



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
HELLENIC REPUBLIC



ρυθμιστική αρχή
σιδηροδρόμων
regulatory
authority
for railways

Αθήνα, 16/03/2026

Αρ. Πρωτ. : 1019

ΑΠΟΦΑΣΗ (12/2026)

της 13ης Συνεδρίασης της Ολομέλειας της 06.03.2026

ΘΕΜΑ: «Έγκριση της Στρατηγικής για την Εποπτεία της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) για την τριετία 2026 – 2028 και της δημοσίευσής της στην ιστοσελίδα της ΡΑΣ».

Η ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ ΤΗΣ ΡΑΣ

Έχοντας υπόψη :

1. τις διατάξεις του ν. 3891/2010 (Α 188 4.11.2010) «Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα», όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.
2. τις διατάξεις της με αρ. Δ4δ/οικ.89995/15-11-2018 Κοινής Υπουργικής Απόφασης «Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων» (Β' 5781/2018), όπως τροποποιήθηκε με την Δ4δ/18014/12.04.2019 Κοινή Υπουργική Απόφαση (Β' 1432/2019).
3. την υπ. αριθ. 5791/29-05-2017 Απόφαση της ΡΑΣ (Β' 2158).
4. τον Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμός (ΕΕ) 2018/761.
5. τον Οδηγό Εποπτείας του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της ΕΕ (ΕΡΑ) V 1.0/29-06-2018.
6. την υπ. αριθμ. 120/12-10-2020 Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ (Β' 4768/2020).
7. την από 06-03-2026 προφορική εισήγηση της Προέδρου της ΡΑΣ.
8. το από 06/03/2026 πρακτικό της 13^{ης} Συνεδρίασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ.

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ

Την έγκριση της Στρατηγικής Εποπτείας της ΡΑΣ για την τριετία 2026 – 2028 και τη δημοσίευσή της στην ιστοσελίδα της ΡΑΣ, κατ' εφαρμογή των απαιτήσεων του Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμού (ΕΕ) 2018/761, και του Κανονιστικού Πλαισίου Εποπτείας της ΡΑΣ (Β' 2158/2017).

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Δρ. ΓΕΩΡΓΙΑ ΑΪΦΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ

Συν. :

Στρατηγική για την Εποπτεία της ΡΑΣ για την τριετία 2026 – 2028.



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ



ρυθμιστική αρχή
σιδηροδρόμων
regulatory
authority
for railways

Στρατηγική για την Εποπτεία της περιόδου 2026 - 2028

	<i>Συντάχθηκε από</i>	<i>Επικυρώθηκε από</i>	<i>Εγκρίθηκε από</i>
Όνοματεπώνυμο			
Ιδιότητα	Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων/Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας	Γενική Διεύθυνση	Πρόεδρος
Ημερομηνία	06-03-2026	06-03-2026	06-03-2026
Υπογραφή			

Ιστορικό εγγράφου

Έκδοση	Ημερομηνία	Παρατηρήσεις
1.0	06-03-2026	Πρώτη έκδοση

Περιεχόμενα

Πρόλογος.....	3
1. Ιστορικό.....	4
1.1 Εισαγωγή	4
1.1.1 Όραμα – Στρατηγικοί Στόχοι.....	4
1.1.2 Νομοθετικό πλαίσιο	5
1.2 Σύνταξη στρατηγικής - Ανασκόπηση	6
1.3 Έγγραφα Αναφοράς.....	7
1.4 Σιδηροδρομικό δίκτυο – Φορείς Δραστηριοποίησης.....	8
2. Σκοπός της Στρατηγικής για την Εποπτεία	14
3. Πεδίο εφαρμογής εποπτείας.....	17
4. Αρχές εποπτείας	18
4.1 Αρχή της αναλογικότητας μεταξύ επιβολής και κινδύνου	18
4.2 Αρχή της συνεπούς προσέγγισης	18
4.3 Αρχή της στόχευσης και του καθορισμού προτεραιοτήτων για τις εποπτικές δραστηριότητες	18
4.4 Αρχή της διαφάνειας	18
4.5 Αρχή της λογοδοσίας για τις αποφάσεις ή τις πράξεις	19
4.6 Αρχή της συνεργασίας με τις άλλες ΕΑΑ των σιδηροδρόμων και άλλες αρμόδιες αρχές.....	19
4.7 Αρχή της ενημέρωσης.....	20
5. Ρυθμίσεις για την εποπτεία.....	21
6. Επίπεδα κινδύνου εντός του κράτους μέλους	28
7. Στρατηγικές προτεραιότητες για την εποπτεία.....	31
7.1 Συστήματα Διαχείρισης Ασφάλειας και τρόποι εποπτείας.....	31
7.2 Συνεργασία με άλλες ΕΑΑ.....	31
7.3 Κύριες προτεραιότητες για την εποπτεία (Κίνδυνοι υψηλότερου επιπέδου)	33
7.4 Δευτερεύουσες προτεραιότητες για την εποπτεία (Κίνδυνοι χαμηλότερου επιπέδου).....	44
8. Εποπτικές Δραστηριότητες.....	46
8.1 Τύποι εποπτικών δραστηριοτήτων	46
8.2 Αποτελέσματα Εποπτικών Δραστηριοτήτων.....	47
8.3 Τεχνικές εποπτείας	48
9. Σχέδιο(-α) εποπτείας	50
10. Λειτουργία πληροφοριακής εφαρμογής για την διαχείριση των εποπτικών δραστηριοτήτων	51
11. Επιβολή.....	51
Παράρτημα 1 – «Σχέδιο» Περιγραφής Ρόλου Εργασίας : Επιθεωρητής - Εποπτεία....	61
1.2 Παράρτημα 2 – Στρατηγική για την Επιβολή.....	69
1.3 Παράρτημα 3 - Ακρωνύμια.....	73
1.4 Παράρτημα 4 – Εγκρίσεις θέσης σε λειτουργία σταθερών εγκαταστάσεων και εγκρίσεις οχημάτων για διάθεση στην αγορά	75

Πρόλογος

Το παρόν έγγραφο έχει ως σκοπό να περιγράψει την «**Στρατηγική για την Εποπτεία**» (εφεξής «**Στρατηγική**»), που καταρτίζει και εφαρμόζει η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), στο πλαίσιο άσκησης του καθήκοντος της «Εποπτείας», ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας (ΕΑΑ) για τους σιδηροδρόμους, σύμφωνα με το άρθρο 69 του ν.4632/2019 (Α' 159).

Νομική βάση για τη σύνταξη και την εφαρμογή τής παρούσας Στρατηγικής είναι το άρθρο 3 του Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμού (ΕΕ) 2018/761 σχετικά με τον καθορισμό Κοινών Μεθόδων Ασφάλειας (ΚΜΑ) για την εποπτεία (εφεξής «ΚΜΑ για την εποπτεία»), το οποίο απαιτεί από τις ΕΑΑ να εφαρμόζουν τη διαδικασία εποπτείας όπως ορίζεται στο Παράρτημα Ι του εν λόγω Κανονισμού. Στις ενότητες 2 και 3 της διαδικασίας εποπτείας, όπως ορίζεται στο Παράρτημα Ι του εν λόγω Κανονισμού, απαιτείται για τις ΕΑΑ να καταστρώνουν Στρατηγική για την Εποπτεία και να κοινοποιούν τους γενικούς στόχους της σε όλους τους ενδιαφερόμενους. Επιπλέον, η έκδοση, έγκριση και εφαρμογή Στρατηγικής για την Εποπτεία από τη ΡΑΣ επιβάλλεται από τις διατάξεις του άρθρου 4 της Απόφασης ΡΑΣ με αριθμ. 5791/29-05-2017 (Β' 2158/2017).

Ένα προτεινόμενο υπόδειγμα για μια στρατηγική εποπτείας ορίζεται στο Παράρτημα του Οδηγού Εποπτείας, V 1.0/29-06-2028, ο οποίος έχει δημοσιευθεί στην ιστοσελίδα του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA), βλ. https://www.era.europa.eu/domains/common-safety-methods/supervision-csm_en. Η δομή του περιεχομένου της παρούσας Στρατηγικής για την Εποπτεία βασίζεται στο προαναφερθέν υπόδειγμα.

1. Ιστορικό

1.1 Εισαγωγή

1.1.1 Όραμα – Στρατηγικοί Στόχοι

Το όραμα της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) είναι η ουσιαστική συμβολή στη διαμόρφωση μιας σύγχρονης, βιώσιμης και διαρκώς εξελισσόμενης σιδηροδρομικής αγοράς στην Ελλάδα, η οποία θα ενισχύει σταθερά το μερίδιό της στο συνολικό μεταφορικό έργο της χώρας, διασφαλίζοντας παράλληλα την αναβάθμιση και τη διαρκή βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών, προς όφελος του πολίτη, της κοινωνίας και του περιβάλλοντος.

Εντός του πλαισίου των θεσμοθετημένων αρμοδιοτήτων της και υπό την ιδιότητά της ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας, η Ρ.Α.Σ. επιτελεί το έργο της με γνώμονα τη διαφάνεια, την αποδοτικότητα και τη συνεχή βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών. Σκοπός της είναι η διατήρηση και ενίσχυση της ασφάλειας στον σιδηρόδρομο, μέσω της ορθής εφαρμογής του ισχύοντος κανονιστικού πλαισίου και της αποτελεσματικής εποπτείας της συμμόρφωσης όλων των εμπλεκόμενων φορέων.

Στρατηγικός στόχος της Ρ.Α.Σ. είναι η ανάπτυξη και εφαρμογή μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής ελέγχων βασισμένης στην αξιολόγηση κινδύνου (risk-based approach). Η στρατηγική αυτή αξιοποιεί, μεταξύ άλλων, δεδομένα που προέρχονται από ψηφιακά εργαλεία και συστήματα σιδηροδρομικής ασφάλειας του Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ) και των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων (ΣΕ), καθώς και εξειδικευμένα εργαλεία της ίδιας της Αρχής. Μέσω της προσέγγισης αυτής, επιδιώκεται η υλοποίηση στοχευμένων και αποδοτικών ελέγχων, η επιτάχυνση της ενσωμάτωσης προτάσεων βελτίωσης ασφάλειας από τους εμπλεκόμενους φορείς και η συστηματική παρακολούθηση βασικών δεικτών ασφάλειας του εθνικού σιδηροδρομικού συστήματος, συμβάλλοντας στη συνολική αναβάθμιση και βιωσιμότητα του τομέα. Η ΡΑΣ δεσμεύεται - για τη διασφάλιση - στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της και σε συνεργασία με τους υπόλοιπους φορείς του σιδηροδρομικού οικοσυστήματος - της συνεχούς αναβάθμισης των προτύπων και διαδικασιών ασφαλείας, την προστασία του επιβατικού κοινού και την εφαρμογή υψηλών προτύπων ασφαλείας στο Εθνικό σιδηροδρομικό οικοσύστημα. Επισημαίνεται ότι την κύρια ευθύνη για τη διασφάλιση των συνθηκών ασφαλείας του σιδηροδρόμου έχουν ο ΔΥ & οι ΣΕ.

Η Αρχή εποπτεύει όλους τους Φορείς και ασκεί αυστηρό έλεγχο για την έκδοση και τη διατήρηση των αδειών λειτουργίας των Φορέων που δραστηριοποιούνται στο σιδηροδρομικό δίκτυο, διασφαλίζοντας ότι οι επιχειρήσεις τηρούν όλες τις νομικές και τεχνικές απαιτήσεις και συμβάλλοντας στην ασφάλεια των επιβατών και της κυκλοφορίας.

Η διοίκηση της ΡΑΣ θέτει ως κύριες προτεραιότητες:

- Την προαγωγή μιας συνολικής προσέγγισης στη σιδηροδρομική ασφάλεια, στην προστασία του περιβάλλοντος και στην προστασία του επιβατικού κοινού, ενσωματώνοντας τα καλύτερα διεθνή πρότυπα και βέλτιστες πρακτικές
- Τη βελτίωση της ποιότητας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, ώστε να ανταποκρίνονται στις ανάγκες των επιβατών και να ενισχύουν την εμπιστοσύνη τους στο σιδηροδρομικό μέσο
- Την προώθηση καινοτόμων τεχνολογιών και ψηφιακών εργαλείων για τη βελτιστοποίηση της λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου και τη μείωση των κινδύνων

- Την ενίσχυση της αξιοπιστίας, της αποτελεσματικότητας και της ασφάλειας του συστήματος, με στόχο ένα σύγχρονο, βιώσιμο και ανταγωνιστικό σιδηροδρομικό περιβάλλον στην Ελλάδα.

Μέσα από αυτές τις στρατηγικές, η ΡΑΣ επιδιώκει να διασφαλίσει τη σταθερή ανάπτυξη της σιδηροδρομικής αγοράς, να ενισχύσει την ασφάλεια και την αξιοπιστία για τους επιβάτες και να καθιερωθεί ως αξιόπιστος φορέας προαγωγής της ασφάλειας, της ποιότητας και της καινοτομίας στον ελληνικό σιδηρόδρομο.

Η σπουδαιότητα του ρόλου της ΡΑΣ ως Εθνική Αρχή Ασφαλείας και η συγκεκριμένη στόχευση της νέας Διοίκησης για την ενίσχυση και αποτελεσματικότερη υλοποίηση του έργου της, αποτυπώνεται με έμφαση στο γενικότερο πλαίσιο λειτουργίας της αρχής και ιδιαίτερα στους Στρατηγικούς Στόχους 2-3/ετίας της ΡΑΣ, οι οποίοι είναι:

- Μείωση διάρκειας κύκλου παρέμβασης και ανάδρασης της ΡΑΣ σε όλες τις αρμοδιότητες της
- Αύξηση του αριθμού και βελτίωση της ποιότητας ελέγχων (risk based supervision, Document & knowledge management system, νέα έντυπα και διαδικασίες ελέγχων, νέες κατηγορίες ελέγχων)
- Παρακολούθηση της βελτίωσης της ασφάλειας των σιδηροδρόμων (ενιαίο δελτίο καταγραφής σιδηροδρομικού συμβάντος και κοινή μεθοδολογία σύνταξής του από όλους τους φορείς, ανάλυση δεδομένων με νέες τεχνικές, κοινή πρόσβαση στα δεδομένα, ενιαίοι δείκτες αξιολόγησης της ασφάλειας του σιδηροδρόμου, διαδικασία ελέγχου και σύστημα ποσοτικοποίησης δεικτών από την ΡΑΣ, εφαρμογή ERA data model)
- Ενίσχυση της ικανότητας της αρχής στην υλοποίηση του ρόλου της (Ανάπτυξη συστημάτων & ικανοτήτων, χρήση εξωτερικών ελεγκτών & αξιολογητών πιστοποίησης, συνεργασία/τεχνική βοήθεια με ευρωπαϊκή ΡΑΣ, συμφωνία με ERA συναντήσεις διακυβέρνησης οικοσυστήματος, προτάσεις νομοθέτησης, ελληνικό σιδηροδρομικό forum)
- Βελτίωση της εικόνας της αρχής στο εσωτερικό και το εξωτερικό, κατανόηση του ρόλου & της χρησιμότητας της ΡΑΣ στην κοινωνία (ενεργοποίηση παρουσίας στην Ευρώπη, νέα διαδικασία και σύστημα διαχείρισης για την προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών και ανάλυση παραπόνων, καμπάνια ρόλου, διοργάνωση ERA safety days).

1.1.2 Νομοθετικό πλαίσιο

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

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

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

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

Τέλος με τον ν. 5220/2025, έχουν επικαιροποιηθεί οι αρμοδιότητες ελέγχου, επιθεώρησης και αξιολόγησης.

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

1.2 Σύνταξη Στρατηγικής - Ανασκόπηση

Όπως προβλέπεται στο άρθρο 4 της υπ. αριθ. 5791/29-05-2017 Απόφασης της ΡΑΣ (Β' 2158) «Κανονιστικό Πλαίσιο Εποπτείας της ΡΑΣ» για την παρακολούθηση των επιδόσεων ασφάλειας μετά τη χορήγηση πιστοποιητικού ασφάλειας ή έγκρισης ασφάλειας», η Στρατηγική για την Εποπτεία (εφεξής «Στρατηγική») εγκρίνεται και εκδίδεται με απόφαση της ΡΑΣ και εφαρμόζεται για τρία (3) έτη. Σύμφωνα με την υπ. αριθμ. 120/12-10-2020 Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ (Β' 4768/2020), έχει εκχωρηθεί στον Πρόεδρο της ΡΑΣ εξουσιοδότηση για την «έγκριση της Στρατηγικής για την Εποπτεία, καθώς και κάθε τροποποίηση ή αναθεώρηση αυτής, κατόπιν σχετικής εισήγησης των υπηρεσιών της Γενικής Διεύθυνσης της ΡΑΣ».

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

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

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

Η Στρατηγική της ΡΑΣ για την Εποπτεία για την τριετία 2023-2025 εγκρίθηκε και δημοσιεύθηκε τον Μάρτιο του 2023, σύμφωνα με την υπ. αριθμ. 632/24-02-2023 σε εφαρμογή των απαιτήσεων του Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμού (ΕΕ) 2018/761 και του Κανονιστικού Πλαισίου Εποπτείας της ΡΑΣ και αναθεωρήθηκε τον Μάιο του 2025, σύμφωνα με την υπ. αριθμ. 1713/30-05-2025 απόφαση.

Η νέα Στρατηγική για την Εποπτεία αναφέρεται στην τριετία 2026-2028, συντάχθηκε από το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων της Μονάδας Ασφάλειας και Διαλειτουργικότητας Σιδηροδρόμων (ΜΑΣΔ) της ΡΑΣ και εγκρίθηκε με απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ.

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

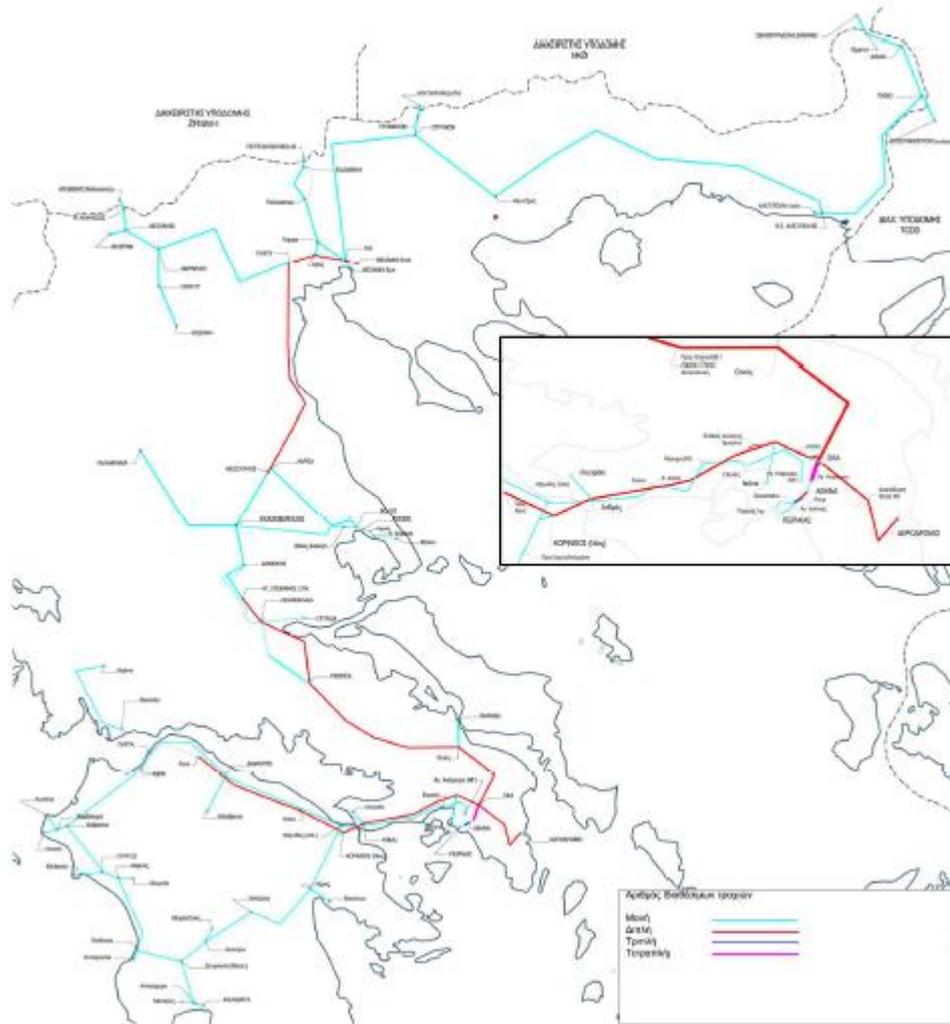
Η Στρατηγική, για λόγους διαφάνειας και αποδοτικότητας, δημοσιεύεται στην ιστοσελίδα της ΡΑΣ και γνωστοποιείται σε όλους τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς.

1.3 Έγγραφα Αναφοράς

- ν.5220/2025 (Α' 131)
- ν.5209/2025 (Α' 100)
- ν.5167/2024 (Α' 207)
- ν.4632/2019 (Α' 159)
- ν.3911/2011 (Α' 12)
- ν.4530/2018 (Α' 59)
- ν.4199/2013 (Α' 216)
- ν.4974/2022 (Α' 185)
- ν.5014/2023 (Α' 14)
- ν.3891/2010 (Α' 188)
- Οδηγία (ΕΕ) 2016/798
- Οδηγία (ΕΕ) 2016/797
- Εκτελεστικός Κανονισμός (ΕΕ) 2019/779
- Κανονισμός (ΕΕ) 2019/773 (ΤΠΔ ΟΡΕ), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1693 και ισχύει
- Κανονισμός (ΕΕ) 1303/2014 (ΤΠΔ SRT)
- Κανονισμός RID 2023 – Σύμφωνα με την Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΚΥΑ) Γ5/145078/2021 (Β' 3202) όπως τροποποιήθηκε από την Υ.Α. 200035/2023 (ΦΕΚ 4101/Β' 23.6.2023)
- Κανονισμός (ΕΕ) 782/2021
- Κανονισμός (ΕΕ) 402/2013
- Κανονισμός (ΕΕ) 1078/2012
- Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμός (ΕΕ) 2018/761
- Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμός (ΕΕ) 2018/762
- Κανονιστικό Πλαίσιο Εποπτείας της ΡΑΣ [υπ. αριθ. 5791/29-05-2017 Απόφαση της ΡΑΣ (Β' 2158)]
- Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ (Β' 5781/2018)
- Κανονισμός Ακροάσεων της ΡΑΣ (Β' 2913/2021)
- Οδηγός του ERA «Για την εποπτεία»,
- Οδηγός του ERA «Συντονισμός μεταξύ των εθνικών αρχών ασφάλειας – Μια κοινή προσέγγιση για την εποπτεία»
- Οδηγός του ERA «Μοντέλο Ωριμότητας Διαχείρισης»
- Οδηγός του ERA «Πλαίσιο Διαχείρισης της επάρκειας για τις Αρχές»
- Οδηγός του ERA «Μοντέλο Διαχείρισης της επιβολής της νομοθεσίας»
- ISO 9000:2015
- ISO 19011:2018

1.4 Σιδηροδρομικό δίκτυο – Φορείς Δραστηριοποίησης

Το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο όπως αποτυπώνεται στην δήλωση δικτύου του ΟΣΕ (2025) φαίνεται στον ακόλουθο χάρτη:



Το ενεργό ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, όπως αποτυπώνεται στην Δήλωση Δικτύου του ΟΣΕ (2026), είναι χωρισμένο γεωγραφικά σε πέντε κλάδους:

Δίκτυο <<ΠΑΘΕ-Π>>	Πειραιάς–Ρέντης–Αθήνα–ΣΚΑ–Οινόη–Τιθορέα–Λειανοκλάδι–Δομοκός–Παλαιοφ/λος–Λάρισα–Πλατύ–Αξίος–ΤΧ1–ΤΧ3–Θεσ/νίκη Επιβ. ΤΧ1–Γέφυρα–Πολύκαστρο–Ειδομένη–(Γευγελή) ΤΧ1–Θεσ/νίκη Διαλογή–ΤΧ3–Θεσ/νίκη Εμπορικός ΣΚΑ–Λιόσια–Διακλ. Ικονίου–Θριάσιο–Κόρινθος–Κιάτο–Διακοπτό – Αίγιο ΤΧ1–Στρυμών–Προμαχών–(Κουλάτα)
-------------------	---

Διακλαδώσεις Κεντρικής Ελλάδας	Οινόη-Χαλκίδα Λειανοκλάδι-Λαμία-Στυλίδα Τιθορέα-Μπράλος-Λειανοκλάδι (παλαιά γραμμή)
Διακλαδώσεις Μακεδονίας- Θράκης	Πλατύ-Έδεσσα-Αμύνταιον-Μεσσήσι-Φλώρινα Αξιός-Γέφυρα Στρυμόνας-Δράμα-Κομοτηνή-(Ποταμός)-Αλεξ/πολη Κεντρικός-Πύθιο- Δίκαια-Ορμένιο-(Σβίλενγραδ) Αλεξ/πολη Κεντρικός-Αλέξ/πολη λιμνήν
Γραμμές Στενού Εύρους (1000mm, 750mm και 600mm)	Διακοπτό-Καλάβρυτα (οδοντωτή γραμμή εύρους 750mm) Ρίο-Πάτρα-Άγ. Ανδρέας Άγ. Ανδρέας-Κ. Αχαΐα Κατάκολο-Πύργος-Αλφειός Αλφειός-Ολυμπία Άνω Λεχώνια-Μηλιές (γραμμή εύρους 600mm)
Διακλαδώσεις Αττικής (καν. εύρους)	ΣΚΑ-Αεροδρόμιο Ενωτικές γραμμές ΣΚΑ Διακλάδωση Ικονίου-Ικόνιο Εργοστάσιο Πειραιώς-Αγ. Ιω. Ρέντης

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

Πίνακας 1 – Χαρακτηριστικά ενεργού ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου

Ενεργό Δίκτυο	2022	2023
Κανονικού πλάτους μονή ηλεκτροδοτούμενη	111	175
Κανονικού πλάτους μονή μη ηλεκτροδοτούμενη	1.057	905
Κανονικού πλάτους διπλή ηλεκτροδοτούμενη	627	563
Κανονικού πλάτους διπλή μη ηλεκτροδοτούμενη	71	71
Μετρικού πλάτους	62	62
Συνδυασμένου εύρους	24	24
Πλάτους 0,75 μ.	22	22
Πλάτους 0,60 μ.	16	0
ΣΥΝΟΛΟ	1.990	1.822

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

Το εθνικό οργανωτικό πλαίσιο σχετικά με τους σιδηροδρόμους εμφανίζεται παρακάτω:

- Το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών (ΥΥΜ) είναι η νομοθετική αρχή, υπεύθυνη για τον σιδηροδρομικό τομέα στην Ελλάδα. Υπό την εποπτεία του δραστηριοποιούνται ο πρώην ΟΣΕ και η πρώην ΕΡΓΟΣΕ, που πλέον συγχωνεύθηκαν με απορρόφηση της δεύτερης από την πρώτη, με μετονομασία του νέου φορέα σε «ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΕΛΛΑΔΟΣ Μ.Α.Ε.», σύμφωνα με το ν.5167/2024 (Α' 207) και το ν.5220/2025 (Α' 131).

- Η ΡΑΣ είναι Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή που ασκεί, μεταξύ άλλων, τα καθήκοντα της Ελληνικής ΕΑΑ σύμφωνα με το νόμο 4199/2013 (Α' 216), αρχικά, και στη συνέχεια με τους ν.4632/2019 και 5220/2025. Ο ν. 5220/2025 ενδυναμώνει και αποσαφηνίζει τον εποπτικό και ρυθμιστικό ρόλο της ΡΑΣ, καθιστώντας την κρίσιμο πυλώνα του εθνικού συστήματος σιδηροδρομικής ασφάλειας, για την οποία την κύρια ευθύνη έχουν ο ΔΥ & οι ΣΕ. Επίσης, η ΡΑΣ είναι ο Ρυθμιστικός Φορέας για τη σιδηροδρομική αγορά στην Ελλάδα, ο Φορέας Αδειοδότησης Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων, καθώς και Εθνικός Φορέας Επιβολής του Κανονισμού (ΕΚ) 2021/782 για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών μεταφορών.
- Ο Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (ΕΟΔΑΣΑΑΜ), ο οποίος αποτελεί αυτοτελή δημόσια υπηρεσία, αρμόδια για τη διερεύνηση των αεροπορικών ατυχημάτων πολιτικής αεροπορίας και των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και την επίτευξη και διατήρηση της ασφάλειας στις μεταφορές. Ο εν λόγω οργανισμός συστάθηκε με τον ν. 5014/2023, στον οποίο μεταβιβάστηκαν οι αρμοδιότητες της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, η οποία είχε συσταθεί με το ν.4313/2014 για την εκτέλεση των καθηκόντων του Εθνικού Φορέα Διερεύνησης του άρθρου 22 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 και του άρθρου 74 του ν.4632/2019.
- Η ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΕΛΛΑΔΟΣ ΜΑΕ η οποία προέκυψε μετά τη συγχώνευση ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ είναι ο μοναδικός εθνικός ΔΥ, κάτοχος έγκρισης ασφαλείας, που λειτουργεί στην Ελλάδα υπό την εποπτεία του ΥΥΜ. Η ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΕΛΛΑΔΟΣ ΜΑΕ είναι, επίσης, ο διαχειριστής του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού ιδιοκτησίας του ελληνικού δημοσίου, ο ιδιοκτήτης του μοναδικού αναγνωρισμένου, από τη ΡΑΣ, Κέντρου Εκπαίδευσης Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών. Τέλος, το Πιστοποιητικό Υπεύθυνου για τη Συντήρηση Φορέα (ΥΣΦ) του ΔΥ, έχει ανασταλεί λόγω του ότι η συντήρηση των οχημάτων (φορτάμαξες) που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του και η οποία εξυπηρετούνταν στο Εργοστάσιο Βόλου έχει προσωρινά ανασταλεί, εξαιτίας της μη λειτουργικότητας των εγκαταστάσεων του Εργοστασίου Βόλου του ΟΣΕ, συνεπεία της θεομηνίας DANIEL.
- Στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά υπάρχουν έξι (6) αδειοδοτημένες ΣΕ, ως ακολούθως:
 - ΣΤΑΣΥ, δημόσια και εν λειτουργία ΣΕ που παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών σε ένα μικρό τμήμα της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής μεταξύ του Σιδηροδρομικού Σταθμού (ΣΣ) «Δουκίσσης Πλακεντίας» και του ΣΣ «Αεροδρόμιο Αθηνών», εξαιρουμένων των υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας, κάτοχος ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας, το οποίο έχει εκδοθεί από τη ΡΑΣ.
 - HELLENIC TRAIN - Μέλος της ιταλικής Εταιρείας «Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A», ιδιωτική και εν λειτουργία ΣΕ που παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών εξαιρουμένων των υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας και υπηρεσίες μεταφοράς φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων, κάτοχος ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας, το οποίο έχει εκδοθεί από τον ERA. Επιπλέον, η HELLENIC TRAIN κατέχει πιστοποιητικό συμμόρφωσης ΥΣΦ για όλες τις λειτουργίες συντήρησης σιδηροδρομικών οχημάτων.
 - GOLDAIR RAIL, πρώην RAIL CARGO LOGISTIC GOLDAIR, ιδιωτική και εν λειτουργία ΣΕ μεταφοράς φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων, κάτοχος ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας, το οποίο έχει εκδοθεί από τον ERA.

- GFR, ρουμανική ιδιωτική και εν λειτουργία ΣΕ μεταφοράς φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων, η οποία δραστηριοποιείται πρωτίστως στο ρουμάνικο σιδηροδρομικό δίκτυο, αλλά και στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Η εταιρεία είναι κάτοχος ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας το οποίο εκδόθηκε τον Απρίλιο 2025 από τον ERA.
- PEARL, ιδιωτική ΣΕ μεταφοράς εμπορευμάτων, εξαιρουμένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων, κάτοχος άδειας ΣΕ, η οποία δεν έχει ξεκινήσει προς το παρόν την λειτουργία της στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο και δεν κατέχει πιστοποιητικό ασφαλείας εν ισχύ.
- LEVANTE TRAINS, ιδιωτική ΣΕ μεταφοράς επιβατών, η οποία δεν έχει ξεκινήσει προς το παρόν την λειτουργία της στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο και δεν κατέχει πιστοποιητικό ασφαλείας εν ισχύ.
- Η ΓΑΙΑ ΟΣΕ είναι δημόσια επιχείρηση, υπό την εποπτεία του Υπουργείου Οικονομικών, αρμόδια για τη διαχείριση της ακίνητης περιουσίας των ελληνικών σιδηροδρόμων. Η μέχρι πρότερος δραστηριότητά της ως κατόχου και διαχειριστή του υφιστάμενου εθνικού τροχαίου υλικού, έχει περιέλθει με τον ν. 5220/2025 στον «ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΕΛΛΑΔΟΣ Μ.Α.Ε.».

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

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

Εταιρεία	Τύπος Πιστοποιητικού	Ημ/νια Έκδοσης	Ημ/νια Λήξης Ισχύος	Είδος Πιστοποιητικού	Τύπος υπηρεσιών
ΟΣΕ	Επικαιροποίηση	05-01-26	03-10-26	Έγκριση Ασφαλείας	Διαχειριστής Υποδομής Η εν λόγω Έγκριση Ασφάλειας περιλαμβάνει Δραστηριότητες συντήρησης οχημάτων που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για ίδιες λειτουργίες (εξαιρουμένων των φορταμαξών) και αποδεικνύει τη συμμόρφωσή του με το παρ. ΙΙ του (ΕΕ) 2019/779, σε εφαρμογή του άρθρου 3 (4) του ίδιου Κανονισμού.

Εταιρεία	Τύπος Πιστοποιητικού	Ημ/νια Έκδοσης	Ημ/νια Λήξης Ισχύος	Είδος Πιστοποιητικού	Τύπος υπηρεσιών
GOLDAIR RAIL SA	Ανανέωση	20-12-22	19-12-27	Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας	Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων
ΣΤΑΣΥ ΑΕ	Νέο	07-11-21	06-11-26	Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας	Μεταφορά επιβατών, εξαιρουμένων των υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας
GFR SA	Ανανέωση	14-04-25	30-03-30	Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας	Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων
HELLENIC TRAIN ΑΕ	Επικαιροποίηση	06-02-23	20-12-27	Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας	Μεταφορά επιβατών, εξαιρουμένων των υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας. Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων
HELLENIC TRAIN ΑΕ ΥΣΦ	Νέο	18-11-22	17-11-27	Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης ΥΣΦ	ΥΣΦ σιδηροδρομικών οχημάτων για όλες τις λειτουργίες συντήρησης
ΟΣΕ ΑΕ	Νέο (Σε Αναστολή από τις 11-06-24)	01-02-23	31-01-28	Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης ΥΣΦ	ΥΣΦ εμπορευματικών φορταμαξών για όλες τις λειτουργίες συντήρησης

2. Σκοπός της Στρατηγικής για την Εποπτεία

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

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

- Αξιολόγηση της συμμόρφωσης Συστημάτων Διαχείρισης (Ασφάλειας, Συντήρησης κ.α.) αιτούντων με τις σχετικές απαιτήσεις, στο πλαίσιο χορήγησης πιστοποιητικών ασφάλειας, εγκρίσεων ασφάλειας και πιστοποιητικών ΥΣΦ (σύνδεση μεταξύ των δραστηριοτήτων εποπτείας και αυτών της πιστοποίησης/έγκρισης),
- Αξιολόγηση της συμμόρφωσης αιτήσεων για τη χορήγηση αναγνώρισης εκπαιδευτικών κέντρων μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών, εξεταστών μηχανοδηγών, ιατρών κ.α.,
- Εκκρεμότητες που υπάρχουν από Εναπομένοντα προβληματικά σημεία προς εποπτεία, οι οποίες έχουν προκύψει με την έκδοση Ενιαίων Πιστοποιητικών Ασφάλειας για τις ΣΕ και Έγκριση Ασφάλειας για τον ΔΥ ΟΣΕ.
- Συστάσεις ασφαλείας που εξέδωσε ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ κατά τη διερεύνηση του σιδηροδρομικού δυστυχήματος στα Τέμπη.
- Στην έκθεση ελέγχου του ERA σχετικά με την Παρακολούθηση των επιδόσεων και της λήψης αποφάσεων της ΡΑΣ, κατ' εφαρμογή του άρθρου 33 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 776/2016.
- Αποτελέσματα προηγούμενων δραστηριοτήτων εποπτείας, ιδίως ελέγχων που αφορούν συγκεκριμένα την εφαρμογή και την αποδοτικότητα του Συστήματος Διαχείρισης της Ασφάλειας (ΣΔΑ) ή συντήρησης,
- Αλλαγή του πεδίου εφαρμογής ενός πιστοποιητικού ή μιας έγκρισης ασφαλείας,
- φύση και όγκος των δραστηριοτήτων κάθε επιχείρησης:
 - επιβάτες/φορτία,
 - επικίνδυνα εμπορεύματα ή όχι,
 - επιβάτες ή τόνοι που έχουν μεταφερθεί/χιλιόμετρα που έχουν διανυθεί,
- Πληροφορίες από εγκρίσεις θέσης σε λειτουργία δομικών υποσυστημάτων (σταθερών εγκαταστάσεων) ή οχημάτων,
- Δελτία συμβάντων/ατυχημάτων,
- Αναφορές/συστάσεις ΕΟΔΑΣΑΑΜ σχετικές με ατυχήματα,
- Άλλες εκθέσεις ή πορίσματα σιδηροδρομικών οργανισμών σχετικά με ατυχήματα/συμβάντα που έχουν προκύψει στο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο,
- ετήσιες εκθέσεις ασφαλείας σιδηροδρομικής επιχείρησης ή διαχειριστή υποδομής (κοινοί δείκτες ασφαλείας),
- Ετήσια έκθεση ασφαλείας ERA (κοινοί δείκτες ασφαλείας),
- Ετήσιες εκθέσεις συντήρησης από φορείς στους οποίους έχει ανατεθεί η συντήρηση,

- Ετήσιες εκθέσεις δραστηριοτήτων (πεπραγμένων) σιδηροδρομικών οργανισμών,
- Πρακτικά συσκέψεων εποπτείας ή άλλων σχετικών συσκέψεων,
- Νομοθετικές και ρυθμιστικές εξελίξεις,
- Δελτία τύπου,
- Καταγγελίες πολιτών και άλλες σχετικές πηγές.

Για τον αποτελεσματικότερο σχεδιασμό της Στρατηγικής Εποπτείας ελήφθησαν υπόψη :

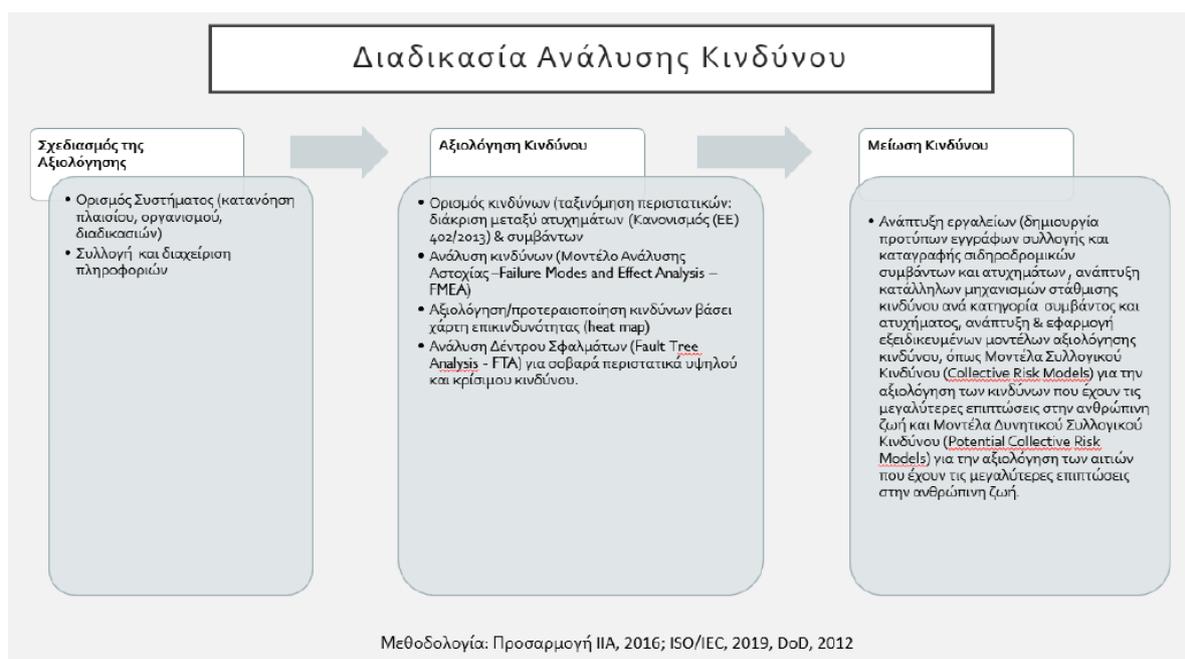
Α ολοκληρωμένη μελέτη και σχέδιο καταγραφής, παρακολούθησης, αξιολόγησης και ταξινόμησης κινδύνου συμβάντων και ατυχημάτων στο Εθνικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο (ΕΣΔ) (Δεκέμβριος 2025). Η μελέτη συντάχθηκε από την ερευνητική ομάδα του Εργαστηρίου Βιομηχανικής και Ενεργειακής Οικονομίας (ΕΒΕΟ) του ΕΜΠ .

Με την μελέτη αναπτύχθηκε εξειδικευμένη μεθοδολογία και μοντέλο εκτίμησης κινδύνου ανά κατηγορία συμβάντος και ατυχήματος. Συγκεκριμένα, για τον εντοπισμό και ανάλυση του κινδύνου (risk based approached) ακολουθήθηκε μία διαδοχική προσέγγιση, η οποία περιλαμβάνει τις βασικές δραστηριότητες που προβλέπονται από τις κατευθυντήριες οδηγίες διεθνών οργανισμών τυποποίησης και του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων [European Union Agency for Railways (ERA) αναφορικά με ζητήματα ασφάλειας, προκειμένου να καθορίσει τους παράγοντες που αποτελούν δυνητικές αιτίες σοβαρών σιδηροδρομικών περιστατικών.

Η αξιολόγηση κινδύνου διακρίνεται σε τρεις βασικές δραστηριότητες (προσαρμογή IIA, 2016; ISO/IEC, 2019, DoD, 2012):

1. Σχεδιασμός της αξιολόγησης – συλλογή/διαχείριση πληροφοριών.
2. Εφαρμογή τεχνικών ανάλυσης/αξιολόγησης κινδύνου.
3. Αξιοποίηση των αποτελεσμάτων για τη λήψη αποφάσεων με στόχο τη μείωση κινδύνου.

Οι διαδικασίες που ακολουθήθηκαν παρουσιάζονται συνοπτικά στο παρακάτω Σχήμα :



Πριν την ανάλυση κινδύνου, έγινε επεξεργασία των δεδομένων της υπό μελέτη 12ετίας, με στόχο τη διερεύνηση της διαχρονικής τους εξέλιξης και την ανάδειξη των περιστατικών με την υψηλότερη συχνότητα και τις σοβαρότερες επιπτώσεις. Επιπλέον, εξετάστηκε γεωγραφική κατανομή των περιστατικών, για τον εντοπισμό τυχόν σημείων υψηλής συχνότητας που χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής.

Β. Ανάλυση των επιδόσεων ασφάλειας του ελληνικού σιδηροδρομικού συστήματος (Δεκέμβριος 2025) με την οποία πραγματοποιείται αποτύπωση και τεκμηριωμένη ανάλυση της εικόνας των επιδόσεων ασφάλειας του ελληνικού σιδηροδρομικού συστήματος για την περίοδο 2022–2025, η οποία υλοποιήθηκε στο πλαίσιο του έργου: «Υπηρεσίες Υποστήριξης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) κατά την Υλοποίηση Μεταρρύθμισης του Σιδηροδρομικού Τομέα» από την PLANET.

Η Επισκόπηση Ασφάλειας του συνολικού σιδηροδρομικού συστήματος για την περίοδο 2025» περιλάμβανε :

- i. **Εφαρμοζόμενες από τη ΡΑΣ Μεθοδολογίες Επισκόπησης Ασφάλειας 2022-2025** (Διενέργεια εποπτικών δραστηριοτήτων, Ανάλυση κινδύνων, Συνθετική αξιολόγηση παραγόντων ασφαλείας, Ανάλυση και παρουσίαση δεικτών ασφαλείας και Αυτοαξιολόγηση φορέων μέσω εξειδικευμένου εργαλείου).
- ii. **Αποτελέσματα επιδόσεων ασφάλειας του σιδηροδρομικού συστήματος**, όπως προέκυψαν από την εφαρμογή των μεθοδολογιών και την ανάλυση των στοιχείων, ανά θεματική ενότητα (συνθετική αποτίμηση παραγόντων ασφαλείας, βαθμός εφαρμογής των Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), ανάλυση των δεικτών ασφαλείας περιόδου 2022–2025.)
- iii. **Κατευθύνσεις νέας Στρατηγικής για την Εποπτεία 2026-2028** με στόχο την αναβάθμιση του τρόπου άσκησης της εποπτείας από τη ΡΑΣ και συνεπακόλουθα την αναβάθμιση του επιπέδου ασφάλειας του συνολικού σιδηροδρομικού συστήματος. Επιπρόσθετα αναφέρονται σημαντικές μεταρρυθμίσεις στο σιδηροδρομικό σύστημα καθώς και οι επιπτώσεις τους στην εποπτική δραστηριότητα της ΡΑΣ.

Επίσης πραγματοποιήθηκε αξιολόγηση εφαρμογής και αξιοποίησης του ERA MMM» το οποίο αποσκοπεί στην αποτίμηση της εφαρμογής και της συνολικής αξιοποίησης της μεθοδολογίας ERA Management Maturity Model (MMM) στο πλαίσιο του ελληνικού σιδηροδρομικού συστήματος.

3. Πεδίο εφαρμογής εποπτείας

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

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

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

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

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

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

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

4. Αρχές εποπτείας

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

Οι ως άνω αρχές εποπτείας εξειδικεύονται ως ακολούθως:

4.1 Αρχή της αναλογικότητας μεταξύ επιβολής και κινδύνου

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

4.2 Αρχή της συνεπούς προσέγγισης

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

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

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

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

4.4 Αρχή της διαφάνειας

Η ΡΑΣ εφαρμόζει την αρχή της διαφάνειας για να βοηθά τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς να κατανοούν τι αναμένεται από αυτή (συμπεριλαμβανομένου του τι πρέπει και τι δεν πρέπει να κάνουν) και τι αυτοί πρέπει να αναμένουν από τη ΡΑΣ. Για τις ΣΕ και το ΔΥ είναι εξαιρετικά σημαντικό να κατανοήσουν πώς η ΡΑΣ λαμβάνει αποφάσεις, ώστε να κατανοούν ποιο θα είναι το

πιθανό αποτέλεσμα αν δεν ελέγξουν τον κίνδυνο με τον κατάλληλο τρόπο. Συνεπώς, η άσκηση των εποπτικών δραστηριοτήτων από τη ΡΑΣ είναι διαφανής και ανοιχτή σχετικά με την πολιτική, τις πρακτικές και την προσέγγιση που έχει υιοθετήσει, με παράλληλο σεβασμό των σιδηροδρομικών οργανισμών να διατηρούν εμπιστευτικά ορισμένα θέματα.

4.5 Αρχή της λογοδοσίας για τις αποφάσεις ή τις πράξεις

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

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

Η ΡΑΣ έχει ενημερώσει τους εμπλεκόμενους φορείς (έγγραφο ΡΑΣ 1363/09.05.2023) σχετικά με τη διαδικασία προσφυγών, καθώς επίσης και στους τρόπους προσβολής των αποφάσεων που εκδίδει η ΡΑΣ.

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

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

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

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

Η ΡΑΣ συνεργάζεται με άλλες ΕΑΑ των σιδηροδρόμων και αρμόδιες αρχές προκειμένου να ανταλλάσσουν πληροφορίες, να αναπτύσσουν ενοποιημένες προσεγγίσεις σε θέματα που

επηρεάζουν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, να διασφαλίζουν ότι θα αντιμετωπίζονται ζητήματα αμοιβαίου ενδιαφέροντος σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και να συντονίζουν τη δράση τους σχετικά με παραβάσεις που αφορούν στην ασφάλεια. Η ανταλλαγή σχετικών πληροφοριών μεταξύ τους και με άλλες αρμόδιες αρχές επιτυγχάνεται κυρίως είτε μέσω αλληλογραφίας είτε μέσω συναντήσεων. Αυτό είναι κρίσιμο για να διασφαλίζεται ότι η ορθή δράση αναλαμβάνεται από τον αρμόδιο φορέα όταν απαιτείται.

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

Η ΡΑΣ συνεργάζεται, επίσης, με τον νεοσύστατο εθνικό φορέα διερεύνησης στο πλαίσιο των προβλέψεων του ν.5014/2023.

4.7 Αρχή της ενημέρωσης

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

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

5. Ρυθμίσεις για την εποπτεία

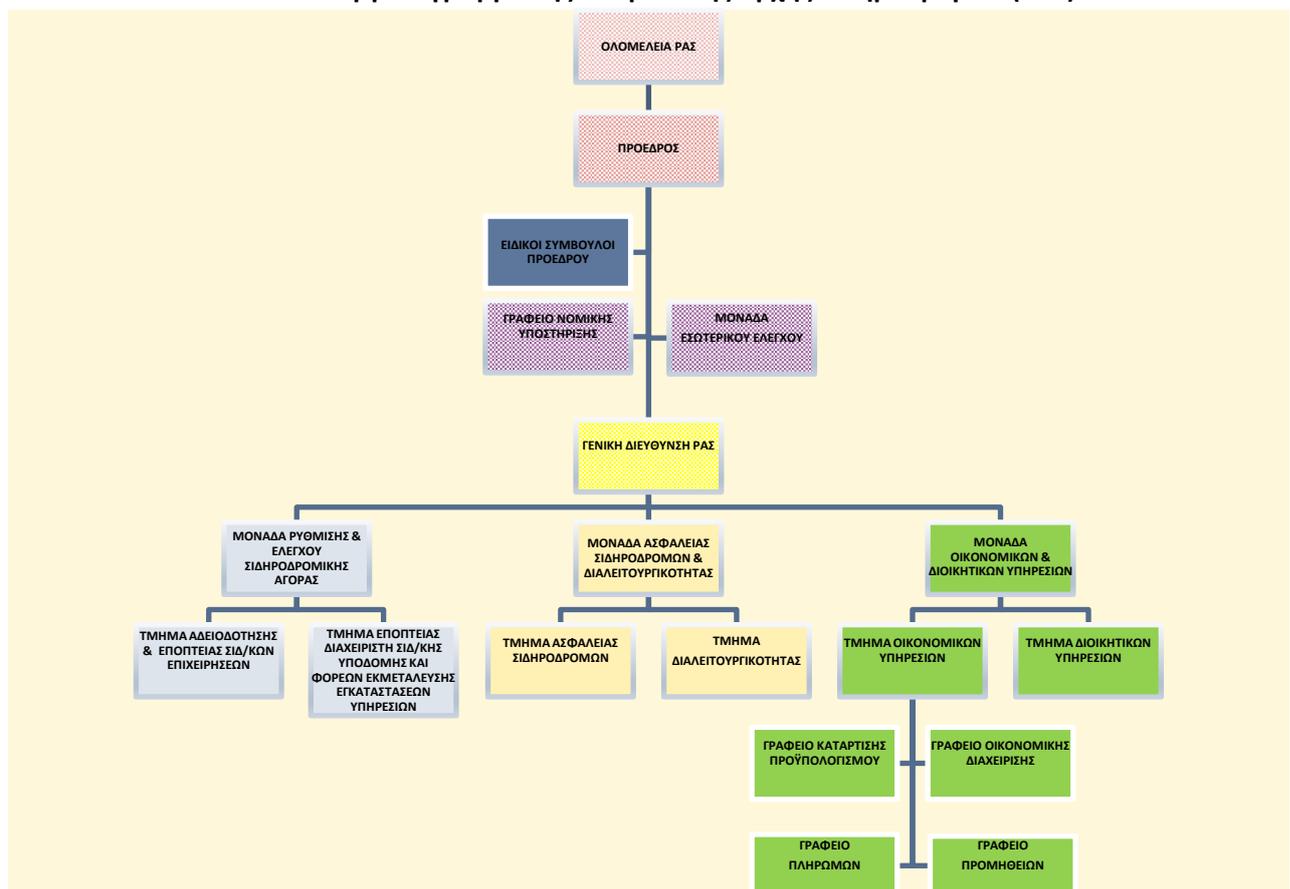
Η ΡΑΣ συστάθηκε το Σεπτέμβριο του 2010 κατ' εφαρμογή των διατάξεων του ν.3891/2010 ως Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή, αναλαμβάνοντας αρχικά τις διακριτές αρμοδιότητες του εθνικού Ρυθμιστικού Φορέα για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, της Αρχής Αδειοδότησης των ΣΕ και του εθνικού Φορέα Επιβολής του Κανονισμού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

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

Όπως προβλέπεται στο άρθρο 23 του ν.3891/2010 [όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 123 του ν.5209/2025 (Α' 100)], η ΡΑΣ συγκροτείται από τον Πρόεδρο, τον Αντιπρόεδρο και τρία (3) ακόμη τακτικά μέλη. Ο Πρόεδρος της ΡΑΣ προϊστάται όλων των υπηρεσιών της και διευθύνει το έργο της.

Σύμφωνα με τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ (Β' 5781/2018), η οργανωτική διοικητική δομή της ΡΑΣ αποτυπώνεται στο ακόλουθο Διάγραμμα 1 (σημειώνεται ότι ο κανονισμός τελεί υπό διαδικασία αναθεώρησης).

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1 – Οργανόγραμμα της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ)



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

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

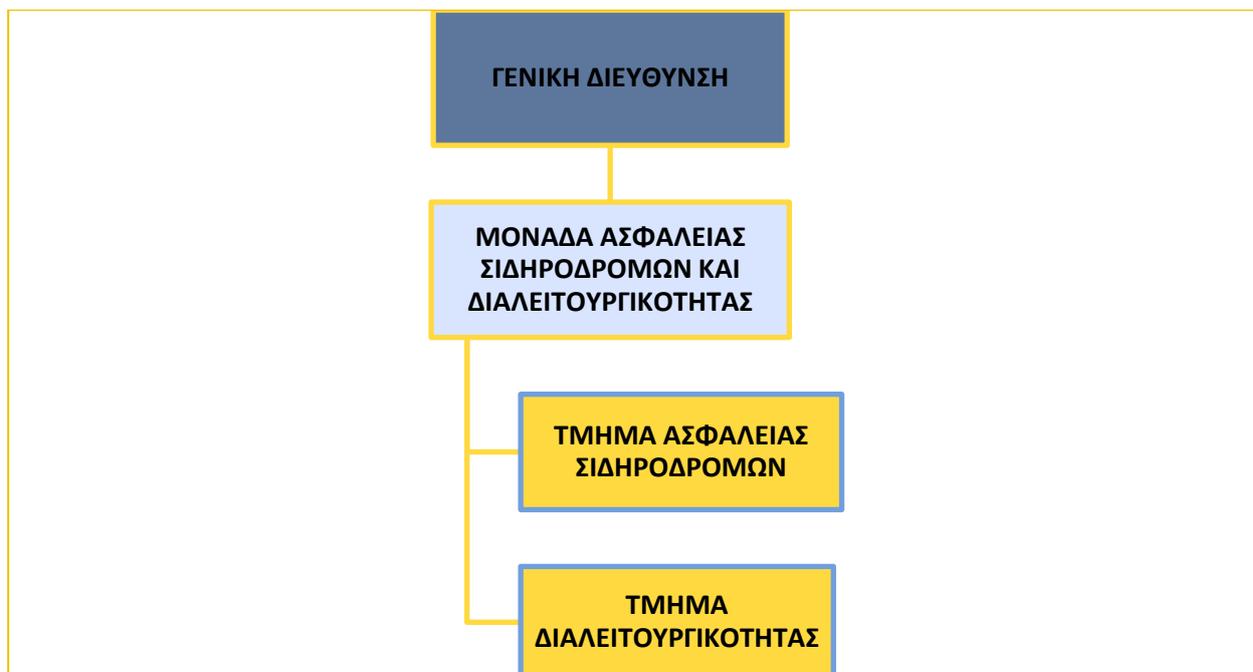
Η ΜΑΣΔ διαρθρώνεται στα ακόλουθα δύο τμήματα (βλ. Διάγραμμα 2):

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

Β) Τμήμα Διαλειτουργικότητας, το οποίο έχει την ευθύνη διαχείρισης της εποπτείας του ΔΥ και των ΣΕ στο πλαίσιο των καθηκόντων της ΡΑΣ ως Αρμόδια Αρχή του Κανονισμού RID και επιπλέον της εποπτείας των αιτούντων/κατόχων εγκρίσεων θέσεων σε λειτουργία σταθερών εγκαταστάσεων και οχημάτων, όσον αφορά στη διαχείριση των Safety Related Application Conditions (SRACs).

Επισημαίνεται ότι σύμφωνα με το άρθρο 14 του ν.5220/2025 (Α' 131) συστήνεται στη ΡΑΣ Ειδική Μονάδα Επιθεωρητών Σιδηροδρόμου, η οποία λειτουργεί ως αυτοτελές τμήμα της ΡΑΣ, το οποίο αναμένεται κατά τη λειτουργία του να αναλάβει υπό την ευθύνη του την εκτέλεση σημαντικού μέρους των εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ.

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



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

ΠΙΝΑΚΑΣ1: Αριθμός και Ειδικότητες Υφιστάμενων Θέσεων Προσωπικού της ΜΑΣΔ

Οργανωτική Μονάδα	Αριθμός Προσωπικού ΜΑΣΔ
	Μηχανικοί
Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων	6*
Τμήμα Διαλειτουργικότητας	3
ΣΥΝΟΛΟ	8

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

Την παρούσα χρονική στιγμή, εποπτικές δραστηριότητες στον τομέα της ασφάλειας σιδηροδρόμων και της διαλειτουργικότητας, αναλαμβάνοντας ρόλο επιθεωρητή, δύνανται να εκτελέσουν Επτά (7) στελέχη προσωπικού της ΡΑΣ με τεχνικό υπόβαθρο, σύμφωνα με τον κατωτέρω Πίνακα 2. Πέντε (5) από τους επιθεωρητές αυτούς ανήκουν στη δύναμη της ΜΑΣΔ σύμφωνα με τον Πίνακα 1, ένας (1) είναι μέλος της Ολομέλειας της ΡΑΣ και ένας (1) προέρχεται από άλλη οργανωτική μονάδα της ΡΑΣ (Τμήμα Εποπτείας Διαχειριστή Υποδομής & Φορέων Εκμετάλλευσης Εγκαταστάσεων Υπηρεσιών της Μονάδας Ρύθμισης και Ελέγχου της Σιδηροδρομικής Αγοράς).

Για την εφαρμογή εγκεκριμένου Σχεδίου εποπτείας από την Ολομέλεια της ΡΑΣ και τη διενέργεια ελέγχων και επιθεωρήσεων, ορίζονται επιθεωρητές με απόφαση του Γενικού Διευθυντή. Η

απόφαση αυτή είναι συγχρόνως εντολή μετακίνησης και εξουσιοδότηση για τη διενέργεια της συγκεκριμένης εποπτικής δραστηριότητας.

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

Όνοματεπώνυμο	Τίτλος Θέσης Εργασίας	E-mail
Πέτρος Παπαγιαννάκης	Μέλος Ολομέλειας	petros.papaghiannakis@gmail.com
Γεώργιος Μουτεβελής	Γενικός Διευθυντής	gm@ras-el.gr
Σπυρίδων Μπούσης	Προϊστάμενος Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων & Διαλειτουργικότητας	sbousis@ras-el.gr
Γεωργία Χήρα	Προϊσταμένη Τμήματος Διαλειτουργικότητας	gchira@ras-el.gr
Στέφανος Αυδής	Προϊστάμενος Τμήματος Ασφάλειας Σιδηροδρόμων	savdis@ras-el.gr
Δημήτριος Μανουσάκης	Υπάλληλος Τμήματος Ασφάλειας Σιδηροδρόμων	dmanousakis@ras-el.gr
Θεόδωρος Χριστογιαννόπουλος	Προϊστάμενος Τμήματος Εποπτείας Διαχειριστή Υποδομής & Φορέων Εκμετάλλευσης Εγκαταστάσεων Υπηρεσιών	tchristogianno@ras-el.gr

Τα βασικά καθήκοντα, οι υπευθυνότητες, τα απαιτούμενα προσόντα, γνώσεις, δεξιότητες, εμπειρία και προσωπικά χαρακτηριστικά, καθώς και οι απαιτήσεις κατάρτισης των επιθεωρητών της ΡΑΣ καθορίζονται στην Περιγραφή Ρόλου Εργασίας: Επιθεωρητής – Εποπτεία, η οποία είναι διαθέσιμη στο Παράρτημα 1 της παρούσας Στρατηγικής. Η εν λόγω Περιγραφή Ρόλου Εργασίας του επιθεωρητή βασίζεται στις απαιτήσεις του άρθρου 6 της ΚΜΑ για την εποπτεία και του άρθρου 8 του κανονιστικού πλαισίου της ΡΑΣ για την εποπτεία. Το σύνολο του προσωπικού της ΡΑΣ που συμμετέχει στις εποπτικές δραστηριότητες διαθέτει τις απαιτούμενες δεξιότητες, γνώσεις, εμπειρία και επιπλέον πιστοποιητικό εκπαίδευσης στις τεχνικές επιθεώρησης συστημάτων διαχείρισης σύμφωνα με το πρότυπο ISO 19011. Τρεις (3) επιθεωρητές είναι κάτοχοι πιστοποιητικού επάρκειας επιθεωρητή / επικεφαλής επιθεωρητή σύμφωνα με το πρότυπο OHSAS 18001:2007, ενώ τρεις (3) επιθεωρητές διαθέτουν πιστοποιητικό επάρκειας επιθεωρητή / επικεφαλής επιθεωρητή σύμφωνα με το πρότυπο ISO 9001:2015. Τη δεδομένη χρονική στιγμή αναπτύσσεται στη ΡΑΣ Σύστημα Διαχείρισης Επάρκειας (ΣΔΕ), στο πεδίο εφαρμογής του οποίου περιλαμβάνεται μεταξύ άλλων, το προσωπικό που εκτελεί εποπτικές δραστηριότητες της ΡΑΣ. Με την ολοκλήρωση και την έγκριση του ΣΔΕ από την Ολομέλεια της ΡΑΣ, θα αντικατασταθεί αναλόγως η Περιγραφή Ρόλου Εργασίας: «Επιθεωρητής – Εποπτεία», η οποία είναι διαθέσιμη στο Παράρτημα 1 της παρούσας Στρατηγικής.

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

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

Οργανωτική Μονάδα (Ρόλος)	Υπευθυνότητα
Ολομέλεια της ΡΑΣ	<p>Εγκρίνει το Κανονιστικό Πλαίσιο Εποπτείας, και το ετήσιο Σχέδιο Εποπτείας.</p> <p>Εγκρίνει το σχέδιο δράσης (πρόγραμμα διορθωτικών ενεργειών) το οποίο υποβάλλεται από τον επιθεωρούμενο οργανισμό σε συνέχεια της διαπίστωσης ευρημάτων κατά τις εποπτικές δραστηριότητες.</p> <p>Εγκρίνει τη δημοσιοποίηση των συμπερασμάτων της έκθεσης κάθε επιθεώρησης, μέσω της διαβίβασης της έκθεσης και του εγκεκριμένου Σχεδίου Δράσης στον εκάστοτε επιθεωρούμενο οργανισμό.</p> <p>Λαμβάνει αποφάσεις σχετικά με την εποπτεία (επιβολή κυρώσεων κτλ).</p>
Πρόεδρος	<p>Εγκρίνει την Στρατηγική για την Εποπτεία καθώς και κάθε τροποποίηση ή αναθεώρηση αυτής.</p>
Γενική Διεύθυνση	<p>Εισηγείται προς τον Πρόεδρο της ΡΑΣ για την έγκριση της Στρατηγικής για την Εποπτεία.</p> <p>Εισηγείται προς την Ολομέλεια για την έγκριση του ετήσιου Σχεδίου Εποπτείας (προγράμματος ελέγχων και επιθεωρήσεων).</p> <p>Εκδίδει απόφαση ορισμού επιθεωρητών ή ομάδων επιθεωρητών προς εφαρμογή του εγκεκριμένου Σχεδίου εποπτείας.</p> <p>Ενημερώνει την Ολομέλεια της ΡΑΣ σχετικά με τα ευρήματα/αποτελέσματα των ως άνω προγραμματισμένων ή εκτάκτων εποπτικών δράσεων, καθώς και εισηγείται για τη λήψη σχετικής απόφασης για περαιτέρω ενέργειες.</p> <p>Εισηγείται προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ για την έγκριση του κανονιστικού πλαισίου εποπτείας.</p> <p>Διαβιβάζει στους σιδηροδρομικούς οργανισμούς τις αναφορές/εκθέσεις των εποπτικών δραστηριοτήτων με τα αποτελέσματα εποπτείας καθώς και τα εγκεκριμένα σχέδια δράσης.</p>
Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων & Διαλειτουργικότητας	<p>Διαχειρίζεται θέματα που αφορούν την άσκηση του καθήκοντος της εποπτείας όπως η προετοιμασία εισηγήσεων προς το αρμόδιο όργανο, η σύνταξη της Στρατηγικής για την Εποπτεία, η σύνταξη και η εκτέλεση του</p>
Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων	

Οργανωτική Μονάδα (Ρόλος)	Υπευθυνότητα
Τμήμα Διαλειτουργικότητας	ετήσιου Σχέδιου Εποπτείας, του κανονιστικού πλαισίου εποπτείας κ.α.
Συντονιστής Επιθεωρητής	Αναλαμβάνει την επαφή με τον επιθεωρούμενο, κανονίζει τις λεπτομέρειες για τη διευθέτηση της επιθεώρησης/ελέγχου, προετοιμάζει το πρόγραμμα της επιθεώρησης/ελέγχου, αναθέτει ρόλους στα μέλη της ομάδας επιθεώρησης/ελέγχου, διενεργεί μέρος της επιθεώρησης/ελέγχου και συντάσσει την αναφορά της επιθεώρησης/ελέγχου.
Επιθεωρητής	Διενεργεί το μέρος της επιθεώρησης/ελέγχου, το οποίο του ανατίθεται από το Συντονιστή Επιθεωρητή σύμφωνα και με το πρόγραμμα της επιθεώρησης/ελέγχου. Επιβάλλει τυχόν πρόστιμο του άρθρου 29, παρ. 2 του ν.3911/2011 συντάσσοντας επιτόπου σχετική πράξη.

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

Ο ERA προτείνει στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή στους διαχειριστές υποδομής να χρησιμοποιούν το μοντέλο για περίοδο 5 ετών ώστε να διενεργούν δικές τους εσωτερικές αξιολογήσεις, λαμβανομένων υπόψη των αποτελεσμάτων της εποπτικής τους δραστηριότητας, και να εξετάζουν τα ευρήματα κατά την αίτηση ανανέωσης για τη χορήγηση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας ή έγκρισης ασφάλειας. Στο συγκεκριμένο στάδιο, το μοντέλο μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να εντοπιστούν τυχόν αδυναμίες στο ΣΔΑ της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του διαχειριστή υποδομής και να τους δώσει την ευκαιρία να καλύψουν τυχόν ελλείψεις πριν από την υποβολή αίτησης για τη χορήγηση νέου ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας ή έγκρισης ασφάλειας.

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

6. Επίπεδα κινδύνου εντός του κράτους μέλους

Μεθοδολογία αξιολόγησης

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

Για την αποτίμηση και αξιολόγηση της απόδοσης του σιδηροδρομικού συστήματος στο πεδίο της ασφάλειας και της συμμόρφωσής του με τους Κοινούς Στόχους Ασφάλειας (ΚΣΑ), η ΡΑΣ, ενεργώντας ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας, εφαρμόζει ένα σύστημα μεθοδολογιών συγκέντρωσης, ελέγχου και ανάλυσης δεδομένων. Αποτέλεσμα των μεθοδολογιών αυτών είναι η εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικών με την ασφάλεια του ελληνικού σιδηροδρομικού συστήματος, η συμμόρφωσή του με το θεσμικό πλαίσιο, η αξιολόγησή του βάσει συγκεκριμένων παραγόντων ασφάλειας και η σύγκρισή του με τις αντίστοιχες Ευρωπαϊκές επιδόσεις ασφάλειας βάσει ΚΔΑ. Στις μεθοδολογίες χρησιμοποιούνται δεδομένα αντιδραστικών δεικτών (lagging indicators) τα οποία περιλαμβάνουν τους ΚΔΑ, τα δεδομένα των μητρώων συμβάντων & ατυχημάτων και δεδομένα προδραστικών δεικτών (leading indicators δεδομένα ελέγχων, επιθεωρήσεων και αυτοαξιολογήσεων των φορέων). Αυτή η διπλή προσέγγιση διασφαλίζει μια ολοκληρωμένη αξιολόγηση του επιπέδου ασφάλειας του σιδηροδρομικού δικτύου.

Η ΡΑΣ από το τέλος του 2025 εφαρμόζει ενιαίο σύστημα για την ανάλυση της συμμόρφωσης των φορέων του σιδηροδρομικού τομέα και τη συστηματική επεξεργασία των πληροφοριών που προκύπτουν από συμβάντα και ατυχήματα. Μέσω των εποπτικών δραστηριοτήτων αξιολογεί την εφαρμογή και την αποτελεσματικότητα των ΣΔΑ και τη συμμόρφωση των φορέων με το ευρωπαϊκό και εθνικό νομοθετικό και ρυθμιστικό πλαίσιο. Η μεθοδολογική προσέγγιση περιλαμβάνει τις μεθοδολογίες διενέργειας εποπτείας και τη μεθοδολογία καταγραφής, παρακολούθησης, αξιολόγησης και ταξινόμησης κινδύνου συμβάντων και ατυχημάτων.

Η ΡΑΣ διαμόρφωσε μεθοδολογία και εργαλείο για τη συνολική, συνθετική αξιολόγηση του επιπέδου ασφαλείας του ελληνικού σιδηροδρομικού συστήματος. Η αξιολόγηση πραγματοποιείται με συνεκτίμηση: **α)** της κατάστασης των σημαντικότερων παραγόντων που προσδιορίζουν την ασφάλειά του και, **β)** των επιδόσεων ασφάλειας που έχει σημειώσει κατά την περίοδο αναφοράς. Για την τρέχουσα αξιολόγηση (11/2025) έχουν αναγνωρισθεί οι ακόλουθοι έξι (6) κύριοι Παράγοντες Ασφαλείας: **i)** Ανθρώπινο Δυναμικό **ii)** Διαχείριση Κινδύνων (Risk Management) **iii)** Σιδηροδρομικά Δεδομένα Ασφάλειας **iv)** Διαχείριση υποδομής, τροχαίου υλικού και συστημάτων **v)** Διαχείριση συγκοινωνιακού έργου **vi)** Κουλτούρα Σιδηροδρομικής Ασφάλειας. Σχετικά με την βαθμολόγηση κάθε Φορέας λαμβάνει ένα «βάρος» που αντιστοιχεί στη συμβολή (τρενοχιλιόμετρα σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ποσοστό ιδιοκτησίας και τροχαίου υλικού, ευθύνη βάσει νομοθεσίας) του στο συνολικό Σιδηροδρομικό Σύστημα και κάθε Παράγοντας Ασφάλειας λαμβάνει ένα «βάρος» που εκφράζει τη συμβολή του στην επίτευξη της ασφάλειας.

Η εφαρμογή της μεθοδολογίας συνθετικής αξιολόγησης παραγόντων ασφαλείας υποστηρίζεται από ένα απλό και λειτουργικό εργαλείο (spreadsheet), μέσω του οποίου πραγματοποιείται η βαθμολόγηση κάθε στοιχείου των παραγόντων ασφαλείας, διακριτά για κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση. Στο εργαλείο έχουν ενσωματωθεί οι κανόνες βαθμολόγησης, ο αντίστοιχος παράγοντας, καθώς και ο συνολικός βαθμός του φορέα. Στο ίδιο spreadsheet καταχωρίζονται τα δεδομένα των ΚΔΑ που παρακολουθούνται ανά φορέα ή και σε επίπεδο συνολικού σιδηροδρομικού συστήματος.

Συνοπτικά συμπεράσματα συνθετικής αξιολόγησης

Η συνθετική αξιολόγηση κατέδειξε κρίσιμες ανεπάρκειες οι οποίες απαιτούν στοχευμένες παρεμβάσεις και υλοποίηση συμφωνημένων σχεδίων δράσης από τους εμπλεκόμενους σιδηροδρομικούς φορείς, με τη ΡΑΣ να ασκεί θεσμικό εποπτικό και ελεγκτικό ρόλο:

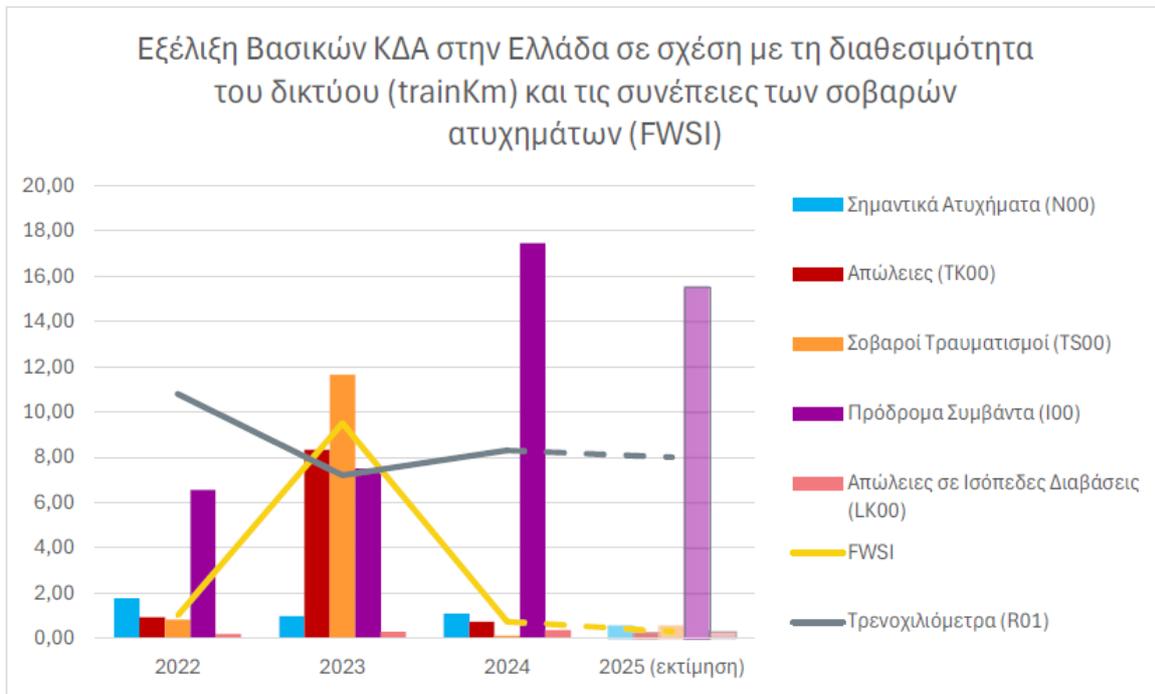
- **Διαχρονικές ελλείψεις προσωπικού** και μη πλήρης εφαρμογή συστημάτων διαχείρισης επάρκειας, με αποτέλεσμα κρίσιμες θέσεις ασφάλειας να παραμένουν κενές.
- **Έλλειψη δομημένης στρατηγικής προσλήψεων** και απουσία τεκμηριωμένων προδιαγραφών για τα απαιτούμενα μόνιμα επίπεδα στελέχωσης.
- **Ανεπαρκείς διαδικασίες διοίκησης ανθρώπινου δυναμικού**, με ελλείψεις στην υλοποίηση προγραμμάτων εκπαίδευσης, στην αξιολόγηση επάρκειας προσωπικού και στη συνολική συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (SMS).
- **Ανομοιογένεια στην ωριμότητα και πληρότητα των διαδικασιών διαχείρισης κινδύνων** μεταξύ των σιδηροδρομικών φορέων.
- **Ελλιπής διερεύνηση συμβάντων**, ιδίως ως προς τη διενέργεια αναλύσεων ριζικών αιτιών.
- **Μη συστηματική παρακολούθηση των μέτρων ελέγχου κινδύνων** που περιλαμβάνονται στα ισχύοντα μητρώα κινδύνων.
- **Ασυνεπής εφαρμογή των Κοινών Μεθόδων Ασφάλειας (ΚΜΑ)** από ορισμένους φορείς.
- **Μη πλήρης εφαρμογή διαδικασιών του SMS**, ιδίως σε επιχειρησιακό επίπεδο.
- **Απουσία ενιαίου, τυποποιημένου συστήματος καταγραφής συμβάντων**, γεγονός που επηρεάζει την ποιότητα των αναλύσεων ασφάλειας.
- **Δυσχέρειες στην επιχειρησιακή επικοινωνία και στον συντονισμό** μεταξύ του Διαχειριστή Υποδομής και των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων.
- **Ανεπαρκής προγραμματισμός και υλοποίηση συντήρησης υποδομής και τροχαίου υλικού**. Παρά την ύπαρξη εγκεκριμένων διαδικασιών, η έλλειψη πόρων παρεμποδίζει την εφαρμογή ολοκληρωμένων προληπτικών προγραμμάτων συντήρησης.
- **Περιορισμένη ενσωμάτωση παραμέτρων Ανθρώπινων Παραγόντων** στις διαδικασίες του SMS, με συνέπεια μειωμένη αποτελεσματικότητα στη διαχείριση λειτουργικού κινδύνου.
- **Μη τακτική δοκιμή και αξιολόγηση σχεδίων αντιμετώπισης έκτακτων**, γεγονός που επιδρά αρνητικά στο επίπεδο επιχειρησιακής ετοιμότητας.

Ανάλυση και παρουσίαση δεικτών ασφάλειας (2022-2025)

Οι ΚΔΑ περιλαμβάνουν πλήθος στοιχείων, ικανών για τη διεξαγωγή συμπερασμάτων σχετικών με την ασφάλεια του σιδηροδρομικού συστήματος, όπως το πλήθος σημαντικών ατυχημάτων, θανατηφόρων συμβάντων και τραυματισμών, καλύπτοντας ένα ευρύ φάσμα παραμέτρων.

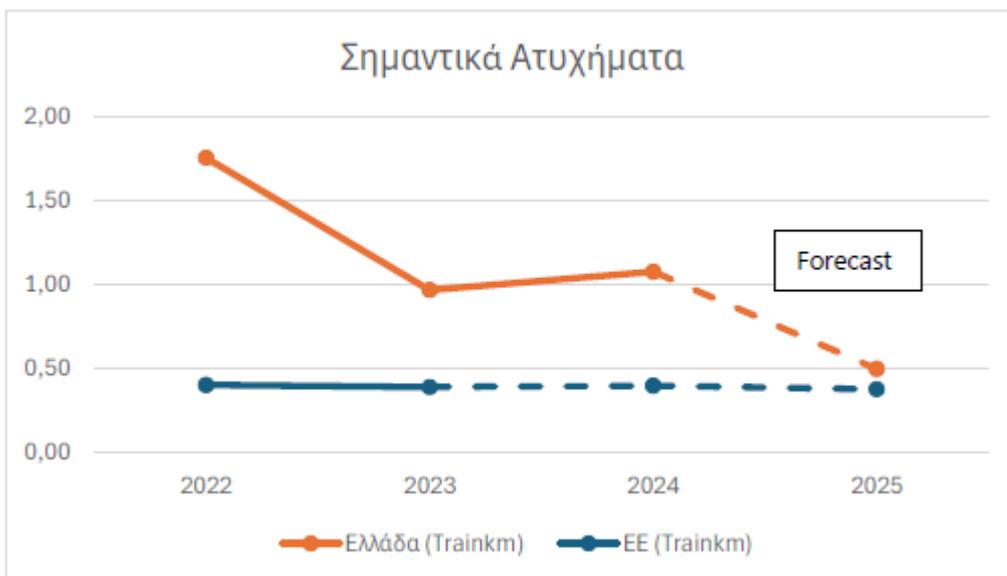
Τα στοιχεία στα οποία βασίζεται η ανάλυση προκύπτουν από τις ετήσιες εκθέσεις ασφαλείας και τα επίσημα ευρωπαϊκά στοιχεία. Οι τιμές των ΚΔΑ που χρησιμοποιήθηκαν για το έτος 2024 και 2025 όσον αφορά στις Ευρωπαϊκές επιδόσεις και για το έτος 2025 όσον αφορά στις Εθνικές επιδόσεις προέκυψαν με χρήση φύλλου πρόβλεψης βάσει των επίσημων επιδόσεων για τα έτη 2015-2023 για τις Ευρωπαϊκές επιδόσεις και 2015-2024 για τις Εθνικές επιδόσεις.

Στο παρακάτω γράφημα αποτυπώνεται η Εξέλιξη Βασικών ΚΔΑ στην Ελλάδα σε σχέση με τη διαθεσιμότητα του δικτύου (trainKm) και τις συνέπειες των σοβαρών ατυχημάτων (FWSI).



Πραγματοποιήθηκε συγκριτική ανάλυση των Κοινών Δεικτών Ασφαλείας (ΚΔΑ) του Ελληνικού σιδηροδρομικού συστήματος (περίοδο 2022-2025) με τους αντίστοιχους ευρωπαϊκούς και εξάγονται συμπεράσματα σχετικά την επίδοση ασφαλείας του σιδηροδρομικού δικτύου και την εξέλιξή της.

Στο παρακάτω γράφημα αποτυπώνεται η Εξέλιξη των σημαντικών ατυχημάτων στην Ελλάδα και στην Ευρωπαϊκή Ένωση



7. Στρατηγικές προτεραιότητες για την εποπτεία

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

7.1 Συστήματα Διαχείρισης Ασφάλειας και τρόποι εποπτείας

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

7.2 Συνεργασία με άλλες ΕΑΑ

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

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

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

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

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

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

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

- την Ρουμανική ΕΑΑ (ASFR), λόγω δραστηριοποίησης της ρουμανικής ΣΕ GFR στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Επισημαίνεται ότι η GFR είναι κάτοχος άδειας ΣΕ η οποία έχει εκδοθεί από την ρουμανική Αρχή Αδειοδότησης, κάτοχος ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας (ανανέωση) το οποίο έχει εκδοθεί από τον Οργανισμό (ERA) τον Μάρτιο 2025.
- Την Βουλγαρική ΕΑΑ (RAEA), λόγω υφιστάμενης διασυνοριακής υποδομής και κυκλοφορίας των ΣΕ που δραστηριοποιούνται στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο (HELLENICTRAIN, RCLG και GFR) έως τους διασυνοριακούς σταθμούς Kulata και Svilgrand, στους οποίους πραγματοποιείται ανταλλαγή (παράδοση/παραλαβή) συρμών μεταξύ των προαναφερθεισών ΣΕ και βουλγάρικων ΣΕ, σύμφωνα με σχετικές συμβάσεις που έχουν συναφθεί μεταξύ τους. Επισημαίνεται ότι η HELLENICTRAIN, η RCLG και η GFR είναι κάτοχοι ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας τα οποία έχουν εκδοθεί από τον Οργανισμό (ERA).

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

Για την υλοποίηση της συνεργασίας μεταξύ των δύο ανωτέρω Αρχών υπεγράφη στις 29 Οκτωβρίου 2025 Μνημόνιο Συνεργασίας μεταξύ της ΡΑΣ και της Βουλγαρικής ΕΑΑ (RAEA) σχετικά με τη διασυνοριακή συνεργασία στον τομέα της ασφάλειας και της διαλειτουργικότητας των

σιδηροδρομικών μεταφορών, περιλαμβανομένου μεταξύ άλλων σε ζητήματα έκδοσης ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας σε ΣΕ και εποπτείας τους. Παράλληλα, έχει δημοσιευθεί και ισχύει ο ν.4942/2022 (Α' 115) που αναφέρεται στη ρύθμιση της σιδηροδρομικής διασυνοριακής κυκλοφορίας μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας, η εφαρμογή του οποίου αναμένεται να αποσαφηνίσει αρκετά ζητήματα που αφορούν στην εν λόγω διασυνοριακή κυκλοφορία.

7.3 Κύριες προτεραιότητες για την εποπτεία (Κίνδυνοι υψηλότερου επιπέδου)

Οι κύριοι στόχοι των εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ για την τριετία 2026 – 2028, οι οποίες αφορούν στους ελέγχους των συστημάτων διαχείρισης & τις επιθεωρήσεις, εμπεριέχονται στα σχετικά ετήσια Σχέδια Εποπτείας και επικεντρώνονται, βάσει διακινδύνευσης (risk based), στους στοχευμένους τομείς αποτυπώνονται παρακάτω καθώς και η αιτιολογία επιλογής τους ανά οργανισμό.

Κατόπιν ανάλυσης των δεδομένων για την περίοδο 2013-2024, αναδείχτηκε ότι το προφίλ κινδύνου του Ελληνικού Σιδηροδρομικού Συστήματος χαρακτηρίζεται από ασυμμετρία μεταξύ συχνότητας και σοβαρότητας. Σύμφωνα με τα συμπεράσματα στα οποία κατέληξε η «μελέτη και σχέδιο καταγραφής, παρακολούθησης, αξιολόγησης και ταξινόμησης κινδύνου συμβάντων και ατυχημάτων στο Εθνικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο (ΕΣΔ)» πλειονότητα των περιστατικών αφορά συχνά αλλά χαμηλής σοβαρότητας γεγονότα, που **δεν απειλούν άμεσα την ασφάλεια, αλλά αυξάνουν τη λειτουργική πίεση στο σύστημα και απαιτούν συνεχή επιτήρηση**. Αντίθετα, ορισμένες κατηγορίες με μικρή συχνότητα εμφάνισης, όπως οι μετωπικές συγκρούσεις συρμών και οι παρασύρσεις ατόμων εντός της γραμμής, εμφανίζουν δυσανάλογα υψηλές επιπτώσεις σε απώλειες ανθρώπινων ζωών και τραυματισμούς **και αποτελούν τα πλέον κρίσιμα γεγονότα για την ασφάλεια του σιδηροδρομικού συστήματος**.

Η ανάλυση των επιπτώσεων σε ανθρώπινες απώλειες και τραυματισμούς επιβεβαιώνει ότι το μεγαλύτερο ποσοστό θανάτων και σοβαρών τραυματισμών προέρχονται από παρασύρσεις, προσκρούσεις, συγκρούσεις και ηλεκτροπληξίες. ενώ οι ίδιες κατηγορίες, μαζί με πτώσεις επιβατών και εργατικά ατυχήματα, ευθύνονται για το μεγαλύτερο ποσοστό των ελαφρών τραυματισμών. Τα στοιχεία αυτά καταδεικνύουν ότι η ανθρώπινη συμπεριφορά και η λειτουργική ασφάλεια αποτελούν καθοριστικούς παράγοντες κινδύνου. Ως εκ τούτου, η ΡΑΣ καλείται να επικεντρώσει την εποπτεία της σε τομείς όπου **ο ανθρώπινος παράγοντας αλληλοεπιδρά με κρίσιμες υποδομές**, όπως ισόπεδες διαβάσεις, σταθμοί και περιοχές πρόσβασης στη γραμμή. Η ανάλυση της διαχρονικής εξέλιξης των περιστατικών έδειξε μία σημαντική αύξηση κατά το έτος 2024, κυρίως κατηγορίες περιστατικών οφειλόμενων σε εξωγενείς παράγοντες, εντούτοις καταδεικνύουν την αναγκαιότητα η εποπτεία της ΡΑΣ **να επεκταθεί, ώστε να περιλαμβάνει προληπτική διαχείριση εξωτερικών κινδύνων, διατομεακή συνεργασία, και στρατηγική ανάλυση ανθεκτικότητας του συστήματος**.

Η επαναλαμβανόμενη εμφάνιση συγκεκριμένων κατηγοριών περιστατικών κατά την τελευταία τετραετία, όπως βλάβες εγκαταστάσεων, προσκρούσεις οχημάτων σε διαβάσεις, παραβιάσεις φωτοσημάτων, πυρκαγιές, παρασύρσεις ατόμων και εκτροχιασμοί, αναδεικνύει την ανάγκη για εντατικοποίηση των ελέγχων συμμόρφωσης του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ως προς την εφαρμογή και αποτελεσματικότητα **των προγραμμάτων συντήρησης, των διαδικασιών ασφάλειας και των διορθωτικών ενεργειών που προκύπτουν από προηγούμενα συμβάντα**. Επίσης απαιτείται η **διενέργεια στοχευμένων επιθεωρήσεων σε**

κρίσιμες κατηγορίες περιστατικών, όπως ισόπεδες διαβάσεις, φωτισήματα και τεχνικές εγκαταστάσεις.

Η χωρική ανάλυση ανέδειξε ότι στα τμήματα του βασικού εθνικού σιδηροδρομικού κορμού, όπου υπάρχει υψηλή πυκνότητα κυκλοφορίας και αυξημένος επιβατικός και εμπορευματικός φόρτος καταγράφεται έντονη συγκέντρωση περιστατικών. Αντίθετα στις περιφερειακές γραμμές εμφανίζουν χαμηλά ποσοστά περιστατικών, λόγω μειωμένης δραστηριότητας. Ωστόσο είναι σημαντικό να τονιστεί ότι η παρουσία μεμονωμένων συμβάντων σε απομονωμένα ή τεχνικά ευάλωτα τμήματα επιβεβαιώνει την ανάγκη συνεχούς επιτήρησης σε εθνικό επίπεδο, ανεξάρτητα από την κυκλοφοριακή πυκνότητα.

Η εφαρμογή στάθμισης παραμέτρου σοβαρότητας κατά την αξιολόγηση κινδύνου επέτρεψε την ορθότερη ιεράρχηση των περιστατικών, αποτρέποντας την υποεκτίμηση σπάνιων αλλά καταστροφικών συμβάντων. Ως κρισιμότερα περιστατικά αναγνωρίστηκαν οι αυτοκτονίες, οι παρασύρσεις ατόμων και οι παρασύρσεις σε ισόπεδες διαβάσεις. Υψηλού κινδύνου περιστατικά περιλαμβάνουν τις μετωπικές συγκρούσεις (, τους εκτροχιασμούς (A1070), τις προσκρούσεις οχημάτων σε διερχόμενους συρμούς, τα εργατικά ατυχήματα και τις ηλεκτροπληξίες.

Από την ανάλυση των επιδόσεων ασφάλειας του ελληνικού σιδηροδρομικού συστήματος προτάθηκαν οι εξής κατευθύνσεις σχετικά με την στρατηγική εποπτεία :

- Σημαντικές μεταρρυθμίσεις στο σιδηροδρομικό σύστημα
- **Διεξαγωγή Πλήρους Ελέγχου Αναφοράς των ΣΔΑ όλων των σιδηροδρομικών φορέων (Full SMS Audits)**
- **Διαχείριση Καταγγελιών**
- **Συνθετική Αξιολόγησης Φορέων**

Με βάση τα ανωτέρω, προτείνονται οι ακόλουθοι στρατηγικοί άξονες εποπτείας :

- Υιοθέτηση ενιαίου προτύπου καταγραφής περιστατικών με εφαρμογή υποχρεωτικής κωδικοποίησης για κρίσιμα πεδία.
- Οι ανθρώπινοι και οργανωτικοί παράγοντες απαιτούν εντατικότερη εποπτεία των Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας (SMS), εκπαίδευσης και ελέγχων συμμόρφωσης.
- Τακτικοί έλεγχοι εφαρμογής SMS από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τον διαχειριστή υποδομής.
- Ανάπτυξη δεικτών παρακολούθησης κουλτούρας ασφάλειας.
- Συστηματική επιθεώρηση της λειτουργικότητας των συστημάτων τηλεδιοίκησης, σηματοδότησης και πέδησης.
- Καθιέρωση υποχρεωτικής αναφοράς τεχνικών αστοχιών ανεξαρτήτως αν συνέβαλαν άμεσα σε ατύχημα.
- Προώθηση ψηφιακής παρακολούθησης (condition monitoring) για κρίσιμα υποσυστήματα.
- Προώθηση συνεργασιών μεταξύ του διαχειριστή υποδομής, των επιχειρήσεων και άλλων δημόσιων αρχών (Υπουργείο Υποδομών, ΕΛ.ΑΣ., Πυροσβεστική, ΟΤΑ) για την πρόληψη εξωτερικών περιστατικών.

- Συντονισμός με άλλες αρχές (αστυνομία, τοπική αυτοδιοίκηση, πυροσβεστική) για δράσεις πρόληψης και ενημέρωσης του κοινού.

Συγκεκριμένα οι τομείς εποπτείας αποτυπώνονται στους παρακάτω πίνακες :

Τομείς εποπτείας ΔΥ	Αιτιολογία
<p>Διεξαγωγή Πλήρους Ελέγχου Αναφοράς ΣΔΑ (Full SMS Audits)</p>	<p>Οι πλήρεις έλεγχοι των ΣΔΑ θα διεξαχθούν με εφαρμογή της προσαρμοσμένης για το Ελληνικό περιβάλλον μεθοδολογίας του Μοντέλου Ωριμότητας Διαχείρισης (Management Maturity Model) του ERA και θα καλύπτουν το σύνολο των 6 αξόνων για κάθε σιδηροδρομικό φορέα (Πλαίσιο Λειτουργίας Οργανισμού, Ηγεσία και Πολιτική Ασφάλειας, Προγραμματισμός, Υποστήριξη, Αξιολόγηση Επιδόσεων, Βελτίωση).</p> <p><u>Στους ανωτέρω ελέγχους θα περιληφθεί και ο έλεγχος των σχετικών Κοινών Μεθόδων Ασφάλειας (ΚΜΑ) που αναφέρονται στο άρθρο 6 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, (ΕΕ 1078/2012 για την εσωτερική παρακολούθηση, ΕΕ 402/2013, ΕΕ) 2018/762)</u></p> <p>Επίσης θα επανεξετασθούν από τη ΡΑΣ εναπομένοντα προβληματικά σημεία από την έγκρισης ασφάλειας (ανανέωση EL 21 2026 0001) στο ΔΥ ΟΣΕ και όλα τα ανοικτά προβληματικά σημεία από προηγούμενους ελέγχους.</p>
<p>Διεξαγωγή και διαχείριση κυκλοφορίας / Ανθρώπινοι παράγοντες</p>	<p>Λόγω των εργασιών στην περιοχή Λιανοκλάδι – Δομοκός στο εν λόγω τμήμα η κυκλοφορία πραγματοποιείται σε μονή γραμμή χωρίς την χρήση τηλεδιοίκησης. Για των ανωτέρω τμήμα η ΡΑΣ προχώρησε σε επικαιροποίηση της έγκρισης ασφαλείας του ΟΣΕ συμπεριλαμβάνοντας σε αυτήν το τμήμα Δομοκός – Παλαιοφάρσαλος (Άνοδος). Θα πραγματοποιηθεί έλεγχος της διαχείρισης κυκλοφορίας και της παρακολούθησης των μέτρων που ελήφθησαν <u>για την κυκλοφορία</u> στο εν λόγω τμήμα</p> <p>Ο Ν. 5220/2025 προβλέπει ίδρυση ενιαίου κέντρου εποπτείας Σιδηροδρόμων για την άσκηση αποτελεσματικού ελέγχου της λειτουργίας της σιδηροδρομικής υποδομής και ολοκληρωμένης εποπτείας της κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών. Μετά την λειτουργία θα πραγματοποιηθούν επιθεωρήσεις στην λειτουργία του ΕΚΕ.</p>

Τομείς εποπτείας ΔΥ	Αιτιολογία
<p>Διαχείριση Περιουσιακών Στοιχείων / Συντήρηση σιδηροδρομικών υποδομών</p>	<p>Η σημαντική αύξηση κατά το έτος 2024 σε ορισμένες κατηγορίες περιστατικών αποτελεί σήμα προειδοποίησης για την κατάσταση της υποδομής. Η επαναλαμβανόμενη εμφάνιση συγκεκριμένων κατηγοριών περιστατικών κατά την τελευταία τετραετία, όπως βλάβες εγκαταστάσεων, προσκρούσεις οχημάτων σε διαβάσεις, παραβιάσεις φωτοσημάτων, εκτροχιασμοί, λάθος χαράξεις αναδεικνύει την ανάγκη για εντατικοποίηση των ελέγχων συμμόρφωσης του διαχειριστή υποδομής ως προς την εφαρμογή και αποτελεσματικότητα των προγραμμάτων συντήρησης, των διαδικασιών ασφάλειας και των διορθωτικών ενεργειών που προκύπτουν από προηγούμενα συμβάντα και απαιτείται η διενέργεια στοχευμένων επιθεωρήσεων σε κρίσιμες κατηγορίες όπως ισόπεδες διαβάσεις, φωτοσήματα και τεχνικές εγκαταστάσεις.</p> <p>Συστήματα τηλεδιοίκησης, σηματοδότησης.</p> <p>Σύμφωνα με τα ανωτέρω θα πραγματοποιηθούν επιθεωρήσεις σχετικά με την λειτουργία και την συντήρηση των συστημάτων τηλεδιοίκησης, σηματοδότησης.</p> <p>Λειτουργία των Ισόπεδων Διαβάσεων</p> <p>Σχετικά με την λειτουργία των Ισόπεδων Διαβάσεων (ΙΔ) όπως ήδη έχει αναφερθεί καταγράφονται αρκετά περιστατικά τόσο με πεζούς αλλά και με οχήματα. Η ύπαρξη αρκετών ΙΔ στο τμήμα Αγ. Ανάργυροι – Πειραιάς και στην Βόρεια Ελλάδα και στις γραμμές προς Έδεσσα, Ειδομένη και Σέρρες καταγράφεται σε έγγραφο της ΠΕΠΕ προς την ΡΑΣ.</p> <p>Ο ΔΥ προκειμένου να <u>βελτιώσει την κατάσταση</u> των ΙΔ στην βόρεια Ελλάδα έχει εντάξει σε διαγωνιστική διαδικασία προς ριζική αντικατάσταση και εκσυγχρονισμό με συστήματα νέας τεχνολογίας προγραμματίσει 100 ΑΣΙΔ κατανεμημένα σε 5 φυσικά μέρη.</p> <p>Σύμφωνα με τα ανωτέρω η ΡΑΣ θα πραγματοποιήσει επιθεωρήσεις σχετικά με την :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ λειτουργία και την συντήρηση <u>των ΑΣΙΔ.</u> ○ εξέλιξη διαδικασία συμβασιοποίησης της εγκατάστασης ΑΣΙΔ στη Β. Ελλάδα. ○ τους τρόπους φύλαξης, την επάρκεια των φυλάκων και αλλά και τον έλεγχο εφαρμογής προληπτικών μέτρων για τη βελτίωση τους.

Τομείς εποπτείας ΔΥ	Αιτιολογία
	<p>Παρατρόχια συστήματα ETCS & GSM-R Μετά την ολοκλήρωση των έργων στην περιοχή Λιανοκλαδίου – Δομοκού αναμένεται να υποβληθούν φάκελοι στην ΡΑΣ για χορήγηση εγκρίσεων θέσης σε λειτουργία σταθερών εγκαταστάσεων (δομικών υποσυστημάτων) και ιδίως για τα παρατρόχια συστήματα ETCS & GSM-R. Μετά την θέση σε λειτουργία για τα παρατρόχια συστήματα ETCS & GSM-R θα πραγματοποιηθεί σχετικός έλεγχος στη λειτουργία και στην συντήρηση τους σύμφωνα με τα εγχειρίδια / φακέλους συντήρησης.</p> <p>Γεωμετρία της τροχιάς Σύμφωνα με το 20^ο /2025 έλεγχο που πραγματοποιήθηκε στον ΟΣΕ καταγράφηκαν προβλήματα σχετικά με την γεωμετρία της τροχιάς καθώς και μη ύπαρξη πινακίδων προσωρινής βραδυπορίας. Θα πραγματοποιηθούν επιθεωρήσεις.</p>
Βλάστηση	<p>Στο δίκτυο καταγράφονται προβλήματα λόγω έντονης βλάστησης, όπως η μείωση της ορατότητας, αναγνώρισης των σημάτων και η πρόκληση ζημιών σε τροχαίο υλικό, τα οποία καταγράφονται και στην έκθεση του 20^{ου} ελέγχου του ΟΣΕ.</p> <p>Ο ΔΥ, στο πλαίσιο της συντήρησης των υποδομών του, αντιμετωπίζει τα προβλήματα της βλάστησης στο δίκτυο με δύο τρόπους</p> <p>α) με τρέχουσες εργολαβίες εκχορτώσεων και κοπής δέντρων και β) με ίδια μέσα.</p> <p>Θα πραγματοποιηθεί έλεγχος της τρέχουσας κατάστασης του δικτύου μέσω επιθεωρήσεων αλλά και μέσω αναφορών μηχανοδηγών και συμβάντων).</p>
Διαχείριση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης σε σήραγγες	<p><u>Ένας από τους κίνδυνος που περιλαμβάνονται στο μητρώο κινδύνων του ΟΣΕ είναι πειριστικό / συμβάν εντός σήραγγας (πυρκαγιά, έκρηξη, τραυματισμός κατά την εκκένωση) με υψηλό βαθμό επικινδυνότητας και προτείνονται μέτρα ελέγχου, όπως η ύπαρξη & εφαρμογή σχεδίων διαχείρισης κρίσεων, συστηματικός έλεγχος πυροσβεστικών μέσων και η τήρηση ΤΠΔ κατά σχεδιασμό δικτύου. Για το λόγο αυτό δίνεται άμεση προτεραιότητα στην συντήρηση των σηράγγων, καθώς και την εναρμόνιση των σχετικών ΣΕΑ με την υπάρχουσα κατάσταση των σηράγγων, η οποία αποτελεί κρίσιμη δραστηριότητα για τον ΔΥ.</u></p> <p>Επίσης σχετικά με ελλείψεις στην λειτουργία υποσυστημάτων σε σήραγγες ο ΔΥ έχει προγραμματίσει την Ανάταξη των σηράγγων στο τμήμα Άνω Λιόσια – Κιάτο.</p>

Τομείς εποπτείας ΔΥ	Αιτιολογία
	Θα πραγματοποιηθεί επιθεώρηση σχετικά με την εξέλιξη της διαδικασίας συμβασιοποίησης Ανάταξης των σηράγγων στο τμήμα Άνω Λιόσια – Κιάτο.
Διαχείριση Επάρκειας προσωπικού	Βάσει των απαιτήσεων του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2018/762, παράρτημα ΙΙ, το προσωπικό με ρόλο σχετιζόμενο με την ασφάλεια πρέπει να είναι ικανό για τα σχετικά με την ασφάλεια καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί (αρχική εκπαίδευση, συνεχή εκπαίδευση, περιοδική αξιολόγηση ικανοτήτων). Σύμφωνα με το Ν. 5220/2025 προβλέπεται απορρόφηση των φορέων ΕΡΓΟΣΕ & ΓΑΙΑ ΟΣΕ από τον ΟΣΕ Α.Ε. Επίσης προβλέπεται η ενίσχυση του ΔΥ με νέο προσωπικό. Σύμφωνα με τα ανωτέρω θα πραγματοποιηθούν επιθεωρήσεις σχετικά με το σύστημα διαχείρισης επάρκειας του προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα.
Διαχείριση αναδόχων, συνεργατών και προμηθευτών	Βάσει των απαιτήσεων του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2018/762, παράρτημα ΙΙ, ο ΔΥ θα πρέπει να εντοπίζει και ελέγχει τους κινδύνους ασφάλειας που απορρέουν από την εξωτερική ανάθεση δραστηριοτήτων, καθώς και από λειτουργίες ή συνεργασία με αναδόχους, συνεργάτες και προμηθευτές. Ο ΔΥ αναθέτει σε υπεργολάβους εργασίες συντήρησης (συστήματα τηλεδιοίκησης, φύλαξη ΙΔ κλπ). Επίσης κατά μήκος της γραμμής υπάρχουν εργολαβίες παράλληλα με την κυκλοφορία. Σύμφωνα με τα ανωτέρω θα πραγματοποιηθούν επιθεωρήσεις σχετικά με διαδικασία εξωτερικής ανάθεσης του ΔΥ και την διαδικασία παρακολούθησης αυτών σύμφωνα με τον (ΕΕ) αριθ. 1078/2012.
Επικίνδυνα εμπορεύματα	Η ΡΑΣ, ως Αρμόδια Αρχή του Κανονισμού RID σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, εποπτεύει τουλάχιστον μια φορά / ανά έτος την εφαρμογή του, προκειμένου να διαπιστωθεί εάν λαμβάνονται και τηρούνται τα προβλεπόμενα μέτρα στον συγκεκριμένο «ευαίσθητο» τύπο υπηρεσιών μεταφοράς. Σύμφωνα με ΚΥΑ με αριθ. Γ5/145078/03-06-2021 (Β' 3202) για τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID), ως ισχύει μετά την τροποποίησή της από την ΚΥΑ με αριθμ. 108477/27-06-2025 (Β' 3348), οι εμπλεκόμενοι οφείλουν να διαθέτουν και να εφαρμόζουν εσωτερικά σχέδια εκτάκτου ανάγκης για τις περιοχές φόρτωσης τρένων. Η απαίτηση αυτή θα ελεγχθεί κατά τις επιθεωρήσεις του ΔΥ.

Τομείς εποπτείας ΔΥ	Αιτιολογία
Σύσταση Ασφάλειας ΕΟΔΑΣΑΑΜ σχετικά με τις επικοινωνίες -	Μεθοδολογία για την επικοινωνία, βάσει των απαιτήσεων του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2023/1693 της Επιτροπής (τροποποίησε τον εκτελεστικό καν. (ΕΕ) 2019/773 σχετικά με τις ΤΠΔ σχετικά με το υποσύστημα λειτουργίας και διαχείρισης κυκλοφορίας του σιδηροδρομικού συστήματος εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το Παράρτημα Γ. Η ΡΑΣ θα εποπτεύει την εφαρμογή της εν λόγω Σύστασης Ασφάλειας.
	GSM-R: ως μέσο επικοινωνίας που επιτρέπει την άμεση επικοινωνία ένας προς έναν μεταξύ των σταθμαρχών και των οδηγών συρμών, για κάθε επικοινωνία που σχετίζεται με την ασφάλεια. Επίσης σύμφωνα με την έκθεση του 20 ^{ου} ελέγχου /_ΟΣΕ σε ορισμένα τμήματα του δικτύου το GSM-R δεν είναι υπό λειτουργία και δεν ανιχνεύεται σήμα. Η ΡΑΣ θα εποπτεύει την εφαρμογή της εν λόγω Σύστασης Ασφάλειας.
Συστάσεις ΕΟΔΑΣΑΑΜ στο πόρισμα Τεμπών -	Το 2025 εκδόθηκε από τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ το πόρισμα σχετικά με το σιδηροδρομικό δυστύχημα των Τεμπών. Στο πόρισμα καταγράφονται 6 συστάσεις ασφαλείας προς τον ΟΣΕ. <u>Έως σήμερα δεν έχει υποβληθεί σχέδιο δράσης από τον ΟΣΕ.</u> Η ΡΑΣ θα παρακολουθεί την υλοποίηση των ανωτέρω συστάσεων.

Τομείς εποπτείας ΣΕ	Αιτιολογία
Διεξαγωγή Πλήρους Ελέγχου Αναφοράς ΣΔΑ (Full SMS Audits)	Οι πλήρεις έλεγχοι των ΣΔΑ θα διεξαχθούν με εφαρμογή της προσαρμοσμένης για το Ελληνικό περιβάλλον μεθοδολογίας του Μοντέλου Ωριμότητας Διαχείρισης (Management Maturity Model) του ERA και θα καλύπτουν το σύνολο των 6 αξόνων για κάθε σιδηροδρομικό φορέα (Πλαίσιο Λειτουργίας Οργανισμού, Ηγεσία και Πολιτική Ασφάλειας, Προγραμματισμός, Υποστήριξη, Αξιολόγηση Επιδόσεων, Βελτίωση). Στους ανωτέρω ελέγχους θα περιληφθεί και έλεγχος των σχετικών Κοινών Μεθόδων Ασφάλειας (ΚΜΑ) που αναφέρονται στο άρθρο 6 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, (ΕΕ 1078/2012 για την εσωτερική παρακολούθηση, ΕΕ 402/2013, ΕΕ) 2018/762) Επίσης θα επανεξεταθούν από τη ΡΑΣ εναπομένοντα προβληματικά σημεία τύπου 3, τα οποία δεν έχουν αρθεί στο πλαίσιο των ενιαίων πιστοποιητικών ασφαλείας που εκδόθηκαν

Τομείς εποπτείας ΣΕ	Αιτιολογία
	από τον ERA και όλα τα ανοικτά προβληματικά σημεία από προηγούμενους ελέγχους.
Διεξαγωγή και διαχείριση κυκλοφορίας	<p>Η διεξαγωγή και η διαχείριση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας αποτελούν βασικά στοιχεία της διαχείρισης ασφάλειας. Σύμφωνα με την έκθεση του 22^{ου} ελέγχου /_HT η μηχανοδότηση γίνεται με χειρωνακτικό τρόπο ακολουθώντας τις ενδείξεις των φωτοσημάτων, χωρίς σύστημα ασφάλειας και προστασίας συρμού ERTMS. Επίσης όσον αφορά τις επικοινωνίες σε ορισμένα τμήματα του δικτύου το GSM-R δεν είναι υπό λειτουργία και το εποχούμενο δεν ανιχνεύει σήμα GSM-R από την Υποδομή.</p> <p>Οι υπερβάσεις φωτοσημάτων που συνέβησαν, το προηγούμενο διάστημα, θέτουν ως μείζον θέμα εποπτείας της διεξαγωγής και διαχείρισης της κυκλοφορίας.</p>
Εφαρμογή των σχετικών Κοινών Μεθόδων Ασφάλειας (ΚΜΑ) που αναφέρονται στο άρθρο 6 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 – Κανονισμός (ΕΕ) 1078/2012 (Παρακολούθηση)	<p>Με βάση μη συμμορφώσεις που διαπιστώθηκαν σε παλαιότερες εποπτικές δραστηριότητες και οι οποίες παραμένουν «ανοιχτές», φαίνεται ότι οι σιδηροδρομικοί οργανισμοί δεν έχουν κατανοήσει πλήρως τις απαιτήσεις, το πεδίο εφαρμογής και τη γενική ιδέα (concept) του Κανονισμού (ΕΕ) 1078/2012 για την εσωτερική παρακολούθηση. Κάθε σιδηροδρομικός οργανισμός είναι υποχρεωμένος να διαθέτει και να εφαρμόζει διαδικασία παρακολούθησης των συστημάτων διαχείρισης ασφάλειας μετά την χορήγηση των σχετικών πιστοποιητικών και εγκρίσεων ασφάλειας σύμφωνα με τον προαναφερθέντα Κανονισμό. Με την ανωτέρω διαδικασία εξασφαλίζεται η συνεχής επίτευξη των επιδόσεων ασφαλείας του σιδηροδρομικού συστήματος και για το λόγο αυτό θα αποτελέσει πεδίο εποπτικής δραστηριότητας.</p>
Σχεδιασμός & Έλεγχος Λειτουργίας	<p>Ο αιτών θα πρέπει να αποδείξει ότι διαθέτει σχετικές μεθόδους για τη διαχείριση των κινδύνων που ανακύπτουν κατά τη λειτουργία μέσω του ΣΔΑ, διασφαλίζοντας, μεταξύ άλλων, ότι το προσωπικό κατανοεί τους ρόλους του, τους κινδύνους που αντιμετωπίζει κατά τη λειτουργία και τα μέτρα ελέγχου που υπάρχουν διαθέσιμα, καθώς και ότι έχει την κατάλληλη επάρκεια και κατάρτιση για τη διαχείρισή των εν λόγω κινδύνων σύμφωνα με τα έγγραφα τεκμηρίωσης του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας. Ο αιτών θα πρέπει να διασφαλίζει ότι τα οχήματα ή οι υποδομές λειτουργούν με ασφάλεια, σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις υπό διάφορες συνθήκες λειτουργίας (δηλαδή κανονική λειτουργία, έκρυθμη κατάσταση και κατάσταση έκτακτης ανάγκης), συμπεριλαμβανομένης επίσης της χρήσης περιουσιακών στοιχείων για σκοπούς δοκιμών (π.χ. δοκιμή της συμπεριφοράς λειτουργίας οχημάτων πριν από τη</p>

Τομείς εποπτείας ΣΕ	Αιτιολογία
	<p>χορήγηση έγκρισης) και σε έκτακτες περιστάσεις (π.χ. ασυνήθιστες αποστολές, όπως μεταφορά μεγάλων αδιαίρετων αντικειμένων).</p> <p>Θα ελεγχθεί κατά πόσο υπάρχει επαρκής κατανόηση των κινδύνων που σχετίζονται με τη λειτουργία της ΣΕ και της δυνατότητας του ΣΔΑ να ελέγχει αυτούς τους κινδύνους.</p>
<p>Εφαρμογή κανονισμού (ΕΕ) 2023/1693</p>	<p>Ο κανονισμός 2023/1693 αποτελεί την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και επιβάλλει νέες απαιτήσεις στις ΣΕ.</p> <p>Η ΡΑΣ έχει πραγματοποιήσει συναντήσεις εποπτείας και απέστειλε επιστολές στους Σιδηροδρομικούς Οργανισμούς προκειμένου να επεξηγήσει και προσδιορίσει σημεία της ΤΠΔ, σύμφωνα με τα οποία θα πρέπει να τροποποιήσουν έγγραφα του ΣΔΑ κάθε φορέα. <u>Οι ΣΕ απέστειλαν έγγραφα και αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με ενέργειες στις οποίες θα προβούν για την εναρμόνισή τους με την ΤΠΔ. Η ΡΑΣ θα πραγματοποιήσει επιθεωρήσεις προκειμένου να εξεταστεί η εναρμόνιση του εν λόγω κανονισμού με τα ΣΔΑ κάθε φορέα.</u></p>
<p>Διαχείριση Επικινδυνότητας / Διαχείριση Μεταβολών -</p>	<p>Βάσει των απαιτήσεων του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2018/762, παράρτημα Ι, κάθε ΣΕ εντοπίζει, αναλύει κι αξιολογεί όλους τους λειτουργικούς, οργανωτικούς και τεχνικούς κινδύνους (ανθρώπινους και οργανωτικούς) που σχετίζονται με τον τύπο, την έκταση και το πεδίο λειτουργιών του οργανισμού. Αναπτύσσει μέτρα ασφάλειας και σύστημα παρακολούθησης. Επίσης η εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 402/2013 με τον οποίο θεσπίστηκε αναθεωρημένη κοινή μέθοδος ασφάλειας (ΚΜΑ) για την αξιολόγηση και την εκτίμηση της επικινδυνότητας αποτελεί υποχρέωση των σιδηροδρομικών οργανισμών.</p> <p>Σύμφωνα με τα ανωτέρω η ΡΑΣ θα πραγματοποιήσει επιθεωρήσεις σχετικά με την εφαρμογή της διαδικασίας Διαχείρισης επικινδυνότητας όπως καθορίζεται στον (ΕΕ) αριθ. 402/2013 συμπεριλαμβανομένης της εξέτασης των κινδύνων ασφάλειας που ενέχει η ίδια η διαδικασία μεταβολής.</p>
<p>Διαχείριση αναδόχων, συνεργατών και προμηθευτών</p>	<p>Βάσει των απαιτήσεων του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2018/762, παράρτημα ΙΙ, οι ΣΕ θα πρέπει να εντοπίζουν και ελέγχουν τους κινδύνους ασφάλειας που απορρέουν από την εξωτερική ανάθεση δραστηριοτήτων, καθώς και από λειτουργίες</p>

Τομείς εποπτείας ΣΕ	Αιτιολογία
	<p>ή συνεργασία με αναδόχους, συνεργάτες και προμηθευτές. Οι ΣΕ λόγω έλλειψης προσωπικού αναθέτουν στον ΟΣΕ την διαδικασία τεχνικού ελέγχου εμπορευματικών αμαξοστοιχιών.</p> <p><u>Σύμφωνα με τα ανωτέρω θα πραγματοποιηθούν επιθεωρήσεις σχετικά με διαδικασία εξωτερικής ανάθεσης των ΣΕ του ελέγχου των αμαξοστοιχιών και την διαδικασία παρακολούθησης αυτών σύμφωνα με τον (ΕΕ) αριθ. 1078/2012.</u></p>
<p>Διαχείριση Επάρκειας προσωπικού</p>	<p>Βάσει των απαιτήσεων του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2018/762, παράρτημα II, το προσωπικό με ρόλο σχετιζόμενο με την ασφάλεια πρέπει να είναι ικανό για τα σχετικά με την ασφάλεια καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί (αρχική εκπαίδευση, συνεχής εκπαίδευση, περιοδική αξιολόγηση ικανοτήτων).</p> <p><u>Τα τελευταία χρόνια η HELLENIC TRAIN έχει πραγματοποιήσει σε τροποποιήσεις οργανογράμματος και έχει προσλάβει προσωπικό το οποίο εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα (μηχανοδηγοί, συνοδοί, τεχνίτες κλπ).</u> Σύμφωνα με την μελέτη συμβάντων στο ΕΣΔ θα πρέπει η ΡΑΣ να εντατικοποιήσει την εποπτεία της στους ανθρώπινους και οργανωτικούς παράγοντες μέσω των Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας (SMS), εκπαίδευσης και ελέγχων συμμόρφωσης.</p> <p>Για το λόγο αυτό η ΡΑΣ θα πραγματοποιήσει επιθεωρήσεις σχετικά με το σύστημα διαχείρισης της επάρκειας του προσωπικού των ΣΕ.</p>
<p>Τροχαίο υλικό</p>	<p>Η ΡΑΣ μετά α) την έγκριση οχημάτων με εγκατεστημένο εποχούμενο υποσύστημα ελέγχου χειρισμού και σηματοδότησης ETCS και β) την έγκριση οχημάτων με εγκατεστημένο εποχούμενο υποσύστημα GSM-R θα πραγματοποιήσει ελέγχους σε συρμούς</p> <p>Το έτος 2025 λόγω ύπαρξης συμβάντων «ακινήσιας αμαξοστοιχίας» ή άλλων βλαβών τροχαίου υλικού η ΡΑΣ στο πλαίσιο εποπτείας, ζήτησε στοιχεία από την HELLENIC TRAIN, ενώ προέβη σε αιφνίδιους ελέγχους.</p>
<p>Σύσταση Ασφάλειας ΕΟΔΑΣΑΑΜ σχετικά με τις επικοινωνίες</p>	<p>Μεθοδολογία για την επικοινωνία, βάσει των απαιτήσεων του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2023/1693 της Επιτροπής (τροποποίησε τον εκτελεστικό καν. (ΕΕ) 2019/773 σχετικά με τις ΤΠΔ σχετικά με το υποσύστημα λειτουργίας και διαχείρισης κυκλοφορίας του σιδηροδρομικού συστήματος εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το Παράρτημα Γ. Η ΡΑΣ θα εποπτεύει την εφαρμογή της εν λόγω Σύστασης Ασφάλειας</p>

Τομείς εποπτείας ΣΕ	Αιτιολογία
	GSM-R: ως μέσο επικοινωνίας που επιτρέπει την άμεση επικοινωνία ένας προς έναν μεταξύ των σταθμαρχών και των οδηγών συρμών, για κάθε επικοινωνία που σχετίζεται με την ασφάλεια. Η ΡΑΣ θα εποπτεύει την εφαρμογή της εν λόγω Σύστασης Ασφάλειας.
Συστάσεις Ασφάλειας ΕΟΔΑΣΑΑΜ στο πόρισμα Τεμπών	Το 2025 εκδόθηκε από τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ το πόρισμα σχετικά με το σιδηροδρομικό δυστύχημα των Τεμπών. Στο πόρισμα καταγράφονται 2 συστάσεις ασφαλείας προς την HELLENIC TRAIN. Η ΡΑΣ θα εποπτεύει την εφαρμογή των ανωτέρων συστάσεων.
Επικίνδυνα εμπορεύματα	Η ΡΑΣ, ως Αρμόδια Αρχή του Κανονισμού RID σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, εποπτεύει τουλάχιστον μια φορά / ανά έτος την εφαρμογή του, προκειμένου να διαπιστωθεί εάν λαμβάνονται και τηρούνται τα προβλεπόμενα μέτρα στον συγκεκριμένο «ευαίσθητο» τύπο υπηρεσιών μεταφοράς. Σύμφωνα με ΚΥΑ με αριθ. Γ5/145078/03-06-2021 (Β' 3202) για τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID), ως ισχύει μετά την τροποποίησή της από την ΚΥΑ με αριθμ. 108477/27-06-2025 (Β' 3348), η κάθε Σ.Ε. υποχρεούται να υποβάλλει ετήσια έκθεση του Συμβούλου Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΣΑΜΕΕ) αυτής. Ο έλεγχος θα πραγματοποιηθεί μέσω της υποβληθείσας έκθεσης.

Τομείς εποπτείας ΥΣΦ	Αιτιολογία
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/779 Λειτουργίες F1, F2, F3, F4	Η επιτήρηση του εφαρμοζόμενου συστήματος συντήρησης Τροχαίου Υλικού των ΥΣΦ για τη συμμόρφωσή τους με τις τέσσερις λειτουργίες συντήρησης F1, F2, F3 & F4 . Σε ετήσια βάση πραγματοποιείται ένας έλεγχος σε κάθε ΥΣΦ σε εφαρμογή της σχετικής απαίτησης του Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779.
Τροχαίο υλικό	Η ΡΑΣ μετά α) την έγκριση οχημάτων με εγκατεστημένο εποχούμενο υποσύστημα ελέγχου χειρισμού και σηματοδότησης ETCS και β) την έγκριση οχημάτων με εγκατεστημένο εποχούμενο υποσύστημα GSM-R θα πραγματοποιήσει ελέγχους σε συρμούς. Επίσης στην μελέτη συμβάντων στο ΕΣΔ καταγράφηκε η ύπαρξη συμβάντων «ακινησίας αμαξοστοιχίας» ή άλλων βλαβών τροχαίου υλικού και η ανάλυση αυτών ανέδειξε ότι ο οι τεχνικοί παράγοντες, αν και σπανίως καταγεγραμμένοι, επιβάλλουν

	<p>συστηματική παρακολούθηση της λειτουργικότητας κρίσιμων συστημάτων (πέδηση, συστήματα έλξης) καθώς και Καθιέρωση υποχρεωτικής αναφοράς τεχνικών αστοχιών ανεξαρτήτως αν συνέβαλαν άμεσα σε ατύχημα.</p>
--	--

7.4 Δευτερεύουσες προτεραιότητες για την εποπτεία (Κίνδυνοι χαμηλότερου επιπέδου)

Τομείς εποπτείας ΔΥ και ΣΕ	Αιτιολογία
<p>Εκπαιδευτικό κέντρο ΟΣΕ Επάρκεια προσωπικού ΔΥ και ΣΕ / Παροχή εκπαιδευτικών προγραμμάτων μηχανοδηγών και ειδικότητες που εκτελούν κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας</p>	<p>Το ΚΕΚ ΟΣΕ έχει ξεκινήσει τον Ιανουάριο του 2026 πρόγραμμα εκπαίδευσης 55 υποψηφίων για την απόκτηση ευρωπαϊκής άδειας μηχανοδηγού. Θα πραγματοποιηθούν έλεγχοι σχετικά με την υλοποίηση του ανωτέρου προγράμματος.</p>
<p>Διασυνοριακή κυκλοφορία, κατά απαίτηση των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/761</p>	<p>Δεν έχει πραγματοποιηθεί έως σήμερα κοινή εποπτική δραστηριότητα με άλλη ΕΑΑ, παρότι απαιτείται από το άρθρο 8 του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/761.</p> <p>Για την υλοποίηση της συνεργασίας μεταξύ της ΡΑΣ και της ΡΑΕΑ (Αρχή Ασφάλειας Βουλγαρίας) υπεγράφη στις 29 Οκτωβρίου 2025 Μνημόνιο Συνεργασίας σχετικά με τη διασυνοριακή συνεργασία στον τομέα της ασφάλειας και της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών.</p> <p>Στο πλαίσιο αυτό, η ΡΑΣ θα σχεδιάσει κοινή εποπτική δραστηριότητα με την Βουλγαρική ΕΑΑ, λόγω υφιστάμενης διασυνοριακής υποδομής και κυκλοφορίας δύο ελληνικών ΣΕ (HELLENIC TRAIN και GOLDAIR RAIL) και της GFR έως τους διασυνοριακούς σταθμούς Kulata και Svilegrand, στους οποίους πραγματοποιείται ανταλλαγή (παράδοση/παραλαβή) συρμών, μεταξύ των προαναφερθεισών ΣΕ και βουλγαρικών ΣΕ, σύμφωνα με σχετικές συμβάσεις που έχουν συναφθεί μεταξύ τους. Επίσης η ΡΑΣ σχεδιάζει κοινή εποπτική δραστηριότητα με την Ρουμανική ΕΑΑ, λόγω της δραστηριοποίησης της ρουμανικής ΣΕ GFR στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο.</p>
<p>Όρια ταχυτήτων αμαξοστοιχιών</p>	<p><u>Σχετικά με την υπέρβαση των ορίων ταχύτητας των αμαξοστοιχιών η ΡΑΣ είχε εκδώσει δύο αυστηρές συστάσεις / οδηγίες προς την ΣΕ HELLENIC TRAIN για τη συμμόρφωση των μηχανοδηγών της με τα προβλεπόμενα όρια ταχυτήτων αμαξοστοιχιών. Η HELLENIC TRAIN για το έτος 2025 έχει αυξήσει των αριθμό των δρομολογίων που και συνεχίζει να αποστέλλει στην ΡΑΣ δειγματοληπτικά σε μηνιαία βάση</u></p>

Τομείς εποπτείας ΔΥ και ΣΕ	Αιτιολογία
	αναφορές / εκθέσεις ελέγχου καταγραφής πορείας των αμαξοστοιχιών.
Κουλτούρα ασφάλειας	<p>Η 4η δέσμη μέτρων για τους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους και ιδίως η Οδηγία για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων [Οδηγία (ΕΕ) 2016/798] και αντίστοιχα το άρθρο 61 (2) του ν.4632/2019, επιβάλλει στα κράτη μέλη να προωθούν μία νοοτροπία (κουλτούρα) αμοιβαίας εμπιστοσύνης, καλής πίστης και μάθησης. Μέσω των εφαρμοζόμενων Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής καλούνται να προωθούν την προαναφερθείσα νοοτροπία, όπου το προσωπικό παροτρύνεται να συμβάλλει στην ανάπτυξη της ασφάλειας.</p> <p>Η μελέτη συμβάντων και ατυχημάτων στο Εθνικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο (ΕΣΔ) έδειξε την ανάγκη για την ανάπτυξη δεικτών παρακολούθησης κουλτούρας ασφάλειας.</p> <p><u>Η ΡΑΣ θα πραγματοποιήσει επιθεωρήσεις σχετικά με την τρόπο προώθησης και ενσωμάτωσης την κουλτούρας ασφαλείας στο προσωπικό που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα.</u></p>

8. Εποπτικές Δραστηριότητες

8.1 Τύποι εποπτικών δραστηριοτήτων

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

1. Ελέγχους (Audits) Συστημάτων Διαχείρισης (π.χ. Ασφάλειας ή Συντήρησης τροχαίου υλικού, κατά τους οποίους ελέγχεται η συμμόρφωση των ΣΕ, του ΔΥ και του ΥΣΦ με τις απαιτήσεις των οικείων Συστημάτων Διαχείρισης καθώς και η συνέχιση ικανοποίησης των σχετικών κριτηρίων του Κανονισμού (π.χ. του Παραρτήματος I&II των Κοινών Μεθόδων Ασφάλειας (ΚΜΑ)/Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 κ.α.). Οι έλεγχοι αυτοί μπορεί να οριζόντιοι εντός όλων των οργανικών μονάδων του ελεγχόμενου οργανισμού ή κάθετοι εντός μίας συγκεκριμένης οργανικής μονάδας. Οι έλεγχοι αυτοί περιλαμβάνουν: 1) πλήρεις ελέγχους, δηλαδή αξιολόγηση της εφαρμογής όλων των κριτηρίων/στοιχείων των Παραρτημάτων I και II του Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 και 2) Στοχευμένους επιμέρους ελέγχους, οι οποίοι εστιάζονται στην αξιολόγηση της εφαρμογής μεμονομένων κριτηρίων/στοιχείων των Παραρτημάτων I και II του Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762.

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

Στους Ελέγχους Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας, εντάσσονται επίσης:

- Έλεγχοι παρακολούθησης ευρημάτων προηγούμενων ελέγχων (follow-up audits) και σχετικών σχεδίων δράσης για την αντιμετώπιση των ευρημάτων αυτών.
 - Έλεγχοι κατόπιν παραπόνων επιβατών που χρησιμοποιούν το σιδηρόδρομο, τα οποία σχετίζονται με την ασφάλεια.
 - Έλεγχοι παρακολούθησης Safety-Related Applications Conditions (SRACs) και σχετικών σχεδίων δράσης για την αντιμετώπιση αυτών.
2. Επιθεωρήσεις (Inspections) οι οποίες έχουν ως σκοπό τη διαπίστωση ότι οι σιδηροδρομικοί οργανισμοί ελέγχουν και διαχειρίζονται αποτελεσματικά τους κινδύνους που σχετίζονται με τις δραστηριότητες τους. Οι επιθεωρήσεις περιλαμβάνουν:
 - ✓ Επιθεωρήσεις Στοιχείων Υποδομής (όπως π.χ. τεχνικών έργων, ισόπεδων διαβάσεων, σταθμών κ.α.) ή άλλων Περιουσιακών Στοιχείων (π.χ. τροχαίου υλικού κ.α.), σε συνδυασμό με την εφαρμογή των σχετικών απαιτήσεων των οικείων ΣΔΑ. Οι παραπάνω επιθεωρήσεις είναι προληπτικές και έχουν σκοπό τον έλεγχο του σιδηροδρομικού οργανισμού για το εφαρμοζόμενο από τον ίδιο σύστημα επιθεωρήσεων, το πρόγραμμα συντήρησης, την κατάσταση των προαναφερθέντων στοιχείων και τα κριτήρια καταλληλότητας για χρήση τους.
 - ✓ Επιθεωρήσεις Δραστηριοτήτων [όπως π.χ. η μηχανοδότηση (CabRide) από το θάλαμο μηχανοδότησης], ο έλεγχος επί των συρμών που κυκλοφορούν στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή δυνάμει του άρθρου 29 του ν. 3911/2011, η φύλαξη ισόπεδων διαβάσεων, η σύνθεση αμαξοστοιχιών κ.α.). Στις επιθεωρήσεις δραστηριοτήτων, συνήθως, παρατηρείται η τήρηση κανόνων από τον επιθεωρούμενο και ελέγχεται, μεταξύ άλλων, η συμμόρφωση των σιδηροδρομικών οργανισμών με τις απαιτήσεις των

νομοθετικών απαιτήσεων, των οικείων (Τεχνικών) Προτύπων, Κανονισμών και άλλων εταιρικών διαδικασιών, πέραν αυτών οι οποίες είναι ενταγμένες στο οικείο ΣΔΑ.

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

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

4. Εξέταση Καταγγελιών σχετιζόμενες με θέματα ασφάλειας, οι οποίες υποβάλλονται εγγράφως από τρίτους, έχοντες έννομο συμφέρον ή/και διενέργεια αυτεπάγγελτων ερευνών επί θεμάτων τα οποία εμπίπτουν στις αρμοδιότητες της ΡΑΣ ως ΕΑΑ για τους σιδηροδρόμους, σύμφωνα με τα άρθρα 6 και 5, αντίστοιχα, του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής (Β' 2913/05-07-2021). Σύμφωνα με την πολιτική της ΡΑΣ, οι καταγγελίες πολιτών/φυσικών προσώπων ή οργανισμών οι οποίες σχετίζονται με την ασφάλεια εξετάζονται από αρμόδιους επιθεωρητές, οι οποίοι διερευνούν τις καταγγελίες ξεκινώντας διαβουλεύσεις με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη και μπορούν κατά την κρίση της Ολομέλειας της Αρχής να διενεργούν, επίσης, σχετική επιθεώρηση. Ανάλογα της σοβαρότητας των καταγγελιών ή/και των αυτεπάγγελτων ερευνών, δύναται να ενεργοποιηθεί η διαδικασία ακρόασης σύμφωνα με τις προβλέψεις του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής (Β' 2913/05-07-2021).

8.2 Αποτελέσματα Εποπτικών Δραστηριοτήτων

Οι εποπτικές δραστηριότητες μπορεί να διαπιστώσουν μη τήρηση του νομοθετικού και κανονιστικού πλαισίου ή των κριτηρίων που αφορούν στο ΣΔΑ. Η παρέκκλιση αυτή, αναλόγως της σοβαρότητάς της, υπόκειται σε διαβαθμίσεις. Σύμφωνα με το ISO 9000:2015, 3.6.9 ως «μη συμμόρφωση» αναφέρεται η μη ικανοποίηση μίας απαίτησης.

Είδη παρεκκλίσεων:

Σημείο που έχει επιτευχθεί ή/και που είναι υπό έλεγχο	Διαπίστωση σε σημαντικό πεδίο, της εφαρμογής από τον ελεγχόμενο φορέα (ΔΥ, ΣΕ, ΥΣΦ, ...) του συνόλου ή μέρους μιας διαδικασίας σχετικής με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, σύμφωνα με το πλαίσιο ελέγχου	1
Σημείο αδυναμίας ή/και ευθραυστότητα	Διαπίστωση μιας κατάστασης που μπορεί να βελτιωθεί όσον αφορά την ασφάλεια της κυκλοφορίας των σιδηροδρόμων Η ΡΑΣ δεν παρακολουθεί συστηματικά την περαιτέρω εφαρμογή διορθωτικών μέτρων για αυτό το επίπεδο διαπίστωσης	2

Επιφύλαξη – Απόκλιση	<p>Διαπίστωση ότι η σιδηροδρομική ασφάλεια τίθεται σε κίνδυνο σε βραχυπρόθεσμο ή μακροπρόθεσμο ορίζοντα</p> <p>Αυτό το επίπεδο δεν δικαιολογεί τη λήψη άμεσων προληπτικών μέτρων, αλλά απαιτεί την εφαρμογή διορθωτικών μέτρων από τον Φορέα, εντός καθορισμένης προθεσμίας μετά από συμφωνία με την ΡΑΣ</p> <p>Η ΡΑΣ μπορεί να ζητήσει τη διαβίβαση εγγράφων που αποδεικνύουν την εφαρμογή των διορθωτικών μέτρων</p>	3
Σημαντική απόκλιση	<p>Διαπίστωση ενός σοβαρού κινδύνου, που επηρεάζει την ασφάλεια της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας και απαιτεί, ανάλογα με την περίπτωση:</p> <ul style="list-style-type: none"> τη λήψη ταχέων προληπτικών μέτρων που προτείνονται στην ΡΑΣ, εντός 72 ωρών από την κοινοποίηση την εφαρμογή διορθωτικών μέτρων 	4
Σημείο που εμποδίζει την λειτουργία (blocking point)	<p>Διαπίστωση ενός επικείμενου άμεσου κινδύνου που χαρακτηρίζεται ως απαράδεκτος για την σιδηροδρομική ασφάλεια και απαιτεί τη λήψη άμεσων μέτρων που μπορούν να φτάσουν έως την αναστολή λειτουργίας</p> <p>Τα εν λόγω μέτρα είτε αποφασίζονται και εφαρμόζονται αμέσως από τον ελεγχόμενο Φορέα, είτε επιβάλλονται από την ΡΑΣ</p> <p>Εφαρμόζονται για όλο το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την αποκατάσταση μιας αποδεκτής κατάστασης</p>	5

8.3 Τεχνικές εποπτείας

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

Οι έλεγχοι εφαρμογής των συστημάτων διαχείρισης των οργανισμών (συστημάτων διαχείρισης ασφάλειας ΣΕ & ΔΥ και συστημάτων συντήρησης ΥΣΦ) και οι επιθεωρήσεις (στοιχείων υποδομής, περιουσιακών στοιχείων και δραστηριοτήτων) πραγματοποιούνται κατά κανόνα δια ζώσης, με επιτόπιες επισκέψεις των επιθεωρητών της ΡΑΣ στις συμφωνημένες τοποθεσίες και με αλληλεπίδραση με πρόσωπα. Σ' αυτές τις περιπτώσεις, οι επιθεωρητές της ΡΑΣ εφαρμόζουν συνδυαστικά κυρίως, τις ακόλουθες τεχνικές / μεθόδους:

- Διεξαγωγή συνέντευξης με αρμόδιο προσωπικό, σε διάφορα επίπεδα του σιδηροδρομικού οργανισμού.
- Συμπλήρωση ερωτηματολογίων ή/και λιστών ελέγχου (check-lists).

- Ανασκόπηση εγγράφων (π.χ. του ΣΔΑ κ.α.) και αρχείων (κυρίως κατά την προετοιμασία εκτέλεσης της εποπτικής δραστηριότητας) με ή χωρίς την παρουσία του επιθεωρούμενου προσωπικού.
- Δειγματοληψία εγγράφων.
- Παρακολούθηση εκτελούμενου καθήκοντος (εργασίας).

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

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

9. Σχέδιο(-α) εποπτείας

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

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

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

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

Η ΡΑΣ με απόφασή της εγκρίνει και εκδίδει στις αρχές κάθε έτους Ετήσιο Σχέδιο εποπτείας για το έτος, με εισήγηση του Γενικού Διευθυντή. Το Σχέδιο εποπτείας συντάσσεται από τη ΜΑΣΔ και περιλαμβάνει τις προγραμματισμένες εποπτικές δραστηριότητες της ΡΑΣ ανά μήνα του έτους και ανά σιδηροδρομικό οργανισμό και τους απαιτούμενους πόρους για την υλοποίηση κάθε εποπτικής δραστηριότητας, τα ονόματα των επιθεωρητών και το πεδίο εφαρμογής της εποπτικής δραστηριότητας. Πέραν των προγραμματισμένων εποπτικών δραστηριοτήτων η ΡΑΣ μπορεί να υλοποιεί, επίσης, έκτακτες ή αιφνίδιες εποπτικές δραστηριότητες. Η αύξηση του αριθμού των αιφνίδιων ελέγχων αποτελεί σημαντικό στόχο της ΡΑΣ, σύμφωνα με την παρούσα Στρατηγική Εποπτείας.

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

10. Λειτουργία πληροφοριακής εφαρμογής για την διαχείριση των εποπτικών δραστηριοτήτων

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

11. Επιβολή

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

Για να διασφαλισθεί ότι οι εποπτευόμενοι σιδηροδρομικοί οργανισμοί συμμορφώνονται με την ως άνω εκ του νόμου υποχρέωσή τους, η ΡΑΣ μπορεί να λαμβάνει μέτρα επιβολής όπου ενδείκνυται, σύμφωνα με την ενότητα 5 στ) του Παραρτήματος Ι της ΚΜΑ (ΕΕ 2018/761) για την εποπτεία. Τα μέτρα επιβολής στους σιδηροδρομικούς οργανισμούς είναι ανάλογα των ενδεχομένων κινδύνων για την ασφάλεια ή της πιθανής σοβαρότητας της ενδεχόμενης μη συμμόρφωσης με τις εκ του νόμου υποχρεώσεις τους.

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

Η ΡΑΣ υποστηρίζει πλήρως την υιοθέτηση και τη χρήση του Οδηγού του ERA «Μοντέλο διαχείρισης της επιβολής της νομοθεσίας» ως ένα μέσο συμμόρφωσης της ΡΑΣ προς το άρθρο 7 (1) της ΚΜΑ για την εποπτεία (ήτοι τον τρόπο διαχείρισης και αντιμετώπισης των μη συμμορφώσεων που εντοπίζονται στο ΣΔΑ των σιδηροδρομικών οργανισμών και των παραβιάσεων της νομοθεσίας). Ο Οδηγός αυτός έχει δημοσιευθεί στην ιστοσελίδα του ERA και είναι ένα εργαλείο στη διάθεση της ΡΑΣ το οποίο χρησιμεύει ως βοήθημα στη λήψη αποφάσεων σχετικά με την επιβολή της νομοθεσίας σε περίπτωση μη συμμόρφωσης των οργανισμών προς το εθνικό ή το ενωσιακό δίκαιο. Ο συγκεκριμένος Οδηγός καλύπτει τις βασικές αρχές εποπτείας και βοηθά να επιτευχθεί συνέπεια ως προς την επιβολή των νόμων που επιτρέπουν την επιβολή προειδοποιήσεων ή κυρώσεων για τη βελτίωση ορισμένων πτυχών στο ΣΔΑ των σιδηροδρομικών οργανισμών, το οποίο είναι το εργαλείο ελέγχου των κινδύνων των οργανισμών. Ο κάθε οργανισμός πρέπει να είναι σε θέση να

κατανοήσει τους λόγους για τους οποίους επιβάλλεται κύρωση και τον τρόπο με τον οποίο μπορεί να βελτιωθεί.

Σύμφωνα με το άρθρο 5 (2.α) της ΚΜΑ για την εποπτεία, τα θέματα τα οποία προκύπτουν κατά την εκτέλεση των εποπτικών της δραστηριοτήτων της ΡΑΣ προκειμένου να αξιολογήσει την αποτελεσματική λειτουργία των οικείων ΣΔΑ, υποδιαιρούνται σύμφωνα με τα είδη παρεκκλίσεων που αναφέρονται στο κεφ. 8.2 της παρούσας Στρατηγικής.

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

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

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

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

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

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

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

ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Περιγραφή Μέτρου	Νομική Εξουσιοδότηση
Απευθύνει <u>οδηγίες</u> ή <u>συστάσεις</u> και επιβάλλει <u>κυρώσεις</u> σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 32 και 33 του ν.3891/2010.	Άρθρο 28 (17) του ν.3891/2010
Επιβάλλει <u>σύσταση για συμμόρφωση</u> σε συγκεκριμένη διάταξη της νομοθεσίας με <u>προειδοποίηση επιβολής προστίμων</u> σε περίπτωση υποτροπής.	Άρθρο 32 (2.α) του ν.3891/2010
Επιβάλλει <u>πρόστιμο</u> έως το 15% του ετήσιου κύκλου εργασιών της υπαίτιας επιχείρησης κατά την τρέχουσα ή την προηγούμενη της παράβασης χρήση. Για τον καθορισμό του προστίμου λαμβάνεται υπόψη, μεταξύ άλλων, η φύση, η σοβαρότητα και η διάρκεια της παράβασης.	Άρθρο 32 (2.β) του ν.3891/2010
Σε εξαιρετικές περιπτώσεις και όταν η Ρ.Α.Σ. έχει αποχρώσες ενδείξεις ότι η παράβαση όρων της κείμενης σιδηροδρομικής νομοθεσίας ενέχει άμεση, σοβαρή και επικείμενη απειλή για τη δημόσια ασφάλεια, τη δημόσια τάξη ή τη δημόσια υγεία ή θα προξενήσει σοβαρά οικονομικά ή λειτουργικά προβλήματα στη λειτουργία της αγοράς των σιδηροδρόμων, μπορεί να λαμβάνει <u>έκτακτα προσωρινά μέτρα</u> 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 <u>διοικητικό πρόστιμο</u> 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.	Άρθρο 32 (7) του ν.3891/2010

ΕΙΔΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Περιγραφή Μέτρου	Νομική Εξουσιοδότηση
Αν η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων κρίνει ότι κάτοχος ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας δεν πληροί πλέον τους όρους πιστοποίησης, <u>ζητεί</u> από τον Οργανισμό <u>να περιορίσει ή να ανακαλέσει το εν λόγω πιστοποιητικό</u> . Σε περίπτωση διαφωνίας	Άρθρο 69 (5) του ν.4632/2019, «Εποπτεία»

Περιγραφή Μέτρου	Νομική Εξουσιοδότηση
<p>μεταξύ του Οργανισμού και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, εφαρμόζεται η διαδικασία διαιτησίας που αναφέρεται στην παράγραφο 7 του άρθρου 62. Αν από την εν λόγω διαδικασία διαιτησίας προκύψει ότι το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας δεν πρέπει ούτε να περιοριστεί ούτε να ανακληθεί, αναστέλλονται τα προσωρινά μέτρα ασφάλειας που αναφέρονται στην παράγραφο 6 του παρόντος άρθρου. Όταν η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει εκδώσει η ίδια το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας, σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 62, <u>μπορεί να περιορίζει ή να ανακαλεί το πιστοποιητικό</u> με αιτιολογημένη απόφαση και ενημερώνει σχετικά τον Οργανισμό. Ο κάτοχος ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας, του οποίου το πιστοποιητικό περιορίστηκε ή ανακλήθηκε, είτε από τον Οργανισμό είτε από την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, έχει σχετικό δικαίωμα προσφυγής σύμφωνα με την παράγραφο 11 του άρθρου 62.</p>	
<p>Αν, κατά τη διενέργεια της εποπτείας, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εντοπίσει σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια, μπορεί ανά πάσα στιγμή <u>να εφαρμόσει προσωρινά μέτρα ασφάλειας</u>, ιδίως <u>άμεσο περιορισμό ή αναστολή των σχετικών δραστηριοτήτων</u>. Αν το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας έχει εκδοθεί από τον Οργανισμό, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ενημερώνει αμελλητί τον Οργανισμό και παρέχει στοιχεία που τεκμηριώνουν την απόφασή της.</p>	Άρθρο 69 (6) του ν.4632/2019, «Εποπτεία»
<p>Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί <u>να απευθύνει προειδοποιήσεις</u> προς τον διαχειριστή υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης αυτών με τις υποχρεώσεις τους, όπως αυτές αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.</p>	Άρθρο 69 (10) του ν.4632/2019, «Εποπτεία»
<p>Στις περιπτώσεις παραβάσεων των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται στο δεύτερο μέρος του παρόντος νόμου, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της και ύστερα από προηγούμενη κλήση για παροχή εξηγήσεων των ενδιαφερομένων, μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Β' 3080/2013), <u>να επιβάλλει διοικητικές κυρώσεις</u> στο Διαχειριστή Υποδομής, στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και στον υπεύθυνο φορέα συντήρησης. Οι διοικητικές κυρώσεις είναι οι εξής:</p> <p>α) για τη μη θέσπιση συστήματος διαχείρισης ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων επιβάλλεται πρόστιμο πενήντα χιλιάδες(50.000) ευρώ,</p>	Άρθρο 79 (1) του ν.4632/2019, «Κυρώσεις»

Περιγραφή Μέτρου	Νομική Εξουσιοδότηση
<p>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 <u>επιβάλλεται πρόστιμο</u> δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ,</p> <p>γ) για τη μη αποστολή στοιχείων που ζητούνται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων προς εκπλήρωση των καθηκόντων της <u>επιβάλλεται πρόστιμο</u> χίλια (1.000) ευρώ,</p> <p>δ) για τη μη θέσπιση συστήματος συντήρησης ή τη μη πιστοποίηση του υπεύθυνου φορέα για τη συντήρηση <u>επιβάλλεται πρόστιμο</u> πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ,</p> <p>ε) για τη μη υποβολή ή εκπρόθεσμη υποβολή της έκθεσης ασφάλειας της παραγράφου 6 του άρθρου 61 στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων <u>επιβάλλεται πρόστιμο</u> πέντε χιλιάδες (5.000) ευρώ,</p> <p>στ) για τη μη συμμόρφωση στο άρθρο 65 <u>επιβάλλεται πρόστιμο</u> είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ,</p> <p>ζ) για τη μη ενημέρωση Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων ή της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων για σιδηροδρομικά συμβάντα και ατυχήματα <u>επιβάλλεται πρόστιμο</u> δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ,</p> <p>η) για τη μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις με το οικείο σύστημα διαχείρισης ασφάλειας του Διαχειριστή Υποδομής και των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων <u>επιβάλλεται πρόστιμο</u> είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ,</p> <p>θ) για τη μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις με το οικείο σύστημα συντήρησης του υπεύθυνου φορέα για τη συντήρηση <u>επιβάλλεται πρόστιμο</u> είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ.</p>	
<p>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 <u>επιβάλλεται πρόστιμο</u> το οποίο δεν υπερβαίνει αθροιστικά το ποσό των εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ.</p>	<p>Άρθρο 79 (2) του ν.4632/2019, «Κυρώσεις»</p>
<p>Στις περιπτώσεις υποτροπής το επιβληθέν πρόστιμο διπλασιάζεται και ανακαλείται για έναν (1) έως τρεις (3) μήνες το πιστοποιητικό ασφάλειας ή η έγκριση ασφάλειας.</p>	<p>Άρθρο 79 (3) του ν.4632/2019, «Κυρώσεις»</p>
<p>Για τον καθορισμό του προστίμου λαμβάνεται υπόψη, μεταξύ άλλων, η φύση, η σοβαρότητα και η διάρκεια της παράβασης.</p>	<p>Άρθρο 79 (4) του ν.4632/2019, «Κυρώσεις»</p>

Περιγραφή Μέτρου	Νομική Εξουσιοδότηση
Οι πιο πάνω αναφερόμενες διοικητικές κυρώσεις επιβάλλονται πέραν των οποιωνδήποτε ποινικών, αστικών ή άλλων κυρώσεων που προβλέπονται από άλλες διατάξεις. Τα πρόστιμα εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα περί Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων και αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού.	Άρθρο 79 (5) του ν.4632/2019, «Κυρώσεις»
Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος των διοικητικών κυρώσεων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.	Άρθρο 79 (6) του ν.4632/2019, «Κυρώσεις»
Η Αρχή διενεργεί έλεγχο στους συρμούς που κυκλοφορούν στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή.	Άρθρο 29 (1) του ν.3911/2011, «Έλεγχοι από την Αρχή και Κυρώσεις»
<p>Εάν κατά τη διενέργεια του ανωτέρω ελέγχου διαπιστωθεί ότι ο μηχανοδηγός:</p> <p>α) δεν κατέχει άδεια μηχανοδηγού,</p> <p>β) δεν κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό για το τροχαίο υλικό και την υποδομή που χρησιμοποιεί,</p> <p>γ) δεν κατέχει τα νόμιμα έγγραφα πιστοποίησης μηχανοδηγών τρίτων, εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, χωρών για διασυνοριακές μεταφορές σύμφωνα με το άρθρο 8,</p> <p>δ) οδηγεί χωρίς ισχύουσα άδεια ή πιστοποιητικό ή με άδεια ή πιστοποιητικό που έχει αφαιρεθεί ή ανακληθεί,</p> <p>ε) κατέχει ή χρησιμοποιεί πλαστή ή παραποιημένη άδεια μηχανοδηγού,</p> <p>στ) κατέχει ή χρησιμοποιεί πλαστό ή παραποιημένο πιστοποιητικό,</p> <p>ζ) έχει παραχωρήσει την οδήγηση σε πρόσωπο χωρίς άδεια ή πιστοποιητικό ή που του έχουν αφαιρεθεί τα στοιχεία αυτά,</p> <p>η) οδηγεί υπό την επίδραση αλκοόλ, με συγκέντρωση στο αίμα (εκπνεόμενο αέρα): άνω των 0,20g/l (0.10 mg/l). Τα εν λόγω όρια συγκεντρώσεων μπορεί να αναπροσαρμόζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του συναρμόδιου Υπουργού, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως,</p> <p>θ) οδηγεί κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου 4 παράγραφος 2,</p>	Άρθρο 29 (2) του ν.3911/2011, «Έλεγχοι από την Αρχή και Κυρώσεις»

Περιγραφή Μέτρου	Νομική Εξουσιοδότηση
<p><u>επιβάλλεται πρόστιμο στον διαχειριστή υποδομής ή στη σιδηροδρομική επιχείρηση</u>, κατά περίπτωση, ποσού πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ για τις περιπτώσεις ε', στ' και η' και ποσού τριάντα χιλιάδες (30.000) ευρώ για τις λοιπές περιπτώσεις, καθώς και πρόστιμο στον μηχανοδηγό ποσού πέντε χιλιάδες (5.000) ευρώ για τις περιπτώσεις ε', στ' και η' και τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ για τις λοιπές περιπτώσεις.</p> <p>Ειδικότερα στην περίπτωση η' αν διαπιστωθεί ότι ο μηχανοδηγός οδηγεί υπό την επίδραση αλκοόλ, με συγκέντρωση στο αίμα (εκπνεόμενο αέρα), άνω των 0,80g/l (0.40 mg/l), επιπρόσθετα της επιβολής προστίμου αναστέλλεται η άδεια του μηχανοδηγού για έξι (6) μήνες και σε περίπτωση υποτροπής η άδεια ανακαλείται οριστικά.</p>	
<p>Η επιβολή του προστίμου της προηγούμενης παραγράφου γίνεται με πράξη του διενεργούντα τον έλεγχο, την οποία συντάσσει επί τόπου.</p> <p>Αντίγραφο της πράξης επιβολής προστίμου με πρόσκληση στον παραβάτη ή τους παραβάτες για πληρωμή του προστίμου εντός είκοσι (20) ημερών διαβιβάζεται στην αρμόδια Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία (Δ.Ο.Υ.) για βεβαίωση.</p> <p>Τα πρόστιμα εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα περί Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων και αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού.</p>	<p>Άρθρο 29 (3) του ν.3911/2011, «Έλεγχοι από την Αρχή και Κυρώσεις»</p>
<p>Στις περιπτώσεις της παραγράφου 2 <u>ο μηχανοδηγός</u>, παράλληλα και ανεξάρτητα από τις λοιπές κυρώσεις τιμωρείται και με ποινική κύρωση ως εξής:</p> <p>(α) στις περιπτώσεις α', β' γ', δ', ζ' και θ' με φυλάκιση τουλάχιστον τριών (3) μηνών,</p> <p>(β) στις περιπτώσεις ε' και στ' με τις ποινές του άρθρου 216 του Ποινικού Κώδικα,</p> <p>(γ) στην περίπτωση η' με φυλάκιση τουλάχιστον δύο (2) μηνών εάν οδηγεί υπό την επίδραση αλκοόλ, με συγκέντρωση στο αίμα (εκπνεόμενο αέρα) άνω των 0,20g/l (0.10 mg/l) και με φυλάκιση τουλάχιστον τεσσάρων (4) μηνών εάν οδηγεί υπό την επίδραση αλκοόλ, με συγκέντρωση στο αίμα (εκπνεόμενο αέρα), άνω των 0,80g/l (0.40 mg/l), ενώ σε περίπτωση υποτροπής τα ελάχιστα όρια φυλάκισης για την παρούσα περίπτωση διπλασιάζονται.</p>	<p>Άρθρο 29 (4) του ν.3911/2011, «Έλεγχοι από την Αρχή και Κυρώσεις»</p>
<p>Η Αρχή είναι αρμόδια για τη διενέργεια έρευνας σχετικά με την τήρηση των διατάξεων του παρόντος νόμου από τους μηχανοδηγούς, τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τους</p>	<p>Άρθρο 29 (5) του ν.3911/2011, «Έλεγχοι</p>

Περιγραφή Μέτρου	Νομική Εξουσιοδότηση
<p>διαχειριστές υποδομής, τους εξεταστές και τα εκπαιδευτικά κέντρα.</p> <p>Εάν διαπιστωθεί κατά τους ελέγχους ότι:</p> <p>α) δεν τηρήθηκε η σύμφωνα με την παράγραφο 6 του άρθρου 23 υποχρέωση διαχειριστή υποδομής,</p> <p>β) δεν τηρούνται τα κριτήρια με τα οποία έγινε η αναγνώριση εκπαιδευτικού κέντρου σύμφωνα με το άρθρο 23,</p> <p>γ) δεν τηρείται η διάρκεια εκπαίδευσης σύμφωνα με το άρθρο 23,</p> <p>δ) δεν τηρούνται τα κριτήρια για τους εξεταστές σύμφωνα με το άρθρο 25,</p> <p>ε) δεν τηρούνται οι περιοδικές ιατρικές εξετάσεις και δοκιμασίες σύμφωνα με το άρθρο 16,</p> <p>στ) δεν έχει ενημερωθεί η Αρχή για παύση εργασίας μηχανοδηγού σύμφωνα με το άρθρο 17,</p> <p>ζ) δεν τηρείται η διαδικασία παρακολούθησης μηχανοδηγών σύμφωνα με το άρθρο 18,</p> <p>η) δεν τηρείται η διαδικασία έκδοσης πιστοποιητικών σύμφωνα με το άρθρο 15,</p> <p>θ) δεν τηρείται μητρώο των πιστοποιητικών σύμφωνα με το άρθρο 22,</p> <p>συντάσσεται έκθεση και δύναται, με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της, η Αρχή <u>να επιβάλει στη σιδηροδρομική επιχείρηση ή στον διαχειριστή υποδομής τις παρακάτω κυρώσεις:</u></p> <p>(i) <u>σύσταση</u> για συμμόρφωση προς τις συγκεκριμένες διατάξεις της νομοθεσίας <u>με προειδοποίηση επιβολής κυρώσεων</u> σε περίπτωση υποτροπής και</p> <p>(ii) σε περίπτωση υποτροπής, <u>πρόστιμο</u> δεκαπέντε χιλιάδες (15.000) ευρώ για την περίπτωση στ', τριάντα χιλιάδων (30.000) ευρώ για την περίπτωση γ', πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ για τις περιπτώσεις β', δ' και ζ', εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ για τις περιπτώσεις ε', η' και θ' και εκατόν πενήντα χιλιάδων (150.000) ευρώ για την περίπτωση α'.</p>	<p>από την Αρχή και Κυρώσεις»</p>
<p>Η επιβολή του προστίμου της προηγούμενης παραγράφου γίνεται με πράξη της Αρχής. Αντίγραφο της πράξης επιβολής προστίμου με πρόσκληση στον παραβάτη ή τους παραβάτες για πληρωμή του προστίμου εντός είκοσι (20) ημερών διαβιβάζεται</p>	<p>Άρθρο 29 (6) του ν.3911/2011, «Έλεγχοι από την Αρχή και Κυρώσεις»</p>

Περιγραφή Μέτρου	Νομική Εξουσιοδότηση
<p>στην αρμόδια Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία (Δ.Ο.Υ.) για βεβαίωση.</p> <p>Τα πρόστιμα εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα περί Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων και αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού.</p>	
<p>Εάν η Αρχή διαπιστώσει με οποιονδήποτε τρόπο ότι μηχανοδηγός δεν πληροί πλέον μία ή περισσότερες από τις απαιτούμενες προϋποθέσεις που προβλέπει ο παρών νόμος ή, κατά περίπτωση, η Οδηγία 2007/59/ΕΚ για την απόκτηση άδειας μηχανοδηγού και πιστοποιητικού αντίστοιχα, λαμβάνει τα ακόλουθα μέτρα:</p> <p>α) Εφόσον πρόκειται για άδεια εκδοθείσα από την Αρχή:</p> <p>Η Αρχή <u>αναστέλλει ή ανακαλεί αμέσως την άδεια</u> με αιτιολογημένη απόφασή της. Η αναστολή ή ανάκληση αποφασίζεται ανάλογα με το μέγεθος των προβλημάτων που δημιουργούνται για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.</p> <p>Η Αρχή αποστέλλει την απόφασή της στον ενδιαφερόμενο μηχανοδηγό και τον εργοδότη του, ενημερώνοντάς τους για το δικαίωμα προσφυγής σύμφωνα με το άρθρο 21. Η Αρχή στην απόφαση αυτή αναφέρει και τη διαδικασία για την ανάκτηση της άδειας.</p> <p>β) Εφόσον πρόκειται για άδεια εκδοθείσα από αρμόδια αρχή άλλου κράτους - μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης:</p> <p>Η Αρχή επικοινωνεί με αυτήν και της <u>υποβάλλει αιτιολογημένο αίτημα είτε για τη διεξαγωγή περαιτέρω επιθεώρησης είτε για την αναστολή ή ανάκληση της άδειας μηχανοδηγού</u>. Η Αρχή ενημερώνει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τις λοιπές αρμόδιες αρχές για το αίτημά της. Η Αρχή μπορεί να απαγορεύει στους μηχανοδηγούς να εργάζονται στην Ελλάδα μέχρι να της κοινοποιηθεί η απόφαση της εκδούσας αρχής.</p> <p>γ) Εφόσον πρόκειται για πιστοποιητικό:</p> <p>Η Αρχή επικοινωνεί με την σιδηροδρομική επιχείρηση ή το διαχειριστή υποδομής που έχει εκδώσει το πιστοποιητικό αυτό και <u>ζητεί είτε τη διενέργεια περαιτέρω επιθεώρησης είτε την αναστολή ή ανάκληση του πιστοποιητικού</u>.</p> <p>Η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής υποδομής που έχει εκδώσει το πιστοποιητικό αυτό λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα, όπως ενδεικτικώς, αναστολή ή ανάκληση του πιστοποιητικού ή υποβολή του μηχανοδηγού σε ελέγχους του άρθρου 16, και ενημερώνει την Αρχή εντός τεσσάρων εβδομάδων. Η Αρχή</p>	<p>Άρθρο 29 (8) του ν.3911/2011, «Έλεγχοι από την Αρχή και Κυρώσεις»</p>

Περιγραφή Μέτρου	Νομική Εξουσιοδότηση
<p><u>μπορεί να απαγορεύει στους μηχανοδηγούς να εργάζονται στην Ελλάδα</u> μέχρι να της κοινοποιηθεί η έκθεση της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή διαχειριστή υποδομής που εξέδωσε το πιστοποιητικό και ενημερώνει σχετικά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τις λοιπές αρμόδιες αρχές.</p>	
<p>Σε κάθε περίπτωση, εάν η Αρχή κρίνει ότι συγκεκριμένος μηχανοδηγός συνιστά σοβαρή απειλή για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, <u>μπορεί να ζητήσει από το διαχειριστή υποδομής να ακινητοποιήσει το συρμό, μέχρι να αντικατασταθεί ο οδηγός με μηχανοδηγό που κατέχει ισχύουσα άδεια και πιστοποιητικό</u> ή να λάβει κάθε άλλο απαιτούμενο κατά την κρίση της Αρχής μέτρο. Το αίτημα για την ακινητοποίηση του συρμού από τον ελεγκτή απευθύνεται τηλεφωνικά προς τον υπεύθυνο του πλησιέστερου σιδηροδρομικού σταθμού και προς τους υπεύθυνους ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής και της σιδηροδρομικής επιχείρησης. Η Αρχή ενημερώνει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τις λοιπές αρμόδιες αρχές, κατά την έννοια του άρθρου 3 της Οδηγίας 2007/59/ΕΚ για κάθε τέτοια απόφαση.</p>	<p>Άρθρο 29 (9) του ν.3911/2011, «Έλεγχοι από την Αρχή και Κυρώσεις»</p>

Παράρτημα 1 – Περιγραφή Ρόλου Εργασίας : Επιθεωρητής - Εποπτεία

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

	Σύνταξη	Έλεγχος	Έγκριση
Όνομα			
Ιδιότητα			
Ημερομηνία			
Υπογραφή			

Έκδοση	Ημερομηνία	Παρατηρήσεις

1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΡΟΛΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

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

2. ΓΕΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΘΕΣΗΣ

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

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

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

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

3. ΒΑΣΙΚΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΚΑΙ ΥΠΕΥΘΥΝΟΤΗΤΕΣ

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

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

4. ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΠΡΟΣΩΝΤΑ ΚΑΙ ΔΕΞΙΟΤΗΤΕΣ

Σπουδές / Εκπαίδευση	
Δίπλωμα Μηχανικού ΠΕ ή Πτυχίο Μηχανικού ΤΕ	
Επιθυμητός Τίτλος Μεταπτυχιακών Σπουδών	
Πιστοποιητικό επιτυχούς παρακολούθησης εκπαιδευτικού προγράμματος «Επικεφαλής Επιθεωρητής / Επιθεωρητής Συστημάτων Διαχείρισης», το οποίο ανανεώνει κάθε πέντε (5) έτη ή εναλλακτικά κάθε φορά που αναθεωρείται το σχετικό Πρότυπο Συστήματος Διαχείρισης.	
Δεξιότητα	Εξήγηση
Γνώσεις	
Κανονιστικό πλαίσιο της ΕΕ για τους Σιδηροδρόμους	<ul style="list-style-type: none"> • Αντιλαμβάνεται τον σκοπό του σιδηροδρομικού κανονιστικού πλαισίου της ΕΕ και τον ρόλο που διαδραματίζει η πιστοποίηση στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων. • Επιδεικνύει γνώση και κατανόηση της ευρωπαϊκής προσέγγισης. • Γνωρίζει γιατί πραγματοποιείται η πιστοποίηση και σε τι χρησιμεύει. • Κατανοεί τη σύνδεση μεταξύ πιστοποίησης και εποπτείας.

ΣΔΑ (ή άλλα παρόμοια Συστήματα Διαχείρισης)	<ul style="list-style-type: none"> • Επιδεικνύει κατανόηση των Συστημάτων Διαχείρισης της Ασφάλειας (ΣΔΑ) μέσω επιθεώρησης, ελέγχου ή αξιολόγησης. • Γνωρίζει πώς ένα ΣΔΑ ή ένα παρόμοιο Σύστημα Διαχείρισης (π.χ. Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας) ελέγχει τους κινδύνους εντός ενός σιδηροδρομικού πλαισίου ή τομέα με παρόμοιες επιχειρησιακές και τεχνικές προκλήσεις. • Εκπαιδεύεται συνεχώς, υποχρεωτικά κάθε δύο (2) έτη, σε αντικείμενο που σχετίζεται με τα εφαρμοζόμενα ΣΔΑ των ΣΕ και ΔΥ
Αρχές, τεχνικές και εργαλεία εποπτείας	<ul style="list-style-type: none"> • Κατανοεί τι είναι η εποπτεία και πώς ασκείται από τις ΕΑΑ στην πράξη, καθώς και πώς χρησιμεύει στη διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης. • Αντιλαμβάνεται τη δυναμική σχέση μεταξύ της διαδικασίας πιστοποίησης και εποπτείας.
Λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος	<ul style="list-style-type: none"> • Κατανοεί τη σχέση μεταξύ των τεχνικών πτυχών, των ατόμων και της οργάνωσης του σιδηροδρομικού συστήματος. Σε αυτά πρέπει να συμπεριλαμβάνεται μια στοιχειώδης κατανόηση της υποδομής, του τροχαίου υλικού, των λειτουργιών και της διαχείρισης περιουσιακών στοιχείων, κατά περίπτωση.
Πρότυπα Επιθεώρησης	<ul style="list-style-type: none"> • Γνωρίζει και εφαρμόζει στην πράξη τα κατάλληλα και ισχύοντα πρότυπα επιθεώρησης κατά την εκτέλεση των εποπτικών δραστηριοτήτων που αναλαμβάνει.
Εμπειρία	
3-ετής επαγγελματική εμπειρία στο σιδηροδρομικό τομέα, αποκτηθείσα μετά το πέρας των σπουδών του	
Εποπτεία	<ul style="list-style-type: none"> • Κατανόηση της αξιολόγησης κινδύνου και του τρόπου με τον οποίο συμβάλλει στον έλεγχο των κινδύνων μέσω του ρόλου της στο ΣΔΑ. • Συμμετέχει ως παρατηρητής σε τρεις (3) συνολικά ελέγχους/επιθεωρήσεις που διενεργούνται από τη ΡΑΣ, πριν αναλάβει καθήκοντα εποπτείας.
Αξιολόγηση	<ul style="list-style-type: none"> • Κατανοεί τη σύνδεση μεταξύ πιστοποίησης και εποπτείας.
ΣΔΑ (ή άλλα παρόμοια Συστήματα Διαχείρισης)	<ul style="list-style-type: none"> • Επιθυμητή εμπειρία στο σχεδιασμό ή την ανάπτυξη ή την αξιολόγηση ή την πιστοποίηση ή την παρακολούθηση /

	επιθεώρηση της εφαρμογής συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας ή παρόμοιου συστήματος διαχείρισης στον σιδηροδρομικό τομέα ή συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας σε τομέα με ισοδύναμες επιχειρησιακές και τεχνικές προκλήσεις.
Δεξιότητες συνέντευξης	<ul style="list-style-type: none"> Επιδεικνύει εμπειρία σε σχέση με διάφορες δεξιότητες συνέντευξης όπως ερωτήσεις ανοικτού και κλειστού τύπου. Είναι σε θέση να επικοινωνεί με τον ερωτηθέντα σε όλα τα επίπεδα και να τον κάνει να νιώθει άνετα.
Γλωσσικές Δεξιότητες	
Καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας	Επίπεδο B2 σε κατανόηση, ομιλία και γραφή
Επιθυμητή η γνώση δεύτερης ξένης γλώσσας της ΕΕ (κατά προτίμηση της γαλλικής ή/και της γερμανικής γλώσσας)	Επίπεδο B2 σε κατανόηση, ομιλία και γραφή
Δεξιότητες Πληροφορικής	
Χειρισμός Η/Υ	Συνήθεις εφαρμογές γραφείου
Μη τεχνικές δεξιότητες / Προσωπικά Χαρακτηριστικά	
Κατάλληλο επίπεδο κριτικής ανάλυσης	<p>Το να έχει κάποιος κριτικό πνεύμα δεν σημαίνει ότι είναι απλώς αρνητικός ή ότι επισημαίνει ποιο είναι το πρόβλημα σε σχέση με μια κατάσταση· σημαίνει ότι είναι πλήρως ενημερωμένος και σε θέση να υποστηρίξει μια εμπεριστατωμένη ανάλυση και αξιολόγηση.</p> <p>Η ύπαρξη κατάλληλου επιπέδου κριτικής ανάλυσης (ή κριτικής σκέψης) μπορεί να περιλαμβάνει συμπεριφορές όπως οι εξής:</p> <ul style="list-style-type: none"> Σκέφτεται προσεκτικά τι διαβάζει και γιατί: κρίνει ποιοι πόροι είναι αξιόπιστοι, προβληματίζεται και αναπτύσσει τεχνικές αναζήτησης, όχι μόνο ψάχνοντας και διαβάζοντας τα προφανή ή/και τα πρώτα πράγματα που συναντάει Αμφισβητεί και ελέγχει αυτά που διαβάζει: αιτιολογούνται οι απόψεις και οι ιδέες του συγγραφέα; Γιατί – ή γιατί όχι; Αναζητά συνδέσεις (ή διαφορές), και διαμορφώνει τα δικά του επιχειρήματα τα οποία συνοδεύονται από μια σειρά προσεκτικά εξεταζόμενων απόψεων, και δεν επαναλαμβάνει απλώς τις ιδέες άλλων

	<ul style="list-style-type: none"> • Είναι περίεργος και θέτει ενδιαφέρουσες ερωτήσεις – για τους άλλους, και για τον ίδιο • Εντοπίζει και αμφισβητεί πιθανή μεροληψία, διαστρεβλωμένες απόψεις, προκαταλήψεις, και συμφέροντα– στην εργασία των άλλων, καθώς και στον δικό του τρόπο σκέψης • Αμφισβητεί ιδέες - κατά περίπτωση, και με βάση αξιόπιστα στοιχεία • Αναζητεί κενά, και προτείνει νέες ή διαφορετικές λύσεις • Προβληματίζεται και προσαρμόζει τη δική του επαγγελματική πρακτική με βάση τις αναπτυσσόμενες γνώσεις του
Ανάλυση και επίλυση προβλημάτων	<ul style="list-style-type: none"> • Αμφισβητεί υποθέσεις • Ανεξάρτητη βούληση • Ευρύτητα σκέψης • Γνωρίζει τα όρια της γνώσης/εμπειρίας των άλλων • Εντοπίζει σημαντικά στοιχεία σε περίπλοκα ζητήματα • Αναπτύσσει δημιουργικές και πρακτικές λύσεις σε συνεργασία με τον αιτούντα • Χρησιμοποιεί τεχνικές αντιμετώπισης προβλημάτων • Είναι σε θέση να διαχειρίζεται μεγάλο όγκο πληροφοριών • Χρησιμοποιεί τεχνικές για την προώθηση της δημιουργικής επίλυσης προβλημάτων • Γνωρίζει τον τρόπο συλλογής των κατάλληλων πληροφοριών
Επικοινωνία	<ul style="list-style-type: none"> • Κατανόηση, λαμβάνει υπόψη την οπτική γωνία των άλλων και κατανοεί τα κίνητρά τους • Επικοινωνεί κατά τρόπο σαφή και ακριβή, τόσο προφορικά όσο και γραπτά • Γνώση τεχνικών εκφώνησης λόγων • Γνωρίζει πώς να προσεγγίζει το κοινό • Χρησιμοποιεί τεχνικές πειθούς, επιρροής, διαπραγμάτευσης και διευκόλυνσης
Ομαδική εργασία / Συνεργασία με άλλους	<ul style="list-style-type: none"> • Εργάζεται σε συνεργασία με άλλους στο πλαίσιο ομάδας και σε διατομεακή βάση • Σέβεται τις ατομικές διαφορές των συνεργατών του

	<ul style="list-style-type: none"> • Εργάζεται αποτελεσματικά στο πλαίσιο ομάδας • Σέβεται τους ρόλους στο πλαίσιο της ομάδας • Εργάζεται σε διατομεακή βάση • Γνωρίζει πώς να υποστηρίξει τους συνεργάτες του • Γνωρίζει πώς να επωφεληθεί από τη διαφορετικότητα • Γνωρίζει πώς να επωφεληθεί από συνέργειες στο πλαίσιο της ομάδας • Γνωρίζει πώς να συνεργάζεται για την επίτευξη μεγαλύτερων στόχων και κοινού οράματος
Ποιοτική και αποτελεσματική εργασία	<ul style="list-style-type: none"> • Επιδεικνύει αντοχή • Αποφασιστικότητα • Πειθαρχία - ακολουθεί κάθε σχετικό παράδειγμα • Αναλαμβάνει προσωπική ευθύνη και λαμβάνει τις αναγκαίες πρωτοβουλίες ώστε να παρέχει εργασία υψηλής ποιότητας σύμφωνα με τις καθιερωμένες διαδικασίες • Εξισορροπεί αποτελεσματικά την ποιότητα και τις προθεσμίες • Κρίνει με αναλογικό τρόπο αν έχουν τηρηθεί οι κανόνες και οι διαδικασίες • Εστιάζει στα αποτελέσματα • Βρίσκει ρεαλιστικές λύσεις σε ζητήματα και προκλήσεις
Καθορισμός προτεραιοτήτων και οργάνωση	<ul style="list-style-type: none"> • Δίνει προτεραιότητα στα σημαντικότερα έργα • Εργάζεται κατά τρόπο ευέλικτο και οργανώνει αποτελεσματικά την εργασία του • Είναι σε θέση να χρησιμοποιεί εργαλεία και τεχνικές διαχείρισης έργων • Καθορίζει προτεραιότητες με αποτελεσματικό τρόπο • Διακρίνει το σημαντικό από το επείγον • Γνωρίζει πώς να ανταποκριθεί σε περιπτώσεις μετάθεσης προθεσμιών και στόχων • Γνωρίζει πότε και πώς να αναθέτει καθήκοντα • Γνωρίζει πώς να διασφαλίζει την επίτευξη αποτελεσμάτων υπό δύσκολες συνθήκες
Προσαρμοστικότητα	Η προσαρμοστικότητα είναι η ανταπόκριση στις αλλαγές

	<ul style="list-style-type: none">• Διατηρεί την αποδοτικότητά του υπό βαρύ φόρτο εργασίας• Διαχειρίζεται θετικά τα αδιέξοδα του οργανισμού και προσαρμόζεται σε ένα μεταβαλλόμενο εργασιακό περιβάλλον• Παραμένει ήρεμος υπό πίεση,• Διατηρεί αισιόδοξη στάση• Απαντάει στις επικρίσεις• Αντιμετωπίζει την ασάφεια
--	--

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

1.2 Παράρτημα 2 – Στρατηγική για την Επιβολή

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΟΛΗ

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

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

II. ΕΙΔΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ ΡΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΟΛΗ

II.a. Γενικό πλαίσιο

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

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

II.b. Ειδικό πλαίσιο

Στην Ελλάδα, η ΡΑΣ δύναται να επιβάλλει κυρώσεις σε οργανισμούς για παραβιάσεις του νόμου σχετικά με την ασφαλή λειτουργία των σιδηροδρόμων. Μπορεί επίσης να υπάρχουν ζητήματα επιβολής όταν υπάρχει διασυννοριακή κυκλοφορία καθώς η ΕΑΑ σε κάθε κράτος μέλος λειτουργεί με διαφορετικό νομικό πλαίσιο με διαφορετικές εξουσίες παρέμβασης για την επιβολή βελτιώσεων ασφαλείας.

Η ΡΑΣ καταβάλλει προσπάθεια να διεξάγει την εποπτεία, συμπεριλαμβανομένων των δραστηριοτήτων επιβολής της νομοθεσίας, με συνεπή και δίκαιο τρόπο. Η εκτίμηση του κινδύνου

και η συμμόρφωση με την ελληνική νομοθεσία ποικίλλει. Κατά την αξιολόγηση και τον έλεγχο της νομικής συμμόρφωσης, δεν συμβαίνει πάντοτε οι μη συμμορφώσεις να μπορούν να προσδιοριστούν με σαφήνεια. Επιπλέον, συχνά συμβαίνει ότι κατά τη διάρκεια της εποπτείας εντοπίζονται διάφορες ελλείψεις ποικίλης σοβαρότητας. Το κατά πόσον ένας νόμος έχει παραβιαστεί, ποιοι οργανισμοί ή πρόσωπα πρέπει να θεωρηθούν υπεύθυνοι και πώς να αποκατασταθούν τυχόν παραβιάσεις ή παραβιάσεις του νόμου ενέχει σημαντικές δυσκολίες.

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

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

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

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

Ορισμένες νομικές απαιτήσεις είναι σε μεγάλο βαθμό διοικητικές εκ φύσεως και δεν επηρεάζουν άμεσα τον κίνδυνο. Για αυτούς τους τύπους ζητημάτων, προ της επιβολής κυρώσεων λαμβάνονται άλλους είδους μέτρα, για παράδειγμα μια επίσημη ειδοποίηση που απαιτεί διόρθωση της απόκλισης εντός καθορισμένου χρονικού πλαισίου.

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

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

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

II.c. Ειδική στρατηγική της ΡΑΣ για την επιβολή

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

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

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

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

(1) Σε περίπτωση παραβίασης διατάξεων ή έλλειψης σε θέματα ασφάλειας, ζητείται άμεση συμμόρφωση με την ισχύουσα νομοθεσία. Παράλληλα αποφασίζεται τυχόν έναρξη αυτεπάγγελτου ελέγχου ανάλογα με τη σοβαρότητα των κινδύνων. Η απόφαση αυτεπάγγελτου ελέγχου ακολουθείται από ορισμό επιτροπής ελέγχου, πόρισμα επιτροπής ελέγχου και σε περίπτωση διαπίστωσης τυχόν παραβάσεων νομοθεσίας εισήγηση προς Ολομέλεια για ακρόαση του εποπτευόμενου φορέα.

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

(3) Εάν η παράβαση δεν αποκατασταθεί και πάλι, η ΡΑΣ προβαίνει σε εισήγηση για ακρόαση των εμπλεκόμενων εποπτευόμενων φορέων για διερεύνηση τυχόν παραβάσεων νομοθεσίας με ενδεχόμενο κυρώσεων, που κυμαίνονται από 10.000 έως 100.000 ευρώ, ανάλογα με τη σοβαρότητα της παραβίασης (άρθρο 79, ν. 4632/2019).

(4) Σε περίπτωση υποτροπής, το επιβληθέν πρόστιμο διπλασιάζεται και ανακαλείται για έναν (1) έως τρεις (3) μήνες το πιστοποιητικό ασφάλειας ή η έγκριση ασφάλειας (άρθρο 79, ν. 4632/2019).

(5) Αν κατά τη διάρκεια της εποπτείας, εντοπίσει σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια, μπορεί να εφαρμόσει προσωρινά μέτρα ασφάλειας, ιδίως άμεσο περιορισμό ή αναστολή των σχετικών δραστηριοτήτων. Αν το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας έχει εκδοθεί από τον ERA, ενημερώνει αμελλητί τον Οργανισμό και παρέχει στοιχεία που τεκμηριώνουν την απόφασή της (άρθρο 69, ν.4632/2019).

Συνοψίζοντας, χρησιμοποιώντας επίσημες ειδοποιήσεις που καθορίζουν συγκεκριμένες ενέργειες και προθεσμίες ή και επιβολή κυρώσεων, η ΡΑΣ επιτυγχάνει σε σημαντικό βαθμό τη συμμόρφωση των σιδηροδρομικών οργανισμών μέχρι στιγμής.

Χρησιμοποιώντας τη διαδικασία ακρόασης και την επιβολή κυρώσεων ως το ύψιστο εργαλείο επιβολής της νομοθεσίας και των αποφάσεών της, η ΡΑΣ επιβάλλει τη συμμόρφωση των εποπτευόμενων φορέων με το ευρωπαϊκό και εθνικό πλαίσιο ασφάλειας.

1.3 Παράρτημα 3 - Ακρωνύμια

Ακρωνύμιο	Σημασία
ΑΣΙΔ	Αυτόματα Συστήματα Ισόπεδων Διαβάσεων
ΔΥ	Διαχειριστής Υποδομής
ΕΑΑ	Εθνική Αρχή Ασφάλειας
ΕΒΕΟ	Εργαστήριο Βιομηχανικής και Ενεργειακής Οικονομίας
ΕΕΣΣΤΥ	Ελληνική Εταιρία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Επιτροπή ή Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΛΑΣ	Ελληνική Αστυνομία
ΕΜΠ	Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
ΕΟΔΑΣΑΑΜ	Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών
ΕΠΑ	Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας
ΕΡΓΟΣΕ	ΕΡΓΑ ΟΣΕ
ΕΣΔ	Εθνικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο
ΚΔΑ	Κοινοί Δείκτες Ασφάλειας
ΚΕΚ	Κέντρο Εκπαίδευσης και Κατάρτισης ή Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας
ΚΜΑ	Κοινή Μέθοδος Ασφάλειας
ΚΣΑ	Κοινοί Στόχοι Ασφάλειας
ΚΥΑ	Κοινή Υπουργική Απόφαση
ΜΑΣΔ	Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας
ΟΣΕ	Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος
ΟΤΑ	Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης
ΠΑΘΕΠ	Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη - Προμαχώνας
ΠΔ	Προεδρικό Διάταγμα
ΡΑΣ	Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων
ΣΑΜΕΕ	Σύμβουλος Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων
ΣΕΑ	Σχέδια Έκτακτης Ανάγκης
ΣΔΑ	Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας
ΣΔΕ	Σύστημα Διαχείρισης Επάρκειας
ΣΔΠ	Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας
ΣΕ	Σιδηροδρομική Επιχείρηση

Ακρωνύμιο	Σημασία
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΕΛΛΑΔΟΣ ΜΑΕ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΕΛΛΑΔΟΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
ΣΚΑ	Συγκοινωνιακό Κέντρο Αχαρνών
ΣΣ	Σιδηροδρομικός Σταθμός
ΣΤΑΣΥ	Σταθερές Συγκοινωνίες
ΤΠΔ	Τεχνική Προδιαγραφή Διαλειτουργικότητας
ΤΧ	Τοπικός Χειρισμός
ΥΣΦ	Υπεύθυνος για τη Συντήρηση Φορέας
ΥΥΜ	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών
ASLP	Assessment of Safety Level and Performance
CSM	Common Safety Method
ERA	European Union Agency for Railways
ERTMS	European Railway Traffic Management System
ETCS	European Train Control System
HT	Hellenic Train
GFR	Grup Feroviar Roman
GSM-R	Global System Mobile for Railways
ISO	International Organisation for Standardization
MMM	Management Maturity Model
OHSAS	Occupational Health and Safety Assessment Series
PEARL	PIRAEUS EUROPE ASIA RAIL LOGISTICS
RID	Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail
SMS	Safety Management System

1.4 Παράρτημα 4 – Εγκρίσεις θέσης σε λειτουργία σταθερών εγκαταστάσεων και εγκρίσεις οχημάτων για διάθεση στην αγορά

ΠΙΝΑΚΑΣ 1 : ΑΙΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ ΘΕΣΗΣ ΣΕ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΣΤΑΘΕΡΩΝ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ (ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ) ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΕΚΔΟΘΕΙ ΑΠΟ ΤΗ ΡΑΣ

ΑΙΤΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΤΥΠΟΣ ΑΙΤΗΣΗΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΥΠΟΒΟΛΗΣ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΙΤΗΣΗΣ	ΑΡΙΘΜ. ΕΓΚΡΙΤΙΚΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ	ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
ΔΥ ΟΣΕ	ΡΑΣ 2495/16- 12-2021 Νέα Έγκριση	16-12-2021	Ολοκληρωμένη	ΡΑΣ 1808/05- 07-2022	Παρατρόχιος έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση, (GSM-R, φωνητική ραδιοεπικοινωνία μόνο)	«Ραδιοκάλυψη GSM-R, (φωνητική ραδιοεπικοινωνία μόνο) στα τμήματα του σιδηροδρομικού άξονα: Πειραιάς - Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας, Κιάτο - Αεροδρόμιο και των κλάδων της γραμμής Θριάσιο - Ικόνιο και Οινόη - Χαλκίδα (Α.Δ. 10012/2006/ΕΡΓΟΣΕ)» εξαιρουμένου του τμήματος Τιθορέα – Δομοκός.»
ΔΥ ΟΣΕ	ΡΑΣ 1112/20- 04-2022 Νέα Έγκριση	20-04-2022	Ολοκληρωμένη	ΡΑΣ 3205/07- 11-2022	Παρατρόχιος έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση, (ETCS επιπέδου 1)	«Προμήθεια Συστήματος γραμμής ETCS επιπέδου 1 με συναφείς υπηρεσίες», (Α.Π.10005/2007/ΕΡΓΟΣΕ) για τα τμήματα Πλατύ – ΤΧ1 (B1), ΤΧ1-ΤΧ5 (B2), ΤΧ1 – Προμαχώνας (B3) και Οινόη – Χαλκίδα (A2) »
ΔΥ ΟΣΕ	ΡΑΣ 1357/23- 05-2022 Νέα Έγκριση	23-05-2022	Ολοκληρωμένη	ΡΑΣ 2902/07- 10-2022	Παρατρόχιος έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση, (ETCS επιπέδου 1)	«Έλεγχος - χειρισμός και σηματοδότηση της σύμβασης «Κατασκευή υπολειπόμενων έργων υποδομής, επιδομής, σηματοδότησης – τηλεδιοίκησης, τηλεπικοινωνιών και Η/Μ εγκαταστάσεων σιδηροδρομικών γραμμών για τη νέα σιδηροδρομική γραμμή Κιάτο

ΑΙΤΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΤΥΠΟΣ ΑΙΤΗΣΗΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΥΠΟΒΟΛΗΣ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΙΤΗΣΗΣ	ΑΡΙΘΜ. ΕΓΚΡΙΤΙΚΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ	ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
						– Ροδοδάφνη » (Α.Σ. 715/2014 & 715/2019/ΕΡΓΟΣΕ)»
ΔΥ ΟΣΕ	ΡΑΣ 371/01-02- 2023 Νέα Έγκριση	01-02-2023	Ολοκληρωμένη	ΡΑΣ 1916/26- 06-2023	Παρατρόχιος έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση, (ETCS επιπέδου 1)	«Προμήθεια Συστήματος γραμμής ETCS επιπέδου 1 με συναφείς υπηρεσίες», (Α.Π.10005/2007/ΕΡΓΟΣΕ) για το τμήμα ΔΟΜΟΚΟΣ – ΛΑΡΙΣΑ (Α4) » Το υποσύστημα έχει καταστραφεί συνεπεία των θεομηνιών Daniel & Elias το Σεπτέμβριο 2023 και επανακατασκευάζεται.
ΔΥ ΟΣΕ	ΡΑΣ 2589/25- 08-2025	25-08-2025	Ολοκληρωμένη	ΡΑΣ 2969/30- 09-2025	Υποδομή	«Κατασκευή νέων Σιδηροδρομικών Γεφυρών του Γαλλικού Ποταμού, στη Χ.Θ. 9+184 της Σιδηροδρομικής Γραμμής, στο τμήμα από Σ.Σ. Πλατέως έως Τ.Χ.1 Θεσσαλονίκης», (Α.Σ. 673/2018/ΕΡΓΟΣΕ)

ΠΙΝΑΚΑΣ: ΑΙΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΜΕ ΕΓΚΑΤΕΣΤΗΜΕΝΟ ΕΠΟΧΟΥΜΕΝΟ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ ΕΛΕΓΧΟΥ-ΧΕΙΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ GSM-R

ΑΙΤΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΤΥΠΟΣ ΑΙΤΗΣΗΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΑΙΤΗΣΗΣ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΙΤΗΣΗΣ	ΑΡΙΘΜ. ΕΓΚΡΙΤΙΚΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ	ΤΥΠΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ
ΓΑΙΑΟΣΕ	V-2023 0320 -007 Νέα Έγκριση	20-03-2023	Ολοκληρωμένη	ΡΑΣ 2281/ 28-07-2023	[ADTRANZ CLASS 220], με εποχούμενο υποσύστημα «ΕΧΣ» – GSM-R, μέρος φωνητικής ραδιοεπικοινωνίας	927322200274
ΓΑΙΑΟΣΕ	V-2023 0320 -008 Νέα Έγκριση	20-03-2023	Ολοκληρωμένη	ΡΑΣ 2281/ 28-07-2023	[LOCOMOTIVE 120 SIEMENS] με εποχούμενο υποσύστημα «ΕΧΣ» – GSM-R, μέρος φωνητικής ραδιοεπικοινωνίας	917321200078
ΓΑΙΑΟΣΕ	V-20230206-022 Νέα Έγκριση	06-02-2023	Ολοκληρωμένη	ΡΑΣ 2280/ 28-07-2023	[INTERCITY DMU 520 (4W)], με εποχούμενο υποσύστημα «ΕΧΣ» – GSM-R, μέρος φωνητικής ραδιοεπικοινωνίας	957325201110-2118-3116-4114
ΓΑΙΑΟΣΕ	V-20230203-015 Νέα Έγκριση	03-02-2023	Ολοκληρωμένη	ΡΑΣ 2280/ 28-07-2023	[INTERCITY DMU 520 (5W)], με εποχούμενο υποσύστημα «ΕΧΣ» – GSM-R, μέρος φωνητικής ραδιοεπικοινωνίας	957325201516-1540-3546-4544-5541
ΓΑΙΑΟΣΕ	V-20230202-015 Νέα Έγκριση	02-02-2023	Ολοκληρωμένη	ΡΑΣ 2280/ 28-07-2023	[Δ/Η MLW 450], με εποχούμενο υποσύστημα «ΕΧΣ» – GSM-R, μέρος φωνητικής ραδιοεπικοινωνίας	927312554516
ΓΑΙΑΟΣΕ	V-20230202-014 Νέα Έγκριση	02-02-2023	Ολοκληρωμένη	ΡΑΣ 2280/ 28-07-2023	[Δ/Η MLW 500] με εποχούμενο υποσύστημα «ΕΧΣ» – GSM-R,	927312565033

ΑΙΤΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΤΥΠΟΣ ΑΙΤΗΣΗΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΑΙΤΗΣΗΣ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΙΤΗΣΗΣ	ΑΡΙΘΜ. ΕΓΚΡΙΤΙΚΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ	ΤΥΠΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ
					μέρος φωνητικής ραδιοεπικοινωνίας	
ΓΑΙΑΟΣΕ	V-20230729-001 Συμμόρφωση με τύπο	29-07-2023	Ολοκληρωμένη	ΡΑΣ 2361/03-08-2023	[INTERCITY DMU 520 (5W)], με εποχούμενο υποσύστημα «ΕΧΣ» – GSM-R, μέρος φωνητικής ραδιοεπικοινωνίας	957325201532-3538-4536-5533-2530 957325201524-3520-4528-5525-2522 957325202514-3512-4510-5517-2548 957325201557-3553-4551-5582-2589
ΓΑΙΑΟΣΕ	V-20230729-002 Συμμόρφωση με τύπο	29-07-2023	Ολοκληρωμένη	ΡΑΣ 2361/03-08-2023	[Δ/Η MLW 500], με εποχούμενο υποσύστημα «ΕΧΣ» – GSM-R, μέρος φωνητικής ραδιοεπικοινωνίας	927312565041 927312565066 927312565074 927312565090 927312565108
ΓΑΙΑΟΣΕ	V-20230729-003 Συμμόρφωση με τύπο	29-07-2023	Ολοκληρωμένη	ΡΑΣ 2361/03-08-2023	[Δ/Η MLW 450], με εποχούμενο υποσύστημα «ΕΧΣ» – GSM-R, μέρος φωνητικής ραδιοεπικοινωνίας	927312554524 927312554532 927312554540 927312554565 927312554581 927312554623

ΑΙΤΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΤΥΠΟΣ ΑΙΤΗΣΗΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΑΙΤΗΣΗΣ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΙΤΗΣΗΣ	ΑΡΙΘΜ. ΕΓΚΡΙΤΙΚΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ	ΤΥΠΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ
						927312554631
						927312554664
						927312554672
ΓΑΙΑΟΣΕ	V-20230729-004 Συμμόρφωση με τύπο	29-07-2023	Ολοκληρωμένη	ΡΑΣ 2361/03-08-2023	[LOCOMOTIVE 120 SIEMENS], με εποχούμενο υποσύστημα «ΕΧΣ» – GSM-R, μέρος φωνητικής ραδιοεπικοινωνίας	917321200177
						917321200201
						917321200284
ΓΑΙΑΟΣΕ	V-20230729-005 Συμμόρφωση με τύπο	29-07-2023	Ολοκληρωμένη	ΡΑΣ 2361/03-08-2023	[ADTRANZ CLASS 220 ADTRANZ CLASS 220], με εποχούμενο υποσύστημα «ΕΧΣ» – GSM-R, μέρος φωνητικής ραδιοεπικοινωνίας	927322200027
						927322200035
						927322200043
						927322200050
						927322200068
						927322200076
						927322200118
						927322200134
						927322200142
						927322200167
						927322200175
						927322200183
						927322200191

ΑΙΤΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΤΥΠΟΣ ΑΙΤΗΣΗΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΑΙΤΗΣΗΣ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΙΤΗΣΗΣ	ΑΡΙΘΜ. ΕΓΚΡΙΤΙΚΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ	ΤΥΠΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ
						927322200225
						927322200233
						927322200241
						927322200258
						927322200290
						927322200316
						927322200324
						927322200332
						927322200357

ΠΙΝΑΚΑΣ: ΑΙΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΜΕ ΕΓΚΑΤΕΣΤΗΜΕΝΟ ΕΠΟΧΟΥΜΕΝΟ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ ΕΛΕΓΧΟΥ-ΧΕΙΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ETCS LEVEL 1 ΒL2

ΑΙΤΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΤΥΠΟΣ ΑΙΤΗΣΗΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΑΙΤΗΣΗΣ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΙΤΗΣΗΣ	ΑΡΙΘΜ. ΕΓΚΡΙΤΙΚΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ	ΤΥΠΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ
ΓΑΙΑΟΣΕ	V-2022 0902 -005 Νέα Έγκριση	02-09-2022	Ολοκληρωμένη	3368/18-11- 2022	[DESIRO EMU 460, SIEMENS], με εποχούμενο υποσύστημα «ΕΧΣ» – ETCS	947324602087-1089-5080-4083-3085
ΓΑΙΑΟΣΕ	V-2022 0902 -006 Νέα Έγκριση	02-09-2022	Ολοκληρωμένη	3368/18-11- 2022	[RAIL-BUS STADLER DMU 560], με εποχούμενο υποσύστημα «ΕΧΣ» – ETCS	957325601087-2085-9080
ΓΑΙΑΟΣΕ	V-2022 0902 -007 Νέα Έγκριση	02-09-2022	Ολοκληρωμένη	3368/18-11- 2022	[INTERCITY DMU 520 (5W)], με εποχούμενο υποσύστημα «ΕΧΣ» – ETCS	957325202563-1565-4569-5566-3561
ΓΑΙΑΟΣΕ	V-2022 0902 -008 Νέα Έγκριση	02-09-2022	Ολοκληρωμένη	3368/18-11- 2022	[HELLAS SPRINTER 120 – SIEMENS], με εποχούμενο υποσύστημα «ΕΧΣ» – ETCS	917321200151
ΓΑΙΑΟΣΕ	V-2022 0902 -009 Νέα Έγκριση	02-09-2022	Ολοκληρωμένη	3368/18-11- 2022	[ADTRANZ CLASS 2000], με εποχούμενο υποσύστημα «ΕΧΣ» – ETCS	927322200340
ΓΑΙΑΟΣΕ	V-2022 0902 -010 Νέα Έγκριση	02-09-2022	Ολοκληρωμένη	3368/18-11- 2022	[MAN 2000 DMU 621], με εποχούμενο υποσύστημα «ΕΧΣ» – ETCS	957326211019-2017
ΓΑΙΑΟΣΕ	V-2022 1208 -009	08-12-2022	Ολοκληρωμένη	3942/22-12- 2022		947324601014-2012-3010-4018-5015

ΑΙΤΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΤΥΠΟΣ ΑΙΤΗΣΗΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΑΙΤΗΣΗΣ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΙΤΗΣΗΣ	ΑΡΙΘΜ. ΕΓΚΡΙΤΙΚΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ	ΤΥΠΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ
	Συμμόρφωση με τύπο				[DESIRO EMU 460, SIEMENS], με εποχούμενο υποσύστημα «ΕΧΣ» – ETCS	947324601022-2020-3028-4026-5023
						947324601030-2038-3036-4034-5031
						947324601048-2046-3044-4042-5049
						947324601055-2053-3051-4059-5056
						947324601063-2061-3069-4067-5064
						947324601097-2095-3093-4091-5098
						947324601121-2129-3127-4125-5122
						947324601204-2202-3200-4208-5205
ΓΑΙΑΟΣΕ	V-2022 1209 -009 Συμμόρφωση με τύπο	09-12-2022	Ολοκληρωμένη	3942/ 22-12-2022	[MAN 2000 DMU 621], με εποχούμενο υποσύστημα «ΕΧΣ» – ETCS	957326211027-2025
						957326211035-2033
						957326211043-2041
						957326211050-2058
						957326211076-2074
						957326211084-2082

ΑΙΤΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΤΥΠΟΣ ΑΙΤΗΣΗΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΑΙΤΗΣΗΣ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΙΤΗΣΗΣ	ΑΡΙΘΜ. ΕΓΚΡΙΤΙΚΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ	ΤΥΠΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ
						957326211092-2090
						957326211100-2108
						957326211118-2116
						957326211134-2132
						957326211142-2140
ΓΑΙΑΟΣΕ	V-2022 1209 -010 Συμμόρφωση με τύπο	09-12-2022	Ολοκληρωμένη	3942/22-12- 2022	[RAIL-BUS STADLER DMU 560], με εποχούμενο υποσύστημα «ΕΧΣ» – ETCS	957325601012-2010-9015
						957325601020-2028-9023
						957325601046-2044-9049
						957325601053-2051-9056
						957325601061-2069-9064
						957325601103-2101-9106
						957325601137-2135-9130
						957325601145-2143-9148

ΑΙΤΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΤΥΠΟΣ ΑΙΤΗΣΗΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΑΙΤΗΣΗΣ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΙΤΗΣΗΣ	ΑΡΙΘΜ. ΕΓΚΡΙΤΙΚΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ	ΤΥΠΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ
						957325601152-2150-9155
						957325601160-2168-9163

Παρατήρηση: Με την υπ. αριθμ. πρωτ. 4103/02-12-2024 Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ, οι ανωτέρω Αποφάσεις υπ. αριθμ. πρωτ. 3368/18-11-2022 και 3942/22-12-2022, τέθηκαν σε καθεστώς προσωρινής ισχύος, έως την εφαρμογή του άρθρου 7, παρ. 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και την τεκμηριωμένη απόδειξη της πλήρους λειτουργικής κατάστασης του εποχούμενου υποσυστήματος ETCS των οχημάτων.

ΠΙΝΑΚΑΣ: ΑΙΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ (ETR)

ΑΙΤΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΤΥΠΟΣ ΑΙΤΗΣΗΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΑΙΤΗΣΗΣ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΙΤΗΣΗΣ	ΑΡΙΘΜ. ΕΓΚΡΙΤΙΚΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ	ΤΥΠΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ
TRENITALIA	V-2021 0428 -006 Νέα Έγκριση	28-04-2021	Ολοκληρωμένη	ΡΑΣ 531/ 21-02-2022	ETR 470.007	93733470006-2 93735470201-4 93730470506-7 93739470407-9 93736470263-2 93736470107-1 93730470307-0 93736470264-0 93734470053-2
TRENITALIA	V-2022 0304 -006 Έγκριση Συμμόρφωσης με τύπο	04-03-2022	Ολοκληρωμένη	ΡΑΣ 876/ 24-03-2022	ETR 470.001	93733470001-3 93735470208-9 93730470501-8 93739470401-2 93736470251-7 93736470101-4 93730470301-3 93736470252-5 93734470051-6
					ETR 470.006	93733470007-0 93735470207-1 93730470507-5 93739470406-1 93736470261-6 93736470106-3 93730470306-2 93736470262-4 93734470056-5

ΑΙΤΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΤΥΠΟΣ ΑΙΤΗΣΗΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΑΙΤΗΣΗΣ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΙΤΗΣΗΣ	ΑΡΙΘΜ. ΕΓΚΡΙΤΙΚΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ	ΤΥΠΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ
					ETR 470.008	93733470008-8 93735470206-3 93730470508-3 93739470408-7 93736470265-7 93736470108-9 93730470308-8 93736470266-5 93734470058-1
TRENITALIA	V-2022 0616 -003 Έγκριση Συμμόρφωσης με τύπο	16-06-2022	Ολοκληρωμένη	ΡΑΣ 1839/ 08-07-2022	ETR 470.004	93733470004-7 93735470204-8 93730470504-2 93739470404-6 93736470257-4 93736470104-8 93730470304-7 93736470258-2 93734470054-0