

S O F O S Law Firm

Asklepioustr. 6 – 8
Athens GR 10680
www.sofos.com.gr

ΕΝΩΠΙΟΝ ΤΟΥ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΚΑΚΟΥΡΓΗΜΑΤΩΝ ΛΑΡΙΣΑΣ

ΕΝΣΤΑΣΗ ΜΗ ΝΟΜΙΜΗΣ ΠΑΡΑΣΤΑΣΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΩΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΟΝΤΟΣ ΤΗΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ - ΥΠΟΜΝΗΜΑ

(Με αίτημα να καταχωρηθούν στα πρακτικά, κατ' άρθρον 141 παρ. 2 εδ. α' ΚΠΔ)

Του **Δημητρίου Νικολάου** του Παναγιώτη και της Παρασκευής, κατοίκου Βόλου, επί της οδού **[REDACTED]**.

Έχω παραπεμφθεί ενώπιον του Δικαστηρίου Σας, ως υπαίτιος για την τέλεση των αδικημάτων: 1) της διατάραξης της ασφάλειας της συγκοινωνίας μέσου σταθερής τροχιάς (σιδηροδρόμου) με επικίνδυνες για την ασφάλεια της συγκοινωνίας πράξεις, η οποία είχε ως αποτέλεσμα: α) το θάνατο μεγάλου αριθμού ανθρώπων, β) τη βαριά σωματική βλάβη μεγάλου αριθμού ανθρώπων και τη σημαντική βλάβη σε εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας, γ) τον κίνδυνο περισσότερων προσώπων και δ) τον κίνδυνο για ξένα πράγματα, 2) της ανθρωποκτονίας από αμέλεια κατά συρροή, 3) της βαριάς σωματικής βλάβης από αμέλεια κατά συρροή από υπόχρεο και 4) της απλής σωματικής βλάβης από αμέλεια κατά συρροή από υπόχρεο, υπό την ιδιότητά μου ως Προϊσταμένου του Τμήματος Επιθεώρησης Λάρισας της Υπηρεσίας Υποστήριξης Κυκλοφορίας Κεντρικής και Νοτίου Ελλάδας της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας και Διαχείρισης Χωρητικότητας του Ο.Σ.Ε και εκ της ιδιότητάς μου αυτής υπεύθυνου ειδικότερα για την κατανομή βαρδιών του προσωπικού κυκλοφορίας και την κατάρτιση του προγράμματος των υπηρεσιών των εκτελούντων υπηρεσία στο Σιδηροδρομικό Σταθμό (Σ.Σ.) Λάρισας σταθμαρχών.

Συγκεκριμένα, φέρομαι ως υπαίτιος τελεσθέντων αξιοποιώνων πράξεων οι οποίες προβλέπονται και τιμωρούνται από τις διατάξεις των άρθρων 1,5 παρ. 1 εδ. α', 14, 15, 16, 17, 18, 26, 27 παρ. 1, 28, 29, 50, 51, 52, 53, 55, 57, 60, 65, 67, 79, 80, 83, 94παρ. 1, 2 του Ποινικού Κώδικα και άρθρα 291 παρ. 1, περ. στ', υποπερ. αα', ββ', γγ', δδ' και εδ. τελ. της παρ. 1, 302, 314 παρ. 1, εδ. α' και εδ. β', περ. α' και παρ. 2 του Ποινικού Κώδικα, όπως η παρ.1 του άρθρου 291 του Ποινικού Κώδικα ίσχυε πριν την τροποποίησή της με το άρθρο 67 του Ν. 5039/2023 και όπως το άρθρο 302 του Ποινικού Κώδικα ίσχυε πριν την τροποποίησή του με το άρθρο 46 του Ν. 5090/2024, σε συνδυασμό με το άρθρο 2 παρ.1 του Ποινικού Κώδικα, άρθ. 7παρ.1 του Συντάγματος, και σε συνδυασμό τα με τα άρθρα 4 του Ν. 3409/2005 (ΦΕΚ Α' 314), 18 του Ν. 3891/2010 (ΦΕΚ Α' 188), 5 παρ. 2 και 7 υποπαρ. 4.3.3 Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας του ΟΣΕ ΑΕ (αριθμός εγκριτικής απόφασης του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων Φ8/30400//3540/1-3-2012, ΦΕΚ Β' 698/9-3-2012), άρθρο 5 παρ. 2 και 6 υποπαρ. 4.3.3 του Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας του Οργανισμού, όπως το άρθρο 5 τροποποιήθηκε με την εγκριτική απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων Φ8/44565/2148, ΦΕΚ Β' 3372/19-10-2016) και άρθρο 5 περ. 5.6.5.3.3. του νέου Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας του ΟΣΕ ΑΕ, που εγκρίθηκε με την υπ' αριθμ. 157152/20-5-2022 απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών (ΦΕΚ Β' 2623/30-5-2022)].

Αρνούμαι ρητώς και κατηγορηματικώς τις αποδιδόμενες εις εμέ κατηγορίες αναφορικά με το τραγικό σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη, την εθνική τραγωδία την οποία βίωσε η Ελλάδα, για την οποία δηλώνω συγκλονισμένος. Προσέρχομαι ταπεινά ενώπιον Σας και δηλώνω ευσεβώς τη διαρκή θλίψη και θρήνο μου για τον άδικο χαμό τόσων ανθρώπων και τον τραυματισμό επιβατών καθώς και τη συμπαράστασή μου στις οικογένειές τους. Έχω δε την τιμή να θέσω υπό την κρίση Σας τα ακόλουθα:

Υποβλήθηκε την 27 Απριλίου 2026, και έλαβα γνώση το ίδιο απόγευμα με email από την Γραμματεία του Δικαστηρίου, το υπ'αριθμ. 47298/20-3-2026 έγγραφο του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, δηλαδή 3 ημέρες πριν την ορισθείσα δικάσιμο της παρούσης δίκης (23-3-2026), βάσει του οποίου εκδόθηκε η

KY 45573/20-3-2026 Εντολή της ΚΥ-ΝΣΚ περί χορήγησης εντολής χειρισμού της συγκεκριμένης ποινικής υπόθεσης, που αφορά στο σιδηροδρομικό δυστύχημα που έλαβε χώρα στην περιοχή των Τεμπών, κοντά στον οικισμό Ευαγγελισμό Τεμπών Λάρισας, στην είσοδο της κοιλάδας των Τεμπών, στη χιλιομετρική θέση 371+600 την 28/2/2023. Ειδικότερα, στο 47298/20-3-2026 έγγραφο, αναγράφονται επακριβώς, μεταξύ άλλων, τα οποία δεν αναφέρονται στην δήλωση υποστήριξης της κατηγορίας, τα ακόλουθα: «Το σιδηροδρομικό δυστύχημα που έλαβε χώρα την 28/2/2023 συνιστά γεγονός εξαιρετικής βαρύτητας με πρωτοφανείς συνέπειες για τις ζωές των συμπολιτών μας, τη δημόσια ασφάλεια, τη λειτουργία των συγκοινωνιών και το κύρος και την αξιοπιστία του Ελληνικού Δημοσίου. Από τις αποδιδόμενες αξιόποινες πράξεις προκύπτει σοβαρή προσβολή του εννόμου αγαθού της ασφάλειας των συγκοινωνιών, ηθική βλάβη του Ελληνικού Δημοσίου, ως φορέα της ευθύνης οργάνωσης, εποπτείας και διασφάλισης της ασφαλούς λειτουργίας του σιδηροδρομικού συστήματος και υλικές ζημιές του Ελλ. Δημοσίου, κυρίου του τροχαίου υλικού, αλλά και του σιδηροδρομικού δικτύου και υποδομής. Ειδικότερα, στο πλαίσιο της εκκρεμούς δίκης που αφορά το ανωτέρω δυστύχημα, το Υπ. Υποδομών και Μεταφορών κρίνει ότι συντρέχει σπουδαίος λόγος να ζητηθεί η παράσταση του Ελλ. Δημοσίου προς υποστήριξη της κατηγορίας, λόγω της άμεσης σύνδεσης των αποδιδόμενων πράξεων με την άσκηση καθηκόντων κρίσιμων για τη δημόσια ασφάλεια και τη λειτουργία των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών. Το παρόν αίτημα αφορά ειδικώς την άσκηση παράστασης προς υποστήριξη της κατηγορίας κατά των κατηγορουμένων 1. Β. Σαμαράς, Σταθμάρχης υπηρεσίας, 2. Δημήτριος Νικολάου, Επιθεωρητής Διοίκησης του ΟΣΕ στη Λάρισα, 3. Κων. Παυλόπουλος, Σταθμάρχης, 4. Παναγιώτης Χαμηλός, Σταθμάρχης. Η αιτούμενη παράσταση του Ελλ. Δημοσίου θεμελιώνεται στην ηθική βλάβη που υπέστη το Δημόσιο από την αποδιδόμενη διατάραξη της ασφάλειας των συγκοινωνιών, την προσβολή της εμπιστοσύνης των πολιτών στους κρατικούς θεσμούς και τη σοβαρή απαξίωση της διοικητικής και εποπτικής λειτουργίας του σιδηροδρομικού συστήματος, καθώς και σε τυχόν περιουσιακή ζημία που συνδέεται αιτιωδώς με τις διερευνώμενες πράξεις.» Τη δήλωση υπογράφουν η κ. Βάια Παπακωνσταντίνου, Ν.Σ.Κ., ΑΜ 242, η κ. Μαγδαληνή Μανωλοπούλου, Πάρεδρος Ν.Σ.Κ., και η κ. Αγγελική Κουράκη, Δικ. Πληρεξούσια Ν.Σ.Κ.

Η δήλωση είναι μη νόμιμη, με δήλωση κατ' άρθρο 83 ΚΠΔ. προεχόντως ως απαράδεκτη λόγω αοριστίας και ελλείψεως των τυπικών προϋποθέσεων, αλλά και αβάσιμη διότι από τα αποδεικτικά στοιχεία της δικογραφίας προκύπτει ότι η επέλευση του ζημιογόνου αποτελέσματος οφείλεται σε αποκλειστική υπαιτιότητα οργάνων του Ελληνικού Δημοσίου, τα οποία με παράνομες πράξεις και παραλείψεις τους δημιούργησαν τον αιτιώδη μηχανισμό του αποτελέσματος. Συνεπώς, η ουσιαστική βασιμότητα της αξίωσης του Δημοσίου αμφισβητείται πλήρως.

Σύμφωνα με το άρ. 83 Κ.Π.Δ. η δήλωση για την υποστήριξη της κατηγορίας γίνεται είτε στην έγκληση είτε με άλλο έγγραφο, έως την περάτωση της ανάκρισης (άρ. 308) προς τον αρμόδιο εισαγγελέα, είτε αυτοπροσώπως είτε από πληρεξούσιο που έχει έγγραφη πληρεξουσιότητα, ειδική ή γενική, η οποία έχει δοθεί κατά το άρθρο 42 παρ. 2 εδ. Β' και γ'. Κατά την κατάθεση της δήλωσης συντάσσεται έκθεση, στην οποία προσαρτάται και το έγγραφο της πληρεξουσιότητας. Η δήλωση μπορεί να γίνει και σ' αυτόν που ενεργεί την προκαταρκτική εξέταση ή την ανάκριση, ακόμα και κατά το χρόνο που ο δικαιούμενος εξετάζεται ως μάρτυρας. Στο ακροατήριο η σχετική δήλωση καταχωρίζεται στα πρακτικά.

Εν προκειμένω ελλείπει η απαιτούμενη ειδική πληρεξουσιότητα, καθώς δεν υφίσταται εντολή του κ. Προέδρου του Ν.Σ.Κ. και δεν περιλαμβάνει ειδική πληρεξουσιότητα για υποστήριξη της κατηγορίας, όπως αυτή ορίζεται πλέον στο νέο Κ.Π.Δ. τεθέντα σε ισχύ με το Ν. 4620/2019, αλλά τη δήλωση παράστασης, όπως αυτή οριζόταν στο άρ. 63 επ. του ΚΠΔ, ο οποίος έχει καταργηθεί ρητώς με τη διάταξη του ακροτελεύτιου άρ. 592, σύμφωνα με το οποίο *«Από την ημέρα που αρχίζει να ισχύει ο παρών ΚΠΔ οι παραπομπές σε άρθρα ή σε θεσμούς του καταργούμενου ΚΠΔ, οι οποίες περιέχονται σε ειδικούς νόμους, θεωρούνται ότι γίνονται στις αντίστοιχες διατάξεις του παρόντος (νέου) Κώδικα».*

Συνεπεία αυτού, θεωρείται ότι παραπέμπει στη διάταξη του άρ. 83 (νέου) ΚΠΔ

- τόσο η διάταξη του άρ. 20 του Ν. 3086/2002 «Οργανισμός ΝΣΚ, κατάσταση Λειτουργιών – Υπαλλήλων, που ορίζει ότι «1. τα μέλη του κύριου προσωπικού του ΝΣΚ έχουν από τη θέση τους και χωρίς άλλο αποδεικτικό στοιχείο την πληρεξουσιότητα που απαιτείται από το νόμο, για την παράσταση και υπεράσπιση ενώπιον όλων των Δικαστηρίων και Αρχών, του Δημοσίου και των οργάνων που το εκπροσωπούν κατά περίπτωση, καθώς και των Νομικών Προσώπων και των Ανεξάρτητων Διοικητικών Αρχών, των οποίων η νομική υπηρεσία, σύμφωνα με ειδικές διατάξεις, διεξάγεται από το ΝΣΚ ή από μέλος του.»
- όσο και η διάταξη του άρ. 5 Ν.Δ. 2711/1953, σύμφωνα με την οποία «το Δημόσιο δύναται δια τα εξ ουιουδήποτε αδικήματος απορρούσας αξιώσεις περί αποζημιώσεώς του να παρίσταται ενώπιον του Ποινικού Δικαστηρίου προβάλλον ταύτας το πρώτον επ' ακροατηρίω άμα τη εκφωνήσει της υποθέσεώς άνευ εγγράφου τινός προδικασίας και δια μόνης της δηλώσεως του νομίμου πληρεξουσίου του, καταχωριζομένης εις το οικείον πρακτικόν, δύναται δε ταυτοχρόνως τη άνω δηλώσει να γνωστοποιεί και τα ονοματεπώνυμα των εξεταστέων μαρτύρων του προς απόδειξιν της αξιώσεώς του».

Ελλείπουσας της απαιτούμενης ειδικής πληρεξουσιότητας η γενόμενη δήλωση παράστασης του Ελληνικού Δημοσίου είναι απορριπτέα ως απαράδεκτη.

2.- ΤΕΛΟΣ ΠΑΡΑΣΤΑΣΗΣ ΔΗΛΩΣΗΣ Σύμφωνα με το άρ. 63 ΚΠΔ, οι δικαιούμενοι κατά τον αστικό κώδικα σε αποζημίωση ή αποκατάσταση από το έγκλημα ή σε χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης ή ψυχικής οδύνης, ακόμα και όταν από διάταξη νόμου η υποχρέωση για την αποκατάσταση της ζημίας ή την ικανοποίηση της ηθικής βλάβης ή ψυχικής οδύνης περιορίζεται αποκλειστικά σε τρίτο πρόσωπο, μπορούν να παραστούν στο ποινικό δικαστήριο για την υποστήριξη της κατηγορίας. Ως **τέλος παράστασης**, με ποινή το απαράδεκτο αυτής, ορίζεται το ποσό των σαράντα (40) ευρώ που καταβάλλεται εφάπαξ με παράβολο υπέρ του δημοσίου είτε κατά την προδικασία, είτε κατά την κύρια διαδικασία και καλύπτει την παράσταση μέχρι την έκδοση αμετάκλητης απόφασης.

Ομοίως με τη διάταξη του ακροτελεύτιου άρ. 592, σύμφωνα με το οποίο **«Από την ημέρα που αρχίζει να ισχύει ο παρών ΚΠΔ οι παραπομπές σε άρθρα ή σε θεσμούς του καταργούμενου ΚΠΔ, οι οποίες περιέχονται σε ειδικούς νόμους, θεωρούνται ότι γίνονται στις αντίστοιχες διατάξεις του παρόντος (νέου) Κώδικα»** θεωρείται ότι παραπέμπει στη διάταξη του άρ. 83 (νέου) ΚΠΔ τόσο η διάταξη του άρ. 20 του Ν. 3086/2002 «Οργανισμός ΝΣΚ, κατάσταση Λειτουργιών – Υπαλλήλων, που ορίζει ότι «1. τα μέλη του κύριου προσωπικού του ΝΣΚ έχουν από τη θέση τους και χωρίς άλλο αποδεικτικό στοιχείο την πληρεξουσιότητα που απαιτείται από το νόμο, για την παράσταση και υπεράσπιση ενώπιον όλων των Δικαστηρίων και Αρχών, του Δημοσίου και των οργάνων που το εκπροσωπούν κατά περίπτωση, καθώς και των Νομικών Προσώπων και των Ανεξάρτητων Διοικητικών Αρχών, των οποίων η νομική υπηρεσία, σύμφωνα με ειδικές διατάξεις, διεξάγεται από το ΝΣΚ ή από μέλος του.» όσο και η διάταξη του άρ. 5 Ν.Δ. 2711/1953, σύμφωνα με την οποία «το Δημόσιο δύναται δια τα εξ ουιουδήποτε αδικήματος απορρούσας αξιώσεις περί αποζημιώσεώς του να παρίσταται ενώπιον του Ποινικού Δικαστηρίου προβάλλον ταύτας το πρώτον επ' ακροατηρίω άμα τη εκφωνήσει της υποθέσεώς άνευ εγγράφου τινός προδικασίας και δια μόνης της δηλώσεως του νομίμου πληρεξουσίου του, καταχωριζομένης εις το οικείον πρακτικόν, δύναται δε ταυτοχρόνως τη άνω δηλώσει να γνωστοποιεί και τα ονοματεπώνυμα των εξεταστέων μαρτύρων του προς απόδειξιν της αξιώσεώς του».

Άρα το Ελληνικό Δημόσιο δεν δύναται πλέον να παρίσταται ατελώς, καθώς τυγχάνει εφαρμοστέα η διάταξη του άρ. 63 εδ. β' (νέου) ΚΠΔ, και ελλείποντος του τέλους παράστασης η γενόμενη δήλωση παράστασης του Ελληνικού Δημοσίου είναι απορριπτέα ως απαράδεκτη.

Σύμφωνα με το ΚΠΔ, όπως ίσχυε πριν την τροποποίησή των διατάξεων του από το Ν. 4620/2019: Η δήλωση παράστασης πολιτικής αγωγής στην ποινική δίκη συνιστούσε, σύμφωνα με τα άρθρα 82 και 68 ΚΠΔ, τη διαδικαστική πράξη που εισήγαγε την αγωγή αυτή στο ποινικό δικαστήριο. Η δε δήλωση αυτή - αφού το περιεχόμενό της ισοδυναμούσε με μία αστική απαίτηση - αντιστοιχούσε με το εισαγωγικό της πολιτικής δίκης έγγραφο, ήτοι με το δικόγραφο της αγωγής της

Πολιτικής Δικονομίας. Τα στοιχεία τα οποία πρέπει να περιέχει η δήλωση παράστασης πολιτικής αγωγής καθορίζονται από το άρθρο 84 ΚΠΔ, με προβλεπόμενη συνέπεια το απαράδεκτο της παράστασης και είναι: α) συνοπτική έκθεση της υπόθεσης, β) οι λόγοι «*στους οποίους στηρίζεται το δικαίωμα της παράστασης*» και γ) ο διορισμός αντικλήτου στην έδρα του δικαστηρίου. (το στοιχείο γ' καταργήθηκε με το Ν. 4620/2019) Τα στοιχεία της ενεργητικής νομμοποίησης του πολιτικώς ενάγοντος είναι η αξιόποινη πράξη από την οποία υπέστη ο πολιτικώς ενάγων ζημία, το είδος της ζημίας αυτής και επομένως το είδος του υποβαλλόμενου αιτήματος (αποζημίωση ή χρηματική ικανοποίηση) (ΣυμβΑΠ 670/1982 ΠοινΧρ 1983, 115, ΣυμβΑΠ 1210/1997 ΠοινΧρ 1998,452) και ο αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ της πράξης και της ζημίας (ΑΠ 1578/2013 ΠοινΧρ 2014,450).

I. ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ Η ΔΗΛΩΣΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΕΙΝΑΙ ΜΗ ΝΟΜΙΜΗ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΞΗΣ ΛΟΓΟΥΣ

Η δήλωση υποστήριξης της κατηγορίας είναι ψευδής και επιφυλάσσομαι να υποβάλω μήνυση κατά του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών για ψευδή καταμήνυση και συκοφαντική δυσφήμιση, όπως επίσης να δηλώσω υποστήριξη της κατηγορίας κατά του διατελέσαντος Υπουργού κ. Κων. Καραμανλή στην εκκρεμή δικογραφία ενώπιον του κ. Αρεοπαγίτη Ανακριτή.

- Ουδέποτε τέλεσα οιαδήποτε αξιόποινη πράξη, ως προσωρινός Προϊστάμενος του Τμήματος Επιθεώρησης Λάρισας της Υπηρεσίας Υποστήριξης Κυκλοφορίας Κεντρικής και Νοτίου Ελλάδας της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας και Διαχείρισης Χωρητικότητας του Ο.Σ.Ε.
- Δεν «*διατάραξα την ασφάλεια της συγκοινωνίας μέσω σταθερής τροχιάς*», ούτε ήταν δυνατόν, ούτε ήθελα, ούτε και θα μπορούσα «*να διαταράξω*»,
- Ουδέποτε «*έπραξα*» οτιδήποτε και δεν υπάρχει «*πράξη επικίνδυνη για την ασφάλεια που θα μπορούσε να διαταράξει την ασφάλεια της συγκοινωνίας του σιδηροδρόμου*», ούτε γνώριζα (δεν θα μπορούσα, άλλωστε), ούτε αποδέχθηκα οποιοδήποτε τέτοιο περιστατικό,
- Ούτε το τραγικό δυστύχημα της 28.2.2023, η σύγκρουση των αμαξοστοιχιών και οι συνεπεία αυτής θάνατοι και σωματικές βλάβες τόσων

ανθρώπων μας δήθεν οφείλονται στον αναφερόμενο στο Κλητήριο Θέσπισμα ορισμό του Βασιλείου Σαμαρά μόνου σταθμάρχη υπηρεσίας νυχτερινής βάρδιας της 28ης.2.2023,

- Ούτε υπάρχει οιοσδήποτε αιτιώδης σύνδεσμος και σχέση μεταξύ της δικής μου πρότασης για τον ορισμό του Βασιλείου Σαμαρά ως μόνου σταθμάρχη υπηρεσίας νυχτερινής βάρδιας της 28^{ης}.2.2023 στον ΣΣ Λάρισας, η οποία εγκρίθηκε από την Διεύθυνση Κυκλοφορίας και Διαχείρισης Χωρητικότητας (ΔΚ), με το άνω τραγικό γεγονός και τις εξ αυτού βαρύτατες συνέπειες,
- Δεν παραβίασα τον Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας του ΟΣΕ Α.Ε. αλλά αντίθετα τήρησα πιστά τις διατάξεις των νόμων στο πλαίσιο της ενάσκησης των καθηκόντων μου, και τέλος
- Ούτε δήθεν *«από αμέλειά μουπροκλήθηκε η σφοδρή σύγκρουση των αμαξοστοιχιών ... συνεπεία της οποίας προκλήθηκε ο θάνατος των αναφερομένων (στο Κλητήριο Θέσπισμα) πενήντα επτά (57) ανθρώπων ... και οι βαρείες σωματικές βλάβες των αναφερομένων (σ' αυτό) τριάντα δύο (32) ατόμων απλή σωματική βλάβη των (αναφερομένων) επιβαινόντων της αμαξοστοιχίας»*.

Δυστυχώς με βάση αυτό το σαθρό κατηγορητήριο, κατηγορήθηκα και κρίθηκα προσωρινά κρατούμενος, παρέμεινα στη φυλακή επί ένα (1) έτος, στην κυριολεξία με διαστρέβλωση της πραγματικότητας, κατόπιν αντιφατικών και προδήλων ψευδολογιών, για όσα ουδόλως σχετίζονται με εμέ, δεν ήταν δυνατόν να διαπράξω και για όσα ουδέ καν είχα τη δυνατότητα να γνωρίζω. Τα ανωτέρω, εντούτοις, δεν αντέχουν ακόμη και στον ελάχιστο έλεγχο και τη βάσανο της αληθείας, της λογικής, και πρωτίστως της αντικειμενικής πραγματικότητας και της ορθής ερμηνείας και εφαρμογής των διατάξεων του νόμου, σε τέτοιο βαθμό, ώστε να καθιστούν προδήλως αβάσιμες, αποδεδειγμένα αναληθείς και μη στοιχειοθετούμενες τις εις βάρος μου κατηγορίες.

II.1. Σύντομα Βιογραφικά Στοιχεία - Τα ανατεθειμένα εις εμέ καθήκοντα

Γεννήθηκα το έτος 1961 στην Καρδίτσα, στην οποία και μεγάλωσα. Την 15^η.3.1984 προσελήφθην υπό την ιδιότητα του σταθμάρχη στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδας (ΟΣΕ). Έχω υπηρετήσει σε σιδηροδρομικούς σταθμούς σε όλη την Ελλάδα, σε πολλούς εκ των οποίων διεξάγονται σε καθημερινή βάση πυκνά δρομολόγια τρένων και υποδέχονται πλήθος επιβατών, ενδεικτικά στην Αθήνα, στη Λάρισα, στο Βόλο κ.ο.κ. Η οργανική μου θέση ήταν στο Βόλο μέχρι το Φεβρουάριο του έτους 2020.

Τον Φεβρουάριο του έτους 2020 τοποθετήθηκα προσωρινώς ως Προϊστάμενος της Επιθεώρησης Λάρισας. Καθ' όλη τη διάρκεια της θητείας μου, εργάστηκα σκληρά, όπως έχω μάθει από παιδί, επιδεικνύοντας τη δέουσα προσήλωση στο έργο μου και αναλογιζόμενος πάντοτε την ευθύνη που με βαρύνει ως εκ της θέσεως μου. Έκανα οτιδήποτε περνούσε από το χέρι μου, αφουγκραζόμενος τις ανάγκες των συναδέλφων μου και γνωρίζοντας καλά τη φύση της δουλειάς μας, επιχειρώντας να κρούσω τον κώδωνα του κινδύνου σε «*ευήκοα ώτα*», μέσω της αξιοποίησης της θέσεως μου.


Εσφαλμένως με είχαν χαρακτηρίσει ως «Επιθεωρητή», όπερ χρησιμοποιήθηκε για να κατευνάσει το αίσθημα αδικίας της κοινής γνώμης και να ρίξει «*στάχτη στα μάτια*» καθιστώντας με κατηγορούμενο. Πριν από εμένα, στη Λάρισα τους μήνες Ιανουάριο και Φεβρουάριο του έτους 2020, τις υπηρεσίες καθόριζε ο Ευάγγελος Γαρούφος, Προϊστάμενος της ΔΚ/ΥΥΚΚΝΕ, ο οποίος βρισκόταν (και βρίσκεται ακόμη) στην Αθήνα στα κεντρικά του ΟΣΕ. Ο Ευάγγελος Γαρούφος εκτελούσε και χρέη Προϊσταμένου της Δ' Επιθεώρησης του Βόλου μέχρι τον Αύγουστο του 2022 και καθόριζε τις υπηρεσίες κατόπιν συνεννοήσεως μαζί μου, τις οποίες κοινοποιούσαμε προς έγκριση στον Διευθυντή της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας, Κωνσταντίνο Χρυσάγη, ο οποίος έχασε τη ζωή του λίγες ημέρες μετά το δυστύχημα.

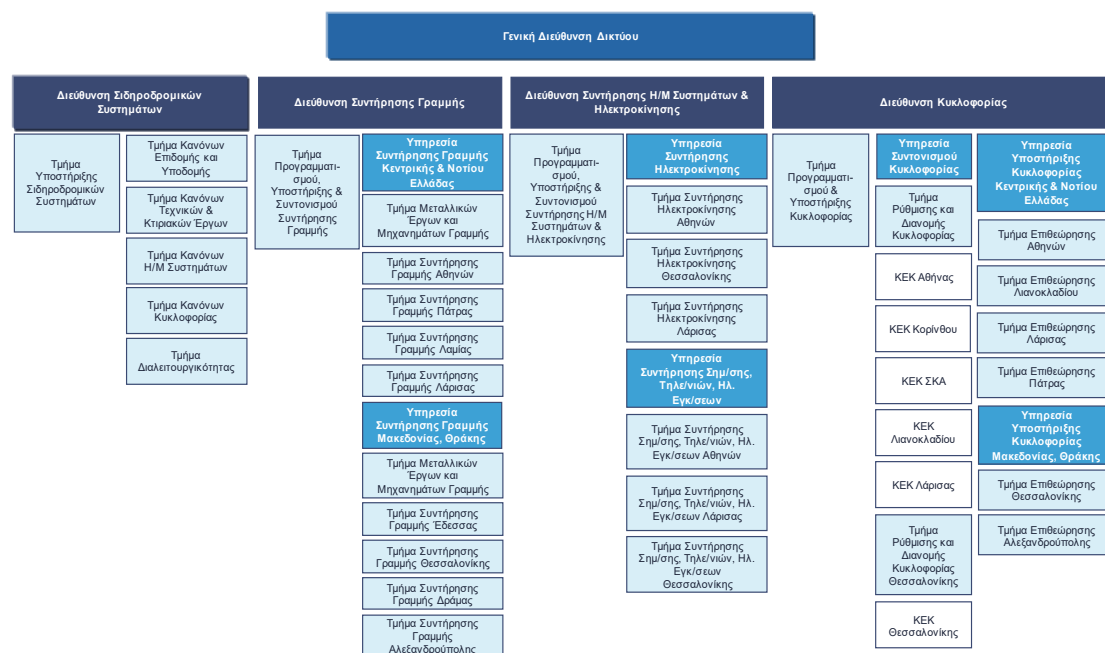
Η οργανική μου θέση ήταν στον Βόλο ανέκαθεν και δεν έγινε ποτέ μετάθεση ή απόσπασή μου στη Λάρισα. Ειδικότερα, εργαζόμουν στη Λάρισα το πρωί (7π.μ. – 3 μ.μ.) και μετά έφευγα για το Βόλο, όπου διαμένω. Δεν υπήρχε εντολή από την

Διοίκηση να μεταβαίνω και το απόγευμα, ούτε προβλεπόταν κάτι τέτοιο. Επομένως, την εποπτεία του σταθμού τις ώρες που δεν εργαζόμουν την είχε εν τοις πράγματι αλλά και τύποις ο Κεντρικός Σταθμάρχης του Σ.Σ. Λάρισας, Γεώργιος Ζήντρος και οι εκάστοτε σταθμάρχες υπηρεσίας. Δεν ήμουν σε θέση να ξέρω σε ένα σταθμό με 24ωρες βάρδιες όπως αυτός της Λάρισας, αν υπάρχει ανωμαλία στην κυκλοφορία, αν έχει ανακύψει κάποιο πρόβλημα, αν ο κάθε εργαζόμενος είναι πράγματι στην υπηρεσία του. Σε περίπτωση κάποιου συμβάντος, όφειλαν να με ενημερώσουν.

Η τοποθέτησή μου ως προσωρινού Προϊσταμένου έγινε με απόφαση της Διοίκησης του ΟΣΕ, χωρίς δική μου αίτηση. Η προβλεπόμενη διαδικασία είναι ότι για τη θέση αυτή, ο εκάστοτε ενδιαφερόμενος υποβάλλει αίτημα. Δεν έγινε ποτέ όμως εφαρμογή του οργανογράμματος και το μόνον βέβαιο είναι ότι εγώ ποτέ δεν υπέβαλα αίτηση για να γίνω Προϊστάμενος, ιδιότητα η οποία μου αποδίδεται. Δεν με ενδιέφερε άλλωστε να προαχθώ σε Προϊστάμενο γιατί σε λίγο καιρό θα έβγαινα στη σύνταξη. Επιπλέον, ο Διευθυντής Κωνσταντίνος Χρυσάγης μου ζήτησε από τον Αύγουστο του 2022 έως και τον Ιανουάριο του 2023, να εργάζομαι και ως σταθμάρχης υπηρεσίας λόγω έλλειψης προσωπικού, κάτι που έπραξα χωρίς να λαμβάνω ημερήσιες αναπαύσεις. Τον Ιανουάριο του 2023 αντικαταστάτης του κ. Γαρούφου ορίστηκε ο κ. Βελαώρας Βασίλης καθώς ο πρώτος απουσίαζε λόγω ασθένειας.

Κατωτέρω αποτυπώνεται σχηματικά η θέση μου ως Προϊσταμένου Τμήματος Επιθεώρησης στην Οργανωτική Μονάδα του Τμήματος Επιθεώρησης, σε σχέση μάλιστα με τον ιεραρχικά Προϊστάμενό μου, Προϊστάμενο Υπηρεσίας Υποστήριξης Κυκλοφορίας αλλά και με τις αντίστοιχες Διευθύνσεις (εν προκειμένω σε σχέση με την Διεύθυνση Κυκλοφορίας).

	
ΤΙΤΛΟΣ ΘΕΣΗΣ:	Προϊστάμενος Τμήματος Επιθεώρησης (Αθηνών, Λιανοκλαδίου, Λάρισας, Πάτρας, Θεσσαλονίκης, Αλεξανδρούπολης)
ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ:	Τμήμα Επιθεώρησης (Αθηνών, Λιανοκλαδίου, Λάρισας, Πάτρας, Θεσσαλονίκης, Αλεξανδρούπολης)
ΚΑΤΟΧΟΣ ΘΕΣΗΣ:	
ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΗ ΘΕΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:	Προϊστάμενος Υπηρεσίας Υποστήριξης Κυκλοφορίας (Κεντρικής και Νοτίου Ελλάδος, Μακεδονίας - Θράκης)
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:	Υπάλληλοι Τμημάτων Επιθεώρησης



Η θέση του Προϊσταμένου του Τμήματος Επιθεώρησης ανήκει οργανωτικά στη Διεύθυνση Κυκλοφορίας και συγκεκριμένα στην Υπηρεσία Υποστήριξης Κυκλοφορίας Κεντρικής και Νοτίου Ελλάδας, στην οποία υπάγεται μεταξύ άλλων και το Τμήμα Επιθεώρησης Λάρισας. Οι υφιστάμενοί του εκάστοτε Προϊσταμένου είναι οι υπάλληλοι των Τμημάτων Επιθεώρησης. Η προϊστάμενη θέση σε σχέση με

τη δική του θέση είναι αυτή του Προϊσταμένου Υπηρεσίας Υποστήριξης Κυκλοφορίας.

Ο σκοπός της θέσης του Προϊσταμένου Τμήματος Επιθεώρησης -εν προκειμένω Λαρίσης- είναι η επιθεώρηση και ο συντονισμός της κυκλοφορίας στους σταθμούς, στα τμήματα των μη τηλεδιοικούμενων δικτύων και ο χειρισμός θεμάτων όπως η λειτουργία των σταθμών και η διαχείριση του προσωπικού αυτών. Οι κύριες αρμοδιότητες του Προϊσταμένου Τμήματος Επιθεώρησης είναι μεταξύ άλλων ο χειρισμός θεμάτων λειτουργίας σταθμών, ο χειρισμός θεμάτων έκτακτων αναγκών όπως ατυχήματα, αλλαγές στα δρομολόγια, λήψη μέτρων και κατανομή βαρδιών και η επιθεώρηση εφαρμογής κανονισμών κίνησης.

Επιπροσθέτως, ως προς το πρόγραμμα ωρών εργασίας θέλω να αποσαφηνίσω ότι δεν εμπίπτει στις αρμοδιότητες του Προϊσταμένου Τμήματος Επιθεώρησης η εκπόνησή του. Από τον ίδιο τον Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας (υπ' αριθμ. 157192/2022 απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 2623/30.5.2022) και ειδικότερα από το άρθρο 5.6.5 προκύπτει ότι η έκδοση και η τροποποίηση του προγράμματος ωρών εργασίας, πραγματοποιείται από τη Διεύθυνση Κυκλοφορίας και Διαχείρισης Χωρητικότητας (ΔΚ) και μόνον. Σύμφωνα με το άρθρο 5.6.5.3.3 του Κανονισμού, από το Τμήμα Επιθεώρησης Λάρισας γίνεται σε προγενέστερο χρόνο η κατανομή των βαρδιών του προσωπικού κυκλοφορίας και εν συνεχεία το πρόγραμμα προτείνεται στην Διεύθυνση Κυκλοφορίας και Διαχείρισης Χωρητικότητας (ΔΚ), η οποία και αποφαινεται τελικώς για αυτό. Επομένως, τα καθήκοντα του εκάστοτε Προϊσταμένου Επιθεώρησης περιορίζονται στην πρόταση περί της κατανομής του ωραρίου. Η απόφαση λαμβάνεται από τη Διεύθυνση (ΔΚ). Ο Προϊστάμενος του Τμήματος Επιθεώρησης για να είναι σε θέση να προτείνει το πρόγραμμα έχει λάβει υπόψιν του τις εισηγήσεις των Κεντρικών Σταθμαρχών των σιδηροδρομικών σταθμών που υπάγονται στο πεδίο ευθύνης του. Σε κάθε περίπτωση, ο Κεντρικός Σταθμάρχης είναι εκείνος ο οποίος προτείνει το πρόγραμμα των βαρδιών στο Τμήμα Επιθεώρησης και εν συνεχεία ο εκάστοτε Προϊστάμενος κατανέμει τις βάρδιες ανάλογα με τις ανάγκες του κάθε σταθμού. Ως εκ της θέσεως του, ο Κεντρικός Σταθμάρχης οφείλει να ενημερώσει την προϊσταμένη αρχή σε

περίπτωση που υποπέσει στην αντίληψή του κάτι μεμπτό, είτε δηλαδή τον Προϊστάμενο του Τμήματος Επιθεώρησης.

Ως ήδη ελέχθη, μετά από τριάντα έξι (36) έτη εργασίας, τον μήνα Φεβρουάριο του έτους 2020 τοποθετήθηκα προσωρινώς ως Προϊστάμενος του Τμήματος Επιθεώρησης Λάρισας. Στο πλαίσιο της άσκησης των προσωρινών καθηκόντων μου, είχα στο πεδίο ευθύνης μου τον Σταθμό Λάρισας, το Σταθμό Παλαιοφαρσάλου, το Σταθμό Βόλου, το Σταθμό Λιτοχώρου, το Σταθμό Καλαμπάκας, το Σταθμό Ν. Πόρων και το Σταθμό Κατερίνης. Για να υπάρχει αποτελεσματική εποπτεία στους σιδηροδρομικούς σταθμούς και ενημέρωση εμού - ως προσωρινού Προϊσταμένου του Τμήματος Επιθεώρησης Λάρισας- για τρέχοντα ζητήματα είχαν τοποθετηθεί από τη Διοίκηση κατά τόπους Κεντρικοί Σταθμάρχες σε κομβικούς σιδηροδρομικούς σταθμούς. Ειδικότερα, ο Γεώργιος Ζήντρος υπηρετούσε ως Κεντρικός Σταθμάρχης Λάρισας, ο κ. Γεώργιος Τρελλόπουλος ως Κεντρικός Σταθμάρχης Παλαιοφαρσάλου και ο κ. Κωνσταντίνος Καρτσαμπάς, ως Κεντρικός Σταθμάρχης Κατερίνης.

Σημειωτέον, ότι ασκούσα προσωρινά τα καθήκοντα του Προϊσταμένου αφενός χωρίς να έχει εκδοθεί σχετική ατομική διοικητική πράξη της Διοίκησης του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε. και αφετέρου χωρίς να έχω υποβάλλει αίτηση για την τοποθέτησή μου στην εν λόγω θέση.

Ο νομοθέτης έχει την ευχέρεια να καθορίζει με βάση τις ουσιαστικές εκτιμήσεις του για το συμφέρον του κοινωνικού συνόλου τον τρόπο εκτέλεσης του συγκοινωνιακού έργου, το οποίο έχει αναχθεί σε αντικείμενο δημόσιας υπηρεσίας υπό λειτουργική έννοια (πρβλ. ΣτΕ 136/2023, 870-873/2018 Ολομ., 3818-3822/1997 Ολομ.). Ειδικότερα, η επιτέλεση του έργου αυτού μπορεί να ανατίθεται σε καθοριζόμενο από το νομοθέτη φορέα. Τέτοιο δε φορέα αποτελεί ο ΟΣΕ (καθολικός διάδοχος των ΣΕΚ, δημόσια επιχείρηση, υπό την έννοια του άρθρου 1 παρ. 1 και 2 του ν. 3429/2005 και ήδη ανώνυμη εταιρεία του Δημοσίου κατά τις διατάξεις του ν. 4972/2022), ο οποίος οργανώθηκε ως επιχείρηση κοινής ωφέλειας για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας υπό λειτουργική έννοια, με σκοπό την, μέσω του σιδηροδρόμου, εξυπηρέτηση των συγκοινωνιακών αναγκών της Χώρας και ο οποίος διαθέτει - κατ' ανάθεση κρατικής αρμοδιότητας - δυνατότητες ευρύτατων επεμβάσεων στον τομέα των δημόσιων συγκοινωνιών με σιδηρόδρομο (πρβλ. ΣτΕ

136/2023 σκ. 9). Μετά την ισχύ του ν. 3891/2010 ο ΟΣΕ αποτελεί και τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής στην ελληνική επικράτεια, και στις αρμοδιότητές του περιλαμβάνονται η εγκατάσταση, η διαχείριση και η συντήρηση της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και η διαχείριση των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας.

Στο άρθρο 932 του Αστικού Κώδικα, το οποίο εφαρμόζεται αναλόγως, ελλείπει ειδικότερης ρύθμισης, και στις περιπτώσεις της αστικής ευθύνης του Δημοσίου και των ν.π.δ.δ., βάσει των άρθρων 105 και 106 του Εισ.Ν.Α.Κ. (ΣτΕ 410/2016, 1123/2015, 3552/2014, 4100/2012), προβλέπεται ότι: «Σε περίπτωση αδικοπραξίας, ανεξάρτητα από την αποζημίωση για την περιουσιακή ζημία, το δικαστήριο μπορεί να επιδικάσει εύλογη κατά την κρίση του χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης. ... Σε περίπτωση θανάτωσης προσώπου η χρηματική ικανοποίηση μπορεί να επιδικαστεί στην οικογένεια του θύματος λόγω ψυχικής οδύνης». Από τη διάταξη αυτή προκύπτει ότι σε περίπτωση παράνομης πράξης ή παράλειψης ή υλικής ενέργειας ή παράλειψης οφειλόμενης νόμιμης υλικής ενέργειας οργάνων του Δημοσίου ή άλλου νομικού προσώπου δημόσιου δικαίου κατά την ενάσκηση της εξουσίας που τους έχει ανατεθεί, το δικαστήριο της ουσίας, ανεξάρτητα από την αποζημίωση για περιουσιακή (θετική ή αποθετική) ζημία, μπορεί να επιδικάσει εύλογη, κατά την κρίση του, χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης ή, σε περίπτωση θανάτωσης προσώπου, λόγω ψυχικής οδύνης, δηλαδή χρηματική ικανοποίηση ανάλογη με τις περιστάσεις της συγκεκριμένης περίπτωσης. Ειδικότερα, με τη διάταξη αυτή, που είναι σύμφωνη κατά το περιεχόμενό της με την αρχή της αναλογικότητας, όπως ρητώς κατοχυρώνεται από το άρθρο 25 παρ. 1 του Συντάγματος (ΣτΕ 1123/2015, 1190, 3411/2014, 1219/2012), παρέχεται στο δικαστήριο της ουσίας η ευχέρεια, αφού εκτιμήσει τους ειδικότερους ισχυρισμούς των διαδίκων που προβάλλονται ενώπιόν του και τα πραγματικά περιστατικά της υπόθεσης (όπως, ιδίως, το συντρέχον πταίσμα του ζημιωθέντος, τις συνθήκες, το είδος, την ένταση και τις συνέπειες της προσβολής κ.λπ.) και με βάση τους κανόνες της κοινής πείρας και λογικής, να επιδικάσει χρηματική ικανοποίηση και να καθορίσει το εύλογο ποσό αυτής, αν κρίνει ότι επήλθε στον αδικηθέντα ηθική βλάβη ή, σε περίπτωση θανάτωσης προσώπου, ψυχική οδύνη (ΣτΕ 390/2025, 1501/2024, 1774/2020, 842/2019, 4737/2014,

877/2013 7μ., 4133/2011 7μ.). Η χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης αποσκοπεί στην ηθική παρηγορία και την ψυχική ανακούφιση των μελών της οικογένειας του θανόντος, όσο αυτό είναι δυνατό, από τον πόνο που δοκιμάζουν κατά τον χρόνο του θανάτου του (ΣτΕ 2951/2020, 2210/2017, 3329/2014, 1405/2013, 3218/2009, 2100/2006), κατά τον προσδιορισμό δε του ποσού της τα δικαστήρια της ουσίας δεν πρέπει ούτε να υποβαθμίζουν την απαξία της παράνομης πράξης, παράλειψης, υλικής ενέργειας ή παράλειψης οφειλόμενης νόμιμης υλικής ενέργειας με την επιδίκαση ιδιαιτέρως χαμηλού ποσού ούτε να καταλήγουν, με ακραίες εκτιμήσεις, στον υπέρμετρο πλουτισμό του ενός μέρους (ΣτΕ 1906/2015, 2202/2014). Με τη διάταξη δε του τρίτου εδαφίου του άρθρου 932 του Α.Κ. δεν ορίζεται ευθέως ο κύκλος των προσώπων που μπορούν να ζητήσουν χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης, προφανώς διότι ο νομοθέτης δεν θέλησε να διαγράψει δεσμευτικώς τα όρια ενός θεσμού, ο οποίος από τη φύση του υφίσταται αναγκαίως τις επιδράσεις από τις κοινωνικές διαφοροποιήσεις στη διαδρομή του χρόνου. Κατά τη σαφή, όμως, έννοια της διάταξης αυτής, που απορρέει από το σκοπό της θέσπισής της, στην οικογένεια του θύματος περιλαμβάνονται οι εγγύτεροι και στενώς συνδεδεμένοι με τον θανόντα συγγενείς, που δοκιμάστηκαν ψυχικώς από την απώλειά του και στην ανακούφιση του πόνου των οποίων στοχεύει η εν λόγω διάταξη (ΑΠ 542/2015, ΣτΕ 2951/2020, 3552/2014, 1405/2013, 2986/2009), αδιαφόρως του εάν συγκατοικούσαν ή διέμεναν χωριστά, υπό την αυτονόητη, πάντως, προϋπόθεση της ύπαρξης, κατά την εκτίμηση του δικαστηρίου της ουσίας, αισθημάτων αγάπης και στοργής μεταξύ του μέλους της οικογένειας και του θανόντος, όταν αυτός ήταν στη ζωή (ΣτΕ 3329/2014, 1405/2013, 2100/2006). Υπό την έννοια αυτή μεταξύ των προσώπων τούτων, εκτός του ή της συζύγου και των εξ αίματος συγγενών κατ' ευθεία γραμμή και εκ πλαγίου έως και δεύτερου βαθμού, μεταξύ των οποίων τα αδέρφια αμφιθαλή και ετεροθαλή, περιλαμβάνονται και οι εξ αγχιστείας πρώτου βαθμού (πεθερός, πεθερά, νύφη, γαμπρός, βλ. ΣτΕ 2210/2017, 3552/2014, ΑΠ 21/2000 Ολ., 723/2002, 434, 1752/2005, 1735/2006, 260, 775/2011, 1503, 1723/2012, 675/2013), όχι όμως, άνευ ετέρου και οι συγγενείς εξ αίματος πέραν του δευτέρου βαθμού, όπως οι ανιψιοί (πρβλ. ΑΠ 21/2000 Ολ., 1010/2012, 581/2010, ΔΕφΑθ 3735/2013). Λαμβανομένου δε υπόψη ότι με τις διατάξεις του άρθρου 21 του Συντάγματος, η οικογένεια έχει

αναχθεί σε συνταγματικώς προστατευόμενο θεσμό (βλ. ΣτΕ 550/1999 Ολομ., 3178/2010, 2003/2018 σκ. 12), ο οποίος «από τη φύση του υφίσταται κατ' ανάγκη τις επιδράσεις από τις κοινωνικές διαφοροποιήσεις κατά τη διαδρομή του χρόνου» (βλ. ΑΠ 1735/2006, 775/2011), καθώς και ότι το άρθρο 8 της Ε.Σ.Δ.Α. δεν διακρίνει μεταξύ «νόμιμης» και «φυσικής» οικογένειας, με αποτέλεσμα η έννοια της προστατευόμενης, κατά τις διατάξεις του άρθρου αυτού, οικογενειακής ζωής να μην περιορίζεται στις οικογένειες που βασίζονται στον γάμο, αλλά να επεκτείνεται και σε άλλες, de facto σχέσεις συμβίωσης και φροντίδας, οι οποίες δημιουργούν επίσης οικογενειακούς δεσμούς (βλ. αποφάσεις Ε.Δ.Δ.Α. Johnston κ.ά. κατά Ιρλανδίας της 18.12.1986, § 56, Oliari κ.ά. κατά Ιταλίας της 21.07.2015, § 130, Paradiso and Campanelli κατά Ιταλίας της 24.01.2017, § 140, Belli και Arquier-Martinez κατά Ελβετίας της 11.12.2018, § 65), κατά την εξειδίκευση της αόριστης νομικής έννοιας της οικογένειας της προαναφερόμενης διάταξης εκτιμάται κάθε φορά, από το Δικαστήριο, το πραγματικό ζήτημα της ύπαρξης αισθημάτων αγάπης και στοργής μεταξύ του ενάγοντος-συγγενούς πέραν του δεύτερου βαθμού εξ αίματος και του θανόντος, ιδίως στην περίπτωση έλλειψης εγγύτερων συγγενών ή στην περίπτωση της ύπαρξης μακράς και συνεπούς σχέσης φροντίδας, προκειμένου να κριθεί ότι στην συγκεκριμένη περίπτωση το πρόσωπο αυτό υπέστη ψυχική οδύνη από την απώλεια προσφιλούς του προσώπου. Για τον υπολογισμό δε του ύψους της χρηματικής ικανοποίησης το δικαστήριο λαμβάνει υπόψη ιδίως τις συνθήκες υπό τις οποίες επήλθε ο θάνατος και τον βαθμό της ψυχικής συγκίνησης που αυτός προκάλεσε στο συγκεκριμένο μέλος της οικογένειας του θανόντος, αναλόγως της ηλικίας του, της προσωπικότητάς του, της κατάστασης της υγείας του κ.λπ. (ΣτΕ 3329/2014, 1405/2013, 2100/2006).

11. Επειδή, περαιτέρω, προκειμένου να κριθεί αν θεμελιώνεται αστική ευθύνη του Ελληνικού Δημοσίου προς αποκατάσταση ζημίας τρίτου εξαιτίας της πλημμελούς ασκήσεως εκ μέρους των εποπτικών/ελεγκτικών οργάνων της κατά νόμον εποπτείας ιδίως επί των δημοσίων επιχειρήσεων που παρέχουν υπηρεσίες κοινής ωφέλειας, το άρθρο 105 του Εισ.Ν.Α.Κ., το οποίο απαιτεί τη συνδρομή σωρευτικώς τριών προϋποθέσεων (της παρανομίας, της ζημίας και του αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ παρανομίας και ζημίας), έχει ευθεία εφαρμογή. Δεν μπορεί δε, κατ' ανάλογη εφαρμογή του άρθρου 105 του Εισ.Ν.Α.Κ., να απαιτηθούν πρόσθετες

προϋποθέσεις αυστηρότερες σε σχέση με τις ως άνω απαιτούμενες κατά το άρθρο αυτό (όπως η ύπαρξη προδήλου και βαρέος σφάλματος αντί της προβλεπόμενης στον νόμο προϋποθέσεως της υπέρξεως παρανομίας ανεξαρτήτως υπαιτιότητας ή μη των δημοσίων οργάνων). (πρβλ. ΣτΕ 656/2025 σκ. 31).

12. Επειδή, τέλος στην παράγραφο 2 του άρθρου 65 του ν. 5039/2023 (Α' 83) ορίζονται τα εξής: «Αποφάσεις των πολιτικών δικαστηρίων που αφορούν στις απαιτήσεις αποζημίωσης και χρηματικής ικανοποίησης από οποιαδήποτε αιτία σε σχέση με το σιδηροδρομικό δυστύχημα των Τεμπών της 28ης Φεβρουαρίου 2023, κηρύσσονται υποχρεωτικά προσωρινά εκτελεστές κατ' ανάλογη εφαρμογή του άρθρου 910 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας [π.δ. 503/1985 (Α' 182)].

13. Επειδή, στην προκείμενη περίπτωση, από το σύνολο των στοιχείων της δικογραφίας, μεταξύ των οποίων, η από 19.6.2023 έκθεση πραγματογνωμοσύνης των πραγματογνωμόνων [...] οι οποίοι διορίστηκαν με το υπ' αριθμ. πρωτ. [...] έγγραφο του Τμήματος Τροχαίας Λάρισας και στους οποίους με το υπ' αριθμ. πρωτ. [...] έγγραφο του Διευθύνοντος την Εισαγγελία Πρωτοδικών Λάρισας παραγγέλθηκε συμπληρωματική πραγματογνωμοσύνη, το πόρισμα της επιτροπής εμπειρογνωμόνων για το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη στις 28.2.2023, η οποία επιτροπή συγκροτήθηκε με την με αριθμό 71651/6.3.2023 (Β' 1310) απόφαση του Γενικού Γραμματέα Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και το πόρισμα της 27^{ης} Φεβρουαρίου 2025 του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών & Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων & Ασφάλειας Μεταφορών (ΕΟΔΑΣΑΑΜ) Σιδηροδρομικός Τομέας προκύπτουν τα εξής: Στις 28 Φεβρουαρίου 2023, ημέρα Τρίτη, η επιβατική αμαξοστοιχία INTERCITY (IC) 62 της Hellenic Train εκτελούσε προγραμματισμένο δρομολόγιο στη διαδρομή Αθήνα-Θεσσαλονίκη με 354 επιβαίνοντες. Κατά την άφιξή της στο σταθμό Παλαιοφαρσάλου στη γραμμή ανόδου, καθυστέρησε την αναχώρησή της κατά 48 λεπτά της ώρας περίπου. Η καθυστέρηση οφείλονταν σε βλάβη της ηλεκτροδότησης στη γραμμή ανόδου στο τμήμα Παλαιοφάρσαλος – Λάρισα, με αποτέλεσμα την αναμονή της αμαξοστοιχίας στο σταθμό Παλαιοφαρσάλου έως ότου καταστεί διαθέσιμη η γραμμή καθόδου. Στις 22:38 (καταγραφή στο βιβλίο Εξασφάλισης Κυκλοφορίας της 28.02.2023) η αμαξοστοιχία IC62 αναχωρεί από τον σταθμό Παλαιοφαρσάλου στην γραμμή καθόδου, λόγω της συνεχιζόμενης

βλάβης στην ηλεκτροδότηση της γραμμής ανόδου, έως το σταθμό της Λάρισας. Εισερχόμενη στο σταθμό της Λάρισας, ο συρμός IC62 μεταβαίνει στην γραμμή ανόδου, όπου και πραγματοποιεί στάση για την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών στις 23:02. Στις 23:05, με το τηλεγράφημα 47, ο σταθμάρχης της Λάρισας δίνει στην αμαξοστοιχία IC-62 την έγκριση να υπερβεί το φωτόσημο LAR11, το οποίο είναι μόνιμα κλειστό (ερυθρή ένδειξη), χωρίς να υπάρχει ένδειξη αλλαγής γραμμής από τη γραμμή ανόδου. Αυτή η έγκριση αναφέρεται σε κίνηση που ακολουθεί τη γραμμή 2, όπου βρίσκεται η αμαξοστοιχία, προς τη γραμμή ανόδου. Ωστόσο, οι μηχανοδηγοί της IC-62 δεν διασφαλίζουν την πλήρη κατανόηση της εντολής που δόθηκε και δεν επαναλαμβάνουν το ληφθέν μήνυμα. Από την πλευρά του, ο σταθμάρχης της Λάρισας δεν αντιδρά στην ελλιπή επικοινωνία. Ως αποτέλεσμα, στις 23:05, η αμαξοστοιχία IC-62 ξεκινά την κίνησή της για να φύγει από τον σταθμό Λάρισας προς τους Νέους Πόρους. Περίπου στις 23:08, η IC-62 φτάνει στις αλλαγές 118. Αντιμέτωποι με την αντικρουόμενη πληροφορία – ότι έχουν λάβει έγκριση χωρίς ένδειξη αλλαγής γραμμής, ενώ οι αλλαγές βρίσκονται σε θέση παράκαμψης, κατευθύνοντας το τρένο προς τη γραμμή καθόδου – οι μηχανοδηγοί δεν δείχνουν καμία αναγνωρίσιμη αντίδραση και συνεχίζουν το ταξίδι τους προς τους Νέους Πόρους στην αντίθετη γραμμή, την γραμμή καθόδου. Στις 28 Φεβρουαρίου 2023 ομοίως, η εμπορευματική αμαξοστοιχία 63503 της ίδιας εταιρείας πραγματοποιούσε το δρομολόγιο Θεσσαλονίκη – Πειραιάς. Στις 23:03 (καταγραφή στο βιβλίο Εξασφάλισης Κυκλοφορίας της 28/02/2023) διέρχεται του σταθμού των Νέων Πόρων και στις 23:05 ο σταθμάρχης των Νέων Πόρων δίνει στην αμαξοστοιχία 63503 την έγκριση να κινηθεί προς τη Λάρισα στη γραμμή καθόδου. Κοντά στον οικισμό Ευαγγελισμός Τεμπών Λάρισας, στην είσοδο της κοιλάδας των Τεμπών στη χιλιομετρική θέση 371+600 της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιώς - Πλατέως και περί ώρα 23:18', και ενώ ο ανωτέρω ο υπ' αριθμ. IC62 συρμός κινούνταν στη γραμμή καθόδου, με πορεία προς Θεσσαλονίκη, συγκρούστηκε μετωπικά με την ανωτέρω υπ' αριθμ. 63503 εμπορευματική αμαξοστοιχία, κινούμενη στο ίδιο ρεύμα με πορεία προς Πειραιά της γραμμής καθόδου. Η σύγκρουση ήταν σφοδρή, οι δύο ηλεκτράμαξες της εμπορευματικής αμαξοστοιχίας εκτινάχθηκαν προς την παρακείμενη γραμμή, προσκρούοντας στον κατακόρυφο τοίχο αντιστήριξης, ενώ η μηχανή και το βαγόνι πρώτης θέσης της

επιβατικής αμαξοστοιχίας εκτοξεύθηκαν προς την αντίθετη πλευρά της γραμμής και κατέληξαν στο έδαφος, εντελώς κατεστραμμένα. Παράλληλα, σημειώθηκε δεύτερη, σχεδόν μετωπική σύγκρουση ανάμεσα στο εστιατόριο - βαγόني της επιβατικής αμαξοστοιχίας και στην πρώτη πλατφόρμα της εμπορευματικής, το οποίο ήταν φορτωμένο με χαλύβδινα ελάσματα. Ακολουθώντας την κατεύθυνση των προπορευόμενων βαγονιών, τόσο το βαγόني του εστιατορίου όσο και το επόμενο βαγόني δεύτερης θέσης κατέληξαν στο έδαφος χαμηλότερα. Συνολικά, 57 άνθρωποι, εκ των οποίων 11 ήταν εργαζόμενοι ή υπεργολάβοι της Hellenic Train, έχασαν τη ζωή τους. Επιπλέον, 81 άτομα υπέστησαν σοβαρούς τραυματισμούς, ενώ 99 άτομα είχαν ελαφρές σωματικές κακώσεις.

Ο ΟΣΕ, αποτελεί ανώνυμη εταιρεία που λειτουργεί χάριν του δημοσίου συμφέροντος και όχι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου. Εξάλλου, οι πράξεις ή παραλείψεις των οργάνων του νομικού αυτού προσώπου, οι οποίες αφορούν γενικώς στην εκμετάλλευση, διοίκηση και λειτουργία του δικτύου της σιδηροδρομικής υποδομής και οι οποίες δεν είναι πράξεις ή παραλείψεις διοικητικών οργάνων, δεν εκδίδονται κατ' ενάσκηση δημοσίας εξουσίας και ως εκ τούτου η αμφισβήτησή τους δεν γεννά διοικητική διαφορά (πρβλ. ΣτΕ 398/2025, 4947/2013, πρβλ. ΣτΕ 2463, 122/2010, 1383/2009, 1189/2004, Α.Ε.Δ. 7/1992, βλ. και ΟλΣτΕ 175/1930).

Όπως άλλωστε γίνεται δεκτό στην ήδη προσκομισθείσα στο Δικαστήριο Υμών υπ' αριθμ. 2847/2026 απόφαση του Τριμελούς Διοικητικού Πρωτοδικείου Αθηνών (25^ο Τμήμα Τριμελές):

Κατά τον χρόνο του επίδικου δυστυχήματος οι σιδηροδρομικές υποδομές δεν υποστηρίζονταν, με **αποκλειστική ευθύνη του Ελληνικού Δημοσίου**, από τα ακόλουθα τεχνολογικά συστήματα ασφαλείας της κίνησης των συρμών: α) την φωτεινή πλευρική σηματοδότηση, η οποία ήδη από το έτος 2019, μεταξύ Λάρισας και Ν. Πόρων βρισκόταν εκτός λειτουργίας, β) το σύστημα τηλεδιοίκησης και ελέγχου κυκλοφορίας, που, μεταξύ άλλων, δεν επιτρέπει να χαραχθούν αυτόματα μη συμβατά μεταξύ τους δρομολόγια, με τη χρήση του οποίου η χάραξη δρομολογίου της αμαξοστοιχίας IC 62 θα γινόταν από τον κεντρικό χειριστή και θα διαβιβαζόταν για εκτέλεση στο σταθμό Λάρισας, γ) σύστημα επιβολής αυτόματης πέδησης (μεταξύ αυτών το ECTS) για την περίπτωση που ο

μηχανοδηγός δεν συμμορφώνεται με τα φωτοσήματα, το οποίο αν λειτουργούσε και χαραζόταν το δρομολόγιο της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC 62 από τη γραμμή καθόδου (είτε από τον σταθμάρχη Λάρισας είτε από τον κεντρικό χειριστή τηλεδιοίκησης), ο επόμενος από τη Λάρισα σταθμός (Ν. Πόροι) δεν θα έδινε ελεύθερη τη γραμμή καθόδου για την εμπορική αμαξοστοιχία 63503 και το φωτόσημα στην έξοδο από τους Ν. Πόρους προς τη Λάρισα θα ήταν κόκκινο. Αν δε ο μηχανοδηγός της 63503 αμαξοστοιχίας δεν συμμορφωνόταν και παραβίαζε το κόκκινο φωτόσημα εξόδου από Ν. Πόρους, θα ενεργοποιείτο από το σύστημα ETCS η αυτόματη πέδηση και για τους δυο αντιθέτως κινούμενους συρμούς IC 62 και εμπορικό 63503, οι οποίοι θα ακινητοποιούνταν επιτόπου καθώς και δ) το σύστημα συνεχούς και απρόσκοπτης ραδιοεπικοινωνίας GSM-R, το οποίο είναι μεν εγκατεστημένο από το 2018 στη σιδηροδρομική διαδρομή Κιάτο-Αθήνα-Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας/Ειδομένη, αλλά δεν έχει εγκατασταθεί σε όλους τους νέους συρμούς στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο.

Αν λειτουργούσε πλήρως το σύστημα GSM-R, ο αείμνηστος μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας IC 62 θα είχε τη δυνατότητα, μόλις αντιλήφθηκε ότι κινείται στη γραμμή καθόδου, να επικοινωνήσει με το μηχανοδηγό του αντίθετα κινούμενου εμπορικού συρμού 63503 και να συνειδητοποιήσουν και οι δυο ότι βρίσκονται σε συγκρουσιακή πορεία.

Σημειωτέον ότι το υφιστάμενο σύστημα ραδιοεπικοινωνίας του ΟΣΕ δεν επαρκούσε, καθότι έδινε μεν καταρχάς τη δυνατότητα στους δυο μηχανοδηγούς να επικοινωνήσουν μεταξύ τους, πλην με ενδεχόμενο να εμποδιζόταν η ραδιοεπικοινωνία με τη χρήση του υφιστάμενου συστήματος (VHF) από τον παρεμβαλλόμενο ορεινό όγκο του Ολύμπου, καθώς η αμαξοστοιχία IC 62 βρισκόταν στην κάτω πλευρά του και ο εμπορικός συρμός 63503 στην πάνω. Όμως, οι δικλείδες αυτές ασφαλείας, δεν υπήρχαν προκειμένου να αποφευχθεί η διακινδύνευση της ασφάλειας των συγκοινωνιών, συνεπεία ανθρώπινου σφάλματος.

Ειδικότερα, α) Εάν τα φωτοσήματα λειτουργούσαν, οι μηχανοδηγοί, κατά την κοινή πείρα, μόλις αντίκριζαν την κόκκινη ένδειξη, θα ακινητοποιούσαν τα τρένα και αυτά θα σταματούσαν σε ικανή απόσταση μεταξύ τους. Ενόψει του ότι τα φωτοσήματα δεν είχαν αναβαθμιστεί και τεθεί σε λειτουργία, οι μηχανοδηγοί

επαφίονταν στις εντολές των σταθμαρχών, με αποτέλεσμα να ελλοχεύει μόνιμος κίνδυνος για την ασφάλεια των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών.

β) Αν υπήρχε τηλεδιοίκηση, ο κεντρικός χειριστής (δηλαδή το ανθρωποτεχνικό σύστημα 1ου επιπέδου) θα είχε ένα (επίσης ανθρωποτεχνικό) 2ο επίπεδο ελέγχου (τον σταθμάρχη) και συνεπώς το επίπεδο ασφαλείας θα προσέγγιζε το μέγιστο. Πλέον τούτου για την εύρυθμη λειτουργία του συστήματος ETCS είναι απαραίτητη η απρόσκοπτη λειτουργία των συστημάτων ελέγχου κατάληψης πεδίων και της φωτοσήμανσής τους.

Σε αυτή την περίπτωση δεν υπάρχει καμία απολύτως πιθανότητα ύπαρξης δύο συρμών στο ίδιο πεδίο γραμμής και σύγκρουσης αυτών, μιας και το ευρωπαϊκό σύστημα ελέγχου συρμών (ETCS) δεν αποδέχεται εντολές παραβίασης ερυθρών φωτοσημάτων. Τα συστήματα ελέγχου κατάληψης πεδίων γραμμής και η φωτοσήμανση αυτών, αποτελούν καθοριστικό παράγοντα της εύρυθμης απομακρυσμένης διαχείρισης γραμμής και εποπτείας κυκλοφορίας των συρμών (τηλεδιοίκηση) καθώς και θεμέλιο λίθο του ευρωπαϊκού συστήματος ελέγχου κυκλοφορίας συρμών (ETCS).

Στο συγκεκριμένο κομμάτι σιδηροδρομικής γραμμής από έξοδο Σ.Σ. Λάρισας έως Σ.Σ. Ν. Πόρων σε όλα τα επιμέρους πεδία και στα δύο ρεύματα, ανόδου και καθόδου, κυκλοφορίας, τα συστήματα ελέγχου κατάληψης πεδίων γραμμής και η φωτοσήμανση αυτών, ενώ ήταν εγκατεστημένα, δεν λειτουργούσαν. Εξαιτίας αυτής της βλάβης δεν λειτουργούσε επίσης και το Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας Λάρισας, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει Κεντρικός Χειριστής που να επιτηρεί το σταθμάρχη Λάρισας και να μπορεί να παρέμβει σε περίπτωση λανθασμένων χειρισμών. Οι ως άνω δικλείδες ασφαλείας θα επέτρεπαν να είχε διορθωθεί το αρχικό λάθος του σταθμάρχη Λάρισας με δεύτερη ενέργεια ώστε να μην αποβεί αυτό μοιραίο. Συγκεκριμένα, το λάθος του σταθμάρχη θα το σταματούσε η τηλεδιοίκηση, δηλαδή ο σταθμάρχης που θα ασκούσε την τηλεδιοίκηση. **Όλα τα ανωτέρω γνωρίζει ο Υπουργός Υποδομών και εν γνώσει της αλήθειας με καταμηνύει ψευδώς διά της παρούσας απαράδεκτης δήλωσης υποστήριξης της κατηγορίας.**

Εξάλλου, στο πλαίσιο λειτουργίας του συστήματος της τηλεδιοίκησης θα υφίστατο και σηματοδότηση και δεν θα ήταν ποτέ δυνατό να «χαραχθούν» δύο

τρένα σε μία γραμμή. Με το σύστημα, δε, ETCS σε λειτουργία και με δεδομένο ότι θα γινόταν η χάραξη δρομολογίου από το χειριστή του σταθμού (τηλεδιοικούμενου ή όχι), η περίπτωση να γίνει μια μετωπική ή οπισθομετωπική σύγκρουση θα είχε αποφευχθεί.

Με δεδομένη την έλλειψη τηλεδιοίκησης, και σηματοδότησης στο συγκεκριμένο τμήμα διαδρομής και συστήματος ETCS, ο συνάδελφός μου και συγκατηγορούμένος μου σταθμάρχης που βρισκόταν μόνος στη βάρδια υπέπεσε σε σφάλμα διαχείρισης της κυκλοφορίας, η αποτροπή των μοιραίων αποτελεσμάτων τους δεν κατέστη τελικώς δυνατή, ελλείπει των ως άνω ασφαλιστικών δικλίδων. Με βάση όλα τα προαναφερθέντα, με **αποκλειστική ευθύνη του Ελληνικού Δημοσίου και του κατά τους επίδικους χρόνους εκάστοτε Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών** δεν λειτουργούσαν τα προσήκοντα συστήματα ασφαλείας για μεγάλο χρονικό διάστημα προ του χρόνου που συνέβη το επίδικο σιδηροδρομικό δυστύχημα, τα οποία, άλλωστε, εξασφαλίζουν την αποσόβηση του κινδύνου δυστυχήματος από τον ανθρώπινο παράγοντα και, τελικώς, από το, πάντα ενδεχόμενο να συμβεί, ανθρώπινο λάθος.

Σύμφωνα, εξάλλου, με τις παρατιθέμενες στη σκέψη 3 διατάξεις και όσα έγιναν δεκτά στη σκέψη 7 της υπ' αριθμ. 2847/2026 απόφασης του Τριμελούς Διοικητικού Πρωτοδικείου Αθηνών (25^ο Τμήμα Τριμελές) αρμόδιος για την ύπαρξη, τη συντήρηση, τη λειτουργία και την εν γένει διαχείριση των συστημάτων ασφαλείας είναι ο ΟΣΕ ως διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής.

Περαιτέρω, σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 2847/2026 απόφαση του Τριμελούς Διοικητικού Πρωτοδικείου Αθηνών (25^ο Τμήμα Τριμελές), με το άρθρο 22 του ν. 3891/2010 συστάθηκε η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), ως ανεξάρτητη διοικητική αρχή αναλαμβάνοντας αρχικά τις διακριτές αρμοδιότητες του εθνικού Ρυθμιστικού Φορέα για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, της Αρχής Αδειοδότησης των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων και του εθνικού Φορέα Επιβολής του Κανονισμού (ΕΕ) 1371/2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, ενώ, κατ' εφαρμογή του ν. 4199/2013 η ΡΑΣ ανέλαβε την εκτέλεση των καθηκόντων της Εθνικής Αρχής για την Ασφάλεια (ΕΑΑ) των σιδηροδρόμων (τα οποία ασκούνταν προηγουμένως από το Τμήμα

Ασφάλειας Σιδηροδρόμων του Υπουργείου Μεταφορών). Στο πλαίσιο αυτό, η ΡΑΣ ανέλαβε τα καθήκοντα της ΕΑΑ, τα οποία προβλέπονταν στο ΠΔ 160/2007, το ΠΔ 104/2010 και το ν. 3911/2011. Με τον ν. 4632/2019, η ΡΑΣ ορίστηκε ως εθνική αρχή ασφάλειας, καθορίστηκαν οι αρμοδιότητές της, όπως αυτές διαμορφώνονται μετά από τις αλλαγές που εισήγαγαν οι νέες οδηγίες για τη διαλειτουργικότητα και την ασφάλεια (άρθρο 68), ο ρόλος της ως παράγοντα για την ανάπτυξη και βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων (άρθρο 56) και θεσπίστηκαν διατάξεις για την εποπτεία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής (άρθρο 69), οριζόμενου ότι η ΡΑΣ πρέπει να διαθέτει την απαραίτητη εσωτερική και εξωτερική οργανωτική ικανότητα από άποψη ανθρώπινων και υλικών πόρων (άρθρο 68). Περαιτέρω, σύμφωνα με το ΠΔ 123/2017 το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών εποπτεύει μεταξύ άλλων φορέων στον τομέα μεταφορών τον ΟΣΕ (άρθρο 11), η Διεύθυνση Πολιτικής Ασφάλειας Υποδομών και Μεταφορών έχει ως επιχειρησιακούς στόχους μεταξύ άλλων τον συντονισμό, την παρακολούθηση της εφαρμογής και την αξιολόγηση της στρατηγικής στον τομέα της ασφάλειας και προστασίας των υποδομών και μεταφορών και τον συντονισμό των αρμόδιων υπηρεσιών του τομέα της προστασίας και ασφάλειας των υποδομών και μεταφορών για χάραξη εθνικής πολιτικής (άρθρο 23), η Γενική Διεύθυνση Συγκοινωνιακών Υποδομών έχει ως στρατηγικό σκοπό μεταξύ άλλων την άσκηση τεχνικής εποπτείας στις συγκοινωνιακές υποδομές (περιλαμβανομένων και των σιδηροδρομικών υποδομών) που σχεδιάζονται και υλοποιούνται από εποπτευόμενους φορείς (άρθρο 31), η Διεύθυνση Υποδομών Σταθερής Τροχιάς, Συντηρήσεων και Ασφάλειας έχει ως επιχειρησιακό στόχο την άσκηση τεχνικής εποπτείας σε θέματα υποδομών σταθερής τροχιάς στα εποπτευόμενα Νομικά Πρόσωπα μέσω των αρμοδίων τμημάτων της (άρθρο 33), η Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών έχει ως επιχειρησιακούς στόχους μεταξύ άλλων τη διασφάλιση της εύρυθμης, ασφαλούς, αποδοτικής, αποτελεσματικής, βιώσιμης και ποιοτικής λειτουργίας των σιδηροδρομικών και συνδυασμένων μεταφορών και το Τμήμα Σιδηροδρομικών και Συνδυασμένων Μεταφορών έχει ως αρμοδιότητα μεταξύ άλλων την εποπτεία και διαχείριση τεχνικών, επιχειρησιακών και λειτουργικών θεμάτων των φορέων του σιδηροδρομικού τομέα, εκτός των θεμάτων αρμοδιότητας της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, σύμφωνα με το εθνικό και

ενωσιακό θεσμικό πλαίσιο (άρθρο 71). Επίσης, σύμφωνα με το ν. 4974/2022 η ΟΣΕ Α.Ε. και η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., όσο και η εν γένει σιδηροδρομική αγορά εποπτεύονται όσον αφορά σε θέματα λειτουργίας και αρμοδιοτήτων τους από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών και το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών είναι υπεύθυνο για τη διασφάλιση της ποιοτικής παροχής των υπηρεσιών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (άρθρο 40).

Κατά τις ως άνω διατάξεις, το Ελληνικό Δημόσιο δια του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και η ΡΑΣ ασκούν αρμοδιότητες εποπτείας επί του ΟΣΕ σε θέματα λειτουργίας και αρμοδιοτήτων του.

Από το πλέγμα των ως άνω διατάξεων σε συνδυασμό, ιδιαίτερα, με τις συνταγματικές επιταγές για την προστασία της αξίας του ανθρώπου κατά το άρθρο 2 παρ. 1 του Συντάγματος, της ζωής και της ελεύθερης ανάπτυξης της προσωπικότητας κατά το άρθρο 5 του Συντάγματος καθώς και την αρχή του κοινωνικού κράτους, οι οποίες επιβάλλουν να προβλέπονται, οι κατάλληλοι και αποτελεσματικοί μηχανισμοί εποπτείας, ώστε να εξακριβώνεται αν η εν λόγω υπηρεσία κοινής ωφέλειας παρέχεται σε όλους τους διοικουμένους χωρίς διάκριση, σε καλή ποιότητα, και σε συνεχή βάση, αποδίδεται, τελικός εγγυητικός ρόλος στα **όργανα του Ελληνικού Δημοσίου** για τη διασφάλιση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών, χωρίς η πρόβλεψη εποπτικής αρμοδιότητας της ΡΑΣ σε ζητήματα ασφάλειας των συγκοινωνιών, ιδίως όταν η ΡΑΣ είτε παραλείπει να ασκήσει την εποπτική της αρμοδιότητα, είτε ασκεί αυτήν ανεπαρκώς και το γεγονός αυτό τελεί σε γνώση των οργάνων του Ελλ. Δημοσίου, να οδηγεί στην παραδοχή ότι το Ελληνικό Δημόσιο απαλλάσσεται από την υποχρέωση επιτέλεσης του εγγυητικού του ρόλου, σε ζητήματα ασφαλείας κατά την άσκηση εποπτείας επί του ΟΣΕ και εν γένει των σιδηροδρομικών μεταφορών καθόσον το δυνητικά διακινδυνεύον έννομο αγαθό είναι η ανθρώπινη ζωή.

Τέλος, οι ανωτέρω διατάξεις, οι οποίες αφορούν στην εποπτεία επί του ΟΣΕ και τον εγγυητικό ρόλο του Δημοσίου στο πλαίσιο αυτής, δεν έχουν τεθεί αποκλειστικώς χάριν του γενικού συμφέροντος, αλλά παραλλήλως αποβλέπουν, μεταξύ άλλων, και στην προστασία των συμφερόντων των χρηστών της υπηρεσίας των σιδηροδρομικών μεταφορών με την αποτροπή της προσβολής των συνταγματικώς προστατευόμενων έννομων αγαθών (της ζωής, της υγείας, της

σωματικής ακεραιότητας, της περιουσίας, της ιδιοκτησίας τους) (πρβλ. ΣτΕ 656/2025 σκ.24).

Εν προκειμένω, ως προς την κατ' αρχάς αρμόδια για την άσκηση εποπτείας στον ΟΣΕ σε θέματα ασφαλείας των σιδηροδρόμων, ΡΑΣ, στο πλαίσιο διαδοχικών ελέγχων που διενήργησε ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων το 2019 και το 2022 σε αυτήν, υπό την ιδιότητά της ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας εντοπίστηκαν ζητήματα σε σχέση με το κατά πόσον ήταν σε θέση να επιτελεί με τη ζητούμενη επάρκεια το εποπτικό της έργο.

Κατά το χρονικό διάστημα που συνέβη το ένδικο σιδηροδρομικό δυστύχημα η ΡΑΣ ήταν υποστελεχωμένη, με συνολικό προσωπικό 16 άτομα, από τα οποία 8 μηχανικοί (6 για ζητήματα ασφαλείας και 2 για ζητήματα διαλειτουργικότητας) και κατά τα διδάγματα της κοινής πείρας και λογικής είναι αδύνατο ένας τόσο μικρός αριθμός επιστημόνων να έχει όλη την απαιτούμενη τεχνολογικής φύσης τεχνογνωσία ενός σύνθετου συστήματος, όπως ο σιδηρόδρομος και να μπορεί να ανταποκριθεί στα υψηλά καθήκοντα εποπτείας, ελέγχων και υλοποίησης σε θέματα σιδηροδρομικής ασφαλείας. Η μη ύπαρξη ισορροπίας μεταξύ των καθηκόντων που απαιτούνται για την εποπτεία της ασφαλείας του σιδηροδρόμου και του διαθέσιμου ανθρώπινου δυναμικού για αυτόν τον σκοπό είχε ως αποτέλεσμα αφενός μεν η εποπτεία της ΡΑΣ να είναι ανεπαρκώς ανεπτυγμένη, οδηγώντας σε μία κατάσταση όπου η ΡΑΣ δεν έχει αναπτύξει μια πλήρη, τεκμηριωμένη άποψη για το επίπεδο επιδόσεων ασφαλείας του ελληνικού σιδηροδρομικού συστήματος, αφετέρου δε την έλλειψη επαρκούς εποπτείας από τη ΡΑΣ, η οποία εκ των πραγμάτων δεν ήταν σε θέση να εντοπίσει μείζονες περιπτώσεις μη συμμόρφωσης προς τις υποδείξεις, οι οποίες μπορεί να επηρεάσουν την απόδοση σε ό,τι αφορά στην ασφάλεια με την πρόκληση σοβαρών κινδύνων (βλ. σελ. 174-175 του πορίσματος του ΕΟΔΑΣΑΑΜ), γεγονός, ωστόσο, που επιτείνει, κατά την κοινή πείρα, την ανάγκη ύπαρξης λειτουργικών συστημάτων ασφαλείας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας ικανών να αποτρέψουν ατύχημα, ανεξαρτήτως ανθρώπινου σφάλματος.

Φορείς του σιδηροδρομικού τομέα, όπως η Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Έλξης και η Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών (ΠΟΣ), με επιστολές, δελτία τύπου και εξώδικα, **τα οποία έχω υπογράψει και προσκομίζει ήδη από την κυρία Ανάκριση**, απευθυνόμενα στον Υπουργό Υποδομών και

Μεταφορών τονίζαμε από ετών τις ελλείψεις σε θέματα σιδηροδρομικής ασφαλείας, τους επαπειλούμενους κινδύνους και ζητούσαν να ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα που θα διασφάλιζαν την ασφάλεια και την υγεία των εργαζομένων και των μετακινουμένων (μεταξύ δε αυτών, η πιο πρόσφατη προ του δυστυχήματος από 31.10.2022 εξώδικη δήλωση- διαμαρτυρία του σωματείου με την επωνυμία «Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Έλξης» απευθυνόμενη μεταξύ άλλων, στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών και τον Γενικό Γραμματέα Μεταφορών, με την οποία οι εργαζόμενοι διαμαρτύρονταν για την κακή κατάσταση της σιδηροδρομικής υποδομής, την έλλειψη συντήρησής της, την μη λειτουργία φωτισμάτων και τηλεδιοίκησης, την μη λειτουργία του συστήματος ETCS και για το ότι εξαιτίας αυτών συνέβησαν 3 εκτροχιασμοί σε διάστημα 2 μηνών και η προσκομιζόμενη από το εναγόμενο από 8.3.2021 εξώδικη δήλωση της Α.Ε. ΤΡΑΙΝΟΣΕ προς τον ΟΣΕ, κοινοποιούμενη στην ΡΑΣ και στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με αναφορά μεταξύ άλλων στην μη ολοκλήρωση των έργων σηματοδότησης, ETCS και GSMR στο δίκτυο και ειδικά στον βασικό άξονα, βλ. επιπλέον και πόρισμα Επιτροπής Εμπειρογνομόνων σελ. 95, Πόρισμα ΕΟΔΑΣΑΑΜ σελ. 111).

Παράλληλα, τα ευρήματα του ελέγχου παρακολούθησης της Εθνικής Αρχής Ασφάλειας του 2019 από τον ERA σχετικά με την έλλειψη επαρκούς εποπτείας από τη ΡΑΣ απεστάλησαν στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, το οποίο παρέλειψε να προβεί σε οποιαδήποτε ενέργεια.

Πέραν της πληροφόρησής του για την ελλιπή άσκηση εκ μέρους της ΡΑΣ εποπτικής αρμοδιότητας, το Ελληνικό Δημόσιο δια του αρμόδιου Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, και ανεξαρτήτως της ειδικότερης πληροφόρησής του από φορείς του σιδηροδρομικού φορέα ως άνω, όφειλε, σε κάθε περίπτωση, να γνωρίζει την μη ύπαρξη, κατά τα ανωτέρω, λειτουργικών συστημάτων ασφαλείας στο σιδηρόδρομο.

Η υποχρέωση αυτή του Ελληνικού Δημοσίου επιτείνεται από το γεγονός ότι τόσο η μη λειτουργία των συστημάτων αυτών στο σιδηρόδρομο όσο και η ανεπαρκής, αναποτελεσματική και ανεπιτυχής άσκηση εποπτείας από την ΡΑΣ στον ΟΣΕ σε θέματα ασφαλείας στον (ήδη επιβαρυμένο και με σημαντικά παρωχημένο τεχνολογικό εξοπλισμό όπως προκύπτει από τα προσκομιζόμενα

πορίσματα) σιδηρόδρομο εκδηλωνόταν επί μακρόν διακυβεύοντας τα απολύτως προστατευόμενα έννομα αγαθά της ζωής και της σωματικής ακεραιότητας των χρηστών και των εργαζομένων του σιδηρόδρομου.

Παρά ταύτα, το Ελληνικό Δημόσιο αδράνησε **εγκληματικά, παραλείποντας να ασκήσει την κατά τα ανωτέρω εποπτική του αρμοδιότητα και στο πλαίσιο αυτής τον εγγυητικό του ρόλο για τη διασφάλιση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών, ήτοι μεριμνώντας, εντός του απολύτως αναγκαίου χρόνου, για την λήψη των κατάλληλων μέτρων για την επίκαιρη λειτουργία των συστημάτων ασφαλείας στον σιδηρόδρομο, εποπτική αρμοδιότητα που πάντως ασκείται και αφορά και σε δημόσια επιχείρηση που παρέχει ζωτικής- κοινής ωφέλειας- υπηρεσίες, τελούσα διαρκώς υπό την εξάρτηση, την εποπτεία και τη νομική εγγύηση του κράτους.**

Το Ελληνικό Δημόσιο δια του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών είναι αποκλειστικά υπαίτιο για την πρόκληση του εγκληματικού αποτελέσματος του θανάτου και του τραυματισμού συμπολιτών μας, καθώς άσκησε πλημμελώς την κατά τα ανωτέρω εποπτική του αρμοδιότητα σε θέματα σιδηροδρομικής ασφάλειας και συνέβαλε αιτιωδώς δια της παράνομης αυτής παράλειψης στο ζημιογόνο αποτέλεσμα, ενώ τούτο μπορούσε να αποτραπεί.

Ειδικότερα, η παρανομία αυτή, ενόψει της ήδη επί μακρόν γνώσης του για τις δυσλειτουργίες που παρατηρούνταν στα ήδη υφιστάμενα κατά τον χρόνο εκείνο του δυστυχήματος συστήματα ασφαλείας, για την έλλειψη σύγχρονων λειτουργικών- ικανών να αποτρέψουν δυστύχημα οφειλόμενο σε ανθρώπινο λάθος- συστημάτων ασφαλείας και, ταυτόχρονα, για την ελλιπή άσκηση εποπτείας από την ΡΑΣ σε θέματα ασφαλείας, ήταν ικανή να επιφέρει, και επέφερε, τελικώς, λόγω του επισυμβάντος σιδηροδρομικού δυστυχήματος, το ζημιογόνο γεγονός (θάνατος συγγενών των εναγόντων). Κατάφαση, δε, περί συνδρομής παράνομων πράξεων ή παραλείψεων οργάνων και των αρχικώς ευθυνόμενων (ΟΣΕ και ΡΑΣ), ως των κατ' αρχήν αρμόδιων να επιληφθούν για ζητήματα ασφαλείας των σιδηροδρομικών γραμμών, δεν οδηγεί σε παραδοχή περί εξάλειψης της κατά τα ανωτέρω εγγυητικής ευθύνης του εναγόμενου Ελληνικού Δημοσίου, την οποία, αντιθέτως, ως συγκλίνουσα προς την ευθύνη των ανωτέρω, διατηρεί ακέραιη (πρβλ. ΣτΕ 1210/2019 σκ.10, 2271/2013 7μελ. σκ. 8). Όσα, δε, περί του αντιθέτου

υποστηρίζονται από το εναγόμενο Ελληνικό Δημόσιο πρέπει να απορριφθούν ως αβάσιμα.

Η.2. Το μείζον πρόβλημα της έλλειψης ανθρωπίνου δυναμικού για τη διαχείριση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας και διασφάλιση της ασφάλειας στο Σιδηροδρομικό Σταθμό της Λάρισας

Η κατάσταση στην οποία βρίσκεται σήμερα ο ΟΣΕ είναι ίσως από τις πιο δύσκολες του Σιδηροδρόμου στην Ελλάδα στη διάρκεια λειτουργίας του, γεγονός που γνωρίζει ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών και αποδέχεται την διακινδύνευση του ελληνικού λαού μέχρι και σήμερα. Η έλλειψη χρηματοδότησης για τη συντήρηση της υποδομής σε συνδυασμό με τη σοβαρή έλλειψη προσωπικού δημιουργεί εκρηκτικό μείγμα το οποίο ανέκαθεν προβληματίζε τους εργαζόμενους για τις επιπτώσεις που θα έχει στην ομαλή λειτουργία επιβατικών και εμπορικών αμαξοστοιχιών. Η έλλειψη προσωπικού αφορά όλες τις λειτουργίες του σιδηροδρομικού δικτύου καθώς σταθμοί κλείνουν λόγω της έλλειψης σταθμαρχών και κλειδούχων, οι Ομάδες Γραμμής είναι υποστελεχωμένες ενώ ομοίως υπάρχει πρόβλημα με τους Ηλεκτρολόγους – Ηλεκτρονικούς του δικτύου και τους Χειριστές Μηχανημάτων. Στο πλαίσιο αυτό, το πάγιο αίτημά μας ήταν ανέκαθεν η άμεση πρόσληψη μόνιμου, εξειδικευμένου και πιστοποιημένου προσωπικού που θα καλύψει τις ανάγκες της ασφαλούς λειτουργίας του ΟΣΕ καθώς και η μονιμοποίηση όλων των συμβασιούχων ώστε να υπάρχει μεγαλύτερη ευελιξία ως προς τις βάρδιες που καλύπτουν και τις τυχόν υπερωρίες τους.

Το Σωματείο των Εργαζομένων ΟΣΕ έχει εκδώσει πληθώρα ανακοινώσεων για τα ανωτέρω ζητήματα. Επίσης, η Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών που είναι Τμήμα της Διεθνούς Ομοσπονδίας Μεταφορών και της Γενικής Συνομοσπονδίας Εργατών Ελλάδος έχει στηλιτεύσει πολλάκις την έλλειψη προσωπικού, με άμεσο επακόλουθο τις χιλιάδες οφειλόμενες ημέρες άδειας και αναπαύσεις για τους εργαζόμενους (ενδεικτικά αναφέρω την από 18/6/2020 εξώδικη δήλωση προς τον «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ (Ο.Σ.Ε.) Α.Ε.» κλπ., κοινοποιούμενη στην πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και στο Υπουργείο Εργασίας, την από 19/6/2020

ανακοίνωση, την από 22/6/2020 ανακοίνωση, το 8/2/2021 υπόμνημα για το ζήτημα της εκπαίδευσης του προσωπικού, την από 20/9/2021 ανακοίνωση κοινοποιούμενη στην πολιτική ηγεσία, στις πολιτικές παρατάξεις του Ελληνικού Κοινοβουλίου καθώς και στον Σπυρίδων Πατέρα, την από 8/11/2021 επιστολή προς τον Σπυρίδων Πατέρα για την επαναφορά συνταξιούχων υπαλλήλων με τη μέθοδο της παροχής υπηρεσιών (μπλοκάκια) στη θέση των Τεχνικών Επιθεώρησης Αμαξοστοιχιών (visitor), το από 14/11/2021 Δελτίο Τύπου, την από 20/1/2022 εξώδικη δήλωση προς τον «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ (Ο.Σ.Ε.) Α.Ε.» κλπ., κοινοποιούμενη στην πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και στο Υπουργείο Εργασίας, την από 1/2/2022 ανακοίνωση, την από 24/2/2023 ανακοίνωση).

Περαιτέρω, το πρόβλημα της έλλειψης προσωπικού, μέτρων προστασίας στους εργασιακούς χώρους, δικλείδων ασφάλειας για τη λειτουργία και κυκλοφορία των τρένων έχουν αναδείξει συνδικαλιστικοί φορείς (ενδεικτικά αναφέρω την από 24/1/2021 ανακοίνωση της Δημοκρατικής Ενωτικής Συνδικαλιστικής Κίνησης Σιδηροδρομικών, την από 7/2/2023 ανακοίνωση της Δημοκρατικής Ενωτικής Συνδικαλιστικής Κίνησης Σιδηροδρομικών).

Δεν είναι τυχαίο ότι πραγματοποιήθηκαν απεργιακές κινητοποιήσεις και στοχευμένες στάσεις εργασίες, λόγω μεταξύ άλλων της τραγικής έλλειψης προσωπικού στην ΟΣΕ Α.Ε. και στη ΣΤΑΣΥ Α.Ε, με το προσωπικό να μην επαρκεί για την πραγματοποίηση των δρομολογίων, αλλά αντίθετα να εργάζεται υπερωριακά και χωρίς αναπαύσεις, με αποτέλεσμα να ελλοχεύει ο κίνδυνος πρόκλησης ατυχήματος, οφειλόμενου στην φυσιολογική καταπόνηση των εργαζομένων. Το κύριο αίτημα ήταν η άμεση πρόσληψη προσωπικού καθώς οι τραγικές ελλείψεις ακόμα και σε νευραλγικές ειδικότητες καθιστούσαν αδύνατη την ομαλή λειτουργία επιβατικών και εμπορικών μεταφορών.

Επομένως, το ακανθώδες ζήτημα της έλλειψης προσωπικού τέθηκε επανειλημμένα στους αρμόδιους φορείς, εγγράφως αλλά και με καθημερινές προφορικές οχλήσεις. Η τραγική έλλειψη προσωπικού στον Οργανισμό δεν αποτελούσε ένα τετριμμένο συνδικαλιστικό αίτημα αλλά μια επιτακτική, άμεση, σαφή αναγκαιότητα, η οποία απέρρευε από τα διεθνή και ευρωπαϊκά πρότυπα της ασφαλούς λειτουργίας των Σιδηροδρόμων. Τούτο δε μάλιστα λαμβανομένου

υπόψιν του γεγονότος ότι ήταν δεδομένη η συνταξιοδότηση τουλάχιστον του 50% του προσωπικού που υπηρετούσε.

Η Διοίκηση γνώριζε, ο Σπυρίδων Πατέρας γνώριζε. Ο Σπυρίδων Πατέρας, Διευθύνων Σύμβουλος, συγκατηγορούμενός μου, είναι εκείνος που χαρακτήριζε υποτιμητικά «τροχονόμους» τους Σταθμάρχες, λέγοντας «όταν ξέρεις το δρομολόγιο δε χρειάζεσαι τροχονόμο», υποδηλώνοντας την παντελή αδιαφορία του για το πώς λειτουργεί ο Σιδηρόδρομος. Η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών γνώριζε. Ο Υπουργός και Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, ο Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων γνώριζαν. Όλοι όσοι μπορούσαν πράγματι να κάνουν κάτι γνώριζαν και ουδείς το έπραξε. Από την στιγμή που αποδεδειγμένα είχαν πλήρη γνώση των προβλημάτων που εγείρονται, έφεραν ακέραια την ευθύνη για τη λήψη άμεσων μέτρων κάλυψης των ελλείψεων προσωπικού, φέρουν ακέραιη την ευθύνη για ότι συνέβη.

Ο ΟΣΕ λειτουργούσε καθημερινά πάνω σε μία κόκκινη γραμμή καθώς η έλλειψη του προσωπικού σε κρίσιμες ειδικότητες δυσχέραινε την ομαλή λειτουργία του δικτύου. Αυτό είχε εκφραστεί με κάθε τόνο, παράλληλα δε ήταν έκδηλος ο φόβος και η αγωνία μας ότι η επί σειρά ετών διαμορφωμένη κατάσταση θα είναι καταστροφική αν δεν υπάρξουν άμεσες προσλήψεις, καθώς το αίσθημα ευθύνης και ο μόχθος των Σιδηροδρομικών, που εργάζονται με ανιδιοτέλεια, δεν επαρκεί για να εξασφαλιστεί η ασφαλής λειτουργία του Σιδηροδρόμου. Είχε επίσης καταστεί σαφές ότι σε ενδεχόμενες δυσμενείς εξελίξεις, δεν γίνεται να αποδοθούν ευθύνες στο προσωπικό καθώς αυτές θα είναι απόρροια της τραγικής κατάστασης που έχει έως σήμερα διαμορφωθεί, ενώ η μη αντιμετώπιση της κατάστασης εγκυμονεί κινδύνους τόσο για την ασφάλεια των εργαζομένων όσο και για την ασφάλεια της κυκλοφορίας.

Κατά τη διάρκεια της δικής μου θητείας, κατέστησα γνωστή στην Διεύθυνση Κυκλοφορίας την υφιστάμενη κατάσταση και τις ελλείψεις στο συγκρότημα της Επιθεώρησης Λάρισας, ήτοι την έλλειψη προσωπικού τόσο στον κλάδο Σταθμαρχών όσο και στον κλάδο των Κλειδούχων, τη μη παράδοση του έργου στα πλαίσια της εργολαβίας της ΕΡΓΟΣΕ Σ.717/2014, γεγονός που δυσχεραίνει την διεξαγωγή κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών, τη μη λειτουργία του Κέντρου Ελέγχου Κυκλοφορίας (Κ.Ε.Κ.), ενώ παράλληλα

ζητούσα επιτακτικά την ενίσχυση του προσωπικού, σε πλήρη ευθυγράμμιση με τους ανωτέρω συλλογικούς φορείς. Μάλιστα, γνωστοποίησα εκ νέου τα προβλήματα ενόψει και των επικείμενων –τότε- συνταξιοδοτήσεων κάποιων κλειδούχων και σταθμαρχών.

Ένα χρόνο περίπου πριν το σιδηροδρομικό δυστύχημα, αιτήθηκα επιτακτικά την κάλυψη των υπηρεσιακών αναγκών της Διεύθυνσης Επιθεώρησης Λάρισας, επισημαίνοντας ότι είναι απαραίτητο να γίνουν προσλήψεις, μεταξύ άλλων, είκοσι πέντε (25) σταθμαρχών και δεκαέξι (16) κλειδούχων (υπ' αριθ. πρωτοκ. 9029855 από 04.07.2022 επιστολή μου). Από τους 25 που ζήτησα, προσελήφθησαν 14 ενώ δεν προσελήφθη κανένας κλειδούχος. Ο ΟΣΕ είχε φτάσει σε οριακό σημείο καθώς δεν είχε παλαιότερο προσωπικό και λόγω των τρεχουσών και επικείμενων συνταξιοδοτήσεων δεν είχε αλλά περιθώρια, διό και προσέλαβε προσωπικό-συμβασιούχους με μπλοκάκι. Η Διοίκηση πιεζόταν, λόγω των καταγγελιών στο ΣΕΠΕ από εργαζόμενους και Σωματεία, να δοθούν οι οφειλόμενες αναπαύσεις/άδειες στο μόνιμο προσωπικό.

Ειδικότερα, στη Λάρισα, προσελήφθησαν δεκατέσσερα (14) άτομα, ήτοι ο Ευάγγελος Δαράκης, η Αικατερίνη Καμβρογιάννη, η Κωνσταντίνα Παπανδρέου, η Πηνελόπη Παπαγεωργίου, ο Νικόλαος Μπίνος, ο Γεώργιος Μάτος, ο Δημήτριος Θανασάκης, ο Γεώργιος Τζαφέρης, ο Περικλής Γκολάντας, ο Βασίλης Ιωαννόπουλος, ο Παναγιώτης Χαμηλός, η Μαρία Γώγουλου, η Ελένη Ζαρκάδη και ο Βασίλειος Σαμαράς. Άπαντες προσελήφθησαν ως συμβασιούχοι, εκτός από τον τελευταίο ο οποίος τοποθετήθηκε τον μήνα Ιούλιο του έτους 2022 στο Τμήμα Επιθεώρησης Λάρισας, ύστερα από μετάταξη.

Την 25^η Ιανουαρίου 2023, μετά την τοποθέτηση των νεοπροσληφθέντων Σταθμαρχών, πραγματοποίησα συνάντηση στα γραφεία επιθεώρησης της Λάρισας, όπου παρευρέθησαν άπαντες οι ανωτέρω μαζί με τους Κεντρικούς Σταθμάρχες. Επομένως, ήταν παρόντες μεταξύ άλλων ο Γεώργιος Τρελλόπουλος, Κεντρικός Σταθμάρχης Παλαιοφαρσάλου και προφανώς ο Γεώργιος Ζήντρος, Κεντρικός Σταθμάρχης Λάρισας. Ο απώτερος στόχος μου ήταν να επιστήσω την προσοχή στην τήρηση του γενικού κανονισμού κυκλοφορίας, στην απαρέγκλιτη τήρηση των ωραρίων, των τηλεγραφημάτων, την ακριβή και ορθή επικοινωνία με τους

μηχανοδηγούς των αμαξοστοιχιών αλλά και να ενημερώσω για το ρόλο των παλαιών σταθμαρχών σε περίπτωση ταυτόχρονης παρουσίας στον εκάστοτε Σταθμό και της συνακόλουθης ανάληψης καθηκόντων. Επίσης τονίστηκε, τόσο από εμένα, όσο και από τους Κεντρικούς Σταθμάρχες ότι αν νιώσουν οποιαδήποτε αδυναμία ως προς τα καθήκοντά τους να το αναφέρουν και να ζητήσουν μαθητεία. Την ημέρα της συνάντησης, μπήκα στη διαδικασία να ρωτήσω ενδελεχώς καθέναν εκ των νεοπροσληφθέντων ξεχωριστά αν έχει κάποιον ενδοιασμό ή έστω ανασφάλεια για την ανάληψη καθηκόντων και ο Βασίλειος Σαμαράς συγκεκριμένα δεν ανέφερε τίποτα.

Στην ίδια κατεύθυνση, κατόπιν δικής μου πρότασης στη Διεύθυνση Κυκλοφορίας, πραγματοποιήθηκε αλλαγή των υφιστάμενων ωραρίων των σταθμαρχών και αυξήθηκε εκάστη βάρδια κατά μισή ώρα ώστε να επιτευχθεί η πληρέστερη ενημέρωση του προσωπικού κατά την παράδοση – παραλαβή της ανάληψης εργασίας και να ενισχυθούν οι σταθμοί με εργαζομένους, καθώς σε κάθε ωράριο θα ευρίσκονταν πλέον του ενός εργαζόμενοι. Μάλιστα, ουκ ολίγες φορές, επέστησα την προσοχή σε όλους τους σταθμούς του Τμήματος Επιθεώρησης Λάρισας για την τήρηση του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας και τις απαραίτητες ενέργειες για την ορθή επικοινωνία/ ανταλλαγή τηλεγραφημάτων-υποδειγμάτων μεταξύ σταθμαρχών και μηχανοδηγών, για την εύρυθμη και ασφαλή διεξαγωγή της κυκλοφορίας. **Ταυτόχρονα, στις αρχές του έτους 2023, προσπάθησα να αναδείξω έτι μία φορά το ζήτημα της τηλεδιοίκησης και την ανάγκη αναβάθμισης του εξοπλισμού.**

Ήταν η απέλπιδα προσπάθειά μου, ως ενός ευσυνείδητου εργαζομένου επί δεκαετίες στους σιδηροδρόμους, ο οποίος αντιλαμβανόταν τις δυσλειτουργίες γιατί τις βίωνε και ο ίδιος καθημερινά και παράλληλα συναισθανόταν ότι πρέπει να εξαντλήσει κάθε δυνατότητα πίεσης προς τους καθ' ύλην αρμόδιους, οι οποίοι κάθονταν στις ασφαλείς θέσεις των γραφείων τους και έστρεφαν το βλέμμα τους από τα αληθινά προβλήματα.

Ειδικότερα, προς την στελέχωση του Σ.Σ. της Λάρισας, οι εργαζόμενοι ήταν κατανομημένοι σε τρεις (3) βάρδιες και ειδικότερα στην 1^η βάρδια από 06:00 έως 15:00 υπήρχαν 2 σταθμάρχες, στη 2^η βάρδια από 14:00 έως 23:00 υπήρχαν 2 σταθμάρχες, στην 3^η βάρδια από 22:00 έως 07:00 υπήρχε 1 σταθμάρχης. Αυτό το

δεδομένο ίσχυε από το έτος 2015. Με βάση το φύλλο παρουσίας σταθμαρχών Λάρισας – Μεξούρλου, το χρονικό διάστημα 22:00-23:00 ήταν σε εντεταλμένη υπηρεσία τρεις (3) σταθμάρχες. Όσον αφορά τους κλειδούχους υπήρχε ένας κλειδούχος ανά βάρδια.

Οι βάρδιες κατανέμονται βάσει των αριθμών των σταθμαρχών και των ενεργειών σταθμών. Δεδομένης, της τεράστιας έλλειψης του προσωπικού, με αναλογία 11 παλαιότερων και 14 νεοπροσληφθέντων, με πολύ μεγάλο αριθμό οφειλόμενων αναπαύσεων του προσωπικού και με τις αυξημένες ανάγκες της κάθε βάρδιας ήταν η ορθότερη και ασφαλέστερη επιλογή να τοποθετηθεί το προσωπικό οσαύτως. Είναι ενδεικτικό ότι το 2018 υπήρχαν 42 σταθμάρχες στο Τμήμα της Λάρισας. Το έτος 2023 είχαν μείνει 11. Αντίστοιχα, το έτος 2018 υπήρχαν 18 κλειδούχοι και το έτος 2023 μόνον 3. Ο Βασίλειος Σαμαράς δεν τοποθετήθηκε στη βραδινή βάρδια τυχαία καθώς τα λιγότερα δρομολόγια (περίπου μισά) από την πρωινή και απογευματινή βάρδια γίνονται το βράδυ, καθιστώντας την βάρδια αυτή πιο απλή και εύκολη. Η υπηρεσία του ήταν στα πλαίσια της κυκλικής εναλλαγής του προσωπικού. Πιο συγκεκριμένα, είχα 11 παλιούς σταθμάρχες και οι βάρδιες ήταν 14, άρα για να συμπληρώσω τις βάρδιες έπρεπε να βάλω και καινούριους σταθμάρχες. Για να μπορέσω να λειτουργήσω το Πρόγραμμα Ωρών Εργασίας που μου είχε στείλει ο Διευθυντής Κυκλοφορίας έπρεπε να έχω πρακτικά 20 σταθμάρχες. Ο Βασίλειος Σαμαράς ήταν πιστοποιημένος και έπρεπε να τον χρησιμοποιήσω για να καλυφθούν όλες οι υπηρεσίες των σταθμαρχών της Γ' Περιφέρειας.

Οι ελλείψεις στο δίκτυο σιδηροδρόμων και η ταυτόχρονη έλλειψη προσωπικού ήταν σοβαρά προβλήματα λειτουργίας, που προκύπτει ότι είχαν περιέλθει στη γνώση της Διοίκησης του ΟΣΕ, της Hellenic Train/ ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της πολιτικής ηγεσίας. Εγώ ο ίδιος είχα αναδείξει στο μέτρο των δυνατοτήτων μου τα προβλήματα και είχα απευθυνθεί στους αρμόδιους φορείς. Το ερώτημα το οποίο γεννάται είναι τι άλλο θα μπορούσα να πράξω; Να διακόψω τη σιδηροδρομική συγκοινωνία επειδή δεν είχα σταθμάρχες; Ήμουν εγώ που είχα καν τέτοιου είδους αρμοδιότητα ή εξουσία; Εγώ έπραξα το καλύτερο δυνατό, εκτελώντας χρέη Προϊσταμένου του Τμήματος Επιθεώρησης, με συνεχείς επιστολές, με συγκεντρώσεις προσωπικού, με συνεχείς επιθεωρήσεις. Αξιοποίησα το

πιστοποιημένο προσωπικό, το οποίο η Διοίκηση μου είχε διαθέσει και είναι νομικά και λογικά άτοπο να λαμβάνεται ως δεδομένη η απειρία ή εμπειρία ενός εργαζομένου και να θεωρείται ως κριτήριο για την ανάληψη της υπηρεσίας για την οποία έχει ήδη προσληφθεί από τη Διοίκηση.

Σημειωτέων, ότι το έτος 2020 μετατάχθηκαν στη θέση του σταθμάρχη του ΣΣ Λάρισας ο Φώτης Οικονόμου, ο Ηρακλής Τσιπνής και ο Άγγελος Μακρυγιάννης, οι οποίοι είχαν διαφορετική ειδικότητα προηγουμένως, ήτοι συνοδοί αμαξοστοιχιών (εισητηριοδότες). Οι ανωτέρω εργαζόμενοι εκπαιδεύτηκαν κανονικά -όπως όριζε η Διεύθυνση Εκπαίδευσης- και ανέλαβαν τα καθήκοντά τους, κάνοντας βάρδιες μόνοι τους στο ΣΣ Λάρισας, υπό δυσκολότερες συνθήκες σε σχέση με τον Βασίλειο Σαμαρά (περίοδος μονοδρόμησης μεταξύ Λάρισας - Ευαγγελισμού).

Όπως θα αναλυθεί εκτενώς στη διάρκεια της δίκης, δεν είναι λογικό καν να εδράζεται ο δήθεν ενδεχόμενος δόλος μου για τη στοιχειοθέτηση του αδικήματος της διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών στο γεγονός ότι υπήρχε επικινδυνότητα στην ασφάλεια των τρένων. Αν πράγματι ίσχυε κάτι τέτοιο, δεν θα έπρεπε καν να προκηρυχθούν θέσεις συμβασιούχων, να προσληφθούν νέοι σταθμάρχες, να ληφθεί η απόφαση μετάταξης του εν λόγω σταθμάρχη από τους αρμόδιους φορείς, να υπάρξει πρόγραμμα ωρών εργασίας για το ΣΣ Λάρισας, συνταχθέν από τον Διευθυντή Κυκλοφορίας κ.ο.κ, αλλά θα έπρεπε να συνεχίσουν να εργάζονται μόνον οι αρχαιότεροι σταθμάρχες επ' αόριστον, κάνοντας κυκλικά βάρδιες νυχθημερόν, δίχως αναπαύσεις, με θολωμένο μυαλό μέχρι να αποκτήσουν εμπειρία οι νεοπροσληφθέντες -χωρίς χρονικό ορίζοντα ή ουσιαστική τριβή στην υπηρεσία αφού δεν θα κάνουν βάρδιες- και πάλι δίχως να εξαλειφθεί ο ανθρώπινος παράγοντας (!).

Αυτή η επιλογή μου, ήτοι η τοποθέτηση του Βασιλείου Σαμαρά στη θέση αυτή, δεν ήταν απότοκο αυθαίρετης και τυχαίας κρίσης, αλλά συγκερασμός των αντικειμενικών δεδομένων και μέσων που διέθετα κατόπιν υποδείξεων της Διοίκησης. Ως γνωστόν άλλωστε σε οιαδήποτε εργασία ουδείς δρα ανεξέλεγκτα, αντιθέτως ελέγχεται και αξιολογείται. Ο πιστοποιημένος σταθμάρχης Σαμαράς, έχοντας αποδεδειγμένα ολοκληρώσει τη θεωρητική και εκπαιδευτική του εκπαίδευση, τοποθετήθηκε την 28^η/03/2023 από την ώρα 22:00 έως την ώρα 07:00

στο Σιδηροδρομικό Σταθμό της Λάρισας, κατόπιν του καταρτισμένου από εμένα προγράμματος ήδη από το τελευταίο πενθήμερο του προηγούμενου μηνός, το οποίο εγκρίθηκε από τη Διεύθυνση Κυκλοφορίας.

Λαμβανομένου υπόψιν του γεγονότος ότι η δύναμη του παλιού προσωπικού δεν άλλαξε, προστέθηκαν τέσσερις (4) νέες βάρδιες. Επομένως ήταν αδύνατον να μην εργαστούν μόνοι τους οι νεοπροσληφθέντες. Άρα, η Διεύθυνση ούσα αρμόδια, έκρινε ότι μπορούν να εργαστούν κανονικά και ότι με την προσθήκη των δεκατεσσάρων (14) πιστοποιημένων προσληφθέντων σταθμαρχών, το προσωπικό μπορούσε να λαμβάνει τις περισσότερες δικαιούμενες ημερήσιες αναπαύσεις του μήνα. Ως εκ τούτου, διαμορφώθηκε το πρόγραμμα μηνός ως εξής αναλύεται κατωτέρω:

- Ο κ. Πίτσας ως Γραμματέας της Επιθεώρησης, κάλυπτε εκτάκτως βάρδιες, λόγω έλλειψης προσωπικού.
- Ο κ. Τσιπνής λόγω ακύρωσης επικείμενης συνταξιοδότησης και σοβαρού προβλήματος υγείας της συζύγου του εργάζεται μόνο στο Βόλο.
- Οι κ. Καρτσαμπάς και κ. Μπίνου δουλεύουν μόνιμα στους σταθμούς με διπλή γραμμή κυκλοφορίας Λιτόχωρο, Κατερίνη και Αιγίνιο, και δεν είχαν εκπαιδευτεί στον πίνακα της Λάρισας (κάτοικοι Κατερίνης). Ο κ. Χαϊδαλής δουλεύει επίσης στους εν λόγω σταθμούς (κάτοικος Κατερίνης).
- Ο κ. Χατζηλαδάς, ο οποίος εργάζεται στην Λάρισα, ήταν εκτός υπηρεσίας από την 16η-01-2023 έως και μέσα μηνός Μαρτίου με δελτίο ασθένειας.

Οι υπόλοιποι επτά (7) δουλεύουν στους σταθμούς Λάρισα, Παλαιοφάρσαλο, Καλαμπάκα κυκλικά και Ν. Πόρους, από το άνοιγμα του σταθμού τον Φεβρουάριο. Από αυτούς, διπλή γραμμή και αυξημένη κυκλοφορία έχουν η Λάρισα, ο Παλαιοφάρσαλος και οι Ν. Πόροι, επομένως 7 βάρδιες ανά 24ωρο, αυτομάτως θα έπρεπε και οι 7 παλιοί να εργαστούν όλο το μήνα χωρίς καμία ημερήσια ανάπαυση και χωρίς εναλλαγή (εναλλαγή ή αλλαγή θεωρείται η ημέρα μετά τις συνεχόμενες βραδινές βάρδιες) (άρθρο 36 του Κανονισμού). Αυτό ήταν αδύνατο.

Όταν και εξεδόθη το πρόγραμμα περί τα τέλη του μηνός Ιανουαρίου, ο Βασίλειος Σαμαράς θα ελάμβανε επτά (7) ημερήσιες αναπαύσεις, θα επέστρεφε στην Λάρισα για μαθητεία-ενημέρωση νύχτα την 22η και 23η Φεβρουαρίου και θα συνέχιζε νύχτα μόνος του. Όμως λόγω έκτακτων αναγκών (μονοδρόμηση πορείας)

στον σταθμό των Ν. Πόρων που διαθέτει διπλή γραμμή, πήγε να εργαστεί 20-22 Φεβρουαρίου εκεί, την πρώτη μέρα μαζί με την κ. Ζαρκαδή (νεοπροσληφθείσα) για να ενημερωθεί και ώρες 13.30 – 21.30 και μετά 21 και 22 Φεβρουαρίου, ώρες 07.30 – 15.30. Στο σημείο αυτό να αναφερθεί ότι πέρα από την πιο απαιτητική κατάσταση αυτή της μονοδρόμησης, διαχειρίστηκε μόνος του 22 αφίξεις/αναχωρήσεις τρένων. Ο Βασίλειος Σαμαράς ήταν ο μόνος από τους νεοπροσληφθέντες με την πιο πρόσφατη νυχτερινή βάρδια στην Λάρισα τον μήνα Ιανουάριο.

Περαιτέρω, δεν τίθεται ζήτημα γνώσης από μέρους μου για τη διεκπεραίωση της κυκλοφορίας των τρένων όχι από πολύ έμπειρο σταθμάρχη. Και τούτο διότι από πουθενά δεν προβλέπεται η τοποθέτηση σταθμαρχών σύμφωνα με την εμπειρία ή την αρχαιότητα καθώς δεν απαιτούνται συγκεκριμένα κριτήρια. Το έτος 1984, ότε και προσελήφθην, κλήθηκα μετά το πέρας της τρίμηνης θεωρητικής και τρίμηνης πρακτικής εκπαίδευσης, να εργαστώ –μόνος- σε κάθε πόστο που απαιτούνταν. Η εκπαίδευση που είχα λάβει ήταν και είναι ισότιμη έως και σήμερα με την εκπαίδευση που ο Βασίλειος Σαμαράς αλλά και κάθε νεοπροσληφθείς λαμβάνει.

Μάλιστα, σε έτερους σταθμούς, όπως στο Σταθμό Παλαιοφαρσάλων, ο οποίος είναι επίσης απαιτητικός και σιδηροδρομικός κόμβος της Κεντρικής Ελλάδος, εργάστηκαν και εργάζονται αντίστοιχα μόνοι τους σε όλες τις βάρδιες, οι νεοπροσληφθέντες κ. Θανασάκης, κ. Γκολάντας και κ. Τζαφέρης.

Άλλωστε, σε κάθε βάρδια ελάμβανε χώρα η διαδικασία παράδοσης – παραλαβής κατόπιν δικής μου προτροπής προς τη Διεύθυνση Κυκλοφορίας. Επίσης, πραγματοποιήθηκε τροποποίηση των υφιστάμενων ωραρίων από 06:00-14:30 Σε 06:00-15:00, από 14:00-22:30 Σε 14:00-23:00 και από 22:00-06:30 Σε 22:00-07:00, προκειμένου το προσωπικό να ενημερώνεται ορθά. Μάλιστα, με το υπ' αριθ. 49 από 30/08/2021 τηλεγράφημα γνωστοποίησα σε όλο το προσωπικό των σταθμών εμβέλειάς μου ότι στον μηνιαίο προγραμματισμό, τυχόν αλλαγές στην υπηρεσία θα γίνονται μόνον κατόπιν συνεννόησης με την Επιθεώρηση Λάρισας. Από αυτό και μόνον προκύπτει ότι αντιλαμβανόμουν πλήρως την υφιστάμενη κατάσταση και κατέβαλα κάθε δυνατή προσπάθεια επίλυσης των προβλημάτων στο μέτρο και στο βαθμό που μπορούσα μέσω της ιδιότητας του Προϊσταμένου Επιθεώρησης Λάρισας που έφερα.

II.3. Έλλειψη συστήματος τηλεδιοίκησης στο ΣΣ Λάρισας – Η μη υλοποίηση της Σύμβασης «717/14» εν γνώσει και με ευθύνη του Ελληνικού Δημοσίου

Όπως προκύπτει από τις εκθέσεις πραγματογνωμοσύνης στην εις χείρας Σας ποινική δικογραφία, καθοριστικό ρόλο στην επέλευση του δυστυχήματος της 28ης Φεβρουαρίου 2023 έπαιξε το γεγονός ότι α) δεν υφίστατο ταυτόχρονη λειτουργία του συστήματος φωτεινής (αμφίδρομης) Σηματοδότησης και της Ενιαίας Τηλεδιοίκησης Λάρισας (Κ.Ε.Κ. Λάρισας) με την παρουσία και υπηρεσία κεντρικού σταθμάρχη ως τηλεδιοικητή βάρδιας κατά τον ίδιο ως άνω χρόνο με τον ανωτέρω (τοπικό) σταθμάρχη βάρδιας του Σιδηροδρομικού Σταθμού Λάρισας, ο οποίος (τηλεδιοικητής) θα επέβλεπε μέσω του συστήματος ασφάλειας ελέγχου κυκλοφορίας της Ενιαίας Τηλεδιοίκησης Λάρισας (Κ.Ε.Κ. Λάρισας) και β) λειτουργούσε ελλιπώς το σύστημα GSM-R (δίκτυο κινητής τηλεφωνίας σιδηροδρόμου), γ) δεν υφίστατο σε λειτουργία το εγκατεστημένο επί της γραμμής και των συρμών σύστημα ETCS, στοιχεία που υπό κανονικές συνθήκες λειτουργούν ως πρόσθετο επίπεδο ελέγχου ασφαλούς διεξαγωγής του μεταφορικού έργου.

Ως προς το ζήτημα του υπερκείμενου (δευτεροβάθμιου) οργάνου ρύθμισης κυκλοφορίας του ΟΣΕ που ενδεχομένως θα είχε αποτρέψει το ατύχημα, την ημέρα του δυστυχήματος λειτουργούσε στην Αθήνα ο αποκαλούμενος «ρυθμιστής» κυκλοφορίας, ο οποίος αποτελεί απλώς κέντρο αναφοράς και καταγραφής κυκλοφορίας. Ειδικότερα ο συγκεκριμένος «ρυθμιστής» ενημερώθηκε μετά το δυστύχημα ότι υπήρξε διακοπή παροχής ισχύος και ηλεκτροτροφοδοσίας στο σημείο του δυστυχήματος. Δεν είχε όμως καμία δυνατότητα να παρακολουθεί την πορεία των δύο συρμών πριν από το δυστύχημα. 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, αποτελούμενο από ένα σταθμάρχη, έναν προϊστάμενο αμαξοστοιχίας και ένα στέλεχος από τα μηχανοστάσια. Το συγκεκριμένο όργανο, με βάση φωνητικές πληροφορίες που περιήρχοντο σε αυτό (είτε μέσω του συστήματος GSM-R μετά το 2018 είτε με τα ραδιοβοηθήματα του ΟΣΕ παλιότερα είτε ακόμη μια με 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, θα αποτελούσε πρόσθετη ασφαλιστική δικλείδα, που θα έδινε πιθανόν τη δυνατότητα παρακολούθησης της πορείας των δύο συρμών.

Το σύστημα GSM-R δεν είναι τίποτε άλλο παρά ένα σύστημα συνεχούς και αξιόπιστης (δηλαδή χωρίς διακοπές ή παράσιτα) ραδιοεπικοινωνίας μεταξύ σταθμαρχών, μηχανοδηγών, ρυθμιστών κυκλοφορίας, κ.λπ. Προϋποθέτει εγκατάσταση εξοπλισμού τόσο επί της γραμμής όσο και επί του τροχαίου υλικού. Το σύστημα GSM-R είχε εγκατασταθεί το 2018 για το τμήμα Κιάτο-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας στις γραμμές του ΟΣΕ και στο τροχαίο υλικό που ήταν τότε στην ιδιοκτησία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Εκκρεμεί όμως η εγκατάστασή του σε μέρος του τροχαίου υλικού της Hellenic Train. Αν η τελευταία αυτή εκκρεμότητα είχε ολοκληρωθεί, τότε είναι πολύ πιθανό ο Μηχανοδηγός του IC 62 να είχε επικοινωνήσει με τον Σταθμάρχη Λάρισας αλλά και με τον Μηχανοδηγό του αντιθέτως κινούμενου εμπορικού συρμού 63503, κάτι που θα μπορούσε να συμβάλλει στην αποτροπή του δυστυχήματος.

Μέχρι την τροποποίηση του ΓΚΚ το Μάρτιο του 2019, επιβαλλόταν για κάθε συρμό η παρουσία Προϊσταμένου αμαξοστοιχίας, με ουσιαστικά καθήκοντα ελεγκτή κάθε διαδικασίας και λεπτομέρειας εντός του συρμού και δυνατότητα αυτόματης πέδησης του συρμού, όποτε το έκρινε απαραίτητο. Στο προϊσχύσαν (προ του Μαρτίου 2019) καθεστώς του ΓΚΚ, ο Προϊστάμενος της αμαξοστοιχίας ασκούσε κάποιας μορφής εποπτεία και επί του Μηχανοδηγού. Οι υπερεξουσίες αυτές του Προϊσταμένου αμαξοστοιχίας καταργήθηκαν με τον ισχύοντα τη μέρα του δυστυχήματος ΓΚΚ, ο οποίος απλώς εκχωρεί σε έναν από τους συνοδούς περιορισμένα καθήκοντα οιονεί Προϊσταμένου αμαξοστοιχίας. Αν είχε διατηρηθεί το προϊσχύσαν του Μαρτίου 2019 καθεστώς του ΓΚΚ, το ανθρωποτεχνικό σύστημα 1ου επιπέδου (Μηχανοδηγός) θα είχε υπεράνω αυτού ένα ανθρωποτεχνικό σύστημα 2ου επιπέδου (Προϊστάμενος αμαξοστοιχίας), που θα είχε ίσως εντοπίσει ότι ο συρμός IC 62 εισήλθε στη γραμμή καθόδου και ή θα είχε επικοινωνήσει με τον Σταθμάρχη Λάρισας ή θα είχε ακινητοποιήσει ακαριαία και επιτόπου το συρμό κάνοντας χρήση του άρθρου 1204 του ΓΚΚ. Παράλληλα, η δυνατότητα συνεχούς και απρόσκοπτης ραδιοεπικοινωνίας σταθμαρχών, μηχανοδηγών, ρυθμιστών κυκλοφορίας θα συνιστούσε ένα 2ο ανθρωποτεχνικό επίπεδο εντοπισμού των αποκλίσεων του 1ου ανθρωποτεχνικού επιπέδου (Μηχανοδηγός). Η εγκατάσταση

όμως του συστήματος GSM-R δεν είχε ολοκληρωθεί σε όλους τους συρμούς της Hellenic Train κι έτσι η δυνατότητα αυτή δεν υφίστατο κατά την ημέρα του δυστυχήματος.

Τα προαναφερθέντα ανθρωποτεχνικά συστήματα 2ου επιπέδου μειώνουν σε μεγάλο βαθμό τον κίνδυνο αστοχίας-αποκλίσεων, δεν μπορούν όμως να τον αποκλείσουν πλήρως. Κάτι τέτοιο μπορεί να γίνει με τη χρήση συστημάτων καθαρά τεχνολογικού χαρακτήρα που μπορούν να διασφαλίσουν από τον ύψιστο έως τον απόλυτο βαθμό την ασφάλεια της κυκλοφορίας. Τέτοια συστήματα είναι η φωτεινή πλευρική σηματοδότηση, η τηλεδιοίκηση, τα συστήματα επιβολής αυτόματης πέδησης (μεταξύ αυτών το ECTS), το σύστημα συνεχούς και απρόσκοπτης ραδιοεπικοινωνίας.

Πλην όμως, η φωτεινή σηματοδότηση μεταξύ Λάρισας - Ν. Πόρων ήταν εκτός λειτουργίας από το 2019 και η διαδικασία εξασφάλισης ελεύθερης γραμμής γινόταν με ανταλλαγή τηλεγραφημάτων μεταξύ των σταθμαρχών Λάρισας - Ν. Πόρων (υπ' αριθ. 9055036 από 23.12.22 έγγραφο Διεύθυνσης Κυκλοφορίας ΟΣΕ). Αν λειτουργούσε η φωτεινή αμφίδρομη σηματοδότηση μεταξύ Λάρισας - Ν. Πόρων, το τμήμα αποκλεισμού θα ήταν από τη Λάρισα έως τους Ν. Πόρους. Αυτό σημαίνει ότι με την αναχώρηση του επιβατικού συρμού IC 62 την ώρα 23:04 από Λάρισα προς Ν. Πόρους, το φωτόσημο κατά την έξοδο από Ν. Πόρους προς Λάρισα θα είχε μεταπέσει αμέσως στην ένδειξη κόκκινο. Αρκεί ένας εκ των δύο μηχανοδηγών του εμπορικού 63503 που αναχώρησε την 23:05 να εντόπιζε το κόκκινο φωτόσημο, οπότε θα ακινητοποιούσε τον εμπορικό 63503 και δεν θα εισερχόταν στη γραμμή καθόδου. Περαιτέρω, προϋπόθεση για να λειτουργεί η τηλεδιοίκηση είναι να λειτουργεί η φωτεινή σηματοδότηση. 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. Αν επομένως μεταξύ Λάρισας - Ν. Πόρων είχε αποκατασταθεί και η φωτεινή σηματοδότηση και η τηλεδιοίκηση, η χάραξη δρομολογίου του IC 62 θα γινόταν από τον κεντρικό χειριστή και θα διαβιβαζόταν για εκτέλεση στο Σταθμάρχη Λάρισας. Ο τελευταίος θα έλεγχε το χαραχθέν από τον κεντρικό χειριστή δρομολόγιο του IC 62 και κατόπιν ή θα το υλοποιούσε ή θα διατύπωνε στον κεντρικό χειριστή πιθανές αντιρρήσεις.

Επιπροσθέτως, το ETCS (European Train Control System) αποτελεί τη βασική συνιστώσα απόλυτης διασφάλισης της κυκλοφορίας για το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας ERTMS (European Rail Traffic Management System). Η Ελλάδα επέλεξε να υλοποιήσει το σύστημα ETCS επιπέδου 1. Το σύστημα ETCS επιπέδου 1 προϋποθέτει την ύπαρξη φωτεινής σηματοδότησης, την ύπαρξη ραδιοφάρων επί της γραμμής που είναι συνδεδεμένοι με τις ενδείξεις συγκεκριμένων φωτοσημάτων, οδόμετρο επί του συρμού, μετάδοση εντολών προς το συρμό (π.χ. μείωση ταχύτητας), τις αποστάσεις που πρέπει να τηρούνται ώστε να υπάρχει απόλυτη συμμόρφωση προς τα φωτόσημα που ακολουθούν και τέλος μηχανισμό ακαριαίας πέδησης του συρμού, εφόσον ο μηχανοδηγός δεν συμμορφούται προς τα φωτόσημα και τις εντολές που του δίνονται. Αν λειτουργούσε το ETCS και χαραζόταν το δρομολόγιο του IC 62 από τη γραμμή καθόδου (είτε από τον Σταθμάρχη Λάρισας είτε από τον Κεντρικό Χειριστή Τηλεδιοίκησης), ο επόμενος από τη Λάρισα σταθμός (Ν. Πόροι) δεν θα έδινε ελεύθερη τη γραμμή καθόδου για τον εμπορικό 63503 και το φωτόσημο στην έξοδο από Ν. Πόρους προς Λάρισα θα ήταν κόκκινο. Αν ο μηχανοδηγός του 63503 δεν συμμορφωνόταν και παραβίαζε το κόκκινο φωτόσημο εξόδου από Ν. Πόρους, θα ενεργοποιείτο από το σύστημα ETCS η αυτόματη πέδηση και για τους δυο αντιθέτως κινούμενους συρμούς IC 62 και εμπορικό 63503, οι οποίοι θα ακινητοποιούντο επιτόπου. Πολύ απλά με το σύστημα ETCS σε λειτουργία και με δεδομένο ότι θα γινόταν η χάραξη δρομολογίου από το χειριστή του σταθμού (τηλεδιοικούμενου ή όχι) η περίπτωση να γίνει μια μετωπική ή οπισθομετωπική σύγκρουση θα είχε αποφευχθεί.

Το σύστημα GSM-R (Global System for Mobile Communications-Railways) αποτελεί τη δεύτερη συνιστώσα του Ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας ERTMS. Αν λειτουργούσε πλήρως το σύστημα GSM-R, ο μηχανοδηγός του IC 62 θα είχε τη δυνατότητα μόλις αντιλήφθηκε ότι κινείται στη γραμμή καθόδου να επικοινωνήσει με το μηχανοδηγό του αντίθετα κινούμενου εμπορικού συρμού 63503 και να συνειδητοποιήσουν και οι δυο ότι βρίσκονται σε συγκρουσιακή πορεία. Άρα θα υπήρχε η δυνατότητα για ένα δεύτερο ανθρωποτεχνικό επίπεδο επιβεβαίωσης και αποτροπής ως προς τη διαχείριση του πρώτου ανθρωποτεχνικού επιπέδου (σταθμάρχης Λάρισας).

Μέχρι τη νύχτα της 28ης Φεβρουαρίου 2023 το αυτοματοποιημένο κεντρικό σύστημα διαχείρισης του σιδηροδρόμου, το οποίο θα μπορούσε να διορθώσει την αλυσίδα των ανθρώπινων λαθών, δεν είχε τεθεί σε λειτουργία.

Όπως προκύπτει από την έρευνα που διεξήχθη από την έρευνα των Ευρωπαϊκών Εισαγγελικών Αρχών, δεν υπήρξαν και δεν προσκομίστηκαν εγκεκριμένες μελέτες για την εκτέλεση του έργου, μολονότι γίνονταν κανονικά οι πληρωμές από την αρμόδια διαχειριστική Αρχή του υπουργείου Μεταφορών. Επίσης, υπήρξαν διαδοχικές παρατάσεις στην υλοποίηση του έργου με υπαιτιότητά της αναδόχου. Η αρχική σύμβαση προέβλεπε ότι το έργο έπρεπε να ολοκληρωθεί τον Σεπτέμβριο του 2016, ήτοι 24 μήνες μετά την υπογραφή της σύμβασης. Από τον Ιούνιο του έτους 2016, έως τον Ιανουάριο του 2021 φαίνεται ότι δόθηκαν οκτώ παρατάσεις κατόπιν αιτήσεων της αναδόχου κοινοπραξίας, δίχως την κατάπτωση ποινικών ρητρών σε αυτή. Όπως προκύπτει, το ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ ενέκρινε τα αιτήματα της κοινοπραξίας προχωρώντας μάλιστα σε αντίστοιχη αναθεώρηση των δαπανών του έργου.

Όλες οι επιστολές του Προϊσταμένου Διεύθυνσης Έργων και Προϊσταμένου της Διευθύνουσας Υπηρεσίας έχουν παρεμφερές περιεχόμενο, ενημερώνουν για τις εργασίες και ζητούν την ενημέρωση του εμπλεκόμενου προσωπικού. Η τελευταία επιστολή χρονολογείται λίγες ημέρες πριν το δυστύχημα, την 20^η Φεβρουαρίου 2023 ότε και έγινε χειρισμός των διακοπών αντιστροφής του τμήματος αποκλεισμού και χάραξη διαδρομών προς Σ.Σ. Εμπορικού Λάρισας. Την ημέρα του δυστυχήματος, δεν λειτουργούσε η φωτεινή σηματοδότηση, δεν υπήρχε σύστημα τηλεδιοίκησης. Από τέλη του έτους 2021 υπάρχουν έγγραφα που δείχνουν τη σταδιακή παράδοση έργων σε όλο τον σιδηροδρομικό άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη. Για το επίμαχο τομέα της Λάρισας, στο από 1/11/2022 έγγραφο της ΕΡΓΟΣΕ με τίτλο «Πρωτόκολλο Διοικητικής Παραλαβής προς Χρήση» φαίνεται ότι υπάρχει τμηματική παράδοση σηματοδότησης από Ορφανά έως τον Παλαιοφάρσαλο. Για τον Σ.Σ Λάρισας αναφέρεται ότι: *«Παρέχονται όλες οι σηματοτεχνικές διαδρομές εκτός των διαδρομών από τα φωτισήματα εξόδου (ΛΑΡ 11, ΛΑΡ13, ΛΑΡ15) προς βορρά (προς Εμπορικό Λάρισας), λόγω προσωρινής απουσίας των σηματοτεχνικών πληροφοριών με τον Σ.Σ. Εμπορικού Λάρισας (Ζάχαρη). Οι εργασίες αυτές θα ολοκληρωθούν στο εγγύς μέλλον. Τα φωτισήματα*

ΛΑΡ 11, ΛΑΡ13, ΛΑΡ15 θα παραμένουν κλειστά (ερυθρό) και η κυκλοφορία μεταξύ Σ.Σ. Λάρισας - Σ.Σ. Εμπορικού Λάρισας θα διεξάγεται σύμφωνα με τον Γενικό Κανονισμό Κινήσεως - Μέρος Β.» Επίσης, λόγω παλαιότητας και χρήσης του πίνακα χειρισμών του Σ.Σ. Λάρισας, προτείνεται από τον ΟΣΕ η αντικατάστασή του με νέο μωσαϊκού τύπου, εάν αυτό είναι δυνατόν μέσω της υπ' αρ. 717/2014 σύμβασης. Σημειωτέον ότι όταν παραδόθηκε ο τοπικός πίνακας χειρισμών στο Σ.Σ. Λάρισας, οι Κωνσταντίνος Χρονάκης και Νικόλαος Δένης της ΕΡΓΟΣΕ μου ανέφεραν ότι ο συγκεκριμένος αποτελεί παλαιού τύπου πίνακα και ότι θα τον αντικαθιστούσαν μέχρι τον Ιούνιο του 2023 με νέας τεχνολογίας.

Μ' ένα δελτίο τύπου την 21^η/03/2023 μέσω της επίσημης ιστοσελίδας του ΟΣΕ Α.Ε. εισήχθη το πρώτον ο όρος «τοπική τηλεδιόικηση», σε μια προσπάθεια παροχής εξηγήσεων και δικαιολόγησης ενός σαθρού συστήματος όπου « το τοπικό κέντρο Τηλεχειρισμού ΤΧ1 παρουσίαζε προβλήματα λειτουργίας του λόγω παλαιότητας εξοπλισμού και έλλειψης διαθέσιμων ανταλλακτικών. Με σκοπό την επίλυση αυτών η ΕΡΓΟΣΕ υλοποιεί ήδη την Σύμβαση 713 που προβλέπει την ανάταξη και εκσυγχρονισμό του».

Εάν το σύστημα τηλεδιόικησης του Σ.Σ Λάρισας λειτουργούσε θα είχε αποφευχθεί το τραγικό αυτό δυστύχημα, καθώς άμεσα ο τηλεδιοικητής θα ακινητοποιούσε τα τρένα. Τότε η εμπειρία , η αξιολόγηση ή η εκπαίδευση, ουδένα ρόλο θα διαδραμάτιζε. Δυνάμει, δε, του πορίσματος της επιτροπής εμπειρογνομόνων για το σιδηροδρομικό δυστύχημα την 28^η/02/2023 , όπως υπογράφεται από τον Πρόεδρο κ. Ιωάννη – Κωνσταντίνο Χαλκιά και τα λοιπά μέλη και το οποίο δημοσιεύτηκε την 20^η/04/2023 καταλήγει μεταξύ άλλων στα εξής :

«Το προσωπικό την τελευταία δεκαετία είναι μικρότερο από το ½ του απαιτούμενου(με συνέπεια συνθήκες πίεσης και υπερεργασίας), με καταρρακωμένο ηθικό...αλλά και συντεχνιακή αντίληψη που μπορεί (λανθασμένα) να προκαλεί δυσπιστία στη συλλογική συνείδηση.(σελ 204). Η καθετοποιημένη οργάνωση του ΟΣΕ δεν αφήνει πολλούς διαύλους ώστε ένα πρόβλημα (ακόμη και σημαντικό) να φθάνει εύκολα και γρήγορα από το προσωπικό 1^{ης} γραμμής στη διοίκηση. Το ελάχιστο που απαιτείται (και πρέπει να γίνει) είναι ο οργανωμένος διάλογος (τουλάχιστον ανά εξάμηνο) μεταξύ διοίκησης – εργαζομένων παρουσία του Υπουργού Μεταφορών.. μόνο έτσι θα

αποφευχθεί στο μέλλον να συνομιλούν διοίκηση και εργαζόμενοι του ΟΣΕ μέσω εξωδίκων.»

«Δεν προκύπτει σαφώς ότι ο διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής (ΟΣΕ) εξασφάλισε , όπως όφειλε, πλήρες πρόγραμμα κατάρτισης του προσωπικού. Ο θεωρητικός και πρακτικός κύκλος εκπαίδευσης που παρείχε ο Διαχειριστής.. πιθανολογείται ότι υπήρξε ελλιπής και ανεπαρκής..(σελ.108)

Εν συνεχεία, γίνεται αναφορά και στο σύστημα «GRM-R» , όπου παρά τις αναφορές του ΕΡΓΟΣΕ , τούτο «δεν είχε ολοκληρωθεί σε όλους τους συρμούς και έτσι η δυνατότητα αυτή δεν υφίστατο κατά την ημέρα του δυστυχήματος», όπως επεσήμανα σύμφωνα με τα δεδομένα που εισφέρονται.

Η πραγματικότητα είναι ότι αν λειτουργούσε το σύστημα τηλεδιοίκησης του ΣΣ Λάρισας θα γινόταν αμέσως αντιληπτό ότι η επιβατική και η εμπορική αμαξοστοιχία κινούνται στο ρεύμα καθόδου και ο τηλεδιοικητής θα επενέβαινε για να ακινητοποιήσει τα τρένα. Η λειτουργία της τηλεδιοίκησης άλλωστε ελαχιστοποιεί την πιθανότητα ανθρωπίνου λάθους.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ ΕΞΑΙΤΟΥΜΑΙ

Την απόρριψη της δήλωσης υποστήριξης της κατηγορίας του Ελλ. Δημοσίου ως μη νόμιμης.

Λάρισα, την 28η Απριλίου 2026

Ο ΣΥΝΗΓΟΡΟΣ ΥΠΕΡΑΣΠΙΣΗΣ

