήθηκαν κανονιστικές πράξεις ή τροπολογίες που θα επέτρεπαν την επιτάχυνση των

λιμναζόντων έργων. Αντίθετα, σε κοινοβουλευτικό επίπεδο, ο πρώην Υπουργός εμφανίστηκε να υποβαθμίζει τις αναφορές σε κινδύνους, απορρίπτοντας δημόσια ερωτήσεις βουλευτών με απαξιωτικούς χαρακτηρισμούς (βλ. ομιλία στη Βουλή, 20/2/2023 και την αλήστου μνήμης φράση του «Είναι ντροπή»).

Β. Διαδικαστικό Ιστορικό

Η παρούσα πρόταση στηρίζεται στο περιεχόμενο και στα δεδομένα της διαβιβασθείσας δικογραφίας από τον εφέτη ανακριτή Σωτήριο Μπακαϊμή, που όρισε η Ολομέλεια του Εφετείου Λάρισας, για την διενέργεια τακτικής ανάκρισης για το δυστύχημα, η οποία συνεχίζεται. Ο ανωτέρω διαβίβασε αμελλητί στην Βουλή δια του Αρείου Πάγου, σύμφωνα με τα άρθρα 86 Σ, 153 επ. του Κανονισμού της Βουλής και 5 Ν. 3126/2003 την σχετική δικογραφία όπως έχει διαμορφωθεί κατά την συνεχιζόμενη ανάκριση, προκειμένου να διερευνηθούν τυχόν ποινικές ευθύνες μελών της Κυβέρνησης, για πράξεις και παραλείψεις τους κατά την ενάσκηση των καθηκόντων τους, οι οποίες οδήγησαν στο αξιόποιο αποτέλεσμα της απώλειας 57 ανθρώπινων ζωών, της πρόκλησης βαριών σωματικών βλαβών σε βάρος τουλάχιστον 32 επιβατών, την πρόκληση κοινού κινδύνου ζωής σε βάρος των επιζώντων επιβατών, την καταστροφή κοινωφελούς εγκατάστασης (της σιδηροδρομικής γραμμής στο συγκεκριμένο σημείο) και την πρόκληση κοινού κινδύνου για ξένα πράγματα.

Ειδικότερα, η πράξη διαβίβασης έλαβε χώρα μετά την λήψη από τον εφέτη ανακριτή Σωτήριο Μπακαϊμή της από 2.4.2025 απολογίας της [REDACTED] του [REDACTED], η οποία κατά τον κρίσιμο χρόνο έφερε την ιδιότητα της Προϊσταμένης της Διεύθυνσης Σιδηροδρομικών Μεταφορών (Δ33) της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών, η οποία υπάγεται στην Γενική Γραμματεία Μεταφορών του ανωτέρω Υπουργείου, καθώς και της από 4.4.2025 απολογίας του [REDACTED] του [REDACTED], ο οποίος κατά τον κρίσιμο χρόνο έφερε την ιδιότητα του Αναπληρωτή Προϊσταμένου της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών, η οποία υπάγεται στην Γενική Γραμματεία Μεταφορών του ανωτέρω Υπουργείου, καθώς μετά τις απολογίες τους και τα όσα επикаλέστηκαν οι ως άνω σε αυτές, προέκυψαν κρίσιμα αποδεικτικά στοιχεία, που καθιστούν

απαραίτητη την περαιτέρω ποινική διερεύνηση και αξιολόγηση ενδεχόμενων ευθυνών μελών της Κυβέρνησης, η οποία κατά το Σύνταγμα ανήκει στην Βουλή.

Γ. Πραγματικό ιστορικό

Γ1. Όπως προκύπτει καταρχήν από την επισκόπηση της διαβιβασθείσας στην Βουλή ποινικής δικογραφίας και πρόκειται να διερευνηθεί ειδικότερα κατά την προκαταρκτική εξέταση, την οποία ζητούμε να διεξάγει η Βουλή βάσει της παρούσας πρότασης, η **σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών – Θεσσαλονίκης γενικά, αλλά και ειδικότερα το τμήμα αυτής, όπου επισυνέβη το τραγικό δυστύχημα, είχε περιέλθει έτη προ του δυστυχήματος σε κατάσταση ανασφαλή και επικίνδυνη για το κοινό, γεγονός που τελούσε σε γνώση των αρμοδίων, μεταξύ των οποίων και η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και είχε επανειλημμένα επισημανθεί όχι μόνο προφορικά, αλλά και εγγράφως.**

Ειδικότερα:

1.1 Ο Διαχειριστής της Σιδηροδρομικής Υποδομής (infrastructure manager) της χώρας (εν προκειμένω ΟΣΕ ΑΕ), δια της αρμόδιας Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου Μεταφορών, στην οποία υπάγεται ως οργανική μονάδα η Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών (Δ33), **δεν διατηρούσε ως είχε κατά νόμο υποχρέωση σε πλήρη λειτουργία μία σειρά από κρίσιμα συστήματα ασφαλείας, επικοινωνίας και διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας επί του δικτύου του ΟΣΕ, μη ανατάσσοντας έγκαιρα και άμεσα βλάβες – δυσλειτουργίες των συστημάτων αυτών και μη μεριμνώντας για την πλήρη λειτουργία τους κατά τον προορισμό σχεδίασης και παραγωγής – κατασκευής τους, ως ουσιωδών και κρίσιμων συστημάτων ασφαλείας, επικοινωνίας και διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας επί του δικτύου του ΟΣΕ, αλλά αντιθέτως (ο ΟΣΕ ΑΕ) δεν μεριμνούσε, ως είχε κατά νόμο υποχρέωση και παρέλειπε τον έγκαιρο έλεγχο, επίβλεψη, συντήρηση, ανάταξη και αποκατάσταση βλαβών, ώστε να τελούν αυτά (κάτωθι συστήματα ασφαλείας, επικοινωνίας και διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας επί του δικτύου του ΟΣΕ ΑΕ) σε πλήρη**

Λειτουργία, προκειμένου να επιτυγχάνεται ασφαλής σιδηροδρομική κυκλοφορία επί του σιδηροδρομικού δικτύου.

1.2 Συγκεκριμένα, ήδη από το έτος 2019 παρέμενε εκτός λειτουργίας το σύστημα Φωτεινής Σηματοδότησης μεταξύ Λάρισας – Ν. Πόρων, που αποτελεί την ηλεκτρική έκφραση, με τους επιβαλλόμενους περιορισμούς του ΓΚΚ και στηρίζεται στα κυκλώματα γραμμής (ή στους μετρητές αξόνων), που εξασφαλίζουν με απόλυτη ασφάλεια ότι, μόλις ένας σιδηροδρομικός άξονας συρμού εισέλθει σε κύκλωμα γραμμής, το φωτόσημα που προηγείται μεταπίπτει αυστηρά σε κόκκινο και συνεπώς, βελτιώνει ουσιωδώς και καθοριστικά την ασφάλεια της κυκλοφορίας, με αποτέλεσμα και συνέπεια η διαδικασία εξασφάλισης ελεύθερης γραμμής να γίνεται επισφαλώς, μέσω του ανθρώπινου παράγοντα, ήτοι με την ανταλλαγή τηλεγραφημάτων μεταξύ των σταθμαρχών Λάρισας - Ν. Πόρων.

1.3 Από την 29.7.2019 και περί ώρα 19:45' τέθηκε εκτός λειτουργίας, συνεπεία βλάβης από πυρκαγιά στο Κτίριο Σηματοδότησης του Εμπορικού Λάρισας (Ζάχαρη), ήτοι σε κτίριο του ΟΣΕ ΑΕ με ηλεκτρολογικό υλικό (χώρος control και χώρος συστοιχιών μπαταριών - συσσωρευτών), στο ύψος του εργοστασίου Ζαχάρεως, στη Λάρισα, η Ενιαία Τηλεδιοίκηση Λάρισας (Κ.Ε.Κ. Λάρισας), η οποία αποτελεί ηλεκτρομηχανολογικό σύστημα που συνίσταται στη διαχείριση της κυκλοφορίας από έναν κεντρικό χειριστή (που υποκαθιστά πολλούς σταθμάρχες) με χρήση του πίνακα κυκλοφορίας και των δυνατοτήτων που αυτός παρέχει με τον κεντρικό χειριστή να χειρίζεται κάθε σταθμό σαν να ήταν ο ίδιος σταθμάρχης και σαν να βρισκόταν επιτόπου, ο δε (τοπικός) σταθμάρχης που παίρνει μια εντολή από τον κεντρικό χειριστή ελέγχει αν οι συνθήκες ασφαλείας του σταθμού και της γραμμής επιτρέπουν την υλοποίηση μιας διαδρομής και κατόπιν την πραγματοποιεί και με δεδομένο ότι στην τηλεδιοίκηση, η ασφάλεια αντιμετωπίζεται από το ότι ένα φωτόσημα δείχνει πράσινη ένδειξη μόνο εφόσον το τμήμα αποκλεισμού μετά το φωτόσημα είναι ελεύθερο, δηλαδή δεν υπάρχει άλλος συρμός επί του συγκεκριμένου τμήματος αποκλεισμού και συνεπώς το σύστημα διεξαγωγής της κυκλοφορίας με τηλεδιοίκηση και ηλεκτρική σηματοδότηση έχει την ασφαλιστική δικλείδα ότι δεν μπορούν να χαραχθούν αυτόματα μη συμβατά μεταξύ τους δρομολόγια, ενώ επιπλέον η συγκέντρωση του προσωπικού σε μία θέση επιτρέπει τη διαχείριση της

κυκλοφορίας από ένα άτομο, διασφαλίζοντας καλύτερη και συνεκτικότερη λήψη αποφάσεων καθώς αυτό το άτομο έχει την εικόνα της κυκλοφορίας από ένα ευρύ τμήμα γραμμής και όχι μόνο τοπικά, γεγονός που του επιτρέπει να αξιολογεί τις συνέπειες που θα έχουν οι αποφάσεις που θα λάβει σε όλο το πλέγμα των κυκλοφορουσών αμαξοστοιχιών και επομένως ο χειριστής στο κέντρο τηλεδιοίκησης έχει πλήρη εικόνα της κατάστασης όλων των 91 σταθμών της περιοχής του και της γραμμής που διαχειρίζεται και επιτηρεί και ενόψει όλων των ανωτέρω, σε συνδυασμό με τη λειτουργία του συστήματος Φωτεινής (αμφίδρομης) Σηματοδότησης, τη λειτουργία του οποίου προϋποθέτει, αποτελεί ουσιώδες σύστημα ασφάλειας – ελέγχου της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας στο τμήμα της γραμμής Αθηνών – Θεσσαλονίκης από το Δομοκό μέχρι το Πλατύ Ημαθίας. Αμφότερα τα ανωτέρω, καίρια ως προς την ασφάλεια της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, ηλεκτρομηχανολογικά συστήματα (σηματοδότηση – τηλεδιοίκηση), από τη θέση τους εκτός λειτουργίας συνεπεία των ανωτέρω συμβάντων, **δεν επαναλειτουργήσαν**, γεγονός που θα οδηγούσε στην επίτευξη – αποκατάσταση της ασφαλούς σιδηροδρομικής κυκλοφορίας στο σιδηροδρομικό δίκτυο, συνεπεία της μη ανάταξης – επισκευής τους από τον κατά νόμο υπόχρεο, διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής (ΟΣΕ ΑΕ).

1.4 Περαιτέρω, κατά την κρίσιμη χρονική περίοδο λειτουργούσε ελλιπώς το σύστημα GSM-R (δίκτυο κινητής τηλεφωνίας σιδηροδρόμου), το οποίο αν και ήταν ήδη εγκατεστημένο από το 2018 και αποτελεί σύστημα συνεχούς και αξιόπιστης (δηλαδή χωρίς διακοπές ή παράσιτα) ραδιοεπικοινωνίας μεταξύ σταθμαρχών, μηχανοδηγών, ρυθμιστών κυκλοφορίας κλπ, επέτρεπε μεν επικοινωνία χωρίς κανένα περιορισμό μεταξύ σταθμαρχών, αλλά όχι μεταξύ των μηχανοδηγών των κινούμενων αμαξοστοιχιών. Η ελλιπής αυτή λειτουργία συνέβαινε παρ' όλο που μέχρι το τέλος Νοεμβρίου του 2022 είχε ολοκληρωθεί η δοκιμαστική λειτουργία του συστήματος και το προσωπικό του ΟΣΕ ΑΕ (διαχειριστής της υποδομής) και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ, ήδη Hellenic Train (χρήστης του δικτύου - εκτελών το μεταφορικό έργο) είχε λάβει την απαιτούμενη εκπαίδευση και ολοκληρώσει τη δοκιμαστική του λειτουργία. **Επιπλέον, παραλείφθηκε η εγκατάσταση, χρήση και λειτουργία της ασφαλούς ραδιοεπικοινωνίας GSM-R, μεταξύ άλλων, και εντός των εν τέλει συγκρουσθεισών αμαξοστοιχιών, με**

αποτέλεσμα να μην είναι δυνατή η ασφαλής, συνεχής και χωρίς κενά – διακοπές – παρεμβάσεις – παράσιτα επικοινωνία των μηχανοδηγών των αμαξοστοιχιών τόσο μεταξύ τους όσο και με τις μονάδες βάσης (σταθμούς-τοπικούς σταθμάρχες) όσο και όλων των ανωτέρω ταυτόχρονα μεταξύ τους, καθώς και μεταφορά δεδομένων (data), μέσω της χρήσης των λεγόμενων «cabradios» των αμαξοστοιχιών (120 συσκευές), αν και είχαν οριστικά παραληφθεί έτοιμα προς χρήση από τον ΟΣΕ ΑΕ ήδη από την 11.6.2018, για το επίδικο τμήμα της γραμμής (γραμμή 11 Δομοκός-Λάρισα, γραμμή 12 Λάρισα-Ευαγγελισμός, γραμμή 13 Ευαγγελισμός-Λεπτοκαρυά και γραμμή 14 Λεπτοκαρυά-Πλατύ), δυνάμει του από 11.6.2018 Πρωτοκόλλου Παράδοσης-Παραλαβής Περαιωμένου Έργου μεταξύ ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ και ΟΣΕ ΑΕ.

1.5 Παρά τα ανωτέρω δεδομένα, **που έθεταν ξεκάθαρα σε αμφιβολία την ασφαλή σιδηροδρομική κυκλοφορία** και λαμβανομένης υπόψη της ουσιώδους – σημαντικής θέσεως στο δίκτυο του Σ.Σ. Λάρισας, ως κομβικού σταθμού επί της κύριας διπλής ηλεκτροδοτούμενης σιδηροδρομικής γραμμής Αθηνών – Θεσσαλονίκης, με μεγάλη συχνότητα διέλευσης επιβατικών και εμπορικών αμαξοστοιχιών, αλλά και ως σταθμού έναρξης - τερματισμού δρομολογίων (προαστιακός Θεσσαλονίκης - Λάρισα, διασταύρωση γραμμής για Βόλο), **ουδέποτε υπήρξε η κατάλληλη μέριμνα ώστε να επιβληθεί κανονιστικά στον διαχειριστή της υποδομής (ΟΣΕ ΑΕ), με τις δέουσες οδηγίες, συστάσεις, επιθεώρηση και εποπτεία, ο ορισμός δύο (2) σταθμαρχών στη βραδινή βάρδια του Σ.Σ. Λάρισας, αντί του ενός (1) μόνο που είχε τεθεί από τις 3.6.2015 και εντεύθεν από το Τμήμα Επιθεώρησης Λάρισας της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας του ΟΣΕ ΑΕ με διαδοχικά έγγραφα (υπ' αριθ. 23/1750279/2-6-2015, 35/1750407/4-9-2015, 114/7746857/10-7-2019 και 9101650/12-6-2020), λόγω έλλειψης προσωπικού, ενέργεια που θα εγγυόταν την ασφάλεια στη σιδηροδρομική κυκλοφορία, καθ' όσον ο δεύτερος σταθμάρχης θα συνέδραμε στη διαχείριση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας τον πρώτο σταθμάρχη και ταυτόχρονα θα ήλεγχε τις ενέργειες αυτού ώστε να εξασφαλίζεται η ομαλή και ασφαλής σιδηροδρομική κυκλοφορία στον τομέα ευθύνης του Σ.Σ. Λάρισας, ενώ δεν υπήρξε μέριμνα για την εξεύρεση της κατάλληλης χρηματοδότησης προς αποκατάσταση των σχετικών ελλείψεων σε προσωπικό παρά το πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα που παρήλθε με αυτή την επικίνδυνη κατάσταση.**

1.6 Περαιτέρω και παρά τις ως άνω ελλείψεις στη λειτουργία των κρίσιμων συστημάτων ασφάλειας και επικοινωνίας επί της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας και την απουσία δεύτερου (2ου) σταθμάρχη στη βραδινή βάρδια του Σ. Σ. Λάρισας, **ουδέποτε επιβλήθηκε από το Υπουργείο Μεταφορών κανονιστικά στον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής (ΟΣΕ ΑΕ), με οδηγίες, συστάσεις, επιθεώρηση και εποπτεία ο περιορισμός της ταχύτητας των αμαξοστοιχιών στο επίδικο τμήμα με την επιβολή εγκυκλίου βραδυπορίας** από τον διαχειριστή της υποδομής (ΟΣΕ ΑΕ) διά της Κεντρικής του Υπηρεσίας και των αρμοδίων υπηρεσιών Γραμμής, Σηματοδότησης, Ηλεκτροκίνησης και Κυκλοφορίας (άρθρο 76 παρ. 801- 806 ΓΚΚ), λαμβανομένου υπόψη ότι, σύμφωνα με την παρ. 801 του άρθρου 76 του ΓΚΚ, η μέγιστη ταχύτητα των αμαξοστοιχιών προσδιορίζεται, i) από τη χάραξη της γραμμής, ii) τη συγκρότηση και την κατάσταση της γραμμής, iii) τη διαρρύθμιση και την κατάσταση του σηματοδοτικού εξοπλισμού, iv) την ύπαρξη, διαρρύθμιση και λειτουργική κατάσταση του συστήματος προστασίας ETCS και v) από το τροχαίο υλικό που απαρτίζει την αμαξοστοιχία (επιτρεπόμενες ταχύτητες, ισχύς πέδησης), αν και στην προκείμενη περίπτωση **συνέτρεχαν ενόψει των ανωτέρω ελλείψεων όλες οι προϋποθέσεις εφαρμογής εγκυκλίου βραδυπορίας από τη μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα των 160 χλμ./ώρα για τις επιβατικές αμαξοστοιχίες και των 100 χλμ./ώρα για τις εμπορικές στο επίδικο τμήμα Λάρισας - Ν. Πόρων**, η δε μείωση της ταχύτητας θα συνέτεινε αποφασιστικά στην αποφυγή σύγκρουσης αμαξοστοιχιών ή σε κάθε περίπτωση στη μείωση των συνεπειών αυτής.

1.7 Παρά τις ανωτέρω ουσιώδεις και κρίσιμες ελλείψεις ως προς την ασφάλεια και την επικοινωνία επί της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας και ειδικότερα στο επίδικο τμήμα Λάρισα – Ν. Πόροι, είναι γεγονός ότι **ουδέποτε εκδόθηκε και επιβλήθηκε από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών Νέος Εθνικός Κανόνας λόγω του κατεπείγοντος, ως αναγκαίο προσωρινό - επείγον προληπτικό μέτρο άμεσου εφαρμογής** (άρθρο 60 παρ. 3 περ. γ' και 5 του Ν. 4632/2019) και παρά το ότι σύμφωνα με τα προεκτεθέντα συνέτρεχε άμεσα περίπτωση που αφορούσε στην ασφάλεια της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας και επέκεινα υφίστατο άμεσος κίνδυνος ως προς τη ζωή και τη σωματική ακεραιότητα των μεταφερόμενων επιβατών και των εργαζομένων επί των αμαξοστοιχιών **συνεπεία της πλήρους κατάπτωσης της λειτουργίας των**

ανωτέρω συστημάτων ασφαλείας και ασφαλούς επικοινωνίας επί της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, με τον οποίο (νέο εθνικό κανόνα) θα ρυθμιζόταν προσωρινά η σιδηροδρομική κυκλοφορία κατά τέτοιο τρόπο ώστε να αποκλειστεί (έγκαιρα) ο κίνδυνος πρόκλησης δυστυχήματος, λόγω ακριβώς της έλλειψης στη λειτουργία των ανωτέρω συστημάτων ασφαλείας και επικοινωνίας επί της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ενδεικτικά ο νέος εθνικός κανόνας θα προέβλεπε: επιβολή – θέσπιση όρων συντήρησης και αποκατάστασης της λειτουργίας των συστημάτων που είχαν τεθεί εκτός λειτουργίας, μείωση – έλεγχο ταχυτήτων αμαξοστοιχιών, χρήση επιπλέον προσωπικού σταθμαρχών σε όλες τις βάρδιες, αυστηρή εποπτεία και έλεγχο καταλληλόλητας σταθμαρχών, επάνδρωση με σταθμάρχες των ενδιάμεσων σταθμών που είχαν τεθεί εκτός λειτουργίας ως πρόσθετο επιβοηθητικό μέτρο, διακοπή της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας και διεξαγωγή της με άλλα μέσα). Ο ανωτέρω εθνικός κανόνας, εφόσον θεσπιζόταν κατά τα ανωτέρω, κατά ρητή εφαρμογή του άρθρου 60 παρ. 3 περ. γ' και 5 του Ν. 4632/2019, θα αποτελούσε δεσμευτικό κανόνα που θεσπίζεται σε κράτος - μέλος (Ελλάδα εν προκειμένω), ανεξαρτήτως του φορέα έκδοσης και θα περιλάμβανε τις αναγκαίες απαιτήσεις σιδηροδρομικής ασφάλειας και απαιτήσεις τεχνικής φύσης, εκτός από αυτές που έχουν θεσπιστεί από την Ένωση ή διεθνείς κανόνες, και θα ίσχυε για τις δραστηριοποιούμενες στην ελληνική επικράτεια σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, το διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής της χώρας (εν προκειμένω ΟΣΕ ΑΕ) αλλά και τρίτα μέρη, σύμφωνα με το άρθρο 55 παρ. 1 περ. 4 του Ν. 4632/2019.

1.8 Είναι δε γεγονός, ότι το σύνολο των ανωτέρω προβλημάτων, τα οποία συνέτρεχαν σωρευτικά την 28.2.2023 στον τόπο του δυστυχήματος, οφείλονταν πρωτίστως α) στην ελλιπή κρατική χρηματοδότηση και την ελλειμματική λειτουργία του ΟΣΕ, ο οποίος δεν είχε την δυνατότητα να καλύψει από άλλες πηγές το ετήσιο έλλειμμά του (βλ. κατωτέρω) και β) στην έλλειψη επαρκούς στελέχωσής του στις απαραίτητες για την ασφαλή λειτουργία του συστήματος θέσεις.

1.9 Τα παραπάνω ενισχύονται από τις παραδοχές της με αριθμό 966/2024 απόφασης του Μονομελούς Πρωτοδικείου Αθηνών, που αποτελεί την πρώτη οριστική δικαιοδοτική κρίση ως προς τα αίτια του δυστυχήματος.

Ειδικότερα, κατά τα ενδιαφέροντα αυτής μέρη δέχεται τα ακόλουθα:

1.9.1 Ως προς το σύστημα επικοινωνίας GSM-R:

«Εξάλλου, το σύστημα ραδιοεπικοινωνίας GSM-R, που είναι εγκατεστημένο είναι εντελώς ελλιπές, κατά παράβαση της προβλεπόμενης υποχρέωσης εφοδιασμού των συρμών με τα διαλειτουργικά στοιχεία του ECTS και του GSM-R ... αφού εκκρεμεί η εγκατάσταση του σε όλους τους συρμούς της Hellenic Train (βλ. σχετ. από 05-07-2023 έγγραφο της γραμματείας τεχνικής διεύθυνσης της εταιρίας προς τον εφέτη Ανακριτή Λάρισας), ενώ επέτρεπε μεν την επικοινωνία μεταξύ των σταθμαρχών αλλά όχι μεταξύ των μηχανοδηγών, ούτε μεταξύ σταθμαρχών και μηχανοδηγών, διότι οι αμαξοστοιχίες δεν ήταν εφοδιασμένες με κατάλληλη πιστοποιημένη συσκευή προς χρήση. Επομένως ο μηχανοδηγός της επιβατικής δεν μπορούσε να επικοινωνήσει με τον μηχανοδηγό της εμπορικής αμαξοστοιχίας...».

1.9.2 Ως προς την τηλεδιοίκηση και την φωτεινή σηματοδότηση στο επίμαχο σημείο:

«...οι μηχανοδηγοί δεν είχαν οποιαδήποτε ένδειξη για το ότι από την αντίθετη κατεύθυνση κινούνταν άλλο τρένο διότι δεν λειτουργούσαν τα φανάρια που θα άναβαν με κόκκινη ένδειξη, κάτι που θα συνέβαινε μόνο αν η παρακολούθηση της κίνησης αμφοτέρων των αμαξοστοιχιών γινόταν με σύστημα τηλεδιοίκησης ... Εξάλλου, ως τηλεδιοίκηση νοείται το σύστημα κεντρικής διαχείρισης κυκλοφορίας, που αντιδιαστέλλεται από κάποια τοπικά μόνο κέντρα χειρισμού, όπως αυτό που λειτουργούσε στο σταθμό Λάρισας και το οποίο δίνει τη δυνατότητα αυτόματης χάραξης πορείας. Το σύστημα τοπικού χειρισμού που λειτουργούσε στη Λάρισα, το οποίο δίνει δυνατότητα χειρωνακτικής πορείας και έχει περιορισμένη εμβέλεια για περίπου 2,8 χλμ. σε καμία περίπτωση δεν αποτελεί τηλεδιοίκηση. Όπως έχει ήδη αναφερθεί στη διαδρομή Αθήνα – Θεσσαλονίκη δεν λειτουργεί σύστημα τηλεδιοίκησης. Προϋπόθεση για να λειτουργεί η τηλεδιοίκηση, έστω μεταξύ δύο διαδοχικών σταθμών, είναι να λειτουργεί στη διαδρομή αυτή ηλεκτρική πλευρική σηματοδότηση, ήτοι ένα σύστημα αποτελούμενο από ζεύγη κύριου και προειδοποιητικού σήματος στην αρχή και στο τέλος κάθε τμήματος διαδρομής ... Η ηλεκτρική πλευρική σηματοδότηση στο τμήμα Λάρισα – Θεσσαλονίκη βρίσκεται από το μήνα Ιούλιο του έτους 2019 κι εντεύθεν εκτός λειτουργίας μετά από πυρκαγιά στο κέντρο

τηλεδιοίκησης Λάρισας στη θέση «Ζάχαρη», που κατέστρεψε τον υποσταθμό, ο οποίος δεν αντικαταστάθηκε ποτέ... Ελλείπουσας οποιασδήποτε σύγχρονης τεχνολογικής υποδομής, η διαχείριση κυκλοφορίας στο επίμαχο τμήμα γίνεται αναγκαστικά και αποκλειστικά με εξασφάλιση ελεύθερης γραμμής μετά από κατάλληλες ενέργειες των σταθμαρχών των σταθμών Λάρισας και Ν. Πόρων ... Μετά την πυρκαγιά το σύστημα αυτό προειδοποιητικής φωτοσήμανσης σταμάτησε να λειτουργεί. Έτσι, κατά τον επίδικο χρόνο ήταν κλειστή η φωτοσήμανση που θα ειδοποιούσε το εμπορικό τρένο από την άλλη κατεύθυνση, ότι είχε μπει η επιβατική αμαξοστοιχία στη γραμμή του».

1.9.3 Σχετικά με την έλλειψη συστήματος αυτόματης πέδησης (ECTS):

«...Εξάλλου, η τηλεδιοίκηση είναι κρίσιμη, για τον επιπλέον λόγο ότι υποστηρίζει σημαντικά την λειτουργία του συστήματος ελέγχου ECTS, ήτοι του ευρωπαϊκού συστήματος αυτόματης προστασίας συρμών, το οποίο παρεμβαίνει αυτόματα σε περίπτωση ανθρώπινου λάθους και ακινητοποιεί αυτόματα τα τρένα αν υπερβούν μία καθορισμένη ταχύτητα ή εντοπιστεί ένα σοβαρό πρόβλημα... Πράγματι, όπως αποδείχθηκε, στη διαδρομή Αθήνα – Θεσσαλονίκη, όπως άλλωστε και σε κανένα τμήμα του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου δεν λειτουργούσε κατά τον επίδικο χρόνο ολοκληρωμένο, ούτε το σύστημα της σύγχρονης σηματοδότησης (ECTS level 1), ούτε GSM-R (Global system Mobile – Railways), ήτοι το ευρωπαϊκό σύστημα ασυρμάτων τηλεπικοινωνιών για σιδηροδρομικές εφαρμογές, που επιτρέπει σε όλο το προσωπικό που εμπλέκεται στη σιδηροδρομική κυκλοφορία να επικοινωνούν απευθείας μεταξύ τους,...».

1.9.4 Ως προς το ζήτημα της αιτιώδους συνάφειας ανάμεσα στις ως άνω ελλείψεις και στο επελθόν τραγικό αποτέλεσμα, η απόφαση επισημαίνει τα ακόλουθα:

«Αν λειτουργούσε πλήρως το σύστημα GSM-R ο μηχανοδηγός θα είχε την δυνατότητα, μόλις αντιλήφθηκε ότι κινείται στη γραμμή καθόδου, να επικοινωνήσει με το μηχανοδηγό του αντίθετα κινούμενου εμπορικού συρμού και να συνειδητοποιήσουν και οι δύο ότι κινούνταν σε συγκρουσιακή πορεία ... Όμως αυτές οι δικλείδες ασφαλείας δεν υπήρχαν κι έτσι όλα κατέληξαν να εξαρτώνται από τον ανθρώπινο παράγοντα. Εάν τα φωτοσήματα λειτουργούσαν, οι μηχανοδηγοί θα έβλεπαν την κόκκινη ένδειξη και τα τρένα θα

σταματούσαν σε απόσταση μεταξύ τους 500 μέτρων – 1 χιλιομέτρου. Επειδή τα φωτοσήματα δεν είχαν αναβαθμιστεί και τεθεί σε λειτουργία, οι μηχανοδηγοί επαφίονταν στις εντολές των σταθμαρχών, με αποτέλεσμα να ελλοχεύει μόνιμος και σημαντικός κίνδυνος για την ασφάλεια των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών... Αν υπήρχε τηλεδιοίκηση, ένα πολλαπλό δηλαδή σύστημα ασφαλείας που παρακολουθεί την κίνηση των αμαξοστοιχιών σε πραγματικό χρόνο, με διαδοχική σηματοδότηση και αισθητήρες και επί των συρμών, το επίδικο δυστύχημα θα είχε με βεβαιότητα αποτραπεί, διότι μόλις η ανερχόμενη προς Θεσσαλονίκη αμαξοστοιχία εισήλθε στη γραμμή όπου ερχόταν η άλλη εμπορική αμαξοστοιχία, σε 200-300 μέτρα στον ιστό που θα είχε τα φωτοσήματα θα άναβαν κόκκινες ενδείξεις και επί τόπου θα σταματούσαν και η κατερχόμενη αμαξοστοιχία και η ανερχόμενη ... Όμως για το ECTS η παραβίαση του ερυθρού σηματοδότη δεν υπάρχει ως επιλογή και για τον λόγο αυτό η κίνηση των συρμών στο συγκεκριμένο τμήμα σιδηροδρομικής γραμμής, πραγματοποιούνταν με απενεργοποιημένα τα επί του συρμού στοιχεία του ECTS ήδη από το έτος 2018 όπως επιβεβαιώθηκε και από την κατά τα παραπάνω ανάκτηση δεδομένων του καταγραφικού του ECTS...».

Γ2. Η κατάσταση αυτή ήταν ασφαλώς και αναντίλεκτα γνωστή, αλλά σε κάθε περίπτωση εκ περισσού σημειώνουμε ότι είχε και επανειλημμένα επισημανθεί προς την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών (Υπουργό και Υφυπουργούς), όπως καταρχήν προκύπτει σε επίπεδο αποχρωσών ενδείξεων, τουλάχιστον, από τα κάτωθι αποδεικτικά στοιχεία και όπως ειδικότερα θα διερευνηθεί και εξειδικευθεί μέσω των μαρτύρων που θα κλητευθούν και της ειδικότερης εξέτασης των εγγράφων κατά την προκαταρκτική εξέταση, την οποία ζητούμε να διεξάγει η Βουλή βάσει της παρούσας:

2.1 Στην από 6.9.2021 εμπιστευτική επιστολή του τότε διευθύνοντος συμβούλου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, Φίλιππου Τσαλίδη, προς τον Πρόεδρο και Διευθύνοντα σύμβουλο του ΟΣΕ Σπύρο Πατέρα, η οποία κοινοποιείται προς την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου, με θέμα «Σοβαρά λειτουργικά προβλήματα του ελληνικού σιδηροδρόμου», με αφορμή δύο ατυχήματα που είχαν συμβεί τον Αύγουστο του 2021 στον Δομοκό και τη Λευκοθέα Σερρών

επισημαίνεται η κοινώς επικίνδυνη κατάσταση, στην οποία έχει περιέλθει το δίκτυο και διατυπώνεται η σαφής προειδοποίηση για πιθανό συμβάν «μεγίστης σοβαρότητας». Στο έγγραφο αυτό γίνεται επίσης ρητή αναφορά στις σοβαρές ελλείψεις προσωπικού του ΟΣΕ και συγκεκριμένα σταθμαρχών και κλειδούχων, στην μη λειτουργία της σηματοδότησης σε μεγάλα τμήματα του δικτύου, στην έλλειψη συντήρησης της υποδομής και αποκατάστασης των βλαβών και στη μη λειτουργία των συστημάτων σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης.

2.2 Στην από 7.9.2021 εξώδικη δήλωση γνωστοποίησης απεργιακής κινητοποίησης της ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑΣ ΕΝΩΣΗΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΕΛΞΗΣ (Π.Ε.Π.Ε.), η οποία κοινοποιείται προς την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου, διατυπώνεται η έντονη διαμαρτυρία του σωματίου για την κατάσταση, στην οποία έχει περιέλθει το δίκτυο και για την απειλούμενη διατάραξη της υγείας και την ασφάλειας των εργαζομένων εξαιτίας της πρωτοφανούς έλλειψης συντήρησης, που είναι αποτέλεσμα της υποχρηματοδότησης και της υποστελέχωσης του Ο.Σ.Ε. και η έκκληση να ληφθούν όλα τα απαραίτητα μέτρα για την υγεία και την ασφάλειά τους. Είχε προηγηθεί η από 26.8.2020 επιστολή της Π.Ε.Π.Ε., με αφορμή συμβάν που συνέβη στην γραμμή Κιάτο-Αίγιο, όπου οι μηχανοδηγοί εκφράζουν τις ανησυχίες τους για την παντελή έλλειψη συστημάτων ασφαλείας αλλά και την εν γένει ασφάλεια του σιδηροδρομικού δικτύου.

2.3 Στις 14.6.2021 η Πανελλήνια Ένωση Σταθμαρχών ΟΣΕ με επιστολή της προς το Υπουργείο Μεταφορών, τον Διευθύνοντα Σύμβουλο του ΟΣΕ και την πρόεδρο της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.), εκφράζει τις ανησυχίες της για την ασφαλή λειτουργία των συρμών.

2.4 Στο από 10.9.2021 έγγραφο του Γενικού Διευθυντή Μεταφορών [redacted] με θέμα: «Ενημερωτικό σημείωμα για χρηματοδότηση και λειτουργία Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής, σύμβαση ΟΣΕ - Δημοσίου, προειδοποιητική επιστολή C(2020)7847» διαλαμβάνονται μια σειρά από κρίσιμες διαπιστώσεις και προειδοποιήσεις. Ειδικότερα, αναφέρεται ότι σύμφωνα με τον ν. 4408/2016, η κρατική χρηματοδότηση του ΟΣΕ πρέπει να γίνεται μέσω συμβατικής συμφωνίας με το Δημόσιο, η οποία όμως δεν είχε ακόμα υπογραφεί, προκαλώντας μάλιστα σχετική παρέμβαση της Ευρωπαϊκής

Επιτροπής. Η καθυστέρηση σχετίζεται, όπως αναφέρεται στο έγγραφο, κυρίως με τον περιορισμό της χρηματοδότησης εκ μέρους του Δημοσίου στο ανεπαρκές ύψος των 45 εκατ. ευρώ, βάσει του μεσοπρόθεσμου δημοσιονομικού πλαισίου, ενώ τα συνολικά ετήσια έξοδα του ΟΣΕ φτάνουν τα 135 εκατ. ευρώ. Το έλλειμμα των 74 εκατ. ευρώ, όπως αναφέρει ο κ. [REDACTED], καλύπτεται προσωρινά από το αποθεματικό του ΟΣΕ (15 εκατ. ευρώ), το οποίο όμως δεν επαρκεί. Η κατάσταση αυτή, σύμφωνα με την ρητή και ξεκάθαρη προειδοποίηση του κ. [REDACTED] προς την πολιτική ηγεσία, έχει οδηγήσει σε περιορισμένη συντήρηση της υποδομής, με επιπτώσεις στην ασφάλεια, τη λειτουργικότητα και την ποιότητα των υπηρεσιών. Ειδικότερα, στο υπόψη έγγραφο επισημαίνεται μεταξύ άλλων ότι:

«...Τα έσοδα του οργανισμού το 2019, τελευταίο έτος λειτουργίας υπό κανονικές επιχειρηματικές συνθήκες, ανήλθαν σε 61 εκ ευρώ. Οι πηγές εσόδων του Οργανισμού συνίστανται στην κρατική χρηματοδότηση (45 εκ ευρώ) και στα έσοδα από τα τέλη υποδομής (16 εκ ευρώ το 2019) [.....]

Τα έξοδα του ΟΣΕ, σύμφωνα με τα στοιχεία που παρασχέθηκαν με ευθύνη του Οργανισμού ανέρχονται σε 135 εκ ευρώ. Το ποσό αυτό αναλύεται σε 80 εκ ευρώ λειτουργικά έξοδα (40 εκ ευρώ έξοδα μισθοδοσίας και 40 εκ ευρώ λοιπά λειτουργικά έξοδα) και 55 εκ ευρώ δαπάνες τακτικής συντήρησης της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής (χωρίς αναβαθμίσεις / ανατάξεις κλπ.). Τα δεδομένα αυτά αποκαλύπτουν ένα έλλειμμα 74 εκ ευρώ. Εξ αιτίας του ελλείματος αυτού μέχρι σήμερα ο ΟΣΕ διενεργούσε συντήρηση μικρής κλίμακας και κάλυπτε το έλλειμμα των λειτουργικών του εξόδων από το αποθεματικό λογαριασμό του. Σύμφωνα με τον Οργανισμό το αποθεματικό ανέρχεται σε 15 εκ ευρώ και δεν δύναται να συμβάλει για μεγάλο χρονικό διάστημα στην κάλυψη του αναφερόμενου ελλείματος.

Επίσης η ελλιπής συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου υποβαθμίζει την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών αυξάνοντας τις πιθανότητες ατυχημάτων και συμβάντων, οδηγεί σε επιβολή βραδυποριών που αυξάνουν ιδιαίτερα τους χρόνους εκτέλεσης των δρομολογίων, δημιουργεί έκτακτες καθυστερήσεις ταλαιπωρώντας το επιβατικό κοινό και αυξάνει το τελικό κόστος συντήρησης. Σύμφωνα, βέβαια, με σχετική παρουσίαση, η οποία έχει αποσταλεί από τον Πρόεδρο και Διευθύνοντα Σύμβουλο του

Οργανισμού, υφίσταται η δυνατότητα λειτουργίας του με 120 εκ. ευρώ. Ακόμα και με αυτό το ποσό υφίσταται έλλειμα 51 εκ ευρώ, το οποίο θα πρέπει να καλυφθεί είτε από την αύξηση των τελών υποδομής, είτε από την αύξηση της κρατικής χρηματοδότησης είτε από την μείωση των δαπανών του Οργανισμού.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι στις αρχές του 2019 η τότε ηγεσία του ΟΣΕ είχε προβεί σε αύξηση των τελών υποδομής σε ποσοστό που υπερβαίνει το 200%. Η πράξη αυτή δεν είναι συμβατή με τις προβλέψεις του 4408/16[.....] Επίσης οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δεν έχουν υπογράψει τη σύμβαση πρόσβασης με τον διαχειριστή υποδομής μη αποδεχόμενες την αύξηση, που αποτυπώνεται στις δηλώσεις δικτύου του 2020 και 2021.

Η μη υπογραφή της σύμβασης πρόσβασης και η συνέχιση της δραστηριοποίησης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στο εθνικό δίκτυο θα πρέπει να διερευνηθεί, κατόπιν οδηγιών σας, ως προς τις πιθανές ευθύνες, που δημιουργεί, σε σχέση με την κείμενη νομοθεσία. Εάν μελετηθούν οι παράμετροι της σιδηροδρομικής αγοράς στη Χώρα μας, όπως το πλήθος των ενεργών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, το μέγεθος του δικτύου, η έλλειψη διαδρόμων διαμετακομιστικού σιδηροδρομικού εμπορίου, η χαμηλή χωρητικότητα του δικτύου κτλ προκύπτει ότι η αγορά αυτή δεν μπορεί να ανταπεξέλθει σε ποσοστά αυξήσεων αντίστοιχης κλίμακας.

Η μείωση των δαπανών μπορεί να συντελεστεί με μια σειρά παρεμβάσεων, όπως η πρόσληψη νέου προσωπικού σε κρίσιμες ειδικότητες του ΟΣΕ έτσι ώστε **οι αναγκαίες εργασίες να εκτελούνται εντός ωραρίου εργασίας και όχι με την παροχή υπερωριακής εργασίας στο υφιστάμενο προσωπικό, το οποίο έχει μειωθεί δραματικά και δεν έχει ανανεωθεί.** Στο πλαίσιο αυτό η πρόσληψη νέου προσωπικού αφενός μειώνει το κόστος και αφετέρου αυξάνει την χωρητικότητα του δικτύου, γεγονός το οποίο για τον ΟΣΕ μεταφράζεται σε αύξηση των εσόδων. [...]

Η αύξηση της κρατικής χρηματοδότησης προϋποθέτει την έναρξη σχετικής διαπραγμάτευσης με την ηγεσία του Υπουργείου Οικονομικών για την μεταβολή των σχετικών προβλέψεων του μεσοπρόθεσμου πλαισίου. Σε κάθε περίπτωση εκτιμούμε ότι η σχετική διαδικασία θα διαρκέσει ιδιαίτερα μεγάλο χρονικό διάστημα.[...]

Προτείνουμε την αποδέσμευση της Χρηματοδότησης του ΟΣΕ από την υπογραφή της συμβατικής συμφωνίας, την άμεση ολοκλήρωση των διαδικασιών διαπραγμάτευσης, την αποστολή στο ελεγκτικό συνέδριο και την άμεση υπογραφή με την πρόβλεψη χρηματοδότησης των 45 εκ ευρώ. Με τον τρόπο αυτό θα αποφύγουμε τις κυρώσεις παράβασης των υποχρεώσεων που απορρέουν από το Ευρωπαϊκό Δίκαιο, καθώς είναι βέβαιο ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα προβεί σε αποστολή αιτιολογημένης γνώμης. Παράλληλα μπορούμε να συμβάλουμε στο μέτρο των αρμοδιοτήτων μας, εάν η συμμετοχή μας κριθεί απαραίτητη, σε κάθε προσπάθεια αύξησης του ανώτατου ορίου χρηματοδότησης του ΟΣΕ για την εξασφάλιση της βιωσιμότητάς του. Στην περίπτωση αυτή η συμβατική συμφωνία, που θα έχει ήδη υπογραφεί, μπορεί να τροποποιηθεί χωρίς να υφίσταται η πίεση συμμόρφωσης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Τα στοιχεία για τα οικονομικά δεδομένα καθώς και αναλυτικότερη ενημέρωση για θέματα προσωπικού του Οργανισμού έχουν συγκεντρωθεί στη Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών και βρίσκονται στην διάθεσή σας».

Το ανωτέρω έγγραφο, αν και συντεταγμένο σε υπηρεσιακό ύφος, το οποίο μάλιστα καταλήγει στην φράση «παρακαλούμε για τις άμεσες οδηγίες σας», περιέχει κατά την άποψή μας μια **σαφή και δραματική προειδοποίηση για το πρόβλημα υποχρηματοδότησης και υποστελέχωσης του ΟΣΕ**, η οποία, πέρα από τον κίνδυνο παραπομπής της χώρας μας στο ΔΕΚ δημιουργεί **σοβαρό πρόβλημα ασφαλείας των σιδηροδρομικών μεταφορών**. Καλείται δε σαφώς η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών να πράξει άμεσα κάθε τι το απαραίτητο για την αύξηση της χρηματοδότησης του ΟΣΕ, καθώς από τα παρατιθέμενα οικονομικά στοιχεία αποδεικνύεται ότι το προβλεπόμενο ποσό των 45 εκ ευρώ μετά βίας επαρκεί για την μισθοδοσία του προσωπικού, ενώ υπάρχει ένα έλλειμμα ύψους 51 έως 74 εκ ευρώ ετησίως, που θα απαιτούνταν ώστε να γίνουν οι απαραίτητες παρεμβάσεις για την ασφάλεια του δικτύου, να εξασφαλιστεί η βιωσιμότητα του ΟΣΕ και η συμμόρφωσή του με το ευρωπαϊκό δίκαιο.

2.5 Στην από 29.10.2021 επιστολή της ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑΣ ΕΝΩΣΗΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΕΛΞΗΣ (Π.Ε.Π.Ε.) προς την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου, αφενός συνοψίζεται εκ νέου το πρόβλημα υποχρηματοδότησης και ασφαλείας των σιδηροδρόμων και αφετέρου

διατυπώνεται η αγωνία για τα συνεχόμενα σιδηροδρομικά ατυχήματα. Σύμφωνα με το έγγραφο:

«...ενδεικτικά αναφέρουμε μόνο τους εκτροχιασμούς και τις συγκρούσεις τους τελευταίους 14 μήνες στην Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή

- 1. ΟΚΤΩΒΡΗΣ 2021 Εκτροχιασμός Συρμού Προαστιακού στην Πάτρα*
 - 2. ΟΚΤΩΒΡΗΣ 2021 Εκτροχιασμός Προαστιακής Αμαξοστοιχίας (2590) στο ΤΧ5 Θεσσαλονίκη*
 - 3. ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2021 Εκτροχιασμός Εμπορευματικής Αμαξοστοιχίας (80610) στην Λευκοθέα Σερρών*
 - 4. ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2021 Σύγκρουση Επιβατικής Αμαξοστοιχίας (885) με μηχανήματα γραμμής στον Δομοκό*
 - 5. ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2021 Εκτροχιασμός Επιβατικής Αμαξοστοιχίας (1300) στο Σ.Κ.Α*
 - 6. ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2021 Εκτροχιασμός Επιβατικής Αμαξοστοιχίας (56) στο ΤΧ5 Θεσσαλονίκης*
 - 7. ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2020 Εκτροχιασμός Προαστιακής Αμαξοστοιχίας στην Σφενδάλη*
 - 8. ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2020 Εκτροχιασμός Προαστιακής Αμαξοστοιχίας στο Αίγιο», ενώ στο τέλος το Σωματείο απευθύνει έκκληση για συνάντηση ώστε να συζητηθούν και να επιλυθούν τα προβλήματα που σχετίζονταν με την ασφάλεια.*
- 2.6 Στο από 13.12.2021 έγγραφο της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων με τίτλο «Συστάσεις για την βελτίωση της ασφάλειας των Σιδηροδρόμων» αναφέρεται ότι **«το τελευταίο χρονικό διάστημα με ανησυχία και προβληματισμό παρατηρούμε την αύξηση της συχνότητας των ατυχημάτων και συμβάντων στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο»** και καταλήγει **«οι ως άνω συστάσεις, προτάσεις και η παρέμβασή μας αυτή απορρέει από την βαθύτατη ανησυχία μας για την ασφάλειά των σιδηροδρομικών μεταφορών στη χώρα μας»**. Η ανησυχία αυτή επαναλαμβάνεται κα στο από 23.12.2021 νέο έγγραφο της Ρ.Α.Σ. προς την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου.

2.7 Στην από 8.3.2022 ΕΞΩΔΙΚΗ ΔΗΛΩΣΗ - ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΕΡΓΙΑΚΗΣ ΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ της ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑΣ ΕΝΩΣΗΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΕΛΞΗΣ γίνεται αναφορά στην ανάγκη για την άμεση αποκατάσταση της σιδηροδρομικής υποδομής (τηλεδιόικηση, φωτοσήματα, ETCS) και της ασφάλειας του δικτύου με την σημείωση πως οι χρόνοι των δρομολογίων πλέον δεν ανταποκρίνονται σε αυτούς των εγχειριδίων, γεγονός που σε συνδυασμό με την μη λειτουργία της τηλεματικής στους σταθμούς, έχει οδηγήσει σε επιθέσεις και προπηλακισμούς κατά των μηχανοδηγών από το επιβατικό κοινό. Περαιτέρω ζητούσαν την άμεση βελτίωση της συντήρησης του τροχαίου υλικού, περιγράφοντας περιστατικά πυρκαγιών που είχαν υποστεί οι κινητήρες ορισμένων αμαξοστοιχιών το τελευταίο διάστημα και για τις οποίες η ηγεσία είχε ενημερωθεί εγγράφως, πλην όμως δεν έλαβαν καμία απάντηση. Διαμαρτυρόμενοι έντονα για την απειλούμενη διατάραξη της υγείας και της ασφάλειάς τους, χαρακτηρίζουν ως «πρωτοφανή» την έλλειψη συντήρησης του δικτύου ως απόρροια της υποχρηματοδότησης αλλά και της υποστελέχωσης του ΟΣΕ και καλούν τον αρμόδιο Υπουργό να λάβει όλα τα απαιτούμενα μέτρα.

Ειδικότερα, στο υπόψη έγγραφο επισημαίνεται:

«Με την παρούσα σας γνωστοποιούμε ότι ... προτιθέμεθα να προχωρήσουμε σε στάση εργασίας... του προσωπικού που εργάζεται σε όλες τις δραστηριότητες των μηχανοδηγών, επί όλων των αμαξοστοιχιών, σε όλη την επικράτεια με αίτημα:

-Την άμεση αποκατάσταση της σιδηροδρομικής υποδομής (τηλεδιόικηση, φωτοσήματα, ETCS) και της ασφάλειας του δικτύου (δεκάδες προβλήματα βραδυπορίας), η οποία έχει καταστήσει άκρως προβληματική την πραγματοποίηση των δρομολογίων, όπως αποδεικνύεται από τα πολύ σοβαρά πρόσφατα συμβάντα (πλέον χαρακτηριστική η ακινητοποίηση των αμαξοστοιχιών τις ημέρες του χιονιά στην Οινόη, τη Θήβα και την Τιθορέα) ενώ και οι χρόνοι των δρομολογίων πλέον δεν ανταποκρίνονται σε αυτούς των εγχειριδίων, γεγονός που σε συνδυασμό με την μη λειτουργία της τηλεματικής στους σταθμούς, έχει οδηγήσει σε επιθέσεις και προπηλακισμούς κατά των μηχανοδηγών από το επιβατικό κοινό.

-Την άμεση βελτίωση της συντήρησης του τροχαίου υλικού. Ενδεικτικά αναφέρουμε τις φωτιές που έχουν πάρει οι κινητήρες ορισμένων αμαξοστοιχιών το τελευταίο διάστημα και για τις οποίες έχετε ενημερωθεί εγγράφως, πλην όμως δεν λάβαμε καμία απάντησή σας.

Διαμαρτυρόμαστε έντονα για την επαπειλούμενη διατάραξη της υγείας και της ασφάλειάς μας εξαιτίας της πρωτοφανούς έλλειψης συντήρησης του δικτύου ως απόρροια της υποχρηματοδότησης αλλά και της υποστελέχωσης του ΟΣΕ και σας καλούμε να λάβετε όλα τα απαιτούμενα μέτρα για την εξασφάλιση της υγείας και της ασφάλειάς μας».

2.8 Στην από 31.10.2022 ΕΞΩΔΙΚΗ ΔΗΛΩΣΗ – ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΕΡΓΙΑΚΗΣ ΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ της ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑΣ ΕΝΩΣΗΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΕΛΞΗΣ επισημαίνονται εκ νέου οι συνεχείς εκκλήσεις προς αποκατάσταση των πολλών εντεινόμενων προβλημάτων του σιδηροδρομικού δικτύου, η κακή κατάσταση της σιδηροδρομικής υποδομής, η έλλειψη συντήρησής της, η μη λειτουργία φωτοσημάτων και τηλεδιοίκησης και η μη λειτουργία του συστήματος ETCS του οποίου η θέση σε λειτουργία προστατεύει απέναντι στο ανθρώπινο λάθος. Επίσης διαπιστώνεται η μη λειτουργία της τηλεματικής στους σταθμούς, το κλείσιμο των σταθμών σε περιφερειακές πόλεις λόγω έλλειψης σταθμαρχών, αποτέλεσμα των οποίων ήταν 3 εκτροχιασμοί σε διάστημα 2 μηνών: την 1η Αυγούστου 2022 εκτροχιασμός της αμαξοστοιχίας 1521 στην Τιθορέα, την 10η Οκτωβρίου 2022 εκτροχιασμός προαστιακής αμαξοστοιχίας στο Λιανοκλάδι και την 21η Οκτωβρίου 2022 εκτροχιασμός της αμαξοστοιχίας 882 στην περιοχή της Τιθορέας.

Ειδικότερα, στο υπόψη έγγραφο επισημαίνεται μεταξύ άλλων ότι:

«Με λύπη/προβληματισμό σας αναφέρουμε, ότι παρά τις διαρκείς επισημάνσεις μας, διαμαρτυρίες μας και πρωτίστως τις συνεχείς εκκλήσεις μας προς αποκατάσταση εντεινόμενων προβλημάτων του σιδηροδρομικού δικτύου, ότι - δυστυχώς - επιβεβαιώθηκαν οι φόβοι για τραυματισμούς που σας είχαμε εκφράσει. **Διαπιστώνουμε διαρκώς την κακή κατάσταση της σιδηροδρομικής γραμμής, την έλλειψη συντήρησής της** (που αποδεικνύεται από τις βραδυπορίες που καθημερινά δίνονται στους μηχανοδηγούς), **την μη λειτουργία φωτοσημάτων και τηλεδιοίκησης** εδώ

και πολλά έτη, την μη λειτουργία του συστήματος ETCS (European Traffic Control System) - του οποίου η θέση σε λειτουργία προστατεύει έναντι στο ανθρώπινο λάθος) η οποία δεν λειτούργησε ποτέ, παρά το γεγονός ότι έχει εγκατασταθεί στις μηχανές!

Επίσης, διαπιστώνουμε τα κάτωθι:

Την μη λειτουργία της τηλεματικής στους σταθμούς, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει ενημέρωση στο επιβατικό κοινό για τις καθυστερήσεις και αλλαγές στα δρομολόγια και οι επιβάτες να εξαγριώνονται και να επιτίθενται στους μηχανοδηγούς! Διαπιστώνουμε επίσης το κλείσιμο των σταθμών σε περιφερειακές πόλεις λόγω έλλειψης σταθμαρχών, που δημιουργεί προβλήματα στα τρένα και στην πύκνωση των δρομολογίων. Την ελλιπή περιγραφή της υποδομής, με αποτέλεσμα να είναι εύκολη η πρόσβαση σε πεζούς σε πολλά σημεία, συνέπεια της οποίας υπάρχει συνεχώς απώλεια ανθρώπινων ζωών.

Την πυκνή βλάστηση πλησίον της υποδομής που περιορίζει την ορατότητα και καλύπτει ακόμα και σήματα γραμμής, την εδώ και 15 έτη (!) μη λειτουργία συστημάτων ασφάλειας και φωτισμού εντός των σηράγγων στον Προαστιακό Αθήνας (Μέγαρα) αλλά και την αδυναμία επικοινωνίας όταν ένα τρένο βρίσκεται μέσα σε αυτές! Την μη συντήρηση του δικτύου ηλεκτροκίνησης που έχει σαν αποτέλεσμα καθυστερήσεις στα δρομολόγια, ενώ στις **25 Οκτωβρίου 2022, μηχανοδηγός μας, τραυματίστηκε και νοσηλεύτηκε** (έλαβε μάλιστα άδεια ασθένειας 7 ημερών από το ως άνω εργατικό ατύχημα), καθώς η αμαξοστοιχία Προαστιακού Αθήνας (υπ'αριθμ. 1534) προσέκρουσε σε καλώδια ηλεκτροκίνησης που κρέμονταν και ήταν υπό τάση!.

Απόδειξη δε των ως άνω και της κάκιστης κατάστασης της υποδομής είναι οι **3 εκτροχιασμοί σε διάστημα 2 μηνών !!**

A) 1 Αυγούστου 2022 εκτροχιασμός 1521 στην Τιθορέα,

B) 10 Οκτωβρίου 2022 εκτροχιασμός προαστιακής αμαξοστοιχίας στο Λιανοκλάδι,

Γ) 21 Οκτωβρίου 2022 εκτροχιασμός 882 στην περιοχή της Τιθορέας».

2.9 Στις 20.1.2023 η Ρ.Α.Σ. αποστέλλει επιστολή προς τα γραφεία Υπουργού και Υφυπουργού Μεταφορών, το Γενικό Γραμματέα και το Γενικό Διευθυντή Μεταφορών, τον ΟΣΕ, την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και τη ΣΤΑΣΥ με θέμα «την ασφάλεια κυκλοφορίας στο δίκτυο με εκτροχιασμούς σε αλλαγές τροχιάς», επισημαίνοντας και πάλι την ανάγκη μέτρων ασφαλείας και συντήρησης των υποδομών.

2.10 Στις 7.2.2023, τρεις εβδομάδες πριν την τραγωδία, η «Δημοκρατική Ενωτική Συνδικαλιστική Κίνηση Σιδηροδρομικών» εκδίδει ανακοίνωση, αναφέροντας ότι «το Υπουργείο βρίσκει λεφτά για τις διάφορες εργολαβίες, αλλά για να ολοκληρωθούν επιτέλους οι σιδηροδρομικές υποδομές και τα συστήματα ασφαλούς κυκλοφορίας όχι». Καταλήγει δε στο τραγικά προφητικό: «Δεν θα περιμένουμε το σιδηροδρομικό δυστύχημα που έρχεται για να τους δούμε να χύνουν δάκρυα κάνοντας διαπιστώσεις».

2.11 Τέσσερις (4) ημέρες πριν το τραγικό δυστύχημα, η πρόεδρος της Ρ.Α.Σ. αποστέλλει την από 24.2.2023 επιστολή προς τον ΟΣΕ με κοινοποίηση στην Hellenic Train με θέμα «Ενημέρωση σχετικά με την ασφάλεια κυκλοφορίας στο δίκτυο αναφορικά με εκτροχιασμούς σε αλλαγές τροχιάς», στην οποία αναφέρεται σε δύο συμβάντα στους Σ.Σ. Λιανοκλαδίου και Τιθορέας, στην επείγουσα ανάγκη συντήρησης της σιδηροδρομικής υποδομής και των συστημάτων ελέγχου κυκλοφορίας και σηματοδότησης και **καταγράφει περίπτωση μη ορθής διευθέτησης της αλλαγής τροχιάς, παρόμοιας με αυτή που συνέβη στο δυστύχημα των Τεμπών, καλώντας να εξακριβωθεί αν αιτία είναι «η ελλιπής εκπαίδευση, η κόπωση ή κάτι άλλο»...**

2.12 Εξάλλου, στις 4.10.2021 κοινοποιήθηκε προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών η από 27.9.2021 Έκθεση Ελέγχου της Εθνικής Αρχής Διαφάνειας (Ε.Α.Δ.), την οποία υπογράφουν οι Επιθεωρητές – Ελεγκτές [redacted] και [redacted] σχετικά με την υλοποίηση του Έργου «Ανάταξη και Αναβάθμιση του συστήματος Σηματοδότησης – Τηλεδιοίκησης και Αντικατάστασης 70 Αλλαγών Τροχιάς Σε Εντοπισμένα Τμήματα του Άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας (Σύμβαση 717)». Η Έκθεση της της Ε.Α.Δ., που κοινοποιήθηκε επίσης στην ΕΡΓΟΣΕ και στην Εισαγγελία Πρωτοδικών Αθηνών προς απόδοση ευθυνών, καταγράφει με λεπτομέρεια το

ιστορικό των διαδοχικών καθυστερήσεων και παρατάσεων στην υλοποίηση της κρίσιμης για την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών Σύμβασης 717 (αρχής γενομένης από τον Ιούνιο του 2016 επί υπουργίας του κ. Χρήστου Σπίρτζη) και καταλογίζει πειθαρχικές ευθύνες σε συγκεκριμένες υπηρεσίες και πρόσωπα, ενώ επίσης περιέχει συστάσεις και προτάσεις προς τις αρμόδιες υπηρεσίες. **Επισημαίνει μάλιστα την ανάγκη να ολοκληρωθεί το συντομότερο δυνατόν το συμβατικό φυσικό αντικείμενο της 717 προκειμένου να αναβαθμιστεί οριστικά το δίκτυο σιδηροδρομικών μεταφορών της χώρας και αυτό να εναρμονιστεί με τις θεσμοθετημένες προδιαγραφές του ευρωπαϊκού δικτύου σιδηροδρόμων.**

2.13 Η διαβιβασθείσα στην Βουλή δικογραφία περιλαμβάνει και μια σειρά ενόρκων μαρτυρικών καταθέσεων, που επιβεβαιώνουν τα παραπάνω.

2.13.1 Μία από τις πλέον ενδεικτικές της κατάστασης που επικρατούσε στο σιδηροδρομικό δίκτυο είναι η από 23.3.2023 κατάθεση του Κωνσταντίνου Γενηδούνια, υπάλληλου της Hellenic Train και Πρόεδρου της Π.Ε.Π.Ε., με πρωτοβουλία του οποίου απεστάλησαν τα ανωτέρω εξώδικα και επιστολές. Ο ανωτέρω αναφέρει μεταξύ άλλων ότι «...Μετά την ολοκλήρωση των έργων υποδομής και ηλεκτροκίνησης τον Φλεβάρη 2019 στο τμήμα Αθήνα – Θεσσαλονίκη, που μειώθηκε ο χρόνος διαδρομής λόγω της αύξησης της ταχύτητας σε πολλά σημεία του δικτύου, βλέπαμε ότι δεν ολοκληρώνονται και τα αντίστοιχα συστήματα ασφαλείας, δηλαδή η τηλεδιοίκηση, τη φωτοσήματα και το ETCS, το οποίο επενεργεί έναντι λάθους του μηχανοδηγού κατά τη διάρκεια της πορείας και μπορεί να διακόψει την πορεία της αμαξοστοιχίας. Κάναμε, ως Σωματείο, πολλές επιστολές τα τελευταία χρόνια για τα συστήματα αυτά και επειδή δεν είχαμε απάντηση-απόκριση σε αυτές παρά μόνο τον δημόσιο διάλογο, όπου ερχόταν ο εργοδότης και μας έλεγε ότι θα ζητήσει άμεση ενημέρωση από τον ΟΣΕ για το χρονοδιάγραμμα εργασιών...». Ως εργαζόμενος (μηχανοδηγός) με γνώση της διαδρομής και των συστημάτων ασφαλείας αναφέρει τα ακόλουθα στην κατάθεσή του: «Το σύστημα τηλεδιοίκησης έχει τεθεί εκτός εδώ και 4 χρόνια περίπου. Όσο αυτό λειτουργούσε οι εντολές που δεχόμασταν ως μηχανοδηγοί για την αναχώρησή μας, αφορούσαν την αναχώρηση από τον ΣΣ Λάρισας πολλές φορές με αριθμό τηλεγραφήματος λόγω της μη λειτουργίας των φωτοσημάτων λαμβάναμε οδηγίες από την

τηλεδιοίκηση, οποία λειτουργούσε. Εδώ και περίπου 4 χρόνια οι οδηγίες δίνονται μόνο από τον Σταθμάρχη Λάρισας. Το τελευταίο διάστημα, από Οκτώβριο 2022 και μετά, είχαμε ενημερωθεί από τον εργοδότη μέσω το ΟΣΕ ότι τίθενται σε λειτουργία τα φωτοσήματα μεταξύ Λάρισας – Παλαιοφαρσάλου, με κατεύθυνση προς Αθήνα. Ωστόσο και αυτά παρουσίαζαν πολλά προβλήματα με αποτέλεσμα κάποιες φορές να μας δίνονται εντολές για υπερβάσεις ερυθρών φωτοσημάτων είτε μέσω ασυρμάτου είτε με υποδείγματα (τηλεγράφημα 1001)».

2.13.2 Στο απολογητικό υπόμνημα που κατέθεσε η Πρόεδρος της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) Ιωάννα Τσιαπαρίκου αναφέρονται μεταξύ άλλων τα ακόλουθα ως προς τις ευθύνες της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου και των εποπτευόμενων εταιρειών (ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ): «...Σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ. 3 του ν. 2671/1998, στις αρμοδιότητες του ΟΣΕ ανήκει, μεταξύ άλλων, η διαχείριση των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας... σύμφωνα με το άρθρο 3 περίπτ. 2 του ν. 4408/2016, ως διαχειριστής υποδομής ορίζεται κάθε φορέας ή εταιρεία που έχει την ευθύνη για τη λειτουργία, τη συντήρηση, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση της σιδηροδρομικής υποδομής σε ένα δίκτυο, καθώς και την ευθύνη για τη συμμετοχή στην ανάπτυξή της, σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζει το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, στο πλαίσιο της γενικής πολιτικής του για την ανάπτυξη και τη χρηματοδότηση της υποδομής ... Κατά τη λειτουργία τους, τόσο οι εταιρείες που αποτελούν αντικείμενο του παρόντος, δηλαδή η ΟΣΕ Α.Ε. και η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., όσο και εν γένει αγορά εποπτεύονται όσον αφορά σε θέματα λειτουργίας και αρμοδιοτήτων τους από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών» (άρθρο 40 παρ. 2α ν. 4974/2022) ενώ «το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ορίζεται υπεύθυνο για τον καθορισμό των συνθηκών, του πλαισίου χρηματοδότησης και των στρατηγικών προτεραιοτήτων για τον τομέα των σιδηροδρόμων».

2.13.3 Στην από 2.4.2025 απολογία της Προϊσταμένης της Διεύθυνσης Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών κας [REDACTED], που αποτέλεσε την αφορμή διαβίβασης της διερευνώμενης ποινικής δικογραφίας στην Βουλή, αναφέρονται μεταξύ άλλων τα ακόλουθα σημαντικά: «...Τον Σεπτέμβριο του 2021, κατά τη διαδικασία σύνταξης σχεδίου σύμβασης μεταξύ του Υπουργείου και του

ΟΣΕ για τη χρηματοδότηση του ΟΣΕ, η Διεύθυνσή μου συνέταξε δύο ενημερωτικά σημειώματα προς την πολιτική ηγεσία, επισημαίνοντας τα προβλήματα στη χρηματοδότηση και το μειωμένο προσωπικό. Τονίσαμε επίσης τους δυνητικούς κινδύνους που θα μπορούσαν να προκύψουν, Ωστόσο, σε κανένα από τα σημειώματα. Δεν υπήρξε οποιαδήποτε αντίδραση από την πολιτική ηγεσία...». Τα εν λόγω ενημερωτικά έγγραφα κατατέθηκαν αυτούσια ενώπιον του Εφέτη Ανακριτή Λάρισας και αποτελούν κομμάτι της παρούσας ποινικής δικογραφίας, καθώς απεστάλησαν τον Σεπτέμβριο του 2021 προς τον Υπουργό Κωνσταντίνο Αχ. Καραμανλή, τον Υφυπουργό Γεώργιο Καραγιάννη, και τον Γενικό Γραμματέα του υπουργείου Γιάννη Ξιφάρá.

2.9 Κατά την άποψή μας, τα ανωτέρω αποδεικτικά στοιχεία θεμελιώνουν αναντίρρητα την γνώση των εμπλεκόμενων ως προς την επικίνδυνη και ανασφαλή για το κοινό κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου, αλλά και περιγράφουν με θλιβερά προφητικό τρόπο το χρονικό μιας τραγωδίας προδιαγεγραμμένης, προαναγγελθείσας και σε κάθε περίπτωση ευχερώς αντιμετωπίσιμης, αν οι εμπλεκόμενοι είχαν πράξει το στοιχειώδες καθήκον τους. Τα δε πραγματικά περιστατικά που περιγράφονται ανωτέρω και τελούσαν σε γνώση του αρμοδίου Υπουργού και Υφυπουργών, συγκροτούν το καθένα ξεχωριστά και όλα μαζί, το παζλ μίας προδήλως ανασφαλούς και επικίνδυνης για το κοινό κατάστασης, στην οποία είχε περιέλθει συνολικά το σύστημα των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών της χώρας μας επί της θητείας τους. Πρόκειται για μια ουσιαδώς επικίνδυνη κατάσταση, την οποία αυτοί δημιούργησαν και διατήρησαν, είτε παραβιάζοντας ευθέως κανόνες και προδιαγραφές ασφαλείας (ειδικά τις επιβεβλημένες από το ευρωπαϊκό πλαίσιο), είτε παραλείποντας αμελλητί τη θεραπεία της (με τη λήψη μέτρων εντός της εξουσίας και αρμοδιότητας τους), καίτοι είχαν λόγω της ιδιότητας και των καθηκόντων τους ιδιαίτερη νομική υποχρέωση για το αντίθετο. Όμως, ουδέποτε έπραξαν αυτό, αν και γνώριζαν όλα τα περιστατικά που συγκροτούσαν την περιγραφόμενη ουσιώδη διατάραξη της ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ενώ σε κάθε περίπτωση μπορούσαν ευχερώς να διαπιστώσουν και κάθε επιπλέον σχετική λεπτομέρεια που τυχόν αγνοούσαν), καθώς και το γεγονός ότι είχαν υποχρέωση να ενεργήσουν τα δέοντα σχετικά.

Κατά κυριολεξία, η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών επέτρεψε εν γνώσει της την συνέχιση της λειτουργίας μίας προδήλως ανασφαλούς και επικίνδυνης για το κοινό σιδηροδρομικής γραμμής, αν και όφειλε να εμποδίσει και να αποτρέψει αυτόν τον κίνδυνο, που τελικώς οδήγησε κατά τραγικό τρόπο στο εν πολλοίς προαναγγελλθέν αποτέλεσμα της απώλειας 57 συνανθρώπων μας.

Γ3. Κατά την ίδια χρονική περίοδο ήταν ασφαλώς γνωστή στην πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών η καθυστέρηση και μη έγκαιρη εκτέλεση – υλοποίηση από τη θυγατρική του ΟΣΕ έως την 29.9.2022 (ημέρα κατά την οποία οι μετοχές της μεταβιβάστηκαν στο ελληνικό Δημόσιο) ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (διακριτικός τίτλος «ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ») του έργου των ακόλουθων συμβάσεων:

α) Της υπ' αριθ. 10005/2007 σύμβασης, με αντικείμενο την προμήθεια συστήματος γραμμής ETCS (European Train Control System - Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Συρμών) επιπέδου 1, συνολικού προϋπολογισμού 20.244.000,00 ευρώ (με συμβατικό χρόνο ολοκλήρωσης 54 μήνες από την υπογραφή της), που αποτελεί ευρωπαϊκό σύστημα αυτόματης προστασίας σιδηροδρομικών συρμών, που συνήψε η ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ ως εργοδότης με την κοινοπραξία με την επωνυμία «TERNA A.E. - THALES AUSTRIA GMBH» (ανάδοχος) και η οποία έλαβε με αποφάσεις του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ συνεχείς παρατάσεις (υπ' αριθ. 2819/30-4-2012, 3133/28-4-2015, 3448/22-12-2017, 3600/18-3-2019, 3926/22-1-2021, 4353/26-1-2023 αποφάσεις ΔΣ ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ), **παρ' όλο που το σύστημα συρμών και γραμμής ETCS επιπέδου 1 αποτελεί ουσιώδες σύστημα ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας_καθώς συνιστά το ευρωπαϊκό σύστημα αυτόματης προστασίας συρμών, με δύο (2) υποσυστήματα, α) επί των συρμών (Σ.Σ.) (εκτελέστηκε στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο με την υπ' αριθμ. 10004/2007 σύμβαση) και β) επί της γραμμής (Σ.Γ.) (θα εκτελείτο στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο με την 10005/2007 σύμβαση), αλλά για να λειτουργήσει απαιτεί τη λειτουργία της σηματοδότησης της γραμμής.** **Ειδικότερα, το ETCS επιπέδου 1 προϋποθέτει ηλεκτρική πλευρική**

σηματοδότηση, την ύπαρξη ραδιοφάρων (balises) επί της γραμμής που είναι συνδεδεμένοι με τις ενδείξεις συγκεκριμένων φωτοσημάτων, οδόμετρο επί του συρμού που προσδιορίζει τη θέση του συρμού τόσο επί της γραμμής όσο και ως προς τους ραδιοφάρους, μετάδοση εντολών προς το συρμό (π.χ. μείωση ταχύτητας), τις αποστάσεις που πρέπει να τηρεί ώστε να υπάρχει απόλυτη συμμόρφωση προς τα φωτοσήματα που ακολουθούν και τέλος, μηχανισμό ακαριαίας πέδησης του συρμού, εφόσον ο μηχανοδηγός δεν συμμορφώνεται προς τα φωτοσήματα και τις εντολές που του δίνονται. Προϋπόθεση για τη λειτουργία του είναι η ύπαρξη ηλεκτρικής πλευρικής σηματοδότησης, αλλά όχι απαραίτητα τηλεδιοίκησης, που ωστόσο είναι επιθυμητή. Ο εντοπισμός της θέσης των συρμών πραγματοποιείται με εξοπλισμό επί της γραμμής και συνήθως με κυκλώματα γραμμής ή μετρητές αξόνων. Οι πληροφορίες γίνονται γνωστές στο μηχανοδηγό είτε μέσω ηλεκτρικής πλευρικής σηματοδότησης, είτε με σηματοδότηση μέσα στο θάλαμο οδήγησης (cabsignaling). Το ETCS επιπέδου 1 επιλέγεται όταν υπάρχει ήδη στη γραμμή ηλεκτρική πλευρική σηματοδότηση. Με τη στρατηγική αυτή ο υπάρχων εξοπλισμός λειτουργεί παράλληλα με το ETCS. Σύμφωνα δε με τη σύμβαση 10005/2007, για το επίδικο τμήμα (ΣΣ Λάρισας και γραμμή μέχρι ΣΣ Πλατέως χωρίς το τελευταίο) προβλέπονταν τα επιμέρους τμήματα Α4 και Α5 (άρθρο 4.2 γενικής συγγραφής υποχρεώσεων της σύμβασης), στα οποία ειδικά θα εγκαθίστατο το ETCS γραμμής επιπέδου 1, με 8 σταθμούς (τμήμα Λάρισα-Πλατύ). Όμως τα τμήματα αυτά δεν έχουν παραληφθεί από τον ΟΣΕ ΑΕ οριστικά μέχρι σήμερα και κατά το χρόνο του δυστυχήματος δεν λειτουργούσε καθόλου ETCS επί της γραμμής ούτε και επί των συρμών εκ του λόγου αυτού στο επίδικο τμήμα,

β) Της υπ' αριθ. 717/26-9-2014 σύμβασης (για την οποία μάλιστα είχε συνταχθεί και κοινοποιηθεί στον Υπουργό η ως άνω Έκθεση Ελέγχου της Ε.Α.Δ.), αρχικού συμβατικού οικονομικού αντικειμένου 41.297.114,41 ευρώ [σύμφωνα με το αρχικό χρονοδιάγραμμα η σύμβαση έπρεπε να ολοκληρωθεί εντός διαστήματος 24 μηνών από την υπογραφή της (όρος υπ' αριθμ. 4 της σύμβασης)], που συνήψε και πάλι η θυγατρική ανώνυμη εταιρεία του ΟΣΕ ΑΕ, με την επωνυμία «ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (διακριτικός τίτλος «ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ»), ως εργοδότης, με την κοινοπραξία με την επωνυμία «ΤΟΜΗ Α.Β.Ε.Τ.Ε. - ALSTOM TRANSPORT SA» (διακριτικός τίτλος «ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ

ΑΝΑΤΑΞΗΣ ΕΡΓΟΣΕ»), ως ανάδοχο, με συμβατικό αντικείμενο την ανάταξη και αναβάθμιση του συστήματος σηματοδότησης – τηλεδιοίκησης και την αντικατάσταση 70 αλλαγών τροχιάς σε εντοπισμένα τμήματα του άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας, στο οποίο (συμβατικό αντικείμενο του έργου της 717/26-9-2014) περιλαμβάνεται ειδικότερα και η ανάταξη και αναβάθμιση στο τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής μεταξύ Λάρισας - Ν. Πόρων, όπου έλαβε χώρα το ανωτέρω σιδηροδρομικό δυστύχημα (ύψος Ευαγγελισμού Τεμπών). Στο συγκεκριμένο τμήμα η σύμβαση 717/14 προέβλεπε μεταξύ άλλων, 1) στο επίδικο τμήμα της γραμμής (Λάρισα - Ν. Πόροι): 1.1 αντικατάσταση των συσσωρευτών στους σταθμούς Εμπορικός Λάρισα, Ευαγγελισμός, Ν. Πόροι, ήτοι προμήθεια, εγκατάσταση, σύνδεση, ρύθμιση και θέση σε λειτουργία, 1.2 έλεγχος καλής λειτουργίας UPS, Η/Ζ, συσσωρευτών και διόρθωση όπου απαιτείται, 1.3 αντικατάσταση καλωδίων με θωρακισμένα και οπλισμένα (περιλαμβάνονταν και τα τερματικά καλώδια από τις συσκευές συντονισμού προς τις σιδηροτροχιές), 1.4 εγκατάσταση καλωδιώσεων εντός του υφιστάμενου φορέα και μετά πλήρωσή του με γαρμπυλόδεμα, 1.5 εργασίες τροποποίησης των αλληλεξαρτήσεων στους σταθμούς του τμήματος για την εξασφάλιση της διαδρομής ολίσθησης, ήτοι προμήθεια εξοπλισμού, σύνδεση, εγκατάσταση και θέση σε λειτουργία, 1.6 εργασίες τροποποίησης των αλληλεξαρτήσεων για την ορθή απεικόνιση του δείκτη Σφ5, ήτοι προμήθεια εξοπλισμού (ηλεκτρονόμοι, οπτικός πίνακας συμπληρωματικών ενδείξεων), σύνδεση, εγκατάσταση και θέση σε λειτουργία, 1.7 εργασίες τροποποίησης των αλληλεξαρτήσεων για την προσθήκη χρονισμού ακύρωσης διαδρομής της οποίας έχει καταληφθεί η δέσμευσης προσέγγισης, ήτοι προμήθεια εξοπλισμού (ηλεκτρονόμοι, καλώδια, κλπ.), σύνδεση, εγκατάσταση και θέση σε λειτουργία, 1.8 αντικατάσταση των υφιστάμενων τροχοεπαφών των φωτοσημάτων ΝΠΟ 2, ΝΠΟ 22, ΝΠΟ Α2, ΝΠΟ Α22 και Α399.0Α με άλλες τροχοεπαφές μεγίστης ταχύτητας τουλάχιστον 200 χλμ./ώρα (αποδεδειγμένων μέσω πιστοποιητικών) για τη λειτουργία με το σύστημα σηματοδότησης όπου υπάγονταν, ο δε ανάδοχος θα προέβαινε στις απαραίτητες εργασίες για την ένταξη στο σύστημα αλληλεξαρτήσεων ώστε αυτές να λειτουργούν όπως προβλέπεται από τους πίνακες διαδρομών του σταθμού, 1.9 αποκατάσταση Λειτουργίας Σηματοδότησης Σταθμών και Ενδιάμεσων Θέσεων Αποκλεισμού (περιλαμβάνονταν όλες οι απαραίτητες

εργασίες που απορρέουν είτε από τις μελέτες εφαρμογής της παρ. 3.2 της σύμβασης και εν γένει του άρθρου 3 είτε ήταν απαραίτητες για την καλή λειτουργία της Σηματοδότησης - Τηλεδιοίκησης τόσο σε επίπεδο εξοπλισμού (προμήθεια, εγκατάσταση, σύνδεση και θέση σε λειτουργία), όσο και σε τροποποιήσεις, προγραμματισμό ή ρυθμίσεις και 2) ως προς την **Ενιαία Τηλεδιοίκηση (ΚΕΚ) Λάρισας**: 2.1 μετάπτωση συστημάτων τηλεμετρίας Τηλεδιοίκησης TEML 85 σε τύπου TEML 41 για μετάδοση μέσω καλωδίου οπτικών ινών (ΚΟΙ) και τις αναγκαίες ρυθμίσεις στο κεντρικό σύστημα της τηλεδιοίκησης για την ομαλή λειτουργία των νέων TEML 41, 2.2 έλεγχος καλής λειτουργίας UPS, Η/Ζ, συσσωρευτών και διόρθωση όπου απαιτείτο, 2.3 τροποποίηση απεικόνισης Σ.Σ. Κραννώνα στον μιμικό πίνακα και στα τερματικά των χειριστών μετά από τις εργασίες της παρ. 4.4., 2.4 αποκατάσταση Λειτουργίας Τηλεδιοίκησης (περιλαμβάνονταν όλες οι απαραίτητες εργασίες σε εξοπλισμό και σε προγραμματισμό ή ρυθμίσεις που ενδεικτικά αναφέρονται στο άρθρο 3 της σύμβασης και απαιτούνταν για την καλή λειτουργία της Σηματοδότησης - Τηλεδιοίκησης, ο δε ανάδοχος ήταν υπεύθυνος να προβεί σε οποιαδήποτε εργασία, προμήθεια απαραίτητου εξοπλισμού ή τροποποίηση προγραμματισμού, προκειμένου να είναι λειτουργική η Τηλεδιοίκηση μετά το πέρας των εργασιών της σύμβασης, 2.5 μετά τις εργασίες της σύμβασης και σε περίπτωση όπου ένας ή περισσότεροι σταθμοί υπόκειντο σε χειρισμό από την Τηλεδιοίκηση, ο χρόνος απόκρισης των εντολών που θα δίδονταν, θα έπρεπε να είναι αντίστοιχος ή μικρότερος του χρόνου απόκρισης που έχει η Τηλεδιοίκηση Λάρισας στο τμήμα Λάρισα - Κατερίνη, αποτελούσε δε ευθύνη του αναδόχου να προβεί σε οποιαδήποτε ρύθμιση, προγραμματισμό, προμήθεια, εγκατάσταση, σύνδεση και θέση σε λειτουργία οποιουδήποτε εξοπλισμού ή λογισμικού απαιτείτο, προκειμένου να επιτυγχάνεται η ανωτέρω χρονική απόκριση, 2.6 δημιουργία εναλλακτικής μετάδοσης δεδομένων τηλεδιοίκησης (loop) είτε μέσω του ιδίου καλωδίου οπτικών ινών είτε μέσω άλλου καλωδίου που θα διέθετε στον ανάδοχο η επίβλεψη. Για την υλοποίηση των ανωτέρω ως προς την τηλεδιοίκηση Λάρισας οριζόταν ρητά (άρθρο 4.10, σελ. 30 της Τεχνικής Περιγραφής της 717/14) ότι θα χρησιμοποιούταν ο υπάρχων εξοπλισμός στην τηλεδιοίκηση (Λάρισας) και εφόσον απαιτείτο συμπλήρωση ή και αντικατάσταση ή και προγραμματισμός θα υλοποιούνταν στο πλαίσιο της σύμβασης (717/14) χωρίς επιπρόσθετη αμοιβή. **Παρά τα ανωτέρω η**

σύμβαση 717/14 δεν ολοκληρώθηκε – εκτελέστηκε και δεν παραδόθηκε οριστικά μέχρι σήμερα στον ΟΣΕ ΑΕ από την ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ και ειδικότερα στο επίδικο τμήμα (Λάρισα - Ν. Πόροι), όπου και επισυνέβη το δυστύχημα της 28-2-2023, αλλά αντιθέτως παρατεινόταν συνεχώς με αποφάσεις του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ. Ειδικότερα, εκδόθηκαν οι κατωτέρω σε πίνακα παρατιθέμενες παρατάσεις με αποφάσεις του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ:

Αποφάσεις Δ. Σ.	1 ^η Α.Π.	2 ^η Α.Π.	3 ^η Α.Π.	4 ^η Α.Π.	5 ^η Α.Π.	6 ^η Α.Π.	7 ^η Α.Π.	Συνολική Προθεσμία
Αρχικές προθεσμίες	11-10-2014	26-10-2014	25-11-2014	25-12-2014	24-1-2014	23-7-2015	19-1-2016	26-9-2016
Παράταση 7 ^η Α.Π. (υπ' αριθμ. 3250/7-6-2016 Απόφαση ΔΣ)						19-9-2016	25-9-2016	
Παράταση 6 ^η & 7 ^η Α.Π. (υπ' αριθμ. 3300/23-11-2016 Απόφαση ΔΣ)						31-12-2016	26-5-2017	26-5-2017
Παράταση Συνολικής Προθεσμίας (υπ' αριθμ. 3279/31-8-2016 Απόφαση ΔΣ)								26-5-2017
Παράταση 7 ^η Α.Π. (υπ' αριθμ. 3356/25-5-2017 Απόφαση ΔΣ)							26-1-2018	26-1-2018
Παράταση Συνολικής Προθεσμίας (υπ' αριθμ. 3459/26-1-2018 Απόφαση ΔΣ)							26-9-2018	26-9-2018
Παράταση 7 ^η Α.Π. (υπ' αριθμ. 3545/26-9-2018 Απόφαση ΔΣ)							26-11-2019	26.11.2019

Αποδοχή ενστάσεως αναδόχου, μετην υπ' αριθμ. πρωτ. Δ14/α/οικ.711/Φ-ΕΡΓΟΣΕ/6 -3-2020 Απόφαση Υπουργού Υποδομών & Μεταφορών, κατά της σιωπηρής απόρριψης σχετικού αιτήματος της για παράταση έως 26-1-2021							26-1-2021	26-1-2021
Παράταση Συνολικής Προθεσμίας (υπ' αριθμ. 3910/21/22-1-2021 Απόφαση ΔΣ)							26-5-2022	26-5-2022
Παράταση Συνολικής Προθεσμίας (υπ' αριθμ. 4187/22/25-5-2022 Απόφαση ΔΣ)							19-7-2022	19-7-2022
I. Η ανάδοχος κοινοπραξία υπέβαλε την 17-6-22 (αριθμ. πρωτ. ΕΡΓΟΣΕ 5844/22/17-6-2022) δήλωση επιμήκυνσης του χρονοδιαγράμματος εκτέλεσης της σύμβασης κατά 6 μήνες. II. Η ανάδοχος κοινοπραξία αμετού υπ' αριθμ. πρωτ. ΕΡΓΟΣΕ 5845/22/17-6-2022							6-12-2022	6-12-2022

έγγραφο της υπεβαλε αίτημα για παράταση της συνολικής συμβατικής προθεσμίας, της 7 Γς αποκλειστικής τμηματικής ής προθεσμίας και της συνολικής ής προθεσμίας της 1ης Σ.Σ.Ε. κατά 7 μήνες (έως 19-2-2023).								
Παράταση Συνολικής Προθεσμίας (υπ' αριθμ. 4301/22/7-12-2022 Απόφαση ΔΣ)							19-3-2023	19-3-2023

γ) Της 1ης συμπληρωματικής σύμβασης της αρχικής 717/14 (717-1/14), οικονομικού αντικειμένου 13.320.240,00 ευρώ (χωρίς αναθεώρηση και ΦΠΑ), με προθεσμία περάτωσης 14 μήνες από την υπογραφή της την 19-5-2021 (άρθρο 5 της σύμβασης) και με την οποία προβλεπόταν μεταξύ άλλων η αναβάθμιση της τηλεδιοίκησης του ΚΕΚ Λάρισας και συγκεκριμένα, i) τροποποίηση του master controller και μετατροπή του λογισμικού (software master controller) ώστε να εκπληρώνεται η απαίτηση για εναλλακτική μετάδοση δεδομένων, ii) αναπρογραμματισμός του λογισμικού ώστε να επικοινωνεί με νέο πρωτόκολλο, κατάλληλο για την μετάδοση δεδομένων μέσω καλωδίου οπτικών ινών, iii) εγκατάσταση εξυπηρετητή (server) για τη λειτουργία των υποσυστημάτων του λογισμικού, iv) εγκατάσταση υπολογιστών για τον έλεγχο των οθονών και τη λειτουργία του λογισμικού απεικόνισης (graphics controller), v) εγκατάσταση νέων οθονών τεχνολογίας LED. Αποτέλεσμα της μη εκτέλεσης-ολοκλήρωσης της σύμβασης 717/14 και της 1ης συμπληρωματικής αυτής 717-1/14 ήταν να μην μπορεί να εκτελεστεί – ολοκληρωθεί και η υπό στοιχείο α' σύμβαση (10005/2007) για τη λειτουργία του συστήματος ETCS επί της γραμμής επιπέδου 1.

Συνέπεια των ανωτέρω, ήτοι της μη έγκαιρης ολοκλήρωσης των ανωτέρω συμβάσεων και των ως άνω συνεχών παρατάσεων της 10005/2007 σύμβασης και της 717/14 σύμβασης, η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών στο πλαίσιο των νομικών της καθηκόντων και αρμοδιοτήτων, υπείχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση και όφειλε να μεριμνήσει για την από τις αρμόδιες υπηρεσίες εποπτείας της συντήρηση, επισκευή, ανάταξη και πλήρη λειτουργία της υπάρχουσας σηματοδότησης και της τηλεδιοίκησης στο επίδικο τμήμα (ΚΕΚ Λάρισας - τμήμα γραμμής Λάρισα - Ν. Πόροι) μέχρι την εκτέλεση-ολοκλήρωση, οριστική παραλαβή και θέση σε πλήρη λειτουργία από τον ΟΣΕ ΑΕ των συστημάτων ασφαλείας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας των ανωτέρω συμβάσεων, στις οποίες εξάλλου προβλεπόταν ρητά ότι θα γινόταν χρήση-αξιοποίηση και ενσωμάτωση από αυτές της υπάρχουσας σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης και ειδικά στο επίδικο τμήμα (ΚΕΚ Λάρισας) (άρθρα 4.3 και 5.2.2 περ. i, ii και iv της Γενικής Συγγραφής Υποχρεώσεων (Παράρτημα Β1, τεχνική περιγραφή) της σύμβασης 10005/2007, άρθρα 4.5 και 4.10 των τεχνικών προδιαγραφών της σύμβασης 717/14). Εάν, δε, οι ανωτέρω είχαν μεριμνήσει σχετικώς, μετά βεβαιότητας θα είχε αποφευχθεί το επίδικο δυστύχημα.

Γ4. Σε ό,τι αφορά το θεσμικό πλαίσιο αρμοδιοτήτων και εποπτείας των υπεύθυνων εν προκειμένω φορέων (ΟΣΕ και θυγατρικών του), το οποίο συγκροτεί κατά νόμο την ιδιαίτερη νομική υποχρέωση της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών προς αποτροπή του κινδύνου διατάραξης της ασφάλειας των σιδηροδρομικών εν προκειμένω συγκοινωνιών, πρέπει να σημειωθούν τα ακόλουθα:

4.1 Ως προς τον πρώην Υπουργό Κωνσταντίνο Αχ. Καραμανλή, ασκούσε είτε αποκλειστικά, είτε παράλληλα, είτε σε ορισμένες περιπτώσεις από κοινού με τους κατωτέρω αναφερόμενους Υφυπουργούς όλες τις αρμοδιότητες του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών, μέσω των αρμόδιων Υπηρεσιών του, μεταξύ των οποίων και την διοικητική, οικονομική, τεχνική, λειτουργική, επιχειρησιακή εποπτεία όλων των φορέων που υπάγονται στο Υπουργείο, μεταξύ των οποίων και του ΟΣΕ, της ΕΡΓΟΣΕ και της ΤΡΕΝΟΣΕ.

Με την ιδιότητά του αυτή, σε συνέχεια των όσων έχουν ήδη εκτεθεί, προδήλως γνώριζε την πραγματική κατάσταση που επικρατούσε στο σιδηροδρομικό

δίκτυο της χώρας και τους κινδύνους που αυτή έθετε για την ασφάλεια των επιβατών, καθώς μάλιστα μεταξύ άλλων που είχαν υπηρεσιακώς περιέλθει σε γνώση του είχε τουλάχιστον γίνει αποδέκτης, τόσο του συνόλου των προαναφερθέντων (στην παρ. Γ2) εγγράφων αλλά και όσων περαιτέρω προειδοποιήσεων προκύψουν κατά την διερεύνηση της παρούσας, όπως επίσης προδήλως γνώριζε την μη πλήρη και ασφαλή λειτουργία των ανωτέρω (υπό παρ. Γ1) συστημάτων και δικλίδων ασφαλείας, αλλά και τις καθυστερήσεις στην εκτέλεση της ζωτικής για την ασφάλεια σύμβασης 717/2014, είχε δε την αρμοδιότητα και υποχρέωση να λάβει αμελλητί κάθε πρόσφορο και επιβεβλημένο μέτρο ώστε να μην συνεχίσει η ανασφαλής και επικίνδυνη για το κοινό λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου, να διασφαλίσει τη δημόσια υγεία και την ασφάλεια των συγκοινωνιών, να εποπτεύει την ασφαλή λειτουργία του σιδηρόδρομου και του έργου του ΟΣΕ, καθώς και τα έργα εγκατάστασης και συντήρησης των συστημάτων ασφαλείας στο σιδηροδρομικό δίκτυο, αλλά και τα έργα υποδομών, μεταξύ των οποίων των συμβάσεων που ήδη αναφέρθηκαν. Ήταν επίσης αρμόδιος για την επίλυση των προβλημάτων υποχρηματοδότησης και υποστελέχωσης του σιδηρόδρομου κατά χρόνο που ο ΟΣΕ του ήταν γνωστό ότι λειτουργούσε με λιγότερο από το ήμισυ του ελάχιστα απαιτούμενου προσωπικού και με τεράστια ελλείμματα που δεν του επέτρεπαν να προβαίνει στην προσήκουσα συντήρηση του δικτύου.

4.2 Ως προς τον πρώην Υφυπουργό Μιχαήλ Παπαδόπουλο, ο οποίος διατέλεσε Υφυπουργός αρμόδιος για θέματα μεταφορών από τις 31.8.2021 έως τον Ιούλιο του 2023, ανάμεσα στις αρμοδιότητες που του είχαν ανατεθεί (όχι αποκλειστικά) από την ανάληψη των καθηκόντων του το 2021 μέχρι και την 28.2.2023 σύμφωνα με την 317/22-9-2021 απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Μεταφορών (ΦΕΚ Β 4383/22.09.2021), ανήκε και η άσκηση των αρμοδιοτήτων της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων όλων των οργανικών μονάδων και των συλλογικών οργάνων που υπάγονται σε αυτή, καθώς και η εποπτεία και ρύθμιση οργανωτικών θεμάτων διαφόρων εποπτευόμενων φορέων, μεταξύ άλλων και του ΟΣΕ.

Με την ιδιότητά του αυτή, σε συνέχεια των όσων έχουν ήδη εκτεθεί, προδήλως γνώριζε την πραγματική κατάσταση που επικρατούσε στο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας και τους κινδύνους που αυτή έθετε για την ασφάλεια των επιβατών, καθώς μάλιστα μεταξύ άλλων που είχαν υπηρεσιακώς περιέλθει σε

γνώση του είχε τουλάχιστον λάβει γνώσει των προαναφερθέντων εγγράφων, όπως επίσης είχε αναντίλεκτα λάβει γνώση των επαναλαμβανόμενων διαμαρτυριών των μηχανοδηγών και γενικά του προσωπικού των σιδηροδρόμων, αφού ακόμα και αν τα σχετικά έγγραφα δεν φέρονται να του έχουν τυπικώς κοινοποιηθεί, αυτά είχαν ευρέως γίνει γνωστά κατά περίπτωση και ως αιτήματα απεργιακών κινητοποιήσεων, αλλά και όσων περαιτέρω προειδοποιήσεων προκύψουν κατά την διερεύνηση της παρούσας. Επίσης προδήλως γνώριζε την μη πλήρη και ασφαλή λειτουργία των ανωτέρω (υπό παρ. Γ1) συστημάτων και δικλίδων ασφαλείας, είχε δε την (συν)αρμοδιότητα με τον Υπουργό και την υποχρέωση να λάβει αμελλητί κάθε πρόσφορο και επιβεβλημένο μέτρο ώστε να μην συνεχίσει η ανασφαλής και επικίνδυνη για το κοινό λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου, να διασφαλίσει τη δημόσια υγεία και την ασφάλεια των συγκοινωνιών, να εποπτεύει την ασφαλή λειτουργία του σιδηρόδρομου και του έργου του ΟΣΕ καθώς και τα έργα εγκατάστασης και συντήρησης των συστημάτων ασφαλείας στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Ήταν επίσης αρμόδιος (όχι αποκλειστικά) για τη στελέχωση του ανθρώπινου δυναμικού που εργαζόταν στους κρίσιμους για την ασφάλεια τομείς κίνησης και συντήρησης κατά χρόνο που ο ΟΣΕ του ήταν γνωστό ότι λειτουργούσε με λιγότερο από το ήμισυ του ελάχιστου απαιτούμενου προσωπικού.

4.3 Ως προς τον πρώην Υφυπουργό Γεώργιο Καραγιάννη, ο οποίος διατέλεσε Υφυπουργός αρμόδιος για θέματα υποδομών από τον Αύγουστο του 2021 έως τον Μάιο του 2023, ενώ προηγουμένως (από τον Ιούλιο του 2019 έως τον Αύγουστο του 2021) είχε διατελέσει Γενικός Γραμματέας Υποδομών, ανάμεσα στις αρμοδιότητες που του είχαν ανατεθεί από την ανάληψη των καθηκόντων του το 2021 με την 312/20-09-2021 απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Μεταφορών (ΦΕΚ Β 4346/20.09.2021) ανήκε η άσκηση των αρμοδιοτήτων της Γενικής Γραμματείας Υποδομών, συμπεριλαμβανομένων όλων των οργανικών μονάδων και των συλλογικών οργάνων που υπάγονται σε αυτή, η εποπτεία και ρύθμιση οργανωτικών θεμάτων μεταξύ άλλων των θυγατρικών του ΟΣΕ με την επωνυμία «Έργα Ο.Σ.Ε. Α.Ε.» (ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.), και της Ανώνυμης Εταιρεία Εκμετάλλευσης Ακινήτων Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος» (ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.), αλλά και ο σχεδιασμός και υλοποίηση έργων υποδομών, σύμφωνα με τους ν. 3389/2005 (Α' 232), 4412/2016 (Α' 147) και 4413/2016 (Α' 148).

Ενόψει αυτών, ήταν (συν)αρμόδιος με τον Υπουργό για την εποπτεία της δημοπράτησης, της επίβλεψης, της παρακολούθησης, της υλοποίησης και τελικά της παράδοσης των έργων εκσυγχρονισμού της σιδηροδρομικής υποδομής της χώρας στον ΟΣΕ. Σε αυτό το πλαίσιο εντάσσεται και η ως άνω 717/2014 σύμβαση. Με την ιδιότητά του αυτή, σε συνέχεια των όσων έχουν ήδη εκτεθεί, προδήλως γνώριζε την πραγματική κατάσταση που επικρατούσε στο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας και τους κινδύνους που αυτή έθετε για την ασφάλεια των επιβατών, καθώς μάλιστα μεταξύ άλλων που είχαν υπηρεσιακώς περιέλθει σε γνώση του είχε τουλάχιστον λάβει γνώση των κοινοποιούμενων προς τους Υφυπουργούς Μεταφορών και Υποδομών εγγράφων, μεταξύ των οποίων και των αναφερομένων από την κα [REDACTED] υπηρεσιακών εγγράφων που του απεστάλησαν, αλλά και όσων περαιτέρω προειδοποιήσεων προκύψουν κατά την διερεύνηση της παρούσας, όπως επίσης είχε αναντίλεκτα λάβει γνώση των επαναλαμβανόμενων διαμαρτυριών των μηχανοδηγών και γενικά του προσωπικού των σιδηροδρόμων, αφού ακόμα και αν τα σχετικά έγγραφα δεν φέρονται να του έχουν τυπικώς κοινοποιηθεί, οι αιτιάσεις τους είχαν ευρέως γίνει γνωστά κατά περίπτωση και ως αιτήματα απεργιακών κινητοποιήσεων. Είχε δε την (συν)αρμοδιότητα με τον Υπουργό και την υποχρέωση να λάβει αμελλητί κάθε πρόσφορο και επιβεβλημένο μέτρο ώστε να μην συνεχίσει η ανασφαλής και επικίνδυνη για το κοινό λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου, αλλά αντιθέτως να διασφαλιστεί η δημόσια υγεία και η ασφάλεια των συγκοινωνιών μέσω της έγκαιρης ολοκλήρωσης των κατάλληλων έργων υποδομής, για τα οποία ήταν (συν)αρμόδιος, έχοντας ιδιαίτερη νομική υποχρέωση προς τούτο, ενώ επίσης προδήλως γνώριζε την μη πλήρη και ασφαλή λειτουργία των ανωτέρω (υπό παρ. Γ1) έργων, συστημάτων και δικλίδων ασφαλείας, αλλά και τις καθυστερήσεις στην εκτέλεση της ζωτικής για την ασφάλεια σύμβασης 717/2014, την οποία είχε αναλάβει η ΕΡΓΟΣΕ, της οποίας ο ίδιος ασκούσε την εποπτεία και η μη έγκαιρη εκτέλεση της οποίας ανήκει στους αναγκαίους όρους που αιτιωδώς προκάλεσαν το επίδικο δυστύχημα, σύμφωνα με όσα εκτίθενται στην παρούσα.

4.4 Ως προς τον πρώην Υφυπουργό Ιωάννη Κεφαλογιάννη, ο οποίος διατέλεσε Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών από τις 9.7.2019 έως τις 31 Αυγούστου 2021, ανάμεσα στις αρμοδιότητες που του είχαν ανατεθεί (όχι αποκλειστικά) από την ανάληψη των καθηκόντων του το 2019 μέχρι και την

31.8.2021 σύμφωνα με την υπό στοιχεία ΔΝΣα'/οικ.59172/7775/ΦΝ 459/19.7.2019 κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών (Β' 3058) ανήκε και η άσκηση των αρμοδιοτήτων της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων όλων των οργανικών μονάδων και των συλλογικών οργάνων που υπάγονται σε αυτή, καθώς και η εποπτεία και ρύθμιση οργανωτικών θεμάτων διαφόρων εποπτευόμενων φορέων, μεταξύ άλλων και του ΟΣΕ.

Με την ιδιότητά του αυτή, σε συνέχεια των όσων έχουν ήδη εκτεθεί, προδήλως γνώριζε την πραγματική κατάσταση που επικρατούσε στο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας και τους κινδύνους που αυτή έθετε για την ασφάλεια των επιβατών, είχε αναντίλεκτα λάβει γνώση των επαναλαμβανόμενων διαμαρτυριών των μηχανοδηγών και γενικά του προσωπικού των σιδηροδρόμων σε σειρά απεργιακών κινητοποιήσεών τους. Επίσης προδήλως γνώριζε την μη πλήρη και ασφαλή λειτουργία των ανωτέρω (υπό παρ. Γ1) συστημάτων και δικλείδων ασφαλείας, είχε δε την (συν)αρμοδιότητα με τον Υπουργό και την υποχρέωση να λάβει αμελλητί κάθε πρόσφορο και επιβεβλημένο μέτρο ώστε να μην συνεχίσει η ανασφαλής και επικίνδυνη για το κοινό λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου, να διασφαλίσει τη δημόσια υγεία και την ασφάλεια των συγκοινωνιών, να εποπτεύει την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρόμου και του έργου του ΟΣΕ καθώς και τα έργα εγκατάστασης και συντήρησης των συστημάτων ασφαλείας στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Ήταν επίσης αρμόδιος (όχι αποκλειστικά) για τη στελέχωση του ανθρώπινου δυναμικού που εργαζόταν στους κρίσιμους για την ασφάλεια τομείς κίνησης και συντήρησης κατά χρόνο που ο ΟΣΕ του ήταν γνωστό ότι λειτουργούσε με λιγότερο από το ήμισυ του ελάχιστα απαιτούμενου προσωπικού.

4.5 Συνοψίζοντας, η ιδιαίτερη νομική υποχρέωση των ανωτέρω πολιτικών προσώπων, που συγκροτούσαν κατά τον κρίσιμο χρόνο την υπεύθυνη πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών, προς διασφάλιση(και όχι διατάραξη) της ασφάλειας του σιδηροδρομικού δικτύου και προς αποτροπή του κοινού κινδύνου, που τελικά οδήγησε στο πολύνεκρο δυστύχημα, βασίζεται στο πλέγμα των ως άνω (συν)αρμοδιοτήτων τους, σε συνδυασμό με το σύστημα κανόνων εποπτείας, ελέγχου και παρεμβάσεων που θεμελιώνεται-ερείδεται ειδικότερα στις διατάξεις των άρθρων 1 περ. στ' και θ', 11 παρ. 2 περ. β' υποπερ. δδ', 68 παρ. 1 περ. γ' και 2 περ. γ', 71 παρ. 1 περ. α', β', γ', ε' υποπερ.

ββ' και γγ', 2, 3 περ. α', β', γ', δ', ε', στ' ι, ια', ιβ', 4 περ. α', β', γ', ε' στ', ζ', θ' ι', ια', ιβ', ιδ', ιε', ιστ', ιθ', 5 περ. β', γ', δ', ε', 85 παρ. 1 περ. α', β', γ', ε', στ', η', Γ, 86 παρ. 1 περ. α', β', δ', ε', ζ', θ', ι' του Π.Δ. 123/2017, 13 παρ. 1 και 2 περ. στ', 14, 57, 58, 59, 60 παρ. 3 περ. γ' και 5, 64, 68, 70, 71, 79 και 81 του του Ν. 4632/2019, 54 παρ. 3 του Ν. 4408/2016, 40 παρ. 1, 2 εδ. α', 3 περ. αα'-ζζ', 4, 5 εδ. α' και β', 45 παρ. 1-3, 46 παρ. 2 περ. γ', 48 παρ. 3 και 49 παρ. 1 και 2 του Ν. 4974/2022, σε συνδυασμό και με τα άρθρα 28 παρ. 1 περ. 9, 10, 17, 20, 21, 23, 24, 25, 28 και 32 του Ν. 3891/2010. Οι ανωτέρω διατάξεις συνιστούν – συγκροτούν, ως ενιαίο σύνολο, ειδικό πλέγμα νομικών διατάξεων – καθηκόντων που επέβαλαν την άμεση ενέργεια αυτών στο πλαίσιο των (συν)αρμοδιοτήτων τους προς αποκατάσταση – αποτροπή της διατάραξης της ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (η οποία προήλθε από την παραβίαση ή παράλειψη συμμόρφωσης σε επιβεβλημένα μέτρα ασφαλείας) και προς αποφυγή του κινδύνου, για το οποίο ομοίως παρέλειψαν και δεν ενήργησαν ουδέν, παρόλο που το είχαν προβλέψει και μετά βεβαιότητας θα επερχόταν, ενόψει των ανωτέρω αναλυτικά περιγραφόμενων, ιδιαίτερα κρίσιμων, ελλείψεων και παραλείψεων επί του σιδηροδρομικού δικτύου.

Γ5. Αποτέλεσμα των ως άνω πράξεων και παραλείψεων της πολιτικής ηγεσίας (Υπουργού – Υφυπουργών) του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών, το οποίο τελεί σε άμεσο αιτιώδη σύνδεσμο με αυτές, υπό την έννοια ότι αν αυτές εξέλιπταν θα εξέλιπε και το εν λόγω αξιόποιο αποτέλεσμα κατά την κρατούσα στο ποινικό μας δίκαιο θεωρία του ισοδυνάμου των όρων (conditio sine qua non), ήτοι να διαταραχθεί η ασφάλεια της συγκοινωνίας μέσου σταθερής τροχιάς και συγκεκριμένα της σιδηροδρομικής σύνδεσης στην επίμαχη περιοχή, διατάραξη από την οποία επήλθε το τραγικό δυστύχημα (ως πραγμάτωση του κινδύνου που είχε προκύψει).

Ειδικότερα:

5.1 Εάν υπό τις ως άνω θέσεις και ιδιότητές τους μεριμνούσαν και δεν παρέλειπαν να ασκήσουν τα προεκτεθέντα καθήκοντά τους ώστε να επιβάλουν στους αρμοδίους εποπτευόμενους υπ' αυτών φορείς – υπηρεσίες τη

συντήρηση, επισκευή και ανάταξη των ανωτέρω ουσιαστών συστημάτων ασφαλείας - ελέγχου της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, ήτοι του συστήματος φωτεινής Σηματοδότησης Λάρισας - Ν. Πόρων και της Ενιαίας Τηλεδιοίκησης Λάρισας (ΚΕΚ Λάρισας), την πλήρη λειτουργία του συστήματος ραδιοεπικοινωνίας GSM-R, καθώς και την άμεση - έγκαιρη πιστοποίηση αυτού ώστε να αποτελεί το επίσημο προηγμένο σύστημα επικοινωνίας επί της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, την διεξαγωγή της βραδινής βάρδιας στο Σ.Σ. Λάρισας από δύο (2) τουλάχιστον σταθμάρχες αντί του ενός (1), τον περιορισμό της ταχύτητας των αμαξοστοιχιών συνεπεία των ανωτέρω ελλείψεων - παραλείψεων του δικτύου, καθώς και τη θέσπιση νέου εθνικού κανόνα ως αναγκαίου προληπτικού μέτρου αποκατάστασης και ελέγχου της ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, μετά βεβαιότητας θα αποφευγόταν το τραγικό δυστύχημα, καθόσον:

i) αν λειτουργούσε η φωτεινή αμφίδρομη Σηματοδότηση μεταξύ Λάρισας - Ν. Πόρων, το τμήμα αποκλεισμού (στο οποίο όταν εισέλθει συρμός, δεν δίνεται η δυνατότητα να εισέλθει με πράσινη ένδειξη άλλος συρμός τόσο στην ίδια όσο και στην αντίθετη κατεύθυνση) θα ήταν από τη Λάρισα έως τους Ν. Πόρους και συνεπώς με την αναχώρηση του επιβατικού συρμού IC 62 την ώρα 23:06' από τη Λάρισα προς Ν. Πόρους, το φωτόσημα κατά την έξοδο από Ν. Πόρους προς Λάρισα θα είχε μεταπέσει αμέσως στην ένδειξη κόκκινο, ενδεχόμενο που θα ήταν αδύνατο και εξαιρετικά απίθανο να παραβλέψουν και να παραβιάσουν κατά την κίνησή τους και οι δύο μηχανοδηγοί του εμπορικού 63503. Συνεπώς, η φωτεινή (αμφίδρομη) σηματοδότηση θα επαύξανε καθοριστικά το επίπεδο ασφαλείας και θα αποφευγόταν η θέση σε αντίρροπη πορεία επί της αυτής γραμμής (εν προκειμένω καθόδου) αμφοτέρων των ανωτέρω αμαξοστοιχιών. Σε κάθε, δε, περίπτωση, ακόμη και αν οι εν λόγω συρμοί-αμαξοστοιχίες θα κινούνταν αντίρροπα επί της ίδιας γραμμής, όπως και έγινε στην προκείμενη περίπτωση, οι μηχανοδηγοί των αμαξοστοιχιών υπακούοντας στις φωτεινές ενδείξεις, εφόσον η προπεριγραφόμενη φωτοσήμανση τελούσε σε πλήρη λειτουργία, θα σταματούσαν - ακινητοποιούσαν τους συρμούς-αμαξοστοιχίες σε ικανή απόσταση ασφαλείας μεταξύ τους και μετά βεβαιότητας θα αποφευγόταν με τον τρόπο αυτό το δυστύχημα,

ii) αν μεταξύ Λάρισας - Ν. Πόρων είχε αποκατασταθεί κατά τα ανωτέρω η φωτεινή (αμφίδρομη) σηματοδότηση και είχε συντηρηθεί - επισκευασθεί και

τελούσε σε λειτουργική κατάσταση η τηλεδιοίκηση του Κ. Ε. Κ. Λάρισας, η χάραξη του δρομολογίου της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC-62 θα γινόταν από τον κεντρικό χειριστή (τηλεδιοικητή) και θα διαβιβαζόταν για εκτέλεση στο Σταθμάρχη Λάρισας, ο δε τελευταίος θα έλεγχε το χαραχθέν από τον κεντρικό χειριστή δρομολόγιο της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC-62 και κατόπιν ή θα το υλοποιούσε ή θα διατύπωνε στον κεντρικό χειριστή (τηλεδιοικητή) πιθανές αντιρρήσεις. Συνεπώς, στην τηλεδιοίκηση ο κεντρικός χειριστής (δηλαδή το ανθρωποτεχνικό σύστημα 1ου επιπέδου) θα είχε ένα (επίσης ανθρωποτεχνικό) 2ο επίπεδο ελέγχου (τον Σταθμάρχη) και επομένως, στην προκείμενη περίπτωση, στην περίπτωση που λειτουργούσε κανονικά η τηλεδιοίκηση, το επίπεδο ασφαλείας θα προσέγγιζε το μέγιστο, με αποτέλεσμα την μετά βεβαιότητας αποφυγή της μετωπικής σύγκρουσης των αμαξοστοιχιών επί της αυτής γραμμής (καθόδου). Σε κάθε περίπτωση, ακόμη και αν δεν είχε λάβει χώρα η χάραξη του δρομολογίου της επιβατικής από τον κεντρικό χειριστή (τηλεδιοικητή) κατά τα αμέσως προδιαλαμβανόμενα, αυτός (κεντρικός χειριστής - τηλεδιοικητής) εκτελών κατά τον ίδιο χρόνο (βάρδια) με τον ανωτέρω εκτελούντα μόνο υπηρεσία σταθμάρχη του Σ. Σ. Λάρισας, μέσω της λειτουργίας του εν λόγω ουσιώδους συστήματος ασφαλείας-ελέγχου της κυκλοφορίας (Ενιαία Τηλεδιοίκηση Λάρισας - Κ.Ε.Κ. Λάρισας), θα αντιλαμβανόταν άμεσα από την επισκόπηση του πίνακα της Ενιαίας Τηλεδιοίκησης Λάρισας (Κ.Ε.Κ. Λάρισας) την ως άνω προκληθείσα δυσλειτουργία με την είσοδο της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC-62 αντίθετα-αντίρροπα στη γραμμή καθόδου (με κατεύθυνση από τη Λάρισα προς τη Θεσσαλονίκη) αντί της γραμμής ανόδου, στην οποία έπρεπε να εισέλθει κανονικά κατά την έξοδό της από τον Σ.Σ. Λάρισας και θα επενέβαινε (ο κεντρικός χειριστής - τηλεδιοικητής) μέσω του συστήματος του ραδιοτηλεφώνου (R/T), ενημερώνοντας άμεσα τόσο τον Σταθμάρχη βάρδιας του Σ.Σ. Λάρισας όσο και τους μηχανοδηγούς της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC-62 και με τον τρόπο αυτό θα διακοπτόταν άμεσα η κίνηση της αμαξοστοιχίας αυτής στη γραμμή καθόδου (με κατεύθυνση από Λάρισα προς Θεσσαλονίκη), θα ακινητοποιούταν κατά την έξοδό της από τον Σ.Σ. Λάρισας ή αμέσως μετά και πάντως σε ικανή απόσταση από το σημείο της σύγκρουσης, με αποτέλεσμα την μετά βεβαιότητας αποφυγή του σιδηροδρομικού δυστυχήματος, ήτοι της μετωπικής σύγκρουσης των ως άνω αντιρρόπως κινούμενων αμαξοστοιχιών επί της γραμμής καθόδου στην ανωτέρω χιλιομετρική θέση και την επέκεινα

επέλευση του θανάτου και των περιγραφόμενων βαριών και ελαφρών σωματικών βλαβών των επιβαινόντων σε αμφότερες τις συγκρουσθείσες αμαξοστοιχίες,

iii) εφόσον το σύστημα ραδιοεπικοινωνίας GSM-R είχε πιστοποιηθεί έγκαιρα από την Αρχή (ΡΑΣ) για κυκλοφορία (Έγκριση Κυκλοφορίας), είχε οριστεί ως το κύριο νόμιμο μέσο επικοινωνίας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας και τελούσε σε πλήρη λειτουργία και υφίστατο και στις ως άνω συγκρουσθείσες αμαξοστοιχίες η δυνατότητα ασφαλούς επικοινωνίας των μηχανοδηγών αυτών, τόσο μεταξύ τους όσο και με τους σταθμάρχες της Λάρισας και των Ν. Πόρων, είτε σε ομάδα (group calls) είτε μεμονωμένα, μετά βεβαιότητας αυτό θα συντελούσε στην αποφυγή του δυστυχήματος αφού οι μηχανοδηγοί θα μπορούσαν να επικοινωνήσουν ακόμη και μεταξύ τους άμεσα, μέσω του ασφαλούς αυτού συστήματος (GSM-R), να ενημερώσουν ο ένας τον άλλο ότι κινούνται αντίρροπα στην ίδια γραμμή (καθόδου) και να ακινητοποιήσουν άμεσα τις αμαξοστοιχίες τους πριν αυτές συγκρουσθούν μετωπικά στο ανωτέρω σημείο με τα ως άνω αποτελέσματα,

iv) εφόσον είχαν ορισθεί δύο σταθμάρχες στη βραδινή βάρδια του Σ.Σ. Λάρισας, αντί του ενός μόνο που είχε τεθεί από τις 3.6.2015 και εντεύθεν λόγω έλλειψης προσωπικού, τούτο θα αύξανε ουσιαστικά την ασφάλεια στη σιδηροδρομική κυκλοφορία, καθόσον ο δεύτερος σταθμάρχης νυκτερινής βάρδιας του Σ. Σ. Λάρισας θα συνέδραμε στη διαχείριση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας τον πρώτο και ταυτόχρονα θα ήλεγχε - επόπτευε τις ενέργειες αυτού ώστε να εξασφαλίζεται η ομαλή και ασφαλής σιδηροδρομική κυκλοφορία στον τομέα ευθύνης του Σ. Σ. Λάρισας, παρεμβαίνοντας κατάλληλα άμεσα,

iv) εφόσον περιοριζόταν η ταχύτητα των αμαξοστοιχιών στο επίδικο τμήμα με την επιβολή εγκυκλίου βραδυπορίας από τον διαχειριστή της υποδομής (ΟΣΕ ΑΕ) διά της Κεντρικής του Υπηρεσίας και των αρμοδίων υπηρεσιών Γραμμής, Σηματοδότησης, Ηλεκτροκίνησης και Κυκλοφορίας (άρθρο 76 παρ. 801- 806 ΓΚΚ), τούτο θα συνέτεινε αποφασιστικά στην αποφυγή σύγκρουσης των αμαξοστοιχιών ή σε κάθε περίπτωση στη μείωση των συνεπειών αυτής, αφού η ταχύτητα κίνησης θα ήταν αισθητά χαμηλότερη από την ταχύτητα προ της σύγκρουσης των εν λόγω αμαξοστοιχιών [σύμφωνα με την από 19.6.2023 έκθεση πραγματογνωμοσύνης των δικαστικών πραγματογνωμόνων η στιγμιαία

ταχύτητα της επιβατικής αμαξοστοιχίας πριν ακριβώς από τη σύγκρουση υπολογίζεται σε 148,7 χλμ./ώρα και της εμπορικής αντίστοιχα σε 100,8 χλμ./ώρα, ενώ η ταχύτητα πρόσκρουσης είναι 148,7 χλμ./ώρα της επιβατικής και 95 χλμ./ώρα της εμπορικής] και

vi) εφόσον εκδιδόταν από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών Νέος Εθνικός Κανόνας λόγω του κατεπείγοντος κατά τα προεκτεθέντα, αφού, όπως προαναφέρθηκε, συνέτρεχε άμεσα περίπτωση που αφορούσε στην ασφάλεια της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας και επέκεινα υφίστατο άμεσος κίνδυνος ως προς τη ζωή και τη σωματική ακεραιότητα των μεταφερόμενων επιβατών και των εργαζομένων επί των αμαξοστοιχιών (μηχανοδηγοί κλπ.), με τον οποίο (νέο εθνικό κανόνα) θα ρυθμιζόταν προσωρινά ειδικά η σιδηροδρομική κυκλοφορία κατά τέτοιο τρόπο ώστε να ελαχιστοποιείται το ενδεχόμενο πρόκλησης σιδηροδρομικού δυστυχήματος συνεπεία της έλλειψης στη λειτουργία των ανωτέρω συστημάτων ασφαλείας και επικοινωνίας επί της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, θα αποτρεπόταν το αποτέλεσμα, αφού η θέσπιση και θέση σε ισχύ του νέου εθνικού κανόνα, έστω και προσωρινά, καθώς και η υποχρεωτική εκ του νόμου πιστή εφαρμογή του από το Διαχειριστή της Υποδομής (ΟΣΕ ΑΕ), θα απέτρεπε μετά βεβαιότητας το επίδικο δυστύχημα, καθόσον, θα τηρούνταν οι ορισμένοι θεσπισμένοι κανόνες ασφαλείας αφού λάμβαναν υπόψη την κατάσταση του δικτύου και ειδικότερα την έκπτωση λειτουργίας των προπεριγραφόμενων ηλεκτρομηχανολογικών συστημάτων και μέσων προηγμένης επικοινωνίας, η έλλειψη λειτουργίας των οποίων καθιστούσε μη ασφαλή την σιδηροδρομική κυκλοφορία, μεταξύ άλλων και στο επίδικο τμήμα (Λάρισα - Ν. Πόροι), όπου επισυνέβη το επίδικο σιδηροδρομικό δυστύχημα.

5.2 Αποτέλεσμα όλων των ως άνω περιγραφόμενων παραβιάσεων και παραλείψεων που κατά τα ανωτέρω και τα κατωτέρω εκτιθέμενα, τελούν σε άμεσο αντικειμενικό αιτιώδη σύνδεσμο με την διατάραξη της ασφαλείας της συγκοινωνίας και τον προκύψαντα κοινό κίνδυνο (για ξένα πράγματα ή/και για άνθρωπο) καθώς και με το αποτέλεσμα που τελικά επήλθε (θάνατος, σωματικές βλάβες, βλάβη σε εγκαταστάσεις), ήταν να επισυμβούν η σφοδρή μετωπική σύγκρουση των δύο (2) αμαξοστοιχιών, η προκληθείσα εξ αυτής βίαιη παραμόρφωση των μαζών των εμπρόσθιων μερών τους, η ισχυρή ανάφλεξη και πρόκληση πυρκαγιάς και συνεπεία όλων αυτών

(όπως ειδικότερα καταγράφεται στο κατηγορητήριο του εφέτη Ανακριτή Λάρισας κ. Σ. Μπακάιμη):

Α) να προκληθεί ο θάνατος πενήντα επτά (57) ανθρώπων που επέβαιναν στις ως άνω αμαξοστοιχίες και συγκεκριμένα των: 1) Γεωργίου ΚΥΡΙΑΚΙΔΗ του Δημητρίου και της Μαρίας, γεν. την 11-6-1956, στην Τασκένδη Ουζμπεκιστάν, 2) Βάϊου ΒΛΑΧΟΥ του Χρήστου και της Μαρίας, γεν. την 25-7-1989, στην Καρδίτσα, 3) Κυπριανού ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ του Χριστόδουλου και της Γεωργίας, γεν. την 4-2-2000, στην Κύπρο, 4) Σωτηρίου ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΙΟΥ του Δημητρίου και της Μαρίας, γεν. την 16-12-1995, στη Θεσ/νικη, 5) Αθηνάς ΚΑΤΣΑΡΑ του Αθανασίου και της Ευαγγελίας, γεν. την 13-11-1988, στην Αθήνα, 6) Ιφιγένειας ΜΗΤΣΚΑ του Σωτηρίου και της Λίλιας, γεν. την 22-9-2000, στα Γιαννιτσά Πέλλας, 7) Δημητρίου ΜΑΣΣΑΛΗ του Αγγέλου και της Σταυρούλας, γεν. την 20-5-1993, στο Μαρούσι Αττικής, 8) Βάιας ΜΠΛΕΚΑ του Αναστασίου και της Βασιλικής, γεν. την 18-10-1980, στη Λάρισα, 9) Ελπίδας ΧΟΥΠΑ του Χρήστου και της Ασημίνας, γεν. την 9-10-1994, στην Αθήνα, 10) Αναστασίας ΑΔΑΜΙΔΗ του Στέλιου και της Αικατερίνης, γεν. την 19-4-1998, στην Κύπρο, 11) Ευαγγελίας ΝΤΟΣ ΣΑΝΤΟΣ ΣΙΛΒΑ του Ιπποκράτη και της Ερμιόνης, γεν. στις 2-1-1960 στην Ανδριανή Νικηφόρου Δράμας, 12) Σοφίας-Ειρήνης ΤΑΧΜΑΖΙΔΟΥ του Αναστασίου και της Ξανθίππης, γεν. στις 4-11 -1991, στη Θεσ/νικη, 13) Ελισάβετ ΧΑΤΖΗΒΑΣΙΛΕΙΟΥ του Νικολάου και της Γκαμπριέλας, γεν. την 11-3-1996, στη Θεσ/νίκη, 14) Δημητρίου ΑΣΛΑΝΙΔΗ του Παύλου και της Νικολέτας, γεν. την 4-10-1996, στη Θεσ/νίκη, 15) Ιωάννη ΒΟΥΤΣΙΝΑ του Παναγιώτη και της Ηρούς, γεν. την 23-1-1974, στον Πειραιά Αττικής, 16) Αναστασίας-Μαρίας ΠΛΑΚΙΑ του Δημητρίου και της Μάρθας, γεν. την 8-3-2003, στα Τρίκαλα, 17) Ιωάννη ΤΖΟΒΑΡΑ του Κωνσταντίνου και της Βασιλικής, γεν. στις 17-8-1967, στη Λαμία, 18) Ιωάννη ΚΑΡΙΩΤΗ του Στυλιανού και της Αθανασίας, γεν. στις 21-1-1960, στο Συκάμινο Ωρωπού Αττικής, 19) Παναγιώτη ΧΑΤΖΗΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥΣ του Βασιλείου και της Περσεφόνης, γεν. στις 3-6-1994, στο Χολαργό Αττικής, 20) Χρυσής ΠΛΑΚΙΑ του Νικολάου και της Σοφίας, γεν. στις 20-6-2003, στα Τρίκαλα, 21) Θωμάς ΠΛΑΚΙΑ του Νικολάου και της Σοφίας, γεν. στις 20-6-2003, στα Τρίκαλα, 22) Ελένης ΔΟΥΡΜΙΚΑ του Αντωνίου και της Αικατερίνης, γεν. στις 22-5-1987, στη Γερμανία, 23) Αναστασίας ΠΑΠΑΓΓΕΛΗ του Ηλία και της Μαρίας, γεν. στις 23-6-2004, στο Αμαρούσιο Αττικής, 24) Δημητρίου ΟΙΚΟΥ του Ευθυμίου και της Βασιλικής, γεν. στις 30-11-

1994, στην Αλεξανδρούπολη, 25) Χρυσής ΚΟΥΚΑΡΙΩΤΟΥ του Ιπποκράτη και της Ερμιόνης, γεν. στις 16-2-1968, στη Δράμα, 26) Ionel CULEA του Petrica και της Marinela, γεν. στις 22-6-1988 στη Ρουμανία, 27) Ευαγγέλου ΜΠΟΥΡΝΑΖΗ του Δημητρίου και της Κυρασούλας, γεν. στις 26-4-1969, στη Θεσ/νίκη, 28) Ανδρέα ΠΑΥΛΙΔΗ του Προδρόμου και της Έλλης, γεν. στις 27-5-1974, στη Θεσ/νίκη, 29) Ελένης ΤΣΙΝΤΖΑ του Δημητρίου και της Θεοδώρας, γεν. στις 27-5-2002, στη Θεσ/νίκη, 30) Σπυρίδωνος ΒΟΥΛΓΑΡΗ του Παναγιώτη και της Ιωάννας, γεν. στις 21-09-1988 στο Μαρούσι, 31) Γεωργίου ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΑ του Ιωάννη και της Αθανασίας, γεν. στις 5-12-1964, στην Αμαλιάδα Ηλείας, 32) Ντενίς ΡΟΥΤΣΙ του Πάνο και της Μιρέλα, γεν. στις 8-4-2000, στην Αθήνα, 33) Νικολάου ΝΑΛΜΠΑΝΤΗ του Δημητρίου και της Αναστασίας, γεν. στις 13-1-1994, στη Θεσ/νίκη, 34) Παναγιώτη ΜΠΟΥΡΝΑΖΗ του Ευαγγέλου και της Ελένης, γεν. στις 1-3-2008, στη Θεσ/νίκη, 35) Βασιλικής ΧΛΩΡΟΥ του Παναγιώτη και της Αικατερίνης, γεν. στις 10-5-1968, στη Λάρισα, 36) Αγάπης ΤΣΑΚΛΙΔΟΥ του Γεωργίου και της Ελένης, γεν. στις 5-4-2000, στη Θεσ/νίκη, 37) Αγγέλου ΤΗΛΚΕΡΙΔΗ του Χρήστου και της Πέτρας, γεν. στις 24-6-1999, στη Νάουσα Ημαθίας, 38) Αφροδίτης ΤΣΙΩΜΑ του Ευαγγέλου και της Κανέλλας, γεν. στις 10-10-2000, στη Θεσ/νίκη, 39) Ιωάννη ΚΑΡΑΣΑΒΒΑ του Αντωνίου και της Ζαφείρως, γεν. στις 14-10-1995, στη Θεσ/νίκη, 40) Δήμητρας-Ευαγγελίας ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΥ του Κλεάνθη και της Χριστίνας, γεν. στις 9-4-1998, στη Θεσ/νίκη, 41) Αναστασίου ΚΟΥΤΣΟΠΟΥΛΟΥ του Δημητρίου και της Βασιλικής, γεν. στις 25-1-2002, στην Καρδίτσα, 42) Μαρίας ΜΟΥΡΤΖΑΚΗ του Γεωργίου και της Σοφίας, γεν. στις 29-9-1971, στο Ηράκλειο Ηρακλείου Κρήτης, 43) Βασιλείου-Κυριάκου ΚΩΤΤΑ του Ανδρέα και της Βαλεντίνης, γεν. στις 7-7-1972, στη Θεσ/νίκη, 44) Καλλιόπης ΠΟΡΦΥΡΙΔΟΥ του Λαζάρου και της Άννας, γεν. στις 18-6-1999, στη Θεσ/νίκη, 45) Γεωργίου ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ του Λυσσίμαχου και της Δέσποινας, γεν. στις 18-5-2000, στη Θεσ/νίκη, 46) Pavlini BOZO του Sokrat και της Marika, γεν. στις 25-12-1961, στην Αλβανία, 47) Κλαούντια ΛΑ ΤΑ του Έντουαρτ και της Άλμα, γεν. στις 11-11-2002, στη Λάρισα, 48) Μαρίας ΕΓΟΥΤ του Δημητρίου και της Αικατερίνης, γεν. στις 8-7-1967, στη Θεσ/νίκη, 49) Μαρίας-Θωμαής ΨΑΡΟΠΟΥΛΟΥ του Αντωνίου και της Μαρίας, γεν. στις 1-4-2003, στην Πυλαία Θεσ/νίκης, 50) Φραντσέσκας ΜΠΕΖΑ του Δημητρίου και της Φωτεινής, γεν. στις 8-1-2003, στη Θεσ/νίκη, 51) Μαρίας ΜΙΑΡΗ του Σπυρίδωνος και της Ειρήνης, γεν. στις 9-1-1967, στο Περιβόλι Κέρκυρας, 52)

Ιορδάνη ΑΔΑΜΑΚΗ του Αδάμ και της Μαρίας, γεν. στις 14-8-2000, στην Καβάλα, 53) Νικήτα ΚΑΡΑΘΕΟΔΩΡΟΥ του Αθανασίου και της Αικατερίνης, γεν. στις 25-10-1999, στη Θεσ/νίκη, 54) MohammadEdris MIA του SahedMia και της Roshanara, γεν. στις 13-3-1989, στο Μπαγκλαντές, 55) Γεωργίου ΦΩΤΟΠΟΥΛΟΥ του Ηλία και της Μαργαρίτας, γεν. στις 19-1-1966, στο Άλσπετεν Ελβετίας, 56) Ebrahim MASRI του Mohammad και της Ayda, γεν. στις 26-2-1981, στο Χαλέπι Συρίας και 57) Εριέττας ΜΟΛΧΟ του Αλβέρτου και της Μαρίας, γεν. την 19-7-2000, στη Θεσσαλονίκη (αγνοούμενη),

Β) α) να καταστραφεί η σιδηροδρομική γραμμή στην ανωτέρω χιλιομετρική θέση του δικτύου σιδηροδρόμων, που συνιστά εγκατάσταση κοινής ωφέλειας, αφού αποτελεί τη βασική-κεντρική γραμμή μεταφοράς προσώπων και προϊόντων μεταξύ των πόλεων Αθηνών-Θεσσαλονίκης, αλλά και των λιμένων Πειραιώς, Θεσσαλονίκης και τη σύνδεση αυτών (πόλων και λιμένων) με τις βορείως της Ελλάδος κείμενες ευρωπαϊκές χώρες και β) να προκληθούν βαριές σωματικές βλάβες σε τουλάχιστον τριάντα δύο (32) ανθρώπους, εκ των επιβαινόντων στις αμαξοστοιχίες, σύμφωνα με τα συλλεγόμενα μέχρι στιγμής στοιχεία της ανάκρισης, όπως διαλαμβάνεται στην διαβιβασθείσα δικογραφία, και δη στους: 1) [REDACTED] του [REDACTED] και της [REDACTED] γεν. στις 10-8-2006, στο Μαρούσι Αττικής, η οποία υπέστη κάταγμα 8ης πλευράς, πνευμοθώρακας κάταγμα ιερού οστού, 2) [REDACTED] του [REDACTED] και της [REDACTED], γεν. στις 7-1-1984, στη Λάρισα, ο οποίος υπέστη κάταγμα 11ης πλευράς οπίσθιου τόξου, 3) [REDACTED] του [REDACTED] και της [REDACTED] γεν. στις 11-2-2004, στο Μαρούσι Αττικής, η οποία υπέστη εγκαύματα 2ου βαθμού κορμού και ράχης και τοπικά των γλουτών και της αριστερής άκρας χειρός (συνολική εγκαυματική επιφάνεια περίπου 10%), 4) [REDACTED] του [REDACTED] και της [REDACTED] γεν. στις 10-1981, στο Καναλάκι Πρέβεζας, η οποία υπέστη κάκωση κεφαλής και κάταγμα 6ης πλευράς αριστερά, 5) [REDACTED] του [REDACTED] και της [REDACTED] γεν. στις 23-12-1963, στο Αμβούργο Γερμανίας, ο οποίος υπέστη κάκωση κεφαλής και κατάγματα ρινικών οστών, 6) [REDACTED] του [REDACTED] και της [REDACTED] γεν. στις 15-2-2002, στο Μαρούσι Αττικής, η οποία υπέστη κάταγμα κάτω άκρου κερκίδας (ΑΡ), κατάγματα (ΑΡ) ωμοπλάτης, θλαστικό τραύμα (ΑΡ) δείκτη άκρας χειρός, κάκωση μετώπου και εκχύμωση (ΑΡ) οφθαλμού, 7) [REDACTED] του [REDACTED] και της [REDACTED] γεν. στις 30-1-2001, στο Μαρούσι Αττικής, ο

ο οποίος υπέστη ανοιχτό κάταγμα της διάφυσης της κνήμης (ΑΡ) και ρωγμώδες κάταγμα ηβοΐσχιακού κλάδου, 8) [redacted] του [redacted] και της [redacted] γεν. στις 29-9-1987, στα Τρίκαλα, ο οποίος υπέστη κάκωση ΟΜΣΣ, ΑΡ νεφρικής χώρας, ΔΕ ώμου, ανοιχτό κάταγμα έξω σφυρού, κατάγματα εγκάρσιων αποφύσεων 01,02,03, κάκωση και εξάρθρημα δεξιάς κατ' ισχίον άρθρωσης, ευμεγέθη πνευμοθώρακα δεξιά, θλάσεις σε οπίσθιο τμήμα δεξιού άνω λοβού και σε οπίσθιο τμήμα σύστοιχο κάτω λοβού, κατάγματα 9ης και 10ης πλευράς, 9) [redacted] του [redacted] και της [redacted] γεν. στις 30-12-1997, στο Μαρούσι Αττικής, η οποία υπέστη κρανιοεγκεφαλικές θλάσεις μετωπιαία και βρεγματικά άμφω με συνοδό εγκεφαλικό οίδημα κυρίως ΔΕ βρεγματικά, κεφαλαιματώματα βρεγματοϊνιακά άμφω, κατάγματα σπονδυλικής στήλης, θλάσεις πνευμόνων άμφω, κατάγματα πλευρών άμφω, αιμοπνευμοθώρακα ΔΕ, ανοιχτό κάταγμα έσω σφυρού, ποδοκνημικής ΑΕ, εξάρθρημα ισχίου ΑΡ, σύστοιχο ρωγμώδες κάταγμα κοτύλης, μεγάλο θλαστικό τραύμα ΔΕ γλουτιαίας περιοχής με επέκταση στην περιπρωκτική περιοχή, παρουσία ξένων σωματιδίων στου οφθαλμούς άμφω, θερμικά εγκαύματα 3ου βαθμού συνολικής έκτασης 10% στις οπίσθιες επιφάνειες ΔΕ μηρού, ΔΕ και ΑΡ κνήμης καθώς και ΔΕ γλουτού, εγκαύματα 2ου βαθμού επιπολής, συνολικής έκτασης 14% στο πρόσωπο, τράχηλο, άκρες χείρες άμφω και κοιλιακής χώρας, 10) [redacted] του [redacted] και της [redacted], γεν. στις 17-6-1987, στην Καρδίτσα, η οποία υπέστη εξάρθρημα ισχίου ΔΕ, κάταγμα κοτύλης ΔΕ, κατάγματα 04 και 05, κατάγματα 8ης, 9ης, 10ης και 11ης πλευράς αριστερά, κατάγματα εγκάρσιων αποφύσεων 01, 02 και 03, 11) [redacted] του [redacted] και της [redacted] γεν. στις 28-11-1996, η οποία υπέστη ανοιχτό κάταγμα κνήμης ανάγγειο, κάταγμα κλείδας ΑΡ, θλαστικό κεφαλής και ΑΡ πρόσθιας άνω λαγόνιας ακάνθας, θλαστικό τραύμα αριστερού λαγώνιου και δεξιού οφρύος, κάταγμα αριστερής κλείδας, ανοιχτό κάταγμα κάτω άκρου, πνευμοθώρακα δεξιά, 12) [redacted] του [redacted] και της [redacted] γεν. στις 17-3-2003, στην Αλβανία, η οποία υπέστη κάταγμα βραχιονίου ΑΡ, 13) [redacted] του [redacted] και της [redacted], γεν. στις 14-8-1992, στην Κατερίνη, ο οποίος υπέστη κάταγμα κοτύλης (ΔΕ), κάταγμα πρόσθιας-οπίσθιας κολώνας ισχίου ΑΡ, άλγος ΟΜΣΣ και κάτω άκρου δεξιά, 14) [redacted] του [redacted] και της [redacted], γεν. στις 5-5-1999, στη Λαμία, ο οποίος υπέστη εμφανή κάκωση κάτω γνάθου, πολλαπλά κατάγματα

προσωπικού κρανίου και κάτω γνάθου καθώς και κάταγμα 1ης πλευράς αριστερά με μικρό πνευμοθώρακα σύστοιχα, κάταγμα περιφερειακής ωλένης (ΔΕ), 15) [redacted] του [redacted] και της [redacted] γεν. στις 29-9-1990, στη Θεσ/νίκη, η οποία υπέστη κάταγμα σε βάση 20υ-40υ μεταταρσίου στο μέσο, έξω σφηνοειδές και κυβοειδές οστό, περιφερικό ρωγμώδες κάταγμα αριστερής κάτω αρθρικής απόφυσης Θ12, εμπιεστικό κάταγμα 01, μικρό αποσπαστικό κάταγμα πρόσθιας άνω γωνίας 01, κάταγμα αριστερής εγκάρσιας απόφυσης 02 και 03 και εμπιεστικό κάταγμα 03, 16) [redacted] του [redacted] και της [redacted] γεν. στις 1-7-1981, στη Θεσ/νίκη, η οποία υπέστη κάταγμα έσω σφυρού (ΔΕ) και θλαστικό τραύμα τριχωτού κεφαλής, 17) [redacted] του [redacted] και της [redacted] γεν. στις 10-8-1998, στη Θεσ/νίκη, ο οποίος υπέστη κάταγμα-εξάρθρωμα αντιβραχίου ΔΕ, κάταγμα λεκάνης, κάταγμα ΔΕ λαγονίου, κάταγμα πρόσθιας κολώνας ΔΕ, κάταγμα οπίσθιου τοιχώματος ΔΕ, κάταγμα εγκάρσιας απόφυσης 05 ΑΡ, ρωγμώδες κάταγμα ΑΡ εγκάρσιας απόφυσης 02 ΑΡ, κάταγμα διάφυσης ωλένης ΔΕ, εξάρθρωμα κεφαλής κερκίδος ΔΕ, εκτεταμένα εγκαύματα προσώπου και άμφω άκρων χειρών, μικρό υποδόριο εμφύσημα στις υπερκλειδίες χώρες άμφω, μικρές θλάσεις πνευμόνων άμφω, κάταγμα 1ης πλευράς ΑΡ, κάταγμα ΑΡ ωμοπλάτης, κάταγμα αντιβραχίου (ΔΕ), κάταγμα ΟΜΣΣ, κάταγμα και εξάρθρημα ιερολαγόνιας άρθρωσης, παρουσία υγρού περισπληνικά και σε ΑΡ παρακολική αύλακα, εισπνοή καπνού, 18) [redacted] ου [redacted] και της [redacted] γεν. στις 30-10-1994, στο Ντύλλενμπουργκ Γερμανίας, ο οποίος υπέστη εγκαύματα στο πρόσωπο στις παρειές άμφω και στη μύτη, καθώς και εγκαύματα στο κάτω ήμισυ του κερατοειδούς και του επιπεφυκότα και στους δύο οφθαλμούς και θλαστικό τραύμα παλαμικής επιφάνειας ΑΡ δείκτη, 19) [redacted] του [redacted] και της [redacted] γεν. στις 18-10-1999, στο Τζίμισι Τσάλκα Γεωργίας, ο οποίος υπέστη ΑΨ ομότιμα άμφω, ομώτιμη έκπτωση ημιθωρακίων, 20) [redacted] του [redacted] και της [redacted] γεν. στις 05-10-1995, στα Γιαννιτσά Πέλλας, ο οποίος υπέστη έγκαυμα ΑΡ άκρας χείρας, 21) [redacted] του [redacted] και της [redacted] γεν. στις 23-04-2004, στο Μαρούσι Αττικής, η οποία υπέστη κάταγμα 7ης πλευράς αριστερά, κατάγματα εγκάρσιων αποφύσεων Θ12 και 01, κάταγμα έξω σφυρού, θλαστικό τραύμα χειρός, εκδορές μετωπιαία δεξιά και πνευμοθώρακα, 22) [redacted] του [redacted] και της [redacted]

γεν. στις 05-04-2001, στην Κύπρο, ο οποίος υπέστη θλαστικό τραύμα ωτός (ΔΕ) δεξιά και κάκωση κεφαλής καθώς και αιμάτωμα οφθαλμού (ΑΡ) αριστερά, 23) [redacted] του [redacted] και της [redacted] γεν. στις 11-3-2002, στο Μαρούσι Αττικής, ο οποίος υπέστη άλγος αριστερά παρανεφρικά, ρωγμώδες κάταγμα οπισθοπλαγίου τόξου αριστερής 8ης πλευράς και οπίσθιου τόξου 11ης πλευράς και οπίσθιου τόξου σύστοιχης πλευράς 9ης και 10ης και λεπτό υποκάψιο αιμάτωμα αριστερού νεφρού και πνευμοθώρακα, 24) [redacted] του [redacted] και της [redacted] γεν. στις 29-9-2001, στο Μαρούσι Αττικής, ο οποίος υπέστη: Α) εγκαύματα δευτέρου (2ου) βαθμού σε πρόσωπο, κορμό και άνω άκρα, τράχηλο και πρόσωπο σε ποσοστό 20% (διακομίσθηκε διασωληνωμένος), εκ των οποίων: α) θερμικά εγκαύματα μερικού πάχους στην πρόσθια και πλάγια επιφάνεια του ΑΡ ημιθωρακίου και της ΑΡ άνω κοιλιακής χώρας, στη έσω και έξω επιφάνεια του ΑΡ αντιβραχίου, στην ΑΡ άκρα χείρα, το πρόσωπο ιδίως ΔΕ, το ΔΕ περύγιο ωτός, το ΔΕ άνω βλέφαρο, την ΑΡ πλάγια θωρακική χώρα και το ανώτερο τμήμα της ράχης, β) θερμικά εγκαύματα ολικού πάχους στην έξω επιφάνεια του ΑΡ ώμου, την έξω και οπίσθια του ΑΡ βραχίονα (άνω 2/3), στην ΑΡ ωμοπλατιαία χώρα και ΑΡ ράχη, την ΑΡ άνω πλάγια γλουτιαία χώρα, στην έσω επιφάνεια της μεσότητας του ΔΕ βραχίονα, στην παλαμιαία κερκιδική επιφάνεια του ΔΕ θένaros και στην καμπτική επιφάνεια του ΔΕ καρπού, Β) πολλαπλές εκδορές σε πρόσωπο, τράχηλο, κορμό, άνω άκρα άμφω, και μηρούς άμφω και Γ) θλαστικά τραύματα αυχένα, στην έσω επιφάνεια του ΔΕ βραχίονα, τη μετωπιαία χώρα, την έσω επιφάνεια του ΑΡ μηρού έως την έσω επιφάνεια του ΑΡ γόνατος, τη ραχιαία επιφάνεια της ΔΕ ΠΧΚ, συρραφέντα θλαστικά στο τριχωτό της κεφαλής, τη ΔΕ όφρυ και την πρόσθια επιφάνεια του ΑΡ γόνατος, Δ) κάταγμα βάσης 1ου μετακάρπιου ΔΕ, κάταγμα στο τόξο της 2ης πλευράς ΑΡ, 25) [redacted] του [redacted] και της [redacted] γεν. στις 28-9-2003, στο Μαρούσι Αττικής, η οποία υπέστη κάκωση ΑΡ ημιθωρακίου, κάταγμα 03, κάκωση κεφαλής και ΔΕ γόνατος, 26) [redacted] του [redacted] και της [redacted] γεν. στις 21-5-2002, στο Βόλο, ο οποίος υπέστη ΚΕΚ, εκτεταμένο εγκεφαλικό οίδημα με ασαφοπάτηση βασικών δεξαμένων, υποσκληρίδιο αιμάτωμα μετωποκροταφοβρεγματικά δεξιά, μετατραυματική υπαραχνοειδή αιμορραγία, κάταγμα ακανθώδους απόφυσης Α7, θλάσεις πνεύμονα, ανοικτό κάταγμα περόνης δεξιά και κάταγμα 3ης-9ης πλευράς, 27)

του [redacted] και της [redacted] γεν. στις 4-11-2001, στην Πυλαία Θεσ/νίκης, η οποία υπέστη ΚΕΚ, παρεγχυματική αιμορραγία αριστερά κροταφικά, περιεσσιακό οίδημα, αξονότμηση ΙΙΙ, μετατραυματική υπαραχνοειδή αιμορραγία, κάταγμα βρεγματικού οστού δεξιά, κάταγμα facetAP A5 και A6 και κάταγμα βραχιονίου AP, 28) [redacted] του [redacted] και της [redacted] γεν. στις 15-6-2003, στην Αθήνα, ο οποίος υπέστη κάκωση κεφαλής, κάκωση ΔΕ ΠΧΚ και έγκαυμα, έγκαυμα ΟΜΣΣ 1ου βαθμού, άλγος ΑΡ γόνατος χωρίς οίδημα, κάκωση κατ' ισχίου αρθρώσεως, 29) [redacted] του [redacted] και της [redacted] γεν. στις 11-8-1993, στη Θεσ/νίκη, η οποία υπέστη κατάγματα 3ης και 4ης πλευράς, 30) [redacted] ετών 46, η οποία υπέστη μικρό κεφαλαιμάτωμα μετωπιαία ΑΡ, 31) θήλεος βρέφους [redacted] 6,5 μηνών, τέκνου της 29ης ([redacted]), το οποίο (θήλυ βρέφος) υπέστη επισκληρίδιο αιμάτωμα κεφαλής και 32) [redacted] του [redacted] και της [redacted] γεν. την 2-12-1998, στην Αθήνα, η οποία υπέστη άλγος γονάτων άμφω, αγκώνων άμφω, πηχεοκαρπικής αριστερά και ΟΜΣΣ και κάταγμα 02, 02 και 05, Γ) να προκύψει κίνδυνος για τους υπόλοιπους διακόσιους εξήντα τέσσερις (264) επιβαίνοντες και στις δύο αμαξοστοιχίες, σύμφωνα με τα έως τώρα συλλεγόμενα στοιχεία και

Δ) να προκύψει κοινός κίνδυνος σε ξένα πράγματα, ήτοι: α) στις αποσκευές των επιβαινόντων, β) στις ίδιες τις συγκρουσθείσες αμαξοστοιχίες Α) Αμαξοστοιχία Intercity 62 αποτελούμενη από: 1) Μηχανή Siemens Hellas Sprinter 120023, NVR: 91 73 212 0 023-5, 2) Admz Επιβατάμαξα 8496019, NVR: 73 73 849 6 019-8, 3) Wrmz Επιβατάμαξα 8896734, NVR: 73 73 889 6 734-8, 4) Bmz Επιβατάμαξα 2196003, NVR: 73 73 219 6 003-8, 5) Bmpz Επιβατάμαξα 2096503, NVR: 73 73 209 6 503-8, 6). Bmpz Επιβατάμαξα 2096569, NVR: 73 73 209 6 569-9, 7) Bmpz Επιβατάμαξα 2096567, NVR: 73 73 209 6 567-3, 8) Bmpz Επιβατάμαξα 2096563, NVR: 73 73 209 6 563-2, 9) Bmpz Επιβατάμαξα 2096507, NVR: 73 73 209 6 507-9 και Β) Εμπορική Αμαξοστοιχία 63503, αποτελούμενη από: 1) Μηχανή Siemens Hellas Sprinter 120022, NVR: 91 73 212 0 022-7 2) Μηχανή Siemens Hellas Sprinter 120012, NVR: 91 73 212 0 012-8, 3) Φορτάμαξα 31 65 391 4097-0, 4) Φορτάμαξα 31 65 392 4051-5, 5) Φορτάμαξα 31 65 454 0022-8, 6) Φορτάμαξα 31 73 362 2183-1, 7) Φορτάμαξα 31 73 362 2175-7, 8) Φορτάμαξα 31 73 362 2247-4, 9) Φορτάμαξα 31 73 362

2138-5, 10) Φορτάμαξα 31 73 362 2098-1, 11) Φορτάμαξα 31 73 362 2153-4, 12) Φορτάμαξα 31 73 362 2056-9, 13) Φορτάμαξα 31 73 362 2124-5, 14) Φορτάμαξα 31 73 362 2170-8, 15) Φορτάμαξα 31 73 362 2029-6], καθώς και γ) στο φορτίο της εμπορικής αμαξοστοιχίας, το οποίο αποτελούταν από: αα) πλατιά προϊόντα ελασματοποίησης (ελάσματα) (3 βαγόνια), ββ) παρασκευάσματα διατροφής (4 βαγόνια), γγ) μπύρες (2 βαγόνια) και δδ) σύρματα από σίδηρο (2 βαγόνια) (επιπλέον 2 βαγόνια κενά) και ειδικότερα: 1) Βαγόνι 1, αριθμός 31653914097-0, ΕΛΑΣΜΑΤΑ Πλατιά προϊόντα ελασματοποίησης, 2) Βαγόνι 2, αριθμός 31653924051-5, ΕΛΑΣΜΑΤΑ Πλατιά προϊόντα ελασματοποίησης, 3) Βαγόνι 3, αριθμός 31654540022-8, ΕΛΑΣΜΑΤΑ Πλατιά προϊόντα ελασματοποίησης, 4) Βαγόνι 4, αριθμός 31733622183-1, ΕΜΦΟΡΤΑ CNT OOLU 6870319 Παρασκευάσματά διατροφής ΜΕΚ, 5) Βαγόνι 5, αριθμός 31733622175-7, ΕΜΦΟΡΤΑ CNT ΖΜΟΥ 8897301 Παρασκευάσματά διατροφής ΜΕΚ, 6) Βαγόνι 6, αριθμός 31733622247-4, ΕΜΦΟΡΤΑ CNT SEGU 4298870 Παρασκευάσματα διατροφής ΜΕΚ, 7) Βαγόνι 7, αριθμός 31733622138-5, ΕΜΦΟΡΤΑ CNT ΖΜΟΥ 8830864 Παρασκευάσματα διατροφής ΜΕΚ, 8) Βαγόνι 8, αριθμός 31733622098-1, ΕΜΦΟΡΤΑ CNT DRYU 9632198 Μπύρες, 9) Βαγόνι 9, αριθμός 31733622153-4, ΕΜΦΟΡΤΑ CNT TLLU 8137315 Μπύρες, 10) Βαγόνι 10, αριθμός 31733622056-9, ΕΜΦΟΡΤΑ CNT ΚΚΦΥ 1817159 Σύρματα από σίδηρο, 11) Βαγόνι 11, αριθμός 31 73 362 2124-5, ΕΜΦΟΡΤΑ CNT TLLU 6136460 Σύρματα από σίδηρο, 12) Βαγόνι 12, αριθμός 31733622170-8, ΚΕΝΑ CNT SUDU 6254697 Κενά, 13) Βαγόνι 13, αριθμός 31733622029-6 ΚΕΝΑ CNT ΜΝΒΥ 0656219 Κενά.

Γ6. Σε ό,τι αφορά τις ενδεχόμενες ευθύνες της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών κατά την προηγούμενη περίοδο διακυβέρνησης της χώρας από την κυβέρνηση συνεργασίας ΣΥΡΙΖΑ – ΑΝ.ΕΛΛ., πρέπει να σημειωθούν τα ακόλουθα:

6.1 Όπως διεξοδικώς αναπτύχθηκε ανωτέρω, όπου και παραπέμπουμε προς αποφυγή ασκόπων επαναλήψεων, σημαντική παράμετρος της γνώσης των παραπάνω προσώπων σχετικά με τη διατάραξη της ασφάλειας της συγκοινωνίας, επί της επίμαχης σιδηροδρομικής γραμμής, την οποία επέφεραν

με τις ανωτέρω περιγραφόμενες πράξεις (παραβιάσεις κανόνων και μέτρων ασφαλείας) και παραλείψεις τους (μη λήψη μέτρων εντός της αρμοδιότητας και εξουσίας τους), παρά το γεγονός ότι είχαν όχι μόνο την ιδιαίτερη νομική υποχρέωση από την ιδιότητα τους, αλλά και την πραγματική δυνατότητα να ενεργήσουν (και να προλάβουν) για την αποκατάσταση και εγγύηση της ασφάλειας της συγκοινωνίας στη συγκεκριμένη γραμμή, **συνιστά η παραδοχή από σωρεία στοιχείων ότι η ανασφαλής σιδηροδρομική κυκλοφορία, υπήρξε γεγονός (και συνεπώς κατάσταση) γνωστό, ήδη πριν το 2019.** Κατά το χρονικό διάστημα πριν το έτος 2019, επικεφαλής του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών, ασκώντας τις ως άνω αρμοδιότητες και καθήκοντα, ήταν ο κ. Χρήστος Σπίρτζης, αρχικά με την ιδιότητα του Αναπληρωτή Υπουργού Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων (στο διάστημα από Ιανουάριο του 2015 έως και τον Σεπτέμβριο του 2015) και στη συνέχεια του Υπουργού Μεταφορών και Δικτύων (2015 – 2016) και του Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών (2016 – Ιούλιο 2019). Με τις ως άνω ιδιότητές του ήταν υπόχρεος, σύμφωνα με το διεξοδικώς προεκτεθέν νομικό πλαίσιο, τόσο για την εποπτεία του ΟΣΕ και των ως άνω θυγατρικών του εταιρειών, όσο και κάθε απαραίτητου έργου για την εξασφάλιση – αποκατάσταση της ασφαλούς λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου. Ενόψει τούτου, είναι σαφές ότι **και ο Χρήστος Σπίρτζης έθεσε στην ίδια αιτιώδη διαδρομή, μέχρι το δυστύχημα της 28.2.2023, εξίσου αναγκαίους όρους (παράνομες πράξεις και παραλείψεις του) για την επέλευση του αξιόποινου αποτελέσματος, το οποίο κατά το άρθρο 291 ΠΚ είναι ο κίνδυνος για την ασφάλεια των μεταφορών εν προκειμένω μέσω σταθερής τροχιάς (σιδηροδρόμων).** Δεν μπορεί συνεπώς, ούτε αυτός, να εξαιρεθεί από τη λίστα των κατά νόμο υπεύθυνων προσώπων.

6.2 Ειδικότερα, ο ως άνω, υπό τις ανωτέρω ιδιότητές του, που διατήρησε στο διάστημα μεταξύ των ετών 2015 έως και 2019, μέχρι δηλαδή και την ανάληψη καθηκόντων από τον κ. Κωνσταντίνο Αχ. Καραμανλή, με περισσότερες πράξεις και παραλείψεις του διατάρασσε την ασφάλεια της κυκλοφορίας στην επίμαχη σιδηροδρομική γραμμή και παρέλειπε την άρση αυτής της επικίνδυνης κατάστασης αν και είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση προς τούτο, συγκεκριμένα:

α) υπογράφοντας αδικαιολόγητα έξι (6) παρατάσεις στην υλοποίηση της κρίσιμης Σύμβασης 717/2014, μολονότι με την ίδια Σύμβαση επιδιωκόταν η εγκατάσταση συστήματος σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης, ETCS και

αυτόματης πέδησης στο δίκτυο (για την ουσιώδη εγγύηση της ασφάλειας από τα συστήματα αυτά έγινε λόγος παραπάνω), **β) υπογράφοντας** τις παραπάνω παρατάσεις ανεπιφύλακτα και χωρίς ρήτρες, **γ) παραλείποντας** να ασκήσει τον δέοντα έλεγχο για την άρτια εκτέλεση και ολοκλήρωση του έργου της εγκατάστασης των συστημάτων ασφαλείας, που προέβλεπε η ως άνω Σύμβαση, **δ) επιτρέποντας** τη λειτουργία της γραμμής, δίχως τα προβλεπόμενα συστήματα και επιπλέον δίχως τον σχεδιασμό, λήψη και θέση σε εφαρμογή υποκατάστατων (έστω) προληπτικών μέτρων (**ιδίως** συστήματος συνεχούς ραδιοεπικοινωνίας GSM-R), **ε) επιτρέποντας** τη λειτουργία της γραμμής και του δικτύου, παρά το γεγονός ότι γνώριζε ότι υπήρχε πρόβλημα υποστελέχωσης (ΟΣΕ) και μολονότι το προσωπικό ήταν ο πλέον αναγκαίος όρος για τη διαφύλαξη της ασφάλειας, αφού έλειπαν τα τεχνικά συστήματα ασφαλείας (**ιδίως** για την αποφυγή σύγκρουσης, λόγω ανθρώπινου λάθους), **στ) καταργώντας** **ιδίως** την θέση του Προϊσταμένου Αμαξοστοιχίας (κατά το 2019), με τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας, **ζ) παραβλέποντας** έγγραφες προειδοποιήσεις και γνωστοποιήσεις της ανασφάλειας της κυκλοφορίας (ήδη από το 2015), των οποίων είχε λάβει γνώση, με τη θεσμική του ιδιότητα, που προέρχονταν από πρόσωπα και φορείς εμπλεκόμενα ενεργά στους τομείς λειτουργίας – συντήρησης της επίμαχης γραμμής σιδηροδρομικής συγκοινωνίας. Ενδεικτικά αναφέρουμε τις εξώδικες γνωστοποιήσεις της Πανελλήνιας Ένωσης Προσωπικού Έλξης (2015) και της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών (ΠΟΣ) έως και το έτος 2016 για υφιστάμενα κενά στην ασφάλεια και ανάγκη λήψης μέτρων καθώς και της αποκαλυπτικής Έκθεσης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) για το δυστύχημα στο Άδενδρο Θεσσαλονίκης το 2017 (2018) με την οποία ήδη είχε επισημανθεί η έλλειψη συστήματος τηλεδιοίκησης και σηματοδότησης. Από δε τις παραπάνω γνωστοποιήσεις, καθ' όλη τη διάρκεια της θητείας του, συνάγεται και το αδιαμφισβήτητο γεγονός ότι γνώριζε καλώς τις ουσιώδεις ελλείψεις για την ασφάλεια της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, για την αποκατάσταση των οποίων δεν ενήργησε, παρότι όφειλε λόγω της ιδιότητάς του, ώστε η παράλειψη του αυτή συνιστά ήδη συμπεριφορά διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών, σύμφωνα με όσα επιρρίπτονται στους διαδόχους του, οδήγησε δε και αυτή αιτιωδώς, από κοινού με τις προμνημονευθείσες πράξεις και παραλείψεις των διαδόχων του, στο πολύνεκρο δυστύχημα της 28.2.2023.

Μάλιστα, το γεγονός ότι ο διατελέσας Υπουργός Υποδομών, αδιαφόρησε για τους κινδύνους που σαφώς είχαν ήδη προκύψει (πριν το 2019), συνάγεται και από τις παράλληλες δημόσιες διακηρύξεις του περί εκσυγχρονισμού και επιτάχυνσης του δικτύου.

6,3 Τα ίδια ισχύουν (αναλογικώς με τα προεκτεθέντα για τους διατελέσαντες Υφυπουργούς κατά τα έτη 2019-2023) και για τους διατελέσαντες Υφυπουργούς Μεταφορών και Υποδομών κατά τα έτη 2016-2019 και ειδικότερα κατά χρονική διαδοχή τους: α) Μαρίνα Χρυσοβελώνη, η οποία διατέλεσε Υφυπουργός αρμόδια για θέματα Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων από την 24.2.2016 έως την 4.11.2016, β) Νικόλαο Μαυραγάνη, ο οποίος διατέλεσε Υφυπουργός αρμόδιος για θέματα Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων από την 4.11.2016 έως την 15.2.2019 και γ) Αθανάσιο Μωραΐτη, ο οποίος διατέλεσε Υφυπουργός αρμόδιος για θέματα Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων από την 15.2.2019 έως την 9.7.2019, οι οποίοι, ανάμεσα στις αρμοδιότητές που τους είχαν ανατεθεί με την ανάληψη των καθηκόντων τους με αποφάσεις του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Μεταφορών (με τα ΦΕΚ 2405Β'/10.11.2015, 710Β'/17.03.2016, 127Β'/24.1.2017 και 1019Β'/2019 αντίστοιχα), ήταν (συν)αρμόδιοι και για την εποπτεία των ως άνω φορέων (ΟΣΕ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΓΑΙΑΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ) καθώς και για την Σύμβαση 717/2014, η υλοποίηση της οποίας παρατάθηκε αδικαιολόγητα έξι φορές αρχής γενομένης την 7-6-2016.

6.4 Στο σημείο αυτό, πρέπει να σημειωθούν και τα ακόλουθα, εκ νομικού αλλά και θεσμικού καθήκοντος: Είναι πρόδηλο κατά το άρθρο 86 Σ. αλλά και κατά τον ν. 3126/2003, ότι στην περίπτωση των ανωτέρω προσώπων έχει συμπληρωθεί ήδη από το 2021 η προβλεπόμενη αποσβεστική προθεσμία προς άσκηση της σχετικής αρμοδιότητας της Βουλής, καθώς το άρθρο 86 παρ.3 του Συντάγματος μέχρι την αναθεώρησή του τον Νοέμβριο του 2019 περιείχε την ακόλουθη διάταξη, η οποία την έθετε με σαφήνεια: «...*Η Βουλή μπορεί να ασκήσει την κατά την παράγραφο 1 αρμοδιότητά της μέχρι το πέρας της δεύτερης τακτικής συνόδου της βουλευτικής περιόδου που αρχίζει μετά την τέλεση του αδικήματος...*». Η καταργηθείσα αυτή διάταξη, η οποία όμως ίσχυε όταν ο Χ. Σπίρτζης απώλεσε την υπουργική του ιδιότητα τον Ιούλιο του 2019, εφαρμόζεται εν προκειμένω κατ' άρθρο 7 παρ.1 Σ καθώς συνιστά ευμενέστερη ρύθμιση ουσιαστικού (και όχι δικονομικού) δικαίου.

Ωστόσο και ενόψει:

- α) του ότι η συνδρομή των ανωτέρω προϋποθέσεων μπορεί να κριθεί μόνο από τα αρμόδια προς τούτο όργανα κατά το Σύνταγμα (Ολομέλεια Βουλής ή/και Δικαστικό Συμβούλιο του άρθρου 86 Σ), και
 - β) υφίσταται σε κάθε περίπτωση η διάταξη της παραγράφου 5 του άρθρου 86 Σ., που δίνει την δυνατότητα στο ίδιο το μέλος της κυβέρνησης ή τους κληρονόμους του, με αίτησή του να ζητήσει, σε περίπτωση που η Βουλή δεν μπορεί για νομικούς λόγους να προχωρήσει στην διερεύνηση της υπόθεσης, τον έλεγχο της κατηγορίας από ειδική επιτροπή που μπορεί να συστήσει η Βουλή, διάταξη που δεν μπορεί να ενεργοποιηθεί καν διαδικαστικά, αν δεν εισαχθεί πρώτα προς συζήτηση πρόταση 30 τουλάχιστον βουλευτών για την σύσταση επιτροπής προκαταρκτικής εξέτασης, η οποία δεν θα ολοκληρωθεί μεταξύ άλλων και για τον συγκεκριμένο λόγο που εξετάζεται εδώ (ή λόγω παραγραφής)
- εντάσσουμε στην παρούσα και το κεφάλαιο αυτό περί διερεύνησης ενδεχόμενων ποινικών ευθυνών του πρώην Υπουργού κ. Χρήστου Σπίρτζη και των διατελεσάντων επί διακυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝ.ΕΛΛ. Υφυπουργών Μεταφορών και Υποδομών.

Δ. Συμπεράσματα – Υπαγωγή

Δ1. Το άρθρο 86 του Συντάγματος ρυθμίζει, από κοινού με τον εκτελεστικό του νόμο 3126/2003 «περί ποινικής ευθύνης Υπουργών», όπως ισχύει, και τα άρθρα 153 επ. του Κανονισμού της Βουλής, το θεσμό της ποινικής ευθύνης των Υπουργών, καθιστώντας τη Βουλή αποκλειστικά αρμόδια για την άσκηση δίωξης κατά όσων διατελούν ή διετέλεσαν μέλη της Κυβέρνησης ή Υφυπουργοί για ποινικά αδικήματα που τέλεσαν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους. Σύμφωνα με το άρθρο 86 παρ. 3 του Συντάγματος, «[Γ]ρόταση άσκησης δίωξης υποβάλλεται από τριάντα τουλάχιστον βουλευτές. Η Βουλή, με απόφασή της που λαμβάνεται με την απόλυτη πλειοψηφία του όλου αριθμού των βουλευτών συγκροτεί ειδική κοινοβουλευτική επιτροπή για τη διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης, διαφορετικά η πρόταση απορρίπτεται ως προδήλως αβάσιμη. Το

πόρισμα της επιτροπής του προηγούμενου εδαφίου εισάγεται στην Ολομέλεια της Βουλής, η οποία αποφασίζει για την άσκηση ή μη δίωξης. Η σχετική απόφαση λαμβάνεται με την απόλυτη πλειοψηφία του όλου αριθμού των βουλευτών. Με τη διαδικασία και την πλειοψηφία του πρώτου εδαφίου της παραγράφου αυτής η Βουλή μπορεί οποτεδήποτε να ανακαλεί την απόφασή της ή να αναστέλλει τη δίωξη, την προδικασία ή την κύρια διαδικασία».

Δ2. Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 291 παρ.1ΠΚ, που τιτλοφορείται «Επικίνδυνες παρεμβάσεις στην συγκοινωνία μέσω σταθερής τροχιάς, πλοίων και αεροσκαφών», όπως ίσχυε κατά τους ανωτέρω κρίσιμους χρόνους και δη από τον Ιούλιο του 2019 έως τις 28.2.2023, «1. Όποιος διαταράσσει την ασφάλεια της συγκοινωνίας μέσω σταθερής τροχιάς, πλοίων ή αεροσκαφών: α) με καταστροφή, βλάβη ή μετακίνηση εγκαταστάσεων ή συγκοινωνιακών μέσων, β) με τοποθέτηση ή διατήρηση εμποδίων, γ) με αλλοίωση σημείων ή σημάτων ή με τοποθέτηση ή διατήρηση εσφαλμένων σημείων ή σημάτων, δ) με παραβίαση των κανόνων τεχνικού ελέγχου ή ασφαλούς φόρτωσης των συγκοινωνιακών μέσων, ε) με παραβίαση των κανόνων λειτουργίας συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών, στ) με άλλες, εξίσου επικίνδυνες, για την ασφάλεια της συγκοινωνίας πράξεις τιμωρείται: αα) με φυλάκιση αν από την πράξη μπορεί να προκύψει κοινός κίνδυνος για ξένα πράγματα, ββ) με κάθειρξη έως δέκα (10) έτη αν από την πράξη μπορεί να προκύψει κίνδυνος για άνθρωπο, γγ) με κάθειρξη αν η πράξη είχε ως αποτέλεσμα τη βαριά σωματική βλάβη ή προκάλεσε σημαντική βλάβη σε εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας, δδ) με κάθειρξη τουλάχιστον δέκα (10) ετών αν η πράξη είχε ως αποτέλεσμα τον θάνατο άλλου. Αν προκλήθηκε ο θάνατος μεγάλου αριθμού ανθρώπων, το δικαστήριο μπορεί να επιβάλει ισόβια κάθειρξη».

Για την αντικειμενική στοιχειοθέτηση του αδικήματος απαιτείται η πρόκληση του κινδύνου, όχι όμως και η πραγμάτωσή του, ούτε και η πρόκληση σύγκρουσης – δυστυχήματος διότι άλλως θα στοιχειοθετούνταν όχι έγκλημα διακινδύνευσης, όπως εν προκειμένω, αλλά έγκλημα βλάβης, πράγμα που δεν αποτελεί σκοπό του νομοθέτη και δεν προκύπτει από την γραμματική ερμηνεία της διάταξης του άρθρου

291 ΠΚ. Έγκλημα εκ του αποτελέσματος διακρινόμενο είναι το κακούργημα, υπό την διακεκριμένη μορφή του που απαιτεί να επήλθε θάνατος άλλου και απειλεί ποινή κάθειρξης τουλάχιστον δέκα ετών ή ισόβια κάθειρξη (291 παρ. 1 στοιχείο ε' υποπ. δδ' ΠΚ). Τέλος, για την υποκειμενική στοιχειοθέτηση του αδικήματος της πρώτης παρ. απαιτείται δόλος (αρκεί και ενδεχόμενος), που **ενέχει την γνώση και θέληση ή αποδοχή διατάραξης της ασφάλειας της συγκοινωνίας, ενώ, όσον αφορά το εκ του αποτελέσματος έγκλημα με θανατηφόρο αποτέλεσμα, αρκεί η αμέλεια ως προς το βαρύτερο αυτό αποτέλεσμα** (Εφ.Αιγαίου 50/2019, ΠλημμΡόδου 48/2021 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ).

Το έγκλημα μπορεί να τελεστεί τόσο δια θετικής ενέργειας, όσο και δια παραλείψεως, εφόσον, όπως εν προκειμένω, συντρέχουν οι προϋποθέσεις του άρθρου 15 ΠΚ, ήτοι στις περιπτώσεις που ο υπαίτιος, αν και έχει ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να αποτρέψει το αξιόποινο αποτέλεσμα, που εν προκειμένω είναι η διατάραξη της ασφάλειας των συγκοινωνιών και ο εξ αυτής κίνδυνος για ξένα πράγματα ή/και το επιβατικό κοινό (όχι η ίδια η επέλευση βλάβης) είτε η σωματική βλάβη ανθρώπου ή/και ο θάνατος, είτε η βλάβη σε κοινωφελείς εγκαταστάσεις (ως αποτέλεσμα της διατάραξης), τα οποία αρκεί να οφείλονται και σε αμέλειά του δράστη, καθώς το άρθρο 291 ΠΚ στοιχειοθετεί γνήσιο εκ του αποτελέσματος διακρινόμενο έγκλημα, δεν το πράττει.

Δ3. Στην προκειμένη περίπτωση, από τα ανωτέρω ειδικότερα παρατεθέντα πραγματικά περιστατικά, προκύπτουν (τουλάχιστον) σοβαρές ενδείξεις, ότι τα ανωτέρω πρόσωπα, κατά περίπτωση και ανάλογα με τις ως άνω αρμοδιότητές τους στους ανωτέρω παρατιθέμενους χρόνους, αν και ήταν νόμιμα επιφορτισμένα με το καθήκον εποπτείας και υλοποίησης της ασφάλειας της αναφερόμενης συγκοινωνίας (από το θεσμικό πλαίσιο), δεν έπραξαν αυτό (την εποπτεία και υλοποίηση της ασφάλειας) και συγκεκριμένα παραβίασαν ουσιώδη μέτρα ασφαλείας και παρέλειψαν να ενεργήσουν ουσιώδεις ενέργειες για την αποκατάσταση της επισφαλούς λειτουργίας της κυκλοφορίας (παρότι είχαν ιδιαίτερη νομική υποχρέωση προς αυτό), αποδεχόμενοι το γεγονός ότι από τη μη ασφαλή λειτουργία της κυκλοφορίας, σύμφωνα με όσα περιγράφηκαν παραπάνω, μπορεί να

επερχόταν κάθε είδους κίνδυνος ή/και βλάβη στο επιβατικό κοινό και σε ξένα πράγματα, ώστε με τις ως άνω παραβιάσεις και παραλείψεις τους διατάραξαν πράγματι την ασφάλεια της συγκοινωνίας, από την οποία διατάραξη όχι μόνο δημιουργήθηκε κίνδυνος για ξένα κοινά πράγματα και για άνθρωπο, αλλά τελικά πραγματώθηκε, με την αιτιώδη πρόκληση (ως μόνη ενεργός αιτία) του αποτελέσματος του θανάτου 57 ανθρώπων.

Οι ως άνω παραβιάσεις και παραλείψεις τους, που τελούν κατά τα ανωτέρω σε άμεσο αιτιώδη σύνδεσμο με την επέλευση του σιδηροδρομικού δυστυχήματος, συνοψίζονται κατά τον κρίσιμο χρόνο (28-2-2023) και τόπο (επίδικο ειδικότερα τμήμα Λάρισας - Ν. Πόρων), στο ότι δεν τελούσε σε λειτουργία κανένα από τα παραπάνω ουσιώδη ψηφιακά - ηλεκτρομηχανολογικά συστήματα ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, ούτε είχαν ληφθεί τα ως άνω προληπτικά μέτρα ασφαλείας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας τα οποία, όμως, εάν λειτουργούσαν ή είχαν θεσπισθεί, αντίστοιχα, ειδικά στο επίδικο τμήμα (Λάρισα - Ν. Πόροι), μετά βεβαιότητας δεν θα επισυνέβαινε το επίδικο δυστύχημα της 28-2-2023 επί της σιδηροδρομικής γραμμής Αθηνών-Θεσσαλονίκης στο ύψος του Ευαγγελισμού των Τεμπών, καθόσον η χρήση - λειτουργία και επενέργεια των εν λόγω συστημάτων ασφάλειας - ελέγχου της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, καθώς και η θέσπιση των ως άνω πρόσθετων μέτρων ασφαλείας (2ος σταθμάρχης νυκτερινής βάρδιας, μείωση ταχύτητα αμαξοστοιχιών, θέσπιση νέου εθνικού κανόνα με το ανωτέρω περιεχόμενο) θα απέτρεπε τη σύγκρουση των ως άνω αμαξοστοιχιών είτε συνδυαστικά είτε μεμονωμένα, είτε α) μέσω της λειτουργίας της τηλεδιοίκησης του ΚΕΚ Λάρισας και της αμφίδρομης φωτισήμανσης - σηματοδότησης της γραμμής είτε β) του συστήματος GSM-R, όπως οι τεχνικές προδιαγραφές - δυνατότητες και η κατά χρήση λειτουργία των συστημάτων αυτών εκτίθεται αναλυτικά πιο πάνω είτε γ) μέσω της παρουσίας δεύτερου (2ου) σταθμάρχη στη βραδινή βάρδια του Σ. Σ. Λάρισας αντί ενός (1) μόνο, ο οποίος (2ος σταθμάρχης), όντας παρών στο σταθμαρχείο του σταθμού θα εντόπιζε έγκαιρα την ενέργεια του [redacted] να θέσει αντίρροπα επί της γραμμής καθόδου την επιβατική αμαξοστοιχία κατά την έξοδό της από το Σ.Σ. Λάρισας και θα επενέβαινε προκειμένου αυτή να άμεσα ακινητοποιηθεί και να εισέλθει κανονικά στη γραμμή ανόδου είτε δ) μέσω της μειωμένης ταχύτητας που θα είχε ορισθεί για την κίνηση των αμαξοστοιχιών με σχετική εγκύκλιο βραδυπορίας από τη Δ/νση

Κυκλοφορίας του ΟΣΕ ΑΕ (άρθρα 76 - 77 ΓΚΚ) ενόψει της επικινδυνότητας της κίνησης συνεπεία των ως άνω ελλείψεων είτε στ) και με τη θέσπιση αναγκαίου Νέου Εθνικού Κανόνα, έστω ως προσωρινού προληπτικού μέτρου, λόγω του κατεπείγοντος, που θα λάμβανε υπόψη όλα τα παραπάνω δεδομένα και η εφαρμογή του θα διαμόρφωνε ασφαλείς συνθήκες σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, μεταξύ άλλων και στο επίδικο τμήμα (Λάρισα - Ν. Πόροι), όπου επισυνέβη το εν λόγω σιδηροδρομικό δυστύχημα. Ήδη δε η λειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής, υπό τους ανωτέρω όρους, την οποία λειτουργία τα ανωτέρω πρόσωπα επέτρεψαν, παρότι γνώριζαν ότι έλειπαν θεμελιώδεις όροι για την ασφαλή σιδηροδρομική κυκλοφορία, συνιστά συμπεριφορά διατάραξης, από την οποία αναμφίβολα προέκυψε αυτός ακριβώς ο κίνδυνος, που τελικά πραγματώθηκε (δηλαδή ο κίνδυνος για άνθρωπο και τα αποτελέσματα πρόκλησης α) σωματικής βλάβης και β) θανάτου), με δεδομένο ότι οι ελλείποντες όροι (συστήματα ασφαλείας και προληπτικά μέτρα ασφαλείας) κατέτειναν ακριβώς σε αυτό, στην ασφαλή δηλαδή λειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής, η οποία αναμφίβολα συνίσταται και στην αποφυγή σφοδρής σύγκρουσης (ιδίως θανατηφόρας).

Τα ανωτέρω πρόσωπα, παρ' όλο που τελούσαν σε πλήρη γνώση, ενόψει της ιδιότητάς τους και των προεκτεθέντων στις οικείες θέσεις εγγράφων, του κινδύνου από την έλλειψη των ως άνω δικλείδων ασφαλείας, όπως και των προπεριγραφόμενων ελλείψεων – παραλείψεων στην ασφάλεια της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, σε συνδυασμό με την παράλειψή τους επί όλο αυτό το χρονικό διάστημα να ενεργήσουν, δεν μερίμνησαν για την πλήρη λειτουργία τους κατά τον προορισμό σχεδίασης και παραγωγής-κατασκευής τους, ως ουσιωδών και κρίσιμων συστημάτων ασφαλείας, επικοινωνίας και διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας επί του δικτύου του ΟΣΕ, ενώ ομοίως δεν μερίμνησαν ώστε ο ΟΣΕ να προβαίνει σε έγκαιρο έλεγχο, επίβλεψη, συντήρηση, ανάταξη και αποκατάσταση βλαβών, ώστε να τελούν αυτά (κάτωθι συστήματα ασφαλείας, επικοινωνίας και διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας επί του δικτύου του ΟΣΕ ΑΕ) σε πλήρη λειτουργία, προκειμένου να επιτυγχάνεται ασφαλής σιδηροδρομική κυκλοφορία επί του σιδηροδρομικού δικτύου.

Την πράξη τους αυτή τα ως άνω πρόσωπα τέλεσαν με ενδεχόμενο δόλο, καθώς προέβλεψαν την πραγμάτωση εξαιτίας της συμπεριφοράς τους της αντικειμενικής υπόστασης του άρθρου 291 ΠΚ, δηλαδή αντιλαμβάνονταν πλήρως και γνώριζαν τις διαταραχές στη λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου και την επικινδυνότητα της αξιόποινης συμπεριφοράς τους, ήτοι της παράλειψής τους να αποτρέψουν την διατάραξη και τον εξ αυτής κίνδυνο αν και υποχρεούνταν προς τούτο, και, παρά τούτο, αδιαφόρησαν και επέμειναν στην τέλεση της πράξεώς τους, ιδίως με τη μη έγκαιρη επέμβασή τους προς επίλυση των ως άνω προβλημάτων (αν και όφειλαν και μπορούσαν να το έχουν πράξει αυτό), αποδεχόμενοι προδήλως άπαντες τους κινδύνους από την ανασφαλή λειτουργία του δικτύου (ιδίως για άνθρωπο) και επιδεικνύοντας αμέλεια ως προς το τελικά επελθόν αποτέλεσμα των 57 ανθρωποκτονιών και πολλών σωματικών βλαβών (καθώς αν είχαν ενδεχόμενο δόλο ως προς αυτές θα στοιχειοθετούνταν πλέον όχι το προτεινόμενο έγκλημα διακινδύνευσης αλλά έγκλημα βλάβης, όπως της ανθρωποκτονίας από πρόθεση κ.ο.κ., περίπτωση που δεν συνιστά πρότασή μας και που δεν στηρίζεται κατά την κρίση μας στα μέχρι σήμερα τεθέντα υπόψη μας στοιχεία της δικογραφίας). Η ανωτέρω δε θέση και ιδιότητά τους, σε συνδυασμό με τις προπαρατεθείσες διατάξεις, συγκροτούν την ύπαρξη ιδιαίτερης, ειδικής και όχι γενικής, νομικής υποχρεώσεώς τους ως υπαιτίων προς ενέργεια, που τείνει στην παρεμπόδιση του αποτελέσματος, για την επέλευση του οποίου ο νόμος απειλεί ορισμένη ποινή και η οποία (ιδιαίτερη αυτή νομική υποχρέωση) συνιστά πρόσθετο στοιχείο του εγκλήματος που τελείται με παράλειψη και πηγάζει από ρητές, επιτακτικού χαρακτήρα, διατάξεις νόμων και από το σύμπλεγμα των προπαρατιθέμενων νομικών κανόνων και καθηκόντων τους, που συνδέονται με την ως άνω θέση και ιδιότητά του ως ορισμένη έννομη σχέση του υπαιτίου, από την οποία δημιουργήθηκε ο κίνδυνος επελεύσεως του εγκληματικού αποτελέσματος (ΟΛΑΠ 4/2010, ΑΠ 329/2021).

Κατά συνέπεια, με την παρούσα, έχοντας λάβει υπόψη τα μέχρι σήμερα πορίσματα της ανακριτικής διαδικασίας, φρονούμε ότι ενόψει αυτών, προδήλως και κατ' ελάχιστον επιβάλλεται η διενέργεια ποινικής προκαταρκτικής εξέτασης για την διερεύνηση ειδικά των ενδεχόμενων

ποινικών ευθυνών των ως άνω μελών της Κυβέρνησης, επιφυλασσόμενοι προφανώς να επανέλθουμε εφόσον διαβιβαστούν ή προκύψουν νεότερα στοιχεία και για έτερα μέλη της Κυβέρνησης ή άλλες πράξεις.

Επειδή κατόπιν των ανωτέρω προκύπτουν επαρκείς ενδείξεις, άξιες προκαταρκτικής διερεύνησης, ότι οι καθ' ων η παρούσα πρόταση τέλεσαν με πρόθεση κατά τα προεκτεθέντα το αδίκημα της διατάραξης της ασφάλειας της συγκοινωνίας μέσω σταθερής τροχιάς, τόσο με θετική ενέργεια, όσο και δια παραλείψεως, κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους με την ιδιότητα του μέλους της Κυβέρνησης και ειδικότερα κατά περίπτωση του Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών, του Υφυπουργού Μεταφορών και του Υφυπουργού Υποδομών.

Επειδή από τις προς διερεύνηση πράξεις φέρεται πως προκλήθηκε σύγκρουση που οδήγησε στον θάνατο μεγάλου αριθμού ατόμων και συγκεκριμένα στον θάνατο 57 ανθρώπων και των τραυματισμό τουλάχιστον 32 ανθρώπων, ενώ προκλήθηκε κίνδυνος για τους υπόλοιπους διακόσιους εξήντα τέσσερις (264) επιβαίνοντες και στις δύο αμαξοστοιχίες.

Για τους λόγους αυτούς

ΠΡΟΤΕΙΝΟΥΜΕ

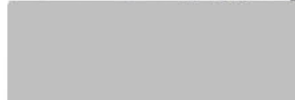
Όπως, σύμφωνα με το άρθρο 86 παρ. 3 του Συντάγματος, τα άρθρα 153 επ. του Κανονισμού της Βουλής και το άρθρο 5 του Ν. 3126/2003 περί της «Ποινικής Ευθύνης Υπουργών», ως ισχύουν, συσταθεί Ειδική Κοινοβουλευτική Επιτροπή για τη Διενέργεια Προκαταρκτικής Εξέτασης κατά των πρώην Υπουργών Μεταφορών και Υποδομών Κωνσταντίνου Αχ. Καραμανλή και Χρήστου Σπίρτζη, καθώς και κατά των πρώην Υφυπουργών Μιχαήλ Παπαδόπουλου, Ιωάννη Κεφαλογιάννη, Γεωργίου Καραγιάννη, Μαρίας Χρυσοβελώνη, Νικόλαου Μαυραγάνη και Αθανάσιου Μωραΐτη, για την κατά τα ανωτέρω εκτιθέμενα διερεύνηση τυχόν αδικημάτων που έχουν τελεστεί κατά την άσκηση των καθηκόντων τους.

Οι προτείνοντες Βουλευτές

Ανδρουλάκης Νικόλαος



Μπιτιάγκης Δημήτριος



Τσίμαρης Ιωάννης



Γερουλάνος Παύλος



Μάντζος Δημήτριος



Χρηστίδης Παύλος



Αποστολάκη Μιλένα



Αχμέτ Ιλχάν



Βατσινά Ελένη



Γιαννακοπούλου Κωνσταντίνα (Νάντια)



Γρηγοράκου Παναγιώτα (Νάγια)



Δουδωνής Παναγιώτης

Θρασκιά Ουρανία (Ράνια)

Καζάνη Αικατερίνη

Κατρίνης Μιχάλης

Κουκουλόπουλος Παρασκευάς (Πάρις)

Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας

Λιακούλη Ευαγγελία

Μιχαηλίδης Σταύρος

Μουλκιώτης Γεώργιος

Νικητιάδης Γεώργιος

Νικολαΐδης Αναστάσιος

Πάνας Απόστολος

Παπανδρέου Γεώργιος

Παππάς Πέτρος

Παρασκευαΐδης Παναγιώτης

Παραστατίδης Στέφανος

Παρασύρης Φρανκίσκος

Πουλάς Ανδρέας

Σπυριδάκη Αικατερίνη

Σταρακά Χριστίνα

Χνάρης Εμμανουήλ

Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ