

Πόρισμα-κόλαφος

ΠΟΛΙΤΙΚΗ



ειδικά λόγω της θέσης στην οποία είχαν εγκατασταθεί τα διάφορα μέσα που χρησιμοποιούνται- δεν επέτρεπε τη διεξαγωγή συνομιλιών και ταυτόχρονα την παρακολούθηση της κυκλοφορίας των τρένων.

Στο πόρισμα σημειώνεται επιπροσθέτως ότι η άδεια για την επιβατική αμαξοστοιχία να αναχωρήσει από τον σταθμό της Λάρισας προς Βορρά δόθηκε προφορικά από τον σταθμάρχη Λάρισας και δεν επιβεβαιώθηκε μέσω επανάληψης από τους μηχανοδηγούς της IC-62. Αυτό έμεινε χωρίς αντίδραση από τον σταθμάρχη, αφήνοντας ασαφές το αν η προφορική άδεια έγινε κατανοητή από τους μηχανοδηγούς. Στο σημείο αυτό επισημαίνεται μια γενική έλλειψη αυστηρής εφαρμογής της προδιαγεγραμμένης μεθοδολογίας δομημένης επικοινωνίας. Πρόκειται για μια μεθοδολογία η οποία, σύμφωνα με τους ειδικούς του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, θεωρείται ξεπερασμένη σε σύγκριση με τα πρόσφατα διεθνή πρότυπα. Είναι ενδεικτικό ότι η χρήση ενός ανοικτού καναλιού ραδιοεπικοινωνίας, όπως συνθίζεται στους ελληνικούς σιδηροδρόμους, δεν επιτρέπει άμεση και χωρίς διακοπή επικοινωνία ασφαλείας μεταξύ σταθμαρχών και μηχανοδηγών.

Παράλληλα, στο πόρισμα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ τονίζεται ότι αν και οι μηχανοδηγοί της αμαξοστοιχίας IC-62 είχαν τη δυνατότητα να σταμα-

τήσουν τις λανθασμένα ρυθμισμένες αλλαγές της πορείας των αμαξοστοιχιών και ακολούθως να επικοινωνήσουν άμεσα με τον σταθμάρχη για να λάβουν σαφείς οδηγίες, εντούτοις δεν αντέδρασαν. Ο κύριος παράγοντας που μπορεί να εξηγήσει αυτή την έλλειψη αντίδρασης είναι ότι ήταν συνηθισμένο φαινόμενο να κατευθύνονται οι μηχανοδηγοί στην αντίθετη γραμμή! Αλλωστε, αυτό είχε συμβεί και νωρίτερα την ίδια ημέρα στο επίμαχο τμήμα μεταξύ Λάρισας και Νέων Πόρων. Επίσης, οι εμπλεκόμενοι μηχανοδηγοί οδήγησαν στην αντίθετη γραμμή για να φτάσουν στον σταθμό της Λάρισας από το Παλαιοφάρσαλο.

Ενας συνδυασμός λαθών και χρόνιων παθογενειών οδήγησε στην τραγωδία, με αποτέλεσμα τον θάνατο 57 ανθρώπων και τον τραυματισμό ακόμα 81

Εκτενής αναφορά γίνεται στην κακή συντήρηση, στην όλο και πιο υποβαθμισμένη υποδομή του ελληνικού σιδηροδρόμου καθώς και στη διαρθρωτική έλλειψη προσωπικού, το οποίο ήταν απαραίτητο για να συνεχίσει να παρέχει τις συνθήκες υπηρεσίες, απόρροια της οικονομικής κρίσης του 2009-2010. Στην έκθεση του ΕΟΔΑΣΑΑΜ σημειώνεται ότι το προσωπικό των ελληνικών σιδηροδρόμων και οι υποδομές του δεν ανέκαμψαν ποτέ ώστε να επιστρέψουν στα επίπεδα πριν από την κρίση.

Στο πλαίσιο αυτό, ο διαχειριστής υποδομής ΟΣΕ δεν προέβη σε προληπτική συντήρηση των υποδομών ελέγχου, της τηλεδιοίκησης και της σηματοδότησης. Τα τελευταία χρόνια, οι όποιες παρεμβάσεις πραγματοποιούνται μόνο σε πολύ συγκεκριμένες περιπτώσεις, ενώ ακόμη και τα έργα ανάταξης των σιδηροδρομικών γραμμών παραδίδονται σε χρήση, αφού έχουν ολοκληρωθεί μόνο μερικώς. Επιπλέον, ο τρόπος με τον οποίο ο ΟΣΕ διαχειρίζεται τις ικανότητες των σταθμαρχών του δεν εγγυάται ότι είναι ικανοί για τις εργασίες που σχετίζονται με την ασφάλεια για τις οποίες είναι υπεύθυνοι και υπό οποιεσδήποτε συνθήκες. Σύμφωνα με το πόρισμα, δεν είχε πραγματοποιηθεί μεθοδευμένη παρακολούθηση της απόδοσης κανενός από τους σταθμάρχες, με αποτέλεσμα ο ΟΣΕ να μην έχει εικόνα για την όποια επιδείνωση στην ποιότητα εκτέλεσης εργασιών που σχετίζονται με την ασφάλεια.

Η ταχύτητα

Ενα ακόμη σημείο το οποίο αναφέρεται στην έκθεση είναι ότι τα σιδηροδρομικά οχήματα δεν είναι σχεδιασμένα για σύγκρουση με ταχύτητα άνω των 36 km/h, επομένως πρέπει να λαμβάνονται μέτρα ενεργητικής ασφαλείας για τη μείωση της σοβαρότητας των συνεπειών.

Φαίνεται ότι δεν υπήρχε κανένα κριτήριο ή κανόνας στον ΟΣΕ για την προσαρμογή της μέγιστης επιτρεπόμενης ταχύτητας ανάλογα με την κατάσταση του συστήματος σηματοδότησης. Ετσι, ακόμα και σε σημεία στα οποία δεν λειτουργούσε η τηλεδιοίκηση, οι μηχανοδηγοί οδηγούσαν τα τρένα με το μέγιστο της ταχύτητάς τους, κάτι που, σύμφωνα με όσα δήλωσαν οι επιτελείς του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, αντιβαίνει την πρακτική ασφαλείας που ισχύει σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Οι μηχανοδηγοί αντιμετώπιζαν αλλαγές λόγω συνεχών εργασιών στη γραμμή ή βλαβών σε καθημερινή βάση, κάτι που απαιτούσε συνεχή εγρήγορση και υψηλό επίπεδο εργασιακής ανθεκτικότητας. Στο πλαίσιο αυτό, στην έκθεση σημειώνεται ότι η Hellenic Train

ΑΝΥΠΑΡΚΤΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ

Ανανέωσαν πιστοποιητικά ασφαλείας πριν από το δυστύχημα!

ΣΤΗΝ ΕΚΘΕΣΗ του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), δηλαδή η αρμόδια εθνική Αρχή ασφαλείας, κατά την έκδοση της εξουσιοδότησης ασφαλείας για τη Hellenic Train και τον ΟΣΕ απέτυχε να εντοπίσει τις κρίσιμες αδυναμίες που υπήρχαν στο σύστημα διαχείρισης ασφαλείας των σιδηροδρόμων.

Χαρακτηριστικά είναι τα όσα αναφέρονται στην επίσημη χρηματοοικονομική έκθεση της Hellenic Train για τη χρήση που έληξε στις 31 Δεκεμβρίου του 2023, την οποία έχει στη διάθεσή της η Realnews. Σύμφωνα με την έκθεση, στα τέλη του 2022, η Hellenic Train ενημέρωσε τα πιστοποιητικά ασφαλείας, τα οποία ισχύουν έως τον Δεκέμβριο του 2027. Επίσης, στις 18 Νοεμβρίου του 2022, η ΡΑΣ απέστειλε στη Hellenic Train την ανανέωση του πιστοποιητικού υπεύθυνου για τη συντήρηση του φορέα. Ετσι, παρά τις ελλείψεις που επισημαίνει η έκθεση του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, κατά τον χρόνο του δυστυχήματος των Τεμπών η Hellenic Train λειτουργούσε με πλήρη εγκεκριμένα πιστοποιητικά ασφαλείας, τα οποία μάλιστα θα

διατηρήσει για ακόμα δύομισι χρόνια! Όπως φαίνεται, οι απαραίτητοι έλεγχοι της ΡΑΣ για την έκδοση των πιστοποιητικών ήταν είτε ανύπαρκτοι είτε επιεικώς πλημμελείς. Αντίστοιχα, στην εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης ασφαλείας από τον ΟΣΕ κατά τη φάση της εποπτείας είχαν εντοπιστεί ελλείψεις, οι οποίες κοινοποιήθηκαν στον οργανισμό με την επισήμανση να ληφθούν διορθωτικά μέτρα. Από τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ αναφέρεται ότι τα μέτρα αυτά δεν οδήγησαν σε κάποια αισθητή αλλαγή.

Σχετικά ζητήματα εντοπίστηκαν και από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων (ERA), είτε κατά την πιστοποίηση ασφαλείας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων είτε κατά τον έλεγχο των δραστηριοτήτων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων. Όπως σημειώνεται στο πόρισμα -ενδεικτικό της σημερινής κατάστασης του ελληνικού σιδηροδρόμου- «η απαραίτητη βελτίωση δεν πραγματοποιήθηκε αρκετά γρήγορα, γεγονός το οποίο μπορεί να οδηγήσει σε επιδείνωση της ασφαλείας των σιδηροδρόμων μακροπρόθεσμα».

Hellenic Train A.E. Ετήσια Χρηματοοικονομική Έκθεση Για τη χρήση που έληξε 31 Δεκεμβρίου 2023	
7. Ασφάλεια	
Η Εταιρεία έχει αναπτύξει και εφαρμόζει συστήματα κανονισμούς ασφαλείας τόσο για τις μεταφορές επιβατών όσο και για τις εμπορευματικές μεταφορές, οι οποίοι εξασφαλίζουν την ασφαλέστερη μεταφορά.	
Μια εταιρεία σιδηροδρόμων πρέπει να διαθέτει πιστοποιητικό ασφαλείας για να αποκτήσει πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή. Αυτό το πιστοποιητικό αποτελείται από δύο μέρη, το πιστοποιητικό τύπου Α και το πιστοποιητικό τύπου Β και χορηγείται από την Εθνική Αρχή Ασφάλειας.	
Το Πιστοποιητικό Τύπου Α επιβεβαιώνει ότι η εταιρεία σιδηροδρόμων έχει δημιουργήσει Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας, ενώ το Πιστοποιητικό Τύπου Β επιβεβαιώνει ότι έχει λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα, προκειμένου να ανταποκριθεί στις ειδικές απαιτήσεις για ασφαλή χρήση του σιδηροδρομικού δικτύου.	
• Η υποχρέωση αυτή απορρέει από την Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 και την ισχύουσα Εθνική νομοθεσία (Ν. 4632/2019 Α' 159)	
• Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων είναι η Εθνική Αρχή Ασφάλειας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές σύμφωνα με το Ν. 4199/2013 (ΦΕΚ Α 216 / 11.10.2013). Ιδρύθηκε τον Νοέμβριο του 2010 σύμφωνα με το νόμο Ν.3891 / 2010 και αποστολή είναι να διασφαλίσει δικαιο και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στην εθνική υποδομή και υπηρεσίες.	
• Στο τέλος του 2022 η Hellenic Train ενημέρωσε τα πιστοποιητικά ασφαλείας που ισχύουν μέχρι τον Δεκέμβριο του 2027.	
Η Εταιρεία στις 18.11.2022 απέστειλε επίσης από την ΡΑΣ την ανανέωση του Πιστοποιητικού Υπεύθυνου για την Συντήρηση Φορέα (ΥΣΦ) σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου με τον εκτελεστικό κανονισμό ΕΕ 2019/779, με πενταετή διάρκεια.	
Η πλήρης δέσμευση της Εταιρείας (και του ομίλου Ferrovie dello Stato Italiane γενικότερα- μέλος του οποίου αποτελεί και η/ Εταιρεία) στις αρχές της ασφάλειας ενισχύεται επίσης και από την παρουσία στις γενικές εξουσίες εκπροσώπησης της Εταιρείας έναντι τρίτων του ρόλου του μονοδικού υπεύθυνου και νομίμου εκπροσώπου για την ασφάλεια στη λειτουργία των μεταφορών, με απεριόριστες εξουσίες δαπανών για την άμεση υλοποίηση κάθε εργασίας και έργου που κρίνεται αναγκαίο και αφορά στην ασφάλεια λειτουργίας των σιδηροδρομικών μεταφορών.	
Για περισσότερες πληροφορίες, επισκεφτείτε την ιστοσελίδα της Hellenic Train στη διεύθυνση: https://www.hellenictrain.gr/asfalia	



Η ΕΚΘΕΣΗ της Hellenic Train, που αναφέρει την ανανέωση των πιστοποιητικών ασφαλείας μέχρι το 2027

δεν μπόρεσε να αποδείξει ότι παρείχε συνεχή εκπαίδευση στους μηχανοδηγούς της, ιδίως για επικοινωνίες που σχετίζονται με την ασφάλεια και για σχετικές μη τεχνικές ικανότητες. Επίσης, από την έρευνα που έγινε από τα στελέχη του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, διαπιστώθηκε ότι δεν υπήρχε καμία διαδικασία εντός της Hellenic Train για τη συστηματική παρακολούθηση της απόδοσης των μηχανοδηγών σχετικά με την ποιότητα των επικοινωνιών που σχετίζονται με την ασφάλεια ή άλλες κρίσιμες για την ασφάλεια δραστηριότητες.

Τα φορτία

Σε ό,τι αφορά τα φορτία των τρένων, στο πόρισμα επισημαίνεται ότι η Hellenic Train δεν πραγματοποιεί απολύτως κανέναν έλεγχο! Ωστόσο, στην έκθεση τονίζεται ότι, ως σιδηροδρομική επιχείρηση, η Hellenic Train παραμένει πλήρως υπεύθυνη για την ασφαλή λειτουρ-

γία των τρένων της. «Ως εκ τούτου, με βάση τις πληροφορίες που παρέχονται, δεν είναι σαφές σε ποιο βαθμό η Hellenic Train έχει ουσιαστικά τον έλεγχο της ασφαλείας και της ασφαλείας των εμπορευμάτων που μεταφέρονται», καταλήγουν οι ερευνητές.

Σχετικά με τον ρόλο των ελεγκτικών Αρχών, από την πλευρά των ειδικών τονίζεται ότι μέχρι και τις αρχές του 2023, όπως και κατά την προηγούμενη δεκαετία, η Ελλάδα δεν είχε εν λειτουργία εθνικό οργανισμό διερεύνησης που θα μπορούσε να διερευνήσει με ανεξάρτητο τρόπο τα σιδηροδρομικά ατυχήματα και συμβάντα. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να είναι γενικά αποδεκτή η πεποίθηση ότι η ασφαλής λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος, υπό οποιεσδήποτε συνθήκες, μπορεί να επιτευχθεί με αυστηρή συμμόρφωση με τους κανόνες, ακόμη και αν δεν υπάρχουν υποστηρικτικός εξοπλισμός ή συστήματα προστασίας.