



Κοινοβουλευτική Ομάδα

Λεωφ. Ηρακλείου 145, 14231 ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ,
τηλ.: 2102592213, 2102592105, 2102592258, fax: 2102592097
e-mail: ko@vouli.kke.gr, <http://www.kke.gr>
Γραφεία Βουλής: 2103708168, 2103708169, fax: 2103707410

ΠΡΟΣ ΤΗ ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Αθήνα, 20 Μάη 2025

ΠΡΟΤΑΣΗ

Σύστασης Ειδικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής για την διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης κατά το άρθρο 86 παρ. 3 του Συντάγματος βάσει των άρθρων 153 επ. του Κανονισμού της Βουλής και το άρθρο 5 του ν. 3126/2003 περί της «Ποινικής Ευθύνης Υπουργών».

A. Εισαγωγικά

Η κατάθεση της δικογραφίας στη Βουλή για τη διερεύνηση ποινικών ευθυνών για τους πρώην Υπουργούς Κ. Καραμανλή και Χρ. Σπίρτζη επιβεβαίωσε όσα είχε αποκαλύψει ήδη ένα χρόνο πριν το πόρισμα του ΚΚΕ στην Εξεταστική Επιτροπή. Όσα αποτυπώνονται και με νέα στοιχεία σε μηνύσεις συγγενών των θυμάτων σε βάρος των δυο Υπουργών αλλά και όσων εμπλέκονται στο έγκλημα στα Τέμπη, που επίσης διαβιβάστηκαν πρόσφατα στη Βουλή.

Επιβεβαίωσε όσα προτάσσουν οι πολύμορφες κινητοποιήσεις του εργατικού και λαϊκού κινήματος δυο χρόνια τώρα, που έκαναν υπόθεσή τους την τιμωρία των ενόχων και δεν επιτρέπουν τη συγκάλυψη του εγκλήματος. Έκαναν υπόθεσή τους, δηλαδή, να μην υπάρξουν άλλα Τέμπη, να καταδικαστεί και ο μεγάλος ένοχος: το σύστημα του κέρδους που θεωρεί αναλώσιμη την ζωή των εργαζομένων, των λαϊκών στρωμάτων και των παιδιών τους και τη θυσιάζει καθημερινά στους χώρους δουλειάς, την Παιδεία, την Υγεία και αλλού, ενώ ετοιμάζεται να τη ρίξει στην κρεατομηχανή των πολεμικών συγκρούσεων.

Γι' αυτό και όλο αυτό το διάστημα, από τη πρώτη στιγμή του τραγικού εγκλήματος μέχρι τη συγκλονιστική απεργιακή συγκέντρωση της 28ης Φλεβάρη, τις μαζικές απεργιακές συγκεντρώσεις της 9ης Απρίλη και της Πρωτομαγιάς, και σε όλες τις πρωτοβουλίες που ξεδιπλώνονται από το

εργατικό λαϊκό κίνημα, κυριαρχεί το σύνθημα “ή τα κέρδη τους ή οι ζωές μας”.

Έχει πλέον αποκαλυφθεί ότι η εφαρμογή της πολιτικής “απελευθέρωσης” των σιδηροδρομικών μεταφορών και της κατάτμησης του σιδηροδρομικού δικτύου σύμφωνα με τις κατευθύνσεις της ΕΕ και γενικότερα της επιχειρηματικής λειτουργίας με γνώμονα το κέρδος οδήγησε στην ανυπαρξία των απαραίτητων αυτοματοποιημένων συστημάτων ασφαλείας, στην απογύμνωση του σιδηροδρόμου από το απαραίτητο προσωπικό, στην υποβάθμιση συνολικά των απαραίτητων υποδομών, στην εγκληματική υποστελέχωση μέχρι και στην ελλιπή εκπαίδευση του εναπομείναντος προσωπικού!

Έχει αποκαλυφθεί ότι τα σιδηροδρομικά έργα αποτέλεσαν πεδίο έντονου ανταγωνισμού μεταξύ εργολάβων, κατασκευαστικών εταιρειών, προμηθευτών. Η κατάτμηση των έργων για να ικανοποιηθούν οι εργολάβοι και οι προμηθευτές κατάντησε συνήθης πρακτική. Ακόμη και οι προδιαγραφές συχνά ήταν διαφορετικές μεταξύ τμημάτων του ίδιου έργου.

Πρόκειται για συστήματα που ποτέ μέχρι σήμερα δεν λειτούργησαν στο βασικό άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη. Για παράδειγμα η σύμβαση 717 του 2014 που προέβλεπε ότι το έργο έπρεπε να είχε ολοκληρωθεί το 2016, δύο χρόνια μετά την υπογραφή της σύμβασης, παρατάθηκε 11 φορές και με πρόσθετο προϋπολογισμό πολλών εκατομμυρίων ευρώ κάθε φορά. Εκτός από την 717 προηγήθηκαν και άλλες συμβάσεις, το 2006 και 2007 που καμιά τους δεν έχει υλοποιηθεί. Ακόμη και σήμερα δεν έχουν ολοκληρωθεί τα έργα με τα συστήματα ασφάλειας στον άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

Επί χρόνια, λοιπόν, δε λειτουργούσε κανένα από τα συστήματα ασφαλείας, τα οποία, αν λειτουργούσαν, θα απέτρεπαν με βεβαιότητα τη σύγκρουση.

Αν λειτουργούσε το στοιχειώδες, η φωτοσήμανση, η επιβατική αμαξοστοιχία δεν θα έμπαινε με κόκκινο φωτόσημο στην γραμμή καθόδου που ήταν ήδη κατειλημμένη από την εμπορική.

Αν λειτουργούσε η Τηλεδιοίκηση, η χάραξη του δρομολογίου της επιβατικής θα γινόταν από τον κεντρικό χειριστή και θα διαβιβαζόταν για εκτέλεση στο Σταθμάρχη Λάρισας.

Αν λειτουργούσε το GSMR, ο μηχανοδηγός της επιβατικής θα είχε τη δυνατότητα να επικοινωνήσει με το μηχανοδηγό του αντίθετα κινούμενου εμπορικού συρμού και να συνειδητοποιήσουν και οι δυο ότι βρίσκονται σε πορεία σύγκρουσης.

Αν λειτουργούσε το ETCS, και έμπαινε ο μηχανοδηγός της επιβατικής με κόκκινο φωτόσημο στη γραμμή καθόδου, το τρένο θα φρέναρε αυτόματα ώστε να μην επιτρέψει την κίνησή του σε κατειλημμένη γραμμή.

Επί της ουσίας, λοιπόν, η ασφάλεια της κίνησης των αμαξοστοιχιών βασιζόταν αποκλειστικά και μόνο στη σωστή εφαρμογή του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας, όμως με προσωπικό κάτω από το μισό του απαιτούμενου. Σημείο τομής αποτέλεσε ο νόμος Ρέππα του 2010 επί κυβέρνησης ΠΑΣΟΚ, με τον οποίο υποχρεώθηκαν σε μετάταξη 2.351 έμπειροι εργαζόμενοι με αποτέλεσμα τελικά ο όμιλος ΟΣΕ από 5.151 εργαζόμενους να καταλήξει σε 2800, και το 2023 να υπάρχουν λιγότεροι από 1000 εργαζόμενοι. Την ίδια στιγμή το οργανόγραμμα του ΟΣΕ προέβλεπε το Μάιο του 2022 ως αναγκαίο για τη λειτουργία του δικτύου προσωπικό 2.182 εργαζομένων!

Παράλληλα, σταδιακά είχαν καταργηθεί και προϋπάρχουσες ασφαλιστικές δικλείδες, όπως ο προϊστάμενος της αμαξοστοιχίας και το κέντρο παρακολούθησης κυκλοφορίας στην Καρόλου. Η δε νυχτερινή βάρδια στο σταθμό της Λάρισας από τον Ιούνιο του 2015, επί κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, διεξάγεται από έναν σταθμάρχη, καθώς καταργήθηκε ο δεύτερος λόγω έλλειψης προσωπικού. Ο δε κατηγορούμενος σταθμάρχης, είχε λάβει «ελλιπή και ανεπαρκή» εκπαίδευση σύμφωνα με την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, την ΡΑΣ, όπως και οι υπόλοιποι σταθμάρχες που εκπαιδεύτηκαν μαζί του. Φυσικά, όλα αυτά “διαπιστώθηκαν” μετά το έγκλημα! Ενώ, μέχρι σήμερα, γίνονται προσλήψεις συμβασιούχων αντί για προσλήψεις μόνιμου προσωπικού, ακόμα και για την κρίσιμη θέση του σταθμάρχη!

Ο σιδηρόδρομος λειτουργούσε, και συνεχίζει να λειτουργεί, σαν ωρολογιακή βόμβα έτοιμη να εκραγεί από στιγμή σε στιγμή.

Φυσικά, οι κυβερνήσεις και οι αρμόδιοι υπουργοί διαχρονικά γνώριζαν και αποδέχονταν το ενδεχόμενο μιας τέτοιας τραγωδίας. Γιατί οι ίδιοι διαμόρφωσαν αυτήν την κατάσταση, για να λειτουργεί ο σιδηρόδρομος με γνώμονα το κέρδος των ομίλων, με βάση τις κατευθύνσεις της ΕΕ για την "απελευθέρωση" των μεταφορών. Είχαν ενημερωθεί για τα δεκάδες ατυχήματα και εκτροχιασμούς που συνέβαιναν με μεγάλη συχνότητα.

Γνώριζαν ότι σε 20 από τα ατυχήματα του ΟΣΕ (εκτροχιασμοί, συγκρούσεις, αφύλακτες διαβάσεις) κατά τη διάρκεια υπηρεσίας των Χρ. Σπίρτζη και Κ. Καραμανλή 22 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους. Τους είχαν κοινοποιηθεί 93 εξώδικα φορέων και συνδικαλιστικών οργανώσεων από το 2015 έως και λίγες μέρες πριν το έγκλημα, που απηύθυναν δραματική έκκληση για τη λήψη των απαραίτητων μέτρων ασφαλείας. Παρόλα αυτά

συνέχιζαν είτε με τις αποφάσεις τους είτε με την εγκληματική μη ενασχόλησή τους με ζητήματα που άπτονται της αρμοδιότητάς τους, να επιτρέπουν τη λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου παρά τις ελλείψεις ασφαλείας, αποδεικνύοντας ότι η προτεραιότητα του συστήματος που υπηρετούν οι κυβερνήσεις, η ΕΕ, η Δικαιοσύνη δεν είναι η προστασία της ανθρώπινης ζωής.

Γνώριζαν και είχαν αποδεχτεί την μεγάλη πιθανότητα επέλευσης ενός θανατηφόρου δυστυχήματος.

Αυτές τις μεγάλες ευθύνες προσπαθούν να κρύψουν οι αρμόδιες αρχές μέσα από την εκτεταμένη αλλοίωση του τόπου του εγκλήματος, τις μεγάλες καθυστερήσεις και τις ελλείψεις στην ανακριτική διαδικασία με αποτέλεσμα, για παράδειγμα, να έχουν χαθεί τα βίντεο από την φόρτωση της εμπορικής αμαξοστοιχίας. Έτσι έχει καταστεί εξαιρετικά δύσκολο να επιβεβαιωθεί η πραγματική αιτία που οδήγησε στην έκρηξη και τη δημιουργία της πυρόσφαιρας. Αυτό άλλωστε προκύπτει από τα διάφορα πορίσματα, όπως αυτά των διορισμένων από την κυβέρνηση και τον ανακριτή επιτροπών και πραγματογνωμόνων, που παραθέτουν “εκδοχές” χωρίς σαφή συμπεράσματα.

Ενώ, δεν έχουν απαντηθεί ικανοποιητικά ούτε τα ερωτήματα που έχει θέσει το ΚΚΕ σχετικά με τη μεταφορά επικίνδυνων, εύφλεκτων φορτίων μέσω του σιδηροδρόμου στην Νατοϊκή βάση της Λάρισας, όπως υδρογονανθράκων για εμπλουτισμό καυσίμων που χρησιμοποιεί το ΝΑΤΟ. Ούτε φυσικά για τα σχέδια που εφαρμόστηκαν τις πρώτες ώρες της εγκληματικής σύγκρουσης και αν σχετίζονται με τη διαχείριση ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται επικίνδυνα (Χημικά - Βιολογικά - Ραδιολογικά – Πυρηνικά) υλικά. Είναι γεγονός όμως ότι σε σχετικές εκθέσεις πραγματογνωμόνων καταγράφεται ο τραυματισμός τεσσάρων πυροσβεστών της ομάδας πυρόσβεσης, των οποίων η ιατρική γνωμάτευση αναφέρει ότι υπέστησαν χημικά εγκαύματα διαφόρων βαθμών. Αλλά και στις ανωμοτί εξηγήσεις τους οι ιατροδικαστές της υπόθεσης, αναφέρουν ότι ενημερώθηκαν για απόρρητο σχέδιο το οποίο εφαρμοζόταν στον τόπο του εγκλήματος και για το οποίο δεν θα λάμβαναν γνώση.

Συνολικά, η κατάσταση που επικρατούσε στον ελληνικό σιδηρόδρομο ήταν γνωστή στους υπευθύνους εδώ και πολλά χρόνια, στο Υπουργείο Μεταφορών, στον ΟΣΕ και στη ΡΑΣ, για τις εγκληματικές ελλείψεις στα συστήματα ασφαλείας των τρένων. Το έγκλημα βέβαια συνεχίζεται και μέχρι σήμερα διαπράττεται το αδίκημα της έκθεσης σε κίνδυνο χιλιάδων ανθρώπων, όταν ο ίδιος ο πρωθυπουργός δημόσια ομολογεί ότι ο σιδηρόδρομος θα είναι – σχετικά - ασφαλής το 2027 και την ίδια την ώρα

όχι απλά κυκλοφορούν κανονικά τα τρένα, αλλά εξακολουθούν να μεταφέρουν άκρως επικίνδυνο πολεμικό υλικό για λογαριασμό του ΝΑΤΟ!

Με βάση τα παραπάνω για το έγκλημα των Τεμπών **υπάρχουν συγκεκριμένες ποινικές κακουργηματικές ευθύνες, ιδιαίτερα για τους αρμόδιους υπουργούς και άλλα κυβερνητικά στελέχη την τελευταία τουλάχιστον 20ετία**, παρά το ευνοϊκό ποινικό πλαίσιο που επιφυλάσσει στα μέλη της Κυβέρνησης το Σύνταγμα και ο νόμος περί ευθύνης Υπουργών, που έχει ως αποτέλεσμα μέρος αυτών να έχει παραγραφεί. Γι' αυτό άλλωστε το συγκεκριμένο πλαίσιο φυλάττουν ως κόρη οφθαλμού όλα τα αστικά κόμματα. Μόνο το ΚΚΕ σταθερά σε κάθε συνταγματική αναθεώρηση απαιτεί την κατάργηση του άρθρου 86 του Συντάγματος και του εκτελεστικού νόμου (νόμος περί ευθύνης υπουργών 3126/2003), ώστε να δικάζονται οι Υπουργοί και τα κυβερνητικά στελέχη όπως όλοι οι πολίτες. Αυτή τη θέση, που επανέλαβε το ΚΚΕ και στην τελευταία συνταγματική αναθεώρηση, απέρριψαν ΝΔ, ΣΥΡΙΖΑ και ΠΑΣΟΚ.

Με την παρούσα πρότασή μας ζητάμε την σύσταση Ειδικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής αναφορικά με τους Υπουργούς Μεταφορών Χρ. Σπίρτζη (2015 – 2019) και Κ. Καραμανλή (2019 – 2023), φυσικά τους αρμόδιους υφυπουργούς, για την διερεύνηση των κακουργηματικών αδικημάτων της δια πράξεων και παραλείψεων διατάραξης της ασφάλειας των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών από το οποίο προήλθε ο θάνατος 57 ανθρώπων και η βαριά σωματική βλάβη δεκάδων ακόμα ατόμων, της ανθρωποκτονίας με ενδεχόμενο δόλο των 57 ανθρώπων, του κακουργηματικού αδικήματος της θανατηφόρου έκθεσης και των αδικημάτων της παράβασης καθήκοντος και της βαριάς σωματικής βλάβης.

Αντίστοιχα, πρέπει να διερευνηθούν οι ευθύνες και των αρμόδιων υφυπουργών αλλά και όλων όσων εμπλέκονται, όπως των επικεφαλής των κυβερνήσεων, σε γνώση και υπό τον έλεγχο των οποίων εξελίσσεται όλο το κυβερνητικό έργο. Για δε τον νυν πρωθυπουργό Κ. Μητσοτάκη να διερευνηθούν επιπλέον οι ευθύνες για την εκτεταμένη αλλοίωση του τόπου του εγκλήματος.

Σε κάθε περίπτωση, απαιτείται η σύσταση πραγματικής προανακριτικής επιτροπής, και όχι μιας ακόμα προανακριτικής - φιάσκο, όπως στην περίπτωση Τριαντόπουλου. **Απαιτείται η σύσταση πραγματικής Προανακριτικής**, όσο το επιτρέπει το αντιδραστικό, συνταγματικά κατοχυρωμένο θεσμικό πλαίσιο, η οποία θα συνεδριάζει ανοιχτά, δημόσια, αφού αφορά πολιτικά πρόσωπα και πράξεις που αφορούν τον λαό και τα παιδιά του. Θα μπορεί απρόσκοπτα να καλέσει και να εξετάσει μάρτυρες και στοιχεία, φυσικά και τον πρωθυπουργό. Θα μπορεί να διευρύνει το

κατηγορητήριο για όσα πρόσωπα προκύψουν ευθύνες, και να αποδοθούν όλες οι ποινικές ευθύνες στους ενόχους.

Β. Το Σιδηροδρομικό Έγκλημα της 28^{ης} Φεβρουαρίου 2023 ήταν το τραγικό αποτέλεσμα των πολιτικών που εφαρμόστηκαν στο ελληνικό σιδηρόδρομο τις τελευταίες δεκαετίες.

Στις 28/2/2023 και περί ώρα 23:18 στον Ευαγγελισμό Τεμπών Λαρίσης και συγκεκριμένα στο 371χλμ της γραμμής Πειραιώς – Πλατέως συγκρούστηκαν μετωπικά η επιβατική αμαξοστοιχία IC 62 (Intercity 62) η οποία κινούνταν από Αθήνα προς Θεσσαλονίκη και η εμπορική αμαξοστοιχία 63503 η οποία έκανε το αντίθετο δρομολόγιο. Αποτέλεσμα της σύγκρουσης ήταν 57 επιβεβαιωμένοι νεκροί οι οποίοι στην πλειοψηφία τους ήταν νέοι άνθρωποι καθώς και δεκάδες τραυματίες.

Από την πρώτη στιγμή, η κυβέρνηση της ΝΔ, έκανε προσπάθεια να εμφανίσει το τραγικό έγκλημα αποκλειστικά ως “ανθρώπινο λάθος”, να κυριαρχήσει το «για όλα φταίει ο σταθμάρχης».

Όλα αυτά τα χρόνια, η κυβέρνηση επιμένει ότι η μετωπική σύγκρουση από την οποία προκλήθηκε ο εκτροχιασμός βαγονιών καθώς και η ισχυρότατη έκρηξη και στη συνέχεια η φωτιά ήταν αποτέλεσμα αποκλειστικά των εσφαλμένων χειρισμών και συνεννοήσεων μεταξύ του Σταθμάρχη Λάρισας και του μηχανοδηγού.

Όμως στην πραγματικότητα, το τραγικό έγκλημα στα Τέμπη, όπως και τα δεκάδες μικρότερα – ακόμα και θανατηφόρα – δυστυχήματα που συνέβαιναν όλα τα προηγούμενα χρόνια, ήταν άμεσο αποτέλεσμα των βασικών πολιτικών επιλογών που εφαρμόστηκαν τις τελευταίες δεκαετίες στη χώρα μας αναφορικά με τον ελληνικό σιδηρόδρομο και φέρουν τη σφραγίδα όλων των αστικών κομμάτων.

Από την δεκαετία ήδη του 1990 όλα τα αστικά κόμματα που κυβέρνησαν την χώρα μας είτε στήριξαν από κοινού είτε υιοθέτησαν εκ των υστέρων όλες τις ευρωπαϊκές οδηγίες και κατευθύνσεις της Ε.Ε. αναφορικά με την ασφάλεια και “απελευθέρωση” των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών. Κάθε νέα κυβέρνηση συνέχιζε το νήμα από εκεί που το άφηνε η προηγούμενη λησμονώντας ακόμη και την όποια πιθανή κριτική μπορεί να ασκούσε ως αντιπολίτευση.

Από το 1991 και έπειτα όλα τα αστικά κόμματα υλοποιώντας τις αποφάσεις και κατευθύνσεις της Ε.Ε. προχώρησαν στην "απελευθέρωση" των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών μέσα από τον διαχωρισμό υποδομής και εκμετάλλευσης, το κομμάτισμα του ΟΣΕ και την ιδιωτικοποίηση του κερδοφόρου τμήματος των μεταφορών στην Hellenic Train με παχυλές συμβάσεις και προκλητικές επιδοτήσεις που χαρακτήριζαν ακόμα και τον άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη ως “άγονη γραμμή” για να δικαιολογηθούν!

Το αποτέλεσμα ήταν ότι στο επίμαχο τμήμα Δομοκός-Πλατύ, δεν λειτουργούσε ούτε η φωτεινή σηματοδότηση, ούτε η τηλεδιόκιση, ούτε το σύστημα GSMR που εξασφαλίζει απρόσκοπτη επικοινωνία των μηχανοδηγών ανεξάρτητα από το ανάγλυφο του εδάφους, ούτε το σύστημα αυτόματης πέδησης συρμών (ETCS), το οποίο άλλωστε δεν λειτούργησε ποτέ.

Γ. ΟΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΠΟΥ ΟΔΗΓΗΣΑΝ ΣΤΟ ΕΓΚΛΗΜΑ ΤΩΝ ΤΕΜΠΩΝ

Γ1.Η κατάσταση του Ελληνικού Σιδηρόδρομου και οι ελλείψεις στα Συστήματα Ασφαλείας κατά την ημέρα του εγκλήματος των Τεμπών. Οι εγκληματικές ευθύνες της ΕΕ.

Η κατάσταση και ο τρόπος λειτουργίας του ελληνικού σιδηροδρόμου παραμένει με τα ίδια χαρακτηριστικά από την δεκαετία του '60. Επί της ουσίας η ασφάλεια της κίνησης των αμαξοστοιχιών βασίζεται αποκλειστικά και μόνο στη σωστή εφαρμογή του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας από τους αρμόδιους σταθμάρχες, κλειδούχους, μηχανοδηγούς κτλ και ελλείπουν παντελώς τα σύγχρονα αυτοματοποιημένα συστήματα τα οποία συνεπικουρούν καθοριστικά τον ανθρώπινο παράγοντα και λειτουργούν αποτρεπτικά και διορθωτικά ως προς το ανθρώπινο λάθος.

Η ανάπτυξη του ευρωπαϊκού συστήματος με την ονομασία ERTMS (European Rail Traffic Management System), το οποίο ουσιαστικά αποσκοπεί στη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου στον ευρωπαϊκό χώρο σε ένα μόνον μέρος του δικτύου, θα μπορούσε να παρέχει βασικές εγγυήσεις ασφαλείας στο βαθμό που θα κάλυπτε ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο.

Τα βασικά μέρη αυτού του συστήματος ERTMS, δηλαδή το ETCS και το GSM-R (επί των συρμών και επί του δικτύου), σε συνδυασμό και με την λειτουργία της φωτοσήμανσης, της πλήρους Τηλεδιόκισης στο

σιδηροδρομικό δίκτυο και της πλήρους στελέχωσης όλων των υπηρεσιών με επαρκώς εκπαιδευμένο προσωπικό, μπορούν να αποτρέψουν παρόμοια δυστυχήματα. Ειδικότερα:

Το ETCS (European Train Control System) αποτελεί ένα ενιαίο σύστημα αυτόματης προστασίας των συρμών και παρέχει μεταξύ άλλων την δυνατότητα ακόμη και αυτόματης πέδησης του συρμού σε περίπτωση που διαπιστωθεί πορεία σύγκρουσης με άλλο τρένο ή παραβίαση κόκκινου σηματοδότη ή υπερβολική ταχύτητα. Προϋπόθεση για την λειτουργία του μεταξύ άλλων είναι η εγκατάσταση και λειτουργία φωτεινών σηματοδοτών.

Κατά την ημέρα του εγκλήματος δεν λειτουργούσε το ETCS το οποίο μετά βεβαιότητας θα είχε ακινητοποιήσει αυτόματα τις δυο αμαξοστοιχίες που κινούνταν σε μετωπική πορεία σύγκρουσης.

Το GSM-R (Global System for Mobile Communications – Railway) αποτελεί ένα σύγχρονο μέσο επικοινωνίας που επιβάλλεται να έχουν οι επίγειοι σταθμοί διαχείρισης κυκλοφορίας (Σταθμάρχες, Κέντρο Τηλεδιοίκησης κτλ) και οι μηχανοδηγοί μεταξύ τους. Το σύστημα αυτό επιτρέπει την επικοινωνία χωρίς διακοπές και παράσιτα σε όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο ενώ παρέχει και επιπλέον δυνατότητες για την μεταφορά δεδομένων και άλλων ενεργειών σε αντίθεση με το υποδεέστερο υπάρχον σύστημα VHS.

Η ύπαρξη συστημάτων επικοινωνίας GSM-R την ημέρα του δυστυχήματος θα παρείχε την δυνατότητα απρόσκοπτης επικοινωνίας των εμπλεκόμενων προσώπων μεταξύ τους. Παρά ταύτα το μοιραίο βράδυ το GSM-R δεν λειτουργούσε και στα δύο τρένα. Ιδιαίτερη ευθύνη για την μη λειτουργία τους φέρει η Hellenic Train καθώς και η ΠΑΣ η οποία δεν είχε προχωρήσει σε έγκαιρη πιστοποίηση τους.

Παρά τις προσπάθειες διαφόρων κυβερνητικών στελεχών να διαστρεβλώσουν την πραγματικότητα, στον ελληνικό σιδηρόδρομο δεν υπήρχε Τηλεδιοίκηση, δηλαδή αποτύπωση και έλεγχος σε ζωντανό χρόνο της θέσης και της κίνησης του κάθε τρένου σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο σε απομακρυσμένο πίνακα κυκλοφορίας. Η ύπαρξη τηλεδιοίκησης σε συνδυασμό με τα σύγχρονα συστήματα ασφαλείας (ETCS – GSM-R) είναι σε θέση να εκμηδενίσουν την πιθανότητα ανάλογων σιδηροδρομικών δυστυχημάτων.

Όμως, κατά την ημέρα του εγκλήματος των Τεμπών στη χώρα μας όχι μόνο δεν υπήρχε Τηλεδιοίκηση και δεν λειτουργούσε κανένα από τα παραπάνω σύγχρονα συστήματα ασφαλείας (ETCS – GSM-R) αλλά ήταν εκτός λειτουργίας ακόμα και οι φωτεινοί σηματοδότες!

Επιπροσθέτως, στην περίπτωση του εγκλήματος των Τεμπών επέδρασε και η μη λειτουργία του τοπικού Κέντρου Ελέγχου Λάρισας το οποίο ήταν εγκατεστημένο στη θέση Ζάχαρη και είχε την δυνατότητα να επιβλέπει την κυκλοφορία των συρμών σε τοπικό επίπεδο.

Στο σταθμαρχείο Λάρισας υπήρχε τοπικός πίνακας χειρισμού για ενέργειες και δυνατότητα παρεμβάσεων εντός ορίων του σταθμού και του οποίου δεν έκανε χρήση ο σταθμάρχης. Η κυβέρνηση ήδη από την ημέρα του δυστυχήματος προσπάθησε σκόπιμα και συνειδητά να παραπλανήσει τον ελληνικό λαό παρουσιάζοντας τον τοπικό πίνακα χειρισμού που υπήρχε στο σταθμαρχείο Λάρισας ως σύγχρονη υπηρεσία Τηλεδιοίκησης γεγονός που αποτελεί ψέμα και εμπαιγμό.

Με ευθύνη όλων των αστικών κυβερνήσεων δεν ελήφθη κανένα μέτρο για την έγκαιρη εγκατάσταση και λειτουργία των πιο πάνω σύγχρονων τεχνολογικών επιτευγμάτων που θα μεγιστοποιούσαν την ασφάλεια των συγκοινωνιών.

Οι εγκληματικές ευθύνες της ΕΕ.

Μεγάλες είναι και οι ευθύνες της ΕΕ, οι κατευθύνσεις της οποίας υλοποιούνται στις σιδηροδρομικές μεταφορές σε όλη την Ευρώπη. Μάλιστα η Ευρωπαϊκή Ένωση διαπιστώνει προκλητικά ότι είναι επαρκές το σύστημα ασφαλείας που επικρατεί στους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους παρά το γεγονός ότι την τελευταία διετία έχουν αυξηθεί κατά 23% τα σοβαρά σιδηροδρομικά ατυχήματα στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Άλλωστε η ΕΕ χορήγησε πιστοποιητικό ασφαλείας στην Hellenic Train με έναρξη ισχύος στις 6/2/2023, μόλις λίγες μέρες πριν το έγκλημα, στο περιεχόμενο του οποίου προβλέπεται ως είδος επιτρεπόμενης υπηρεσίας μεταξύ άλλων και η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, σε ένα σιδηροδρομικό δίκτυο – ωρολογιακή βόμβα. Ενώ, αντίστοιχα, η ΕΕ γνώριζε για τις αλλεπάλληλες παρατάσεις και καθυστερήσεις στην εγκατάσταση των συστημάτων ERTMS, δηλαδή του ETCS και του GSMR, και μάλιστα σε επιστολή-απάντησή της για αυτό το θέμα προς το Υπουργείο Μεταφορών στις 20-5-2022 ανέφερε χαρακτηριστικά ότι «η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δέχεται να μεταθέσει τις σχετικές ημερομηνίες για τη θέση σε λειτουργία του ERTMS».

Μάλιστα, τον Απρίλη του 2025, όπως ανέδειξε με παρέμβαση της η Ευρωκοινοβουλευτική Ομάδα του ΚΚΕ, κατά τη συνεδρίαση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) στις Βρυξέλλες, ο εκτελεστικός διευθυντής της Κοινής Επιχείρησης Σιδηροδρόμων της Ευρώπης παραδέχτηκε ότι 5.000 βαγόνια κυκλοφορούν νόμιμα ενώ θα έπρεπε να πάνε για παλιοσίδερα, γιατί είναι κόστος η αντικατάστασή τους

για τους επιχειρηματικούς ομίλους που εκμεταλλεύονται τη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων και ανθρώπων.

Αντίστοιχα, σύμφωνα με δημοσιεύματα μετά την ανακοίνωση του πορίσματος του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, έγινε γνωστό ότι κατά τη διάρκεια της συγγραφής του πορίσματος, διατυπώθηκε η απαίτηση από τον εκπρόσωπο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων να μην γίνει καμία αναφορά στα έλαια των μετασχηματιστών, γιατί κάτι τέτοιο θα σήμαινε ότι θα έπρεπε να αλλάξουν οι μετασχηματιστές σχεδόν σε όλα τα ευρωπαϊκά τρένα τα οποία πιστοποιεί η Ευρωπαϊκή Ένωση και αυτό θα οδηγούσε σε τεράστιο οικονομικό κόστος τους επιχειρηματικούς ομίλους.

Την ίδια στιγμή, βέβαια, η ίδια η Ευρωπαϊκή Ένωση δίνει 70 δισεκατομμύρια για τη μεταφορά στρατευμάτων και άλλα 800 δισεκατομμύρια για εξοπλιστικά προγράμματα. Για τους σιδηροδρόμους μεταφέρει αυτά τα μέτρα ασφάλειας για το μέλλον.

Γ2.Μείωση προσωπικού – υποβάθμιση εκπαίδευσης – υποχρηματοδότηση.

Σε αντίθεση με αυτό που θα επέβαλε η ανυπαρξία των σύγχρονων συστημάτων ασφαλείας, με ευθύνη και σε γνώση των αρμόδιων Υπουργών και των αντίστοιχων κυβερνήσεων, ατόνησαν παράλληλα και οι αναγκαίες εκείνες ασφαλιστικές δικλείδες που θα μπορούσαν στοιχειωδώς να παρέχουν κάποια προστασία στις σιδηροδρομικές συγκοινωνίες.

Είναι ενδεικτικό της υποχρηματοδότησης και της έλλειψης προσωπικού το με αρ. πρωτ. Φ10/254143/21-9-2021 έγγραφο της Διεύθυνσης Σιδηροδρομικών Μεταφορών προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών με θέμα «Ενημερωτική για τη χρηματοδότηση και το προσωπικό του ΟΣΕ». Στο έγγραφο αυτό αναφέρεται συγκεκριμένα ότι, ενώ τα χρήματα που απαιτούνται για την εύρυθμη λειτουργία του ΟΣΕ ανέρχονται στα 135.000.000 € ετησίως, χρηματοδοτείται μόλις με 45.000.000 € από το Ελληνικό Δημόσιο, καθώς και ότι το προσωπικό του παρουσιάζει μείωση κατά 79,91 % τη χρονική περίοδο 2010-2022. Δηλώνεται μάλιστα ρητά ότι «επειδή η χρηματοδότηση του ΟΣΕ ήταν πολύ μικρότερη από αυτή που απαιτείτο για την συντήρηση και λειτουργία του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου (...) η συντήρηση ήταν απολύτως πλημμελής (ότι δεν μπορούσε να αποφευχθεί), με αποτέλεσμα να έχουμε σήμερα ένα κακοσυντηρημένο σιδηροδρομικό δίκτυο».

Αντίστοιχα, στο με αρ. πρωτ. Φ15.7/242749/10-9-2021 έγγραφο της ίδιας ως άνω Διεύθυνσης προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, αφού

αναλύεται το πρόβλημα που έχει δημιουργηθεί από την υποχρηματοδότηση του ΟΣΕ, επισημαίνεται ως συνέπεια ότι «η ελλιπής συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου υποβαθμίζει την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών αυξάνοντας τις πιθανότητες ατυχημάτων και συμβάντων». Ωστόσο, όπως τονίζει στην απολογία της η Προϊστάμενη της Διεύθυνσης Σιδηροδρομικών Μεταφορών, ούτε σε αυτά ούτε σε κανένα από τα ενημερωτικά σημειώματα που είχε αποστείλει η Διεύθυνση στην Πολιτική Ηγεσία δεν υπήρξε αντίδραση.

Επομένως, παρά το γεγονός ότι η ασφάλεια της κυκλοφορίας των σιδηροδρόμων στηριζόταν αποκλειστικά και μόνον στην τήρηση του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας, δηλαδή επί της ουσίας στον ανθρώπινο παράγοντα, όχι μόνο δεν ελήφθησαν μέτρα για την ενίσχυση και εκπαίδευση του προσωπικού αλλά αντιθέτως ο αριθμός των εργαζομένων μειώθηκε δραματικά με βάση τις κατευθύνσεις της ΕΕ.

Σημείο τομής αποτέλεσε ο νόμος 3891/2010 (Ρέππα), επί κυβέρνησης ΠΑΣΟΚ, όπου υποχρεώθηκαν σε μετάταξη 2351 έμπειροι εργαζόμενοι με αποτέλεσμα τελικά ο όμιλος ΟΣΕ από 5.151 εργαζόμενους να καταλήξει σε 2800. Αξίζει να σημειωθεί πως καμία από τις μετέπειτα κυβερνήσεις δεν επεδίωξε να αντιστρέψει αυτήν την κατάσταση με τον διορισμό μόνιμου προσωπικού, παρά αρκούσαν σε κατά καιρούς μπαλώματα με συμβάσεις ορισμένου χρόνου και μπλοκάκια και μάλιστα πολύ λιγότερων από τα τεράστια κενά που είχαν εντωμεταξύ δημιουργηθεί λόγω των συνταξιοδοτήσεων.

Την περίοδο του εγκλήματος των Τεμπών, σύμφωνα με το πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων οι αναγκαίες θέσεις εργασίας για τον ΟΣΕ θα έπρεπε να είναι 2.800 άτομα. Ωστόσο οι οργανικές θέσεις του ΟΣΕ ήταν 2.098 και τελικώς εργάζονταν στον ΟΣΕ μόλις 1.000 άτομα περίπου (755 μόνιμοι και 230 συμβασιούχοι).

Δεδομένης της απουσίας σύγχρονων συστημάτων ασφαλείας είναι προφανές πως η μείωση του προσωπικού συνέβαλε καθοριστικά στην αποδυνάμωση της ίδιας της ασφαλείας των σιδηροδρόμων.

Εξίσου επιβαρυντική για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων αποτέλεσε η κατάργηση του Προϊσταμένου της Αμαξοστοιχίας από 1-1-2020 με βάση τον νέο Γενικό Κανονισμό Κυκλοφορίας ο οποίος συνεπικουρούσε τον μηχανοδηγό και παρακολουθούσε την επικοινωνία με τα Σταθμαρχεία.

Παράλληλα το 2020 επί κυβέρνησης ΝΔ καταργήθηκε το Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας στην οδό Καρόλου, δηλαδή το Κέντρο στο οποίο συμμετείχαν ενιαία στελέχη του ΟΣΕ και της Hellenic Train, εξασφαλίζοντας έτσι πιο άμεση διασύνδεση και συντονισμό, και το οποίο

θα μπορούσε να διαγνώσει την μετωπική πορεία σύγκρουσης των αμαξοστοιχιών. Στην θέση του λειτουργούσαν δύο ξεχωριστά κέντρα, το ένα στην Καρόλου του ΟΣΕ και το άλλο στην έδρα της Hellenic Train.

Η μείωση του προσωπικού αποδυνάμωσε και μια σειρά άλλες ειδικότητες και τομείς που ήταν απαραίτητες για την ασφάλεια των συγκοινωνιών, όπως η συντήρηση των γραμμών, η φύλαξη των διαβάσεων, η συντήρηση των αμαξοστοιχιών κ.α.

Την ίδια στιγμή η HELLENIC TRAIN παρά την εν γνώσει της κακή κατάσταση, τις ελλείψεις και τα κενά στα συστήματα ασφαλείας του σιδηροδρομικού δικτύου, πίεζε για αύξηση της ταχύτητας της κυκλοφορίας και ενώ μάλιστα η ίδια δεν είχε φροντίσει να φέρει σύγχρονα τρένα στο ελληνικό δίκτυο, να εγκαταστήσει το σύστημα GSM - R σε όλους τους συρμούς της και τα βαγόνια της δεν πληρούσαν τα επικαιροποιημένα πρότυπα πυρασφάλειας. Και παρόλ' αυτά έπαιρνε τις απαιτούμενες πιστοποιήσεις από την ΕΕ.

Γ.3 Προβληματικός διαχωρισμός οργανισμού ΟΣΕ – Ανταγωνιστικές σχέσεις μεταξύ εταιρειών – Κατάτμηση συμβάσεων για τα συστήματα ασφαλείας, πεδίο επιχειρηματικού ανταγωνισμού.

Με βάση τις κατευθύνσεις της Ε.Ε. και με την σύμφωνη γνώμη όλων των κυβερνήσεων οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες απελευθερώθηκαν και ο ΟΣΕ έσπασε σε κομμάτια με σκοπό να αποτελέσει ένα ακόμα πεδίο κερδοφορίας για το κεφάλαιο.

Αντίστοιχο πεδίο κερδοφορίας και έντονων ανταγωνισμών αποτέλεσαν οι κατά καιρούς συμβάσεις που προκηρύχθηκαν με αντικείμενο την εγκατάσταση των απαιτούμενων συστημάτων ασφαλείας.

Αυτό αποτυπώνεται καθαρά στο περιεχόμενο και την πορεία των κύριων συμβάσεων που δρομολογήθηκαν και σχετίζονται με την ασφάλεια των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών που παρήγγειλε ο ΟΣΕ και σύναψε η ΕΡΓΟΣΕ, οι οποίες είναι:

1. Η σύμβαση 10012/2006 για την προμήθεια συστημάτων GSM-R με οικονομικό αντικείμενο 57.228.780€. Η συμφωνημένη διάρκεια του έργου ήταν 2 έτη (26/9/2006 – 26/9/2008). Ωστόσο δόθηκαν 4 παρατάσεις και τελικώς το μεγαλύτερο μέρος του έργου παραδόθηκε στις 11/6/2018, 12/2/2020 και 10/2/2021. Ωστόσο ακόμη και σήμερα το σύστημα GSM-R δεν λειτουργεί σε όλους τους συρμούς της Hellenic Train καθώς δεν έχει πιστοποιηθεί από την ΡΑΣ. Στις

- 05.07.2022 εγκρίθηκε από την ΡΑΣ η λειτουργία στους σταθμούς, ενώ μέχρι και τον Ιούλιο του 2023 η ΡΑΣ δεν είχε εγκρίνει την λειτουργία του στους συρμούς.
2. Η σύμβαση 10004/2007 για την προμήθεια συστήματος ETCS στους συρμούς με οικονομικό αντικείμενο 25.026.200 ευρώ. Η συμφωνημένη διάρκεια του έργου ήταν 2 έτη (30/5/2007 – 30/3/2009). Δόθηκαν 3 παρατάσεις και το έργο παραδόθηκε μετά από 10 έτη. Σύμφωνα δε με την έκθεση της Επιτροπής Εμπειρογνομόνων όταν η ΓΑΙΑΟΣΕ παρέλαβε ήδη από το 2018 το σύστημα ETSC (συρμών), το έκρινε μη λειτουργικό και από τότε δήλωσε ότι απαιτείται νέα σύμβαση η οποία δεν έχει γίνει μέχρι σήμερα. Φυσικά το σύστημα εξακολουθεί να μην είναι σε λειτουργία λόγω φθορών, προβλημάτων διαλειτουργικότητας κ.α.
 3. Η σύμβαση 10005/2007 για την προμήθεια συστήματος ETCS στις γραμμές με οικονομικό αντικείμενο 17.171.261 ευρώ. Η συμφωνημένη διάρκεια του έργου ήταν 30 μήνες (5/9/2007 – 5/3/2010). Το έργο πήρε 6 παρατάσεις και τελικώς παραδόθηκε στις 2/8/2019, 16/11/2021 και 13/12/2021. Σε κάποια τμήματα της γραμμής εγκρίθηκε από την ΡΑΣ η λειτουργία του ETSC στις 26.06.2023.
 4. Η σύμβαση 635/2013 για εργασίες αναβάθμισης του δικτύου, ολοκλήρωσης της υποδομής σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης για το τμήμα Τιθορέα – Δομοκός, με οικονομικό αντικείμενο 374.242.810,48 ευρώ! Η συμφωνημένη διάρκεια ήταν 32 μήνες (18/12/2013 – 18/8/2016) αλλά τελικώς δόθηκαν 14 παρατάσεις με τελευταία παράταση τις 30-6-2023.
 5. Η Σύμβαση 717/2014 για την Ανάταξη και Αναβάθμιση του συστήματος τηλεδιοίκησης με οικονομικό αντικείμενο 41.297.174,41 ευρώ. Η συμφωνημένη διάρκεια της ήταν 24 μήνες (26/9/2014 – 26/9/2016). Για την εν λόγω σύμβαση δόθηκαν 11 παρατάσεις. Τελικώς η ολοκλήρωση της ανακοινώθηκε τον Οκτώβριο του 2023 και μάλιστα με πολλούς αστερίσκους λόγω των φυσικών καταστροφών που μεσολάβησαν από τις πλημμύρες στην Θεσσαλία. Ταυτόχρονα ήδη επί υπουργίας Σπίρτζη είχαν ξεκινήσει οι διαπραγματεύσεις για υπογραφή συμπληρωματικής σύμβασης, η οποία τελικά υπογράφηκε επί υπουργίας Καραμανλή το 2022.

Επί της ουσίας κανένα από τα παραπάνω συστήματα ασφαλείας που είχαν δρομολογηθεί με τις παραπάνω συμβάσεις δεν ήταν σε λειτουργία την ημέρα του δυστυχήματος - εγκλήματος. Τα έργα κατατμήθηκαν προκειμένου να μπορέσουν όλοι οι επιχειρηματικοί κολοσσοί να πάρουν μερίδιο από την πίτα. Ταυτόχρονα, δεν υπήρχε καμία μέριμνα για τη

συντήρηση του δικτύου, με αποτέλεσμα τη γρήγορη απαξίωσή του σε βαθμό που να απαιτείται πλήρης αντικατάσταση.

Είναι χαρακτηριστικά τα όσα αναφέρει στην κατάθεσή του ο Γρ. Λάμπρου, μηχανικός και δημιουργός συστημάτων υψηλής τεχνολογίας, ο οποίος συνέβαλε στη δημιουργία, την ανάπτυξη, την εκτέλεση και τη θέση σε λειτουργία του συστήματος τηλεδιοίκησης της ΕΡΓΟΣΕ για το τμήμα Αθήνα – Πλατύ για λογαριασμό της εταιρίας AES ΑΕ, στην οποία ανατέθηκε το έργο, ως μια υπεργολαβία του έργου τηλεδιοίκησης από την Αθήνα έως τον Προμαχώνα που είχε ανατεθεί στην κοινοπραξία ΤΟΜΗ-ΑΛΣΤΟΜ. Ο κ. Λάμπρου δηλώνει ότι το έργο ολοκληρώθηκε και παρουσιάστηκε σε πλήρη λειτουργία το Νοέμβριο και το Δεκέμβριο του 2016, ωστόσο την περίοδο μεταξύ Δεκεμβρίου του 2016 και Μαΐου του 2017, χωρίς κανένα λόγο, δικαιολογία ή αιτία, όπως ανέφερε, η σύμβαση υπεργολαβίας μεταξύ ΤΟΜΗ – ΑΛΣΤΟΜ και AES ΑΕ, διάρκειας έως το 2020, διακόπηκε ξαφνικά και πάγωσε οριστικά η εγκατάσταση και θέση σε λειτουργία του ολοκληρωμένου συστήματος τηλεδιοίκησης και σηματοδότησης.

Παρέθεσε μάλιστα επιστολή του ίδιου προς τον κ. Μητσοτάκη, κοινοποιούμενη και στον κ. Άδωνη Γεωργιάδη, στις 21/3/2023, στην οποία ανέφερε μεταξύ άλλων τα εξής: *«Αυτή η βιαστική και ανεξήγητη σε μας τότε άρνηση ολοκλήρωσης και θέσης σε λειτουργία του Συστήματος Τηλεδιοίκησης, απεδείχθη πλέον πέραν πάσης αμφιβολίας ότι είχε ως κύριο στόχο του Αναδόχου την καθυστέρηση και επέκταση της Σύμβασης 717, με σημαντικές αναθεωρήσεις και παρατάσεις του έργου, αντί της άμεσης εγκατάστασης και ολοκλήρωσής του. Αυτές οι συνεχείς παρατάσεις και αναθεωρήσεις, οδήγησαν στον πλήρη εκτροχιασμό του κόστους της σύμβασης, με αποτέλεσμα τον Οκτώβριο του 2018 το τίμημα να αγγίξει πλέον τα 83.059.865 € και τελικό τίμημα έως σήμερα τα 87.000.000 € αντί του αρχικού 41,3 εκατ.!!!». Για να καταλήξει τελικά στην κατάθεσή του ότι «(...) τα δραματικά δυστυχήματα που συνέβησαν τόσο το 2017 στο Άδενδρο και κυρίως η σύγκρουση των τρένων στα Τέμπη πρόσφατα (...) θα είχαν αποφευχθεί εάν το Δεκέμβριο του 2016 και τις αρχές του 2017 μας είχε επιτραπεί να εγκαταστήσουμε το σύστημα τηλεδιοίκησης τόσο στο ΣΚΑ Αθηνών όσο και στο Κέντρο Ελέγχου Λάρισας».*

Όπως προκύπτει από το ιστορικό όλων των επίμαχων συμβάσεων, οι καθυστερήσεις στην υλοποίηση της 717/2014, η οποία αφορά τις κυβερνήσεις του ΣΥΡΙΖΑ και της ΝΔ δεν ήταν η εξαίρεση αλλά ο κανόνας. Το γεγονός αυτό άλλωστε αποδέχεται ακόμη και η Επιτροπή Εμπειρογνομόνων που σχηματίστηκε με εντολή της κυβέρνησης της ΝΔ για την διερεύνηση των αιτιών του δυστυχήματος των Τεμπών. Στη σ. 205 του Πορίσματος αναφέρει η Επιτροπή χαρακτηριστικά: *«Τα σιδηροδρομικά*

έργα αποτέλεσαν πεδίο έντονου ανταγωνισμού μεταξύ διάφορων εργολάβων, κατασκευαστών, προμηθευτών (συνήθως αλλοδαπών). Οι προδιαγραφές ήταν συχνά διαφορετικές από ένα τμήμα χιλιομέτρων έως το επόμενο (επίσης κάποιων χιλιομέτρων), με συνέπεια ασυμβατότητες μεταξύ των τμημάτων ενός υποτίθεται ενιαίου κατά τ' άλλα έργου. Για να ικανοποιηθούν μάλιστα οι προμηθευτές από τις μεγάλες ευρωπαϊκές χώρες, η κατάτμηση των έργων κατάντησε συνήθης πρακτική...».

Όλα τα παραπάνω επιβεβαιώνουν για μια ακόμα φορά ότι ανταγωνισμοί μεταξύ των κολοσσών για το μίσθωμα της τεράστιας αυτής «πίτας» ευθύνονται και για το ότι ο ελληνικός σιδηρόδρομος παραμένει μέχρι και σήμερα δίχως σύγχρονα συστήματα ασφαλείας.

Γ4. Ελλιπής εποπτικός ρόλος της ΡΑΣ στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων

Τέλος, κοινή διαπίστωση είναι η έλλειψη ουσιαστικής άσκησης εποπτείας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων από την κατά τα άλλα αρμόδια Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Ενώ είναι σε γνώση της ότι πάνω από το 95% των τρένων που είναι σε κυκλοφορία στο σιδηροδρομικό δίκτυο έχουν απαρχαιωμένες προδιαγραφές ασφαλείας και σύμφωνα με την πρώην πρόεδρο της ΡΑΣ και όσα είπε στην Εξεταστική Επιτροπή, είναι πολυτέλεια η αντικατάστασή τους.

Είναι εξάλλου χαρακτηριστικό ότι ακόμα και το κραυγαλέο έλλειμμα στην εκπαίδευση των σταθμαρχών διαπιστώθηκε μόνο μετά το έγκλημα στα Τέμπη, οπότε και συγκροτήθηκε η Ολομέλεια της ΡΑΣ για αυτεπάγγελτο έλεγχο των παραβιάσεων ασφαλείας που καταγράφηκαν στην υπ' αριθμ. 24/16-03-2023 απόφασή της, υποχρεώνοντας τον ΟΣΕ να παύσει να απασχολεί σε θέσεις κρίσιμων καθηκόντων ασφαλείας όσους είχαν περάσει το εν λόγω πρόγραμμα εκπαίδευσης.

Επίσης, σε επιστολή της η ΡΑΣ προς τον κ. Παναγιώτη Πικραμμένο, τότε Αντιπρόεδρο της Κυβέρνησης, στη 1-4-2021 γνωστοποιεί την υποστελέχυσή της αναφέροντας ότι σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας της θα έπρεπε να απασχολεί 35 εργαζόμενους, αλλά απασχολούσε μόλις 18, παραθέτοντας και τα ευρήματα της Έκθεσης του Ελέγχου Παρακολούθησης της ΡΑΣ από τον ERA, ο οποίος έλαβε χώρα το χρονικό διάστημα 25-28/06/2019, με ενδεικτικό το εξής απόσπασμα: «Ο περιορισμός των πόρων (προσωπικό και εμπειρογνωμοσύνη) επηρεάζει γενικά τις διάφορες δραστηριότητες που εκτελεί η ΡΑΣ. Κατά τον επιτόπιο έλεγχο διαπιστώθηκε ότι ορισμένες δραστηριότητες δεν εκτελούνται ή αναβάλλονται λόγω έλλειψης πόρων.

Δ. ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΕΥΘΥΝΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΕΓΚΛΗΜΑ ΤΩΝ ΤΕΜΠΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

Είναι προφανές ότι την πρώτη και βασική πολιτική ευθύνη για το συγκεκριμένο έγκλημα φέρει ο πρωθυπουργός Κ. Μητσοτάκης. Και αυτή η ευθύνη δεν παραγράφεται όσο ευνοϊκά και αν διαμορφώσουν το θεσμικό πλαίσιο. Ο ίδιος ο πρωθυπουργός ευθύνεται ως ο επικεφαλής της κυβέρνησης στη θητεία της οποίας συνέβη το τραγικό έγκλημα.

Άλλωστε, ο ίδιος είχε άμεση γνώση της κατάστασης και της μεγάλης πιθανότητας επέλευσης μιας τέτοιας σιδηροδρομικής τραγωδία. Εκτός των άλλων, του είχε κοινοποιηθεί επιστολή της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών στις 20-9-2021, στην οποία αποτυπώνεται η υποχρηματοδότηση και υποστελέχωση του σιδηροδρόμου καταλήγοντας ρητά ότι *«σε ενδεχόμενες δυσμενείς εξελίξεις, δεν μπορεί να αποδοθούν ευθύνες στο προσωπικό, κατά τη συνήθη πρακτική του ανθρώπινου λάθους, καθώς αυτές θα είναι απόρροια της τραγικής κατάστασης που έχει έως σήμερα διαμορφωθεί»* με την επισήμανση ότι *«η μη αντιμετώπιση της κατάστασης εγκυμονεί κινδύνους και για την ασφάλεια των εργαζομένων αλλά και για την ασφάλεια της κυκλοφορίας».*

Ευθύνεται γιατί η κυβέρνηση της ΝΔ, παραλαμβάνοντας την αντιλαϊκή σκυτάλη από τις προηγούμενες, πρωτοστάτησε στην εφαρμογή με μεγαλύτερη ταχύτητα της "απελευθέρωσης" των σιδηροδρομικών μεταφορών. Ευθύνεται γιατί η λειτουργία του σιδηροδρόμου συνεχίζεται με τους ίδιους όρους που οδήγησαν στο έγκλημα. Ευθύνεται γιατί η κυβέρνηση παραπέμπει την ολοκλήρωση των στοιχειωδών έργων στο σιδηροδρομικό δίκτυο σε βάθος... χρόνου. Ευθύνεται γιατί τα έργα αυτά θα χρηματοδοτούνται από το Ταμείο Ανάκαμψης μόνο στο βαθμό που εξυπηρετούν τους βασικούς στόχους του κεφαλαίου, όπως η ταχύτερη μεταφορά εμπορευμάτων και ο πολλαπλασιασμός των δρομολογίων, η διασύνδεση και διαλειτουργικότητα σε αυτή την κατεύθυνση με το ευρωπαϊκό δίκτυο. Δηλαδή τα χρήματα θα συνεχίσουν να δίνονται με αποκλειστικό κριτήριο την κερδοφορία, μακριά από τις ανάγκες του λαού για σύγχρονες, ασφαλείς σιδηροδρομικές μεταφορές, όπως αποτυπώθηκε και στην πρόσφατη συμφωνία με το ιταλικό κρατικό μονοπώλιο, Ferrovie dello Stato Italiane (FSI), στο οποίο ανήκει η Hellenic Train.

Η σύγκρουση των δυο τρένων την 28η Φλεβάρη 2023 δεν ήταν αναπόφευκτη.

Αντίθετα όπως έχει ήδη καταδειχθεί, η σύγκρουση θα είχε αποφευχθεί εάν ήταν σε πλήρη λειτουργία τα σύγχρονα συστήματα ασφάλειας, Τηλεδιοίκησης, ETCS και GSM-R. Παρά τα ανθρώπινα λάθη που έγιναν με την παραβίαση του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας εάν λειτουργούσε έστω το σύστημα αυτόματης πέδησης των συρμών (ETCS) τα τρένα θα ακινητοποιούνταν αυτόματα και έγκαιρα.

Η σύγκρουση θα είχε αποφευχθεί και παρά την απουσία των ανωτέρω συστημάτων ασφαλείας εάν υπήρχε το αναγκαίο με βάση το οργανόγραμμα λειτουργίας και σωστά εκπαιδευμένο προσωπικό. Όμως όλες οι κυβερνήσεις, οι αρμόδιοι φορείς (ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, ΡΑΣ) και η Hellenic Train (παρόλη την αυτονόητη υποχρέωσή της να συντηρεί ολοκληρωμένα το τροχαίο υλικό που διαθέτει στην κυκλοφορία για να γίνονται με αξιόπιστο και ασφαλή τρόπο τα δρομολόγια) έχουν φροντίσει, με βάση τις κατευθύνσεις της ΕΕ και επικαλούμενες τις “αντοχές της οικονομίας”, να αποσιλώσουν το ανθρώπινο δυναμικό και τις υποδομές που είναι αναγκαία για την ασφάλεια των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών.

Αναλυτικότερα οι ποινικές ευθύνες των πρώην Υπουργών Μεταφορών Κώστα Καραμανλή και Χρήστου Σπίρτζη.

Είναι δεδομένο ότι το έγκλημα στα Τέμπη έχει συγκεκριμένους υπαίτιους, και αυτοί δεν μπορούν να περιοριστούν ούτε μόνον στον Υπουργό της κυβέρνησης της ΝΔ Κ. Καραμανλή, που έχει βαρύτατες ευθύνες όπως και άλλα κυβερνητικά στελέχη, ούτε μόνον στον αρμόδιο υπουργό της προηγούμενης κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ – ΑΝΕΛ.

Με δεδομένο όμως το αντιδραστικό νομοθετικό πλαίσιο – ασυλίας που υπάρχει προτείνουμε την σύσταση προανακριτικής επιτροπής για τους Υπουργούς Κ. Καραμανλή και Χρ. Σπίρτζη. Πρόκειται για τις ποινικές ευθύνες που προέκυψαν από την ανακριτική διαδικασία, τις διαδικασίες της εξεταστικής επιτροπής, της Βουλής των Ελλήνων και τα στοιχεία της δικογραφίας που διαβιβάστηκε στην Βουλή.

Πιο συγκεκριμένα, με βάση τα όσα παραπάνω εκτέθηκαν, προκύπτουν σαφέστατες ποινικές ευθύνες των αρμόδιων Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών της περιόδου 2015 – 2023 Χρήστου Σπίρτζη (2015 – 2019) και Κώστα Αχ. Καραμανλή (2019 – 2023) για το κακουργηματικό αδίκημα της δια παραλείψεως διατάραξης της ασφάλειας των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών από το οποίο προήλθε ο θάνατος 57 ανθρώπων και η βαριά

σωματική βλάβη δεκάδων ακόμα ατόμων, για το κακουργηματικό αδίκημα της θανατηφόρου έκθεσης, την ανθρωποκτονία με ενδεχόμενο δόλο για τον θάνατο των 57 ανθρώπων.

Γιατί, σύμφωνα με το άρθρο 1 περ. στ' και θ' του Π.Δ. 123/2017, «Οργανισμός του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών» (ΦΕΚ Α' 151/12-10-2017), αποστολή του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών είναι: «...στ. Η προαγωγή της ασφάλειας στις υποδομές και μεταφορές.... και θ. Ο συντονισμός των εποπτευόμενων φορέων και η εποπτεία των προγραμμάτων δράσης αυτών». Επίσης, κατά το άρθρο 11 παρ. 2 περ. β' υποπερ. δδ' του Π.Δ. 123/2017, «ΕΠΟΠΤΕΥΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ», το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών εποπτεύει – μεταξύ άλλων φορέων και οργανισμών – και τον Διαχειριστή της Σιδηροδρομικής Υποδομής (infrastructure manager) της χώρας, δηλαδή τον ΟΣΕ Α.Ε. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (όπως είναι η ονομασία του σήμερα) είναι η νομοθετική αρχή, υπεύθυνη για το σιδηροδρομικό τομέα στην Ελλάδα και υπό την εποπτεία του δραστηριοποιούνται ο ΟΣΕ και η ΕΡΓΟΣΕ. Μεταξύ των σκοπών και των αρμοδιοτήτων του Υπουργείου αυτού είναι και ο σχεδιασμός και ο ορθολογικός προγραμματισμός των συγκοινωνιακών υποδομών, η οικονομική και ποιοτική μελέτη, κατασκευή, συντήρηση και λειτουργία αυτών, η βελτίωση του θεσμικού πλαισίου στα συγκοινωνιακά έργα και η άσκηση τεχνικής εποπτείας στις συγκοινωνιακές υποδομές (περιλαμβανομένων και των σιδηροδρομικών υποδομών) που σχεδιάζονται και υλοποιούνται από εποπτευόμενους φορείς.

Γιατί, συνεπώς, η ανάθεση της υλοποίησης των πιο πάνω έργων σε εποπτευόμενους φορείς δεν απαλλάσσει τον εκάστοτε Υπουργό Μεταφορών και Υποδομών από την υποχρέωσή του για έλεγχο, εποπτεία και οργάνωση των συγκοινωνιακών υποδομών με τελικό στόχο, πέραν όλων των άλλων και την ασφαλή σιδηροδρομική συγκοινωνία. Έτσι, ο εκάστοτε Υπουργός οφείλει να ελέγχει την τήρηση των όρων διεξαγωγής της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας, να παρεμβαίνει με θετικές ενέργειες κάθε φορά που διαπιστώνει κενά ασφαλείας, ιδίως όταν του γνωστοποιούνται με κάθε τρόπο τέτοια κενά, από τους αρμόδιους φορείς, από τους εποπτευόμενους από αυτόν φορείς, από τους εκπροσώπους των εργαζομένων ή όταν διαπιστώνονται τέτοια κενά από τον τρόπο διεξαγωγής της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας και από τα τυχόν ατυχήματα που λαμβάνουν χώρα. Η νομική αυτή υποχρέωση του εκάστοτε Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών για θετική δράση (ενέργεια) προς αποτροπή σιδηροδρομικών ατυχημάτων, η οποία απορρέει ευθέως από το νόμο και συγκεκριμένα από τα πιο πάνω καθήκοντά του, έχει ως περαιτέρω συνέπεια την θεμελίωση της ποινικής ευθύνης, όταν λόγω της παράλειψής του να ενεργήσει προς αποτροπή του αξιόποινου αποτελέσματος, επέλθει

τελικά το αποτέλεσμα αυτό. Πολλώ δε μάλλον, όταν από την ανακριτική διαδικασία έχουν προκύψει στοιχεία σχετικά με την ασκούμενη εποπτεία των Υπουργών επί των εμπλεκόμενων φορέων του διερευνώμενου εγκλήματος (ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ) και έχουν ήδη απαγγελθεί κατηγορίες σε βάρος στελεχών – υπαλλήλων τους (31 συνολικά κατηγορούμενοι) για παραλείψεις των οποίων ο χρόνος συμπίπτει με το χρόνο εποπτείας των ως άνω Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, ήτοι από 1-1-2016 έως 28-2-2023.

Γιατί, επομένως, παρά την ιδιαίτερη νομική υποχρέωση που είχαν λόγω της θέσης τους για τον έλεγχο της τήρησης των όρων ασφαλούς διεξαγωγής της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας και την ορθή εποπτεία των οργανισμών που ήταν επιφορτισμένοι με την εγκαθίδρυση συστημάτων ασφάλειας στο σιδηροδρομικό δίκτυο και συγκεκριμένα του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ οι εκάστοτε Υπουργοί Υποδομών και Μεταφορών:

- όχι μόνο δεν μερίμνησαν αλλά αντίθετα παρέλειψαν να ελέγξουν την ομαλή πορεία εκτέλεσης των συμβάσεων που σχετίζονται με τα συστήματα ασφαλείας και υποδομών: από τις συμβάσεις 10012/2006 μέχρι τη Σύμβαση 717/2014 και παρά το γεγονός ότι οι αρμόδιοι συνδικαλιστικοί φορείς προειδοποιούσαν ακόμα και μέσω εξώδικων οχλήσεων για τους κινδύνους που εγκυμονούν στην ασφάλεια των συγκοινωνιών αυτές οι παραλείψεις. Έτσι, παρά το γεγονός ότι η ασφαλής διεξαγωγή των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών επιβάλλει την ανάπτυξη ενός αξιόπιστου συστήματος με ηλεκτρονικά μέσα, ώστε να μειώνεται ακόμα περισσότερο ο κίνδυνος αστοχίας και ανθρώπινου λάθους (όπως η φωτεινή πλευρική σηματοδότηση, η επαναλειτουργία του Κέντρου Ελέγχου Λάρισας στην θέση Ζάχαρη, η τηλεδιοίκηση, τα συστήματα επιβολής αυτόματης πέδησης (μεταξύ αυτών το ECTS), το σύστημα συνεχούς και απρόσκοπτης ραδιοεπικοινωνίας (μέσω GSM-R) αυτά δεν είχαν εγκατασταθεί, ενώ θα μπορούσαν να είχαν αποτρέψει όχι μόνο το έγκλημα στα Τέμπη αλλά και όσα σιδηροδρομικά ατυχήματα είχαν προηγηθεί (ακόμα και με θύματα, όπως στο Άδενδρο). Ιδιαίτερα η εγκατάσταση του συστήματος ETCS στους συρμούς (10004/2007) και στις γραμμές (10005/2007), του οποίου βεβαίως προϋπόθεση είναι να είχε ολοκληρωθεί και η ανάταξη της φωτοσήμανσης, είναι βέβαιο ότι θα είχε αποτρέψει τη σύγκρουση, αφού θα είχε ακινητοποιήσει αυτόματα τα αντιθέτως κινούμενα τρένα. Πολλώ δε μάλλον, που δε θα είχε ούτε καν μπει η επιβατική αμαξοστοιχία στο κατειλημμένο τμήμα της γραμμής καθόδου, διότι θα υπήρχε αναμμένο κόκκινο φωτόσημο (όχι ως μια μόνιμη κατάσταση βλάβης, όπως ήταν την

ημέρα του δυστυχήματος). Είναι ρητά και ξεκάθαρα διατυπωμένο στο πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνομόνων (Γεραπετρίτη), ότι σ' αυτή την περίπτωση θα αποκλειόταν παντελώς το ενδεχόμενο μετωπικής ή οπισθομετωπικής σύγκρουσης. Προκύπτει επομένως πέραν πάσης αμφιβολίας η αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της παράλειψης της μέριμνας για να ολοκληρωθεί η εκτέλεση των σχετικών συμβάσεων και του επελθόντος αποτελέσματος.

- Ταυτόχρονα, μεταξύ των πολλών ζητημάτων για θέματα σιδηροδρομικής ασφάλειας για τα οποία το Υπουργείο Μεταφορών είχε τον τελευταίο λόγο και δεν προέβη στις απαραίτητες ενέργειες, αναφέρουμε συνοπτικά τη μη στελέχωση του ΟΣΕ (περίοδος 2011 – 2022) με το απαραίτητο προσωπικό (ιδίως σε θέσεις σταθμαρχών, κλειδούχων) κλπ, το μη εκσυγχρονισμό του Κανονισμού Εκπαίδευσης Σταθμαρχών, τη μη επαρκή στελέχωση της ΡΑΣ (ειδικά την περίοδο 2017 – 2022), ώστε να μπορεί να ανταποκριθεί στα υψηλά καθήκοντα εποπτείας, ελέγχων και υλοποίησης σε θέματα σιδηροδρομικής ασφάλειας, τη μη στελέχωση της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, τις καθυστερήσεις στην υλοποίηση της σύμβασης ανάταξης της φωτεινής σηματοδότησης και συστημάτων ασφάλειας την περίοδο 2016 – 2023 και την έγκριση το Μάρτιο του 2019 του τροποποιημένου Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας.
- Εκτός όλων αυτών, όπως επισημαίνεται στο πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνομόνων που συγκροτήθηκε στις 6.3.2023 με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, η παράλειψη των αρμόδιων Υπουργών, τουλάχιστον από το έτος 2018, να επιβάλλουν, στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων τους, σε όλες τις εταιρείες παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών την προμήθεια και εγκατάσταση του συστήματος συνεχούς και αξιόπιστης ραδιοεπικοινωνίας GSM – R, συνιστά παράλειψη οφειλόμενης ενέργειας που συνδέεται αιτιωδώς με το δυστύχημα - έγκλημα στα Τέμπη, καθώς απέκλεισε στη συγκεκριμένη περίπτωση τη δυνατότητα επικοινωνίας του σταθμάρχη Λάρισας με τους δυο μηχανοδηγούς αλλά και των δυο μηχανοδηγών μεταξύ τους.

Το σύστημα είχε εγκατασταθεί μόλις το 2018 και μόνο για το Τμήμα Κιάτο – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας στις γραμμές του ΟΣΕ και στο τροχαίο υλικό που ήταν τότε στην ιδιοκτησία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ αλλά εκκρεμούσε η εγκατάστασή του σε μέρος του τροχαίου υλικού της Hellenic Train. Αν η τελευταία αυτή εκκρεμότητα είχε ολοκληρωθεί, τότε θα μπορούσε ο μηχανοδηγός του IC 62 να επικοινωνήσει με τον Σταθμάρχη Λάρισας αλλά και με

τον μηχανοδηγό του αντιθέτως και επί της ίδιας γραμμής κινούμενου εμπορικού συρμού 63503, αφού θα είχε ακούσει την αναγγελία που δόθηκε για την αναχώρηση του εμπορικού στη γραμμή καθόδου προς Λάρισα, κάτι που θα μπορούσε να συμβάλει στην αποτροπή του δυστυχήματος.

- Ακόμη με ευθύνη των αρμόδιων Υπουργών δεν μερίμνησαν στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων ώστε να λειτουργεί ομαλά και απρόσκοπτα το Κέντρο Ελέγχου Λάρισας το οποίο ήταν εγκατεστημένο στη θέση Ζάχαρη και είχε την δυνατότητα να επιβλέπει την κυκλοφορία των συρμών έστω σε τοπικό επίπεδο. Ήδη από την αρχή της λειτουργίας του κατά το έτος 2004 εμφάνιζε συνεχώς προβλήματα με αποτέλεσμα να μην παρέχει την απαιτούμενη ασφάλεια και αξιοπιστία. Ειδικότερα δε μετά από την καταστροφή του λόγω πυρκαγιάς το 2019 ουδέποτε επισκευάστηκε, με αποτέλεσμα την ημέρα του δυστυχήματος να λείπει μια ακόμη ασφαλιστική δικλείδα που θα μπορούσε να διαγνώσει το λάθος του Σταθμάρχη και να αποτρέψει το δυστύχημα - έγκλημα.
- Επίσης, μέχρι το 2020 ήταν σε λειτουργία στα κεντρικά γραφεία του ΟΣΕ (επί της οδού Καρόλου) στην Αθήνα, το αποκαλούμενο δευτεροβάθμιο όργανο ελέγχου και ρύθμισης της κυκλοφορίας το συντονιστικό όργανο του ΟΣΕ και της HELLENIC TRAIN ώστε να εξασφαλίζεται άμεση διασύνδεση και συντονισμός, αποτελούμενο από έναν σταθμάρχη, έναν προϊστάμενο αμαξοστοιχίας και ένα στέλεχος από τα μηχανοστάσια. Το συγκεκριμένο όργανο, με βάση φωνητικές πληροφορίες που περιέρχονταν σε αυτό (είτε μέσω του συστήματος GSM – R μετά το 2018, είτε με τα ραδιοβοηθήματα του ΟΣΕ παλιότερα είτε ακόμη με μια χρήση σταθερής τηλεφωνίας), σημείωνε επί χάρτου και αποτύπωνε με ακρίβεια τη θέση και την πορεία κίνησης του κάθε συρμού. Αν λειτουργούσε την ημέρα του δυστυχήματος – εγκλήματος, θα αποτελούσε πρόσθετη ασφαλιστική δικλείδα, που θα μπορούσε να δώσει τη δυνατότητα παρακολούθησης της πορείας των δύο συρμών. Συνεπώς, η παράλειψη των αρμόδιων υπηρεσιακών παραγόντων του ΟΣΕ να διατηρούν σε λειτουργία το πιο πάνω δευτεροβάθμιο όργανο ελέγχου και ρύθμισης της κυκλοφορίας συντέλεσε και αυτό καθοριστικά στην άρση των όρων ασφαλούς διεξαγωγής της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας. Ενώ η εξέλιξη αυτή ήταν σε γνώση των αρμοδίων Υπουργών από το 2020, εντούτοις αυτοί παρέλειψαν να ασκήσουν τον εκ του νόμου επιβαλλόμενο έλεγχο και την εποπτεία στον ΟΣΕ, ώστε να συνεχίσει την λειτουργία του το πιο πάνω όργανο, ενώ η παράλειψή τους αυτή συνδέεται

αιτιωδώς με το δυστύχημα - έγκλημα, καθώς θα αποτελούσε πρόσθετο και επαρκή όρο για την αποτροπή του.

Αλλά και ως προς τη στελέχωση, εκπαίδευση κλπ του απαραίτητου προσωπικού, όλοι οι Υπουργοί παρά την ιδιαίτερη νομική υποχρέωση που είχαν λόγω της θέσης τους για την ορθή εποπτεία των οργανισμών που ήταν επιφορτισμένοι με την ασφάλεια της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας και συγκεκριμένα του ΟΣΕ, της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της ΡΑΣ όχι μόνο δεν μερίμνησαν αλλά αντίθετα παρέλειψαν (στη βάση των συγκεκριμένων πολιτικών επιλογών που αναφέραμε παραπάνω) να τους στελεχώσουν με επαρκές και εξειδικευμένο προσωπικό ώστε να διασφαλιστεί η ορθή και ομαλή λειτουργία τους:

- στα πλαίσια του προγράμματος μείωσης του προσωπικού στον ΟΣΕ τις τελευταίες δεκαετίες περιορίστηκε καταλυτικά ο απαιτούμενος αριθμός προσωπικού για την ασφαλή διεξαγωγή των σιδηροδρομικών μεταφορών. Όπως επισημαίνεται και στο πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνομόνων μειώθηκε δραματικά ο αριθμός των σταθμαρχών, με συνέπεια, τη λειτουργία των σταθμαρχείου Λάρισας με έναν μόνο σταθμάρχη στη βραδινή βάρδια, δηλαδή το χρόνο του δυστυχήματος - εγκλήματος, που μάλιστα συνέβαινε από το 2015, σύμφωνα με το με αριθμ. πρωτ. 9038313/ 27-5-2024 έγγραφο της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας του ΟΣΕ προς το Εφετείο Λάρισας, ενώ η ταυτόχρονη λειτουργία του με δύο σταθμάρχες απομακρύνει δραστικά τον κίνδυνο λάθους, όπως διαπιστώνει και η ίδια η Επιτροπή. Συνεπώς, η παράλειψη του κάθε Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών να μεριμνήσει με συγκεκριμένες πράξεις και ενέργειες στην κάλυψη όλων των θέσεων σταθμαρχών, ώστε κάθε βάρδια να λειτουργεί με βάση τους κανόνες ασφαλείας με δυο σταθμάρχες, συνιστά ουσιαστικά εγκληματική αδιαφορία και συνεχεται αιτωδώς με την αύξηση του κινδύνου πρόκλησης σιδηροδρομικού ατυχήματος, όπως ακριβώς συνέβη στα Τέμπη.
- Επίσης οι αρμόδιοι Υπουργοί παρέλειπαν να ασκήσουν τον απαιτούμενο έλεγχο για τη διαπίστωση της επάρκειας του προσωπικού, αλλά και αυστηρότερους ελέγχους σχετικά με την επάρκεια και καταλληλότητα του προσωπικού ασφαλείας και τη στελέχωση των αντίστοιχων υπηρεσιών. Οι παραπάνω υποχρεωτικοί έλεγχοι έπρεπε να είναι επιτακτικότεροι, ενόψει του ότι, όπως προαναφέρθηκε, ήταν σε γνώση τους η καθυστέρηση στην εγκατάσταση και λειτουργία των ηλεκτρονικών συστημάτων ασφαλείας, επιφορτίζοντας έτσι με μεγαλύτερο καθήκον ως προς την ασφάλεια της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας τους υπαλλήλους

του ΟΣΕ και οι αρμόδιοι Υπουργοί όφειλαν να μεριμνήσουν για την εξάλειψη κάθε πιθανότητας ανθρώπινου σφάλματος.

Αντίθετα, δεν προέβησαν σε καμία τέτοια ενέργεια φτάνοντας στο σημείο σχετικά με την επιλογή του προσωπικού ασφαλείας και ιδίως των σταθμαρχών τα τελευταία χρόνια να διαπιστώνεται με τον πιο επίσημο τρόπο η μη τήρηση βασικών κανόνων επιλογής και εκπαίδευσης του προσωπικού.

Ειδικότερα, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) στην απόφαση της Ολομέλειάς της με αριθμό 24/2023 μετά από έρευνα του κύκλου εκπαίδευσης του Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας στον οποίο συμμετείχε ο σταθμάρχης που εμπλέκεται στο δυστύχημα – έγκλημα της 28ης Φλεβάρη, αποφάσισε τη λήψη έκτακτων προσωρινών μέτρων λόγω σοβαρών ενδείξεων παράβασης όρων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας κατά την εκπαίδευση των παραπάνω αναφερόμενων σταθμαρχών, εντοπίζοντας, λόγω της παράβασης, άμεση, σοβαρή και επικείμενη απειλή για τη δημόσια ασφάλεια. Με την απόφαση αυτή η ΡΑΣ, κατόπιν εορτής, υποχρέωσε τον ΟΣΕ να μην απασχολεί σε θέσεις κρίσιμων καθηκόντων ασφαλείας, όπως αυτές ορίζονται στον Εκτελεστικό Κανονισμό της Επιτροπής της 16ης Μαΐου 2019 σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα “διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας” του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το σύνολο των υποψηφίων σταθμαρχών οι οποίοι μετείχαν στη “Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (Σταθμάρχες)” με κωδ. 22075 και 22076, αφού η επιλογή και κατάρτιση του προσωπικού αυτού δεν ήταν σύμφωνη με τους εθνικούς και ευρωπαϊκούς κανονισμούς και μάλιστα σε τέτοιο βαθμό, ώστε η Ρ.Α.Σ. να θεωρεί ότι η απασχόλησή τους σε κρίσιμες θέσεις να είναι επικίνδυνη.

Αποτέλεσμα όλων αυτών των παραλείψεων – πολιτικών επιλογών στον αριθμό των εργαζομένων, τα ωράρια και την εκπαίδευσή τους, στους ρυθμούς εγκατάστασης των σύγχρονων συστημάτων ασφαλείας και την υλοποίηση σχετικών συμβάσεων, στη συντήρηση στις υποδομές, δημιουργήθηκαν τα προβλήματα, τα κενά και οι ελλείψεις που αυξάνουν την πιθανότητα και τις συνέπειες του “ανθρώπινου λάθους”. Αποτέλεσμα όλων των παραλείψεων ήταν – τελικά – το έγκλημα στα Τέμπη αλλά και τα δεκάδες προηγούμενα σιδηροδρομικά ατυχήματα. Είναι προφανές ότι αυτές οι παραλείψεις των αρμόδιων Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και των διοικήσεων των εποπτευόμενων από αυτούς οργανισμών επέδρασαν στην πρόκληση του δυστυχήματος στα Τέμπη, αφού, θα

μπορούσαν με ενέργειές τους να είχαν εξαλειφθεί οι κίνδυνοι που συνδέονται με τις πιο πάνω ελλείψεις και να είχε αποτραπεί το δυστύχημα.

Με δεδομένο ότι οι ελλείψεις στα συστήματα ασφαλείας και η αδυναμία αποφυγής του ανθρώπινου λάθους ήταν σε γνώση – λόγω της θέσης τους – των αρμόδιων Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, ανακύπτει ζήτημα όχι απλά αμέλειάς τους αλλά συμπεριφοράς που μπορεί να θεωρηθεί ότι τελέσθηκε με ενδεχόμενο δόλο (σύμφωνα με τον Ποινικό Κώδικα με ενδεχόμενο δόλο πράττει εκείνος, που προβλέπει το εγκληματικό αποτέλεσμα ως δυνατή συνέπεια της πράξης του και το "αποδέχεται", βλ, και ΟΛΑΠ 4/2010, ΟΛΑΠ 8/2005, ΑΠ 77/2021, ΑΠ 1446/2018, ΑΠ 297/2007), αφού αποδέχονταν στην πραγματικότητα με τη στάση τους αυτή την αυξημένη πιθανότητα πρόκλησης θανατηφόρου σιδηροδρομικού δυστυχήματος. Άλλωστε σχετικά ατυχήματα – με θανάτους αλλά και σοβαρούς τραυματισμούς – γίνονταν επανειλημμένα όλα αυτά τα χρόνια. Ότι ήταν σε πλήρη γνώση τους αυξημένη η πιθανότητα πρόκλησης θανατηφόρου σιδηροδρομικού δυστυχήματος επιβεβαιώνεται από τα δεκάδες έγγραφα που συνέταξαν, δημοσιοποίησαν και απέστειλαν αρμοδίως οι διάφορες συνδικαλιστικές οργανώσεις και φορείς των εργαζομένων.

Επομένως, οι αρμόδιοι Υπουργοί και οι διοικήσεις των εποπτευόμενων απ' αυτούς φορέων ήταν σε γνώση όλων των ελλείψεων στα συστήματα ασφαλείας και της ελλιπούς στελέχωσης των επιφορτισμένων με την ασφαλή διεξαγωγή των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών υπηρεσιών. Αυτές οι ελλείψεις προκάλεσαν μια σειρά ατυχήματα (θανατηφόρο ατύχημα στο Άδενδρο το 2017, επαναλαμβανόμενοι εκτροχιασμοί με απλές έως βαριές σωματικές βλάβες κοκ) μέχρι το έγκλημα στα Τέμπη, με τους συγκεκριμένους υπουργούς να αδιαφορούν, να μην προβαίνουν σε καμία ενέργεια λήψης των απαραίτητων μέτρων, αποδεχόμενοι έτσι την πιθανότητα πρόκλησης θανατηφόρου σιδηροδρομικού δυστυχήματος.

Επίσης για όλους τους ως άνω υπουργούς, υπάρχουν και ποινικές ευθύνες για το κακουργηματικό αδίκημα της θανατηφόρου έκθεσης, ακριβώς επειδή ήταν σε γνώση τους, λόγω της θέσης και των σχετικών καθηκόντων τους, οι ελλείψεις και τα κενά στα ζητήματα ασφαλείας του σιδηροδρομικού δικτύου και παρολαυτά όχι μόνο δεν προειδοποιούσαν αλλά αντίθετα διαβεβαίωναν για την ασφαλή χρήση του.

Κατ' επέκταση θεμελιώνεται και το αδίκημα της παράβασης καθήκοντος αφού οι αρμόδιοι υπουργοί Υποδομών και Μεταφορών Χρήστο Σπίρτζης και Κωσταντίνος Αχ. Καραμανλής οι οποίοι είχαν την εποπτεία του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, παρέλειψαν σκοπίμως να επιβλέψουν τον τρόπο

ανάθεσης των έργων αυτών με σκοπό να εξυπηρετήσουν τους μεγάλους επιχειρηματικούς κολοσσούς.

Επειδή με βάση τα ανωτέρω προκύπτουν επαρκείς ενδείξεις ότι οι ανωτέρω Υπουργοί Χρήστος Σπίρτζης και Κωσταντίνος Αχ. Καραμανλής τέλεσαν το κακουργηματικό αδίκημα της δια παραλείψεως διατάραξης της ασφάλειας των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών από το οποίο προήλθε ο θάνατος 57 ανθρώπων και η βαριά σωματική βλάβη δεκάδων ακόμα ατόμων, για το κακουργηματικό αδίκημα της θανατηφόρου έκθεσης, την ανθρωποκτονία με ενδεχόμενο δόλο και της παράβασης καθήκοντος κατά το χρονικό διάστημα από (27/1/2015 - 6/7/2019) και (7/7/2019 - 28/02/2023) αντίστοιχα υπό την ιδιότητα τους ως μέλη της Κυβέρνησης και ειδικότερα ως Υπουργοί Μεταφορών.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

ΠΡΟΤΕΙΝΟΥΜΕ

Την σύσταση Ειδικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής για την Διενέργεια Προκαταρκτικής Εξέτασης σύμφωνα με το άρθρο 86 παρ. 3 του Συντάγματος, τα άρθρα 153 επ. του Κανονισμού της Βουλής και του άρθρου 5 του ν. 3126/2003 περί «Ποινικής Ευθύνης Υπουργών» όπως ισχύουν **κατά των πρώην Υπουργών Μεταφοράς Χρήστου Σπίρτζη και Κωσταντίνου Αχ. Καραμανλή για την διερεύνηση των κακουργηματικών αδικημάτων** α) της δια πράξεων και παραλείψεων διατάραξης της ασφάλειας των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών από το οποίο προήλθε ο θάνατος 57 ανθρώπων, β) της ανθρωποκτονίας με ενδεχόμενο δόλο των 57 ανθρώπων, γ) της θανατηφόρου έκθεσης και των αδικημάτων δ) της βαριάς σωματικής βλάβης δεκάδων ακόμα ατόμων και ε) της παράβασης καθήκοντος.

Αντίστοιχα να ελεγχθούν για τα παραπάνω **οι αρμόδιοι υφυπουργοί καθώς και όλα τα εμπλεκόμενα κυβερνητικά στελέχη**, όσο ψηλά κι αν βρίσκονται, πόσο μάλλον, **οι επικεφαλής των κυβερνήσεων σε γνώση και υπό τον έλεγχο των οποίων εξελίσσεται όλο το κυβερνητικό έργο.**

Εκτός αυτών, να διερευνηθούν **οι ευθύνες του Πρωθυπουργού Κ. Μητσοτάκη**, ως προϊσταμένου του Χρ. Τριαντόπουλου, καθώς και άλλων υπουργών **επιπλέον για την εκτεταμένη αλλοίωση του τόπου του εγκλήματος** που είχε ως συνέπεια να καταστεί ιδιαίτερα δυσχερής έως αδύνατη η ανάκτηση κρίσιμου αποδεικτικού υλικού για το κύριο έγκλημα: τη μετωπική σύγκρουση των δυο τρένων, όπως και για την έκρηξη.

Οι προτείνοντες Βουλευτές
ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΑΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

ΑΜΠΑΤΙΕΛΟΣ ΝΙΚΟΣ

ΓΚΙΟΚΑΣ ΓΙΑΝΝΗΣ

ΔΑΓΚΑ ΒΙΒΗ

ΔΕΛΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ

ΔΙΓΕΝΗ ΣΕΜΙΝΑ

ΕΞΑΡΧΟΣ ΝΙΚΟΣ

ΚΑΝΕΛΛΗ ΛΙΑΝΑ

ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΣ

ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ ΜΑΡΙΑ

ΚΤΕΝΑ ΑΦΡΟΔΙΤΗ

ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ

ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ ΔΙΑΜΑΝΤΩ

ΜΑΡΙΝΟΣ ΓΙΩΡΓΟΣ

ΜΕΤΑΞΑΣ ΒΑΣΙΛΗΣ

ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΝΙΚΟΣ

ΠΑΦΙΛΗΣ ΘΑΝΑΣΗΣ

ΣΤΟΛΤΙΔΗΣ ΛΕΩΝΙΔΑΣ

ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ ΜΑΝΩΛΗΣ

ΤΣΟΚΑΝΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ