



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
HELLENIC REPUBLIC

Αθήνα, 30-05-2025

Αρ. Πρωτ.: 1713



ΑΠΟΦΑΣΗ

ΘΕΜΑ : Έγκριση της τροποποίησης της Στρατηγικής για την Εποπτεία της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) για την τριετία 2023 – 2025, της κοινοποίησής της στον εθνικό σιδηροδρομικό τομέα και της δημοσίευσής της στην ιστοσελίδα της ΡΑΣ.

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΣΧΕΤ. :

1. Η υπ. αριθ. 5791/29-05-2017 Απόφαση της ΡΑΣ (Β' 2158).
2. Ο Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμός (ΕΕ) 2018/761.
3. Ο Οδηγός Εποπτείας του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της ΕΕ (ΕΡΑ).
4. Η υπ. αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3926 / 21-12-2022 Αναφορά Ελέγχου του ΕΡΑ σχετικά με την Παρακολούθηση των επιδόσεων και της λήψης αποφάσεων της ΡΑΣ.
5. Η υπ. αριθ. πρωτ. 632/24.02.2023 απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ.
6. Η υπ. αριθμ. 120/12-10-2020 Απόφαση ΡΑΣ (Β' 4768).
7. Η υπ.αριθμ.1589/23-5-25 εισήγηση της Γενικής Διεύθυνσης της ΡΑΣ.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Με την υπ. αριθ. πρωτ. 632/24.02.2023 Απόφαση της Ολομέλειας της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), εγκρίθηκε και δημοσιεύθηκε η Στρατηγική της ΡΑΣ για την Εποπτεία για την τριετία 2023-2025, σε εφαρμογή των απαιτήσεων του Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμού (ΕΕ) 2018/761 και του κανονιστικού πλαισίου εποπτείας της ΡΑΣ.

Στην ως άνω Στρατηγική βασίσθηκε ο σχεδιασμός και η υλοποίηση των εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ έως σήμερα εντός της προαναφερόμενης τριετίας.

ΑΝΑΛΥΣΗ

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 και του άρθρου 69 του ν.4632/2019 (Α' 159).

Στον Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμό (ΕΕ) 2018/761 (σχετ. 2) 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.

Ειδικότερα, το άρθρο 3 του ανωτέρω Κανονισμού απαιτεί από τις ΕΑΑ να εφαρμόζουν τη διαδικασία εποπτείας όπως ορίζεται στο Παράρτημα Ι του Κανονισμού. Στο πλαίσιο αυτό οι ΕΑΑ οφείλουν να διαθέτουν Στρατηγική για την Εποπτεία η οποία περιλαμβάνει τα στοιχεία που ορίζονται στο Παράρτημα Ι του Κανονισμού. Ένα προτεινόμενο υπόδειγμα Στρατηγικής για την Εποπτεία, συγκεκριμένης δομής και περιεχομένων, ορίζεται στο παράρτημα του Οδηγού Εποπτείας (σχετ. 3).

Επιπλέον, στις διατάξεις του άρθρου 4 του κανονιστικού πλαισίου εποπτείας της ΡΑΣ (σχετ. 1), αναφέρεται ότι η ΡΑΣ με απόφασή της εγκρίνει, εκδίδει και εφαρμόζει Στρατηγική για την Εποπτεία τριετούς διάρκειας την οποία δημοσιεύει στην ιστοσελίδα της.

Η Στρατηγική για την Εποπτεία καλύπτει όλες τις σχετικές απαιτήσεις του Παραρτήματος Ι του Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμού (ΕΕ) 2018/761. Η ΡΑΣ λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα των εποπτικών της δραστηριοτήτων ανασκοπεί σε τακτική βάση την Στρατηγική για την Εποπτεία και την επανεκδίδει το αργότερο κάθε τρία έτη.

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

Σε κάθε περίπτωση, η Στρατηγική ανασκοπείται και αναθεωρείται, εφόσον απαιτείται, μετά την έκδοση ενιαίων πιστοποιητικών ασφαλείας, πιστοποιητικών συμμόρφωσης ΥΣΦ, εγκρίσεων ασφαλείας, εγκρίσεων θέσης σε λειτουργία σταθερών εγκαταστάσεων και εγκρίσεων οχημάτων για διάθεση στην αγορά.

Από την έγκριση της Στρατηγικής της ΡΑΣ για την Εποπτεία για την τριετία 2023-2025 (δεύτερη έκδοση), τον Φεβρουάριο 2023, έχει προκύψει ανάγκη ανασκόπησής της, λόγω των κατωτέρω :

1. Η Έγκριση Ασφάλειας του ΟΣΕ επικαιροποιήθηκε, δύο φορές τον Ιούνιο και το Νοέμβριο 2024, λόγω ουσιωδών μεταβολών στα υποσυστήματα υποδομής, σηματοδότησης και ενέργειας που

προκλήθηκαν εξ' αιτίας της κακοκαιρίας «DANIEL» τον Σεπτέμβριο 2023, με αποτέλεσμα τμήματα και εγκαταστάσεις του σιδηροδρομικού δικτύου να καταστραφούν μερικώς ή ολοσχερώς. Εν συνεχεία μετά από εργασίες επισκευής επανεντάχθηκαν τμήματα της σιδηροδρομικής γραμμής στο πεδίο εφαρμογής της Έγκρισης Ασφαλείας. Ο ΔΥ έχει αιτηθεί επικαιροποίηση της έγκρισης ασφάλειας και έχει καταθέσει νέο φάκελο αίτησης, λόγω επανένταξης τμήματος σιδηροδρομικής γραμμής στο πεδίο εφαρμογής της Έγκρισης Ασφάλειας.

2. Το Δεκέμβριο 2022 εκδόθηκαν ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας από τον ERA στις ΣΕ HELLENIC TRAIN & RCLG. Η ΡΑΣ βρίσκεται σε διαδικασία αξιολόγησης των διορθωτικών ενεργειών για τα εναπομείναντα ανοιχτά προβληματικά σημεία τύπου 3 ή έχουν χορηγηθεί παρατάσεις των εν λόγω προθεσμιών και έχουν τεθεί νέες ημερομηνίες ολοκλήρωσης των σχετικών διορθωτικών ενεργειών.
3. Τον Μάρτιο 2025 εκδόθηκε ανανέωση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας από τον ERA στη ΣΕ GFR, με 14 εναπομείναντα προβληματικά σημεία για εποπτεία, η οποία αναλήφθηκε από τη ΡΑΣ. Ειδικότερα, καταγράφηκαν 3 προβληματικά σημεία τύπου 2 και 11 προβληματικά σημεία τύπου 3, τα οποία θα παρακολουθούνται κατά την εποπτεία από τη ΡΑΣ.
4. Το 2023 εκδόθηκαν εγκρίσεις οχημάτων στην αγορά με εγκατεστημένο εποχούμενο υποσύστημα ελέγχου χειρισμού και σηματοδότησης ETCS και εγκρίσεις οχημάτων με εγκατεστημένο εποχούμενο υποσύστημα GSM-R (παράρτημα 4 της Στρατηγικής).
5. Το 2023 συνέβη το τραγικό σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη. Τη διερεύνηση του δυστυχήματος ανέλαβε ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ στο πόρισμα του οποίου αναφέρονται 9 συνολικά συστάσεις προς τον ΟΣΕ και προς την HELLENIC TRAIN την εποπτεία των οποίων θα αναλάβει η ΡΑΣ. Αυτό το τραγικό γεγονός σε συνδυασμό με συμβάντα κατά το προηγούμενο έτος, και προβλήματα στην υποδομή (σηματοδότηση, αλλαγές τροχιάς, βλάβηση κλπ.) θέτουν ως μείζον θέμα εποπτείας τη διεξαγωγή κ διαχείριση της κυκλοφορίας. Επιπλέον, η έκθεση ERA REP 1 «the state of implementation and application of Union legislation on railway safety and interoperability in Greece», την οποία συνέταξε ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μετά το δυστύχημα των Τεμπών, σύμφωνα με το άρθρο 35 παράγραφος 5 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, ανέδειξε μια σειρά αδυναμιών του εθνικού σιδηροδρομικού τομέα, όπως η συστημική έλλειψη επαρκούς εφαρμογής της διαχείρισης αλλαγών, της διαχείρισης κινδύνων, της παρακολούθησης, της διαχείρισης αναδόχων και συνεργατών και της διαχείρισης ικανοτήτων/επάρκειας. Οι προαναφερόμενοι τομείς οφείλουν να ενταχθούν στο πεδίο εφαρμογής των εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ.
6. Σύμφωνα και με τα αναφερόμενα στην τελευταία Κοινή Συνάντηση Εποπτείας (ΚΣΕ) η διαχείριση επικινδυνότητας (risk management) αποτελεί απαίτηση του ΣΔΑ κάθε σιδηροδρομικού φορέα.

Η ανωτέρα διαδικασία εμπεριέχει ανάλυση, αξιολόγηση και διαχείριση κινδύνου, και χρήζει ολοκληρωμένης εφαρμογής από τον ελληνικό σιδηροδρομικό τομέα.

Στο ανωτέρω πλαίσιο, η Στρατηγική της ΡΑΣ για την εποπτεία που αναφέρεται στην τριετία 2023-2025 ανασκοπήθηκε και προτείνεται η τροποποίησή της, σύμφωνα με το συνημμένο αρχείο. Η συνημμένη έκδοση είναι η 2.1 (1^η τροποποίηση της 2^{ης} έκδοσης) και συντάχθηκε από τη Μονάδα Ασφάλειας και Διαλειτουργικότητας Σιδηροδρόμων (ΜΑΣΔ)/Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων της ΡΑΣ, σύμφωνα με τις προαναφερθείσες απαιτήσεις.

Σύμφωνα με τα ανωτέρω, και την εισήγηση της Γενικής Διεύθυνσης της ΡΑΣ (σχετ.7).

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ

Την έγκριση της τροποποίησης της Στρατηγικής της ΡΑΣ για την Εποπτεία, για την τριετία 2023 – 2025, σε εφαρμογή του άρθρου 1 της υπ. αριθμ. 120/12-10-2020 Απόφασης ΡΑΣ (Β' 4768), την κοινοποίησή της στους εκπροσώπους του εθνικού σιδηροδρομικού τομέα και τη δημοσίευσή της στην ιστοσελίδα της ΡΑΣ, κατ' εφαρμογή των απαιτήσεων του Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμού (ΕΕ) 2018/761 και του Κανονιστικού Πλαισίου Εποπτείας της ΡΑΣ (Β' 2158/2017).

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ

Συνημμένο: Στρατηγική για την Εποπτεία της ΡΑΣ (πρώτη τροποποίηση της δεύτερης έκδοσης).