



Αθήνα, 15/01/2026

Αρ. Πρωτ. : 201

ΑΠΟΦΑΣΗ (3/2026)

της 10^{ης} Συνεδρίασης της Ολομέλειας της 08.01.2026

ΘΕΜΑ: «Λήψη απόφασης επί της αυτεπάγγελτης έρευνας και της στις 27.11.2025 διεξαχθείσας ακρόασης **(α)** της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» και **(β)** του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή «ΟΣΕ Α.Ε.», ο οποίος εδρεύει στην Αθήνα (επί της οδού Καρόλου αριθ. 1-3, Τ.Κ. 104 37) και εκπροσωπείται νόμιμα, με αντικείμενο, τη διερεύνηση παραβάσεων κανονισμών, διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, απαιτήσεων των οικείων Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), αναφορικά με τη μετωπική σύγκρουση της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62 Αθήνα-Θεσσαλονίκη της HELLENIC TRAIN Α.Ε., με την εμπορευματική αμαξοστοιχία 63503 Θεσσαλονίκη-Θριάσιο της HELLENIC TRAIN Α.Ε., στις 28.2.2023, στη θέση Ευαγγελισμός του Δήμου Τεμπών Ν. Λαρίσης», στο πλαίσιο **(Α)** των με αριθμό 18/2023, 35/2023 και 22/2025 αποφάσεων της Ολομέλειας της ΡΑΣ, **(Β)** της με αριθ. πρωτ. 3402/2025 απόφασης της Προέδρου της Αρχής περί ορισμού οργάνου ακρό-

ασης και (Γ) της με αριθ. πρωτ. 3403/2025 πράξης διεξαγωγής ακρόασης.

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

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α. Του Ν. 3891/2010 (ΦΕΚ Α' 188/4.11.2010) «Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα», όπως ισχύει και ιδίως των άρθρων 3, 7, 9, 12, 17, 18, 23, 24, 28 §§5, 7 και 17 και 32 §§1, 3 και 7.

β. Του Ν. 4727/2020 (ΦΕΚ Α' 184/23.9.2020) «Ψηφιακή Διακυβέρνηση (Ενσωμάτωση στην Ελληνική Νομοθεσία της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/2102 και της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1024) - Ηλεκτρονικές Επικοινωνίες (Ενσωμάτωση στο Ελληνικό Δίκαιο της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/1972) και άλλες διατάξεις» και ιδίως των άρθρων 75, 76, 77 και 78.

γ. Του Ν. 4632/2019 (ΦΕΚ Α' 159/14.10.2019) «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις».

δ. Του Ν. 4953/2022 (ΦΕΚ Α' 135/9.7.2022) «Κύρωση της Σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές - Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία» (ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) για την ανάθεση Υποχρεώ-

σεων Δημόσιας Υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών».

ε. Της με αριθ. Φ12.1/41012/3768/21.8.2013 (ΦΕΚ Β' 2160/30.8.2013) κοινής απόφασης των υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Διαχωρισμός εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής».

στ. Της με αριθμό Φ12.1/355250 (ΦΕΚ Β' 6213/23.12.2021) κοινής απόφασης των υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών «Διαχωρισμός Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής».

ζ. Της με αριθμό 1020/9.6.2021 (ΦΕΚ Β' 2913/5.7.2021) απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ «Κανονισμός Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων».

η. Της με αριθμό Δ4δ/οικ.89995/15.12.2018 (ΦΕΚ Β' 5781/21.12.2018) κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών, Διοικητικής Ανασυγκρότησης και Υποδομών και Μεταφορών «Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.)».

θ. Της με αριθμό ΑΣ10/77243/580 (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019) «Τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως -Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών)» απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

ι. Της με αριθμό ΑΣ10/3816/44 (ΦΕΚ Β' 1341/13.4.2020) «Έγκριση Παραρτημάτων ΙΙ και ΙΙΙ του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως -Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών)» έγκρισης του Γενικού Γραμματέα Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

ια. 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 και με την κατάργηση της απόφασης 2012/757/ΕΕ».

ιβ. Της Σύστασης (ΕΕ) 2019/780 της Επιτροπής της 16^{ης} Μαΐου 2019 «σχετικά με τις πρακτικές ρυθμίσεις έκδοσης εγκρίσεων ασφάλειας στους διαχειριστές υποδομής».

ιγ. Της με αριθμό 15/4.7.2025 Πράξης του Υπουργικού Συμβουλίου (ΦΕΚ Υ.Ο.Δ.Δ. 808/7.7.2025) με αντικείμενο «Επιλογή και διορισμός Προέδρου, Αντιπροέδρου και μελών της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.)».

ιδ. Της διαδικασίας Δ-01 (ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής (ΟΣΕ Α.Ε.).

ιε. Της διαδικασίας Δ-07 (ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΚΑΙ ΑΠΕΙΛΕΣ) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) του του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής (ΟΣΕ Α.Ε.).

ιστ. Της διαδικασίας Δ-17 (ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ_Δ/7.6.2 ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ & ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΑΛΛΑΓΩΝ ΤΡΟΧΙΑΣ) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής (ΟΣΕ Α.Ε.).

ιζ. Της έγγραφης διαδικασίας του Εγχειριδίου Μηχανοδηγού (SMS/MAN/0052) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) της σιδηροδρομικής επιχείρησης HELLENIC TRAIN.

2. **Την** από 1.3.2023 χρονολογούμενη **ανακοίνωση** της σιδηροδρομικής επιχείρησης HELLENIC TRAIN Α.Ε..
3. **Τη** με αριθμό 18/1.3.2023 **απόφαση** της Ολομέλειας της ΡΑΣ (ΑΔΑ: ΡΕΔΙΟΚΠ2-Υ52) με θέμα «Διεξαγωγή αυτεπάγγελης έρευνας σχετικά με την μετωπική σύγκρουση της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62 Αθήνα-Θεσσαλονίκη με την εμπορευματική αμαξοστοιχία 63503 Θεσσαλονίκη-Θριάσιο της HELLENIC TRAIN Α.Ε. την 28.2.2023».
4. **Το** από 1.3.2023 χρονολογούμενο μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (email) της ΡΑΣ για την, προς (α) τον ΟΣΕ Α.Ε. και (β) την HELLENIC TRAIN Α.Ε. κοινοποίηση, κατ' άρθρο 5 §4 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ, αντιγράφου της ειρημένης (σχ.3) απόφασης.
5. **Το** με αριθ. πρωτ. 672/1.3.2023 **έγγραφο** της ΡΑΣ προς τον ΟΣΕ Α.Ε. και την HELLENIC TRAIN Α.Ε..
6. **Το** με αριθ. πρωτ. 687/6.3.2023 **έγγραφο** της HELLENIC TRAIN Α.Ε. με σχετικά επισυναπτόμενα στοιχεία.
7. **Το** με αριθ. πρωτ. 698/6.3.2023 **έγγραφο** του ΟΣΕ Α.Ε.
8. **Το** με αριθ. πρωτ. 703/6.3.2023 **έγγραφο** του ΟΣΕ με σχετικά επισυναπτόμενα στοιχεία.
9. **Το** με αριθ. πρωτ. 723/8.3.2023 **έγγραφο** της ΡΑΣ προς τον ΟΣΕ Α.Ε..
10. **Το** με αρ. πρωτ. 739/9.3.2023 **έγγραφο** της ΡΑΣ προς την HELLENIC TRAIN Α.Ε..
11. **Το** με αριθ. πρωτ. 763/10.3.2023 **έγγραφο** του ΟΣΕ προς τη ΡΑΣ με σχετικά επισυναπτόμενα στοιχεία.
12. **Το** με αριθ. πρωτ. 770/13.3.2023 **έγγραφο** της HELLENIC TRAIN Α.Ε. προς την ΡΑΣ.
13. **Τη** με αριθμό 24/16.3.2023 **απόφαση** της Ολομέλειας της ΡΑΣ (ΑΔΑ: ΨΖΤΝΟΚΠ2-4ΦΡ) με θέμα «Λήψη έκτακτων μέ-

τρων στο πλαίσιο της με αριθμό 18/1.3.2023 Απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ».

14. **Το** με αριθ. πρωτ. 2069/28.7.2022 **έγγραφο** του ΟΣΕ Α.Ε. προς την ΡΑΣ.
15. **Το** με αριθ. πρωτ. 916/27.3.2023 **έγγραφο** του ΟΣΕ Α.Ε. προς την ΡΑΣ.
16. **Το** με αριθ. πρωτ. 867/21.3.2023 **έγγραφο** της ΡΑΣ προς τον ΟΣΕ Α.Ε.
17. **Το** με αριθ. πρωτ. 905/24.3.2023 **έγγραφο** του ΟΣΕ Α.Ε. προς την ΡΑΣ.
18. **Το** με αριθ. πρωτ. 913/27.3.2023 **έγγραφο** της ΡΑΣ προς τον ΟΣΕ Α.Ε..
19. **Το** με αριθ. πρωτ. 958/30.3.2023 **έγγραφο** της ΡΑΣ προς τον ΟΣΕ Α.Ε.
20. **Το** με αριθ. πρωτ. 1033/6.4.2023 **έγγραφο** του ΟΣΕ Α.Ε. προς την ΡΑΣ με σχετικά επισυναπτόμενα στοιχεία.
21. **Το** με αριθ. πρωτ. 719/8.3.3023 **έγγραφο** της ΡΑΣ προς τον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών του Ν.5014/2023.
22. **Το** με αριθ. πρωτ. 1150/19.4.2023 **πόρισμα** της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας (ΜΑΣΔ) στο πλαίσιο της ειρημένης (σχ.3) απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ.
23. **Τη** με αριθ. πρωτ. 1176/21.4.2023 **εισήγηση** της (τέως) Προέδρου της ΡΑΣ προς την Ολομέλεια της Αρχής.
24. **Τη** με αριθμό 35/26.4.2023 **απόφαση** της Ολομέλειας της ΡΑΣ (ΑΔΑ: ΨΗΧΓΟΚΠ2-ΞΤΜ) με θέμα «Αυτεπάγγελτη έρευνα σχετικά με παραβάσεις κανονισμών, διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας απαιτήσεων των οικείων συστημάτων διαχείρισης ασφάλειας (ΣΔΑ), αναφορικά με τη μετωπική σύγκρουση της

επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62 Αθήνα-Θεσσαλονίκη με την εμπορευματική αμαξοστοιχία 63503 Θεσσαλονίκη-Θριάσιο της HELLENIC TRAIN Α.Ε. την 28.2.2023 στην θέση Ευαγγελισμός του Δήμου Τεμπών Ν. Λαρίσης», στο πλαίσιο της οποίας εκδόθηκαν **(Α)** η με αριθ. πρωτ. 1433/15.5.2023 απόφαση (ΑΔΑ: 90ΥΗΟΚΠ2-Χ0Κ) της (τότε) Προέδρου της Αρχής για τον ορισμού του Οργάνου Ακρόασης, **(Β)** η με αριθ. πρωτ. 1466/17.5.2023 πράξη διεξαγωγής ακρόασης της (τότε) Προέδρου της Αρχής **και (Γ)** η με αριθ. πρωτ. 1691/6.6.2023 απόφαση (ΑΔΑ: 6ΨΦΕΟΚΠ2-4ΓΗ) του (τότε) ορισθέντος Οργάνου Ακρόασης **(α)** περί αυτεπάγγελτης αναβολής συζήτησης της με αριθ. πρωτ. 1466/17.5.2023 πράξης διεξαγωγής ακρόασης και **(β)** περί έκδοσης νέας απόφασης για την νέα ημερομηνία συζήτησης.

25. Την με αριθ. πρωτ. 3707997/1.9.2025 **ανακοίνωση** του Γ.Ε.ΜΗ. **σε συνδυασμό και με (α)** τις διατάξεις των άρθρων 6 §2, 7 (με εξαίρεση τις διατάξεις των περιπτώσεων β', γ' και δ' της παραγράφου 2 του άρθρου 7) έως 21 του Ν.4601/2019, 47 επ. και 56 του Ν.5162/2024 και 3 του Ν.5167/2024 **και (β1)** το από **29.8.2025** χρονολογούμενο πρακτικό της Έκτακτης Αυτόκλητης Καθολικής Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της εταιρείας «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία», **(β2)** το από **28.8.2025** χρονολογούμενο πρακτικό της Έκτακτης Αυτόκλητης Καθολικής Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της εταιρείας «ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και **(β3)** την από **29.8.2025** χρονολογούμενη **Σύμβαση Συγχώνευσης** των εταιρειών με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και «ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ».

26. Την με αριθμό 22/2025 **απόφαση** της Ολομέλειας της ΡΑΣ με θέμα «Λήψη απόφασης για την πορεία και τον χει-

ρισμό των δύο εκκρεμών υποθέσεων ελέγχου του ΟΣΕ και της HELLENIC TRAIN (σχετ. υπ. αριθμ. πρωτ. 18/1.3.2023 και 24/16.03.2023 αποφάσεων της ΡΑΣ)».

27. **Την** με αριθ. πρωτ. 3402/2025 **πράξη** της Προέδρου της Αρχής για τον ορισμό του Οργάνου Ακρόασης.
28. **Τις** με αριθμό 5088Γ/4.11.2025 και 5091Γ/4.11.2025 **εκθέσεις επίδοσης** του δικαστικού επιμελητή της Περιφέρειας του Εφετείου Αθηνών με έδρα στο Πρωτοδικείο Αθηνών, Αθανάσιου Νικ. Μπουσδούνη, για την προς τον ΟΣΕ και την HELLENIC TRAIN αντίστοιχα επίδοση της ειρημένης (σχ.27) πράξης της Προέδρου της Αρχής.
29. **Την** με αριθ. πρωτ. 3403/2025 **πράξη διεξαγωγής ακρόασης** με αντικείμενο, τη διερεύνηση παραβάσεων κανονισμών, διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, απαιτήσεων των οικείων Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), αναφορικά με τη μετωπική σύγκρουση της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62 Αθήνα-Θεσσαλονίκη της HELLENIC TRAIN Α.Ε., με την εμπορευματική αμαξοστοιχία 63503 Θεσσαλονίκη-Θριάσιο της HELLENIC TRAIN Α.Ε., στις 28.2.2023, στη θέση Ευαγγελισμός του Δήμου Τεμπών Ν. Λαρίσης.
30. **Τις** με αριθμό 5089Γ/4.11.2025 και 5092Γ/4.11.2025 **εκθέσεις επίδοσης** του δικαστικού επιμελητή της Περιφέρειας του Εφετείου Αθηνών με έδρα στο Πρωτοδικείο Αθηνών, Αθανάσιου Νικ. Μπουσδούνη, για την προς τον ΟΣΕ και την HELLENIC TRAIN αντίστοιχα επίδοση της ειρημένης (σχ.29) πράξης διεξαγωγής ακρόασης.
31. **Το** με αριθ. πρωτ. 3478/7.11.2025 **έγγραφο** του ΟΣΕ Α.Ε. προς την ΡΑΣ με αίτημα αναβολής της αναφερόμενης στην ειρημένη (σχ.29) πράξη ημερομηνίας διεξαγωγής (17.11.2025) της ακρόασης.

- 32. Το** με αριθ. πρωτ. 3489/7.11.2025 **έγγραφο** της HELLENIC TARIN προς την ΡΑΣ με αίτημα αναβολής της αναφερόμενης στην ειρημένη (σχ.29) πράξη ημερομηνίας διεξαγωγής (17.11.2025) της ακρόασης.
- 33. Την** με αριθμό 24/2025 **απόφαση** της Ολομέλειας της ΡΑΣ με θέμα «Λήψη απόφασης επί της αυτεπάγγελης έρευνας και της στις 10.7.2023 διεξαχθείσας ακρόασης του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή «ΟΣΕ Α.Ε.» με θεματικό αντικείμενο τη διερεύνηση παραβάσεων κανονισμών, διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, απαιτήσεων των οικείων Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), αναφορικά με την αξιολόγηση των στοιχείων και των προτεινόμενων από τον ΟΣΕ Α.Ε. μέτρων αποκατάστασης στο πλαίσιο εφαρμογής **(α)** της με αριθμό 24/16.3.2023 απόφασης της Ολομέλειας της Αρχής με θέμα ``Λήψη έκτακτων μέτρων στο πλαίσιο της με αριθμό 18/1.3.2023 απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ``, **(β)** της με αριθμό 52/19.6.2023 απόφασης της Ολομέλειας της Αρχής με θέμα ``Παράταση της ισχύος των ληφθέντων με τη με αριθμό 24/2023 Απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ έκτακτων μέτρων στο πλαίσιο της με αριθμό 18/1.3.2023 απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ`` και **(γ)** της με αριθμό 22/16.10.2025 απόφασης της Ολομέλειας της Αρχής».
- 34. Την** με αριθ. πρωτ. 3601/13.11.2025/29.9.2022 **εγκριτική απόφαση** του αρμόδιου Οργάνου Ακρόασης (σχ.27) επί των

από 6.11.2025 χρονολογούμενων έγγραφων αιτημάτων (σχ.31 και σχ.32) αναβολής διεξαγωγής ακρόασης.

35. Το με αριθ. πρωτ. 3750/27.11.2025 υπόμνημα της HELLENIC TRAIN Α.Ε. και των πέντε (5) συνημμένων σε αυτό εγγράφων.
36. Το με αριθ. πρωτ. 3783/27.11.2025 υπόμνημα του ΟΣΕ Α.Ε..
37. Τα πρακτικά της στις **27.11.2025** διεξαχθείσας συνεδρίασης της Επιτροπής Ακροάσεων της ΡΑΣ.
38. Το με αριθ. πρωτ. 4100/17.12.2025 συμπληρωματικό υπόμνημα της HELLENIC TRAIN Α.Ε..
39. Την με αριθμό 5173Γ/13.11.2025 έκθεση επίδοσης του δικαστικού επιμελητή της Περιφέρειας του Εφετείου Αθηνών με έδρα στο Πρωτοδικείο Αθηνών, Αθανάσιου Νικ. Μπουσδούνη, για την προς τον ΟΣΕ επίδοση της ειρημένης (σχ.33) απόφασης.
40. Την με αριθμό RL01-2025 έκθεση του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..
41. Την από 5.1.2026 πρόσκληση συνεδρίασης του Οργάνου Ακρόασης (σχ.27) της ΡΑΣ.
42. Το με αριθ. πρωτ. 39/7.1.2026 πόρισμα του Οργάνου Ακρόασης (σχ.27) της ΡΑΣ.
43. Την από 7.1.2026 χρονολογούμενη εισήγηση της Προέδρου της ΡΑΣ προς την Ολομέλεια.

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ:

Ι. ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΥΤΕΠΑΓΓΕΛΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

- Ια. Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της, ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας (Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών κατά τα ειδικότερα αναφερόμενα στο άρθρο 68 του Ν. 4632/2019), η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συνεκτιμώντας τη σοβαρότητα και ιδιαιτερότητα του σιδηροδρομικού ατυχήματος και τη διακύβευση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών

με τη με αριθ. 18/1.3.2023 απόφασή της (σχ.3 και σχ.4), αποφάσισε, κατ' άρθρο 5 του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής, τη διεξαγωγή αυτεπάγγελτης έρευνας, αναφορικά με τη μετωπική σύγκρουση της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62 Αθήνα-Θεσσαλονίκη με την εμπορευματική αμαξοστοιχία 63503 Θεσσαλονίκη-Θριάσιο, της HELLENIC TRAIN Α.Ε., την 28.2.2023, στη θέση Ευαγγελισμός του Δήμου Τεμπών Ν. Λαρίσης, με ειδικό αντικείμενο τον έλεγχο 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.

- Ιβ.** Ακολουθώντας, στο πλαίσιο εφαρμογής της ειρημένης απόφασης με το με αριθ. πρωτ. 672/1.3.2023 έγγραφό της (σχ.5), η ΜΑΣΔ, λόγω της πολυπλοκότητας του συμβάντος, ζήτησε από τον ΟΣΕ Α.Ε. και την HELLENIC TRAIN Α.Ε. το αργότερο εντός σαράντα οκτώ (48) ωρών από τη λήψη της προαναφερθείσας επιστολής, και προκειμένου να διεξαχθεί η εν λόγω αυτεπάγγελτη έρευνα, την προσκομιδή των εδώ αναφερόμενων εγγράφων, και ειδικότερα: **(1)** τα δελτία έλξης και τα φύλλα πορείας των δύο αμαξοστοιχιών, **(2)** τα αποδεικτικά κατάρτισης του σταθμάρχη και του προσωπικού συνοδείας της επιβατικής αμαξοστοιχίας, **(3)** αντίγραφα κυκλοφοριακών εντύπων και υποδειγμάτων καθώς και καταχωρήσεων σε τηρούμενα βιβλία, **(4)** τυχόν απομαγνητοφωνημένες συνομιλίες μεταξύ μηχανοδηγών, συνοδών, σταθμαρχών, κλειδούχων ή/και υπευθύνων κέντρου ελέγχου κυκλοφορίας, **(5)** τα σχετικά τηλεγραφήματα σύμφωνα με τον Γενικό Κανονισμό Κίνησης (σχ.1θ) και **(6)** οποιοδήποτε έγγραφο ή στοιχείο που να αποδεικνύει την τήρηση των, στη με αριθμό 18/1.3.2023 α-

πόφαση της ΡΑΣ (σχ.3) για τον αυτεπάγγελτο έλεγχο, αναφερόμενων διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, ενώ, με τα με αριθ. πρωτ. 723/8.3.2023 (σχ.9) και 739/9.3.2023 (σχ.10) έγγραφά της απευθυνόμενα προς τον ΟΣΕ Α.Ε. και την HELLENIC TRAIN Α.Ε. αντίστοιχα, ζήτησε να τής γνωστοποιηθούν όλες οι πληροφορίες και τα σχετικά έγγραφα οι οποίες είναι απαραίτητες για τη διεξαγωγή της ενλόγω αυτεπάγγελτης έρευνας. Όλα τα παραπάνω έγγραφα και στοιχεία ζητήθηκαν από τους ελεγχόμενους στο πλαίσιο εφαρμογής **αφενός μεν** του άρθρου 7 του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής (σχ.1ζ), **και αφετέρου**, των άρθρων 28 §5, 32 §§1 και 2 του Ν.3891/2010 (σχ.1α) και 79 §1γ) του Ν.4632/2019 (σχ.1γ).

- Ιγ. Ο ΟΣΕ Α.Ε. με τα με αριθ. πρωτ. 698/6.3.2023. (σχ.7), 703/6.3.2023 (σχ.8) και 763/10.3.2023 (σχ.11) γνωστοποίησε στην Αρχή τα σχετικά με το ελεγχόμενο συμβάν έγγραφα στοιχεία, ενώ, η HELLENIC TRAIN Α.Ε. με τα με αριθ. πρωτ. 687/6.3.2023 (σχ.6) και 770/13.3.2023 (σχ.12) γνωστοποίησε στην Αρχή τα σχετικά με το ελεγχόμενο συμβάν έγγραφα στοιχεία που την αφορούν.
- Ιδ. Η ΜΑΣΔ, στο πλαίσιο εφαρμογής της ανωτέρω απόφασης (σχ.3), με την ολοκλήρωση της εξέτασης των αυτεπαγγέλτως ερευνώμενων περιστατικών και έπειτα από συγκέντρωση και μελέτη όλων των σχετικών εγγράφων και στοιχείων, υπέβαλε το με αριθ. 1150/19.4.2023 πόρισμά της (σχ.22), σύμφωνα με το άρθρο 5 §5 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ στην Πρόεδρο της Αρχής, με την εκτίμηση ότι υφίστανται παραβάσεις της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, **και ειδικότερα**:

(Α) Αναφορικά με τον ΟΣΕ Α.Ε:

(Α1) Παράβαση των διατάξεων του άρθρου 65 §§2 και 6 (Πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρω-

παϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11^{ης} Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν. 4632/2019, σε συνδυασμό και με τον Εκτελεστικό Κανονισμό 2019/773, διότι δεν προσκομίστηκε για τον σταθμάρχη υπηρεσίας του ΣΣ Λάρισας (ο οποίος είχε υπηρεσία κατά το χρονικό διάστημα επέλευσης των εδώ αυτεπαγγέλτως ελεγχόμενων από την Αρχή γεγονότων) **η**, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σχετικού οδηγού σπουδών, για σωστή και ολοκληρωμένη Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας με κωδικούς ΚΠ 22075 (Σταθμάρχες ΑΘΗΝΑ) και ΚΠ 22076 (Σταθμάρχες ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ), **σχετική βεβαίωση επιτυχούς παρακολούθησης** του ανωτέρω προγράμματος και ως εκ τούτου **δεν πιστοποιούνται** (με σχετικές βεβαιώσεις των αρμόδιων υπηρεσιών του ΟΣΕ Α.Ε.) **(Α)** οι υπηρεσίες κατάρτισης του ενλόγω σταθμάρχη, οι οποίες, πρέπει να περιλαμβάνουν **(Α1)** εκπαίδευση για τις απαραίτητες γνώσεις, **(Α2)** κανόνες και διαδικασίες λειτουργίας, **(Α3)** σηματοδότηση και σύστημα ελέγχου - χειρισμού, καθώς και **(Α4)** οι διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που ισχύουν για τα εκτελούμενα δρομολόγια.

(Α2) Παράβαση της διαδικασίας Δ-01 (ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) καθόσον, δεν τηρήθηκαν από τον ΟΣΕ Α.Ε., τα προβλεπόμενα αφενός μεν, στην παράγραφο **7.3.2.2** (ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ) της ενλόγω διαδικασίας διότι, **δεν τεκμηριώθηκε** **η**, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σχετικού οδηγού σπουδών, σωστή και ολοκληρωμένη Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας με κωδικούς ΚΠ 22075 (Σταθμάρχες ΑΘΗΝΑ) και ΚΠ 22076 (Σταθμάρχες ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ), αφού, από την ανάλυση των στοιχείων δεν δύναται να εξαχθεί ασφαλές συμπέρασμα (πρβλ. σχ.25), ότι ο ενλόγω σταθμάρχης (ΣΣ Λάρισας) ολοκλήρωσε τον προβλε-

πόμενο Β' κύκλο θεωρητικής εκπαίδευσης (177 ωρών) που αναφέρεται (στον οικείο Οδηγό) ότι θα διεξαγόταν μετά την ολοκλήρωση του Α' κύκλου εκπαίδευσης (535 ωρών), και μάλιστα, παράλληλα με την Πρακτική Εκπαίδευση των 75 υποχρεωτικών ημερών, δεδομένου, ότι δεν προσκομίστηκαν κρίσιμα αποδεικτικά έγγραφα και στοιχεία από τα οποία να προκύπτουν με σαφήνεια και πληρότητα: **(α)** τα υπογεγραμμένα φύλλα παρουσίας των εκπαιδευομένων κατά τον Α' κύκλο της θεωρητικής εκπαίδευσης στο πρόγραμμα της Θεσσαλονίκης για τις ημερομηνίες 13.8.22, 24.8.22, 30.8.22, 31.8.22, 9.9.22, 17.9.2022 και 7.10.22 και στο πρόγραμμα της Αθήνας για τις 13.8.22, **(β)** ο τρόπος υλοποίησης των υπολειπόμενων ωρών θεωρητικής εκπαίδευσης, ο οποίος ενσωματώθηκε στην πρακτική εκπαίδευση (Β' κύκλο εκπαίδευσης), **(γ)** οι βεβαιώσεις των αρμόδιων Επιθεωρήσεων περί ολοκλήρωσης του Β' Κύκλου θεωρητικής εκπαίδευσης (177 ωρών) και **(δ)** οι βεβαιώσεις πιστοποίησης περί ολοκλήρωσης της πρακτικής εκπαίδευσης (75 ημερών), και αφετέρου, στην παράγραφο **7.4.1** (ΠΡΟΣΛΗΨΗ, ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΘΕΣΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ) διότι, δεν ανέθεσε στον ενλόγω σταθμάρχη (ΣΣ Λάρισας) σταδιακά τα καθήκοντα κρίσιμης σημασίας.

(Α3) Παράβαση της διαδικασίας Δ-07 (ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΚΑΙ ΑΠΕΙΛΕΣ) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) σχετικά με το νέο ανθρώπινο δυναμικό καθόσον, ο ΟΣΕ Α.Ε. δεν προέβη στην ενδεδειγμένη διαχείριση των κινδύνων σχετικά με την πρόσληψη και εκπαίδευση του ενλόγω σταθμάρχη (ΣΣ Λάρισας).

(Α4) Παράβαση της διαδικασίας Δ-17 (ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ/7.6.2 ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ & ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΑΛΛΑΓΩΝ ΤΡΟΧΙΑΣ) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), καθόσον, ο ενλόγω σταθμάρ-

χης (ΣΣ Λάρισας) δεν φρόντισε (στις 28.2.2023) ως όφειλε (αναφορικά με το εδώ ελεγχόμενο συμβάν) για την ομαλή διεξαγωγή της κυκλοφορίας και τις απαραίτητες διευθετήσεις αλλαγών τροχιάς.

(Α5) Παράβαση του άρθρου 5§54 ζ (Χειρισμός των αλλαγών τροχιάς) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1θ) διότι, ο σταθμάρχης υπηρεσίας (ΣΣ Λάρισας) δεν προέβη, ως όφειλε, στην επαναφορά στην κανονική θέση (ευθεία) των κλειδιών μετά τη διέλευση της κατερχόμενης αμαξοστοιχίας 2597 και πριν δώσει εντολή αναχώρησης στην επιβατική αμαξοστοιχία IC62/Αθήνα-Θεσσαλονίκη, με αποτέλεσμα η τελευταία να κινηθεί αντίθετα στη γραμμή καθόδου, αντί να κινηθεί κανονικά στη γραμμή ανόδου.

(Α6) Παράβαση του άρθρου 117 (Έξοδος ή διέλευση αμαξοστοιχιών από τους σταθμούς) §1170 α και γ (Ενέργεια Σταθμάρχη. Προετοιμασία διαδρομής) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1θ) διότι, ο σταθμάρχης υπηρεσίας (ΣΣ Λάρισας) **(i)** δεν όρισε, ως όφειλε, στον αρμόδιο Ελιγμοδηγό ή Κλειδούχο τη διαδρομή την οποία έπρεπε να ακολουθήσει η επιβατική αμαξοστοιχία IC62/Αθήνα-Θεσσαλονίκη κατά την έξοδό της από τον ΣΣ Λάρισας και **(ii)** δεν βεβαιώθηκε, αναφορικά με το εάν οι αλλαγές τροχιάς από τις οποίες διήλθε η επιβατική αμαξοστοιχία IC62 είχαν διευθετηθεί, ώστε η εν λόγω αμαξοστοιχία να ακολουθήσει την ορισθείσα από αυτόν (Σταθμάρχη ΣΣ Λάρισας) διαδρομή.

(Α7) Παράβαση της παραγράφου 11 (ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗΣ ΣΗΜΑΤΟΣ/ΕΝΔΕΙΞΗΣ ΣΤΑΣΗΣ) του Προσαρτήματος Β (Κοινοί επιχειρησιακοί κανόνες) του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 16ης Μαΐου 2019 σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρω-

παϊκής Ένωσης και με την κατάργηση της απόφασης 2012/757/ΕΕ, διότι, ο σταθμάρχης υπηρεσίας (ΣΣ Λάρισας) δεν παρείχε στον μηχανοδηγό της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62/Αθήνα-Θεσσαλονίκη ολοκληρωμένες, σωστές και πλήρεις οδηγίες σχετικά με την κίνηση της ενλόγω επιβατικής αμαξοστοιχίας, δηλαδή, ότι αυτή (επιβατική αμαξοστοιχία IC62/Αθήνα-Θεσσαλονίκη) δεν θα κινηθεί στη γραμμή ανόδου αλλά στη γραμμή καθόδου.

(Β) Αναφορικά με τη HELLENIC TRAIN Α.Ε.:

(Β1) Παράβαση του άρθρου 120 (Στελέχωση των κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των μηχανοδηγών) §1204 του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1θ) διότι, οι μηχανοδηγοί της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62/Αθήνα-Θεσσαλονίκη μόλις αντιλήφθηκαν ότι η ενλόγω αμαξοστοιχία ακολούθησε, λόγω του τρόπου διευθέτησης των αλλαγών από το προσωπικό της Υποδομής (σταθμάρχη ΣΣ Λάρισας), διαφορετική πορεία από αυτή που αντιστοιχούσε στο δρομολόγιο της αμαξοστοιχίας, δηλαδή, ότι κινούνταν στην γραμμή καθόδου αντί της γραμμής ανόδου (αντίθετη γραμμή), δεν προέβησαν, ως όφειλαν, άμεσα **(i)** σε στάθμευση της αμαξοστοιχίας και **(ii)** σε συνεννόηση με τον Σταθμάρχη (ΣΣ Λάρισας) ή τον Κεντρικό Χειριστή.

(Β2) Παράβαση του άρθρου 24 (ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΑΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΗΣ ΑΝΤΙΘΕΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ) §§153 και 154 της Έγκρισης παραρτημάτων II και III του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1ι) διότι, οι μηχανοδηγοί της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62/Αθήνα-Θεσσαλονίκη δεν ανήγγειλαν, ως όφειλαν, στον σταθμάρχη του ΣΣ Λάρισας την αναχώρηση της ενλόγω αμαξοστοιχίας επί αντίθετης γραμμής με το περιεχόμενο που αυτή (αγγελία αναχώρησης) προσδιορίζεται στην ενλόγω διάτα-

ξη (Προς σταθμό...Αμαξ...από Σταθμό...επί αντίθετης γραμμής, ακριβώς (ώρα)).

(B3) Παράβαση της έγγραφης διαδικασίας του Εγχειριδίου Μηχανοδηγού (SMS/MAN/0052) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), και ειδικότερα της παραγράφου **4.1.12** «Ανωμαλίες Σε Σηματοδότηση για Μόνιμες εγκαταστάσεις σηματοδοτούμενης αντίθετης κυκλοφορίας», καθόσον, η εν λόγω διαδικασία όχι μόνο καλύπτει τις προαναφερόμενες (υπό στοιχεία Β1 και Β2) απαιτήσεις του Γενικού Κανονισμού Κίνησης, αλλά και δεν εφαρμόστηκε από τους μηχανοδηγούς της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62/Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

(B4) Παράβαση της έγγραφης διαδικασίας του Εγχειριδίου Μηχανοδηγού (SMS/MAN/0052) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), και ειδικότερα της παραγράφου **4.1.14** «Άμεσες Ενέργειες για την Πρόληψη Κινδύνου κατά Αμαξοστοιχιών», διότι, οι μηχανοδηγοί της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62/Αθήνα-Θεσσαλονίκη όταν αντιλήφθηκαν ότι αναχώρησαν επί αντίθετης γραμμής και ως εκ τούτου διέτρεχαν άμεσο κίνδυνο, δεν έλαβαν, ως όφειλαν, άμεσα μέτρα για να σταματήσουν την αμαξοστοιχία, ήτοι, να προβούν σε άμεση στάθμευση με ταυτόχρονη (άμεση) ειδοποίηση του ρυθμιστή σηματοδότησης (σταθμάρχη ΣΣ Λάρισας).

(B5) Παράβαση της έγγραφης διαδικασίας του Εγχειριδίου Μηχανοδηγού (SMS/MAN/0052) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), και ειδικότερα της παραγράφου **4.1.20** «Ανωμαλίες και συμβάντα τα οποία δυνητικά μπορεί να επηρεάσουν την ασφάλεια της κυκλοφορίας, για τα οποία ο μηχανοδηγός οφείλει να ενημερώσει και το Κ.Ε.Κ.», διότι, οι μηχανοδηγοί της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62/Αθήνα-Θεσσαλονίκη όταν αντιλήφθηκαν ότι αναχώρησαν επί αντίθετης γραμμής και ως εκ τούτου βρέθηκαν σε κατά-

σταση η οποία εμπίπτει στις κατηγορίες των Σιδηροδρομικών Περιστατικών Ασφάλειας, κατά τα ειδικότερα αναφερόμενα στην ενλόγω παράγραφο, δεν προέβησαν, ως όφειλαν, στην άμεση ενημέρωση του Κέντρου Ελέγχου Κυκλοφορίας (Κ.Ε.Κ.) της HELLENIC TRAIN Α.Ε..

(Β6) Παράβαση της παραγράφου 14 (ΑΜΕΣΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΤΑ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ) του Προσαρτήματος Β (Κοινοί επιχειρησιακοί κανόνες) του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 16ης Μαΐου 2019 σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με την κατάργηση της απόφασης 2012/757/ΕΕ, διότι, οι μηχανοδηγοί της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62/Αθήνα-Θεσσαλονίκη όταν αντιλήφθηκαν ότι αναχώρησαν επί αντίθετης γραμμής και ως εκ τούτου αντιλήφθηκαν ότι η αμαξοστοιχία διατρέχει κίνδυνο, όφειλαν άμεσα, αφενός μεν, να σταματήσουν την αμαξοστοιχία, και αφετέρου, να ειδοποιήσουν τον ρυθμιστή σηματοδότησης για τον κίνδυνο.

- Ιε.** Σε συνέχεια του προαναφερόμενο Πορίσματος (σχ.22) και κατόπιν της με αριθ. πρωτ. 1176/21.4.2023 (σχ.23) Εισήγησης της (τότε) Προέδρου προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ, εκδόθηκε η με αριθ. 35/26.4.2023 Απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής (σχ.24) για την κλήση σε ακρόαση της **(α)** της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» και **(β)** του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ Α.Ε.».

- Ιστ.** Στο πλαίσιο της με αριθμό 35/2023 (σχ.24) απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ εκδόθηκαν **(Α)** η με αριθ. πρωτ. 1433/15.5.2023 απόφαση (ΑΔΑ: 90ΥΗΟΚΠ2-Χ0Κ) της (τότε) Προέδρου της Αρχής για τον ορισμού του Οργάνου Ακρόασης, **(Β)** η με αριθ. πρωτ. 1466/17.5.2023 πράξη διεξαγωγής ακρόασης της (τότε) Προέδρου της Αρχής **και** **(Γ)** η με αριθ. πρωτ. 1691/6.6.2023 απόφαση (ΑΔΑ: 6ΨΦΕΟΚΠ2-4ΓΗ) του (τότε) ορισθέντος Οργάνου Ακρόασης **(α)** περί αυτεπάγγελτης, κατ' εφαρμογή του άρθρου 14 §1 εδάφιο α του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής (σχ.1ζ), αναβολής συζήτησης της με αριθ. πρωτ. 1466/17.5.2023 πράξης διεξαγωγής ακρόασης και **(β)** περί έκδοσης νέας απόφασης για την νέα ημερομηνία συζήτησης.
- Ιζ. Ωστόσο**, επειδή η ανωτέρω ακρόαση δεν πραγματοποιήθηκε, η νέα Ολομέλεια της ΡΑΣ (σχ.1ιγ) με τη με αριθμό 22/2025 απόφασή της (σχ.26), αποφάσισε, μεταξύ άλλων, τη συνέχιση της διαδικασίας ακρόασης επί της ειρημένου πορίσματος (σχ.22) και της σχετικής με αυτό με αριθμό 35/2023 απόφασης (σχ.24) της Αρχής, εξουσιοδοτώντας την νέα Πρόεδρο της ΡΑΣ να προβεί στις απαραίτητες, σύμφωνα με τον Κανονισμό Ακροάσεων της Αρχής (σχ.1γ), ενέργειες.
- Ιη.** Σε συνέχεια των ανωτέρω, με τη με αριθ. πρωτ. 3403/31.10.2025 Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης της Προέδρου της ΡΑΣ (σχ.29), η οποία επιδόθηκε νομότυπα και εμπρόθεσμα στην HELLENIC TRAIN Α.Ε. και στον ΟΣΕ Α.Ε. (σχ.30) ορίστηκε η διενέργεια ακρόασης **(α)** της σιδηροδρομικής επιχείρησης HELLENIC TRAIN Α.Ε. (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) και **(β)** του ΟΣΕ Α.Ε. ενώπιον της ορισθείσας Τριμελούς Επιτροπής Ακρόασης της ΡΑΣ (σχ.27 και σχ.28) για τις **17.11.2025**, οπότε και αναβλήθηκε (σχ.34), κατόπιν σχετικών έγγραφων αιτημάτων των καλουμένων (σχ.31 και σχ.32), για τις **27.11.2025**.

- Ιθ.** Πριν τη διεξαγωγή της ακρόασης **(α)** η HELLENIC TRAIN Α.Ε. κατέθεσε το με αριθ. πρωτ. 3750/2025 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.35) καθώς και τα συνημμένα με αυτό πέντε (5) έγγραφα **και (β)** ο ΟΣΕ Α.Ε. κατέθεσε το με αριθ. πρωτ. 3789/2025 έγγραφο υπόμνημά του (σχ.36), ενώ, περαιτέρω, δήλωσαν ρητά, κατ' εφαρμογή του άρθρου 16 §2 εδάφιο α' του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής (σχ.1ζ), ότι **δεν επιθυμούν** την προφορική συζήτηση της υπόθεσής τους κατά την ημερομηνία **(27.11.2025)** διεξαγωγής της ακρόασης. Επιπρόσθετα, η HELLENIC TRAIN κατέθεσε το με αριθ. πρωτ. 4100/17.12.2025 συμπληρωματικό υπόμνημά της (σχ.38), προβάλλοντας πρόσθετους ισχυρισμούς ενώπιον της Αρχής.
- Ιι.** Μετά την ολοκλήρωση της ειρημένης ακροαματικής διαδικασίας, η Επιτροπή Ακροάσεων της ΡΑΣ στις 7.1.2026 (σχ.41) συνήλθε σε διάσκεψη, και αφού, έλαβε υπόψη τα στοιχεία του φακέλου της κρινόμενης υπόθεσης και τα υπομνήματα που υπέβαλαν οι ελεγχόμενες επιχειρήσεις (διαχειριστής υποδομής και σιδηροδρομική επιχείρηση), διατύπωσε το με αριθ. πρωτ. 39/7.1.2026 (σχ.42) πόρισμά της, το οποίο υπέβαλε στην Ολομέλεια της ΡΑΣ, σύμφωνα με τα άρθρα 25 και 26 του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής, για την έκδοση σχετικής με την υπόθεση απόφασης.

II. Η ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

- IIα.** Η εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» που εδρεύει στην Αθήνα (Λ. Συγγρού 41 & Πετμεζά αριθ. 13) αποτελεί τον βασικό πάροχο σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στην Ελλάδα χρησιμοποιώντας το εθνικό δίκτυο και την εν γένει σιδηροδρομική υποδομή η οποία ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο, έναντι τελών

χρήσης της εν λόγω σιδηροδρομικής υποδομής, καταβαλλόμενων στην εταιρεία-Διαχειριστή του δικτύου, ΟΣΕ Α.Ε..

ΙΙβ. Η HELLENIC TRAIN Α.Ε. πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., ιδρύθηκε το 2005, ως θυγατρική εταιρεία του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ Α.Ε.) κατά ποσοστό 100%, έπειτα από το διαχωρισμό των δραστηριοτήτων διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής από τις δραστηριότητες των (επιβατικών και εμπορευματικών) σιδηροδρομικών μεταφορών. Το 2007 απορρόφησε την εταιρεία ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε. (η οποία διαχειριζόταν τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο της Αθήνας), προσθέτοντας στο αντικείμενό της τη διαχείριση και λειτουργία των προαστιακών γραμμών. Το 2008 η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αποσχίσθηκε από τον Όμιλο ΟΣΕ, καθώς η ΟΣΕ Α.Ε. μεταβίβασε το σύνολο των μετοχών τις οποίες κατείχε επί του μετοχικού κεφαλαίου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο Ελληνικό Δημόσιο. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ λειτούργησε ως ανεξάρτητη εταιρεία με μοναδικό μέτοχο το Ελληνικό Δημόσιο μέχρι και το 2013, οπότε το σύνολο των μετοχών της περιήλθε στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου («ΤΑΙΠΕΔ»).

ΙΙγ. Τον Σεπτέμβριο του 2017 ολοκληρώθηκε η πώληση και μεταβίβαση του 100% των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην ιταλική εταιρεία Ferrovie dello Stato Italiane SpA (εν συντομία «FSI»). Η τελευταία ανήκει κατά 100% στο Ιταλικό Δημόσιο και είναι η μητρική του διεθνούς Ομίλου εταιρειών FSI ο οποίος δραστηριοποιείται στους κλάδους των εμπορευματικών μεταφορών (κυρίως σιδηροδρομικών), των επιβατικών μεταφορών (οδικών και σιδηροδρομικών, σε Ιταλία, Γερμανία, Γαλλία, Ελλάδα, Ηνωμένο Βασίλειο και Ολλανδία) και συναφών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένης της υπηρεσίας συντήρησης τροχαίου υλικού. Ο Όμιλος FSI απασχολεί πάνω από 75.000 εργαζόμενους, ενώ σε ετήσια βάση εξυπηρετεί 830 εκ. επιβάτες και μεταφέρει 50 εκ. τόνους εμπορευμάτων.

ΙΙδ. Στις 31.12.2019, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ συγχώνευσε δι' απορρόφησης την (πρώην) εταιρεία με την επωνυμία «Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Α.Ε.» και το διακριτικό τίτλο «ΕΕΣΣΤΥ ΑΕ». Η ΕΕΣΣΤΥ αποτελεί συνέχεια της πρώην Γενικής Διεύθυνσης Συντήρησης Τροχαίου Υλικού του ΟΣΕ, από τον οποίο αποσχίσθηκε το 2013 επί σκοπώ αποκρατικοποίησης, μέσω της μεταβίβασης του συνόλου του μετοχικού της κεφαλαίου στο ΤΑΙΠΕΔ (680/2019 Απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού - ΦΕΚ Β'4771/24.12.2019). Η ΕΕΣΣΤΥ ήταν Υπεύθυνος για τη Συντήρηση Τροχαίου Υλικού Φορέας (ΥΣΦ), δραστηριοποιούμενη κυρίως, στην παροχή υπηρεσιών συντήρησης, επισκευής και ανακατασκευής τροχαίου και λοιπού σιδηροδρομικού υλικού και άλλων μέσων σταθερής τροχιάς και αποτελώντας τον μοναδικό πάροχο υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού στη Χώρα.

ΙΙε. (Α) Με τη με αριθ. πρωτ. 2632684/1.7.2022 Ανακοίνωση του Γ.Ε.ΜΗ. (σχ. 2 - Απόφαση Γ.Ε.ΜΗ. 6390-1.7.2022), εγκρίθηκε η τροποποίηση του άρθρου 1 (επωνυμία) του καταστατικού της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και καταχωρίστηκε στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο το νέο κείμενο καταστατικού της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN Α.Ε.». Σύμφωνα με το καταστατικό της, σκοπός της εν λόγω σιδηροδρομικής επιχείρησης είναι: **«α.** Η παροχή υπηρεσιών έλξης για την σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών. **β.** Η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση αστικών, προαστιακών, περιφερειακών, υπεραστικών και διεθνών επιβατικών και εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών, καθώς και μεταφορών με πάσης φύσεως συστήματα σταθερής τροχιάς. **γ.** Η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση αστικών, προαστιακών, περιφερειακών, υπεραστικών και διεθνών λεωφορειακών επιβατικών και ε-

μπορευματικών μεταφορών, στην ημεδαπή ή την αλλοδαπή. **δ.** Η ίδρυση και λειτουργία γραφείων γενικού τουρισμού της αλλοδαπής ή της ημεδαπής, καθώς και η πρακτόρευση μεταφορικών εταιρειών και γραφείων γενικού τουρισμού. **ε.** Η παροχή πάσης φύσεως υπηρεσιών διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics), καθώς και κάθε δραστηριότητα σχετιζόμενη με τη διαχείριση εφοδιαστικής αλυσίδας, όπως ενδεικτικώς, η πρακτόρευση, φύλαξη, διαλογή, ποιοτικός έλεγχος, ετικετοκόλληση, παλετοποίηση και κατασκευή, αγορά ή μίσθωση και διατήρηση των απαιτούμενων εγκαταστάσεων (όπως ενδεικτικώς αποθηκών και ειδικών κατασκευών), καθώς και κάθε είδους εξοπλισμού (όπως ενδεικτικώς οχημάτων, μηχανημάτων και λογισμικού) για την παροχή των υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας και των συναφών υπηρεσιών. **στ.** Η οργάνωση, εκμετάλλευση και παροχή υπηρεσιών κατάκλισης και εστίασης επιβατών. **ζ.** Η οργάνωση και λειτουργία εργασιών κατασκευής, επισκευής και συντήρησης του τροχαίου υλικού. **η.** Η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση μεταφορών οι οποίες αποσκοπούν στη βελτίωση της συμπληρωματικότητας του συστήματος μεταφορών της χώρας και στην αρτιότερη εξυπηρέτηση του κοινού. **θ.** Η ανάπτυξη κάθε άλλης δραστηριότητας που αποσκοπεί στην ανάπτυξη του μεταφορικού έργου και την άρτια εξυπηρέτηση του κοινού, όπως η παροχή υπηρεσιών τουριστικού χαρακτήρα, η εκτέλεση διαμεταφορικού έργου, η θέση σε λειτουργία και η εκμετάλλευση τηλεπικοινωνιακού δικτύου, η κατασκευή έργων σχετικών με την εκπλήρωση του σκοπού της. **ι.** Η παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών και η εκπόνηση μελετών σχετικών με τις δραστηριότητές της. **ια.** Η παροχή πάσης φύσεως υπηρεσιών τουριστικών λεωφορείων. **ιβ.** Η παροχή πάσης φύσεως υπηρεσιών οδικών

εμπορευματικών μεταφορών. **ΙΥ.** Η διενέργεια κάθε άλλης συναφούς εργασίας ή δραστηριότητας άμεσα ή έμμεσα σχετιζόμενης με το σκοπό της Εταιρείας, όπως αυτός οριοθετείται με το παρόν και τη σχετική νομοθεσία, για την οποία ήθελε αποφασίσει νομίμως το Διοικητικό Συμβούλιο. **ΙΔ.** Η παροχή υπηρεσιών συντήρησης, επισκευής και ανακατασκευής τροχαίου και λοιπού σιδηροδρομικού υλικού και άλλων μέσων σταθερής τροχιάς, **ΙΕ.** Η διαχείριση ή/και εκμίσθωση σε τρίτους τροχαίου υλικού είτε ιδιόκτητου είτε εξ ονόματος άλλων, συμπεριλαμβανομένου τροχαίου υλικού που τυχόν της ανατεθεί από το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει του άρθρου 23 του Ν. 4111/13. Για την εκπλήρωση του σκοπού της, η Εταιρεία μπορεί να ιδρύει θυγατρικές εταιρείες, να εξαγοράζει ή να συμμετέχει σε οποιαδήποτε επιχείρηση, οποιουδήποτε εταιρικού τύπου, κοινοπραξία ή συνεταιρισμό, με όμοιους ή παρεμφερείς με τους πιο πάνω σκοπούς, να εκχωρεί μέρος των δραστηριοτήτων της, να συνεργάζεται ή να συνεταιρίζεται με οποιοδήποτε νομικό ή φυσικό πρόσωπο, συνεταιρισμούς ή Κοινοπραξίες με οποιονδήποτε τρόπο, να ιδρύει υποκαταστήματα, γραφεία στο εσωτερικό ή το εξωτερικό, να αντιπροσωπεύει οποιαδήποτε επιχείρηση αλλοδαπή ή ημεδαπή με όμοιους ή παρεμφερείς σκοπούς, να συνάπτει συμβάσεις προς εξεύρεση οικονομικών πόρων, να εκδίδει δάνεια με ανώνυμες ομολογίες, να αναθέτει σε τρίτους οποιοδήποτε έργο, προμήθεια, να εποπτεύει και συντονίζει τις απαιτούμενες εργασίες, να αποκτά ή να διαθέτει τα περιουσιακά της στοιχεία, κινητά, ακίνητα ή δικαιώματα, με αγορά, πώληση, απαλλοτρίωση, ανταλλαγή ή με οιονδήποτε άλλο νόμιμο τρόπο, να εκμισθώνει, υπεκμισθώνει, παραχωρεί ή εκχωρεί τη χρήση αυτών σε οιοδήποτε τρίτο, φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή Οργανισμούς Τοπικής Αυτο-

διοίκησης ή Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου ή φορέα του Δημόσιου Τομέα, να μισθώνει, υπομισθώνει ή να αποδέχεται την παραχώρηση χρήσης αυτών, με κάθε νόμιμο τρόπο, από οιονδήποτε τρίτο και γενικότερα να προβαίνει σε οποιαδήποτε εργασία, για την εκπλήρωση του πιο πάνω σκοπού της».

(Β) Τέλος, με τον Ν.4953/2022 (σχ.1δ) κυρώθηκε, σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό (ΕΕ) 1370/2007 και τον Ν.3891/2010 (σχ.1α), η σύμβαση μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της HELLENIC TRAIN Α.Ε. αναφορικά με την ανάθεση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ) επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών.

III. Ο ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

IIIα. Η εταιρεία με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ ΑΕ» ιδρύθηκε το 1970 ως δημόσια επιχείρηση με τη μορφή ανώνυμης εταιρείας και εδρεύει στην Αθήνα (οδός Καρόλου 1-3). Ο ΟΣΕ είναι Διαχειριστής της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής και αρμόδιος για την εκτέλεση των αναπτυξιακών έργων υποδομής. Ειδικότερα, στα καθήκοντα του ΟΣΕ περιλαμβάνονται η διαχείριση και εκμετάλλευση της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, η ευθύνη της κατασκευής νέας υποδομής, η συντήρηση και λειτουργία της υφιστάμενης υποδομής, η διαχείριση των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, η κατανομή της χωρητικότητας του δικτύου στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και η διαχείριση υπηρεσιών όπως επιβατικών σταθμών, τερματικών σταθμών μεταφοράς φορτίου, σταθμών διαλογής, εγκαταστάσεων σχηματισμού συρμών, εγκαταστάσεων ανεφοδιασμού. Η κατασκευή νέας υποδομής εκτελείται, κατά κύριο λόγο, από

τη θυγατρική εταιρία του ομίλου ΟΣΕ με την επωνυμία «ΕΡΓΑ ΟΣΕ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ», η οποία διαχειρίζεται έργα του επενδυτικού προγράμματος του ΟΣΕ και ιδιαίτερα εκείνα τα οποία συγχρηματοδοτούνται από προγράμματα της ΕΕ.

IIIβ. Ο ΟΣΕ συνιστά μονομετοχική εταιρεία του Δημοσίου, αναπτύσσει δραστηριότητα κοινής ωφέλειας και λειτουργεί με διοικητική, νομική και οικονομική αυτοτέλεια υπό την εποπτεία του Κράτους και σύμφωνα με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας.

IIIγ. Στο πλαίσιο της λειτουργίας του ο ΟΣΕ έχει, σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις, την ευθύνη για τη λειτουργία, τη συντήρηση, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση της σιδηροδρομικής υποδομής στο δίκτυο, καθώς και την ευθύνη για τη συμμετοχή στην ανάπτυξή της, σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζει το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, στο πλαίσιο της γενικής πολιτικής του για την ανάπτυξη και τη χρηματοδότηση της υποδομής. Ως διαχειριστής της Σιδηροδρομικής Υποδομής, ο ΟΣΕ ασκεί τη διαχείριση και εκμετάλλευση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής και έχει ιδίως την ευθύνη κατασκευής νέας υποδομής, συντήρησης και λειτουργίας της υφιστάμενης υποδομής, διαχείρισης των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, καθώς και όσων αρμοδιοτήτων προβλέπονται από την εθνική και κοινοτική νομοθεσία για το διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής.

IIIδ. Σύμφωνα με την με αριθ. πρωτ. 3707997/1.9.2025 ανακοίνωση του Γ.Ε.ΜΗ. (σχ.25) **σε συνδυασμό και με (α)** τις διατάξεις των άρθρων 6 §2, 7 *(με εξαίρεση τις διατάξεις των περιπτώσεων β', γ' και δ' της παραγράφου 2 του άρθρου 7)* έως 21 του Ν.4601/2019, 47 επ. και 56 του Ν.5162/2024 και 3 του Ν.5167/2024 **και (β1)** το από **29.8.2025** χρονολογούμενο

πρακτικό της Έκτακτης Αυτόκλητης Καθολικής Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της εταιρείας «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία», (β2) το από 28.8.2025 χρονολογούμενο πρακτικό της Έκτακτης Αυτόκλητης Καθολικής Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της εταιρείας «ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και (β3) την από 29.8.2025 χρονολογούμενη Σύμβαση Συγχώνευσης των εταιρειών με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και «ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» πραγματοποιήθηκε, αφενός μεν η συγχώνευση της ανώνυμης εταιρείας «ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» με την ανώνυμη εταιρεία «ΟΣΕ Α.Ε.» με απορρόφηση της πρώτης από την δεύτερη, και αφετέρου, (1) τροποποιήθηκαν, σύμφωνα με τα οριζόμενα στον Ν.4972/2022 και στον Ν.5167/2024 (όπως τροποποιήθηκε με τον Ν.5220/2025), τα άρθρα 2 και 5 του Καταστατικού της ΟΣΕ Α.Ε. και (2) τροποποιήθηκε η επωνυμία της εταιρείας σε «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» με διακριτικό τίτλο «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Α.Ε.» και υπαλλακτικά «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή «ΟΣΕ Α.Ε.».

IV. ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ-ΟΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΡΑΣ

(Α) Η ΡΑΣ συστάθηκε με τον Ν. 3891/2010 (ΦΕΚ Α' 188/4.11.2010), ο οποίος διέπει την εν γένει οργάνωση και λειτουργία της (βλ. άρθρα 22 έως 34Α). Αποτελεί τον αρμόδιο ρυθμιστικό φορέα για την ελληνική σιδηροδρομική αγορά, καθώς εποπτεύει και ελέγχει την εν λόγω σιδηροδρομική αγορά ώστε αυτή να λειτουργεί υπό καθεστώς ελεύθερου ανταγωνισμού, να μην υφίστανται διακρίσεις εις βάρος σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (ελληνικών ή αλλοδαπών) οι οποίες ήδη δραστηριοποιούνται ή ενδιαφέρονται να δραστηριοποιηθούν στην Ελλάδα, και εν γένει να διασφαλίζεται πλήρως η τήρηση

της κείμενης (εθνικής και ενωσιακής) σιδηροδρομικής νομοθεσίας, απευθύνοντας οδηγίες ή συστάσεις, επιβάλλοντας κυρώσεις και λαμβάνοντας κάθε πρόσφορο μέτρο, όπου και όταν αυτό απαιτείται, είτε αυτεπάγγελτα είτε κατόπιν υποβολής ενώπιόν της σχετικής καταγγελίας ή προσφυγής.

(Β) Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 28 (Αρμοδιότητες της Ρ.Α.Σ.) του Ν.3891/2010 (σχ.1α), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, η ΡΑΣ είναι ο ρυθμιστικός φορέας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα και έχει, μεταξύ άλλων, τις ακόλουθες αρμοδιότητες: **«1.** Ασκει τις αρμοδιότητες που εκάστοτε επιφυλάσσει η ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία για το ρυθμιστικό φορέα στις σιδηροδρομικές μεταφορές αυτεπαγγέλτως ή κατόπιν προσφυγής. [...] **5.** Έχει το δικαίωμα να ζητήσει σχετικές πληροφορίες από τον Διαχειριστή Υποδομής, τους αιτούντες και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται, οι οποίες πρέπει να παρέχονται χωρίς άσκοπη καθυστέρηση. [...]. **7.** Παρακολουθεί τις εξελίξεις στη σιδηροδρομική αγορά και μπορεί να αποφασίζει αυτεπαγγέλτως τη λήψη μέτρων, ώστε να αποφεύγονται πιθανές δυσμενείς εξελίξεις. Κάθε απόφαση της είναι δεσμευτική για τους αποδέκτες της και υπόκειται στα ένδικα μέσα που προβλέπονται κατά την κείμενη νομοθεσία. [...]. **17.** Απευθύνει οδηγίες ή συστάσεις και επιβάλλει κυρώσεις σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 32 και 33 του παρόντος νόμου. **18.** Διεξάγει ακροάσεις, είτε αυτεπαγγέλτως είτε κατόπιν έγγραφης καταγγελίας οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον, για τη διαπίστωση παραβάσεων διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, καθώς και για κάθε άλλη περίπτωση για την οποία ρητά δίδεται σχετική αρμοδιότητα με τον παρόντα νόμο. **19.** Εκδίδει τον Κανονισμό Ακροάσεων, ο οποίος ρυθμίζει τα θέματα σχετικά με τη διεξαγωγή αυτών, σε εφαρμογή των αρμοδιοτή-

των της, σύμφωνα με τον παρόντα νόμο. **20.** Εκδίδει κανονιστικές και ατομικές διοικητικές πράξεις με τις οποίες ρυθμίζεται κάθε διαδικασία και θέμα σε σχέση με τις αρμοδιότητες της. [...].».

(Γ) Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 32 (Διοικητικές Κυρώσεις) του Ν.3891/2010 (σχ.1α), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι «**1.** Σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του ν. 3891/2010, [...], της σχετικής με τις αρμοδιότητες της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, των συστάσεων της Ρ.Α.Σ. για συμμόρφωση, των όρων των αδειών που χορηγούνται, καθώς και σε περίπτωση παράλειψης ή μη προσήκουσας παροχής πληροφοριών σε σχετικό νόμιμο αίτημα της, η Ρ.Α.Σ. κοινοποιεί στο υπαίτιο πρόσωπο τη διαπίστωση της παράβασης και του παρέχει τη δυνατότητα να εκθέσει τις απόψεις του στο πλαίσιο σχετικής ακρόασης και να αποκαταστήσει τη νομιμότητα εντός εύλογου χρονικού διαστήματος. **2.** Η Ρ.Α.Σ. μπορεί με ειδικά αιτιολογημένη απόφαση της και ύστερα από προηγούμενη ακρόαση των ενδιαφερομένων να απαιτήσει την παύση της παράβασης είτε αμέσως είτε εντός εύλογου χρονικού διαστήματος και να λαμβάνει κατάλληλα και αναλογικά μέτρα που αποβλέπουν στην εξασφάλιση της συμμόρφωσης και να επιβάλλει στο υπαίτιο πρόσωπο μία ή περισσότερες από τις παρακάτω κυρώσεις: α) Σύσταση για συμμόρφωση σε συγκεκριμένη διάταξη της νομοθεσίας με προειδοποίηση επιβολής προστίμων σε περίπτωση υποτροπής. β) Πρόστιμο έως το 15% του ετήσιου κύκλου εργασιών της υπαίτιας επιχείρησης κατά την τρέχουσα ή την προηγούμενη της παράβασης χρήση [...]. **7.** Σε εξαιρετικές περιπτώσεις και όταν η Ρ.Α.Σ. έχει αποχρώσεις ενδείξεις ότι η παράβαση όρων της κείμενης σιδηροδρομικής νομοθεσίας ενέχει άμεση, σοβαρή

και επικείμενη απειλή για τη δημόσια ασφάλεια, τη δημόσια τάξη ή τη δημόσια υγεία ή θα προξενήσει σοβαρά οικονομικά ή λειτουργικά προβλήματα στη λειτουργία της αγοράς των σιδηροδρόμων, μπορεί να λαμβάνει έκτακτα προσωρινά μέτρα προς αντιμετώπιση της κατάστασης, πριν τη λήψη οριστικής απόφασης, η οποία λαμβάνεται μετά από ακρόαση της ενδιαφερόμενης επιχείρησης. Η απόφαση της Ρ.Α.Σ. περί των προσωρινών μέτρων είναι άμεσα εκτελεστή και μπορεί να επιβάλει διοικητικό πρόστιμο μέχρι εκατό χιλιάδες (100.000) ευρώ για κάθε ημέρα μη συμμόρφωσης. Στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση παρέχεται στη συνέχεια δυνατότητα να εκθέσει τις απόψεις της και να προτείνει μέτρα αποκατάστασης. Εάν αυτά κριθούν επαρκή ή με την οριστική της απόφαση η Ρ.Α.Σ. ανακαλεί τα προσωρινά μέτρα και επικυρώνει τα προτεινόμενα από την επιχείρηση μέτρα αποκατάστασης. Τα προσωρινά μέτρα της Ρ.Α.Σ. έχουν ισχύ διάρκειας έως τριών (3) μηνών, η οποία, σε περιπτώσεις μη ολοκλήρωσης των διαδικασιών συμμόρφωσης, μπορεί να παραταθεί για ακόμη τρεις (3) μήνες [...].».

(Δ) Επιπρόσθετα, σύμφωνα με το άρθρο 56 §1 (Ρόλος των παραγόντων του σιδηροδρομικού συστήματος στην ανάπτυξη και στη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11^{ης} Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) **του Ν. 4632/2019** (σχ.1γ), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 59 §1 του Ν. 4850/2021 και ισχύει, ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι: **«1. Με σκοπό την ανάπτυξη και βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων: [...] δ) διασφαλίζει ότι την ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος και τον**

έλεγχο των σχετικών κινδύνων αναλαμβάνουν ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, καθένας για το τμήμα του συστήματος που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του, επιβάλλοντάς τους την υποχρέωση: [...]

ββ) να εφαρμόζουν τους ενωσιακούς και τους εθνικούς κανόνες. [...]».

(Ε) Επιπρόσθετα, σύμφωνα με το άρθρο 68 (Καθήκοντα) του ίδιου, όπως παραπάνω (σχ.1γ) νόμου ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι: **«1.** Ως εθνική αρχή ασφάλειας ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διαθέτει την απαραίτητη εσωτερική και εξωτερική οργανωτική ικανότητα από άποψη ανθρώπινων και υλικών πόρων. Είναι ανεξάρτητη ως προς την οργάνωση, τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστή υποδομής, αιτούντα ή αναθέτοντα φορέα και από οποιονδήποτε φορέα αναθέτοντα δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών. 2. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αναλαμβάνει και ασκεί τα εξής καθήκοντα: α) ...[...] στ) την υποστήριξη του Οργανισμού κατά την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας που χορηγούνται σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 62, ζ) την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας που έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 62, η) την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση εγκρίσεων ασφάλειας που έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με το άρθρο 64, θ) την παρακολούθηση, προώθηση και, όπου απαιτείται, επιβολή και επικαιροποίηση του ρυθμιστικού πλαισίου ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος εθνικών κανόνων, ι) την εποπτεία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής σύμφωνα με

το άρθρο 69, [...]. **3.** Τα καθήκοντα που προβλέπονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου δεν μεταβιβάζονται ούτε ανατίθενται βάσει υπεργολαβίας σε οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση ή αναθέτοντα φορέα», ενώ, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 69 (Εποπτεία) του ίδιου νόμου (σχ.1γ) ορίζεται ρητά, ότι **«1. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εποπτεύει τη συνεχή συμμόρφωση με την επιβαλλόμενη από το νόμο υποχρέωση για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και το διαχειριστή υποδομής να χρησιμοποιούν σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας**, όπως αναφέρεται στο άρθρο 61. Για τον σκοπό αυτό, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εφαρμόζει τις αρχές που ορίζονται στις σχετικές ΚΜΑ για την εποπτεία, όπως αναφέρονται στην περίπτωση γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 58, μεριμνώντας ώστε στις δραστηριότητες εποπτείας να περιλαμβάνεται, ιδίως, **η εξακρίβωση ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής εφαρμόζουν: α)** το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας προς παρακολούθηση της αποδοτικότητάς του, **β)** τα ατομικά ή μερικά στοιχεία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων, της παροχής συντήρησης και υλικού και της χρήσης εργολάβων, προς παρακολούθηση της αποδοτικότητάς τους, γ) τις σχετικές ΚΜΑ που αναφέρονται στο άρθρο 58. Οι σχετικές με το παρόν στοιχείο δραστηριότητες εποπτείας εφαρμόζονται και στους υπεύθυνους για τη συντήρηση φορείς, κατά περίπτωση. 2 [...] **8.** Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, όταν ελέγχει την αποδοτικότητα των συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, μπορεί να λαμβάνει υπόψη τις επιδόσεις ασφάλειας των παραγόντων, όπως αναφέ-

ρεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 56 και, κατά περίπτωση, των κέντρων κατάρτισης που αναφέρονται στον ν. 3911/2011, στο βαθμό που οι δραστηριότητές τους επηρεάζουν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Η παρούσα διάταξη ισχύει με την επιφύλαξη της ευθύνης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 56. [...] **10. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να απευθύνει προειδοποιήσεις** προς τον διαχειριστή υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης αυτών με τις υποχρεώσεις τους, όπως αυτές αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου. [...]».

(ΣΤ) **Εξάλλου, σύμφωνα με άρθρο 70** (Αρχές για τη λήψη αποφάσεων) του ίδιου, όπως παραπάνω, νόμου (σχ.1γ) προβλέπεται ότι: «1. [...] **2. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει το δικαίωμα να διενεργεί** όλες τις επιθεωρήσεις, τους ελέγχους και τις έρευνες που απαιτούνται για την εκπλήρωση των καθηκόντων της και έχει πρόσβαση σε όλα τα σχετικά έγγραφα, καθώς και στους χώρους, τις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, καθώς και, εφόσον απαιτείται, οποιουδήποτε παράγοντα που αναφέρεται στο άρθρο 56. **3. Οι αποφάσεις της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων υπόκεινται στα ένδικα βοηθήματα** του άρθρου 34 του ν. 3891/2010. [...]».

(Ζ) **Επίσης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στη διάταξη του άρθρου 79** (Κυρώσεις) του Ν. 4632/2019 (σχ.1γ) προβλέπεται ρητά, μεταξύ άλλων, ότι: «1. **Στις περιπτώσεις παραβάσεων των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται στο δεύτερο μέρος του παρόντος νόμου, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της και**

ύστερα από προηγούμενη κλήση για παροχή εξηγήσεων των ενδιαφερομένων, μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Β' 3080/2013), να επιβάλλει διοικητικές κυρώσεις στο Διαχειριστή Υποδομής, στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και στον υπεύθυνο φορέα συντήρησης. **Οι διοικητικές κυρώσεις είναι οι εξής:** [...], **β) για τη μη συμμόρφωση προς τις συστάσεις που εκδίδονται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και τις συστάσεις ασφάλειας που εκδίδονται από την Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων επιβάλλεται πρόστιμο δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ, στ) για τη μη συμμόρφωση στο άρθρο 65 επιβάλλεται πρόστιμο είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ, [...], η) για τη μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις με το οικείο σύστημα διαχείρισης ασφάλειας του Διαχειριστή Υποδομής και των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων επιβάλλεται πρόστιμο είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ, [...].** **2.** Στις περιπτώσεις πολλαπλών παραβάσεων των διατάξεων του δεύτερου μέρους, **καθώς και σε περιπτώσεις που δεν εμπίπτουν σαφώς σε μία από τις κατηγορίες των περιπτώσεων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου επιβάλλεται πρόστιμο το οποίο δεν υπερβαίνει αθροιστικά το ποσό των εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ.** **3.** Στις περιπτώσεις υποτροπής το επιβληθέν πρόστιμο διπλασιάζεται και ανακαλείται για έναν (1) έως τρεις (3) μήνες το πιστοποιητικό ασφάλειας ή η έγκριση ασφάλειας. **4.** Για τον καθορισμό του προστίμου λαμβάνεται υπόψη, μεταξύ άλλων, η φύση, η σοβαρότητα και η διάρκεια της παράβασης. **5. Οι πιο πάνω αναφερόμενες διοικητικές κυρώσεις επιβάλλονται πέραν των οποιωνδήποτε ποινικών, αστικών ή άλλων κυρώσεων που προβλέπονται από άλλες διατάξεις.** Τα πρόστιμα εισπράτ-

τονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα περί Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων και αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού [...]».

(Η) **Τέλος**, η εσωτερική διάρθρωση και η λειτουργία της ΡΑΣ, καθώς και η διαχείριση των πόρων της, διέπονται από τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ (σχ.1η), ο οποίος έχει εκδοθεί δυνάμει του άρθρου 31 §1 του Ν. 3891/2010, ενώ η διαδικασία ακρόασης ενώπιον της ΡΑΣ ρυθμίζεται από τον σχετικό Κανονισμό Ακροάσεων (σχ.1ζ), ο οποίος έχει εκδοθεί δυνάμει του άρθρου 28 §19 του Ν.3891/2010. Στο πλαίσιο της άσκησης των αρμοδιοτήτων της, η ΡΑΣ μετέχει σε διεθνή δίκτυα συνεργασίας, και ειδικότερα, στο Δίκτυο των Εθνικών Φορέων Επιβολής του Κανονισμού (ΕΚ) 782/2021 (National Enforcement Body-NEB), στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA), στο Ανεξάρτητο Δίκτυο Ρυθμιστών για το Σιδηρόδρομο (IRG-Rail), στο Δίκτυο Οικονομικών Ρυθμιστικών Αρχών του ΟΟΣΑ (Network of Economic Regulators-NER), στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ανταγωνισμού (ECN), στο δίκτυο των Ευρωπαϊκών Ρυθμιστικών Φορέων Σιδηροδρόμου (ENRRB), στο Δίκτυο Εθνικών Αρχών Ασφάλειας (NSA) και στη Διεθνή Ένωση Διασύνδεσης των Κρατικών Σωμάτων Επιθεωρητών Ασφάλειας (ILGGRI).

V. ΟΙ ΕΡΕΥΝΟΜΕΝΕΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ

Στο πλαίσιο εφαρμογής της με αριθμό 18/1.3.2023 απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ (σχ.3-ΑΔΑ: ΡΕΔΙΟΚΠ2-Υ52) με θέμα «Διεξαγωγή αυτεπάγγελτης έρευνας σχετικά με την μετωπική σύγκρουση της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62 Αθήνα-Θεσσαλονίκη με την εμπορευματική αμαξοστοιχία 63503 Θεσσαλονίκη-Θριάσιο της HELLENIC TRAIN Α.Ε. την 28.2.2023».

και λαμβάνοντας υπόψη, αφενός μεν, το σχετικό πόρισμα της αρμόδιας Μονάδας της Αρχής (σχ.22), και αφετέρου, όλα τα σχετικά έγγραφα και στοιχεία σε συνδυασμό και με τα άρθρα 2 §2 περιπτώσεις (α) και (δ) και 5 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ **διαπιστώθηκαν**, σύμφωνα με τη με αριθμό 35/2023 απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής (σχ.24) σε συνδυασμό και με τη με αριθ. πρωτ. 3403/2025 πράξη διεξαγωγής ακρόασης (σχ.29, πρβλ. σχ.24Β)

(Α) Αναφορικά με τον ΟΣΕ Α.Ε.:

(Α1) Παράβαση των διατάξεων του άρθρου 65 §§2 και 6 (Πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11^{ης} Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν. 4632/2019, σε συνδυασμό και με τον Εκτελεστικό Κανονισμό 2019/773, διότι δεν προσκομίστηκε για τον σταθμάρχη υπηρεσίας του ΣΣ Λάρισας (ο οποίος είχε υπηρεσία κατά το χρονικό διάστημα επέλευσης των εδώ αυτεπαγγέλτως ελεγχόμενων από την Αρχή γεγονότων) **η**, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σχετικού οδηγού σπουδών, για σωστή και ολοκληρωμένη Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας με κωδικούς ΚΠ 22075 (Σταθμάρχες ΑΘΗΝΑ) και ΚΠ 22076 (Σταθμάρχες ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ), **σχετική βεβαίωση επιτυχούς παρακολούθησης** του ανωτέρω προγράμματος και ως εκ τούτου **δεν πιστοποιούνται** (με σχετικές βεβαιώσεις των αρμόδιων υπηρεσιών του ΟΣΕ Α.Ε.) **(Α)** οι υπηρεσίες κατάρτισης του ενλόγω σταθμάρχη, οι οποίες, πρέπει να περιλαμβάνουν **(Α1)** εκπαίδευση για τις απαραίτητες γνώσεις, **(Α2)** κανόνες και διαδικασίες λειτουργίας, **(Α3)** σηματοδότηση και σύστημα ελέγχου - χειρισμού, καθώς και **(Α4)** οι διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που ισχύουν για τα εκτελούμενα δρομολόγια.

(Α2) Παράβαση της διαδικασίας Δ-01 (ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) καθόσον, δεν τηρήθηκαν από τον ΟΣΕ Α.Ε., τα προβλεπόμενα αφενός μεν, στην παράγραφο **7.3.2.2** (ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ) της ενλόγω διαδικασίας διότι, **δεν τεκμηριώθηκε** η, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σχετικού οδηγού σπουδών, σωστή και ολοκληρωμένη Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας με κωδικούς ΚΠ 22075 (Σταθμάρχες ΑΘΗΝΑ) και ΚΠ 22076 (Σταθμάρχες ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ), αφού, από την ανάλυση των στοιχείων δεν δύναται να εξαχθεί ασφαλές συμπέρασμα (πρβλ. σχ.25), ότι ο ενλόγω σταθμάρχης (ΣΣ Λάρισας) ολοκλήρωσε τον προβλεπόμενο Β' κύκλο θεωρητικής εκπαίδευσης (177 ωρών) που αναφέρεται (στον οικείο Οδηγό) ότι θα διεξαγόταν μετά την ολοκλήρωση του Α' κύκλου εκπαίδευσης (535 ωρών), και μάλιστα, παράλληλα με την Πρακτική Εκπαίδευση των 75 υποχρεωτικών ημερών, δεδομένου, ότι δεν προσκομίστηκαν κρίσιμα αποδεικτικά έγγραφα και στοιχεία από τα οποία να προκύπτουν με σαφήνεια και πληρότητα: **(α)** τα υπογεγραμμένα φύλλα παρουσίας των εκπαιδευομένων κατά τον Α' κύκλο της θεωρητικής εκπαίδευσης στο πρόγραμμα της Θεσσαλονίκης για τις ημερομηνίες 13.8.22, 24.8.22, 30.8.22, 31.8.22, 9.9.22, 17.9.2022 και 7.10.22 και στο πρόγραμμα της Αθήνας για τις 13.8.22, **(β)** ο τρόπος υλοποίησης των υπολειπόμενων ωρών θεωρητικής εκπαίδευσης, ο οποίος ενσωματώθηκε στην πρακτική εκπαίδευση (Β' κύκλο εκπαίδευσης), **(γ)** οι βεβαιώσεις των αρμόδιων Επιθεωρήσεων περί ολοκλήρωσης του Β' Κύκλου θεωρητικής εκπαίδευσης (177 ωρών) και **(δ)** οι βεβαιώσεις πιστοποίησης περί ολοκλήρωσης της πρακτικής εκπαίδευσης (75 ημερών), και αφετέρου, στην παράγραφο **7.4.1** (ΠΡΟΣΛΗΨΗ, ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ

ΚΑΙ ΑΝΑΘΕΣΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ) διότι, δεν ανέθεσε στον ενλόγω σταθμάρχη (ΣΣ Λάρισας) σταδιακά τα καθήκοντα κρίσιμης σημασίας.

(Α3) Παράβαση της διαδικασίας Δ-07 (ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΚΑΙ ΑΠΕΙΛΕΣ) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) σχετικά με το νέο ανθρώπινο δυναμικό καθόσον, ο ΟΣΕ Α.Ε. δεν προέβη στην ενδεδειγμένη διαχείριση των κινδύνων σχετικά με την πρόσληψη και εκπαίδευση του ενλόγω σταθμάρχη (ΣΣ Λάρισας).

(Α4) Παράβαση της διαδικασίας Δ-17 (ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ_Δ/7.6.2 ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ & ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΑΛΛΑΓΩΝ ΤΡΟΧΙΑΣ) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), καθόσον, ο ενλόγω σταθμάρχης (ΣΣ Λάρισας) δεν φρόντισε (στις 28.2.2023) ως όφειλε (αναφορικά με το εδώ ελεγχόμενο συμβάν) για την ομαλή διεξαγωγή της κυκλοφορίας και τις απαραίτητες διευθετήσεις αλλαγών τροχιάς.

(Α5) Παράβαση του άρθρου 5§54 ζ (Χειρισμός των αλλαγών τροχιάς) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1θ) διότι, ο σταθμάρχης υπηρεσίας (ΣΣ Λάρισας) δεν προέβη, ως όφειλε, στην επαναφορά στην κανονική θέση (ευθεία) των κλειδιών μετά τη διέλευση της κατερχόμενης αμαξοστοιχίας 2597 και πριν δώσει εντολή αναχώρησης στην επιβατική αμαξοστοιχία IC62/Αθήνα-Θεσσαλονίκη, με αποτέλεσμα η τελευταία να κινηθεί αντίθετα στη γραμμή καθόδου, αντί να κινηθεί κανονικά στη γραμμή ανόδου.

(Α6) Παράβαση του άρθρου 117 (Έξοδος ή διέλευση αμαξοστοιχιών από τους σταθμούς) §1170 α και γ (Ενέργεια Σταθμάρχη. Προετοιμασία διαδρομής) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1θ) διότι, ο σταθμάρχης υπηρεσίας (ΣΣ Λάρισας) **(i)** δεν όρισε, ως όφειλε, στον αρμόδιο Ελιγμοδηγό ή Κλειδούχο τη διαδρομή την οποία έπρεπε να α-

κολουθήσει η επιβατική αμαξοστοιχία IC62/Αθήνα-Θεσσαλονίκη κατά την έξοδό της από τον ΣΣ Λάρισας και (ii) δεν βεβαιώθηκε, αναφορικά με το εάν οι αλλαγές τροχιάς από τις οποίες διήλθε η επιβατική αμαξοστοιχία IC62 είχαν διευθετηθεί, ώστε η εν λόγω αμαξοστοιχία να ακολουθήσει την ορισθείσα από αυτόν (Σταθμάρχη ΣΣ Λάρισας) διαδρομή.

(Α7) Παράβαση της παραγράφου 11 (ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗΣ ΣΗΜΑΤΟΣ/ΕΝΔΕΙΞΗΣ ΣΤΑΣΗΣ) του Προσαρτήματος Β (Κοινοί επιχειρησιακοί κανόνες) του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 16ης Μαΐου 2019 σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με την κατάργηση της απόφασης 2012/757/ΕΕ, διότι, ο σταθμάρχης υπηρεσίας (ΣΣ Λάρισας) δεν παρείχε στον μηχανοδηγό της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62/Αθήνα-Θεσσαλονίκη ολοκληρωμένες, σωστές και πλήρεις οδηγίες σχετικά με την κίνηση της εν λόγω επιβατικής αμαξοστοιχίας, δηλαδή, ότι αυτή (επιβατική αμαξοστοιχία IC62/Αθήνα-Θεσσαλονίκη) δεν θα κινηθεί στη γραμμή ανόδου αλλά στη γραμμή καθόδου.

(Β) Αναφορικά με τη HELLENIC TRAIN Α.Ε.:

(Β1) Παράβαση του άρθρου 120 (Στελέχωση των κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των μηχανοδηγών) §1204 του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1θ) διότι, οι μηχανοδηγοί της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62/Αθήνα-Θεσσαλονίκη μόλις αντιλήφθηκαν ότι η εν λόγω αμαξοστοιχία ακολούθησε, λόγω του τρόπου διευθέτησης των αλλαγών από το προσωπικό της Υποδομής (σταθμάρχη ΣΣ Λάρισας), διαφορετική πορεία από αυτή που αντιστοιχούσε στο δρομολόγιο της αμαξοστοιχίας, δηλαδή, ότι κινούνταν στην γραμμή καθό-

δου αντί της γραμμής ανόδου (αντίθετη γραμμή), δεν προέβησαν, ως όφειλαν, άμεσα **(i)** σε στάθμευση της αμαξοστοιχίας και **(ii)** σε συνεννόηση με τον Σταθμάρχη (ΣΣ Λάρισας) ή τον Κεντρικό Χειριστή.

(B2) Παράβαση του άρθρου 24 (ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΑΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΗΣ ΑΝΤΙΘΕΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ) §§153 και 154 της Έγκρισης παραρτημάτων II και III του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1i) διότι, οι μηχανοδηγοί της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62/Αθήνα-Θεσσαλονίκη δεν ανήγγειλαν, ως όφειλαν, στον σταθμάρχη του ΣΣ Λάρισας την αναχώρηση της ενλόγω αμαξοστοιχίας επί αντίθετης γραμμής με το περιεχόμενο που αυτή (αγγελία αναχώρησης) προσδιορίζεται στην ενλόγω διάταξη (Προς σταθμό...Αμαξ...από Σταθμό...επί αντίθετης γραμμής, ακριβώς (ώρα)).

(B3) Παράβαση της έγγραφης διαδικασίας του Εγχειριδίου Μηχανοδηγού (SMS/MAN/0052) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), και ειδικότερα της παραγράφου **4.1.12** «Ανωμαλίες Σε Σηματοδότηση για Μόνιμες εγκαταστάσεις σηματοδοτούμενης αντίθετης κυκλοφορίας», καθόσον, η ενλόγω διαδικασία όχι μόνο καλύπτει τις προαναφερόμενες (υπό στοιχεία B1 και B2) απαιτήσεις του Γενικού Κανονισμού Κίνησης, αλλά και δεν εφαρμόστηκε από τους μηχανοδηγούς της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62/Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

(B4) Παράβαση της έγγραφης διαδικασίας του Εγχειριδίου Μηχανοδηγού (SMS/MAN/0052) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), και ειδικότερα της παραγράφου **4.1.14** «Άμεσες Ενέργειες για την Πρόληψη Κινδύνου κατά Αμαξοστοιχιών», διότι, οι μηχανοδηγοί της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62/Αθήνα-Θεσσαλονίκη όταν αντιλήφθηκαν ότι αναχώρησαν επί αντίθετης γραμμής και ως εκ τούτου διέ-

τρεχαν άμεσο κίνδυνο, δεν έλαβαν, ως όφειλαν, άμεσα μέτρα για να σταματήσουν την αμαξοστοιχία, ήτοι, να προβούν σε άμεση στάθμευση με ταυτόχρονη (άμεση) ειδοποίηση του ρυθμιστή σηματοδότησης (σταθμάρχη ΣΣ Λάρισας).

(Β5) Παράβαση της έγγραφης διαδικασίας του Εγχειριδίου Μηχανοδηγού (SMS/MAN/0052) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), και ειδικότερα της παραγράφου **4.1.20** «Ανωμαλίες και συμβάντα τα οποία δυνητικά μπορεί να επηρεάσουν την ασφάλεια της κυκλοφορίας, για τα οποία ο μηχανοδηγός οφείλει να ενημερώσει και το Κ.Ε.Κ.», διότι, οι μηχανοδηγοί της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62/Αθήνα-Θεσσαλονίκη όταν αντιλήφθηκαν ότι αναχώρησαν επί αντίθετης γραμμής και ως εκ τούτου βρέθηκαν σε κατάσταση η οποία εμπίπτει στις κατηγορίες των Σιδηροδρομικών Περιστατικών Ασφάλειας, κατά τα ειδικότερα αναφερόμενα στην ενλόγω παράγραφο, δεν προέβησαν, ως όφειλαν, στην άμεση ενημέρωση του Κέντρου Ελέγχου Κυκλοφορίας (Κ.Ε.Κ.) της HELLENIC TRAIN Α.Ε..

(Β6) Παράβαση της παραγράφου 14 (ΑΜΕΣΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΤΑ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ) του Προσαρτήματος Β (Κοινοί επιχειρησιακοί κανόνες) του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 16ης Μαΐου 2019 σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με την κατάργηση της απόφασης 2012/757/ΕΕ, διότι, οι μηχανοδηγοί της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62/Αθήνα-Θεσσαλονίκη όταν αντιλήφθηκαν ότι αναχώρησαν επί αντίθετης γραμμής και ως εκ τούτου αντιλήφθηκαν ότι η αμαξοστοιχία διατρέχει κίνδυνο, όφειλαν άμεσα, αφενός μεν, να σταματήσουν την αμαξοστοιχία,

και αφετέρου, να ειδοποιήσουν τον ρυθμιστή σηματοδότησης για τον κίνδυνο.

VI. ΟΙ ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΙ ΤΩΝ ΑΥΤΕΠΑΓΓΕΛΤΩΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ (ΟΣΕ Α.Ε. ΚΑΙ HELLENIC TRAIN Α.Ε.)

VIα. Ο ΟΣΕ Α.Ε. αρνείται και αντικρούει τις προαναφερόμενες και από την Αρχή διαπιστωθείσες πλημμέλειές του (σχ.24 σε συνδυασμό και με σχ.29) και με το έγγραφο υπόμνημά του (σχ.36) αλλά και με τα με αυτό επικαλούμενα έγγραφα και στοιχεία **ισχυρίζεται, αφενός μεν**, την έλλειψη αρμοδιότητας της Αρχής ως προς τον έλεγχο τήρησης της σιδηροδρομικής νομοθεσίας αναφορικά με το συγκεκριμένο σιδηροδρομικό δυστύχημα (Τέμπη 28.2.2023), **και αφετέρου, όχι μόνο (αα)** την άρτια και πλήρη θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση των σταθμαρχών, **(ββ)** την μη υπαγωγή της βασικής εκπαίδευσης του προσωπικού κλάδου κυκλοφορίας του Οργανισμού (ΟΣΕ) στις διατάξεις του άρθρου 65 του Ν.4632/2019 καθώς και την, ως εκ τούτου, μη υποχρέωση έκδοσης βεβαίωσης επιτυχούς παρακολούθησης, **(γγ)** την πλήρη τήρηση της διαδικασίας Δ-01 (ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ) του οικείου ΣΔΑ, αλλά και την εφαρμογή **(δδ)** της αρχής ne bis in idem και **(εε)** του τεκμηρίου αθωότητας και την εξ' αυτών απορρέουσα υποχρέωση της Αρχής να απέχει από τον έλεγχο της προκείμενης υπόθεσης έως ότου ολοκληρωθεί αμετάκλητα η ποινική διαδικασία που έχει σχηματιστεί σύμφωνα με την με αριθμό Φ 2023/49α' -ΕΓ-23/3 δικογραφίας της Εισαγγελίας Εφετών Λάρισας, και ειδικότερα:

(Α1) Αναφορικά με την έλλειψη αρμοδιότητας της Αρχής ως προς τη διερεύνηση της μετωπικής σύγκρουσης της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62 Αθήνα-Θεσσαλονίκη της HELLENIC TRAIN Α.Ε. με την εμπορευματική αμαξοστοιχία 63503 Θεσσαλονίκη-Θριάσιο της HELLENIC TRAIN Α.Ε., στις

28.2.2023, στη θέση Ευαγγελισμός του Δήμου Τεμπών Ν. Λαρίσης, **επικαλείται** (σχ.36 σελ.1 έως σελ.9), ότι η ενλόγω αρμοδιότητα ανήκει αποκλειστικά, δυνάμει των άρθρων 3, 5, 42, 44 και 46 του Ν.5014/2023 σε συνδυασμό και με τη με αριθμό 275597/18.3.2023 (ΦΕΚ Β' 988/19.9.2023) απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, στον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.), δεδομένου, ότι, από τις διατάξεις του άρθρου 68 του Ν.4632/2019 δεν προκύπτει τέτοιου είδους αρμοδιότητα για την ΡΑΣ. **Επιπρόσθετα, ισχυρίζεται** ότι, ο ειρημένος Οργανισμός (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.) είναι επίσης αρμόδιος για τον έλεγχο των αναφερόμενων στη με αριθ. πρωτ. 3403/2025 πράξη διεξαγωγής ακρόασης υπό στοιχεία (Α3), (Α4), (Α5), (Α6) και (Α7) παραβάσεων (σχ.29), ο οποίος έχει ήδη εκδώσει το σχετικό πόρισμά του και, ως εκ τούτου δεν είναι σύνηνομη η διερεύνηση από την Αρχή του ίδιου (κατ' ουσία) θεματικού αντικειμένου.

(Α2) Αναφορικά με την παρεχόμενη θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση προσωπικού κλάδου κυκλοφορίας με κωδικούς ΚΠ22075 (Σταθμάρχες Αθηνών) και ΚΠ22076 (Σταθμάρχες Θεσσαλονίκης), επικαλείται (σχ.36 σελ.9 έως σελ.10), ότι η βεβαίωση επιτυχούς παρακολούθησης υπηρεσιών εκπαίδευσης **(αα)** δεν προβλέπεται από κάποια διάταξη και ούτε υφίσταται κάποιο υπόδειγμα για την έκδοσή της, αλλά, θέση βεβαίωσης ολοκλήρωσης της εκπαιδευτικής διαδικασίας υπέχει το εσωτερικό έγγραφο, με το οποίο ενημερώνονται οι αρμόδιες Διευθύνσεις του ΟΣΕ για τα αποτελέσματα των γραπτών και προφορικών εξετάσεων των υποψηφίων και του πίνακα των επιτυχόντων και **(ββ)** εκδίδεται από τον ΟΣΕ **μόνο** για σιδηροδρομικές εταιρείες ή ιδιώτες εκτός Οργανισμού (ΟΣΕ), στις οποίες ο ΟΣΕ παρέχει υπηρεσίες εκπαίδευ-

σης έναντι αμοιβής, ενώ, **(γγ)** από το πρόγραμμα κατάρτισης που έχει αποσταλεί (με το με αριθ. πρωτ. 9033909/28.7.2022) στην ΡΑΣ, προκύπτει, ότι η εκπαίδευση που έλαβαν οι εκπαιδευόμενοι κάλυπτε όλα όσα απαιτούνται από το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας για την εκπαίδευση των σταθμαρχών. **Επίσης, επικαλείται** (σχ.36 σελ.16 έως σελ.19), ότι η βασική εκπαίδευση του προσωπικού κλάδου κυκλοφορίας του Οργανισμού του ΟΣΕ διέπεται από τον σχετικό οδηγό σπουδών, ο οποίος δεν προβλέπει, ως τυπική προϋπόθεση για την σχετική πιστοποίηση κατάρτισης του συγκεκριμένου σταθμάρχη την έκδοση σχετικής βεβαίωσης επιτυχούς παρακολούθησης, και όχι από την διάταξη του άρθρου 65 §2 του Ν.4632/2019 και τον Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας του ΟΣΕ.

(Α3) Αναφορικά με την διαδικασία Δ-01 (ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ) του οικείου ΣΔΑ **επικαλείται** (σχ.36 σελ.19 έως σελ.23), ότι η παράγραφος **7.3.2.2 (ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ)** της εν λόγω διαδικασίας υλοποιήθηκε αφού, σύμφωνα με το έγγραφο της ΔΚ/ΥΥΜΘ9054726/27.12.2022 βεβαιώνεται, ότι «...στις 20.1 ολοκληρώνεται η πρακτική μαθητεία των Σταθμαρχών», και επομένως, ότι με την απαραίτητη υλοποίηση του προγράμματος **(αα)** διασφαλίστηκε πλήρως και ουσιωδώς η επάρκεια προσόντων του εν λόγω προσωπικού και **(ββ)** η παρασχεθείσα βασική εκπαίδευση προσωπικού κλάδου κυκλοφορίας με κωδικούς ΚΠ22075 (Σταθμάρχες Αθηνών) και ΚΠ22076 (Σταθμάρχες Θεσσαλονίκης), στην οποία συμμετείχε και ο (εμπλεκόμενος με το δυστύχημα) σταθμάρχης, ήταν σύννομη, σύμφωνη με τις απαιτήσεις και το περιεχόμενο του σχετικού οδηγού σπουδών και απολύτως ολοκληρωμένη.

(Α4) Ακόμη, επικαλείται (σχ.36 σελ.23 έως σελ.27) την υποχρέωση της ΠΑΣ, στο πλαίσιο **αφενός μεν** των διατάξεων άρθρων 2, 16 §9 και 26 §6 του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής, 56 του Ν.4632/2019, 5 §2 του Κώδικα Διοικητικής Δικονομίας, όπως οι ανωτέρω διατάξεις είχαν διατυπωθεί στο με αριθ. πρωτ. **166/3.12.2024** πόρισμα της επιτροπής ακρόασης επί της με αριθ. 1467/17.5.2023 πράξης διεξαγωγής ακρόασης (έκτακτα μέτρα-σταθμάρχες) **και αφετέρου**, της με αριθμό Φ2023/49 α'-ΕΓ-23/3 σχηματισθείσας ποινικής δικογραφίας της Εισαγγελίας Εφετών Λάρισας, να απέχει, κατ' εφαρμογή του αξιώματος του ποινικού δικαίου **“ne bis in idem”**, από τον σχηματισμό κρίσης σε σχέση με το αν υφίστανται παραβάσεις της σιδηροδρομικής νομοθεσίας στο εδώ ελεγχόμενο σιδηροδρομικό δυστύχημα της 28.2.2023, έως ότου ολοκληρωθεί η σχετική ποινική διαδικασία η οποία ανοίχτηκε με την ειρημένη δικογραφία.

(Α5) Τέλος, επικαλείται (σχ.36 σελ.28) ότι η με τη με αριθ. πρωτ. 3403/2025 πράξη διεξαγωγής ακρόασης (σχ.29) επιχειρούμενη απόδοση, λόγω υπαιτιότητας, ευθυνών στον ΟΣΕ (λόγω παράβασης διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας) συνιστά μη σύννομη συμπεριφορά της Αρχής, αφού, ο ενδεχόμενος καταλογισμός ευθυνών στους ερευνώμενους φορείς ανήκει στην δικαιοδοσία των ποινικών δικαστηρίων και όχι της ΠΑΣ.

VIβ. Η HELLENIC TRAIN A.E. αρνείται και αντικρούει τις προαναφερόμενες και από την Αρχή διαπιστωθείσες πλημμέλειές της (σχ.24 σε συνδυασμό και με σχ.29) και με το υπόμνημά της αλλά και με τα με αυτό προσκομιζόμενα για πρώτη φορά ενώπιον της Αρχής έγγραφα και στοιχεία **ισχυρίζεται** (σχ.35), **αφενός μεν**, την εκ μέρους του μηχανοδηγού της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62 τήρηση των προβλέψεων του Γ.Κ.Κ., της διαδικασίας SMS/MAN/0052 του οικείου ΣΔΑ και

της παραγράφου 14 του Προσαρτήματος Β' του Εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/773, **και αφετέρου**, όχι μόνο την πλήρη συμμόρφωσή του (μηχανοδηγού της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62) προς τις ειρηνένες διατάξεις, αλλά και την έλλειψη κάθε μορφής υπαιτιότητας στο πρόσωπό του, ενώ με το συμπληρωματικό της υπόμνημα (σχ.38) θέτει τους πρόσθετους ισχυρισμούς **(αα)** περί έλλειψης αρμοδιότητας της Αρχής για τη διερεύνηση του σιδηροδρομικού συμβάντος της 28.2.2023 και **(ββ)** εφαρμογής της αρχής *ne bis in idem*, **και ειδικότερα:**

(Β1) Αναφορικά με τη συμμόρφωση του μηχανοδηγού της Γεωργίου Κουτσούμπα προς το περιεχόμενο της διάταξης του άρθρου 120 (Στελέχωση των κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των μηχανοδηγών) §1204 του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1θ) επικαλείται (σχ.35 σελ.10 έως σελ.14) ότι, ακολούθησε την πορεία που τού υποδείχθηκε από τον σταθμάρχη (Λάρισας), αποκλειστικά υπεύθυνου για την ρύθμιση της κυκλοφορίας, στο πλαίσιο της οποίας του είχε (επιπλέον) υποδειχθεί η κίνηση με υπέρβαση του κόκκινου φωτισήματος μέχρι τον σταθμό Νέων Πόρων και προέβη στην αναγκαία συνεννόηση με τον σταθμάρχη (Λάρισας), αφού, ακινητοποίησε τουλάχιστον μία φορά την αμαξοστοιχία ζητώντας από αυτόν (σταθμάρχη Λάρισας) την επανάληψη του τηλεγραφήματος. Επίσης, επικαλείται ότι, δεν υφίστατο οποιαδήποτε υπαίτια πράξη ή παράλειψη των μηχανοδηγών (σχ.35 σελ.14 έως σελ.22) της επιβατικής αμαξοστοιχίας, καθόσον, αποκλειστικά υπαίτιος ήταν ο σταθμάρχης (Λάρισας) διότι, από βαριά αμέλειά του η επιβατική αμαξοστοιχία βρισκόταν ήδη σε λανθασμένη πορεία και λανθασμένη γραμμή, λόγω **(αα)** μη διευθέτησης των αλλαγών 118-A/B (παρέλειψε να επαναφέρει την αιχμή 118-A/B στην κύρια γραμμή από την θέση παρακαμπτήριο που ήταν λίγα λεπτά πριν [λόγω της ά-

φιξης της αμαξοστοιχίας 2597/Θεσσαλονίκη-Αθήνα], καθόσον, με επιλογή του σταθμάρχη έγινε χειροκίνητη και όχι αυτόματη [υποχρεωτική] χάραξη της πορείας των γραμμών), **(ββ)** μη παρατήρησης του τοπικού πίνακα ελέγχου και **(γγ)** μη αναφοράς και μη προσδιορισμού της γραμμής στην οποία εκινείτο η επιβατική αμαξοστοιχία (IC62).

(Β2) Αναφορικά με τη συμμόρφωσή της προς το περιεχόμενο της διάταξης του άρθρου 24 (ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΑΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΗΣ ΑΝΤΙΘΕΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ) §§153 και 154 της Έγκρισης παραρτημάτων II και III του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1ι), επικαλείται (σχ.35 σελ.25 και σελ.26), ότι υπήρξε επικοινωνία μεταξύ του μηχανοδηγού και του σταθμάρχη (Λάρισας) προφανώς λόγω της αντίληψης από τον τελευταίο ότι η επιβατική αμαξοστοιχία εκινείτο στην γραμμή καθόδου, δηλαδή σε αντίθετη γραμμή, γεγονός, ωστόσο, σύνηθες σε σχέση με την πραγματική κατάσταση κίνησης και λειτουργίας των τρένων (πρβλ. σχ.35 σελ.13 στίχοι 4-7 και σελ.25 στοιχείο [β]), δεδομένου, ότι με αυτόν τον τρόπο (που ήταν ο μοναδικός καθώς, μέχρι πρόσφατα, διέθετε μονή γραμμή) είχε διευθετηθεί από τον ΟΣΕ η λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου εξαιτίας είτε των έργων που γίνονται στο δίκτυο είτε των περιορισμών που υφίστανται στην ηλεκτροκίνηση.

(Β3) Αναφορικά με τη συμμόρφωσή της προς το περιεχόμενο **(α)** της έγγραφης διαδικασίας του Εγχειριδίου Μηχανοδηγού (σχ.1ιζ-SMS/MAN/0052) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) και **(β)** της παραγράφου 14 (ΑΜΕΣΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΤΑ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ) του Προσαρτήματος Β (Κοινοί επιχειρησιακοί κανόνες) του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 επικαλείται (σχ.35 σελ.26) ότι, ο μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας IC62, Γεώργιος Κουτσούμπας, έχοντας ήδη ζητήσει επα-

νάληψη τηλεγραφήματος και έχοντας λάβει την ίδια απάντηση, θεώρησε ότι κινείτο σωστά και σε συμμόρφωση με τις οδηγίες του σταθμάρχη Λάρισας, τήρησε τα προβλεπόμενα και δεν δύναται να στοιχειοθετηθεί παράβαση των ειρημένων διατάξεων.

(Β4) Αναφορικά με την έλλειψη αρμοδιότητας της Αρχής ως προς την διερεύνηση της σύγκρουσης των αμαξοστοιχιών στις 28.2.2023 ισχυρίζεται, ότι, εφόσον έχει διερευνηθεί η επίμαχη σύγκρουση και εκδοθεί σχετικό πόρισμα από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., παρέλκει η διερεύνηση των ίδιων γεγονότων από την Αρχή επικαλούμενη (σχ.38 σελ.4) το με αριθ. πρωτ. 3783/27.11.2025 έγγραφο υπόμνημα (σχ.36) του ΟΣΕ.

(Β5) Τέλος, ισχυρίζεται την εφαρμογή της αρχής *ne bis in idem*, με ταυτόχρονη αποχή της Αρχής από τον σχηματισμό κρίσης και έκδοσης απόφασης επί της εδώ ερευνώμενης υπόθεσης επικαλούμενη και πάλι (σχ.38 σελ.5) το με αριθ. πρωτ. 3783/27.11.2025 έγγραφο υπόμνημα (σχ.36) του ΟΣΕ.

VII. ΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ

Από τη συσχέτιση, τη συνδυαστική ερμηνεία και τη συνολική αξιολόγηση των στοιχείων της αυτεπαγγέλτως ερευνώμενης υπόθεσης κατά της HELLENIC TRAIN Α.Ε. και του ΟΣΕ Α.Ε. δυνάμει των με αριθμό 35/26.4.2023 (σχ.24) και 22/2025 (σχ.26) αποφάσεων της Ολομέλειας της ΡΑΣ, προέκυψαν τα ακόλουθα:

VIIα. (Α) Επί του ισχυρισμού του ΟΣΕ Α.Ε. **περί έλλειψης αρμοδιότητας της Αρχής** αναφορικά με την διερεύνηση της μετωπικής σύγκρουσης της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62 Αθήνα-Θεσσαλονίκη της HELLENIC TRAIN Α.Ε. με την εμπορευματική αμαξοστοιχία 63503 Θεσσαλονίκη-Θριάσιο της HELLENIC TRAIN Α.Ε., στις 28.2.2023, στη θέση Ευαγγελισμός του Δήμου Τεμπών Ν. Λαρίσης.

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

οποίος αναλαμβάνει τα καθήκοντα που αφορούν στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων, σύμφωνα με τον παρόντα νόμο, ή κάθε οργανισμός στον οποίο πολλά κράτη μέλη έχουν αναθέσει τα καθήκοντα αυτά ώστε να εξασφαλίζεται ενιαίο καθεστώς ασφαλείας. Στην Ελλάδα ως εθνική αρχή ασφαλείας ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του ν. 3891/2010 (Α' 188), **8) «εθνικοί κανόνες»:** όλοι οι δεσμευτικοί κανόνες που θεσπίζονται σε ένα κράτος - μέλος, ανεξαρτήτως του φορέα έκδοσης, οι οποίοι περιλαμβάνουν απαιτήσεις σιδηροδρομικής ασφαλείας ή απαιτήσεις τεχνικής φύσης, εκτός από αυτές που έχουν θεσπιστεί από την Ένωση ή διεθνείς κανόνες, και οι οποίοι ισχύουν στο εν λόγω κράτος - μέλος για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, διαχειριστές υποδομών ή τρίτα μέρη, **9) «σύστημα διαχείρισης της ασφαλείας»:** η οργάνωση, οι ρυθμίσεις και οι διαδικασίες που θεσπίζονται από διαχειριστή υποδομής ή σιδηροδρομική επιχείρηση προκειμένου να διασφαλίζεται η ασφαλής διαχείριση των εκτελούμενων λειτουργιών, [...], **11) «ατύχημα»:** κάθε ακούσιο ή ανεπιθύμητο και αιφνίδιο περιστατικό ή ειδική αλληλουχία τέτοιων περιστατικών με επιζήμιες συνέπειες. Τα ατυχήματα διακρίνονται στις εξής κατηγορίες: συγκρούσεις, εκτροχιασμοί, ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις, ατυχήματα που προκαλούνται σε άτομα από κινούμενο τροχαίο υλικό, πυρκαγιές και άλλα, **12) «σοβαρό ατύχημα»:** κάθε σύγκρουση ή εκτροχιασμός αμαξοστοιχιών, με έναν τουλάχιστον νεκρό ή πέντε ή περισσότερους σοβαρά τραυματισμένους, ή εκτεταμένες ζημιές στο

τροχαίο υλικό, τις υποδομές ή το περιβάλλον, καθώς και κάθε άλλο ατύχημα με τις ίδιες συνέπειες και με προφανείς επιπτώσεις στη ρύθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων ή τη διαχείριση της ασφάλειας. Ως «εκτεταμένες ζημίες» νοούνται οι ζημίες οι οποίες μπορεί να εκτιμηθούν αμέσως από τον φορέα διερεύνησης ότι κοστίζουν συνολικά δύο εκατομμύρια (2.000.000) ευρώ τουλάχιστον, **13) «συμβάν»:** κάθε περιστατικό, πλην ατυχήματος ή σοβαρού ατυχήματος, το οποίο επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία των σιδηροδρόμων, **14) «έρευνα» ή «διερεύνηση»:** διαδικασία που διεξάγεται με σκοπό την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων και περιλαμβάνει τη συγκέντρωση και την ανάλυση πληροφοριών, την εξαγωγή συμπερασμάτων, συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού των αιτίων, και, οσάκις κρίνεται ενδεδειγμένο, τη διατύπωση συστάσεων ασφάλειας, **15) «αίτια»:** ενέργειες, παραλείψεις, γεγονότα ή συνθήκες ή συνδυασμός αυτών, που οδήγησαν σε ατύχημα ή συμβάν, [...]».

(2) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 56 (Ρόλος των παραγόντων του σιδηροδρομικού συστήματος στην ανάπτυξη και στη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων) του ίδιου, όπως παραπάνω (σχ.1γ), νόμου ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι: «1. Με σκοπό την ανάπτυξη και βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων: α) διασφαλίζει τη συνολική διατήρηση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και, στο μέτρο του δυνατού, τη συνεχή βελτίωσή της, λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη του δικαίου της Ένωσης και των διεθνών κανόνων, καθώς και την τεχνική και επιστημονική πρόοδο, και δίδοντας

προτεραιότητα στην πρόληψη των ατυχημάτων, **β) διασφαλίζει την επιβολή όλων των εφαρμοστέων διατάξεων** με ανοικτό και αμερόληπτο τρόπο, για την προαγωγή της ανάπτυξης ενός ενιαίου ευρωπαϊκού συστήματος σιδηροδρομικών μεταφορών, **γ) διασφαλίζει** ότι τα μέτρα ανάπτυξης και βελτίωσης της σιδηροδρομικής ασφάλειας λαμβάνουν υπόψη την ανάγκη συστηματικής προσέγγισης, **δ) διασφαλίζει ότι την ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος και τον έλεγχο των σχετικών κινδύνων αναλαμβάνουν ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις**, καθένας για το τμήμα του συστήματος που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του, **επιβάλλοντας τους την υποχρέωση:** αα) να εφαρμόζουν τα αναγκαία μέτρα για τον έλεγχο των κινδύνων τα οποία προβλέπονται στην περίπτωση α' της παραγράφου 1 του άρθρου 58, κατά περίπτωση σε συνεργασία μεταξύ τους» ββ) να εφαρμόζουν τους ενωσιακούς και τους εθνικούς κανόνες, γγ) να καταρτίζουν συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας σύμφωνα με τον παρόντα νόμο, ε) με επιφύλαξη των διατάξεων για την αστική ευθύνη, **διασφαλίζει ότι ο διαχειριστής υποδομής και κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση αναλαμβάνει την ευθύνη για το τμήμα του συστήματος που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του και για την ασφαλή λειτουργία του**, συμπεριλαμβανομένων της προμήθειας υλικού και της ανάθεσης υπηρεσιών έναντι των χρηστών, των πελατών, των οικείων εργαζομένων και άλλων παραγόντων που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου [...]».

(3) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 68 (Καθήκοντα) του ίδιου, όπως παραπάνω (σχ.1γ), νόμου ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι: «**1. Ως εθνική αρχή ασφάλειας ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.** Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διαθέτει την απαραίτητη εσωτερική και εξωτερική οργανωτική ικανότητα από άποψη ανθρώπινων και υλικών πόρων. Είναι ανεξάρτητη ως προς την οργάνωση, τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστή υποδομής, αιτούντα ή αναθέτοντα φορέα και από οποιονδήποτε φορέα αναθέτοντα δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών.

2. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αναλαμβάνει και ασκεί τα εξής καθήκοντα: α) ... [...] θ) την παρακολούθηση, προώθηση και, όπου απαιτείται, επιβολή και επικαιροποίηση του ρυθμιστικού πλαισίου ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος εθνικών κανόνων, ι) την εποπτεία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 69, [...]. Τα καθήκοντα που προβλέπονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου δεν μεταβιβάζονται ούτε ανατίθενται βάσει υπεργολαβίας σε οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση ή αναθέτοντα φορέα».

(4) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 69 (Εποπτεία) του Ν.4632/2019 (σχ.1γ) ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι: «**1. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εποπτεύει τη συνεχή συμμόρφωση με την επιβαλλόμενη από το νόμο υποχρέωση για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και το διαχειριστή υποδομής να χρησιμοποιούν σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, όπως αναφέ-**

ρεται στο άρθρο 61. Για τον σκοπό αυτό, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εφαρμόζει τις αρχές που ορίζονται στις σχετικές ΚΜΑ για την εποπτεία, όπως αναφέρονται στην περίπτωση γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 58, μεριμνώντας ώστε στις δραστηριότητες εποπτείας να περιλαμβάνεται, **ιδίως**, η εξακρίβωση ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής **εφαρμόζουν: α)** το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας προς παρακολούθηση της αποδοτικότητάς του, **β)** τα ατομικά ή μερικά στοιχεία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων, της παροχής συντήρησης και υλικού και της χρήσης εργολάβων, προς παρακολούθηση της αποδοτικότητάς τους, **γ)** τις σχετικές ΚΜΑ που αναφέρονται στο άρθρο 58. Οι σχετικές με το παρόν στοιχείο δραστηριότητες εποπτείας εφαρμόζονται και στους υπεύθυνους για τη συντήρηση φορείς, κατά περίπτωση. 2 [...] **8.** Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, όταν ελέγχει την αποδοτικότητα των συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, μπορεί να λαμβάνει υπόψη τις επιδόσεις ασφάλειας των παραγόντων, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 56 και, κατά περίπτωση, των κέντρων κατάρτισης που αναφέρονται στον ν. 3911/2011, στο βαθμό που οι δραστηριότητές τους επηρεάζουν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Η παρούσα διάταξη ισχύει με την επιφύλαξη της ευθύνης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 56. [...] **10.**

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να απευθύνει προειδοποιήσεις προς τον διαχειριστή υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης αυτών με τις υποχρεώσεις τους, όπως αυτές αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου. [...]».

(5) Επίσης, σύμφωνα με άρθρο 70 (Αρχές για τη λήψη αποφάσεων) του ίδιου, όπως παραπάνω (σχ.1γ), νόμου προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι: «1. [...] 2. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει το δικαίωμα να διενεργεί όλες τις επιθεωρήσεις, τους ελέγχους και τις έρευνες που απαιτούνται για την εκπλήρωση των καθηκόντων της και έχει πρόσβαση σε όλα τα σχετικά έγγραφα, καθώς και στους χώρους, τις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, καθώς και, εφόσον απαιτείται, οποιουδήποτε παράγοντα που αναφέρεται στο άρθρο 56. 3. Οι αποφάσεις της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων υπόκεινται στα ένδικα βοηθήματα του άρθρου 34 του ν. 3891/2010. [...]».

(6) Εξάλλου, σύμφωνα με τα οριζόμενα στη διάταξη του άρθρου 79 (Κυρώσεις) του Ν.4632/2019 (σχ.1γ) ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι: «1. Στις περιπτώσεις παραβάσεων των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται στο δεύτερο μέρος του παρόντος νόμου, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της και ύστερα από προηγούμενη κλήση για παροχή εξηγήσεων των ενδιαφερομένων, μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Β' 3080/2013), να επιβάλλει διοικητικές

κυρώσεις στο Διαχειριστή Υποδομής, στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και στον υπεύθυνο φορέα συντήρησης. **Οι διοικητικές κυρώσεις είναι οι εξής:** **α)** για τη μη θέσπιση συστήματος διαχείρισης ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων επιβάλλεται πρόστιμο πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ, **β)** για τη μη συμμόρφωση προς τις συστάσεις που εκδίδονται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και τις συστάσεις ασφάλειας που εκδίδονται από την Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων επιβάλλεται πρόστιμο δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ, **γ)** για τη μη αποστολή στοιχείων που ζητούνται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων προς εκπλήρωση των καθηκόντων της επιβάλλεται πρόστιμο χίλια (1.000) ευρώ, **δ)** για τη μη θέσπιση συστήματος συντήρησης ή τη μη πιστοποίηση του υπεύθυνου φορέα για τη συντήρηση επιβάλλεται πρόστιμο πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ, **ε)** για τη μη υποβολή ή εκπρόθεσμη υποβολή της έκθεσης ασφάλειας της παραγράφου 6 του άρθρου 61 στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων επιβάλλεται πρόστιμο πέντε χιλιάδες (5.000) ευρώ, **στ)** για τη μη συμμόρφωση στο άρθρο 65 επιβάλλεται πρόστιμο είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ, **ζ)** για τη μη ενημέρωση Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων ή της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων για σιδηροδρομικά συμβάντα και ατυχήματα επιβάλλεται πρόστιμο δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ, **η)** για τη μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις με το οικείο σύστημα διαχείρισης ασφάλειας του Διαχειριστή Υποδομής και των Σιδη-

ροδομικών Επιχειρήσεων επιβάλλεται πρόστιμο είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ, θ) για τη μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις με το οικείο σύστημα συντήρησης του υπεύθυνου φορέα για τη συντήρηση επιβάλλεται πρόστιμο είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ. 2. Στις περιπτώσεις πολλαπλών παραβάσεων των διατάξεων του δεύτερου μέρους, καθώς και σε περιπτώσεις που δεν εμπίπτουν σαφώς σε μία από τις κατηγορίες των περιπτώσεων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου επιβάλλεται πρόστιμο το οποίο δεν υπερβαίνει αθροιστικά το ποσό των εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ. 3. Στις περιπτώσεις υποτροπής το επιβληθέν πρόστιμο διπλασιάζεται και ανακαλείται για έναν (1) έως τρεις (3) μήνες το πιστοποιητικό ασφάλειας ή η έγκριση ασφάλειας. 4. Για τον καθορισμό του προστίμου λαμβάνεται υπόψη, μεταξύ άλλων, η φύση, η σοβαρότητα και η διάρκεια της παράβασης. 5. Οι πιο πάνω αναφερόμενες διοικητικές κυρώσεις επιβάλλονται πέραν των οποιωνδήποτε ποινικών, αστικών ή άλλων κυρώσεων που προβλέπονται από άλλες διατάξεις. Τα πρόστιμα εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα περί Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων και αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού [...].

(7) Άλλωστε, σύμφωνα με το περιεχόμενο των διατάξεων του άρθρου 28 (Αρμοδιότητες της ΡΑΣ) του Ν.3891/2010 (σχ.1 α) ορίζεται ρητά, μεταξύ άλλων, ότι «Η Ρ.Α.Σ. είναι ο ρυθμιστικός φορέας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα, και έχει τις ακόλουθες αρμοδιότητες: «1. Ασκεί τις αρμοδιότητες που εκάστοτε επιφυλάσσει η ελληνική και

ευρωπαϊκή νομοθεσία για τον ρυθμιστικό φορέα στις σιδηροδρομικές μεταφορές αυτεπαγγέλτως ή κατόπιν προσφυγής. [...] **17. Απευθύνει οδηγίες ή συστάσεις και επιβάλλει κυρώσεις σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 32 και 33 του παρόντος νόμου. 18. Διεξάγει ακροάσεις, είτε αυτεπαγγέλτως είτε κατόπιν έγγραφης καταγγελίας οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον, για τη διαπίστωση παραβάσεων διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, καθώς και για κάθε άλλη περίπτωση για την οποία ρητά δίδεται σχετική αρμοδιότητα με τον παρόντα νόμο. 19. Εκδίδει τον Κανονισμό Ακροάσεων, ο οποίος ρυθμίζει τα θέματα σχετικά με τη διεξαγωγή αυτών, σε εφαρμογή των αρμοδιοτήτων της, σύμφωνα με τον παρόντα νόμο. 20. Εκδίδει κανονιστικές και ατομικές διοικητικές πράξεις με τις οποίες ρυθμίζεται κάθε διαδικασία και θέμα σε σχέση με τις αρμοδιότητες της. [...]**», ενώ, **κατά τα οριζόμενα στις διατάξεις του άρθρου 32 (Διοικητικές Κυρώσεις) του ίδιου νόμου «1. Σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του ν. 3891/2010, του π.δ. 41/2005 (Α' 60), όπως ισχύει, της σχετικής με τις αρμοδιότητες της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, των συστάσεων της Ρ.Α.Σ. για συμμόρφωση, των όρων των αδειών που χορηγούνται, καθώς και σε περίπτωση παράλειψης ή μη προσήκουσας παροχής πληροφοριών σε σχετικό νόμιμο αίτημα της, η Ρ.Α.Σ. κοινοποιεί στο υπαίτιο πρόσωπο τη διαπίστωση της παράβασης και του παρέχει τη δυνατότητα να εκθέσει τις απόψεις του στο πλαίσιο σχετικής ακρόασης και να αποκαταστήσει τη νομιμότητα εντός εύλογου χρονικού διαστήματος. 2. Η**

Ρ.Α.Σ. μπορεί με ειδικά αιτιολογημένη απόφαση της και ύστερα από προηγούμενη ακρόαση των ενδιαφερομένων να απαιτήσει την παύση της παράβασης είτε αμέσως είτε εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος και να λαμβάνει κατάλληλα και αναλογικά μέτρα που αποβλέπουν στην εξασφάλιση της συμμόρφωσης και να επιβάλλει στο υπαίτιο πρόσωπο μία ή περισσότερες από τις παρακάτω κυρώσεις: α) Σύσταση για συμμόρφωση σε συγκεκριμένη διάταξη της νομοθεσίας με προειδοποίηση επιβολής προστίμων σε περίπτωση υποτροπής. β) Πρόστιμο έως το 15% του ετήσιου κύκλου εργασιών της υπαίτιας επιχείρησης κατά την τρέχουσα ή την προηγούμενη της παράβασης χρήση. Για τον καθορισμό του προστίμου λαμβάνεται υπόψη, μεταξύ άλλων, η φύση, η σοβαρότητα και η διάρκεια της παράβασης. 3. Σε περίπτωση σοβαρών και επανειλημμένων παραβάσεων του νομοθετικού πλαισίου και των όρων χορήγησης των προβλεπόμενων αδειών, η Ρ.Α.Σ. μπορεί να αναστέλλει τις χορηγηθείσες άδειες ή να ανακαλεί τις άδειες αυτές. Στην περίπτωση αυτή, η Ρ.Α.Σ. μπορεί να επιβάλλει αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις και ποινές που θα καλύπτουν τη χρονική περίοδο κάθε παράβασης, ακόμη και εάν η παράβαση έχει μετέπειτα παύσει να υφίσταται. [...]».

(8) Τέλος, σύμφωνα με το άρθρο 6 (Αρμοδιότητες Μονάδων) του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ (σχ.1η) προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι: «...i) Η Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας ασκεί τις αρμοδιότητες της Ε-

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

(9) Με το με αριθ. πρωτ. 3783/27.11.2025 έγγραφο υπόμνημά του (σχ.36) ο ΟΣΕ Α.Ε., επικαλείται αφενός μεν, την αναρμοδιότητα της Αρχής, και αφετέρου, την αποκλειστική αρμοδιότητα του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.).

(10) Ο ανωτέρω ισχυρισμός περί αναρμοδιότητας της Αρχής, τυγχάνει νομικά αβάσιμος, διότι, λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των προαναφερόμενων διατάξεων, προκύπτουν αβίαστα τα ακόλουθα:

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

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

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Στο εδώ ερευνώμενο συμβάν, επιλαμβάνεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ως αρμόδια Εθνική Αρχή Ασφάλειας, προκειμένου να εξακριβώσει από την έρευνά της, σύμφωνα με τις διατάξεις που προαναφέρθηκαν, αφενός μεν ότι εφαρμόζονται, πέραν όλων των άλλων για τα οποία της αναγνωρίζεται θεσμικά ο ρόλος της στην ανάπτυξη και βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, οι εθνικοί και ενωσιακοί κανόνες για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος στην Ελλάδα, όπως είναι και ο Γενικός Κανονισμός Κινήσεως - Μέρος Β' - Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών (σχ.1θ και σχ.1ι) από τον διαχειριστή υποδομής, τη σιδηροδρομική επιχείρηση και κάθε άλλο εμπλεκόμενο φορέα (εταιρείες συντήρησης, πάροχοι υπηρεσιών κλπ), και αφετέρου, σε περίπτωση διαπίστωσης πλημμελούς εφαρμογής ή παραβίασης αυτών των κανόνων να διασφαλίσει με την επιβολή σχετικών κυρώσεων (προστίμων ή συστάσεων) την πλήρη τήρηση και εφαρμογή τους. Άλλωστε, και οι διαδικασίες (αα) **Δ-01-ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ** ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ

ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ (σχ.1ιδ), **(ββ) Δ-07-ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΚΑΙ ΑΠΕΙΛΕΣ** (σχ.1ιε) και **(γγ) Δ-17-ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ Δ/7.6.2 ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ & ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΑΛΛΑΓΩΝ ΤΡΟΧΙΑΣ** (σχ.1ιστ) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής (ΟΣΕ Α.Ε.) **εντάσσονται στο πλαίσιο εποπτείας της ΡΑΣ** κατά τα ειδικότερα διαλαμβανόμενα στο άρθρο 69 (Εποπτεία) του Ν.4632/2019 (σχ.1γ) σε συνδυασμό και με το άρθρο 79 (Κυρώσεις) του ίδιου νόμου, δεδομένου, ότι μόνο η Αρχή (ΡΑΣ) δύναται επιβάλλει τις ενλόγω διοικητικές κυρώσεις, ανεξαρτήτως μάλιστα της ύπαρξης οποιασδήποτε άλλης ποινικής, αστικής ή άλλης κύρωσης η οποία προβλέπεται από άλλες διατάξεις (άρθρο 79 §5 του Ν.4632/2019).

ΤΡΙΤΟΝ: Η ανωτέρω ερμηνεία ενισχύεται και από τη συστηματική κατάταξη των παραβάσεων και των προβλεπόμενων κυρώσεων αναλόγως του είδους των ελέγχων που διενεργούνται από την Αρχή. Επομένως, αν διενεργείται από την Αρχή έλεγχος σχετικά με την τήρηση των διατάξεων του Ν.4632/2019 ή της σιδηροδρομικής νομοθεσίας για την οποία της έχει ρητά δοθεί σχετική νομοθετική εξουσιοδότηση (πρβλ. άρθρα 28 και 32 του Ν.3891/2010, άρθρα 1 και 2 του Κανονισμού Ακροάσεων), όπως η εδώ ελεγχόμενη υπόθεση, έχουν εφαρμογή όχι μόνο οι διατάξεις του άρθρου 79 του Ν.4632/2019 αλλά και αυτές (διατάξεις) του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής (σχ.1ζ) και εκδίδεται ειδικά αιτιολογημένη απόφαση της Αρχής.

ΤΕΤΑΡΤΟΝ: Κάθε αντίθετη με τα ανωτέρω ερμηνεία θα οδηγούσε σε καταστρατήγηση των ειρημένων νομοθετικών ρυθμίσεων αφού, στα καθήκοντα της Αρχής συμπεριλαμβάνεται, μεταξύ άλλων, και η διεξαγωγή εποπτείας, όπως προβλέπεται από τις οικείες διατάξεις, αλλά και η προβλεπόμενη διαδικασία επιβολής των σχετικών κάθε φορά κυρώσεων.

ΠΕΜΠΤΟΝ: Επομένως, **όχι μόνο** δεν υφίσταται ζήτημα αναρμοδιότητας της Αρχής, όπως αβάσιμα ισχυρίζεται ο εδώ καλούμενος Οργανισμός (ΟΣΕ), **αντιθέτως**, υφίσταται, **αποκλειστική αρμοδιότητα** της ΡΑΣ (αα) στην διενέργεια του κατά το ανωτέρω ιστορικό αναφερόμενου αυτεπάγγελτου ελέγχου **και** (ββ) στην επιβολή των προβλεπόμενων από τις διατάξεις του άρθρου 79 του Ν.4632/2019 κυρώσεων, δεδομένου, ότι μόνο η ΡΑΣ δύναται να επιβάλει τις σχετικές κυρώσεις, ανεξαρτήτως από οποιοδήποτε πόρισμα του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και οποιαδήποτε σύσταση εμπεριέχεται στο εν λόγω πόρισμά του.

(Β) Επί του ισχυρισμού της ΟΣΕ Α.Ε. περί έλλειψης αρμοδιότητας της Αρχής αναφορικά με τον έλεγχο των αναφερόμενων στη με αριθ. πρωτ. 3403/2025 πράξη διεξαγωγής ακρόασης υπό στοιχεία (Α3), (Α4), (Α5), (Α6) και (Α7) παραβάσεων (σχ.29), επειδή ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. έχει ήδη εκδώσει το σχετικό πόρισμά του και, ως εκ τούτου δεν είναι σύμνομη η διερεύνηση από την Αρχή του ίδιου (κατ' ουσία) θεματικού αντικειμένου αναφέρονται στο σημείο αυτό τα εξής, **και ειδικότερα**:

(1) Σύμφωνα με:

(1α) την διαδικασία Δ-07 (ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΚΑΙ ΑΠΕΙΛΕΣ) του οικείου ΣΔΑ του ΟΣΕ (σχ.1ιδ) προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι «1. **ΣΚΟΠΟΣ** Σκοπός της διαδικασίας είναι να περιγράψει τον τρόπο με τον οποίο ο ΟΣΕ -ως διαχειριστής της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής- αναγνωρίζει έγκαιρα και στη συνέχεια μεθοδικά :• **αξιοποιεί** τις ευκαιρίες και • **αντιμετωπίζει** τις απειλές, **ώστε να μπορεί**: • **να παρέχει με ασφάλεια και συνέπεια** τις υπηρεσίες που ικανοποιούν τις απαιτήσεις των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, των λοιπών ενδιαφερομένων μερών και των εφαρμοστέων κανονισμών [...], καθώς επίσης • **να βελτιώνεται**

οργανωτικά και λειτουργικά. **2 ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ Η διεργασία χρησιμοποιείται κατά κύριο λόγο:** • Κατά το σχεδιασμό του Ενιαίου Διαχειριστικού Συστήματος • Όταν υλοποιούνται σημαντικές μεταβολές όπως: [...] • Νέο ανθρώπινο δυναμικό, [...] • Όταν η ΟΣΕ καλείται να λάβει μία απόφαση σε σχέση με την παρακολούθηση της πορείας, με γνώμονα τους σκοπούς & τους στόχους που έχει θέσει. **Η αναγνώριση των ευκαιριών & των απειλών είναι μια διαρκής διαδικασία».**

(1β) την διαδικασία Δ-17 (ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ) του οικείου ΣΔΑ του ΟΣΕ (σχ.1ιστ) προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι **«7.6.2 ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ & ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΑΛΛΑΓΩΝ ΤΡΟΧΙΑΣ 1.** Η όδευση των συρμών από τις Αφειτηρίες στους Τερματικούς Σταθμούς υλοποιείται: **a.** Με κύριο γνώμονα την ασφάλεια **b.** [...]. **c.** Σύμφωνα με τον ΓΚΚ. **2.** Σε επιχειρησιακό επίπεδο ο σταθμάρχης με βοηθό τον κλειδούχο και εργάλειο το σύστημα σηματοδότησης (αν υπάρχει) **φροντίζουν καθημερινά για την ομαλή διεξαγωγή της κυκλοφορίας και τις απαραίτητες διευθετήσεις αλλαγών τροχιάς.** **3.** Εάν υπάρχει πρόβλημα ζητείται βοήθεια από τους Ρυθμιστές Κυκλοφορίας (Αθήνα & Θεσ/νίκη)».

(1γ) τις διατάξεις του άρθρου 5 (Χειρισμός των αλλαγών τροχιάς) § 54 ζ του Γ.Κ.Κ (σχ.1θ) προβλέπεται, ότι **«54. [...] ζ.** Μετά τη διέλευση της αμαξοστοιχίας **θα πρέπει** όλες οι αλλαγές τροχιάς να επαναφέρονται στην κανονική τους θέση όπως ορίζεται στην παρ. 35».

(1δ) τις διατάξεις του άρθρου 117 (Έξοδος ή διέλευση αμαξοστοιχιών από τους σταθμούς) §1170 α και γ του Γ.Κ.Κ (σχ.1θ) προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι **«1170.- Ενέργεια**

Σταθμάρχη. Προετοιμασία διαδρομής. Ο Σταθμάρχης ο οποίος πρόκειται να αποστείλει αμαξοστοιχία οφείλει εγκαίρως και πριν τη ώρα αναχώρησης αυτής: α.- να ορίσει στον αρμόδιο Ελιγμοδηγό ή Κλειδούχο τη διαδρομή την οποία θα ακολουθήσει η αμαξοστοιχία για την έξοδό της από τον σταθμό, [β...], γ.- εφόσον δεν υπάρχει εν υπηρεσία Ελιγμοδηγός, να βεβαιωθεί σχετικά με το ότι οι αλλαγές τροχιάς από τις οποίες θα διέλθει η αμαξοστοιχία έχουν διευθετηθεί, ούτως ώστε η αμαξοστοιχία να ακολουθήσει την ορισθείσα από αυτόν διαδρομή».

(1ε) τις διατάξεις της παραγράφου 11 του Προσαρτήματος Β' του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 (σχ.1ια) προβλέπεται, ότι «11. ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗΣ ΣΗΜΑΤΟΣ/ΕΝΔΕΙΞΗΣ ΣΤΑΣΗΣ Ο μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας λαμβάνει άδεια για την παραβίαση σήματος/ένδειξης στάσης. Όταν ο ρυθμιστής σηματοδότησης παρέχει την άδεια, παρέχει στον μηχανοδηγό οδηγίες σχετικά με την κίνηση. Ο μηχανοδηγός εφαρμόζει τις οδηγίες και δεν υπερβαίνει κανένα όριο ταχύτητας, όταν επιβάλλεται, έως ότου φθάσει σε σημείο από το οποίο αποκαθίσταται η κανονική λειτουργία».

(2) Σύμφωνα με τη με αριθμό RL01/2025 Έκθεση (σχ.40) του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και ειδικότερα από το περιεχόμενο των σελίδων 94 έως 104 αναλύεται το σύστημα διαχείρισης ασφάλειας (ΣΔΑ) του ΟΣΕ κυρίως σε ζητήματα που άπτονται αφενός μεν της επάρκειας, ενσωμάτωσης, κατάταξης σε βάρδιες και συνεχούς εκπαίδευσης των σταθμαρχών, και αφετέρου, της διαχείρισης κανόνων λειτουργίας, τεχνικών εγκαταστάσεων και κινδύνων.

(3) Ειδικότερα, για τα υπό στοιχεία **(Α3)**, **(Α4)**, **(Α5)**, **(Α6)** και **(Α7)** των διαπιστωμένων από την Αρχή παραβάσεων (σχ.29) **αναφέρονται (μόνο)**, κατά πιστή κατά λέξη αντιγραφή, τα εξής:

«340 Η Διαδικασία Δ-07 του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής αφορά τον εντοπισμό απειλών και ευκαιριών από πιθανή επιχειρησιακή ή οργανωτική αλλαγή. Αυτή η διαδικασία αποδεικνύει τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των σημείων 2.1.1 (η), (i), 3.1.1.1 (α), (β) και 5.3.3 (α), (β) του παραρτήματος II του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 της Επιτροπής. Η ανάλυση και αξιολόγηση τεχνικού κινδύνου καλύπτεται από τη διαδικασία Δ-19 του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ). Η πρώτη διαδικασία ορίζει ότι «η διαδικασία χρησιμοποιείται κυρίως ... όταν εφαρμόζονται σημαντικές αλλαγές όπως: νέοι ανθρώπινοι πόροι, νέα συστήματα πληροφοριών και επικοινωνιών,...».

341 Από όσο διαπιστώθηκε, η διαδικασία Δ-07 δεν εφαρμόστηκε στις περιπτώσεις ένταξης νέων σταθμαρχών, ούτε για την εισαγωγή του πίνακα ελέγχου στον σταθμό Λαρίσης (4.2.1.3). **Η συνεχής συμμόρφωση και εφαρμογή των διαδικασιών του ΣΔΑ του ΟΣΕ εποπτεύεται από τη ΡΑΣ σε δειγματοληπτική βάση.** Η εφαρμογή της παραπάνω διαδικασίας για την ένταξη νέων σταθμαρχών, καθώς και για την εκ νέου ενεργοποίηση του πίνακα ελέγχου στο σταθμό Λαρίσης δεν υπόκειται σε επίβλεψη της ΡΑΣ (4.2.19.3)».

(4) Αναφορικά με τον Γενικό Κανονισμό Κίνησης-Μέρος Β' (σχ.1θ) στο Κεφάλαιο 4.2.9 – Διαχείριση κανόνων λειτουργίας (§§ 320-324) μνημονεύεται, μεταξύ άλλων, ότι το ρυθμιστικό πλαίσιο για την διαχείριση της κυκλοφορίας στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο διέπεται από τους κανόνες που

προβλέπονται στον Γενικό Κανονισμό Κίνησης (σχ.1θ), γίνεται ιστορική αναδρομή για τον τρόπο έκδοσής του και τέλος, αναφέρεται η έλλειψη ευθυγράμμισης του εθνικού πλαισίου με τις τροποποιημένες απαιτήσεις του Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773, καθόσον δεν υπάρχουν συγκεκριμένες αναφορές στο κύριο κείμενο του ΓΚΚ σχετικά με την μεθοδολογία επικοινωνίας που σχετίζεται με την ασφάλεια σύμφωνα με το Παράρτημα Γ του Κανονισμού ΕΕ, **ενώ σε άλλο σημείο της ειρημένης (σχ.40) έκθεσης αναφέρεται ότι «257** Επιπλέον, η τρέχουσα μεθοδολογία για την επικοινωνία που σχετίζεται με την ασφάλεια, όπως ορίζεται από τους επιχειρησιακούς κανόνες στο Γενικό Κανονισμό Κίνησης (ΓΚΚ), έχει παραμείνει αμετάβλητη από τότε που δημοσιεύθηκε για πρώτη φορά το 1972. Εν τω μεταξύ, οι προδιαγραφές για αυτόν τον τύπο επικοινωνίας έχουν δημοσιευθεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο, συγκεκριμένα στο Παράρτημα Γ των Τεχνικών Προδιαγραφών για τη Διαλειτουργικότητα του υποσυστήματος του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη 'λειτουργία και διαχείριση κυκλοφορίας' (Απόφαση της Επιτροπής 2012/757/ΕΕ, κοινώς TSI OPE), η οποία αναθεωρήθηκε αντίστοιχα το 2019 και το 2023. Από Ελληνικής πλευράς, ωστόσο, η αναθεώρηση αυτών των κανόνων λειτουργίας, που δημοσιεύθηκαν το 2019, δεν έλαβε υπόψη αυτό το ευρωπαϊκό «πρότυπο» το οποίο είναι πιο αναλυτικό, και κατ' επέκταση πιο ασφαλές, ειδικά όσον αφορά στις διαδικασίες μετάδοσης ομιλίας και λήψης μηνυμάτων (4.2.9, 4.2.20.3)».

(5) Ο ανωτέρω (VIIα. [B]) ισχυρισμός περί αναρμοδιότητας της ελέγχου της Αρχής των υπό στοιχεία (Α3), (Α4), (Α5), (Α6) και (Α7) διαπιστωμένων από την ΡΑΣ παραβάσεων (σχ.29) τυγχάνει αβάσιμος, καθόσον, λαμβανομένου

υπόψη και του συνόλου των ήδη αναφερόμενων νομικών διατάξεων στην παράγραφο VIIα (Α):

ΠΡΩΤΟΝ: Οι οποιεσδήποτε αναφορές, διαπιστώσεις ή συμπεράσματα αναφέρονται στην ειρημένη (σχ.40) έκθεση του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. **ουδόλως σχετίζονται** με την εποπτεία, τους ελέγχους και τα καθήκοντα της ΡΑΣ, αφού, ακόμη και νομοθετικά είναι ευδιάκριτοι τόσο ο ρόλος όσο και η δικαιοδοσία του κάθε φορέα (ΡΑΣ και Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.).

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Όπως διεξοδικά αναλύθηκε, με την παράθεση των οικείων νομικών διατάξεων, **μόνη αρμόδια** για την επιβολή των προβλεπόμενων από το άρθρο 79 του Ν.4632/2019 κυρώσεων είναι η ΡΑΣ και όχι ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.

ΤΡΙΤΟΝ: Η επικαλούμενη από τον ΟΣΕ έκθεση (σχ.40) **ουδόλως ασχολείται** με την πλήρη και αναλυτική παράβαση των διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας για την οποία («διαπιστωτική πράξη») αρμοδιότητα, σύμφωνα με την νομοθεσία μας, **έχει μόνο** η ΡΑΣ.

ΤΕΤΑΡΤΟΝ: Όπως καταδεικνύεται από τα εδώ παραπάνω σημεία της σχετικής έκθεσης (σχ.40) αυτά **δεν καταλαμβάνουν**, και δεν θα μπορούσαν άλλωστε να καταλαμβάνουν, **το σύνολο** των υπό στοιχεία **(Α3), (Α4), (Α5), (Α6) και (Α7)** διαπιστωμένων (σχ.29) από την ΡΑΣ παραβάσεων του ΟΣΕ αφού, η ενλόγω διαπίστωση υπάγεται στην αποκλειστική αρμοδιότητα της ΡΑΣ ύστερα από τη διεξαγωγή σχετικών ελέγχων στο πλαίσιο των καθηκόντων της, ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας.

ΠΕΜΠΤΟΝ: Τέλος, το σύννομο **(α)** όλων των εδώ παραπάνω αναφερόμενων διαπιστώσεων, **(β)** των παραβάσεων που έχουν αναφερθεί στη με αριθ. πρωτ. 3403/2025 πράξη διεξαγωγής ακρόασης (σχ.29) **και (γ)** της ακροαματικής διαδικασίας που επιχειρήθηκε από την ΡΑΣ για την εδώ αυτε-

παγγέλτως ελεγχόμενη υπόθεση (Τέμπη-28.2.2023) **υπαγο-
ρεύεται και προσδιορίζεται** από το περιεχόμενο **όχι μόνο**
των διατάξεων που καθορίζουν την αποκλειστικότητα των κα-
θηκόντων και της εποπτείας της Αρχής, **αλλά και** των διατά-
ξεων που προβλέπουν την αποκλειστικότητά της στην επιβο-
λή των σχετικών διοικητικών κυρώσεων.

VIIβ. Επί του ισχυρισμού του ΟΣΕ Α.Ε. **περί (α) της πλήρους
ανταπόκρισης** της θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης
του προσωπικού κλάδου κυκλοφορίας με κωδικούς ΚΠ22075
(Σταθμάρχες Αθηνών) και ΚΠ22076 (Σταθμάρχες Θεσσαλονί-
κης) στις απαιτήσεις του οικείου ΣΔΑ, **και (β)** της υπαγωγής
της πιστοποίησης της ενλόγω εκπαίδευσης **όχι** στις διατάξεις
του άρθρου 65 §2 του Ν.4632/2019 και του Εσωτερικού Κα-
νονισμού Λειτουργίας του ΟΣΕ **αλλά** στις προβλέψεις και
ρυθμίσεις του σχετικού οδηγού σπουδών.

(1) Ο ανωτέρω ισχυρισμός τυγχάνει απορριπτέος **ως
ουσιαστικά αβάσιμος προς το πρώτο (α) σκέλος του ως**
και **ως νομικά αβάσιμος προς το δεύτερο (β) σκέλος του**
καθόσον, σύμφωνα με το περιεχόμενο της με αριθμό 24/2025
απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ (σχ.33) η οποία επιδόθη-
κε νομότυπα (σχ.39) στον εδώ ελεγχόμενο ΟΣΕ και η οποία
συμπεριλαμβάνει και τον σταθμάρχη Λάρισας, Βασίλειο Σα-
μαρά, διαπιστώθηκε, μεταξύ άλλων, ότι:

**«V. ΟΙ ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΙ ΤΟΥ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΟΥ
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ (ΟΣΕ
Α.Ε.)**

Να. Ο ΟΣΕ Α.Ε. **αρνείται και αντικρούει** τις
προαναφερόμενες και από την Αρχή διαπιστωθείσες
πλημμέλειές του (σχ.35) δηλαδή, **αφενός μεν,** την
μη ορθή εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 61 §3
(Συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας) και 65
§§2 και 6 (Πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτι-

σης) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11ης Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν. 4632/2019, **και αφετέρου**, την παράβαση του διατακτικού της με αριθμό 24/16.3.2023 απόφασης (σχ.15 και σχ.16) της Ολομέλειας της Αρχής ως προς τα σημεία Β2 και Γ και με το υπόμνημά του (σχ.35) αλλά και με τα με αυτό προσκομιζόμενα ενώπιον της Αρχής έγγραφα και στοιχεία **ισχυρίζεται** (σχ.35), **αφενός μεν**, την πλήρη συμμόρφωσή του προς τις ειρημμένες διατάξεις όχι μόνο του Ν.4632/2019 αλλά και της με αριθμό 24/16.3.2023 (σχ.15 και σχ.16) απόφασης, **και αφετέρου**, την εκκίνηση επαναξιολόγησης του προσωπικού του κλάδου κυκλοφορίας με σκοπό τη διασφάλιση παροχής υπηρεσιών στο υψηλότερο επίπεδο, **και ειδικότερα:**

(Α) Αναφορικά με τη συμμόρφωσή του προς το περιεχόμενο της διάταξης του άρθρου 61 §3 (Συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11ης Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν. 4632/2019, επικαλούμενος (σχ.35) τα προσκομιζόμενα επίσημα προγράμματα υπηρεσιών των υπό εκπαίδευση Σταθμαρχών, τα μηνιαία Φύλλα Παρουσίας του Β' Κύκλου Θεωρητικής Εκπαίδευσης-Πρακτικής Μαθητείας των μηνών Οκτωβρίου, Νοεμβρίου και Δεκεμβρίου του 2022 και Ιανουαρίου του 2023, τα Φύλλα Παρουσίας του Α' Κύκλου Θεωρητικής Εκπαίδευσης των μηνών Αυγούστου, Σε-

πτεμβρίου και Οκτωβρίου του 2022 (σχ.12, σχ.17), τα μηνιαία ανά Επιθεώρηση Φύλλα Παρουσίας για την Πρακτική Μαθητεία και τα μηνιαία Φύλλα Παρουσίας για τον Β' Κύκλο Θεωρητικής Εκπαίδευσης με την αναγραφή (σε αυτά) των εκπαιδευτών και των ωραρίων υλοποίησης των διδακτικών ενοτήτων (βλ. σχ.9 και σχ.10 προσκομιζόμενο) και έγγραφα (βλ. τα [σχ.11 και σχ.12 προσκομιζόμενο] με αριθμό ΔΚΥΥΜΘ9057426/27.12.2022 και ΔΚ/ΥΥΚΚΝΕ 90001884/12.1.2023 έγγραφα) περί ολοκλήρωσης της Πρακτικής μαθητείας των Σταθμαρχών (σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη), ισχυρίζεται, ότι **(α1)** ο Οδηγός Σπουδών Βασικής Εκπαίδευσης υποψηφίων Σταθμαρχών για τον οποίο έχει εκδοθεί η με αριθμό 5625/2017 απόφασή του, εγκρίθηκε με τις με αριθμό 6468/26.10.2017 και 1368/23.7.2021 αποφάσεις της Αρχής, **(α2)** με τη με αριθμό 9033909/28.7.2022/ΔΕΚ απόφασή του εγκρίθηκε η έναρξη της εκπαιδευτικής σειράς Σταθμαρχών για το έτος 2022 από την οποία προκύπτει, ότι η διδακτέα ύλη Θεωρητικής Εκπαίδευσης 689 συνολικά ωρών χωρίστηκε σε δύο (2) φάσεις, δηλαδή, τον Α' Κύκλο Θεωρητικής Εκπαίδευσης που πραγματοποιήθηκε σε δύο Τμήματα (Αθήνας και Θεσσαλονίκης) και για τον οποίο καλύφθηκαν 546 ώρες και τον Β' Κύκλο Θεωρητικής Εκπαίδευσης για τον οποίο καλύφθηκαν 143 ώρες, ενώ, οι εκπαιδευόμενοι τοποθετήθηκαν στη συνέχεια σε διάφορες Επιθεωρήσεις του Δικτύου, προκειμένου να πραγματοποιήσουν την Πρακτική Μαθητεία συνολικής διάρκειας 75 εργάσιμων ημερών κατά τη διάρκεια της οποίας οι εκπαιδευόμενοι υλοποίη-

σαν παράλληλα με την πρακτική τους και τον Β' Κύκλο Θεωρητικής Εκπαίδευσης διάρκειας 143 ωρών σε κοινές ημερομηνίες αλλά σε διακριτές ώρες και, κατά συνέπεια, ότι η Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (σχ.5) με Κωδικούς ΚΠ22075 (Σταθμάρχες Αθήνα) και ΚΠ22076 (Σταθμάρχες Θεσσαλονίκη) υπήρξε σύννομη και ολοκληρωμένη.

(Β) Αναφορικά με τη συμμόρφωσή του προς το περιεχόμενο της διάταξης του άρθρου **65 §§2 και 6** (Πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11ης Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν. 4632/2019 και επικαλούμενος (σχ.35) ότι **(β1)** η διεξαγωγή του Προγράμματος Σπουδών εφαρμόζεται κατά τον ίδιο τρόπο από το έτος 2016, **(β2)** η Πρακτική Μαθητεία λάμβανε χώρα πρωί και απόγευμα καλύπτοντας το 8ωρο της πρακτικής εκπαίδευσης και επιπλέον το 2ωρο του Β' Κύκλου της Θεωρητικής Εκπαίδευσης και **(β3)** όλα τα προγράμματα εργασίας στέλνονταν στην Επιθεώρηση Εργασίας, ισχυρίζεται, ότι η ενλόγω εκπαίδευση που έλαβαν όλοι οι εκπαιδευόμενοι κάλυπτε όλα όσα απαιτούνται από το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας για την εκπαίδευση των Σταθμαρχών.

(Γ) Αναφορικά με τη μη παράβαση του διατακτικού της με αριθμό 24/16.3.2023 απόφασης (σχ.15) της Ολομέλειας της Αρχής, ισχυρίζεται, ότι **(γ1)** τα άμεσα μέτρα αποκατάστασης, ώστε το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειάς του (ΣΔΑ) να α-

νταποκρίνεται στις απαιτήσεις των άρθρων 61 §3 περίπτωση (στ) και 65 §§2 και 6 του Ν. 4632/2019 περιγράφονται πλήρως στο Ενιαίο Διαχειριστικό Σύστημα το οποίο έχει εγκριθεί από την ΡΑΣ, **(γ2)** η εκπαίδευση των Σταθμαρχών είναι σύμφωνη με τον Οδηγό Σπουδών, ενώ, δεν έχει εκδοθεί, για το εν λόγω ζήτημα, σε βάρος του ΟΣΕ οποιαδήποτε καταδικαστική απόφαση και, τέλος, **(γ3)** η ίδια ακριβώς διαδικασία (εκπαίδευσης Σταθμαρχών) πραγματοποιήθηκε κατά τα έτη 2018, 2019 και 2020.

(Δ) Αναφορικά με την διαδικασία επαναξιολόγησης του προσωπικού του κλάδου κυκλοφορίας με σκοπό τη διασφάλιση της δυνατότητάς του (προσωπικού) να συνεχίσει να παρέχει τις υπηρεσίες του στο υψηλότερο επίπεδο ισχυρίζεται, ότι η αξιολόγηση θα γίνει σε πραγματικό χρόνο στους τομείς που κατονομάζονται στο εν λόγω υπόμνημα, **και εφόσον κριθεί απαραίτητο, ανάλογα με τα αποτελέσματα της αξιολόγησης θα προχωρήσει σε επανεξέταση και επικαιροποίηση της πρακτικής μαθητείας.**

νβ. Ο ΟΣΕ Α.Ε. με το με αριθ. πρωτ. 9045322/11.8.2023 έγγραφό του (σχ.42) γνωστοποίησε στην Αρχή τη διαδικασία αξιολόγησης του Προσωπικού Κυκλοφορίας ισχυριζόμενος, μεταξύ άλλων, ότι **(α) η αξιολόγηση των σταθμαρχών,** η οποία θα ξεκινούσε στις **11.9.2023, αφενός μεν, θα περιελάμβανε (α1)** τη συμπλήρωση εποπτικού πίνακα, βιβλίου ανταλλαγής τηλεγραφημάτων μεταξύ Σταθμών, αμαξοστοιχιών και Κλειδουχείων για την ορθή διευθέτηση των αλλαγών, **(α2)** την τήρη-

ση ημερολογίου Σταθμού, **(α3)** την γνώση πινάκων και διευθετήσεων αλλαγών τοπικού χειρισμού ή Τηλεδιοίκησης, **(α4)** τη σηματοδότηση αμαξοστοιχιών κατά την υποδοχή και την αναχώρηση στους Σταθμούς, **(α5)** την γνώση χρήσης των μέσων ραδιοκάλυψης (VHF, TETRA και GSM-R) και πιστή εφαρμογή του ΓΚΚ κατά την εκφώνηση των τηλεεγγραφμάτων, **(α6)** τη δυνατότητα ανταπόκρισης σε σύνθετες συνθήκες/έκτακτα συμβάντα και **(α7)** τη σύνταξη επιστολών για αναγγελία Συμβάντων καθώς και τη σύνταξη Τηλεεγγραφμάτων σε περιπτώσεις βλαβών, **και αφετέρου**, ότι, η κατά το ανωτέρω περιεχόμενο αξιολόγηση, θα γινόταν από την στο εν λόγω έγγραφο (σχ.42) αναφερόμενη ομάδα αξιολογητών, η οποία (ομάδα αξιολογητών) θα μετέβαινε απροειδοποίητα (από τις 11.9.2023 και εντεύθεν) στους Σταθμούς που υπηρετεί το εν λόγω προσωπικό και θα συμπλήρωναν κατά την αξιολόγηση το επισυναπτόμενο με το ανωτέρω έγγραφο (σχ.42) «ΦΥΛΛΟ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ» με βαθμολογία από 65 (ελάχιστη βαθμολογία) έως το 100 (άριστα), ενώ με το με αριθ. πρωτ. 9018167/19.3.2024 έγγραφο της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας του ΟΣΕ Α.Ε. (πρβλ. σχ.45) με θέμα: «Αξιολόγηση προσωπικού Κυκλοφορίας» απέστειλε στην Αρχή (ΡΑΣ) τα επισυναπτόμενα εξήντα έξι (66) συνολικά έγγραφα των Επιθεωρήσεων του ΟΣΕ Α.Ε. με θέμα: «Φύλλο Αξιολόγησης επί του πεδίου» και αφορούν σε 66 σταθμάρχες οι οποίοι **αξιολογήθηκαν** στα αναφερόμενα στο εν λόγω «φύλλο» επτά (7) πεδία (πρβλ. σχ.42).

VI. ΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ

Από τη συσχέτιση, τη συνδυαστική ερμηνεία και τη συνολική αξιολόγηση των στοιχείων της αυτεπαγγέλτως ερευνώμενης υπόθεσης κατά του ΟΣΕ Α.Ε. δυνάμει της με αριθμό 24/16.3.2023 Α-πόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ (σχ.15), η οποία λήφθηκε στο πλαίσιο εφαρμογής της διάταξης του άρθρου 32 §7 του Ν. 3891/2010, **προέκυψαν τα ακόλουθα:**

VIα. Επί των προτεινόμενων από τον ΟΣΕ Α.Ε. και απαιτούμενων, κατ' άρθρο 32 §7 του Ν. 3891/2010, μέτρων αποκατάστασης.

(1) Σύμφωνα με το Ενιαίο Διαχειριστικό Σύστημα του

ΟΣΕ Α.Ε. (το οποίο περιλαμβάνεται στην Ανανέωση Έγκρισης Ασφάλειας του Διαχειριστή Υποδομής, Έκδοση Ζ/1.6.2022) προβλέπεται (σχ.46), μεταξύ άλλων, ότι **«7.3.2 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΣΧΕΤΙΚΗ ΜΕ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ. 7.3.2.1 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ [...]** Μετά τον προσδιορισμό των εκπαιδευτικών αναγκών, οι υπεύθυνοι προγραμματίζουν την διεξαγωγή τους, καθορίζοντας τον τρόπο και το κόστος (on the job training, σεμινάριο, ασκήσεις ετοιμότητας κλπ) και προωθούν τα προγράμματα στο αρμόδιο τμήμα εκπαίδευσης. Τα αρμόδια τμήματα εκπαίδευσης στην συνέχεια φροντίζουν και παρακολουθούν την υλοποίησή τους. Κατά την διάρκεια του έτους, έκτακτες εκπαιδευτικές ανάγκες που μπορεί να προκύψουν, προστίθενται συμπληρωματικά στο πρόγραμμα του έτους, ακολουθώντας τη διαδικασία που περιγράφηκε παραπάνω. Έκτακτες

ανάγκες εκπαίδευσης προκύπτουν εκτός των άλλων, μετά την εμφάνιση ατυχημάτων, περιστατικών, αποσοβηθέντων ατυχημάτων και άλλων σοβαρών επικίνδυνων συμβάντων. Το περιεχόμενο της εκπαίδευσης αφορά την διάχυση των πληροφοριών σχετικά με τις έρευνες για τις αιτίες, τα αποτελέσματα και την ανάγκη λήψης προληπτικών μέτρων σχετικά με αυτά τα συμβάντα. **Σημειώνεται ότι προβλέπεται ειδική κατάρτιση για το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας του προσωπικού που εμπλέκεται άμεσα, στην εξασφάλιση της λειτουργίας του Συστήματος Ασφαλείας και που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα σχετικά με την ασφάλεια. Στο προσωπικό που εκτελεί καθήκοντα κρίσιμα για την ασφάλεια ανήκουν:** τα μέλη της Επιτροπής Ασφάλειας, οι μηχανοδηγοί, εργαζόμενοι της Διεύθυνσης Συντήρησης Γραμμής, εργαζόμενοι της Διεύθυνσης Συντήρησης Η/Μ Συστημάτων και Ηλεκτροκίνησης, **εργαζόμενοι της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας**, εργαζόμενοι της Διεύθυνσης Ανάπτυξης, εργαζόμενοι της Διεύθυνσης Σιδηροδρομικών Συστημάτων κλπ. **Οι Εκπαιδεύσεις αυτές μπορεί να επαναληφθούν κατά περίπτωση:** μετά από εμφάνιση ατυχημάτων, περιστατικών, αποσοβηθέντων ατυχημάτων και άλλων επικίνδυνων συμβάντων σχετικά με αιτίες, διορθωτικά μέτρα κλπ [...]. **7.3.2.2 ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ** Κάθε νεοπροσλαμβανόμενος ή εργαζόμενος που τοποθετείται σε μια σχετική θέση εργασίας σχετικά με τα καθήκοντα ασφάλειας, διανύει τη **δοκιμαστική περίοδο** που ορίζει εκάστοτε η Διοίκηση για τον κλάδο και τη βαθμίδα του, η οποία δεν μπορεί να

υπερβεί τα δύο (2) έτη. Η δοκιμαστική περίοδος για τις θέσεις σχετικές με την ασφάλεια περιλαμβάνει την αρχική εκπαίδευση και την μαθητεία. Στο πέρας της εκπαίδευσης ή/και μαθητείας, ο νεοπροσλαμβανόμενος ή ο εργαζόμενος που τοποθετείται σε μια σχετική θέση εργασίας με τα καθήκοντα ασφάλειας υποβάλλεται **υποχρεωτικά** σε εξετάσεις για την επιβεβαίωση της αποτελεσματικότητας της εκπαίδευσης. Ο αποτυγχάνων επανεξετάζεται και, σε περίπτωση νέας αποτυχίας, απολύεται. Ο μαθητευόμενος προ της επιτυχίας του στις παραπάνω εξετάσεις δεν εκτελεί υπεύθυνη εργασία σχετική με την ασφάλεια. [...]. Στο τέλος του έτους οι υπεύθυνοι των τμημάτων εκπαίδευσης, ενημερώνουν για τον βαθμό εκπλήρωσης των προγραμματισμένων εκπαιδεύσεων τους αρμόδιους Υπεύθυνους και Διευθυντές. **7.3.2.3 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ** Κατά την ετήσια αξιολόγηση του προσωπικού του ΟΣΕ, ο κάθε υπεύθυνος αξιολογητής (προϊστάμενος), με βάση την απόδοση των υφισταμένων του σε θέματα ασφάλειας, **αξιολογεί την αποτελεσματικότητα των εκπαιδεύσεων που έχουν γίνει και σχετίζονται με την ασφάλεια του σιδηροδρόμου**. Σε αυτήν την ετήσια περιοδική αξιολόγηση, αξιολογείται, εκτός των άλλων, η επάρκεια των προσόντων των εργαζομένων που εμπλέκονται στη σιδηροδρομική ασφάλεια. **Η αξιολόγηση αυτή τεκμηριώνεται στη φόρμα F-0106: ΕΚΘΕΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ και μπορεί να προκύψουν νέες εκπαιδευτικές ανάγκες** [...]».

(2) Σύμφωνα με τα στοιχεία που έχει στη διάθεσή της η Αρχή, και ειδικότερα, τις συμβά-

σεις πρόσληψης όλων των εξωτερικών συνεργατών του ΟΣΕ οι οποίοι παρακολούθησαν το πρόγραμμα Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας με κωδικούς ΚΠ 22075 (Σταθμάρχες Αθήνα) και ΚΠ 22076 (Σταθμάρχες Θεσσαλονίκη), προκύπτει ότι αυτές (συμβάσεις πρόσληψης) **ήταν ορισμένου χρόνου, οκτάμηνης διάρκειας από τον Αύγουστο του 2022 έως και τον Μάρτιο του 2023.**

(3) Σύμφωνα με το με αριθ. πρωτ. 7.000.950/16.2.2023 (ΑΔΑ: 6Ψ3Θ46ΨΧΕΔ-ΤΚΠ) έγγραφο του ΟΣΕ Α.Ε. (σχ.40) με θέμα: «Παροχή υπηρεσιών στην ειδικότητα Σταθμάρχη» **αποφασίστηκε** η ανάθεση παροχής υπηρεσιών της ειδικότητας του Σταθμάρχη σε εξωτερικούς συνεργάτες εβδομήντα τρία (73) άτομα για χρονικό διάστημα έξι (6) μηνών, και ειδικότερα, **από 1.4.2023 έως 30.9.2023**, οι οποίοι, σύμφωνα με τις ανάγκες του Οργανισμού, θα απασχοληθούν σε όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο.

(4) Σύμφωνα με το Πόρισμα (σχ.41, σελ. 99 έως 108) της Τριμελούς Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων, η οποία (Επιτροπή) συστάθηκε και συγκροτήθηκε σύμφωνα με τη με αριθμό 71651/6.3.2023 απόφαση του Γενικού Γραμματέα Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (ΦΕΚ Β' 1310/6.3.2023), διαπιστώνεται, μεταξύ άλλων, ότι « [...] **6.1. Πρόγραμμα βασικής εκπαίδευσης σταθμαρχών**

6.1.1. Στα άρθρα 61 παρ. 3 περ. στ' και 65 παρ. 2 και 6 του ν. 4632/2019 «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβου-

λίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις» (Α' 159) ορίζονται, μεταξύ άλλων, τα εξής:

«Άρθρο 61. Συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας 3. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας περιέχει τα εξής βασικά στοιχεία: α) [...], στ) εξασφάλιση προγραμμάτων κατάρτισης του προσωπικού και συστημάτων, τα οποία διασφαλίζουν ότι διατηρείται η επάρκεια προσόντων του προσωπικού και εκτελούνται αναλόγως τα σχετικά καθήκοντα, συμπεριλαμβανομένων ρυθμίσεων σχετικά με την καλή φυσική και ψυχολογική κατάσταση[...]».

Άρθρο 65. Πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης. 1... 2. Το προσωπικό των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής, το οποίο επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, ορίζεται στο οικείο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας και σύμφωνα με τις διατάξεις της Τεχνικής Προδιαγραφής Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας». Η κατάρτιση του προσωπικού του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, παρέχεται από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε. Α.Ε.). Ο Ο.Σ.Ε. Α.Ε. οργανώνει τις υπηρεσίες εκπαίδευσης, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, και παρέχει αυτήν έναντι αμοιβής προς όλους τους ενδιαφερομένους, χωρίς διακρίσεις, χορηγώντας την αντίστοιχη βεβαίωση επιτυχούς παρακολούθησης. Οι υπηρεσίες κατάρτισης περιλαμβάνουν εκπαίδευση για τις απαραίτητες γνώσεις, κανόνες και διαδικασίες λειτουργίας, τη σηματοδότηση και το σύστημα ε-

λέγχου -χειρισμού, καθώς και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που ισχύουν για τα εκτελούμενα δρομολόγια. Το πρόγραμμα εκπαίδευσης καταρτίζεται από τον Ο.Σ.Ε. Α.Ε. και υποβάλλεται, όπως και το πρόγραμμα των εξετάσεων, προς έγκριση στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων στην αρχή κάθε έτους. [...] 6. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο διαχειριστής υποδομής ευθύνονται για το επίπεδο της κατάρτισης και των προσόντων του προσωπικού τους που επιτελεί βασική εργασία ασφάλειας».

6.1.2. Με τις διατάξεις του άρθρου 61 ορίζεται ότι οι διαχειριστές υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα πρέπει να εφαρμόζουν σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, προκειμένου να διασφαλίζεται ο έλεγχος όλων των κινδύνων που συνδέονται με τις δραστηριότητές τους. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας είναι προσαρμοσμένο στο είδος, στην έκταση, στον τόπο παροχής της υπηρεσίας και σε άλλες συνθήκες της επιδιωκόμενης δραστηριότητας. Στο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής λαμβάνονται υπόψη οι επιπτώσεις από τη λειτουργία των διαφόρων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στο δίκτυο. Στην παράγραφο 3 καθορίζονται τα βασικά στοιχεία που πρέπει να περιλαμβάνει το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας. Τέλος προβλέπεται υποχρέωση υποβολής στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), ετήσιας έκθεσης ασφάλειας που περιλαμβάνει πληροφορίες για την επίτευξη των στόχων της επιχείρησης στον τομέα της ασφάλειας, αναφορά για τους Κοινούς Δείκτες

Ασφάλειας (ΚΔΑ), τα αποτελέσματα του εσωτερικού ελέγχου ασφάλειας, παρατηρήσεις για ανεπάρκειες και δυσλειτουργίες και έκθεση για την εφαρμογή των σχετικών Κοινών Μεθόδων Ασφάλειας (ΚΜΑ).

6.1.3. Περαιτέρω, με το άρθρο 65 μεταφέρεται το άρθρο 13 της Οδηγίας 2016/798/ΕΕ, και καθορίζεται η άνευ διακρίσεων πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης του προσωπικού το οποίο σύμφωνα με το οικείο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας. Τις υπηρεσίες κατάρτισης του προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, παρέχει ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος χορηγώντας αντίστοιχη βεβαίωση επιτυχούς παρακολούθησης. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εγκρίνει τα αντίστοιχα προγράμματα κατάρτισης και διασφαλίζει ότι οι υπηρεσίες κατάρτισης πληρούν τις αντίστοιχες απαιτήσεις. Δίδεται εξουσιοδότηση στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, με απόφασή της, να καθορίζει τη διαδικασία πιστοποίησης του προσωπικού που επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας. Το επίπεδο κατάρτισης του προσωπικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής αποτελεί αποκλειστική ευθύνη τους.

6.1.4. Οι υπηρεσίες κατάρτισης Σταθμαρχών περιλαμβάνουν εκπαίδευση για τις απαραίτητες γνώσεις, κανόνες και διαδικασίες λειτουργίας, τη σηματοδότηση και το σύστημα ελέγχου χειρισμού, καθώς και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που ισχύουν για τα εκτελούμενα δρομολόγια. Το πρόγραμμα εκπαίδευσης καταρτίζεται

από τον ΟΣΕ (Διεύθυνση Εκπαίδευσης και Κατάρτισης - ΔΕΚ) και υποβάλλεται, όπως και το πρόγραμμα των εξετάσεων, προς έγκριση στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων στην αρχή κάθε έτους.

6.1.5. Σύμφωνα με τον Οδηγό Σπουδών του ΟΣΕ που περιλαμβάνεται στο ετήσιο πρόγραμμα εκπαίδευσης έτους 2021 «Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (ΣΤΑΘΜΑΡΧΕΣ)», ο οποίος υποβλήθηκε από τον ΟΣΕ αναφορικά με την εκπαίδευση προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας και εγκρίθηκε από τη ΡΑΣ, με την απόφασή της, με αριθμό 1368/23-07-2021, προβλέπονται 712 ώρες θεωρητικής Εκπαίδευσης και 75 ημέρες Πρακτικής Εκπαίδευσης. Οι εκπαιδευτές είναι προσωπικό του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ. Η διδακτέα ύλη περιλαμβάνει 18 διακριτά θεματικά πεδία με αριθμό διδακτικών ωρών που διαφέρει ανά θεματικό πεδίο. Βαρύνουσα σημασία στα θεματικά πεδία που διδάσκονται έχει ο Γενικός Κανονισμός Κίνησης (Μέρος Β 'Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών (200 ώρες), οι σταθμοί- διαλογές - συγκροτήματα- κόμβοι (60 ώρες), ο Κανονισμός Σημάτων (50 ώρες), τα βασικά στοιχεία της σιδηροδρομικής επιδομής / υποδομής και η επιδομή- υποδομή (50 ώρες), και η εκπαίδευση στους κανονισμούς και κανονιστικές οδηγίες για την έκδοση άδειας εργασίας σε ηλεκτροδοτούμενο σιδηροδρομικό δίκτυο (42 ώρες). Ειδικά το τελευταίο αυτό θεματικό πεδίο διδάσκεται από την Υπηρεσία Υγιεινής και Ασφάλειας Εργασίας (ΥΥΑΕ).

6.1.6. Στη διδακτέα ύλη των μαθημάτων «Βασικά στοιχεία της σιδηροδρομικής επιδο-

μής/υποδομής», «Σταθμοί - Διαλογές - Συγκροτήματα - Κόμβοι» και «Τροχαίο υλικό. Τεχνικά & λειτουργικά χαρακτηριστικά» περιλαμβάνονται εκπαιδευτικές επισκέψεις σε Σταθμούς, Σταθμούς Διαλογής, Συγκροτήματα καθώς και σε Μηχανοστάσιο για την επίδειξη χειρισμού αλλαγών τροχιάς με έλεγχο εξασφάλισης και ζεύξης-απόζευξης μηχανών και οχημάτων. Στη διδακτέα ύλη της ενότητας «Κανονισμός Κυκλοφορίας & Ελιγμών» περιλαμβάνονται δύο ημερήσιες εκπαιδευτικές επισκέψεις, η μία σε σταθμό διαλογής του δικτύου και η άλλη σε κέντρο τηλεδιοίκησης.

6.1.7. Μάλιστα, ρητά προβλέπεται ότι μετά το πέρας του προγράμματος της Θεωρητικής Εκπαίδευσης πραγματοποιούνται γραπτές εξετάσεις από τριμελή εξεταστική επιτροπή, που αποτελείται από τον εισηγητή της διδακτέας ύλης, έναν εκπρόσωπο της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας (ΔΚ) και τον Προϊστάμενο Διεύθυνσης ή έναν εκπρόσωπο της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης και Κατάρτισης (ΔΕΚ). Ο τρόπος εξέτασης και τελικής βαθμολόγησης (προβλέπεται και βαθμός προόδου) περιγράφεται αναλυτικά στον οδηγό σπουδών βασικής εκπαίδευσης σταθμαρχών.

6.1.8. Αμέσως μετά την επιτυχή ολοκλήρωση των γραπτών εξετάσεων και της εκπαίδευσης στους «Κανονισμούς και κανονιστικές οδηγίες για την έκδοση άδειας εργασίας σε ηλεκτροδοτούμενο σιδηροδρομικό δίκτυο», οι εκπαιδευόμενοι εντάσσονται σε πρόγραμμα Πρακτικής Εκπαίδευσης 75 ημερών, μοιρασμένο ισόχρονα σε επιβατικούς σταθμούς, σε σταθμούς διαλογής, (σχηματισμού

και αποσχηματισμού συνθέσεων αμαξοστοιχιών) και σε τηλεδιοικήσεις - Κέντρα Ελέγχου Κυκλοφορίας. Κατά τη διάρκεια της Πρακτικής Μάθησης (ΠΜ) οι εκπαιδευόμενοι τοποθετούνται στους τόπους υλοποίησης με ευθύνη της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας (ΔΚ) του Οργανισμού. Οι εκπαιδευόμενοι ανάλογα με την Επιθεώρηση στην οποία τοποθετούνται, πραγματοποιούν ΠΜ σε σταθμούς, κέντρα ελέγχου κυκλοφορίας και λοιπές εγκαταστάσεις, ώστε να αποκτήσουν συνολική εικόνα της Επιθεώρησης στην οποία στη συνέχεια θα αναλάβουν καθήκοντα.

6.1.9. Την εποπτεία των εκπαιδευομένων έχουν οι Προϊστάμενοι των συγκροτημάτων όπου θα διεξαχθεί η Πρακτική Εκπαίδευση, οι οποίοι συντάσσουν κατά τη διάρκεια της Πρακτικής Εκπαίδευσης εμπειριστατωμένη Έκθεση Απόδοσης και Συμπεριφοράς για τις ικανότητες του εκπαιδευόμενου σε πραγματικές συνθήκες εργασίας. Μετά τη λήξη της Πρακτικής Εκπαίδευσης διεξάγονται προφορικές εξετάσεις όπου λαμβάνονται υπόψη και οι παραπάνω αναφερόμενες Εκθέσεις Αξιολόγησης, από τριμελή επιτροπή, η οποία ορίζεται με απόφαση της ΔΕΚ. Τα μαθήματα που εξετάζονται προφορικά είναι: 1. Κανονισμός Κυκλοφορίας & Ελιγμών 2. Κανονισμός Σημάτων 3. GSM-R 4. Ειδικά θέματα ρύθμισης και διαχείρισης της κυκλοφορίας. Εξειδίκευση - ερμηνεία - εφαρμογή άρθρων των κανονισμών μέσω εγκυκλίων. Ο τρόπος βαθμολόγησης περιγράφεται αναλυτικά στον «Οδηγό Σπουδών» βασικής εκπαίδευσης σταθμαρχών. Ο τελικός βαθμός κάθε μαθήματος εξάγεται από τον μέσο όρο των βαθμών της θεωρητικής εκπαίδευσης

και του προφορικού βαθμού, η αξιολόγηση σε όλες τις εξετάσεις γίνεται με κλίμακα βαθμολόγησης 0-20 και επιτυγχόντες είναι όσοι συγκεντρώσουν τελικό βαθμό σε κάθε μάθημα πάνω από 10. Μετά τη λήξη της εκπαίδευσης πρέπει απαραίτητα να αποστέλλεται στη ΔΕΚ συγκεντρωτικό δελτίο αξιολόγησης των προγραμμάτων και έκθεση αξιολόγησης-αξιοποίησης της εκπαίδευσης.

6.1.10. Στο έγγραφο όμως της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης και Κατάρτισης του ΟΣΕ με θέμα: «Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (Σταθμάρχες - Κλειδούχοι)» και αριθμό πρωτ. 9033909/28-07-2022, με βάση το οποίο έγινε η εκπαίδευση με κωδικούς ΚΠ 22075 (Σταθμάρχες ΑΘΗΝΑ) και ΚΠ 22076 (Σταθμάρχες ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ) παρατηρούνται ουσιώδεις διαφορές με όσα παραπάνω αναπτύχθηκαν σχετικά με την εκπαίδευση των Σταθμαρχών. Ειδικότερα, προβλέπονται μεν 712 ώρες θεωρητικής εκπαίδευσης, που όμως πραγματοποιούνται σε δύο κύκλους μαθητείας και 75 ημέρες πρακτικής εκπαίδευσης. Μάλιστα, ο δεύτερος κύκλος θεωρίας προβλέπεται ότι θα υλοποιηθεί παράλληλα με την πρακτική εκπαίδευση.

6.1.11. Σημειώνεται ότι στο παραπάνω έγγραφο αναγράφονται αναλυτικά για τον Α' κύκλο θεωρητικής εκπαίδευσης η διδακτέα ύλη και οι ώρες διδασκαλίας (535 ώρες), ορίζεται δε ότι αυτός θα πραγματοποιηθεί από Δευτέρα έως Σάββατο επί 8ώρου στην Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Για τον Β' κύκλο όμως θεωρητικής εκπαίδευσης των υπολειπόμενων 177 ωρών δεν υφίσταται αντίστοιχη αναγραφή, ούτε ειδική πρόβλεψη για

τις ώρες διδασκαλίας και για τη διδακτέα ύλη. Ούτε υπάρχει πρόβλεψη για το πώς θα διενεργείται η θεωρητική εκπαίδευση παράλληλα με την πρακτική εκπαίδευση που όπως φαίνεται από τον Οδηγό Σπουδών, στην τελευταία η απασχόληση των εκπαιδευομένων είναι μοιρασμένη ισόχρονα σε επιβατικούς σταθμούς, σε σταθμούς διαλογής, (σχηματισμού και αποσχηματισμού συνθέσεων αμαξοστοιχιών) και σε τηλεδιοικήσεις - Κέντρα Ελέγχου Κυκλοφορίας.

6.1.12. Πράγματι, από τα στοιχεία που ετέθησαν υπόψη της Επιτροπής από τον ΟΣΕ, ο Α' κύκλος είχε 8ωρα μαθήματα (με βάση το πρόγραμμα που μας γνωστοποιήθηκε, ξεκινούσαν κάθε μέρα στις 9.00 και τελείωναν στις 14.45) από Δευτέρα έως Σάββατο (ήτοι 6 ημέρες την εβδομάδα). Τα εκπαιδευτικά κέντρα ήταν 2 και συγκεκριμένα η Αθήνα (Αγ. Ιωάννης Ρέντης) και η Θεσσαλονίκη (Επιβατικός ΣΣ Θεσσαλονίκης). Τα μαθήματα έγιναν σε τμήματα μεγάλου αριθμού εκπαιδευομένων (38 άτομα στη Θεσσαλονίκη 38 στην Αθήνα).

6.1.13. Στο έγγραφο του ΟΣΕ, με αριθμό πρωτ. 9016709/27-03-2023 προς την Επιτροπή Εμπειρογνομόνων ρητά αναφέρεται ότι: «ο Β' κύκλος της υλοποιείται παράλληλα με την Πρακτική Μαθητεία. Η διδακτέα ύλη της Θεωρητικής Εκπαίδευσης έχει διαχωριστεί με τέτοιο τρόπο, ώστε να συμβαδίζει με το στάδιο της εκπαιδευτικής διαδικασίας καθώς έχει ήδη πραγματοποιηθεί το μεγαλύτερο μέρος της ΘΕ και κατά δεύτερον να λειτουργεί συνεπικουρικά και βοηθητικά με την Πρακτική Μαθητεία. σε πραγματικές συνθήκες». Επι-

πλέον ότι η παράλληλη θεωρητική και πρακτική κατάρτιση έγινε σε κοινές ημερομηνίες, αλλά σε διακριτές ώρες. Μάλιστα, στο ίδιο έγγραφο επισημαίνεται ότι για το δεύτερο αυτό στάδιο δεν προβλέπεται ούτε παρουσιολόγιο.

6.1.14. Επιπλέον, σοβαρές διαφορές υφίστανται και στον χρόνο διεξαγωγής των εξετάσεων, ενώ από τα αποτελέσματα των εξετάσεων που δόθηκαν στην Επιτροπή προκύπτει και διαφορετικός τρόπος βαθμολόγησης (0-10) και όχι η κλίμακα από 0-20.

6.1.15. Περαιτέρω, στο έγγραφο με αριθμό πρωτ. 9010056/21-02-2023 της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας ΔΚ/ΥΥΚΜΘ του ΟΣΕ που εδρεύει στη Θεσσαλονίκη, προς το Τμήμα Επιδότησης και Κοστολόγησης /Υπηρεσία Οργάνωσης και Εκτέλεσης Εκπαιδευτικών Προγραμμάτων του ίδιου Οργανισμού, αναφέρεται ότι το Β' μέρος θεωρητικής Εκπαίδευσης Σταθμαρχών πραγματοποιήθηκε, μνημονεύει τους εκπαιδευτές, τη διδακτέα ύλη και τις ώρες που αυτοί δίδαξαν, οι οποίες όμως φαίνεται να είναι συνολικά 143 αντί 177 που όριζε ο Οδηγός Σπουδών, αλλά και το από 28-07-2022 έγγραφο της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης και Κατάρτισης.

6.1.16. Ιδιαίτερη βαρύτητα αποδίδει η Επιτροπή Εμπειρογνομόνων στην απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ, με αριθμό 24/2023 η οποία εκδόθηκε στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς της για άσκηση αυτεπάγγελων ελέγχων ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας (Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών), και μεταξύ άλλων ερεύνησε τον κύκλο της εκπαίδευσης του Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας

στον οποίο συμμετείχε ο Σταθμάρχης που εμπλέκεται στο δυστύχημα της 28ης Φεβρουαρίου 2023. Η Ολομέλεια της ΡΑΣ, αποφάσισε τη λήψη έκτακτων προσωρινών μέτρων, λόγω σοβαρών ενδείξεων παράβασης όρων της κείμενης σιδηροδρομικής νομοθεσίας κατά τη εκπαίδευση των παραπάνω αναφερόμενων Σταθμαρχών, που ενέχει (η παράβαση) άμεση, σοβαρή και επικείμενη απειλή για τη δημόσια ασφάλεια. Ειδικότερα, υποχρέωσαν τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής (ΟΣΕ) να μην απασχολεί σε θέσεις κρίσιμων καθηκόντων ασφάλειας, όπως ορίζονται (θέσεις κρίσιμων καθηκόντων) στον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2019/773 της Επιτροπής της 16ης Μαΐου 2019 σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με την κατάργηση της απόφασης 2012/757/ΕΕ και στα Παραρτήματά του, το σύνολο των υποψήφιων σταθμαρχών οι οποίοι μετείχαν στην, κατά τα ειδικότερα διαλαμβανόμενα στο ανωτέρω ιστορικό της παρούσας, «Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (Σταθμάρχες)» με κωδ. 22075 και 22076.

6.1.17. Σημειώνεται ότι ο ΟΣΕ, στο έγγραφό του με αριθμό πρωτ. 9020086/11-04- 2023 προς την Επιτροπή Εμπειρογνομόνων απαντά σε σειρά ερωτήσεων που του τέθηκαν από αυτήν, μεταξύ άλλων, σχετικά με την κανονιστική ισχύ του Οδηγού Σπουδών, με τη διάρκεια και τον τύπο της συγκεκριμένης εκπαίδευσης, αλλά και ορισμένες

παρατηρήσεις που η ΡΑΣ περιέλαβε στην παραπάνω αναφερόμενη απόφασή της. Ειδικότερα, επιβεβαίωσε ότι ο Οδηγός Σπουδών είναι ένα κανονιστικό κείμενο, το οποίο εκδίδεται παγίως από τη Διεύθυνση Εκπαίδευσης και Κατάρτισης του ΟΣΕ και τροποποιείται με τον ανάλογο τρόπο. Για το από 28-07-2022 έγγραφο της ίδιας Διεύθυνσης «Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (Σταθμάρχες- Κλειδούχοι)», αναφέρει ότι αυτό περιγράφει αναλυτικά τη διαδικασία του προγράμματος εκπαίδευσης των υποψήφιων σταθμαρχών με κωδ. 22075 και 22076, «χωρίς να έχει επιφέρει οποιαδήποτε τροποποίηση στις προβλέψεις των μαθημάτων, των ωρών διδασκαλίας, τη διδακτέα ύλη του Θεωρητικού Μέρους και τη διάρκεια της Πρακτικής Μαθητείας του Οδηγού Σπουδών».

6.1.18. Σύμφωνα με το παραπάνω από 11-04-2023 έγγραφο του ΟΣΕ καλύφθηκαν 689 ώρες θεωρητικής εκπαίδευσης και ειδικότερα: 546 στον Α' κύκλο (με αναπροσαρμογή των αρχικά προβλεπομένων 535), 143 στον Β' κύκλο και 75 ημέρες πρακτικής μαθητείας, καλύπτοντας όλα τα πεδία του εγκεκριμένου προγράμματος. Επισημαίνεται περαιτέρω στο παραπάνω έγγραφο, ότι ο Β' κύκλος θεωρητικής εκπαίδευσης εκτελέστηκε στο σύνολο των προβλεπομένων ωρών με εξαίρεση ορισμένες εξ αυτών που αφορούσαν στον εσωτερικό κανονισμό λειτουργίας του ΟΣΕ και πραγματοποιούνταν μόνο για το νεοπροσληφθέν προσωπικό και όχι για τους εξωτερικούς συνεργάτες που προσφέρουν τις υπηρεσίες τους με άλλο τρόπο (συμβάσεις παροχής ανεξάρτητων υπηρεσιών, συμβάσεις μίσθωσης έργου

κλπ) ή το πρώην ή νυν προσωπικό του ΟΣΕ βάσει των άρθρων 8 παρ. 2 και 49 του Εσωτερικού Κανονισμού του Οργανισμού (Β' 2623/30-05-2022). Περαιτέρω αναφέρει ότι η εν λόγω εκπαίδευση υλοποιήθηκε κατά τον Α' Κύκλο του Θεωρητικού Μέρους σε δύο τμήματα, σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη, με 38 Σταθμάρχες σε κάθε τμήμα. Κατά τη διάρκεια της Πρακτικής Μαθητείας αλλά και του Β' Κύκλου του Θεωρητικού Μέρους οι εκπαιδευόμενοι εντάχθηκαν σε μικρότερες ομάδες στους Σταθμούς αρμοδιότητας κάθε Επιθεώρησης. Συγκεκριμένα στην Επιθεώρηση Αθήνας σε ομάδα είκοσι τεσσάρων (24), στη Θεσσαλονίκη σε ομάδα είκοσι οκτώ (28), στη Λάρισα σε ομάδα δεκατεσσάρων (14), στο Λιανοκλάδι σε ομάδα των έξι (6) και στην Πάτρα σε ομάδα των τεσσάρων (4). **Στο έγγραφο επισημαίνεται ότι βάσει της συνήθους πρακτικής του ΟΣΕ,** θέση βεβαίωσης ολοκλήρωσης της εκπαιδευτικής διαδικασίας κατέχει το έγγραφο με το οποίο ενημερώνονται οι αρμόδιες διευθύνσεις για τα αποτελέσματα των γραπτών και προφορικών εξετάσεων και του πίνακα επιτυχόντων, **ενώ δεν προβλέπεται από τον Κανονισμό** η υποχρέωση έκδοσης ενδιάμεσων βεβαιώσεων σταδίων ολοκλήρωσης της διαδικασίας. Τέλος, ότι έκδοση βεβαιώσεων επιτυχούς παρακολούθησης υπηρεσιών εκπαίδευσης εκδίδεται μόνο σε ό,τι αφορά τις ενδιαφερόμενες εταιρείες ή ιδιώτες εκτός ΟΣΕ, στις οποίες ο ΟΣΕ παρέχει υπηρεσίες εκπαίδευσης έναντι αμοιβής.

6.1.19. Από το παραπάνω έγγραφο του ΟΣΕ προκύπτει ότι πέραν των όσων παρεκκλίσεων σε

προηγούμενες παραγράφους του Πορίσματος διαπιστώθηκαν μεταξύ του Οδηγού Σπουδών και του από 28-07-2022 εγγράφου του ΟΣΕ, σχετικά με την εκπαίδευση των παραπάνω Σταθμαρχών, παρέκκλιση υπήρξε κατά την εκπαίδευση των παραπάνω σταθμαρχών και ως προς τις ώρες θεωρητικής κατάρτισης που αφορούσαν τον Εσωτερικό Κανονισμό, αφού αν και ουδέν σχετικό αναφέρουν τα παραπάνω δύο έγγραφα (Οδηγός Σπουδών και από 28-07-2022 έγγραφο του ΟΣΕ), δεν πραγματοποιήθηκε (χωρίς να προκύπτει με εντολή τίνος) η σχετική εκπαίδευση, κατ' επίκληση των άρθρων 8 παρ. 2 και 49 του Εσωτερικού Κανονισμού του ΟΣΕ, άρθρων, που κατά την άποψη της Επιτροπής ρυθμίζουν διαφορετικά θέματα και δεν εφαρμόζονται στην προκειμένη περίπτωση.

6.2. Αξιολόγηση του προγράμματος

6.2.1. Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω διαπιστώνεται ότι δεν μπορεί να εξαχθεί ασφαλές συμπέρασμα, ότι οι παραπάνω εκπαιδευόμενοι έλαβαν την προβλεπόμενη από τον οδηγό σπουδών «Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας» με κωδικούς ΚΠ 22075 (Σταθμάρχες ΑΘΗΝΑ) και ΚΠ 22076 (Σταθμάρχες ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ) εκπαίδευση, αφού από την ανάλυση των στοιχείων που τέθηκαν υπόψη της Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων **δεν προκύπτει με βεβαιότητα ότι οι εν λόγω υποψήφιοι σταθμάρχες ολοκλήρωσαν τον προβλεπόμενο Β' κύκλο θεωρητικής εκπαίδευσης (177 ωρών) που αναφέρεται (στον οικείο Οδηγό) ότι θα διεξαγόταν μετά την ολοκλήρωση του Α' κύκλου εκπαίδευσης (535 ωρών), και μάλιστα, παράλληλα με**

την Πρακτική Εκπαίδευση των 75 υποχρεωτικών ημερών. Επιπλέον, όπως και παραπάνω αναλύθηκε προκύπτουν αποκλίσεις μεταξύ της προβλεπόμενης στον Οδηγό Σπουδών παροχής εκπαίδευσης, στο από 28-07-2022 έγγραφο και στον τρόπο που τελικά αυτή η εκπαίδευση παρασχέθηκε.

6.2.2. Σύμφωνα με όλα τα παραπάνω, δεν προκύπτει σαφώς ότι ο διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής (ΟΣΕ) εξασφάλισε, όπως όφειλε, πλήρες πρόγραμμα κατάρτισης του προσωπικού. Ο θεωρητικός και πρακτικός κύκλος εκπαίδευσης που παρείχε ο Διαχειριστής της Σιδηροδρομικής Υποδομής (ΟΣΕ) σε προσωπικό του ΟΣΕ που επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα (σταθμάρχες - κλειδούχους) πιθανολογείται ότι υπήρξε ελλιπής και ανεπαρκής δεδομένου ότι δεν πιστοποιούνται με σχετικές βεβαιώσεις των αρμοδίων υπηρεσιών οι καταρτίσεις σταθμαρχών, οι οποίες πρέπει να περιλαμβάνουν εκπαίδευση για τις απαραίτητες γνώσεις, κανόνες και διαδικασίες λειτουργίας, σηματοδότηση και σύστημα ελέγχου - χειρισμού, καθώς και διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που ισχύουν για τα εκτελούμενα δρομολόγια. **Επιπλέον για τον Β' Κύκλο Πρακτικής Μαθητείας δεν προβλέπεται η σύνταξη ημερολόγιου προγράμματος, ούτε παρουσιολογίου** (βλ. σχετικά έγγραφα του ΟΣΕ με αρ. πρωτ. με αριθμό πρωτ. 9016709/27-03-2023 και 9020086/11-04-2023)».

(5) Με το με αριθ. πρωτ. 2031/6.7.2023 έγγραφο υπόμνημά του (σχ.35) ο ΟΣΕ Α.Ε., επικαλείται αφενός μεν, τη διαδικασία αξιολόγησης του προσωπικού κυκλοφορίας από τους Προϊσταμέ-

νους των Επιθεωρήσεων **(Α' Στάδιο)**, **και αφετέρου,** την Πρακτική εξέταση ή/και την Επικαιροποίηση της διαδικασίας της Πρακτικής Μαθητείας **(Β' Στάδιο)**, εάν αυτή κριθεί απαραίτητη, ενώ, με το με αριθ. πρωτ. 9045322/11.8.2023 έγγραφο (σχ.42) της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας του ΟΣΕ Α.Ε. με θέμα: «Αξιολόγηση προσωπικού Κυκλοφορίας» προσέθεσε στους ανωτέρω ισχυρισμούς του τον προσδιορισμό των προσώπων-αξιολογητών (Προϊστάμενοι Διεύθυνσης Κυκλοφορίας), των αξιολογούμενων (Σταθμάρχες), το αφετήριο χρονικό σημείο της αξιολόγησης (11.9.2023), το σχετικό έντυπο με τα πεδία αξιολόγησης και την βαθμολογική κλίμακα (65-100) και, τέλος, τη δυνατότητα της Αρχής να συμμετάσχει ή να παρασταθεί στις, κατά τα ανωτέρω, αξιολογήσεις **(Α' Στάδιο)**.

ΝΙΒ. Ωστόσο, λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των προαναφερόμενων εγγράφων στοιχείων, προκύπτουν τα ακόλουθα:

ΠΡΩΤΟΝ: Δεν προσκομίστηκαν από τον ΟΣΕ Α.Ε. **αφενός μεν,** έγγραφα της Επιθεώρησης Εργασίας για το χρονικό διάστημα της εδώ ελεγχόμενης εκπαίδευσης, δηλαδή, από τον Αύγουστο του 2022 έως και τον Ιανουάριο του 2023, ώστε να διαπιστωθεί με ευχέρεια το 8ωρο της πρακτικής μαθητείας (εκπαίδευσης) **και** το 2ωρο της θεωρητικής εκπαίδευσης του Β' κύκλου σπουδών των εκπαιδευόμενων Σταθμαρχών, **και αφετέρου,** τα ρητά προβλεπόμενα από το με αριθ. πρωτ. 9033909/28.7.2022 έγγραφο του ΟΣΕ (σχ.5) με θέμα: «Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (Σταθμάρχες-Κλειδούχοι)», ήτοι, **(αα)** τα

Συγκεντρωτικά Δελτία αξιολόγησης του Προγράμματος και (ββ) οι Εκθέσεις Αξιολόγησης-Αξιοποίησης της Εκπαίδευσης.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Το στάδιο της από τον ΟΣΕ Α.Ε. επικαλούμενης αξιολόγησης (Α' στάδιο μέτρων αποκατάστασης) συνιστά, σύμφωνα με το Ενιαίο Διαχειριστικό Σύστημά του (βλ. παραπάνω παράγραφος **VIα, στοιχείο 1**), την ετήσια περιοδική αξιολόγηση του προσωπικού του ΟΣΕ Α.Ε. κατά την οποία αξιολογείται, μεταξύ άλλων, η επάρκεια των προσόντων των εργαζομένων που εμπλέκονται στη σιδηροδρομική ασφάλεια και η αποτελεσματικότητα των εκπαιδεύσεων που έχουν γίνει και σχετίζονται με την ασφάλεια του σιδηροδρόμου. Η αξιολόγηση αυτή θα έπρεπε, σύμφωνα και με τα προαναφερόμενα (βλ. παραπάνω παράγραφος **VIα, στοιχεία 2 και 3**) στοιχεία πρόσληψης των σταθμαρχών να έχει ολοκληρωθεί ήδη από τον Ιούλιο του 2023 (συμπλήρωση 12μήνου από την πρόσληψη) και να μην ξεκινά η εν λόγω αξιολόγηση από τις 11.9.2023, όταν δηλαδή θα έχουν συμπληρωθεί δεκατέσσερις (14) μήνες απασχόλησης. Άλλωστε, με το με αριθ. πρωτ. 9033063/14.6.2023 έγγραφο (σχ.42) της Διεύθυνσης Οργάνωσης και Διαχείρισης Ανθρώπινου Δυναμικού (ΔΟΔΑΔ) του ΟΣΕ Α.Ε. με θέμα: **«Εκθεση απόδοσης» ορίζεται ρητά ότι:** «Το συνημμένο έντυπο **«Εκθεση Απόδοσης»**, θα πρέπει να αποστέλλεται στη ΔΟΔΑΔ για τον καθένα συνεργάτη, **ένα μήνα πριν τη λήξη της σύμβασής του, άλλως δεν θα είναι δυνατή η ανανέωση αυτής.** [...]», ενώ, τυγχάνει οξύμωρο να βεβαιώνεται από τον ΟΣΕ Α.Ε. (σχ.42 σημείο 6) η ολοκλήρωση

της αξιολόγησης των κλειδούχων ήδη από τα μέσα Ιουνίου του 2023 και η ανανέωση των σχετικών συμβάσεών τους, την στιγμή που θα έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί, η αντίστοιχη αξιολόγηση των σταθμαρχών, δεδομένης της απόφασης της Αρχής περί επιβολής σε βάρος του ΟΣΕ Α.Ε. συγκεκριμένων επαπειλούμενων κυρώσεων για μη συμμόρφωσή του με την κείμενη νομοθεσία.

ΤΡΙΤΟΝ: (1) Τα προσκομιζόμενα (σχ.45) από τον ΟΣΕ έγγραφα με τίτλο «**Φύλλο Αξιολόγησης επί του πεδίου**» είναι όχι μόνο ανεπαρκή ως προς το περιεχόμενό τους, αλλά και ελλιπή ως προς την αποδειξιμότητά του περιεχομένου τους, δεδομένου, ότι (α) υπολείπονται κατά έντεκα (11) σταθμαρχών που συνολικά αξιολογήθηκαν, **αφού αφορούν σε εξήντα έξι (66) αντί των εβδομήντα επτά (77) συνολικά (ελεγχόμενων) σταθμαρχών** (σχ.10), (β) δεν συνοδεύονται είτε από έγγραφο που να βεβαιώνει (π.χ. βαρδιολόγιο) ότι πράγματι ο συγκεκριμένος σταθμάρχης είχε βάρδια στον συγκεκριμένο σταθμό για συγκεκριμένες ώρες, ώστε να διασταυρώνεται η ώρα, η ημερομηνία και ο τόπος διενέργειας της κάθε αξιολόγησης, είτε από την υπογραφή του αξιολογούμενου, κάθε φορά σταθμάρχη, είτε από την διάρκεια της διενεργούμενης αξιολόγησης, (γ) τα αναφερόμενα επτά (7) σημεία στα οποία έγινε η αξιολόγηση ουδόλως προκύπτει ότι σχετίζονται είτε με τα αναφερόμενα στη βασική εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (σχ.5), είτε με τα αναφερόμενα στην ελλιπή εκπαίδευση, τα οποία διαπιστώθηκαν από την Αρχή (σχ.15), αφού, δεν αιτιολογείται από

οποιοδήποτε έγγραφο στοιχείο η επιλογή των συγκεκριμένων (επτά-7) σημείων αξιολόγησης καθώς και με ποιά κριτήρια επιλέχθηκαν αυτά από τον ΟΣΕ. **(2)** Άλλωστε, από τις ήδη προαναφερόμενες **(πρβλ. ανωτέρω παράγραφο ΙΙΙζ)** ρυθμίσεις του κατ' εξουσιοδότηση Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 σε συνδυασμό και με τα οριζόμενα στις ρυθμίσεις **(α) του άρθρου 12 §2** (Πεδίο Εφαρμογής) της με αριθ. Φ8/30400/3540 (ΦΕΚ Β' 698/9.3.2012) «Θέση σε ισχύ του Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας του ΟΣΕ ΑΕ» απόφασης του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (σχ.1ιδ) **και (β) του άρθρου 8 §2** (Πεδίο εφαρμογής) της με αριθ. 157192 (ΦΕΚ Β' 2623/30.5.2022) «Έγκριση νέου Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας του ΟΣΕ» απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών (σχ.1ιε) **προκύπτει, αναμφίβολα, ότι** τα αναφερόμενα στις ειρημένες υπουργικές αποφάσεις βρίσκονται σε πλήρη αντίθεση **(contra legem)** με τα οριζόμενα στον ανωτέρω Κανονισμό (σχ.1ιγ), αφού, ο ΟΣΕ, παράτυπα και δίχως κανένα νομικό έρεισμα, **διαχωρίζει** το προσωπικό κυκλοφορίας (που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα για την ασφάλεια) σε μόνιμο ή σε προσωπικό με παροχή ανεξάρτητων υπηρεσιών, προκειμένου να ισχυριστεί (πρβλ. σελ. 3 του υπομνήματός [σχ.35] του), κατά ανορθόδοξο τρόπο, ότι οι σταθμάρχες που απασχολούνται από αυτόν (ΟΣΕ) και συνδέονται με σύμβαση παροχής ανεξάρτητων υπηρεσιών (πρβλ. σχ. 1ιδ και 1ιε) ουσιαστικά αποτελούν προσωπικό που εκτελεί κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα αλλά για το οποίο υφίσταται άλλο νομικό καθεστώς εκπαίδευσης, ε-

λέγχου επάρκειας προσόντων κλπ, σε σχέση με το μόνιμο προσωπικό που εκτελεί τα ίδια κρίσιμα καθήκοντα, καταλήγοντας ουσιαστικά στο φαινόμενο της ύπαρξης προσωπικού (που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα) δύο ταχυτήτων. Δηλαδή, πραγματοποίησε την προαναφερόμενη αξιολόγηση (σχ.45) αποκλειστικά και μόνο για την ανανέωση των ήδη υπάρχοντων συμβάσεων απασχόλησης και όχι για τη διασφάλιση των απαιτήσεων και προϋποθέσεων που απαιτούνται από το οικείο ΣΔΑ (σχ.46 και σχ.47).

(3) Εξάλλου, όλα τα παραπάνω, περί διαχωρισμού προσωπικού τυγχάνουν παντελώς αβάσιμα, αφού από **(α)** τη διαδικασία Δ-01 «ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ» του οικείου συστήματος διαχείρισης ασφάλειας του ΟΣΕ (σχ.46) και (β) του περιεχομένου του με αριθ. πρωτ. 9046077/8.5.2019 εγγράφου του ΟΣΕ (σχ.47 - εγκύκλιος 4/2019) καθίσταται σαφές, ότι επιχειρείται από τον ΟΣΕ η πλήρης εναρμόνιση των σχετικών διαδικασιών (εκπαίδευσης κλπ) με τον ειρημένο Κανονισμό (σχ.1ιγ) δεδομένου, ότι, όχι μόνο δεν γίνεται διαχωρισμός του προσωπικού του, αφού αναφέρεται σε ενιαία ρύθμιση είτε πρόκειται για νεοπροσλαμβανόμενο είτε πρόκειται για εργαζόμενο (πρβλ. σημεία 7.3.2.2. και 7.3.2.3 [σχ.46] της διαδικασίας Δ-01 του οικείου ΣΔΑ), δίχως άλλο κριτήριο, αλλά και καθιερώνεται υποχρεωτική δοκιμαστική περίοδος (εκπαίδευση και μαθητεία) συνολικής διάρκειας δεκαοκτώ (18) μηνών για όλο το νεοπροσλαμβανόμενο προσωπικό (πρβλ. σχ. 47) του Κλάδου Κυκλοφορίας, για την οποία (δοκιμαστική περίοδο 18 μηνών ελεγχόμενων σταθμαρχών)

δεν προσκομίστηκε το οποιοδήποτε αποδεικτικό έγγραφο ή στοιχείο.

ΤΕΤΑΡΤΟΝ: Σύμφωνα με το άρθρο 65 §§2 και 6 (Πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11ης Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν. 4632/2019, ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι: «2. Το προσωπικό των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής, το οποίο επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, ορίζεται στο οικείο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας και σύμφωνα με τις διατάξεις της ΤΠΔ για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας». Η κατάρτιση του προσωπικού του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, παρέχεται από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε. Α.Ε.). Ο Ο.Σ.Ε. Α.Ε. οργανώνει τις υπηρεσίες εκπαίδευσης, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, και παρέχει αυτήν έναντι αμοιβής προς όλους τους ενδιαφερομένους, χωρίς διακρίσεις, χορηγώντας την αντίστοιχη βεβαίωση επιτυχούς παρακολούθησης. Οι υπηρεσίες κατάρτισης περιλαμβάνουν εκπαίδευση για τις απαραίτητες γνώσεις, κανόνες και διαδικασίες λειτουργίας, τη σηματοδότηση και το σύστημα ελέγχου -χειρισμού, καθώς και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που ισχύουν για τα εκτελούμενα δρομολόγια. Το πρόγραμμα εκπαίδευσης καταρτίζεται από τον Ο.Σ.Ε. Α.Ε. και υποβάλλεται, όπως και το πρόγραμμα των εξετάσεων,

προς έγκριση στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων στην αρχή κάθε έτους. [...] **6. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο διαχειριστής υποδομής ευθύνονται για το επίπεδο της κατάρτισης και των προσόντων του προσωπικού τους που επιτελεί βασική εργασία ασφάλειας».**

(Α) Από τη γραμματική ερμηνεία της ανωτέρω διάταξης συνάγεται **η εκ του νόμου υποχρέωση του ΟΣΕ Α.Ε. περί χορήγησης βεβαίωσης επιτυχούς παρακολούθησης** των υπηρεσιών κατάρτισης των σταθμαρχών οι οποίες (υπηρεσίες κατάρτισης), πρέπει να περιλαμβάνουν **(Α1)** εκπαίδευση για τις απαραίτητες γνώσεις, **(Α2)** κανόνες και διαδικασίες λειτουργίας, **(Α3)** σηματοδότηση και σύστημα ελέγχου - χειρισμού, καθώς και **(Β)** διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που ισχύουν για τα εκτελούμενα δρομολόγια.

(Β) Επομένως, η χορήγηση των σχετικών βεβαιώσεων συνιστά, στο πλαίσιο του ανωτέρω νόμου, **διοικητική υποχρέωση** του ΟΣΕ Α.Ε. και όχι ποινικά κολάσιμη πράξη για την οποία, ούτως ή άλλως, υφίσταται νομοθετικό κενό, δεδομένου ότι, δεν υφίσταται σχετική ποινική διάταξη η παράβαση της οποίας να προβλέπει ποινή κατά τους ορισμούς του Ποινικού Κώδικα.

ΠΕΜΠΤΟΝ: Η διεξαγωγή του Προγράμματος Σπουδών για τον εδώ ελεγχόμενο Οδηγό Σπουδών (σχ.5) διαφοροποιείται από τα αντίστοιχα προγράμματα προηγούμενων ετών (πρβλ. προσκομιζόμενα από τον ΟΣΕ Α.Ε. σχ. 1 έως σχ.3) **(α)** ως προς τον συντελεστή βαρύτητας των μαθημάτων, **(β)** ως προς τον τρόπο διεξαγωγής των εξετάσεων (γραπτών και

προφορικών) και (γ) ως προς την κλίμακα βαθμολόγησης των εκπαιδευομένων.

VII. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Με βάση όλα τα ανωτέρω εκτιθέμενα και από όλα ανεξαιρέτως τα προσκομιζόμενα από τον ελεγχόμενο διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής στοιχεία, αξιολογούμενα τόσο μεμονωμένα το καθένα από αυτά όσο και συνολικά, όπως αναλύθηκαν παραπάνω, διαπιστώνονται τα ακόλουθα:

(Α) Ο αυτεπαγγέλτως ελεγχόμενος διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία μετά την προαναφερόμενη (σχ.48) συγχώνευση, «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή «ΟΣΕ Α.Ε.» **για το σύνολο των εκπαιδευόμενων** οι οποίοι μετείχαν στην «Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (Σταθμάρχες-Κλειδούχοι)» με κωδικούς 22075 και 22076 και **(β)** είναι απασχολούμενοι έως σήμερα σε αυτόν (ΟΣΕ Α.Ε.), όφειλε, προκειμένου να συμμορφώνεται με **(α)** τις απαιτήσεις του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειάς του και **(β)** τις απαιτήσεις των άρθρων 61 §3 (Συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας) και 65 §§2 και 6 (Πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11ης Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν. 4632/2019, σε συνδυασμό και με τον Εκτελεστικό Κανονισμό 2019/773, για το σύνολο των εκπαιδευόμενων (σταθμαρχών και κλειδούχων) τους οποίους ήδη

απασχολεί και οι οποίοι μετείχαν στο πρόγραμμα εκπαίδευσης έτους 2021 «Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (Σταθμάρχες) με κωδικούς 22075 και 22076:

(Α1) Να έχει τηρήσει καθόλη τη διάρκεια των ανωτέρω υπηρεσιών κατάρτισης αναλυτικά και ενυπόγραφα ημερολόγια, ωρολόγια προγράμματα και παρουσιολόγια.

(Α2) Να έχει συντάξει κατά τη διάρκεια των ανωτέρω υπηρεσιών κατάρτισης εμπειριστατωμένη και ενυπόγραφη Έκθεση Απόδοσης και Συμπεριφοράς για τις ικανότητες των (εκπαιδευόμενων) Σταθμαρχών.

(Α3) Να έχει υλοποιήσει γραπτές και προφορικές εξετάσεις με κλίμακα από 1-20.

(Α4) Να έχει συγκροτήσει για τις ανάγκες υλοποίησης όλων των παραπάνω διαδικασιών (κατάρτισης και σχετικών εξετάσεων) Τριμελή Επιτροπή **(αα)** τα μέλη της οποίας δεν πρέπει να συνδέονται με τους (εκπαιδευόμενους) Σταθμάρχες με βαθμό συγγένειας εξ' αίματος ή εξ' αγχιστείας έως 3^{ου} βαθμού και **(ββ)** και η οποία (Τριμελής Επιτροπή) πρέπει να αποτελείται από **(α)** τον εισηγητή της διδακτέας ύλης του Οδηγού Σπουδών (σχ.5) του ΟΣΕ Α.Ε., **(β)** τον εκπρόσωπο της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας (ΔΚ) και **(γ)** τον Προϊστάμενο Διεύθυνσης ή εκπρόσωπο της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης και Κατάρτισης (ΔΕΚ).

(Α5) Να έχει προβεί σε αξιολόγηση **(αα)** της αποτελεσματικότητας της εκπαίδευσης που έχει γίνει και σχετίζεται με την ασφάλεια του σιδηροδρόμου και **(ββ)** της επάρκειας των προσόντων

των εργαζομένων σε αυτόν (ΟΣΕ Α.Ε.) Σταθμαρχών, οι οποίοι μετείχαν στις προαναφερόμενες διαδικασίες, όπως η ενλόγω αξιολόγηση τεκμηριώνεται στη φόρμα F-0106 «ΕΚΘΕΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ» κατά τα οριζόμενα στη Διαδικασία Δ-01 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειάς του.

(Α6) Να έχει εκδώσει μετά το πέρας της ανωτέρω εκπαίδευσης (πρβλ.σχ.5) **(α)** συγκεντρωτικά δελτία αξιολόγησης των προγραμμάτων και **(β)** έκθεση αξιολόγησης-αξιοποίησης της εκπαίδευσης, κατά τα ειδικότερα αναφερόμενα στο με αριθ. πρωτ. 9033909/28.7.2022 έγγραφο του ΟΣΕ (σχ.5) με θέμα: «Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (Σταθμάρχες-Κλειδούχοι)».

(Α7) Να έχει εκδώσει μετά το πέρας υλοποίησης **(α)** των ανωτέρω υπηρεσιών κατάρτισης και **(β)** της διεξαγωγής γραπτών και προφορικών εξετάσεων **έγγραφη**, κατά τις απαιτήσεις του άρθρου 65 §§2 και 6 (Πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11^{ης} Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν. 4632/2019, **πιστοποίηση-βεβαίωση επιτυχούς παρακολούθησης** των υπηρεσιών κατάρτισης.

(Α8) Να έχει υλοποιήσει για το σύνολο του ανωτέρω (νεοπροσλαμβανόμενου) προσωπικού του **την δεκαοκτάμηνη (18) δοκιμαστική περίοδο** (σχ.46 και σχ.47 σε συνδυασμό και με σχ.11γ) στην οποία θα συμπεριλαμβανόταν η εκπαίδευση και η μαθητεία του εν λόγω προσωπικού. [...]».

(2) Άλλωστε, σύμφωνα και με την αιτιολογική έκθεση του Ν.4632/2019 για το άρθρο 65 αναφέρεται, μεταξύ άλλων, ότι «Με το άρθρο 65 μεταφέρεται το άρθρο 13 της Οδηγίας 2016/798/ΕΕ, με το οποίο καθορίζεται η **άνευ διακρίσεων πρόσβαση** στις εγκαταστάσεις κατάρτισης του προσωπικού το οποίο σύμφωνα με το οικείο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας. **Με το παρόν άρθρο τις υπηρεσίες κατάρτισης του προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, παρέχει ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος έναντι αμοιβής, χορηγώντας αντίστοιχη βεβαίωση επιτυχούς παρακολούθησης. [...] Το επίπεδο κατάρτισης του προσωπικού των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής αποτελεί αποκλειστική ευθύνη τους».**

(3) Τέλος, επειδή κατά τη ρητή διατύπωση του άρθρου 65 §2 εδάφιο 6 του Ν.4632/2019 ορίζεται ότι «Τα προγράμματα κατάρτισης **εγκρίνονται** με απόφαση του αρμόδιου οργάνου των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή του διαχειριστή υποδομής, **ύστερα από γνώμη** της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, επανεξετάζονται τακτικά από τον συντάκτη τους και τροποποιούνται όταν απαιτείται, σύμφωνα με τις σχετικές προβλέψεις του οικείου Συστήματος Διαχείρισης της Ασφάλειας, του άρθρου 61 του ν. 4632/2019 (Α' 159)», καθίσταται σαφές ότι η ΡΑΣ **δεν ενέκρινε** τον για την εδώ ελεγχόμενη περίπτωση Οδηγό Σπουδών **αλλά εξέφρασε την γνώμη της** για το εάν το περιεχόμενο του ενλόγω προγράμματος θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του ΣΔΑ του ΟΣΕ.

VIIγ. Επί του ισχυρισμού του ΟΣΕ Α.Ε. περί μη παράβασης της παραγράφου 7.3.2.2 της διαδικασίας Δ-01 (ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ) του οικείου ΣΔΑ, διότι διασφαλίστηκε πλήρως και ουσιωδώς η επάρκεια προσόντων του συγκεκριμένου προσωπικού κλάδου κυκλοφορίας στην οποία συμμετείχε και ο σταθμάρχης Λάρισας, Βασίλης Σαμαράς.

(1) Σύμφωνα με την παράγραφο 7.3.2.2 της διαδικασίας Δ-01 (ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ) του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας του ΟΣΕ (σχ.1ιδ) προβλέπεται, ότι «Κάθε νεοπροσλαμβανόμενος ή εργαζόμενος που τοποθετείται σε μια σχετική θέση εργασίας σχετικά με τα καθήκοντα ασφαλείας, διανύει τη δοκιμαστική περίοδο που ορίζει εκάστοτε η Διοίκηση για τον κλάδο και τη βαθμίδα του, η οποία δεν μπορεί να υπερβεί τα δύο (2) έτη. Η δοκιμαστική περίοδος για τις θέσεις σχετικές με την ασφαλείας περιλαμβάνει αρχική εκπαίδευση και μαθητεία. Στο πέρας της εκπαίδευσης ή/και μαθητείας, ο νεοπροσλαμβανόμενος ή ο εργαζόμενος που τοποθετείται σε μια σχετική θέση εργασίας σχετικά με τα καθήκοντα ασφαλείας υποβάλλεται υποχρεωτικά σε εξετάσεις για την επιβεβαίωση της αποτελεσματικότητας της εκπαίδευσης. Ο αποτυγχάνων επανεξετάζεται και, σε περίπτωση νέας αποτυχίας, απολύεται. Ο μαθητευόμενος, προ της επιτυχίας του στις παραπάνω εξετάσεις, δεν θα εκτελεί υπεύθυνη εργασία σχετική με την ασφαλεία. Τα αρμόδια τμήματα εκπαίδευσης, σε συνεργασία με τους υπεύθυνους διεξαγωγής, ανά Διεύθυνση, παρακολουθούν στην διάρκεια του έτους το εγκεκριμένο πρόγραμμα και φροντίζουν όπου απαιτείται για την οργάνωση διεξαγωγής τους. Για

όσες από τις εκπαιδεύσεις διεξάγονται, ενημερώνονται τα προγράμματα, σημειώνοντας στο αντίστοιχο πεδίο του εντύπου F-0105: ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ την ημερομηνία διεξαγωγής τους, καθώς και οι Καρτέλες Εκπαίδευσης των Εργαζομένων. Για οποιαδήποτε απόκλιση από το εγκεκριμένο πρόγραμμα ενημερώνονται οι αρμόδιοι Διευθυντές, ενεργοποιώντας την διαδικασία Χειρισμός μη Συμμόρφωσης (Δ-05), εάν απαιτείται. Στο τέλος του έτους οι υπεύθυνοι των τμημάτων εκπαίδευσης, ενημερώνουν για τον βαθμό εκπλήρωσης των προγραμματισμένων εκπαιδεύσεων τους αρμόδιους Υπεύθυνους και Διευθυντές».

(2) Ο ανωτέρω ισχυρισμός του ελεγχόμενου διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής τυγχάνει **απορριπτέος ως ουσιαστικά αβάσιμος**, διότι:

ΠΡΩΤΟΝ: Οι προαναφερόμενες διατάξεις της παραγράφου 7.3.2.2 της ειρημένης διαδικασίας του ΣΔΑ (σχ.11δ) **δεν εφαρμόστηκαν**, διότι, από την έγγραφη διαδικασία που τηρήθηκε από την Αρχή (αα) είτε πριν είτε μετά την έκδοση και επίδοση της ειρημένης πράξης διεξαγωγής ακρόασης ακόμη και κατά το στάδιο της στις 27.11.2025 έγγραφης ακροαματικής διαδικασίας (σχ.24 και σχ.29), (ββ) είτε πριν είτε μετά την έκδοση και επίδοση της με αριθμό 24/2023 (σχ.13) απόφασης έκτακτων μέτρων κατά του ΟΣΕ, **δεν προσκομίστηκαν** από τον ελεγχόμενο ΟΣΕ, παρά τα όσα περί του αντιθέτου διατείνεται με το με αριθ. πρωτ.3783/2025 υπόμνημά του (σχ.36 σελ.20 έως σελ.22 **σε συνδυασμό** και με τα σχ.11 και σχ.12), (α) τα υπογεγραμμένα φύλλα παρουσίας των εκπαιδευομένων κατά τον Α' κύκλο της θεωρητικής εκπαίδευσης στο πρόγραμμα της Θεσσαλονίκης για τις ημερομηνίες 13.8.22, 24.8.22, 30.8.22, 31.8.22, 9.9.22, 17.9.2022 και

7.10.22 και στο πρόγραμμα της Αθήνας για τις 13.8.22, **(β)** τα στοιχεία εκείνα από τα οποία προκύπτει ο τρόπος υλοποίησης των υπολειπόμενων ωρών θεωρητικής εκπαίδευσης, ο οποίος ενσωματώθηκε στην πρακτική εκπαίδευση (Β' κύκλο εκπαίδευσης), **(γ)** οι βεβαιώσεις των αρμόδιων Επιθεωρήσεων περί ολοκλήρωσης του Β' Κύκλου θεωρητικής εκπαίδευσης (177 ωρών) και **(δ)** οι βεβαιώσεις πιστοποίησης περί ολοκλήρωσης της πρακτικής εκπαίδευσης (75 ημερών), δηλαδή, κρίσιμα έγγραφα και στοιχεία από τα οποία να αποδεικνύεται, ότι ο ενλόγω σταθμάρχης (ΣΣ Λάρισας) ολοκλήρωσε τον προβλεπόμενο Β' κύκλο θεωρητικής εκπαίδευσης (177 ωρών) που αναφέρεται (στον οικείο Οδηγό) ότι θα διεξαγόταν μετά την ολοκλήρωση του Α' κύκλου εκπαίδευσης (535 ωρών), και μάλιστα, παράλληλα με την Πρακτική Εκπαίδευση των 75 υποχρεωτικών ημερών.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Εξάλλου, από το περιεχόμενο της παραγράφου 7.4.1. (ΠΡΟΣΛΗΨΗ, ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΘΕΣΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ) της ίδιας, όπως παραπάνω, διαδικασίας (σχ.11δ) του οικείου ΣΔΑ με την οποία προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι «...Στα πλαίσια του νόμου, υφίσταται διαδικασία καταγραφής και ελέγχου των γνώσεών τους, ώστε να τους ανατεθούν αρμοδιότητες ανάλογες των προσόντων τους, **ενώ τα καθήκοντα κρίσιμης σημασίας ανατίθενται στο νέο προσωπικό σταδιακά...**», για την οποία ελέγχεται ότι παραβίασε (σχ.29 σημείο Α2) ο διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής, δεν προτάθηκε από τον ΟΣΕ στην έγγραφη ακροαματική διαδικασία της 27.11.2025 (σχ.36), οποιοσδήποτε αμυντικός ισχυρισμός σχετικά με το εάν ανέθεσε στον σταθμάρχη Λάρισας σταδιακά τα καθήκοντα κρίσιμης σημασίας, δεδομένου, ότι, ο τελευταίος «ολοκλήρωσε», την εκπαίδευσή του τον Ιανουάριο του

2023, ήτοι σχεδόν ένα (1) μήνα πριν την μετωπική σύγκρουση της 28.2.2023 στα Τέμπη.

ΤΡΙΤΟΝ: Επομένως, η αδυναμία του ελεγχόμενου ΟΣΕ να αμυνθεί με επάρκεια και αποτελεσματικότητα στις διαπιστωμένες από την Αρχή παραβάσεις (σχ.29), δεν θα πρέπει να καταλήγει σε αόριστες και γενικόλογες διαπιστώσεις από τον ΟΣΕ ότι δήθεν η ΡΑΣ διατύπωσε χωρίς πληρότητα και σαφήνεια και αναιτιολόγητα τις εδώ αναφερόμενες πλημμέλειες (του ΟΣΕ) ως προς την εφαρμογή της κείμενης σιδηροδρομικής νομοθεσίας.

VIIδ. Επί του ισχυρισμού του ΟΣΕ Α.Ε. **περί εφαρμογής της αρχής ne bis in idem και του τεκμηρίου αθωότητας**, σύμφωνα με το περιεχόμενο του με αριθ. πρωτ. 166/3.12.2024 πορίσματος της ΡΑΣ, **και αποχής της ΡΑΣ από την έκδοση απόφασης** για την διαπίστωση παράβασης διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας έως την αμετάκλητη ολοκλήρωση της ποινικής διαδικασίας η οποία ανοίχθηκε με τη με αριθμό Φ2023/49 α'-ΕΓ-23/3 ποινική δικογραφία της Εισαγγελίας Εφετών Λάρισας.

(1) Το άρθρο 4 §1 του (κυρωθέντος με τον Ν. 1705/1987, ΦΕΚ Α'/89) του 7^{ου} Πρόσθετου Πρωτοκόλλου (Π.Π.) της Ευρωπαϊκής Σύμβασης των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου (ΕΣΔΑ) ορίζει ότι: «Κανένας δεν μπορεί να διωχθεί ή καταδικασθεί **ποινικά** από τα δικαστήρια του ίδιου Κράτους για μια παράβαση για την οποία ήδη αθώθηκε ή καταδικάσθηκε με αμετάκλητη απόφαση σύμφωνα με το νόμο και την **ποινική δικονομία** του Κράτους αυτού». Κατά την έννοια της ανωτέρω διάταξης, η οποία αποτελεί, επίσης, γενική αρχή του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (βλ. ΣτΕ Ολομ. 1741/2015 και τις εκεί παραπομπές στη νομολογία του ΔΕΚ) και έχει πλέον ενσωματωθεί στο άρθρο 50 του Χάρτη των

Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ένωσης, προκειμένου να ενεργοποιηθεί η προβλεπόμενη σε αυτήν απαγόρευση (*ne bis in idem* που επί λέξει σημαίνει ου δισ επ' αυτώ), η οποία αποτελεί εκδήλωση των αρχών του κράτους δικαίου και του δεδικασμένου, καθώς και των συναφών, επίσης θεμελιωδών, αρχών της ασφάλειας δικαίου και της σταθερότητας της έννομης κατάστασης των προσώπων απαιτείται, κατ' αρχήν, να συντρέχουν οι ακόλουθες προϋποθέσεις: (α) να υπάρχουν περισσότερες της μίας διαδικασίες επιβολής κύρωσης «**ποινικού**» χαρακτήρα, (β) η μία από αυτές να περατώθηκε με έκδοση αμετάκλητης απόφασης (bis) και (γ) οι διαδικασίες αυτές πρέπει να στρέφονται κατά του ίδιου προσώπου και να αφορούν την ίδια κατ' ουσίαν παραβατική συμπεριφορά (idem). Στην ημεδαπή έννομη τάξη η αρχή ne bis in idem κατοχυρώνεται ρητώς στο άρθρο 57 §1 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας, το οποίο ορίζει ότι: «Αν κάποιος έχει καταδικαστεί αμετάκλητα ή αθωωθεί ή έχει πάψει η ποινική δίωξη εναντίον του, **δεν μπορεί να ασκηθεί και πάλι** εις βάρος του δίωξη για την ίδια πράξη, ακόμη και αν δοθεί σ' αυτή διαφορετικός χαρακτηρισμός».

(2) Από τη διατύπωση του άρθρου 4 §1 του 7^{ου} Π.Π. ΕΣΔΑ συνάγεται ότι για την ενεργοποίηση της αρχής ne bis in idem απαιτείται οι δύο διαδικασίες που έχουν εκκινήσει σε βάρος του ίδιου προσώπου να έχουν ποινικό χαρακτήρα. Η έννοια της διαδικασίας ως ποινικού χαρακτήρα απασχόλησε επανειλημμένως το ΕΔΔΑ, το οποίο, προκειμένου να διευρύνει την προστασία του άρθρου αυτού, διευκρίνισε ότι η έννοια της διαδικασίας ποινικού χαρακτήρα είναι αντίστοιχη προς την κατηγορία «ποινικής φύσεως» του άρθρου 6 §1 της ΕΣΔΑ. Ως προς την έννοια της κατηγορίας «ποινικής φύσεως» κατά το άρθρο 6 §1 της ΕΣΔΑ, το Δικαστήριο ήδη

από τα μέσα της δεκαετίας του 1970 είχε αναγνωρίσει ότι η έννοια αυτή είναι ευρύτερη από τις *stricto sensu* ποινές του ποινικού δικαίου, δεχόμενο ότι η ένταξη μιας κύρωσης στην ύλη του διοικητικού δικαίου κατά την εσωτερική έννομη τάξη δεν αρκεί για να αποκλείσει την υπαγωγή της στις κατηγορίες «ποινικής φύσεως» κατά την έννοια του ανωτέρω άρθρου. Και τούτο διότι διαφορετικά τα κράτη θα μπορούσαν κατά βούληση να εξουδετερώνουν τη ρυθμιστική λειτουργία του άρθρου 6 της ΕΣΔΑ, εντάσσοντας κυρώσεις στην ύλη του διοικητικού δικαίου, ενώ αυτές κατά τη φύση τους έχουν ποινικό χαρακτήρα, ώστε η εφαρμογή του άρθρου αυτού να εξαρτάται τελικώς από την κυριαρχική θέληση των κρατών. Ενόψει αυτού το ΕΔΔΑ διαμόρφωσε τρία κριτήρια, γνωστά ως κριτήρια Engel από την ομώνυμη απόφαση - σταθμό της 8^{ης} Ιουνίου 1976 (5100/71, 5101/71, 5102/71, 5354/72, 5370/72, Engel κλπ κατά Κάτω Χωρών) μέσω των οποίων εκτιμάται και διαμορφώνεται με αυτόνομο τρόπο η έννοια της κατηγορίας «ποινικής φύσεως». Τα κριτήρια αυτά συνίστανται στα εξής: (α) η νομική κατηγοριοποίηση της παράβασης στο εθνικό δίκαιο, (β) η φύση της παράβασης, (γ) η φύση και η αυστηρότητα της κύρωσης που ενδέχεται να επιβληθεί στον ενδιαφερόμενο.

(3) Βασικό εννοιολογικό στοιχείο της αρχής *ne bis in idem* είναι αυτό του «bis», δηλαδή, αν η μεταγενέστερη «ποινική» διαδικασία συνιστά ανεπίτρεπτη δεύτερη διαδικασία σε σχέση με την πρώτη, κατά την οποία επήλθε αμετάκλητη αθώωση ή καταδίκη, ώστε, για να ενεργοποιηθεί η αρχή *ne bis in idem*, η δικαστική απόφαση πρέπει να έχει αποκτήσει ισχύ δεδικασμένου (*res judicata*), κατά την αυτόνομη έννοια της ΕΣΔΑ, που συνίσταται στο να είναι η απόφαση απρόσβλητη, δηλαδή να μην υπόκειται σε «συνήθη» (*ordinary*) ένδικα μέσα, ή τα προβλεπόμενα ένδικα

μέσα να έχουν εξαντληθεί ή να μην ασκήθηκαν εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας. Εφαρμόζοντας τις ανωτέρω διαπιστώσεις στην ελληνική έννομη τάξη συνάγεται ότι προκειμένου περί ποινικής απόφασης αυτή αποκτά ισχύ δεδικασμένου και καθίσταται απρόσβλητη όταν καταστεί **αμετάκλητη** (πρβλ. ΕΔΔΑ απόφαση της 26^{ης} Ιουνίου 2009, 44046/09, Μαγγαφίνης κατά Ελλάδα, όπου διαπιστώθηκε ότι η ποινική διαδικασία δεν έχει περατωθεί με έκδοση αμετάκλητης απόφασης και εκκρεμεί ενώπιον του ΑΠ, συνεπώς δεν τυγχάνει εφαρμογής το άρθρο 4 του 7ου Π.Π. ΕΣΔΑ), ενώ στο πλαίσιο της διοικητικής διαδικασίας, η διοικητική κύρωση καθίσταται απρόσβλητη **είτε** σε περίπτωση που η διοικητική πράξη οριστικοποιηθεί συνεπεία μη άσκησης ενδίκου βοηθήματος κατά αυτής, **είτε** σε περίπτωση που εκδοθεί αμετάκλητη απόφαση διοικητικού δικαστηρίου επί της διαφοράς. Συνοπτικά, από τα ανωτέρω καθίσταται σαφές ότι η αρχή ne bis in idem **δεν απαγορεύει** την ταυτόχρονη κίνηση περισσότερων κυρωτικών διαδικασιών, **εφόσον δεν έχει εκδοθεί ακόμη αμετάκλητη απόφαση**. Τέλος, σύμφωνα με τη νομολογία του ΕΔΔΑ, η αρχή ne bis in idem **δεν απαγορεύει** την επιβολή πολλαπλών κυρώσεων από διαφορετικά όργανα στο πλαίσιο διακριτών διαδικασιών, εφόσον υπάρχει επαρκώς στενός σύνδεσμος κατ' ουσία και κατά χρόνο μεταξύ τους, καθώς στην περίπτωση αυτή **δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι** το πρόσωπο έχει διωχθεί ή τιμωρηθεί δεύτερη φορά για το ίδιο αδίκημα (πρβλ. ΕΔΔΑ απόφαση της 17^{ης} Φεβρουαρίου 2015, 41604/11, Boman κατά Φινλανδίας, σκ. 42. **Τα κριτήρια** που λαμβάνει υπόψη το Δικαστήριο προκειμένου να κρίνει αν οι διαδικασίες τελούν σε ουσιαστικό και χρονικό σύνδεσμο μεταξύ τους **είναι τα εξής:** οι διοικητικές κυρώσεις είχαν επιβληθεί από διαφορετικές αρχές, αν ακο-

λούθησαν τη δική τους ξεχωριστή πορεία και κατέστησαν ανεξάρτητα τελεσίδικες, αν η πρώτη από αυτές ελήφθη υπόψη για τον προσδιορισμό της σοβαρότητας της άλλης κύρωσης, αν υπήρξε οποιαδήποτε άλλη αλληλεπίδραση μεταξύ των αρμόδιων αρχών. **Συνεπώς, εν ολίγοις, λαμβάνεται υπόψη** αν οι αξιολογήσεις που έγιναν από την κάθε αρχή ήταν αυτοτελείς και ανεξάρτητες από τις αξιολογήσεις και τα πορίσματα που εξήχθησαν στο πλαίσιο της άλλης διαδικασίας).

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

(5) Ο ανωτέρω ισχυρισμός του ελεγχόμενου διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής τυγχάνει απορριπτέος ως ουσιαστικά αβάσιμος, διότι:

ΠΡΩΤΟΝ: Σύμφωνα με τις εδώ προαναφερόμενες προϋποθέσεις, **οι οποίες πρέπει να συντρέχουν σωρευτικά**, για την εφαρμογή της αρχής ne bis in idem καθίσταται σαφές, ότι η διαδικασία ακρόασης (σχ.1ζ συ συνδυασμό και με σχ.29) για το εδώ ερευνώμενο από την ΡΑΣ σιδηροδρομικό συμβάν της 28.2.2023 **(α) δεν έχει χαρακτήρα «ποινικό» αλλά αμιγώς διοικητικό**, διότι η νομοτυπική μορφή των ποι-

νικών διατάξεων δυνάμει των οποίων θα ξεκινήσει και θα ολοκληρωθεί η ειρημένη ποινική διαδικασία **ουδόλως σχετίζεται ή ταυτίζεται αλλά και δεν συνεχεται** με τις διατάξεις της σιδηροδρομικής νομοθεσίας για τις οποίες διεξάγεται από την Αρχή ο σχετικός αυτεπάγγελτος έλεγχος (σχ.3, σχ.24, και σχ.29).

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Άλλωστε, σε περίπτωση παράβασης διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας για το εδώ ερευνώμενο σιδηροδρομικό συμβάν **επιβάλλονται, αποκλειστικά από την ΡΑΣ, οι σχετικές διοικητικές κυρώσεις του άρθρου 79 του Ν.4632/2019**, δεδομένου ότι **(αα)** η ακροαματική διαδικασία ενώπιον της Αρχής (ΡΑΣ) αφορά στο νομικό πρόσωπο της ελεγχόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης και όχι σε φυσικά πρόσωπα, όπως συμβαίνει στην ποινική διαδικασία και **(ββ)** η ΡΑΣ, ακόμη και αν αθωωθούν από το αρμόδιο ποινικό Δικαστήριο οι όποιοι εμπλεκόμενοι, έχει, ως Ρυθμιστική Αρχή Ασφάλειας, τη δικαιοδοσία ελέγχου της εφαρμογής και τήρησης της σιδηροδρομικής νομοθεσίας για το εδώ ερευνώμενο σιδηροδρομικό συμβάν, αφού η ποινική διαδικασία που θα ακολουθηθεί ουδόλως σχετίζεται με τις αρμοδιότητες, τους ελέγχους και την επιβολή κυρώσεων στις οποίες προβαίνει η ΡΑΣ.

ΤΡΙΤΟΝ: Εξάλλου, η νομική αβασιμότητα του σχετικού ισχυρισμού καταδεικνύεται και από την ρητή διατύπωση της διάταξης του άρθρου **79 §2 εδάφιο 5 του Ν.4632/2019** (σχ.1γ), καθόσον, ορίζεται, ότι «5. Οι πιο πάνω αναφερόμενες διοικητικές κυρώσεις επιβάλλονται πέ- ραν των οποίων δέποτε ποινικών, αστικών ή άλλων κυρώσεων που προβλέπονται από άλλες διατάξεις».

ΤΕΤΑΡΤΟΝ: Επίσης, με την με αριθμό **24/2025** απόφαση (σχ.33 και σχ.26) της Ολομέλειας της ΡΑΣ, η οποία επι-

δόθηκε στον εδώ ελεγχόμενο ΟΣΕ στις **13.11.2025** (σχ.39), ήτοι πριν από την συζήτηση της εδώ ερευνώμενης υπόθεσης (27.11.2025) αναφέρεται για το με αριθ. πρωτ. 166/3.12.2024 και από τον ΟΣΕ επικαλούμενο πόρισμα (σχ.36 σελ.23 έως σελ.27) ότι

«[...] Ι ι θ . (Α) Με το με αριθ. πρωτ. 166/3.12.2024 Πόρισμα (σχ.48) του ορισθέντος με τη με αριθ. πρωτ. 1434/15.5.2023 Πράξη της (τέως) Προέδρου της ΡΑΣ, αναφέρθηκε, μεταξύ άλλων, ότι «για τις στο παρόν αξιολογούμενες πράξεις ή παραλείψεις των αρμοδίων φορέων έχει σχηματισθεί ήδη σχετική δικογραφία από την αρμόδια Εισαγγελία Εφετών Λάρισας (Φ 2023/49 α' - ΕΓ-23/3), δυνάμει της οποίας έχουν ασκηθεί ή πρόκειται να ασκηθούν ποινικές διώξεις σε φερόμενα ως υπαίτια πρόσωπα, τα οποία αφού συμμετέχουν στη διεξαγωγή κύριας ανάκρισης σε βάρος τους με παροχή απόψεων, εξηγήσεων και επιβολή ή μη σε βάρος τους περιοριστικών όρων, ενδέχεται να παραπεμφθούν στο επόμενο στάδιο της ποινικής διαδικασίας, αυτό της δημόσιας επ' ακροατηρίω διαδικασίας, και της διαπιστωμένης από την Αρχή έλλειψης πρόσβασης σε σοβαρά αποδεικτικά στοιχεία, τα οποία έχουν καταστεί απόρρητα στα πλαίσια της ως άνω ποινικής διαδικασίας, προκύπτει άνευ ετέρου η υποχρέωση της Αρχής να απέχει από τον σχηματισμό κρίσης σε σχέση με το αν υφίσταται παράβαση ρητών επιμέρους προβλέψεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας και του διατακτικού της με αριθ. 24/16.3.2023 απόφασης της Ολομέλειας της Αρχής από τον ελεγχόμενο διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής εν εξελίξει της

ποινικής διαδικασίας που έχει εκκινηθεί..... από τη συνολική εκτίμηση των γεγονότων και της φύσης της υπόθεσης, των εφαρμοστέων στην παρούσα νομοθετικών διατάξεων σε συνδυασμό με την νομολογία των Ελληνικών και Ευρωπαϊκών Δικαστηρίων, διαφαίνεται ότι - στα πλαίσια του σεβασμού **του τεκμηρίου της αθωότητας** και της τήρησης **της αρχής ne bis in idem** και λαμβάνοντας υπόψη παράλληλα ότι πρώτον επιβολή ενδεχόμενης διοικητικής κύρωσης κατ' άρθρο 31 του ν. 3891/2010 σε σχέση με τις επίμαχες παραβάσεις αφορά κατηγορία ποινικής φύσεως σύμφωνα με την ΕΣΔΑ, ότι οι διαδικασίες που εξελίσσονται παράλληλα κατά των ιδίων προσώπων, ακόμη κι αν η μία προέρχεται από διοικητική και η άλλη από ποινική αρχή, εφόσον συνδέονται μεταξύ τους από άποψη ουσίας και χρόνου και αποτελούν ένα συνεκτικό σύνολο, δεν αποτελούν αυτοτελείς και ανεξάρτητες διαδικασίες ώστε να μη συνεκτιμάται από τη μία αρχή η κύρωση που επιβλήθηκε από την άλλη, και ότι η εφαρμογή της ανωτέρω αρχής στην επίμαχη περίπτωση δεν κάμπτεται από το γεγονός ότι η "διοικητική" κύρωση επιβάλλεται σε βάρος νομικού προσώπου και η "ποινική" κύρωση σε βάρος φυσικών προσώπων, καθώς τα φυσικά πρόσωπα που ενέχονται στη συγκεκριμένη υπόθεση, κατά τις ειδικές περιστάσεις της σχηματισθείσας δικογραφίας, παραπέμπονται για πράξεις ή παραλείψεις τους κατά την ενάσκηση των καθηκόντων τους ως μέλη, εργαζόμενοι ή ενεχόμενοι καθ' οιονδήποτε τρόπο με το νομικό πρόσωπο, ώστε να μη μπορούν να θεωρηθούν διαδικασίες μη συνδεδεμένες (κατά την

ερμηνεία της *ne bis in idem*) καθώς αφορούν την ίδια κατ' ουσίαν ενδεχόμενη "παραβατική" συμπεριφορά, η οποία αφορά στα ίδια ιστορικά γεγονότα, τα οποία συνδέονται αναπόσπαστα μεταξύ τους, χρονικά και τοπικά και η συνδρομή των οποίων είναι απαραίτητη για την επιβολή των ποινικών και διοικητικών κυρώσεων, **οδηγεί στο ασφαλές συμπέρασμα ότι η Αρχή οφείλει να αναμένει κατά προτεραιότητα την πλήρη περάτωση της ποινικής διαδικασίας και να απέχει από τη διατύπωση κρίσης και την ενδεχόμενη επιβολή κυρώσεων εωσότου εκδοθεί αμετάκλητη απόφαση επί της ανοιγείσας ποινικής διαδικασίας».**

(Β) Ωστόσο, η (νέα) Ολομέλεια της Αρχής (σχ.1ιστ) κατά τη συνεδρίαση της 16^{ης} Οκτωβρίου του 2025 δεχόμενη επί του ανωτέρω (σχ.48) Πορίσματος τη θέση του Αντιπροέδρου της Αρχής, σύμφωνα με την οποία, η επίκληση της αρχής *ne bis in idem* ως εμπόδιο στην διαπίστωση παραβίασης των προσωρινών μέτρων και της επιβολής κυρώσεων στον ΟΣΕ είναι νομικά αβάσιμη και ως εκ τούτου απορριπτέα, καθόσον, δεν πληρούνται (σωρευτικά) οι προϋποθέσεις εφαρμογής της, δηλαδή, (αα) η ταυτότητα πράξεων, (ββ) η ταυτότητα υποκειμένου, (γγ) η ταυτότητα κύρωσης και (δδ) η ταυτότητα σκοπού των διαδικασιών, με τη με αριθμό 22/2025 απόφασή της (σχ.50) αποφάσισε, μεταξύ άλλων, τη χορήγηση εξουσιοδότησης στην Πρόεδρο της ΠΑΣ προκειμένου η τελευταία να ορίσει το Όργανο Ακρόασης και τον Γραμματέα του, ενεργώντας επί τη βάση των σχετικών διατάξεων του Κανονισμού Ακροάσεων της ΠΑΣ, και ειδικότερα,

της διάταξης του άρθρου 25 (Διάσκεψη και σύνταξη πορίσματος από την Επιτροπή Ακρόασης) §2 εδάφιο β' **σε συνδυασμό** και με τις διατάξεις του άρθρου 3, **αναπέμποντας την εν λόγω υπόθεση**, λόγω ύπαρξης νομικών πλημμελειών και ουσιωδών ελλείψεων στο με αριθ. πρωτ. 166/3.12.2024 συνταχθέν (από το ορισθέν με τη με αριθ. πρωτ. 1434/15.5.2023 Πράξη Οργάνου Ακρόασης) πόρισμα, για τη σύνταξη σχετικού (νέο) πορίσματος.

(Γ) Πράγματι, με τη με αριθ. πρωτ. 3443/2025 Πράξη (σχ.51) της Προέδρου της Αρχής, ορίστηκε το αρμόδιο Όργανο Ακρόασης, το οποίο, λόγω του κατεπείγοντος του ζητήματος, συνεδρίασε άμεσα (σχ.52) στις 5.11.2025, και αφού, έλαβε υπόψη τα στοιχεία του φακέλου της κρινόμενης υπόθεσης, τις απόψεις που είχε διατύπωσε εγγράφως ο ελεγχόμενος διαχειριστής υποδομής, το υπόμνημα που υπέβαλε, καθώς και τα έγγραφα στοιχεία που προσκόμισε, διατύπωσε το με αριθ. πρωτ. 3463/6.11.2025 (σχ.53) Πόρισμά του, το οποίο υπέβαλε στην Ολομέλεια της ΡΑΣ, σύμφωνα με τα άρθρα 25 και 26 του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής, για την έκδοση σχετικής με την υπόθεση απόφασης».

ΠΕΜΠΤΟΝ: Επομένως, η νομική αβασιμότητα του ισχυρισμού περί εφαρμογής του αξιώματος “ne bis in idem”, καταδεικνύεται **όχι μόνο** εξαιτίας της νομικής αδυναμίας υπαγωγής των προϋποθέσεων του ενλόγω αξιώματος, όπως ήδη προαναφέρθηκε, στην εδώ ερευνώμενη υπόθεση, **αλλά και** εξαιτίας της μη ύπαρξης ή απόρροιας έννομων αποτελεσμάτων από το από τον ΟΣΕ επικαλούμενο με αριθ. πρωτ. 166/3.12.2024 πόρισμα του (πρώην) συσταθέντος οργάνου

ακρόασης, αφού αυτό (πόρισμα), λόγω των σοβαρών νομικών πλημμελειών του, έπαψε, κατά τα διαλαμβανόμενα στη με αριθμό 24/2025 απόφαση της ΡΑΣ (σχ.33), να ισχύει. Σε κάθε περίπτωση, η κρίση του ΟΣΕ ότι η ενδεχόμενη απόφαση της Αρχής θα προκαταλάβει και θα επηρεάσει την κρίση του αρμόδιου ποινικού δικαιοδοτικού οργάνου, είναι, επίσης, απορριπτέα, ως αλυσιτελώς προβαλλόμενη, δεδομένου, μάλιστα, ότι η εκδοθεισόμενη απόφαση της ΡΑΣ μόνο ως δικαστικό τεκμήριο μπορεί να ληφθεί υπόψη, δηλαδή, να εκτιμηθεί ελεύθερα κατά τους κανόνες της Ποινικής Δικονομίας.

VIIε. Επί του ισχυρισμού του ΟΣΕ Α.Ε. περί μη σύννομης συμπεριφοράς της Αρχής, καθόσον, η με τη με αριθ. πρωτ. 3403/2025 πράξη διεξαγωγής ακρόασης (σχ.29) επιχειρούμενη απόδοση, λόγω υπαιτιότητας, ευθυνών στον ΟΣΕ (λόγω παράβασης διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας) ανήκει στην δικαιοδοσία των ποινικών δικαστηρίων και όχι της ΡΑΣ.

(1) Από το σύνολο του θεσμικού πλαισίου, όπως αυτό αναφέρθηκε, προς αποφυγή περιττών επαναλήψεων, στο εδώ παραπάνω **Κεφάλαιο IV** (νομοθετικό πλαίσιο-αρμοδιότητες της ΡΑΣ), προσδιορίζεται με σαφήνεια ο ρόλος, η εποπτεία και η δικαιοδοσία της ΡΑΣ, ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας, για επιβολή των σχετικών κάθε φορά διοικητικών κυρώσεων (**μη ποινικής φύσης**) στο υπαίτιο νομικό πρόσωπο.

(2) Επίσης, όπως ήδη έχει αναφερθεί παραπάνω, κατά τη διατύπωση του άρθρου 79 (Κυρώσεις) του Ν.4632/2019, **μόνο** η Αρχή (ΡΑΣ) δύναται επιβάλλει τις ενλόγω **διοικητικές κυρώσεις**, ανεξαρτήτως μάλιστα της ύπαρξης οποιασδήποτε άλλης ποινικής, αστικής ή άλλης κύρωσης η οποία προβλέπεται από άλλες διατάξεις (άρθρο 79 §5 του Ν.4632/2019)

(3) Ο ανωτέρω ισχυρισμός του ελεγχόμενου διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής τυγχάνει **απορριπτέος ως ουσιαστικά αβάσιμος**, διότι:

ΠΡΩΤΟΝ: Καθίσταται σαφές ότι η έννοια του καταλογισμού ευθύνης στο υπαίτιο πρόσωπο (σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής) για παράβαση διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας εντός του θεσμικού πλαισίου έρευνας και επιβολής διοικητικών κυρώσεων από την ΡΑΣ, ουδόλως σχετίζεται με την έννοια της «υπαιτιότητας» και του «καταλογισμού» του Ποινικού Δικαίου, καθόσον, βασικό συστατικό του ποινικού δικαίου είναι η έννοια της ατομικής ευθύνης που αντιμετωπίζει το έγκλημα ως απόρροια ατομικής συμπεριφοράς, ήτοι, ως αποτέλεσμα ενεργειών ή παραλείψεων φυσικών προσώπων. Επιπλέον, η αρχή της ενοχής περιλαμβάνει ως συστατικά στοιχεία την βιολογική ικανότητα προς καταλογισμό, κάποια μορφή υπαιτιότητας (δόλου ή αμέλειας) και το αξιολογικό στοιχείο της δυνατότητας του δράστη να πράξει διαφορετικά, στοιχεία συνδεδεμένα με κρίση προσωπικής αποδοκimasίας που αφορούν τα υποκειμενικά δεδομένα του δράστη σε σχέση με ορισμένη συμπεριφορά. Αναφορικά με τα νομικά πρόσωπα, ως πλάσματα δικαίου, στερούνται της ικανότητας του πράττειν και του γνωστικού και βουλευτικού στοιχείου του καταλογισμού που αποτελούν προϋπόθεση *sine qua non* για την επιβολή κάποιας ποινικής κύρωσης. Προς την ίδια κατεύθυνση προσανατολίζεται και το σύστημα της ποινικής καταστολής, αφού, αποτελείται κυρίως από στερητικές της ελευθερίας ποινές και μέτρα ασφαλείας, τα οποία αποβλέπουν στην ανταπόδοση, την ειδική και γενική πρόληψη και ως εκ τούτου δεν δύνανται να επιβάλλονται σε νομικά πρόσωπα, δεδομένου ότι αυτά δεν διαθέτουν συνείδηση.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Οι διοικητικές και ποινικές κυρώσεις, συνιστούν ένα απειλούμενο κακό που επιβάλλεται στον δράστη της αξιόποινης πράξης. Ωστόσο, οι διοικητικές κυρώσεις **διαφέρουν** στην ουσία τους από τις ποινικές, καθώς **οι πρώτες** είναι μέσο του διοικητικού δικαίου, που αφορά τη λειτουργία της Διοίκησης, γεγονός που θέτει υπό αμφισβήτηση την επιβολή τους ως απάντηση σε ένα ποινικό αδίκημα, αφού, σε επίπεδο διοικητικού δικαίου αξιοποιείται το ουσιαστικό - ποιοτικό κριτήριο του επιδιωκόμενου σκοπού. Έτσι, **τα δύο είδη κυρώσεων διαφέρουν** διότι μέσω της διοικητικής κύρωσης επιδιώκεται η αποκατάσταση της εύρυθμης λειτουργίας της Διοίκησης, **ενώ οι στόχοι της ποινικής κύρωσης εκτείνονται** από την πρόληψη μέχρι την αποδοκιμασία και τον σωφρονισμό του δράστη. Το στοιχείο αυτό του στιγμιαστικού, αποδοκιμαστικού και σωφρονιστικού χαρακτήρα της ποινής **δεν εντοπίζεται** στις διοικητικές κυρώσεις, γεγονός που καταδεικνύει τη διαφορετική φύση τους και τις διαχωρίζει εννοιολογικά από τις ποινές λόγω της «διαφορετικής κοινωνικοηθικής σημασιολόγησής τους».

ΤΡΙΤΟΝ: Τα ελληνικά δικαστήρια διαχρονικά **απέρριπταν** την εφαρμογή των συνταγματικά κατοχυρωμένων αρχών και των θεμελιωδών εγγυήσεων του ποινικού δικαίου στις διοικητικές κυρώσεις, εμμένοντας στην παραδοσιακή διάκριση διοικητικού και ποινικού δικαίου, προκρίνοντας την εφαρμογή των γενικών αρχών του διοικητικού δικαίου για τις δυσμενείς διοικητικές πράξεις, όπως μεταξύ άλλων, τις αρχές της νομιμότητας, της χρηστής διοίκησης, της αναλογικότητας, της προηγούμενης ακρόασης, της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης των διοικουμένων, της αιτιολογίας των πράξεων της Διοίκησης και της αρχής ότι ουδείς υποχρεούται στα αδύνατα. Το αποτέλεσμα είναι να **διαφοροποιείται** η θέση του υποκειμένου που υφίσταται τη διοικητική κύρωση, καθώς στην

περίπτωσή του δεν επιβάλλονται, κατά κανόνα, οι κλασικές εγγυητικές αρχές του ποινικού δικαίου.

VIIστ. Επί του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN Α.Ε. περί **συμμόρφωσή της προς το περιεχόμενο της διάταξης του άρθρου 120** (Στελέχωση των κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των μηχανοδηγών) §1204 του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β'.

(1) Στη διάταξη του άρθρου 120 (Στελέχωση των κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των μηχανοδηγών) §1204 του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1θ) προβλέπεται ρητά, ότι «Όταν ο Μηχανοδηγός διαπιστώσει σε περιοχές σταθμών ή κόμβων πώς τελικά η αμαξοστοιχία ακολουθεί, λόγω του τρόπου διευθέτησης των αλλαγών από το προσωπικό της Υποδομής, διαφορετική πορεία από αυτή που του υποδείχτηκε μέσω σημάτων ή Δελτίων ή διαφορετική από αυτή που αντιστοιχεί στο δρομολόγιο της αμαξοστοιχίας, τότε οφείλει να προβεί σε άμεση στάθμευση της αμαξοστοιχίας και στη συνέχεια συνεννοείται με τον Σταθμάρχη ή Κεντρικό Χειριστή».

(2) Η HELLENIC TRAIN Α.Ε. με το με αριθ. πρωτ. 3750/27.11.2025 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.35) ισχυρίζεται, ότι, ο μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας IC62, αφού σταμάτησε για λίγα λεπτά την αμαξοστοιχία, ζήτησε επανάληψη του τηλεγραφήματος από τον σταθμάρχη Λάρισας και αφού έλαβε επιβεβαίωση από τον τελευταίο, συνέχισε την πορεία του, ως όφειλε, συμμορφούμενος με τις εντολές του σταθμάρχη.

(3) Εντούτοις, ο ανωτέρω ισχυρισμός **τυγχάνει απορριπτέος ως ουσιαστικά αβάσιμος**, διότι, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω αλλά και έγγραφα που έχει στη διάθεσή της η Αρχή καθίσταται σαφές, ότι:

ΠΡΩΤΟΝ: Δεν παρασχέθηκε από τη σιδηροδρομική επιχείρηση οποιοδήποτε έγγραφο από το οποίο να συνάγεται με βεβαιότητα ή να αποδεικνύεται **(αα)** ότι ο μηχανοδηγός της επιβατικής αμαξοστοιχίας (IC62) **διαπίστωσε**, κατά την ρητή διατύπωση της ανωτέρω διάταξης του Γ.Κ.Κ., «πως τελικά η αμαξοστοιχία ακολουθεί, λόγω του τρόπου διευθέτησης των αλλαγών από το προσωπικό της Υποδομής, διαφορετική πορεία από αυτή που του υποδείχτηκε μέσω σημάτων ή Δελτίων ή διαφορετική από αυτή που αντιστοιχεί στο δρομολόγιο της αμαξοστοιχίας» και **(ββ)** ότι η διαπίστωση αυτή από την πλευρά του μηχανοδηγού, δηλαδή της κίνησης της ενλόγω αμαξοστοιχίας σε γραμμή αντίθετη (γραμμή καθόδου) από την προγραμματισμένη, **μεταφέρθηκε** (λεκτικά) ή καθ' οιονδήποτε άλλο τρόπο τέθηκε σε γνώση του σταθμάρχη Λάρισας.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Οι σύντομοι διάλογοι οι οποίοι μνημονεύονται στο ειρημένο (σχ.35 σελ.15) υπόμνημα της ελεγχόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης δεν αποδεικνύουν την τήρηση της εδώ ελεγχόμενης παράβασης, καθόσον, δεν προκύπτει αφενός μεν η οποιαδήποτε, σύμφωνα με τα εδώ προαναφερόμενα, **διαπίστωση** του μηχανοδηγού, και αφετέρου, η γραμμή κυκλοφορίας (άνοδος-κάθοδος) της επιβατικής αμαξοστοιχίας.

ΤΡΙΤΟΝ: Άλλωστε, στο πόρισμα της επιτροπής εμπειρογνομόνων (σχ.35 βλ. προσκομιζόμενο ως σχετικό 1), το οποίο επικαλείται και προσκομίζει η HELLENIC TRAIN, αναφέρει στην παράγραφο **5.2.3.1. (Μη ενεργοποίηση εδαφίου 1204 του ΓΚΚ)** ότι «Αν ο Μηχανοδηγός μετά και το 2ο τηλεγράφημα του Σταθμάρχη Λάρισας διατηρούσε κάποια αμφιβολία περί της ορθότητας της γραμμής στην οποία είχε οδηγηθεί και εκινείτο, σύμφωνα με το εδάφιο 1204 του ΓΚΚ «όφειλε να προβεί σε

άμεση στάθμευση της αμαξοστοιχίας και στη συνέχεια να συνεννοηθεί με τον Σταθμάρχη». **Αυτή η κίνηση όμως του Μηχανοδηγού δεν έγινε ποτέ**», ενώ στις παραγράφους **5.2.3.2.** (Μη επικοινωνία Μηχανοδηγού IC62 και Μηχανοδηγού εμπορικού 62503) και **5.2.3.3 (Μη επικοινωνία μεταξύ Σταθμάρχη – Μηχανοδηγού IC62)**, του ίδιου πορίσματος αναφέρεται, αντίστοιχα, μεταξύ άλλων, ότι **«Την ώρα του δυστυχήματος υπήρχε δυνατότητα ραδιοεπικοινωνίας μεταξύ σταθμάρχη και μηχανοδηγού** καθώς και μεταξύ μηχανοδηγών με χρήση του υφιστάμενου συστήματος VHF του ΟΣΕ, του οποίου η εμβέλεια είναι συνάρτηση των μετεωρολογικών συνθηκών και των παρεμβαλλόμενων ορεινών όγκων. Δεν έχει όμως καταγραφεί καμία ραδιοεπικοινωνία μεταξύ του Μηχανοδηγού του IC 62 και του Μηχανοδηγού του εμπορικού 63503. Το Σύστημα ραδιοεπικοινωνίας GSM-R, που είναι εγκατεστημένο ήδη από το 2018, επέτρεπε επικοινωνία χωρίς κανένα περιορισμό μεταξύ σταθμαρχών, αλλά όχι μεταξύ μηχανοδηγών-μηχανοδηγών» και **«Για ανεξήγητο λόγο δεν υπήρξε ραδιοεπικοινωνία μεταξύ Σταθμάρχη Λάρισας-Μηχανοδηγού IC 62, που αν είχε γίνει θα προσδιόριζε ενδεχομένως την πορεία κίνησης του IC 62 και στους δύο** (Μηχανοδηγό-Σταθμάρχη)».

ΤΕΤΑΡΤΟΝ: Επιπρόσθετα, στο ίδιο, όπως παραπάνω, πόρισμα στην παράγραφο **3.2.5. (Κίνηση συρμού IC62 από Λάρισα προς Θεσσαλονίκη στη γραμμή καθόδου-Ενέργειες που αφορούν το μηχανοδηγό)** αναφέρεται, μεταξύ άλλων, ότι **«Ο μηχανοδηγός, με βάση τα όσα αναφέρθηκαν παραπάνω, αναχωρεί θεωρώντας ότι θα ακολουθήσει τη γραμμή ανόδου, καθώς δεν έχει κάποια ένδειξη για το αντίθετο. Αναχωρεί στις**

23:04, διέρχεται την αλλαγή 117B και φθάνει στην περιοχή της διαγωνίου που υλοποιείται με τις αλλαγές 118A, B. Η απόσταση μεταξύ της διαγωνίου και της αποβάθρας του σταθμού είναι περίπου 1,1 χιλιόμετρα. Η διέλευση της συγκεκριμένης διαγωνίου έχει περιορισμό ταχύτητας 50 km/h, [...]. **Ο μηχανοδηγός αντιλαμβάνεται αμέσως ότι κινείται σε γραμμή καθόδου.** Στο Κεφάλαιο 4 καταγράφονται οι ενέργειες που έπρεπε να κάνει με βάση το ισχύον Κανονιστικό Πλαίσιο. **Σε κάθε περίπτωση, από τη στιγμή που μπαίνει σε μονή γραμμή με αμφίδρομη κυκλοφορία έπρεπε να το αναφέρει στους σταθμάρχες Λάρισας και Ν. Πόρων και στο μηχανοδηγό του εμπορικού κανονίας χρήση του ραδιοτηλεφώνου.** Αν υπήρχε στο IC 62 προϊστάμενος αμαξοστοιχίας (που όμως ο ισχύων Κανονισμός Κυκλοφορίας του 2019 δεν απαιτεί), θα το είχε ίσως αντιληφθεί, μιας και ένα από τα καθήκοντά του είναι να παρακολουθεί την πορεία του συρμού. Στην περίπτωση αυτή θα μπορούσε να είχε ενεργοποιήσει την έκτακτη ακαριαία πέδη ή να είχε ενημερώσει αμέσως το μηχανοδηγό. **Επισημαίνεται ότι** όταν ο συρμός κινείται στην προβλεπόμενη κανονική πορεία διαδρομής (για το IC 62 γραμμή ανόδου) ο μηχανοδηγός βλέπει τα φωτοσήματα στη δεξιά πλευρά του συρμού. Αν όμως κινείται αντίθετα από την κανονική πορεία διαδρομής βλέπει τα φωτοσήματα στην αριστερή πλευρά του συρμού. **Αυτό είναι επίσης ένα πρόσθετο στοιχείο που δηλώνει ότι ο μηχανοδηγός θα πρέπει να είχε αντιληφθεί ότι βρίσκεται στη γραμμή καθόδου.** Αυτό επιβεβαιώνεται από το ότι ο μηχανο-

νοδηγός του IC 62 ζήτησε την επανάληψη του τηλεγραφήματος από το Σταθμάρχη Λάρισας και για μια ακόμη φορά έλαβε την απάντηση πως «έχετε γραμμή μέχρι είσοδο Ν. Πόρων», χωρίς όμως ο Σταθμάρχης Λάρισας να προσδιορίσει τη γραμμή κυκλοφορίας (άνοδο-κάθοδο). Το γεγονός αυτό δηλώνεται ρητά στο έγγραφο του ΟΣΕ-ΔΚ (με αριθμό 9011744-01-03-2023), υπογραφόμενο από τον Επιθεωρητή ΔΚ/ΥΥΚΚΝΕ/ΤΕ.ΛΑΡ. Ο μηχανοδηγός του IC 62 αναχωρεί στις 23:04 από αποβάθρα του σταθμού Λάρισας, εισέρχεται περίπου στις 23:06 - 23:07 στη γραμμή καθόδου κινούμενος από Λάρισα προς Ν. Πόρους. **Θα μπορούσε να είχε κάνει χρήση του άρθρου 120 εδάφιο 1204 του ΓΚΚ σύμφωνα με το οποίο [...]. Μια τέτοια κίνηση από την πλευρά του μηχανοδηγού του IC 62 θα είχε πιθανότατα αποσοβήσει το δυστύχημα, αλλά δεν έγινε ποτέ.** Περαιτέρω, η πιθανή αντίληψη από τον μηχανοδηγό του IC 62 ότι κινείται στη γραμμή ανόδου θα τον είχε ενδεχομένως οδηγήσει σε άμεση επικοινωνία με τον μηχανοδηγό του εμπορικού 63503 μέσω του συστήματος ραδιοεπικοινωνίας, κάτι όμως που δεν πιστοποιείται πουθενά από τις φωνητικές καταγραφές».

ΠΕΜΠΤΟΝ: Τέλος, η ανωτέρω εκτίμηση της αρχής (περί ουσιαστικής αβασιμότητας του ισχυρισμού) ενισχύεται και από το πόρισμα του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. (σχ.40 σελ. 63 επ.), στο οποίο, παρότι δεν γίνεται ρητή αναφορά στην ανωτέρω διάταξη του Γ.Κ.Κ., αναφέρεται, μεταξύ άλλων, ότι:

(Α) «4.2.3.1. (Αδεια πορείας αμαξοστοιχίας από σταθμάρχη)

250 Η εξουσιοδότηση για την υπέρβαση του (κλειστού) σήματος LAR 11, που έχει μόνιμη (ε-ρυθρή) ένδειξη στάσης, δίνεται δύο φορές. Αρχικά, στις 23:04, πιθανότατα ως απάντηση σε επικοινωνία του Προϊσταμένου Αμαξοστοιχίας μέσω της συχνότητας VHF ότι «Λάρισα, έτοιμο το 62» αφού έκλεισε τις πόρτες του τρένου, ο σταθμάρχης εγκρίνει την κίνηση της αμαξοστοιχίας IC-62 με το μήνυμα: «62, με 47 περνάτε κόκκινο φωτόσημο εξόδου και πάτε μέχρι φωτόσημο εισόδου Νέων Πόρων».

251 Δεν υπάρχει άμεση αντίδραση, από πλευράς επικοινωνίας, από τον (τους) μηχανοδηγό (ους) στο μήνυμα αυτού του σταθμάρχη, μέχρι τις 23:05 οπότε ο μηχανοδηγός ρωτά: «Τι θα κάνει το 62;». Αυτό παραμένει χωρίς απάντηση από τον σταθμάρχη ο οποίος εκείνη τη στιγμή είναι απασχολημένος με 2 άλλες επικοινωνίες που σχετίζονται με την ασφάλεια (258). **Μετά από περίπου 30 δευτερόλεπτα, ο μηχανοδηγός ρωτά: «Η Λάρισα ακούει;».** Ο σταθμάρχης αυτή τη φορά απαντά άμεσα με το ίδιο μήνυμα όπως πριν: «Ακούει, με 47 περνάτε κόκκινο φωτόσημο εξόδου, έως είσοδο, φωτόσημο εισόδου Νέων Πόρων». **Ο μηχανοδηγός απαντά: «Ευχαριστούμε πολύ».**

252 Αυτή η ανακοίνωση επιβεβαιώνει την υπόθεση ότι ο σταθμάρχης είχε την πρόθεση να στείλει την αμαξοστοιχία IC-62 στη γραμμή ανόδου στη Λάρισα (4.2.1.1) και αγνοούσε ακόμη την παράλειψή του να γυρίσει τις αλλαγές 118 πίσω στην «κύρια» θέση. Εάν η πρόθεση ήταν να σταλεί η αμαξοστοιχία IC-62 στους Νέους Πόρους στη

γραμμή καθόδου, το μήνυμα προς τους μηχανοδηγούς θα έπρεπε να περιέχει τη ρητή πληροφορία «...στη γραμμή καθόδου...». Επιπλέον, δεδομένου ότι πρόκειται για «περίπτωση απόκλισης από την κανονική πορεία του ταξιδιού», θα ήταν λογικό – όπως και για την υπέρβαση του κλειστού σήματος – να παραδοθεί το έντυπο «1001» στους μηχανοδηγούς. [...]».

(Β) «4.2.3.2. (Επιβεβαίωση άδειας πορείας αμαξοστοιχίας από τον μηχανοδηγό)

260 Αφού λάβει άδεια πορείας αμαξοστοιχίας από σταθμάρχη, αναμένεται ο μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας να διασφαλίσει ότι έχει κατανοήσει σαφώς τη δοθείσα εντολή. Σε αυτή την περίπτωση, ως απάντηση στην εξουσιοδότηση να περάσει το (κλειστό) σήμα ένδειξης στάσης LAR 11, ο μηχανοδηγός απαντά μόνο με: «Ευχαριστούμε πολύ» (251), χωρίς καμία επανάληψη του μηνύματος και χωρίς επικοινωνία αριθμού τηλεγραφήματος.

261 Αφού ακούσαμε αρκετές επικοινωνίες που σχετίζονται με την ασφάλεια μεταξύ σταθμαρχών και μηχανοδηγών, που καταγράφηκαν την ημέρα του ατυχήματος και κατά τη διάρκεια της έρευνας, συμπεραίνουμε ότι ήταν συνήθεια και αποδεκτή πρακτική να μην ακολουθούνται τα προβλεπόμενα, λίγο πολύ αυστηρά πρότυπα επικοινωνίας. [...]

263 Η αμαξοστοιχία IC-62 φεύγει τελικά από τον σταθμό της Λάρισας με καθυστέρηση 48 λεπτών, γεγονός που πιθανώς προέτρεψε τους μηχανοδηγούς να επισπεύσουν τη διαδικασία αναχώρησης. Όπως προκύπτει από τις ηχογραφήσεις που ακούστηκαν, διαπιστώνεται κάποια αίσθηση βιασύ-

νης και νευρικότητας στις συνομιλίες του κύριου μηχανοδηγού. [...]».

(Γ) «4.2.4. (Αντίδραση μηχανοδηγού (ών) σε αντικρουόμενες πληροφορίες)

271 Αν και θα αναμένονταν να σταματήσουν μπροστά από την αλλαγή και να επικοινωνήσουν με τον σταθμάρχη για να λάβουν σαφείς οδηγίες, όπως έκανε ο μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας 2597 νωρίτερα εκείνο το βράδυ (224), δεν υπάρχει σαφής ένδειξη ότι ο μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας IC-62 αντέδρασε στη θέση των αλλαγών που δεν ήταν συμβατή με την άδεια που είχαν λάβει (251).

272 Όχι μόνο δεν υπάρχει κανένα ίχνος επικοινωνίας μεταξύ των μηχανοδηγών της αμαξοστοιχίας IC-62 και του σταθμάρχη μετά την αναχώρησή τους από τον σταθμό της Λάρισας, αλλά και το παρεχόμενο προφίλ ταχύτητας μέσω GPS δείχνει μόνο μια μικρή επιβράδυνση μετά την αναχώρηση (και όχι στάση) στην περιοχή των αλλαγών τροχιάς 1187 και ο φύλακας στην ισόπεδη διάβαση Αγιάς, που βρίσκεται περίπου 400 μέτρα μετά τις αλλαγές 118, δήλωσε επίσης στην ομάδα διερεύνησης ότι η αμαξοστοιχία IC-62 δεν σταμάτησε.

273 Από την άλλη πλευρά, πρέπει να αποκλειστεί ότι ο μηχανοδηγός ή οι μηχανοδηγοί της αμαξοστοιχίας, με όλη τους την εμπειρία, δεν θα είχαν αντιληφθεί ότι οδηγούσαν προς τους Νέους Πόρους στη γραμμή καθόδου και όχι στη γραμμή ανόδου. Αυτά τα ευρήματα οδηγούν στο συμπέρασμα ότι κατά κάποιο τρόπο το αποδέχονταν αυτό ως φυσιολογικό. [...]».

VIIζ. Επί του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN Α.Ε. περί συμμόρφωσή της προς το περιεχόμενο της διάταξης του άρθρου 24 (ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΑΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΗΣ ΑΝΤΙΘΕΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ) §§153 και 154 της Έγκρισης παραρτημάτων II και III του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β'.

(1) Στις εν λόγω διατάξεις (σχ.1ι) προβλέπεται ρητά, ότι «153. Οι υποχρεώσεις του προσωπικού των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων προ κλειστού ή βεβλαμμένου κυρίου φωτοσήματος διέπονται από τις διατάξεις των παραγράφων 1215-1218 του άρθρου 121 του ΓΚΚ, όπως επίσης και του άρθρου 2 του Παραρτήματος III του Κανονισμού Σημάτων. 154. Η αγγελία αναχώρησης αμαξοστοιχίας επί αντίθετου γραμμής συμπληρώνεται με την αντίστοιχη πληροφορία ως εξής: .Προς σταθμό ..., Αμαξ ... από Σταθμό ... επί αντίθετης γραμμής, ακριβώς (ή ώρα ...). Η αγγελία παραλείπεται όταν αμφότεροι οι σταθμοί μεταξύ των οποίων αναπτύσσεται η αντίθετη κυκλοφορία υπάγονται στη δικαιοδοσία του ιδίου σταθμάρχη ή κεντρικού χειριστή».

(2) Η HELLENIC TRAIN Α.Ε. με το με αριθ. πρωτ. 3750/27.11.2025 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.35 σελ.25) ισχυρίζεται, ότι, (αα) ο μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας IC62, επικοινωνήσε με τον σταθμάρχη (Λάρισας) προφανώς λόγω της αντίληψης από τον τελευταίο ότι κινείται στην γραμμή καθόδου και δεν θα μπορούσε να αναμένει, ότι σταθμάρχης δεν θα έλεγχε, ως όφειλε, τόσο την έξοδο του συρμού όσο και την αίτηση για επανάληψη του τηλεγραφήματος και (ββ) η κίνηση των τρένων στις αντίθετες γραμμές δεν ήταν κάτι ασύνηθες.

(3) Εντούτοις, ο ανωτέρω ισχυρισμός **τυγχάνει απορριπτέος ως ουσιαστικά αβάσιμος**, διότι, λαμβάνοντας υπόψη

και όλα όσα αναλυτικά αναφέρθηκαν στην προηγούμενη παράγραφο (**VIΙστ**) καθίσταται σαφές, ότι:

ΠΡΩΤΟΝ: Η επικοινωνία μεταξύ του μηχανοδηγού της επιβατικής αμαξοστοιχίας και του σταθμάρχη Λάρισας, για την οποία διατείνεται η ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση, **ουδόλως σχετίζεται με την υποχρέωση** την οποία ρητά είχε ο ενλόγω μηχανοδηγός, μόλις αντιλήφθηκε ότι βρίσκεται σε πορεία καθόδου αντί της ορθής πορείας ανόδου, **να προβεί στην** (εδώ αναφερόμενη και εδώ εξεταζόμενη παράβαση) **αναγγελία αναχώρησης επί αντίθετης γραμμής** προς τον σταθμάρχη Λάρισας.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Η προβλεπόμενη από τις ειρημένες διατάξεις της Έγκρισης παραρτημάτων II και III του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (σχ.1ι) αναγγελία **παραλείπεται μόνο** στην περίπτωση που αμφότεροι οι σταθμοί μεταξύ των οποίων αναπτύσσεται η αντίθετη κυκλοφορία υπάγονται στη δικαιοδοσία του ιδίου σταθμάρχη ή κεντρικού χειριστή, **γεγονός, το οποίο δεν συνέτρεχε στην εδώ ερευνώμενη υπόθεση**.

ΤΡΙΤΟΝ: Η επίκληση του επιχειρήματος περί μη αναγγελίας λόγω μιας ήδη διαμορφωμένης και συνήθους κατάστασης, ότι δηλαδή δεν ήταν και η μόνη φορά που μια αμαξοστοιχία κινείται σε αντίθετη γραμμή, δεν ασκεί οποιαδήποτε επιρροή αλλά και ούτε απαλλάσσει το προσωπικό της σιδηροδρομικής επιχείρησης από την εφαρμογή των αυστηρών κανόνων του Γ.Κ.Κ. Το αντίθετο μάλιστα, αφού, δεδομένης της οποιασδήποτε έλλειψης της σιδηροδρομικής υποδομής είτε σε επίπεδο ηλεκτροκίνησης είτε σε επίπεδο εξελιγμένης επικοινωνίας (σταθμαρχών, μηχανοδηγών κλπ) θα έπρεπε να τηρούνται απαρέγκλιτα και με απόλυτη ακρίβεια όλοι οι εθνικοί κανόνες ασφαλείας.

VIIη. Επί του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN Α.Ε. **περί συμμόρφωσής της προς το περιεχόμενο (α)** της έγγραφης διαδικασίας του Εγχειριδίου Μηχανοδηγού (σχ.1ιζ-SMS/MAN/0052) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) **και (β)** της παραγράφου 14 (ΑΜΕΣΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΤΑ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ) του Προσαρτήματος Β (Κοινοί επιχειρησιακοί κανόνες) του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773.

(2) Η HELLENIC TRAIN Α.Ε. με το με αριθ. πρωτ. 3750/27.11.2025 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.35 σελ.26) ισχυρίζεται, ότι ο μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας IC62, Γεώργιος Κουτσούμπας, έχοντας ήδη ζητήσει επανάληψη τηλεγραφήματος και έχοντας λάβει την ίδια απάντηση, **θεώρησε ότι κινείτο σωστά** και σε συμμόρφωση με τις οδηγίες του σταθμάρχη Λάρισας.

(3) Εντούτοις, ο ανωτέρω ισχυρισμός **τυγχάνει απορριπτέος ως ουσιαστικά αβάσιμος**, διότι, λαμβάνοντας υπόψη όχι μόνο όλα όσα αναλυτικά αναφέρθηκαν παραπάνω περί του επαναλαμβανόμενου τηλεγραφήματος και της οφειλόμενης, σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις, συμπεριφοράς του μηχανοδηγού, αλλά και τα έγγραφα που επικαλείται και προσκομίζει η HELLENIC TRAIN (**πρβλ. σχ.2 έως σχ.4**) καθίσταται σαφές, ότι:

ΠΡΩΤΟΝ: Η επικαλούμενη από την HELLENIC TRAIN επανάληψη του τηλεγραφήματος στην οποία προέβη ο μηχανοδηγός, **ουδόλως σχετίζεται** με τις υποχρεώσεις του τελευταίου (ως μηχανοδηγού) για την πιστή τήρηση των προβλεπόμενων από την διαδικασία SMS/MAN/0052-Εγχειρίδιο Μηχανοδηγού (σχ.1ιζ) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), αφού, σύμφωνα με αυτήν προβλέπεται ρητά ότι:

(Α) «4.1.12 Ανωμαλίες Σε Σηματοδότηση για Μόνιμες εγκαταστάσεις σηματοδοτούμενης αντίθετης κυκλοφορίας.

α) Σε περίπτωση βλάβης ή απουσίας του σήματος Σφ5, η έναρξη ή, αντιστοίχως, η λήξη αντίθετης κυκλοφορίας ανακοινώνεται στον Μηχανοδηγό προφορικά από τον αρμόδιο Σταθμάρχη, ο οποίος για τον σκοπό αυτό τηρεί το φωτόσημα αφετηρίας κλειστό μέχρι να προκληθεί στάθμευση της αμαξοστοιχίας και το ανοίγει αμέσως μετά τη σχετική συνεννόηση.

β) Οι υποχρεώσεις του προσωπικού αμαξοστοιχίας προ κλειστού ή βεβλαμμένου κυρίου φωτοσήματος διέπονται από τις διατάξεις των παραγρ. 1215-1218 άρθρου 121 ΓΚΚ. Η αγγελία αναχωρήσεως αμαξοστοιχίας επί αντιθέτου γραμμής συμπληρώνεται δια της αντιστοίχου πληροφορίας ως εξασφάλισης Κείμενο "Σταθμόν Αμαξ..... από Σταθμόν επί αντιθέτου γραμμής ακριβώς/ώρα....." Η αγγελία παραλείπεται όταν αμφότεροι οι Σταθμοί μεταξύ των οποίων αναπτύσσεται η αντίθετη κυκλοφορία υπάγονται στη δικαιοδοσία του αυτού Σταθμάρχη-Κεντρικού Χειριστή.

Σε περίπτωση βλάβης του ηλεκτρικού συστήματος αποκλεισμού, η κυκλοφορία κατά την αντίθετη κατεύθυνση εξασφαλίζεται μέσω διατυπώσεων αιτήσεως γραμμής, αγγελίας αναχωρήσεως και βεβαιώσεως αφίξεως (άρθρα 95 και 98 ΓΚΚ), συμπληρούμενων δια του προσδιορισμού "για αντίθετη κυκλοφορία"».

(Β) «4.1.14 Άμεσες Ενέργειες για την Πρόληψη Κινδύνου κατά Αμαξοστοιχιών

1) Το προσωπικό κάθε Σιδηροδρομικής Επιχείρησης/Διαχειριστή Υποδομής που **αντιλαμβάνεται** την ύπαρξη κινδύνου κατά αμαξοστοιχιών **λαμβάνει αμέσως μέτρα**

για να σταματήσει τις αμαξοστοιχίες που ενδέχεται να πληγούν, **καθώς και κάθε άλλο μέτρο που είναι απαραίτητο** για να αποφευχθεί ζημία ή απώλεια.

2) Κάθε μηχανοδηγός που έχει αντιληφθεί ότι η αμαξοστοιχία του διατρέχει κίνδυνο, τη σταματά και ειδοποιεί αμέσως τον ρυθμιστή σηματοδότησης για τον κίνδυνο».

(Γ) «4.1.20 Ανωμαλίες και συμβάντα τα οποία δυνητικά μπορεί να επηρεάσουν την ασφάλεια κυκλοφορίας, για τα οποία ο μηχανοδηγός οφείλει να ενημερώσει και το Κ.Ε.Κ.

Σε κάθε ανωμαλία στην κυκλοφορία, **και αφού ενημερώσει**, σύμφωνα με τον Κανονισμό, τους εκατέρωθεν εμπλεκόμενους Σταθμούς, **ο μηχανοδηγός οφείλει να ενημερώσει και το Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας (Κ.Ε.Κ.) της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Ειδικότερα, όταν:**

1. Αντιλαμβάνεται οποιαδήποτε κατάσταση εμπίπτει στις κατηγορίες Σιδηροδρομικών Περιστατικών Ασφαλείας (Συμβάντα, Ατυχήματα, Σοβαρά Ατυχήματα, όπως αυτά ορίζονται και περιγράφονται στο Παράρτημα Ι, της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798).

2. Διαπιστώνει πως συντρέχει κάποιος "πρόδρομος παράγοντας ατυχήματος" (όπως περιγράφεται επίσης στο προαναφερθέν Παράρτημα Ι, της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798).

3. Προκύπτει ακινητοποίηση της αμαξοστοιχίας πάνω από 5 λεπτά για οποιαδήποτε αιτία είτε εν πορεία είτε σε σταθμό (πχ βλάβη, συνωστισμός στην αποβάθρα κλπ.)».

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Επίσης, η επικαλούμενη από την HELLENIC TRAIN επανάληψη του τηλεγραφήματος στην οποία προέβη ο μηχανοδηγός, **ουδόλως σχετίζεται** με τις με τις υποχρεώσεις του μηχανοδηγού για την πιστή τήρηση της παραγράφου 14 (ΑΜΕΣΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ

ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΤΑ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ) του Προσαρτήματος Β (Κοινοί επιχειρησιακοί κανόνες) του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 (σχ.1ια), αφού, σύμφωνα με αυτήν προβλέπεται ρητά ότι:

«14. ΑΜΕΣΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΤΑ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ

1) Το προσωπικό κάθε σιδηροδρομικής επιχείρησης/διαχειριστή υποδομής **που αντιλαμβάνεται την ύπαρξη κινδύνου κατά αμαξοστοιχιών λαμβάνει αμέσως μέτρα** για να σταματήσει τις αμαξοστοιχίες που ενδέχεται να πληγούν, καθώς και κάθε άλλο μέτρο που είναι απαραίτητο για να αποφευχθεί ζημία ή απώλεια.

2) Κάθε μηχανοδηγός που έχει αντιληφθεί ότι η αμαξοστοιχία του διατρέχει κίνδυνο, **τη σταματά και ειδοποιεί αμέσως τον ρυθμιστή σηματοδότησης για τον κίνδυνο**».

ΤΡΙΤΟΝ: Δεν προσκομίστηκε στην Αρχή οποιοδήποτε αποδεικτικό έγγραφο ή στοιχείο **από το οποίο να προκύπτει με βεβαιότητα** η πιστή τήρηση των προαναφερόμενων υποχρεώσεων των μηχανοδηγών της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62 πριν την σύγκρουσή της με την εμπορική αμαξοστοιχία 63503 το βράδυ της 28.2.2023.

ΤΕΤΑΡΤΟΝ: Ουδόλως τεκμηριώθηκε η συμμόρφωση των μηχανοδηγών της σιδηροδρομικής επιχείρησης ως προς την εφαρμογή και τήρηση των ανωτέρω διατάξεων, δεδομένου, ότι οι προσκομιζόμενες από την Hellenic train μηνύσεις τραυματιών (σχ.2 έως σχ.4 προσκομιζόμενα με το έγγραφο υπόμνημά [σχ.35] της), δεν μπορούν να αποτελέσουν στοιχεία τεκμηρίωσης των προαναφερόμενων υποχρεώσεων του προσωπικού (μηχανοδηγοί) της σιδηροδρομικής επιχείρησης, αφού από αυτές **δεν αποδεικνύεται** (αα) η αγγελία αναχώρησης σε αντίθετη γραμμή, (ββ) η ακινητοποίηση της επιβατικής αμαξοστοιχίας **με ταυτόχρονη ειδοποίηση** του σταθ-

μάρχη Λάρισας ότι η ενλόγω αμαξοστοιχία διατρέχει κίνδυνο και (γγ) η άμεση ενημέρωση του Κέντρου Ελέγχου Κυκλοφορίας (Κ.Ε.Κ.) της Hellenic Train.

ΠΕΜΠΤΟΝ: Σε κάθε περίπτωση, η οποιαδήποτε, για το εδώ αυτεπαγγέλτως ερευνώμενο συμβάν, παράβαση υποχρεώσεων του προσωπικού του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής δεν δύναται να αποτελέσει στοιχείο ή τεκμήριο το οποίο να δικαιολογεί ή να απαλλάσσει το προσωπικό της σιδηροδρομικής επιχείρησης από την υποχρέωση τήρησης των οικείων και ρητά προβλεπόμενων, σύμφωνα με όλα τα παραπάνω, υποχρεώσεων και ενεργειών, δεδομένου, ότι ο νομοθέτης έχει προσδιορίσει για το προσωπικό του κάθε φορέα (σιδηροδρομικής επιχείρησης και διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής) αυτοτελείς και ανεξάρτητες μεταξύ τους υποχρεώσεις, ώστε, αφενός μεν με την απαρέγκλιτη τήρησή τους να διασφαλίζεται άρτια η κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών στη σιδηροδρομική υποδομή, και αφετέρου, η διαπίστωση της παράβασής τους να επισύρει διαφορετικές, για κάθε φορέα, διοικητικές κυρώσεις.

VIIΘ. Οι, με το συμπληρωματικό υπόμνημα (σχ.38) προβαλλόμενοι ισχυρισμοί της Hellenic Train **(αα)** περί έλλειψης αρμοδιότητας της Αρχής ως προς την διερεύνηση της σύγκρουσης των αμαξοστοιχιών στις 28.2.2023 λόγω διερεύνησης της εδώ ερευνώμενης σύγκρουσης και έκδοσης σχετικού πορίσματος από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., επικαλούμενη μάλιστα (σχ.38 σελ.4) το με αριθ. πρωτ. 3783/27.11.2025 έγγραφο υπόμνημα (σχ.36) του ΟΣΕ και **(ββ)** περί εφαρμογής της αρχής ne bis in idem, με ταυτόχρονη αποχή της Αρχής από τον σχηματισμό κρίσης και έκδοσης απόφασης επί της εδώ ερευνώμενης υπόθεσης επικαλούμενη και πάλι (σχ.38 σελ.5) το με αριθ. πρωτ. 3783/27.11.2025 έγγραφο υπόμνημα (σχ.36)

του ΟΣΕ τυγχάνουν, στο σύνολό τους, **απορριπτέοι ως απαράδεκτοι**, διότι:

ΠΡΩΤΟΝ: Σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 22 (Κατάθεση συμπληρωματικών υπομνημάτων και στοιχείων) του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ (σχ.1ζ) προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι «1. Μετά την περάτωση της διαδικασίας ακρόασης, τα κληθέντα πρόσωπα δικαιούνται, κατόπιν σχετικού αιτήματος, να καταθέσουν συμπληρωματικό έγγραφο υπόμνημα επί των διαλαμβανόμενων στην ακρόαση, εντός προθεσμίας τασσόμενης από τον Πρόεδρο ή τον Προεδρεύοντα κατά τη συζήτηση της υπόθεσης. Εντός της ίδιας προθεσμίας, τα κληθέντα πρόσωπα προσκομίζουν και το σύνολο των επικαλούμενων από αυτά εγγράφων ή στοιχείων, καθώς και τυχόν έγγραφα ή στοιχεία τα οποία ζητήθηκαν από το όργανο ακρόασης κατά τη διενέργεια της συζήτησης. Σε περίπτωση που τα μέρη ζητήσουν, κατά τη συζήτηση, την κοινοποίηση σε αυτά των πρακτικών της συνεδρίασης, η τασσόμενη προθεσμία για την υποβολή συμπληρωματικού υπομνήματος εκκινεί από την κοινοποίηση των πρακτικών. Ως προς τον τρόπο υποβολής του συμπληρωματικού υπομνήματος εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις του άρθρου 12, παράγραφος 1, του παρόντος Κανονισμού. [2...]. 3. Κάθε κληθέν πρόσωπο δικαιούται να καταθέσει προσθήκη επί κατατεθέντος υπομνήματός του (αρχικού ή συμπληρωματικού), προς αντίκρουση των απόψεων των λοιπών κληθέντων μερών, εντός προθεσμίας τριών (3) εργασίμων ημερών από την παρέλευση της προθεσμίας της πρώτης παραγράφου του παρόντος άρθρου».

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Το με αριθ. πρωτ. 4100/17.12.2025 «συμπληρωματικό υπόμνημα» της Hellenic Train (σχ.38) **δεν ανταποκρίνεται** στις προϋποθέσεις που απαιτεί η παράγραφος 1 του άρθρου 22 του ειρημένου Κανονισμού της ΡΑΣ (σχ.1ζ) αφού, για το εδώ ερευνώμενο σιδηροδρομικό συμβάν **τηρήθηκε η έγγραφη διαδικασία ακρόασης** (σχ.37) κατόπιν σχετικού έγγραφου αιτήματος (σχ.35 και σχ.36) των καλούμενων μερών (ΟΣΕ και HELLENIC TRAIN) **και όχι η προφορική**, ώστε δεν υφίστανται πρακτικά της συνεδρίασης της 27.11.2025 στα οποία να διαλαμβάνονται ισχυρισμοί, έγγραφα, καταθέσεις μαρτύρων κλπ επί των οποίων να ερείδεται το ενλόγω συμπληρωματικό υπόμνημα.

ΤΡΙΤΟΝ: Επιπρόσθετα, το ειρημένο (σχ.38) «συμπληρωματικό υπόμνημα» της Hellenic Train **δεν ανταποκρίνεται και** στις προϋποθέσεις που απαιτεί η παράγραφος 3 του άρθρου 22 του ειρημένου Κανονισμού της ΡΑΣ (σχ.1ζ) αφού με αυτό, **όχι μόνο** δεν επιδιώκεται η αντίκρουση των ισχυρισμών του ΟΣΕ, **αλλά τουναντίον** γίνεται επίκληση του υπομνήματος του ΟΣΕ (πρβλ. σχ.38 σελ. 4-5) προς αποφυγή, κατά τα διαλαμβανόμενα σε αυτό, περιττών επαναλήψεων.

VIII. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Με βάση όλα τα ανωτέρω εκτιθέμενα και από όλα ανεξαιρέτως τα προσκομιζόμενα από τους ελεγχόμενους (διαχειριστή υποδομής και σιδηροδρομική επιχείρηση) στοιχεία, αξιολογούμενα τόσο μεμονωμένα το καθένα από αυτά όσο και συνολικά, όπως αναλύθηκαν παραπάνω, διαπιστώνονται, για την, στις 28.2.2023, μετωπική σύγκρουση της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62 Αθήνα-Θεσσαλονίκη της HELLENIC TRAIN Α.Ε. με την εμπορευματική αμαξοστοιχία 63503 Θεσσαλονίκη-Θριάσιο της HELLENIC TRAIN Α.Ε., στη θέση Ευαγγελισμός του Δήμου Τεμπών Ν. Λαρίσης, τα ακόλουθα:

(Α) Ο αυτεπαγγέλτως ελεγχόμενος διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» και υπαλλακτικά «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή «ΟΣΕ Α.Ε.», παραβίασε, για όλους τους ανωτέρω λόγους, απορριπτομένων (ως αβάσιμων) των σχετικών ισχυρισμών του, (α) τις διατάξεις του άρθρου 65 §§2 και 6 του Ν. 4632/2019, (β) την διαδικασία Δ-01 (ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), (γ) την διαδικασία Δ-07 (ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΚΑΙ ΑΠΕΙΛΕΣ) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), (δ) την διαδικασία Δ-17 (ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ/7.6.2 ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ & ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΑΛΛΑΓΩΝ ΤΡΟΧΙΑΣ) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), (ε) τις διατάξεις του άρθρου 5 §54 ζ (Χειρισμός των αλλαγών τροχιάς) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' (στ) τις διατάξεις του άρθρου 117 (Έξοδος ή διέλευση αμαξοστοιχιών από τους σταθμούς) §1170 α και γ (Ενέργεια Σταθμάρχη. Προετοιμασία διαδρομής) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' και (ζ) τις διατάξεις της παραγράφου 11 (ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗΣ ΣΗΜΑΤΟΣ/ΕΝΔΕΙΞΗΣ ΣΤΑΣΗΣ) του Προσαρτήματος Β (Κοινοί επιχειρησιακοί κανόνες) του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773.

(Β) Η αυτεπαγγέλτως ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» παραβίασε, για όλους τους ανωτέρω λόγους, απορριπτομένων (ως αβάσιμων και ως απαράδεκτων) των σχετικών ισχυρισμών της, (α) τις διατάξεις του άρθρου 120 (Στελέχωση των κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των μηχανοδηγών) §1204 του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-

Μέρος Β', **(β)** τις διατάξεις του άρθρου 24 (ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΑΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΗΣ ΑΝΤΙΘΕΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ) §§153 και 154 της Έγκρισης παραρτημάτων II και III του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β', **(γ)** τις παραγράφους **4.1.12** «Ανωμαλίες Σε Σηματοδότηση για Μόνιμες εγκαταστάσεις σηματοδοτούμενης αντίθετης κυκλοφορίας», **4.1.14** «Άμεσες Ενέργειες για την Πρόληψη Κινδύνου κατά Αμαξοστοιχιών», και **4.1.20** «Ανωμαλίες και συμβάντα τα οποία δυνητικά μπορεί να επηρεάσουν την ασφάλεια της κυκλοφορίας, για τα οποία ο μηχανοδηγός οφείλει να ενημερώσει και το Κ.Ε.Κ.» της διαδικασίας **SMS/MAN/0052-Εγχειρίδιο Μηχανοδηγού του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ)** και **(δ)** τις διατάξεις της παραγράφου 14 (ΑΜΕΣΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΤΑ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ) του Προσαρτήματος Β (Κοινοί επιχειρησιακοί κανόνες) του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773.

ΙΧ. ΚΥΡΩΣΕΙΣ

(Α) ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

(Α1) Σύμφωνα με τα οριζόμενα στη διάταξη του άρθρου 79 (Κυρώσεις) του Ν. 4632/2019 προβλέπεται ρητά, μεταξύ άλλων, ότι: **«1. Στις περιπτώσεις παραβάσεων των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται στο δεύτερο μέρος του παρόντος νόμου, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της και ύστερα από προηγούμενη κλήση για παροχή εξηγήσεων των ενδιαφερομένων, μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΦΕΚ Β' 3080/2013), να επιβάλλει διοικητικές κυρώσεις στο Διαχειριστή Υποδομής, στις Σιδηρο-**

δρομικές Επιχειρήσεις και στον υπεύθυνο φορέα συντήρησης. Οι διοικητικές κυρώσεις είναι οι εξής: [α) ...], **στ) για τη μη συμμόρφωση στο άρθρο 65 επιβάλλεται πρόστιμο είκοσι (20.000) ευρώ, [...], η) για τη μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις με το οικείο σύστημα διαχείρισης ασφάλειας του Διαχειριστή Υποδομής και των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων επιβάλλεται πρόστιμο είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ, [...].** **2.** Στις περιπτώσεις πολλαπλών παραβάσεων των διατάξεων του δεύτερου μέρους, **καθώς και σε περιπτώσεις που δεν εμπίπτουν σαφώς σε μία από τις κατηγορίες των περιπτώσεων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου** επιβάλλεται πρόστιμο το οποίο δεν υπερβαίνει αθροιστικά το ποσό των εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ. **3.** Στις περιπτώσεις υποτροπής το επιβληθέν πρόστιμο διπλασιάζεται και ανακαλείται για έναν (1) έως τρεις (3) μήνες το πιστοποιητικό ασφάλειας ή η έγκριση ασφάλειας. **4. Για τον καθορισμό του προστίμου λαμβάνεται υπόψη, μεταξύ άλλων, η φύση, η σοβαρότητα και η διάρκεια της παράβασης.** **5. Οι πιο πάνω αναφερόμενες διοικητικές κυρώσεις επιβάλλονται πέραν των οποιωνδήποτε ποινικών, αστικών ή άλλων κυρώσεων που προβλέπονται από άλλες διατάξεις.** Τα πρόστιμα εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα περί Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων και αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού [...].

(Α2) Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 6 (Αρμοδιότητες Μονάδων) του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι: «...i) Η

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

(Α3) Τέλος, σύμφωνα με τον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΦΕΚ Β' 2913/5.7.2021) προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι: «...**άρθρο 1** (πεδίο εφαρμογής) Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) **διενεργεί ακροάσεις, είτε αυτεπαγγέλτως είτε κατόπιν έγγραφης καταγγελίας** οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον, για τη διερεύνηση παραβάσεων των διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, καθώς και για κάθε άλλη περίπτωση η οποία εμπίπτει στις αρμοδιότητές της κατά τις διατάξεις του ν.3891/2010 και της κείμενης νομοθεσίας, όπως εκάστοτε ισχύουν, και επιβάλλει, όπου κρίνει απαραίτητο, τις προβλεπόμενες κυρώσεις και μέτρα», **άρθρο 2** (σκοπός - αντικείμενο της διαδικασίας ακρόασης) 1. Η διαδικασία ακρόασης έχει ως σκοπό το σχηματισμό πλήρους και ακριβούς εικόνας από τη ΡΑΣ για γεγονότα, καταστάσεις

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

(Α4) Από τις ανωτέρω διατάξεις **μόνο αυτές του άρθρου 79 §1 (Κυρώσεις)** του Ν. 4632/2019 προβλέπουν συγκεκριμένο ποσό διοικητικής κύρωσης. **Αντιθέτως οι διατάξεις του άρθρου 79 §2 του ίδιου νόμου** δεν προσδιορίζουν τη βάση για τον υπολογισμό του προστίμου, ωστόσο, προσδιορίζουν, με γνώμονα κυρίως τη φύση, τη σοβαρότητα και τη διάρκεια της παράβασης, ένα ανώτατο ποσοτικό όριο (100.000,00 ευρώ), το οποίο δεν επιτρέπεται να υπερβεί η ΡΑΣ.

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

προκειμένου να διασφαλίζεται με επάρκεια το επιδιωκόμενο αποτρεπτικό αποτέλεσμα.

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

(Α7) Ωστόσο, πρέπει να επισημανθεί ότι, σύμφωνα με τη νομολογία του ΔΕΕ, η αρχή της αναλογικότητας επιτάσσει να μην υπερβαίνουν οι πράξεις των οργάνων της Ένωσης το πρόσφορο και αναγκαίο μέτρο για την επίτευξη των θεμιτών σκοπών που επιδιώκει η σχετική ρύθμιση. **Δηλαδή, όταν υφίσταται δυνατότητα επιλογής μεταξύ περισσότερων του ενός πρόσφορων μέτρων, πρέπει να επιλέγεται το λιγότερο επαχθές** και ότι τα μειονεκτήματα που προκαλούνται δεν πρέπει να είναι υπέρμετρα σε σχέση με τους επιδιωκόμενους σκοπούς. Συνεπώς, το πρόστιμο δεν πρέπει να είναι υπέρμετρο σε σχέση με τους επιδιωκόμενους σκοπούς, ήτοι σε σχέση με την τήρηση των διατάξεων του Δεύτερου Μέρους

του Ν. 4632/2019, και το ποσό του επιβαλλόμενου σε μια σιδηροδρομική επιχείρηση και στον διαχειριστή της υποδομής προστίμου για παράβαση λόγω μη εφαρμογής ή πλημμελούς εφαρμογής των διατάξεων του ανωτέρω νόμου (δεύτερο μέρος του Ν.4632/2019), ήτοι των διατάξεων που θεσπίζουν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, πρέπει να είναι ανάλογο με την παράβαση, εκτιμώμενη στο σύνολό της, λαμβάνοντας υπόψη, ειδικότερα, τη σοβαρότητα, τη φύση και τη διάρκεια της παράβασης αυτής.

(Β) ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΠΡΟΣΤΙΜΟΥ

(Β1) Προκειμένου να αξιολογηθεί η σοβαρότητα της παράβασης των διατάξεων για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων στην οποία υπέπεσαν οι εδώ ελεγχόμενοι σιδηροδρομική επιχείρηση και διαχειριστής της υποδομής, η ΡΑΣ λαμβάνει υπόψη, ιδίως, το είδος της παράβασης, τα αποτελέσματα που προκλήθηκαν από την μετωπική σύγκρουση της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62 Αθήνα-Θεσσαλονίκη της HELLENIC TRAIN Α.Ε. με την εμπορευματική αμαξοστοιχία 63503 Θεσσαλονίκη-Θριάσιο της HELLENIC TRAIN Α.Ε., στις 28.2.2023, στη θέση Ευαγγελισμός του Δήμου Τεμπών Ν. Λαρίσης και το ειδικό βάρος της σιδηροδρομικής επιχείρησης και του διαχειριστή της υποδομής στην ενλόγω αγορά.

(Β2) Για να υπολογιστεί η διάρκεια της παράβασης που έχει ως αντικείμενο την παράβαση των διατάξεων **(αα)** του Γενικού Κανονισμού Κίνησης και **(ββ)** του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773, πρέπει να εξακριβώνεται η περίοδος κατά την οποία υποχρεούνται η σιδηροδρομική επιχείρηση και ο διαχειριστής της υποδομής να συμμορφώνονται με το σύνολο των ανωτέρω κανόνων ασφάλειας μέχρι την ημερομηνία κατά την οποία πράγματι υφίσταται αυτή η συμμόρφωση. Δηλαδή, η παράβαση διαρκεί όσο εξακολουθεί να υφίσταται η

μη εφαρμογή ή η πλημμελής εφαρμογή των σχετικών με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων εθνικών διατάξεων και Κανονισμών.

(Γ) ΟΙ ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΗ ΥΠΟΘΕΣΗ

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

(Γ1) Είδος/Φύση της παράβασης:

(Ι) Ο ΟΣΕ, όπως καταδείχθηκε εκτενώς ανωτέρω, **προέβη, εκτός από** την περίπτωση παράβασης που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου **79 §1** του Ν.4632/2019 **και σε παράβαση** διατάξεων, οι κυρώσεις των οποίων προβλέπονται στο άρθρο **79 §2** του Ν.4632/2019, **και ειδικότερα:**

(Ια) των διατάξεων του άρθρου 5 §54 ζ (Χειρισμός των αλλαγών τροχιάς) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' διότι, ο σταθμάρχης υπηρεσίας (ΣΣ Λάρισας) δεν προέβη, ως όφειλε, στην επαναφορά στην κανονική θέση (ευθεία) των κλειδιών μετά τη διέλευση της κατερχόμενης αμαξοστοιχίας 2597 και πριν δώσει εντολή αναχώρησης στην επιβατική αμαξοστοιχία IC62/Αθήνα-Θεσσαλονίκη, με αποτέλεσμα η τελευταία να κινηθεί αντίθετα στη γραμμή καθόδου, αντί να κινηθεί κανονικά στη γραμμή ανόδου.

(Ιβ) των διατάξεων του άρθρου 117 (Έξοδος ή διέλευση αμαξοστοιχιών από τους σταθμούς) **§1170 α και γ** (Ενέργεια Σταθμάρχη. Προετοιμασία διαδρομής) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' διότι, ο σταθμάρχης υπηρεσίας (ΣΣ

Λάρισας) **(αα)** δεν όρισε, ως όφειλε, στον αρμόδιο Ελιγμοδηγό ή Κλειδούχο τη διαδρομή την οποία έπρεπε να ακολουθήσει η επιβατική αμαξοστοιχία IC62/Αθήνα-Θεσσαλονίκη κατά την έξοδό της από τον ΣΣ Λάρισας **και (ββ)** δεν βεβαιώθηκε, αναφορικά με το εάν οι αλλαγές τροχιάς από τις οποίες διήλθε η επιβατική αμαξοστοιχία IC62 είχαν διευθετηθεί, ώστε η ενλόγω αμαξοστοιχία να ακολουθήσει την ορισθείσα από αυτόν (Σταθμάρχη ΣΣ Λάρισας) διαδρομή.

(Ιγ) των διατάξεων της παραγράφου 11 (ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗΣ ΣΗΜΑΤΟΣ/ΕΝΔΕΙΞΗΣ ΣΤΑΣΗΣ) του Προσαρτήματος Β (Κοινοί επιχειρησιακοί κανόνες) του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773, διότι, ο σταθμάρχης υπηρεσίας (ΣΣ Λάρισας) δεν παρείχε στον μηχανοδηγό της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62/Αθήνα-Θεσσαλονίκη ολοκληρωμένες, σωστές και πλήρεις οδηγίες σχετικά με την κίνηση της ενλόγω επιβατικής αμαξοστοιχίας, δηλαδή, ότι αυτή (επιβατική αμαξοστοιχία IC62/Αθήνα-Θεσσαλονίκη) δεν θα κινηθεί στη γραμμή ανόδου αλλά στη γραμμή καθόδου.

(ΙΙ) Η HELLENIC TRAIN, όπως καταδείχθηκε εκτενώς ανωτέρω, **προέβη, εκτός από** τις περιπτώσεις παραβάσεων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου **79 §1** του Ν.4632/2019 **και σε παράβαση** διατάξεων, οι κυρώσεις των οποίων προβλέπονται στο άρθρο 79 §2 του Ν.4632/2019, **και ειδικότερα:**

(ΙΙα) του άρθρου 120 (Στελέχωση των κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των μηχανοδηγών) **§1204** του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' διότι, οι μηχανοδηγοί (προσθηθέντες της ελεγχόμενης επιχείρησης) της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62/Αθήνα-Θεσσαλονίκη μόλις αντιλήφθηκαν ότι η ενλόγω αμαξοστοιχία ακολούθησε, λόγω του τρόπου διευθέ-

τησης των αλλαγών από το προσωπικό της Υποδομής (σταθμάρχη ΣΣ Λάρισας), διαφορετική πορεία από αυτή που αντιστοιχούσε στο δρομολόγιο της αμαξοστοιχίας, δηλαδή, ότι κινούνταν στην γραμμή καθόδου αντί της γραμμής ανόδου (αντίθετη γραμμή), δεν προέβησαν, ως όφειλαν, άμεσα **(i)** σε στάθμευση της αμαξοστοιχίας και **(ii)** σε συνεννόηση με τον Σταθμάρχη (ΣΣ Λάρισας) ή τον Κεντρικό Χειριστή.

(IIβ) του άρθρου 24 (ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΑΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΗΣ ΑΝΤΙΘΕΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ) §§153 και 154 της Έγκρισης παραρτημάτων II και III του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' διότι, οι μηχανοδηγοί της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62/Αθήνα-Θεσσαλονίκη δεν ανήγγειλαν, ως όφειλαν, στον σταθμάρχη του ΣΣ Λάρισας την αναχώρηση της εν λόγω αμαξοστοιχίας επί αντίθετης γραμμής με το περιεχόμενο που αυτή (αγγελία αναχώρησης) προσδιορίζεται στην εν λόγω διάταξη (Προς σταθμό...Αμαξ...από Σταθμό...επί αντίθετης γραμμής, ακριβώς (ώρα)).

(IIγ) των διατάξεων της παραγράφου 14 (ΑΜΕΣΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΤΑ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ) του Προσαρτήματος Β (Κοινοί επιχειρησιακοί κανόνες) του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 διότι, οι μηχανοδηγοί της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62/Αθήνα-Θεσσαλονίκη όταν αντιλήφθηκαν ότι αναχώρησαν επί αντίθετης γραμμής και ως εκ τούτου αντιλήφθηκαν ότι η αμαξοστοιχία διατρέχει κίνδυνο, όφειλαν άμεσα, αφενός μεν, να σταματήσουν την αμαξοστοιχία, και αφετέρου, να ειδοποιήσουν τον ρυθμιστή σηματοδότησης για τον κίνδυνο.

Οι εν λόγω παραβάσεις του Γ.Κ.Κ. και του Εκτελεστικού Κανονισμού, έχουν από τη φύση τους πρόδηλα περιοριστικό για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων περιεχόμενο και συνιστούν παράβαση εθνικών και ευρωπαϊκών κανόνων που διασφαλίζουν, ότι την ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του σι-

σιδηροδρομικού συστήματος και τον έλεγχο των σχετικών κινδύνων αναλαμβάνουν ο διαχειριστής της υποδομής και η σιδηροδρομική επιχείρηση, καθένας για το τμήμα του συστήματος που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του.

(Γ2) Σοβαρότητα της παράβασης: Η HELLENIC TRAIN Α.Ε. αποτελεί τον βασικό πάροχο σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στην Ελλάδα χρησιμοποιώντας το εθνικό δίκτυο και την εν γένει σιδηροδρομική υποδομή η οποία ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο. Επιπρόσθετα, ο ΟΣΕ ως διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής, ασκεί τη διαχείριση και εκμετάλλευση της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής και έχει ιδίως την ευθύνη κατασκευής νέας υποδομής, συντήρησης και λειτουργίας της υφιστάμενης υποδομής, διαχείρισης των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, καθώς και όσων αρμοδιοτήτων προβλέπονται από την εθνική και κοινοτική νομοθεσία για τον διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής. Το είδος των παραβάσεων που προεκτέθηκαν συνιστούν εξ αντικειμένου περιορισμό, δηλαδή μη τήρηση των κανόνων για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων που τίθενται από την ελληνική και ευρωπαϊκή έννομη τάξη και θέτουν τη λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος σε επισφαλή θέση. Οι προαναφερόμενες παραβάσεις επέφεραν τον θάνατο σε 57 ανθρώπους, εκ των οποίων οι 46 ήταν επιβάτες και οι 11 προσωπικό της Hellenic Train (ή υπεργολάβοι) και τον τραυματισμό 180, εκ των οποίων οι 81 σοβαρά τραυματισμένοι.

(Γ3) Διάρκεια της παράβασης:

Αναφορικά με τη διάρκεια των διαπιστωθέντων παραβάσεων, και ειδικότερα:

αφενός μεν, (α1) του άρθρου 5 §54 ζ (Χειρισμός των αλλαγών τροχιάς), **(α2) του άρθρου 117** (Έξοδος ή διέλευση αμαξοστοιχιών από τους σταθμούς) **§1170 α και γ** (Ενέργεια Σταθμάρχη. Προετοιμασία διαδρομής) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' και **(α3) των διατάξεων της παραγράφου 11** (ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗΣ ΣΗΜΑΤΟΣ/ΕΝΔΕΙΞΗΣ ΣΤΑΣΗΣ) του Προσαρτήματος Β (Κοινοί επιχειρησιακοί κανόνες) του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773, από τον ελεγχόμενο διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής, **και αφετέρου, (β1) του άρθρου 123 του άρθρου 120** (Στελέχωση των κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των μηχανοδηγών) **§1204** του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β', **(β2) του άρθρου 24** (ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΑΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΗΣ ΑΝΤΙΘΕΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ) **§§153 και 154** της Έγκρισης παραρτημάτων II και III του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' και **(β3) των διατάξεων της παραγράφου 14** (ΑΜΕΣΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΤΑ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ) του Προσαρτήματος Β (Κοινοί επιχειρησιακοί κανόνες) του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 από την εδώ ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση, αυτή, παρότι άρχεται το βράδυ της 28.2.2028, από το χρονικό σημείο της αναχώρησης της επιβατικής αμαξοστοιχίας από τον σιδηροδρομικό σταθμό της Λάρισας και λήγει κατά το χρονικό σημείο της μετωπικής σύγκρουσης των 2 αμαξοστοιχιών, ήτοι διαρκεί περίπου 30 λεπτά. Κατά συνέπεια ο ΟΣΕ και η HELLENIC TRAIN και Α.Ε. ευθύνονται για το ως άνω διάστημα εντός του οποίου, ωστόσο, επήλθε ο θάνατος 57 ανθρώπων και ο τραυματισμός 181 ατόμων.

(Δ) Λαμβάνοντας συνολικά υπόψη τα προεκτεθέντα κριτήρια και στοιχεία, και ιδίως την αυξημένη σοβαρότητα, τη φύση και την διάρκεια των διαπιστωθέντων στο ως άνω σκε-

πτικό παραβάσεων, **η κύρωση των οποίων ρυθμίζεται από το άρθρο 79 §2 του Ν.4632/2019:**

(Δ1) Προσδιορίζεται για τον ΟΣΕ Α.Ε. για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις **(αα) του άρθρου 5 §54 ζ** (Χειρισμός των αλλαγών τροχιάς), **(ββ) του άρθρου 117** (Έξοδος ή διέλευση αμαξοστοιχιών από τους σταθμούς) **§1170 α και γ** (Ενέργεια Σταθμάρχη. Προετοιμασία διαδρομής) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' και **(γγ) των διατάξεων της παραγράφου 11** (ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗΣ ΣΗΜΑΤΟΣ/ΕΝΔΕΙΞΗΣ ΣΤΑΣΗΣ) του Προσαρτήματος Β (Κοινοί επιχειρησιακοί κανόνες) του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773, πρόστιμο **(άρθρου 79 §2 του Ν. 4632/2019)** χρηματικού ποσού εκατό χιλιάδων (100.000,00€) ευρώ.

(Δ2) Προσδιορίζεται για την HELLENIC TRAIN Α.Ε. για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις **(i) του άρθρου 123 του άρθρου 120** (Στελέχωση των κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των μηχανοδηγών) **§1204** του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β', **(ii) του άρθρου 24** (ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΑΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΗΣ ΑΝΤΙΘΕΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ) **§§153 και 154** της Έγκρισης παραρτημάτων II και III του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' και **(iii) των διατάξεων της παραγράφου 14** (ΑΜΕΣΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΤΑ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ) του Προσαρτήματος Β (Κοινοί επιχειρησιακοί κανόνες) του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773, πρόστιμο **(άρθρου 79 §2 του Ν. 4632/2019)** χρηματικού ποσού εκατό χιλιάδων (100.000,00€) ευρώ.

(Ε) Λαμβάνοντας υπόψη τις διαπιστωθείσες από την Αρχή παραβάσεις του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής (ΟΣΕ), **η κύρωση των οποίων ρυθμίζεται από το αρ-**

θρο 79 §1 του Ν.4632/2019, προσδιορίζεται για τον ΟΣΕ Α.Ε.:

(Ε1) για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις των διατάξεων του άρθρου 65 §§2 και 6 του Ν. 4632/2019, διοικητικό πρόστιμο **(άρθρου 79 §1 περίπτωση (στ) του Ν. 4632/2019)** χρηματικού ποσού είκοσι χιλιάδων (20.000,00€) ευρώ.

(Ε2) για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις **(αα)** της διαδικασίας Δ-01 (ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ), **(ββ)** της διαδικασίας Δ-07 (ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΚΑΙ ΑΠΕΙΛΕΣ) **και** **(γγ)** της διαδικασίας Δ-17 (ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ/7.6.2 ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ & ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΑΛΛΑΓΩΝ ΤΡΟΧΙΑΣ) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), διοικητικό πρόστιμο **(άρθρου 79 §1 περίπτωση (η) του Ν. 4632/2019)** χρηματικού ποσού είκοσι χιλιάδων (20.000,00€) ευρώ.

(ΣΤ) Λαμβάνοντας υπόψη τις διαπιστωθείσες από την Αρχή παραβάσεις της σιδηροδρομικής επιχείρησης (Hellenic Train), **η κύρωση των οποίων ρυθμίζεται από το άρθρο 79 §1 του Ν.4632/2019:**

(ΣΤ1) Προσδιορίζεται για την HELLENIC TRAIN Α.Ε. για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις της διαδικασίας SMS/MAN/0052 - Εγχειρίδιο Μηχανοδηγού του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), διοικητικό πρόστιμο (άρθρου 79 §1 περίπτωση (η) του Ν. 4632/2019) χρηματικού ποσού είκοσι χιλιάδων (20.000,00€) ευρώ.

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

σα ρύθμιση και την σύννομη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς στο πλαίσιο της κρινόμενης διαφοράς.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

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

Α. ΔΙΑΠΙΣΤΩΝΕΙ τις, από τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» και υπαλλακτικά «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή «ΟΣΕ Α.Ε.» ως άνω περιγραφόμενες παραβάσεις, και ειδικότερα:

(Α1) των διατάξεων του άρθρου 65 §§2 και 6 του Ν. 4632/2019,

(Α2) των απαιτήσεων της διαδικασίας **Δ-01** (ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ),

(Α3) των απαιτήσεων της διαδικασίας **Δ-07** (ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΚΑΙ ΑΠΕΙΛΕΣ) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ),

(Α4) των απαιτήσεων της διαδικασίας **Δ-17** (ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ/7.6.2 ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ & ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΑΛΛΑΓΩΝ ΤΡΟΧΙΑΣ) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ),

(Α5) των διατάξεων του άρθρου 5 §54 ζ (Χειρισμός των αλλαγών τροχιάς) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β΄

(Α6) των διατάξεων του άρθρου 117 (Έξοδος ή διέλευση αμαξοστοιχιών από τους σταθμούς) §1170 α και γ (Ενέργεια Σταθμάρχη. Προετοιμασία διαδρομής) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β΄ **και**

(Α7) των διατάξεων της παραγράφου 11 (ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗΣ ΣΗΜΑΤΟΣ/ΕΝΔΕΙΞΗΣ ΣΤΑΣΗΣ) του Προσαρτήματος Β (Κοινοί επιχειρησιακοί κανόνες) του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773.

Β. ΔΙΑΠΙΣΤΩΝΕΙ τις από την σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» ως άνω περιγραφόμενες παραβάσεις, και ειδικότερα:

(Β1) των διατάξεων του άρθρου 120 (Στελέχωση των κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των μηχανοδηγών) §1204 του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β',

(Β2) των διατάξεων του άρθρου 24 (ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΑΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΗΣ ΑΝΤΙΘΕΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ) §§153 και 154 της Έγκρισης παραρτημάτων II και III του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β',

(Β3) των παραγράφων **4.1.12** «Ανωμαλίες Σε Σηματοδότηση για Μόνιμες εγκαταστάσεις σηματοδοτούμενης αντίθετης κυκλοφορίας», **4.1.14** «Άμεσες Ενέργειες για την Πρόληψη Κινδύνου κατά Αμαξοστοιχιών», και **4.1.20** «Ανωμαλίες και συμβάντα τα οποία δυνητικά μπορεί να επηρεάσουν την ασφάλεια της κυκλοφορίας, για τα οποία ο μηχανοδηγός οφείλει να ενημερώσει και το Κ.Ε.Κ.» της διαδικασίας **SMS/MAN/0052**-Εγχειρίδιο Μηχανοδηγού του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) **και**

(Β4) των διατάξεων της παραγράφου 14 (ΑΜΕΣΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΤΑ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ) του Προσαρτήματος Β (Κοινοί επιχειρησιακοί κανόνες) του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773.

Γ. ΕΠΙΒΑΛΛΕΙ στον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρό-

σωπη Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» και υπαλλακτικά «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή «ΟΣΕ Α.Ε.»

(Γ1) για την διαπιστωθείσα παράβαση των διατάξεων του άρθρου 65 §2 και 6 του Ν. 4632/2019, διοικητικό πρόστιμο **(άρθρου 79 §1 περίπτωση (στ) του Ν.4632/2019)** χρηματικού ποσού είκοσι χιλιάδων (20.000,00€) ευρώ.

(Γ2) για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις **(αα)** της διαδικασίας **Δ-01** (ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ), **(ββ)** της διαδικασίας **Δ-07** (ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΚΑΙ ΑΠΕΙΛΕΣ) και **(γγ)** της διαδικασίας **Δ-17** (ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ/7.6.2 ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ & ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΑΛΛΑΓΩΝ ΤΡΟΧΙΑΣ) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), διοικητικό πρόστιμο **(άρθρου 79 §1 περίπτωση (η) του Ν. 4632/2019)** χρηματικού ποσού είκοσι χιλιάδων (20.000,00€) ευρώ.

(Γ3) για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις των διατάξεων **(αα)** του άρθρου 5 §54 ζ (Χειρισμός των αλλαγών τροχιάς) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β', **(ββ)** του άρθρου 117 (Έξοδος ή διέλευση αμαξοστοιχιών από τους σταθμούς) §1170 α και γ (Ενέργεια Σταθμάρχη. Προετοιμασία διαδρομής) του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' και **(γγ)** της παραγράφου 11 (ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗΣ ΣΗΜΑΤΟΣ/ΕΝΔΕΙΞΗΣ ΣΤΑΣΗΣ) του Προσαρτήματος Β (Κοινοί επιχειρησιακοί κανόνες) του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773, διοικητικό πρόστιμο **(άρθρου 79 §2 του Ν.4632/2019)** χρηματικού ποσού εκατό χιλιάδων (100.000,00€) ευρώ.

Δ. ΕΠΙΒΑΛΛΕΙ στη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.»

(Δ1) για την διαπιστωθείσα παράβαση των απαιτήσεων των παραγράφων **4.1.12** «Ανωμαλίες Σε Σηματοδότηση για Μόνιμες εγκαταστάσεις σηματοδοτούμενης αντίθετης κυκλοφορίας», **4.1.14** «Άμεσες Ενέργειες για την Πρόληψη Κινδύνου κατά Αμαξοστοιχιών», και **4.1.20** «Ανωμαλίες και συμβάντα τα οποία δυνητικά μπορεί να επηρεάσουν την ασφάλεια της κυκλοφορίας, για τα οποία ο μηχανοδηγός οφείλει να ενημερώσει και το Κ.Ε.Κ.» της διαδικασίας **SMS/MAN/0052**-Εγχειρίδιο Μηχανοδηγού του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), διοικητικό πρόστιμο (**άρθρου 79 §1 περίπτωση (η)** του Ν.4632/2019) χρηματικού ποσού είκοσι χιλιάδων (20.000,00€) ευρώ.

(Δ2) για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις των διατάξεων **(i)** του άρθρου 120 (Στελέχωση των κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των μηχανοδηγών) §1204 του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β', **(ii)** των διατάξεων του άρθρου 24 (ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΑΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΗΣ ΑΝΤΙΘΕΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ) §§153 και 154 της Έγκρισης παραρτημάτων II και III του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως-Μέρος Β' **και** **(iii)** της παραγράφου 14 (ΑΜΕΣΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΤΑ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ) του Προσαρτήματος Β (Κοινοί επιχειρησιακοί κανόνες) του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773, διοικητικό πρόστιμο (**άρθρου 79 §2** του Ν.4632/2019) χρηματικού ποσού εκατό χιλιάδων (100.000,00€) ευρώ.

Ε. ΥΠΟΧΡΕΩΝΕΙ τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» και υπαλλακτικά «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή «ΟΣΕ Α.Ε.» **(Ε1)** να παραλείπει την παράβαση του συνόλου των διατάξεων της κείμενης ευρωπαϊκής και ελληνικής σιδηροδρομικής νομοθεσίας στο

μέλλον και (Ε2) να τηρεί το σύνολο των απαιτήσεων του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας του (ΣΔΑ).

ΣΤ. ΥΠΟΧΡΕΩΝΕΙ τη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» (Ε1) να παραλείπει την παράβαση του συνόλου των διατάξεων της κείμενης ευρωπαϊκής και ελληνικής σιδηροδρομικής νομοθεσίας στο μέλλον και (Ε2) να τηρεί το σύνολο των απαιτήσεων του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας του (ΣΔΑ).

Ζ. ΑΠΕΙΛΕΙ τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» και υπαλλακτικά «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή «ΟΣΕ Α.Ε.» με την επιβολή προστίμου ή άλλων μέτρων, αν με απόφαση της ΡΑΣ βεβαιώνεται η συνέχιση ή η παράλειψη των διαπιστωθέντων με την παρούσα παραβάσεων.

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

Θ. ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΕΙ την Πρόεδρο της ΡΑΣ να κοινοποιήσει την παρούσα απόφαση (α) στον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» και υπαλλακτικά «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή «ΟΣΕ Α.Ε.» και (β) στη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN -

ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό
«HELLENIC TRAIN Α.Ε.».

Η απόφαση εκδόθηκε στις 15.01.2026

Η Πρόεδρος της ΡΑΣ

Γεωργία Αϋφαντοπούλου