



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ



ρυθμιστική αρχή
σιδηροδρόμων

regulatory
authority
for railways

ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ | 2019

ΕΘΝΙΚΗ ΑΡΧΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ



Σεπτέμβριος 2020

Περιεχόμενα

1.	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	4
1.1	Σκοπός, πεδίο εφαρμογής και αποδέκτες της έκθεσης.....	4
1.2	Βασικά συμπεράσματα για το έτος αναφοράς	6
2.	ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΣΤΑ ΑΓΓΛΙΚΑ	11
3.	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ, ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ, ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	16
3.1	Στρατηγική και πρόγραμμα δράσεων.....	16
3.2	Συστάσεις ασφαλείας	17
3.3	Μέτρα ασφαλείας που εφαρμόστηκαν	17
3.4	Οργανωτικό πλαίσιο ασφαλείας.....	18
4	ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	23
4.1	Ανάλυση επιμέρους επιδόσεων ασφαλείας την τελευταία 5ετία	23
4.2	Διαγράμματα με τα δεδομένα των ΚΔΑ	27
5.	ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ & ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ	39
5.1	Αλλαγές στην νομοθεσία και σε κανονισμούς.....	39
5.2	Παρεκκλίσεις σύμφωνα με το άρθρο 15 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798	40
6.	ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ, ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΛΛΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΠΟΥ ΕΚΔΟΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΑΡΧΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	42
6.1	Ενιαία πιστοποιητικά ασφαλείας και Εγκρίσεις ασφαλείας	42
6.2	Έγκριση Οχημάτων.....	44
6.3	Υπεύθυνοι Φορείς για την Συντήρηση Εμπορευματικών Φορταμαξών (ΥΣΦ)...	44
6.4	Μηχανοδηγοί.....	45
6.5	Άλλοι τύποι Εγκρίσεων / Πιστοποιήσεων.....	47
6.6	Επαφές με άλλες Αρχές Ασφαλείας	47
6.7	Ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ ΡΑΣ και Σιδηροδρομικών Οργανισμών.....	48
6.8	Συνεργασία με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ	49
7.	ΕΠΟΠΤΕΙΑ	51
7.1	Στρατηγική, σχεδιασμός και λήψη αποφάσεων.	51
7.2	Αποτελέσματα εποπτείας	52
7.3	Συντονισμός και συνεργασία	53
7.4	Έλεγχος των επιδόσεων και της λήψης αποφάσεων της ΡΑΣ από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ.....	54

8.	ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΜΑ ΑΠΟ Σ.Ε. & Δ.Υ.	56
8.1	Εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 σχετικά με την ΚΜΑ για το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας.....	56
8.2	Εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 402/2013 σχετικά με τα την ΚΜΑ για την Αξιολόγηση και την Εκτίμηση της Επικινδυνότητας.....	56
8.3	Εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 1078/2012 σχετικά με την ΚΜΑ για την Παρακολούθηση.....	56
8.4	Συμμετοχή και υλοποίηση έργων της ΕΕ.....	57
9.	ΚΟΥΛΤΟΥΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	59
9.1	Αξιολόγηση και παρακολούθηση.....	59
9.2	Πρωτοβουλίες / Έργα.....	59
9.3	Πρωτοβουλίες, Έργα και Επικοινωνία.....	60
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΠΡΟΟΔΟΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ	64
	ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΣΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΟΡΙΣΜΟΙ – ΠΡΟΟΔΟΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ	66
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: ΑΚΡΩΝΥΜΙΑ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ	68

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

- 1.1 Σκοπός, πεδίο εφαρμογής και αποδέκτες της έκθεσης
- 1.2 Βασικά συμπεράσματα για το έτος αναφοράς



1. Εισαγωγή

Η ετήσια έκθεση για το έτος 2019 για τις δραστηριότητες της Ελληνικής Εθνικής Αρχής Ασφάλειας (ΕΑΑ), τα καθήκοντά της οποίας ασκούνται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), συντάχθηκε από τη Μονάδα Ασφάλειας και Διαλειτουργικότητας Σιδηροδρόμων (ΜΑΣΔ) της ΡΑΣ.

Η σύνταξη της πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με τον Οδηγό «Έκδοση της ετήσιας έκθεσης NSA [yyyy]» (GUI_MRA_002 V 3.0) ο οποίος δημοσιεύθηκε από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης («Οργανισμός») και απευθύνεται στις ΕΑΑ/NSA. Η έκθεση καλύπτει όλες τις δραστηριότητες της ΡΑΣ στους τομείς της ασφάλειας των σιδηροδρόμων και της διαλειτουργικότητας από την 1η Ιανουαρίου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2019 και διατίθεται στην ελληνική & αγγλική γλώσσα στην ακόλουθη ιστοσελίδα: <http://ras-el.gr>.

Για τυχόν περαιτέρω διευκρινίσεις, παρακαλούμε επικοινωνήσετε μαζί μας στην ηλεκτρονική διεύθυνση: info@ras-el.gr.

1.1 Σκοπός, πεδίο εφαρμογής και αποδέκτες της έκθεσης

Το άρθρο 19 της Οδηγίας για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων (ΕΕ) 2016/798 το οποίο ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία με το άρθρο 71 του ν.4632/2019 (Α' 159) απαιτεί από τις ΕΑΑ να δημοσιεύουν ετήσια έκθεση κάθε χρόνο σχετικά με τις δραστηριότητές τους κατά το προηγούμενο έτος και να την αποστέλλουν στον Οργανισμό έως τις 30 Σεπτεμβρίου.

Η ετήσια έκθεση περιέχει πληροφορίες σχετικά με:

- a) την εξέλιξη της σιδηροδρομικής ασφάλειας, περιλαμβανομένης συγκεντρωτικής κατάστασης σε επίπεδο κράτους μέλους για τους Κοινούς Δείκτες Ασφάλειας (ΚΔΑ) σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798.
- b) Σημαντικές μεταβολές στις νομοθετικές και κανονιστικές ρυθμίσεις όσον αφορά την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.
- c) Τις εξελίξεις ως προς την πιστοποίηση της ασφάλειας και την έγκριση της ασφάλειας.
- d) Τα αποτελέσματα και εμπειρίες από την εποπτεία διαχειριστών υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, περιλαμβανομένου του αριθμού και της έκβασης των επιθεωρήσεων και λογιστικών ελέγχων.
- e) Τις παρεκκλίσεις που αποφασίστηκαν σύμφωνα με το άρθρο 15 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 και

- f) την πείρα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής όσον αφορά την εφαρμογή των σχετικών Κοινών Μεθόδων Ασφάλειας (ΚΜΑ).

Η παρούσα έκθεση έχει σκοπό, κυρίως, να παράσχει αποδείξεις της συνεχούς προσπάθειας της Ελλάδας για την εναρμόνιση της, σε σχέση με τα άλλα κράτη μέλη της ΕΕ, στα ακόλουθα θέματα :

- Βελτίωση των επιδόσεων ασφάλειας.
- Πρόοδος στην ανάπτυξη της διαλειτουργικότητας.

Συνεπώς, η έκθεση αποσκοπεί στην ενημέρωση κάθε ενδιαφερομένου και του Οργανισμού για τις δραστηριότητες της ΡΑΣ όσον αφορά στην ανάπτυξη της ασφάλειας και της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων, αποδεικνύοντας πώς η ΡΑΣ προωθεί το κανονιστικό πλαίσιο της ΕΕ για τους σιδηροδρόμους, παρακολουθεί την ανάπτυξη της ασφάλειας και της διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος στην Ελλάδα, επισημαίνοντας προβλήματα και ορθές πρακτικές.

Η δομή και το περιεχόμενο της έκθεσης βασίσθηκε στον οδηγό του Οργανισμού όπως αναφέρθηκε στην εισαγωγή.

Σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 6 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 το οποίο ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία με το άρθρο 61 του ν.4632/2019, πριν από τις 31 Μαΐου κάθε έτους, όλοι οι Διαχειριστές Υποδομής (ΔΥ) και οι Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις (ΣΕ) υποβάλλουν στην ΕΑΑ ετήσια έκθεση ασφάλειας για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Οι ετήσιες εκθέσεις των σιδηροδρομικών οργανισμών αποτελούν σημαντική πηγή πληροφοριών για την παρούσα έκθεση.

Η παρούσα έκθεση καλύπτει το σύνολο του ενεργού εθνικού σιδηροδρομικού συστήματος της Ελλάδας.

Η έκθεση είναι διαθέσιμη :

- Στον Οργανισμό.
- Στην Ελληνική Αρχή Ασφαλείας.
- Σε άλλες ΕΑΑ.
- Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (ΥΥΜ).
- Στον Εθνικό Φορέα Διερεύνησης Ατυχημάτων Σιδηροδρόμων (ΝΙΒ) (δεν είναι προς το παρόν ενεργός).
- Στους σιδηροδρομικούς οργανισμούς της Ελλάδας ως ακολούθως :
 - Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις (ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΣΤΑΣΥ, RAIL CARGO, PEARL & GFR)
 - Διαχειριστής Υποδομής (ΟΣΕ)

- Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού (πρώην ΕΕΣΣΤΥ, νυν ΤΡΑΙΝΟΣΕ)
- Φορείς Αξιολόγησης της Συμμόρφωσης: Κοινοποιημένοι και Ορισμένοι Φορείς (NoBos & DeBos), Φορείς αξιολόγησης επικινδυνότητας (AsBos)
- Οποιαδήποτε άλλο ενδιαφερόμενο μέρος (π.χ. ενώσεις επιβατών κλπ.)

Η διαθεσιμότητα της έκθεσης διασφαλίζεται μέσω ανάρτησής στην ιστοσελίδα της ΡΑΣ στη διεύθυνση <http://ras-el.gr> και στη συνέχεια στη βάση δεδομένων ERADIS του Οργανισμού. Επίσης, διαβιβάζεται σε έντυπη μορφή στον Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών, στον Υφυπουργό και στον Γενικό Γραμματέα Μεταφορών.

1.2 Βασικά συμπεράσματα για το έτος αναφοράς

Η ΡΑΣ λειτουργεί ως Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή σύμφωνα με τον Εσωτερικό της Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης, ο οποίος εγκρίθηκε με την υπ. αριθ. Δ4δ/οικ.89995 / 15-11-2018 (Β' 5781) ΚΥΑ. Σύμφωνα με την εν λόγω ΚΥΑ, στην οργανωτική δομή στην ΡΑΣ περιλαμβάνεται η ΜΑΣΔ, η οποία αποτελείται από δύο Τμήματα: το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και το Τμήμα Διαλειτουργικότητας. Στη ΜΑΣΔ απασχολούνται αποκλειστικά τέσσερα (4) υπάλληλοι.

Η ΜΑΣΔ υλοποιεί τις αρμοδιότητες της ΕΑΑ που απορρέουν ιδίως από το ν.4632/2019 (Α' 159), το ν. 4199/2013 (Α' 216), το ν. 3911/2011 (Α' 12) όπως ισχύει και την αντίστοιχη ευρωπαϊκή νομοθεσία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τη διαλειτουργικότητα. Επίσης, η ΜΑΣΔ εκτελεί τα καθήκοντα της «Αρμόδιας Αρχής» του Κανονισμού σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID) της ΚΥΑ με αριθ. οικ. Γ5/48222/2474 / 21-06-2019 (Β' 2755).

Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το οργανωτικό πλαίσιο της ΡΑΣ διατίθεται στην ενότητα 3.4 αυτής της έκθεσης.

Η Ολομέλεια της ΡΑΣ είναι 5-μελής. Αποτελείται από τον Πρόεδρο, τον Αντιπρόεδρο και τρία (3) τακτικά μέλη, αναπληρούμενα από τρία (3) αναπληρωματικά μέλη. Η παρούσα Διοίκηση διορίστηκε τον Ιούλιο του 2017 και συνέχισε την εκτέλεση των καθηκόντων της κατά το έτος 2019.

Η ΡΑΣ συνέχισε τη συνεργασία της με το ΥΥΜ, με ιδιαίτερη έμφαση στην προετοιμασία μεταφοράς της 4ης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους της ΕΕ, η οποία υλοποιήθηκε με τη δημοσίευση στο Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) του νόμου ν.4632/2019.

Το 2019 η ΡΑΣ συνέχισε να εκτελεί το βασικό καθήκον της εποπτείας σύμφωνα με το σχετικό κανονιστικό πλαίσιο, αναλαμβάνοντας μια σειρά από δραστηριότητες εποπτείας των

σιδηροδρομικών οργανισμών, σύμφωνα με το σχετικό ετήσιο Σχέδιο Εποπτείας, παρά την έλλειψη επαρκών πόρων.

Κατ' εφαρμογή του άρθρου 76 του ν.4530/2018, η ΡΑΣ ενέκρινε και εξέδωσε την υπ. Αρ. 9442/14-01-2019 Απόφαση (Β' 359) με την οποία καθορίστηκαν τα προσόντα, οι όροι και οι προϋποθέσεις της αναγνώρισης των εξεταστών μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών. Με βάση την Απόφαση αυτή, χορηγήθηκαν από τη ΡΑΣ οι πρώτες αναγνωρίσεις εξεταστών και δημοσιεύθηκε για πρώτη φορά στην ιστοσελίδα της το Μητρώο Αναγνωρισμένων Εξεταστών Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών.

Εντός του Μαρτίου 2019, εκδόθηκαν από τη ΡΑΣ οι πρώτες «ευρωπαϊκές» άδειες μηχανοδηγού σύμφωνα με το υπόδειγμα του Παραρτήματος του Κανονισμού (ΕΕ) 36/2010. Οι άδειες αυτές εκτυπώθηκαν από τη Διεύθυνση Διαβατηρίων και Εγγράφων Ασφάλειας (ΔΔΕΑ) του Αρχηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας σύμφωνα με τις διατάξεις της υπ. Αριθ. ΑΣ19/1052/14 / 20-07-2018 (Β' 3089) ΚΥΑ.

Η ΡΑΣ με την υπ. αριθμ. 10720/18-07-2019 (Β' 2962) Απόφασή της ενέκρινε την «Διαδικασία απόκτησης άδειας μηχανοδηγού – Οργάνωση και καθορισμός διενέργειας εξετάσεων για την απόκτηση άδειας μηχανοδηγού» στην οποία καθορίζεται η διαδικασία οργάνωσης και διενέργειας των εξετάσεων. Τον Ιούλιο του 2019 διοργανώθηκαν για πρώτη φορά εξετάσεις υποψήφιων μηχανοδηγών σύμφωνα με την ανωτέρω απόφαση. Στις εξετάσεις οι οποίες έλαβαν χώρα το χρονικό διάστημα 30 έως 31-07-2019, συμμετείχαν 68 υποψήφιοι μηχανοδηγοί της ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την απόκτηση άδειας μηχανοδηγού.

Τον Ιούνιο του 2019 έλαβε χώρα στην Αθήνα, για πρώτη φορά, ο επιτόπιος έλεγχος παρακολούθησης των επιδόσεων και της λήψης αποφάσεων της ΡΑΣ από τον Οργανισμό, κατ' εφαρμογή του άρθρου 33 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 796/2016. Το αντικείμενο του ελέγχου εστιάσθηκε σε δύο τομείς : α) την επάρκεια του προσωπικού το οποίο εκτελεί εποπτικές δραστηριότητες και αξιολογεί αιτήσεις για χορήγηση πιστοποιητικών ασφάλειας και εγκρίσεων οχημάτων και β) την εποπτεία των σιδηροδρομικών οργανισμών.

Η ΡΑΣ, συνεχίζοντας και το 2019 την επιτυχημένη συνεργασία της με τον Οργανισμό σχετικά με την οργάνωση δραστηριοτήτων διάχυσης πληροφοριών και των αλλαγών που επέφερε το 4ο Σιδηροδρομικό Πακέτο, διοργάνωσε τον Απρίλιο ημερίδα με θέμα: «Ευαισθητοποίηση σε θέματα Ασφάλειας», υπό την αιγίδα του ΥΥΜ, τη συμμετοχή του Οργανισμού και την υποστήριξη του Υπουργείου Ψηφιακής Πολιτικής, Τηλεπικοινωνιών και Ενημέρωσης.

Τον Ιούνιο 2019, η ΡΑΣ υπέγραψε Συμφωνία Συνεργασίας με τον Οργανισμό, κατ' εφαρμογή του άρθρου 76 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 796/2016.

Σε σχέση με τους σημαντικούς δείκτες ασφαλείας, το 2019 ο αριθμός των σημαντικών ατυχημάτων ήταν 18 (μειωμένος σε σχέση με το 2018 που ήταν 24), ενώ ο μέσος όρος των τελευταίων πέντε ετών ήταν 19,6 ατυχήματα. Για το 2019 είναι λοιπόν φανερή μία μείωση 25% σε σχέση με τα περυσινά συμβάντα ενώ υπάρχει και μια μείωση κατά 8% σε σχέση με τον μέσο όρο της τελευταίας πενταετίας.

Επίσης για το 2019, σημειώθηκαν 12 θάνατοι, την στιγμή που για το 2018 ήταν 17, ενώ ο μέσος όρος των τελευταίων πέντε ετών ήταν 13,6. Και σε αυτόν το δείκτη παρατηρείται μια μείωση κατά 29% σε σχέση με πέρυσι και κατά 11% σε σχέση με την τον μέσο όρο της τελευταίας πενταετίας.

Αναλύοντας τις τάσεις των συμβάντων, υπάρχει μία τάση σαφούς βελτίωσης σε σχέση με πέρυσι αλλά και σε σχέση τον μέσο όρο της τελευταίας πενταετίας. Εδώ πρέπει να τονιστεί ότι μία από τις βασικές αιτίες των συμβάντων στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια είναι η μαζική μεταναστευτική κρίση που αντιμετωπίζει η Ελλάδα, ως η πρώτη χώρα υποδοχής. Πολλοί μετανάστες, ενώ προσπαθούν να διασχίσουν τη χώρα και να φτάσουν στα σύνορα προς την Ευρώπη, κινούνται πάνω στις σιδηροδρομικές γραμμές ή καταφεύγουν σε σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις (για καταφύγιο), με αποτέλεσμα να προκαλούν πολλά ατυχήματα. Από τους προαναφερθέντες 12 θανάτους, 3 από αυτούς σχετίζονται με μετανάστες που έχουν πληγεί από τροχαίο υλικό σε κίνηση, ενώ περπατούν στη γραμμή ή κοιμούνται πάνω του.

Άλλες αιτίες σιδηροδρομικών ατυχημάτων στο ελληνικό δίκτυο είναι:

- Μια σειρά περιστατικών κλοπής χαλκού σε συνδυασμό με τα οικονομικά προβλήματα της Ελλάδας που οδήγησαν στην καταστροφή εξοπλισμού σηματοδότησης σε όλους τους κύριους σιδηροδρομικούς διαδρόμους. Μεγάλα τμήματα των διαδρόμων και των σταθμών λειτουργούν χωρίς συστήματα σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης.
- Το παρατρόχιο σύστημα προστασίας αμαξοστοιχίας (ETCS-L1 που έχει εγκατασταθεί την προηγούμενη δεκαετία σε αρκετά τμήματα του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου) δεν μπορεί να λειτουργήσει ακόμα λόγω τεχνικών προβλημάτων και βανδαλισμών.
- Τα τρέχοντα κατασκευαστικά έργα απαιτούν συνεχείς τροποποιήσεις στη διάταξη σταθμών, απενεργοποίηση εγκαταστάσεων σηματοδότησης κ.λπ., επιδεινώνοντας τα προηγούμενα προβλήματα

Τα καλά νέα για το 2019 είναι ότι πολλά νέα έργα και έργα αναβάθμισης του σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα ολοκληρωθήκαν μέσα στη χρονιά. Συγκεκριμένα, το ηλεκτροδοτημένο τμήμα Λιανοκλάδι - Δομοκός της νέας διπλής Σιδηροδρομικής Γραμμής Υψηλής Ταχύτητας (ΣΓΥΤ) Αθήνα-Θεσσαλονίκης παραδόθηκε και λειτουργεί από τις αρχές

του 2019. Στο τμήμα αυτό περιλαμβάνεται η δίδυμη σιδηροδρομική σήραγγα Όθρυος μήκους 6.380 μέτρων η κάθε μία. Με την νέα γραμμή σε λειτουργία η διάρκεια ταξιδιού στο τμήμα Αθήνα - Θεσσαλονίκη μειώθηκε σε 4 ώρες. Αυτό έχει μεγάλη επίδραση στην προσφερόμενη ασφάλεια γιατί στα νέα τμήματα δεν υπάρχουν Ισόπεδες Διαβάσεις και έτσι μειώνονται τα ατυχήματα.

Επιπλέον, όταν ολοκληρωθούν όλα τα σύγχρονα συστήματα ασφάλειας των σιδηροδρόμων (κεντρικός έλεγχος κυκλοφορίας, ETCS, GSMR κ.λπ.), αναμένεται περαιτέρω αύξηση του επιπέδου ασφάλειας και μείωση των ατυχημάτων.

Τέλος σημειώνεται ότι τον Απρίλιο 2019 ολοκληρώθηκε η πώληση και μεταβίβαση του 100% του μετοχικού κεφαλαίου της ΕΕΣΣΤΥ στην ΣΕ ΤΡΑΙΝΟΣΕ, θυγατρική της Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A. Στο πλαίσιο αυτό η ΡΑΣ συνεργάστηκε με την Επιτροπή Ανταγωνισμού η οποία ενέκρινε τη γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση η οποία συνίσταται στην απόκτηση αποκλειστικού ελέγχου επί της ΕΕΣΣΤΥ από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Επιπροσθέτως, η ΡΑΣ ως αρμόδιος οργανισμός πιστοποίησης Υπεύθυνου για τη Συντήρηση Φορέα (ΥΣΦ) εμπορευματικών φορταμαξών και στο πλαίσιο της ως άνω νομικής μεταβολής ζήτησε την επικαιροποίηση του υφιστάμενου Πιστοποιητικού ΥΣΦ της εταιρείας ΕΕΣΣΤΥ.

2. ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΣΤΑ ΑΓΓΛΙΚΑ (SUMMARY IN ENGLISH)



2. ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΣΤΑ ΑΓΓΛΙΚΑ (SUMMARY IN ENGLISH)

The annual report for 2019 on the activities of the Greek National Safety Authority (NSA) for railways, the duties of which are exercised by the Regulatory Authority for Railways (RAS), was drawn up by the Railway Safety and Interoperability Unit (RSIU) of RAS.

The report covers all RAS activities in the fields of railway safety and interoperability during 2019 and is available in Greek and English on the following website: <http://ras-el.gr>. The report includes all information required as per article 19, Directive (EU) 2016/798 on railway safety, which was incorporated into Greek law with article 71, Law 4632/2019 (A' 159).

RAS operates as an Independent Administrative Authority pursuant to its Internal Rules of Operation and Management, which were approved by Joint Ministerial Decision (JMD) Δ4δ/οικ.89995 / 15-11-2018 (B' 5781). The RAS Board is composed of the President, the Vice President and three (3) additional ordinary members, each of whom is replaced by a corresponding alternate member. The President of RAS presides over all RAS units and directs their work. The current Administration was appointed in July 2017 and continued performing its duties through 2019.

Pursuant to the Internal Rules of Operation and Management, RAS's organisational structure includes the RSIU, among others, which is made up of two Departments: The Railway Safety Department and the Interoperability Department. Four (4) employees are employed exclusively at the RSIU.

The RSIU implements the functions of the NSA arising in particular from Law 4632/2019 (A' 159), Law 4199/2013 (A' 216), Law 3911/2011 (A' 12), as applicable, and the respective European legislation on railway safety and interoperability. Furthermore, the RSIU performs the duties of the Rules' "Competent Authority" in relation with the international carriage of dangerous goods by rail (RID) of JMD No. οικ. Γ5 48222/2474 / 21- 06- 2019 (B' 2755).

2019 was a year of significant changes in the field of railway safety and interoperability, as a series of European legislative acts relating to the 4th set of measures on railways, known as the fourth railway package, was adopted and transposed into the national legislation. At the same time, on 16 June 2019, our country started the immediate implementation of important European Regulations.

RAS continued its cooperation with the Ministry of Infrastructure and Transport, focusing especially on preparations for the transposition of the fourth railway package into the Greek law, which was implemented with the publication of Law 4632/2019 in the Government Gazette).

In 2019, RAS continued performing its main duty, that of supervision, in accordance with the relevant regulatory framework, undertaking a series of supervision activities vis-a-vis railway operators, in accordance with the relevant annual Supervision Plan for 2019, in spite of the lack of sufficient resources.

In application of Article 76, Law 4530/2018, RAS approved and issued Ministerial Decision 9442/14-01-2019 (B' 359) which determined the qualifications, and the terms and conditions for recognising the examiners of the train drivers and candidate train drivers. Based on said Decision, RAS granted the first examiner recognitions of examiners and for the first time the Recognised Train Driver Examiner and Candidate Train Driver Register was published on RAS' webpage.

In March 2019, RAS issued the first "European" train driver licenses in accordance with the Appendix of Regulation (EU) 36/2010. Said licenses were printed by the Hellenic National Passport and Secure Document Centre of the Headquarters of the Hellenic Police in accordance with the provisions of JMD ΑΣ19/1052/14 / 20- 07- 2018 (B' 3089).

RAS with its no. 10720/18-07-2019 (B' 2962) decision approved the "Procedure for obtaining a train driver's licence – Organising and conducting examinations for obtaining a train driver's licence", which defines the procedure for organising and conducting examinations. In July 2019, examinations for candidate train drivers were organised for the first time to acquire a train driver license. sixty-eight candidate train drivers of TRAINOSE participated in the examinations that were held from 30 to 31 July 2019.

In June 2019, in Athens, the on-site monitoring audit of RAS's performance and decision making by the Agency, under article 33 of (EU) 2016/796, took place for the first time. The items of the audit focused on two topics: a) the adequacy of the personnel performing supervising activities and assessing the applications for granting safety certificates and vehicle authorisations and b) the supervision of railway organisations.

In 2019, continuing its successful cooperation with the Agency as regards the organisation of the information dissemination activity and of the changes brought about by the fourth Railway Package, in April RAS organised a seminar entitled: " Raising awareness of safety issues" under the auspices of Ministry of Infrastructure and Transport, with the participation of the Agency and support of the Ministry of Digital Policy, Telecommunications and Media.

In June 2019, RAS signed a Cooperation Agreement with the Agency, under article 76 of Regulation (EU) 2016/796. Part A of the Agreement covers the compulsory cooperation between the Agency and RAS in relation to the issuance of a single vehicle authorisation and vehicle type authorisation safety certificate, in the cases where the Agency operates as a

safety certification body and as an authorisation entity. Part B of the Agreement covers the voluntary cooperation between the Agency and RAS in relation to the above areas, through the assignment of duties by the Agency to RAS experts specified in the Pool of Experts (PoE).

As regards important safety indicators, in 2019 there were 18 significant accidents (lower in relation to 2018 when the corresponding number was 24), while the average for the last five years was 19.6 accidents. Therefore, in 2019 there was an evident reduction of 25% compared to the previous years, while there was a reduction of 8% compared to the average of the last five years.

Further, in 2019, 12 fatalities were recorded, while in 2018 there were 17 fatalities and the average of the five last years was 13.6. This indicator also shows a 29% reduction by compared to the previous year and a 11% reduction compared to the average of last five years.

Analysing trends in incidents, there is a clear trend towards improvement compared both to the previous year and to the average of the last five years. At this point, it should be noted that one of the main causes of the incidents in Greece in the last years is the mass migration crisis the country has been facing as a first host country. Many migrants, while trying to cross the country and reach the frontiers to Europe, are walking on the railway tracks, or sheltering in railway installations, which has resulted in many accidents. Of the above mentioned 12 fatalities, 3 involve migrants hit by rolling stock in motion, while walking on the line or sleeping on it.

Other causes of railway accidents in the Greek network are:

- A series of copper theft incidents combined with the financial problems of Greece leading to the destruction of signalling equipment along all main railway corridors. Large parts of the corridors and stations work without signalling and tele-management systems.
- The track-side train protection system (ETCS-L1 installed during the past decade in many sections of the national railway network still cannot operate due to technical problems and vandalism.
- Current construction works require constant modifications in station layouts, deactivation of signalling installations etc., exacerbating the previous problems.

The good news for 2019 is that many new projects and railway network upgrade projects in Greece have been completed this year. In particular, the electrified Lianokladi-Domokos section on the new Double High-Speed Athens-Thessaloniki Railway Line (HSRL) was

delivered and has been operating since the beginning of 2019. This section includes the twin railway tunnel of Othryos of 6,380 meters length each. With the new line in operation, the duration of rail travel in the Athens-Thessaloniki section was reduced to 4 hours. This greatly affects the safety provided because in the new sections there are no level crossings and therefore accidents are reduced. Furthermore, when all the modern railway safety systems (centralized traffic control, ETCS, GSMR etc.) are completed, a further increase of the safety level and a further reduction of accidents are expected.

Finally, in April 2019, the sale and transfer of 100% of the Hellenic Company for Railstock Maintenance (EESSTY - ΕΕΣΣΤΥ) to TRAINOSE, a subsidiary of Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A., was completed. In this context, RAS cooperated with the Competition Commission, which approved the notification of the exclusive control of EESSTY by TRAINOSE. Additionally, RAS, as a body competent for the certification of an Entity in Charge of Maintenance (ECM) of freight wagons and in the context of the above legal change requested that the existing ECM Certificate of EESSTY be updated.

3. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ, ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ, ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

- 3.1 Στρατηγική και προγραμματισμός δραστηριοτήτων
- 3.2 Συστάσεις ασφαλείας
- 3.3 Μέτρα ασφαλείας που εφαρμόστηκαν εκτός των συστάσεων
- 3.4 Οργανωτικό πλαίσιο για την ασφάλεια



3. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ, ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ, ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

3.1 Στρατηγική και πρόγραμμα δράσεων

Ένας από τους σημαντικότερους στόχους του ΥΥΜ είναι η συνεχής βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας των ελληνικών σιδηροδρόμων και κατά συνέπεια η βελτίωση των σημαντικών ΚΔΑ. Για τον σκοπό αυτό, οι κύριοι στόχοι του είναι η ολοκλήρωση των έργων υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των σύγχρονων συστημάτων (π.χ. ERTMS), η ανάπτυξη κουλτούρας ασφάλειας, η μείωση των σοβαρών ατυχημάτων, η εφαρμογή του τεχνικού πυλώνα της 4ης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους ο οποίος ενσωματώθηκε στο ελληνικό δίκαιο με το ν.4632/2019, η εφαρμογή του εγχειριδίου κυκλοφορίας του ΔΥ κλπ.

Σε αυτό το πλαίσιο, η ΡΑΣ σχεδίασε και πραγματοποίησε τις ακόλουθες δράσεις / πρωτοβουλίες για το 2019 :

- Το ΥΥΜ ενέκρινε την πρόταση της ΡΑΣ για την αναμόρφωση του του κανονιστικού πλαισίου για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, με την υπ. αριθμ. ΑΣ10/77243/580 /13-02-2019 (Β' 698) Υπουργική Απόφαση «Τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως (ΓΚΚ) – Μέρος Β (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών». Η έναρξη ισχύος του νέου ΓΚΚ ορίστηκε στις 01/01/2020 κατόπιν αιτήματος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ προκειμένου να επιτευχθεί η πλήρης προσαρμογή του προσωπικού στον νέο ΓΚΚ.
- Η ΡΑΣ συνέχισε τη μηνιαία στατιστική επεξεργασία δεδομένων σχετικά με τη συμμόρφωση των οδηγών αμαξοστοιχιών με τα όρια ταχύτητας της ΣΕ ΤΡΑΙΝΟΣΕ λόγω του ότι η υπέρβαση του ορίου ταχύτητα της αμαξοστοιχίας παραμένει αιτία σιδηροδρομικών ατυχημάτων.
- Η ΡΑΣ συνέχισε να παρακολουθεί και να καταγράφει τα σιδηροδρομικά συμβάντα και ατυχήματα στο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο στη βάση δεδομένων την οποία δημιούργησε και εξακολουθεί να τηρεί. Στόχος της είναι η εξαγωγή στατιστικών στοιχείων και συμπερασμάτων για το συνολικό επίπεδο ασφάλειας του εθνικού σιδηροδρομικού συστήματος.
- Η ΡΑΣ συνέχισε να εκτελεί τις εποπτικές δραστηριότητες βάσει του ετήσιου Σχεδίου Εποπτείας, σε στοχευμένους τομείς.
- Η ΡΑΣ, σε συνεργασία με τον ΟΣΕ συνέχισε να εκτελεί το ενημερωτικό πρόγραμμα για την πρόληψη ατυχημάτων στο σιδηροδρομικό δίκτυο με τίτλο: «Ασφαλής συνύπαρξη των μαθητών με το σιδηροδρομικό δίκτυο». Το πρόγραμμα απευθύνεται σε μαθητές δημοτικών και γυμνασίων που βρίσκονται σε περιοχές κοντά στο σιδηροδρομικό δίκτυο.

3.2 Συστάσεις ασφαλείας

Η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων η οποία συστάθηκε με το άρθρο 2 του ν.4313/2014 (Α' 261), δεν έχει προς το παρόν ενεργοποιηθεί. Συνεπώς, κατά την διάρκεια του 2019 δεν εκδόθηκαν συστάσεις ασφαλείας.

3.3 Μέτρα ασφαλείας που εφαρμόστηκαν

Κατά τη διάρκεια του έτους 2019 η ΡΑΣ πρότεινε και παρακολούθησε την εφαρμογή των παρακάτω μέτρων :

- Η ΡΑΣ ζήτησε από τον ΔΥ (ΟΣΕ) να λάβει μέτρα σχετικά με την περίφραξη της σιδηροδρομικής υποδομής στα σημεία στα οποία αυτή γειτνιάζει με καταυλισμούς Ρομά και σε ανάλογες ενέργειες σε άλλες περιοχές του δικτύου στις οποίες είτε δεν υπάρχει περίφραξη είτε έχει υποστεί ζημιές.
- Στις 23-07-2019 η ΡΑΣ ζήτησε από τον ΔΥ (ΟΣΕ), για την επόπτευση της ασφαλούς εισόδου/εξόδου των επιβατών από τους συρμούς του προαστιακού Αθηνών, την επισκευή του συστήματος οθονών είτε την τοποθέτηση κατάλληλων προδιαγραφών εποπτικών καθρεπτών στους Σιδηροδρομικούς Σταθμούς (ΣΣ) λόγω προβλήματος ορατότητάς των μηχανοδηγών των συρμών.
- Στις 14-06-2019 η ΡΑΣ ζήτησε από τον ΔΥ (ΟΣΕ) τον καθαρισμό του δικτύου από τα φυτά πλησίον της γραμμής στα τμήματα Πύργος – Κατάκολο – Ολυμπία, Θεσσαλονίκη – Φλώρινα και Θεσσαλονίκη – Αλεξανδρούπολη.
- Στις αρχές του 2019 ο ΟΣΕ τοποθέτησε προειδοποιητικές πινακίδες για τον κίνδυνο ηλεκτροπληξίας από τις εναέριες γραμμές ισχύος στους σταθμούς Αθηνών και Πειραιά, το οποίο είχε ζητηθεί από την ΡΑΣ με επιστολή της στις 25-09-2018.
- Στις αρχές του 2019 ο ΟΣΕ προχώρησε στην ολοκλήρωση της περίφραξης του εμπορικού σταθμού Λάρισας (Μεζούρλο) προκειμένου να προστατευτούν ανήλικα παιδιά τα οποία εισέρχονται στις εγκαταστάσεις του σταθμού με σκοπό να παίξουν και στην τοποθέτηση πολλών προειδοποιητικών πινακίδων για τον κίνδυνο ηλεκτροπληξίας από τις εναέριες γραμμές ηλεκτροκίνησης. Τα ανωτέρω είχαν ζητηθεί από την ΡΑΣ με επιστολή της στις 11-10-2018.
- Τον Μάιο του 2019 η ΡΑΣ λόγω συμβάντων που έλαβαν χώρα στους σταθμούς του Προαστιακού Σιδηροδρόμου των Μεγάρων και των Αγίων Θεοδώρων στις 11-02-2019 και 01-04-2019 αντίστοιχα (χωρίς τραυματισμούς επιβατών) εξέδωσε σύσταση, με προειδοποίηση επιβολής διοικητικών κυρώσεων, απευθυνόμενη στην ΣΕ ΤΡΑΙΝΟΣΕ σχετικά με την αυστηρή τήρηση των καθορισμένων ορίων ταχύτητας για τα τρένα. Επιπροσθέτως ζήτησε από την Σ.Ε. να λάβει μια σειρά μέτρων, τα οποία

συζητήθηκαν και συμφωνήθηκαν σε συνάντηση μεταξύ στελεχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της ΡΑΣ, για την αποφυγή παρόμοιων συμβάντων στο μέλλον.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ απαντώντας στις 31-05-2019 ενημέρωσε την ΡΑΣ για τα μέτρα που έχει ήδη λάβει αλλά και πρόκειται να λάβει στο μέλλον προκειμένου να αποφευχθούν στο μέλλον παρόμοια περιστατικά.

3.4 Οργανωτικό πλαίσιο ασφαλείας

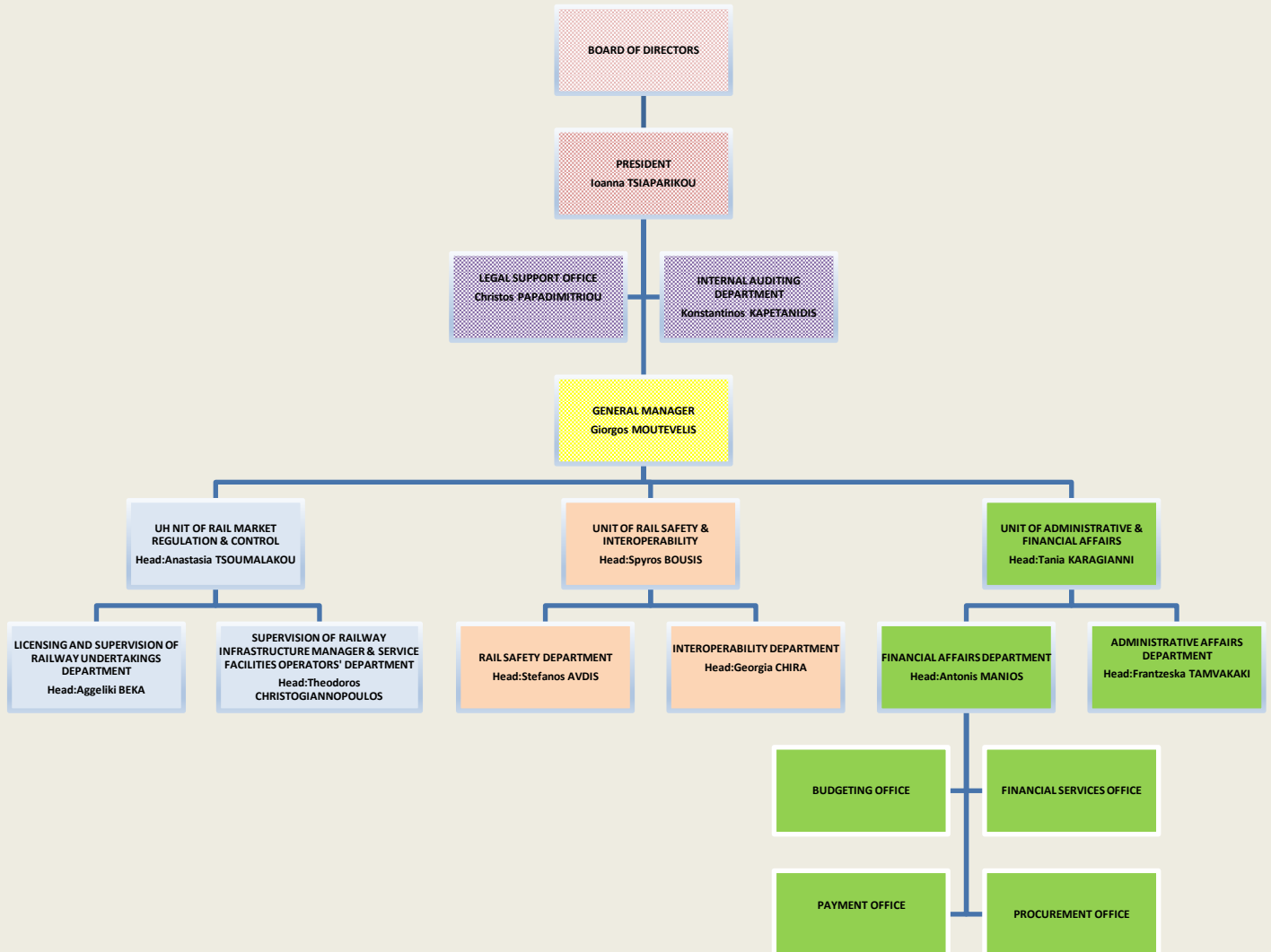
Το εθνικό οργανωτικό πλαίσιο στην Ελλάδα σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων αποτυπώνεται παρακάτω :

- Το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών είναι η νομοθετική αρχή, υπεύθυνη για τον σιδηροδρομικό τομέα στην Ελλάδα. Υπό την εποπτεία του δραστηριοποιούνται ο ΟΣΕ και η ΕΡΓΟΣΕ.
- Η ΡΑΣ είναι Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή που ασκεί, μεταξύ άλλων, τα καθήκοντα της Ελληνικής ΕΑΑ σύμφωνα με το ν. 4199/2013 και το ν. 4632/2019.
- Η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων είναι Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή, η οποία συστάθηκε με το ν.4313/2014 για την εκτέλεση των καθηκόντων του Εθνικού Φορέα Διερεύνησης του άρθρου 22 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/796. Η συγκεκριμένη Επιτροπή δεν δραστηριοποιείται προς το παρόν.
- Ο ΟΣΕ είναι ο μοναδικός εθνικός διαχειριστής υποδομής, κάτοχος έγκρισης ασφαλείας, που λειτουργεί στην Ελλάδα υπό την επίβλεψη του ΥΥΜ. Ο ΟΣΕ είναι επίσης ο ιδιοκτήτης του μοναδικού αναγνωρισμένου Κέντρου Εκπαίδευσης Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών.
 - Η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. είναι θυγατρική εταιρεία του ΟΣΕ, υπεύθυνη για την εκτέλεση του Επενδυτικού Προγράμματος και την διαχείριση των νέων έργων σιδηροδρομικής υποδομής.
- Υπάρχουν έξι (6) αδειοδοτημένες Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις (ΣΕ), τέσσερις (4) από τις οποίες διαθέτουν πιστοποιητικό ασφαλείας, ως εξής:
 - ΣΤΑΣΥ, δημόσια ΣΕ που παρέχει μόνο υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας, κατέχει πιστοποιητικό ασφαλείας (Μέρος Α και Μέρος Β) και είναι εν λειτουργία.
 - ΤΡΑΙΝΟΣΕ - Μέλος της Εταιρείας «Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A», ιδιωτική ΣΕ που παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας και υπηρεσίες μεταφοράς φορτίου συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων, κατέχει πιστοποιητικό ασφαλείας (Μέρος Α και Μέρος Β) και είναι εν λειτουργία.

- RAIL CARGO LOGISTIC GOLDAIR, ιδιωτική ΣΕ μεταφοράς φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων, κατέχει πιστοποιητικό ασφαλείας (Μέρος Α και Μέρος Β) και είναι εν λειτουργία.
- PEARL, ιδιωτική ΣΕ μεταφοράς εμπορευμάτων, εξαιρουμένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων, κατέχει πιστοποιητικό ασφαλείας (Μέρος Α και Μέρος Β) και δεν έχει ξεκινήσει την λειτουργία της.
- ΜΑΚΙΟΣ, ιδιωτική Σιδηροδρομική Εταιρεία μεταφοράς φορτίου, δεν κατέχει πιστοποιητικό ασφαλείας και δεν έχει ξεκινήσει την λειτουργία της.
- GFR, ρουμανική ιδιωτική ΣΕ μεταφοράς φορτίου η οποία δραστηριοποιείται στο ρουμάνικο σιδηροδρομικό δίκτυο. Η εταιρεία υπέβαλλε τον Νοέμβριο του 2019 αίτηση στον Οργανισμό (ERA) για την έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας σύμφωνα με το άρθρο 10 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, με σκοπό την επέκταση της λειτουργίας της στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο.
- Η ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε. είναι η μόνη Εταιρεία Συντήρησης φορταμαξών (ΥΣΦ), κάτοχος έγκυρου πιστοποιητικού ΥΣΦ. Όπως προαναφέρθηκε, η ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε αρχικά αγοράστηκε την 1/4/2019 από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και στην συνέχεια στο τέλος Δεκεμβρίου 2019 συγχωνεύτηκε με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ.
- Η ΓΑΙΑ ΟΣΕ Α.Ε. είναι δημόσια επιχείρηση, κάτοχος και διαχειριστής του στόλου του υφιστάμενου εθνικού τροχαίου υλικού, υπό την εποπτεία του Υπουργείου Οικονομικών.

Δείτε παρακάτω το οργανόγραμμα της ΡΑΣ και έναν πίνακα με πληροφορίες σχετικά με το προσωπικό της ΜΑΣΔ της ΡΑΣ.

Διάγραμμα 1: Οργανόγραμμα ΡΑΣ



	Προβλεπόμενος αριθμός θέσεων προσωπικού (Μηχανικοί)	Αριθμός καλυπτόμενων θέσεων προσωπικού (Μηχανικοί)	Αριθμός κενών θέσεων προσωπικού
Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων	6	3	3
Τμήμα Διαλειτουργικότητας	5	3	2
Σύνολο	11	6	5

Πίνακας 1: Προσωπικό στην Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας της ΡΑΣ

4. ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

- 4.1 Ανάλυση επιμέρους επιδόσεων ασφάλειας την τελευταία 5-ετία
- 4.2 Διαγράμματα με τα δεδομένα των ΚΔΑ



4 ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

4.1 Ανάλυση επιμέρους επιδόσεων ασφαλείας την τελευταία 5ετία

Σύμφωνα με τους ΚΔΑ όπως καταγράφονται για την περίοδο από το 2015 έως το 2019, πραγματοποιήθηκε η ακόλουθη ανάλυση τάσεων των επιδόσεων ασφαλείας:

Αριθμός σημαντικών ατυχημάτων:

(τουλάχιστον 1 θάνατος ή 1 σοβαρός τραυματισμός ή ζημιά άνω των 150.000 € ή καθυστέρηση άνω των 6 ωρών)

2015	2016	2017	2018	2019	2015-19 average
25	9	22	24	18	19,6

Ο συνολικός αριθμός των σημαντικών ατυχημάτων για το έτος 2019 συγκρινόμενος με τα προηγούμενα έτη εμφανίζει μείωση (εξαίρεση είναι το 2016) και είναι ελαφρά μικρότερος από τον μέσο όρο των πέντε τελευταίων ετών. Τα περισσότερα ατυχήματα (10 ποσοστό 55%) προκλήθηκαν σε άτομα από κινούμενο τροχαίο υλικό. Πρόκειται για παρασύρσεις πεζών από τρένα κατά μήκος της γραμμής (με εξαίρεση ισόπεδες διαβάσεις). Η κατηγορία αυτή είναι σταθερά τα τελευταία χρόνια η κύρια αιτία σοβαρών ατυχημάτων. Τα περισσότερα ατυχήματα αφορούν πρόσφυγες, οι οποίοι στην προσπάθειά τους να διασχίσουν την χώρα προς τα βόρεια σύνορα και προκειμένου να μην αποπροσανατολισθούν ακολουθούν κατά μήκος την σιδηροδρομική γραμμή. Ενδεικτικά το 2019 είχαμε 10 παρασύρσεις πεζών (ποσοστό 59%). Επίσης άλλη αιτία είναι η συνήθεια κατοίκων (περιοχών που διέρχεται το τρένο) να διασχίζουν ή περπατούν παράλληλα στις γραμμές σε σημεία που απαγορεύεται αντί να χρησιμοποιούν υπέργειες διαβάσεις πεζών ή Ισόπεδες Διαβάσεις (ΙΔ).

Η δεύτερη κατηγορία σοβαρών ατυχημάτων αφορά Ισόπεδες Διαβάσεις όπου είχαμε 7 συμβάντα (ποσοστό 39%). Τα ατυχήματα αυτά αφορούν σύγκρουση οχημάτων με τρένο και οφείλονται κατά κύριο λόγο στην απροσεξία των οδηγών οι οποίοι παραβιάζουν τα σήματα και τις ενδείξεις (φωτεινές και ηχητικές) των διαβάσεων. Το 2019 είχαμε 3 συμβάντα σε αφύλακτες και 4 συμβάντα σε διαβάσεις με αυτόματο σύστημα προστασίας.

Αριθμός Θανάτων:

2015	2016	2017	2018	2019	2015-19 average
14	7	18	17	12	13,6

Ο αριθμός των θανάτων το 2019 συγκρινόμενος με το 2018 (17) εμφανίζει σημαντική μείωση κατά 29%. Επίσης συγκρινόμενος με τα προηγούμενα έτη εμφανίζει μείωση (εξαίρεση είναι το 2016) και είναι ελαφρά μικρότερος από τον μέσο όρο των πέντε τελευταίων ετών (13,6). Το 50% των θανάτων (6) προέρχονται από συμβάντα στις ισόπεδες διαβάσεις και το άλλο 50% (6) από παρασύρσεις πεζών από τροχαίο υλικό σε κίνηση (εκτός αυτοκτονιών). Τα συμβάντα στις ισόπεδες διαβάσεις οφείλονται κυρίως στην απροσεξία των οδηγών, οι οποίοι δεν δίνουν την απαιτούμενη προσοχή καθώς πλησιάζουν τις Ι.Δ. Όσον αφορά τις παρασύρσεις πεζών, οι μισές αφορούν πρόσφυγες, οι οποίοι περπατάνε ή κοιμούνται πάνω στις γραμμές με σκοπό να φτάσουν στα βόρεια σύνορα.

Αριθμός Σοβαρά Τραυματιών:

2015	2016	2017	2018	2019	2015-19 average
11	2	10	12	8	8,6

Ο αριθμός των σοβαρά τραυματισμένων κατά την διάρκεια του 2019 συγκρινόμενος με το 2018 (12) εμφανίζει σημαντική μείωση κατά 33% καθώς και συγκρινόμενος με τα προηγούμενα έτη εμφανίζει μείωση (εξαίρεση το 2016). Όσον αφορά τη σύγκριση με τον μέσο όρο των πέντε τελευταίων ετών (8,6) είναι σχεδόν ίδιος και αυτό οφείλεται στην πολύ χαμηλή τιμή του 2016. Τα περισσότερα ατυχήματα (6 ποσοστό 75%) όπως και στην κατηγορία «θανάτων» προκλήθηκαν σε άτομα από κινούμενο τροχαίο υλικό. Πρόκειται για παρασύρσεις πεζών από τρένα κατά μήκος της γραμμής (με εξαίρεση ισόπεδες διαβάσεις), το οποίο αποτελεί την κύρια αιτία σοβαρών ατυχημάτων.

Αριθμός Αυτοκτονιών:

2015	2016	2017	2018	2019	2015-19 average
7	7	7	5	2	5,6

Ο αριθμός των αυτοκτονιών κατά την διάρκεια του 2019 συγκρινόμενος με το 2018 (5) καθώς και συγκρινόμενος με τα προηγούμενα έτη εμφανίζει μείωση. Σημαντική μείωση για το 2019 καταγράφεται και σε σχέση με το μέσο όρο αυτοκτονιών των πέντε τελευταίων ετών. Παρατηρούμε ότι μετά από μία τετραετία σταθερού αριθμού αυτοκτονιών παρουσιάζεται μεγάλη μείωση η οποία ελπίζουμε να συνεχιστεί και τα επόμενα έτη.

Αριθμός Προδρόμων Ατυχημάτων:

2015	2016	2017	2018	2019	2015-19 average
134	127	126	101	74	112,4

Ο αριθμός των προδρόμων ατυχημάτων κατά την διάρκεια του 2019 συγκρινόμενος με το 2018, εμφανίζει μείωση της τάξεως του 26%. Επίσης σε σχέση με τον μέσο όρο των πέντε τελευταίων ετών καταγράφεται ακόμη μεγαλύτερη μείωση (34%). Αυτό οφείλεται εν μέρει στην παράδοση νέων τμημάτων γραμμής σε κυκλοφορία (Τιθορέα – Δομοκός μήκους 107 χλμ. Ν.Δ.Σ.Γ.Υ.Τ Αθήνα-Θεσσαλονίκης).

Κόστος Σημαντικών Ατυχημάτων: (σε εκατ. Ευρώ)

2015	2016	2017	2018	2019	2015-19 average
37,53	7,79	22,76	18,71	13,14	19,99

Το οικονομικό κόστος των σημαντικών ατυχημάτων για το έτος 2019 συγκρινόμενο με το 2018 καθώς και με τα προηγούμενα έτη εμφανίζει μείωση (εξαίρεση το 2016).

Συγκρινόμενο με το μέσο όρο των πέντε τελευταίων ετών διαπιστώνουμε ότι το κόστος είναι μειωμένο κατά 34%, γεγονός που επιβεβαιώνει ότι το 2019 είχαμε μείωση όλων των κρίσιμων δεικτών ασφαλείας όπως τα σημαντικά ατυχήματα, οι θάνατοι και οι σοβαρά τραυματίες.

Το κόστος από τους θανάτους ανέρχεται σε 12,07 εκατ. € (το μεγαλύτερο μέρος του συνολικού κόστους) και από τους τραυματισμούς ανέρχεται σε 1,05 εκατ. €. Το κόστος από καθυστερήσεις συρμών (0,008 εκατ. €) και από ζημιές στο τροχαίο υλικό (0,005 εκατ. €) είναι εξαιρετικά μικρό.

Τεχνική ασφάλεια της υποδομής και εφαρμογή της, διαχείριση της ασφάλειας:

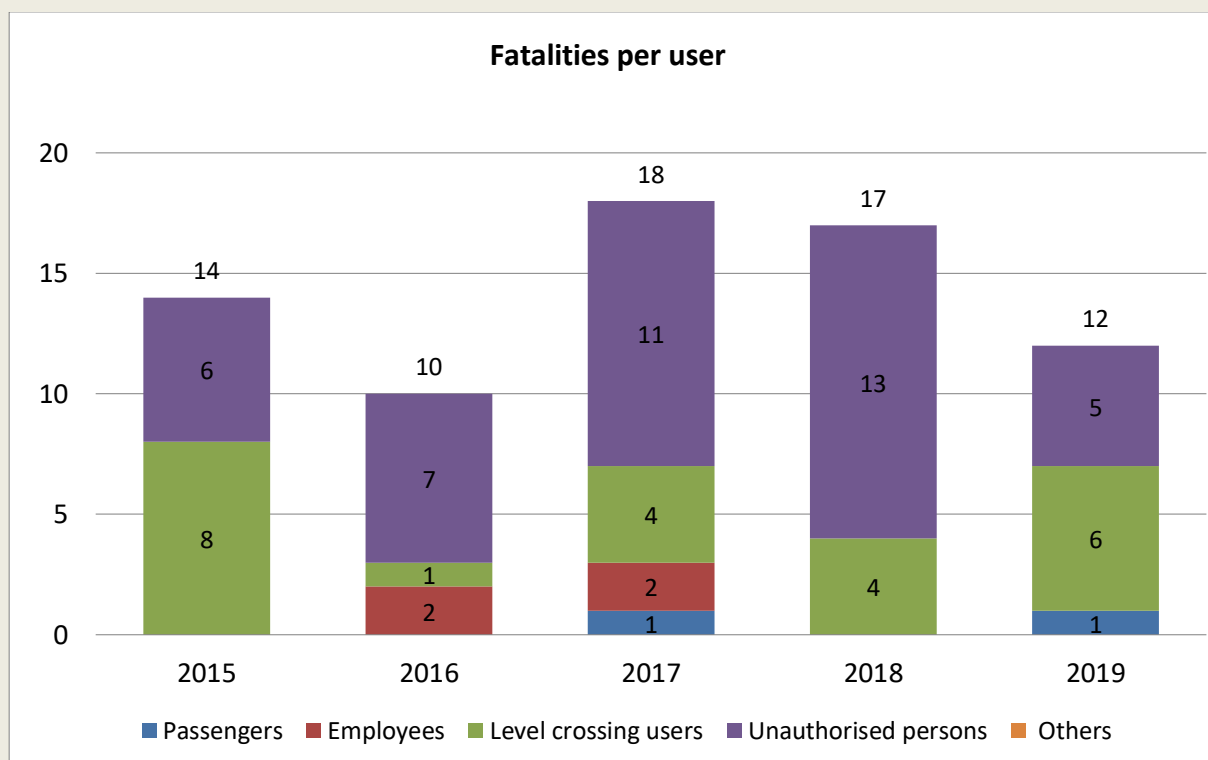
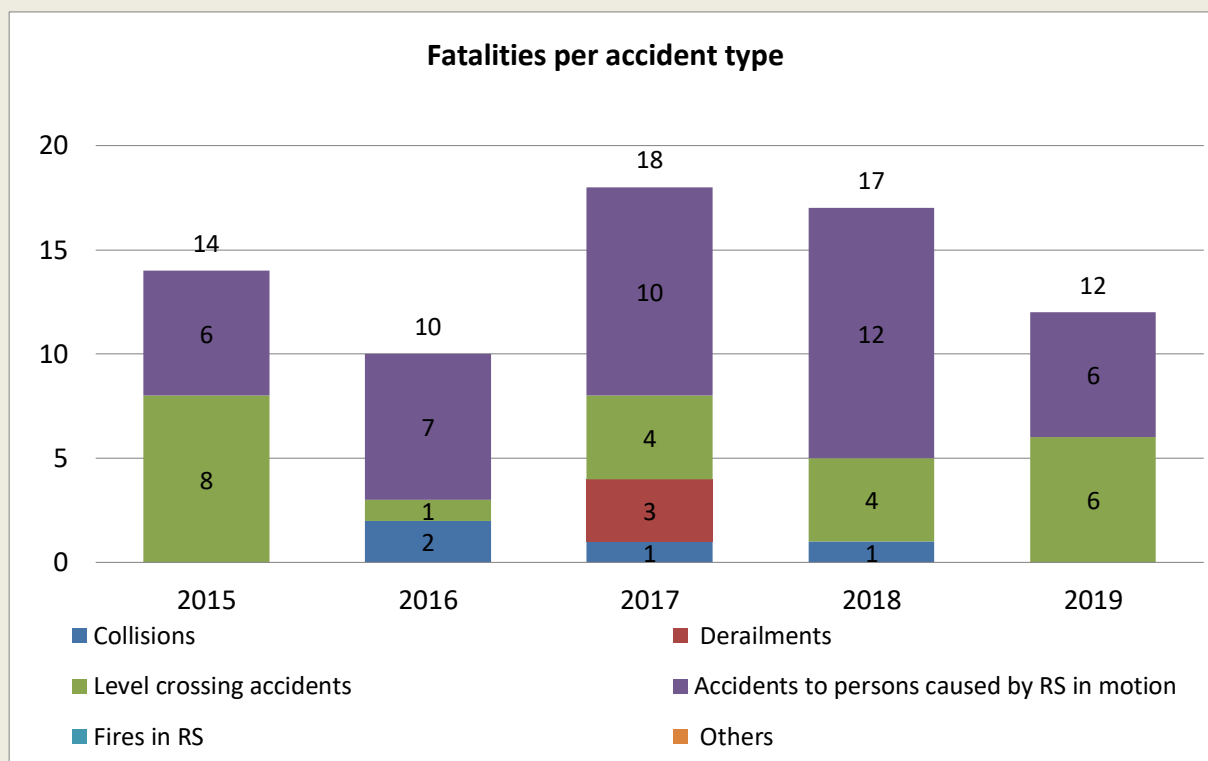
Αριθμός Ισόπεδων Διαβάσεων ανά τύπο

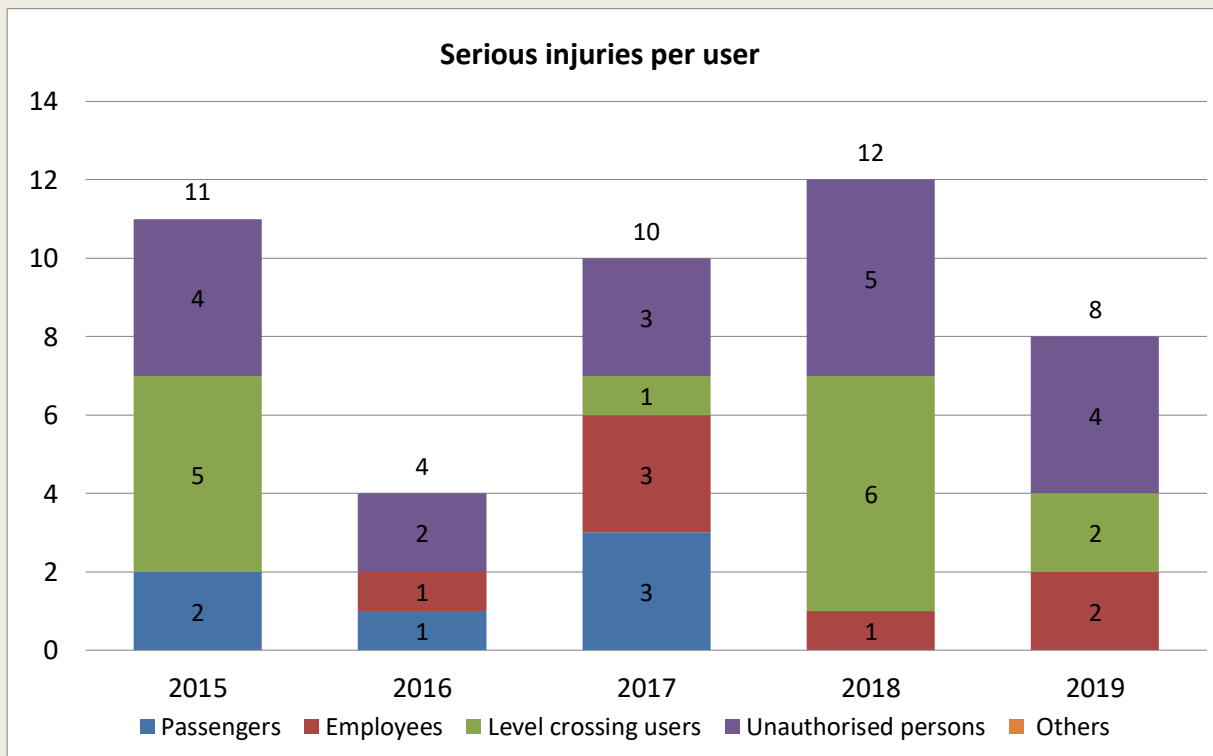
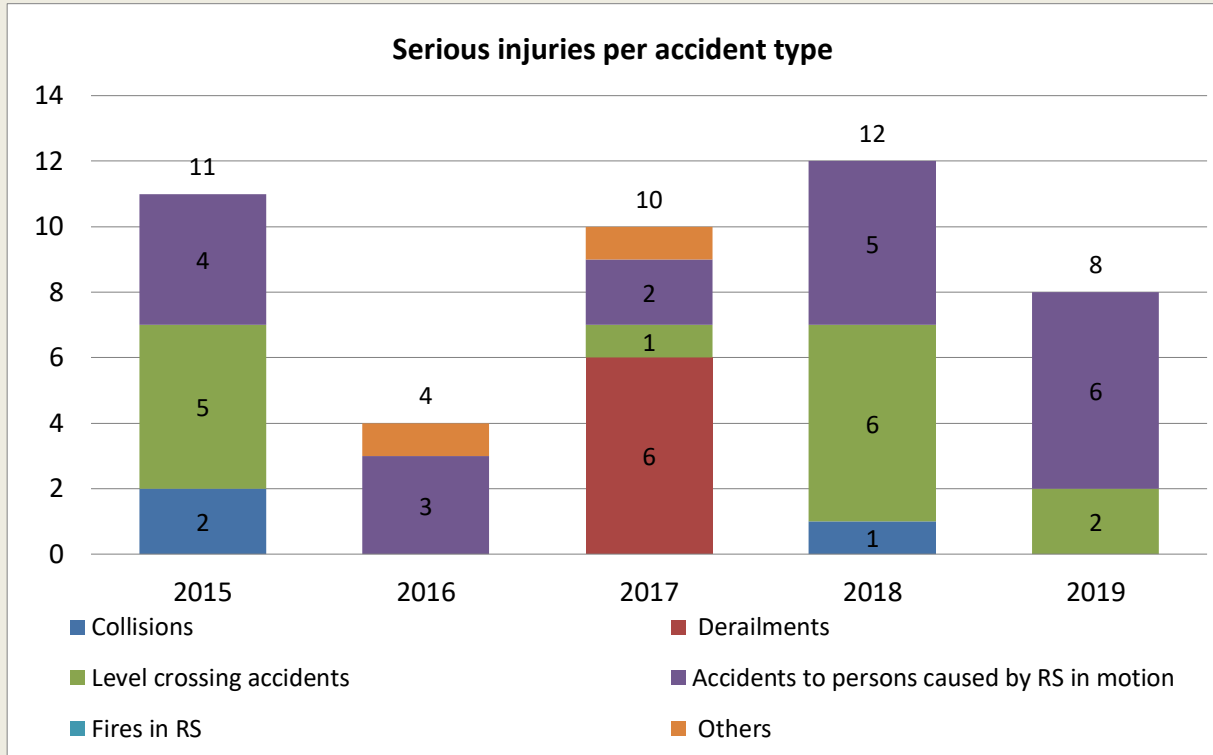
	2015	2016	2017	2018	2019
Ενεργητικές	749	749	692	695	685
Παθητικές	656	656	571	568	551
Σύνολο	1405	1405	1263	1263	1236

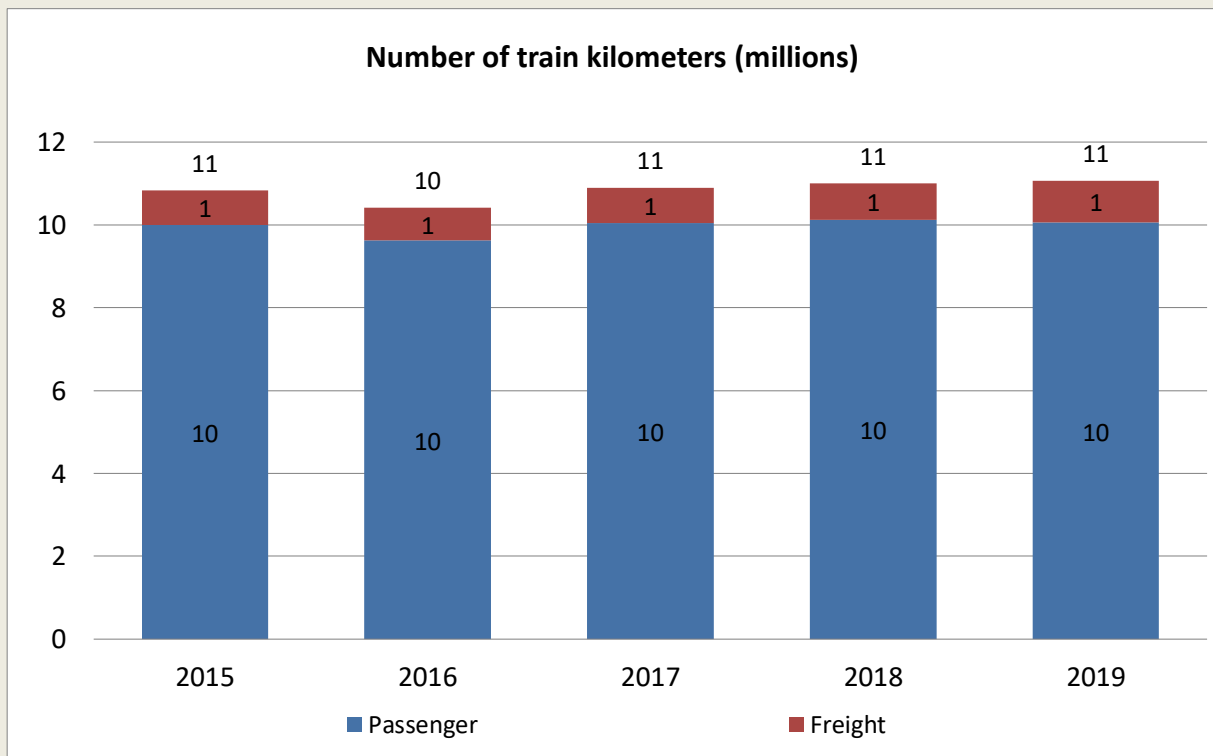
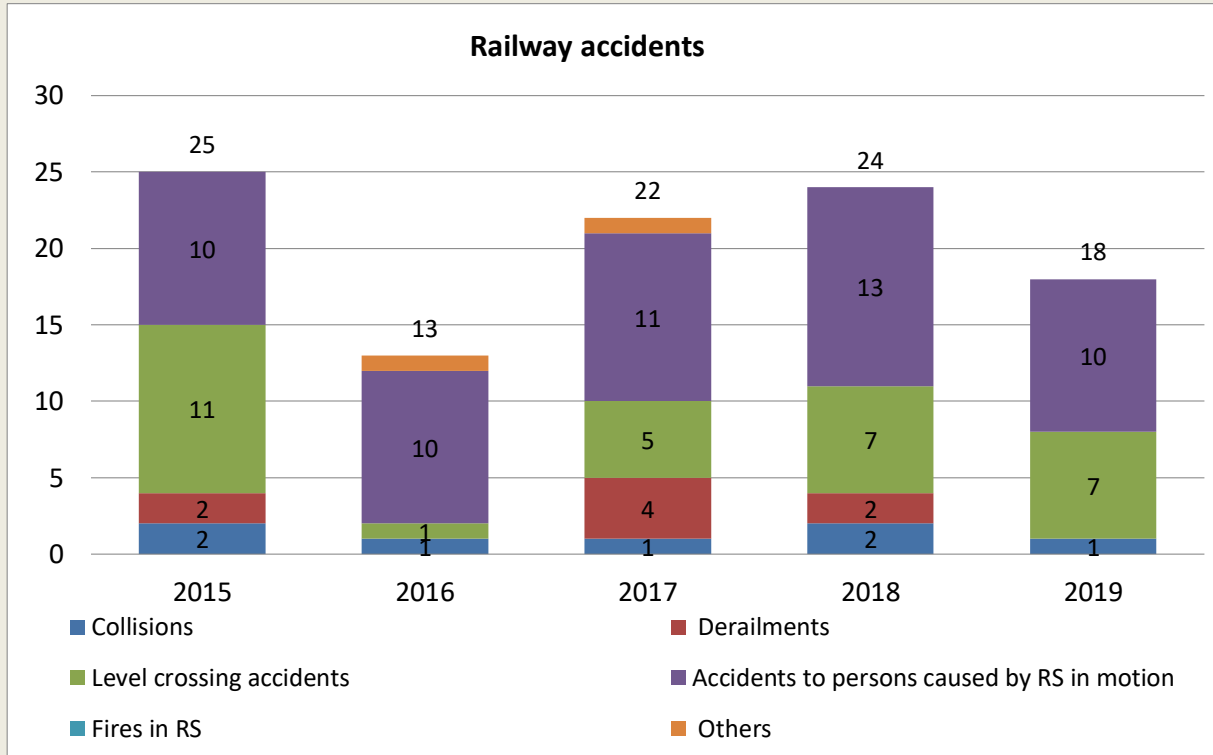
Ο αριθμός των ΙΔ στο εθνικό δίκτυο τα τελευταία πέντε χρόνια καταγράφει σταθερή μείωση τόσο σε ενεργητικές ΙΔ όσο και σε παθητικές ΙΔ. Αυτό οφείλεται στην σταδιακή παράδοση νέων τμημάτων της νέας γραμμής σε κυκλοφορία με επακόλουθη κατάργηση κάποιων ΙΔ κυρίως παθητικών. Για το έτος 2019 παρατηρούμε μία μικρή μείωση κατά 17 στις παθητικές ΙΔ.

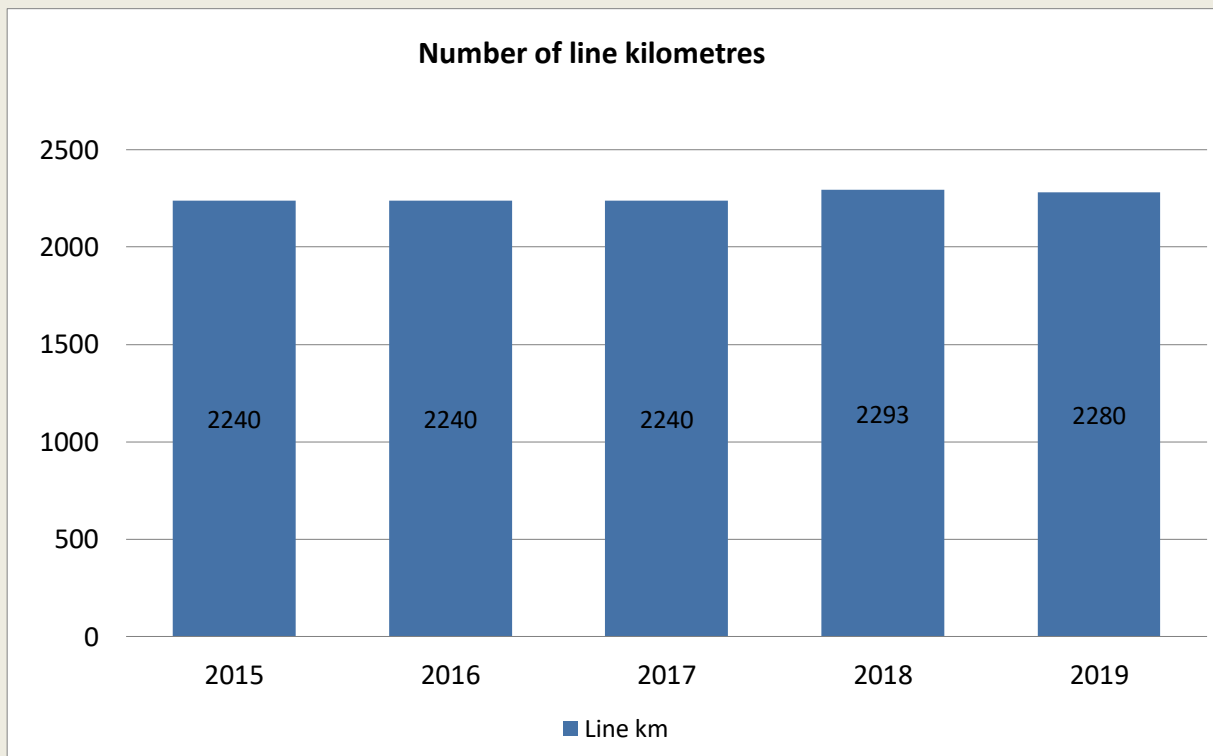
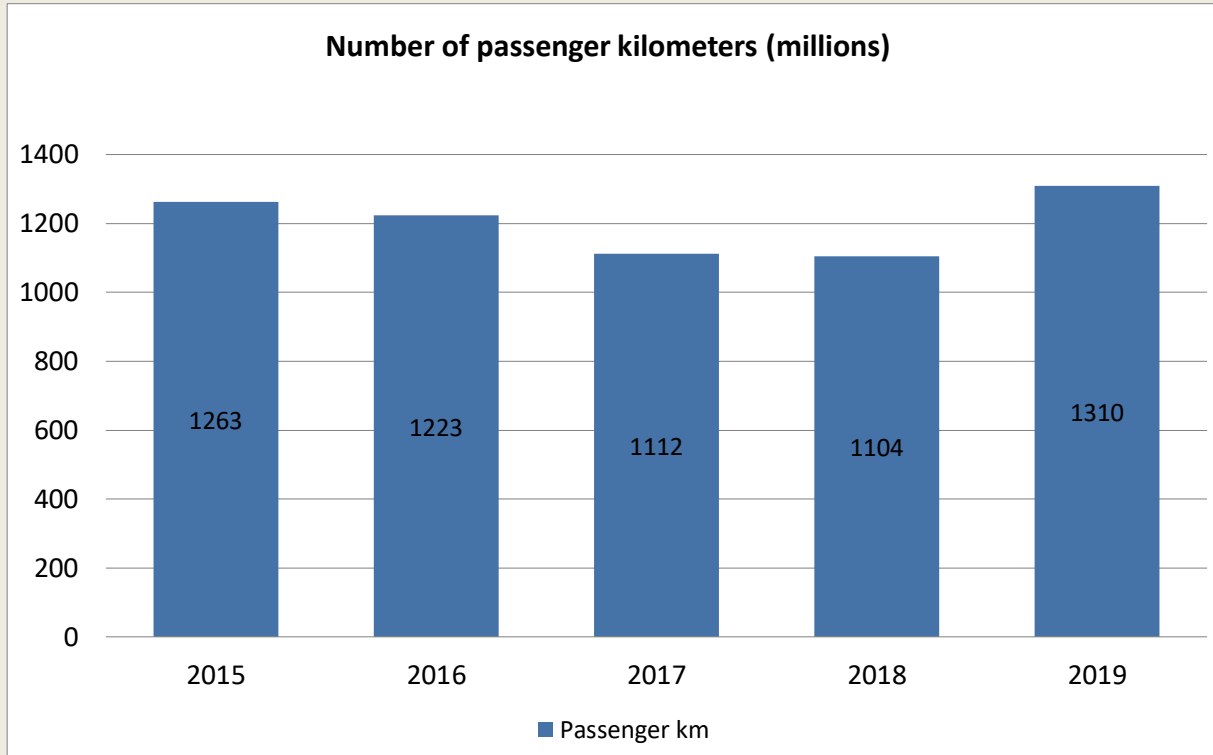
Η τάση μείωσης των παθητικών ΙΔ θα συνεχιστεί και στο μέλλον με την παράδοση νέων τμημάτων γραμμής.

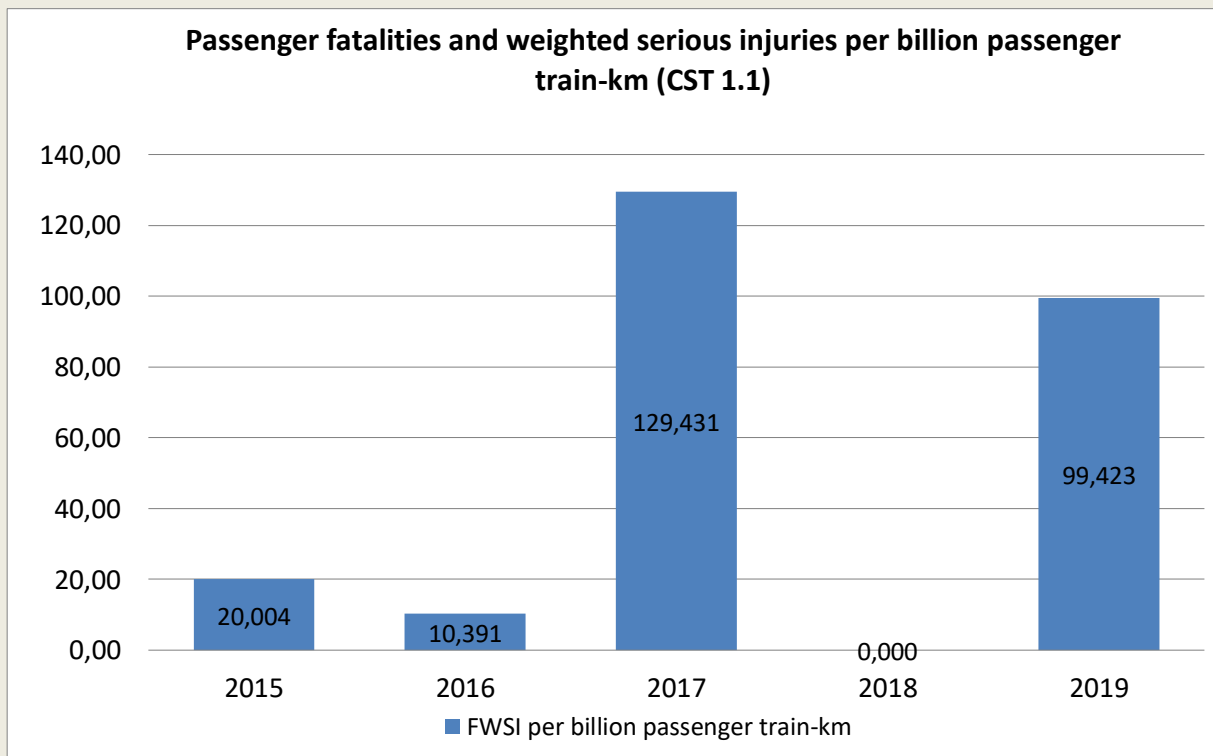
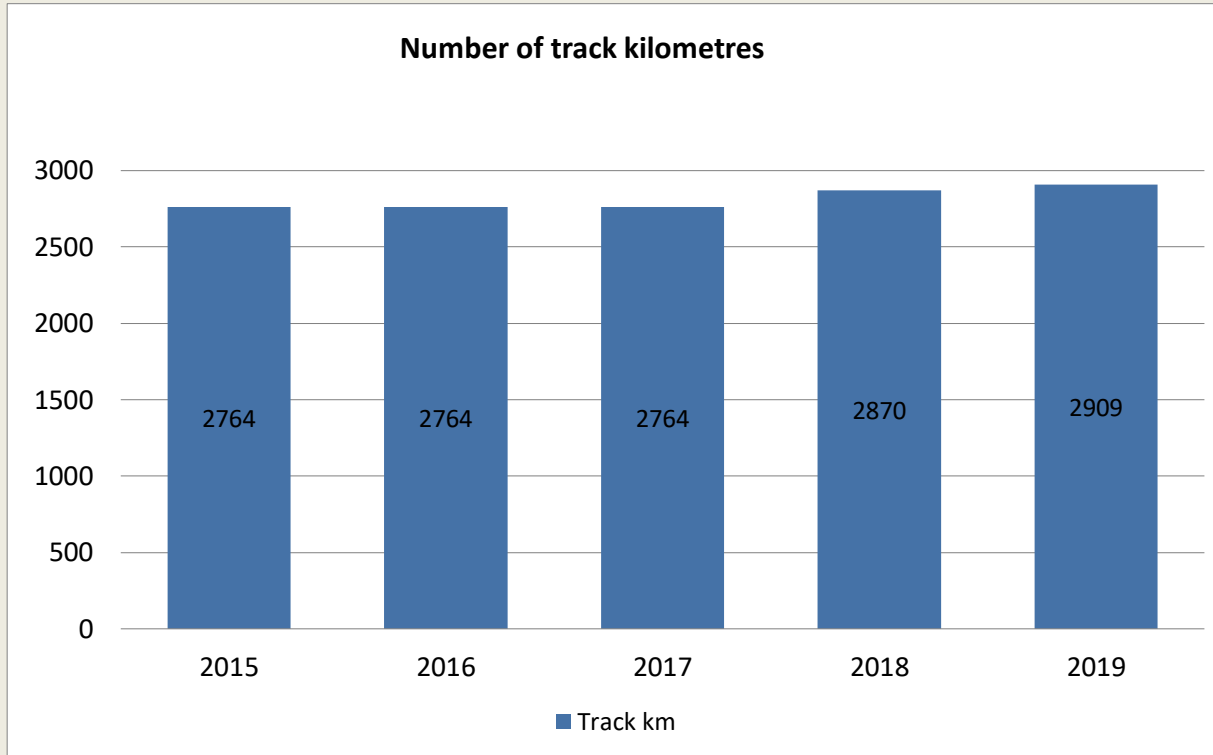
4.2 Διαγράμματα με τα δεδομένα των ΚΔΑ

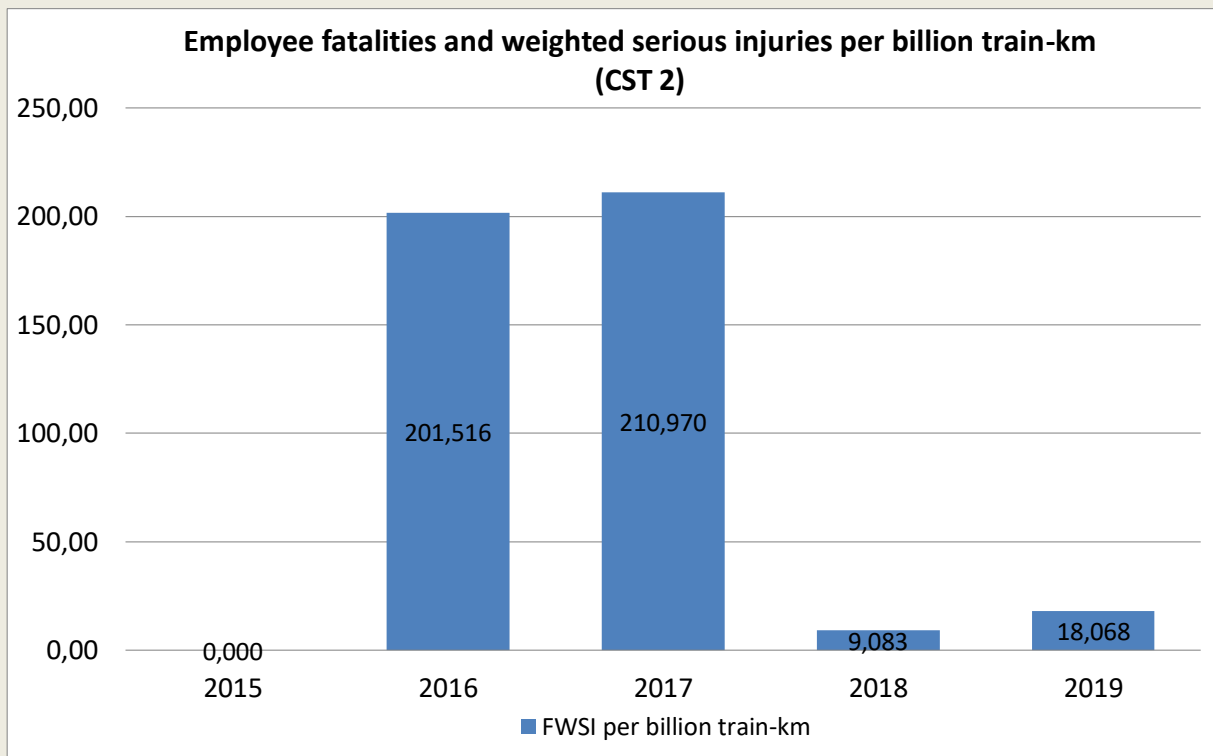
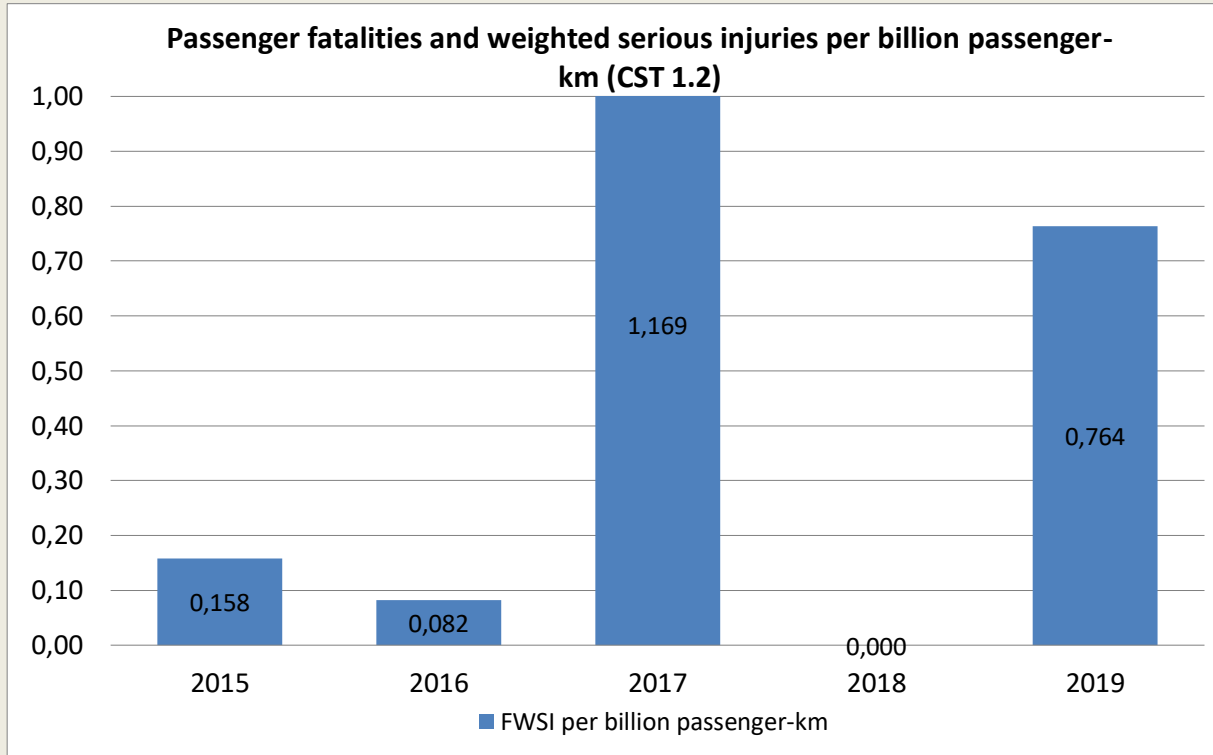


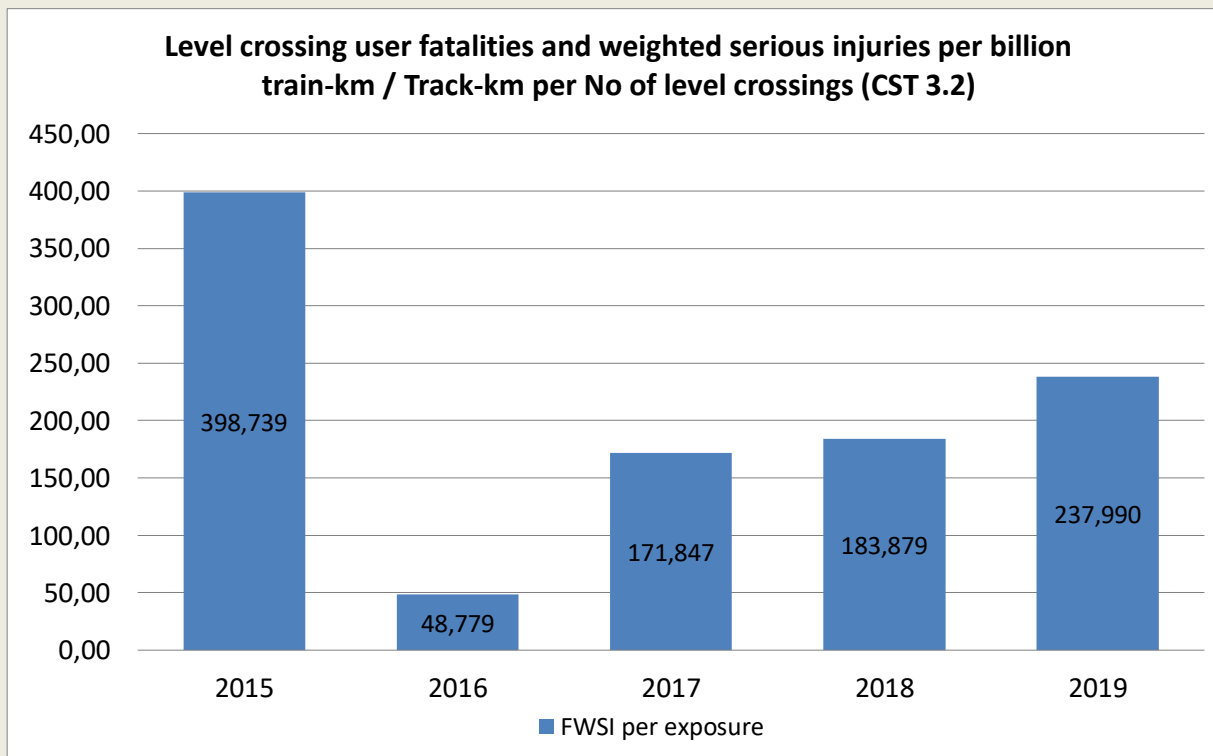
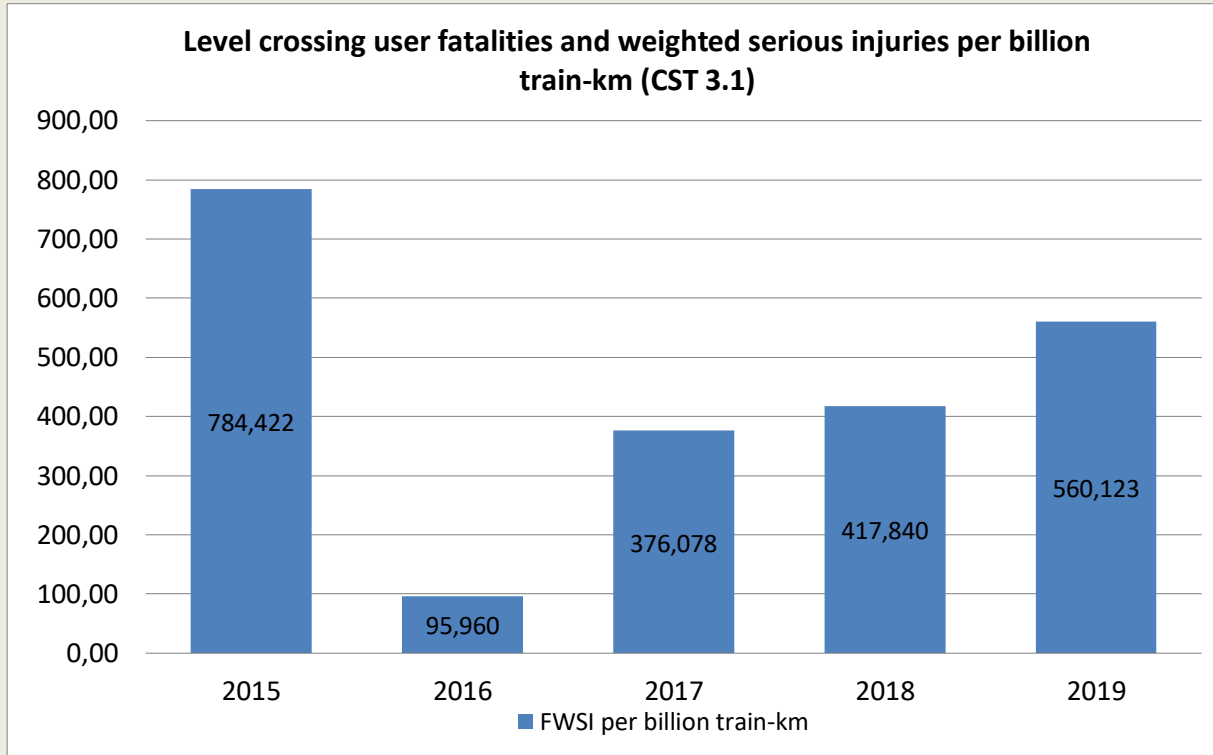


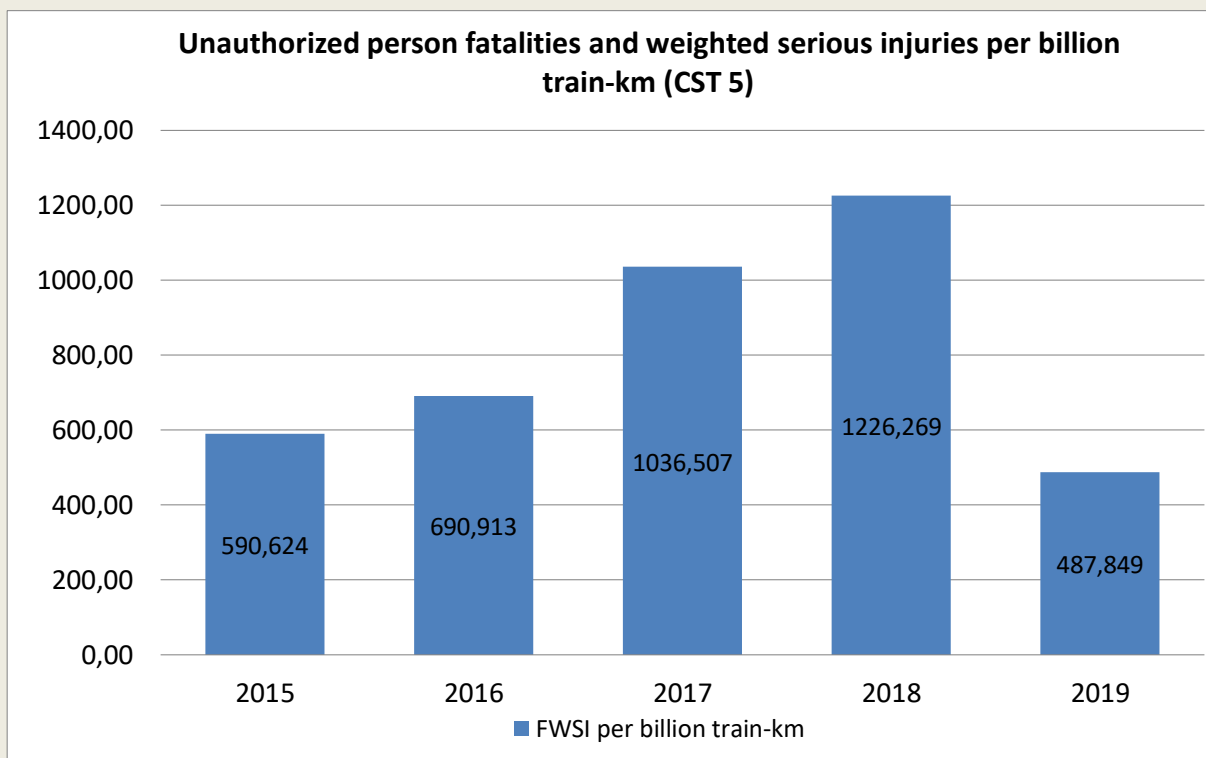
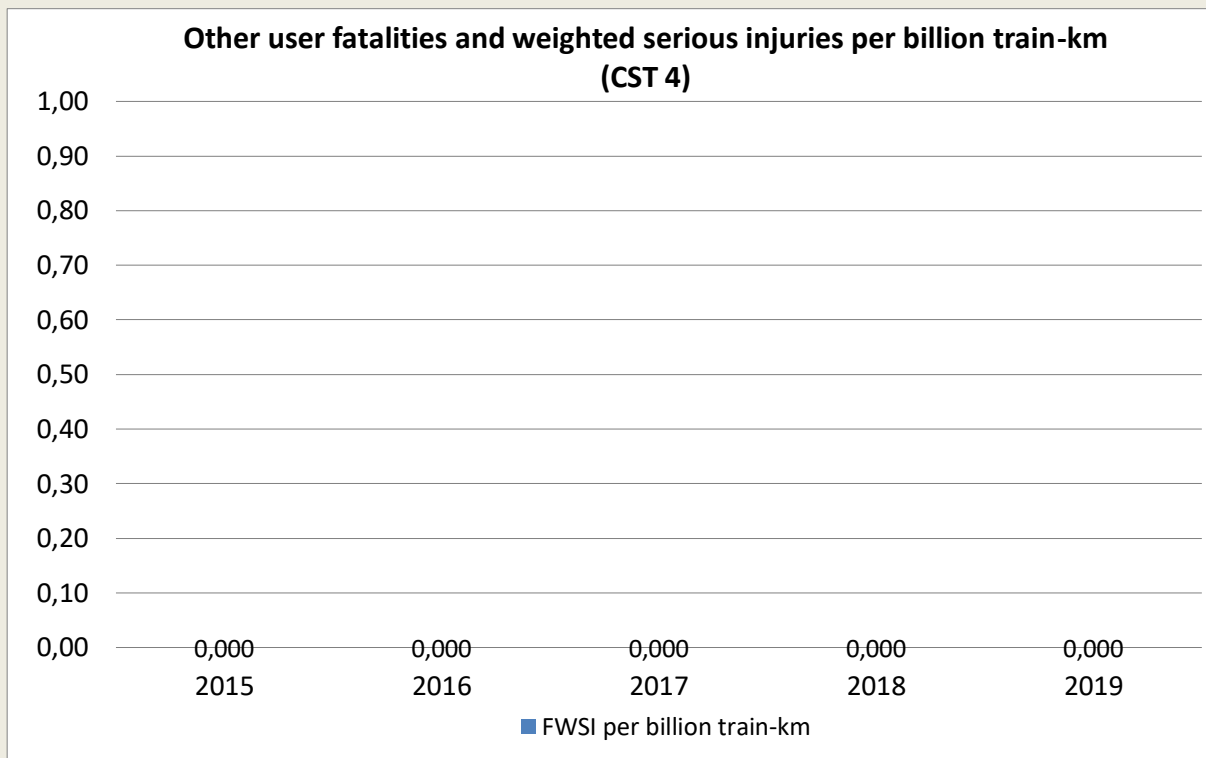


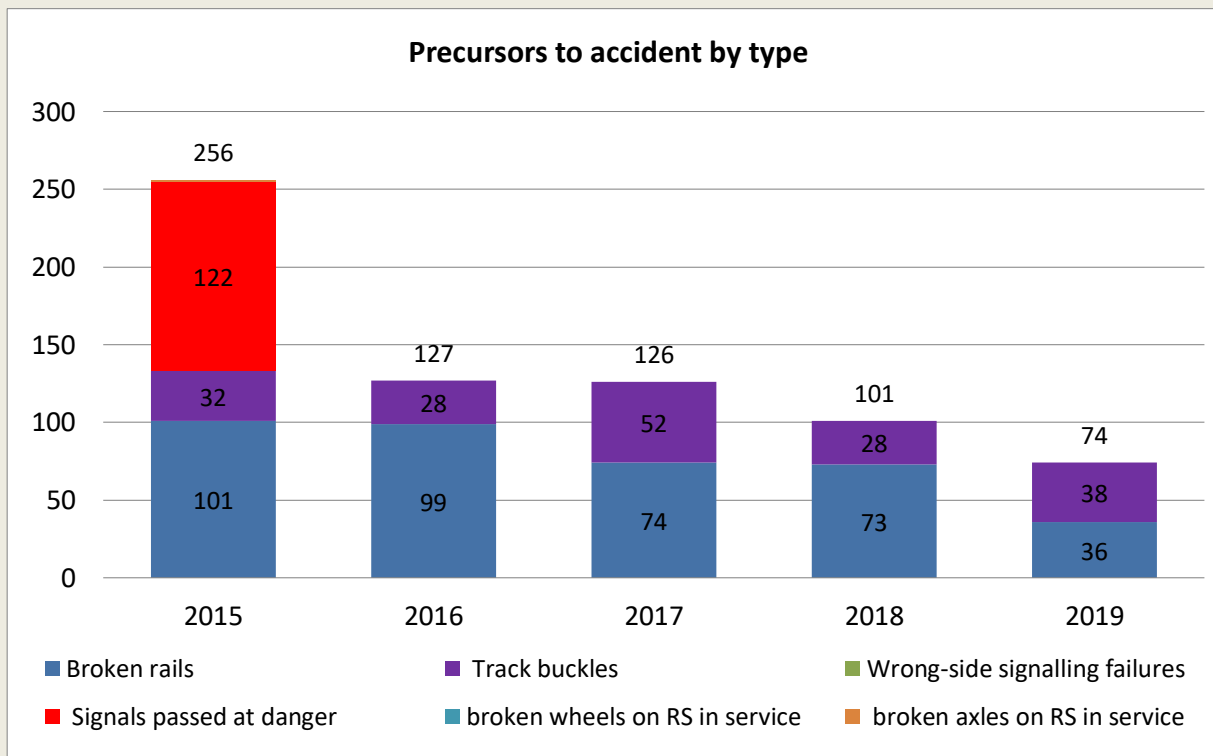
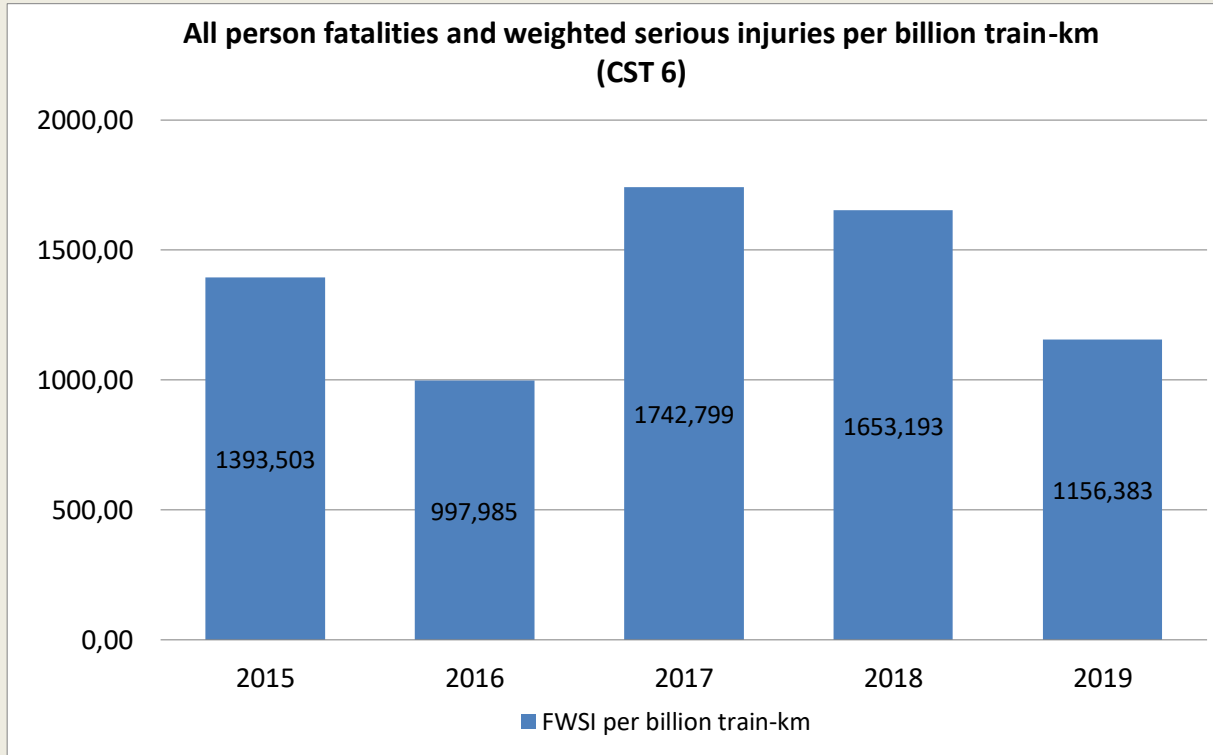


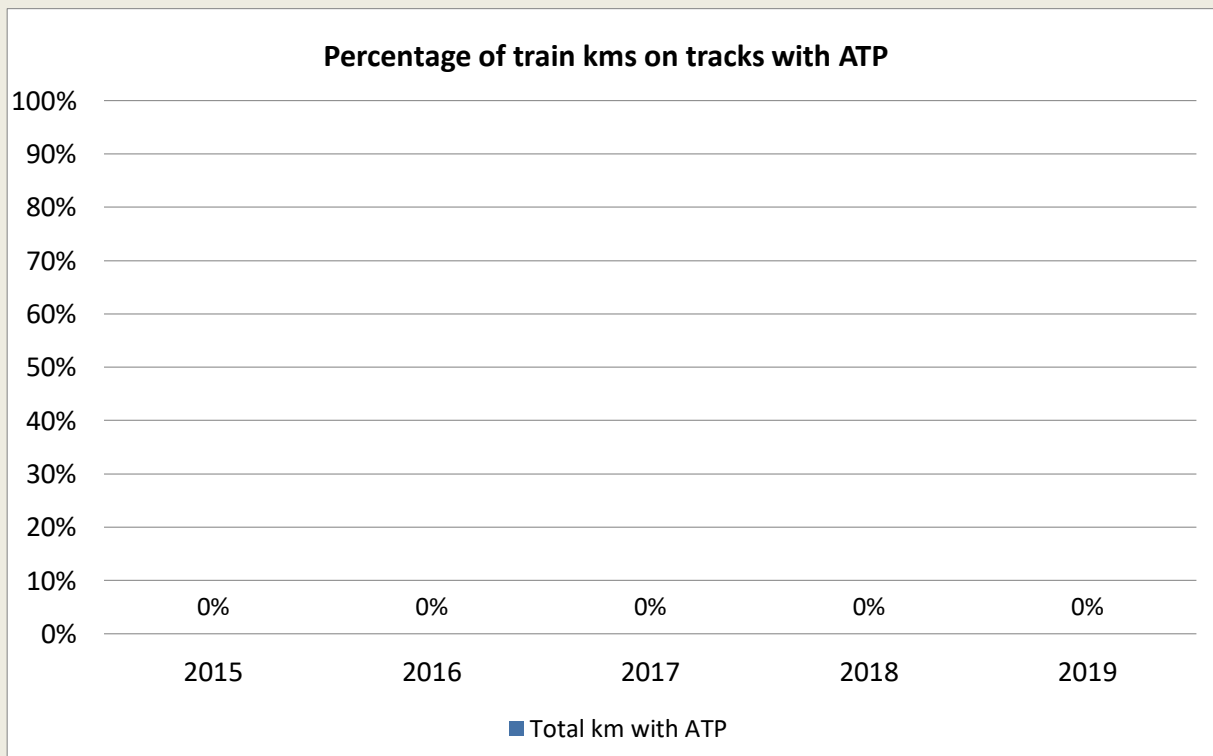
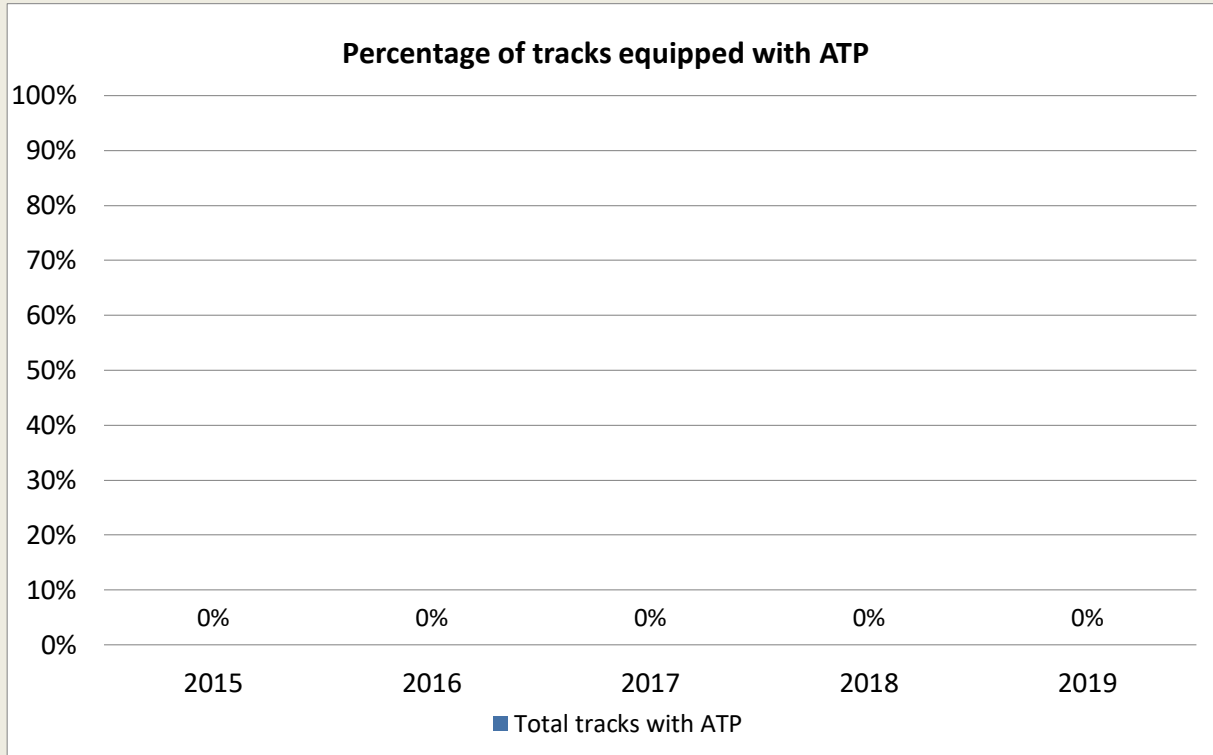


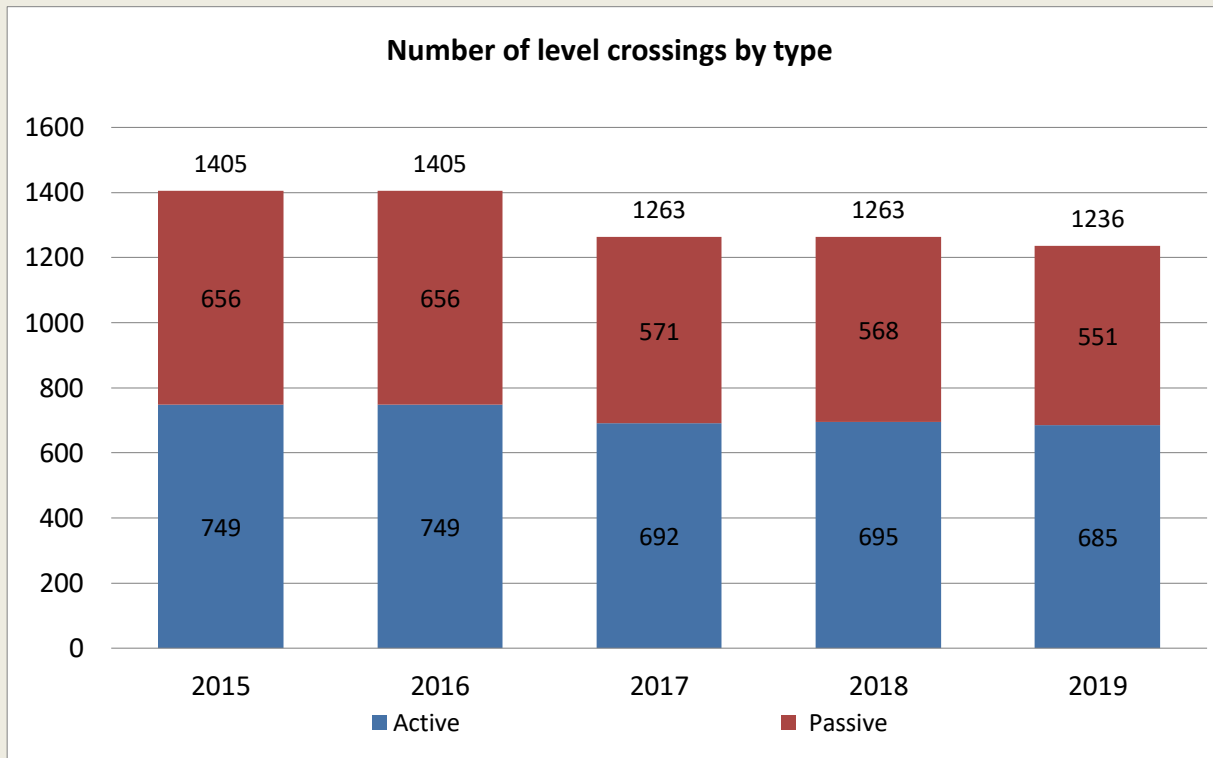












5. ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

- 5.1 Αλλαγές στην νομοθεσία και σε κανονισμούς
- 5.2 Παρεκκλίσεις σύμφωνα με το άρθρο 15 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798



5. ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ & ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

5.1 Αλλαγές στην νομοθεσία και σε κανονισμούς

Το 2019 ήταν ένα έτος σημαντικών αλλαγών στην εθνική νομοθεσία, δεδομένου ότι υιοθετήθηκε και μεταφέρθηκε σ' αυτή μια σειρά ευρωπαϊκών νομοθετικών πράξεων σχετικά με το 4^ο Σιδηροδρομικό Πακέτο. Συγχρόνως, από τις 16-06-2019 ξεκίνησε στη χώρα μας η άμεση εφαρμογή σημαντικών ευρωπαϊκών Κανονισμών, όπως ο Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμός (ΕΕ) 761/2018 σχετικά με την Εποπτεία, ο Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμός (ΕΕ) 762/2018, ο Εκτελεστικός Κανονισμός (ΕΕ) 2018/763, ο Εκτελεστικός Κανονισμός (ΕΕ) 2018/545, ο Εκτελεστικός Κανονισμός (ΕΕ) 2019/250, ο Κανονισμός (ΕΕ) 2019/776 μέσω του οποίου τροποποιήθηκαν οι Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) κ.α. Επιπλέον, το 2019 δημοσιεύθηκαν ο Εκτελεστικός Κανονισμός (ΕΕ) 2019/777 σχετικά με το Μητρώο Σιδηροδρομικής Υποδομής, ο Εκτελεστικός Κανονισμός (ΕΕ) 2019/779 για το σύστημα πιστοποίησης των ΥΣΦ με ημερομηνία έναρξης ισχύος στις 16-06-2020 και ο Εκτελεστικός Κανονισμός (ΕΕ) 2019/773 σχετικά με την ΤΠΔ για τη διεξαγωγή και τη διαχείριση της κυκλοφορίας με ημερομηνία έναρξης ισχύος στις 16-06-2021, με εξαίρεση το σημείο 4.2..2.1.3.2 και το σημείο 4.4 του παραρτήματος που εφαρμόζονται από τις 16-06-2019 κ.α.

Για όλα τα παραπάνω νομοθετήματα υπήρξε ενημέρωση του σιδηροδρομικού τομέα με μέριμνα του ΥΥΜ και της ΡΑΣ.

Το 2019 εκδόθηκαν σε εθνικό επίπεδο οι ακόλουθες νομικές και κανονιστικές πράξεις σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τη διαλειτουργικότητα :

1. Νόμος 4632/2019 (Α' 159) - «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις».
2. ΚΥΑ με αριθ. οικ. Γ5/48222/2474 / 21-06-2019 (Β' 2755) - «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2008/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων, όπως τα παραρτήματά της προσαρμόστηκαν στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο με τις Οδηγίες 61/2010/ΕΕ, 2012/45/ΕΕ, 2014/103/ΕΕ, (ΕΕ) 2016/2309, (ΕΕ) 2018/217 και (ΕΕ) 2018/1846 της Επιτροπής.
3. Απόφαση Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με αριθ. ΑΣ10/77243/580/13-02-2019 (Β' 698) - «Τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών)».

4. Απόφαση Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με αριθ. ΑΣ10/80239/659/2019 (Β' 3134) - «Τροποποίηση της Υπουργικής Απόφασης ΑΣ10/77243/580/13-02-2019».
5. Απόφαση Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με αριθ. ΑΣ10/80239/659/2019 (Β' 4167) - «Τροποποίηση της Υπουργικής Απόφασης ΑΣ10/77243/580/13-02-2019».
6. Απόφαση Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ΑΣ16.2/22932/183/05-06-2019 (Β' 2195) - «Τροποποίηση της ΑΣ16.4/οικ.24863/2723/30-05-2012 υπουργικής απόφασης «Απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για τη διαδικασία, τα δικαιολογητικά και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια για την υποβολή αίτησης στην Αρχή για έγκριση θέσης σε λειτουργία-χρήση υποσυστήματος και έγκριση θέσης σε λειτουργία οχήματος ή σειράς οχημάτων» (Β' 1812).
7. Απόφαση ΡΑΣ αρ. 9442/14-01-2019 (Β' 359) – «Καθορισμός προσόντων, όρων και προϋποθέσεων χορήγησης της αρχικής αναγνώρισης και της ανανέωσής της των εξεταστών των κέντρων εκπαίδευσης και κατάρτισης μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών».
8. Απόφαση ΡΑΣ αρ. 10720/15-07-2019 (Β' 2962) – «Διαδικασία απόκτησης άδειας μηχανοδηγού – Οργάνωση και καθορισμός διενέργειας εξετάσεων για την απόκτηση άδειας μηχανοδηγού».

5.2 Παρεκκλίσεις σύμφωνα με το άρθρο 15 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798

Στην Ελλάδα δεν έχει αποφασιστεί παρέκκλιση σύμφωνα με το άρθρο 15 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798.

6. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ, ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ & ΛΟΙΠΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΕΚΔΟΘΕΝΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΑΡΧΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

- 6.1 Ενιαία Πιστοποιητικά Ασφαλείας και Εγκρίσεις ασφαλείας
- 6.2 Έγκριση Οχημάτων
- 6.3 Υπεύθυνοι Φορείς για την Συντήρηση Εμπορευματικών Φορταμαξών (ΥΣΦ)
- 6.4 Μηχανοδηγοί
- 6.5 Άλλοι Τύποι Εγκρίσεων και Πιστοποιήσεων
- 6.6 Επαφές με άλλες Αρχές Ασφαλείας
- 6.7 Ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ Αρχών Ασφαλείας και Σιδηροδρομικών Οργανισμών
- 6.8 Συνεργασία με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ



6. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ, ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΛΛΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΠΟΥ ΕΚΔΟΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΑΡΧΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

6.1 Ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας και Εγκρίσεις ασφάλειας

Προς το παρόν δεν έχει εκδοθεί στην Ελλάδα Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας. Ωστόσο, παραμένουν σε ισχύ μέχρι την ημερομηνία λήξης τους τα πιστοποιητικά ασφαλείας (Μέρος Α και Μέρος Β) του παρακάτω πίνακα.

Τα ισχύοντα Πιστοποιητικά και Εγκρίσεις Ασφάλειας τα οποία έχουν εκδοθεί από την ΡΑΣ μέχρι το τέλος του 2019 παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα:

Εταιρεία	Ιστορικό	Ημ/νια Έκδοσης	Ημ/νία Λήξης Ισχύος	Τύπος πιστοποιητικού	Τύπος υπηρεσιών
ΟΣΕ	Νέο	05-06-15	04-06-20	Έγκριση Ασφαλείας	Διαχειριστής Υποδομής
PIRAEUS EUROPE ASIA RAIL LOGISTICS (PEARL) SA	Τροποποίηση	21-03-18	09-11-22	Πιστοποιητικό Ασφαλείας – Μέρος Β	Μεταφορά φορτίου, εξαιρουμένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων
PIRAEUS EUROPE ASIA RAIL LOGISTICS (PEARL) SA	Τροποποίηση	21-03-18	18-12-21	Πιστοποιητικό Ασφαλείας – Μέρος Α	Μεταφορά φορτίου, εξαιρουμένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων
RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR (RCLG) SA	Νέο	21-06-17	20-06-22	Πιστοποιητικό Ασφαλείας – Μέρος Β	Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων.
RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR (RCLG) SA	Νέο	30-09-16	29-09-21	Πιστοποιητικό Ασφαλείας – Μέρος Α	Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Εταιρεία	Ιστορικό	Ημ/νια Έκδοσης	Ημ/νια Λήξης Ισχύος	Τύπος πιστοποιητικού	Τύπος υπηρεσιών
ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ	Ανανέωση	28-12-17	31-12-22	Πιστοποιητικό Ασφαλείας – Μέρος Α	Μεταφορά επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών υψηλών ταχυτήτων - Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων
ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ	Ανανέωση	28-12-17	31-12-22	Πιστοποιητικό Ασφαλείας - Μέρος Β	Μεταφορά επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών υψηλών ταχυτήτων - Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων
ΣΤΑΣΥ ΑΕ	Νέο	15-07-16	14-07-21	Πιστοποιητικό Ασφαλείας – Μέρος Α	Μεταφορά επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών υψηλών ταχυτήτων
ΣΤΑΣΥ ΑΕ	Νέο	15-07-16	14-07-21	Πιστοποιητικό Ασφαλείας – Μέρος Β	Μεταφορά επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών υψηλών ταχυτήτων

Έως σήμερα δεν υπήρξαν περιπτώσεις ανάκλησης Πιστοποιητικού ή Έγκρισης Ασφαλείας στην Ελλάδα.

Δεν υπήρξαν αλλαγές στην στρατηγική και τις διαδικασίες της ΡΑΣ σχετικά με την έκδοση Πιστοποιητικών / Εγκρίσεων Ασφαλείας, με εξαίρεση αυτές που εισήχθησαν με τη νέα νομοθεσία σχετικά με το 4^ο Σιδηροδρομικό Πακέτο.

Μετά από πολλές επαφές και διαβουλεύσεις οι οποίες ξεκίνησαν στις αρχές του 2019, την 01-09-2019 η ρουμανική ΣΕ GFR υπέβαλλε μέσω της Υπηρεσίας Μίας Στάσης (OSS) αίτηση προκαταρκτικής επαφής πριν την υποβολή αίτησης για έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού

ασφάλειας, με σκοπό την επέκταση παροχής υπηρεσιών μεταφοράς φορτίου και στο ελληνικό δίκτυο. Στο πλαίσιο αυτό, ομάδα αξιολογητών της ΡΑΣ αξιολόγησε τις υποβληθείσες σχετικές πληροφορίες από την GFR.

Στη συνέχεια, στις 23-11-2019 η ΣΕ GFR υπέβαλλε αίτηση στον ERA, μέσω της Υπηρεσίας μιας Στάσης (OSS), για την έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας, σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας 2016/798. Στο πλαίσιο της ανωτέρω αίτησης πραγματοποιήθηκαν συζητήσεις τόσο με την αντίστοιχη ΕΑΑ της Ρουμανίας όσο και με στελέχη του ERA για την έκδοση Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφαλείας.

Εκτός της ανωτέρω περίπτωσης δεν υπήρξαν άλλες συζητήσεις ή συνεργασίες με άλλες ΕΑΑ στο πλαίσιο έκδοσης Πιστοποιητικού ή Έγκρισης Ασφαλείας κατά την διάρκεια του 2019.

6.2 Έγκριση Οχημάτων

Έως το τέλος του 2019 δεν υπήρξαν περιπτώσεις έκδοσης Έγκρισης Οχήματος για διάθεση στην αγορά στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο.

Μετά από αρκετές επαφές και διαβουλεύσεις με τη ΣΕ GFR οι οποίες ξεκίνησαν τις αρχές του 2019, η ΣΕ GFR στις 17/09/2019 υπέβαλλε δύο αιτήσεις και τους σχετικούς συνοδευτικούς φακέλους, μέσω της Υπηρεσίας Μιας Στάσης (OSS), για την Έγκριση δύο ρουμανικών οχημάτων, μιας ντιζελοκίνητης και μιας ηλεκτροκίνητης μηχανής έλξης, προκειμένου να κυκλοφορούν στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Ως Φορέας Έγκρισης επιλέχθηκε η ΡΑΣ, η οποία μετά την επιβεβαίωση παραλαβής των δύο αιτήσεων, υλοποίησε τον έλεγχο πληρότητας των αιτήσεων κατά το άρθρο 32 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.

Το 2019 επίσης πραγματοποιήθηκαν συζητήσεις με εκπροσώπους της ΓΑΙΑΟΣΕ και του Οργανισμού σχετικά με την αίτηση έγκρισης θέσης σε λειτουργία του εποχούμενου υποσυστήματος ETCS on Board σε ογδόντα οκτώ (88) μηχανές έλξης. Συζητήθηκαν οι νέες απαιτήσεις που επέρχονται με τη νομοθεσία του 4^{ου} Σιδηροδρομικού Πακέτου οι οποίες οφείλουν να εφαρμοσθούν για την ανωτέρω έγκριση.

Δεν υπήρξαν αλλαγές στην στρατηγική και τις διαδικασίες της ΡΑΣ σχετικά με την έκδοση Εγκρίσεων Οχημάτων, με εξαίρεση αυτές που εισήχθησαν με τη νέα νομοθεσία σχετικά με το 4^ο Σιδηροδρομικό Πακέτο.

6.3 Υπεύθυνοι Φορείς για την Συντήρηση Εμπορευματικών Φορταμαξών (ΥΣΦ)

Η ΡΑΣ είναι ο ορισμένος από την ελληνική νομοθεσία φορέας / οργανισμός πιστοποίησης του συστήματος συντήρησης τροχαίου υλικού (ΣΣΤΥ) εμπορευματικών φορταμαξών για

τους ΥΣΦ στην Ελλάδα. Κάθε φορέας που είναι υπεύθυνος για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών που κινούνται στο σιδηροδρομικό δίκτυο εντός της ΕΕ, οφείλει να διαθέτει πιστοποιημένο σύστημα συντήρησης σύμφωνα με τον Κανονισμό ΕΕ 445/2011.

Έως το τέλος 2019, η ΕΕΣΣΤΥ ΑΕ ήταν ο μοναδικός ΥΣΦ τροχαίου υλικού στην Ελλάδα, κάτοχος του υπ. Αριθ. Αναγνώρισης EL 3120180001 πιστοποιητικού ΥΣΦ εμπορευματικών φορταμαξών, το οποίο εκδόθηκε από τη ΡΑΣ το 2018.

Δεδομένου ότι την 1η Απριλίου 2019 ολοκληρώθηκε η πώληση και μεταβίβαση του 100% του μετοχικού κεφαλαίου της ΕΕΣΣΤΥ στην ΣΕ ΤΡΑΙΝΟΣΕ, θυγατρική της Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A. και την 31/12/2019 ολοκληρώθηκε η συγχώνευση των δύο επιχειρήσεων με απορρόφηση της ΕΕΣΣΤΥ από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η ΡΑΣ ως αρμόδιος οργανισμός πιστοποίησης ΥΣΦ εμπορευματικών φορταμαξών και στο πλαίσιο της ως άνω νομικής μεταβολής ζήτησε από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ την υποβολή αίτησης για την επικαιροποίηση του υφιστάμενου Πιστοποιητικού ΥΣΦ της εταιρείας ΕΕΣΣΤΥ, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού ΕΕ 445/2011.

6.4 Μηχανοδηγοί

- Έκδοση αδειών μηχανοδηγών

Σύμφωνα με το ν.3911/2011 η ΡΑΣ είναι η αρμόδια αρχή για την έκδοση των αδειών μηχανοδηγού σύμφωνα με το κοινοτικό υπόδειγμα του Παραρτήματος Ι του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 36/2010. Με τις διατάξεις του προαναφερθέντος νόμου η εκτύπωση των αδειών μηχανοδηγού ανατέθηκε στη Διεύθυνση Διαβατηρίων και Εγγράφων Ασφαλείας (ΔΔΕΑ) του Αρχηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας.

Η ΡΑΣ, σε εφαρμογή της ανωτέρω σχετικής νομοθεσίας έχει εγκαταστήσει και λειτουργεί ηλεκτρονικό διαδικτυακό πρόγραμμα - εφαρμογή με το όνομα «ΑΔΕΙΕΣ ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΟΥ», μέσω της οποίας υποδέχεται αιτήσεις για την έκδοση και χορήγηση αδειών μηχανοδηγού. Στο τέλος Φεβρουαρίου 2019, η ΡΑΣ εξέδωσε τις πρώτες «ευρωπαϊκές» άδειες μηχανοδηγού σύμφωνα με το υπόδειγμα του Παραρτήματος Ι του Κανονισμού (ΕΕ) 36/2010. Ειδικότερα, το 2019 εκδόθηκαν συνολικά 195 άδειες, εκ των οποίων οι 165 αφορούσαν μετατροπή ισχυουσών εθνικών αδειών σε «ευρωπαϊκές» άδειες και οι 30 αφορούσαν νέα έκδοση «ευρωπαϊκών» αδειών.

Επίσης το πρόγραμμα-εφαρμογή «ΑΔΕΙΕΣ ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΟΥ» είναι συνδεδεμένο και τροφοδοτεί με τα στοιχεία των μηχανοδηγών το ΕΜΑΜ (Εθνικό Μητρώο Αδειών Μηχανοδηγού) το οποίο τηρείται από τη ΡΑΣ, σύμφωνα με την υπ. αριθμ. 2010/17/ΕΕ Απόφαση «σχετικά με την θέσπιση των βασικών παραμέτρων για τα μητρώα

μηχανοδηγών». Το EMAM στο τέλος του 2019 περιλάμβανε τα δεδομένα 195 αδειών μηχανοδηγού.

- Νέα διαδικασία αδειοδότησης μηχανοδηγών

Κατά την διάρκεια του έτους 2019, δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ η υπ. Αριθ. 10720/15-07-2019 Απόφαση της ΡΑΣ (Β' 2962) με την οποία εγκρίθηκε η διαδικασία απόκτησης άδειας μηχανοδηγού καθώς και η οργάνωση και ο καθορισμός διενέργειας εξετάσεων για την απόκτηση άδειας μηχανοδηγού.

Στο ως άνω πλαίσιο, η ΡΑΣ συγκρότησε την Κεντρική Επιτροπή Εξετάσεων (ΚΕΕ), για την οργάνωση και τον καθορισμό της διενέργειας εξετάσεων.

Για την αξιόπιστη οργάνωση των εξετάσεων δημιουργήθηκε Τράπεζα Θεμάτων από την οποία, ύστερα από διαδικασία κλήρωσης, επιλέχθηκε ο κατάλληλος αριθμός ερωτήσεων για την εξέταση των υποψήφιων μηχανοδηγών. Η τράπεζα θεμάτων εγκρίθηκε από την ΚΕΕ και συγκροτήθηκαν Επιτροπές Εξετάσεων αποτελούμενες από εξεταστές ενταγμένους στο Μητρώο Αναγνωρισμένων Εξεταστών που τηρεί η ΡΑΣ.

Κατά την πρώτη εφαρμογή της ως άνω Απόφασης της ΡΑΣ, οι εξετάσεις θεωρητικού & πρακτικού μέρους πραγματοποιήθηκαν στις 30 & 31/07/2019 στο Κ.Ε.Κ. του ΟΣΕ και στο Δρομολόγιο Αθήνα-Λειανοκλάδι & Θεσσαλονίκη-Λάρισα αντίστοιχα και συμμετείχαν σε αυτές εξήντα οκτώ (68) υποψήφιοι μηχανοδηγοί.

Η Ολομέλεια της ΡΑΣ με απόφαση της ενέκρινε τα αποτελέσματα των εξετάσεων των υποψηφίων μηχανοδηγών και χορήγησε βεβαίωση επιτυχούς εξέτασης στους επιτυχόντες προκειμένου να αιτηθούν έκδοση άδειας μηχανοδηγού.

Σύμφωνα με την ανωτέρω απόφαση απορρίφθηκαν δύο (2) υποψήφιοι, ένας στην εξέταση θεωρητικού μέρους και ένας στην εξέταση πρακτικού μέρους. Οι δύο απορριφθέντες υπέβαλαν αιτήσεις επανεξέτασης, και η ΡΑΣ προχώρησε στην οργάνωση επανεξέτασης, για το Θεωρητικό μέρος στις 11/11/2019 στο Κ.Ε.Κ. του ΟΣΕ και για το πρακτικό μέρος στο δρομολόγιο Άγιοι Ανάργυροι -Χαλκίδα. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των εξετάσεων και οι δύο υποψήφιοι κρίθηκαν επιτυχόντες και η Ολομέλεια της ΡΑΣ με απόφαση της ενέκρινε τα αποτελέσματα και χορήγησε βεβαίωση επιτυχούς εξέτασης στους δύο επιτυχόντες προκειμένου να αιτηθούν έκδοση άδειας μηχανοδηγού.

- Πιστοποιητικά μηχανοδηγών

Η ΡΑΣ ζήτησε από τις ΣΕ την έναρξη έκδοσης πιστοποιητικών μηχανοδηγών για τους οποίους εκδόθηκε άδεια μηχανοδηγού καθώς και την τήρηση Μητρώου Συμπληρωματικών Πιστοποιητικών. Το πιστοποιητικό μηχανοδηγού οφείλει να είναι σύμφωνο με το υπόδειγμα του Παραρτήματος II του Κανονισμού (ΕΕ) 36/2010.

- Αναγνώριση εκπαιδευτικών κέντρων μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών

Το 2019 δεν εκδόθηκε από τη ΡΑΣ νέα δήλωση αναγνώρισης εκπαιδευτικού κέντρου μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών.

Η δήλωση αναγνώρισης του κέντρου κατάρτισης του ΟΣΕ για τους μηχανοδηγούς και τους υποψήφιους μηχανοδηγούς εκδόθηκε από την ΡΑΣ κατά τη διάρκεια του προηγούμενου έτους 2018 και ισχύει έως τις 22-08-2023.

Εκπαιδευτές – Εξεταστές – Ιατροί υποψηφίων μηχανοδηγών & μηχανοδηγών

Κατά την διάρκεια του έτους 2019 η ΡΑΣ χορήγησε :

- αναγνώριση σε είκοσι τέσσερις (24) ιατρούς για τη διεξαγωγή της απαιτούμενης εξέτασης για την επιβεβαίωση της σωματικής και επαγγελματικής ψυχολογικής ικανότητας των μηχανοδηγών και των υποψηφίων μηχανοδηγών. Από αυτές επτά (7) αφορούσαν νέα αναγνώριση και δεκαεπτά (17) αφορούσαν ανανέωση αναγνώρισης.
- Πιστοποίηση επάρκειας σε πενήντα πέντε (55) εκπαιδευτές μηχανοδηγών – υποψηφίων μηχανοδηγών.
- Αναγνώριση σε (26) εξεταστές μηχανοδηγών – υποψηφίων μηχανοδηγών κατά τη διάρκεια του 2019 εκ των οποίων στην συνέχεια προέβη στην διαγραφή του ενός κατόπιν αίτησης τους για λόγους υγείας.

6.5 Άλλοι τύποι Εγκρίσεων / Πιστοποιήσεων

Η ΡΑΣ είναι η αρμόδια αρχή στην Ελλάδα για την έγκριση θέσης σε λειτουργία σταθερών εγκαταστάσεων, σύμφωνα με το άρθρο 18 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Στο πλαίσιο αυτό, εντός του 2019 δεν εκδόθηκε έγκριση θέσης σε λειτουργία σταθερών εγκαταστάσεων.

Αναφορικά με την αίτηση έγκρισης θέσης σε λειτουργία – χρήση του υποσυστήματος υποδομή σχετικά με το έργο «Σιδηροδρομική σύνδεση Λιμένα Αλεξανδρούπολης» (ΑΣ 740/2013), η οποία υποβλήθηκε το 2018, η ΡΑΣ ζήτησε με επιστολή της τον Απρίλιο 2019 την υποβολή συμπληρωματικών στοιχείων σχετικά με την προαναφερθείσα αίτηση.

Με την υπ. αριθ. ΑΣ16.2/22932/183 / 05-06-2019 (Β' 2195) Υπουργική Απόφαση θεσπίσθηκε η διαδικασία και τα δικαιολογητικά για ενδιάμεση άδεια θέσης σε λειτουργία – χρήση, μερών δομικών υποσυστημάτων που περιλαμβάνονται σε αυτοτελή τμήματα έργου, τα οποία τίθενται σε χρήση με τη διενέργεια Διοικητικής Παραλαβής για Χρήση (ΔΠΧ).

6.6 Επαφές με άλλες Αρχές Ασφαλείας

Κατά την διάρκεια του 2019 η ΡΑΣ ξεκίνησε τις επαφές και συνεργάστηκε με τη Ρουμάνικη ΕΑΑ καθώς και με τον Οργανισμό σχετικά με την αίτηση την οποία υπέβαλλε η ΣΕ GFR για

την απόκτηση ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας καθώς με τις δύο αιτήσεις έγκρισης οχήματος οι οποίες υποβλήθηκαν από την ίδια ΣΕ.

Εντός του 2019 δεν υποβλήθηκαν αιτήματα από / προς άλλες Αρχές Κρατών Μελών που ζητούν πληροφορίες σχετικά με εγκρίσεις / πιστοποιήσεις ασφαλείας, δεδομένου ότι δεν υπάρχει ΣΕ που να εκτελεί διεθνή διαδρομή μεταξύ Ελλάδας και γειτονικής χώρας.

Δεν υπήρξαν αποτελέσματα συζητήσεων σχετικά με τα αποτελέσματα εποπτείας με άλλες ΕΑΑ Κρατών Μελών.

6.7 Ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ ΡΑΣ και Σιδηροδρομικών Οργανισμών

Το 2019 η ΡΑΣ συνέχισε να ανταλλάσσει απόψεις και πληροφορίες με τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς για θέματα που απασχολούν κυρίως την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τη διαλειτουργικότητα. Αυτή η ανταλλαγή πληροφοριών πραγματοποιείται συνήθως μέσω τακτικής και έκτακτης εποπτείας ή άλλων συναντήσεων καθώς και μέσω αλληλογραφίας. Οι σιδηροδρομικοί οργανισμοί μπορούν να εκφράσουν απόψεις σχετικά με την έκδοση διαδικασιών / πρακτικών, να υποβάλουν καταγγελίες στην ΡΑΣ ή να θέσουν οποιοδήποτε θέμα προς συζήτηση. Σύμφωνα με το κανονιστικό πλαίσιο εποπτείας της ΡΑΣ προβλέπεται τουλάχιστον μία συνάντηση εποπτείας με κάθε σιδηροδρομικό οργανισμό ξεχωριστά και τουλάχιστον μία κοινή συνάντηση με όλους τους φορείς πραγματοποιούνται σε ετήσια βάση.

Τα θέματα που συζητήθηκαν στις προαναφερθείσες συναντήσεις για το 2019 παρατίθενται παρακάτω :

- Συνοπτική παρουσίαση των εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ έτους 2019 και των αποτελεσμάτων τους – Σχεδιαζόμενες αλλαγές σχετικά με την εκτέλεση του Σχεδίου Εποπτείας έτους 2020
- Κουλτούρα Ασφάλειας (Safety Culture)
- Εφαρμογή ν.4632/2019 (Α' 159) – Εκκρεμότητες για την εφαρμογή του
- Προετοιμασία για την έκδοση του, προβλεπόμενου στο ν.4632/2019, Προεδρικού Διατάγματος (ΠΔ) σχετικά με το χρόνο εργασίας, οδήγησης και ανάπαυσης των μηχανοδηγών
- Εφαρμογή αναμορφωμένου Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ) – Μέρος Β'
- Σύνταξη / Ενσωμάτωση στο Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) των ΣΕ όλων των επιχειρησιακών κανόνων, εγχειριδίων και διαδικασιών (Rule Book) που απαιτούνται από τον αναμορφωμένο ΓΚΚ και τον Κανονισμό (ΕΕ) 995/2015 (ΤΠΔ ΟΡΕ)
- Διαβούλευση με το σιδηροδρομικό τομέα σχετικά με τους εθνικούς κανόνες στον τομέα της ασφάλειας

- Θέματα Μηχανοδηγών (Μετατροπή υφιστάμενων Αδειών Μηχανοδηγού - Έκδοση πιστοποιητικών μηχανοδηγού από τις ΣΕ και το ΔΥ – Τράπεζα Θεμάτων για τις εξετάσεις υποψηφίων μηχανοδηγών για την απόκτηση άδειας μηχανοδηγού)
- Εκπαίδευση στην Υπηρεσία μίας Στάσης (OSS-One Stop Shop)
- Σχέδια Έκτακτης Ανάγκης / Πρόσδος υλοποίησης / Συμμόρφωση με τις διατάξεις του άρθρου 4.2.3.7. του Παραρτήματος του Κανονισμού (ΕΕ) 2015 / 995 (ΤΠΔ ΟΡΕ)
- Λήψη μέτρων σχετικά με τα έξοδα κατάρτισης των μηχανοδηγών σύμφωνα με το άρθρο 24 του ν. 3911/2011
- Απουσία Λειτουργίας Φορέα Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων – NIB

6.8 Συνεργασία με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ

Η ΡΑΣ και ο Οργανισμός σύναψαν Συμφωνία Συνεργασίας στις 11-06-2019 στο Βουκουρέστι, κατά τη διάρκεια διεθνούς συνεδρίου για τους σιδηροδρόμους, στο πλαίσιο της άσκησης της προεδρίας του Συμβουλίου της ΕΕ από τη Ρουμανία.

Η παραπάνω Συμφωνία συνάφθηκε δυνάμει του άρθρου 76 του Κανονισμού (ΕΕ) 796/2016 και αποτελείται από δύο (2) μέρη. Το μέρος Α της Συμφωνίας καλύπτει την υποχρεωτική συνεργασία του ERA και της ΡΑΣ σχετικά με τη χορήγηση Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφάλειας σύμφωνα με το άρθρο 14 του Κανονισμού (ΕΕ) 796/2016, Έγκρισης Οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 20 του Κανονισμού (ΕΕ) 796/2016 και Έγκρισης Τύπου Οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 21 του Κανονισμού (ΕΕ) 796/2016. Πρόκειται για τις περιπτώσεις όπου ο ERA λειτουργώντας ως Φορέας Πιστοποίησης / Έγκρισης, αναλαμβάνει την αξιολόγηση του «ευρωπαϊκού» σκέλους των σχετικών αιτήσεων για τη χορήγηση Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφάλειας, Έγκρισης Οχήματος και Έγκρισης Τύπου Οχήματος και συνεργάζεται με τη ΡΑΣ, η οποία αξιολογεί το «εθνικό» μέρος των παραπάνω αιτήσεων.

Το μέρος Β της Συμφωνίας καλύπτει την εθελοντική συνεργασία του ERA και της ΡΑΣ στα ως άνω αντικείμενα, μέσω της ανάθεσης καθηκόντων από τον ERA σε ορισμένους εμπειρογνώμονες της ΡΑΣ στην Ομάδα Εμπειρογνωμόνων (Pool of Experts / PoE).

Κατά το 2019, και στο πλαίσιο της ως άνω εθελοντικής συνεργασίας δύο (2) στελέχη της ΡΑΣ έλαβαν μέρος σε εκπαιδευτικό πρόγραμμα εμπειρογνωμόνων για την έγκριση οχημάτων και ένα (1) στέλεχος για το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας.

7. ΕΠΟΠΤΕΙΑ

- 7.1 Στρατηγική, σχεδιασμός και λήψη αποφάσεων
- 7.2 Αποτελέσματα εποπτείας
- 7.3 Συντονισμός και συνεργασία
- 7.4 Έλεγχος παρακολούθησης των επιδόσεων και της λήψης αποφάσεων της ΡΑΣ από τον Οργανισμό



7. ΕΠΟΠΤΕΙΑ

7.1 Στρατηγική, σχεδιασμός και λήψη αποφάσεων.

Σύμφωνα με το κανονιστικό Πλαίσιο Εποπτείας της ΡΑΣ για την παρακολούθηση των επιδόσεων ασφάλειας μετά τη χορήγηση πιστοποιητικών ασφάλειας και εγκρίσεων ασφάλειας [Απόφαση αριθ. 5791/29-05-2017 (Β' 2158)], η ΡΑΣ με απόφασή της εγκρίνει, εκδίδει και εφαρμόζει Στρατηγική για την Εποπτεία τριετούς διάρκειας. Η Στρατηγική για την Εποπτεία οφείλει να καλύπτει όλες τις σχετικές απαιτήσεις του Παραρτήματος Ι του Κατ' Εξουσιοδότηση του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/761, η εφαρμογή του οποίου ξεκίνησε στις 16-06-2019.

Στον Οδηγό για την Εποπτεία ο οποίος εκδόθηκε και δημοσιεύθηκε από τον Οργανισμό (ERA) περιλαμβάνεται ως Παράρτημα προτεινόμενο υπόδειγμα Στρατηγικής για την Εποπτεία. Με βάση το υπόδειγμα αυτό η ΡΑΣ ξεκίνησε τη σύνταξη της εν λόγω Στρατηγικής η οποία αναμένεται να εγκριθεί εντός του 2020.

Παρά την έλλειψη εγκεκριμένης στρατηγικής, η ΡΑΣ πραγματοποίησε τις εποπτικές δραστηριότητες το 2019, λαμβάνοντας υπόψη τους σχετικούς τομείς κινδύνου μετά την ανάλυση πληροφοριών από διάφορες πηγές, όπως: αναφορές προηγούμενων δραστηριοτήτων εποπτείας, αναφορές από αξιολόγηση συμμόρφωσης αιτήσεων για πιστοποίηση ασφάλειας ή έγκριση ασφάλειας, συναντήσεις με σιδηροδρομικούς οργανισμούς, ευρήματα από δελτία ατυχημάτων και συμβάντων, πορίσματα και αναφορές διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, καταγγελιών, ετήσιων εκθέσεων πεπραγμένων σιδηροδρομικών οργανισμών, δεικτών ασφάλειας, μηνιαίας στατιστικής επεξεργασίας δεδομένων σχετικά με τη συμμόρφωση της ΣΕ ΤΡΑΙΝΟΣΕ με τα παρεχόμενα όρια ταχύτητας αμαξοστοιχίας και τα λοιπά.

Δεν υπήρξαν αλλαγές στη διαδικασία που σχετίζεται με το «Ρυθμιστικό πλαίσιο για την εποπτεία της ΡΑΣ σχετικά με τις επιδόσεις ασφάλειας μετά την έκδοση πιστοποιητικού ασφαλείας ή έγκριση ασφαλείας». Ωστόσο, το εν λόγω πλαίσιο βασίζεται στον Κανονισμό (ΕΕ) 1077/2012 και καλύπτει εποπτικές δραστηριότητες μόνο του τομέα της ασφάλειας σιδηροδρόμων και της διαλειτουργικότητας, στο πλαίσιο άσκησης των αρμοδιοτήτων της ΡΑΣ ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας ΕΑΑ για τους σιδηροδρόμους. Ο εν λόγω Κανονισμός για την εποπτεία καταργήθηκε στις 16-06-2019 και αντικαταστάθηκε από τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2018/761.

Το νέο θεσμικό πλαίσιο για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τη διαλειτουργικότητα (ο λεγόμενος τεχνικός πυλώνας του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου) το οποίο τέθηκε σε ισχύ σε ευρωπαϊκό επίπεδο από τις 16-06-2019 (μεταφέρθηκε στο εθνικό δίκαιο με το νόμο [Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, Σταδίου 33 | 105 57 Αθήνα | \[info@ras-el.gr\]\(mailto:info@ras-el.gr\)](#)

4632/2019, η διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής του Κανονιστικού Πλαισίου της ΡΑΣ στην επιτήρηση των συστημάτων συντήρησης που τηρούν οι Υπεύθυνοι για τη Συντήρηση Φορείς (ΥΣΦ) καθώς και η διεύρυνσή του σε εποπτικές δραστηριότητες του τομέα ρύθμισης και ελέγχου της σιδηροδρομικής αγοράς (εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές, εφαρμογή του Κανονισμού 1371/2007 κ.α.), καθιστούν απολύτως αναγκαία την αναμόρφωσή του προκειμένου να προσαρμοσθεί στις νέες απαιτήσεις.

Επιπλέον, η αναμόρφωση του ως άνω Κανονιστικού Πλαισίου και η δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως έως το τέλος του 2020 αποτελούν βασική υποχρέωση της ΡΑΣ που περιλαμβάνεται στο Σχέδιο Δράσης της, το οποίο συμφωνήθηκε με τον Οργανισμό (ERA) μετά τον έλεγχο παρακολούθησης των επιδόσεων και της λήψης αποφάσεων από τη ΡΑΣ, που έλαβε χώρα τον Ιούνιο 2019 σύμφωνα με το άρθρο 33 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.

Το Σχέδιο Εποπτείας για το έτος 2019 περιλάμβανε είκοσι έξι (26) δραστηριότητες εποπτείας σε Δ.Υ. και Σ.Ε. Λόγω περιορισμένου αριθμού πόρων για την πραγματοποίηση επιθεωρήσεων το Σχέδιο Εποπτείας αναθεωρήθηκε το Σεπτέμβριο του 2019 και το αναθεωρημένο σχέδιο περιλάμβανε είκοσι (20) εποπτικές δραστηριότητες εκ των οποίων πραγματοποιήθηκαν οι έντεκα (11).

Πραγματοποιήθηκε επίσης μία (1) αιφνίδια επιθεώρηση δραστηριότητας της υλοποίησης εκπαιδευτικού προγράμματος κατάρτισης υποψηφίων Μηχανοδηγών για απόκτηση ευρωπαϊκής άδειας μηχανοδήγησης όσον αφορά το τμήμα της πρακτικής εκπαίδευσης.

Δεν υποβλήθηκαν προσφυγές από τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με αποφάσεις που ελήφθησαν από τη ΡΑΣ κατά τη διάρκεια δραστηριοτήτων εποπτείας.

7.2 Αποτελέσματα εποπτείας

Κατά τη διάρκεια του 2019, η ΡΑΣ πραγματοποίησε τις ακόλουθες εποπτικές δραστηριότητες ανά σιδηροδρομικό οργανισμό:

- ΔΥ ΟΣΕ (2 εποπτικές δραστηριότητες).
 - μία (1) επιθεώρηση στοιχείου υποδομής (σχετικά με τη συντήρηση σιδηροδρομικής γραμμής).
 - μία (1) επιθεώρηση της δραστηριότητας υλοποίησης εκπαιδευτικού προγράμματος κατάρτισης υποψηφίων Μηχανοδηγών για απόκτηση ευρωπαϊκής άδειας μηχανοδήγησης (θεωρητικό μέρος).
- ΣΕ ΤΡΑΙΝΟΣΕ (2 εποπτικές δραστηριότητες)

- Μία (1) συνάντηση εποπτείας
- Μία (1) επιθεώρηση δραστηριότητας (έλεγχος επί του τρένου, εκτέλεσης επιβατικού δρομολογίου από το θάλαμο μηχανοδήγησης (Cab Ride) στο προσωπικό μηχανοδήγησης και του προσωπικού συνοδείας)
- ΣΕ ΣΤΑΣΥ (3 εποπτικές δραστηριότητες)
 - Ένας (1) έλεγχος Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ)
 - Μία (1) συνάντηση εποπτείας
 - Μία (1) επιθεώρηση δραστηριότητας (Έλεγχος του τρένου πριν την αναχώρηση και έλεγχος επί του τρένου, εκτέλεσης επιβατικού δρομολογίου από το θάλαμο μηχανοδήγησης (Cab Ride)
- ΣΕ RAIL CARGO (3 εποπτικές δραστηριότητες)
 - Μία (1) συνάντηση εποπτείας
 - Μία (1) επιθεώρηση δραστηριότητας (έλεγχος επί του τρένου, εκτέλεσης εμπορικού δρομολογίου από το θάλαμο μηχανοδήγησης (CabRide) στο προσωπικό μηχανοδήγησης.
 - Μία (1) επιθεώρηση δραστηριότητας σχετικά με τη σύνθεση αμαξοστοιχίας.
- ΥΣΦ ΕΕΣΣΤΥ
 - Ένας (1) Έλεγχος επιτήρησης του Συστήματος Συντήρησης εμπορευματικών φορταμαξών
- ΔΥ & όλες οι ΣΕ (1 εποπτική δραστηριότητα)
 - Κοινή συνάντηση εποπτείας

Τα αποτελέσματα των προαναφερόμενων δραστηριοτήτων ήταν εννιά (9) μη συμμορφώσεις και επίσης έξι (6) προτάσεις βελτίωσης που υποδεικνύονται από τους επιθεωρητές. Οι μη συμμορφώσεις αφορούσαν μεταξύ άλλων τομείς όπως τα έγγραφα μηχανοδηγών, η διαχείριση της κυκλοφορίας, η επάρκεια του προσωπικού, η εσωτερική επιθεώρηση των ΣΔΑ κ.α.

Πέντε (5) από τις παραπάνω μη συμμορφώσεις έχουν ήδη κλείσει, ενώ η εφαρμογή των απαιτούμενων διορθωτικών ενεργειών για τις υπόλοιπες μη συμμορφώσεις συνεχίζεται υπό την παρακολούθηση της ΡΑΣ.

7.3 Συντονισμός και συνεργασία

Δεν πραγματοποιήθηκε συζήτηση των αποτελεσμάτων εποπτείας με άλλες ΕΑΑ κατά τη διάρκεια του 2019

7.4 Έλεγχος των επιδόσεων και της λήψης αποφάσεων της ΡΑΣ από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ

Σύμφωνα με το άρθρο 33 του Κανονισμού ΕΕ2016/796, ανατίθεται στον Οργανισμό το καθήκον να παρακολουθεί την ικανότητα των ΕΑΑ να εκτελούν καθήκοντα που σχετίζονται με την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων και την αποτελεσματικότητα της παρακολούθησης των συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας των σιδηροδρομικών οργανισμών, όπως αναφέρεται στο άρθρο 17 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798.

Στο πλαίσιο αυτό, πραγματοποιήθηκε έλεγχος της ΡΑΣ από ομάδα επιθεωρητών του Οργανισμού με πεδίο εφαρμογής του ελέγχου : α) την επάρκεια του προσωπικού το οποίο εκτελεί εποπτικές δραστηριότητες και αξιολογεί αιτήσεις για χορήγηση πιστοποιητικών ασφάλειας και εγκρίσεων οχημάτων και β) την εποπτεία των σιδηροδρομικών οργανισμών. Ο έλεγχος ξεκίνησε στις 25-01-2019 οπότε πραγματοποιήθηκε η πρώτη επικοινωνία μεταξύ της ΡΑΣ και του Οργανισμού και ολοκληρώθηκε στις 25-11-2019. Ο επιτόπιος έλεγχος πραγματοποιήθηκε το διάστημα 25-28 Ιουνίου 2019 στα γραφεία της ΡΑΣ.

Στις 26-07-2019 παραδόθηκε από τον Οργανισμό σχέδιο της έκθεσης του ελέγχου στην οποία περιλαμβάνονταν αναλυτικά όλα τα ευρήματα του ελέγχου. Στις 25-10-2019, η ΡΑΣ απέστειλε στον Οργανισμό σχόλια επι του σχεδίου της έκθεσης ελέγχου καθώς και ένα προτεινόμενο σχέδιο δράσης για την άρση των μη συμμορφώσεων και των παρατηρήσεων που διαπιστώθηκαν στον έλεγχο. Στην καταληκτική συνάντηση του ελέγχου η οποία πραγματοποιήθηκε στις 25-11-2019 στην Αθήνα, η ΡΑΣ και ο Οργανισμός συμφώνησαν για το τελικό κείμενο της έκθεσης και το σχέδιο δράσης.

Η έκθεση του ελέγχου και το συμφωνημένο σχέδιο δράσης απεστάλησαν στη ΡΑΣ στις 15-01-2020. Έκτοτε η ΡΑΣ ακολουθεί πιστά το πλάνο και το χρονοδιάγραμμα με σκοπό την άρση όλων των ευρημάτων του ελέγχου.

8. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΜΑ ΑΠΟ Σ.Ε. & Δ.Υ.

- 8.1 Εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 σχετικά με την ΚΜΑ για το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας
- 8.2 Εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 402/2013 σχετικά με τα την ΚΜΑ για την Αξιολόγηση και την Εκτίμηση της Επικινδυνότητας
- 8.3 Εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 1078/2012 σχετικά με την ΚΜΑ για την Παρακολούθηση
- 8.4 Συμμετοχή και υλοποίηση έργων της ΕΕ



8. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΜΑ ΑΠΟ Σ.Ε. & Δ.Υ.

8.1 Εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 σχετικά με την ΚΜΑ για το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας

Η εφαρμογή της νέας ΚΜΑ για το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας [Κανονισμός (ΕΕ) 2018/762 της Επιτροπής] δεν έχει ακόμη εφαρμοστεί από τις ΕΣ και το ΔΥ στην Ελλάδα. Μέχρι στιγμής, όλα τα Συστήματα Διαχείρισης Ασφάλειας έχουν αξιολογηθεί και εποπτευθεί από την ΡΑΣ με βάση τα κριτήρια που ορίζονται στους κανονισμούς της ΕΕ 1158/2010 και 1169/2010.

Η εφαρμογή των προαναφερθέντων κανονισμών από τον εθνικό σιδηροδρομικό τομέα θεωρείται ικανοποιητική.

8.2 Εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 402/2013 σχετικά με τα την ΚΜΑ για την Αξιολόγηση και την Εκτίμηση της Επικινδυνότητας

Η εφαρμογή της ΚΜΑ για Αξιολόγηση και Αξιολόγηση Κινδύνου δεν έχει εφαρμοστεί ακόμη στην Ελλάδα. Η εθνική νομοθεσία απαιτεί σαφώς την εξέταση της εφαρμογής της από τους αιτούντες σε περιπτώσεις αιτήσεων για έγκριση θέσης σε λειτουργία δομικών υποσυστημάτων.

Το 2018, η ΡΑΣ ζήτησε από ενδιαφερόμενη ΣΕ να εξετάσει την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 402/2013 στο πλαίσιο της επέκτασης της λειτουργίας της σε νέα τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου, όπως αναφέρεται στο άρθρο 10 παράγραφος 5 της Οδηγία 2004/49 / ΕΚ. Δεν υπάρχουν άλλες διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με αυτό το αίτημα, δεδομένου ότι η προαναφερθείσα επέκταση δεν είχε υλοποιηθεί έως το 2019.

Το 2019 με αφορμή τη συγχώνευση δια απορρόφησης του ΥΣΦ ΕΕΣΣΤΥ από τη ΣΕ ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η ΡΑΣ ζήτησε να εξεταστεί με βάση τον Κανονισμό (ΕΕ) 402/2013 εάν η εν λόγω, οργανωτικής φύσης, αλλαγή έχει επίπτωση στις διαδικασίες λειτουργίας ή συντήρησης.

Η εφαρμογή της ΚΜΑ για την Αξιολόγηση και την Εκτίμηση της Επικινδυνότητας θα αποτελέσει πεδίο εποπτείας για το επόμενο σχέδιο εποπτείας της ΡΑΣ.

8.3 Εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 1078/2012 σχετικά με την ΚΜΑ για την Παρακολούθηση

Οι περισσότεροι από τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς στην Ελλάδα προσπάθησαν να εφαρμόσουν την ΚΜΑ για την Παρακολούθηση χωρίς, ωστόσο, ουσιαστικά αποτελέσματα.

Θεωρείται αναγκαίο για τους οργανισμούς να διακρίνουν την παρακολούθηση από άλλες παρόμοιες δραστηριότητες όπως ο εσωτερικός έλεγχος ή η αναθεώρηση της διαχείρισης.

Η εφαρμογή της ΚΜΑ για παρακολούθηση θα αποτελέσει πεδίο εποπτείας για το επόμενο σχέδιο εποπτείας της ΡΑΣ.

8.4 Συμμετοχή και υλοποίηση έργων της ΕΕ

Η ΡΑΣ θέλοντας να συμβάλει ενεργά στην διάδοση της Κουλτούρας Ασφάλειας που εισαγάγει η Οδηγία ΕΕ 798/2016 (άρθρα 9 & 29) διοργάνωσε με επιτυχία ημερίδα με θέμα την «Ευαισθητοποίηση σε θέματα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων» στην Αθήνα στις 4 Απριλίου 2019. Η ημερίδα πραγματοποιήθηκε υπό την αιγίδα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, τη συμμετοχή του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA) και την υποστήριξη του Υπουργείου Ψηφιακής Πολιτικής, Τηλεπικοινωνιών και Ενημέρωσης.

Σκοπός της ημερίδας ήταν η παρουσίαση μεθόδων και εργαλείων που θα συμβάλλουν αφενός στην αξιολόγηση της υπάρχουσας κουλτούρας ασφάλειας και αφετέρου στην ανάπτυξη των στρατηγικών επιλογών ώστε να καλλιεργείται η συνεχής βελτίωσή της. Στην Ημερίδα οι εκπρόσωποι του ERA αναφέρθηκαν στις βασικές αρχές της προαγωγής Κουλτούρας Ασφάλειας, τη σημασία της προαγωγής της στον Σιδηρόδρομο, καθώς και στους τρόπους βελτίωσης των έως σήμερα εφαρμοζόμενων πρακτικών. Οι εκπρόσωποι Υπουργείου, ΡΑΣ, ΟΣΕ και Σιδηροδρομικών Εταιρειών μίλησαν για τις δράσεις που προωθούνται από πλευράς τους και για τις πρωτοβουλίες που έχουν με στόχο την ευαισθητοποίηση όλων ως προς τα θέματα ασφάλειας στον ελληνικό Σιδηρόδρομο.

9. SAFETY CULTURE

- 9.1 Αξιολόγηση και παρακολούθηση
- 9.2 Πρωτοβουλίες / Έργα
- 9.3 Πρωτοβουλίες, Έργα και Επικοινωνία



9. ΚΟΥΛΤΟΥΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

9.1 Αξιολόγηση και παρακολούθηση

Η ΡΑΣ, παρ' ότι δεν έχει αρχίσει ακόμα την διαδικασία αξιολόγησης και παρακολούθησης της Κουλτούρας Ασφαλείας στην Ελληνική σιδηροδρομική αγορά, ξεκίνησε το 2019 σε συνεργασία με τον ERA την προσπάθεια ενημέρωσης των σιδηροδρομικών οργανισμών και την υπογραφή από μέρους τους του κείμενο της Διακήρυξης του ERA για την Κουλτούρα Ασφάλειας στους ευρωπαϊκούς Σιδηρόδρομους. Περισσότερα μπορείτε να διαβάσετε αμέσως παρακάτω.

Επιπρόσθετα, το 2019 η ΡΑΣ ζήτησε από τον Οργανισμό τη συνεργασία του για τη διοργάνωση ενός εκπαιδευτικού προγράμματος στην Αθήνα με σκοπό την εκπαίδευση στελεχών της ΡΑΣ και των σιδηροδρομικών οργανισμών της ελληνικής αγοράς σχετικά με την αξιολόγηση και παρακολούθηση της Κουλτούρας Ασφάλειας στους σιδηροδρομικούς οργανισμούς. Η υλοποίηση της εν λόγω εκπαίδευσης προγραμματίστηκε αρχικά για το Νοέμβριο 2019 αλλά τελικά μεταφέρθηκε για το 2020.

9.2 Πρωτοβουλίες / Έργα

Η 4η δέσμη μέτρων για τους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους, γνωστή και ως 4ο Σιδηροδρομικό Πακέτο, και ιδίως η Οδηγία για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων [Οδηγία (ΕΕ) 2016/798] επιβάλλει στα κράτη μέλη να προωθούν μία νοοτροπία (κουλτούρα) αμοιβαίας εμπιστοσύνης, καλής πίστης και μάθησης. Μέσω των εφαρμοζόμενων Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής καλούνται να προωθούν την προαναφερθείσα νοοτροπία, όπου το προσωπικό παροτρύνεται να συμβάλλει στην ανάπτυξη της ασφάλειας.

Η ΡΑΣ θέλοντας να συμβάλει ενεργά στην διάδοση της Κουλτούρας Ασφαλείας διοργάνωσε ημερίδα με θέμα την «Ευαισθητοποίηση σε θέματα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων» στην Αθήνα στις 4 Απριλίου 2019. Η ημερίδα πραγματοποιήθηκε υπό την αιγίδα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, τη συμμετοχή του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA) και την υποστήριξη του Υπουργείου Ψηφιακής Πολιτικής, Τηλεπικοινωνιών και Ενημέρωσης.

Σκοπός της ημερίδας ήταν η παρουσίαση μεθόδων και εργαλείων που θα συμβάλλουν αφενός στην αξιολόγηση της υπάρχουσας κουλτούρας ασφάλειας και αφετέρου στην ανάπτυξη των στρατηγικών επιλογών ώστε να καλλιεργείται η συνεχής βελτίωσή της. Στην Ημερίδα οι εκπρόσωποι του ERA αναφέρθηκαν στις βασικές αρχές της προαγωγής Κουλτούρας Ασφάλειας, τη σημασία της προαγωγής της στον Σιδηρόδρομο καθώς και στους

τρόπους βελτίωσης των έως σήμερα εφαρμοζόμενων πρακτικών. Οι εκπρόσωποι Υπουργείου, ΡΑΣ, ΟΣΕ και Σιδηροδρομικών Εταιρειών μίλησαν για τις δράσεις που προωθούνται από πλευράς τους και για τις πρωτοβουλίες που έχουν με στόχο την ευαισθητοποίηση όλων ως προς τα θέματα ασφάλειας στον ελληνικό Σιδηρόδρομο.

Κατά τα κλείσιμο των εργασιών της ημερίδας, αναγνώστηκε το κείμενο της Διακήρυξης του ERA για την Κουλτούρα Ασφάλειας στους ευρωπαϊκούς Σιδηρόδρομους και την συνυπέγραψαν οι εμπλεκόμενοι με τον σιδηρόδρομο Φορείς. Με τον τρόπο αυτό επικύρωσαν τη συμφωνία τους για την προώθηση σχέσεων αμοιβαίας εμπιστοσύνης, καλής πίστης και μάθησης, στο πλαίσιο της οποίας το ανθρώπινο δυναμικό των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων και του Διαχειριστή Υποδομής θα συμβάλλει στην ανάπτυξη της Ασφάλειας.

9.3 Πρωτοβουλίες, Έργα και Επικοινωνία

Η ΡΑΣ κατά το έτος 2019 προκειμένου να έρθει σε επαφή με την ελληνική κοινωνία όσον αφορά τα θέματα ασφαλείας στον σιδηροδρομικό τομέα ανέλαβε τις παρακάτω πρωτοβουλίες και δράσεις :

- Η ΡΑΣ, σε συνεργασία με τον ΟΣΕ συνέχισε να εκτελεί το ενημερωτικό πρόγραμμα για την πρόληψη ατυχημάτων στο σιδηροδρομικό δίκτυο με τίτλο: «Ασφαλής συνύπαρξη των μαθητών με το σιδηροδρομικό δίκτυο». Το πρόγραμμα απευθύνεται σε μαθητές δημοτικών, γυμνασίων και Λυκείων που βρίσκονται σε περιοχές κοντά στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Το έτος 2019 το πρόγραμμα παρουσιάστηκε σε περίπου 60 σχολεία και 19.000 μαθητές στις περιοχές των νομών Αττικής, Λάρισας, Αχαΐας, Πιερίας και Πέλλας. Το πρόγραμμα παρουσιάστηκε στο 21th European Level Crossing Forum στην έδρα της Διεθνούς Ένωσης Σιδηροδρόμων (UIC) στο Παρίσι στις 26-3-2019. Επίσης για το πρόγραμμα έχουν δημοσιευτεί άρθρα σε ελληνικές εφημερίδες και ιστοσελίδες (Καθημερινή, yprodomes.com) και σε διεθνή σιδηροδρομικά περιοδικά όπως το Global Railway Review στις 4/12/2019. Περισσότερα για το πρόγραμμα μπορείτε να διαβάσετε στην ιστοσελίδα της ΡΑΣ (<https://ras-el.gr/enhmerwsou/>).
- Η ΡΑΣ σε συνεργασία με το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας Πάνος Μυλωνάς συμμετείχε στις εκδηλώσεις για δεύτερη συνεχόμενη φορά στην «Διεθνή Ημέρα Ενημέρωσης για την Ασφάλεια στις Ισόπεδες Διαβάσεις (ILCAD 2020)», η οποία έλαβε χώρα στις 11 Ιουνίου 2019 και διοργανώνεται από την Διεθνή Ένωση Σιδηροδρόμων (UIC). Η ΡΑΣ και το ΙΟΑΣ Πάνος Μυλωνάς εξέδωσαν κοινό Δελτίο Τύπου και εξέδωσαν σχετική αφίσα. Επίσης έκαναν από κοινού παρουσίαση στην τηλεδιάσκεψη που οργάνωσε η Διεθνή Ένωση Σιδηροδρόμων (UIC),

παρουσιάζοντας τις δράσεις και πρωτοβουλίες που έχουν αναλάβει για την ασφάλεια στις Ελληνικές ισόπεδες διαβάσεις.

THEME CHAPTER

Δεν εφαρμόζεται



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΠΡΟΟΔΟΣ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: Πρόοδος σχετικά με τη διαλειτουργικότητα

1. Lines excluded from the scope of IOP/SAF Directive (end of year)

1a	Length of lines excluded from the scope of application of the IOP Directive [km]	196,6
1b	Length of lines excluded from the scope of application of the SAF Directive [km]	0

Please provide the list of lines excluded:

2. Length of new lines authorized by NSA (during the reporting year)

2a	Total length of lines [km]	0
----	----------------------------	---

3. PRM adapted stations (end of year)

3a	PRM TSI compliant railway stations	0
3b	PRM TSI compliant railway stations - partial TSI compliance	2
3c	Accessible railway stations	40
3d	Other stations	208

4. Train driver licenses (end of year)

4a	Total number of valid European licenses issued in accordance with the TDD	195
4b	Number of newly issued European licenses (first issuance)	195

5. Number of vehicles authorized under the interoperability Directive (EU) 2008/57 (during the reporting year)

5a	First authorization – total	0
5aa	Wagon	
5ab	Locomotives	
5ac	Hauled passenger vehicles	
5ad	Fixed or pre-defined formation	
5ae	Special vehicles	
5b	Additional authorization - total	0
5ba	Wagon	
5bb	Locomotives	
5bc	Hauled passenger vehicles	
5bd	Fixed or pre-defined formation	
5be	Special vehicles	
5c	Type authorization – total	0

5ca	Wagon	
5cb	Locomotives	
5cc	Hauled passenger vehicles	
5cd	Fixed or pre-defined formation	
5ce	Special vehicles	
5d	Authorizations granted after upgrade or renewal - total	0
5da	Wagon	
5db	Locomotives	
5dc	Hauled passenger vehicles	
5de	Fixed or pre-defined formation	
5df	Special vehicles	

6. ERTMS equipped vehicles (end of year)

6a	Tractive vehicles including trainsets equipped with ERTMS	0
6b	Tractive vehicles including trainsets – no ERTMS	

Number of NSA staff (full time equivalent employees) by the end

7. of year

7a	FTE staff involved in safety certification	
7b	FTE staff involved in vehicle authorization	
7c	FTE staff involved in supervision	
7d	FTE staff involved in other railway-related tasks	

Προσάρτημα στο Παράρτημα Ι: Ορισμοί – Πρόσδος σχετικά με τη διαλειτουργικότητα

Applicable definitions are those contained in the relevant articles of the legal documents.

In addition, the following definitions apply:

1. Lines excluded from the scope of IOP/SAF Directive (end of year)

Railway lines excluded by the Member States from the scope of the application of RSD/IOD: DIRECTIVE (EU) 2015/797, Art. 4 a-d; DIRECTIVE (EU) 2015/798, Art. 3 a-d, as of 31.12.20xx (reporting year).

2. Length of new lines authorized by NSA (during the reporting year)

Length of lines constituting the Union rail system authorized for placing in service in accordance with Article 18(2) of Directive (EU) 2015/797 during the reporting year.

3. PRM adapted stations (end of year)

Railway stations as of 31.12.2019 (reporting year), that complies with the requirements of the Commission Regulation (EU) No 1300/2014 on the technical specifications for interoperability relating to accessibility of the Union's rail system for persons with disabilities and persons with reduced mobility (PRM TSI).

Full TSI compliance means full conformity with PRM TSI requirements, as demonstrated with the NoBo certificate. Partial TSI compliance means conformity with some (but not all) PRM TSI requirements, as demonstrated with the NoBo certificate. Accessible station means a station considered accessible under national legislation. (No NoBo certificate available.).

Railway station means a location on a railway system where a passenger train service can start, stop or end.

4. Train driver licenses (end of year)

Newly issued and valid driver licenses as of 31.12.2019 (reporting year), issued in accordance with the Directive 2007/59/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on the certification of train drivers operating locomotives and trains on the EU railway system.

5. Number of vehicles authorized under the interoperability Directive (EU) 2008/57 (during the reporting year)

The number of issued, renewed and amended vehicle authorizations for placing on the market in accordance with Article 21(8) of Directive (EU) 2015/797 during the reporting year.

5. ERTMS equipped vehicles (end of year)

Number of operated tractive vehicles (owned, leased, and rented minus rented-out) equipped with ETCS.

Vehicles without power units are excluded. Multiple units to be counted once. Includes only vehicles which are operated to transport freight or passengers. Yellow fleet and other IM vehicles are not included. Includes only vehicles which are registered in the country of main business activities of RUs.

7. Number of NSA staff (full time equivalent employees) by the end of year

Total number of full time equivalent NSA employees as of 31.12.2019 (reporting year).

Only staff dealing with railways is to be included

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: ΑΚΡΩΝΥΜΙΑ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

Ακρωνύμιο	Σημασία
ΓΚΚ	Γενικός Κανονισμός Κίνησης
ΔΔΕΑ	Διεύθυνση Διαβατηρίων και Εγγράφων Ασφαλείας
ΔΥ	Διαχειριστής Υποδομής
ΕΑΑ	Εθνική Αρχή Ασφάλειας
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση ή Ευρωπαϊκή Επιτροπή
ΕΕΣΣΤΥ	Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού
ΕΜΑΜ	Εθνικό Μητρώο Αδειών Μηχανοδηγού
ΚΔΑ	Κοινοί Δείκτες Ασφάλειας
ΚΕΕ	Κεντρική Επιτροπή Εξετάσεων
ΚΕΚ	Κέντρο Επαγγελματικής Κατάρτισης
ΚΜΑ	Κοινές Μέθοδοι Ασφάλειας
ΚΥΑ	Κοινή Υπουργική Απόφαση
ΜΑΣΔ	Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας
ΠΔ	Προεδρικό Διάταγμα
ΡΑΣ	Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων
ΣΓΥΤ	Σιδηροδρομική Γραμμή Υψηλών Ταχυτήτων
ΣΔΑ	Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας
ΣΕ	Σιδηροδρομική Επιχείρηση
ΤΠΔ	Τεχνική Προδιαγραφή Διαλειτουργικότητας
ΥΣΦ	Υπεύθυνος για τη Συντήρηση Φορέας
ΥΥΜ	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών

Ακρωνύμιο	Σημασία
ΦΕΚ	Φύλλο Εφημερίδα της Κυβερνήσεως
ASBO	Assessment Body
DEBO	Designated Body
ERA	European Railway Agency
ERADIS	European Railway Agency Database for Interoperability and Safety
ERTMS	European Railway Traffic Management System
ETCS	European Train Control System
GSMR	Global System Mobile for Railways
NIB	National Investigation Body
NSA	National Safety Authority