



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
HELLENIC REPUBLIC



ρυθμιστική αρχή
σιδηροδρόμων
regulatory
authority
for railways

Αθήνα, 16/07/2024

Αρ. Πρωτ. : 2569

ΑΠΟΦΑΣΗ (57/2024)

της 262^{ης} Συνεδρίασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ

ΘΕΜΑ: «Λήψη απόφασης επί της αυτεπάγγελτης έρευνας και της στις 23.4.2024 διεξαχθείσας ακρόασης της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.», η οποία εδρεύει στην Αθήνα (επί της Λ. Συγγρού αριθ. 41 και Πετμεζά αριθ. 13) και εκπροσωπείται νόμιμα, με αντικείμενο τη διερεύνηση της ορθής και αποτελεσματικής εφαρμογής των διατάξεων **(Α)** των άρθρων 76 (Όριο ταχύτητας των αμαξοστοιχιών) και 120 (Στελέχωση κινητήριων μονάδων) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019) **και (Β)** των διαδικασιών SMS 003 (εκπαίδευση και αξιολόγηση προσωπικού στα θέματα ασφάλειας) και SMS 003B (πιστοποιητικά μηχανοδηγών-χορήγηση και προσαρμογή) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας της αναφορικά με το σιδηροδρομικό ατύχημα της 25.8.2021 (εκτροχίαση δύο [2] έμφορτων οχημάτων της εμπορικής αμαξοστοιχίας 80610 στο Χ.Σ. 174+370, γραμμής Θ-ΑμΠΚ) της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.», πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., στο πλαίσιο της με αριθμό 4/20.1.2022 απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ».

**Η ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ (ΡΑΣ)
ΣΕ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις :

- α.** Του Ν. 3891/2010 (ΦΕΚ Α' 188/4.11.2010) «Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα».
- β.** Του Ν. 4727/2020 (ΦΕΚ Α' 184/23.9.2020) «Ψηφιακή Διακυβέρνηση (Ενσωμάτωση στην Ελληνική Νομοθεσία της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/2102 και της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1024) - Ηλεκτρονικές Επικοινωνίες (Ενσωμάτωση στο Ελληνικό Δίκαιο της Οδηγίας(ΕΕ) 2018/1972) και άλλες διατάξεις».
- γ.** Του Ν. 4632/2019 (ΦΕΚ Α' 159/14.10.2019) «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις».
- δ.** Του Ν. 4953/2022 (ΦΕΚ Α' 135/9.7.2022) Κύρωση της Σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές-Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία» (ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) για την ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών.
- ε.** Του Ν. 3911/2011 (ΦΕΚ Α' 12/8.2.2011) «Πιστοποίηση των μηχανοδηγών και άλλες διατάξεις».
- στ.** Της με αριθμό Φ12.1/41012/3768/21.8.2013 (ΦΕΚ Β' 2160/30.8.2013) κοινής απόφασης των υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Διαχωρισμός εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής».
- ζ.** Της με αριθμό Φ12.1/355250 (ΦΕΚ Β' 6213/23.12.2021) κοινής απόφασης των υπουργών Οικονομικών και Υποδομών

και Μεταφορών «Διαχωρισμός Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής».

- η. Της με αριθμό 1020/9.6.2021 (ΦΕΚ Β' 2913/5.7.2021) απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ «Κανονισμός Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων».
- θ. Της με αριθμό 5791/29.5.2017 (ΦΕΚ Β' 2158/23.6.2017) απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ «Κανονιστικό Πλαίσιο για την Έγκριση Πλαισίου Εποπτείας της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) για την παρακολούθηση των επιδόσεων ασφάλειας μετά τη χορήγηση πιστοποιητικού ασφαλείας ή έγκρισης ασφαλείας».
- ι. Της με αριθμό Δ4δ/οικ.89995/15.12.2018 (ΦΕΚ Β' 5781/21.12.2018) κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών, Διοικητικής Ανασυγκρότησης και Υποδομών και Μεταφορών «Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.)».
- ια. Της με αριθμό ΑΣ10/77243/580 (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019) «Τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως -Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών)» απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.
- ιβ. Της με αριθμό ΑΣ10/3816/44 (ΦΕΚ Β' 1341/13.4.2020) «Έγκριση Παραρτημάτων II και III του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως -Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών)» έγκρισης του Γενικού Γραμματέα Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.
- ιγ. Του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Α' Μέρος-Κανονισμός Σημάτων (ΦΕΚ Β' 643/23.5.2006) «Έγκριση τεχνικών κανόνων ασφαλείας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές».
- ιδ. Της με αριθμό 2007/59/ΕΚ Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου 2007 «σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας».

- ιε. Της με αριθμό Ε(2009) 8278 Απόφασης της Επιτροπής της 29^{ης} Οκτωβρίου 2009 «σχετικά με τη θέσπιση των βασικών παραμέτρων για τα μητρώα αδειών μηχανοδηγού και τα μητρώα συμπληρωματικών πιστοποιητικών που προβλέπονται στην οδηγία 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου».
- ιστ. Της με αριθμό ΑΣ19/οικ.53229/395 (ΦΕΚ Β' 2838/16.7.2018) κοινής απόφασης των Υπουργών Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων και Υποδομών και Μεταφορών «Αναγνώριση των εκπαιδευτικών κέντρων υποψηφίων μηχανοδηγών και μηχανοδηγών».
- ιζ. Της διαδικασίας διαχείρισης ασφάλειας «Εκπαίδευση και Αξιολόγηση Προσωπικού σε θέματα ασφάλειας-SMS/PRO/003» του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) της HELLENIC TRAIN Α.Ε..
- ιη. Της διαδικασίας διαχείρισης ασφάλειας «Πιστοποιητικά Μηχανοδηγών-Χορήγηση και Προσαρμογή-SAF/PRO/003B» του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) της HELLENIC TRAIN Α.Ε..
2. Το με αριθ. πρωτ. 1514/30.8.2021 έγγραφο της Πανελλήνιας Ένωσης Προσωπικού Έλξης (ΠΕΠΕ-793/27.8.2021).
3. Το με αριθ. πρωτ. 1563/8.9.2021 έγγραφο της ΡΑΣ.
4. Το με αριθ. πρωτ. 1566/8.9.2021 έγγραφο (μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου) της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (νυν HELLENIC TRAIN Α.Ε.).
5. Το με αριθ. πρωτ. 1738/29.9.2021 έγγραφο (5178/21/T12/29.9.2021) της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (νυν HELLENIC TRAIN Α.Ε.).
6. Το με αριθ. πρωτ. 2034/1.11.2021 έγγραφο του ΟΣΕ (9160517/22.10.2021).
7. Το με αριθ. πρωτ. 2358/6.12.2021 έγγραφο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (5464/21/T12/6.12.2021).
8. Το με αριθ. πρωτ. 2407/8.12.2021 έγγραφο του ΟΣΕ (9176792/6.12.2021).

9. Τη με αριθ. πρωτ. 19/4.1.2022 Εισήγηση της Προέδρου της ΡΑΣ προς την Ολομέλεια της Αρχής.
10. Τη με αριθμό 4/20.1.2022 απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ με θέμα: «Διεξαγωγή αυτεπάγγελτης έρευνας σχετικά με το σιδηροδρομικό ατύχημα (εκτροχίαση βαγονιών) στην περιοχή των Σερρών στις 25.8.2021».
11. Τη με αριθ. πρωτ. 548/22.2.2022 κοινοποίηση της ειρημένης (σχ.10) απόφασης προς ΤΡΑΙΝΟΣΕ (νυν HELLENIC TRAIN A.E.).
12. Το από 5.5.2022 χρονολογούμενο (αριθ. πρωτ. 2113/1.8.2022) Πόρισμα των στελεχών της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων (ΜΑΣΔ) της Αρχής.
13. Την από 12.3.2024 χρονολογούμενη (983/12.3.2024) Εισήγηση της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων (ΜΑΣΔ) της Αρχής (δια της Προέδρου της ΡΑΣ) προς την Ολομέλεια της Αρχής.
14. Τη με αριθ. πρωτ. 1050/14.3.2024 Πρόσκληση Συνεδρίασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ.
15. Τη με αριθμό 25/15.3.2024 Απόφαση (ΑΔΑ: ΨΕΩΒΟΚΠ2-ΞΥΓ) της Ολομέλειας της ΡΑΣ.
16. Τη με αριθ. πρωτ. 1133/21.3.2024 Πράξη της Προέδρου για τον ορισμό του Οργάνου Ακρόασης.
17. Τη με αριθ. πρωτ. 1135/21.3.2024 Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης (ΑΔΑ: 9795ΟΚΠ2-ΓΟΥ) με αντικείμενο τη διερεύνηση της ορθής και αποτελεσματικής εφαρμογής της ορθής και αποτελεσματικής εφαρμογής των διατάξεων **(Α)** των άρθρων 76 (*Όριο ταχύτητας των αμαξοστοιχιών*) και 120 (*Στελέχωση κινητήριων μονάδων*) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β'(ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019) **και (Β)** των διαδικασιών SMS 003 (*εκπαίδευση και αξιολόγηση προσωπικού στα θέματα ασφάλειας*) και SMS 003B (*πιστοποιητικά μηχανοδηγών-χορήγηση και προσαρμογή*) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειάς της αναφορικά με το σιδηροδρομικό ατύχημα της 25.8.2021 (εκτροχίαση δύο [2] έμφορτων οχημάτων της εμπορικής αμαξοστοιχίας 80610 στο Χ.Σ. 174+370, γραμμής Θ-ΑμπΚ) της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία

«HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.», πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., στο πλαίσιο της με αριθμό 4/20.1.2022 απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ».

18. Τη με αριθ. 2374Γ'/22.3.2024 έκθεση επίδοσης του δικαστικού επιμελητή της Περιφέρειας του Εφετείου Αθηνών με έδρα στο Πρωτοδικείο Αθηνών,, για την προς την σιδηροδρομική επιχείρηση με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» επίδοση της ειρημένης (σχ. 15) Απόφασης της Ολομέλειας της Αρχής.
19. Τη με αριθ. 2376Γ'/22.3.2024 έκθεση επίδοσης του δικαστικού επιμελητή της Περιφέρειας του Εφετείου Αθηνών με έδρα στο Πρωτοδικείο Αθηνών,, για την προς την σιδηροδρομική επιχείρηση με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» επίδοση της ειρημένης (σχ. 17) Πράξης Διεξαγωγής Ακρόασης.
20. Τη με αριθ. πρωτ. 1396/9.4.2024 εγκριτική απόφαση του αρμόδιου Οργάνου Ακρόασης επί του από 2.4.2024 χρονολογούμενου αιτήματος της «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» περί αναβολής διεξαγωγής ακρόασης.
21. Το με αριθ. πρωτ. 1533/19.4.2024 Υπόμνημα της HELLENIC TRAIN Α.Ε..
22. Το με αριθμό 6833/22.4.2024 ειδικό συμβολαιογραφικό πληρεξούσιο της συμβολαιογράφου Αθηνών,
23. Τα πρακτικά της στις 23.4.2024 διεξαχθείσας συνεδρίασης της Επιτροπής Ακροάσεων της ΡΑΣ.
24. Το από 24/05/2024 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου που αφορά την κοινοποίηση στην HELLENIC TRAIN Α.Ε. των ειρημένων (σχ.23) πρακτικών.

25. Το με αριθ. πρωτ. 1946/29.5.2024 Συμπληρωματικό, κατ' άρθρο 22 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ, Υπόμνημα της HELLENIC TRAIN A.E..
26. Τη με αριθμό 24/15.3.2024 Απόφαση (ΑΔΑ: 6ΚΘΒΟΚΠ2-Γ08) της Ολομέλειας της ΡΑΣ με θέμα: «Απόφαση για τη διαπίστωση παράβασης διατάξεων του Ν.3911/2011 αναφορικά με το σιδηροδρομικό ατύχημα της 25.8.2021 (εκτροχίαση δύο [2] έμπορτων οχημάτων της εμπορικής αμαξοστοιχίας 80610 στο Χ.Σ. 174+370, γραμμής Θ-ΑμΠΚ) της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN A.E.», πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., στο πλαίσιο της με αριθμό 4/20.1.2022 απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ».
27. Τη με αριθ. 2373Γ'/22.3.2024 έκθεση επίδοσης του δικαστικού επιμελητή της Περιφέρειας του Εφετείου Αθηνών με έδρα στο Πρωτοδικείο Αθηνών,, για την προς την σιδηροδρομική επιχείρηση με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN A.E.» επίδοση της ειρημένης (σχ.26) Απόφασης της Ολομέλειας.
28. Το από 09/07/2024 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου που αφορά την Πρόσκληση Συνεδρίασης της Επιτροπής Ακροάσεων της ΡΑΣ.
29. Το με αριθ. πρωτ. 2520/11.7.2024 Πόρισμα της Επιτροπής Ακροάσεων της ΡΑΣ.
30. Τη με αριθ. πρωτ. 134/11.07.2024 Εισήγηση της Προέδρου της ΡΑΣ προς την Ολομέλεια.

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ :

I. ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΥΤΕΠΑΓΓΕΛΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

- Iα. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας (Αρχή Ασφάλειας

Σιδηροδρομικών Μεταφορών), έλαβε το με αριθ. πρωτ. 1514/30.8.2021 έγγραφο (σχ.2, ΠΕΠΕ-793/27.8.2021) της Πανελληνίας Ένωσης Προσωπικού Έλξης με το οποίο ενημερώθηκε, μεταξύ άλλων, για την στις 25.8.2021 εκτροχίαση και ανατροπή δύο βυτιοφόρων φορταμαξών της με αριθμό 80610 με Δ/Η MLW/504+509 εμπορικής αμαξοστοιχίας στη χιλιομετρική θέση 173+700 της γραμμής Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης και την επακόλουθη διαρροή 5.400lt ή 4.401kg καύσιμου πετρελαίου.

- Ιβ.** Ακολούθως, η ΡΑΣ με τη με αριθμό πρωτ. 1563/8.9.2021 επιστολή της (σχ.3) ζήτησε από τη σιδηροδρομική επιχείρηση με τον διακριτικό τίτλο ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. (νυν HELLENIC TRAIN Α.Ε.) και από τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής (ΟΣΕ) αφενός μεν την επίσπευση διερεύνησης της εκτροχίασης δύο (2) βαγονιών του προαναφερόμενου (υπό στοιχείο α) ατυχήματος και τη γνωστοποίηση σε αυτή (ΡΑΣ) των σχετικών εκθέσεων/πορισμάτων, και αφετέρου σχετική πληροφόρηση-ενημέρωση με την αποστολή **όχι μόνο** των σχετικών ημερήσιων δελτίων συμβάντων και ατυχημάτων, από τα οποία να προκύπτουν τα ονόματα των μηχανοδηγών που ενεπλάκησαν στα ανωτέρω συμβάντα, προκειμένου να διενεργήσει τους προβλεπόμενους στο άρθρο 29 §7 του Ν. 3911/2011 ελέγχους για τους μηχανοδηγούς, **αλλά και** των σχετικών δελτίων έλξης και φύλλων πορείας των εμπλεκόμενων αμαξοστοιχιών.
- Ιγ.** Ο Σύμβουλος Ασφαλούς Μεταφοράς Εμπορευμάτων (ΣΑΜΕΕ) της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. απέστειλε στη ΡΑΣ την, σύμφωνα με το άρθρο 1.8.5 του κανονισμού RID 2021, αναφορά του (σχ.4) σχετικά με το ατύχημα της 25.8.2021, ενώ, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. με το με αριθ. πρωτ. 1738/29.9.2021 έγγραφό της (σχ.5) ενημέρωσε την Αρχή αναφορικά με τα δύο ανωτέρω συμβάντα γνωστοποιώντας **(α)** τα ημερήσια δελτία συμβάντων και ατυχημάτων (με τα ονόματα των μηχανοδηγών, **(β)** τα δελτία έλξης των αμαξοστοιχιών, **(γ)** τα φύλλα πορείας των αμαξοστοιχιών, **(δ)** την ανάλυση του ταχογράφου της κάθε αμαξοστοιχίας, και **(ε)** τις αναφορές των μηχανοδηγών. Με το ίδιο έγγραφο (σχ.5) γνωστοποίησε στην Αρχή αναφορικά με το ατύχημα

(εκτροχίαση βαγονιών) της 25.8.2021, **(1)** την αναφορά του ΣΑΜΕΕ, **(2)** τα κοστολογικά στοιχεία του συμβάντος και **(3)** φωτογραφίες από την περιοχή. Ωστόσο, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ για κανένα από τα ανωτέρω ατυχήματα (εκτροχίαση βαγονιών στις 25.8.2021 και σύγκρουση με μηχανήμα γραμμής στις 26.8.2021) δεν απέστειλε στη ΡΑΣ σχετικό πόρισμα διερεύνησης.

- Ιδ.** Αντιθέτως, ο ΟΣΕ Α.Ε. με το αριθ. πρωτ. 2034/1.11.2021 έγγραφό του (σχ.6) γνωστοποίησε στη ΡΑΣ το με αριθμό 43/18.10.2021 Πόρισμά του (για την εκτροχίαση δύο (2) έμπορτων οχημάτων της εμπορικής αμαξοστοιχίας 80610 στο Χ.Σ. 174+370, γραμμής Θ-ΑμΠΚ, την Τετάρτη 25.8.2021 και ώρα 13:45) στο οποίο γίνεται, μεταξύ άλλων, διεξοδική αναφορά στα αίτια που προκάλεσαν το εν λόγω ατύχημα.
- Ιε.** Η ΡΑΣ, αφού αξιολόγησε τα ληφθέντα από το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας (ΜΑΣΔ) στοιχεία και λαμβάνοντας υπόψη τη με αριθ. πρωτ. 19/4.1.2022 Εισήγηση της Προέδρου της ΡΑΣ προς την Ολομέλεια της Αρχής (σχ.9) εξέδωσε, σύμφωνα με το άρθρο 5 §2 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ διεξαγωγή αυτεπάγγελτης έρευνας, τη με αριθμό 4/20.1.2022 απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής (σχ.10) σχετικά με το εν λόγω συμβάν (εκτροχίαση βαγονιών), με αντικείμενο τον έλεγχο της τήρησης των κανονισμών, των διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας και των απαιτήσεων του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. σε σχέση με την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών, σύμφωνα με τις ενδείξεις και τα αποδεικτικά στοιχεία τα οποία είχαν περιέλθει σε γνώση της Αρχής. Συνακόλουθα, η σχετική έρευνα αποφασίστηκε να διενεργηθεί από στελέχη του προσωπικού της αρμόδιας Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας (ΜΑΣΔ) της ΡΑΣ, σύμφωνα με τους ορισμούς του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ (σχ.1ι) και κοινοποίησε την ειρημένη (σχ.10) απόφαση στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. με το με αριθ. πρωτ. 548/22.2.2022 έγγραφό της (σχ.11).

Ιστ. Με το αριθ. πρωτ. 2113/1.8.2022 Πόρισμα (σχ.12) των στελεχών της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων (ΜΑΣΔ) της Αρχής **διαπιστώθηκε ότι: (Α) ο** (υπάλληλος-προσθηθείς της εν λόγω σιδηροδρομικής επιχείρησης), ως μέλος του πληρώματος που ενεπλάκη στο ατύχημα της 25.8.2021 (εκτροχίαση βαγονιών) **δεν διέθετε**, ως όφειλε, ένα ή περισσότερα πιστοποιητικά στα οποία αναγράφεται η υποδομή και το τροχαίο υλικό επί των οποίων του επιτρέπεται να μηχανοδηγεί **(Α1) κατά παράβαση** των διατάξεων των άρθρων 4 §1 και 18 §1 του Ν.3911/2011 **και (Α2) κατά παράβαση** των διαδικασιών SMS 003 (εκπαίδευση και αξιολόγηση προσωπικού στα θέματα ασφάλειας) και SMS 003B (πιστοποιητικά μηχανοδηγών-χορήγηση και προσαρμογή) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., δεδομένου ότι, **αφενός μεν**, σύμφωνα με τη διαδικασία SMS003B (Πιστοποιητικά Μηχανοδηγών-Χορήγηση και Προσαρμογή) του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. προβλέπεται (πρβλ.σελ.5 της εν λόγω διαδικασίας) ότι «...Κάθε μηχανοδηγός που εργάζεται σε κοινοτικό σιδηροδρομικό δίκτυο-και άρα στο ελληνικό- **οφείλει να κατέχει** ένα ή περισσότερα πιστοποιητικά, στα οποία αναγράφονται οι υποδομές επί των οποίων επιτρέπεται στον κάτοχό του να οδηγεί καθώς και το τροχαίο υλικό που επιτρέπεται να οδηγεί. Κάθε πιστοποιητικό πληροί τις προδιαγραφές του Παραρτήματος ΙΙ του Κανονισμού (ΕΕ) με αριθμό 36/2010...», **και αφετέρου**, σύμφωνα με τη διαδικασία SMS003 (Εκπαίδευση και Αξιολόγηση προσωπικού σε θέματα ασφάλειας) του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. προβλέπεται (πρβλ.σελ.5 της εν λόγω διαδικασίας) ότι «...Το προσωπικό της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. που έχει κρίσιμα καθήκοντα από πλευράς ασφάλειας είναι το προσωπικό της ΔΙΣΜΟΕ (Κλάδος Ελέγχου και Κίνησης Αμαξοστοιχιών), το προσωπικό της ΔΙΚΑΜ (Κλάδος Μηχανοδηγών) και το προσωπικό της ΔΙΕΜΜΕ (Κλάδος Διαχειριστών Εμπορευμάτων). Το προσωπικό των ανωτέρω Διευθύνσεων εκπαιδεύεται και λαμβάνει τα αντίστοιχα πιστοποιητικά όπως προβλέπεται από τους κανόνες της Εθνικής Νομοθεσίας ή τις Τεχνικές Προδιαγραφές

Διαλειτουργικότητας...», ενώ, η πρόκληση του ατυχήματος (εκτροχίαση βαγονιών) **οφείλεται (Β) στην υπέρβαση** του ορίου ταχύτητας σε ποσοστό 37% της μέγιστης επιτρεπόμενης ταχύτητας κατά τη διέλευση της εμπορικής 80610 στις 25.8.2021 από το Χ.Σ.173+800 γραμμής Θ-ΑμΠΚ, **κατά παράβαση** του άρθρου 76 (Όριο ταχύτητας των αμαξοστοιχιών) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1θ και 1ι). Τέλος, διαπιστώθηκε **(Γ) στην παράβαση** του άρθρου 120 (Στελέχωση κινητήριων μονάδων) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1θ και 1ι) αφού στο συγκεκριμένο δρομολόγιο επιβαλλόταν η παρουσία δύο (2) μηχανοδηγών.

- Ιζ. Σε συνέχεια του προαναφερόμενου Πορίσματος (σχ.12), και κατόπιν της με αριθ. πρωτ. 983/12.3.2024 Εισήγησης (σχ.13) της ΜΑΣΔ (δια της Προέδρου της Αρχής) προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ, εκδόθηκε η με αριθμό 25/15.3.2024 Απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής (σχ.15) για την κλήση σε ακρόαση της εταιρείας με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε με θεματικό αντικείμενο τη διερεύνηση της ορθής και αποτελεσματικής εφαρμογής της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, και ειδικότερα **(Α)** των άρθρων 76 (Όριο ταχύτητας των αμαξοστοιχιών) και 120 (Στελέχωση κινητήριων μονάδων) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β'(ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019) **και (Β)** των διαδικασιών SMS 003 (εκπαίδευση και αξιολόγηση προσωπικού στα θέματα ασφάλειας) και SMS 003B (πιστοποιητικά μηχανοδηγών-χορήγηση και προσαρμογή) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειάς της αναφορικά με το σιδηροδρομικό ατύχημα της 25.8.2021 (εκτροχίαση δύο [2] έμφορτων οχημάτων της εμπορικής αμαξοστοιχίας 80610 στο Χ.Σ. 174+370, γραμμής Θ-ΑμΠΚ) της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.», πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., στο πλαίσιο της με αριθμό 4/20.1.2022 απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ.
- Ιη. Σε συνέχεια των ανωτέρω, με τη με αριθμό 1135/21.3.2024 Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης της Προέδρου της ΡΑΣ (σχ.17), η οποία

επιδόθηκε νομότυπα και εμπρόθεσμα στην HELLENIC TRAIN A.E. (σχ.19), ορίστηκε η διενέργεια ακρόασης της σιδηροδρομικής επιχείρησης HELLENIC TRAIN A.E. ενώπιον της ορισθείσας Τριμελούς Επιτροπής Ακρόασης της ΡΑΣ για τις 9.4.2024, οπότε και αναβλήθηκε (σχ.20), κατ' άρθρο 14 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ, για τις 23.4.2024. Πριν τη διεξαγωγή της ακρόασης η HELLENIC TRAIN A.E. κατέθεσε το με αριθ. πρωτ. 1533/19.4.2024 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.21) καθώς και τα συνημμένα με αυτό έγγραφα.

- Ιθ.** Κατά την στις 23.4.2024 συνεδρίαση της Επιτροπής Ακροάσεων της ΡΑΣ, το λόγο έλαβαν οι πληρεξούσιοι δικηγόροι της HELLENIC TRAIN A.E.,, και (σχ.22) οι οποίοι τοποθετήθηκαν επί των ερευνώμενων παραβάσεων, ανέπτυξαν τις απόψεις τους, έδωσαν διευκρινίσεις και απάντησαν σε ερωτήσεις που τους υπέβαλαν η Πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπής. Με την ολοκλήρωση της ακροαματικής διαδικασίας χορηγήθηκε προθεσμία πέντε (5) ημερών μετά την παραλαβή των πρακτικών (σχ.24) από την ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση, προκειμένου να υποβάλλει το συμπληρωματικό υπόμνημά της και, πράγματι, η HELLENIC TRAIN A.E. κατέθεσε το, κατ' άρθρο 22 του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής, με αριθ. πρωτ. 1946/29.5.2024 (σχ.25) συμπληρωματικό υπόμνημά της.
- Ιιι.** Μετά την ολοκλήρωση της ειρημένης ακροαματικής διαδικασίας, η Επιτροπή Ακροάσεων της ΡΑΣ στις 10.7.2024 (σχ. 28) συνήλθε σε διάσκεψη στην αίθουσα συνεδριάσεων των Γραφείων της, και αφού, έλαβε υπόψη τα στοιχεία του φακέλου της κρινόμενης υπόθεσης, τις απόψεις που διατύπωσε προφορικά η ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση κατά τη συζήτηση της υπόθεσης, τα υπομνήματα που υπέβαλε, καθώς και τα έγγραφα που κατέθεσε, διατύπωσε το με αριθ. πρωτ. 2520/11.7.2024 (σχ. 29) Πόρισμά της, το οποίο υπέβαλε στην Ολομέλεια της ΡΑΣ, σύμφωνα με τα άρθρα 25 και 26 του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής, για την έκδοση σχετικής με την υπόθεση απόφασης.

II. Η ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

- IIα.** Η εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» που εδρεύει στην Αθήνα (Λ. Συγγρού 41 & Πετμεζά αριθ. 13) αποτελεί τον βασικό πάροχο σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στην Ελλάδα χρησιμοποιώντας το εθνικό δίκτυο και την εν γένει σιδηροδρομική υποδομή η οποία ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο, έναντι τελών χρήσης της εν λόγω σιδηροδρομικής υποδομής, καταβαλλόμενων στην εταιρεία-Διαχειριστή του δικτύου, ΟΣΕ Α.Ε..
- IIβ.** Η HELLENIC TRAIN Α.Ε. πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., ιδρύθηκε το 2005, ως θυγατρική εταιρεία του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ Α.Ε.) κατά ποσοστό 100%, έπειτα από το διαχωρισμό των δραστηριοτήτων διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής από τις δραστηριότητες των (επιβατικών και εμπορευματικών) σιδηροδρομικών μεταφορών. Το 2007 απορρόφησε την εταιρεία ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε. (η οποία διαχειριζόταν τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο της Αθήνας), προσθέτοντας στο αντικείμενό της τη διαχείριση και λειτουργία των προαστιακών γραμμών. Το 2008 η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αποσχίσθηκε από τον Όμιλο ΟΣΕ, καθώς η ΟΣΕ Α.Ε. μεταβίβασε το σύνολο των μετοχών τις οποίες κατείχε επί του μετοχικού κεφαλαίου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο Ελληνικό Δημόσιο. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ λειτούργησε ως ανεξάρτητη εταιρεία με μοναδικό μέτοχο το Ελληνικό Δημόσιο μέχρι και το 2013, οπότε το σύνολο των μετοχών της περιήλθε στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου («ΤΑΙΠΕΔ»).
- IIγ.** Τον Σεπτέμβριο του 2017 ολοκληρώθηκε η πώληση και μεταβίβαση του 100% των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην ιταλική εταιρεία Ferrovie dello Stato Italiane SpA (εν συντομία «FSI»). Η τελευταία ανήκει κατά 100% στο Ιταλικό Δημόσιο και είναι η μητρική του διεθνούς Ομίλου εταιρειών FSI ο οποίος δραστηριοποιείται στους κλάδους των εμπορευματικών μεταφορών (κυρίως σιδηροδρομικών), των επιβατικών μεταφορών (οδικών και σιδηροδρομικών, σε Ιταλία, Γερμανία, Γαλλία, Ελλάδα, Ηνωμένο Βασίλειο και Ολλανδία) και συναφών υπηρεσιών,

συμπεριλαμβανομένης της υπηρεσίας συντήρησης τροχαίου υλικού. Ο Όμιλος FSI απασχολεί πάνω από 75.000 εργαζόμενους, ενώ σε ετήσια βάση εξυπηρετεί 830 εκ. επιβάτες και μεταφέρει 50 εκ. τόνους εμπορευμάτων.

- ΙΙδ.** Στις 31.12.2019, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ συγχώνευσε δι' απορρόφησης την (πρώην) εταιρεία με την επωνυμία «Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Α.Ε.» και το διακριτικό τίτλο «ΕΕΣΣΤΥ ΑΕ». Η ΕΕΣΣΤΥ αποτελεί συνέχεια της πρώην Γενικής Διεύθυνσης Συντήρησης Τροχαίου Υλικού του ΟΣΕ, από τον οποίο αποσχίσθηκε το 2013 επί σκοπώ αποκρατικοποίησης, μέσω της μεταβίβασης του συνόλου του μετοχικού της κεφαλαίου στο ΤΑΙΠΕΔ (680/2019 Απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού - ΦΕΚ Β'4771/24.12.2019). Η ΕΕΣΣΤΥ ήταν Υπεύθυνος για τη Συντήρηση Τροχαίου Υλικού Φορέας (ΥΣΦ), δραστηριοποιούμενη κυρίως, στην παροχή υπηρεσιών συντήρησης, επισκευής και ανακατασκευής τροχαίου και λοιπού σιδηροδρομικού υλικού και άλλων μέσων σταθερής τροχιάς και αποτελώντας τον μοναδικό πάροχο υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού στη Χώρα.
- ΙΙε.** Με τη με αριθ. πρωτ. 2632684/1.7.2022 Ανακοίνωση του Γ.Ε.ΜΗ. (σχ. 2 - Απόφαση Γ.Ε.ΜΗ. 6390-1.7.2022), εγκρίθηκε η τροποποίηση του άρθρου 1 (επωνυμία) του καταστατικού της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και καταχωρίστηκε στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο το νέο κείμενο καταστατικού της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN Α.Ε.». Σύμφωνα με το καταστατικό της, σκοπός της εν λόγω σιδηροδρομικής επιχείρησης είναι: «α. Η παροχή υπηρεσιών έλξης για την σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών. β. Η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση αστικών, προαστιακών, περιφερειακών, υπεραστικών και διεθνών επιβατικών και εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών, καθώς και μεταφορών με πάσης φύσεως με συστήματα σταθερής τροχιάς. γ. Η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση αστικών, προαστιακών, περιφερειακών, υπεραστικών και διεθνών λεωφορειακών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών, στην ημεδαπή ή την αλλοδαπή. δ. Η

ίδρυση και λειτουργία γραφείων γενικού τουρισμού της αλλοδαπής ή της ημεδαπής, καθώς και η πρακτόρευση μεταφορικών εταιρειών και γραφείων γενικού τουρισμού. ε. Η παροχή πάσης φύσεως υπηρεσιών διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics), καθώς και κάθε δραστηριότητα σχετιζόμενη με τη διαχείριση εφοδιαστικής αλυσίδας, όπως ενδεικτικώς, η πρακτόρευση, φύλαξη, διαλογή, ποιοτικός έλεγχος, ετικετοκόλληση, παλετοποίηση και κατασκευή, αγορά ή μίσθωση και διατήρηση των απαιτούμενων εγκαταστάσεων (όπως ενδεικτικώς αποθηκών και ειδικών κατασκευών), καθώς και κάθε είδους εξοπλισμού (όπως ενδεικτικώς οχημάτων, μηχανημάτων και λογισμικού) για την παροχή των υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας και των συναφών υπηρεσιών. στ. Η οργάνωση, εκμετάλλευση και παροχή υπηρεσιών κατάκλισης και εστίασης επιβατών. ζ. Η οργάνωση και λειτουργία εργασιών κατασκευής, επισκευής και συντήρησης του τροχαίου υλικού. η. Η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση μεταφορών οι οποίες αποσκοπούν στη βελτίωση της συμπληρωματικότητας του συστήματος μεταφορών της χώρας και στην αρτιότερη εξυπηρέτηση του κοινού. θ. Η ανάπτυξη κάθε άλλης δραστηριότητας που αποσκοπεί στην ανάπτυξη του μεταφορικού έργου και την άρτια εξυπηρέτηση του κοινού, όπως η παροχή υπηρεσιών τουριστικού χαρακτήρα, η εκτέλεση διαμεταφορικού έργου, η θέση σε λειτουργία και η εκμετάλλευση τηλεπικοινωνιακού δικτύου, η κατασκευή έργων σχετικών με την εκπλήρωση του σκοπού της. ι. Η παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών και η εκπόνηση μελετών σχετικών με τις δραστηριότητές της. ια. Η παροχή πάσης φύσεως υπηρεσιών τουριστικών λεωφορείων. ιβ. Η παροχή πάσης φύσεως υπηρεσιών οδικών εμπορευματικών μεταφορών. ιγ. Η διενέργεια κάθε άλλης συναφούς εργασίας ή δραστηριότητας άμεσα ή έμμεσα σχετιζόμενης με το σκοπό της Εταιρείας, όπως αυτός οριοθετείται με το παρόν και τη σχετική νομοθεσία, για την οποία ήθελε αποφασίσει νομίμως το Διοικητικό Συμβούλιο. ιδ. Η παροχή υπηρεσιών συντήρησης, επισκευής και ανακατασκευής τροχαίου και λοιπού σιδηροδρομικού υλικού και άλλων μέσων σταθερής τροχιάς, ιε. Η διαχείριση ή/και

εκμίσθωση σε τρίτους τροχαίου υλικού είτε ιδιόκτητου είτε εξ ονόματος άλλων, συμπεριλαμβανομένου τροχαίου υλικού που τυχόν της ανατεθεί από το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει του άρθρου 23 του Ν. 4111/13. Για την εκπλήρωση του σκοπού της, η Εταιρεία μπορεί να ιδρύει θυγατρικές εταιρείες, να εξαγοράζει ή να συμμετέχει σε οποιαδήποτε επιχείρηση, οποιουδήποτε εταιρικού τύπου, κοινοπραξία ή συνεταιρισμό, με όμοιους ή παρεμφερείς με τους πιο πάνω σκοπούς, να εκχωρεί μέρος των δραστηριοτήτων της, να συνεργάζεται ή να συνεταιρίζεται με οποιοδήποτε νομικό ή φυσικό πρόσωπο, συνεταιρισμούς ή Κοινοπραξίες με οποιονδήποτε τρόπο, να ιδρύει υποκαταστήματα, γραφεία στο εσωτερικό ή το εξωτερικό, να αντιπροσωπεύει οποιαδήποτε επιχείρηση αλλοδαπή ή ημεδαπή με όμοιους ή παρεμφερείς σκοπούς, να συνάπτει συμβάσεις προς εξεύρεση οικονομικών πόρων, να εκδίδει δάνεια με ανώνυμες ομολογίες, να αναθέτει σε τρίτους οποιοδήποτε έργο, προμήθεια, να εποπτεύει και συντονίζει τις απαιτούμενες εργασίες, να αποκτά ή να διαθέτει τα περιουσιακά της στοιχεία, κινητά, ακίνητα ή δικαιώματα, με αγορά, πώληση, απαλλοτρίωση, ανταλλαγή ή με οιονδήποτε άλλο νόμιμο τρόπο, να εκμισθώνει, υπεκμισθώνει, παραχωρεί ή εκχωρεί τη χρήση αυτών σε οιονδήποτε τρίτο, φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης ή Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου ή φορέα του Δημόσιου Τομέα, να μισθώνει, υπομισθώνει ή να αποδέχεται την παραχώρηση χρήσης αυτών, με κάθε νόμιμο τρόπο, από οιονδήποτε τρίτο και γενικότερα να προβαίνει σε οποιαδήποτε εργασία, για την εκπλήρωση του πιο πάνω σκοπού της».

III. ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ-ΟΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΡΑΣ

(Α) Η ΡΑΣ συστάθηκε με τον Ν. 3891/2010 (ΦΕΚ Α' 188/4.11.2010), ο οποίος διέπει την εν γένει οργάνωση και λειτουργία της (βλ. άρθρα 22 έως 34Α). Αποτελεί τον αρμόδιο ρυθμιστικό φορέα για την ελληνική σιδηροδρομική αγορά, καθώς εποπτεύει και ελέγχει την εν λόγω σιδηροδρομική αγορά ώστε αυτή να λειτουργεί υπό καθεστώς ελεύθερου ανταγωνισμού, να μην υφίστανται διακρίσεις εις

βάρος σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (ελληνικών ή αλλοδαπών) οι οποίες ήδη δραστηριοποιούνται ή ενδιαφέρονται να δραστηριοποιηθούν στην Ελλάδα, και εν γένει να διασφαλίζεται πλήρως η τήρηση της κείμενης (εθνικής και ενωσιακής) σιδηροδρομικής νομοθεσίας, απευθύνοντας οδηγίες ή συστάσεις, επιβάλλοντας κυρώσεις και λαμβάνοντας κάθε πρόσφορο μέτρο, όπου και όταν αυτό απαιτείται, είτε αυτεπάγγελτα είτε κατόπιν υποβολής ενώπιόν της σχετικής καταγγελίας ή προσφυγής.

(Β) Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 28 (Αρμοδιότητες της Ρ.Α.Σ.) του Ν.3891/2010, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, η ΡΑΣ είναι ο ρυθμιστικός φορέας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα και έχει, μεταξύ άλλων, τις ακόλουθες αρμοδιότητες: «**1.** Ασκεί τις αρμοδιότητες που εκάστοτε επιφυλάσσει η ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία για το ρυθμιστικό φορέα στις σιδηροδρομικές μεταφορές αυτεπαγγέλτως ή κατόπιν προσφυγής. Εποπτεύει τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς, την τήρηση των διατάξεων του παρόντος και της σχετικής νομοθεσίας. Επιπλέον, παρακολουθεί την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, εξασφαλίζει τη δίκαιη και χωρίς διακρίσεις αντιμετώπιση πάντων, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα και εκδίδει τις απαιτούμενες εκτελεστές πράξεις. Διενεργεί ελέγχους κατόπιν προσφυγών ή και αυτεπαγγέλτως για τα θέματα αρμοδιότητας της. [...] **2.** Αποφασίζει επί αναφορών, καταγγελιών και προσφυγών αιτούντων [...]. **5.** Έχει το δικαίωμα να ζητήσει σχετικές πληροφορίες από τον Διαχειριστή Υποδομής, τους αιτούντες και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται, οι οποίες πρέπει να παρέχονται χωρίς άσκοπη καθυστέρηση. [...]. **7.** Παρακολουθεί τις εξελίξεις στη σιδηροδρομική αγορά και μπορεί να αποφασίζει αυτεπαγγέλτως τη λήψη μέτρων, ώστε να αποφεύγονται πιθανές δυσμενείς εξελίξεις. Κάθε απόφαση της είναι δεσμευτική για τους αποδέκτες της και υπόκειται στα ένδिका μέσα που προβλέπονται κατά την κείμενη νομοθεσία. [...]. **17.** Απευθύνει οδηγίες ή συστάσεις και επιβάλλει κυρώσεις σύμφωνα με τις διατάξεις των

άρθρων 32 και 33 του παρόντος νόμου. **18.** Διεξάγει ακροάσεις, είτε αυτεπαγγέλτως είτε κατόπιν έγγραφης καταγγελίας οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον, για τη διαπίστωση παραβάσεων διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, καθώς και για κάθε άλλη περίπτωση για την οποία ρητά δίδεται σχετική αρμοδιότητα με τον παρόντα νόμο. **19.** Εκδίδει τον Κανονισμό Ακροάσεων, ο οποίος ρυθμίζει τα θέματα σχετικά με τη διεξαγωγή αυτών, σε εφαρμογή των αρμοδιοτήτων της, σύμφωνα με τον παρόντα νόμο. **20.** Εκδίδει κανονιστικές και ατομικές διοικητικές πράξεις με τις οποίες ρυθμίζεται κάθε διαδικασία και θέμα σε σχέση με τις αρμοδιότητες της. [...].».

(Γ) Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 32 (Διοικητικές Κυρώσεις) του Ν.3891/2010, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, «1. Σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του ν. 3891/2010, [...], της σχετικής με τις αρμοδιότητες της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, των συστάσεων της Ρ.Α.Σ. για συμμόρφωση, των όρων των αδειών που χορηγούνται, καθώς και σε περίπτωση παράλειψης ή μη προσήκουσας παροχής πληροφοριών σε σχετικό νόμιμο αίτημα της, η Ρ.Α.Σ. κοινοποιεί στο υπαίτιο πρόσωπο τη διαπίστωση της παράβασης και του παρέχει τη δυνατότητα να εκθέσει τις απόψεις του στο πλαίσιο σχετικής ακρόασης και να αποκαταστήσει τη νομιμότητα εντός εύλογου χρονικού διαστήματος. 2. Η Ρ.Α.Σ. μπορεί με ειδικά αιτιολογημένη απόφαση της και ύστερα από προηγούμενη ακρόαση των ενδιαφερομένων να απαιτήσει την παύση της παράβασης είτε αμέσως είτε εντός εύλογου χρονικού διαστήματος και να λαμβάνει κατάλληλα και αναλογικά μέτρα που αποβλέπουν στην εξασφάλιση της συμμόρφωσης και να επιβάλλει στο υπαίτιο πρόσωπο μία ή περισσότερες από τις παρακάτω κυρώσεις: α) Σύσταση για συμμόρφωση σε συγκεκριμένη διάταξη της νομοθεσίας με προειδοποίηση επιβολής προστίμων σε περίπτωση υποτροπής. β) Πρόστιμο έως το 15% του ετήσιου κύκλου εργασιών της υπαίτιας επιχείρησης κατά την τρέχουσα ή την προηγούμενη της παράβασης χρήση [...].

(Δ) Επιπρόσθετα, σύμφωνα με το άρθρο 68 (Καθήκοντα) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11^{ης} Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν. 4632/2019 ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι: «**1. Ως εθνική αρχή ασφάλειας ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.** Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διαθέτει την απαραίτητη εσωτερική και εξωτερική οργανωτική ικανότητα από άποψη ανθρώπινων και υλικών πόρων. Είναι ανεξάρτητη ως προς την οργάνωση, τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστή υποδομής, αιτούντα ή αναθέτοντα φορέα και από οποιονδήποτε φορέα αναθέτοντα δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών, ενώ, σύμφωνα με το άρθρο 70 (Αρχές για τη λήψη αποφάσεων) του ίδιου, όπως παραπάνω νόμου προβλέπεται ότι: «**1. [...] 2. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει το δικαίωμα να διενεργεί όλες τις επιθεωρήσεις, τους ελέγχους και τις έρευνες που απαιτούνται για την εκπλήρωση των καθηκόντων της και έχει πρόσβαση σε όλα τα σχετικά έγγραφα, καθώς και στους χώρους, τις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, καθώς και, εφόσον απαιτείται, οποιοδήποτε παράγοντα που αναφέρεται στο άρθρο 56 (πρβλ. άρθρο 3 §1 περίπτωση (α) του Ν.3911/2011, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει κατά τα διαλαμβανόμενα στο άρθρο 88 §5 του Ν.4632/2019) [...].****10. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να απευθύνει προειδοποιήσεις** 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. [...]».

(Ε) Εξάλλου, σύμφωνα με άρθρο 70 (Αρχές για τη λήψη αποφάσεων) του ίδιου, όπως παραπάνω νόμου προβλέπεται ότι: «**1. [...] 2. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει το δικαίωμα να διενεργεί όλες τις επιθεωρήσεις, τους ελέγχους και τις έρευνες που απαιτούνται για την εκπλήρωση των καθηκόντων της και έχει πρόσβαση σε όλα τα σχετικά έγγραφα, καθώς και στους χώρους, τις**

εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, καθώς και, εφόσον απαιτείται, οποιουδήποτε παράγοντα που αναφέρεται στο άρθρο 56. 3. Οι αποφάσεις της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων υπόκεινται στα ένδικο βοηθήματα του άρθρου 34 του ν. 3891/2010. [...]».

(ΣΤ) Επίσης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στη διάταξη του άρθρου 79 (Κυρώσεις) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11^{ης} Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν. 4632/2019 προβλέπεται ρητά, μεταξύ άλλων, ότι: **«1. 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), να επιβάλλει διοικητικές κυρώσεις στο Διαχειριστή Υποδομής, στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και στον υπεύθυνο φορέα συντήρησης. Οι διοικητικές κυρώσεις είναι οι εξής: [...], 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 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, [...], 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, [...]. 2. Στις περιπτώσεις πολλαπλών παραβάσεων των διατάξεων του δεύτερου μέρους, καθώς και σε περιπτώσεις που δεν εμπίπτουν σαφώς σε μία από τις κατηγορίες των περιπτώσεων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου επιβάλλεται πρόστιμο το οποίο δεν υπερβαίνει**

αθροιστικά το ποσό των εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ. **3.** Στις περιπτώσεις υποτροπής το επιβληθέν πρόστιμο διπλασιάζεται και ανακαλείται για έναν (1) έως τρεις (3) μήνες το πιστοποιητικό ασφάλειας ή η έγκριση ασφάλειας. **4.** Για τον καθορισμό του προστίμου λαμβάνεται υπόψη, μεταξύ άλλων, η φύση, η σοβαρότητα και η διάρκεια της παράβασης. **5.** 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 [..]».

(Ζ) Τέλος, η εσωτερική διάρθρωση και η λειτουργία της ΡΑΣ, καθώς και η διαχείριση των πόρων της, διέπονται από τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ (σχ. 1ι), ο οποίος έχει εκδοθεί δυνάμει του άρθρου 31 §1 του Ν. 3891/2010, ενώ η διαδικασία ακρόασης ενώπιον της ΡΑΣ ρυθμίζεται από τον σχετικό Κανονισμό Ακροάσεων (σχ. 1η), ο οποίος έχει εκδοθεί δυνάμει του άρθρου 28 §19 του Ν. 3891/2010. Στο πλαίσιο της άσκησης των αρμοδιοτήτων της, η ΡΑΣ μετέχει σε διεθνή δίκτυα συνεργασίας, και ειδικότερα, στο Δίκτυο των Εθνικών Φορέων Επιβολής του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 (National Enforcement Body-NEB), στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA), στο Δίκτυο Εθνικών Αρχών Ασφαλείας (NSAsNetwork), στο Ανεξάρτητο Δίκτυο Ρυθμιστών για το Σιδηρόδρομο (IRG-Rail), στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ανταγωνισμού (ECN) και στο δίκτυο των Ευρωπαϊκών Ρυθμιστικών Φορέων Σιδηροδρόμου (ENRRB).

IV. ΟΙ ΕΡΕΥΝΩΜΕΝΕΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ

Στο πλαίσιο εφαρμογής της με αριθ. πρωτ. 4/20.1.2022 Απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ (σχ.10) με θέμα: «Διεξαγωγή αυτεπάγγελτης έρευνας σχετικά με το σιδηροδρομικό ατύχημα (εκτροχίαση βαγονιών) στην περιοχή των Σερρών στις 25.8.2021» και λαμβάνοντας υπόψη, αφενός μεν, τη σχετική εισήγηση της αρμόδιας Μονάδας της Αρχής

(σχ.13), **και αφετέρου**, όλα τα σχετικά έγγραφα και στοιχεία σε συνδυασμό και με τα άρθρα 2 και 5 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ διαπιστώθηκε, σύμφωνα με τη με αριθμό 25/15.3.2024 Απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής (σχ.15) για την HELLENIC TRAIN A.E., ότι ο (υπάλληλος-προσθηθείς της εν λόγω σιδηροδρομικής επιχείρησης), ως μέλος του πληρώματος της εμπορικής αμαξοστοιχίας 80610 στο Χ.Σ. 174+370 της γραμμής Θ-ΑμΠΚ ενεπλάκη στο ατύχημα της 25.8.2021 (εκτροχίαση βαγονιών) **κατά παράβαση (Α)** του άρθρου 76 (**Όριο ταχύτητας των αμαξοστοιχιών**) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1ια και 1ιβ) για υπέρβαση του ορίου ταχύτητας σε ποσοστό 37% της μέγιστης επιτρεπόμενης ταχύτητας κατά τη διέλευση της εμπορικής 80610 στις 25.8.2021 από το Χ.Σ.173+800 γραμμής Θ-ΑμΠΚ, **(Β)** του άρθρου 120 (**Στελέχωση κινητήριων μονάδων**) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1ια και 1ιβ) αφού στο συγκεκριμένο δρομολόγιο επιβαλλόταν η παρουσία δύο (2) μηχανοδηγών **και (Γ)** των διαδικασιών SMS 003 (*εκπαίδευση και αξιολόγηση προσωπικού στα θέματα ασφάλειας*) και SMS 003B (*πιστοποιητικά μηχανοδηγών-χορήγηση και προσαρμογή*) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., δεδομένου ότι, δεν τηρήθηκαν οι σχετικές διαδικασίες αναφορικά με την έκδοση πιστοποιητικού μηχανοδήγησης για τον εν λόγω μηχανοδηγό (.....) και δεν ενημερώθηκε το σχετικό Μητρώο Πιστοποιητικών.

V. ΟΙ ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΙ ΤΗΣ ΑΥΤΕΠΑΓΓΕΛΤΩΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ (HELLENIC TRAIN A.E.)

Vα. Η HELLENIC TRAIN A.E. **αρνείται και αντικρούει** τις προαναφερόμενες και από την Αρχή διαπιστωθείσες πλημμέλειές της (σχ.15) σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 76 (**Όριο ταχύτητας των αμαξοστοιχιών**) και 120 (**Στελέχωση κινητήριων μονάδων**) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών) και των διαδικασιών SMS/PRO/003 και SAF/PRO/003B του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) και με τα

υπομνήματά της (σχ.21 και σχ.25) αλλά και με τα με αυτά προσκομιζόμενα για πρώτη φορά ενώπιον της Αρχής έγγραφα και στοιχεία **ισχυρίζεται** (σχ.21), **αφενός μεν, (α)** την έλλειψη αρμοδιότητας της Αρχής ως προς τον έλεγχο εφαρμογής των προαναφερόμενων διατάξεων, **και (β)** την εφαρμογή της αρχής *ne bis in idem* και την, εξαιτίας αυτής, υποχρέωση της ΡΑΣ να απέχει από την εξέταση των εδώ ερευνώμενων πραγματικών περιστατικών, **και αφετέρου**, την μη παραβίαση των διατάξεων των άρθρων 76 και 120 του Γ.Κ.Κ., **και ειδικότερα:**

(Α) Αναφορικά με την έλλειψη αρμοδιότητας της Αρχής ως προς τη διερεύνηση του εδώ ελεγχόμενου σιδηροδρομικού συμβάντος (εκτροχίαση έμπορτων οχημάτων στις 25.8.2021) επικαλείται (σχ.21), ότι η εν λόγω αρμοδιότητα αποδίδεται αποκλειστικά, δυνάμει των άρθρων 42, 43 και 44 του Ν.5014/2023, στον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.), ενώ, επιπρόσθετα, ισχυρίζεται ότι η Αρχή, σύμφωνα με το άρθρο 61 §6 του Ν.4632/2019, έχει ως αρμοδιότητα μόνο την εποπτεία συμμόρφωσης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ως προς την θέσπιση των Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) και εξαντλείται στην έγκριση αυτών και στην υποβολή στην Αρχή των σχετικών ετήσιων αναφορών.

(Β) Αναφορικά με την αρχή *ne bis in idem* ισχυρίζεται (σχ.21), ότι αυτή (αρχή) εφαρμόζεται στην προκειμένη περίπτωση και ως εκ τούτου, δεδομένης, **αφενός μεν** της αθώωσης των μηχανοδηγών (Μον. Πλημ. Σερρών 2259/2023) που ενεπλάκησαν στο εδώ ερευνώμενο σιδηροδρομικό συμβάν για τις πράξεις **(α)** της παρακώλυσης συγκοινωνιών από αμέλεια κατά παραουργία και **(β)** της υποβάθμισης του περιβάλλοντος από αμέλεια κατά παραουργία, **και αφετέρου**, της ύπαρξης των ίδιων πραγματικών περιστατικών των ίδιων προσώπων (εμπλεκόμενων μηχανοδηγών), η ΡΑΣ υποχρεούται να απέχει από την εξέταση του εδώ ερευνώμενου συμβάντος.

(Γ) Αναφορικά με τη συμμόρφωσή της προς το περιεχόμενο της διάταξης του άρθρου 76 (***Όριο ταχύτητας των αμαξοστοιχιών***) του

Γ.Κ.Κ. ισχυρίζεται ότι δεν παραβιάστηκε η εν λόγω διάταξη διότι, **αφενός μεν** οι εμπλεκόμενοι μηχανοδηγοί αθώωθηκαν (προσκομιζόμενο ως σχ.2) και επομένως, κατ' εφαρμογή της αρχής ne bis in idem, δεν δύναται η ΡΑΣ να ασχοληθεί με τα ίδια πραγματικά περιστατικά, **και αφετέρου**, σύμφωνα με την προσκομιζόμενη έκθεση (προσκομιζόμενο ως σχ.5 η με αριθμό 2023/17613 έκθεση της εταιρείας εμπειρογνωμόνων «Ε.Σ.ΣΙΟΥΤΗΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Ε»), η ταχύτητα κατά την έναρξη της εκτροχίασης έχει καταγραφεί 23,550 χλμ/ώρα και μέχρι 27χλμ/ώρα και δεν θεωρείται υπέρβαση.

(Δ) Αναφορικά με τη συμμόρφωσή της προς το περιεχόμενο της διάταξης του άρθρου 120 (**Στελέχωση κινητήριων μονάδων**) του Γ.Κ.Κ. ισχυρίζεται ότι δεν παραβιάστηκε η εν λόγω διάταξη διότι, διέλαθε του αρμοδίου υπευθύνου πληρωμάτων η έλλειψη ιδιότητας του εκπαιδευτή στο πρόσωπο του Γεωργίου Πεχλιβανίδη, ο οποίος αντικατέστησε, τον αρχικό εκπαιδευτή μηχανοδηγό Συμεώντα Ιορδανίδη εξαιτίας συνδρομής αιφνίδιου και ανυπέρβλητου κωλύματος του τελευταίου, ώστε η αμαξοστοιχία να στελεχωθεί τελικά από τον εκτάκτως κληθέντα Γεώργιο Πεχλιβανίδη, πιστοποιημένο μηχανοδηγό και τον εκπαιδευόμενο μηχανοδηγό

(Ε) Αναφορικά με τις διαδικασίες SMS/PRO/003 και SAF/PRO/003B του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ, σχ. 1ιζ και σχ.1ιη), ισχυρίζεται (σχ.21) ότι, αυτές εντοπίζονται στο άρθρο 18 §1 του Ν.3911/2011 για την οποία (παράβαση) έχει ήδη εκδοθεί από την ΡΑΣ σχετική απόφαση με την οποία τής επιβλήθηκε η κύρωση της σύστασης (πρβλ. σχ.26 και σχ.27) και ως εκ τούτου, κατ' εφαρμογή της αρχής ne bis in idem, δεν δύναται να επιβληθεί νέα κύρωση, αφού η μη εφαρμογή των ανωτέρω διαδικασιών (SMS/PRO/003 και SAF/PRO/003B του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας) και η διάταξη του άρθρου 18 §1 του Ν.3911/2011 δεν συνιστούν διαφορετικές παραβάσεις αλλά αντίθετα ερείδονται στα ίδια πραγματικά περιστατικά και ταυτίζονται με εκείνα που αξιολογήθηκαν στο πλαίσιο επιβολής της ειρημένης (σχ.26 και σχ.27) σύστασης.

VI. ΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ

Από τη συσχέτιση, τη συνδυαστική ερμηνεία και τη συνολική αξιολόγηση των στοιχείων της αυτεπαγγέλτως ερευνώμενης υπόθεσης κατά της HELLENIC TRAIN Α.Ε. δυνάμει της με αριθμό 25/15.3.2024 (σχ.15) Απόφασης της Ολομέλειας της ΠΑΣ, προέκυψαν τα ακόλουθα:

VIα. Επί του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN Α.Ε. περί έλλειψης αρμοδιότητας της Αρχής αναφορικά με τη διερεύνηση σιδηροδρομικών συμβάντων.

(1) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 55 (Ορισμοί) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11^{ης} Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν. 4632/2019 ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι: «Για τους σκοπούς του παρόντος νόμου, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί: 1) [...] 2) «διαχειριστής υποδομής»: διαχειριστής υποδομής όπως ορίζεται στο σημείο 2 του άρθρου 3 του ν.4408/2016 (Α' 135), 3) «σιδηροδρομική επιχείρηση»: σιδηροδρομική επιχείρηση όπως ορίζεται στο σημείο 1 του άρθρου 3 του ν.4408/2016 και κάθε άλλη δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση δραστηριότητα της οποίας είναι η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και/ή επιβατών, με την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση αυτή πρέπει να εξασφαλίζει υποχρεωτικά και την έλξη, συμπεριλαμβανομένων των επιχειρήσεων που παρέχουν μόνο έλξη, [...], 5) «κοινοί στόχοι ασφάλειας» (ΚΣΑ): τα ελάχιστα επίπεδα ασφάλειας που πρέπει να επιτυγχάνονται σε ολόκληρο το σύστημα, και όπου είναι εφικτό, στα διάφορα τμήματα του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος (όπως το συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα, το σιδηροδρομικό σύστημα υψηλής ταχύτητας, οι μακρές σιδηροδρομικές σήραγγες ή οι γραμμές που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τις μεταφορές εμπορευμάτων), 6) «κοινές μέθοδοι ασφάλειας» (ΚΜΑ): οι μέθοδοι με τις οποίες περιγράφεται η αξιολόγηση των επιπέδων ασφάλειας, η επίτευξη των στόχων ασφάλειας και η συμμόρφωση με άλλες απαιτήσεις ασφάλειας, 7) «εθνική αρχή ασφάλειας»: ο εθνικός φορέας ο οποίος αναλαμβάνει

τα καθήκοντα που αφορούν στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων, σύμφωνα με τον παρόντα νόμο, ή κάθε οργανισμός στον οποίο πολλά κράτη μέλη έχουν αναθέσει τα καθήκοντα αυτά ώστε να εξασφαλίζεται ενιαίο καθεστώς ασφαλείας. Στην Ελλάδα ως εθνική αρχή ασφαλείας ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του ν. 3891/2010 (Α' 188), 8) «εθνικοί κανόνες»: όλοι οι δεσμευτικοί κανόνες που θεσπίζονται σε ένα κράτος - μέλος, ανεξαρτήτως του φορέα έκδοσης, οι οποίοι περιλαμβάνουν απαιτήσεις σιδηροδρομικής ασφαλείας ή απαιτήσεις τεχνικής φύσης, εκτός από αυτές που έχουν θεσπιστεί από την Ένωση ή διεθνείς κανόνες, και οι οποίοι ισχύουν στο εν λόγω κράτος - μέλος για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, διαχειριστές υποδομών ή τρίτα μέρη, 9) «σύστημα διαχείρισης της ασφαλείας»: η οργάνωση, οι ρυθμίσεις και οι διαδικασίες που θεσπίζονται από διαχειριστή υποδομής ή σιδηροδρομική επιχείρηση προκειμένου να διασφαλίζεται η ασφαλής διαχείριση των εκτελούμενων λειτουργιών, [...], 11) «ατύχημα»: κάθε ακούσιο ή ανεπιθύμητο και αιφνίδιο περιστατικό ή ειδική αλληλουχία τέτοιων περιστατικών με επιζήμιες συνέπειες. Τα ατυχήματα διακρίνονται στις εξής κατηγορίες: συγκρούσεις, εκτροχιασμοί, ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις, ατυχήματα που προκαλούνται σε άτομα από κινούμενο τροχαίο υλικό, πυρκαγιές και άλλα, 12) «σοβαρό ατύχημα»: κάθε σύγκρουση ή εκτροχιασμός αμαξοστοιχιών, με έναν τουλάχιστον νεκρό ή πέντε ή περισσότερους σοβαρά τραυματισμένους, ή εκτεταμένες ζημιές στο τροχαίο υλικό, τις υποδομές ή το περιβάλλον, καθώς και κάθε άλλο ατύχημα με τις ίδιες συνέπειες και με προφανείς επιπτώσεις στη ρύθμιση της ασφαλείας των σιδηροδρόμων ή τη διαχείριση της ασφαλείας. Ως «εκτεταμένες ζημιές» νοούνται οι ζημιές οι οποίες μπορεί να εκτιμηθούν αμέσως από τον φορέα διερεύνησης ότι κοστίζουν συνολικά δύο εκατομμύρια (2.000.000) ευρώ τουλάχιστον, 13) «συμβάν»: κάθε περιστατικό, πλην ατυχήματος ή σοβαρού ατυχήματος, το οποίο επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία των σιδηροδρόμων, 14) «έρευνα» ή «διερεύνηση»: διαδικασία που διεξάγεται με σκοπό την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων και

περιλαμβάνει τη συγκέντρωση και την ανάλυση πληροφοριών, την εξαγωγή συμπερασμάτων, συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού των αιτίων, και, οσάκις κρίνεται ενδεδειγμένο, τη διατύπωση συστάσεων ασφάλειας, **15) «αίτια»:** ενέργειες, παραλείψεις, γεγονότα ή συνθήκες ή συνδυασμός αυτών, που οδήγησαν σε ατύχημα ή συμβάν, [...]».

(2) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 68 (Καθήκοντα) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11^{ης} Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν. 4632/2019 ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι: **«1. Ως εθνική αρχή ασφάλειας** ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διαθέτει την απαραίτητη εσωτερική και εξωτερική οργανωτική ικανότητα από άποψη ανθρώπινων και υλικών πόρων. Είναι ανεξάρτητη ως προς την οργάνωση, τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστή υποδομής, αιτούντα ή αναθέτοντα φορέα και από οποιονδήποτε φορέα αναθέτοντα δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών. **2. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αναλαμβάνει και ασκεί τα εξής καθήκοντα:** α) ... [...] θ) την παρακολούθηση, προώθηση και, όπου απαιτείται, επιβολή και επικαιροποίηση του ρυθμιστικού πλαισίου ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος εθνικών κανόνων, ι) την εποπτεία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 69, [...]. Τα καθήκοντα που προβλέπονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου δεν μεταβιβάζονται ούτε ανατίθενται βάσει υπεργολαβίας σε οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση ή αναθέτοντα φορέα».

(3) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 69 (Εποπτεία) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11^{ης} Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν.4632/2019 ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι: **«1. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εποπτεύει** τη συνεχή συμμόρφωση με την επιβαλλόμενη από το νόμο υποχρέωση

για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και το διαχειριστή υποδομής να χρησιμοποιούν σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, όπως αναφέρεται στο άρθρο 61. Για τον σκοπό αυτό, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εφαρμόζει τις αρχές που ορίζονται στις σχετικές ΚΜΑ για την εποπτεία, όπως αναφέρονται στην περίπτωση γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 58, μεριμνώντας ώστε στις δραστηριότητες εποπτείας να περιλαμβάνεται, **ιδίως**, η εξακρίβωση ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής **εφαρμόζουν**: **α)** το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας προς παρακολούθηση της αποδοτικότητάς του, **β)** τα ατομικά ή μερικά στοιχεία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων, της παροχής συντήρησης και υλικού και της χρήσης εργολάβων, προς παρακολούθηση της αποδοτικότητάς τους, γ) τις σχετικές ΚΜΑ που αναφέρονται στο άρθρο 58. Οι σχετικές με το παρόν στοιχείο δραστηριότητες εποπτείας εφαρμόζονται και στους υπεύθυνους για τη συντήρηση φορείς, κατά περίπτωση. 2 [...]

8. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, όταν ελέγχει την αποδοτικότητα των συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, μπορεί να λαμβάνει υπόψη τις επιδόσεις ασφάλειας των παραγόντων, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 56 και, κατά περίπτωση, των κέντρων κατάρτισης που αναφέρονται στον ν. 3911/2011, στο βαθμό που οι δραστηριότητές τους επηρεάζουν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Η παρούσα διάταξη ισχύει με την επιφύλαξη της ευθύνης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 56. [...]

10. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να απευθύνει προειδοποιήσεις 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. [...]

(4) Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 70 (Αρχές για τη λήψη αποφάσεων) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της

Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11^{ης} Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν. 4632/2019 ορίζεται, προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι: «**1. [...] 2. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει το δικαίωμα να διενεργεί όλες τις επιθεωρήσεις, τους ελέγχους και τις έρευνες που απαιτούνται για την εκπλήρωση των καθηκόντων της και έχει πρόσβαση σε όλα τα σχετικά έγγραφα**, καθώς και στους χώρους, τις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, καθώς και, εφόσον απαιτείται, οποιουδήποτε παράγοντα που αναφέρεται στο άρθρο 56. **3.** Οι αποφάσεις της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων υπόκεινται στα ένδικα βοηθήματα του άρθρου 34 του ν. 3891/2010. [...]».

(5) Εξάλλου, σύμφωνα με τα οριζόμενα στη διάταξη του άρθρου 79 (Κυρώσεις) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11^{ης} Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν. 4632/2019 ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι: «**1. 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), **να επιβάλλει διοικητικές κυρώσεις** 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 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 καθυκόντων 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. **2.** Στις περιπτώσεις πολλαπλών παραβάσεων των διατάξεων του δεύτερου μέρους, **καθώς και σε περιπτώσεις που δεν εμπίπτουν σαφώς σε μία από τις κατηγορίες των περιπτώσεων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου επιβάλλεται πρόστιμο** το οποίο δεν υπερβαίνει αθροιστικά το ποσό των εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ. **3.** Στις περιπτώσεις υποτροπής το επιβληθέν πρόστιμο διπλασιάζεται και ανακαλείται για έναν (1) έως τρεις (3) μήνες το πιστοποιητικό ασφάλειας ή η έγκριση ασφάλειας. **4.** Για τον καθορισμό του προστίμου λαμβάνεται υπόψη, μεταξύ άλλων, η φύση, η σοβαρότητα και η διάρκεια της παράβασης. **5.** 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 [..]».

(6) Τέλος, σύμφωνα με το άρθρο 6 (Αρμοδιότητες Μονάδων) του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ

προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι: «...i) Η Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας ασκεί τις αρμοδιότητες της Εθνικής Αρχής για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων/Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών που απορρέουν από το ν. 4199/2013 (Α' 216), το π.δ. 160/2007 (Α' 201) όπως ισχύει, το ν. 3911/2011 (Α' 12) όπως ισχύει, το π.δ. 104/2010 (Α' 181) όπως ισχύει και την αντίστοιχη ευρωπαϊκή νομοθεσία. [...] iii) **Ειδικότερα, η Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας στο πλαίσιο της ασφάλειας σιδηροδρόμων έχει την ευθύνη της διαχείρισης, του ελέγχου και της εποπτείας θεμάτων που σχετίζονται με τους Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας [...]**».

(7) Με το με αριθ. πρωτ. 1533/19.4.2024 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.21) η HELLENIC TRAIN A.E., επικαλείται αφενός μεν, την αναρμοδιότητα της Αρχής, και αφετέρου, την αποκλειστική αρμοδιότητα, δυνάμει των άρθρων 42, 43 και 44 του Ν.5014/2023, του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.) ως προς το εδώ αυτεπαγγέλτως ερευνώμενο συμβάν, ήτοι την στις 25.8.2021 εκτροχίαση δύο (2) έμφορτων οχημάτων της αμαξοστοιχίας 80610 της σιδηροδρομικής επιχείρησης HELLENIC TRAIN A.E. στο Χ.Σ. 174+370 της γραμμής Θ-ΑμΠΚ.

(8) Ο ισχυρισμός της HELLENIC TRAIN A.E. περί αναρμοδιότητας της Αρχής, τυγχάνει αβάσιμος, διότι, λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των προαναφερόμενων διατάξεων, προκύπτουν αβίαστα τα ακόλουθα:

ΠΡΩΤΟΝ: Ο φορέας διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων των άρθρων 42 και επόμενα του Ν. 5014/2023, σύμφωνα και με τη γραμματική διατύπωση της διάταξης του άρθρου 42 του ειρημένου νόμου, διεξάγει έρευνα αφενός μεν, ύστερα από «σοβαρό ατύχημα» ή «ατύχημα» ή «συμβάν» στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας το οποίο θα μπορούσε να οδηγήσει σε σοβαρό ατύχημα (σύγκρουση ή εκτροχιασμός αμαξοστοιχιών, με έναν [1] τουλάχιστον νεκρό ή πέντε [5] ή περισσότερους σοβαρά

τραυματισμένους, ή εκτεταμένες υλικές ζημιές στο τροχαίο υλικό, τις υποδομές ή το περιβάλλον, καθώς και κάθε άλλο ατύχημα με τις ίδιες συνέπειες και με προφανείς επιπτώσεις στη ρύθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων ή τη διαχείριση της ασφάλειας), μεταξύ των οποίων τεχνικές βλάβες στα διαρθρωτικά υποσυστήματα ή στα συστήματα διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος, και αφετέρου, στόχος της έρευνας είναι η πρόληψη των ατυχημάτων και συμβάντων και η βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και περιλαμβάνει τη συγκέντρωση και την ανάλυση πληροφοριών, την εξαγωγή συμπερασμάτων, συμπεριλαμβανομένου των αιτιών, και, οσάκις κρίνεται ενδεδειγμένο, την έκδοση συστάσεων ασφάλειας, οι οποίες, ωστόσο, δεν δημιουργούν τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης για το ατύχημα ή συμβάν (άρθρο 49 §1 σε συνδυασμό με το άρθρο 42 §4 του Ν.5014/2023).

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Το εδώ ερευνώμενο συμβάν, ήτοι η στις 25.8.2021 εκτροχίαση δύο (2) έμφορτων οχημάτων της αμαξοστοιχίας 80610 της σιδηροδρομικής επιχείρησης HELLENIC TRAIN Α.Ε. στο Χ.Σ. 174+370 της γραμμής Θ-ΑμΠΚ, δεν εντάσσεται στην έννοια του «σοβαρού ατυχήματος» όπως αυτή (έννοια) οριοθετείται στο άρθρο 42 (υποχρέωση διερεύνησης) του Ν.5014/2023, ήτοι, σύγκρουση ή εκτροχιασμός αμαξοστοιχιών, με έναν τουλάχιστον νεκρό ή πέντε ή περισσότερους σοβαρά τραυματισμένους ή εκτεταμένες ζημιές (ζημιές οι οποίες μπορεί να εκτιμηθούν αμέσως από τον φορέα διερεύνησης ότι κοστίζουν συνολικά δύο εκατομμύρια [2.000.000,00] ευρώ **τουλάχιστον**) σε τροχαίο υλικό, τις υποδομές ή το περιβάλλον, καθώς και κάθε άλλο ατύχημα με τις ίδιες συνέπειες και με προφανείς επιπτώσεις στη ρύθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων ή τη διαχείριση της ασφάλειας, **δεδομένου, ότι** δεν υπήρξε νεκρός ή σοβαρά τραυματισμένος από την εδώ ερευνώμενη υπόθεση, και επιπρόσθετα, δεν προκλήθηκαν «εκτεταμένες ζημιές», όπως αυτές οριοθετούνται στο άρθρο 43 του Ν.5014/2023.

ΤΡΙΤΟΝ: Στο εδώ ερευνώμενο συμβάν, επιλαμβάνεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ως αρμόδια Εθνική Αρχή Ασφάλειας,

προκειμένου να εξακριβώσει από την έρευνά της, σύμφωνα με τις διατάξεις που προαναφέρθηκαν, ότι **αφενός μεν** εφαρμόζονται, πέραν όλων των άλλων για τα οποία της αναγνωρίζεται θεσμικά ο ρόλος της στην ανάπτυξη και βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, οι εθνικοί και ενωσιακοί κανόνες για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος στην Ελλάδα, όπως είναι ο Γενικός Κανονισμός Κινήσεως - Μέρος Β' - Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών (σχ.1ια και σχ.1ιβ), **και αφετέρου**, σε περίπτωση διαπίστωσης πλημμελούς εφαρμογής ή παραβίασης αυτών των κανόνων να διασφαλίσει με την επιβολή σχετικών κυρώσεων (προστίμων ή συστάσεων) την πλήρη τήρηση και εφαρμογή τους. Άλλωστε, και οι διαδικασίες

«Εκπαίδευση και Αξιολόγηση Προσωπικού σε θέματα ασφάλειας-SMS/PRO/003» (σχ.1ιζ) και «Πιστοποιητικά Μηχανοδηγών-Χορήγηση και Προσαρμογή-SAF/PRO/003B» (σχ.1ιη) του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) της HELLENIC TRAIN A.E. εντάσσεται στο πλαίσιο εποπτείας της ΡΑΣ κατά τα ειδικότερα διαλαμβανόμενα στο άρθρο 79 του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11^{ης} Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν. 4632/2019.

VIβ. Επί του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN A.E. περί μη παραβίασης του άρθρου 120 του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Μέρος Β' (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019)

(1) Σύμφωνα με το άρθρο 120 §1200β (Στελέχωση κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των Μηχανοδηγών) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Μέρος Β' (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019) **προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι «[...] β.- Επιβάλλεται η παρουσία ενός δεύτερου Μηχανοδηγού στον θάλαμο οδήγησης στις ακόλουθες περιπτώσεις: i) [...], ii) [...], iii) [...], iv) [...], v) στις εμπορικές αμαξοστοιχίες γενικώς ή αμαξοστοιχίες υπηρεσίας γενικώς, ακόμα και στις περιπτώσεις στις οποίες εξασφαλίζονται οι συνθήκες ορατότητας και λειτουργεί η συσκευή νεκρού ανθρώπου ή διατίθεται**

σύστημα ETCS. Από την υποχρέωση παρουσίας δεύτερου Μηχανοδηγού **εξαιρούνται** οι εμπορικές αμαξοστοιχίες ή αμαξοστοιχίες έργων μήκους μικρότερου ή ίσου των 400m, μέγιστης ταχύτητας 80 χλμ./ώρα, με διαδρομή μικρότερη των 25 χλμ. και οι οποίες δεν πρόκειται να διέλθουν:

- από σήραγγες μήκους μεγαλύτερου των 1000μ. ή και
- από τμήματα γραμμής με χαρακτηριστική κλίση (ανηφορική ή κατηφορική) μεγαλύτερη των 12‰.

Για τις παραπάνω εξαιρέσεις, όμως, απαιτείται σε κάθε περίπτωση η εξασφάλιση λειτουργίας της συσκευής νεκρού ανθρώπου και ορατότητας του θαλάμου οδήγησης.

γ.- Η στελέχωση των κινητηρίων μονάδων, σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, γίνεται με ευθύνη των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων».

(2) Ο ισχυρισμός (σχ.21) της HELLENIC TRAIN A.E. περί μη παραβίασης της προαναφερόμενης διάταξης, τυγχάνει απορριπτέος ως αβάσιμος, διότι, λαμβανομένου υπόψη του περιεχομένου της ειρημένης διάταξης και των στοιχείων που προσκόμισε στην Αρχή η εδώ ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση, και ειδικότερα **(α)** το από τον Οκτώβριο του 2020 χρονολογούμενο Πρόγραμμα Κατάρτισης Μηχανοδηγών του ΟΣΕ (προσκομιζόμενο ως σχ.6 με το Υπόμνημα της), **(β)** η από 14.4.2022 Σύμβαση Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας (προσκομιζόμενο ως σχ.7 με το Υπόμνημά της), **(γ)** το απόσπασμα αρχείου δρομολογιακής πολιτικής της ΗΤ (προσκομιζόμενο ως σχ.8 με το Υπόμνημά της) και **(δ)** το με αριθ. πρωτ. 9153925/6.7.2021 έγγραφο του ΟΣΕ (προσκομιζόμενο ως σχ.9 με το Υπόμνημά της), προκύπτουν αβίαστα τα ακόλουθα:

ΠΡΩΤΟΝ: Η εδώ ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση **γνώριζε** ήδη από τον Νοέμβριο του 2020 (πρβλ. το με αριθ. πρωτ. 9153925/6.7.2021 έγγραφο του ΟΣΕ - προσκομιζόμενο ως σχ.9 με το Υπόμνημά της), ήτοι σχεδόν δύο μήνες από την έκδοση της με αριθμό EL7120200078/16.9.2020 Ευρωπαϊκής Άδειας μηχανοδήγησης του μηχανοδηγού, **ότι υφίστατο αναστολή των**

εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων με φυσική παρουσία (για λόγους προστασίας της δημόσιας υγείας από τον κίνδυνο περαιτέρω διασποράς του κορονοϊού COVID-19), ενώ τον Φεβρουάριο του 2021 προέβη, όπως ομολογεί (πρβλ. σελ. 20 του υπομνήματός της), στην πρόσληψή του.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Η σύμφωνα με το προαναφερόμενο προσκομιζόμενο έγγραφο (του ΟΣΕ) περί αδυναμίας χορήγησης βεβαίωσης επιτυχούς παρακολούθησης από το Εκπαιδευτικό Κέντρο του ΟΣΕ για το χρονικό διάστημα από 7.11.2020 έως 13.5.2021, λόγω των μέτρων κατά της πανδημίας, ουδόλως διαφοροποιεί την ευθύνη της εδώ ελεγχόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης περί μη εφαρμογής της ειρημένης διάταξης, αφού **όφειλε**, γνωρίζοντας ήδη από τον χρόνο πρόσληψής του (Φεβρουάριο του 2021) ότι ο εν λόγω μηχανοδηγός δεν θα μπορούσε μέχρι την ανάκληση των μέτρων κατά της πανδημίας να ολοκληρώσει το πρόγραμμα εκπαίδευσής του σχετικά με την απόκτηση του συμπληρωματικού πιστοποιητικού μηχανοδήγησης, **να μην απασχολεί τον συγκεκριμένο μηχανοδηγό στο εδώ ερευνώμενο δρομολόγιο παρά μόνο με την παρουσία εκπαιδευτή μηχανοδηγού**, δεδομένου ότι μέχρι και τις 21.12.2021, ότε και απέκτησε το απαιτούμενο πιστοποιητικό, αυτός (μηχανοδηγός) είχε την ιδιότητα του εκπαιδευόμενου μηχανοδηγού.

ΤΡΙΤΟΝ: Σε κάθε περίπτωση η εδώ ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση **αφενός μεν** ομολογεί την παράλειψη (πρβλ. σελ. 21 του υπομνήματός [σχ.21] της και σελ. 27-33 του από 15.4.2024 χρονολογούμενου Γνωμοδοτικού Σημειώματος) **και** την εσφαλμένη κρίση (πρβλ. σελ. 10 των πρακτικών [σχ.23] Ακρόασης) του υπευθύνου πληρωμάτων ως προς την στελέχωση της εδώ ερευνώμενης εμπορικής αμαξοστοιχίας, **και αφετέρου**, είναι η μόνη και αποκλειστικά υπεύθυνη για την ορθή και σύμφωνα με τον νόμο στελέχωση των κινητήριων μονάδων. Επομένως, στον θάλαμο μηχανοδήγησης της εδώ ερευνώμενης εμπορικής αμαξοστοιχίας **θα έπρεπε**, κατά τις απαιτήσεις της ειρημένης διάταξης του άρθρου 120 §1200β (Στελέχωση κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των

Μηχανοδηγών) **περίπτωση (v)** του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Μέρος Β' (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019) να βρίσκονται δύο (2) αδειοδοτούμενοι και πιστοποιημένοι μηχανοδηγοί (εκ των οποίων τουλάχιστον ο ένας να είναι πιστοποιημένος εκπαιδευτής), **και** ένας (1) εκπαιδευόμενος μηχανοδηγός, εφόσον η ελεγχόμενη επιχείρηση επιθυμούσε να εκπαιδεύσει εν δυνάμει μηχανοδηγούς, προϋποθέσεις, που, όπως αποδείχθηκε, δεν εκπληρώθηκαν και δεν εφαρμόστηκαν από την σιδηροδρομική επιχείρηση.

VIγ. Επί του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN Α.Ε. περί εφαρμογής της αρχής *ne bis in idem* στο εδώ ελεγχόμενο συμβάν λόγω ταυτότητας (α) των προσώπων (εμπλεκόμενων μηχανοδηγών) και (β) πραγματικών περιστατικών

(1) Το άρθρο 4 §1 του (κυρωθέντος με τον Ν. 1705/1987, ΦΕΚ Α'/89) του 7^{ου} Πρόσθετου Πρωτοκόλλου (Π.Π.) της Ευρωπαϊκής Σύμβασης των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου (ΕΣΔΑ) ορίζει ότι: «Κανένας δεν μπορεί να διωχθεί ή καταδικασθεί **ποινικά** από τα δικαστήρια του ίδιου Κράτους για μια παράβαση για την οποία ήδη αθώωθηκε ή καταδικάσθηκε με αμετάκλητη απόφαση σύμφωνα με το νόμο και την **ποινική δικονομία** του Κράτους αυτού». Κατά την έννοια της ανωτέρω διάταξης, η οποία αποτελεί, επίσης, γενική αρχή του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (βλ. ΣΤΕ Ολομ. 1741/2015 και τις εκεί παραπομπές στη νομολογία του ΔΕΚ) και έχει πλέον ενσωματωθεί στο άρθρο 50 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ένωσης, προκειμένου να ενεργοποιηθεί η προβλεπόμενη σε αυτήν απαγόρευση (***ne bis in idem*** που επί λέξει σημαίνει **ου δισ επ' αυτώ**), η οποία αποτελεί εκδήλωση των αρχών του κράτους δικαίου και του δεδδικασμένου, καθώς και των συναφών, επίσης θεμελιωδών, αρχών της ασφάλειας δικαίου και της σταθερότητας της έννομης κατάστασης των προσώπων απαιτείται, κατ' αρχήν, να συντρέχουν οι ακόλουθες προϋποθέσεις: (α) να υπάρχουν περισσότερες της μίας διαδικασίες επιβολής κύρωσης «**ποινικού**» χαρακτήρα, (β) η μία από αυτές να περατώθηκε με έκδοση αμετάκλητης απόφασης (bis) και (γ) οι διαδικασίες αυτές πρέπει να στρέφονται κατά του ίδιου προσώπου και

να αφορούν την ίδια κατ' ουσίαν παραβατική συμπεριφορά (*idem*). Στην ημεδαπή έννομη τάξη η αρχή *ne bis in idem* κατοχυρώνεται ρητώς στο άρθρο 57 §1 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας, το οποίο ορίζει ότι: «Αν κάποιος έχει καταδικαστεί αμετάκλητα ή αθωωθεί ή έχει πάψει η ποινική δίωξη εναντίον του, δεν μπορεί να ασκηθεί και πάλι εις βάρος του δίωξη για την ίδια πράξη, ακόμη και αν δοθεί σ' αυτή διαφορετικός χαρακτηρισμός».

(2) Από τη διατύπωση του άρθρου 4 §1 του 7^{ου} Π.Π. ΕΣΔΑ συνάγεται ότι για την ενεργοποίηση της αρχής *ne bis in idem* **απαιτείται** οι δύο διαδικασίες που έχουν εκκινήσει σε βάρος του ιδίου προσώπου να έχουν **ποινικό χαρακτήρα**. Η έννοια της διαδικασίας ποινικού χαρακτήρα απασχόλησε επανειλημμένως το ΕΔΔΑ, το οποίο, προκειμένου να διευρύνει την προστασία του άρθρου αυτού, διευκρίνισε ότι η έννοια της διαδικασίας ποινικού χαρακτήρα είναι αντίστοιχη προς την κατηγορία «ποινικής φύσεως» του άρθρου 6 §1 της ΕΣΔΑ. Ως προς την έννοια της κατηγορίας «ποινικής φύσεως» κατά το άρθρο 6 §1 της ΕΣΔΑ, το Δικαστήριο ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του 1970 είχε αναγνωρίσει ότι η έννοια αυτή είναι ευρύτερη από τις *stricto sensu* ποινές του ποινικού δικαίου, δεχόμενο ότι η ένταξη μιας κύρωσης στην ύλη του διοικητικού δικαίου κατά την εσωτερική έννομη τάξη δεν αρκεί για να αποκλείσει την υπαγωγή της στις κατηγορίες «ποινικής φύσεως» κατά την έννοια του ανωτέρω άρθρου. Και τούτο διότι διαφορετικά τα κράτη θα μπορούσαν κατά βούληση να εξουδετερώνουν τη ρυθμιστική λειτουργία του άρθρου 6 της ΕΣΔΑ, εντάσσοντας κυρώσεις στην ύλη του διοικητικού δικαίου, ενώ αυτές κατά τη φύση τους έχουν ποινικό χαρακτήρα, ώστε η εφαρμογή του άρθρου αυτού να εξαρτάται τελικώς από την κυριαρχική θέληση των κρατών. Ενόψει αυτού το ΕΔΔΑ διαμόρφωσε τρία κριτήρια, γνωστά ως κριτήρια Engel από την ομώνυμη απόφαση - σταθμό της 8^{ης} Ιουνίου 1976 (5100/71, 5101/71, 5102/71, 5354/72, 5370/72, Engel κλπ κατά Κάτω Χωρών) μέσω των οποίων εκτιμάται και διαμορφώνεται με αυτόνομο τρόπο η έννοια της κατηγορίας «**ποινικής φύσεως**». Τα κριτήρια αυτά συνίστανται στα εξής: (α) η νομική κατηγοριοποίηση της

παράβασης στο εθνικό δίκαιο, **(β)** η φύση της παράβασης, **(γ)** η φύση και η αυστηρότητα της κύρωσης που ενδέχεται να επιβληθεί στον ενδιαφερόμενο.

(3) Βασικό εννοιολογικό στοιχείο της αρχής *ne bis in idem* είναι αυτό του «**bis**», δηλαδή, αν η μεταγενέστερη «**ποινική**» διαδικασία **συνιστά ανεπίτρεπτη δεύτερη διαδικασία σε σχέση με την πρώτη, κατά την οποία επήλθε αμετάκλητη αθώωση ή καταδίκη**, ώστε για να ενεργοποιηθεί η αρχή *ne bis in idem*, η δικαστική απόφαση πρέπει να έχει αποκτήσει ισχύ δεδικασμένου (*res judicata*), κατά την αυτόνομη έννοια της ΕΣΔΑ, που συνίσταται στο να είναι η απόφαση απρόσβλητη, δηλαδή να μην υπόκειται σε «συνήθη» (*ordinary*) ένδικα μέσα, ή τα προβλεπόμενα ένδικα μέσα να έχουν εξαντληθεί ή να μην ασκήθηκαν εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας. Εφαρμόζοντας τις ανωτέρω διαπιστώσεις στην ελληνική έννομη τάξη συνάγεται ότι προκειμένου περί ποινικής απόφασης αυτή αποκτά ισχύ δεδικασμένου και καθίσταται απρόσβλητη όταν καταστεί **αμετάκλητη** (*πρβλ. ΕΔΔΑ απόφαση της 26^{ης} Ιουνίου 2009, 44046/09, Μαγγαφίνης κατά Ελλάδας, όπου διαπιστώθηκε ότι η ποινική διαδικασία δεν έχει περατωθεί με έκδοση αμετάκλητης απόφασης και εκκρεμεί ενώπιον του ΑΠ, συνεπώς δεν τυγχάνει εφαρμογής το άρθρο 4 του 7ου Π.Π. ΕΣΔΑ*), ενώ στο πλαίσιο της διοικητικής διαδικασίας, η διοικητική κύρωση καθίσταται απρόσβλητη **είτε** σε περίπτωση που η διοικητική πράξη οριστικοποιηθεί συνεπεία μη άσκησης ενδίκου βοηθήματος κατά αυτής, **είτε** σε περίπτωση που εκδοθεί αμετάκλητη απόφαση διοικητικού δικαστηρίου επί της διαφοράς. Συνοπτικά, από τα ανωτέρω καθίσταται σαφές ότι η αρχή *ne bis in idem* **δεν απαγορεύει** την ταυτόχρονη κίνηση περισσότερων κυρωτικών διαδικασιών, εφόσον δεν έχει εκδοθεί ακόμη αμετάκλητη απόφαση. Τέλος, σύμφωνα με τη νομολογία του ΕΔΔΑ, η αρχή *ne bis in idem* **δεν απαγορεύει** την επιβολή πολλαπλών κυρώσεων από διαφορετικά όργανα στο πλαίσιο διακριτών διαδικασιών, εφόσον υπάρχει επαρκώς στενός σύνδεσμος κατ' ουσία και κατά χρόνο μεταξύ τους, καθώς στην περίπτωση αυτή **δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι** το πρόσωπο έχει διωχθεί ή τιμωρηθεί

δεύτερη φορά για το ίδιο αδίκημα (πρβλ. ΕΔΔΑ απόφαση της 17^{ης} Φεβρουαρίου 2015, 41604/11, Boman κατά Φινλανδίας, σκ. 42. **Τα κριτήρια** που λαμβάνει υπόψη το Δικαστήριο προκειμένου να κρίνει αν οι διαδικασίες τελούν σε ουσιαστικό και χρονικό σύνδεσμο μεταξύ τους **είναι τα εξής**: οι διοικητικές κυρώσεις είχαν επιβληθεί από διαφορετικές αρχές, αν ακολούθησαν τη δική τους ξεχωριστή πορεία και κατέστησαν ανεξάρτητα τελεσίδικες, αν η πρώτη από αυτές ελήφθη υπόψη για τον προσδιορισμό της σοβαρότητας της άλλης κύρωσης, αν υπήρξε οποιαδήποτε άλλη αλληλεπίδραση μεταξύ των αρμόδιων αρχών. Συνεπώς, εν ολίγοις, λαμβάνεται υπόψη αν οι αξιολογήσεις που έγιναν από την κάθε αρχή ήταν αυτοτελείς και ανεξάρτητες από τις αξιολογήσεις και τα πορίσματα που εξήχθησαν στο πλαίσιο της άλλης διαδικασίας).

(4) Μία ακόμη προϋπόθεση για την εφαρμογή της αρχής ne bis in idem είναι οι δύο κυρωτικές διαδικασίες να στρέφονται κατά του ίδιου φυσικού ή νομικού προσώπου. Πρόσωπα έναντι των οποίων **δεν κινήθηκε** η πρώτη διαδικασία, έστω και αν συνδέονται με τον καθ' ου η διαδικασία αυτή, **δεν μπορούν να επωφεληθούν** από την αρχή ne bis in idem. Συνεπώς, εάν με τη μία διαδικασία επιβλήθηκε πρόστιμο σε εταιρεία για διοικητικό αδίκημα **δεν υπάρχει πεδίο εφαρμογής** της αρχής ne bis in idem όταν η δεύτερη (ποινική) διαδικασία κινείται κατά φυσικού προσώπου - νόμιμου εκπροσώπου της εταιρείας, **έστω και αν αφορά την ίδια παράβαση**.

(5) Με το με αριθ. πρωτ. 1533/19.4.2024 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.21) η HELLENIC TRAIN A.E., επικαλείται την εφαρμογή της αρχής ne bis in idem για την εδώ ερευνώμενη υπόθεση ισχυριζόμενη ότι **αφενός μεν** η αθώωση των εμπλεκόμενων μηχανοδηγών από το αρμόδιο ποινικό Δικαστήριο επιβάλλει **(α)** την αποχή της ΡΑΣ από την εξέταση του εδώ ερευνώμενου συμβάντος στο σύνολό του, **(β)** την μη παράβαση του άρθρου 76 (Όριο ταχύτητας των αμαξοστοιχιών) του

Γ.Κ.Κ. **και αφετέρου**, η έκδοση της με αριθμό 24/15.3.2024 απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ (σχ.26 και σχ.27) επιβάλλει την μη επιβολή περαιτέρω κυρώσεων για την μη εφαρμογή των διαδικασιών SMS/PRO/003 και SAF/PRO/003B του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ, σχ. 1ιζ και σχ.1ιη). Ο ανωτέρω ισχυρισμός τυγχάνει **αβάσιμος** ως προς το πρώτο και **βάσιμος** ως προς το δεύτερο σκέλος του, **και ειδικότερα**:

ΠΡΩΤΟΝ: Σύμφωνα με τις εδώ προαναφερόμενες προϋποθέσεις, **οι οποίες πρέπει να συντρέχουν σωρευτικά**, για την εφαρμογή της αρχής ne bis in idem καθίσταται σαφές, ότι η διαδικασία ακρόασης (σχ.1η) για το εδώ ερευνώμενο από την ΡΑΣ σιδηροδρομικό συμβάν **(α)** δεν έχει χαρακτήρα «ποινικό» αλλά αμιγώς διοικητικό, διότι η νομοτυπική μορφή του άρθρου 292 (Παρακώλυση συγκοινωνιών) του Ποινικού Κώδικα, σύμφωνα με την οποία «**1. Όποιος παρεμποδίζει ή διαταράσσει σε μεγάλη έκταση ή για μεγάλο χρονικό διάστημα τη λειτουργία των κοινόχρηστων συγκοινωνιακών μέσων, και ιδίως μέσων σταθερής τροχιάς, πλοίου, αεροπλάνου ή λεωφορείου, τιμωρείται με φυλάκιση. 2. Αν η πράξη τελέστηκε από αμέλεια, επιβάλλεται χρηματική ποινή ή παροχή κοινωφελούς εργασίας, ουδόλως ταυτίζεται αλλά και δεν συνέχεται με τη διάταξη του άρθρου 76 (Όριο ταχύτητας των αμαξοστοιχιών ανάλογα με την χάραξη της γραμμής) του Γ.Κ.Κ. για την εφαρμογή της οποίας απαιτείτο η ταχύτητα της εμπορικής αμαξοστοιχίας 80610/25.8.2021 κατά τον χρόνο του ατυχήματος μεταξύ των χιλιομετρικών θέσεων 173+100 έως 181+000 σύμφωνα και με το σχετικό δελτίο έλξης να είναι 20Km/ώρα, ενώ σε περίπτωση παράβασής της επιβάλλονται οι σχετικές διοικητικές κυρώσεις του άρθρου 79 §2 του Ν.4632/2019, και (β) η με αριθμό 2259/2.11.2023 απόφαση του Μονομελούς Πλημμελειοδικείου Σερρών (προσκομιζόμενο ως σχετικό 2) αφορά στους εμπλεκόμενους μηχανοδηγούς (φυσικά πρόσωπα ως προστηθέντες υπάλληλοι της Hellenic Train), ενώ η διαδικασία ενώπιον της Αρχής (ΡΑΣ) αφορά στο νομικό πρόσωπο της ελεγχόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης. Επομένως η ΡΑΣ ακόμη και αν αθώωθηκαν από το αρμόδιο ποινικό**

Δικαστήριο οι εμπλεκόμενοι μηχανοδηγοί έχει, ως Ρυθμιστική Αρχή Ασφάλειας, τη δικαιοδοσία ελέγχου της εφαρμογής και τήρησης της σιδηροδρομικής νομοθεσίας για το εδώ ερευνώμενο σιδηροδρομικό συμβάν, αφού η ποινική διαδικασία που ακολουθήθηκε για τους εμπλεκόμενους μηχανοδηγούς ουδόλως σχετίζεται με τις αρμοδιότητες, τους ελέγχους και την επιβολή κυρώσεων στις οποίες προβαίνει η ΡΑΣ.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Σύμφωνα με το διατακτικό της με αριθμό 24/15.3.2024 απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ (σχ.26 και σχ.27) επιβλήθηκε στην εδώ ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση για την διαπιστωθείσα παράβαση του άρθρου 18 §1 (*παρακολούθηση μηχανοδηγών από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής*) του Ν.3911/2011 αναφορικά με το εδώ ερευνώμενο σιδηροδρομικό συμβάν η, **κατ' άρθρο 29 §5 περίπτωση ζ)** του ίδιου νόμου, **σύσταση για συμμόρφωση προς τη συγκεκριμένη διάταξη της νομοθεσίας.** Λαμβάνοντας υπόψη ότι για τις εδώ ερευνώμενες παραβάσεις των διαδικασιών SMS/PRO/003 (*εκπαίδευση και αξιολόγηση προσωπικού στα θέματα ασφάλειας*) και SAF/PRO/003B (*πιστοποιητικά μηχανοδηγών-χορήγηση και προσαρμογή*) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ, σχ. 1ιζ και σχ.1ιη) έχει ήδη επιβληθεί η, σύμφωνα με την προαναφερόμενη απόφαση της Ολομέλειας στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της Αρχής για την ορθή εφαρμογή του Ν.3911/2011, **κύρωση της σύστασης,** παρέλκει η διαδικασία επιβολής διοικητικών κυρώσεων του άρθρου 79 §1 του Ν.4632/2019, **γενομένου δεκτού, ως βάσιμου,** του σχετικού ισχυρισμού της Hellenic Train για την εφαρμογή της αρχής *ne bis in idem* αναφορικά με τις ειρημένες διαδικασίες του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας.

VIδ. Επί του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN A.E. **περί μη παράβασης του διάταξης του άρθρου 76 του του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Μέρος Β' (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019) λόγω μη υπέρβασης του ορίου ταχύτητας**

(1) Με το με αριθμό 1533/19.4.2024 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.21) η HELLENIC TRAIN A.E., επικαλείται την ορθή εφαρμογή της διάταξης του άρθρου 76 του Γ.Κ.Κ. ισχυριζόμενη ότι, σύμφωνα και με την από την ίδια προσκομιζόμενη με αριθμό 2023/17613 Έκθεση της εταιρείας εμπειρογνωμόνων «Ε.Σ. ΣΙΟΥΤΗΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Ε.», η ταχύτητα από το σημείο που τοποθετούν την χρήση πέδης, όταν δηλαδή οι μηχανοδηγοί αντιλήφθηκαν τον εκτροχιασμό ήταν σημαντικά μικρότερη των 27,56 χλμ/ώρα και ειδικότερα ήταν 23χλμ/ώρα, ενώ σε άλλο σημείο του υπομνήματός της ισχυρίζεται ότι κατά τον κρίσιμο χρόνο που έλαβε χώρα ο εκτροχιασμός των δύο βαγονιών, η πραγματική ταχύτητα της εμπορικής αμαξοστοιχίας δεν υπερέβαινε το τεθέν όριο βραδυπορίας, αφού η καταγραφή του ταχογράφου κατά τον χρόνο έναρξης της εκτροχίασης προσδιορίζει την πραγματική ταχύτητα κατά τον χρόνο αυτό στα 23χλμ/ώρα, ενώ σύμφωνα με τη με αριθμό 262260/24.6.1994 εγκύκλιο του ΟΣΕ (η οποία λήφθηκε υπόψη κατά τη σύνταξη της ειρημένης έκθεσης) καταγραφές μέχρι και 25χλμ/ώρα δεν θεωρούνται υπέρβαση.

(2) Ωστόσο, ο ανωτέρω ισχυρισμός της ελεγχόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης τυγχάνει απορριπτέος ως αβάσιμος, διότι ουδέποτε μέχρι σήμερα έχει ανακληθεί το αναφερόμενο στο Ειδικό Εγχειρίδιο Δρομολογίων του ΟΣΕ Τμήμα της εδώ ελεγχόμενης σιδηροδρομικής γραμμής, **κατά τα ειδικότερα διαλαμβανόμενα στην παράγραφο 813 του άρθρου 76 του Γ.Κ.Κ. σύμφωνα με την οποία: «Καθεμία βραδυπορία που τίθεται, θα πρέπει να θεωρείται ως ισχύουσα εφόσον δεν έχει αρθεί με ειδική εγκύκλιο του οικείου Τμηματάρχη της Υπηρεσίας Γραμμής ή του επί τόπου Εργοδηγού.** Συνεπώς, οι Σταθμοί οι οποίοι κατά τα ανωτέρω είναι εντεταλμένοι με την κοινοποίηση κάποιας βραδυπορίας στον μηχανοδηγό, οφείλουν να την κοινοποιήσουν μέχρις ότου ειδοποιηθούν για την άρση της, ακόμα κι αν είχε ορισθεί εκ των προτέρων και έληξε η διάρκεια της ισχύος της».

(3) Επιπρόσθετα, η αβασιμότητα του ειρημένου ισχυρισμού εδράζεται και στις εξής παραμέτρους, **και ειδικότερα:**

ΠΡΩΤΟΝ: Ακόμη και αν ληφθεί υπόψη η ταχύτητα των 23χλμ/ώρα αυτό συνιστά παράβαση του άρθρου 76 του Γ.Κ.Κ. αφού αποτελεί απόκλιση κατά 3χλμ/ώρα σε σχέση με το προβλεπόμενο ανώτατο όριο βραδυπορίας των 20χλμ/ώρα (μεταξύ των χιλιομετρικών θέσεων 173+100 έως 181+000).

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Τα επιχειρήματα περί απόκλισης των 5χλμ/ώρα **και** έλλειψης αιτιολογίας (από τον ΟΣΕ) για τον καθορισμό μειωμένης ταχύτητας (πρβλ. σελ. 8 της προσκομιζόμενης έκθεσης εμπειρογνωνμόνων) δεν βρίσκουν οποιοδήποτε νομικό έρεισμα, λαμβανομένου μάλιστα υπόψη ότι, κατά τους ισχυρισμούς της ελεγχόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης (πρβλ. σελ. 9-10 της αριθμό 2023/17613 Έκθεσης της εταιρείας εμπειρογνωνμόνων «Ε.Σ. ΣΙΟΥΤΗΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Ε.») μετά το εδώ ελεγχόμενο συμβάν (25.8.2021) έχει καθοριστεί από τον ΟΣΕ για το ίδιο, όπως εδώ ελεγχόμενο Τμήμα σιδηροδρομικής γραμμής, βραδυπορία με επιτρεπόμενη ταχύτητα κίνησης των αμαξοστοιχιών έως 10χλμ/ώρα.

VII. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Με βάση όλα τα ανωτέρω εκτιθέμενα και από όλα ανεξαιρέτως τα προσκομιζόμενα από την ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση στοιχεία, αξιολογούμενα τόσο μεμονωμένα το καθένα από αυτά όσο και συνολικά, όπως αναλύθηκαν παραπάνω, διαπιστώνονται τα ακόλουθα :

Η αυτεπαγγέλτως ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» αναφορικά με το σιδηροδρομικό συμβάν της 25.8.2021, δηλαδή της εκτροχίασης δύο [2] έμφορτων οχημάτων της εμπορικής αμαξοστοιχίας 80610 στο Χ.Σ. 174+370, γραμμής Θ-ΑμπΚ, παραβίασε, για όλους τους ανωτέρω λόγους, απορριπτομένων (ως αβάσιμων) των σχετικών

ισχυρισμών της, **(Α)** τις διατάξεις του άρθρου **76** (*Όριο ταχύτητας των αμαξοστοιχιών ανάλογα με την χάραξη της γραμμής*) και **(Β)** τις διατάξεις του άρθρου **120** (*Στελέχωση κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των Μηχανοδηγών*) **§1200β περίπτωση (ν)** του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Μέρος Β' (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019). Κατά συνέπεια, συντρέχει περίπτωση εφαρμογής των διατάξεων των άρθρων 70 §2 και 79 §§2-5 του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11ης Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν.4632/2019.

ΙΙΙΙ. ΚΥΡΩΣΕΙΣ

(Α) ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

(Α1) Σύμφωνα με τα οριζόμενα στη διάταξη του άρθρου 79 (Κυρώσεις) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11^{ης} Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν. 4632/2019 προβλέπεται ρητά, μεταξύ άλλων, ότι: «**1.** 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 (ΦΕΚ Β' 3080/2013), να επιβάλλει διοικητικές κυρώσεις στο Διαχειριστή Υποδομής, στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και στον υπεύθυνο φορέα συντήρησης. Οι διοικητικές κυρώσεις είναι οι εξής: [...], **β)** για τη μη συμμόρφωση προς τις συστάσεις που εκδίδονται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων [...] 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, [...]. **2.** Στις περιπτώσεις πολλαπλών παραβάσεων των διατάξεων του

δεύτερου μέρους, καθώς και σε περιπτώσεις που δεν εμπίπτουν σαφώς σε μία από τις κατηγορίες των περιπτώσεων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου επιβάλλεται πρόστιμο το οποίο δεν υπερβαίνει αθροιστικά το ποσό των εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ. **3.** Στις περιπτώσεις υποτροπής το επιβληθέν πρόστιμο διπλασιάζεται και ανακαλείται για έναν (1) έως τρεις (3) μήνες το πιστοποιητικό ασφάλειας ή η έγκριση ασφάλειας. **4.** Για τον καθορισμό του προστίμου λαμβάνεται υπόψη, μεταξύ άλλων, η φύση, η σοβαρότητα και η διάρκεια της παράβασης. **5.** 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 [..]».

(Α2) Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 6 (Αρμοδιότητες Μονάδων) του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι: «...**i)** Η Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας ασκεί τις αρμοδιότητες της Εθνικής Αρχής για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων/Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών που απορρέουν από το ν. 4199/2013 (Α' 216), το π.δ. 160/2007 (Α' 201) όπως ισχύει, το ν. 3911/2011 (Α' 12) όπως ισχύει, το π.δ. 104/2010 (Α' 181) όπως ισχύει και την αντίστοιχη ευρωπαϊκή νομοθεσία. [...] **iii)** Ειδικότερα, η Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας στο πλαίσιο της ασφάλειας σιδηροδρόμων έχει την ευθύνη της διαχείρισης, του ελέγχου και της εποπτείας θεμάτων που σχετίζονται με τους Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας [...]».

(Α3) Τέλος, σύμφωνα με τον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΦΕΚ Β' 2913/5.7.2021) προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι: «...**άρθρο 1** (πεδίο εφαρμογής) Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) **διενεργεί ακροάσεις, είτε αυτεπαγγέλτως είτε κατόπιν έγγραφης καταγγελίας** οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον, για τη διερεύνηση παραβάσεων των διατάξεων

της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, καθώς και για κάθε άλλη περίπτωση η οποία εμπίπτει στις αρμοδιότητές της κατά τις διατάξεις του ν.3891/2010 και της κείμενης νομοθεσίας, όπως εκάστοτε ισχύουν, και επιβάλλει, όπου κρίνει απαραίτητο, τις προβλεπόμενες κυρώσεις και μέτρα», **«άρθρο 2** (σκοπός - αντικείμενο της διαδικασίας ακρόασης) 1. Η διαδικασία ακρόασης έχει ως σκοπό το σχηματισμό πλήρους και ακριβούς εικόνας από τη ΡΑΣ για γεγονότα, καταστάσεις και στοιχεία σχετικά με υπόθεση η οποία εμπίπτει στην αρμοδιότητά της, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. 2. Η διαδικασία ακρόασης έχει ως αντικείμενο, ιδίως, τη διαπίστωση εάν έχουν λάβει χώρα: α) παραβάσεις των διατάξεων του ν. 3891/2010 και της εν γένει σιδηροδρομικής νομοθεσίας, όπως εκάστοτε ισχύουν, καθώς και κάθε άλλη περίπτωση παράβασης κανόνων, **ο έλεγχος της τήρησης των οποίων υπάγεται στην αρμοδιότητα της ΡΑΣ κατά τις κείμενες διατάξεις, όπως εκάστοτε ισχύουν, β) [...]** γ) [...], **δ) παραβάσεις των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται στο δεύτερο μέρος του ν.4632/2019 (Α' 159).** ε) [...]. 3. Εφόσον διαπιστώνεται ότι έχει λάβει χώρα σχετική παράβαση, **η ΡΑΣ επιβάλλει, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο, τις εκάστοτε προβλεπόμενες κυρώσεις και μέτρα».**

(Α4) Από τις ανωτέρω διατάξεις **μόνο αυτές του άρθρου 79 §1** (Κυρώσεις) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11^{ης} Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν. 4632/2019 προβλέπουν συγκεκριμένο ποσό κύρωσης. **Αντιθέτως οι διατάξεις του άρθρου 79 §2 του ίδιου νόμου** δεν προσδιορίζουν την βάση για τον υπολογισμό του προστίμου, ωστόσο, προσδιορίζουν, με γνώμονα κυρίως τη φύση, τη σοβαρότητα και τη διάρκεια της παράβασης, ένα ανώτατο ποσοτικό όριο (100.000,00 ευρώ), το οποίο δεν επιτρέπεται να υπερβεί η ΡΑΣ.

(Α5) Κατά την άσκηση της ανωτέρω αρμοδιότητάς της, η ΡΑΣ έχει ευρεία διακριτική ευχέρεια (εντός του κατά τον νόμο ανώτατου ορίου, βλ. άρθρο 79 §2 του ίδιου νόμου) για τη συγκεκριμενοποίηση του

εκάστοτε επιβληθησομένου προστίμου, προκειμένου να διασφαλίζεται με επάρκεια το επιδιωκόμενο αποτρεπτικό αποτέλεσμα.

(Α6) Συναφώς, επισημαίνεται ότι το πρόστιμο πρέπει, **αφενός μεν**, να επιβάλλεται ως κύρωση για ορισμένη παράβαση (ειδικό αποτρεπτικό αποτέλεσμα), **και αφετέρου**, να συντελεί στην αποτροπή της σιδηροδρομικής επιχείρησης από την επανάληψη παρόμοιων παραβατικών συμπεριφορών στο μέλλον (γενικό αποτρεπτικό αποτέλεσμα). Η ανάγκη εξασφάλισης του αρκούντως αποτρεπτικού χαρακτήρα του προστίμου επιβάλλει την κατάλληλη προσαρμογή του ύψους του, ώστε να λαμβάνεται υπόψη ο επιδιωκόμενος αντίκτυπος στη σιδηροδρομική επιχείρηση και στον διαχειριστή της υποδομής στους οποίους επιβάλλεται το εν λόγω πρόστιμο, προκειμένου το πρόστιμο αυτό να μην είναι αμελητέο, ή αντιθέτως, υπερβολικά υψηλό, σύμφωνα με τις επιταγές, **(α)** της εξασφάλισης της αποτελεσματικότητας του προστίμου και **(β)** της τήρησης της αρχής της αναλογικότητας.

(Α7) Ωστόσο, πρέπει να επισημανθεί ότι, σύμφωνα με τη νομολογία του ΔΕΕ, η αρχή της αναλογικότητας επιτάσσει να μην υπερβαίνουν οι πράξεις των οργάνων της Ένωσης το πρόσφορο και αναγκαίο μέτρο για την επίτευξη των θεμιτών σκοπών που επιδιώκει η σχετική ρύθμιση. Δηλαδή, όταν υφίσταται δυνατότητα επιλογής μεταξύ περισσότερων του ενός πρόσφορων μέτρων, πρέπει να επιλέγεται το λιγότερο επαχθές και ότι τα μειονεκτήματα που προκαλούνται δεν πρέπει να είναι υπέρμετρα σε σχέση με τους επιδιωκόμενους σκοπούς. Συνεπώς, το πρόστιμο δεν πρέπει να είναι υπέρμετρο σε σχέση με τους επιδιωκόμενους σκοπούς, ήτοι σε σχέση με την τήρηση των διατάξεων του Δεύτερου Μέρους του Ν. 4632/2019, και το ποσό του επιβαλλόμενου σε μια σιδηροδρομική επιχείρηση προστίμου για παράβαση λόγω μη εφαρμογής ή πλημμελούς εφαρμογής των διατάξεων του ανωτέρω νόμου (δεύτερο μέρος του Ν.4632/2019), ήτοι των διατάξεων που θεσπίζουν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, πρέπει να είναι ανάλογο με την παράβαση, εκτιμώμενη στο σύνολό

της, λαμβάνοντας υπόψη, ειδικότερα, τη σοβαρότητα, τη φύση και τη διάρκεια της παράβασης αυτής.

(Β) ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΠΡΟΣΤΙΜΟΥ

(Β1) Προκειμένου να αξιολογηθεί η σοβαρότητα της παράβασης των διατάξεων για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων στην οποία υπέπεσε η εδώ ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση, η ΡΑΣ λαμβάνει υπόψη, ιδίως, το είδος της παράβασης, τα αποτελέσματα που προκλήθηκαν ή απειλήθηκαν να προκληθούν και το ειδικό βάρος της σιδηροδρομικής επιχείρησης στην εν λόγω αγορά.

(Β2) Για να υπολογιστεί η διάρκεια της παράβασης που έχει ως αντικείμενο την πλημμελή εφαρμογή των διατάξεων για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (Γενικός Κανονισμός Κίνησης Μέρος Β'-Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών), πρέπει να εξακριβώνεται η περίοδος κατά την οποία υποχρεούται η σιδηροδρομική επιχείρηση να συμμορφώνεται με το σύνολο των σχετικών κανόνων ασφάλειας (Γ.Κ.Κ.) μέχρι την ημερομηνία κατά την οποία πράγματι υφίσταται αυτή η συμμόρφωση. Δηλαδή, η παράβαση διαρκεί όσο εξακολουθεί να υφίσταται η μη εφαρμογή ή η πλημμελής εφαρμογή των σχετικών με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων εθνικών διατάξεων (ΓΚΚ).

(Γ) ΟΙ ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΗ ΥΠΟΘΕΣΗ

Εν προκειμένω, σε σχέση με τα επιμέρους κριτήρια περί της σοβαρότητας, της φύσης και της διάρκειας των εξεταζόμενων παραβάσεων (η κύρωση των οποίων προβλέπεται και ρυθμίζεται από τη διάταξη του άρθρου 79 §2 του δεύτερου μέρους του Ν.4632/2019), τα οποία συνεκτιμώνται, επισημαίνονται τα εξής:

(Γ1) Είδος/Φύση της παράβασης:

(I) Η HELLENIC TRAIN Α.Ε. προέβη, όπως καταδείχθηκε εκτενώς ανωτέρω, εκτός από τις περιπτώσεις παραβάσεων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 79 §1 του δεύτερου μέρους του Ν.4632/2019 για τις οποίες ωστόσο της έχει επιβληθεί με τη με

αριθμό 24/15.3.2024 απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής η κύρωση της σύστασης (σχ.26 και σχ.27) και σε παράβαση διατάξεων οι κυρώσεις των οποίων προβλέπονται στο άρθρο 79 §2 του δεύτερου μέρους του Ν.4632/2019, και ειδικότερα:

(Iα) του άρθρου 76 (Όριο ταχύτητας των αμαξοστοιχιών ανάλογα με την χάραξη της γραμμής) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Μέρος Β' (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019), διότι, οι μηχανοδηγοί (προσθηθέντες της ελεγχόμενης επιχείρησης) της εμπορικής αμαξοστοιχίας 80610/25.8.2021 στο Χ.Σ. 174+370, της γραμμής Θ-ΑμΠΚ υπερέβησαν κατά 37,8% την μέγιστη, σύμφωνα με το Ειδικό Εγχειρίδιο Δρομολογίων του ΟΣΕ, επιτρεπόμενη ταχύτητα (20χλμ/ώρα), με αποτέλεσμα τον εκτροχιασμό δύο (2) έμφορτων αμαξών και την πρόκληση σοβαρών υλικών ζημιών θέτοντας σε κίνδυνο την ασφάλεια της κυκλοφορίας.

(Iβ) τις διατάξεις του άρθρου 120 (Στελέχωση κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των Μηχανοδηγών) §1200β περίπτωση (ν) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Μέρος Β' (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019), διότι η ίδια, όπως παραπάνω, εμπορική αμαξοστοιχία δεν στελεχώθηκε από δύο (2) πιστοποιημένους μηχανοδηγούς ή από δύο (2) πιστοποιημένους μηχανοδηγούς εκ των οποίων ένα πιστοποιημένο εκπαιδευτή μηχανοδηγό και έναν εκπαιδευόμενο μηχανοδηγό, εφόσον η ελεγχόμενη επιχείρηση επιθυμούσε να εκπαιδεύσει εν δυνάμει μηχανοδηγούς, αλλά από έναν (1) πιστοποιημένο μηχανοδηγό και έναν εκπαιδευόμενο μηχανοδηγό, σύμφωνα με το δελτίο έλξης.

(Γ2) Σοβαρότητα της παράβασης: Η HELLENIC TRAIN Α.Ε. αποτελεί τον βασικό πάροχο σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στην Ελλάδα χρησιμοποιώντας το εθνικό δίκτυο και την εν γένει σιδηροδρομική υποδομή η οποία ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο. Το είδος των παραβάσεων που προεκτέθηκαν συνιστούν εξ αντικειμένου περιορισμό, δηλαδή μη τήρηση των κανόνων για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων που τίθενται από την Ελληνική έννομη τάξη και θέτουν τη λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος σε

ιδιαίτερα επισφαλή θέση, καθόσον, δεν χωρεί οποιαδήποτε παρέκκλιση από την τήρηση των προαναφερόμενων διατάξεων (κανόνων).

(Γ3) Διάρκεια της παράβασης:

Αναφορικά με τη διάρκεια των διαπιστωθέντων παραβάσεων των προαναφερόμενων άρθρων από την εδώ ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση, αυτή άρχεται το μεσημέρι της 25.8.2021, ήτοι την ημερομηνία κατά την οποία συνέβη η (εκτροχίαση δύο [2] έμφορτων οχημάτων της εμπορικής αμαξοστοιχίας 80610 στο Χ.Σ. 174+370, γραμμής Θ-ΑμΠΚ) της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και έληξε στις 17.9.2021 (στις 18:00 μ.μ.) ότε και αποκαταστάθηκε η κυκλοφορία.

(Δ) Λαμβάνοντας συνολικά υπόψη τα προεκτεθέντα κριτήρια και στοιχεία, και ιδίως την αυξημένη σοβαρότητα, τη φύση και τη διάρκεια των διαπιστωθέντων στο ως άνω σκεπτικό παραβάσεων, η κύρωση των οποίων ρυθμίζεται από το άρθρο 79 §2 του δεύτερου μέρους του Ν.4632/2019:

(Δ1) Προσδιορίζεται, για την HELLENIC TRAIN Α.Ε. για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις **του άρθρου 76 (Όριο ταχύτητας των αμαξοστοιχιών ανάλογα με την χάραξη της γραμμής) και του άρθρου 120 (Στελέχωση κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των Μηχανοδηγών) §1200β περίπτωση (ν)** του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Μέρος Β' (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019), πρόστιμο (άρθρου 79 §2 του δεύτερου μέρους του Ν. 4632/2019) χρηματικού ποσού είκοσι χιλιάδων (20.000,00€) ευρώ.

(Ε) Η ΡΑΣ διατηρεί την αρμοδιότητά της να επανέλθει σε μεταγενέστερο από την έκδοση της παρούσας απόφασης χρόνο, προκειμένου να αξιολογήσει την τήρηση των όρων της και, σε περίπτωση διαπίστωσης παράβασης, να εξετάσει την επιβολή κυρώσεων ή άλλων μέτρων με στόχο την προσήκουσα ρύθμιση και τη

σύννομη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς στο πλαίσιο της κρινόμενης διαφοράς.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, σε Ολομέλεια, αποφάσισε ομόφωνα και με φανερή ψηφοφορία τα ακόλουθα :

A. ΔΙΑΠΙΣΤΩΝΕΙ τις από τη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» ως άνω περιγραφόμενες παραβάσεις **(A)** των διατάξεων του άρθρου **76** (*Όριο ταχύτητας των αμαξοστοιχιών ανάλογα με την χάραξη της γραμμής*) και **(B)** των διατάξεων του άρθρου **120** (*Στελέχωση κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των Μηχανοδηγών*) **§1200β περίπτωση (ν)** του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Μέρος Β' (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019), αναφορικά με το σιδηροδρομικό συμβάν της 25.8.2021 (εκτροχίαση δύο [2] έμφορτων οχημάτων της εμπορικής αμαξοστοιχίας 80610 στο Χ.Σ. 174+370, γραμμής Θ-ΑμΠΚ) από το προσωπικό έλξης της εν λόγω αμαξοστοιχίας της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.», πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.,

B. ΕΠΙΒΑΛΛΕΙ στη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις **(B1)** των διατάξεων του άρθρου **76** (*Όριο ταχύτητας των αμαξοστοιχιών ανάλογα με την χάραξη της γραμμής*) **και (B2)** των διατάξεων του άρθρου **120** (*Στελέχωση κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των Μηχανοδηγών*) **§1200β περίπτωση (ν)** του Γενικού Κανονισμού Κίνησης Μέρος Β' (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019), **πρόστιμο** (άρθρου 79 §2 του δεύτερου μέρους του Ν. 4632/2019) χρηματικού ποσού είκοσι χιλιάδων (20.000,00€) ευρώ.

Γ. ΥΠΟΧΡΕΩΝΕΙ τη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» (**Γ1**) να παραλείπει την παράβαση του συνόλου των διατάξεων της με αριθμό ΑΣ10/77243/580 (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019) «Τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών)» απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών στο μέλλον.

Δ. ΑΠΕΙΛΕΙ τη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» με την επιβολή προστίμου ή άλλων μέτρων, αν με απόφαση της ΡΑΣ βεβαιώνεται η συνέχιση ή η παράλειψη των διαπιστωθέντων με την παρούσα παραβάσεων.

Ε. ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΕΙ την Πρόεδρο της ΡΑΣ να κοινοποιήσει την παρούσα απόφαση στη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.».

Η απόφαση εκδόθηκε στις 16.07.2024

Η Πρόεδρος της ΡΑΣ

Ιωάννα Τσιαπαρίκου