



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ



ρυθμιστική αρχή
σιδηροδρόμων
regulatory
authority
for railways

ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ | 2023

ΕΘΝΙΚΗ ΑΡΧΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ



Σεπτέμβριος 2024

Περιεχόμενα

1.	Εισαγωγή	4
1.1	Σκοπός, πεδίο εφαρμογής και αποδέκτες της έκθεσης	4
1.2	Βασικά συμπεράσματα για το έτος αναφοράς	6
2.	ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΣΤΑ ΑΓΓΛΙΚΑ (SUMMARY IN ENGLISH)	11
3.	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ, ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ, ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	14
3.1	Στρατηγική και προγραμματισμός δραστηριοτήτων	14
3.2	Συστάσεις ασφαλείας	15
3.3	Μέτρα ασφαλείας που εφαρμόστηκαν	16
3.3.1	Εποπτικές δράσεις/ Παρεμβάσεις	16
3.3.2	Παρεμβάσεις μετά από διερεύνηση καταγγελιών	17
3.3.3	Αυτεπάγγελτες έρευνες	18
3.3.4	Παρεμβάσεις / Έκδοση συστάσεων	19
3.4	Οργανωτικό πλαίσιο ασφαλείας	19
4	ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	25
4.1	Ανάλυση επιμέρους επιδόσεων ασφαλείας την τελευταία 5ετία	25
4.2	Διαγράμματα με τα δεδομένα των ΚΔΑ	29
5.	ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ & ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ	33
5.1	Αλλαγές στη νομοθεσία και σε κανονισμούς	33
5.2	Παρεκκλίσεις σύμφωνα με το άρθρο 15 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798	34
6.	ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ, ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΆΛΛΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΠΟΥ ΕΚΔΟΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΑΡΧΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	36
6.1	Ενιαία Πιστοποιητικά Ασφάλειας και Εγκρίσεις Ασφάλειας	36
6.2	Έγκριση Οχημάτων	40
6.3	Υπεύθυνοι Φορείς για την Συντήρηση Σιδηροδρομικών Οχημάτων (ΥΣΦ)	41
6.4	Μηχανοδηγοί	44
6.4.1	Γενικά	44
6.4.2	Έκδοση αδειών μηχανοδηγών	45
6.4.3	Τήρηση του Εθνικού Μητρώου Αδειών Μηχανοδηγού	45
6.4.4	Πιστοποιητικά μηχανοδηγών	46
6.4.5	Αναγνώριση και Λειτουργία Εκπαιδευτικού Κέντρου ΟΣΕ για την εκπαίδευση μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών	46
6.4.6	Ρύθμιση Ιατρικών Θεμάτων Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών / Αναγνώριση Ιατρών	47
6.4.7	Πιστοποίηση Επάρκειας Εκπαιδευτών Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών	48
6.4.8	Αναγνώριση Εξεταστών Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών	49
6.4.9	Εκπαίδευση - Εξετάσεις Υποψηφίων Μηχανοδηγών	49
6.5	Άλλοι τύποι Εγκρίσεων / Πιστοποιήσεων	50
6.6	Επαφές με άλλες Αρχές Ασφαλείας	50
6.7	Ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ ΡΑΣ και Σιδηροδρομικών Οργανισμών	51
6.8	Συνεργασία με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ	52
7.	ΕΠΟΠΤΕΙΑ	54

7.1	Στρατηγική, σχεδιασμός και λήψη αποφάσεων.....	54
7.2	Αποτελέσματα εποπτείας.....	56
7.3	Συντονισμός και συνεργασία.....	57
7.4	Έλεγχος των επιδόσεων και της λήψης αποφάσεων της ΡΑΣ από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ	57
8.	ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΜΑ ΑΠΟ ΣΕ & ΔΥ.....	59
8.1	Εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 σχετικά με την ΚΜΑ για το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας.....	59
8.2	Εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 402/2013 σχετικά με τα την ΚΜΑ για την Αξιολόγηση και την Εκτίμηση της Επικινδυνότητας.....	59
8.3	Εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 1078/2012 σχετικά με την ΚΜΑ για την Παρακολούθηση.....	62
8.4	Συμμετοχή και υλοποίηση έργων της ΕΕ.....	65
9.	ΚΟΥΛΤΟΥΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.....	67
9.1	Αξιολόγηση και παρακολούθηση.....	67
9.2	Πρωτοβουλίες για την Κουλτούρα Ασφάλειας/ Έργα.....	67
9.3	Επικοινωνία για την Κουλτούρα Ασφάλειας.....	67
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: Πρόοδος σχετικά με τη διαλειτουργικότητα.....	72
	Προσάρτημα στο Παράρτημα Ι: Ορισμοί – Πρόοδος σχετικά με τη διαλειτουργικότητα.....	74
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: ΑΚΡΩΝΥΜΙΑ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ.....	76

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

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



Ν.Καντίρης

1. Εισαγωγή

Η παρούσα ετήσια έκθεση για το έτος 2023 σχετικά με τις δραστηριότητες της ελληνικής Εθνικής Αρχής Ασφάλειας (ΕΑΑ), τα καθήκοντα της οποίας ασκούνται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), συντάχθηκε από τη Μονάδα Ασφάλειας και Διαλειτουργικότητας Σιδηροδρόμων (ΜΑΣΔ) της ΡΑΣ.

Επισημαίνεται ότι το 2023 ήταν μια δύσκολη και ιδιαίτερη χρονιά για τον ελληνικό σιδηρόδρομο, λόγω του τραγικού σιδηροδρομικού δυστυχήματος στα Τέμπη στις 28-02-2023, αλλά και λόγω των εκτεταμένων ζημιών στο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο εξαιτίας των θεομηνιών ELIAS και DANIEL.

Η σύνταξή της πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με τον Οδηγό «Issuing the [yyyy] NSA Annual Report» (GUI_MRA_002 V 3.0), ο οποίος δημοσιεύθηκε από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής «Οργανισμός») και απευθύνεται στις ΕΑΑ/NSAs. Η έκθεση καλύπτει όλες τις δραστηριότητες της ΡΑΣ στους τομείς της ασφάλειας των σιδηροδρόμων και της διαλειτουργικότητας από την 1η Ιανουαρίου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2023 και διατίθεται στην ελληνική & αγγλική γλώσσα στην ακόλουθη ιστοσελίδα: <http://ras-el.gr>.

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

1.1 Σκοπός, πεδίο εφαρμογής και αποδέκτες της έκθεσης

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

Η ετήσια έκθεση περιέχει πληροφορίες σχετικά με:

- α) Την εξέλιξη της σιδηροδρομικής ασφάλειας, περιλαμβανομένης συγκεντρωτικής κατάστασης σε επίπεδο κράτους μέλους για τους Κοινούς Δείκτες Ασφάλειας (ΚΔΑ) σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798.
- β) Σημαντικές μεταβολές στις νομοθετικές και κανονιστικές ρυθμίσεις όσον αφορά την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.
- γ) Τις εξελίξεις ως προς την πιστοποίηση της ασφάλειας και την έγκριση της ασφάλειας.

- δ) Τα αποτελέσματα και εμπειρίες από την εποπτεία διαχειριστών υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, περιλαμβανομένου του αριθμού και της έκβασης των επιθεωρήσεων και λογιστικών ελέγχων.
- ε) Τις παρεκκλίσεις που αποφασίστηκαν σύμφωνα με το άρθρο 15 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 και
- στ) Την εμπειρία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής όσον αφορά την εφαρμογή των σχετικών Κοινών Μεθόδων Ασφάλειας (ΚΜΑ).

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

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

Συνεπώς, η έκθεση αποσκοπεί στην ενημέρωση κάθε ενδιαφερομένου και του Οργανισμού για τις δραστηριότητες της ΡΑΣ όσον αφορά στην ανάπτυξη της ασφάλειας και της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων, και ειδικότερα ως προς την προώθηση του κανονιστικού πλαισίου της ΕΕ για τους σιδηροδρόμους, της παρακολούθηση της ανάπτυξης της ασφάλειας και της διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος στην Ελλάδα, με την επισήμανση προβλημάτων και ορθών πρακτικών.

Η δομή και το περιεχόμενο της έκθεσης βασίστηκε στον Οδηγό του Οργανισμού όπως αναφέρθηκε στην εισαγωγή.

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

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

Η έκθεση είναι διαθέσιμη:

- Στον Οργανισμό.
- Στην Ελληνική Αρχή Ασφαλείας.
- Σε άλλες ΕΑΑ.
- Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (ΥΥΜ).

- Στον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (ΕΟΔΑΣΑΑΜ) [NIB].
- Στους σιδηροδρομικούς οργανισμούς της Ελλάδας ως ακολούθως:
 - Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις [HELLENIC TRAIN, ΣΤΑΣΥ, RAIL CARGO, PEARL & GFR]
 - Στον Διαχειριστή Υποδομή (ΟΣΕ)
 - Στην Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού (HELLENIC TRAIN, πρώην ΕΕΣΣΤΥ)
 - Στους Φορείς Αξιολόγησης της Συμμόρφωσης: Κοινοποιημένοι και Ορισμένοι Φορείς (NoBos & DeBos), Φορείς Αξιολόγησης Επικινδυνότητας (AsBos)
- Σε οποιοδήποτε άλλο ενδιαφερόμενο μέρος (π.χ. ενώσεις επιβατών κλπ.)

Η διαθεσιμότητα και η δημοσίευση της έκθεσης διασφαλίζεται μέσω ανάρτησης στην ιστοσελίδα της ΡΑΣ στη διεύθυνση <http://ras-el.gr> και στη συνέχεια στη βάση δεδομένων ERADIS του Οργανισμού. Επίσης, διαβιβάζεται σε έντυπη μορφή στον Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών, τον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, τον Γενικό Γραμματέα Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και σε όλους τους ανωτέρω ενδιαφερόμενους φορείς.

1.2 Βασικά συμπεράσματα για το έτος αναφοράς

Η ΡΑΣ λειτουργεί ως Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή σύμφωνα με τον Εσωτερικό της Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης, ο οποίος εγκρίθηκε με την υπ. αριθ. Δ4δ/οικ.89995 / 15-11-2018 (Β' 5781) ΚΥΑ. Σύμφωνα με την εν λόγω ΚΥΑ, στην οργανωτική δομή της ΡΑΣ περιλαμβάνεται η ΜΑΣΔ, η οποία αποτελείται από δύο Τμήματα: το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και το Τμήμα Διαλειτουργικότητας. Στη ΜΑΣΔ στο τέλος του 2023 απασχολούνταν αποκλειστικά επτά (7) υπάλληλοι (1 Διευθυντής Μονάδας, 4 στο Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και 2 στο Τμήμα Διαλειτουργικότητας).

Η ΜΑΣΔ υλοποιεί τη διαχείριση των αρμοδιοτήτων της ΕΑΑ που απορρέουν ιδίως από το ν.4632/2019 (Α' 159), το ν. 4199/2013 (Α' 216), το ν. 3911/2011 (Α' 12) όπως ισχύει, και την αντίστοιχη ευρωπαϊκή νομοθεσία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τη διαλειτουργικότητα. Επίσης, η ΜΑΣΔ εκτελεί τα καθήκοντα της «Αρμόδιας Αρχής» του Κανονισμού σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID) της ΚΥΑ με αριθ. Γ5/145078/03-06-2021 (Β' 3202).

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

Η Ολομέλεια της ΡΑΣ είναι 5-μελής. Αποτελείται από τον Πρόεδρο, τον Αντιπρόεδρο και τρία (3) τακτικά μέλη, αναπληρούμενα από τρία (3) αναπληρωματικά μέλη. Η παρούσα Διοίκηση διορίστηκε τον Ιούλιο του 2017 και συνέχισε να εκτελεί τα καθήκοντά της κατά τη διάρκεια του 2023.

Η ΡΑΣ εξακολούθησε να δίδει ιδιαίτερη έμφαση στην εφαρμογή των νομοθετικών και κανονιστικών αλλαγών και απαιτήσεων, όπως π.χ. του ν.4632/2019 (Α' 159) σχετικά με την εναρμόνιση με τις Οδηγίες του τεχνικού πυλώνα του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου, της ΥΑ ΑΣ10/77243/580/13-02-2019 (Β' 698 / 01-03-2019) σχετικά με την τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ) – Μέρος Β' Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών κ.α. Μετά την έκδοση του Κανονισμού (ΕΕ) 2015/995 (ΤΠΔ ΟΡΕ), την έναρξη εφαρμογής του αναμορφωμένου ΓΚΚ και την έκδοση των πρώτων Εγχειριδίων Κανόνων (Rule Book) των ΣΕ, σηματοδοτήθηκαν αλλαγές στις υπευθυνότητες των εμπλεκόμενων φορέων στη διεξαγωγή και τη διαχείριση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας που αποτελούν βασικά στοιχεία της διαχείρισης ασφάλειας.

Το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών στις 28-02-2023 συγκλόνισε την ελληνική κοινωνία. Η ΡΑΣ μετά το δυστύχημα προέβη σε σειρά ενεργειών σύμφωνα με τις αρμοδιότητες που ορίζονται στην κείμενη νομοθεσία (διεξαγωγή αυτεπάγγελτης έρευνας, πόρισμα /έκθεση ελέγχου, έκτακτα προσωρινά μέτρα, ενημέρωση και συνεργασία με αρμόδιους φορείς). Επίσης, προέβη άμεσα σε συστάσεις προς τους ΣΟ εφιστώντας τους την προσοχή στην απαρέγκλιτη τήρηση των κανόνων κυκλοφορίας. Στην Κοινή Συνάντηση Εποπτείας (ΚΣΕ) με όλους τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς και τη συμμετοχή εκπροσώπων του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών (Δεκέμβριος 2023), μέρος της θεματολογίας ήταν τα μέτρα που ελήφθησαν μετά το δυστύχημα των Τεμπών.

Το 2023 η ΡΑΣ συνέχισε να εκτελεί τα καθήκοντα τα οποία αναφέρονται στην παράγραφο 2, του άρθρου 16 της Οδηγίας για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων το οποίο έχει ενσωματωθεί στην εθνική νομοθεσία με το άρθρο 68 του ν.4632/2019.

Επιπλέον, η ΡΑΣ συνέχισε να εκτελεί το καθήκον της εποπτείας των ΣΕ και του ΔΥ σύμφωνα με το σχετικό κανονιστικό πλαίσιο, αναλαμβάνοντας μια σειρά από δραστηριότητες εποπτείας των σιδηροδρομικών οργανισμών, υλοποιώντας το σχετικό ετήσιο Σχέδιο Εποπτείας, το οποίο είναι δυναμικό και επιδέχεται τροποποιήσεις. Σύμφωνα με το πρόγραμμα αυτό προβλέπονταν 14 εποπτικές δραστηριότητες. Εκτελέστηκαν 12 εξ αυτών, ενώ διεξήχθησαν και 4 αιφνίδιοι έλεγχοι. Συνεπώς, πραγματοποιήθηκαν 16 εποπτικές δράσεις μέσα στο 2023.

Κατ' εφαρμογή της υπ. αρ. 939/01-04-2022 (Β' 1904/18-04-2022) Απόφασης με την οποία καθορίστηκαν εκ νέου τα προσόντα, οι όροι και οι προϋποθέσεις της αναγνώρισης των εξεταστών μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών, η ΡΑΣ συνέχισε να χορηγεί αναγνώριση/ ανανέωση εξεταστών και να δημοσιεύει στην ιστοσελίδα της το Μητρώο Αναγνωρισμένων Εξεταστών Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών. Το ίδιο ίσχυσε και για τις περιπτώσεις χορήγησης/ ανανέωσης πιστοποίησης επάρκειας εκπαιδευτών μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών κατ' εφαρμογή των υπ. αρ. 7690/11-05-2018 (ΦΕΚ Β' 1691) & 8664/01-10-2018 (ΦΕΚ Β 4687/18-10-2018) Αποφάσεων της ΡΑΣ, καθώς και χορήγησης/ ανανέωσης αναγνώρισης ιατρών που αναλαμβάνουν να διενεργούν τις ιατρικές εξετάσεις των μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών κατ' εφαρμογή της Κ.Υ.Α. ΑΣ19/38259/1879/10.10.2016 (Β' 3242) «Περί ρύθμισης των ιατρικών θεμάτων που αφορούν στην πιστοποίηση των υποψηφίων μηχανοδηγών και μηχανοδηγών και της με αρ. πρωτ. 5417/06-02-2017 Πρόσκλησης Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος για τη συμμετοχή στη διαδικασία αναγνώρισης Ιατρών και την ένταξή τους στο Μητρώο Αναγνωρισμένων Ιατρών που τηρεί και δημοσιεύει η Αρχή.

Εντός του 2023, η ΡΑΣ ως αρμόδια αρχή για την εφαρμογή του ν.3911/2011 συνέχισε την έκδοση ευρωπαϊκών αδειών μηχανοδηγού σύμφωνα με το υπόδειγμα του Παραρτήματος του Κανονισμού (ΕΕ) 36/2010. Οι άδειες αυτές εκτυπώνονται από τη Διεύθυνση Διαβατηρίων και Εγγράφων Ασφαλείας (ΔΔΕΑ) του Αρχηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας σύμφωνα με τις διατάξεις της υπ. Αριθ. ΑΣ19/1052/14 / 20-07-2018 (Β' 3089) ΚΥΑ.

Το 2023 χορηγήθηκε από τη ΡΑΣ ανανέωση αναγνώρισης του εκπαιδευτικού κέντρου του ΟΣΕ ως εκπαιδευτικό κέντρο μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών. Εγκρίθηκε το αίτημα του Εκπαιδευτικού Κέντρου Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών του ΔΥ ΟΣΕ α) για την επικαιροποίηση του Παραρτήματος του Οδηγού Σπουδών σχετικά με την εκπαίδευση για την Άδεια Μηχανοδηγού και β) για την επικαιροποίηση του Παραρτήματος του Προγράμματος Κατάρτισης σχετικά με την εκπαίδευση για το Πιστοποιητικό Μηχανοδηγού.

Το καλοκαίρι του 2023 διοργανώθηκαν εξετάσεις υποψήφιων μηχανοδηγών σύμφωνα με την υπ. αριθμ. 10720/18-07-2019 (Β' 2962) Απόφαση της ΡΑΣ «Διαδικασία απόκτησης άδειας μηχανοδηγού – Οργάνωση και καθορισμός διενέργειας εξετάσεων για την απόκτηση άδειας μηχανοδηγού». Οι εξετάσεις θεωρητικού & πρακτικού μέρους πραγματοποιήθηκαν στις 20-07-2023 στο Κ.Ε.Κ. του ΟΣΕ και τις 21-07-2023 σε Δρομολόγια στο τμήμα Αθήνα – Οινόη, αντίστοιχα, και συμμετείχαν σε αυτές έξι (6) υποψήφιοι μηχανοδηγοί της ΣΕ GFR. Τον Δεκέμβριο του 2023 πραγματοποιήθηκε πρόσκληση για τη συμμετοχή στις εξετάσεις υποψήφιων μηχανοδηγών για την απόκτηση άδειας μηχανοδηγού. Οι εξετάσεις

θεωρητικού & πρακτικού μέρους πραγματοποιήθηκαν τον Ιανουάριο του 2024 και συμμετείχαν πενήντα έξι (56) υποψήφιοι μηχανοδηγοί [τριάντα επτά (37) της ΣΕ HELLENIC TRAIN, πέντε (5) της ΣΕ PEARL και τέσσερις (4) της επιχείρησης ΤΕΡΝΑ και δέκα (10) του ΔΥ ΟΣΕ].

Αναφορικά με τους σημαντικούς κοινούς δείκτες ασφαλείας, το 2023 ο αριθμός των σημαντικών ατυχημάτων ήταν 7 (2022 – 9 ατυχήματα), ενώ ο μέσος όρος των τελευταίων πέντε ετών ανέρχεται σε 13,4 ατυχήματα.

Επισημαίνεται ότι κατά το 2023, σημειώθηκαν 59 θάνατοι (10 θάνατοι το 2022), ενώ ο μέσος όρος των τελευταίων πέντε ετών ανέρχεται σε 17,8. Η δραματική αύξηση οφείλεται στο δυστύχημα των Τεμπών με 57 νεκρούς.

2. ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΣΤΑ ΑΓΓΛΙΚΑ (SUMMARY IN ENGLISH)



2. ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΣΤΑ ΑΓΓΛΙΚΑ (SUMMARY IN ENGLISH)

The duties of the Greek National Safety Authority (NSA) are performed by the Regulatory Authority for Railways (RAS). The 2023 Annual Report was prepared by Railway Safety and Interoperability Unit (RSIU) of RAS in accordance with the “Issuing the [yyyy] NSA annual report” (GUI_MRA_002 V 3.0) Guide and the article 19 of the Railway Safety Directive (EU) 2016/798 transposed into Greek law with article 71, Law 4632/2019 (A’ 159). The purpose of this report is to inform any interested party and the Agency of RAS’s activities on the development of railway safety & interoperability, demonstrating how RAS promotes the EU regulatory framework for railways, monitors the development of railway safety and the interoperability of the railway system in Greece, highlighting problems and good practices.

The availability and publication of this report is ensured through the RAS website at <http://ras-el.gr> and the ERADIS data base of the Agency.

RAS operates as an Independent Administrative Authority in accordance with its Internal Rules of Procedure, which were approved by Joint Ministerial Decision (JMD) No. Δ4δ/οικ.89995 / 15-11-2018 (B’ 5781). In accordance with said JMD, RAS’s organisational structure includes the RSIU, which is organised into two Departments: the Railway Safety Department and the Interoperability Department. In 2022, seven (7) employees were employed exclusively at the RSIU (1 Head of the Unit, 4 in Railway Safety Department and 2 in Interoperability Department).

The RSIU implements the management of the functions of the NSA arising from Law 4632/2019 (A’ 159), Law 4199/2013 (A’ 216), Law 3911/2011 (A’ 12) as applicable, and from the respective European legislation on railway safety and interoperability. Furthermore, the RSIU performs the duties of the “Competent Authority” of the Rules in relation to the international carriage of dangerous goods by rail (RID) of JMD No. οικ. Γ5/48222/2474 / 21-06-2019 (B’ 2755). Recently, the new JMD for RID 2021, i.e. JMD No Γ5/145078/03-06-2021 (B’ 3202) was published in the Government Gazette.

RAS’s organisational framework is outlined with further detail in section 3.4 hereof.

RAS was in collaboration with the Ministry of Infrastructure and Transport for the compliance of Railway Undertakings (RU) with the overall changes. Also, RAS informed the RUs about their obligations and responsibilities undertaken by the RUs to perform activities.

In 2023 the tragic accident at Tembi shocked Greek society. RAS, after the accident, carried out a series of actions (conducting an ex officio investigation, conclusion report, temporary measures, information and cooperation with competent bodies). RAS also immediately

made recommendations to the IM and RUs, drawing their attention to the strict observance of regulation. At the Joint Supervisory Meeting (JSM) with IM, RUs and the participation of representatives of the Ministry of Infrastructure & Transport (December 2023), part of the agenda was the measures taken after the accident at Tembi.

In 2023, RAS continued performing its main, at least, duties detailed in paragraph 2, article 16 of the Directive on railway safety.

RAS continued performing the RUs and IM supervision duty in accordance with the relevant regulatory framework, in accordance with the relevant annual Supervision Plan.

Under Decision No 939/01-04-2022 (B' 1904/18-04-2022) which redefined the qualifications, and the terms and conditions for recognising the examiners of the train drivers and candidate train drivers, RAS continued to grant examiner recognition/renewal and publish on its website the Recognised Train Driver Examiner and Candidate Train Driver Register. The same was true for the case of granting adequacy certification for train driver trainers and candidate train drivers under Decisions No 7690/11-05-2018 (ΦΕΚ Β' 1691) & 8664/01-10-2018 (ΦΕΚ Β 4687/18-10-2018), as well as granting recognition for doctors undertaking the medical examination of train drivers and candidate train drivers under Decision K.Y.A. ΑΣ19/38259/1879/10.10.2016 (B' 3242) and Invitation to Expression of Interest No 5417/06-02-2017 (RAS).

Within 2023, RAS as competent authority for the implementation of Law 3911/2011 continued issuing the "European" train driver licenses in accordance with the Annex to Regulation (EU) 36/2010. In Summer 2023, examinations for candidate train drivers were held in accordance with decision No 10720/18-07-2019 (B' 2962) – RAS decision on the "Procedure for acquiring a train driver license – Organisation and definition of the process of examination to obtain a train driver license." 6 train driver candidates of the GFR RU participated in the train driver license exams held on 20 and 21.07.2023.

As regards important safety indicators, in 2023 there were 7 significant accidents (in 2022 the corresponding number was 19). 59 fatalities were recorded, while in 2022 there were 10 (57 fatalities of Tembi accident).

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

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



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

3.1 Στρατηγική και προγραμματισμός δραστηριοτήτων

Το πρόγραμμα των εποπτικών δραστηριοτήτων της Αρχής εγκρίνεται στην αρχή κάθε χρόνου σύμφωνα με το Κανονιστικό Πλαίσιο Εποπτείας και περιλαμβάνει τις εποπτικές δραστηριότητες ανά μήνα του έτους, ανά σιδηροδρομικό οργανισμό και τους απαιτούμενους πόρους για την υλοποίηση κάθε εποπτικής δραστηριότητας. Στο ετήσιο πρόγραμμα δεν αποτυπώνονται τυχόν έκτακτες ή αιφνίδιες εποπτικές δραστηριότητες της ΡΑΣ. Σε αυτό το πλαίσιο, η ΡΑΣ σχεδίασε και πραγματοποίησε τις ακόλουθες δράσεις / πρωτοβουλίες εντός του 2023 :

- Συνέχισε να εκτελεί τις εποπτικές δραστηριότητες βάσει του ετήσιου Σχεδίου Εποπτείας και της εγκεκριμένης Στρατηγικής για την Εποπτεία, σε στοχευμένους τομείς. Σύμφωνα με την Στρατηγική οι αρχές εποπτείας είναι αυτές της αναλογικότητας μεταξύ επιβολής και κινδύνου, της συνεπούς προσέγγισης, της στόχευσης και του καθορισμού προτεραιοτήτων για τις εποπτικές δραστηριότητες, της διαφάνειας, της λογοδοσίας για τις αποφάσεις ή τις πράξεις, της συνεργασίας με τις άλλες ΕΑΑ των σιδηροδρόμων και άλλες αρμόδιες αρχές και της ενημέρωσης. Στο πλαίσιο αυτό προγραμμάτισε εποπτικές δράσεις προκειμένου να ελέγξει την εφαρμογή των νομοθετικών και κανονιστικών αλλαγών και απαιτήσεων όπως π.χ. την παρακολούθηση του χρονοδιαγράμματος εφαρμογής των διορθωτικών ενεργειών των ανοικτών «εναπομενόντων προβληματικών σημείων προς εποπτεία» όπως αυτά χαρακτηρίστηκαν και εντοπίστηκαν κατά τον προηγούμενο έλεγχο κάθε ΣΟ, καθώς και της αξιολόγησης της αίτησης της ΣΕ HELLENIC TRAIN και RCLG για Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας από τον ERA, την εφαρμογή των σχετικών Κοινών Μεθόδων Ασφάλειας (ΚΜΑ) που αναφέρονται στο άρθρο 6 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, την προώθηση μέσω των οικείων ΣΔΑ, της ΥΑ ΑΣ10/77243/580/13-02-2019 (Β' 698 / 01-03-2019) σχετικά με την τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ) – Μέρος Β' Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών, το βαθμό συμμόρφωσής των ΣΕ με τις απαιτήσεις του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762, το πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΕ) 1078/2012 για την εσωτερική παρακολούθηση, καθώς επίσης και τις απαιτήσεις του Κανονισμού (ΕΕ) 402/2013.
- Συνέχισε να παρακολουθεί τα σιδηροδρομικά συμβάντα και ατυχήματα στο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, με στόχο την τροφοδότηση της Στρατηγικής για την Εποπτεία και του ετήσιου Σχεδίου Εποπτείας βάσει ανάλυσης κινδύνων.

- Συνέχισε να παραλαμβάνει σε μηνιαία βάση Εκθέσεις ελέγχου καταγραφής πορείας των αμαξοστοιχιών της ΣΕ HELLENIC TRAIN προκειμένου να παρακολουθεί τη συμμόρφωση των οδηγών αμαξοστοιχιών με τα όρια ταχύτητας.
- Σε συνεργασία με το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας Πάνος Μυλωνάς συμμετείχε στις εκδηλώσεις στην «Διεθνή Ημέρα Ενημέρωσης για την Ασφάλεια στις Ισόπεδες Διαβάσεις (ILCAD 2023)», η οποία έλαβε χώρα στις 15 Ιουνίου 2023 και διοργανώνεται από την Διεθνή Ένωση Σιδηροδρόμων (UIC). Η ΡΑΣ και το ΙΟΑΣ Πάνος Μυλωνάς εξέδωσαν κοινό Δελτίο Τύπου και εξέδωσαν σχετική αφίσα. Οι διοργανωτές της 15ης Διεθνούς Ημέρας Ευαισθητοποίησης για την Ασφάλεια στις Ισόπεδες Διαβάσεις (ILCAD) στόχευσαν σε «Εργαζόμενους σε αγροτικά και βιομηχανικά επαγγέλματα που χρησιμοποιούν τις ισόπεδες διαβάσεις» με κεντρικό μήνυμα «Οι ράγες είναι για τα τρένα. Οι συγκρούσεις με σιδηροδρομικά οχήματα, που είναι πιθανόν να μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα, μπορεί να έχουν ως αποτέλεσμα υλικές ζημιές στη σιδηροδρομική υποδομή και τα ίδια τα οχήματα, τραυματισμό/απώλεια ζώων (προσωπικό/ επιβάτες/ χρήστες ΙΔ), διακοπή/ καθυστερήσεις στην κυκλοφορία κ.ά. Ο πυρήνας της εκστρατείας ILCAD είναι να διαδώσει σε όσο το δυνατόν περισσότερους αποδέκτες, τα βασικά και ζωτικά μηνύματα σχετικά με την απαραίτητη προσοχή στις ισόπεδες διαβάσεις, ώστε να προάγει την ασφάλεια όλων.

3.2 Συστάσεις ασφαλείας

Με τον ν. 5014/2023 (Α' 14) συστάθηκε ο Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών» «Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.», που αντικατέστησε την Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, η οποία είχε συσταθεί με το άρθρο 2 του ν.4313/2014 (Α' 261).

Σύμφωνα με το άρθρο 42 του ν.5014/2023 (Α' 14), ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. διεξάγει έρευνα ύστερα από κάθε σοβαρό ατύχημα στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας. Στόχος της έρευνας είναι η βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και η πρόληψη ατυχημάτων. Επίσης, διερευνά τα ατυχήματα και τα συμβάντα που κάτω από διαφορετικές συνθήκες, θα μπορούσαν να έχουν οδηγήσει σε σοβαρά ατυχήματα, μεταξύ των οποίων τεχνικές βλάβες στα διαρθρωτικά υποσυστήματα ή στα στοιχεία διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος. Αποφασίζει κατά πόσο πρέπει να διερευνηθεί ή όχι ένα τέτοιο ατύχημα ή συμβάν.

Το 2023 ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ δεν εξέδωσε σύσταση ασφαλείας.

3.3 Μέτρα ασφαλείας που εφαρμόστηκαν

3.3.1 Εποπτικές δράσεις/ Παρεμβάσεις

Κατά τη διάρκεια του έτους 2023 η ΡΑΣ παρακολούθησε την εφαρμογή των παρακάτω μέτρων, ως διορθωτικών ενεργειών από τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς σε συνέχεια Μη Συμμορφώσεων (ΜΣ) & Προτάσεων Βελτίωσης (ΠΒ), που εντοπίστηκαν/ προτάθηκαν από την ΡΑΣ:

- ΣΕ ΗΤ:
 - Τον έλεγχο των ανοικτών «εναπομενόντων προβληματικών σημείων προς εποπτεία» όπως αυτά χαρακτηρίστηκαν και εντοπίστηκαν κατά την αξιολόγηση της αίτησης της ΣΕ HELLENIC TRAIN για Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας από τον ERA.
 - Την δημιουργία οργανογράμματος εγκατάστασης Μηχανοστασίου Αλεξ/λης του ΥΣΦ της HELLENIC TRAIN (ΜΣ 4.1 ΥΣΦ).
 - Την αναθεώρηση της Διαδικασίας MSF/PRO/0032/ Παρ.1 και τη διανομή αυτής και στη Δνση Λειτουργίας Μεταφορών στο πλαίσιο του ελέγχου ΥΣΦ της HELLENIC TRAIN (ΜΣ 3.2)
 - Τον έλεγχο των συμπληρωμένων Δελτίων Εργασίας στο πλαίσιο του ελέγχου ΥΣΦ της HELLENIC TRAIN (ΜΣ 3.1)
- ΣΕ RCLG:
 - Τον έλεγχο των ανοικτών «εναπομενόντων προβληματικών σημείων προς εποπτεία» όπως αυτά χαρακτηρίστηκαν και εντοπίστηκαν κατά την αξιολόγηση της αίτησης της ΣΕ RCLG για Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας από τον ERA.
 - Τη μη δυνατότητα πρόσβασης των στελεχών του Τμ. Ασφάλειας της ΡΑΣ στις επικαιροποιημένες εκδόσεις του συνόλου των εγγράφων του ΣΔΑ. Δημιουργία cloud. (ΠΒ 4.1).
- ΣΕ ΣΤΑΣΥ:
 - Την αποστολή της ορθής επανάληψης της Ετήσιας Έκθεσης Παρακολούθησης της Επίτευξης των Στόχων Ασφάλειας και την Ετήσια Έκθεση Παρακολούθησης των Δεικτών Ασφάλειας για το έτος 2022, συνοδευόμενες από τα αντίστοιχα έντυπα EA-01-01/02 (Τιμές Αναφοράς) και EA-01-02/02 (Μηνιαίοι και Ετήσιοι Δείκτες Ασφάλειας) στο πλαίσιο του ελέγχου του ΣΔΑ της ΣΤΑΣΥ (ΜΣ 8.1 και 8.2).
Την αποστολή των Πρακτικών της Ανασκόπησης του ΣΔΑ για το έτος 2023, στο πλαίσιο του ελέγχου του ΣΔΑ της ΣΤΑΣΥ (δεύτερο μέρος ΜΣ 8.3).

➤ ΔΥ ΟΣΕ:

- Διαπιστώθηκε μη συμμόρφωση με τις Αποφάσεις 24/16-03-2023 και 52/19-06-2023 της Ολομέλειας της ΡΑΣ. (ΜΣ 15.1)
- Μη συμμόρφωση σχετικά με την αναμόρφωση και προσαρμογή του οικείου ΣΔΑ του ΟΣΕ, σύμφωνα με τον νέο Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας του ΟΣΕ, λαμβάνοντας υπόψη μεταξύ άλλων τις νέες περιγραφές θέσεων εργασίας, το προσοντολόγιο και το σχέδιο στελέχωσης με προσωπικό, ιδίως αυτό με κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας. (ΜΣ 15.2)
- Μη συμμόρφωση σχετικά με το Σύστημα Διαχείρισης Επάρκειας, ως μέρος του οικείου ΣΔΑ, που αφορά στο προσωπικό ειδικότητας Σταθμαρχών που εργάζονται με συμβάσεις παροχής υπηρεσιών, σε σχέση με τους σταθμάρχες που εργάζονται με σχέση εργασίας ΙΔΑΧ σύμφωνα με τις προβλέψεις του σημείου 4.2.1 του Παραρτήματος ΙΙ του Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762. (Μ.Σ-15.3).
- Μη συμμόρφωση σχετικά με πρόσβαση σε συγκεκριμένα και σχετικά έγγραφα/αντικειμενικές αποδείξεις για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με κριτήρια του Παραρτήματος ΙΙ του Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762, γεγονός που αντίκειται στις προβλέψεις της παραγράφου 2 του άρθρου 70 του ν.4632/2019. (Μ.Σ-15.4).
- Μη συμμόρφωση σχετικά με την ενημέρωση του Μητρώου Κινδύνων, όπως:
 - έλλειψη προσωπικού (Μ.Σ-15.5).
 - στελέχωση (κλάδου σταθμαρχών) με ελαστικές μορφές εργασίας (Μ.Σ-15.6).
- Διερεύνηση του ενδεχομένου κατηγοριοποίησης - μέσω των διαδικασιών του ΣΔΑ - των σταθμών με βάση το φόρτο εργασίας και την επικινδυνότητα και εν συνεχεία στους σταθμούς με μεγάλο φόρτο εργασίας και επικινδυνότητα όπως και στα Κ.Ε.Κ. να εργάζονται σταθμάρχες με την ανάλογη εμπειρία (Π.Β-15.1).

3.3.2 Παρεμβάσεις μετά από διερεύνηση καταγγελιών

Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας (Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών), η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έλαβε τις παρακάτω καταγγελίες / επιστολές, οι οποίες οδήγησαν σε παρεμβάσεις και λήψη ενδεδειγμένων μέτρων:

1. Η ΠΕΠΕ απέστειλε στη ΡΑΣ τον Μάιο του 2023 εξώδικη δήλωση – Πρόσκληση σχετικά με θέματα ασφάλειας, συντήρηση υποδομής και επάρκεια προσωπικού Δ.Υ. με κρίσιμα καθήκοντα (οι λοιποί αποδέκτες ήταν ΟΣΕ, Hellenic train, Υπουργείο Μεταφορών, Υπουργείο Εργασίας κοινωνικών υποθέσεων και Εισαγγελία Αθηνών).

Στο ανωτέρω εξώδικο αναφέρονται θέματα ασφάλειας σχετικά με ισόπεδες διαβάσεις (φυλασσόμενες και μη), επικοινωνία μηχανοδηγών με προσωπικό κυκλοφορίας, βλάβηση επί της γραμμής και επάρκεια προσωπικού Δ.Υ. με κρίσιμα καθήκοντα. Η ΡΑΣ προέβη σε εξώδικη απάντηση, όπου αναφέρονται οι ενέργειες στις οποίες έχει προβεί σχετικά με τα αναφερόμενα την εξώδικη δήλωση-πρόσκληση.

2. Η ΠΕΠΕ απέστειλε Μάιο του 2023 έγγραφο με θέμα «Υπόδειγμα 1001-Οδηγίες σε μηχανοδηγό», που σχετίζεται με εντολή από Σταθμάρχη προς μηχανοδηγό που δεν περιγράφεται στον Γενικό Κανονισμό Κίνησης.

Η ΡΑΣ με στόχο την αποφυγή ατυχημάτων και εν γένει συμβάντων ασφάλειας απέστειλε αυστηρή προειδοποίηση προς τον ΔΥ και τις ΣΕ για την απαρέγκλιτη τήρηση του Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ) και ζήτησε ενημέρωση της Αρχής σχετικά με την συμμόρφωση του ΔΥ και των ΣΕ προς τα ανωτέρω.

3. Καταγγελία σχετικά με την εκτροχίαση δύο βαγονιών εμπορευματικής αμαξοστοιχίας στην περιοχή των Σερρών στις 25/08/2021. Κατά το 2022 συντάχθηκε πόρισμα για την ενεργοποίηση της διαδικασίας ακρόασης, κατ' εφαρμογή του άρθρου 5, παρ. 5 του Κανονισμού Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.

3.3.3 Αυτεπάγγελτες έρευνες

Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας (Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών), η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διεξήγε τις παρακάτω αυτεπάγγελτες έρευνες:

1. Διεξαγωγή αυτεπάγγελτης έρευνας, αναφορικά με τη μετωπική σύγκρουση της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62 Αθήνα - Θεσσαλονίκη με την εμπορευματική αμαξοστοιχία 63503 Θεσσαλονίκη-Θριάσιο, της HELLENIC TRAIN A.E., την 28-2-2023, στη θέση Ευαγγελισμός του Δήμου Τεμπών Ν. Λαρίσης

Η ΡΑΣ αποφάσισε τη διεξαγωγή αυτεπάγγελτης έρευνας σχετικά με το συμβάν βάσει του άρθρου 5, παρ. 2 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ. Το ειδικό αντικείμενο της έρευνας ήταν ο έλεγχος τήρησης : (α) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ) – Μέρος Β, των λοιπών σχετικών διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας και των απαιτήσεων των οικείων Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) του ΔΥ ΟΣΕ και της ΣΕ HELLENIC TRAIN, σε σχέση με την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών και (β) του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773.

Με το πέρας της έρευνας συντάχθηκε πόρισμα για την ενεργοποίηση της διαδικασίας ακρόασης για τη Σιδηροδρομική Επιχείρηση HELLENIC TRAIN ΑΕ και το Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ ΑΕ, κατ' εφαρμογή του άρθρου 5, παρ. 5 του Κανονισμού Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.

Η Ολομέλεια της ΡΑΣ αποφάσισε την κλήση της Σ.Ε. Hellenic train σε ακρόαση. Κατόπιν υπήρξε αναβολή της εν λόγω ακρόασης, λόγω των προγραμματισμένων επισκέψεων στελεχών του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (ERA), στην Αθήνα, σε όλους τους σιδηροδρομικούς φορείς. Η νέα ημερομηνία συζήτησης θα προσδιοριστεί με νέα απόφαση του οργάνου ακρόασης.

2. Σχετικά με την Διεξαγωγή αυτεπάγγελτης έρευνας σχετικά με συμβάν πρόσκρουσης επιβατικής αμαξοστοιχίας με μηχανή ρυμούλκησης στις 24-01-2022, πραγματοποιήθηκε η ακρόαση και με την υπ. αριθμ. πρωτ. 1479/18-05-2023 απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ διαπιστώθηκαν παραβάσεις και επιβλήθηκαν πρόστιμα στην Σ.Ε. Hellenic train και τον Δ.Υ. ΟΣΕ.

3.3.4 Παρεμβάσεις / Έκδοση συστάσεων

Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας (Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών), η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων:

1. Εξέδωσε αυστηρή προειδοποίηση προς τον Διαχειριστή Υποδομής και τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις για «απαρέγκλιτη τήρηση του Γενικού Κανονισμού Κίνησης, με στόχο την αποφυγή ατυχημάτων και εν γένει συμβάντων ασφάλειας»
2. Εξέδωσε αυστηρή προειδοποίηση προς τον Διαχειριστή Υποδομής για «Έκδοση προγραμμάτων εργασίας προσωπικού, που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα με εξασφάλιση της απαραίτητης ανάπαυσης, με στόχο τη διαύγεια του προσωπικού προκειμένου να αποφευχθούν ατυχήματα και εν γένει συμβάντα ασφάλειας».

3.4 Οργανωτικό πλαίσιο ασφαλείας

Το εθνικό οργανωτικό πλαίσιο στην Ελλάδα κατά το 2023 σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων αποτυπώνεται παρακάτω:

- Το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών είναι η νομοθετική αρχή, υπεύθυνη για τον σιδηροδρομικό τομέα στην Ελλάδα. Υπό την εποπτεία του δραστηριοποιούνται ο ΟΣΕ και η ΕΡΓΟΣΕ.

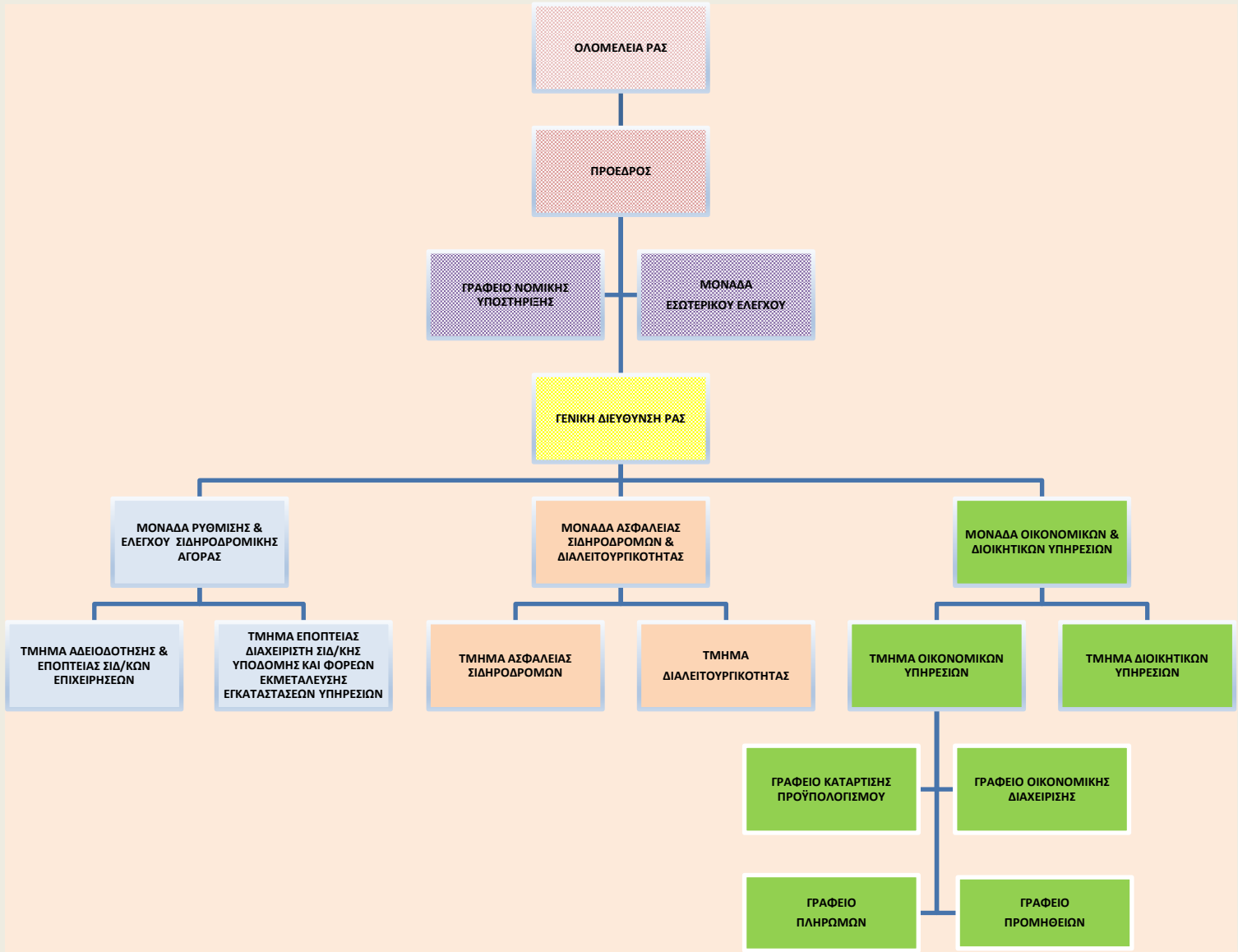
- Η ΡΑΣ είναι Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή που ασκεί, μεταξύ άλλων, τα καθήκοντα της Ελληνικής ΕΑΑ σύμφωνα με το ν. 4199/2013 και το ν. 4632/2019.
- Ο Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (ΕΟΔΑΣΑΑΜ), ο οποίος αποτελεί αυτοτελή δημόσια υπηρεσία, αρμόδια για τη διερεύνηση των αεροπορικών ατυχημάτων πολιτικής αεροπορίας και των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και την επίτευξη και διατήρηση της ασφάλειας στις μεταφορές. Ο εν λόγω οργανισμός συστάθηκε με τον ν. 5014/2023, στον οποίο μεταβιβάστηκαν οι αρμοδιότητες της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, η οποία είχε συσταθεί με τον ν.4313/2014 για την εκτέλεση των καθηκόντων του Εθνικού Φορέα Διερεύνησης του άρθρου 22 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 και του άρθρου 74 του ν.4632/2019, αλλά δεν είχε δραστηριοποιηθεί.
- Ο ΟΣΕ είναι ο μοναδικός εθνικός διαχειριστής υποδομής, κάτοχος έγκρισης ασφαλείας, που λειτουργεί στην Ελλάδα υπό την επίβλεψη του ΥΥΜ. Ο ΟΣΕ είναι επίσης ο ιδιοκτήτης του μοναδικού αναγνωρισμένου Κέντρου Εκπαίδευσης Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών.
- Η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., εποπτευόμενος φορέας από το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών, είναι υπεύθυνη για την εκτέλεση του Επενδυτικού Προγράμματος και την διαχείριση των νέων έργων σιδηροδρομικής υποδομής.
- Υπάρχουν τέσσερις (4) αδειοδοτημένες Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις (ΣΕ) οι οποίες διαθέτουν ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας, ως εξής:
 - ΣΤΑΣΥ, δημόσια ΣΕ εντός του Υπερταμείου, που παρέχει μόνο υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας, κατέχει ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας και είναι εν λειτουργία.
 - HELLENIC TRAIN (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ) - Μέλος της Εταιρείας «Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A», ιδιωτική ΣΕ που παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας και υπηρεσίες μεταφοράς φορτίου συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων, κατέχει ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας και είναι εν λειτουργία.
 - RAIL CARGO LOGISTIC GOLDAIR, ιδιωτική ΣΕ μεταφοράς φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων, κατέχει ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας και είναι εν λειτουργία.
 - GFR, ρουμανική ιδιωτική ΣΕ μεταφοράς φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων, κατέχει ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας (το οποίο εκδόθηκε από τον ERA τον Απρίλιο του 2020) σύμφωνα με

το άρθρο 10 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798. Η GFR ξεκίνησε τη λειτουργία της στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο εντός του 2022.

- PEARL, ιδιωτική αδειοδοτημένη ΣΕ μεταφοράς εμπορευμάτων, η οποία δεν κατέχει ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας και δεν έχει ξεκινήσει προς το παρόν τη λειτουργία της.
- Η HELLENIC TRAIN, πλέον της εκτέλεσης μεταφορικού έργου ως ΣΕ, είναι και Εταιρεία Συντήρησης Τροχαίου Υλικού, κάτοχος έγκυρου πιστοποιητικού ΥΣΦ.
- Η ΓΑΙΑ ΟΣΕ Α.Ε. είναι δημόσια επιχείρηση, κάτοχος και διαχειριστής του στόλου του υφιστάμενου εθνικού τροχαίου υλικού, υπό την εποπτεία του Υπερταμείου.

Δείτε παρακάτω το οργανόγραμμα της ΡΑΣ και έναν πίνακα με πληροφορίες σχετικά με το προσωπικό της ΜΑΣΔ της ΡΑΣ κατά το έτος 2023. Διάγραμμα 1:

Οργανόγραμμα ΡΑΣ



Πίνακας 1: Προσωπικό στην Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας της ΡΑΣ κατά το τέλος του 2023.

Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας	Προβλεπόμενος αριθμός θέσεων προσωπικού	Αριθμός καλυπτόμενων θέσεων προσωπικού	Αριθμός κενών θέσεων προσωπικού
Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων	6	6*	0
Τμήμα Διαλειτουργικότητας	5	2	3
Σύνολο	11	8	3

*4 από τα 6 στελέχη προσωπικού απασχολούνται αποκλειστικά στο Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων

4. ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

4.1 Ανάλυση επιμέρους επιδόσεων ασφάλειας την τελευταία
5ετία

4.2 Διαγράμματα με τα δεδομένα των ΚΔΑ



4 ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

4.1 Ανάλυση επιμέρους επιδόσεων ασφαλείας την τελευταία 5ετία

Σύμφωνα με τους ΚΔΑ όπως καταγράφονται για την περίοδο από το 2019 έως το 2023, πραγματοποιήθηκε η ακόλουθη ανάλυση τάσεων των επιδόσεων ασφαλείας:

Αριθμός σημαντικών ατυχημάτων:

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

2019	2020	2021	2022	2023	2019-23 μέσος όρος
18	9	14	19	7	13,4

Ο συνολικός αριθμός των σημαντικών ατυχημάτων για το έτος 2023 ήταν 7.

Σχεδόν τα μισά από τα σημαντικά ατυχήματα προκλήθηκαν από κινούμενο τροχαίο υλικό (3 από τα 7). Επίσης, σε ίδιο ποσοστό (3 από τα 7) έλαβαν χώρα σε ισόπεδες διαβάσεις.

Οι δύο αυτές κατηγορίες είναι αυτές με τα περισσότερα περιστατικά κάθε χρόνο

Τα σημαντικά ατυχήματα που σχετίζονται με κινούμενο τροχαίο υλικό, αναφέρονται σε παρασύρσεις πεζών από τρένα κατά μήκος της γραμμής (με εξαίρεση τις ισόπεδες διαβάσεις). Ο σημαντικότερος λόγος των ατυχημάτων είναι η συνήθεια περίοικων (περιοχών που διέρχεται το τρένο) να διασχίζουν πεζή ή να περπατούν παράλληλα στις γραμμές σε σημεία που απαγορεύεται η διέλευση, αντί να χρησιμοποιούν υπέργειες διαβάσεις πεζών ή Ισόπεδες Διαβάσεις (ΙΔ), καθώς και η έλλειψη κουλτούρας σε θέματα οδικής συμπεριφοράς.

Τα σημαντικά ατυχήματα που σχετίζονται με τις Ισόπεδες Διαβάσεις, αναφέρονται σε συγκρούσεις οχημάτων με τρένο και οφείλονται κατά κύριο λόγο σε παραβάσεις σημάτων και ενδείξεων, φωτεινών και ηχητικών, των διαβάσεων από διερχόμενους οδηγούς.

Αριθμός Θανάτων:

2019	2020	2021	2022	2023	2019-23 μέσος όρος
12	2	6	10	60	18

Το 2023 έλαβε χώρα το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών.

Οι πενήντα επτά (57) θάνατοι κατά το έτος 2023 προέρχονται από τη σύγκρουση των τρενών στα Τέμπη. Δύο (2) θάνατοι έλαβαν χώρα σε ισόπεδες διαβάσεις - εξαιρούνται οι αυτόχειρες. Ένας (1) παρασύρθηκε από κινούμενο τροχαίο υλικό.

Αριθμός Σοβαρά Τραυματιών:

2019	2020	2021	2022	2023	2019-23 μέσος όρος
8	7	6	9	84	22,8

Ο αριθμός των σοβαρά τραυματισμένων κατά την διάρκεια του 2023 είναι ογδόντα τέσσερις.

Ογδόντα ένας (81) είναι οι σοβαρά τραυματίες από το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών.

Ένας (1) σοβαρά τραυματίας αφορά περιστατικό σε ΙΔ. Δύο (2) αφορούν σε τραυματισμούς ατόμων από κινούμενο τροχαίο υλικό- πλέον των αυτοκτονιών.

Αριθμός Αυτοκτονιών:

2019	2020	2021	2022	2023	2019-23 μέσος όρος
2	4	1	0	2	1,8

Το έτος 2022 υπήρξαν δύο (2) αυτοκτονίες, ενώ το περασμένο έτος ο αριθμός ήταν μηδενικός. Το 2023 ο αριθμός εμφανίζεται περίπου ίσος με τον μέσο όρο της πενταετίας.

Κατά την τελευταία πενταετία παρουσιάζεται μικρός αριθμός των αυτοκτονιών με εξαίρεση το έτος 2020.

Αριθμός Προδρόμων Ατυχημάτων:

2019	2020	2021	2022	2023	2019-23 μέσος όρος
74	56	86	71	54	68,2

Ο αριθμός των προδρόμων ατυχημάτων κατά την διάρκεια του 2023, συγκρινόμενος με τον αντίστοιχο του 2022, εμφανίζει μείωση. Επίσης, εμφανίζεται μειωμένος σχετικά με τον μέσο όρο των πέντε τελευταίων ετών.

Το 2023, λόγω της κακοκαιρίας DANIEL, εκτεταμένα τμήματα γραμμής κατηγοριοποιήθηκαν από «ενεργό δίκτυο» σε «ενεργό δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας» με αποτέλεσμα την μείωση του ενεργού δικτύου.

Κόστος Σημαντικών Ατυχημάτων (σε εκατ. Ευρώ):

2019	2020	2021	2022	2023	2019-23 average
13,14	7,02	17,2	29,62	192,3	51,86

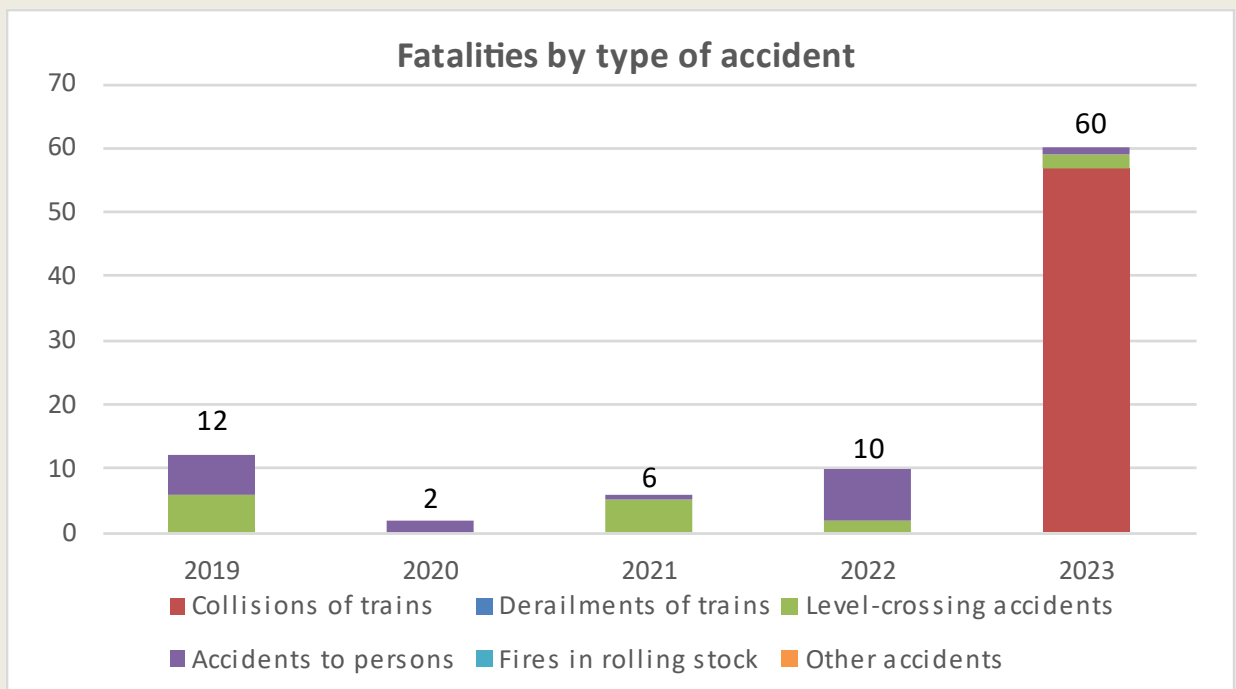
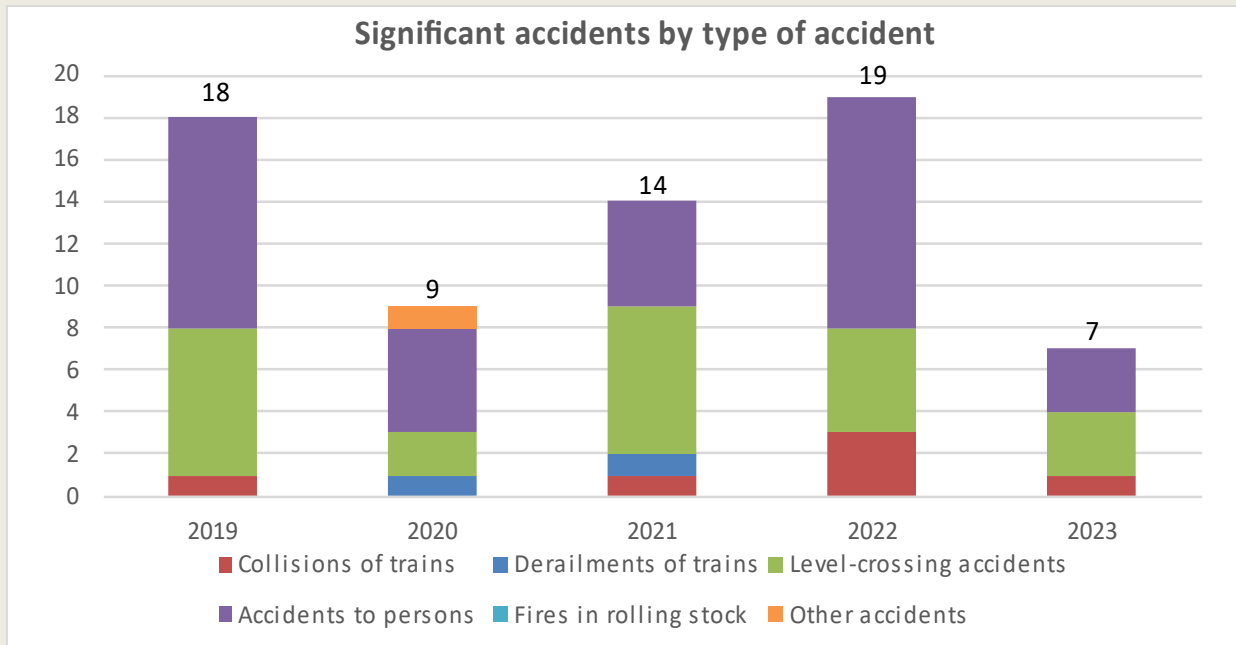
Το οικονομικό κόστος των σημαντικών ατυχημάτων, για το έτος 2023 είναι πολύ μεγάλο λόγω του τραγικού δυστυχήματος στα Τέμπη. Στο ανωτέρω κόστος δεν συμπεριλήφθηκε το κόστος λόγω ζημιών σε τροχαίο υλικό (ΤΥ), υποδομή, καθώς και καθυστερήσεις που προέκυψαν λόγω του δυστυχήματος των Τεμπών

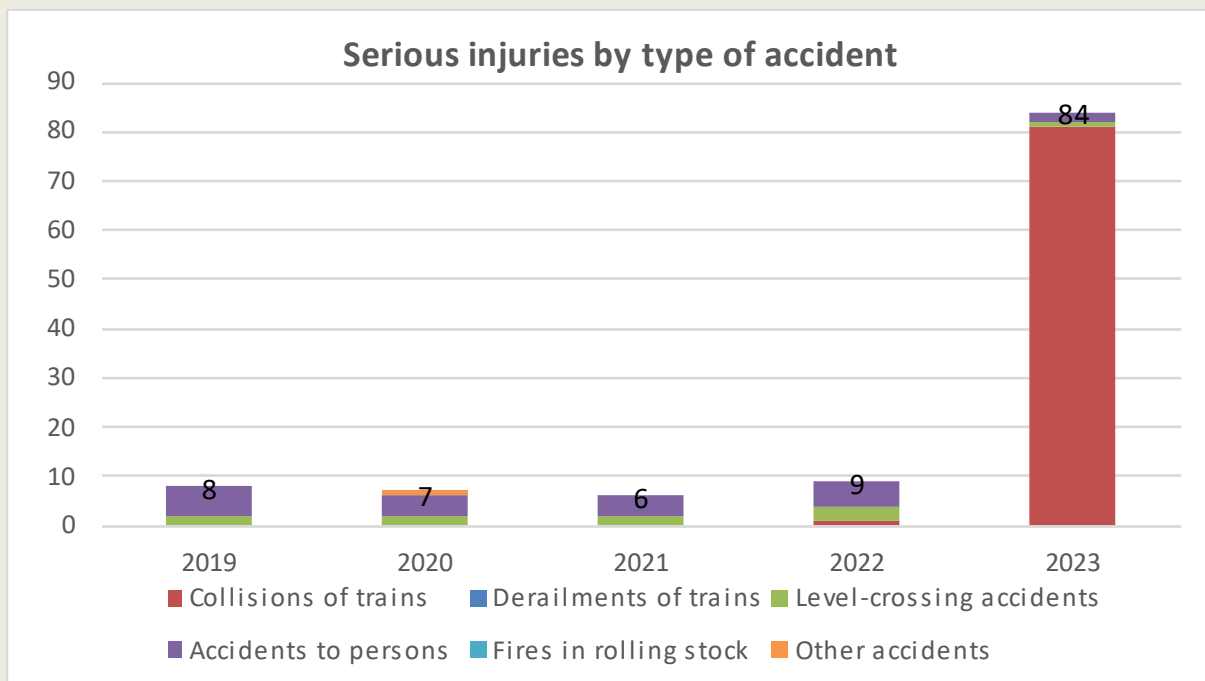
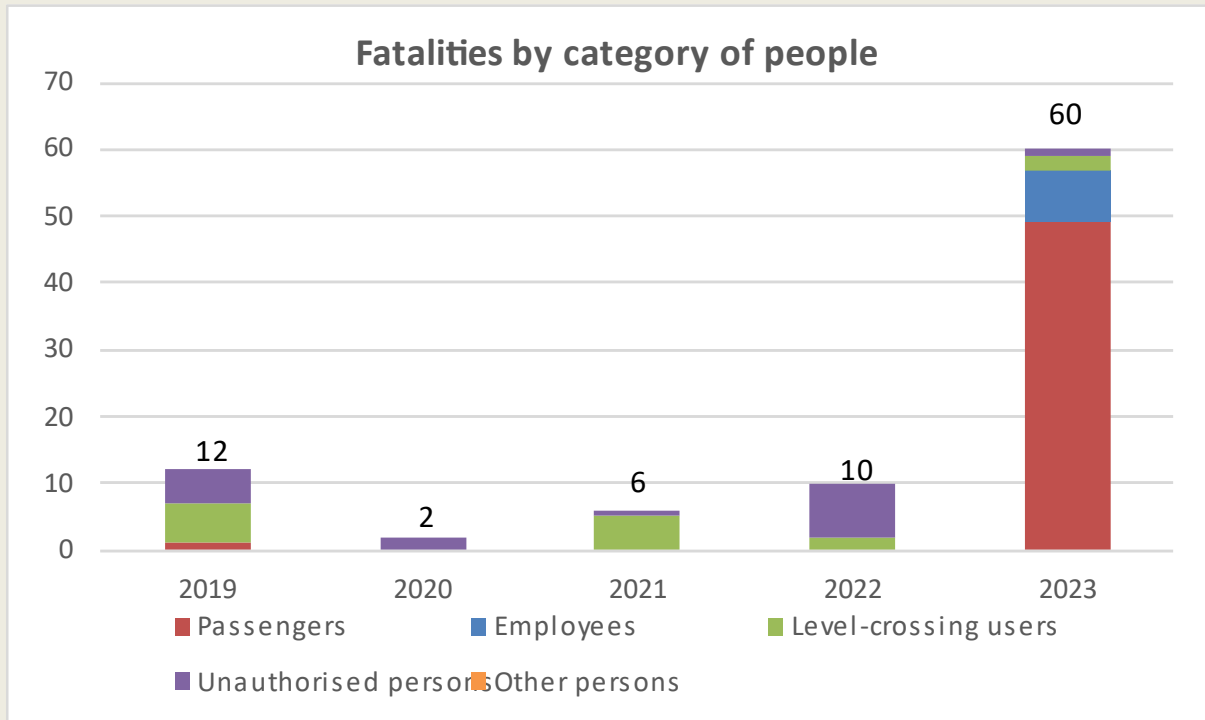
**Τεχνική ασφάλεια της υποδομής και εφαρμογή της, διαχείριση της ασφάλειας:
Αριθμός Ισόπεδων Διαβάσεων ανά τύπο**

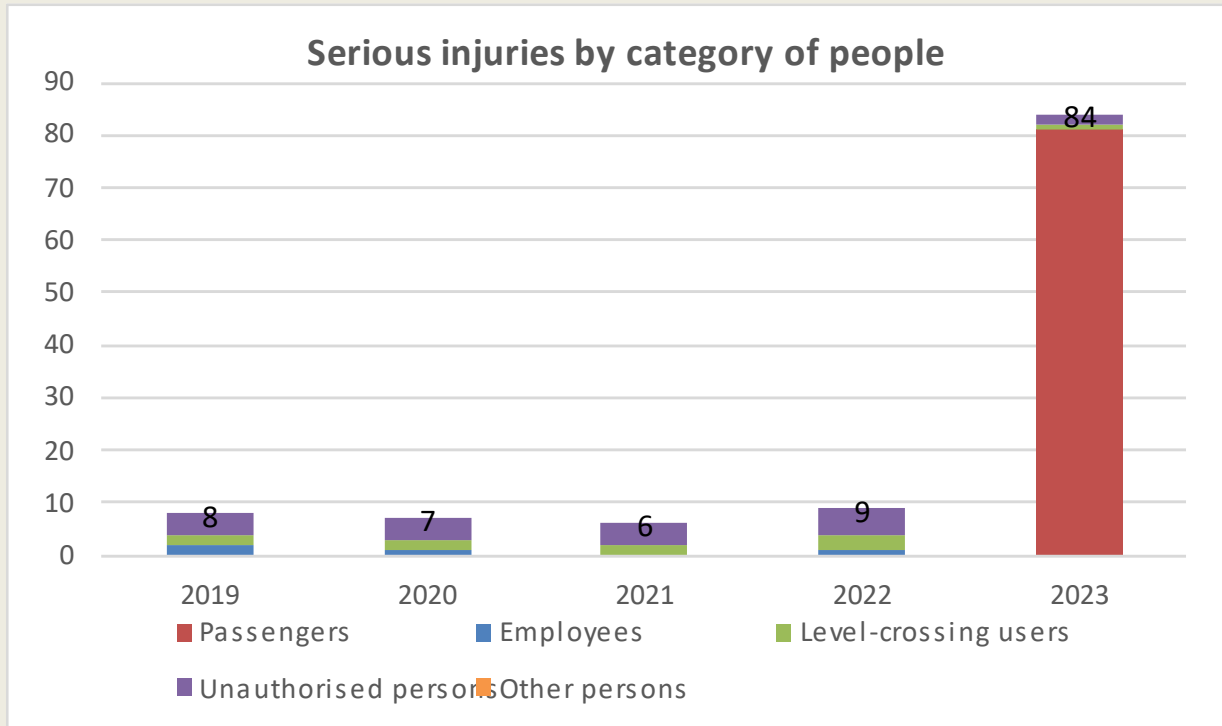
	2019	2020	2021	2022	2023
Ενεργητικές	685	684	685	449	390
Παθητικές	551	552	549	292	275
Σύνολο	1236	1236	1234	741	665

Ο αριθμός των ΙΔ στο εθνικό δίκτυο για το έτος 2023 μειώθηκε συγκριτικά με το προηγούμενο έτος. Η μείωση του αριθμού των ισόπεδων διαβάσεων (τόσο ενεργητικών ΙΔ όσο και παθητικών ΙΔ) κατά το 2023, οφείλεται στο φαινόμενο DANIEL. Όπως προκύπτει και από την Δήλωση Δικτύου του ΔΥ ΟΣΕ, εκτεταμένα τμήματα γραμμής εμφανίζονται στο «ενεργό δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας».

4.2 Διαγράμματα με τα δεδομένα των ΚΔΑ







5. ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

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



5. ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ & ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

5.1 Αλλαγές στη νομοθεσία και σε κανονισμούς

Όλα τα νομοθετήματα του 2023 εκδόθηκαν έπειτα από συνεργασία με το σιδηροδρομικό τομέα και ενημέρωσή του, με μέριμνα του ΥΥΜ.

Το 2023 εκδόθηκαν σε ευρωπαϊκό επίπεδο οι ακόλουθες νομικές και κανονιστικές πράξεις σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τη διαλειτουργικότητα:

1. ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2023/1694 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 321/2013, (ΕΕ) αριθ. 1299/2014, (ΕΕ) αριθ. 1300/2014, (ΕΕ) αριθ. 1301/2014, (ΕΕ) αριθ. 1302/2014, (ΕΕ) αριθ. 1304/2014 και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/777.
2. ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) . 2023/1695 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσυστήματα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2016/919.
3. ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2023/1696 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ για την τροποποίηση της εκτελεστικής απόφασης 2011/665/ΕΕ όσον αφορά την προδιαγραφή για το ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 48 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.
4. ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2023/1693 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Το 2023 εκδόθηκαν σε εθνικό επίπεδο οι ακόλουθες νομικές και κανονιστικές πράξεις οι οποίες αφορούσαν, μεταξύ άλλων, την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τη διαλειτουργικότητα:

1. ν. 5014/2023 (Α'14): Θεσμικό πλαίσιο για τη διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων για την ασφάλεια των μεταφορών και άλλες διατάξεις.
2. Υ.Α. 200035/2023 (ΦΕΚ 4101/Β` 23.6.2023): Τροποποίηση της υπό στοιχεία Γ5/145078/2021 (Β' 3202) κοινής υπουργικής απόφασης με θέμα «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2008/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων, όπως τα παραρτήματά της προσαρμόστηκαν στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο με την Οδηγία (ΕΕ) 2020/1833 της Επιτροπής» για την προσαρμογή

της ελληνικής νομοθεσίας προς την κατ' εξουσιοδότηση Οδηγία (ΕΕ) 2022/2407 της Επιτροπής της 20ής Σεπτεμβρίου 2022 «για την τροποποίηση των παραρτημάτων της Οδηγίας 2008/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, με στόχο την προσαρμογή τους στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο» .

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

Στην Ελλάδα δεν υπήρξαν παρεκκλίσεις κατά το 2023, σύμφωνα με το άρθρο 15 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798.

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

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



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

6.1 Ενιαία Πιστοποιητικά Ασφάλειας και Εγκρίσεις Ασφάλειας

Κατά το έτος 2023 δεν εκδόθηκαν νέα Ενιαία Πιστοποιητικά Ασφάλειας τόσο από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων (ERA) όσο και τη ΡΑΣ. Όσον αφορά στις εγκρίσεις ασφάλειας, η ΡΑΣ δεν εξέδωσε έγκριση ασφάλειας.

Τα ισχύοντα Πιστοποιητικά και Εγκρίσεις Ασφάλειας τα οποία έχουν εκδοθεί είτε από τη ΡΑΣ είτε από τον ERA μέχρι το τέλος του 2022 παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα:

Εταιρεία	Ιστορικό	Ημ/νια Έκδοσης	Ημ/νια Λήξης Ισχύος	Τύπος πιστοποιητικού	Τύπος υπηρεσιών
ΟΣΕ	Επικαιροποίηση	21-06-22	03-10-26	Έγκριση Ασφάλειας	Διαχειριστής Υποδομής Η εν λόγω Έγκριση Ασφάλειας περιλαμβάνει Δραστηριότητες συντήρησης οχημάτων που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για ίδιες λειτουργίες (εξαιρουμένων των φορταμαξών) και αποδεικνύει τη συμμόρφωσή του με το παράρτημα II του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779, σε εφαρμογή του άρθρου 3 (4) του ίδιου Κανονισμού.
RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR (RCLG) SA	Ανανέωση	20-12-22	19-12-27	Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας	Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων

Εταιρεία	Ιστορικό	Ημ/νια Έκδοσης	Ημ/νια Λήξης Ισχύος	Τύπος πιστοποιητικού	Τύπος υπηρεσιών
ΣΤΑΣΥ ΑΕ	Νέο	07-11-21	06-11-26	Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας	Μεταφορά επιβατών, εξαιρουμένων των υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας
GFR	Επικαιροποίηση	21-07-21	08-04-25	Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας	Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων
HELLENIC TRAIN	Ενημέρωση	06-02-23	20-12-27	Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας	<p><u>Ελλάδα</u></p> <p>Μεταφορά επιβατών, εξαιρουμένων των υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας</p> <p>Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων</p> <p><u>Βουλγαρία</u></p> <p>Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων</p>

Δεν υπήρξαν αλλαγές στις διαδικασίες της ΡΑΣ σχετικά με την έκδοση Πιστοποιητικών/ Εγκρίσεων Ασφαλείας.

Ακολουθούν αναλυτικές πληροφορίες, ανά σιδηροδρομικό οργανισμό, που αφορούν στην κατάσταση (status) των σχετικών ενιαίων πιστοποιητικών και εγκρίσεων ασφαλείας.

ΟΣΕ

Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, Σταδίου 33 | 105 57 Αθήνα | info@ras-el.gr

Κάθε εκτυπωμένο αντίγραφο είναι «μη ελεγχόμενο».

Η υπ. αριθ. ΕΕ EL 21 2021 0001 Έγκριση Ασφάλειας του Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ) ΟΣΕ Α.Ε., χορηγήθηκε με Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ τον Οκτώβριο 2021, πενταετούς διάρκειας, με ισχύ από 04.10.2021 έως 03.10.2026.

Το 2022 έγινε επικαιροποίηση της έγκρισης ασφάλειας, προκειμένου να συμπεριλάβει Δραστηριότητες συντήρησης οχημάτων που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για ίδιες λειτουργίες (εξαιρουμένων των φορταμαξών) και αποδεικνύει τη συμμόρφωσή του με το παράρτημα II του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779. Η επικαιροποίηση έγκρισης ασφάλειας χορηγήθηκε με την επισήμανση για λήψη μέτρων που απαιτούνται για την επανόρθωση ελλείψεων, η φύση των οποίων δεν παρεμπόδιζε τη χορήγηση επικαιροποίησης έγκρισης ασφάλειας ΔΥ. Η ολοκλήρωση των απαιτούμενων ενεργειών ελέγχεται από τη ΡΑΣ κατά την εποπτεία σε συνέχεια της χορήγησης επικαιροποίησης έγκρισης ασφάλειας ΔΥ.

HELLENIC TRAIN

Η HELLENIC TRAIN (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) ήταν κάτοχος του υπ. αριθμ. EU1020220295 Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφάλειας, που εκδόθηκε από τον ERA, στις 21-12-2022, με τη συμμετοχή των ΕΑΑ της Ελλάδας και της Βουλγαρίας οι οποίες αξιολόγησαν, η κάθε μία, το εθνικό μέρος της αίτησης (συμμόρφωση με εθνικούς κανόνες). Το επικαιροποιημένο πιστοποιητικό έχει ισχύ από τις 21-12-2022 έως τις 20-12-2027.

Το νέο Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας χορηγήθηκε με την επισήμανση Προβληματικών Σημείων (Application Issues), τα οποία αποτέλεσαν αντικείμενο ελέγχου από τη ΡΑΣ κατά το στάδιο της εποπτείας του 2023 (εναπομένοντα προβληματικά σημεία προς εποπτεία).

Στις αρχές του 2023 ο ERA εξέδωσε ενημέρωση πιστοποιητικού ασφαλείας με αριθμ. EU1020230029 και επωνυμία επιχείρησης «HELLENIC TRAIN», εφόσον το προαναφερθέν πιστοποιητικό ανέφερε ως επωνυμία επιχείρησης «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Το ενημερωμένο πιστοποιητικό έχει ισχύ από 06-02-2023 έως και 20-12-2027. Είναι αναρτημένο στο μητρώο ERADIS του ERA.

ΣΤΑΣΥ Α.Ε.

Η σιδηροδρομική επιχείρηση ΣΤΑΣΥ ΑΕ είναι κάτοχος από το 2021 του υπ. αριθμ. EL1020210173 Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφαλείας, πενταετούς διάρκειας, με ισχύ από 07-11-2021 έως 06.11.2026 και είναι αναρτημένο στο μητρώο ERADIS του ERA. Στο ανωτέρω πιστοποιητικό συμπεριλήφθηκε η συμμόρφωση προς τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ)

2019/779, ως Υπεύθυνος για τη Συντήρηση Φορέας (ΥΣΦ) οχημάτων για ίδιες λειτουργίες μετά την επιλογή της διενέργειας ενδιάμεσων ελέγχων της ΣΕ ΣΤΑΣΥ ως προς την τήρηση του παραρτήματος II του εν λόγω Κανονισμού.

RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR A.E. (RCLG)

Η σιδηροδρομική επιχείρηση Rail Cargo Logistics Goldair (RCLG) A.E. είναι κάτοχος του υπ. αριθμ. EU1020220294 Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφάλειας, που εκδόθηκε από τον ERA, στις 20.12.2022 με τη συμμετοχή των ΕΑΑ της Ελλάδας και της Βουλγαρίας οι οποίες αξιολόγησαν, η κάθε μία, το εθνικό μέρος της αίτησης και του υποβληθέντος φακέλου. Το ανανεωμένο πιστοποιητικό, πενταετούς διάρκειας, έχει ισχύ από τις 20-12-2022 έως τις 19-12-2027 και βρίσκεται αναρτημένο στο μητρώο ERADIS του ERA.

Το νέο Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας χορηγήθηκε με την επισήμανση Προβληματικών Σημείων (Application Issues), τα οποία αποτέλεσαν αντικείμενο ελέγχου από τη ΡΑΣ και κατά το στάδιο της εποπτείας του 2023 (εναπομένοντα προβληματικά σημεία προς εποπτεία).

PIRAEUS EUROPE ASIA RAIL LOGISTICS (PEARL) AE

Η σιδηροδρομική επιχείρηση PEARL AE ήταν κάτοχος Πιστοποιητικού Ασφάλειας (Μέρος A & B), πενταετούς διάρκειας τα οποία έχουν λήξει.

Η ΡΑΣ έχει ενημερώσει την ΣΕ για την λήξη των πιστοποιητικών καθώς και για τη διαδικασία υποβολής αίτησης και συνοδευτικού φακέλου για την έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας μέσω της υπηρεσίας OSS αλλά εντός του 2023 δεν κατατέθηκε αίτηση.

GFR

Η ΣΕ GFR είναι κάτοχος από το 2021 επικαιροποιημένου Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφάλειας, που εκδόθηκε από τον ERA, στις 21.07.2021, με αριθμό αναγνώρισης EU1020210087 και με χρονική περίοδο ισχύος από 21.07.2021 έως τις 08.04.2025 και βρίσκεται αναρτημένο στο μητρώο ERADIS του ERA.

Στο πλαίσιο της αξιολόγησης του φακέλου της αίτησης για τη χορήγηση του ανωτέρω Ενιαίου Πιστοποιητικού είχαν εντοπιστεί Προβληματικά Σημεία (Application Issues), κατηγορίας 3, τα οποία συμφωνήθηκαν από κοινού να αποτελέσουν αντικείμενο ελέγχου κατά το στάδιο της εποπτείας (εναπομένοντα προβληματικά σημεία προς εποπτεία).

6.2 Έγκριση Οχημάτων

Αναφορικά με το έτος 2023 εκδόθηκαν από τη ΡΑΣ, οι παρακάτω εγκρίσεις οχημάτων για διάθεση στην αγορά:

- 1 Για την περίπτωση «νέα έγκριση» για περιοχή χρήσης το ελληνικό δίκτυο, η ΡΑΣ ολοκλήρωσε την αξιολόγηση μέσω της πλατφόρμας OSS επί τη βάση της σχετικής νομοθεσίας, και ενέκρινε:
 - Μία (1) Κινητήρια Μονάδα ADTRANZ CLASS 2000, Χωρίς εποχούμενο υποσύστημα «EXΣ»-ETCS, και με εποχούμενο υποσύστημα «EXΣ» – GSM-R, μέρος φωνητικής ραδιοεπικοινωνίας. Η αίτηση υποβλήθηκε στις 20.03.2023 και η έγκριση εκδόθηκε στις 28.07.2023.
 - Μία (1) Κινητήρια Μονάδα LOCO HELLAS SPRINTER, Χωρίς εποχούμενο υποσύστημα «EXΣ»-ETCS, και με εποχούμενο υποσύστημα «EXΣ» – GSM-R, μέρος φωνητικής ραδιοεπικοινωνίας. Η αίτηση υποβλήθηκε στις 20.03.2023 και η έγκριση εκδόθηκε στις 28.07.2023.
 - Μία (1) Αυτοκινούμενη επιβατική αμαξοστοιχία INTERCITY DMU 520 (4W) (2 μονάδες), Χωρίς εποχούμενο υποσύστημα «EXΣ»-ETCS, και με εποχούμενο υποσύστημα «EXΣ» – GSM-R, μέρος φωνητικής ραδιοεπικοινωνίας. Η αίτηση υποβλήθηκε στις 06.02.2023 και η έγκριση εκδόθηκε στις 28.07.2023.
 - Μία (1) 1 Αυτοκινούμενη επιβατική αμαξοστοιχία INTERCITY DMU 520 (5W) (2 μονάδες), Χωρίς εποχούμενο υποσύστημα «EXΣ»-ETCS, και με εποχούμενο υποσύστημα «EXΣ» – GSM-R, μέρος φωνητικής ραδιοεπικοινωνίας. Η αίτηση υποβλήθηκε στις 03.02.2023 και η έγκριση εκδόθηκε στις 28.07.2023.
 - Μία (1) Κινητήρια μονάδα MLW 450, Χωρίς εποχούμενο υποσύστημα «EXΣ»-ETCS, και με εποχούμενο υποσύστημα «EXΣ» – GSM-R, μέρος φωνητικής ραδιοεπικοινωνίας. Η αίτηση υποβλήθηκε στις 02.02.2023 και η έγκριση εκδόθηκε στις 28.07.2023.
 - Μία (1) Κινητήρια μονάδα MLW 500, Χωρίς εποχούμενο υποσύστημα «EXΣ»-ETCS, και με εποχούμενο υποσύστημα «EXΣ» – GSM-R, μέρος φωνητικής ραδιοεπικοινωνίας. Η αίτηση υποβλήθηκε στις 02.02.2023 και η έγκριση εκδόθηκε στις 28.07.2023.
- 2 Για την περίπτωση «έγκριση συμμόρφωσης με τύπο» για περιοχή χρήσης το ελληνικό δίκτυο, η ΡΑΣ αξιολόγησε μέσω της πλατφόρμας OSS επί τη βάση της σχετικής νομοθεσίας, και ενέκρινε,

- Τέσσερις (4) Αυτοκινούμενες επιβατικές αμαξοστοιχίες INTERCITY DMU 520 (5W) (8 μονάδες), Χωρίς εποχούμενο υποσύστημα «ΕΧΣ»-ETCS, και με εποχούμενο υποσύστημα «ΕΧΣ» – GSM-R, μέρος φωνητικής ραδιοεπικοινωνίας Η αίτηση υποβλήθηκε στις 29.07.2023 και η έγκριση εκδόθηκε στις 03.08.2023.
- Πέντε (5) Κινητήριες μονάδες MLW 500, Χωρίς εποχούμενο υποσύστημα «ΕΧΣ»-ETCS, και με εποχούμενο υποσύστημα «ΕΧΣ» – GSM-R, μέρος φωνητικής ραδιοεπικοινωνίας Η αίτηση υποβλήθηκε στις 29.07.2023 και η έγκριση εκδόθηκε στις 03.08.2023.
- Εννέα (9) Κινητήριες μονάδες MLW 450, Χωρίς εποχούμενο υποσύστημα «ΕΧΣ»-ETCS, και με εποχούμενο υποσύστημα «ΕΧΣ» – GSM-R, μέρος φωνητικής ραδιοεπικοινωνίας Η αίτηση υποβλήθηκε στις 29.07.2023 και η έγκριση εκδόθηκε στις 03.08.2023.
- Τρεις (3) Κινητήριες μονάδες LOCOMOTIVE 120 SIEMENS, Χωρίς εποχούμενο υποσύστημα «ΕΧΣ»-ETCS, και με εποχούμενο υποσύστημα «ΕΧΣ» – GSM-R, μέρος φωνητικής ραδιοεπικοινωνίας Η αίτηση υποβλήθηκε στις 29.07.2023 και η έγκριση εκδόθηκε στις 03.08.2023.
- Είκοσι δύο (22) Κινητήριες μονάδες ADTRANZ CLASS 220, Χωρίς εποχούμενο υποσύστημα «ΕΧΣ»-ETCS, και με εποχούμενο υποσύστημα «ΕΧΣ» – GSM-R, μέρος φωνητικής ραδιοεπικοινωνίας Η αίτηση υποβλήθηκε στις 29.07.2023 και η έγκριση εκδόθηκε στις 03.08.2023.

6.3 Υπεύθυνοι Φορείς για την Συντήρηση Σιδηροδρομικών Οχημάτων (ΥΣΦ)

Η ΡΑΣ είναι ο ορισμένος από την ελληνική νομοθεσία φορέας που ασκεί τα καθήκοντα του αρμόδιου Οργανισμού Πιστοποίησης των ΥΣΦ με το υπ' αριθ. πιστοποιητικό EL/30/0021/001 (ECM CERTIFICATION BODY), σύμφωνα με το άρθρο 66 του ν. 4632/2019, όπως αυτά περιγράφονται στον Κανονισμό (ΕΕ) 2019/779. Ο Κανονισμός αυτός αντικατέστησε στις 16.06.2020 τον Κανονισμό (ΕΕ) 445/2011.

Βάσει του ανωτέρω εν ισχύ Κανονισμού, η ΡΑΣ ως Οργανισμός Πιστοποίησης χορηγεί πιστοποιητικά ΥΣΦ μετά από αξιολόγηση της ικανότητας του αιτούντα ότι πληροί τις σχετικές απαιτήσεις του Παραρτήματος II του Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779. Το εν λόγω πιστοποιητικό ισχύει για περίοδο πέντε (5) ετών. Για την εξασφάλιση της διαρκούς συμμόρφωσης του ΥΣΦ προς τις ισχύουσες απαιτήσεις, ο Κανονισμός περιλαμβάνει σύστημα επιτήρησης μετά τη λήψη του πιστοποιητικού.

Σύμφωνα με το νέο Κανονισμό, η πιστοποίηση ΥΣΦ είναι υποχρεωτική για κάθε υπεύθυνο για τη συντήρηση φορέα:

- α) υπεύθυνο για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαζών ή
- β) ο οποίος δεν είναι σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής που συντηρεί οχήματα αποκλειστικά για ίδιες λειτουργίες.

Κάθε φορέας υπεύθυνος για τη συντήρηση οχημάτων, πλην εκείνων που αναφέρονται στα παραπάνω εδάφια (α) και (β), μπορεί να υποβάλει αίτηση για πιστοποίηση ΥΣΦ.

Το σύστημα πιστοποίησης παρέχει αποδεικτικά στοιχεία ευθύνης και ιχνηλασιμότητας της συντήρησης που πραγματοποιείται στα οχήματα. Καθορίζει επίσης μια διαδικασία πιστοποίησης που διασφαλίζει ένα διαφανές και δομημένο σύστημα διαχείρισης για λειτουργίες συντήρησης και συμβάλλει στη μείωση του φόρτου και της επανάληψης των ελέγχων ή / και των ελέγχων σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό τομέα. Ο ERA δημοσιεύει τον κατάλογο διαπιστευμένων και αναγνωρισμένων οργανισμών πιστοποίησης καθώς και τα πιστοποιητικά ΥΣΦ στη βάση δεδομένων ERADIS.

Ακολουθούν αναλυτικές πληροφορίες, ανά ΥΣΦ, που αφορούν στην κατάσταση (status) των σχετικών πιστοποιητικών συμμόρφωσης ΥΣΦ.

HELLENIC TRAIN (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ)

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ τον Μάιο του 2020, λόγω συγχώνευσης των επιχειρήσεων ΤΡΑΙΝΟΣΕ - θυγατρική της Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A.- και ΕΕΣΣΤΥ με απορρόφηση της ΕΕΣΣΤΥ από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, υπέβαλλε αίτηση για την επικαιροποίηση/τροποποίηση του υφιστάμενου Πιστοποιητικού ΥΣΦ της πρώην εταιρείας ΕΕΣΣΤΥ, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΕ) 445/2011, ώστε αυτό να επικαιροποιηθεί επί τη βάση του νέου ιδιοκτησιακού καθεστώτος και οργανογράμματος. Με Απόφαση της Ολομέλειας τον Οκτώβριο 2021 εγκρίθηκε η επικαιροποίηση/τροποποίηση του υπ. αριθμ EL 3100180001 πιστοποιητικού ΥΣΦ της ΕΕΣΣΤΥ και η διαβίβασή του στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Το πιστοποιητικό ΥΣΦ με αριθμ. EL/31/0022/0001 που χορηγήθηκε από τη ΡΑΣ είναι πενταετούς διάρκειας με ισχύ από 18-11-2022 έως 17-11-2027 και βρίσκεται αναρτημένο στο μητρώο ERADIS του ERA

Με την υπ. αριθμ. πρωτ. 816/16-03-2022 Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ ανακλήθηκε το υπ' αριθμ. EL 31 0018 0001 / 18-10-2021 Πιστοποιητικό Υπεύθυνου για τη Συντήρηση Φορέα (ΥΣΦ) της ΣΕ ΤΡΑΙΝΟΣΕ (νυν HELLENIC TRAIN) λόγω του ότι το πεδίο εφαρμογής του καλύπτεται από το πεδίο εφαρμογής του νέου ισχύοντος Πιστοποιητικού ΥΣΦ.

ΟΣΕ

Το 2022 χορηγήθηκε στον ΔΥ ΟΣΕ επικαιροποίηση έγκρισης ασφάλειας σχετικά με δραστηριότητες συντήρησης οχημάτων που χρησιμοποιούνται από το ΔΥ ΟΣΕ αποκλειστικά για ίδιες λειτουργίες (εξαιρουμένων των φορταμαξών) και αποδείκνυε τη συμμόρφωσή του με το παράρτημα II του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779, σε εφαρμογή του άρθρου 3 (4) του ίδιου Κανονισμού.

Τον Ιούνιο του 2022, ο ΟΣΕ αιτήθηκε την χορήγηση Πιστοποιητικού ΥΣΦ με πεδίο δραστηριοτήτων «Εμπορευματικές Φορτάμαξες». Η εξέταση και η αξιολόγηση της αίτησης για την χορήγηση Πιστοποιητικού, καθώς, επίσης και των δικαιολογητικών που τη συνόδευαν πραγματοποιήθηκε και ολοκληρώθηκε εντός του 2023 από τη ΡΑΣ .

Σύμφωνα με το άρθρο 66 του ν.4632/2019, με την υπ. αριθ. πρωτ. 368/01-02-2023 Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ εγκρίθηκε η έκδοση και χορήγηση του Πιστοποιητικού Υπεύθυνου για τη Συντήρηση Φορέα (ΥΣΦ) του ΟΣΕ με ευρωπαϊκό αριθμό αναγνώρισης EIN: EL/31/0023/0001 και ισχύ έως 31/01/2028 και είναι καταχωρημένο στη βάση δεδομένων ERADIS.

Με το παρόν Πιστοποιητικό ΥΣΦ, αποδεικνύεται η συμμόρφωση του ΔΥ ΟΣΕ με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος II του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779 και η δυνατότητά του για την άσκηση των λειτουργιών συντήρησης εμπορευματικών φορταμαξών (σύμφωνα με την αίτησή του). Με το εν λόγω Πιστοποιητικό, ο ΟΣΕ δύναται να συντηρεί, επίσης, και άλλες κατηγορίες οχημάτων που εμπίπτουν στην παράγραφο 2 του άρθρου 3 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779 και οχήματα που χρησιμοποιεί αποκλειστικά για ίδιες λειτουργίες (π.χ. επιτρόχια μηχανήματα) κ.α. Αναφορικά με τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά για ιστορική ή τουριστική χρήση (τελούν υπό καθορισμό), παρά την εξαίρεσή τους από τις διατάξεις του ν.4632/2019 (Α' 159), κρίνεται σκόπιμη η επισήμανση της εφαρμογής των σχετικών διατάξεων του ν.3028/2002 (Α' 153), ιδίως του άρθρου 43 αυτού, που αφορούν στη συντήρηση των εν λόγω οχημάτων.

ΣΤΑΣΥ

Η ΣΕ ΣΤΑΣΥ συντηρεί τα οχήματα της αποκλειστικά για ίδιες λειτουργίες. Με πρόταση του ERA και της ΡΑΣ, η ΣΤΑΣΥ επέλεξε να αποδείξει συμμόρφωση με το παράρτημα II του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779 με τη διαδικασία πιστοποίησης της ασφάλειας. Στο πλαίσιο της ανωτέρω διαδικασίας, λαμβάνοντας υπόψη ότι η ΣΕ ΣΤΑΣΥ διαθέτει ήδη ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας με ευρωπαϊκό αναγνωριστικό αριθμό EL1020210173 από τις 07.11.2021 και με ημερομηνία λήξης ισχύος την 06.11.2026 (ημερομηνία μεταγενέστερη της 16.06.2022), για την επίτευξη συμμόρφωσης προς τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2019/779, ως Υπεύθυνος για τη Συντήρηση Φορέας (ΥΣΦ) οχημάτων για ίδιες λειτουργίες, επιλέχθηκε η διενέργεια ενδιάμεσων ελέγχων της ΣΕ ΣΤΑΣΥ ως προς την τήρηση του

παραρτήματος II του εν λόγω Κανονισμού, κατά την άσκηση των εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ. Η διενέργεια αυτών των ελέγχων δεν προϋποθέτει την επικαιροποίηση του υφιστάμενου ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας με ευρωπαϊκό αναγνωριστικό αριθμό EL1020210173.

Στο πλαίσιο των ενδιάμεσων ελέγχων από τη ΡΑΣ πραγματοποιήθηκε στις 12-12-2023 επιθεώρηση επιτήρησης του ΥΣΦ ΣΤΑΣΥ. Κατά την επιθεώρηση αυτή ελέγχθηκε η εφαρμογή του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας όσον αφορά στη συμμόρφωση με την επιχειρησιακή λειτουργία F2: «Απαιτήσεις και κριτήρια αξιολόγησης για τη λειτουργία ανάπτυξης της συντήρησης» ως απαιτήσεις και κριτήρια αξιολόγησης που περιλαμβάνονται σαν ενότητες στο Παράρτημα II του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779.

Η ΡΑΣ, προς διευκόλυνση των ενδιαφερομένων μερών, έχει συντάξει συνοπτική διαδικασία για τη χορήγηση του πιστοποιητικού ΥΣΦ, την κατάρτιση συστήματος επιτήρησης μετά τη χορήγηση του πιστοποιητικού, καθώς και την τροποποίηση, ανανέωση, αναστολή ή ανάκλησή του. Η διαδικασία είναι αναρτημένη στον ιστότοπο της ΡΑΣ. Επίσης, κάθε χρόνο η ΡΑΣ εκπονεί πλαίσιο – Σχέδιο Επιτήρησης ΥΣΦ για το επόμενο έτος.

6.4 Μηχανοδηγοί

6.4.1 Γενικά

Η ΡΑΣ είναι η αρμόδια αρχή για την εποπτεία της εφαρμογής των διατάξεων του Ν.3911/2011 (ΦΕΚ 12/Α/08-02-2011), ο οποίος ενσωμάτωσε στο ελληνικό δίκαιο την ευρωπαϊκή οδηγία 2007/59/ΕΚ και ρυθμίζει θέματα αδειοδότησης και πιστοποίησης των μηχανοδηγών, οι οποίοι μηχανοδηγούν στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας. Σύμφωνα με τις διατάξεις αυτές, κάθε μηχανοδηγός οφείλει να διαθέτει:

- **Άδεια**, η οποία αποδεικνύει ότι ο μηχανοδηγός πληροί τις στοιχειώδεις προϋποθέσεις όσον αφορά τις ιατρικές απαιτήσεις, τη βασική εκπαίδευση και τα γενικά επαγγελματικά προσόντα.
- Ένα ή περισσότερα **πιστοποιητικά**, στα οποία αναγράφονται οι υποδομές επί των οποίων επιτρέπεται στον κάτοχο του πιστοποιητικού να οδηγεί, καθώς και το τροχαίο υλικό που επιτρέπεται να οδηγεί.

Τόσο η άδεια όσο και το πιστοποιητικό λαμβάνονται έπειτα από σχετική εκπαίδευση σε πιστοποιημένα και αναγνωρισμένα εκπαιδευτικά κέντρα και επιτυχή εξέταση από τη ΡΑΣ

όσον αφορά στην άδεια και από τη Σιδηροδρομική Επιχείρηση (ΣΕ) ή από το Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ) για το μέρος που αφορά στο πιστοποιητικό.

6.4.2 Έκδοση αδειών μηχανοδηγών

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

Η ΡΑΣ, σε εφαρμογή της ανωτέρω σχετικής νομοθεσίας έχει εγκαταστήσει και λειτουργεί ηλεκτρονικό διαδικτυακό πρόγραμμα - εφαρμογή με το όνομα «ΑΔΕΙΕΣ ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΟΥ», μέσω της οποίας υποδέχεται αιτήσεις για την έκδοση και χορήγηση αδειών μηχανοδηγού. Οι πρώτες άδειες εκδόθηκαν τον Φεβρουάριο 2019, σύμφωνα με το υπόδειγμα του Παραρτήματος Ι του Κανονισμού (ΕΕ) 36/2010 και εντός του 2023 εκδόθηκαν συνολικά έξι (6) ευρωπαϊκές άδειες. Όλες οι άδειες που εκδόθηκαν το 2023 αφορούσαν την ΣΕ GFR.

Τον Δεκέμβριο του 2023 πραγματοποιήθηκε πρόσκληση για τη συμμετοχή στις εξετάσεις υποψήφιων μηχανοδηγών για την απόκτηση αδειάς μηχανοδηγού. Οι εξετάσεις θεωρητικού & πρακτικού μέρους πραγματοποιήθηκαν τον Ιανουάριο του 2024 και συμμετείχαν πενήντα έξι (56) υποψήφιοι μηχανοδηγοί.

6.4.3 Τήρηση του Εθνικού Μητρώου Αδειών Μηχανοδηγού

Σύμφωνα με το άρθρο 22, του ν.3911/2011, οι αρμόδιες αρχές υποχρεούνται να τηρούν Εθνικό Μητρώο Αδειών Μηχανοδηγού, στο οποίο καταχωρούνται δεδομένα και πληροφορίες αναφορικά με τις εκδοθείσες άδειες μηχανοδηγού, σύμφωνα και με την Απόφαση 2010/17/ΕΚ.

Στα δεδομένα κάθε άδειας του Μητρώου καταχωρείται μεταξύ άλλων η «ημερομηνία του επόμενου ιατρικού ελέγχου», η οποία προκύπτει από το Πιστοποιητικό Υγείας του Παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 9 ΚΥΑ αριθ. ΑΣ19/38259/1879/23-09-2016 (Β' 3242) και την απαιτούμενη συχνότητα που προδιαγράφεται στο κεφ.3 του Παραρτήματος Ι του άρθρου 31 του ν.3911/2011. Το 2023 η ΡΑΣ προέβη σε αναστολή αδειών είτε γιατί έχει παρέλθει η λήξη της προθεσμίας για την ολοκλήρωση των περιοδικών ιατρικών ελέγχων, είτε γιατί μηχανοδηγός κρίθηκε από τους αρμόδιους ιατρούς στο Πιστοποιητικό Υγείας ως «Μη Ικανός», στο πλαίσιο της διενέργειας περιοδικών ιατρικών ελέγχων μετά την έκδοση άδειας μηχανοδηγού.

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

Το EMAM στο τέλος του 2023 περιλάμβανε τα στοιχεία 396 αδειών μηχανοδηγού, εκ των οποίων έχουν ανασταλεί 106 άδειες κι έχουν ανακληθεί 5.

6.4.4 Πιστοποιητικά μηχανοδηγών

Η ΡΑΣ ζήτησε από τις ΣΕ την έναρξη έκδοσης πιστοποιητικών μηχανοδηγών για τους οποίους εκδόθηκε άδεια μηχανοδηγού καθώς και την τήρηση Μητρώου Συμπληρωματικών Πιστοποιητικών. Οι ΣΕ HELLENIC TRAIN, ΣΤΑΣΥ & RCLG έχουν εκδώσει τα πιστοποιητικά μηχανοδηγού σύμφωνα με το υπόδειγμα του Παραρτήματος II του Κανονισμού (ΕΕ) 36/2010 και έχουν διανείμει αντίγραφα αυτών στους μηχανοδηγούς.

Η ΣΕ HELLENIC TRAIN μέσω cloud έχει δώσει πρόσβαση στην ΡΑΣ, του ηλεκτρονικού φακέλου των πιστοποιητικών μηχανοδηγών & του Μητρώου αυτών, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην νομοθεσία, για την άσκηση των εποπτικών δράσεων της ΡΑΣ. Ομοίως και η ΣΕ PEARL έχει στείλει σε ηλεκτρονική μορφή τα πιστοποιητικά μηχανοδηγών και έχει χορηγήσει πρόσβαση στην ΡΑΣ του ηλεκτρονικού φακέλου των πιστοποιητικών μηχανοδηγών & του Μητρώου αυτών. Η ΣΕ ΣΤΑΣΥ αποστέλλει επικαιροποιημένο λογιστικό φύλλο με τα πιστοποιητικά των μηχανοδηγών, σε περίπτωση οποιασδήποτε τροποποίησης. Η ΣΕ RCLG έχει χορηγήσει πρόσβαση στην ΡΑΣ του ηλεκτρονικού φακέλου των πιστοποιητικών μηχανοδηγών. Τέλος η ΣΕ GFR έχει στείλει σε ηλεκτρονική μορφή τα πιστοποιητικά μηχανοδηγών.

Τα πιστοποιητικά ελέγχονται από τα στελέχη του Τμήματος Ασφαλείας Σιδηροδρόμων σύμφωνα με τις βεβαιώσεις του εκπαιδευτικού κέντρου του ΟΣΕ για την ολοκλήρωση του εγκεκριμένου προγράμματος κατάρτισης, καθώς και τις βεβαιώσεις της ΣΕ για την επιτυχή ολοκλήρωση των εξετάσεων.

6.4.5 Αναγνώριση και Λειτουργία Εκπαιδευτικού Κέντρου ΟΣΕ για την εκπαίδευση μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) είναι αρμόδια αρχή για την αναγνώριση κέντρων εκπαίδευσης μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών, σύμφωνα με το άρθρο 2 της υπ. αριθμ. ΑΣ19/οικ.53229/395 / 09-07-2018 ΚΥΑ (ΦΕΚ Β 2838/16.07.2018).

Σύμφωνα με το ανωτέρω πλαίσιο, η ΡΑΣ αναγνώρισε το Εκπαιδευτικό Κέντρο του ΟΣΕ ως εκπαιδευτικό κέντρο μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών με την υπ. αρ. πρωτ.

2468/22-08-2023 απόφασή της, με ισχύ έως τις 22-08-2028. Το εκπαιδευτικό κέντρο του ΟΣΕ είναι αναγνωρισμένο για τα παρακάτω εκπαιδευτικά καθήκοντα:

- i. Γενικές επαγγελματικές γνώσεις, που απαιτούνται για την απόκτηση άδειας μηχανοδηγού, σύμφωνα με το παράρτημα III του ν. 3911/2011.
- ii. Επαγγελματικές γνώσεις που απαιτούνται για την απόκτηση πιστοποιητικού μηχανοδηγού, για τροχαίο υλικό, σύμφωνα με το παράρτημα IV του ν. 3911/2011.
- iii. Επαγγελματικές γνώσεις που απαιτούνται για την απόκτηση πιστοποιητικού μηχανοδηγού για τις υποδομές, σύμφωνα με το παράρτημα V του ν. 3911/2011.
- iv. Γλωσσικές γνώσεις, που απαιτούνται για την απόκτηση πιστοποιητικού μηχανοδηγού, σύμφωνα με την παράγραφο 8 του παραρτήματος V του ν. 3911/2011.

Η ανανέωση αναγνώρισης του κέντρου κατάρτισης του ΟΣΕ χορηγήθηκε με την επισήμανση για την υποβολή στη ΡΑΣ σχεδίου δράσης για την εξάλειψη των κατωτέρω προβληματικών σημείων:

- i. Της προσκόμισης της ανανέωσης της άδειας Κέντρου Δια Βίου Μάθησης Επιπέδου Δύο, ευθύς αμέσως εκδοθεί από τον ΕΟΠΠΕΠ.
- ii. Της προσκόμισης, ευθύς αμέσως υπογραφεί, της συμφωνίας του ΟΣΕ με την ΣΕ HELLENIC TRAIN για την κάλυψη των απαιτήσεων του άρθρου 4.2 της υπ. αριθμ. ΑΣ19/οικ.53229/395/09-07-2018 ΚΥΑ (Β' 2838).

Σε συνέχεια της ανωτέρω έγκρισης η Διεύθυνση Εκπαίδευσης και Κατάρτισης του ΟΣΕ υπέβαλλε στη ΡΑΣ (αριθμ. πρωτ. ΡΑΣ 2568/05-09-2023) επικαιροποιημένα Παραρτήματα του Οδηγού Σπουδών και του Προγράμματος Κατάρτισης σχετικά με την Άδεια και το Πιστοποιητικό Μηχανοδηγού Με την υπ. αρ πρωτ 3416/27-11-2023 Απόφαση εγκρίθηκε η επικαιροποίηση του Παραρτήματος του Οδηγού Σπουδών σχετικά με την εκπαίδευση για την Άδεια Μηχανοδηγού και του Παραρτήματος του Προγράμματος Κατάρτισης σχετικά με την εκπαίδευση για το Πιστοποιητικό Μηχανοδηγού, όσον αφορά στην προσθήκη οκτώ (8) ζευγών διαδρομών με Α/Α AEG 520i, με την παρατήρηση οι εν λόγω διαδρομές να ενταχθούν στο ευρύτερο τμήμα («Θεσσαλονίκη – Φλώρινα»).

6.4.6 Ρύθμιση Ιατρικών Θεμάτων Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών / Αναγνώριση Ιατρών

Η ΡΑΣ, εφαρμόζοντας τις απαιτήσεις της ΚΥΑ με αριθμ. ΑΣ19/38259/1879/2016 (ΦΕΚ 3242/Β/10.10.2016), προχώρησε στις αρχές του 2017 στην δημοσίευση ανοικτής

πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος, διαρκούς ισχύος, για την υποβολή αιτήσεων/συμμετοχή ιατρών στη διαδικασία αναγνώρισης ιατρών, οι οποίοι θα διενεργούν τις προβλεπόμενες από το ν. 3911/2011 ιατρικές εξετάσεις.

Η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος σύμφωνα με την ΚΥΑ είναι διαρκούς ισχύος και για αυτόν το λόγο η ΡΑΣ συνεχίζει να συγκεντρώνει αιτήσεις ενδιαφερομένων, προκειμένου να επικαιροποιεί σε τακτά διαστήματα το Μητρώο Αναγνωρισμένων Ιατρών.

Κατά την διάρκεια του έτους 2023 η ΡΑΣ χορήγησε αναγνώριση σε είκοσι οκτώ (28) ιατρούς για τη διεξαγωγή της απαιτούμενης εξέτασης για την επιβεβαίωση της σωματικής και επαγγελματικής ψυχολογικής ικανότητας των μηχανοδηγών και των υποψηφίων μηχανοδηγών και οι δέκα (10) από αυτές αφορούσαν νέα αναγνώριση.

Επισημαίνεται ότι στο Μητρώο Αναγνωρισμένων Ιατρών εντάσσονται όλοι οι ιατροί των δημόσιων δομών του ΕΣΥ, όπως προβλέπεται στο άρθρο 3 της προαναφερθείσας ΚΥΑ.

6.4.7 Πιστοποίηση Επάρκειας Εκπαιδευτών Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών

Στο άρθρο 76 του ν.4530/2018 (Α'59) προβλέπεται η πιστοποίηση της επάρκειας των εκπαιδευτών των εκπαιδευτικών κέντρων μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών από τη ΡΑΣ. Κατ' εφαρμογή του άρθρου αυτού, το 2018 εκδόθηκαν και δημοσιεύθηκαν στο ΦΕΚ οι υπ. αριθμ. 7690/11-05-2018 (ΦΕΚ Β' 1691) και 8664/01-10-2018 (ΦΕΚ Β 4687/18-10-2018) Αποφάσεις της ΡΑΣ, σχετικά με τα προσόντα, τους όρους και τις προϋποθέσεις χορήγησης πιστοποίησης επάρκειας εκπαιδευτών μηχανοδηγών.

Η ΡΑΣ, εφαρμόζοντας τις απαιτήσεις των παραπάνω Αποφάσεων δημοσίευσε σχετική ανοικτή πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος, διαρκούς ισχύος, για την υποβολή αιτήσεων συμμετοχής στη διαδικασία πιστοποίησης εκπαιδευτικής επάρκειας εκπαιδευτών μηχανοδηγών – υποψηφίων μηχανοδηγών και την ένταξή τους στο Μητρώο Πιστοποιημένων Εκπαιδευτών, το οποίο η ΡΑΣ τηρεί και δημοσιεύει στην ιστοσελίδα της στο πλαίσιο εφαρμογής του ν.3911/2011. Επισημαίνεται ότι η πιστοποίηση επάρκειας έχει τριετή διάρκεια ισχύος και δύναται να ανανεώνεται, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στις προαναφερθείσες Αποφάσεις της ΡΑΣ.

Κατά την διάρκεια του έτους 2023 η ΡΑΣ χορήγησε Πιστοποίηση επάρκειας σε σαράντα δύο (42) εκπαιδευτές μηχανοδηγών – υποψηφίων μηχανοδηγών. Δεν δόθηκαν ανανεώσεις πιστοποίησης επάρκειας.

Για την ανανέωση της ισχύος της πιστοποίησης εκπαιδευτών μηχανοδηγών, ενταγμένων στο Μητρώο Εκπαιδευτών Μηχανοδηγών, οι ενδιαφερόμενοι τεκμηριώνουν διδακτική πείρα 150 ωρών ή παρακολούθηση προγράμματος εκπαίδευσης εκπαιδευτών, συνολικής διάρκειας τουλάχιστον 50 ωρών.

Το μητρώο εκπαιδευτών στο τέλος του 2023 περιελάμβανε 170 εκπαιδευτές σε ισχύ.

6.4.8 Αναγνώριση Εξεταστών Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών

Στο άρθρο 76 του ν. 4530/2018 (ΦΕΚ 59/Α/30-3-2018) προβλέπεται η αναγνώριση από τη ΡΑΣ, των εξεταστών για τον έλεγχο των απαιτούμενων προσόντων των υποψηφίων μηχανοδηγών, προκειμένου να αποκτήσουν άδεια μηχανοδηγού. Κατ' εφαρμογή του άρθρου αυτού, το 2019 εκδόθηκε και δημοσιεύθηκε η υπ' αριθμ. πρωτ. απόφαση της ΡΑΣ 9442/14.01.2019 (ΦΕΚ 359/Β/11-02-2019) «Καθορισμός προσόντων, όρων και προϋποθέσεων χορήγησης της αρχικής αναγνώρισης και της ανανέωσής της των εξεταστών των κέντρων εκπαίδευσης και κατάρτισης μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών».

Το 2022 η ΡΑΣ προχώρησε σε τροποποίηση της ανωτέρω απόφασης οπότε εκδόθηκε και δημοσιεύθηκε νέα απόφαση με αριθμ. πρωτ. ΡΑΣ 939/01-04-2022 (ΦΕΚ 1904/Β/18-04-2022) και τον ίδιο διακριτικό τίτλο. Ο βασικός λόγος της τροποποίησης της απόφασης ήταν η ανάθεση της αρμοδιότητας του ελέγχου των αιτήσεων υποψηφίων για τη χορήγηση αναγνώρισης / ανανέωσης ισχύος αναγνώρισης Εξεταστών Μηχανοδηγών στο Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και η συνακόλουθη κατάργηση της επιτροπής που έλεγε έως τότε τις ανωτέρω αιτήσεις. Επίσης από την εμπειρία που αποκτήθηκε κατά την αξιολόγηση αιτήσεων αναγνώρισης και ανανέωσης αναγνώρισης εξεταστών μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών (σύμφωνα με την υπ. αριθμ. 9442/14-01-2019 Απόφαση), προέκυψαν και άλλα σημεία της απόφασης τα οποία έχρηζαν βελτίωσης. Ενδεικτικά αναφέρονται ότι με την νέα απόφαση πλέον δίνεται δυνατότητα αποστολής της αίτησης και των απαιτούμενων δικαιολογητικών μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου ή/ και μελλοντικά μέσω της ηλεκτρονικής εφαρμογής «Licenses» η οποία όσον αφορά τους εξεταστές βρίσκεται σε στάδιο σχεδιασμού. Τέλος όσον αφορά τα απαιτούμενα προσόντα των υποψηφίων διορθώθηκε το σημείο 3.1.β και μπορούν πλέον να υποβάλουν αίτηση «Πτυχιούχοι με τουλάχιστον δέκα (10) έτη συναφούς εμπειρίας».

Κατά την διάρκεια του έτους 2023 η ΡΑΣ χορήγησε αναγνώριση σε οκτώ (8) εξεταστές μηχανοδηγών – υποψηφίων μηχανοδηγών και ανανέωση αναγνώρισης σε δέκα επτά (17) εξεταστές. Το μητρώο εξεταστών στο τέλος του 2023 περιελάμβανε 25 εξεταστές σε ισχύ.

6.4.9 Εκπαίδευση - Εξετάσεις Υποψηφίων Μηχανοδηγών

Η διαδικασία οργάνωσης και διενέργειας των εξετάσεων για την απόκτηση άδειας μηχανοδηγού καθορίζεται σύμφωνα με την υπ. αριθμ. πρωτ. 10720/18-07-2019 (ΦΕΚ Β 2962/19-07-2019) Απόφαση της ΡΑΣ.

Σύμφωνα με το ανωτέρω πλαίσιο με απόφαση της Προέδρου της ΡΑΣ συγκροτήθηκε η Κεντρική Επιτροπή Εξετάσεων (ΚΕΕ), για την οργάνωση και τον καθορισμό της διενέργειας εξετάσεων, η θητεία της οποίας ήταν τριετής και έληγε την 18.07.2022. Με την απόφαση (60/2022) της 174ης Συνεδρίασης της Ολομέλειας της 25.07.2022 ανανεώθηκε η θητεία των μελών της επιτροπής για τρία (3) επιπλέον έτη.

Η ΚΕΕ με Απόφασή της ενέκρινε τον εμπλουτισμό της τράπεζας θεμάτων για τις εξετάσεις με θέματα, τα οποία υπέβαλαν το αναγνωρισμένο εκπαιδευτικό κέντρο του ΟΣΕ και πιστοποιημένοι εκπαιδευτές. Η εμπλουτισμένη τράπεζα θεμάτων αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα της ΡΑΣ. Για την διεξαγωγή των εξετάσεων η ΚΕΕ συγκρότησε Επιτροπές Εξετάσεων αποτελούμενες από εξεταστές ενταγμένους στο Μητρώο Αναγνωρισμένων Εξεταστών που τηρεί η ΡΑΣ.

Σε εφαρμογή των ανωτέρω αποφάσεων, οι εξετάσεις θεωρητικού & πρακτικού μέρους για το έτος 2023 πραγματοποιήθηκαν στις 20.07.2023 στο Κ.Ε.Κ. του ΟΣΕ και τις 21.07.2023 σε Δρομολόγια στο τμήμα Αθήνα – Οινόη, αντίστοιχα, και συμμετείχαν σε αυτές εβδομήντα έξι (6) υποψήφιοι μηχανοδηγοί της ΣΕ GFR.

Με αποφάσεις της Ολομέλειας της ΡΑΣ εγκρίθηκαν τα αποτελέσματα των εξετάσεων των υποψηφίων μηχανοδηγών και η χορήγηση των σχετικών βεβαιώσεων επιτυχούς εξέτασης στους επιτυχόντες, προκειμένου στη συνέχεια να αιτηθούν έκδοση άδειας μηχανοδηγού. Τον Δεκέμβριο του 2023 πραγματοποιήθηκε πρόσκληση για τη συμμετοχή στις εξετάσεις υποψηφίων μηχανοδηγών για την απόκτηση άδειας μηχανοδηγού. Οι εξετάσεις θεωρητικού & πρακτικού μέρους πραγματοποιήθηκαν τον Ιανουάριο του 2024.

6.5 Άλλοι τύποι Εγκρίσεων / Πιστοποιήσεων

Στο πλαίσιο αξιολόγησης αιτήσεων και τεχνικών φακέλων για την έγκριση θέσης σε λειτουργία σταθερών εγκαταστάσεων:

1. Την 01.02.2023 ο ΟΣΕ, ως διαχειριστής υποδομής υπέβαλε στη ΡΑΣ αίτηση και τεχνικούς φακέλους για έγκριση θέσης σε λειτουργία του «Προμήθεια Συστήματος γραμμής ETCS επιπέδου 1 με συναφείς υπηρεσίες», (Α.Π.10005/2007/ΕΡΓΟΣΕ) για το τμήμα ΔΟΜΟΚΟΣ – ΛΑΡΙΣΑ (Α4)». Η έγκριση εκδόθηκε στις 26.06.2023.

6.6 Επαφές με άλλες Αρχές Ασφαλείας

Κατά την διάρκεια του 2023 η ΡΑΣ δεν είχε επαφές με άλλες ΕΑΑ Κρατών Μελών.

6.7 Ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ ΡΑΣ και Σιδηροδρομικών Οργανισμών

Κατά τη διάρκεια του 2023, η ΡΑΣ συνέχισε να ανταλλάσσει απόψεις και πληροφορίες με τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς για θέματα που απασχολούν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τη διαλειτουργικότητα. Αυτή η ανταλλαγή πληροφοριών πραγματοποιείται συνήθως μέσω τακτικής και έκτακτης εποπτείας ή άλλων συναντήσεων καθώς και δια αλληλογραφίας. Οι σιδηροδρομικοί οργανισμοί μπορούν να εκφράσουν απόψεις σχετικά με την έκδοση διαδικασιών / πρακτικών, να υποβάλουν καταγγελίες στη ΡΑΣ ή να θέσουν οποιοδήποτε θέμα προς συζήτηση. Σύμφωνα με το κανονιστικό πλαίσιο εποπτείας της ΡΑΣ προβλέπεται τουλάχιστον μία συνάντηση εποπτείας με κάθε σιδηροδρομικό οργανισμό ξεχωριστά και τουλάχιστον μία κοινή συνάντηση με όλους τους φορείς σε ετήσια βάση.

Τα θέματα που συζητήθηκαν στις προαναφερθείσες συναντήσεις για το 2023 παρατίθενται παρακάτω:

- Συνοπτική παρουσίαση των εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ έτους 2023 και των αποτελεσμάτων τους.
- Εφαρμογή (ΕΕ) 2012/1078 σχετικά με ΚΜΑ που πρέπει να εφαρμόζουν ΣΕ & Δ.Υ. για την παρακολούθηση μετά τη χορήγηση πιστοποιητικού ασφαλείας ή έγκρισης ασφαλείας καθώς και φορείς στους οποίους έχει ανατεθεί η συντήρηση
- Πιστοποιητικά μηχανοδηγών / Ανανέωση – Επιμέρους ανανεώσεις
- Λειτουργία υποσυστήματος φωνητικής ραδιοεπικοινωνίας GSM-R από το προσωπικό του ΔΥ και των ΣΕ / Εφαρμογή Κανονιστικής Οδηγίας.
- Αναφορά ατυχημάτων & συμβάντων και εσωτερική διερεύνηση
- Improving skills of the members of Hellenic Train Investigation Committees
- Μέτρα που ελήφθησαν μετά το δυστύχημα στα Τέμπη
- Ασφάλεια κυκλοφορίας σε σχέση με αφύλακτες διαβάσεις
- Προώθηση του ρυθμιστικού πλαισίου ασφαλείας – Θεματική παρουσίαση του «ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΗΤ)ΕΕ αριθ. 1078/2012 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 16ης Νοεμβρίου 2012 σχετικά με κοινή μέθοδο ασφαλείας που πρέπει να εφαρμόζουν σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής για την παρακολούθηση μετά τη χορήγηση πιστοποιητικού ασφαλείας ή έγκρισης ασφαλείας, καθώς και φορείς στους οποίους έχει ανατεθεί η συντήρηση»
- Παρακολούθηση των διορθωτικών ενεργειών που απορρέουν από το Σχέδιο Διορθωτικών Ενεργειών που συμφωνήθηκε με την Ομάδα Αξιολόγησης της ΡΑΣ μετά το πέρας του προηγούμενου ελέγχου (για ΗΤ και RCLG).

- Παρακολούθηση διορθωτικών ενεργειών που απορρέουν από το Πρακτικό της προηγούμενης Συνάντησης Εποπτείας (για ΗΤ)
- Επανεκπαίδευση μηχανοδηγών για την ανανέωση πιστοποιητικών τύπου Β' και τη διενέργεια εξετάσεων.
- Τήρηση και ενημέρωση των πιστοποιητικών των μηχανοδηγών.
- Προώθηση του ρυθμιστικού πλαισίου ασφάλειας – Θεματική παρουσίαση του «ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 402/2013.
- Επανεκπαίδευση μηχανοδηγών στο ΣΔΑ στο πλαίσιο έκδοσης του ΕΠΑ
- Ενημέρωση από τη ΣΕ και συζήτηση σχετικά με τον πρόσφατα κατατεθειμένο στη ΡΑΣ κατάλογο με τις αλλαγές που είναι σχετικές με την ασφάλεια σιδηροδρόμου (safety related), καθώς και τη μεθοδολογία αξιολόγησής τους, σύμφωνα με τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2013/402.
- Εσωτερικές Επιθεωρήσεις του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) και Ανασκόπηση από τη διοίκηση.
- Ετήσια Έκθεση Δραστηριοτήτων ΥΣΦ
- Αναφορά και εσωτερική διερεύνηση ατυχημάτων και συμβάντων.

6.8 Συνεργασία με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ

Κατά το 2023, η ΡΑΣ συνεργάστηκε με τον Οργανισμό, τόσο μέσω συνεντεύξεων όσο και μέσω της συλλογής και υποβολής στοιχείων/πληροφοριών στο πλαίσιο:

- Της διενέργειας του ελέγχου που πραγματοποιήθηκε από ομάδα στελεχών προσωπικού του ERA, κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, σχετικά με την κατάσταση της υλοποίησης και της εφαρμογής της ενωσιακής νομοθεσίας για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα σιδηροδρόμων στην Ελλάδα, σε εφαρμογή του άρθρου 35 (5) του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796. Σχετικά με τον εν λόγω έλεγχο, εκδόθηκε η έκθεση ERA/REP/1-2023 OF THE EUROPEAN UNION AGENCY FOR RAILWAYS «**regarding the state of implementation and application of Union legislation on railway safety and interoperability in Greece**».
- Της αξιολόγησης που πραγματοποιήθηκε από ομάδα στελεχών προσωπικού του ERA, σχετικά με την ανάπτυξη του ERTMS στην Ελλάδα, η οποία είχε ως αποτέλεσμα την έκδοση της έκθεσης ERA/REP/2-2023 F THE EUROPEAN UNION AGENCY FOR RAILWAYS «**regarding the assessment of maturity of ERTMS deployment in Greece and recommendations on the way forward**».

ΕΠΟΠΤΕΙΑ

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



7. ΕΠΟΠΤΕΙΑ

7.1 Στρατηγική, σχεδιασμός και λήψη αποφάσεων.

Η εποπτεία των σιδηροδρομικών οργανισμών αποτελεί μία από τις σημαντικότερες δραστηριότητες της ΡΑΣ, στο πλαίσιο των καθηκόντων που ασκεί ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας (ΕΑΑ) δυνάμει του άρθρου 68 του ν.4632/2019 (Α' 159).

Στον Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμό (ΕΕ) 2018/761 προβλέπεται ότι η εποπτεία θα πρέπει να επικεντρώνεται κυρίως στις δραστηριότητες εκείνες τις οποίες η ΕΑΑ θεωρεί ότι ενέχουν τους σοβαρότερους κινδύνους ή στις περιπτώσεις που οι κίνδυνοι ελέγχονται λιγότερο. Προς τον σκοπό αυτόν, η ΕΑΑ θα πρέπει να καταστρώνει και να εφαρμόζει Στρατηγική και σχέδιο/-α εποπτείας βάσει κινδύνου, όπου περιγράφεται πώς επιλέγει τους στόχους των δραστηριοτήτων της και πώς καθορίζει τις προτεραιότητές της όσον αφορά την εποπτεία.

Επίσης, στις διατάξεις του άρθρου 4 του κανονιστικού πλαισίου εποπτείας της ΡΑΣ, αναφέρεται ότι η ΡΑΣ με απόφασή της εγκρίνει, εκδίδει και εφαρμόζει Στρατηγική για την Εποπτεία τριετούς διάρκειας την οποία δημοσιεύει στην ιστοσελίδα της.

Σε εφαρμογή της ως άνω απαίτησης συντάχθηκε από τη Μονάδα Ασφάλειας και Διαλειτουργικότητας Σιδηροδρόμων (ΜΑΣΔ) Στρατηγική για την Εποπτεία της ΡΑΣ, η οποία αφορά στο χρονικό διάστημα 2023-2025, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος Ι του Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμού (ΕΕ) 2018/761 και εγκρίθηκε από την Ολομέλεια της ΡΑΣ τον Φεβρουάριο του 2023. Η εν λόγω Στρατηγική έχει αναρτηθεί στην ιστοσελίδα της ΡΑΣ και ενημερώθηκαν σχετικά οι ενδιαφερόμενοι σιδηροδρομικοί οργανισμοί.

Το πρόγραμμα των εποπτικών δραστηριοτήτων της Αρχής εγκρίνεται στην αρχή κάθε χρόνου και περιλαμβάνει τις εποπτικές δραστηριότητες ανά μήνα του έτους, ανά σιδηροδρομικό οργανισμό και τους απαιτούμενους πόρους (αριθμό επιθεωρητών) για την υλοποίηση κάθε εποπτικής δραστηριότητας. Στο ετήσιο πρόγραμμα δεν αποτυπώνονται τυχόν έκτακτες ή αιφνίδιες εποπτικές δραστηριότητες της ΡΑΣ.

Το Σχέδιο Εποπτείας 2023 υλοποιεί την πρακτική εφαρμογή της ως άνω Στρατηγικής. Επειδή το εκάστοτε Σχέδιο Εποπτείας καθορίζεται από τη Στρατηγική, βασίζεται στους κινδύνους που έχουν χαρακτηριστεί ως χρίζοντες εποπτεία στην εν λόγω Στρατηγική.

Για την προετοιμασία και την εκτέλεση του Σχεδίου Εποπτείας 2023 ελήφθησαν υπόψη:

- Η Στρατηγική Εποπτείας της ΡΑΣ για την περίοδο 2023-2025 και κυρίως το άρθρο 7 Στρατηγικές προτεραιότητες για την εποπτεία.
- Οι διαθέσιμοι πόροι της ΡΑΣ:

Οι εποπτικές δραστηριότητες υλοποιήθηκαν μέσω ομάδας (δεξαμενής) επιθεωρητών της ΡΑΣ οι οποίοι διαθέτουν την απαιτούμενη επάρκεια. Συγκεκριμένα, όσον αφορά στο προσωπικό της ΜΑΣΔ, χρησιμοποιήθηκαν οκτώ (8) επιθεωρητές περιλαμβανομένου του Γενικού Διευθυντή, ενώ χρησιμοποιήθηκε και επιθεωρητής που ανήκε οργανικά στη Μονάδα Ρύθμισης και Ελέγχου Σιδηροδρομικής Αγοράς, κατόπιν απόφασης του Γενικού Διευθυντή.

- Ο τύπος, η έκταση και το μέγεθος των ΣΕ

Σε όλες τις ΣΕ, τον ΔΥ, καθώς και τους ΥΣΦ προγραμματίστηκαν το έτος 2023 τουλάχιστον 3 εποπτικές δραστηριότητες σε κάθε ΣΟ.

- Η παρακολούθηση των Προβληματικών Σημείων που παραμένουν σε εκκρεμότητα, είτε ως Παρατήρηση ή σχόλιο, είτε ως εναπομείναντα σημεία που προκαλούν ανησυχία για την εποπτεία.
- Η συνέχιση της συμμόρφωσης με το σύνολο των κριτηρίων αξιολόγησης των Κανονισμών (ΕΕ) 2018/762 και 2019/779, εντός της περιόδου ισχύος των σχετικών Πιστοποιητικών και Εγκρίσεων.
- Οι εκκρεμότητες που υπάρχουν από «ανοιχτές» μη συμμορφώσεις οι οποίες έχουν προκύψει από παλαιότερες εποπτικές δραστηριότητες. Οι εκκρεμότητες αυτές συνήθως ανασκοπούνται κατά τις συναντήσεις εποπτείας οι οποίες διενεργούνται ξεχωριστά με κάθε σιδηροδρομικό οργανισμό.
- Η απαιτούμενη συνεργασία μεταξύ των ΕΕΑ, στις περιπτώσεις διασυνοριακής λειτουργίας (άρθρο 7.2 της Στρατηγικής).
- Οι στόχοι δραστηριοτήτων (τομείς) και οι προτεραιότητες βάσει κινδύνου (risk based criteria) (άρθρα 7.3 και 7.4 της Στρατηγικής).

Το Σχέδιο Εποπτείας για το έτος 2023 εγκρίθηκε τον Μάιο και περιλάμβανε δεκατέσσερις (14) δραστηριότητες εποπτείας σε ΔΥ και ΣΕ. Πραγματοποιήθηκαν οι δώδεκα (12) από τις δεκατέσσερις (14) προγραμματισμένες εποπτικές δραστηριότητες.

Όλες οι εποπτικές δραστηριότητες είναι αποθηκευμένες σε ηλεκτρονική μορφή στο πληροφοριακό σύστημα παρακολούθησης των εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ, μέσω του οποίου γίνεται η παρακολούθηση των ευρημάτων που διαπιστώθηκαν σ' αυτές, καθώς και η παρακολούθηση της προόδου υλοποίησης των σχετικών διορθωτικών ενεργειών που αναλαμβάνονται για την άρση τους.

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

7.2 Αποτελέσματα εποπτείας

Κατά τη διάρκεια του 2023 η ΡΑΣ πραγματοποίησε τις ακόλουθες εποπτικές δραστηριότητες ανά σιδηροδρομικό οργανισμό:

- **ΔΥ ΟΣΕ (2 εποπτικές δραστηριότητες)**
 - Μία (1) Επιθεώρηση Δραστηριότητας (Διαχείριση κυκλοφορίας σε Σταθμό - έλεγχος μέτρων για αποφυγή περιστατικών ηλεκτροπληξίας) – Δεκέμβριος.
 - Μία (1) Συνάντηση Εποπτείας – Ιούνιος.
- **ΣΕ HELLENIC TRAIN (2 εποπτικές δραστηριότητες)**
 - Ένας (1) Έλεγχος Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (Εποπτεία ανοικτών σημείων) – Ιούλιος.
 - Μία (1) Συνάντηση Εποπτείας – Μάιος.
- **ΣΕ HELLENIC TRAIN - ΥΣΦ (1 εποπτική δραστηριότητα)**
 - Ένας (1) Έλεγχος Συστήματος Συντήρησης Τροχαίου Υλικού (ΥΣΦ) – Νοέμβριος.
- **ΣΕ ΣΤΑΣΥ (2 εποπτικές δραστηριότητες)**
 - Ένας (1) Έλεγχος Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (απαιτήσεις Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας σχετικά με την Λειτουργία) – Ιούνιος.
 - Μία (1) Συνάντηση Εποπτείας – Οκτώβριος.
- **ΣΕ ΣΤΑΣΥ ΥΣΦ (1 εποπτική δραστηριότητα)**
 - Ένας (1) έλεγχος Συστήματος Συντήρησης Τροχαίου Υλικού (ΥΣΦ) – Δεκέμβριος.
- **ΣΕ RAILCARGO (2 εποπτικές δραστηριότητες)**
 - Ένας (1) Έλεγχος Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (Εποπτεία ανοικτών σημείων) – Μάιος.
 - Μία (1) Συνάντηση Εποπτείας – Σεπτέμβριος.
- **ΣΕ GFR (1 εποπτικές δραστηριότητες)**
 - Μία (1) Συνάντηση Εποπτείας – Απρίλιος
- **ΔΥ & όλες οι ΣΕ (1 εποπτική δραστηριότητα)**
 - Κοινή Συνάντηση Εποπτείας – Δεκέμβριος.

Επίσης κατά το έτος 2023 πραγματοποιήθηκαν οι παρακάτω έκτακτοι / αιφνίδιοι έλεγχοι επιθεωρήσεις:

- **ΔΥ ΟΣΕ (2 εποπτικές δραστηριότητες)**

- Μία (1) Επιθεώρηση Δραστηριότητας - Έκτακτη (Διαχείριση κυκλοφορίας στον Σταθμό-ΚΕΚ Λάρισας) – Δεκέμβριος.
- Μία (1) Επιθεώρηση Δραστηριότητας - Αιφνίδιος (Διαχείριση κυκλοφορίας σε Σταθμούς) – Ιούνιο.
- **ΣΕ HELLENIC TRAIN (1 εποπτική δραστηριότητα) Αιφνίδιος**
 - Μία (1) Επιθεώρηση Δραστηριότητας (Έλεγχος επί Τρένου) – Ιανουάριος.
- **ΣΕ HELLENIC TRAIN - ΥΣΦ (1 εποπτική δραστηριότητα) Αιφνίδιος**
 - Ένας (1) Έλεγχος Συστήματος Συντήρησης Τροχαίου Υλικού (ΥΣΦ) – Ιούλιος.

Τα αποτελέσματα των προαναφερθεισών δραστηριοτήτων περιλάμβαναν σαράντα δύο (42) Μη Συμμορφώσεις (ΜΣ), που στην πλειοψηφία τους (33 από τις 42) αφορούσαν σε εκκρεμότητες από την έκδοση ενιαίων πιστοποιητικών ασφαλείας σε Σ.Ε. από τον ERA.

Η εφαρμογή των απαιτούμενων διορθωτικών ενεργειών για τις Μη Συμμορφώσεις τελεί υπό την παρακολούθηση της ΡΑΣ.

7.3 Συντονισμός και συνεργασία

Δεν πραγματοποιήθηκε συζήτηση των αποτελεσμάτων εποπτείας με άλλες ΕΑΑ κατά τη διάρκεια του 2023.

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

Στο πλαίσιο του άρθρου 33 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, πραγματοποιήθηκε έλεγχος της ΡΑΣ (2ος κύκλος ελέγχων των ΕΑΑ) από ομάδα επιθεωρητών του Οργανισμού το 2022.

Η τελική Έκθεση Ελέγχου του 2ου κύκλου και το συμφωνημένο σχέδιο δράσης απεστάλησαν στη ΡΑΣ στις 21-12-2022. Στο πλαίσιο της παρακολούθησης της προόδου υλοποίησης του προαναφερθέντος σχεδίου δράσης, η ΡΑΣ κατά το έτος 2023 άρχισε να υποβάλλει στον Οργανισμό τις ενδιάμεσες σχετικές εκθέσεις επισυνάπτοντας και τις σχετικές αντικειμενικές αποδείξεις υλοποίησης των δράσεων του Σχεδίου, προς άρση των ευρημάτων του ελέγχου. Παράλληλα, κατά τη διάρκεια του 2023, η ΡΑΣ συνέχισε την εκτέλεση του σχεδίου δράσης του ελέγχου του Οργανισμού υλοποιώντας σχετικές δράσεις με σκοπό την άρση των εναπομεινάντων ευρημάτων του ανωτέρω ελέγχου.

7. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΜΑ ΑΠΟ ΣΕ & ΔΥ

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



8. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΜΑ ΑΠΟ ΣΕ & ΔΥ

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

Η εφαρμογή της νέας ΚΜΑ σχετικά με τις απαιτήσεις για το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας που καλούνται να εφαρμόζουν οι ΣΕ και οι ΔΥ [Κανονισμός (ΕΕ) 2018/762 της Επιτροπής], εφαρμόστηκε στην Ελλάδα από το προηγούμενο έτος από τη ΣΕ HELLENIC TRAIN στο πλαίσιο έκδοσης του υπ. αριθμ. EU1020220295 Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφάλειας, που εκδόθηκε από τον ERA.

Το 2023 η ΣΕ HELLENIC TRAIN, μέσω του OSS, εξέδωσε νέο πιστοποιητικό EU1020230029 με επωνυμία επιχείρησης «HELLENIC TRAIN», εφόσον το προαναφερθέν πιστοποιητικό ανέφερε ως επωνυμία επιχείρησης «ΤΡΑΙΝΟΣΕ».

Στο πλαίσιο της εποπτείας της ΣΕ HELLENIC TRAIN, η ΡΑΣ, σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο εποπτείας, πραγματοποίησε επιθεώρηση ώστε να αξιολογηθεί ο βαθμός της συνεχούς συμμόρφωσής της με τις απαιτήσεις των κριτηρίων 3 και 6 του Παραρτήματος Ι του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 και ο έλεγχος των ανοικτών «εναπομενόντων προβληματικών σημείων προς εποπτεία» όπως αυτά χαρακτηρίστηκαν και εντοπίστηκαν κατά την αξιολόγηση της αίτησης της ΣΕ για Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας.

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

Η εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 402/2013 αποτέλεσε πεδίο εποπτικής δραστηριότητας της ΡΑΣ για το έτος 2023, η οποία ανέδειξε ελλιπή εφαρμογή του από τον ελληνικό σιδηροδρομικό τομέα. Σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο εποπτείας πραγματοποιήθηκε μία επιθεώρηση (ΗΤ), 3 συναντήσεις εποπτείας (ΗΤ, RCLG, ΣΤΑΣΥ) και μια κοινή συνάντηση εποπτείας:

- Ομάδα ελέγχου, αποτελούμενη από στελέχη της ΡΑΣ επισκέφθηκαν τα γραφεία της ΣΕ HELLENIC TRAIN για τον 18^ο έλεγχο ΣΔΑ. Στο πλαίσιο ελέγχου των εναπομενόντων σημείων για την απόκτηση του ΕΠΑ ελέγχθηκε το ανοικτό σημείο που σχετίζεται με τον κανονισμό 402/2013. Για την απαίτηση της παρ. 5.4 η αντίστοιχη διαδικασία δεν καλύπτει τις απαιτήσεις της διαδικασίας διαχείρισης. Η ΣΕ έπρεπε να παράσχει την κατάλληλη διαδικασία, στην οποία να υπάρχουν οι απαιτούμενες ικανότητες (γνώσεις, δεξιότητες και εμπειρία) των αναλυτών κινδύνων ώστε να είναι σε θέση να εντοπίζουν, να αξιολογούν, να ελέγχουν και να διαχειρίζονται τους κινδύνους που

προκύπτουν από τεχνικές, λειτουργικές και οργανωτικές αλλαγές. Στο σημείο 1.1.2 του Παραρτήματος Ι του Καν. 402/2013 απαιτείται ρητά η διαχείριση κινδύνων να γίνεται από ικανό προσωπικό. Ζητήθηκε από τη ΣΕ να παραθέσει τεκμηριωμένα παραδείγματα των αλλαγών που διαχειρίζεται η εταιρεία. Για την άρση του ανοιχτού σημείου η Σ.Ε. έχει αναθεωρήσει τη σχετική διαδικασία σύμφωνα με τις απαιτήσεις του καν. 402/2013 και έχει αποσταλεί στους επιθεωρητές. Επίσης προγραμματίζεται από την διεύθυνση προσωπικού η σύνταξη καθηκοντολόγιου της νέας θέσης και ο έλεγχος για την ύπαρξη και κατάλληλου προσωπικού για την πλήρωσή της. Θα πραγματοποιηθεί έλεγχος εφαρμοσιμότητας διαδικασίας και κατάρτιση πλάνου ελλείψεων/ευρημάτων για την ορθή εφαρμογή της διαδικασίας από την RISK OFFICER ή ανεξάρτητο φορέα. Για το προαναφερόμενο σημείο η Σ.Ε αιτήθηκε παράτασης έως 31/12/2023 (Μ.Σ. 18.20), η οποία και δόθηκε λόγω ανάγκης ολοκλήρωσης ελέγχου εφαρμοσιμότητας.

- Κατά την 1η Συνάντηση Εποπτείας με την ΣΕ RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR (RCLG) μέρος της θεματολογίας ήταν η:
 - Προώθηση του ρυθμιστικού πλαισίου ασφάλειας – Θεματική παρουσίαση του «ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 402/2013». Τα στελέχη εξήγησαν τον εν λόγω Κανονισμό, επεσήμαναν τη δυσκολία του και αναφέρθηκαν στις σημαντικές και μη σημαντικές αλλαγές. Προέτρεψαν τους εκπροσώπους της ΣΕ, σε πρώτη φάση, να απευθυνθούν σε όλα τα σχετικά με την ασφάλεια σιδηροδρόμου τμήματα της εταιρείας τους και να ζητήσουν κατάλογο με τις αλλαγές, ανεξαρτήτου σημαντικότητας αυτών. Σε δεύτερη φάση θα γίνει ο διαχωρισμός αναλόγως της σημαντικότητας των αλλαγών.
 - Εφαρμογή/ενημέρωση από τη ΣΕ για τις δράσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 και σύνταξη καταλόγου με αλλαγές που είναι σχετικές με την ασφάλεια σιδηροδρόμου. Από την πλευρά της η ΣΕ, σε πρώτο στάδιο, θα καταγράψει τις αλλαγές που έχουν συμβεί στην επιχείρηση, πχ. νέο τροχαίο υλικό. Τα στελέχη της ΡΑΣ ανέφεραν ότι η λίστα αυτή θα μπορούσε να τροφοδοτήσει την θεματολογία της ετήσιας συνάντησης κατά την Ανασκόπηση από τη Διοίκηση. Αποστολή λίστας με τις αλλαγές στη ΡΑΣ.
- Κατά την 1η Συνάντηση Εποπτείας με την ΣΕ ΣΤΑΣΥ μέρος της θεματολογίας ήταν η ενημέρωση από τη ΣΕ και συζήτηση σχετικά με τον κατατεθειμένο στη ΡΑΣ κατάλογο με τις αλλαγές που είναι σχετικές με την ασφάλεια σιδηροδρόμου (safety related), καθώς και τη μεθοδολογία αξιολόγησής τους, σύμφωνα με τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2013/402.

Σήμερα, κατόπιν παρότρυνσης της ΡΑΣ για σταδιακή έναρξη της εφαρμογής του ανωτέρω Κανονισμού, οι ΣΕ έχουν αρχίσει ως πρώτο βήμα, την καταγραφή αλλαγών, (άρθρο 2, 402/2013). Σε αυτό το πλαίσιο, και σε συνάρτηση με τη Μ.Σ. 8.3 του 8^{ου} ελέγχου ΣΔΑ της ΣΤΑΣΥ, που πραγματοποιήθηκε το 2023, η ΡΑΣ ζήτησε από τη ΣΕ ενημέρωση σχετικά με την πορεία των ενεργειών της για την πλήρη συμμόρφωσή της με τον αναφερόμενο Κανονισμό, ενώ έθεσε το ζήτημα αν τα στελέχη προσωπικού της ΣΕ έχουν λάβει υπόψη τους τον Οδηγό του ERA με τα παραδείγματα για την εφαρμογή του εν λόγω Κανονισμού.

Συζητήθηκε η μέχρι σήμερα πορεία των διορθωτικών ενεργειών που έχουν πραγματοποιηθεί. Έχει ήδη υποβληθεί πίνακας με τις αλλαγές, στη σύνταξη του οποίου συμμετείχε το σύνολο των Δ/νσεων της εταιρείας. Η αξιολόγηση των καταγραφόμενων αλλαγών θα πραγματοποιηθεί και θα παρουσιασθεί κατά την ανασκόπηση από τη διοίκηση του τρέχοντος έτους, η οποία θα λάβει χώρα το 1^ο τρίμηνο του 2024.

- Κατά την 1η Συνάντηση Εποπτείας με την ΣΕ HELLENIC TRAIN μέρος της θεματολογίας ήταν η Παρακολούθηση των διορθωτικών ενεργειών που απορρέουν από το Πρακτικό της προηγούμενης Συνάντησης Εποπτείας και συγκεκριμένα στη σύνταξη καταλόγου με τις αλλαγές που είναι σχετικές με την ασφάλεια σιδηροδρόμου, σύμφωνα με τον (ΕΕ) 402/2013 και αποστολή του στη ΡΑΣ.

Η Ασφάλεια Συντήρησης ΤΥ έχει αποστείλει με την 2258/08.05.2023 επιστολή της κατάλογο με τις αλλαγές λόγω των οποίων προέκυψε η ανάγκη εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΕ) 2013/402 στη συντήρηση. Η Ασφάλεια Λειτουργίας & Πιστοποίηση δεν έχει προχωρήσει ακόμη στη σύνταξη αντίστοιχου καταλόγου. Η ΡΑΣ πραγματοποίησε μια συνοπτική παρουσίαση των απαιτήσεων του (ΕΕ) 2013/402 σχετικά με την καταγραφή των αλλαγών και την αξιολόγησή τους σε σημαντικές ή μη και τονίστηκε, ότι σε κάθε περίπτωση που η ΣΕ καταγράφει αλλαγή θα πρέπει να κάνει αξιολόγηση και να αιτιολογεί αν η εν λόγω αλλαγή εμπίπτει στον κανονισμό ή όχι και γιατί. Η ΣΕ δεσμεύτηκε ότι θα ξεκινήσει άμεσα τις απαιτούμενες ενέργειες για τη σύνταξη του ζητούμενου καταλόγου συνολικά για τη συντήρηση και τη λειτουργία, στο πλαίσιο, ότι η ασφάλεια είναι μία για όλη την εταιρεία.

- Στην κοινή συνάντηση εποπτείας που πραγματοποιήθηκε στις 20 Δεκεμβρίου παρουσία εκπροσώπων όλων των Σιδηροδρομικών Φορέων, ελέγχθηκε ο Κανονισμός (ΕΕ) 402/2013, μέσω του θέματος «Λειτουργία υποσυστήματος φωνητικής ραδιοεπικοινωνίας GSM-R από το προσωπικό του ΔΥ και των ΣΕ / Εφαρμογή

Κανονιστικής Οδηγίας». Ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνει τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων για τυχόν ουσιαστικές μεταβολές. Στο παρατρόχιο υποσύστημα ελέγχου και χειρισμού και σηματοδότησης GSM-R έχει εφαρμογή η εν λόγω διάταξη. Τέθηκε το ερώτημα αν η εγκατάσταση ενός τέτοιου υποσυστήματος θα ήταν ουσιώδους μεταβολή στις αρχές της λειτουργίας. Σύμφωνα με τον οδηγό του ERA πρόκειται για ουσιώδη αλλαγή. Ο ΟΣΕ θα πρέπει να προβεί σε μια κανονιστική οδηγία σχετικά με το νέο σύστημα. Κατόπιν να ζητήσει εκπαίδευση του προσωπικού. Επίσης, αν είναι ουσιώδους μεταβολή χρειάζεται να ελεγχθεί και μέσω του κανονισμού 402 (βλ άρθρο 4, κριτήρια). Η διαχείριση των αλλαγών επιτυγχάνεται με τη συνεργασία των εμπλεκόμενων (ΔΥ κ ΣΕ η οποία θα λειτουργήσει το σύστημα). Ο ΟΣΕ ανέφερε ότι σύμφωνα με πρόταση του ERA, κατά την αρχική λειτουργία του GSM-R, να χρησιμοποιηθεί ως δευτερεύον σύστημα. Τα στελέχη του ΟΣΕ ανέφεραν ότι λόγω της μη επάρκειας του αριθμού συσκευών, για τοποθέτηση αυτών στους συρμούς, προγραμματίζεται η αγορά τους.

Από τον ΟΣΕ μελετάται το αντικείμενο εκπαίδευσης και ποιοι θα είναι οι συμμετέχοντες, καθώς και το εγχειρίδιο του εποχούμενου GSM-R. Έγινε, επίσης, αναφορά σε ανάγκη πραγματοποίησης συνάντησης με εμπειρογνώμονα και όλους τους εμπλεκόμενους φορείς (πραγματοποίηση μελέτης εκτίμησης επικινδυνότητας από πλευράς του ΟΣΕ).

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

Η εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2012/1078 σχετικά με ΚΜΑ που πρέπει να εφαρμόζουν ΣΕ & Δ.Υ. για την παρακολούθηση μετά τη χορήγηση πιστοποιητικού ασφαλείας ή έγκρισης ασφαλείας, καθώς και φορείς στους οποίους έχει ανατεθεί η συντήρηση αποτέλεσε μέρος της θεματολογίας της Κοινής Συνάντησης Εποπτείας του 2023 και των συναντήσεων εποπτείας με ΣΕ (RCLG, HT, ΣΤΑΣΥ).

- Στην Κοινή Συνάντηση Εποπτείας του 2023 πραγματοποιήθηκε μια εκ νέου επεξήγηση του κανονισμού. Έγινε αναφορά στη στρατηγική. Ο οργανισμός που χρησιμοποιεί τον 1078 έχει καταρχάς μια στρατηγική, όπου θα θέσει ποιες είναι αυτές οι περιοχές που χρήζουν παρακολούθησης. Η στρατηγική μπορεί να είναι ξεχωριστό έγγραφο, έγγραφο χρονικής διάρκειας (τριών ετών, δύο ετών) ή να εμπεριέχεται σε έγγραφο, πχ στη δήλωση πολιτικής για την ασφάλεια. Σε περιπτώσεις μη συμμορφώσεων πρέπει να καταρτίζεται ένα σχέδιο δράσης, να εφαρμόζεται και να αξιολογούνται τα μέτρα αυτού.

Η HT ζήτησε περισσότερη βοήθεια από τη ΡΑΣ. Η ΡΑΣ επιζητεί τη συνεργασία και ζήτησε από τους ΣΟ να επικοινωνούν όταν αντιμετωπίζουν δυσκολίες.

Ετέθη ερώτημα από τη ΡΑΣ αν εφαρμόζεται ο 1078 στην καθημερινότητα των ΣΟ. Δόθηκε σχετικό παράδειγμα με έμφαση στις διορθωτικές ενέργειες, το χρονικό ορίζοντα εφαρμογής και το άτομο υπεύθυνο για την εφαρμογή αυτού.

- Κατά την 1η Συνάντηση Εποπτείας με την ΣΕ RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR (RCLG) μέρος της θεματολογίας ήταν η προώθηση του ρυθμιστικού πλαισίου ασφάλειας – Θεματική παρουσίαση του «ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1078/2012 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 16ης Νοεμβρίου 2012. Το θέμα αναπτύχθηκε κατά τη διάρκεια της συζήτησης για τη ΜΣ 4.2 (του 4ου ελέγχου που πραγματοποιήθηκε το 2023). Η ΡΑΣ αναφέρθηκε στη διαφορά μεταξύ των κριτηρίων 6.1 κ 6.2. Έγινε μια συνοπτική επεξήγηση στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1078/2012. Τα στελέχη της ΡΑΣ αναφέρθηκαν στην ορθή εφαρμογή και την αποτελεσματικότητα όλων των διεργασιών και διαδικασιών του συστήματος διαχείρισης και των τεχνικών, επιχειρησιακών και οργανωτικών μέτρων ελέγχου των κινδύνων. Επίσης, έγινε αναφορά στην ευθύνη της ΣΕ για τη διεξαγωγή της διαδικασίας παρακολούθησης, όπως αυτή καθορίζεται σαφώς από τον κανονισμό. Ζητήθηκε η εφαρμογή από τη ΣΕ και ενημέρωση για τις δράσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1078/2012. Ο εν λόγω Κανονισμός δεν εφαρμόζεται πλήρως από τη ΣΕ. Τα στελέχη της ΣΕ διαβεβαίωσαν τη ΡΑΣ για τη θέληση και την προσπάθεια της ΣΕ να εφαρμόσει τον εν λόγω Κανονισμό.
- Κατά την 1η Συνάντηση Εποπτείας με την ΣΕ HELLENIC TRAIN συζητήθηκε (εντός ατζέντας) η προώθηση του ρυθμιστικού πλαισίου ασφάλειας – Θεματική παρουσίαση του «ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1078/2012 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 16ης Νοεμβρίου 2012 σχετικά με κοινή μέθοδο ασφάλειας που πρέπει να εφαρμόζουν σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής για την παρακολούθηση μετά τη χορήγηση πιστοποιητικού ασφαλείας ή έγκρισης ασφαλείας, καθώς και φορείς στους οποίους έχει ανατεθεί η συντήρηση». Πραγματοποιήθηκε διαλογική συζήτηση για την ευρωπαϊκή νομοθεσία που περιλαμβάνει το 4ο Σιδηροδρομικό πακέτο, καθώς και την εναρμόνισή αυτής με την ελληνική νομοθεσία και πιο συγκεκριμένα με τον (ΕΕ) 1078/2012, την κατανόηση και την εφαρμογή του. Δεδομένου ότι ο ERA ανέδειξε ως προβληματικό σημείο τύπου 3 την έλλειψη στρατηγικής, τις προτεραιότητες και το σχέδιο παρακολούθησης – μιας διαδικασίας παρακολούθησης των ΣΔΑ και ΣΣΤΥ της ΣΕ, η ΡΑΣ ζήτησε ενημέρωση από τη ΣΕ σχετικά με την κατανόηση αυτής της διαδικασίας παρακολούθησης, τυχόν έκδοση τέτοιας διαδικασίας και της εφαρμογής της τόσο από τη λειτουργία όσο και από τη συντήρηση. Τα στελέχη της ΣΕ προσκόμισαν στη ΡΑΣ το έγγραφο «Αναφορά

προόδου πλάνων επίλυσης ευρημάτων ERA», στο οποίο γίνεται λεπτομερής αναφορά στο εύρημα του ERA και στις μελλοντικές ενέργειες για την πλήρη συμμόρφωσή της με τον κανονισμό. Αναλύθηκε ο τρόπος που αντιλαμβάνεται η ΣΕ τη συμμόρφωση με τον κανονισμό και ο βαθμός υλοποίησης των σχετικών ενεργειών. Αναλυτικότερα διευκρινίστηκε, ότι έχει ολοκληρωθεί η κατάρτιση της διαδικασίας παρακολούθησης από εξωτερικό σύμβουλο και βρίσκεται στο στάδιο σύνδεσής της με τις λοιπές διαδικασίες των ΣΔΑ και ΣΣΤΥ. Θα ακολουθηθούν περαιτέρω μέτρα για την υλοποίηση της παρακολούθησης των ΣΔΑ & ΣΣΤΥ και την πλήρη κάλυψη των απαιτήσεων του κανονισμού.

- Κατά την 1η Συνάντηση Εποπτείας με την ΣΕ ΣΤΑΣΥ μέρος της θεματολογίας ήταν η προώθηση του ρυθμιστικού πλαισίου ασφάλειας – Θεματική παρουσίαση του «ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 2012/1078 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 16ης Νοεμβρίου 2012 σχετικά με κοινή μέθοδο ασφάλειας που πρέπει να εφαρμόζουν σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής για την παρακολούθηση μετά τη χορήγηση πιστοποιητικού ασφαλείας ή έγκρισης ασφαλείας, καθώς και φορείς στους οποίους έχει ανατεθεί η συντήρηση».

Πραγματοποιήθηκε διαλογική συζήτηση σχετικά για την ευρωπαϊκή νομοθεσία που περιλαμβάνει το 4ο Σιδηροδρομικό πακέτο καθώς και την εναρμόνισή αυτής με την ελληνική νομοθεσία, το εφαρμοστέο ευρωπαϊκό νομοθετικό πλαίσιο που διέπει την έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας και πιο συγκεκριμένα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2012/1078, την κατανόησή του και την εφαρμογή του.

Τα στελέχη της ΣΕ αναφέρθηκαν σε ενέργειες που προβαίνει η ΣΕ με σκοπό τη συμμόρφωσή της με τον κανονισμό (καταγραφή προβλημάτων / προτάσεων επίλυσης από το προσωπικό της λειτουργίας και της συντήρησης, συλλογή από τις αρμόδιες Δ/νσεις και αποτίμησή τους) ενώ ανέφεραν και τις εσωτερικές επιθεωρήσεις και την Ανασκόπηση των ευρημάτων / πλάνων επίλυσης από τη Διοίκηση. Ως παραδείγματα για την παρακολούθηση της αποτελεσματικότητας της εφαρμογής του ΣΔΑ ανέφεραν την τροποποίηση του οργανογράμματος της εταιρείας που οδήγησε σε αναθεώρηση του ΣΔΑ, τις επανεκπαιδεύσεις του προσωπικού στο ΣΔΑ και την αναθεώρηση του μητρώου κινδύνων. Η ΡΑΣ αποδέχτηκε ότι οι ενέργειες της ΣΕ για τη συμμόρφωσή της με τον Κανονισμό (ΕΕ) 1078/2012 κινούνται στην σωστή κατεύθυνση, αλλά τόνισε τη σημασία του καθορισμού στρατηγικής, προτεραιοτήτων και σχεδίου παρακολούθησης, τα οποία υπολείπονται των ενεργειών της ΣΕ (σημείο 2, Παρ., 1078/2012).

Παρά τη συνεχή υποστήριξη του ελληνικού σιδηροδρομικού τομέα από τη ΡΑΣ, κατά τη διάρκεια των εποπτικών της καθηκόντων, για την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 1078/2012, διαπιστώθηκαν ελλείψεις στην εφαρμογή του.

8.4 Συμμετοχή και υλοποίηση έργων της ΕΕ

Δεν εφαρμόζεται.

8. ΚΟΥΛΤΟΥΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

- 9.1 Αξιολόγηση της Κουλτούρας Ασφάλειας και Παρακολούθηση
- 9.2 Πρωτοβουλίες για την Κουλτούρα Ασφάλειας / Έργα
- 9.3 Επικοινωνία για την Κουλτούρα Ασφάλειας



9. ΚΟΥΛΤΟΥΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

9.1 Αξιολόγηση και παρακολούθηση

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

Η ανάπτυξη κουλτούρας ασφαλείας και ο τρόπος προώθησής της αποτέλεσε πεδίο εποπτικής δραστηριότητας της ΡΑΣ για το έτος 2023. Σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο εποπτείας πραγματοποιήθηκε επιθεώρηση σε ΣΕ:

- Κατά την 1η Συνάντηση Εποπτείας με την ΣΕ RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR (RCLG) συζητήθηκαν οι ΜΣ του 4ου ελέγχου εποπτείας. Η 5η Μη Συμμόρφωση (ΜΣ 4.5), που αντιστοιχεί στο εναπομένον ανοικτό σημείο S-20220818-001-045 του ΕΠΑ (κριτήριο 7.2) αναφέρεται στην κουλτούρα ασφαλείας. Η ΣΕ διεξήγε έρευνα σχετικά με την κουλτούρα ασφαλείας. Έχει αποσταλεί λογιστικό φύλλο στο οποίο φαίνονται τα αποτελέσματα της εσωτερικής έρευνας για την κουλτούρα ασφαλείας και αναμένονται τα αποτελέσματα.

Η ΡΑΣ ζήτησε να αποσταλεί το σχετικό έγγραφο με τις απαραίτητες αλλαγές, στο οποίο να αναγράφεται ο τρόπος, μέσω του οποίου, επιτυγχάνεται η συνεχής βελτίωση. Αναμένεται η υποβολή (προς αξιολόγηση) των αντικειμενικών τεκμηρίων σχετικά με την συνεχή βελτίωση. Απαιτείται ο καθορισμός, από τη ΣΕ, ενημερωμένης προθεσμίας για την ολοκλήρωση των αναγκαίων διορθωτικών δράσεων.

9.2 Πρωτοβουλίες για την Κουλτούρα Ασφάλειας/Έργα

Κατά το έτος 2023 δεν υπήρξαν πρωτοβουλίες σχετικά με την κουλτούρα ασφαλείας.

9.3 Επικοινωνία για την Κουλτούρα Ασφάλειας

Η ΡΑΣ κατά το έτος 2023 προκειμένου να έρθει σε επαφή με την ελληνική κοινωνία όσον αφορά τα θέματα ασφαλείας στον σιδηροδρομικό τομέα ανέλαβε τις παρακάτω πρωτοβουλίες και δράσεις:

- Η ΡΑΣ σε συνεργασία με το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας Πάνος Μυλωνάς συμμετείχε στις εκδηλώσεις για τρίτη συνεχόμενη φορά στην «Διεθνή Ημέρα Ενημέρωσης για την Ασφάλεια στις Ισόπεδες Διαβάσεις (ILCAD 2023)», η οποία έλαβε χώρα στις 15 Ιουνίου 2023 και διοργανώνεται από την Διεθνή Ένωση Σιδηροδρόμων (UIC). Η ΡΑΣ και το ΙΟΑΣ Πάνος Μυλωνάς εξέδωσαν κοινό Δελτίο Τύπου και εξέδωσαν σχετική αφίσα.
- Η ΡΑΣ έχει δημιουργήσει ενημερωτικό πρόγραμμα για την πρόληψη ατυχημάτων στο σιδηροδρομικό δίκτυο με τίτλο: «Ασφαλής συνύπαρξη των μαθητών με το σιδηροδρομικό δίκτυο». Το πρόγραμμα απευθύνεται σε μαθητές δημοτικών, γυμνασίων και Λυκείων που βρίσκονται σε περιοχές κοντά στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Το πρόγραμμα είναι διαθέσιμο μέσω της ιστοσελίδας της ΡΑΣ (<https://ras-el.gr/enhmerwsou/>). Η έγκριση του προγράμματος γίνεται από το υπουργείο Παιδείας κατόπιν αίτησης της ΡΑΣ. Για το σχολικό έτος 2023-2024 απορρίφθηκε η αίτηση της ΡΑΣ.



THEME CHAPTER



Δεν εφαρμόζεται

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΠΡΟΟΔΟΣ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: Πρόσδος σχετικά με τη διαλειτουργικότητα

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

1a	Length of lines excluded from the scope of application of the IOP Directive [km]	115,30
1b	Length of lines excluded from the scope of application of the SAF Directive [km]	115,30

Please provide the list of lines excluded:

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

2a	Total length of lines with ETCS [km]	57,5
----	--------------------------------------	------

3. PRM adapted stations (end of year)

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

4. Train driver licenses (end of year)

4a	Total number of valid European licenses issued in accordance with the TDD	278
4b	Number of newly issued European licenses (first issuance)	6

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

5a	First authorization – total	6 (with GSM-R on-board)
5aa	Wagon	
5ab	Locomotives	4 (with GSM-R on-board)
5ac	Hauled passenger vehicles	
5ad	Fixed or pre-defined formation	2 (with GSM-R on-board)
5ae	Special vehicles	

5b	Additional authorization – total (new according to (EU) 2016/797)	
5ba	Wagon	
5bb	Locomotives	
5bc	Hauled passenger vehicles	
5bd	Fixed or pre-defined formation	
5be	Special vehicles	
5c	Type authorization – total (C2T according to (EU) 2016/797)	5 (with GSM-R on-board)
5ca	Wagon	
5cb	Locomotives	4 (with GSM-R on-board)
5cc	Hauled passenger vehicles	
5cd	Fixed or pre-defined formation	1 (with GSM-R on-board)
5ce	Special vehicles	
5d	Authorizations granted after upgrade or renewal - total	
5da	Wagon	
5db	Locomotives	
5dc	Hauled passenger vehicles	
5de	Fixed or pre-defined formation	
5df	Special vehicles	

6. ERTMS equipped vehicles (end of year)

6a	Tractive vehicles including trainsets equipped with ERTMS (ETCS only)	
6b	Tractive vehicles including trainsets – no ERTMS	

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

7a	FTE staff involved in safety certification	5
7b	FTE staff involved in vehicle authorization	2
7c	FTE staff involved in supervision	9
7d	FTE staff involved in other railway-related tasks	5

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

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

In addition, the following definitions apply:

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

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

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

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

3. PRM adapted stations (end of year)

Railway stations as of 31.12.2023 (reporting year), that complies with the requirements of the Commission Regulation (EU) No 1300/2014 on the technical specifications for interoperability relating to accessibility of the Union's rail system for persons with disabilities and persons with reduced mobility (PRM TSI).

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

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

4. Train driver licenses (end of year)

Newly issued and valid driver licenses as of 31.12.2023 (reporting year), issued in accordance with the Directive 2007/59/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on the certification of train drivers operating locomotives and trains on the EU railway system.

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

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

6. ERTMS equipped vehicles (end of year)

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

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

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

Total number of full time equivalent NSA employees as of 31.12.2023 (reporting year).

Only staff dealing with railways is to be included

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: ΑΚΡΩΝΥΜΙΑ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

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

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