



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
HELLENIC REPUBLIC

**ΕΘΝΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΚΑΙ
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Σιδηροδρομικός Τομέας

ΕΚΘΕΣΗ ΠΕΠΡΑΓΜΕΝΩΝ 2024



ΕΟΔΑΣΑΜ

Ιανουάριος 2025



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών

Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών & Σιδηροδρομικών

Ατυχημάτων & Ασφάλειας Μεταφορών (ΕΟΔΑΣΑΑΜ)

Σιδηροδρομικός Τομέας

Ταχ/κή Δ/ση: *Βυτίνης 14-18*
 Νέα Φιλαδέλφεια, 143 42, Αττική

Τηλέφωνο: *210-9608080*

Email: *info@harsia.gr, gram@harsia.gr*

Web: *www.harsia.gr*

Πληροφορίες: *Κ. Καπετανίδης, Α. Αλεξάνδρου*



ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ο «Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών», εφεξής καλούμενος «ΕΟΔΑΣΑΑΜ», είναι αυτοτελής δημόσια υπηρεσία διερεύνησης ατυχημάτων και ασφάλειας μεταφορών.

Σκοπός της διερεύνησης των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων από το Τμήμα Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (ή άλλως Σιδηροδρομικό Τομέα) του ΕΟΔΑΣΑΑΜ είναι η βελτίωση της ασφάλειας του σιδηροδρομικού συστήματος.

Ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ (όσον αφορά στον Σιδηροδρομικό Τομέα) είναι Εθνικός Φορέας Διερεύνησης (National Investigation Body / NIB) κατά την έννοια της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαΐου 2016 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Σύμφωνα με την Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 είναι υποχρέωση κάθε κράτους μέλους η σύσταση Εθνικού Φορέα Διερεύνησης των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων. Οι αρχές και απαιτήσεις της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 έχουν ενσωματωθεί στην εθνική νομοθεσία με τον Ν.5014/2023, (όπως τροποποιήθηκε με τον Ν.5167/2024).

Αυτή η Έκθεση Πεπραγμένων του Σιδηροδρομικού Τομέα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ για το έτος 2024 θα υποβληθεί στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών και στον Πρόεδρο της Βουλής, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παρ.4 του άρθρου 3 του Ν.5014/2023 (όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 21 του Ν.5167/2024).

Η Έκθεση Πεπραγμένων του Σιδηροδρομικού Τομέα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ για το έτος 2024 περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με :

- τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ ως Εθνικό Φορέα Διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων,
- την διαδικασία διερεύνησης,
- την πρόοδο των διερευνήσεων το έτος 2024,
- τις συστάσεις ασφαλείας που εκδόθηκαν.

Για του σκοπούς της παρούσας Έκθεσης, ως «ΕΟΔΑΣΑΑΜ» νοείται το Τμήμα Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (ή άλλως ο Σιδηροδρομικός Τομέας) του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών.



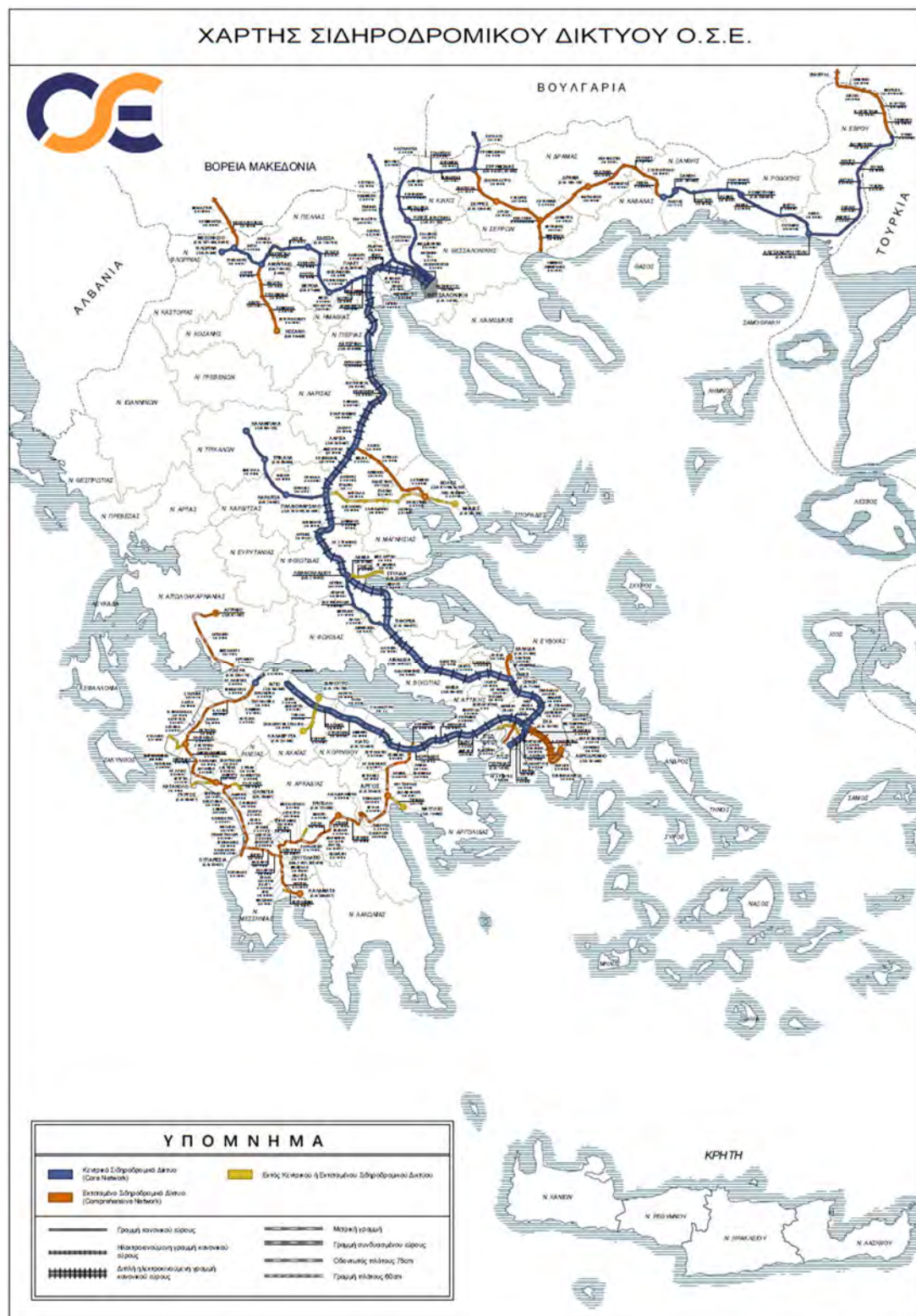
Περιεχόμενα

ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	3
1. ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ – ΣΥΣΤΑΣΗ ΕΟΔΑΣΑΑΜ	8
2. ΣΚΟΠΟΣ – ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ	10
3. ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ ΕΟΔΑΣΑΑΜ – ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ.....	11
4. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ	12
4.1 Περιστατικά και συμβάντα προς διερεύνηση	12
4.2 Διαδικασία διερεύνησης σοβαρού ατυχήματος	12
4.3 Διαδικασία προκαταρκτικής διερεύνησης	13
4.4 Οδηγίες την διεξαγωγή διερευνήσεων.....	13
4.5 Φορείς και οργανισμοί οι οποίοι εμπλέκονται στη διερεύνηση.....	14
5. ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΕΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ	15
5.1 Διερευνήσεις σοβαρών σιδηροδρομικών ατυχημάτων ή συμβάντων.....	15
5.2 Προκαταρκτικές διερευνήσεις.....	16
5.3 Διερεύνηση του ατυχήματος των Τεμπών.....	16
6. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ	19
6.1 Κίνδυνος ασφαλείας σχετικά με τις επικοινωνίες.....	19
6.2 Έκδοση της υπ’ αρ. 2024-01RL Σύστασης Ασφαλείας	20
6.3 Φορείς στους οποίους απευθύνεται η Σύσταση Ασφαλείας	20
6.4 Εφαρμογή της υπ’ αρ. 2024-01RL Σύστασης Ασφαλείας	21
6.5 Λοιπές επισημάνσεις του ΕΟΔΑΣΑΑΜ για την ασφάλεια	21
7. ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ	22
8. ΛΟΙΠΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ	23
9. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΕ Ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ ΤΟ 2024	24
10. ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΓΙΑ ΤΟ 2025	25





ΕΟΔΑΣΑΑΜ	Τμήμα Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (ή άλλως Σιδηροδρομικός Τομέας) του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών.
NIB	National Investigation Body - Εθνικός Φορέας Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων
NIB Network	Ευρωπαϊκό Δίκτυο Εθνικών Φορέων Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
IM	Infrastructure Manager – Διαχειριστής Υποδομής (ΟΣΕ)
RU	Railway Undertaking - Σιδηροδρομική Επιχείρηση
ΡΑΣ	Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων
ERA	European Union Agency for Railways - Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τους Σιδηροδρόμους
ΟΣΕ	Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.
ΕΡΓΟΣΕ	ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε. (θυγατρική Εταιρεία του ΟΣΕ)
HT	Hellenic Train Α.Ε. (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ)
RSD	Railway Safety Directive - Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαΐου 2016 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων Οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (ΕΕ) 2016/798
ΣΣ	Σιδηροδρομικός Σταθμός / Σιδηροδρομική Στάση
ΧΘ	Χιλιομετρική Θέση (επί σιδηροδρομικής γραμμής)
ΓΚΚ	Γενικός Κανονισμός Κινήσεως ΟΣΕ





1. ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ – ΣΥΣΤΑΣΗ ΕΟΔΑΣΑΑΜ

Οι Εθνικοί Φορείς Διερεύνησης (National Investigation Body - NIB) είναι ανεξάρτητοι οργανισμοί που έχουν εντολή να διερευνούν συγκεκριμένα ατυχήματα και συμβάντα σε κάθε κράτος μέλος της ΕΕ.

Η Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαΐου 2016 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (RSD) απαιτεί από κάθε κράτος μέλος να διασφαλίζει ότι οι έρευνες ορισμένων ατυχημάτων και συμβάντων διεξάγονται από έναν NIB, ο οποίος λειτουργεί αυτόνομα, διασφαλίζοντας την αμεροληψία του και διατηρώντας νομικό διαχωρισμό από οντότητες των οποίων τα συμφέροντα ενδέχεται να έρχονται σε σύγκρουση με τα ερευνητικά του καθήκοντα.

Μέχρι το 2023 στην Ελλάδα υπήρχαν δύο ξεχωριστοί Φορείς Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων:

Α) Η Επιτροπή Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων & Ασφάλειας Πτήσεων (ΕΔΑΑΠ), η οποία συστάθηκε με τον Ν.2912/01 (προσαρμογή στην Οδηγία 1994/56/ΕΚ) και η οποία λειτούργησε έως το 2023.

Β) Η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, η οποία συστάθηκε με τον Ν.3710/08 (προσαρμογή στην Οδηγία 2004/49/ΕΚ), η οποία δεν ήταν λειτουργική (καθώς δεν είχαν ορισθεί Διερευνητές).

Με τον Ν.5014/2023 (ΦΕΚ 14/Α/21-01-2023) «Θεσμικό πλαίσιο για τη διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων για την ασφάλεια των μεταφορών και άλλες διατάξεις» θεσπίστηκε το νέο εθνικό πλαίσιο για τη διερεύνηση των αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων και την ασφάλεια των μεταφορών και συγχωνεύτηκαν οι δύο υφιστάμενες επιτροπές σε έναν νέο φορέα.

Ο «Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών», εφεξής καλούμενος «ΕΟΔΑΣΑΑΜ» συστάθηκε με το ΜΕΡΟΣ Β΄ «ΣΥΣΤΑΣΗ ΕΘΝΙΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.)» του Ν.5014/2023, ως αυτοτελής δημόσια υπηρεσία διερεύνησης ατυχημάτων και ασφάλειας μεταφορών, εποπτευόμενη από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών.

Το ΜΕΡΟΣ Δ΄ «ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.» του Ν.5014/2023 αποτελεί την εφαρμογή του ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ V «ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ» της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798.

Ο Ν.5014/2023 τροποποιήθηκε ακολούθως με τον Ν.5167/2024 (ΦΕΚ 207/Α/20-12-2024) «Αναδιάρθρωση σιδηροδρομικού τομέα και ενίσχυση ρυθμιστικών φορέων μεταφορών και άλλες διατάξεις.»



Ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ απολαμβάνει λειτουργικής ανεξαρτησίας και δεν υπόκειται σε έλεγχο από κυβερνητικά όργανα ή άλλες διοικητικές αρχές και είναι λειτουργικά και οργανωτικά ανεξάρτητος από κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, του οποίου τα συμφέροντα θα μπορούσαν να έλθουν σε σύγκρουση με την αποστολή που του έχει ανατεθεί.

Ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ (όσον αφορά στον Σιδηροδρομικό Τομέα) είναι μέλος του Ευρωπαϊκού Δικτύου Εθνικών Φορέων Διερεύνησης (NIB Network: https://www.era.europa.eu/agency/stakeholder-relations/national-investigation-bodies/nib-network-european-network-rail-accidents-national-investigation-bodies_en) και υπάγεται στην εποπτεία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων - European Union Agency for Railways (ERA - <https://www.era.europa.eu/>).



2. ΣΚΟΠΟΣ – ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

Ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ είναι αρμόδιος για τη διερεύνηση των αεροπορικών ατυχημάτων πολιτικής αεροπορίας και των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και την επίτευξη και διατήρηση της ασφάλειας στις μεταφορές, μέσω της έκδοσης συστάσεων ασφαλείας για την πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων.

Ειδικότερα, όσον αφορά τον σιδηροδρομικό τομέα, στην αποστολή του ΕΟΔΑΣΑΑΜ περιλαμβάνεται η διερεύνηση ατυχημάτων και συμβάντων εντός του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου. Στόχος της έρευνας του ΕΟΔΑΣΑΑΜ είναι η βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας μέσω της αποκόμισης διδαγμάτων για την πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων. Για τον λόγο αυτό ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ διερευνά τους αιτιώδεις και άλλους παράγοντες που προηγήθηκαν της εκδήλωσης σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων και εκδίδει σχετικές εκθέσεις και συστάσεις ασφαλείας, οι οποίες απευθύνονται αρμοδίως στην ΡΑΣ ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας, στον Διαχειριστή Υποδομής, στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις ή σε άλλες αρχές ή φορείς.

Η έρευνα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ δεν αφορά την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης αλλά την έκδοση συστάσεων ασφαλείας με σκοπό την βελτίωση της ασφάλειας του σιδηροδρομικού συστήματος (άρθρα 42.4 και 49.1 του Ν.5014/2023). Η διερεύνηση που διεξάγει ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ είναι ανεξάρτητη από την αστυνομική και δικαστική έρευνα αλλά και από την έρευνα άλλων σιδηροδρομικών φορέων.

Οι αναγγελίες για την έναρξη διερεύνησης ενός ατυχήματος, οι Εκθέσεις Διερεύνησης, οι Συστάσεις Ασφάλειας και οι ετήσιες εκθέσεις που εκδίδει ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ δημοσιοποιούνται στον ERA. Επιπλέον, ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ παρακολουθεί την εφαρμογή των συστάσεων ασφαλείας.

Επίσης ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ τηρεί στατιστικά στοιχεία ατυχημάτων και συμβάντων σε εθνική βάση και θα ενημερώνει την αντίστοιχη βάση δεδομένων του ERA, η οποία αυτή τη στιγμή βρίσκεται σε δοκιμαστική λειτουργία.

Επισημαίνεται ότι στο πεδίο δράσης του ΕΟΔΑΣΑΑΜ δεν περιλαμβάνονται ατυχήματα και συμβάντα των μετρό, τραμ, τρόλεϊ και τελεφερίκ.



3. ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ ΕΟΔΑΣΑΑΜ – ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

Ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ, σύμφωνα με τον Ν.5014/2023, όπως τροποποιήθηκε με τον Ν.5167/2024, συγκροτείται από το Συμβούλιο και την Αυτοτελή Μονάδα Μελετών και Διερευνήσεων Ατυχημάτων. Η Μονάδα υπάγεται απευθείας στον Πρόεδρο και απαρτίζεται από τα κάτωθι τμήματα:

- α) Τμήμα Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων.
- β) Τμήμα Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων.
- γ) Τμήμα Πρόληψης, Μελετών, Ανάλυσης, Εφαρμογών και Στατιστικής.
- δ) Τμήμα Ασφαλείας των Μεταφορών.
- ε) Τμήμα Οικονομικών και Διοικητικών Υπηρεσιών, το οποίο αποτελείται από:
 - εα) το Γραφείο Διοικητικών Υπηρεσιών και
 - εβ) το Γραφείο Οικονομικών Θεμάτων.

Το Συμβούλιο του ΕΟΔΑΣΑΑΜ ανέλαβε καθήκοντα την 19 Σεπτεμβρίου 2023 με την υπ' αρ.275597 Απόφαση Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών (ΦΕΚ 988 ΥΟΔΔ 18/09/2023) «Ορισμός Προέδρου, Αναπληρωτή Προέδρου και μελών του Συμβουλίου του ΕΟΔΑΣΑΑΜ» και αποτελείται από πέντε μέλη, μεταξύ των οποίων ο Πρόεδρος και ο Αναπληρωτής Πρόεδρος. Η ανωτέρω απόφαση για το Συμβούλιο του ΕΟΔΑΣΑΑΜ τροποποιήθηκε με τις υπ' αρ.93051 (ΦΕΚ 297 ΥΟΔΔ 29/03/2024) και υπ' αρ.217388 (ΦΕΚ 1295 ΥΟΔΔ 20/11/2024) αποφάσεις Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

Ο Πρόεδρος και δύο άλλα μέλη έχουν επιστημονικές γνώσεις και εμπειρία στον τομέα των αερομεταφορών και ο Αντιπρόεδρος και ένα άλλο μέλος έχουν επιστημονικές γνώσεις και εμπειρία στον σιδηροδρομικό τομέα

Στις περιπτώσεις διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, τις αρμοδιότητες του Προέδρου ασκεί ο Αναπληρωτής Πρόεδρος, εφεξής «Πρόεδρος του Σιδηροδρομικού Τομέα» (αρ. 4.1 του Ν.5014/2023).

Ο Σιδηροδρομικός τομέας του ΕΟΔΑΣΑΑΜ κατέστη λειτουργικός την 14-03-2024, όταν ολοκληρώθηκε η μετάταξη του πρώτου σιδηροδρομικού διερευνητή. Έως την 31-12-2024 έχουν μεταταχθεί στον Σιδηροδρομικό Τομέα συνολικά δύο σιδηροδρομικοί μηχανικοί και ένα τεχνικό στέλεχος.

Στην στελέχωση του ΕΟΔΑΣΑΑΜ έχουν συσταθεί εννέα (9) θέσεις διερευνητών σιδηροδρομικών ατυχημάτων. Για την κάλυψη των κενών οργανικών θέσεων, και με δεδομένη και την εμπειρία και την εξειδίκευση που απαιτείται, είναι σε εξέλιξη η διαδικασία της μετάταξης για σιδηροδρομικούς μηχανικούς στον τομέα της διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων.



4. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

4.1 Περιστατικά και συμβάντα προς διερεύνηση

Στην αποστολή του ΕΟΔΑΣΑΑΜ περιλαμβάνεται η διερεύνηση ατυχημάτων και συμβάντων εντός του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου, τα οποία ανάλογα με τη φύση και τις συνέπειες τους χωρίζονται σε «Σοβαρά ατυχήματα», «Ατυχήματα» και «Συμβάντα».

Ως «σοβαρό ατύχημα» ορίζεται η κάθε σύγκρουση ή εκτροχιασμός αμαξοστοιχιών, με έναν τουλάχιστον νεκρό ή πέντε ή περισσότερους σοβαρά τραυματισμένους, ή εκτεταμένες ζημιές στο τροχαίο υλικό, τις υποδομές ή το περιβάλλον (άρθρο 43.3 του Ν.5014/2023). Η διεξαγωγή έρευνας ύστερα από κάθε σοβαρό ατύχημα στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας γίνεται αυτεπάγγελτα βάσει των άρθρων 42 και 44 του Ν.5014/2023 και της οικείας Διαδικασίας διεξαγωγής διερεύνησης σιδηροδρομικού συμβάντος και ενημερώνεται εντός επτά ημερών ο ERA, ο οποίος τηρεί μητρώο Διερευνήσεων και Συστάσεων Ασφαλείας.

Σε περιπτώσεις μη σοβαρών ατυχημάτων ή συμβάντων, τα οποία κάτω από διαφορετικές συνθήκες, θα μπορούσαν να έχουν οδηγήσει σε σοβαρά ατυχήματα, η διεξαγωγή έρευνας είναι προαιρετική. Σε αυτή την περίπτωση ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ διεξάγει με ίδια μέσα προκαταρκτική διερεύνηση για να λάβει απόφαση κατά πόσο πρέπει να διερευνηθεί ή όχι ένα τέτοιο ατύχημα ή συμβάν. Η προκαταρκτική διερεύνηση διεξάγεται βάσει των κριτηρίων του άρθρου 42.2 του Ν.5014/2023 και της οικείας Διαδικασίας λήψης απόφασης διερεύνησης σιδηροδρομικού συμβάντος.

4.2 Διαδικασία διερεύνησης σοβαρού ατυχήματος

Σε περίπτωση ενημέρωσης για ατύχημα ή συμβάν, στελέχη του ΕΟΔΑΣΑΑΜ δύναται να μεταβούν αμέσως επί τόπου. Η διερεύνηση μπορεί να ξεκινήσει αμέσως ή αργότερα, ανάλογα με συγκεκριμένες περιστάσεις.

Σύμφωνα με την Οδηγία (ΕΕ) 2016/798, η διερεύνηση μετά από σοβαρό ατύχημα θα πρέπει να διενεργείται με τέτοιο τρόπο ώστε να δίνεται η δυνατότητα σε όλα τα εμπλεκόμενα μέρη να εκφράζουν τις απόψεις τους και να λαμβάνουν γνώση των αποτελεσμάτων. Ειδικότερα, κατά την έρευνα, ο φορέας διερεύνησης θα πρέπει να ενημερώνει τα μέρη τα οποία θεωρεί ότι έχουν ευθύνες ασφάλειας, όσον αφορά την πρόοδο των ερευνών, και θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις απόψεις και τις γνώμες τους. Αυτό θα επιτρέψει στον φορέα διερεύνησης να λαμβάνει κάθε επιπλέον σχετικό πληροφοριακό στοιχείο και να έχει επίγνωση των διάφορων απόψεων για τις εργασίες του, προκειμένου να ολοκληρώνει με τον πλέον προσηκόντα τρόπο την έρευνά του. Η εν λόγω διαβούλευση δεν θα πρέπει επ·



ουδενί να οδηγεί σε απόδοση υπαιτιότητας ή ευθυνών, αλλά μάλλον στη συλλογή πραγματικών αποδεικτικών στοιχείων και την αποκόμιση διδαγμάτων προς μελλοντική βελτίωση της ασφάλειας. Ο φορέας διερεύνησης θα πρέπει επίσης να λαμβάνει υπόψη τις εύλογες ανάγκες ενημέρωσης των τυχόν θυμάτων και των συγγενών τους.

Στην περίπτωση που αποφασισθεί να διεξαχθεί έρευνα ενημερώνεται εντός επτά ημερών ο ERA. Τα συμπεράσματα της έρευνας περιλαμβάνονται σε Έκθεση, η δομή της οποίας βασίζεται στις απαιτήσεις του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2020/572 της Επιτροπής της 24ης Απριλίου 2020. Εάν κατά τη διερεύνηση διαπιστωθούν κίνδυνοι ασφάλειας, ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ εκδίδει σύσταση ασφαλείας με στόχο την αποτροπή επανεμφάνισης παρόμοιου ατυχήματος ή συμβάντος.

4.3 Διαδικασία προκαταρκτικής διερεύνησης

Στις περιπτώσεις προκαταρκτικής διερεύνησης για την λήψη απόφασης διεξαγωγής διερεύνησης λαμβάνεται υπόψη :

- η ενημέρωση για τις συνθήκες ενός συμβάντος από τις εμπλεκόμενες σιδηροδρομικές εταιρείες (ΟΣΕ, Hellenic Train, κλπ),
- η συχνότητα επανάληψης του συμβάντος και αν αυτό εντάσσεται σε μια σειρά ατυχημάτων ή συμβάντων σημαντικών σε επίπεδο συστήματος, ως σύνολο,
- το μέγεθος της επίπτωσης / ο αντίκτυπος του ατυχήματος ή του συμβάντος στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων σοβαρότητα,
- τα αιτήματα για διερεύνηση από τον διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, την εθνική αρχή ασφάλειας ή τα κράτη μέλη και
- η δυνατότητα να αντληθούν διδάγματα σχετικά με την ασφάλεια από το ατύχημα ή το συμβάν.

Κατά την προκαταρκτική διερεύνηση η αρμόδια επιτροπή του ΕΟΔΑΣΑΑΜ :

- δύναται να επισκεφτεί επιτόπου τον χώρο του συμβάντος για την διαμόρφωση ιδίας άποψης επί του συμβάντος,
- δύναται να πραγματοποιήσει συνεντεύξεις με τα εμπλεκόμενα πρόσωπα και
- αναζητά τα σχετικά αποδεικτικά στοιχεία από τον ΔΥ και τις ΣΕ καθώς και κάθε άλλη σχετική Αρχή (δικαστικές αρχές, πυροσβεστική κ.λπ.)

4.4 Οδηγίες την διεξαγωγή διερευνήσεων

Για την διερεύνηση σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, προβλέπονται τα ακόλουθα :



- Εκτελεστικός Κανονισμός (ΕΕ) 2020/572 της Επιτροπής της 24ης Απριλίου 2020 σχετικά με τη δομή που πρέπει να ακολουθείται για τις εκθέσεις διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων
- «Guidance for the establishment and work of the national investigation bodies» EUROPEAN RAILWAY AGENCY Safety Unit - ERA/GUI/02-2012-EN.
- «Elements of an in-depth safety investigation – ERA expectations - Clarification note» ERA/CLN/2023-001.
- NIB NETWORK - GUIDANCE ON RAILWAY ACCIDENT AND INCIDENT INVESTIGATION REPORTS / 25-APR-2023
- NIB NETWORK - GUIDANCE ON SAFETY RECOMMENDATIONS / 31-JAN-2022
- NIB NETWORK - GUIDANCE ON THE DECISION TO INVESTIGATE ACCIDENTS AND INCIDENTS / 04-MAY-2022

4.5 Φορείς και οργανισμοί οι οποίοι εμπλέκονται στη διερεύνηση

Μετά από ένα σιδηροδρομικό ατύχημα ή συμβάν, διάφοροι φορείς μπορούν να ξεκινήσουν διάφορες ανεξάρτητες έρευνες, ανάλογα με τη φύση και τις συνέπειές του:

- Ο διαχειριστής υποδομής ή η σιδηροδρομική επιχείρηση προσδιορίζει τα αίτια και τις συνθήκες ενός ατυχήματος ή συμβάντος, εστιάζοντας στο εκάστοτε πεδίο δράσης του και στη σύνταξη προληπτικών μέτρων και στην πρόταση ευθύνης για το συμβάν.
- Η Αστυνομία ή/και Πυροσβεστική Υπηρεσία ή/και άλλα αρμόδια μέρη αναλαμβάνουν αρχικά τη διερεύνηση του ατυχήματος στον τόπο του συμβάντος με στόχο τον καθορισμό της ευθύνης για τη διάπραξη αδικημάτων ή εγκληματικών πράξεων.
- Η Δικαιοσύνη επεμβαίνει όταν προκύπτουν ποινικές ευθύνες ή διαφορές. Οι δικαστικές αρχές αξιολογούν τα ευρήματα της προανακριτικών αρχών και εξετάζουν την υπόθεση σύμφωνα με τον νόμο.
- Ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ διερευνά τα αίτια και τις συνθήκες ενός ατυχήματος ή συμβάντος με σκοπό την απόκτηση γνώσεων για την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων, την ελαχιστοποίηση των συνεπειών τους και την πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων και συμβάντων. Η έρευνα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ δεν αφορά την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης αλλά την έκδοση συστάσεων ασφαλείας με σκοπό την βελτίωση της ασφάλειας του σιδηροδρομικού συστήματος (άρθρα 42.4 και 49.1 του Ν.5014/2023).



5. ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΕΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

Παρά την ελλιπή στελέχωση, ο Σιδηροδρομικός Τομέας του ΕΟΔΑΣΑΑΜ διεξάγει την διερεύνηση του ατυχήματος των Τεμπών και συγχρόνως έχει την υποχρέωση να παρακολουθεί όλα τα υπόλοιπα σιδηροδρομικά ατυχήματα και συμβάντα και να διεξάγει τις αντίστοιχες διερευνήσεις.

5.1 Διερευνήσεις σοβαρών σιδηροδρομικών ατυχημάτων ή συμβάντων

Κατά το έτος 2024 ο Σιδηροδρομικός τομέας του ΕΟΔΑΣΑΑΜ αποφάσισε να διεξάγει τρεις (3) επίσημες διερευνήσεις για αντίστοιχα σοβαρά σιδηροδρομικά ατυχήματα ή συμβάντα τα οποία συνέβησαν το 2023 και το 2024 στο ελληνικό Σιδηροδρομικό δίκτυο.

Ημερομηνία Συμβάντος	Περιοχή	Σύντομη περιγραφή	Κωδικός / ERA ID	Παρατηρήσεις - Έκδοση Έκθεσης
28/2/2023	Τέμπη Λαρίσης	Πολύνεκρο ατύχημα με μετωπική σύγκρουση επιβατικού και εμπορικού συρμού (57 θύματα).	EL2023_001/ EL_10464	Η διερεύνηση ξεκίνησε στις 15/3/2024 γιατί δεν υπήρχε Οργανισμός Διερεύνησης εν λειτουργία. Στις 28/2/2024 στάλθηκε στον ERA ενδιάμεση Έκθεση (interim report). Η τελική Έκθεση θα παρουσιαστεί την 27/2/2025.
23/12/2023	ΣΣ ΣΚΑ	Παραβίαση ερυθρού σηματοδότη από συρμό προαστιακού.	EL2023_002/ EL-10538	Λόγω άλλων 6 παρομοίων συμβάντων αποφασίστηκε η συνολική διερεύνηση όλων των συμβάντων. Στις 23/12/2024 στάλθηκε στον ERA ενδιάμεση Έκθεση (interim report).
17/1/2024	Ζευγο-λατιό	Παραβίαση περιτυπώματος γραμμής από πεζό (1 θύμα).	EL2024_001/ EL-10539	Τον Ιανουάριο 2025 θα αποσταλεί στον ERA ενδιάμεση Έκθεση (interim report).



5.2 Προκαταρκτικές διερευνήσεις

Ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ κατά την διάρκεια του 2024 και σε εφαρμογή της «Διαδικασίας λήψης απόφασης διερεύνησης» αποφάσισε να διεξάγει έξι (6) προκαταρκτικές διερευνήσεις για αντίστοιχα σιδηροδρομικά συμβάντα. Οι προκαταρκτικές διερευνήσεις παρουσιάζονται αναλυτικά στο παρακάτω πίνακα:

Ημερομηνία Συμβάντος	Περιοχή	Σύντομη περιγραφή	Έκδοση Έκθεσης Προκαταρκτικής Διερεύνησης
5/4/2024	Εμπορικός Σταθμός Θεσσαλονίκης	Εκδήλωση φωτιάς δίπλα σε γραμμή με μεμονωμένη ηλεκτράμαξα.	7/6/2024
27/5/2024	Πύργος Ηλείας	Σύγκρουση ΙΧ με συρμό προαστιακού σε φυλασσόμενη διάβαση, με νεκρό τον οδηγό του ΙΧ.	29/7/2024
30/7/2024	Χαλκίδα	Νταλικά από παράλληλη οδοποιία έπεσε μέσα στη γραμμή Προαστιακού με αποτέλεσμα πλαγιομετωπική σύγκρουση με συρμό. Τρείς ελαφρά τραυματίες.	23/10/2024
13/9/2024	Μεταξύ ΣΣ Αγ. Αναργύρων και ΣΣ Αθηνών	Συρμοί προαστιακού με αναχώρηση από ΣΣ Αγ. Αναργύρων και από ΣΣ Αθηνών μπήκαν στην ίδια γραμμή με αντίθετη πορεία. Σταμάτησαν άμεσα με εντολή σταθμάρχη ΣΣ Αθηνών.	
9/10/2024	ΣΣ Δουκίσσης Πλακεντίας	Συρμός προαστιακού οδηγήθηκε από λάθος εντολή σταθμάρχη ΣΚΑ προς την είσοδο τούνελ της γραμμής του ΜΕΤΡΟ, αντί για την γραμμή προς ΣΣ Πεντέλης.	
25/11/2024	ΣΣ Κορινού Πιερίας	Μηχανοδηγοί συρμού προαστιακού ανέφεραν ότι το φωτόσημο εισόδου στον ΣΣ Κορινού ήταν πράσινο, ενώ θα έπρεπε να είναι κόκκινο λόγω κατάληψης της γραμμής από άλλο συρμό.	

5.3 Διερεύνηση του ατυχήματος των Τεμπών

Στις 28 Φεβρουαρίου 2023 η επιβατική αμαξοστοιχία IC 62 (Αθήνα - Θεσσαλονίκη) με 344 επιβάτες, κινήθηκε κατά λάθος στην ίδια γραμμή και σε αντίθετη κατεύθυνση με την εμπορευματική αμαξοστοιχία 63503 (Θεσσαλονίκη - Αθήνα), με αποτέλεσμα οι δύο συρμοί να συγκρουστούν μετωπικά στην περιοχή των Τεμπών, στην ΧΘ 371+600, λίγα μέτρα έξω από τη σιδηροδρομική σήραγγα των



Τεμπών. Το ατύχημα των Τεμπών, με 57 νεκρούς, είναι το πιο πολύνεκρο στην ιστορία των Ελληνικών σιδηροδρόμων, με δεύτερο το ατύχημα στο Δερβένι Κορινθίας το 1968, με 34 νεκρούς.

Την εποχή του ατυχήματος δεν είχε διορισθεί το Συμβούλιο του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, ούτε είχε στελεχωθεί με σιδηροδρομικούς ερευνητές, μια εκκρεμότητα η οποία υπήρχε από τον Ιανουάριο 2023, όταν συστάθηκε ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ με τον Ν.5014/2023. Το Συμβούλιο του ΕΟΔΑΣΑΑΜ ανέλαβε καθήκοντα την 19 Σεπτεμβρίου 2023 με την υπ' αρ.275597 Απόφαση Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών (ΦΕΚ 988 ΥΟΔΔ 18/09/2023). Με την ανάληψη των καθηκόντων του συμβουλίου του, ο Σιδηροδρομικός Τομέας του ΕΟΔΑΣΑΑΜ έκανε αίτημα ERA για την συνδρομή του στο έργο της διερεύνησης του ατυχήματος των Τεμπών. Ακολούθως, ο Σιδηροδρομικός Τομέας του ΕΟΔΑΣΑΑΜ ανέλαβε επίσημα την διερεύνηση του ατυχήματος των Τεμπών την 15/03/2024, με την μετάταξη του πρώτου σιδηροδρομικού διερευνητή και τη συγκρότηση της επιτροπής διερεύνησης του σιδηροδρομικού δυστυχήματος των Τεμπών.

Η επιτροπή διερεύνησης απαρτίζεται από ένα στέλεχος του ΕΟΔΑΣΑΑΜ (πολιτικός μηχανικός με 32 χρόνια σιδηροδρομικής εμπειρίας) και δύο εξειδικευμένα σε θέματα ασφαλείας στελέχη του ERA (πολιτικός μηχανικός PhD και βιομηχανικός ψυχολόγος αντίστοιχα). Τον Οκτώβριο του 2024 προστέθηκε στην επιτροπή ένα στέλεχος του ΕΟΔΑΣΑΑΜ (πολιτικός μηχανικός με 21 χρόνια σιδηροδρομική εμπειρίας) ως αναπληρωματικό μέλος.

Η επιτροπή άρχισε αμέσως την έρευνα της σύμφωνα με τα οριζόμενα στο αρ. 46 του Ν.5014/2023 και οι εμπειρογνώμονες του ERA μεταβαίνουν κάθε μήνα στην Ελλάδα, προκειμένου να γίνουν οι επιτόπου αυτοψίες, η συγκέντρωση και ανάλυση των σχετικών με το ατύχημα αποδεικτικών στοιχείων και οι συνεντεύξεις με στελέχη εμπλεκόμενων φορέων και οργανισμών. Μέχρι σήμερα έχουν πραγματοποιηθεί περίπου εξήντα συνεντεύξεις με στελέχη που προέρχονται από δέκα εμπλεκόμενους φορείς, οργανισμούς, εταιρείες και υπηρεσίες. Επίσης, η επιτροπή έχει έρθει σε επαφή και συνεργάζεται με συγγενείς των θυμάτων καθώς και με πραγματογνώμονες αυτών. Επιπλέον, όταν απαιτείται, η επιτροπή έχει συνεργασία με τις δικαστικές αρχές που διενεργούν την προανάκριση (ειδικό εφέτη ανακριτή Λάρισας) και έχει λάβει από αυτές όλο το προανακριτικό υλικό.

Κατά την διάρκεια της διερεύνησης η επιτροπή έκρινε ότι έχουν συγκεντρωθεί αρκετά στοιχεία για να δικαιολογηθεί η έκδοση μιας επείγουσας Σύστασης Ασφαλείας (2024-01RL) την 7/6/2024. Με αυτή ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ ζήτησε από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να συνεργαστούν για την εφαρμογή μιας ασφαλούς μεθοδολογίας για την επικοινωνία και για την υιοθέτηση ενός μέσου που επιτρέπει την άμεση επικοινωνία ένας προς έναν μεταξύ των σταθμαρχών και των οδηγών συρμών.



Το έργο της επιτροπής πλησιάζει στην ολοκλήρωσή του και η έκδοση της σχετικής έκθεσης (βάσει αρ. 47 του Ν.5014/2023) και των τυχόν νέων συστάσεων ασφαλείας (βάσει αρ. 49 του Ν.5014/2023), προγραμματίζεται να γίνει στα τέλη Φεβρουαρίου 2025. Η έκθεση θα παρουσιαστεί σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς και εν συνεχεία θα παρουσιαστεί δημοσίως μέσω συνέντευξης τύπου.



6. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

Ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ εκδίδει Συστάσεις Ασφαλείας (άρθρο 49 του Ν.5014/2023) όταν στα πλαίσια των διερευνήσεων που διεξάγει διαπιστώσει ότι υπάρχουν κίνδυνοι ασφαλείας. Κατά την διερεύνηση του ατυχήματος των Τεμπών, συγκεντρώθηκαν αρκετά στοιχεία για να δικαιολογηθεί η έκδοση μίας επείγουσας Σύστασης Ασφαλείας.

Την 7-6-2024 εκδόθηκε η επείγουσα σιδηροδρομική σύσταση ασφαλείας υπ' αρ. 2024-01RL, η οποία απευθύνθηκε κυρίως στην Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (για την εφαρμογή της σύστασης ως Αρχή Ασφαλείας Σιδηροδρόμων άρθρου 16 & 17 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων) και δευτερευόντως στον ΟΣΕ (Διαχειριστής Υποδομής), στις Σιδηροδρομικές Εταιρείες (Hellenic Train, Railcarco, GFR), στην ΓΑΙΑΟΣΕ, και στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

6.1 Κίνδυνος ασφαλείας σχετικά με τις επικοινωνίες

Η ανάλυση της κοινής πρακτικής των σχετικών με την ασφάλεια επικοινωνιών που προηγήθηκαν του ατυχήματος των Τεμπών, αποκάλυψε τους ακόλουθους κινδύνους, οι οποίοι εξακολουθούσαν να υφίστανται κατά την εποχή της διερεύνησης:

- Η μετάδοση μηνυμάτων που σχετίζονται με την ασφάλεια στερείται δομής (π.χ. σωστή αναγνώριση συνομιλητών και τοποθεσιών), μεθοδολογία (π.χ. ανάγνωση, διόρθωση σφαλμάτων) και χρήση διεθνώς συμφωνημένης ορολογίας και κανόνων επικοινωνίας. Με αυτόν τον τρόπο, δεν δημιουργείται καμία διασφάλιση ότι ένα μήνυμα έχει μεταφερθεί με σαφήνεια και έγινε πλήρως κατανοητό και ως εκ τούτου κρίσιμες πληροφορίες ενδέχεται να παρεξηγηθούν ή να παρερμηνευθούν λόγω ανακριβών ή διφορούμενων εκφράσεων.
- Το ραδιοηλέφωνο VHF χρησιμοποιείται ευρέως ως ανοιχτό κανάλι επικοινωνίας για κοινή χρήση όλων των ειδών πληροφοριών. Η χρήση του ίδιου ραδιοηλεφώνου VHF επίσης ως προτιμώμενου/μοναδικού μέσου επικοινωνίας για επικοινωνίες που σχετίζονται με την ασφάλεια μεταξύ σταθμαρχών και οδηγών συρμών, δημιουργεί μια κατάσταση στην οποία δεν είναι δυνατό να δοθεί προτεραιότητα στις επικοινωνίες που σχετίζονται με την ασφάλεια έναντι όλων των άλλων επικοινωνιών. Αυτό μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα τη διακοπή ή την μη καθαρή λήψη σημαντικών μηνυμάτων στη συνομιλία λόγω μεγάλου φόρτου ραδιοφωνικής επικοινωνίας, στατικού θορύβου ή/και εξωτερικών παρεμβολών στις ραδιοεπικοινωνίες.



6.2 Έκδοση της υπ' αρ. 2024-01RL Σύστασης Ασφαλείας

Η ανωτέρω σύσταση ασφαλείας καταλήγει στα κάτωθι:

«...Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη θα πρέπει να συνεργαστούν χωρίς καθυστέρηση για την εφαρμογή στο ελληνικό σιδηροδρομικό σύστημα:

1. Μιας ασφαλούς μεθοδολογίας για την επικοινωνία, που σέβεται τις απαιτήσεις του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2023/1693 της Επιτροπής, που τροποποιεί τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/773 σχετικά με τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας σχετικά με το υποσύστημα λειτουργίας και διαχείρισης κυκλοφορίας του σιδηροδρομικού συστήματος εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το Παράρτημα Γ.

2. Ένα μέσο επικοινωνίας που επιτρέπει την άμεση επικοινωνία ένας προς έναν μεταξύ των σταθμαρχών και των οδηγών συρμών, για κάθε επικοινωνία που σχετίζεται με την ασφάλεια...».

6.3 Φορείς στους οποίους απευθύνεται η Σύσταση Ασφαλείας

Αυτή η επείγουσα σύσταση ασφάλειας αφορά:

- Την ΡΑΣ, ως εθνική αρχή ασφάλειας, για τα καθήκοντα που καθορίζονται στα άρθρα 16 και 17 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.
- Τον ΟΣΕ, ως διαχειριστή υποδομής, για να καταρτίσει - σύμφωνα με το Παράρτημα II σημείο 5.1.1 του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 - την κατάλληλη μεθοδολογία επικοινωνίας και το Βιβλίο Εντύπων Επικοινωνιών, καθώς και σχέδιο υλοποίησης, συμπεριλαμβανομένων των προγραμμάτων εκπαίδευσης, που θέτει καθορισμένες προθεσμίες για την εφαρμογή των τροποποιημένων επιχειρησιακών διαδικασιών και την εφαρμογή των κατάλληλων μέσων επικοινωνίας.
- Όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, για να παρέχουν εκπαίδευση στους μηχανοδηγούς και το αρμόδιο προσωπικό για τη λειτουργία αμαξοστοιχιών σύμφωνα με τις τροποποιημένες επιχειρησιακές διαδικασίες και τα μέσα επικοινωνίας, σύμφωνα με τις προθεσμίες που ορίζει ο διαχειριστής υποδομής.
- Τη ΓΑΙΟΣΕ, ως κάτοχο του μεγαλύτερου μέρους των σιδηροδρομικών οχημάτων που λειτουργούν στο ελληνικό δίκτυο, για την υποστήριξη της υλοποίησης των κατάλληλων μέσων επικοινωνίας.
- Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών για να διευκολύνει τις προτεινόμενες αλλαγές, οι οποίες μπορεί να περιλαμβάνουν τροποποίηση ή ανάκληση νομοθετικών πράξεων, και να καλύψει την ευθύνη του κράτους μέλους βάσει



του άρθρου 4 στοιχείο α) της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

6.4 Εφαρμογή της υπ' αρ. 2024-01RL Σύστασης Ασφαλείας

Η ΡΑΣ, η οποία ως εθνική αρχή ασφαλείας σιδηροδρόμων έχει την εποπτεία της εφαρμογής της ανωτέρω Σύστασης Ασφαλείας, ζήτησε από όλους τους εμπλεκόμενους αποδέκτες της σύστασης να προχωρήσουν στην κατάρτιση ενός Σχεδίου Δράσης για τη θέση σε λειτουργία και τη χρήση του υποσυστήματος φωνητικής ραδιοεπικοινωνίας GSM-R.

Η ΡΑΣ κατόπιν συνεργασίας με τους εμπλεκόμενους φορείς κατέληξε σε ένα Αρχικό Σχέδιο Δράσεων για την εφαρμογή του σημείου 1 της Σιδηροδρομικής Σύστασης Ασφαλείας 2024-01RL. Η ΡΑΣ παρακολουθεί την εφαρμογή του ανωτέρω Σχεδίου Δράσεως και με το έγγραφο με αρ. πρωτ. 65/9-1-2025, υπέβαλε τις πιο πρόσφατες παρατηρήσεις στον ΟΣΕ και τη ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ.

6.5 Λοιπές επισημάνσεις του ΕΟΔΑΣΑΑΜ για την ασφάλεια

Επιπλέον των ανωτέρω, το Συμβούλιο του ΕΟΔΑΣΑΑΜ προέβη σε επισημάνσεις προς τους σιδηροδρομικούς φορείς σχετικά με :

- την ανάγκη αντιμετώπισης και απομάκρυνσης της βλάστησης και άλλων τυχόν φερτών υλικών στο σιδηροδρομικό δίκτυο και
- την απαρέγκλιτη τήρηση του Γενικού Κανονισμού Κίνησης.



7. ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ

Η οδηγία για την ασφάλεια των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων (ΕΥ/2016/798) απαιτεί από τους φορείς διερεύνησης των κρατών μελών να πραγματοποιούν ανταλλαγή απόψεων και εμπειριών για τους σκοπούς της ανάπτυξης κοινών μεθόδων έρευνας, την κατάρτιση κοινών αρχών για την παρακολούθηση των συστάσεων ασφάλειας και την προσαρμογή στην εξέλιξη της τεχνικής και επιστημονικής προόδου.

Αυτό γίνεται μέσω του ευρωπαϊκού δικτύου φορέων διερεύνησης (NIB Network), στο οποίο συμμετέχουν όλοι οι ευρωπαϊκοί φορείς διερεύνησης (NIB) υπό την αιγίδα του ERA. Το NIB Network πραγματοποιεί συνεδριάσεις ολομέλειας εκπροσώπων των μελών του για ανταλλαγή εμπειριών, παράγει οδηγούς σχετικά με ερευνητικές δραστηριότητες, πραγματοποιεί αξιολογήσεις και, όποτε είναι δυνατόν, διευκολύνει την κοινή εκπαίδευση. Σε συμμόρφωση με το άρθρο 22 της οδηγίας ΕΥ/2016/798, το NIB Network έχει επίσης καθιερώσει ένα πρόγραμμα αξιολογήσεων των NIB από ειδικούς επιστήμονες, στο οποίο ενθαρρύνονται να συμμετέχουν όλοι οι NIB προκειμένου να παρακολουθείται η αποτελεσματικότητα και η ανεξαρτησία τους.

Ο Σιδηροδρομικός Τομέας του ΕΟΔΑΣΑΑΜ μόλις στελεχώθηκε ήρθε σε επαφή με το NIB Network και ξεκίνησε να συμμετέχει στις συνεδριάσεις του και στις ομάδες εργασίας που έχει συστήσει. Ειδικότερα συμμετείχε:

- Στο 55^ο NIB Network Meeting που πραγματοποιήθηκε στη Valenciennes της Γαλλίας (διαδικτυακά).
- Στο 56^ο NIB Network Meeting που πραγματοποιήθηκε στη Λισσαβώνα της Πορτογαλίας, με φυσική παρουσία.

Στις συνεδριάσεις αυτές στέλεχος του ΕΟΔΑΣΑΑΜ έκανε παρουσίαση για την έναρξη λειτουργίας του Οργανισμού καθώς και για την πορεία της διερεύνησης του ατυχήματος των Τεμπών, για την οποία υπάρχει μεγάλο ενδιαφέρον πανευρωπαϊκά.

Ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ αντιλαμβανόμενος τα πλεονεκτήματα της πλήρους συνεργασίας με τον ERA και το NIB Network δήλωσε εθελοντικά ότι προσφέρεται ώστε να αξιολογηθεί από τους ειδικούς του NIB Network. Η αξιολόγηση (peer review) έχει μπει στον αντίστοιχο προγραμματισμό του NIB Network για το 2026.

Επίσης με πρωτοβουλία του ΕΟΔΑΣΑΑΜ μία από τις συνεδριάσεις του NIB Network του έτους 2026 προγραμματίστηκε να γίνει στην Αθήνα. Η ακριβής ημερομηνία και ο χώρος που θα γίνει το γεγονός θα καθοριστούν στις επόμενες συνεδριάσεις.



8. ΛΟΙΠΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

1. Η ετήσια έκθεση του σιδηροδρομικού τομέα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ για το 2023 (HARSIA ANNUAL REPORT 2023) συντάχθηκε και απεστάλη στον ERA την 13-09-2024. Φυσικά σε αυτήν αναφέρεται ότι ο σιδηροδρομικός τομέας δεν ήταν λειτουργικός το 2023 (λειτουργήσε τον Μάρτιο 2024 με την μετάταξη του πρώτου σιδηροδρομικού διερευνητή).
2. Συμμετοχή (σιδηροδρομικών και αεροπορικών) στελεχών του ΕΟΔΑΣΑΑΜ σε εκπαιδευτικό σεμινάριο «Investigating SMS» που διοργανώθηκε από τον ERA στα γραφεία του ΕΟΔΑΣΑΑΜ στις 18-22 Μαρτίου 2024.
3. Στις 8-10 Οκτωβρίου 2024 ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ συμμετείχε στο εκπαιδευτικό σεμινάριο «Human and Organisational Factors (HOF) within a Safety Management System (SMS)» που διοργανώθηκε από τον ERA, στο πλαίσιο του προγράμματος «Υποστήριξη στην Ελλάδα για ασφάλεια και διαλειτουργικότητα».



9. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΕ Ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ ΤΟ 2024

Τα προβλήματα που αντιμετώπισε το 2024 ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ κατά την άσκηση των καθηκόντων του περιγράφονται παρακάτω:

1. Έλλειψη διερευνητών. Ο Οργανισμός διαθέτει τρεις υπηρετούντες σιδηροδρομικούς διερευνητές ενώ έπρεπε να είναι στελεχωμένος με εννέα (άρθρο 23 του Ν.5167/2024).
2. Οργάνωση Σιδηροδρομικού Τομέα. Με το υφιστάμενο οργανόγραμμα το Τμήμα Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων υπάγεται στη Μονάδα Διερευνήσεων, η οποία είναι υπεύθυνη τόσο για τα αεροπορικά όσο και για τα σιδηροδρομικά ατυχήματα. Για την εύρυθμη λειτουργία του τομέα θα πρέπει να δημιουργηθεί μία ξεχωριστή Μονάδα/Διεύθυνση για τις σιδηροδρομικές διερευνήσεις, ανεξάρτητη από τις αεροπορικές διερευνήσεις. Στη Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων πρέπει να υπάγονται δύο τμήματα, το Τμήμα Σιδηροδρομικών Διερευνήσεων και το Τμήμα Στατιστικής.
3. Αποζημιώσεις εκτός έδρας για διερευνήσεις. Με τις διαδικασίες του δημοσίου τομέα δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί η έκτακτη, μη προγραμματισμένη εκτός έδρας μετάβαση διερευνητή, η οποία είναι απαραίτητο να εκτελεστεί άμεσα σε περιπτώσεις ατυχημάτων. Πρέπει να καθοριστεί μια διαδικασία για την άμεση αποζημίωση του σιδηροδρομικού διερευνητή και των αντίστοιχων εκτάκτων εξόδων και οδοιπορικών.
4. Οχήματα για εκτός έδρας μετακινήσεις. Αυτή τη στιγμή υπάρχει μόνο ένα παλιό αυτοκίνητο για το σύνολο των αεροπορικών και σιδηροδρομικών διερευνητών, το οποίο ήταν σε πολυετή ακινησία. Για την εύρυθμη λειτουργία του Σιδηροδρομικού Τομέα απαιτούνται τουλάχιστον δύο οχήματα.
5. Χρηματοδότηση για εξωτερικές πραγματογνωμοσύνες και μελέτες. Κατά την διάρκεια διερευνήσεων προκύπτουν εξειδικευμένα ερωτήματα/θέματα τα οποία μπορούν να απαντηθούν μόνο μέσω της πρόσληψης εξωτερικών εξειδικευμένων επιστημόνων/εργαστηρίων για την εκπόνηση τεχνικών δοκιμών, μελετών και προσομοιώσεων.
6. Χρηματοδότηση για συνεργασία με NIB Network και εκπαίδευση. Υπάρχει ανάγκη συμμετοχής των διερευνητών στις συνεδριάσεις και τα εκπαιδευτικά προγράμματα τα οποία διοργανώνονται από το NIB Network ή άλλους ευρωπαϊκούς αντίστοιχους φορείς, κυρίως σε χώρες της ΕΕ.



10. ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΓΙΑ ΤΟ 2025

1. Έκδοση της έκθεσης για το ατύχημα των Τεμπών και των τυχόν νέων συστάσεων ασφαλείας (Φεβρουάριος 2025).
2. Ολοκλήρωση τρεχουσών διερευνήσεων και προκαταρκτικών διερευνήσεων.
3. Στελέχωση με νέους σιδηροδρομικούς διερευνητές.
4. Σύναψη μνημονίων συνεργασίας με:
 - Δικαστικές αρχές
 - την Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας,
 - την Ελληνική Αστυνομία,
 - το Πυροσβεστικό Σώμα και
 - τους σιδηροδρομικούς φορείς.Σκοπός είναι να τυποποιηθούν οι διαδικασίες συνεργασίας, συντονισμού και παροχής στοιχείων μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών και να ληφθεί μέριμνα για την συμμετοχή του ΕΟΔΑΣΑΑΜ στα εκάστοτε Σχέδια Έκτακτης Ανάγκης αλλά και στο Ειδικό Σχέδιο Διαχείρισης Ανθρώπινων Απωλειών (ΣΔΑΑ).
5. Κατάρτιση λίστας με εκπαιδευτικά και ερευνητικά ιδρύματα και με πραγματογνώμονες για μελλοντική συνεργασία σε θέματα διερεύνησης.
6. Εκπαίδευση των σιδηροδρομικών διερευνητών από τον ERA στο πλαίσιο του προγράμματος «Υποστήριξη στην Ελλάδα για ασφάλεια και διαλειτουργικότητα» (Investigating SMS, Risk Management , Workshop on Risk Management- INFRABEL, Competence Management System, Workshop SMS & Risk Management – EUROSTAR).
7. Συμμετοχή στα NIB Network Meeting και στο NIB Network Nordic Group Meeting, υπό την αιγίδα του NIB Δανίας. Συνεργασία με τον NIB Ιρλανδίας, σε θέματα διαδικασιών διερεύνησης.