



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ



ρυθμιστική αρχή
σιδηροδρόμων
regulatory
authority
for railways

ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ | 2024

ΕΘΝΙΚΗ ΑΡΧΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Δεκέμβριος 2025

Περιεχόμενα

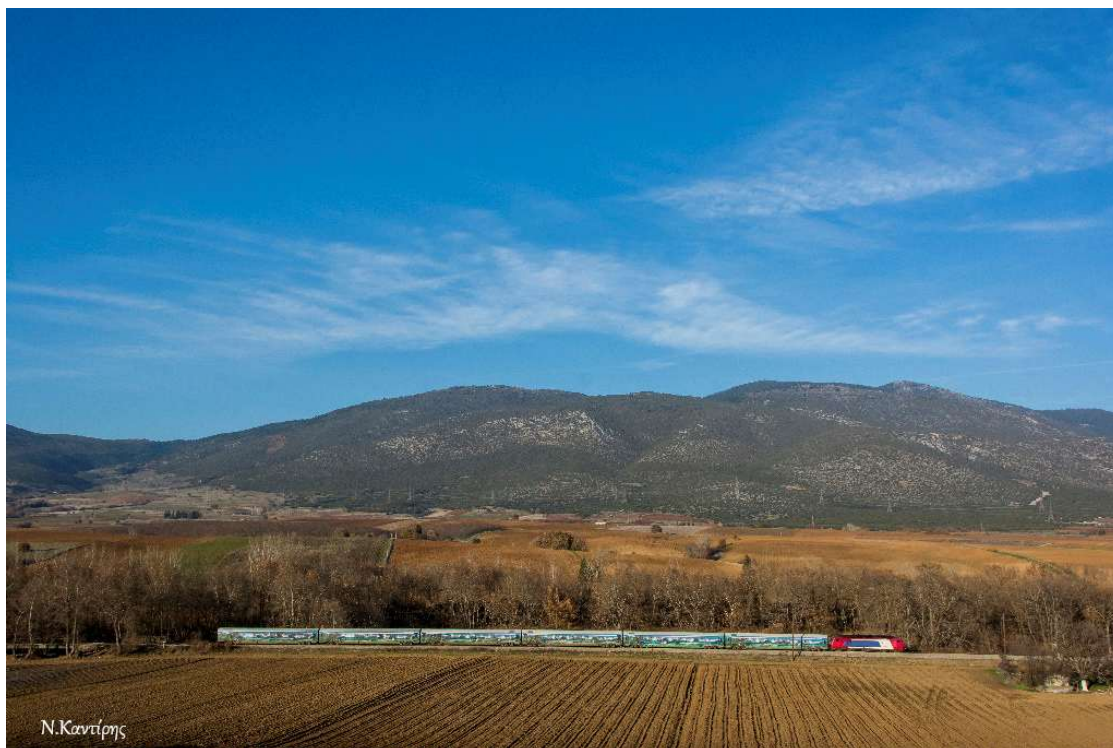
1. Εισαγωγή.....	4
1.1 Σκοπός, πεδίο εφαρμογής και αποδέκτες της έκθεσης.....	4
1.2 Βασικά συμπεράσματα για το έτος αναφοράς.....	6
2. ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΣΤΑ ΑΓΓΛΙΚΑ (SUMMARY IN ENGLISH).....	10
3. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ, ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ, ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	13
3.1 Στρατηγική και προγραμματισμός δραστηριοτήτων	13
3.2 Συστάσεις ασφαλείας	14
3.3 Μέτρα ασφαλείας που εφαρμόστηκαν	16
3.3.1 Εποπτικές δράσεις/ Παρεμβάσεις	16
3.3.2 Παρεμβάσεις μετά από διερεύνηση καταγγελιών	19
3.3.3 Αυτεπάγγελτες έρευνες	23
3.3.4 Παρεμβάσεις / Έκδοση συστάσεων.....	26
3.4 Οργανωτικό πλαίσιο ασφαλείας	28
4 ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	33
4.1 Ανάλυση επιμέρους επιδόσεων ασφαλείας την τελευταία 5ετία.....	33
4.2 Διαγράμματα με τα δεδομένα των ΚΔΑ	37
5. ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ & ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ	42
5.1 Αλλαγές στη νομοθεσία και σε κανονισμούς	42
5.2 Παρεκκλίσεις σύμφωνα με το άρθρο 15 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798	42
6. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ, ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΆΛΛΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΠΟΥ ΕΚΔΟΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΑΡΧΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.....	44
6.1 Ενιαία Πιστοποιητικά Ασφάλειας και Εγκρίσεις Ασφάλειας	44
6.2 Έγκριση Οχημάτων.....	49
6.3 Υπεύθυνοι Φορείς για την Συντήρηση Σιδηροδρομικών Οχημάτων (ΥΣΦ).....	49
6.4 Μηχανοδηγοί.....	51
6.4.1 Γενικά	51
6.4.2 Έκδοση αδειών μηχανοδηγών	52
6.4.3 Τήρηση του Εθνικού Μητρώου Αδειών Μηχανοδηγού	52
6.4.4 Πιστοποιητικά μηχανοδηγών	53
6.4.5 Αναγνώριση και Λειτουργία Εκπαιδευτικού Κέντρου ΟΣΕ για την εκπαίδευση μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών	54
6.4.6 Ρύθμιση Ιατρικών Θεμάτων Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών / Αναγνώριση Ιατρών.....	55
6.4.7 Πιστοποίηση Επάρκειας Εκπαιδευτών Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών	55
6.4.8 Αναγνώριση Εξεταστών Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών.....	56
6.4.9 Εκπαίδευση - Εξετάσεις Υποψηφίων Μηχανοδηγών	57
6.5 Άλλοι τύποι Εγκρίσεων / Πιστοποιήσεων.....	58
6.6 Επαφές με άλλες Αρχές Ασφαλείας.....	58
6.7 Ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ ΡΑΣ και Σιδηροδρομικών Οργανισμών.....	58
6.8 Συνεργασία με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ	59
7. ΕΠΟΠΤΕΙΑ	62
7.1 Στρατηγική, σχεδιασμός και λήψη αποφάσεων.....	62

7.2	Αποτελέσματα εποπτείας	64
7.3	Συντονισμός και συνεργασία	65
7.4	Έλεγχος των επιδόσεων και της λήψης αποφάσεων της ΡΑΣ από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ	65
8.	ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΜΑ ΑΠΟ ΣΕ & ΔΥ.....	67
8.1	Εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 σχετικά με την ΚΜΑ για το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας.....	67
8.2	Εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 402/2013 σχετικά με τα την ΚΜΑ για την Αξιολόγηση και την Εκτίμηση της Επικινδυνότητας	68
8.3	Εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 1078/2012 σχετικά με την ΚΜΑ για την Παρακολούθηση	70
8.4	Συμμετοχή και υλοποίηση έργων της ΕΕ	71
9.	ΚΟΥΛΤΟΥΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	73
9.1	Αξιολόγηση και παρακολούθηση	73
9.2	Πρωτοβουλίες για την Κουλτούρα Ασφάλειας/Έργα	74
9.3	Επικοινωνία για την Κουλτούρα Ασφάλειας	74
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: Πρόοδος σχετικά με τη διαλειτουργικότητα	78
	Προσάρτημα στο Παράρτημα Ι: Ορισμοί – Πρόοδος σχετικά με τη διαλειτουργικότητα.....	81
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: ΑΚΡΩΝΥΜΙΑ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ	83

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Σκοπός, πεδίο εφαρμογής και αποδέκτες της έκθεσης

1.2 Βασικά συμπεράσματα για το έτος αναφοράς



1. Εισαγωγή

Η παρούσα ετήσια έκθεση για το έτος 2024 σχετικά με τις δραστηριότητες της ελληνικής Εθνικής Αρχής Ασφάλειας (ΕΑΑ), τα καθήκοντα της οποίας ασκούνται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), συντάχθηκε από τη Μονάδα Ασφάλειας και Διαλειτουργικότητας Σιδηροδρόμων (ΜΑΣΔ) της ΡΑΣ.

Η σύνταξή της πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με τον Οδηγό «Issuing the [yyyy] NSA Annual Report» (GUI_MRA_002 V 3.0), ο οποίος δημοσιεύθηκε από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής «Οργανισμός») και απευθύνεται στις ΕΑΑ/NSAs. Η έκθεση καλύπτει όλες τις δραστηριότητες της ΡΑΣ στους τομείς της ασφάλειας των σιδηροδρόμων και της διαλειτουργικότητας από την 1η Ιανουαρίου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2024 και διατίθεται στην ελληνική & αγγλική γλώσσα στην ακόλουθη ιστοσελίδα: <http://ras-el.gr>.

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

1.1 Σκοπός, πεδίο εφαρμογής και αποδέκτες της έκθεσης

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

Η ετήσια έκθεση περιέχει πληροφορίες σχετικά με:

- α) Την εξέλιξη της σιδηροδρομικής ασφάλειας, περιλαμβανομένης συγκεντρωτικής κατάστασης σε επίπεδο κράτους μέλους για τους Κοινούς Δείκτες Ασφάλειας (ΚΔΑ) σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798.
- β) Σημαντικές μεταβολές στις νομοθετικές και κανονιστικές ρυθμίσεις όσον αφορά την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.
- γ) Τις εξελίξεις ως προς την πιστοποίηση της ασφάλειας και την έγκριση της ασφάλειας.
- δ) Τα αποτελέσματα και εμπειρίες από την εποπτεία διαχειριστών υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, περιλαμβανομένου του αριθμού και της έκβασης των επιθεωρήσεων και λογιστικών ελέγχων.
- ε) Τις παρεκκλίσεις που αποφασίστηκαν σύμφωνα με το άρθρο 15 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 και

στ) Την εμπειρία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής όσον αφορά την εφαρμογή των σχετικών Κοινών Μεθόδων Ασφάλειας (ΚΜΑ).

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

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

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

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

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

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

Η έκθεση είναι διαθέσιμη:

- Στον Οργανισμό.
- Στην Ελληνική Αρχή Ασφαλείας.
- Σε άλλες ΕΑΑ.
- Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (ΥΥΜ).
- Στον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (ΕΟΔΑΣΑΑΜ) [NIB].
- Στους σιδηροδρομικούς οργανισμούς της Ελλάδας ως ακολούθως:
 - Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις [HELLENIC TRAIN, ΣΤΑΣΥ, RAIL CARGO, PEARL & GFR]

- Στον Διαχειριστή Υποδομή (ΟΣΕ)
- Στην Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού (HELLENIC TRAIN, πρώην ΕΕΣΣΤΥ)
- Στους Φορείς Αξιολόγησης της Συμμόρφωσης: Κοινοποιημένοι και Ορισμένοι Φορείς (NoBos & DeBos), Φορείς Αξιολόγησης Επικινδυνότητας (AsBos)
- Σε οποιοδήποτε άλλο ενδιαφερόμενο μέρος (π.χ. ενώσεις επιβατών κλπ.)

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

1.2 Βασικά συμπεράσματα για το έτος αναφοράς

Η ΡΑΣ λειτουργεί ως Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή σύμφωνα με τον Εσωτερικό της Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης, ο οποίος εγκρίθηκε με την υπ. αριθ. Δ4δ/οικ.89995 / 15-11-2018 (Β' 5781) ΚΥΑ. Σύμφωνα με την εν λόγω ΚΥΑ, στην οργανωτική δομή της ΡΑΣ περιλαμβάνεται η ΜΑΣΔ, η οποία αποτελείται από δύο Τμήματα: το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και το Τμήμα Διαλειτουργικότητας. Στη ΜΑΣΔ στο τέλος του 2024 απασχολούνταν αποκλειστικά επτά (7) υπάλληλοι (1 Διευθυντής Μονάδας, 4 στο Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και 2 στο Τμήμα Διαλειτουργικότητας).

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

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

Η Ολομέλεια της ΡΑΣ είναι 5-μελής. Αποτελείται από τον Πρόεδρο, τον Αντιπρόεδρο και τρία (3) τακτικά μέλη, αναπληρούμενα από τρία (3) αναπληρωματικά μέλη. Η Διοίκηση διορίστηκε τον Ιούλιο του 2017 και συνέχισε να εκτελεί τα καθήκοντά της κατά τη διάρκεια του 2024.

Το 2024 η ΡΑΣ συνέχισε να εκτελεί τα καθήκοντα τα οποία αναφέρονται στην παράγραφο 2, του άρθρου 16 της Οδηγίας για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων το οποίο έχει ενσωματωθεί στην εθνική νομοθεσία με το άρθρο 68 του ν.4632/2019.

Επιπλέον, η ΡΑΣ συνέχισε να εκτελεί το καθήκον της εποπτείας των ΣΕ και του ΔΥ σύμφωνα με το σχετικό κανονιστικό πλαίσιο, αναλαμβάνοντας μια σειρά από δραστηριότητες εποπτείας των σιδηροδρομικών οργανισμών, υλοποιώντας το σχετικό ετήσιο Σχέδιο Εποπτείας, το οποίο είναι δυναμικό και επιδέχεται τροποποιήσεις. Σύμφωνα με το πρόγραμμα αυτό προβλέπονταν 13 εποπτικές δραστηριότητες. Εκτελέστηκαν 8 εξ αυτών, ενώ διεξήχθησαν και 4 αιφνίδιοι έλεγχοι. Συνεπώς, πραγματοποιήθηκαν 12 εποπτικές δράσεις μέσα στο 2024.

Η ΡΑΣ έδωσε ιδιαίτερη έμφαση στην Εφαρμογή των σχετικών Κοινών Μεθόδων Ασφάλειας (ΚΜΑ) που αναφέρονται στο άρθρο 6 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, του Κανονισμού (ΕΕ) 1078/2012 για την εσωτερική παρακολούθηση, του Κανονισμού (ΕΕ) 402/2013, Εναπομένοντα προβληματικά σημεία στο πλαίσιο ανανέωσης Έγκρισης Ασφάλειας ΔΥ (επικαιροποίηση) και εναπομένοντα προβληματικά σημεία για Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας που εκδόθηκε από τον ERA καθώς και στην εφαρμογή του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2023/1693 (ΤΠΔ ΟΡΕ).

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

Εντός του 2024, η ΡΑΣ ως αρμόδια αρχή για την εφαρμογή του ν.3911/2011 συνέχισε την έκδοση ευρωπαϊκών αδειών μηχανοδηγού σύμφωνα με το υπόδειγμα του Παραρτήματος του Κανονισμού (ΕΕ) 36/2010. Οι άδειες αυτές εκτυπώνονται από τη Διεύθυνση [Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, Σταδίου 33 | 105 57 Αθήνα | info@ras-el.gr](http://www.ras-el.gr)

Διαβατηρίων και Εγγράφων Ασφαλείας (ΔΔΕΑ) του Αρχηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας σύμφωνα με τις διατάξεις της υπ. Αριθ. ΑΣ19/1052/14 / 20-07-2018 (Β' 3089) ΚΥΑ.

Το 2024 το αναγνωρισμένο εκπαιδευτικό κέντρο του ΟΣΕ ως εκπαιδευτικό κέντρο μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών υπέβαλλε αίτημα για επικαιροποίηση του Προγράμματος Κατάρτισης σχετικά με την εκπαίδευση για το Πιστοποιητικό Μηχανοδηγού. Το αίτημα αφορούσε επικαιροποίηση σχετικά με τροχαίο υλικό τύπου ETR 470 και τις διαδρομές ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΣΤΡΥΜΩΝΑΣ- ΣΕΡΡΕΣ-ΔΡΑΜΑ. Με απόφαση της η Ολομέλεια της ΡΑΣ ενέκρινε το αίτημα για το τροχαίο υλικό και απέρριψε το αίτημα για την υποδομή επικαιροποιώντας το εν λόγω Πρόγραμμα και το Παράρτημα του Οδηγού Σπουδών σχετικά με την εκπαίδευση για την απόκτηση Πιστοποιητικού Μηχανοδηγού.

Τον Ιανουάριο του 2024 διοργανωθήκαν εξετάσεις υποψήφιων μηχανοδηγών σύμφωνα με την υπ. αριθμ. 10720/18-07-2019 (Β' 2962) Απόφαση της ΡΑΣ «Διαδικασία απόκτησης άδειας μηχανοδηγού – Οργάνωση και καθορισμός διενέργειας εξετάσεων για την απόκτηση άδειας μηχανοδηγού». Οι εξετάσεις θεωρητικού & πρακτικού μέρους πραγματοποιήθηκαν στις 09-01-2024 στο Κ.Ε.Κ. του ΟΣΕ και 10 & 11 01-2024 σε δρομολόγια σε διαδρομές με αφετηρία τον Σ.Σ. Αθηνών έως τον Σ.Σ. Λιανοκλαδίου, και συμμετείχαν σε αυτές πενήντα έξι (56) υποψήφιοι μηχανοδηγοί [τριάντα επτά (37) της ΣΕ HELLENIC TRAIN, πέντε (5) της ΣΕ PEARL και τέσσερις (4) της επιχείρησης ΤΕΡΝΑ και δέκα (10) του ΔΥ ΟΣΕ].

Αναφορικά με τους σημαντικούς κοινούς δείκτες ασφαλείας, το 2024 ο αριθμός των σημαντικών ατυχημάτων ήταν 9 (2023 – 7 ατυχήματα), ενώ ο μέσος όρος των τελευταίων πέντε ετών ανέρχεται σε 9,4 ατυχήματα.

Επισημαίνεται ότι κατά το 2024, σημειώθηκαν 6 θάνατοι (59 θάνατοι το 2023, οι 57 εκ των οποίων στο δυστύχημα των Τεμπών), ενώ ο μέσος όρος των τελευταίων πέντε ετών ανέρχεται σε 16,8.

2. ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΣΤΑ ΑΓΓΛΙΚΑ (SUMMARY IN ENGLISH)

2. ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΣΤΑ ΑΓΓΛΙΚΑ (SUMMARY IN ENGLISH)

The duties of the Greek National Safety Authority (NSA) are performed by the Regulatory Authority for Railways (RAS). The 2024 Annual Report was prepared by Railway Safety and Interoperability Unit (RSIU) of RAS in accordance with the “Issuing the [yyyy] NSA annual report” (GUI_MRA_002 V 3.0) Guide and the article 19 of the Railway Safety Directive (EU) 2016/798 transposed into Greek law with article 71, Law 4632/2019 (A’ 159). The purpose of this report is to inform any interested party and the Agency of RAS’s activities on the development of railway safety & interoperability, demonstrating how RAS promotes the EU regulatory framework for railways, monitors the development of railway safety and the interoperability of the railway system in Greece, highlighting problems and good practices.

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

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

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

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

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

In 2024, RAS continued performing its main, at least, duties detailed in paragraph 2, article 16 of the Directive on railway safety.

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

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

Within 2024, RAS as competent authority for the implementation of Law 3911/2011 continued issuing the “European” train driver licenses in accordance with the Annex to Regulation (EU) 36/2010. In Winter 2024, examinations for candidate train drivers were held in accordance with decision No 10720/18-07-2019 (B' 2962) – RAS decision on the “Procedure for acquiring a train driver license – Organisation and definition of the process of examination to obtain a train driver license.” 56 train driver candidates of the HELLENIC TRAIN RU, PEARL RU, OSE IM and TERNA participated in the train driver license exams held on 09 & 10 & 11-01-2024.

As regards important safety indicators, in 2024 there were 9 significant accidents (in 2023 the corresponding number was 7). 6 fatalities in 2024, while in 2023 there were 59 (57 fatalities of Tembi accident).

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

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



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

3.1 Στρατηγική και προγραμματισμός δραστηριοτήτων

Το πρόγραμμα των εποπτικών δραστηριοτήτων της Αρχής εγκρίνεται στην αρχή κάθε χρόνου σύμφωνα με το Κανονιστικό Πλαίσιο Εποπτείας και περιλαμβάνει τις εποπτικές δραστηριότητες ανά μήνα του έτους, ανά σιδηροδρομικό οργανισμό και τους απαιτούμενους πόρους για την υλοποίηση κάθε εποπτικής δραστηριότητας. Στο ετήσιο πρόγραμμα δεν αποτυπώνονται τυχόν έκτακτες ή αιφνίδιες εποπτικές δραστηριότητες της ΡΑΣ. Σε αυτό το πλαίσιο, η ΡΑΣ σχεδίασε και πραγματοποίησε τις ακόλουθες δράσεις / πρωτοβουλίες εντός του 2024 :

- Συνέχισε να εκτελεί τις εποπτικές δραστηριότητες βάσει του ετήσιου Σχεδίου Εποπτείας και της εγκεκριμένης Στρατηγικής για την Εποπτεία, σε στοχευμένους τομείς. Σύμφωνα με την Στρατηγική οι αρχές εποπτείας είναι αυτές της αναλογικότητας μεταξύ επιβολής και κινδύνου, της συνεπούς προσέγγισης, της στόχευσης και του καθορισμού προτεραιοτήτων για τις εποπτικές δραστηριότητες, της διαφάνειας, της λογοδοσίας για τις αποφάσεις ή τις πράξεις, της συνεργασίας με τις άλλες ΕΑΑ των σιδηροδρόμων και άλλες αρμόδιες αρχές και της ενημέρωσης. Στο πλαίσιο αυτό προγραμμάτισε εποπτικές δράσεις προκειμένου να ελέγξει την εφαρμογή των νομοθετικών και κανονιστικών αλλαγών και απαιτήσεων όπως π.χ. Εφαρμογή των σχετικών Κοινών Μεθόδων Ασφάλειας (ΚΜΑ) που αναφέρονται στο άρθρο 6 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, Μη Συμμορφώσεις που διαπιστώθηκαν σε παλαιότερες εποπτικές δραστηριότητες και του Κανονισμού (ΕΕ) 1078/2012 για την εσωτερική παρακολούθηση, καθώς επίσης και τις απαιτήσεις του Κανονισμού (ΕΕ) 402/2013, «εναπομενόντων προβληματικών σημείων προς εποπτεία» στο πλαίσιο έκδοσης επικαιροποίησης Έγκρισης Ασφάλειας ΔΥ και εναπομένοντα προβληματικά σημεία προς εποπτεία στο πλαίσιο αξιολόγησης αιτήσεων ΣΕ (HELLENIC TRAIN, RCLG, GFR) για Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας που εκδόθηκε από τον ERA, Συντήρηση υποδομών του σιδηροδρομικού δικτύου που αποτελεί βασικό στοιχείο της διαχείρισης της ασφάλειας και Διεξαγωγή και διαχείριση κυκλοφορίας, που αποτελούν βασικά στοιχεία της διαχείρισης της ασφάλειας
- Συνέχισε να παρακολουθεί τα σιδηροδρομικά συμβάντα και ατυχήματα στο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, με στόχο την τροφοδότηση της Στρατηγικής για την Εποπτεία και του ετήσιου Σχεδίου Εποπτείας βάσει ανάλυσης κινδύνων.

- Συνέχισε να παραλαμβάνει σε μηνιαία βάση Εκθέσεις ελέγχου καταγραφής πορείας των αμαξοστοιχιών της ΣΕ HELLENIC TRAIN προκειμένου να παρακολουθεί τη συμμόρφωση των οδηγών αμαξοστοιχιών με τα όρια ταχύτητας.
- Σε συνεργασία με το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας Πάνος Μυλωνάς συμμετείχε στις εκδηλώσεις στην «Διεθνή Ημέρα Ενημέρωσης για την Ασφάλεια στις Ισόπεδες Διαβάσεις (ILCAD 2024)», η οποία έλαβε χώρα στις 6 Ιουνίου 2024 και διοργανώνεται από την Διεθνή Ένωση Σιδηροδρόμων (UIC). Η ΡΑΣ και το ΙΟΑΣ Πάνος Μυλωνάς εξέδωσαν κοινό Δελτίο Τύπου και εξέδωσαν σχετική αφίσα. Οι διοργανωτές της 16ης Διεθνούς Ημέρας Ευαισθητοποίησης για την Ασφάλεια στις Ισόπεδες Διαβάσεις (ILCAD) για το έτος 2024 έδωσαν ιδιαίτερη έμφαση στην **ασφάλεια των ευάλωτων ομάδων**, με το σύνθημα: «**Προσοχή στις ισόπεδες διαβάσεις των τρένων**». Για την προώθηση της εκστρατείας ευαισθητοποίησης των χρηστών ισόπεδων διαβάσεων τρένων, οι διοργανωτές της ILCAD δημιούργησαν εξαιρετικά εύστοχα μηνύματα και οπτικοακουστικό υλικό. Το επικοινωνιακό αυτό υλικό αναπτύχθηκε έχοντας υπόψη τις ευάλωτες ομάδες του πληθυσμού (νέοι, παιδιά, άτομα τρίτης ηλικίας ΑμεΑ, κά), στους οποίους στοχεύει η φετινή καμπάνια αλλά είναι πάντα χρήσιμο ως υπενθύμιση και σε όλους τους υπόλοιπους χρήστες των ισόπεδων διαβάσεων.

3.2 Συστάσεις ασφαλείας

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

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

Σχετικά με το δυστύχημα των Τεμπών συστάθηκε Επιτροπή Διερεύνησης αποτελούμενη από ένα στέλεχος προσωπικού του ΕΟΔΑΣΑΑΜ και δύο στελέχη προσωπικού της Ομάδας «Support to Greece Task Force» του ERA. Στο ανωτέρω πλαίσιο, και λαμβάνοντας υπόψη

την εξέλιξη της διερεύνησης του δυστυχήματος των Τεμπών, ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ θεώρησε ότι οι επικοινωνίες σχετιζόμενες με την ασφάλεια, μεταξύ του μηχανοδηγών και σταθμαρχών, χρήζουν βελτίωσης και συμμόρφωσης με το προσάρτημα Γ της Τεχνικής Προδιαγραφής Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΤΠΔ ΟΡΕ). Για το λόγο αυτό τον Ιούνιο του 2024 εξέδωσε την 2024-01RL Σύσταση Ασφάλειας.

Συγκεκριμένα η σύσταση ανέφερε τα ακόλουθα δύο σημεία :

1. «Η μετάδοση μηνυμάτων που σχετίζονται με την ασφάλεια στερείται δομής (π.χ. σωστή αναγνώριση συνομιλητών και τοποθεσιών), μεθοδολογία (π.χ. ανάγνωση, διόρθωση σφαλμάτων) και χρήση διεθνώς συμφωνημένης ορολογίας και κανόνων επικοινωνίας. Με αυτόν τον τρόπο, δεν δημιουργείται καμία διασφάλιση ότι ένα μήνυμα έχει μεταφερθεί με σαφήνεια και έγινε πλήρως κατανοητό και ως εκ τούτου κρίσιμες πληροφορίες ενδέχεται να παρεξηγηθούν ή να παρερμηνευθούν λόγω ανακριβών ή διφορούμενων εκφράσεων».

2. «Το ραδιοτηλέφωνο VHF χρησιμοποιείται ευρέως ως ανοιχτό κανάλι επικοινωνίας για κοινή χρήση όλων των ειδών πληροφοριών. Η χρήση του ίδιου ραδιοτηλεφώνου VHF επίσης ως προτιμώμενου/μοναδικού μέσου επικοινωνίας για επικοινωνίες που σχετίζονται με την ασφάλεια μεταξύ σταθμαρχών και οδηγών συρμών, δημιουργεί μια κατάσταση στην οποία δεν είναι δυνατό να δοθεί προτεραιότητα στις επικοινωνίες που σχετίζονται με την ασφάλεια έναντι όλων των άλλων επικοινωνιών. Αυτό μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα τη διακοπή ή την μη καθαρή λήψη σημαντικών μηνυμάτων στη συνομιλία λόγω μεγάλου φόρτου ραδιοφωνικής επικοινωνίας, στατικού θορύβου ή/και εξωτερικών παρεμβολών στις ραδιοεπικοινωνίες».

Η ΡΑΣ στις 25 Ιουνίου 2024 διοργάνωσε συνάντηση με στόχο την ενημέρωση όλων των φορέων του ελληνικού σιδηροδρομικού τομέα, στους οποίους απευθύνεται η συγκεκριμένη Σύσταση Ασφάλειας, η απόκτηση κοινής και ξεκάθαρης κατανόησης των απαιτούμενων ενεργειών για καθέναν από τους αποδέκτες της Σύστασης Ασφάλειας, καθώς και ο προγραμματισμός δράσεων προς την κατεύθυνση υλοποίησής της. Επισήμανε την ανάγκη άμεσης συνεργασίας όλων των εμπλεκόμενων φορέων και τη σημαντικότητα της ανάληψης άμεσων δράσεων για την υλοποίηση της εν λόγω Σύστασης Ασφάλειας.

Σχετικά με το Σημείο 1 της Σιδηροδρομικής Σύστασης Ασφάλειας (εφαρμογή ασφαλούς μεθοδολογίας για την επικοινωνία, σύμφωνα, ιδίως, με τις απαιτήσεις του Προσαρτήματος Γ του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773), και για την εξυπηρέτηση της εφαρμογής του, η ΡΑΣ εκπόνησε ένα Αρχικό Σχέδιο προτεινόμενων Δράσεων, σύμφωνα με τη σχετική δέσμευσή της κατά τη συνάντηση της 25ης-06-2024, προς υποβολή του ελληνικού σιδηροδρομικού τομέα. Ζητήθηκε ο εμπλουτισμός του ανωτέρω Αρχικού Σχεδίου Δράσεων

με νέες δράσεις, η συμπλήρωσή του με ρεαλιστικές προθεσμίες ολοκλήρωσης των δράσεων, με τις υπεύθυνες οργανωτικές δομές ή/και πρόσωπα για την υλοποίηση και την παρακολούθηση των δράσεων κτλ., καθώς και η υποβολή ενός τελικού και συμφωνημένου Σχεδίου Δράσεων, έτοιμου προς εφαρμογή. Το τελικό Σχέδιο Δράσεων δεν έχει οριστικοποιηθεί και υποβληθεί από τον ΔΥ στην ΡΑΣ.

Σχετικά με το σημείο 2 της Σιδηροδρομικής Σύστασης Ασφάλειας (εφαρμογή του GSM-R, ως μέσο επικοινωνίας που επιτρέπει την άμεση επικοινωνία ένας προς έναν μεταξύ των σταθμαρχών και των μηχανοδηγών, καταρτίστηκε Σχέδιο Δράσης από τον ΟΣΕ και την ΓΑΙΑΟΣΕ. Η προθεσμία για την έναρξη χρήσης του υποσυστήματος φωνητικής ραδιοεπικοινωνίας GSM-R στο ελληνικό σιδηροδρομικό σύστημα, όπου υπάρχει ήδη εγκατεστημένο και εγκεκριμένο για θέση σε λειτουργία παρατρόχιο GSM-R (Πειραιάς-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας, Κιάτο-Αεροδρόμιο, Θριάσιο-Ικόνιο και Οινόη-Χαλκίδα), σύμφωνα με το αναθεωρημένο Σχέδιο Δράσης, ήταν αρχές του 2025.

Έως το τέλος του 2024 η Σύσταση Ασφάλειας 2024-01RL δεν έχει αρχίσει να εφαρμόζεται, παρά τον επείγοντα χαρακτήρα της. Ο ελληνικός σιδηροδρομικός τομέας δεν έδειξε έτοιμος για την άμεση έναρξη εφαρμογής και των δύο (2) σημείων της ανωτέρω Σιδηροδρομικής Σύστασης Ασφάλειας, αλλά θα απαιτηθεί προηγουμένως η υλοποίηση σχετικών σχεδίων δράσης για την εφαρμογή της το επόμενο χρονικό διάστημα. Αναλήφθηκαν δέουσες ενέργειες, σε επίπεδο σχεδιασμού δράσεων, χωρίς κάποιο πρακτικό αποτέλεσμα μέχρις στιγμής.

3.3 Μέτρα ασφαλείας που εφαρμόστηκαν

3.3.1 Εποπτικές δράσεις/ Παρεμβάσεις

Κατά τη διάρκεια του έτους 2024 η ΡΑΣ παρακολούθησε την εφαρμογή των παρακάτω μέτρων, ως διορθωτικών ενεργειών από τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς σε συνέχεια Μη Συμμορφώσεων (ΜΣ) & Προτάσεων Βελτίωσης (ΠΒ), που εντοπίστηκαν/ προτάθηκαν από την ΡΑΣ:

➤ ΣΕ ΗΤ:

- Τον έλεγχο των ανοικτών «εναπομενόντων προβληματικών σημείων προς εποπτεία» όπως αυτά χαρακτηρίστηκαν και εντοπίστηκαν κατά την αξιολόγηση της αίτησης της ΣΕ HELLENIC TRAIN για Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας από τον ERA και σε συνέχεια των ευρημάτων του 18ου ελέγχου της ΡΑΣ το έτος 2023.

- Την ημέρα του ελέγχου δεν ήταν διαθέσιμο στο Μηχανοστάσιο του ΜΑΙ το μητρώο της HA/A DESIRO 460 117 217 (Δ.Μ.Σ. 7.1). Αντίγραφο του μητρώου απεστάλη με email την 01/05/2024 στα στελέχη της ΡΑΣ και η Δ.Μ.Σ-7.1 θεωρείται ότι «κλείνει».
 - Καθορισμός των απαιτήσεων στην § 8 της Διαδικασίας GEN0042 σχετικά με εταιρίες που εκτελούν εργασίες συντήρησης επί του Τροχαίου Υλικού εντός των εγκαταστάσεων της HELLENIC TRAIN και έχουν σύμβαση με άλλους Σιδηροδρομικούς Οργανισμούς (εταιρία συντήρησης συστήματος GSM-R on-board) (ΥΣΦ Δ.Μ.Σ-8.1).
 - Εφαρμογή της Διαδικασίας GEN0042 (προσκόμιση Λίστας εργαζομένων, σχέδιο ΣΑΥ, κλπ) για την εταιρία η οποία συντηρεί το σύστημα GSM-R on-board εντός των εγκαταστάσεων της HELLENIC TRAIN ΥΣΦ (Δ.Μ.Σ-8.2).
- ΣΕ RCLG:
- Τον έλεγχο των ανοικτών «εναπομενόντων προβληματικών σημείων προς εποπτεία» όπως αυτά χαρακτηρίστηκαν και εντοπίστηκαν κατά την αξιολόγηση της αίτησης της ΣΕ RCLG για Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας από τον ERA σε συνέχεια του 3ου ελέγχου της ΡΑΣ το έτος 2023.
- ΣΕ ΣΤΑΣΥ:
- Την επικαιροποίηση των στοιχείων ΟΜΑΔΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΡΙΣΕΩΝ για το περιστατικά έκτακτης ανάγκης (Μ.Σ. 9.1).
 - Την ολοκλήρωση σύνταξης και εφαρμογής στρατηγικής, προτεραιοτήτων και σχεδίου παρακολούθησης σύμφωνα με το σημείο 2 του Κανονισμού (ΕΕ) 2012/1078.
 - Την τήρηση εντύπων σε περίπτωση προτάσεων από τα στελέχη της ΣΕ (Μ.Σ. 9.2)..
 - Τα στελέχη του τμήματος «Εταιρικών Διαδικασιών και Κανονισμών» να συμπεριληφθούν στον πίνακα με το προσωπικό που εκτελεί καθήκοντα ασφαλείας (Π.Β. 9.1).
 - Την τήρηση των εντύπων που προβλέπονται στην διαδικασία σε περίπτωση προτάσεων από τα στελέχη της ΣΕ (Π.Β. 9.2).
 - Την ένταξη στους ετήσιους στόχους ασφαλείας επιπλέον στόχων, οι οποίοι δεν αφορούν τους ΚΣΑ ΥΣΦ (Π.Β. 9.3).
 - Την ένταξη στη στοχοθεσία στόχων, οι οποίοι αφορούν στη συντήρηση (ΥΣΦ Μ.Σ. 3.1).
 - Την ορθή συμπλήρωση του εντύπου EA – 03-03 καθότι κατά την αναφορά κινδύνου για ελλιπή φωτισμό, αυτό δε βρέθηκε συμπληρωμένο (ΥΣΦ Μ.Σ. 3.2)..
 - Την τήρηση πρακτικών στις συναντήσεις προϊσταμένων με το προσωπικό προκειμένου να τεκμηριώνεται η ενημέρωση του προσωπικού (ΥΣΦ Π.Β. 3.1).

- Την καταγραφή των αλλαγών, που αφορούν στη συντήρηση και να ελέγχονται κατά πόσο αυτές είναι σημαντικές σύμφωνα με τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 402/2013 (Πρόταση Βελτίωσης) (ΥΣΦ Π.Β. 3.2)..
 - Τη δημιουργία διαδικτυακού αποθηκευτικού χώρου, στον οποίο θα υπάρχουν επικαιροποιημένες, όλες οι διαδικασίες της συντήρησης(ΥΣΦ Π.Β. 3.3).
- ΔΥ ΟΣΕ:
- Δεν εφαρμόζεται η ΚΜΑ (ΕΕ) 1078/2012 «Παρακολούθηση» με συστηματικό και δομημένο τρόπο, με στόχο την εξυπηρέτηση των σκοπών που αναφέρονται στην παράγραφο 6.1.1 του Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762.
 - Ο οργανισμός δεν έχει καθορίσει στρατηγική και προτεραιότητες για την παρακολούθηση των διαδικασιών του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), καθώς και των τεχνικών, επιχειρησιακών και οργανωτικών μέτρων ελέγχου των κινδύνων.
 - Παρά την σχετική αλληλογραφία και αίτημα της ΡΑΣ, ο οργανισμός δεν έχει εκπονήσει και υποβάλλει στη ΡΑΣ ένα ολοκληρωμένο σχέδιο δράσης, με υπευθυνότητες και προθεσμίες, στο οποίο θα τεκμηριώνονται οι σχετικές απαιτούμενες δράσεις, οι οποίες προέβλεπε να αναληφθούν από μέρος του ΟΣΕ για την αποκατάσταση της λειτουργίας της σηματοδότησης, των τοπικών πινάκων χειρισμών στους σταθμούς, καθώς και της τηλεδιοίκησης στο τμήμα Λιόσια – Κιάτο.
 - Δεν εντοπίστηκε χρονοδιάγραμμα προγραμματισμένων εσωτερικών ελέγχων του ΣΔΑ και εκθέσεις διενεργηθέντων ελέγχων για το έτος 2024, ενώ για το 2025 υπήρχε ένας μικρο-προγραμματισμός σε επίπεδο ημέρας. Η διενέργεια των ελέγχων έχει ανατεθεί σε εξωτερικό σύμβουλο, χωρίς προηγουμένως να έχουν προσδιορισθεί οι ικανότητες (γνώσεις, δεξιότητες, μη τεχνικές συμπεριφορές και στάσεις) και οι λοιπές προβλεπόμενες απαιτήσεις που απαιτούνται για τον ελεγκτή στο οικείο Σύστημα Διαχείρισης Επάρκειας ή/και στο Προσοντολόγιο του οργανισμού.
 - Απαιτείται πλήρης αναμόρφωση και προσαρμογή του οικείου ΣΔΑ του ΟΣΕ, σύμφωνα με τον εκάστοτε ισχύοντα Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας, ήτοι τον με αριθμό 157192/20-052022 (Β' 2623/30-05-2022) και το εγκεκριμένο Προσοντολόγιο.
 - Το ΣΔΕ δεν εφαρμόζεται με τον ίδιο τρόπο, στους σταθμάρχες που εργάζονται με συμβάσεις παροχής υπηρεσιών, σε σχέση με τους σταθμάρχες που εργάζονται ως ΙΔΑΧ.
 - Ο οργανισμός διενεργεί εσωτερική διερεύνηση συμβάντων και ατυχημάτων, σύμφωνα με παρωχημένη διαδικασία (ΔΕΤΕ 99), χωρίς ωστόσο στις σχετικές εκθέσεις να προσδιορίζονται και να αναλύονται οι βαθύτερες αιτίες που προκάλεσαν τα

συμβάντα, και να προτείνονται μέτρα/συστάσεις για την αποφυγή παρόμοιων περιστατικών στο μέλλον.

- Ο οργανισμός, και γενικότερα ο ελληνικός σιδηροδρομικός τομέας, δεν δείχνει έτοιμος για την άμεση έναρξη εφαρμογής και των δύο (2) σημείων της Σιδηροδρομικής Σύστασης Ασφάλειας 2024-01RL, αλλά θα απαιτηθεί προηγουμένως η υλοποίηση σχετικών σχεδίων δράσης για την εφαρμογή της το επόμενο χρονικό διάστημα, παρά τον επείγοντα χαρακτήρα της. Αναλήφθηκαν δέουσες ενέργειες, σε επίπεδο σχεδιασμού δράσεων, χωρίς κάποιο πρακτικό αποτέλεσμα μέχρις στιγμής. Το σημείο 1 της Σύστασης αναφέρεται στην εφαρμογή ασφαλούς μεθοδολογίας για την επικοινωνία, σύμφωνα, ιδίως, με τις απαιτήσεις του Προσαρτήματος Γ του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773), ενώ το σημείο 2 αυτής αναφέρεται στην εφαρμογή του GSM-R, ως μέσο επικοινωνίας που επιτρέπει την άμεση επικοινωνία ένας προς έναν μεταξύ των σταθμαρχών και των μηχανοδηγών, για κάθε επικοινωνία που σχετίζεται με την ασφάλεια.
- Ο οργανισμός έχει συνεκτιμήσει τους κινδύνους για την υγεία και την ασφάλεια των εργαζομένων κατά την εργασία (κατασκευή, λειτουργία και συντήρηση των σιδηροδρόμων), μέσω μελετών εκτίμησης επαγγελματικού κινδύνου, οι οποίες έχουν εκπονηθεί από εξωτερικό συνεργάτη. Προτείνεται μια διασύνδεση του μητρώου επικινδυνότητας και των μελετών εκτίμησης επαγγελματικού κινδύνου, μέσω παραπομπών του μητρώου επικινδυνότητας σε αυτές.

3.3.2 Παρεμβάσεις μετά από διερεύνηση καταγγελιών

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

1. Καταγγελία της ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑΣ ΕΝΩΣΗΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΕΛΞΗΣ (Π.Ε.Π.Ε) σύμφωνα με την οποία ζήτησε την άμεση παρέμβαση της Ρυθμιστικής Αρχής καθώς έχει διαπιστωθεί ότι εν γνώση της Διεύθυνση Λειτουργιών, η Hellenic Train ζητά από μηχανοδηγούς να παραβιάζουν τον μέγιστο ημερήσιο χρόνο μηχανοδήγησης από 1 μηχανοδηγό και κατόπιν επικαλείται την –δήθεν- «σύμφωνη γνώμη» των εργαζομένων. Επίσης κατήγγειλε ότι προγραμματίζονται μηχανοδηγοί σε βάρδιες ελιγμών ενώ δεν κατέχουν πιστοποιητικά για το τροχαίο υλικό που καλούνται να χρησιμοποιήσουν». Η σχετική έρευνα αποφασίστηκε να διενεργηθεί από στελέχη του προσωπικού της αρμόδιας Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και

Διαλειτουργικότητας (ΜΑΣΔ) της ΡΑΣ και με το πέρας της έρευνας να συνταχθεί πόρισμα για την ενεργοποίηση ή μη της διαδικασίας ακρόασης, κατ' εφαρμογή του άρθρου 6 του Κανονισμού Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (υπ' αριθμ. 1020/09-06-2021 Απόφαση της ΡΑΣ - ΦΕΚ/Β/2913/05.07.2021). Αναμένεται το πόρισμα της επιτροπής.

2. Η ΠΕΠΕ απέστειλε στη ΡΑΣ τις παρακάτω επιστολές σχετικά με:

- Συμβάν που έλαβε χώρα στον ΣΣ ΚΟΡΙΝΟΣ στις 25.11.2024.

Σύμφωνα με το εν λόγω έγγραφο η αμαξοστοιχία 2591 είχε ακινητοποιηθεί λόγω τεχνικού προβλήματος στη στάση Κορινός ακολουθούσε η αμαξοστοιχία IC 57. Ενώ η αμαξοστοιχία 2591 ήταν σταθμευμένη στον Σ.Σ. Κορινό η ένδειξη εισόδου σε αυτόν ήταν πράσινη, αντί για κόκκινη. Οι μηχανοδηγοί της IC 57 είχαν μειώσει την ταχύτητα τους, γνωρίζοντας ότι η προπορευόμενη αμαξ 2591 είχε καθυστέρηση 15 λεπτών και αντιμετώπιζε τεχνικά προβλήματα και έτσι αποφεύχθηκε η σύγκρουση.

Η ΡΑΣ με επιστολή της προς τον ΟΣΕ Α.Ε. ζήτησε στοιχεία σχετικά για το εν λόγω περιστατικό. Επίσης σχετικά με τη δυσλειτουργία φωτοσημάτων στο σιδηροδρομικό δίκτυο είχε αποστείλει τα υπ. αριθμ. πρωτ. 2032/04.06.2024 και 3035/09.09.2024 έγγραφα με τα οποία ζήτησε τα πορίσματα εσωτερικής διερεύνησης περιστατικών σχετικά με «Αιφνίδιες αλλαγές φωτοσημάτων / Λανθασμένες ενδείξεις», σε εφαρμογή της σχετικής διαδικασίας του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), καθώς και ενημέρωση σχετικά με μέτρα/ενέργειες στις οποίες έχει ήδη προβεί ή σκοπεύει να προβεί ο ΟΣΕ για την αποτροπή παρόμοιων περιστατικών. Επί του ανωτέρω θέματος ο ΟΣΕ δεν έχει απαντήσει. Τέλος για το ίδιο θέμα με Απόφαση της Προέδρου της ΡΑΣ αποφασίσθηκε αιφνίδιος έλεγχος - Επιθεώρηση Δραστηριότητας σχετικά με τη διαχείρισης κυκλοφορίας σε σταθμούς και κέντρα ελέγχου στο τμήμα Λάρισα-Πλατύ, ο οποίος πραγματοποιήθηκε στις 09-12-2024. Κατά την διάρκεια του ελέγχου τα στελέχη του ΟΣΕ ενημέρωσαν ότι πραγματοποιήθηκε προσομοίωση αλλά δεν κατέστην δυνατόν να επιβεβαιωθεί αστοχία και εν συνεχεία να διαπιστωθεί ο λόγος αστοχίας του συστήματος.

- Παλινδρομήσεις αμαξοστοιχιών στον ΣΣ Άδενδρο.

Σύμφωνα με το εν λόγω έγγραφο οι Επιβατικές αμαξοστοιχίες, ενώ έχουν αναχωρήσει από τον Σ.Σ. Σίνδος (επανδρωμένος με σταθμάρχη) με κατεύθυνση τον Σ.Σ. Πλατύ (επανδρωμένος με σταθμάρχη), με λειτουργική φωτοσήμανση, φτάνοντας στον σταθμό Άδενδρο ενημερώνονται από τον τηλεχειριστή πως είναι αδύνατη η χάραξη από τον κλάδο ανόδου (κανονική κυκλοφορία) προς την 4η παρακαμπτήριο γραμμή του σταθμού για την αποβίβαση και επιβίβαση των επιβατών.

Στη σχετική με το θέμα επικοινωνία της ΡΑΣ με τον ΔΥ, ο ΔΥ ΟΣΕ αναφέρει ότι η ανάγκη παλινδρόμησης, αυτή προέκυψε από βλάβη της και η μόνη διαθέσιμη λύση ήταν να γίνει παλινδρόμηση από την αλλαγή 6, ώστε να εισέλθει η αμαξοστοιχία στην 4η γραμμή για να αποβιβαστούν οι επιβάτες με ασφάλεια. Η συγκεκριμένη λύση εφαρμόστηκε 3 φορές, χωρίς να ανακύψει κάποιο ζήτημα και χωρίς να λάβουμε κάποια σχετική ενημέρωση από τη ΗΤ. Από 01-05-2024 έχει αποκατασταθεί η λειτουργία της συγκεκριμένης αλλαγής. Σύμφωνα με το άρθρο 74 παρ. 775 γ) του ΓΚΚ «επιτρέπεται η κίνηση μιας αμαξοστοιχίας με κινητήρια μονάδα ζευγμένης στην ουρά ή σε ενδιάμεσο σημείο της σύνθεσης και χωρίς θάλαμο οδήγησης επί κεφαλής ... γ. κατά την επιστροφή κάποιας αμαξοστοιχίας σε κάποιον Σταθμό λόγω αβαρίας ή έκτακτου συμβάντος, το οποίο έλαβε χώρα στην κύρια γραμμή». Επίσης, σύμφωνα με την παρ. 776 «Στις περιπτώσεις αυτές τηρούνται τα μέτρα και οι ταχύτητες που προβλέπονται στα εδάφια β και γ της παραγράφου 1271 του άρθρου 127...», και παρ.777 «όταν μια αμαξοστοιχία κυκλοφορεί χωρίς κινητήρια μονάδα εν ενεργεία επί κεφαλής, στο προπορευόμενο όχημα τοποθετείται, ως πλοηγός, υπάλληλος εφοδιασμένος με σάλπιγγα, ερυθρή σημαία σε καιρό ημέρας και τρίχρωμο χειροφάνο κατά τη νύχτα».

- Μη τήρηση των χρόνων δρομολογίων «λόγω της κατάστασης του δικτύου και της τήρησης των περιορισμών ταχύτητας».

Η ΡΑΣ με επιστολή της προς την ΠΕΠΕ σχετικά με περιορισμούς ταχύτητας που θέτει ο Δ.Υ. λόγω προβλημάτων στην υποδομή/επιδομή, δηλαδή σε καταστάσεις κίνησης αμαξοστοιχίας σε συνθήκες υποβαθμισμένης λειτουργίας, συμφώνως προς τις απαιτήσεις του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 (ΤΠΔ ΟΡΕ), επεσήμανε ότι :

- α. Η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα για κάθε τροχιά είναι ένα από τα στοιχεία που πρέπει να παρέχει ο ΔΥ στη Σιδηροδρομική Επιχείρηση (ΣΕ) για το Βιβλίο Διαδρομών, για την πλήρη και ορθή κατάρτιση του οποίου είναι η ΣΕ.
- β. Ο ΔΥ οφείλει να λαμβάνει μέτρα ελέγχου των κινδύνων με σκοπό την ασφαλή αντιμετώπιση των συνθηκών υποβαθμισμένης λειτουργίας. Στο πλαίσιο αυτό, ο περιορισμός της ταχύτητας είναι ένα μέτρο μετριασμού κινδύνου και αποτελεί διεθνή πρακτική. Έχει δε στόχο την ασφάλεια της κυκλοφορίας και για το λόγο αυτό αποτελεί απαρέγκλιτη υποχρέωση της ΣΕ, και κατά συνέπεια, του μηχανοδηγού να εφαρμόζει το συγκεκριμένο μέτρο ή/και οποιοδήποτε άλλο μέτρο μετριασμού κινδύνου, που επιβάλλει ο ΔΥ.

Σχετικά με την μη τήρηση των χρόνων δρομολογίων «λόγω της κατάστασης του δικτύου και της τήρησης των περιορισμών ταχύτητας», η αρμόδια Μονάδα Ρύθμισης & Ελέγχου Σιδηροδρομικής Αγοράς της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) έχει

αποστέλλει έγγραφο προς το Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ) ΟΣΕ, ζητώντας την παροχή θέσεων και απόψεων επί του ζητήματος, καθώς και τη σχετική τεκμηρίωση, προκειμένου να εξετάσει περαιτέρω το εν λόγω ζήτημα.

- Προβλήματα στο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο σχετικά με βλάστηση, Ενδείξεις φωτοσημάτων Τηλεδιοίκηση μεταξύ Αθηνών-Θεσσαλονίκης. Με έγγραφο της προς την ΠΕΠΕ η ΡΑΣ ενημέρωσε ότι στο πλαίσιο των καθηκόντων της ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας (ΕΑΑ) για τους σιδηροδρόμους, σύμφωνα με το άρθρο 68 του ν.4632/2019 (Α' 159), ιδίως του καθήκοντος της εποπτείας του Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ) ΟΣΕ με βάση το άρθρο 69 του ν.4632/2019, έχει ήδη προβεί σε μια σειρά ενεργειών και παρεμβάσεων, με στόχο τη λήψη και υλοποίηση μέτρων από το ΔΥ για την επίλυση των ζητημάτων που τίγονται στην εν λόγω Εξώδικη Δήλωση-Πρόσκληση.
3. Με το υπ. αριθμ. πρωτ. 3021/8/354-η'/05-08-2024 έγγραφο η Δ/νση Αστυνομίας Λάρισας/Τμήμα Τροχαίας Λάρισας/ Γραφείο Προανακρίσεων ενημέρωσε την ΡΑΣ ότι διεξάγει προκαταρκτική εξέταση, για τη διακρίβωση τέλεσης της αξιόποινης πράξης του άρθρου 291 του Ποινικού Κώδικα. Συγκεκριμένα, διερευνά, ύστερα από καταγγελία επιβάτη, αν υπήρξαν παραβάσεις των κανόνων λειτουργίας-κυκλοφορίας, κατά τη διεξαγωγή του δρομολογίου 2593 με ώρα αναχώρησης από Θεσσαλονίκη 19:45, την 15-06-2024, στο τμήμα Νέοι Πόροι-Πιερία. Η ΡΑΣ με επιστολή της προς την ΓΑΙΑ ΟΣΕ Α.Ε. και την HELLENIC TRAIN ζήτησε απόψεις - θέσεις επί των διερευνώμενων ζητημάτων. Με έγγραφο της προς την Δ/νση Αστυνομίας Λάρισας/Τμήμα Τροχαίας Λάρισας/ Γραφείο Προανακρίσεων την ενημέρωσε ότι από τα συλλεχθέντα, από όλους τους φορείς, στοιχεία :
- Δεν διαφαίνεται κάποια παραβίαση των άρθρων του Κανονισμού ΕΚ 2021/782 (ΕΕ), όπως επίσης δεν προκύπτει καμία υποχρέωση ενέργειας από την ΡΑΣ, αφού δεν αποτελεί αντικείμενο της αρμοδιότητάς της όπως περιγράφεται στις παρ. 12 και 17 του άρθρου 28 του ν 3891/2010. Ως τελικό συμπέρασμα, όπως άλλωστε αναφέρεται στις προδιαγραφές των κατασκευαστών, προκύπτει ότι σε κάθε βαγόνι θα μπορούσαν να επιβιβαστούν : ADMZ Α' θέση καθήμενοι 24 & όρθιοι 45 BMPZ Β' θέση καθήμενοι 80 & όρθιοι 34 Στα δύο τελευταία βαγόνια είχαν επιβιβαστεί 65 όρθιοι, δηλαδή αριθμός μικρότερος του ως άνω συνόλου ορθίων, και συνεπώς δεν μπορεί να υποστηριχθεί η υπόθεση των «υπεράριθμων» επιβατών
 - Συνεκτιμώντας τις προαναφερόμενες διατάξεις, συμπεριλαμβανομένων και των διατάξεων του άρθρου 71 «ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (Δ33)» παρ. 1(γ), 3(ιβ), 4(γ) του ΠΔ 123/2017 (ΦΕΚ Α' 151) «Οργανισμός του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών», καθίσταται σαφές ότι η ΡΑΣ δεν

δύναται, ελλείψει σχετικής νομοθετικής ρύθμισης, να προβεί σε εποπτεία και έλεγχο της Hellenic Train, αναφορικά με την ορθή ή μη εφαρμογή του Κανονισμού ΕΚ 2021/782 (ΕΕ), παρ' ότι ο εν λόγω Κανονισμός δεν περιλαμβάνει διατάξεις για το θέμα των «υπεράριθμων» επιβατών.

3.3.3 Αυτεπάγγελτες έρευνες

Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας (Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών), η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διεξήγε τις παρακάτω πέντε (5) αυτεπάγγελτες έρευνες:

1. Διεξαγωγή Αυτεπάγγελτης Έρευνας σχετικά με το Σιδηροδρομικό συμβάν (παραβίαση σηματοδότη) στις 23-12-2023 από μηχανοδηγό της ΣΕ HELLENIC TRAIN, βάσει του άρθρου 5, παρ. 2 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ, με ειδικό αντικείμενο της έρευνας τον έλεγχο της τήρησης των κανονισμών, των διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας και των απαιτήσεων του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) του Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ) και της ΣΕ σε σχέση με την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών, βάσει των ενδείξεων και των αποδεικτικών στοιχείων που έχει στα χέρια της η Αρχή. Η σχετική έρευνα αποφασίστηκε να διενεργηθεί από στελέχη του προσωπικού της αρμόδιας Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας (ΜΑΣΔ) της ΡΑΣ, σύμφωνα και προς τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ. Με το πέρας της έρευνας συντάχθηκε πόρισμα για την ενεργοποίηση της διαδικασίας ακρόασης για τη Σιδηροδρομική Επιχείρηση HELLENIC TRAIN ΑΕ και το Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ ΑΕ, κατ' εφαρμογή του άρθρου 5, παρ. 5 του Κανονισμού Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων. Η Ολομέλεια της ΡΑΣ αποφάσισε την κλήση της Σ.Ε. Hellenic train και του ΟΣΕ ΑΕ, σε ακρόαση. Εν συνεχεία, πραγματοποιήθηκε Ακρόαση και με Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ επιβλήθηκαν κυρώσεις στην ΣΕ HELLENIC TRAIN και στον ΔΥ ΟΣΕ. Ειδικότερα με την υπ. αριθμ. πρωτ. 2269/21-06-2024 απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ διαπιστώθηκαν παραβάσεις και επιβλήθηκε πρόστιμο στην Σ.Ε. ΗΤ. ύψους 50.000€. (1) για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις του άρθρου 121 (Υποχρεώσεις από τις ενδείξεις των σημάτων κάλυψης των σταθμών) §§1210α και 1213 (παραβίαση κλειστού κύριου σήματος) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών) , και του άρθρου 3 (Γενικές Διατάξεις) περίπτωση 39 (σημασία των οπτικών σημάτων) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Α' (Κανονισμός Σημάτων) , σε συνδυασμό με το άρθρο 5 (Ειδοποιητικά σήματα καλύψεως σταθμών) περίπτωση 70 και το άρθρο 2 §1 (Γενικές Διατάξεις) του

Κεφαλαίου II του Παραρτήματος 3 του προαναφερόμενου Κανονισμού πρόστιμο (άρθρου 79 §2 του δεύτερου μέρους του Ν. 4632/2019) χρηματικού ποσού τριάντα χιλιάδων (30.000,00€) ευρώ και (2) για τη διαπιστωθείσα παράβαση της μη συμμόρφωσής της με τις απαιτήσεις του άρθρου 3 (Πορεία των τρένων) §3.3.1 (Σεβασμός των σημάτων) της διαδικασίας SMS/MAN/0052 (εγχειρίδιο μηχανοδηγού) του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), πρόστιμο (άρθρου 79 §1 περίπτωση η) του δεύτερου μέρους του Ν.4632/2019) χρηματικού ποσού είκοσι χιλιάδων (20.000,00€) ευρώ .

Επίσης απείλησε την ΣΕ HELLENIC TRAIN και τον ΔΥ ΟΣΕ. με την επιβολή προστίμου ή άλλων μέτρων, αν με απόφαση της ΡΑΣ βεβαιώνεται η συνέχιση ή η παράλειψη των επιβαλλόμενων με την παρούσα συστάσεων .

2. Διεξαγωγή Αυτεπάγγελτης Έρευνας σχετικά τα ακόλουθα σιδηροδρομικά συμβάντα (παραβίαση σηματοδότη):

- (I) από την αμαξοστοιχία 80314 ΑΙΡ-Θριασίου της ΣΕ HELLENIC TRAIN στις 18-02-2024, (II) από την αμαξοστοιχία 2235 Αεροδρόμιο-Λιόσια της ΣΕ HELLENIC TRAIN στις 09-03 2024,
- (II) από την αμαξοστοιχία 6015 Αεροδρόμιο-Δ. Πλακεντίας της ΣΕ ΣΤΑΣΥ στις 15-03-2024,
- (III) από την αμαξοστοιχία 1302 ΑΙΡ-Κιάτο της ΣΕ HELLENIC TRAIN στις 20-03-2024,
- (IV) από την αμαξοστοιχία 1553 Χαλκίδας-Αθηνών της ΣΕ HELLENIC TRAIN στις 22-04-2024,

βάσει του άρθρου 5, παρ. 2 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ, με ειδικό αντικείμενο της έρευνας τον έλεγχο της τήρησης των κανονισμών, των διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας και των απαιτήσεων των οικείων Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) του Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ) και των ανωτέρω εμπλεκόμενων Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων (ΣΕ), σε σχέση με την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών, βάσει των ενδείξεων και των αποδεικτικών στοιχείων που έχει στα χέρια της η Αρχή. Στις 29-01-2025 η επιτροπή διερεύνησης συνέταξε πόρισμα, με το οποίο προτείνει την ενεργοποίηση της διαδικασίας ακρόασης της ΣΕ HELLENIC TRAIN, της ΣΕ ΣΤΑΣΥ και του ΔΥ ΟΣΕ, βάσει του άρθρου 8 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ, με σκοπό την περαιτέρω διερεύνηση και επικύρωση της διαπίστωσης των διαφαινόμενων παραβάσεων διατάξεων του ισχύοντος Γενικού Κανονισμού Κινήσεως – Μέρος Α': Κανονισμός Σημάτων και Μέρος Β: Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών, της Τεχνικής Προδιαγραφής Διαλειτουργικότητας ΤΠΔ/ΟΡΕ, ήτοι τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2019/773 όπως ισχύει καθώς και των

οικείων Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) των ως άνω σιδηροδρομικών οργανισμών.

Με το πέρας της έρευνας συντάχθηκε πόρισμα (Ιανουάριος 2025) για την ενεργοποίηση της διαδικασίας ακρόασης για τη Σιδηροδρομική Επιχείρηση HELLENIC TRAIN ΑΕ, τη Σιδηροδρομική Επιχείρηση ΣΤΑΣΥ και το Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ ΑΕ, κατ' εφαρμογή του άρθρου 5, παρ. 5 του Κανονισμού Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων. Αναμένεται η Απόφαση της Ολομέλειας για την κλήση σε ακρόαση των Σιδηροδρομικών φορέων.

3. Διεξαγωγή Αυτεπάγγελτης Έρευνας σχετικά με το Σιδηροδρομικό που έλαβε χώρα στη μονή γραμμή μεταξύ των σταθμών ΑΘΗΝΑ – ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ, την 13-09-2024, βάσει του άρθρου 5, παρ. 2 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ, με ειδικό αντικείμενο της έρευνας τον έλεγχο της τήρησης των κανονισμών, των διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας και των απαιτήσεων του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) του Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ) και της ΣΕ HELLENIC TRAIN σε σχέση με την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών, βάσει των ενδείξεων και των αποδεικτικών στοιχείων που έχει στα χέρια της η Αρχή σε σχέση με την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών. Η σχετική έρευνα αποφασίστηκε να διενεργηθεί από στελέχη του προσωπικού της αρμόδιας Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας (ΜΑΣΔ) της ΡΑΣ, σύμφωνα και προς τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ. Με το πέρας της έρευνας συντάχθηκε πόρισμα (Ιανουάριος 2025) για την ενεργοποίηση της διαδικασίας ακρόασης για το Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ ΑΕ, κατ' εφαρμογή του άρθρου 5, παρ. 5 του Κανονισμού Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων. Αναμένεται η Απόφαση της Ολομέλειας για την κλήση σε ακρόαση του Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ ΑΕ.
4. Διεξαγωγή Αυτεπάγγελτης Έρευνας σχετικά με το συμβάν που έλαβε χώρα στη γραμμή του Προαστιακού Αθήνας στην περιοχή της Δουκίσσης Πλακεντίας, στις 09-10-2024, βάσει του άρθρου 5, παρ. 2 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ, με ειδικό αντικείμενο της έρευνας τον έλεγχο της τήρησης των κανονισμών, των διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας και των απαιτήσεων του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) του Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ) και της ΣΕ HELLENIC TRAIN σε σχέση με την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών, σε σχέση με την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών. Η σχετική έρευνα αποφασίστηκε να διενεργηθεί από στελέχη του προσωπικού της αρμόδιας Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας (ΜΑΣΔ) της ΡΑΣ, σύμφωνα και προς τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ. Με το πέρας της έρευνας

- θα συνταχθεί πόρισμα για την ενεργοποίηση ή μη της διαδικασίας ακρόασης Αναμένεται το πόρισμα της επιτροπής.
5. Διεξαγωγή Αυτεπάγγελτης Έρευνας σχετικά με το ο σιδηροδρομικό ατύχημα σε ισόπεδη διάβαση την 01-01-2024 και το ατύχημα που προκλήθηκε σε άτομο από κινούμενο τροχαίο υλικό (αυτοκτονία) την 04-09-2023, βάσει του άρθρου 5, παρ. 2 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ, με ειδικό αντικείμενο της έρευνας τον έλεγχο της τήρησης των κανονισμών, των διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας και των απαιτήσεων του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) της ΣΕ HELLENIC TRAIN σε σχέση με την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών. Η σχετική έρευνα αποφασίστηκε να διενεργηθεί από στελέχη του προσωπικού της αρμόδιας Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας (ΜΑΣΔ) της ΡΑΣ, σύμφωνα και προς τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ. Με το πέρας της έρευνας συντάχθηκε πόρισμα για την ενεργοποίηση της διαδικασίας ακρόασης για τη Σιδηροδρομική Επιχείρηση HELLENIC TRAIN ΑΕ, κατ' εφαρμογή του άρθρου 5, παρ. 5 του Κανονισμού Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων. Αναμένεται η Απόφαση της Ολομέλειας για την κλήση σε ακρόαση για τη Σιδηροδρομική Επιχείρηση HELLENIC TRAIN ΑΕ,

3.3.4 Παρεμβάσεις / Έκδοση συστάσεων

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

1. Λαμβάνοντας υπόψη προσφάτως ζητούμενη διευκρίνηση μηχανοδηγού, εξέδωσε την Οδηγία/Σύσταση αναφορικά με την στελέχωση κινητηρίων μονάδων.

Συγκεκριμένα σύμφωνα με την οδηγία / σύσταση ο εκπαιδευόμενος/υποψήφιος μηχανοδηγός κατά τη διάρκεια της πρακτικής εκπαίδευσής του σε πορεία, για την απόκτηση άδειας και την απόκτηση πιστοποιητικού μηχανοδηγού, δεν μπορεί να συμμετέχει στη στελέχωση του θαλάμου οδήγησης κινητήριας μονάδας ή/και τροχαίου υλικού επιβατικών μεταφορών για την εκτέλεση υπηρεσιών μεταφοράς.

Ο Μηχανοδηγός δεν μπορεί να μηχανοδηγεί σε τμήμα υποδομής ή σε τροχαίο υλικό, για το οποίο δεν διαθέτει πιστοποιητικό, παρά μόνο σε περιπτώσεις εκπαίδευσης.

Ο Μηχανοδηγός επιτρέπεται να μηχανοδηγεί συγκεκριμένο τροχαίο υλικό επί συγκεκριμένης υποδομής, μόνο εφόσον διαθέτει έγκυρη άδεια και έγκυρο πιστοποιητικό, στο οποίο να αναγράφεται το συγκεκριμένο τροχαίο υλικό και η συγκεκριμένη υποδομή.

Η διάταξη του άρθρου 4.2ε) του ν.3911/2011 αφορά σε αμιγώς εκπαιδευτικά δρομολόγια.

Επομένως, η πρόβλεψη του άρθρου 4.2ε) του ν.3911/2011 είναι σαφώς αναφερόμενη μόνο στην εκπαίδευση των μηχανοδηγών και όχι σε εμπορικά ή επιβατικά δρομολόγια. Σε κάθε περίπτωση άλλωστε οι διατάξεις της υπ' αριθμ. ΑΣ10/77243/580 Απόφασης «Τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών) (ΦΕΚ 698/Β/01.03.2019) ΓΚΚ, θα πρέπει να ερμηνεύονται σε περίπτωση μη σαφούς διατύπωσης στενά και με γνώμονα την καλύτερη δυνατή προστασία της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Εξακολουθεί να ισχύει η υπ. αριθμ. πρωτ. 877/ 24-03-2022 Οδηγία/Σύσταση της ΡΑΣ (υπ. αριθμ. πρωτ. 875/24-03-2022 Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ) με θέμα «Οδηγία/Σύσταση αναφορικά με τη στελέχωση κινητήριων μονάδων κατά τη διάρκεια της πρακτικής εκπαίδευσης υποψηφίων μηχανοδηγών σε πορεία για την απόκτηση πιστοποιητικού μηχανοδηγού».

Η εν λόγω Οδηγία/Σύσταση κοινοποιήθηκε στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και στον Διαχειριστή Υποδομής εφιστώντας την προσοχή για την άμεση εφαρμογή της και την ενημέρωση της Αρχής από την οποία να αποδεικνύεται η συμμόρφωση του Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ) και των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων (ΣΕ) προς αυτή. Η ανωτέρω Οδηγία/ Σύσταση οφείλει να εκληφθεί και ως ενέργεια της παρ. 10 του άρθρου 69 του ν.4632/2019 (Α' 159).

2. Λαμβάνοντας υπόψη τις αναφορές συμβάντων υπέρβασης ερυθρού σηματοδότη, τα οποία αποτελούν πρόδρομο παράγοντα ατυχήματος η ΡΑΣ εξέδωσε αυστηρή προειδοποίηση προς το προσωπικό πληρώματος αμαξοστοιχιών των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων (ΣΕ), καθώς και στο προσωπικό του Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ) επιφορτισμένο με τα καθήκοντα έγκρισης της κίνησης των αμαξοστοιχιών για την «απαρέγκλιτη τήρηση του Γενικού Κανονισμού Κίνησης».

Ειδικότερα συστάθηκαν : α) η απαρέγκλιτη τήρηση των Κανόνων χρήσης των Ραδιοεπικοινωνιών, σύμφωνα με την προβλεπόμενη τυποποίηση των ανταλλασσόμενων μηνυμάτων και τη μεθοδολογία των επικοινωνιών σχετιζόμενων με την ασφάλεια, όπως αναφέρεται i) στο Γενικό Κανονισμό Κίνησης / Μέρος Α' Κανονισμός Σημάτων (2009), ii) στο Γενικό Κανονισμό Κίνησης / Μέρος Β' «Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών», iii) στο έγγραφο του ΟΣΕ «Κανονιστικές Διατάξεις δια την Χρήσιν των Ραδιοηλεκτρικών», iv) στην Τεχνική Προδιαγραφή Διαλειτουργικότητας ΤΠΔ/ΟΡΕ, ήτοι τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2019/773 όπως ισχύει. β) η απαρέγκλιτη τήρηση των ορίων ταχύτητας των αμαξοστοιχιών, όπως

προβλέπεται στον Γενικό Κανονισμό Κίνησης / Μέρος Β' / άρθρο 76. γ) Η απαρέγκλιτη τήρηση των φωτοσημάτων, όπως προβλέπεται στα Παραρτήματα του Γενικού Κανονισμού Κίνησης / Μέρος Α' Κανονισμός Σημάτων (2009).

Η εν λόγω Οδηγία/Σύσταση κοινοποιήθηκε στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και στον Διαχειριστή Υποδομής εφιστώντας την προσοχή για την άμεση εφαρμογή της και την ενημέρωση της Αρχής από την οποία να αποδεικνύεται η συμμόρφωση του Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ) και των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων (ΣΕ) προς αυτή. Η ανωτέρω Οδηγία/ Σύσταση οφείλει να εκληφθεί και ως ενέργεια της παρ. 10 του άρθρου 69 του ν.4632/2019 (Α' 159).

3.4 Οργανωτικό πλαίσιο ασφαλείας

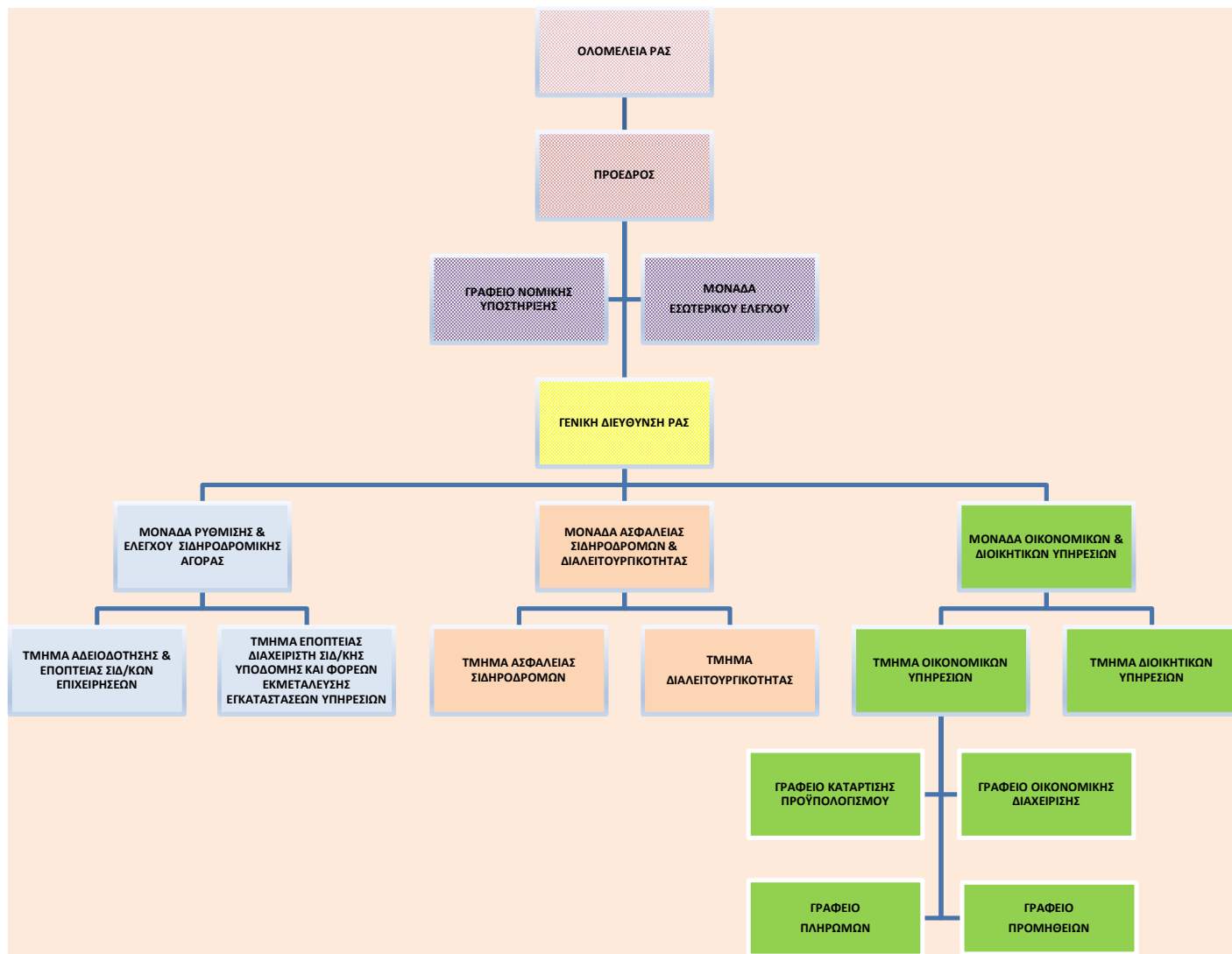
Το εθνικό οργανωτικό πλαίσιο στην Ελλάδα κατά το 2024 σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων αποτυπώνεται παρακάτω:

- Το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών είναι η νομοθετική αρχή, υπεύθυνη για τον σιδηροδρομικό τομέα στην Ελλάδα. Υπό την εποπτεία του δραστηριοποιούνται ο ΟΣΕ και η ΕΡΓΟΣΕ.
- Η ΡΑΣ είναι Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή που ασκεί, μεταξύ άλλων, τα καθήκοντα της Ελληνικής ΕΑΑ σύμφωνα με το ν. 4199/2013 και το ν. 4632/2019.
- Ο Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (ΕΟΔΑΣΑΑΜ), ο οποίος αποτελεί αυτοτελή δημόσια υπηρεσία, αρμόδια για τη διερεύνηση των αεροπορικών ατυχημάτων πολιτικής αεροπορίας και των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και την επίτευξη και διατήρηση της ασφάλειας στις μεταφορές. Ο εν λόγω οργανισμός συστάθηκε με τον ν. 5014/2023, στον οποίο μεταβιβάστηκαν οι αρμοδιότητες της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, η οποία είχε συσταθεί με τον ν.4313/2014 για την εκτέλεση των καθηκόντων του Εθνικού Φορέα Διερεύνησης του άρθρου 22 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 και του άρθρου 74 του ν.4632/2019, αλλά δεν είχε δραστηριοποιηθεί.
- Ο ΟΣΕ είναι ο μοναδικός εθνικός διαχειριστής υποδομής, κάτοχος έγκρισης ασφαλείας, που λειτουργεί στην Ελλάδα υπό την επίβλεψη του ΥΥΜ. Ο ΟΣΕ είναι επίσης ο ιδιοκτήτης του μοναδικού αναγνωρισμένου Κέντρου Εκπαίδευσης Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών.

- Η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., εποπτευόμενος φορέας από το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών, είναι υπεύθυνη για την εκτέλεση του Επενδυτικού Προγράμματος και την διαχείριση των νέων έργων σιδηροδρομικής υποδομής.
- Υπάρχουν τέσσερις (4) αδειοδοτημένες Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις (ΣΕ) οι οποίες διαθέτουν ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας, ως εξής:
 - ΣΤΑΣΥ, δημόσια ΣΕ εντός του Υπερταμείου, που παρέχει μόνο υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας, κατέχει ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας και είναι εν λειτουργία.
 - HELLENIC TRAIN (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ) - Μέλος της Εταιρείας «Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A», ιδιωτική ΣΕ που παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας και υπηρεσίες μεταφοράς φορτίου συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων, κατέχει ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας και είναι εν λειτουργία.
 - RAIL CARGO LOGISTIC GOLDAIR, ιδιωτική ΣΕ μεταφοράς φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων, κατέχει ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας και είναι εν λειτουργία.
 - GFR, ρουμανική ιδιωτική ΣΕ μεταφοράς φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων, κατέχει ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας (το οποίο εκδόθηκε από τον ERA τον Απρίλιο του 2020) σύμφωνα με το άρθρο 10 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798. Η GFR ξεκίνησε τη λειτουργία της στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο εντός του 2022.
 - PEARL, ιδιωτική αδειοδοτημένη ΣΕ μεταφοράς εμπορευμάτων, η οποία δεν κατέχει ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας και δεν έχει ξεκινήσει προς το παρόν τη λειτουργία της.
- Η HELLENIC TRAIN, πλέον της εκτέλεσης μεταφορικού έργου ως ΣΕ, είναι και Εταιρεία Συντήρησης Τροχαίου Υλικού, κάτοχος έγκυρου πιστοποιητικού ΥΣΦ.
- Η ΓΑΙΑ ΟΣΕ Α.Ε. είναι δημόσια επιχείρηση, κάτοχος και διαχειριστής του στόλου του υφιστάμενου εθνικού τροχαίου υλικού, υπό την εποπτεία του Υπερταμείου.

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

Οργανόγραμμα ΡΑΣ



Πίνακας 1: Προσωπικό στην Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας της ΡΑΣ κατά το τέλος του 2024.

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

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

4. ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

4.1 Ανάλυση επιμέρους επιδόσεων ασφάλειας την τελευταία 5ετία

4.2 Διαγράμματα με τα δεδομένα των ΚΔΑ

4 ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

4.1 Ανάλυση επιμέρους επιδόσεων ασφαλείας την τελευταία 5ετία

Σύμφωνα με τους ΚΔΑ όπως καταγράφονται για την περίοδο από το 2020 έως το 2024, πραγματοποιήθηκε η ακόλουθη ανάλυση τάσεων των επιδόσεων ασφαλείας:

Αριθμός σημαντικών ατυχημάτων:

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

2020	2021	2022	2023	2024	2020-24 μέσος όρος
9	14	19	7	9	11,6

Ο συνολικός αριθμός των σημαντικών ατυχημάτων για το έτος 2024 ήταν 9.

Τα περισσότερα σημαντικά ατυχήματα έλαβαν χώρα σε ισόπεδες διαβάσεις (4 από τα 9). Επίσης 2 ατυχήματα προκλήθηκαν από κινούμενο τροχαίο υλικό (2 από τα 9).

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

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

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

Αριθμός Θανάτων:

2020	2021	2022	2023	2024	2020-24 μέσος όρος
2	6	10	60	6	16,8

Το 2024 υπήρξαν 6 θάνατοι εκ των οποίων τρεις προκλήθηκαν από κινούμενο τροχαίο και άλλοι τρεις σε ισόπεδες διαβάσεις.

Αριθμός Σοβαρά Τραυματιών:

2020	2021	2022	2023	2024	2020-24 μέσος όρος
7	6	9	84	1	21,4

Ο αριθμός των σοβαρά τραυματισμένων κατά την διάρκεια του 2024 ήταν ένα.

Και οι δύο (2) σοβαρά τραυματίες αφορούσαν περιστατικά από κινούμενο τροχαίο υλικό-πλέον των αυτοκτονιών.

Αριθμός Αυτοκτονιών:

2020	2021	2022	2023	2024	2020-24 μέσος όρος
4	1	0	2	1	1,6

Το έτος 2024 υπήρξε μια (1) αυτοκτονία, ενώ το περασμένο έτος ο αριθμός ήταν δύο. Το 2024 ο αριθμός εμφανίζεται περίπου ίσος με τον μέσο όρο της πενταετίας.

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

Ο αριθμός των προδρόμων ατυχημάτων κατά την διάρκεια του 2024, συγκρινόμενος με τον αντίστοιχο του 2023, εμφανίζει πολύ μεγάλη αύξηση. Επίσης, εμφανίζεται αύξηση σχετικά με τον μέσο όρο των πέντε τελευταίων ετών.

Αριθμός Προδρόμων Ατυχημάτων:

2020	2021	2022	2023	2024	2020-24 μέσος όρος
56	86	71	54	145	82,4

Το 2023, λόγω της κακοκαιρίας DANIEL, εκτεταμένα τμήματα γραμμής κατηγοριοποιήθηκαν από «ενεργό δίκτυο» σε «ενεργό δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας» με αποτέλεσμα την μείωση του ενεργού δικτύου, και παρέμειναν ανενεργά και το 2024.

Το οικονομικό κόστος των σημαντικών ατυχημάτων, για το έτος 2024 είναι μειωμένο σε σχέση με το 2023 αλλά παραμένει μεγάλο.

Κόστος Σημαντικών Ατυχημάτων (σε εκατ. Ευρώ):

2020	2021	2022	2023	2024	2020-24 μέσος όρος
7,02	17,2	29,62	192,3	173,94	84,02

Ο αριθμός των ΙΔ στο εθνικό δίκτυο για το έτος 2024 παρέμεινε σχεδόν ο ίδιος συγκριτικά με το προηγούμενο έτος.

Τεχνική ασφάλεια της υποδομής και εφαρμογή της, διαχείριση της ασφάλειας:

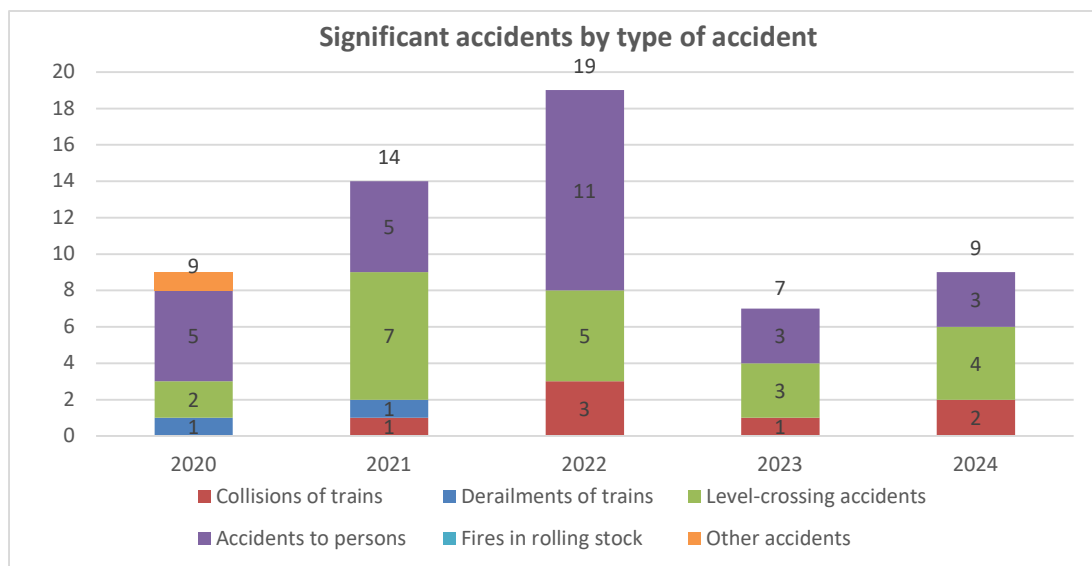
Αριθμός Ισόπεδων Διαβάσεων ανά τύπο

	2020	2021	2022	2023	2024
Ενεργητικές	684	685	449	390	390
Παθητικές	552	549	292	275	283
Σύνολο	1236	1234	741	665	673

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

4.2 Απεικόνιση δεδομένων των Κοινών Δεικτών Ασφάλειας

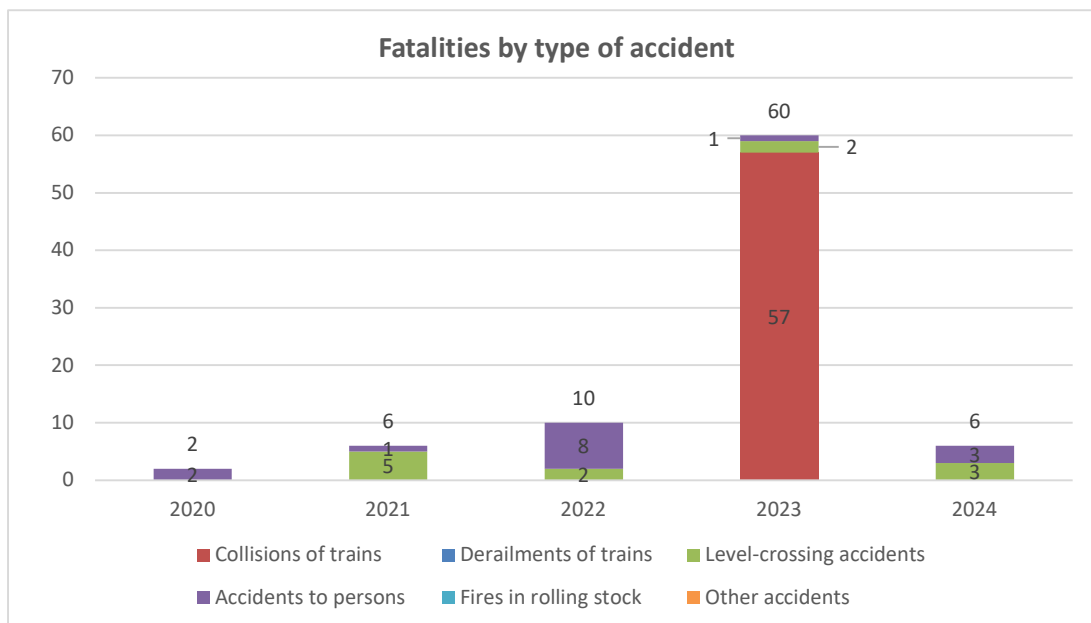
Η παρούσα ενότητα περιλαμβάνει διαγράμματα, τα οποία έχουν προκύψει από την ανάλυση των δεδομένων των ΚΔΑ. Τα δεδομένα αφορούν σε σημαντικά ατυχήματα, ατυχήματα με απώλεια ζωής και/η τραυματισμό ανά τύπο ατυχήματος και κατηγορία ατόμου. Η χρονική περίοδος αναφοράς είναι τα έτη 2020-2024.



Εικόνα 1: Σοβαρά ατυχήματα ανά τύπο ατυχήματος (2020-2024)

Στην Εικόνα 1 παρατηρείται ότι το έτος μέγιστης καταγραφής περιστατικών είναι το 2022 (19 ατυχήματα), κατά τη διάρκεια του οποίου ο αριθμός σοβαρών ατυχημάτων είναι σημαντικά αυξημένος σε σχέση με τα υπόλοιπα έτη. Η κορύφωση αυτή οφείλεται κυρίως στον μεγάλο αριθμό ατυχημάτων σε άτομα (11 συμβάντα), αλλά και στον αρκετά μεγάλο αριθμό συμβάντων σε ισόπεδες διαβάσεις (5 συμβάντα).

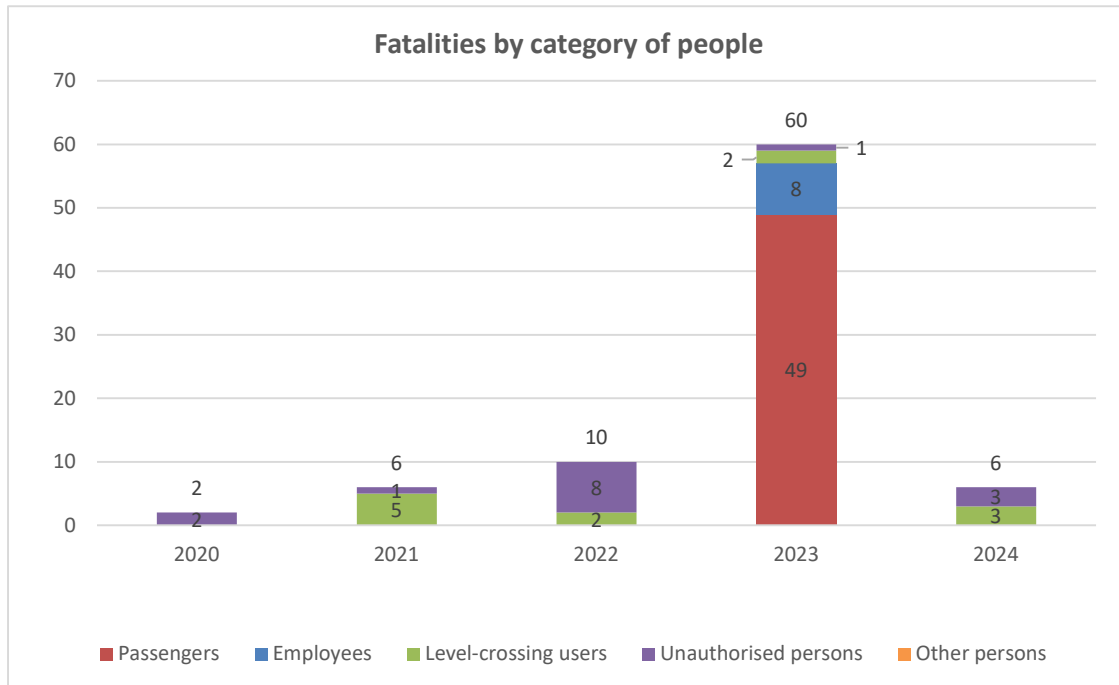
Τα ατυχήματα σε άτομα αποτελούν μια από τις κατηγορίες που εμφανίζεται συχνότερα κατά τη διάρκεια της 5ετίας, με εξαίρεση το 2021 και το 2024, οπότε και κυριαρχούν τα ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις. Αυτά παραμένουν σταθερά σε μέτρια επίπεδα (2–7 ετησίως), γεγονός που υποδηλώνει το διαχρονικό πρόβλημα οδικής και σιδηροδρομικής διεπαφής. Οι εκτροχιασμοί και οι πυρκαγιές τροχαίου υλικού εμφανίζονται πολύ περιορισμένοι, καταγράφοντας ελάχιστα μεμονωμένα περιστατικά, ενώ αντίθετα, οι συγκρούσεις συρμών, αν και σχετικά λίγες, παρουσιάζουν επανεμφάνιση τα έτη 2021, 2022, 2023 και 2024, υπογραμμίζοντας την ανάγκη ενίσχυσης των σχετικών συστημάτων ασφαλείας.



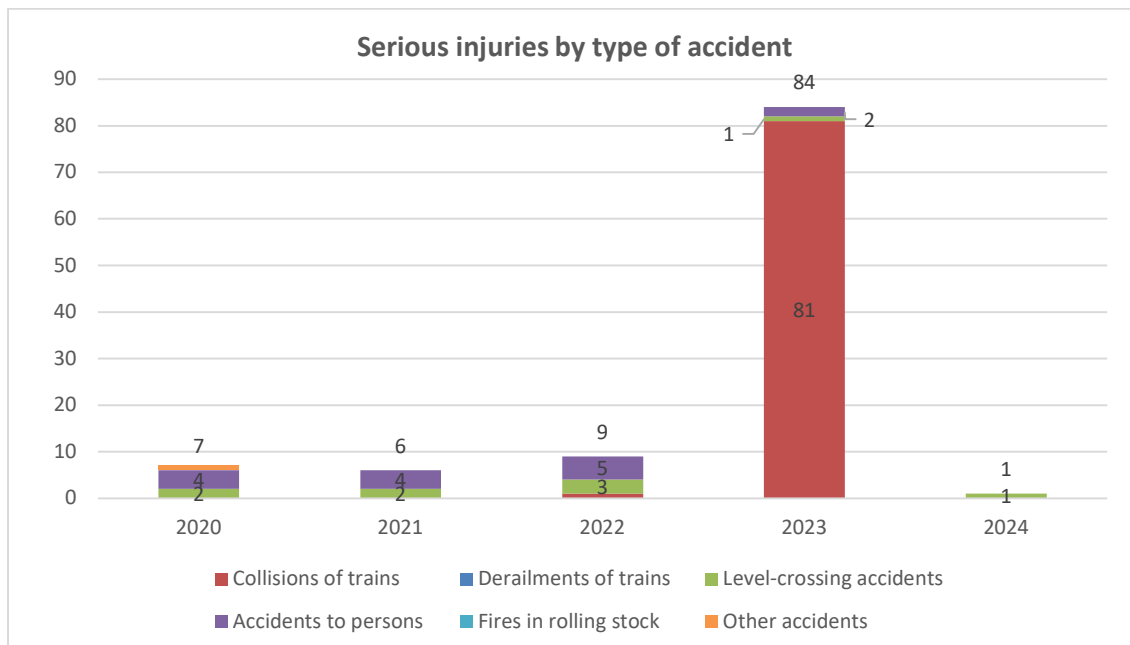
Εικόνα 2: Αριθμός θανάτων ανα τύπο ατυχήματος

Στην παραπάνω εικόνα παρουσιάζεται ο συνολικός αριθμός θανάτων ανά τύπο ατυχημάτων. Όπως ήταν αναμενόμενο, ο υψηλότερος αριθμός νεκρών εμφανίζεται στην κατηγορία «συγκρούσεις συρμών» και συγκεκριμένα το έτος 2023, οπότε και συνέβη το δυστύχημα των Τεμπών. Κατά τα άλλα, σημαντική συνεισφορά στον αριθμό απωλειών ζωής έχουν τα ατυχήματα που συμβαίνουν σε άτομα (14) κι εκείνα που συμβαίνουν σε ισόπεδες διαβάσεις (10).

Στην Εικόνα 3 παρακάτω, παρουσιάζεται ο αριθμός θανάτων ανά κατηγορία ατόμου. Η κατηγορία με τους περισσότερους θανάτους είναι εκείνη των επιβατών το έτος 2023, εύρημα το οποίο σχετίζεται εξ'ολοκλήρου με το δυστύχημα των Τεμπών. Η εν λόγω κατηγορία δεν καταγράφει θανάτους κανένα άλλο έτος. Το ίδιο έτος και σε σχέση με την ίδια αιτιολογία εμφανίζονται και 8 θάνατοι εργαζομένων. Τα υπόλοιπα έτη, η κατηγορία στην οποία εμφανίζονται οι περισσότεροι θάνατοι είναι εκείνη των μη-εξουσιοδοτημένων ατόμων (15 θάνατοι κατά τη διάρκεια της 5ετίας).



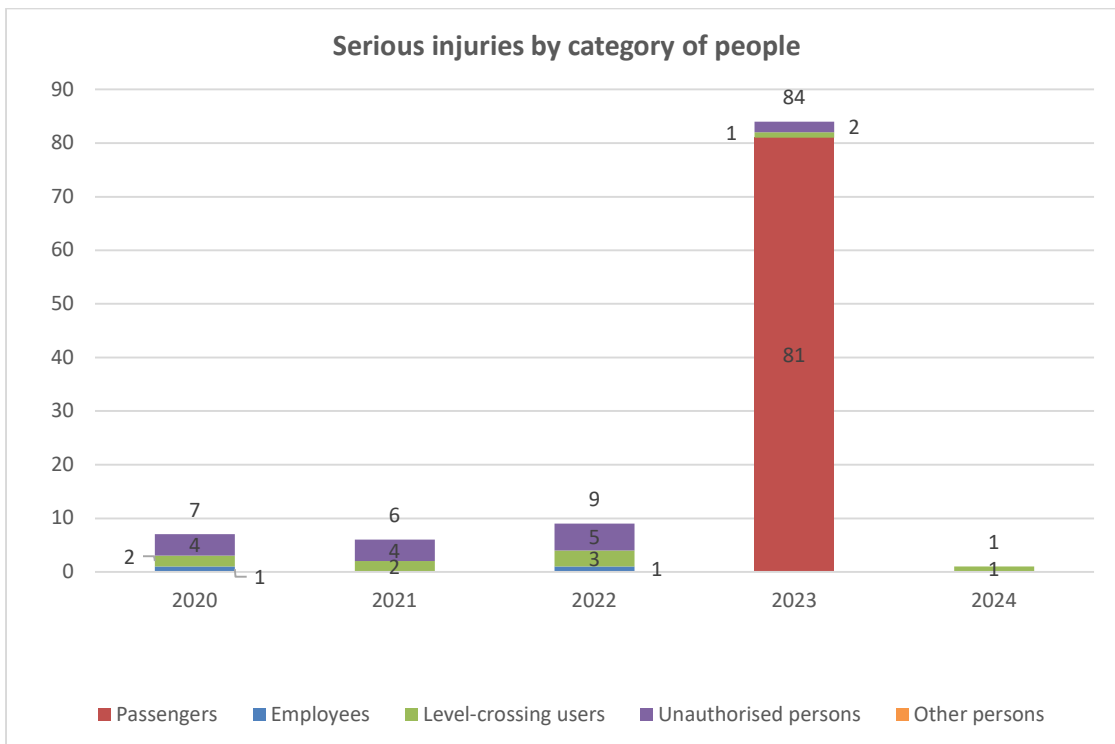
Εικόνα 3: Αριθμός θανάτων ανά τύπο ατόμου



Εικόνα 4: Σοβαροί τραυματισμοί ανά τύπο ατυχήματος

Το δυστύχημα των Τεμπών εμφανίζεται και πάλι στην ανάλυση των σοβαρών τραυματισμών ανά τύπο ατυχήματος, που παρουσιάζονται στην Εικόνα 4, (81 τραυματισμοί το 2023). Από εκεί και πέρα, οι τύποι ατυχημάτων με τους περισσότερους τραυματισμούς

διαχρονικά είναι τα ατυχήματα σε άτομα και τα ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις. Παρόμοια ευρήματα υπάρχουν και στο τελευταίο διάγραμμα στο οποίο παρουσιάζονται τα σοβαρά ατυχήματα ανα κατηγορία ατόμου. Οι κατηγορίες με τους περισσότερους σοβαρούς τραυματισμούς είναι οι επιβάτες (2023- Τέμπη), τα μη-εξουσιοδοτημένα άτομα και οι χρήστες ισόπεδων διαβάσεων.



Εικόνα 5: Σοβαροί τραυματισμοί ανά κατηγορία ατόμου

5. ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

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



5. ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ & ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

5.1 Αλλαγές στη νομοθεσία και σε κανονισμούς

Όλα τα νομοθετήματα του 2024 εκδόθηκαν έπειτα από συνεργασία με το σιδηροδρομικό τομέα και ενημέρωσή του, με μέριμνα του ΥΥΜ.

Το 2024 εκδόθηκε σε ευρωπαϊκό επίπεδο η ακόλουθη νομική και κανονιστική πράξη σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τη διαλειτουργικότητα:

1. Κανονισμός για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών - TEN-T (Ιούνιος 2024). Ο Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1679 στοχεύει στην κατασκευή ενός αξιόπιστου, απρόσκοπτου και υψηλής ποιότητας δικτύου μεταφορών που εξασφαλίζει βιώσιμη συνδεσιμότητα σε όλη την Ευρώπη (EUR-Lex). Θέτει ελάχιστα πρότυπα υποδομής για τους σιδηροδρόμους, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης του ERTMS και της δυνατότητας κυκλοφορίας εμπορευματικών τρένων μήκους 740 μέτρων.

Το 2024 εκδόθηκαν σε εθνικό επίπεδο οι ακόλουθες νομικές και κανονιστικές πράξεις οι οποίες αφορούσαν, μεταξύ άλλων, την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τη διαλειτουργικότητα:

1. (ΦΕΚ 207 Α'/20-12-2024): «Αναδιάρθρωση σιδηροδρομικού τομέα και ενίσχυση ρυθμιστικών φορέων μεταφορών και άλλες διατάξεις».
2. Αριθμ. 11622/2024 (ΦΕΚ 243 Β/16-1-2024): «Καθορισμός προσόντων των διερευνητών αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.)».
3. Αριθμ. ΑΣ.16.2/225919/24 (ΦΕΚ 6573 Β/29-11-2024) : «Ορισμός διαδικασιών και δικαιολογητικών έγκρισης κοινοποίησης ή/και ορισμού των Οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης των δομικών υποσυστημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης».

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

Στην Ελλάδα δεν υπήρξαν παρεκκλίσεις κατά το 2024, σύμφωνα με το άρθρο 15 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798.

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

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



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

6.1 Ενιαία Πιστοποιητικά Ασφάλειας και Εγκρίσεις Ασφάλειας

Κατά το έτος 2024 δεν εκδόθηκαν νέα Ενιαία Πιστοποιητικά Ασφάλειας τόσο από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων (ERA) όσο και τη ΡΑΣ. Όσον αφορά στις εγκρίσεις ασφάλειας, η ΡΑΣ εξέδωσε τις υπ. αριθμ. EL 21 2024 0001 και EL 21 2024 0002 επικαιροποιημένες εγκρίσεις ασφάλειας στο ΔΥ ΟΣΕ σε εφαρμογή του άρθρου 64 του ν.4632/2019.

Τα ισχύοντα Πιστοποιητικά και Εγκρίσεις Ασφάλειας τα οποία έχουν εκδοθεί είτε από τη ΡΑΣ είτε από τον ERA μέχρι το τέλος του 2024 παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα:

Εταιρεία	Ιστορικό	Ημ/νια Έκδοσης	Ημ/νια Λήξης Ισχύος	Τύπος πιστοποιητικού	Τύπος υπηρεσιών
ΟΣΕ	Επικαιροποίηση	27-11-24	03-10-26	Έγκριση Ασφάλειας	Διαχειριστής Υποδομής Η εν λόγω Έγκριση Ασφάλειας περιλαμβάνει Δραστηριότητες συντήρησης οχημάτων που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για ίδιες λειτουργίες (εξαιρουμένων των φορταμαξών) και αποδεικνύει τη συμμόρφωσή του με το παράρτημα II του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779, σε εφαρμογή του άρθρου 3 (4) του ίδιου Κανονισμού.
RAIL CARGO LOGISTICS	Ανανέωση	20-12-22	19-12-27	Ενιαίο Πιστοποιητι	Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των

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

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

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

ΟΣΕ

Η υπ. αριθ. ΕΕ ΕΛ 21 2021 0001 Έγκριση Ασφάλειας του Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ) ΟΣΕ Α.Ε, χορηγήθηκε με Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ τον Οκτώβριο 2021, πενταετούς διάρκειας, με ισχύ από 04-10-2021 έως 03-10-2026.

Τον Ιούνιο του 2024 έγινε επικαιροποίηση της έγκρισης ασφάλειας, προκειμένου να αφαιρεθούν τα τμήματα της σιδηροδρομικής υποδομής «Λάρισα – Βόλος», «Παλιοφάρσαλος – Καλαμπάκα» και του κλάδου ανόδου «Άγιος Στέφανος Ξ. – Δομοκός – Παλιοφάρσαλος – Μεζούρλος», διότι δεν λειτουργούν, λόγω ουσιωδών μεταβολών στα υποσυστήματα υποδομής, και παρατρόχιου ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης εξαιτίας των κακοκαιριών DANIEL και ELIAS να αφαιρεθεί το τμήμα της σιδηροδρομικής υποδομής «Έδεσσα – Φλώρινα» από το πεδίο εφαρμογής της χορηγηθείσας Έγκρισης Ασφάλειας ΔΥ, διότι δεν λειτουργεί εξαιτίας προβλημάτων επικοινωνίας. Επίσης ζητήθηκε να ληφθούν επιπλέον μέτρα από τον ΟΣΕ (π.χ. στελέχωση ανοικτών σταθμών με 2 σταθμάρχες ανά βάρδια κ.α.), και να υποβληθεί στην Αρχή σχέδιο δράσης, σύμφωνα με τον κανονισμό ΕΕ 1078/2012 για την κυκλοφορία στον κλάδο καθόδου του τμήματος «Άγιος Στέφανος Ξ. – Δομοκός – Παλιοφάρσαλος – Μεζούρλος». Εκδόθηκε η υπ. αριθ. ΕΕ ΕΛ 21 2024 0001 Επικαιροποίηση Έγκρισης Ασφάλειας του Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ) ΟΣΕ Α.Ε με ημερομηνία έναρξης επικαιροποίησης την 20/06/2024, και διάρκειας ισχύος έως 03/10/2026.

Τον Νοέμβριο του 2024 έγινε επικαιροποίηση της έγκρισης ασφάλειας, προκειμένου να συμπεριλάβει τα τμήματα ανόδου «Άγιος Στέφανος Ξ. – Δομοκός και Παλιοφάρσαλος – Μεζούρλος», που είχαν τεθεί εκτός της έγκρισης ασφάλειας λόγω των καταστροφών στην υποδομή από την κακοκαιρία DANIEL. Η επικαιροποίηση έγκρισης ασφάλειας χορηγήθηκε με την επισήμανση για λήψη μέτρων που απαιτούνται για την επανόρθωση ελλείψεων, η φύση των οποίων δεν παρεμπόδιζε τη χορήγηση επικαιροποίησης έγκρισης ασφάλειας ΔΥ. Η ολοκλήρωση των απαιτούμενων ενεργειών ελέγχεται από τη ΡΑΣ κατά την εποπτεία σε συνέχεια της χορήγησης επικαιροποίησης έγκρισης ασφάλειας ΔΥ. Εκδόθηκε η υπ. αριθ. ΕΕ ΕΛ 21 2024 0002 Επικαιροποίηση Έγκρισης Ασφάλειας του Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ) ΟΣΕ Α.Ε με ημερομηνία έναρξης επικαιροποίησης την 27/11/2024, και διάρκειας ισχύος έως 03/10/2026.

HELLENIC TRAIN

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

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

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

ΣΤΑΣΥ Α.Ε.

Η σιδηροδρομική επιχείρηση ΣΤΑΣΥ ΑΕ είναι κάτοχος από το 2021 του υπ. αριθμ. EL1020210173 Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφαλείας, πενταετούς διάρκειας, με ισχύ από 07-11-2021 έως 06.11.2026 και είναι αναρτημένο στο μητρώο ERADIS του ERA. Στο ανωτέρω πιστοποιητικό συμπεριλήφθηκε η συμμόρφωση προς τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2019/779, ως Υπεύθυνος για τη Συντήρηση Φορέας (ΥΣΦ) οχημάτων για ίδιες λειτουργίες μετά την επιλογή της διενέργειας ενδιάμεσων ελέγχων της ΣΕ ΣΤΑΣΥ ως προς την τήρηση του παραρτήματος II του εν λόγω Κανονισμού.

RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR A.E. (RCLG)

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

Το νέο Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας χορηγήθηκε με την επισήμανση Προβληματικών Σημείων (Application Issues), τα οποία αποτέλεσαν αντικείμενο ελέγχου από τη ΡΑΣ και

κατά το στάδιο της εποπτείας του 2023 (εναπομένοντα προβληματικά σημεία προς εποπτεία).

PIRAEUS EUROPE ASIA RAIL LOGISTICS (PEARL) ΑΕ

Η σιδηροδρομική επιχείρηση PEARL ΑΕ ήταν κάτοχος Πιστοποιητικού Ασφάλειας (Μέρος Α & Β), πενταετούς διάρκειας τα οποία έχουν λήξει.

Η ΣΕ PEARL μέσω του OSS υπέβαλλε στις 30-07-2024 αίτηση έκδοσης ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας, με αναγνωριστικό κωδικό αίτησης S-20240730 003. Επέλεξε ως οργανισμό πιστοποίησης ασφαλείας την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ). Στην αίτηση προσδιορίζει είδος υπηρεσίας «Μεταφορά εμπορευμάτων (συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων)», και τόπο παροχής υπηρεσιών που περιορίζεται εντός της Ελληνικής Επικράτειας και αποτελείται από τις εξής διαδρομές: - Ν. Ικόνιο - Θριάσιο – Θριάσιο. Για την εξέταση και η αξιολόγηση της αίτησης της ΣΕ PEARL για την χορήγηση ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας καθώς επίσης και των επισυναπτόμενων εγγράφων ορίσθηκε στο OSS Ομάδα Αξιολόγησης. Η Ομάδα αξιολόγησης πραγματοποίησε αρχικό έλεγχο πληρότητας της ως άνω αίτησης και των συνοδευτικών εγγράφων και στις 25-10-2024 υπέβαλλε, μέσω OSS, πίνακα, στον οποίο αποτυπώνονταν ο ανωτέρω έλεγχος. Εν συνεχεία προχώρησε στην φάση της λεπτομερούς αξιολόγησης και αναμένεται η ολοκλήρωση της.

GFR

Η ΣΕ GFR είναι κάτοχος από το 2021 επικαιροποιημένου Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφαλείας, που εκδόθηκε από τον ERA, στις 21-07-2021, με αριθμό αναγνώρισης EU1020210087 και με χρονική περίοδο ισχύος από 21-07-2021 έως τις 08-04-2025 και βρίσκεται αναρτημένο στο μητρώο ERADIS του ERA.

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

Λόγω της επικείμενης λήξης του Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφαλείας η ΣΕ GFR υπέβαλλε αίτηση για επικαιροποίηση του ΕΠΑ στον ERA μέσω της πλατφόρμας OSS.

6.2 Έγκριση Οχημάτων

Αναφορικά με το έτος 2024 υπεβλήθη μέσω OSS στις 23-12-2024 μία αίτηση για την περίπτωση «νέα έγκριση» οχήματος για διάθεση στην αγορά, με περιοχή χρήσης το ελληνικό δίκτυο. Αφορά μία αυτοκινούμενη επιβατάμαξας ETR 470, λόγω εγκατάστασης εποχούμενου υποσυστήματος ETCS BL3 και GSM-R voice. Η αίτηση κρίθηκε ως εντελώς ανεπαρκής κατά το έτος 2025.

6.3 Υπεύθυνοι Φορείς για την Συντήρηση Σιδηροδρομικών Οχημάτων (ΥΣΦ)

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

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

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

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

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

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

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

Κάθε εκτυπωμένο αντίγραφο είναι «μη ελεγχόμενο».

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

HELLENIC TRAIN

Η ΡΑΣ έχει χορηγήσει το πιστοποιητικό ΥΣΦ με αριθμ. EL/31/0022/0001, το οποίο είναι πενταετούς διάρκειας με ισχύ από 18-11-2022 έως 17-11-2027 και βρίσκεται αναρτημένο στο μητρώο ERADIS του ERA

ΟΣΕ

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

Με την υπ. αριθ. πρωτ. 368/01-02-2023 Απόφαση της Ολομέλειας, η ΡΑΣ χορήγησε το Πιστοποιητικό Υπεύθυνου για τη Συντήρηση Φορέα (ΥΣΦ) του ΟΣΕ με ευρωπαϊκό αριθμό αναγνώρισης EIN: EL/31/0023/0001 και ισχύ έως 31/01/2028 και είναι καταχωρημένο στη βάση δεδομένων ERADIS.

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

Με την υπ' αριθ. πρωτ. 2117/11-06-2024 Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ ανεστάλη η ισχύς του Πιστοποιητικού Υπεύθυνου για τη Συντήρηση Φορέα (ΥΣΦ) του ΟΣΕ λόγω του ότι η συντήρηση των οχημάτων (φορτάμαξες) που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του ανωτέρω χορηγηθέντος πιστοποιητικού ΥΣΦ του ΔΥ ΟΣΕ 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.

ΣΤΑΣΥ

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

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

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

6.4 Μηχανοδηγοί

6.4.1 Γενικά

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

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

Τόσο η άδεια όσο και το πιστοποιητικό λαμβάνονται έπειτα από σχετική εκπαίδευση σε πιστοποιημένα και αναγνωρισμένα εκπαιδευτικά κέντρα και επιτυχή εξέταση από τη ΡΑΣ όσον αφορά στην άδεια και από τη Σιδηροδρομική Επιχείρηση (ΣΕ) ή από το Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ) για το μέρος που αφορά στο πιστοποιητικό.

6.4.2 Έκδοση αδειών μηχανοδηγών

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

Η ΡΑΣ, σε εφαρμογή της ανωτέρω σχετικής νομοθεσίας έχει εγκαταστήσει και λειτουργεί ηλεκτρονικό διαδικτυακό πρόγραμμα - εφαρμογή με το όνομα «ΑΔΕΙΕΣ ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΟΥ», μέσω της οποίας υποδέχεται αιτήσεις για την έκδοση και χορήγηση αδειών μηχανοδηγού. Οι πρώτες άδειες εκδόθηκαν τον Φεβρουάριο 2019, σύμφωνα με το υπόδειγμα του Παραρτήματος Ι του Κανονισμού (ΕΕ) 36/2010 και εντός του 2024 εκδόθηκαν συνολικά πενήντα (54) ευρωπαϊκές άδειες.

Τον Δεκέμβριο του 2023 πραγματοποιήθηκε πρόσκληση για τη συμμετοχή στις εξετάσεις υποψήφιων μηχανοδηγών για την απόκτηση αδείας μηχανοδηγού. Οι εξετάσεις θεωρητικού & πρακτικού μέρους πραγματοποιήθηκαν τον Ιανουάριο του 2024 και συμμετείχαν πενήντα έξι (56) υποψήφιοι μηχανοδηγοί και εν συνεχεία η ΡΑΣ προχώρησε στην σύμφωνα με την διαδικασία στην έκδοση πενήντα τεσσάρων (54) ευρωπαϊκών αδειών μηχανοδήγησης.

6.4.3 Τήρηση του Εθνικού Μητρώου Αδειών Μηχανοδηγού

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

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

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

Το ΕΜΑΜ στο τέλος του 2024 περιλάμβανε τα στοιχεία 450 αδειών μηχανοδηγού, εκ των οποίων έχουν ανασταλεί 119 άδειες κι έχουν ανακληθεί 5.

6.4.4 Πιστοποιητικά μηχανοδηγών

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

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

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

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

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

Σύμφωνα με το ανωτέρω πλαίσιο, η ΡΑΣ αναγνώρισε το Εκπαιδευτικό Κέντρο του ΟΣΕ ως εκπαιδευτικό κέντρο μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών με την υπ. αρ. πρωτ. 2468/22-08-2023 απόφασή της, με ισχύ έως τις 22-08-2028. Το εκπαιδευτικό κέντρο του ΟΣΕ είναι αναγνωρισμένο για τα παρακάτω εκπαιδευτικά καθήκοντα:

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

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

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

Σε συνέχεια της ανωτέρω έγκρισης η Διεύθυνση Εκπαίδευσης και Κατάρτισης του ΟΣΕ υπέβαλλε στη ΡΑΣ (αριθμ. πρωτ. ΡΑΣ 2219/18-06-2024) επικαιροποιημένο Πρόγραμμα Κατάρτισης. Με την υπ. αρ πρωτ 3846/15-11-2024 Απόφαση

1. Εγκρίθηκε η επικαιροποίηση του Προγράμματος και του Παραρτήματος του Οδηγού Σπουδών σχετικά με την άρση των προϋποθέσεων της 3ετούς εμπειρίας μηχανοδήγησης και της πιστοποίησης σε αντίστοιχο ΤΥ, στους Μηχανοδηγούς που

- πρόκειται να πιστοποιηθούν στο ETR 470, με παράλληλη αύξηση των απαιτούμενων ζευγών δρομολογίων από 15 σε 35 και των ωρών Στατικής από 25 σε 50.
2. Αππορίφθηκε το αιτήμα του Εκπαιδευτικού Κέντρου Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών του ΔΥ ΟΣΕ για την επικαιροποίηση του Παραρτήματος του Προγράμματος Κατάρτισης σχετικά με προσθήκη στο Παράρτημα περίπτωσης Πιστοποίησης στη διαδρομή ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΣΤΡΥΜΩΝΑΣ- ΣΕΡΡΕΣ-ΔΡΑΜΑ με την προϋπόθεση ότι κατέχουν ήδη (α) Πιστοποιητικό Μηχανοδήγησης στη διαδρομή ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΣΤΡΥΜΩΝΑΣ-ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ-ΚΟΥΛΑΤΑ και (β) Πιστοποιητικό Μηχανοδήγησης για το T.Y. A/A MAN.

6.4.6 Ρύθμιση Ιατρικών Θεμάτων Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών / Αναγνώριση Ιατρών

Η ΡΑΣ, εφαρμόζοντας τις απαιτήσεις της ΚΥΑ με αριθμ. ΑΣ19/38259/1879/2016 (ΦΕΚ 3242/Β/10.10.2016), προχώρησε στις αρχές του 2017 στην δημοσίευση ανοικτής πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος, διαρκούς ισχύος, για την υποβολή αιτήσεων/συμμετοχή ιατρών στη διαδικασία αναγνώρισης ιατρών, οι οποίοι θα διενεργούν τις προβλεπόμενες από το ν. 3911/2011 ιατρικές εξετάσεις.

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

Κατά την διάρκεια του έτους 2024 η ΡΑΣ χορήγησε αναγνώριση σε δέκα εννέα (19) ιατρούς για τη διεξαγωγή της απαιτούμενης εξέτασης για την επιβεβαίωση της σωματικής και επαγγελματικής ψυχολογικής ικανότητας των μηχανοδηγών και των υποψηφίων μηχανοδηγών και οι οκτώ (8) από αυτές αφορούσαν νέα αναγνώριση.

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

6.4.7 Πιστοποίηση Επάρκειας Εκπαιδευτών Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών

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

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

Κατά την διάρκεια του έτους 2024 η ΡΑΣ χορήγησε Πιστοποίηση επάρκειας σε δέκα (10) εκπαιδευτές μηχανοδηγών – υποψηφίων μηχανοδηγών και δόθηκαν τριάντα μία (31) ανανεώσεις πιστοποίησης επάρκειας. Για την ανανέωση της ισχύος της πιστοποίησης εκπαιδευτών μηχανοδηγών, ενταγμένων στο Μητρώο Εκπαιδευτών Μηχανοδηγών, οι ενδιαφερόμενοι τεκμηριώνουν διδακτική πείρα 150 ωρών ή παρακολούθηση προγράμματος εκπαίδευσης εκπαιδευτών, συνολικής διάρκειας τουλάχιστον 50 ωρών. Το μητρώο εκπαιδευτών στο τέλος του 2024 περιελάμβανε εκατόν εξήντα πέντε (165) εκπαιδευτές σε ισχύ.

6.4.8 Αναγνώριση Εξεταστών Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών

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

Το 2022 η ΡΑΣ προχώρησε σε τροποποίηση της ανωτέρω απόφασης οπότε εκδόθηκε και δημοσιεύθηκε νέα απόφαση με αριθμ. πρωτ. ΡΑΣ 939/01-04-2022 (ΦΕΚ 1904/Β/18-04-2022) και τον ίδιο διακριτικό τίτλο. Ο βασικός λόγος της τροποποίησης της απόφασης ήταν η ανάθεση της αρμοδιότητας του ελέγχου των αιτήσεων υποψηφίων για τη χορήγηση αναγνώρισης / ανανέωσης ισχύος αναγνώρισης Εξεταστών Μηχανοδηγών στο Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και η συνακόλουθη κατάργηση της επιτροπής που έλεγχε έως τότε τις ανωτέρω αιτήσεις. Επίσης από την εμπειρία που αποκτήθηκε κατά την αξιολόγηση αιτήσεων αναγνώρισης και ανανέωσης αναγνώρισης εξεταστών μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών (σύμφωνα με την υπ. αριθμ. 9442/14-01-2019 Απόφαση), προέκυψαν και άλλα σημεία της απόφασης τα οποία έχρηζαν βελτίωσης. Ενδεικτικά

αναφέρονται ότι με την νέα απόφαση πλέον δίνεται δυνατότητα αποστολής της αίτησης και των απαιτούμενων δικαιολογητικών μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου ή/ και μελλοντικά μέσω της ηλεκτρονικής εφαρμογής «Licenses» η οποία όσον αφορά τους εξεταστές βρίσκεται σε στάδιο σχεδιασμού. Τέλος όσον αφορά τα απαιτούμενα προσόντα των υποψηφίων διορθώθηκε το σημείο 3.1.β και μπορούν πλέον να υποβάλουν αίτηση «Πτυχιούχοι με τουλάχιστον δέκα (10) έτη συναφούς εμπειρίας».

Κατά την διάρκεια του έτους 2024 η ΡΑΣ χορήγησε αναγνώριση σε επτά (7) εξεταστές μηχανοδηγών – υποψηφίων μηχανοδηγών και ανανέωση αναγνώρισης σε δέκα επτά (17) εξεταστές. Το μητρώο εξεταστών στο τέλος του 2024 περιελάμβανε σαράντα δύο (42) εξεταστές σε ισχύ.

6.4.9 Εκπαίδευση - Εξετάσεις Υποψηφίων Μηχανοδηγών

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

Σύμφωνα με το ανωτέρω πλαίσιο με απόφαση της Προέδρου της ΡΑΣ συγκροτήθηκε η Κεντρική Επιτροπή Εξετάσεων (ΚΕΕ), για την οργάνωση και τον καθορισμό της διενέργειας εξετάσεων, η θητεία της οποίας ήταν τριετής και έληγε την 18/07/2022. Με την υπ. αριθμ. πρωτ. 2013/25-07-2022 απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ ανανεώθηκε η θητεία των μελών της επιτροπής για τρία (3) επιπλέον έτη.

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

Σε εφαρμογή των ανωτέρω αποφάσεων, οι εξετάσεις θεωρητικού & πρακτικού μέρους για το έτος 2024 πραγματοποιήθηκαν στις 09-01-2024 στο Κ.Ε.Κ. του ΟΣΕ και τις 10 & 11-01-2025 σε Δρομολόγια με αφετηρία το Σ.Σ. Αθηνών, αντίστοιχα, και συμμετείχαν σε αυτές πενήντα έξι (56) υποψήφιοι μηχανοδηγοί.

Με αποφάσεις της Ολομέλειας της ΡΑΣ εγκρίθηκαν τα αποτελέσματα των εξετάσεων των υποψηφίων μηχανοδηγών και η χορήγηση των σχετικών βεβαιώσεων επιτυχούς εξέτασης στους επιτυχόντες, προκειμένου στη συνέχεια να αιτηθούν έκδοση άδειας μηχανοδηγού.

6.5 Άλλοι τύποι Εγκρίσεων / Πιστοποιήσεων

Στο πλαίσιο αξιολόγησης φακέλου αιτήσεων για έγκριση θέσης σε λειτουργία σταθερών εγκαταστάσεων:

1. Υπεβλήθη στη ΡΑΣ η με αριθ. πρωτ. 2373/27-09-2023 αίτηση για έγκριση θέσης σε λειτουργία της σταθερής εγκατάστασης «έλεγχος – χειρισμός και σηματοδότηση», ETCS Level 1, για το υποτμήμα Α1 της γραμμής: ΣΚΑ (μη περιλαμβανομένου) – Σ.Σ. Οινόης (περιλαμβανομένου) (αριθμός σύμβασης 10005/2007/ΕΡΓΟΣΕ). Η αίτηση απορρίφθηκε με την με αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3665/04-11-2024 απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ.
2. Υπεβλήθη στη ΡΑΣ η με αριθ. πρωτ. 2774/27-09-2023 αίτηση για έγκριση θέσης σε λειτουργία της σταθερής εγκατάστασης «υποδομή» για το έργο «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» (αριθμός σύμβασης 673/2018/ΕΡΓΟΣΕ). Η αίτηση απορρίφθηκε με την με αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 1109/19-03-2024 απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ.

6.6 Επαφές με άλλες Αρχές Ασφαλείας

Κατά την διάρκεια του 2024 η ΡΑΣ δεν είχε επαφές με άλλες ΕΑΑ Κρατών Μελών.

6.7 Ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ ΡΑΣ και Σιδηροδρομικών Οργανισμών

Κατά τη διάρκεια του 2024, η ΡΑΣ συνέχισε να ανταλλάσσει απόψεις και πληροφορίες με τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς για θέματα που απασχολούν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τη διαλειτουργικότητα. Αυτή η ανταλλαγή πληροφοριών πραγματοποιείται συνήθως μέσω τακτικής και έκτακτης εποπτείας ή άλλων συναντήσεων καθώς και δια αλληλογραφίας. Οι σιδηροδρομικοί οργανισμοί μπορούν να εκφράσουν απόψεις σχετικά με την έκδοση διαδικασιών / πρακτικών, να υποβάλουν καταγγελίες στη ΡΑΣ ή να θέσουν οποιοδήποτε θέμα προς συζήτηση. Σύμφωνα με το κανονιστικό πλαίσιο εποπτείας της ΡΑΣ προβλέπεται τουλάχιστον μία συνάντηση εποπτείας με κάθε σιδηροδρομικό οργανισμό ξεχωριστά και τουλάχιστον μία κοινή συνάντηση με όλους τους φορείς σε ετήσια βάση.

Τα θέματα που συζητήθηκαν στις προαναφερθείσες συναντήσεις για το 2024 παρατίθενται παρακάτω:

- Εφαρμογή κριτηρίου 7.1 του Παραρτήματος I και του Παραρτήματος II του Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762.
[Ενημέρωση/παρουσίαση από τους Σιδηροδρομικούς Οργανισμούς (ΣΟ) δεδομένων για τα πορίσματα εσωτερικών διερευνήσεων συμβάντων και ατυχημάτων που έχουν εκδώσει κατά το 2024, την ανάλυση προσδιορισμού των βαθύτερων αιτιών τους, και τη λήψη διορθωτικών ή/και βελτιωτικών μέτρων].
- Διεργασία σχετικά με την ανταλλαγή δεδομένων που αφορούν στις εσωτερικές διερευνήσεις συμβάντων και ατυχημάτων μεταξύ Διαχειριστή Υποδομής και Σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.
- Εφαρμογή κριτηρίου 6.2 του Παραρτήματος I και του Παραρτήματος II του Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762.
[Ενημέρωση/παρουσίαση από τους Σιδηροδρομικούς Οργανισμούς (ΣΟ) δεδομένων για τη διαδικασία υλοποίησης εσωτερικών επιθεωρήσεων του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας κατά το 2024, τα βασικότερα ευρήματα που διαπιστώθηκαν και την κοινοποίησή τους στη Διοίκηση].
- Εφαρμογή Σχεδίου Δράσης για την υλοποίηση της Σιδηροδρομικής Σύστασης Ασφάλειας 2024-01RL του ΕΟΔΑΣΑΑΜ
- Ενημέρωση από τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ, για το χρονοδιάγραμμα περαίωσης της διερεύνησης του ατυχήματος των Τεμπών και παράδοσης της σχετικής Έκθεσης (ΕΟΔΑΣΑΑΜ).
- Προδιαγραφές νέων συμβατικών και διρευματικών συρμών μετρό Σειράς V και διαδικασία πιστοποίησης διαλειτουργικότητας με την προαστιακή γραμμή Σιδηροδρόμου Δ. Πλακεντίας – Αεροδρόμιο (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών)
- Κρίσιμα καθήκοντα για την ασφάλεια – Διενέργεια εκπαιδεύσεων (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών).
- Κρίσιμα καθήκοντα για την ασφάλεια – Διενέργεια εκπαιδεύσεων (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών).

6.8 Συνεργασία με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ

Κατά το 2024, η ΡΑΣ συνεργάστηκε με τον Οργανισμό για την αξιολόγηση Της αίτησης S-20241001-002 της ΣΕ GRUP FERVIAR ROMAN SA (GFR) για χορήγηση ανανέωσης Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφάλειας με τόπους παροχής υπηρεσιών με τόπους παροχής υπηρεσιών Ρουμανία, Βουλγαρία και Ελλάδα. Στο πλαίσιο αυτό, η ΡΑΣ αξιολόγησε το εθνικό μέρος της αίτησης.

Επίσης για το δυστύχημα των Τεμπών συστάθηκε Επιτροπή Διερεύνησης αποτελούμενη από ένα στέλεχος προσωπικού του ΕΟΔΑΣΑΑΜ και δύο στελέχη προσωπικού της Ομάδας «Support to Greece Task Force» του ERA. Τα στελέχη του «Support to Greece Task Force» του ERA ήρθαν σε επαφή με τα στελέχη της Αρχής, τόσο μέσω συνεντεύξεων όσο και μέσω της συλλογής και υποβολής στοιχείων/πληροφοριών στο πλαίσιο σύνταξης του πορίσματος για το δυστύχημα των Τεμπών.

7. ΕΠΟΠΤΕΙΑ

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

7. ΕΠΟΠΤΕΙΑ

7.1 Στρατηγική, σχεδιασμός και λήψη αποφάσεων.

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

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

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

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

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

Το Σχέδιο Εποπτείας 2024 υλοποιεί την πρακτική εφαρμογή της ως άνω Στρατηγικής. Επειδή το εκάστοτε Σχέδιο Εποπτείας καθορίζεται από τη Στρατηγική, βασίζεται στους κινδύνους που έχουν χαρακτηριστεί ως χρήζοντες εποπτεία στην εν λόγω Στρατηγική.

Για την προετοιμασία και την εκτέλεση του Σχεδίου Εποπτείας 2024 ελήφθησαν υπόψη:

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

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

- Ο τύπος, η έκταση και το μέγεθος των ΣΕ
Σε όλες τις ΣΕ, τον ΔΥ, καθώς και τους ΥΣΦ προγραμματίστηκαν το έτος 2024 τουλάχιστον 2 εποπτικές δραστηριότητες σε κάθε ΣΟ.
- Η παρακολούθηση των Προβληματικών Σημείων που παραμένουν σε εκκρεμότητα, είτε ως Παρατήρηση ή σχόλιο, είτε ως εναπομείναντα σημεία που προκαλούν ανησυχία για την εποπτεία.
- Η συνέχιση της συμμόρφωσης με το σύνολο των κριτηρίων αξιολόγησης των Κανονισμών (ΕΕ) 2018/762 και 2019/779, εντός της περιόδου ισχύος των σχετικών Πιστοποιητικών και Εγκρίσεων.
- Οι εκκρεμότητες που υπάρχουν από «ανοιχτές» μη συμμορφώσεις οι οποίες έχουν προκύψει από παλαιότερες εποπτικές δραστηριότητες. Οι εκκρεμότητες αυτές συνήθως ανασκοπούνται κατά τις συναντήσεις εποπτείας οι οποίες διενεργούνται ξεχωριστά με κάθε σιδηροδρομικό οργανισμό.
- Η απαιτούμενη συνεργασία μεταξύ των ΕΕΑ, στις περιπτώσεις διασυνοριακής λειτουργίας (άρθρο 7.2 της Στρατηγικής).
- Οι στόχοι δραστηριοτήτων (τομείς) και οι προτεραιότητες βάσει κινδύνου (risk based criteria) (άρθρα 7.3 και 7.4 της Στρατηγικής).
- Οι εκθέσεις του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της ΕΕ, “ERA/REP/1-2023 regarding the state of implementation and application of Union legislation on railway safety and interoperability in Greece” και “ERA/REP/2-2023 regarding the assessment of maturity of ERTMS deployment in Greece and recommendations on the way forward”, οι οποίες εκδόθηκαν μετά το σοβαρό ατύχημα των Τεμπών το Φεβρουάριο 2023. Οι εν λόγω εκθέσεις ανέδειξαν μια σειρά ευρημάτων και συστάσεων, οι οποίες οφείλουν να ληφθούν υπόψη κατά την εποπτεία, ενώ σύντομα θα επικαιροποιηθεί σχετικά η Στρατηγική της ΡΑΣ για την Εποπτεία της περιόδου 2023-2025.

Το Σχέδιο Εποπτείας για το έτος 2024 εγκρίθηκε τον Μάρτιο και περιλάμβανε δεκατρείς (13) δραστηριότητες εποπτείας σε ΔΥ και ΣΕ. Πραγματοποιήθηκαν οι οκτώ (8) από τις δεκατρείς (13) προγραμματισμένες εποπτικές δραστηριότητες.

Επίσης κατά το έτος 2024 πραγματοποιήθηκαν τέσσερις έκτακτοι/ αιφνίδιοι έλεγχοι επιθεωρήσεις

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

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

7.2 Αποτελέσματα εποπτείας

Κατά τη διάρκεια του 2024 η ΡΑΣ πραγματοποίησε τις ακόλουθες εποπτικές δραστηριότητες ανά σιδηροδρομικό οργανισμό:

- **ΔΥ ΟΣΕ (2 εποπτικές δραστηριότητες)**
 - Μία (1) Επιθεώρηση Δραστηριότητας (4.6. ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ - ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟΥ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑ, 6. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ, 7. ΒΕΛΤΙΩΣΗ του Παραρτήματος Ι του (ΕΕ) 762/2018) – Δεκέμβριος.
 - Ένας (1) Έλεγχος Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΕ ΣΤΑΘΜΟ-ΚΕΚ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΛΙΟΣΙΑ-ΚΙΑΤΟ του Παραρτήματος Ι του (ΕΕ) 762/2018) – Δεκέμβριος.
- **ΣΕ HELLENIC TRAIN (1 εποπτική δραστηριότητα)**
 - Ένας (1) Έλεγχος Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (Εποπτεία ανοικτών σημείων του ΕΠΑ, 4.6. ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ - ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟΥ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑ, 6. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ, 7. ΒΕΛΤΙΩΣΗ» Παραρτήματος Ι του (ΕΕ) 762/2018, (ΕΕ) 402/2013) – Ιούλιος.
- **ΣΕ HELLENIC TRAIN - ΥΣΦ (1 εποπτική δραστηριότητα)**
 - Ένας (1) Έλεγχος Συστήματος Συντήρησης Τροχαίου Υλικού (ΥΣΦ) – Δεκέμβριος.
- **ΣΕ ΣΤΑΣΥ (1 εποπτική δραστηριότητα)**
 - Ένας (1) Έλεγχος Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (2. ΗΓΕΤΙΚΟΣ ΡΟΛΟΣ, 3. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ, 4.6. ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ - ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟΥ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑ του Παραρτήματος Ι του (ΕΕ) 762/2018) – Ιούνιος.
- **ΣΕ ΣΤΑΣΥ ΥΣΦ (1 εποπτική δραστηριότητα)**

- Ένας (1) έλεγχος Συστήματος Συντήρησης Τροχαίου Υλικού (ΥΣΦ) – Δεκέμβριος.
- **ΣΕ RAILCARGO (1 εποπτική δραστηριότητα)**
 - Ένας (1) Έλεγχος Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (Εποπτεία ανοικτών σημείων του ΕΠΑ, 2. ΗΓΕΤΙΚΟΣ ΡΟΛΟΣ, 6. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ του Παραρτήματος Ι του (ΕΕ) 762/2018) – Μάιος.
- **ΔΥ & όλες οι ΣΕ (1 εποπτική δραστηριότητα)**
 - Κοινή Συνάντηση Εποπτείας – Δεκέμβριος.

Επίσης κατά το έτος 2024 πραγματοποιήθηκαν οι παρακάτω έκτακτοι / αιφνίδιοι έλεγχοι επιθεωρήσεις:

- **ΔΥ ΟΣΕ (1 εποπτική δραστηριότητα)**
 - Μία (1) Επιθεώρηση Δραστηριότητας - Έκτακτη (Διαχείριση κυκλοφορίας στο τμήμα Λάρισα - Πλατύ) – Δεκέμβριος.
- **ΣΕ HELLENIC TRAIN - ΥΣΦ (3 εποπτικές δραστηριότητες) Αιφνίδιοι**
 - Τρεις (3) Έλεγχοι Συστήματος Συντήρησης Τροχαίου Υλικού (ΥΣΦ) – Μάρτιος.

7.3 Συντονισμός και συνεργασία

Δεν πραγματοποιήθηκε συζήτηση των αποτελεσμάτων εποπτείας με άλλες ΕΑΑ κατά τη διάρκεια του 2024.

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

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

Η τελική Έκθεση Ελέγχου του 2ου κύκλου και το συμφωνημένο σχέδιο δράσης απεστάλησαν στη ΡΑΣ στις 21-12-2022. Κατά τη διάρκεια του 2024, η ΡΑΣ συνέχισε την εκτέλεση του σχεδίου δράσης του ελέγχου του Οργανισμού υλοποιώντας σχετικές δράσεις με σκοπό την άρση των ευρημάτων του ανωτέρω ελέγχου.

8. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΜΑ ΑΠΟ ΣΕ & ΔΥ

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

8. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΜΑ ΑΠΟ ΣΕ & ΔΥ

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

Η εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 αποτέλεσε πεδίο εποπτικής δραστηριότητας της ΡΑΣ για το έτος 2024, η οποία ανέδειξε ελλιπή εφαρμογή του από τον ελληνικό σιδηροδρομικό τομέα. Σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο εποπτείας πραγματοποιήθηκαν τρεις επιθεωρήσεις (ΣΤΑΣΥ, ΗΤ, RCLG, ΟΣΕ) και μια κοινή συνάντηση εποπτείας:

- Στο πλαίσιο της εποπτείας της ΣΕ ΣΤΑΣΥ, η ΡΑΣ, σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο εποπτείας, πραγματοποίησε επιθεώρηση ώστε να αξιολογηθεί ο βαθμός της συνεχούς συμμόρφωσής της με τις απαιτήσεις των κριτηρίων 2, 4.6 του Παραρτήματος Ι του (ΕΕ) 2018/762 του Παραρτήματος Ι του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762.
- Στο πλαίσιο της εποπτείας της ΣΕ HELLENIC TRAIN, η ΡΑΣ, σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο εποπτείας, πραγματοποίησε επιθεώρηση ώστε να αξιολογηθεί ο βαθμός της συνεχούς συμμόρφωσής της με τις απαιτήσεις των κριτηρίων 4, 6 και 7 του Παραρτήματος Ι του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 και ο έλεγχος των ανοικτών «εναπομενόντων προβληματικών σημείων προς εποπτεία» όπως αυτά χαρακτηρίστηκαν και εντοπίστηκαν κατά την αξιολόγηση της αίτησης της ΣΕ για Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας. Τα στελέχη της ΣΕ προσκόμισαν «Αναφορά προόδου πλάνων επίλυσης ευρημάτων ERA», στο οποίο γίνεται λεπτομερής αναφορά με τις ενέργειες που έχουν γίνει σχετικά με ευρήματα του ERA καθώς και στις μελλοντικές ενέργειες για την άρση των ευρημάτων.
- Στο πλαίσιο της εποπτείας της ΣΕ RAIL CARGO, η ΡΑΣ, σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο εποπτείας, πραγματοποίησε επιθεώρηση ώστε να αξιολογηθεί ο βαθμός της συνεχούς συμμόρφωσής της με τις απαιτήσεις των κριτηρίων 2 και 6 του Παραρτήματος Ι του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 και ο έλεγχος των ανοικτών «εναπομενόντων προβληματικών σημείων προς εποπτεία» όπως αυτά χαρακτηρίστηκαν και εντοπίστηκαν κατά την αξιολόγηση της αίτησης της ΣΕ για Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας. Τα στελέχη της ΣΕ προσκόμισαν σχέδιο δράσης για την επίλυση ευρημάτων ERA», στο οποίο γίνεται αναφορά στις ενέργειες που έχουν γίνει σχετικά με ευρήματα του ERA και στις μελλοντικές ενέργειες για την άρση των ευρημάτων.
- Στο πλαίσιο της εποπτείας του ΔΥ ΟΣΕ σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο εποπτείας, πραγματοποίησε επιθεώρηση ώστε να αξιολογηθεί ο βαθμός της συνεχούς συμμόρφωσής της με τις απαιτήσεις των κριτηρίων 4.6, 6 και 7 του Παραρτήματος ΙΙ του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762.

- Στην κοινή συνάντηση εποπτείας που πραγματοποιήθηκε στις 20 Δεκεμβρίου παρουσία εκπροσώπων όλων των Σιδηροδρομικών Φορέων μέρος της θεματολογίας ήταν τα κριτήρια παρ. 7.1 «Εσωτερική διερεύνηση Ατυχημάτων και περιστατικών» και 6.2 «Εσωτερικός έλεγχος».

Σχετικά με το κριτήριο παρ. 7.1 του ΕΕ 2018/762 «Εσωτερική διερεύνηση Ατυχημάτων πραγματοποιήθηκε παρουσίαση των απαιτήσεων του κανονισμού από τα στελέχη της ΡΑΣ και Ενημέρωση από τους Σιδηροδρομικούς Οργανισμούς (ΣΟ) δεδομένων για τα πορίσματα εσωτερικών διερευνήσεων συμβάντων και ατυχημάτων που έχουν εκδώσει κατά το 2024, την ανάλυση προσδιορισμού των βαθύτερων αιτιών τους, και τη λήψη διορθωτικών ή/και βελτιωτικών μέτρων. Σχετικά με το ανωτέρω κριτήριο το συμπέρασμα ήταν ότι στα εσωτερικά πορίσματα δεν έχουμε ανάλυση προσδιορισμού των βαθύτερων αιτιών.

Σχετικά με το κριτήριο παρ. 6.2 του ΕΕ 2018/762 «Αξιολόγηση επιδόσεων» πραγματοποιήθηκε παρουσίαση των απαιτήσεων του κανονισμού από τα στελέχη της ΡΑΣ και Ενημέρωση από τους Σιδηροδρομικούς Οργανισμούς σχετικά με τις εσωτερικές επιθεωρήσεις που διενεργούν. Η ΣΕ ή ο ΔΥ διενεργεί εσωτερικούς ελέγχους με ανεξάρτητο αμερόληπτο και διαφανή τρόπο για να συγκεντρώνει και να αναλύει πληροφορίες για τις οικείες δραστηριότητες παρακολούθησης. Τα στελέχη της ΡΑΣ επεσήμαναν ότι το κριτήριο 6.1. είναι κοινή μέθοδος ασφάλειας για την παρακολούθηση, (κανονισμός 1078/2012), η οποία υποχρεώνει τις ΣΕ και τον ΔΥ να παρακολουθούν το σύστημα και η εσωτερική επιθεώρηση ουσιαστικά είναι εργαλείο για την παρακολούθηση.

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

Η εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 402/2013 αποτέλεσε πεδίο εποπτικής δραστηριότητας της ΡΑΣ για το έτος 2024, η οποία ανέδειξε την προσπάθεια εφαρμογής του από τον ελληνικό σιδηροδρομικό τομέα.

1. Σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο εποπτείας πραγματοποιήθηκαν δύο επιθεωρήσεις (ΣΤΣΥ ΥΣΦ, ΗΤ) :
 - Στο πλαίσιο της εποπτείας της ΣΕ ΣΤΑΣΥ (επιθεώρηση συστήματος συντήρησης τροχαίου υλικού) σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο εποπτείας, πραγματοποίησε επιθεώρηση ώστε να αξιολογηθεί ο βαθμός της συνεχούς συμμόρφωσής της με τις απαιτήσεις του κεφ. IV. του Παρατήματος II του (ΕΕ) 2019/779). Τα στελέχη της ΣΕ

(συντήρηση) γνώριζαν για τον εν λόγω κανονισμό αλλά ανέφεραν ότι δεν έχει εφαρμοστεί από την ΣΕ. Η ομάδα ελέγχου επισήμανε ότι θα πρέπει να καταγράφονται οι αλλαγές που αφορούν την συντήρηση και να ελέγχονται κατά πόσο αυτές είναι σημαντικές σύμφωνα με τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 402/2013. Το ανωτέρω καταγράφηκε ως πρόταση βελτίωσης.

Στο πλαίσιο της εποπτεία της ΣΕ ΣΤΑΣΥ πραγματοποιήθηκε 8ος έλεγχος ΣΔΑ (2023) και καταγράφηκε Μ.Σ. σύμφωνα με την οποία δεν έχουν αξιολογηθεί οι πραγματοποιούμενες αλλαγές ως προς τον αντίκτυπό τους στην ασφάλεια του σιδηροδρομικού συστήματος και δεν έχει εκτιμηθεί η σοβαρότητα αυτών, σύμφωνα με τα κριτήρια του Κανονισμού (ΕΚ) 402/ 2013. Για την άρση της ανωτέρω ΜΣ υποβλήθηκε από την ΣΕ (σύμφωνα με το σχέδιο δράσης) ανασκόπηση από τη διοίκηση του έτους 2023, η οποία πραγματοποιήθηκε το 1ο τρίμηνο του 2024, κατά την διάρκεια της οποίας εκτιμήθηκε η σοβαρότητα των καταγεγραμμένων αλλαγών ως προς τον αντίκτυπό τους στην Ασφάλεια του Σιδηροδρομικού Συστήματος, σύμφωνα με τα κριτήρια του Κανονισμού (ΕΚ) 402/2013.

- Στο πλαίσιο της εποπτεία της ΣΕ HELLENIC TRAIN, η ΡΑΣ, σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο εποπτείας, πραγματοποίησε επιθεώρηση ελέγχου των εναπομενόντων σημείων για την απόκτηση του ΕΠΑ και ελέγχθηκε το ανοικτό σημείο που σχετίζεται με τον κανονισμό 402/2013. Κατά τον έλεγχο η ΣΕ προσκόμισε νέα διαδικασία με SMS/PRO/0057 και η Ομάδα Αξιολόγησης έθεσε προς συζήτηση την ταυτόχρονη ύπαρξη των δύο διαδικασιών καθότι η μία καλύπτει την άλλη. Τα στελέχη της ΣΕ απάντησαν, ότι προτίθενται να καταργήσουν την SMS/PRO/0049 και θα προχωρήσουν σε επικαιροποίηση της SMS/PRO/0057.

Επίσης υποβλήθηκαν αποδεικτικά εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού. Συγκεκριμένα ελέγχθηκαν οργανωτικές αλλαγές (αλλαγή Διευθύνοντος Συμβούλου, ενσωμάτωση δύο νέων υψηλόβαθμων στελεχών στη δομή IMS), αλλαγές στο προσωπικό (ανάληψη καθηκόντων από νέο Διευθυντή λειτουργίας).

2. Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση δραστηριοτήτων ΥΣΦ της HELLENIC TRAIN, η αξιολόγηση των κινδύνων σύμφωνα με τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 402/2013 πραγματοποιείται μέσω της Διαδικασίας GEN/PRO/0211 «Αξιολόγηση Επικινδυνότητας κατά τη Διαχείριση Αλλαγών». Σε εφαρμογή της ανωτέρω διαδικασίας ελέγχθηκαν οργανωτικές και λειτουργικές αλλαγές (Δημιουργία Οργανωτικής Δομής ETCS & GSM-R Project Manager και κατάργηση Οργανωτικών Δομών Συγκροτήματα Νοτίου Ελλάδος και Συγκροτήματα Βορείου Ελλάδος, Ανάληψη Εργασιών Συντήρησης Φ/Α από Μηχανοστάσιο Λάρισας σε συνεργασία με το Εργοστάσιο Βόλου, Μεταφορά της Οργανωτικής Δομής «Διαχείριση Συντήρησης Τροχαίου Υλικού» (ΔΣΤΥ) από την Τεχνική Διεύθυνση στη Διεύθυνση Λειτουργιών

Δημιουργία Οργανωτικής Δομής «Βιομηχανικός Σχεδιασμός» στην Τεχνική Διεύθυνση)

3. Ο ΔΥ ΟΣΕ κατέθεσε στην Αρχή αίτηση για επικαιροποίηση Έγκρισης Ασφάλειας (Νοέμβριος-2024) σχετικά με την συμπερίληψη του κλάδου ανόδου στα τμήματα Άγιος Στέφανος Ξυνιάδας – Δομοκός και Παλαιοφάρσαλος – Μεζούρλος. Ο ΔΥ προέβη σε αξιολόγηση της σημαντικότητας της αλλαγής σύμφωνα με τα κριτήρια του άρθρου 4 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 όπως αναφέρεται στην παράγραφο 2 «Διερεύνηση σημαντικής αλλαγής» του συνημμένου στην ανωτέρω αίτηση εγγράφου «Εφαρμογή ΚΜΑ». Επίσης προέβη σε ανάλυση επικινδυνότητας καθώς και σε λήψη μέτρων σύμφωνα με το άρθρο 5 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013 σύμφωνα με τα αναφερόμενα στις παραγράφους 3 «Ανάλυση επικινδυνότητας» και 4 «Ληπτέα μέτρα» του ανωτέρω εγγράφου.

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

Η εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 1078/2012 αποτέλεσε πεδίο εποπτικής δραστηριότητας της ΡΑΣ για το έτος 2024, η οποία ανέδειξε ελλιπή εφαρμογή του από τον ελληνικό σιδηροδρομικό τομέα. Σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο εποπτείας πραγματοποιήθηκαν τρεις επιθεωρήσεις (HT, RAIL CARGO, ΣΤΑΣΥ) και μια κοινή συνάντηση εποπτείας

- Στο πλαίσιο της εποπτεία της ΣΕ ΣΤΑΣΥ, η ΡΑΣ, σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο εποπτείας, πραγματοποίησε επιθεώρηση ώστε να αξιολογηθεί ο βαθμός της συνεχούς συμμόρφωσής της με την απαίτηση 4.6 του Παραρτήματος Ι του (ΕΕ) 762/2018 του Παραρτήματος Ι του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762. Η ΣΕ υπέβαλλε έγγραφο στρατηγικής το οποίο είναι μια καλή αρχή, αλλά ζητήθηκε να διορθωθεί και να εμπλουτισθεί με επιπλέον στοιχεία και να υποβληθεί εκ νέου, προκειμένου να καλύπτει πλήρως τα κριτήρια του καν. 1078/2012.
- Στο πλαίσιο της εποπτεία της ΣΕ HELLENIC TRAIN σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο εποπτείας, πραγματοποίησε επιθεώρηση σχετικά με τα εναπομένοντα σημεία για την απόκτηση του ΕΠΑ και ελέγχθηκε το ανοικτό σημείο που σχετίζεται με τον (ΕΕ) 1078/2012. Τα στελέχη της ΣΕ προσκόμισαν Σχέδιο Στρατηγικής Παρακολούθησης.
- Στο πλαίσιο της εποπτεία της ΣΕ RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR (RCLG) σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο εποπτείας, πραγματοποίησε επιθεώρηση σχετικά με τα εναπομένοντα σημεία για την απόκτηση του ΕΠΑ και ελέγχθηκε το ανοικτό σημείο που σχετίζεται με τον (ΕΕ) 1078/2012. Τα στελέχη της ΡΑΣ σχετικά με το ανωτέρω σημείο έκαναν αναφορά στο βαθμό δυσκολίας και ιδιαίτερα στην εφαρμογή του καθώς και μέχρι σήμερα η ΣΕ κάλυπτε τις απαιτήσεις του κανονισμού, ήτοι της

παρακολούθησης των διεργασιών, των διαδικασιών κ του ΣΔΑ στο σύνολό του, μέσω των εσωτερικών επιθεωρήσεων και της ανασκόπησης από τη διοίκηση. Η ΣΕ θα συντάξει Στρατηγική Παρακολούθησης και θα την εντάξει στο ΣΔΑ.

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

8.4 Συμμετοχή και υλοποίηση έργων της ΕΕ

Δεν εφαρμόζεται.

9. ΚΟΥΛΤΟΥΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

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



9. ΚΟΥΛΤΟΥΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

9.1 Αξιολόγηση και παρακολούθηση

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

- Στο πλαίσιο της εποπτεία της ΣΕ HELLENIC TRAIN σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο εποπτείας, πραγματοποίησε επιθεώρηση σχετικά με τα εναπομένοντα σημεία για την απόκτηση του ΕΠΑ και ελέγχθηκε το ανοικτό σημείο που σχετίζεται με την προώθηση της κουλτούρα ασφάλειας. Η HELLENIC TRAIN πραγματοποίησε το έτος 2022 μία μεγάλη έρευνα σχετικά με την κουλτούρα ασφάλειας της εταιρείας με τη βοήθεια της μητρικής εταιρείας και το 2023 επικοινωνήθηκαν τα αποτελέσματα της σε όλο το προσωπικό. Τα συμπεράσματα της έρευνας οδήγησαν στις κάτωθι ενέργειες:
 1. Καταρτίστηκε σχέδιο δράσης για την παρακολούθηση της κουλτούρας ασφάλειας της ΣΕ (2023-2024)
 2. Θεσπίστηκαν δείκτες απόδοσης (KPIs) - Λίστα Βασικών Δεικτών Απόδοσης (KPI) για την παρακολούθηση των διαστάσεων της Κουλτούρας Ασφάλειας της Σιδηροδρομικής Λειτουργίας.
 3. Ορίστηκε αρμόδιος που θα συμμετέχει τουλάχιστον μία φορά το χρόνο σε συσκέψεις με την διοίκηση και θα παρουσιάζει τις πρωτοβουλίες για την άρση των ΜΣ, τους ανθρώπους που εμπλέκονται καθώς και τα αναμενόμενα αποτελέσματα.
 4. Προετοιμάστηκε ερωτηματολόγιο για την επόμενη έρευνα που θα διεξαχθεί το έτος 2025 (έχουμε μόνο μια προεπισκόπηση της 1ης σελίδας ως τεκμήριο).
- Στο πλαίσιο της εποπτεία της ΣΕ RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR (RCLG) σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο εποπτείας, πραγματοποίησε επιθεώρηση σχετικά με τα εναπομένοντα σημεία για την απόκτηση του ΕΠΑ και ελέγχθηκε το ανοικτό σημείο που σχετίζεται με την προώθηση της κουλτούρα ασφάλειας. Η ΣΕ σ τακτική βάση. Το έτος 2023, διενεργήθηκε έρευνα στο εσωτερικό του οργανισμού για να αξιολογηθεί ο βαθμός ενσωμάτωσης της νοοτροπίας ασφάλειας σε όλες τις εργασίες της εταιρείας. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας, προέκυψε ότι η κουλτούρα ασφάλειας

κυριαρχεί εσωτερικά του οργανισμού σε ποσοστό άνω του 90%. Το προσωπικό έχει επίγνωση των σημαντικότερων κινδύνων που εγκυμονούν στο χώρο του σιδηροδρόμου και είναι πρόθυμο να εργαστεί για την επίτευξη της ασφάλειας. Επίσης, γνωρίζει την Πολιτική και τους Στόχους του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας. Το προσωπικό έχει ενημερωθεί για σχέδια εκτάκτων αναγκών και έχει εκπαιδευτεί στις διαδικασίες μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων. Επισημάνθηκε ότι για την αποφυγή της εντατικοποίησης της εργασίας η εταιρεία οφείλει να εντάξει στο business plan την ενίσχυση με νέο προσωπικό. Τα συμπεράσματα της έρευνας για την κουλτούρα ασφάλειας καταγράφηκαν στο πρακτικά επανεξέτασης από τη Διοίκηση του 2023.

9.2 Πρωτοβουλίες για την Κουλτούρα Ασφάλειας/ Έργα

Κατά το έτος 2024 δεν υπήρξαν πρωτοβουλίες σχετικά με την κουλτούρα ασφαλείας.

9.3 Επικοινωνία για την Κουλτούρα Ασφάλειας

Η ΡΑΣ κατά το έτος 2024 προκειμένου να έρθει σε επαφή με την ελληνική κοινωνία όσον αφορά τα θέματα ασφαλείας στον σιδηροδρομικό τομέα ανέλαβε τις παρακάτω πρωτοβουλίες και δράσεις:

- Η ΡΑΣ σε συνεργασία με το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας Πάνος Μυλωνάς συμμετείχε στις εκδηλώσεις για τρίτη συνεχόμενη φορά στην «Διεθνή Ημέρα Ενημέρωσης για την Ασφάλεια στις Ισόπεδες Διαβάσεις (ILCAD 2024)», η οποία έλαβε χώρα στις 6 Ιουνίου 2024 και διοργανώνεται από την Διεθνή Ένωση Σιδηροδρόμων (UIC). Η ΡΑΣ και το ΙΟΑΣ Πάνος Μυλωνάς εξέδωσαν κοινό Δελτίο Τύπου και εξέδωσαν σχετική αφίσα.
- Η ΡΑΣ έχει δημιουργήσει ενημερωτικό πρόγραμμα για την πρόληψη ατυχημάτων στο σιδηροδρομικό δίκτυο με τίτλο: «Ασφαλής συνύπαρξη των μαθητών με το σιδηροδρομικό δίκτυο». Το πρόγραμμα απευθύνεται σε μαθητές δημοτικών, γυμνασίων και Λυκείων που βρίσκονται σε περιοχές κοντά στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Το πρόγραμμα είναι διαθέσιμο μέσω της ιστοσελίδας της ΡΑΣ (<https://ras-el.gr/enhmerwsou/>). Η έγκριση του προγράμματος γίνεται από το υπουργείο Παιδείας κατόπιν αίτησης της ΡΑΣ. Για το σχολικό έτος 2023-2024 απορρίφθηκε η αίτηση της ΡΑΣ.



6 ΙΟΥΝΙΟΥ 2024
 ΔΙΕΘΝΗΣ ΗΜΕΡΑ ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΓΙΑ
 ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΙΣ ΙΣΟΠΕΔΕΣ ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ

**ΠΡΟΣΟΧΗ ΣΤΙΣ ΙΣΟΠΕΔΕΣ
 ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΡΕΝΩΝ!**

ILCAD
 Κινούμαι με προσοχή στις ισόπεδες διαβάσεις!






6 ΙΟΥΝΙΟΥ 2024
 ΔΙΕΘΝΗΣ ΗΜΕΡΑ ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΓΙΑ
 ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΙΣ ΙΣΟΠΕΔΕΣ ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ

**ΠΡΟΣΟΧΗ ΣΤΙΣ ΙΣΟΠΕΔΕΣ
 ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΡΕΝΩΝ!**

ILCAD
 Κινούμαι με προσοχή στις ισόπεδες διαβάσεις!






6 ΙΟΥΝΙΟΥ 2024
 ΔΙΕΘΝΗΣ ΗΜΕΡΑ ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΓΙΑ
 ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΙΣ ΙΣΟΠΕΔΕΣ ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ

**ΠΡΟΣΟΧΗ ΣΤΙΣ ΙΣΟΠΕΔΕΣ
 ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΡΕΝΩΝ!**

ILCAD
 Κινούμαι με προσοχή στις ισόπεδες διαβάσεις!




THEME CHAPTER

Δεν εφαρμόζεται

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΠΡΟΟΔΟΣ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: Πρόοδος σχετικά με τη διαλειτουργικότητα

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

1a	Length of lines excluded from the scope of application of the IOP Directive [km]	85,56
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Τμήμα Διακοπτό — Καλάβρυτα: 22,30 2. Τμήμα Άνω Λεχώνια — Μηλιές: 15,80 3. Τμήμα Κατάκολο — Αρχαία Ολυμπία: 19,30 4. Προαστιακός Πάτρας: 29,16 11) 	
1b	Length of lines excluded from the scope of application of the SAF Directive [km]	86,56
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Τμήμα Διακοπτό — Καλάβρυτα: 22,30 2. Τμήμα Άνω Λεχώνια — Μηλιές: 15,80 3. Τμήμα Κατάκολο — Αρχαία Ολυμπία: 19,30 4. Προαστιακός Πάτρας: 29,16 	

Please provide the list of lines excluded:

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

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

3. PRM adapted stations (end of year)

3a	PRM TSI compliant railway stations	0
3b	PRM TSI compliant railway stations - partial TSI compliance	2
	<ol style="list-style-type: none"> 1. ΣΣ Κιάτου 2. ΣΣ Κορίνιου 	
3c	Accessible railway stations	40
	<ol style="list-style-type: none"> 1. ΣΣ Ζευγολατιού 2. ΣΣ ΑΥ. Οεοδώρων 3. ΣΣ Κινέττας 4. ΣΣ Με γάρ ω ν 5. ΣΣ Νέας Περάμου 6. ΣΣ Μαγούλας 7. ΣΣ Ασπροπύργου 8. ΣΣ Άνω Λιοσίων 9. ΣΣ Ζεφυρίου 10. ΣΣ Μεταμόρφωσης 11. ΣΣ Ηρακλείου 12. ΣΣ Νερατζιώτισσας 13. ΣΣ Κηφισίας 	

	14. ΣΣ Πεντέλης		
	15. ΣΣ Δουκέσης Πλακεντίας		
	16. ΣΣ Παλλήνης		
	17. ΣΣ Κάντζας		
	18. ΣΣ Κορωπίου		
	19. ΣΣ Αιγίου		
	20. ΣΣ Διακοφτού		
	21. Σ.Σ.Ακράτας		
	22. ΣΣ Ξυλοκάστρου		
	23. ΣΣ Τιθορέας		
	24. ΣΣ Μώλου		
	25. ΣΣ Λιανοκλαδίου		
	26. ΣΣ Δομοκού		
	27. ΣΚΑ (Προαστιακού)		
	28. ΣΣ Πειραιά		
	29. ΣΣ Λεύκας		
	30. ΣΣ Ρέντη		
	31. ΣΣ Αθηνών		
	32. ΣΣ Αγίων Αναργύρων		
	33. ΣΣ Πύργου Βασιλίσσης		
	34. ΣΣ Κάτω Αχαρναί		
	35. ΣΣ ΣΚΑ (Π-Π)		
	36. ΣΣ Λειβαδιάς		
	37. ΣΣ Παλαιοφαρσάλου		
	38. ΣΣ Νέων Πόρων		
	39. ΣΣ Κατερίνης		
	40. ΣΣ Θεσσαλονίκης		
3d	Other stations		208

4. Train driver licenses (end of year)

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

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

5a	First authorization – total	6 (with GSM-R on-board)
5aa	Wagon	

5ab	Locomotives	4 (with GSM-R on-board)
5ac	Hauled passenger vehicles	
5ad	Fixed or pre-defined formation	2 (with GSM-R on-board)
5ae	Special vehicles	
5b	Additional authorization – total (new according to (EU) 2016/797)	
5ba	Wagon	
5bb	Locomotives	
5bc	Hauled passenger vehicles	
5bd	Fixed or pre-defined formation	
5be	Special vehicles	
5c	Type authorization – total (C2T according to (EU) 2016/797)	5 (with GSM-R on-board)
5ca	Wagon	
5cb	Locomotives	4 (with GSM-R on-board)
5cc	Hauled passenger vehicles	
5cd	Fixed or pre-defined formation	1 (with GSM-R on-board)
5ce	Special vehicles	
5d	Authorizations granted after upgrade or renewal - total	
5da	Wagon	
5db	Locomotives	
5dc	Hauled passenger vehicles	
5de	Fixed or pre-defined formation	
5df	Special vehicles	

6. ERTMS equipped vehicles (end of year)

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

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

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

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

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

In addition, the following definitions apply:

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

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

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

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

3. PRM adapted stations (end of year)

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

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

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

4. Train driver licenses (end of year)

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

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

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

6. ERTMS equipped vehicles (end of year)

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

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

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

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

Only staff dealing with railways is to be included

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: ΑΚΡΩΝΥΜΙΑ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

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

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