Ministry of Digital Governance, Hellenic Republic
Digitally signed by Ministry of Digital Governance, Hellenic Republic
Date: 2023.03.08 14:20:32 EET
Reason:
Location: Athens

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
HELLENIC REPUBLIC

ρυθμιστική αρχή σιδηροδρόμων
regulatory authority for railways

Αθήνα, 24/02/2023

Αριθ. Πρωτ. : 632

ΑΠΟΦΑΣΗ (13/2023)

της 199ης Συνεδρίασης της Ολομέλειας της 24.02.2023

ΘΕΜΑ **Έγκριση της Στρατηγικής για την Εποπτεία της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) για την τριετία 2023 – 2025 και της δημοσίευσής της στην ιστοσελίδα της ΡΑΣ.**

Η ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ

Έχοντας υπόψη:

1. την υπ. αριθ. 5791/29-05-2017 Απόφαση της ΡΑΣ (Β’ 2158).
2. τον Κατ’ Εξουσιοδότηση Κανονισμό (ΕΕ) 2018/761.
3. τον Οδηγό Εποπτείας του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της ΕΕ (ERA).
4. την υπ. αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3926 / 21-12-2022 Αναφορά Ελέγχου του ERA σχετικά με την Παρακολούθηση των επιδόσεων και της λήψης αποφάσεων της ΡΑΣ.
5. την υπ. αριθμ. πρωτ. 559 / 20.02.2023 Εισήγηση του Γενικού Δ/ντη προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ.

<u>ΑΠΟΦΑΣΙΖΟΥΜΕ</u>

την έγκριση της Στρατηγικής της ΡΑΣ για την Εποπτεία για την τριετία 2023 – 2025 και τη δημοσίευσή της στην ιστοσελίδα της ΡΑΣ, κατ’ εφαρμογή των απαιτήσεων του Κατ’ Εξουσιοδότηση Κανονισμού (ΕΕ) 2018/761 και του Κανονιστικού Πλαισίου Εποπτείας της ΡΑΣ.

Η Πρόεδρος

Ιωάννα Τσιαπαρίκου

Συνημμένα:

1. *Στρατηγική για την Εποπτεία της ΡΑΣ για την τριετία 2023 – 2025.*

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ρυθμιστική αρχή σιδηροδρόμων
regulatory authority for railways

Στρατηγική για την Εποπτεία

	Συντάχθηκε από	*Επικυρώθηκε από*	*Εγκρίθηκε από*
Ονοματεπώνυμο			
Ιδιότητα	Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας	Γενική Διεύθυνση	Πρόεδρος
Ημερομηνία	24-02-2023	24 -02-2023	24 -02-2023
Υπογραφή			

Ιστορικό εγγράφου

Έκδοση	*Ημερομηνία*	*Παρατηρήσεις*
1.0	12-10-2020	Πρώτη έκδοση
2.0	24 -02-2023	Δεύτερη έκδοση

Περιεχόμενα

Πρόλογος 3
1. Ιστορικό 3
1.1 Εισαγωγή 3
1.2 Σύνταξη στρατηγικής -Ανασκόπηση 3
1.3 Έγγραφα Αναφοράς 4
1.4 Σιδηροδρομικό δίκτυο – Φορείς Δραστηριοποίησης 5
2. Σκοπός 9
3. Πεδίο εφαρμογής εποπτείας 10
4. Αρχές εποπτείας 11
4.1 Αρχή της αναλογικότητας μεταξύ επιβολής και κινδύνου 11
4.2 Αρχή της συνεπούς προσέγγισης 11
4.3 Αρχή της στόχευσης και του καθορισμού προτεραιοτήτων για τις εποπτικές δραστηριότητες 12
4.4 Αρχή της διαφάνειας 12
4.5 Αρχή της λογοδοσίας για τις αποφάσεις ή τις πράξεις 12
4.6 Αρχή της συνεργασίας με τις άλλες ΕΑΑ των σιδηροδρόμων και άλλες αρμόδιες αρχές 13
4.7 Αρχή της ενημέρωσης 13
5. Ρυθμίσεις για την εποπτεία 14
6. Επίπεδα κινδύνου εντός του κράτους μέλους 20
7. Στρατηγικές προτεραιότητες για την εποπτεία 21
7.1 Συστήματα Διαχείρισης Ασφάλειας και τρόποι εποπτείας 21
7.2 Συνεργασία με άλλες ΕΑΑ 21
7.3 Κύριες προτεραιότητες για την εποπτεία (Κίνδυνοι υψηλότερου επιπέδου) 23
7.4 Δευτερεύουσες προτεραιότητες για την εποπτεία (Κίνδυνοι χαμηλότερου επιπέδου) 28
8. Εποπτικές Δραστηριοτήτες 29
8.1 Τύποι εποπτικών δραστηριοτήτων 29
8.2 Αποτελέσματα Εποπτικών Δραστηριοτήτων 30
8.3 Τεχνικές εποπτείας 31
9. Σχέδιο(-α) εποπτείας 32
10. Λειτουργία πληροφοριακής εφαρμογής για την διαχείριση των εποπτικών δραστηριοτήτων 33
11. Επιβολή 33
Παράρτημα 1 – «Σχέδιο» Περιγραφής Ρόλου Εργασίας : Επιθεωρητής - Εποπτεία 46
Παράρτημα 2 – Στρατηγική για την Επιβολή 54
Παράρτημα 3 - Ακρωνύμια 57

Πρόλογος

Το παρόν έγγραφο έχει ως σκοπό να περιγράψει την **<<Στρατηγική για την Εποπτεία>>, (εφεξής «Στρατηγική»)** που καταρτίζει και εφαρμόζει η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), στο πλαίσιο άσκησης του καθήκοντος της «εποπτείας», ως Εθνική Αρχής Ασφάλειας (ΕΑΑ) για τους σιδηροδρόμους.

Νομική βάση για τη σύνταξη και την εφαρμογή της παρούσας Στρατηγικής είναι το άρθρο 3 του Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμού (ΕΕ) 2018/761 σχετικά με τον καθορισμό Κοινών Μεθόδων Ασφάλειας (ΚΜΑ) για την εποπτεία (εφεξής «ΚΜΑ για την εποπτεία»), το οποίο απαιτεί από τις ΕΑΑ να εφαρμόζουν τη διαδικασία εποπτείας όπως ορίζεται στο Παράρτημα Ι του εν λόγω Κανονισμού. Στις ενότητες 2 και 3 της διαδικασίας εποπτείας απαιτείται για τις ΕΑΑ να καταστρώνουν Στρατηγική για την Εποπτεία και να κοινοποιούν τους γενικούς στόχους της σε όλους τους ενδιαφερόμενους.

Ένα προτεινόμενο υπόδειγμα για μια στρατηγική εποπτείας ορίζεται στο Παράρτημα του Οδηγού της εποπτείας ERA – Γενικές αρχές εποπτείας, V 1.0, ο οποίος έχει δημοσιευθεί στην ιστοσελίδα του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA). Η δομή του περιεχομένου της παρούσας Στρατηγικής για την Εποπτεία βασίζεται στο προαναφερθέν υπόδειγμα.

1. Ιστορικό

1.1 Εισαγωγή

Όπως προβλέπεται στις διατάξεις του άρθρου 68 (2ι) του ν.4632/2019 (Α' 159), η ΡΑΣ στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της ως ΕΑΑ για τους σιδηροδρόμους αναλαμβάνει και ασκεί, μεταξύ άλλων, το **καθήκον της εποπτείας** των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων (ΣΕ) και των Διαχειριστών Υποδομής (ΔΥ) σύμφωνα με το άρθρο 69 του ν.4632/2019. Στο ίδιο άρθρο αναφέρεται ότι οι δραστηριότητες εποπτείας εφαρμόζονται και στους Υπεύθυνους για τη Συντήρηση Φορείς (ΥΣΦ).

Επίσης, στο άρθρο 68 (2δ) του ν.4632/2019 αναφέρεται ότι η ΡΑΣ ασκεί το **καθήκον της εποπτείας**, στο έδαφός της, της συμμόρφωσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας με τις βασικές απαιτήσεις, όπως απαιτείται βάσει του άρθρου 8 του ν.4632/2019.

Επιπλέον, στο άρθρο 20 (1δ) του ν.3911/2011 (Α' 12) προβλέπεται ότι η ΡΑΣ εκτελεί με διαφάνεια και αμεροληψία το **καθήκον της διεξαγωγής επιθεωρήσεων**, όπως προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 29 του ν.3911/2011 (Α' 12).

Τέλος, ως Αρμόδια Αρχή του Κανονισμού σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID), η ΡΑΣ υλοποιεί **ελέγχους / επιθεωρήσεις συμμόρφωσης** με τις διατάξεις του εν λόγω Κανονισμού.

Περισσότερες λεπτομέρειες για το πεδίο εφαρμογής των εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ διατίθενται στο κεφάλαιο 3 του παρόντος εγγράφου.

1.2 Σύνταξη στρατηγικής -Ανασκόπηση

Όπως προβλέπεται στο άρθρο 4 της υπ. αριθ. 5791/29-05-2017 Απόφασης της ΡΑΣ (Β' 2158) «Κανονιστικό Πλαίσιο Εποπτείας της ΡΑΣ» για την παρακολούθηση των επιδόσεων ασφάλειας μετά τη χορήγηση πιστοποιητικού ασφάλειας ή έγκρισης ασφάλειας», η Στρατηγική για την Εποπτεία εγκρίνεται και εκδίδεται με απόφαση της ΡΑΣ και εφαρμόζεται για τρία (3) έτη.

Η Στρατηγική της ΡΑΣ για την Εποπτεία για την τριετία 2020-2022 είχε εγκριθεί και δημοσιευθεί τον Οκτώβριο του 2020, σε εφαρμογή των απαιτήσεων του Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμού (ΕΕ) 2018/761 και του Κανονιστικού Πλαισίου Εποπτείας της ΡΑΣ.

Η παρούσα Στρατηγική για την Εποπτεία είναι η 2η έκδοση και αναφέρεται στην τριετία 2023-2025. Συντάχθηκε από τη Μονάδα Ασφάλειας και Διαλειτουργικότητας Σιδηροδρόμων (ΜΑΣΔ) της ΡΑΣ και εγκρίθηκε με απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ.

Η Στρατηγική ανασκοπείται και επανεξετάζεται προς αναθεώρηση/επικαιροποίηση σε ετήσια βάση, με την ευκαιρία έκδοσης του ετήσιου Σχεδίου Εποπτείας. Η Στρατηγική δύναται να επανεκδίδεται νωρίτερα της τριετίας, εφόσον συντρέχουν λόγοι με βάση τις πληροφορίες και την εμπειρία που αποκτάται κατά την άσκηση των εποπτικών δραστηριοτήτων και επιδόσεων ασφάλειας τόσο σε ατομικό επίπεδο όσο και σε επίπεδο κράτους μέλους.

Σε κάθε περίπτωση, η Στρατηγική ανασκοπείται και αναθεωρείται, εφόσον απαιτείται, μετά την έκδοση :

- πιστοποιητικών ασφαλείας
- πιστοποιητικών συμμόρφωσης ΥΣΦ,
- εγκρίσεων ασφαλείας,
- εγκρίσεων θέσης σε λειτουργία σταθερών εγκαταστάσεων και
- εγκρίσεων οχημάτων για διάθεση στην αγορά.

Η συγκεκριμένη έκδοση της Στρατηγικής θα επανεξετασθεί, επίσης, αμέσως μετά την αναθεώρηση του υφιστάμενου Κανονιστικού Πλαισίου της ΡΑΣ για την Εποπτεία.

Η Στρατηγική, για λόγους διαφάνειας και αποδοτικότητας, δημοσιεύεται στην ιστοσελίδα της ΡΑΣ και γνωστοποιείται σε όλους τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς.

1.3 Έγγραφα Αναφοράς

- ν.4632/2019 (Α' 159)
- ν.3911/2011 (Α' 12)
- ν.4199/2013 (Α' 216)
- ν.4313/2014 (Α' 261)
- ν.4974/2022 (Α' 185)
- ν.5014/2023 (Α' 14)
- ν.3891/2010 (Α' 188)
- Οδηγία (ΕΕ) 2016/798
- Οδηγία (ΕΕ) 2016/797
- Εκτελεστικός Κανονισμός (ΕΕ) 2019/779
- Κανονισμός (ΕΕ) 2015/995 (ΤΠΔ ΟΡΕ)
- Κανονισμός (ΕΕ) 1303/2014 (ΤΠΔ SRT)
- Κανονισμός RID 2023 – Αναμένεται δημοσίευση της σχετικής Κοινής Υπουργικής Απόφασης (ΚΥΑ), μέσω της οποίας θα γίνει η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στον τροποποιημένο κανονισμό RID, και η οποία θα αντικαταστήσει την ισχύουσα ΚΥΑ αριθ. Γ5/145078/03-06-2021 (Β' 3202)
- Κανονισμός (ΕΕ) 1371/2007
- Κανονισμός (ΕΕ) 402/2013

- Κανονισμός (ΕΕ) 1078/2012
- Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμός (ΕΕ) 2018/761
- Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμός (ΕΕ) 2018/762
- Κανονιστικό Πλαίσιο Εποπτείας της ΡΑΣ [υπ. αριθ. 5791/29-05-2017 Απόφαση της ΡΑΣ (Β' 2158)]
- Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ (Β' 5781/2018)
- Κανονισμός Ακροάσεων της ΡΑΣ (Β΄ 2913/2021)
- Οδηγός του ERA «για την εποπτεία – Γενικές αρχές εποπτείας», V 1.0
- Οδηγός του ERA «Συντονισμός μεταξύ των εθνικών αρχών ασφάλειας – Μια κοινή προσέγγιση για την εποπτεία»
- Οδηγός του ERA «Μοντέλο Ωριμότητας Διαχείρισης»
- Οδηγός του ERA «Πλαίσιο Διαχείρισης της επάρκειας για τις Αρχές»
- Οδηγός του ERA «Μοντέλο Διαχείρισης της επιβολής της νομοθεσίας»
- ISO 9000:2015
- ISO 9001:2015
- ISO 19011:2018

1.4 Σιδηροδρομικό δίκτυο – Φορείς Δραστηριοποίησης

Το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο φαίνεται στον ακόλουθο χάρτη:

Το ενεργό ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο με μήκος γραμμής σε εκμετάλλευση 2.293 χιλιομέτρων είναι χωρισμένο γεωγραφικά σε πέντε κλάδους:

- Κύριος άξονας Πειραιάς – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη & διακλαδώσεις
- Άξονας Δυτικής Μακεδονίας & διακλαδώσεις
- Άξονας Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης & διακλαδώσεις
- Δίκτυο Πελοποννήσου & διακλαδώσεις
- Άξονας Προαστιακού Αθηνών (Αεροδρόμιο – Κιάτο & διακλαδώσεις)
- Γραμμή Πηλίου

Τα βασικά χαρακτηριστικά του ενεργού σιδηροδρομικού δικτύου εμφανίζονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 1 – Χαρακτηριστικά ενεργού ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου

Ενεργό Δίκτυο (km) (2021) *Πηγή : Έκθεση Ασφαλείας ΟΣΕ 2021*	
Κανονικού πλάτους μονή ηλεκτροδοτούμενη	107
Κανονικού πλάτους μονή μη ηλεκτροδοτούμενη	1.084
Κανονικού πλάτους διπλή ηλεκτροδοτούμενη	624
Κανονικού πλάτους διπλή μη ηλεκτροδοτούμενη	76
Μετρικού πλάτους	380
Συνδυασμένου εύρους	29
Πλάτους 0,75 μ.	22
Πλάτους 0,60 μ.	16
ΣΥΝΟΛΟ	**2.339**

Περισσότερα στοιχεία για το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο είναι διαθέσιμα στο πεδίο «Σιδηροδρομική Υποδομή» και στο πεδίο «Δηλώσεις Δικτύου» στην ιστοσελίδα του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ), https://www.ose.gr/el/

Το εθνικό οργανωτικό πλαίσιο σχετικά με τους σιδηροδρόμους εμφανίζεται παρακάτω:

- Το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών (ΥΥΜ) 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 νόμο 4199/2013 αρχικά και στη συνέχεια με το ν.4632/2019.
- Ο Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (ΕΟΔΑΣΑΑΜ), ο οποίος αποτελεί αυτοτελή δημόσια υπηρεσία, αρμόδια για τη διερεύνηση των αεροπορικών ατυχημάτων πολιτικής αεροπορίας και των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και την επίτευξη και διατήρηση της ασφάλειας στις μεταφορές. Ο εν λόγω οργανισμός συστάθηκε πρόσφατα με τον ν. 5014/2023, στον οποίο μεταβιβάσθηκαν οι αρμοδιότητες της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, η οποία είχε συσταθεί με το ν.4313/2014 για την εκτέλεση των καθηκόντων του Εθνικού Φορέα Διερεύνησης του άρθρου 22 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 και του άρθρου 74 του ν.4632/2019, αλλά δεν είχε δραστηριοποιηθεί.
- Ο ΟΣΕ είναι ο μοναδικός εθνικός ΔΥ, κάτοχος έγκρισης ασφαλείας, που λειτουργεί στην Ελλάδα υπό την εποπτεία του ΥΥΜ. Ο ΟΣΕ είναι επίσης ο ιδιοκτήτης του μοναδικού αναγνωρισμένου, από τη ΡΑΣ, Κέντρου Εκπαίδευσης Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών. Ο ΟΣΕ, τέλος, είναι κάτοχος πιστοποιητικού ΥΣΦ σιδηροδρομικών οχημάτων, το οποίο επιτρέπει στον ΟΣΕ να ασκεί τις λειτουργίες συντήρησης εμπορευματικών φορταμαξών, αλλά και άλλων κατηγοριών οχημάτων που εμπίπτουν στην παράγραφο 2 του άρθρου 3 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779 και οχημάτων που χρησιμοποιεί αποκλειστικά για ίδιες λειτουργίες (π.χ. επιτρόχια μηχανήματα) κ.α.
- Η ΕΡΓΟΣΕ είναι πρώην θυγατρική εταιρεία του ΟΣΕ, νυν εποπτευόμενος φορέας του ΥΥΜ, δυνάμει του ν.4974/2022, η οποία έχει ορισθεί ως διαχειριστής έργων για τα έργα τα οποία εκτελούνται στο δίκτυο υπό κατασκευή ("Construction Manager"). Η ΕΡΓΟΣΕ είναι υπεύθυνη για την κατασκευή και ανάπτυξη νέων σιδηροδρομικών γραμμών εντός του δικτύου υπό κατασκευή και για τυχόν εργασίες οι οποίες απαιτείται να εκτελεστούν εντός του καταργημένου δικτύου.
- Υπάρχουν στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά πέντε (5) αδειοδοτημένες ΣΕ, ως ακολούθως:
    - ΣΤΑΣΥ, δημόσια ΣΕ που παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών σε ένα μικρό τμήμα της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής μεταξύ του Σιδηροδρομικού Σταθμού (ΣΣ) «Δουκίσσης Πλακεντίας» και του ΣΣ «Αεροδρόμιο Αθηνών», εξαιρουμένων των υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας, κατέχει ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας το οποίο έχει εκδοθεί από τον ERA και είναι ΣΕ εν λειτουργία.
    - HELLENIC TRAIN - Μέλος της ιταλικής Εταιρείας «Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A», ιδιωτική ΣΕ που παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών εξαιρουμένων των υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας και υπηρεσίες μεταφοράς φορτίου συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων, κατέχει ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας το οποίο έχει εκδοθεί από τον ERA και είναι ΣΕ εν λειτουργία. Επιπλέον, η HELLENIC TRAIN κατέχει πιστοποιητικό ΥΣΦ για όλες τις λειτουργίες συντήρησης σιδηροδρομικών οχημάτων.
    - RAIL CARGO LOGISTIC GOLDAIR, ιδιωτική ΣΕ μεταφοράς φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων, κατέχει

ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας το οποίο έχει εκδοθεί από τον ERA και είναι ΣΕ εν λειτουργία.

- PEARL, ιδιωτική ΣΕ μεταφοράς εμπορευμάτων, εξαιρουμένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων, η οποία δεν έχει ξεκινήσει προς το παρόν την λειτουργία της στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο και δεν κατέχει πιστοποιητικά ασφαλείας εν ισχύ.
- GFR, ρουμανική ιδιωτική ΣΕ μεταφοράς φορτίου, η οποία δραστηριοποιείται πρωτίστως στο ρουμάνικο σιδηροδρομικό δίκτυο, αλλά και στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Η εταιρεία είναι κάτοχος ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας το οποίο εκδόθηκε τον Απρίλιο 2020 από τον ERA, και είναι ΣΕ εν λειτουργία.

- Η ΓΑΙΑ ΟΣΕ είναι δημόσια επιχείρηση, κάτοχος και διαχειριστής του στόλου του υφιστάμενου εθνικού τροχαίου υλικού, υπό την εποπτεία του Υπουργείου Οικονομικών.

Στον παρακάτω πίνακα αποτυπώνονται τα εν ισχύ πιστοποιητικά ασφάλειας, εγκρίσεις ασφάλειας και πιστοποιητικά ΥΣΦ που έχουν εκδοθεί σε οργανισμούς/επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο εθνικό σιδηροδρομικό σύστημα.

Πίνακας 2 – Εν ισχύ Πιστοποιητικά και Εγκρίσεις που έχουν εκδοθεί σε οργανισμούς/επιχειρήσεις του εθνικού σιδηροδρομικού τομέα

Εταιρεία	Τύπος Αίτησης	Φορέας και Ημερομηνία Έκδοσης	Ημερομηνία Λήξης Ισχύος	Τύπος Πιστοποιητικού	Τύπος Υπηρεσιών
ΟΣΕ ΑΕ	Επικαιροποίηση	ΡΑΣ, 21-06-22	03-10-26	Έγκριση Ασφαλείας	Διαχειριστής Υποδομής, περιλαμβανομένου δραστηριοτήτων συντήρησης οχημάτων που χρησιμοποιούνται από τον ΟΣΕ αποκλειστικά για ίδιες λειτουργίες (εξαιρουμένων των φορταμαξών)
GRUP FEROVIAR ROMAN (GFR) SA	Επικαιροποίηση	ERA, 21-07-2021	08-04-2025	Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφαλείας	Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων
RAIL CARGO LOGISTICS	Ανανέωση	ERA, 20-12-22	19-12-27	Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφαλείας	Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών

Εταιρεία	Τύπος Αίτησης	Φορέας και Ημερομηνία Έκδοσης	Ημερομηνία Λήξης Ισχύος	Τύπος Πιστοποιητικού	Τύπος Υπηρεσιών
GOLDAIR (RCLG) SA					επικίνδυνων εμπορευμάτων
HELLENIC TRAIN AE	Επικαιροποίηση	ERA, 06-02-2023	20-12-27	Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφαλείας	Μεταφορά επιβατών, εξαιρουμένων των υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας – Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων
ΣΤΑΣΥ ΑΕ	Νέο	ΡΑΣ, 07-11-21	06-11-26	Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας	Μεταφορά επιβατών, εξαιρουμένων των υπηρεσιών υψηλών ταχυτήτων
HELLENIC TRAIN AE ΥΣΦ	Νέο	ΡΑΣ, 18-11-22	17-11-27	Πιστοποιητικό ΥΣΦ	ΥΣΦ σιδηροδρομικών οχημάτων για όλες τις λειτουργίες συντήρησης
ΟΣΕ ΑΕ	Νέο	ΡΑΣ, 01-02-23	31-01-28	Πιστοποιητικό ΥΣΦ	ΥΣΦ εμπορευματικών φορταμαξών για όλες τις λειτουργίες συντήρησης

2. Σκοπός

Βασικός σκοπός της Στρατηγικής της ΡΑΣ είναι ο προσδιορισμός των τομέων κινδύνων για τη διενέργεια στοχευμένων δραστηριοτήτων εποπτείας, η περιγραφή του τρόπου επιλογής των στόχων των εποπτικών της δραστηριοτήτων και του τρόπου καθορισμού των προτεραιοτήτων της όσον αφορά στην εποπτεία. Στους σκοπούς της παρούσας Στρατηγικής περιλαμβάνεται και η συνεργασία με το σιδηροδρομικό τομέα για τη συνεχή βελτίωση των επιδόσεων διαχείρισης ασφάλειας.

Οι τομείς κινδύνων και ο καθορισμός των προτεραιοτήτων για την εποπτεία προκύπτουν μετά από τη συλλογή και την ανάλυση πληροφοριών και δεδομένων που λαμβάνονται από πολλές πηγές όπως, ενδεικτικά αναφέρονται:

- αξιολόγηση της συμμόρφωσης Συστημάτων Διαχείρισης (Ασφάλειας, Συντήρησης κ.α.) αιτούντων με τις σχετικές απαιτήσεις, στο πλαίσιο χορήγησης πιστοποιητικών ασφάλειας, εγκρίσεων ασφάλειας και πιστοποιητικών ΥΣΦ (σύνδεση μεταξύ των δραστηριοτήτων εποπτείας και αυτών της πιστοποίησης/έγκρισης),

- αξιολόγηση της συμμόρφωσης αιτήσεων για τη χορήγηση αναγνώρισης εκπαιδευτικών κέντρων μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών, εξεταστών μηχανοδηγών, ιατρών κ.α.,
- αποτελέσματα προηγούμενων δραστηριοτήτων εποπτείας, ιδίως ελέγχων που αφορούν συγκεκριμένα την εφαρμογή και την αποδοτικότητα του Συστήματος Διαχείρισης της Ασφάλειας (ΣΔΑ) ή συντήρησης,
- αλλαγή του πεδίου εφαρμογής ενός πιστοποιητικού ή μιας έγκρισης ασφαλείας,
- φύση και όγκος των δραστηριοτήτων κάθε επιχείρησης:
    - επιβάτες/φορτία,
    - επικίνδυνα εμπορεύματα ή όχι,
    - επιβάτες ή τόνοι που έχουν μεταφερθεί / χιλιόμετρα που έχουν διανυθεί,
- πληροφορίες από εγκρίσεις θέσης σε λειτουργία δομικών υποσυστημάτων (σταθερών εγκαταστάσεων) ή οχημάτων,
- δελτία συμβάντων/ατυχημάτων,
- αναφορές/συστάσεις εθνικών φορέων διερεύνησης σχετικές με ατυχήματα,
- άλλες εκθέσεις ή πορίσματα σιδηροδρομικών οργανισμών σχετικά με ατυχήματα/συμβάντα που έχουν προκύψει στο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο,
- ετήσιες εκθέσεις ασφάλειας σιδηροδρομικής επιχείρησης ή διαχειριστή υποδομής (κοινοί δείκτες ασφάλειας),
- ετήσιες εκθέσεις συντήρησης από φορείς στους οποίους έχει ανατεθεί η συντήρηση,
- ετήσιες εκθέσεις δραστηριοτήτων (πεπραγμένων) σιδηροδρομικών οργανισμών,
- πρακτικά συσκέψεων εποπτείας ή άλλων σχετικών συσκέψεων,
- νομοθετικές και ρυθμιστικές εξελίξεις,
- δελτία τύπου,
- καταγγελίες πολιτών και άλλες σχετικές πηγές.

3. Πεδίο εφαρμογής εποπτείας

Οι εποπτικές δραστηριότητες της ΡΑΣ, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της ως ΕΑΑ, καλύπτουν τις ενέργειες ώστε να διασφαλισθεί ότι ένας οργανισμός στον οποίο έχει χορηγηθεί πιστοποιητικό ασφάλειας ΣΕ ή έγκριση ασφάλειας ΔΥ ή πιστοποιητικό ΥΣΦ συνεχίζει και τηρεί το σύστημα διαχείρισης (ασφάλειας ή συντήρησης), ούτως ώστε να ελέγχει τους κινδύνους αποτελεσματικά κατά τη διάρκεια του εν λόγω πιστοποιητικού.

Το άρθρο 17 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 (άρθρο 69 του ν.4632/2019) απαιτεί οι ΕΑΑ να επιβλέπουν τη συνεχή συμμόρφωση με τη νομική υποχρέωση που προβλέπεται στο άρθρο 9 της ίδιας Οδηγίας (άρθρο 61 του ν.4632/2019) και επιβάλλει στις ΣΕ και τους ΔΥ να χρησιμοποιούν ΣΔΑ. Κατά την εκτέλεση αυτής της λειτουργίας, η ΡΑΣ μεριμνά ώστε στις δραστηριότητες εποπτείας να περιλαμβάνεται, ιδίως, η εξακρίβωση ότι οι ΣΕ και οι ΔΥ εφαρμόζουν:

1. το ΣΔΑ προς παρακολούθηση της αποδοτικότητάς του,
2. τα ατομικά ή μερικά στοιχεία του ΣΔΑ, συμπεριλαμβανομένων των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων, της παροχής συντήρησης και υλικού και της χρήσης εργολάβων, προς παρακολούθηση της αποδοτικότητάς τους,
3. τις σχετικές Κοινές Μεθόδους Ασφάλειας (ΚΜΑ) που αναφέρονται στο άρθρο 58 του ν.4632/2019.

Οι δραστηριότητες εποπτείας της ΡΑΣ εφαρμόζονται και στους ΥΣΦ σιδηροδρομικών οχημάτων, δεδομένου ότι η ΡΑΣ είναι ο αρμόδιος φορέας, υπεύθυνος για την πιστοποίηση και την επιτήρηση των ΥΣΦ σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 66 (2) του ν.4632/2019 και του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779. Κατά την εκτέλεση αυτής της λειτουργίας, η ΡΑΣ μεριμνά ώστε στις δραστηριότητες εποπτείας να περιλαμβάνεται, ιδίως, οι ΥΣΦ εφαρμόζουν σύστημα συντήρησης μέσω τεκμηριωμένων στοιχείων και πληροφοριών.

Επιπλέον, στο πλαίσιο των εποπτικών της δραστηριοτήτων και κατ' εφαρμογή του άρθρου 69 (7) του ν.4632/2019, η ΡΑΣ ελέγχει τα παρατρόχια υποσυστήματα ελέγχου - χειρισμού και σηματοδότησης, ενέργειας και υποδομής και διασφαλίζει ότι πληρούν τις κύριες απαιτήσεις. Οι δραστηριότητες αυτές εκτελούνται στο πλαίσιο της εποπτείας μετά τη χορήγηση έγκρισης ασφάλειας ΔΥ.

Επιπροσθέτως, ως Αρμόδια Αρχή του ν.3911/2011, στις δραστηριότητες εποπτείας της ΡΑΣ συμπεριλαμβάνονται οι έλεγχοι και οι επιθεωρήσεις που προβλέπονται στις διατάξεις του άρθρου 29 του ν.3911/2011. Ειδικότερα, η ΡΑΣ διενεργεί ελέγχους επί συρμών που κυκλοφορούν στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή καθώς και επιθεωρήσεις τήρησης των διατάξεων του ν.3911/2011 από τους μηχανοδηγούς, τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τους διαχειριστές υποδομής, τους εξεταστές και τα εκπαιδευτικά κέντρα μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών.

Τέλος, ως Αρμόδια Αρχή του Κανονισμού σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID), η ΡΑΣ υλοποιεί ελέγχους / επιθεωρήσεις συμμόρφωσης με τις διατάξεις του εν λόγω Κανονισμού.

4. Αρχές εποπτείας

Οι αρχές εποπτείας αποτελούν επανάληψη της δέσμευσης της ΡΑΣ για τις βασικές αξίες που διασφαλίζουν ότι η λήψη αποφάσεων κατά τη διάρκεια της εποπτείας είναι αυστηρή αλλά δίκαιη. Οι θεμελιώδεις αρχές εποπτείας που εφαρμόζει η ΡΑΣ προέρχονται κυρίως από το Παράρτημα του Οδηγού της εποπτείας ERA – Γενικές αρχές εποπτείας, V 1.0

Οι ως άνω αρχές εποπτείας εξειδικεύονται ως ακολούθως:

4.1 Αρχή της αναλογικότητας μεταξύ επιβολής και κινδύνου

Σύμφωνα με την συγκεκριμένη αρχή, τα μέτρα που λαμβάνει η ΡΑΣ για την επίτευξη της συμμόρφωσης ή προκειμένου να λογοδοτήσουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο διαχειριστής υποδομής για μη τήρηση των υποχρεώσεών τους βάσει του νόμου είναι ανάλογα των ενδεχόμενων κινδύνων για την ασφάλεια ή της πιθανής σοβαρότητας της ενδεχόμενης μη συμμόρφωσης, συμπεριλαμβανομένης και της πραγματικής ή της δυνητικής βλάβης. Συνεπώς, η εποπτεία είναι αναλογική προς τους κινδύνους που διαχειρίζονται οι σιδηροδρομικοί οργανισμοί και όχι προς την κερδοφορία τους ή τη διαθεσιμότητα των πόρων τους.

4.2 Αρχή της συνεπούς προσέγγισης

Εφαρμόζεται η αρχή της συνεπούς προσέγγισης σε ολόκληρο το εύρος εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ, για να εξασφαλισθεί ότι η ΡΑΣ υιοθετεί παρόμοια προσέγγιση υπό παρόμοιες συνθήκες για την επίτευξη παρόμοιων αποτελεσμάτων. Οι ΣΕ και ο ΔΥ θα πρέπει να αντιμετωπίζονται με τον ίδιο τρόπο από τους διαφορετικούς επιθεωρητές της ΡΑΣ που εκτελούν εποπτεία και από

διαφορετικές ΕΑΑ όταν υπάρχουν διασυνοριακές ρυθμίσεις. Αυτό τους παρέχει βεβαιότητα και τους επιτρέπει να σχεδιάζουν καλύτερα.

4.3 Αρχή της στόχευσης και του καθορισμού προτεραιοτήτων για τις εποπτικές δραστηριότητες

Οι εποπτικές δραστηριότητες της ΡΑΣ επικεντρώνονται κυρίως στις δραστηριότητες εκείνες τις οποίες η ΡΑΣ θεωρεί ότι ενέχουν τους σοβαρότερους κινδύνους ή στις περιπτώσεις που οι κίνδυνοι ελέγχονται λιγότερο. Προς το σκοπό αυτό, η ΡΑΣ διαθέτει μεθόδους και εργαλεία αξιολόγησης των επιδόσεων διαχείρισης ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής, ελέγχοντας την αποτελεσματικότητα των οικείων ΣΔΑ και κατά πόσο τα συστήματα αυτά τηρούνται από το αρμόδιο προσωπικό των σιδηροδρομικών οργανισμών για την επίτευξη ασφαλών αποτελεσμάτων.

Η ΡΑΣ αποφασίζει επί των προτεραιοτήτων για την εποπτεία προκειμένου, η χρησιμοποίηση των πόρων που διαθέτει, να καθίσταται αποτελεσματική. Τα μέτρα πρέπει να εστιάζονται σε όσους ευθύνονται για τον κίνδυνο και σε εκείνους που έχουν την καλύτερη δυνατότητα αντιμετώπισής του. Η ΡΑΣ διαθέτει περιορισμένους πόρους, επομένως είναι σημαντικό να χρησιμοποιούνται με σύνεση, προκειμένου να μεγιστοποιείται η αποτελεσματικότητα της ΡΑΣ ώστε να διασφαλίζει ότι οι υπεύθυνοι σιδηροδρομικοί οργανισμοί θα διαχειρίζονται τον κίνδυνο με τον κατάλληλο τρόπο.

4.4 Αρχή της διαφάνειας

Η ΡΑΣ εφαρμόζει την αρχή της διαφάνειας για να βοηθά τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς να κατανοούν τι αναμένεται από αυτή (συμπεριλαμβανομένου του τι πρέπει και τι δεν πρέπει να κάνουν) και τι αυτοί πρέπει να αναμένουν από τη ΡΑΣ. Για τις ΣΕ και το ΔΥ είναι εξαιρετικά σημαντικό να κατανοήσουν πώς η ΡΑΣ λαμβάνει αποφάσεις, ώστε να κατανοούν ποιο θα είναι το πιθανό αποτέλεσμα αν δεν ελέγξουν τον κίνδυνο με τον κατάλληλο τρόπο. Συνεπώς, η άσκηση των εποπτικών δραστηριοτήτων από τη ΡΑΣ είναι διαφανής και ανοιχτή σχετικά με την πολιτική, τις πρακτικές και την προσέγγιση που έχει υιοθετήσει, με παράλληλο σεβασμό των σιδηροδρομικών οργανισμών να διατηρούν εμπιστευτικά ορισμένα θέματα.

4.5 Αρχή της λογοδοσίας για τις αποφάσεις ή τις πράξεις

Η ΡΑΣ, όπως όλες οι ΕΑΑ, είναι υπόλογες για τις αποφάσεις τους βάσει του άρθρου 18 παράγραφος 3 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798. Κατά συνέπεια και στο πλαίσιο αυτό, όπως προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 70 (3) του ν.4632/2019, οι αποφάσεις της ΡΑΣ (περιλαμβανομένου αυτών που λαμβάνονται κατά τις δραστηριότητες εποπτείας) υπόκεινται στα ένδικα βοηθήματα του άρθρου 34 του ν. 3891/2010 (Α’ 188) όπως ισχύει. Επιπλέον, ισχύουν οι διατάξεις των άρθρων 24 και 25 του ν.2690/1999 (Α’ 45), περί προσφυγών κατά των αποφάσεων της ΡΑΣ. Συνεπώς, υφίστανται προβλέψεις στην εθνική νομοθεσία βάσει των οποίων η ΡΑΣ μπορεί να κληθεί να λογοδοτήσει για τις αποφάσεις της, ιδίως όσον αφορά τα μέτρα που λαμβάνει για την επιβολή των αποφάσεών της.

Επιπλέον, το άρθρο 7(2) της ΚΜΑ για την εποπτεία προβλέπει ότι οι ΕΑΑ διαθέτουν επίσης διαδικασία καταγγελιών / προσφυγών, όσον αφορά αποφάσεις που λαμβάνονται κατά τις δραστηριότητες εποπτείας. Η πρόβλεψη αυτή υπάρχει και στο άρθρο 11 του κανονιστικού πλαισίου της ΡΑΣ για την εποπτεία.

Προς διευκόλυνση όλων των εμπλεκομένων μερών, η ΡΑΣ σύντομα θα θεσπίσει και θα δημοσιεύσει σχετική διαδικασία η οποία θα αναφέρει λεπτομερώς τον τρόπο υποβολής των ανωτέρω αιτήσεων / προσφυγών, με βάση και τις σχετικές προβλέψεις της ελληνικής νομοθεσίας.

Η μη υποβολή προγράμματος διορθωτικών ενεργειών (σχέδιο δράσης) από τους επιθεωρούμενους σιδηροδρομικούς οργανισμούς και κατ' επέκταση η αδυναμία άρσης μη συμμορφώσεων σύμφωνα με το πρόγραμμα διορθωτικών ενεργειών, η μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις με το οικείο σύστημα διαχείρισης ασφάλειας του ΔΥ και των ΣΕ καθώς και η μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις με το οικείο σύστημα συντήρησης του υπεύθυνου φορέα για τη συντήρηση, δίνει στη ΡΑΣ τη δυνατότητα για την επιβολή διοικητικών κυρώσεων σύμφωνα με τις προβλέψεις των διατάξεων του άρθρου 79 του ν.4632/2019.

Επίσης, παραβάσεις εφαρμογής διατάξεων του ν.3911/2011 οι οποίες διαπιστώνονται σε ελέγχους στους συρμούς που κυκλοφορούν στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή ή κατόπιν διενέργειας έρευνας/ελέγχων σχετικά με την τήρηση των διατάξεων του ν.3911/2011 από τους μηχανοδηγούς, τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τους διαχειριστές υποδομής, τους εξεταστές και τα εκπαιδευτικά κέντρα, επιφέρουν κυρώσεις σύμφωνα με τις προβλέψεις των διατάξεων του άρθρου 29 του ν.3911/2011.

Η ΡΑΣ καλείται μερικές φορές να λαμβάνει αποφάσεις, ορισμένες από τις οποίες θα επηρεάζουν δυσμενώς τις ΣΕ και το ΔΥ που δεν διαχειρίζονται αποτελεσματικά τον κίνδυνο. Είναι σημαντικό να υπάρχουν σαφή κριτήρια για τη λήψη των εν λόγω αποφάσεων, ώστε να είναι ξεκάθαρο πώς κατέληξε σε αυτές.

4.6 Αρχή της συνεργασίας με τις άλλες ΕΑΑ των σιδηροδρόμων και άλλες αρμόδιες αρχές

Η ΡΑΣ συνεργάζεται με άλλες ΕΑΑ των σιδηροδρόμων και αρμόδιες αρχές προκειμένου να ανταλλάσσουν πληροφορίες, να αναπτύσσουν ενοποιημένες προσεγγίσεις σε θέματα που επηρεάζουν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, να διασφαλίζουν ότι θα αντιμετωπίζονται ζητήματα αμοιβαίου ενδιαφέροντος σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και να συντονίζουν τη δράση τους σχετικά με παραβάσεις που αφορούν στην ασφάλεια. Η ανταλλαγή σχετικών πληροφοριών μεταξύ τους και με άλλες αρμόδιες αρχές επιτυγχάνεται κυρίως είτε μέσω αλληλογραφίας είτε μέσω συναντήσεων. Αυτό είναι κρίσιμο για να διασφαλίζεται ότι η ορθή δράση αναλαμβάνεται από τον σωστό φορέα όταν χρειάζεται.

Επιπλέον, η ΡΑΣ στο πλαίσιο της συνεργασίας με τις άλλες ΕΑΑ, εφαρμόζει τον Οδηγό του ERA «Συντονισμός μεταξύ των εθνικών αρχών ασφάλειας – Μια κοινή προσέγγιση για την εποπτεία», στις περιπτώσεις συντονισμού των δραστηριοτήτων των ΕΑΑ κατά την εποπτεία ΣΕ που λειτουργούν σε περισσότερα του ενός κράτη μέλη ή ΔΥ με διασυνοριακές υποδομές, σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφοι 7 και 9 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 και το άρθρο 8 του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/761.

Η ΡΑΣ είναι έτοιμη να συνεργασθεί με το νεοσύστατο εθνικό φορέα διερεύνησης στο πλαίσιο των προβλέψεων του ν.5014/2023 αμέσως με την έναρξη λειτουργίας του.

4.7 Αρχή της ενημέρωσης

Για την άσκηση των εποπτικών δραστηριοτήτων της, η ΡΑΣ ενημερώνεται συνεχώς μέσω της συλλογής και της ανάλυσης πληροφοριών και δεδομένων από πολλές πηγές οι οποίες αναφέρονται στην ενότητα 2 της παρούσας Στρατηγικής.

Τέλος, ο ERA έχει δημιουργήσει και δημοσιεύσει στην ιστοσελίδα του οδηγό σχετικά με ένα μοντέλο διαχείρισης της επιβολής της νομοθεσίας, ο οποίος μπορεί να χρησιμοποιείται από εκείνους που ασκούν εποπτεία και αντικατοπτρίζει τις αρχές που ορίζονται παραπάνω (βλ. Οδηγό «Μοντέλο διαχείρισης της επιβολής της νομοθεσίας»). Ο οδηγός λαμβάνει υπόψη τις αρχές και τις εφαρμόζει σε ένα πλαίσιο που έχει ως στόχο να παρέχει οδηγίες σε όσους ασκούν εποπτεία ως προς το ποιες θα πρέπει να είναι οι αποφάσεις τους για την επιβολή, βάσει ανάλυσης της απόκλισης κινδύνου. Όσο μεγαλύτερη είναι η απόκλιση κινδύνου, δηλαδή μεταξύ της αναμενόμενης θέσης ενός οργανισμού αν εφαρμόζονταν σωστά όλοι οι κανόνες και της πραγματικής θέσης, τόσο μεγαλύτερη είναι η δράση επιβολής που θα πρέπει να αναμένεται. Η ΡΑΣ υποστηρίζει πλήρως τη χρήση του ως άνω Οδηγού κατά την άσκηση των εποπτικών της δραστηριοτήτων.

5. Ρυθμίσεις για την εποπτεία

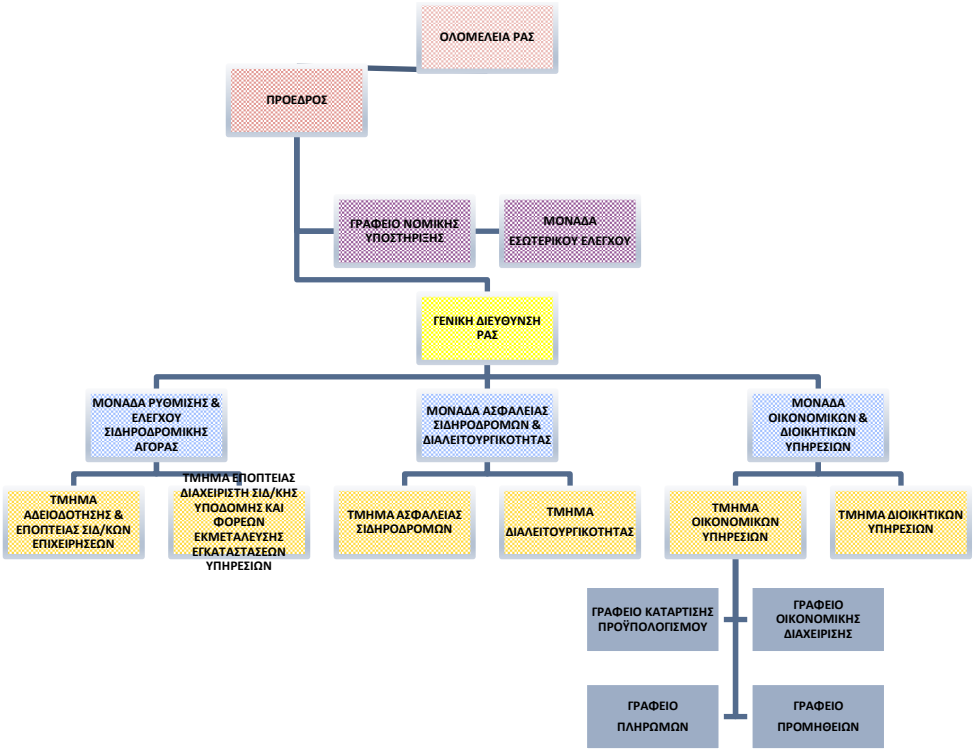
Η ΡΑΣ συστάθηκε το Σεπτέμβριο του 2010 κατ' εφαρμογή των διατάξεων του ν.3891/2010 ως Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή, αναλαμβάνοντας αρχικά τις διακριτές αρμοδιότητες του εθνικού Ρυθμιστικού Φορέα για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, της Αρχής Αδειοδότησης των ΣΕ και του εθνικού Φορέα Επιβολής του Κανονισμού (ΕΕ) 1371/2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών.

Τον Οκτώβριο 2013, κατ' εφαρμογή του ν.4199/2013 η ΡΑΣ ανέλαβε την εκτέλεση των καθηκόντων της ΕΑΑ των σιδηροδρόμων τα οποία ασκούνταν προηγουμένως από το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων του Υπουργείου Μεταφορών. Στο πλαίσιο αυτό, η ΡΑΣ ανέλαβε τα καθήκοντα της ΕΑΑ τα οποία προβλέπονταν στο ΠΔ 160/2007 (περιλαμβανομένου του οργανισμού πιστοποίησης των ΥΣΦ εμπορευματικών φορταμαξών), το ΠΔ 104/2010 και το ν.3911/2011 (περιλαμβανομένου της αρμόδιας αρχής για την έκδοση αδειών μηχανοδηγού). Επιπλέον, ανέλαβε την άσκηση των αρμοδιοτήτων της Αρμόδιας Αρχής του Κανονισμού σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID). Τα ως άνω καθήκοντα της ΕΑΑ των σιδηροδρόμων εξακολουθούν να ασκούνται σήμερα από τη ΡΑΣ κατ' εφαρμογή των διατάξεων του ν.4632/2019.

Όπως προβλέπεται στο άρθρο του ν.3891/2010, η ΡΑΣ συγκροτείται από τον Πρόεδρο, τον Αντιπρόεδρο και τρία (3) ακόμη τακτικά μέλη, καθένα εκ των οποίων αναπληρώνεται από ένα αντίστοιχο αναπληρωματικό μέλος. Ο Πρόεδρος της ΡΑΣ προΐσταται όλων των υπηρεσιών της και διευθύνει το έργο της.

Σύμφωνα με τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ (Β' 5781/2018), η οργανωτική διοικητική δομή της ΡΑΣ αποτυπώνεται στο ακόλουθο Διάγραμμα 1.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1 – Οργανόγραμμα της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ)



Όπως προβλέπεται στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ, οι αρμοδιότητες της ΕΑΑ για τους σιδηροδρόμους και της αρμόδιας αρχής του Κανονισμού RID ασκούνται από τη ΡΑΣ, μέσω της Μονάδας (Διεύθυνσης) Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας (ΜΑΣΔ). Η ΜΑΣΔ έχει την ευθύνη μεταξύ άλλων της εποπτείας θεμάτων που σχετίζονται με την έγκριση ασφάλειας του ΔΥ, την πιστοποίηση ασφάλειας των ΣΕ, την αδειοδότηση και την πιστοποίηση των μηχανοδηγών, την πιστοποίηση των ΥΣΦ σιδηροδρομικών οχημάτων, την πιστοποίηση των φορέων λειτουργιών συντήρησης καθώς επίσης και θεμάτων διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών επικίνδυνων εμπορευμάτων. Στο πλαίσιο αυτό, η ΜΑΣΔ διαχειρίζεται θέματα της **εποπτείας** στον τομέα της ασφάλειας σιδηροδρόμων και της διαλειτουργικότητας, όπως περιγράφεται και στην ενότητα «Εισαγωγή» της παρούσας Στρατηγικής.

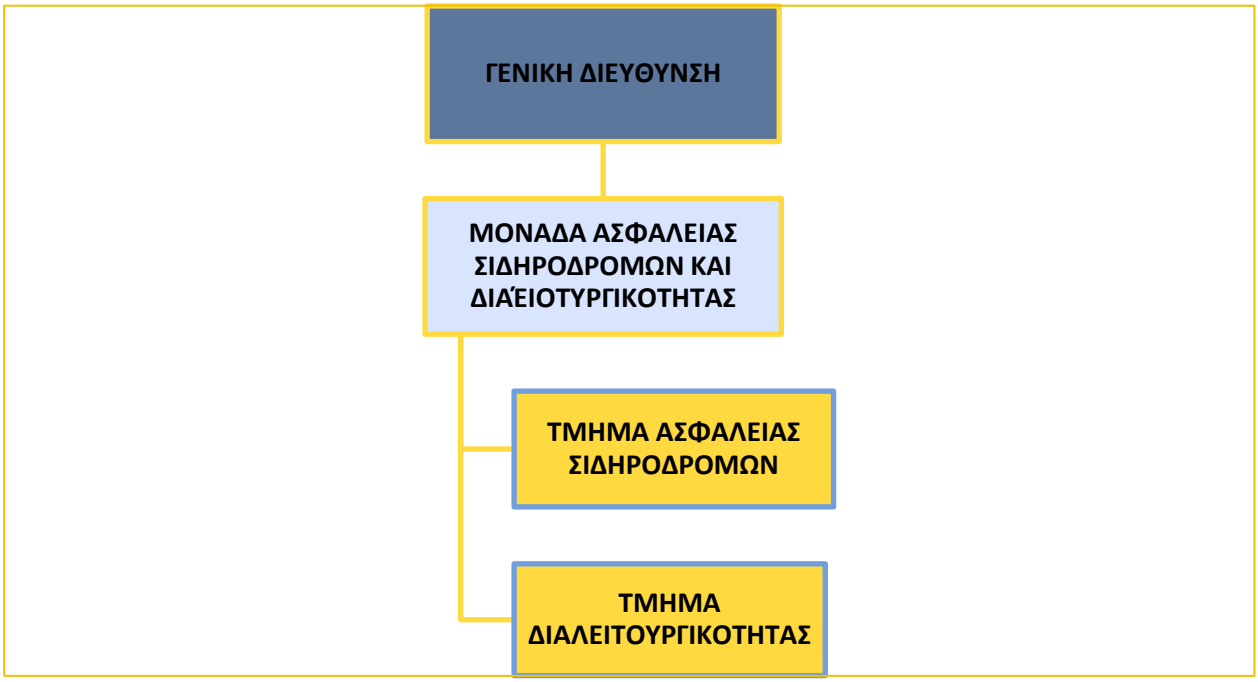
Επιπλέον, η ΜΑΣΔ/Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων ως αρμόδια οργανωτική μονάδα της ΡΑΣ για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ως προς τις απαιτήσεις των αιτήσεων έγκρισης ασφάλειας του Διαχειριστή της Υποδομής, πιστοποίησης ασφάλειας των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων και την πιστοποίηση των ΥΦΣ σιδηροδρομικών οχημάτων, ενημερώνει αρμοδίως, στο πλαίσιο των συνδέσμων μεταξύ εποπτείας και αξιολόγησης, τους επιθεωρητές για τα αποτελέσματα των ως άνω αξιολογήσεων προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη, από τους ίδιους, κατά την εποπτεία.

Η ΜΑΣΔ διαρθρώνεται στα ακόλουθα δύο τμήματα (βλ. Διάγραμμα 2):

Α) Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων, το οποίο έχει τη βασική ευθύνη διαχείρισης της εποπτείας του ΔΥ, των ΣΕ, των ΥΣΦ, των μηχανοδηγών, των εκπαιδευτικών κέντρων μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών, των εξεταστών μηχανοδηγών κ.τ.λ.

Β) Τμήμα Διαλειτουργικότητας, το οποίο έχει την ευθύνη διαχείρισης της εποπτείας του ΔΥ και των ΣΕ στο πλαίσιο των καθηκόντων της ΡΑΣ ως Αρμόδια Αρχή του Κανονισμού RID.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2 – Οργανωτική Δομή της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας της ΡΑΣ



Βασικές πληροφορίες για το προσωπικό της ΜΑΣΔ αποτυπώνονται στον κατωτέρω Πίνακα 1.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Αριθμός και Ειδικότητες Υφιστάμενων Θέσεων Προσωπικού της ΜΑΣΔ

Οργανωτική Μονάδα	Αριθμός Προσωπικού ΜΑΣΔ
	Μηχανικοί
Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων	6
Τμήμα Διαλειτουργικότητας	2
ΣΥΝΟΛΟ	8

Την παρούσα χρονική στιγμή, εποπτικές δραστηριότητες στον τομέα της ασφάλειας σιδηροδρόμων και της διαλειτουργικότητας, αναλαμβάνοντας ρόλο επιθεωρητή, δύνανται να εκτελέσουν εννέα (9) στελέχη της ΡΑΣ με τεχνικό υπόβαθρο, σύμφωνα με τον κατωτέρω Πίνακα 2. Οκτώ (8) από τους επιθεωρητές αυτούς ανήκουν στη δύναμη της ΜΑΣΔ, ενώ ο ένας (1) προέρχεται από άλλη οργανωτική μονάδα της ΡΑΣ. Για την εφαρμογή εγκεκριμένου Σχεδίου εποπτείας και τη διενέργεια ελέγχων και επιθεωρήσεων, ορίζονται επιθεωρητές με απόφαση του Γενικού Διευθυντή. Η απόφαση αυτή είναι συγχρόνως εντολή μετακίνησης και εξουσιοδότηση για τη διενέργεια της συγκεκριμένης εποπτικής δραστηριότητας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2: Στοιχεία Επιθεωρητών της ΡΑΣ στον τομέα της ασφάλειας των σιδηροδρόμων και της διαλειτουργικότητας

Ονοματεπώνυμο	Τίτλος Θέσης Εργασίας	E-mail
Γεώργιος Μουτεβελής	Γενικός Διευθυντής	gm@ras-el.gr
Σπυρίδων Μπούσης	Προϊστάμενος Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων & Διαλειτουργικότητας	sbousis@ras-el.gr
Γεωργία Χήρα	Προϊσταμένη Τμήματος Διαλειτουργικότητας	gchira@ras-el.gr
Ζωή Κοσμόγλου	Υπάλληλος Τμήματος Διαλειτουργικότητας	zkosmoglou@ras-el.gr
Στέφανος Αυδής	Προϊστάμενος Τμήματος Ασφάλειας Σιδηροδρόμων	savdis@ras-el.gr
Δημήτρης Μανουσάκης	Υπάλληλος Τμήματος Ασφάλειας Σιδηροδρόμων	dmanousakis@ras-el.gr
Γεράσιμος Ζερβός	Υπάλληλος Τμήματος Ασφάλειας Σιδηροδρόμων	gzervos@ras-el.gr
Κωνσταντία Ιγγλέζου	Υπάλληλος Τμήματος Ασφάλειας Σιδηροδρόμων	kinglezou@ras-el.gr
Θεόδωρος Χριστογιαννόπουλος	Προϊστάμενος Τμήματος Εποπτείας Διαχειριστή Υποδομής & Φορέων Εκμετάλλευσης Εγκαταστάσεων Υπηρεσιών	tchristogianno@ras-el.gr

Τα βασικά καθήκοντα, οι υπευθυνότητες, τα απαιτούμενα προσόντα, γνώσεις, δεξιότητες, εμπειρία και προσωπικά χαρακτηριστικά, καθώς και οι απαιτήσεις κατάρτισης των επιθεωρητών της ΡΑΣ καθορίζονται στο «Σχέδιο» Περιγραφής Ρόλου Εργασίας: Επιθεωρητής – Εποπτεία, η οποία είναι διαθέσιμη στο Παράρτημα 1 της παρούσας Στρατηγικής. Η εν λόγω Περιγραφή Ρόλου Εργασίας του επιθεωρητή βασίζεται στις απαιτήσεις του άρθρου 6 της ΚΜΑ για την εποπτεία και του άρθρου 8 του κανονιστικού πλαισίου της ΡΑΣ για την εποπτεία. Το σύνολο του προσωπικού της ΡΑΣ που

συμμετέχει στις εποπτικές δραστηριότητες διαθέτει τις απαιτούμενες δεξιότητες, γνώσεις, εμπειρία και επιπλέον πιστοποιητικό εκπαίδευσης στις τεχνικές επιθεώρησης συστημάτων διαχείρισης σύμφωνα με το πρότυπο ISO 19011. Επτά (7) επιθεωρητές είναι κάτοχοι πιστοποιητικού επάρκειας επιθεωρητή / επικεφαλής επιθεωρητή σύμφωνα με το πρότυπο OHSAS 18001:2007 ενώ δύο (2) επιθεωρητές διαθέτουν πιστοποιητικό επάρκειας επιθεωρητή / επικεφαλής επιθεωρητή σύμφωνα με το πρότυπο ISO 9001:2015.

Την παρούσα χρονική στιγμή, η ΡΑΣ βελτιώνει το υφιστάμενο σύστημα διαχείρισης επάρκειας του προσωπικού της λαμβάνοντας υπόψη τη σχετική νομοθεσία και τον Οδηγό του ERA «σχετικά με το πλαίσιο διαχείρισης ικανοτήτων» ο οποίος είναι δημοσιευμένος στην ιστοσελίδα του. Το σύστημα διαχείρισης επάρκειας του προσωπικού της ΡΑΣ θα ενταχθεί στο υπό εγκατάσταση Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας (ΣΔΠ) της ΡΑΣ. Η διασφάλιση ότι το προσωπικό της ΡΑΣ που συμμετέχει στην εποπτεία διαθέτει την αναγκαία ικανότητα, η εκπαίδευση και η διατήρηση των ικανοτήτων του πραγματοποιείται μέσω του συστήματος διαχείρισης επάρκειας.

Η οργανωτική δομή της ΡΑΣ σχετικά με τα καθήκοντα εποπτείας στον τομέα της ασφάλειας των σιδηροδρόμων και της διαλειτουργικότητας αποτυπώνονται συνοπτικά στον κατωτέρω Πίνακα 3.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3: Οργανωτική Δομή βασικών υπευθυνοτήτων σχετικά με τα καθήκοντα εποπτείας της ΡΑΣ

Οργανωτική Μονάδα (Ρόλος)	Υπευθυνότητα
Ολομέλεια της ΡΑΣ	Εγκρίνει το Κανονιστικό Πλαίσιο Εποπτείας, την Στρατηγική Εποπτείας, το ετήσιο Σχέδιο Εποπτείας. Εγκρίνει το σχέδιο δράσης (πρόγραμμα διορθωτικών ενεργειών) το οποίο υποβάλλεται από τον επιθεωρούμενο οργανισμό σε συνέχεια της διαπίστωσης ευρημάτων κατά τις εποπτικές δραστηριότητες. Εγκρίνει τη δημοσιοποίηση των συμπερασμάτων της έκθεσης κάθε επιθεώρησης, μέσω της διαβίβασης της έκθεσης και του εγκεκριμένου Σχεδίου Δράσης στον εκάστοτε επιθεωρούμενο οργανισμό. Λαμβάνει αποφάσεις σχετικά με την εποπτεία (επιβολή κυρώσεων κτλ).
Πρόεδρος	Υπογράφει την Στρατηγική Εποπτείας και το ετήσιο Σχέδιο Εποπτείας.
Γενική Διεύθυνση	Εισηγείται προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ για την έγκριση της Στρατηγικής για την Εποπτεία και του ετήσιου προγράμματος ελέγχων και επιθεωρήσεων (Σχεδίου εποπτείας). Εκδίδει απόφαση ορισμού επιθεωρητών ή ομάδων επιθεωρητών προς εφαρμογή του εγκεκριμένου Σχεδίου εποπτείας. Ενημερώνει την Ολομέλεια της ΡΑΣ σχετικά με τα ευρήματα/αποτελέσματα των ως άνω προγραμματισμένων

Οργανωτική Μονάδα (Ρόλος)	Υπευθυνότητα
	ή εκτάκτων εποπτικών δράσεων, καθώς και εισηγείται για την λήψη σχετικής απόφασης για περαιτέρω ενέργειες. Εισηγείται προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ για την έγκριση του κανονιστικού πλαισίου εποπτείας. Διαβιβάζει στους σιδηροδρομικούς οργανισμούς τις αναφορές/εκθέσεις των εποπτικών δραστηριοτήτων με τα αποτελέσματα εποπτείας καθώς και τα εγκεκριμένα σχέδια δράσης.
Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων & Διαλειτουργικότητας	Διαχειρίζεται θέματα που αφορούν την άσκηση του καθήκοντος της εποπτείας όπως η προετοιμασία εισηγήσεων προς το αρμόδιο όργανο, η σύνταξη της Στρατηγικής για την Εποπτεία, η σύνταξη και η εκτέλεση του ετήσιου Σχέδιου Εποπτείας, του κανονιστικού πλαισίου εποπτείας κ.α.
Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων	
Τμήμα Διαλειτουργικότητας	
Συντονιστής Επιθεωρητής	Αναλαμβάνει την επαφή με τον επιθεωρούμενο, κανονίζει τις λεπτομέρειες για τη διευθέτηση της επιθεώρησης/ελέγχου, προετοιμάζει το πρόγραμμα της επιθεώρησης/ελέγχου, αναθέτει ρόλους στα μέλη της ομάδας επιθεώρησης/ελέγχου, διενεργεί μέρος της επιθεώρησης/ελέγχου και συντάσσει την αναφορά της επιθεώρησης/ελέγχου.
Επιθεωρητής	Διενεργεί το μέρος της επιθεώρησης/ελέγχου, το οποίο του ανατίθεται από το Συντονιστή Επιθεωρητή σύμφωνα και με το πρόγραμμα της επιθεώρησης/ελέγχου. Επιβάλλει τυχόν πρόστιμο του άρθρου 29, παρ. 2 του ν.3911/2011 συντάσσοντας επιτόπου σχετική πράξη.

Για τη μέτρηση των επιδόσεων των ΣΔΑ (αξιολόγηση της ορθής εφαρμογής τους, της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητάς τους), ως μέρος των εποπτικών της δραστηριοτήτων, η ΡΑΣ υποστηρίζει πλήρως τη χρήση και την εφαρμογή του Οδηγού του ERA «Μοντέλο Ωριμότητας της Διαχείρισης», (Management Maturity Model/MMM) από τους επιθεωρητές που εκτελούν εποπτικές δραστηριότητες. Το εν λόγω μοντέλο είναι διαθέσιμο στην ιστοσελίδα του ERA και διατίθεται επίσης εφαρμογή (app) μέσω Apple store ή Google Play, η οποία περιέχει το εργαλείο αξιολόγησης του μοντέλου ωριμότητας προς διευκόλυνση της χρήσης επιτοπίως. Επιπλέον, στην ιστοσελίδα του ERA διατίθεται αρχείο excel για χρήση, ως εργαλείο παραγωγής γραφήματος σχετικά με την εφαρμογή του μοντέλου MMM.

Ο ERA προτείνει στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή στους διαχειριστές υποδομής να χρησιμοποιούν το μοντέλο για περίοδο 5 ετών ώστε να διενεργούν δικές τους εσωτερικές αξιολογήσεις, λαμβανομένων υπόψη των αποτελεσμάτων της εποπτικής τους δραστηριότητας, και να εξετάζουν τα ευρήματα κατά την αίτηση ανανέωσης για τη χορήγηση ενιαίου πιστοποιητικού

ασφάλειας ή έγκρισης ασφάλειας. Στο συγκεκριμένο στάδιο, το μοντέλο μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να εντοπιστούν τυχόν αδυναμίες στο ΣΔΑ της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του διαχειριστή υποδομής και να τους δώσει την ευκαιρία να καλύψουν τυχόν ελλείψεις πριν από την υποβολή αίτησης για τη χορήγηση νέου ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας ή έγκρισης ασφάλειας.

Αναφορικά με τον τρόπο διαχείρισης των νεοεισερχομένων ΣΕ στην αγορά, δεδομένου ότι δεν υπάρχουν ιστορικές πληροφορίες σχετικά με την ποιότητα των ΣΔΑ τους, η πολιτική της ΡΑΣ σχετικά με το πιστοποιητικό ασφάλειας που χορηγεί είναι να καλύπτει χρονικό διάστημα πέντε (5) ετών και όχι μικρότερο, όπως εξάλλου προβλέπεται και στην εθνική νομοθεσία.

Στις περιπτώσεις νεοεισερχομένων ΣΕ, στις οποίες η ΡΑΣ λειτουργεί ως αρμόδιος οργανισμός πιστοποίησης και στο πλαίσιο της αξιολόγησης συμμόρφωσης της αίτησης και του σχετικού φακέλου, η ΡΑΣ εφαρμόζει τις διατάξεις του άρθρου 62 (8) του ν.4632/2019 δηλαδή, επισκέπτεται και επιθεωρεί τους χώρους των ΣΕ και διενεργεί ελέγχους, περιλαμβανομένου της εφαρμογής των οικείων ΣΔΑ. Επιπλέον, εντός τεσσάρων (4) μηνών από τη χορήγηση του πιστοποιητικού ασφάλειας στη νεοσεισερχόμενη ΣΕ, η ΡΑΣ προγραμματίζει την εκτέλεση της πρώτης εποπτικής δραστηριότητας η οποία αφορά και πάλι στον έλεγχο εφαρμογής των ΣΔΑ, προκειμένου να εξασφαλιστεί το νωρίτερο δυνατό ο αποτελεσματικός έλεγχος των κινδύνων που επηρεάζουν την ασφάλεια των σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

6. Επίπεδα κινδύνου εντός του κράτους μέλους

Σύμφωνα με το άρθρο 59 του ν.4632/2019, ο Κοινοί Στόχοι Ασφάλειας (ΚΣΑ) καθορίζουν τα ελάχιστα επίπεδα ασφάλειας που πρέπει να επιτυγχάνονται σε ολόκληρο το σύστημα και, όταν είναι εφικτό, στα διάφορα τμήματα του σιδηροδρομικού συστήματος στην Ελλάδα.

Προκειμένου να διευκολυνθεί η αξιολόγηση της επίτευξης των ΚΣΑ και να εξασφαλιστεί η παρακολούθηση της γενικής εξέλιξης της σιδηροδρομικής ασφάλειας, το ΥΥΜ συγκεντρώνει πληροφορίες για τους Κοινούς Δείκτες Ασφάλεια (ΚΔΑ) μέσω της ετήσιας έκθεσης ασφάλειας της ΡΑΣ, σύμφωνα με το άρθρο 71 (2) του ν.4632/2019. Οι ΚΔΑ περιγράφονται στο παράρτημα Ι του άρθρου 81 του του ν.4632/2019.

Την παρούσα χρονική στιγμή τα επίπεδα κινδύνου σε εθνικό επίπεδο καθορίζονται μέσω της αξιολόγησης των ανωτέρω ΚΔΑ. Επιπρόσθετα, η ΡΑΣ συλλέγει και αναλύει πληροφορίες από διάφορες πηγές, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, τα ημερήσια δελτία συμβάντων/ατυχημάτων και οι εκθέσεις / πορίσματα των επιτροπών διερεύνησης συμβάντων και ατυχημάτων οι οποίες συγκροτούνται κυρίως από το Διαχειριστή Υποδομής και από τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις. Τα δεδομένα από τις προαναφερθείσες πηγές καταχωρούνται σε εσωτερική βάση δεδομένων (Σύστημα Καταγραφής και Παρακολούθησης Σιδηροδρομικών Συμβάντων) και τροφοδοτούν αναλύσεις και στατιστικές μελέτες. Η πρώτη έκθεση στην οποία παρουσιάζονται χρήσιμα στατιστικά στοιχεία, δείκτες, διαγράμματα, πίνακες κ.α. εκδόθηκε από τη ΡΑΣ το Νοέμβριο 2018.

Τέλος, βρίσκεται σε εξέλιξη η έκδοση της ΚΜΑ για την αξιολόγηση των επιπέδων και των επιδόσεων ασφάλειας [CSM on Assessment of Safety Levels and Safety Performance (ASLP)], η οποία αναμένεται να υποστηρίξει τα κράτη μέλη αναφορικά με τον τρόπο καθορισμού των επιπέδων ασφάλειας και κινδύνων εντός των κρατών μελών.

7. Στρατηγικές προτεραιότητες για την εποπτεία

Λαμβάνοντας πάντα υπόψη την ίση μεταχείριση όλων των σιδηροδρομικών οργανισμών, οι προτεραιότητες εποπτείας προκύπτουν, αφενός, λαμβάνοντας υπόψη την εκτίμηση των κινδύνων που ενδέχεται να προκύψουν από τις δραστηριότητες των οργανισμών και, αφετέρου, από την αξιολόγηση της αποδοτικότητας του συστήματος διαχείρισης ασφαλείας που εφαρμόζεται από κάθε οργανισμό για την αντιμετώπιση των κινδύνων που έχει εντοπίσει. Επιπλέον, για τον καθορισμό των προτεραιοτήτων λαμβάνονται υπόψη οι πληροφορίες που αναφέρονται στην ενότητα 2 της παρούσας Στρατηγικής για την Εποπτεία.

7.1 Συστήματα Διαχείρισης Ασφάλειας και τρόποι εποπτείας

Οι τύποι των εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ καθώς και οι εφαρμοζόμενες, από τους επιθεωρητές της, τεχνικές εποπτείας παρουσιάζονται αναλυτικά παρακάτω στο κεφάλαιο 8.

7.2 Συνεργασία με άλλες ΕΑΑ

Στο άρθρο 69 (9) του ν.4632/2019 προβλέπεται μεταξύ άλλων ότι η ΡΑΣ και οι ΕΑΑ των κρατών - μελών όπου δραστηριοποιείται σιδηροδρομική επιχείρηση συνεργάζονται, συντονίζοντας τις εποπτικές δραστηριότητές τους, όσον αφορά την εν λόγω σιδηροδρομική επιχείρηση, ώστε να διασφαλίζεται η ανταλλαγή οποιασδήποτε βασικής πληροφορίας σχετικά με τη συγκεκριμένη σιδηροδρομική επιχείρηση, ιδίως ως προς γνωστούς κινδύνους και τις επιδόσεις ασφάλειας. Επιπλέον, μπορούν να διαμορφώνουν κοινό πρόγραμμα εποπτείας, ώστε να διασφαλίζεται η τακτική διεξαγωγή ελέγχων και επιθεωρήσεων, λαμβανομένων υπόψη του τύπου και της έκτασης των μεταφορών σε κάθε συμμετέχον κράτος - μέλος.

Επίσης, το άρθρο 8 της ΚΜΑ σχετικά με την εποπτεία απαιτεί οι ΕΑΑ να συντονίζουν τις δραστηριότητες εποπτείας τους με εκείνες άλλων ΕΑΑ, στην περίπτωση παροχής διασυνοριακών υπηρεσιών, ήτοι:

- εποπτεία ΔΥ με διασυνοριακή υποδομή ή
- εποπτεία ΣΕ που δραστηριοποιείται σε περισσότερα από ένα κράτη μέλη.

Αυτός ο συντονισμός είναι απαραίτητος για να αποφευχθεί η αλληλοεπικάλυψη των προσπαθειών των ΕΑΑ και για να μην επιβαρυνθούν οι εποπτευόμενοι οργανισμοί με πολλά σημεία επαφής από ΕΑΑ διαφορετικών χωρών. Είναι απαραίτητος, επίσης, για να διασφαλίζεται ότι οι διάφορες ΕΑΑ που εποπτεύουν τις διασυνοριακές υπηρεσίες ανταλλάσσουν τις σχετικές πληροφορίες οι οποίες τους επιτρέπουν να ασκούν αποτελεσματική εποπτεία. Σε περίπτωση συντονισμού των δραστηριοτήτων εποπτείας, θα είναι απαραίτητο οι ΕΑΑ να αποφασίζουν μεταξύ τους ποια θα είναι η «επικεφαλής» ΕΑΑ. Σε αυτό το πλαίσιο, η «επικεφαλής» ΕΑΑ είναι εκείνη που ενεργεί ως γενικός συντονιστής των δραστηριοτήτων εποπτείας και ως κύριο σημείο επαφής για την εμπλεκόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστή υποδομής. Η «επικεφαλής» ΕΑΑ μπορεί να είναι η ΕΑΑ από το κράτος μέλος όπου πραγματοποιείται ο μεγαλύτερος όγκος δραστηριοτήτων ή όπου είναι εγγεγραμμένος ο εποπτευόμενος οργανισμός. Οι ΕΑΑ θα πρέπει να συμφωνήσουν για τους βασικούς τομείς που θα εξετάζουν κατά την εποπτεία καθ’ όλη τη διάρκεια ζωής του ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας ή της έγκρισης ασφάλειας και να αναπτύξουν ένα σχέδιο για την υλοποίηση όσων έχουν συμφωνήσει από κοινού. Οι ΕΑΑ θα πρέπει, επίσης, να συμφωνήσουν σχετικά με διαδικασία διαιτησίας διαφορών για τη διαχείριση τυχόν διαφωνιών μεταξύ των ΕΑΑ που ασκούν τις δραστηριότητες εποπτείας.

Το παράρτημα ΙΙ της ΚΜΑ σχετικά με την εποπτεία παρέχει ένα πλαίσιο για συντονισμένη και από κοινού εποπτεία που μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τις ΕΑΑ ως οδηγός για τη διαχείριση της εν λόγω διαδικασίας. Η ΡΑΣ υποστηρίζει πλήρως την εφαρμογή του ανωτέρω πλαισίου. Τα βασικά σημεία συνίστανται στο ότι η εποπτεία θα πρέπει να συντονίζεται με τρόπο τέτοιον ώστε να μην δημιουργούνται περιττά προβλήματα στη σιδηροδρομική επιχείρηση, για παράδειγμα εξασφαλίζοντας ότι οι ΕΑΑ δεν χρειάζεται να χρησιμοποιήσουν ταυτόχρονα βασικό προσωπικό της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή ότι δεν θα πραγματοποιούνται πολλές επισκέψεις συλλογής πληροφοριών στην ίδια τοποθεσία μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Επιπροσθέτως, όπως έχει ήδη αναφερθεί στο κεφ. 4.6, η ΡΑΣ στο πλαίσιο της συνεργασίας με τις άλλες ΕΑΑ, εφαρμόζει τον Οδηγό του ERA «Συντονισμός μεταξύ των εθνικών αρχών ασφάλειας – Μια κοινή προσέγγιση για την εποπτεία» στις περιπτώσεις συντονισμού των δραστηριοτήτων των ΕΑΑ κατά την εποπτεία σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που λειτουργούν σε περισσότερα του ενός κράτη μέλη ή διαχειριστών υποδομής με διασυνοριακές υποδομές, σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφοι 7 και 9 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 και το άρθρο 8 του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/761.

Στο ως άνω πλαίσιο και με βάση τα δεδομένα που ισχύουν στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά την παρούσα χρονική στιγμή, η ΡΑΣ θα συνεργαστεί στον τομέα της εποπτείας με τις ακόλουθες ΕΑΑ:

- την Ρουμανική ΕΑΑ (ASFR), λόγω δραστηριοποίησης της ρουμανικής ΣΕ GFR στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Επισημαίνεται ότι η GFR είναι κάτοχος άδειας ΣΕ η οποία έχει εκδοθεί από την ρουμανική Αρχή Αδειοδότησης, κάτοχος ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας το οποίο έχει εκδοθεί από τον Οργανισμό (ERA) τον Απρίλιο 2020 και επικαιροποιήθηκε τον Ιούλιο 2021.
- Την Βουλγαρική ΕΑΑ (RAEA), λόγω υφιστάμενης διασυνοριακής υποδομής και κυκλοφορίας των ΣΕ που δραστηριοποιούνται στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο (HELLENIC TRAIN, RCLG και GFR) έως τους διασυνοριακούς σταθμούς Kulata και Svilegrand, στους οποίους πραγματοποιείται ανταλλαγή (παράδοση/παραλαβή) συρμών μεταξύ των προαναφερθεισών ΣΕ και βουλγάρικων ΣΕ, σύμφωνα με σχετικές συμβάσεις που έχουν συναφθεί μεταξύ τους. Επισημαίνεται ότι η HELLENIC TRAIN, η RCLG και η GFR είναι κάτοχοι ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας τα οποία έχουν εκδοθεί από τον Οργανισμό (ERA).

Στο άρθρο 62 (8) του ν.4632/2019 προβλέπεται ότι το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας ισχύει επίσης χωρίς επέκταση του τόπου παροχής των υπηρεσιών για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν δρομολόγια στους σταθμούς γειτονικών κρατών - μελών με παρόμοια χαρακτηριστικά δικτύου και παρόμοιους κανόνες λειτουργίας, όταν οι σταθμοί αυτοί βρίσκονται κοντά στα σύνορα, ύστερα από διαβούλευση με τις αρμόδιες εθνικές αρχές ασφάλειας. Η διαβούλευση αυτή μπορεί να διενεργείται κατά περίπτωση ή να προβλέπεται σε διασυνοριακή συμφωνία μεταξύ των κρατών - μελών ή των εθνικών αρχών ασφάλειας. Η Βουλγαρική ΕΑΑ (RAEA), έκρινε ότι δεν συντρέχουν οι ανωτέρω προϋποθέσεις, με αποτέλεσμα οι ΣΕ που δραστηριοποιούνται στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο έως τους πρώτους διασυνοριακούς σταθμούς στη βουλγαρική επικράτεια (Kulata, Svilgrand) να οφείλουν να διαθέτουν ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας, το οποίο εκδίδεται από τον ERA με τη συνεργασία της ΡΑΣ και της RAEA. Το συγκεκριμένο πιστοποιητικό αφορά ως τόπο παροχής υπηρεσίας το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο και το βουλγαρικό έως τους προαναφερθέντες διασυνοριακούς σταθμούς.

Προς το παρόν δεν έχει συναφθεί συμφωνία μεταξύ της ΡΑΣ και της RAEA. Ωστόσο, έχει δημοσιευθεί και ισχύει ο ν.4942/2022 (Α' 115) που αναφέρεται στη ρύθμιση της σιδηροδρομικής διασυνοριακής κυκλοφορίας μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας, η εφαρμογή του οποίου αναμένεται να αποσαφηνίσει αρκετά ζητήματα που αφορούν στην εν λόγω διασυνοριακή κυκλοφορία.

7.3 Κύριες προτεραιότητες για την εποπτεία (Κίνδυνοι υψηλότερου επιπέδου)

Οι κύριοι στόχοι των εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ για την τριετία 2023 – 2025, οι οποίες αφορούν στους ελέγχους των συστημάτων διαχείρισης & τις επιθεωρήσεις, εμπεριέχονται στα σχετικά ετήσια Σχέδια Εποπτείας και επικεντρώνονται, βάσει διακινδύνευσης (risk based), στους στοχευμένους τομείς στους παρακάτω πίνακες. Στους ίδιους πίνακες αποτυπώνεται και η αιτιολογία επιλογής των συγκεκριμένων τομέων εποπτείας ανά οργανισμό.

Τομείς εποπτείας ΔΥ	Αιτιολογία
Εναπομένοντα προβληματικά σημεία προς εποπτεία στο πλαίσιο της έκδοσης της υπ. αριθ. EL 21 2021 0001 έγκρισης ασφάλειας (ανανέωση) καθώς και της υπ. αριθ. EL 21 2022 0001 έγκρισης ασφάλειας (επικαιροποίηση)	Η ΡΑΣ χορήγησε την υπ. αριθ. EL 21 2021 0001 έγκριση ασφάλειας (ανανέωση) στο ΔΥ ΟΣΕ, μέσω της διαβιβαστικής επιστολής με αρ. πρωτ. 2021/29-10-2021. Στην εν λόγω επιστολή καταγράφονται τρία (3) εναπομένοντα προβληματικά σημεία προς εποπτεία, τα οποία θα επανεξετασθούν από τη ΡΑΣ. Ομοίως, θα επανεξετασθούν όλα τα ανοικτά προβληματικά σημεία που αναφέρονται στη διαβιβαστική επιστολή της ΡΑΣ με αρ. πρωτ. 1683/24-06-2022.
Διεξαγωγή και διαχείριση κυκλοφορίας / Ανθρώπινοι παράγοντες / Σύστημα τηλεδιοίκησης	Η Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας από τον ΔΥ πραγματοποιείται με δύο τρόπους: α) με τηλεδιοίκηση και β) μέσω Σταθμάρχη και Κλειδούχου. Το τελευταίο χρονικό διάστημα έχουν καταγραφεί συμβάντα/εκτροχιασμοί αμαξοστοιχιών, που οφείλονταν σε ανθρώπινο παράγοντα (λάθος χειρισμού Σταθμάρχη), καθώς και παρατηρήθηκαν επαναλαμβανόμενα τεχνικά προβλήματα στις αλλαγές τροχιάς. Η ασφάλεια της διεξαγωγής και διαχείρισης της κυκλοφορίας θέτει σε υψηλή προτεραιότητα την εποπτεία του συγκεκριμένου τομέα.
Διαχείριση Περιουσιακών Στοιχείων / Συντήρηση σιδηροδρομικών υποδομών	Η συντήρηση των σιδηροδρομικών υποδομών αποτελεί βασικό καθήκον του ΔΥ ΟΣΕ. Η σπουδαιότητα της συντήρησης των σιδηροδρομικών υποδομών και οι πρόσφατες εγκρίσεις θέσης σε λειτουργία σταθερών εγκαταστάσεων (δομικών υποσυστημάτων), ιδίως της Υποδομής (ύπαρξη και εφαρμογή των απαιτούμενων εγχειριδίων / φακέλων συντήρησης) θέτει σε υψηλή προτεραιότητα την εποπτεία του συγκεκριμένου τομέα.

Τομείς εποπτείας ΔΥ	Αιτιολογία
Διαχείριση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, ιδίως σε σήραγγες	Μετά την έκδοση έγκρισης ασφάλειας στον ΔΥ ΟΣΕ, καθώς και την εφαρμογή της ΤΠΔ ΟΡΕ [Κανονισμός (ΕΕ) 2015/995] με σκοπό τη συμμόρφωση με την απαίτηση 4.2.3.7 του εν λόγω Κανονισμού, καθώς και με την απαίτηση 4.4.2 της ΤΠΔ SRT [Κανονισμός (ΕΕ) 1303/2014], ο ΟΣΕ έχει εκπονήσει και αποστείλει στις ΣΕ για εφαρμογή ΣΕΑ σηράγγων. Στην εκτίμηση επικινδυνότητας του ΟΣΕ περιλαμβάνονται κίνδυνοι να συμβεί ατύχημα εντός σήραγγας (πυρκαγιά, έκρηξη, τραυματισμός κατά την εκκένωση) με υψηλό βαθμό επικινδυνότητας και προτείνονται μέτρα ελέγχου, όπως η ύπαρξη & εφαρμογή σχεδίων διαχείρισης κρίσεων, συστηματικός έλεγχος πυροσβεστικών μέσων και η τήρηση ΤΠΔ κατά σχεδιασμό δικτύου. Συνεπώς, η συντήρηση των σηράγγων, καθώς και η εναρμόνιση των σχετικών ΣΕΑ με την υπάρχουσα κατάσταση των σηράγγων, αποτελεί κρίσιμη δραστηριότητα για τον ΔΥ η οποία τίθεται σε υψηλό επίπεδο παρακολούθησης.
Εφαρμογή των σχετικών Κοινών Μεθόδων Ασφάλειας (ΚΜΑ) που αναφέρονται στο άρθρο 6 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798	Με βάση μη συμμορφώσεις που διαπιστώθηκαν σε παλαιότερες εποπτικές δραστηριότητες και οι οποίες παραμένουν «ανοιχτές», φαίνεται ότι οι σιδηροδρομικοί οργανισμοί δεν έχουν κατανοήσει πλήρως τις απαιτήσεις, το πεδίο εφαρμογής και τη γενική ιδέα (concept) του Κανονισμού (ΕΕ) 1078/2012 για την εσωτερική παρακολούθηση. Κάθε σιδηροδρομικός οργανισμός είναι υποχρεωμένος να διαθέτει και να εφαρμόζει διαδικασία παρακολούθησης των συστημάτων διαχείρισης ασφάλειας μετά την χορήγηση των σχετικών πιστοποιητικών και εγκρίσεων ασφάλειας σύμφωνα με τον προαναφερθέντα Κανονισμό. Με την ανωτέρω διαδικασία εξασφαλίζεται η συνεχής επίτευξη των επιδόσεων ασφαλείας του σιδηροδρομικού συστήματος και για το λόγο αυτό θα αποτελέσει πεδίο εποπτικής δραστηριότητας. Το ίδιο ισχύει και για τον Κανονισμό (ΕΕ) 402/2013, η εφαρμογή του οποίου θα αποτελέσει αντικείμενο εποπτείας ΔΥ την επόμενη τριετία.
Ισόπεδες διαβάσεις	Η Ελλάδα κατέχει υψηλή θέση μεταξύ των Κρατών Μελών της ΕΕ στον αριθμό νεκρών από σιδηροδρομικά ατυχήματα/εκατ. τρενοχιλιόμετρα και στον αριθμό σημαντικών ατυχημάτων σε ισόπεδες διαβάσεις/εκατ. τρενοχιλιόμετρα. Η ΡΑΣ την επόμενη τριετία θα εστιασθεί στον έλεγχο της επάρκειας των φυλάκων ισόπεδων

Τομείς εποπτείας ΔΥ	Αιτιολογία
	διαβάσεων αλλά και στον έλεγχο εφαρμογής προληπτικών μέτρων για τη βελτίωση των προαναφερθέντων δεικτών.

Τομείς εποπτείας ΣΕ	Αιτιολογία
Εναπομένοντα προβληματικά σημεία προς εποπτεία στο πλαίσιο αξιολόγησης αιτήσεων ΣΕ για ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας που εκδόθηκε από τον ERA	Θα επανεξετασθούν όλα τα ανοικτά προβληματικά σημεία τύπου 3, τα οποία έχει αναλάβει η ΡΑΣ στο πλαίσιο των αιτήσεων ΣΕ για ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας που εκδόθηκε από τον ERA. Ειδικότερα : - Της αίτησης S-20220819-001 της ΣΕ HELLENIC TRAIN - Της αίτησης S-20220818-001 της ΣΕ RCLG - Της αίτησης S-20210429-002 της ΣΕ GFR
Διεξαγωγή και διαχείριση κυκλοφορίας	Η διεξαγωγή και η διαχείριση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας αποτελούν βασικά στοιχεία της διαχείρισης ασφάλειας. Κατά το έτος 2022 χορηγήθηκαν νέα Ενιαία Πιστοποιητικά Ασφάλειας στις ΣΕ Hellenic Train και RCLG και πραγματοποιήθηκε είσοδος μιας νέας ΣΕ στο Ελληνικό δίκτυο, της GFR. Πρόσφατα, οι ΣΕ υποχρεώθηκαν να συντάξουν και να εντάξουν στο οικείο ΣΔΑ όλες τις αναγκαίες διαδικασίες / κανόνες όπως ενδεικτικά αναφέρεται στους κανόνες σύνθεσης αμαξοστοιχίας (άρθρο 4.2.2.5 του Παραρτήματος του Κανονισμού (ΕΕ) 995/2015), στους ελέγχους και τις δοκιμές πριν την αναχώρηση της αμαξοστοιχίας (άρθρο 4.2.3.3.1 του Παραρτήματος του Κανονισμού (ΕΕ) 995/2015), στους κανόνες βάσει των οποίων κατά τη λειτουργία κάθε αμαξοστοιχίας επιτυγχάνονται τουλάχιστον οι αναγκαίες επιδόσεις πέδησης (άρθρο 4.2.2.6.2 του Παραρτήματος του Κανονισμού (ΕΕ) 995/2015), στο Εγχειρίδιο του Μηχανοδηγού (άρθρο 4.2.1.2.1 του Παραρτήματος του Κανονισμού (ΕΕ) 995/2015) κ.α. Όλες οι πιο πάνω νέες διαδικασίες, καθώς και οι έλεγχοι επί του τρένου και οι λοιπές λειτουργίες της ΣΕ θα αποτελέσουν πεδίο της εποπτείας.
Εφαρμογή των σχετικών Κοινών Μεθόδων Ασφάλειας (ΚΜΑ) που αναφέρονται στο άρθρο 6 της Οδηγίας (ΕΕ)	Με βάση μη συμμορφώσεις που διαπιστώθηκαν σε παλαιότερες εποπτικές δραστηριότητες και οι οποίες παραμένουν «ανοιχτές», φαίνεται ότι οι σιδηροδρομικοί οργανισμοί δεν έχουν κατανοήσει πλήρως τις απαιτήσεις, το

Τομείς εποπτείας ΣΕ	Αιτιολογία
2016/798 – Κανονισμός (ΕΕ) 1078/2012	πεδίο εφαρμογής και τη γενική ιδέα (concept) του Κανονισμού (ΕΕ) 1078/2012 για την εσωτερική παρακολούθηση. Κάθε σιδηροδρομικός οργανισμός είναι υποχρεωμένος να διαθέτει και να εφαρμόζει διαδικασία παρακολούθησης των συστημάτων διαχείρισης ασφάλειας μετά την χορήγηση των σχετικών πιστοποιητικών και εγκρίσεων ασφάλειας σύμφωνα με τον προαναφερθέντα Κανονισμό. Με την ανωτέρω διαδικασία εξασφαλίζεται η συνεχής επίτευξη των επιδόσεων ασφαλείας του σιδηροδρομικού συστήματος και για το λόγο αυτό θα αποτελέσει πεδίο εποπτικής δραστηριότητας.
Σχεδιασμός & Έλεγχος Λειτουργίας	Ο αιτών θα πρέπει να αποδείξει ότι διαθέτει σχετικές μεθόδους για τη διαχείριση των κινδύνων που ανακύπτουν κατά τη λειτουργία μέσω του ΣΔΑ, διασφαλίζοντας, μεταξύ άλλων, ότι το προσωπικό κατανοεί τους ρόλους του, τους κινδύνους που αντιμετωπίζει κατά τη λειτουργία και τα μέτρα ελέγχου που υπάρχουν διαθέσιμα, καθώς και ότι έχει την κατάλληλη επάρκεια και κατάρτιση για τη διαχείρισή των εν λόγω κινδύνων σύμφωνα με τα έγγραφα τεκμηρίωσης του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας. Ο αιτών θα πρέπει να διασφαλίζει ότι τα οχήματα ή οι υποδομές λειτουργούν με ασφάλεια, σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις υπό διάφορες συνθήκες λειτουργίας (δηλαδή κανονική λειτουργία, έκρυθμη κατάσταση και κατάσταση έκτακτης ανάγκης), συμπεριλαμβανομένης επίσης της χρήσης περιουσιακών στοιχείων για σκοπούς δοκιμών (π.χ. δοκιμή της συμπεριφοράς λειτουργίας οχημάτων πριν από τη χορήγηση έγκρισης) και σε έκτακτες περιστάσεις (π.χ. ασυνήθιστες αποστολές, όπως μεταφορά μεγάλων αδιαίρετων αντικειμένων). Θα ελεγχθεί κατά πόσο υπάρχει επαρκής κατανόηση των κινδύνων που σχετίζονται με τη λειτουργία της ΣΕ και της δυνατότητας του ΣΔΑ να ελέγχει αυτούς τους κινδύνους.
Εφαρμογή των σχετικών Κοινών Μεθόδων Ασφάλειας (ΚΜΑ) που αναφέρονται στο άρθρο 6 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 – Κανονισμός (ΕΕ) 402/2013	Η εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 402/2013 δεν έχει εφαρμοστεί πλήρως στην Ελλάδα. Η εθνική μας νομοθεσία ρητά απαιτεί την εξέταση της εφαρμογής του στις περιπτώσεις αιτήσεων για έγκριση θέσης σε λειτουργία δομικών υποσυστημάτων ενώ σε άλλες δύο περιπτώσεις η ΡΑΣ έχει ζητήσει την εξέταση της εφαρμογής του, χωρίς ωστόσο να υπάρχει μέχρι στιγμής σχετική πληροφόρηση.

Τομείς εποπτείας ΣΕ	Αιτιολογία
	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 του Κανονισμού (ΕΕ) 402/2013 με τον οποίο θεσπίστηκε αναθεωρημένη κοινή μέθοδο ασφάλειας (ΚΜΑ) για την αξιολόγηση και την εκτίμηση της επικινδυνότητας αποτελεί υποχρέωση των σιδηροδρομικών οργανισμών. Για τους παραπάνω λόγους, η τήρηση της εφαρμογής του Κανονισμού 402/2013 από την ΣΕ ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα αποτελέσει πεδίο εποπτικής δραστηριότητας.
Όρια ταχυτήτων αμαξοστοιχιών	Η υπέρβαση των ορίων ταχύτητας των αμαξοστοιχιών είναι μία από τις βασικές αιτίες πρόκλησης ατυχημάτων και συμβάντων στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Η ΡΑΣ έχει εκδώσει προς το παρόν δύο αυστηρές συστάσεις / οδηγίες προς την ΣΕ ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τη συμμόρφωση των μηχανοδηγών της με τα προβλεπόμενα όρια ταχυτήτων αμαξοστοιχιών και θα συνεχίσει να ελέγχει κατά προτεραιότητα την συγκεκριμένη περιοχή εποπτείας, μέσω ελέγχων επί των συρμών που κυκλοφορούν στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή.
Σύστημα παρακολούθησης μηχανοδηγών και διαδικασία έκδοσης πιστοποιητικών μηχανοδηγού	Κατά τα προηγούμενα έτη διαπιστώθηκε μέσω είτε καταγγελιών, είτε ατυχημάτων είτε ελέγχων εφαρμογής διατάξεων του ν.3911 ότι οι ΣΕ δεν τηρούν πιστά το σύστημα παρακολούθησης μηχανοδηγών και τη διαδικασία έκδοσης πιστοποιητικών, με αποτέλεσμα μηχανοδηγοί να μηχανοδηγούν στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή χωρίς έγκυρο πιστοποιητικό. Η ΡΑΣ θα συνεχίσει να υλοποιεί σχετικούς ελέγχους την επόμενη τριετία.

Τομείς εποπτείας ΥΣΦ	Αιτιολογία

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/779 Λειτουργίες F1, F2, F3, F4	Η επιτήρηση του εφαρμοζόμενου συστήματος συντήρησης Τροχαίου Υλικού των ΥΣΦ για τη συμμόρφωσή τους με τις τέσσερις λειτουργίες συντήρησης **F1, F2, F3 & F4**.

7.4 Δευτερεύουσες προτεραιότητες για την εποπτεία (Κίνδυνοι χαμηλότερου επιπέδου)

Τομείς εποπτείας ΔΥ και ΣΕ	Αιτιολογία
Εκπαιδευτικό κέντρο ΟΣΕ Επάρκεια προσωπικού ΔΥ και ΣΕ / Παροχή εκπαιδευτικών προγραμμάτων μηχανοδηγών και ειδικότητες που εκτελούν κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας	Το ΚΕΚ ΟΣΕ έχει ολοκληρώσει τα τελευταία χρόνια προγράμματα εκπαίδευσης μηχανοδηγών για ευρωπαϊκή άδεια και για πιστοποιητικά για το σύνολο των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα. Το πρώτο εξάμηνο του 2023 αναμένεται η Απόφαση της ΡΑΣ σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα.
Διασυνοριακή κυκλοφορία, κατά απαίτηση των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/761	Δεν έχει πραγματοποιηθεί έως σήμερα κοινή εποπτική δραστηριότητα με άλλη ΕΑΑ, παρότι απαιτείται από το άρθρο 8 του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/761. Στο πλαίσιο αυτό, η ΡΑΣ σχεδιάζει κοινή εποπτική δραστηριότητα με την Ρουμανική ΕΑΑ, λόγω της επικείμενης δραστηριοποίησης της ρουμανικής ΣΕ GFR στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Επιπλέον, η ΡΑΣ προγραμματίζει κοινή εποπτική δραστηριότητα με την Βουλγαρική ΕΑΑ, λόγω υφιστάμενης διασυνοριακής υποδομής και κυκλοφορίας δύο ελληνικών ΣΕ (ΤΡΑΙΝΟΣΕ και RCLG) και της GFR έως τους διασυνοριακούς σταθμούς Kulata και Svilegrand, στους οποίους πραγματοποιείται ανταλλαγή (παράδοση/παραλαβή) συρμών, μεταξύ των προαναφερθεισών ΣΕ και βουλγάρικων ΣΕ, σύμφωνα με σχετικές συμβάσεις που έχουν συναφθεί μεταξύ τους.
Επικίνδυνα εμπορεύματα	Η ΡΑΣ, ως Αρμόδια Αρχή του Κανονισμού RID σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, εποπτεύει τουλάχιστον μια φορά / ανά έτος την εφαρμογή του, προκειμένου να διαπιστωθεί εάν λαμβάνονται και τηρούνται τα προβλεπόμενα μέτρα στον συγκεκριμένο «ευαίσθητο» τύπο υπηρεσιών μεταφοράς. Η εκτέλεση, τουλάχιστον μια φορά το χρόνο, μιας εποπτικής δραστηριότητας σχετικά με την παρακολούθηση της τήρησης των απαιτήσεων του Κανονισμού RID, αποτέλεσε και μία από τις προτάσεις που διατυπώθηκαν στην Έκθεση Εσωτερικού Ελέγχου της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας τον Οκτώβριο 2019.

Τομείς εποπτείας ΔΥ και ΣΕ	Αιτιολογία
	Για τους παραπάνω λόγους, η επόπτευση της συγκεκριμένης περιοχής είναι υψηλής προτεραιότητας για τη ΡΑΣ.
Κουλτούρα ασφάλειας	Η 4η δέσμη μέτρων για τους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους και ιδίως η Οδηγία για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων [Οδηγία (ΕΕ) 2016/798] και αντίστοιχα το άρθρο 61 (2) του ν.4632/2019, 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 ανάπτυξη κουλτούρας ασφαλείας και ο τρόπος προώθησής της στην ΣΕ ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα αποτελέσει πεδίο εποπτικής δραστηριότητας.

8. Εποπτικές Δραστηριοτήτες

8.1 Τύποι εποπτικών δραστηριοτήτων

Όπως προβλέπεται στο άρθρο 3 του κανονιστικού πλαισίου της ΡΑΣ για την εποπτεία, οι εποπτικές δραστηριότητες της ΡΑΣ περιλαμβάνουν:

1. Ελέγχους (Audits) Συστημάτων Διαχείρισης (π.χ. Ασφάλειας ή Συντήρησης τροχαίου υλικού, κατά τους οποίους ελέγχεται η συμμόρφωση των ΣΕ, του ΔΥ και του ΥΣΦ με τις απαιτήσεις των οικείων Συστημάτων Διαχείρισης καθώς και η συνέχιση ικανοποίησης των σχετικών κριτηρίων του Κανονισμού (π.χ. του Παραρτήματος Ι & ΙΙ των Κοινών Μεθόδων Ασφάλειας (ΚΜΑ)/Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 κ.α.). Οι έλεγχοι αυτοί μπορεί να οριζόντιοι εντός όλων των οργανικών μονάδων του ελεγχόμενου οργανισμού ή κάθετοι εντός μίας συγκεκριμένης οργανικής μονάδας.

   Ειδικά για τα ΣΔΑ ΣΕ και ΔΥ, η αξιολόγηση της ορθής εφαρμογής και της αποδοτικότητάς τους πραγματοποιείται από τους επιθεωρητές μέσω της χρήσης του Οδηγού του ERA – Μοντέλο Ωριμότητας Διαχείρισης και της χρήσης της εφαρμογής «ERA SMS», η οποία είναι διαθέσιμη στο Google Play.

2. Επιθεωρήσεις (Inspections) οι οποίες έχουν ως σκοπό τη διαπίστωση ότι οι σιδηροδρομικοί οργανισμοί ελέγχουν και διαχειρίζονται αποτελεσματικά τους κινδύνους που σχετίζονται με τις δραστηριότητες τους. Οι επιθεωρήσεις περιλαμβάνουν:
   - ✓ Επιθεωρήσεις Στοιχείων Υποδομής (όπως π.χ. τεχνικών έργων, ισόπεδων διαβάσεων, σταθμών κ.α.) ή άλλων Περιουσιακών Στοιχείων (π.χ. τροχαίου υλικού κ.α.). Οι

παραπάνω επιθεωρήσεις είναι προληπτικές και έχουν σκοπό τον έλεγχο του σιδηροδρομικού οργανισμού για το εφαρμοζόμενο από τον ίδιο σύστημα επιθεωρήσεων, το πρόγραμμα συντήρησης, την κατάσταση των προαναφερθέντων στοιχείων και τα κριτήρια καταλληλόλητας για χρήση τους.

- ✓ Επιθεωρήσεις Δραστηριοτήτων [όπως π.χ. η μηχανοδήγηση (Cab Ride) από το θάλαμο μηχανοδήγησης], ο έλεγχος επί των συρμών που κυκλοφορούν στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή δυνάμει του άρθρου 29 του ν. 3911/2011, η φύλαξη ισόπεδων διαβάσεων, η σύνθεση αμαξοστοιχιών κ.α.). Στις επιθεωρήσεις δραστηριοτήτων, συνήθως, παρατηρείται η τήρηση κανόνων από τον επιθεωρούμενο και ελέγχεται, μεταξύ άλλων, η συμμόρφωση των σιδηροδρομικών οργανισμών με τις απαιτήσεις των νομοθετικών απαιτήσεων, των οικείων (Τεχνικών) Προτύπων, Κανονισμών και άλλων εταιρικών διαδικασιών, πέραν αυτών οι οποίες είναι ενταγμένες στο οικείο ΣΔΑ.

3. Συναντήσεις Εποπτείας οι οποίες λαμβάνουν χώρα με κάθε σιδηροδρομικό οργανισμό ξεχωριστά, με τη συμμετοχή τουλάχιστον των Επικεφαλής των οργανωτικών μονάδων Ασφάλειας των σιδηροδρομικών οργανισμών και με αντικείμενο ενδεικτικά την ανασκόπηση και την παρακολούθηση της πορείας των διορθωτικών ενεργειών για την άρση προηγούμενων μη συμμορφώσεων, την ανασκόπηση τυχόν ατυχημάτων και συμβάντων, εσωτερικών επιθεωρήσεων, οργανωτικών μεταβολών κ.α.

   Στις Συναντήσεις Εποπτείας περιλαμβάνονται, επίσης, και οι Κοινές Συναντήσεις Εποπτείας με όλους τους σιδηροδρομικούς φορείς οι οποίες διενεργούνται τουλάχιστον μία φορά ανά έτος, με ευρύτερη σύνθεση συμμετεχόντων και ατζέντα θεμάτων που καθορίζεται πριν την πραγματοποίησή τους.

4. Εξέταση Καταγγελιών σχετιζόμενες με θέματα ασφάλειας οι οποίες υποβάλλονται από τρίτους. Σύμφωνα με την πολιτική της ΡΑΣ, όλες οι καταγγελίες πολιτών/φυσικών προσώπων ή οργανισμών οι οποίες σχετίζονται με την ασφάλεια εξετάζονται από αρμόδιους επιθεωρητές οι οποίοι διερευνούν τις καταγγελίες ξεκινώντας διαβουλεύσεις με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη και μπορούν κατά την κρίση της Ολομέλειας της Αρχής να διενεργούν, επίσης, σχετική επιθεώρηση. Σε κάθε περίπτωση, η ΡΑΣ αποφασίζει για ενδεχόμενες καταγγελίες εντός έξι (6) εβδομάδων το αργότερο από την παραλαβή όλων των σχετικών πληροφοριών. Ανάλογα της σοβαρότητας των καταγγελιών, δύναται να ενεργοποιηθεί η διαδικασία ακρόασης σύμφωνα με τις προβλέψεις του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής (Β΄ 3080/04-12-2013).

8.2 Αποτελέσματα Εποπτικών Δραστηριοτήτων

Οι εποπτικές δραστηριότητες μπορεί να διαπιστώσουν μη τήρηση του νομοθετικού και κανονιστικού πλαισίου ή των κριτηρίων που αφορούν στο ΣΔΑ. Η παρέκκλιση αυτή, αναλόγως της σοβαρότητάς της, υπόκειται σε διαβαθμίσεις.

Σύμφωνα με το ISO 9000:2015, 3.6.9 ως «μη συμμόρφωση» αναφέρεται η μη ικανοποίηση μίας απαίτησης.

Είδη παρεκκλίσεων:

1. Μη συμμόρφωση μείζονος σημασίας ή Κύρια μη συμμόρφωση

Η «**Κύρια μη συμμόρφωση»** αναφέρεται σε ζήτημα που προσδιορίζεται από την ΕΑΑ, όπου η απόκλιση από την αναμενόμενη θέση είναι τέτοια ώστε να πρέπει να ληφθούν διορθωτικά μέτρα

υπό την καθοδήγηση της εν λόγω ΕΑΑ (Οδηγός της εποπτείας ERA – Γενικές αρχές εποπτείας, V 1.0).

Ως «**Κύρια μη συμμόρφωση»** νοείται μια αστοχία ή παράλειψη, η οποία:

- Επηρεάζει ήδη την αποτελεσματικότητα μιας λειτουργίας ή του συστήματος,
- Βάζει σε κίνδυνο την αξιοπιστία μιας λειτουργίας ή του συστήματος,
- Απαιτεί άμεση αντιμετώπιση,
- Απαιτεί άμεση ανάλυση των πρωταρχικών αιτιών και εφαρμογή διορθωτικής ενέργειας.

2. Μη συμμόρφωση ήσσονος σημασίας ή Δευτερεύουσα μη συμμόρφωση

Η «**Δευτερεύουσα μη συμμόρφωση»** αναφέρεται σε κατάσταση όπου η ΕΑΑ κατά τη διάρκεια της εποπτείας έχει διαπιστώσει απόκλιση από την αναμενόμενη θέση, η οποία ωστόσο δεν είναι αρκετά σοβαρή για να ληφθούν άμεσα μέτρα, αλλά είναι αρκετά σοβαρή ώστε η ΕΑΑ να καταχωρίσει τις παρατηρήσεις της και να ενημερώσει τον εποπτευόμενο οργανισμό για την ανάγκη βελτίωσης της θέσης (Οδηγός της εποπτείας ERA – Γενικές αρχές εποπτείας, V 1.0).

Ως «**Δευτερεύουσα μη συμμόρφωση»** νοείται μια αδυναμία μιας εσωτερικής διεργασίας ή διαδικασίας, ή ένα εύρημα όπου η περεταίρω επιδείνωση θα μπορούσε να οδηγήσει σε μια αναποτελεσματική λειτουργία ή σε αναποτελεσματικότητα του συστήματος. Απαιτεί διερεύνηση των πρωταρχικών αιτιών και εφαρμογή διορθωτικής ενέργειας.

3. Παρατήρηση

Η «**Παρατήρηση»** περιγράφει ένα εύρημα που απαιτεί διόρθωση, αλλά δεν είναι ενδεικτικό μιας αστοχίας ή αδυναμίας μιας λειτουργίας ή του συστήματος και δεν είναι απαραίτητο να διερευνηθούν οι πρωταρχικές αιτίες ή να εφαρμοστεί διορθωτική ενέργεια. Περιγράφει ένα μεμονωμένο πρόβλημα.

4. Ευκαιρία για Βελτίωση

Η «**Ευκαιρία για βελτίωση»** αναφέρεται σε μια περιοχή του συστήματος ή του οργανισμού όπου κατά την άποψη των επιθεωρητών μπορεί να επιτευχθεί βελτίωση, με βάση στοιχεία τηρούμενων βέλτιστων πρακτικών. Η εφαρμογή της Ευκαιρίας για Βελτίωση δεν είναι υποχρεωτική, η εφαρμογή και τυχόν οφέλη αξιολογούνται και αποφασίζονται από τον σιδηροδρομικό οργανισμό.

8.3 Τεχνικές εποπτείας

Το άρθρο 4 της ΚΜΑ για την εποπτεία απαιτεί από τις ΕΑΑ να υιοθετούν και να εφαρμόζουν κατάλληλες τεχνικές και να προσδιορίζουν αυτές τις τεχνικές όταν σχεδιάζουν τις δραστηριότητες εποπτείας τους. Κατά την εκτέλεση των εποπτικών της δραστηριοτήτων, η ΡΑΣ εφαρμόζει έναν συνδυασμό τεχνικών και μεθόδων εποπτείας οι οποίες αναφέρονται στο Πρότυπο ISO 19011 «Οδηγίες για την επιθεώρηση συστημάτων διαχείρισης». Οι τεχνικές που εφαρμόζονται καθορίζονται στο εκάστοτε πρόγραμμα ελέγχου / επιθεώρησης (audit Programme) το οποίο αποστέλλεται στον επιθεωρούμενο οργανισμό πριν την εκτέλεση της εποπτικής δραστηριότητας .

Οι έλεγχοι εφαρμογής των συστημάτων διαχείρισης των οργανισμών (συστημάτων διαχείρισης ασφάλειας ΣΕ & ΔΥ και συστημάτων συντήρησης ΥΣΦ) και οι επιθεωρήσεις (στοιχειών υποδομής, περιουσιακών στοιχειών και δραστηριοτήτων) πραγματοποιούνται κατά κανόνα δια ζώσης, με επιτόπιες επισκέψεις των επιθεωρητών της ΡΑΣ στις συμφωνημένες τοποθεσίες και με

αλληλεπίδραση με πρόσωπα. Σ' αυτές τις περιπτώσεις, οι επιθεωρητές της ΡΑΣ εφαρμόζουν συνδυαστικά κυρίως, τις ακόλουθες τεχνικές / μεθόδους:

- Διεξαγωγή συνέντευξης με αρμόδιο προσωπικό, σε διάφορα επίπεδα του σιδηροδρομικού οργανισμού.
- Συμπλήρωση ερωτηματολογίων ή/και λιστών ελέγχου (check-lists).
- Ανασκόπηση εγγράφων (π.χ. του ΣΔΑ κ.α.) και αρχείων (κυρίως κατά την προετοιμασία εκτέλεσης της εποπτικής δραστηριότητας) με ή χωρίς την παρουσία του επιθεωρούμενου προσωπικού.
- Δειγματοληψία εγγράφων.
- Παρακολούθηση εκτελούμενου καθήκοντος (εργασίας).

Οι συναντήσεις εποπτείας πραγματοποιούνται είτε δια ζώσης (κυρίως) είτε απομακρυσμένα (remote) σε ειδικές περιπτώσεις. Οι τεχνικές / μέθοδοι που εφαρμόζονται στις περιπτώσεις αυτές περιλαμβάνουν:

- Διεξαγωγή συνέντευξης με αρμόδιο προσωπικό.
- Ανασκόπηση εγγράφων με την παρουσία του επιθεωρούμενου προσωπικού.
- Δειγματοληψία εγγράφων.

9. Σχέδιο(-α) εποπτείας

Τα ετήσια Σχέδια εποπτείας της ΡΑΣ υλοποιούν την πρακτική εφαρμογή της Στρατηγικής για την εποπτείας κατά τη διάρκεια της εν λόγω Στρατηγικής. Επειδή το εκάστοτε Σχέδιο εποπτείας απορρέει από τη Στρατηγική για την Εποπτεία, βασίζεται στους κινδύνους που έχουν χαρακτηριστεί ως χρήζοντες εποπτεία στη Στρατηγική για την εποπτεία.

Κατ' αρχάς, όλα τα κριτήρια με τα οποία οφείλουν να συμμορφώνονται τα συστήματα διαχείρισης των σιδηροδρομικών οργανισμών, ελέγχονται από τους επιθεωρητές της ΡΑΣ τουλάχιστον μία (1) φορά εντός της 5-ετούς περιόδου ισχύος των σχετικών πιστοποιητικών και εγκρίσεων.

Αναφορικά με τους ελέγχους των ΣΔΑ ΔΥ και ΣΕ, προβλέπεται τουλάχιστον ένας έλεγχος ανά έτος που αφορά την εφαρμογή και την αποδοτικότητα των συστημάτων διαχείρισης ασφαλείας και συντήρησης, εντός των πέντε ετών της ισχύος του πιστοποιητικού ασφάλειας ή της έγκρισης ασφάλειας ή του πιστοποιητικού ΥΣΦ.

Κάθε ΥΣΦ υπόκειται σε δραστηριότητα εποπτείας τουλάχιστον κάθε 12 μήνες σύμφωνα με το άρθρο 8 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779. Το πεδίο των δραστηριοτήτων εποπτείας ορίζεται για την κάλυψη του συνόλου των πιστοποιημένων καθηκόντων (πλαίσιο, ανάπτυξη, διαχείριση στόλου και εκτέλεση) για την περίοδο των πέντε ετών ισχύος της πιστοποίησης ΥΣΦ, λαμβάνοντας υπόψη την ποικιλία των οχημάτων που συντηρούνται και των τόπων εκτέλεσης και λαμβάνοντας υπόψη τις εκθέσεις των προηγούμενων ελέγχων.

Η ΡΑΣ με απόφασή της εγκρίνει και εκδίδει αρχές κάθε έτος Σχέδιο εποπτείας για το έτος, με εισήγηση του Γενικού Διευθυντή. Το Σχέδιο εποπτείας συντάσσεται από τη ΜΑΣΔ και περιλαμβάνει τις προγραμματισμένες εποπτικές δραστηριότητες της ΡΑΣ ανά μήνα του έτους και ανά σιδηροδρομικό οργανισμό και τους απαιτούμενους πόρους για την υλοποίηση κάθε εποπτικής δραστηριότητας, τα ονόματα των επιθεωρητών και το πεδίο εφαρμογής της εποπτικής

δραστηριότητας. Πέραν των προγραμματισμένων εποπτικών δραστηριοτήτων η ΡΑΣ μπορεί να υλοποιεί, επίσης, έκτακτες ή αιφνίδιες εποπτικές δραστηριότητες.

Το Σχέδιο εποπτείας ανασκοπείται τον Ιούνιο κάθε έτους με σκοπό να αξιολογηθεί η πρόοδος υλοποίησής του και αναλόγως αναθεωρείται ή όχι. Επίσης, το Σχέδιο εποπτείας ανασκοπείται και αποφασίζεται τυχόν αναθεώρησή του κάθε φορά που αναθεωρείται η Στρατηγική για την εποπτεία.

10. Λειτουργία πληροφοριακής εφαρμογής για την διαχείριση των εποπτικών δραστηριοτήτων

Η ΡΑΣ, έχοντας ως στόχο την επίτευξη μιας αποτελεσματικής διαχείρισης και παρακολούθησης των εποπτικών δραστηριοτήτων της, τηρεί από την έναρξη εφαρμογής του σχεδίου εποπτείας 2023, πληροφοριακή εφαρμογή στην οποία καταχωρούνται δεδομένα και πληροφορίες που αφορούν στα αποτελέσματα των εποπτικών δραστηριοτήτων, την κατάστασή τους, την παρακολούθηση των σχετικών σχεδίων δράσης κ.α. Επιπλέον, στην εφαρμογή θα καταχωρίζονται δεδομένα που αφορούν σε συμβάντα και ατυχήματα που λαμβάνουν χώρα στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο.

11. Επιβολή

Όπως ήδη έχει αναφερθεί, η εποπτεία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 69 του ν.4632/2019 αποτελεί βασικό καθήκον της ΡΑΣ. Στο πλαίσιο αυτό, η ΡΑΣ εποπτεύει τη συνεχή συμμόρφωση με την επιβαλλόμενη από το νόμο υποχρέωση για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τον διαχειριστή υποδομής να χρησιμοποιούν σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, όπως αναφέρεται στο άρθρο 61 του ν.4632/2019. Επιπλέον, η ΡΑΣ εποπτεύει τους οργανισμούς και τα πρόσωπα που αναφέρονται στην ενότητα 3 της παρούσας Στρατηγικής.

Για να διασφαλισθεί ότι οι εποπτευόμενοι σιδηροδρομικοί οργανισμοί συμμορφώνονται με την ως άνω εκ του νόμου υποχρέωσή τους, η ΡΑΣ μπορεί να λαμβάνει μέτρα επιβολής όπου ενδείκνυται, σύμφωνα με την ενότητα 5 στ) του Παραρτήματος Ι της ΚΜΑ για την εποπτεία. Τα μέτρα επιβολής στους σιδηροδρομικούς οργανισμούς είναι ανάλογα των ενδεχομένων κινδύνων για την ασφάλεια ή της πιθανής σοβαρότητας της ενδεχόμενης μη συμμόρφωσης με τις εκ του νόμου υποχρεώσεις τους.

Όπως περιγράφεται και στην ενότητα 4.1 της παρούσας Στρατηγικής, η ΡΑΣ εφαρμόζει την αρχή της αναλογικότητας μεταξύ της επιβολής και του κινδύνου. Η αρχή αυτή είναι ζωτικής σημασίας για τη ΡΑΣ, δεδομένου ότι με την υιοθέτηση της εν λόγω προσέγγισης αποδεικνύει στους σιδηροδρομικούς φορείς ότι σε περιπτώσεις μη τήρησης της νομοθεσίας λογοδοτούν αναλόγως των ενδεχόμενων κινδύνων για την ασφάλεια. Αυτό μειώνει τον δυνητικό φόβο στους σιδηροδρομικούς φορείς ότι σφάλματα ή λάθη θα αντιμετωπιστούν με αυστηρή τιμωρία από την ΕΑΑ, η οποία με τη σειρά της δημιουργεί νοοτροπία μυστικότητας και φόβο που αποθαρρύνει τον αποτελεσματικό έλεγχο των κινδύνων.

Η ΡΑΣ υποστηρίζει πλήρως την υιοθέτηση και τη χρήση του Οδηγού του ERA «Μοντέλο διαχείρισης της επιβολής της νομοθεσίας» ως ένα μέσο συμμόρφωσης της ΡΑΣ προς το άρθρο 7 (1) της ΚΜΑ για την εποπτεία (ήτοι τον τρόπο διαχείρισης και αντιμετώπισης των μη συμμορφώσεων που εντοπίζονται στο ΣΔΑ των σιδηροδρομικών οργανισμών και των παραβιάσεων της νομοθεσίας). Ο

Οδηγός αυτός έχει δημοσιευθεί στην ιστοσελίδα του ERA και είναι ένα εργαλείο στη διάθεση της ΡΑΣ το οποίο χρησιμεύει ως βοήθημα στη λήψη αποφάσεων σχετικά με την επιβολή της νομοθεσίας σε περίπτωση μη συμμόρφωσης των οργανισμών προς το εθνικό ή το ενωσιακό δίκαιο. Ο συγκεκριμένος Οδηγός καλύπτει τις βασικές αρχές εποπτείας και βοηθά να επιτευχθεί συνέπεια ως προς την επιβολή των νόμων που επιτρέπουν την επιβολή προειδοποιήσεων ή κυρώσεων για τη βελτίωση ορισμένων πτυχών στο ΣΔΑ των σιδηροδρομικών οργανισμών, το οποίο είναι το εργαλείο ελέγχου των κινδύνων των οργανισμών. Ο κάθε οργανισμός πρέπει να είναι σε θέση να κατανοήσει τους λόγους για τους οποίους επιβάλλεται κύρωση και τον τρόπο με τον οποίο μπορεί να βελτιωθεί.

Σύμφωνα με το άρθρο 5 (2.α) της ΚΜΑ για την εποπτεία, τα θέματα τα οποία προκύπτουν κατά την εκτέλεση των εποπτικών της δραστηριοτήτων της ΡΑΣ προκειμένου να αξιολογήσει την αποτελεσματική λειτουργία των οικείων ΣΔΑ, υποδιαιρούνται:

- σε σημαντικές περιπτώσεις μη συμμόρφωσης (κύριες μη συμμορφώσεις) οι οποίες μπορούν να επηρεάσουν τις επιδόσεις ασφάλειας ή να δημιουργήσουν σοβαρούς κινδύνους ασφάλειας και
- σε άλλα προβληματικά σημεία (π.χ. δευτερεύουσες μη συμμορφώσεις ή παρατηρήσεις).

Το επίπεδο των μέτρων επιβολής (π.χ. διοικητικές κυρώσεις κ.α.) που ενδέχεται να επιβάλλει η ΡΑΣ, αντικατοπτρίζει το επίπεδο της μη συμμόρφωσης ή του προβληματικού σημείου.

Για τις ως άνω περιπτώσεις μη συμμόρφωσης ή άλλου προβληματικού σημείου, η ΡΑΣ διεξάγει κάθε φορά ανάλυση απόκλισης κινδύνου σύμφωνα με την ενότητα 2.3 του «Μοντέλου διαχείρισης της επιβολής της νομοθεσίας». Όσο μεγαλύτερη είναι η απόκλιση κινδύνου, δηλαδή μεταξύ της αναμενόμενης κατάστασης σε έναν οργανισμό εάν όλοι οι κανόνες εφαρμόζονταν ορθά και της πραγματικής κατάστασης, τόσο αυστηρότερο μέτρο επιβολής της νομοθεσίας αναμένεται. Το διάγραμμα ροής του Παραρτήματος 1 του Οδηγού «Μοντέλο διαχείρισης της επιβολής της νομοθεσίας» υποδεικνύει το στάδιο στο οποίο χρησιμοποιείται το μοντέλο και τον τρόπο με τον οποίο αξιοποιείται για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με την επιβολή κυρώσεων ή τον περιορισμό ή την ανάκληση ενός ΕΠΑ ή μίας έγκρισης ασφάλειας.

Η εθνική νομοθεσία εξουσιοδοτεί τη ΡΑΣ να λαμβάνει διάφορα μέτρα επιβολής των νομοθετικών απαιτήσεων και των αποφάσεών της κατά την εποπτεία όπως:

- οδηγίες, συστάσεις, προειδοποιήσεις
- επιβολή διοικητικών κυρώσεων όπως
    - συστάσεις για συμμόρφωση με προειδοποίηση επιβολής χρηματικών προστίμων
    - πρόστιμα
- εφαρμογή έκτακτων προσωρινών μέτρων ασφάλειας, ιδίως άμεσο περιορισμό ή αναστολή των σχετικών δραστηριοτήτων
- περιορισμό ή ανάκληση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας, έγκρισης ασφάλειας, πιστοποιητικού ΥΣΦ
- αναστολή αδειών και πιστοποιητικών μηχανοδηγού
- επιβολή ποινικών κυρώσεων στους μηχανοδηγούς με τη συνεργασία των αρμοδίων οργάνων

Τα προαναφερόμενα μέτρα, καθώς και οι αντίστοιχες νομικές εξουσιοδοτήσεις περιγράφονται αναλυτικά στον Πίνακα 4.

Η στρατηγική της ΡΑΣ για την επιβολή της νομοθεσίας και των αποφάσεών της για την εποπτεία αποτυπώνεται στο Παράρτημα 2 της παρούσας Στρατηγικής.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4: Μέτρα Επιβολής της Νομοθεσίας που δύναται να λάβει η ΡΑΣ

ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Περιγραφή Μέτρου	Νομική Εξουσιοδότηση
Απευθύνει **οδηγίες** ή **συστάσεις** και επιβάλλει **κυρώσεις** σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 32 και 33 του ν.3891/2010.	Άρθρο 28 (17) του ν.3891/2010
Επιβάλλει **σύσταση για συμμόρφωση** σε συγκεκριμένη διάταξη της νομοθεσίας με **προειδοποίηση επιβολής προστίμων** σε περίπτωση υποτροπής.	Άρθρο 32 (2.α) του ν.3891/2010
Επιβάλλει **πρόστιμο** έως το 15% του ετήσιου κύκλου εργασιών της υπαίτιας επιχείρησης κατά την τρέχουσα ή την προηγούμενη της παράβασης χρήση. Για τον καθορισμό του προστίμου λαμβάνεται υπόψη, μεταξύ άλλων, η φύση, η σοβαρότητα και η διάρκεια της παράβασης.	Άρθρο 32 (2.β) του ν.3891/2010
Σε εξαιρετικές περιπτώσεις και όταν η Ρ.Α.Σ. έχει αποχρώσες ενδείξεις ότι η παράβαση όρων της κείμενης σιδηροδρομικής νομοθεσίας ενέχει άμεση, σοβαρή και επικείμενη απειλή για τη δημόσια ασφάλεια, τη δημόσια τάξη ή τη δημόσια υγεία ή θα προξενήσει σοβαρά οικονομικά ή λειτουργικά προβλήματα στη λειτουργία της αγοράς των σιδηροδρόμων, μπορεί να λαμβάνει **έκτακτα προσωρινά μέτρα** προς αντιμετώπιση της κατάστασης, πριν τη λήψη οριστικής απόφασης, η οποία λαμβάνεται μετά από ακρόαση της ενδιαφερόμενης επιχείρησης. Η απόφαση της Ρ.Α.Σ. περί των προσωρινών μέτρων είναι άμεσα εκτελεστή και μπορεί να επιβάλει **διοικητικό πρόστιμο** μέχρι εκατό χιλιάδες (100.000) ευρώ για κάθε ημέρα μη συμμόρφωσης. Στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση παρέχεται στη συνέχεια δυνατότητα να εκθέσει τις απόψεις της και να προτείνει μέτρα αποκατάστασης. Εάν αυτά κριθούν επαρκή ή με την οριστική	Άρθρο 32 (7) του ν.3891/2010

Περιγραφή Μέτρου	Νομική Εξουσιοδότηση
της απόφαση η Ρ.Α.Σ. ανακαλεί τα προσωρινά μέτρα και επικυρώνει τα προτεινόμενα από την επιχείρηση μέτρα αποκατάστασης. Τα προσωρινά μέτρα της Ρ.Α.Σ. έχουν ισχύ διάρκειας έως τριών (3) μηνών, η οποία, σε περιπτώσεις μη ολοκλήρωσης των διαδικασιών συμμόρφωσης, μπορεί να παραταθεί για ακόμη τρεις (3) μήνες.	

ΕΙΔΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Περιγραφή Μέτρου	Νομική Εξουσιοδότηση
Αν η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων κρίνει ότι κάτοχος ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας δεν πληροί πλέον τους όρους πιστοποίησης, **ζητεί** από τον Οργανισμό **<u>να περιορίσει</u>** ή **<u>να ανακαλέσει το εν λόγω πιστοποιητικό</u>**. Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ του Οργανισμού και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, εφαρμόζεται η διαδικασία διαιτησίας που αναφέρεται στην παράγραφο 7 του άρθρου 62. Αν από την εν λόγω διαδικασία διαιτησίας προκύψει ότι το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας δεν πρέπει ούτε να περιοριστεί ούτε να ανακληθεί, αναστέλλονται τα προσωρινά μέτρα ασφάλειας που αναφέρονται στην παράγραφο 6 του παρόντος άρθρου. Όταν η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει εκδώσει η ίδια το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας, σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 62, **<u>μπορεί να περιορίζει ή να ανακαλεί το πιστοποιητικό</u>** με αιτιολογημένη απόφαση και ενημερώνει σχετικά τον Οργανισμό. Ο κάτοχος ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας, του οποίου το πιστοποιητικό περιορίστηκε ή ανακλήθηκε, είτε από τον Οργανισμό είτε από την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, έχει σχετικό δικαίωμα προσφυγής σύμφωνα με την παράγραφο 11 του άρθρου 62.	Άρθρο 69 (5) του ν.4632/2019, «Εποπτεία»
Αν, κατά τη διενέργεια της εποπτείας, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εντοπίσει	Άρθρο 69 (6) του ν.4632/2019, «Εποπτεία»

Περιγραφή Μέτρου	Νομική Εξουσιοδότηση
σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια, μπορεί ανά πάσα στιγμή **<u>να εφαρμόσει προσωρινά μέτρα ασφάλειας</u>**, ιδίως **<u>άμεσο περιορισμό ή αναστολή των σχετικών δραστηριοτήτων</u>**. Αν το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας έχει εκδοθεί από τον Οργανισμό, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ενημερώνει αμελλητί τον Οργανισμό και παρέχει στοιχεία που τεκμηριώνουν την απόφασή της.	
Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί **<u>να απευθύνει προειδοποιήσεις</u>** προς τον διαχειριστή υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης αυτών με τις υποχρεώσεις τους, όπως αυτές αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.	Άρθρο 69 (10) του ν.4632/2019, «Εποπτεία»
Στις περιπτώσεις παραβάσεων των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται στο δεύτερο μέρος του παρόντος νόμου, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της και ύστερα από προηγούμενη κλήση για παροχή εξηγήσεων των ενδιαφερομένων, μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Β΄ 3080/2013), **<u>να επιβάλλει διοικητικές κυρώσεις</u>** στο Διαχειριστή Υποδομής, στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και στον υπεύθυνο φορέα συντήρησης. Οι διοικητικές κυρώσεις είναι οι εξής: α) για τη μη θέσπιση συστήματος διαχείρισης ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων επιβάλλεται πρόστιμο πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ, β) **για τη μη συμμόρφωση προς τις συστάσεις** που εκδίδονται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και τις συστάσεις ασφάλειας που εκδίδονται από την Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων	Άρθρο 79 (1) του ν.4632/2019, «Κυρώσεις»

Περιγραφή Μέτρου	Νομική Εξουσιοδότηση
και Συμβάντων **επιβάλλεται πρόστιμο** δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ, γ) **για τη μη αποστολή στοιχείων** που ζητούνται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων προς εκπλήρωση των καθηκόντων της **επιβάλλεται πρόστιμο** χίλια (1.000) ευρώ, δ) για τη μη θέσπιση συστήματος συντήρησης ή τη μη πιστοποίηση του υπεύθυνου φορέα για τη συντήρηση **επιβάλλεται πρόστιμο** πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ, ε) για τη μη υποβολή ή εκπρόθεσμη υποβολή της έκθεσης ασφάλειας της παραγράφου 6 του άρθρου 61 στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων **επιβάλλεται πρόστιμο** πέντε χιλιάδες (5.000) ευρώ, στ) για τη μη συμμόρφωση στο άρθρο 65 **επιβάλλεται πρόστιμο** είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ, ζ) για τη μη ενημέρωση Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων ή της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων για σιδηροδρομικά συμβάντα και ατυχήματα **επιβάλλεται πρόστιμο** δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ, η) **για τη μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις με το οικείο σύστημα διαχείρισης ασφάλειας** του Διαχειριστή Υποδομής και των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων **επιβάλλεται πρόστιμο** είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ, θ) **για τη μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις με το οικείο σύστημα συντήρησης** του υπεύθυνου φορέα για τη συντήρηση **επιβάλλεται πρόστιμο** είκοσι χιλιάδες(20.000) ευρώ.	
Στις περιπτώσεις πολλαπλών παραβάσεων των διατάξεων του δεύτερου μέρους, καθώς και σε περιπτώσεις που δεν εμπίπτουν σαφώς σε μία από τις κατηγορίες των	Άρθρο 79 (2) του ν.4632/2019, «Κυρώσεις»

Περιγραφή Μέτρου	Νομική Εξουσιοδότηση
περιπτώσεων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου **<u>επιβάλλεται πρόστιμο</u>** το οποίο δεν υπερβαίνει αθροιστικά το ποσό των εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ.	
Στις περιπτώσεις υποτροπής το επιβληθέν πρόστιμο διπλασιάζεται και ανακαλείται για έναν (1) έως τρεις (3)μήνες το πιστοποιητικό ασφάλειας ή η έγκριση ασφάλειας.	Άρθρο 79 (3) του ν.4632/2019, «Κυρώσεις»
Για τον καθορισμό του προστίμου λαμβάνεται υπόψη, μεταξύ άλλων, η φύση, η σοβαρότητα και η διάρκεια της παράβασης.	Άρθρο 79 (4) του ν.4632/2019, «Κυρώσεις»
Οι πιο πάνω αναφερόμενες διοικητικές κυρώσεις επιβάλλονται πέραν των οποιωνδήποτε ποινικών, αστικών ή άλλων κυρώσεων που προβλέπονται από άλλες διατάξεις. Τα πρόστιμα εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα περί Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων και αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού.	Άρθρο 79 (5) του ν.4632/2019, «Κυρώσεις»
Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος των διοικητικών κυρώσεων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.	Άρθρο 79 (6) του ν.4632/2019, «Κυρώσεις»
Η Αρχή διενεργεί έλεγχο στους συρμούς που κυκλοφορούν στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή.	Άρθρο 29 (1) του ν.3911/2011, «Έλεγχοι από την Αρχή και Κυρώσεις»
Εάν κατά τη διενέργεια του ανωτέρω ελέγχου διαπιστωθεί ότι ο μηχανοδηγός: α) δεν κατέχει άδεια μηχανοδηγού, β) δεν κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό για το τροχαίο υλικό και την υποδομή που χρησιμοποιεί, γ) δεν κατέχει τα νόμιμα έγγραφα πιστοποίησης μηχανοδηγών τρίτων, εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, χωρών για διασυνοριακές μεταφορές σύμφωνα με το άρθρο 8,	Άρθρο 29 (2) του ν.3911/2011, «Έλεγχοι από την Αρχή και Κυρώσεις»

Περιγραφή Μέτρου	Νομική Εξουσιοδότηση
δ) οδηγεί χωρίς ισχύουσα άδεια ή πιστοποιητικό ή με άδεια ή πιστοποιητικό που έχει αφαιρεθεί ή ανακληθεί, ε) κατέχει ή χρησιμοποιεί πλαστή ή παραποιημένη άδεια μηχανοδηγού, στ) κατέχει ή χρησιμοποιεί πλαστό ή παραποιημένο πιστοποιητικό, ζ) έχει παραχωρήσει την οδήγηση σε πρόσωπο χωρίς άδεια ή πιστοποιητικό ή που του έχουν αφαιρεθεί τα στοιχεία αυτά, η) οδηγεί υπό την επίδραση αλκοόλ, με συγκέντρωση στο αίμα (εκπνεόμενο αέρα): άνω των 0,20g/l (0.10 mg/l). Τα εν λόγω όρια συγκεντρώσεων μπορεί να αναπροσαρμόζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του συναρμόδιου Υπουργού, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, θ) οδηγεί κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου 4 παράγραφος 2, **<u>επιβάλλεται πρόστιμο στον διαχειριστή υποδομής ή στη σιδηροδρομική επιχείρηση</u>**, κατά περίπτωση, ποσού πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ για τις περιπτώσεις ε΄, στ΄ και η΄ και ποσού τριάντα χιλιάδες (30.000) ευρώ για τις λοιπές περιπτώσεις, **καθώς και πρόστιμο στον μηχανοδηγό** ποσού πέντε χιλιάδες (5.000) ευρώ για τις περιπτώσεις ε΄, στ΄ και η΄ και τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ για τις λοιπές περιπτώσεις. Ειδικότερα στην περίπτωση η΄ αν διαπιστωθεί ότι ο μηχανοδηγός οδηγεί υπό την επίδραση αλκοόλ, με συγκέντρωση στο αίμα (εκπνεόμενο αέρα), άνω των 0,80g/l (0.40 mg/l), επιπρόσθετα της επιβολής προστίμου **αναστέλλεται η άδεια** του μηχανοδηγού για έξι (6) μήνες και σε περίπτωση υποτροπής η **άδεια ανακαλείται οριστικά**.	

Περιγραφή Μέτρου	Νομική Εξουσιοδότηση
Η επιβολή του προστίμου της προηγούμενης παραγράφου γίνεται με πράξη του διενεργούντα τον έλεγχο, την οποία συντάσσει επί τόπου. Αντίγραφο της πράξης επιβολής προστίμου με πρόσκληση στον παραβάτη ή τους παραβάτες για πληρωμή του προστίμου εντός είκοσι (20) ημερών διαβιβάζεται στην αρμόδια Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία (Δ.Ο.Υ.) για βεβαίωση. Τα πρόστιμα εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα περί Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων και αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού.	Άρθρο 29 (3) του ν.3911/2011, «Έλεγχοι από την Αρχή και Κυρώσεις»
Στις περιπτώσεις της παραγράφου 2 **ο μηχανοδηγός**, παράλληλα και ανεξάρτητα από τις λοιπές κυρώσεις **τιμωρείται και με ποινική κύρωση** ως εξής: (α) στις περιπτώσεις α΄, β΄ γ΄, δ΄, ζ΄ και θ΄ με φυλάκιση τουλάχιστον τριών (3) μηνών, (β) στις περιπτώσεις ε΄ και στ΄ με τις ποινές του άρθρου 216 του Ποινικού Κώδικα, (γ) στην περίπτωση η΄ με φυλάκιση τουλάχιστον δύο (2) μηνών εάν οδηγεί υπό την επίδραση αλκοόλ, με συγκέντρωση στο αίμα (εκπνεόμενο αέρα) άνω των 0,20g/l (0.10 mg/l) και με φυλάκιση τουλάχιστον τεσσάρων (4) μηνών εάν οδηγεί υπό την επίδραση αλκοόλ, με συγκέντρωση στο αίμα (εκπνεόμενο αέρα), άνω των 0,80g/l (0.40 mg/l), ενώ σε περίπτωση υποτροπής τα ελάχιστα όρια φυλάκισης για την παρούσα περίπτωση διπλασιάζονται.	Άρθρο 29 (4) του ν.3911/2011, «Έλεγχοι από την Αρχή και Κυρώσεις»
Η Αρχή είναι αρμόδια για τη διενέργεια έρευνας σχετικά με την τήρηση των διατάξεων του παρόντος νόμου από τους μηχανοδηγούς, τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τους διαχειριστές υποδομής, τους εξεταστές και τα εκπαιδευτικά κέντρα. Εάν διαπιστωθεί κατά τους ελέγχους ότι:	Άρθρο 29 (5) του ν.3911/2011, «Έλεγχοι από την Αρχή και Κυρώσεις»

Περιγραφή Μέτρου	Νομική Εξουσιοδότηση
α) δεν τηρήθηκε η σύμφωνα με την παράγραφο 6 του άρθρου 23 υποχρέωση διαχειριστή υποδομής, β) δεν τηρούνται τα κριτήρια με τα οποία έγινε η αναγνώριση εκπαιδευτικού κέντρου σύμφωνα με το άρθρο 23, γ) δεν τηρείται η διάρκεια εκπαίδευσης σύμφωνα με το άρθρο 23, δ) δεν τηρούνται τα κριτήρια για τους εξεταστές σύμφωνα με το άρθρο 25, ε) δεν τηρούνται οι περιοδικές ιατρικές εξετάσεις και δοκιμασίες σύμφωνα με το άρθρο 16, στ) δεν έχει ενημερωθεί η Αρχή για παύση εργασίας μηχανοδηγού σύμφωνα με το άρθρο 17, ζ) δεν τηρείται η διαδικασία παρακολούθησης μηχανοδηγών σύμφωνα με το άρθρο 18, η) δεν τηρείται η διαδικασία έκδοσης πιστοποιητικών σύμφωνα με το άρθρο 15, θ) δεν τηρείται μητρώο των πιστοποιητικών σύμφωνα με το άρθρο 22, συντάσσεται έκθεση και δύναται, με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της, η Αρχή **<u>να επιβάλει στη σιδηροδρομική επιχείρηση ή στον διαχειριστή υποδομής τις παρακάτω κυρώσεις</u>**: (i) **<u>σύσταση</u>** για συμμόρφωση προς τις συγκεκριμένες διατάξεις της νομοθεσίας **<u>με προειδοποίηση επιβολής κυρώσεων</u>** σε περίπτωση υποτροπής και (ii) σε περίπτωση υποτροπής, **<u>πρόστιμο</u>** δεκαπέντε χιλιάδες (15.000) ευρώ για την περίπτωση στ΄, τριάντα χιλιάδων (30.000) ευρώ για την περίπτωση γ΄, πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ για τις περιπτώσεις β΄, δ΄ και ζ΄, εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ για τις περιπτώσεις ε΄, η΄ και θ΄ και εκατόν πενήντα	

Περιγραφή Μέτρου	Νομική Εξουσιοδότηση
χιλιάδων (150.000) ευρώ για την περίπτωση α΄.	
Η επιβολή του προστίμου της προηγούμενης παραγράφου γίνεται με πράξη της Αρχής. Αντίγραφο της πράξης επιβολής προστίμου με πρόσκληση στον παραβάτη ή τους παραβάτες για πληρωμή του προστίμου εντός είκοσι (20) ημερών διαβιβάζεται στην αρμόδια Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία (Δ.Ο.Υ.) για βεβαίωση. Τα πρόστιμα εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα περί Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων και αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού.	Άρθρο 29 (6) του ν.3911/2011, «Έλεγχοι από την Αρχή και Κυρώσεις»
Εάν η Αρχή διαπιστώσει με οποιονδήποτε τρόπο ότι μηχανοδηγός δεν πληροί πλέον μία ή περισσότερες από τις απαιτούμενες προϋποθέσεις που προβλέπει ο παρών νόμος ή, κατά περίπτωση, η Οδηγία 2007/59/ΕΚ για την απόκτηση άδειας μηχανοδηγού και πιστοποιητικού αντίστοιχα, λαμβάνει τα ακόλουθα μέτρα: α) Εφόσον πρόκειται για άδεια εκδοθείσα από την Αρχή: Η Αρχή **<u>αναστέλλει ή ανακαλεί αμέσως την άδεια</u>** με αιτιολογημένη απόφασή της. Η αναστολή ή ανάκληση αποφασίζεται ανάλογα με το μέγεθος των προβλημάτων που δημιουργούνται για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Η Αρχή αποστέλλει την απόφασή της στον ενδιαφερόμενο μηχανοδηγό και τον εργοδότη του, ενημερώνοντάς τους για το δικαίωμα προσφυγής σύμφωνα με το άρθρο 21. Η Αρχή στην απόφαση αυτή αναφέρει και τη διαδικασία για την ανάκτηση της άδειας. β) Εφόσον πρόκειται για άδεια εκδοθείσα από αρμόδια αρχή άλλου κράτους - μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης: Η Αρχή επικοινωνεί με αυτήν και της **<u>υποβάλλει αιτιολογημένο αίτημα είτε για τη</u>**	Άρθρο 29 (8) του ν.3911/2011, «Έλεγχοι από την Αρχή και Κυρώσεις»

Περιγραφή Μέτρου	Νομική Εξουσιοδότηση
διεξαγωγή περαιτέρω επιθεώρησης είτε για την αναστολή ή ανάκληση της άδειας μηχανοδηγού. Η Αρχή ενημερώνει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τις λοιπές αρμόδιες αρχές για το αίτημά της. Η Αρχή μπορεί να απαγορεύει στους μηχανοδηγούς να εργάζονται στην Ελλάδα μέχρι να της κοινοποιηθεί η απόφαση της εκδούσας αρχής. γ) Εφόσον πρόκειται για πιστοποιητικό: Η Αρχή επικοινωνεί με την σιδηροδρομική επιχείρηση ή το διαχειριστή υποδομής που έχει εκδώσει το πιστοποιητικό αυτό και **ζητεί είτε τη διενέργεια περαιτέρω επιθεώρησης είτε την αναστολή ή ανάκληση του πιστοποιητικού**. Η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής υποδομής που έχει εκδώσει το πιστοποιητικό αυτό λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα, όπως ενδεικτικώς, αναστολή ή ανάκληση του πιστοποιητικού ή υποβολή του μηχανοδηγού σε ελέγχους του άρθρου 16, και ενημερώνει την Αρχή εντός τεσσάρων εβδομάδων. Η Αρχή **μπορεί να απαγορεύει στους μηχανοδηγούς να εργάζονται στην Ελλάδα** μέχρι να της κοινοποιηθεί η έκθεση της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή διαχειριστή υποδομής που εξέδωσε το πιστοποιητικό και ενημερώνει σχετικά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τις λοιπές αρμόδιες αρχές.	
Σε κάθε περίπτωση, εάν η Αρχή κρίνει ότι συγκεκριμένος μηχανοδηγός συνιστά σοβαρή απειλή για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, **μπορεί να ζητήσει από το διαχειριστή υποδομής να ακινητοποιήσει το συρμό, μέχρι να αντικατασταθεί ο οδηγός με μηχανοδηγό που κατέχει ισχύουσα άδεια και πιστοποιητικό** ή να λάβει κάθε άλλο απαιτούμενο κατά την κρίση της Αρχής μέτρο. Το αίτημα για την ακινητοποίηση του συρμού από τον ελεγκτή απευθύνεται	Άρθρο 29 (9) του ν.3911/2011, «Έλεγχοι από την Αρχή και Κυρώσεις»

Περιγραφή Μέτρου	Νομική Εξουσιοδότηση
τηλεφωνικά προς τον υπεύθυνο του πλησιέστερου σιδηροδρομικού σταθμού και προς τους υπεύθυνους ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής και της σιδηροδρομικής επιχείρησης. Η Αρχή ενημερώνει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τις λοιπές αρμόδιες αρχές, κατά την έννοια του άρθρου 3 της Οδηγίας 2007/59/ΕΚ για κάθε τέτοια απόφαση.	

Παράρτημα 1 – «Σχέδιο» Περιγραφής Ρόλου Εργασίας : Επιθεωρητής - Εποπτεία

ρυθμιστική αρχή σιδηροδρόμων regulatory authority for railways	**Περιγραφή Ρόλου Εργασίας : Επιθεωρητής – Εποπτεία**		**ΕΣΠ-05/1**	
Τομέας: **Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας – Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων**	Έγγραφο: Εσωτερικό	Κωδικός Εγγράφου:	Κωδικός Γλώσσας: EL	Σελίδες:

	Σύνταξη	**Έλεγχος**	**Έγκριση**
Όνομα			
Ιδιότητα			
Ημερομηνία			
Υπογραφή			

Έκδοση	**Ημερομηνία**	**Παρατηρήσεις**
0.2	19-06-2019	«Σχέδιο»

1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΡΟΛΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Τίτλος Ρόλου:	**Επιθεωρητής –** Εποπτεία (Supervision)
Τομέας:	Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας / Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων.
Αναφέρεται στον:	Στον αρμόδιο όργανο που εντέλλεται την εποπτική δραστηριότητα (Γενικός Διευθυντής ή Πρόεδρος).
Συνεργάζεται κυρίως με:	Τα υπόλοιπα μέλη της Ομάδας Ελέγχου/Επιθεώρησης, τον Επιθεωρούμενο, άλλες σχετικές Ομάδες Ελέγχου, τα στελέχη άλλων Μονάδων, Τμημάτων και Γραφείων της ΡΑΣ, καθώς και με το Γραφείο Νομικής Υποστήριξης της ΡΑΣ για την επίλυση θεμάτων που αφορούν τη δραστηριότητά του.

2. ΓΕΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΘΕΣΗΣ

Ως **«Εποπτεία»** νοούνται οι δραστηριότητες που ασκεί η ΡΑΣ μετά την έκδοση των Ενιαίων Πιστοποιητικών Ασφάλειας (ΕΠΑ) ή των Εγκρίσεων Ασφάλειας (ΕΑ) προκειμένου να ελεγχθεί αν τα Συστήματα Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων (ΣΕ) ή των Διαχειριστών Υποδομής (ΔΥ) που λειτουργούν στην Ελλάδα συμμορφώνονται συνεχώς με τις νομικές τους υποχρεώσεις.

Μέλη της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας ή/και άλλων Μονάδων της ΡΑΣ, εφόσον διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα και δεξιότητες, προτείνονται από τον Προϊστάμενο της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας ως «Επιθεωρητές» – Εποπτεία. Η έγκριση των Επιθεωρητών πραγματοποιείται με Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ, με σκοπό να δημιουργηθεί μια δεξαμενή εμπειρογνωμόνων που να μπορούν να καλύψουν τις ανάγκες εποπτείας.

Στους Επιθεωρητές ανατίθεται η εκτέλεση εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ, ήτοι η πραγματοποίηση Ελέγχων Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), Επιθεωρήσεων, Συναντήσεων Εποπτείας σύμφωνα με το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο της ΡΑΣ για την παρακολούθηση των επιδόσεων ασφάλειας μετά τη χορήγηση ΕΠΑ σε ΣΕ και ΕΑ σε ΔΥ.

Οι Επιθεωρητές - Εποπτεία συνήθως δρουν ως μέλη Ομάδων Ελέγχου/Επιθεώρησης, όπου ο καθένας αναλαμβάνει συγκεκριμένα καθήκοντα από τον επικεφαλής της Ομάδας (Συντονιστής Επιθεωρητής).

3. ΒΑΣΙΚΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΚΑΙ ΥΠΕΥΘΥΝΟΤΗΤΕΣ

- Συνεργάζεται με τον εκπρόσωπο του υπό έλεγχο/επιθεώρηση οργανισμού, ανάλογα με την περίπτωση, π.χ. ζητά συμπληρωματικές πληροφορίες ή διευκρινήσεις για το πρόγραμμα του ελέγχου ή τις συναντήσεις εποπτείας στις οποίες συμμετέχει κ.α..
- Συμμετέχει στην προετοιμασία του προγράμματος ελέγχου/επιθεώρησης ή της θεματολογίας της συνάντησης εποπτείας.
- Διενεργεί τον έλεγχο / επιθεώρηση ή / και συμμετέχει στη συνάντηση εποπτείας που του ανατίθεται.
- Συμβάλλει στη σύνταξη της σχετικής αναφοράς (έκθεσης) ελέγχου / επιθεώρησης ή / και του πρακτικού της συνάντησης εποπτείας.

- Συμμετέχει στην αξιολόγηση του σχεδίου δράσης που υποβάλλεται από τον ελεγχόμενο / επιθεωρούμενο για την άρση τυχόν μη συμμορφώσεων / αποκλίσεων που προκύπτουν κατά τις εποπτικές δραστηριότητες.
- Συμβάλλει στην παρακολούθηση (followup) της προόδου υλοποίησης των διορθωτικών ενεργειών που αναλαμβάνονται για την άρση τυχόν μη συμμορφώσεων / αποκλίσεων.
- Πραγματοποιεί άρση μη συμμορφώσεων στις περιπτώσεις επιτυχούς ολοκλήρωσης των αντίστοιχων διορθωτικών ενεργειών.
- Τηρεί τις σχετικές διεργασίες, διαδικασίες και γενικότερα το Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας (ΣΔΠ) που εφαρμόζει η ΡΑΣ (στο βαθμό εμπλοκής του με αυτό).
- Συμμετέχει σε εκπαιδευτικά σεμινάρια σε θέματα (ενδεικτικά): σιδηροδρομικά θέματα, συστήματα διαχείρισης ασφάλειας, συστήματα διαχείρισης ποιότητας, πρότυπα επιθεωρήσεων, κ.λπ.

4. ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΚΑΙ ΔΕΞΙΟΤΗΤΕΣ

Σπουδές / Εκπαίδευση	
Δίπλωμα Μηχανικού ΠΕ ή Πτυχίο Μηχανικού ΤΕ	
Επιθυμητός Τίτλος Μεταπτυχιακών Σπουδών	
Πιστοποιητικό επιτυχούς παρακολούθησης εκπαιδευτικού προγράμματος «Επικεφαλής Επιθεωρητής / Επιθεωρητής Συστημάτων Διαχείρισης», το οποίο ανανεώνει κάθε πέντε (5) έτη ή εναλλακτικά κάθε φορά που αναθεωρείται το σχετικό Πρότυπο Συστήματος Διαχείρισης.	
Δεξιότητα	***Εξήγηση***
Γνώσεις	
Κανονιστικό πλαίσιο της ΕΕ για τους Σιδηροδρόμους	• Αντιλαμβάνεται τον σκοπό του σιδηροδρομικού κανονιστικού πλαισίου της ΕΕ και τον ρόλο που διαδραματίζει η πιστοποίηση στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων. • Επιδεικνύει γνώση και κατανόηση της ευρωπαϊκής προσέγγισης. • Γνωρίζει γιατί πραγματοποιείται η πιστοποίηση και σε τι χρησιμεύει.

	• Κατανοεί τη σύνδεση μεταξύ πιστοποίησης και εποπτείας.
ΣΔΑ (ή άλλα παρόμοια Συστήματα Διαχείρισης)	• Επιδεικνύει κατανόηση των Συστημάτων Διαχείρισης της Ασφάλειας (ΣΔΑ) μέσω επιθεώρησης, ελέγχου ή αξιολόγησης. • Γνωρίζει πώς ένα ΣΔΑ ή ένα παρόμοιο Σύστημα Διαχείρισης (π.χ. Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας) ελέγχει τους κινδύνους εντός ενός σιδηροδρομικού πλαισίου ή τομέα με παρόμοιες επιχειρησιακές και τεχνικές προκλήσεις. • Εκπαιδεύεται συνεχώς, υποχρεωτικά κάθε δύο (2) έτη, σε αντικείμενο που σχετίζεται με τα εφαρμοζόμενα ΣΔΑ των ΣΕ και ΔΥ
Αρχές, τεχνικές και εργαλεία εποπτείας	• Κατανοεί τι είναι η εποπτεία και πώς ασκείται από τις ΕΑΑ στην πράξη, καθώς και πώς χρησιμεύει στη διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης. • Αντιλαμβάνεται τη δυναμική σχέση μεταξύ της διαδικασίας πιστοποίησης και εποπτείας.
Λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος	• Κατανοεί τη σχέση μεταξύ των τεχνικών πτυχών, των ατόμων και της οργάνωσης του σιδηροδρομικού συστήματος. Σε αυτά πρέπει να συμπεριλαμβάνεται μια στοιχειώδης κατανόηση της υποδομής, του τροχαίου υλικού, των λειτουργιών και της διαχείρισης περιουσιακών στοιχείων, κατά περίπτωση.
Πρότυπα Επιθεώρησης	• Γνωρίζει και εφαρμόζει στην πράξη τα κατάλληλα και ισχύοντα πρότυπα επιθεώρησης κατά την εκτέλεση των εποπτικών δραστηριοτήτων που αναλαμβάνει.
Εμπειρία	
3-ετής επαγγελματική εμπειρία στο σιδηροδρομικό τομέα, αποκτηθείσα μετά το πέρας των σπουδών του	
Εποπτεία	• Κατανόηση της αξιολόγησης κινδύνου και του τρόπου με τον οποίο συμβάλλει στον έλεγχο των κινδύνων μέσω του ρόλου της στο ΣΔΑ. • Συμμετέχει ως παρατηρητής σε τρεις (3) συνολικά ελέγχους/επιθεωρήσεις που διενεργούνται από τη ΡΑΣ, πριν αναλάβει καθήκοντα εποπτείας.
Αξιολόγηση	• Κατανοεί τη σύνδεση μεταξύ πιστοποίησης και εποπτείας.

ΣΔΑ (ή άλλα παρόμοια Συστήματα Διαχείρισης)	• Επιθυμητή εμπειρία στο σχεδιασμό ή την ανάπτυξη ή την αξιολόγηση ή την πιστοποίηση ή την παρακολούθηση / επιθεώρηση της εφαρμογής συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας ή παρόμοιου συστήματος διαχείρισης στον σιδηροδρομικό τομέα ή συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας σε τομέα με ισοδύναμες επιχειρησιακές και τεχνικές προκλήσεις.
Δεξιότητες συνέντευξης	• Επιδεικνύει εμπειρία σε σχέση με διάφορες δεξιότητες συνέντευξης όπως ερωτήσεις ανοικτού και κλειστού τύπου. Είναι σε θέση να επικοινωνεί με τον ερωτηθέντα σε όλα τα επίπεδα και να τον κάνει να νιώθει άνετα.
Γλωσσικές Δεξιότητες	
Καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας	Επίπεδο Β2 σε κατανόηση, ομιλία και γραφή
Επιθυμητή η γνώση δεύτερης ξένης γλώσσας της ΕΕ (κατά προτίμηση της γαλλικής ή/και της γερμανικής γλώσσας)	Επίπεδο Β2 σε κατανόηση, ομιλία και γραφή
Δεξιότητες Πληροφορικής	
Χειρισμός Η/Υ	Συνήθεις εφαρμογές γραφείου
Μη τεχνικές δεξιότητες / Προσωπικά Χαρακτηριστικά	
Κατάλληλο επίπεδο κριτικής ανάλυσης	Το να έχει κάποιος κριτικό πνεύμα δεν σημαίνει ότι είναι απλώς αρνητικός ή ότι επισημαίνει ποιο είναι το πρόβλημα σε σχέση με μια κατάσταση· σημαίνει ότι είναι πλήρως ενημερωμένος και σε θέση να υποστηρίξει μια εμπεριστατωμένη ανάλυση και αξιολόγηση. Η ύπαρξη κατάλληλου επιπέδου κριτικής ανάλυσης (ή κριτικής σκέψης) μπορεί να περιλαμβάνει συμπεριφορές όπως οι εξής: • Σκέφτεται προσεκτικά τι διαβάζει και γιατί: κρίνει ποιοι πόροι είναι αξιόπιστοι, προβληματίζεται και αναπτύσσει τεχνικές αναζήτησης, όχι μόνο ψάχνοντας και διαβάζοντας τα προφανή ή/και τα πρώτα πράγματα που συναντάει • Αμφισβητεί και ελέγχει αυτά που διαβάζει: αιτιολογούνται οι απόψεις και οι ιδέες του συγγραφέα; Γιατί – ή γιατί όχι; • Αναζητά συνδέσεις (ή διαφορές), και διαμορφώνει τα δικά του επιχειρήματα τα οποία συνοδεύονται από μια σειρά

	προσεκτικά εξεταζόμενων απόψεων, και δεν επαναλαμβάνει απλώς τις ιδέες άλλων • Είναι περίεργος και θέτει ενδιαφέρουσες ερωτήσεις – για τους άλλους, και για τον ίδιο • Εντοπίζει και αμφισβητεί πιθανή μεροληψία, διαστρεβλωμένες απόψεις, προκαταλήψεις, και συμφέροντα– στην εργασία των άλλων, καθώς και στον δικό του τρόπο σκέψης • Αμφισβητεί ιδέες - κατά περίπτωση, και με βάση αξιόπιστα στοιχεία • Αναζητεί κενά, και προτείνει νέες ή διαφορετικές λύσεις • Προβληματίζεται και προσαρμόζει τη δική του επαγγελματική πρακτική με βάση τις αναπτυσσόμενες γνώσεις του
Ανάλυση και επίλυση προβλημάτων	• Αμφισβητεί υποθέσεις • Ανεξάρτητη βούληση • Ευρύτητα σκέψης • Γνωρίζει τα όρια της γνώσης/εμπειρίας των άλλων • Εντοπίζει σημαντικά στοιχεία σε περίπλοκα ζητήματα • Αναπτύσσει δημιουργικές και πρακτικές λύσεις σε συνεργασία με τον αιτούντα • Χρησιμοποιεί τεχνικές αντιμετώπισης προβλημάτων • Είναι σε θέση να διαχειρίζεται μεγάλο όγκο πληροφοριών • Χρησιμοποιεί τεχνικές για την προώθηση της δημιουργικής επίλυσης προβλημάτων • Γνωρίζει τον τρόπο συλλογής των κατάλληλων πληροφοριών
Επικοινωνία	• Κατανόηση, λαμβάνει υπόψη την οπτική γωνία των άλλων και κατανοεί τα κίνητρά τους • Επικοινωνεί κατά τρόπο σαφή και ακριβή, τόσο προφορικά όσο και γραπτά • Γνώση τεχνικών εκφώνησης λόγων • Γνωρίζει πώς να προσεγγίζει το κοινό • Χρησιμοποιεί τεχνικές πειθούς, επιρροής, διαπραγμάτευσης και διευκόλυνσης

Ομαδική εργασία / Συνεργασία με άλλους	• Εργάζεται σε συνεργασία με άλλους στο πλαίσιο ομάδας και σε διατομεακή βάση • Σέβεται τις ατομικές διαφορές των συνεργατών του • Εργάζεται αποτελεσματικά στο πλαίσιο ομάδας • Σέβεται τους ρόλους στο πλαίσιο της ομάδας • Εργάζεται σε διατομεακή βάση • Γνωρίζει πώς να υποστηρίξει τους συνεργάτες του • Γνωρίζει πώς να επωφεληθεί από τη διαφορετικότητα • Γνωρίζει πώς να επωφεληθεί από συνέργειες στο πλαίσιο της ομάδας • Γνωρίζει πώς να συνεργάζεται για την επίτευξη μεγαλύτερων στόχων και κοινού οράματος
Ποιοτική και αποτελεσματική εργασία	• Επιδεικνύει αντοχή • Αποφασιστικότητα • Πειθαρχία - ακολουθεί κάθε σχετικό παράδειγμα • Αναλαμβάνει προσωπική ευθύνη και λαμβάνει τις αναγκαίες πρωτοβουλίες ώστε να παρέχει εργασία υψηλής ποιότητας σύμφωνα με τις καθιερωμένες διαδικασίες • Εξισορροπεί αποτελεσματικά την ποιότητα και τις προθεσμίες • Κρίνει με αναλογικό τρόπο αν έχουν τηρηθεί οι κανόνες και οι διαδικασίες • Εστιάζει στα αποτελέσματα • Βρίσκει ρεαλιστικές λύσεις σε ζητήματα και προκλήσεις
Καθορισμός προτεραιοτήτων και οργάνωση	• Δίνει προτεραιότητα στα σημαντικότερα έργα • Εργάζεται κατά τρόπο ευέλικτο και οργανώνει αποτελεσματικά την εργασία του • Είναι σε θέση να χρησιμοποιεί εργαλεία και τεχνικές διαχείρισης έργων • Καθορίζει προτεραιότητες με αποτελεσματικό τρόπο • Διακρίνει το σημαντικό από το επείγον • Γνωρίζει πώς να ανταποκριθεί σε περιπτώσεις μετάθεσης προθεσμιών και στόχων • Γνωρίζει πότε και πώς να αναθέτει καθήκοντα

	• Γνωρίζει πώς να διασφαλίζει την επίτευξη αποτελεσμάτων υπό δύσκολες συνθήκες
Προσαρμοστικότητα	Η προσαρμοστικότητα είναι η ανταπόκριση στις αλλαγές • Διατηρεί την αποδοτικότητά του υπό βαρύ φόρτο εργασίας • Διαχειρίζεται θετικά τα αδιέξοδα του οργανισμού και προσαρμόζεται σε ένα μεταβαλλόμενο εργασιακό περιβάλλον • Παραμένει ήρεμος υπό πίεση, • Διατηρεί αισιόδοξη στάση • Απαντάει στις επικρίσεις • Αντιμετωπίζει την ασάφεια

Σημ. : Η παρούσα Περιγραφή Ρόλου Εργασίας καλύπτει και τους Επιθεωρητές – Επιτήρηση της εφαρμογής Συστημάτων Συντήρησης των Υπεύθυνων για τη Συντήρηση Φορέων (ΥΣΦ) / ECM.

Παράρτημα 2 – Στρατηγική για την Επιβολή

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΟΛΗ

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Πριν από τον καθορισμό της στρατηγικής της ΡΑΣ για την επιβολή των αποφάσεών της, είναι χρήσιμο να λαμβάνεται υπόψη ότι η ΡΑΣ ως Ρυθμιστική Αρχή και Εθνική Αρχή Ασφάλειας (N.S.A.), συμμορφώνεται με τις γενικές διατάξεις και τους κανόνες του διοικητικού δικαίου. Επομένως, όλες οι αποφάσεις της ΡΑΣ είναι διοικητικές πράξεις και πρέπει να τηρούν τους κανόνες του ελληνικού διοικητικού δικαίου.

II. ΕΙΔΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ ΡΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΟΛΗ

II.a. Γενικό πλαίσιο

Σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της Οδηγίας για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων (ΕΕ) 2016/798, ένα ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας μπορεί να εκδοθεί από μια Εθνική Αρχή Ασφάλειας (ΕΑΑ) ή από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ (Ο «Οργανισμός»). Οι εγκρίσεις ασφαλείας εκδίδονται από μια ΕΑΑ. Ο έλεγχος των ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας ή των εγκρίσεων ασφάλειας κατά τη διάρκεια της ισχύος τους μετά την χορήγησή τους από τον Οργανισμό ή την ΕΑΑ, πραγματοποιείται πάντα από την ΕΑΑ κατά την εποπτεία των σιδηροδρομικών οργανισμών. Συνεπώς, εάν κατά την εποπτεία διαπιστωθούν μη συμμορφώσεις, οι ΕΑΑ πρέπει να λάβουν κατάλληλα μέτρα χρησιμοποιώντας τις ρυθμιστικές τους εξουσίες για να αντιμετωπίσουν το ζήτημα σε πρώτο βαθμό. Είναι σαφές, επίσης, εάν οι προσπάθειες της ΕΑΑ να διορθώσει την κατάσταση δεν είναι επιτυχείς, είτε η ΕΑΑ είτε ο Οργανισμός σε συνεννόηση με την ΕΑΑ έχει την επιλογή να ανακαλέσει ή να περιορίσει το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας του οργανισμού, ή στην περίπτωση της έγκρισης ασφάλειας η ΕΑΑ μπορεί να την περιορίσει ή να την ανακαλέσει.

Στην Ελλάδα, η ΡΑΣ, που είναι η ΕΑΑ έχει άμεση εξουσία να παρέμβει, χρησιμοποιώντας τις διατάξεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας, όπως αυτές της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 και της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Στο άρθρο 17 παράγραφος 5 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, αναφέρεται ότι εάν μια ΕΑΑ διαπιστώσει ότι ο κάτοχος ενός ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας δεν πληροί πλέον τους όρους πιστοποίησης, αποφασίζει είτε να ανακαλέσει είτε να περιορίσει το ίδιο το ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας ή, όταν ο Οργανισμός το εξέδωσε, ζητά από τον Οργανισμό να το πράξει. Και στις δύο περιπτώσεις πρέπει να αναφερθούν λόγοι για την απόφαση. Η διάταξη που επιτρέπει σε μια ΕΑΑ να ανακαλέσει ή να περιορίσει ένα ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας μετά από αποδεικτικά στοιχεία που αποκτήθηκαν κατά την εποπτεία θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την επιβολή αλλαγών.

II.b. Ειδικό πλαίσιο

Στην Ελλάδα, η ΡΑΣ είναι υπεύθυνη για διώξεις οργανισμών για παραβιάσεις της ασφάλειας και υπό ποιες συνθήκες λαμβάνονται τέτοιες ενέργειες. Είναι επίσης δυνατό για τη ΡΑΣ να ασκήσει δίωξη σε οργανισμούς για παραβιάσεις του νόμου σχετικά με την ασφαλή λειτουργία των σιδηροδρόμων, ακόμη και αν δεν υπήρχε σοβαρό ατύχημα. Μπορεί επίσης να υπάρχουν ζητήματα επιβολής όταν υπάρχει διασυνοριακή κυκλοφορία καθώς η ΕΑΑ σε κάθε κράτος μέλος λειτουργεί με διαφορετικό νομικό πλαίσιο με διαφορετικές εξουσίες παρέμβασης για την επιβολή βελτιώσεων ασφάλειας.

Η ΡΑΣ προσπαθεί να πραγματοποιεί την εποπτεία, συμπεριλαμβανομένων των δραστηριοτήτων επιβολής της νομοθεσίας, με συνεπή και δίκαιο τρόπο. Η εκτίμηση του κινδύνου και η συμμόρφωση με την ελληνική νομοθεσία ποικίλλει από το πολύ απλό έως το πολύ περίπλοκο. Κατά την αξιολόγηση και τον έλεγχο της νομικής συμμόρφωσης, δεν συμβαίνει πάντοτε οι μη συμμορφώσεις να μπορούν να προσδιοριστούν με σαφήνεια. Επιπλέον, συχνά συμβαίνει ότι κατά τη διάρκεια της εποπτείας εντοπίζονται διάφορες ελλείψεις ποικίλης σοβαρότητας. Το κατά πόσον ένας νόμος έχει παραβιαστεί, ποιοι οργανισμοί ή πρόσωπα πρέπει να θεωρηθούν υπεύθυνοι και πώς να αποκατασταθούν τυχόν παραβιάσεις ή παραβιάσεις του νόμου είναι συχνά δύσκολες ερωτήσεις.

Η ΡΑΣ εκτελεί εποπτεία για να ελέγξει ότι ένας οργανισμός πληροί και συνεχίζει να πληροί τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες του χορηγήθηκε ένα ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας. Στην πράξη, αυτό σημαίνει ότι κατά την χορήγηση ενός ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας, η ΡΑΣ έχει καταλήξει στο συμπέρασμα ότι ο οργανισμός έχει παράσχει αρκετές πληροφορίες για να αποδείξει ότι διαθέτει ή θα διαθέτει λειτουργικό σύστημα διαχείρισης ασφάλειας (SMS), το οποίο πληροί τις αποδεικτικές απαιτήσεις της Κοινής Μεθόδου Ασφάλειας για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης.

Τα ενιαία πιστοποιητικά ασφαλείας ή οι εγκρίσεις ασφαλείας διαρκούν για περίοδο που δεν υπερβαίνει τα 5 έτη και κατά τη διάρκεια της ισχύος τους υπόκεινται σε εποπτεία από τη ΡΑΣ, η οποία διασφαλίζει ότι οι ρυθμίσεις του SMS που αναφέρονται στην αρχική αίτηση διατηρούνται στην πράξη κατά τη διάρκεια της ισχύος των πιστοποιητικών και των εγκρίσεων ασφάλειας.

Εάν η ΡΑΣ ανακαλύψει ότι υπάρχουν μη συμμορφώσεις, η ΡΑΣ προβαίνει άμεσα σε ενέργειες, απευθύνοντας τα εν λόγω ζητήματα στους σιδηροδρομικούς οργανισμούς και απαιτώντας άμεσες και συγκεκριμένες ενέργειες προκειμένου να διορθωθούν οι παραβιάσεις της νομοθεσίας και του εν λόγω γενικού κανονιστικού πλαισίου.

Κατά τη διάρκεια των δραστηριοτήτων εποπτείας, η ΡΑΣ συλλέγει πληροφορίες σχετικά με τους κινδύνους, την σχετική επικινδυνότητα και την επάρκεια των μέτρων ελέγχου.

Ορισμένες νομικές απαιτήσεις είναι σε μεγάλο βαθμό διοικητικές εκ φύσεως και δεν επηρεάζουν άμεσα τον κίνδυνο. Για αυτούς τους τύπους ζητημάτων, δεν είναι συνήθως σκόπιμο να διώκεται ο παραβατικός οργανισμός ή να διαβιβάζεται ένα αρχείο σε μια εισαγγελική αρχή, αν και ενδέχεται να επιβληθούν άλλες κυρώσεις. Οι κυρώσεις που υπάρχουν πριν από την εξέταση της δίωξης περιλαμβάνουν, για παράδειγμα, μια επίσημη ειδοποίηση που απαιτεί διόρθωση της απόκλισης εντός καθορισμένου χρονικού πλαισίου ή μερικό περιορισμό των δραστηριοτήτων του οργανισμού.

Η ΡΑΣ προσπαθεί να επιτύχει τους στόχους της εκδίδοντας επίσημες ειδοποιήσεις που απαιτούν τη διόρθωση των ελλείψεων σε ένα καθορισμένο χρονικό πλαίσιο. Με αυτήν τη στενή παρακολούθηση και με την απειλή κυρώσεων τα ενδιαφερόμενα μέρη συμμορφώνονται με τις ενέργειες που απαιτούνται από τη ΡΑΣ, φοβούμενοι τις κυρώσεις που θα μπορούσαν να τους επιβληθούν.

Σε σπάνιες περιπτώσεις όπου οι οργανισμοί δεν συμμορφώνονται, η ΡΑΣ θα κινήσει τη διαδικασία ακρόασης, μετά την ολοκλήρωση της οποίας, ενδέχεται να επιβληθούν κυρώσεις.

Παρόλο που ο ελληνικός διοικητικός νόμος παρέχει γενικό δικαίωμα στους οργανισμούς να αντιταχθούν στην κύρωση εντός 60 ημερών από την επίδοσή της ενώπιον του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών, η επιβολή κυρώσεων μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας ακρόασης είναι το τελικό και

απαραίτητο βήμα της στρατηγικής της ΡΑΣ για την επιβολή της νομοθεσίας και των αποφάσεων της .

II.c. Ειδική στρατηγική της ΡΑΣ για την επιβολή

Η ΡΑΣ εφαρμόζει όλες τις αρχές εποπτείας που απορρέουν από την ΚΜΑ για την εποπτεία και προσεγγίζει τις δραστηριότητες εποπτείας της, συμπεριλαμβανομένων των ενεργειών επιβολής της νομοθεσίας, βάσει των αρχών της σταθερότητας, της συνέπειας και της δικαιοσύνης.

Η ΡΑΣ λαμβάνει υπόψη τη χρήση του Οδηγού του ERA «Μοντέλο Διαχείρισης της επιβολής της νομοθεσίας» για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με την επιβολή της νομοθεσίας κατά τη διάρκεια της εποπτείας. Ειδικά, το διάγραμμα ροής στο Παράρτημα Ι του ως άνω Οδηγού δείχνει το σημείο στο οποίο χρησιμοποιείται το μοντέλο και πώς τροφοδοτεί τις αποφάσεις επιβολής.

Η ΡΑΣ ακολουθεί τους κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παράβασης των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται σύμφωνα με την Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 και λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίσει την εφαρμογή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αμερόληπτες και αποτρεπτικές. Η ΡΑΣ προσπαθεί να αποκαταστήσει τυχόν ελλείψεις και μη συμμορφώσεις με τη συνεχή παρακολούθηση και έλεγχο των σιδηροδρομικών οργανισμών, λαμβάνοντας υπόψη αποφάσεις σχετικά με πιθανές ενέργειες επιβολής της νομοθεσίας, συμπεριλαμβανομένου εάν η δράση είναι προς το δημόσιο συμφέρον, είναι απαραίτητη για την προστασία ευάλωτων ομάδων (π.χ. παιδιά ή ηλικιωμένοι), έχει ως αποτέλεσμα τη συνεχή συμμόρφωση, έχει επιπτώσεις σε άλλους οργανισμούς εντός ή εκτός του σιδηροδρομικού τομέα και έχει ως αποτέλεσμα να κλείσει την απόκλιση κινδύνου και να επιτευχθεί το σημείο αναφοράς.

Η ειδική διαδικασία που ακολουθείται από τη ΡΑΣ έχει ως εξής:

(1) Κατ’ αρχάς, σε περίπτωση παραβίασης διατάξεων ή έλλειψης σε θέματα ασφάλειας, εκδίδεται υπενθύμιση.

(2) Εάν δεν αντιμετωπιστεί αυτή η παραβίαση ή παράλειψη σε συμφωνημένο χρονικό πλαίσιο, θα επιβληθεί σύσταση ή οδηγία με προειδοποίηση επιβολής κυρώσεων (άρθρο 32 του Ν. 3891/2010). Αυτές οι κυρώσεις, σύμφωνα με το άρθρο 79 του νόμου 4632/2019 κυμαίνονται από 10.000 έως 100.000 ευρώ, ανάλογα με τη σοβαρότητα της παραβίασης.

(3) Εάν η παράβαση δεν έχει ακόμη επιλυθεί, θα ακολουθηθεί ακρόαση του σιδηροδρομικού οργανισμού που θα καταλήξει είτε σε απειλητικό πρόστιμο είτε σε άμεση επιβολή προστίμου, το οποίο μπορεί να ανέρχεται έως και στο 15% του ετήσιου κύκλου εργασιών.

(4) Εάν η παράβαση δεν αποκατασταθεί και πάλι, η ΡΑΣ θα λάβει προσωρινά μέτρα (άρθρο 32 του Ν. 3891/2010).

(5) Σε περίπτωση σοβαρής παράβασης, η ΡΑΣ περιορίζει ή ανακαλεί πιστοποιητικό (Άρθρο 79 του Ν. 4632/2019).

Συνοψίζοντας, χρησιμοποιώντας επίσημες ειδοποιήσεις που καθορίζουν συγκεκριμένες ενέργειες και προθεσμίες, η ΡΑΣ έχει επιτύχει τη συμμόρφωση των σιδηροδρομικών οργανισμών μέχρι στιγμής.

Χρησιμοποιώντας τη διαδικασία ακρόασης και την επιβολή κυρώσεων ως το ύψιστο εργαλείο επιβολής της νομοθεσίας και των αποφάσεών της, η ΡΑΣ έχει πετύχει το σεβασμό του ευρωπαϊκού και εθνικού πλαισίου ασφάλειας και θα συνεχίσει να το κάνει.

Παράρτημα 3 - Ακρωνύμια

Ακρωνύμιο	Σημασία
ΔΥ	Διαχειριστής Υποδομής
ΕΑΑ	Εθνική Αρχή Ασφάλειας
ΕΕΣΣΤΥ	Ελληνική Εταιρία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού
ΚΔΑ	Κοινοί Δείκτες Ασφάλειας
ΚΜΑ	Κοινή Μέθοδος Ασφάλειας
ΚΣΑ	Κοινοί Στόχοι Ασφάλειας
ΜΑΣΔ	Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας
ΟΣΕ	Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος
ΠΔ	Προεδρικό Διάταγμα
ΡΑΣ	Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων
ΣΔΑ	Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας
ΣΔΠ	Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας
ΣΕ	Σιδηροδρομική Επιχείρηση
ΥΣΦ	Υπεύθυνος για τη Συντήρηση Φορέας
ΥΥΜ	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών
ASLP	Assessment of Safety Level and Performance
CSM	Common Safety Method
ERA	European Railway Agency
ISO	International Organisation for Standardization
OHSAS	Occupational Health and Safety Assessment Series
RID	Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail