

ΠΡΟΣ

1. Το Προεδρείο της Βουλής των Ελλήνων
2. Το σύνολο των μελών-βουλευτών της Βουλής των Ελλήνων

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Συγγενών θυμάτων και εν γένει πληγέντων του εγκλήματος των Τεμπών της
28.2.2023

ΠΕΡΙ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ

ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ

ΚΟΙΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ ΤΕΣΣΑΡΩΝ ΚΟΜΜΑΤΩΝ ΠΕΡΙ ΣΥΣΤΑΣΗΣ ΠΡΟΑΝΑΚΡΙΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΕΓΚΛΗΜΑ ΤΩΝ ΤΕΜΠΩΝ

.....

Α. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές της Βουλής των Ελλήνων.

Δηλώνουμε εκ προοιμίου ότι υποστηρίζουμε την εισήγηση για την πρόταση σύστασης Προανακριτικής Επιτροπής που υποβλήθηκε από το Σύλλογο Πληγέντων Τεμπών και υιοθετήθηκε από τέσσερα κόμματα του Κοινοβουλίου και ανεξάρτητους Βουλευτές.

Θα επιχειρήσουμε με το παρόν υπόμνημα, που αποτελεί συγχρόνως και δήλωση μας υποστήριξης της κατηγορίας για τα αδικήματα που αναφέρονται στην σχετική, ήδη υποβληθείσα πρόταση, να προσθέσουμε συλλογισμούς και στοιχεία για την τεκμηρίωση αλλά και την νομική θεμελίωση των αδικημάτων αυτών.

Είναι αλήθεια ότι ζώντας στην ψευδαίσθηση της θεωρητικής ασφάλειας του πλέγματος εγγυήσεων του Κράτους Δικαίου, που πιστεύαμε ότι στοιχειωδώς επιβίωναν στην Ελλάδα, το έγκλημα των Τεμπών μας αφύπνισε μέσω μιας ιδιαίτερα τραυματικής βιωματικής εμπειρίας. Αναμέναμε δηλαδή από τους θεσμούς που εκφράζετε να παρεμποδίσουν την ακολουθία γεγονότων τα οποία προκάλεσαν την τραγωδία, καθώς υπό την έννοια της Κακουργηματικής Διατάραξης των Συγκοινωνιών (291 ΠΚ) ήταν ουσιαστικά ένα προδιαγεγραμμένης δραματικής έκβασης διαρκές έγκλημα διακινδύνευσης, που αδιανόητα συνεχίζεται έως σήμερα. Αυτό συμβαίνει διότι 26 μήνες μετά

συνεχίζει να μην λειτουργεί οποιοδήποτε αυτοματοποιημένο σύστημα ασφάλειας (ETCS) και δεν έχουν θεσπιστεί με υπουργική απόφαση οι επιβεβλημένοι κατά το Ευρωπαϊκό Δίκαιο Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας, όπως επισημαίνει ακόμη και ο αρεστός στην κυβέρνηση Εφέτης Ανακριτής στο διαβιβαστικό του έγγραφο προς την Εισαγγελία του Αρείου Πάγου και την Βουλή των Ελλήνων.

Βέβαια το γεγονός ότι ο αρμόδιος τότε υπουργός Κώστας Καραμανλής και ο επικεφαλής της κυβέρνησης, του επιτελικού κράτους και της εκτελεστικής εξουσίας Κυριάκος Μητσοτάκης, δεν έπραξαν το αυτονόητο (το οποίο ο δεύτερος συνεχίζει να μην πράττει, όπως και ο νυν υπουργός μεταφορών), ενώ διέθεταν τόσο πλήρη επίγνωση του κινδύνου απώλειας ζωής των επιβατών, όσο και την σχετική εξουσία και υποχρέωση (διαχείριση κινδύνου), δηλαδή να διακόψουν την λειτουργία του δολοφονικού μέσου, συνιστά και το κακούργημα (έγκλημα βλάβης) της ανθρωποκτονίας από ενδεχόμενο δόλο (299 ΠΚ).

Είναι δύο αυτοτελή κακούργηματα που δεν θα αποφύγουν να τους καταλογιστούν, όσες μεθοδεύσεις και εάν επιχειρηθούν από την επίπλαστη κυβερνητική πλειοψηφία σε βάρος της Δικαιοσύνης και της Αλήθειας.

Σημειώνουμε βέβαια ότι το κομβικής σημασίας ερευνητέο αδίκημα, είναι αυτό της κακούρηματικής απιστίας (390 ΠΚ).

Η ορθή διερεύνησή του θα δώσει απαντήσεις για το αναζητούμενο απώτερο κίνητρο διάπραξης των ως άνω κακούρημάτων κατά της ανθρώπινης ζωής και ακεραιότητας αλλά και της ασφάλειας των συγκοινωνιών.

Όπως γνωρίζετε οι πράξεις και παραλείψεις από ενδεχόμενο δόλο, προϋποθέτουν ότι οι δράστες –μέλη της κυβέρνησης, συνειδητά είχαν αποδεχθεί, τον κίνδυνο απώλειας ζωής των επιβατών, δίχως να αποβλέπουν στο συγκεκριμένο εγκληματικό αποτέλεσμα αλλά σε άλλο. Είναι το αδίκημα που αρνείται να «αγγίξει» η Ελληνική Δικαιοσύνη, με την ίδια λογική που η κ. Αδειλίνη τοποθετείται στο οικονομικό σκάνδαλο του ΟΠΕΚΕΠΕ, αλλά δυστυχώς ούτε και στην Βουλή των Ελλήνων έχει υπάρξει ο σχετικός κοινοβουλευτικός έλεγχος.

Γι' αυτό ζητούμε να θέσετε εσείς τα τρία κομβικής σημασίας ερωτήματα στο Κυριάκο Μητσοτάκη, διότι σε εμάς, αν και του τα θέσαμε εγγράφως, δεν απαντά.

Πολύ συνοπτικά, διότι θα αναλυθούν στην συνέχεια, οφείλει να απαντήσει γιατί: 1^ο) «χάρισε» στην Hellenic Train με τον Ν.4953/9.7.2022, ο οποίος υπογράφεται από 10 υπουργούς της Κυβέρνησης τουλάχιστον εξακόσια εκατομμύρια Ευρώ σε επενδύσεις υποδομών ασφάλειας του δικτύου και διακόσια σε νέες αμαξοστοιχίες, 2^ο) έδωσε την εντολή «αποκατάστασης του πεδίου» στον Τριαντόπουλο, 3^ο) συνεχίζει να επιτρέπει σε ένα ομολογημένα μη ασφαλή σιδηρόδρομο να θέτει σε κίνδυνο την ζωή των επιβατών.

Σημειώνουμε ότι οι απαντήσεις που θα δώσει ή οι σιωπές του, ως αδιαμφισβήτητο τεκμήριο ενοχής, ουδόλως παρεμποδίζουν την πλήρη διερεύνηση, πάσης φύσεως εγκλημάτων, ακόμη και όσων έχει επισημάνει η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία.

Η καταψήφιση των σχετικών προτάσεων του ΣΥΡΙΖΑ και του ΠΑΣΟΚ στην Βουλή των Ελλήνων δεν δημιουργούν δεδικασμένο ούτε πληρούν τις προϋποθέσεις της αρχής «ne bis in idem», καθώς τότε δεν σχηματίστηκε καν η προανακριτική επιτροπή ώστε να εξετάσει τις σχετικές κατηγορίες και να κατηγορηθεί έτσι συγκεκριμένος υπαίτιος, ώστε να αποφασίσει σε σχέση με την ποινική κατηγορία η ολομέλεια της Βουλής (ως οιωνοί δικαστικό συμβούλιο).

Κατ' αναλογική εφαρμογή λοιπόν της παρ. 6 του άρθρου 43 ΚΠΔ με την επίκληση νέων πραγματικών περιστατικών και στοιχείων σαφώς δικαιολογείται η επανεξέταση της υπόθεσης και αυτό είτε το θέλουν κάποιοι είτε όχι, εφόσον πρόκειται για κακουργηματικές πράξεις, έχουμε προοπτική ακόμη 18 ετών.

Επίσης πιστεύαμε ότι θα προβείτε άμεσα σε ενέργειες αποτροπής της συντονισμένης δράσης κυβερνητικών παραγόντων για τη συγκάλυψη των ευθυνών τους, η οποία κλιμακώθηκε σε κατ' εξακολούθηση τέλεση του κακουργήματος του άρθρου 134 παρ. 2 και 3 ΠΚ, δηλαδή του σφετερισμού εξουσίας με αποτέλεσμα την κατάλυση κομβικής σημασίας συνταγματικών αρχών, όπως θα αναλύσουμε στην συνέχεια.

Δυστυχώς ούτε αυτό είδαμε να συμβαίνει, καθώς η εξωθεσμική αυτή δράση, η οποία, όπως προκύπτει από την εσχάτως υποβληθείσα από 27.5.2025, προσχηματική, νομικά αβάσιμη και υβριστική της αλήθειας Πρόταση του Κυβερνώντος κόμματος, περί «Σύστασης Ειδικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής για τη διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης κατά το άρθρο 86 παρ. 3 του Συντάγματος» κλιμακώνεται, παράγοντας διαρκώς νέους συνεργούς και συμμετόχους.

Αυτή είναι η αιτία που παρεμβαίνουμε συνεχώς, γιατί μας το επιβάλλει το χρέος που αναλάβαμε έναντι αυτών που έφυγαν άδικα, με φρικτό τρόπο και δεν μπορούν να βροντοφωνάξουν, δίχως την διαμεσολάβησή μας για την αποκωδικοποίηση των μηνυμάτων τους, την αλήθεια που γνωρίζουν για την καταδίκη των δολοφόνων τους.

Το οφείλουμε όμως όχι μόνο σε αυτούς που δεν είναι πλέον μαζί μας, ή σε αυτούς που παρακολουθούν τα γεγονότα και δεν γνωρίζουν όσα με πολύ πόνο υποχρεωθήκαμε να πληροφορηθούμε εμείς, αλλά και στους αγέννητους, που μας καλούν να μην αφήσουμε παρόμοιο δράμα να ξανασυμβεί, που μας ζητούν να συμβάλλουμε για έναν ελληνισμό αντάξιο του παρελθόντος του και όχι παρία των εξελίξεων που επιβάλλουν άλλοι.

Αυτό θεωρούμε ότι είναι το χρέος μας, γιατί θα είναι και το καλύτερο μνημείο για τους ανθρώπους που χάθηκαν, επειδή εμπιστεύτηκαν αυτό που εμείς δεν μπορέσαμε να δημιουργήσουμε σωστά, ένα Κράτος Δικαίου που πιστεύαμε, αφελώς, ότι μπορούν να οικοδομούν και να συντηρούν άλλοι, «ξεχωριστοί» και απρόσιτοι για εμάς τους «κοινούς θνητούς».

Ανακαλύψαμε με τον πλέον δραματικό και τραγικό τρόπο ότι αυτό ήταν μια εξαιρετικά επικίνδυνη ουτοπία, την οποία κουβαλούσαμε από παιδιά, σαν να μην είχαμε ενηλικιωθεί...

Καταλάβαμε, από το σκληρό μάθημα της ζωής, ότι δεν θέλει απλώς αρετή και τόλμη η ελευθερία, αλλά και συμμετοχή η Δημοκρατία, για να είναι πραγματικοί και όχι θεωρητικοί οι ευεργετικοί για την ζωή μας θεσμοί της.

Αποφασίσαμε λοιπόν να αλλάξουμε και να παρέμβουμε και θα συνεχίσουμε να το πράττουμε, όχι γιατί μας ενδιαφέρουν η ματαιόδοξη προβολή και τα παράνομα πλούτη, που κάποιοι αποκομίζουν από την επαγγελματική ενασχόληση με την ενεργό πολιτική, αλλά γιατί το υποσχεθήκαμε σε αυτούς που έφυγαν και σε αυτούς που θα έρθουν, ότι η Ελλάδα μπορεί και θα αλλάξει σελίδα στο βιβλίο της ιστορίας που γράφεται από τους πολίτες.

Η μόνη φιλοδοξία που έχουμε είναι να συμβάλλουμε για την ανόρθωση των Θεσμών του Κράτους Δικαίου στον τόπο μας, για να επικρατήσει το Δίκαιο και να αναδειχθεί η Αλήθεια. Ίσως έτσι κερδίσουμε την ύψιστη τιμή να μας θυμούνται ως τους πολίτες που έπραξαν το καθήκον τους όταν αυτό απαίτησαν οι στιγμές, ίσως αυτό αρκεί ώστε παρόμοιο έγκλημα να μην ξανασυμβεί.

**Β. Η ΒΕΒΑΙΗ ΓΝΩΣΗ ΤΗΣ ΑΚΡΑΙΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
ΤΑ ΑΔΙΚΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΔΙΑΠΡΑΧΘΕΙ ΚΑΙ Η ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΗ ΠΟΙΝΙΚΗ
ΕΥΘΥΝΗ ΤΩΝ ΥΠΟΛΟΓΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΕΓΚΛΗΜΑ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ**

Μεταξύ των πολλών και ποικίλων διαβημάτων προς την Δικαιοσύνη έχουμε καταθέσει και τις 1ον)_Ε 2013/148/Γ 2023/81/16.5.2023, 2^{ον}) Ε2024/74, Ε2024/153/ΑΑ2024/335 εγκλήσεις - μηνύσεις, ενώπιον της Εισαγγελίας Πλημμελειοδικών Λάρισας και την με αριθμό Ε24-7653/25-11-2024 μήνυση ενώπιον της Εισαγγελίας Πλημμελειοδικών Αθηνών **για το συνεχιζόμενο έγκλημα του άρθρου 291 ΠΚ**, σε βαθμό Κακουργήματος, οι οποίες σας έχουν διαβιβαστεί.

Επιπλέον έχουμε υποβάλει το 1653/27.2.2025 Υπόμνημα στην Εισαγγελία του Αρείου Πάγου και την από 3.6.2024 εξώδικο επιστολή προς τον Κυριάκο Μητσοτάκη, ζητώντας του απαντήσεις, ως επικεφαλής της εκτελεστικής εξουσίας και εντολέα της επιχείρησης «αποκατάστασης του πεδίου», σύμφωνα με τις επιταγές του άρθρου 10 του Συντάγματος.

Σημειώνουμε ότι αν και η ως άνω εξώδικη επιστολή επιδόθηκε κατά την ως άνω ημερομηνία, σύμφωνα με την 10.660/3.6.2024 έκθεση επίδοσης του δικαστικού επιμελητή Αθηνών Μιχαήλ Παούρη, όπως προκύπτει από το σύνολο των ως άνω εγγράφων που προσκομίζουμε με επίκληση, κατά παράβαση του Συντάγματος, που επιβάλει στο άρθρο 10 την εντός 60 ημερών ανταπόκριση της εκτελεστικής εξουσίας στην Αναφορά του διοικούμενου, δεν έχει απαντηθεί ακόμη, από τον αποδέκτη Πρωθυπουργό.

Όχι τυχαία λοιπόν σε αυτές τις δράσεις (στο σύνολο τους) περίοπτη θέση έχει το όνομα του Κυριάκου Μητσοτάκη και του Κώστα Καραμανλή (στις περισσότερες).

Στις ως άνω εγκλήσεις τεκμηριώνεται ότι το μαζικό έγκλημα των Τεμπών από την άποψη του ποινικού δικαίου συνιστά σωρεία ποινικών αδικημάτων, που διέπραξαν οι μηνυόμενοι, ιδίως δε: 1^{ον}) της ανθρωποκτονίας από ενδεχόμενο δόλο κατά συρροή (299 και 27 παρ. 1β' του ΠΚ) 2^{ον}) της σωματικής βλάβης από ενδεχόμενο δόλο κατά συρροή (άρ. 309 και 310 παρ.2 ΠΚ) 3^{ον}) της κακουργηματικής έκθεσης κατά συρροή (άρ.306 παρ.2 ΠΚ) 4^{ον}) της κακουργηματικής διάστασης των επικίνδυνων παρεμβάσεων στην συγκοινωνία μέσω σταθερής τροχιάς με αποτέλεσμα τον θάνατο μεγάλου αριθμού προσώπων (άρ. 291παρ.1 δδ ΠΚ) 5^{ον}) της **κακουργηματικής απιστίας κατά του Ελληνικού Δημοσίου (390 παρ.2 ΠΚ)** 6^{ον}) της παράβασης καθήκοντος (άρ.259 ΠΚ) 7^{ον}) της παρασιώπησης εγκλημάτων, Άρθρο 232 Ποινικού

Κώδικα (Νόμος 4619/2019) 8^{ον}) της υπόθαλψης εγκληματία (231 ΠΚ), 9^{ον}) της απόπειρας (άρθρο 42 ΠΚ.): «...1. Όποιος, έχοντας αποφασίσει να εκτελέσει κακούργημα ή πλημμέλημα, επιχειρεί πράξη που περιέχει τουλάχιστον αρχή εκτέλεσης, τιμωρείται, αν το κακούργημα ή πλημμέλημα δεν ολοκληρώθηκε, με ποινή ελαττωμένη (άρθρο 83), 2. Αν το δικαστήριο κρίνει ότι η κατά την προηγούμενη παράγραφο ελαττωμένη ποινή δεν επαρκεί για να αποτρέψει τον υπαίτιο από την τέλεση άλλων αξιόποινων πράξεων, μπορεί να του επιβάλει την ίδια ποινή με αυτήν που ο νόμος προβλέπει για την ολοκληρωμένη πράξη, εκτός από την ποινή του θανάτου...».

Επιπλέον δε υφίστανται τα αδικήματα του εμπρησμού και της έκρηξης, επίσης σε βαθμό κακουργήματος (άρθρα 264 και 270 ΠΚ, αντίστοιχα) αλλά και της υπόθαλψης και παρεμπόδισης του έργου της Δικαιοσύνης σύμφωνα με το άρθρο 231 ΠΚ, δεδομένου ότι δεκάδες υπάλληλοι των δύο πρώτων των αντιδίκων μετείχαν στο ανοσιούργημα της «αποκατάστασης του πεδίου» και εξαφάνισαν ή αλλοίωσαν το σύνολο των στοιχείων.

Επίσης ειδική μνεία οφείλουμε να πραγματοποιήσουμε για το αδίκημα του άρθρου 134 παρ.2 και 3 ΠΚ περί εσχάτης προδοσίας δια σφετερισμού. (Σε όσα φερέφωνα του βαθέως κράτους επιχειρήσουν να μας αποκαλέσουν συνομοσιολόγους, διότι αρνούμαστε παρόμοιους γκεμπελικής έμπνευσης απαξιωτικούς ισχυρισμούς από κουτοπόνηρους ραγιάδες και δοσιλόγους, τους θέτουμε ένα απλό ερώτημα. Εάν απαντήσουν θα αποδεχθούμε ότι είμαστε «ψεκασμένοι» εάν όχι απλώς να το βουλώσουν και να περιμένουν να έλθει η σειρά τους, διότι δεν θα αργήσει ιδιαίτερα. Λοιπόν κύριοι, που μάχεστε για να μην κλυδωνιστεί η «κυβερνητική σταθερότητα» και σας ενθουσιάζει η «κοινή λογική» και η «αλήθεια» μπορεί κάποιος από εσάς να μας πληροφορήσει ποιος ή ποιοι κατέχουν την πλειοψηφία των μετοχών της Τράπεζας της Ελλάδος και γιατί η ταυτότητα των μετόχων καλύπτεται από απόρρητο σύμφωνα με την νομοθεσία περί ιδρύσεως της και παράτασης του καθεστώτος λειτουργίας της; Λοιπόν, έως ότου σκεφτείτε τι θα απαντήσετε, πάψτε να ενοχλείτε με τις υπαγορευμένες ανοησίες σας το δημόσιο λόγο και απολαύστε την αποδόμηση όσων υπηρετείτε επί σειρά ετών, γιατί επιτέλους οι Έλληνες ξύπνησαν και θα αποδείξουν στα συμπλεγματικά, μικρόνοα, ξενόφερτα αφεντικά σας, ποιος είναι, αληθινά αξιοκρατικά, η πραγματική παγκόσμια «ελίτ»).

Τα κακούργηματα ενδεχόμενου δόλου, στα οποία ήδη αναφερθήκαμε, δεν προκύπτουν συνήθως «ως κεραυνός εν αιθρία», δεδομένου ότι προϋποθέτουν, όπως προαναφέρθηκε, έναν «απώτερο άλλο σκοπό-κίνητρο», καθώς δεν αποβλέπουν στην προσβολή του ουσιώδους εννόμου αγαθού, που τελικά θίγουν (ασφάλεια των συγκοινωνιών, ανθρώπινη ζωή, σωματική

ακεραιότητα κ.λ.π.), διότι εν τέλει αδιαφορούν γι' αυτό, αλλά στην εκπλήρωση κάποιας άλλης στόχευσης, συνήθως παράνομης.

Ως προς αυτό η παραπάνω από 27.5.2025, Πρόταση του Κυβερνώντος κόμματος, για την σύσταση της Προανακριτικής Επιτροπής, η οποία κατά τα λοιπά έχει πρόδηλα τα χαρακτηριστικά του αήθους νομικού εξαμβλώματος, εμπεριέχει μια ουσιαστική αλήθεια, η οποία μάλλον είναι και η μόνη.

Δεν θέλουμε να παρανοηθεί αυτό που δηλώνουμε, καθώς η Πρόταση της πλειοψηφίας αποτελεί **απροσχημάτιστη επίδειξη θράσους και πρόκληση για κάθε πολίτη που διαθέτει αυτοσεβασμό, ενσυναίσθηση και ηθική συνείδηση.**

Ειδικότερα αναφέρονται αυτολεξεί τα εξής: «....Σε αυτό όμως το σημείο επιβάλλεται η γνήσια διαφοροποίηση της πολιτικής από την ποινική ευθύνη. Το μόνο αδίκημα που θα μπορούσε να συνδεθεί με την άσκηση των υπουργικών καθηκόντων, όταν δεν υπάρχει οικονομική κακοδιαχείριση ή διαφθορά και διάπραξη αδικημάτων απιστίας και δωροδοκίας, είναι αυτό της παράβασης καθήκοντος του άρθρου 259 ΠΚ. Με βάση τη διάταξη αυτή μπορεί να ελεγχθεί η τυχόν ευθύνη υπουργού στην πραγματική της ποινική διάσταση, που είναι η παράβαση ή μη των αποκλειστικά δικών του καθηκόντων....».

Αρα λοιπόν η θέση της Νέας Δημοκρατίας είναι ότι θα πρέπει να διερευνηθεί το απώτερο κίνητρο, το οποίο είναι αναγκαίο να διακριβωθεί σε περίπτωση κακουργηματικών πράξεων που αποδίδονται σε ενδεχόμενο δόλο.

Συμφωνούμε μαζί τους, η εγκληματική ανικανότητα τιμωρείται κυρίως πολιτικά και όχι ποινικά.

Βέβαια τίθεται το ερώτημα, εάν η εγκληματική ανικανότητα είναι η αιτία τόσων θανάτων και όλης αυτής της τεράστιας κοινωνικής καταστροφής που προκλήθηκε, για ποιο λόγο συνεχίζουν να στηρίζουν την κυβέρνηση του εγκληματικά ανίκανου αυτού ανθρώπου και δεν έχουν ήδη παραιτηθεί προ πολλού ή δεν έχουν δράσει έγκαιρα για την ανατροπή του;

Είναι όμως απλώς εγκληματικά ανίκανοι οι Κώστας Καραμανλής και Κυριάκος Μητσοτάκης;

Αναφερόμαστε και στον Κυριάκο Μητσοτάκη, διότι σε καθεστώς ισχύος του νόμου 4622/2019 που φέρει τον τίτλο «Επιτελικό Κράτος»: οργάνωση, λειτουργία και διαφάνεια της Κυβέρνησης, των κυβερνητικών οργάνων και της κεντρικής δημόσιας

διοίκησης», η κυβέρνηση καθίσταται πρωθυπουργοκεντρική και συγκεντρωτική όσο ποτέ.

Σύμφωνα με το Ν. 4622/2019 και συγκεκριμένα στο άρθρο 11 καθορίζεται ότι ο **Πρωθυπουργός** ασκεί, μεταξύ άλλων και τις ακόλουθες αρμοδιότητες: (α) εξασφαλίζει την ενότητα της Κυβέρνησης και κατευθύνει τις ενέργειές της, καθώς και τις ενέργειες των δημόσιων γενικά υπηρεσιών, για την εφαρμογή της κυβερνητικής πολιτικής, (β) προσδιορίζει επακριβώς την κυβερνητική πολιτική στο πλαίσιο των αποφάσεων του Υπουργικού Συμβουλίου, (γ) συντονίζει την εφαρμογή της κυβερνητικής πολιτικής.

Επομένως ο ρόλος του πρωθυπουργού καθίσταται κομβικός και αποτελεί πλέον πραγματικά μονοπρόσωπο όργανο λήψης εξαιρετικά κρίσιμων αποφάσεων για λογαριασμό και στο όνομα της κυβέρνησης, ιδίως εν τοις πράγμασι (μυστική διπλωματία, μεταφορά οπλικών συστημάτων αναγκαίων για την άμυνα εκτός χώρας, εμπλοκή σε εμπόλεμες συρράξεις κ.λ.π. δίχως αποφάσεις του υπουργικού συμβουλίου ή απλή έστω ενημέρωση του κοινοβουλίου).

Βασικοί πυλώνες του νέου συστήματος διακυβέρνησης είναι η Εθνική Αρχή Διαφάνειας, στην οποία συγχωνεύθηκαν πέντε δημόσια ελεγκτικά σώματα και μία δημόσια υπηρεσία καταπολέμησης της διαφθοράς, και η Προεδρία της Κυβέρνησης, ένας αυτοτελής, απευθείας υπαγόμενος στον Πρωθυπουργό δημόσιος οργανισμός που απασχολεί 440 υπαλλήλους. Με τον Νόμο 4622/2019, υπό τον έλεγχο της Προεδρίας της Κυβέρνησης τέθηκε η Εθνική Υπηρεσία Πληροφοριών, η Ελληνική Ραδιοφωνία Τηλεόραση και το Αθηναϊκό-Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων. Όλα τα παραπάνω υπάγονται και ελέγχονται από τον Πρωθυπουργό.

Γιατί άραγε; Υπάρχει στον ως άνω νόμο η απάντηση, αλλά ας ξεκινήσουμε από την Αιτιολογική του Έκθεσης, στην οποία αναφέρονται μεταξύ άλλων τα εξής:

«...Ο τρόπος οργάνωσης, συγκρότησης και λειτουργίας της Εκτελεστικής Εξουσίας στη χώρα μας και ειδικότερα του μέρους αυτής που ονομάζεται Διοικητικό Σύστημα και αφορά στη λειτουργία της Κυβέρνησης και σε αυτή καθαυτή την οργάνωση και λειτουργία της Δημόσιας Διοίκησης, απέτυχε μέχρι σήμερα να εγγυηθεί και να διασφαλίσει τόσο τη διοικητική ομαλότητα, όσο και την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη. Η οικονομική κρίση σε συνδυασμό με τη διαχρονική αστοχία των Κυβερνήσεων και ειδικότερα εκείνων των προηγούμενων ετών, στο να προωθήσουν αποτελεσματικά τις 2 απαιτούμενες διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις ανέδειξε, έτι περαιτέρω, τη γενική αδυναμία των κυβερνητικών θεσμών και της δημόσιας διοίκησης να ανταποκριθούν επαρκώς αφενός στη συνταγματικά

κατοχυρωμένη αποστολή τους και αφετέρου στην εντολή για «αλλαγή» που παρέχει περιοδικά ο Λαός, μέσω των εκλογικών διαδικασιών.

Οι σημαντικότερες δομικές αδυναμίες, όπως η απουσία στρατηγικού προγραμματισμού, η πολυνομία-κακονομία, η έλλειψη συντονισμού και συνεργασίας μεταξύ των φορέων σχεδιασμού και υλοποίησης πολιτικών, η αναποτελεσματικότητα και η ελλιπής αποδοτικότητα των δημόσιων πολιτικών και των δημόσιων θεσμών, η υστέρηση σε θέματα ηλεκτρονικής διακυβέρνησης, η μη ορθολογική διαχείριση και αξιοποίηση του προσωπικού παραμένουν, παρά τις χρόνιες προσπάθειες για την αντιμετώπισή τους, προβλήματα πάγια και διαχρονικά. Χαρακτηριστικό γνώρισμα αυτών των δομικών αδυναμιών είναι και η ανθεκτικότητά τους. Παρά το γεγονός ότι κατά τη διάρκεια όλων των προηγούμενων ετών, και ακόμη πιο επιτακτικά στα χρόνια της υλοποίησης των προγραμμάτων δημοσιονομικής προσαρμογής, ελήφθησαν σημαντικά μεταρρυθμιστικά μέτρα, **ένα μεγάλο μέρος των παθογενειών του Διοικητικού μας Συστήματος επιβίωσε, αναδεικνύοντας όχι μόνο την αδυναμία αλλά και ενίοτε την άρνηση της εκτελεστικής εξουσίας αναφορικά με την προώθηση των αλλαγών.** Στο πλαίσιο αυτό, το ίδιο το Διοικητικό Σύστημα απέτυχε εν πολλοίς να δράσει, προληπτικά και κατασταλτικά, ώστε να αντιμετωπίσει με αποτελεσματικό τρόπο την πρόσφατη χρηματοοικονομική κρίση και κρίση χρέους που βίωσε η χώρα...».

Ενόψει αυτών των διαπιστώσεων το συγκεκριμένο νομοθέτημα δηλώνεται στην Αιτιολογική του Έκθεση ότι «...Επιδιώκει να βελτιώσει και να εξορθολογήσει τον τρόπο άσκησης της Εκτελεστικής Εξουσίας και να τον εκσυγχρονίσει, ώστε να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες κοινωνικές προκλήσεις και τις επιθυμίες των πολιτών και των επιχειρήσεων. **Στον πυρήνα του, βρίσκεται η θεμελιώδης ιδέα ότι η Δημόσια Διοίκηση και το Κράτος αποτελούν το αναγκαίο συμπλήρωμα μιας δημοκρατικά ώριμης και οικονομικά εύρωστης κοινωνίας. Μιας κοινωνίας δικαιοσύνης, ελευθερίας και αλληλεγγύης η οποία προσφέρει στους πολίτες το απαραίτητο πλαίσιο ασφάλειας, για να επιδιώξουν την ατομική και συλλογική τους ολοκλήρωση. Το Κράτος και η Δημόσια Διοίκηση, ως αναπόσπαστο κομμάτι του, υπάρχουν για να οριοθετήσουν το πλαίσιο εντός του οποίου η κοινωνία πραγματώνει το όραμά της υπό το πρίσμα της ελευθερίας, της ασφάλειας και της ισονομίας.** Απώτερος στόχος δεν είναι άλλος από την εδραίωση ενός Ενός ικανού και αποτελεσματικού Κράτους το οποίο καθίσταται αρωγός στην ελεύθερη οικονομική ανάπτυξη και στη δημιουργία θέσεων εργασίας....**το παρόν σχέδιο νόμου επιδιώκει, καταρχάς, αλλαγές στον τρόπο λειτουργίας της Κυβέρνησης, με βασικούς στόχους την ύπαρξη ενός ισχυρού συντονιστικού**

πυρήνα υπό τη μορφή του Υπουργικού Συμβουλίου και με την καθοδήγηση του Πρωθυπουργού, τη δημιουργία σύγχρονων και ευέλικτων συλλογικών κυβερνητικών οργάνων και τέλος την καθιέρωση ενός ευέλικτου και αποτελεσματικού σώματος Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών που θα τηρούν αυστηρές διαδικασίες στρατηγικού προγραμματισμού σε ετήσια βάση. Περαιτέρω, ο εφαρμοστικός βραχίονας του κυβερνητικού έργου, ήτοι η Δημόσια Διοίκηση, οριοθετείται για πρώτη φορά με αναλυτικό και σαφή τρόπο τόσο σε επίπεδο δομών, όσο και σε επίπεδο αποστολής και γενικών αρχών λειτουργίας. Με τις προωθούμενες αλλαγές, διασαφηνίζονται τα όρια του πολιτικού και του διοικητικού επιπέδου με σκοπό την ενδυνάμωση του Διοικητικού Συστήματος, αλλά και τη βελτίωση της επικοινωνίας και της συνεργασίας μεταξύ των δύο επιπέδων της εκτελεστικής εξουσίας. Ένα σημαντικό στοιχείο της νέας αρχιτεκτονικής δομής είναι ότι πλέον ρυθμίζεται με συγκεκριμένους κανόνες η στελέχωση των ιδιαίτερων γραφείων των κυβερνητικών στελεχών από μετακλητούς υπαλλήλους και αποσπασμένους συνεργάτες, προκειμένου να θεσπισθούν κανόνες αποφυγής σύγκρουσης συμφερόντων. Εκ παραλλήλου, οι διατάξεις του παρόντος σχεδίου νόμου επιχειρούν να αμβλύνουν την επικάλυψη των αρμοδιοτήτων και την πολυδιάσπαση των Ανεξάρτητων Αρχών αλλά και των ελεγκτικών σωμάτων της διοίκησης. Στο επίκεντρο της λειτουργικής αναδιάρθρωσης της Δημόσιας Διοίκησης εγκαίνιαζεται ένα σύγχρονο και πρωτοπόρο για τα ελληνικά δεδομένα σύστημα Προγραμματισμού και Παρακολούθησης του Κυβερνητικού Έργου, το οποίο αποτελεί την πρώτη ολοκληρωμένη και κεντρικά συντονισμένη απόπειρα εδραίωσης ενός συστήματος στοχοθεσίας και λογοδοσίας από την πλευρά των φορέων της Δημόσιας Διοίκησης, στη βάση προκαθορισμένων στόχων, οι οποίοι με τη σειρά τους εντάσσονται σε ένα Ενοποιημένο Σχέδιο Κυβερνητικής Πολιτικής. Στο πλαίσιο αυτό, εξειδικεύονται τόσο οι διαδικασίες υλοποίησης του συστήματος, όσο και οι ρόλοι και οι αρμοδιότητες των εμπλεκόμενων μερών. Το σημαντικότερο όμως όλων είναι η αλλαγή κουλτούρας που το παρόν σχέδιο νόμου επιδιώκει να επιφέρει σχετικά με τη λογοδοσία και την ανάληψη ευθύνης της Δημόσιας Διοίκησης απέναντι στους φορολογούμενους πολίτες και τις επιχειρήσεις...».

Όποιος κατάφερε να συγκρατήσει τα γέλια ή το κλάμα του, συγκρίνοντας την ως άνω μεγαλεπήβολη στοχοθεσία και υποσχέσεις, με τα απτά κατορθώματα της «Μητσοτακιάδας» σε όλους τους παραπάνω τομείς, όπως της «ασφάλειας», που το απόλυτο ναυάγιο της αναδείχθηκε στο έγκλημα των Τεμπών, της «αποτελεσματικότητας», που το κατάντημα της προέκυψε στην εκατόμβη του

Covid-19 και της «διαφάνειας», που η κατ' ευφημισμό επίκλησή της πρόσφατα αποκαλύφθηκε στο σκάνδαλο δισεκατομμυρίων του ΟΠΕΚΕΠΕ, σε ένα μόνο λογικό συμπέρασμα μπορεί να καταλήξει.

Οι παραπάνω κενές περιεχομένου διακηρύξεις απέβλεπαν να συγκαλύψουν την πρόθεση δημιουργίας ενός απόλυτα δυναστικού προτύπου συγκεντρωτικής άσκησης της κυβερνητικής εξουσίας από ένα και μόνο πρόσωπο, τον «απόλυτο μονάρχη - τύραννο» Πρωθυπουργό.

Αυτό το μοντέλο εξουσίας μπορεί πράγματι, υπό προϋποθέσεις, να έχει κάποιες επιτυχίες εκβάσεις σε συγκεκριμένους στόχους, εάν και εφόσον βέβαια η κεντρική προσωπικότητα είναι αληθινά χαρισματική.

Εν προκειμένω οποιοδήποτε σκέψη περί χαρισματικότητας του Κυριάκου Μητσοτάκη, προκαλεί ακόμη περισσότερα ασυγκράτητα γέλια ή θρήνους, ανάλογα με την οπτική γωνία που το αντιμετωπίζει κανείς.

Ο συγκεκριμένος νόμος λοιπόν, ατυχώς για τις τύχες της συντριπτικής πλειοψηφίας των Ελλήνων πολιτών, όπως αποδεικνύουν τα ίδια τα γεγονότα, αναθέτει στην Κυβέρνηση την αρμοδιότητα «καθορισμού και κατεύθυνσης» της γενικής εθνικής πολιτικής επιφυλάσσοντας στον Πρωθυπουργό συντονιστικό ρόλο κατά την υλοποίησή της. Οι αρχές και οι επιδιώξεις της εθνικής πολιτικής τίθενται μεν συλλογικά, αλλά εξειδικεύονται και η πορεία εφαρμογής τους χαράσσεται από μονοπρόσωπο όργανο, τον Πρωθυπουργό.

Παράλληλα, ο Πρωθυπουργός φέρει την αποκλειστική και ανέλεγκτη ως προς τον τρόπο άσκηση της, αρμοδιότητα να διορίζει και να αποπέμπει τους Υπουργούς και αναπληρωτές Υπουργούς, αλλά και να ορίζει και αναθέτει καθήκοντα σε Υπουργούς άνευ Χαρτοφυλακίου και Υφυπουργούς (άρθρα 37§1 Σ, 83§1 εδ. β', 83§2 Σ), όντας, έτσι, ο μόνος αρμόδιος για τον καθορισμό της σύνθεσης της Κυβέρνησης και γενικά για την υπόδειξη των ασκούντων κυβερνητικά καθήκοντα.

Με πρόσχημα την αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητα της λειτουργίας της Κυβέρνησης δημιουργείται ένα πανίσχυρο κέντρο στο οποίο αναφέρονται οι δράσεις και αποφάσεις των επιμέρους κυβερνητικών και διοικητικών δομών – των Υπουργείων και των υπαγόμενων σε αυτά δημόσιων υπηρεσιών, η Προεδρία της Κυβέρνησης (άρθρο 21 ν. 4622/2019), η οποία παρακολουθεί σε πραγματικό χρόνο «τα πάντα», με εργαλείο το σύστημα «ΜΑΖΙ», αναφέρεται στον Πρωθυπουργό και ελέγχεται αποκλειστικά από αυτόν.

Σύμφωνα με τις ίδιες τις εξαγγελίες της Κυβέρνησης, ήδη πριν το πρώτο υπουργικό συμβούλιο μετά τις εκλογές του 2019, «...το «ΜΑΖΙ» αποτελεί το νέο κεντρικό πληροφοριακό σύστημα για τον συντονισμό του κυβερνητικού προγράμματος. Το πρόγραμμα τροφοδοτείται με όλα τα έργα/ενέργειες που συνθέτουν το κυβερνητικό πρόγραμμα σε σχέση με τους αντίστοιχους στόχους και δράσεις. Προσδιορίζει τα κατά περίπτωση συναρμόδια υπουργεία, καθώς και τους συναρμόδιους φορείς και ελέγχει τον προγραμματισμό κάθε δράσης με βάση το προγραμματισμένο χρονοδιάγραμμα. Επίσης περιλαμβάνει τις εκθέσεις προόδου για την πορεία κάθε προγράμματος και υποστηρίζει την επικαιροποίηση του προγράμματος με προσθήκη νέων έργων κατά την διάρκεια της τετραετίας.

Η ασφυκτική αυτή εποπτεία προκαλεί ανεπίτρεπτο υποβιβασμό των κοινοβουλευτικά υπεύθυνων Υπουργών σε εκτελεστές της πρωθυπουργικής βούλησης και συρρίκνωση του ρόλου του Υπουργικού Συμβουλίου.

Θεωρητικά η θέση και οι αρμοδιότητες των Υπουργών, σύμφωνα με τους ισχύοντες νόμους και το Σύνταγμα, διατηρούνται αμετάβλητες, καθώς αυτοί εξακολουθούν να είναι υπεύθυνοι για τη διαμόρφωση και υλοποίηση των αναγόμενων στον τομέα αρμοδιότητας του πολιτικών, και για τον έλεγχο των υπαγόμενων στο Υπουργείο τους δημόσιων υπηρεσιών. Ωστόσο, δια της επιβαλλόμενης δράσης τους σε αναγκαστική συνέργεια με την Προεδρία της Κυβέρνησης, επισφραγίζεται ότι τίποτε δεν γίνεται ή δεν παραλείπεται δίχως την εντολή ή συναίνεση του Πρωθυπουργού.

Στο ερώτημα εάν ο Κυριάκος Μητσοτάκης και ο Κώστας Καραμανλής γνώριζαν την κατάντια του σιδηρόδρομου, πριν ακόμα αναλάβουν ο πρώτος την διακυβέρνηση της χώρας ως Πρωθυπουργός και ο δεύτερος ως ο αρμόδιος υπουργός, η απάντηση είναι καταφατική με συγκεκριμένες αποδείξεις.

Στις 26 Μαΐου 2019, ο Μητσοτάκης διαφημίζει μέσω Twitter το προεκλογικό site του metonkyriako.gr. Στην ενότητα «Υποδομές» ο Μητσοτάκης αποδεικνύει ότι γνωρίζει τα πάντα για τις «κακοτεχνίες και την έλλειψη συντήρησης των γραμμών», ότι «δεν υπάρχουν καταγραφικά στα τρένα», ότι «δεν υπάρχει ανεξάρτητος πιστοποιητής», ενώ προαναγγέλλει έργα την τετραετία 2019-23 στα συστήματα ηλεκτροκίνησης, σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης στον βασικό σιδηροδρομικό άξονα της χώρας, όπως και έργα αναβάθμισης και συντήρησης εθνικού και προαστιακών δικτύων.

Ο πρωθυπουργός έκανε τότε λόγο για 10-12 δισ. ευρώ σε επενδύσεις υποδομών σε μία τετραετία. Οι αναφορές του στο σιδηροδρομικό δίκτυο ήταν

συγκεκριμένες και φανερώνουν την απόλυτη γνώση, πριν καν αναλάβει την πρωθυπουργία, για όλα τα κενά ασφαλείας που οδήγησαν στο έγκλημα.

Στο site του Μητσοτάκη, στην ενότητα με τα έργα «Εθνικής Προτεραιότητας», υπάρχουν και αυτά που αφορούν τον σιδηρόδρομο. Αποδεδειγμένα. **Από τον Μάιο 2019 ο Μητσοτάκης κάνει συγκεκριμένες διαπιστώσεις για «κακοτεχνίες και έλλειψη συντήρησης των γραμμών», για «εγκατάλειψη του υφιστάμενου δικτύου, που απαξιώνει τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες» και για ανάγκη «αναβάθμισης και συντήρησης εθνικού και προαστιακών δικτύων με ΣΔΙΤ επιπέδου υπηρεσιών». Δεν χωρά καμία αμφισβήτηση ότι είναι σε απόλυτη γνώση του ότι δεν υπάρχει πρόγραμμα συντήρησης, ότι δεν υπάρχουν καταγραφικά στα τρένα, ότι δεν υπάρχει ανεξάρτητος πιστοποιητής που να ελέγχει την κατάσταση της υποδομής του ΟΣΕ και ότι τα έργα δεν ολοκληρώνονται εγκαίρως. Στις 26 Μαΐου 2019, μόλις ενάμιση μήνα πριν από τις εκλογές, ο πρωθυπουργός υποσχέθηκε μέσα από το προεκλογικό site του ότι στην τετραετία 2019-23 θα γίνουν έργα αναβάθμισης και συντήρησης εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου και προαστιακών δικτύων 500.000.000 ευρώ. Ανακοίνωσε επίσης ότι θα ολοκληρωθούν, πάλι εντός τετραετίας, τα συστήματα ηλεκτροκίνησης, σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης στον βασικό σιδηροδρομικό άξονα της χώρας ΠΑΘΕΠ (Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη – Προμαχώνας) με 500-600 εκατομμύρια ευρώ.**

Πράγματι, ο Μητσοτάκης έγινε πρωθυπουργός στις 7 Ιουλίου 2019. Όρισε υπουργό Μεταφορών τον Κώστα Αχ. Καραμανλή. Στις 10 Ιουλίου ο Μητσοτάκης έκανε την εισηγητική ομιλία του στο νέο υπουργικό συμβούλιο. Είπε, μεταξύ άλλων, ο πρωθυπουργός απευθυνόμενος στους υπουργούς του: «Σήμερα θα παραλάβετε όλοι από έναν φάκελο με τους στόχους ανά υπουργείο, αλλά και τις εκκρεμότητες και τις δεσμεύσεις που εγκαταλείπει η απελθούσα κυβέρνηση. Μαζί, θα υπάρχει το πρόγραμμα δράσης μας ως τον Δεκέμβριο, όπως και ένα εξάμηνο σχέδιο πρωτοβουλιών, καθώς και ένα ειδικό έντυπο με τις προτάσεις σας και τις σκέψεις σας εν όψει των προγραμματικών δηλώσεων της κυβέρνησης. Θα μιλήσουμε επίσης στη συνέχεια και για το ηλεκτρονικό σύστημα παρακολούθησης των δράσεων αυτών...».

Στον φάκελο που παρέλαβε κάθε υπουργός με την ανάληψη των καθηκόντων του αμέσως μετά την ορκωμοσία της κυβέρνησης που προέκυψε από τις εκλογές του 2019 περιλαμβανόταν ο εξαμηνιαίος σχεδιασμός για τον τομέα ευθύνης του, με βάση τις 12 κεντρικές στρατηγικές επιλογές της Νέας Δημοκρατίας. Σε κάθε στρατηγική επιλογή αντιστοιχούσαν στόχοι, που έπρεπε άμεσα να επιτευχθούν μέσω

συγκεκριμένων ενεργειών. Για το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών αναφέρονταν μεταξύ άλλων και τα εξής:

Στρατηγικές Επιλογές: Σύγχρονο Κράτος λιτό και αποτελεσματικό στην υπηρεσία του πολίτη. **Στόχοι:** Βελτίωση ποιότητας σχεδιασμού έργων υποδομών. Στήριξη έργων εθνικής προτεραιότητας. Καλύτερες υπηρεσίες με σεβασμό στα χρήματα του πολίτη. Άμεσες Κυβερνητικές Προτεραιότητες: **Νέα εργαλεία για τη βελτίωση της ποιότητας των έργων και τη μείωση του κόστους και του χρόνου ολοκλήρωσής τους. Δημιουργία «Εθνικού Μητρώου Υποδομών», για τον τακτικό έλεγχο και τη συντήρησή των υποδομών..... Έργα εθνικής προτεραιότητας: Σιδηροδρομικά έργα Ολοκλήρωση συστημάτων (ηλεκτροκίνησης, σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης)** Αναβάθμιση και Συντήρηση εθνικού και προαστιακών δικτύων Ρίο – Νέο λιμάνι Πάτρας. **Αναβάθμιση της γραμμής Θεσ/νίκη-Αλεξανδρούπολη (νέα πεδινή χάραξη Θεσ/νίκη–Καβάλα).**

Σε ότι αφορά την πολύ καλή γνώση της ζοφερής κατάστασης και από τον Κώστα Καραμανλή θα πρέπει να αναφερθεί ότι ήδη τρία έτη πριν την 9^η Ιουλίου 2019, ημέρα που ορκίστηκε Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών και συγκεκριμένα **την περίοδο Ιανουαρίου 2016 – Ιουνίου 2019 διετέλεσε Τομεάρχης Υποδομών και Μεταφορών της Νέας Δημοκρατίας.**

Βέβαια εκτός από την αποδεδειγμένη γνώση **υφίσταται και ρητή ομολογία της ενοχής του Κυριάκου Μητσοτάκη** (ενδεικτικά: Newsroom, 05.03.2023 • 10:25, UPD: 10:32, Σε δήλωση, μέσω ανάρτησης στα social media, για την τραγωδία στα Τέμπη **προέβη την Κυριακή ο πρωθυπουργός, Κυριάκος Μητσοτάκης, «...Ως πρωθυπουργός, οφείλω σε όλους, αλλά πάνω από όλα στους συγγενείς των θυμάτων, μια μεγάλη ΣΥΓΓΝΩΜΗ. Τόσο προσωπική, όσο και στο όνομα όλων όσοι κυβέρνησαν τη χώρα εδώ και χρόνια. Γιατί, πράγματι, στην Ελλάδα του 2023, δεν γίνεται δύο τρένα να κινούνται αντίθετα στην ίδια γραμμή και να μην το έχει αντιληφθεί κανείς. Δεν μπορούμε, δεν θέλουμε και δεν πρέπει να κρυφτούμε πίσω από το ανθρώπινο σφάλμα. Αν το έργο της Τηλεδιοίκησης είχε ολοκληρωθεί, αυτό το δυστύχημα θα ήταν πρακτικά αδύνατο να είχε συμβεί.** Το γεγονός ότι το Ψηφιακό Σύστημα Ελέγχου θα λειτουργεί πλήρως μέσα στους επόμενους μήνες δεν είναι δικαιολογία. Το αντίθετο. Κάνει τον πόνο μου ακόμα μεγαλύτερο που δεν προφτάσαμε να το ολοκληρώσουμε πριν συμβεί το κακό. **Η Δικαιοσύνη θα ερευνήσει ταχύτατα τη τραγωδία και θα αποδώσει ευθύνες. Ενώ τις επόμενες μέρες ο αρμόδιος υπουργός θα ανακοινώσει παρεμβάσεις άμεσης βελτίωσης της ασφάλειας των σιδηροδρόμων μέχρι να ολοκληρωθεί το Ηλεκτρονικό Σύστημα Διοίκησης...** Όσα

δεν έγιναν τόσα χρόνια πρέπει να τα κάνουμε τώρα και γρήγορα. Γνωρίζουμε όλοι ότι οι σιδηρόδρομοι της πατρίδας είναι βαθιά προβληματικοί. Είναι ίσως η ακραία έκφραση μιας Ελλάδας που δεν μας ταιριάζει και θέλουμε να την αφήσουμε πίσω....», ενώ βέβαια σε προηγούμενη δήλωση του είχε αναφέρει: (ΠΟΛΙΤΙΚΗ, 1 Μαρτίου 2023 - 12:56): «...Αυτό που μπορώ να εγγυηθώ είναι πως θα μάθουμε τα αίτια της τραγωδίας και θα κάνουμε ότι περνάει από το χέρι μας για να μην ξανασυμβεί ποτέ ξανά κάτι τέτοιο...»).

Αυτό βέβαια που δεν αναφέρει ο «πρωθυπουργός» είναι η παραδοχή ότι εάν, πράττοντας το αυτονόητο, είχε σταματήσει την διεξαγωγή των επιβατικών, τουλάχιστον, δρομολογίων, έως την ολοκλήρωση της τηλεδιοίκησης και την θέση σε λειτουργία των άλλων απαραίτητων ασφαλιστικών δικλείδων για την αποτροπή των ολέθριων συνεπειών του στατιστικά αναμενόμενου ως βέβαιου, ανθρώπινου σφάλματος, η τραγωδία πράγματι δεν θα είχε συμβεί ποτέ.

Για την παράλειψη λήψης του ως άνω αυτονόητου μέτρου, για την προστασία της ανθρώπινης ζωής, είναι πρόδηλο ότι **ευθύνεται και το σύνολο των αρμόδιων υπουργών, σε ότι αφορά τους έχοντες εκτελεστική εξουσία**, αλλά και κάθε υπεύθυνου για την λειτουργία του συνόλου των νομικών προσώπων που συνδέονται με την τραγωδία, όπως ειδικά οι νόμιμοι εκπρόσωποι, πρόεδροι, διευθύνοντες σύμβουλοι και διοικητές της Hellenic Train και ΟΣΕ, της ΕΡΓΟΣΕ, η πρόεδρος της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων κ.λ.π., γι' αυτό και έχουμε καταθέσει μηνύσεις – εγκλήσεις εναντίον τους.

Σε ότι αφορά την φύση της ευθύνης των μελών της κυβέρνησης, στον ίδιο νόμο Ν. 4622/2019 και συγκεκριμένα στο άρθρο 14 παρ.2 αναφέρονται τα εξής: «...2. Τα μέλη της Κυβέρνησης και οι Υφυπουργοί υπέχουν αστική και ποινική ευθύνη, σύμφωνα με το Σύνταγμα..».

Στο ερώτημα εάν ο Κυριάκος Μητσοτάκης είχε λάβει προειδοποιήσεις για το επερχόμενο έγκλημα, η απάντηση είναι επίσης «ΝΑΙ».

Ενδεικτικά αναφέρουμε, διότι κατά την λειτουργία του συστήματος «ΜΑΖΙ» είχε, όπως αναλύθηκε, ούτως ή άλλως πλήρη γνώση, σε πραγματικό χρόνο, όλων των δράσεων και των εγγράφων που είχαν αποδέκτες τους υπουργούς (στην Πρότασή μας για την σύσταση της Προανακριτικής θα γίνει αναλυτική αναφορά του συνόλου των εγγράφων αυτών προειδοποιήσεων, που είχαν φτάσει στο Υπουργείο Μεταφορών και οπωσδήποτε τα είχε πληροφορηθεί και ο Κυριάκος Μητσοτάκης), μέσω της Προεδρίας της Κυβέρνησης, τα παρακάτω:

1^{ov}) Προειδοποιητικό έγγραφο για τα κενά ασφαλείας και την κατάσταση στον σιδηρόδρομο είχε φτάσει στον Κυριάκο Μητσοτάκη από τον Σεπτέμβριο του 2021, δηλαδή ενάμιση χρόνο πριν τη μοιραία νύχτα στα Τέμπη. Η τρισέλιδη επιστολή που είχε παραλήπτες το γραφείο του πρωθυπουργού, του τότε υπουργού Μεταφορών Κώστα Καραμανλή, τα κόμματα και τον πρόεδρο του ΟΣΕ, έφερε την υπογραφή του προέδρου της Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών, Παναγιώτη Παρασκευόπουλου.

Στο έγγραφο επισημαινόταν μεταξύ άλλων ότι: «ο ΟΣΕ λειτουργεί πάνω σε μία κόκκινη γραμμή, καθώς η έλλειψη προσωπικού σε καίριες ειδικότητες δυσχεραίνει την ομαλή λειτουργία της επιχείρησης και το μεταφορικό έργο των εταιρειών εκμετάλλευσης. Εκφράζουμε δε, το φόβο και την αγωνία μας, ότι η επί σειρά ετών διαμορφωμένη κατάσταση, δεν είναι αναστρέψιμη, αν δεν εξευρεθούν άλλες λύσεις για άμεσες προσλήψεις, καθώς ούτε ο πατριωτισμός των Σιδηροδρομικών, που εργάζονται με ανιδιοτέλεια, επαρκεί για να εξασφαλιστεί η ασφαλής λειτουργία του Σιδηροδρόμου». Οφείλουμε ακόμη να δηλώσουμε με σθένος, προς όλους τους αποδέκτες, 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. Βάσει των ανωτέρω στοιχείων, που περιγράφουν την τραγική έλλειψη προσωπικού στον ΟΣΕ, οφείλουμε να επισημάνουμε ότι η μη αντιμετώπιση της κατάστασης εγκυμονεί κινδύνους και για την ασφάλεια των εργαζομένων αλλά και για την ασφάλεια της κυκλοφορίας. Ως εκ τούτου, κάνουμε έκκληση, προς όλους σας, ζητώντας ν' αντιληφθείτε την κρισιμότητα της κατάστασης», κατήγγειλαν τότε οι σιδηροδρομικοί.

2^{ov}) Επιστολή είχε παραδώσει στον Κυριάκο Μητσοτάκη στις 28/5/2020 ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του ΟΣΕ Σπηλιόπουλος. Ανάφερε μεταξύ άλλων: «Ο ΟΣΕ και ο σιδηρόδρομος δεν χωρούν δυσλειτουργίες, καθυστερήσεις, συνδικαλιστικούς και κομματικούς ανταγωνισμούς και κυρίως αδιαφάνεια και παλαιοκομματικές μεθοδεύσεις. Αντίθετα, χρειάζονται ανασυγκρότηση, ταχύτητα, εκσυγχρονισμό και γρήγορη προσαρμογή στις νέες ευρωπαϊκές απαιτήσεις. Θεωρώ ότι έχω ευθύνη απέναντί σας και γι' αυτό πρέπει να σας ενημερώσω, κύριε πρωθυπουργέ. «Η διαδρομή μου και η αξιοπρέπειά μου λογοδοτούν βασανιστικά στη συνείδησή μου και ταλανίζεται από την ατομική ευθύνη...Φαίνεται ότι η προσπάθεια που κάνουμε ενοχλεί τις υπάρχουσες δομές όπως λειτουργούσαν και τα διάφορα συμφέροντα που βρίσκουν ευήκοα ώτα στους διαδρόμους του υπουργείου. Ο υπουργός (σ.σ.: Κ. Αχ. Καραμανλής) παρά τα επίμονα αιτήματά μου ποτέ δεν

με δέχθηκε για συνεργασία και ενημερώσεις. Αντίθετα, με διάφορους τρόπους υπονομεύει την προσπάθειά μου και την παρουσία μου. Φαίνεται ότι χάλασε η συνταγή και διαφεύστηκαν οι προσδοκίες ορισμένων...Οι λόγοι που συμβαίνουν αυτά είναι σε μένα απολύτως καθαροί και τους έχω αναφέρει στον κ. Δημητριάδη, θέλουν διοίκηση απόλυτα υποταγμένη στους δικούς τους σχεδιασμούς και αυτά δυστυχώς είναι σε γνώση του υπουργού...Κύριε πρωθυπουργέ, έχω μεγάλη ευθύνη για τη θέση που μου εμπιστευτήκατε και, επειδή δεν μου επιτρέπεται να αποδεχθώ τέτοιου είδους προσβολές και μεθοδεύσεις, θέλω να σας ρωτήσω με απόλυτη ειλικρίνεια. Πιστεύετε ότι μπορώ και πρέπει να συνεχίσω στη θέση του προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου του ΟΣΕ; Είναι ισχυρή η σχέση εμπιστοσύνης και συνεργασίας που είχαμε αναπτύξει;...Αν η απάντηση είναι θετική, ζητώ: τη στήριξη στο πρόσωπό μου και την αλλαγή των μελών του Δ.Σ. με άτομα της δικής σας απολύτου εμπιστοσύνης...Αν η απάντηση είναι αρνητική, σας παρακαλώ ενημερώστε με αρμοδίως για να λύσουμε ένα πρόβλημα που με ταλαιπωρεί αφάνταστα, όσο καμία άλλη φορά στην πολιτική μου διαδρομή. Και βεβαίως για να αναλάβουν άλλοι τις ευθύνες και τις τύχες του πολύπαθου ΟΣΕ».

Πέντε μέρες μετά, στις 3 Ιουνίου 2020, ο Σπηλιόπουλος παραιτήθηκε. Ο Μητσοτάκης αγνόησε την επιστολή απόγνωσης ενός προέδρου οργανισμού, που ο ίδιος είχε τοποθετήσει. Δεν ενδιαφέρθηκε καν για τις βαριές καταγγελίες του διευθύνοντος συμβούλου, παρότι ο Σπηλιόπουλος εκλιπαρούσε για μια συνάντηση. Ο Καραμανλής, που αρνιόταν να συναντηθεί με τον Σπηλιόπουλο σύμφωνα με όσα αναφέρονται στην επιστολή, συνέχισε να παραμένει στην καρέκλα του στο υπουργείο μέχρι και την ημέρα που σκοτώθηκαν τόσοι άνθρωποι στα Τέμπη. Σήμερα ο Καραμανλής, με απόφαση Μητσοτάκη, είναι μέλος της ελληνικής Βουλής.

Ο ίδιος επίσης αναφέρει μετά το έγκλημα των Τεμπών: «Ανέλαβα τη θέση αρχές Νοεμβρίου του 2019 και υπέβαλα την παραίτηση μου στις 3 Ιουνίου του 2020. Στις 28 Μαΐου 2020, γνωρίζοντας πια καλά τις παθογένειες και τις αγκυλώσεις του οργανισμού, απευθύνθηκα στον πρωθυπουργό με εμπιστευτική επιστολή».

Μετά τις παραπάνω διευκρινίσεις σε σχέση με το είδος της ευθύνης, σύμφωνα με το νόμο, του αρμόδιου Υπουργού και του Πρωθυπουργού, όπως και τη γνώση των παραγόντων που οδήγησαν στο έγκλημα, αλλά και την εξουσία που διέθεταν για την διαχείριση του σχετικού κινδύνου, επανερχόμαστε στο ζήτημα του εξαμβλώματος - από 27.5.2025 πρότασης της Νέας Δημοκρατίας για την σύσταση Προανακριτικής Επιτροπής.

Ισχυρίζονται οι συντάκτες της ότι: «...Συστημικά προβλήματα και θέματα διοικητικής και μόνο εποπτείας των υπουργών δεν επιτρέπεται να συνδυάζονται με απόδοση σε αυτούς αξιόποινων και δη κακουργηματικών πράξεων....» εκτός και εάν υφίσταται ζήτημα διερεύνησης πράξεων ή παραλείψεων που συνιστούν «...οικονομική κακοδιαχείριση ή διαφθορά και διάπραξη αδικημάτων απιστίας και δωροδοκίας....».

Όπως αποδείξαμε είναι αδιανόητο να ισχυρίζεται η Κοινοβουλευτική ομάδα της Νέας Δημοκρατίας ότι τα μέλη της κυβέρνησης και ειδικά οι υπουργοί διαθέτουν «διοικητική και μόνο εποπτεία», καθώς σύμφωνα με τους ισχύοντες νόμους και το Σύνταγμα διαθέτουν εκτελεστική και νομοθετική εξουσία.

Εκτός εάν υπονοούν ότι «υπό το καθεστώς Μητσοτάκη» και με τις ασφυκτικές συνθήκες που δημιουργεί «ο νόμος για το επιτελικό κράτος», πράγματι οι υπουργοί έχουν «διακοσμητική παρουσία», καθώς ο μόνος που διαθέτει την εκτελεστική και νομοθετική εξουσία είναι επί της ουσίας ο πρωθυπουργός.

Αυτό όμως οφείλουν να δηλώσουν ευθαρσώς και να το ομολογήσουν δημόσια.

Σε κάθε όμως περίπτωση η διερεύνηση του ετέρου ζητήματος που θέτουν («...οικονομική κακοδιαχείριση ή διαφθορά και διάπραξη αδικημάτων απιστίας και δωροδοκίας....») αποκτά ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την εξακρίβωση των απώτερων επιδιώξεων και κυρίως των επιλήψιμων κινήτρων επιδίωξης παράνομου κέρδους, τα οποία προφανώς οδήγησαν στο στυγερό έγκλημα.

Θεωρούμε λοιπόν ότι τρία κομβικής σημασίας ερωτήματα που καλούμε δημόσια, κυρίως τα μέλη της κοινοβουλευτικής ομάδας του κυβερνώντος κόμματος αλλά και τα μέλη της «Ομάδας Αλήθειας», να θέσουν στον Κυριάκο Μητσοτάκη, θα βοηθήσουν πραγματικά να φωτιστεί η πιθανή σχέση του εγκλήματος με την διαφθορά.

Ετσι θα διακρίνουμε εάν, για την τεκμηρίωση του ενδεχόμενου δόλου, ως απαραίτητου στοιχείου των κακουργημάτων του 291 και 299 ΠΚ, τελούμενων δια παραλείψεων, που αποδίδουμε στον ίδιο και τον Κώστα Καραμανλή, υφίσταται κάποιο απώτερο επιλήψιμο κίνητρο συνυφασμένο με τις ως άνω επισημάνσεις στην πρόταση της συμπολίτευσης («...οικονομική κακοδιαχείριση ή διαφθορά και διάπραξη αδικημάτων απιστίας και δωροδοκίας....»).

Τα τρία λοιπόν ερωτήματα που στο μεθεπόμενο κεφάλαιο της εισήγησης μας θέτουμε δι' υμών στον «πρωθυπουργό», ως μόνου αρμόδιου και κατάλληλου να απαντήσει, είναι τα εξής:

α) Για ποιο λόγο μεταβλήθηκαν επί ζημία της αναβάθμισης των υποδομών ασφάλειας στο σιδηρόδρομο, κατά ποσό τουλάχιστον 600.000.000 Ευρώ τα συμφωνηθέντα μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Hellenic Train, σε ότι αφορά το περιεχόμενο του μνημονίου συνεργασίας του 2019 και του «νόμου Καραμανλή» που ψηφίστηκε τον Ιούλιο του 2022; Μήπως για να υπαναχωρήσει η ιταλική εταιρεία στην απαίτησή της για λειτουργικό ETCS και GSMR έως το τέλος του 2021 και ποιοι καρπώθηκαν την συγκεκριμένη «έκπτωση»;

β) Για ποιο λόγο μέσα στο πρώτο 48ωρο μετά το έγκλημα έδωσε ο ίδιος την εντολή «αποκατάστασης του πεδίου» στον υφυπουργό παρά τω πρωθυπουργώ Χρήστο Τριαντόπουλο, όπως ομολογείται στα Δελτία Τύπου της Κυβέρνησης της 3 και 6 Μαρτίου 2023 και σε πλήθος δηλώσεων του «εργολήπτη» υφυπουργού; Σε ποιο νόμο προβλέπεται αυτή η αρμοδιότητα του πρωθυπουργού και πως συμβιβάζεται με το ισχύον Σύνταγμα;

γ) Για ποιο λόγο δεν ακινητοποίησε τον σιδηρόδρομο πριν δολοφονήσει τους ανθρώπους μας και για ποιο λόγο δεν το έπραξε ούτε μετά από τον έγκλημα, ενώ ο ίδιος ομολογεί ότι δεν είναι ασφαλής και πιθανόν να είναι μετά το έτος 2027;

Πριν όμως αναλύσουμε τα συγκεκριμένα ερωτήματα θεωρούμε χρήσιμο να γίνει συνοπτική αναφορά σε αυτό που αναφέρεται στο δημόσιο λόγο ως «χρόνιες παθογένειες» του Ελληνικού Σιδηρόδρομου, προκειμένου να γίνουν οι απαραίτητες διακρίσεις και συσχετισμοί του ιστορικού προβλήματος με τις υπό διερεύνηση ευθύνες των μελών των υπόλογων κυβερνήσεων.

Γ. ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ – «ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΕΣ ΠΑΘΟΓΕΝΕΙΕΣ» Η΄ ΤΟ ΠΡΟΝΟΜΙΑΚΟ ΠΕΔΙΟ ΔΙΑΠΡΑΞΗΣ ΤΩΝ ΚΑΚΟΥΡΓΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΔΙΑΤΑΡΑΞΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΠΙΣΤΙΑΣ

Για την κατανόηση του προβλήματος και τον προσδιορισμό της έκτασης του αδικήματος της απιστίας που διαπράττεται σε βάρος των συμφερόντων των Ελλήνων πολιτών, ούτως ή άλλως (εκτός δηλαδή από τις ερευνητέες συναλλαγές και αδιαφανείς δραστηριότητες του επικεφαλής του επιτελικού κράτους, της κυβέρνησης και της εκτελεστικής εξουσίας Κυριάκου Μητσοτάκη, που αποτελούν ζητούμενο των

ερωτημάτων μας προς αυτόν που τίθενται σε ξεχωριστό κεφάλαιο), θα πραγματοποιήσουμε μια σύντομη αναδρομή στο διαχρονικό πρόβλημα που ονομάζεται Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι Ελλάδος (ΟΣΕ), ότι δεν πρόκειται για διαχρονικές παθογένειες αλλά για εγκλήματα κατ' εξακολούθηση σε βάρος του δημοσίου συμφέροντος, στα οποία ελάχιστα κόμματα της Βουλής των Ελλήνων δεν μετείχαν με δόλο

Όπως ενδεχομένως γνωρίζετε (πηγή Militaire News 24/05/2025) η πρόσφατη ιστορία των ελληνικών σιδηροδρόμων μπορεί να διακριθεί σε τρεις περιόδους. Η πρώτη, σχετικά ανέμελη, περίοδος ανάπτυξης του ΟΣΕ ξεκίνησε το 1971, με την ίδρυση του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδας (ως διάδοχος των Σιδηροδρόμων Ελληνικού Κράτους – ΣΕΚ). Ήταν μια περίοδος εκτατικής ανάπτυξης που συμβάδιζε και αντανάκλούσε την ανάπτυξη του ελληνικού καπιταλισμού με έντονα ορατό το στοιχείο της κοινωνικής αναδιανομής, της επιδίωξης αντιμετώπισης των περιφερειακών αντιθέσεων κ.λπ. Η περίοδος αυτή λήγει το 1996.

Η δεύτερη περίοδος ξεκίνησε το 1996 με την ίδρυση της ΕΡΓΟΣΕ και έληξε το 2017, με την πώληση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην ιταλική κρατική εταιρεία *Ferrovie dello Stato Italiane* και τη μετονομασία της σε *Hellenic Train*. Σε αδρές γραμμές, είναι μια περίοδος οργανωσιακής διάσπασης και κατακερματισμού, συρρίκνωσης του μεταφορικού έργου και καταστροφικών πειραματισμών νεοφιλελεύθερης κατεύθυνσης. Στον κατατεμαχισμό και την απαξίωση του ΟΣΕ αντανάκλαται η ευρύτερη ιδιωτικοποίηση της δημόσιας περιουσίας, η λιτότητα και η κρίση.

Στην, ταραχώδη, δεύτερη περίοδο του ΟΣΕ ξεχωρίζουν πέντε ημερομηνίες σταθμοί:

2001: Ιδρύθηκε η ΓΑΙΟΣΕ με σκοπό την εκμετάλλευση και τη διαχείριση της (μυθικής αξίας) ακίνητης περιουσίας του οργανισμού: 4.500 κτίρια, επιφάνειας 540.000 τετ. μ., γεωτεμάχια επιφάνειας 100.000 στρεμ. κ.λπ.

2005: Ο κρατικός προϋπολογισμός ανέλαβε ζημιές του ΟΣΕ ύψους 4,5 δισ. ευρώ κι ο οργανισμός διασπάστηκε σε 2 εταιρείες. Τον Εθνικό Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής (ΕΔΙΣΥ ΑΕ), με αντικείμενο την υποδομή, και προίκα 150 εκατ. ευρώ, και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ με αντικείμενο την εκμετάλλευση (επιβατικά και εμπορικά δρομολόγια) και προίκα 100 εκατ. ευρώ.

2008: Με αφορμή το ατύχημα στον Μπράλο (με συνέπεια το τραυματισμό 16 επιβατών), ο αρμόδιος υπουργός Κ. Χατζηδάκης εξήγγειλε σχέδιο ανασυγκρότησης

του ΟΣΕ με τέσσερις άξονες: Ασφάλεια, διαφάνεια, εξυγίανση και ανάπτυξη. Παράλληλα, οι αρμοδιότητες του ΕΔΙΣΥ μεταφέρθηκαν στην ΕΡΓΟΣΕ, με τον αυστηρό όρο ότι θα τις υλοποιεί με εργολαβίες. Το ατύχημα στον Μπάλο έφερε στην επιφάνεια, ξανά, την διαφθορά, καθώς από τα 34 βαγόνια τα 14 ήταν υπεράριθμα, καταγράφηκε υπέρβαρο 350 τόνων, κ.λπ. Δεδομένου του ατυχήματος στον Μπάλο και των επισημάνσεων που περιελάμβανε η πραγματογνωμοσύνη («ένα ατύχημα σαν το παρόν είναι δεδομένο ότι μπορεί να ξαναγίνει ανά πάσα στιγμή») το έγκλημα στα Τέμπη το 2023 μόνο κεραυνός εν αιθρία δεν ήταν. Ο Κυρ. Μητσοτάκης από το βήμα της Βουλής το 2007, στη διάρκεια της συζήτησης για τον προϋπολογισμό του 2008, κατακεραύνωσε τον «δημόσιο» ΟΣΕ δηλώνοντας ότι «με τα λεφτά που δίνουμε στον ΟΣΕ θα φτιάχναμε χιλιάδες ολοήμερους παιδικούς σταθμούς».

2010: Με το νόμο 3891 επήλθε η μεγαλύτερη σε έκταση και βάθος αναδιάρθρωση του οργανισμού, επί υπουργίας Δημ. Ρέππα. Ρέππας και Χατζηδάκης διεκδικούν επάξια τον τίτλο του ολετήρα των ελληνικών σιδηροδρόμων. Στον νόμο προβλεπόταν η μεταφορά στον κρατικό προϋπολογισμό χρεών ύψους 10,5 δισ. ευρώ έναντι της ανάληψης από το δημόσιο της ακίνητης περιουσίας του οργανισμού, το πέρασμα των υποδομών στη διαχείριση του ΟΣΕ και –το σημαντικότερο- η πώληση του 49% της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και η εκχώρηση του μάνατζμεντ. Στο νόμο προβλεπόταν η ίδρυση τεσσάρων εταιρειών: Ο κρατικός ΟΣΕ με ευθύνη τη συντήρηση και λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου (γραμμές, ηλεκτροκίνηση, τηλεδιοίκηση κ.α.). Η κρατική ΓΑΙΑΟΣΕ, με ευθύνη την ακίνητη περιουσία και το τροχαίο υλικό (από το 2018 πέρασε στο υπερ-Ταμείο). Η επίσης κρατική ΕΡΓΟΣΕ που θα αποτελούσε τον κατασκευαστικό βραχίονα των σιδηροδρομικών έργων, αναλαμβάνοντας επίσης διαγωνισμούς, συμβάσεις κ.α., και τέλος, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ με αντικείμενο την λειτουργία και την εκμετάλλευση.

2012: Στις προγραμματικές δηλώσεις στη Βουλή, ο τότε πρωθυπουργός Α. Σαμαράς, προανήγγειλε την πώληση του ΟΣΕ αναγνωρίζοντας ταυτόχρονα ότι δεν αποτελούσε μνημονιακή υποχρέωση! Επί κυβέρνησής του είδαν το φως της δημοσιότητας σενάρια πώλησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ έναντι 300 εκατ. ευρώ. Μεταξύ άλλων, ο ΣΥΡΙΖΑ τα κατήγγειλε ως ξεπούλημα της δημόσιας περιουσίας κ.α.

Η τρίτη περίοδος των σιδηροδρόμων ξεκίνησε το 2017 με την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, που μετονομάστηκε σε *Hellenic Train* (HT). Η συμφωνία ήταν καθαρά πολιτική και καθόλου τυχαία οριστικοποιήθηκε μεταξύ των πρωθυπουργών Ελλάδας και Ιταλίας, Τσίπρα και Τζεντίλони. Την εταιρεία διεκδικούσαν επίσης Κίνα και Ρωσία. Οι προσφορές τους αποκλείστηκαν από την ΕΕ, με κριτήρια αμιγώς πολιτικά ή

καλύτερα γεωπολιτικά. Για να αποτραπεί η διείσδυσή τους στην ευρωπαϊκή ήπειρο. Το αντίτιμο που κατέβαλε η κρατική ιταλική εταιρεία *Ferrovie Dello Stato Italiano* ανήλθε στο εξευτελιστικά χαμηλό ποσό των 45 εκατ. ευρώ.

Το 2019 η HT επέκτεινε τη δράση της εξαγοράζοντας το 100% της Ελληνικής Εταιρείας Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού (ΕΕΣΣΤΥ) έναντι 22 εκατ. ευρώ.

Το 2022 επί ΝΔ και υπουργίας Κ. Καραμανλή αναθεωρήθηκε η σύμβαση του ελληνικού δημοσίου με την HT. Βάσει της νέας σύμβασης η HT θα επιδοτείται από 50 ως 62 εκατ. ευρώ ως αποζημίωση για την πραγματοποίηση δρομολογίων σε άγονες γραμμές. Το συγκεκριμένο ποσό ορίστηκε αυθαίρετα, χωρίς να έχει προηγηθεί κάποια οικονομοτεχνική μελέτη που να δείχνει βάσει κόστους και εσόδων (εισιτηρίων) ποιές γραμμές και ποια δρομολόγια είναι ζημιогόνα. Ενδεικτικό στοιχείο της αδιαφάνειας είναι ότι ως άγονη γραμμή έχει χαρακτηριστεί ακόμη και το δρομολόγιο Αθήνα – Θεσσαλονίκη. Το σημαντικότερο μέρος της συμφωνίας αφορούσε την απαλλαγή της HT από την υποχρέωση πραγματοποίησης επενδύσεων ύψους 645 εκατ. ευρώ όπως είχε αρχικώς συμφωνηθεί. Η υποχρέωση για νέες επενδύσεις ανέρχεται στο εξευτελιστικό ποσό των 62 εκατ. ευρώ. Με την τροποποιημένη σύμβαση **επομένως χαρίστηκαν στην HT συμβατικές υποχρεώσεις για επενδύσεις ύψους 623 εκατ. ευρώ**. Η αναθεωρημένη συμφωνία δεν έχει δοθεί στη δημοσιότητα, εγείροντας βάσιμες υποψίες για πολλά ακόμη σκανδαλώδη άρθρα.

Η τρίτη περίοδος της ιδιωτικοποίησης κορυφώθηκε με το έγκλημα στα Τέμπη στις 28 Φεβρουαρίου 2023, αλλά δεν έληξε τότε. Η απαξίωση του ελληνικού σιδηροδρόμου συνεχίζεται αμείωτη παρά τις πομπώδεις εξαγγελίες της κυβέρνησης Μητσοτάκη.

Από την δεκαετία του 1990 ακόμη η ΕΕ διαδραμάτισε καθοριστικό ρόλο στην ιδιωτικοποίηση των σιδηροδρόμων από την μια άκρη της Ευρώπης ως την άλλη. Καταλυτικό ρόλο διαδραμάτισε η Οδηγία 440/1991 που επέβαλε τον διαχωρισμό υποδομής και εκμετάλλευσης. Όπως συνέβη και σε άλλες κοινωφελείς υπηρεσίες (ενέργεια, νερό) με αυτό τον τρόπο η ΕΕ διευκόλυνε το ξεπούλημα όσο – όσο της πάλαι ποτέ κρατικής περιουσίας αφήνοντας στο δημόσιο την δαπανηρή υποδομή και εκχωρώντας στους ιδιώτες την κερδοφόρα εκμετάλλευση. Η εμπειρία ωστόσο έδειξε ότι ο συγκεκριμένος διαχωρισμός δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα τόσο σύνθετων έργων. Η εμπειρία όχι μόνο των Τεμπών αλλά και της ενέργειας δείχνει ότι υποδομές και λειτουργία αποτελούν αδιαίρετο σύνολο! Οι δεσμεύσεις του έλληνα

πρωθυπουργού από την Ιταλία με αφορμή την επίσκεψή του στις 12 Μαΐου για πραγματοποίηση επενδύσεων στην υποδομή ύψους 450 εκατ. ως όρο για την αγορά νέων αμαξοστοιχιών από την ιταλική μητρική εταιρεία έδειξε ότι υποδομές και εκμετάλλευση αποτελούν ενιαίο και αδιαχώριστο σύνολο.

Η ιδιωτικοποίηση του σιδηροδρόμου υλοποιήθηκε με όργανο τα τέσσερα «σιδηροδρομικά πακέτα» που σταδιακά μεν αλλά σχεδιασμένα πέτυχαν την αλλαγή της ιδιοκτησίας. Το πρώτο (2001) «απελευθέρωνε» τις διασυνοριακές μεταφορές φορτίου, εισήγαγε την αρχή της μη διάκρισης για την παροχή υπηρεσιών σε όλη την έκταση της ΕΕ κ.α. Η βιασύνη της ΕΕ για την υιοθέτηση και την εφαρμογή του από τα κράτη μέλη ήταν τόσο μεγάλη ώστε ξεκίνησε προδικαστικές διαδικασίες εναντίον 13 χωρών που καθυστερούσαν την ενσωμάτωση και υλοποίησή του. Μεταξύ αυτών ήταν η Ελλάδα, η Γαλλία κ.α. Η Γερμανία, που σήμερα έχει ένα από τα πιο απαρχαιωμένα δίκτυα στην Ευρώπη, τότε πρωτοστατούσε στις πιέσεις για άνοιγμα της αγοράς. Στην προμετωπίδα του δεύτερου «σιδηροδρομικού πακέτου» (2004) ήταν η πλήρης απελευθέρωση όλων των εμπορευματικών μεταφορών από το 2007 και η δημιουργία ενός ενιαίου σιδηροδρομικού χώρου. Το τρίτο «σιδηροδρομικό πακέτο» (2007) περιλάμβανε την απελευθέρωση των διεθνών επιβατικών μεταφορών από το 2010 και την δυνατότητα κάθε εταιρείας να δραστηριοποιείται σε όλη την έκταση της ΕΕ. Το τέταρτο «πακέτο» (2016) περιλάμβανε 6 νομοθετικές οδηγίες για την εναρμόνιση των πλαισίων των κρατών μελών υπό την ομπρέλα του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της ΕΕ, με στόχο τη δημιουργία ενός «Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου».

Η κίνηση – ματ για την ιδιωτικοποίηση του ελληνικού σιδηροδρόμου ήρθε με την απειλή του προστίμου. Αυτό τον εκβιασμό τον έχουμε δει και σε άλλες ιδιωτικοποιήσεις, όπως στην ΛΑΡΚΟ. Στην περίπτωση του ΟΣΕ η ιδιωτικοποίηση ήταν η μοναδική οδός διαφυγής από την επιβολή προστίμου για την παραβίαση, υποτίθεται, των κανόνων ανταγωνισμού μέσω κρατικών ενισχύσεων που καταβλήθηκαν από το 2011. Η στάση της ΕΕ από σκανδαλώδης έγινε προκλητική όταν αποδέχθηκε τη διαγραφή χρεών ύψους 692 εκατ. ευρώ για να προχωρήσει η ιδιωτικοποίηση. Κι έτσι η ΕΕ που θεώρησε αιτία οικονομικού πολέμου τις κρατικές ενισχύσεις στον ελληνικό σιδηρόδρομο από το 2011, το 2017 τις αποδέχθηκε αναντίρρητα κι άναψε το πράσινο φως για την ιδιωτικοποίησή του.

Το ξεπούλημα του ΟΣΕ (μαζί με τον ΟΛΠ, το Ελληνικό, τα περιφερειακά αεροδρόμια κ.α.) αποτελούσε απαράβατο όρο του τρίτου μνημονίου που υπογράφηκε το 2015. Τότε, η παραμονή της Ελλάδας στο ευρώ και του ΣΥΡΙΖΑ στην εξουσία έγινε με αντάλλαγμα ένα μαζικό ξεπούλημα της δημόσιας περιουσίας. Η Ιταλία έσπευσε να

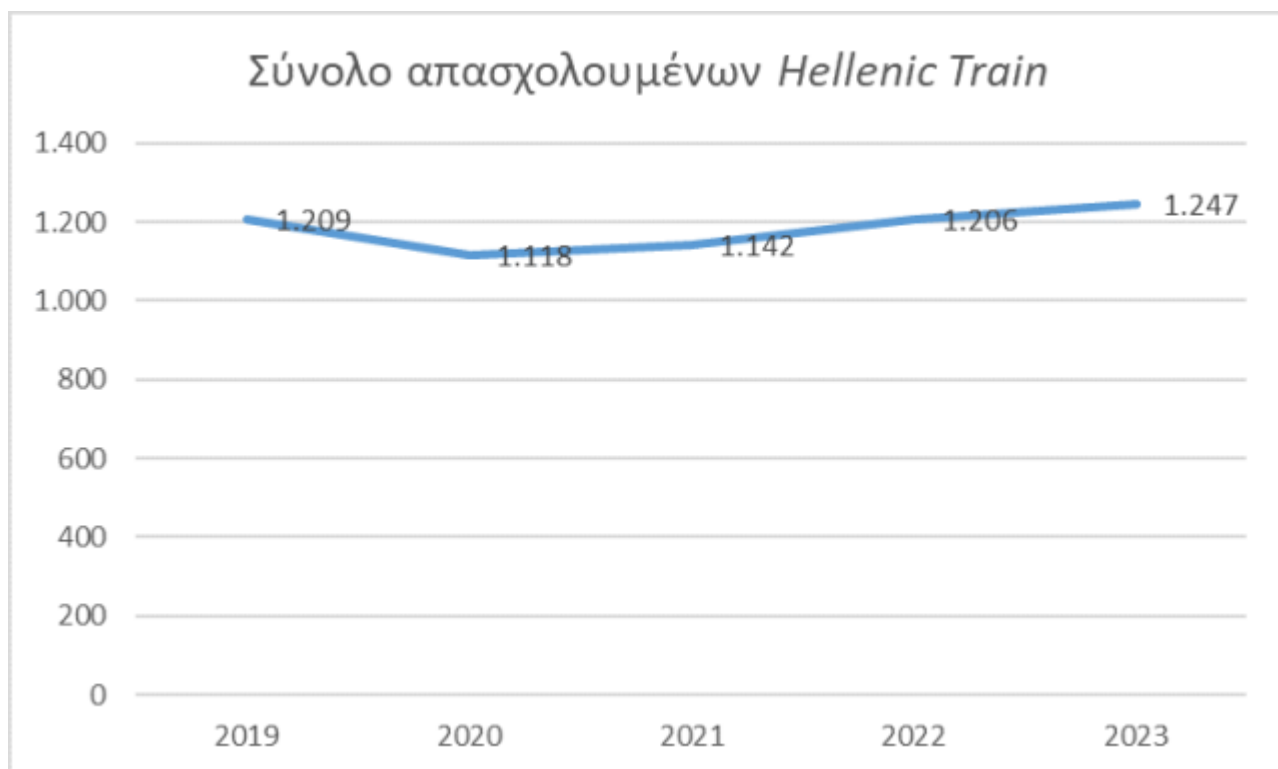
εκμεταλλευτεί την ευκαιρία, επεκτείνοντας το πεδίο δράσης της κρατικής της εταιρείας σιδηροδρόμων και, με την πολιτική ανάπτυξης που ακολούθησε στη συνέχεια, απέτρεψε έναν δυνητικό ανταγωνιστή να προσφέρει ένα σύνολο υπηρεσιών (μεταφοράς και μετακίνησης) που θα απειλούσε τους ιταλικούς σιδηροδρόμους. Το έγκλημα των Τεμπών, ακούσια προφανώς, έδιωξε από την Ελλάδα τουρίστες – λάτρεις των σιδηροδρομικών ταξιδιών και ωφέλησε τις ιταλικές γραμμές.

Σε αδρές γραμμές, δύο ήταν τα ζητούμενα της ΕΕ από την πολιτική της για τους σιδηροδρόμους. Πρώτο, η ενδυνάμωση των σιδηροδρομικών μεταφορών ως μέσο για την υλοποίηση και επιτάχυνση της ενιαίας αγοράς εμπορευμάτων. Δεύτερο, η συγκέντρωση και η συγκεντροποίηση της αγοράς, προς όφελος των μεγάλων σιδηροδρομικών εταιρειών. Στην πορεία ωστόσο, εκεί που οι σχεδιασμοί των επιτελείων υλοποιούνται σε ένα πλαίσιο κτηνώδους καπιταλιστικού ανταγωνισμού, αυτοί οι δύο στόχοι αποδείχθηκαν αλληλοσυγκρουόμενοι. Η εξαγορά των μικρότερων εταιρειών (πχ ΟΣΕ) και η επέκταση εκτός συνόρων των μεγάλων (Ferrovie dello Stato Italiane) ως αποτέλεσμα είχε όχι την ενοποίηση του δικτύου σε ένα ευρωπαϊκό πλαίσιο, αλλά την δημιουργία μιας μεγάλης μαύρης τρύπας, όση η Ελλάδα, με κέντρο τα Τέμπη... Και την έξοδο της Ελλάδας από τον σιδηροδρομικό χάρτη της Ευρώπης.

Πολλά, ενδιαφέροντα και όχι και τόσο καθησυχαστικά στοιχεία, για τη βιωσιμότητα της εταιρείας, προκύπτουν από μια ματιά στις οικονομικές καταστάσεις της ΗΤ. Οι εγγραφές τους χρήζουν περαιτέρω μελέτης, επεξεργασίας και δημόσιας συζήτησης. Ξεχωρίζω ωστόσο τρία μεγέθη.

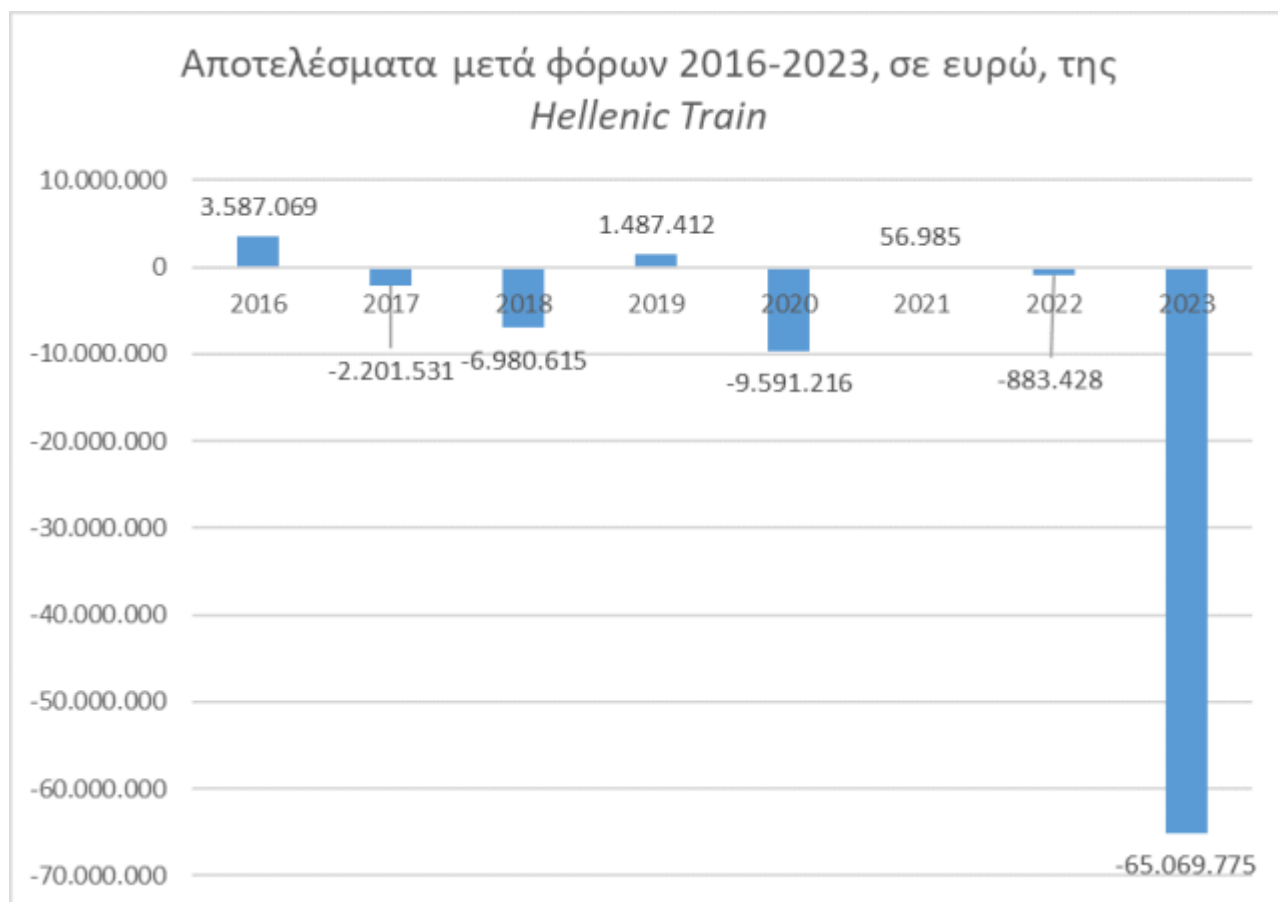
Ο ενιαίος οργανισμός το 2008 απασχολούσε 7.000 εργαζόμενους και το 2010 απασχολούσε 6.000. Το 2023, όπως φαίνεται στο διάγραμμα απασχολούσε 1.969 (1.247 η ΗΤ και 722 ο ΟΣΕ). Δηλαδή, σε 15 χρόνια ο Οργανισμός έχασε το 72% του προσωπικού του ή δούλευε με το 28% των εργαζομένων του 2010!

Διάγραμμα 1



Με βάση τις οικονομικές καταστάσεις του οργανισμού, τα τελευταία 8 χρόνια (2016-2023) μόνο 3 χρόνια εμφάνισε κέρδη (2016, 2019, 2021). Οι ζημιές του 2023 έφτασαν σε επίπεδο ρεκόρ, ξεπερνώντας τα 65 εκατ. ευρώ! Δύο βασικά συμπεράσματα προκύπτουν: Για τις ζημιές του παρελθόντος δεν έφταιγε το «κακό και σπάταλο δημόσιο» και για τις ζημιές του σήμερα δεν φτάνει οι «υπεράριθμοι» υπάλληλοι! Αν οι ιδιώτες αποδείχθηκαν εξ ίσου άχρηστοι με τους κομματικούς μάντζερ του ΠΑΣΟΚ και της ΝΔ να εξασφαλίσουν οικονομική βιωσιμότητα και κέρδη, μήπως πρέπει να γίνει μια γενναία, δημόσια παραδοχή ότι η σιδηροδρομική δραστηριότητα στην Ελλάδα είναι εγγενώς ζημιογόνα και να περάσει στο δημόσιο;

Διάγραμμα 2



Η ΗΤ δεν συσσωρεύει μόνο ζημιές αλλά και χρέη. Με βάση τις οικονομικές της καταστάσεις, από το 2019 οι δανειακές της υποχρεώσεις αυξάνονται υπέρμετρα και κατακόρυφα, για να φτάσουν σε 4 χρόνια να τετραπλασιαστούν: Από 23 εκατ. ευρώ το 2019 σε 125 εκατ. το 2023! Επομένως, τα θεμέλια της ΗΤ είναι σαθρά κι εγκυμονούν δυσάρεστες εκπλήξεις. Εκπλήξεις προκαλούν και διάφοροι δευτερογενείς αριθμοδείκτες που προκύπτουν αν συνδυάσουμε και συγκρίνουμε κονδύλια των οικονομικών καταστάσεων...

Διάγραμμα 3



Η ΗΤ δεν αποτελεί εξαίρεση. Αυτό ακριβώς το μοντέλο (συρρίκνωση και υποβάθμιση κυρίως έργου – οικονομικές ζημιές – εκτόξευση του δανεισμού) διακρίνει σχεδόν όλες τις ιδιωτικοποιημένες επιχειρήσεις. Χαρακτηριστικό παράδειγμα οι ιδιωτικές εταιρείες ύδρευσης στην Αγγλία. Και κάπου μέσα στη συρρίκνωση, τα χρέη και τις ζημιές, μυθικοί μισθοί των μάνατζερ και άδειασμα των αποχετεύσεων στα ποτάμια με αποτέλεσμα να δηλητηριαστεί ακόμη και ο Τάμεσης, διαμορφώνουν ένα εντελώς δυστοπικό σκηνικό που παραπέμπει στα πρώτα χρόνια της Βιομηχανικής Επανάστασης.

Σήμερα, η αδυναμία ή ανικανότητα των ιδιωτικών εταιρειών στη διαχείριση των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα είναι πασιφανής, όποιο κριτήριο κι αν χρησιμοποιήσουμε. Υπό την μορφή τίτλων, κι ενώ πρέπει πολλά ακόμη να ερευνηθούν και να γραφτούν για την *Hellenic Train*, με βεβαιότητα μπορούμε να πούμε ότι η λεγόμενη απελευθέρωση και η ιδιωτικοποίηση των ελληνικών σιδηροδρόμων αποδείχθηκε κοινωνική και οικονομική πανωλεθρία.

*Οι θέσεις εργασίας και οι αμοιβές του προσωπικού μειώθηκαν.

*Το μεταφορικό έργο συρρικνώθηκε.

*Το περιβάλλον επιβαρύνθηκε.

*Το εισόδημα επλήγη λόγω των αυξήσεων στα εισιτήρια.

*Ο κρατικός προϋπολογισμός φορτώθηκε με νέα βάρη .

*Τα συνδικαλιστικά και εργατικά δικαιώματα καταργήθηκαν, με κραυγαλέα περίπτωση την απόλυση του Κ. Γενηδούνια.

*Η ασφάλεια εξαϋλώθηκε από την πυρόσφαιρα που προκάλεσαν τα παράνομα εύφλεκτα υλικά που μετέφερε η αμαξοστοιχία στα Τέμπη.

Από την υποβάθμιση των ελληνικών σιδηροδρόμων ωφελημένοι ήταν ένα σύμπλεγμα συμφερόντων που αποτελείται από:

*Μονοπώλιο των ΚΤΕΛ.

*Αεροπορικές εταιρείες Aegean & Sky.

*Ενεργειακοί ολιγάρχες λόγω πωλήσεων καυσίμων.

*Παραχωρησιούχοι αυτοκινητοδρόμων (κατασκευαστικές, τράπεζες κοκ).

*Μεγάλα κράτη – μέλη ΕΕ που είναι ταυτόχρονα έδρες αυτοκινητοβιομηχανιών (Γερμανία, Γαλλία, Ιταλία) & έλληνες εισαγωγείς ΙΧ.

Σε όλα αυτά θα πρέπει να προστεθεί ότι στην πιο πρόσφατη, σε σχέση με το χρόνο τέλεσης του εγκλήματος των Τεμπών (28.2.2023) Έκθεση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ERA (2022), Report on Railway Safety and Interoperability in the EU), η **χώρα μας** για την περίοδο 2018-2020 **βρίσκεται στην κορυφή της λίστας επικινδυνότητας ανάμεσα σε 27 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά στον δείκτη νεκροί ανά εκατομμύριο διανυθέντα τρενο-χιλιόμετρα**, σημαντικά πάνω από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο, ενώ όσον αφορά στην επιβατική κίνηση βρίσκεται στην **7^η χειρότερη θέση και στον δείκτη νεκροί επιβάτες ανά δισεκατομμύριο επιβατο-χιλιόμετρα για την περίοδο 2010-2020**.

Σημειώνουμε ότι, όπως αναφέρεται ανωτέρω, ο ίδιος ο φερόμενος πρωθυπουργός (γι' αυτό τοποθετούμε εντός εισαγωγικών την ιδιότητά του, σε κάθε επόμενη αναφορά στην «εξοχότητά» του, δεδομένου ότι η επανεκλογή του είναι αποτέλεσμα εξαπάτησης του εκλογικού σώματος, άρθρο 162 ΠΚ) ενεπλάκη και τώρα προσωπικά σε παρόμοιες συναλλαγές, καθώς υπέγραψε προ ολίγων ημερών νέο μνημόνιο με την Τζόρτζια Μελόνι, θριαμβολογώντας προσπονητά για μελλοντική επένδυση 360 εκατομμυρίων ευρώ από την Hellenic Train σε τροχαίο υλικό και

εγκαταστάσεις. **Δηλαδή με το νέο μνημόνιο «εξασφαλίστηκαν» λιγότερο από το ήμισυ των συμφωνημένων του 2019, ενώ η Ελλάδα και πάλι δεσμεύτηκε να ολοκληρώσει υποδομές κόστους 450 εκατ.** (κατεστραμμένο δίκτυο από τον Daniel, συστήματα ασφάλειας κ.λπ.). Βέβαια και πάλι η ιταλική πλευρά διατράνωσε σε όλους τους τόνους ότι για να φέρει νέα σύγχρονα τρένα, όπως της ζητήθηκε από την ελληνική πλευρά, με καλύτερους όρους ασφάλειας για τους πολίτες, **θα πρέπει το ελληνικό κράτος να φτιάξει δίκτυα και υποδομές. Με λίγα λόγια, αποκαλύπτει ότι η κυβέρνηση Μητσοτάκη δεν έχει κάνει ούτε τα απολύτως απαραίτητα για το δίκτυο και τη διασφάλιση της ασφάλειας δύο χρόνια και κάτι μετά το έγκλημα των Τεμπών, ζημιώνοντας παράλληλα το δημόσιο.**

Ειδικότερα η περίφημη «Συμφωνία της Ρώμης» (Πηγή efsyn.gr), που χαρακτηρίστηκε και στρατηγική, προβλέπει ότι η κρατική Ferrovie Dello Stato Italiano, μητρική της Hellenic Train, θα υλοποιήσει ένα επενδυτικό πρόγραμμα ύψους 360 εκατ. ευρώ. Στο πλαίσιο του θα αγορασθούν 23 νέα τρένα, τα 8 εκ των οποίων θα είναι υπεραστικά ταχείας κυκλοφορίας και 15 προαστιακού τύπου. Οι εξαγγελίες, που παρουσιάστηκαν ως επιτυχία της κυβέρνησης, είναι επικοινωνιακού χαρακτήρα, εκθέτουν ανεπανόρθωτα τις ελληνικές κυβερνήσεις για την χρόνια ολιγωρία που έχουν επιδείξει και δεν πρόκειται να πετύχουν την αναγκαία αναβάθμιση του σιδηροδρομικού έργου.

Πρώτο, τα νέα τρένα θα αντικαταστήσουν τα μεταχειρισμένα «ασημένια βέλη» που έφερε η Hellenic Train και αποδείχθηκε στη συνέχεια ότι είχαν ηλικία 30 ετών. Δεν πρόκειται επομένως για επέκταση της μεταφορικής ικανότητας, αλλά για επενδύσεις αντικατάστασης φθαρμένων και πετपालιωμένων αμαξοστοιχιών οι οποίες δεν έπρεπε να είχαν καν γίνει αποδεκτές, λόγω των κινδύνων που εξ αρχής επέσειε η ένταξή τους στο δίκτυο. Μάρτυρας το αρνητικό ρεκόρ των 1,7 βλαβών ανά ημέρα.

Δεύτερο, οι ιταλικές επενδύσεις ύψους 360 εκατ. θα υλοποιηθούν μετά την πραγματοποίηση επενδύσεων εκ μέρους του ελληνικού δημοσίου ύψους 450 εκατ. ευρώ. Δηλαδή, οι Ιταλοί θα επενδύσουν 4 ευρώ για κάθε 5 ευρώ που θα επενδύσει το ελληνικό δημόσιο, μέσω του ΟΣΕ. Οι ελληνικές επενδύσεις θα περιλαμβάνουν έργα που θα έπρεπε να είχαν υλοποιηθεί εδώ και χρόνια όπως εγκατάσταση αυτόματου συστήματος πέδησης ECTS, τηλεδιοίκησης σε όλο το δίκτυο, Κέντρου Εποπτείας, συστήματος γεωεντοπισμού τρένων κ.λπ. Επιπλέον, την αποκατάσταση των καταστροφών από τις πλημμύρες στη Θεσσαλία. Οι κυβερνητικοί διθύραμβοι επομένως συγκαλύπτουν όσα δεν έπραξε το ελληνικό κράτος και οδήγησαν στο έγκλημα των Τεμπών με τους 57 νεκρούς.

Χαρακτηριστικό γεγονός για την χρόνια κυβερνητική υποτίμηση της επένδυσης στις υποδομές και το έργο του ΟΣΕ είναι η απόρριψη το 2022 από το υπουργείο Οικονομικών του αιτήματος χρηματοδότησης με 50 εκατ. ευρώ του υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών. Τα χρήματα αυτά θα δίνονταν για πρόσληψη προσωπικού και προμήθεια υλικού.

Τρίτο, και τελευταίο, το ύψος των επενδύσεων είναι σημαντικά υποδεέστερο των αναγκών! Όταν το ελληνικό δημόσιο πρέπει να επενδύσει 1,5 δισ. ευρώ, σύμφωνα με εκτίμηση στελεχών του ΟΣΕ, τα 450 εκατ. που εξήγγειλε η κυβέρνηση είναι αστεία! Εξ ίσου αστεία είναι και τα 360 εκατ. ευρώ που θα επενδύσουν οι Ιταλοί, όταν από τα 645 εκατ. που τους επέβαλε να επενδύσουν η αρχική σύμβαση, το ποσό αυτό μειώθηκε στα 62 εκατ. ευρώ το 2022, με αφορμή την αναθεώρηση της σύμβασης, επί Κυρ. Μητσοτάκη. Δεδομένου μάλιστα ότι η Hellenic Train θα συνεχίσει να λαμβάνει πάνω από 50 εκατ. ευρώ για 15 χρόνια, ως αποζημίωση υποτίθεται για τις άγονες γραμμές (στις οποίες συμπεριλαμβάνεται και η γραμμή Αθήνας – Θεσσαλονίκης!), η επένδυση ύψους 360 εκατ. για την οποία δεσμεύθηκε δεν είναι αστεία, αλλά ανοικτή κοροϊδία!

Ήρθε λοιπόν η στιγμή να απαντηθούν τα καίρια, θεωρούμε, ερωτήματα που αναφέραμε ανωτέρω και τα οποία μόνο ο “επικεφαλής” της κυβέρνησης και της εκτελεστικής εξουσίας και επί της ουσίας και νομοθετικής εξουσίας, μπορεί να απαντήσει.

Όταν και εάν απαντήσει ή εάν δεν απαντήσει, επιδεικνύοντας ένοχη σιωπή, ίσως τα μέλη της Βουλής των Ελλήνων και ειδικά αυτά που ανήκουν στην Νέα Δημοκρατία και στο ΠΑΣΟΚ, αντιληφθούν ότι δεν προκλήθηκαν τα δραματικά γεγονότα απλώς από την ούτως ή άλλως δεδομένη πολιτική ανικανότητα ή «... αμέλεια ως προς το τελικά επελθόν αποτέλεσμα των 57 ανθρωποκτονιών και πολλών σωματικών βλαβών..».

Ίσως επίσης αντιληφθούν ότι οι υπόλογοι δράστες «...είχαν ενδεχόμενο δόλο ως προς αυτές...» και ότι ναι στοιχειοθετείται «... πλέον όχι...» μόνο «... το προτεινόμενο (από το ΠΑΣΟΚ) έγκλημα διακινδύνευσης αλλά έγκλημα βλάβης...» κυρίως δε «...της ανθρωποκτονίας από πρόθεση κ.ο.κ., περίπτωση που...» «...συνιστά πρότασή μας...» που στηρίζεται απολύτως και τεκμηριωμένα «...στα μέχρι σήμερα τεθέντα υπόψη μας στοιχεία της δικογραφίας)...».

Τα στοιχεία αυτά βέβαια θα συμπληρωθούν από τις αναμενόμενες απαντήσεις ή σιωπές του «πρωθυπουργού», δεδομένου μάλιστα ότι ο εφέτης

ανακριτής, παρά το γεγονός ότι του το έχουμε επανειλημμένα ζητήσει εγγράφως, αρνείται να εφαρμόσει το άρθρο 215 ΚΠΔ και να τον εξετάσει.

Δ. ΤΑ ΑΜΕΙΛΙΚΤΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΚΥΡΙΑΚΟ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗ

Ήδη έχουμε εκθέσει ποικιλοτρόπως την θέση μας για τον κατεχοχόν υπόλογο – σύμβολο του νεποτισμού, του αριβισμού, της αναξιοκρατίας, της ανομίας και της διαφθοράς, Κυριάκο Μητσοτάκη, ο οποίος, με τα ανωτέρω εργαλεία και επιδιώξεις, έχει οδηγήσει τον Ελληνισμό σε τέλμα και καθιστά οποιονδήποτε προσεταιρίζεται, δυσώδης κατάντημα ανθρώπινης ύπαρξης.

Όποιος δεν συμφωνεί με την αξιολόγηση της προσωπικότητας αυτής, που έχει αμαυρώσει την πολιτική ζωή του τόπου, καλείται να τον συνδράμει για να απαντήσει επιτέλους σε τρία κομβικής σημασίας ερωτήματα, που ο ίδιος, αν και έχει κληθεί ακόμη και εξωδίκως από εμάς, και είναι ο μόνος που γνωρίζει τις απαντήσεις, αδυνατεί προφανώς να φανταστεί τον εαυτό του, όχι απλώς πολιτικά αλώβητο, αλλά και εκτός φυλακής, εάν υποχρεωθεί να τοποθετηθεί.

Δεν είναι βέβαια τυχαίο ότι τα ερωτήματα και οι απαντήσεις τους συνδέονται οπωσδήποτε και με το αδίκημα της κακουργηματικής απιστίας (άρθρο 390 ΠΚ) και μάλιστα κατ' εξακολούθηση, πιθανότατα δε και με αυτά της δωροδοκίας και της νομιμοποίησης εσόδων από παράνομες δραστηριότητες.

Σύμφωνα με το άρθρο 390 ΠΚ το αδίκημα της απιστίας ορίζεται ως εξής:
«Άρθρο 390 Απιστία

1. Όποιος κατά παράβαση των κανόνων επιμελούς διαχείρισης προκαλεί εν γνώσει βέβαιη ζημία στην περιουσία άλλου, της οποίας βάσει νόμου ή δικαιοπραξίας έχει την επιμέλεια ή διαχείριση (ολική ή μερική ή μόνο για ορισμένη πράξη), τιμωρείται με φυλάκιση και αν η ζημία που προξενήθηκε είναι ιδιαίτερα μεγάλη, με φυλάκιση τουλάχιστον τριών (3) μηνών και χρηματική ποινή. Αν η ζημία που προκλήθηκε υπερβαίνει συνολικά το ποσό των εκατόν είκοσι χιλιάδων (120.000) ευρώ επιβάλλεται κάθειρξη έως δέκα (10) έτη και χρηματική ποινή.

2. Αν η απιστία στρέφεται άμεσα κατά του νομικού προσώπου του ελληνικού δημοσίου, των νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου ή των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης και η ζημία που προκλήθηκε υπερβαίνει συνολικά των ποσό των εκατόν είκοσι χιλιάδων (120.000) ευρώ επιβάλλεται κάθειρξη τουλάχιστον δέκα (10) ετών και

χρηματική ποινή έως χίλιες (1.000) ημερήσιες μονάδες. Η πράξη αυτή παραγράφεται μετά είκοσι (20) έτη.».

Σύμφωνα με πάγια θέση της νομολογίας (ενδεικτικά 806/2023 ΑΠ Ποινικό «...Από τη διάταξη του άρθρου 390 παρ. 1 του ΠΚ, προκύπτει, ότι για τη στοιχειοθέτηση του εγκλήματος της απιστίας, απαιτείται αντικειμενικώς α) πρόσωπο που έχει την επιμέλεια ή διαχείριση της περιουσίας άλλου, η τελευταία ιδιότητα μπορεί να πηγάζει από δικαιοπραξία (λ.χ. σύμβαση εντολής, πληρεξουσιότητας, εργασίας) ή εκ του νόμου (όπως στην περίπτωση διαχειριστή νομικού προσώπου) και πρέπει να υπάρχει στο δράστη, κατά το χρόνο τέλεσης της πράξης, ενώ η επιμέλεια ή διαχείριση μπορεί να αφορά σε όλη την περιουσία ή σε μέρος της ή και σε μία μόνο πράξη, β) πράξη ή παράλειψη προκαλούσα βέβαιη ζημία στην περιουσία άλλου. Η πράξη πρέπει να εμφανίζεται ως εξωτερική και δικαιοπρακτική και, κατά κανόνα, τέτοιο χαρακτήρα έχουν οι δικαιοπραξίες (λ.χ. πώληση, δωρεά, μίσθωση κτλ), οι οιονεί δικαιοπραξίες (λ.χ. όχληση, καταγγελία κτλ), οι διαδικαστικές πράξεις (λ.χ. ομολογία αγωγής, παραίτηση από δικόγραφο κτλ), οι δικαιοπρακτικές παραλείψεις (λ.χ. σιωπηρή ανανέωση σύμβασης διάρκειας κτλ), χωρίς να αρκεί η ενέργεια υλικών πράξεων, αλλά πρέπει να υπάρχει δυνατότητα πρωτοβουλίας και λήψης αποφάσεων με κίνδυνο και ευθύνη του διαχειριστή και η πράξη ή η παράλειψη να επιφέρει ζημία στην ξένη περιουσία, χωρίς όμως σκοπό ιδιοποίησης. Αντίθετα, δεν συνιστούν διαχειριστικές πράξεις εσωτερικές ενέργειες με υλικό ή και δικαιοπρακτικό χαρακτήρα (λ.χ. διαχειριστής διαγράφει αρχείο πελατών, λαμβάνει ο ίδιος χωρίς δικαίωμα άτοκο δάνειο από το ταμείο της εταιρείας και μηνιαία αντιμισθία υψηλότερη από την εγκριθείσα κτλ). Έτσι, αν η ζημία γίνει με εσωτερική ενέργεια, η οποία δεν εμφανίζεται εξωτερικά ως διαχειριστική πράξη, όπως με ιδιοποίηση ή καταστροφή ξένου πράγματος λαμβάνει τον χαρακτήρα της υπεξαίρεσης ή της φθοράς. **Ως περιουσία νοείται η κινητή ή ακίνητη, την οποία ο δράστης διαχειρίζεται ή έχει την επιμέλειά της, γι' αυτό και, όταν πρόκειται περί περιουσίας νομικού προσώπου η περιουσία είναι ξένη για τον διαχειριστή.** γ) Επαγωγή ζημίας στην ως άνω περιουσία, που μπορεί να είναι θετική ή αποθετική και δεν αίρεται η ζημία εκ του ότι ο ζημιωθείς έχει αξίωση αποζημίωσης. δ) Κατάχρηση της παραπάνω εξουσίας του δράστη από την οποία προκαλείται η άνω ζημία, ήτοι ενέργεια ή παράλειψη που τελείται καθ' υπέρβαση των ορίων της επιτρεπτής δράσης του αντιπροσώπου επί τη βάση της εσωτερικής σχέσεως, (κατά παράβαση των κανόνων της επιμελούς διαχείρισης) και στο πλαίσιο των δυνατοτήτων να προκαλεί την παραγωγή εννόμων συνεπειών. Υποκειμενικώς απαιτείται δόλος, που πρέπει να είναι άμεσος, καθόσον η διατύπωση του παραπάνω άρθρου, είναι "με γνώση", ήτοι πρόκειται για έγκλημα υπερχειλούς υποκειμενικής

υπόστασης, η οποία περιλαμβάνει τη γνώση και τη θέληση επαγωγής της ζημίας, δηλαδή της βλάβης της περιουσίας, αρκούσης και πιθανότητας ως προς την επέλευση του κινδύνου, ενώ τα κίνητρα και ο περαιτέρω σκοπός είναι αδιάφορα και δεν απαιτείται σκοπός οφέλους, όπως νοσφισμού. (ΑΠ 261/2022, ΑΠ 1119/2020, ΑΠ 593/2019)...».

Σημειώνουμε ότι το ως άνω αδίκημα δεν έχει διερευνηθεί ακόμη από την Ελληνική Δικαιοσύνη, παρά τις προφανέστατες ενδείξεις εάν όχι αποδείξεις, με την ίδια «λογική» που η κα. Αδειλίνη αποκρούει την προφανή ευθύνη της για την παράλειψη εκτεταμένων ερευνών στο έγκλημα του ΟΠΕΚΕΠΕ από τις ελληνικές αρχές και όχι μόνο από την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία, όπως ακριβώς συνέβη και με το έγκλημα των Τεμπών.

Η θέση της Εισαγγελέως του Αρείου Πάγου (μεταξύ άλλων) ότι είναι: «...ανεπίτρεπτη – αλλά και περιττή – η ενασχόληση των Ελληνικών - εθνικών Εισαγγελικών Αρχών και της Εισαγγελέως του Αρείου Πάγου...» διότι δήθεν: «...Οι Έλληνες Ευρωπαίοι Εντεταλμένοι Εισαγγελείς, αποτελώντας, όπως ανωτέρω αναφέρθηκε, αναπόσπαστο τμήμα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας, αποκεντρωμένο στην Ελλάδα και παράλληλα, παραμένοντας ενσωματωμένοι στην Ελληνική – εθνική εισαγγελική δομή και εν ενεργεία μέλη της εθνικής Εισαγγελικής Αρχής, σύμφωνα με το άρθρο 8, την παρ. 2 του άρθρου 17 και το τρίτο εδάφιο της παρ. 6 του άρθρου 96 του Κανονισμού 2017/1939 (L 283), ενεργούν, για λογαριασμό και εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας και έχουν τις ίδιες, κατά περίπτωση, εξουσίες με τους λοιπούς Έλληνες - εθνικούς Εισαγγελείς, όταν ασκούν τις προβλεπόμενες στον ανωτέρω Κανονισμό αρμοδιότητές τους, σχετικά με το δικαίωμα ανάληψης υπόθεσης, την κίνηση, διεξαγωγή και περάτωση διασυνοριακής ή μη έρευνας, την άσκηση ποινικής δίωξης, την παραπομπή υπόθεσης στο δικαστήριο, την παράσταση κατά την εκδίκαση στο ακροατήριο και την άσκηση ενδίκου μέσου κατά το εθνικό δίκαιο...», οπότε υποτίθεται: «...Ως εκ τούτων, οι εν λόγω Εισαγγελείς και όχι η Εισαγγελέας του Αρείου Πάγου, σε περίπτωση που, κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, διαπιστώνουν τη διάπραξη αξιοποιώνων πράξεων (εκτός των εκ μέρους τους ερευνωμένων), που δίδονται αυτεπαγγέλτως, έχουν το εκ του νόμου προβλεπόμενο δικαίωμα και καθήκον, να επιληφθούν, άμεσα, προς διερεύνηση και ποινική δίωξη των πράξεων αυτών και παραπομπή των δραστών τους, ενώπιον της αρμόδιας Εισαγγελικής Αρχής (άρθρα 37, 42 του ΚΠΔ)...».

Η μερική ορθότητα της ως άνω θέσης της κας. Αδειλίνη δεν αναιρεί την δική της Ευθύνη και κάθε άλλου αρμόδιου Δικαστικού Λειτουργού, ακριβώς σύμφωνα με τα άρθρα 37, 42 του ΚΠΔ που επικαλείται (περί μηνύσεως και αυτεπάγγελτης δίωξης: «...Άρθρο 37. - Αυτεπάγγελη δίωξη. Όταν δεν απαιτείται έγκληση ή αίτηση, η ποινική δίωξη κινείται αυτεπάγγελα, ύστερα από αναφορά, μήνυση ή άλλη πληροφορία ότι διαπράχθηκε αξιόποινη πράξη.») αλλά και ιδίως τις διατάξεις των άρθρων 30 και 43 ΚΠΔ, για τα καθήκοντα των εισαγγελέων οικονομικού εγκλήματος και την άσκηση της ποινικής δίωξης.

Ο ΟΠΕΚΕΠΕ (Οργανισμός Πληρωμών και Ελέγχου Κοινοτικών Ενισχύσεων Προσανατολισμού και Εγγυήσεων), υποτίθεται κα. Αδειλίνη, είναι ο Ελληνικός Οργανισμός πληρωμών των κοινοτικών ενισχύσεων που λειτουργεί από το 2001 υπέρ του δημοσίου συμφέροντος και εποπτεύεται από τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων.

Συστήθηκε το 1998 με το Νόμο 2637 (ΦΕΚ 200/Α/1998) και είναι Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου, Δημοσίου Συμφέροντος, καθώς στόχος του ως Οργανισμού Πληρωμών είναι να καταβάλλει έγκαιρα, σωστά και με διαφάνεια τις αγροτικές ενισχύσεις που χορηγούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση στον γεωργικό τομέα.

Επομένως δεν ζημιώθηκε από την παράνομη δράση των επίορκων (κακουργηματική απάτη, απιστία, παράβαση καθήκοντος, δωροδοκία, υπεξαίρεση κ.λ.π.) μόνο η Ευρωπαϊκή Ένωση που πληρώνει τις δαπάνες λειτουργίας της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας και τις αμοιβές των λειτουργών της, αλλά και το σύνολο των Ελλήνων Πολιτών που πληρώνει τους συγκεκριμένους επίορκους υπαλλήλους αλλά και την κα. Αδειλίνη και τους συναδέλφους της για να υπηρετούν τον Έλληνα Πολίτη και το Δημόσιο Συμφέρον.

Χιλιάδες αγρότες έμειναν δίχως ενισχύσεις και πολλοί περισσότεροι στερήθηκαν άλλους πόρους (καλλιεργήσιμες εκτάσεις ή βοσκοτόπους), διότι κάποιοι δικαστικοί λειτουργοί κάκιστα ακολουθούν τη δική της αντίληψη και περιμένουν υποτίθεται τα πάντα από την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία.

Ο λόγος της αδράνειας όμως της ηγεσίας της Ελληνικής Δικαιοσύνης είναι προφανής, γνωρίζει ότι εκείνοι που την διόρισαν, δηλαδή η ηγεσία της Κυβέρνησης Μητσοτάκη, είναι όχι μόνο πολιτικά αλλά και ποινικά υπόλογη για το έγκλημα του ΟΠΕΚΕΠΕ, όπως και για τα εγκλήματα του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ.

Δεν θέλει λοιπόν να θίξει τους, κατά την άποψή της, εργοδότες της, λησμονώντας ότι πραγματικός εργοδότης όλων των Ελλήνων Δικαστικών Λειτουργών είναι μόνο ο φορολογούμενος Έλληνας Πολίτης και η μεταξύ τους σύμβαση ρυθμίζεται στις διατάξεις των νόμων και το Σύνταγμα και όχι σε παρασκηνιακές συμφωνίες με τυχάρπαστους φαυλοκράτες δυνάστες.

Είναι χαρακτηριστικό πόσο απροκάλυπτα δρα με προφανή επιδίωξη το παράνομο κέρδος και επί της ουσίας ομολογεί τη δράση του αυτή το καθεστώς Μητσοτάκη.

Με μια τροπολογία, προ ολίγων ημερών, σε ανύποπτο χρόνο, μόλις λίγο πριν τα μεσάνυχτα και με αφορμή θέσπιση εντελώς άσχετου νομοθετήματος (νομοσχέδιο του υπουργείου Δικαιοσύνης για την Εθνική Σχολή Δικαστών που υπογράφεται και από τον υπουργό Οικονομίας Κυριάκο Πιερρακάκη, ενώ με τη διάταξη αυτή τροποποιείται η βασική νομοθεσία περί «Πόθεν Έσχες», δηλαδή ο νόμος 3213/2003 αλλά και η διάταξη που είχε ψηφιστεί το 2016 επί κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ), ο πλέον δουλοπρεπής, αμοραλιστής και αναξιοπρεπής υπουργός Δικαιοσύνης, τουλάχιστον μεταπολιτευτικά, εξασφάλισε την «νομιμότητα» διατήρησης υπεράκτιων εταιρειών (*offshore companies*) σε συζύγους πολιτικών.

Ας συνδράμει λοιπόν «τον πρωθυπουργό» ο συνυπεύθυνος στις επιλογές του συσκότισης της αλήθειας, γνωστός για τις ειδεχθείς πρακτικές του και παρεμβάσεις στο δημόσιο λόγο, «υπουργός δικαιοσύνης» να απαντήσει στα παρακάτω, τα οποία απευθύνουμε ως ερωτήματα σε πρώτο πρόσωπο, με την παραίνεση να του ζητήσετε και εσείς να ανταποκριθεί στην πρόθεσή μας να πληροφορηθούμε την «αλήθεια που τον εκφράζει», σε κάθε ευκαιρία που θα σας δοθεί:

Ερώτημα 1^ο)

Γιατί τον Ιούλιο του 2022 «χάρισες» Κυριάκο Μητσοτάκη περισσότερα από εξακόσια εκατομμύρια Ευρώ (600.000.000) στην Hellenic Train και μάλιστα ενώ το ποσό αυτό αφορούσε υποδομές ασφαλείας, κατ' επέκταση δε, **πως υπηρετούσε αυτή η ενέργειά σου το Δημόσιο Συμφέρον και ειδικά την ασφάλεια των συγκοινωνιών;**

Θυμίζουμε ότι μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Hellenic Train - ΤΡΑΙΝΟΣΕ, υπογράφηκε στις 29 Νοεμβρίου 2019 μνημόνιο, παρουσία του τότε υπουργού υποδομών και μεταφορών, Κώστα Καραμανλή, και της διοίκησης της

σιδηροδρομικής εταιρείας, τον μέτοχο της μητρικής εταιρείας Trenitalia και τον Ιταλό πρέσβη Luigi Maras. Το μνημόνιο αφορούσε στη διαπραγμάτευση για την ανάθεση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας σιδηροδρομικής μεταφοράς με ταυτόχρονη εξασφάλιση επενδύσεων 2,5 δισ. ευρώ στην Ελλάδα μέσα στα επόμενα 9 χρόνια για ουσιαστική αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών στο σιδηροδρομικό δίκτυο.

Στο μνημόνιο αυτό αναφέρονται οι παρακάτω δεσμεύσεις των δύο πλευρών: Οι άμεσες επενδύσεις της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, στην απόφαση του Δ.Σ. της εταιρείας του Νοεμβρίου 2020, θα κυμαίνονται από 645 έως 810 εκατ. ευρώ.

Βασική προϋπόθεση όπως καταγράφεται στο άρθρο 20 του μνημονίου είναι το Ελληνικό Δημόσιο: 1) Να προβεί στην Ολοκλήρωση της σηματοδότησης στον άξονα Πειραιάς - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Ειδομένη (Σύμβαση 717 της ΕΡΓΟΣΕ) μέχρι τέλος του 2021, 2) Να θέσει σε λειτουργία το ETCS στον άξονα Πειραιάς - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Ειδομένη (Σύμβαση 10005 της ΕΡΓΟΣΕ) μέχρι τέλος του 2021.

Επίσης, για τις ιταλικές επενδύσεις των 645 εκατ. ευρώ στην Ελλάδα παρέχεται, ως αντάλλαγμα εκ μέρους του Δημοσίου, μια επιδότηση 750 εκατ ευρώ (50 εκατ. ανά έτος επί 15 έτη).

Το παραπάνω μνημόνιο λοιπόν διαμορφώνεται σε Σύμβαση Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές - Μεταφορικές Υπηρεσίες».

Βέβαια δεν υλοποιήθηκε τίποτε απ' όσα προβλέπονταν στο μνημόνιο συνεργασίας σε ότι αφορά τις επενδύσεις από την Hellenic Train και την ολοκλήρωση των υποδομών ασφάλειας εκ μέρους του Ελληνικού Δημοσίου.

Δηλαδή ούτε έργα σηματοδότησης, ούτε η λειτουργία του ETCS ολοκληρώθηκαν μέχρι το τέλος του 2021 από το ελληνικό Δημόσιο, αλλά και ούτε επενδύσεις ξεκίνησαν από μέρους της ιταλικής εταιρείας.

Αντιθέτως, **το Ελληνικό Δημόσιο συνέχισε να καταβάλλει κανονικά τη συμφωνημένη επιδότηση των 50 (62 με ΦΠΑ) εκατομμυρίων Ευρώ ετησίως** για τις άγονες γραμμές, οι οποίες πλέον δεν εξυπηρετούνται εκτός εάν θεωρείται άγονη γραμμή ο βασικός άξονας Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

Αιφνίδια, στις 9 Ιουλίου του 2022 επικυρώνεται στη Βουλή η σύμβαση που στον Τύπο αναφέρεται ως σύμβαση Καραμανλή (Ν.4953/9.7.2022) μεταξύ του ελληνικού Δημοσίου και της Hellenic Train - ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όπου οι άμεσες επενδύσεις της Ιταλικής

trenitalia στην Ελλάδα συρρικνώνονται από τα 645 εκατ. ευρώ στα 77,5 εκατ. ευρώ! Παράλληλα, απεμπολείται η υποχρέωση του ιταλικού ομίλου να αναλάβει το κόστος αγοράς νέων τρένων (215 εκατ. ευρώ). Επομένως, το ελληνικό Δημόσιο ζημιώνεται συνολικά κατά 782,5 εκατ. Ευρώ και βέβαια δεν υπάρχει καμία δέσμευση για τις υποδομές ασφαλείας εκ μέρους του ελληνικού Δημοσίου.

Το προφανές συμπέρασμα είναι ότι η **Ελληνική Κυβέρνηση, εξαγόρασε, παράνομα και ανήθικα, την ανοχή της Hellenic Train, σε θέματα της αναγκαίας υποδομής ασφαλείας, χαρίζοντάς της δαπάνες της τάξης τουλάχιστον 600.000.000 Ευρώ**, τα οποία επίσης αφορούσαν επενδύσεις για την ασφάλεια και την ποιότητα των μεταφορών, ενώ οι Έλληνες πολίτες συνέχισαν να της καταβάλουν 50 εκατομμύρια Ευρώ ανά έτος (62 με το ΦΠΑ).

Ειδικότερα ενώ το ελληνικό δημόσιο συνεχίζει να καταβάλλει επιδοτήσεις ύψους 750 εκατομμυρίων ευρώ σε βάθος 15ετίας για τη γραμμή Αθήνας Θεσσαλονίκης, οι επενδύσεις 77,5 εκατομμυρίων Ευρώ, που παρέμειναν ως υποχρέωση της Hellenic Train, σύμφωνα με τον «νόμο Καραμανλή», **κατέληξαν στην προμήθεια πέντε παλιών αμαξοστοιχιών ETR 470, οι οποίες έχουν ήδη αποσυρθεί.**

Εάν και οι δύο πλευρές τηρούσαν τα συμφωνημένα και είτε ολοκληρωνόταν οι υποδομές ασφαλείας που είχαν συμφωνηθεί και από τις δύο πλευρές ή οποιαδήποτε από αυτές έθετε «βέτο», δηλαδή απαιτούσε την διακοπή λειτουργίας του σιδηρόδρομου έως την ολοκλήρωσή τους, όπως ήταν το επιβεβλημένο σύμφωνα με το νόμο, **το στατιστικά αναμενόμενο ανθρώπινο σφάλμα του σταθμάρχη δεν θα είχε οδηγήσει σε εκατόμβη.**

Υπάρχει κάποιος που διαφωνεί σε αυτό; Μήπως η «ομάδα αλήθειας» έχει κάτι να αναφέρει σχετικά;

Υψηλότατο ομολογουμένως τίμημα για την εξασφάλιση μιας ψευδαίσθησης κανονικότητας, προκειμένου κάποιοι ανάξιοι να παραμένουν σε θέσεις εξουσίας και να μοιράζονται χρήματα στο παρασκήνιο με εταιρίες που μας αντιμετωπίζουν ως κατοίκους προτεκτοράτου, δεν νομίζετε;

Αυτές οι παράνομες συναλλαγές και μυστικές συνεννοήσεις, που οδήγησαν στο έγκλημα των Τεμπών και κόστισαν δεκάδες ανθρώπινες ζωές ανυποψίαστων επιβατών, αφήνοντας ανεξίτηλο στίγμα σε όλους όσους επέζησαν της δολοφονικής απόπειρας κατά της ζωής τους, αποφεύγοντας τον θάνατο από καθαρές συμπτώσεις, **μόνο από τον Κώστα Καραμανλή αποφασίστηκαν Κυριάκο Μητσοτάκη;**

Το ερώτημα είναι ρητορικό και η απάντηση είναι: Όχι βέβαια, καθώς τον νόμο - σύμβαση υπογράφουν οι παρακάτω, επιπλέον του Καραμανλή, οκτώ υπουργοί, τα ονόματα των οποίων μας είναι ιδιαίτερος γνωστά, καθώς αφορούν «πρωτοκλασάτα στελέχη» της κυβέρνησης και της Νέας Δημοκρατίας, γνωστά για την «αριστεία» τους:

- 1.Οικονομικών **ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ**
- 2.Αναπληρωτής Υπουργός Οικονομικών **ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΥΛΑΚΑΚΗΣ**
- 3.Ανάπτυξης και Επενδύσεων **ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ**
- 4.Αναπληρωτής Υπουργός Εξωτερικών **ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ**
- 5.Προστασίας του Πολίτη **ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΔΩΡΙΚΑΚΟΣ**
- 6.Δικαιοσύνης **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ**
- 7.Εσωτερικών **ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ**
- 8.Επικρατείας **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ**

Μήπως αυτοί μπορούν να απαντήσουν στο σχετικό ερώτημα;

Αναμένουμε...

Είναι βέβαιο ότι εάν δεν απαντήσουν η διερεύνηση του αδικήματος της κακουργηματικής απιστίας (390 παρ.2 ΠΚ) από την προανακριτική θα πρέπει να επεκταθεί και σε αυτούς, δεδομένου ότι όχι μόνο υπήρξε απώλεια επενδύσεων αξίας τουλάχιστον 600.000.000 Ευρώ, αλλά και η αντίστοιχη ανώφελη δαπάνη των 62.000.000 Ευρώ ετήσια, καθώς αφενός δεν έχει τηρηθεί η αρχική συμφωνία σε ότι αφορά τις επενδύσεις, αφετέρου δεν εξυπηρετούνται «άγονες γραμμές».

Ερώτημα 2^{ον})

Ποια ιδέα ενεργείας, σε σχέση με το πεδίο του εγκλήματος, είχες συλλάβει «πρωθυπουργέ» μέσα στο πρώτο 24ωρο μετά το έγκλημα της 28^{ης}.2.2023 και έδωσες εντολή στον υφυπουργό σου παρά τω πρωθυπουργώ Τριαντόπουλο να εποπτεύσει την υλοποίηση της επιχείρησης «αποκατάσταση του πεδίου»;

Σημειώνουμε ότι η παράλειψη απάντησης στο συγκεκριμένο ερώτημα αποτελεί ομολογία όχι μόνο του αδικήματος της κακουργηματικής απιστίας αλλά και του σφετερισμού εξουσίας με σκοπό την κατάλυση βασικών συνταγματικών αρχών, δηλαδή του κακουργήματος της εσχάτης προδοσίας κατά το άρθρο 134 παρ.2 και 3 ΠΚ, όπως θα αναλυθεί στην συνέχεια.

Όπως ο ίδιος δήλωσε, εκείνο το βράδυ της σύγκρουσης ξενύχτησε και έδινε εντολές.

Ποιες λοιπόν ήταν αυτές και τι ακριβώς παράγγειλε στο γνωστό κυβερνητικό κλιμάκιο, που υλοποίησε τη συγκεκριμένη κυβερνητική δράση μεταξύ 3 και 6 Μαρτίου του 2023, όπως επιβεβαιώνεται από τα δύο δελτία τύπου της Κυβέρνησης που εκδόθηκαν στις αντίστοιχες ημερομηνίες;

Δέχεται να αρθεί το τηλεφωνικό απόρρητο των σχετικών συνομιλιών του εκείνων των ημερών και ειδικά των πρώτων ωρών, για να δούμε με ποιους ακριβώς επικοινωνήσε;

Θα παραινέσει τους συνομιλητές του να καταθέσουν σχετικά με τις συνομιλίες τους για το τμήμα του υλικού που ενδεχομένως, μετά την πάροδο τόσων μηνών, ίσως δεν είναι δυνατόν να ανακτηθεί;

Ποια σχέση είχαν οι αρμοδιότητες του υφυπουργού του με την αποστολή που του ανέθεσε και σε ποιο νόμο προβλέπεται ως αρμοδιότητα του Πρωθυπουργού τέτοια δράση; Εάν δεν έχει απάντηση στα ανωτέρω, οφείλει να παραιτηθεί και να οδηγηθεί στην Δικαιοσύνη.

Σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες ο Τριαντόπουλος ως Υφυπουργός παρά τω Πρωθυπουργώ, δεν είχε καμία αρμοδιότητα που να τον συνδέει με το πεδίο του εγκλήματος, καθώς αρμόδιος για θέματα κρατικής αρωγής και αποκατάστασης από φυσικές καταστροφές υπήρξε στην επόμενη κυβέρνηση ως υφυπουργός του υπουργείου Πολιτικής Προστασίας.

Δεδομένου ότι στην περίπτωση του εγκλήματος των Τεμπών **δεν μπορεί να γίνει λόγος για επιπτώσεις από φυσική καταστροφή, η παρουσία του στο χώρο δεν είχε κάποια σχέση με τα καθήκοντα του,** οπότε δεν τίθεται και ζήτημα παράβασης αυτών.

Στα δύο δελτία Τύπου της Κυβέρνησης που εξέδωσε με εντολή του Πρωθυπουργού φέρεται ως επικεφαλής του κυβερνητικού κλιμακίου, το οποίο σύμφωνα με τα ίδια Δελτία Τύπου, (3 και 6 Μαρτίου 2023) **συντόνισε και ολοκλήρωσε την επιχείρηση πλήρους αλλοίωσης του πεδίου του εγκλήματος,** όπως και των στοιχείων και πειστηρίων που υπήρχαν σε αυτό, που έλαβε όχι τυχαία την οξύμωρη ονομασία «αποκατάσταση του πεδίου».

Σημειώνεται μάλιστα ότι η ως άνω φράση, περί αποκατάστασης του πεδίου, δεν επελέγη τυχαία καθώς αναφέρεται χαρακτηριστικά σε σχετική εγκύκλιο της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας με τίτλο: «...1η Έκδοση **Γενικού Σχεδίου Αντιμετώπισης Εκτάκτων Αναγκών εξαιτίας Ατυχημάτων κατά την Οδική και Σιδηροδρομική Μεταφορά Επικινδύνων Εμπορευμάτων** σύμφωνα με τους Κανονισμούς ADR/RID.

Ο ως άνω όρος (Αποκατάσταση) αναφέρεται σε πολλά σημεία της ως άνω εγκυκλίου (ενδεικτικά σελ.128, 14. Βραχεία εξυγίανση και περιβαλλοντική αποκατάσταση του χώρου του περιστατικού, https://civilprotection.gov.gr/sites/default/files/sxedio_atyximaton_adr_rid_2020.pdf), ενώ σαφώς γίνεται λόγος και για τις τοξικές, εύφλεκτες και εκρηκτικές ουσίες που βρέθηκαν στο πεδίο του εγκλήματος (σελ. 6 Κλάση 1 Εκρηκτικές ουσίες και είδη Κλάση 2 Αέρια: συμπιεσμένα, υγροποιημένα, ή διαλυμένα υπό πίεση), ενώ τίποτε από αυτά βέβαια δεν αναφέρεται στην άλλη εγκύκλιο (4^η ΣΔΑΑ, άλλως « 4η Έκδοση Ειδικού Σχεδίου Διαχείρισης Ανθρωπίνων Απωλειών») της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας, που ο ίδιος ο Τριαντόπουλος πολλές φορές δήλωσε εντός της Βουλής των Ελλήνων ότι εφαρμόστηκε, ενώ το αντίθετο έχει δηλώσει στο απολογητικό του υπόμνημα ενώπιον της Δικαιοσύνης ο τότε Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Πολιτικής Προστασίας, Παπαγεωργίου, που αν και διώκεται για παράβαση καθήκοντος παραμένει στην θέση του.

Επειδή λοιπόν ουσιαστικά ομολογημένα διέρρευσαν στο περιβάλλον και επηρέασαν το σύνολο των επιβατών και ιδίως όσους υπέστησαν εγκαύματα ή τραύματα από αυτές, επικίνδυνες χημικές ουσίες, η απόκρυψη της ειδικότερης σύστασης αυτών από τον Τριαντόπουλο, του συναυτουργούς του και ιδίως τον ηθικό

αυτουργό εντολέα του Μητσοτάκη συνιστά και το αδίκημα της έκθεσης κατ' άρθρο 306 ΠΚ και μάλιστα δυνητικά κακουργηματικής βαρύτητας (306 παρ.2 περ. α, β).

Αλλωστε για το λόγο αυτό κοινός παρονομαστής και των δύο εγκυκλίων είναι η επιβεβλημένη πλήρης ενημέρωση του τύπου και των πολιτών για το σύνολο των ενεργειών, η οποία ως απαραίτητη συνθήκη της νομιμότητας τους, παραλήφθηκε απολύτως για ευνόητους λόγους, αφού το σύνολο των δράσεων ήταν παράνομες.

Ενδεικτικά αναφέρονται σε αυτά τα ΔΤ τα εξής:

Στο πρώτο που αναφέρεται στην αφετηρία της παράνομης δράσης:

«...Στη Λάρισα βρίσκεται από την Πέμπτη ο Υφυπουργός στον Πρωθυπουργό, Χρήστος Τριαντόπουλος, για τον συντονισμό και την παρακολούθηση των ενεργειών και δράσεων που προβλέπονται και ακολουθούνται μετά το τραγικό σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη. Ο κ. Τριαντόπουλος έχει στενότερη συνεργασία με τον Περιφερειάρχη Θεσσαλίας, Κώστα Αγοραστό, και το κυβερνητικό κλιμάκιο που έχει επίσης μεταβεί στη Λάρισα. Στο κυβερνητικό κλιμάκιο συμμετέχουν ο Γενικός Γραμματέας Μεταφορών, Ιωάννης Ξιφαράς, ο Γενικός Γραμματέας Κοινωνικής Αλληλεγγύης και Καταπολέμησης της Φτώχειας Γιώργος Σταμάτης, ο Γενικός Γραμματέας Υπηρεσιών Υγείας, Ιωάννης Κωτισιόπουλος, και ο Γενικός Γραμματέας Πολιτικής Προστασίας, Βασίλειος Παπαγεωργίου, ενώ σε κάθε σύσκεψη και επιτόπια συνεργασία συμμετέχουν όλοι εμπλεκόμενοι παράγοντες και φορείς. Σε ένα πλαίσιο στενής συνεργασίας και συντονισμού, προχωρούν με ταχείς ρυθμούς -σύμφωνα και με τα σχετικά πρωτόκολλα- όλες οι προβλεπόμενες διαδικασίες που αφορούν: την ολοκλήρωση των ερευνών, την ταυτοποίηση των θυμάτων, την ενημέρωση των συγγενών, την παρακολούθηση της υγείας των νοσηλευόμενων, την απομάκρυνση των αμαξοστοιχιών, **την αποκατάσταση του πεδίου** και κάθε άλλη σχετιζόμενη με το τραγικό δυστύχημα ενέργεια και δράση, με σεβασμό πάντα στα θύματα, στους οικείους τους και στην κοινωνία. Δελτίο Τύπου του κ. Τριαντόπουλου στις 3 Μαρτίου ...».

Στο δεύτερο, που επιβεβαιώνεται η ολοκλήρωση της εγκληματικής αυτής επιχείρησης (**«...ο χώρος έχει αποκατασταθεί ...»**) και μάλιστα δηλώνεται και η μεταφορά των συντριμμίων σε άλλο χώρο, ενώ βέβαια τελικά αποδείχθηκε ότι δεν ήταν μόνο ένας, αναφέρονται τα εξής:

«...Σύμφωνα με τα στοιχεία και την εικόνα από όλους τους εμπλεκόμενους στο έργο συλλογής και αποκατάστασης στο πεδίο του τραγικού δυστυχήματος έχουν περισυλλεχθεί και μεταφερθεί σε ειδικά διαμορφωμένο

χώρο τα συντρίμια και τα βαγόνια του τραγικού δυστυχήματος των δύο αμαξοστοιχιών, που περιλάμβανε είκοσι τέσσερα (24) βαγόνια/μηχανές συνολικού βάρους κοντά στους 2.000 τόνους, ενώ ο χώρος έχει αποκατασταθεί. Μετά, την παρουσία στα πεδία, το έργο συντονισμού, υποστήριξης και αρωγής συνεχίζεται, σε ένα πλαίσιο συνεργασίας με όλους τους υπεύθυνους και αρμόδιους και, πάντα, με απόλυτο σεβασμό στα θύματα, στις οικογένειες. στους, οικείους καθώς και στην Ελληνική κοινωνία...» Δελτίο Τύπου Τριαντόπουλου στις 6 Μαρτίου....».

Τα παραπάνω αποτελούν έγγραφο ομολογία απροκάλυπτης κρατικής-παρακρατικής επιχείρησης, που οργανώθηκε από την Κεντρική Κυβέρνηση, και τον εκφραστή αυτής στα πλαίσια του Επιτελικού Κράτους, Κυριάκο Μητσοτάκη, για την συγκάλυψη ευθυνών συγκεκριμένων προσώπων-μελών της Κυβέρνησης, κατά πρωτοφανή υπέρβαση των συνταγματικά καθορισμένων ορίων της εκτελεστικής εξουσίας, που μεθοδεύτηκε σε βάρος της Συνταγματικής Τάξης με απροκάλυπτο παραγκωνισμό της αρμόδιας υποτίθεται ανεξάρτητης Δικαιοσύνης, μετά από καταστρατήγηση των θεμελιωδών αρχών του Κράτους Δικαίου, όπως της διάκρισης των εξουσιών και της ανεξαρτησίας της Δικαιοσύνης, από τον πυρήνα του Επιτελικού Κράτους, όπως αυτό θεσπίστηκε με το νόμο 4622/2019, δεδομένου ότι στην δικογραφία δεν υφίσταται καν αίτημα προς τις Δικαστικές Αρχές πριν συμβούν τα παραπάνω.

Επομένως ο Μητσοτάκης και συγκεκριμένα μέλη της Κυβερνήσεως που προΐσταται αυθαίρετα επιδίωξαν την «αποκατάσταση» του πεδίου, απολύτως πρόωρα και πριν καν ξεκινήσει η έρευνα, καθώς μόλις είχε αναγγελθεί η Κύρια Ανάκριση, οπότε όχι απλώς δεν βοήθησαν την Δικαιοσύνη αλλά κατά κυριολεξία αλλοίωσαν κάθε στοιχείο και πειστήριο στον τόπο του εγκλήματος, κατά προφανή παραβίαση των άρθρων 239 και 251 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας.

Επίσης στην σχετική με τις παραπάνω δράσεις «αποκατάσταση» υπ' αριθ.36141/18.4.2023 απόφαση του τότε Υφυπουργού Ανάπτυξης Τσιακίρη προκειμένου να καλυφθούν υποτίθεται οι δαπάνες που την αφορούσαν, όπως θα διαπιστώσετε, τα κονδύλια αρκετών εκατοντάδων χιλιάδων ευρώ που εγκρίθηκαν, αφορούν:

-
- Διανοίξεις οδών και εκχερσώσεις για την διευκόλυνση της διέλευσης των γερανοφόρων οχημάτων.
 - Περιφράξεις.

- Απεγκλωβισμούς.

Για τα παραπάνω δεν υπάρχει καμία εγκεκριμένη μελέτη ή σύμφωνη γνώμη των δικαστικών αρχών που να βρίσκεται τουλάχιστον στην δικογραφία.

Σε κάθε περίπτωση οι δράσεις «αποκατάστασης» που πράγματι έλαβαν χώρα απολύτως παράνομα στο πεδίο, όπως έχει αναφερθεί επανειλημμένα στον Τύπο αφορούν:

- Την Εκσκαφή του φυσικού εδάφους σε όλο το μήκος και πλάτος του πεδίου του εγκλήματος σε βάθος από 30 εκατοστά έως 3 μέτρα και αυτό αφορά έως και τα πρανή.
- Την μεταφορά του υλικού αυτού της εκσκαφής όπως και των συντριμμίων, αλλά ακόμη και βιολογικού υλικού των θυμάτων, που ήδη αποτελούσαν πολύτιμο αποδεικτικό υλικό, σε διάφορους προορισμούς (έχουν αποκαλυφθεί τουλάχιστον 2 «Κουλούρι» «Πηγάδια»), δίχως να υπάρχει κανένα σχετικό στοιχείο ή απόφαση στην δικογραφία.
- Τη μεταφορά και απόρριψη σε όλη την έκταση του πεδίου του εγκλήματος και στην σχετική τάφρο που δημιουργήσαν, αναρίθμητων κυβικών άμμου, χαλίκιων και πίσσας.

Δεν υπάρχει κανένα στοιχείο στην δικογραφία για το ποιος σχεδίασε και γιατί, αυτές ακριβώς τις στοχευμένες δράσεις αλλά και πως και από ποιον καλύφθηκε η δαπάνη τους, η οποία έτσι αποδεικνύεται τουλάχιστον αδήλωτη, άρα «μαύρη».

Χαρακτηριστικό της ενορχηστρωμένης από τον πυρήνα της κυβέρνησης παράνομης δράσης είναι ότι στην ως άνω υπ' αριθ.36141/18.4.2023 απόφαση η μόνη αναφορά στην μεταφορά των αποδεικτικών στοιχείων και πειστηρίων σε άλλες θέσεις είναι η εξής κουτοπόνηρη, απολύτως δηλωτική της ενοχής των εμπνευστών, φράση «....**μεταφορά μετάλλων** προς το οικόπεδο του ΟΣΕ στη θέση «Κουλούρι»...».

Για τους δράστες πειστήρια και στοιχεία που θα συντελούσαν στην εξιχνίαση του εγκλήματος, μεταξύ δεν αυτών και βιολογικό υλικό – λείψανα των μαρτυρικών θυμάτων, ήταν απλώς «**μέταλλα**», δηλαδή «σκραπ».

Τα παραπάνω αποδεικτικά στοιχεία προέκυψαν μετά την έκδοση της υπ' αριθ.43/2024 Διάταξης της Εισαγγελίας Εφετών Λάρισας στην οποία, αφενός

επιβεβαιώνεται η προδήλως παράνομη δράση πρωτοφανούς αλλοίωσης του πεδίου του εγκλήματος, αφετέρου παραγγέλλεται η διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης και αναφέρονται τα εξής: «.....οι ανωτέρω ενέργειες συνιστούν αυθαίρετη παρέμβαση στο τόπο περίξ του δυστυχήματος που αυτονόητα είναι και τόπος εγκλήματος στο μέτρο που διερευνώνται ποινικά κολάσιμες πράξεις ή παραλείψεις που οδήγησαν στη πρόκληση του, κατά παράβαση της διάταξης του άρθρου 251 ΚΠΔ, στην οποία σκιαγραφείται το έργο του ανακριτή και των ανακριτικών υπαλλήλων ως αποκλειστικά αρμόδιων να ενεργούν τις αναγκαίες ανακριτικές πράξεις για την συλλογή και διατήρηση των αποδείξεων, αλλά και της υποχρέωσης των προανακριτικών υπαλλήλων και όσων παρευρίσκονται στο σημείο να διατηρούν το χώρο ανέπαφο για την απρόσκοπτη συλλογή των αποδεικτικών στοιχείων...».

Στην δεύτερη βέβαια διάταξη και συγκεκριμένα στην υπ' αριθ. 69/2024 Διάταξη της Εισαγγελίας Εφετών Λάρισας διευκρινίζεται η παράνομη δράση του κ. Τριαντόπουλου ως ηθικού αυτουργού στις πράξεις των υπολοίπων ως εξής: «...Είχαν δε ως σκοπό, δυσχεραίνοντας τις έρευνες για τη συλλογή αποδεικτικών στοιχείων, να επέμβουν αθέμιτα στην εν εξελίξει ανακριτική διαδικασία, από την οποία προέκυπταν ποινικές ευθύνες για συγκεκριμένα πρόσωπα με αφορμή το βιοτικό συμβάν του προαναφερθέντος σιδηροδρομικού ατυχήματος, προς τον σκοπό προσπορισμού παράνομου ηθικού οφέλους στους δράστες των διερευνώμενων αδικημάτων, που συνίσταται στην μη έγκαιρη και ουσιαστική αξιοποίηση του υπάρχοντος αποδεικτικού υλικού και των ευρημάτων που υπήρχαν στο τόπο τέλεσης, δοθέντος μάλιστα ότι βρισκόταν σε εξέλιξη η διεξαγωγή των αναγκαίων ερευνών, η αναζήτηση πειστηρίων, η συλλογή και διατήρηση των αποδείξεων, ενώ ακόμη δεν είχαν εντοπιστεί όλες οι σοροί των θυμάτων, ανάμεσα στα οποία υπήρχαν και αγνοούμενοι. Η εκδηλωθείσα δε συμπεριφορά τους ήταν αντικειμενικά πρόσφορη να περιποιήσει το πιο πάνω όφελος, αφού σχεδιάστηκε και εκτελέστηκε απ' αυτούς με τέτοιο τρόπο (δια της απομάκρυνσης αυθαίρετα από το σημείο σορών αδρανών υλικών που περιείχαν πειστήρια (προσωπικά αντικείμενα των επιβατών) αλλά και εκμεταλλεύσιμο βιολογικό υλικό που ήταν εξαιρετικά χρήσιμο για την ταυτοποίηση κάποιων εκ των θυμάτων του πολύνεκρου σιδηροδρομικού δυστυχήματος) που επέφερε αλλοιώσεις στο τόπο του ατυχήματος, ικανές να δυσχεράνουν τις έρευνες και τη συλλογή ουσιαστών αποδεικτικών στοιχείων από τις ανακριτικές αρχές καθώς και την ματαίωση της εξασφάλισης των ιχνών του εγκλήματος...».

Ειδικά δε για τον ίδιο τον Τριαντόπουλο επισημαίνει: «...για ποινική ευθύνη

του τότε Υφυπουργού παρά τω πρωθυπουργό Χρήστου Τριαντόπουλου, αλλά και άλλων κυβερνητικών στελεχών οι οποίοι φέρεται να συντόνιζαν άτυπα όλες τις επιχειρήσεις των αρμόδιων εμπλεκόμενων υπηρεσιών, ενόψει και της συνεχούς φυσικής τους παρουσίας στο τόπο του δυστυχήματος (γεγονός το οποίο προκύπτει από πλήθος δημοσιευμάτων αλλά και δηλώσεις των ιδίων σε διάφορα μέσα μαζικής ενημέρωσης), ήδη δια της υπ' αριθμ. 43/2024 διάταξής μας έχουμε παραγγείλει την υποβολή της δικογραφίας στον Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου κατ' εφαρμογή των άρθρων 86 παρ.1,2 Σ και άρθρου 4 Ν.3126/2003, και συνεπώς παρέλκει δια της παρούσας οποιαδήποτε άλλη ενέργειά μας...».

Πράγματι αν ανατρέξουμε πίσω στο χρόνο θα ανακαλύψουμε εύκολα το οπτικοακουστικό υλικό το οποίο βρίσκεται στην δικογραφία και αναφέρεται η Εισαγγελική Πρόταση.

Ο τότε υφυπουργός παρά τω Προθυπουργώ Χρήστος Τριαντόπουλος, είχε μιλήσει (ΣΚΑΪ) μερικές μέρες μετά το δυστύχημα (στις 7 Μαρτίου) για την «αποκατάσταση της περιοχής» ώστε να μπορέσει «να αποκατασταθεί ο χώρος».

Τα σχετικά video ντοκουμέντο μπορείτε να εντοπίσετε στο Link: <https://www.in.gr/2024/03/01/greece/poios-edose-entoli-gia-mpazoma-oi-ypeythynoi-paizoun-tin-kolokythia-meta-ti-kataggelia-tis-karystianou/>

Την ίδια μέρα σε άλλη τηλεοπτική του εμφάνιση (TRT) δήλωνε πως «διαμορφώθηκε ο χώρος. Και για τη φύλαξη, τα συντρίμια, τα βαγόνια» προσθέτοντας ότι όλα αυτά έγιναν με τη στενή συνεργασία της περιφέρειας Θεσσαλίας.

Σε ραδιοφωνική συνέντευξη στο σταθμό VERA RADIO δήλωσε αυτολεξεί:

4.47 "....εγώ έτυχε με εντολή του πρωθυπουργού να το διαχειριστώ να βρεθώ στο σημείο για πέντε μέρες...".

Το σχετικό ηχητικό ντοκουμέντο μπορείτε να εντοπίσετε στο Link: <https://ctriantopoulos.com/2023/04/05/radio-vera-24-03-2023/>

Επίσης ο επικεφαλής των πυροσβεστικών δυνάμεων Φαλάρας σε Δελτίο Τύπου του αρνείται οποιαδήποτε εμπλοκή στη διαμόρφωση του χώρου και στην μεταφορά πάσης φύσεως πειστηρίων και αποδείξεων (συντρίμμια, αμαξοστοιχιών, χώματος), αναφέροντας χαρακτηριστικά ότι το μόνο που αιτήθηκε ήταν η συμμετοχή κατάλληλων μηχανοκίνητων γερανών για την ανύψωση των βαγονιών προκειμένου να γίνουν απεγκλωβισμοί σορών,

αναφέροντας χαρακτηριστικά ότι οι πυροσβεστικές δυνάμεις είχαν αποχωρήσει «...έως την Παρασκευή 3 Μαρτίου το πρωί...».

Είναι χαρακτηριστικά τα δημοσιεύματα στον Τύπο για τις δηλώσεις του κ. Φαλάρα:

«...Η διάψευση

Την πικρία του για όσα δήλωσε στην Ολομέλεια της Βουλής ο Χρήστος Τριαντόπουλος -ο οποίος απέδωσε στην Πυροσβεστική την ευθύνη για το μπάζωμα του τόπου της τραγωδίας των Τεμπών- εξέφρασε στο documentonews.gr ο Ευάγγελος Φαλάρας, Συντονιστής Πυροσβεστικών Υπηρεσιών Θεσσαλίας και Στερεάς Ελλάδας, διαψεύδοντας ότι η Πυροσβεστική είχε οποιαδήποτε συμμετοχή στο τσιμέντωμα, ενώ ξεκαθαρίζει πως τα απροσδιόριστα εγκαύματα των πυροσβεστών δεν προκλήθηκαν από τα υγρά ψύξης που υπήρχαν στα τρένα.

«Όχι. Εγώ, δεν ζήτησα εκχωμάτωση, ζήτησα από το ΣΟΠΠ να μου φέρουν τον εξοπλισμό για να μου δώσει την ευχέρεια να ελέγξω και να εντοπίσω νεκρούς και ζωντανούς. Για τις μετέπειτα παρεμβάσεις, εγώ την Παρασκευή που έφυγα είχαμε ελέγξει ακόμα και αν υπήρχε κάτι κάτω από τις λαμαρίνες, οι οποίες ήταν πολύ κοντά στο τούνελ. Ήταν, δηλαδή, το τελευταίο σημείο και είχαν “φύγει” και τα βαγόνια που δεν είχαν εμπλοκή στη σύγκρουση»...» (<https://thepressproject.gr/stin-pyrosvestiki-erixe-tis-efthynes-gia-to-bazoma-o-triantopoulos-ton-diapsevdei-o-syntonistis-tis-pyrosvestikis/>).

Τα παραπάνω στοιχεία δεν αφήνουν καμία αμφιβολία για την συλλογική εγκληματική δράση πολλών μελών της Κυβέρνησης.

Αυτό δε σημαίνει ότι θα πρέπει να ενοχοποιηθούν για σοβαρά ποινικά αδικήματα και τα μέλη της Βουλής των Ελλήνων που τυχόν θα συμπράξουν στην με οποιοδήποτε τρόπο διαδικαστική αμνήστευση των πρόδηλων ενόχων.

Σε αυτή την περίπτωση, δεδομένου ότι η Βουλή των Ελλήνων αναλαμβάνει καθήκοντα δικαιοδοτικού φορέα, **οι υπαίτιοι αυτού του ανοσιουργήματος θα είναι υπόλογοι του κακούργηματος της κατάχρησης εξουσίας** (άρθρο 239 ΠΚ «... Υπάλληλος στα καθήκοντα του οποίου ανάγεται η δίωξη ή η ανάκριση αξιόποινων πράξεων: β) αν εν γνώσει του παρέλειψε να διώξει κάποιον υπαίτιο, τιμωρείται με κάθειρξη έως δέκα έτη και χρηματική ποινή, αν πρόκειται για κακούργημα και με φυλάκιση τουλάχιστον τριών ετών και χρηματική ποινή, αν πρόκειται για

πλημμέλημα...».

Που ακριβώς αποσκοπούσε λοιπόν ο «πρωθυπουργός» εκτός από την πλήρη αλλοίωση ή και εξαφάνιση των στοιχείων και των πειστηρίων του εγκλήματος, πριν καν ξεκινήσει η έρευνα και δίχως να ερωτηθούν οι μόνες αρμόδιες σύμφωνα με το Σύνταγμα και τους νόμους του Κράτους (ενδεικτικά άρθρα 239 και 251 ΚΠΔ) δικαστικές αρχές;

Ποια η σχέση των εντολών του με τα 647.862,80 ευρώ που εκταμιεύτηκαν, για την όλη επιχείρηση «αποκατάστασης»;

Υπενθυμίζουμε ότι στις 18 Απριλίου 2023 υπεγράφη απόφαση του Υφυπουργού Αναπτύξεως και Επενδύσεων, Ιωάννη Τσακίρη, η οποία είχε ως θέμα «Ένταξη της πράξης για κατεπείγουσες επεμβάσεις στο δυστύχημα των Τεμπών 1/3/2023 με κωδικό ΟΠΣ5211014 στο Ειδικό Πρόγραμμα “Έκτακτων Αναγκών 2021-2025», με σκοπό την χρηματοδότηση της Περιφέρειας Θεσσαλίας με δαπάνη 642.862,80 ευρώ.

Απόσπασμα της εν λόγω απόφασης είχε αυτολεξεί : «Μετά από την σύγκληση του Συντονιστικού Οργάνου Πολιτικής Προστασίας τα ξημερώματα της 1ης/3/2023 ΔΟΘΗΚΑΝ ΕΝΤΟΛΕΣ ΠΡΟΣ την Διεύθυνση Τεχνικών Έργων της Περιφερειακής Ενότητας (ΠΕ) Λάρισας για διάθεση μηχανημάτων, που επιχείρησαν στον τόπο του δυστυχήματος για τις επόμενες εβδομάδες».

Επομένως, από την αρχική αυτή απόφαση και τη διατύπωση, συνάγονται δύο συμπεράσματα:

Αφενός ότι οι εργασίες και το σύνολο της επιχείρησης και των ενεργειών στο πεδίο του δυστυχήματος έγιναν κατόπιν αποφάσεων κατά τις δύο πρώτες συνεδριάσεις του Συντονιστικού Οργάνου Πολιτικής Προστασίας τα ξημερώματα της 1ης Μαρτίου 2023, αφετέρου ότι οι αποφάσεις για τις ενέργειες, που επιχειρήθηκαν στο πεδίο του δυστυχήματος αφορούσε, τόσο στις αναγκαίες ενέργειες, όσο όμως και στις ήδη αποδοθείσες ως παράνομες πράξεις της αλλοίωσης στοιχείων και της παράνομης επεμβάσεως (μεταφορά των 300 κυβικών χώματος σε οικόπεδο στο Κουλούρι Λάρισας). Εξάλλου σύμφωνα με την διατύπωση, οι αποφάσεις αφορούν σε όλες τις εργασίες που έγιναν, όχι άμεσα μόνο, αλλά “τις επόμενες εβδομάδες”.

Στο ίδιο συμπέρασμα κατατείνει και η απόφαση του Υπουργείου Ανάπτυξης, η οποία εξέδωσε ανακοίνωση πρόθεσης χρηματοδότησης προς την Περιφέρεια

Θεσσαλίας με τίτλο «Κατεπείγουσες επεμβάσεις στο δυστύχημα Τεμπών την 01/03/2023. Το έργο αφορά σε δαπάνες που προκλήθηκαν από εργασίες, προμήθειες και υπηρεσίες που πραγματοποιήθηκαν μετά το σιδηροδρομικό δυστύχημα στις 28/02/2023 στην περιοχή των Τεμπών, κατόπιν απόφασης του Συντονιστικού Οργάνου Πολιτικής Προστασίας τα ξημερώματα της 01ης/03/2023.

Για την ως άνω απόφαση πρέπει να διερευνηθούν οι ευθύνες και του τότε υπουργού Ανάπτυξης Σπυρίδωνα – Άδωνι Γεωργιάδη.

Στις 12 Ιανουαρίου 2024, μετά την υποβολή της αρχικής εγκλήσεως των συγγενών των θυμάτων για την διερεύνηση της παράνομης αλλοίωσης του τόπου του δυστυχήματος και των υπαιτίων, πολιτικών και μη προσώπων, και μετά την αποκάλυψη για την ύπαρξη εύφλεκτου υλικού (ξυλόλιο), που μετέφερε προφανώς παράνομα η εμπορική αμαξοστοιχία, προκαλώντας την φονική πυρκαγιά, αιτία που αυτοτελώς οδήγησε στον θάνατο τουλάχιστον 27 ανθρώπους που απανθρακώθηκαν, ο Αναπληρωτής Υπουργός Οικονομίας, Νικόλαος Παπαθανάσης, στον οποίο μετεβιβάσθησαν οι αρμοδιότητες του Υπουργείου Αναπτύξεως και Επενδύσεων, εξέδωσε υπουργική απόφαση με την οποία τροποποίησε, άλλως «αλλοίωσε» την ως άνω αρχική απόφαση του Υφυπουργού, Ιωάννη Τσακίρη για χρηματοδότηση της Περιφέρειας Θεσσαλίας με ποσό ύψους 642.862,00 ευρώ. Ειδικότερα, η απόφαση της 12ης/1/2024 του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας (Γενική Γραμματεία Δημοσίων Επενδύσεων) με αποδέκτη την Περιφέρεια Θεσσαλίας έχει ως θέμα **«Τροποποίηση της Πράξης για κατεπείγουσες επεμβάσεις στο Δυστύχημα των Τεμπών της 1ης/3/2023»** και τυπικώς η αλλαγή συνίστατο στο ότι, όπως αναφέρει, **«τροποποιείται ως προς το χρονοδιάγραμμα».**

Ωστόσο προσεκτικότερη επισκόπηση και μελέτη της αποφάσεως δείχνει ότι ο Αναπληρωτής Υπουργός έχει προχωρήσει σε μια προσθήκη, που δεν υπήρχε στην αρχική απόφαση. Προσθέτει ότι εγκρίνει την χρηματοδότηση από το Εθνικό Πρόγραμμα Αναπτύξεως **«λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι οι δαπάνες ΠΡΟΚΛΗΘΗΚΑΝ ΜΕ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΕΝΤΟΛΕΣ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΗΣ Π.Ε ΛΑΡΙΣΑΣ...».**

Με την αρχική απόφαση του Απριλίου 2023 διαπιστώνεται ομολογία, ότι η λήψη της απόφασης για το σύνολο των εργασιών, που απαιτήθηκαν από το δυστύχημα της 28ης-02-2023, περιλαμβανόμενων των πάσης φύσεως εργασιών, και των παράνομων ενεργειών αλλοίωσης και επέμβασης, έγινε από το Συντονιστικό Όργανο Πολιτικής Προστασίας. Με την νεότερη απόφασή του ο Υπουργός, Νικόλαος

Παπαθανάσης μεταθέτει σε φορείς της Περιφέρειας την ευθύνη εντολής της παράνομης πράξης της αλλοίωσης στοιχείων και επέμβασης στον τόπο του δυστυχήματος, αναγράφοντας ότι... “οι εντολές εδόθησαν από την Πολιτική Προστασία της Περιφέρειας στην Διεύθυνση Τεχνικών Έργων της”. Ο σκοπός είναι προφανής και συνίσταται στην απαλλαγή του υφυπουργού παρά τω Πρωθυπουργώ, Χρήστου Τριαντόπουλου από την ευθύνη για την εντολή αλλοίωσης και επέμβασης του τόπου του δυστυχήματος.

Όπως θα διαπιστώσετε από τα στοιχεία της δικογραφίας υπάρχει ρητή διάψευση του νυν Περιφερειάρχη κ. Κουρέτα για την ύπαρξη οποιασδήποτε σχετικής απόφασης των ως άνω φορέων της Περιφέρειας (Πολιτική Προστασία και Διεύθυνση Τεχνικών Έργων), δεδομένου μάλιστα ότι δεν υπάρχει ούτε μελέτη που να υλοποιήθηκε, ούτε πρακτικό παραλαβής του οποιουδήποτε έργου ή υλικών.

Είναι γνωστό ότι για τις παραπάνω πράξεις έχει ήδη κινηθεί δίωξη για κακουργηματική απιστία και απάτη, όμως οι περισσότεροι φυσικοί και κυρίως οι ηθικοί αυτουργοί ακόμη διαφεύγουν.

Δεν είναι εύλογο λοιπόν να πιστεύει κάθε πολίτης, όσο δεν απαντά ο «πρωθυπουργός» για τα παραπάνω και κρύβεται πίσω από την ενοχοποίηση άλλων, όπως ο υποτακτικός του και εντολοδόχος του Τριαντόπουλος, ότι εάν δεν αλλοίωνε τα πάντα δεν θα παρέμενε ούτε για ένα εικοσιτετράωρο στην εξουσία και με βεβαιότητα δεν θα κέρδιζε τις επικείμενες εκλογές, λόγω των αποκαλύψεων που θα προέκυπταν για το ποιος και γιατί ευθυνόταν για το ανεξακρίβωτο προς στιγμή μη δηλωμένο φορτίο;

Είναι απλό νομίζουμε να απαντήσει ο «πρωθυπουργός» στο παραπάνω ερώτημα, εφόσον αληθεύει ο ισχυρισμός ότι «όλα έγιναν για καλό».

Εάν δεν απαντήσει όμως, δικαιούμαστε να πιστεύουμε και ότι μη δηλωμένο φορτίο της εμπορικής αμαξοστοιχίας υπήρχε και επίσης ότι σχετίζεται με αυτό παράνομη δραστηριότητα μεγάλου οικονομικού ενδιαφέροντος που τον αφορά.

Δεν είναι ορθός ο συλλογισμός μας;

Είναι συνδεδεμένη με την ασφάλεια η έρευνα για το εάν διεξάγονταν και συνεχίζουν πιθανόν να διεξάγονται στην Ελλάδα λαθραίες μεταφορές επικίνδυνων χημικών ουσιών (αρωματικοί υδρογονάνθρακες, ξυλόλιο,

τουλόλιο, βενζόλιο κλπ), καθώς τέτοιες χημικές ουσίες βρέθηκαν από δειγματοληψίες στο χώρο και στα προσωπικά αντικείμενα των επιβατών.

Η απλή ανάλυση βασικών αιτίων (root cause analysis) οδηγεί αβίαστα στην εκδοχή ότι το υλικό που οδήγησε στην ανάφλεξη (και τη δημιουργία πυρόσφαιρας) είναι κάποιος/κάποιοι υδρογονάνθρακες (ενδεχομένως και χλωριωμένοι ή φθοριωμένοι).

Αυτές τελικά οι ουσίες είναι που προκάλεσαν φρικτό θάνατο σε επιζώντες από την σύγκρουση επιβατών. Αυτό αποδεικνύουν οι παρακάτω Επιστημονικές Εκθέσεις:

1. **Του καθηγητή Πανεπιστημίου στην έδρα Mike O'Connor II του Artie McFerrin Department of Chemical Engineering (Τμήμα Χημικής Μηχανικής Artie McFerrin) του Πανεπιστημίου Texas A&M University, Αμερικής, και Διευθυντή του Mary Kay O'Connor Process Safety Center [Κέντρου Ασφάλειας Διαδικασιών Mary Kay O'Connor] (MKOPSC), κ. Faisal Khan (24/07/2024).**

2. Του ερευνητή κ. Βασιλείου Κοκοτσάκη και της επιστημονικής του ομάδας (την από 15.5.2024 Έκθεση με το από 9-1-2025 παράρτημα 3 με τρία -3 σχετικά αρχεία οπτικοακουστικού υλικού τα οποία αναφέρονται στην έκθεση),

3. Του κ. Αχιλλέα Μιχόπουλου, Χημικού Μηχανικού MSc, ΑΠΘ/UMASS «ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ – ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΑΙΤΙΩΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΠΥΡΟΣΦΑΙΡΑΣ (FIREBALL) ΣΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ ΤΩΝ ΤΕΜΠΩΝ, 28/2/2023»,

4. Του Τεχνικού Συμβούλου κ. Κάρναβου, (η από Ιανουάριο του 2025 τεχνική έκθεση αναλύει την δημιουργία πυρόσφαιρας, τεκμηριώνει την παραπάνω εκδοχή εμπεριστατωμένα και με μία εκτίμηση της ποσότητας του υλικού που ανεφλέγη.

5. Του χημικού Μηχανικού κ. Μάρκου Χρυσού, σχετικά με την πειραματική διαδικασία που διέταξε ο κ.Ανακριτής από 16-19 Δεκεμβρίου 2024 στην Αθήνα, σχετικά με αναφλεξιμότητα κ.λ.π, δειγμάτων ελαίου σιλικόνης ηλεκτρομηχανών (16.1.2025).

Αυτή η προγραμματισμένη τάχιστη βεβήλωση του πεδίου του εγκλήματος για την εξαφάνιση ή αλλοίωση κρίσιμων αποδεικτικών στοιχείων είναι ο λόγος που υπάρχει ακόμη μία τουλάχιστον αγνοούμενη, ενώ μάλιστα

είχε προσφερθεί, η εξειδικευμένη στην ανεύρεση βιολογικού υλικού νεκρών, ομάδα Anubis, να μετάσχει αφιλοκερδώς στην ανεύρεσή της και της το αρνήθηκαν.

Η Ευρωπαϊκή νομοθεσία (ενδεικτικά: το **άρθρο 19 και κυρίως 20 ΟΔΗΓΙΑΣ 2004/49/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 29ης Απριλίου 2004 για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων**, επιβάλλει ανεξάρτητες Αρχές, όπως η Επιτροπή Διερεύνησης σιδηροδρομικών και αεροπορικών δυστυχημάτων, να έχουν απρόσκοπτη πρόσβαση στο χώρο και αυτός να περιφρουρηθεί, έως ότου η Δικαιοσύνη και ο ίδιος ο ΕΡΑ ολοκληρώσουν τις έρευνες.

Αυτό επιβάλλουν και τα άρθρα **239 και 251 του Ελληνικού ΚΠΔ**, όπως και το **άρθρο 21 νόμου 5014/2023 για την διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων**, που υλοποιεί με επίσης μεγάλη καθυστέρηση την ως άνω Ευρωπαϊκή Οδηγία, όμως τίποτε από αυτά δεν τηρήθηκε, γιατί μεταξύ άλλων η Επιτροπή Διερεύνησης δεν είχε καν συγκροτηθεί.

Τα όσα συνέβησαν, εκτός από προκλητικά παράνομα, συνιστούν και αιτία περαιτέρω διακινδύνευσης της ασφάλειας, καθώς η μη ορθή διερεύνηση των αιτίων που προκάλεσαν τον θάνατο δεκάδων επιβατών συνιστά απτό κίνδυνο επανάληψής τους σε ένα επόμενο συμβάν.

Επομένως τα αδικήματα της κακουργηματικής απιστίας (390 παρ. 2 ΠΚ) και μόνο λόγω της ζημίας που προκλήθηκε, αλλά και της νομιμοποίησης εσόδων από παράνομες δραστηριότητες, όπως και της εσχάτης προδοσίας, υπό την έννοια της δια σφετερισμού κατάλυσης της συνταγματικής τάξης, σύμφωνα με το άρθρο 134 παρ.2 και 3 ΠΚ, πρέπει να διερευνηθούν και για το συγκεκριμένο ζήτημα, ιδίως εάν «ο Πρωθυπουργός» δεν δώσει και στο συγκεκριμένο ζήτημα απαντήσεις.

Το γεγονός ότι δεν απαντά στο συγκεκριμένο ερώτημα και συνεχίζει να επιχειρεί την απόσπαση της προσοχής μας από την πραγματικότητα, επικαλούμενος δήθεν θεωρίες συνωμοσίας και χαρακτηρίζοντας «ψεκασμένους» όσους διεκδικούν το αυτονόητο στα πλαίσια της κοινής λογικής, απλώς ισχυροποιεί τις σαφέστατες ενδείξεις ενοχής του και συνιστά απόδειξη της ομολογημένης άμεσης εμπλοκής του στην δολοφονία τουλάχιστον 57 ανθρώπων, τόσο από αυτή καθ' αυτή την σύγκρουση όσο και

από την ραγδαία εξάπλωση της πυρκαγιάς που ακολούθησε, στην οποία αποδίδεται ο θάνατος 27 ή και 30 Θυμάτων.

Δεν έχουν σημασία για την απάντηση στο ερώτημα που θέτουμε τα υποτιθέμενα «σφάλματα στο πεδίο», που αορίστως το κυβερνητικό αφήγημα υπονοεί ότι διέπραξαν άλλοι, μας ενδιαφέρει το κίνητρο της δικής του εντολής «περί αποκατάστασής του» και είναι πρόκληση για όλους μας το να υποκρίνεται, ο ίδιος και εν συνόλω ο προπαγανδιστικός μηχανισμός του κυβερνώντος κόμματος ότι δεν το καταλαβαίνει.

Όπως προαναφέραμε του έχουμε απευθύνει το ερώτημα εγγράφως και μάλιστα με εξωδίκους επιστολές, ασκώντας το Δικαίωμα της Αναφοράς (άρθρο 10 Συντάγματος) και ενώ όφειλε να απαντήσει εντός 60 ημερών, έχει παρέλθει έτος και ακόμη σιωπά (Προσκομίζονται οι σχετικές εξώδικες επιστολές και τα αποδεικτικά επιδόσεως, για την οικονομία της έκτασης του παρόντος).

Γιατί λοιπόν δεν απαντά;

Όποιος δεν έχει απάντηση για την νομιμότητα και τα κίνητρα μιας τέτοιας εντολής, που ο ίδιος έδωσε, εύλογα να θεωρείται ολετήρας των θεσμών του Κράτους Δικαίου.

Εμφανίζεται ο πρωθυπουργός τρεις τουλάχιστον φορές στο δημόσιο λόγο με ικανότητες τουλάχιστον ενόρασης «μάντη» ή και «προφήτη» καθώς: α) Προκατέλαβε την έκβαση της ανάκρισης, αναφερόμενος σε «ανθρώπινο σφάλμα», λίγες ώρες μετά το έγκλημα, β) Τοποθετήθηκε σε ότι αφορά την αιτία της πυρόσφαιρας και της φωτιάς, δηλώνοντας ότι οι ειδικοί γνωματεύουν σχετικά και τα αποδίδουν στη σύγκρουση και στα έλαια σιλικόνης, δύο μήνες τουλάχιστον πριν γνωματεύσει σχετικά οποιοσδήποτε δασκαλεμένος και βολικός «ειδικός», γ) Ευχήθηκε να βρεθούν επιτέλους στην δικογραφία βίντεο που «εμφανίζουν» το φορτίο της εμπορικής αμαξοστοιχίας και μια εβδομάδα ακριβώς μετά, αυτά «ως δια μαγείας» προέκυψαν.

Με τέτοιες θαυμαστές ικανότητες είναι αδύνατον να μην θυμάται τους λόγους που έδωσε την παραπάνω εντολή «αποκατάστασης του πεδίου»;

Δεν είναι επομένως θέμα μνήμης, οπότε οφείλει να απαντήσει και κάθε μέλος της Βουλής των Ελλήνων οφείλει να το απαιτήσει.

Επίσης θα θέλαμε να πληροφορηθούμε εάν εφαρμόστηκε η 4^η ΣΔΑΑ, όπως έχει δηλώσει σε Συνεντεύξεις και Δελτία Τύπου η Πυροσβεστική και έχει

διαβεβαιώσει ο Τριαντόπουλος το πανελλήνιο, σε τρεις τουλάχιστον τοποθετήσεις του εντός της Βουλής των Ελλήνων ή δεν εφαρμόστηκε, όπως αναφέρει στον απολογητικό του Υπόμνημα, ο αρμόδιος να την ενεργοποιήσει, τέως Γενικός Γραμματέας Πολιτικής Προστασίας, Παπαγεωργίου.

Που οφείλεται αυτό το κομφούζιο θέσεων μεταξύ στελεχών της Κυβέρνησής, εάν όχι στην ενοχή για την πρόδηλη απόκρυψη της αλήθειας, με δεδομένο ότι και οι δύο ήδη διώκονται τουλάχιστον για το αδίκημα της παράβασης; καθήκοντος;

Βέβαια η εύρεση του κινήτρου για την εντολή «αποκατάστασης του πεδίου», ιδίως εάν δεν διευκρινιστεί η καλόπιστη προαίρεση αυτού που την έδωσε, την οποία αναζητούμε, γι' αυτό και θέτουμε τα ερωτήματα, έχει άμεση σχέση, όχι μόνο με την απιστία, αλλά και με τα αδικήματα της υπόθαλψης – παρεμπόδισης της Δικαιοσύνης (άρθρο 231 ΠΚ), της ηθικής αυτουργίας σε παράβαση καθήκοντος και της διάπραξης του κακούργηματος του άρθρου 134 παρ. 2 ΠΚ.

Επιπλέον σχετίζεται με την διερεύνηση των κακούργημάτων του εμπρησμού και της έκρηξης, επίσης σε βαθμό κακούργηματος (άρθρα 264 και 270 ΠΚ, αντίστοιχα) για τα οποία δεν έχουν ασκηθεί ακόμη διώξεις.

Ενδεχομένως ο ανακριτής να μην πρότεινε την άσκησή τους καθώς βρισκόταν εν αναμονή της Έκθεσης Πραγματογνωμοσύνης Καρώνη, όπως και εμείς, όχι διότι πραγματικά πιστεύαμε, μετά από 14 μήνες ανεξήγητης σιωπής του, ότι θα αναδείξει με την εργασία του την επιστημονική αλήθεια, αλλά για να διαπιστώσουμε το μέγεθος του εκμαυλισμού που είναι σε θέση να επιτύχει το σημερινό καθεστώς.

Πράγματι το περίφημο «πόρισμα Καρώνη» θα μείνει στην ιστορία ως μνημείο της ικανότητας ενός δυναστικού μορφώματος να αλλοτριώσει κάθε αξία και ιδανικό, όταν οι θεσμικοί εκφραστές τους τα διακονούν κατ' επίφαση και όχι με αυταπάρνηση, αφοσίωση και αυτοσεβασμό.

Τα ιδεώδη της Δικαιοσύνης, της επιστημονικής αλήθειας και της ίδιας της Δημοκρατίας έχουν τόσο σχετικοποιηθεί, που μόνο μια ουσιαστική θεσμική αναγέννηση μπορεί να τα διασώσει.

Αλήθεια πως ακριβώς εννοείς Κυριάκο Μητσοτάκη ότι από το περιεχόμενο αυτού του αντιφατικού εξαμβλώματος, γέννημα της πιο νοσηρής

επιστημονικής φαντασίας, που μόνο ο φόβος και η καταπίεση υπαγόρευσε, θα αποδείξεις ότι «η αλήθεια έχει κοντά ποδάρια»;

Απομόνωσε την φράση ή τις φράσεις στις οποίες με βεβαιότητα ο επιστήμονας αυτός εκφράζει την αλήθεια που σε αντιπροσωπεύει και αποφαίνεται για τους παράγοντες που προκάλεσαν πυρόσφαιρα διαμέτρου 80x130 μέτρων και σε δεύτερο χρόνο, μετά την πάροδο τουλάχιστον 2 λεπτών, νέα εστία φωτιάς, με φλόγα ύψους 20 έως 25 μέτρων.

Μήπως είναι η φράση: «Με βάση τις ανωτέρω παρατηρήσεις ο σχηματισμός πύρινης σφαίρας υπό συνθήκες ηλεκτρικού τόξου υψηλής έντασης ρεύματος είναι εφικτός. Αυτό σημαίνει πως και στην περίπτωση του υπό διερεύνηση τραγικού δυστυχήματος, είναι **ένα πιθανό ενδεχόμενο**, αφού έχουν καταγραφεί αναλαμπές που αποδίδονται σε ηλεκτρικό τόξο», ή μήπως η καταληκτική διατύπωση: «...Στην απάντηση του ερωτήματος: Όσον αφορά την καύση, τα έλαια σιλικόνης με αυτά τα χαρακτηριστικά μπορούν να αναφλεγούν όταν η θερμοκρασία στον χώρο υπερβεί τους 300 deg * C και εν συνεχεία να καούν. Στο έγγραφό της η Hellenic Train αναφέρει ότι: «Σε κανονικές συνθήκες λειτουργίας, η θερμοκρασία του μετασχηματιστή εξαρτάται από διάφορους παράγοντες εξωτερικούς, όπως η θερμοκρασία περιβάλλοντος, και εσωτερικούς, όπως η τιμή της ζητούμενης και της παραγόμενης ισχύος η οποία διαρκώς μεταβάλλεται. Σύμφωνα με τον Κατασκευαστή θεωρείται υπερβολική όταν υπερβαίνει τους 155°C στην περιέλιξη του μετασχηματιστή και τους στο υγρό σιλικόνης (σελ. 4/5 παρ. 2.2.1, Κεφ. 2, "Transformator1T2_EZAT6844_Haupttransformator.pdf")».

Επομένως, η θερμοκρασία των ελαίων πρέπει να ήταν στην περιοχή των 90 deg * C και κατά συνέπεια πολύ χαμηλότερη του σημείου ανάφλεξης των ελαίων. **Αρα, όσον αφορά την καύση, είναι λογικό να υποτεθεί ότι τα έλαια σιλικόνης συμμετείχαν στην πυρκαγιά λόγω των υψηλών θερμοκρασιών που επικρατούσας μετά την ανάπτυξη της πύρινης σφαίρας...».**

Βέβαια, αν εξαιρέσουμε την έλλειψη ορθής σύνταξης, λόγω προφανούς σύγχυσης του συντάκτη, το μόνο συμπέρασμα που μπορεί να εξαγεί κανείς είναι ότι τα έλαια σιλικόνης δεν μπορούν καν να αναφλεγούν πριν κάποια άλλη ουσία προκαλέσει με την καύση της θερμοκρασία άνω των 300 βαθμών κελσίου, καθώς μάλιστα τα έλαια σιλικόνης ακόμη και εάν αναφλεγούν από την επαφή με ηλεκτρικό τόξο υφίστανται αυτόσβεση μόλις πάψει η ρευματοδότηση, η οποία εν προκειμένω διήρκεσε κατά εικασίες 0,4 δευτερόλεπτα.

Ποια είναι η ουσία αυτή «κύριε Πρωθυπουργέ»;

Θα την βρίσκαμε εύκολα εάν δεν είχες δώσει την εντολή της «αποκατάστασης του πεδίου», αλλά την έδωσες και δυστυχώς εφαρμόστηκε από πλήθος επίορκων με σωρεία πράξεων και παραλείψεων.

Η Διεύθυνση Εγκληματολογικών Ερευνών (ΔΕΕ), την οποία ευτέλises, μετατρέποντάς την σε όργανο ανομίας και παραπλανητικής επαλήθευσης της δήθεν αξιοπιστίας του βιντεοληπτικού υλικού, που μάντεψες ότι θα ενταχθεί στην δικογραφία μια εβδομάδα πριν αυτό «βρεθεί» σε κάδο ανακύκλωσης ενός server της Interstar, είναι κατά το νόμο (άρθρο 27 Ν. 4249/2014 και άρθρο 52 Ν 5187/2025) η Εθνική Εγκληματολογική Υπηρεσία της χώρας και οφείλει να παρέχει σημαντική υποστήριξη και βοήθεια στο έργο όλων των διωκτικών Αρχών της χώρας, συμβάλλοντας αποφασιστικά στην καταστολή της κάθε είδους εγκληματικότητας. Κύριες αποστολές της είναι: ► Η διερεύνηση του τόπου του εγκλήματος, η περισυλλογή και αξιοποίηση των ιχνών και πειστηρίων με τη χρησιμοποίηση σύγχρονου επιστημονικοτεχνικού εξοπλισμού και η εφαρμογή επιστημονικών και τεχνικών μεθόδων. ► Η παροχή πληροφοριών στις αρμόδιες αρχές.

Όπως όλοι γνωρίζουμε δεν πραγματοποίησε καμία διερεύνηση της σκηνής του εγκλήματος, ούτε περισυνέλλεξε ή αξιοποίησε ίχνη ή πειστήρια από τον τόπο αυτό, ώστε να παράσχει ενημέρωση στις αρμόδιες αρχές και ενώ βρέθηκε στον τόπο του εγκλήματος, περιορίστηκε απλώς σε ρόλο διασταύρωσης της ταυτότητας DNA των θυμάτων με τους συγγενείς τους και κατόπιν σε θλιβερό εργαλείο «επιβεβαίωσης προφητειών».

Θα πρέπει να επιμείνουμε με στοιχεία στο γεγονός ότι ειδικά αυτή η επίλεκτη ομάδα της αστυνομίας (ΔΕΕ) κατέστη εργαλείο υλοποίησης σχεδίων παρακρατικών μηχανισμών, όπως θα αναλύσουμε στην συνέχεια.

Αυτό και μόνο αποκαλύπτει την οριακή παρακμή της δημοκρατίας στον τόπο μας, διότι ποτέ άλλοτε στην πολιτική ιστορία της νεότερης Ελλάδας Κράτος και Παρακράτος δεν ταυτίστηκε σε αυτό τον βαθμό, με εξαίρεση ίσως την ταραγμένη περίοδο του εμφυλίου πολέμου, όπου η δημόσια τάξη και η νομιμότητα είχε υποχωρήσει στο βωμό της προστασίας του «κράτους» από τον «εσωτερικό εχθρό».

Σήμερα άραγε ποιος είναι ο «εσωτερικός εχθρός», μήπως η αλήθεια και ο σεβασμός του Κράτους Δικαίου και ιδίως η αρχή της νομιμότητας, διότι αυτά τα προπύργια του Πολιτεύματος έχει αντιπάλους του το καθεστώς Μητσοτάκη.

Αυτό είναι η αιτία που η συντονισμένη παράνομη δράση πλήθους υπηρεσιών και αρχών της δημόσιας διοίκησης, δεν συνιστά απλώς απόδειξη της πραγμάτωσης της υποκειμενικής και αντικειμενικής υπόστασης του αδικήματος του άρθρου 134 παρ. 2 και 3 ΠΚ, αλλά κυριολεκτικά έχει όλα τα χαρακτηριστικά της πολιτειακής εκτροπής.

Είναι γνωστό άλλωστε ότι η Εισαγγελέας του Αρείου Πάγου κ. Αδειλίνη δεν έχει απαντήσει στα 25 στοιχειοθετημένα ερωτήματα που θέσαμε με το υπ' αριθ. πρωτ.1653/27.2.2025 Υπόμνημα μας, το οποίο δημοσιοποιήθηκε, ούτε ο «πρωθυπουργός» απάντησε στην από 3.6.2024 εξώδικο επιστολή, με την οποία ο πρώτος εξ ημών, σύμφωνα με τις επιταγές του άρθρου 10 του Συντάγματος, για το δικαίωμα της αναφοράς στις αρχές, του ζητούσε να πληροφορηθεί την ιδέα ενεργείας που συνέλαβε ο «πρωθυπουργός» όταν έδωσε εντολή «αποκατάστασης του πεδίου» στον Τριαντόπουλο.

Να μας επιτραπεί όμως στο σημείο αυτό μια σύντομη ανάλυση του αδικήματος του άρθρου 134 παρ.2 και 3 ΠΚ, καθώς και των γεγονότων που το στοιχειοθετούν, θέτοντας τουλάχιστον επιτακτικά τουλάχιστον το ζήτημα της διερεύνησης του.

Το άρθρο κατά τον ποινικό κώδικα έχει ως εξής:

«Άρθρο 134
Εσχάτη προδοσία

1. Όποιος επιχειρεί με βία ή απειλή βίας **να καταλύσει, να μεταβάλει, να αλλοιώσει ή να καταστήσει ανενεργό, διαρκώς ή προσωρινώς, το δημοκρατικό πολίτευμα που στηρίζεται στη λαϊκή κυριαρχία ή θεμελιώδεις αρχές ή θεσμούς του πολιτεύματος αυτού** ή να αποστερήσει τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας ή αυτόν που ασκεί την προεδρική εξουσία, τον Πρωθυπουργό, την Κυβέρνηση ή τη Βουλή από την εξουσία που έχουν κατά το Σύνταγμα, τιμωρείται με ισόβια κάθειρξη.

2. Με την ίδια ποινή τιμωρείται και: α) όποιος επιχειρεί να τελέσει την πράξη της προηγούμενης παραγράφου **με κατάχρηση της ιδιότητάς του ως οργάνου του κράτους ή με σφετερισμό της ιδιότητάς αυτής**, καθώς και β) όποιος ασκεί την εξουσία που ο ίδιος ή άλλος κατέλαβε με τους τρόπους και τα μέσα που προβλέπει το άρθρο αυτό.

3. Θεμελιώδεις αρχές και θεσμοί του πολιτεύματος θεωρούνται στο Κεφάλαιο αυτό: α) η ανάδειξη του Αρχηγού του Κράτους με εκλογή, β) το δικαίωμα του λαού να εκλέγει τη Βουλή με γενικές, άμεσες, ελεύθερες, ίσες και μυστικές ψηφοφορίες μέσα στα συνταγματικά χρονικά πλαίσια, γ) το κοινοβουλευτικό σύστημα διακυβέρνησης, δ) η αρχή του πολυκομματισμού, ε) **η αρχή της διάκρισης των λειτουργιών**, όπως προβλέπεται στο Σύνταγμα, στ) **η αρχή της δέσμευσης του νομοθέτη από το Σύνταγμα και της εκτελεστικής και της δικαστικής λειτουργίας από το Σύνταγμα και τους νόμους**, ζ) **η αρχή της ανεξαρτησίας της δικαιοσύνης** και η) η γενική ισχύς και προστασία των ατομικών δικαιωμάτων που προβλέπει το Σύνταγμα.»

*** Η παρ.1 τροποποιήθηκε και το άρθρο 134 διαμορφώθηκε ως άνω με το άρθρο 30 Ν.4855/2021, ΦΕΚ Α` 215/12.11.2021.

Όπως γίνεται αντιληπτό το κακούργημα του άρθρου 134 παρ. 2 ΠΚ τελείται όχι μόνο με βία ή απειλή βίας αλλά και δια σφετερισμού και κατάχρηση εξουσίας, καθώς ειδικότερα αναφέρονται τα εξής: «...τιμωρείται με ισόβια κάθειρξη...» όποιος «...με κατάχρηση της ιδιότητάς του ως οργάνου του κράτους ή με σφετερισμό της ιδιότητας αυτής...» επιχειρεί «...να καταστήσει...» ανενεργές «... διαρκώς ή προσκαίρως...θεμελιώδεις αρχές και θεσμούς του πολιτεύματος...» όπως «...ε) η αρχή της διάκρισης των λειτουργιών, όπως προβλέπεται στο Σύνταγμα, στ) η αρχή της δέσμευσης του νομοθέτη από το Σύνταγμα και της εκτελεστικής και της δικαστικής λειτουργίας από το Σύνταγμα και τους νόμους, ζ) η αρχή της ανεξαρτησίας της δικαιοσύνης...».

Σύμφωνα με τα γεγονότα λοιπόν έχουμε ικανές ενδείξεις τέλεσης του ως άνω αδικήματος;

Ας τα θυμηθούμε:

Όπως προαναφέρθηκε η Διεύθυνση Εγκληματολογικών Ερευνών (ΔΕΕ) σύμφωνα με το **άρθρο 52 Ν 5187/2025)** είναι **η Εθνική Εγκληματολογική Υπηρεσία της χώρας** και οφείλει να παρέχει σημαντική υποστήριξη και βοήθεια στο έργο όλων των διωκτικών Αρχών της χώρας, συμβάλλοντας αποφασιστικά στην καταστολή της κάθε είδους εγκληματικότητας. Κύριες αποστολές της είναι: **Η διερεύνηση του τόπου του εγκλήματος, η περισυλλογή και αξιοποίηση των ιχνών και πειστηρίων με τη χρησιμοποίηση σύγχρονου επιστημονικοτεχνικού εξοπλισμού και η εφαρμογή επιστημονικών και τεχνικών μεθόδων. Η παροχή πληροφοριών στις αρμόδιες αρχές.**

Ανταποκρίθηκε λοιπόν άραγε η περίφημη ΔΕΕ στα ως άνω καθήκοντα της.

Η απάντηση είναι ρητά όχι και μάλιστα σε κανένα από τα ανωτέρω, όπως θα αποδειχθεί με συνοπτική αναφορά στα γεγονότα.

Ειδικότερα ενώ η ΔΕΕ βρισκόταν αποδεδειγμένα από τις πρώτες ώρες μετά το έγκλημα στο πεδίο: α) δεν έπραξε το παραμικρό σε σχέση με την έρευνα της σκηνής του εγκλήματος, β) δεν συνέλεξε στοιχεία (βιντεοληπτικό υλικό από τα καταγραφικά των καμερών του ΟΣΕ και ειδικά από το δίκτυο παρακολούθησης της Interstar, υλικούς φορείς αρχείων φωνοληψίας, συσκευές κινητών τηλεφώνων των εμπλεκομένων, δεδομένου ότι θα έπρεπε να έχει ξεκινήσει η έρευνα τουλάχιστον για τα κακούργηματα της ανθρωποκτονίας, του

εμπρησμού και της έκρηξης), γ) δεν αξιοποίησε τις εξειδικευμένες γνώσεις των στελεχών της για την υποστήριξη του ερευνητικού έργου από τις ανακριτικές αρχές, όπως επίσης ορίζει το άρθρο 52 Ν 5187/2025 (παροχή πληροφοριών στις αρμόδιες αρχές), το οποίο συνεχίζει να πράττει σε συνεννόηση ή μη με τον περίφημο «Ειδικό Εφέτη Ανακριτή».

Το μόνο που έπραξε ήταν να υποδύεται τον μεταφορέα βιολογικού υλικού μόνο για την διαπίστωση της ταυτότητας των θυμάτων, έως την στιγμή που κλήθηκε να γνωματεύσει κατά το δοκούν, προκειμένου να συγκαλυφθούν και οι δικές της ευθύνες, που δεν έπραξε τα ανωτέρω και όσα θα αναφερθούν αμέσως παρακάτω.

Ειδικότερα εκτός από την προφανή παράβαση καθήκοντος σε σχέση με όσα ορίζει το άρθρο 52 Ν 5187/2025 κατά τα ανωτέρω, η ΔΕΕ συμμετείχε ενεργά στα αδικήματα της παρεμπόδισης της Δικαιοσύνης (άρθρο 231 ΠΚ), της παράβασης καθήκοντος (259 ΠΚ), της απείθειας (169 ΠΚ), της υπεξαγωγής εγγράφων (222 ΠΚ) και της απιστίας (390 ΠΚ).

Στην δικογραφία που βρίσκεται στην Βουλή βρίσκονται τα παρακάτω έγγραφα και μπορείτε να διαπιστώσετε το περιεχόμενο τους:

- 1) Η υπ' αριθμ. 7277/8-5-2017 σύμβαση μεταξύ της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία “ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.”, νομίμως εκπροσωπηθείσας, και της εταιρείας περιορισμένης ευθύνης με την επωνυμία “ΙΝΤΕΡ ΣΤΑΡ ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΙ Ε.Π.Ε. ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ”, νομίμως εκπροσωπηθείσας
- 2) Η με αρ. πρωτ. ΓΝ/ΕΙΣ/2057/13-7-2017 Γνωστοποίηση Συστήματος Βιντεοεπιτήρησης προς την Αρχή Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα
- 3) Η υπ' αριθμ. 7910/3-2-2021 σύμβαση μεταξύ της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία “ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.”, νομίμως εκπροσωπηθείσας, και της εταιρείας περιορισμένης ευθύνης με την επωνυμία “ΙΝΤΕΡ ΣΤΑΡ ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΙ Ε.Π.Ε. ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ”, νομίμως εκπροσωπηθείσας
- 4) Η από 3-6-2021 Γνωστοποίηση Συστήματος Βιντεοεπιτήρησης προς την Αρχή Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα
- 5) Το με αρ. πρωτ. 64/12-5-2023 έγγραφο του Εφέτη Ανακριτή Λάρισας

προς τον Πρόεδρο και Διευθύνοντα Σύμβουλο της εταιρείας με την επωνυμία “ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.”

6) Το με αρ. πρωτ. 9030874/6-6-2023 έγγραφο της εταιρείας με την επωνυμία “ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.” προς τον Εφέτη Ανακριτή Λάρισας

7) Το με αρ. πρωτ. 401/2023 από 2-6-2023 έγγραφο της εταιρείας με την επωνυμία “ΙΝΤΕΡ ΣΤΑΡ ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΙ Ε.Π.Ε. ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ” προς τον Πρόεδρο και Διευθύνοντα Σύμβουλο της εταιρείας με την επωνυμία “ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.”

8) Το με αρ. πρωτ. 129/17-7-2023 έγγραφο του Εφέτη Ανακριτή Λάρισας, το οποίο απευθύνθηκε προς τον Πρόεδρο και Διευθύνοντα Σύμβουλο της εταιρείας με την επωνυμία “ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.”, κοινοποιήθηκε δε, μεταξύ άλλων, και στην εταιρεία με την επωνυμία “ΙΝΤΕΡ ΣΤΑΡ ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΙ Ε.Π.Ε. ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ”

9) Η με αρ. πρωτ. 549/2023 από 4-8-2023 συνοδευτική επιστολή του νομίμου εκπροσώπου της εταιρείας με την επωνυμία “ΙΝΤΕΡ ΣΤΑΡ ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΙ Ε.Π.Ε. ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ”, η οποία απευθύνθηκε προς τον Εφέτη Ανακριτή Λάρισας, κοινοποιήθηκε δε και στον Πρόεδρο και Διευθύνοντα Σύμβουλο της εταιρείας με την επωνυμία “ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.”.

10) Η με αριθμό πρωτ. 94/2023 παραγγελία προς την ΔΕΕ της Ανακρίτριας του Γ Τμήματος Πλημμελειοδικών Λάρισας.

11) Η με αριθμό πρωτ. 95/2023 παραγγελία προς την ΔΕΕ της Ανακρίτριας του Γ Τμήματος Πλημμελειοδικών Λάρισας.

12) Η με αριθμό πρωτ. 5/14.3.2023 παραγγελία προς την ΔΕΕ του Ειδικού Εφέτη Ανακριτή Λάρισας.

Όπως θα διαπιστώσετε από την ανάγνωση των ως άνω 1-9 εγγράφων ο Παναγιώτης Τερεζάκης, Πρόεδρος και Δ/ντας Σύμβουλος του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδας Α.Ε. (ΟΣΕ ΑΕ) ο οποίος είναι και ο Υπεύθυνος Επεξεργασίας στο πλαίσιο της Οδηγίας 1/2011 της Αρχής Προστασίας

Προσωπικών Δεδομένων και ο Νικόλαος Τσαντσαράκης, διαχειριστής της εταιρίας INTER STAP που είναι ο Εκτελεστής Επεξεργασίας, αναφερόμενοι στον Ειδικό Εφέτη Ανακριτή σχετικά με το βιντεοληπτικό υλικό **κατέθεσαν ψευδώς ότι:**

1^{ov}) Τα αρχεία ήχου και εικόνας (βίντεο) φόρτωσης και αναχώρησης της εμπορικής αμαξοστοιχίας καθώς και της διέλευσής της από τους ενδιάμεσους σταθμούς από τη Θεσσαλονίκη έως και την εγκληματική σύγκρουση κατά την 28^η.02.2023 διαγραφήκαν αυτόματα μετά την παρέλευση το αργότερο 15 ημερών από την εγγραφή τους, ήτοι στις 15.03.2023.

2^{ov}) Η αυτόματη διαγραφή των αρχείων την 15^η ημέρα από την εγγραφή τους ρυθμίστηκε επειδή το δεκαπενθήμερο είναι ο μέγιστος χρόνος αποθήκευσης αρχείων σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 1/2011 Οδηγία της Αρχής Προστασίας Δεδομένων και της Κατευθυντήριας Γραμμής 3/2019 του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Προστασίας Δεδομένων.

Η αλήθεια όμως είναι ότι: «Δεν υπήρχε σύστημα αυτόματης διαγραφής των καταγραφών μετά από 15 ημέρες σύμφωνα με τις νομικές απαιτήσεις (Νόμος Περί Προστασίας της Ιδιωτικής Ζωής κ.λπ.). Αντίθετα, οι δίσκοι παρέμεναν σε συνεχή λειτουργία overwrite, όπου κάθε νέο δεδομένο αντικαθιστούσε τα παλαιότερα διαθέσιμα δεδομένα ανάλογα με τον διαθέσιμο χώρο σε κάθε σκληρό δίσκο» (έκθεση ορισθέντος από τον Ειδικό Εφέτη Ανακριτή πραγματογνώμονα, Άγγλο υπήκοο Κούνεϊ σελ 5).

Επιπλέον η επανεγγραφή του κάθε δίσκου γινόταν σε τυχαίες ημερομηνίες και πάντως μεταγενέστερες του 15^{ου} ημεμέρου.

Η απουσία συστήματος αυτόματης διαγραφής δυνάμει της Οδηγίας 1/2011 βεβαιώνεται στην προαναφερθείσα από **27.07.2024 έκθεση** του διορισθέντος πραγματογνώμονα με τη με αριθμό 5/2024 Διάταξη του Ειδικού Εφέτη Ανακριτή Λάρισας κ. Μπακαϊμή, ονόματι Mark Cooney (Μαρκ Κούνεϊ), υπεύθυνο εκπρόσωπο (Dedicated Account Representative) της εδρεύουσας στο Λονδίνο αλλοδαπής εταιρείας με την επωνυμία «Secure Data Recovery», εξουσιοδοτημένης από την κατασκευάστρια των σκληρών δίσκων αλλοδαπή εταιρεία «Western Digital».

Σύμφωνα με την έκθεση Κούνει, η αντικατάσταση των δεδομένων έγινε για τους συγκεκριμένους έξι σκληρούς δίσκους του Σ.Σ. Θεσσαλονίκης: 1) για τον CDS-382060 μετά παρέλευση 28 ημερών, 2) για τον CDS-382056 μετά παρέλευση 24 ημερών, 3) για τον CDS-382054 μετά παρέλευση 53 ημερών, 4) για τον CDS-382050 μετά παρέλευση 45 ημερών, 5) για τον CDS-372983 μετά παρέλευση 45 ημερών και 6) για τον CDS-382052 μετά παρέλευση 24 ημερών. Για τους λοιπούς δίσκους στους σταθμούς διέλευσης της εμπορικής αμαξοστοιχίας, σύμφωνα με την ως άνω έκθεση, οι επανεγγραφές είχαν ως εξής: 7) στο με αριθμό CDS-382071 δίσκο από το Σ.Σ. Λιτοχώρου, τα αρχεία επανεγγραφήκαν μετά από 32 ημέρες, 8) στο με αριθμό CDS-382070 δίσκο από το Σ.Σ. Λιτοχώρου, τα αρχεία επανεγγραφήκαν μετά από 29 ημέρες, 9) στο με αριθμό CDS-382069 από το Σ.Σ. Πλατύ, τα αρχεία επανεγγραφήκαν μετά από 45 ημέρες, 10) στο με αριθμό CDS-382067 από το Σ.Σ. Ραψάνης, τα αρχεία επανεγγραφήκαν μετά από 22 ημέρες, 11) στο με αριθμό CDS-382065 από το Σ.Σ. Νέων Πόρων, τα αρχεία επανεγγραφήκαν μετά από 22 ημέρες, 12) στο με αριθμό CDS-382063 από το Σ.Σ. Ραψάνης, τα αρχεία επανεγγραφήκαν μετά από 21 ημέρες, 13) στο με αριθμό CDS-382062 από το Σ.Σ. Νέων Πόρων, τα αρχεία επανεγγραφήκαν μετά από 23 ημέρες, 14) στο με αριθμό CDS-382058 από το Σ.Σ. Πλατύ, τα αρχεία επανεγγραφήκαν μετά από 26 ημέρες. Συνεπώς είναι ψέμα ότι τα αρχεία διαγραφήκαν 15 ημέρες μετά την εγγραφή τους.

Επομένως οι δύο ως άνω, εκ των οποίων ο κ. Τερεζάκης επελέγη από το κυβερνών κόμμα και ειδικά από τον «Πρωθυπουργό», αμέσως μετά το έγκλημα, με την ιδιότητα του μεταβατικού Προέδρου και Διευθύνοντος Συμβούλου του ΟΣΕ και ο άλλος, εκλεκτός του καθεστώτος Μητσοτάκη σε σειρά συμβάσεων, ιδιωτικής φύλαξης, αξίας πολλών εκατομμυρίων ευρώ, ήδη υπόλογοι για τα αδικήματα της απείθειας και της υπεξαγωγής εγγράφων, σύμφωνα με την **A.B.M.**: Α 24-6220 δικογραφία (κατά την αρχική δικάσιμο της 11.6.2025 η συζήτηση, κατόπιν αιτήσεως των κατηγορουμένων που απουσίασαν προκλητικά από το ακροατήριο του Μονομελούς Πρωτοδικείου Λάρισας αναβλήθηκε για την 15.10.2025), οι οποίοι μάλιστα κατέστρεψαν τον σκληρό δίσκο που υποτίθεται αφορούσε την φόρτωση του εμπορικού τρένου, όπως τους ζητήθηκε με τις ως άνω παραγγελίες, για να μην αποκαλυφθεί ότι

αυτός αφορούσε βιντεοληψίες από τον επιβατικό σταθμό και όχι τον σταθμό φόρτωσης του εμπορικού, **τελούσαν σε γνώση της αναλήθειας των ισχυρισμών τους καθώς**, εκ της θέσεως τους, ο πρώτος ως διευθύνων σύμβουλος του Υπευθύνου Επεξεργασίας ΟΣΕ και ο δεύτερος ως διευθύνων σύμβουλος της εκτελούσας την επεξεργασία INTER STAP, γνώριζαν ότι δεν υπήρχε ρύθμιση αυτόματης διαγραφής βάσει της 1/2011 Οδηγίας. Η γνώση τους για την αναλήθεια των όσων ισχυρίζονται αποδεικνύεται και από το γεγονός της εκ μέρους τους παραδοχής της ανυπαρξίας αυτόματης διαγραφής βάσει της Οδηγίας, όταν ο Ανακριτής τους ζητά τους δίσκους που εγγραφήκαν τα βίντεο φόρτωσης, αναχώρησης και διέλευσης της εμπορικής αμαξοστοιχίας για να αναλυθούν από τη Δ.Ε.Ε. προκειμένου να ανακτηθούν τα κρίσιμα αρχεία της 28^{ης}.02.2023. Ειδικότερα, βάσει των με αρ. πρωτ.: **129/17-07-2023** και **157/19.09.2023** παραγγελιών του Εφέτη Ανακριτή Λάρισας ζητήθηκε η αποστολή των ψηφιακών σκληρών δίσκων φόρτωσης, αναχώρησης και διέλευσης της εμπορικής 63503 *«προκειμένου να επιχειρηθεί η ανάκτηση των συγκεκριμένων ψηφιακών ή άλλων δεδομένων -έστω και διαγραμμένων- διατασσομένης ... της αναγκαίας παραγγελίας προς την αρμόδια Δ/ση Εγκληματολογικών Ερευνών»*. Τότε, με τις με αρ. πρωτ.: **549/04.08.2023** και **26.09.2023** απαντητικές επιστολές που αφορούν σε διαφορετικούς δίσκους, υπό το φόβο της αποκάλυψης του ψεύδους τους λόγω της ψηφιακής ανάλυσης, παραδέχονται ότι τα αρχεία δεν διαγράφονται αυτόματα σύμφωνα με την Οδηγία 1/2011 ανά 15νθημερο, και ομολογούν ότι «οι εν λόγω ψηφιακοί σκληροί δίσκοι στους οποίους είχε πραγματοποιηθεί η εγγραφή, είναι επανεγγράψιμοι και τα παλαιότερα αρχεία σε ημεροχρονολογία εγγραφής, διαγράφονται αυτόματα, προκειμένου να πραγματοποιηθεί η νεότερη εγγραφή».

Και οι δύο για να καθυστερήσουν την παράδοση του βιντεοληπτικού υλικού της φόρτωσης, αναχώρησης και διέλευσης στο Σ.Σ. της εμπορικής αμαξοστοιχίας 63503 την 28^η.02.2023, με σκοπό να ισχυριστούν ότι αυτά κατέληξαν να διαγραφούν μέσω επανεγγραφής τους και, συνεπώς, να ματαιωθεί η ανακριτική έρευνα, χρησιμοποίησαν παραπλανητικά την υποχρέωση που απορρέει από την παράγραφο 1 του άρθρου 8 της οδηγίας 1/2011 της Αρχής Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων, ενώ, συγχρόνως,

απέκρυσαν τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από τις υπόλοιπες παραγράφους του ίδιου άρθρου.

Αναλυτικότερα, το άρθρο 8 της Οδηγίας 1/2011 έχει ως εξής:

1. Τα δεδομένα πρέπει να τηρούνται για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα ενόψει του επιδιωκόμενου κάθε φορά σκοπού επεξεργασίας. Σε κάθε περίπτωση, εφόσον από τη λήψη εικόνων που αποθηκεύονται ή τη λήψη που γίνεται σε πραγματικό χρόνο δεν προκύπτει επέλευση συμβάντος που εμπίπτει στον επιδιωκόμενο σκοπό, τα δεδομένα πρέπει να καταστρέφονται το αργότερο μέσα σε δεκαπέντε (15) εργάσιμες ημέρες, με την επιφύλαξη ειδικότερων διατάξεων της κείμενης νομοθεσίας που ισχύουν για συγκεκριμένες κατηγορίες υπεύθυνων επεξεργασίας (π.χ. καζίνο) ή αν στην παρούσα Οδηγία ορίζεται διαφορετικά.
2. Σε περίπτωση συμβάντος (π.χ. κλοπή, ληστεία, ξυλοδαρμός) σε βάρος του προσώπου ή των αγαθών του υπεύθυνου επεξεργασίας, αυτός επιτρέπεται να τηρεί τις εικόνες στις οποίες έχει καταγραφεί το συγκεκριμένο συμβάν σε χωριστό αρχείο για 30 ημέρες.
3. Αν το συμβάν αφορά τρίτον, ο υπεύθυνος επεξεργασίας επιτρέπεται να τηρεί τις εικόνες για 3 μήνες.
4. **Σε εξαιρετικές περιπτώσεις που το συμβάν αφορά τον ίδιο τον υπεύθυνο επεξεργασίας και χρήζει περαιτέρω διερεύνησης** (π.χ. διερεύνηση απάτης ή διαφθοράς στο πλαίσιο εσωτερικού ελέγχου μιας τράπεζας), **ο υπεύθυνος επεξεργασίας έχει την υποχρέωση να γνωστοποιήσει στην Αρχή το αναγκαίο χρονικό διάστημα τήρησης των εικόνων.**

Σύμφωνα με τις ως άνω διατάξεις ο Υπεύθυνος Επεξεργασίας, εν προκειμένω ο Ο.Σ.Ε., καταρχήν πρέπει να καταστρέφει τα ψηφιακά δεδομένα μέσα σε 15 ημέρες από την εγγραφή τους. Εξαίρεση μπορεί να υπάρξει σε περιπτώσεις συμβάντος που αφορούν είτε τρίτο, οπότε επιτρέπεται η τήρηση των αρχείων για 30 ημέρες, είτε τον υπεύθυνο επεξεργασίας, οπότε ο τελευταίος δύναται να τηρεί τα αρχεία για τρεις μήνες. Η παράγραφος 4 του άρθρου 8 δημιουργεί την **υποχρέωση γνωστοποίησης στις Αρχές του χρόνου διατήρησης των αρχείων**, στις «*περιπτώσεις που το συμβάν αφορά τον ίδιο τον υπεύθυνο επεξεργασίας και χρήζει περαιτέρω διερεύνησης*». Η παραπάνω διάταξη ορίζει πως ο υπεύθυνος επεξεργασίας **υποχρεούται** (δεν δύναται απλά) να γνωστοποιήσει στις Αρχές, εν προκειμένω τον Ειδικό Εφέτη

Ανακριτή Λάρισας, το διάστημα τήρησης των δεδομένων στις περιπτώσεις που το συμβάν αφορά τον ίδιο τον υπεύθυνο επεξεργασίας.

Στην περίπτωση του εγκλήματος των Τεμπών, η έρευνα της Δικαιοσύνης αφορά τον υπεύθυνο επεξεργασίας ΟΣΕ ο οποίος ως εκ του ρόλου του είχε την υποχρέωση γνωστοποίησης στις αρχές του χρονικού διαστήματος τήρησης των ψηφιακών δεδομένων προ της καταστροφής τους.

Επομένως στο πλαίσιο του άρθρου 8§4 της Οδηγίας 1/2011 της Αρχής Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων την οποία επικαλούνται, αμφότεροι, ο διευθύνων σύμβουλος του ΟΣΕ που είναι ο υπεύθυνος επεξεργασίας και ο διευθύνων σύμβουλος της INTERSTAP που είναι ο εκτελών την επεξεργασία, θα έπρεπε αμέσως μετά την εγκληματική σύγκρουση, να ενημερώσουν τις Ανακριτικές Αρχές ότι το βιντεοληπτικό υλικό της εμπορικής αμαξοστοιχίας θα μπορούσε να διατηρηθεί για 15 ημέρες με δυνατότητα παράτασης τριών μηνών (βλ. άρθρο 8§2-3 της 1/2011). Με αυτόν τον τρόπο οι ανακριτικές αρχές θα ήταν σε γνώση της επικείμενης καταστροφής και θα είχαν καμία δικαιολογία να μην κατάσχουν άμεσα το αναγκαίο αποδεικτικό υλικό.

Εφόσον λοιπόν γνώριζαν την υποχρέωση που απορρέει από την παράγραφο 1 του άρθρου 8 σκόπιμα αποσιωπούν την υποχρέωση να γνωστοποιήσουν στην Αρχή το αναγκαίο χρονικό διάστημα τήρησης των αρχείων, διότι με δόλο το παρέλειψαν.

Βέβαια στα παραπάνω προκύπτει και η αναγκαία συνέργεια του Ανακριτή, ο οποίος ουδέποτε κίνησε αυτόβουλα την διαδικασία αυτεπάγγελτης δίωξης κατά των κουτοπόνηρων συνεργών - «βοηθών εκπληρώσεως» του Κυριάκου Μητσοτάκη.

Είναι χαρακτηριστικό της γνώσης του Ανακριτή για τις πρόδηλες μεθοδεύσεις που οργανώνονται από την πρώτη στιγμή σε βάρος της ανάδειξης της αντικειμενικής αλήθειας και παρόλα αυτά αδρανεί προκλητικά, το γεγονός ότι παρέλειψε να λάβει οποιοδήποτε μέτρο, όταν ουσιαστικά η ΔΕΕ παράκαμψε και **δεν εκτέλεσε το περιεχόμενο της 5/14.03.2023 Παραγγελίας του, με την**

οποία ζητούσε να του παραδοθεί πάσης φύσεως αποθηκευμένο υλικό μετά από «κατάσχεση κάθε φορέα ήχου, εικόνας ή ψηφιακών δεδομένων-μορφής που ανευρεθεί κατά την έρευνα» στις «εγκαταστάσεις του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος, της εταιρίας ΕΡΓΟΣΕ και της εταιρίας Hellenic Train...των ημερών 28.02.2023 και 01.03.2023 για την περιοχή εμβέλειας του τμήματος της σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνα – Θεσσαλονίκη».

Εάν η συγκεκριμένη παραγγελία είχε εκτελεστεί ορθά κάθε γρίφος για το φορτίο του εμπορικού θα είχε λυθεί, επί της ουσίας και όχι με τα βίντεο των προφητειών Μητσοτάκη.

Συγκεκριμένα της ως άνω παραγγελίας είχε προηγηθεί η με αριθμό 94/13.03.2023 παραγγελία της Ανακρίτριας Γ' Τμήματος Πλημμελειοδικών Λάρισας. Η παραγγελία αυτή, με την ένδειξη του ιδιαίτερα κατεπείγοντος, περιείχε την εξής εντολή προς την Υπηρεσία της Διεύθυνσης Εγκληματολογικών Ερευνών: «κατ' άρθρο 249 παρ. 3 του Κ.Π.Δ., προβείτε ...σε έρευνα σας εγκαταστάσεις του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος, της εταιρίας ΕΡΓΟΣΕ και της εταιρίας Hellenic Train και στην κατάσχεση... όλων των ηχητικών καταγραφών που αφορούν στον συντονισμό και στη διαχείριση κυκλοφορίας σύμφωνα με τους κανονισμούς κίνησης, ασφαλείας της κυκλοφορίας και τις τεχνικές οδηγίες σε πραγματικό χρόνο των ημερών 28.02.2023 και 01.03.2023 για την περιοχή εμβέλειας του τμήματος της σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνα - Θεσσαλονίκη».

Την παραγγελία αυτή ακολουθεί την επόμενη ημέρα η με αριθμό 5/14.03.2023 διάταξη του Εφέτη πλέον Ανακριτή Λάρισας.

Η τελευταία παραγγελία έχει κατά λέξει ως εξής:

«...ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΕΦΕΤΕΙΟ ΛΑΡΙΣΑΣ

Δικαστικό Μέγαρο Λάρισας

Ταχ. Δ/ση: Μεγ. Αλεξάνδρου & Κούμα

Τηλ: 2410535916

ΚΑΤΕΠΕΙΓΟΝ

Λάρισα,

14/03/2023

Αρ. πρωτ. 5

ΠΡΟΣ

Τη Διεύθυνση Ασφάλειας Αττικής
Λ. Αλεξάνδρας 173, Τ.Κ. 11522, Αθήνα

Υπόψη κ. Στέφανου Τσοβίλη, Αστυνομικού Α'
Υποδιεύθυνσης Οργανωμένου Εγκλήματος
yaoeea.daa@astynomia.gr

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ: κ. Εισαγγελέα Εφετών Λάρισας.

Σε συνέχεια της υπ' αριθμ. πρωτ. 95/2023 παραγγελίας προς την Υπηρεσία σας της Ανακρίτριας του Γ Τμήματος Πλημμελειοδικών Λάρισας, παρακαλούμε όπως, παρουσία του αρμοδίου υπαλλήλου της Διεύθυνσης Εγκληματολογιών Ερευνών (ΔΕΕ), προβείτε στην κατάσχεση κάθε φορέα ήχου, εικόνας ή ψηφιακών δεδομένων-μορφής που ανευρεθεί κατά την έρευνα που θα διεξαχθεί στα πλαίσια της ανωτέρω παραγγελίας, όπως αναλύεται ειδικότερα στην υπ' αριθμ. 94/2023...».

Ως αποτέλεσμα της ως άνω παραγγελίας είναι ενδιαφέρον να πληροφορηθείτε ότι σε ότι αφορά τις εγκαταστάσεις του ΟΣΕ το μόνο που προσκομίστηκε στον Ανακριτή ήταν τα παρακάτω σύμφωνα με την από 28.6.2023 Έκθεση Εργαστηριακής Πραγματογνωμοσύνης:

Πειστήρια που κατασχέθηκαν από το κέντρο διαχείρισης του Συστήματος του Ο.Σ.Ε.	
P1.1-UsbStick	Μια (1) συσκευή αποθήκευσης ψηφιακών δεδομένων μάρκας «Verbatim», ονομαστικής χωρητικότητας «64GB», με ενδείξεις «210721300 064G19AAAOS». Οι ψηφιακές της ταυτότητες υπολογίστηκαν σε: > MD5: 312181E4C887C14313E59640F9F9E04F > SHA1: B992C79A927989547434CB68AECDEDB9BAB36108
P1.2-CD	Ένας (1) ψηφιακός δίσκος μάρκας «PHILIPS CD-R», στην εμπρόσθια πλευρά του οποίου αναγράφονται χειρόγραφα οι ενδείξεις «28/2/23 ΣΚΑ 1/3/23».
P1.3-CD	Ένας (1) ψηφιακός δίσκος μάρκας «SKC CD-RW», στην εμπρόσθια πλευρά του οποίου αναγράφονται χειρόγραφα οι ενδείξεις «ΣΤ. ΑΘΗΝΩΝ 28/2/23 1/3/23».
Πειστήρια που κατασχέθηκαν από το Συνεργείο Τηλεπικοινωνιών του Ο.Σ.Ε.	

P2.1-UsbStick Μια (1) συσκευή αποθήκευσης ψηφιακών δεδομένων, ονομαστικής χωρητικότητας «8GB», άνευ λοιπών ενδείξεων». Οι ψηφιακές της ταυτότητες υπολογίστηκαν σε:
> MD5: 72744F1488F5D943E3FEAC15D8E067A3
SHA1: 5BC5528C65E07E5CDE851BDB71DD21EF8533C288

Δηλαδή ενώ ζητήθηκε κάθε φορέας ήχου και εικόνας από όλο του δίκτυο του ΟΣΕ «...για την περιοχή εμβέλειας του τμήματος της σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνα – Θεσσαλονίκη...», παραδόθηκαν δύο UsbStick και δύο CD.

Είναι προφανές από τα ανωτέρω ότι η Αστυνομία αποδέχθηκε να κατάσχει αντίγραφα και μόνο που της παραδόθηκαν από υπαλλήλους των ελεγχόμενων εταιριών κατά προφανή παραβίαση του άρθρου 265 ΚΠΔ.

Το ζητούμενο δεν είναι πως το αποδέχθηκαν τα στελέχη της ΔΕΕ αλλά και γιατί το ανέχθηκε ο Ειδικός Εφέτης Ανακριτής.

Θυμίζουμε ότι το άρθρο 265 του ΚΠΔ για την Κατάσχεση ψηφιακών δεδομένων ορίζει τα εξής:.

«...

1. Η κατάσχεση ψηφιακών δεδομένων μπορεί να επιβληθεί:

α) Σε ένα σύστημα υπολογιστή στο σύνολό του ή σε μέρος αυτού και στα δεδομένα υπολογιστή που είναι αποθηκευμένα σε αυτόν, στα οποία έχει φυσική πρόσβαση εκείνος που διενεργεί την ανάκριση,

β) σε ένα μέσο αποθήκευσης δεδομένων υπολογιστή στο οποίο υπάρχουν αποθηκευμένα δεδομένα υπολογιστή και έχει φυσική πρόσβαση εκείνος που διενεργεί την ανάκριση,

γ) σε ένα απομακρυσμένο σύστημα υπολογιστή στο σύνολό του ή σε μέρος αυτού και στα δεδομένα υπολογιστή που είναι αποθηκευμένα σε αυτόν ή σε ένα απομακρυσμένο μέσο αποθήκευσης δεδομένων υπολογιστή και στα δεδομένα υπολογιστή που είναι αποθηκευμένα σε αυτό, τα οποία είναι διασυνδεδεμένα στο σύστημα υπολογιστή στο οποίο έχει φυσική πρόσβαση εκείνος που διενεργεί την ανάκριση. Στην τελευταία περίπτωση, τα ψηφιακά δεδομένα που είναι αποθηκευμένα και προσβάσιμα μέσω συστήματος και υπηρεσιών νεφοϋπολογιστικής (cloud services) δεν θεωρούνται αποθηκευμένα σε απομακρυσμένο σύστημα υπολογιστή ή σε απομακρυσμένο μέσο αποθήκευσης δεδομένων υπολογιστή τα οποία είναι διασυνδεδεμένα στο σύστημα υπολογιστή στο οποίο έχουν φυσική πρόσβαση οι αρχές.

2. Η κατά τα ανωτέρω κατάσχεση πραγματοποιείται αποκλειστικά με τη χρήση κατάλληλου εξοπλισμού που επιτρέπει σε εκείνον που τη διεξάγει:

α) Την αφαίρεση και την κατάσχεση του υλικού φορέα των υπό στοιχείων α-γ της παρ. 1, στο οποίο βρίσκονται αποθηκευμένα τα δεδομένα και/ή

β) την αντιγραφή και την αφαίρεση των αποθηκευμένων ψηφιακών δεδομένων των υπό στοιχείων α-γ της παρ. 1 σε μέσο αποθήκευσης δεδομένων και

γ) την αναπαραγωγή και την επαλήθευση της αυθεντικότητας και της ακεραιότητας των κατασχεθέντων δεδομένων.

3. Η κατάσχεση που διενεργείται κατά τις παρ. 1 και 2, βεβαιώνεται με ειδική έκθεση, η οποία αναφέρει ειδικώς τις ενέργειες της παρ. 2 που πραγματοποιεί εκείνος που διεξάγει την ανάκριση.

«4. Τα ψηφιακά δεδομένα που κατάσχονται σύμφωνα με την περ. β) της παρ. 2 διατηρούνται αποθηκευμένα καθ' όλη τη διάρκεια της ποινικής διαδικασίας σε υλικό μέσο αποθήκευσης που περιέχεται στη δικογραφία. Ασφαλές αντίγραφο αυτού ώστε να διασφαλίζεται η δυνατότητα ανάκτησης των δεδομένων που έχουν κατασχεθεί, σε περίπτωση απώλειας ή καταστροφής, σχηματίζεται κατά την κατάσχεσή τους και διατηρείται στο γραφείο πειστηρίων του πρωτοδικείου στο οποίο υποβάλλεται η δικογραφία και το οποίο παρέχει τις κατάλληλες εγγυήσεις φυσικής ασφάλειας και πρόσβασης σε εκείνους μόνο που ασκούν καθήκοντα στην υπόθεση. Η παρούσα ισχύει αναλόγως και στα ψηφιακά δεδομένα που αφορούν στα δεδομένα επικοινωνίας που περιλαμβάνονται στη δικογραφία. Για τη διασφάλιση της αυθεντικότητας και της ακεραιότητας των ψηφιακών δεδομένων που κατάσχονται σύμφωνα με την περ. α) της παρ. 2, αυτά σφραγίζονται κατά τη διεξαγωγή αυτής.

5. Η πρόσβαση και η δυνατότητα αναπαραγωγής των ψηφιακών δεδομένων που κατάσχονται επιτρέπεται μόνο σε όσους ασκούν δικαστικά, εισαγγελικά και ανακριτικά καθήκοντα στην υπόθεση ή τους γραμματείς. Προς τον σκοπό αυτόν χρησιμοποιούνται τα κατάλληλα τεχνικά μέσα για τη διασφάλιση της ακεραιότητας των ψηφιακών δεδομένων. Τέτοια μέσα είναι η κρυπτογράφηση και η χρήση κωδικών ασφαλείας για την πρόσβαση και αναπαραγωγή των κατασχεμένων ψηφιακών δεδομένων από το υλικό μέσο αποθήκευσης στο οποίο βρίσκονται αποθηκευμένα. Η παρούσα ισχύει αναλόγως και στα ψηφιακά δεδομένα που αφορούν στα δεδομένα επικοινωνίας που περιλαμβάνονται στη δικογραφία.»

*** Οι παρ.4 και 5 διαμορφώθηκαν ως άνω δυνάμει των άρθρων 85 και 138 παρ.1 Ν.5090/2024,

ΦΕΚ Α' 30/23.02.2024, με έναρξη ισχύος από την 1η.5.2024.

6. Απαγορεύεται η δημιουργία και η διατήρηση αντιγράφων των ψηφιακών δεδομένων για οποιονδήποτε άλλον λόγο εκτός αν ο αρμόδιος εισαγγελέας ή ανακριτής ή συμβούλιο ή το δικαστήριο κρίνουν ότι τα κατασχεμένα ψηφιακά δεδομένα είναι αναγκαίο να περιληφθούν σε άλλη δικογραφία. Η παρούσα ισχύει αναλόγως και στα ψηφιακά δεδομένα που αφορούν στα δεδομένα επικοινωνίας που περιλαμβάνονται στη δικογραφία....»

Σύμφωνα με τα ανωτέρω όχι απλώς οι σχετικές διατάξεις υπαγορεύουν να κατάσχονται μόνο πρωτότυποι υλικοί φορείς αλλά απαγορεύει ρητά και την εξαγωγή αντιγράφων.

Πως λοιπόν επιτράπηκαν δίχως καν να έχουμε την παραμικρή αντίδραση του ανακριτή όλα τα παραπάνω;

Διότι η αρχική ως άνω παραγγελία του δεν ανακλήθηκε ούτε διαφοροποιήθηκε με οποιοδήποτε τρόπο.

Βέβαια η περίεργη σχέση του Ανακριτή με την ΔΕΕ που συνεχώς αθετεί την προσδιορισμένη από τις διατάξεις του νόμου αποστολή της έχει και συνέχεια.

Στο περίφημο πόρισμα περί «συμπερασματικής γνησιότητας» των τριών βίντεο που παραδόθηκαν από τον κ. Καπερνάρο μια εβδομάδα μετά την γνωστή

προφητική δήλωση Μητσοτάκη στον Δημοσιογράφο Σρόιτερ αποκαλύπτονται μετά από αποκρυπτογράφηση των πληροφοριών που συγκαλύπτονται στο ασαφές περιεχόμενο της, σύμφωνα με την Τεχνική Έκθεση του Τεχνικού μας Συμβούλου Βασιλείου Κοκοτσάκη, που προσκομίζουμε με επίκληση τα παρακάτω:

- Υπάλληλοι της εταιρείας ασφαλείας απέκτησαν πρόσβαση στα αρχεία βίντεο του κέντρου ελέγχου, σταθμών και σηράγγων,
- Υπάρχουν τεχνικές δυνατότητες αποθήκευσης αρχείων για χρονικά διαστήματα μεγαλύτερα των 15 ημερών.
- Υπήρξαν **χειροκίνητες παρεμβάσεις** (μετονομασίες φακέλων, επιλεκτικές διαγραφές)
 - Υπάλληλοι εταιρείας ιδιωτικής ασφάλειας, συμβεβλημένης με τη σιδηροδρομική εταιρεία, προέβησαν σε διαγραφή ή μετονομασία φακέλων που περιείχαν καταγραφές από κάμερες ασφαλείας σταθμών, σηράγγων ή συρμών.
- Δεν υπάρχει **τεκμηρίωση εντολών ή audit trail**, όπως προβλέπεται από πρότυπα ISO. Οι ενέργειες αυτές δεν συνοδεύονταν από έγγραφες εντολές, καταγραφή σε ημερολόγια κινήσεων, ή οποιαδήποτε τεκμηρίωση που θα αποτελούσε πρωτόκολλο αλυσίδας αποδεικτικών στοιχείων (chain of custody).
- Υπάρχουν **προφορικές εντολές** που δόθηκαν στους υπαλλήλους αναφορικά με το υλικό [κατάθεση Φραζεσκου], χωρίς καταγραφή ή ψηφιακή ιχνηλάτηση.

Η απώλεια αυτών των στοιχείων παρακωλύει την πλήρη διερεύνηση του εγκλήματος και την απόδοση ευθυνών, ειδικά σε ότι αφορά το ενδεχόμενο μεταφοράς εύφλεκτων/παράνομων φορτίων στο εμπορικό τρένο.

Επεμβάσεις και Διαγραφές

Παρά την έμφαση στην επιτακτική ανάγκη νομιμότητας και ακεραιότητας διαδικασιών και πειστήριων σχετικών με το καταστροφικό συμβάν της 28 Φεβρουαρίου 2023, οι εκθέσεις ΔΕΕ, σύμφωνα με την αποκρυπτογράφηση των πληροφοριών που περιέχονται σε αυτές από την ομάδα Κοκοτσάκη και ειδικά τον κ. Carasco αναδεικνύουν και επισημαίνουν ότι μόλις 48 ώρες κατόπιν της σύγκρουσης, υπάλληλοι της Interstar εντοπίζουν βιντεοληπτικό υλικό εκείνης της ημέρας, το ονομάζουν «ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ» και προβαίνουν στη διαγραφή του.

Όταν ο εφέτης ανακριτής αναζητά όλα τα πειστήρια αργότερα, η απάντηση της Interstar είναι, όπως προαναφέρθηκε, ότι όλα έχουν αυτομάτως διαγραφεί. Παρόλα αυτά, στα παραρτήματα της έκθεσης ΔΕΕ διαπιστώνουμε την ύπαρξη αντιγράφων του σημαντικού αυτού υλικού, τα οποία διαγράφονται πολλούς μήνες αργότερα μαζί με χιλιάδες άλλα αρχεία που διαγράφονται ώρες πριν την έφοδο της αστυνομίας.

Μεταξύ των εξαιρετικών και κρίσιμων παρεμβάσεων είναι οι ακόλουθες:

Διαγραφές αρχείων μέσα στον φάκελο «ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ» από την 2023/03/02 13:43:46 μέχρι 2025/02/08 12:06:01

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Log	Time	IP address	User	Event	File/Folder	File size	File name		
SMB	2025/02/08 12:06:01	192.168.1.189	INTERSTAR2\frzeskou	Delete	File	162 Bytes	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/7. ΚΕΚ PAVANHQ/~\$PAVANH.docx		
SMB	2025/02/08 12:05:43	192.168.1.189	INTERSTAR2\frzeskou	Delete	File	162 Bytes	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/7. ΚΕΚ PAVANHQ/~\$PAVANH.docx		
SMB	2025/02/08 11:09:50	192.168.1.189	INTERSTAR2\frzeskou	Delete	File	162 Bytes	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/7. 20230228 ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ/~\$ΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ.docx		
SMB	2025/02/08 11:09:26	192.168.1.189	INTERSTAR2\frzeskou	Delete	File	162 Bytes	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/7. 20230228 ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ/~\$ΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ.docx		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\frzeskou	Delete	Folder	NA	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\frzeskou	Delete	File	97.50 KB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Thumbs.db		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\frzeskou	Delete	File	15.64 MB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera8_68 I.I Λαρισσας_68 I.I Λαρισσας_16_20230228225952_20230228233000_16995811.mp4		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\frzeskou	Delete	File	131.47 KB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera8_68 I.I Λαρισσας_68 I.I Λαρισσας_16_20230228225952_20230228233000_16995811.jpg		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\frzeskou	Delete	File	96.41 MB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera8_68 I.I Λαρισσας_68 I.I Λαρισσας_16_20230228215959_20230228235900_1426712.mp4		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\frzeskou	Delete	File	148.96 KB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera8_68 I.I Λαρισσας_68 I.I Λαρισσας_16_20230228215959_20230228235900_1426712.jpg		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\frzeskou	Delete	File	20.16 MB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera7_68 I.I Λαρισσας_68 I.I Λαρισσας_16_20230228225948_20230228233000_16985192.mp4		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\frzeskou	Delete	File	192.75 KB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera7_68 I.I Λαρισσας_68 I.I Λαρισσας_16_20230228225948_20230228233000_16985192.jpg		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\frzeskou	Delete	File	143.36 MB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera7_68 I.I Λαρισσας_68 I.I Λαρισσας_16_20230228215948_20230228235859_1421522.mp4		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\frzeskou	Delete	File	222.84 KB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera7_68 I.I Λαρισσας_68 I.I Λαρισσας_16_20230228215948_20230228235859_1421522.jpg		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\frzeskou	Delete	File	16.79 MB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera6_68 I.I Λαρισσας_68 I.I Λαρισσας_16_20230228225958_20230228234000_22601565.mp4		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\frzeskou	Delete	File	65.86 MB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera6_68 I.I Λαρισσας_68 I.I Λαρισσας_16_20230228215949_20230228235900_1414578.mp4		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\frzeskou	Delete	File	119.96 KB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera6_68 I.I Λαρισσας_68 I.I Λαρισσας_16_20230228215949_20230228235900_1414578.jpg		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\frzeskou	Delete	File	74.09 MB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera4_68 I.I Λαρισσας_4_68 I.I Λαρισσας_4_20230228234147_20230228235859_1179077.mp4		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\frzeskou	Delete	File	278.71 KB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera4_68 I.I Λαρισσας_4_68 I.I Λαρισσας_4_20230228234147_20230228235859_1179077.jpg		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\frzeskou	Delete	File	382.41 MB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera4_68 I.I Λαρισσας_4_68 I.I Λαρισσας_4_20230228215951_20230228234205_755630.mp4		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\frzeskou	Delete	File	269.62 KB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera4_68 I.I Λαρισσας_4_68 I.I Λαρισσας_4_20230228215951_20230228234205_755630.jpg		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\frzeskou	Delete	File	118.06 MB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera3_68 I.I Λαρισσας_4_68 I.I Λαρισσας_4_20230228215951_20230228235900_751168.mp4		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\frzeskou	Delete	File	247.17 KB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera3_68 I.I Λαρισσας_4_68 I.I Λαρισσας_4_20230228215951_20230228235900_751168.jpg		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\frzeskou	Delete	File	19.33 MB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera3_68 I.I Λαρισσας_68 I.I Λαρισσας_16_20230228215914_20230228235900_1403707.mp4		

Την 20 Νοεμβρίου 2024, η υπάλληλος κυρία Φραζέσκου για μια ώρα και 25 λεπτά παρεμβαίνει, μετονομάζει και διαγράφει φακέλους και αρχεία με κοινό στοιχείο τη λέξη “ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ” [επίσης 4 φορές την 11/19/2024 και μια 11/18/2024]. Συνολικά καταγράφονται 134 ενέργειες, συμπεριλαμβανομένων αρχείων .docx.

Την ημέρα αυτή διαγράφονται επίσης αρχεία της **επιβατικής** αμαξοστοιχίας στη Λάρισα με βίντεο και φωτογραφικό υλικό από 8 κάμερες την ημέρα της σύγκρουσης.

INTERSTAR2\frzeskou	Delete	File	97.50 KB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Thumbs.db
INTERSTAR2\frzeskou	Delete	File	15.64 MB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera8_6
INTERSTAR2\frzeskou	Delete	File	131.47 KB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera8_6
INTERSTAR2\frzeskou	Delete	File	96.41 MB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera8_6
INTERSTAR2\frzeskou	Delete	File	148.96 KB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera8_6
INTERSTAR2\frzeskou	Delete	File	20.16 MB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera7_6
INTERSTAR2\frzeskou	Delete	File	192.75 KB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera7_6
INTERSTAR2\frzeskou	Delete	File	143.36 MB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera7_6
INTERSTAR2\frzeskou	Delete	File	222.84 KB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera7_6
INTERSTAR2\frzeskou	Delete	File	16.79 MB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera6_6
INTERSTAR2\frzeskou	Delete	File	65.86 MB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera6_6
INTERSTAR2\frzeskou	Delete	File	119.96 KB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera6_6

INTERSTAR2\frazeskou	Delete	File	74.09 MB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera4_6
INTERSTAR2\frazeskou	Delete	File	278.71 KB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera4_6
INTERSTAR2\frazeskou	Delete	File	382.41 MB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera4_6
INTERSTAR2\frazeskou	Delete	File	269.62 KB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera4_6
INTERSTAR2\frazeskou	Delete	File	118.06 MB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera3_6
INTERSTAR2\frazeskou	Delete	File	247.17 KB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera3_6
INTERSTAR2\frazeskou	Delete	File	19.33 MB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera3_6
INTERSTAR2\frazeskou	Delete	File	128.34 KB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera3_6
INTERSTAR2\frazeskou	Delete	File	139.49 MB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera2_6
INTERSTAR2\frazeskou	Delete	File	189.56 KB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera2_6
INTERSTAR2\frazeskou	Delete	File	58.87 MB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera1_6
INTERSTAR2\frazeskou	Delete	File	204.80 KB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera1_6
INTERSTAR2\frazeskou	Delete	File	71.68 MB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera1_6
INTERSTAR2\frazeskou	Delete	File	206.82 KB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera1_6
INTERSTAR2\frazeskou	Delete	File	379.73 MB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera1_6
INTERSTAR2\frazeskou	Delete	File	188.31 KB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera1_6
INTERSTAR2\frazeskou	Delete	File	87.39 MB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera12_6
INTERSTAR2\frazeskou	Delete	File	186.90 KB	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera12_6

Ένας φάκελος μετονομάζεται επίσης ως εξής -

INTERSTAR2\frazeskou	Rename	Folder	NA	/ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/8. 20230228 ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ -> /ΟΣΕ-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/ 20230228 ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ
----------------------	--------	--------	----	--

Πολλά αρχεία και φάκελοι διαγράφονται με υλικό από πολλαπλές κάμερες στην Ραψάνη και τον Μπράλο. Όλα είναι ονοματισμένα «ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ».

Περαιτέρω, υπάρχει σωρεία παρεμβάσεων της Φραζέσκου από τον Ιανουάριο μέχρι τον Νοέμβριο 2024 και από τον Σεπτέμβριο μέχρι τον Δεκέμβριο 2023 – μετονομασίες και διαγραφές αρχείων.

Ο χρήστης Τσάμης διαγράφει από 11/15/2024 16:09:15 μέχρι 11/15/2024 17:04:36 579 αρχεία σχετικά με 2/2021 Ρέντη και πολλές άλλες τοποθεσίες για ώρες – από 15:13:18 μέχρι 17:04:36 συνολικά.

Ένας ανώνυμος χρήστης, “administrator”, διαγράφει την 6/16/2023 το «δυστύχημα» «Ραψάνη».

Τέλος, την 10^η Φεβρουάριου 2025 ώρα 12:09:24 μέχρι 14:08:14, ανώνυμος χρήστης «administrator» διέγραφε αρχεία και φακέλους με το όνομα “backup”, συμπεριλαμβανομένου του αρχείου «**History 2023-02-28**» και «Orbit Backups SERVER A/Daily History/History

2023-02-28 18:00;11 (Differential).7z». Οι διαγραφές αυτές έλαβαν χώρα ώρες προ της αφίξεως της αστυνομίας κατ’ εντολή του εφέτη ανακριτή και περιλαμβάνουν αρχεία μέχρι το έτος 2017.

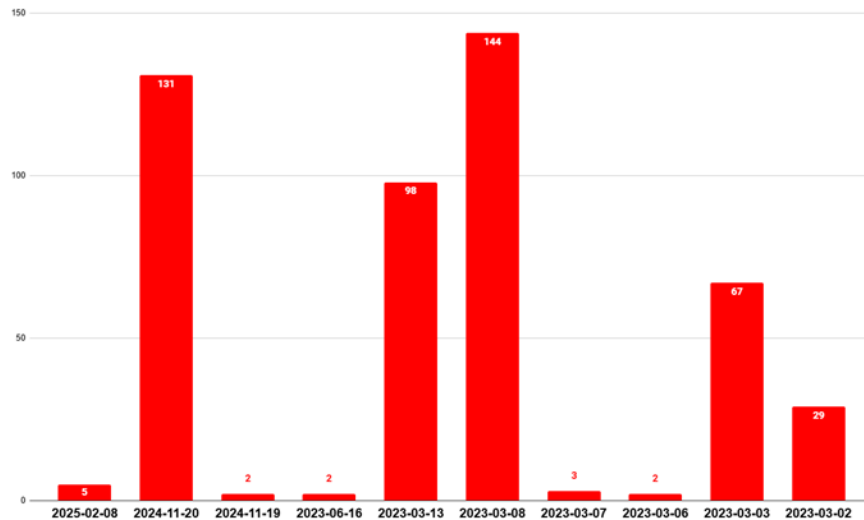
Τα ερωτήματα που εγείρονται πέραν του ποιος κατέστρεψε το κρίσιμο υλικό και ποιος έδωσε την εντολή καταστροφής του, είναι επίσης αν ακόμη και σήμερα υπάρχουν πειστήρια τα οποία αποκρύπτονται, από ποιους και για ποιους λόγους. Δεδομένου ότι ο κύριος ρόλος της ΔΕΕ είναι η παροχή επιστημονικοτεχνικής υποστήριξης στις ανακριτικές, εισαγγελικές και δικαστικές αρχές, επίσης επείγει απάντηση στο ερώτημα τι έχει πράξει μετά την ανακάλυψη αυτών των στοιχείων η ίδια και σε ποιες αρχές έχει κοινοποιήσει τα ευρήματα της. Αν δεν έχει πράξει τίποτε, επιβάλλεται να εκθέσει τους λόγους αδρανείας. Τέλος, η ΔΕΕ οφείλει να εξηγήσει πως όλα αυτά τα ευρήματα δύνανται να οδηγήσουν με οποιαδήποτε ασφάλεια σε συμπέρασμα περί της αξιοπιστίας των εμπλεκομένων και των σχετικών βίντεο, δεδομένων επίσης των τεχνικών ευρημάτων και παρατηρήσεων της έκθεσης Carrasco, Παπαδάκη και Κοκοτσάκη.

Χρονικό Διαγραφών (Παράρτημα Ι)

Από τον filexferlog_P2-SERVER αρχείο καταγραφής γεγονότων που δόθηκε από την ΔΕΕ στην ομάδα Carrasco, Παπαδάκη και Κοκοτσάκη.

Διαγραφές αρχείων μέσα στον φάκελο ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ από 2023/03/02 13:43:46 μέχρι 2025/02/08 12:06:01

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Log	Time	IP address	User	Event	File/folder	File size	File name		
SMB	2025/02/08 12:06:01	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	162 Bytes	/OEE-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/7. ΚΕΚ ΠΑΠΑΝΗΖΙ/-SPAANH.docx		
SMB	2025/02/08 12:05:43	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	162 Bytes	/OEE-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/7. ΚΕΚ ΠΑΠΑΝΗΖΙ/-SPAANH.docx		
SMB	2025/02/08 11:09:50	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	162 Bytes	/OEE-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/7. 20230228 ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΙ/-SAΓΓΕΛΙΣΜΟΙ.docx		
SMB	2025/02/08 11:09:26	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	162 Bytes	/OEE-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/7. 20230228 ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΙ/-SAΓΓΕΛΙΣΜΟΙ.docx		
SMB	2025/02/08 11:04:04	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	162 Bytes	/OEE-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/θέος φανερός ΕΙΣΑΓΓΕΛΙΑ/1. ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΘΗΝΩΝ/-SAΘΜΟΣ ΑΘΗΝΩΝ.docx		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	Folder	NA	/OEE-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Thumbs.db		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	97.50 KB	/OEE-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera8_68 I.I. Λογισμικό_68 I.I. Λογισμικό 16_20230228225952_20230228233000_16995811.mp4		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	15.64 MB	/OEE-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera8_68 I.I. Λογισμικό_68 I.I. Λογισμικό 16_20230228225952_20230228233000_16995811.jpg		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	131.47 KB	/OEE-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera8_68 I.I. Λογισμικό_68 I.I. Λογισμικό 16_20230228225952_20230228233000_16995811.jpg		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	96.41 MB	/OEE-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera8_68 I.I. Λογισμικό_68 I.I. Λογισμικό 16_20230228225952_20230228233000_16995811.jpg		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	148.96 KB	/OEE-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera8_68 I.I. Λογισμικό_68 I.I. Λογισμικό 16_20230228225952_20230228233000_16995811.jpg		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	28.16 MB	/OEE-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera7_68 I.I. Λογισμικό_68 I.I. Λογισμικό 16_20230228225948_20230228233000_16985192.mp4		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	192.75 KB	/OEE-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera7_68 I.I. Λογισμικό_68 I.I. Λογισμικό 16_20230228225948_20230228233000_16985192.jpg		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	143.36 MB	/OEE-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera7_68 I.I. Λογισμικό_68 I.I. Λογισμικό 16_20230228225948_20230228233000_16985192.jpg		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	222.84 KB	/OEE-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera7_68 I.I. Λογισμικό_68 I.I. Λογισμικό 16_20230228225948_20230228233000_16985192.jpg		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	16.79 MB	/OEE-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera6_68 I.I. Λογισμικό_68 I.I. Λογισμικό 16_20230228225958_20230228233000_16985192.jpg		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	65.86 KB	/OEE-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera6_68 I.I. Λογισμικό_68 I.I. Λογισμικό 16_20230228225958_20230228233000_16985192.jpg		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	119.96 KB	/OEE-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera6_68 I.I. Λογισμικό_68 I.I. Λογισμικό 16_20230228225949_20230228233000_16985192.jpg		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	74.89 MB	/OEE-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera6_68 I.I. Λογισμικό_68 I.I. Λογισμικό 4_20230228233417_20230228235859_1179077.jpg		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	278.71 KB	/OEE-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera6_68 I.I. Λογισμικό_68 I.I. Λογισμικό 4_20230228233417_20230228235859_1179077.jpg		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	382.41 KB	/OEE-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera6_68 I.I. Λογισμικό_68 I.I. Λογισμικό 4_20230228233417_20230228235859_1179077.jpg		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	269.62 KB	/OEE-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera6_68 I.I. Λογισμικό_68 I.I. Λογισμικό 4_20230228233417_20230228235859_1179077.jpg		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	118.86 MB	/OEE-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera3_68 I.I. Λογισμικό_68 I.I. Λογισμικό 4_20230228233417_20230228235859_1179077.jpg		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	247.17 KB	/OEE-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera3_68 I.I. Λογισμικό_68 I.I. Λογισμικό 4_20230228233417_20230228235859_1179077.jpg		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	19.33 MB	/OEE-2/2023/ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ/20230228/Camera3_68 I.I. Λογισμικό_68 I.I. Λογισμικό 16_20230228233417_20230228235859_1179077.jpg		



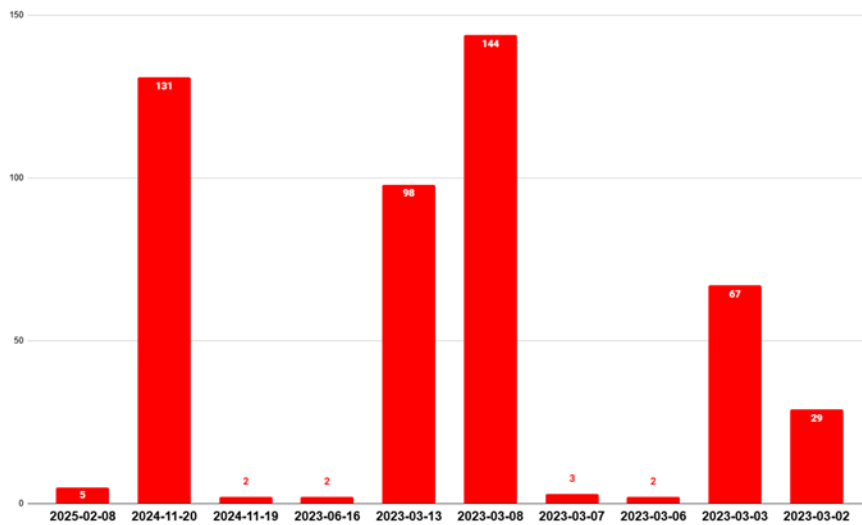
Από τον filexferlog_P2-SERVER αρχείο καταγραφής γεγονότων που μας εδόθη από την ΔΕΕ

1869 Backup Delete (!) αρχείων από 201712 (12ος 2017) από τις οποίες διαγραφές 1836 τον αριθμό, λαμβάνουν χώρα στις 10 Φεβρουαρίου 2025 (!)

A	B	C	D	E	F	G
Log	Time	IP address	User	Event	File/Folder	File size
SMB	2025/02/10 12:09:25	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-02-07 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:25	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-02-06 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:25	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-02-05 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:25	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-02-04 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:25	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-02-03 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:25	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-02-02 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:25	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-02-01 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:25	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-01-31 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:25	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-01-30 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:25	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-01-29 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:25	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-01-28 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:25	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-01-27 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:25	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-01-26 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:25	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-01-25 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:25	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-01-24 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:25	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-01-23 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:24	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-01-22 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:24	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-01-21 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:24	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-01-20 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:24	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-01-19 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:24	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-01-18 14:00:03 (Full).7z
SMB	2022/05/24 11:27:09	192.168.1.16	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	129.84 MB /Orbit Backups SERVER A/Daily/Backup-MSSQL 2022-05-24 11:00:26 (Full).7z

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Log	Time	IP address	User	Event	File/Folder	File size	File name		
SMB	2025/02/08 12:06:01	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	162 Bytes	/OEE-2/2023/ΔΥΤΥΧΟΜΙΑ/7. ΚΕΚ ΠΑΝΑΜΗ2/~\$ΠΑΝΑΜΗ.docx		
SMB	2025/02/08 12:05:43	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	162 Bytes	/OEE-2/2023/ΔΥΤΥΧΟΜΙΑ/7. ΚΕΚ ΠΑΝΑΜΗ2/~\$ΠΑΝΑΜΗ.docx		
SMB	2025/02/08 11:09:50	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	162 Bytes	/OEE-2/2023/ΔΥΤΥΧΟΜΙΑ/7. 20230228 ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ/~\$ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ.docx		
SMB	2025/02/08 11:09:26	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	162 Bytes	/OEE-2/2023/ΔΥΤΥΧΟΜΙΑ/7. 20230228 ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ/~\$ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ.docx		
SMB	2025/02/08 11:04:04	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	162 Bytes	/OEE-2/2023/ΔΥΤΥΧΟΜΙΑ/Νέος φάκελος ΕΙΣΑΓΓΕΛΙΑ/1. ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΘΗΝΩΝ/~\$ΑΘΜΟΣ ΑΘΗΝΩΝ.docx		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	Folder	NA	/OEE-2/2023/ΔΥΤΥΧΟΜΙΑ/20230228		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	97.50 KB	/OEE-2/2023/ΔΥΤΥΧΟΜΙΑ/20230228/Thumbs.db		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	15.44 MB	/OEE-2/2023/ΔΥΤΥΧΟΜΙΑ/20230228/Camera8_68 I.I Ασπίσος_68 I.I Ασπίσος 16_20230228215952_20230228213000_16995811.mp4		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	131.47 KB	/OEE-2/2023/ΔΥΤΥΧΟΜΙΑ/20230228/Camera8_68 I.I Ασπίσος_68 I.I Ασπίσος 16_20230228215952_20230228213000_16995811.jpg		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	96.41 KB	/OEE-2/2023/ΔΥΤΥΧΟΜΙΑ/20230228/Camera8_68 I.I Ασπίσος_68 I.I Ασπίσος 16_20230228215959_202302282135900_1426712.mp4		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	148.96 KB	/OEE-2/2023/ΔΥΤΥΧΟΜΙΑ/20230228/Camera8_68 I.I Ασπίσος_68 I.I Ασπίσος 16_20230228215959_202302282135900_1426712.jpg		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	20.16 MB	/OEE-2/2023/ΔΥΤΥΧΟΜΙΑ/20230228/Camera7_68 I.I Ασπίσος_68 I.I Ασπίσος 16_20230228215948_20230228213000_16985192.mp4		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	192.75 KB	/OEE-2/2023/ΔΥΤΥΧΟΜΙΑ/20230228/Camera7_68 I.I Ασπίσος_68 I.I Ασπίσος 16_20230228215948_20230228213000_16985192.jpg		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	143.36 MB	/OEE-2/2023/ΔΥΤΥΧΟΜΙΑ/20230228/Camera7_68 I.I Ασπίσος_68 I.I Ασπίσος 16_20230228215948_202302282135859_1421522.mp4		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	222.84 KB	/OEE-2/2023/ΔΥΤΥΧΟΜΙΑ/20230228/Camera7_68 I.I Ασπίσος_68 I.I Ασπίσος 16_20230228215948_202302282135859_1421522.jpg		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	16.79 MB	/OEE-2/2023/ΔΥΤΥΧΟΜΙΑ/20230228/Camera6_68 I.I Ασπίσος_68 I.I Ασπίσος 16_20230228215958_20230228214000_22601565.mp4		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	65.86 MB	/OEE-2/2023/ΔΥΤΥΧΟΜΙΑ/20230228/Camera6_68 I.I Ασπίσος_68 I.I Ασπίσος 16_20230228215949_202302282135900_1414578.mp4		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	119.96 KB	/OEE-2/2023/ΔΥΤΥΧΟΜΙΑ/20230228/Camera6_68 I.I Ασπίσος_68 I.I Ασπίσος 16_20230228215949_202302282135900_1414578.jpg		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	74.89 MB	/OEE-2/2023/ΔΥΤΥΧΟΜΙΑ/20230228/Camera4_68 I.I Ασπίσος_4_68 I.I Ασπίσος 4_202302282134147_202302282135859_1179077.mp4		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	278.71 KB	/OEE-2/2023/ΔΥΤΥΧΟΜΙΑ/20230228/Camera4_68 I.I Ασπίσος_4_68 I.I Ασπίσος 4_202302282134147_202302282135859_1179077.jpg		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	382.41 MB	/OEE-2/2023/ΔΥΤΥΧΟΜΙΑ/20230228/Camera4_68 I.I Ασπίσος_4_68 I.I Ασπίσος 4_20230228215951_202302282134205_755630.mp4		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	269.62 KB	/OEE-2/2023/ΔΥΤΥΧΟΜΙΑ/20230228/Camera4_68 I.I Ασπίσος_4_68 I.I Ασπίσος 4_20230228215951_202302282134205_755630.jpg		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	118.06 MB	/OEE-2/2023/ΔΥΤΥΧΟΜΙΑ/20230228/Camera3_68 I.I Ασπίσος_4_68 I.I Ασπίσος 4_20230228215951_202302282135900_751168.mp4		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	247.17 KB	/OEE-2/2023/ΔΥΤΥΧΟΜΙΑ/20230228/Camera3_68 I.I Ασπίσος_4_68 I.I Ασπίσος 4_20230228215951_202302282135900_751168.jpg		
SMB	2024/11/20 11:57:19	192.168.1.189	INTERSTAR2\Frazeskou	Delete	File	19.33 MB	/OEE-2/2023/ΔΥΤΥΧΟΜΙΑ/20230228/Camera3_68 I.I Ασπίσος_4_68 I.I Ασπίσος 16_20230228215914_202302282135900_1403707.mp4		

Log	Time	IP address	User	Event	File/Folder	File size
SMB	2025/02/10 12:09:25	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-02-07 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:25	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-02-06 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:25	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-02-05 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:25	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-02-04 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:25	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-02-03 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:25	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-02-02 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:25	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-02-01 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:25	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-01-31 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:25	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-01-30 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:25	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-01-29 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:25	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-01-28 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:25	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-01-27 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:25	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-01-26 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:25	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-01-25 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:25	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-01-24 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:25	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-01-23 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:24	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-01-22 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:24	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-01-21 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:24	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-01-20 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:24	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-01-19 14:00:03 (Full).7z
SMB	2025/02/10 12:09:24	192.168.1.233	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	1.75 KB /Orbit_Backups/Daily/Backup-MSSQL 2022-01-18 14:00:03 (Full).7z
SMB	2022/05/24 11:27:09	192.168.1.16	INTERSTAR2\administrator	Delete	File	129.84 MB /Orbit Backups SERVER A/Daily/Backup-MSSQL 2022-05-24 11:00:26 (Full).7z



Τα ανωτέρω προστίθενται στα επιπλέον στοιχεία και ευρήματα της τεχνικής ομάδας των Κοκοτσάκη, Carrasco, Παπαδάκη:

1. Απουσία Μεταδεδομένων Προέλευσης:

- Η Δ.Ε.Ε. βασίστηκε στις ημερομηνίες του συστήματος αρχείων (*File Last Modified* και *File Created*) για να εξαγάγει συμπεράσματα, παρόλο που αυτές μπορούν εύκολα να τροποποιηθούν χωρίς να αλλάζει το hash των αρχείων.
- Δεν υπήρχε διασταύρωση με ανεξάρτητες πηγές ή πρωτόγονα ψηφιακά μέσα.

2. Ασυνέχειες σε Ψηφιακά Υδατογραφήματα:

- Η Δ.Ε.Ε. επικεντρώθηκε μόνο στην ύπαρξη των υδατογραφημάτων, χωρίς να ελέγξει τις χρονικές ασυνέχειες μεταξύ της εμφανούς ημερομηνίας και της ημερομηνίας στο ψηφιακό υδατογράφημα, που σύμφωνα με τον κατασκευαστή (Hikvision) υποδηλώνουν τροποποίηση.

3. Τεχνικά Χαρακτηριστικά Βίντεο:

- Η ανάλυση Full HD (1920x1080) σε δύο από τα τρία βίντεο δεν αντιστοιχεί στις αναλογικές κάμερες CCTV που ήταν εγκατεστημένες το 2023, σύμφωνα με συμβάσεις και δηλώσεις της Interstar.

4. **Αδυναμία Ταυτοποίησης Μηχανών:**

- ο Στην έκθεση της Δ.Ε.Ε. λείπουν οι ταυτοποιήσεις των μηχανών (120-022 και 120-012), παρά τη σημασία τους για την επαλήθευση της αμαξοστοιχίας.

5. **Αντιφάσεις σε Φορτία:**

- ο Δεν επιβεβαιώθηκαν οι δηλώσεις για συρματόσχοινα πρόσδεσης και μεγαλύτερο πλάτος λαμαρινών στις φορτάμαξες, όπως αναφέρθηκε στην έκθεση της Δ.Ε.Ε.

6. **Σφάλματα Δομής Βίντεο:**

- ο Η Δ.Ε.Ε. δεν ανέφερε τα σφάλματα συγχρονισμού (*Bitstream synchronisation lost*) και τις μη αύξουσες χρονικές σφραγίδες (DTS), που υποδεικνύουν επεξεργασία.

Γιατί λοιπόν η ΔΕΕ σύμφωνα με **τα άρθρα 37, 42** του ΚΠΔ, που προαναφέραμε, (περί μηνύσεως και αυτεπάγγελτης δίωξης: «...Άρθρο 37. - Αυτεπάγγελη δίωξη. Όταν δεν απαιτείται έγκληση ή αίτηση, η ποινική δίωξη κινείται αυτεπάγγελτα, ύστερα από αναφορά, μήνυση ή άλλη πληροφορία ότι διαπράχθηκε αξιόποινη πράξη.»), δεν ενημέρωσε με σαφήνεια τον Ανακριτή για την σωρεία παράνομων πράξεων που διαπίστωσε (υπεξαγωγή εγγράφων, απείθεια, παράβαση καθήκοντος, υπόθαλψη – παρεμπόδιση δικαιοσύνης, απιστία κ.λ.π);

Γιατί ο Ανακριτής δεν έπραξε το παραμικρό επί δίμηνο αν και του υποβάλαμε την αναλυτική έκθεση των Τεχνικών μας Συμβούλων που αναλύουν τα ανωτέρω, όπως την προσκομίζουμε με επίκληση και ενώπιον σας;

Βέβαια η παραπάνω «ανεξήγητη» αδράνεια δεν είναι η μοναδική που παρατηρείται στην συγκεκριμένη υπόθεση.

Θυμίζουμε ότι:

Η Ιατροδικαστική Υπηρεσία δεν πραγματοποίησε δειγματοληψία βιολογικού υλικού, για την διενέργεια ιστολογικών και τοξικολογικών εξετάσεων, όπως ορίζει η 4^η ΣΔΑΑ.

Το Χημείο του Κράτους πραγματοποίησε δειγματοληψίες 29 ημέρες μετά, παραλείποντας να τηρήσει τα διεθνή πρωτόκολλα και εξέδωσε αποτελέσματα που υποβάθμιζαν αδιάντροπα τις ποσότητες καταλοίπων πτητικών υδρογονανθράκων που βρέθηκαν, δίχως να υποβάλει, παρά το ότι ζητήθηκε επίμονα από τους τεχνικούς συμβούλους των πληγέντων, πλήρη στοιχεία των χρωματογραφικών και φασματογραφικών μετρήσεων που πραγματοποίησε,

ενώ ευθύνεται για την μυθολογία που αναπτύχθηκε γύρω από τις εξωπραγματικές καταστροφικές ιδιότητες των ελαίων σιλικόνης.

Οι Προανακριτικές αρχές (Τροχαία, Αστυνομία, ΟΑΘΥΚ), όπως και οι ανακριτικές δεν τήρησαν τις επιταγές των άρθρων 239 και 251 ΚΠΔ, με αποτέλεσμα το πεδίο του εγκλήματος να βεβηλωθεί πλήρως.

Το Πυροσβεστικό Σώμα εκτέθηκε ανεπανόρθωτα στην συνείδηση σύσσωμου του Ελληνισμού, τόσο για την αποστολή διάσωσης όσο και έρευνας που ανέλαβε.

Αναφέρουμε χαρακτηριστικά ότι σύμφωνα με τις συντεταγμένες γεωεντοπισμού, τα πρώτα οχήματα του ανακριτικού της Πυροσβεστικής ξεκινούν από τη Λάρισα για τον τόπο της τραγωδίας περίπου 2,5 ώρες μετά τη σύγκρουση, κάθονται ακριβώς 36', αποχωρούν και ύστερα επιστρέφουν ξανά τα ξημερώματα.

Στις 01:52 το ανακριτικό της Πυροσβεστικής φεύγει από τα γραφεία του στη Λάρισα, στις 2:16 έως 2:51 εντοπίζεται να ακινητοποιείται στον τόπο της τραγωδίας και 2:52 φεύγει και επιστρέφει ξανά τα ξημερώματα στις 05:24.

Το ανακριτικό της Πυροσβεστικής φεύγει από την Αθήνα με εντολή του αρχηγού του σώματος κ. Πουρνάρα, στις 2 Μαρτίου, δυο ημέρες μετά την τραγωδία στις 11:12, φτάνει στον τόπο του δυστυχήματος στις 15:36, παραμένει μόλις 20 λεπτά -μέχρι τις 16:10- και αποχωρεί για το ξενοδοχείο στη Λάρισα. Δεν επιστρέφει ποτέ στο πεδίο.

Την επόμενη ημέρα στις 10:07 αναχωρούν από το ξενοδοχείο, με μια μικρή στάση στη Λάρισα και ύστερα φεύγουν για την Αθήνα. Δεν πραγματοποίησαν καν αυτοψία. Ποιος τους έδωσε εντολή να φύγουν;

Η εξήγηση που οι ίδιοι δίνουν σε μαρτυρικές τους καταθέσεις, που βρίσκονται στην δικογραφία που έχει σταλεί στην Βουλή, είναι ότι ο κ. Φαλάρας, ως επικεφαλής του πεδίου, τους ανέφερε όταν έφτασαν στον τόπο της τραγωδίας ότι ο αρχηγός του Πυροσβεστικού Σώματος κ. Πουρνάρας είχε ανακαλέσει την σχετική εντολή ενεργοποίησης τους και τους καλούσε να επιστρέψουν.

Ο κ. Πουρνάρας όμως στην δική του κατάθεση το διαψεύδει και αναφέρει ότι κατά ρητή πρόβλεψη του κανονισμού δεν είχε καν το δικαίωμα να ανακαλέσει την ΔΑΕ, καθώς μετά την αναχώρηση της για το πεδίο της έρευνας

υπόκειται στις εντολές των διωκτικών αρχών, δηλαδή του Ανακριτή και του Εισαγγελέα.

Δεν υπάρχει όμως στην δικογραφία η παραμικρή αναφορά επικοινωνίας των ως άνω μελών της ΔΑΕ με τον αρμόδιο εισαγγελέα κ. Τζαμαλή, οι διερεύνηση των ευθυνών του οποίου, όπως και της κ. Σούρλα, ήδη ερευνώνται επί ένα έτος από την εισαγγελία Τρικάλων κ. Παπακώστα.

Γιατί άραγε συνέβη αυτή η κατάφωρη παραβίαση του Κανονισμού του Πυροσβεστικού Σώματος και γιατί άραγε οι δύο έμπειροι Δικαστικοί Λειτουργοί (Ανακρίτρια Σούρλα και Προϊστάμενος της Εισαγγελίας Πρωτοδικών Λάρισας Τζαμαλής, ο οποίος πρόσφατα προήχθη σε αντιεισαγγελέα εφετών) δεν τήρησαν τις επιταγές του άρθρου 239 και 251 ΚΠΔ, αφήνοντας δίχως περιφρούρηση το πεδίο του εγκλήματος, ενώ τα ως άνω άρθρα του νόμου επιβάλουν ως πρώτιστο έργο τους ακριβώς το αντίθετο, όπως και την διαφύλαξη των στοιχείων και των πειστηρίων.

Γιατί άραγε ο ως άνω εισαγγελέας, όπως πρόσφατα εκμυστηρεύτηκε στον πρώτο εξ ημών, διατήρησε τη δικογραφία στην κατοχή του μόλις 24 ώρες και σε ποιον παραδόθηκε για το υπόλοιπο διάστημα, έως την στιγμή που παραδόθηκε στον κ. Μπακαίμη;

Θυμίζουμε ότι η έκθεση του πραγματογνώμονα Ανδριανού Γκουρμπάτση, πρώην υπαρχηγού ΠΣ διατυπώνει σαφέστατες αιχμές: "Μόνον με εντολή -φυσικά παράνομη- "άνωθεν", δηλαδή από όργανο κρατικό αξιωματούχο-λειτουργό εκτός του ΠΣ, μπορούσαν να δοθούν, δεδομένου ότι η εντολή να μεταβούν για τη διερεύνηση των αιτίων της θανατηφόρου πυρκαγιάς, όπως προεκτάθηκε, δόθηκε από τον Αρχηγό του ΠΣ".

"Απαιτούνταν πολλές ημέρες να γίνει αυτοψία για ένα τόσο σοβαρό δυστύχημα. Τα 37 λεπτά που αποδεικνύεται από τα τηλεματικά δεδομένα ότι παρέμεινε το κλιμάκιο της πυροσβεστικής από τη Λάρισα στη σκηνή του εγκλήματος, δεν επαρκούσαν σε καμία περίπτωση για την διενέργεια της απαραίτητης έρευνας".

Τα στίγματα των οχημάτων αποκαλύπτουν πως η πρώτη κινητοποίηση από τον πυροσβεστικό σταθμό Λάρισας έγινε στις 23:30, έντεκα λεπτά μετά τη στιγμή που υπήρξε γνώση του δυστυχήματος, ενώ το ΕΚΑΒ, η αστυνομία και η πολιτική προστασία ειδοποιούνται στις 23:25:00.

Ο πραγματογνώμονας συμπεραίνει ότι κατά τα πρώτα 30 λεπτά, κρίσιμα για τη ζωή των επιβατών και εργαζομένων, εξαιτίας του απειλούμενου κινδύνου της εν λόγω πυρκαγιάς, επιχείρησαν συνολικά μόνον 12 πυροσβέστες, 6 οδηγοί και 6 μάχιμοι, από τους οποίους ουσιαστικά στο πεδίο επιχειρούν μόνον οι μάχιμοι πυροσβέστες.

"Εάν κινητοποιούνταν άμεσα, δηλαδή 23:19 οι πρώτες δυνάμεις και ξεκινούσαν να πάνε, πόσοι από αυτούς που διασώθηκαν από τη σύγκρουση και κήκαν από την πυρκαγιά, πόσοι θα ήταν σήμερα ζωντανοί. Είναι υπό έρευνα αυτό το σημείο" λέει επίσης ο Ανδριανός Γκουρμπάτσης,

Τελικά Κυριάκο Μητσοτάκη, ενώ όλοι οι παραπάνω, αρμόδιοι σύμφωνα με το νόμο να μεταβούν στον τόπο του εγκλήματος, είτε απουσίασαν είτε παρέλειψαν να ανταποκριθούν στα καθήκοντα τους σύμφωνα με το νόμο, ποια έμπνευση άραγε οδήγησε τον Γεώργιο Δριτσάκο, Αντιπτέραρχο εν αποστρατεία και πρώην διοικητή της ΥΠΑ, να βρεθεί από τις πρώτες στιγμές στο πεδίο και να δίνει εντολές για να τηρηθεί το «ειδικό πρωτόκολλο απομάκρυνσης χημικών διαλυτών»;

Μήπως εσύ ή εκείνος μαντέψατε ότι ακριβώς 13 μήνες αργότερα θα διοριζόταν Πρόεδρος του ΕΟΔΑΣΑΑΜ και έσπευσε να ανταποκριθεί στα μελλοντικά καθήκοντά του με αυταπάρνηση;

Θα μπορούσε κάποιος να ισχυριστεί ότι η «μαντική είναι μια τέχνη που ο Κυριάκος Μητσοτάκης μεταλαμπαδεύει στους καλούς του φίλους», το πιθανότερο όμως είναι ότι ο ίδιος ο «πρωθυπουργός» ανέλαβε με δηλώσεις του την απόσπαση της προσοχής από την αλήθεια και την δημιουργία μιας τεράστιας ψευδαίσθησης, κατευθύνοντας συγχρόνως την έρευνα μακριά από τις ενέργειες και τα στοιχεία που τον ενοχοποιούσαν :

Παρακολουθείστε τις δηλώσεις και τις ημερομηνίες: **1.3.2023:**
Πρώτη ημέρα μετά το έγκλημα, απαγορευμένη από την 4^η ΣΔΑΑ εισβολή στο πεδίο του πρωθυπουργού και κυβερνητικής κουστωδίας.

Στόχος η απόσπαση της προσοχής από τα κακουργήματα της ανθρωποκτονίας από ενδεχόμενο δόλο (299 ΠΚ) και διατάραξης

ασφάλειας των συγκοινωνιών (291 ΠΚ), με την αναφορά στο απλό πλημμέλημα της ανθρωποκτονίας από αμέλεια:

Δήλωση του πρωταίτιου: «...Όλα δείχνουν πως το δράμα οφείλεται δυστυχώς, κυρίως σε τραγικό ανθρώπινο λάθος...».

6.3.2023: Με την ολοκλήρωση του έργου του κ. Τριαντόπουλου απευθύνεται αντιθεσμικά και αντίθετα με το άρθρο 28 του ΚΠΔ στον τότε Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου Ντογιάκο και επί της ουσίας χειραγωγεί περεταίρω την έρευνα.

Στόχος η απόσπαση της προσοχής εκτός από τα κακουργήματα της ανθρωποκτονίας από ενδεχόμενο δόλο (299 ΠΚ) και διατάραξης ασφάλειας των συγκοινωνιών (291 ΠΚ) και για αυτά της έκρηξης (270 ΠΚ) και του εμπρησμού (264 ΠΚ).

Τι αναφέρεται στην σχετική επιστολή:

«...Αξιότιμε κύριε Εισαγγελεύ,

Όπως όλοι αντιλαμβανόμαστε, αποτελεί εύλογο και δίκαιο αίτημα της ελληνικής κοινωνίας να υπάρξει άμεση και σε βάθος διαλεύκανση όλων των ποινικών υποθέσεων που σχετίζονται με το τραγικό σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη. **Προς τούτο, το εκ μέρους της ελληνικής κυβέρνησης στην προτεραιοποίηση των σχετικών υποθέσεων και την ανάθεσή τους, εφόσον το κρίνετε στο υψηλότερο δυνατό ανακριτικό επίπεδο.**

Ειδικότερα σε σχέση με την ποινική αξιολόγηση συστημικών σφαλμάτων στον τομέα των σιδηροδρόμων ακόμα περιλαμβανομένης και της τυχόν καθυστέρησης στην ολοκλήρωση της απαιτούμενης τεχνολογικής αναβάθμισης των σχετικών υποδομών, παρακαλώ να προχωρήσετε ανεξάρτητα από την πρόοδο των εργασιών της επιτροπής εμπειρογνομόνων που έχει οριστεί για να προβεί στην αποτίμησή τους από τη διοικητική και τεχνική άποψη.

Με την ολοκλήρωση των εργασιών της επιτροπής κόμμα αυτονοήτως θα κοινοποιηθεί στις αγγελικές αρχές που διεξάγουν την έρευνα το πόρισμα της για να καταστεί μέρος της δικογραφίας...».

Δεν υπάρχει πουθενά οποιαδήποτε αναφορά στην πυρόσφαιρα και την ραγδαία εξάπλωση της φωτιάς.

Συνέχιση της προσπάθειας εκτροπής της έρευνας από την διερεύνηση της έκρηξης και της φωτιάς αλλά της πλήρους αλλοίωσης του πεδίου:

Την 22.3.2023 σε Συνέντευξη στον δημοσιογράφο Θεοδωράκη δήλωσε, «μαντεύοντας και πάλι» αυτά που θα πουν οι «ειδικοί» δύο μήνες μετά τα εξής:

«...Το γνωρίζουμε αυτό πια με βεβαιότητα, γνωρίζουμε ακριβώς τι μετέφερε το εμπορικό τρένο, δεν υπήρχε τίποτε εύφλεκτο.

Η σύγκρουση ήταν τόσο βίαιη και σφοδρή, αυτό μας λένε οι ειδικοί, που προκάλεσε μια πρώτη ανάφλεξη και προφανώς στη συνέχεια υπήρχαν εύφλεκτα υλικά, λάδια, που πήραν φωτιά όταν έγινε η σύγκρουση.

Αρα σ'αυτό θέλω να το απαντήσω κατηγορηματικά, γιατί ξέρετε, όχι μόνο στη χώρα μας πια, παντού ευδοκιμούν οι θεωρίες συνωμοσίας. Δεν υπήρχε τίποτε ύποπτο στην εμπορική αμαξοστοιχεία...»

Κλιμάκωση της δημιουργίας ψευδαισθήσεων με κατασκευασμένα στοιχεία:

Την 30.1.2025 σε Συνέντευξη στον δημοσιογράφο Σρόϊτερ δήλωσε τα εξής, επίσης «προφητικά» σε σχέση με όσα συνέβησαν μια εβδομάδα μετά:

«...Θα ήλπιζα πράγματι και δεν το ξέρουμε, στο φάκελο του Εφέτη Ανακριτή, να υπήρχε επιτέλους ένα βίντεο από αυτό το τρένο, να βλέπαμε στο κάτω κάτω της γραφής, αν στα ανοιχτά βαγόνια υπήρχαν λαμαρίνες ή και κάτι άλλο...».

Πράγματι τα βίντεο «μαϊμούδες» μετά από μια εβδομάδα εντάχθηκαν στην δικογραφία.

Βέβαια οι εξωθεσμικές παρεμβάσεις δεν έχουν τέλος διότι, προ διμήνου, η κ. Αδειλινη αποφάσισε αντίθετα με τις διατάξεις του άρθρου 32 ΚΠΔ να εξαιρέσει την αποκλειστικά αρμόδια για την εποπτεία του ανακριτικού έργου κ. Αποστολάκη, από την έρευνα του εγκλήματος των Τεμπών.

Γιατί άραγε; Πάλι δεν γνωρίζει τίποτε ο «πρωθυπουργός»;

Αυτά συμβαίνουν όταν η ανασφάλεια και η ματαιοδοξία συμβαδίζουν με την πλήρη έλλειψη αυτοσεβασμού σε μια καρικατούρα που ανεπιτυχώς υποδύεται τον ηγέτη.

Δεν έχει σημασία όμως τι επιχείρησε ο πρωθυπουργός, αλλά τι πρόκειται να συμβεί με τις ακριτομυθίες Καρώνη, που επί της ουσίας μάλλον δεν οδηγούν την πορεία της υπόθεσης εκεί που θα ήθελε.

Εξηγούμαστε, ο Ανακριτής έχει αναπόδραστα πλέον, εάν θελήσει να αποφύγει την ενοχοποίησή του για παράβαση καθήκοντος, υπόθαλψη ή και κατάχρηση εξουσίας, δύο επιλογές:

A) Εάν θεωρήσει ότι η παραπάνω πραγματογνωμοσύνη του δίνει απάντηση στο ερώτημα τι προκάλεσε τον θάνατο από 5 έως 30 επιβατών, διότι τόσοι απανθρακώθηκαν, θα πρέπει να προτείνει την άσκηση ποινικής δίωξης για τα ως άνω κακούργηματα της έκρηξης και της φωτιάς, κατά παντός υπευθύνου.

Βεβαίως θα πρέπει να εισηγηθεί την δίωξη κατά των νομίμων εκπροσώπων της Siemens (που τα χρησιμοποιεί), της ADCON (που τα παρασκευάζει), του ERA (που έχει εγκρίνει την χρήση τους και τα θεωρεί ασφαλή), και τούτο διότι η ιδιαίτερα χαλαρή σχέση των ελαίων σιλικόνης με το ηλεκτρικό τόξο που προκαλεί ένα βραχυκύκλωμα, πλησίον του σημείου που αυτά έχουν διαρρεύσει στο περιβάλλον, εάν δεχθούμε το κυβερνητικό αφήγημα- ερμηνευτική προσέγγιση, του εξαμβλώματος Καρώνη, δημιουργεί φοβερά επικίνδυνα φαινόμενα, που μπορεί να προκαλέσουν την απανθράκωση ακόμη και 30 επιβατών.

Προφανώς λοιπόν οι πειραματικές δοκιμές ασφαλείας των ως άνω εταιρειών υπό τις ως άνω παραδοχές, δεν ήταν καθόλου επαρκείς, γι' αυτό ενοχοποιούνται ακόμα και για το κακούργημα του ενδεχόμενου δόλου ανθρωποκτονίας και οπωσδήποτε της κακούρηματικής διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών.

Ενόψει αυτών, η ελληνική κυβέρνηση, εάν εννοεί όσα υποστηρίζει ο Κυβερνητικός Εκπρόσωπος, ο Πρωθυπουργός και ο Υπουργός Δικαιοσύνης, υποχρεούται να σταματήσει όλα τα δρομολόγια που διεξάγονται με μηχανές αυτής της τεχνολογίας και να ειδοποιήσει την Ε.Ε. να πράξει το ίδιο τουλάχιστον στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρόμων.

Είναι μοιραίο για εσένα «κ. Πρωθυπουργέ» να γίνεις ρεζίλι διεθνώς, καθώς θα καταλάβεις ότι οι ψευδαισθήσεις, που με ακραίους προπαγανδιστικούς μηχανισμούς επιχειρείς να αναπαράξεις εντός της Ελλάδας, προκειμένου να παραμείνεις γαντζωμένος στην εξουσία, την οποία με απάτη υφάρπαξες, αποτελούν εμπνεύσεις σατιρικών έργων στο εξωτερικό.

B) Εάν (ο Ανακριτής) θεωρήσει αντιφατικό και σε κάθε περίπτωση ασαφές το «Πόρισμα Καρώνη», οφείλει να συνεχίσει την έρευνα και να διατάξει εκταφές, με σκοπό την διεξαγωγή ιστολογικών και τοξικολογικών εξετάσεων στις σορούς, αφού μόνο αυτές περιέχουν πλέον αναλλοίωτα τα στοιχεία των αιτιών της φωτιάς και ούτως ή άλλως την διεξαγωγή των εξετάσεων αυτών επέβαλε η 4^η ΣΔΑΑ, η οποία ουδόλως στην πράξη εφαρμόστηκε.

ΑΛΛΩΣΤΕ όπως σημειώνεται στην σελίδα 145 του τελικού κειμένου του Πορίσματος του ΕΟΔΑΣΑΑΜ « οι υπολογισμοί, με τα μαθηματικά μοντέλα CFD, δείχνουν ότι χρειάζονται περίπου 2500 κιλά γενικού καυσίμου υδρογονάνθρακα για να αναδημιουργηθούν τα τρία διακριτά στάδια (1000, 1200 και 300 κιλά αντίστοιχα) της έκρηξης, της πυρόσφαιρας και των δευτερευουσών φωτιών λίμνης που καταγράφηκαν στα τρία βίντεο που δείχνουν το συμβάν από τρία διαφορετικά γωνίες λήψης». Ακόμη στο πόρισμα του κρατικού ΕΟΑΣΑΑΜ δίνεται ουσιαστικά «απάντηση» για την τυχόν ανάφλεξη των ελαίων σιλικόνης σημειώνοντας ότι «είναι πολύ απίθανο η ηλεκτράμαξα και ο μετασχηματιστής της που είναι γεμάτος με λάδι σιλικόνης να έπαιξαν πρωταρχικό ρόλο στη στήλη πυρκαγιάς σταδίου 2 και στο στάδιο 3 πυρκαγιά λίμνης καυσίμου 2».

Ακόμη σημειώνεται ότι «επιπλέον, ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ επικοινωνήσε με τον κ.Κωνσταντόπουλο, Καθηγητή Χημικών Μηχανικών στο Εργαστήριο Τεχνολογίας Αερολυμάτων & Σωματιδίων του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, με ερωτήσεις σχετικά με την πιθανότητα σχηματισμού εύφλεκτου μείγματος αερολύματος ελαίου σιλικόνης ως άμεση αιτία της σύγκρουσης. Ο καθηγητής κ. Κωνσταντόπουλος προσέφερε μια σύντομη τεχνική έκθεση για τα εν λόγω ζητήματα, δηλώνοντας ότι, δεδομένου του χρόνου 0,4 δευτερολέπτων κατά προσέγγιση για την αρχική ανάφλεξη και ανάπτυξη της πυρόσφαιρας, δεν υπάρχει ρεαλιστικός τρόπος για να έχει πιθανώς συμβεί μια τέτοια μεταφορά ενέργειας και ανάφλεξη και καύση λαδιού σιλικόνης, στο δεδομένο χρονικό πλαίσιο και με το δεδομένο ρυθμό ανάπτυξης της πυρόσφαιρας».

Αλήθεια γιατί, «κύριε Πρωθυπουργέ», με αυτά τα αδιάσειστα στοιχεία, ότι η πυρόσφαιρα είναι αδύνατο υπό τις δεδομένες συνθήκες να προήλθε από έλαια σιλικόνης, αρνείται ο ανακριτής τόσο επίμονα να συμπράξει η Δικαιοσύνη στις εκταφές και να διεξαχθούν τοξικολογικές και ιστολογικές εξετάσεις στις σορούς;

Εσύ που εγγυήθηκες δημόσια ότι θα κάνεις κάθε τι δυνατόν για να «διαχυθεί άπλετο φως στο σύνολο των στοιχείων, προκειμένου να αναδειχθεί κάθε πτυχή της αλήθειας γύρω από το έγκλημα», δεν θέλεις να μας πουν οι νεκροί την δική τους αλήθεια, έχεις λόγους να την φοβάσαι;

Γιατί λοιπόν, όπως έπραξες με τα γνωστά βίντεο, που «ευχήθηκες να υπάρξουν στην δικογραφία», δεν πραγματοποιείς και μια δημόσια έκκληση να εισακουστούμε και να πραγματοποιηθούν οι εκταφές των σορών, ως οι μόνες που θα επιβεβαιώσουν την αιτία που οδήγησε στην απανθράκωση τους;

Ερώτημα 3^{ον})

ΓΙΑΤΙ «ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΕ» ΤΗΝ ΧΩΡΑΣ ΔΕΝ ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΕΣ ΤΟΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟ ΠΡΙΝ ΣΥΜΒΕΙ ΤΟ ΕΓΚΛΗΜΑ και ποια συμφέροντα υπηρετεί η συνέχιση λειτουργίας του δολοφονικού σιδηρόδρομου, ιδίως μετά το έγκλημα των Τεμπών της 28.2.2023 και μάλιστα δίχως να τηρείται η Ευρωπαϊκή Νομοθεσία Ασφάλειας που έχει καταστεί Εθνικό Δίκαιο;

Πως είναι δυνατόν ένας «πρωθυπουργός», που θεωρεί ύψιστο προστατευόμενο αγαθό την ανθρώπινη ζωή, όπως δηλώνες για να προχωρήσεις σε ακραία περιστολή των ατομικών ελευθεριών επί COVID-19 και συνεχίζεις να δηλώνεις, απομακρύνοντας βίαια όσους επιχειρούν να αντισταθούν στις φωτιές, ενώ καίγονται οι περιουσίες τους, να επιδεικνύει σε ότι αφορά τις δολοφονικές συνθήκες λειτουργίας του σιδηρόδρομου αυτή την παγερή αδιαφορία;

Γιατί συνεχίζεις να επιβαρύνεις τους Έλληνες Πολίτες με το ποσό των 62.000.000 Ευρώ ανά έτος (50 εκ. ευρώ + ΦΠΑ), για την χρηματοδότηση της Hellenic Train, δήθεν για τη διεξαγωγή δρομολογίων σε «άγονες γραμμές», που ούτως ή άλλως δεν διεξάγονται (εκτός εάν θεωρείται άγωνα γραμμή ο βασικός άξονας Αθήνας – Θεσσαλονίκης), ενώ σε κάθε περίπτωση, όπως ο ίδιος έχεις ομολογήσει, ο σιδηρόδρομος δεν είναι ασφαλής;

Ειδικότερα όπως γίνεται αντιληπτό από την ανάγνωση της από 16.12.2024 επιστολής της Commission προς την Ελλάδα που υπογράφεται από τον Επίτροπο Μεταφορών κ. Τζιτζικώστα (Βρυξέλλες, 16.12.2024 INFR(2023)2036 0(2024)8743 final) και απευθύνεται στον Κύριο Γιώργο Γεραπετρίτη, Υπουργό Εξωτερικών, Βασιλίσσης Σοφίας 5 Ελλάδα— 10671 Αθήνα, η ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα συνεχίζει να είναι μια ψευδαίσθηση, καθώς, ακόμη και 24 μήνες μετά την αδιανόητη σφαγή, η κατάσταση ασφάλειας στον Ελληνικό σιδηρόδρομο είναι η χειρότερη που έχει υπάρξει ποτέ.

Σημειώνουμε ότι η Ελληνική Κυβέρνηση, με επιστολή που ο τότε υπουργός υποδομών Σταϊκούρας κατέθεσε στην Βουλή την 16 Φεβρουαρίου αναγκάστηκε να αναδιπλωθεί πλήρως σε σχέση με το κομβικό ζήτημα του ποιος φέρει την ευθύνη της ασφάλειας στα μέσα μαζικής μεταφοράς και ειδικά στο σιδηρόδρομο, όπως θα αναλυθεί σε επόμενο κεφάλαιο της Εισήγησής μας, οπότε μας προκαλεί εξαιρετικά αλγεινή εντύπωση ότι το κυβερνών κόμμα επανέρχεται σε αυτό το μύθευμα με την σχετική προσχηματική πρόταση για την σύσταση Προανακριτικής Επιτροπής της Βουλής.

Αλήθεια, μπορεί κάποιος να εξηγήσει γιατί επί πρωθυπουργίας Κυριάκου Μητσοτάκη, συνεχίζουμε να πληρώνουμε υπέρογκα ποσά, στην Hellenic Train, σε εργολάβους, που επί ατελείωτα έτη παραλείπουν να παραδώσουν το συμφωνημένο έργο υποδομών ασφάλειας και εν τέλει σε πρόστιμα που μας επιβάλλονται από θεσμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όχι για να έχουμε αλλά για να μην έχουμε δικλίδες ασφαλείας στον σιδηρόδρομο;

Δεν είναι όλα τα παραπάνω κραυγαλέες ισχυρότατες ενδείξεις κακουργηματικής απιστίας (290 ΠΚ) που πρέπει να διερευνηθεί σε βάθος;

Είναι δυνατόν όλα τα παραπάνω να δικαιολογούνται από την ούτως ή άλλως δεδομένη ανικανότητα του συνόλου όσων απαρτίζουν το στελεχιακό δυναμικό της συγκεκριμένης κυβέρνησης;

Είναι πλέον γνωστό ότι η έρευνα του ERA για το έγκλημα των Τεμπών ξεκίνησε την 10/3/2023 και η «τελική έκθεση» κοινοποιήθηκε στις 13 Οκτωβρίου 2023 με «ορισμένες διαπιστώσεις που επιβεβαιώνουν τη μη συμμόρφωση από μέρους της Ελληνικής Δημοκρατίας σε συγκεκριμένες υποχρεώσεις που απορρέουν από το ενωσιακό δίκαιο».

Μάλιστα ότι όταν ξεκίνησε η έρευνα του ERA το πεδίο του εγκλήματος είχε αλλοιωθεί πλήρως κατά παράβαση των άρθρων 21 και 23 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, καθώς το σύνολο των καταλοίπων της σύγκρουσης είχαν μετακινηθεί σε διάφορους προορισμούς δίχως την έγκριση οποιασδήποτε κατά τον νόμο αρμόδιας αρχής και ενώ η έρευνα δεν είχε καν ξεκινήσει.

Τα κίνητρα και οι δράστες ήδη ερευνώνται από την Ελληνική Δικαιοσύνη και έχουν ασκηθεί σχετικά ποινικές διώξεις, που βρίσκονται, όπως γνωρίζετε, σε εξέλιξη, ενώ βέβαια εναγωνίως αναμένουμε να απαντήσει «ο Πρωθυπουργός» στο δεύτερο ερώτημα ή σε άλλη περίπτωση να παραιτηθεί και να οδηγηθεί ενώπιον της Δικαιοσύνης.

Ο ERA στην ως άνω Έκθεση, όπως και ο Επίτροπος Μεταφορών στην παραπάνω Επιστολή, διαπιστώνει τεράστια κενά σε ζητήματα ΤΠΔ (Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας), ΚΣΑ (Κοινών Στόχων Ασφάλειας) και ΚΜΑ (Κοινών Μεθόδων Ασφαλείας) στον Ελληνικό Σιδηρόδρομο.

Σύμφωνα επομένως με τις διατάξεις των περιπτώσεων α), β) και γ) της 3^{ης} παραγράφου του άρθρου 8 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 ο ERA όφειλε να διαπιστώσει ότι η Ελλάδα ήταν υποχρεωμένη για να καλύψει ακριβώς αυτά τα κενά (σε ότι αφορά ΤΠΔ, ΚΣΑ και ΚΜΑ) να θεσπίσει Εθνικούς Κανόνες και μάλιστα και νέους μετά το

έγκλημα, όπως ακριβώς αναφέρει και ο Εφέτης Ανακριτής στα κατηγορητήρια που έχει εισηγηθεί και βρίσκονται εντός της Δικογραφίας, η οποία έχει αποσταλεί στην Βουλή των Ελλήνων, αλλά και αναλύουμε στις μηνύσεις μας που προαναφέραμε.

Όμως δύο έτη μετά αποτελεί πρόκληση παραβίασης του Ευρωπαϊκού Δικαίου αλλά και απόδειξη έλλειψης στοιχειώδους μέριμνας της Κυβέρνησης για την ασφάλεια, η ομολογημένη απουσία τους, καθώς στην επίσημη ιστοσελίδα της ΡΑΣ ανακοινώνεται στερεότυπα κατά την τελευταία 5ετία τουλάχιστον, ότι είναι «**υπό διαμόρφωση**», που σημαίνει ότι ενώ αναγνωρίζονται ως αναγκαίοι, παραλείπεται η θέσπισή τους.

Το αυτό συμβαίνει και με τις ΚΜΑ, δηλαδή στην επίσημη ιστοσελίδα της ΡΑΣ δηλώνεται ότι είναι «υπό διαμόρφωση**», κατά προφανή παράβαση του άρθρου 6 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798.**

Βέβαια αυτό είναι εύλογο επακόλουθο δύο άλλων ζοφερών συνιστωσών που από μόνες τους φαλκιδεύουν την ασφάλεια.

Η πρώτη αφορά την απουσία ισχύουσας σύμβασης μεταξύ διαχειριστή υποδομής και σιδηροδρομικής επιχείρησης, κατά πλήρη αντίθεση με όσα επιβάλει η νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς μεταξύ άλλων αυτό αντιβαίνει στο άρθρο 9 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, για την εναρμονισμένη και επικαιροποιημένη δράση αμφοτέρων σε ότι αφορά τα Συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας.

Ειδικότερα ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θεσπίζουν τα αντίστοιχα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας, προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι το σιδηροδρομικό σύστημα μπορεί να επιτύχει τουλάχιστον τους ΚΣΑ, ότι συνάδει με τις απαιτήσεις ασφάλειας που θεσπίζονται στο πλαίσιο των ΤΠΔ και ότι εφαρμόζονται τα σχετικά μέρη των ΚΜΑ και **οι κοινοποιούμενοι σύμφωνα με το άρθρο 60 εθνικοί κανόνες.**

Όμως αποδεικνύεται ότι υπάρχει απόλυτο κενό σε ότι αφορά την ως άνω απαίτηση συμμόρφωσης καθώς ΟΣΕ και Hellenic Train δεν έχουν ανανεώσει τη Σύμβαση Πρόσβασης στο σιδηροδρομικό δίκτυο, από το 2019, ενώ ο ΟΣΕ δεν έχει καταρτίσει Δήλωση Δικτύου από το 2023. Η έλλειψη σύμβασης πρόσβασης ανάμεσα στους δύο φορείς συνιστά αθέτηση ουσιώδους υποχρέωσης σύμφωνα με την ευρωπαϊκή νομοθεσία, καθώς «ρυθμίζει σειρά κρίσιμων τεχνικών και οικονομικών θεμάτων» και αποτελεί προϋπόθεση για να εκτελείται νομίμως μεταφορικό έργο. Η δε δήλωση δικτύου, που -πρέπει να- εκδίδεται από τον ΟΣΕ πριν από την έναρξη κάθε έτους, περιγράφει λεπτομερώς τα χαρακτηριστικά του σιδηροδρομικού δικτύου προς κάθε ενδιαφερόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση αλλά και τα τέλη χρήσης που θα πληρώσει.

Είναι πρόδηλη η αδυναμία των παραγόντων του Ελληνικού Σιδηροδρομικού Συστήματος να καλύψουν στοιχειωδώς την απαίτηση:

α) Εναρμόνισης των ΚΜΑ (Κοινών Μεθόδων Ασφαλείας) με το Ευρωπαϊκό Πρότυπο Διαλειτουργικότητας.

β) Προσαρμογής των κανόνων λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου στις ΤΠΔ.

Γι' αυτό και είναι αδήριτη ανάγκη η θέσπιση Εθνικών Κανόνων κατά ρητή επιταγή της 3^{ης} παραγράφου του άρθρου 8 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, όπως προαναφέρθηκε.

Τα επικοινωνιακά παιχνίδια του υπουργείου μεταφορών, που υλοποιήθηκαν με τις δηλώσεις του υφυπουργού Κυρανάκη, περί υιοθέτησης συστήματος γεωντοπισμού για την παρακολούθηση της θέσης των συρμών σε πραγματικό χρόνο, δεν έχουν ουδεμία σχέση με το ευρωπαϊκό δίκαιο για την ασφάλεια στο σιδηρόδρομο.

Η απάντηση της Ευρωπαϊκής Αρχής Σιδηροδρόμων ήταν σαφής: «...Ο ERA δεν έχει δώσει καμία πιστοποίηση ή έγκριση.....ο Οργανισμός δεν είχε λάβει μέχρι τώρα γνώση αυτής της πρωτοβουλίας.....δεν διαθέτει προς το παρόν επαρκείς πληροφορίες για το νέο σύστημα στην Ελλάδα.....οι ρόλοι και οι ευθύνες κάθε εμπλεκόμενου φορέα για την ασφαλή ενσωμάτωση ενός τέτοιου συστήματος καθορίζονται από τη σιδηροδρομική νομοθεσία της Ε.Ε. και περιλαμβάνουν αρμοδιότητες τόσο σε επίπεδο σιδηροδρομικών επιχειρήσεων όσο και διαχειριστών υποδομής...Στην Ευρώπη το GNSS χρησιμοποιείται ευρέως επί των συρμών για την απόκτηση θέσης του τρένου για λειτουργίες που δεν σχετίζονται με την ασφάλεια, όπως η διαχείριση στόλου, η πληροφόρηση επιβατών κ.ά. Αυτές οι λειτουργίες συνήθως δεν εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του ERA, καθώς δεν σχετίζονται με τη διαλειτουργικότητα ή την ασφάλεια....Υπάρχει μια εν εξελίξει πρωτοβουλία σε ευρωπαϊκό επίπεδο, υπό την αιγίδα του EU-RAIL (Home-Europe's Rail), για τη διερεύνηση της χρήσης της τεχνολογίας GNSS στο σύστημα προστασίας τρένων (ERTMS/ETCS). Εάν αποδειχθεί επιτυχής, η χρήση αυτής της τεχνολογίας θα μπορούσε να συμπεριληφθεί στη (μελλοντική) τροποποίηση των σχετικών Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας (TSIs). Η εφαρμογή τους θα καταστεί τότε μέρος των διαδικασιών έγκρισης (για τα υποσυστήματα οχημάτων και υποδομής) στο μέλλον...Προβλέπεται επί του παρόντος ότι η εισαγωγή της τεχνολογίας GNSS στις TSIs (για την εφαρμογή στο ERTMS/ETCS), αν η τεχνολογία αυτή αποδειχθεί επιτυχής, θα μπορούσε να αναμένεται γύρω στο 2032».

Εάν επομένως ο Κυρανάκης θέλει να το εφαρμόσει στην Ελλάδα σε τρεις μήνες...θα πρέπει να το καταστήσει σύμφωνα με την διαδικασία που προβλέπεται στο Ευρωπαϊκό Δίκαιο, **Εθνικό Κανόνα**.

Αν νομίζει ότι μπορεί, ας το πράξει.

Αποκαλυπτικό είναι για την επιβεβαίωση της ως άνω διαπίστωσης ότι η ΡΑΣ ασκώντας τις αρμοδιότητές της που απορρέουν από τα άρθρα 18 (Έγκριση της θέσης σε λειτουργία σταθερών εγκαταστάσεων) και 20,21,22,23 και 24 της Οδηγίας (ΕΕ) (2016/797) κατά την τελευταία τριετία αρνείται επίμονα να παραλάβει και να πιστοποιήσει ως λειτουργικό το εγκατεστημένο Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Τρένων (ETCS), το οποίο είναι απαραίτητο για την αυτοματοποίηση και την ασφαλή διαχείριση της κυκλοφορίας. Η συστηματική αυτή αδράνεια στερεί από το δίκτυο την πρόσβαση σε τεχνολογία αιχμής που θα μπορούσε να αποτρέψει δυστυχήματα όπως αυτό των Τεμπών.

Αυτό πιθανότατα οφείλεται σε δύο κυρίως λόγους:

A) Είναι προβληματική η ίδια η απαρχαιωμένη υποδομή (οι ράγες είναι παμπάλαιες και δεν συντηρούνται), οπότε ούτως ή άλλως καθίσταται ασύμβατη, λόγω μειωμένης πρόσφυσης, με τα αυτοματοποιημένα συστήματα, τα οποία έτσι δεν θα επέτρεπαν αυξημένες ταχύτητες, γι' αυτό όπου υφίστανται έχουν απενεργοποιηθεί.

B) Μετά την πάροδο 15ετίας από τότε που τα έργα αυτά θα έπρεπε να έχουν ολοκληρωθεί και παραδοθεί, ουδείς μπορεί να επιβεβαιώσει ότι μπορεί να είναι και λειτουργικά, καθώς υφίσταται δυσαρμονία στις τεχνολογικές επιλογές των ποικίλων εταιρειών που έχουν συμμετάσχει στην εγκατάστασή τους, καθ' όλο αυτό το διάστημα, όπως και χάσμα του επιπέδου της τεχνολογικής εξέλιξης μεταξύ τους, λόγω παρόδου υπερβολικού χρόνου.

Επιβεβαίωση αυτής της διαπίστωσης αποτελεί το γεγονός ότι η Ολομέλεια της ΡΑΣ πρόσφατα (1/11/2024) με την απόφαση υπ' αριθ. 81/20264 απέρριψε την σχετική αίτηση του ΟΣΕ ως «εντελώς ανεπαρκή».

Στο σκεπτικό της απόφασης προκύπτει ότι η ΡΑΣ ζήτησε «συμπληρωματικές πληροφορίες» για κρίσιμα ζητήματα λειτουργίας («κατηγοριοποίηση τύπος 4») καθώς δεν είχε καλυφθεί από τα έγγραφα που είχε καταθέσει ο ΟΣΕ.

Η επιμονή της ΡΑΣ στηρίζεται στις αξιώσεις που έχει εγείρει ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων (ERA) μετά το δυστύχημα των Τεμπών.

Με βάση, λοιπόν και τις επισημάνσεις του ERA, η ΡΑΣ ζήτησε από τον ΟΣΕ να υποβάλει συμπληρωματικές πληροφορίες για συγκεκριμένα «προβληματικά σημεία», δηλαδή, «επικαιροποιημένα έγγραφα του φακέλου της αίτησης», καθώς είχε μεσολαβήσει τροποποίηση των όρων χρήσης αλλά και «συμπληρωματικές πληροφορίες» ως προς σημεία που «ξανάνοιξαν» μετά την έκθεση του ERA για το ERTMS.

Σύμφωνα με τον Ελληνικό τύπο: «Ο ΟΣΕ κλήθηκε να αποδείξει την αποτελεσματική παραγωγή και την ορθή εφαρμογή των εξαγόμενων περιορισμών (SRACs) πριν από την έγκριση θέσης σε λειτουργία από τη ΡΑΣ», αναφέρει η

απόφαση τονίζοντας ότι μόνο έτσι «το παραδοθέν υποσύστημα ενσωματώνεται σωστά και με ασφάλεια στο σιδηροδρομικό περιβάλλον». Επίσης η ΡΑΣ επισημαίνει ότι από την εξέταση της αίτησης δεν αποδείχτηκε η συμμόρφωση με τα ευρωπαϊκά τεχνικά πρότυπα (CENELEC). Επιπρόσθετα, εντοπίζονται κενά «στη συνεργασία του ΟΣΕ με τη ΡΑΣ για την απόδειξη της αποτελεσματικής παραγωγής και ορθής εφαρμογής των εξαγόμενων περιορισμών (SRACs) και στην έγκαιρη πρόσκληση της Αρχής για τη συμμετοχή της σε οποιεσδήποτε επιτόπιες δοκιμές διεξαχθούν από τον ΟΣΕ σε συνεργασία με τους αρμόδιους εμπλεκόμενους φορείς». «Συνεπώς, ο φάκελος της υποβληθείσας αίτησης κρίνεται εντελώς ανεπαρκής, καθώς δεν περιέχει σημαντικές πληροφορίες που απαιτούνται για τη χορήγηση έγκρισης θέσης σε λειτουργία».

Στην «τελική έκθεση» του ERA που κοινοποιήθηκε στις 13 Οκτωβρίου 2023 αλλά και στην παραπάνω επιστολή του Επιτρόπου γίνεται μνεία ότι δεν τηρείται η Ευρωπαϊκή Νομοθεσία κατά την λειτουργία του σιδηρόδρομου στην Ελλάδα, καθώς πριν και μετά το έγκλημα εντοπίζονται οι εξής παραβιάσεις της Ευρωπαϊκής Νομοθεσίας: 1) Της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, άρθρο 4 παράγραφος 1, άρθρο 9 παράγραφος 1, άρθρο 9 παράγραφος 3 στοιχεία γ), ε) και στ), άρθρο 9 παράγραφος 4, άρθρο 13 παράγραφος 4, άρθρο 16 παράγραφος 1, άρθρο 20 παράγραφος 1, άρθρο 22 παράγραφοι 1 και 2 και άρθρο 24 παράγραφοι 2 και 3, 2) Του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1078/2012 της Επιτροπής, άρθρο 3 παράγραφος 1 και παράρτημα Ι, 3) Του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής, άρθρο 2 παράγραφος 1, άρθρα 4 και 5 και παράρτημα Ι, 4) Του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2018/761 της Επιτροπής, άρθρο 6, 5) Του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 της Επιτροπής, παράρτημα Ι σημείο 1.1 στοιχεία δ) και ε) και σημεία 3.1.1, 3.1.2, 4.2.1, 4.2.2 και 6.1 και παράρτημα ΙΙ σημείο 1.1 στοιχεία δ) και ε) και σημεία 3.1.1, 3.1.2, 4.2.1 και 6.1, 6) Του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/779 της Επιτροπής, άρθρο 6 παράγραφος 3, 7) Της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, άρθρο 27 παράγραφος 5 και άρθρα 28 και 39.

Στα παραπάνω θα πρέπει να προστεθούν όσα επισημαίνονται ανωτέρω.

Μάλιστα προκαλεί εντύπωση το γεγονός ότι ήδη «σε χωριστή έκθεση που υπέβαλε ο Οργανισμός (ERA) η οποία κοινοποιήθηκε στις αρχές της Ελληνικής Δημοκρατίας στις 21 Δεκεμβρίου 2022», δηλαδή πριν το έγκλημα των Τεμπών, εντοπίζονται τα ως άνω προβληματικά ζητήματα, όπως και η υποστελέχωση της ΡΑΣ, η οποία παραμένει, οπότε εμφανίζεται απολύτως ακατάλληλη να επιτελέσει το ρόλο της. Πέρασαν 6 μήνες μέχρι η Ελλάδα να διαβιβάσει στην Επιτροπή, στις 3 Απριλίου 2024, την πρότασή της για το σχέδιο δράσης αντιμετώπισης όσων επισημάνθηκαν στην τελευταία ως άνω έκθεση του ERA, το περίφημο «Action Plan». Από τότε, η

Ελλάδα έχει στείλει δύο «εκθέσεις προόδου», άρα υποτίθεται συμμόρφωσης με το Action Plan, στο τέλος Σεπτεμβρίου και στο τέλος Νοεμβρίου 2024.

Στην πραγματικότητα όμως, όπως προκύπτει πραγματικά από δεκάδες περιστατικά που έχουν δημοσιοποιηθεί στον Τύπο, όχι μόνο δεν έχει αποκατασταθεί η ασφάλεια στον Ελληνικό Σιδηρόδρομο, αλλά το πρόβλημα παραμένει και κλιμακώνεται.

Ενδεικτικά μόνο αναφέρεται ότι σε ένα μεγάλο τμήμα της διαδρομής Αθήνα – Θεσσαλονίκη, που ξεπερνά τα 100 χιλιόμετρα, η κυκλοφορία διεξάγεται κατά παραβίαση της Ευρωπαϊκής Νομοθεσίας, καθώς απουσιάζει το Ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας (άρθρο 10 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798), το οποίο η ΡΑΣ αιτιολογημένα δεν έχει ανανεώσει.

Συγκεκριμένα, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) έχει επισήμως ανακαλέσει τις εγκρίσεις ασφαλείας για κρίσιμα τμήματα του δικτύου, όπως τα Λάρισα – Βόλος και Παλαιοφάρσαλος-Καλαμπάκα, λόγω σοβαρών ελλείψεων στις υποδομές. Παρ' όλα αυτά, οι συρμοί συνεχίζουν να διέρχονται από αυτά τα τμήματα υπό ακραίες συνθήκες επικινδυνότητας.

Ειδικότερα με απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ (50/2024) της 19.6.2024 έχουν αφαιρεθεί τα τμήματα της σιδηροδρομικής υποδομής «Λάρισα – Βόλος» «Παλαιοφάρσαλος – Καλαμπάκα» και του κλάδου ανόδου «Άγιος Στέφανος Ξ. – Δομοκός – Παλαιοφάρσαλος – Μεζούρλο», δηλαδή ένα τμήμα γραμμής συνολικού μήκους 100 χιλιομέτρων, από το πεδίο εφαρμογής της χορηγηθείσας, υπ. αριθμ. Αναγνώρισης EL 21 2022 0001 επικαιροποίησης Έγκρισης Ασφάλειας ΔΥ.

Τονίζεται μάλιστα στην παραπάνω απόφαση, ότι η Έγκριση Ασφαλείας αφαιρείται «λόγω ουσιωδών μεταβολών στα υποσυστήματα υποδομής και παρατρόχιου ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης εξαιτίας των κακοκαιριών DANIEL και ELIAS».

Αυτό σημαίνει ότι δεν διαθέτει αυτή την στιγμή ο διαχειριστής υποδομής ΟΣΕ έγκριση ασφάλειας, το οποίο σύμφωνα με το άρθρο 12 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, του στερεί το δικαίωμα να διαχειρίζεται και να εκμεταλλεύεται την εθνική σιδηροδρομική υποδομή, καθώς αποκτά αυτό το δικαίωμα ως διαχειριστής υποδομής μόνο όταν λαμβάνει έγκριση ασφάλειας από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ενώ για τον ίδιο λόγο δεν μπορεί να έχει πρόσβαση στην σιδηροδρομική υποδομή ούτε η σιδηροδρομική επιχείρηση Hellenic Train.

Επομένως η κυκλοφορία αυτή την στιγμή διεξάγεται παράνομα και **επιβάλλεται κατ' εφαρμογή του Δικαίου για την ασφάλεια στο Σιδηρόδρομο να ληφθούν μέτρα ώστε να διακοπεί.**

Επιπλέον η ΡΑΣ, η οποία ως ανεξάρτητη αρχή είναι επιφορτισμένη με την εποπτεία της ασφάλειας στους ελληνικούς σιδηροδρόμους και ανέχεται αυτόν τον παραλογισμό, έχει χάσει κάθε φερεγγυότητα.

Αποδεδειγμένα έχει αποτύχει πλήρως, όχι βέβαια απλώς διότι της έχουν ανατεθεί αρμοδιότητες που δεν της αναλογούν, όπως εντοπίζεται στην ως άνω Έκθεση του ERA, αλλά διότι χειραγωγείται πλήρως από το καθεστώς αντί να το ελέγχει.

Αλλωστε ουδέποτε ο υπουργός μεταφορών, από τον οποίο διορίζονται και ελέγχονται οι διοικήσεις του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, έπαψε να είναι ο κατά νόμο υπεύθυνος της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα, παρά την προσπάθεια παράφρασης και επί της ουσίας καταστρατήγησης των Οδηγιών ΕΕ 2016/797 και 2016/798 με το ν. 4632/2019 για την ενσωμάτωσή τους, με τον οποίο, όπως επίσης αναφέρει στο ως άνω Πόρισμα του ο ERA (ειδικά του άρθρου 4 της Οδηγίας 2016/7098) επιχειρήθηκε από την σημερινή κυβέρνηση σκόπιμα η διάχυση της σχετικής ευθύνης.

Για την ευθύνη του Υπουργείου Μεταφορών στην χάραξη και την υλοποίηση πολιτικών είναι σαφείς οι διατάξεις όχι μόνο του ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΥ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 123/12 Οκτωβρίου 2017 με τίτλο «**Οργανισμός του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών**», Άρθρο 1 περ. α, ε, στ, (1. **Αποστολή του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών** είναι: α. **Ο στρατηγικός σχεδιασμός και η υλοποίηση των έργων Υποδομής της χώρας.** ε. **Η χάραξη και εφαρμογή ολοκληρωμένης εθνικής πολιτικής για την προαγωγή της οδικής ασφάλειας και της ασφαλούς μετακίνησης,** μέσα από συντονισμένες δράσεις και παρεμβάσεις ευρείας κλίμακας. στ. **Η προαγωγή της ασφάλειας στις υποδομές και μεταφορές,** αλλά και το **άρθρο 40 ν. 4974/2022, σε συνδυασμό με τις διατάξεις των ν. 4548/2018 και 4972/2022,** δηλαδή **νομοθετημάτων που έχουν θεσπιστεί από την σημερινή κυβέρνηση, μετά το ν. 4632/2019,** που υποκριτικά επικαλέστηκε στο Πόρισμα της Εξεταστικής Επιτροπής η συμμορία της πλειοψηφίας για να αποσείσει τις κυβερνητικές ευθύνες για το έγκλημα, αποδίδοντας αυτές αποκλειστικά στην ΡΑΣ.

Σύμφωνα με τον ως άνω νόμο (**άρθρο 40 ν. 4974/2022**) καθίσταται σαφές ότι το Υπουργείο Μεταφορών **είναι ο αποκλειστικός αρμόδιος φορέας ευθύνης για την εποπτεία των ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε** αλλά και **για τον καθορισμό των συνθηκών, του πλαισίου χρηματοδότησης και των στρατηγικών προτεραιοτήτων και στόχων για τον τομέα των σιδηροδρόμων στο πλαίσιο εκπόνησης του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών** («ΕΣΣΜ»).

Επομένως το υπουργείο μεταφορών παραμένει ο φορέας που επιφορτίζεται με την θέσπιση του ρυθμιστικού πλαισίου για τις σιδηροδρομικές

και τις λοιπές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, του καθορισμού των προτύπων ασφάλειας και τεχνικής κατασκευής, της βιωσιμότητας και της εν γένει προώθησης των σιδηροδρομικών μεταφορών, αλλά και τη διασφάλιση της διάθεσης των δημόσιων πόρων που είναι απαραίτητοι για τη συντήρηση, επισκευή, επέκταση και ανακαίνιση του σιδηροδρομικού δικτύου.

Τα γνωστά παραμύθια του κ. Καραμανλή ενώπιον του Κοινοβουλίου και σύσσωμης της Κυβέρνησης που με το «Πόρισμα» της Προανακριτικής πρόβαλε το εξοργιστικό αφήγημα περί του ότι μια ανεξάρτητη ελεγκτική αρχή, που βέβαια δεν διαθέτει ούτε την αναγκαία εκτελεστική ή νομοθετική εξουσία και συγκεκριμένα η ΡΑΣ (Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων), είναι αποκλειστικά υπεύθυνη για την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών, δεν έχουν καμία σχέση με την πραγματικότητα.

Είναι πραγματικά τραγικό αυτά τα μυθεύματα, που αποτελούν παράφραση και καταστρατήγηση των ευρωπαϊκών οδηγιών για την ασφάλεια, οφειλόμενα σε «κακή νομοθέτηση», όπως ήδη απολογήθηκε η ελληνική κυβέρνηση προς την Commission σε απάντηση της επιστολής Τζιτζικώστα και θα αναλυθεί κατωτέρω, να συνεχίζουν να αποτελούν επίσημη θέση της Κυβερνητικής Πλειοψηφίας, όπως εκφράστηκε με την προσημαστική από **27.5.2025** πρόταση για την σύσταση Προανακριτικής Επιτροπής.

Υπογραμμίζεται ότι ο ίδιος ο τέως Πρόεδρος του ΟΣΕ Γιάννης Γραμματίδης έχει εισηγηθεί από καιρού τη διακοπή της κυκλοφορίας, έως την ολοκλήρωση των έργων υποδομής και ιδίως αυτών που σχετίζονται με την ασφάλεια (ενδεικτικά: <https://www.news247.gr/ellada/grammatidis-diakopi-leitourgias-kai-11-akomi-protaseis-gia-tin-anataxi-tou-elliniku-sidirodromou/>).

Σε πρόσφατη συνέντευξη του ο Κώστας Γενιδούνιας αναφέρει μεταξύ άλλων τα εξής σε σχέση με την συνεχιζόμενη ακραίας επικινδυνότητας λειτουργία του επιβατικού σιδηρόδρομου: «**1.** Το ETCS 26 μήνες μετά τα Τέμπη, δεν λειτουργεί σε ούτε ένα μέτρο σιδηροδρομικής υποδομής. Ούτε ένα. Διαφημίζουν κάποιες δοκιμές και πανηγυρίζουν επικοινωνιακά για το τίποτα. **2.** Το GSMR λειτουργεί ως δευτερεύον σύστημα επικοινωνίας και ακόμα δεν έχει εκδοθεί από τον ΟΣΕ η εγκύκλιος για την λειτουργία του (παρά την φιλότιμη προσπάθεια των ελάχιστων πλέον συναδέλφων με εμπειρία στον ΟΣΕ). **3.** Στην γραμμή Πειραιάς - Κιάτο, η κατάσταση παραμένει δια όπως 26 μήνες πριν. Μετά τα Λιόσια και μέχρι το Κιάτο, δεν λειτουργεί τηλεδιοίκηση και φωτοσήματα, τα τρένα εισέρχονται σε παρακαμπτηρίους χωρίς καν να υπάρχουν ενδείξεις για τους μηχανοδηγούς. Οι χρόνοι παραμένουν προβληματικοί και καμία αλλαγή στο πλέγμα των δρομολογίων δεν υπήρξε. Τηλεματική δεν λειτουργεί σε κανένα σημείο είτε του Προαστιακού Αθήνας είτε Θεσσαλονίκης. Αν υπάρχει

καθυστερήσει, μπείτε στο... κινητό σας και ψάξτε! Η Hellenic μάλιστα κλείνει περιφερειακά εκδοτήρια (σημεία πώλησης εισιτηρίων) προφανώς για "εξοικονόμηση" πόρων. Ποιος ενδιαφέρεται; Μα φυσικά κανείς. 4. Στον άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη, μεταξύ Λιανοκλαδίου - Λάρισας έχουμε μονή γραμμή χωρίς φωτοσήματα και τηλεδιοίκηση με μειωμένες ταχύτητες 80 χλμ/ώρα λόγω των καταστροφών του Daniel. 20 μήνες έχουν περάσει και δεν έχει γίνει τίποτα απολύτως. 5. Στην γραμμή της Φλώρινας δεν έχει αποκατασταθεί το πρόβλημα με τις επικοινωνίες, που προϋπήρχε των Τεμπών και είχε οδηγήσει το σωματείο μας σε καταγγελίες. Παράλληλα παραμένουν τα προβλήματα με τις δεκάδες βεβλαμμένες ΑΣΙΔ (θα φτιάχνονταν και αυτά σε 2 χρόνια) σε πολλά σημεία του δικτύου. 6. Δεκάδες βραδυπορίες υπάρχουν στην γραμμή μεταξύ Αθήνας -Θεσσαλονίκης, αλλά η Hellenic Train δεν αλλάζει τους δρομολογιακούς χρόνους και σε συνεννόηση με τον ΟΣΕ. Προτιμά να βγάζει ανακοινώσεις για "καθυστερήσεις λόγω έργων" αντί να δείχνει την πραγματική κατάσταση του δικτύου και σε πόση ώρα σήμερα πραγματοποιείται το δρομολόγιο. Δίνει και προσφορές μάλιστα, εκπώσεις σε τίτλους μεταφοράς, αλλά δεν αναφέρει πραγματικούς χρόνους τέλεσης δρομολογίων. (Πως να λέγεται αυτό άραγε) 7. Στο τροχαίο υλικό, τα Desiro προφανώς δεν φτάνουν και έχουμε συνθέσεις με καρότσες στον Προαστιακό Θεσσαλονίκης για 3ο καλοκαίρι. 8. Επενδύσεις, μια πονεμένη ιστορία. Σύμφωνα με την σύμβαση του Ιουνίου του 2022 αυτήν την περίοδο θα έπρεπε να έρχονται 10 νέου τύπου- προαστιακοί συρμοί στην Ελλάδα για να αντιμετωπιστεί η έλλειψη τροχαίου υλικού. Θα έρχονταν και 10 νέα τρένα υδρογόνου (μην γελάτε, αυτό εξήγγειλαν τότε). 3 χρόνια μετά θα υπογραφεί νέα συμφωνία (άγνωστοι οι όροι) που θα προβλέπει είσοδο νέων τρένων. Κάθε σοβαρός άνθρωπος ξέρει στον σιδηρόδρομο, ότι η παραγγελία ενός νέου τρένου και η ένταξη του στην κυκλοφορία θέλει χρόνο (χρόνια). Θα έχει ενδιαφέρον τι θα πούν.9. Νομοσχέδιο για ΟΣΕ. Το 3ο Νομοσχέδιο για τον σιδηρόδρομο θα ψηφιστεί τις επόμενες ημέρες μέσα σε 3 χρόνια! Κανένα από τα 2 προηγούμενα δεν εφαρμόστηκε. Ο εταιρικός μετασχηματισμός του ΟΣΕ δεν υλοποιήθηκε μέχρι σήμερα. Το μόνο που άλλαξε είναι ότι στον ΟΣΕ δεν υπάρχει εργατικός έλεγχος στις αποφάσεις της Διοίκησης, καθώς ο εκπρόσωπος εργαζομένων στο ΔΣ του Οργανισμού, που εξέλεξε η ΔΑΚΕ πανηγυρίζοντας, παραιτήθηκε 1 μήνα μετά την εκλογή του γιατί δεν είχε χρόνο να ασχοληθεί!...».

Επιπλέον ο ίδιος ο Κυριάκος Μητσοτάκης ομολόγησε δημόσια ότι ο **Ελληνικός Σιδηρόδρομος θα είναι πιθανόν ασφαλής μετά το έτος 2027.**

Συγκεκριμένα την 2.3.2025 ανέφερε (ενδεικτικά: <https://www.ertnews.gr/eidiseis/ellada/politiki/k-mitsotakis-asfalis-grammi-athina-thessaloniki-mexri-to-2027/>): «Έχουμε ξεπεράσει αντιστάσεις δείχνοντας στους πολίτες ότι ένα σύγχρονο κράτος που θα τους φροντίζει είναι εφικτό. Το νέο σύμβολο

αυτής της μάχης πρέπει να γίνουν οι **Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι**. Με σωστές υποδομές, νέους συρμούς, αυστηρούς κανόνες ασφαλείας που θα τηρούνται ευλαβικά. Θα χρειαστεί κάποιος χρόνος μέχρι το κυβερνητικό σχέδιο που ήδη ξεκίνησε να ολοκληρωθεί. Σίγουρα, όμως, ο πρώτος σταθμός του **θα είναι μία άρτια και ασφαλής γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη έως το 2027**. Και αυτό αποτελεί προσωπική δέσμευση. Για να μην ξεχάσουμε τα Τέμπη. Αλλά και να μην τα ξαναζήσουμε ποτέ!».

Δεν μας είπε βέβαια ο «Πρωθυπουργός», τι αποκλείει να ξαναζήσουμε «τα Τέμπη» έως το 2027;

Επίσης ο νέος υπουργός μεταφορών και υποδομών Χρήστος Δήμας την 18.3.2025 δήλωσε (ενδεικτικά: <https://www.liberal.gr/politiki/hr-dimas-2027-tha-ehoyme-asfaleis-sidirodromous>): «**Το 2027 θα έχουμε ασφαλείς σιδηροδρόμους**. Η πρόθεσή μας είναι να επαναφέρουμε την εμπιστοσύνη των πολιτών στους σιδηροδρόμους όπως και σε όλα τα ΜΜΜ. Γι' αυτόν τον σκοπό θα προχωρήσουμε σε σημαντικές τροποποιήσεις και στην λειτουργία των ΔΕΚΟ του σιδηροδρόμου».

Δεν θα μπορούσαν να υπάρξουν περισσότερο σαφείς και emphaticές δηλώσεις αρμοδίων αξιωματούχων κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ότι συνεχίζει να παραβιάζεται με πλήρη επίγνωση σύσσωμης της Κυβέρνησης και κατά κύριο λόγο του ίδιου του πρωταίτιου υπόλογου «Πρωθυπουργού», σε καθεστώς ισχύος του νόμου περί «Επιτελικού Κράτους» (4622/2019), η Ευρωπαϊκή νομοθεσία ασφάλειας στην μεταφορά επιβατών, καθώς σε αυτή δεν προβλέπεται μερική ή υπό αίρεση ή προθεσμία ασφαλής λειτουργία ενός μέσου που είναι τμήμα του Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Δικτύου μεταφορών.

Το να διαπράττεται εξακολουθητικά αυτό το έγκλημα συνεχούς και ομολογημένης διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών, ιδίως μετά την τραγωδία των Τεμπών, είναι όχι απλώς παράνομο σύμφωνα με την Ελληνική και Ευρωπαϊκή νομοθεσία, αλλά αντίθετο με το σύνολο των αξιών του Ευρωπαϊκού Πολιτισμού.

Τα παραπάνω και συγκεκριμένα ότι παρά την ομολογία της πλήρους γνώσης των συνθηκών μειωμένης ή ανύπαρκτης ασφάλειας στον σιδηρόδρομο, πριν και μετά το έγκλημα των Τεμπών και την συνακόλουθη με επίγνωση του κινδύνου διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών διατήρηση του καθεστώτος του κινδύνου για την ανθρώπινη ζωή, συνιστούν την απόλυτη παραδοχή από τους ίδιους τους δράστες (μέλη των κυβερνήσεων τουλάχιστον από το έτος 2015) της διάπραξης του αδικήματος διακινδύνευσης που τυποποιείται στο άρθρο 291 παρ. 1 ββ) ΠΚ, όπως ισχύει ή 291 παρ. 1 β), όπως ίσχυε σύμφωνα με το ΠΔ 283/1985 -ΠΟΙΝΙΚΟΣ ΚΩΔΙΚΑΣ- που

καταργήθηκε από 1.7.2019, με την θέσπιση του ΝΕΟΥ ΠΚ, με το Ν. 4619/2019, δηλαδή της κακουργηματικής διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών, από ενδεχόμενο δόλο.

Η παράλειψη όμως του Καραμανλή ως αρμόδιου υπουργού και του Μητσοτάκη ως επικεφαλής του Επιτελικού Κράτους, να διακόψουν άμεσα την λειτουργία του σιδηρόδρομου, τουλάχιστον σε ότι αφορά την πραγματοποίηση επιβατικών δρομολογίων, δεν μπορεί παρά να έχει διαφορετική νομική αξιολόγηση.

Διαχειρίστηκαν τον κίνδυνο επί μια τετραετία και είχαν την σχετική δυνατότητα διακοπής της αιτιώδους συνάφειας των πράξεων και παραλείψεων που οδήγησαν στην δολοφονία, ενώ παράλληλα είχαν πλήρη επίγνωση του κινδύνου ζωής, που διέτρεχαν ανά πάσα στιγμή οι επιβάτες.

Γνώριζαν ότι τα έργα υποδομής, ευθέως σχετιζόμενα με απολύτως απαραίτητες υποδομές ασφαλείας, δεν επρόκειτο να ολοκληρωθούν άμεσα (ήδη προσδιορίζεται για μετά το έτος 2027, δηλαδή 8 έτη μετά την ανάληψη της Πρωθυπουργίας από τον Κυριάκο Μητσοτάκη).

Αυτό ήταν ο λόγος για τον οποίο δεν θέσπισαν και δεν θεσπίζουν ούτε σήμερα, 26 μήνες μετά το έγκλημα, Εθνικούς Κανόνες Ασφαλείας, αφού βάσει αυτών θα προέκυπτε το απαγορευμένο της συνέχισης της κυκλοφορίας.

Την ίδια στόχευση μετάθεσης ευθυνών, ενόψει της πλήρους επίγνωσης του κινδύνου από τους ίδιους, εξυπηρετούσε και η σκόπιμη, απολύτως αντίθετη με το γράμμα και το πνεύμα των Ευρωπαϊκών Οδηγιών για την ασφάλεια στον σιδηρόδρομο, επίρριψη (τεχνηέντως, τυπικά και απολύτως επί της ουσίας παράνομα δεδομένου ότι η ΡΑΣ δεν διαθέτει την απαραίτητη εκτελεστική και νομοθετική εξουσία, όπως θα αναλυθεί στην συνέχεια) της συνολικής ευθύνης ως προς αυτό στην Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.

Για τον ίδιο λόγο παρέλειψαν να θεσμοθετήσουν και να συγκροτήσουν ορθά τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ, προκειμένου να μην υπάρξει αξιολόγηση των συνθηκών κάτω από τις οποίες συνέβαιναν τα διαρκή θανατηφόρα συμβάντα στο σιδηρόδρομο.

Όλα τα παραπάνω καταδεικνύουν, αφενός συγκάλυψη της διάστασης του προβλήματος και αφετέρου προμελέτη αποφυγής ευθύνης για το επερχόμενο έγκλημα.

Επομένως, η δόλια αυτή στάση, συνιστά το αδίκημα της ανθρωποκτονίας από ενδεχόμενο δόλο (299 ΠΚ), με παράλειψη (άρθρα 14 και 15 ΠΚ) που δεν είναι διακινδύνευσης αλλά έγκλημα βλάβης.

Ειδικότερα το γεγονός ότι παρέλειψαν να πράξουν το αυτονόητο, δηλαδή να διακόψουν άμεσα την λειτουργία των επιβατικών δρομολογίων στο σιδηρόδρομο, με προφανή αποδοχή του άμεσου κινδύνου απώλειας ζωής των επιβατών, συνιστά το αδίκημα της ολοκληρωμένης ανθρωποκτονίας (299 ΠΚ) από ενδεχόμενο δόλο σε βάρος 57 θυμάτων που απεβίωσαν την 28.2.2023 και σε μορφή απόπειρας σε βάρος όλων των επιβατών που επιβίωσαν.

Εξάλλου στα εγκλήματα αυτά, που τελούνται δια παραλείψεως - σε αντίθεση με τα γνώσια εγκλήματα παραλείψεως - είναι δυνατή η απόπειρα, διότι αρχή εκτελέσεως αποτελεί η έναρξη της παραλείψεως της οφειλόμενης ενέργειας [βλ. Ν.Χωραφάς Ποιν.Δικ. (εκδ. 1978) σελ. 328 παρ. 87 στοιχ. Α' Αγγ. Μπουρόπουλος Ερμ. Π.Κ. υπ' άρθρο 42 σελ. 119-12].

Αλλωστε τα δύο αδικήματα τυποποιούνται για την προστασία διαφορετικών εννόμων αγαθών, καθώς το αδίκημα της διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών αποβλέπει στην προστασία των συγκοινωνιών, με το αποτέλεσμα να καθορίζει απλώς το μέγεθος της απαξίας και κατ' επέκταση της ποινής, ενώ η τυποποίηση του εγκλήματος της ανθρωποκτονίας, προστατεύει ευθέως την ανθρώπινη ζωή.

Επιπλέον τα παραπάνω αδικήματα – κακουργήματα τελέστηκαν με διαφορετικές πράξεις και παραλείψεις, όπως επίσης θα αναλυθεί περαιτέρω στην συνέχεια.

Είναι άλλο πράγμα να δημιουργώ, με πράξεις και παραλείψεις μου, ένα περιβάλλον δυνητικού κινδύνου για την ανθρώπινη ζωή (έγκλημα διακινδύνευσης άρθρο 291 ΠΚ) και εντελώς διαφορετικό, ενώ μπορώ να διακόψω την πορεία της αιτιώδους συνάφειας πράξεων και παραλείψεων που οδηγούν σε θάνατο ανθρώπων, αποτρέποντας την δυνατότητα των υποψήφιων θυμάτων να εισέλθουν στο περιβάλλον αυτό, εγώ, ενώ έχω πλήρη επίγνωση του κινδύνου και τον ελέγχω καθ' ολοκληρία (με μια απλή μου δήλωση βουλήσεως να μπορώ να τον εξαλείψω), να αποδέχομαι την πρόδηλη πιθανότητα να δολοφονηθούν άνθρωποι και αντί ενεργειών αποτροπής του οφθαλμοφανούς ενδεχόμενου να σκοτωθούν, να διαφημίζω την ασφάλεια που αυτό (το περιβάλλον) δήθεν εγγυάται, προκειμένου να μεγιστοποιήσω τον αριθμό των εισερχομένων και την ταχύτητα εισόδου σε αυτό και τελικά μεγάλος αριθμός αυτών να χάνει την ζωή του (έγκλημα βλάβης άρθρο 299 ΠΚ).

Αυτό το δεύτερο έπραξαν ο Καραμανλής και η ηγεσία της Κυβέρνησης Μητσοτάκη, οι εμπλεκόμενες στην λειτουργία του Σιδηρόδρομου Εταιρίες (ΟΣΕ, Hellenic) και η ΡΑΣ, με τα τυπικά και όχι ουσιαστικά πιστοποιητικά ασφαλείας

που εξέδιδε, όπως πολύ καλά γνώριζε, η ηγεσία της Κυβέρνησης, καθώς η ίδια το είχε απαιτήσει, όπως και σήμερα, ενώ, στο σύνολο τους, μπορούσαν και όφειλαν με απλή απόφασή τους να σταματήσουν την διεξαγωγή των επιβατικών τουλάχιστον δρομολογίων.

Επίσης οι δύο υπόλογοι, μετά από τις αλληπάλληλες επισημάνσεις και προειδοποιήσεις από το σύνολο των αρμόδιων γι' αυτές, που θα επισημανθούν στην ανάλυση της ειδικότερης Προτάσεώς μας για την συγκρότηση της Προανακριτικής, γνώριζαν πλέον με απόλυτη βεβαιότητα ότι οι ανθρωποκτονίες ήταν θέμα χρόνου.

Παρόλα αυτά όμως, όπως προκύπτει από την ασύδοτη συμπεριφορά της ηγεσίας της Κυβέρνησης, που συνεχίζει να παραλείπει την διακοπή λειτουργίας του σιδηρόδρομου, ακόμη και σήμερα, αποδέχονταν ανερυθρίαστα αυτό το ενδεχόμενο, προφανώς διότι υπάρχει απώτερο κίνητρο, που εξουδετερώνει, σε υποκειμενικό επίπεδο των κριτηρίων διαμόρφωσης της βούλησης, κάθε αντίθετη νομοθετημένη ή ηθική επιταγή.

Αυτά, μας προκαλεί αλγεινή εντύπωση ότι τα παραβλέπει η πρόσφατα κατατεθείσα πρόταση του ΠΑΣΟΚ.

Είναι η δεύτερη φορά που το κόμμα, το οποίο διεκδικεί να καταστεί αξιωματική αντιπολίτευση, προσφέρει διόδους διαφυγής ή προσχήματα μείωσης της απαξίας των εγκληματικών πράξεων που οι συνεργοί του καθεστώτος έχουν διαπράξει.

Είναι χαρακτηριστικά όσα επισήμαναν σε αυθόρμητες δηλώσεις τους κυβερνητικοί βουλευτές και φίλα προσκείμενοι δημοσιογράφοι.

Ενδεικτικά: «...Μπάμπης Παπαδημητρίου: Να κλείσει ο Μητσοτάκης τον ΟΣΕ να τελειώνουμε - Aftodioikisi.gr ΠΟΛΙΤΙΚΗ 03.03.2023 12:43 Ο γαλάζιος βουλευτής συνηγορώντας στην πρόταση του Άρη Πορτοσάλτε στο ραδιόφωνο του ΣΚΑΪ, συνέστησε στον πρωθυπουργό να κλείσει τον ΟΣΕ, για τα τελειώσει και το θέμα. Ο δημοσιογράφος του ΣΚΑΪ, υποστήριξε πως «ο ΟΣΕ είναι σάπιο πράγμα. Ο Μητσοτάκης όταν αναλάμβανε την πρώτη τη δεύτερη μέρα έπρεπε να κλείσει τον ΟΣΕ και να τον ξανανοίξουμε τότε που θα τον έχουμε φτιάξει. Ο Μητσοτάκης δεν το έκανε και λανθασμένα σκέπασε το πρόβλημα». Ο βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας το πήγε ένα βήμα παρακάτω και προκλητικά δήλωσε να μην ψάχνουμε για ευθύνες για το τι πήγε λάθος, αλλά να κλείσουμε τον ΟΣΕ. Μέχρι τότε ο Μπάμπης Παπαδημητρίου πρότεινε να λειτουργεί ο σιδηρόδρομος μόνο για τις εμπορικές αμαξοστοιχίες. «Πρέπει να τον κλείσει τουλάχιστον για να γίνει ήρεμα και αντικειμενικά η δουλειά της γνωμοδότησης. Και να κάνει αυτό που έκανε στην πανδημία και να μην ακούσει τον Αλέξη Τσίπρα που τον κυνηγάει γιατί έδωσε άμεσες

αναθέσεις κτλ. Να τελειώσει αυτή η δουλειά. Στο μεταξύ ας τρέχουν οι εμπορικές. Οι επιβατικές ας σταματήσουν για λίγο» είπε ο Μπάμπης Παπαδημητρίου...».

Ο Κυριάκος Μητσοτάκης όμως δεν έπραξε, ούτε τότε το αυτονόητο.

Σε ότι αφορά τα κίνητρα αυτής της αδιανόητης επιλογής απροκάλυπτα πλήρους αδιαφορίας για την ανθρώπινη ζωή, θα μπορούσε να αναφερθεί η διατήρηση της ψευδαίσθησης κανονικότητας προκειμένου να παραμείνει στην εξουσία, καθώς η διακοπή της λειτουργίας του σιδηρόδρομου μετά το έγκλημα θα αποκάλυπτε ευθέως τόσο τον τρόπο που αυτό μπορούσε να αποφευχθεί, όσο και τον υπόλογο. Επίσης παρέμεναν οι συνεχείς παράνομες οικονομικές συναλλαγές που υπήρχαν και υπάρχουν στον σιδηρόδρομο, όπως για παράδειγμα ότι δεν ενεργοποιήθηκαν, προφανώς με το αζημίωτο για όσους το αποφάσισαν, οι ασφαλιστικές συμβάσεις που θα μπορούσαν να αποκαταστήσουν δίχως δαπάνες του ελληνικού δημοσίου τις καταστροφές που προκάλεσε η κακοκαιρία που αναφέρεται ως Daniel (αυτό ακριβώς καταγγέλλουμε στην με αριθμό Ε24-7653/25-11-2024 μήνυση ενώπιον της Εισαγγελίας Πλημμελειοδικών Αθηνών για το συνεχιζόμενο έγκλημα του άρθρου 291 ΠΚ, σε βαθμό Κακουργήματος.).

Αλλωστε γνωρίζετε ότι ήδη η ευρωπαϊκή εισαγγελία έχει κινήσει νέες διώξεις, σύμφωνα με τα κατηγορητήρια του κλιμακίου της στη χώρα μας, καθώς άλλοι 16 φέρονται ποινικά ελεγχόμενοι γιατί παρείχαν άμεση συνδρομή στον τότε Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κατά την διάρκεια τέλεσης της πράξης της απιστίας σε βάρος των οικονομικών συμφερόντων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ελληνικού Δημοσίου. Όπως σημειώνεται στα κατηγορητήρια οι υπάλληλοι της ΕΡΓΟΣΕ φέρονται να είχαν εισηγηθεί θετικά υπέρ της χορήγησης αποζημίωσης στην Κοινοπραξία TOMH-ALSTOM TRANSPORT λόγω θετικών ζημιών για το χρονικό διάστημα από 01-08-2018 έως 31-03-2020, συνολικού ποσού 2,7 εκατομμυρίων ευρώ.

Όπως επίσης έχετε πληροφορηθεί το αντικείμενο της 717, με τις συνεχείς ανεξήγητες παρατάσεις, υπερδιπλασίασε το κόστος του, ενώ ουδείς εξήγησε ποιος λόγος υπαγόρευε την παράλειψη καταγγελίας των συμβάσεων, για τις προδήλως αντισυμβατικές πρακτικές των εργοληπτικών εταιρειών, δεδομένου ότι τα έργα ακόμη και σήμερα δεν έχουν παραδοθεί.

Βέβαια, όπως επίσης γνωρίζετε, ο Κυριάκος Μητσοτάκης μια ή δύο ημέρες μετά το έγκλημα είχε προγραμματίσει να παραστεί σε εγκαίνια του ETCS, στα πλαίσια μιας προγραμματισμένης επικοινωνιακής φέστας στην περιοχή της Θεσσαλονίκης.

Τι άραγε θα εγκαινιάζε και τι εμποδίζει την ενεργοποίηση του ETCS, το οποίο, σύμφωνα με την κατάθεση Λάμπρου, θα μπορούσε να έχει τεθεί σε λειτουργία τμηματικά από το έτος 2015 και πλήρως έως το έτος 2017.

Αναφέρεται σε σχετικό δημοσίευμα της Real News (<https://www.enikos.gr/society/apokalypsi-vomva-i-tiledioikisi-itan-etoimi-apo-dekemvrio-2016/1947539>): «Στα τέλη Μαρτίου 2015 μου ανατέθηκε ο σχεδιασμός, η ολοκλήρωση και θέση σε λειτουργία του **συστήματος τηλεδιοίκησης για το τμήμα του έργου Αθήνα – Λάρισα**. Αυτό το σύστημα είχε ολοκληρωθεί επιτυχώς από τον Δεκέμβριο του 2016 και, εάν είχε τεθεί σε λειτουργία όπως έπρεπε και χωρίς την αδικαιολόγητη καθυστέρησή του, δεν θα γινόταν το δυστύχημα στα **Τέμπη**», έγραψε ο Γρ. Λάμπρου στην επιστολή του προς τους Κυριάκο Μητσοτάκη και Άδωνι Γεωργιάδη, την οποία αποκαλύπτει η Realnews. Ο δημιουργός της τηλεδιοίκησης επισημαίνει ότι το σύστημα θα μπορούσε να επεκταθεί με τον κατάλληλο προγραμματισμό σε **όλο το δίκτυο της ΕΡΓΟΣΕ μέσα στο 2017, ωστόσο κάτι τέτοιο ποτέ δεν έγινε**. «Φυσικά αυτό το συμβάν στα Τέμπη δεν θα είχε συμβεί και δεν θα είχε συμβεί και στο Άδενδρο το 2017, εάν από τον **Δεκέμβριο του 2016 είχε τεθεί σε λειτουργία το ολοκληρωμένο σύστημα τηλεδιοίκησης** και σηματοδότησης από την Αθήνα έως τον Προμαχώνα». **«Εκτροχιασμός κόστους»** Ο Γρηγόρης Λάμπρου **χαρακτηρίζει ακατανόητη την απόφαση να μην τεθεί σε λειτουργία το ολοκληρωμένο σύστημα τηλεδιοίκησης** και αφήνει αιχμές ότι η απόφαση αυτή είχε οικονομικά κίνητρα. «Αυτή η βιαστική και ανεξήγητη σε εμάς τότε άρνηση ολοκλήρωσης και θέσης σε λειτουργία **του συστήματος τηλεδιοίκησης** απεδείχθη πλέον πέραν πάσης αμφιβολίας και 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 αγγίζει πλέον τα 83.059.865 ευρώ και τελικό τίμημα έως σήμερα τα 87.000.000, αντί του αρχικού 41,3 εκατ. ευρώ», σημειώνει στην επιστολή του ο δημιουργός του συστήματος **τηλεδιοίκησης της ΕΡΓΟΣΕ**. Στη συνέχεια και με αφορμή το μοιραίο βράδυ της **28ης Φεβρουαρίου**, ο Γρηγόρης Λάμπρου προσθέτει: «Αυτά συνέβησαν από τον Δεκέμβριο του 2016 και μετά, με την ανοχή του τότε υπουργείου Μεταφορών και **των διοικήσεων ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ** και θεωρώ ότι εκείνους αναμφίβολα βαραίνει, σύμφωνα με τα στοιχεία μας, το μεγαλύτερο ποσοστό, εάν όχι όλο, του βάρους και της ευθύνης για ό,τι συνέβη στα Τέμπη». **Στην επιστολή του προσθέτει ότι εκείνα τα γεγονότα** και μια σειρά από αποφάσεις εκείνης της περιόδου σημάδεψαν αυτό το κρίσιμο έργο και τελικά ήταν **οι αιτίες για τις επερχόμενες καθυστερήσεις**,

παρατάσεις, υπέρογκες αυξήσεις στο τίμημα, αδικαιολόγητες αλλαγές συστημάτων και μια σειρά ανεξέλεγκτων αλυσιδωτών εξελίξεων. «Όλα αυτά, πέραν της ζημιάς και καθυστέρησης στο έργο, προσέφεραν σε όλους τους εμπλεκομένους ευκαιρίες για πρόσθετες **οικονομικές απαιτήσεις ή δήθεν αποζημιώσεις** και δικαιολογίες για αναβολές εργασιών, οι οποίες ήταν δύσκολα αναστρέψιμες και οι οποίες θα συνεχίσουν, κατά τη γνώμη μου, για πολύ ακόμη χρόνο να στοιχειώνουν την εξέλιξη και ολοκλήρωση αυτού του έργου, εάν δεν εφαρμοστούν σύντομα νέοι κανόνες και έλεγχοι προόδου», αναφέρει χαρακτηριστικά. **Εκσυγχρονισμός** Ο Γρηγόρης Λάμπρου **θεωρείται ειδικός στα συστήματα τηλεδιοίκησης, καθώς τα τελευταία 25 χρόνια σχεδίασε, ανέπτυξε και έθεσε σε λειτουργία** με δική του τεχνολογία και γνώση τα περισσότερα έργα τηλεματικής, πέραν του συστήματος τηλεδιοίκησης της ΕΡΓΟΣΕ, όπως αυτό των **ΗΛΠΑΠ, του τραμ Αθηνών για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004**, των ΕΛΤΑ και του Διεθνούς Αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος». Εξηγώντας τα βήματα που πρέπει να γίνουν για τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου αλλά και την ασφάλεια των επιβατών, ο Γρ. Λάμπρου αναφέρει στην επιστολή του: «**Η πλήρης ασφάλεια του σιδηροδρομικού έργου** και σε κάθε περίπτωση ή συγκυρία μπορεί να επιτευχθεί μόνον και αποκλειστικώς όταν **τα διάφορα σιδηροδρομικά έργα που εκτελούνται στα διάφορα τμήματα του δικτύου** και τα οποία είναι όλα καθυστερημένα για πολλούς και διάφορους λόγους, εξασφαλίσουν τη μεταξύ τους συνεργασία, επικοινωνία και ανταλλαγή δεδομένων σε πραγματικό χρόνο» και προσθέτει: «Είναι πλέον καταφανής η δυσκαμψία που δημιουργήθηκε και δημιουργείται από την έλλειψη επικοινωνίας και διασύνδεσης των διαφόρων έργων για την επίτευξη ενός ολοκληρωμένου πλέον **συστήματος τηλεδιοίκησης** και σηματοδότησης από το ένα άκρο της γραμμής μέχρι το άλλο. Αυτό είναι το μόνο που θα μπορούσε να εξασφαλίσει την απόλυτη ασφάλεια και σταθερότητα με ελαχιστοποίηση των συνεχώς αυξανόμενων χρηματοδοτήσεων και καθυστερήσεων». **Ο δημιουργός του συστήματος τηλεδιοίκησης**, Γρ. Λάμπρου, καταλήγει στην επιστολή προς τον Πρωθυπουργό Κυριάκο Μητσοτάκη και τον υπουργό Ανάπτυξης Άδωνι Γεωργιάδη, γράφοντας: «Η μόνη λύση είναι **η καλύτερη και αυστηρότερη εποπτεία και έλεγχος**, κυρίως από ανθρώπους που κατέχουν την τεχνογνωσία και τη διεθνή εμπειρία να συμβάλουν στα δύσκολα και ιδιαίτερα απαιτητικά έργα των σιδηροδρόμων».

Τη σημασία της υλοποίησης της σύμβασης για την αποφυγή τραγικών δυστυχημάτων επεσήμανε με δραματικό τόνο, που προέβλεπε το δυστύχημα στα Τέμπη, **η ίδια η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία στις 05.05.2022**, στο με αρ. 209/2022 έγγραφο, που έχει διαβιβαστεί στην Βουλή και συγκεκριμένα στην 16^η σελίδα του

εγγράφου, όπου αναφέρει: «...Το χειρότερο ... είναι ότι το 2022 με τον τρόπο που διαχειρίζεται τα έργα η ΕΡΓΟΣΕ, τα τρένα κυκλοφορούν χωρίς κανένα σύστημα ασφαλείας. Έχουμε ήδη θρηνήσει 3 νεκρούς στο δυστύχημα του Άδενδρου. Πρόσφατα με τη χιονόπτωση είχαμε τη σύγκρουση στη Δαύλεια με τον τραυματισμό 11 συνανθρώπων μας εν μέσω χιονοθύελλας και τόσα άλλα. Αν η 717 είχε ολοκληρώσει τα φυσικά της αντικείμενα από το 2016 ως συμβατικά όφειλε και λειτουργούσε η σηματοδότηση και με βάση αυτή και το σύστημα ETCS (προστασίας τρένων), **τίποτα από τα ανωτέρω δυσάρεστα δεν θα είχαν συμβεί...** Η λήξη της παράτασης της σύμβασης 717 είναι τον ερχόμενο Μάιο του 2022, δηλαδή σε 2 μήνες. Χαρακτηριστικό είναι ότι δεν έχει συντελεστεί καμία πρόοδος στην εξέλιξή της. Ήδη ο ανάδοχος (και η τωρινή επίβλεψη) προετοιμάζει το κλίμα για την αδυναμία εκπλήρωσης των συμβατικών υποχρεώσεων του με επιστολές όπως η υπ' αρ. πρωτ. 8932/21/2.11.2021, επικαλούμενος την πανδημία». Πάλι η ΕΡΓΟΣΕ θα ζητήσει παράταση τουλάχιστον για 2 χρόνια, προσπαθώντας να δρομολογήσει τα αδικαιολόγητα και εντός Ελλάδας και στη Ευρωπαϊκή Ένωση. Ο κίνδυνος να χαθεί η χρηματοδότηση είναι κάθε άλλο παρά ποτέ, ορατός. Η κατασπατάληση δημοσίου χρήματος, δεδομένη. Έργο που συνδέεται άμεσα με την ασφάλεια κυκλοφορίας των τρένων και των επιβατών, υπογράφηκε το Σεπτέμβριο του 2014 και έπρεπε να παραδοθεί το 2016, με τον τρόπο διαχείρισής του από την ΕΡΓΟΣΕ θα κλείσει τουλάχιστον μια δεκαετία, Και ο εμπαιγμός των αρμόδιων υπουργείων και της ευρωπαϊκής ένωσης από την ΕΡΓΟΣΕ θα συνεχίζεται κανονικά....».

Η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία θα είχε προσθέσει την εγκληματική σύγκρουση των Τεμπών, αν συνέτασσε το ως άνω έγγραφο ένα χρόνο μετά, όπως άλλωστε το προσέθεσε στο σχετικό σχέδιο κατηγορητηρίου που εισηγήθηκε, κατόπιν του εγκλήματος.

Ειδικότερα αναφέρονται τα εξής: «...εάν η Σύμβαση 717/14 είχε εγκαίρως και στα αρχικά συμβατικά πλαίσια ολοκληρωθεί και είχαν παραδοθεί και λειτουργούσαν τα σχετικά συστήματα ασφαλείας - ελέγχου της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, θα αποφευγόταν μετά βεβαιότητας η επέλευση του δυστυχήματος των Τεμπών {βλ. σελ. 74^η του Σχεδίου Κατηγορητηρίου της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας για τη δίωξη στελεχών για το αδίκημα της απάτης σχετική με τις επιχορηγήσεις στο πλαίσιο συγχρηματοδοτούμενου επιχειρησιακού προγράμματος, με αντικείμενο ιδιαίτερος μεγάλης αξίας που υπερβαίνει το ποσό των εκατόν πενήντα χιλιάδων (120.000) ευρώ, σε βάρος των οικονομικών συμφερόντων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ελληνικού Δημοσίου}...» και σε άλλο σημείο «...Οι κατηγορούμενοι υπάλληλοι της ΕΡΓΟΣΕ δεν είχαν ειλικρινή πρόθεση να εφαρμόσουν την

Σύμβαση 717/2014 και να υλοποιήσουν το αντικείμενο αυτής —το οποίο μάλιστα συνδεόταν άρρηκτα με την ασφάλεια κυκλοφορίας των τρένων, όπως αποδείχθηκε με τον τραγικότερο τρόπο από το δυστύχημα στο Άδενδρο και το πρόσφατο πολύνεκρο δυστύχημα στα Τέμπη, τα οποία θα είχαν με βεβαιότητα αποφευχθεί εάν είχε ολοκληρωθεί το αντικείμενο της Σύμβασης 717 με το σύστημα ETCS σε λειτουργία...».

Αυτές είναι οι ξεκάθαρες διαπιστώσεις της αποδεδειγμένης συμμετοχής των κυβερνητικών παραγόντων και ιδίως του Κώστα Καραμανλή και του Κυριάκου Μητσοτάκη, στις πράξεις και παραλείψεις που οδήγησαν στο ζοφερό σιδηροδρομικό συμβάν των Τεμπών σύμφωνα με το κατηγορητήριο της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας.

Οι παραπάνω όμως διαπιστώσεις των εγκληματικών ευθυνών των Υπουργών και Κυβερνήσεων που είτε διόρισαν, είτε επέβλεψαν, είτε συναλλάχθηκαν με τις διοικήσεις των εμπλεκομένων στο έγκλημα εταιρειών, εκφράζουν εν μέρει, διότι λειτουργεί σε συνθήκες προφανούς καταπίεσης ή συναλλαγής με το δυναστικό καθεστώς, όπως έχουμε καταγγείλει επανειλημμένα και οι θέσεις του Εφέτη Ανακριτή, που έχει οριστεί για την διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών.

Στο σχετικό έγγραφο που απευθύνει ο Εφέτης Ανακριτής στην Ευρωπαϊκή Εισαγγελία προκειμένου να του σταλούν τα στοιχεία της έρευνας που διεξήγαγε, του οποίου αποσπάσματα κειμένου έχουν διαρρεύσει στον τύπο αναφέρει: «...Το αντικειμενικό υπόβαθρο των ως άνω αξιόποινων πράξεων της δίωξης του Ευρωπαίου Εισαγγελέα και των αποδεικτικών στοιχείων που έχουν συγκεντρωθεί στα πλαίσια της προκαταρκτικής εξέτασης που διενεργήθηκε από αυτόν, θεμελιώνουν αποδεικτικά το κίνητρο και τον αναγκαίο αιτιώδη σύνδεσμο για τις ερευνώμενες από εμάς πράξεις», και πιο κάτω: «Οι πολυετείς παρατάσεις στην ολοκλήρωση του έργου της Σύμβασης 717/14, μετά από σχετικά αιτήματα στελεχών της ΕΡΓΟΣΕ [...] συνδέονται άμεσα αιτιωδώς με την επέλευση του δυστυχήματος, αφού εάν η Σύμβαση 717/14 είχε εγκαίρως και στα αρχικά συμβατικά πλαίσια ολοκληρωθεί και είχαν παραδοθεί και λειτουργούσαν τα σχετικά συστήματα ασφαλείας-ελέγχου της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, θα αποφευγόταν μετά βεβαιότητας η επέλευση του δυστυχήματος....».

Αλλωστε είναι αδιανόητο να ισχυριστεί, οποιοσδήποτε τυχόν θα ήθελε να υπερασπιστεί της ηγεσία της Κυβέρνησης, ότι όταν ενώπιον του

Κοινοβουλίου, ο κατά νόμω αρμόδιος να την εκπροσωπεί και να την εκφράζει, υπουργός κ. Καραμανλής, δήλωνε με έπαρση: «...διασφαλίζουμε την ασφάλεια....», αναφερόταν είτε στην ήδη ποινικά διωκόμενη για το κακούργημα του άρθρου 291 ΠΚ. Πρόεδρο της ΡΑΣ και στο έργο της, με την οποία, όπως ο ίδιος δήλωσε, στην διάρκεια της θητείας του δεν συναντήθηκε ποτέ, είτε στο απαξιωμένο και αποδεκατισμένο ανθρώπινο δυναμικό του ΟΣΕ, χαρακτηριστικό δείγμα του οποίου είναι ο ρουσφετολογικά διορισμένος, επίσης ποινικά διωκόμενος για ανθρωποκτονίες σταθμάρχης.

Ουσιαστικά, αυτή ήταν η επωδός της απάντησής του στην Επίκαιρη Ερώτηση του Βουλευτή του Σύριζα Μεϊκόπουλου.

Ειδικότερα είχε δηλώσει: «Είναι ντροπή και ντρέπομαι».

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

Πρόσθεσε, μάλιστα, τότε και τα εξής: «...Αυτή τη στιγμή, οι ίδιες προδιαγραφές ασφαλείας, που ισχύουν για το δρομολόγιο π.χ. Αθήνα-Θεσσαλονίκη, ισχύουν και για το τρενάκι του Πηλίου...»... «...Οπότε ο επιβάτης μπορεί να αισθάνεται το ίδιο επίπεδο ασφαλείας...»...Εάν βγάλουμε το τρενάκι από το πακέτο, εκτός από τις προβλέψεις, τότε θα μεταβληθεί ποιοτικά και η ασφάλεια για τους επιβάτες», υποστήριξε και πρόσθεσε: «...Θα συμφωνήσετε και εσείς ότι μία υπεύθυνη Πολιτεία δεν μπορεί να παίζει με την ασφάλεια των επιβατών...».

Δεν μπορεί κανείς να διαφωνήσει μαζί του, όμως αυτό προϋποθέτει ότι θα αποκλειστεί η δυνατότητα να αναλαμβάνουν καθήκοντα διαχείρισης της

κρατικής εξουσίας ακατάλληλοι, όπως αποδείχθηκε περίτρανα ο ίδιος ο Κώστας Καραμανλής, ο φερόμενος Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης και σύσσωμη η κυβέρνηση του.

Καλούμε λοιπόν τον Κυριάκο Μητσοτάκη να απαντήσει στα τρία ως άνω κομβικής σημασίας ερωτήματα που του απευθύνουμε και θεωρούμε ότι επιβάλλεται να του τα θέσετε και εσείς, διότι η διεκδίκηση απαντήσεων σε αυτά έχει οδηγήσει δύο φορές εκατομμύρια πολίτες αυθόρμητα στους δρόμους σε Ελλάδα και Εξωτερικό.

Εάν ο ερωτώμενος, έστω με την συνδρομή των γνωστών και αγνώστων επίκουρών του σε ζητήματα επικοινωνίας (Ομάδα Αλήθειας, Κάπος, Λιόλιος, Γαλής, Κουμπούρας, Καραμπελιάς κλπ), δεν απαντήσει εντός εύλογου χρόνου, που δεν μπορεί βέβαια να υπερβαίνει το δεκαήμερο, λόγω της σημασίας των διακυβευμάτων, αντιλαμβάνεστε ότι πρέπει να γίνει σε βάθος έρευνα και των οικονομικών κινήτρων αυτής της επαναλαμβανόμενης ολιγωρίας, που συνδέεται με ύψιστης αξίας έννομα αγαθά (ασφάλεια των συγκοινωνιών, προστασία της ανθρώπινης ζωής, απονομή της δικαιοσύνης).

Θα αναμείνουμε λοιπόν στην περίπτωση αυτή, δηλαδή που δεν δώσει ο Κυριάκος Μητσοτάκης πειστικές ή καθόλου απαντήσεις στα ερωτήματα που του θέτουμε, να προαχθεί και εναντίον του η διαδικασία προκειμένου να του ασκηθεί δίωξη για τα αδικήματα:

α) της ανθρωποκτονίας από ενδεχόμενο δόλο (τετελεσμένης και σε στάδιο απόπειρας για όσους επιβίωσαν) (άρθρο 299 ΠΚ) β) της κακουργηματικής διατάραξης της ασφάλειας της συγκοινωνίας μέσω σταθερής τροχιάς με αποτέλεσμα τη σωματική βλάβη ανθρώπων, τη σημαντική βλάβη σε εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας ή το θάνατο μεγάλου αριθμού προσώπων (άρθρου 291 παρ. 1 περ. γγ' και δδ' Π.Κ.), β) της κακουργηματικής απιστίας (άρ. 390 ΠΚ), γ) της διάπραξης δια σφετερισμού και κατάχρησης εξουσίας του αδικήματος του άρθρου 134 παρ.2 πκ, δ) της υπόθαλψης (άρ. 231 ΠΚ), δ) της ηθικής αυτουργίας σε παράβαση καθήκοντος (259 πκ).

Στα παραπάνω η θέση της αληθινά Ελληνικής Δικαιοσύνης είναι ήδη εκπεφρασμένη και γνωστή.

Είναι χαρακτηριστικά όσα αναφέρονται στην υπ'αριθμόν 966/2024 απόφαση του Μον.Πρωτ. Αθηνών όχι μόνο για το προφανές συμπέρασμα ότι όλα θα ήταν

διαφορετικά σε σχέση με την δολοφονία των συγγενών μας, αν υπήρχαν συστήματα ασφαλείας, αλλά και για το ότι ενόψει της πλήρους απουσίας ασφαλιστικών δικλίδων αποτροπής των μοιραίων αποτελεσμάτων του στατιστικά αναμενόμενου ως βέβαιου ανθρώπινου σφάλματος «...**δεν έπρεπε να πραγματοποιούνται κατά τον κρίσιμο χρόνο τα δρομολόγια...**».

Ειδικότερα το σχετικό απόσπασμα της απόφασης που προσκομίζεται συνημμένη για να την αξιοποιήσετε έχει ως εξής:«...τα τεχνολογικά συστήματα ασφαλείας της κίνησης των συρμών, τα οποία όλα έλλειπαν κατά το χρόνο του επίδικου δυστυχήματος, με ευθύνη των εναγομένων [Ο.Σ.Ε. &HELLENICTRAIN), είναι τα ακόλουθα: **α) φωτεινή πλευρική σηματοδότηση, η οποία μεταξύ της Λάρισας και των Ν. Πόρων ήταν εκτός λειτουργίας από το έτος 2019, β) σύστημα τηλεδιοίκησης κι ελέγχου κυκλοφορίας, που μεταξύ άλλων δεν επιτρέπει να χαραχθούν αυτόματα μη συμβατά μεταξύ τους δρομολόγια, με τη χρήση του οποίου η χάραξη δρομολογίου ... θα γινόταν από τον κεντρικό χειριστή, ο οποίος στο κέντρο τηλεδιοίκησης θα είχε την πλήρη εικόνα της κατάστασης όλων των σταθμών της περιοχής του και της γραμμής που διαχειριζόταν κι επιτηρούσε και θα διαβιβαζόταν για εκτέλεση στον σταθμάρχη Λάρισας, γ) σύστημα επιβολής αυτόματης πέδησης (μεταξύ αυτών το ECTS) για την περίπτωση που ο μηχανοδηγός δεν συμμορφώνεται με τα φωτισήματα, το οποίο αν λειτουργούσε και χαραζόταν το δρομολόγιο της [επιβατικής αμαξοστοιχίας] 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] και το φωτόσημα στην έξοδο από τους Ν. Πόρους προς τη Λάρισα θα ήταν κόκκινο. Αν δε ο μηχανοδηγός της [επιβατικής] δεν συμμορφωνόταν και παραβίαζε το κόκκινο φωτόσημα εξόδου από τους Ν. Πόρους, θα ενεργοποιούνταν από το σύστημα ETCS η αυτόματη πέδηση και για τους δυο αντίθετα κινούμενους συρμούς ..., οι οποίοι θα ακινητοποιούνταν επιτόπου, καθώς και δ) σύστημα συνεχούς κι απρόσκοπτης ραδιοεπικοινωνίας GSM-R, το οποίο είναι μεν εγκατεστημένο από το 2018 στη σιδηροδρομική διαδρομή Κιάτο - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας/Ειδομένη, αλλά δεν καλύπτει το τμήμα Τιθορέας - Δομοκού και κυρίως, δεν έχει εγκατασταθεί σε όλους τους νέους συρμούς που δρομολογεί η πρώτη εναγόμενη (Hellenic Train) στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Αν λειτουργούσε πλήρως το σύστημα GSM-R, ο μηχανοδηγός της [επιβατικής] θα είχε τη δυνατότητα, μόλις αντιλήφθηκε ότι κινείται στη γραμμή καθόδου, να επικοινωνήσει με το μηχανοδηγό του αντίθετα κινούμενου εμπορικού συρμού και να συνειδητοποιήσουν και οι δυο ότι βρίσκονται σε συγκρουσιακή πορεία. Σημειωτέον ότι το υφιστάμενο σύστημα ραδιοεπικοινωνίας της δεύτερης εναγόμενης (ΟΣΕ Α.Ε.) δεν επαρκούσε,**

καθότι έδινε, μεν καταρχήν τη δυνατότητα στους δυο μηχανοδηγούς να επικοινωνήσουν μεταξύ τους, κάτι τέτοιο όμως ενδέχεται να εμποδιζόταν από το ότι η [επιβατική] βρισκόταν στην κάτω πλευρά του Ολύμπου και η εμπορική στην πάνω πλευρά του, δηλαδή παρεμβαλλόταν ο ορεινός όγκος του Ολύμπου, ο οποίος δεν αποκλείεται να εμποδίζε τη ραδιοεπικοινωνία με τη χρήση του υφιστάμενου συστήματος (VHF). Έστω κάποιο από τα συστήματα αυτά ασφαλείας αν λειτουργούσε, οι μηχανοδηγοί θα είχαν εικόνα για την κυκλοφορία σε ακτίνα μερικών εκατοντάδων χιλιομέτρων και πριν συγκρουστούν θα είχαν απλά σταματήσει σε ένα κόκκινο φωτόσημα. Τα φανάρια απέχουν μεταξύ τους πάνω από 2 χιλιόμετρα. Ή ακόμα κι αν είχαν παραβιάσει το κόκκινο, θα είχε ενεργοποιηθεί το σύστημα αυτόματης ακαριαίας πέδησης, που θα ακινητοποιούσε την αμαξοστοιχία το πολύ σε 1.200 μέτρα. Όμως, αυτές οι δικλείδες ασφαλείας δεν υπήρχαν κι έτσι όλα κατέληξαν να εξαρτώνται από τον ανθρώπινο παράγοντα. Εάν τα φωτοσήματα λειτουργούσαν, οι μηχανοδηγοί θα έβλεπαν την κόκκινη ένδειξη και τα τρένα θα σταματούσαν σε απόσταση μεταξύ τους 500 μέτρων - 1 χιλιόμετρο. Επειδή τα φωτοσήματα δεν είχαν αναβαθμιστεί και τεθεί σε λειτουργία, οι μηχανοδηγοί επαφίονταν στις εντολές των σταθμαρχών, με αποτέλεσμα να ελλοχεύει μόνιμος και σημαντικός κίνδυνος για την ασφάλεια των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών.... Αν υπήρχε τηλεδιοίκηση, ένα πολλαπλό δηλαδή σύστημα ασφαλείας που παρακολουθεί την κίνηση των αμαξοστοιχιών σε πραγματικό χρόνο, με διαδοχική σηματοδότηση και αισθητήρες και επί των δύο συρμών, το επίδικο δυστύχημα θα είχε με βεβαιότητα αποτραπεί, διότι μόλις η ανερχόμενη προς Θεσσαλονίκη επιβατική αμαξοστοιχία εισήλθε στη γραμμή όπου ερχόταν η άλλη εμπορική αμαξοστοιχία, σε 200 - 300 μέτρα στον ιστό που θα είχε τα φωτοσήματα θα άναβαν κόκκινες ενδείξεις κι επί τόπου θα σταματούσαν και η κατερχόμενη αμαξοστοιχία και η ανερχόμενη. Ενδεικτικό της έλλειψης λειτουργίας φωτοσήμανσης και τηλεδιοίκησης αποτελεί και το με αρ. πρωτ. 9055036/23-12-2022 έγγραφο της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας ΟΣΕ, σύμφωνα με το οποίο «Οι σταθμάρχες Λάρισας, υποχρεωτικά, θα σχηματίζουν τη διαδρομή με τη χρήση κομβίων αφετηρίας - στόχου. Τα φωτοσήματα εξόδου θα παραμένουν κλειστά και η υπέρβασή τους θα γίνεται με εντολή του σταθμάρχη, αφού πρώτα βεβαιωθεί ότι σχημάτισε την κατάλληλη διαδρομή και ότι συντρέχουν οι συνθήκες ελευθερίας του τμήματος αποκλεισμού ως τον επόμενο εν υπηρεσία σταθμό». Δηλαδή, στο επίδικο τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής, η κίνηση των συρμών γινόταν με εντολή υπέρβασης των ερυθρών φωτοσημάτων από τον σταθμάρχη Λάρισας,.... Όμως, για το ETCS η παραβίαση ερυθρού σηματοδότη δεν υπάρχει ως επιλογή και για τον λόγο αυτό η κίνηση των συρμών, στο συγκεκριμένο τμήμα σιδηροδρομικής γραμμής, πραγματοποιούνταν με απενεργοποιημένα τα επί του συρμού στοιχεία του ETCS ήδη από το έτος 2018, όπως επιβεβαιώθηκε και από την

κατά τα παραπάνω ανάκτηση των δεδομένων καταγραφής του καταγραφικού του ETCS. Επειδή ακριβώς δεν λειτουργούσε η φωτοσήμανση, δεν λειτουργούσε επίσης και το Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας Λάρισας, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει Κεντρικός Χειριστής που να επιτηρεί τον σταθμάρχη Λάρισας και να μπορεί να παρέμβει σε περίπτωση λανθασμένων χειρισμών, όπως η προκειμένη. Τούτο παρά το ότι, σύμφωνα με την Τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως - Μέρος Β` (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών) (ΦΕΚ Β` 698/01-03-2019) «.... Με τον όρο Κεντρικός Χειριστής χαρακτηρίζεται ο Σταθμάρχης που βρίσκεται σε υπηρεσία σε θέση κατάλληλα εξοπλισμένη για την εξασφάλιση της κυκλοφορίας σε ομάδα σταθμών, στους οποίους δεν απαιτείται η παρουσία τοπικού Σταθμάρχη. Η θέση αυτή χαρακτηρίζεται ως “Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας” και διαθέτει όλα τα μέσα που απαιτούνται για τον τηλεχειρισμό και τον τηλεέλεγχο των εγκαταστάσεων ασφαλείας των εξαρτημένων σταθμών, όπως και για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών στο εξαρτημένο τμήμα κυκλοφορίας.... (σελ 14).....Εξάλλου, οι δικλείδες ασφαλείας που θα επέτρεπαν να είχε διορθωθεί το αρχικό λάθος του σταθμάρχη Λάρισας με δεύτερη ενέργεια, η έλλειψη των οποίων συνέβαλε αιτιωδώς με τρόπο καθοριστικό στο επίδικο δυστύχημα, συνοψίζονται στα εξής: 1. φανάρια στην άνοδο και κάθοδο για τους μηχανοδηγούς, αν έχουν κόκκινο να σταματήσουν, 2. σύστημα ασφαλείας που σταματά αυτόματα το τρένο αν παραβιάσει το κόκκινο και 3. σύστημα ασφαλείας καθολικό, που επιτηρεί την κίνηση των τρένων σε όλο το δίκτυο. Το αρχικό λάθος του σταθμάρχη Λάρισας υπήρξε μοιραίο, ακριβώς επειδή δεν λειτούργησαν αυτές οι ασφαλιστικές δικλείδες. Το λάθος του σταθμάρχη θα το σταματούσε η τηλεδιοίκηση, δηλαδή ο πιο έμπειρος σταθμάρχης που θα ασκούσε τη τηλεδιοίκηση. Στο πλαίσιο της τηλεδιοίκησης θα υφίστατο και σηματοδότηση και δεν θα ήταν ποτέ δυνατό να «χαραχθούν» δύο τρένα σε μία γραμμή. Ελλείπουσας τηλεδιοίκησης και σηματοδότησης στο συγκεκριμένο τμήμα διαδρομής, ο στερούμενος εμπειρίας σταθμάρχης που βρισκόταν μόνος στη βάρδια ήταν εντελώς ανεπαρκής για τη διαχείριση της κυκλοφορίας. **Με βάση όλα τα προαναφερθέντα, δεδομένου ότι, όπως αποδείχθηκε, δεν λειτουργούσαν τα προσήκοντα συστήματα ασφαλείας και συνακόλουθα δεν λειτουργούσαν σωστά οι σιδηροδρομικές γραμμές, δεν έπρεπε να πραγματοποιούνται κατά τον κρίσιμο χρόνο τα δρομολόγια...».**

Ε. ΤΟ ΠΑΡΑΔΟΞΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΤΩΝ ΚΟΜΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΥΣΤΑΣΗ ΠΡΟΑΝΑΚΡΙΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

Αναγνώσαμε τις Προτάσεις του ΠΑΣΟΚ και της Νέας Δημοκρατίας, στις οποίες ήδη αναφερθήκαμε, με συνοπτικές παρατηρήσεις.

Μας προκάλεσε εντύπωση ότι το συγκεκριμένο κρίσιμο απόσπασμα της ως άνω απόφασης (υπ' αριθμόν 966/2024 απόφαση του Μον.Πρωτ. Αθηνών: «...Με βάση όλα τα προαναφερθέντα, δεδομένου ότι, όπως αποδείχθηκε, δεν λειτουργούσαν τα προσήκοντα συστήματα ασφαλείας και συνακόλουθα δεν λειτουργούσαν σωστά οι σιδηροδρομικές γραμμές, δεν έπρεπε να πραγματοποιούνται κατά τον κρίσιμο χρόνο τα δρομολόγια...».) «λησμονεί» να συμπεριλάβει στο κείμενο της προτάσεως του το ΠΑΣΟΚ, αν και στην πρόταση του περιέχονται άλλα αποσπάσματα της ίδιας απόφασης.

Γιατί άραγε; Δεν είναι βολική αυτή η διαπίστωση – παραδοχή της απόφασης του Δικαστηρίου για την κατάληξη των συλλογισμών των συντακτών της πρότασης του ΠΑΣΟΚ;

Μήπως εάν το ανέφερε δεν θα ήταν εύκολο να καταλήξει στα παρακάτω αδιανόητα απαλλακτικά συμπεράσματα για τους εγκληματίες;

Θυμίζουμε ότι στην από 19.5.2025 σχετική πρόταση αναφέρονται τα εξής:

«...Την πράξη τους αυτή τα ως άνω πρόσωπα τέλεσαν με ενδεχόμενο δόλο, καθώς προέβλεψαν την πραγμάτωση εξαιτίας της συμπεριφοράς τους της αντικειμενικής υπόστασης του άρθρου 291 ΠΚ, δηλαδή αντιλαμβάνονταν πλήρως και γνώριζαν τις διαταραχές στη λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου και την επικινδυνότητα της αξιόποινης συμπεριφοράς τους, ήτοι της παράλειψής τους να αποτρέψουν την διατάραξη και τον εξ αυτής κίνδυνο αν και υποχρεούνταν προς τούτο, και, παρά τούτο, αδιαφόρησαν και επέμειναν στην τέλεση της πράξεως τους, ιδίως με τη μη έγκαιρη επέμβασή τους προς επίλυση των ως άνω προβλημάτων (αν και όφειλαν και μπορούσαν να το έχουν πράξει αυτό), αποδεχόμενοι προδήλως άπαντες τους κινδύνους από την ανασφαλή λειτουργία του δικτύου (ιδίως για άνθρωπο) και επιδεικνύοντας αμέλεια ως προς το τελικά επελθόν αποτέλεσμα των 57 ανθρωποκτονιών και πολλών σωματικών βλαβών (καθώς αν είχαν ενδεχόμενο δόλο ως προς αυτές θα στοιχειοθετούνταν πλέον όχι το προτεινόμενο έγκλημα διακινδύνευσης αλλά έγκλημα βλάβης, όπως της ανθρωποκτονίας από πρόθεση κ.ο.κ., περίπτωση που δεν συνιστά πρότασή μας και που δεν στηρίζεται κατά την κρίση μας στα μέχρι σήμερα τεθέντα υπόψη μας στοιχεία της δικογραφίας)...».

Δηλαδή ποια άλλα ακριβώς στοιχεία θα έπειθαν τους συντάκτες της πρότασης του ΠΑΣΟΚ, ότι οι υπεύθυνοι για όλο αυτό το πλέγμα προφανούς και πρωτοφανούς απουσίας οποιασδήποτε ασφαλιστικής δικλίδας αποφυγής του μοιραίου για την ζωή των επιβατών, στατιστικά αναμενόμενου ανθρώπινου σφάλματος, μεταξύ δεν αυτών καταρχάς οι Καραμανλής και Μητσοτάκης, επέδειξαν το σύνολο των συμπεριφορών που καταδεικνύουν τουλάχιστον ενδεχόμενο δόλο ανθρωποκτονίας;

Δεν είχαν πάσης φύσεως προειδοποιήσεις για το επερχόμενο θανατηφόρο αποτέλεσμα των παραλείψεων τους και το μόνο που έπραξαν ήταν να νομοθετήσουν, καταστρατηγώντας και παραφράζοντας τις ευρωπαϊκές οδηγίες, προκειμένου δόλια να επιρρίψουν την ευθύνη στην ΠΑΣ, καταδεικνύοντας βέβαια και με αυτήν την κουτοπόνηρη μεθόδευση τον ενδεχόμενο δόλο τους «...**ως προς το τελικά επελθόν αποτέλεσμα των 57 ανθρωποκτονιών και πολλών σωματικών βλαβών....**»;

Να λοιπόν το επιπλέον στοιχείο που ψάχνετε κύριοι και κυρίες του ΠΑΣΟΚ, θα το εισφέρουμε εμείς στην δικογραφία, αν και σε υπομνήματά μας, που βρίσκονται εντός αυτής, το έχουμε επανειλημμένα αναφέρει και σε κάθε περίπτωση οφείλατε να το γνωρίζατε, αφού στελέχη σας υπήρξαν μέλη της περίφημης εξεταστικής επιτροπής για την διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών.

Πριν σας θυμίσουμε τα γεγονότα της επί της ουσίας ομολογίας του Καραμανλή για την ενοχή του, επισημαίνουμε ότι κατά πάγια θέση της νομολογίας: «...Κατά τις διατάξεις των άρθρων 27 παρ. 1β' και 28 του ΠΚ, με ενδεχόμενο δόλο πράττει όποιος γνωρίζει ότι από την πράξη του ενδέχεται να παραχθούν τα περιστατικά που κατά νόμο απαρτίζουν την έννοια κάποιας αξιόποινης πράξης και το αποδέχεται, ενώ με ενσυνείδητη αμέλεια πράττει όποιος πρόβλεψε μεν ως δυνατό το αποτέλεσμα που προκάλεσε η πράξη του, πίστεψε όμως ότι δεν θα επερχόταν. Από τις ανωτέρω διατάξεις προκύπτει ότι τόσο στον ενδεχόμενο δόλο όσο και στην ενσυνείδητη αμέλεια είναι κοινό το γνωστικό στοιχείο του δράστη, δηλαδή η πιθανολόγηση της επελεύσεως του αποτελέσματος (η γνώση του ενδεχομένου της επελεύσεως που αναφέρει η διάταξη για τον ενδεχόμενο δόλο, είναι το ίδιο με την πρόβλεψη της δυνατότητας της επελεύσεως που αναφέρει η διάταξη για την ενσυνείδητη αμέλεια), διαφέρει όμως το βουλευτικό στοιχείο, γιατί στον ενδεχόμενο δόλο ο δράστης αποδέχεται το ενδεχόμενο επέλευσης του αποτελέσματος, ενώ στην ενσυνείδητη αμέλεια δεν το αποδέχεται, αλλά πιστεύει ότι δεν θα επέλθει το αποτέλεσμα αυτό. Επειδή τόσο η αποδοχή του ενδεχομένου επελεύσεως του αποτελέσματος, όσο και η πίστη αποφυγής αυτού ανάγονται κυρίως στον εσωτερικό κόσμο του δράστη, υπάρχει αποδεικτική δυσχέρεια για την κατάφαση της μιας ή της άλλης μορφής υπαιτιότητας. Γι' αυτό λαμβάνονται υπόψη συγκεκριμένα κριτήρια διάκρισης, τέτοια δε κριτήρια που λειτουργούν προς την κατεύθυνση του ενδεχομένου δόλου είναι, μεταξύ άλλων, **το υψηλό αντικειμενικό ποσοστό επικινδυνότητας της πράξης, η τυχόν ιδιοτέλεια του σκοπού που επιδίωκε ο δράστης με τη συμπεριφορά του, οι δηλώσεις του δράστη πριν κατά ή μετά την πράξη, οι** προηγούμενες σχέσεις μεταξύ δράστη και θύματος, **η λήψη μέτρων από το δράστη**

για την αυτοπροστασία του και η μετέπειτα συμπεριφορά του. (Άρειος Πάγος, 552/2011)...».

Ποια ήταν λοιπόν εν προκειμένω η κουτοπόνηρη μεθόδευση που δηλώνει την «...**λήψη μέτρων από το δράστη για την αυτοπροστασία του και η μετέπειτα συμπεριφορά του**...» και καταδεικνύει την ενοχή του για το αδίκημα της ανθρωποκτονίας από ενδεχόμενο δόλο;

Όπως προαναφέραμε η κυβέρνηση Μητσοτάκη επιχείρησε να καταστρατηγήσει την Ευρωπαϊκή νομοθεσία για την ασφάλεια στο σιδηρόδρομο σε δύο κυρίως τομείς, όπως επισημαίνεται και στην ως άνω επιστολή Τζιτζικώστα εκ μέρους της Commission, σε δύο κυρίως τομείς, **επιχειρώντας ακριβώς την αυτοπροστασία των κακούργων υπουργού και πρωθυπουργού για το επερχόμενο έγκλημα που σαφέστατα το ανέμεναν:**

1^{ov}) Μετέθεσαν τεχνηέντως και σε επίπεδο εσφαλμένης γραμματικής διατύπωσης του νόμου (αυτό ρητά το ομολόγησαν με την από 16.2.2025 επιστολή προς την Commission) την ευθύνη για την ασφάλεια στην ΡΑΣ

2^{ov}) Καθυστέρησαν την θέσπιση και την συγκρότηση του εθνικού οργανισμού διερεύνησης αεροπορικών και σιδηροδρομικών δυστυχημάτων «ΕΟΔΑΣΑΑΜ», καταστρατηγώντας επίσης την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία για την ασφάλεια στον Σιδηρόδρομο, καθώς με τον νόμο που θέσπισαν δεν διασφάλισαν την ανεξαρτησία του φορέα, όπως επίσης τους επισήμανε στην ως άνω επιστολή η Commission και ήδη απολογούνται και ως προς αυτό στην απάντηση που έστειλαν κατά τα ανωτέρω.

Αυτά βέβαια έπραξαν για να έχουν τον πλήρη έλεγχο του φορέα, όπως ήδη άλλωστε αποδείχθηκε, με τον εξαναγκασμό του αντιπροέδρου Παπαδημητρίου σε παραίτηση, πρόσφατα, όταν ο φορέας δεν στοιχίστηκε πλήρως με τις διαθέσεις του Μητσοτάκη.

Θυμάστε τι απάντησε ο Καραμανλής όταν ρωτήθηκε εάν ήταν ο κατά νόμω υπεύθυνος να διασφαλίσει την ασφαλή λειτουργία του σιδηρόδρομου, κληθείς ενώπιον της Εξεταστικής Επιτροπής;

Είπε χαρακτηριστικά (Παραθέτουμε τμήμα της κρίσιμης στιχομυθίας γιατί είναι αποκαλυπτική της έμμεσης ομολογίας της ενοχής του και της κουτοπόνηρης διάθεσής του, με την δημιουργία έντασης, να αποφύγει τις απαντήσεις που του ζητήθηκαν, σχετικά με το πώς κατανοεί τις ευθύνες που απορρέουν από την ιδιότητα του Υπουργού Μεταφορών): σελ.73, 75 πρακτικών

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

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

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Αν γνωρίζετε ποιος είναι ο νόμος.

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

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

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

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

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

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

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

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

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Να το πάρεις πίσω.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το παίρνω.

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

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Γιατί δυναμιτίζετε;

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

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Γιατί λέει ψέματα. Γι' αυτό.

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

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

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

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ούτε εμείς.

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

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

Αντιλαμβάνεστε από τα ανωτέρω το μέγεθος του θράσους και της ανοησίας, αλλά και τις προφανείς αποδείξεις ενοχής όχι μόνο του Καραμανλή αλλά και του υπόλογου καθεστώτος, καθώς με την καταστρατήγηση της ευρωπαϊκής νομοθεσίας και την παράφραση των Ευρωπαϊκών Οδηγιών «...λήψη μέτρων από το δράστη για την αυτοπροστασία του και η μετέπειτα συμπεριφορά του...»

Επαναλαμβάνουμε ότι οι υπαίτιοι υπουργός και πρωθυπουργός, αλλά και οι λοιποί συνεργοί τους, προβλέποντας ως πολύ πιθανόν να συμβεί ένα πολύνεκρο σιδηροδρομικό συμβάν μετέφεραν σκόπιμα παραφρασμένο και πλήρως αλλοιωμένο το περιεχόμενο των Οδηγιών ΕΕ 2016/797 και 2016/798 στον εφαρμοστικό ν. 4632/2019 για την ενσωμάτωσή τους, με τον οποίο, όπως επίσης αναφέρει στο ως άνω Πόρισμά του ο ERA (ειδικά του άρθρου 4 της Οδηγίας 2016/7098) επιχειρήθηκε από τη σημερινή κυβέρνηση σκόπιμα η διάχυση της σχετικής ευθύνης και κυρίως η παράνομη επίρριψή της αποκλειστικά στην ΡΑΣ.

Γι' αυτό ο κουτοπόνηρος Καραμανλής απαντά, κατά τα ανωτέρω στην προανακριτική:«...Το 2019, λοιπόν, η Ρυθμιστική Αρχή Συγκοινωνιών, η λεγόμενη ΡΑΣ, παίρνει από το Υπουργείο Μεταφορών τα πάντα, όλα που έχουν να κάνουν με την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών σε τέτοιο βαθμό, αγαπητέ κύριε Βουλευτά, που και οι αρμόδιες γενικές διευθύνσεις πηγαίνουν στη ΡΑΣ».

Τα παραπάνω βέβαια έχουν τα χαρακτηριστικά προφανώς βλακωδώς δικαιολογίας, διότι το μόνο που κατορθώνουν είναι να αποκαλύπτεται ο δόλος αποφυγής ευθύνης, δεδομένου ότι ο ίδιος νομοθέτησε τον σχετικό νόμο 4632/2019.

Είναι όμως και μια υπενθύμιση στους συνενόχους του ανοσιουργήματος, υπουργούς (πρόκειται για τους γνωστούς και μη εξαιρετέους της ομάδας «αριστείας»: Χρήστο Σταϊκούρα, Σπυρίδωνα-Άδωνι Γεωργιάδη, Ιωάννη Βρούτση και Κωνσταντίνο Τσιάρα), που συνυπέγραψαν μαζί του αυτό το προφανώς αντισυνταγματικό και αντίθετο με το ευρωπαϊκό δίκαιο ανοσιούργημα, που έχουν το θράσος ακόμη να επικαλούνται, τόσο οι συντάκτες του πορίσματος της εξεταστικής όσο και της πρότασης της Νέας Δημοκρατίας για την σύσταση της Προανακριτικής.

Δυστυχώς η προσπάθεια του καθεστώτος να παραμείνει στην εξουσία γεννά διαρκώς συνενόχους, άλλη εξήγηση στον ανόητο ισχυρισμό της Πρότασης της Νέας Δημοκρατίας ότι: «...Οι κατηγορηθέντες διευθυντές τεκμηρίωσαν πλήρως ότι η εποπτεία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών επί των εταιρειών ΟΣΕ ΑΕ και ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ είναι αποκλειστικά διοικητική και σε καμία περίπτωση δεν

αφορά σε θέματα ασφαλείας, τα οποία ανήκουν στην αρμοδιότητα της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ)...».

Όπως αντιλαμβάνεστε κατά την θέση των τυχάρπαστων, που «σε καθεστώς Μητσοτάκη», καταλαμβάνουν απλώς θέσεις σε έδρανα του Κοινοβουλίου, γεννάται πλέον μια νέα «εξουσία» των υπουργών άγνωστη στο Σύνταγμα, αυτή της «διοικητικής εποπτείας», η οποία βέβαια σε ότι αφορά τις αρμοδιότητες του Υπουργού Μεταφορών δεν μπορεί να έχει σχέση με την ασφαλεία του επιβατικού κοινού.

Πόσο χαμηλά μπορεί να φτάσει κανείς όταν δεν διαθέτει αυτοσεβασμό;

Θα αρκούσε να τους θυμίσουμε ότι στο Τρίτο Μέρος του Συντάγματος (Οργάνωση και λειτουργίες της Πολιτείας) ΤΜΗΜΑ Α΄ - Σύνταξη της Πολιτείας, το άρθρο 26 (Διάκριση των εξουσιών) έχει ως εξής: «...1. Η νομοθετική λειτουργία ασκείται από τη Βουλή και τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας. 2. **Η εκτελεστική λειτουργία ασκείται από τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας και την Κυβέρνηση.** 3. Η δικαστική λειτουργία ασκείται από τα δικαστήρια· οι αποφάσεις τους εκτελούνται στο όνομα του Ελληνικού Λαού...».

Εκτελεστική εξουσία λοιπόν είναι ο κλάδος της κυβέρνησης που ευθύνεται για την καθημερινή διαχείριση του κράτους. Της εκτελεστικής εξουσίας ηγείται ο ηγέτης της κυβέρνησης και εν προκειμένω ο πρωθυπουργός που επικουρείται από τους υπουργούς, οι οποίοι συνήθως έχουν αρμοδιότητα σε συγκεκριμένο τομέα. Η εκτελεστική εξουσία είναι επίσης υπεύθυνη για τη ρύθμιση όλων των τομέων της οικονομίας, αναπόσπαστο τμήμα της οποίας είναι και οι μεταφορές.

Ειδικότερα σύμφωνα με το άρθρο 83 του Συντάγματος: «...1. **Κάθε Υπουργός ασκεί τις αρμοδιότητες που ορίζει ο νόμος.** 2. **Οι Υφυπουργοί ασκούν τις αρμοδιότητες που τους αναθέτουν με κοινή απόφαση ο Πρωθυπουργός και ο οικείος Υπουργός...**».

Όπως ήδη έχουμε αναφέρει για την ευθύνη του Υπουργείου Μεταφορών στην χάραξη και την υλοποίηση πολιτικών, είναι σαφείς οι διατάξεις όχι μόνο του ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΥ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 123/12 Οκτωβρίου 2017 με τίτλο «**Οργανισμός του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών**», Άρθρο 1 περ. α, ε, στ, (1. **Αποστολή του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών** είναι: α. **Ο στρατηγικός σχεδιασμός και η υλοποίηση των έργων Υποδομής της χώρας.** ε. **Η χάραξη και εφαρμογή ολοκληρωμένης εθνικής πολιτικής για την προαγωγή της οδικής ασφαλείας και της ασφαλούς μετακίνησης,** μέσα από συντονισμένες

δράσεις και παρεμβάσεις ευρείας κλίμακας. στ. Η προαγωγή της ασφάλειας στις υποδομές και μεταφορές), αλλά και του άρθρου 40 ν. 4974/2022, σε συνδυασμό με τις διατάξεις των ν. 4548/2018 και 4972/2022, δηλαδή νομοθετημάτων που έχουν θεσπιστεί από την σημερινή κυβέρνηση, μετά το ν. 4632/2019, που βλακωδώς συνεχίζει να επικαλείται η Νέα Δημοκρατία, αποδίδοντας αυτές αποκλειστικά στην ΡΑΣ.

Σύμφωνα με τον ως άνω νόμο (άρθρο 40 ν. 4974/2022) καθίσταται σαφές ότι το Υπουργείο Μεταφορών είναι ο αποκλειστικά αρμόδιος φορέας ευθύνης για την εποπτεία των ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε αλλά και για τον καθορισμό των συνθηκών, του πλαισίου χρηματοδότησης και των στρατηγικών προτεραιοτήτων και στόχων για τον τομέα των σιδηροδρόμων στο πλαίσιο εκπόνησης του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών («ΕΣΣΜ»).

Επομένως το υπουργείο μεταφορών παραμένει ο φορέας που επιφορτίζεται με την θέσπιση του ρυθμιστικού πλαισίου για τις σιδηροδρομικές και τις λοιπές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, του καθορισμού των προτύπων ασφάλειας και τεχνικής κατασκευής, της βιωσιμότητας και της εν γένει προώθησης των σιδηροδρομικών μεταφορών, αλλά και τη διασφάλιση της διάθεσης των δημόσιων πόρων που είναι απαραίτητοι για τη συντήρηση, επισκευή, επέκταση και ανακαίνιση του σιδηροδρομικού δικτύου.

Σε ότι αφορά τις Ανεξάρτητες Αρχές, όπως η ΡΑΣ, στο Σύνταγμα (άρθρο 101 Α), ορίζονται τα εξής:

«... 1. Όπου από το Σύνταγμα προβλέπεται η συγκρότηση και η λειτουργία ανεξάρτητης αρχής, τα μέλη της διορίζονται με ορισμένη θητεία και διέπονται από προσωπική και λειτουργική ανεξαρτησία, όπως νόμος ορίζει. 2. Νόμος ορίζει τα σχετικά με την επιλογή και την υπηρεσιακή κατάσταση του επιστημονικού και λοιπού προσωπικού της υπηρεσίας που οργανώνεται για την υποστήριξη της λειτουργίας κάθε ανεξάρτητης αρχής. Τα πρόσωπα που στελεχώνουν τις ανεξάρτητες αρχές πρέπει να έχουν τα ανάλογα προσόντα, όπως νόμος ορίζει. Η επιλογή τους γίνεται με απόφαση της Διάσκεψης των Προέδρων της Βουλής. Η απόφαση λαμβάνεται με πλειοψηφία των τριών πέμπτων των μελών της. Η θητεία των μελών των ανεξάρτητων αρχών παρατείνεται έως το διορισμό νέων μελών. Τα σχετικά με τη διαδικασία επιλογής των μελών των ανεξάρτητων αρχών και της λειτουργίας και των αρμοδιοτήτων της Διάσκεψης των Προέδρων της Βουλής ορίζονται από τον Κανονισμό της Βουλής. 3. Με

τον Κανονισμό της Βουλής ρυθμίζονται όσα αφορούν τη σχέση των ανεξάρτητων αρχών με τη Βουλή και ο τρόπος άσκησης του κοινοβουλευτικού ελέγχου...».

Η αποστολή των Ανεξάρτητων Αρχών έγκειται είτε στη ρύθμιση της άσκησης ενός συνταγματικού δικαιώματος, είτε στην άσκηση εποπτείας σε μεγάλους τομείς της διοικητικής δράσης, είτε στη ρύθμιση μιας οικονομικής, κατά κανόνα, δραστηριότητας, η οποία συνιστά αγορά απελευθερωμένης δημόσιας υπηρεσίας υπό λειτουργική έννοια (π.χ. ηλεκτρική ενέργεια, τηλεπικοινωνίες, ταχυδρομικές υπηρεσίες). Για την εκπλήρωση της παραπάνω αποστολής, οι Ανεξάρτητες Αρχές είναι εξοπλισμένες, κατά κανόνα, με γνωμοδοτικές αρμοδιότητες, αρμοδιότητες αδειοδότησης, δηλαδή έκδοσης ατομικών διοικητικών πράξεων, ελεγκτικές αρμοδιότητες και αρμοδιότητες επιβολής προστίμων και λοιπών διοικητικών κυρώσεων.

Σε κάθε περίπτωση εάν πραγματικά οι φωστήρες, που αναφέρουν τα παραπάνω στην Πρόταση της Νέας Δημοκρατίας, θεωρούν αποκλειστικά υπεύθυνη του εγκλήματος την πρόεδρο της ΡΑΣ και επομένως υπόλογη, δεδομένου μάλιστα ότι ήδη διώκεται για το κακούργημα της διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών από ενδεχόμενο δόλο, **πως εξηγείται το γεγονός ότι δεν έχει υποστεί καν πειθαρχικό έλεγχο και δεν έχει ανασταλεί η ιδιότητά της, με ενέργειες της κυβέρνησης την οποία στηρίζουν;**

Ειδικότερα σύμφωνα με το άρθρο 24 και 25 του Ν. 3891/2010 ορίζονται τα εξής: (άρθρο 24 παρ.2 και 3 «... 2. Για κάθε παράβαση των υποχρεώσεων τους, που απορρέουν από το παρόντα νόμο, τα μέλη της Ρ.Α.Σ. υπέχουν πειθαρχική ευθύνη. **Την πειθαρχική διαδικασία ενώπιον του πειθαρχικού συμβουλίου κινεί ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για τον Πρόεδρο, τον Αντιπρόεδρο και τα λοιπά μέλη της Ρ.Α.Σ.** 3. Το πειθαρχικό συμβούλιο της Ρ.Α.Σ. αποτελείται από έναν Αντιπρόεδρο του Συμβουλίου της Επικρατείας, ως πρόεδρο, έναν Αρεοπαγίτη και τρεις Καθηγητές Α.Ε.Ι. με γνωστικό αντικείμενο το δίκαιο. Χρέη γραμματέα του συμβουλίου εκτελεί υπάλληλος της Ρ.Α.Σ.. Ο πρόεδρος, τα μέλη και ο γραμματέας του συμβουλίου ορίζονται με ισάριθμους αναπληρωτές. Για τα μέλη του συμβουλίου που είναι δικαστικοί λειτουργοί απαιτείται απόφαση του οικείου ανώτατου δικαστικού συμβουλίου. Το συμβούλιο συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με τριετή θητεία. Τα ασυμβίβαστα που αναφέρονται για τα μέλη της Ρ.Α.Σ. στην παράγραφο 1 ισχύουν και για τα μέλη του πειθαρχικού συμβουλίου. Η αμοιβή του προέδρου, των μελών και του γραμματέα του πειθαρχικού συμβουλίου καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Κάθε λεπτομέρεια σχετικά με την πειθαρχική

ευθύνη των μελών της Ρ.Α.Σ. και την πειθαρχική διαδικασία ρυθμίζεται στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας της Ρ.Α.Σ.. «Το προσωπικό της ΡΑΣ υπάγεται στο Πειθαρχικό Συμβούλιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.».

Σύμφωνα δε με τις παρ.2 και 3 του άρθρου 25 του ίδιου νόμου: «... 2. Τα μέλη της Ρ.Α.Σ. εκπίπτουν αυτοδικαίως από τη θέση τους αν εκδοθεί σε βάρος τους αμετάκλητη καταδικαστική απόφαση για αδίκημα που συνεπάγεται κώλυμα διορισμού σε θέση δημοσίου υπαλλήλου ή έκπτωση δημοσίου υπαλλήλου, σύμφωνα με τις διατάξεις του Υπαλληλικού Κώδικα. 3. **Η ιδιότητα του μέλους αναστέλλεται αν εκδοθεί αμετάκλητο παραπεμπτικό βούλευμα για αδίκημα που συνεπάγεται κώλυμα διορισμού σε θέση δημοσίου υπαλλήλου ή έκπτωση δημοσίου υπαλλήλου, σύμφωνα με τις διατάξεις του Υπαλληλικού Κώδικα, και μέχρι να εκδοθεί αμετάκλητη αθωωτική απόφαση.** Αν ανασταλεί η ιδιότητα μέλους διορίζεται νέο μέλος με τη διαδικασία της παραγράφου 2 του άρθρου 23 του παρόντος νόμου. Η θητεία του νέου μέλους διαρκεί κατά το χρόνο αναστολής...».

Γιατί λοιπόν η ηγεσία του υπουργείου μεταφορών και κατ' επέκταση η ίδια η κυβέρνηση δεν τολμά να θίξει την κα. Τσιαπαρίκου, μήπως γιατί γνωρίζει πολλά;

Σε κάθε περίπτωση (πηγή Ef syn **Άρης Χατζηγεωργίου, «Ανάληψη ευθύνης για το χάλι των σιδηροδρόμων εμπρός στον πέλεκυ της Κομισιόν»**), όπως ήδη αναφέρουμε στο 3^ο ερώτημα προς τον Κυριάκο Μητσοτάκη, με την από 16.12.2024 επιστολή της Commission προς την Ελλάδα που υπογράφεται από τον Επίτροπο Μεταφορών κ. Τζίτζικώστα (Βρυξέλλες, 16.12.2024 INFR(2023)2036 0(2024)8743 final) και απευθύνεται στον Κύριο Γιώργο Γεραπετρίτη, η Ελλάδα κατηγορήθηκε για την παραβίαση δύο ευρωπαϊκών οδηγιών και πέντε κανονισμών. **Μια από τις βασικές κατηγορίες κατά της Ελλάδας αφορούσε τον τρόπο με τον οποίο η κυβέρνηση Μητσοτάκη, τον Οκτώβριο του 2019, θέλησε να βγάλει από πάνω της κάθε ευθύνη για την ασφάλεια του ελληνικού σιδηροδρόμου και την ανέθεσε, συνολικά, στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ).**

Η (τεχνηέντως) μετάθεση της συνολικής ευθύνης στη ΡΑΣ προβλέφθηκε στον νόμο 4632 που δημοσιεύθηκε σε ΦΕΚ τον Οκτώβριο του 2019 και αυτό σήμαινε ότι η συγκεκριμένη Αρχή, που διατηρούσε ταυτόχρονα ρόλο «Εθνικής Αρχής Ασφάλειας», **θα έπρεπε να βρίσκει τρόπο ακόμη και να νομοθετεί.** Και αυτό την ώρα που θα έπρεπε να εποπτεύει τον ΟΣΕ και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στα τότε 2.500 χιλιόμετρα δικτύου, με ελάχιστο προσωπικό που έπρεπε ταυτόχρονα να ρυθμίζει και ζητήματα ανταγωνισμού.

Το πρόβλημα εντοπίστηκε από την έρευνα που πραγματοποίησε ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων (ERA) μετά τα Τέμπη και καταγράφηκε ανάμεσα σε άλλα 13 κενά, στο πόρισμα που εκδόθηκε τον Σεπτέμβριο του 2023 και παραμένει, ακόμη και σήμερα, επτασφράγιστο μυστικό. Η «Εφ.Συν.» δημοσίευσε («Πόρισμα ράπισμα για τα χάλια του ελληνικού σιδηροδρόμου») ως βασικό πρωτοσέλιδο θέμα τα ευρήματα του ERA στις 19 Οκτωβρίου 2023. «Στην Ελλάδα προκύπτει ότι **δεν υπάρχει κανείς, σε επίπεδο κυβέρνησης ή εθνικού φορέα, ο οποίος να αναλαμβάνει αποτελεσματικά τη συνολική ευθύνη για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και να οδηγεί το σύστημα σε μια συνεχή βελτίωση**» ήταν μια από τις βασικές διαπιστώσεις του ERA, έξι μήνες μετά τα Τέμπη. Η αποκάλυψη προκάλεσε μεγάλη αμηχανία στην κυβέρνηση που προσπάθησε, όπως συνεχίζει να κάνει και σήμερα, να κερδίσει χρόνο. Ο Παύλος Μαρινάκης που ήταν και τότε κυβερνητικός εκπρόσωπος επιχείρησε να απαντήσει λέγοντας ότι πρόκειται για «εσωτερική απόρρητη διαδικασία» που δεν είχε ακόμη ολοκληρωθεί.

Η κυβέρνηση επιχείρησε να απαντήσει στα ευρήματα, αλλά οι απαντήσεις της απορρίφθηκαν. Το πόρισμα του ERA παρέμεινε πάντως απόρρητο και η κυβέρνηση προσπαθούσε όλο αυτό το διάστημα να πει ότι συνεργάζεται με την Κομισιόν και με τον ERA και θα διορθώσει τα διαχρονικά προβλήματα του ελληνικού σιδηροδρόμου για τα οποία «δεν ευθύνεται μόνον εκείνη» αλλά όλες οι κυβερνήσεις τουλάχιστον μετά το 2010, αν όχι από την εποχή του... Χαρίλαου Τρικούπη.

Το ίδιο επιχείρημα επανέλαβε στη Βουλή ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Χρήστος Σταϊκούρας μετά την ομοβροντία ερωτήσεων που δέχθηκε από την αντιπολίτευση. Ομως, ο κ. Σταϊκούρας κατέθεσε στα πρακτικά της Βουλής την απάντηση που έστειλε η Ελλάδα στην επιστολή παραπομπής. Η απαντητική επιστολή παρέμενε επίσης έως τώρα απόρρητη, παρά τα ερωτήματα που είχαν τεθεί προς Βρυξέλλες και Αθήνα όταν κατατέθηκε, λίγο πριν εκπνεύσει η δίμηνη προθεσμία που είχε δώσει η Κομισιόν, στις 16 Φεβρουαρίου. Οι απαντήσεις που κατέθεσε η Ελλάδα προκειμένου να γλιτώσει την παραπομπή είναι εξόχως αποκαλυπτικές:

- Μια από τις πρώτες διαβεβαιώσεις είναι ότι **η Ελλάδα θα αλλάξει τον νόμο 4632/2019 και θα μεταφέρει την ανάθεση της συνολικής ευθύνης για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων από τη ΡΑΣ στο υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.** Τι είχε συμβεί;

Ο ERA είχε διαπιστώσει ότι η Ελλάδα δεν είχε φροντίσει να ανατεθεί η αρμοδιότητα για την ασφάλεια σε φορέα που διέθετε «τις αναγκαίες εξουσίες και εργαλεία για την υλοποίησή της». Δηλαδή, **αντί να αναλάβει την αρμοδιότητα το**

υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, την ανέθεσε στη ΡΑΣ που εκτός από έλλειψη προσωπικού δεν μπορούσε καν να νομοθετήσει. Η σκοπιμότητα αυτής της απόφασης αποκαλύφθηκε μετά τα Τέμπη από τον ίδιο τον μοιραίο υπουργό Κώστα Αχ. Καραμανλή ο οποίος, όταν ρωτήθηκε στην Εξεταστική-παρωδία, υποστήριξε ότι δεν είχε ενημέρωση από τη ΡΑΣ για θέματα ασφάλειας.

Πέταξε λοιπόν ο Κώστας Αχ. Καραμανλής τη δική του ευθύνη στη ΡΑΣ, που θα έπρεπε, βάσει της ευρωπαϊκής οδηγίας, «να διασφαλίζει τη διατήρηση γενικά της σιδηροδρομικής ασφάλειας με προτεραιότητα στην πρόληψη των ατυχημάτων, την προαγωγή της ανάπτυξης του ενιαίου ευρωπαϊκού συστήματος σιδηροδρομικών μεταφορών, την εφαρμογή συστημικής προσέγγισης σε θέματα σιδηροδρομικής ασφάλειας, την ανάληψη της ευθύνης για την ασφαλή λειτουργία του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος και τον έλεγχο των σχετικών κινδύνων από τους διαχειριστές υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, την κατάρτιση εθνικών σχεδίων ασφαλείας και, τέλος, την υποστήριξη του έργου του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων».

Ακόμη χειρότερα, το υπουργείο άφησε τον σιδηρόδρομο και χωρίς φορέα διερεύνησης των συμβάντων και ατυχημάτων που συνέβησαν πριν από τα Τέμπη, αφού ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ συστάθηκε τον Σεπτέμβριο του 2023. Η ΡΑΣ εκλήθη μαζί με όλα τα άλλα να προσπαθεί να παίζει και ρόλο διερευνητή, μέχρι που συνέβη μοιραία η τραγωδία των Τεμπών και αποκαλύφθηκε η γύμνια του συστήματος.

Το παράδοξο είναι ότι ακόμη και μετά τα Τέμπη το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών συνέχισε να προσπαθεί να απαντήσει στον ERA και να επιχειρηματολογήσει ότι καλά έκανε και μετέφερε τις δικές του ευθύνες στη ΡΑΣ.

Ομως, στην απαντητική επιστολή προς την Κομισιόν, αλλάζει το τροπάριο, «αδειάζεται» μεγαλοπρεπώς ο Κ. Αχ. Καραμανλής και η κυβέρνηση δηλώνει ότι ήδη «έχει αποφασιστεί η μεταφορά της ανάθεσης της συνολικής ευθύνης για την ασφάλεια από τη ΡΑΣ στο υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών».

Αυτή η απόφαση παρουσιάζεται πάντως από την κυβέρνηση, όχι ως διόρθωση ενός μεγάλου σφάλματος, αλλά ως «διαδικασία μεταρρύθμισης και εκσυγχρονισμού»! Και ότι εντάσσεται στο πλαίσιο εφαρμογής ενός Σχεδίου Δράσης (Action Plan) που εφαρμόζεται σε συνεργασία με την Κομισιόν για να αντιμετωπιστούν οι διαχρονικές παθογένειες.

Βέβαια για να γίνει κατανοητό το μέγεθος της επικινδυνότητας της κυβέρνησης – καθεστώτος Μητσοτάκη σε νεότερο άρθρο της εφημερίδας των συντακτών την 15.6.2025 αναφέρονται τα παρακάτω:

«...Νομοσχέδιο για τη σωτηρία κυβέρνησης και «υπουργού των Τεμπών» [Αρης Χατζηγεωργίου](#)

Έπειτα από απανωτές παλινωδίες, η Ν.Δ. έθεσε σε δημόσια διαβούλευση νομοθέτημα που αυξάνει (!) τις ευθύνες της ΠΑΣ όσον αφορά την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, σε μια μεθοδευμένη προσπάθεια συγκάλυψης, αθετώντας τις δεσμεύσεις που έχουμε αναλάβει έναντι της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στηρίζοντας την προανακριτική-πλυντήριο για τον Κ. Αχ. Καραμανλή που έχουν προτείνει οι βουλευτές της. Εγκλωβισμένη μέσα στον κρατήρα που άνοιξε στην κοινωνία το έγκλημα των Τεμπών, η κυβέρνηση προσπαθεί με κάθε τρόπο να ξεφύγει από τις ευθύνες της. Αφού κατάφερε να εξαφανίσει πλήθος αποδεικτικών στοιχείων, επιδίωξε να αλλάξει το νομικό πλαίσιο λειτουργίας των σιδηροδρόμων και αυτό την οδηγεί σε αντιφάσεις που αποκαλύπτουν τις προθέσεις συγκάλυψης.

Μέσα στους πέντε τελευταίους μήνες, το αρμόδιο υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών πέτυχε να εκφράσει δύο εκ διαμέτρου αντίθετες απόψεις σχετικά με το ποιος έχει τελικά την ευθύνη για την ασφάλεια του σιδηροδρόμου:

1. Τον περασμένο Φεβρουάριο, έστειλε επίσημη επιστολή στην Κομισιόν και δήλωνε ότι η ευθύνη για τη συνολική ασφάλεια θα επιστρέψει στο υπουργείο και θα φύγει από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.

2. Προχθές, Πέμπτη, έβγαλε σε διαβούλευση νέο νομοσχέδιο για τους σιδηροδρόμους το οποίο όχι μόνο δεν επαναφέρει την ευθύνη στο υπουργείο, αλλά αυξάνει τις ευθύνες της ΠΑΣ!

Τι μεσολάβησε άραγε; Φαίνεται πως οι προθέσεις φανερώθηκαν ξεκάθαρα όταν, στις 27 Μαΐου 2025, 30 βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας κατέθεσαν πρόταση για σύσταση προανακριτικής που ρίχνει τον πρώην υπουργό Υποδομών-Μεταφορών, Κ. Αχ. Καραμανλή, «στα μαλακά» και με κατηγορίες πλημμεληματικού χαρακτήρα.

Υπεύθυνη η ΠΑΣ

Στο κείμενό τους γράφουν με τονισμένα γράμματα το βασικό τους επιχείρημα: Το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δεν είχε ευθύνη για την ασφάλεια του ελληνικού σιδηροδρόμου! «Η εποπτεία του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών επί των εταιρειών ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ είναι αποκλειστικά διοικητική και σε καμία περίπτωση δεν αφορά σε θέματα ασφαλείας, τα οποία ανήκουν στην αρμοδιότητα της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ)», αναφέρουν οι υπογράφωντες βουλευτές.

Κάπως έτσι χτίζεται το θολό αφήγημα της «διοικητικής εποπτείας», με τον υπουργό να κάθεται απλώς στο γραφείο του και να αλλάζει κοστούμια για να εμφανίζεται στα φιλικά προς την κυβέρνηση μέσα ενημέρωσης και να κάνει εξαγγελίες. Και όμως. Τρεις μήνες νωρίτερα, στις αρχές Μαρτίου, οι ίδιοι 30 βουλευτές θα πρέπει να παρακολούθησαν τη συζήτηση στη Βουλή επί της πρότασης μομφής, μετά τα μεγαλειώδη συλλαλητήρια.

Εκεί ο τότε αρμόδιος υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Χρήστος Σταϊκούρας, κατέθεσε ένα έγγραφο-απάντηση της κυβέρνησης προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Και σε αυτό το έγγραφο η κυβέρνηση παραδέχεται ανοιχτά ότι νομοθέτησε λάθος όταν το 2019 μετέθεσε την ευθύνη της ασφάλειας στη ΡΑΣ ενώ έπρεπε να την κρατήσει το υπουργείο Υποδομών-Μεταφορών.

Και όχι μόνο αυτό, αλλά υπόσχεται να διορθώσει το λάθος. Δηλαδή, η ευθύνη να επιστρέψει στο υπουργείο αμέσως, αφού η σχετική τροποποιητική διάταξη είναι έτοιμη από τον Ιανουάριο του 2025. Εξι μήνες αργότερα, η διάταξη που υποσχέθηκε ο Χρ. Σταϊκούρας παραμένει αόρατη. Και πώς θα μπορούσε να μην είναι αόρατη, αφού, αλλιώς, ο κ. Καραμανλής δεν θα μπορούσε να παραπέμπεται για ένα απλό πλημμέλημα;

Το πρόβλημα, όμως, είναι πολύ μεγαλύτερο και δεν αφορά μόνο τη σωτηρία ενός υπουργού ή την απομάκρυνση ενός άλλου. Με την επιστολή προς την Κομισιόν η Ελλάδα αναλάμβανε σειρά δεσμεύσεων από τις οποίες δεν έχει προχωρήσει ουσιαστικά καμία. Με άλλα λόγια, τα τρένα συνεχίζουν να κυκλοφορούν με κενά στην ασφάλεια, για να μην παραδεχτεί η κυβέρνηση το μοιραίο σφάλμα της.

Ευρωπαϊκές πλάτες

Ποιος ήταν όμως εκείνος που εντόπισε αυτή την κακή νομοθέτηση; Η ίδια η Κομισιόν, μέσω του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (ERA) ο οποίος ανέλαβε

να εξετάσει την κατάσταση μετά τα Τέμπη. Με βάση τα ευρήματα αυτής της εξέτασης, η Κομισιόν παρέπεμψε την Ελλάδα τον Δεκέμβριο του 2024 για παραβίαση δύο κανονισμών και πέντε οδηγιών. Τότε, η Ελλάδα συμφώνησε να διορθώσει τα λάθη με τις δεσμεύσεις που περιγράφονταν στην επιστολή που κατέθεσε ο Χρ. Σταϊκούρας στη Βουλή τον περασμένο Μάρτιο. Δεσμεύσεις που «μπαζώθηκαν» κι αυτές σ' ένα διαρκές σπιράλ συγκάλυψης.

Ενώ, όμως, τίποτα δεν έχει έκτοτε αλλάξει, ο αρμόδιος Ευρωπαίος επίτροπος Απόστολος Τζιτζικώστας διαπίστωσε πρόσφατα «με ικανοποίηση τη γενικά καλή πρόοδο» της Ελλάδας. Εν ολίγοις, και η Κομισιόν αποφάσισε να «κάνει πλάτες» στην κυβέρνηση Μητσοτάκη. Κάτι που σημαίνει ότι το θέμα δεν είναι μόνον η διάσωση του υπουργού Καραμανλή, αλλά ενός ολόκληρου συστήματος που στηρίζει το πολιτικό σκηνικό στην Ελλάδα.

Δεσμεύσεις που τις πάτησε το τρένο

Οσα υποσχέθηκαν στην Κομισιόν και δεν κάναμε

Τον Σεπτέμβριο του 2023, η κυβέρνηση επέστρεψε μαυρισμένη από τις διακοπές αλλά και πολύ ευχαριστημένη που στις εκλογές πριν από το καλοκαίρι είχε λάβει 41% παρά την τραγωδία των Τεμπών. Στις 19 Σεπτεμβρίου, το πρωτοσέλιδο της «Εφ.Συν.» έγραφε «Πόρισμα ράπισμα για τα χάλια του ελληνικού σιδηροδρόμου» και στις μέσα σελίδες αποκάλυπτε τις θλιβερές διαπιστώσεις του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων.

Στην κυβέρνηση έπεσε παγωμάρα. Ο Παύλος Μαρινάκης, νέος τότε κυβερνητικός εκπρόσωπος, προσπάθησε να διαψεύσει μιλώντας για απόρρητη διαδικασία που δεν είχε ολοκληρωθεί. Το πόρισμα του ERA δεν δημοσιοποιήθηκε ποτέ επίσημα, αφού η Κομισιόν απέρριψε τα αιτήματα που της υποβλήθηκαν. Χρειάστηκε να περάσει ενάμισης χρόνος, να παραπεμφθεί η Ελλάδα στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο και να δημοσιοποιηθεί η απάντησή της τον Μάρτιο του 2025 για να μάθουμε κάτι παραπάνω.

Αναλυτικότερα:

☒ **ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ:** Μία από τις πρώτες διαβεβαιώσεις της επιστολής προς την Κομισιόν είναι ότι η κυβέρνηση θα αλλάξει τον νόμο 4632/2019

και ειδικά το άρθρο 56, προκειμένου να μεταφέρει τη συνολική ευθύνη για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων από τη ΡΑΣ πίσω στο υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Όταν ψηφίστηκε αυτός ο νόμος λίγο μετά την πρώτη νίκη της Ν.Δ., υποτίθεται ότι εφάρμοζε την κοινοτική οδηγία 2016/798. Η οποία οδηγία, όμως, δεν έλεγε ότι η ευθύνη για την ασφάλεια πρέπει να φύγει από την κυβέρνηση και να πάει στη ΡΑΣ, δεδομένου ότι η Ρυθμιστική Αρχή δεν μπορεί να νομοθετήσει για να λύσει προβλήματα. Η σκοπιμότητα εκείνης της απόφασης αποκαλύφθηκε μετά τα Τέμπη από τον ίδιο τον Κώστα Αχ. Καραμανλή ο οποίος, όταν ρωτήθηκε στην Εξεταστική-παρωδία, υποστήριξε ότι δεν είχε ενημέρωση από τη ΡΑΣ για θέματα ασφάλειας. Επαναλήφθηκε όμως και στην πρόσφατη πρόταση των 30 βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας, προκειμένου να βγει λάδι ο υπουργός. Στην επιστολή προς την Κομισιόν δεν δηλώνεται μόνο ότι «έχει αποφασιστεί η μεταφορά της συνολικής ευθύνης για την ασφάλεια από τη ΡΑΣ στο υπουργείο». Αναγράφεται καθαρά ότι «το προτεινόμενο σχέδιο τροποποίησης του άρθρου 56 [...] έχει κοινοποιηθεί στον ERA στις 31/1/25». Εκτοτε, η τροποποίηση παρέμεινε άφαντη. Και το χειρότερο; Στο νέο νομοσχέδιο για τον σιδηρόδρομο, που μόλις προχθές, Πέμπτη, βγήκε σε δημόσια διαβούλευση, όχι μόνο η ευθύνη δεν επιστρέφει στο υπουργείο, αλλά πέφτει ακόμα βαρύτερη στη ΡΑΣ.

■ ΑΟΡΑΤΗ ΟΜΑΔΑ: Η ελληνική κυβέρνηση παραδέχεται ότι δεν γίνεται ορθή διαχείριση κινδύνων και διαβεβαιώνει ότι έχει συσταθεί Ομάδα Εργασίας με τη συμμετοχή του υπουργείου, της ΡΑΣ, του ΟΣΕ και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων με στόχο την αναθεώρηση των διαδικασιών εκτίμησης και των Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας καθώς και την υιοθέτηση κοινών μεθόδων από όλους τους εμπλεκόμενους.

«Το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών συγκρότησε Ομάδα Εργασίας αποτελούμενη από τους υπεύθυνους διαχείρισης κινδύνων», αναφέρεται ρητά στην επιστολή προς την Κομισιόν που είχε σταλεί στις 13/2/25 και κατατέθηκε στα πρακτικά της Βουλής τον περασμένο Μάρτιο. Όμως, η απόφαση για τη σύσταση της Ομάδας Εργασίας «για τη διαχείριση κινδύνων στον σιδηροδρομικό τομέα» δημοσιεύτηκε σε ΦΕΚ (Β 2846) μόλις την 6η Ιουνίου 2025.

Η απόφαση δεν φέρει καν την υπογραφή του αρμόδιου αναπληρωτή υπουργού Κυρανάκη, αλλά εκείνη της γενικής γραμματέως Μεταφορών, Δέσποινας Παλιαρούτα, η οποία υπέγραφε και την προηγούμενη επιστολή προς την Κομισιόν. Ακόμα

καλύτερα; Συγκροτείται Ομάδα με 16 μέλη από το υπουργείο και όλους τους εμπλεκόμενους, αλλά δεν αναφέρεται κανένα όνομα!

▣ **ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΕΠΙ ΠΑΝΤΟΣ:** Διαβεβαιώνεται ότι υπάρχει σε εξέλιξη διαγωνισμός για την πρόσληψη Συμβούλου Μεταρρύθμισης (Reform Consultant) που θα αναλάβει τον ανασχεδιασμό οργάνωσης, λειτουργίας και διαχείρισης της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος». Οι «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος» είναι η εταιρεία που θα υποκαταστήσει τον ΟΣΕ και στην οποία θα απορροφηθούν η ΕΡΓΟΣΕ και το τροχαίο υλικό της ΓΑΙΑΟΣΕ.

Υπενθυμίζεται ότι αυτή η εταιρεία είχε θεσμοθετηθεί τον Δεκέμβριο του 2024 με νόμο που κατέθεσε ο Χρ. Σταϊκούρας, χωρίς έκτοτε να ακουστούν νεότερα. Νεότερα δεν υπάρχουν ούτε για τον Σύμβουλο Μεταρρύθμισης αλλά ούτε και για τον Τεχνικό Σύμβουλο (Technical Manager) για τον οποίο επίσης υποσχόταν η Ελλάδα ότι θα προσληφθεί μέσω άλλου διαγωνισμού. Για τον ρόλο του Τεχνικού Συμβούλου είχαν επανειλημμένως ακουστεί οι Γαλλικοί Σιδηρόδρομοι, με τους οποίους είχαν υπογραφεί και κάποια προσύμφωνα μετά τα Τέμπη.

▣ **ΠΡΟΣΛΗΨΕΙΣ:** Η Ελλάδα υποσχόταν ότι προωθούνται τάχιστα 140 προσλήψεις μονίμων στελεχών (σταθμάρχες, κλειδούχοι, μηχανικοί) στον ΟΣΕ και θα ολοκληρωθούν «μέσα στο πρώτο τρίμηνο του 2025». Το πρώτο τρίμηνο έληξε προ πολλού και οι προσλήψεις παραμένουν σε εκκρεμότητα. Σημειωτέον ότι η διαδικασία για αυτές τις προσλήψεις ξεκίνησε πριν από το 2022. Επειδή όμως καθυστερούσαν (ενώ η κυβέρνηση τις επιθυμούσε σφόδρα), ξεκίνησαν οι προσλήψεις με μπλοκάκι (χωρίς προκήρυξη και συχνότατα ρουσφετολογικές) και οι μετατάξεις (μέσω των οποίων ανέλαβε υπηρεσία ο μοιραίος σταθμάρχης στη Λάρισα).

▣ **ΕΟΔΑΣΑΑΜ:** Πρόκειται για τον επίσημο κρατικό φορέα διερεύνησης ατυχημάτων που όταν βγήκε η επιστολή δεν είχε ακόμη εκδώσει το πόρισμά του για την τραγωδία των Τεμπών. Η ελληνική κυβέρνηση υποσχόταν ότι το πόρισμα θα εκδοθεί, χωρίς όμως να προβλέπει ότι αυτό θα καταλήξει και στην παραίτηση του τότε αναπληρωτή προέδρου του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, Χρήστου Παπαδημητρίου. Διαβεβαίωνε επίσης ότι θα ληφθούν μέτρα για την «ενίσχυση της λειτουργικής ανεξαρτησίας» του ΕΟΔΑΣΑΑΜ και θα γίνουν προσλήψεις.

Αντ' αυτών, εδώ και δύο μήνες ο φορέας παραμένει χωρίς αναπληρωτή πρόεδρο, αρμόδιο για τα σιδηροδρομικά συμβάντα. Επίσης, δεν έχουν εκδοθεί από τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ, όπως υποσχόμασταν στην Κομισιόν, τα πορίσματα για μεγάλο αριθμό σιδηροδρομικών συμβάντων από το 2024, μεταξύ των οποίων αρκετές υπερβάσεις ερυθρού σηματοδότη, τα τρένα που κινούνταν στην ίδια γραμμή στον Αγιο Στέφανο και το τρένο του προαστιακού που παραλίγο να μπει στη σήραγγα του μετρό, στη Δουκίσσης Πλακεντίας...».

Η απόλυτη ανικανότητα σε πλήρη αρμονία με την πλήρη αδιαφορία για την ανθρώπινη ζωή.

Την ίδια πρακτική «...λήψης μέτρων από το δράστη για την αυτοπροστασία του και μετέπειτα συμπεριφορά του...» που αποτελεί ομολογία της ενοχής παρατηρούμε και στο ζήτημα της μη θέσπισης Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας, τόσο από τον Καραμανλή όσο και τον Μητσοτάκη.

Όπως γνωρίζετε από τα στοιχεία της δικογραφίας, ο Ανακριτής καταλογίζει στο Υπουργείο Μεταφορών ότι δεν προέβη στην επιβολή **νέου Εθνικού Κανόνα ως αναγκαίου προσωρινού επείγοντος προληπτικού μέτρου, «...καθώς το άρθρο 60 του ν. 4632/19, παρ. 3, περ. γ αναφέρει «Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση του Διαχειριστή Υποδομής και γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, θεσπίζονται νέοι εθνικοί κανόνες σύμφωνα με τον παρόντα νόμο μόνο στις εξής περιπτώσεις: ...γ γ) ως επείγον προληπτικό μέτρο, ιδίως ύστερα από ατύχημα ή συμβάν,» και στην παράγραφο 5 αναφέρει «Στην περίπτωση επειγόντων προληπτικών μέτρων, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από εισήγηση του Διαχειριστή Υποδομής και γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, μπορεί να εγκρίνει και να εφαρμόζει νέο κανόνα αμέσως. Ο εν λόγω κανόνας κοινοποιείται σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 27 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 και με την επιφύλαξη της αξιολόγησης του Οργανισμού σύμφωνα με τις παρ. 1, 2 και 5 του άρθρου 26 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.» Σε άλλο σημείο του κατηγορητηρίου προς τους αξιωματούχους των αρμόδιων διευθύνσεων του Υπουργείου αναφέρεται: «Στα παραπάνω συντείνει: Α) η προϋφιστάμενη ισχύος του Π.Δ. 123/2017 και του Ν. 4632/2019 διάταξη του άρθρου 54 παρ. 3 του Ν. 4408/2016, σύμφωνα με την οποία, **Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν εισήγησης της εθνικής αρχής ασφάλειας (εν προκειμένω η ΡΑΣ), μπορεί, α)** σε περίπτωση διαταραχής της σιδηροδρομικής κίνησης λόγω τεχνικής βλάβης ή ατυχήματος.... β) σε περίπτωση**

έκτακτης ανάγκης και όπου αυτό είναι απολύτως απαραίτητο, λόγω βλάβης που καθιστά την υποδομή προσωρινά αδύνατον να χρησιμοποιηθεί...**να ζητά (ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών)** από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να συμμετέχουν στην εξασφάλιση της επιβολής και της παρακολούθησης της συμμόρφωσής τους προς τις προδιαγραφές και τους κανόνες ασφαλείας. Η εν λόγω πρόβλεψη επέμβασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών σε περιπτώσεις ανάλογων επισυμβάντων, σύμφωνα με τη συγκεκριμένη διάταξη του άρθρου 54 του Ν. 4408/2016, **προετοιμάζεται και υλοποιείται με τη υπηρεσιακή λειτουργία της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών, της υπ' αυτής Διεύθυνσης Σιδηροδρομικών Μεταφορών (Δ33) (η κατηγορούμενη εν προκειμένω) και των υπ' αυτής ως άνω Τμημάτων, αφού ανήκει σαφώς στην υλική τους αρμοδιότητα, σύμφωνα με τα προδιαλαμβανόμενα...** Β) μετά την ισχύ του Ν. 4632/2019 - η θέσπιση από το εθνικό νομοθέτη των διατάξεων των άρθρων 40, 45, 46, 48, 49 και 50 του Ν. 4974/2022 (ΦΕΚ Α' 185/29-9-2022), οι οποίες προστίθενται και ενισχύουν έτι περαιτέρω το νομικό πλέγμα διατάξεων που συνθέτουν την ιδιαίτερη νομική υποχρέωση προς ενέργεια του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών διά της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών και της υπ' αυτής Διεύθυνσης Σιδηροδρομικών Μεταφορών (Δ33) και των υπ' αυτής ως άνω Τμημάτων, ειδικά για την αποτροπή-αποφυγή του κινδυνώδους αποτελέσματος επί της ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας και της ασφαλούς επικοινωνίας στο δίκτυο του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής της χώρας (εν προκειμένω ΟΣΕ ΑΕ).». Με τις διατάξεις αυτές του **Ν. 4974/2022**, με τον οποίο επιχειρήθηκε μεταξύ άλλων αναδιοργάνωση του σιδηροδρομικού τομέα (βλ. ειδ. σχετική αιτιολογική έκθεση), προβλέπεται ειδικότερα: α) με το άρθρο 40 παρ. 1 ότι, αα) η λειτουργία του ΟΣΕ Α.Ε. διέπεται από τις ρυθμίσεις του Ν. 4974/2022, όπως εκάστοτε ισχύουν, από τις ειδικές γι' αυτές διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, όπως αντικαθίστανται και τροποποιούνται με το Ν. 4974/2022 και συμπληρωματικά από τους νόμους 4548/2018 (ΦΕΚ Α' 104) και 4972/2022 (ΦΕΚ Α' 181) και ββ) ο ΟΣΕ Α.Ε. λειτουργεί χάριν του δημοσίου συμφέροντος, υπάγεται στην κατηγορία των οργανισμών και επιχειρήσεων του ευρύτερου δημόσιου τομέα και εφαρμόζονται σε αυτόν οι διατάξεις, που διέπουν τη λειτουργία των ανωνύμων εταιρειών των οποίων το μετοχικό κεφάλαιο ανήκει κατά απόλυτη πλειοψηφία στο ελληνικό δημόσιο, με εξαίρεση των όσων ορίζονται ρητά στην κείμενη νομοθεσία, β) με το άρθρο 40 παρ. 2 εδ. α', ότι κατά τη **λειτουργία** του ο ΟΣΕ Α.Ε., αλλά και εν γένει η σιδηροδρομική αγορά, **εποπτεύεται** όσον αφορά σε **θέματα λειτουργίας και αρμοδιοτήτων** του από τον **Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών**, γ) με το άρθρο 40 παρ. 3, ότι το **Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών** είναι **υπεύθυνο** για τον καθορισμό των **συνθηκών**, του πλαισίου χρηματοδότησης και των **στρατηγικών προτεραιοτήτων** για τον **τομέα των σιδηροδρόμων**. Στο πλαίσιο αυτό,

το **Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών** είναι **υπεύθυνο** για τα ακόλουθα: αα) τον καθορισμό των στρατηγικών στόχων για την πολιτική των **σιδηροδρομικών** και πολυτροπικών **μεταφορών** στο πλαίσιο εκπόνησης του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών («ΕΣΣΜ»), ββ) υπό την επιφύλαξη των άρθρων 13, 14 και 60 του ν. 4632/2019 (Α¹ 159), την **επεξεργασία του ρυθμιστικού πλαισίου** για τις **σιδηροδρομικές** και τις λοιπές **μεταφορές**, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, του καθορισμού των **προτύπων ασφάλειας και τεχνικής κατασκευής**, της βιωσιμότητας και της εν γένει προώθησης των **σιδηροδρομικών μεταφορών**, γγ) τη **διαμόρφωση του πλαισίου** για την εξασφάλιση ίσης και άνευ διακρίσεων **πρόσβασης** στη **δημόσια σιδηροδρομική υποδομή**, δδ) την **προετοιμασία και κατάρτιση πολυετούς στρατηγικού προγράμματος επενδύσεων** στον τομέα των **μεταφορών**, συμπεριλαμβανομένων και αυτών για την **ανάπτυξη** και τον **εκσυγχρονισμό** της **σιδηροδρομικής υποδομής** στο πλαίσιο του ΕΣΣΜ, το οποίο λαμβάνει υπόψη του την πολυτροπικότητα των μεταφορών και αφορά σε όλα τα μέσα μεταφοράς (οδικές, **σιδηροδρομικές**, θαλάσσιες, εναέριες και διατροπικές μεταφορές/εφοδιαστική αλυσίδα), εε) τη **διασφάλιση** της διάθεσης των δημόσιων πόρων που είναι απαραίτητοι για τη **συντήρηση, επισκευή, επέκταση και ανακαίνιση του σιδηροδρομικού δικτύου** και την ορθή κατάρτιση του προϋπολογισμού με βάση ένα πολυετές Στρατηγικό Πρόγραμμα Σιδηροδρομικών Επενδύσεων που χρηματοδοτείται από το συγχρηματοδοτούμενο ή το εθνικό Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων ή από πόρους του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας και **εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Οικονομικών και Ανάπτυξης και Επενδύσεων**, στστ) τον **καθορισμό ενός πλαισίου ποιότητας** με την **καθιέρωση των δεικτών απόδοσης και παρακολούθησης** της παρ. 2 του άρθρου 45 για την **παροχή αποτελεσματικών, αξιόπιστων και σύμφωνων με τις ισχύουσες διατάξεις υπηρεσιών** επί της **σιδηροδρομικής υποδομής**, ζζ) τη διασφάλιση της ποιοτικής παροχής των υπηρεσιών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και της υλοποίησης του πολυετούς στρατηγικού προγράμματος σιδηροδρομικών επενδύσεων, μέσω της σύναψης των συμβάσεων απόδοσης του άρθρου 45, δ) με το άρθρο 40 παρ. 4, αα) ότι για την κατάρτιση του ΕΣΣΜ της περ. α' της παρ. 3, ο ΟΣΕ Α.Ε. **υποβάλλει αμελλητί** στον αρμόδιο **Υπουργό** (Υποδομών και Μεταφορών) λεπτομερείς **μελέτες σκοπιμότητας**, στις οποίες αποτυπώνονται οι ανάγκες ανάπτυξης και **εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού δικτύου**, συμπεριλαμβανομένων των **κυκλοφοριακών προβλέψεων** και της λεπτομερούς κοστολόγησης της προτεινόμενης ανάπτυξης και της λειτουργίας των γραμμών, ββ) για κάθε προτεινόμενο έργο το οποίο περιλαμβάνεται στις μελέτες σκοπιμότητας του πρώτου εδαφίου, εξετάζονται οι οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές συνέπειες του και παρέχεται

τεκμηρίωση αναφορικά με τη βιωσιμότητά του, γγ) στις μελέτες αυτές περιγράφονται, επίσης, τα υφιστάμενα έργα και η εξέλιξή τους, δδ) το ΕΣΣΜ, το οποίο καταρτίζεται με βάση τις μελέτες σκοπιμότητας του ΟΣΕ ΑΕ, κατηγοριοποιεί τα έργα τα οποία αφορούν (α) στην ανάπτυξη, (β) στην **αναβάθμιση και ανακαίνιση** και (γ) στην **τακτική και έκτακτη συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου** και εε) ότι ο ΟΣΕ Α.Ε. υπό την **εποπτεία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, προτεραιοποιεί** τα ανωτέρω έργα, ε) με το άρθρο 40 παρ. 5 εδ. α' και β', αα) ότι με βάση το ΕΣΣΜ, ο ΟΣΕ Α.Ε., ως **διαχειριστής της ελληνικής σιδηροδρομικής υποδομής, καταρτίζει το Σχέδιο Δράσης** («Σχέδιο Δράσης»), το οποίο εξειδικεύει όλα τα έργα τα οποία περιλαμβάνονται στο ΕΣΣΜ και λειτουργεί ως οδικός χάρτης που καθορίζει τον τρόπο και ιδίως τον χρόνο οργάνωσης και υλοποίησης του συνόλου των απαραίτητων εργασιών, ββ) ότι οι στόχοι του Σχεδίου Δράσης, όπως τίθενται από το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΣΕ Α.Ε., **εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και στ) με το άρθρο 40 παρ. 6, ότι ο ΟΣΕ Α.Ε. αναλαμβάνει την υλοποίηση των έργων τα οποία εκτελούνται εντός τόσο του ενεργού δικτύου, όσο και του ενεργού δικτύου σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας, ζ) με το άρθρο 45 παρ. 1, αα) ότι μετά την ολοκλήρωση και έγκριση του Σχεδίου Δράσης της παρ. 5 του άρθρου 40, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών συνάπτει σύμβαση απόδοσης με τον ΟΣΕ Α.Ε., με την οποία καθορίζονται τα αμοιβαία δικαιώματα και υποχρεώσεις του ΟΣΕ Α.Ε. και του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ώστε να διασφαλίζεται η απρόσκοπτη παροχή υπηρεσιών στο σιδηροδρομικό δίκτυο, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, καθώς και το πλαίσιο αναφορικά με την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των παρεχόμενων υπηρεσιών του ΟΣΕ Α.Ε., ιδίως μέσω της υιοθέτησης δεικτών απόδοσης και παρακολούθησης, ββ) με τη σύμβαση απόδοσης τίθενται **ειδικές προβλέψεις για λογοδοσία** του ΟΣΕ Α.Ε. σχετικά με την πορεία εκτέλεσης των έργων του ΕΣΣΜ και σχετικά με ενδεχόμενες αποκλίσεις τόσο από τον οικονομικό, όσο και από τον χρονικό προγραμματισμό υλοποίησης των έργων, όπως καθορίζονται στο Σχέδιο Δράσης της παρ. 5 του άρθρου 40, η) με το άρθρο 45 παρ. 2, ότι οι δείκτες απόδοσης της παρ. 1 αφορούν τουλάχιστον στους ακόλουθους τομείς δραστηριοτήτων των εταιρειών: α) **συντήρηση και ανακαίνιση σιδηροδρομικής υποδομής, β) λειτουργία σιδηροδρομικής υποδομής** και γ) επενδύσεις για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής, θ) με το άρθρο 45 παρ. 3, αα) ότι οι δείκτες απόδοσης μετρούν τα αποτελέσματα ορισμένων σχετικών δραστηριοτήτων του ΟΣΕ Α.Ε. και ο βαθμός επίτευξης αυτών συμβάλλει στην ποσοτικοποίηση του Γενικού Δείκτη Απόδοσης του ΟΣΕ Α.Ε., ββ) ότι οι δείκτες παρακολούθησης παρέχουν συμπληρωματικές πληροφορίες σχετικά με τον ποσοτικό προσδιορισμό ορισμένων σχετικών δραστηριοτήτων των εταιρειών και δεν**

χρησιμοποιούνται για την ποσοτικοποίηση του Γενικού Δείκτη Απόδοσης και ι) με το άρθρο 45 παρ. 4, ότι η **αξιολόγηση της επίτευξης** των δεικτών απόδοσης διενεργείται ετησίως από το **Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών** με βάση την Ετήσια Έκθεση Δραστηριοτήτων την οποία υποβάλλει ο ΟΣΕ Α.Ε., ια) με το άρθρο 46 παρ. 2 περ. γ', αα) ότι ο Κανονισμός Λειτουργίας του Διοικητικού Συμβουλίου του ΟΣΕ Α.Ε. περιλαμβάνει μεταξύ άλλων τουλάχιστον την πρόβλεψη ότι το **Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών διαμορφώνει το σύνολο των προδιαγραφών, ικανοτήτων και δεξιοτήτων** που είναι απαραίτητες για τον ρόλο του Προέδρου, του Διευθύνοντος Συμβούλου, καθώς και των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου συμπεριλαμβανομένου και του εκπροσώπου των εργαζομένων και ββ) ότι η **διαδικασία καθορίζεται** από το **Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών**, βάσει των αρχών της διαφάνειας και αξιοκρατίας και σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία και για τον σκοπό αυτόν **καθορίζεται Επιτροπή Επιλογής** από το **Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών**, η οποία απαρτίζεται από τουλάχιστον τρία (3) μέλη, εκ των οποίων το ένα (1) είναι **εκπρόσωπος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών**, γγ) ότι οι απαιτούμενες **προδιαγραφές, ικανότητες και δεξιότητες**, του υποψηφίου **καθορίζονται με απόφαση** του **Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών**, ιβ) με το άρθρο 48 παρ. 3, ότι μεταξύ του **Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών** και του ΟΣΕ Α.Ε. συνάπτεται σύμβαση για την κάλυψη των λειτουργικών δαπανών του ΟΣΕ Α.Ε. που αφορούν υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος, ιγ) με το άρθρο 49 παρ. /, ότι για την **παρακολούθηση και τον συντονισμό της αναδιοργάνωσης και της αναδιάρθρωσης του σιδηροδρομικού τομέα**, καθώς και των έργων ή μελετών του άρθρου 50, με **απόφαση** του **Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών**, συστήνεται πενταμελής Ειδική Επιτροπή Παρακολούθησης. Στην οποία συμμετέχει και ένας (1) εκπρόσωπος του **Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών**, ιδ) με το άρθρο 49 παρ. 2, ότι η Επιτροπή αυτή της παρ. 1 είναι αρμόδια για: αα) τον συντονισμό και τον έλεγχο της εφαρμογής της αναδιάρθρωσης και αναδιοργάνωσης του σιδηροδρομικού τομέα με βάση το Ν. 4974/2022, ββ) την **παρακολούθηση** της εκτέλεσης των εν εξελίξει συμβάσεων μεταξύ ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., την **έγκριση** των παραδοτέων τα οποία προβλέπονται στις ανωτέρω συμβάσεις μέσα σε ορισμένα χρονοδιαγράμματα και την **επίλυση**, με διαφανείς διαδικασίες, τυχόν διαφωνιών ως προς την **εξέλιξη** των συμβάσεων, γγ) τη διαβούλευση και την **έγκριση** των απαραίτητων διαδικαστικών και οργανωτικών αλλαγών εντός του· ΟΣΕ Α.Ε., που διευκολύνουν την **εφαρμογή** της αναδιάρθρωσης του Ν. 4974/2022, δδ) την **παροχή ενημέρωσης** ανά δίμηνο προς το **Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών** για την **πρόοδο** των δράσεων του σχεδίου αναδιάρθρωσης με την υποβολή έκθεσης, με την επισήμανση τυχόν αποκλίσεων και με ειδική ενημέρωση για διορθωτικές παρεμβάσεις, όπου θεωρείται ότι αυτές είναι

απαραίτητες για την ταχύτερη και αποτελεσματικότερη υλοποίηση του έργου, **ιε)** με το άρθρο 50 παρ. 2, ότι με **απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών**, η οποία εκδίδεται εντός δύο (2) μηνών από τη δημοσίευση του Ν. 4974/2022, **καθορίζονται οι διαδικασίες κατασκευής σιδηροδρομικών έργων, ο μηχανισμός παραλαβής τους από τον κύριο του έργου και ο μηχανισμός παρακολούθησης της εξέλιξης των έργων, και, επιπλέον, τίθενται οι αρχές κοστολόγησης και τιμολόγησης της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. για παρεχόμενες υπηρεσίες προς τον ΟΣΕ Α.Ε., υπό τους όρους του άρθρου 7γ του ν. 4408/2016 (Α¹ 135).**».

Περαιτέρω επισημαίνουμε ότι στο άρ. 59 του ίδιου ως άνω ν. 4632/2019 προβλέπονται οι Κοινοί Στόχοι Ασφάλειας (ΚΣΑ), οι οποίοι καθορίζουν τα ελάχιστα επίπεδα ασφάλειας που πρέπει να επιτυγχάνονται σε ολόκληρο το σύστημα. Οι ΚΣΑ μπορεί να συνίστανται σε κριτήρια αποδοχής κινδύνων ή στοχευόμενα επίπεδα ασφάλειας. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, εγκρίνεται κάθε αναγκαία τροποποίηση των κανόνων ασφάλειας ώστε να επιτευχθούν τουλάχιστον οι ΚΣΑ, και αναθεωρημένοι ΚΣΑ, σύμφωνα με τα προσαρτημένα σε αυτούς χρονοδιαγράμματα υλοποίησης. **Τέτοια Υπουργική Απόφαση δεν έχει εκδοθεί από την έναρξη ισχύος του ν. 4632/2019 την 14.10.2019 μέχρι και την ημέρα του δυστυχήματος την 28.2.2023 αλλά ούτε και μέχρι σήμερα.**

Επιπλέον, σύμφωνα με τα άρθρα 13 και 14 ν. 4632/2019 ήταν αναγκαία η θέσπιση Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας, καθώς στο άρθρο 13 παρ. 2 αναφέρονται τα εξής χαρακτηριστικά: «...2. Οι εθνικοί κανόνες εφαρμογής των βασικών απαιτήσεων και, κατά περίπτωση, τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης εφαρμόζονται στις εξής περιπτώσεις: α) όταν οι ΤΠΔ δεν καλύπτουν ή δεν καλύπτουν πλήρως ορισμένες πτυχές που αντιστοιχούν στις βασικές απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των ανοικτών σημείων της παραγράφου 6 του άρθρου 4, δ) στην περίπτωση εθνικών κανόνων που χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό υφιστάμενων συστημάτων και περιορίζονται στην αξιολόγηση της τεχνικής συμβατότητας του οχήματος με το δίκτυο, ε) στην περίπτωση των δικτύων και οχημάτων που δεν καλύπτονται από ΤΠΔ, στ) ως επείγον προσωρινό προληπτικό μέτρο, ιδίως ύστερα από ατύχημα...»

Επίσης με το άρ. 60 του ν. 4632/2019, «με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση του Διαχειριστή Υποδομής και γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, **θεσπίζονται Νέοι Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας** σύμφωνα με τον παρόντα νόμο μόνο στις εξής περιπτώσεις: α) εφόσον οι κανόνες αφορούν υπάρχουσες μεθόδους ασφάλειας που δεν καλύπτονται από Κοινές

Μεθόδους Ασφάλειας (ΚΜΑ), β) όταν οι κανόνες λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου δεν καλύπτονται ακόμη από Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), γ) ως επείγον προληπτικό μέτρο, ιδίως ύστερα από ατύχημα ή συμβάν...». Όπως είναι πασίγνωστο, την 24.1.2022 έλαβε χώρα ατύχημα με επιβατική αμαξοστοιχία στη Δαύλεια Βοιωτίας. Η επιβατική αμαξοστοιχία, στην οποία επέβαιναν 200 άτομα, συγκρούστηκε με μηχανή τρένου του ΟΣΕ και τραυματίστηκαν συνολικά 11 επιβαίνοντες. **Μετά από το συγκεκριμένο ατύχημα, το Υπουργείο μεταφορών όφειλε να θεσπίσει νέους κανόνες ασφαλείας και ουδέποτε το έπραξε.** Είχε προηγηθεί, επίσης, και το ατύχημα στις 13 Μαΐου 2017 στο Άδενδρο, όπως και άλλα ατυχήματα δυστυχώς, όταν το απογευματινό Intercity από Αθήνα εκτροχιάστηκε έξω από το Άδενδρο, όπου 3 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους και 10 τραυματίστηκαν.

Όπως όμως ήδη αναφέρθηκε, σύμφωνα με την ιστοσελίδα της ΡΑΣ, τόσο **οι Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας**, όσο και οι **Κοινές Μέθοδοι Ασφαλείας**, **παραμένουν υπό διαμόρφωση...!!!**.

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

Στα πλαίσια των ανωτέρω ευθυνών τους, ο πρωθυπουργός, ο υπουργός και οι υφυπουργοί γνώριζαν ότι ήταν ανεπίτρεπτη η συνέχιση των επιβατικών δρομολογίων, δίχως να έχουν θεσπιστεί Εθνικοί Κανόνες Ασφάλειας, δίχως να έχουν νομοθετηθεί Κοινές Μέθοδοι Ασφάλειας (ΚΜΑ) και με τα έργα εν εξελίξει.

Είναι συγκλονιστικό το γεγονός ότι αντίθετα με όλες τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες που αφορούν την ασφάλεια στο σιδηρόδρομο, για λόγους που πρέπει να διερευνηθούν από την Δικαιοσύνη, δεν έχουν θεσπιστεί στην πατρίδα μας Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας.

Αυτό όχι μόνο αντιβαίνει στις διατάξεις των άρθρων 13,14,59 και 60 του νόμου Ν.4632/2019, ο οποίος ενσωμάτωσε τις Οδηγίες ΕΕ 2016/797 και 2016/798, αλλά αποτελεί παράλειψη η οποία προφανώς οδήγησε στο πολύνεκρο έγκλημα.

Εάν είχαν θεσπιστεί δεν θα ήταν δυνατόν, ενώ κανένα σύστημα αποτροπής των ολέθριων αποτελεσμάτων του ανθρώπινου σφάλματος δεν βρισκόταν σε

λειτουργία, όλοι να δηλώνουν αναρμόδιοι και ανεύθυνοι γι' αυτό, διότι **οι Εθνικοί Κανόνες προβλέπουν ακριβώς τι πρέπει να βρίσκεται σε λειτουργική κατάσταση και ποιος είναι υπεύθυνος γι' αυτό.**

Σε ότι αφορά στις διαφορές μεταξύ του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας και των Εθνικών Κανόνων Ασφάλειας, καθώς το σύνολο των εμπλεκόμενων και υπολόγων, που κατέθεσαν ενώπιον της Εξεταστικής, επιχείρησαν να προκαλέσουν σκόπιμη σύγχυση, διαστρεβλώνοντας απροκάλυπτα την αλήθεια, ενώ το ίδιο πράττουν και οι απολογούμενοι Διευθύντρια της Διεύθυνσης Μεταφορών και ο Προϊστάμενος Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών, αναφέρουμε τα εξής:

Ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας και οι Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας αποτελούν δύο θεμελιώδεις πυλώνες στη διαχείριση και τη λειτουργία των σιδηροδρόμων, με κάθε έναν να καλύπτει διαφορετικές ανάγκες και πτυχές της σιδηροδρομικής λειτουργίας.

Ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας αποτελεί το βασικό νομικό πλαίσιο που διέπει την κυκλοφορία των τρένων εντός του εθνικού δικτύου. Καθορίζει τις γενικές αρχές και τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για την ασφαλή και αποτελεσματική κίνηση των τρένων, περιλαμβάνοντας οδηγίες για την εκτέλεση κυκλοφορίας, την αντιμετώπιση εκτάκτων καταστάσεων, τη χρήση των σημάτων και των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων.

Οι Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας εστιάζουν συγκεκριμένα στην ασφάλεια της σιδηροδρομικής λειτουργίας. Αυτοί οι κανόνες περιλαμβάνουν προδιαγραφές και απαιτήσεις για την ασφαλή λειτουργία των τρένων, την συντήρηση των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων και του υλικού, καθώς και διαδικασίες για την πρόληψη και την αντιμετώπιση ατυχημάτων και περιστατικών. Επιπλέον, περιλαμβάνουν κανόνες για την εκπαίδευση και πιστοποίηση του προσωπικού, καθώς και για τη διαχείριση κινδύνων και την αξιολόγηση της ασφάλειας.

Η κύρια διαφορά μεταξύ του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας και των Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας έγκειται στο γεγονός ότι ο πρώτος εστιάζει στη διαχείριση της κυκλοφορίας και την τήρηση των κανόνων για την αποτελεσματική λειτουργία των τρένων, ενώ οι δεύτεροι **εστιάζουν αποκλειστικά στην ασφάλεια, καθορίζοντας προδιαγραφές και απαιτήσεις για την ασφαλή λειτουργία και συντήρηση των σιδηροδρομικών υποδομών και συστημάτων.**

Αυτό ήταν ο λόγος για τον οποίο, όπως προαναφέραμε, δεν θέσπισαν και δεν θεσπίζουν ούτε σήμερα, 26 μήνες μετά το έγκλημα, Εθνικούς Κανόνες

Ασφαλείας, αφού βάσει αυτών θα προέκυπτε το απαγορευμένο της συνέχισης της κυκλοφορίας, δεδομένου ότι τα έργα υποδομής, ευθέως σχετιζόμενα με απολύτως απαραίτητες υποδομές ασφαλείας, δεν επρόκειτο να ολοκληρωθούν άμεσα (ήδη προσδιορίζεται για μετά το έτος 2027, δηλαδή 8 έτη μετά την ανάληψη της Πρωθυπουργίας από τον Κυριάκο Μητσοτάκη).

Πραγματικά προκαλεί αλγεινή εντύπωση ότι η κομματική ομάδα της Νέας Δημοκρατίας απονέμει «αριστεία» και στους δύο υψηλόβαθμους υπαλλήλους του Υπουργείου που δηλώνουν αμέτοχοι στην ανάγκη να προσαρμόσουν τις δράσεις του Υπουργείου στις παραπάνω επιταγές του νόμου.

Είναι χαρακτηριστικά τα σχετικά αποσπάσματα στην Πρόταση της Νέας Δημοκρατίας: «...Οι κατηγορηθέντες διευθυντές τεκμηρίωσαν πλήρως ότι η εποπτεία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών επί των εταιρειών ΟΣΕ ΑΕ και ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ είναι αποκλειστικά διοικητική και σε καμία περίπτωση δεν αφορά σε θέματα ασφαλείας, τα οποία ανήκουν στην αρμοδιότητα της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ)...Οι ίδιοι διευθυντές κατηγορηματικά καταθέτουν ότι η τυχόν εγκατάσταση των συστημάτων ασφαλείας μπορεί να μειώνει τις πιθανότητες ατυχήματος, αλλά σε καμία περίπτωση δεν είναι επισφαλής ο σιδηρόδρομος χωρίς αυτά, εάν εφαρμόζεται ο Γενικός Κανονισμός Κίνησης, ο οποίος έχει νομοθετική ισχύ αντίστοιχη του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Ιδιαίτερως σημαντικό κρίνεται επιπλέον το ακόλουθο: το κατηγορητήριο κατά των δύο διευθυντών του Υπουργείου τους αποδίδει, μεταξύ άλλων παραλείψεων (στ. 25 κατηγορητηρίου), ότι δεν προέβησαν στις απαιτούμενες ενέργειες (π.χ. εισηγήσεις) προς τον Υπουργό για να μπορέσει να λάβει αυτός επιπλέον μέτρα. Αντιστοίχως και στην πρόεδρο της ΡΑΣ (σελ 66-67 κατηγορητηρίου της) επισημαίνεται ότι δεν εισηγήθηκε, ως όφειλε, μέτρα προς τον Υπουργό για θέσπιση εθνικών κανόνων και λήψη λοιπών μέτρων. Χωρίς να λαμβάνουμε θέση επί αυτών των κατηγοριών, διαπιστώνουμε ότι ο κ. Εφέτης Ανακριτής προβαίνει σε διαφορετική ποινική αξιολόγηση των παραλείψεων των δύο διευθυντών και της προέδρου της ΡΑΣ από αυτές που πρέπει να διερευνηθούν σε σχέση με τους αρμόδιους υπουργούς. Από τη στιγμή που δεν έγιναν οι απαιτούμενες κατά τον κο Εφέτη Ανακριτή εισηγήσεις προς τον Υπουργό, είναι σαφές ότι αυτός δεν μπορεί να έχει ποινική ευθύνη...».

Προφανώς το ιδεώδες για «το Επιτελικό Κράτος», που υποτίθεται θα απέβλεπε στην αποτελεσματικότητα της Δημόσιας Διοίκησης, ώστε να ικανοποιηθούν οι εύλογες προσδοκίες των πολιτών για ευημερία, ασφάλεια και

διαφάνεια, αποτελεί απλώς και μόνο πυροτέχνημα εντυπώσεων της κομματικής προπαγάνδας.

Τελικά κατά την θέση τους δεν έχει ευθύνη ούτε ο Υπουργός, που ενώ γνώριζε τα πάντα, τόσο επί της ουσίας των ακραίων ελλείψεων σε υποδομές ασφάλειας, όσο και σε ότι αφορά την κείμενη νομοθεσία, η οποία επί των ημερών του θεσπίστηκε, κατά κύριο λόγο και παρόλα αυτά ανέμενε «εισηγήσεις» για να δράσει, αλλά ούτε οποιοσδήποτε άλλος, αφού η ευθύνη όλων είναι απλώς «διοικητική».

Μπορεί κάποιος να «μεταφράσει» αυτή την άποψη;

Δηλαδή η αθέτηση της διοικητικής ευθύνης όταν οδηγεί σε έγκλημα δεν αποκτά ποινικό ενδιαφέρον;

Όπως γίνεται αντιληπτό δεν έχουμε να κάνουμε με απλή απόσπαση της προσοχής από την αλήθεια και την πραγματικότητα, αντιμετωπίζουμε μία εκστρατεία (αν και προδήλως φαιδρή) που επιχειρεί να αναιρέσει τις κατακτήσεις της ίδιας της επιστημονικής σκέψης, προκειμένου κάποιοι αναξιοπρεπείς, ανάξιοι και επικίνδυνοι, να παραμείνουν γαντζωμένοι στην εξουσία.

Όπως με το «πόρισμα Καρώνη» επιχειρήθηκε η σχετικοποίηση της επιστημονικής αλήθειας στον Τομέα της επιστήμης των Χημικών Μηχανικών, ήλθε πλέον η σειρά της νομικής επιστήμης να γνωρίσει, τι εστί Μητσοτάκης.

Ντροπή...

Αντί να πρεσβεύετε για την κυβέρνησή σας την ξεκάθαρη ανάληψη ευθύνης στον συντονισμό της κυβερνητικής δράσης, ώστε με διαφάνεια στην λειτουργία της δημόσιας διοίκησης να καταστεί το Κράτος αποτελεσματικό, όπως υποσχεθήκατε προεκλογικά, ώστε να υπηρετηθούν οι εύλογες προσδοκίες των πολιτών, επιχειρείτε να δραπετεύσετε από τις ευθύνες σας με σοφίσματα που υποτιμούν την κοινή λογική και καταδεικνύουν την αναξιοπρέπειά σας στον απόλυτο βαθμό.

Είναι πραγματική πρόκληση να ισχυρίζεστε ότι: «....Η ΝΔ διαχρονικά διαχωρίζει την πολιτική από την ποινική ευθύνη και για αυτό τον λόγο σε παρόμοιες περιπτώσεις τραγικών δυστυχημάτων (Σάμινα, Μάτι, Μάνδρα), που έλαβαν χώρα όταν ήταν στην αντιπολίτευση, ουδέποτε ζήτησε ποινική δίωξη κατά υπουργών των εκάστοτε κυβερνήσεων, ενώ είχαν διαβιβαστεί δικογραφίες στη Βουλή, ειδικά μάλιστα για το Μάτι

η ίδια η δικαιοσύνη αναφέρει ότι εάν λειτουργούσε το 112 θα είχαν σωθεί κάποια από τα θύματα της τραγωδίας. Σημειωτέον ότι στην υπόθεση Σάμινα, που κατά κάποιον τρόπο προσομοιάζει ως προς τα διερευνώμενα αδικήματα με τη δικογραφία των Τεμπών, η ΝΔ, φερόμενη υπεύθυνα, ζήτησε απλά εξεταστική επιτροπή, την οποία αρνήθηκε η τότε κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ. Δυστυχώς τα κόμματα της αντιπολίτευσης επιδεικνύουν τώρα ένα διαφορετικό πρόσωπο, επιδεικνύοντας πρωτοφανή πρόθεση εργαλειοποίησης μιας τραγωδίας και υιοθετώντας ανεδαφικές θεωρίες συνωμοσίας, που πλέον καταρρέουν στο σύνολό τους, για να κερδίσουν μικροκομματικά οφέλη. Συστημικά προβλήματα και θέματα διοικητικής και μόνο εποπτείας των υπουργών δεν επιτρέπεται να συνδυάζονται με απόδοση σε αυτούς αξιόποινων και δη κακούργηματικών πράξεων. Εάν η μη υλοποίηση των συστημάτων επιπρόσθετης ασφάλειας γεννούσε για τους υπουργούς ποινικές ευθύνες, θα έπρεπε οι Υπουργοί Υποδομών να είναι σε καθημερινή βάση ποινικά υπόλογοι για τα δυστυχήματα που γίνονται στις εθνικές οδούς που δεν έχουν ολοκληρωθεί (Πάτρα-Πύργος, ΒΟΑΚ). Αντίστοιχα θα έπρεπε να διώκονται ποινικά οι Υπουργοί Υγείας για τις διαχρονικές ελλείψεις σε γιατρούς ή διασώστες ΕΚΑΒ ή για τη μη επαρκή υλικοτεχνική υποδομή του Συστήματος Υγείας κλπ...».

Καταρχάς το Σάμινα, αποδόθηκε ξεκάθαρα σε παραλείψεις του πληρώματος και όχι σε προκλητική ολιγωρία και αδιανόητες πράξεις και παραλείψεις μελών της Κυβέρνησης και μάλιστα μετά από σωρεία προειδοποιήσεων όπως συνέβη με το έγκλημα των Τεμπών.

Τα όσα έγιναν στο Μάτι και την Μάνδρα οφείλονταν σε φυσικά αίτια που μεγέθυne η ανικανότητα τουλάχιστον όλων όσων ανέλαβαν μεταπολιτευτικά τη διακυβέρνηση του τόπου, όπου η αυθαίρετη δόμηση και η έλλειψη ουσιαστικών έργων υποδομής, παράλληλα με την γιγάντωση της γραφειοκρατίας και της αναξιοκρατίας, οδήγησαν τη δημόσια διοίκηση σε απόλυτο τέλμα και αδυναμία ανταπόκρισης στις στοιχειώδεις απαιτήσεις του πολίτη.

Όμως τα σύνθετα οικονομικά και κατά της ζωής εγκλήματα που διέπραξε και συνεχίζει να διαπράττει ο πρωθυπουργός που με νύχια και δόντια επιχειρείτε να διατηρήσετε στην εξουσία, καθώς γνωρίζετε ότι πλέον η πτώση του θα σας γκρεμοτσακίσει όλους, δεν έχει προηγούμενο.

Αφήστε λοιπόν τους γελοίους συσχετισμούς και τις αστήρικτες ταυτίσεις, διότι ναι κύριοι, **εάν δοθεί μια γέφυρα στην κυκλοφορία ενώ δεν έχει ακόμη αποπερατωθεί η κατασκευή της και αυτή καταπέσει** και οδηγήσει στον θάνατο ανθρώπους που εμπιστεύτηκαν στελέχη-μέλη μιας κυβέρνησης, που διαβεβαίωναν

(με σκοπό να παραμείνουν στις θέσεις εξουσίας και να συνεχίζουν την κατασπατάληση χρημάτων για την ατελείωτη κατασκευή της γέφυρας) ότι η γέφυρα είναι ασφαλής και πλήρως αποπερατωμένη, όσοι μετείχαν σε αυτή την δολοφονία δεν θα πρέπει να διωχθούν για ανθρωποκτονία από ενδεχόμενο δόλο?, διότι και γνώριζαν την πραγματική κατάσταση και ευθύνονταν για το γεγονός ότι ενώ μπορούσαν να σταματήσουν την κυκλοφορία προς την συγκεκριμένη γέφυρα δεν το έπραξαν, ενθαρρύνοντας αντίθετα αυτούς που όφειλαν να προειδοποιήσουν και να τους σταματήσουν, να την χρησιμοποιούν και τελικά να σκοτωθούν από την πτώση της?.

Δεν νομίζετε ότι η δική μας «παραβολή» είναι πιο «κοντά στα γεγονότα»;

Με αυτή την αντίληψη άλλωστε πρόληψης του ενδεχόμενου κινδύνου απώλειας της ζωής και της σωματικής ακεραιότητας των πολιτών δεν απαγορεύτηκε η χρήση του «σταδίου Καλατράβα» έως την στιγμή της ολοκλήρωσης των εργασιών επισκευής και συντήρησης του;

Για ποιο λόγο λοιπόν στον σιδηρόδρομο συνεχίζουν να μη γίνονται τα αυτονόητα;

Αυτό ακριβώς το μοτίβο μετάθεσης ευθυνών και απόκρυψης της αλήθειας επιχείρησε και ο Καραμανλής ενώπιον της Εξεταστικής Επιτροπής, όταν ρωτήθηκε για το ίδιο ζήτημα, δηλαδή την μη θέσπιση των επιβεβλημένων Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας.

Χαρακτηριστικό είναι το παρακάτω απόσπασμα της σχετικής στιχομυθίας:

«...»

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

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

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

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

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

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

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

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

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Την έχετε μπροστά σας; Γιατί διαβάσατε.

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

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Διαβάσατε τώρα την απάντησή του ERA;

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

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Θα περιμένω.

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

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

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Αρνήθηκε ο ERA;

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

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Δεν επέτρεψε ο ERA;

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

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

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

Ακούστε, για να το καταλάβουμε αυτό και να μη δημιουργούμε εντυπώσεις. Κάθε φορά που έβγαινε ένας κανονισμός που είχε να κάνει με κανόνες ασφαλείας ή με το ΦΕΚ, τον λεγόμενο Γενικό Κανονισμό Κυκλοφορίας, αυτό γινόταν από τον ΟΣΕ και από τη ΡΑΣ, γινόταν ΦΕΚ και μετά απεστέλλετο στον ERA για έγκριση. Επομένως, ακόμα και σήμερα και όλα τα χρόνια λειτουργούσε ο ελληνικός σιδηρόδρομος κάτω από την επίβλεψη και της ΡΑΣ και του ERA, όπως πρέπει να κάνουμε.

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

Συνεχίζω την ερώτησή. Σας αναφέρω το άρθρο 13 της Ευρωπαϊκής Οδηγίας διότι την υποχρέωση από το νόμο εσείς την είχατε. «Οι εθνικοί κανόνες εφαρμογής των βασικών απαιτήσεων και κατά περίπτωση τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης εφαρμόζονται στις εξής περιπτώσεις: Πότε; Όταν οι τεχνικές προδιαγραφές λειτουργικότητας δεν καλύπτουν ή δεν καλύπτουν πλήρως ορισμένες πτυχές». Οι τεχνικές προδιαγραφές λειτουργικότητας, κύριε μάρτυς, δεν κάλυπταν όπως μας είπαν όλοι μάρτυρες και όπως μας λέει και η κοινή λογική, διότι καμία σύμβαση δεν είχε υλοποιηθεί. Και η Οδηγία λέει ότι όταν δεν υπάρχουν, δεν έχουν παραδοθεί οι

συμβάσεις, δεν έχουν υλοποιηθεί, τότε το κράτος-μέλος διά του Υπουργού θεσπίζει εθνικούς κανόνες. Η ερώτηση είναι: Ποιους θεσπίσατε σε εφαρμογή του νόμου και της Οδηγίας.

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

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Μην επαναλαμβανόμαστε.

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

Την απάντηση που δεν έδωσε στην εξεταστική ο Καραμανλής, για την αιτία παράλειψης θέσπισης των επιβεβλημένων από το νόμο (σχετικές ως άνω ευρωπαϊκές οδηγίες) Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας, οφείλετε να δώσετε όλοι εσείς που συνεχίζετε να επιβραβεύετε τον ίδιο και τον υπόλογο για την πλήρη διάλυση του σιδηρόδρομου Κυριάκο Μητσοτάκη, αλλιώς οφείλετε ομόθυμα να τους παραπέμψετε όχι στο Ειδικό Δικαστήριο αλλά στην Τακτική Δικαιοσύνη.

Αλλωστε όπως αποδέχεται πλέον η κοινοβουλευτική ομάδα του κυβερνόντος κόμματος στην από 27.5.2025 Πρόταση της για την σύσταση Προανακριτικής Επιτροπής σαφέστατα, ακόμη και ο εκλεκτός «Ειδικός Εφέτης Ανακριτής» αναφέρεται στην παράλειψη του συνόλου των εμπλεκόμενων να θεσπίσουν Εθνικούς Κανόνες Ασφαλείας και βέβαια του Καραμανλή, αφού θεσπίζονται με Υπουργική Απόφαση.

Είναι χαρακτηριστικό το παρακάτω απόσπασμα της Πρότασης:

«...το κατηγορητήριο κατά των δύο διευθυντών του Υπουργείου τους αποδίδει, μεταξύ άλλων παραλείψεων (στ. 25 κατηγορητηρίου), ότι δεν προέβησαν στις απαιτούμενες ενέργειες (π.χ. εισηγήσεις) προς τον Υπουργό για να μπορέσει να λάβει αυτός επιπλέον μέτρα. Αντιστοίχως και στην πρόεδρο της ΡΑΣ (σελ 66-67 κατηγορητηρίου της) επισημαίνεται ότι δεν εισηγήθηκε, ως όφειλε, μέτρα προς τον Υπουργό για θέσπιση εθνικών κανόνων και λήψη λοιπών μέτρων...»

Το γεγονός λοιπόν ότι αυτοί που διαχειρίζονταν τον κίνδυνο κατά τον κρίσιμο χρόνο, δηλαδή ο τότε υπουργός Κώστας Καραμανλής και ο επικεφαλής του Επιτελικού Κράτους, Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης, ούτως ή άλλως ενεχόμενοι στην διατάραξη της ασφάλειας των συγκοινωνιών (291 ΠΚ), λόγω σκόπιμης παράτασης της ολοκλήρωσης των έργων υποδομής ασφάλειας και μη θέσπισης Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας, με άλλες αυτοτελείς σε ότι αφορά

το εγκληματικό τους αποτέλεσμα πράξεις και παραλείψεις τους, συνέχισαν να επιτρέπουν την λειτουργία του σιδηρόδρομου και ιδίως την διεξαγωγή επιβατικών δρομολογίων και δεν διέκοψαν άμεσα την λειτουργία τους, συνιστά το αδίκημα της ανθρωποκτονίας από ενδεχόμενο δόλο (299 ΠΚ), το οποίο βέβαια διέπραξαν και οι νόμιμοι εκπρόσωποι των εταιρειών ΟΣΕ και Hellenic Train, όπως και η Πρόεδρος της ΡΑΣ, οι οποίοι επίσης ήταν σε θέση να διαχειριστούν τον κίνδυνο και να διακόψουν την αλληλουχία των γεγονότων (αιτιώδη σύνδεσμο) που βρίσκονται σε άμεση αιτιώδη συνάφεια με το εγκληματικό αποτέλεσμα, του συγκεκριμένου εγκλήματος βλάβης και όχι απλώς διακινδύνευσης, δηλαδή της ανθρωποκτονίας από ενδεχόμενο δόλο.

Αλλωστε ότι είχαν προειδοποιηθεί από το σύνολο σχεδόν των αρμοδίων {εργαζόμενους, διευθύνοντες σύμβουλους της ΤΡΑΙΝΟΣΕ – Hellenic Train (ενδεικτικά: Τσαλίδης, ο οποίος παραιτήθηκε), υπεύθυνους του ETCS (ενδεικτικά: Πρόεδρος της επιτροπής ETCS Κατσιούλης)}, καθιστά απολύτως βέβαιο ότι γνώριζαν και αποδέχονταν τον άμεσο κίνδυνο απώλειας της ζωής που αντιμετώπιζαν οι επιβάτες.

Συνεχίζουν ούτως ή άλλως να τον αποδέχονται ως σήμερα, διότι, ενώ μετά το έγκλημα των Τεμπών, γνωρίζουν πάσης αμφιβολίας τον ακραίο κίνδυνο, καθώς τίποτε δεν έχει αλλάξει, παρόλα αυτά δεν διακόπτουν την λειτουργία του σιδηρόδρομου.

Το ΠΑΣΟΚ δεν βλέπει ούτε σήμερα την αποδοχή του κινδύνου απώλειας της ζωής των επιβατών από τους νυν υπηρετούντες στο Υπουργείου Μεταφορών και τον Πρωθυπουργό;

Σήμερα δεν συνεχίζουν να είναι υπόλογοι του κακούργηματος της διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών (291 ΠΚ) και δεν θα είναι υπόλογοι της ανθρωποκτονίας από ενδεχόμενο δόλο (299 ΠΚ), εάν έχουμε μια νέα πολύνεκρη τραγωδία, αφού τίποτε δεν έχει αλλάξει;

Τι έχει αλλάξει στην στάση των κυβερνώντων κύριοι του ΠΑΣΟΚ, παρά το γεγονός ότι μετά το έγκλημα των Τεμπών έχει ευθέως αδιαμφισβήτητα και αναπόδραστα συνδεθεί, σύμφωνα με το κατηγορητήριο που υπάρχει στην δικογραφία και έχει αποσταλεί στην Βουλή των Ελλήνων από τον Εφέτη Ανακριτή Λάρισας, το σύνολο των ελλείψεων σε υποδομές και κουλτούρα ασφάλειας (απουσία αυτοματοποιημένων μέσων και Εθνικών Κανόνων

Ασφαλείας) με την άμεση και ακραία, αποδεδειγμένα θανατηφόρα, επικινδυνότητα διεξαγωγής των επιβατικών δρομολογίων.

Εάν σήμερα συμβεί μια νέα Τραγωδία πάλι θα καταλήξετε ότι την προκάλεσαν «...επιδεικνύοντας αμέλεια ως προς το τελικά επελθόν αποτέλεσμα των ανθρωποκτονιών και πολλών σωματικών βλαβών (καθώς αν είχαν ενδεχόμενο δόλο ως προς αυτές θα στοιχειοθετούνταν πλέον όχι το προτεινόμενο έγκλημα διακινδύνευσης αλλά έγκλημα βλάβης, όπως της ανθρωποκτονίας από πρόθεση κ.ο.κ., περίπτωση που δεν συνιστά πρότασή μας και που δεν στηρίζεται κατά την κρίση μας στα μέχρι σήμερα τεθέντα υπόψη μας στοιχεία της δικογραφίας)...».

Ούτε σήμερα θα έχουν ενδεχόμενο δόλο ανθρωποκτονιών;

Προφανώς θα απαντήσετε ότι σήμερα θα έχουν αποδεδειγμένα.

Αποδεδειγμένα είχαν και την 28.2.2023 όπως θα διαπιστώσετε από την πλήρως τεκμηριωμένη πρότασή μας για την συγκρότηση της Προανακριτικής που σας καλούμε να στηρίξετε.

Σημειώνουμε ότι ενδεχόμενος δόλος, η ύπαρξη του οποίου πρέπει να αιτιολογείται ειδικώς, υπάρχει στην περίπτωση κατά την οποία ο δράστης δεν αποβλέπει μεν στο εγκληματικό αποτέλεσμα, αλλά επιδιώκει σε κάτι άλλο, προβλέπει, όμως, ότι η εκπλήρωση της επιδιώξεώς του αυτής θα έχει ως πιθανή συνέπεια την πραγμάτωση του εγκληματικού αποτελέσματος και, παρά ταύτα, προχωρεί στην τέλεση της πράξεώς του. Για τον προσδιορισμό της εννοίας της αποδοχής του εγκληματικού αποτελέσματος εκ μέρους του δράστη, του βουλευτικού, δηλαδή, στοιχείου του ενδεχομένου δόλου, η επιστήμη, αλλά και η νομολογία δεν ανατρέχουν στους χώρους του συναισθηματικού, αλλά στο γνωσιολογικό στοιχείο, το οποίο ενεργεί συμπληρωματικά. Προσφέρει, δηλαδή, κατάλληλες ενδείξεις για τη βουλευτική στάση του δράστη, προσδίδοντας σ' αυτή το ακριβές περιεχόμενό της. Ετσι, "αποδέχομαι" τον κίνδυνο επελεύσεως του αποτελέσματος σημαίνει ότι σταθμίζω τα υπέρ και τα κατά με βάση τα δεδομένα στοιχεία και αποφασίζω να προβώ στην πράξη, για το λόγο ότι αυτό είναι σημαντικότερο από το φόβο μήπως επέλθει τελικώς το αποτέλεσμα. Ένα από τα κυριότερα αντικειμενικά κριτήρια που χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό του γνωσιολογικού στοιχείου και, κατά συνέπεια, της βουλευτικής στάσεως του δράστη, είναι το ποσοστό επικινδυνότητας, η χρησιμότητα του οποίου ως ενδεικτικού στοιχείου της βουλευτικής στάσεως δεν μπορεί να αμφισβητηθεί, γιατί όταν ένας δράστης προβαίνει στο εγχείρημα,

παρά το υψηλό ποσοστό κινδύνου, λογικό είναι να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι αποδέχεται το αποτέλεσμα. Η "ελπίδα" και κατά μείζονα λόγο η απλή ευχή ή επιθυμία του δράστη να μην επέλθει το προβλεπόμενο από αυτόν ως ενδεχόμενο εγκληματικό αποτέλεσμα, εντάσσονται στο πεδίο του ενδεχόμενου δόλου και όχι στο πεδίο της συγγενούς προς αυτόν εννοίας της "ενσυνείδητης αμέλειας", για τη συνδρομή της οποίας απαιτείται όχι ελπίδα, αλλά πίστη περί μη επελεύσεως του εγκληματικού αποτελέσματος. Τούτο καθ' όσον η συνέχιση της κινδυνώδους δραστηριότητας, έστω και με την ελπίδα αποφυγής του εγκληματικού αποτελέσματος, καταδεικνύει ότι σπουδαιότερη για το δράστη είναι η επίτευξη του τελικού σκοπού του, παρά η διαφύλαξη του εννόμου αγαθού, του οποίου πιθανολογείται η βλάβη. Προς την κατεύθυνση αυτή έχει εξελιχθεί και ο προσδιορισμός της εννοίας του ενδεχομένου δόλου από την επιστήμη και γίνεται δεκτό ότι τέτοιος δόλος υπάρχει στην περίπτωση κατά την οποία ο δράστης έλαβε σοβαρά υπ' όψη το ενδεχόμενο πραγμάτωσης της αντικειμενικής υποστάσεως του εγκλήματος και, αφού το στάθμισε με ό,τι επεδίωκε με την πράξη του, έκρινε αυτό ως τόσο σημαντικό, ώστε ακόμη και αν το αξιόποινο αποτέλεσμα δεν ήταν γι' αυτόν αποδεκτό ή ήταν ακόμη και αποδοκιμαστέο, αποφάσισε, παρά ταύτα, να προχωρήσει στην πράξη, ελπίζοντας, ευχόμενος στην καλύτερη περίπτωση, ότι το αποτέλεσμα τελικώς δεν θα επέλθει. Η αποδοχή του εγκληματικού αποτελέσματος αποτελεί, κατά τα ανωτέρω, το κυρίαρχο στοιχείο της έννοιας του ενδεχομένου δόλου και εννοιολογικά είναι εντελώς διαφορετική από την πίστη ότι δεν θα επέλθει το εγκληματικό αποτέλεσμα, η οποία αποτελεί, κατά το άρθρο 28 του ΠΚ, στοιχείο της ενσυνείδητης αμέλειας, αλλά και την ειδοποιό διαφορά μεταξύ αυτής και ενδεχομένου δόλου, αφού η πρόβλεψη του εγκληματικού αποτελέσματος αποτελεί κοινό στοιχείο και των δύο. Δηλαδή ο ενδεχόμενος δόλος και η ενσυνείδητη αμέλεια μοιάζουν στο γνωστικό ή διανοητικό στοιχείο, αφού και στις δύο περιπτώσεις ο δράστης πιθανολογεί την επέλευση του αποτελέσματος. Διαφέρουν όμως ριζικά στο βουλητικό στοιχείο, διότι στην ενσυνείδητη αμέλεια ο δράστης αποκρούει εσωτερικά το αποτέλεσμα, ενεργεί όμως, γιατί εσφαλμένα πιστεύει ότι θα το αποφύγει, ενώ στον ενδεχόμενο δόλο ο δράστης την κρίσιμη χρονική στιγμή της πράξεως ή της παραλείψεώς του δεν απώθησε από τη συνείδησή του το εγκληματικό αποτέλεσμα που είχε προβλέψει και, εντεύθεν, το επιδοκίμασε. Όστε λοιπόν ενδεχόμενος δόλος υπάρχει όταν ο δράστης γνωρίζει το αποτέλεσμα ως πιθανό (ενδεχόμενο) και το αποδέχεται, υπό την έννοια ότι το επιδοκίμαζει ή συμβιβάζεται με αυτό, δηλαδή προχωρεί στην επιδίωξη του στόχου του παρά τον υψηλό βαθμό επικινδυνότητας της συμπεριφοράς του, αδιαφορεί για την τύχη του εννόμου

αγαθού, ενώ συγχρόνως δεν έχει λόγους να πιστεύει σε μια επιτυχή έκβαση του πράγματος και στη μη επέλευση του αποτελέσματος.

Επομένως η συρροή μεταξύ των αδικημάτων της κακουργηματικής διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών (291 ΠΚ) και της ανθρωποκτονίας από ενδεχόμενο δόλο (299 ΠΚ) είναι πραγματική και πιθανότατα αληθινή, καθώς πρόκειται για διακριτά αδικήματα, το ένα αφηρημένης διακινδύνευσης και το άλλο βλάβης αντίστοιχα και αποβλέπουν στην προστασία διαφορετικών εννόμων αγαθών (ασφαλείς συγκοινωνίες – ανθρώπινη ζωή). Σε κάθε περίπτωση βέβαια οι παραπάνω υπόλογοι θα πρέπει να διωχθούν καταρχάς για το κύριο έγκλημα που συγκεντρώνει τη μεγαλύτερη ποινική απαξία, δηλαδή την ανθρωποκτονία από δόλο, έστω ενδεχόμενο (299 ΠΚ).

Δεν μπορούμε βέβαια να αποδώσουμε την ίδια εγκληματική βαρύτητα σε πράξεις μελών προηγούμενων κυβερνήσεων που δεν είχαν την εξουσία να διαχειριστούν τον παράγοντα του κινδύνου, όταν συνέβη το έγκλημα, γι' αυτό και υφίσταται η παραπάνω διάκριση σε ότι αφορά την βαρύτητα των αδικημάτων που οφείλουμε να καταλογίσουμε σε καθένα υπαίτιο.

Επομένως ναι μεν είναι στο σύνολο τους υπόλογοι για την κακουργηματική διατάραξη της ασφάλειας των συγκοινωνιών, δεδομένου ότι τέθηκε σε κίνδυνο η ανθρώπινη ζωή, όχι όμως και για τις ανθρωποκτονίες από ενδεχόμενο δόλο, δεδομένης άλλωστε και της χαλάρωσης των συντελεστών της αιτιώδους συνάφειας, που συνδέουν τους παράγοντες που οδήγησαν στους θανάτους, με την εξουσία που άσκησαν σχετικά τα μέλη προηγούμενων κυβερνήσεων.

Επίσης δεν είχαν οι προηγούμενοι πρωθυπουργοί τον συγκεντρωτισμό και την αμεσότητα άσκησης εξουσιών που θέσπισε για τον εαυτό του ο Κυριάκος Μητσοτάκης, ώστε να είναι, όπως ο ίδιος προσωπικά, υπόλογοι.

Ειδικότερα σύμφωνα με το άρθρο 14 ν. 4622/2019 (νόμος για το Επιτελικό Κράτος) Ο πρωθυπουργός έχει όχι μόνο πολιτική αλλά και την ποινική ευθύνη, ενώ σύμφωνα με το **άρθρο 11** «...Ο Πρωθυπουργός ασκεί τις ακόλουθες αρμοδιότητες: (α) εξασφαλίζει την ενότητα της Κυβέρνησης και κατευθύνει τις ενέργειές της, καθώς και τις ενέργειες των δημόσιων γενικά υπηρεσιών, για την εφαρμογή της κυβερνητικής πολιτικής, (β) προσδιορίζει επακριβώς την κυβερνητική πολιτική στο πλαίσιο των αποφάσεων του Υπουργικού Συμβουλίου, (γ) συντονίζει την εφαρμογή της κυβερνητικής πολιτικής,... (ε) εκπροσωπεί την Κυβέρνηση και προεδρεύει στο Υπουργικό Συμβούλιο, (στ) εποπτεύει για την εφαρμογή της νομοθεσίας από τις υπηρεσίες του δημόσιου τομέα και για τη λειτουργία τους προς το συμφέρον του Κράτους και των πολιτών,...και (θ) ασκεί κάθε άλλη αρμοδιότητα που προβλέπουν το Σύνταγμα και οι νόμοι.....»

Εκτός όμως από την ως άνω ειδική του ευθύνη κατά τα ως άνω ο πρωθυπουργός διορίζει όσους στελεχώνουν την Εθνική Αρχή Διαφάνειας. Η Εθνική Αρχή Διαφάνειας ιδρύθηκε με τον νόμο 4622/2019 (Α' 133). Στα άρθρα 82-103 και 118-119 ορίζεται το θεσμικό πλαίσιο της λειτουργίας της. Η Αρχή αναλαμβάνει το σύνολο των αρμοδιοτήτων πέντε βασικών ελεγκτικών δημόσιων φορέων (Γραφείο Γενικού Επιθεωρητή Δημόσιας Διοίκησης, Σώμα Επιθεωρητών-Ελεγκτών Δημόσιας Διοίκησης, Σώμα Επιθεωρητών Υπηρεσιών Υγείας και Πρόνοιας, Σώμα Επιθεωρητών Δημοσίων Έργων, το Σώμα Επιθεωρητών-Ελεγκτών Μεταφορών), καθώς και της Γενικής Γραμματείας Καταπολέμησης της Διαφθοράς. Η **Εθνική Αρχή Διαφάνειας** είναι ανεξάρτητη διοικητική αρχή ιδρυθείσα βάσει του ν.4622/2019 (για το Επιτελικό Κράτος) ^[1]. Με τη σύσταση της νέας αρχής καταργήθηκαν ο Γενικός Επιθεωρητής Δημόσιας Διοίκησης, το Σώμα Επιθεωρητών-Ελεγκτών Δημόσιας Διοίκησης, το Σώμα Επιθεωρητών Υγείας και Πρόνοιας, το Σώμα Επιθεωρητών Δημοσίων Έργων, το Σώμα Επιθεωρητών – Ελεγκτών Μεταφορών και η Γενική Γραμματεία Καταπολέμησης της Διαφθοράς και οι αρμοδιότητές τους μεταφέρθηκαν στην νέα Αρχή. Αποτελείται από ένα πενταμελές Διοικητικό Συμβούλιο, τον Πρόεδρο και τέσσερα τακτικά μέλη. Η έδρα της είναι η Αθήνα, ενώ λειτουργούν έξι Περιφερειακές Υπηρεσίες σε Θεσσαλονίκη, Λάρισα, Τρίπολη, Πάτρα, Σέρρες και στο Ρέθυμνο. Στις 14 Ιουλίου 2022, ο διοικητής της, Άγγελος Μπίνης, δήλωσε την παραίτησή του. Έκτοτε, η αναπληρώτρια διοικητής Αλεξάνδρα Ρογκάκου, εκτελεί χρέη.

Η συγκεκριμένη αρχή όπως γίνεται αντιληπτό από όσα αναλύονται από δημοσιεύματα στον τύπο, έχει απενεργοποιηθεί πλήρως σε ότι αφορά την συνέχιση των συνθηκών διαρκούς επανάληψης του εγκλήματος της κακουργηματικής διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών στο σιδηρόδρομο, ιδίως μετά την 28.2.2023, ως διάδοχη αρχή στις αρμοδιότητες του Σώματος Επιθεωρητών Δημοσίων Έργων και του Σώματος Επιθεωρητών-Ελεγκτών Μεταφορών, με ευθύνη του Κυριάκου Μητσοτάκη, διότι όχι μόνο δεν έχουν θεσπιστεί εθνικοί κανόνες ασφαλείας, αλλά βρίσκονται σε συνεχή εκκρεμότητα έργα υποδομής άμεσα συνδεδεμένα με την ασφάλεια, όπως αναλύεται στην Πρότασή μας για τη σύσταση της Προανακριτικής Επιτροπής. Εν προκειμένω, **ο υπουργός μεταφορών συνεχίζει να μην θεσπίζει Εθνικούς Κανόνες Ασφαλείας ως οφείλει βάσει των Οδηγιών 2016/798 και 2016/797 και δεν λαμβάνει επαυξημένα μέτρα ασφαλείας με την θέσπιση Νέων Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας δυνάμει του άρ. 60 ν. 4632/2019, παρότι αυτό ακριβώς αποτελεί νομοθετικά επιβεβλημένο καθήκον του, όπως ούτως ή άλλως επισημαίνεται στις διώξεις που έχουν ασκηθεί ήδη μετά από εισήγηση του Εφέτη Ανακριτή Λάρισας κατά της Προέδρου της ΠΑΣ και κατά στελεχών του υπουργείου, επ' ευκαιρία της δίωξης των οποίων και δεδομένου ότι αυτοί**

ισχυρίστηκαν ότι είχαν απευθυνθεί στον τότε προϊστάμενό τους υπουργό μεταφορών Κώστα Καραμανλή, διαβιβάστηκε η δικογραφία που έχει κινητοποιήσει την διαδικασία ενεργοποίησης της Προανακριτικής Επιτροπής.

ΣΤ. ΑΠΟΣΑΦΗΝΙΣΗ ΤΩΝ ΝΟΜΙΚΩΝ ΖΗΤΗΜΑΤΩΝ

Επειδή διάφοροι «ειδικοί» παρεμβαίνουν με έπαρση και ανεξακρίβωτες προθέσεις στον Δημόσιο Λόγο, καθώς το εκτροχιασμένο σύστημα επιχειρεί να διατηρήσει την πρωτοκαθεδρία του και έχει ποικίλες εφεδρείες που ενεργοποιεί στην απέλπιδα αυτή προσπάθειά του να επιβιώσει, διευκρινίζουμε ότι το έγκλημα της διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών που προαναφέραμε ορίζεται ως εξής:

....Άρθρο 291

Επικίνδυνες παρεμβάσεις στη συγκοινωνία μέσω
σταθερής τροχιάς, πλοίων και αεροσκαφών

«1. Όποιος διαταράσσει την ασφάλεια της συγκοινωνίας μέσω σταθερής τροχιάς, πλοίων ή αεροσκαφών: α) με καταστροφή, βλάβη, μετακίνηση ή αφαίρεση εξοπλισμού λειτουργίας, κίνησης, ηλεκτροδότησης ή ασφάλειας, εγκαταστάσεων ή συγκοινωνιακών μέσων, β) με τοποθέτηση ή διατήρηση εμποδίων, γ) με αλλοίωση σημείων ή σημάτων ή με τοποθέτηση ή διατήρηση εσφαλμένων σημείων ή σημάτων, δ) με παραβίαση των κανόνων τεχνικού ελέγχου ή ασφαλούς φόρτωσης των συγκοινωνιακών μέσων, ε) με παραβίαση των κανόνων λειτουργίας συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών, στ) με άλλες, εξίσου επικίνδυνες, για την ασφάλεια της συγκοινωνίας πράξεις τιμωρείται: αα) με φυλάκιση αν από την πράξη μπορεί να προκύψει κοινός κίνδυνος για ξένα πράγματα, ββ) με κάθειρξη έως δέκα (10) έτη αν από την πράξη μπορεί να προκύψει κίνδυνος για άνθρωπο, γγ) με κάθειρξη αν η πράξη είχε ως αποτέλεσμα τη βαριά σωματική βλάβη ή προκάλεσε σημαντική βλάβη σε εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας, δδ) με ισόβια κάθειρξη αν η πράξη είχε ως αποτέλεσμα τον θάνατο άλλου.»

*** Η παρ.1 τροποποιήθηκε εκ νέου, ως άνω, με το άρθρο 67 Ν.5039/2023,
ΦΕΚ Α 83/03.04.2023.

2. Με τις ίδιες ποινές κατά τις διακρίσεις των στοιχείων αα΄ έως δδ΄ της προηγούμενης παραγράφου τιμωρείται, εάν δεν προβλέπονται βαρύτερες κυρώσεις σε άλλες διατάξεις, όποιος οδηγεί όχημα σταθερής τροχιάς ή κυβερνά πλοίο ή αεροπλάνο ή χειρίζεται εξ αποστάσεως σύστημα μη επανδρωμένου αεροσκάφους χωρίς να είναι σε θέση να το πράξει με ασφάλεια εξαιτίας της κατανάλωσης οινόπνευματος ή χρήσης ναρκωτικών ουσιών ή λόγω σωματικής ή πνευματικής εξάντλησης.

3. Όποιος στις περιπτώσεις των προηγούμενων παραγράφων από αμέλεια προκαλεί τη διατάραξη της ασφάλειας της συγκοινωνίας ή οδηγεί επικίνδυνα και από την πράξη του αυτή μπορεί να προκύψει κοινός κίνδυνος για ξένα πράγματα ή κίνδυνος για άνθρωπο, τιμωρείται με φυλάκιση έως τρία (3) έτη.»

*** Το άρθρο 291, όπως είχε τροποποιηθεί με το άρθρο 4 παρ.4 Ν.4637/2019, ΦΕΚ Α 180/18.11.2019, τροποποιήθηκε ως άνω με το άρθρο 60 Ν.4855/2021, ΦΕΚ Α΄ 215/12.11.2021....»

Η μορφή που είχε όταν συνέβη το έγκλημα ήταν η εξής:

«Άρθρο 291

Επικίνδυνες παρεμβάσεις στη συγκοινωνία μέσω
σταθερής τροχιάς, πλοίων και αεροσκαφών

1. Όποιος διαταράσσει την ασφάλεια της συγκοινωνίας μέσω σταθερής τροχιάς, πλοίων ή αεροσκαφών: α) με καταστροφή, βλάβη ή μετακίνηση εγκαταστάσεων ή συγκοινωνιακών μέσων, β) με τοποθέτηση ή διατήρηση εμποδίων, γ) με αλλοίωση σημείων ή σημάτων ή με τοποθέτηση ή διατήρηση εσφαλμένων σημείων ή σημάτων, δ) με παραβίαση των κανόνων τεχνικού ελέγχου ή ασφαλούς φόρτωσης των συγκοινωνιακών μέσων, ε) με παραβίαση των κανόνων λειτουργίας συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών, στ) με άλλες, εξίσου επικίνδυνες, για την ασφάλεια της συγκοινωνίας πράξεις τιμωρείται: αα) με φυλάκιση αν από την πράξη μπορεί να προκύψει κοινός κίνδυνος για ξένα πράγματα, ββ) με κάθειρξη έως δέκα (10) έτη αν από την πράξη μπορεί να προκύψει κίνδυνος για άνθρωπο, γγ) με κάθειρξη αν η πράξη είχε ως αποτέλεσμα τη βαριά σωματική βλάβη ή προκάλεσε σημαντική βλάβη σε εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας, δδ) με κάθειρξη τουλάχιστον δέκα (10) ετών αν η πράξη είχε ως αποτέλεσμα τον θάνατο άλλου. Αν προκλήθηκε ο θάνατος μεγάλου αριθμού ανθρώπων, το δικαστήριο μπορεί να επιβάλει ισόβια κάθειρξη.

2. Με τις ίδιες ποινές κατά τις διακρίσεις των στοιχείων αα΄ έως δδ΄ της προηγούμενης παραγράφου τιμωρείται, εάν δεν προβλέπονται βαρύτερες κυρώσεις σε άλλες διατάξεις, όποιος οδηγεί όχημα σταθερής τροχιάς ή κυβερνά πλοίο ή αεροπλάνο ή χειρίζεται εξ αποστάσεως σύστημα μη επανδρωμένου αεροσκάφους χωρίς να είναι σε θέση να το πράξει με ασφάλεια εξαιτίας της κατανάλωσης οινόπνευματος ή χρήσης ναρκωτικών ουσιών ή λόγω σωματικής ή πνευματικής εξάντλησης.

3. Όποιος στις περιπτώσεις των προηγούμενων παραγράφων από αμέλεια προκαλεί τη διατάραξη της ασφάλειας της συγκοινωνίας ή οδηγεί επικίνδυνα και από την πράξη του αυτή μπορεί να προκύψει κοινός κίνδυνος για ξένα πράγματα ή κίνδυνος για άνθρωπο, τιμωρείται με φυλάκιση έως τρία (3) έτη.»

*** Το άρθρο 291, όπως είχε τροποποιηθεί με το άρθρο 4 παρ.4 Ν.4637/2019, ΦΕΚ Α 180/18.11.2019, τροποποιήθηκε ως άνω με το άρθρο 60 Ν.4855/2021, ΦΕΚ Α΄ 215/12.11.2021.

Η ακόμη προγενέστερη εκδοχή του είχε ως εξής:

Προϊσχύσασα Έκδοση Ν 4619/2019: ΝΟΜΟΣ - ΒΑΣΕΙΣ ΝΟΜΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ
Έκδοση: 2 /Τίτλος: Επικίνδυνες παρεμβάσεις στη συγκοινωνία μέσω σταθερής τροχιάς, πλοίων και αεροσκαφών

«...Άρθρο 291

Επικίνδυνες παρεμβάσεις στη συγκοινωνία μέσω σταθερής τροχιάς, πλοίων και αεροσκαφών

«1. Όποιος διαταράσσει την ασφάλεια της συγκοινωνίας μέσω σταθερής τροχιάς, πλοίων ή αεροσκαφών

- α) με καταστροφή, βλάβη ή μετακίνηση εγκαταστάσεων ή συγκοινωνιακών μέσων,
- β) με τοποθέτηση ή διατήρηση εμποδίων,
- γ) με αλλοίωση σημείων ή σημάτων ή με τοποθέτηση ή διατήρηση εσφαλμένων σημείων ή σημάτων, ή
- δ) με παραβίαση των κανόνων τεχνικού ελέγχου ή ασφαλούς φόρτωσης των συγκοινωνιακών μέσων,

ε) με άλλες, εξίσου επικίνδυνες, για την ασφάλεια της συγκοινωνίας πράξεις τιμωρείται: αα) με φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους αν από την πράξη προέκυψε κοινός κίνδυνος για ξένα πράγματα, ββ) με κάθειρξη έως δέκα έτη αν από την πράξη προέκυψε κίνδυνος για άνθρωπο, γγ) με κάθειρξη αν η πράξη είχε ως αποτέλεσμα τη βαριά σωματική βλάβη ή προκάλεσε βλάβη σε εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας, δδ) με κάθειρξη τουλάχιστον δέκα ετών αν η πράξη είχε ως αποτέλεσμα τον θάνατο άλλου. Αν προκλήθηκε ο θάνατος μεγάλου αριθμού ανθρώπων, το δικαστήριο μπορεί να επιβάλει ισόβια κάθειρξη.»

*** Η παρ.1 αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 4 παρ.4 Ν.4637/2019,
ΦΕΚ Α 180/18.11.2019.

2. Με τις ίδιες ποινές κατά τις διακρίσεις των στοιχείων α` έως δ` της προηγούμενης παραγράφου τιμωρείται, εάν δεν προβλέπονται βαρύτερες κυρώσεις σε άλλες διατάξεις, όποιος οδηγεί όχημα σταθερής τροχιάς ή κυβερνά πλοίο ή αεροπλάνο χωρίς να είναι σε θέση να το πράξει με ασφάλεια εξαιτίας της κατανάλωσης οινόπνευματος ή χρήσης ναρκωτικών ουσιών ή λόγω σωματικής ή πνευματικής εξάντλησης...»

Η αρχική είχε ως εξής:

Προϊσχύσασα Έκδοση Ν 4619/2019: ΝΟΜΟΣ - ΒΑΣΕΙΣ ΝΟΜΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ
Έκδοση: 1 /Τίτλος: Επικίνδυνες παρεμβάσεις στη συγκοινωνία μέσω σταθερής τροχιάς, πλοίων και αεροσκαφών

Άρθρο 291

«... Επικίνδυνες παρεμβάσεις στη συγκοινωνία μέσω σταθερής τροχιάς, πλοίων και αεροσκαφών

1. Όποιος διαταράσσει την ασφάλεια της συγκοινωνίας μέσω σταθερής τροχιάς, πλοίων ή αεροσκαφών

α) με καταστροφή, βλάβη ή μετακίνηση εγκαταστάσεων ή συγκοινωνιακών μέσων,

β) με τοποθέτηση ή διατήρηση εμποδίων,

γ) με αλλοίωση σημείων ή σημάτων ή με τοποθέτηση ή διατήρηση εσφαλμένων σημείων ή σημάτων, ή

δ) με παραβίαση των κανόνων τεχνικού ελέγχου ή ασφαλούς φόρτωσης των συγκοινωνιακών μέσων,

ε) με άλλες, εξίσου επικίνδυνες, για την ασφάλεια της συγκοινωνίας πράξεις

τιμωρείται: αα) με φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους αν από την πράξη προέκυψε κοινός κίνδυνος για ξένα πράγματα, ββ) με κάθειρξη έως δέκα έτη αν από την πράξη

προέκυψε κίνδυνος για άνθρωπο, γγ) με κάθειρξη αν στην περίπτωση των στοιχείων α` ή β` η πράξη είχε ως αποτέλεσμα τη βαριά σωματική βλάβη ή προκάλεσε βλάβη σε εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας, δδ) με κάθειρξη τουλάχιστον δέκα ετών αν στην περίπτωση του στοιχείου β` η πράξη είχε ως αποτέλεσμα το θάνατο άλλου. Αν προκλήθηκε ο θάνατος μεγάλου αριθμού ανθρώπων, το δικαστήριο μπορεί να επιβάλει ισόβια κάθειρξη.

2. Με τις ίδιες ποινές κατά τις διακρίσεις των στοιχείων α` έως δ` της προηγούμενης παραγράφου τιμωρείται, εάν δεν προβλέπονται βαρύτερες κυρώσεις σε άλλες διατάξεις, όποιος οδηγεί όχημα σταθερής τροχιάς ή κυβερνά πλοίο ή αεροπλάνο χωρίς να είναι σε θέση να το πράξει με ασφάλεια εξαιτίας της κατανάλωσης οινόπνευματος ή χρήσης ναρκωτικών ουσιών ή λόγω σωματικής ή πνευματικής εξάντλησης.

3. Όποιος στις περιπτώσεις των προηγούμενων παραγράφων από αμέλεια προκαλεί τη διατάραξη της ασφάλειας της συγκοινωνίας ή οδηγεί επικίνδυνα και έτσι προέκυψε κοινός κίνδυνος για ξένα πράγματα ή για άνθρωπο, τιμωρείται με φυλάκιση έως τρία έτη ή χρηματική ποινή....»

Εξετάζοντας (σύμφωνα με την νομολογία, ενδεικτικά: 78/2020 ΝΑΥΤΟΔΙΚ ΠΕΙΡΑΙΑ (ΤΡΙΜ) Α΄ Δημοσίευση ΝΟΜΟΣ) «...τα απαιτούμενα από το νόμο στοιχεία για τη συγκρότηση του ανωτέρω εγκλήματος, το οποίο δεν είναι πλέον δυνητικής, αλλά διακινδύνευσης και σκοπεί στο να προστατεύσει την κοινωνία και τους κοινωνούς από «επικίνδυνες παρεμβάσεις στη συγκοινωνία μέσω σταθερής τροχιάς, πλοίων και αεροσκαφών», παρατηρούμε ότι **προστατευόμενο έννομο αγαθό είναι η ασφάλεια των συγκοινωνιακών μέσων σταθερής τροχιάς**, πλοίων και αεροσκαφών, όπως επίσης, η ζωή, η σωματική ακεραιότητα και η ιδιοκτησία, από πράξεις που προκαλούν κινδύνους για τα έννομα αυτά αγαθά. **Βασικό λοιπόν στοιχείο της αντικειμενικής υπόστασης του εγκλήματος είναι η δυνατότητα να προκύψει κοινός κίνδυνος σε ξένα πράγματα ή σε άνθρωπο** (Χαραλαμπίδης, Ποινικός Κώδικας, τ. 2ος, σελ. 799, Γάφος, Ποινικών Δίκαιον, Ειδικόν Μέρος, τ. Γ΄, σελ. 148). Πρέπει να σημειωθεί ότι ακόμα και υπό το καθεστώς του προϊσχύσαντος ΠΚ (οπότε η διατύπωση του αντίστοιχου άρθρου ως προς την πρόκληση του κινδύνου ήταν: «.....»), γινόταν δεκτό ότι αναγκαίος όρος για τη στοιχειοθέτηση ενός εγκλήματος δυνητικής διακινδύνευσης, όπως εν προκειμένω αυτού του άρθρου 291 ΠΚ, είναι ότι ο εν δυνάμει κίνδυνος πρέπει να υπάρχει σε συγκεκριμένο επίπεδο και όχι θεωρητικά, γενικά και αφηρημένα. _ Ο όρος αυτός περιστέλλει το αξιόποινο, αφού θα μπορούσε μία συμπεριφορά να είναι γενικά πρόσφορη να προκαλέσει δυνατότητα κινδύνου, αλλά ενόψει των συνολικών συνθηκών να μη γεννάται τέτοια δυνατότητα κινδύνου παρά τη γενική προσφορότητα της πράξης, οπότε σε αυτήν την περίπτωση, η συμπεριφορά

δεν συνιστά αξιόποινη πράξη. Νομολογιακά έχει κριθεί ότι **η δυνατότητα κινδύνου θα πρέπει να δημιουργείται υπό τις συγκεκριμένες συνθήκες και να αποδεικνύεται στην κάθε συγκεκριμένη περίπτωση** (ΣυμβΕφΘεσ 270/1992, Υπερ 1992.1442, ΣυμβΠλημΜυτιλ 72/1994, ΠΧρ ΜΔ.1303, Γάφος Ποινικών Δίκαιον, Ειδικόν Μέρος, τ. Γ΄, σελ. 150 υποσημ. 20, Συμεωνίδου- Καστανίδου, Η διαβάθμιση του κινδύνου στα εγκλήματα διακινδύνευσης, σελ. 29). Έτσι, π.χ. στην περίπτωση της οδικής συγκοινωνίας, η τοποθέτηση εμποδίων ή η δημιουργία λακκούβας επί του οδοστρώματος είναι μία συμπεριφορά που θέτει κάποιους όρους κινδύνου, οι οποίοι θεωρητικά θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε κίνδυνο για τα διερχόμενα οχήματα. **Όταν, όμως, σε προγενέστερο σημείο του δρόμου έχει αποκλειστεί η πρόσβαση σε αυτόν, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει η δυνατότητα να διασχίσει κάποιο όχημα αυτό το σημείο του δρόμου, δεν μπορεί να γίνει λόγος ότι υπάρχει δυνατότητα κινδύνου για άνθρωπο ή για όχημα, αφού δεν υπάρχει πρόσβαση στο συγκεκριμένο σημείο από άνθρωπο ή από όχημα.** Επίσης, γίνεται δεκτό ότι δεν στοιχειοθετείται κοινός κίνδυνος εάν εκδηλώθηκε πυρκαγιά σε πλοίο στο οποίο δεν επέβαιναν άνθρωποι και βρισκόταν μακριά από άλλα σκάφη, αφού και τότε θεωρείται ότι δυνατότητα κινδύνου δεν υπάρχει (Μπρακουμάτσος, Εγκλήματα διακινδύνευσης- Εγκλήματα κοινού κινδύνου-Διατάραξη της ασφάλειας των συγκοινωνιών και της υδάτινης ασφάλειας, ΠοινΔικ 2008.762). Εξάλλου, η νομολογία του Αρείου Πάγου απαιτεί την ύπαρξη, στη συγκεκριμένη στιγμή, δυνατότητας πρόκλησης συγκεκριμένου κινδύνου και όχι γενικά και αόριστα (ΑΠ 372/2007, ΑΠ 332/2007, ΑΠ 1332/2005, Μπρακουμάτσος, ό.π., σελ. 763). Εν κατακλείδι, τόσο στο χώρο της θεωρίας όσο και στη νομολογία, γίνεται δεκτό ότι όσον αφορά στην ύπαρξη κοινού κινδύνου για ξένα πράγματα, ο κίνδυνος θα πρέπει να υπάρχει αναφορικά με απροσδιόριστο κύκλο μονάδων έννομων αγαθών, σε έκταση μη δεκτική εκ των προτέρων προσδιορισμού (ΑΠ 1266/2006, ΑΠ 332/2005) ενώ **όσον αφορά στον κοινό κίνδυνο για άνθρωπο, γίνεται δεκτό ότι αυτός υπάρχει όταν δημιουργείται πιθανότητα προσβολής της ζωής ή της σωματικής ακεραιότητας αόριστου αριθμού ανθρώπων μη κατά πρόσωπο προσδιορισμένων**, έστω και ενός προσώπου, όχι όμως επακριβώς καθορισμένου. Για τον κοινό κίνδυνο που αφορά σε άνθρωπο, γίνεται γενικά δεκτό ότι αυτός δεν στοιχειοθετείται με τη διακινδύνευση ατομικά συγκεκριμένων ανθρώπων και μόνο (Μπουρόπουλος, Ερμηνεία Ποινικού Κώδικα, τ. Β΄, σελ. 395, Μπρακουμάτσος, ό.π., σελ. 764), δεδομένου ότι ο κοινός κίνδυνος δεν περιγράφει την ένταση αλλά την έκταση της διακινδύνευσης. Θεμελιώδες στοιχείο ύπαρξης «κοινού κινδύνου» είναι η γενικότητα στη διακινδύνευση που αυτός προκαλεί, καθώς λαμβάνει έκταση ακαθόριστη. Κατά τον λόγο αυτό, κοινός κίνδυνος υφίσταται μόνο στην περίπτωση που ο κίνδυνος λαμβάνει μία γενικότητα, δηλ. μία έκταση ακαθόριστη, καθώς τίθεται

σε κίνδυνο αόριστος και τυχαίος αριθμός εννόμων αγαθών, ανεπίδεκτος εκ των προτέρων προσδιορισμού (Καϊάφα Γκμπάντι, Κοινώς επικίνδυνα εγκλήματα, σελ. 100 επ.). Σε διαφορετική περίπτωση ύπαρξης εκ των προτέρων προσδιορίσιμου αριθμού εννόμων αγαθών, ελλείπει το στοιχείο της αοριστίας στα εκτεθειμένα σε κίνδυνο έννομα αγαθά, καθώς ο κίνδυνος είναι εξατομικευμένος, διότι τα πρόσωπα που κινδυνεύουν είναι ατομικά και απολύτως συγκεκριμένα (Καϊάφα Γκμπάντι, Κοινώς επικίνδυνα εγκλήματα, σελ. 106 επ.). Στην περίπτωση αυτή, ο κίνδυνος εξαντλείται σε αυτά τα ορισμένα φυσικά πρόσωπα, οπότε δεν θεμελιώνεται ο όρος του κοινού κινδύνου που απαιτείται για τη συγκρότηση του εγκλήματος του άρθρου 291 ΠΚ...».

Βέβαια και πριν την θέσπισή του με το Ν 4619/2019, όπου θεσπίστηκε ως επικίνδυνες παρεμβάσεις στη συγκοινωνία, το αδίκημα υπήρχε ως το αδίκημα της «διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών».

«... Διατάραξη της ασφάλειας σιδηροδρόμων, πλοίων και αεροσκαφών

Άρθρο 291.

1. Όποιος με πρόθεση διαταράσσει την ασφάλεια της σιδηροδρομικής ή της υδάτινης συγκοινωνίας ή της αεροπλοΐας, τιμωρείται: α) με Φυλάκιση τουλάχιστον δύο ετών αν από την πράξη μπορεί να προκύψει κοινός κίνδυνος σε ξένα πράγματα β) με Κάθειρξη, αν από την πράξη μπορεί να προκύψει κίνδυνος για άνθρωπο γ) με Κάθειρξη, ισόβια ή πρόσκαιρη, τουλάχιστον δέκα ετών, αν στην περίπτωση του στοιχείου β` επήλθε θάνατος.

2. Αν η πράξη τελέστηκε από αμέλεια, επιβάλλεται Φυλάκιση.

3. Κάθε παράβαση των διαταγμάτων ή των διοικητικών κανονισμών που αφορούν την αστυνόμευση, την ασφάλεια και γενικά τη διοίκηση και τη χρήση των σιδηροδρόμων, της υδάτινης συγκοινωνίας και της αεροπλοΐας, που δεν προβλέπεται από τις παρ. 1 και 2, τιμωρείται με χρηματική ποινή. «4. Όποιος αφαιρεί με σκοπό παράνομης ιδιοποίησης ή με πρόθεση καταστρέφει, ολικά ή εν μέρει, οποιοδήποτε υλικό ή αντικείμενο προορισμένο από τη θέση του ή από την κατασκευή του για την εξυπηρέτηση της λειτουργίας του σιδηροδρόμου ή την ασφάλεια της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας, τιμωρείται με κάθειρξη, ανεξαρτήτως της ζημίας που απειλήθηκε ή προξενήθηκε ή της οικονομικής αξίας του υλικού ή αντικειμένου.»

*** Η παράγραφος 4 προστέθηκε με το άρθρο 93 Ν.4199/2013, ΦΕΚ Α 216/11.10.2013...».

Χαρακτηριστική είναι η τοποθέτηση της νομολογίας και για την εκδοχή του αυτή: (Ενδεικτικά (ΑΠ 354/2010). (ΠΟΙΝ) «...Από τις ανωτέρω διατάξεις προκύπτει,

ότι για την στοιχειοθέτηση του απ' αυτές προβλεπόμενου, συγκεκριμένης διακινδυνεύσεως, εγκλήματος απαιτείται αντικειμενικώς μεν ή καθ' οιονδήποτε τρόπο διατάραξη με πράξη ή παράλειψη της ασφαλείας, εκτός των άλλων, και της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας, έτσι ώστε να είναι δυνατόν να προκύψει κίνδυνος σε ξένα πράγματα και κίνδυνος ζωής ή υγείας ανθρώπου ή να επήλθε θάνατος, υποκειμενικώς δε για μεν την περίπτωση της παρ. 1 του ανωτέρου άρθρου δόλος (άμεσος ή ενδεχόμενος) δια δε την περίπτωση της παρ. 2 αμέλεια υπό την ανωτέρω έννοια. Το έγκλημα αυτό συντελείται με μόνη την δημιουργία της δυνατότητας επελεύσεως του κινδύνου χωρίς να απαιτείται και η πραγματική επέλευσή του. Στην περίπτωση δε της εξ αμελείας τελέσεως του ανωτέρω εγκλήματος είναι δυνατή η πραγματική συρροή με την ανθρωποκτονία εξ αμελείας, της τελευταίας αξιοποιήσιμης πράξεως μη απορροφωμένης από την πρώτη, υποκειμένης σε αυτοτελή ποινική αξιολόγηση ...».

Σε σχέση με τα ανωτέρω, είναι αρκετό να αναγνώσετε τις τεκμηριωμένες μηνύσεις - εγκλήσεις που έχουμε καταθέσει εναντίον των υπαιτίων για να γίνει αντιληπτή η επικινδυνότητα που περικλείει κάθε σχέση τους με την άσκηση της κυβερνητικής εξουσίας.

Παραθέτουμε ενδεικτικά στοιχεία κατάθεσης ενώπιον της Εισαγγελίας Πλημμελειοδικών Λάρισας για τις τρεις πρώτες χρονικά μηνύσεις, που καλύπτουν το σύνολο των αδικημάτων που οδήγησαν στο έγκλημα των Τεμπών αλλά και εκείνων με τα οποία επιχειρήθηκε η συγκάλυψή του, καθώς είναι οι πλέον χαρακτηριστικές.

Πρόκειται για τις υπ' αριθ.: 1^{ον}) Ε 2013/148/Γ 2023/81/16.5.2023, 2^{ον}) Ε2024/74, 3^{ον}) Ε2024/153/ΑΑ2024/335 μηνύσεις, ενώπιον της Εισαγγελίας Πλημμελειοδικών Λάρισας, τις οποίες προσκομίζουμε με επίκληση, ως αποδεικτικό υλικό για την υποστήριξη της Πρότασης που σας υποβάλλουμε και επιθυμούμε να υιοθετήσετε για την συγκρότηση προανακριτικής επιτροπής για τα καταγγελλόμενα σε αυτές αδικήματα.

Επίσης έχουμε καταθέσει την με αριθμό Ε24-7653/25-11-2024 μήνυση ενώπιον της Εισαγγελίας Πλημμελειοδικών Αθηνών για το **συνεχιζόμενο έγκλημα του άρθρου 291 ΠΚ**, σε βαθμό Κακουργήματος.

Απώτερος σκοπός του εγχειρήματός μας για ολοκληρωμένη ενημέρωσή σας σχετικά με τις εγκληματικές πράξεις των υπαιτίων και τον ορθό νομικό τους χαρακτηρισμό είναι να οδηγηθείτε στο συμπέρασμα ότι για το σύνολο των καταγγελλομένων αδικημάτων αρμόδια είναι η Τακτική Δικαιοσύνη, σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ.3 του Ν. 3126/2003 («...3. Οι αξιόποινες πράξεις της

παραγράφου 1, οι οποίες δεν τελέσθηκαν κατά την άσκηση των καθηκόντων του Υπουργού, δικάζονται από τα αρμόδια δικαστήρια σύμφωνα με τις διατάξεις του Ποινικού Κώδικα...») και την ορθή ερμηνεία του άρθρου 86 Συντάγματος, διότι αυτή (τακτική Δικαιοσύνη) είναι ο φυσικός δικαστής (άρθρα 8,20 και 26 Συντάγματος) και όχι το Ειδικό Δικαστήριο.

Σας είναι γνωστή η πάγια νομολογία επί του θέματος, σύμφωνα με την οποία ενδεικτικά τα αδικήματα της απιστίας, της δωροδοκίας και της νομιμοποίησης εσόδων από παράνομες δραστηριότητες δεν αποτελούν αδικήματα που είναι δυνατόν να διαπράξει μέλος της κυβέρνησης κατά την άσκηση των καθηκόντων του (υποθέσεις Τσοχατζόπουλου, Παπαντωνίου, Μαντέλη κ.λ.π., μεταξύ άλλων: ΕφΑ 3434/2024, ΑΠ 1308/2019).

Νομίζουμε θα συμφωνήσετε ότι **ούτε τα αδικήματα της ανθρωποκτονίας ή της διατάραξης της ασφάλειας της συγκοινωνιών από δόλο (299 και 291 ΠΚ) μπορούν να διαπράττονται από μέλος μιας κυβέρνησης κατά την νομοθετικά προσδιορισμένη άσκηση των καθηκόντων του.**

Είναι προφανές ότι οι εμπνευστές του κουτοπόνηρου αυτού νομοθετήματος σκόπιμα το κατέστησαν αντιφατικό, καθώς ενώ στην παράγραφο 3 του άρθρου 1 (Ν. 3126/2003) αναφέρονται τα ανωτέρω, στις παραγράφους 1, 2 και 4 του άρθρου 4, του ίδιου νομοθετήματος αναφέρονται τα εξής αδιανόητα για τους θεσμούς του Κράτους Δικαίου και ειδικά για την θεμελιώδους αξίας Διάκριση των Εξουσιών.

«...Άρθρο 4 Η αρμοδιότητα της Βουλής «... 1. Δεν επιτρέπεται προκαταρκτική εξέταση, ποινική δίωξη, προανάκριση ή ανάκριση κατά Υπουργού, για τις αξιόποινες πράξεις που αναφέρονται στο άρθρο 1 παρ. 1, χωρίς προηγούμενη Απόφαση της Ολομέλειας της Βουλής κατά τα άρθρα 5 και 6 του παρόντος. 2. Αν κατά τη διεξαγωγή άλλης διοικητικής εξέτασης, προκαταρκτικής εξέτασης, προανάκρισης ή Ανάκρισης προκύψουν στοιχεία, τα οποία έχουν σχέση με τις αξιόποινες πράξεις που αναφέρονται στο άρθρο 1 παρ. 1, αυτά διαβιβάζονται αμελλητί στη Βουλή από αυτόν που ενεργεί την εξέταση, προανάκριση ή Ανάκριση.... 4. **Σε καμιά περίπτωση δεν επιτρέπεται σε αυτόν που διενεργεί την έρευνα ή την εξέταση αξιολόγηση των στοιχείων που έχουν σχέση με ενδεχόμενη ποινική ευθύνη Υπουργών...**».

Οφείλει ο φαινός νους που εμπνεύστηκε αυτό το αδιανόητο νομοθέτημα να μας διευκρινίσει γιατί δεν είναι η ανεξάρτητη Δικαιοσύνη αρμόδια να πραγματοποιήσει την διάκριση των αδικημάτων που αφορούν η παρ. 1 και η παρ.3 του άρθρου 1 του Ν. 3126/2003 και είναι η Βουλή των Ελλήνων, αλλά αυτό

που οπωσδήποτε θα πρέπει να δικαιολογήσει είναι, που ακριβώς απέβλεπε όταν πρότεινε και την θέσπιση της αυστηρής απαγόρευσης της παραγράφου 4 του άρθρου 4, καθώς με αυτή ο Δικαστικός Λειτουργός που «...διενεργεί την έρευνα ή την εξέταση ...» δεν επιτρέπεται καν να προβεί στην «...αξιολόγηση των στοιχείων που έχουν σχέση με ενδεχόμενη ποινική ευθύνη Υπουργών...».

Οσο λοιπόν συνεχίζει να επηρεάζει την ορθή απονομή της Δικαιοσύνης το νοσηρό αυτό και προδήλως αντισυνταγματικό νομοθέτημα, το οποίο επί της ουσίας δεν συνιστά εμπόδιο για κανένα δικαστικό λειτουργό που διαθέτει αυτοσεβασμό και ευθυκρισία, ώστε να το παρακάμψει και να ασκήσει απρόσκοπτα τις αναγκαίες διώξεις για όσα αδικήματα δεν ανήκουν στην κατηγορία της 1^{ης} παραγράφου του άρθρου 1, δυστυχώς, θα είναι πιθανόν αναγκαίο για την παραπομπή στην Τακτική Δικαιοσύνη να αποφαινεται κατά περίπτωση και το Κοινοβούλιο.

Σας ζητούμε λοιπόν το αυτονόητο: Να δηλώστε αναρμόδιοι να κρίνετε, ως κατ' επίφαση λειτουργοί της Δικαιοσύνης, για τις ανθρωποκτονίες των ανθρώπων μας, που δολοφονήθηκαν από το σημερινό δυναστικό καθεστώς και τους άβουλους και συνάμα αδίστακτους τυχοδιώκτες – υπουργούς και υφυπουργούς μέλη του, που συνέπραξαν στον έγκλημα.

Μη συνεχίζετε, και αναφερόμαστε κυρίως στους βουλευτές του κυβερνώντος κόμματος, να καθίστασθε εκ των πραγμάτων συνεργοί σε σωρεία εγκλημάτων και ταυτόχρονα δράστες του αδικήματος της υπόθαλψης και της κατάχρησης εξουσίας.

Δεν θεωρούμε ότι συμπράξατε όλοι ενσυνείδητα στο αδίκημα της εξαπάτησης εκλογέων (άρθρο 162 ΠΚ) που διέπραξε ο πρωταίτιος για να επανεκλεγεί, καθώς μόνο έτσι πίστευε ότι θα μπορούσε να αποκρύψει την αλήθεια για τα εγκλήματά του, τα οποία διαρκώς κλιμακώνει για να το πετύχει.

Τα όπλα του, η προπαγάνδα και ο εκμαυλισμός, σε συνδυασμό με την διορισμένη ηγεσία της Δικαιοσύνης και την ψευδοερμηνεία του άρθρου 86 του Συντάγματος, που υποβοηθά ο πολλαπλά αντισυνταγματικός πλέον Ν. 3126/2003, δεν αρκούν για να αντιμετωπίσει την δυναμική του συλλογικού συνειδητού και ασυνείδητου, που κατορθώσαμε να αφυπνίσουμε με την σθεναρή στάση μας, αντίστασης στο ψεύδος, τον φόβο και την διαφθορά.

Η. ΕΠΙΛΟΓΟΣ – ΤΕΛΙΚΕΣ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ

Σας εφιστούμε την προσοχή στο γεγονός ότι στο υπ' αριθ. 193/24.4.2025 έγγραφό του προς την Εισαγγελία του Αρείου Πάγου ο Εφέτης Ανακριτής Λάρισας αναφέρει μεταξύ άλλων τα εξής: «...κατόπιν της Ολομέλειας των Εφετών Λάρισας σε Συμβούλιο (αριθμός 4/10-3-2023) και της σε συνέχεια αυτής, υπ' αριθμ. πρωτ. 333/14-3-2023, παραγγελίας του Εισαγγελέως Εφετών Λάρισας, διενεργούμε κυρία ανάκριση για τις πράξεις: 1) διατάραξη της ασφάλειας της συγκοινωνίας μέσω σταθερής τροχιάς (σιδηροδρόμου) με επικίνδυνες για την ασφάλεια της συγκοινωνίας πράξεις, η οποία είχε ως αποτέλεσμα: α) το θάνατο περισσότερων και μεγάλου αριθμού προσώπων (κατά συρροή), β) τη βαριά σωματική βλάβη περισσότερων προσώπων (κατά συρροή) καθώς και βλάβη εγκαταστάσεων κοινής ωφέλειας, γ) τον κίνδυνο περισσότερων προσώπων και δ) τον κοινό κίνδυνο σε περισσότερα ξένα πράγματα, 2) ανθρωποκτονία από αμέλεια κατά συρροή, 3) βαριά σωματική βλάβη από αμέλεια κατά συρροή από υπόχρεο λόγω του επαγγέλματος του να καταβάλλει ιδιαίτερη επιμέλεια και προσοχή, 4) απλή σωματική βλάβη από αμέλεια κατά συρροή από υπόχρεο λόγω του επαγγέλματος του να καταβάλλει ιδιαίτερη επιμέλεια και προσοχή και 5) παράβαση καθήκοντος, από κοινού και κατά μάνας και κατ' εξακολούθηση και κατά συρροή, φερόμενες ως τελεσθείσες στη Λάρισα, τον Ιανουάριο του 2023, την 28-2-2023 και το διάστημα από 1-3- 2023 έως και 8-3-2023 (σιδηροδρομικό δυστύχημα στην περιοχή Ευαγγελισμού Τεμπών Λάρισας - αριθμός δικογραφίας ABM Φ2023/49 (ΕΓ4-23/3) και αριθμοί συσχετισθεισών δικογραφιών στην κύρια, ABM Ε2023/255, ABM Α2024/1047 και ABM Ε2024/153). Στα πλαίσια της διεξαγόμενης από εμάς κυρίας ανακρίσεως, ζητήσαμε με σχετική ανακοίνωσή μας, κατ' άρθρο 250 παρ. 2 ΚΠΔ, προς τον κ. Εισαγγελέα Εφετών Λάρισας, την άσκηση ποινικής δίωξης σε βάρος της Προϊσταμένης της Διεύθυνσης Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και του Αναπληρωτή Προϊσταμένου της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του αυτού Υπουργείου, στην οποία υπάγεται η πρώτη, για τις τέσσερις πρώτες από τις προαναφερόμενες αξιόποινες πράξεις, τελούμενες διά παραλείψεως. Μετά την άσκηση της οικείας ποινικής δίωξης, απαγγείλαμε την κατηγορία και λάβαμε τις απολογίες των ανωτέρω κατηγορουμένων, υπαλλήλων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Κατά τις απολογίες αυτών και με τα απολογητικά τους υπομνήματα, που κατέθεσαν σχετικά, οι ανωτέρω κατηγορούμενοι διέλαβαν στοιχεία σχετικά με την ασκούμενη εποπτεία των πολιτικών προϊσταμένων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ήτοι των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, επί των εμπλεκόμενων φορέων του διερευνώμενου από εμάς ως άνω σιδηροδρομικού δυστυχήματος και συγκεκριμένα, α) επί του διαχειριστή

της σιδηροδρομικής υποδομής της χώρας, ήτοι της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (ΟΣΕ Α.Ε.) και β) επί του φορέα υπεύθυνου για την υλοποίηση-εκτέλεση και ολοκλήρωση της σύμβασης 717/14 και της συμπληρωματικής αυτής, κυρίου του έργου, ήτοι της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΕΡΓΑ ΟΣΕ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.). Ειδικότερα, οι ανωτέρω κατηγορούμενοι στα απολογητικά τους υπομνήματα και προς αποποίηση των ευθυνών τους με βάση την ως άνω απαγγελθείσα από εμάς κατηγορία, προβάλλουν και επικαλούνται την κατά νόμον **εποπτεία** επί των ανωτέρω φορέων που ασκεί ο εκάστοτε **Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών**, αφού οι ανωτέρω φορείς ανήκουν εκ του νόμου στα εποπτευόμενα νομικά πρόσωπα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (άρθρο 11 παρ. 2 περ. β' υποπερ δδ' και περ. γ' υποπερ. α' του Π.Δ. 123/2017), με σχετική επίκληση, πέραν των σχετικών υπουργικών αποφάσεων, και των διατάξεων των άρθρων 3 παρ. 1 εδ. α' και 20 παρ. 1 του Ν. 4972/2022, καθώς και 40 παρ. 2 του Ν. 4974/2022. Σημειώνουμε ότι ήδη έχουμε απαγγείλει κατηγορία σε βάρος στελεχών - υπαλλήλων των ανωτέρω φορέων και έχουμε λάβει τις απολογίες αυτών (31 συνολικά κατηγορούμενοι) με βάση σχετικές από εμάς διαδοχικές ανακοινώσεις αξιοποιώνων πράξεων κατ' άρθρο 250 παρ. 2 ΚΠΔ και εν συνεχεία αντίστοιχα ασκηθείσες ποινικές διώξεις από τον κ. Εισαγγελέα Εφετών Λάρισας για τις ίδιες ως άνω διωκόμενες πράξεις σε βαθμό κακουργήματος και πλημμελήματος. Κατόπιν τούτων και ενόψει του ότι, στην περίπτωση που διενεργείται κυρία ανάκριση από ανακριτή κατά τον ΚΠΔ - όπως και στην υπό κρίση υπόθεση - και κατά τη διενέργειά της προκύψουν στοιχεία, τα οποία έχουν σχέση με τις αξιόποινες πράξεις που αναφέρονται στο άρθρο 1 παρ. 1 του Ν. 3126/2003, αυτά διαβιβάζονται αμελλητί στη Βουλή από τον ανακριτή και σε καμιά περίπτωση **δεν επιτρέπεται** σ' αυτόν (ανακριτή) **αξιολόγηση** των στοιχείων που έχουν σχέση με ενδεχόμενη ποινική ευθύνη υπουργών (άρθρο 4 παρ. 1,2 και 4 Ν. 3126/2003), στην υπό κρίση δε περίπτωση ο χρόνος εποπτείας από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών συμπίπτει με το χρόνο παραλείψεων των κατηγορουμένων μη πολιτικών προσώπων, στελεχών-υπαλλήλων των ανωτέρω δύο φορέων, ήτοι από 1-1-2016 έως και την 28-2-2023 (χρόνος επέλευσης του δυστυχήματος), στη δε εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 86 του Συντάγματος και 1 επ. του Ν. 3126/2003, περί ποινικής ευθύνης υπουργών (ΦΕΚ Α' 66/19-3-2003, ως ισχύει), 4 εμπίπτουν εν προκειμένω οι διατελέσαντες Υπουργοί Υποδομών και Μεταφορών του ανωτέρω διαστήματος (1-1-2016 έως και την 28-2-2023), **Σας διαβιβάζουμε** σύμφωνα με τις συνδυαζόμενες διατάξεις των άρθρων 83, 85, 86 του Συντάγματος, **1 και 4 του Ν. 3126/2003, 13 και 14 του Ν. 4622/2019, 41 του Π.Δ. 63/2005, όπως ίσχυε προ της κατάργησής του με το άρθρο 119 περ. 22 του Ν. 4622/2019, 1 επ. του Π.Δ.**

123/2017 και 1 επ. του Π.Δ. 109/2014, όπως ίσχυε προ της κατάργησής του με το άρθρο 90 του Π.Δ. 123/2017, 3 και 20 του Ν. 4972/2022, 37, 38 και 40 του Ν. 4974/2022, επίσημο αντίγραφο των απολογιών και των αντίστοιχων απολογητικών υπομνημάτων των ανωτέρω δύο κατηγορουμένων, υπαλλήλων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, κατά το μέρος-σκέλος που αφορά στα με τη συγκεκριμένη ιδιότητα πολιτικά πρόσωπα και παρακαλούμε για τις δικές Σας ενέργειες σύμφωνα με τις ανωτέρω διατάξεις.

Επισυνάπτουμε σε ηλεκτρονική μορφή, εντός εξωτερικού σκληρού δίσκου, το σύνολο της σχηματισθείσας μέχρι σήμερα ανακριτικής δικογραφίας (κύριας και των συσχετισθεισών σε αυτήν). Κατά τα λοιπά και ως προς τα μη πολιτικά πρόσωπα, υπό την ανωτέρω έννοια, εξακολουθούμε να διενεργούμε την κυρία ανάκριση (άρθρο 4 παρ. 3 του Ν. 3126/2003)....».

Στο σύνολο των ως άνω επισημασμένων διατάξεων του νόμου ρητά αναφέρεται τόσο η αρμοδιότητα της Κυβέρνησης, δια του υπουργού μεταφορών και υποδομών να προωθεί στρατηγικές δράσεις ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών, όσο και να θεσπίζει Εθνικούς Κανόνες Ασφαλείας, που με την μορφή υπουργικής απόφασης, θα τυποποιούν αυτές τις στρατηγικές, ιδίως όταν δεν έχει ολοκληρωθεί και καταστεί λειτουργικό το μοντέλο ασφάλειας που στα πλαίσια της διαλειτουργικότητας του ενιαίου Ευρωπαϊκού δικτύου σιδηροδρόμων έχει θεσπιστεί ως ERTMS (ETCS και GSMR) και κυρίως μετά από δυστυχήματα.

Τίποτε από τα ανωτέρω δεν έπραξαν οι υπουργοί τόσο της κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ όσο και της ΝΕΑΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ και αυτό συνιστά εγκληματική συμπεριφορά η οποία οδήγησε αναπόδραστα στο έγκλημα, με τους υπόλογους να καλύπτονται πίσω από την ελεγκτική αρμοδιότητα της ΡΑΣ, η οποία όμως δεν μπορεί ούτε να νομοθετεί, ούτε να κυβερνά.

Επομένως η ακαταλληλότητα και η επικινδυνότητα των κυβερνήσεων είναι δεδομένη.

Σας καλούμε να αντιμετωπίσετε την αλήθεια και να παραπέμψετε το σύνολο των υπαιτίων που κατονομάζουμε στις εγκλήσεις – μηνύσεις, όπως αναφέρθηκαν ανωτέρω και θα εξειδικεύσουμε σε αυτοτελές κείμενο Πρότασης για την Σύσταση Προανακριτικής Επιτροπής, την οποία το παρόν Εισηγητικό Υπόμνημα συνοδεύει.

Την πρότασή μας αυτή καλούμε να στηρίζει κάθε μέλος της Βουλής των Ελλήνων που πιστεύει στην αξία της αλήθειας και της Δικαιοσύνης και αισθάνεται την ανάγκη να τις υπερασπιστεί.

Θεωρούμε ότι δίδεται μοναδική ευκαιρία ορθής ερμηνείας του άρθρου 86 του Συντάγματος, σε ότι αφορά την φύση των αδικημάτων για τα οποία έχει αρμοδιότητα δίωξης η Βουλή, τα οποία βέβαια δεν μπορεί να είναι τα κακουργήματα δόλου που

καταγγέλλουμε, ούτε βέβαια να αφορούν παραλείψεις νόμιμων οφειλόμενων ενεργειών, για την αποτροπή της δολοφονίας ανυποψίαστων πολιτών, ενώ παράλληλα με την δική σας σχετική ερμηνευτική προσέγγιση, ότι η κατηγορία των αδικημάτων αυτών αποτελεί αρμοδιότητα της τακτικής Δικαιοσύνης, δεν τίθεται ζήτημα εφαρμογής της παραγράφου 1 του άρθρου 1 του Ν. 3126/2003, αλλά της παραγράφου 3 του άρθρου 1 του ίδιου νόμου, οπότε κατά την εφαρμογή του Ποινικού Κώδικα και της Ποινικής Δικονομίας δεν τίθεται και ζήτημα παραγραφής των αδικημάτων που έχουν τελεστεί από μέλη προηγούμενων κυβερνήσεων.

Αναμένουμε και από τα ίδια τα συγκεκριμένα μέλη, που στο Δημόσιο Λόγο, δείχνουν να κόπτονται για την απόδειξη της αθωότητάς τους με κάθε τρόπο, να προσχωρήσουν ρητά και δημόσια στην προτεινόμενη από εμάς ερμηνευτική προσέγγιση, ώστε εάν πράγματι πιστεύουν στην αθωότητά τους και εμπιστεύονται πράγματι την Τακτική Ελληνική Δικαιοσύνη, να την αφήσουν να επιτελέσει απρόσκοπτα το έργο της, δίχως κουτοπόνηρες μεθοδεύσεις για Ειδικά Δικαστικά Συμβούλια και Δικαστήρια.

Το άρθρο 86 Συντάγματος και ειδικά ο επαίσχυντος νόμος Ν. 3126/2003 «Περί Ευθύνης Υπουργών», επί της ουσίας «περί ανευθυνότητας και ασυδοσίας των μελών της κυβέρνησης» είναι στίγμα για την Ελληνική Δημοκρατία και αποτελεί προϊόν νοσηρών μεθοδεύσεων, δήθεν ειδικών που ονειρεύτηκαν την σταδιοδρομία τους στην πολιτική ζωή του τόπου ως ευκαιρία ανεξέλεγκτης εκτόνωσης του αριβισμού, του τυχοδιωκτισμού, της ματαιοδοξίας και των συμπλεγμάτων κατωτερότητας που τους διέκριναν και τους διακρίνουν.

Δεν είναι αυτός ο ιδεότυπος του Έλληνα πολιτικού. Δεν ταιριάζει αυτό το πρότυπο εξουσίας στην αξιοπρέπεια που απαιτεί πλέον ο Ελληνισμός.

Όσοι φοβούνται να κριθούν από τον φυσικό δικαστή που ορίζει για κάθε Έλληνα το Σύνταγμα, δεν έχουν κανένα λόγο να ασχοληθούν με την πολιτική ζωή του τόπου.

Δεν θέλουμε πλέον την προσφορά αυτών των αγυρτών, αρκετή υποτίμηση και καταστροφές έχουμε ζήσει.

Παραινούμε να προσέξουν πολύ καλά τι θα πράξουν οι έως σήμερα συνένοχοι της Κυβερνώσας παράταξης, διότι πολύ σύντομα θα διαπιστώσουν ότι το «μαγαζάκι του κοινοβουλίου», όπως έχουν καταντήσει την Βουλή των Ελλήνων οι πραγματικοί τυμβωρύχοι των οσίων και ιερών του ελληνισμού, δεν είναι η αληθινή Ελλάδα.

Όσο πιο γρήγορα το αντιληφθούν τόσο λιγότερο επώδυνες θα είναι οι επιπτώσεις.

Οι πρωταίτιοι μπορεί να έχουν αγκιστρωθεί στην άσκηση της τυπικής διάστασης της εξουσίας αλλά εμείς, ως πολίτες, έχουμε αντιληφθεί ότι είμαστε η

αληθινή πηγή όλων των εξουσιών και κυρίως της εξουσίας στην σκέψη και τη βούλησή μας.

Ενωμένοι είμαστε ανίκητοι και το γνωρίζουμε πλέον.

Οι υπεύθυνοι των συμφορών που έχουμε ζήσει οφείλουν να συμβιβαστούν επιτέλους με την δυναμική της εποχής που γέννησε η ασυδοσία και η ύβρις που διέπραξαν παραβιάζοντας γραπτούς και άγραφους νόμους.

Όσο αντιστέκονται στην Νέμεση τόσο πιο επώδυνες επιπτώσεις θα επιφέρει η Τίσις.

Ας μην συνεχίζουν λοιπόν να θίγουν την λογική μας με αναφορά σε αδικήματα όπως αυτό **της παράβασης καθήκοντος**, επαναλαμβάνοντας όσα έπραξαν με την περίπτωση Τριαντόπουλου, που βέβαια ουδεμία σχέση είχε οποιοδήποτε σύμφωνα με το νόμο καθορισμένο καθήκον του με την παρέμβαση σε πεδίο εγκλήματος ή έστω δυστυχήματος.

Υπενθυμίζουμε ότι υπεύθυνος κρατικής αρωγής έγινε στην επόμενη κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, ως υφυπουργός του Υπουργείου Πολιτικής Προστασίας και όχι ως υφυπουργός παρά τω Πρωθυπουργώ, όπως ήταν κατά το χρόνο που έφτασε ως «καθαριστής της σκηνής του εγκλήματος», καλύπτοντας ανάγκες για τις οποίες δραστηριοποιούνται συνήθως κατώτερα στην ιεραρχία μέλη εγκληματικών οργανώσεων.

Ο μόνος λοιπόν που γνωρίζει τι ακριβώς επιδίωξε, στα πλαίσια της «αποκατάστασης του πεδίου» είναι ο Κυριάκος Μητσοτάκης και όσο δεν απαντά στα παραπάνω ερωτήματα που του θέσαμε και αυτός και ο εντολοδόχος του, ενοχοποιούνται για τα αδικήματα της υπόθαλψης, της ηθικής αυτοουργίας σε παράβαση καθήκοντος και της διάπραξης του κακουργήματος του σφετερισμού εξουσίας, σύμφωνα με το άρθρο 134 παρ. 2 ΠΚ.

Κανένας δικαστικός δεν σας υπαγόρευσε τον νομικό χαρακτηρισμό που απόλυτα αυθαίρετα και λανθασμένα δώσατε λοιπόν στις πράξεις του συγκεκριμένου δράστη ποινικών αδικημάτων κακουργηματικής βαρύτητας, η παρουσία και μόνο του οποίου εντός του Κοινοβουλίου αποτελεί πρόκληση.

Θα ήταν επομένως μεγάλο ατόπημα, που δεν θα ανεχθούμε την επανάληψή του, να καταφύγετε για μια ακόμη φορά στις ίδιες κουτοπόνηρες μεθοδεύσεις, αναφερόμενοι και πάλι στο πλημμέλημα της παράβασης καθήκοντος του άρθρου 259 του Ποινικού Κώδικα.

Η συγκεκριμένη διάταξη έχει ρήτρα πρόδηλης επικουρικότητας, που σημαίνει ότι εφαρμόζεται, μόνο όταν δεν υπάρχει άλλη ειδικότερη και πιο αυστηρή διάταξη, η οποία να ενεργοποιείται για την ποινική αντιμετώπιση της επιλήψιμης συμπεριφοράς του κρινόμενου δράστη.

Επομένως η πρόταση της Νέας Δημοκρατίας είναι και για τους εκτενείς λόγους που αναλύσαμε απολύτως προσχηματική, υβριστική της αλήθειας, ανεδαφική, νόμω και ουσία αβάσιμη.

Ήδη περιγράψαμε την θέση μας για τα κακουργήματα που έχουν διαπραχθεί με τις δολοφονίες των 57 ανυποψίαστων συγγενών μας και την απόπειρα δολοφονίας του συνόλου των επιβατών.

Δεν θα επιτρέψουμε την επανάληψη της ίδιας δικονομικής γελοιότητας. Η ανεύρεση της αλήθειας για την τραγική υπόθεση των Τεμπών προϋποθέτει ότι θα διενεργηθεί μια πλήρης προκαταρκτική εξέταση από τα μέλη της Προανακριτικής, εκτός εάν αποφασίσετε με συνοπτικές διαδικασίες ότι αρμόδια, ως ο πραγματικά φυσικός Δικαστής, είναι η Τακτική Δικαιοσύνη.

Σε κάθε περίπτωση δεν είναι δυνατόν να ξαναζήσουμε το θέατρο να δηλώνει ο υπό κατηγορία, αθώος και ταυτόχρονα να αποδέχεται επί της ουσίας ότι υφίστανται εναντίον του επαρκείς ενδείξεις ενοχής, ώστε να κινηθεί άμεσα η ποινική δίωξη και να παραπεμφθεί απευθείας η υπόθεση στο Πενταμελές Δικαστικό Συμβούλιο του νόμου για την ποινική ευθύνη των Υπουργών (ν. 3126/2003).

Μην τολμήσετε, και αναφερόμαστε στην κυβερνητική πλειοψηφία, παρόμοιους νομικισμούς και αλχημείες, καθώς θα προκαλέσετε απόλυτη ακυρότητα της κατ'επίφαση νομιμότητας άσκησης ποινικής δίωξης (άρθρο 171 παρ.1, β του ΚΠΔ), με την παράβλεψη της αναπόφευκτης για τις κακουργηματικές πράξεις προκαταρκτικής εξέτασης (άρθρο 43 ΚΠΔ).

Με δεδομένη την γνώση της επίπτωσης της επιλογής σας αυτής θα κατηγορηθείτε και με βεβαιότητα θα καταδικαστείτε για κακουργηματική κατάχρηση εξουσίας.

Θα φροντίσουμε η προσοχή όλων μας να είναι εστιασμένη στις πράξεις σας και ελπίζουμε να δείξετε ουσιαστική προσοχή στις επισημάνσεις μας.

Προκειμένου να συνδράμουμε στην ορθή και ενωτική, κάθε έντιμου μέλους της Βουλής των Ελλήνων δράση σε ότι αφορά την παραπομπή των υπαιτίων του εγκλήματος των Τεμπών ενώπιον της Δικαιοσύνης και αφού αναλύσαμε την συνολική τοποθέτησή μας στα γεγονότα δια του παρόντος, **σας υποβάλουμε αυτοτελή συνοπτική Πρόταση για την συγκρότηση Προανακριτικής Επιτροπής**, την οποία αναμένουμε να στηρίξετε όλοι.

Επιφυλασσόμαστε να προτείνουμε επίσης τη συγκρότηση προανακριτικής επιτροπής για την διερεύνηση της συμμετοχής του Κυριάκου Μητσοτάκη στα εξεταζόμενα εγκλήματα, σύμφωνα με τα ανωτέρω, κρίνοντας την πληρότητα και την ειλικρίνεια των απαντήσεών του στα κομβικά ερωτήματα που θέσαμε σύμφωνα με τα ανωτέρω, τα οποία σας ζητούμε να επιμείνετε και

να του τα θέσετε και εσείς επιβάλλοντάς του να απαντήσει, σε κάθε επόμενη συζήτηση ενώπιον της Βουλής των Ελλήνων, στην οποία, όπως δήλωσε, θα αποδείξει σε όλους μας ότι το ψέμα έχει «κοντά ποδάρια».

Επειδή το ίδιο πιστεύουμε και εμείς, αναμένουμε τις απαντήσεις του.

Τις αναμένουν και εκατομμύρια ενεργών και αφυπνισμένων πλέον πολιτών.

Δεν έχει σημασία εάν δεν απαντήσει, διότι δεν μπορεί να απαντήσει δίχως να αναγκαστεί να παραιτηθεί.

Θα έχουμε ήδη δημοσιοποιήσει με κάθε τρόπο τόσο τα ερωτήματα, όσο και την αδυναμία του να ανταποκριθεί στην στοιχειώδη απαίτηση να μάθουμε την αλήθεια.

Η σιωπή του, ως πρωταίτιου, θα είναι τόσο εκκωφαντική που δεν θα μπορεί να κρύψει πλέον την ενοχή του.

Αυτό θα είναι και το έναυσμα της ανατροπής του φαύλου και επικίνδυνου αυτού καθεστώτος.

Κάποιοι θα συνειδητοποιήσουν, πολύ σύντομα, με ιδιαίτερα επώδυνο για αυτούς τρόπο, ότι η επανάσταση ως στάση ζωής, για την αυθόρμητη αντίθεση στο άδικο και την καταπίεση, ποτέ δεν έπαψε να θερμαίνει τις καρδιές των Ελλήνων.

Απλά θεώρησαν ότι μπορούσαν να εμπιστευτούν λάθος ανθρώπους και αυτό προκάλεσε εφησυχασμό, η ιδέα της επανάστασης απενεργοποιήθηκε και τέθηκε σε μια διαρκή κατάσταση νάρκης.

Μόλις όμως οι πολίτες ένοιωσαν την έλλειψη στοιχειώδους σεβασμού της αξιοπρέπειας και της ευθυκρισίας τους, εκ μέρους των εγκληματιών κυβερνώντων, η συνειδητοποίηση του εμπαιγμού και της παραπλάνησης, δημιούργησε συνθήκες ηθικής και συναισθηματικής αγανάκτησης – ασφυξίας, που δηλώθηκε με το σύνθημα «δεν έχω οξυγόνο».

Γι' αυτό δεν ήταν αναγκαίο να τους διεγείρει κάποιος, ξεγέρθηκαν μόνοι τους και θα το επαναλάβουν μόλις αντιληφθούν ότι αυτό μόνο θα ανατρέψει τους δυνάστες τους.

Τώρα πια που η ψυχή τους ανέπνευσε το «οξυγόνο» που οι ίδιοι αυθόρμητα διεκδίκησαν, η «Επανάσταση» ξύπνησε και δεν πρόκειται να σταματήσει να τους παρακινεί για δράση έως ότου κάθε υπαίτιος βρεθεί στην φυλακή.

Οι εγκληματίες λοιπόν που πιστεύουν ότι βρίσκονται στο απυρόβλητο, διότι θεωρούν ότι μπορούν να οχυρώνονται σε κίβδηλες ασυλίες και να παρεμποδίζουν την αλήθεια, με την κατάχρηση της εξουσίας που απέκτησαν

εξαπατώντας μας, θα απογοητευτούν σύντομα.

Η Νέμεσις έχει ήδη προδιαγράψει την τύχη τους, η άτις τους οδηγεί συνεχώς σε νέα ατοπήματα και η τίσις είναι πλέον ιδιαίτερα κοντά.

Όπως θα γίνει αντιληπτό από το ειδικότερο περιεχόμενο της Πρότασης για την Σύσταση της Προανακριτικής Επιτροπής που σας απευθύνουμε και ζητούμε να την στηρίζετε υπογράφοντάς την, δεν επιζητούμε εκδίκηση αλλά δικαιοσύνη. Δεν επιδιώκουμε θεσμική απορρύθμιση αλλά αποκατάσταση του Κράτους Δικαίου. Η σιωπή, η αδιαφορία και η συγκάλυψη δεν είναι πλέον επιλογές. Η σύσταση της Προανακριτικής Επιτροπής για την άσκηση διώξεων για τα πραγματικά εγκλήματα κάθε υπόλογου, ανεξαρτήτως της ιδιότητας και της ταυτότητάς του, αποτελεί υποχρέωση προς τους πολίτες και τη μνήμη των θυμάτων κατ' επιταγή του αληθινού γράμματος και του πνεύματος του Συντάγματος.

Είναι μια πρόκληση αλλά και μια πρόσκληση προς κάθε μέλος του Κοινοβουλίου να αρθεί στο ύψος των περιστάσεων και να υποστηρίξει την Δικαιοσύνη και την Αλήθεια.

Ολοι μας θα κριθούμε από τις πράξεις μας στον στίβο της ιστορικής μνήμης από τους Έλληνες Πολίτες που μας παρακολουθούν, ακόμη και εκείνους που δεν έχουν ακόμη γεννηθεί.

Η τραγωδία των Τεμπών δεν ήταν ένα απρόβλεπτο γεγονός, αλλά το αποτέλεσμα μακροχρόνιων παραλείψεων, εγκληματικών πράξεων και θεσμικών εκτροπών. Ο χαρακτηρισμός της ως «δυστυχήματος» υποβαθμίζει τη σοβαρότητα των γεγονότων, τα οποία, υπό το πρίσμα του άρθρου 291 ΠΚ (Κακουρghηματική Διατάραξη Συγκοινωνιών) και του 299 ΠΚ (ανθρωποκτονία από ενδεχόμενο δόλο), συγκροτούν σοβαρές ποινικές ευθύνες.

Η σύγκρουση βέβαια των δύο τρένων στην ίδια γραμμή δεν αποτέλεσε απλώς αφορμή κατάδειξης της υποκρισίας όλων των μεταπολιτευτικών διακηρύξεων, για νομιμότητα, ισονομία και δημοκρατία, καθώς αποκαλύφθηκε το δύσμορφο μοντέλο καθεστωτικής εξουσίας, που μακρά περίοδος ανοχής και εφησυχασμού των πολιτών δημιούργησε, στο προσωπείο του Κυριάκου Μητσοτάκη, ως του πλέον χαρακτηριστικού εκφραστή του νεποτισμού, της αναξιοκρατίας, της διαφθοράς, του αριβισμού, του αμοραλισμού και της εθνικής αναξιοτήτας.

Στην πραγματικότητα ανέδειξε την επικαιρότητα ενός πανάρχαιου δράματος που εξελίσσεται και εκτυλίσσεται με διαχρονικά χαρακτηριστικά συμβολικά στην Κοιλιάδα των Τεμπών, στους πρόποδες του Ολύμπου.

Ο καταχθόνιος Πύθωνας, ο συμβολισμός του αρχέγονου χάους, του

σκότους, της ωμής βίας και των ανεξέλεγκτων παρορμήσεων της απληστίας, της ιδιοτέλειας και της κακίας, για μια ακόμη φορά συγκρούστηκε με το Ελληνικό Φως και προς στιγμή φάνηκε να κερδίζει.

Όχι όμως, και αυτή την φορά η αρετή και το θάρρος θα επικρατήσουν. Οι ραγιάδες, οι δωσίλογοι και κάθε λογής εφιάλτες ήλθε η ώρα να τοποθετηθούν όπου τους αρμόζει, δηλαδή είτε εκτός Ελλάδος είτε στην φυλακή.

«Εκαστος εφ' ω ετάχθη....».

Η αναγκαία κάθαρση επιβάλλεται να ξεκινήσει από την Βουλή.

Όπως έχει λεχθεί (GEORGE ORWELL) «Ένας λαός που εκλέγει διεφθαρμένους, κλέφτες, προδότες και απατεώνες, δεν είναι θύμα είναι συνένοχος».

Εμείς και το σύνολο των αφυπνισμένων Ελλήνων Πολιτών έχουμε αποφασίσει λοιπόν να μην συνεχίσουμε να θεωρούμαστε συνένοχοι στο έγκλημα που τελείται σε βάρος του ίδιου του Ελληνισμού.

Με την παρούσα επικροτούμε τη σύσταση Προανακριτικής Επιτροπής με σκοπό τη διερεύνηση: 1ον) Των ευθυνών μελών της κυβέρνησης και εμπλεκόμενων κρατικών λειτουργών για το έγκλημα, 2ον) Τη σχέση των αρχικών εγκλημάτων με την προσπάθεια συγκάλυψης με πράξεις και παραλείψεις αμέσως μετά το γεγονός, 3ον) Τη σύνδεση των ανωτέρω εγκλημάτων με την διασπάθιση δημοσίου χρήματος, ως απώτερου κινήτρου των δραστών, σε βάρος της ασφάλειας των συγκοινωνιών.

Θεωρούμε ότι η Βουλή οφείλει να ασκήσει την αρμοδιότητά της κατά το άρθρο 86 του Συντάγματος και τα άρθρα 4, 5 και 6 του Ν. 3126/2003 για τη σύσταση Προανακριτικής Επιτροπής με εντολή:

1ον) Να ερευνήσει τις εγκληματικές πράξεις και παραλείψεις κυβερνητικών αξιωματούχων για όλα τα αδικήματα που αναλύουμε ανωτέρω, κυρίως δε του Πρωθυπουργού, ο οποίος ειδικά εφόσον δεν δώσει απαντήσεις στα ερωτήματα που θέτουμε θα πρέπει να παραιτηθεί και να οδηγηθεί ενώπιον της Τακτικής Δικαιοσύνης, **ΟΛΩΝ** επίσης των Υπουργών και Υφυπουργών **Μεταφορών από: 2012 – 2023**, μεταξύ των οποίων Μιχάλης Χρυσοχοϊδης (2013-2015, Κυβέρνηση Σαμαρά/Βενιζέλου) Χρήστος Σπίρτζης, Υφυπουργοί: Νικόλαος Μαυραγάνης, Αθανάσιος Μωραΐτης (Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ) Κώστας Καραμανλής, Υφυπουργοί Μιχαήλ Παπαδόπουλος, Ιωάννης Κεφαλογιάννης, Γεώργιος Καραγιάννης (Κυβέρνηση ΝΔ). Επίσης θα πρέπει να διερευνηθεί η διάπραξη της κακουργηματικής διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών (291 ΠΚ) και των υπουργών και υφυπουργών μεταφορών από 28.2.2023 έως σήμερα, για το συνεχιζόμενο αδίκημα της κακουργηματικής διατάραξης των ασφάλειας των

συγκοινωνιών, αλλά και κάθε άλλου εμπλεκόμενου στα καταγγελλόμενα μέλους της κυβέρνησης, όπως οι υπουργοί που υπέγραψαν με επίγνωση της διάπραξης του εγκλήματος της κακουργηματικής απιστίας τόσο τον Ν.4953/9.7.2022, όσο και τον νόμο 4632/2019 με τον οποίο (τεχνηέντως) επιχειρήθηκε μετάθεση της συνολικής ευθύνης για την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών στη ΡΑΣ, γεγονός που αποδεικνύει και τεκμηριώνει τον ενδεχόμενο δόλο τόσο της κακουργηματικής διατάραξης των συγκοινωνιών, όσο και της ανθρωποκτονίας, καθώς πρόκειται για προδήλως αντίθετη με το ευρωπαϊκό δίκαιο και επομένως πλασματική και για λόγους εντυπώσεων, **προπαρασκευή αποφυγής ευθύνης**, από εκείνους που αντιλαμβάνονταν ότι το έγκλημα ήταν θέμα χρόνου. Επιπλέον δε πρέπει να ελεγχθεί και η ευθύνη των ως άνω μελών της κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας και κάθε άλλου εμπλεκόμενου μέλους των κυβερνήσεων της Νέας Δημοκρατίας ετών 2019-2023 και 2023 έως σήμερα, που μετείχαν με οποιοδήποτε τρόπο στην καταστροφή, αλλοίωση ή εξαφάνιση στοιχείων και πειστηρίων τα οποία είχαν άμεση σχέση με την έρευνα που διενήργησαν και συνεχίζουν να διενεργούν οι προανακριτικές, ανακριτικές και διωκτικές αρχές τόσο στον τόπο του εγκλήματος όσο και αλλού (υπόθαλψη- παρεμπόδιση Δικαιοσύνης άρθρο 231 ΠΚ και ηθική αυτουργία σε παράβαση καθήκοντος, άρθρο 259 ΠΚ και 46 παρ.1 εδ. Α ΠΚ), όπως επίσης και να διερευνηθεί η συμμετοχή των προαναφερομένων αλλά και κάθε μέλους των κυβερνήσεων της Νέας Δημοκρατίας στην διάπραξη του αδικήματος της κακουργηματικής απιστίας (390 ΠΚ), αλλά και κάθε άλλου αδικήματος με σκοπό το παράνομο κέρδος, σε σχέση με τον σιδηρόδρομο, τα έργα και τις συμφωνίες γύρω από αυτόν,

2ον) Να διασφαλίσει την ανεμπόδιστη απονομή της δικαιοσύνης, παραπέμποντας την υπόθεση στον αληθινά φυσικό Δικαστή της, δηλαδή την Τακτική Ποινική Δικαιοσύνη, 3ον) Να ενισχύσει τη θεσμική αξιοπιστία του Κοινοβουλίου.

Αθήνα, 16.5. 2025

Οι Πληγέντες των Τεμπών