ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ρυθμιστική αρχή σιδηροδρόμων
regulatory authority for railways

ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ I 2022

ΕΘΝΙΚΗ ΑΡΧΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Σεπτέμβριος 2023

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 14

3.3.1 Εποπτικές δράσεις/ Παρεμβάσεις 14

3.3.2 Παρεμβάσεις μετά από διερεύνηση καταγγελιών 16

3.3.3 Αυτεπάγγελτες έρευνες 19

3.3.4 Παρεμβάσεις / Έκδοση συστάσεων 22

3.4 Οργανωτικό πλαίσιο ασφαλείας 24

4 ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 29

4.1 Ανάλυση επιμέρους επιδόσεων ασφαλείας την τελευταία 5ετία 29

4.2 Διαγράμματα με τα δεδομένα των ΚΔΑ 33

5. ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ & ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ 37

5.1 Αλλαγές στη νομοθεσία και σε κανονισμούς 37

5.2 Παρεκκλίσεις σύμφωνα με το άρθρο 15 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 38

6. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ, ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΛΛΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΠΟΥ ΕΚΔΟΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΑΡΧΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 40

6.1 Ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας και Εγκρίσεις ασφάλειας 40

6.2 Έγκριση Οχημάτων 46

6.3 Υπεύθυνοι Φορείς για την Συντήρηση Σιδηροδρομικών Οχημάτων (ΥΣΦ) 48

6.4 Μηχανοδηγοί 51

6.4.1 Γενικά 51

6.4.2 Έκδοση αδειών μηχανοδηγών 51

6.4.3 Τήρηση του Εθνικού Μητρώου Αδειών Μηχανοδηγού 52

6.4.4 Πιστοποιητικά μηχανοδηγών 52

6.4.5 Αναγνώριση και Λειτουργία Εκπαιδευτικού Κέντρου ΟΣΕ για την εκπαίδευση μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών 53

6.4.6 Ρύθμιση Ιατρικών Θεμάτων Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών / Αναγνώριση Ιατρών 54
6.4.7 Πιστοποίηση Επάρκειας Εκπαιδευτών Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών....54
6.4.8 Αναγνώριση Εξεταστών Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών 55
6.4.9 Εκπαίδευση - Εξετάσεις Υποψηφίων Μηχανοδηγών 56
6.5 Άλλοι τύποι Εγκρίσεων / Πιστοποιήσεων 57
6.6 Επαφές με άλλες Αρχές Ασφαλείας 57
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 68
8.1 Εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 σχετικά με την ΚΜΑ για το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας 68
8.2 Εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 402/2013 σχετικά με τα την ΚΜΑ για την Αξιολόγηση και την Εκτίμηση της Επικινδυνότητας 69
8.3 Εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 1078/2012 σχετικά με την ΚΜΑ για την Παρακολούθηση....71
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 79
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 2022 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 2022 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, αποδεικνύοντας πώς η ΡΑΣ προωθεί το κανονιστικό πλαίσιο της ΕΕ για τους σιδηροδρόμους, παρακολουθεί την ανάπτυξη της ασφάλειας και της διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος στην Ελλάδα, επισημαίνοντας προβλήματα και ορθές πρακτικές.

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]

- Διαχειριστής Υποδομής (ΟΣΕ)
- Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού (HELLENIC TRAIN, πρώην ΕΕΣΣΤΥ)
- Φορείς Αξιολόγησης της Συμμόρφωσης: Κοινοποιημένοι και Ορισμένοι Φορείς (NoBos & DeBos), Φορείς Αξιολόγησης Επικινδυνότητας (AsBos)

- Σε οποιαδήποτε άλλο ενδιαφερόμενο μέρος (π.χ. ενώσεις επιβατών κλπ.)

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

1.2 Βασικά συμπεράσματα για το έτος αναφοράς

Η ΡΑΣ λειτουργεί ως Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή σύμφωνα με τον Εσωτερικό της Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης, ο οποίος εγκρίθηκε με την υπ. αριθ. Δ4δ/οικ.89995 / 15-11-2018 (Β’ 5781) ΚΥΑ. Σύμφωνα με την εν λόγω ΚΥΑ, στην οργανωτική δομή της ΡΑΣ περιλαμβάνεται η ΜΑΣΔ, η οποία αποτελείται από δύο Τμήματα: το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και το Τμήμα Διαλειτουργικότητας. Στη ΜΑΣΔ στο τέλος του 2022 απασχολούνταν αποκλειστικά επτά (7) υπάλληλοι.

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

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

Η Ολομέλεια της ΡΑΣ είναι 5-μελής. Αποτελείται από τον Πρόεδρο, τον Αντιπρόεδρο και τρία (3) τακτικά μέλη, αναπληρούμενα από τρία (3) αναπληρωματικά μέλη. Η παρούσα Διοίκηση διορίστηκε τον Ιούλιο του 2017 και συνέχισε να εκτελεί τα καθήκοντά της κατά τη διάρκεια του 2022.

Η ΡΑΣ εξακολούθησε να δίδει ιδιαίτερη έμφαση στην εφαρμογή των νομοθετικών και κανονιστικών αλλαγών και απαιτήσεων, όπως π.χ. του ν.4632/2019 (Α΄159) σχετικά με την εναρμόνιση με τις Οδηγίες του τεχνικού πυλώνα του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου, της ΥΑ

ΑΣ10/77243/580/13-02-2019 (Β' 698 / 01-03-2019) σχετικά με την τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ) – Μέρος Β' Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών κ.α. Μετά την έκδοση του Κανονισμού (ΕΕ) 2015/995 (ΤΠΔ ΟΡΕ), την έναρξη εφαρμογής του αναμορφωμένου ΓΚΚ και την έκδοση των πρώτων Εγχειριδίων Κανόνων (Rule Book) των ΣΕ, σηματοδοτήθηκαν αλλαγές στις υπευθυνότητες των εμπλεκομένων φορέων στη διεξαγωγή και τη διαχείριση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας που αποτελούν βασικά στοιχεία της διαχείρισης ασφάλειας.

Το 2022 η ΡΑΣ συνέχισε να εκτελεί, τουλάχιστον, τα βασικά 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, σύμφωνα με το σχετικό ετήσιο Σχέδιο Εποπτείας. Το 2022 πραγματοποιήθηκαν οι δέκα τρεις (13) από τις δεκαοκτώ (18) προγραμματισμένες εποπτικές δραστηριότητες.

Κατ' εφαρμογή της υπ. αρ. 939/01-04-2022 (Β' 1904/18-04-2022) Απόφασης με την οποία καθορίσθηκαν 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 2022, η ΡΑΣ ως αρμόδια αρχή για την εφαρμογή του ν.3911/2011 συνέχισε την έκδοση ευρωπαϊκών αδειών μηχανοδηγού σύμφωνα με το υπόδειγμα του Παραρτήματος του Κανονισμού (ΕΕ) 36/2010. Οι άδειες αυτές εκτυπώνονται από τη Διεύθυνση Διαβατηρίων και Εγγράφων Ασφαλείας (ΔΔΕΑ) του Αρχηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας

σύμφωνα με τις διατάξεις της υπ. Αριθ. ΑΣ19/1052/14 / 20-07-2018 (Β' 3089) ΚΥΑ. Στον τομέα της εκπαίδευσης των υποψηφίων μηχανοδηγών, το εκπαιδευτικό κέντρο του ΟΣΕ υπέβαλλε υπέβαλε δύο (2) επικαιροποιημένα Πρόγραμματα Κατάρτισης σχετικά με το πιστοποιητικό μηχανοδηγού, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 23 του ν.3911/2011 εντός του 2022. Το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων μελέτησε τα υποβληθέντα προγράμματα τα οποία εγκρίθηκαν με τις υπ. αριθμ. πρωτ. 699/ 09-03-2022 και 3054/ 24-10-2022 Αποφάσεις της Ολομέλειας της ΡΑΣ.

Το Φθινόπωρο του 2022 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 05-09-2022 & 06-09-2022 και στις 12-09-2022 & 13-09-2022 στο Κ.Ε.Κ. του ΟΣΕ και σε Δρομολόγια στα τμήματα Αθήνα – Λιανοκλάδι και Θεσσαλονίκη - Κατερίνη και συμμετείχαν σε αυτές εβδομήντα τρεις (73) υποψήφιοι μηχανοδηγοί της ΣΕ HELLENIC TRAIN.
Επίσης διενεργήθηκαν επαναληπτικές εξετάσεις θεωρητικού μέρους στις 23-11-2022 στο Κ.Ε.Κ. του ΟΣΕ για δύο (2) υποψηφίους οι οποίοι είχαν απορριφθεί κατά την αρχική εξέταση.

Αναφορικά με τους σημαντικούς κοινούς δείκτες ασφαλείας, το 2022 ο αριθμός των σημαντικών ατυχημάτων ήταν 19 (αυξημένος συγκριτικά με το 2021 – 14 ατυχήματα), ενώ ο μέσος όρος των τελευταίων πέντε ετών ανέρχεται σε 16,8 ατυχήματα. Για το 2022 εμφανίζεται αυξημένος κατά 35,7% συγκρινόμενος με τα συμβάντα του 2021 και αυξημένος κατά 13,1% συγκριτικά με το μέσο όρο της τελευταίας πενταετίας.

Επισημαίνεται ότι κατά το 2022, σημειώθηκαν 10 θάνατοι (6 θάνατοι το 2021), ενώ ο μέσος όρος των τελευταίων πέντε ετών ανέρχεται σε 9,4. Και αυτός ο δείκτης εμφανίζεται αυξημένος κατά 66% συγκριτικά με το προηγούμενο έτος και ελαφρώς αυξημένος συγκριτικά με το μέσο όρο της τελευταίας πενταετίας.

Τα σημαντικά ατυχήματα που καταγράφηκαν το 2022 παρουσίασαν αύξηση σχετικά με τα έτη 2020 & 2021 και επανήλθαν στα επίπεδα των προ Covid ετών.

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 2022 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.

The RSIU implements 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 2022, RAS continued performing its main, at least, duties detailed in paragraph 2, article 16 of the Directive on railway safety.

RAS continued performing the RU 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 B' 1691) & 8664/01-10-2018 (ΦΕΚ B 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 2022, 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 autumn 2022, 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." 73 train driver candidates of the HELLENIC TRAIN RU participated in the train driver license exams held on 05 and 06-09-2022, 12 and 13-09-2022 and 23-11-2022.

As regards important safety indicators, in 2022 there were 19 significant accidents (increased in relation to 2021 when the corresponding number was 14). 10 fatalities were recorded, while in 2021 there were 6.

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

Ένας από τους σημαντικότερους στόχους του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (ΥΥΜ) είναι η συνεχής βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας των ελληνικών σιδηροδρόμων και κατά συνέπεια η βελτίωση των σημαντικών ΚΔΑ. Για τον σκοπό αυτό, οι κύριοι στόχοι του είναι η ολοκλήρωση και η θέση σε λειτουργία των έργων υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των σύγχρονων συστημάτων (π.χ. ERTMS), η ανάπτυξη κουλτούρας ασφάλειας, η μείωση των σοβαρών ατυχημάτων, η εφαρμογή του ν. 4632/2019 (ενσωμάτωση στο ελληνικό δίκαιο του τεχνικού πυλώνα της 4ης δέσμης), η εφαρμογή του αναμορφωμένου Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ) – Μέρος Β’ κλπ.

Σε αυτό το πλαίσιο, η ΡΑΣ σχεδίασε και πραγματοποίησε τις ακόλουθες δράσεις / πρωτοβουλίες εντός του 2022 :

- 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. Για το λόγο αυτό προγραμμάτισε εποπτικές δράσεις προκειμένου να ελέγξει την εφαρμογή των νομοθετικών και κανονιστικών αλλαγών και απαιτήσεων όπως π.χ. του ν.4632/2019 (Α΄159) σχετικά με την εναρμόνιση με τις Οδηγίες του τεχνικού πυλώνα του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου, της ΥΑ ΑΣ10/77243/580/13-02-2019 (Β’ 698 / 01-03-2019) σχετικά με την τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ) – Μέρος Β’ Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών κ.α. , την εφαρμογή των σχετικών Κοινών Μεθόδων Ασφάλειας (ΚΜΑ) που αναφέρονται στο άρθρο 6 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 καθώς και την προώθηση μέσω των οικείων ΣΔΑ, της κουλτούρας ασφάλειας εντός των σιδηροδρομικών οργανισμών ως απαίτηση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798
- Συνέχισε να παρακολουθεί τα σιδηροδρομικά συμβάντα και ατυχήματα στο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, με στόχο να εξάγει συμπεράσματα για το συνολικό επίπεδο ασφάλειας του εθνικού σιδηροδρομικού συστήματος αλλά και να εποπτεύει τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς σε στοχευμένα πεδία/περιοχές.

- Συνέχισε να παραλαμβάνει σε μηνιαία βάση Εκθέσεις ελέγχου καταγραφής πορείας των αμαξοστοιχιών της ΣΕ HELLENIC TRAIN προκειμένου να παρακολουθεί 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 2022)», η οποία έλαβε χώρα στις 9 Ιουνίου 2022 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 14ης Διεθνούς Ημέρας Ευαισθητοποίησης για την Ασφάλεια στις Ισόπεδες Διαβάσεις (ILCAD) ανέπτυξαν τρία νέα έντυπα με συμβουλές ασφαλείας για πεζούς, ποδηλάτες και χρήστες ηλεκτρικών οχημάτων και για άτομα περιορισμένης κινητικότητας. Ο πυρήνας της εκστρατείας ILCAD, ο ουσιαστικός λόγος της ύπαρξής της, είναι να διαδώσει σε όσο το δυνατόν περισσότερους αποδέκτες, τα βασικά και ζωτικά μηνύματα σχετικά με την απαραίτητη προσοχή στις ισόπεδες διαβάσεις, ώστε να προάγει την ασφάλεια όλων.

3.2 Συστάσεις ασφαλείας

Η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, η οποία συστάθηκε με το άρθρο 2 του ν.4313/2014 (Α’ 261), δεν έχει προς το παρόν ενεργοποιηθεί. Συνεπώς, κατά την διάρκεια του 2022 δεν εκδόθηκαν συστάσεις ασφαλείας.

3.3 Μέτρα ασφαλείας που εφαρμόστηκαν

3.3.1 Εποπτικές δράσεις/ Παρεμβάσεις

Κατά τη διάρκεια του έτους 2022 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:

- Την επικαιροποίηση της Διαδικασίας PRO-011– ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ/ Παρ. 2 του ΣΔΑ της ΣΕ HELLENIC TRAIN στο πλαίσιο της αίτησης της ΣΕ για την έκδοση ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφαλείας (ΜΣ-16.1).
- Τον προγραμματισμό Ανασκόπησης Ασφαλείας από τη Διοίκηση εντός του πρώτου τριμήνου του 2023 από την ΣΕ HELLENIC TRAIN (ΜΣ-16.2) .

- Την δημιουργία ενδοδικτύου (intranet) για την κοινοποίηση και διάθεση σε όλο το προσωπικό της Πολιτικής Ασφάλειας και των Διαδικασιών του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας από την ΣΕ HELLENIC TRAIN (ΠΒ-16.1).
- Την επικαιροποίηση των Πινάκων (Α1, Α2, Β) αντιστοίχισης συμμόρφωσης με εθνικούς κανόνες από την ΣΕ GFR (ΜΣ-1.1).
- Την επισύναψη του Φύλλου Πορείας ως υπόδειγμα στο Εγχειρίδιο Μηχανοδηγού από την ΣΕ GFR (ΜΣ-1.2).
- Τον ορισμό του υπεύθυνου εκτέλεσης των υπολογισμών και της διαδικασίας δοκιμής πέδης από την ΣΕ GFR (ΜΣ-1.3).
- Την σύνταξη λεπτομερούς διαδικασίας από την ΣΕ GFR για την έκδοση συμπληρωματικού πιστοποιητικού μηχανοδηγού (εκπαίδευση, εξετάσεις, κλπ) (ΜΣ-1.4).
- Την σύνταξη λεπτομερών Σχεδίων Έκτακτης Ανάγκης από την ΣΕ GFR (ΜΣ-1.5).
- Την σύνταξη ετήσιου προγράμματος εσωτερικών επιθεωρήσεων ΣΔΑ για το έτος 2023 ως απαίτηση της διαδικασίας ΔΑ-09 «Εσωτερικές Επιθεωρήσεις του ΣΔΑ» από την ΣΕ GFR (ΜΣ-1.6).
- Την έγκριση και υποβολή στη ΡΑΣ της αναθεωρημένης διαδικασίας ΔΑ – 04 στην οποία αναφέρεται λεπτομερώς η διαδικασία εξετάσεων που διενεργεί η ΣΕ για την απόκτηση πιστοποιητικών μηχανοδήγησης από την ΣΕ ΣΤΑΣΥ (ΜΣ-7.1).
- Την σύνταξη ετήσιου προγράμματος εσωτερικών επιθεωρήσεων ΣΔΑ και των αναφορές τους για το έτος 2022 ως απαίτηση της διαδικασίας ΔΑ-09 «Εσωτερικές Επιθεωρήσεις του ΣΔΑ» από την ΣΕ ΣΤΑΣΥ (ΜΣ-7.2).
- Την πραγματοποίηση ανασκόπησης από την διοίκηση και την σύνταξη των σχετικών πρακτικών ως απαίτηση της διαδικασίας ΔΑ-10 «Ανασκόπηση του ΣΔΑ από την Διοίκηση» από την ΣΕ ΣΤΑΣΥ (ΜΣ-7.3).
- Την επανεκπαίδευση του προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα στο ΣΔΑ της ΣΕ, όπως προκύπτει από τη τελευταία έκδοση της ΔΑ-04 από την ΣΕ ΣΤΑΣΥ (ΜΣ-7.4).
- Την τήρηση λίστας με τους εργαζομένους που εκτελούν κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα προκειμένου να μπορεί να ελέγχεται η επανεκπαίδευσή τους από την ΣΕ ΣΤΑΣΥ (ΠΒ-7.1).
- Την τήρηση ηλεκτρονικού Μητρώου εκπαιδευομένων (στοιχεία υποψήφιου, ημερομηνίες έναρξης και περαίωσης των εκπαιδεύσεων θεωρητικών & πρακτικών, κλπ) από το ΚΕΚ ΟΣΕ (ΜΣ-13.1).
- Την διερεύνηση της δυνατότητας καθορισμού ανώτατου αριθμού εκπαιδευομένων ανά σειρά προγράμματος εκπαίδευσης από το ΚΕΚ ΟΣΕ (ΠΒ-13.1).

- Την διερεύνηση της δυνατότητας να πιστοποιηθούν περισσότεροι εκπαιδευτές ιδιαίτερα στα γνωστικά αντικείμενα τα οποία έχουν αρκετές ώρες μαθημάτων (ΓΚΚ, Κανονισμός Σημάτων) από το ΚΕΚ ΟΣΕ (ΠΒ-13.2).
- Την έκδοση πιστοποιητικών για τις 9 γερανογέφυρες του Εργοστασίου ΠΕΙΡΑΙΑ ((ΕΕ) 2019/779, Παράρτημα ΙΙ, IV.4) από την HELLENIC TRAIN ως ΥΣΦ (ΜΣ-1.1).
- Την επικαιροποίηση του πίνακα λοιπού εξοπλισμού και εργαλείων για την ασφαλή συντήρηση ((ΕΕ) 2019/779, Παράρτημα ΙΙ, IV.4) από την HELLENIC TRAIN ως ΥΣΦ (ΜΣ-1.2).
- Την δημιουργία κοινόχρηστου φακέλου στο εσωτερικό δίκτυο της εταιρείας για την κοινοποίηση και διάθεση σε όλο το προσωπικό του συνόλου των εγγράφων του Συστήματος Διαχείρισης Συντήρησης του Τροχαίου Υλικού (ΣΣΤΥ) από την HELLENIC TRAIN ως ΥΣΦ (ΠΒ-1.1).

3.3.2 Παρεμβάσεις μετά από διερεύνηση καταγγελιών

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

1. Εξετάσεις πιστοποιητικών μηχανοδηγών ΣΕ HELLENIC TRAIN.

   Η ΡΑΣ έλαβε ανώνυμη καταγγελία στην οποία αναφέρεται ότι η ΣΕ HELLENIC TRAIN κατά την περίοδο από 14 έως 17 Νοεμβρίου 2022 πραγματοποίησε εξετάσεις στις οποίες ένας εξεταζόμενος κρίθηκε επιτυχών χωρίς όμως να συμμετέχει σε αυτές. Επίσης, στην ίδια καταγγελία αναφέρεται ότι δεν έγινε κανένας έλεγχος σχετικά με την τήρηση των μέτρων προστασίας κατά της πανδημίας Covid 19.

   Η ΡΑΣ απέστειλε επιστολή προς την ΣΕ ζητώντας να της γνωστοποιηθούν εγγράφως οι απόψεις της επί της ανωτέρω καταγγελίας καθώς και σχετικές πληροφορίες. Η ΣΕ απάντησε γνωστοποιώντας όλα τα ζητούμενα στοιχεία και βεβαίωσε ότι όλοι οι εξεταζόμενοι έδωσαν το παρών στις εξετάσεις χωρίς καμία εξαίρεση και ότι καθόλη την διάρκεια της εξέτασης σε πορεία οι δόκιμοι μηχανοδηγοί και οι εξεταστές φορούσαν μάσκα και τηρούσα τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να αποφευχθεί η διασπορά του ιού Covid 19 . Η Αρχή προσπάθησε να έρθει σε επαφή με τον καταγγέλοντα ζητώντας περαιτέρω στοιχεία και τεκμήρια σχετικά με την καταγγελία κάτι το οποίο δεν κατέστη δυνατό. Σε συνέχεια των ανωτέρω η υπόθεση τέθηκε στο αρχείο.

2. Καταγγελία μηχανοδηγού της Σιδηροδρομικής Επιχείρησης RAIL CARGO στην οποία αναφέρεται η επάνδρωση των μηχανών έλξης με έναν μηχανοδηγό και έναν υπό πιστοποίηση, σε αντίθεση με τα ισχύοντα του ν. 3911/2011, λόγω μη επάρκειας σε προσωπικό έλξης της Σ.Ε, η οποία υποβλήθηκε στην ΡΑΣ κατά το 2021.
   Στο πλαίσιο διερεύνησης της καταγγελίας συντάχθηκε πόρισμα κατά το 2022 από την ορισθείσα επιτροπή της ΡΑΣ και αναμένονται σχετικές ενέργειες.

3. Καταγγελία σχετικά με την εκτροχίαση δύο βαγονιών εμπορευματικής αμαξοστοιχίας στην περιοχή των Σερρών στις 25/08/2021. Το συγκεκριμένο ατύχημα αφορούσε εκτροχίαση και ανατροπή δύο βυτιοφόρων φορταμαξών της υπ' αριθ. 80610 με Δ/Η MLW/504+509 εμπορικής αμαξοστοιχίας στη χιλιομετρική θέση 173+700 της γραμμής Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης και την επακόλουθη διαρροή 5.400lt (ή 4.401kg) καύσιμου πετρελαίου.
   Κατά το 2022, η ΡΑΣ αποφάσισε τη διεξαγωγή αυτεπάγγελτης έρευνας σχετικά με το συμβάν από την Αρχή, βάσει του άρθρου 5, παρ. 2 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ (υπ' αριθμ. 1020/09-06-2021 Απόφαση της ΡΑΣ - ΦΕΚ/Β/2913/05.07.2021). Το ειδικό αντικείμενο της έρευνας (άρθρο 5 παρ. 3, του προαναφερθέντος Κανονισμού) είναι ο έλεγχος της τήρησης των κανονισμών, των διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας και των απαιτήσεων του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) της ΣΕ ΤΡΑΙΝΟΣΕ σχετικά 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, κατ' εφαρμογή του άρθρου 5, παρ. 5 του Κανονισμού Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.

4. Καταγγελία από την ΠΕΣ ΟΣΕ σχετικά με την παραβίαση του άρθρου 983.1 του Γ.Κ.Κ. Σύμφωνα με την καταγγελία οι αμαξοστοιχίες αναχωρούν από τον κλειστό Σ.Σ. Βόλου χωρίς το πλήρωμα τους να έχει λάβει γνώση ενυπογράφως των κυκλοφοριακών εγγράφων, εφόσον κατά την παραμονής τους στον κλειστό Σ.Σ. Βόλου οι αμαξοστοιχίες αλλάζουν προσωπικό έλξης και συνοδείας.
   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 5, παρ. 5 του Κανονισμού

Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (υπ' αριθμ. 1020/09-06-2021 Απόφαση της ΡΑΣ - ΦΕΚ/Β/2913/05.07.2021). Συντάχθηκε πόρισμα με πρόταση τη θέση της εν λόγω καταγγελίας στο αρχείο, με απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ, σε εφαρμογή του άρθρου 6, παρ. 3 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ, καθώς κατά την εξέταση όλων των υποβαλλόμενων στοιχείων, τα στελέχη προσωπικού της ΜΑΣΔ κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι δεν στοιχειοθετείται παραβίαση του άρθρου 983.1 του Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ) - Κυκλοφορία αμαξοστοιχιών σε μη στελεχωμένη διακλάδωση ανοικτής γραμμής.

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

- Συμβάν στην Γραμμή Φλώρινα- Θεσσαλονίκη.

  Η ΠΕΠΕ έθεσε υπόψη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, το κάτωθι συμβάν και τις εν συνεχεία πληροφορίες:

  - Κατάργηση της αμαξοστοιχίας 3741, στις 10-01-2022, ώρα 04:35 και πρώτο δρομολόγιο από Θεσσαλονίκη προς Φλώρινα, λόγω της άρνησης του μηχανοδηγού να εκκινήσει επειδή δεν είχε προηγηθεί έλεγχος της γραμμής από αρμόδιο συνεργείο μετά τον σεισμό της 09-01-2022 στην περιοχή της Φλώρινας.
  - Κλείσιμο της γραμμής και έκτακτη επιθεώρηση αυτής για κατολισθήσεις μετά την άρνηση του μηχανοδηγού να εκκινήσει και την επακόλουθη κατάργηση του δρομολογίου.

  Στο πλαίσιο της άσκησης των εποπτικών δραστηριοτήτων της, η ΡΑΣ ζήτησε από τον ΔΥ ΟΣΕ να της γνωστοποιήσει τις ενέργειές του σε σχέση με το ανωτέρω συμβάν (αναλυτικά), καθώς και τις απόψεις του σχετικά με τα αναφερόμενα, όπως προκύπτουν αναφορικά με την άσκηση των αρμοδιοτήτων του, ιδίως αυτών που απορρέουν από το Γενικό Κανονισμό Κινήσεως – Μέρος Β'.

  Ο ΔΥ ΟΣΕ απέστειλε απαντητική επιστολή στην ΡΑΣ. Η Αρχή, λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία που προσκομίστηκαν από τον ΟΣΕ, απέστειλε επιστολή προς την ΠΕΠΕ ολοκληρώνοντας την αλληλογραφία σχετικά με το συμβάν.

- Εγκύκλιο 9036936/25-08-2022 ΔΚ ΟΣΕ.

  Η ΠΕΠΕ έθεσε υπόψη της ΡΑΣ ζήτημα όσον αφορά την ασφάλεια κυκλοφορίας σχετικά με την από 25-8-2022 και με αρ. πρωτ 9036936 Εγκύκλιο του ΔΥ ΟΣΕ όπου παρέχονται οδηγίες σχετικά με την διεξαγωγή της κυκλοφορίας μεταξύ των σταθμών ΛΕΙΒΑΔΙΑΣ - ΟΙΝΟΗΣ από την Πέμπτη 25-08-2022 έως και την Τετάρτη

31-08-2022, από ώρα 18:00 έως 08:00 της επομένης λόγω εκτέλεσης εργασιών. Η ΡΑΣ ζήτησε ενημέρωση από τον ΟΣΕ σχετικά με την ανωτέρω εγκύκλιο και ο ΟΣΕ απέστειλε επιστολή με την οποία ενημέρωσε την Αρχή για όλα τα ζητήματα που τέθηκαν. Η Αρχή διαβίβασε στην ΠΕΠΕ την επιστολή του ΔΥ προς ενημέρωσή της και ολοκληρώθηκε η αλληλογραφία σχετικά με το ζήτημα.

- Τέλος συνεχίστηκε η αλληλογραφία με την ΠΕΠΕ από το προηγούμενο έτος σχετικά με το κλειδί ασφαλείας Έδεσσας στη θέση εκτός, από το Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ), και τη διευθέτησή του μόνιμα στην παρακαμπτήριο. Η ΡΑΣ ενημέρωσε την ΠΕΠΕ σχετικά με τις απόψεις των αρμόδιων διευθύνσεων του ΟΣΕ.

6. Η ΠΕΠΤ ζήτησε από την ΡΑΣ διευκρινίσεις, αναφορικά με το Άρθρο 109 του Γενικού Κανονισμού Κίνησης, περί επάνδρωσης των Αμαξοστοιχιών από Προσωπικό Κίνησης και Ελέγχου Αμαξοστοιχιών.
   Η ΡΑΣ ενημέρωσε την ΠΕΠΤ ότι το προσωπικό των ΣΕ που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας σχετικά με τη «συνοδεία αμαξοστοιχίας» πρέπει να διαθέτει κατάλληλη επαγγελματική επάρκεια και να πληροί τις ιατρικές και λοιπές απαιτήσεις, σύμφωνα με τις προβλέψεις του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 και του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) της ΣΕ.

7. Η ΠΟΣ απέστειλε στη ΡΑΣ επιστολή σχετικά με την επανεξέταση του θέματος ώστε να καταστεί δυνατόν να μετατραπεί η υπάρχουσα άδεια σε Ευρωπαϊκή άδεια μηχανοδήγησης για μηχανοδηγούς του ΟΣΕ.
   Η ΡΑΣ ενημέρωσε την ΠΟΣ ότι το αίτημά της για μετατροπή υφιστάμενων αδειών και άλλων οδηγών ΣΟΓ του ΟΣΕ, με όρους διαφορετικούς απ' αυτούς που τίθενται στα σχετικά αναφερόμενα νομικά έγγραφα της επιστολής της, απαιτεί την τροποποίηση των εν λόγω νομοθετημάτων.

3.3.3 Αυτεπάγγελτες έρευνες

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

1. Διεξαγωγή αυτεπάγγελτης έρευνας σχετικά με συμβάν πρόσκρουσης επιβατικής αμαξοστοιχίας με μηχανή ρυμούλκησης στις 24-01-2022.
   Η ΡΑΣ αποφάσισε τη διεξαγωγή αυτεπάγγελτης έρευνας σχετικά με το συμβάν βάσει του άρθρου 5, παρ. 2 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ (υπ' αριθμ. 1020/09-06-2021 Απόφαση της ΡΑΣ - ΦΕΚ/Β/2913/05.07.2021). Το ειδικό αντικείμενο της έρευνας (άρθρο 5 παρ. 3, του προαναφερθέντος Κανονισμού) ήταν:

- Η εξέταση των έκτακτων, προληπτικών μέτρων που ελήφθησαν από το Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ) και τη Σιδηροδρομική Επιχείρηση (ΣΕ) για την αντιμετώπιση της κακοκαιρίας «ΕΛΠΙΔΑ».
- Ο έλεγχος της τήρησης των κανονισμών, των διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας και των απαιτήσεων του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) του ΔΥ ΟΣΕ και της ΣΕ ΤΡΑΙΝΟΣΕ σε σχέση με την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών, βάσει των ενδείξεων και των αποδεικτικών στοιχείων που έχει στα χέρια της η Αρχή.
- Η εξέταση της εφαρμογής ή μη των ενεργειών που προβλέπονται στο Σχέδιο Διαχείρισης Κρίσεων – ΣΕΑ, από το προσωπικό του ΔΥ και της ΣΕ, για την αντιμετώπιση της έκτακτης ανάγκης που δημιουργήθηκε εξαιτίας της ακινητοποίησης και πρόσκρουσης της αμαξοστοιχίας I/C 54 με μηχανή ρυμούλκησης καθώς και του επακόλουθου τραυματισμού επιβατών της.

  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. Εν συνεχεία, πραγματοποιήθηκε Ακρόαση και με Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ επιβλήθηκαν κυρώσεις στην ΣΕ HELLENIC TRAIN και στον ΔΥ ΟΣΕ. Ειδικότερα, επιβλήθηκε πρόστιμο στο Διαχειριστή Υποδομής συνολικού ύψους 98.000€ (I) για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις των άρθρων 127 (Αμαξοστοιχία που ακινητεί στην ανοικτή γραμμή – Βοήθεια) και 134 παρ. 1344δ (Αποκλεισμός της γραμμής λόγω χιονιού) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης – Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών) και (II) για τη διαπιστωθείσα παράβαση της μη συμμόρφωσής του με τις απαιτήσεις της Διαδικασίας Γ.(3.2) «Περιγραφή λειτουργιών σε περίπτωση Διακοπής γραμμής λόγω ακραίων καιρικών φαινομένων ή/ και Εγκλωβισμός αμαξοστοιχίας» του Γενικού Σχεδίου Κρίσης του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) και στη Σιδηροδρομική Επιχείρηση HELLENIC TRAIN επιβλήθηκε πρόστιμο συνολικού ύψους 100.000€ (I) για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις των άρθρων 123 (Απρόβλεπτη στάθμευση αμαξοστοιχίας – Κάλυψη) και 127 (Αμαξοστοιχία που ακινητεί στην ανοικτή γραμμή – Βοήθεια) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης – Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών), (II) για τη διαπιστωθείσα

παράβαση της μη συμμόρφωσής της με τις απαιτήσεις της «Διαδικασίας Διαχείρισης Ασφάλειας – Έλεγχος Καταγραφών Πορείας Κινητηρίων Μονάδων» του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) και (ΙΙΙ) για τη διαπιστωθείσα παράβαση της μη αποστολής στοιχείων που ζητήθηκαν από την Αρχή.

2. Διεξαγωγή αυτεπάγγελτης έρευνας σχετικά με συμβάν ακινητοποίησης της αμαξοστοιχίας ETR-ICE 60, κατά την εκτέλεση του δρομολογίου Αθήνα-Θεσσαλονίκη, στις 28-07-2022 και των επακόλουθων καταργήσεων δρομολογίων.

Η ΡΑΣ αποφάσισε τη διεξαγωγή αυτεπάγγελτης έρευνας σχετικά με το συμβάν βάσει του άρθρου 5, παρ. 2 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ (υπ' αριθμ. 1020/09-06-2021 Απόφαση της ΡΑΣ - ΦΕΚ/Β/2913/05.07.2021). Το ειδικό αντικείμενο της έρευνας (άρθρο 5 παρ. 3, του προαναφερθέντος Κανονισμού) ήταν:

- Ο έλεγχος της τήρησης των κανονισμών, ιδίως του Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ) – Μέρος Β, των λοιπών σχετικών διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας και των απαιτήσεων των οικείων Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) του ΔΥ ΟΣΕ και της ΣΕ HELLENIC TRAIN, σε σχέση με την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών.
- Η εξέταση της εφαρμογής/τήρησης των ενεργειών που προβλέπονται στο Σχέδιο Διαχείρισης Κρίσεων – ΣΕΑ, από το αρμόδιο προσωπικό του ΔΥ και της ΣΕ, για την αντιμετώπιση του εν λόγω συμβάντος.
- Ο έλεγχος της τήρησης διατάξεων που απορρέουν από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1371 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 «σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών» από το ΔΥ ΟΣΕ και τη ΣΕ HELLENIC TRAIN, και ιδίως διατάξεις σχετικά με τις ταξιδιωτικές πληροφορίες, την επιστροφή χρημάτων και επαναδρομολόγηση, την αποζημίωση κομίστρου, την παρασχεθείσα συνδρομή, τα πρότυπα ποιότητας των υπηρεσιών του Συστήματος Διαχείρισης Ποιότητας κ.α.

Η σχετική έρευνα αποφασίστηκε να διενεργηθεί από στελέχη του προσωπικού των αρμοδίων Μονάδων Ρύθμισης και Ελέγχου Σιδηροδρομικής Αγοράς (ΜΡΕΣΑ) και 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 στο οποίο προτάθηκε η 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.

3. Αυτεπάγγελτη έρευνα για το συμβάν κατά την εκτέλεση του δρομολογίου της αμαξοστοιχίας 1521 Λειανοκλάδι - Αθήνα, την 01-08-2022.
Η ΡΑΣ αποφάσισε τη διεξαγωγή αυτεπάγγελτης έρευνας σχετικά με το συμβάν (ακινητοποίηση αμαξοστοιχίας 1521 σε συνέχεια σύγκρουσης με ζώο το οποίο βρίσκονταν εντός της γραμμής και εκτροχιασμός της αμαξοστοιχίας κατά την είσοδο της στον Σ.Σ. Τιθορέας στην 1η αλλαγή τροχιάς) βάσει του άρθρου 5, παρ. 2 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ (υπ' αριθμ. 1020/09-06-2021 Απόφαση της ΡΑΣ - ΦΕΚ/Β/2913/05.07.2021). Το ειδικό αντικείμενο της έρευνας (άρθρο 5 παρ. 3, του προαναφερθέντος Κανονισμού) ήταν:

- Ο έλεγχος της τήρησης των κανονισμών, ιδίως του Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ) – Μέρος Β, των λοιπών σχετικών διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας και των απαιτήσεων των οικείων Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) του ΔΥ ΟΣΕ και της ΣΕ HELLENIC TRAIN, σε σχέση με την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών.
- Η εξέταση της εφαρμογής/τήρησης των ενεργειών που προβλέπονται στο Σχέδιο Διαχείρισης Κρίσεων – ΣΕΑ, από το αρμόδιο προσωπικό του ΔΥ και της ΣΕ, για την αντιμετώπιση του εν λόγω συμβάντος.
- Ο έλεγχος της τήρησης διατάξεων που απορρέουν από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1371 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 «σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών» από τη ΣΕ HELLENIC TRAIN και το ΔΥ ΟΣΕ.

Η σχετική έρευνα αποφασίστηκε να διενεργηθεί από στελέχη του προσωπικού των αρμοδίων Μονάδων Ρύθμισης και Ελέγχου Σιδηροδρομικής Αγοράς (ΜΡΕΣΑ) και 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 στο οποίο προτάθηκε η μη ενεργοποίηση της διαδικασίας ακρόασης για τη Σιδηροδρομική Επιχείρηση HELLENIC TRAIN ΑΕ και το Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ ΑΕ.

3.3.4 Παρεμβάσεις / Έκδοση συστάσεων

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

1. Έγκριση έκδοσης οδηγίας/ σύστασης αναφορικά με τη στελέχωση κινητήριων μονάδων κατά τη διάρκεια της πρακτικής εκπαίδευσης υποψηφίων μηχανοδηγών σε πορεία για την απόκτηση πιστοποιητικού μηχανοδηγού.

   Η ΠΕΠΕ με επιστολή της προς την ΡΑΣ ζήτησε επιβεβαίωση ότι κατά την διάρκεια εκπαίδευσης μηχανοδηγών – κατόχων της Ευρωπαϊκής άδειας για την κτήση πιστοποιητικού τύπου Β, οι Δ/Η και οι Η/Α πρέπει να επανδρώνονται από 2 πιστοποιημένους μηχανοδηγούς (πιστοποιητικά τύπου Β) εκ των οποίων ο ένας θα πρέπει να είναι και πιστοποιημένος εκπαιδευτής στο μητρώο που διατηρεί η Ρυθμιστική Αρχή. Η ΡΑΣ σε συνέχεια της ανωτέρω επιστολής εξέδωσε την ακόλουθη σύσταση:

   «Η διάταξη του άρθρου 4.2ε) του ν.3911/2011 δεν αναφέρεται σε εμπορευματικές μεταφορές, αλλά 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 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.

   Συνοπτικά, οι πραγματικές εμπορικές αμαξοστοιχίες οι οποίες χρησιμοποιούνται, επίσης, για την εκπαίδευση μηχανοδηγών, οφείλουν στο θάλαμο μηχανοδήγησης να επανδρώνονται από δύο (2) αδειοδοτημένους & πιστοποιημένους μηχανοδηγούς (ένας εκ των οποίων να είναι πιστοποιημένος εκπαιδευτής) και από έναν (1) εκπαιδευόμενο, ήτοι συνολικά τρεις (3).»

2. Έγκριση έκδοσης οδηγίας/ σύστασης αναφορικά με το προσωπικό των Υπεύθυνων για τη Συντήρηση Φορέων ή/και άλλων σιδηροδρομικών φορέων που εκτελούν συγκεκριμένες δραστηριότητες αποκλειστικά εντός των συγκροτημάτων συντήρησης τροχαίου υλικού. Σύμφωνα με την ανωτέρω σύσταση:
   - Το προσωπικό των ΥΣΦ ή/και ευρύτερα των σιδηροδρομικών φορέων που εκτελεί τη δραστηριότητα «Οδήγησης κινητήριου σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού», αποκλειστικά, εντός των γραμμών που ευρίσκονται στο εσωτερικό των σταθμών επισκευής σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, στις αποθήκες ή στα αμαξοστάσια οχημάτων κινήσεως, και των ιδιωτικών διακλαδώσεων (branch lines) ή παρακαμπτηρίων γραμμών, δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του ν.3911/2011 (Α' 12).

- Το προσωπικό των ΥΣΦ ή/και ή/και ευρύτερα των σιδηροδρομικών φορέων που εκτελεί τη δραστηριότητα «Χειρισμού αλλαγής τροχιάς», αποκλειστικά, εντός των γραμμών που ευρίσκονται στο εσωτερικό των σταθμών επισκευής σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, στις αποθήκες ή στα αμαξοστάσια οχημάτων κινήσεως, και των ιδιωτικών διακλαδώσεων (branch lines) ή παρακαμπτηρίων γραμμών, δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 ως προσωπικό με κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως (ΓΚΚ) - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών) (Β’ 698/2019) και του άρθρου 65 του ν.4632/2019 (Α’ 159).
- Το ανωτέρω προσωπικό που εκτελεί τις προαναφερθείσες δραστηριότητες εντάσσεται στο σύστημα Διαχείρισης Επάρκειας [Απαίτηση/Κριτήριο αξιολόγησης αρ. 6 του Παραρτήματος ΙΙ του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779], το οποίο αποτελεί μέρος του οικείου Συστήματος (Διαχείρισης) της Συντήρησης ή αντίστοιχα .
- Η εκπαίδευση/επιμόρφωση του ανωτέρω προσωπικού δύναται να υλοποιείται στο εκπαιδευτικό κέντρο επιμόρφωσης του ΟΣΕ ή εναλλακτικά με ευθύνη των ΥΣΦ και σύμφωνα με τη σχετική εγκεριμένη διαδικασία του οικείου Συστήματος (Διαχείρισης) της Συντήρησης.

3.4 Οργανωτικό πλαίσιο ασφαλείας

Το εθνικό οργανωτικό πλαίσιο στην Ελλάδα κατά το 2022 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.
- Η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων είναι Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή, η οποία συστάθηκε με το ν.4313/2014 για την εκτέλεση των καθηκόντων του Εθνικού Φορέα Διερεύνησης του άρθρου 22 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/796. Η συγκεκριμένη Επιτροπή δεν δραστηριοποιήθηκε εντός του 2022 ενώ με τον ν. 5014/2023 συστάθηκε ο Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (ΕΟΔΑΣΑΑΜ), στον οποίο μεταβιβάσθηκαν οι αρμοδιότητες της ανωτέρω Επιτροπής.

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

Δείτε παρακάτω το οργανόγραμμα της ΡΑΣ και έναν πίνακα με πληροφορίες σχετικά με το προσωπικό της ΜΑΣΔ της ΡΑΣ κατά το έτος 2022.

Διάγραμμα 1: Οργανόγραμμα ΡΑΣ

Πίνακας 1: Προσωπικό στην Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας της ΡΑΣ κατά το 2022

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 2018 έως το 2022, 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)

2018	2019	2020	2021	2022	2018-22 average
24	18	9	14	19	16.8

Ο συνολικός αριθμός των σημαντικών ατυχημάτων για το έτος 2022 συγκρινόμενος με τον αντίστοιχο των προηγούμενων ετών, με εξαίρεση το 2018, παρουσιάζει αύξηση.

Μεγάλο ποσοστό των ατυχημάτων (11 στον αριθμό, ποσοστό 58%) προκλήθηκαν σε άτομα από κινούμενο τροχαίο υλικό. Πρόκειται για παρασύρσεις πεζών από τρένα κατά μήκος της γραμμής (με εξαίρεση τις ισόπεδες διαβάσεις). Η κατηγορία αυτή παραμένει σταθερά η κύρια αιτία σοβαρών ατυχημάτων. Επίσης ο συγκεκριμένος δείκτης παρουσιάζει μεγάλη αύξηση της τάξης του 100% σε σχέση με τα δύο προηγούμενα έτη. 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. Ένας άλλος σημαντικός λόγος είναι οι προσφυγικές ροές ανθρώπων οι οποίοι κινούνται εντός του περιγράμματος των γραμμών όπως επίσης και η επαναφορά κατά το 2022 του παραγωγικού έργου σε προ πανδημίας COVID-19 επίπεδα.

Η επόμενη κατηγορία σοβαρών ατυχημάτων και αυτή με τα περισσότερα ατυχήματα για το έτος 2022 (5 στον αριθμό, ποσοστό 24%) αφορά σε Ισόπεδες Διαβάσεις. Τα ατυχήματα αυτά αφορούν σύγκρουση οχημάτων με τρένο και οφείλονται κατά κύριο λόγο σε παραβάσεις σημάτων και ενδείξεων, φωτεινών και ηχητικών, των διαβάσεων από διερχόμενους οδηγούς. Το 2022 είχαμε 1 συμβάν σε αφύλακτες διαβάσεις (2 συμβάντα το 2021), 2 συμβάντα σε διαβάσεις με χειροκίνητη λειτουργία συστήματος προστασίας (2 συμβάντα το 2021) και 2 συμβάντα σε διαβάσεις με αυτόματο σύστημα προστασίας (3 συμβάντα το

2021. Λόγω του μικρού αριθμού των συμβάντων δεν μπορούν να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα.

Αριθμός Θανάτων:

2018	2019	2020	2021	2022	2018-22 average
17	12	2	6	10	9.4

Ο αριθμός των θανάτων το 2022, για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά, σε σχέση με το 2020, παρουσιάζει αύξηση όπως επίσης αύξηση παρουσιάζει συγκρινόμενος με το μέσο όρο των πέντε τελευταίων ετών. Οι δέκα (10) θάνατοι κατά το έτος 2022 προέρχονται από ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις (2 συμβάντα) και παρασύρσεις πεζών από τροχαίο υλικό σε κίνηση- εξαιρούνται οι αυτόχειρες- (8 συμβάντα).

Αριθμός Σοβαρά Τραυματιών:

2018	2019	2020	2021	2022	2018-22 average
12	8	7	6	9	8.4

Ο αριθμός των σοβαρά τραυματισμένων κατά την διάρκεια του 2022 (9 συμβάντα) παρουσιάζει μικρή αύξηση σε σχέση με τα τρία προηγούμενα έτη Είναι, επίσης, οριακά αυξημένος σε σύγκριση με το μέσο όρο των πέντε τελευταίων ετών (8.4).

Το μεγαλύτερο ποσοστό (56%) των ατυχημάτων προκλήθηκε σε άτομα από κινούμενο τροχαίο υλικό. Πρόκειται για παρασύρσεις πεζών από τρένα κατά μήκος της γραμμής (με εξαίρεση τις ισόπεδες διαβάσεις), το οποίο αποτελεί την κύρια αιτία σοβαρών ατυχημάτων.

Η δεύτερη κατηγορία με τους περισσότερους σοβαρούς τραυματισμούς αφορά Ισόπεδες Διαβάσεις όπου είχαμε 3 περιστατικά (ποσοστό 33%). Τα ατυχήματα αυτά αφορούν σύγκρουση οχημάτων με τρένο και οφείλονται κατά κύριο λόγο σε παραβιάσεις σημάτων και ενδείξεων των διαβάσεων από διερχόμενους οδηγούς.

Αριθμός Αυτοκτονιών:

2018	2019	2020	2021	2022	2018-22 average
5	2	4	1	0	2.4

Το έτος 2022 δεν υπήρξε καμία αυτοκτονία. Κατά την τελευταία πενταετία παρουσιάζεται σταθερή μείωση του αριθμού των αυτοκτονιών με εξαίρεση το έτος 2020.

Αριθμός Προδρόμων Ατυχημάτων:

2018	2019	2020	2021	2022	2018-22 average
101	74	56	86	71	77.6

Ο αριθμός των προδρόμων ατυχημάτων κατά την διάρκεια του 2022, συγκρινόμενος με τον αντίστοιχο του 2021, εμφανίζει μείωση που σχετίζεται με το γεγονός ότι κατά το 2022 εκτεταμένα τμήματα γραμμής κατηγοριοποιήθηκαν από «ενεργό δίκτυο» σε «ενεργό δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας» με αποτέλεσμα την μείωση του ενεργού δικτύου καθώς και με τις πιο ήπιες καιρικές συνθήκες που επικράτησαν κατά το καλοκαίρι του 2022, ενώ εμφανίζει μικρή μείωση σε σχέση με τον μέσο όρο των πέντε τελευταίων ετών.

Κόστος Σημαντικών Ατυχημάτων (σε εκατ. Ευρώ):

2018	2019	2020	2021	2022	2018-22 average
18,71	13,14	7,01	17,41	29.52	17.16

Το οικονομικό κόστος των σημαντικών ατυχημάτων, για το έτος 2022, συγκρινόμενο με το 2021, εμφανίζει αύξηση της τάξεως του 70%, γεγονός που επιβεβαιώνει την αύξηση του παραγωγικού έργου κατά το 2022 σε σχέση με το 2021 (έτος μειωμένου παραγωγικού

έργου λόγω πανδημίας COVID-19). Συγκρινόμενο με το μέσο όρο των πέντε τελευταίων ετών είναι αυξημένο.

Η εν λόγω αύξηση οφείλεται στον αυξημένο αριθμό των θανάτων και των σοβαρά τραυματιών εξαιτίας των αυξημένων προσφυγικών ροών ανθρώπων οι οποίοι κινούνται εντός του περιγράμματος των γραμμών.

Το κόστος που προκύπτει λόγω των θανάτων ανέρχεται σε 25,94 εκατ. € (παραμένει το μεγαλύτερο μέρος του συνολικού κόστους) και είναι ιδιαίτερα αυξημένο σε σχέση με το 2021 (14,56 εκατ. €) αντίστοιχα με την αύξηση των θανάτων (10 το 2022 και 6 το 2021). Το κόστος που προκύπτει εξαιτίας των τραυματισμών ανέρχεται σε 3,57 εκατ. € και είναι ελαφρώς αυξημένο σε σχέση με αυτό του 2021 (2,22 εκατ. €).

Το κόστος των υλικών ζημιών σε συρμούς και επιδομή, λόγω σημαντικών ατυχημάτων, είναι 0,13 εκατ. € και έχει επανέλθει στα επίπεδα που ήταν το 2020. Κατά το 2021 ο συγκεκριμένος δείκτης ήταν ιδιαίτερα αυξημένος ως αποτέλεσμα ενός ατυχήματος που συνέβη σε αυτό το έτος.

Οι καθυστερήσεις επιβατικών, λόγω σημαντικών ατυχημάτων, είναι 2384’ και παρουσιάζουν αύξηση της τάξης του 60%, ενώ των εμπορευματικών συρμών είναι 196΄και παρουσιάζουν μείωση της τάξης του 18% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά.

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

	2018	2019	2020	2021	2022
Ενεργητικές	695	685	684	685	449
Παθητικές	568	551	552	549	292
Σύνολο	1263	1236	1236	1234	741

Ο αριθμός των ΙΔ στο εθνικό δίκτυο για το έτος 2022 μειώθηκε σημαντικά συγκριτικά με το 2021. Όπως προκύπτει και από την Δήλωση Δικτύου του ΔΥ ΟΣΕ, κατά το 2022 εκτεταμένα τμήματα γραμμής κατηγοριοποιήθηκαν από «ενεργό δίκτυο» σε «ενεργό δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας» και αυτός είναι ο λόγος της ανωτέρω μεγάλης μείωσης των ισόπεδων διαβάσεων (τόσο ενεργητικών ΙΔ όσο και παθητικών ΙΔ) κατά το 2022.

4.2 Διαγράμματα με τα δεδομένα των ΚΔΑ

Fatalities by category of people
18
16
14
12
10
8
6
4
2
0
17
13
4
12
5
6
1
2
2
2
6
1
5
10
8
2
2018
2019
2020
2021
2022
Passengers
Employees
Level-crossing users
Unauthorised persons
Other persons

Serious injuries by type of accident
14
12
10
8
6
4
2
0
12
5
6
1
8
6
2
7
4
2
6
4
2
9
5
3
1
2018
2019
2020
2021
2022
Collisions of trains
Derailments of trains
Level-crossing accidents
Accidents to persons
Fires in rolling stock
Other accidents

Serious injuries by category of people
14
12
10
8
6
4
2
0
12
8
7
6
9
5
6
1
4
2
2
4
2
1
4
2
5
3
1
2018
2019
2020
2021
2022
Passengers
Employees
Level-crossing users
Unauthorised persons
Other persons

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 2022 εκδόθηκαν έπειτα από συνεργασία με το σιδηροδρομικό τομέα και ενημέρωσή του, με μέριμνα του ΥΥΜ και της ΡΑΣ.

Το 2022 εκδόθηκαν σε ευρωπαϊκό επίπεδο οι ακόλουθες νομικές και κανονιστικές πράξεις σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τη διαλειτουργικότητα:

1. ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2022/2407 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ για την τροποποίηση των παραρτημάτων της οδηγίας 2008/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, με στόχο την προσαρμογή τους στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο (RID).

Το 2022 εκδόθηκαν σε εθνικό επίπεδο οι ακόλουθες νομικές και κανονιστικές πράξεις οι οποίες αφορούσαν, μεταξύ άλλων, την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τη διαλειτουργικότητα:

1. ΚΥΑ «Καθορισμός του ύψους παραβόλων και εθνικού ωριαίου συντελεστή, κατ' εφαρμογή των άρθρων 83 και 84 του ν. 4632/2019». (Β' 2130/2022).
2. Ν.4955/2022 (Α'139) Άρθρο 66 Ρύθμιση θεμάτων Μηχανοδηγών Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε. Α.Ε.)
3. Ν.4942/2022 (Α'115) Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας για τη ρύθμιση της σιδηροδρομικής διασυνοριακής κυκλοφορίας.

Επιπλέον, εκδόθηκαν από τη ΡΑΣ και δημοσιεύθηκαν στο Φύλλο Εφημερίδος της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) οι κάτωθι Αποφάσεις της Ολομέλειάς της:

1. Υπ. αριθμ. 939/01-04-2022 «Καθορισμός των προσόντων, των όρων και των προϋποθέσεων χορήγησης της αρχικής αναγνώρισης και της ανανέωσης των εξεταστών των κέντρων εκπαίδευσης και κατάρτισης μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών» (Β' 1904/2022).
2. Υπ. αριθμ. 18/18-03-2022 «Ορισμός Εξεταστικού Φορέα Συμβούλων Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΣΑΜΕΕ) για Σιδηροδρομικές Μεταφορές» (Β' 1510/2022).

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

Στην Ελλάδα δεν υπήρξαν παρεκκλίσεις κατά το 2022, 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 2022 εκδόθηκαν δύο (2) Ενιαία Πιστοποιητικά Ασφάλειας από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων (ERA), για τα οποία η ΡΑΣ αξιολόγησε το εθνικό μέρος των σχετικών αιτήσεων, το οποίο αφορά στους εθνικούς κανόνες, και συγχρόνως παρείχε εμπειρογνώμονες για την υποστήριξη του ERA κατά την αξιολόγηση του ευρωπαϊκού μέρους των αιτήσεων, που αφορά στο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας. Ειδικότερα εκδόθηκε ένα (1) νέο ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας στην ΣΕ HELLENIC TRAIN (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ) μία (1) ανανέωση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας στην ΣΕ RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR (RCLG), σε εφαρμογή του άρθρου 62 (5) του ν.4632/2019.

Επίσης, το 2022, η ΡΑΣ ως αρμόδιος οργανισμός πιστοποίησης ασφάλειας εξέδωσε ένα (1) νέο ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας για λογαριασμό της ΣΕ RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR (RCLG), σε εφαρμογή του άρθρου 62 (8) του ν.4632/2019, με περιορισμένο χρόνο ισχύος έξι (6) μηνών.

Όσον αφορά στις εγκρίσεις ασφάλειας, η ΡΑΣ εξέδωσε μία (1) επικαιροποίηση έγκρισης 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 2022 παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα:

Εταιρεία	Ιστορικό	Ημ/νια Έκδοσης	Ημ/νία Λήξης Ισχύος	Τύπος πιστοποιητικού	Τύπος υπηρεσιών
ΟΣΕ	Επικαιρο-ποίηση	21-06-22	03-10-26	Έγκριση Ασφαλείας	Διαχειριστής Υποδομής Η εν λόγω Έγκριση Ασφάλειας περιλαμβάνει Δραστηριότητες συντήρησης οχημάτων που χρησιμοποιούνται

Εταιρεία	Ιστορικό	Ημ/νια Έκδοσης	Ημ/νία Λήξης Ισχύος	Τύπος πιστοποιητικού	Τύπος υπηρεσιών
					από το ΔΥ ΟΣΕ αποκλειστικά για ίδιες λειτουργίες (εξαιρουμένων των φορταμαξών) και αποδεικνύει τη συμμόρφωσή του με το παράρτημα ΙΙ του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779, σε εφαρμογή του άρθρου 3 (4) του ιδίου Κανονισμού.
RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR (RCLG) SA	Ανανέωση	20-12-22	19-12-27	Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας	Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων
ΣΤΑΣΥ ΑΕ	Νέο	07-11-21	06-11-26	Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας	Μεταφορά επιβατών, εξαιρουμένων των υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας
GFR	Επικαιρο-ποίηση	21-07-21	08-04-25	Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας	Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων
HELLENIC TRAIN	Νέο	21-12-22	20-12-27	Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας	Ελλάδα Μεταφορά επιβατών, εξαιρουμένων των υπηρεσιών υψηλής

Εταιρεία	Ιστορικό	Ημ/νια Έκδοσης	Ημ/νία Λήξης Ισχύος	Τύπος πιστοποιητικού	Τύπος υπηρεσιών
					ταχύτητας Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων Βουλγαρία Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων

Δεν υπήρξαν αλλαγές στις διαδικασίες της ΡΑΣ σχετικά με την έκδοση Πιστοποιητικών/ Εγκρίσεων Ασφαλείας, με εξαίρεση αυτές που εισήχθησαν με τη νέα νομοθεσία, με την οποία ενσωματώθηκε το 4ο Σιδηροδρομικό Πακέτο (ν.4632/2019).

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

ΟΣΕ

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

Ο ΟΣΕ τον Μάιο του 2022 υπέβαλλε στη ΡΑΣ αίτηση επικαιροποίησης της ανωτέρω έγκρισης ασφάλειας, καταθέτοντας φάκελο με τα απαιτούμενα δικαιολογητικά. Η εν λόγω αίτηση περιλάμβανε δραστηριότητες συντήρησης οχημάτων που χρησιμοποιούνται από το ΔΥ ΟΣΕ αποκλειστικά για ίδιες λειτουργίες (εξαιρουμένων των φορταμαξών) και αποδείκνυε τη συμμόρφωσή του με το παράρτημα ΙΙ του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779, σε εφαρμογή του άρθρου 3 (4) του ιδίου Κανονισμού. Η εξέταση και η αξιολόγηση της αίτησης για την χορήγηση επικαιροποίησης έγκρισης ασφάλειας, καθώς, επίσης και των δικαιολογητικών που τη συνόδευαν πραγματοποιήθηκε και ολοκληρώθηκε από την ΡΑΣ με

νομική βάση το άρθρο 12 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 και το άρθρο 64 του νόμου ν.4632/2019 (Α' 159). Με βάση την προαναφερθείσα αξιολόγηση και τις προβλέψεις του Παραρτήματος ΙΙ παρ. 4.5 της Σύστασης (ΕΕ) 2019/780 και τις απαιτήσεις του παραρτήματος ΙΙ του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779, η επικαιροποίηση έγκρισης ασφάλειας χορηγήθηκε με την επισήμανση για λήψη μέτρων που απαιτούνται για την επανόρθωση ελλείψεων, η φύση των οποίων δεν παρεμπόδιζε τη χορήγηση επικαιροποίησης έγκρισης ασφάλειας ΔΥ. Η ολοκλήρωση των απαιτούμενων ενεργειών θα ελεγχθεί από τη ΡΑΣ κατά την εποπτεία σε συνέχεια της χορήγησης επικαιροποίησης έγκρισης ασφάλειας ΔΥ.

HELLENIC TRAIN

Η HELLENIC TRAIN (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) ήταν κάτοχος από το 2017 των ανανεωμένων Πιστοποιητικών Ασφάλειας Μέρος Α (EL 11 2017 001) και Μέρος Β (EL 12 2017 0003) πενταετούς διάρκειας, ισχύος έως την 31-12-2022.

Τον Αύγουστο του 2022, η ΣΕ με την υπ' αριθμ. S-20220819-001 αίτησή της προς τον ERA, μέσω της ηλεκτρονικής πλατφόρμας OSS, αιτήθηκε την χορήγηση νέου Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφάλειας. Η ανωτέρω αίτηση απευθύνθηκε προς τον ERA λόγω του γεγονότος ότι η περιοχή λειτουργίας της ΣΕ εκτείνεται έως τους διασυνοριακούς σταθμούς Κούλατα και Σβίλεγκραντ εντός τους βουλγαρικής επικράτειας και δεν υπάρχει σε ισχύ διακρατική-διασυνοριακή συμφωνίας μεταξύ της Ελλάδας και της Βουλγαρίας προκειμένου η σχετική αίτηση να γίνει στην ΡΑΣ. Το επικαιροποιημένο πιστοποιητικό EU1020220295 εκδόθηκε από τον ERA, στις 21-07-2021, 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 επικαιροποιημένο πιστοποιητικό έχει ισχύ από τις 21-12-2022 έως τις 20-12-2027 και βρίσκεται αναρτημένο στο μητρώο ERADIS του ERA. Το προαναφερθέν πιστοποιητικό ανέφερε ως επωνυμία επιχείρησης «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και στις αρχές του 2023 ο ERA εξέδωσε νέο πιστοποιητικό EU1020230029 με επωνυμία επιχείρησης «HELLENIC TRAIN».

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

ΣΤΑΣΥ Α.Ε.

Η σιδηροδρομική επιχείρηση ΣΤΑΣΥ ΑΕ είναι κάτοχος από το 2021 του υπ. αριθμ. EL1020210173 Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφαλείας. Το ενιαίο πιστοποιητικό είναι αναρτημένο στο μητρώο ERADIS του ERA.

RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR A.E. (RCLG)

Η σιδηροδρομική επιχείρηση Rail Cargo Logistics Goldair (RCLG) Α.Ε. ήταν κάτοχος από το 2016 του υπ. αριθμ. EL 11 2016 0002 Πιστοποιητικού Ασφάλειας (Μέρος Α), πενταετούς διάρκειας, ισχύος έως τις 29-09-2021 και από το 2017 του υπ. αριθ. EL 12 2017 001 Πιστοποιητικό Ασφάλειας (Μέρος Β), πενταετούς διάρκειας, ισχύος έως τις 20-06-2022.

Με την υπ' αριθμ. πρωτ. 1646/21-06-2022 Απόφαση (48/2022) της 169ης Συνεδρίασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ στις 21-06-2022 εγκρίθηκε και εκδόθηκε Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας (ΕΠΑ) με περιορισμένο χρόνο ισχύος διάρκειας 6 μηνών και ισχύ από 21-06-2022 έως 20-12-2022, σε συνέχεια της υποβολής της με αριθμό S-20220302-001 σχετικής αίτησης της ΣΕ RCLG τον Μάρτιο του 2022. Το πιστοποιητικό με Ευρωπαϊκό αναγνωριστικό αριθμό EL1020220148 αναρτήθηκε στην πλατφόρμα ERADIS του ERA. Η ανωτέρω χορήγηση Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφάλειας με περιορισμένο χρόνο ισχύος στη ΣΕ RAIL CARGO, έγινε ώστε να διασφαλιστεί η νόμιμη δραστηριοποίηση της ΣΕ στην εθνική υποδομή καθώς η ΣΕ δεν κατάφερε να υποβάλλει στον προσήκοντα χρόνο αίτηση για έκδοση ΕΠΑ παρά τις συνεχείς και έγκαιρες οχλήσεις της ΡΑΣ.

Τον Αύγουστο του 2022 η ΣΕ με την υπ' αριθμ. S-20220818-001 αίτησή της προς τον ERA, μέσω της ηλεκτρονικής πλατφόρμας OSS, αιτήθηκε την χορήγηση ανανέωσης του ανωτέρω Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφάλειας. Η ανωτέρω αίτηση απευθύνθηκε προς τον ERA λόγω του γεγονότος ότι η περιοχή λειτουργίας της ΣΕ εκτείνεται έως τους διασυνοριακούς σταθμούς Κούλατα και Σβίλεγκραντ εντός τους βουλγαρικής επικράτειας και δεν υπάρχει σε ισχύ διακρατική-διασυνοριακή συμφωνία μεταξύ της Ελλάδας και της Βουλγαρίας προκειμένου η σχετική αίτηση να γίνει στην ΡΑΣ. Το επικαιροποιημένο πιστοποιητικό EU1020220294 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 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 συμφωνήθηκαν από κοινού να αποτελέσουν

αντικείμενο ελέγχου από τη ΡΑΣ κατά το στάδιο της εποπτείας (εναπομένοντα προβληματικά σημεία προς εποπτεία).

PIRAEUS EUROPE ASIA RAIL LOGISTICS (PEARL) AE

Η σιδηροδρομική επιχείρηση PEARL AE ήταν κάτοχος από το 2016 του υπ. αριθμ. EL 11 2016 0003 Πιστοποιητικού Ασφάλειας (Μέρος Α), πενταετούς διάρκειας, ισχύος έως τις 18-12-2021 και από το 2017 του υπ. αριθ. EL 12 2017 002 Πιστοποιητικό Ασφάλειας (Μέρος Β), πενταετούς διάρκειας, ισχύος έως τις 09-11-2022. Κατόπιν σχετικής αίτησης της ΣΕ για τροποποίηση των Πιστοποιητικών Ασφάλειας – Μέρος Α και Μέρος Β, εκδόθηκαν από τη ΡΑΣ στις 21-03-2018 το υπ. αριθ. EL 11 2018 001 Πιστοποιητικό Ασφάλειας (Μέρος Α) και το υπ. αριθ. EL 12 2018 001 Πιστοποιητικό Ασφάλειας (Μέρος Β), διάρκειας ισχύος για το μεν Μέρος Α έως τις 18-12-2021, για το δε Μέρος Β έως τις 09-11-2022. Τα Πιστοποιητικά Ασφάλειας (Μέρος Α & Β) αυτά αναρτήθηκαν αναρτημένα στο μητρώο ERADIS του ERA.

Το 2021 η ΡΑΣ ενημέρωσε την ΣΕ για την επικείμενη λήξη των πιστοποιητικών ασφαλείας (Μέρος Α και Β) εντός του έτους, καθώς και για τη διαδικασία υποβολής αίτησης και συνοδευτικού φακέλου για την έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας μέσω της υπηρεσίας OSS.

Τον Νοέμβριο του 2022 η ΣΕ με την υπ' αριθμ. S-20221102-004 αίτησή της προς τη ΡΑΣ, μέσω της ηλεκτρονικής πλατφόρμας OSS, αιτήθηκε την χορήγηση νέου Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφάλειας.

Η αίτηση είχε μία σειρά από ελλείψεις με κυριότερη την μη κατοχή μηχανών έλξης από την ΣΕ οι οποίες σημειώθηκαν ως κύριες Μη Συμμορφώσεις από την ΡΑΣ κατά τον έλεγχο πληρότητας της αίτησης.

Στην συνέχεια η ΣΕ επέλεξε να ακυρώσει την αίτησή της στην πλατφόρμα OSS.

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).

Κατά το 2022 η ΣΕ ξεκίνησε δρομολόγια στο εθνικό δίκτυο και η ΡΑΣ εκκίνησε την έλεγχο των ανωτέρω εντοπισμένων Προβληματικών Σημείων τόσο στο πλαίσιο της εποπτείας όσο και μέσω αλληλογραφίας με την ΣΕ.

6.2 Έγκριση Οχημάτων

Αναφορικά με το έτος 2022 εκδόθηκαν από τη ΡΑΣ, οι παρακάτω εγκρίσεις οχημάτων για διάθεση στην αγορά:

1 Για την περίπτωση «νέα έγκριση» για περιοχή χρήσης το ελληνικό δίκτυο, η ΡΑΣ ολοκλήρωσε την αξιολόγηση μέσω της πλατφόρμας OSS επί τη βάσει της σχετικής νομοθεσίας, και ενέκρινε μία (1) αυτοκινούμενη επιβατική αμαξοστοιχία της εταιρείας TRENITALIA S.p.A. Η αίτηση υποβλήθηκε στις 28-04-2021 και η έγκριση εκδόθηκε στις 22-02-2022.

2 Για την περίπτωση «έγκριση συμμόρφωσης με τύπο» για περιοχή χρήσης το ελληνικό δίκτυο, η ΡΑΣ αξιολόγησε μέσω της πλατφόρμας OSS επί τη βάσει της σχετικής νομοθεσίας, και ενέκρινε τρεις (3) αυτοκινούμενες επιβατικές αμαξοστοιχίες της εταιρείας TRENITALIA S.p.A. Η αίτηση υποβλήθηκε στις 04-03-2022 και η έγκριση εκδόθηκε στις 24-03-2022.

3 Για την περίπτωση «έγκριση συμμόρφωσης με τύπο» για περιοχή χρήσης το ελληνικό δίκτυο, η ΡΑΣ αξιολόγησε μέσω της πλατφόρμας OSS επί τη βάσει της σχετικής νομοθεσίας, και ενέκρινε μία (1) αυτοκινούμενη επιβατική αμαξοστοιχία της εταιρείας TRENITALIA S.p.A. Η αίτηση υποβλήθηκε στις 16-06-2022 και η έγκριση εκδόθηκε στις 08-07-2022.

4 Για την περίπτωση «νέα έγκριση» για περιοχή χρήσης το ελληνικό δίκτυο, η ΡΑΣ αξιολόγησε μέσω της πλατφόρμας OSS επί τη βάσει της σχετικής νομοθεσίας, και ενέκρινε, λόγω εγκατάστασης εποχούμενου συστήματος ETCS σε υφιστάμενο όχημα, μία (1) αυτοκινούμενη επιβατική αμαξοστοιχία της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. Η αίτηση υποβλήθηκε στις 02-09-2022 και η έγκριση εκδόθηκε στις 18-11-2022.

5 Για την περίπτωση «νέα έγκριση» για περιοχή χρήσης το ελληνικό δίκτυο, η ΡΑΣ αξιολόγησε μέσω της πλατφόρμας OSS επί τη βάσει της σχετικής νομοθεσίας, και ενέκρινε, λόγω εγκατάστασης εποχούμενου συστήματος ETCS σε υφιστάμενο όχημα, μία (1) αυτοκινούμενη επιβατική αμαξοστοιχία της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. Η αίτηση υποβλήθηκε στις 02-09-2022 και η έγκριση εκδόθηκε στις 18-11-2022.

6 Για την περίπτωση «νέα έγκριση» για περιοχή χρήσης το ελληνικό δίκτυο, η ΡΑΣ αξιολόγησε μέσω της πλατφόρμας OSS επί τη βάσει της σχετικής νομοθεσίας, και ενέκρινε, λόγω εγκατάστασης εποχούμενου συστήματος ETCS σε υφιστάμενο όχημα, μία (1) αυτοκινούμενη επιβατική αμαξοστοιχία της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. Η αίτηση υποβλήθηκε στις 02-09-2022 και η έγκριση εκδόθηκε στις 18-11-2022.

7 Για την περίπτωση «νέα έγκριση» για περιοχή χρήσης το ελληνικό δίκτυο, η ΡΑΣ αξιολόγησε μέσω της πλατφόρμας OSS επί τη βάσει της σχετικής νομοθεσίας, και ενέκρινε, λόγω εγκατάστασης εποχούμενου συστήματος ETCS σε υφιστάμενο όχημα, μία (1) κινητήρια μονάδα της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. Η αίτηση υποβλήθηκε στις 02-09-2022 και η έγκριση εκδόθηκε στις 18-11-2022.

8 Για την περίπτωση «νέα έγκριση» για περιοχή χρήσης το ελληνικό δίκτυο, η ΡΑΣ αξιολόγησε μέσω της πλατφόρμας OSS επί τη βάσει της σχετικής νομοθεσίας, και ενέκρινε, λόγω εγκατάστασης εποχούμενου συστήματος ETCS σε υφιστάμενο όχημα, μία (1) κινητήρια μονάδα της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. Η αίτηση υποβλήθηκε στις 02-09-2022 και η έγκριση εκδόθηκε στις 18-11-2022.

9 Για την περίπτωση «νέα έγκριση» για περιοχή χρήσης το ελληνικό δίκτυο, η ΡΑΣ αξιολόγησε μέσω της πλατφόρμας OSS επί τη βάσει της σχετικής νομοθεσίας, και ενέκρινε, λόγω εγκατάστασης εποχούμενου συστήματος ETCS σε υφιστάμενο όχημα, μία (1) αυτοκινούμενη επιβατική αμαξοστοιχία της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. Η αίτηση υποβλήθηκε στις 02-09-2022 και η έγκριση εκδόθηκε στις 18-11-2022.

10 Για την περίπτωση «έγκριση συμμόρφωσης με τύπο» για περιοχή χρήσης το ελληνικό δίκτυο, η ΡΑΣ αξιολόγησε μέσω της πλατφόρμας OSS επί τη βάσει της σχετικής νομοθεσίας, και ενέκρινε, εννέα (9) αυτοκινούμενες επιβατικές αμαξοστοιχίες της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. Η αίτηση υποβλήθηκε στις 08-12-2022 και η έγκριση εκδόθηκε στις 21-12-2022.

11 Για την περίπτωση «έγκριση συμμόρφωσης με τύπο» για περιοχή χρήσης το ελληνικό δίκτυο, η ΡΑΣ αξιολόγησε μέσω της πλατφόρμας OSS επί τη βάσει της σχετικής νομοθεσίας, και ενέκρινε, έντεκα (11) αυτοκινούμενες επιβατικές αμαξοστοιχίες της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. Η αίτηση υποβλήθηκε στις 09/12-2022 και η έγκριση εκδόθηκε στις 21-12-2022.

12 Για την περίπτωση «έγκριση συμμόρφωσης με τύπο» για περιοχή χρήσης το ελληνικό δίκτυο, η ΡΑΣ αξιολόγησε μέσω της πλατφόρμας OSS επί τη βάσει της σχετικής νομοθεσίας, και ενέκρινε, δέκα (10) αυτοκινούμενες επιβατικές αμαξοστοιχίες της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. Η αίτηση υποβλήθηκε στις 09-12-2022 και η έγκριση εκδόθηκε στις 21-12-2022.

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 ΙΙ 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.

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

HELLENIC TRAIN (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ)

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ τον Μάιο του 2020, λόγω συγχώνευσης των επιχειρήσεων ΤΡΑΙΝΟΣΕ - θυγατρική της Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A.- και ΕΕΣΣΤΥ με απορρόφηση της ΕΕΣΣΤΥ από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, υπέβαλλε αίτηση για την επικαιροποίηση/τροποποίηση του υφιστάμενου Πιστοποιητικού ΥΣΦ της πρώην εταιρείας ΕΕΣΣΤΥ, σύμφωνα με τις διατάξεις

του Κανονισμού (ΕΕ) 445/2011, ώστε αυτό να επικαιροποιηθεί επί τη βάσει του νέου ιδιοκτησιακού καθεστώτος και οργανογράμματος. Με Απόφαση της Ολομέλειας τον Οκτώβριο 2021 εγκρίθηκε η επικαιροποίηση/τροποποίηση του υπ. αριθμ EL 3100180001 πιστοποιητικού ΥΣΦ της ΕΕΣΣΤΥ και η διαβίβασή του στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Το επικαιροποιημένο/τροποποιημένο πιστοποιητικό με αριθμ. EL 3100210001 που χορηγήθηκε από τη ΡΑΣ ήταν διετούς διάρκειας με ισχύ από 18.10.2021 έως 10.10.2023.

Τον Φεβρουάριο του 2022 η HELLENIC TRAIN (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ) με την υπ' αριθμ. πρωτ. ΡΑΣ 498/ 17-02-2022 αίτησή της προς την ΡΑΣ, αιτήθηκε την χορήγηση Πιστοποιητικού ΥΣΦ με πεδίο δραστηριοτήτων «Φορτάμαξες, μηχανές έλξης, πολυμερείς συνθέσεις, επιβατάμαξες». Η εξέταση και η αξιολόγηση της αίτησης για την χορήγηση Πιστοποιητικού, καθώς, επίσης και των δικαιολογητικών που τη συνόδευαν πραγματοποιήθηκε και ολοκληρώθηκε εντός του 2022 από τη ΡΑΣ με νομική βάση το αρ.66 του ν. 4632/2019 και τις απαιτήσεις του παραρτήματος ΙΙ του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779. Συντάχθηκε και ολοκληρώθηκε σχέδιο αξιολόγησης (πρόγραμμα επιθεωρήσεων) οι οποίες είχαν διάρκεια 5 ημέρων και πραγματοποιήθηκαν στις 23 & 24-05-2022 στο Μηχανοστάσιο Α.Ι.Ρ, στις 25-05-2022 στο Εργοστάσιο Βόλου, στις 26 & 27-05-2022 στο Μηχανοστάσιο Θεσσαλονίκης. Κατά την διάρκεια της επιθεώρησης πραγματοποιήθηκαν, εκτός των άλλων, συνεντεύξεις με τον Επικεφαλής της εγκατάστασης (Επιβλέποντα), τον υπεύθυνο του Γραφείου Οργάνωσης εργασίας καθώς και με το λοιπό προσωπικό των εγκαταστάσεων.

Με την απόφαση (91/2022) της 186ης Συνεδρίασης της Ολομέλειας της 18-11-2022 εκδόθηκε και χορηγήθηκε στην ΣΕ HELLENIC TRAIN (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ) Πιστοποιητικό Υπεύθυνου για τη Συντήρηση Φορέα (ΥΣΦ).

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

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

ΟΣΕ

Ο ΔΥ ΟΣΕ τον Μάιο του 2022 υπέβαλλε στη ΡΑΣ αίτηση και εν συνεχεία του χορηγήθηκε επικαιροποίηση της έγκρισης ασφάλειας σχετικά με δραστηριότητες συντήρησης οχημάτων που χρησιμοποιούνται από το ΔΥ ΟΣΕ αποκλειστικά για ίδιες λειτουργίες (εξαιρουμένων των φορταμαξών) και αποδείκνυε τη συμμόρφωσή του με το παράρτημα ΙΙ του

Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779, σε εφαρμογή του άρθρου 3 (4) του ιδίου Κανονισμού.

Εν συνεχεία τον Ιούνιο του 2022, ο ΟΣΕ με την υπ' αριθμ. πρωτ. ΡΑΣ 1579/15-06-2022 αίτησή της προς την ΡΑΣ, αιτήθηκε την χορήγηση Πιστοποιητικού ΥΣΦ με πεδίο δραστηριοτήτων «Εμπορευματικές Φορτάμαξες». Συντάχθηκε και ολοκληρώθηκε σχέδιο αξιολόγησης (πρόγραμμα επιθεωρήσεων) οι οποίες είχαν διάρκεια 2 ημέρων και πραγματοποιήθηκαν στις 20 & 21-10-2022 στο Εργοστάσιο Βόλου. Κατά την διάρκεια της επιθεώρησης πραγματοποιήθηκαν, εκτός των άλλων, συνεντεύξεις με τον Επικεφαλής της εγκατάστασης (Επιβλέποντα), τον υπεύθυνο του Γραφείου Οργάνωσης εργασίας καθώς και με το λοιπό προσωπικό των εγκαταστάσεων. Η εξέταση και η αξιολόγηση της αίτησης για την χορήγηση Πιστοποιητικού, καθώς, επίσης και των δικαιολογητικών που τη συνόδευαν πραγματοποιήθηκε και ολοκληρώθηκε εντός του 2023 από τη ΡΑΣ με νομική βάση το άρθρο 66 του ν. 4632/2019 και τις απαιτήσεις του παραρτήματος ΙΙ του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779.

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 ΙΙ 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 ΙΙ 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 07-12-2022 επιθεώρηση επιτήρησης του ΥΣΦ ΣΤΑΣΥ. Κατά την επιθεώρηση αυτή θα ελέγχθηκε η εφαρμογή του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας όσον αφορά στη συμμόρφωσή της με τις επιχειρησιακές λειτουργίες

- ΙΙΙ «Απαιτήσεις και κριτήρια αξιολόγησης για τη λειτουργία διαχείρισης της συντήρησης του στόλου» και

- IV «Απαιτήσεις και κριτήρια αξιολόγησης για τη λειτουργία πραγματοποίησης της συντήρησης»,

ως απαιτήσεις και κριτήρια αξιολόγησης που περιλαμβάνονται σαν ενότητες στο Παράρτημα ΙΙ 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 2022 εκδόθηκαν συνολικά 72 ευρωπαϊκές άδειες. Όλες οι άδειες που εκδόθηκαν το 2022 αφορούσαν την ΣΕ HELLENIC TRAIN.

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 2021 η ΡΑΣ προέβη σε ανάκληση 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 2022 περιλάμβανε τα στοιχεία 391 αδειών μηχανοδηγού, εκ των οποίων έχουν ανασταλεί 91 άδειες.

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. 8495/23.08.2018 απόφαση της. 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 ΙΙΙ 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 δήλωση αναγνώρισης του κέντρου κατάρτισης του ΟΣΕ για τους μηχανοδηγούς και τους υποψήφιους μηχανοδηγούς εκδόθηκε από την ΡΑΣ κατά τη διάρκεια του έτους 2018 και ισχύει έως τις 22-08-2023.
Το 2022 δεν εκδόθηκε από τη ΡΑΣ νέα δήλωση αναγνώρισης εκπαιδευτικού κέντρου μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών.

Στον τομέα της εκπαίδευσης των υποψηφίων μηχανοδηγών, το αναγνωρισμένο εκπαιδευτικό κέντρο του ΟΣΕ υπέβαλε δύο (2) επικαιροποιημένα Πρόγραμματα Κατάρτισης σχετικά με το πιστοποιητικό μηχανοδηγού, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 23 του ν.3911/2011 εντός του 2022. Το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων μελέτησε τα υποβληθέντα προγράμματα και συνέταξε εισηγήσεις προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ για την έγκρισή τους.

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 2022 η ΡΑΣ χορήγησε αναγνώριση σε τρεις (3) ιατρούς για τη διεξαγωγή της απαιτούμενης εξέτασης για την επιβεβαίωση της σωματικής και επαγγελματικής ψυχολογικής ικανότητας των μηχανοδηγών και των υποψηφίων μηχανοδηγών. Και οι τρεις (3) 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 2022 η ΡΑΣ χορήγησε Πιστοποίηση επάρκειας σε τριάντα τέσσερεις (34) εκπαιδευτές μηχανοδηγών – υποψηφίων μηχανοδηγών και ανανέωση πιστοποίησης επάρκειας σε δέκα τρεις (13) εκπαιδευτές.

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.

Τέλος η ΡΑΣ προέβη στην διαγραφή από το μητρώο δύο (2) εκπαιδευτών σε συνέχεια σχετικής αίτησής τους.

Το μητρώο εκπαιδευτών στο τέλος του 2022 περιλάμβανε 132 εκπαιδευτές.

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 υποψήφιων 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 2022 η ΡΑΣ χορήγησε αναγνώριση σε είκοσι οκτώ (28) εξεταστές μηχανοδηγών – υποψηφίων μηχανοδηγών και ανανέωση αναγνώρισης σε δέκα τρεις (13) εξεταστές. Το μητρώο εξεταστών στο τέλος του 2022 περιλάμβανε 42 εξεταστές.

6.4.9 Εκπαίδευση - Εξετάσεις Υποψηφίων Μηχανοδηγών

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

Σύμφωνα με το ανωτέρω πλαίσιο με απόφαση της Προέδρου της ΡΑΣ συγκροτήθηκε η Κεντρική Επιτροπή Εξετάσεων (ΚΕΕ), για την οργάνωση και τον καθορισμό της διενέργειας εξετάσεων, η θητεία της οποίας ήταν τριετής και έληγε την 18-07-2022. Με την απόφαση (60/2022) της 174ης Συνεδρίασης της Ολομέλειας της 25-07-2022 ανανεώθηκε η θητεία των μελών της επιτροπής για τρία (3) επιπλέον έτη.

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

Σε εφαρμογή των ανωτέρω αποφάσεων, οι εξετάσεις θεωρητικού & πρακτικού μέρους για το έτος 2022 πραγματοποιήθηκαν στις 05-09-2022 & 06-09-2022 και στις 12-09-2022 & 13-09-2022 στο Κ.Ε.Κ. του ΟΣΕ και σε Δρομολόγια στα τμήματα Αθήνα – Λιανοκλάδι και Θεσσαλονίκη - Κατερίνη και συμμετείχαν σε αυτές εβδομήντα τρεις (73) υποψήφιοι μηχανοδηγοί της ΣΕ HELLENIC TRAIN.

Επίσης διενεργήθηκαν επαναληπτικές εξετάσεις θεωρητικού μέρους στις 23-11-2022 στο Κ.Ε.Κ. του ΟΣΕ για δύο (2) υποψηφίους οι οποίοι είχαν απορριφθεί κατά την αρχική εξέταση.

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

1. Στις 16-12-2021 ο ΟΣΕ, ως διαχειριστής υποδομής υπέβαλε στη ΡΑΣ αίτηση και τεχνικούς φακέλους για έγκριση θέσης σε λειτουργία του υποσυστήματος «Παρατρόχιος έλεγχος – χειρισμός και σηματοδότηση (CCS). Το αντικείμενο της αίτησης ήταν το υποσύστημα φωνητικής ραδιοεπικοινωνίας συστήματος GSM-R στα τμήματα του σιδηροδρομικού άξονα Πειραιάς – Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας, Κιάτο – Αεροδρόμιο (εξαιρουμένου του τμήματος Τιθορέα – Δομοκός) και των κλάδων γραμμής Θριάσιο – Ικόνιο και Οινόη – Χαλκίδα. Η έγκριση εκδόθηκε στις 05-07-2022.
2. Στις 20-04-2022 ο ΟΣΕ, ως διαχειριστής υποδομής, υπέβαλε στη ΡΑΣ αίτηση και τεχνικούς φακέλους για έγκριση θέσης σε λειτουργία του υποσυστήματος «Παρατρόχιος έλεγχος – χειρισμός και σηματοδότηση (ETCS, επιπέδου 1). Το αντικείμενο της αίτησης ήταν το παρατρόχιο υποσύστημα ETCS και αφορά τα τμήματα γραμμής Πλατύ – ΤΧ1 (Β1) (37,3 χλμ), ΤΧ1-ΤΧ5 (Β2) (7 χλμ), ΤΧ1 – Προμαχώνας (Β3) (143,4 χλμ) και Οινόη – Χαλκίδα (Α2) (22 χλμ). Η έγκριση εκδόθηκε στις 07-11-2022.
3. στις 23-05-2022 ο ΟΣΕ, ως διαχειριστής υποδομής, υπέβαλε στη ΡΑΣ αίτηση και τεχνικούς φακέλους για έγκριση θέσης σε λειτουργία του υποσυστήματος «Παρατρόχιος έλεγχος – χειρισμός και σηματοδότηση (ETCS, επιπέδου 1). Το αντικείμενο της αίτησης ήταν το παρατρόχιο υποσύστημα ETCS και αφορά τη νέα σιδηροδρομική γραμμή Κιάτο – Ροδοδάφνη. Η έγκριση εκδόθηκε στις 07-10-2022.

6.6 Επαφές με άλλες Αρχές Ασφαλείας

Κατά την διάρκεια του 2022 η ΡΑΣ συνεργάσθηκε με εκπροσώπους του ERA καθώς και της ΕΑΑ της Βουλγαρίας, στο πλαίσιο της αξιολόγησης των αιτήσεων των ΣΕ HELLENIC TRAIN ΚΑΙ RAIL CARGO προς τον ERA για χορήγηση Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφαλείας.

Επίσης έγιναν επαφές μέσω ηλεκτρονικής αλληλογραφίας μεταξύ της ΡΑΣ με της ΕΑΑ της Βουλγαρίας προκειμένου να διερευνηθεί η δυνατότητα επίτευξης διασυνοριακής

συμφωνίας σχετικά με τις απαιτήσεις για την έκδοση Ενιαίων Πιστοποιητικών Ασφάλειας στις ΣΕ που δραστηριοποιούνται μέχρι τους διασυνοριακούς σταθμούς των δύο χωρών.

Δεν υπήρξαν αποτελέσματα συζητήσεων σχετικά με τα αποτελέσματα εποπτείας με άλλες ΕΑΑ Κρατών Μελών.

6.7 Ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ ΡΑΣ και Σιδηροδρομικών Οργανισμών

Κατά τη διάρκεια του 2022, 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 2022 παρατίθενται παρακάτω:

- Συνοπτική παρουσίαση των εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ έτους 2022 και των αποτελεσμάτων τους – Σχεδιαζόμενες ενέργειες σχετικά με την Εποπτεία έτους 2023.
- Ενημέρωση για το Μοντέλο Ωριμότητας Διαχείρισης (Management Maturity Model) του ERA, ως εργαλείο αξιολόγησης ορθής εφαρμογής του ΣΔΑ από τους Σιδηροδρομικούς Οργανισμούς (Σ.Ο.).
- Ενημέρωση από μέρους Σ.Ο. για δράσεις σχετικά με την εφαρμογή της Κουλτούρας Ασφάλειας.
- Εφαρμογή του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 402/2013 σχετικά με την κοινή μέθοδο ασφάλειας (ΚΜΑ) για την αξιολόγηση και την εκτίμηση της επικινδυνότητας.
- Σύνταξη Απόφασης ΡΑΣ για την πιστοποίηση προσωπικού με Κρίσιμα Καθήκοντα Ασφάλειας.
- Επισκόπηση του νομοθετικού πλαισίου για την έκδοση Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφάλειας (ΕΠΑ).
- Διαδικασία έκδοσης ΕΠΑ, πορεία αξιολόγησης της αίτησης.
- Συμπεράσματα, εμπειρίες από την διαδικασία έκδοσης ΕΠΑ μέσω OSS
- Διασυνοριακή υποδομή και κυκλοφορία.

- Μη συμπερίληψη τρίτων χωρών εκτός ΕΕ στις αιτήσεις για ΕΠΑ στο OSS.
- Έκδοση πιστοποιητικών μηχανοδηγού για διασυνοριακή υποδομή.
- Εκπαίδευση Μηχανοδηγών για την απόκτηση της Ευρωπαϊκής Άδειας (χρονική διάρκεια) και Πιστοποιητικών.
- Τροποποίηση του άρθρου 23 του ν.3911/2011 (Α΄12).
- Ενημέρωση για την αξιολόγηση των Εθνικών κανόνων στον τομέα της ασφάλειας από τον ERA.
- Προσπάθεια για άμεση αποκατάσταση βλαβών και επιμελημένη συντήρηση, ιδίως κατά τα διαστήματα με κακοκαιρία (παγετό ή χιονοπτώσεις) στην αλλαγή στη συνδετήρια σήραγγα στο δίκτυο ΟΣΕ, για την τήρηση δρομολογίων ΣΤΑΣΥ προς Αεροδρόμιο.
- Ενημέρωση για την ενεργοποίηση του συστήματος προστασίας ECTS-L1 στο τμήμα γραμμής Δ. Πλακεντίας - Αεροδρόμιο.
- Καθορισμός της διαδικασίας έγκρισης θέσης σε λειτουργία των νέων συρμών της ΣΤΑΣΥ, οι οποίοι θα χρησιμοποιούν την εθνική σιδηροδρομική υποδομή

6.8 Συνεργασία με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ

Κατά το 2022, η ΡΑΣ και ο Οργανισμός συνεργάσθηκαν στο πλαίσιο της Συμφωνίας Συνεργασίας την οποίαν σύναψαν στις 11-06-2019 στο Βουκουρέστι, δυνάμει του άρθρου 76 του Κανονισμού (ΕΕ) 796/2016.

Ειδικότερα, συνεργάσθηκαν για την αξιολόγηση:

- Της αίτησης S-20220818-001 της ΣΕ Rail Cargo Logistics Goldair (RCLG) A.E. για χορήγηση ανανέωσης Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφάλειας με τόπους παροχής υπηρεσιών Ελλάδα έως και διασυνοριακούς σταθμούς Κούλατα και Σβίλεγκραντ εντός τους βουλγαρικής επικράτειας. Στο πλαίσιο αυτό, η ΡΑΣ αξιολόγησε το εθνικό μέρος της αίτησης. Το σχετικό ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας EU1020220294 εκδόθηκε από τον Οργανισμό στις 20-12-2022, με περίοδο ισχύος έως 19-12-2027.
- Της αίτησης S-20220819-001 της ΣΕ HELLENIC TRAIN για χορήγηση νέου Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφάλειας με τόπους παροχής υπηρεσιών Ελλάδα έως και διασυνοριακούς σταθμούς Κούλατα και Σβίλεγκραντ εντός της βουλγαρικής επικράτειας. Στο πλαίσιο αυτό, η ΡΑΣ αξιολόγησε το εθνικό μέρος της αίτησης. Το σχετικό ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας EU1020220295 εκδόθηκε από τον Οργανισμό στις 21-12-2022, με περίοδο ισχύος έως 20-12-2027.

Επισημαίνεται ότι στο πλαίσιο της αξιολόγησης του ευρωπαϊκού μέρους των ως άνω αιτήσεων, η ΡΑΣ παρείχε υποστήριξη στον ERA μέσω δύο (2) εμπειρογνωμόνων της, σε εφαρμογή σχετικών διατάξεων της προαναφερθείσας Συμφωνίας Συνεργασίας μεταξύ ΡΑΣ και Οργανισμού.

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 2020 - 2022, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος Ι του Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμού (ΕΕ) 2018/761 και εγκρίθηκε από την Ολομέλεια της ΡΑΣ τον Οκτώβριο του 2020. 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 2022 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 2022 ελήφθησαν υπόψη:

- Η Στρατηγική Εποπτείας της ΡΑΣ για την περίοδο 2020-2022 και κυρίως το άρθρο 7 Στρατηγικές προτεραιότητες για την εποπτεία.
- Οι διαθέσιμοι πόροι της ΡΑΣ.

- Ο τύπος, η έκταση και το μέγεθος των ΣΕ

  Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ (νυν HELLENIC TRAIN) ως η μεγαλύτερη ΣΕ η οποία λειτουργεί στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο (τόσο ως προς τον τύπο και τον όγκο των υπηρεσιών μεταφοράς όσο και ως προς το μέγεθος) θα «δεχθεί» το μεγαλύτερο μέρος των εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ για το 2022.

- Η συνέχιση της συμμόρφωσης με το σύνολο των κριτηρίων αξιολόγησης των Κανονισμών (ΕΕ) 1158/2010, 1169/2010, 445/2011, (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.

- Η απαιτούμενη συνεργασία μεταξύ των ΕΕΑ, στις περιπτώσεις διασυνοριακής λειτουργίας (άρθρο 7.2 της Στρατηγικής).

  Μέχρι στιγμής δε κατέστη δυνατή η εκτέλεση κοινής εποπτικής δραστηριότητας με τη Βουλγαρική ΕΑΑ, στη ζώνη μεταξύ του Σ.Σ. Προμαχώνα και Σ.Σ. Κούλατα. Σύμφωνα με τις προβλέψεις του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου και ιδίως το άρθρο 62, παρ. 8 του ν.4632/2019 *«Το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας ισχύει επίσης χωρίς επέκταση του τόπου παροχής των υπηρεσιών για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν δρομολόγια στους σταθμούς γειτονικών κρατών μελών με παρόμοια χαρακτηριστικά δικτύου και παρόμοιους κανόνες λειτουργίας, όταν οι σταθμοί αυτοί βρίσκονται κοντά στα σύνορα, ύστερα από διαβούλευση με τις αρμόδιες εθνικές αρχές ασφάλειας. Η διαβούλευση αυτή μπορεί να διενεργείται κατά περίπτωση ή να προβλέπεται σε διασυνοριακή συμφωνία μεταξύ των κρατών μελών ή των εθνικών αρχών ασφάλειας».* Στο πλαίσιο εφαρμογής της προαναφερθείσας διάταξης, η ΜΑΣΔ συνέχισε τη διερευνητική συζήτηση και αλληλογραφία με τον ΟΣΕ και την Βουλγαρική ΕΑΑ για τη ρύθμιση της διασυνοριακής λειτουργίας υπό το νέο Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας των ΣΕ, καθώς επίσης και για τη ρύθμιση της εκτέλεσης κοινής εποπτικής δραστηριότητας μεταξύ των δύο ΕΑΑ.

- Οι στόχοι δραστηριοτήτων (τομείς) και οι προτεραιότητες βάσει κινδύνου (risk based criteria) (άρθρο 7.3 της Στρατηγικής).

Το Σχέδιο Εποπτείας για το έτος 2022 εγκρίθηκε τον Φεβρουάριο και περιλάμβανε δεκαοκτώ (18) δραστηριότητες εποπτείας σε ΔΥ και ΣΕ. Πραγματοποιήθηκαν οι δέκα τρεις (13) από τις δεκαοκτώ (18) προγραμματισμένες εποπτικές δραστηριότητες.

Σημειώνεται ότι εντός του 2022 αναπτύχθηκε περαιτέρω ο σχεδιασμός και η εγκατάσταση πληροφοριακού συστήματος παρακολούθησης των εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ, με έμφαση στην παρακολούθηση των ευρημάτων που διαπιστώνονται σ΄ αυτές, καθώς και την 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 2022 η ΡΑΣ πραγματοποίησε τις ακόλουθες εποπτικές δραστηριότητες ανά σιδηροδρομικό οργανισμό:

- **ΔΥ ΟΣΕ (2 εποπτικές δραστηριότητες)**
  - Μία (1)) επιθεώρηση δραστηριότητας (ΚΕΚ) – Μάρτιος.
  - Μία (1) συνάντηση εποπτείας – Οκτώβριος.
- **ΣΕ HELLENIC TRAIN (2 εποπτικές δραστηριότητες)**
  - Ένας (1) έλεγχος Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (Κουλτούρα Ασφάλειας, ΚΜΑ 1078/2012, 402/2013) – Απρίλιος.
  - Μία (1) συνάντηση εποπτείας – Νοέμβριος.
- **ΣΕ HELLENIC TRAIN - ΥΣΦ (1 εποπτική δραστηριότητα)**
  - Ένας (1) έλεγχος Συστήματος Συντήρησης Τροχαίου Υλικού (ΥΣΦ) – Δεκέμβριος
- **ΣΕ ΣΤΑΣΥ (2 εποπτικές δραστηριότητες)**
  - Ένας (1) έλεγχος Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (Εκπαίδευση – Επάρκεια Προσωπικού, Εσωτ. Επιθεωρήσεις, ΚΜΑ 402/2013) – Νοέμβριος
  - Μία (1) συνάντηση εποπτείας – Μάιος
- **ΣΕ ΣΤΑΣΥ ΥΣΦ (1 εποπτική δραστηριότητα)**
  - Ένας (1) έλεγχος Συστήματος Συντήρησης Τροχαίου Υλικού (ΥΣΦ) – Δεκέμβριος
- **ΣΕ PEARL (1 εποπτική δραστηριότητα)**
  - Μία (1) συνάντηση εποπτείας – Μάρτιος
- **ΣΕ RAILCARGO (1 εποπτική δραστηριότητα)**
  - Μία (1) συνάντηση εποπτείας – Φεβρουάριος
- **ΣΕ GFR (2 εποπτικές δραστηριότητες)**

- Ένας (1) έλεγχος Εθνικοί Κανόνες – Δεκέμβριος
- Μία (1) συνάντηση εποπτείας – Ιούλιος

- **ΔΥ & όλες οι ΣΕ (1 εποπτική δραστηριότητα)**
  - Κοινή συνάντηση εποπτείας - Δεκέμβριος

Τα αποτελέσματα των προαναφερθεισών δραστηριοτήτων περιλάμβαναν δέκα πέντε (15) Μη Συμμορφώσεις και επίσης πέντε (5) Προτάσεις Βελτίωσης που υποδείχθηκαν από τους επιθεωρητές της ΡΑΣ.

Η εφαρμογή των απαιτούμενων διορθωτικών ενεργειών για τις μη συμμορφώσεις τελεί υπό την παρακολούθηση της ΡΑΣ.

7.3 Συντονισμός και συνεργασία

Δεν πραγματοποιήθηκε συζήτηση των αποτελεσμάτων εποπτείας με άλλες ΕΑΑ κατά τη διάρκεια του 2022.

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 με πεδίο εφαρμογής του ελέγχου: α) την επάρκεια του προσωπικού το οποίο εκτελεί εποπτικές δραστηριότητες και αξιολογεί αιτήσεις για χορήγηση πιστοποιητικών ασφάλειας και εγκρίσεων οχημάτων και β) την εποπτεία των σιδηροδρομικών οργανισμών. Η αρχική επαφή πραγματοποιήθηκε στις 19 Φεβρουαρίου με αίτημα προς τη ΡΑΣ και υποβολή από τη ΡΑΣ εγγράφων. Η Εναρκτήρια σύσκεψη (Opening meeting) πραγματοποιήθηκε στις 6 Ιουνίου 2022 μέσω τηλεδιάσκεψης. Ο επιτόπιος έλεγχος πραγματοποιήθηκε το διάστημα από 27 Ιουνίου έως 1 Ιουλίου 2022 στα γραφεία της ΡΑΣ. Σχέδιο της Έκθεσης του ERA απεστάλη στην ΡΑΣ στις 02 Σεπτεμβρίου. Στις 17 Οκτωβρίου απεστάλησαν στον ERA σχόλια επί του «σχεδίου» Έκθεσης Ελέγχου και Σχέδιο Δράσης για τις Μη Συμμορφώσεις που διαπιστώθηκαν στον έλεγχο. Για την ολοκλήρωση της Έκθεσης και του Σχεδίου Δράσης για τις Μη Συμμορφώσεις πραγματοποιήθηκε στις 4 Νοεμβρίου 2022 Καταληκτική Σύσκεψη (Exit Meeting). Στις 25 Νοεμβρίου 2022 υποβλήθηκαν σε ηλεκτρονική μορφή στον ERA το σχέδιο της Έκθεσης Ελέγχου με τα περιεχόμενα σχόλια/παρατηρήσεις, των σχετικών προτεινόμενων Σχεδίων Δράσης της ΡΑΣ για τις Μη Συμμορφώσεις και τις παρατηρήσεις

του ελέγχου, τα οποία εγκρίθηκαν με την υπ. αριθ. 96/2022 Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ (αριθ. πρωτ. 3473/24-11-2022).

Η τελική Έκθεση Ελέγχου του 2ου κύκλου και το συμφωνημένο σχέδιο δράσης απεστάλησαν στη ΡΑΣ στις 21-12-2022. Στο πλαίσιο της παρακολούθησης της προόδου υλοποίησης του προαναφερθέντος σχεδίου δράσης, η ΡΑΣ κατά το έτος 2023 άρχισε να υποβάλλει στον Οργανισμό τις ενδιάμεσες σχετικές εκθέσεις επισυνάπτοντας και τις σχετικές αντικειμενικές αποδείξεις υλοποίησης των δράσεων του Σχεδίου, προς άρση των ευρημάτων του ελέγχου. Παράλληλα, κατά τη διάρκεια του 2022, η ΡΑΣ συνέχισε την εκτέλεση του σχεδίου δράσης του ελέγχου του Οργανισμού ο οποίος είχε διεξαχθεί το 2019, υλοποιώντας σχετικές δράσεις με σκοπό την άρση των εναπομεινάντων 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 της νέας ΚΜΑ σχετικά με τις απαιτήσεις για το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας που καλούνται να εφαρμόζουν οι ΣΕ και οι ΔΥ [Κανονισμός (ΕΕ) 2018/762 της Επιτροπής], εφαρμόστηκε στην Ελλάδα από τις ΣΕ Rail Cargo Logistics Goldair (RCLG) και HELLENIC TRAIN στο πλαίσιο έκδοσης ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας.

Η ΣΕ Rail Cargo Logistics Goldair (RCLG) Α.Ε. μέσω του OSS υπέβαλλε τον Αύγουστο του 2022 αίτηση ανανέωσης Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφάλειας με αναγνωριστικό αίτησης S-20220818-001 και τόπους παροχής υπηρεσιών Ελλάδα έως και διασυνοριακούς σταθμούς Κούλατα και Σβίλεγκραντ εντός τους βουλγαρικής επικράτειας. Η αίτηση υποβλήθηκε στον ERA λόγω του ότι αφορούσε πλέον του ενός κράτους. Η αίτηση συνοδεύονταν από αποδεικτικά στοιχεία για την κάλυψη του σκέλους ΣΔΑ, της Τεχνικής Προδιαγραφής Διαλειτουργικότητας για τη Διεξαγωγή και τη Διαχείριση της Κυκλοφορίας (ΤΠΔ ΔΔΚ) και του εθνικού σκέλους αναφορικά με τη συμμόρφωση με τους εθνικούς κανόνες στον τομέα της ασφάλειας. Το Σύστημα Διαχείρισης της Ασφάλειας (ΣΔΑ), το οποίο είναι ένα από τα συνοδευτικά έγγραφα της αίτησης ελέγχθηκε από ομάδα αξιολογητών που όρισε ο ERA συμπεριλαμβανομένου στελέχους της ΡΑΣ. Στο πλαίσιο αυτό, η ΡΑΣ αξιολόγησε το εθνικό μέρος της αίτησης. Το Σύστημα Διαχείρισης της Ασφάλειας (ΣΔΑ) ικανοποιούσε τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο Παράρτημα Ι του Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 και στον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2019/773. Το σχετικό ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας EU1020220294 εκδόθηκε από τον Οργανισμό στις 20-12-2022 και χορηγήθηκε με την επισήμανση Προβληματικών Σημείων (Application Issues).

Η ΣΕ HELLENIC TRAIN μέσω του OSS υπέβαλλε τον Αύγουστο του 2022 αίτηση για ανανέωση του Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφάλειας με αναγνωριστικό αίτησης S-20220819-001 και τόπους παροχής υπηρεσιών Ελλάδα έως και διασυνοριακούς σταθμούς Κούλατα και Σβίλεγκραντ εντός τους βουλγαρικής επικράτειας. Η αίτηση υποβλήθηκε στον ERA λόγω του ότι αφορούσε πλέον του ενός κράτους. Η αίτηση συνοδεύονταν από αποδεικτικά στοιχεία για την κάλυψη του σκέλους ΣΔΑ, της Τεχνικής Προδιαγραφής Διαλειτουργικότητας για τη Διεξαγωγή και τη Διαχείριση της Κυκλοφορίας (ΤΠΔ ΔΔΚ) και του εθνικού σκέλους αναφορικά με τη συμμόρφωση με τους εθνικούς κανόνες στον τομέα της ασφάλειας. Το Σύστημα Διαχείρισης της Ασφάλειας (ΣΔΑ), το οποίο είναι ένα από τα συνοδευτικά έγγραφα της αίτησης ελέγχθηκε από ομάδα αξιολογητών που όρισε ο ΕΡΑ συμπεριλαμβανομένου στελέχους της ΡΑΣ. Στο πλαίσιο αυτό, η ΡΑΣ αξιολόγησε το εθνικό μέρος της αίτησης. Το Σύστημα Διαχείρισης της Ασφάλειας (ΣΔΑ) ικανοποιούσε τις απαιτήσεις που καθορίζονται

στο Παράρτημα Ι του Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 και στον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2019/773. Το σχετικό ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας EU1020220295 εκδόθηκε από τον Οργανισμό στις 21-12-2022 και χορηγήθηκε με την επισήμανση Προβληματικών Σημείων (Application Issues).

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 2022. Σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο εποπτείας πραγματοποιήθηκαν δύο επιθεωρήσεις σε δύο ΣΕ, μία συνάντηση εποπτείας και μια κοινή συνάντηση εποπτείας:

- Ομάδα ελέγχου, αποτελούμενη από στελέχη της ΡΑΣ επισκέφτηκαν τα γραφεία της ΣΕ HELLENIC TRAIN για την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 402/2013 σχετικά με την κοινή μέθοδο ασφάλειας (ΚΜΑ) για την αξιολόγηση και την εκτίμηση της επικινδυνότητας. Στο πλαίσιο αυτό ζητήθηκε ενημέρωση σχετικά με δράσεις που αναλήφθηκαν σε σχέση με πιθανές αλλαγές στην λειτουργία της ΣΕ. Τα στελέχη της ΣΕ ανέφεραν ότι πραγματοποιήθηκε έλεγχος διακινδύνευσης (Risk Assessment) σχετικά με το νέο τροχαίο υλικό ETR470 βάσει των απαιτήσεων του (ΕΚ) 402/2013.
- Ομάδα ελέγχου, αποτελούμενη από στελέχη της ΡΑΣ επισκέφτηκαν τα γραφεία της ΣΕ ΣΤΑΣΥ για την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 402/2013 σχετικά την κοινή μέθοδο ασφάλειας (ΚΜΑ) για την αξιολόγηση και την εκτίμηση της επικινδυνότητας.
  Στο πλαίσιο αυτό πραγματοποιήθηκε ανταλλαγή απόψεων σχετικά τις απαιτήσεις του εν λόγω κανονισμού που αναφέρονται στις «Σημαντικές Αλλαγές». Η Ομάδα Ελέγχου πρότεινε, σε πρώτη φάση να υπάρχει καταγραφή των αλλαγών από τους επικεφαλής των τμημάτων της ΣΕ χωρίς απαραίτητα να αναφέρεται η σημαντικότητά τους. Εν συνεχεία η λίστα αυτή μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο της συνάντησης για την ανασκόπηση. Τέλος, επισημάνθηκε, ότι στον ιστότοπο του ERA υπάρχουν εγχειρίδια με επεξήγηση του κανονισμού και παραδείγματα εφαρμογής του.
- Κατά την 1η Συνάντηση Εποπτείας με την ΣΕ HELLENIC TRAIN για το έτος 2022 συζητήθηκε η Εφαρμογή Κοινής Μεθόδου Ασφάλειας (ΚΜΑ) σχετικά με την αξιολόγηση και την εκτίμηση της επικινδυνότητας [Εκτελεστικός Κανονισμός (ΕΕ) 402/2013]. Τα στελέχη της ΡΑΣ ενημέρωσαν τα στελέχη της ΣΕ ότι παραδείγματα εφαρμογής των κριτηρίων του άρθρου 4, παρ. 2 του προαναφερθέντος Κανονισμού για την αξιολόγηση αλλαγών και, γενικότερα παραδείγματα αξιολόγησης της

επικινδυνότητας, παρέχονται σε έγγραφο που έχει εκδοθεί από τον ERA. Το έγγραφο κοινοποιήθηκε στα στελέχη της ΣΕ και συστήθηκε να ληφθεί υπόψη. Τα στελέχη της ΡΑΣ προέτρεψαν επίσης τους εκπροσώπους της ΣΕ, σε πρώτη φάση, να απευθυνθούν σε όλα τα σχετικά με την ασφάλεια σιδηροδρόμου τμήματα της εταιρείας τους και να ζητήσουν κατάλογο με τις αλλαγές.

- Στην κοινή συνάντηση εποπτείας που πραγματοποιήθηκε στις 22 Δεκεμβρίου παρουσία εκπροσώπων όλων των Σιδηροδρομικών Φορέων, συμπεριλήφθηκε ως θέμα η εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 402/2013. Σχετικά τις απαιτήσεις του εν λόγω κανονισμού τα στελέχη της ΡΑΣ έκαναν αναφορά ιδιαίτερα στις «Σημαντικές Αλλαγές». Σε πρώτη φάση ζήτησαν να υπάρχει καταγραφή των αλλαγών από τους επικεφαλής των τμημάτων των Σ.Ο. χωρίς απαραίτητα να αναφέρεται η σημαντικότητά τους. Σχετικά με την σημαντικότητα της μεταβολής ανέφεραν ότι είναι ανεξάρτητη της φύσης αυτής (θετικής ή αρνητική). Ως παραδείγματα αλλαγών αναφέρθηκαν τα εξής: Επέκταση δραστηριοποίησης ΣΕ εμπορικών υπηρεσιών και σε επιβατικές μεταφορές (έχει αντίκτυπο στην ασφάλεια), υπηρεσίες μεταφοράς από χαμηλών ταχυτήτων σε υψηλών ταχυτήτων (έχει αντίκτυπο στην ασφάλεια), αλλαγές διοικητικής φύσης (συνήθως δεν έχουν αντίκτυπο στην ασφάλεια).

  Τα στελέχη της ΡΑΣ επεσήμαναν στους εκπροσώπους του σιδηροδρομικού τομέα τη διαθεσιμότητα οδηγού του ERA με παραδείγματα σημαντικών και μη σημαντικών αλλαγών σχετικά με την ασφάλεια. Αυτός θα πρέπει να ληφθεί υπόψη για τη σύνταξη, σε συνεργασία με τα σχετικά με την ασφάλεια σιδηροδρόμου τμήματα των εταιρειών, καταλόγων τυχόν αλλαγών, που έχουν γίνει και αφορούν στην ασφάλεια του σιδηροδρόμου και ακολούθως να υποβληθούν στη ΡΑΣ. Ο ανωτέρω οδηγός του ERA «Collection of examples of risk assessments and possible tools supporting the CSM Regulation» είναι διαθέσιμος στην ιστοσελίδα του, βλ. σύνδεσμο https://www.era.europa.eu/domains/common-safety-methods/risk-evaluation-assessment-csm_en, και η μελέτη του είναι ένα πρώτο βήμα για την κατανόηση του Κανονισμού (ΕΕ) 402/2013 και τη σταδιακή έναρξη της εφαρμογής του.

  Το στέλεχος της HELLENIC TRAIN ενημέρωσε ότι εφαρμόσθηκε ο (ΕΚ) 402/2013 σχετικά με το νέο τροχαίο υλικό ETR470.

  Η ΡΑΣ θα συνεχίσει και τα επόμενα χρόνια να ελέγχει την εφαρμογή του (ΕΚ) 402/2013.

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 2022 σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο εποπτείας. Ομάδα ελέγχου, αποτελούμενη από στελέχη της ΡΑΣ επισκέφτηκαν τα γραφεία της ΣΕ HELLENIC TRAIN προκειμένου να αξιολογηθεί ο βαθμός της συνεχούς συμμόρφωσής της με τις απαιτήσεις των κριτηρίων του Παραρτήματος Ι του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 και τις απαιτήσεις του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) σχετικά με τις απαιτήσεις του Κανονισμού (ΕΕ) 1078/2012. Σύμφωνα με τα συμπεράσματα της έκθεσης επιθεώρησης η ΣΕ έχει λάβει γνώση του Κανονισμού ΕΕ 1078/2012 και καταβάλλει προσπάθεια συμμόρφωσης με αυτόν, παρόλα αυτά υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης.

Κατά την διάρκεια αξιολόγησης της αίτησης της ΣΕ HELLENIC TRAIN, από τον ERA, για την χορήγηση του ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας καταγράφηκε προβληματικό σημείο S-20220819-001-00 σχετικά με την Κοινή μέθοδο ασφαλείας για την παρακολούθηση του Κανονισμού 1078/2012. Σύμφωνα με το ανοικτό σημείο «*Η διαδικασία παρακολούθησης θα πρέπει να περιλαμβάνει τον καθορισμό στρατηγικής, προτεραιοτήτων και σχεδίων για ολόκληρη τη διαδικασία. Θα πρέπει να συνδέεται με άλλες κρίσιμες διαδικασίες του ΣΔΑ και να καλύπτει θέματα που σχετίζονται με την κουλτούρα ασφάλειας καθώς και με ανθρώπινους και οργανωτικούς παράγοντες. Οι βελτιώσεις σε αυτά τα μέρη του ΣΔΑ πρέπει να θεωρούνται συνδεδεμένες και να γίνονται στο πλαίσιο ενός δομημένου σχεδίου δράσης*».

Η ΣΕ για την υλοποίηση των διορθωτικών ενεργειών των ανοικτών σημείων, υπέβαλλε σχέδιο δράσης (action plan) στον ERA κατά την διαδικασία χορήγησης του ενιαίου πιστοποιητικού. Η παρακολούθηση του σχεδίου δράσης πραγματοποιείται από την ΡΑΣ.

Η ΡΑΣ θα συνεχίσει και τα επόμενα χρόνια να ελέγχει την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 1078/2012 και θα ενταχθεί ως εποπτική δράση εκ νέου στο σχέδιο εποπτείας του 2023 στην HELLENIC TRAIN στο πλαίσιο ελέγχου του προαναφερθέντος σχεδίου δράσης (action plan) αλλά και σε άλλους Σιδηροδρομικούς Οργανισμούς.

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.

Η ανάπτυξη κουλτούρας ασφαλείας και ο τρόπος προώθησής της αποτέλεσε πεδίο εποπτικής δραστηριότητας της ΡΑΣ για το έτος 2022. Σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο εποπτείας πραγματοποιήθηκε επιθεώρηση σε ΣΕ και μια κοινή συνάντηση εποπτείας.

- Ομάδα ελέγχου, αποτελούμενη από στελέχη της ΡΑΣ επισκέφτηκαν τα γραφεία της ΣΕ HELLENIC TRAIN σχετικά με την προώθηση της κουλτούρας ασφαλείας. Σύμφωνα με την έκθεση των αξιολογητών η ΣΕ έχει λάβει γνώση της Κουλτούρας Ασφαλείας και είναι εμφανής η προσπάθεια της νέας Διοίκησης της ΣΕ καθώς και των στελεχών της Διεύθυνσης Ασφάλειας και Πιστοποίησης για την προώθηση της Κουλτούρας Ασφαλείας και τη δέσμευση τους προς αυτήν την κατεύθυνση. Ωστόσο απαιτείται περαιτέρω βελτίωση της Κουλτούρας Ασφαλείας στη ΣΕ, στο πλαίσιο της οποίας πραγματοποιήθηκε συζήτηση και ανταλλαγή απόψεων μεταξύ της ομάδας ελέγχου της ΡΑΣ και των στελεχών της ΣΕ.
- Στην κοινή συνάντηση εποπτείας που πραγματοποιήθηκε στις 22 Δεκεμβρίου 2022 παρουσία εκπροσώπων όλων των Σιδηροδρομικών Φορέων, συμπεριλήφθηκε ως θέμα η Ενημέρωση από μέρους Σ.Ο. για δράσεις σχετικά με την εφαρμογή της Κουλτούρας Ασφάλειας.

  Όσον αφορά δράσεις για την κουλτούρα ασφαλείας τα στελέχη της HELLENIC TRAIN ανέφεραν ότι πραγματοποιήθηκε έρευνα στο προσωπικό (περί τα 700 άτομα) και αναμένονται τα αποτελέσματα.

  Στέλεχος του ΟΣΕ ανέφερε ότι πραγματοποιήθηκε έρευνα στο σύνολο του προσωπικού με την εφαρμογή ερωτηματολογίου. Η έρευνα αφορούσε στελέχη λειτουργίας και διοικητικό προσωπικό και έγινε προσπάθεια για την δυνατόν μεγαλύτερη συμμετοχή εργαζομένων που εκτελούν κρίσιμα καθήκοντα για την ασφάλεια, στελέχη των Διευθύνσεων με δικαιοδοσία για ζητήματα ασφάλειας, κλπ. Από την συλλογή των στοιχείων θα προκύψουν ανάγκες για ενέργειες σχετικά με την

εγκαθίδρυση κουλτούρας ασφάλειας, όπως εκπαιδεύσεις/ ενημερώσεις αναφορικά με την κουλτούρα ασφάλειας, κλπ.

9.2 Πρωτοβουλίες για την Κουλτούρα Ασφάλειας/ Έργα

- Κοινοποιήθηκε από την ΡΑΣ προς όλους τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς ο νέος οδηγός του ERA «SMS Requirements Guide - v.1.3_EL» ο οποίος δίνει ιδιαίτερη βάση στην ενσωμάτωση της νοοτροπίας ασφάλειας στην λειτουργία των οργανισμών.
- Κατά την 1^{H} Συνάντηση Εποπτείας με την ΣΕ HELLENIC TRAIN για το έτος 2022 συζητήθηκε ο νέος οδηγός του ERA «SMS Requirements Guide - v.1.3_EL», ο οποίος είχε πρόσφατα κοινοποιηθεί σε όλες τις ΣΕ από τη ΡΑΣ. Τα στελέχη της ΡΑΣ επεσήμαναν τη σπουδαιότητα του οδηγού του οποίου χρήση μπορεί να γίνει για την ορθή και τεκμηριωμένη υποβολή αίτησης για ΕΠΑ από τη ΣΕ. Επίσης, ο εν λόγω οδηγός δίνει σημαντικές πληροφορίες και παρέχει πλήρη καθοδήγηση για την παρακολούθηση του ΣΔΑ της ΣΕ μέσω εσωτερικών επιθεωρήσεων και ελέγχων και την αξιολόγηση του κατά τη διάρκεια ισχύος του ΕΠΑ.
- Η ΣΕ HELLENIC TRAIN συμμετέχει κάθε έξι (6) μήνες με δική της παρουσίαση (δείκτες, ενέργειες, best practices) σε εκδήλωση για την ασφάλεια (Safety Workshop) που διεξάγεται από τη μητρική εταιρία TRAINITALIA. Το ανωτέρω Workshop διεξάγεται στη Ρώμη. Στις 18--05-2022 διεξάχθηκε στη Ρώμη συνάντηση για την κουλτούρα ασφάλειας (Safety Culture Meeting) με την συμμετοχή ολόκληρου του Ομίλου με στόχο την βελτίωση της κουλτούρας Ασφαλείας. Η HELLENIC TRAIN προσκόμισε στα στελέχη της ΡΑΣ την παρουσίαση της εταιρίας κατά την συμμετοχή της στην ανωτέρω συνάντηση στο πλαίσιο της σχετικής επιθεώρησης για την κουλτούρα ασφάλειας που διεξήχθη στα γραφεία της ΣΕ.

9.3 Επικοινωνία για την Κουλτούρα Ασφάλειας

Η ΡΑΣ κατά το έτος 2022 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 2022)», η οποία έλαβε χώρα στις 9 Ιουνίου 2022 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 δημιούργησε 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. Δεν κατέστη εφικτή η υποβολή αίτησης για το σχολικό έτος 2022-2023 λόγω της πανδημίας COVID-19.

ΜΗ ΡΙΣΚΑΡΕΙΣ
ΤΗ ΖΩΗ ΣΟΥ
ΔΙΕΘΝΗΣ ΗΜΕΡΑ
ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ
ΣΤΙΣ ΙΣΟΠΕΔΕΣ ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ
9 ΙΟΥΝΙΟΥ 2022
ΣΤΑΣΟΥ ΜΑΚΡΙΑ
ΑΠΟ ΤΙΣ ΓΡΑΜΜΕΣ
ΤΟΥ ΤΡΕΝΟΥ!
ILCAD
Κινούμαι με προσοχή στις ισόπεδες διαβάσεις!
Ι.Ο.ΑΣ.
TRAINOSE
OPERATION LIFESAVER
Global Level Crossing Network
International Road Federation

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

Please provide the list of lines excluded:

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

2a	Total length of lines with ETCS [km]	282,70
2b	Total length of lines with GSM-R [km]	836,96

3. PRM adapted stations (end of year)

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

4. Train driver licenses (end of year)

4a	Total number of valid European licenses issued in accordance with the TDD	300
4b	Number of newly issued European licenses (first issuance)	72

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

5a	**First authorization – total**	
5aa	Wagon	
5ab	Locomotives	
5ac	Hauled passenger vehicles	
5ad	Fixed or pre-defined formation	
5ae	Special vehicles	
5b	**Additional authorization – total (new according to (EU) 2016/797)**	7
5ba	Wagon	
5bb	Locomotives	2
5bc	Hauled passenger vehicles	
5bd	Fixed or pre-defined formation	5
5be	Special vehicles	
5c	**Type authorization – total (C2T according to (EU) 2016/797)**	34
5ca	Wagon	

5cb	Locomotives	
5cc	Hauled passenger vehicles	
5cd	Fixed or pre-defined formation	34
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)	36
6b	Tractive vehicles including trainsets – no ERTMS	5

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

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

Προσάρτημα στο Παράρτημα Ι: Ορισμοί – Πρόοδος 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 31.12.2019 (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 31.12.2019 (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 31.12.2019 (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