



Αθήνα, 17 Νοεμβρίου 2025

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών

Θέμα: «Κόλαφος» η απόφαση της ΡΑΣ για την εκπαίδευση των σταθμαρχών του ΟΣΕ το 2023. Απαντήσεις οφείλει το Υπουργείο για τη σημερινή κατάσταση

Η πρόσφατη απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) με την οποία επιβάλλεται πρόστιμο ύψους 1.040.000 ευρώ στον ΟΣΕ για σωρεία παραβάσεων στη διαδικασία εκπαίδευσης σταθμαρχών, αποκαλύπτει μια σειρά σοβαρότατων θεσμικών και λειτουργικών προβλημάτων που άπτονται άμεσα της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Ιδιαίτερα ανησυχητικό είναι ότι οι διαπιστώσεις της Αρχής αφορούν στην περίοδο Μαρτίου του 2023, δηλαδή, μόλις έναν μήνα μετά την τραγωδία των Τεμπών, όταν η χώρα βρισκόταν σε κατάσταση συλλογικού σοκ και η κυβέρνηση είχε δεσμευθεί δημοσίως για «ριζική αλλαγή» στη λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος.

Σύμφωνα με την απόφαση της ΡΑΣ, ο ΟΣΕ παρέκαμψε το εγκεκριμένο πρόγραμμα σπουδών για την εκπαίδευση των σταθμαρχών, παρέλειψε κρίσιμα στάδια θεωρητικής και πρακτικής κατάρτισης και δεν τήρησε τα προβλεπόμενα αρχεία, όπως παρουσιολόγια, ημερολόγια πρακτικής και δελτία αξιολόγησης του προσωπικού.

Σαν να μην έφταναν τα παραπάνω, τοποθέτησε σε ενεργή υπηρεσία 75 σταθμάρχες, χωρίς να υπάρχει η σχετική τεκμηρίωση ότι ολοκλήρωσαν την εκπαίδευση. Αυτό και μετά τη ρητή απαγόρευση της ίδιας της ΡΑΣ από τις 16 Μαρτίου 2023 (Απόφαση 24/2023).

Η Αρχή είχε από τότε διαπιστώσει ότι «η κατάρτιση που παρασχέθηκε από τον ΟΣΕ στον συγκεκριμένο ελεγχόμενο θεωρητικό και πρακτικό κύκλο εκπαίδευσης και αφορά σε προσωπικό του ΟΣΕ που επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας (σταθμάρχες) υπήρξε ελλιπής και, ως εκ τούτου, ανεπαρκής».

Με την παρούσα απόφασή της, η Αρχή επιβεβαιώνει επίσης ότι ο ΟΣΕ διαμόρφωσε παράτυπα ένα πλαίσιο προσωπικού «δύο ταχυτήτων», διαχωρίζοντας τους σταθμάρχες σε «μόνιμους» και σε «συμβασιούχους».

Οι δύο «κατηγορίες» προσωπικού λάμβαναν διαφορετικά προγράμματα εκπαίδευσης, μολονότι το σύνολο του προσωπικού των σταθμαρχών εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας.

Η παραπάνω πρακτική, εκτός από αδικαιολόγητη και επικίνδυνη, είναι και πρόδηλα παράνομη, καθώς παραβιάζει ευρωπαϊκούς κανονισμούς και το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας του ίδιου του ΟΣΕ.

Η ΡΑΣ, τέλος, αναφέρει ότι ορισμένοι από τους εν λόγω σταθμάρχες - που δεν πιστοποιήθηκε ποτέ αν έλαβαν την προβλεπόμενη εκπαίδευση - τοποθετήθηκαν κανονικά σε σταθμούς όπως η Πάτρα, η Θεσσαλονίκη και η Σίνδος, μεταξύ 22 και 31 Μαρτίου 2023, παρά τη ρητή απαγόρευση.

Πέραν των ευρημάτων, ιδιαίτερη σημασία έχει και η αναφορά της νέας Ολομέλειας της ΠΑΣ στην απόφαση της προηγούμενης διοίκησής της να διακόψει προσωρινά την έρευνα (Μάιος 2023).

Η νέα διοίκηση έκρινε τη διακοπή αβάσιμη και επανέλαβε την έρευνα, γεγονός που εγείρει εύλογα ερωτήματα για τη στάση και την αποτελεσματικότητα της τότε εποπτεύουσας αρχής.

Τα παραπάνω επιβεβαιώνουν, με τον πιο αδιαμφισβήτητο τρόπο, τις καταγγελίες του προσωπικού του ΟΣΕ πριν την τραγωδία των Τεμπών για δομικές παραλείψεις, παθογένειες και ελλείμματα ασφαλείας στον τρόπο λειτουργίας του Οργανισμού.

Οι θεσμικές ελλείψεις, παραλείψεις και η απουσία ελέγχου σε ένα σύστημα εκπαίδευσης, εποπτείας και διοίκησης κάνουν το «ανθρώπινο λάθος» σχεδόν αναπόφευκτο.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι το προσωπικό των σταθμαρχών εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας στις δημόσιες σιδηροδρομικές μεταφορές, η κυβέρνηση και το αρμόδιο Υπουργείο οφείλουν να θεσμοθετήσουν ένα ενιαίο, διαφανές και ανεξάρτητο σύστημα εκπαίδευσης σταθμαρχών, αντίστοιχο με εκείνο των μηχανοδηγών.

Οι ανεξάρτητοι εκπαιδευτές και εξεταστές θα προέρχονται από ειδικό Μητρώο ανεξάρτητων εκπαιδευτών και εξεταστών και η διαδικασία των εξετάσεων, της αξιολόγησης και πιστοποίησής τους θα εποπτεύεται με την παρουσία στελέχους της ΠΑΣ, στις εξετάσεις.

Το θεσμικό πλαίσιο οφείλει επίσης να προβλέπει τη σαφή οριοθέτηση αρμοδιοτήτων ανάμεσα σε ΟΣΕ και ΠΑΣ ως προς τον έλεγχο επάρκειας του προσωπικού ασφαλείας.

Κατόπιν των ανωτέρω,

Ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

1. Ποια είναι σήμερα η υπηρεσιακή κατάσταση των 75 σταθμαρχών που, σύμφωνα με τη ΠΑΣ, τοποθετήθηκαν χωρίς να έχει τεκμηριωθεί η πλήρης εκπαίδευσή τους;
2. Εξακολουθούν να υπηρετούν κανονικά σε θέσεις κρίσιμων καθηκόντων ασφαλείας;
3. Έχει πραγματοποιηθεί επανεκπαίδευση ή επαναξιολόγηση του προσωπικού αυτού; Από ποιους και με ποιον τρόπο;
4. Γιατί η Απόφαση της ΠΑΣ περιορίστηκε στη διαπίστωση επί των ημερομηνιών από 22 έως 31 Μαΐου, ενώ τα προσωρινά μέτρα διαρκούσαν από 17 Μαρτίου 2023 έως 16 Σεπτεμβρίου 2023; Γιατί δεν αναζητήθηκαν πλήρη στοιχεία για ολόκληρο το επίμαχο χρονικό διάστημα; Πρέπει να λάβει γνώση το Υπουργείο με πλήρη κατάλογο υπηρεσιών για το χρονικό διάστημα που ίσχυαν τα μέτρα και να ενημερώσει τη Βουλή;
5. Ποια μέτρα έχουν ληφθεί από το Υπουργείο και τον ΟΣΕ προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η διαδικασία εκπαίδευσης των σταθμαρχών τηρεί στο εξής τις προδιαγραφές που προβλέπει ο Οδηγός Σπουδών και η ευρωπαϊκή νομοθεσία;
6. Γιατί δεν εφαρμόζεται η αναφερόμενη στην Απόφαση της ΠΑΣ υπ' αριθ. 9046077/8.5.2019 σχετική Εγκύκλιος 4/2019 του ΟΣΕ, όμοια για όλους τους εργαζόμενους του ΟΣΕ που απασχολούνται σε κρίσιμες θέσεις και εξαιρούνται αυτοί με σύμβαση εργασίας ορισμένου χρόνου, ενώ είναι σταθμάρχες; Γιατί επιλέγει το Υπουργείο να διαμορφώνει καθεστώς υπαλλήλων «δύο ταχυτήτων»; Δημιουργείται, από τον τρόπο μη εφαρμογής της Εγκυκλίου αυτής, ζήτημα ασφαλείας στον σιδηρόδρομο;

7. Τελικά και σύμφωνα με την Απόφαση της ΡΑΣ (24/2023), η λειτουργία του σιδηροδρομικών δρομολογίων γινόταν όλο αυτό το διάστημα χωρίς την απαιτούμενη ασφάλεια, λόγω της χρησιμοποίησης ανεκπαιδευτων σταθμαρχών και το εποπτεύον Υπουργείο δεν έλαβε κανένα μέτρο εναντίον του ΟΣΕ, που όπως φαίνεται αυθαιρετούσε, ενώ γνώριζε τη σχετική Απόφαση της ΡΑΣ; Προτίθεται σήμερα, μετά και την νέα Απόφαση της ΡΑΣ (24/2025) και την επιβολή προστίμου, να ελέγξει τουλάχιστον πειθαρχικά τη διευθυντική ομάδα του ΟΣΕ που δεν έλαβε κανένα μέτρο;
8. Προτίθεται το Υπουργείο να θεσμοθετήσει ένα ενιαίο, διαφανές και ανεξάρτητο σύστημα εκπαίδευσης σταθμαρχών, αντίστοιχο με εκείνο των μηχανοδηγών, με Μητρώο ανεξάρτητων εκπαιδευτών, πιστοποίηση και αξιολόγηση υπό την εποπτεία της ΡΑΣ και σαφή οριοθέτηση αρμοδιοτήτων ανάμεσα σε ΟΣΕ και ΡΑΣ, ως προς τον έλεγχο επάρκειας του προσωπικού ασφαλείας;
9. Σε ποιο στάδιο βρίσκεται η συμμόρφωση του ΟΣΕ με τα διορθωτικά μέτρα που επέβαλε η ΡΑΣ; Υπάρχουν έλεγχοι και σχετικές διαβεβαιώσεις ότι ο Οργανισμός κινείται προς την κατεύθυνση της συμμόρφωσης, με βάση την απόφαση της Αρχής;
10. Η συμμόρφωση του ΟΣΕ με τα διορθωτικά μέτρα που προβλέπονται στην Απόφαση της ΡΑΣ, θα ελεγχθεί από την Ειδική Μονάδα επιθεωρητών της ΡΑΣ, που προβλέπεται στον πρόσφατο νόμο 5220/2025 (άρθρο 14); Έχει γίνει η σχετική στελέχωση της Ειδικής Μονάδας με επιθεωρητές όπως προβλεπόταν; Πόσοι έχουν προσληφθεί ;

Οι Ερωτώντες Βουλευτές

Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος

Βέττα Καλλιόπη

Γαβρήλος Γιώργος

Δούρου Ειρήνη

Ζαμπάρας Μίλτος

Μαμουλάκης Χαράλαμπος

Μπάρκας Κώστας

Νοτοπούλου Αικατερίνη

Ξανθόπουλος Θεόφιλος

Παπαηλιού Γεώργιος

Τσαπανίδου Πόπη

Ψυχογιός Γεώργιος