



ΣΧΟΛΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

Εγκληματολογικές και ποινικές προσεγγίσεις της διαφθοράς,
του οικονομικού και του οργανωμένου εγκλήματος

Διπλωματική Εργασία

Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του Νόμου. Εγκλήματα των
Ισχυρών. Το παράδειγμα του Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα
Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων,
αρμόδια όργανα για την εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η
αποτελεσματικότητά τους.

Μιλτιάδης Τσαβδαρίδης

Επιβλέπων καθηγητής : Τρύφων Κοροντζής

Πάτρα, Ιούνιος 2024

Η παρούσα εργασία αποτελεί πνευματική ιδιοκτησία του/της φοιτητή/φοιτήτριας («συγγραφέας/δημιουργός») που την εκπόνησε. Στο πλαίσιο της πολιτικής ανοικτής πρόσβασης ο συγγραφέας/δημιουργός εκχωρεί στο ΕΑΠ, μη αποκλειστική άδεια χρήσης του δικαιώματος αναπαραγωγής, προσαρμογής, δημόσιου δανεισμού, παρουσίασης στο κοινό και ψηφιακής διάχυσής τους διεθνώς, σε ηλεκτρονική μορφή και σε οποιοδήποτε μέσο, για διδακτικούς και ερευνητικούς σκοπούς, άνευ ανταλλάγματος και για όλο το χρόνο διάρκειας των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας. Η ανοικτή πρόσβαση στο πλήρες κείμενο για μελέτη και ανάγνωση δεν σημαίνει καθ' οιονδήποτε τρόπο παραχώρηση δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας του συγγραφέα/δημιουργού ούτε επιτρέπει την αναπαραγωγή, αναδημοσίευση, αντιγραφή, αποθήκευση, πώληση, εμπορική χρήση, μετάδοση, διανομή, έκδοση, εκτέλεση, «μεταφόρτωση» (downloading), «ανάρτηση» (uploading), μετάφραση, τροποποίηση με οποιονδήποτε τρόπο, τμηματικά ή περιληπτικά της εργασίας, χωρίς τη ρητή προηγούμενη έγγραφη συναίνεση του συγγραφέα/δημιουργού. Ο συγγραφέας/δημιουργός διατηρεί το σύνολο των ηθικών και περιουσιακών του δικαιωμάτων.

Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους.

Μιλτιάδης Τσαβδαρίδης

Επιτροπή Επίβλεψης Διπλωματικής Εργασίας

Επιβλέπων Καθηγητής :

Τρύφων Κοροντζής

«Κ-Σ ΘΕ ΕΑΠ»

Συν-Επιβλέπων Καθηγητής :

Δημήτριος Λάζαρος Κόρος

«Κ-Σ ΘΕ ΕΑΠ»

Πάτρα, Ιούνιος 2024

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητα τους»*

«Θα ήθελα μέσα από την καρδιά μου να ευχαριστήσω όλους όσους συνέβαλλαν στην
εκπόνησή της εν λόγω Διπλωματικής Εργασίας.

Ειδικότερα ευχαριστώ θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή μου, κ. Τρύφωνα Χαρ.
Κοροντζή, για την εμπιστοσύνη που μου έδειξε εξ' αρχής, τις πρωτοβουλίες που μου
επέτρεψε να αναπτύξω
και τις υποδείξεις του, τη συμπαράστασή του και τη συνεχή του υποστήριξη που έδειξε
από την αρχή μέχρι το τέλος. Επιπλέον να ευχαριστήσω τον συνεπιβλέποντα καθηγητή
μου κ. Δημήτριο Λάζαρο Κόρο για την καθοδήγηση του στην επιτυχή εκπόνηση της
Εργασίας.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω τη σύζυγο μου, τους γονείς μου και τα παιδιά μου για
την στήριξη, κατανόηση και την υπομονή τους, καθ' όλη τη διάρκεια των μεταπτυχιακών
μου σπουδών».

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

Περίληψη

Με την παρούσα εργασία στοχεύουμε στην καταγραφή και ανάλυση των ανισοτήτων που εντοπίζονται μεταξύ των διαφόρων κοινωνικών στρωμάτων, ως προς την μεταχείριση της εγκληματικής τους δράσης από τα αρμόδια όργανα της νομοθετικής και της δικαστικής εξουσίας. Θα εστιάσουμε στην εγκληματολογική θεώρηση της δράσης των ισχυρών κοινωνικά, οικονομικά και πολιτικά παραγόντων, αλλά και στην πραγματική αποτύπωση των ενεργειών και δραστηριοτήτων τους μέσα από το πρόσφατο τραγικό παράδειγμα του σιδηροδρομικού δυστυχήματος των Τεμπών. Θα εντοπίσουμε όλες τις ελλείψεις, τις παθογένειες και τους λόγους για τους οποίους οδηγηθήκαμε στην τραγική κατάληξη της απώλειας δεκάδων ανθρώπινων ζωών. Θα εξετάσουμε το ζήτημα της διαφθοράς κατά τη σύναψη δημοσίων συμβάσεων, προβαίνοντας σε επίκληση της πολύκροτης σύμβασης 717 μεταξύ του Ελληνικού Κράτους, της Hellenic Train και της ΟΣΕ ΑΕ, στην πλημμελή εφαρμογή των όρων της και στην μη τήρηση των εκπορευόμενων από αυτήν δεσμεύσεων. Θα περιγράψουμε τη δικονομική διαδικασία, με την οποία αντιμετωπίζονται όλα τα εμπλεκόμενα με την υπόθεση πρόσωπα είτε έχουν την ιδιότητα του υπόπτου είτε αυτή του κατηγορουμένου. Θα εστιάσουμε στην προνομιακή μεταχείριση που απολαμβάνουν οι υπεύθυνοι πολιτικοί αξιωματούχοι, με αναφορά στις προστατευτικές διατάξεις του Νόμου περί ευθύνης Υπουργών. Επιπλέον θα γίνει μία περιγραφή και ανάλυση των αρμόδιων εξεταστικών επιτροπών που συστάθηκαν ενώπιον της Ελληνικής Βουλής, τα συμπεράσματα στα οποία κατέληξαν και την δεσμευτικότητα – εκτελεστικότητα των αποφάσεων τους. Θα γίνει αναφορά στον αρμόδιο Εισαγγελέα για την άσκηση ποινικής δίωξης, καθώς και στα καθήκοντα του και τα όρια των αρμοδιοτήτων του. Επιπλέον θα προσθέσουμε και την εμπλοκή του Ευρωπαϊκού Εισαγγελέα, τις παρεμβάσεις του και τον ρόλο του στην υπόθεση, αλλά και την μεταφορά της εν λόγω υπόθεσης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την έκταση των αρμοδιοτήτων και τις δυνατότητες παρεμβάσεων – κυρώσεων που έχουν οι Ευρωπαϊκοί Θεσμοί. Τέλος θα καταγράψουμε, όλες εκείνες τις παρεμβάσεις και τα μέτρα που λαμβάνονται από τους εκπροσώπους της εκτελεστικής και νομοθετικής εξουσίας, τις αρμόδιες δικαστικές αρχές, αλλά και τους υπόλοιπους



*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητα τους»*

θεσμικούς παράγοντες της χώρας, όπως η Ολομέλεια των Δικηγορικών Συλλόγων Ελλάδος στο πλαίσιο αντιμετώπισης και αποφυγής παρόμοιων τραγικών περιστατικών, της απόδοσης των ευθυνών στους υπεύθυνους του τραγικού δυστυχήματος, καθώς και τα αποτελέσματα που αυτά επιφέρουν.

Λέξεις – Κλειδιά

Ανισότητα / Διαφθορά / Έγκλημα / Τέμπη / Κυρώσεις / Αποκατάσταση

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητα τους»*

Equality of all Greeks before the law. Crimes of the Powerful. The
example of the railway accident in the Tempi valley. Procedural
measures against suspects and defendants, competent bodies for the
application of the rules of law and their effectiveness.

TSAVDARIDIS MILTIADIS

Abstract

With this thesis we aim to record and analyse the inequalities identified between different social strata, as regards the treatment of their criminal activity by the competent bodies of the legislative and judicial power. We will focus on the criminological consideration of the actions of the socially, economically and politically powerful actors, but also on the actual depiction of their actions and activities through the recent tragic example of the Tempi railway accident. We will identify all the shortcomings, pathologies and the reasons why we were led to the tragic outcome of the loss of dozens of human lives. We will examine the issue of corruption in the award of public contracts, citing the very complex contract 717 between the Greek State, Hellenic Train and TRAINOSE - OSE, the poor implementation of its terms and the failure to meet the commitments arising from it. We will describe the procedural process by which all persons involved in the case are dealt with, whether they are suspects or accused. We will focus on the preferential treatment enjoyed by responsible political appraisers, with reference to the protective provisions of the Law on Ministerial Responsibility. In addition, we will describe and analyse the competent investigative committees that were set up before the Greek Parliament, the conclusions they reached and the binding nature - enforceability of their decisions. A



*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητα τους»*

reference will be made to the Prosecutor responsible for criminal prosecution, as well as his duties and the limits of his powers. In addition, we will add the involvement of the European Public Prosecutor, his interventions and his role in the case, but also the transfer of this case to the European Parliament, the extent of the powers and the possibilities of interventions - sanctions that the European Institutions have. Finally, we will record all those interventions and measures taken by the representatives of the executive and legislative power, the competent judicial authorities, but also the other institutional factors of the country, such as the Plenary of the Greek Bar Associations in the context of dealing with and avoiding similar tragic incidents, the attribution of responsibility to those responsible for the tragic accident, as well as the results they bring about.

Keywords

Inequality / Corruption / Crime / Mounds / Sanctions / Restitution

Περιεχόμενα

Περίληψη.....	v
Abstract	viii-viii
Περιεχόμενα	ix
Συντομογραφίες και Ακρωνύμια.....	x
1. Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του Νόμου	1
1.1 Η Συνταγματική Αρχή της Ισότητας. Η ισότητα ενώπιον του Νόμου.....	1
1.2 Η ανισότητα στην ποινική μεταχείριση των εγκληματιών που προέρχονται από διαφορετικές κοινωνικές τάξεις	3
2. Εγκλήματα των Ισχυρών.....	9
2.1 Εγκληματολογική θεώρηση των εγκλημάτων του λευκού κολάρου	9
2.2 Η αντίδραση της κοινωνίας και των θεσμών στα εγκλήματα των ισχυρών	15
3. Το Σιδηροδρομικό Δυστύχημα στα Τέμπη.....	21
3.1 Το Ιστορικό της υπόθεσης.....	21
3.2 Τα εμπλεκόμενα πρόσωπα και οι αρμόδιοι φορείς.....	23
3.3 Κανονισμός ΕΚ 1371/2007. Η ευθύνη αποζημίωσης για θάνατο ή τραυματισμό επιβάτη.	35
4. Δικονομικά Μέτρα σε βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους	45
4.1 Ανακριτική διαδικασία, ο ρόλος του Εισαγγελέα στο στάδιο της ανάκρισης.....	45
4.2 Διαφθορά κατά τη σύναψη δημοσίων συμβάσεων. Η Σύμβαση 717 και τα καθήκοντα Ευρωπαϊκού Εισαγγελέα.....	58
4.3 Νόμος περί ευθύνης Υπουργών. Θεσμικές. Παρεμβάσεις για την εφαρμογή του.....	68
4.4 Σύσταση επιτροπών και Πορίσματα Ελληνικού Κοινοβουλίου. Μέσα Κοινοβουλευτικού Ελέγχου.....	79
Βιβλιογραφία.....	103

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητα τους»*

Συντομογραφίες & Ακρωνύμια

ΕΣΔΑ	Ευρωπαϊκή Σύμβαση Δικαιωμάτων του Ανθρώπου
ΟΛ	Ολομέλεια
ΣΤΕ	Συμβούλιο της Επικρατείας
ΑΠ	Άρειος Πάγος
ΗΠΑ	Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής
ΜΜΕ	Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης
ΟΣΕ	Οργανισμός Συγκοινωνιών Ελλάδας
ΡΑΣ	Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας
ΕΚ	Ευρωπαϊκός Κανονισμός
Ε.Ε.	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΑΚ	Αστικός Κώδικας
ΕΦΑΘ	Εφετείο Αθηνών
ΠΠΡΑΘ	Πολυμελές Πρωτοδικείο Αθηνών
ΚΠΔ	Κώδικας Ποινικής Δικονομίας
ΠΚ	Ποινικός Κώδικας
ΔΣ	Διοικητικό Συμβούλιο
ΦΠΑ	Φόρος Προστιθέμενης Αξίας
ΕΔΕΛ	Επιτροπή Δημοσίου Ελέγχου
ΕΣ	Ελεγκτικό Συνέδριο
ΕΚΠΑ	Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών
ΚΚΕ	Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας
ΣΥΡΙΖΑ – ΠΣ	Συνασπισμός Ρυζοσπαστικής Αριστεράς – Προοδευτική Συμμαχία
ΠΑΣΟΚ	Πανελλήνιο Σοσιαλιστικό Κίνημα
RID	Κανονισμός διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων
CER	Κοινότητα των Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων
UIC	Διεθνής Ένωση Σιδηροδρόμων
CIT	Διεθνής Επιτροπή για τις Σιδηροδρομικές Μεταφορές
ECTS	Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών
GSMR	Παγκόσμιο Σύστημα Κινητών Επικοινωνιών Σιδηροδρόμων

1. Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του Νόμου

1.1 Η συνταγματική αρχή της ισότητας. Η ισότητα ενώπιον του Νόμου

Στο άρθρο 4 του Ελληνικού Συντάγματος καταγράφεται η θεμελιώδης συνταγματική αρχή της Ισότητας. Ειδικότερα στην παράγραφο 1 του επίμαχου άρθρου προβλέπεται, ότι : « Οι Έλληνες είναι ίσοι ενώπιον του νόμου». Περαιτέρω στις υπόλοιπες διατάξεις του άρθρου 4 του Συντάγματος περιλαμβάνονται μια σειρά από ειδικότερες εκφάνσεις της αρχής της Ισότητας, με εξειδίκευση ως προς το φύλο, την ιθαγένεια, την ισονομία ως προς τα δημόσια βάρη, προάσπιση των συμφερόντων της πατρίδας και την ίση συμμετοχή στο κοινωνικό σύνολο¹.

Η αρχή της Ισότητας, όπως αυτή θεσπίζεται με το άρθρο 4 παρ. 1 του Συντάγματος, συνιστά μία Συνταγματική διάταξη, η οποία προβλέπει μία ισότιμη αντιμετώπιση όλων των κοινωνιών, που διαβιούν και λειτουργούν υπό τους ίδιους όρους και καταστάσεις. Στη συνταγματική αυτή διάταξη οφείλουν να υπακούουν όλα τα νομοθετικά κείμενα που εκδίδει ο Έλληνας νομοθέτης και όλες οι κανονιστικές πράξεις που εκδίδει η διοίκηση. Η προσβολή του Θεμελιώδους αυτού Συνταγματικού Κανόνα επαληθεύεται από την Ελληνική Δικαιοσύνη, η οποία έχει στα καθήκοντα της την επιβεβαίωση συμμόρφωσης όλων των κανόνων δικαίου με την συνταγματική αρχή της ισότητας, έτσι ώστε να επισφραγίζεται η διατήρηση του κράτους δικαίου και η διαβίωση των πολιτών σε ένα περιβάλλον ίσων ευκαιριών².

Τα ελληνικά δικαστήρια κατά την εξακρίβωση της ορθής εφαρμογής του Συνταγματικού Κανόνα της Ισότητας δέχονται τη δυνατότητα του Έλληνα νομοθέτη να θεσπίζει κανόνες και διατάξεις με σκοπό την οργάνωση και διαμόρφωση διαδικασιών και συσχετίσεων εντός της ελληνικής κοινωνίας λαμβάνοντας υπόψη το εκάστοτε οικονομική, πολιτικό και κοινωνικό πλαίσιο, εφόσον οι κανόνες αυτοί θεσπίζονται και εφαρμόζονται εντός των

¹ Ηλίας Κουβαράς, *Σύνταγμα. Ερμηνεία κατ' άρθρο*, Κέντρο Ευρωπαϊκού Συνταγματικού Δικαίου, Αθήνα, 2023, σ. 11.

² Άρειος Πάγος, *Δικαστική Απόφαση*, 3/2017, σ. 3.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

Συνταγματικών ορίων της αρχής της ισότητας. Μόνο κατ' εξαίρεση δύναται να αποκλίνουν από τα εν λόγω συνταγματικά όρια τόσο ο Έλληνας νομοθέτης όσο και τα αντίστοιχα όργανα της διοίκησης κατά την ενάσκηση της νομοθετικής και της κανονιστικής του εξουσίας και μόνο στην περίπτωση που η εν λόγω παρέκκλιση υπαγορεύεται από την προάσπιση του δημοσίου συμφέροντος και εφόσον έχει ληφθεί υπόψη και η απαιτούμενη συμμόρφωση προς την αρχή της αναλογικότητας³.

Στην περίπτωση κατά την οποία θεσπίζεται ένας κανόνας για τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας μια συγκεκριμένης ομάδας πολιτών εξαιρώντας από την σχετική ρύθμιση μία άλλη ομάδα πολιτών με τα ίδια χαρακτηριστικά και για την οποία δικαιολογείται επίσης η ευμενής μεταχείριση της, τότε ο κανόνας αυτός συγκρούεται με την αρχή της ισότητας και πρέπει να κριθεί ως αντισυνταγματικός. Σε μια τέτοια περίπτωση και προς τον σκοπό της συνταγματικής συμμόρφωσης επιβάλλεται να συμπεριληφθεί στην επίμαχη ευμενή διάταξη και η αδικαιολογήτως αποκλεισθείσα ομάδα πολιτών, έτσι ώστε να καμφθεί η προσβολή της συνταγματικής αρχής της ισότητας. Κατά τον ίδιο τρόπο και η διάταξη που προωθεί την εφαρμογή μιας δυσμενούς πρόβλεψης μόνο για την μια εκ των ως άνω ομάδων πολιτών θα πρέπει να μείνει ανεφάρμοστη⁴.

Συμπερασματικά η προβλεπόμενη στο άρθρο 4 παράγραφο 1 του Συντάγματος αρχή της ισότητας συνιστά κανόνα δικαίου, ο οποίος επιτάσσει τον ισότιμο και όμοιο χειρισμό των πολιτών που ανήκουν στις ίδιες κοινωνικές ομάδες με ίδια χαρακτηριστικά αποτρέποντας την διαφορετική αντιμετώπιση τους είτε πρόκειται για την χορήγηση κάποιου ευμενούς δικαιώματος είτε για την επιβολή κάποιας υποχρέωσης, ενώ τέλος απαγορεύει την ίδια αντιμετώπιση ανθρώπων που εμφανίζουν διαφορετικά χαρακτηριστικά γνωρίσματα⁵.

Ισότητα απέναντι στο νόμο δεν σημαίνει, ότι μόνο οι πολίτες πρέπει να είναι ίσοι έναντι του νόμου, αλλά και ο ίδιος ο νόμος οφείλει να είναι ίσος απέναντι τους. Στο πλαίσιο αυτό τα Ελληνικά δικαστήρια και ειδικότερα ο Άρειος Πάγος υιοθετεί την ερμηνεία νόμος ίσος

³ Αυτόθι, σ. 3

⁴ Ολομέλεια Αρείου Πάγου, Δικαστική Απόφαση, 16/2015, σ. 2

⁵ Συμβούλιο της Επικρατείας, Δικαστική Απόφαση, 3396/2014, σ. 3-4

Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητα τους»

έναντι όλων. Όταν λοιπόν πρόκειται να ρυθμιστούν όμοιες καταστάσεις, που αφορούν ομοειδή πράγματα και όμοιες ομάδες ανθρώπων δεν νοείται ανόμοια εφαρμογή του νόμου ή εφαρμογή ανόμοιας νομοθετικής διάταξης παρά μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις, που προκρίνεται η εξυπηρέτηση του γενικού καλού και του δημόσιου συμφέροντος και σε αυτή την περίπτωση όμως η εξαιρετική αυτή μεταχείριση θα πρέπει να αιτιολογείται επαρκώς, διότι σε διαφορετική περίπτωση η διάταξη θα πρέπει να χαρακτηρίζεται ως αντισυνταγματική και να μένει ανεφάρμοστη.⁶

Η Ισότητα όλων των πολιτών έναντι του νόμου διακηρύσσεται πανηγυρικά και στο άρθρο 14 της Ευρωπαϊκής Σύμβασης Δικαιωμάτων του Ανθρώπου ΕΣΔΑ (Σύμβαση της Ρώμης), όπως αυτή κυρώθηκε και ενσωματώθηκε στην Ελληνική έννομη τάξη με το ΝΔ 53/1974. Ειδικότερα στο εν λόγω άρθρο προβλέπεται : «Η χρήσις των αναγνωριζομένων εν τη παρούση συμβάσει δικαιωμάτων και ελευθεριών δέον να εξασφαλισθή ασχέτως διακρίσεως φύλου, φυλής, χρώματος γλώσσης θρησκείας, πολιτικών ή άλλων πεποιθήσεων, εθνικής ή κοινωνικής προελεύσεως, συμμετοχής εις εθνικήν μειονότητα περιουσίας, γεννήσεως ή άλλης καταστάσεως»⁷. Μάλιστα σε σχετικές αποφάσεις του ΔΕΚ που έχουν υιοθετηθεί και από την ελληνική νομολογία προβλέπεται απαγόρευση μεταχείρισης όμοιων περιπτώσεων με διαφορετικό τρόπο και ανόμοιων περιπτώσεων με όμοιο τρόπο⁸

1.2 Η ανισότητα στην ποινική μεταχείριση των εγκληματιών που προέρχονται από διαφορετικές κοινωνικές τάξεις.

Η κοινωνική θέση και το εισόδημα αποτελούν τα κυρίαρχα στοιχεία της εκάστοτε εφαρμοστέας κοινωνικής πολιτικής και συνιστούν γνωρίσματα διακριτικής μεταχείρισης των πολιτών, που με τη σειρά τους παίζουν καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη της

⁶ Κώστας Χ. Χρυσόγονος, *Ατομικά και Κοινωνικά Δικαιώματα*, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2006, σ. 119-121.

⁷ Ευρωπαϊκή Σύμβαση Δικαιωμάτων του Ανθρώπου, 1950, αρ. 14

⁸ Κώστας Χ. Χρυσόγονος, ο.π., σελ. 120

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

εγκληματικότητας και την διαχείριση της τελευταίας από το ποινικοκατασταλτικό σύστημα. Μάλιστα οι ανισότητες που εντοπίζονται στον κοινωνικό ιστό του κάθε κράτους μέσω του κοινωνικού γίνεσθαι του κάθε ατόμου, αποτελούν και τα συστατικά της διαφορετικής αντιμετώπισης, που επιφυλάσσουν οι εκπρόσωποι της ποινικής δικαιοσύνης στους διάφορους κοινωνούς⁹. Η ύπαρξη διακρίσεων και δυσαναλογιών μεταξύ των διαφόρων κοινωνικών τάξεων αποτελεί ένα κοινωνικό φαινόμενο, που συμβάλλει σε σημαντικό βαθμό στην προώθηση και ανάπτυξη της εγκληματικότητας. Οι ανισότητες χωρίζονται σε οικονομικές, που αναφέρονται στα συνολικά εισοδήματα του κάθε ατόμου και τις κοινωνικές, που σχετίζονται με την καταγωγή, το φύλο και το κοινωνικό στρώμα¹⁰.

Οι ανισότητες όχι μόνο συντηρούνται, αλλά αναπαράγονται και εδραιώνονται μέσα από τον τρόπο λειτουργίας του κρατικού μηχανισμού και την αντιμετώπιση του εγκλήματος και των εγκληματιών από τους εκπροσώπους του ποινικοκατασταλτικού συστήματος. Κρίσιμοι παράγοντες για τη διαίωνιση των ανισοτήτων αποτελούν οι τρόποι διαχείρισης των εγκληματικών φαινομένων από τις αρμόδιες αστυνομικές αρχές, τις δικαστικές αρχές και το σύστημα των φυλακών¹¹. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η διακριτική ευχέρεια που εμφανίζουν οι δικαστικοί λειτουργοί ως προς το ύψος των επιβαλλόμενων ποινών στους καταδικασθέντες για την εγκληματική τους δράση¹².

Στην Ελλάδα η εγκληματικότητα συνδέθηκε τις τελευταίες δεκαετίες με την άύξηση της ανεργίας, με την έλλειψη δυνατότητας πρόσβασης στην αγορά, με την έλευση στην χώρα σημαντικών κυμάτων μεταναστών και γενικότερα με τους εκπροσώπους των χαμηλών κοινωνικών στρωμάτων. Ο κρατικός μηχανισμός και το ποινικοκατασταλτικό σύστημα εστιάζουν σε συγκεκριμένες περιπτώσεις εγκληματιών που προέρχονται από κοινωνικές ομάδες που βρίσκονται στο περιθώριο της κοινωνίας. Ειδικότερα οι μετανάστες αποτελούν τα εύκολα θύματα και την πιο εκτεθειμένη κοινωνική ομάδα έναντι των

⁹ Σοφία Βιδάλη, *Πέρα από τα όρια. Η αντεγκληματική πολιτική σήμερα*, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2017, σ. 59.

¹⁰ Αυτόθι, σ. 60

¹¹ Αυτόθι, σ. 61

¹² Αυτόθι, σ. 62

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

αστυνομικών αρχών και του ποινικοκατασταλτικού συστήματος, ενώ τους καταλογίζεται η ευθύνη για όλα τα δεινά των σύγχρονων εγκληματικών δραστηριοτήτων¹³.

Παρά το γεγονός ότι η Ελληνική κοινωνία έχει τις τελευταίες δεκαετίες στραμμένο το βλέμμα της στα εγκλήματα του δρόμου, εντούτοις μια σειρά από οικονομικά εγκλήματα και σκάνδαλα, που έχουν πρωταγωνιστές πολιτικούς και οικονομικούς παράγοντες της χώρας βγαίνουν στην επιφάνεια. Πολύκροτες υποθέσεις όπως το σκάνδαλο του Χρηματιστηρίου, των εξοπλιστικών προγραμμάτων, οι υποθέσεις της Μονής Βατοπεδίου, της Siemens, της Novartis κ.α. φέρνουν στο προσκήνιο το λεγόμενο κρατικό εταιρικό έγκλημα και την εμπλοκή σε αυτό κρατικών αξιωματούχων, αλλά και πολυεθνικών εταιριών με μεγάλο χαρτοφυλάκιο και οικονομική επιφάνεια. Στο πλαίσιο αυτό όλες οι αντιεγκληματικές πρωτοβουλίες που αναπτύσσονταν τόσο από τον κρατικό μηχανισμό όσο και από τους υπόλοιπους παράγοντες του κοινωνικοπολιτικού συστήματος στόχευαν στην καταπολέμηση των εγκλημάτων του δρόμου, προσπαθώντας να στρέψουν και το ενδιαφέρον της κοινωνίας προς εκείνη την κατεύθυνση, με απώτερο σκοπό την συγκάλυψη των εγκλημάτων υψηλών κοινωνικών στρωμάτων¹⁴.

Η προνομιακή μεταχείριση των δραστών των οικονομικών και κρατικών εταιρικών εγκλημάτων δεν σχετίζεται μόνο με την αντιμετώπιση τους από το ποινικοκατασταλτικό σύστημα, αλλά αφορά και την ίδια τη νομοθεσία. Η στενή σχέση των ισχυρών οικονομικά παραγόντων με τους εκπροσώπους της νομοθετικής εξουσίας, έχει ως συνέπεια την επιλεκτική νομοθέτηση συγκεκριμένων διατάξεων, που συνιστούν ασπίδα προστασίας, τόσο για τα συμφέροντα των εκπροσώπων των ελίτ και της υψηλής κοινωνίας, αλλά και για τη διευκόλυνση της δράσης τους¹⁵. Η ανισότητα που αναδύεται μέσα από τις προνομιακές σχέσεις που αναπτύσσουν οι ισχυροί οικονομικοί παράγοντες με την κρατική εξουσία δεν αποτυπώνεται μόνο στον τρόπο και τα μέσα αντιμετώπισης της εγκληματικής τους δράσης από τα ποινικά δικαστήρια, αλλά εντοπίζεται και στην ίδια την ποινική νομοθεσία και ειδικότερα στον τρόπο ποινικοποίησης ενεργειών και συμπεριφορών, που

¹³ Αυτόθι, σ. 68-69

¹⁴ Αυτόθι, σ. 74

¹⁵ Αυτόθι, σ. 74-75

θα αποτελέσουν στην συνέχεια το πλέγμα των κανόνων δικαίου που θα ερμηνεύσουν και θα εφαρμόσουν οι αρμόδιες δικαστικές αρχές. Διακρίνεται μία απουσία προστατευτικών διατάξεων για σημαντικά και ευαίσθητα έννομα αγαθά, όπως το περιβάλλον και η δημόσια υγεία και αντίστοιχα περιορισμένη ποινική καταστολή για την προσβολή των συγκεκριμένων εννόμων αγαθών, με την οποία εμπλέκονται κατά συνήθη τρόπο εκπρόσωποι της υψηλής κοινωνίας¹⁶.

Η καλλιέργεια ισχυρών δεσμών μεταξύ της κρατικής εξουσίας, του πολιτικού συστήματος και του επιχειρηματικού κόσμου οδήγησε στην πρόκληση σημαντικών φαινομένων διαφθοράς, τα οποία δεν έτυχαν της δέουσας προσοχής και ευαισθησίας από τις δικαστικές αρχές και γενικότερα το ποινικοκατασταλτικό σύστημα, με συνέπεια να έχει παγιωθεί η εντύπωση στην κοινωνία, ότι τα μέλη των υψηλών κοινωνικών στρωμάτων βρίσκονται στο «αυπόβλητο». Δεν είναι καθόλου τυχαίο ότι στην πρώτη οργανωμένη και εμπεριστατωμένη έρευνα που υλοποιήθηκε σε ευρωπαϊκό επίπεδο το 2005, στην χώρα μας καταγράφηκε το υψηλότερο ποσοστό διαφθοράς σε σχέση με τα υπόλοιπα ευρωπαϊκά κράτη. Η συντήρηση και η επικράτηση των εν λόγω φαινομένων διαφθοράς στηρίζεται επίσης και στο γεγονός της κοινωνικής ανεκτικότητας που παρατηρείται, η οποία οφείλεται όχι μόνο στην εδραιωμένη αντίληψη για την εγκληματικότητα του δρόμου, αλλά και στο αίσθημα τρόμου που έχει καταβάλλει τους πολίτες και τους καθιστά τουλάχιστον επιφυλακτικούς στην καταγγελία φαινομένων διαφθοράς, ειδικότερα από τη στιγμή που διαπιστώνουν και ότι οι ίδιες οι διοικητικές αρχές δεν επιλαμβάνονται δραστικά για την καταστολή και καταδίκη αυτών των φαινομένων¹⁷.

Η ανισότητα μεταξύ των μελών διαφορετικών κοινωνικών τάξεων εντοπίζεται πρωτίστως στην ίδια την νομοθέτηση των κανόνων δικαίου και ειδικότερα στη θέσπιση και διαμόρφωση της ποινικής νομοθεσίας. Οι αρμόδιες αρχές καταλήγουν επιλεκτικά στην απόδοση του εγκληματικού χαρακτήρα σε μία συμπεριφορά και ενέργεια, ενώ σε αρκετές

¹⁶ Αθανάσιος Χουλιάρης, *Εγκληματικότητα των ισχυρών: Εγκληματολογική θεωρία και ποινική προβληματική*, στο: Σοφία Βιδάλη, Νικόλαος Κουλούρης, Χάρης Παπαχαλαράμπους, *Εγκλήματα των ισχυρών. Διαφθορά, οικονομικό και οργανωμένο έγκλημα*, ΕΑΠ, Αθήνα, 2019, σ. 67-68.

¹⁷ Σοφία Βιδάλη, ο.π., σ. 75-76

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

περιπτώσεις δείχνουν ιδιαίτερα προσεκτικές στην κατονομασία ενός προσώπου ως εγκληματία, ιδιαίτερα όταν προέρχεται από τα εύρωστα κοινωνικά στρώματα. Επιπλέον δεν λείπουν οι περιπτώσεις κατά τις οποίες οι αρμόδιες αστυνομικές και δικαστικές αρχές προβαίνουν σε επιλεκτική εφαρμογή ή και παραβίαση δικονομικών διατάξεων προς εξυπηρέτηση των οικονομικά ισχυρών προσώπων, εδραιώνοντας την κοινωνική και οικονομική ανισότητα των πολιτών που προέρχονται από διαφορετικές κοινωνικές τάξεις.¹⁸ Άλλωστε ο χαρακτηρισμός της αδικημάτων των μελών της υψηλής κοινωνίας ως ένα είδος δομικής εγκληματικής δράσης διευκολύνει την ευνοϊκή ποινική τους μεταχείριση, καθώς η ποινική νομοθεσία επικεντρώνεται στην καταπολέμηση εγκλημάτων με πιο άμεσο και διαπροσωπικό χαρακτήρα, αφήνοντας σε δεύτερη μοίρα την αντιμετώπιση των εγκλημάτων των ισχυρών, για τα οποία αδιαμφισβήτητα είναι αναγκαία η εφαρμογή και καθιέρωση μιας πολυεπίπεδης εγκληματικής στρατηγικής.¹⁹

Η ανισότητα στην μεταχείριση των δραστών που ανήκουν σε διαφορετικές κοινωνικές ομάδες εντοπίζεται και στον τρόπο λειτουργίας των αστυνομικών αρχών. Τα αστυνομικά όργανα σε πολλές περιπτώσεις εμφανίζουν διαφορετική συμπεριφορά κατά τη σύλληψη, μεταγωγή και προσαγωγή δραστών όμοιων αδικημάτων, ανάλογα την κοινωνική τάξη από την οποία προέρχονται οι τελευταίοι. Έχουν καταγραφεί περιστατικά υποτιμητικής συμπεριφοράς, παράνομης βίας, ακόμα και αυθαιρεσίας κατά τη σύλληψη προσώπων που προέρχονται από χαμηλά κοινωνικά στρώματα, σε αντίθεση με την ανεκτικότερη μεταχείριση που απολαμβάνουν μέλη της κοινωνικής ελίτ κατά την τέλεση ομοειδών αξιόποινων πράξεων.²⁰

Ανάλογα φαινόμενα άνισης αντιμετώπισης διαπιστώνονται κατά την επιβολή της δικαιοσύνης από τα αρμόδια δικαστικά όργανα. Η διακριτική ευχέρεια που έχει το δικαστικό σώμα ως προς το ακριβές ύψος της τελικής επιβληθείσας ποινής, ως προς την επιβολή περιοριστικών όρων ή προσωρινής κράτησης, καθώς και κατά την απόφαση περί

¹⁸ Αυτόθι, σ. 75-76

¹⁹ Αθανάσιος Χουλιάρης, ο.π., σ. 71

²⁰ Σοφία Βιδάλη, ο.π., σ. 79



Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητα τους»

αναστολής εφαρμογής της ποινής, οδηγεί αρκετές φορές στην διαμόρφωση μιας επιλεκτικής κρίσης, με άμεσο αποτέλεσμα την έκδοση διαφορετικών αποφάσεων για όμοιες περιπτώσεις. Αυτό που τελικά παίζει τον σημαντικότερο ρόλο δεν είναι το ίδιο το έγκλημα και τα χαρακτηριστικά αυτού, αλλά τα κοινωνικά γνωρίσματα του δράστη, που καθορίζουν τελικά την ενοχή του και την επιβαλλόμενη ποινή²¹.

²¹ Βασίλης Καρύδης, *Όψεις Κοινωνικού Ελέγχου στην Ελλάδα. Ηθικοί Πανικοί, Ποινική Δικαιοσύνη*, Αντ. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή, 2010, σ. 195.

Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»

2. Εγκλήματα των ισχυρών

2.1 Εγκληματολογική Θεώρηση των εγκλημάτων του λευκού κολάρου

Το κυρίαρχο θεωρητικό ρεύμα της Κριτικής Εγκληματολογίας έφερε στο προσκήνιο και ανέδειξε τα εγκλήματα των ισχυρών ή αλλιώς εγκλήματα του λευκού κολάρου. Η Κριτική εγκληματολογία δεν εστιάζει την αναφορά της στα κύρια γνωρίσματα του δράστη μιας εγκληματικής πράξης, αλλά επικεντρώνεται στους λόγους που κάποια πρόσωπα φέρουν τον μανδύα του εγκληματία, ενώ κάποιοι άλλοι άνθρωποι παρά την ανάπτυξη εγκληματικών συμπεριφορών αποφεύγουν τον χαρακτηρισμό τους ως εγκληματική φυσιογνωμία. Για την Κριτική Εγκληματολογία σημαντικό ρόλο στην κατεύθυνση της ερμηνείας του εγκληματικού φαινομένου παίζει το ποινικοκατασταλτικό σύστημα. Κατά τους εκφραστές της εν λόγω εγκληματολογικής θεωρίας ο σκοπός του νομοθέτη δεν είναι η θέσπιση νόμων για την επικράτηση της κοινωνικής ειρήνης, αλλά για την προάσπιση συγκεκριμένων συμφερόντων. Στην εν λόγω ερμηνεία της εγκληματικότητας σημαίνοντα ρόλο επιτελούν τα εγκλήματα των ισχυρών είτε ως έκφανση των επιχειρηματικών αποκλίσεων είτε της πολιτικής διαφθοράς²².

Η Κριτική εγκληματολογία άφησε στην άκρη τα εγκλήματα του δρόμου, που μέχρι τότε αποτελούσαν τις κυρίαρχες καταγραφές των παραδοσιακών εγκληματολογικών θεωριών και έστρεψε το βάρος της προσοχής της στην εγκληματικότητα των εκπροσώπων των υψηλών κοινωνικών στρωμάτων, η οποία συνεπικουρείται και διανθίζεται από τις παραβατικές ενέργειες των επιχειρηματικών κύκλων, την αλληλεπίδραση με το πολιτικό σύστημα και τις αστυνομικές αρχές, συνέπειες και αποτελέσματα μιας Καπιταλιστικής κοινωνίας²³. Στην κορυφή της εγκληματικότητας των ισχυρών συναντούμε το αμερικανικό όνειρο, που προωθείται από την καπιταλιστική κοινωνία, κυρίαρχα στοιχεία της οποίας αποτελούν ο ανταγωνισμός και η επιτυχία. Σε μια τέτοια κοινωνία όπου

²² Βίκυ Βασιλαντωνοπούλου, «Λευκά Κολάρα» και Οικονομικό Έγκλημα, Π. Ν. Σάκουλας, Αθήνα, 2014, σ. 108-109

²³ Αυτόθι, σ. 109-110

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

προβάλλεται ο ατομικισμός, ο ανταγωνισμός και η απληστία, η ανάπτυξη εγκληματικής δράσης είναι αναπόφευκτη. Τα εγκλήματα του λευκού περιλαιμίου συμπορεύονται με την έννοια του καπιταλισμού, καθώς οι επιχειρηματικοί κύκλοι και οι πολυεθνικές εταιρίες επιδιώκουν συνεχώς την μεγιστοποίηση των κερδών τους και την αποφυγή των ζημιών. Το αμερικανικό όνειρο προωθείται από όλους τους φορείς και τα μέσα μαζικής ενημέρωσης ως απώτερος σκοπός του κάθε κοινωνού στον δρόμο προς την επιτυχία και την ευτυχία. Το τρίπτυχο της επιτυχημένης καριέρας, της δεμένης οικογένειας και του σωστού σπιτικού συνιστούν την κλασική εκδοχή του αμερικανικού ονείρου²⁴.

Η Κριτική εγκληματολογία προτίμησε να αφήσει στην άκρη την παραδοσιακή ανάλυση της αξιόποινης πράξης και παραβατικής συμπεριφοράς και επικεντρώθηκε στα μέλη της υψηλής κοινωνίας και τους ισχυρούς οικονομικά παράγοντες. Προέταξε από την μία την σύνδεση μεταξύ των ορισμών της εγκληματικότητας και την προώθηση των συμφερόντων των εκπροσώπων της κοινωνικής και οικονομικής ελίτ και από την άλλη προέβαλλε την ανάπτυξη της εγκληματικής δραστηριότητας των μεγάλων επιχειρηματικών κύκλων και των εταιρικών κολοσσών με την σύμπραξη της κρατικής εξουσίας, που αποδεικνύεται σε κάθε περίπτωση περισσότερο επιζήμια σε σχέση με τα παραδοσιακά εγκλήματα του δρόμου²⁵. Τα εγκλήματα των ισχυρών αποτελούν μια κατηγορία εγκληματικών δραστηριοτήτων που επιφέρουν τεράστια ζημία στην οικονομία των ΗΠΑ, που ξεπερνά τα 250 δισεκατομμύρια δολάρια. Οι χρηματοπιστωτικές επιπτώσεις των εγκλημάτων του λευκού κολάρου είναι συντριπτικά δυσμενέστερες σε σχέση με αυτές που προκαλούνται από τους δράστες των εγκλημάτων του δρόμου²⁶.

Σύμφωνα με τον Ολλανδό Θεωρητικό και εκφραστή του ρεύματος της Κριτικής Εγκληματολογίας Willem Bongers, το μυστικό της κατανόησης του εγκληματικού φαινομένου κρύβεται στην καπιταλιστική δομή της κοινωνίας. Η καπιταλιστική κοινωνία

²⁴ Joseph, P. Martinez, «Unpunished Criminals : The social Acceptability of White Collar Crimes in America», Senior Honors Theses. 382, 2014, σ. 28-29

²⁵ Βίκυ Βασιλαντωνοπούλου, ο.π., σ. 118

²⁶ Joseph, P. Martinez, ο.π., σ. 5

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

κατά τον Bonger αποτελείται από την υψηλή κοινωνική τάξη, που συνιστά και την κυρίαρχη δύναμη και τα χαμηλότερα κοινωνικά στρώματα, που τηρούν στάση υπακοής έναντι των κελευσμάτων των εκπροσώπων της κοινωνικής ελίτ. Σε μια τέτοια κοινωνία οι εγκληματίες του λευκού περιλαίμιου έχουν κυρίαρχο ρόλο. Η εγκληματική τους δράση αναφύεται από τον κίνδυνο οικονομικής κατάρρευσης τους, που θα τους οδηγούσε σε μια ζωή ανέχειας, την οποία ποτέ τους δεν έχουν γνωρίσει και η αποφυγή μιας τέτοιας δραματικής γι αυτούς συνθήκη αποτελεί το κίνητρο για την ανάπτυξη εγκληματικής δράσης, ώστε να διατηρήσουν την οικονομική και κοινωνική τους υπόσταση. Από την άλλη η τέλεση αξιοποιώνων πράξεων προκύπτει και από την οικονομική τους απληστία. Κίνητρο τους αποτελεί η μεγιστοποίηση των κερδών τους και η ισχυροποίηση της επιχειρηματικής και επενδυτικής τους θέσης²⁷.

Συνεχιστής του έργου του Bonger αποτέλεσε ο Αμερικανός εγκληματολόγος William Chambliss, ο οποίος προέκρινε τη σύνδεση μεταξύ της σοβαρής επιχειρηματικότητας και σοβαρής εγκληματικής δράσης. Μάλιστα ο Chambliss προκειμένου να στηρίξει και να εξειδικεύσει τη θεωρητική του προσέγγιση σύμφωνα με την οποία η κοινωνική διαστρωμάτωση συνδέεται με την θέσπιση της ποινικής νομοθεσίας, καθιέρωσε πέντε βασικές αρχές και πιο συγκεκριμένα : α) οι συνθήκες διαβίωσης του κάθε κοινωνού επιδρούν στις αξίες και στους κανόνες της ζωής του, β) οι πολύπλοκες κοινωνίες αποτελούνται από πολυάριθμες κοινωνικές τάξεις με διαφορετικά χαρακτηριστικά ως προς τον τρόπο επιβίωσης τους, γ) οι σύνθετες κοινωνίες καταλαμβάνονται από ανομοιογενείς και αντιφατικούς κανόνες, δ) οι δυνατότητες κάθε κοινωνικής ομάδας ώστε να επιβάλει τους δικούς της θεσμούς και κανόνες δεν είναι ισότιμες, αλλά εξαρτώνται από την οικονομική και πολιτική τους παρουσία, ε) όσο πιο ισχυρή είναι η οικονομική και πολιτική επιρροή που ασκεί μία κοινωνική τάξη, τόσο πιθανότερη είναι η αποδοχή της παρέμβασης της στη νομοθετική εξουσία και στην ψήφιση συγκεκριμένων νόμων²⁸.

²⁷ Βίκυ Βασιλαντωνοπούλου, ο.π., σ. 122

²⁸ Αυτόθι, σ. 124-125

Ο Chambliss δεν εστιάζει τη θεώρηση του στο κανονιστικό πλαίσιο, στα πολιτισμικά χαρακτηριστικά, ούτε στα ατομοκεντρικά και κοινωνικο-ψυχολογικά βιώματα, αλλά στη σύνθεση των κοινωνικών διασυνδέσεων και επαφών που επικρατούν στην κοινωνία, βάσει της εκάστοτε οικονομικής και πολιτικής διαστρωμάτωσης. Κατά τον Chambliss η εγκληματική δραστηριότητα του λευκού κολάρου αποτελεί μια κερδοφόρα συνδιαλλαγή μεταξύ επιχειρηματικών κύκλων, μελών εγκληματικών οργανώσεων, εκπροσώπων της κρατικής εξουσίας και της πολιτικής σκηνής. Συνδιαλλαγές με το παραπάνω περιεχόμενο διακατέχονται από το παράνομο στοιχείο και αποδεικνύονται ιδιαίτερα προσοδοφόρες εκφεύγοντας από την ποινική καταστολή. Απαραίτητο στοιχείο για την επίτευξη των παραπάνω στόχων είναι η συμβολή της κρατικής και νομοθετικής εξουσίας και του πολιτικού συστήματος. Ο Chambliss προωθεί την ιδέα της ύπαρξης σχέσεων αμοιβαίας εμπιστοσύνης και αλληλεπίδρασης μεταξύ επιχειρηματικών παραγόντων, εγκληματικών οργανώσεων και πολιτικών αξιωματούχων. Επιπλέον καταλήγει ο εν λόγω θεωρητικός, ότι προκειμένου να λειτουργεί ανεπηρέαστο και απερίσπαστο το ως άνω δίκτυο, στρέφει την ποινική νομοθεσία στην καταδίωξη και καταστολή των μελών των χαμηλών κοινωνικών στρωμάτων, με απώτερο σκοπό την ποινικοποίηση και τιμώρηση πράξεων προσώπων, που δεν έχουν να προσφέρουν κάτι στο σύστημα και η καταδίκη των οποίων δεν θα αποτελέσει καμία απειλή, αλλά αντίθετα θα συμβάλλει στην απρόσκοπτη συνέχιση της έκνομης δραστηριότητας των μελών του προαναφερθέντος δικτύου²⁹.

Από την πλευρά του ο θεωρητικός Edwin Sutherland προέβαλλε την θεωρία της σύγκρουσης, σύμφωνα με την οποία οι διάφορες κοινωνικές ομάδες μετέχουν σε μία πολύπλευρη κοινωνία, όπου η κάθε μία εξ αυτών προσπαθεί να επιβάλει τα τις επιδιώξεις της και να προωθήσει τα συμφέροντά της, με πρωταρχικό στόχο την ολοκληρωτική επικράτηση. Όμως η επιβολή της μίας κοινωνικής τάξης έναντι της άλλης δεν είναι ο τελικός προορισμός, αλλά αυτό που τελικά επιδιώκεται είναι μια ενσωμάτωση και συγχώνευση μεταξύ τους. Κατά τον Sutherland ο νόμος δεν συμβάλλει από την πλευρά του στην άμβλυνση των διαφορών μεταξύ των διαφόρων κοινωνικών στρωμάτων και την

²⁹ Αυτόθι., σ. 128-130

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

τελική συμπόρευση μεταξύ τους, αλλά αντιθέτως επιτείνει τη σύγκρουση και εξωθεί σε υιοθέτηση παράνομων συμπεριφορών³⁰.

Ο Sutherland εκκινώντας από την έννοια της κοινωνικής αλληλεπίδρασης δεν θεωρεί την επιδίωξη του κέρδους ως τον βασικό παράγοντα για την ανάπτυξη εγκληματικής δράσης, ούτε αναγνωρίζει τα ανθρώπινα ένστικτα ως κριτήρια για την υιοθέτηση παραβατικής συμπεριφοράς, αντιθέτως καταλήγει στην ανάπτυξη της έννοιας της διαφορικής συναναστροφής, σύμφωνα με την οποία η στροφή προς το έγκλημα είναι αποτέλεσμα των κοινωνικών επαφών και επιδράσεων που έχει το κάθε άτομο με το υπόλοιπο κοινωνικό του περιβάλλον και την συναναστροφή που έχει με τα υπόλοιπα μέλη αυτού. Ο κάθε κοινωνός προσφεύγει στο έγκλημα, γιατί έρχεται σε καθημερινή επαφή με ολοένα και περισσότερα πρόσωπα που έχουν ροπή προς το έγκλημα και εμφανίζουν παραβατική συμπεριφορά και τα τελευταία αποτελούν στην ουσία τα κυρίαρχα πρότυπα γι αυτόν, αφού στην αντίπερα όχθη δεν προβάλλονται και δεν επικρατούν τα πρότυπα μιας σύννομης και ευπρεπούς διαβίωσης. Κατά τον ίδιο τρόπο και τα εγκλήματα του λευκού περιλαιμίου είναι κατά τον Sutherland αποτέλεσμα της αλληλεπίδρασης που έχουν τα μέλη εύπορων κοινωνικών τάξεων με το ήδη διαμορφωθέν επιχειρηματικό περιβάλλον, χαρακτηριστικό στοιχείο της οποίας αποτελεί η ανάπτυξη εγκληματικής δραστηριότητας. Η εισχώρηση ενός νέου μέλους στον επιχειρηματικό κόσμο συνεπάγεται και την υιοθέτηση των πρακτικών παραβίασης των κανόνων δικαίου, την εκμάθησή τους και τη συνακόλουθη ανάπτυξη εγκληματικής συμπεριφοράς. Στις περισσότερες περιπτώσεις είναι τέτοια η ισχύς του επιχειρηματικού κύκλου και η αλληλεπίδραση των εκπροσώπων του με τους αντίστοιχους αντιπροσώπους της κρατικής εξουσίας και των υπολοίπων θεσμικών λειτουργιών, που τείνει η εγκληματική δραστηριότητα τους να νομιμοποιηθεί θεσμικά και να επακολουθήσει μια άτυπη αποποινικοποίηση της. Σύμφωνα με τη θεώρηση του Sutherland η πρακτική του επιχειρηματικού κύκλου δεν είναι απλά να συγκρούεται με τους επίσημους θεσμούς του κράτους, αλλά περισσότερες να διαπλέκεται

³⁰ Αυτόθι, σ. 62

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

με το πολιτικό σύστημα και να καταφέρνει στο τέλος να θέσει υπό τον έλεγχο του τόσο την θέσπιση του απαραίτητου νομοθετικού πλαισίου, όσο και την ίδια του την εφαρμογή. Με λίγα λόγια δεν στοχεύουν απλα στην παραγωγή ευμενών για τα συμφέροντα τους νομοθετικών διατάξεων, αλλά αποβλέπουν και στην εξασφάλιση της αποχής των θεσμικών φορέων από την εφαρμογή διατάξεων που συγκρούονται με τους στόχους και τις επιδιώξεις τους³¹.

Συμπερασματικά η θεωρία του Sutherland δεν χαρακτηρίζει την εγκληματική δραστηριότητα ως ένα αποτέλεσμα απόκλισης από κάποια εδραιωμένη κανονικότητα, αλλά αντιθέτως είναι το απαύγασμα μιας συνεχούς διαδραστικής επικοινωνίας μεταξύ των μελών μιας κοινωνίας και των κοινωνικών τάξεων στις οποίες εντάσσονται, ως αναμενόμενη συνέχεια της πολυπλοκότητας και της πολυμορφίας των σύγχρονων κοινωνιών. Η αλληλεπίδραση αυτή των διαφόρων κοινωνικών στρωμάτων επιφέρει και την σύγκρουση, κατά την οποία κάθε κοινωνική τάξη προσπαθεί να επιβάλει τα «θέλω» της μέσα από την εκμετάλλευση του εκάστοτε νομοθετικού πλαισίου και των εφαρμοστών του. Κατά τον Sutherland η επικρατούσα κοινωνική τάξη είναι αυτή των επιχειρηματιών, οι οποίοι προκειμένου να εξολοθρεύσουν τον βασικό τους εχθρό, που δεν είναι άλλος από τον ελεύθερο ανταγωνισμό και την ελεύθερη αγορά, υιοθετούν παραβατικές πρακτικές συνδιαλέγονται με το πολιτικό σύστημα και τους κρατικούς αξιωματούχους, προκειμένου να εδραιώσουν τις θέσεις τους και να εξασφαλίσουν την ηγεμονική τους παρουσία στην παγκόσμια αγορά και οικονομία³².

Τέλος ιδιαίτερη σημασία έχει και η θεωρητική προσέγγιση του Δομολειτουργισμού και της ανομίας όπως αυτή εκφράστηκε από τον θεωρητικό εγκληματολόγο Robert Merton, σύμφωνα με την οποία η γέννηση της εγκληματικότητας εδράζεται στην ανάπτυξη της αμερικανικής κοινωνίας και στην προώθηση του αμερικανικού ονείρου. Κατά την εν λόγω θεωρία όλα τα μέλη της κοινωνίας προσπαθούν να ανέλθουν κοινωνικά και να γνωρίσουν

³¹ Αυτόθι, σ. 64-68

³² Αυτόθι, σ. 70-71

μια οικονομική ευμάρεια, χωρίς όμως αυτό τελικά να είναι εφικτό για όλους, καθώς στερούνται στο σύνολο τους τις ίσες ευκαιρίες, τις οποίες λόγω της συγκεκριμένης δομής που έχει η αμερικανική κοινωνία δεν έχει τη δυνατότητα να της παράσχει και να τις εξασφαλίσει. Το γεγονός αυτό της αποστέρησης των ίσων ευκαιριών και της «παρεμπόδισης» πρόσβασης στα ανώτερα κοινωνικά και οικονομικά κλίμακια είναι που οδηγεί αρχικά στην ανομία και εν συνεχεία στην παρέκκλιση. Κατά τον Merton δεν είναι η σύγκρουση που οδηγεί στην προσφυγή στο έγκλημα, αλλά η απουσία αξιόλογων προτύπων, η έλλειψη μιας εικόνας συμπαγούς κοινωνίας και γενικότερα η απουσία μια κοινής πορείας και κοινωνικής συμφωνίας. Σε αντίθεση με τον Sutherland που αναζητά τα αίτια της εγκληματικής συμπεριφοράς εκτός του κοινωνικού ιστού, ο Merton εστιάζει στην ίδια την κοινωνία, στις βασικές της δομές και στον τρόπο λειτουργίας της. Είναι η πίεση από τις αντιθέσεις του κοινωνικού πλαισίου που ωθούν τους περισσότερο ευπρόσβλητους σε αποκλίνουσες συμπεριφορές. Μάλιστα ο Merton εστιάζει στο γεγονός ότι σε πολλές περιπτώσεις η υιοθέτηση παράνομων πρακτικών στοχεύει στην πραγμάτωση μιας σειράς από πολιτισμικούς στόχους, οι οποίοι εφόσον τελικά επιτυγχάνονται καθιστούν τις εν λόγω παραβάσεις ελκυστικές και στους υπόλοιπους κοινωνούς. Κατά συνέπεια σύμφωνα με την Μερτονική προσέγγιση η ανομία δεν αποτελεί μια ατομική αντίδραση και μια προσωποκεντρική συμπεριφορά, αλλά μια κοινωνική διαδικασία, που χαρακτηρίζεται από την διαδραστικότητα των κοινωνικών δομών και λειτουργιών, αλλά και την αλληλεπίδραση μεταξύ των μελών των διαφόρων κοινωνικών στρωμάτων³³.

2.2. Η αντίδραση της κοινωνίας και των θεσμών στα εγκλήματα των ισχυρών

Παρά το γεγονός ότι η οικονομική ζημία που προκαλούν τα εγκλήματα του λευκού κολάρου είναι συντριπτικά μεγαλύτερη σε σχέση με αυτή που επιφέρουν τα εγκλήματα του δρόμου, εντούτοις η ανοχή που επιδεικνύεται από όλα τα μέλη της κοινωνίας στην

³³ Αυτόθι, σ. 75-79

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

παραβατική συμπεριφορά τους είναι σαφώς μεγαλύτερη σε σχέση με αυτή που δείχνουν στους εγκληματίες του δρόμου. Οι εγκληματικές πράξεις των δραστών εγκλημάτων του δρόμου είναι πιο άμεσες και πιο εμφανείς. Πολλές φορές είναι σκληρές και ωμές με αποτέλεσμα να προκαλούν την απέχθεια, αλλά και τον φόβο στους κοινωνούς. Εγκλήματα όπως ο βιασμός, η ληστεία που εμπεριέχουν σωματική βία και απειλή της ανθρώπινης ζωής συνταράσσουν τα μέλη της κοινωνίας, με αποτέλεσμα να συνδέουν αυθόρμητα την εγκληματική δραστηριότητα με αξιόποινες πράξεις που συντελούνται από εγκληματίες του δρόμου. Αντίθετα εγκλήματα όπως οι οικονομικές απάτες, οι πλαστογραφίες, η φοροδιαφυγή, οι υπεξαίρεσεις κ.α. που διαπράττονται κατά κύριο λόγο κατά τη διάρκεια της εργασίας και μέσα από ένα γραφείο φαίνονται πιο απομακρυσμένα για τους κοινωνούς και σε πολλές περιπτώσεις εκφεύγουν της προσοχής τους και άλλοτε παύουν να τους απασχολούν ή να τους προκαλούν κάποια αίσθηση ή αντίδραση. Είναι η σωματική επαφή και ο πόνος που υφίσταται κάποιος όταν πέφτει θύμα ενός εγκληματία του δρόμου, που κάνει τα συγκεκριμένα εγκλήματα αποκρουστικά και τείνουν να τα ταυτίζουν με την γενικότερη εγκληματική δραστηριότητα. Σε πολλές περιπτώσεις μάλιστα οι πολίτες προτιμούν να πέσουν θύματα ενός εγκλήματος του λευκού κολάρου παρά ενός εγκλήματος του δρόμου³⁴. Ο παράγοντας του φόβου που περιβάλλει τα εγκλήματα του δρόμου διασφαλίζει ότι οι εγκληματικές πράξεις που διαπράττονται από μεμονωμένους δράστες εναντίον μεμονωμένων θυμάτων θα τύχουν μεγαλύτερης δημόσιας και πολιτικής προβολής και προσοχής παρά των εταιρικών ή κυβερνητικών εγκλημάτων που προκαλούν βλάβη σε μεγαλύτερο αριθμό προσώπων³⁵.

Δεν είναι μόνο η απουσία φόβου και η αδιαφορία που επιδεικνύει μεγάλο κομμάτι της κοινωνίας απέναντι στα εγκλήματα του λευκού περιλαιμίου, που συντηρούν την κυριαρχία και τη διαιώνιση των τελευταίων, αλλά είναι και η νωχελική ως και μηδενική αντίδραση των θεσμοθετημένων οργάνων απέναντι τους. Είναι αλήθεια ότι οι εγκληματίες

³⁴ Joseph, P. Martinez, ο.π., σ. 5-6

³⁵ Raymond J. Michailowski, Ronald Kramer, «State-Corporate Crime and Criminological Inquiry», με αναφορά στο Henry N. Pontell, Gilbert L. Geis, (eds). *International Handbook of White Collar and Corporate Crime*, Springer Science + Business Media, LLC, New York, 2007, σ. 205

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

του λευκου κολάρου αναπτύσσουν ένα ολόκληρο δίκτυο και μια σειρά από πρακτικές προκειμένου οι δραστηριότητες τους να μένουν στο περιθώριο και να διαφεύγουν της επιβολής κυρώσεων. Οι εγκληματίες του λευκού κολάρου προέρχονται από την κοινωνική ελίτ, από εύπορα κοινωνικά στρώματα, με αποτέλεσμα ο πλούτος που διαθέτουν να διευκολύνει σε μεγάλο βαθμό την ανάπτυξη της εγκληματικής τους δράσης. Δεν διστάζουν να δαπανούν σημαντικούς πόρους για να εξασφαλίσουν σύγχρονα μέσα και υψηλή τεχνολογία, που τους βοηθά να διαφεύγουν του εντοπισμού τους από τις αρμόδιες διωκτικές αρχές. Επιπλέον η οικονομική τους επιφάνεια τους παρέχει τη δυνατότητα να συνδιαλλέγονται με την εξουσία και τις θεσμοθετημένες αρχές εξαγοράζοντας σε πολλές περιπτώσεις την ατιμωρησία τους. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα στις ΗΠΑ όπου το νομοθετικό πλαίσιο για την δίωξη εγκλημάτων του λευκού περιλαιμίου έχει ομοσπονδιακό και όχι πολιτειακό χαρακτήρα με αποτέλεσμα το γεγονός αυτό να διευκολύνει τους τοπικούς εισαγγελείς να σιωπούν μπροστά στα εγκλήματα των ισχυρών, καθώς δεν θέλουν να έχουν απέναντί τους ισχυρούς οικονομικούς παράγοντες, τη στιγμή που και οι ίδιοι οι εισαγγελείς έχουν φιλοδοξίες ανέλιξης και στηρίζονται στην ενίσχυση των εν λόγω επιχειρηματιών, προκειμένου να επιτύχουν τις βλέψεις τους. Επιπλέον σε αρκετές περιπτώσεις οι τοπικοί φορείς δεν διαθέτουν ούτε την τεχνογνωσία ούτε τους πόρους για να στραφούν με επάρκεια απέναντι στα ισχυρά επιχειρηματικά συμφέροντα³⁶.

Σημαντικό παράγοντα για την επισκίαση των εγκλημάτων των ισχυρών και την αποφυγή προβολής τους διαδραματίζει η απουσία ενημέρωσης και εκπαίδευσης. Την ευθύνη για την έλλειψη ενημέρωσης για τα εγκλήματα του λευκού περιλαιμίου φέρουν τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, τα οποία προστατεύουν τους ισχυρούς επιχειρηματίες και σπάνια φέρνουν στο φώς τα εγκλήματα τους. Ο λόγος που συμβαίνει αυτό δεν είναι άλλος από την διαχείριση και τον έλεγχο των ΜΜΕ από τους ίδιους τους ισχυρούς οικονομικούς παράγοντες. Οι τελευταίοι φροντίζουν να αποκτούν οι ίδιοι την ιδιοκτησία των ΜΜΕ έτσι ώστε να έχουν υπό τον έλεγχο τους την πληροφόρηση που φτάνει στους υπόλοιπους κοινωνούς αποσιωπώντας σε αυτή την περίπτωση τα δικά τους εγκλήματα. Τα ΜΜΕ

³⁶ Joseph, P. Martinez, ο.π., σ. 6-7

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

υπερθεματίζουν και υπερπροβάλλουν τα εγκλήματα του δρόμου εν αντιθέσει με τα εγκλήματα των ισχυρών, τα οποία διατηρούν στην αφάνεια. Η δύναμη της εικόνας και η ωμότητα με την οποία παρουσιάζουν τα ΜΜΕ τα εγκλήματα του δρόμου στρέφουν την προσοχή του πληθυσμού αποκλειστικά σε αυτό το είδος εγκλημάτων. Ακόμα όμως και στις περιπτώσεις όπου τα ΜΜΕ δεν ελέγχονται από τους ίδιους τους δράστες των εγκλημάτων του λευκού κολάρου, εντούτοις οι τελευταίοι με την οικονομική τους επιφάνεια εξασφαλίζουν μέσω των διαφημίσεων και των χορηγιών την επιβίωση των ΜΜΕ και σε αυτή την περίπτωση τα τελευταία, προκειμένου να μην αντιμετωπίσουν τον κίνδυνο απώλειας των σημαντικότερων αυτών κονδυλίων για τη συντήρησή τους, σιωπούν και συγκαλύπτουν τα εγκλήματα των ισχυρών³⁷.

Ένας άλλος λόγος για τον οποίο τα εγκλήματα του λευκού περιλαιμίου είναι πιο κοινωνικά αποδεκτά σε σχέση με τα εγκλήματα του δρόμου είναι γιατί πρωτίστως έχει φροντίσει για τη διαμόρφωση αυτής της αντίληψης ο ίδιος ο νομοθέτης. Οι ισχυροί οικονομικά παράγοντες προκειμένου να καλύψουν τα δικά τους εγκλήματα φροντίζουν να διαμορφώσουν και να ελέγξουν το ίδιο το νομοθετικό πλαίσιο. Συνδιαλλέγονται και διαπλέκονται με τους παράγοντες της νομοθετικής εξουσίας, ώστε οι τελευταίοι να ψηφίζουν νόμους που ποινικοποιούν μόνο τα αδικήματα του δρόμου ή σε άλλες περιπτώσεις αυστηροποιούν τις ποινικές διατάξεις με τις οποίες τιμωρούνται τα εγκλήματα του δρόμου προβλέποντας εξοντωτικές ποινές για τους δράστες αυτών, την ίδια στιγμή που εξασφαλίζουν ποινές χάδι για τους αυτουργούς των εγκλημάτων του λευκού κολάρου. Την σύμπραξη με τα μέλη της νομοθετικής εξουσίας ακολουθεί και η σύμπλευση με τους εφαρμοστές του ποινικού δικαίου έτσι ώστε σε κάθε περίπτωση να επιτυγχάνεται η ατιμωρησία τους. Ακόμα όμως και στις περιπτώσεις που δεν δύναται να εξασφαλιστεί η διαπλοκή με τους εφαρμοστές του δικαίου οι ισχυροί οικονομικοί παράγοντες φροντίζουν να προσλαμβάνουν στρατιά από ικανότατους και διάσημους δικηγόρους, τους οποίους οι εισαγγελικές αρχές δεν έχουν τους πόρους και τα κατάλληλα

³⁷ Αυτόθι, σ. 8-9

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

μέσα για να τους αντιμετωπίσουν, διασφαλίζοντας με τον τρόπο αυτό την επιβολή των χαμηλότερων και επιεικέστερων ποινών³⁸.

Τα εγκλήματα του λευκού κολάρου είναι σε πολλές περιπτώσεις δύσκολα ανιχνεύσιμα, εξαιτίας της συνδιαλλαγής των δραστών του με τους θεσμοθετημένους φορείς της κοινωνίας. Οι εγκληματίες του λευκού περιλαιμίου φροντίζουν να δραστηριοποιούνται σε μια νόμιμη αγορά, αλλά με παράνομα μέσα και πρακτικές. Επιπλέον η κυρίαρχη επιδίωξη της μεγιστοποίησης του κέρδους, τους αποτρέπει από το να διαμοιράζονται τα κέρδη από τις παρανομίες τους με τα υπόλοιπα μέλη της κοινωνίας διατηρώντας τους κατά αυτόν τον τρόπο απομακρυσμένους από τον πυρήνα της κοινωνίας³⁹.

Η συναναστροφή και η σύμπραξη των οικονομικών ελίτ με τις πολιτικές ελίτ διασφαλίζει την απόκρυψη και τη συγκάλυψη των αδικημάτων του λευκού κολάρου. Ακόμα και στα πιο σύγχρονα καθεστώτα είναι δύσκολο να εντοπίσει κανείς τη διαχωριστική γραμμή μεταξύ της εξυπηρέτησης των οικονομικών και των πολιτικών συμφερόντων αντίστοιχα. Ο πλούτος και η εξουσία διατηρούσαν και συνεχίζουν να διατηρούν ισχυρούς δεσμούς σε όλες τις κοινωνίες παρά τα αντιθέτως θρυλούμενα από τα δημοκρατικά καθεστώτα περί ανεξαρτησίας και διαχωρισμού του πολιτικού συστήματος από τους ισχυρούς οικονομικούς κύκλους, προωθώντας την ιδέα ότι πλούσια και φτωχά κοινωνικά στρώματα είναι πολιτικά ίσα. Στην πραγματικότητα οι δεσμοί μεταξύ οικονομικών παραγόντων και πολιτικών αντιπροσώπων είναι άρρηκτοι, ενώ είναι εξίσου ένοχοι για την πραγμάτωση των οικονομικών εγκλημάτων. Στις ΗΠΑ το πολιτικό σύστημα φροντίζει με την προώθηση των κατάλληλων ρυθμίσεων και νομοθετημάτων να απεμπλέκει τα αδικήματα των οικονομικών ελίτ από τις αυστηρές ποινικές κυρώσεις, εφαρμόζοντας ένα ρυθμιστικό

³⁸ Αυτόθι, σ. 24-25

³⁹ Vincenzo Ruggiero, Introduction: the organization of crime, 2012 In Philip Guney, Vincenzo Ruggiero, *Corruption and organized Crime in Europe. Illegal Partnership*, Routledge, Taylor and Francis Group., London and New York, 2012, σ. 12.

Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητα τους»

πλαίσιο δικοικητικού χαρακτήρα και σαφώς ηπιότερο για την παραβατικότητα των οικονομικών ελίτ⁴⁰.

Εκτός από τον φόβο αε αρκετές περιπτώσεις οι εγκληματίες του λευκού κολάρου προκαλούν ακόμα και το θαυμασμό. Αυτοί που ευθύνονατια για το ποινικό σύστημα σέβονται τους επιχειρηματίες και διστάζουν να σταθούν απέναντι τους. Τόσο οι νομοθέτες όσο και οι δικαστές αποφεύγουν τη σύγκρουση μαζί τους, δεν επιδιώκουν τη σύλληψη και την καταδίκη τους επιδεικνύοντας ανοχή στην τέλεση των οικονομικών τους εγκλημάτων. Ακόμα και στις περιπτώσεις στις οποίες μεγάλες εταιρείες τέθηκαν υπό έλεγχο και εντοπίστηκαν αξιόποινες πράξεις, ευθύνες αποδόθηκαν σε στελέχη και διευθύνοντες συμβούλους, όμως οι ισχυροί επιχειρηματίες που βρίσκονται στην κορυφή της πυραμίδας ποτέ δεν καταδικάστηκαν⁴¹

⁴⁰ Raymond J. Michailowski, Ronald Kramer, ο.π., σ. 201-202

⁴¹ Edwin H. Sutherland, *Is «White Collar Crime» Crime?*, American Sociological Association : Annual Meeting Papers, 1945, σ. 138.

Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του Σιδηροδρομικού Δυστύχηματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»

3. Το Σιδηροδρομικό Δυστύχημα στα Τέμπη

3.1 Το ιστορικό της υπόθεσης.

Στις 28 Φεβρουαρίου 2023 ημέρα Τρίτη και ώρα 23:21 μ.μ. συνέβη το τραγικότερο και πιο πολύνεκρο δυστύχημα στο τομέα των Σιδηροδρομικών Μεταφορών της Ελλάδος. Την επίμαχη ώρα και μέρα στο ύψος του οικισμού Ευαγγελισμού Λάρισας η επιβατική αμαξοστοιχία Intercity 62 (IC62), που εκτελούσε το δρομολόγιο Αθήνα – Θεσσαλονίκη και μετέφερε περισσότερους από 350 επιβάτες συγκρούστηκε μετωπικά με την εμπορική αμαξοστοιχία 63503 που εκτελούσε το δρομολόγιο Θεσσαλονίκη – Λάρισα⁴². Από την σφοδρότατη σύγκρουση προκλήθηκε τεράστια έκρηξη με αποτέλεσμα να τυλιχτούν στις φλόγες τα τρία πρώτα βαγόνια της επιβατικής αμαξοστοιχίας με αποτέλεσμα να βρουν τραγικό θάνατο πενήντα επτά (57) άνθρωποι και να τραυματιστούν άλλοι ογδόντα πέντε (85) επιβαίνοντες, οι οποίοι διακομίστηκαν στα πλησιέστερα νοσοκομεία της Λάρισας και της Θεσσαλονίκης. Μεταξύ των θυμάτων της εν λόγω τραγωδίας ήταν και οι δύο μηχανοδηγοί των αμαξοστοιχιών. Οι περισσότεροι εκ των επιβαινόντων ήταν φοιτητές που επέστρεφαν στη Θεσσαλονίκη για τις σπουδές τους μετά το τριήμερο της Καθαράς Δευτέρας⁴³.

Η επιβατική αμαξοστοιχία Intercity 62 (IC62) ήταν προγραμματισμένο να αναχωρήσει από την Αθήνα για τη Θεσσαλονίκη στις 19:22, αλλά τελικά εκκίνησε με μία μικρή καθυστέρηση. Ακολούθως η επίμαχη αμαξοστοιχία έφτασε στη Λάρισα με καθυστέρηση λόγω ενός προσωρινού προβλήματος, που αντιμετώπισε στον σιδηροδρομικό σταθμό του Παλαιοφάρσαλου. Εν τέλει αναχώρησε από τον σταθμό Λαρίσης με προορισμό τη

⁴²Ethnos.gr, «Δήμαρχος Τεμπών για τη σύγκρουση τρένων : Από τα τρία πρώτα βαγόνια δεν έχει μείνει τίποτα - Έλιωσαν τα σίδερα», 2023, διαθέσιμο στο : <https://www.ethnos.gr/greece/article/249043/dhmarxostempongiathsygkroyshrentonapotatriaprotabagoniadenexeimeineitipotaeliosantasidera>, ανακτήθηκε την 30/05/2024.

⁴³Συντακτική Ομάδα, Star.gr, «Ένας χρόνος από την τραγωδία στα Τέμπη: «Πάρε με όταν φτάσεις...», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.star.gr/eidiseis/ellada/650105/temph-enas-xronos-apo-thn-tragwdia>, ανακτήθηκε την 29/05/2024.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

Θεσσαλονίκη στις 23:00 μ.μ., εισερχόμενη όμως λανθασμένα στο ρεύμα καθόδου, από το οποίο προερχόταν ταυτοχρόνως και η εμπορική αμαξοστοιχία 63503 με ακριβώς αντίθετη κατεύθυνση με τελικό προορισμό τη Λάρισα. Τα δύο τρένα κινούνταν το ένα απέναντι στο άλλο για αρκετά λεπτά, χωρίς οι αρμόδιοι να αντιληφθούν το συγκεκριμένο γεγονός. Πιο συγκεκριμένα η επιβατική αμαξοστοιχία, η οποία βρισκόταν λανθασμένα στην γραμμή καθόδου κινούνταν με ταχύτητα 160χλμ/ώρα, την στιγμή που στην ίδια γραμμή κινούνταν η εμπορική αμαξοστοιχία με αντίθετη τροχιά. Το μοιραίο αποτέλεσμα ήταν να συγκρουστούν τελικά μετωπικά στις 23:21 πλησίον του οικισμού του Ευαγγελισμού, τη στιγμή που η εμπορική αμαξοστοιχία εξερχόταν από τη σύραγγα που βρίσκεται κάτω από τον αυτοκινητόδρομο Ε75. Το σημείο που έγινε η σύγκρουση περίπου 27 χιλιόμετρα βορεια της Λάρισας ήταν διπλής πορείας, όμως τα αυτόματα χειρηστήρια δεν λειτουργούσαν από το έτος 2019, όταν και είχαν καταστραφεί λόγω φωτιάς που είχε ξεσπάσει στο σημείο⁴⁴. Από τη ισχυρότατη σύγκρουση εκτροχιάστηκε η συντριπτική πλειοψηφία των βαγονιών της επιβατικής αμαξοστοιχίας, ενώ κατά τη στιγμή της σύγκρουσης προκλήθηκε μία τεράστια έκρηξη και στη συνέχεια ξέσπασε πυρκαγιά. Που έκαψε ολικά τα δύο πρώτα βαγόνια και μερικώς το τρίτο βαγόνι. Από την έκρηξη, το ακαριαίο ξέσπασμα φωτιάς και το τεράστιο θερμικό φορτίο τουλάχιστον τριάντα (30) από τα θύματα απανθρακώθηκαν, χωρίς να υπάρχει η δυνατότητα προσδιορισμού της ακριβούς αιτίας θανάτου τους⁴⁵. Αμέσως μετά τη σύγκρουση κατέφθασαν στο σημείο του τραγικού δυστυχήματος 17 οχήματα της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας, ενώ στις προσπάθειες κατάσβεσης της πυρκαγιάς, της διάσωσης των επιζώντων και εντοπισμού των

⁴⁴Govnews.gr, «Τραγωδία στα Τέμπη: Η μέρα που σταμάτησε ο χρόνος...», 2024, διαθέσιμο στο : <https://govnews.gr/ellada/129776/tragodia-sta-tempi-i-mera-pou-stamatise-o-chronos/>, ανακτήθηκε την 29/05/2024.

⁴⁵Γιάννης Σουλιάτης, Καθημερινή, «Ένας χρόνος μετά τα Τέμπη : Ανατομία της τραγωδίας σε 4 πράξεις», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.kathimerini.gr/society/562900345/enas-chronos-meta-ta-tempi-anatomia-tis-tragodias-se-4-praxeis/>, ανακτήθηκε την 14/05/2024.

Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»

θυμάτων συμμετείχαν τουλάχιστον εκατόν πενήντα (150) πυροσβέστες, σαράντα (40) ασθενοφόρα και τουλάχιστον τριάντα (30) αστυνομικοί⁴⁶.

3.2 Τα εμπλεκόμενα πρόσωπα και οι αρμόδιοι φορείς.

- Οι δύο μηχανοδηγοί των δύο αμαξοστοιχιών που βρήκαν τραγικό θάνατο κατά την μοιραία σύγκρουση το βράδυ της 28^{ης} Φεβρουαρίου 2023, οι οποίοι βάσει των μέχρι τώρα δημοσιευθέντων στοιχείων φαίνεται να μην είχαν αντιληφθεί ότι κινούνταν ο ένας απέναντι στον άλλο.
- Ο Σταθμάρχης του Σιδηροδρομικού Σταθμού Λαρίσης που είχε βάρδια την μοιραία νύχτα του δυστυχήματος και οι δύο συνάδελφοι του που ήταν την επίμαχη μέρα στην πρωινή και την απογευματινή βάρδια αντίστοιχα. Βασικό τους καθήκον η διασφάλιση της ομαλής κυκλοφορίας των σιδηροδρομικών αμαξοστοιχιών και η ασφαλής διεκπεραίωση της κίνησης τους. Ο Σταθμάρχης οφείλει να φροντίσει για την ορθή πορεία που θα έχει η αμαξοστοιχία κατά την άφιξη και την αναχώριση από το Σταθμό. Προκειμένου να εισέλθει και να αναχωρήσει μία αμαξοστοιχία από έναν σταθμό θα πρέπει ο φωτεινός σηματοδότης να είναι πράσινος, αν αντιθέτως είναι κόκκινος ο μηχανοδηγός οφείλει να αναμένει εντολή για κίνηση από τον Σταθμάρχη. Επιπλέον ο Σταθμάρχης οφείλει να ενημερώσει με τηλεγράφημα τόσο κατά την άφιξη της αμαξοστοιχίας όσο και κατά την αναχώρηση της.
- Ο Προϊστάμενος Επιθεώρησης του ΟΣΕ Λάρισας ο οποίος ήταν αρμόδιος για τις παρακάτω ενέργειες :
 - α) για την επιθεώρηση τήρησης προγράμματος κυκλοφορίας στο μη τηλεδιοικούμενο δίκτυο,
 - β) τακτική επιθεώρηση θεμάτων λειτουργίας των σταθμών και του προσωπικού, γ) επιθεώρηση της εφαρμογής κανονισμών κίνησης.Επιπλέον ήταν αρμόδιος για θέματα έκτακτων αναγκών και πιο συγκεκριμένα :

⁴⁶Alphanews.live, «365 ημέρες μετά τη φρίκη: Το χρονικό της σιδηροδρομικής τραγωδίας στα Τέμπη», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.alphanews.live/greece/365-imeres-meta-ti-friki-hroniko-tis-sidirodromikis-tragodias-sta-tempi>, ανακτήθηκε την 03/06/2024.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

- α) τον χειρισμό θεμάτων σχετικών με συμβάντα και ατυχήματα στην κυκλοφορία και σύμφωνα με τα σχέδια έκτακτης ανάγκης
- β) την λήψη των ενδεικνυόμενων μέτρων για την αποκατάσταση της κυκλοφορίας, σε περίπτωση ατυχημάτων (συγκρούσεων, εκτροχιάσεων, πλημμυρών, καταπτώσεων, πυρκαγιών κλπ.) σύμφωνα με τα σχέδια έκτακτης ανάγκης,
- γ) τον συντονισμό για αλλαγές στα δρομολόγια με τα εμπλεκόμενα μέρη σύμφωνα με τα σχέδια έκτακτης ανάγκης.

Ενώ τέλος ήταν αρμόδιος και για τη διαχείριση Λοιπών Διοικητικών Θεμάτων, όπως :

- α) Κατανομή βαρδιών του προσωπικού κυκλοφορίας,
- β) Εφαρμογή των κανονισμών ασφαλείας

▪ Η ΟΣΕ ΑΕ. Σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 157192/2022 Υπουργική Απόφαση με την οποία εγκρίνεται ο Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας του ΟΣΕ , ο εν λόγω οργανισμός έχει ως βασική του αρμοδιότητα την οργάνωση και εκμετάλλευση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής. Ειδικότερα και σύμφωνα με το άρθρο 1 του της ως άνω Υπουργικής Απόφασης ο ΟΣΕ ασκεί τη διαχείριση και εκμετάλλευση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής. Έχει την ευθύνη συμμετοχής στον Εθνικό Σχεδιάσμό των Σιδηροδρομικών Μεταφορών, την ευθύνη ανάπτυξης του δικτύου, της κατασκευής νέας υποδομής, την ευθύνη συντήρησης και λειτουργίας της υφιστάμενης υποδομής, της διαχείρισης των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, καθώς και όσες επιπλέον αρμοδιότητες προβλέπονται από την εθνική και κοινοτική νομοθεσία για το διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής.

Ο ΟΣΕ σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις διαχειρίζεται την Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή, μεριμνά για τη συντήρηση, βελτίωση και επέκτασή της και φέρει την ευθύνη της διαχείρισης των σχετικών επενδύσεων, στο πλαίσιο της γενικότερης εθνικής πολιτικής για τους σιδηρόδρομους, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 1 του ν. 2671/1998 (Α' 289), καθώς και στις σχετικές διατάξεις του ν. 3891/10 (Α'188) και του ν. 4408/16 (Α' 135). Σύμφωνα με προβλεπόμενα στην περίπτωση 2 του άρθρου 2 του ν. 3891/2010

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

και στην παράγραφο 2 του άρθρου 7 του ν. 4408/16, ο ΟΣΕ ορίζεται ως διαχειριστής της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής.

Ο ΟΣΕ ασκώντας τα καθήκοντα του διαχειριστή της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής:

- Αποφασίζει την κατανομή της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής γραμμής και των δρομολογίων, συμπεριλαμβανομένων του καθορισμού και της αξιολόγησης της διαθεσιμότητας και της κατανομής μεμονωμένων σιδηροδρομικών δρομολογίων με βάση την αρχή της διαφάνειας και της μη διάκρισης.
- Αξιολογεί τη διαθέσιμη χωρητικότητα της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, κηρύσσει τμήματα «κορεσμένης» χωρητικότητας και μεριμνά για την άρση τους.
- Καθορίζει, χρεώνει και εισπράττει τέλη πρόσβασης στην Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή, σύμφωνα με τις παρεχόμενες υπηρεσίες, όπως αυτές περιγράφονται στη Δήλωση Δικτύου, συμπεριλαμβανομένων του καθορισμού και της είσπραξης των τελών, με την επιφύλαξη του άρθρου 29 παράγραφος 1 του ν. 4408/2016.
- Καταρτίζει προγράμματα σπουδών και εκπαιδεύει το προσωπικό των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή οποιουδήποτε άλλου φορέα που δύναται να έχει πρόσβαση στην Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή.

Ο ΟΣΕ έχει την αποκλειστική αρμοδιότητα για την εκπαίδευση και την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της χώρας για τους σκοπούς της Οδηγίας 2007/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 «σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας» (ΕΕ L 315/51 της 3.12.2007).

Για την αξιοποίηση του τροχαίου και λοιπού σιδηροδρομικού υλικού που αποδεδειγμένα ανήκει στην ιδιοκτησία του ή ενοικιάζει για τις δικές του ανάγκες, είναι δυνατό να

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

παρέχει υπηρεσίες επισκευής, ανακατασκευής και συντήρησης τροχαίου και λοιπού σιδηροδρομικού υλικού. Ο ΟΣΕ έχει την δυνατότητα να εκμεταλλεύεται εμπορευματικές υποδομές καθώς και λοιπές υποδομές που διαθέτει. Έχει την αποκλειστική κυριότητα, νομή, διαχείριση και εκμετάλλευση του Εμπορευματικού Σιδηροδρομικού Σταθμού και Σταθμού Διαλογής στο Θριάσιο Πεδίο και καθορίζει το είδος και τον τρόπο εκμετάλλευσής του. Απαραίτητο στοιχείο για την ανάπτυξη λοιπών δραστηριοτήτων εκμετάλλευσης είναι η εφαρμογή εξειδικευμένου λογιστικού διαχωρισμού αυτών των δραστηριοτήτων ώστε να είναι διακριτά τα αποτελέσματα, δηλαδή τα έσοδα και τα έξοδα κάθε δραστηριότητας- με τα αποτελέσματα που προκύπτουν από την άσκηση του έργου του Διαχειριστή Υποδομής.

Επιπρόσθετα ο ΟΣΕ, έχει την δυνατότητα να πραγματοποιεί τουριστικά δρομολόγια ή λοιπές δραστηριότητες (τουριστικού / ιστορικού σιδηροδρομικού τουρισμού) ή να μισθώνει τμήματα του μετρικού ή λοιπού δικτύου σε τρίτους (εκμεταλλεζόμενος επιπλέον το ιδιόκτητο ιστορικό σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό που διαθέτει) για την πραγματοποίηση δρομολογίων.

Ο ΟΣΕ διατηρεί το δικαίωμα, εφόσον το επιτρέπει η νομοθεσία, να αναπτύξει δραστηριότητες σιδηροδρομικής επιχείρησης, είτε συμμετέχοντας σε κάθετα ολοκληρωμένη επιχείρηση, είτε δημιουργώντας κάθετα ολοκληρωμένη επιχείρηση.

Επιπλέον ο ΟΣΕ έχει τη δυνατότητα να εκμεταλλεύεται διαθέσιμες υποδομές που διαθέτει για την πραγματοποίηση επιπρόσθετων εμπορικών δραστηριοτήτων (π.χ. αξιοποίηση ευκαιριών παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, αξιοποίηση δικτύων κ.λπ.).

Τέλος ο ΟΣΕ έχει το καθήκον να συντηρεί, να διαφυλάσσει και να προβάλλει το ιστορικό υλικό που έχει στη διάθεσή του ως κληρονομιά της μακρόχρονης παρουσίας του (αρχεία και ιστορικό τροχαίο υλικό) και γενικότερα να παρεμβαίνει στα πολιτιστικά δρώμενα στη χώρα.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητα τους»*

■ Η ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ. Σύμφωνα και με τις προβλέψεις του άρθρου 4 του Νόμου 3891/2010 στις αρμοδιότητες της ΕΡΓΟΣΕ περιλαμβάνονται:

α) η μελέτη, δημοπράτηση, προμήθεια, κατασκευή, διοίκηση έργων σιδηροδρομικής υποδομής με των επ' αυτής σιδηροδρομικών συστημάτων,

β) η παροχή υπηρεσιών προς τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδας σχετιζόμενων με το σχεδιασμό, ανάπτυξη και εφαρμογή των προγραμμάτων του,

γ) η διενέργεια με μέριμνα της και δαπάνες του Δημοσίου ή τυχόν άλλων φορέων του δημόσιου τομέα, όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 1 του νόμου 2190/1994 (ΦΕΚ 28/Α/1994), κατά περίπτωση, απαλλοτριώσεων και επιτάξεων ιδιοκτησιών υπέρ του Δημοσίου ή τυχόν άλλων φορέων του δημόσιου τομέα για την κατασκευή έργων σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και πάσης φύσεως έργων που της ανατίθενται,

δ) η παροχή υπηρεσιών σχεδιασμού, ανάπτυξης, υποστήριξης, διαχείρισης, μελέτης, επίβλεψης και κατασκευής πάσης φύσεως έργων σε τρίτους στην Ελλάδα και το εξωτερικό και

ε) κάθε άλλη δραστηριότητα που προβλέπεται από το καταστατικό της.

2. Για την εκπλήρωση του σκοπού της, η ΕΡΓΟΣΕ μπορεί να ιδρύει θυγατρικές εταιρίες οποιασδήποτε μορφής ή να συμμετέχει σε εταιρίες ή σε κοινοπραξίες με αντικείμενο τις δραστηριότητες της.

3. Στο πλαίσιο της παροχής των υπηρεσιών της η ΕΡΓΟΣΕ εκτελεί τις εργασίες της με όρους αγοράς.

4. Εντός προθεσμίας ενός (1) μηνός από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως ολοκληρώνονται οι απαραίτητες ενέργειες για την τροποποίηση του

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

καταστατικού της ΕΡΓΟΣΕ προς το σκοπό της προσαρμογής του στις διατάξεις του παρόντος νόμου.

5. Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος δύναται με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου του να αναθέτει στην ΕΡΓΟΣΕ, εφόσον είναι συνδεδεμένη επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 42Ε παράγραφος 5 του κωδικοποιημένου νόμου [Ν] 2190/1920, την παροχή προς αυτόν υπηρεσιών, πάσης φύσεως, που σχετίζονται με το σχεδιασμό, την ανάπτυξη, την εφαρμογή των προγραμμάτων του, καθώς και να παραχωρεί και να μεταβιβάζει, χωρίς αντάλλαγμα, στην ΕΡΓΟΣΕ όλα τα κύρια και παρεπόμενα δικαιώματα και υποχρεώσεις που απορρέουν από συμβάσεις έργων. Ως έργο για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου νοείται κάθε δραστηριότητα που εμπίπτει στο αντικείμενο της ΕΡΓΟΣΕ όπως περιγράφεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου. Η ΕΡΓΟΣΕ, μετά τη μεταβίβαση, υποκαθιστά τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος σε όλες ανεξαιρέτως τις διατάξεις των συμβάσεων ή των διακηρύξεων δημοπράτησης των έργων και των εγγυητικών επιστολών. Δεν μεταβιβάζονται στην ΕΡΓΟΣΕ υποχρεώσεις του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδας από συμβάσεις εκτελούμενων έργων, που τυχόν θα δημιουργηθούν μέχρι την ημερομηνία ανάληψης των έργων από την ΕΡΓΟΣΕ. Ο τρόπος και οι όροι ανάθεσης παροχής υπηρεσιών προς τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος, καθώς και μεταβίβασης έργων καθορίζονται με σύμβαση μεταξύ του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος και της ΕΡΓΟΣΕ, η οποία εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

.....

Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και σχετική γνωμοδότηση του αρμόδιου Κεντρικού Συμβουλίου Πολεοδομικών Θεμάτων και Αμφισβητήσεων (ΚΕΣΥΠΟΘΑ), άρθρο 36 του νόμου 4030/2011 και με την επιφύλαξη του άρθρου 21 του νόμου 4030/2011 (ΦΕΚ 249/Α/2011) καθορίζεται ο τρόπος, η ισχύς

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

και η ακριβής διαδικασία έκδοσης των οικοδομικών αδειών, καθώς επίσης οι χρήσεις γης, οι όροι δόμησης και οι προδιαγραφές που θα οριοθετούν το πλαίσιο κατασκευής τεχνικών έργων, κτηρίων και εγκαταστάσεων που συνιστούν τμήμα ευρύτερων σιδηροδρομικών έργων.

- Η εταιρεία ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και ήδη Hellenic Train. Ειδικότερα η ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. ιδρύθηκε την 19.12.2005. Κατά την ίδρυση της υπήρξε θυγατρική εταιρεία της ΟΣΕ Α.Ε. σε ποσοστό 100%. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. αποσυνδέθηκε από την 1^η Ιανουαρίου του 2007 από τη μητρική εταιρεία ΟΣΕ Α.Ε., ανέλαβε τη διεύθυνση και εκμετάλλευση όλων των μεταφορών (επιβατικών, εμπορευματικών, κλπ), ενώ πλέον αποτελεί μία ανεξάρτητη εταιρία με ξεχωριστή διοίκηση και οργάνωση, βάσει των προβλέψεων του Κοινοτικού Δικαίου.

Η έδρα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. βρίσκεται στην Αθήνα, αλλά η εταιρεία διατηρεί γραφεία και στην υπόλοιπη ελληνική επικράτεια. Από τις 01-07-2007 η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. έχει υπό την ευθύνη και αιγίδα της την διαχείριση και εκμετάλλευση και των προαστιακών γραμμών και ειδικότερα τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο της Αθήνας μετά και την ενσωμάτωση στο δυναμικό της και της εταιρίας ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε.

Στις 18 Ιανουαρίου 2017 υπεγράφη, μεταξύ του Διευθύνοντα Συμβούλου του ΤΑΙΠΕΔ και του Διευθύνοντα Συμβούλου της Ferrovie dello Stato Italiane Group (FSI), η σύμβαση πώλησης του 100% της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. στην FSI, και ολοκληρώθηκε κατά αυτόν τον τρόπο η πώληση και μεταβίβαση του 100% των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. στην FSI και εντάχθηκε στον ιταλικό όμιλο. Η εταιρεία έκτοτε, μετονομάστηκε σε HELLENIC TRAIN και διοικείται από πενταμελές Διοικητικό Συμβούλιο.

Η HELLENIC TRAIN είναι ο βασικός και μοναδικός πάροχος σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στην χώρα μας. Η Εταιρεία παρέχει τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες χρησιμοποιώντας το δίκτυο και την εν γένει σιδηροδρομική υποδομή η οποία ανήκει στον ΟΣΕ.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

Η Εταιρεία υπάγεται στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) η οποία ιδρύθηκε το 2010. Η Εταιρεία είναι μέλος στη Διεθνή Ένωση Σιδηροδρόμων (UIC), στην Κοινότητα των Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (CER), στη Διεθνή Επιτροπή για τις Σιδηροδρομικές Μεταφορές (CIT) και τον Οργανισμό Forum Train Europe. Οι κυριότεροι σκοποί της εταιρίας είναι:

- Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) αποτελεί τον ρυθμιστικό φορέα για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα και σύμφωνα με το άρθρο 28 του Νόμου 3891/2010 οι αρμοδιότητες της είναι οι ακόλουθες :

1. Ασκή τις αρμοδιότητες που εκάστοτε επιφυλάσσει η ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία για το ρυθμιστικό φορέα στις σιδηροδρομικές μεταφορές αυτεπαγγέλτως ή κατόπιν προσφυγής. Εποπτεύει τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς, την τήρηση των διατάξεων του παρόντος και της σχετικής νομοθεσίας. Επιπλέον, παρακολουθεί την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, εξασφαλίζει τη δίκαιη και χωρίς διακρίσεις αντιμετώπιση πάντων, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα και εκδίδει τις απαιτούμενες εκτελεστές πράξεις. Διενεργεί ελέγχους κατόπιν προσφυγών ή και αυτεπαγγέλτως για τα θέματα αρμοδιότητάς της.

Εάν το κρίνει αναγκαίο, η Ρ.Α.Σ. ενημερώνει την Επιτροπή Ανταγωνισμού και μπορεί να ζητεί τη συνδρομή της.

2. Αποφασίζει επί αναφορών, καταγγελιών και προσφυγών αιτούντων (όπως αυτοί ορίζονται στην περίπτωση 2 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005), που, ενδεχομένως, έχουν υποστεί άδικη ή διακριτική μεταχείριση ή έχουν με οποιονδήποτε άλλον τρόπο αδικηθεί, ιδιαιτέρως εναντίον αποφάσεων του Διαχειριστή υποδομής, ιδίως, σχετικά με:

- α) τη Δήλωση Δικτύου,
- β) τα κριτήρια που αυτή περιέχει,

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητα τους»*

- γ) τη διαδικασία κατανομής και τα αποτελέσματα της,
- δ) το καθεστώς χρέωσης,
- ε) το επίπεδο ή τη διάρθρωση των τελών υποδομής που απαιτούνται ή μπορεί να απαιτούνται να καταβληθούν,
- στ) τις ρυθμίσεις για την πρόσβαση σύμφωνα με το άρθρο 9 του π.δ. 41/2005,
- ζ) τις συμφωνίες - πλαίσιο, όπως αυτές ορίζονται στην περίπτωση 17 του άρθρου 2 και στο άρθρο 25 του π.δ. 41/2005.

3. Εξασφαλίζει ότι τα τέλη που επιβάλλονται από τον Διαχειριστή Υποδομής συμφωνούν με το Κεφάλαιο VI του π.δ. 41/2005 και δεν εισάγουν διακρίσεις.

4. Επιβλέπει, υποχρεωτικά, τη διαπραγμάτευση μεταξύ των αιτούντων (όπως αυτοί ορίζονται στην περίπτωση 2 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005) και του Διαχειριστή Υποδομής σχετικά με το επίπεδο των τελών χρήσεως της υποδομής.

5. Έχει το δικαίωμα να ζητήσει σχετικές πληροφορίες από τον Διαχειριστή Υποδομής, τους αιτούντες και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται, οι οποίες πρέπει να παρέχονται χωρίς άσκοπη καθυστέρηση.

«6. Η Ρ.Α.Σ. επιλαμβάνεται των διαφορών που ανακύπτουν για θέματα της αρμοδιότητας της και εκδίδει δεσμευτική για τα μέρη απόφαση εντός το πολύ δύο (2) μηνών από την υποβολή σε αυτήν όλων των αναγκαίων πληροφοριών. Η διαδικασία επίλυσης διαφοράς, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα ρυθμίζεται στον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρ.Α.Σ...»

7. Παρακολουθεί τις εξελίξεις στη σιδηροδρομική αγορά και μπορεί να αποφασίζει αυτεπαγγέλτως τη λήψη μέτρων.....

8. Χορηγεί άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τις ανακαλεί, σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 41/2005.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

«9. Επεξεργάζεται και προτείνει νομοθετικό πλαίσιο στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων σε θέματα αρμοδιότητας της.»

10. Συντάσσει και υποβάλλει εισηγήσεις προς συναρμόδια Υπουργεία για θέματα αρμοδιότητας της.

11. Παρακολουθεί και ελέγχει την τήρηση της εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371 (ΕΕ L315/14 της 3.12.2007) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, και λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα με τα οποία εξασφαλίζεται ο σεβασμός των δικαιωμάτων των επιβατών.

12. Εξετάζει καταγγελίες επιβατών για παραβίαση των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371 (ΕΕ L315/14 της 3.12.2007) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών/Έχει το δικαίωμα να ζητήσει πληροφορίες από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, πωλητές εισιτηρίων, υπεύθυνους σταθμών, τον επιβάτη και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται προς εξέταση της υποβληθείσας καταγγελίας.

13. Ασκεί τις αρμοδιότητες που έχουν ανατεθεί στο Εθνικό Συμβούλιο Σιδηροδρόμων με το π.δ. 41/2005.

14. Εγκρίνει τις συμφωνίες - πλαίσιο, όπως αυτές ορίζονται στην περίπτωση 17 του άρθρου 2 και στο άρθρο 25 του π.δ. 41/2005.

15. Εξετάζει τις προσφυγές που προβλέπονται από το άρθρο 21 του π.δ. 104/2010 (ΦΕΚ 181 Α').

16. Ανταλλάσσει πληροφορίες και συνεργάζεται με τους αντίστοιχους φορείς των άλλων κρατών - μελών της Ε.Ε., όσον αφορά το έργο τους, καθώς και τις αρχές και πρακτικές που εφαρμόζει στη λήψη των αποφάσεων του, προκειμένου να επιτυγχάνεται ο

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

συντονισμός των αρχών που διέπουν τη λήψη των αποφάσεων των Ρυθμιστικών φορέων στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

17. Απευθύνει οδηγίες ή συστάσεις και επιβάλλει κυρώσεις σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 32 και 33 του παρόντος νόμου.

«18. Διεξάγει ακροάσεις, είτε αυτεπαγγέλτως είτε κατόπιν έγγραφης καταγγελίας οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον, για τη διαπίστωση παραβάσεων διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, καθώς και για κάθε άλλη περίπτωση για την οποία ρητά δίδεται σχετική αρμοδιότητα με τον παρόντα νόμο.

19. Εκδίδει τον Κανονισμό Ακροάσεων, ο οποίος ρυθμίζει τα θέματα σχετικά με τη διεξαγωγή αυτών, σε εφαρμογή των αρμοδιοτήτων της, σύμφωνα με τον παρόντα νόμο.

20. Εκδίδει κανονιστικές και ατομικές διοικητικές πράξεις με τις οποίες ρυθμίζεται κάθε διαδικασία και θέμα σε σχέση με τις αρμοδιότητες της.

21. Αναλαμβάνει την παρακολούθηση και την εποπτεία της εφαρμογής της κοινής συμφωνίας του άρθρου 14 παράγραφοι 3 έως 5 του π.δ. 41/2005 μεταξύ του Διαχειριστή Υποδομής και του Δημοσίου, καθώς και τη διαμεσολάβηση των μερών της σε περίπτωση διαφοράς.

22. Συμμετέχει στη διαμόρφωση του συστήματος παροχής κινήτρων στον διαχειριστή υποδομής για τη μείωση του κόστους παροχής της υποδομής και του επιπέδου τελών πρόσβασης, εισηγούμενη σχετικά προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και στον Υπουργό Οικονομικών και αναλαμβάνει την εποπτεία εφαρμογής του συστήματος αυτού, υποβάλλοντας σχετικές εκθέσεις στους ως άνω Υπουργούς.

Επιπλέον ασκεί τα καθήκοντα της «Αρμόδιας Αρχής» του Κανονισμού σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID) της κ.υ.α. 35043/2524/2010 (Β` 1385), όπως ισχύει.

Ενώ τέλος συγκροτεί με απόφασή της συνεργεία ελέγχου, μόνιμες και έκτακτες επιτροπές, επιτροπές ακρόασης, καθώς και ομάδες εργασίας για την εξέταση και έρευνα επί θεμάτων που άπτονται των αρμοδιοτήτων της, καθώς και της εύρυθμης λειτουργίας της, ορίζοντας τη σύνθεση, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.»

▪ Ο αρμόδιος Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κατά την 28^η Φεβρουαρίου 2023, ο οποίος μετά το πολύνεκρο σιδηροδρομικό δυστύχημα έθεσε στη διάθεση του Πρωθυπουργού της χώρας την παραίτηση του, η οποία έγινε δεκτή. Στις αρμοδιότητες του σύμφωνα και με το άρθρο 16 παράγραφο 1 του Νόμου 1558/1985 :

α) είχε την ανώτατη διεύθυνση των υπηρεσιών που υπάγονταν στο υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών του οποίου υπήρξε προϊστάμενος, αρμόδιος και να κατευθύνει, συντονίζει, εποπτεύει, και ελέγχει τη δράση τους, καθώς και των υπαγομένων σε αυτόν υπαλλήλων και δημόσιων λειτουργών.

β) είχε την εποπτεία, το συνονισμό και κατεύθυνε τις ενέργειες των διορισμένων στο υπουργείο του υφυπουργών.

γ) Ασκούσε, σύμφωνα με το Σύνταγμα και τον Κανονισμό της Βουλής, τη νομοθετική πρωτοβουλία σε θέματα αρμοδιότητάς του υπουργείου υποδομών και μεταφορών

δ) είχε τη δυνατότητα να προτείνει την έκδοση των κατ' εξουσιοδότηση νόμου κανονιστικών και των αναγκαίων για την εκτέλεση των νόμων διαταγμάτων της αρμοδιότητάς του και εκδίδει τις κανονιστικές πράξεις που γίνονται με βάση εξουσιοδότηση νόμου.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

ε) ασκούσε κάθε άλλη αρμοδιότητα που του παρείχε το Σύνταγμα και ο νόμος ή του ανέθετε ο πρωθυπουργός βάσει του Συντάγματος ή νόμου.

3.3 Κανονισμός ΕΚ 1371/2007. Η ευθύνη αποζημίωσης για θάνατο ή τραυματισμό επιβάτη.

Στο Κεφάλαιο I άρθρο 1 του υπ' αριθ. 1371/2007 Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου 2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών καθορίζονται τα αντικείμενα, τα οποία πραγματεύεται ο εν λόγω κανονισμός, δηλαδή την υποχρέωση ενημέρωσης από τον αρμόδιο σιδηροδρομικό φορέα, την ευθύνη του τελευταίου, τις υποχρεώσεις της σιδηροδρομικής εταιρίας, την φροντίδα προς την ευαίσθητη κοινωνική τάξη των ατόμων με ειδικές ανάγκες και τον χειρισμό όλων των επικίνδυνων καταστάσεων και της διαφύλαξης και προάσπισης της ασφάλειας των επιβατών.

Επιπλέον στο άρθρο 2 και ειδικότερα στην παράγραφο 1 καταγράφεται ρητά, ότι ο επίμαχος κανονισμός τυγχάνει εφαρμογής σε όλα τα μήκη και πλάτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ακολούθως στις παραγράφους 4 - 7 του ως άνω άρθρου προβλέπεται η δυνατότητα που έχει κάθε κράτος μέλος της Ένωσης να εξαιρέσει από την εφαρμογή των προβλέψεων του συγκεκριμένου Κανονισμού για μέγιστο χρονικό διάστημα 15 ετών τις σιδηροδρομικές μεταφορές ή τμήμα αυτών, που λαμβάνουν χώρα στο εσωτερικό του.

Αμέσως μετά στο άρθρο 3 αναγράφονται οι βασικές έννοιες που συνδέονται με τις σιδηροδρομικές μεταφορές και πιο συγκεκριμένα στην παράγραφο 1 προβλέπεται, ότι σιδηροδρομική επιχείρηση είναι κάθε επιχείρηση που ανήκει είτε στον ιδιωτικό είτε στο δημόσιο τομέα, που έχει ως βασικό της έργο και αντικείμενο τη μεταφορά προϊόντων και επιβατών. Στην παράγραφο 2 δηλώνεται ρητά η έννοια του μεταφορέα, που δεν είναι άλλη από την σιδηροδρομική επιχείρηση που αναλαμβάνει είτε αποκλειστικά είτε στο πλαίσιο διαδοχικής συμμετοχής της, να εκτελέσει τη σύμβαση μεταφοράς την οποία έχει

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητα τους»*

συνάψει με τον επιβάτη για την μετακίνηση του είτε με τον έμπορο για τη διακίνηση των προϊόντων του.

Το άρθρο 6 του υπ' αριθμ. 1371/2007 Κανονισμού για τις σιδηροδρομικές μεταφορές καταγράφει την απαγόρευση πρόβλεψης ειδικών ρητρών από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για την αποφυγή ή και τη συρρίκνωση της ευθύνης τους ως προς την υλοποίηση των υποχρεώσεων του έναντι των επιβατών⁴⁷.

Σημαντικά άρθρα του Ενωσιακού Κανονισμού αποτελούν τα υπ' αριθμόν 11, 12 και 13, όπου σύμφωνα με το άρθρο 11, περιγράφεται η υποχρέωση αποζημίωσης για οποία βλάβη προκληθεί με ευθύνη της εκάστοτε σιδηροδρομικής επιχείρησης. Στη συνέχεια στο άρθρο 12 δηλώνεται, πως κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που δραστηριοποιείται εντός της Ένωσης υποχρεούται να παρέχει ικανή ασφάλιση στους επιβάτες της και περεταίρω στην παράγραφο 2 καταγράφεται ρητά ότι η αρμόδια Ευρωπαϊκή Επιτροπή καταθέτει σχετική έκθεση στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, που αφορά τα ελάχιστα ποσά αποζημίωσης.

Κομβικό χαρακτήρα έχει το άρθρο 13 του Κανονισμού, το οποίο προβλέπει στην παράγραφο 1 την υποχρέωση προκαταβολής αποζημίωσης για την αποκατάσταση της ζημίας και την κάλυψη των αναγκών των βλαπτόμενων προσώπων. Οι προκαταβολές κατατίθενται σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβάτη το αργότερο εντός 15 ημερών από τη γνωστοποίηση του προσώπου που έχει υποστεί την βλάβη. Στην παράγραφο 2 καταγράφεται το συνολικό ποσό της προκαταβολής που δεν μπορεί να είναι μικρότερο των 21.000,00 Ευρώ ανά επιβάτη. Επιπλέον όπως περιγράφεται στην παράγραφο 3, η προκαταβολή αποζημίωσης δεν σημαίνει και την αποδοχή της ευθύνης από την πλευρά των σιδηροδρομικών, αλλά μπορεί στη συνέχεια να συμψηφιστεί με άλλα ποσά ανάλογα με τις προβλέψεις των λοιπών διατάξεων του Κανονισμού. Τέλος γίνεται λόγος, ότι οι προκαταβολές δεν επιστρέφονται, μόνο κατ' εξαίρεση στις περιπτώσεις κατά

⁴⁷ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου 2007, σελ. 16-18

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

τις οποίες αποδειχτεί ότι η βλάβη επιβάτη οφειλόταν αποκλειστικά σε δική του υπαιτιότητα ή σε περιπτώσεις, κατά τις οποίες λαμβάνει την προκαταβολή πρόσωπο που δεν είναι δικαιούχος⁴⁸.

Στο κεφάλαιο VI και πιο συγκεκριμένα στο άρθρο 26 με τίτλο προσωπική ασφάλεια επιβατών προβλέπεται η απαιτούμενη συνεργασία μεταξύ των εμπλεκόμενων αρχών και υπηρεσιών, δηλαδή της σιδηροδρομικής επιχείρησης, του αρμόδιου για τη διαχείριση των υποδομών φορέα και των αρμόδιων για τη λειτουργία των σιδηροδρομικών σταθμών προσώπων. Κύριος σκοπός είναι η επίτευξη της ασφάλειας των επιβατών, η αποφυγή διακινδύνευσης τους και η μεταξύ τους ανταλλαγή πληροφοριών για την ενίσχυση της αποτελεσματικότητάς τους.⁴⁹

Η Ευθύνη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για τον θάνατο ή τον τραυματισμό ενός επιβάτη αναλύεται διεξοδικά στις διατάξεις του Κεφαλαίου I του τίτλου IV του Παραρτήματος I του Κανονισμού. Στο επίμαχο κεφάλαιο καταγράφονται και οι περιπτώσεις απαλλαγής των εν λόγω επιχειρήσεων από την ευθύνη. Ειδικότερα σύμφωνα με το άρθρο 26, η ευθύνη τους έγκειται στην περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβάτη και εκτείνεται καθ' όλη τη διάρκεια παραμονής του στο τρένο, αλλά και κατά την είσοδο και έξοδο από αυτό. Στην παράγραφο 2 του ως άνω άρθρου προβλέπονται οι περιπτώσεις απαλλαγής, όπως είναι η περίπτωση όπου η βλάβη προέρχεται από λάθος του επιβάτη, από παρέμβαση τρίτου προσώπου και από εξωγενείς παράγοντες, που δεν μπορούσε να προβλέψει και να αντιμετωπίσει ο μεταφορέας, παρά την μέγιστη επιμέλεια που είχε επιδείξει. Επίσης στο άρθρο 27 καταγράφεται, πως η καταβολή αποζημίωσης για θάνατο ή τραυματισμό περιλαμβάνει τα έξοδα που συνεπάγεται ο θάνατος ενός επιβάτη μεταξύ των οποίων η μεταφορά της σορού του. Επιπρόσθετα στην παράγραφο 2 αναγράφεται και

⁴⁸ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου 2007, σελ. 19

⁴⁹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου 2007, σελ. 22

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

η υποχρέωση αποζημίωσης τρίτων προσώπων προς τα οποία είχε καθήκον διατροφής και συντήρησης ο θανών.

Ακολουθώς περιγράφεται στο άρθρο 28 η μορφή της αποζημίωσης σε περίπτωση τραυματισμού επιβάτη, η οποία περιλαμβάνει, τόσο τα έξοδα αποθεραπειών όσο και τα έξοδα αποκατάστασης σε περιπτώσεις πρόκλησης μόνιμης βλάβης. Επιπλέον στα άρθρα 29 και 30 προβλέπεται η δυνατότητα του κάθε κράτους μέλους να αποφασίζει για τη πιθανότητα καταβολής περαιτέρω ή διαφορετικής αποζημίωσης από αυτή που προβλέπεται στα άρθρα 27 και 28 του Κανονισμού.⁵⁰

Ιδιαίτερη σημασία έχει το άρθρο 51 του Κεφαλαίου IV του τίτλου IV του Παραρτήματος I του Κανονισμού, που κάνει λόγο για τα πρόσωπα, για τα οποία επέχει θέση ευθύνης ο σιδηροδρομικός μεταφορέας. Ειδικότερα προβλέπεται ότι ο μεταφορέας ευθύνεται για ενέργειες και πράξεις των υπαλλήλων, εκπροσώπων και πρακτόρων του, οι οποίοι λειτουργούν στο πλαίσιο της παροχής των υπηρεσιών τους και ενάσκησης των καθηκόντων τους, όπως και για πλημμέλειες των φορέων διαχείρισης των σιδηροδρομικών υποδομών, τις υπηρεσίες των οποίων χρησιμοποιεί ο μεταφορέας για να εκπληρώσει την υποχρέωση του έναντι των επιβατών, που δεν είναι άλλη από την μεταφορά τους στον τελικό προορισμό τους.

Στο άρθρο 52 προβλέπεται η δυνατότητα άσκησης του ενδίκου μέσου της αγωγής από την πλευρά των θιγόμενων προσώπων και τα όρια εντός των οποίων μπορεί να ασκηθεί, ενώ στα άρθρα 55 και 56 περιγράφεται αναλυτικά ο νόμιμος και ενδεδειγμένος τρόπος υποβολής των αιτημάτων αποζημίωσης προς τον μεταφορέα και η έγερση της αγωγής κατά του τελευταίου. Περαιτέρω στο άρθρο 58 καταγράφεται η δωδεκάμηνη προθεσμία από τη γνώση της βλάβης, εντός της οποίας έχει τη δυνατότητα να εγείρει την αγωγή ο επιβάτης που έχει υποστεί ζημία ή τρίτα πρόσωπα, που έλκουν το δικαίωμα αυτό από το

⁵⁰ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου 2007, σελ. 29-30

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

θάνατο επιβαίνοντα. Τέλος με το άρθρο 60 θεσπίζεται τριετής παραγραφή των αξιώσεων προς αποζημίωση σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβάτη, η οποία άρχεται από την επόμενη μέρα του συμβάντος και δύναται κατ' εξαίρεση να επεκταθεί στα πέντε έτη από το θάνατο επιβάτη και αφορά τα πρόσωπα που είναι δικαιούχοι της αποζημίωσης εξαιτίας της απώλειας του ανθρώπου τους⁵¹.

Δέον να τονιστεί, ότι ο επίμαχος υπ' αριθμ. 1371/2007 Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών επικαιροποιήθηκε και τροποποιήθηκε μερικώς και στοχευμένα από τον υπ' αριθμ. 2021/782 Κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29^{ης} Απριλίου 2021, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών. Οι στοχευμένες αυτές παρεμβάσεις είχαν ως σκοπό την ενίσχυση της προστασίας των επιβατών την προσπάθεια ενίσχυσης των σιδηροδρομικών μεταφορών⁵², αφήνοντας όμως σε κάθε περίπτωση αναλλοίωτα τα κρίσιμότερα ζητήματα και άρθρα του υπ' αριθμ. 1371/2007 Ευρωπαϊκού Κανονισμού, με χαρακτηριστικότερο το γεγονός, ότι ως προς το κρίσιμο Παράρτημα I, που αναλύσαμε παραπάνω τα βασικότερα άρθρα αυτού και τα οποία διαπραγματευτήκαμε παραπάνω έμειναν απολύτως ίδια, χωρίς ούτε καν την μεταβολή της αρίθμησης των επίμαχων άρθρων.

Ως προς το εφαρμοστέο Ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο, κρίσιμο είναι να αναφέρουμε, ότι όπως καταγράφηκε και στην ανάλυση του ως άνω Κανονισμού κανένας περιορισμός εφαρμογής του δεν προκύπτει, ως προς το ζήτημα της αξίωσης αποζημιώσεων από τους ζημιωθέντες, τους τραυματίες, καθώς και τους συγγενείς των θυμάτων του τραγικού σιδηροδρομικού δυστυχήματος. Κατ' ακολουθία σύμφωνα και με την ελληνική νομοθεσία και νομολογία γίνεται δεκτό, ότι κατά τη διάταξη του άρθρου 914 ΑΚ, όποιος ζημιώσει

⁵¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου 2007, σελ. 35-37

⁵² Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 2021/782 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29^{ης} Απριλίου 2021, σελ. 1

άλλον παράνομα και υπαίτια έχει υποχρέωση να τον αποζημιώσει. Από τη διάταξη αυτή, συνδυαζόμενη με εκείνες των άρθρων 297, 298, 299, 330 και 932 του ίδιου Κώδικα, προκύπτει, ότι προϋποθέσεις της ευθύνης για αποζημίωση από αδικοπραξία αλλά και χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης που αποτελεί μη περιουσιακή ζημία είναι: α) ζημιογόνος συμπεριφορά (πράξη ή παράλειψη), β) παράνομος χαρακτήρας της πράξης ή παράλειψης, γ) υπαιτιότητα, που περιλαμβάνει το δόλο και την αμέλεια και δ πρόσφορος αιτιώδης συνάφεια μεταξύ ζημιογόνου συμπεριφοράς και αποτελέσματος, δηλαδή της ζημίας. Επομένως, στοιχεία της αγωγής από αδικοπρακτική ευθύνη προς καταβολή αποζημίωσης, προκειμένου αυτή να είναι ορισμένη, κατά το άρθρο 216 ΚΠολΔ, είναι η ύπαρξη παράνομης συμπεριφοράς, οφειλόμενης σε υπαιτιότητα του δράστη, η πρόκληση ζημίας που πρέπει να εξειδικεύεται ποσοτικά κατά μονάδα ή και ποιοτικά ως προς το αντικείμενο της, καθώς και η αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της παράνομης συμπεριφοράς και της ζημίας που προκλήθηκε, μηδενός άλλου στοιχείου απαιτούμενου (ΑΠ 192/2016 ΑΠ 93/2016, ΑΠ 1513/2014, ΑΠ 847/2010 δημοσιευμένες στην Τ.Ν.Π. «ΝΟΜΟΣ», Βαθρακοκοίλης, ΚΠολΔ, άρθ. 216, αριθ. 26, 72).

Περαιτέρω, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην διάταξη του άρθρου 922 ΑΚ, ο κύριος ή ο προστήσας κάποιον άλλον σε μια υπηρεσία ευθύνεται για την ζημία που ο υπηρέτης ή ο προστηθείς προξένησε σε τρίτο παράνομα κατά την υπηρεσία του. Κατά την έννοια της ανωτέρω διάταξης, προστηθείς είναι το πρόσωπο, το οποίο με την βούληση κάποιου άλλου, που χαρακτηρίζεται ως προστήσας, παρέχει σ' αυτόν, διαρκώς ή ευκαιριακά, υπηρεσίες διεκπεραίωσης των υποθέσεων του ή προώθησης των οποιωνδήποτε συμφερόντων του, εφόσον ενεργεί υπό τον έλεγχό του ή έστω υπό την επίβλεψή του, υπό την έννοια ότι δεν απαιτούνται οπωσδήποτε δεσμευτικές ειδικές εντολές, αλλά αρκούν και γενικές οδηγίες στο πλαίσιο χαλαρής εξάρτησης, που επιτρέπει όμως μια γενική εποπτεία.

Αδιάφορο επίσης είναι αν η αδικοπρακτική συμπεριφορά του προστηθέντος εκδηλώθηκε κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας που του ανατέθηκε ή κατά κατάχρηση της υπηρεσίας του, που συμβαίνει όταν η ζημιογόνος πράξη ή παράλειψή του τελέσθηκε μεν εντός των

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητα τους»*

ορίων της υπηρεσίας του ή επ' ευκαιρία ή εξ αφορμής αυτής, αλλά κατά παράβαση των εντολών και οδηγιών που του δόθηκαν ή καθ' υπέρβαση των καθηκόντων του, εφόσον βέβαια μεταξύ της συμπεριφοράς του προστηθέντος και της υπηρεσίας του υπάρχει εσωτερική συνάφεια, ήτοι πρέπει η υπηρεσία του να αποτέλεσε το αναγκαίο μέσο για την ζημιόγωνα πράξη ή παράλειψή του, η οποία δεν θα μπορούσε διαφορετικά να υπάρξει.

Σχέση πρόσκτησης κατά την ανωτέρω διάταξη δημιουργείται από την τοποθέτηση, διορισμό ή χρησιμοποίηση από κάποιο πρόσωπο, ήτοι του προστήσαντα, ενός άλλου προσώπου, φυσικού ή νομικού, ήτοι του προστηθέντα, σε θέση ή απασχόληση, διαρκή ή μεμονωμένη εργασία που αποβλέπει στην διεκπεραίωση υποθέσεων και γενικότερα στην εξυπηρέτηση των επαγγελματικών, οικονομικών ή άλλων συμφερόντων του πρώτου. (ΑΠ 1329/2017, ΤΝΠ "ΝΟΜΟΣ"). Με τις προαναφερόμενες προϋποθέσεις της πρόσκτησης θεμελιώνεται αντικειμενική ευθύνη του προστήσαντος για τις ζημίες που παράνομα και υπαίτια προκάλεσε ο προστηθείς, με τον οποίο ευθύνεται εις ολόκληρον, όπως συνάγεται από τον συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 481, 486 και 926 ΑΚ (ΑΠ 418/2016, ΤΝΠ "ΝΟΜΟΣ"). Κατά τον ως άνω τρόπο έχει κριθεί από τα Ελληνικά δικαστήρια σε αρκετές υποθέσεις, ότι τόσο η αρμόδια σιδηροδρομική επιχείρηση υπεύθυνη για την μεταφορά των επιβατών, όσο και η αρμόδια διαχειρίστρια εταιρία των σιδηροδρομικών υποδομών φέρουν αστική ευθύνη για σφάλματα, πλημμέλειες και παραλείψεις των υπαλλήλων και προστηθέντων προσώπων τους και οφείλουν αποζημίωση για τον θάνατο ή τραυματισμό επιβάτη (οράτε σχετικές αποφάσεις ΕΦΑΘ 2461/2021, ΑΠ 1176/2019, ΠΠΡΑΘ 36662013, ΠΠΡΑΘ 1832/2013 κ.α.).

Στην προκειμένη περίπτωση η υπεύθυνη σιδηροδρομική εταιρία Hellenic Train εξέδωσε στις 15-03-2023 επίσημη ανακοίνωση με την οποία έκανε γνωστή την απόφαση της να προχωρήσει σε εφαρμογή του άρθρου 13 του υπ' αριθμ. 1371/2007 Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου 2007 Κανονισμού, που προβλέπει Προκαταβολή αποζημιώσεων για την αποκατάσταση της ζημίας που προκλήθηκε από το θάνατο 57 επιβατών των μοιραίων αμαξοστοιχιών που

Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»

συγκρούστηκαν μετωπικά στις 28 Φεβρουαρίου 2023 στην περιοχή των Τεμπών. Στην εν λόγω ανακοίνωση της η εταιρία δήλωνε, ότι σε πλήρη συμμόρφωση προς την Κοινοτική Νομοθεσία και ειδικότερα τον υπ' αριθμ. 1371/2007 Ευρωπαϊκό Κανονισμό, θα καταβάλλει ως προκαταβολή αποζημίωσης ποσό 42.000,00 ευρώ στις οικογένειες των αποβιωσάντων, δηλαδή μεγαλύτερο του ελάχιστου ποσού των 21.000,00 ευρώ που προβλέπει το άρθρο 13 του ως άνω Κανονισμού, 5.000,00 ευρώ για κάθε τραυματία, που δεν ήταν νοσηλευόμενος σε κάποιο νοσοκομειακό ίδρυμα και 10.000,00 ευρώ για κάθε τραυματία, ο οποίος ήταν νοσηλευόμενος σε οποιοδήποτε νοσοκομείο. Τέλος προέβλεπε και αποζημίωση 300,00 ευρώ για κάθε επιβάτη που απώλεσε τις αποσκευές του εξαιτίας του τραγικού δυστυχήματος⁵³.

Η αρμόδια σιδηροδρομική εταιρία Hellenic Train σε συνέχεια της υλοποίησης της ως άνω απόφασης της, έδωσε στις 21-04-2023 στη δημοσιότητα στοιχεία ως προς τις καταβληθείσες αποζημιώσεις, αναφέροντας ότι μέχρι και εκείνη την ημερομηνία είχαν διεκπεραιωθεί 103 αιτήματα για προκαταβολή αποζημίωσης, εκ των οποίων τα 22 σχετίζονταν με θανόντες, με τα 12 να είχαν ήδη οριστικοποιηθεί με την εκταμίευση των προβλεπόμενων ποσών και τα 10 να βρίσκονταν σε αναμονή προσκόμισης δικαιολογητικών. Επιπλέον 71 αιτήματα αφορούσαν τραυματίες της μοιραίας αμαξοστοιχίας, από τα οποία ήδη τα 29 είχαν ολοκληρωθεί με την αποπληρωμή των ποσών αποζημίωσης, ενώ υπήρξαν και 108 αιτήσεις για αποζημίωση των απολεσθέντων αποσκευών, από τις οποίες είχαν ήδη ικανοποιηθεί οι 41 με την καταβολή των σχετικών ποσών.⁵⁴

Δέον να τονιστεί, ότι αμέσως μετά το τραγικό σιδηροδρομικό δυστύχημα και μέχρι να εκδώσει η εταιρία Hellenic Train την ως άνω διευκρινιστική ανακοίνωση για την

⁵³Hellenictrain.gr, «ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ 15/03/2023, 17:47, 2023, διαθέσιμο στο : <https://www.hellenictrain.gr/news/anakoinosi-15032023-1747>, ανακτήθηκε την 03/06/2024.

⁵⁴Businessdaily.gr, «Πόσους έχει αποζημιώσει η Hellenic Train για το δυστύχημα στα τέμπη», 2024, διαθέσιμο στο : https://www.businessdaily.gr/koinonia/85486_posoys-ehei-apozimiose-i-hellenic-train-gia-dystyhma-sta-tempi, ανακτήθηκε την 27/06/2024.

προκαταβολή αποζημιώσεων, είχε εγερθεί ζήτημα, ως προς τη υποχρέωση καταβολής αποζημιώσεων στα θύματα του δυστυχήματος και στις οικογένειες τους, εξαιτίας της εξαίρεσης που είχε επιφυλάξει η Ελληνική Κυβέρνηση μέσω του αρμόδιου Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών από την εφαρμογή μιας σειράς άρθρων του υπ' αριθμ. 1371/2007 Ευρωπαϊκού Κανονισμού. Άλλωστε η δυνατότητα εξαίρεσης παρέχεται από τον ίδιο τον Κανονισμό, όπως αναλυτικά περιγράψαμε παραπάνω και ειδικότερα από το άρθρο 2 παράγραφο 4 του Κανονισμού.

Πιο συγκεκριμένα με την υπ' αριθμ. Φ4/61802/6533/17-12-2009 απόφαση του το αρμόδιο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών επιφύλαξε από το έτος 2009 στην τότε αρμόδια σιδηροδρομική επιχείρηση ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. πενταετή εξαίρεση από τα άρθρα 13, 15, 16, 17, 18 και 28. Ακολούθως με την υπ' αριθμ. Φ4/59820/4768/01-12-2014 προέβλεψε το αρμόδιο Υπουργείο Μεταφορών από το έτος 2014 στην τότε αρμόδια σιδηροδρομική επιχείρηση ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. πενταετή εξαίρεση από τα άρθρα 10, 13, 15, 16, 17, 18 και 28. Ενώ τέλος το έτος 2019 επανέλαβε το αρμόδιο υπουργείο την πενταετή εξαίρεση της πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και ήδη HELLENIC TRAIN από την εφαρμογή των ίδιων ως άνω άρθρων, δηλαδή των άρθρων 10, 13, 15, 16, 17, 18 και 28 του Ευρωπαϊκού Κανονισμού. Κρίσιμο όμως είναι να αναφέρουμε στο σημείο αυτό, ότι ήδη με την υπ' αριθμ. 108/16-12-2022 απόφαση της Ολομέλειας της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) κατά την 191^η συνεδρίαση της είχε κριθεί ότι η υπ' αριθμ. Φ4/61802/6533/17-12-2009 κανονιστική πράξη του αρμόδιου υπουργείου αποτελεί ανυπόστατη πράξη και συνεπώς πρέπει να μείνει ανεφάρμοστη λόγω έλλειψης νόμιμης δημοσίευσης της και λόγω έλλειψης σχετικής εξουσιοδότησης κατά τν χρόνο έκδοσης της, σύμφωνα με τις απαιτούμενες επιταγές του άρθρου 43 παρ. 2 εδ. β' του Συντάγματος⁵⁵. Όπως γίνεται αντιληπτό από τα παραπάνω η υπουργική πρόβλεψη για εξαίρεση από την καταβολή προκαταβολών αποζημίωσης σε περίπτωση σιδηροδρομικού ατυχήματος κρίθηκε ως μη νόμιμη, ενώ σε κάθε περίπτωση δεν είχε προβλεφθεί εξαίρεση για καμία από τις κρίσιμες διατάξεις των άρθρων 26-28 του Κεφαλαίου Ι του τίτλου IV του Παραρτήματος Ι του

⁵⁵ ΟΛ ΡΑΣ 108/2022, φύλλο. 43, σελ.2



*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Ατυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητα τους»*

Ευρωπαϊκού Κανονισμού, που θεσπίζουν την ευθύνη των μεταφορέων για θάνατο ή τραυματισμό των επιβατών και γεννούν το περεταίρω δικαίωμα αποζημίωσης των θυμάτων σιδηροδρομικών ατυχημάτων και των οικογενειών τους.

Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»

4. Δικονομικά μέτρα σε βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την εφαρμογή των κανόνων δικαίου.

4.1 Ανακριτική Διαδικασία, ο ρόλος του εισαγγελέα στο στάδιο της ανάκρισης.

Για το σύνολο των κακουργηματικών πράξεων που τυποποιούνται στην ελληνική ποινική νομοθεσία, αλλά και τα πλημμελήματα, στα οποία είτε υπάρχει το ενδεχόμενο προσωρινής κράτησης είτε δύναται να επιβληθούν περιοριστικοί όροι διεξάγεται τακτική ή κύρια ανάκριση (άρθρο 246 ΚΠΔ). Βασικά χαρακτηριστικά της τελευταίας είναι η διεξοδική και εξονυχιστική έρευνα με σκοπό την αναζήτηση αποδεικτικών στοιχείων, πληροφοριών και τη διαπίστωση ενδείξεων ενοχής του κατηγορούμενου, ενέργειες που επιτάσσονται από τη σοβαρότητα και βαρύτητα των αδικημάτων.⁵⁶ Η σπουδαιότητα της διαδικαστικής πράξης της τακτικής ανάκρισης έγκειται στο γεγονός ότι κατά τη διάρκεια της διεξαγωγής της υπάρχει η δυνατότητα εφαρμογής μέτρων δικονομικού καταναγκασμού εναντίων του κατηγορουμένου, όπως είναι η προσωρινή του κράτηση και η επιβολή περιοριστικών όρων, χωρίς να έχει προηγηθεί ποινική δίκη και χωρίς να έχει εκδοθεί εις βάρος του καταδικαστική απόφαση⁵⁷

Σύμφωνα με το εδάφιο 2 της παραγράφου 1 του άρθρου 43 του ΚΠΔ, όταν πρόκειται για κακουργηματική πράξη, η ποινική δίωξη δεν μπορεί να ασκηθεί από το αρμόδιο ανακριτικό όργανο, ήτοι τον Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών, εφόσον προηγουμένως δεν έχει λάβει χώρα προκαταρκτική εξέταση. Η συγκεκριμένη πράξη έχει ως βασικό στόχο την εξακρίβωση της ισχύος των υπονοιών ενοχής του δράστη – υπόπτου, προκειμένου στη συνέχεια να κριθεί από την παραπάνω Εισαγγελική αρχή η κίνηση ή μη της ποινικής

⁵⁶ Στέργιος Αλεξιάδης, *Ανακριτική*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2006, σ. 95-96.

⁵⁷ Γεώργιος Π. Πιλαγάκος, *Ο Ανακριτής*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2021, σ. 6.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

δίωξης Αν κατά τη διάρκεια της προκαταρκτικής εξέτασης αποδοθεί σε κάποιον προσαχθέντα ή ύποπτο η τέλεση συγκεκριμένου αδικήματος, το πρόσωπο αυτό καλείται εντός 48 ωρών να δώσει τις απαιτούμενες εξηγήσεις ενώ η εξέταση του γίνεται ανωμοτί. Έχει σε κάθε περίπτωση όλα τα δικαιώματα του υπόπτου, δηλαδή μπορεί να παρίσταται με δικηγόρο, δύναται να ζητήσει προθεσμία 48 ωρών για την παροχή εξηγήσεων, προθεσμία η οποία μπορεί να παραταθεί από την αρμόδια ανακριτική αρχή. Επιπλέον μπορεί να ζητήσει αντίγραφα της δικογραφίας και να προτείνει συγκεκριμένους μάρτυρες που θα επιβεβαιώσουν τις θέσεις του.⁵⁸

Αρμόδιο όργανο για την παραγγελία προκαταρκτικής εξέτασης, όπως και της Προανάκρισης είναι ο αρμόδιος Εισαγγελέας Πλημμελειοδικών, ο οποίος αποτελεί την Προϊστάμενη Αρχή της ανακριτικής διαδικασίας, ενώ την ανώτατη Εποπτεύουσα Αρχή αποτελεί ο Εισαγγελέας Εφετών. Τόσο η προκαταρκτική εξέταση όσο και η προανάκριση υλοποιούνται είτε από Πταισματοδίκη ή Ειρηνοδίκη δικαστή είτε από αξιωματικούς της Ελληνικής Αστυνομίας και του Λιμενικού, σύμφωνα και με τις επιταγές του άρθρου 31ΚΠΔ.⁵⁹ Οι έλληνες δικαστές εκτός από τον ρόλο του δικαιοδοτικού οργάνου ασκούν ανακριτικά καθήκοντα διατηρώντας όμως σε κάθε περίπτωση το κύρος τους και την λειτουργική ανεξαρτησία τους.⁶⁰ Οι ως άνω ανακριτικοί λειτουργοί έχουν σύμφωνα και με τις προβλέψεις της παραγράφου 2 του άρθρου 245 ΚΠΔ την υποχρέωση σε περίπτωση τέλεσης αυτόφωρου κακουργήματος ή πλημμελήματος να υλοποιούν όλες τις απαιτούμενες ανακριτικές πράξεις προκειμένου να διαπιστωθούν οι παράνομες πράξεις και τα πρόσωπα, που τις έχουν τελέσει, ακόμα και αν δεν έχει προηγηθεί παραγγελία του αρμόδιου εισαγγελικού λειτουργού. Αμέσως μετά τη διεξαγωγή των ως άνω πράξεων είναι υποχρεωμένοι να ενημερώσουν τον αρμόδιο εισαγγελέα ώστε αυτός να προβεί στην άσκηση της προβλεπόμενης στο άρθρο 43 ΚΠΔ ποινικής δίωξης.

⁵⁸ Στέργιος Αλεξιάδης, ο.π., σ. 99-101

⁵⁹ Αυτόθι, σ. 102

⁶⁰ Γεώργιος Π. Πλαγάκος, ο.π., σ. 12

Ο εισαγγελέας πλημμελειοδικών είναι ο αρμόδιος λειτουργός για την κίνηση της ποινικής δίωξης, την οποία ασκεί στο όνομα της Ελληνικής Πολιτείας. Η άσκηση της ποινικής δίωξης πραγματοποιείται κατ' εφαρμογή των άρθρων 27 και 43 του ΚΠΔ με την παραγγελία του εισαγγελικού λειτουργού για διενέργεια ανάκρισης ή προανάκρισης ή παραπομπής του κατηγορουμένου ενώπιον της ακροαματικής διαδικασίας με απευθείας κλήση. Προκειμένου να προβεί στην άσκηση της ποινικής δίωξης ο αρμόδιος εισαγγελέας θα πρέπει να κριθεί αν μη τι άλλο αληθής και βάσιμη η έγκληση, η μήνυση ή η καταγγελία, που υποβάλλεται σε αυτόν. Σε περιπτώσεις, όπου η βαρύτητα του αδικήματος είναι μεγάλη, πρόκειται δηλαδή για κακούργημα, ο εισαγγελέας πλημμελειοδικών είναι υποχρεωμένος να διατάξει την διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης⁶¹. Σε υποθέσεις εξαιρετικής σημασίας και σε σοβαρά εγκλήματα με απόφαση του δικαστηρίου των εφετών και μετά από αίτημα του Εισαγγελέα Εφετών δύναται να παραγγελθεί η άσκηση της ποινικής δίωξης από τον εισαγγελέα εφετών κατ' εφαρμογή της παραγράφου 1 του άρθρου 28 ΚΠΔ. Ο έλληνας νομοθέτης έχει επιφυλάξει μία κρίσιμη και πρωταγωνιστική θέση για τον εισαγγελέα κατά τη διεξαγωγή της προδικασίας, γεγονός το οποίο δηλώνεται πανηγυρικά στην παράγραφο 2 του άρθρου 30 του ΚΠΔ, σύμφωνα με το οποίο καμία ανακριτική πράξη και καμία προδικαστική ενέργεια δεν μπορεί να ολοκληρωθεί και να οριστικοποιηθεί προτού εκφραστεί η άποψη του εισαγγελέα.

Όπως προαναφέραμε, στην άσκηση της ποινικής δίωξης προβαίνει ο εισαγγελέας, αλλά δεν τελικά αυτός που διαμορφώνει το κατηγορητήριο. Σύμφωνα με τις ποινικές δικονομικές προβλέψεις το κατηγορητήριο συντάσσεται από τον αρμόδιο ανακριτή, το οποίο στηρίζεται στην άσκηση της ποινικής δίωξης στην οποία προέβη ο εισαγγελέας.⁶² Όπως γίνεται αντιληπτό και από την εν λόγω δικονομική παρατήρηση, στο στάδιο της προδικασίας οι ρόλοι των δύο ανακριτικών οργάνων, του ανακριτή και του εισαγγελέα συμπορεύονται, συμπράττουν και αλληλοσυμπληρώνονται, χωρίς να είναι απαραίτητο να συμφωνούν σε κάθε στάδιο της διαδικασίας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η επιβολή στον κατηγορούμενο του καταναγκαστικού μέτρου της προσωρινής κράτησης.

⁶¹ Στέργιος Αλεξιάδης, ο.π., σ. 114-115

⁶² Γεώργιος Π. Πλαγάκος, ο.π., σ. 89

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

Προκειμένου να επιβληθεί η προσωρινή κράτηση στον κατηγορούμενο θα πρέπει να υπάρξει η σύμφωνη γνώμη ανακριτή και εισαγγελέα, σε περίπτωση διαφωνίας τους, τη λύση θα δώσει το Συμβούλιο Πλημμελειοδικών, το οποίο θα αποφασίσει για την αναγκαιότητα επιβολής του μέτρου της προσωρινής κράτησης του κατηγορουμένου.

Σύμφωνα με το άρθρο 178 του ΚΠΔ κατά τη διεξαγωγή της ποινικής δίκης, αλλά και εν γένει της ποινικής διαδικασίας γίνονται αποδεκτά όλα τα αποδεικτικά μέσα. Μεταξύ των βασικότερων αποδεικτικών μέσων είναι και η πραγματογνωμοσύνη. Επιπλέον στο άρθρο 183 καταγράφεται ότι παρέχεται οι δυνατότητα τόσο στα ανακριτικά όργανα κατά τη διεξαγωγή της προδικασίας, όσο και στους δικαστικούς λειτουργούς κατά τη διάρκεια της δίκης να διατάζουν τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης προκειμένου να εξακριβωθεί η αλήθεια των πραγματικών ισχυρισμών, αλλά και να διαλευκανθεί κάθε συμβάν, του οποίου η διάγνωση είναι δυσχερής. Μάλιστα η εν λόγω παραγγελία για διεξαγωγή πραγματογνωμοσύνης λαμβάνει χώρα μετά από αίτηση είτε του εισαγγελέα είτε άλλου διάδικου μέρους.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η διενέργεια της ανακριτικής διαδικασίας στα εγκλήματα των ισχυρών. Η διεξαγωγή της έρευνας καθίσταται πιο απαιτητική ως προς τη συγκέντρωση στοιχείων και την αναζήτηση των δραστών των εγκλημάτων του λευκού περιλαιμίου, εγκαταλείπονται οι παραδοσιακές μέθοδοι ερευνών και υιοθετούνται νέες πρακτικές.⁶³ Πρόκειται για εξειδικευμένες προδικαστικές πράξεις, οι οποίες δεν υλοποιούνται πλέον από τους παραδοσιακούς ανακριτικούς υπαλλήλους, όπως τα αστυνομικά όργανα ή οι εισαγγελικοί λειτουργοί, αλλά από ειδικούς οικονομικούς αναλυτές, ερευνητές με ιδιαίτερες επιστημονικές γνώσεις και τεχνικούς συμβούλους, που έχουν τη δυνατότητα να αναγνωρίζουν και να εντοπίζουν ιδιαίτερα ψηφιακά στοιχεία, χρηματοοικονομικά δεδομένα, ηλεκτρονικά αποτυπώματα και άλλες σύγχρονες και

⁶³ Σοφία Βιδάλη, *Όψεις της ανάκρισης σε υποθέσεις εγκλημάτων των ισχυρών και οργανωμένου εγκλήματος*. Στο Σοφία Βιδάλη, Νικόλαος Κουλούρης και Χάρης Παπαχαλαράμπους (Επιμ.), *Εγκλήματα των ισχυρών. Διαφθορά, οικονομικό και οργανωμένο έγκλημα*, Εκδόσεις ΕΑΠ, Αθήνα, 2019, σ. 309

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

απαιτητικές εγκληματικές μεθόδους.⁶⁴ Πλέον είναι απαραίτητη η ανάλυση και επεξεργασία ψηφιακών δεδομένων, γεγονός που καθιστά ως αναγκαία εργαλεία τους ηλεκτρονικούς υπολογιστές και τα μαθηματικά, για τον εντοπισμό και ερμηνεία των νέων τεχνολογικών και ηλεκτρονικών ευρημάτων. Η νέα αυτή κατάσταση που δημιουργείται και προκαλείται από την ανεπτυγμένη εγκληματική δραστηριότητα των ισχυρών απαιτεί την ενίσχυση και τη θωράκιση των ανακριτικών αρχών με νέα τεχνολογικά μέσα, την εκπαίδευση των ανακριτικών οργάνων, την επιμόρφωση των στελεχών τους και την ταυτόχρονη ενδυνάμωση των αρμόδιων αρχών με νέο εξειδικευμένο και εξοικειωμένο με τις νέες σύγχρονες μορφές εγκληματικότητας των εύρωστων εγκληματιών.⁶⁵ Προς επίτευξη των στόχων που έχουν τεθεί για την πάταξη των εγκλημάτων των ισχυρών, έχουν ανατεθεί πλέον καθήκοντα σε ειδικούς εισαγγελείς, όπως είναι οι εισαγγελείς Οικονομικού Εγκλήματος, με κύρια αρμοδιότητα τους τη διαλεύκανση χρηματοοικονομικών εγκλημάτων και οι εισαγγελείς διαφθοράς, που έχουν ως αρμοδιότητα τον εντοπισμό και την καταπολέμηση των εγκλημάτων διαφθοράς, που τελούνται από κρατικούς αξιωματούχους.⁶⁶

Στην υπόθεση του τραγικού δυστυχήματος των Τεμπών την προανάκριση και την διερεύνηση των αιτιών του δυστυχήματος ανέλαβε από την πρώτη στιγμή, που έγινε γνωστή η τραγωδία, το τμήμα Τροχαίας της Λάρισας. Ενώπιον των αρμοδίων αστυνομικών οργάνων της Τροχαίας Λάρισας προσήχθησαν αρχικά ο Σταθμάρχης, κατά τη βάρδια του οποίου συνέβη το μοιραίο σιδηροδρομικό δυστύχημα, ο κλειδούχος της μοιραίας βάρδιας, ένας εκπρόσωπος της σιδηροδρομικής επιχείρησης Hellenic Train, ο Προϊστάμενος του τμήματος μηχανοδηγών Λάρισας και ο Προϊστάμενος του τμήματος έκδοσης εισιτηρίων. Την επομένη ημέρα της τραγωδίας ο Εισαγγελέας του Αρείου Πάγου ανέθεσε την πλήρη εποπτεία του συνόλου των ερευνών για το δυστύχημα στον Προϊστάμενο της Εισαγγελίας Εφετών Λάρισας, ενώ με έγγραφη παραγγελία του προς

⁶⁴ Αυτόθι, σ. 312

⁶⁵ Αυτόθι, σ. 313

⁶⁶ Αυτόθι, σ. 327

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

αυτόν ζήτησε την διεξοδική διερεύνηση της υπόθεσης την άμεση συγκέντρωση του αποδεικτικού υλικού με σκοπό την απόδοση των ευθυνών και τον εντοπισμό των υπευθύνων. Επιπλέον μετά από Συνεδρίαση της Ολομέλειας Εφετών της Λάρισας στις 10-03-2023 αποφασίστηκε να ανατεθεί η διεξαγωγή της ανακριτικής διαδικασίας σε εφέτη ειδικό ανακριτή και ομόβαθμο του αναπληρωτή⁶⁷.

Ο Σταθμάρχης που βρισκόταν στην επίμαχη βάρδια μετά την πολύωρη απολογία του στις 05 Μαρτίου 2023 ενώπιον του αρμόδιου ανακριτή κρίθηκε προσωρινά κρατούμενος με τη σύμφωνη γνώμη της ανακρίτριας και του εισαγγελέα και οδηγήθηκε στη φυλακή. Οι κατηγορίες που του αποδόθηκαν ήταν αρκετές και βαρύτατες. Πιο συγκεκριμένα αντιμετωπίζει την κατηγορία της παραβίασης του άρθρου 290 ΠΚ, σχετικά με επικίνδυνες παρεμβάσεις στην οδική συγκοινωνία σε βαθμό κακουργήματος και ειδικότερα της παραγράφου 1 εδάφιο δ', που προβλέπει, ότι όποιος διαταράσσει την ασφάλεια της συγκοινωνίας στους δρόμους με άλλες εξίσου επικίνδυνες για την ασφάλεια της συγκοινωνίας πράξεις τιμωρείται με κάθειρξη τουλάχιστον 10 ετών σε περίπτωση που η πράξη του είχε ως αποτέλεσμα τον θάνατο άλλου ανθρώπου, ενώ αν επήλθε θάνατος περισσότερων ανθρώπων το δικαστήριο δύναται να επιβάλει την ποινή της ισόβιας κάθειρξης. Επιπλέον αντιμετωπίζει την κατηγορία της ανθρωποκτονίας από αμέλεια κατά συρροή (302 ΠΚ και 94 ΠΚ) και την κατηγορία της πρόκλησης σωματικών βλαβών κατά συρροή για όλους τους τραυματίες της μοιραίας αμαξοστοιχίας (308 επ. ΠΚ και 94 επ. ΠΚ). Επιπρόσθετα με απόφαση του ο Οργανισμός Συγκοινωνιών Ελλάδος έθεσε από την πρώτη στιγμή σε αργία τον κατηγορούμενο Σταθμάρχη καθ' ότι βρίσκεται σε εξέλιξη η ανακριτική διαδικασία για τις αιτίες και τις συνθήκες του δυστυχήματος⁶⁸.

⁶⁷ Huffingtonpost.gr, «Τέμπη: Οι δύο δικαστικές πραγματογνωμοσύνες δείχνουν την άσκηση νέων διώξεων», 2023, διαθέσιμο στο : https://www.huffingtonpost.gr/entry/tempe-oi-deo-dikastikes-praymatoynomosenes-deichnoen-ten-askese-neon-dioxeon_gr_64097621e4b09c5c6d6cc659, (Πηγή: dikastiko.gr), ανακτήθηκε την 27/06/2024.

⁶⁸ Kathimerini.gr, «Τραγωδία στα Τέμπη: Προφυλακιστέος ο σταθμάρχης», 2023, διαθέσιμο στο : <https://www.kathimerini.gr/society/562307971/tragodia-sta-tempi-profylakisteos-o-stathmarchis/>, ανακτήθηκε την 28/06/2024.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

Ο μόνιμος Σταθμάρχης Λάρισας που βρισκόταν στην απογευματινή βάρδια την 28^η Φεβρουαρίου 2023, ημέρα του δυστυχήματος, υπέβαλλε στις 28 Μαρτίου 2023 απολογητικό υπόμνημα ενώπιον του ειδικού ανακριτή και στη συνέχεια αφέθηκε ελεύθερος με τους περιοριστικούς όρους της απαγόρευσης εξόδου από την χώρα, της εμφάνισης δύο φορές το μήνα στο αστυνομικό τμήμα του τόπου κατοικίας του και καταβολή εγγύησης συνολικού ποσού 15.000,00 ευρώ. Ο συμβασιούχος Σταθμάρχης Λάρισας που βρισκόταν στην πρωινή βάρδια την μοιραία ημέρα του δυστυχήματος υπέβαλλε και αυτός με τη σειρά του απολογητικό υπόμνημα ενώπιον του ειδικού ανακριτή στις 27 Μαρτίου 2023 και αφέθηκε ελεύθερος με περιοριστικούς όρους.

Η ευθύνη που καταλογίζεται στον μόνιμο Σταθμάρχη είναι ότι αποχώρησε πρόωρα από την βάρδια του, παρά το γεγονός ότι σύμφωνα με το φύλλο παρουσίας σταθμαρχών του μηνός Φεβρουαρίου 2023, όφειλε να παραμείνει στο Σταθμό και στο πόστο του μέχρι τις 23:00 μ.μ. Στο απολογητικό του υπόμνημα ο μόνιμος Σταθμάρχης επικαλέστηκε, ότι η επίμαχη καταγραφή στο φύλλο παρουσίας Σταθμαρχών, δεν σήμαινε την υποχρέωση του για ταυτόχρονη παραμονή με το συνάδελφο του στο Σταθμό από τις 22:00 μέχρι τις 23:00, αλλά τη διαβίβαση των καθηκόντων εντός της επίμαχης μίας ώρας από τον ένα Σταθμάρχη στον άλλο.

Αντίθετα με τους δύο ως άνω Σταθμάρχες, ο Προϊστάμενος του τμήματος Επιθεώρησης ΟΣΕ Λάρισας, ύστερα από την μαραθώνια απολογία του την Πέμπτη 30 Μαρτίου 2023 ενώπιον του ειδικού ανακριτή κρίθηκε προσωρινά κρατούμενος. Στην απολογία του παραδέχτηκε από τη μία, ότι την ευθύνη για την κατανομή των βαρδιών των υπαλλήλων του σταθμού Λαρίσης την είχε το τμήμα επιθεώρησης Λάρισας, στο οποίο ήταν ο ίδιος Προϊστάμενος, επικαλέστηκε όμως από την άλλη, ότι η έκδοση και τροποποίηση του προγράμματος και του ωραρίου εργασίας ανήκε στην αρμοδιότητα της Διεύθυνσης Διαχείρισης και κυκλοφορίας χωρητικότητας. Τέλος σύμφωνα με την κατάθεση του Προϊστάμενου Επιθεωρητή, οι αυτοματισμοί στο σταθμαρχείο Λάρισας δεν είχαν τεθεί εκτός λειτουργίας, αλλά αντιθέτως ο απαραίτητος τεχνικός εξοπλισμός ήταν λειτουργικός.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

Στη συνέχεια της απολογίας του ο Επιθεωρητής του ΟΣΕ Λάρισας δήλωσε, ότι ο πίνακας κυκλοφορίας των σιδηροδρομικών μέσων βρισκόταν στο γραφείο κίνησης όπου ασκούσε τα καθήκοντα του ο Σταθμάρχης. Αρμοδιότητα του ήταν να ελέγχει τις σιδηροδρομικές τροχιές και μέσω αυτών να κατευθύνει την πορεία των αμαξοστοιχιών, γεγονός που μπορούσε να το πράξει είτε με το αυτοματοποιημένο σύστημα χρησιμοποιώντας τους ειδικούς διακόπτες είτε χειροκίνητα με τη χρήση κλειδιού. Μάλιστα υπάρχει και ειδική λυχνία πάνω στον πίνακα που φανερώνει την εντολή που έχει δώσει ο Σταθμάρχης στο σύστημα. Σε κάθε περίπτωση εφόσον υπήρχε πάνω στον πίνακα φωτεινή ένδειξη χρώματος κόκκινου, αυτό σήμαινε ότι σε κάποιο σημείο της πορείας υπήρχε πρόβλημα.

Ως προς την μοιραία αμαξοστοιχία (IC 62) ο Επιθεωρητής ανέφερε, ότι την επίμαχη ώρα, δηλαδή στις 22:50 η αιχμή 118 ήταν στη διαγώνιο, λόγω της άφιξης στη Λάρισα άλλης αμαξοστοιχίας (2597) από Θεσσαλονίκη. Μέχρι και την ώρα 23:04, όταν και αναχώρησε η μοιραία αμαξοστοιχία (IC 62) για Θεσσαλονίκη, υπήρχε η χρονική δυνατότητα, ο αρμόδιος Σταθμάρχης Λάρισας να βγάλει την αιχμή από την διαγώνιο και να την οδηγήσει στην κύρια θέση, προκειμένου να εισέλθει η αμαξοστοιχία σε ευθεία γραμμή με πορεία προς Θεσσαλονίκη. Κατά τη κατάθεση του Επιθεωρητή Λάρισας, ο αρμόδιος Σταθμάρχης ουδέποτε άλλαξε τη θέση της αιχμής είτε χειροκίνητα είτε με την αυτόματη χάραξη με αποτέλεσμα η μοιραία αμαξοστοιχία αντί να οδηγηθεί στην ευθεία γραμμή, να εισέλθει στη γραμμή ανόδου, με τα επακόλουθα τραγικά αποτελέσματα. Τέλος με ανακοίνωση που είχε εκδοθεί από το αρμόδιο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, ο Προϊστάμενος Επιθεωρητής τέθηκε σε αργία μέχρι την εξονυχιστική διερεύνηση για την επιλογή και τις ικανότητες του μοιραίου Σταθμάρχη κατά την άσκηση των καθηκόντων του στο Σταθμό Λαρίσης.⁶⁹

⁶⁹ Βασίλης Τσακίρογλου, Το Πρώτο Θέμα, «Αποκάλυψη για τα Τέμπη : Στις 4 προηγούμενες ημέρες είχε κάνει αυτόματη χάραξη για 84 τρένα ο μοιραίος Σταθμάρχης», 2023, διαθέσιμο στο : <https://www.protothema.gr/greece/article/1356442/apokalupsi-gia-ta-tebi-se-tesseris-imeres-eihe-kanei-automati-haraxi-gia-84-trena-o-moiraios-stathmarhis>, ανακτήθηκε την 28/06/2024.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

Σε ανακοίνωση που εξέδωσε η Ολομέλεια των Προέδρων των Δικηγορικών Συλλόγων Ελλάδος στις 05-03-2023 δήλωνε, ότι εξαιτίας της μεγάλης σοβαρότητας της υπόθεσης η διεξαγωγή της ανάκρισης θα έπρεπε να ανατεθεί σε ειδικό εφέτη ανακριτή, κατ' εφαρμογή της παραγράφου 1 του άρθρου 28 ΚΠΔ, που περιγράψαμε παραπάνω.

Η αρμόδια Εισαγγελία Εφετών άσκησε επιπλέον ποινική δίωξη εναντίον 15 στελεχών της ΕΡΓΟΣΕ αυξάνοντας με τον τρόπο αυτό τον αριθμό των κατηγορουμένων για το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών. Πρόκειται για διευθυντικά στελέχη, διευθύνοντες συμβούλους, προέδρους διοικητικού συμβουλίου, αλλά και κατά των υπολοίπων μελών του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ, που άσκησαν τα καθήκοντα τους στην εν λόγω εταιρία από το έτος 2016 μέχρι και τις 28 Φεβρουαρίου 2023, ημέρα του τραγικού συμβάντος. Η άσκηση των παραπάνω διώξεων προήλθε μετά τα ευρήματα του εφέτη ανακριτή κατά τη διάρκεια της ανακριτικής διαδικασίας, που αφορούσε την μη εφαρμογή και ολοκλήρωση της σύμβασης 717 σχετικά με τη αποκατάσταση του συστήματος σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης του τμήματος της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης – Αθήνας.⁷⁰ Οι ποινικές διώξεις αφορούν τα αδικήματα της διατάραξης ασφάλειας συγκοινωνιών, από την οποία προήλθε ο θάνατος πολλών ανθρώπων δια παραλείψε σε βαθμό κακουργήματος, της ανθρωποκτονίας από αμέλεια σε βαθμό πλημμελήματος, της βαριάς σωματικής βλάβης και της απλής σωματικής βλάβης.⁷¹ Οι εν λόγω διώξεις αυξάνουν το συνολικό αριθμό των ποινικά διωκόμενων σε 30. Οι προηγούμενες ποινικές διώξεις αφορούσαν διευθυντικά στελέχη, προέδρους και μέλη του ΟΣΕ, καθώς και υπαλλήλους που απασχολούνταν στον σιδηροδρομικό σταθμό Λαρίσης.⁷²

⁷⁰Kathimerini.gr, «Τέμπη: Προθεσμία έλαβαν τα 15 στελέχη της ΕΡΓΟΣΕ», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.kathimerini.gr/society/562869163/tempi-prothesmia-na-apologithoyn-elavan-ta-15-stelechi-tis-ergose/>, ανακτήθηκε την 29/06/2024.

⁷¹Αλέξανδρος Λιάρος, Athenstransport, «Ποινική δίωξη σε βάρος στελεχών της ΕΡΓΟΣΕ για τα Τέμπη, συνεχιζόμενα προβλήματα εξαιτίας τις πτώσης καμένων δέντρων σε γραμμές, 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.athenstransport.com/2024/02/nea-sidirodromos-dioxi-ergose-ptisi-dentron/>, ανακτήθηκε την 28/06/2024.

⁷²Ελπίδα Κουτσογιάννη, Ertnews, «Διώξεις κατά 15 στελεχών της ΕΡΓΟΣΕ για τα Τέμπη», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.ertnews.gr/perifereiakoi-stathmoi/larisa/15-nees-diokseis-kata-stelexon-tis-ergose-gia-ta-tempi/>, ανακτήθηκε την 29/06/2024.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

Επιπλέον ασκήθηκε ποινική δίωξη από την αρμόδια εισαγγελέα πλημμελειοδικών Λάρισας στον πρώην περιφερειάρχη Θεσσαλίας, στον οποίο μετά και την προκαταρκτική εξέταση αποδόθηκε η κατηγορία σε βαθμό πλημμελήματος της παράβασης καθήκοντος και ειδικότερα κατηγορείται για αλλοίωση (μπάζωμα) του χώρου που συνέβη η σιδηροδρομική τραγωδία, που συνιστά τόπο εγκλήματος. Η προκαταρκτική έρευνα διεξήχθη και η ποινική δίωξη ασκήθηκε από την αρμόδια εισαγγελέα μετά την καταγγελία – μήνυση που υπέβαλλαν 19 συγγενείς και γονείς των θυμάτων του σιδηροδρομικού δυστυχήματος των Τεμπών, με αφορμή τις εργασίες καθαρισμού και επιχωμάτωσης που έλαβαν χώρα στον τόπο ανεύρεσης των επιβαινόντων και των θυμάτων του δυστυχήματος⁷³.

Θα πρέπει στο σημείο αυτό να επισημάνουμε, ότι μέχρι και σήμερα δεν έχει ολοκληρωθεί η προδικασία και οι ανακριτικές πράξεις για το έγκλημα, που έλαβε χώρα στην περιοχή των Τεμπών. Κατά τη διάρκεια της ανακριτικής διαδικασίας παραγγέλθηκαν από τις αρμόδιες ανακριτικές αρχές ειδικές πραγματογνωμοσύνες για τα αίτια που προκάλεσαν τόσο τη σύγκρουση των δύο αμαξοστοιχιών όσο και την ισχυρότατη και εκκωφαντική έκρηξη που σημειώθηκε κατά τη στιγμή της σύγκρουσης των δύο τρένων. Πραγματογνωμοσύνες όμως κατέθεσαν ενώπιον των ανακριτικών αρχών και οι συγγενείς των θυμάτων, μέσω των τεχνικών συμβούλων που είχαν προσλάβει για την διαλεύκανση των αιτιών πρόκλησης της σιδηροδρομικής τραγωδίας.

Την πρώτη κιόλας ημέρα μετά το σιδηροδρομικό δυστύχημα ο Προϊστάμενος της Εισαγγελίας Λάρισας όρισε δύο δικαστικούς πραγματογνώμονες για την διεξαγωγή έρευνας και καταγραφή των αιτιών του δυστυχήματος. Οι εν λόγω δικαστικοί πραγματογνώμονες παρέδωσαν τις εκθέσεις τους εντός μίας εβδομάδος καταγράφοντας

⁷³ Naftemporiki.gr, «Τέμπη: Ποινική δίωξη κατά του Κ. Αγοραστού για παράβαση καθήκοντος», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.naftemporiki.gr/society/1584145/tempi-poiniki-dioxi-kata-toy-k-agorastoy-gia-paravasi-kathikontos/>, ανακτήθηκε την 28/06/2024.

Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητα τους»

σημαντικά δεδομένα βάσει των οποίων ακολούθησε στη συνέχεια μία σειρά από διώξεις που ασκήθηκαν από τον αρμόδιο εισαγγελέα⁷⁴ Στην επίμαχη έκθεση καταγράφεται ότι η τηλεδιοίκηση ήταν μεν εγκατεστημένη, αλλά δεν λειτουργούσε. Ειδικότερα αναγράφεται στην εν λόγω έκθεση πραγματογνωμοσύνης, ότι για να μπορεί να τεθεί σε λειτουργία το σύστημα τηλεδιοίκησης, θα πρέπει πρώτιστα να λειτουργούν τα πεδία γραμμής και η φωτισήμανση, όμως τα τελευταία παρά το γεγονός ότι ήταν εγκατεστημένα στο τμήμα του σιδηροδρόμου από τον Σταθμό Λαρίσης μέχρι τον Σταθμό Νέων Πόρων, εντούτοις δεν λειτουργούσαν. Συνέπεια αυτών ήταν να μην λειτουργεί και το Κέντρο Ελέγχου της Κυκλοφορίας Λάρισας και να μην υπάρχει αντίστοιχα και ο αρμόδιος χειριστής που να έχει υπό την επίβλεψη του τον Σταθμάρχη Λάρισας, έτσι ώστε να μπορεί ανά πάσα στιγμή να διορθώσει οποιοδήποτε λάθος του τελευταίου.⁷⁵

Τον Νοέμβριο του 2023 και μετά από αίτημα των οικογενειών των θυμάτων που έγινε αποδεκτό από τις αρμόδιες ανακριτικές αρχές ορίστηκε νέος πραγματογνώμονας για την σύνταξη νέας τεχνικής έκθεσης, η οποία θα κατέγραφε επιπλέον στοιχεία και για τα αίτια της έκρηξης κατά τη στιγμή της σύγκρουσης των δύο αμαξοστοιχιών. Η εν λόγω έκθεση πραγματογνωμοσύνης παραδόθηκε στις αρμόδιες ανακριτικές αρχές στις 17-03-2024.⁷⁶

Στις 22 Φεβρουαρίου 2024 οι συγγενείς των θυμάτων του σιδηροδρομικού δυστυχήματος παρέδωσαν στον αρμόδιο εφέτη ανακριτή έκθεση πραγματογνωμοσύνης από ειδικό τεχνικό πραγματογνώμονα σε θέματα πυρκαγιών που είχαν ορίσει οι οικογένειες των θυμάτων. Το κρισιμότερο συμπέρασμα που καταγράφεται στην εν λόγω έκθεση είναι, ότι το έλαιο σιλικόνης, που καταγράφηκε ως πιθανότερη αιτία της σφοδρότατης έκρηξης από

⁷⁴ Huffingtonpost.gr, ο.π.

⁷⁵ Βαγγέλης Τριάντης, Το Κουτί της Πανδώρας, «Ολόκληρο το πόρισμα για τα Τέμπη: Οι δικαστικοί πραγματογνώμονες αποδομούν Γεραπετρίτη – Μητσοτάκη», 2023, διαθέσιμο στο : <https://www.koutipandoras.gr/article/olokliro-to-porisma-gia-ta-tebi-oi-dikastikoi-pragmatognomones-apodomoun-gerapetriti-mitsotaki/>, ανακτήθηκε την 29/06/2024.

⁷⁶ Anubisk9team.org, «Solved Case 17.03.2024», 2024, διαθέσιμο στο : https://anubisk9team.org/solved_cases.html, ανακτήθηκε την 30/06/2024.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

τους δικαστικούς πραγματογνώμονες που είχαν οριστεί από τις αρμόδιες ανακριτικές αρχές δεν δύναται με κανένα τρόπο να προκαλέσει αυτή την τεράστια έκρηξη, καθώς στα παγκόσμια χρονικά δεν έχει καταγραφεί κάποιο συμβάν μεγάλης έκρηξης, γεγονός μάλιστα που το καθιστά ως υλικό ασφαλές για τη μεταφορά και αποθήκευση του. Αντίθετα τα εύφλεκτα καύσιμα – υγρά που διαγνώστηκαν και από τις αναλύσεις του Γενικού Χημείου του Κράτους, όπως το Βενζόλιο, Ξυλόλιο, Τολουόλιο κλπ. Συνάδουν με τα χημικά εγκαύματα τα οποία υπέστησαν οι Πυροσβέστες κατά την κατάσβεση της πυρκαγιάς στοιχείο που κατατείνει στο συμπέρασμα, ότι η μεγάλη συγκέντρωση των εν λόγω διαλυτών οδήγησε στην γιγάντωση της αρχικής ηλεκτρικής έκρηξης που έλαβε χώρα κατά τη σύγκρουση των τρένων.⁷⁷

Τον Απρίλιο του 2024 κατατέθηκε ενώπιον των ανακριτικών αρχών από συγγενείς των θυμάτων νέα τεχνική έκθεση, η οποία συντάχθηκε από δικαστικό πραγματογνώμονα και πρώην αντιστράτηγο - υπαρχηγό της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας. Στην εν λόγω έκθεση καταγράφηκαν σοβαρές παραλείψεις, αλλά και ενέργειες που είχαν γίνει στο τόπο του εγκλήματος με την μοιραία νύχτα της σύγκρουσης και οι οποίες καθιστούσαν δύσκολη την εξεύρεση της αλήθειας, εξαιτίας των παρεμβάσεων στον τόπο του εγκλήματος και μετακινήσεων σημαντικών πειστηρίων από τον τόπο της σύγκρουσης. Ως προς την αιτία της σφοδρότατης έκρηξης κατά τη σύγκρουση των τρένων καταγράφεται στην έκθεση ως πιθανότερη αιτία η συγκέντρωση μεγάλης ποσότητας εύφλεκτων υγρών σε μία από τις δύο αμαξοστοιχίες με πιθανότερη αυτή της επιβατικής, τα οποία ανιχνεύτηκαν στον τόπο του εγκλήματος, με κυριότερα εξ αυτών το ξυλόλιο και τολουόλιο.⁷⁸

⁷⁷ Voria.gr, «Όλο το πόρισμα: «Ο χώρος μολύνθηκε γιατί μπαζώθηκε, η λήψη δειγμάτων -που πιθανότατα δεν έγινε- ήταν μεθοδολογικά μη ορθή, ενώ αγνοείται η τύχη των τριών βαγονιών-κοντέινερ της εμπορικής αμαξοστοιχίας», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.voria.gr/article/tempi-teliko-porisma-gia-dystyhima-talathi-kai-oi-paraleipseis-stin-ereyna>, ανακτήθηκε την 27/06/2024.

⁷⁸ Efsyn.gr, «Ακόμα μια έκθεση που «καρφώνει» τις αρχές για το έγκλημα των Τεμπών», 2024, διαθέσιμο στο : https://www.efsyn.gr/ellada/koinonia/430859_akoma-mia-ekthesi-poy-karfonei-tis-arhes-gia-egklima-ton-tempon, ανακτήθηκε την 27/06/2024.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

Τον Μάιο του 2024 κατέθεσαν οι οικογένειες των θυμάτων νέα επικαιροποιημένη τεχνική έκθεση την οποία συνυπογράφουν ειδικοί πραγματογνώμονες και πιο συγκεκριμένα ένας καθηγητής μαθηματικών του Πανεπιστημίου Χιούστον και ένας μηχανολόγος μηχανικός με πολύχρονη σταδιοδρομία στη Formula 1 και μεγάλη εμπειρία στα καύσιμα και ενώπιον του Εφέτη ανακριτή αρμόδιου για την διεξαγωγή της ανακριτικής διαδικασίας για το έγκλημα των Τεμπών. Σύμφωνα με τα συμπεράσματα της εν λόγω έκθεσης δεν υπήρξε μετωπική σύγκρουση των δύο τρένων, αλλά είχαμε εκτροχιασμό μετά από πέδηση της εμπορικής αμαξοστοιχίας, το μπροστινό βαγόνι της οποίας συγκρούστηκε με την μηχανή της επιβατικής αμαξοστοιχίας. Ενώ ως προς την τεράστια σφαίρα φωτιάς που προκλήθηκε από τη σύγκρουση, αυτή σύμφωνα με την εν λόγω έκθεση οφείλεται από τη συγκέντρωση υλικού τουλάχιστον 12 τόνων, το οποίο αποτελούνταν από τρία βασικά στοιχεία το ξυλόλιο, το βενζόλιο και το τολουόλιο, τα οποία άλλωστε ανιχνεύτηκαν από το Γενικό χημείο του κράτους σε δείγματα που ελήφθησαν από τον χώρο του εγκλήματος.⁷⁹

Όπως προκύπτει με σαφήνεια από τα καταγραφέντα στην εν λόγω ενότητα παρά τις πολυάριθμες ποινικές διώξεις που ασκήθηκαν από τις αρμόδιες εισαγγελικές αρχές, οι περισσότερες εκ των οποίων κατά διευθυντών και υψηλόβαθμων στελεχών των εμπλεκόμενων σιδηροδρομικών φορέων, εντούτοις μέχρι και σήμερα μόνο σε δύο χαμηλόβαθμους εργαζομένους του σιδηροδρομικού σταθμού Λαρίσης επιβλήθηκε το καταναγκαστικό μέτρο της προσωρινής κράτησης. Με τον τρόπο αυτό αναδεικνύεται για ακόμα μια φορά η άνιση μεταχείριση μεταξύ των εμπλεκόμενων σε ένα έγκλημα προσώπων, καθώς και την επίδραση και προνομιακή μεταχείριση που απολαμβάνουν τα ισχυρότερα κοινωνικά στρώματα κατά τη διαπίστωση των αιτιών ενός εγκλήματος, της απόδοσης των ευθυνών και της επιβολή των ανάλογων ποινών.

⁷⁹ Huffingtonpost.gr, «Τέμπη: Στον ειδικό εφέτη ανακριτή το πόρισμα των συγγενών των θυμάτων - Δεν υπήρξε μετωπική σύγκρουση μεταξύ των δύο αμαξοστοιχιών», 2024, διαθέσιμο στο : https://www.huffingtonpost.gr/entry/tempe-ston-eidiko-efete-anakrite-to-porisma-ton-seyyenon-ton-thematon_gr_664648c5e4b0cba408890fd7, (Πηγή: Onlarissa), ανακτήθηκε την 29/06/2024.

Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»

4.2 Διαφθορά κατά τη σύναψη δημοσίων συμβάσεων. Η Σύμβαση 717 και τα καθήκοντα Ευρωπαίου Εισαγγελέα

Η σύμβαση 717 υπεγράφη στις 26-09-2014 μεταξύ της ΕΡΓΟΣΕ και Ειδικής Κοινοπραξίας δύο εταιριών που ανήκουν στον τεχνικό και κατασκευαστικό κλάδο και αφορούσε την βελτιστοποίηση και εκσυγχρονισμό του συστήματος σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης μήκους 519 χλμ και την αντικατάσταση 70 αλλαγών τροχιάς σε συγκεκριμένα επιβαρυμένα τμήματα του σιδηροδρομικού άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας, ενώ σύμφωνα με το προβλεπόμενο χρονοδιάγραμμα η σύμβαση θα έπρεπε να περατωθεί εντός 24 μηνών από την υπογραφή της. Το αρχικό συμβατικό τίμημα ήταν 41,3 εκατ. ευρώ, ενώ η συμπληρωματική σύμβαση ανήλθε σε 13,3 εκατ. ευρώ. Το έργο συγχρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, στο πλαίσιο του προγράμματος ΕΣΠΑ 2014 – 2020, καθώς και από Εθνικούς πόρους. Η εργολαβία για τη σύμβαση 717 έχει άμεση διεπαφή με τη σύμβαση προμήθειας (10005) που αφορά στην εγκατάσταση του ETCS (European Control Train System)⁸⁰.

Η έρευνα για τις συμβάσεις που σχετίζονται με το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο είχαν αρχίσει ήδη από το Νοέμβριο του 2018, αφού τόσο η σύμβαση 717/2014 όσο και η συμπληρωματική σύμβαση αυτής, συγχρηματοδοτήθηκαν από το ταμείο συνοχής της Ε.Ε., με τη συνεισφορά της τελευταίας να φτάνει σε ποσοστό 85%⁸¹. Σύμφωνα με τις καταγραφές της Ευρωπαϊκής εισαγγελέως, προκειμένου να εφαρμοστεί η επίμαχη σύμβαση «717» θα έπρεπε πρώτιστα να λάβουν χώρα μια σειρά από τεχνικές μελέτες, για την εύρυθμη εγκατάσταση και λειτουργία των συστημάτων σηματοδότησης και

⁸⁰ Reader.gr, «Τι είναι η Σύμβαση 717 που αν είχε ολοκληρωθεί, μπορεί να απέτρεπε την τραγωδία στα Τέμπη», 2023, διαθέσιμο στο : <https://www.reader.gr/ellada/ti-einai-i-symbasi-717-poy-eihe-oloklirothei-den-tha-ginotan-pote-i-tragodia-sta-tempi>, ανακτήθηκε την 27/06/2024.

⁸¹ Kathimerini.gr, «Σύμβαση 717 - Τέμπη: Η Ευρωπαϊά ανακρίτρια καλεί σε απολογία 23 κατηγορούμενους», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.kathimerini.gr/society/562891192/tempi-i-eyropaia-anakritria-kalei-se-apologia-23-katigoroymenous/>, (Πηγή: ΑΠΕ-ΜΠΕ), ανακτήθηκε την 28/06/2024.

τηλεδιοίκησης. Οι τεχνικές αυτές μελέτες θα έπρεπε να εκπονηθούν από εξειδικευμένη εργοληπτική εταιρία με μακρά εμπειρία και τεχνογνωσία καθώς το επίμαχο έργο είχε προσδιοριστεί ως έργο υψηλής σημασίας και ειδικής φύσεως. Η εν λόγω εταιρία που θα παρείχε την τεχνογνωσία της, θα εκπονούσε τις απαραίτητες τεχνικές μελέτες, θα επείχε και ρόλο επιβλέποντα παρέχοντας τις απαιτούμενες συμβουλές και κατευθύνσεις καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης και υλοποίησης του έργου. Ωστόσο εντελώς απρόσμενα και αδικαιολόγητα η συμβαλλόμενη Κοινοπραξία μετά τη σύναψη της σύμβασης διαχώρισε την εκτέλεση του έργου σε βόρειο και νότιο τμήμα. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα, ότι ενώ στο βόρειο τμήμα τηρήθηκε η προβλεπόμενη διαδικασία και το έργο περατώθηκε με τις συμβουλές και οδηγίες της εταιρίας παρόχου της τεχνογνωσίας, εντούτοις στην αναμόρφωση του νότιου μέρους του σιδηροδρομικού δικτύου, η εταιρία που διέθετε την εμπειρία και την τεχνογνωσία δεν είχε συμμετοχή στην όλη διαδικασία, καθώς η σύνταξη των τεχνικών μελετών ανατέθηκαν σε μια Τρίτη εταιρία χωρίς την απαιτούμενη τεχνογνωσία, κατά παράβαση των όρων της σύμβασης, με συνέπεια το έργο που ολοκληρώθηκε να είναι τεχνικά κατώτερο του αναμενομένου⁸².

Κρίσιμο στοιχείο για την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία αποτέλεσε το γεγονός ότι υπήρξε μια τεράστια κωλυσιεργία στην υπογραφή της επικουρικής σύμβασης έργου, γεγονός που σύμφωνα με την σχετική νομοθεσία του Ελληνικού κράτους για τις δημόσιες συμβάσεις, θα έπρεπε να έχει ως επακόλουθο την έκπτωση της Κοινοπραξίας. Όμως εν τέλει δεν έλαβε χώρα καμία έκπτωση, καθώς σύμφωνα με τα συμπεράσματα της ευρωπαϊκής εισαγγελέας, κύριο μέλημα των εμπλεκόμενων μερών δεν ήταν η αποπεράτωση του έργου, αλλά η προάσπιση των οικονομικών συμφερόντων της Κοινοπραξίας. Ως προς την καθυστέρηση της υπογραφής της συμπληρωματικής σύμβασης από το έτος 2018 και μετέπειτα, το γεγονός που έπαιξε καθοριστικό ρόλο ήταν η αδυναμία του ενός μέρους της κοινοπραξίας να υπογράψει η σύμβαση, καθώς είχε κατά δικαστεί το έτος 2017 από την αρμόδια Επιτροπή Ανταγωνισμού για αθέμιτες πρακτικές με σκοπό την ανάθεση

⁸² Αυτόθι, 2024.

συμβάσεων, με αποτέλεσμα να είχε αποστερηθεί προσωρινά και μέχρι το έτος 2020 το δικαίωμα σύναψης και ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων.⁸³ Από την πλευρά τους οι εκπρόσωποι της Κοινοπραξίας που κλήθηκαν να δώσουν εξηγήσεις παρουσίασαν μια εντελώς διαφορετική κατάσταση, υποστηρίζοντας ότι το έργο αποπερατώθηκε και μάλιστα σε άρτιο βαθμό, ενώ η όποια καθυστέρηση οφείλεται στο γεγονός, ότι οι εργασίες αναβάθμισης πραγματοποιούνταν με το σιδηροδρομικό δίκτυο να είναι ανοικτό και σε λειτουργία⁸⁴.

Στο κατηγορητήριο που συνέταξε η ευρωπαϊά εισαγγελέας καταγράφεται με σαφήνεια ότι αν είχε εφαρμοστεί εμπροθέσμως η σύμβαση 717, σχετικά με την αποκατάσταση και αναβάθμιση για τη σηματοδότηση και την τηλεδιοίκηση των ελληνικών σιδηροδρόμων το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη θα είχε αποφευχθεί. Η Ευρωπαϊά εισαγγελέας καταλήγει μετά από την ενδελεχή έρευνα της στο συμπέρασμα, ότι οι εμπλεκόμενοι και υπεύθυνοι για την εφαρμογή της σύμβασης 717/2014 δεν είχαν ειλικρινή βούληση για την εφαρμογή της. Στο κατηγορητήριο περιλαμβάνεται αναλυτική περιγραφή για τα δύο δυστυχήματα στο Άδενδρο (2017) και τα Τέμπη (2023).

Στο σημείο αυτό σκόπιμο είναι να καταγραφεί τι συνέβη με το δυστύχημα στο Άδενδρο. Ειδικότερα στις 13 Μαΐου 2017 το βραδινό τρένο Intercity που εκτελούσε τη διαδρομή Αθήνα – Θεσσαλονίκη εκτροχιάστηκε στην περιοχή του Αδένδρου, ένα χωριό λίγο έξω από τη Θεσσαλονίκη. Κατά τη διάρκεια του εκτροχιασμού το τρένο σύρθηκε για αρκετά μέτρα και στο τέλος η μηχανή του τρένου προσέκρουσε σε παρακείμενο οίκημα. Από τον εκτροχιασμό του τρένου σκοτώθηκαν 4 άνθρωποι, μεταξύ των οποίων και ο μηχανοδηγός, ενώ άλλοι 10 τραυματίστηκαν. Σύμφωνα με την έκθεση πραγματογνωμοσύνης βασική

⁸³ Ευρυδίκη Μπέρσυ, Reportersunited, «Τέμπη : Οι επικεφαλείς των εταιριών της σύμβασης 717 κατηγορούνται για “εγκληματικό σχεδιασμό”», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.reportersunited.gr/12804/tempi-epo/>, ανακτήθηκε την 28/06/2024.

⁸⁴ Νίνα Μουστάκα, Τα Νέα, «Η σύμβαση 717, τα Τέμπη και το Άδενδρο», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.tanea.gr/2024/03/10/greece/i-symvasi-717-lfta-tempi-kai-lfta-adendro-online/>, ανακτήθηκε την 16/06/2024.

Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»

αιτία του δυστυχήματος ήταν η υπερβολική ταχύτητα που είχε αναπτύξει η επίμαχη αμαξοστοιχία, καθώς κατά την στιγμή του εκτροχιασμού κινούνταν σύμφωνα με τα στοιχεία του ταχογράφου με 144 χιλιόμετρα την ώρα, ενώ στο σημείο του δυστυχήματος το επιτρεπόμενο όριο ήταν 60 χιλιόμετρα την ώρα. Στην εν λόγω έκθεση συμπεριλήφθησαν μια σειρά από συμπεράσματα, όπως η ιδιαίτερα βεβαρημένη κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου, το γεγονός ότι θα έπρεπε να ληφθούν σύγχρονα τεχνολογικά μέτρα προκειμένου να ελέγχεται η ταχύτητα κάθε αμαξοστοιχίας και να αποτρέπεται η υπέρβαση των προβλεπόμενων νόμιμων ορίων ταχύτητας. Όπως είχε τονίσει αμέσως μετά το δυστύχημα στο Άδενδρο ο Πρόεδρος των ελλήνων μηχανοδηγών, στο 70% της σιδηροδρομικής γραμμής από Θεσσαλονίκη Αθήνα, όπως και στο σημείο του δυστυχήματος δεν λειτουργούν η τηλεδιοίκηση και τα φωτοσήματα⁸⁵.

Επιπλέον σύμφωνα με το κατηγορητήριο της Ευρωπαϊκής εισαγγελείας τα προαναφερόμενα διευθυντικά στελέχη έπαιξαν κομβικό ρόλο για την μη υλοποίηση της σύμβασης 717/2014 καθώς κατά το κατηγορητήριο έπεισαν και οδήγησαν τους απασχολούμενους στην ΕΡΓΟΣΕ να προβούν σε ενέργειες εξαπάτησης ως προς τα επιχορηγούμενα ποσά που προορίζονταν για την χρηματοδότηση του επιχειρησιακού προγράμματος. Οι ενέργειες εξαπάτησης αφορούσαν διαβεβαιώσεις για την ομαλή πορεία των έργων ανακατασκευής και αναμόρφωσης των ελληνικών σιδηροδρόμων με απώτερο σκοπό την συνέχιση της χρηματοδότησης μέσω επιδοτούμενων προγραμμάτων. Στην ουσία γίνεται λόγος στο κατηγορητήριο για επηρεασμό των αρμόδιων υπαλλήλων της ΕΡΓΟΣΕ, ώστε να αποστέλλουν και να προσκομίζουν στους αρμόδιους φορείς διαχείρισης του έργου ελλιπή στοιχεία για πραγματοποίηση εικονικών δαπανών. Βασικό χαρακτηριστικό που συνέβαλλε στην καθυστέρηση εφαρμογής της σύμβασης ήταν η απουσία εγκεκριμένων μελετών, γεγονός που τα αρμόδια διευθυντικά στελέχη των μεγάλων κατασκευαστικών ομίλων ήθελαν να αποσιωπήσουν μεταθέτοντας τις ευθύνες για τις καθυστερήσεις

⁸⁵ Κώστας Κουκουμάκας, News247, «Δυστύχημα στο Άδενδρο: Η προαναγγελία των Τεμπών», 2023, διαθέσιμο στο : <https://www.news247.gr/ellada/distixima-sto-adendro-i-proanangelia-ton-tempon/>, ανακτήθηκε την 16/06/2024.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

υλοποίησης των έργων σε άλλους παράγοντες. Η ευρωπαϊά εισαγγελέας συνεχίζει αναφέροντας ότι η απουσία ομαλότητας στην εξέλιξη του έργου και η μη υλοποίηση του οφείλεται αποκλειστικά και μόνο σε υπαιτιότητα της αναδόχου κοινοπραξίας, η οποία καταστρατηγούσε σε τακτική βάση τους όρους αποπεράτωσης του έργου.

Δέον να σημειωθεί ότι ενώπιον της Ευρωπαϊκής Ανακρίτριας έχουν κληθεί σε απολογία 23 μη πολιτικά πρόσωπα με βάση το κατηγορητήριο που συνέταξε η ευρωπαϊά εισαγγελέας, από τα οποία 18 είναι στελέχη του Δημοσίου. Οι κατηγορίες που τους βαρύνουν είναι κατά περίπτωση η απάτη, απιστία, ψευδή βεβαίωση με σκοπό τον παράνομο προσπορισμό οφέλους, ηθική αυτουργία στην απάτη και στη σύνταξη ψευδών βεβαιώσεων. Ως προς την ιδιότητα των προσαχθέντων προσώπων πρόκειται για 14 υπαλλήλους της ΕΡΓΟΣΕ στους οποίους χρεώνεται το αδίκημα της απάτης σχετικά με τις χορηγηθείσες επιδοτήσεις για την ολοκλήρωση του έργου. Από τους εν λόγω υπαλλήλους δύο βαρύνονται και με την κατηγορία της ψευδούς βεβαιώσεως με σκοπό τον προσπορισμό αθέμιτου οφέλους σε άλλον. Επιπλέον πρόκειται για 4 στελέχη της Ελληνικής Διαχειριστικής Αρχής του Επιχειρησιακού Προγράμματος Υποδομών Μεταφορών Περιβάλλοντος και Αειφόρου Ανάπτυξης, τα οποία βαρύνονται με την κατηγορία απιστίας κονδυλίων, καθώς ενώ γνώριζαν ότι τα στοιχεία που τους υπέβαλλαν οι υπάλληλοι της ΕΡΓΟΣΕ ήταν προδήλως ψευδή και ελλιπή, εντούτοις ενέκριναν την χορήγηση νέων κοινοτικών κονδυλίων ζημιώνοντας με τον τρόπο αυτό τα ταμεία της Ε.Ε. κατά 15,6 εκατομμύρια ευρώ. Τέλος 5 πρόσωπα, νόμιμοι εκπρόσωποι, της αναδόχου κοινοπραξίας, οι οποίοι κατηγορούνται ως ηθικοί αυτουργοί για τις ενέργειες των προαναφερθέντων υπαλλήλων, ήτοι για ηθική αυτουργία σε απάτη σχετική με τις επιχορηγήσεις και ηθική αυτουργία σε ψευδή βεβαίωση με σκοπό τον προσπορισμό παράνομου οφέλους σε τρίτον⁸⁶. Να σημειωθεί ότι όσοι από τους ως άνω κατηγορούμενους έχουν απολογηθεί μέχρι και σήμερα έχουν αφεθεί ελεύθεροι με τον περιοριστικό όρο της απαγόρευσης εξόδου από την χώρα (πλην μιας περίπτωσης) και την επιβολή τεράστιων χρηματικών εγγυήσεων που ξεπερνούν τις

⁸⁶ Kathimerini.gr, ο.π., 2024.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

500.000,00 ευρώ ανά πρόσωπο και αγγίζουν και σε κάποιες περιπτώσεις ξεπερνούν και το 1.000.000,00 ευρώ.⁸⁷

Μεταξύ των 23 κατηγορουμένων και πιο συγκεκριμένα των 5 προαναφερθέντων νομίμων εκπροσώπων, εις βάρος των οποίων έχει ασκηθεί ποινική δίωξη από την ευρωπαϊά εισαγγελέα είναι και τρεις επικεφαλές σημαντικών παραγόντων του κατασκευαστικού κλάδου, ήτοι ο πρώην διευθυντής μιας τεχνικής εταιρείας μελετών και λειτουργίας έργων, ο επικεφαλής ενός ομίλου με κυρίαρχη θέση στον κατασκευαστικό κλάδο και ο διευθυντής μιας πολυεθνικής εταιρίας κατασκευής τροχαίου υλικού. Οι δύο πρώτοι εξ αυτών εμφανίστηκαν ενώπιον της ευρωπαϊάς ανακρίτριας, προκειμένου να δώσουν εξηγήσεις σχετικά με την αναδιάρθρωση και τον εκσυγχρονισμό του ελληνικού σιδηροδρόμου.

Την άσκηση ποινικής δίωξης και τη σύνταξη του κατηγορητηρίου της ευρωπαϊάς εισαγγελέως κατά 23 προσώπων για την ευθύνη, τις πράξεις και τον ρόλο τους σχετικά με τη διαχείριση και την κατασπατάληση κοινοτικών πόρων ως συνέπεια των συνεχών παρατάσεων (7 στον αριθμό) και της καθυστέρησης αποπεράτωσης του έργου, ακολούθησε αίτημα του αρμόδιου εφέτη ανακριτή Λάρισας προς την πρωτοδίκη Αθηνών που επεξεργάζεται τα ευρήματα της ευρωπαϊάς εισαγγελέως, με το οποίο ο ανακριτής ζητούσε αντίγραφο της ως άνω επεξεργασίας. Μάλιστα έχει ήδη προωθηθεί και ακριβές αντίγραφο της δικογραφίας που αφορά την μη υλοποίηση της σύμβασης 717/2014 από την ευρωπαϊκή εισαγγελία στον έλληνα ειδικό εφέτη ανακριτή, βάσει της οποίας έχουν κληθεί ήδη σε απολογία πρώην στελέχη της ΕΡΓΟΣΕ, όπως καταγράψαμε και στην προηγούμενη ενότητα.

⁸⁷ Kathimerini.gr, «Σύμβαση 717: Ελεύθεροι οι δύο πρώτοι κατηγορούμενοι, με εγγυήσεις “μαμούθ”», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.kathimerini.gr/society/562943500/symvasi-717-eleytheroi-oi-dyo-protoi-katigoroymenoi-katevalan-eggyiseis-mamoyth/>, (Πηγή: ΑΠΕ-ΜΠΕ), ανακτήθηκε την 29/06/2024.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

Ακολουθώντας και σε συνέχεια της παραλαβής και μελέτης των σχετικών εγγράφων ο εφέτης ανακριτής Λάρισας, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι «το αντικειμενικό υπόβαθρο των αξιόποινων πράξεων για τις οποίες ασκήθηκε ποινική δίωξη από την ευρωπαϊά εισαγγελέα και των αποδεικτικών στοιχείων που η τελευταία συγκέντρωσε, θεμελιώνουν αποδεικτικά το κίνητρο και τον αναγκαίο αιτιώδη σύνδεσμο για τις ερευνώμενες από εμάς πράξεις». Ενώ ακολουθώντας πρόσθεσε ότι «οι πολυετείς παρατάσεις στην ολοκλήρωση του έργου της σύμβασης 717/2014, μετά από σχετικά αιτήματα των Στελεχών της ΕΡΓΟΣΕ συνδέονται άμεσα και αιτιωδώς με την επέλευση του δυστυχήματος, αφού εάν η σύμβαση 717/2014 είχε εγκαίρως και στα αρχικά συμβατικά πλαίσια ολοκληρωθεί και είχαν παραδοθεί και λειτουργούσαν τα σχετικά συστήματα ασφαλείας – ελέγχου της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, θα αποφεύγονταν μετά βεβαιότητας η επέλευση του δυστυχήματος, λόγω της επέμβασης – επενέργειας στη σιδηροδρομική κυκλοφορία των συστημάτων αυτών κατά τη λειτουργία τους».

Επιπρόσθετα θα πρέπει να καταγράψουμε, ότι μετά από αντίγραφο της δικογραφίας που απέστειλε η Ευρωπαϊά Εισαγγελέας προς τον Εισαγγελέα Πρωτοδικών για συγκεκριμένο τμήμα της σύμβασης 717/2014, ο τελευταίος παρήγγειλε προκαταρκτική εξέταση για να ελεγχθεί η πιθανότητα απόδοσης ευθυνών και κατηγοριών στους επιθεωρητές της Ελληνικής Εθνικής Αρχής Διαφάνειας, στους οποίους είχαν ανατεθεί από τις αρμόδιες εισαγγελικές αρχές καθήκοντα ελέγχου και επίβλεψης της εκτέλεσης της σύμβασης 717/2014. Οι παραπάνω ελεγκτές φαίνεται ότι κατέληξαν σε αντιφατικό πόρισμα, χωρίς να έχουν προβεί σε καταγραφή της συνολικής ζημίας, που έχει υποστεί η Ένωση.

Στο σημείο αυτό σκόπιμο θα ήταν να αναφέρουμε λίγα λόγια για τον θεσμό του Ευρωπαϊού Εισαγγελέα, έναν σχετικά νεοσύστατο φορέα, ο οποίος συστήθηκε για πρώτη φορά στις 08-06-2017 στη σύνοδο του Συμβουλίου Υπουργών Δικαιοσύνης, όπου 20 κράτη μέλη συμφώνησαν πολιτικά για την ίδρυση Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας προς την κατεύθυνση ενδυνάμωσης των σχέσεων μεταξύ των κρατών μελών της Ένωσης. Ο κανονισμός σύστασης της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας εκδόθηκε στις 12 Οκτωβρίου 2017,

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

ενώ ο θεσμός αυτός τέθηκε σε λειτουργία στις 20 Νοεμβρίου 2017. Στα καθήκοντα του Ευρωπαϊκού εισαγγελέα υπάγεται η διεξαγωγή έρευνας και η άσκηση ποινικών διώξεων σε περιπτώσεις απάτης, διαφθοράς που σχετίζονται με τον προϋπολογισμό και τους κοινοτικούς πόρους της ένωσης. Η εν λόγω αρχή είναι ανεξάρτητη και απασχολείται με την αντιμετώπιση του οικονομικού εγκλήματος εντός των συνόρων της Ε.Ε. Η δράση και η σημασία του θεσμού του Ευρωπαϊκού Εισαγγελέα είναι πολύ μεγάλη, καθώς κάθε χρόνο τα ευρωπαϊκά κράτη βιώνουν απώλειες από έσοδα ΦΠΑ 50 και πλέον δισεκατομμυρίων ευρώ από διασυνοριακές απάτες, τις οποίες δεν δύναται να αντιμετωπίσουν τα κράτη με το εσωτερικό ποινικό πλαίσιο. Για τον λόγο αυτό καθίσταται εξόχως σημαντική η παρουσία του Ευρωπαϊκού Εισαγγελέα, ο οποίος έχει την τεχνογνωσία για την καταπολέμηση του οικονομικού εγκλήματος σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Η Ευρωπαϊκή εισαγγελία βρίσκεται σε πλήρη ανεξαρτησία από τους υπόλοιπους θεσμούς της Ένωσης, ενεργεί προς το συμφέρον της Ένωσης, χωρίς να υπακούει στα κελεύσματα και στις οδηγίες κανενός οργάνου⁸⁸.

Η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία εδράζεται εντός της Ένωσης, έχει μια κεντρική υπηρεσία στο Λουξεμβούργο, ενώ έχει ειδικούς εντεταλμένους εισαγγελείς ως εκπροσώπους της σε κάθε κράτος μέλος. Ως προς τη δομή της προεξέχουσα αρχή είναι ο Ευρωπαίος γενικός εισαγγελέας, ο οποίος έχει δύο αναπληρωτές, ενώ υπάρχουν και 22 εντεταλμένοι εισαγγελείς, ένας για κάθε κράτος μέλος που έχει υπογράψει τη σύσταση του θεσμού. Η έδρα του κάθε εντεταλμένου εισαγγελέα βρίσκεται στο κράτος μέλος από όπου προέρχεται. Οι εντεταλμένοι εισαγγελείς θα διεξάγουν τις έρευνες και θα ασκούν διώξεις στην χώρα τους. Η κεντρική υπηρεσία έχει υπό την επίβλεψη της τις έρευνες ποινικών υποθέσεων που λαμβάνουν χώρα σε εθνικό επίπεδο, επιτυγχάνοντας με τον τρόπο αυτό, τον καλύτερο δυνατό συντονισμό και την εφαρμογή μιας ενιαίας πολιτικής σε όλη την επικράτεια της Ε.Ε.. Πραγματοποιεί έρευνες, ασκεί διώξεις και παραπέμπει στη

⁸⁸ Ec.europa.eu, «Η Επιτροπή χαιρετίζει την απόφαση είκοσι κρατών μελών για τη σύσταση της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας», 2017, διαθέσιμο στο : https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/IP_17_1550, ανακτήθηκε την 14/05/2024.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

δικαιοσύνη αδικήματα κατά του προϋπολογισμού της ένωσης, περιπτώσεις διαφθοράς και διασυνοριακής απάτης. Κατ' ουσίαν οι αρμοδιότητες της Ευρωπαϊκής εισαγγελίας συντρέχουν με αυτές των εισαγγελιών σε εθνικό επίπεδο, δηλαδή συμπλέουν και δρουν από κοινού με σκοπό την ενιαία και όσο το δυνατόν πιο αποτελεσματική καταπολέμηση των εγκλημάτων οικονομικής φύσεως. Σε κάθε περίπτωση οι διατάξεις της Ευρωπαϊκής εισαγγελίας ελέγχονται δικαστικά από τα εθνικά δικαστήρια, ενώ ο ρόλος του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου είναι επικουρικός στην κατεύθυνση διασφάλισης της ορθής εφαρμογής του Ενωσιακού δικαίου⁸⁹.

Από την έναρξη της λειτουργίας του θεσμού της Ευρωπαϊκής εισαγγελίας, ήτοι από τον Ιούνιο του 2021 έχουν παραληφθεί τουλάχιστον 4.000 καταγγελίες για οικονομικές απάτες στο έδαφος των κρατών μελών της ένωσης, ενώ έχουν διενεργηθεί έρευνες σε περισσότερες από 929 υποθέσεις. Η ευρωπαϊκή εισαγγελία προκειμένου να διαχειριστεί και καταπολεμήσει όσο το δυνατόν δραστικότερα τις καταγγελλόμενες υποθέσεις έχει αναπτύξει ένα δίκτυο συνεργασιών με άλλους ευρωπαϊκούς θεσμούς και οργανισμούς, όπως είναι η Eurojust, η Europol, το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο, η Ευρωπαϊκή τράπεζα επενδύσεων και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων. Επιπλέον αναπτύσσει δεσμούς και συνεργασίες με θεσμικά όργανα και αρχές τρίτων χωρών και κρατών που δεν ανήκουν στην Ε.Ε., αλλά και οργανισμούς με παρόμοια καθήκοντα και αρμοδιότητες, είτε σε ευρωπαϊκό είτε σε διεθνές επίπεδο, όπως το Συμβούλιο της Ευρώπης, η Ιντερπόλ κ.α. Η πρώτη εκλεγείσα Ευρωπαϊά εισαγγελέας έχει καταγωγή από τη Ρουμανία. Η ίδια ήταν πρώτη εισαγγελέας διαφθοράς στη Ρουμανία, είχε υπό την ηγεσία της την εθνική υπηρεσία της διαφθοράς, πραγματοποιώντας πολλαπλές έρευνες για οικονομικά αδικήματα. Το συγκεκριμένο πρόσωπο ήταν επιλογή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Σε πρόσφατη ακρόαση της ενώπιον του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου η Ευρωπαϊά εισαγγελέας στο πλαίσιο του ετήσιου απολογισμού της εξέφρασε την δυσαρέσκεια και τη διαφωνία της

⁸⁹Commission.europa.eu, «Ευρωπαϊκή Εισαγγελία», διαθέσιμο στο : https://commission.europa.eu/law/cross-border-cases/judicial-cooperation/networks-and-bodies-supporting-judicial-cooperation/european-public-prosecutors-office-epo_el, ανακτήθηκε την 14/05/2024.

Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»

για το γεγονός ότι δεν μπόρεσε να προχωρήσει η ίδια, αλλά και η αρμόδια ευρωπαϊκή εντεταλμένη εισαγγελέας σε έρευνα κατά πρώην μελών της Ελληνικής κυβέρνησης, εξαιτίας τη προστασίας τους από την εθνική νομοθεσία (νόμος περί ευθύνης υπουργών). Επιπλέον κατέγραψε η Ευρωπαϊκή εισαγγελέας ότι το εθνικό νομοθετικό πλαίσιο οφείλει να εναρμονίζεται με το Ενωσιακό δίκαιο. Πιο συγκεκριμένα, τον Ιούνιο του 2023 η Ευρωπαϊκή εντεταλμένη εισαγγελέας κατά τη διεξαγωγή της έρευνας για την εφαρμογή της σύμβασης 717/2014 κατέληξε στο συμπέρασμα, ότι υπήρχαν ενδείξεις για την τέλεση ποινικών αδικημάτων από πολιτικά πρόσωπα και μάλιστα δύο υπουργούς προηγούμενων κυβερνήσεων. Εντούτοις η ίδια δεν κατάφερε ούτε να τους προσαγάγει για την παροχή εξηγήσεων, ούτε να τους απαγγείλει κατηγορίες εξαιτίας του νόμου περί ευθύνης των υπουργών, με συνακόλουθη συνέπεια να διαβιβάσει τη δικογραφία και τη συνέχιση της έρευνας στο ελληνικό κοινοβούλιο.

Τέλος θα πρέπει να σημειώσουμε ότι με την πρόσφατη υπ' αριθμ. 539/2024 απόφαση του 7^ο τμήμα του Ελεγκτικού Συνεδρίου ακύρωσε το πρόστιμο ύψους 2,4 εκατομμυρίων ευρώ που είχε επιβάλλει το Υπουργείο Οικονομικών στην ΕΡΓΟΣΕ τον Ιούνιο του 2019 για την σύμβαση 717/2014 μετά από σχετικό πόρισμα και εντολή της επιτροπής δημοσιονομικού ελέγχου (ΕΔΕΛ).⁹⁰

Ειδικότερα το ως άνω τμήμα δέχτηκε την έφεση της ΕΡΓΟΣΕ επί του προαναφερθέντος προστίμου και ακύρωσε την από 24-06-2019 απόφαση δημοσιονομικής διόρθωσης και ανάκτησης του Αναπληρωτή Υπουργού Οικονομικών με το σκεπτικό, ότι δεν ήταν υποχρεωτική ούτε από τη σύμβαση ούτε από το νόμο η συνυπογραφή από την αρχική δανειοπάροχο εταιρία παροχής μελετών, συμβουλών και επίβλεψης του έργου, των τελικών μελετών και εκθέσεων για την ορθή εκτέλεση του έργου της σηματοδότησης που εκπονήθηκαν από τρίτη εταιρία. Δέον να διευκρινίσουμε στο σημείο αυτό ότι η αρμόδια

⁹⁰ Capital.gr, «Απόφαση Ελεγκτικού Συνεδρίου υπέρ της ΕΡΓΟΣΕ για τμήμα της επίμαχης σύμβασης 717», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.capital.gr/epikairota/3812313/apofasi-elegktikou-sunedriou-uper-tis-ergose-gia-tmima-tis-epimaxis-sumbasis-717/>, ανακτήθηκε την 29/06/2024.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

επιτροπή δημοσιονομικού ελέγχου (ΕΔΕΛ) είχε επιβάλλει το προαναφερθέν πρόστιμο στην ΕΡΓΟΣΕ, επειδή κατ' ουσίαν διαπίστωσε κατά τα γραφόμενα της την απουσία της αρχικής δηλωθείσας από την ανάδοχο κοινοπραξία εταιρίας σύνταξης μελετών και εκθέσεων, που είχε την απαιτούμενη διά νόμου και σύμβασης τεχνογνωσία και εμπειρία ως προς την επίβλεψη της ορθής προόδου των έργων αναβάθμισης του συστήματος σηματοδότησης του σιδηροδρομικού τμήματος Αθήνα – Θεσσαλονίκης – Προμαχώνα. Αντιθέτως σύμφωνα με την ΕΔΕΛ την τελική μελέτη και επίβλεψη των έργων καθώς και την υπογραφή των σχετικών εκθέσεων ανέλαβε μια Τρίτη εταιρία, που δεν διέθετε κατά την κρίση της ως άνω επιτροπής την απαιτούμενη διά νόμου και σύμβασης τεχνογνωσία και εμπειρία. Μία κρίση την οποία δε έκανε δεκτή το Ελεγκτικό Συνέδριο, κρίνοντας ότι βάσει των στοιχείων που εξέτασε η επίμαχη τρίτη εταιρία διέθετε την απαιτούμενη εμπειρία επίβλεψης του έργου. Επιπλέον ήταν εις γνώση εξ αρχής η εμπλοκή της στην υπόθεση, καθώς είχε αναγγελθεί στην ΕΡΓΟΣΕ ήδη από το 2015 η συμμετοχή της και η τελευταία την είχε εγκρίνει. Ενώ τέλος το δικαστήριο έκρινε ότι βάσει των προσκομισθέντων στοιχείων προκύπτει, ότι εν τέλει δεν υπήρξε απουσία από την μελέτη και επίβλεψη των έργων αποκατάστασης και αναβάθμισης της σηματοδότησης, της αρχικής δηλωθείσας εταιρίας παροχής υπηρεσιών, εμπειριών και τεχνογνωσίας στο τομέα των συστημάτων σηματοδότησης, αλλά η εν λόγω εταιρία συμμετείχε κανονικά στην επίβλεψη και παρακολούθηση των έργων (539/2024 ΕΣ).

4.3 Νόμος περί ευθύνης Υπουργών. Θεσμικές Παρεμβάσεις για την εφαρμογή του.

Όπως προαναφέραμε στην προηγούμενη ενότητα η Ευρωπαϊκή Εισαγγελέας εξέφρασε πρόσφατα ενώπιον του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου την δυσφορία και απογοήτευση της για το γεγονός, ότι μετά την διεξοδική έρευνα της κι ενώ προέκυψαν ευθύνες για υπουργούς των προηγούμενων ελληνικών κυβερνήσεων για την κατάσταση των ελληνικών σιδηροδρόμων, εντούτοις δεν κατέστη εφικτό αυτοί να αναζητηθούν και να εξεταστούν ενόψει της τρέχουσας ανακριτικής διαδικασίας, εξαιτίας της προστασίας τους

Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»

από τον συνταγματικά κατοχυρωμένο κανόνα δικαίου περί ποινικής ευθύνης των υπουργών και την ειδική διαδικασία που τους διακατέχει ως προς την ποινική τους δίωξη. Πιο συγκεκριμένα στο άρθρο 86 του Ελληνικού Συντάγματος μετά και την πρόσφατη αναθεώρηση του (2019) προβλέπεται ότι :

«1. Μόνο η Βουλή έχει την αρμοδιότητα να ασκεί δίωξη κατά όσων διατελούν ή διετέλεσαν μέλη της Κυβέρνησης ή Υφυπουργοί για ποινικά αδικήματα που τέλεσαν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, όπως νόμος ορίζει. Απαγορεύεται η θέσπιση ιδιώνυμων υπουργικών αδικημάτων.

2. Δίωξη, ανάκριση, προανάκριση ή προκαταρκτική εξέταση κατά των προσώπων και για τα αδικήματα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 δεν επιτρέπεται χωρίς προηγούμενη απόφαση της Βουλής κατά την παράγραφο 3.

Αν στο πλαίσιο άλλης ανάκρισης, προανάκρισης, προκαταρκτικής εξέτασης ή διοικητικής εξέτασης προκύψουν στοιχεία, τα οποία σχετίζονται με τα πρόσωπα και τα αδικήματα της προηγούμενης παραγράφου, αυτά διαβιβάζονται αμελλητί στη Βουλή από αυτόν που ενεργεί την ανάκριση, προανάκριση ή εξέταση.

3. Πρόταση άσκησης δίωξης υποβάλλεται από τριάντα τουλάχιστον βουλευτές. Η Βουλή, με απόφασή της που λαμβάνεται με την απόλυτη πλειοψηφία του όλου αριθμού των βουλευτών, συγκροτεί ειδική κοινοβουλευτική επιτροπή για τη διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης, διαφορετικά, η πρόταση απορρίπτεται ως προδήλως αβάσιμη. Το πόρισμα της επιτροπής του προηγούμενου εδαφίου εισάγεται στην Ολομέλεια της Βουλής, η οποία αποφασίζει για την άσκηση ή μη δίωξης. Η σχετική απόφαση λαμβάνεται με την απόλυτη πλειοψηφία του όλου αριθμού των βουλευτών. Με τη διαδικασία και την πλειοψηφία του πρώτου εδαφίου της παραγράφου αυτής η Βουλή μπορεί οποτεδήποτε να ανακαλεί την απόφασή της ή να αναστέλλει τη δίωξη, την προδικασία ή την κύρια διαδικασία.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

4. Αρμόδιο για την εκδίκαση των σχετικών υποθέσεων σε πρώτο και τελευταίο βαθμό είναι, ως ανώτατο δικαστήριο, Ειδικό Δικαστήριο που συγκροτείται για κάθε υπόθεση από έξι μέλη του Συμβουλίου της Επικρατείας και επτά μέλη του Αρείου Πάγου. Τα τακτικά και αναπληρωματικά μέλη του Ειδικού Δικαστηρίου κληρώνονται, μετά την άσκηση δίωξης, από τον Πρόεδρο της Βουλής σε δημόσια συνεδρίαση της Βουλής, μεταξύ των μελών των δύο ανώτατων αυτών δικαστηρίων, που έχουν διορισθεί ή προαχθεί στο βαθμό που κατέχουν πριν από την υποβολή πρότασης για άσκηση δίωξης. Του Ειδικού Δικαστηρίου προεδρεύει ο ανώτερος σε βαθμό από τα μέλη του Αρείου Πάγου που κληρώθηκαν και μεταξύ ομοιόβαθμων ο αρχαιότερος.....».

Πρώτο και κύριο χαρακτηριστικό του ως άνω συνταγματικού άρθρου και στο οποίο άλλωστε προσέκρουσε και η πρόθεση της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας να καλέσει πρωτίστως σε εξηγήσεις και δευτερευόντως σε απολογία πρώην υπουργούς απελθουσών κυβερνήσεων, είναι ότι το δικαίωμα άσκησης δίωξης κατά υπουργών και μελών της κυβέρνησης το έχει μόνο η Ελληνική Βουλή. Για να εξηγήσει όμως κανείς για ποιον λόγο η άσκηση της ποινικής δίωξης των βουλευτών έχει ανατεθεί στους βουλευτές, δηλαδή στους λαϊκούς αντιπροσώπους και όχι στους εκπροσώπους της δικαστικής εξουσίας, ήτοι τους εισαγγελείς, όπως συμβαίνει και με τους υπόλοιπους πολίτες, θα πρέπει πρώτα να εξετάσει σε ποιες περιπτώσεις οι υπουργοί «απολαμβάνουν» το συγκεκριμένο ευεργέτημα και γιατί.

Πρώτα από όλα θα εστιάσουμε στην παράγραφο 1 του άρθρου 86 του Συντάγματος, όπου καταγράφεται ρητά, ότι η άσκηση της δίωξης των υπουργών ανατίθεται στη Βουλή στις περιπτώσεις ποινικών τους αδικημάτων που τελέστηκαν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους. Η τελευταία αυτή φράση είναι ενδεχομένως και η κρισιμότερη της διάταξης και τυγχάνει της μεγαλύτερης και βαθύτερης ανάλυσης. Σύμφωνα λοιπόν με την συγκεκριμένη πρόβλεψη αδικήματα που δεν σχετίζονται με την άσκηση των υπουργικών καθηκόντων δεν καταλαμβάνονται από την εν λόγω διάταξη. Για παράδειγμα εγκλήματα όπως η ανθρωποκτονία ή η πρόκληση σωματικής βλάβης δεν εντάσσονται στην εν λόγω

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

συνταγματική διάταξη και στην περίπτωση τέλεσης ενός τέτοιου αδικήματος από κάποιον υπουργό ασκείται η ποινική δίωξη με την γνωστή ποινική διαδικασία που ισχύει για όλους τους πολίτες και προβλέπεται από τους κανόνες του ποινικού δικαίου και οι υποθέσεις τους εκδικάζονται από τα αρμόδια ποινικά δικαστήρια. Η εν λόγω πρόβλεψη καταγράφεται με σαφήνεια και στο νόμο 3126/2003, που θεσπίστηκε σε εκτέλεση του προαναφερόμενου συνταγματικού κανόνα.⁹¹

Σύμφωνα με την επικρατέστερη και ορθότερη ερμηνεία, όταν ο συνταγματικός νομοθέτης κάνει λόγο για πράξεις που τελούνται κατά την άσκηση των υπουργικών καθηκόντων, αναφέρεται σε ενέργειες με τις οποίες επιτελεί τα καθήκοντα του και όχι ενέργειες που σχετίζονται ή γίνονται ενόψει των καθηκόντων του. Πρόκειται λοιπόν για αδικήματα που αναφύονται από την ίδια την άσκηση των καθηκόντων, δηλαδή για πράξεις πολιτικής εξουσίας. Τέτοιες πράξεις είναι για παράδειγμα η έκδοση διατάγματος με το οποίο διαλύεται παρανόμως η Βουλή, που δύναται να προσιδιάζει στο αδίκημα της εσχάτης προδοσίας του άρθρου 134 ΠΚ, η κατασπατάληση και η έκνομη διαχείριση οικονομικών πόρων του υπουργείου, η παράνομη παραχώρηση εκτάσεων γης του δημοσίου με έκνομες και αδιαφανείς διαδικασίες που συνιστούν το αδίκημα της απιστίας που τυποποιείται στο άρθρο 390 ΠΚ. Κοινό στοιχείο όλων των παραπάνω πράξεων είναι ότι αποτελούν ενέργειες άσκησης δημόσιας εξουσίας. Επομένως η Βουλή είναι αρμόδια να ασκήσει διώξεις κατά υπουργών και υφυπουργών μόνο στις περιπτώσεις των αδικημάτων που τελούν στο πλαίσιο άσκησης πολιτικής. Σε αυτή την ερμηνεία συγκλίνει και η καταγραφή της παραγράφου 4 του άρθρου 86 του Συντάγματος σχετικά με τη σύνθεση του ανώτατου Ειδικού Δικαστηρίου, αρμόδιου για να εκδικάσει τα αδικήματα κατά την άσκηση δημόσιας εξουσίας. Ειδικότερα το εν λόγω δικαστήριο αποτελείται από επτά μέλη του Αρείου Πάγου που είναι κατεξοχήν ποινικοί δικαστές, αλλά και έξι μέλη του ΣΤΕ, δηλαδή έξι διοικητικοί δικαστές. Ο λόγος της συμμετοχής των έξι διοικητικών δικαστών είναι ότι τα επίμαχα αδικήματα αφορούν την άσκηση εξουσίας, που απαιτεί την έκδοση

⁹¹ Ελισάβετ Συμεωνίδου-Καστανίδου, *Τα όρια εφαρμογής των ειδικών διατάξεων για την ποινική ευθύνη των Υπουργών*, Ποινική Δικαιοσύνη, τεύχος 4, τόμος 14. 2011, σ. 497-498.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

διοικητικών πράξεων, για την εξέταση των οποίων είναι αρμόδιοι οι διοικητικοί δικαστές⁹²

Ένας από τους λόγους για τους οποίους το Ελληνικό Σύνταγμα θεσπίζει αυτή την ειδική διάταξη για τα αδικήματα των υπουργών κατά την ενάσκηση των καθηκόντων τους είναι για να εκφεύγουν τα μέλη της εκάστοτε κυβέρνησης τις συνεχείς ποινικές διώξεις από πολιτικούς τους αντιπάλους και για λόγους εκδίκησης. Επίσης μία ακόμα εξήγηση των ερμηνευτών του επίμαχου Συνταγματικού κανόνα, είναι ότι ενδεχομένως ο Συνταγματικός νομοθέτης δεν επιθυμούσε να βρίσκονται μονίμως τα μέλη της εκάστοτε κυβέρνησης υπό τη δίνη των ποινικών διώξεων γεγονός που μπορεί να οδηγούσε σε πολιτικό αδιέξοδο ακόμα και σε ακυβερνησία. Βέβαια εδώ συναντά κανείς και τον αντίλογο που αναφέρει, ότι ναι μεν χάρη σε αυτή την συνταγματική πρόβλεψη καταφέρνουν να ασκούν απρόσκοπτα τα κυβερνητικά τους καθήκοντα, όμως ως προς τα υπόλοιπα αδικήματα που τελούν και δεν καταλαμβάνονται από το άρθρο 86 του Συντάγματος είναι και πάλι εκτεθειμένοι σε ποινικές διαδικασίες, οι οποίες σε αρκετές περιπτώσεις τραβούν και σε μάκρος. Ως επικρατέστερη λοιπόν ερμηνεία της εν λόγω συνταγματικής διάταξης προκρίνεται αυτή σύμφωνα με την οποία η συνταγματική προστασία θεσπίστηκε για την εξασφάλιση άσκησης της κυβερνητικής πολιτικής, διότι σε διαφορετική περίπτωση θα μπορούσε για κάθε πολιτική απόφαση που λάμβανε ένα μέλος της κυβέρνησης, όπως π.χ. η ιδιωτικοποίηση ενός δημόσιου οργανισμού, η ρύθμιση χρεών ή οποιαδήποτε άλλη ενέργεια κυβερνητική πολιτικής να χαρακτηρίζονταν από την αντιπολίτευση ως απιστία ή κατάχρηση εξουσίας και να ασκούνταν συνεχώς καταγγελίες και μηνύσεις με αποτέλεσμα την απενεργοποίηση και την καθήλωση της κυβερνητικής πολιτικής.⁹³ Ο κίνδυνος βέβαια που ελλοχεύει είναι ότι στον βωμό της προστασίας από αίολες και προσχηματικές διώξεις, να διαβούμε το άλλο άκρο και να οδηγηθούμε στο ακαταδίωκτο και την ατιμωρησία των κυβερνητικών στελεχών.

⁹² Αυτόθι, σ. 500-502.

⁹³ Αυτόθι, σ. 503-504.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

Το γεγονός της ανάγκης προστασίας των μελών της κυβέρνησης από αόριστες και άσκοπες ποινικές διώξεις, γεγονός που θα οδηγούσε τα κυβερνητικά στελέχη σε απραξία και αδυναμία άσκησης των καθηκόντων τους, αποτελεί αρχικά μία εξήγηση για τον διαχωρισμό τους από τους υπόλοιπους πολίτες, όμως ενδεχομένως να υπήρχαν κι άλλοι τρόποι για την εξασφάλιση της απρόσκοπτης άσκησης των καθηκόντων τους, εφόσον τα ενδεχόμενα αδικήματα τους που σχετίζονταν με την άσκηση πολιτικής εξουσίας εξετάζονταν ή ερευνούνταν από ανώτατους εισαγγελικούς λειτουργούς, η υψηλόβαθμη θέση και το κύρος των οποίων θα μπορούσε να εξασφάλιζε την ουδετερότητα και ακεραιότητα της διαδικασίας. Ίσως η ίδια η δυσπιστία προς τους εκπροσώπους των εισαγγελικών αρχών, ως προς την ευκολία με την οποία προβαίνουν στην άσκηση ποινικών διώξεων, είναι αυτή που αποτρέπει την εφαρμογή μιας παρόμοιας λύσης. Σε μια τέτοια περίπτωση ενδεχομένως να ήταν επωφελέστερο να αναζητηθεί η διευθέτηση του ζητήματος της αθρόας άσκησης ποινικών διώξεων από τους εισαγγελείς παρά να αντιμετωπίζεται μια κατηγορία προσώπων προνομιακά σε σχέση με τους υπόλοιπους πολίτες.⁹⁴ Βέβαια η αίσθηση αδικίας και ανισονομίας που επικρατεί στην κοινωνία εδράζεται και στον τρόπο που διαχειρίστηκαν και συνεχίζουν να διαχειρίζονται οι πολιτικές δυνάμεις της χώρας τη συνταγματική διάταξη του άρθρου 86 σε πλήρη συνάρτηση με την ανεκτικότητα που έχει επιδείξει και η δικαστική εξουσία.⁹⁵

Με την Θ' Αναθεώρηση του Συντάγματος που έλαβε χώρα στις 25 Νοεμβρίου του 2019 καταργήθηκε, μετά και από έντονη λαϊκή βούληση η παράγραφος 3 του άρθρου 86 του Συντάγματος που προέβλεπε μία συντομότερη και προνομιακή παραγραφή των ποινικών αδικημάτων των υπουργών της εκάστοτε κυβέρνησης. Μετά και την κατάργηση της προνομιακής αυτής σύντομης παραγραφής, δύναται η ίδια η βουλή και μόνο αυτή να διατάξει τη δίωξη, την προανάκριση ή την διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης σε

⁹⁴ Σπυρίδων Β. Βλαχόπουλος, *Η ποινική ευθύνη των υπουργών. Εισήγηση στη διημερίδα του ΙΣΤΑΜΕ για την αναθεώρηση του Συντάγματος*, 2013, στο : Χριστίνα Μ. Ακριβοπούλου, Νίκος Κ. Παπαχρήστος (επιμ.) *Η Πρόκληση της Αναθεώρησης του Συντάγματος. Συνέδριο ΙΣΤΑΜΕ 25-26 Φεβρουαρίου 2013*, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2013, σ. 7-9.

⁹⁵ Παναγιώτης Μαντζούφας, *Ο λόγος περί διαφθοράς και η ποινική ευθύνη των υπουργών*, 2011, σελ. 7,

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητα τους»*

περίπτωση που συγκεντρωθούν στοιχεία για την τέλεση ποινικού αδικήματος από οποιοδήποτε μέλος της κυβέρνησης. Σε περίπτωση ανακριτικών πράξεων από εισαγγελικές αρχές κι εφόσον προκύψουν στοιχεία για ευθύνη τέλεσης ποινικών αδικημάτων από μέλη της κυβέρνησης, τότε η δικογραφία αποστέλλεται στο ελληνικό κοινοβούλιο και οι έλληνες βουλευτές αποφαινόμενοι με απόλυτη πλειοψηφία αν θα ασκηθούν διώξεις, ή θα παραγγελθεί προκαταρκτική έρευνα.

Στην περίπτωση του δυστυχήματος των Τεμπών πράγματι η ευρωπαϊά εισαγγελέας εντόπισε στοιχεία για ποινική ευθύνη του αρμόδιου υπουργού μεταφορών και υποδομών της ελληνικής κυβέρνησης, μεταβίβασε αμέσως τη δικογραφία στην Ελληνική Βουλή, όμως η απόλυτη πλειοψηφία των ελλήνων βουλευτών έκρινε ότι δεν πρέπει να ασκηθεί δίωξη κατά του εν λόγω υπουργού. Το κοινοβουλευτικό παρελθόν έχει αποδείξει στη χώρα μας, ότι στις περιπτώσεις που ένα κόμμα έχει την κοινοβουλευτική πλειοψηφία στην βουλή, δηλαδή άνω των 151 βουλευτών πολύ δύσκολα συναινεί στη άσκηση δίωξης κατά υπουργού της δική του κομματικής παράταξης. Κατά το παρελθόν τα κόμματα της ελληνικής βουλής έθεταν ως στόχο την τροποποίηση του άρθρου 86 του Συντάγματος, αλλά και αυτή περιορισμένη, όπως και τελικά έγινε με την αναθεώρηση του 2019. Μοναδική πρόταση για ολική κατάργηση του νόμου περί ευθύνης υπουργών και αναπροσαρμογή του άρθρου 86 του Συντάγματος εκφράστηκε από το ΚΚΕ.⁹⁶ Να σημειωθεί ότι εκτός από την δικογραφία που μεταβίβασε στην βουλή η ευρωπαϊά εισαγγελέας, έχουν υποβληθεί κι άλλες δικογραφίες στη βουλή σχετικά με την υπόθεση του δυστυχήματος στα Τέμπη και μάλιστα πρόσφατα μεταβιβάστηκε η από 17-06-2024 (τέταρτη κατά σειρά) δικογραφία στη βουλή, που σχηματίστηκε μετά από μήνυση που

⁹⁶ Βασιλική Σιούτη, Lifo, «Περί ευθύνης υπουργών και τι ισχύει για τον Καραμανλή και τα Τέμπη», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.lifo.gr/stiles/optiki-gonia/peri-eythynis-ypourgon-kai-ti-ishyei-gia-ton-karamanli-kai-ta-tempi>, ανακτήθηκε την 16/06/2024.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

υπέβαλλαν οι οικογένειες των θυμάτων και αφορά τόσο τον Πρωθυπουργό της χώρας όσο και υπουργούς της προηγούμενης κυβέρνησης.⁹⁷

Με την συνταγματική αναθεώρηση του 2019 προστέθηκε στο άρθρο 73 του συντάγματος η παράγραφος 6, σύμφωνα με την οποία δύναται να λάβει χώρα λαϊκή νομοθετική πρωτοβουλία, δηλαδή με τη συγκέντρωση 500.000 και πλέον υπογραφών των Ελλήνων πολιτών που έχουν το δικαίωμα ψήφου, μπορούν να υποβάλλονται μέχρι δύο νομοθετικές προτάσεις ανά κοινοβουλευτική περίοδο στο ελληνικό κοινοβούλιο, οι οποίες με απόφαση του Προέδρου της Βουλής θα αποστέλλονται στην αρμόδια επιτροπή της βουλής προς επεξεργασία και στη συνέχεια θα υποβάλλονται υποχρεωτικά προς ψήφιση στην ολομέλεια της βουλής. Κατ' εφαρμογή της εν λόγω διάταξης και με πρωτοβουλία των συγγενών των θυμάτων του σιδηροδρομικού δυστυχήματος στα Τέμπη έχουν ήδη συγκεντρωθεί 1.500.000 εκατομμύριο υπογραφές των Ελλήνων πολιτών με σκοπό την υποβολή νομοθετικής πρότασης ενώπιον της Ελληνικής βουλής για την εφαρμογή του νόμου περί ποινικής ευθύνης των υπουργών, αλλά και για την τροποποίηση των διατάξεων σχετικά με την άρση της βουλευτικής ασυλίας⁹⁸.

Σε πρόσφατη διαβούλευση που έλαβε χώρα στην κατάμεστη από κόσμο αίθουσα του Δικηγορικού Συλλόγου Αθηνών, στην οποία συμμετείχαν ο Πρόεδρος της Ολομέλειας των προέδρων των δικηγορικών συλλόγων Ελλάδος, η Πρόεδρος του Συλλόγου «ΤΕΜΠΗ 28-02-2023», η επίτιμη αντιπρόεδρος του Συμβουλίου της Επικρατείας, ένας αναπληρωτής καθηγητής συνταγματικού δικαίου της νομικής σχολής ΕΚΠΑ, ένας ομότιμος καθηγητής του συνταγματικού δικαίου και η νομική σύμβουλος του Συλλόγου «ΤΕΜΠΗ 28-02-2023» αποφάσισαν να συστήσουν μία Ομάδα Νομικής Επεξεργασίας με

⁹⁷Dimokratia.gr, «Τέμπη: Νέα δικογραφία στη Βουλή κατά υπουργών», 2024, διαθέσιμο στο :<https://www.dimokratia.gr/politiki/579399/tempi-nea-dikografia-sti-voyli-kata-ypourgon/>, ανακτήθηκε την 29/06/2024

⁹⁸ Dikastiko.gr, «Τέμπη: 1.500.000 υπογραφές για την ποινική ευθύνη υπουργών στην τραγωδία», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.dikastiko.gr/eidhsh/tempi-1-500-000-ypografes-gia-tin-poiniki-eythyni-ypourgon-stin-tragodia/>, ανακτήθηκε την 28/06/2024.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

σκοπό να μελετήσει τα ζητήματα της ενεργοποίησης της ποινικής ευθύνης υπουργών και της άρσης της βουλευτικής ασυλίας και να συντάξουν ορισμένη νομοθετική πρόταση που θα την κοινοποιήσουν στον Πρόεδρο της Βουλής, ο οποίος θα τη μεταβιβάσει προς επεξεργασία στην αρμόδια νομοθετική επιτροπή της βουλής, έτσι ώστε στη συνέχεια να κατατεθεί στην Ολομέλεια της βουλής προς ψήφιση. Επιπλέον συζητήθηκε η ανάληψη πρωτοβουλίας για την υποβολή αιτήματος προς την Βουλή για αναθεώρηση του Συντάγματος. Δέον να σημειωθεί ότι στην επίμαχη διαβούλευση το παρόν έδωσαν εκπρόσωποι όλων των κομμάτων της αντιπολίτευσης πλην του κόμματος των Σπαρτιατών.⁹⁹

Τον Φεβρουάριο του 2024 πραγματοποιήθηκε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο μία εκδήλωση με βασικό θέμα συζήτησης το σιδηροδρομικό δυστύχημα των Τεμπών. Στην εκδήλωση αυτή συμμετείχαν συγγενείς των θυμάτων του δυστυχήματος, ο Πρόεδρος του ελληνικού κόμματος ΣΥΡΙΖΑ – ΠΣ, ένας έλληνας ευρωβουλευτής του ίδιου πολιτικού κόμματος και μία Ολλανδή Ευρωβουλευτής. Οι συγγενείς των θυμάτων περιέγραψαν μία άκρως προβληματική κατάσταση στον ελληνικό σιδηρόδρομο, έκαναν λόγο για παντελή απουσία κανόνων ασφαλείας από τις ελληνικές σιδηροδρομικές γραμμές, μίλησαν για παραβιάσεις των πρωτοκόλλων διαχείρισης του τόπου του δυστυχήματος, από την πλευρά της ελληνικής κυβέρνησης και του αρμόδιου υπουργού, αναφέρθηκαν σε παραγκωνισμό δικαστικών λειτουργιών και αλλοίωση του χώρου του δυστυχήματος. Στηλίτευσαν την άρνηση της ελληνικής κυβέρνησης να αποδεχτεί τη σύμπραξη της Ευρωπαϊκής Ρυθμιστικής Αρχής, φοβούμενη κατά τα λεγόμενα τους για τις διαπιστώσεις στις οποίες θα κατέληγε η εν λόγω Αρχή. Τόνισαν την εικόνα εγκατάλειψης του ελληνικού σιδηροδρόμου, που σύμφωνα με τα λεγόμενα τους δεν θα έπρεπε να έχει άδεια λειτουργίας, καυτηρίασαν το γεγονός ότι η ελληνική ρυθμιστική αρχή σιδηροδρόμων να έχει δώσει άδειας λειτουργίας στον ελληνικό σιδηρόδρομο μετά από τόσες ελλείψεις στον

⁹⁹ Μίνα Μουστάκα, Τα Νέα, «Η ατιμωρησία έχει ξεπεράσει κάθε όριο», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.tanea.gr/2024/06/07/greece/i-atimorisia-exei-kseperasei-kathe-orio->, ανακτήθηκε την 29/06/2024.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

τομέα ασφάλειας, σε συνδυασμό με τις συστάσεις και τα πρόστιμα που είχαν υποβληθεί στο παρελθόν για μη συμμόρφωση με τους απαιτούμενους κανονισμούς ασφαλείας. Τέλος αναρωτήθηκαν αν πράγματι ισχύουν οι νόμοι για όλους, αν είναι όλοι ίσοι απέναντι στο νόμο κι αν στην Ελλάδα πράγματι υπάρχει κράτος δικαίου, γιατί αν υπάρχει, τότε και αυτοί έχουν δικαίωμα να μάθουν τι πραγματικά συνέβη. Παρέμβαση με ομιλία του έκανε ο Πρόεδρος του ελληνικού κόμματος ΣΥΡΙΖΑ – ΠΣ, ο οποίος ανέφερε χαρακτηριστικά ότι η ελληνική κυβέρνηση αλλοίωσε μέσα σε τρεις μέρες τον χώρο του εγκλήματος. Η Ολλανδή Ευρωβουλευτής εστίασε στην τοποθέτηση της στην ανάγκη να υπάρξει στην Ελλάδα ένα κράτος δικαίου, ώστε οι Έλληνες να ζουν μέσα σε ένα αίσθημα δικαιοσύνης. Τέλος ο Έλληνας ευρωβουλευτής του κόμματος ΣΥΡΙΖΑ – ΠΣ τόνισε με τα λεγόμενα του, πως αν η Σύμβαση 717 είχε ολοκληρωθεί τότε η μοιραία αμαξοστοιχία θα είχε φτάσει ασφαλής στην πόλη της Θεσσαλονίκης¹⁰⁰.

Τον Απρίλιο του 2024 η Πρόεδρος του Συλλόγου «ΤΕΜΠΗ 28-02-2023» τοποθετήθηκε ενώπιον της Επιτροπής Αναφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου υποβάλλοντας τρία βασικά αιτήματα στα μέλη αυτής, πρώτον να προστατεύσουν το κράτος δικαίου, δεύτερον να φροντίζουν για την προστασία της ζωής και τρίτον να εξασφαλίσουν την ακεραιότητα των συγκοινωνιών. Έκανε επίσης λόγο για τον παράνομο διορισμό του Σταθμάρχη που έκανε το μοιραίο λάθος και καταδίκασε 57 ανθρώπους σε θάνατο, για το απαρχαιωμένο σύστημα τηλεδιοίκησης για την παντελή απουσία φωτεινής σηματοδότησης και ελέγχου κυκλοφορίας, ενώ συμπλήρωσε πως αν γνώριζαν την τραγική κατάσταση του ελληνικού σιδηρόδρομου θα απέτρεπαν τα παιδιά τους από την χρήση του. Έναν παράνομο διορισμό, για τον οποίο απεφάνθη η ίδια η επιτροπή που όρισε η Κυβέρνηση, καθώς έκρινε ότι ήταν παράνομη η πρόσληψη του, καθώς δεν πληρούσε το απαιτούμενο πρόσθετο προσόν, που

¹⁰⁰ Ελίζα Καραγιώργη, Ναφτεμπορική, «Τέμπη: Συγκλόνησε η Μαρία Καρυσιάνου στο Ευρωκοινοβούλιο – Παραβιάστηκαν όλα τα διεθνή πρωτόκολλα», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.naftemporiki.gr/society/1591026/tempi-to-ypoyrgeio-metaforon-gnorize-to-provlima-asfaleias-tonizoyen-oi-syggeneis-ton-thymaton-sto-eyrokoinovoylio/> ανακτήθηκε την 28/06/2024.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητα τους»*

ήταν η μη συμπλήρωση του 48^{ου} έτους της ηλικίας του , ενώ η επιτροπή κατέληξε επιπλέον ότι η εκπαίδευση του για την συγκεκριμένη θέση ήταν ελλιπής.

Αναφέρθηκε ακόμα σε κονδύλια εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ που δόθηκαν από την Ε.Ε., αλλά ποτέ δεν αξιοποιήθηκαν για την αναμόρφωση και αναβάθμιση του σιδηροδρομικού συστήματος. Τέλος έκλεισε την παρέμβαση της με αναφορά στην ατιμωρησία των μελών της κυβέρνησης και την χρησιμοποίηση της βουλευτικής ασυλίας ως ασπίδα για την αποφυγή των ευθυνών¹⁰¹. Η Επιτροπή Αναφορών από την πλευρά της αποφάσισε να διατηρήσει ανοιχτή την επίμαχη αναφορά, καθώς βρίσκεται σε εξέλιξη η ανακριτική διαδικασία στην Ελλάδα. Επιπλέον το ζήτημα παραπέμφθηκε στην Επιτροπή Δικαιοσύνης και Ελευθεριών (LIBE) και στην Επιτροπή Μεταφορών (TRAN) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, ενώ ζητήθηκε και μια γραπτή απάντηση και από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ενώπιον της Επιτροπής Αναφοράς τοποθετήθηκε και Έλληνας Ευρωβουλευτής του πολιτικού κόμματος Νέα Δημοκρατία, ο οποίος αφού εξέφρασε τον αμέριστο σεβασμό και συμπαράσταση στα θύματα, τους επιζώντες και τις οικογένειες τους, δήλωσε την εμπιστοσύνη του στην Ελληνική Δικαιοσύνη και την αναμονή του για την τελική απόφαση της επί της υπόθεσης του σιδηροδρομικού δυστυχήματος των Τεμπών με την ευχή να αποτελέσει αυτή η ετυμηγορία απαρχή για την επίτευξη της ασφάλειας στο ελληνικό σιδηροδρομικό σύστημα.¹⁰²

¹⁰¹ Naftemporiki.gr, «Μ. Καρυστιανού στο Ευρωκοινοβούλιο: Χρόνια η παθογένεια του πολιτικού συστήματος που υπονομεύει τις ζωές μας», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.naftemporiki.gr/society/1631623/m-karystianoy-sto-eyrokoinovoylio-chronia-i-pathogeneia-toy-politikoy-systimatos-poy-yponomeyei-tis-zoes-mas/>, ανακτήθηκε την 29/06/2024.

¹⁰² Protothema.gr, «Καρυστιανού στο Ευρωκοινοβούλιο: Αν δεν λάμψει η αλήθεια για τα Τέμπη, θα γίνει ξανά το κακό», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.protothema.gr/greece/article/1478405/karustianou-sto-eurokoinovoulio-an-den-lampsei-i-alitheia-gia-ta-tebi-tha-ginei-xana-to-kako/>, ανακτήθηκε την 27/06/2024.

Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»

4.4 Σύσταση επιτροπών και Πορίσματα Ελληνικού Κοινοβουλίου. Μέσα Κοινοβουλευτικού Ελέγχου.

Η Βουλή στο πλαίσιο άσκησης του Κοινοβουλευτικού Ελέγχου της τρέχουσας ή προηγούμενων Κυβερνήσεων έχει τη δυνατότητα να συστήνει εξεταστικές επιτροπές με σκοπό τον ενδεδειγμένο έλεγχο σοβαρών υποθέσεων που απασχολούν την κοινωνία και για τις οποίες ανακύπτουν ζητήματα παραβιάσεων της νομοθεσίας, ελέγχονται παράνομες πράξεις και δύναται να προκύψουν και ποινικές ευθύνες. Στο Ελληνικό Κοινοβούλιο έχουν συσταθεί τα τελευταία χρόνια εξεταστικές επιτροπές για πολύκροτες υποθέσεις, όπως η υπόθεση Novartis, η υπόθεση δανειοδότησης των πολιτικών κομμάτων και των Μ.Μ.Ε., οι παρακολουθήσεις πολιτικών προσώπων κ.α. Το νομικό καθεστώς σύστασης και λειτουργίας τους καταγράφεται στο άρθρο 68 του Συντάγματος, αλλά και στα άρθρα 144 – 148 του Κανονισμού της Βουλής.

Ειδικότερα στο άρθρο 68 του Συντάγματος προβλέπεται ότι :

«1. Η Βουλή στις αρχές κάθε τακτικής συνόδου συνιστά από τα μέλη της διαρκείς κοινοβουλευτικές επιτροπές για να εξετάζουν και να επεξεργάζονται τα νομοσχέδια και τις προτάσεις νόμων που υποβάλλονται, όπως ορίζει ο Κανονισμός της Βουλής.

2. Η Βουλή συνιστά από τα μέλη της εξεταστικές επιτροπές, με απόφασή της που λαμβάνεται με πλειοψηφία των παρόντων βουλευτών που δεν μπορεί να είναι κατώτερη των δύο πέμπτων του συνόλου των βουλευτών, ύστερα από πρόταση του ενός πέμπτου του όλου αριθμού των βουλευτών. Προκειμένου να συσταθούν εξεταστικές επιτροπές για ζητήματα που ανάγονται στην εξωτερική πολιτική και την εθνική άμυνα, απαιτείται απόφαση της Βουλής που λαμβάνεται με την απόλυτη πλειοψηφία του όλου αριθμού των βουλευτών. Η Βουλή μπορεί να συνιστά δύο ανά κοινοβουλευτική περίοδο εξεταστικές επιτροπές, εφόσον η σχετική πρόταση δέκα τουλάχιστον βουλευτών υπερψηφισθεί από τα δύο πέμπτα του συνόλου των βουλευτών, ανεξαρτήτως πλειοψηφίας. Τα σχετικά με τη συγκρότηση και τη λειτουργία των επιτροπών αυτών καθορίζονται από τον Κανονισμό της Βουλής.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

3. Οι κοινοβουλευτικές και εξεταστικές επιτροπές, καθώς και τα κατά τα άρθρα 70 και 71 Τμήματα της Βουλής, συνιστώνται ανάλογα με τη δύναμη των κομμάτων, των ομάδων και των ανεξαρτήτων, όπως ορίζει ο Κανονισμός».

Με την Θ' αναθεώρηση του Συντάγματος τροποποιήθηκε και το άρθρο 68 του Συντάγματος, το οποίο πλέον κατέστησε τη σύσταση των εξεταστικών επιτροπών ως κοινοβουλευτικό όπλο της αντιπολίτευσης και της κοινοβουλευτικής μειοψηφίας. Πιο συγκεκριμένα προκειμένου να συσταθεί εξεταστική επιτροπή αρκεί να λάβει χώρα πρόταση δέκα μόλις βουλευτών, ενώ η πρόταση αυτή θα πρέπει να επικυρωθεί μετά από ψηφοφορία εντός της βουλής, για την οποία αρκούν οι ψήφοι 120 βουλευτών. Ο μόνος περιορισμός που τίθεται στην περίπτωση αυτή είναι ότι οι εξεταστικές αυτές επιτροπές δεν πρέπει να ξεπερνούν τις δύο ανά κοινοβουλευτική περίοδο. Τη σύσταση Εξεταστικών επιτροπών μπορεί να προτείνει φυσικά και η κυβερνητική πλειοψηφία, μόνο που στην περίπτωση αυτή απαιτείται ο αριθμός των 60 βουλευτών, ενώ για την υπερψήφιση της απαιτείται η πλειοψηφία των παρόντων μελών και μάλιστα αυτή σε κάθε περίπτωση δεν μπορεί να είναι μικρότερη των 2/5 του συνόλου των βουλευτών¹⁰³.

Επιπλέον στα άρθρα 144 έως 148 του Κανονισμού της Βουλής καταγράφονται αναλυτικά οι όροι, οι προϋποθέσεις, τα καθήκοντα και τα αποτελέσματα των Εξεταστικών Επιτροπών. Πιο συγκεκριμένα :

«Σύσταση, συγκρότηση και λειτουργία

Άρθρο 144 Κανονισμού της Βουλής

1. Η Ολομέλεια της Βουλής μπορεί να συνιστά εξεταστικές επιτροπές από μέλη για την εξέταση ειδικών ζητημάτων δημόσιου ενδιαφέροντος.

2. Η πρόταση για τη σύσταση της εξεταστικής επιτροπής πρέπει να υπογράφεται από το ένα πέμπτο (1/5) του όλου αριθμού των Βουλευτών και να καθορίζει τους λόγους για τους οποίους ζητείται η σύστασή της, καθώς και το συγκεκριμένου ζήτημα με το οποίο θα ασχοληθεί.

¹⁰³ <https://www.constitutionalism.gr/oi-exetestikes-epitropes-meta-tin-anatheorisi-tou-2019/>

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

3. Μετά την υποβολή της, η πρόταση ανακοινώνεται στη Βουλή, τυπώνεται, διανέμεται στους Βουλευτές και εγγράφεται στην ημερήσια διάταξη συνεδρίασης κοινοβουλευτικού ελέγχου.

4. Η συζήτηση της πρότασης αρχίζει με την αγόρευση ενός από τους βουλευτές που ορίζεται με ανάλογη εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 91 παρ. 5, διεξάγεται κατά τις διατάξεις για γενικευόμενη επερώτηση και τερματίζεται υποχρεωτικά μέσα σε μία συνεδρίαση.

5. Η απόφαση της Ολομέλειας της Βουλής για τη σύστασή της κατά το άρθρο 68 πρ. 2 εδ. α' του Συντάγματος εξεταστικής επιτροπής λαμβάνεται με την απόλυτη πλειοψηφία των παρόντων, η οποία δεν μπορεί να είναι κατώτερη από τα δύο πέμπτα (2/5) του όλου αριθμού των Βουλευτών.

«Μετά από πρόταση δέκα τουλάχιστον βουλευτών, η Βουλή μπορεί να συνιστά δύο, ανά κοινοβουλευτική περίοδο, εξεταστικές επιτροπές, με απόφαση που λαμβάνεται από τα δύο πέμπτα (2/5) τουλάχιστον του συνόλου των βουλευτών, ανεξαρτήτως πλειοψηφίας, και υπό την επιφύλαξη του δεύτερου εδαφίου της παραγράφου 2 του άρθρου 68 του Συντάγματος.....»

«Εξουσίες

Άρθρο 145 Κανονισμού της Βουλής

1. Οι εξεταστικές επιτροπές έχουν όλες τις αρμοδιότητες των ανακριτικών αρχών, καθώς και του εισαγγελέα πλημμελειοδικών, και ενεργούν κάθε αναγκαία, κατά την κρίση τους, έρευνα για την επίτευξη του σκοπού για το οποίο συστάθηκαν. Η Βουλή μπορεί με απόφασή της να περιορίσει τις εξουσίες της εξεταστικής επιτροπής.

2. Οι εξουσίες των εξεταστικών επιτροπών ασκούνται με τους όρους και τις διατυπώσεις των άρθρων 146 και 147, καθώς και του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας και δεν αναστέλλονται με τη λήξη της τακτικής συνόδου, παύουν όμως με τη διάλυση της Βουλής που τις διόρισε ή με τη λήξη της Βουλευτικής περιόδου».

«Συλλογή πληροφοριών και εγγράφων

Άρθρο 146 Κανονισμού της Βουλής

1. Η εξεταστική επιτροπή έχει δικαίωμα να ζητεί προφορικές ή γραπτές πληροφορίες από δημόσιες αρχές, διοικήσεις νομικών προσώπων δημόσιου και ιδιωτικού δικαίου, καθώς και από τους πολίτες, με τους όρους των επομένων διατάξεων του κεφαλαίου αυτού.

Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»

2. Η εξεταστική επιτροπή έχει δικαίωμα να ζητεί να προσκομιστούν δημόσια και άλλα έγγραφα που υπάρχουν στα αρχεία του Κράτους.

3. Τα έγγραφα των νομικών προσώπων δημόσιου ή ιδιωτικού δικαίου ζητούνται είτε απευθείας είτε διαμέσου του Υπουργού που ασκεί την κατά νόμο εποπτεία.

Οι διοικήσεις των νομικών προσώπων έχουν υποχρέωση να παραδίδουν τα έγγραφα που τους ζητήθηκαν.

4. Ο υπουργός έχει υποχρέωση να προσκομίζει τα πρωτότυπα ή επικυρωμένα αντίγραφα των εγγράφων που του ζήτησε η επιτροπή.

Αν όμως κρίνει ότι με την ανακοίνωσή τους απειλείται βλάβη των συμφερόντων του Κράτους και ιδίως όταν πρόκειται για διπλωματικό ή στρατιωτικό μυστικό που αφορά την ασφάλεια του Κράτους, μπορεί να μην τα προσκομίσει».

«Προσφυγή σε άλλα αποδεικτικά μέσα

Άρθρο 147 Κανονισμού της Βουλής

1. Η επιτροπή έχει δικαίωμα να καλεί και να εξετάζει μάρτυρες, να ενεργεί αυτοψία ή να διατάσσει πραγματογνωμοσύνη με τους όρους και τις διατυπώσεις που προβλέπονται από τις διατάξεις του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας.

2. Οι κλήσεις των μαρτύρων και τα εντάλματα βίαιης προσαγωγής του υπογράφονται από τον πρόεδρο της επιτροπής ή, κατά τις περιστάσεις από τον εντεταλμένο την ενέργεια ορισμένης έρευνας και διαβιβάζονται στον εισαγγελέα με την επιμέλεια του οποίου και εκτελούνται».

«Πόρισμα

Άρθρο 148 Κανονισμού της Βουλής

1. Μετά την ολοκλήρωση της έρευνας η επιτροπή αξιολογεί τις αποδείξεις που συνέλεξε και συντάσσει αιτιολογημένο πόρισμα, στο οποίο καταχωρίζονται και οι γνώμες της τυχόν μειοψηφίας.

2. Μέσα στην προθεσμία που ορίζει η απόφαση για τη σύσταση της εξεταστικής επιτροπής ή για την τυχόν παράτασή της το πόρισμα της επιτροπής μαζί με τις αποδείξεις υποβάλλεται στην Ολομέλεια τη Βουλής, ανακοινώνεται και καταχωρίζεται στα Πρακτικά.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

3. Με πρόταση του ενός πέμπτου (1/5) του συνόλου των Βουλευτών, το πόρισμα της εξεταστικής επιτροπής εγγράφεται στην ημερήσια διάταξη για συζήτηση, που διεξάγεται με ανάλογη εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 137».

Εκτός από τη δυνατότητα σύστασης εξεταστικών επιτροπών, η Ελληνική βουλή έχει και την συνταγματική επιλογή της σύστασης προανακριτικής επιτροπής, η οποία διερευνά αμιγώς ποινικές ευθύνες που αφορούν τους υπουργούς και τα μέλη είτε της παρούσας κυβέρνησης είτε προηγούμενων κυβερνήσεων. Η σύσταση προανακριτικής επιτροπής ή ορθότερα επιτροπής προκαταρκτικής εξέτασης προβλέπεται ρητά στην παράγραφο 3 του άρθρου 86 του Συντάγματος, το οποίο παραθέσαμε στην προηγούμενη ενότητα. Για την συγκρότηση της προανακριτικής επιτροπής απαιτείται η έγγραφη πρόταση 30 βουλευτών στην οποία θα πρέπει να περιγράφουν ρητώς και σαφήνεια ποιες είναι οι ποινικές ευθύνες, κατά ποιων προσώπων απευθύνονται και ποια υπόθεση αφορούν. Για την υπερψήφιση της πρότασης συγκρότησης προανακριτικής επιτροπής απαιτείται η απόλυτη πλειοψηφία της βουλής, δηλαδή τουλάχιστον 151 βουλευτές, άρα με λίγα λόγια απαιτείται η σύμφωνη γνώμη της κυβερνητικής πλειοψηφίας. Η επιτροπή εξετάζει όλους τους μάρτυρες και τα αποδεικτικά στοιχεία και εκδίδει ένα τελικό πόρισμα που το υποβάλει στην ολομέλεια της Βουλής. Εκεί στην ολομέλεια αποφασίζεται η άσκηση ή μη δίωξης και η παραπομπή ή όχι στο αρμόδιο Ειδικό Δικαστήριο. Για την λήψη της σχετικής απόφασης απαιτείται η απόλυτη πλειοψηφία της Βουλής, δηλαδή 151 βουλευτές. Οι όροι και οι λεπτομέρειες συγκρότησης και λειτουργίας των εν λόγω επιτροπών προβλέπεται αναλυτικά στα άρθρα 153-158 του Κανονισμού της Βουλής. Πιο συγκεκριμένα στα επίμαχα άρθρα προβλέπεται ότι :

«ΠΑΡΑΠΟΜΠΗ ΣΕ ΔΙΚΗ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ, ΤΩΝ ΥΦΥΠΟΥΡΓΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Σύμφωνα με το Άρθρο 153 Κανονισμού της Βουλής

1. Η Βουλή έχει την αρμοδιότητα να ασκεί δίωξη εναντίον όσων διατελούν ή διατέλεσαν μέλη της Κυβέρνησης ή Υφυπουργοί για ποινικά αδικήματα που τέλεσαν κατά την άσκηση

Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»

των καθηκόντων τους, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 86 του Συντάγματος και το νόμο για την ευθύνη των Υπουργών.

2. Ο Πρόεδρος της Βουλής ανακοινώνει στην Ολομέλεια της Βουλής ή στο Τμήμα διακοπής των εργασιών της, αμέσως μετά την υποβολή τους, τα στοιχεία που διαβιβάζονται στη Βουλή, κατ' εφαρμογή του άρθρου 86 παρ.2 εδ. β' του Συντάγματος.

«Τα πρωτότυπα των στοιχείων παραμένουν προς φύλαξη στο Υπουργείο Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων. Στη Βουλή διαβιβάζονται, σε σφραγισμένο φάκελο, κεκυρωμένα αντίγραφα των στοιχείων αυτών, αριθμημένα κατ' αύξοντα αριθμό και καταγεγραμμένα σε κατάσταση.».

«Πρόταση άσκησης δίωξης κατά μέλους της Κυβέρνησης ή Υφυπουργού

Άρθρο 154 Κανονισμού της Βουλής

1. Για την άσκηση δίωξης κατά το προηγούμενο άρθρο εναντίον προσώπου που είναι ή διατέλεσε μέλος της Κυβέρνησης ή Υφυπουργός απαιτείται πρόταση κατηγορίας και απόφαση της Βουλής που δέχεται την πρόταση αυτή.

2. Η πρόταση για την άσκηση δίωξης κατά των προσώπων της παρ. 1 του άρθρου 153 υποβάλλεται γραπτώς και υπογράφεται τουλάχιστον από τριάντα (30) Βουλευτές, διαφορετικά, είναι απαράδεκτη.

3. Η πρόταση για άσκηση δίωξης πρέπει να προσδιορίζει με σαφήνεια τις πράξεις ή τις παραλείψεις που σύμφωνα με το νόμο για την ευθύνη των Υπουργών είναι αξιόποινες και να μνημονεύει τις διατάξεις που παραβιάστηκαν.....»

«Συζήτηση της πρότασης

Άρθρο 155 Κανονισμού της Βουλής

1. Όλα τα θέματα που σχετίζονται με τη διαδικασία παραπομπής των μελών της Κυβέρνησης και των Υφυπουργών σε δίκη εγγράφονται σε ειδική ημερήσια διάταξη.

2. Αμέσως μετά την κατάθεση της, η πρόταση άσκησης δίωξης ανακοινώνεται στην Ολομέλεια της Βουλής, τυπώνεται και διανέμεται στους Βουλευτές μαζί με την τυχόν κατατεθείσα πρόταση των Βουλευτών που υπογράφουν την πρόταση άσκησης δίωξης για

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

ανάθεση σε τριμελές γνωμοδοτικό συμβούλιο του ελέγχου των στοιχείων της κατηγορίας και της αξιολόγησης της ουσιαστικής βασιμότητάς τους.

3. Αν δεν κατατεθεί, μαζί με την πρόταση δίωξης, πρόταση για ανάθεση σε τριμελές γνωμοδοτικό συμβούλιο του ελέγχου των στοιχείων της κατηγορίας και της αξιολόγησης της ουσιαστικής βασιμότητάς τους, μπορεί να ζητηθεί αυτή με πρόταση που κατατίθεται εγγράφως από τουλάχιστον τριάντα (30) Βουλευτές, εντός επτά (7) ημερών από την ανακοίνωση της πρότασης άσκησης δίωξης.....".

"4. Το γνωμοδοτικό συμβούλιο της προηγούμενης παραγράφου συγκροτείται από έναν αντεισαγγελέα του Αρείου Πάγου και δυο εισαγγελείς εφετών, οι οποίοι κληρώνονται, με τους αναπληρωματικούς τους, σε δημόσια συνεδρίαση της Ολομέλειας της Βουλής, που προσκαλείται ειδικά για το λόγο αυτό, μεταξύ όλων των αντεισαγγελέων του Αρείου Πάγου και όλων των εισαγγελέων εφετών που υπηρετούν στην Εισαγγελία Εφετών Αθηνών. Για τη διενέργεια της κλήρωσης ο Υπουργός Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων αποστέλλει στον Πρόεδρο της Βουλής κατάλογο των ανωτέρω δικαστικών λειτουργών, που υπηρετούν στην Εισαγγελία του Αρείου Πάγου και την Εισαγγελία Εφετών Αθηνών. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις του άρθρου 158.

5. Η γνωμοδότηση του τριμελούς συμβουλίου παραδίδεται στον Πρόεδρο της Βουλής, ανακοινώνεται στην Ολομέλεια και διανέμεται στους Βουλευτές. Μετά την ανακοίνωση της γνωμοδότησης, οι ίδιοι Βουλευτές που είχαν υποβάλει την πρόταση για την άσκηση δίωξης μπορούν εντός επτά ημερών να την αποσύρουν, οπότε παύει η πρόοδος της διαδικασίας επί της προτάσεως αυτής ή να την τροποποιήσουν λαμβάνοντας υπόψη τη γνωμοδότηση. Ο Πρόεδρος της Βουλής εγγράφει σε ειδική ημερήσια διάταξη την πρόταση άσκησης δίωξης μέσα σε επτά ημέρες από την άπρακτη παρέλευση της ανωτέρω προθεσμίας ή την τροποποίηση της πρότασης.....».

«Διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης

Άρθρο 156 Κανονισμού της Βουλής

1. Αν η Βουλή αποφασίσει προκαταρκτική εξέταση, ορίζει από τα μέλη της δωδεκαμελή επιτροπή για τη διενέργειά της. Συγχρόνως ορίζει και την προθεσμία μέσα στην οποία η επιτροπή οφείλει να υποβάλει το πόρισμά της και το σχετικό αποδεικτικό υλικό. (Το πόρισμα της επιτροπής πρέπει να είναι αιτιολογημένο και να περιέχει σαφή άσκηση δίωξης. Η άποψη της τυχόν μειοψηφίας της επιτροπής καταχωρίζεται σε χωριστό κεφάλαιο του ίδιου πορίσματος).

2. Ο αριθμός των μελών της επιτροπής αυξάνεται έτσι ώστε να εκπροσωπούνται με ένα (1) τουλάχιστον μέλος και κατ' αναλογία πάντοτε της δύναμής τους όλες οι κατά τον Κανονισμό της Βουλής αναγνωριζόμενες Κοινοβουλευτικές Ομάδες.

Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»

3. Η επιτροπή συγκροτείται και λειτουργεί κατά τις διατάξεις των διαρκών κοινοβουλευτικών επιτροπών, που εφαρμόζονται αναλόγως. Μετά τη συγκρότησή της ορίζει δύο εισηγητές από τα μέλη της.

"4. Η Επιτροπή έχει όλες τις αρμοδιότητες του εισαγγελέα πρωτοδικών όταν αυτός ενεργεί προκαταρκτική εξέταση και μπορεί να αναθέτει σε εισαγγελέα πλημμελειοδικών ή εφετών την ενέργεια ειδικότερων πράξεων σχετικών με το αντικείμενο της προκαταρκτικής εξέτασης. Κατά την προκαταρκτική εξέταση, εκείνος κατά του οποίου στρέφεται η πρόταση δίωξης καλείται από την Επιτροπή να δώσει εξηγήσεις. Όταν η αξιόποινη πράξη για την οποία διενεργείται προκαταρκτική εξέταση συνεπάγεται για τον Υπουργό οικονομικά οφέλη, κατά την έννοια του άρθρου «68 παρ. 1» του Ποινικού Κώδικα, η Επιτροπή διατάσσει την κατάσχεση τους.

5. Το πόρισμα της Επιτροπής πρέπει να είναι αιτιολογημένο και να περιέχει ιδίως τα πραγματικά περιστατικά και τα αποδεικτικά μέσα που οδηγούν σε αυτά, όπως προέκυψαν κατά την προκαταρκτική εξέταση, την υπαγωγή των πραγματικών περιστατικών στις εφαρμοζόμενες ποινικές διατάξεις και σαφή πρόταση για την άσκηση ή μη της ποινικής δίωξης. Αιτιολογημένη πρέπει να είναι και η πρόταση της τυχόν μειοψηφίας, η οποία καταχωρίζεται σε χωριστό κεφάλαιο του ίδιου πορίσματος. Το πόρισμα της επιτροπής και το σχετικό αποδεικτικό υλικό υποβάλλονται στον Πρόεδρο της Βουλής, ο οποίος ανακοινώνει στη Βουλή την κατάθεσή τους.".....»

«Συζήτηση του πορίσματος της επιτροπής

Άρθρο 157 Κανονισμού της Βουλής

1. Μέσα σε πέντε ημέρες από τη διανομή του πορίσματος της επιτροπής στους Βουλευτές καταρτίζεται ειδική ημερήσια διάταξη της Ολομέλειας της Βουλής.

2. Η συζήτηση αρχίζει το αργότερο σε δεκαπέντε ημέρες από την κοινοποίηση της ειδικής ημερήσιας διάταξης, είναι γενική και αναφέρεται στην παραδοχή ή μη της πρότασης για την άσκηση δίωξης. Κατά τη διάρκεια της συζήτησης η Βουλή μπορεί να καλέσει εκείνον κατά του οποίου στρέφεται η πρόταση άσκησης δίωξης και αν ακόμη δεν είναι μέλος της Κυβέρνησης, Υφυπουργός ή Βουλευτής, να εμφανιστεί ενώπιόν της και να ακουστεί.

"Το δεύτερο εδάφιο της παρ. 6 του άρθρου 155 εφαρμόζεται αναλόγως."

3. Αμέσως μετά τη λήξη της συζήτησης διεξάγεται Μυστική ψηφοφορία για την πρόταση της επιτροπής και χωριστά για κάθε καταγγελλόμενη πράξη ή παράλειψη, για την οποία ζητείται άσκηση δίωξης. Η απόφαση λαμβάνεται με την απόλυτη πλειοψηφία του όλου αριθμού των Βουλευτών.

Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»

4. Αν μετά την κατάθεση του πορίσματος της επιτροπής λήξει η σύνοδος ή διαλυθεί η Βουλή ή λήξει η βουλευτική περίοδος, η γενική συζήτηση για το παραδεκτό της πρότασης «διεξάγεται κατά περίπτωση σε επόμενη σύνοδο ή βουλευτική περίοδο, υπό την επιφύλαξη των διατάξεων περί παραγραφής».

5. Αν απορριφθεί το πόρισμα της επιτροπής, δεν μπορεί να υποβληθεί νέα πρόταση άσκησης δίωξης εναντίον του ίδιου προσώπου στηριζόμενη στα ίδια πραγματικά περιστατικά.

"Στην περίπτωση απορρίψεως του πορίσματος, η τυχόν επιβληθείσα κατάσχεση περιουσιακών στοιχείων αίρεται αυτοδίκαια. Ο Πρόεδρος της Βουλής μπορεί να εκδώσει σχετική διαπιστωτική πράξη μετά από αίτηση του καθού η κατάσχεση ή των κληρονόμων του."

«Παραπομπή σε δίκη

Κλήρωση μελών του Ειδικού Δικαστηρίου, του Δικαστικού Συμβουλίου και της εισαγγελικής αρχής

Άρθρο 158 Κανονισμού της Βουλής

1. Αν η Βουλή αποφασίσει την άσκηση δίωξης, προχωρεί στην κλήρωση των τακτικών και αναπληρωματικών μελών του Ειδικού Δικαστηρίου, του Δικαστικού Συμβουλίου και της εισαγγελικής αρχής, σύμφωνα με το άρθρο 86 του Συντάγματος και το νόμο περί ευθύνης Υπουργών.

2. Η κλήρωση των τακτικών και αναπληρωματικών μελών του Ειδικού Δικαστηρίου ενεργείται ενώπιον της Ολομέλειας της Βουλής από τον Πρόεδρό της. Τα ονόματα των μελών του Συμβουλίου της Επικρατείας και του Αρείου Πάγου, που μπορούν να μετέχουν στη σύνθεση του Ειδικού Δικαστηρίου και του Δικαστικού Συμβουλίου, κατά το άρθρο 86 παρ. 4, αποστέλλονται από τον Υπουργό Δικαιοσύνης, μετά από σχετική πρόσκληση του Προέδρου της Βουλής. Αν δεν είναι εφικτή η συγκρότηση του Ειδικού Δικαστηρίου ή του Δικαστικού Συμβουλίου, επακολουθεί νέα κλήρωση με την ίδια διαδικασία για τη συμπλήρωση της σύνθεσης του Ειδικού Δικαστηρίου ή του Δικαστικού Συμβουλίου....»

«Σχέσεις Βουλής και Κυβέρνησης

Άρθρο 84 του Συντάγματος

1. Η Κυβέρνηση οφείλει να έχει την εμπιστοσύνη της Βουλής. Μέσα σε δεκαπέντε ημέρες από την ορκωμοσία του Πρωθυπουργού, η Κυβέρνηση υποχρεούται να ζητήσει ψήφο εμπιστοσύνης της Βουλής και μπορεί να τη ζητεί και οποτεδήποτε άλλοτε. Η Βουλή, αν

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

έχουν διακοπεί οι εργασίες της κατά το σχηματισμό της Κυβέρνησης, καλείται μέσα σε δεκαπέντε ημέρες να αποφανθεί για την πρόταση εμπιστοσύνης.

2. Η Βουλή μπορεί με απόφασή της να αποσύρει την εμπιστοσύνη της από την Κυβέρνηση ή από μέλος της. Πρόταση δυσπιστίας μπορεί να υποβληθεί μόνο μετά την πάροδο εξαμήνου αφότου η Βουλή απέρριψε πρόταση δυσπιστίας.

Η πρόταση δυσπιστίας πρέπει να είναι υπογραμμένη από το ένα έκτο τουλάχιστον των βουλευτών και να περιλαμβάνει σαφώς τα θέματα για τα οποία θα διεξαχθεί η συζήτηση.

3. Κατ' εξαίρεση μπορεί να υποβληθεί πρόταση δυσπιστίας και πριν από την πάροδο εξαμήνου, αν είναι υπογραμμένη από την πλειοψηφία του όλου αριθμού των βουλευτών.

4. Η συζήτηση για την πρόταση εμπιστοσύνης ή δυσπιστίας αρχίζει μετά δύο ημέρες από την υποβολή της σχετικής πρότασης, εκτός αν η Κυβέρνηση, σε περίπτωση πρότασης δυσπιστίας, ζητήσει να αρχίσει αμέσως η συζήτηση, η οποία δεν μπορεί να παραταθεί πέρα από τρεις ημέρες από την έναρξή της.

5. Η ψηφοφορία για την πρόταση εμπιστοσύνης ή δυσπιστίας διεξάγεται αμέσως μόλις τελειώσει η συζήτηση, μπορεί όμως να αναβληθεί για σαράντα οκτώ ώρες, αν το ζητήσει η Κυβέρνηση.

6. Πρόταση εμπιστοσύνης δεν μπορεί να γίνει δεκτή, αν δεν εγκριθεί από την απόλυτη πλειοψηφία των παρόντων βουλευτών, η οποία όμως δεν επιτρέπεται να είναι κατώτερη από τα δύο πέμπτα του όλου αριθμού των βουλευτών.

Πρόταση δυσπιστίας γίνεται δεκτή, μόνο αν εγκριθεί από την απόλυτη πλειοψηφία του όλου αριθμού των βουλευτών.

7. Κατά την ψηφοφορία για τις πιο πάνω προτάσεις ψηφίζουν οι Υπουργοί και Υφυπουργοί που είναι μέλη της βουλής».

«Πρόταση δυσπιστίας

Άρθρο 142 Κανονισμού της Βουλής

1. Η Βουλή μπορεί με απόφασή της να αποσύρει την εμπιστοσύνη της από την Κυβέρνηση ή από μέλος της, ύστερα από πρόταση δυσπιστίας. Η πρόταση δυσπιστίας πρέπει να είναι υπογραμμένη από το ένα έκτο (1/6) τουλάχιστον των Βουλευτών και να περιλαμβάνει σαφώς τα θέματα για τα οποία διεξαχθεί η συζήτηση.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

2. Η πρόταση δυσπιστίας υποβάλλεται στον Πρόεδρο σε δημόσια συνεδρίαση της Βουλής.

3. Αν διαπιστωθεί ότι η πρόταση υπογράφεται από τον ελάχιστο απαιτούμενο αριθμό Βουλευτών, η Βουλή διακόπτει τις εργασίες της για δύο ημέρες εκτός αν η Κυβέρνηση ζητήσει να αρχίσει αμέσως η συζήτηση για την Πρόταση δυσπιστίας.

4. Με την επιφύλαξη της ευχέρειας που παρέχει η προηγούμενη παράγραφος στην Κυβέρνηση, η συζήτηση για την πρόταση δυσπιστίας αρχίζει δύο ημέρες μετά την υποβολή της και τελειώνει το αργότερο τη δωδεκάτη νυκτερινή της τρίτης ημέρας από την έναρξή της με ονομαστική ψηφοφορία, που διεξάγεται σύμφωνα με την παρ. 3 του προηγούμενου άρθρου.

5. Η συζήτηση αρχίζει με την ομιλία δύο Βουλευτών από εκείνους που υπογράφουν την πρόταση δυσπιστίας και ορίζονται με ανάλογη εφαρμογή του άρθρου 91 παρ. 5. Η εγγραφή των άλλων ομιλητών γίνεται έως το τέλος της ομιλίας των δύο Βουλευτών του προηγούμενου εδαφίου. Κατά τα λοιπά η συζήτηση και η ψηφοφορία διεξάγονται σύμφωνα με τι παραγράφους 3 έως 5 του προηγούμενου άρθρου.

6. Πρόταση δυσπιστίας δεν μπορεί να υποβληθεί πριν περάσει εξάμηνο από την απόρριψη προηγούμενης όμοιας πρότασης, εκτός αν υπογράφεται από την απόλυτη πλειοψηφία του όλου αριθμού των Βουλευτών.

7. Πρόταση δυσπιστίας γίνεται δεκτή μόνο αν εγκριθεί από την απόλυτη πλειοψηφία του όλου αριθμού των Βουλευτών».

Στην υπόθεση του σιδηροδρομικού δυστυχήματος των Τεμπών το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος, που συνιστά κόμμα που ανήκει στην αντιπολίτευση κατέθεσε στις 7 Νοεμβρίου του 2023 πρόταση για την σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής. Η πρόταση έφερε την υπογραφή του γενικού γραμματέα του κόμματος και συνολικά και των 21 βουλευτών της κοινοβουλευτικής ομάδας του ΚΚΕ. Στην έγγραφη πρόταση του εν λόγω κόμματος που υποβλήθηκε στην Ολομέλεια της βουλής περιλαμβανόταν ο χαρακτηρισμός έγκλημα για την μοιραία σύγκρουση των δύο αμαξοστοιχιών, τονίζονταν οι διαχρονικές ευθύνες των ελληνικών κυβερνήσεων των τελευταίων δεκαετιών και περιλάμβανε επίσης και μια ζοφερή περιγραφή για την κατάσταση του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου.¹⁰⁴

¹⁰⁴ Γεράσιμος Λιβιτσάνος, Vouliwatch, «ΚΚΕ: Κατέθεσε πρόταση εξεταστικής για το δυστύχημα στα Τέμπη», 2023, διαθέσιμο στο: <https://vouliwatch.gr/news/article/protasi-exetastikis-gia-tempi>, ανακτήθηκε την 16/06/2024.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

Η πρόταση για την συγκρότηση εξεταστικής επιτροπής υπερψηφίστηκε από την Ολομέλεια της βουλής σε συντριπτικό βαθμό με 266 θετικές ψήφους έναντι των 298 βουλευτών που συμμετείχαν στην ψηφοφορία. Την πρόταση για σύσταση εξεταστικής επιτροπής καταψήφισαν στο σύνολο τους οι βουλευτές του ΠΑΣΟΚ-Κινήματος Αλλαγής, με την αιτιολογία, ότι θα έπρεπε να συσταθεί προανακριτική επιτροπή για την οποία υπέβαλλε και σχετική πρόταση ενώπιον της ολομέλειας του Κοινοβουλίου¹⁰⁵. Με την υπερψήφιση της πρότασης για συγκρότηση εξεταστικής επιτροπής ανακοινώθηκε και η προβλεπόμενη τρίμηνη προθεσμία για την υποβολή του πορίσματος της επιτροπής. Πρόταση για συγκρότηση προανακριτικής επιτροπής κατέθεσε και το κόμμα της αξιωματικής αντιπολίτευσης ΣΥΡΙΖΑ-Π.Σ.. Οι δύο σχετικές προτάσεις των κομμάτων της αντιπολίτευσης για σύσταση προανακριτικής επιτροπής σχετικά με τη σύμβαση 717/2014 συζητήθηκαν ενώπιον της ολομέλειας της βουλής στις 24 Νοεμβρίου 2023. Η πρόταση από πλευράς του κόμματος του ΠΑΣΟΚ-Κινήματος Αλλαγής προέβλεπε πρώτον την διερεύνηση για πιθανή τέλεση του ποινικού αδικήματος της παράβασης καθήκοντος για την χρονική περίοδο από 6 Νοεμβρίου 2016 μέχρι και 9 Ιουλίου 2019 από τον πρώην Υπουργό Μεταφορών και Υποδομών της τότε Κυβέρνησης και δεύτερον την ενδεχόμενη τέλεση του αδικήματος της απιστίας κατά των οικονομικών συμφερόντων της Ε.Ε. και του Ελληνικού Δημοσίου και του αδικήματος της παράβασης καθήκοντος από τον υπουργό Μεταφορών και Υποδομών της Ελληνικής Κυβέρνησης της περιόδου 10 Ιουλίου 2019 έως 1 Μαρτίου 2023. Η πρόταση από πλευράς του κόμματος της αξιωματικής αντιπολίτευσης ΣΥΡΙΖΑ-Π.Σ. αφορούσε την πιθανή τέλεση των ποινικών αδικημάτων της απιστίας σε βαθμό κακουργήματος και της παράβασης καθήκοντος από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών αρμόδιο κατά την ημέρα του σιδηροδρομικού δυστυχήματος και επικεφαλής του Υπουργείου Μεταφορών από τον Ιούλιο του 2019 μέχρι και την μοιραία νύχτα του δυστυχήματος. Επιπλέον την ενδεχόμενη τέλεση του αδικήματος της

¹⁰⁵ Γεράσιμος Λιβιτσάνος, Vouliwatch, «Ψηφίστηκε από την Βουλή η εξεταστική επιτροπή για τα Τέμπη», 2023, διαθέσιμο στο : <https://vouliwatch.gr/news/article/psifistike-apo-tin-voyli-i-exetastiki-epitropi-gia-ta-tempi>, ανακτήθηκε την 16/06/2024.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

παράβασης καθήκοντος των Υπουργών Μεταφορών των περιόδων 2012-2014 και 2015-2019.¹⁰⁶

Κατά τη συζήτηση στην ολομέλεια της Βουλής τα δύο κόμματα της αντιπολίτευσης που πρότειναν τη σύσταση προανακριτικής επιτροπής, στήριξαν την θέση τους στο πόρισμα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελέως για αναζήτηση ποινικών ευθυνών στους υπουργούς μεταφορών προηγούμενων κυβερνήσεων, που υποβλήθηκε ενώπιον του Κοινοβουλίου. Από την πλευρά του το κυβερνών κόμμα της Νέας Δημοκρατίας ζήτησε διά στόματος του Υπουργού Επικρατείας την απόρριψη της πρότασης για συγκρότηση προανακριτικής επιτροπής με την αιτιολογία, ότι πρώτον μέχρι εκείνη τη στιγμή δεν είχαν προκύψει ποινικές ευθύνες από την ανακριτική διαδικασία που ήταν σε εξέλιξη και δεύτερον είχε ήδη συσταθεί η εξεταστική επιτροπή, η οποία θα μπορούσε κι αυτή με τη σειρά της να οδηγηθεί σε ποινικές ευθύνες και να ακολουθήσει στη συνέχεια εξ αυτού του λόγου προανακριτική διαδικασία. Ενώπιον της Βουλής στήθηκαν 4 κάλπες, μία για κάθε υπουργό, που περιλαμβανόταν στις προτάσεις για σύσταση προανακριτικής επιτροπής. Εν τέλει οι επίμαχες προτάσεις και των δύο κομμάτων για προανακριτική επιτροπή απορρίφθηκαν κατά πλειοψηφία με τις ψήφους της κυβερνητικής πλειοψηφίας.¹⁰⁷

Δέον να τονίσουμε στο σημείο αυτό ότι η εξεταστική και η προανακριτική επιτροπή αποτελούν δύο ξεχωριστές διαδικασίες. Η πρώτη επιτροπή διερευνά την ύπαρξη πολιτικών ευθυνών μέσα από την εξέταση μαρτύρων και έγγραφων αποδείξεων. Η αρμόδια επιτροπή ασκεί ανακριτικά καθήκοντα, ενώ στο πλαίσιο αυτό έχει όλες τις αρμοδιότητες που έχουν οι ανακριτικές και εισαγγελικές αρχές. Μπορεί να καλεί ενώπιον

¹⁰⁶ Kathimerini.gr, «Τέμπη: Στην Ολομέλεια της Βουλής οι προτάσεις ΣΥΡΙΖΑ – ΠΑΣΟΚ για προανακριτική επιτροπή», 2023, διαθέσιμο στο : <https://www.kathimerini.gr/politics/562746895/tempi-stin-olomeleia-tis-voylis-oi-protaseis-syriza-pasok-gia-proanakritiki-epitropi/>, (Πηγή: ΑΠΕ-ΜΠΕ) ανακτήθηκε την 16/06/2024.

¹⁰⁷ Χρήστος Μπόκας, Ελένη Γκρήκοβιτς, Πρώτο Θέμα, «Προανακριτική για τα Τέμπη: Η Βουλή απέρριψε τις προτάσεις ΠΑΣΟΚ και ΣΥΡΙΖΑ», 2023, διαθέσιμο στο : <https://www.protothema.gr/politics/article/1439316/proanakritiki-gia-ta-tebi-i-vouli-aperripse-tis-protaseis-pasok-kai-suriza/>, ανακτήθηκε την 16/06/2024.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

της μάρτυρες να αναζητά έγγραφα και αποδείξεις από δημόσιους φορείς και οργανισμούς, ενώ μπορεί να παραγγέλλει πραγματογνωμοσύνες και να διεξάγει αυτοψίες. Στο πλαίσιο διερεύνησης της ύπαρξης πολιτικών ευθυνών, αν προκύψουν σαφείς ενδείξεις ενοχής και τέλεσης ποινικών αδικημάτων, τότε δύναται η επιτροπή να ζητήσει την περαιτέρω έρευνα σε επίπεδο προανακριτικής επιτροπής. Με το τέλος της διερεύνησης της η Επιτροπή συντάσσει ένα τελικό πόρισμα, το οποίο το υποβάλλει στην Βουλή. Σε αντίθεση με την εξεταστική επιτροπή η Προανακριτική από την πλευρά της διερευνά την ύπαρξη ποινικών ευθυνών των υπουργών, μελών της εκάστοτε κυβέρνησης και γενικότερα πολιτικών προσώπων. Έχει όλες τις αρμοδιότητες του Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών, όταν αυτός διενεργεί προκαταρκτική εξέταση, ενώ με το πέρας των εργασιών της υποβάλλει πρόταση ενώπιον της ολομέλειας της βουλής προκειμένου στη συνέχεια να λάβει χώρα απόφαση της τελευταίας για άσκηση ή μη δίωξης κατά των εμπλεκόμενων προσώπων.

Η σύνθεση της εξεταστικής επιτροπής για το δυστύχημα των Τεμπών που ξεκίνησε τις εργασίες της στις 23 Νοεμβρίου 2023, αποτελούνταν από 31 μέλη, δηλαδή 16 από τη ΝΔ, 4 από τον ΣΥΡΙΖΑ-Π.Σ, 3 από το ΠΑΣΟΚ-Κίνημα Αλλαγής, 2 μέλη του ΚΚΕ, 1 μέλος της Ελληνικής Λύσης, 1 μέλος της Νίκης, 1 μέλος της Πλεύσης Ελευθερίας, 1 μέλος των Σπαρτιατών, 1 μέλος από τη Νέα Αριστερά και 1 μέλος των ανεξάρτητων βουλευτών. Κατά τη διάρκεια των εργασιών της εξεταστικής επιτροπής. Η εξέταση των μαρτύρων ολοκληρώθηκε στις 20 Φεβρουαρίου 2024, εν μέσω σφοδρών αντιδράσεων και αποχωρήσεων των κομμάτων της αντιπολίτευσης από την επιτροπή εξαιτίας της μη κλήσης ουσιωδών μαρτύρων της υπόθεσης. Ειδικότερα όπως ανέφεραν οι εκπρόσωποι των κομμάτων της αντιπολίτευσης στην επιτροπή δεν κλήθηκαν τουλάχιστον 6 ουσιώδεις μάρτυρες, εκ των οποίων οι 4 είχαν σημαίνοντα ρόλο τα προηγούμενα χρόνια στον ελληνικό σιδηρόδρομο και είχαν υποβάλλει όλοι τους την παραίτησή τους, ενημερώνοντας το υπουργείο και τον ίδιο τον υπουργό μεταφορών για τα προβλήματα

ασφαλείας και τις ελλείψεις του σιδηροδρομικού δικτύου¹⁰⁸. Κατά τη διάρκεια των εργασιών της επιτροπής κλήθηκαν να καταθέσουν στην επιτροπή όλοι οι Υπουργοί μεταφορών και υποδομών από το 1997 μέχρι και το μοιραίο βράδυ του δυστυχήματος. Κλήθηκαν επίσης συνδικαλιστές εργαζόμενοι και επικεφαλές της ΕΡΓΟΣΕ την περίοδο 2015-2019, συγγενείς των θυμάτων του δυστυχήματος, ο πρώην πρόεδρος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ την περίοδο 2016-2018, ο διευθύνων σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ την περίοδο 2018-2019, ο διευθύνων σύμβουλος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (Hellenic Train) από το 2021 μέχρι και σήμερα, οι εμπειρογνώμονες από την ειδική επιτροπή εμπειρογνομόνων που είχε συστήσει η Ελληνική Κυβέρνηση. Επιπλέον κλήθηκαν ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ 2020-2023, διευθύνοντες σύμβουλοι ΟΣΕ 2020-2022, Πρόεδρος ΕΡΓΟΣΕ 2019-2020, Διευθυντής έργων ΕΡΓΟΣΕ, Διευθύνοντες σύμβουλοι ΕΡΓΟΣΕ 2019-2020 και 2020-2023, μέλη της Εθνικής Αρχής Διαφάνειας, ο πρώην Περιφερειάρχης Θεσσαλίας και εκπρόσωποι της Κοινοπραξίας που είχαν συμβληθεί με την ΕΡΓΟΣΕ για την πραγματοποίηση των έργων.¹⁰⁹

Στις 11 Μαρτίου 2024 ολοκληρώθηκαν οι εργασίες της εξεταστικής επιτροπής με την σύνταξη του πορίσματος, που έφερε την σφραγίδα της πλειοψηφίας των μελών της εξεταστικής επιτροπής και την τελική του έγκριση από την κυβερνητική πλειοψηφία. Στα τελικά του συμπεράσματα το πόρισμα κατέγραφε ευθύνες του Σταθμάρχη και της εταιρίας Hellenic Train εστιάζοντας κατά κύριο λόγο στο ανθρώπινο λάθος. Στον επίλογο του το πόρισμα καταλήγει ότι αν είχε τηρηθεί κατά γράμμα ο προβλεπόμενος Γενικός Κανονισμός Κίνησης δεν θα είχε προκληθεί το δυστύχημα.¹¹⁰ Την συγκεκριμένη θέση άλλωστε υποστήριξε και ο αρμόδιος τη μοιραία νύχτα Υπουργός Μεταφορών κατά την

¹⁰⁸ Naftemporiki.gr, «Εξεταστική για τα Τέμπη: Αποχώρησαν ΣΥΡΙΖΑ, ΠΑΣΟΚ, Ελληνική Λύση και Νέα Αριστερά», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.naftemporiki.gr/politics/1595458/exetastiki-gia-ta-tempi-apochorisan-syriza-pasok-elliniki-lysi-kai-nea-aristera/>, ανακτήθηκε την 18/06/2024.

¹⁰⁹ Naftemporiki.gr, «Εξεταστική Επιτροπή για τα Τέμπη: Αυτοί είναι οι μάρτυρες που καλούνται μέχρι τις 20 Φεβρουαρίου», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.naftemporiki.gr/politics/1571177/exetastiki-epitropi-gia-ta-tempi-aytoi-einai-oi-martyres-poy-kaloyntai-mechri-tis-20-fevroyariou/>, ανακτήθηκε την 18/06/2024.

¹¹⁰ Iefimerida.gr, «Το πόρισμα της ΝΔ για τα Τέμπη: Τα μοιραία λάθη σταθμάρχη και μηχανοδηγών -Δεν τηρήθηκε ο Κανονισμός Κίνησης», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.iefimerida.gr/politiki/porisma-tis-nd-gia-ta-tempi-lathi-toy-stathmarhi>, ανακτήθηκε την 27/06/2024.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστύχηματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

κατάθεση του στην επιτροπή λέγοντας ότι ακόμα και αν είχε ολοκληρωθεί η σύμβαση 717/2014, από τη στιγμή που παραβιάστηκε εκείνη τη νύχτα ο Κανονισμός Κυκλοφορίας και μάλιστα κατά συρροή, το δυστύχημα δεν θα μπορούσε να αποτραπεί¹¹¹. Το εν λόγω πόρισμα κατατέθηκε στην Ολομέλεια της Βουλής προς συζήτηση. Ενώ από την πλευρά τους σχεδόν όλα τα κόμματα της αντιπολίτευσης κατέθεσαν δικό τους ξεχωριστό πόρισμα. Να σημειωθεί ότι το ΠΑΣΟΚ-Κίνημα Αλλαγής δεν κατέθεσε δικό του πόρισμα, διαμαρτυρόμενο για την μη κλήτευση σημαντικών μαρτύρων ενώπιον της εξεταστικής επιτροπής, εμμένοντας στη θέση του για συγκρότηση προανακριτικής επιτροπής και καταγράφοντας τις τεράστιες ελλείψεις στον τομέα ασφαλείας, στο σύστημα τηλεδιοίκησης και σηματοδότησης του ελληνικού σιδηρόδρομου. Από την πλευρά του το ΚΚΕ εστίασε στο πόρισμα του στην πλημμελή συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου και των υποδομών, στη συνεχή απομείωση του προσωπικού των σιδηροδρόμων, την ανεπαρκέστατη ελεγκτική διαδικασία από την πλευρά της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), στις πολιτικές της Ε.Ε. που στοχεύουν αποκλειστικά και μόνο στην καπιταλιστική ανάπτυξη και ανταγωνιστικότητα, αδιαφορώντας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τις ανθρώπινες ζωές, ενώ στηλιτεύσε την βεβαιωμένη ολοκλήρωση των εργασιών της επιτροπής που δεν επέτρεψε να αναλυθεί σε βάθος τα αίτια πρόκλησης της σφοδρής έκρηξης κατά τη σύγκρουση των δύο τρένων.¹¹²

Από την πλευρά του το κόμμα του ΣΥΡΙΖΑ-ΠΣ στο δικό του πόρισμα καταλογίζει την ευθύνη για το σιδηροδρομικό δυστύχημα στην τότε ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών, εκφράζει την άποψη ότι αν είχε ολοκληρωθεί η σύμβαση 717/2014, το δυστύχημα δεν θα συνέβαινε ποτέ. Επιπλέον το δυστύχημα θα μπορούσε να αποτραπεί αν η τότε ηγεσία του αρμόδιου υπουργείου εφάρμοζε τα ελάχιστα μέτρα ασφαλείας που

¹¹¹ Γιώργος Μπουρδάρας, Καθημερινή, «Εξεταστική για τα Τέμπη – Κ. Καραμανλής: Εάν είχε τηρηθεί ο κανονισμός...», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.kathimerini.gr/politics/562882051/exetastiki-gia-ta-tempi-k-karamanlis-ean-eiche-tirithei-o-kanonismos/>, ανακτήθηκε την 28/06/2024.

¹¹² Νίκος Καραθανασόπουλος 902, «Το πόρισμα του ΚΚΕ αναδεικνύει τις αιτίες και τους υπεύθυνους για το έγκλημα στα Τέμπη», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.902.gr/eidisi/politiki/358344/porisma-toy-kke-anadeiknyei-tis-aities-kai-toys-ypeythynous-gia-egklima-sta>, ανακτήθηκε την 16/06/2024.

Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητα τους»

προβλέπονται στους Εθνικούς Κανόνες Ασφαλείας ή αν είχε πραγματοποιήσει διορθωτικές παρεμβάσεις στο κατεστραμμένο σύστημα τηλεδιοίκησης στη περιοχή Ζάχαρη Λάρισας. Στο εν λόγω πόρισμα τονίζεται επίσης ότι η σιδηροδρομική τραγωδία δεν αποτελεί ανθρώπινο λάθος, αλλά αντιθέτως αναγνωρίζει ποινικές ευθύνες στο τότε αρμόδιο υπουργό, όπως και στον αρμόδιο υφυπουργό, καθώς ιδίως ο τότε υπουργός αποτελούσε το μοναδικό όργανο θέσπισης Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας και παρ' όλα αυτά ο τελευταίος δεν προέβη σε καμία σχετική ενέργεια.¹¹³

Στο πόρισμα του κόμματος της Ελληνικής Λύσης καταγράφεται ότι από την έρευνα της εξεταστικής επιτροπής προέκυψε ότι : α) στο σιδηροδρομικό δίκτυο δεν λειτουργούσε το GSMR (Παγκόσμιο Σύστημα Κινητών Επικοινωνιών — Σιδηροδρόμων) δηλαδή το σύγχρονο σύστημα επικοινωνίας μεταξύ σταθμαρχών και μηχανοδηγών, β) δεν λειτουργούσε σε καμία εκδοχή συνεισφοράς του ήδη από τον Ιούλιο του 2019 το ECTS (Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών), δηλαδή ένα πρότυπο ελέγχου αμαξοστοιχίας, το οποίο βασίζεται σε εξοπλισμό που μπορεί να εποπτεύει τις κινήσεις των αμαξοστοιχιών και να τις σταματά σύμφωνα με την επιτρεπόμενη ταχύτητα σε κάθε τμήμα γραμμής, γ) δεν λειτουργούσε η φωτοσήμανση, δ) δεν λειτουργούσε η τηλεδιοίκηση, ε) υπολειτουργούσε ο τοπικός πίνακας χειρισμών. Για όλες αυτές τις ελλείψεις σύμφωνα με το πόρισμα το εν λόγω κόμματος υπεύθυνοι είναι όλοι οι υπουργοί , διευθύνοντες σύμβουλοι του ΟΣΕ, της ΕΡΓΟΣΕ και της Hellenic Train και πρέπει να διωχθούν ποινικά και να οδηγηθούν ενώπιον της τακτικής δικαιοσύνης¹¹⁴

Τέλος στο πόρισμα του κόμματος της Νέας Αριστεράς καταγράφεται η ανάγκη για συγκρότηση προανακριτικής επιτροπής για την περαιτέρω διερεύνηση των αιτιών και

¹¹³ Tanea.gr, «ΣΥΡΙΖΑ για Τέμπη: Να διερευνηθεί ο Κώστας Αχ. Καραμανλής για ανθρωποκτονία με ενδεχόμενο δόλο κατά συρροή», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.tanea.gr/2024/03/10/politics/antipoliteysi/syriza-gia-tempi-na-diereynithe-i-o-kostas-ax-karamanlis-gia-anthropoktonia-me-endexomeno-dolo-kata-syro-i/>, ανακτήθηκε την 28/06/2024.

¹¹⁴ Naftemporiki.gr, «Πόρισμα Ελληνικής Λύσης για Τέμπη : Ενώπιον της Δικαιοσύνης πολιτικοί από το 2012, στελέχη και εργολάβοι», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.naftemporiki.gr/politics/1611591/porisma-ellinikis-lysis-gia-tempi-enopion-tis-dikaiosisynis-politiko-i-apo-to-2012-stelechi-kai-ergolavoi/>, (Πηγή: ΑΠΕ-ΜΠΕ), ανακτήθηκε την 18/06/2024.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητα τους»*

ευθυνών για το δυστύχημα στα Τέμπη. Στο πόρισμα αναφέρεται επίσης ότι για πολλά χρόνια ο σιδηρόδρομος δεν ήταν στις προτεραιότητες της εκάστοτε κυβέρνησης, τα όποια έργα υποδομής ολοκληρώνονταν πρόχειρα και μετά από δεκαετίες, υπήρξε κατασπατάληση οικονομικών πόρων και πολυδιάσπαση του σιδηρόδρομου χωρίς ιδιαίτερο σχεδιασμό. Επίσης γίνεται λόγος για προχειρότητα υπογραφής συμβάσεων, για ευθύνη των κατασκευαστικών εταιριών που δεν τηρούσαν τις υποχρεώσεις τους που απέρρεαν από τις συμβάσεις, για κατάρρευση του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου από το 2019 και μετέπειτα, υπήρξαν δεκάδες προειδοποιήσεις προς την Κυβέρνηση και το αρμόδιο Υπουργείο τις οποίες κα αγνόησαν. Στο πόρισμα περιγράφεται επίσης η μηδενική πρόοδος της εκτέλεσης της σύμβασης 717/2014 από το 2019 και έπειτα, ενώ τονίζεται στο πόρισμα πως μένει αναπάντητο το ερώτημα, ποια ήταν η αιτία της τεράστιας έκρηξης και της μεγάλης πυρκαγιάς κατά τη σύγκρουση των δύο τρένων¹¹⁵.

Στις 26 Μαρτίου 2024 και με αφορμή τις τελευταίες αποκαλύψεις για το δυστύχημα των Τεμπών και ειδικότερα δημοσιεύματα σε εφημερίδες για παραποίηση των συνομιλιών μεταξύ των εμπλεκόμενων στο δυστύχημα προσώπων κατά τη στιγμή της τραγωδίας τα κόμματα της αντιπολίτευσης ΣΥΡΙΖΑ-ΠΣ, ΠΑΣΟΚ-Κίνημα Αλλαγής, Νέα Αριστερά και Πλεύση Ελευθερίας υπέβαλλαν πρόταση μομφής (δυσπιστίας), βάσει του άρθρου 84 του Συντάγματος κατά της Ελληνικής Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας.¹¹⁶ Με τον τρόπο αυτό προσπάθησαν για μια ακόμα φορά να εξαντλήσουν όλα τα μέσα κοινοβουλευτικού ελέγχου που διαθέτουν, προκειμένου να έρθουν στο φως, όλες οι αιτίες του τραγικού δυστυχήματος των Τεμπών, αλλά και να πιέσουν για μια ακόμα φορά την Κυβέρνηση να προχωρήσει τις διαδικασίες για να αποδοθούν όχι μόνο πολιτικές, αλλά και ποινικές ευθύνες. Η τριήμερη συζήτηση στην ολομέλεια της βουλής ξεκίνησε την ίδια μέρα και

¹¹⁵ In.gr, «Πόρισμα Νέας Αριστεράς για τα Τέμπη: Να διερευνηθεί περαιτέρω το έγκλημα με σύσταση προανακριτικής επιτροπής», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.in.gr/2024/03/10/politics/epikairothta/porisma-neas-aristeras-gia-ta-tempi-na-diereynithe-peraitero-egklima-systasi-proanakritikis-epitropis/>, ανακτήθηκε την 29/06/2024.

¹¹⁶ Ot.gr, «Πρόταση μομφής: Τι προβλέπει το άρθρο 84 του Συντάγματος», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.ot.gr/2024/03/24/epikairothta/politiki/protasi-momfis-ti-provlepei-to-arthro-84-tou-syntagmatos/>, (Πηγή: in.gr), ανακτήθηκε την 14/05/2024.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητα τους»*

ολοκληρώθηκε στις 28-03-2024 με την τελική ψηφοφορία, σύμφωνα με την οποία απορρίφθηκε η πρόταση δυσπιστίας με 159 ΚΑΤΑ και 141 ΥΠΕΡ.¹¹⁷

Αποτίμηση - Συμπεράσματα

Τα τελευταία χρόνια η Ελληνική κοινωνία διαπνέεται από μια αμφισβήτηση και αμφιβολία σχετικά με την ισχύ και εφαρμογή της έννοιας του Κράτους Δικαίου στη χώρα μας. Οι συνεχείς συστάσεις από τους Ευρωπαϊκούς θεσμούς, η αίσθηση στο σύνολο της κοινωνίας, ότι όλοι Έλληνες δεν αντιμετωπίζονται ισότιμα από τους αρμόδιους κρατικούς φορείς και η διαπίστωση ότι δεν απολαμβάνουν τις ίδιες ευκαιρίες εξέλιξης, προόδου, δεν έχουν ίση πρόσβαση σε σημαντικά κοινωνικά αγαθά, όπως η δικαιοσύνη, αποτέλεσε το έναυσμα για να προβούμε στην συγγραφή της παρούσας διπλωματικής εργασίας. Το θέμα που διαπραγματευτήκαμε στην επίμαχη εργασία ήταν η απουσία ισότιμης αντιμετώπισης όλων των πολιτών από τη σύγχρονη νομοθετική, εκτελεστική και δικαστική λειτουργία, η διακριτική αντιμετώπιση των κοινωνιών σύμφωνα με την οικονομική τους δύναμη και την κοινωνική τους θέση εξειδικεύοντας και αναλύοντας το παραπάνω φαινόμενο μέσα από ένα γεγονός, που συντάραξε όλη την ελληνική κοινωνία, το σιδηροδρομικό δυστύχημα, που έλαβε χώρα στις 28 Φεβρουαρίου 2023 στην περιοχή των Τεμπών έξω από τη Λάρισα και στέρησε τη ζωή σε 57 ανθρώπους χαράσσοντας για πάντα τη ζωή χιλιάδων συνανθρώπων και συμπολιτών μας.

Στο εναρκτήριο κεφάλαιο της εργασίας μας καταπιαστήκαμε με την θεμελιώδη αρχή της ισότητας και την έννοια του κράτους δικαίου, όπως αυτές πανηγυρικά θεσπίζονται και κατοχυρώνονται στο Ελληνικό Σύνταγμα εστιάζοντας στον τομέα της ποινικής νομοθεσίας και δικαιοσύνης. Καταγράψαμε τους κύριους παράγοντες που οδηγούν στην επιλεκτική μεταχείριση των πολιτών και δεν είναι άλλοι από την οικονομική επιφάνεια

¹¹⁷ Kathimerini.gr, «Καταψηφίστηκε η πρόταση δυσπιστίας – Στο κόκκινο η αντιπαράθεση», 2024, διαθέσιμο στο: <https://www.kathimerini.gr/politics/562953091/protasi-dyspistias-live-oi-omilies-ton-politikon-archigon-sti-voyli/>, ανακτήθηκε την 14/05/2024.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

κοινωνική καταγωγή. Αναφέραμε πολύκροτες υποθέσεις, οικονομικά σκάνδαλα και φαινόμενα διαφθοράς, τα οποία σε πολλές περιπτώσεις παρέμεναν ατιμώρητα σε μια ιδιότυπη διαπλοκή μεταξύ κρατικής εξουσίας και οικονομικών ελίτ, που εκφραζόταν μέσα από την επιλεκτική νομοθέτηση και την αποφυγή χαρακτηρισμού ως εγκληματικών σειράς ενεργειών και δράσεων που ανέπτυσαν οι εκπρόσωποι των ισχυρών οικονομικών κέντρων. Σε αντίθεση με τα αδικήματα των εγκληματιών του δρόμου, που τυγχάνουν δραστικής παρέμβασης και καταστολής από το ποινικοκατασταλτικό σύστημα, οι παράνομες πράξεις των μελών των εύρωστων κοινωνικών στρωμάτων μένουν στην αφάνεια και αποσιωπώνται.

Στο δεύτερο κεφάλαιο μας και σε πλήρη σύνδεση και συνέχεια με το πρώτο διαπραγματευτήκαμε το φαινόμενο των εγκλημάτων του λευκού περιλαιμίου. Αναπτύξαμε κυρίως θεωρητικά ρεύματα της Εγκληματολογίας περιγράφοντας τις ερμηνείες και τις εκφάνσεις τους ως προς τα εγκλήματα των ισχυρών οικονομικών παραγόντων και το αποτύπωμα που αυτά επιφέρουν στην κοινωνία. Δώσαμε ιδιαίτερη σημασία στην ανάλυση σημαντικών θεωρητικών εγκληματολόγων, ως προς τις διαπιστώσεις τους για την αλληλεπίδραση των πλούσιων πολιτών, επιχειρηματιών και πολυεθνικών εταιριών με την κρατική εξουσία, τους πολιτικούς αξιωματούχους και τους εκπροσώπους της δικαστικής εξουσίας. Καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι η επικρατούσα κοινωνική τάξη είναι αυτή των εύρωστων επιχειρηματιών και των αντιπροσώπων παγκόσμιων οικονομικών κολοσσών που έχοντας ως στόχο την επιβολή και την παγκόσμια κυριαρχία τους και προκειμένου να επιτύχουν τον στόχο τους και να προασπίσουν τα συμφέροντά τους αναπτύσσουν εγκληματική δράση, για την οποία φροντίζουν να εξασφαλίσουν την ατιμωρησία τους μέσα από τον έλεγχο του συστήματος τόσο της θέσπισης όσο και της εφαρμογής του νόμου. Κάναμε λόγο όμως και για τα αντανάκλαστικά της ίδιας της κοινωνίας, τον τρόπο με τον οποίο οι πολίτες υποδέχονται τα εγκλήματα των ισχυρών και την μεγαλύτερη ανοχή που δείχνουν σε αυτά σε σχέση με την ωμότητα των εγκληματιών του δρόμου. Τονίσαμε επιπλέον και τον κυρίαρχο ρόλο που παίζουν τα ΜΜΕ στην επικράτηση μιας νοοτροπίας ανεκτικότητας στους πολίτες

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

έναντι των εγκλημάτων διαφθοράς μέσα από την υπερπροβολή των εγκλημάτων του πεζοδρομίου και την αποσιώπηση των αδικημάτων των οικονομικών ελίτ.

Στο τρίτο κεφάλαιο μας αναφερθήκαμε αρχικά στο ιστορικό – τα πραγματικά περιστατικά της μοιραίας νύχτας της 28^{ης} Οκτωβρίου 2023, όταν και συνέβη το σιδηροδρομικό δυστύχημα των Τεμπών, η μοιραία μετωπική σύγκρουση μεταξύ μίας επιβατικής και μίας εμπορικής αμαξοστοιχίας με τραγικό απολογισμό την απώλεια 57 ανθρώπινων ζωών. Αναφερθήκαμε στους πρωταγωνιστές της τραγωδίας, τα φυσικά και νομικά πρόσωπα, καταγράφοντας τα καθήκοντα και τις αρμοδιότητες του καθενός. Προσπαθήσαμε να ξετυλίξουμε το κουβάρι του τρόπου οργάνωσης, λειτουργίας και συντονισμού του ελληνικού σιδηροδρόμου. Έγινε εκτενής αναφορά στον Κανονισμό ΕΚ 1371/2007 και την ευθύνη αποζημίωσης και οικονομικής αποκατάστασης των οικογενειών των θυμάτων, αλλά και των τραυματιών, αλλά και το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο για την περαιτέρω ικανοποίηση των αξιώσεων τους και την αστική διεκδίκηση τους.

Στο τέταρτο και κύριο κεφάλαιο μας αναφερθήκαμε αρχικά και αναλυτικά στην ανακριτική διαδικασία και τη δικονομική διαχείριση του δυστυχήματος των Τεμπών, μέσα από την περιγραφή των αρμοδιοτήτων και των καθηκόντων των ανακριτικών, εισαγγελικών και δικαστικών λειτουργών. Καταγράψαμε το νομοθετικό πλαίσιο για την ποινικοκατασταλτική αντιμετώπιση ενός τέτοιου πολύνεκρου συμβάντος, αλλά και τα ανακριτικά στάδια από τα οποία διέρχεται ο εντοπισμός των αιτιών και η απόδοση των ευθυνών. Καταγράφηκε η άσκηση ποινικής δίωξης κατά προσώπων και υπευθύνων, η επιβολή προσωρινής κράτησης ω καταναγκαστικό μέτρο σε μόνο δύο πρόσωπα κι αυτά στα χαμηλόβαθμα σκαλοπάτια της Πυραμίδας της ευθύνης. Οι αρμόδιες ανακριτικές και εισαγγελικές αρχές διέταξαν την προσωρινή κράτηση (προφυλάκιση) μόνο του Σταθμάρχη που βρισκόταν στην μοιραία βάρδια της σύγκρουσης και του Προϊσταμένου του Επιθεωρητή που τοποθέτησε τον Σταθμάρχη στη μοιραία βάρδια. Από την άλλη παρά το γεγονός ότι παρέλασαν από τις ανακριτικές και εισαγγελικές αρχές δεκάδες εμπλεκόμενα πρόσωπα, κυρίως υψηλόβαθμα διευθυντικά στελέχη των αρμόδιων εταιριών

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητα τους»*

μεταφοράς και διαχείρισης του σιδηροδρομικού δικτύου, παρά το γεγονός ότι ασκήθηκαν εναντίων ους διώξεις και τους επιβλήθηκαν αυστηροί περιοριστικοί όροι, εντούτοις κανένας από αυτούς δεν προφυλακίστηκε, δεν του επιβλήθηκε το μέτρο της προσωρινής κράτησης. Όπως γίνεται αντιληπτό παρά την διαπίστωση τουλάχιστον ισχυρών ενδείξεων ενοχής για διευθυντικά στελέχη του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, εντούτοις στην προκειμένη υπόθεση έτυχαν επιλεκτικής μεταχείρισης, ως μια σύγχρονη αποτύπωση της προνομιακής μεταχείρισης των εύρωστων κοινωνικών στρωμάτων.

Στη συνέχεια του τέταρτου κεφαλαίου αναφερθήκαμε στην γνωστή σε όλους μας πλέον σύμβαση 717/2014 με την οποία συμβλήθηκαν το ελληνικό κράτος μέσω της ΕΡΓΟΣΕ μια Κοινοπραξία τεχνικών και κατασκευαστικών εταιριών με στόχο την αναμόρφωση και αναβάθμιση του ελληνικού σιδηρόδρομου και ιδιαίτερα στους τομείς σηματοδότησης, φωτισήμανση και τηλεδιοίκησης. Καταγράψαμε τα καθήκοντα του Ευρωπαϊού Εισαγγελέα και την έρευνα που διεξάγει με σκοπό την διαφώτιση των αιτιών του δυστυχήματος, αλλά και τη να απόδοση ευθυνών. Και στη συγκεκριμένη ανακριτική διαδικασία σημειώσαμε την άσκηση ποινικών διώξεων σε διευθυντικά στελέχη της ΕΡΓΟΣΕ, όπως και σε επικεφαλείς και διευθύνοντες συμβούλους των ισχυρότατων οικονομικά κατασκευαστικών ομίλων που υπήρξαν συμβαλλόμενα μέρη στην σύμβαση 717, εντούτοις και σε αυτή την περίπτωση κανένα από αυτά τα μεγαλοστελέχη δεν κρατήθηκε προσωρινά και δεν οδηγήθηκε μέχρι και σήμερα στη φυλακή, παρά τις υψηλές οικονομικές εγγυήσεις που τους επιβλήθηκαν. Πρόκειται για ακόμα μία περίπτωση επιλεκτικής μεταχείρισης των εύρωστων μελών της κοινωνίας που εντοπίζουμε μέσα από τη μελέτη του συγκεκριμένου σιδηροδρομικού δυστυχήματος και επιβεβαιώνει τη θεωρητική προσέγγιση της εγκληματικότητας των ισχυρών και την άνιση μεταχείριση των πολιτών από τους εφαρμοστές και εκφραστές του ποινικοκατασταλτικού συστήματος, την οποία παραθέσαμε και αναλύσαμε στα πρώτα δύο κεφάλαια μας.

Στην επόμενη ενότητα του τέταρτου κεφαλαίου ασχοληθήκαμε με το νόμο περί ευθύνης υπουργών. Καταγράψαμε την κατεξοχήν προνομιακή μεταχείριση από το νομοθέτη των ισχυρών και υψηλόβαθμων πολιτικών αξιωματούχων, για τους οποίους υψώνονται

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

συνταγματικά και νομοθετικά οδοφράγματα ως προς την αποφυγή ποινικής ευθύνης και την παραμονή τους σε ένα καθεστώς ατιμωρησίας. Αναφερθήκαμε και στις ενστάσεις που εκφράστηκαν από την Ευρωπαϊά εισαγγελέα ως προς την θωράκιση των υπουργών από τον σχετικό νόμο και την αναφορά της σε προσβολή της έννοιας του Κράτους Δικαίου. Επιπλέον εστιάσαμε σε όλες τις ενέργειες που γίνονται από τους συγγενείς των θυμάτων, αλλά και τα διάφορα θεσμικά όργανα της ελληνική πολιτείας, προκειμένου να τροποποιηθεί και να καταργηθεί ο συγκεκριμένος νόμος και συνταγματικός κανόνας, ώστε να εξαλειφθεί ένας ισχυρός πόλος προνομιακής αντιμετώπισης των ισχυρών πολιτικών προσώπων έναντι των υπολοίπων κοινωνών. Μέσα από τη πραγμάτευση του επίμαχου ζητήματος στη συγκεκριμένη ενότητα διαπιστώσαμε και την αντίδραση απλών πολιτών αλλά και θεσμικών φορέων, δείχνοντας αντανakλαστικά απέναντι στην προσπάθεια επιβολής των υψηλών κοινωνικών στρωμάτων έναντι των μελών των χαμηλότερων κοινωνικών ομάδων.

Στην τελευταία ενότητα του τέταρτου κεφαλαίου αποτυπώσαμε την εικόνα και τον τρόπο διαχείρισης του σιδηροδρομικού δυστυχήματος των Τεμπών σε Κοινοβουλευτικό επίπεδο. Καταγράψαμε την σύσταση της εξεταστικής επιτροπής στην βουλή, την πρόταση μομφής κατά της Κυβέρνησης, αλλά και την τεράστια κοινοβουλευτική προσπάθεια της κυβέρνησης υιοθετώντας όλα τα κοινοβουλευτικά συνταγματικά και νομοθετικά όπλα να προστατεύσει τα στελέχη της από την παραπομπή τους στη δικαιοσύνη, την άσκηση ποινικών διώξεων και την τιμώρηση τους για το σύνολο των ευθυνών τους.

Συμπερασματικά καταλήγουμε ότι το συνταρακτικό σιδηροδρομικό δυστύχημα των Τεμπών, το οποίο έγινε αιτία να χαθούν 57 ανθρώπινες ψυχές επαναφέρει στο προσκήνιο το ζήτημα της εγκληματικότητας των ισχυρών. Φανερώνει στην πιο σύγχρονη μορφή της την προνομιακή και επιλεκτική μεταχείριση των ισχυρών οικονομικών παραγόντων (διευθυντικά στελέχη οικονομικών κολοσσών, πρόεδροι κατασκευαστικών εταιριών) και των υψηλόβαθμων πολιτικών αξιωματούχων (υπουργών, βουλευτών), όπως αυτή αποτυπώνεται από την εγκληματολογική θεωρία. Διαπιστώνουμε μέσα από την ανάλυση

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

και παρακολούθηση της εν λόγω υπόθεσης, όλες εκείνες τις ενέργειες στις οποίες προβαίνουν οι ισχυροί παράγοντες της χώρας σε αλληλεπίδραση με το πολιτικό και ποινικοκατασταλτικό σύστημα, προκειμένου παρά την πολύνεκρη τραγωδία να παραμείνουν στο απυρόβλητο, χωρίς την ανάληψη καμίας ευθύνης, απολαμβάνοντας ένα καθεστώς ατιμωρησίας, την στιγμή που οδηγούνται προς το παρόν στην φυλακή μονάχα δύο χαμηλόβαθμοι υπάλληλοι στον ελληνικού σιδηροδρόμου και γίνεται μια μεγαλειώδη προσπάθεια από πολιτικούς, δικαστικούς, οικονομικούς και επιχειρηματικούς παράγοντες, να επωμιστούν μονάχα αυτοί όλο το βάρος για τις παθογένειες, τις ελλείψεις, τις παραλείψεις στις ελληνικές σιδηροδρομικές μεταφορές και την αναλγησία ενός ολόκληρου συστήματος. Μέσα από τη μελέτη αυτής της υπόθεσης διαπιστώνουμε και την ύπαρξη προσώπων και θεσμών που αντιστέκονται και αγωνίζονται για να επικρατήσει στη χώρα μας η ισονομία και η έννοια του Κράτους Δικαίου.

Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση Έντυπη

ΑΛΕΞΙΑΔΗΣ, ΣΤΕΡΓΙΟΣ, *Ανακριτική*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2006.

ΒΑΣΙΛΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ, ΒΙΚΥ, *«Λευκά Κολάρα» και Οικονομικό Έγκλημα*, Π, Ν. Σάκουλας, Αθήνα, 2014.

ΒΙΔΑΛΗ, ΣΟΦΙΑ, *Όψεις της ανάκρισης σε υποθέσεις εγκλημάτων των ισχυρών και οργανωμένου εγκλήματος*. Στο Σοφία Βιδάλη, Νικόλαος Κουλούρης και Χάρης Παπαχαλαράμπους (Επιμ.), *Εγκλήματα των ισχυρών. Διαφθορά, οικονομικό και οργανωμένο έγκλημα*, Εκδόσεις ΕΑΠ, Αθήνα, 2019.

ΒΙΔΑΛΗ, ΣΟΦΙΑ, *Πέρα από τα όρια. Η αντεγκληματική πολιτική σήμερα*, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2017.

ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΣ, ΣΠΥΡΙΔΩΝ, *Η ποινική ευθύνη των υπουργών. Εισήγηση στη διημερίδα του ΙΣΤΑΜΕ για την αναθεώρηση του Συντάγματος*, 2013, στο : Χριστίνα Μ. Ακριβοπούλου, Νίκος Κ. Παπαχρήστος (επιμ.) *Η Πρόκληση της Αναθεώρησης του Συντάγματος. Συνέδριο ΙΣΤΑΜΕ 25-26 Φεβρουαρίου 2013*, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2013.

ΚΑΡΥΔΗΣ, ΒΑΣΙΛΗΣ, *Όψεις Κοινωνικού Ελέγχου στην Ελλάδα. Ηθικοί Πανικοί, Ποινική Δικαιοσύνη*, Αντ. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή, 2010.

ΚΟΥΒΑΡΑΣ, ΗΛΙΑΣ, *Σύνταγμα. Ερμηνεία κατ' άρθρο*, Κέντρο Ευρωπαϊκού Συνταγματικού Δικαίου, Αθήνα, 2023.

ΜΑΝΤΖΟΥΦΑΣ, ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ, *Ο λόγος περί διαφθοράς και η ποινική ευθύνη των υπουργών*, 2011.

ΠΛΑΓΑΚΟΣ, ΓΕΩΡΓΙΟΣ, *Ο Ανακριτής*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2021.

Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»

ΣΥΜΕΩΝΙΔΟΥ-ΚΑΣΤΑΝΙΔΟΥ, ΕΛΙΣΑΒΕΤ, *Τα όρια εφαρμογής των ειδικών διατάξεων για την ποινική ευθύνη των Υπουργών, Ποινική Δικαιοσύνη*, τεύχος 4, τόμος 14. 2011.

ΧΟΥΛΙΑΡΑΣ, ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ, *Εγκληματικότητα των ισχυρών: Εγκληματολογική θεωρία και ποινική προβληματική*, στο: Σοφία Βιδάλη, Νικόλαος Κουλούρης, Χάρης Παπαχαραλάμπους, *Εγκλήματα των ισχυρών. Διαφθορά, οικονομικό και οργανωμένο έγκλημα*, ΕΑΠ, Αθήνα, 2019.

ΧΡΥΣΟΓΟΝΟΣ, ΚΩΣΤΑΣ, *Ατομικά και Κοινωνικά Δικαιώματα*, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2006.

Ξενόγλωσση Έντυπη

MARTINEZ, JOSEPH, «*Unpunished Criminals : The social Acceptability of White Collar Crimes in America*», Senior Honors Theses. 382, 2014.

MICHAILOWSKI, RAYMOND, KRAMER, RONALD, «*State-Corporate Crime and Criminological Inquiry*», με αναφορά στο Henry N. Pontell, Gilbert L. Geis, (eds). *International Handbook of White Collar and Corporate Crime*, Springer Science + Business Media, LLC, New York, 2007,

RUGGIERO, VINCENZO, *Introduction: the organization of crime*, 2012, In Philip Gunev, Vincenzo Ruggiero, *Corruption and organized Crime in Europe. Illegal Partnership*, Routledge, Taylor and Francis Group., London and New York, 2012.

SUTHERLAND, EDWIN, *Is «White Collar Crime» Crime?*, American Sociological Association : Annual Meeting Papers, 1945.

Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»

Ηλεκτρονική

ΚΑΡΑΓΙΩΡΓΗ, ΕΛΙΖΑ, Ναφτεμπορική, «Τέμπη: Συγκλόνισε η Μαρία Καρυστιάνου στο Ευρωκοινοβούλιο – Παραβιάστηκαν όλα τα διεθνή πρωτόκολλα», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.naftemporiki.gr/society/1591026/tempi-to-ypourgeio-metaforon-gnorize-to-provlima-asfaleias-tonizoun-oi-syggeneis-ton-thymaton-sto-eyrokoinovoylio/> ανακτήθηκε την 28/06/2024.

ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ, ΝΙΚΟΣ, 902, «Το πόρισμα του ΚΚΕ αναδεικνύει τις αιτίες και τους υπεύθυνους για το έγκλημα στα Τέμπη», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.902.gr/eidisi/politiki/358344/porisma-toy-kke-anadeiknyei-tis-aities-kai-toys-ypethystynoys-gia-egklima-sta>, ανακτήθηκε την 16/06/2024.

ΚΟΥΚΟΥΜΑΚΑΣ, ΚΩΣΤΑΣ, News247, «Δυστύχημα στο Άδενδρο: Η προαναγγελία των Τεμπών», 2023, διαθέσιμο στο : <https://www.news247.gr/ellada/distixima-sto-adendro-i-proanangelia-ton-tempon/>, ανακτήθηκε την 16/06/2024.

ΚΟΥΤΣΟΓΙΑΝΝΗ, ΕΛΠΙΔΑ, Ertnews, «Διώξεις κατά 15 στελεχών της ΕΡΓΟΣΕ για τα Τέμπη», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.ertnews.gr/perifereiakoi-stathmoi/larisa/15-nees-diokseis-kata-stelexon-tis-ergose-gia-ta-tempi/>, ανακτήθηκε την 29/06/2024.

ΛΙΑΡΟΣ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ, Athenstransport, «Ποινική δίωξη σε βάρος στελεχών της ΕΡΓΟΣΕ για τα Τέμπη, συνεχιζόμενα προβλήματα εξαιτίας τις πτώσης καμένων δέντρων σε γραμμές, 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.athenstransport.com/2024/02/nea-sidirodromos-dioxi-ergose-ptisi-dentron/>, ανακτήθηκε την 28/06/2024.

ΛΙΒΙΤΣΑΝΟΣ, ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ, Vouliwatch, «ΚΚΕ : Κατέθεσε πρόταση εξεταστικής για το δυστύχημα στα Τέμπη», 2023, διαθέσιμο στο : <https://vouliwatch.gr/news/article/protasi-exetastikis-gia-tempi>, ανακτήθηκε την 16/06/2024.

ΛΙΒΙΤΣΑΝΟΣ, ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ, Vouliwatch, «Ψηφίστηκε από την Βουλή η εξεταστική επιτροπή για τα Τέμπη», 2023, διαθέσιμο στο : <https://vouliwatch.gr/news/article/psifistike-apo-tin-voyli-i-exetastiki-epitropi-gia-ta-tempi>, ανακτήθηκε την 16/06/2024.

Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»

ΜΟΥΣΤΑΚΑ, ΜΙΝΑ, Τα Νέα, «Η ατιμωρησία έχει ξεπεράσει κάθε όριο», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.tanea.gr/2024/06/07/greece/i-atimorisia-exei-kseperasei-kathe-orio->, ανακτήθηκε την 29/06/2024.

ΜΟΥΣΤΑΚΑ, ΝΙΝΑ, Τα Νέα, «Η σύμβαση 717, τα Τέμπη και το Άδενδρο», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.tanea.gr/2024/03/10/greece/i-symvasi-717-lfta-tempi-kai-lfto-adendro-online/>, ανακτήθηκε την 16/06/2024.

ΜΠΕΡΣΥ, ΕΥΡΥΔΙΚΗ, Reportersunited, «Τέμπη : Οι επικεφαλές των εταιριών της σύμβασης 717 κατηγορούνται για “εγκληματικό σχεδιασμό”», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.reportersunited.gr/12804/tempi-eppo/>, ανακτήθηκε την 28/06/2024.

ΜΠΟΚΑΣ, ΧΡΗΣΤΟΣ, ΓΚΡΗΓΚΟΒΙΤΣ, ΕΛΕΝΗ, Πρώτο Θέμα, «Προανακριτική για τα Τέμπη: Η Βουλή απέρριψε τις προτάσεις ΠΑΣΟΚ και ΣΥΡΙΖΑ», 2023, διαθέσιμο στο : <https://www.protothema.gr/politics/article/1439316/proanakritiki-gia-ta-tebi-i-vouli-aperripse-tis-protaseis-pasok-kai-suriza/>, ανακτήθηκε την 16/06/2024.

ΜΠΟΥΡΔΑΡΑΣ, ΓΙΩΡΓΟΣ, Καθημερινή, «Εξεταστική για τα Τέμπη – Κ. Καραμανλής: Εάν είχε τηρηθεί ο κανονισμός...», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.kathimerini.gr/politics/562882051/exetastiki-gia-ta-tempi-k-karamanlis-ean-eiche-tirithei-o-kanonismos/>, ανακτήθηκε την 28/06/2024.

ΣΙΟΥΤΗ, ΒΑΣΙΛΙΚΗ, Lifo, «Περί ευθύνης υπουργών και τι ισχύει για τον Καραμανλή και τα Τέμπη», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.lifo.gr/stiles/optiki-gonia/peri-eythynis-ypourgon-kai-ti-ishyei-gia-ton-karamanli-kai-ta-tempi>, ανακτήθηκε την 16/06/2024.

ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ, ΓΙΑΝΝΗΣ, Καθημερινή, «Ένας χρόνος μετά τα Τέμπη : Ανατομία της τραγωδίας σε 4 πράξεις», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.kathimerini.gr/society/562900345/enas-chronos-meta-ta-tempi-anatomia-tis-tragodias-se-4-praxeis/>, ανακτήθηκε την 14/05/2024.

ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ, Star.gr, «Ένας χρόνος από την τραγωδία στα Τέμπη: «Πάρε με όταν φτάσεις...», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.star.gr/aidiseis/ellada/650105/temph-enas-xronos-apo-thn-tragwdia>, ανακτήθηκε την 29/05/2024.

ΤΡΙΑΝΤΗΣ, ΒΑΓΓΕΛΗΣ, Το Κουτί της Πανδώρας, «Ολόκληρο το πόρισμα για τα Τέμπη: Οι δικαστικοί πραγματογνώμονες αποδομούν Γεραπετρίτη – Μητσοτάκη», 2023,

Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»

διαθέσιμο στο : <https://www.koutipandoras.gr/article/olokliro-to-porisma-gia-ta-tebi-oi-dikastikoi-pragmatognomones-apodomoun-gerapetriti-mitsotaki/>, ανακτήθηκε την 29/06/2024.

ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ, ΒΑΣΙΛΗΣ, Το Πρώτο Θέμα, «Αποκάλυψη για τα Τέμπη : Στις 4 προηγούμενες ημέρες είχε κάνει αυτόματη χάραξη για 84 τρένα ο μοιραίος Σταθμάρχης», 2023, διαθέσιμο στο : <https://www.protothema.gr/greece/article/1356442/apokalupsi-gia-ta-tebi-se-tesseris-imeres-eihe-kanei-automati-haraxi-gia-84-trena-o-moiraios-stathmarhis>, ανακτήθηκε την 28/06/2024.

Alphanews.live, «365 ημέρες μετά τη φρίκη: Το χρονικό της σιδηροδρομικής τραγωδίας στα Τέμπη», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.alphanews.live/greece/365-imeres-meta-ti-friki-hroniko-tis-sidirodromikis-tragodias-sta-tempi>, ανακτήθηκε την 03/06/2024.

Anubisk9team.org, «Solved Case 17.03.2024», 2024, διαθέσιμο στο : https://anubisk9team.org/solved_cases.html, ανακτήθηκε την 30/06/2024.

Businessdaily.gr, «Πόσους έχει αποζημιώσει η Hellenic Train για το δυστύχημα στα τέμπη», 2024, διαθέσιμο στο : https://www.businessdaily.gr/koinonia/85486_posoys-ehei-apozimiose-i-hellenic-train-gia-dystyhima-sta-tempi, ανακτήθηκε την 27/06/2024.

Capital.gr, «Απόφαση Ελεγκτικού Συνεδρίου υπέρ της ΕΡΓΟΣΕ για τμήμα της επίμαχης σύμβασης 717», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.capital.gr/epikairotita/3812313/apofasi-elegktikou-sunedriou-uper-tis-ergose-gia-tmima-tis-epimaxis-sumbasis-717/>, ανακτήθηκε την 29/06/2024.

Commission.europa.eu, «Ευρωπαϊκή Εισαγγελία», διαθέσιμο στο : https://commission.europa.eu/law/cross-border-cases/judicial-cooperation/networks-and-bodies-supporting-judicial-cooperation/european-public-prosecutors-office-eppo_el, ανακτήθηκε την 14/05/2024.

Dikastiko.gr, «Τέμπη: 1.500.000 υπογραφές για την ποινική ευθύνη υπουργών στην τραγωδία», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.dikastiko.gr/eidhsh/tempi-1-500-000-ypografes-gia-tin-poiniki-eythyni-ypoyrgon-stin-tragodia/>, ανακτήθηκε την 28/06/2024.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητα τους»*

Dimokratia.gr, «Τέμπη: Νέα δικογραφία στη Βουλή κατά υπουργών», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.dimokratia.gr/politiki/579399/tempi-nea-dikografia-sti-voyli-kata-ypoyrgon/>, ανακτήθηκε την 29/06/2024.

Efsyn.gr, «Ακόμα μια έκθεση που «καρφώνει» τις αρχές για το έγκλημα των Τεμπών», 2024, διαθέσιμο στο : https://www.efsyn.gr/ellada/koinonia/430859_akoma-mia-ekthesi-poy-karfonei-tis-arhes-gia-egklima-ton-tempon, ανακτήθηκε την 27/06/2024.

Ethnos.gr, «Δήμαρχος Τεμπών για τη σύγκρουση τρένων : Από τα τρία πρώτα βαγόνια δεν έχει μείνει τίποτα - Έλιωσαν τα σίδερα», 2023, διαθέσιμο στο : <https://www.ethnos.gr/greece/article/249043/dhmarxostempongiathsygkroyshntrenonapotatr-iaprotabagoniadenexeimeineitipotaeliosantasidera>, ανακτήθηκε την 30/05/2024.

Ec.europa.eu, «Η Επιτροπή χαιρετίζει την απόφαση είκοσι κρατών μελών για τη σλύσταση της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας», 2017, διαθέσιμο στο : https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/IP_17_1550, ανακτήθηκε την 14/05/2024.

Govnews.gr, «Τραγωδία στα Τέμπη: Η μέρα που σταμάτησε ο χρόνος...», 2024, διαθέσιμο στο : <https://govnews.gr/ellada/129776/tragodia-sta-tempi-i-mera-pou-stamatise-o-chronos/>, ανακτήθηκε την 29/05/2024.

Hellenictrain.gr, «ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ 15/03/2023, 17:47, 2023, διαθέσιμο στο : <https://www.hellenictrain.gr/news/anakoinosi-15032023-1747>, ανακτήθηκε την 03/06/2024.

Huffingtonpost.gr, «Τέμπη: Οι δύο δικαστικές πραγματογνωμοσύνες δείχνουν την άσκηση νέων διώξεων», 2023, διαθέσιμο στο : https://www.huffingtonpost.gr/entry/tempe-oi-deo-dikastikes-praymatoynomosenes-deichnoen-ten-askese-neon-dioxeon_gr_64097621e4b09c5c6d6cc659, (Πηγή: [dikastiko.gr](https://www.dikastiko.gr)), ανακτήθηκε την 27/06/2024.

Huffingtonpost.gr, «Τέμπη: Στον ειδικό εφέτη ανακριτή το πόρισμα των συγγενών των θυμάτων - Δεν υπήρξε μετωπική σύγκρουση μεταξύ των δύο αμαξοστοιχιών», 2024, διαθέσιμο στο : https://www.huffingtonpost.gr/entry/tempe-ston-eidiko-efete-anakrite-to-porisma-ton-seyyenon-ton-thematon_gr_664648c5e4b0cba408890fd7, (Πηγή: [Onlariissa](https://www.onlariissa.com)),

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

ανακτήθηκε την 29/06/2024.

Iefimerida.gr, «Το πόρισμα της ΝΔ για τα Τέμπη: Τα μοιραία λάθη σταθμάρχη και μηχανοδηγών -Δεν τηρήθηκε ο Κανονισμός Κίνησης», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.iefimerida.gr/politiki/porisma-tis-nd-gia-ta-tempi-lathi-toy-stathmarhi>, ανακτήθηκε την 27/06/2024.

In.gr, «Πόρισμα Νέας Αριστεράς για τα Τέμπη: Να διερευνηθεί περαιτέρω το έγκλημα με σύσταση προανακριτικής επιτροπής», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.in.gr/2024/03/10/politics/epikairotita/porisma-neas-aristeras-gia-ta-tempi-na-dierynithei-peraitero-egklima-systasi-proanakritikis-epitropis/>, ανακτήθηκε την 29/06/2024.

Kathimerini.gr, «Καταψηφίστηκε η πρόταση δυσπιστίας – Στο κόκκινο η αντιπαράθεση», 2024, διαθέσιμο στο: <https://www.kathimerini.gr/politics/562953091/protasi-dyspistias-live-oi-omilies-ton-politikon-archigon-sti-voyli/>, ανακτήθηκε την 14/05/2024.

Kathimerini.gr, «Σύμβαση 717: Ελεύθεροι οι δύο πρώτοι κατηγορούμενοι, με εγγυήσεις “μαμούθ”», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.kathimerini.gr/society/562943500/symvasi-717-eleytheroi-oi-dyo-protoi-katigoroymenoi-katevalan-eggyiseis-mamoyth/>, (Πηγή: ΑΠΕ-ΜΠΕ), ανακτήθηκε την 29/06/2024.

Kathimerini.gr, «Σύμβαση 717 - Τέμπη: Η Ευρωπαϊά ανακρίτρια καλεί σε απολογία 23 κατηγορούμενους», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.kathimerini.gr/society/562891192/tempi-i-eyropaia-anakritria-kalei-se-apologia-23-katigoroymenoys/>, (Πηγή: ΑΠΕ-ΜΠΕ), ανακτήθηκε την 28/06/2024.

Kathimerini.gr, «Τέμπη: Προθεσμία έλαβαν τα 15 στελέχη της ΕΡΓΟΣΕ», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.kathimerini.gr/society/562869163/tempi-prothesmia-na-apologithoyn-elavan-ta-15-stelechi-tis-ergose/>, ανακτήθηκε την 29/06/2024.

Kathimerini.gr, «Τέμπη: Στην Ολομέλεια της Βουλής οι προτάσεις ΣΥΡΙΖΑ – ΠΑΣΟΚ για προανακριτική επιτροπή», 2023, διαθέσιμο στο : <https://www.kathimerini.gr/politics/562746895/tempi-stin-olomeleia-tis-voylis-oi->

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητά τους»*

[protaseis-syriza-pasok-gia-proanakritiki-epitropi/](https://www.protaseis-syriza-pasok-gia-proanakritiki-epitropi/), (Πηγή: ΑΠΕ-ΜΠΕ) ανακτήθηκε την 16/06/2024.

Kathimerini.gr, «Τραγωδία στα Τέμπη: Προφυλακιστέος ο σταθμάρχης», 2023, διαθέσιμο στο : <https://www.kathimerini.gr/society/562307971/tragodia-sta-tempi-profylakisteos-o-stathmarchis/>, ανακτήθηκε την 28/06/2024.

Naftemporiki.gr, «Εξεταστική Επιτροπή για τα Τέμπη: Αυτοί είναι οι μάρτυρες που καλούνται μέχρι τις 20 Φεβρουαρίου», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.naftemporiki.gr/politics/1571177/exetastiki-epitropi-gia-ta-tempi-aytoi-einai-oi-martyres-poy-kaloyntai-mechri-tis-20-fevroyarioy/>, ανακτήθηκε την 18/06/2024.

Naftemporiki.gr, «Εξεταστική για τα Τέμπη: Αποχώρησαν ΣΥΡΙΖΑ, ΠΑΣΟΚ, Ελληνική Λύση και Νέα Αριστερά», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.naftemporiki.gr/politics/1595458/exetastiki-gia-ta-tempi-apochorisan-syriza-pasok-elliniki-lysi-kai-nea-aristera/>, ανακτήθηκε την 18/06/2024.

Naftemporiki.gr, «Μ. Καρυστιανού στο Ευρωκοινοβούλιο: Χρόνια η παθογένεια του πολιτικού συστήματος που υπονομεύει τις ζωές μας», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.naftemporiki.gr/society/1631623/m-karystianoy-sto-eyrokoinovoylio-chronia-i-pathogeneia-toy-politikoy-systimatos-poy-yponomeyei-tis-zoes-mas/>, ανακτήθηκε την 29/06/2024.

Naftemporiki.gr, «Πόρισμα Ελληνικής Λύσης για Τέμπη : Ενώπιον της Δικαιοσύνης πολιτικοί από το 2012, στελέχη και εργολάβοι», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.naftemporiki.gr/politics/1611591/porisma-ellinikis-lysis-gia-tempi-enopion-tis-dikaiosynis-politikoι-apo-to-2012-stelechi-kai-ergolavoi/>, (Πηγή: ΑΠΕ-ΜΠΕ), ανακτήθηκε την 18/06/2024.

Naftemporiki.gr, «Τέμπη: Ποινική δίωξη κατά του Κ. Αγοραστού για παράβαση καθήκοντος», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.naftemporiki.gr/society/1584145/tempi-poiniki-dioxi-kata-toy-k-agorastoy-gia-paravasi-kathikontos/>, ανακτήθηκε την 28/06/2024.

Ot.gr, «Πρόταση μομφής: Τι προβλέπει το άρθρο 84 του Συντάγματος», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.ot.gr/2024/03/24/epikairothta/politiki/protasi-momfis-ti-provlepei-to-arthro-84-tou-syntagmatos/>, (Πηγή: in.gr), ανακτήθηκε την 14/05/2024.

*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητα τους»*

Protothema.gr, «Καρυστιανού στο Ευρωκοινοβούλιο: Αν δεν λάμψει η αλήθεια για τα Τέμπη, θα γίνει ξανά το κακό», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.protothema.gr/greece/article/1478405/karustianou-sto-eurokoinovouliao-an-den-lampsei-i-alitheia-gia-ta-tebi-tha-ginei-xana-to-kako/>, ανακτήθηκε την 27/06/2024.

Reader.gr, «Τι είναι η Σύμβαση 717 που αν είχε ολοκληρωθεί, μπορεί να απέτρεπε την τραγωδία στα Τέμπη», 2023, διαθέσιμο στο : <https://www.reader.gr/ellada/ti-einai-i-symbasi-717-poy-eihe-oloklirothei-den-tha-ginotan-pote-i-tragodia-sta-tempi>, ανακτήθηκε την 27/06/2024.

Tanea.gr, «ΣΥΡΙΖΑ για Τέμπη: Να διερευνηθεί ο Κώστας Αχ. Καραμανλής για ανθρωποκτονία με ενδεχόμενο δόλο κατά συρροή», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.tanea.gr/2024/03/10/politics/antipoliteysi/syriza-gia-tempi-na-diereynithe-i-o-kostas-ax-karamanlis-gia-anthropoktonia-me-endexomeno-dolo-kata-syrroi>, ανακτήθηκε την 28/06/2024.

Voria.gr, «Όλο το πόρισμα: «Ο χώρος μολύνθηκε γιατί μπαζώθηκε, η λήψη δειγμάτων - που πιθανότατα δεν έγινε- ήταν μεθοδολογικά μη ορθή, ενώ αγνοείται η τύχη των τριών βαγονιών-κοντέινερ της εμπορικής αμαξοστοιχίας», 2024, διαθέσιμο στο : <https://www.voria.gr/article/tempi-teliko-porisma-gia-dystyhima-ta-lathi-kai-oi-paraleipseis-stin-ereyna>, ανακτήθηκε την 27/06/2024.



*Τσαβδαρίδη Μιλτιάδη, «Ισότητα όλων των Ελλήνων έναντι του
Νόμου. Εγκλήματα των Ισχυρών. Το παράδειγμα του
Σιδηροδρομικού Δυστυχήματος στα Τέμπη. Δικονομικά μέτρα σε
βάρος υπόπτων και κατηγορουμένων, αρμόδια όργανα για την
εφαρμογή των κανόνων δικαίου και η αποτελεσματικότητα τους»*

Υπεύθυνη Δήλωση Συγγραφέα:

Δηλώνω ρητά ότι, σύμφωνα με το άρθρο 8 του Ν.1599/1986, η παρούσα εργασία αποτελεί αποκλειστικά προϊόν προσωπικής μου εργασίας, δεν προσβάλλει κάθε μορφής δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας, προσωπικότητας και προσωπικών δεδομένων τρίτων, δεν περιέχει έργα/εισφορές τρίτων για τα οποία απαιτείται άδεια των δημιουργών/δικαιούχων και δεν είναι προϊόν μερικής ή ολικής αντιγραφής, οι πηγές δε που χρησιμοποιήθηκαν περιορίζονται στις βιβλιογραφικές αναφορές και μόνον και πληρούν τους κανόνες της επιστημονικής παράθεσης.