



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ



ρυθμιστική αρχή
σιδηροδρόμων

regulatory
authority
for railways

ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ | 2021

ΕΘΝΙΚΗ ΑΡΧΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ



Σεπτέμβριος 2022

Περιεχόμενα

1.	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	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.....	15
3.3.3	Παρεμβάσεις / Έκδοση συστάσεων μετά από συμβάντα σε Ισόπεδες Διαβάσεις.	18
3.4	Οργανωτικό πλαίσιο ασφαλείας.....	19
4	ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	24
4.1	Ανάλυση επιμέρους επιδόσεων ασφαλείας την τελευταία 5ετία.....	24
4.2	Διαγράμματα με τα δεδομένα των ΚΔΑ	29
5.	ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ & ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ	32
5.1	Αλλαγές στη νομοθεσία και σε κανονισμούς	32
5.2	Παρεκκλίσεις σύμφωνα με το άρθρο 15 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798	34
6.	ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ, ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΛΛΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΠΟΥ ΕΚΔΟΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΑΡΧΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	36
6.1	Ενιαία πιστοποιητικά ασφαλείας και Εγκρίσεις ασφαλείας	36
6.2	Έγκριση Οχημάτων.....	42
6.3	Υπεύθυνοι Φορείς για την Συντήρηση Σιδηροδρομικών Οχημάτων (ΥΣΦ).....	43
6.4	Μηχανοδηγοί.....	44
6.4.1	Γενικά	44
6.4.2	Έκδοση αδειών μηχανοδηγών.....	45
6.4.3	Τήρηση του Εθνικού Μητρώου Αδειών Μηχανοδηγού	45
6.4.4	Πιστοποιητικά μηχανοδηγών.....	46
6.4.5	Αναγνώριση και Λειτουργία Εκπαιδευτικού Κέντρου ΟΣΕ για την εκπαίδευση μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών	46

6.4.6	Ρύθμιση Ιατρικών Θεμάτων Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών / Αναγνώριση Ιατρών	47
6.4.7	Πιστοποίηση Επάρκειας Εκπαιδευτών Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών	48
6.4.8	Αναγνώριση Εξεταστών Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών	48
6.4.9	Εκπαίδευση - Εξετάσεις Υποψηφίων Μηχανοδηγών	49
6.5	Άλλοι τύποι Εγκρίσεων / Πιστοποιήσεων	49
6.6	Επαφές με άλλες Αρχές Ασφαλείας	50
6.7	Ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ ΡΑΣ και Σιδηροδρομικών Οργανισμών	50
6.8	Συνεργασία με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ	51
7.	ΕΠΟΠΤΕΙΑ	54
7.1	Στρατηγική, σχεδιασμός και λήψη αποφάσεων.	54
7.2	Αποτελέσματα εποπτείας	56
7.3	Συντονισμός και συνεργασία	57
7.4	Έλεγχος των επιδόσεων και της λήψης αποφάσεων της ΡΑΣ από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ	57
8.	ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΜΑ ΑΠΟ Σ.Ε. & Δ.Υ.	59
8.1	Εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 σχετικά με την ΚΜΑ για το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας	59
8.2	Εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 402/2013 σχετικά με τα την ΚΜΑ για την Αξιολόγηση και την Εκτίμηση της Επικινδυνότητας	59
8.3	Εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 1078/2012 σχετικά με την ΚΜΑ για την Παρακολούθηση	60
8.4	Συμμετοχή και υλοποίηση έργων της ΕΕ	60
9.	ΚΟΥΛΤΟΥΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	63
9.1	Αξιολόγηση και παρακολούθηση	63
9.2	Πρωτοβουλίες για την Κουλτούρα Ασφάλειας / Έργα	63
9.3	Επικοινωνία για την Κουλτούρα Ασφάλειας	64
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: ΠΡΟΟΔΟΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ	68
	ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΣΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: ΟΡΙΣΜΟΙ – ΠΡΟΟΔΟΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ	70
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: ΑΚΡΩΝΥΜΙΑ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ	72

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 2021 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/NSA. 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 2021 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 Φορέα Διερεύνησης Ατυχημάτων Σιδηροδρόμων (ΝΙΒ) (δεν είναι προς το παρόν ενεργός).
- Στους σιδηροδρομικούς οργανισμούς της Ελλάδας ως ακολούθως:
 - Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις [HELLENIC TRAIN (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ), 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 και τον Γενικό Γραμματέα Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

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 2021 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 2021.

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 εμπλεκόμενων φορέων στη διεξαγωγή και τη διαχείριση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας που αποτελούν βασικά στοιχεία της διαχείρισης ασφάλειας.

Το 2021 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.

Η ΡΑΣ, παρά την ιδιαίτερη κατάσταση που δημιούργησε η πανδημία COVID-19, συνέχισε να εκτελεί το καθήκον τής 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 2021 πραγματοποιήθηκαν τελικά οι δώδεκα (12) από τις δεκατέσσερις (14) προγραμματισμένες εποπτικές δραστηριότητες.

Κατ' εφαρμογή της υπ. αρ. 9442/14-01-2019 Απόφασης (Β΄ 359) με την οποία καθορίστηκαν 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, καθώς και χορήγησης / ανανέωσης αναγνώρισης ιατρών που αναλαμβάνουν να διενεργούν τις ιατρικές εξετάσεις των μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών.

Εντός του 2021, 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 επικαιροποιημένο Πρόγραμμα Κατάρτισης σχετικά με το πιστοποιητικό μηχανοδηγού, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 23 του ν.3911/2011. Το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων μελέτησε το υποβληθέν πρόγραμμα και συνέταξε εισήγηση προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ για την έγκρισή του, η οποία πραγματοποιήθηκε εντός του 2022.

Το καλοκαίρι του 2021 διοργανώθηκαν για τρίτη φορά 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». Στις εξετάσεις για την απόκτηση άδειας μηχανοδηγού, οι οποίες έλαβαν χώρα στις 25.06.2021 (θεωρητικό μέρος) και τις 28.06.2021 (πρακτικό μέρος), συμμετείχαν 3 υποψήφιοι μηχανοδηγοί της Σ.Ε. ΣΤΑΣΥ.

Αναφορικά με τους σημαντικούς κοινούς δείκτες ασφαλείας, το 2021 ο αριθμός των σημαντικών ατυχημάτων ήταν 14 (αυξημένος συγκριτικά με το 2020 – 9 ατυχήματα), ενώ ο μέσος όρος των τελευταίων πέντε ετών ανέρχεται σε 17 ατυχήματα. Για το 2021 εμφανίζεται αυξημένος κατά 55,6% συγκρινόμενος με τα συμβάντα του 2020 και μειωμένος κατά 17,6% συγκριτικά με το μέσο όρο της τελευταίας πενταετίας.

Επισημαίνεται ότι κατά το 2021, σημειώθηκαν 6 θάνατοι (2 θάνατοι το 2020), ενώ ο μέσος όρος των τελευταίων πέντε ετών ανέρχεται σε 11, σχεδόν διπλάσιος. Και αυτός ο δείκτης εμφανίζεται αυξημένος κατά 83% συγκριτικά με το προηγούμενο έτος και μειωμένος κατά 54,5% συγκριτικά με το μέσο όρο της τελευταίας πενταετίας.

Το έτος 2021 η παγκόσμια κοινότητα συνέχισε να αντιμετωπίζει δυσκολίες εξαιτίας της πανδημίας Covid-19. Στο πλαίσιο αυτό, και στις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα αλλά και όλον τον κόσμο, συνεχίσθηκε η εφαρμογή περιοριστικών μέτρων για την αποφυγή της εξάπλωσης της πανδημίας με αποτέλεσμα το μειωμένο παραγωγικό έργο των Σ.Ε. Τα σημαντικά ατυχήματα που καταγράφηκαν το 2021 παρουσίασαν μείωση συγκριτικά με τα προ Covid έτη, αλλά αύξηση συγκριτικά με τους δείκτες του έτους 2020.

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 2021 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 2021, 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 2021, 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 9442/14-01-2019 (B' 359) which defined 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 Driver Register. The same was true for the case of granting adequacy certification for train driver trainers and candidate train drivers as well as granting recognition for doctors undertaking the medical examination of train drivers and candidate train drivers.

Within 2021, 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 summer 2021, examinations for candidate train drivers were held for the third time, 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.” 3 train driver candidates of the STASY RU participated in the train driver license exams held on 25 and 28.06.2021.

As regards important safety indicators, in 2021 there were 14 significant accidents (increased in relation to 2020 when the corresponding number was 9). 6 fatalities were recorded, while in 2020 there were 2.

2021 was also a year during which the global community continued to face unprecedented difficulties due to the Covid-19 pandemic. Within this framework, railway transport in Greece and worldwide was subject to restrictive measures to prevent the spread of the pandemic resulting to the reduction of the RUs productive work for 2021 and therefore the reduction of significant accidents recorded.

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 2021:

- Συνέχισε να εκτελεί τις εποπτικές δραστηριότητες βάσει του ετήσιου Σχεδίου Εποπτείας και της εγκεκριμένης Στρατηγικής για την Εποπτεία, σε στοχευμένους τομείς. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στην εφαρμογή των νομοθετικών και κανονιστικών αλλαγών και απαιτήσεων 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. Από τα ανωτέρω σηματοδοτήθηκαν αλλαγές στις αρμοδιότητες των εμπλεκόμενων φορέων στη διεξαγωγή και τη διαχείριση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας που αποτελούν βασικά στοιχεία της διαχείρισης ασφάλειας. Για το λόγο αυτό προγραμματίσε εποπτικές δράσεις προκειμένου να ελέγξει την εναρμόνιση των αλλαγών που επήλθαν και αφορούν κυρίως στην εξειδίκευση των διεπαφών μεταξύ του Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ) και των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων (ΣΕ) αλλά και στις υποχρεώσεις και ευθύνες που αναλαμβάνουν οι ΣΕ για την εκτέλεση δραστηριοτήτων.
- 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 για τρίτη συνεχόμενη φορά στην «Διεθνή Ημέρα Ενημέρωσης για την Ασφάλεια στις Ισόπεδες Διαβάσεις (ILCAD 2020)», η οποία έλαβε χώρα στις 10 Ιουνίου 2021 και διοργανώνεται από την Διεθνή Ένωση Σιδηροδρόμων (UIC). Η ΡΑΣ και το ΙΟΑΣ Πάνος Μυλωνάς εξέδωσαν κοινό Δελτίο Τύπου και εξέδωσαν σχετική αφίσα. Επίσης έκαναν από κοινού παρουσίαση στην τηλεδιάσκεψη που οργάνωσε η Διεθνή Ένωση Σιδηροδρόμων (UIC), παρουσιάζοντας τις δράσεις και πρωτοβουλίες που έχουν αναλάβει για την ασφάλεια στις ελληνικές ισόπεδες διαβάσεις.

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 2021 δεν εκδόθηκαν συστάσεις ασφαλείας.

3.3 Μέτρα ασφαλείας που εφαρμόστηκαν

3.3.1 Εποπτικές δράσεις/ Παρεμβάσεις

Κατά τη διάρκεια του έτους 2021 η ΡΑΣ πρότεινε και παρακολούθησε την εφαρμογή των παρακάτω μέτρων:

- Ζήτησε από τον Δ.Υ. να ορισθούν για τις σήραγγες του δικτύου διαχειριστής, αρμόδιος ασφαλείας & χειριστής, όπως περιγράφονται στα εγχειρίδια ασφαλούς εργασίας.
- Πρότεινε στον Δ.Υ. να αναρτήσει στο info rail το επικαιροποιημένο αρχείο των ΣΕΑ σηράγγων.
- Ζήτησε από τη Σ.Ε. ΣΤΑΣΥ να εντάξει σεμινάριο κουλτούρας ασφαλείας στο πρόγραμμα εκπαιδεύσεων 2022.
- Ζήτησε από τη Σ.Ε. ΣΤΑΣΥ να υπογράψει τη Διακήρυξη του ERA για την κουλτούρα Ασφαλείας.
- Πρότεινε στη Σ.Ε. TRAINOSE να συνταχθούν και να αποσταλούν οδηγίες για τη διαχείριση κρίσης κατά τη μεταφορά φορτίων RID σε περίπτωση επείγοντος περιστατικού, στην εταιρεία φύλαξης Security όσο και στην εταιρεία που απασχολεί τον χειριστή του ανυψωτικού μηχανήματος φορτοεκφόρτωσης.

3.3.2 Παρεμβάσεις μετά από διερεύνηση καταγγελιών

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

1. Καταγγελία σύμφωνα με την οποία στην Χ.Θ. 1+523 της γραμμής Πάτρα – Πύργος (Προαστιακός Πάτρας) κατασκευάστηκε αυτοσχέδια διάβαση πεζών.

Η ΡΑΣ διαβίβασε την ανωτέρω καταγγελία στον ΟΣΕ. Σύμφωνα με τον ΟΣΕ στη Χ.Θ. 1+523 της γραμμής Πάτρα – Πύργος, υφίσταται νόμιμη ισόπεδη διάβαση (Ι.Δ.) πεζών, σύμφωνα με το ισχύον μητρώο Ισόπεδων Διαβάσεων του ΟΣΕ. Στο πλαίσιο βελτίωσης της προσβασιμότητας της νόμιμης Ι.Δ. πραγματοποιήθηκαν εργασίες ήπιας μορφής με ρίψη σκυροδέματος ως προσαρμογή της ερυθράς της οδού για τη βελτίωση της προσβασιμότητας και την αποφυγή ατυχήματος λόγω μη ομαλής βατότητας μέσω της σιδηροδρομικής επιδομής.

Σε συνέχεια της καταγγελίας, στελέχη του ΟΣΕ μετέβησαν επιτόπου του έργου και έκαναν εκ νέου αυτοψία στην Ι.Δ.. Λόγω των ειδικών συνθηκών που επικρατούν στην περιοχή (ύπαρξη σχολείου και εκκλησίας πλησίον και κακή ορατότητα) θα εξετασθεί η κατάργηση της εν λόγω διαβάσης.

2. Καταγγελία σύμφωνα με την οποία οι ΣΕ δρομολογούν εμπορευματικούς συρμούς χωρίς τα βαγόνια αυτών να διαθέτουν χειροτροχοπέδη, γεγονός που εγκυμονεί σοβαρούς κινδύνους για την ασφάλεια κυκλοφορίας στο Ελληνικό Δίκτυο (περίπτωση διάσπασης).

Η ΡΑΣ με επιστολή της προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ζήτησε την άμεση λήψη των αναγκαίων μέτρων, καθώς και για την σύνταξη της αναγκαίας διαδικασίας σχετικά με το αναφερόμενο θέμα. Δεδομένου ότι η εν λόγω διαδικασία επηρεάζει τη διεπαφή με το ΔΥ, η διαδικασία μπορεί να καθιερωθεί μετά από συμφωνία με το ΔΥ. Η διαδικασία αυτή θα πρέπει να ενταχθεί στο οικείο ΣΔΑ, να εφαρμοστεί άμεσα και να αποσταλεί στη ΡΑΣ. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ προσκόμισε στη ΡΑΣ σχέδιο διαδικασίας του οικείου ΣΔΑ για το εν λόγω θέμα, στην οποία ενσωμάτωσε προς εφαρμογή το άρθρο 70, παρ. 734 του παλαιού ΓΚΚ. Η ΡΑΣ, στο πλαίσιο των επιθεωρήσεων/ελέγχων των ΣΔΑ που διενεργεί, προτίθεται να προβεί σε έλεγχο της εν λόγω διαδικασίας μόλις αυτή εγκριθεί και ενταχθεί στο ΣΔΑ της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Όσον αφορά στην Σ.Ε. RAIL CARGO, υπάρχει αντίστοιχη πρόβλεψη στο Εγχειρίδιο Μηχανοδηγού της Σ.Ε.

3. 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 ΡΑΣ διαβίβασε την ανωτέρω καταγγελία στην ΣΕ RCLG και αιτήθηκε την υποβολή όποιων στοιχείων και τεκμηρίων κρίνονται σκόπιμα από τη ΣΕ, καθώς και τις απόψεις της περί της ανωτέρω καταγγελίας σχετικά με τη σύνθεση των πληρωμάτων των αμαξοστοιχιών. Σύμφωνα με τα αναφερόμενα της Σ.Ε. η καταγγελία είναι παντελώς αβάσιμη και προέρχεται καθαρά από ιδιοτελείς σκοπούς. Οι λόγοι που οι δύο υπό πιστοποίηση μηχανοδηγοί προγραμματίζονται σε δρομολόγια μαζί με τους δύο πιστοποιημένους μηχανοδηγούς είναι αφενός γιατί έχουν περατώσει την εκπαίδευσή τους και αναμένουν τις τελικές εξετάσεις και αφετέρου έχει παρέλθει λόγω των γενικότερων καταστάσεων πολύ μεγάλο διάστημα εκπαίδευσης, οπότε η καθημερινή ενασχόλησή τους θα βοηθήσει στην εξοικείωση με το επάγγελμα και στην απόκτηση πολύτιμης πείρας έτσι ώστε με τη πιστοποίησή τους να ανταποκριθούν πλήρως στις μεγάλες απαιτήσεις του επαγγέλματος.

Στο πλαίσιο διερεύνησης της καταγγελίας κλήθηκε ο καταγγέλλων σε συνάντηση μέσω τηλεδιάσκεψης στις 20-01-2021 για την παροχή περαιτέρω διευκρινίσεων και την αποσαφήνιση των ισχυρισμών του. Συντάχθηκε πόρισμα από την αρμόδια επιτροπή της ΡΑΣ και αναμένονται σχετικές ενέργειες.

4. 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.

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. 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.

5. Καταγγελία 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 θα συνταχθεί πόρισμα για την ενεργοποίηση ή μη της διαδικασίας ακρόασης, κατ' εφαρμογή του άρθρου 5, παρ. 5 του Κανονισμού Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.

6. Καταγγελία σχετικά με την πρακτική εκπαίδευση μηχανοδηγών για την απόκτηση πιστοποιητικού κατηγορίας Β από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, η οποία πραγματοποιείται χωρίς την παρουσία πιστοποιημένου εκπαιδευτή στην καμπίνα μηχανοδήγησης.

Στο πλαίσιο συλλογής στοιχείων και πληροφοριών αναφορικά με την εν λόγω καταγγελία, η ΡΑΣ ζήτησε από το εκπαιδευτικό κέντρο μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών του ΟΣΕ την προσκόμιση των σχετικών αποδεικτικών στοιχείων, καθώς και ενημέρωση για το αν κατά την διάρκεια της προαναφερθείσας πρακτικής εκπαίδευσης προκύπτει ότι η εκπαίδευση πραγματοποιείται χωρίς την παρουσία πιστοποιημένου εκπαιδευτή.

Ο ΟΣΕ υπέβαλλε τα σχετικά φύλλα παρουσίας και τα δελτία έλξης για εκπαίδευση μηχανοδηγών της, ενημερώνοντας παράλληλα τη ΡΑΣ ότι προκύπτει η παρουσία πιστοποιημένου εκπαιδευτή σε όλες τις προαναφερθείσες εκπαιδεύσεις. Από τον έλεγχο που διεξήγαγαν τα στελέχη της ΡΑΣ, επί των υποβληθεισών φύλλων παρουσίας προέκυψε ότι η εκπαίδευση πραγματοποιούνταν με πιστοποιημένο εκπαιδευτή, ο οποίος υπέγραφε τα σχετικά φύλλα παρουσιών. Ως εκ τούτου από τη συλλογή και την εξέταση των ανωτέρω στοιχείων προκύπτει ότι η εκπαίδευση των μηχανοδηγών για την απόκτηση πιστοποιητικού κατηγορίας Β, από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, πραγματοποιήθηκε με την παρουσία πιστοποιημένου εκπαιδευτή στην καμπίνα μηχανοδήγησης σύμφωνα με τα προβλεπόμενα και η καταγγελία αρχειοθετήθηκε.

7. Η ΠΕΠΕ απέστειλε στη ΡΑΣ τις παρακάτω επιστολές :

- ο επιστολή σχετικά με την κατάσταση υποδομής πλησίον ΣΣ Ασπροπύργου, που έχει ως αποτέλεσμα την ανεξέλεγκτη πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή στην περιοχή Θριασίου – Ασπροπύργου, κυρίως από κατοίκους του καταυλισμού Ρομά που υπάρχει στην περιοχή, προτείνοντας ως μέτρο την περίφραξη της σιδηροδρομικής γραμμής στην συγκεκριμένη περιοχή
- ο επιστολή σχετικά με το κλειδί ασφαλείας Έδεσσας στη θέση εκτός, από το Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ), και τη διευθέτησή του μόνιμα στην παρακαμπτήριο, ενέργεια που κατά την ΠΕΠΕ εγκυμονεί κινδύνους στην ασφάλεια της κυκλοφορίας.

Η ΡΑΣ ζήτησε από τον ΟΣΕ να εξετάσει τα ανωτέρω ζητήματα και προτάσεις, γνωστοποιώντας τις απόψεις του, καθώς και να ενημερώσει σχετικά για τυχόν ενδεδειγμένα μέτρα που έχουν ήδη ληφθεί ή πρόκειται να ληφθούν από πλευράς του.

Ο ΟΣΕ σχετικά με το πρώτο ζήτημα ενημέρωσε ότι αποφάσισε να το επιλύσει με την κατασκευή βαρέως τύπου περίφραξη στην περιοχή και γίνονται ήδη ενέργειες για την ανάθεση της σχετικής μελέτης κατασκευής, μέσω των αρμοδίων υπηρεσιών του. Σχετικά με το δεύτερο ζήτημα που αφορά στον σύρτη ασφαλείας στο Σ.Σ. Έδεσσας, συνοπτικά η τεχνική άποψη της αρμόδιας Διεύθυνσης του ΟΣΕ είναι ότι σήμερα οι αμαξοστοιχίες χρησιμοποιούν τύπους πέδης «ανεξάντλητες», με αποτέλεσμα να μην υφίσταται πλέον κίνδυνος κατακύλησης της αμαξοστοιχίας σε κατωφέρειες, η δε, για τον οποιονδήποτε λόγο, ολίσθηση της αμαξοστοιχίας κατά την διαδικασία στάθμευσης με αποτέλεσμα την ανακριβή στάθμευση, καλύπτεται κανονιστικά (Άρθρο 116 του ΓΚΚ, διαδρομή ολίσθησης).

Περαιτέρω αλληλογραφία και ενέργειες για την εν λόγω καταγγελία συνεχίστηκαν και το επόμενο έτος.

3.3.3 Παρεμβάσεις / Έκδοση συστάσεων μετά από συμβάντα σε Ισόπεδες Διαβάσεις

Λόγω αύξησης της συχνότητας εμφάνισης ατυχημάτων και συμβάντων στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο και ιδιαίτερα στις ισόπεδες διαβάσεις η ΡΑΣ πραγματοποίησε παρέμβαση αποστέλλοντας επιστολές με συστάσεις στους σιδηροδρομικούς οργανισμούς, επισημαίνοντας για μια ακόμη φορά την ευθύνη των κύριων παραγόντων στο ενωσιακό και εθνικό σιδηροδρομικό σύστημα, δηλαδή του Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ) και των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων (ΣΕ), για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού

συστήματος, τον έλεγχο των σχετικών κινδύνων και τη μεταξύ τους συνεργασία για την υλοποίηση των απαιτούμενων μέτρων ελέγχου των κινδύνων.

Στις ανωτέρω συστάσεις με σκοπό την αποφυγή των επικίνδυνων περιστατικών, πρότεινε διάφορες δράσεις και ενέργειες όπως:

1. Δημιουργία ολοκληρωμένου Συστήματος Καταγραφής και Διαχείρισης Ισόπεδων Διαβάσεων (Μητρώο),
2. Δημιουργία αυτοματοποιημένου συστήματος πρόβλεψης περιστατικών στις Ι.Δ.
3. Σύσταση ειδικής επιτροπής με σκοπό τη διεξαγωγή μελέτης αναγκαιότητας για απροστάτευτες ισόπεδες διαβάσεις,
4. Εκπαιδευτική εκστρατεία ευαισθητοποίησης,
5. Προτάσεις βελτίωσης (Επισήμανση επικίνδυνης περιοχής ΙΔ με χρωματισμό, Λωρίδες με τραχιά επιφάνεια στο δρόμο πριν την Ι.Δ., Προειδοποιητικό φώς (με ήχο) που ενεργοποιείται από την μεριά των χρηστών του δρόμου, Προειδοποίηση εγγύτητάς σε Ι.Δ. των οδηγών οχημάτων).

3.4 Οργανωτικό πλαίσιο ασφαλείας

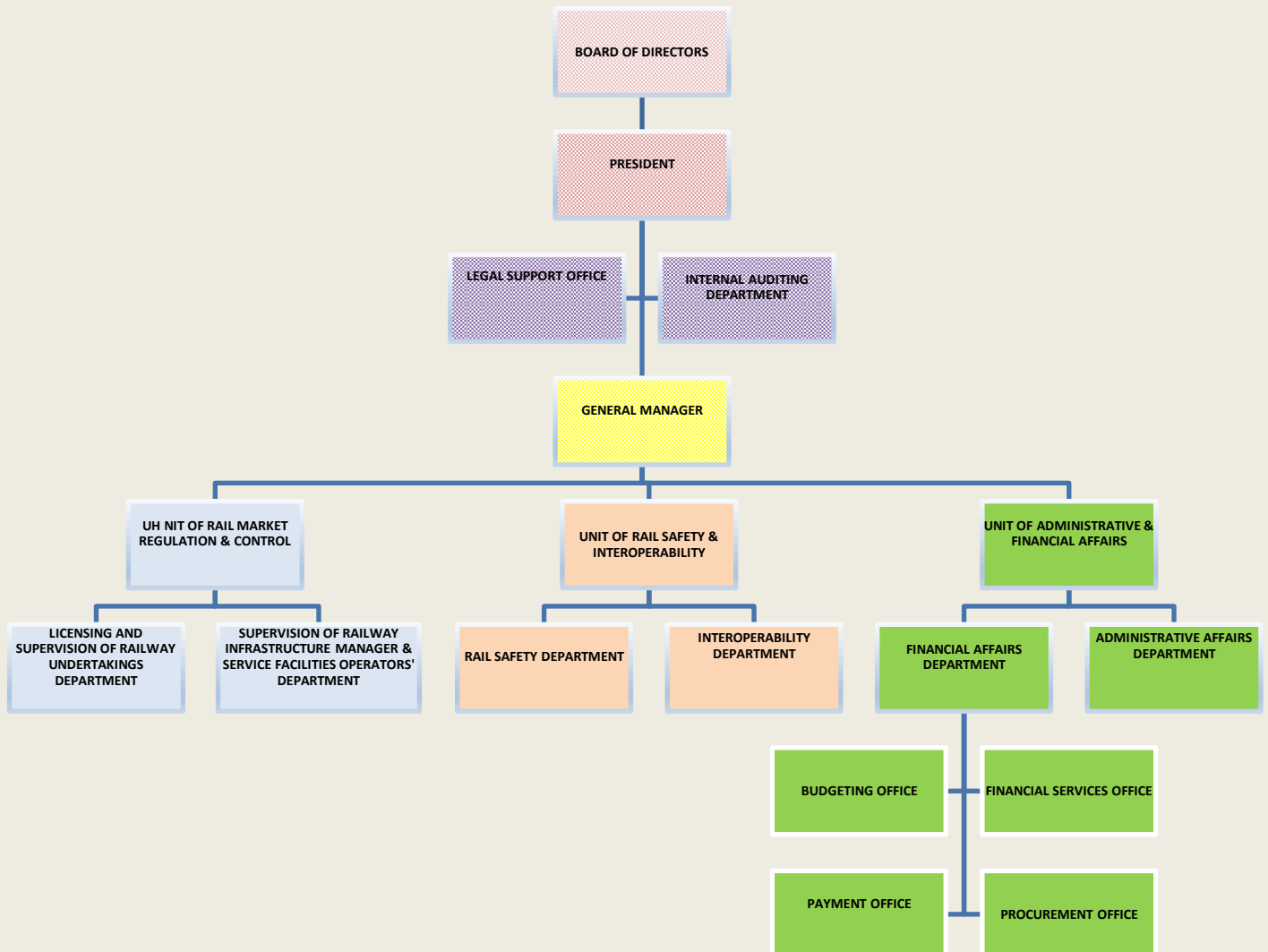
Το εθνικό οργανωτικό πλαίσιο στην Ελλάδα κατά το 2021 σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων αποτυπώνεται παρακάτω:

- Το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών είναι η νομοθετική αρχή, υπεύθυνη για τον σιδηροδρομικό τομέα στην Ελλάδα. Υπό την εποπτεία του δραστηριοποιούνται ο ΟΣΕ και η θυγατρική του 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 δραστηριοποιείται προς το παρόν.
- 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. είναι θυγατρική εταιρεία του ΟΣΕ, υπεύθυνη για την εκτέλεση του Επενδυτικού Προγράμματος και την διαχείριση των νέων έργων σιδηροδρομικής υποδομής.

- Υπάρχουν πέντε (5) αδειοδοτημένες Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις (ΣΕ) οι οποίες διαθέτουν 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 πιστοποιητικό ασφαλείας (Μέρος Α και Μέρος Β) και είναι εν λειτουργία.
 - RAIL CARGO LOGISTIC GOLDAIR, ιδιωτική ΣΕ μεταφοράς φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων, κατέχει πιστοποιητικό ασφαλείας (Μέρος Α και Μέρος Β) και είναι εν λειτουργία.
 - PEARL, ιδιωτική ΣΕ μεταφοράς εμπορευμάτων, εξαιρουμένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων, κατέχει πιστοποιητικό ασφαλείας (Μέρος Α και Μέρος Β) και δεν έχει ξεκινήσει προς το παρόν τη λειτουργία της.
 - 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 δραστηριοποιείται στο ρουμάνικο σιδηροδρομικό δίκτυο και αναμένεται να ξεκινήσει τη λειτουργία της στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο εντός του 2022.
- Η HELLENIC TRAIN (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ), πλέον της εκτέλεσης μεταφορικού έργου ως ΣΕ, είναι και Εταιρεία Συντήρησης Εμπορευματικών Φορταμαξών και Σιδηροδρομικών οχημάτων γενικότερα (μετά τη συγχώνευσή της με την ΕΕΣΣΤΥ), κάτοχος έγκυρου πιστοποιητικού ΥΣΦ σχετικά με τις εμπορευματικές φορτάμαξες.
- 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 2021.

Διάγραμμα 1: Οργανόγραμμα ΡΑΣ



Πίνακας 1: Προσωπικό στην Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας της ΡΑΣ κατά το 2021

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 2016 έως το 2021, 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)

2017	2018	2019	2020	2021	2017-21 average
22	24	18	9	14	17

Ο συνολικός αριθμός των σημαντικών ατυχημάτων για το έτος 2021 συγκρινόμενος με τον αντίστοιχο των προηγούμενων ετών, με εξαίρεση το 2020, παρουσιάζει μείωση.

Το έτος 2021, όπως και το 2020, η παγκόσμια κοινότητα συνέχισε να αντιμετωπίζει δυσκολίες εξαιτίας της πανδημίας COVID-19 και η λήψη νέων ή τροποποιημένων, σε σχέση με το προηγούμενο έτος, περιοριστικών μέτρων σε όλους τους τομείς της ανθρώπινης δραστηριότητας ήταν επιβεβλημένη. Στο πλαίσιο αυτό και στις σιδηροδρομικές μεταφορές, επιβατικές και εμπορικές, στην Ελλάδα αλλά και διεθνώς, συνεχίστηκε η εφαρμογή περιοριστικών μέτρων για την αποφυγή της εξάπλωσης της πανδημίας. Αποτέλεσμα αυτών των μέτρων ήταν η μείωση του παραγωγικού έργου των Σ.Ε. το έτος 2021 (περιορισμένη συγκριτικά με τα επίπεδα του 2020) και κατά συνέπεια ο μειωμένος αριθμός, συγκριτικά με το μέσο όρο της τελευταίας πενταετίας, των σημαντικών ατυχημάτων που καταγράφηκαν.

Οι Σ.Ε. που δραστηριοποιούνται στο εθνικό δίκτυο καθώς και ο Δ.Υ. σε πλήρη εναρμόνιση με τις οδηγίες του ΕΟΔΥ και του ΥΥΜ έλαβαν κατά την περίοδο της πανδημίας COVID-19 μέτρα προστασίας των επιβατών και του προσωπικού τους, με στόχο την ασφάλειά τους και την αποτροπή περαιτέρω εξάπλωσής της. Τέτοια μέτρα για την αποφυγή του συνωστισμού και συγχρωτισμού ήταν μεταξύ άλλων η μείωση των διαθέσιμων θέσεων προς κράτηση, με μία κενή θέση/μία κατειλημμένη, εναλλάξ, το ελεύθερο άνοιγμα των παραθύρων στους συρμούς και τις εγκαταστάσεις για επιπλέον εισροή φρέσκου αέρα σε συνδυασμό με το σύστημα αερισμού των βαγονιών και των εγκαταστάσεων κ.α.

Μεγάλο ποσοστό των ατυχημάτων (5 στον αριθμό, ποσοστό 35,7%) 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. Συγκριτικά με το 2020 δεν παρατηρήθηκε διαφοροποίηση της τιμής του δείκτη. 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.

Η επόμενη κατηγορία σοβαρών ατυχημάτων και αυτή με τα περισσότερα ατυχήματα για το έτος 2021 (7 στον αριθμό, ποσοστό 50%) 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 2021 είχαμε 2 συμβάντα σε αφύλακτες διαβάσεις (1 συμβάν το 2020), 2 σε διαβάσεις με χειροκίνητη λειτουργία συστήματος προστασίας (0 συμβάν το 2020) και 3 συμβάντα σε διαβάσεις με αυτόματο σύστημα προστασίας (1 συμβάν το 2020). Παρουσιάζεται σημαντική αύξηση συγκριτικά με το 2020 (2 συμβάντα), εξαιτίας και της χαλάρωσης των αυστηρών μέτρων που λήφθηκαν το 2020, με χαρακτηριστικό παράδειγμα την απαγόρευση κυκλοφορίας (καραντίνα).

Αριθμός Θανάτων:

2017	2018	2019	2020	2021	2017-21 average
18	17	12	2	6	11

Ο αριθμός των θανάτων το 2021 συγκρινόμενος με τα προηγούμενα χρόνια, με εξαίρεση το 2020, για τους λόγους που αναφέρθηκαν ανωτέρω, εμφανίζει μείωση, όπως και με το μέσο όρο των πέντε τελευταίων ετών (54,5%). Οι έξι (6) θάνατοι κατά το έτος 2021 προέρχονται από ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις (5 συμβάντα) και παρασύρσεις πεζών από τροχαίο υλικό σε κίνηση- εξαιρούνται οι αυτόχειρες- (1 συμβάν).

Αριθμός Σοβαρά Τραυματιών:

2017	2018	2019	2020	2021	2017-21 average
10	12	8	7	6	8,6

Ο αριθμός των σοβαρά τραυματισμένων κατά την διάρκεια του 2021 (6 συμβάντα) κινείται περίπου στα ίδια επίπεδα με το 2020 (7 συμβάντα) και παρουσιάζει μείωση κατά 16%. Είναι, επίσης, μειωμένος και σε σύγκριση με το μέσο όρο των πέντε τελευταίων ετών (8,6).

Το μεγαλύτερο ποσοστό (66,7%) 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 2 περιστατικά (ποσοστό 28%). 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:

2017	2018	2019	2020	2021	2017-21 average
7	5	2	4	1	3,8

Το έτος 2021 υπήρξε μία (1) αυτοκτονία. Κατά την τελευταία πενταετία παρουσιάζεται σταθερή μείωση του αριθμού των αυτοκτονιών με εξαίρεση το έτος 2020.

Αριθμός Προδρόμων Ατυχημάτων:

2017	2018	2019	2020	2021	2017-21 average
126	101	74	56	86	88,6

Ο αριθμός των προδρόμων ατυχημάτων κατά την διάρκεια του 2021, συγκρινόμενος με τον αντίστοιχο του 2020, εμφανίζει αύξηση της τάξεως του 53,6%, που σχετίζεται με την αύξηση του παραγωγικού έργου συγκριτικά με αυτό που πραγματοποιήθηκε το προηγούμενο έτος, ενώ κυμαίνεται περίπου στα ίδια επίπεδα του μέσου όρου των πέντε τελευταίων ετών.

Κόστος Σημαντικών Ατυχημάτων (σε εκατ. Ευρώ):

2017	2018	2019	2020	2021	2017-21 average
22,76	18,71	13,14	7,01	17,41	15,8

Το οικονομικό κόστος των σημαντικών ατυχημάτων, για το έτος 2021, συγκρινόμενο με το 2020, εμφανίζει μεγάλη αύξηση της τάξεως του 140,8%, γεγονός που επιβεβαιώνει την αύξηση του παραγωγικού έργου κατά το 2021 σε σχέση με το 2020. Συγκρινόμενο με το μέσο όρο των πέντε τελευταίων ετών είναι ελαφρώς αυξημένο.

Η εν λόγω αύξηση οφείλεται σε ένα συμβάν στις 25/08/2021, που σχετίζεται με την εκτροχίαση δύο βαγονιών εμπορευματικής αμαξοστοιχίας στην περιοχή των Σερρών. Το συγκεκριμένο ατύχημα αφορούσε εκτροχίαση και ανατροπή δύο βυτιοφόρων φορταμαξών στη χιλιομετρική θέση 173+700 της γραμμής Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης και την επακόλουθη διαρροή 5.400lt (ή 4.401kg) καύσιμου πετρελαίου.

Το κόστος που προκύπτει λόγω των θανάτων ανέρχεται σε 14,78 εκατ. € (παραμένει το μεγαλύτερο μέρος του συνολικού κόστους) και είναι ιδιαίτερα αυξημένο σε σχέση με το 2020 (4,46 εκατ. €) αντίστοιχα με την αύξηση των θανάτων (6 το 2021 και 2 το 2020). Το κόστος που προκύπτει εξαιτίας των τραυματισμών ανέρχεται σε 2,26 εκατ. € και είναι ελαφρώς μειωμένο σε σχέση με αυτό του 2020 (2,39εκατ. €).

Το κόστος των υλικών ζημιών σε συρμούς και επιδομή, λόγω σημαντικών ατυχημάτων, είναι 0,37 εκατ. € και είναι ιδιαίτερα αυξημένο σε σχέση με το 2020 κατά 184,6%.

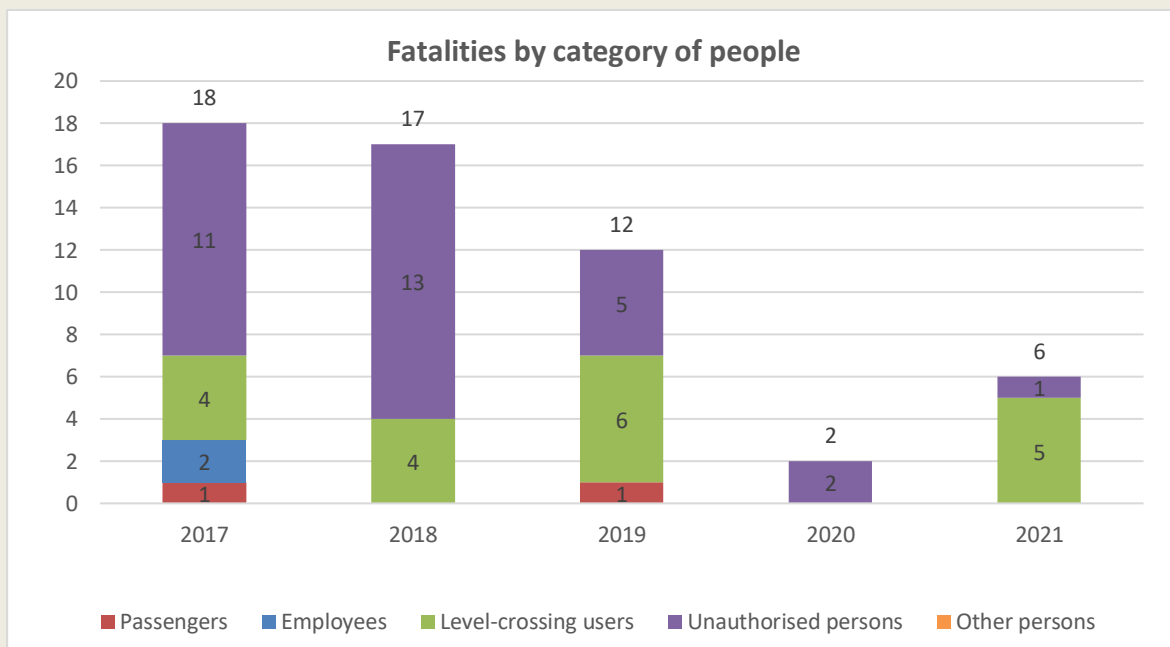
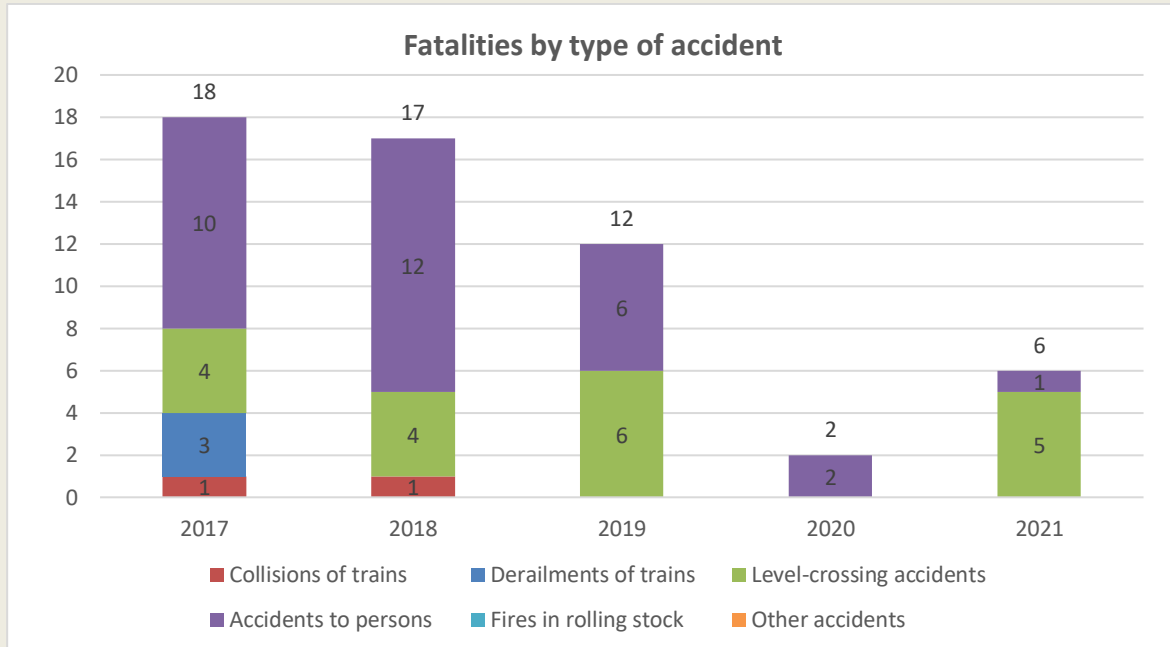
Οι καθυστερήσεις επιβατικών, λόγω σημαντικών ατυχημάτων, είναι 1457' και παρουσιάζουν αύξηση της τάξης του 43,3%, ενώ των εμπορευματικών συρμών είναι 240' και παρουσιάζουν μείωση της τάξης του 29% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά.

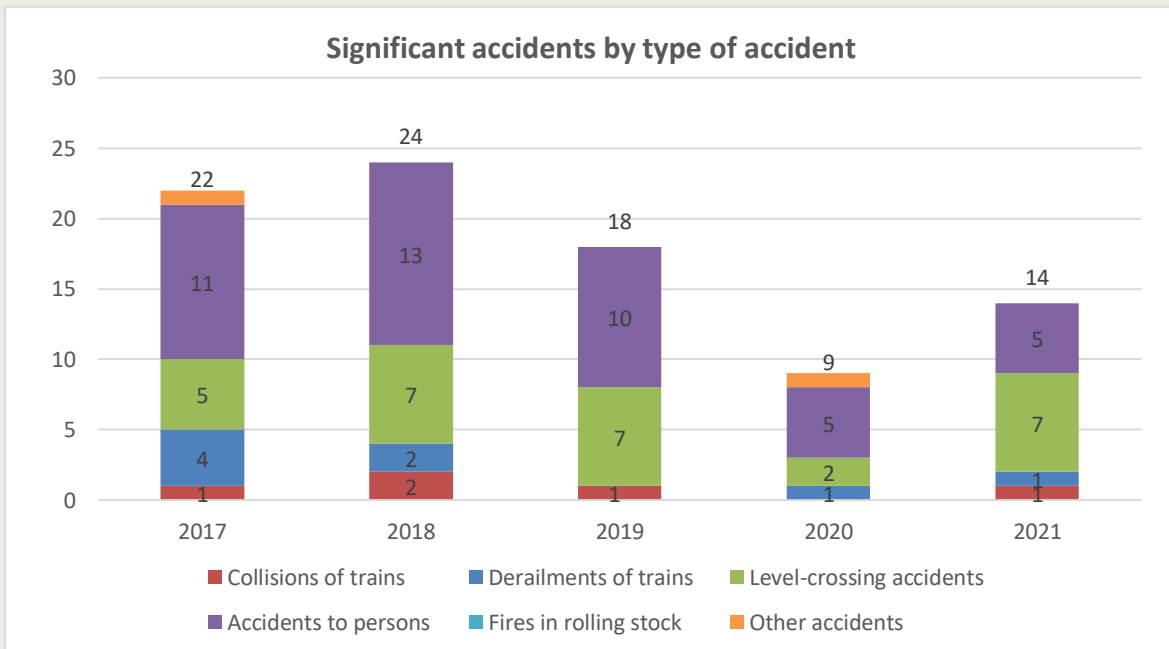
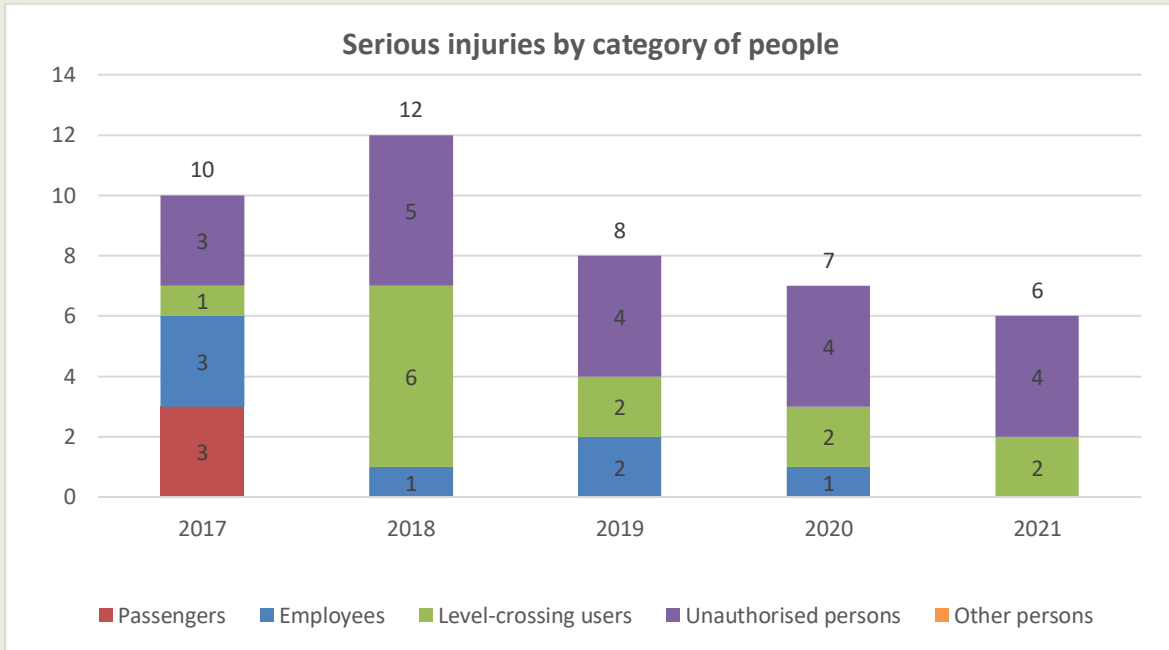
**Τεχνική ασφάλεια της υποδομής και εφαρμογή της, διαχείριση της ασφάλειας:
Αριθμός Ισόπεδων Διαβάσεων ανά τύπο**

	2017	2018	2019	2020	2021
Ενεργητικές	692	695	685	684	685
Παθητικές	571	568	551	552	549
Σύνολο	1263	1263	1236	1236	1234

Ο αριθμός των ΙΔ στο εθνικό δίκτυο για το έτος 2021 μειώθηκε ελάχιστα (κατά δύο) συγκριτικά με το 2020. Τα προηγούμενα χρόνια λόγω σταδιακής παράδοσης νέων τμημάτων της νέας γραμμής σε κυκλοφορία καταγράφηκε μείωση των ισόπεδων διαβάσεων (τόσο σε ενεργητικές ΙΔ όσο και σε παθητικές ΙΔ).

4.2 Διαγράμματα με τα δεδομένα των ΚΔΑ





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

Κατά το 2021 συνεχίστηκε η πανδημία της COVID-19, για την αντιμετώπιση της οποίας ήταν αναγκαία η ύπαρξη ειδικών μέτρων υποστήριξης του σιδηροδρομικού τομέα, τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε εθνικό επίπεδο. Ενδεικτικά αναφέρεται η θέσπιση του Κανονισμού (ΕΕ) 2021/267 (Omnibus II) με τον οποίο λήφθηκαν μέτρα σχετικά με την ανανέωση ή επέκταση ορισμένων πιστοποιητικών, αδειών και εγκρίσεων και με την αναβολή ορισμένων περιοδικών ελέγχων και περιοδικής κατάρτισης σε ορισμένους τομείς της νομοθεσίας για τις μεταφορές.

Όλα τα νομοθετήματα του 2021 εκδόθηκαν έπειτα από συνεργασία με το σιδηροδρομικό τομέα και ενημέρωσή του, με μέριμνα του ΥΜ και της ΡΑΣ.

Το 2021 εκδόθηκαν σε ευρωπαϊκό επίπεδο οι ακόλουθες νομικές και κανονιστικές πράξεις σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τη διαλειτουργικότητα:

1. Κανονισμός (ΕΕ) 2021/267 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16^{ης} Φεβρουαρίου 2021 για τη θέσπιση ειδικών και προσωρινών μέτρων λόγω της συνεχιζόμενης κρίσης της νόσου COVID-19 σχετικά με την ανανέωση ή παράταση ορισμένων πιστοποιητικών, αδειών και εγκρίσεων, την αναβολή ορισμένων περιοδικών ελέγχων και περιοδικής κατάρτισης σε ορισμένους τομείς της νομοθεσίας για τις μεταφορές και την παράταση ορισμένων περιόδων που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2020/698.
2. Εκτελεστικός Κανονισμός (ΕΕ) 2021/541 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 26ης Μαρτίου 2021 για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1305/2014 όσον αφορά την απλούστευση και τη βελτίωση του υπολογισμού και της ανταλλαγής δεδομένων και την επικαιροποίηση της διαδικασίας διαχείρισης του ελέγχου μεταβολών (ΤΑΦ ΤSI).
3. Εκτελεστική Απόφαση (ΕΕ) 2021/701 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 27ης Απριλίου 2021 για τη διόρθωση της εκτελεστικής απόφασης 2011/665/ΕΕ για το ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων σιδηροδρομικών οχημάτων.
4. Απόφαση (ΕΕ) 2021/1361 της Επιτροπής της 30ής Ιουνίου 2021 με την οποία επιτρέπεται στην Ελλάδα να εφαρμόσει παράταση περιόδου που καθορίζεται στο άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΕ) 2021/267 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.
5. Εκτελεστική Απόφαση (ΕΕ) 2021/1730 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 28ης Σεπτεμβρίου 2021 σχετικά με την εναρμονισμένη χρήση των συζευγμένων ζωνών συχνοτήτων 874,4-

880,0 MHz και 919,4-925,0 MHz και της μη συζευγμένης ζώνης συχνοτήτων 1 900-1 910MHz για κινητές ραδιοεπικοινωνίες σιδηροδρόμων.

6. Εκτελεστικός Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1903 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 29ης Οκτωβρίου 2021 για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/764 σχετικά με τα τέλη και τις επιβαρύνσεις που πρέπει να καταβάλλονται στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τους όρους πληρωμής τους (Fees & Charges).

Το 2021 εκδόθηκαν σε εθνικό επίπεδο οι ακόλουθες νομικές και κανονιστικές πράξεις οι οποίες αφορούσαν, μεταξύ άλλων, την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τη διαλειτουργικότητα:

1. Νόμος υπ' αριθ. 4850/2021 (Α' 208) «Οδηγώντας με ασφάλεια: Εκσυγχρονισμός πλαισίου εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, διατάξεις σχετικά με την οδήγηση ατόμων με αναπηρία, ρυθμίσεις για την ταξινόμηση και την κυκλοφορία οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος, λοιπές διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες επείγουσες ρυθμίσεις».
2. ΚΥΑ με αριθ. Γ5/145078/03-06-2021 (Β' 3202) «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2008/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων, όπως τα παραρτήματά της προσαρμόστηκαν στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο με την Οδηγία (ΕΕ) 2020/1833 της Επιτροπής».

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

Στην Ελλάδα δεν υπήρξαν παρεκκλίσεις κατά το 2021, 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 2021 εκδόθηκε στην Ελλάδα ένα (1) Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας από τη ΡΑΣ, σε εφαρμογή του άρθρου 62 (8) του ν.4632/2019 και του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762, στη ΣΕ ΣΤΑΣΥ. Επίσης, παραμένουν σε ισχύ μέχρι την ημερομηνία λήξης τους τα πιστοποιητικά ασφαλείας (Μέρος Α και Μέρος Β) του παρακάτω πίνακα τα οποία είχαν εκδοθεί δυνάμει του ΠΔ 160/2007 και των Κανονισμών (ΕΕ) 1158/2010 και 1169/2010.

Τα ισχύοντα Πιστοποιητικά και Εγκρίσεις Ασφάλειας τα οποία έχουν εκδοθεί από τη ΡΑΣ μέχρι το τέλος του 2021 παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα:

Εταιρεία	Ιστορικό	Ημ/νια Έκδοσης	Ημ/νια Λήξης Ισχύος	Τύπος πιστοποιητικού	Τύπος υπηρεσιών
ΟΣΕ	Ανανέωση	04-10-21	03-10-25	Έγκριση Ασφαλείας	Διαχειριστής Υποδομής
PIRAEUS EUROPE ASIA RAIL LOGISTICS (PEARL) SA	Τροποποίηση	21-03-18	09-11-22	Πιστοποιητικό Ασφαλείας – Μέρος Β	Μεταφορά φορτίου, εξαιρουμένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων
PIRAEUS EUROPE ASIA RAIL LOGISTICS (PEARL) SA	Τροποποίηση	21-03-18	18-12-21	Πιστοποιητικό Ασφαλείας – Μέρος Α	Μεταφορά φορτίου, εξαιρουμένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων
RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR (RCLG) SA	Νέο	21-06-17	20-06-22	Πιστοποιητικό Ασφαλείας – Μέρος Β	Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων

Εταιρεία	Ιστορικό	Ημ/νια Έκδοσης	Ημ/νια Λήξης Ισχύος	Τύπος πιστοποιητικού	Τύπος υπηρεσιών
RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR (RCLG) SA	Νέο	30-09-16	29-09-21	Πιστοποιητικό Ασφαλείας – Μέρος Α	Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων.
ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ	Ανανέωση	28-12-17	31-12-22	Πιστοποιητικό Ασφαλείας – Μέρος Α	Μεταφορά επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών υψηλών ταχυτήτων – Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων
ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ	Ανανέωση	28-12-17	31-12-22	Πιστοποιητικό Ασφαλείας - Μέρος Β	Μεταφορά επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών υψηλών ταχυτήτων – Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων
ΣΤΑΣΥ ΑΕ	Νέο	07-11-21	06-11-26	Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας	Μεταφορά επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών υψηλών ταχυτήτων

Εταιρεία	Ιστορικό	Ημ/νια Έκδοσης	Ημ/νια Λήξης Ισχύος	Τύπος πιστοποιητικού	Τύπος υπηρεσιών
ΤΡΑΙΝΟΣΕ	Τροποποίηση	18-10-21	10-10-23	Πιστοποιητικό ΥΣΦ	Εμπορευματικές φορτάμαξες, περιλαμβανομένων βυτιοφόρων φορταμαξών για επικίνδυνα εμπορεύματα και άλλων φορταμαξών ειδικών για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων

Έως σήμερα δεν υπήρξαν περιπτώσεις ανάκλησης Πιστοποιητικού ή Έγκρισης Ασφαλείας στην Ελλάδα.

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 4^ο Σιδηροδρομικό Πακέτο (ν.4632/2019).

ΟΣΕ

Η υπ. αριθ. Αναγνώριση ΕΕ EL 21 2015 0001 Έγκριση Ασφάλειας του Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ) ΟΣΕ Α.Ε, η ισχύς της οποίας έληγε στις 04-06-20 παρατάθηκε λόγω μέτρων εξαιτίας της επιδημικής έκρηξης της COVID-19, σύμφωνα με τους Κανονισμούς (ΕΕ) 2020/698 & 2021/267 έως τις 03-10-2021.

Ο ΟΣΕ τον Ιούνιο του 2020 υπέβαλλε στη ΡΑΣ αίτηση ανανέωσης έγκρισης ασφάλειας, καταθέτοντας φάκελο με τα απαιτούμενα δικαιολογητικά. Η εξέταση και η αξιολόγηση της αίτησης για την χορήγηση ανανέωσης 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, 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, η ανανέωση έγκρισης ασφάλειας χορηγήθηκε με την επισήμανση για λήψη μέτρων που απαιτούνται για την επανόρθωση ελλείψεων, η φύση των οποίων δεν παρεμποδίζει τη χορήγηση ανανέωσης έγκρισης ασφάλειας ΔΥ. Η

ολοκλήρωση των απαιτούμενων ενεργειών θα ελεγχθεί από τη ΡΑΣ κατά την εποπτεία, μετά την έκδοση ανανέωσης έγκρισης ασφάλειας ΔΥ.

Η υπ. αριθμ. EL 21 2021 0001 έγκριση ασφάλειας ΔΥ χορηγήθηκε με Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ τον Οκτώβριο 2021 και είναι πενταετούς διάρκειας, με ισχύ από 04.10.2021 έως 03.10.2026.

ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. είναι 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. Η ΡΑΣ ανάρτησε τα εν λόγω πιστοποιητικά στο μητρώο ERADIS του ERA.

ΣΤΑΣΥ Α.Ε.

Η σιδηροδρομική επιχείρηση ΣΤΑΣΥ ΑΕ είναι κάτοχος από το 2016 του υπ. αριθμ. EL 11 2016 0001 Πιστοποιητικού Ασφάλειας (Μέρος Α) και του υπ. αριθμ. EL 12 2016 0001 Πιστοποιητικού Ασφάλειας (Μέρος Β). Τα Πιστοποιητικά Ασφάλειας χορηγήθηκαν από τη ΡΑΣ, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 10 ΠΔ 160/2007, είναι πενταετούς διάρκειας, με ισχύ έως τις 14-07-2021 και αναρτήθηκαν στο μητρώο ERADIS του ERA.

Λόγω της επιδημικής έκρηξης της COVID-19 και των επιβαρύνσεων που προκλήθηκαν στον τομέα των μεταφορών σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η ΕΕ θέσπισε ειδικά και προσωρινά μέτρα για την αντιμετώπιση της κρίσης, περιλαμβανομένου της παράτασης προθεσμιών που προβλέπονται στην Οδηγία 2004/49/ΕΚ. Στο πλαίσιο αυτό, κατ' εφαρμογή του άρθρου 10 του Κανονισμού (ΕΕ) 2021/267 (Omnibus II) του Ε.Κ. και του Συμβουλίου της 16ης Φεβρουαρίου 2021, σε συνδυασμό με την υπ. αριθμ. 2021/1361 της 30.06.2021 Απόφαση της Επιτροπής, παρατάθηκε η προθεσμία της ισχύος των πιστοποιητικών Α & Β της Σ.Ε. ΣΤΑΣΥ για περίοδο δέκα (10) μηνών, ήτοι έως τις 14.05.2022.

Η Σ.Ε. ΣΤΑΣΥ μέσω του OSS υπέβαλλε στις 04.06.2021 αίτηση έκδοσης ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας με αναγνωριστικό αίτησης S-20210604-002 και επέλεξε οργανισμό πιστοποίησης ασφαλείας τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ). Στην αίτηση προσδιόριζε είδος υπηρεσίας «Μεταφορά επιβατών εξαιρούμενων των υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας», και τόπο παροχής υπηρεσιών το τμήμα της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής «ΔΟΥΚΙΣΣΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ». 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. Κατόπιν αξιολόγησης του υποβαλλόμενου φακέλου αίτησης σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2018/763 και μέσω της Υπηρεσίας Μίας Στάσης (OSS) χορηγήθηκε από τη ΡΑΣ ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφαλείας, σε εφαρμογή του άρθρου 62 του ν.4632/2019, πενταετούς διάρκειας, με ισχύ από 07.11.2021 έως 06.11.2026. Με το ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας αποδεικνύεται ότι η Σ.Ε. έχει θεσπίσει σύστημα διαχείρισης ασφαλείας (Σ.Δ.Α) και είναι σε θέση να λειτουργεί με ασφάλεια στον τόπο στον οποίο σκοπεύει να παρέχει τις υπηρεσίες της, όπως ορίζεται στο άρθρο 62 του Ν. 4632/2019.

Η σιδηροδρομική επιχείρηση ΣΤΑΣΥ ΑΕ είναι κάτοχος 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. είναι κάτοχος από το 2016 του υπ. αριθμ. EL 11 2016 0002 Πιστοποιητικού Ασφαλείας (Μέρος Α), πενταετούς διάρκειας, ισχύος έως τις 29-09-2021 και από το 2017 του υπ. αριθ. EL 12 2017 001 Πιστοποιητικό Ασφαλείας (Μέρος Β), πενταετούς διάρκειας, ισχύος έως τις 20-06-2022. Τα Πιστοποιητικά Ασφαλείας (Μέρος Α & Β) είναι 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. Κατά τη διάρκεια της 1^{ης} συνάντησης εποπτείας 2021 της εν λόγω ΣΕ έγινε αναλυτικότερη περιγραφή της διαδικασίας υποβολής αίτησης για την απόκτηση ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας, καθώς και για τη δυνατότητα επιλογής φορέα πιστοποίησης μεταξύ της ΡΑΣ και του ERA. Τα στελέχη της ΣΕ ενημέρωσαν ότι θα επιλέξουν τη ΡΑΣ ως φορέα πιστοποίησης και η ΡΑΣ τους επισήμανε εκ νέου ότι λόγω επικείμενης λήξης των ισχυόντων πιστοποιητικών θα πρέπει να προβούν σε άμεσες ενέργειες για την υποβολή αίτησης. Ιδιαίτερη μνεία έγινε στις απαιτήσεις του άρθρου 62 (8) του ν.4632/2019 (Α' 159), σχετικά με την ισχύ του ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας στους σταθμούς γειτονικών κρατών – μελών.

PIRAEUS EUROPE ASIA RAIL LOGISTICS (PEARL) ΑΕ

Η σιδηροδρομική επιχείρηση PEARL ΑΕ είναι κάτοχος από το 2016 του υπ. αριθμ. EL 11 2016 0003 Πιστοποιητικού Ασφαλείας (Μέρος Α), πενταετούς διάρκειας, ισχύος έως τις 18-12-2021 και από το 2017 του υπ. αριθ. EL 12 2017 002 Πιστοποιητικό Ασφαλείας (Μέρος Β),
[Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, Σταδίου 33 | 105 57 Αθήνα | info@ras-el.gr](http://www.ras-el.gr)

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) είναι 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. Κατά τη διάρκεια της 1^{ης} συνάντησης εποπτείας 2021 της εν λόγω ΣΕ έγινε αναλυτικότερη περιγραφή της διαδικασίας υποβολής αίτησης για την απόκτηση ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας, καθώς και για τη δυνατότητα επιλογής φορέα πιστοποίησης μεταξύ της ΡΑΣ και του ERA. Τα στελέχη της ΣΕ ενημέρωσαν ότι θα επιλέξουν τη ΡΑΣ ως φορέα πιστοποίησης και η ΡΑΣ τούς επισήμανε εκ νέου ότι λόγω επικείμενης λήξης των ισχυόντων πιστοποιητικών θα πρέπει να προβούν σε άμεσες ενέργειες για την υποβολή αίτησης. Ιδιαίτερη μνεία έγινε στις απαιτήσεις του άρθρου 62 (8) του ν.4632/2019 (Α' 159), σχετικά με την ισχύ του ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας στους σταθμούς γειτονικών κρατών – μελών.

GFR

Η ΣΕ GFR ήταν κάτοχος από το 2020 Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφαλείας, που εκδόθηκε από τον ERA, στις 06-04-2020, με αριθμό αναγνώρισης EU1020200017 και με χρονική περίοδο ισχύος από 09-04-2020 έως 08-04-2025.

Κατά το 2021, η ΣΕ με την υπ' αριθμ. S-20210429-002 αίτησή της προς τον ERA αιτήθηκε την επικαιροποίηση του ως άνω Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφάλειας λόγω της επέκτασης της περιοχής λειτουργίας έως τους διασυνοριακούς σταθμούς Κούλατα και Σβίλεγκραντ εντός τους βουλγαρικής επικράτειας. Το επικαιροποιημένο πιστοποιητικό EU1020210087 εκδόθηκε από τον ERA, στις 21-07-2021, με τη συμμετοχή των ΕΑΑ της Ρουμανίας, 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 21-07-2021 έως τις 08-04-2025 και βρίσκεται αναρτημένο στο μητρώο ERADIS του ERA.

Εκτός της ανωτέρω περίπτωσης δεν υπήρξαν άλλες συζητήσεις ή συνεργασίες με άλλες ΕΑΑ στο πλαίσιο έκδοσης Πιστοποιητικού ή Έγκρισης Ασφαλείας κατά την διάρκεια του 2021.

6.2 Έγκριση Οχημάτων

Αναφορικά με το έτος 2021, η ΡΑΣ σε συνεργασία με τον ERA, για τις περιπτώσεις επέκτασης περιοχής χρήσης ή για περιοχή χρήσης το ελληνικό δίκτυο και με επιλογή τον ERA ως φορέα έγκρισης από τον αιτούντα, αξιολόγησε μέσω της πλατφόρμας OSS επί τη βάση της σχετικής νομοθεσίας, τις αιτήσεις και τους τεχνικούς φακέλους, ως προς το εθνικό μέρος, για την έγκριση δυο (2) κινητήριων οχημάτων (μιας ηλεκτροκίνητης και μιας ντιζελοκίνητης) για διάθεση στην ελληνική αγορά της ΣΕ GFR SA – Ελληνικό Υποκατάστημα Α.Ε.. Οι δύο αιτήσεις υποβλήθηκαν στις 02/03/2021, ενώ οι εγκρίσεις των οχημάτων για διάθεση στην αγορά και η έγκριση τύπου οχήματος εκδόθηκαν από τον ERA στις 09/07/2021.

Επιπλέον, η ΡΑΣ ως φορέας έγκρισης αξιολόγησε μέσω της πλατφόρμας OSS επί τη βάση της σχετικής νομοθεσίας, την αίτηση και τους τεχνικούς φακέλους για την νέα έγκριση αυτοκινούμενης ηλεκτρικής επιβατικής αμαξοστοιχίας της εταιρείας TRENITALIA S.p.A. Η αίτηση αφορούσε την έγκριση στο ελληνικό δίκτυο, υποβλήθηκε στις 28/04/2021, αξιολογήθηκε επί τη βάση της ισχύουσας νομοθεσίας και εγκρίθηκε στις 22/02/2022.

Τέλος, στο πλαίσιο αξιολόγησης αιτήσεων και τεχνικών φακέλων προκαταρκτικής επαφής για την έγκριση οχημάτων, έλαβαν χώρα οι κάτωθι αξιολογήσεις:

- για την περίπτωση νέας αίτησης (λόγω απόρριψης της πρώτης εντός του 2020), προκαταρκτικής επαφής για νέα έγκριση οχήματος και έγκριση τύπου οχήματος μιας κινητήριας μονάδας της εταιρείας CRRC Zhuzhou, η ΡΑΣ σε συνεργασία με τον ERA ως φορέα έγκρισης, αξιολόγησε μέσω της πλατφόρμας OSS τη βάση προκαταρκτικής επαφής ως προς το εθνικό μέρος της αίτησης. Η αίτηση αφορούσε την έγκριση σε πέντε (5) κράτη μέλη και συγκεκριμένα Βουλγαρία, Κροατία, Ελλάδα, Ουγγαρία και Ρουμανία, υποβλήθηκε στις 29/06/2021, αξιολογήθηκε επί τη βάση της ισχύουσας νομοθεσίας και έγινε αποδεκτή από τον ERA στις 14/12/2021.
- για την περίπτωση προκαταρκτικής επαφής για νέα έγκριση αυτοκινούμενης ηλεκτρικής επιβατικής αμαξοστοιχίας της εταιρείας TRENITALIA S.p.A., η ΡΑΣ ως φορέας έγκρισης, αξιολόγησε μέσω της πλατφόρμας OSS τη βάση προκαταρκτικής επαφής. Η αίτηση αφορούσε την έγκριση στο ελληνικό δίκτυο, υποβλήθηκε στις 11/01/2021, αξιολογήθηκε επί τη βάση της ισχύουσας νομοθεσίας και εγκρίθηκε στις 22/03/2021.

6.3 Υπεύθυνοι Φορείς για την Συντήρηση Σιδηροδρομικών Οχημάτων (ΥΣΦ)

Η ΡΑΣ είναι ο ορισμένος από την ελληνική νομοθεσία φορέας που ασκεί τα καθήκοντα του αρμόδιου Οργανισμού Πιστοποίησης των ΥΣΦ με το υπ' αριθ. πιστοποιητικό EL/30/0021/001 (ECM CERTIFICATION BODY), σύμφωνα με το άρθρο 66 του ν. 4632/2019, όπως αυτά περιγράφονται στον Κανονισμό (ΕΕ) 2019/779. Ο Κανονισμός αυτός αντικατέστησε στις 16/06/2020 τον Κανονισμό (ΕΕ) 445/2011.

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

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

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

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

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

Η TRAINOSE τον Μάιο του 2020, λόγω συγχώνευσης των επιχειρήσεων TRAINOSE - θυγατρική της Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A.- και ΕΕΣΣΤΥ με απορρόφηση της ΕΕΣΣΤΥ από την TRAINOSE, 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 βάση του νέου ιδιοκτησιακού καθεστώτος και οργανογράμματος.

Η εξέταση και η αξιολόγηση της αίτησης για την χορήγηση Πιστοποιητικού, καθώς, επίσης και των δικαιολογητικών που τη συνόδευαν πραγματοποιήθηκε και ολοκληρώθηκε εντός του 2021 από τη ΡΑΣ με νομική βάση το αρ.66 του ν. 4632/2019 και με την επισήμανση για

λήψη μέτρων που απαιτούνται για την επίλυση των εναπομεινάντων προβληματικών σημείων, η φύση των οποίων δεν παρεμποδίζει τη χορήγησή του. Η ολοκλήρωση των απαιτούμενων ενεργειών για την επίλυση των προβληματικών σημείων θα γίνει σε μεταγενέστερη εποπτεία, μετά την έκδοση του πιστοποιητικού. 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 που χορηγήθηκε από τη ΡΑΣ είναι διετούς διάρκειας με ισχύ από 18.10.2021 έως 10.10.2023.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι κάτοχος του υπ. αριθμ. EL 3100210001 πιστοποιητικού ΥΣΦ.

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 2021 εκδόθηκαν συνολικά 43 άδειες, εκ των οποίων οι 24 αφορούσαν μετατροπή ισχυουσών εθνικών αδειών σε «ευρωπαϊκές» άδειες και οι 19 αφορούσαν νέα έκδοση «ευρωπαϊκών» αδειών. Οι άδειες που εκδόθηκαν το 2021 αφορούσαν τις Σ.Ε. ΣΤΑΣΥ (3), RAIL CARGO (4), ΤΡΑΙΝΟΣΕ (16) και του Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ (20).

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 EMAM στο τέλος του 2021 περιλάμβανε τα στοιχεία 318 αδειών μηχανοδηγού, εκ των οποίων έχουν ανασταλεί 35 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. Η ΣΕ ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΣΤΑΣΥ & RCLG έχουν εκδώσει τα πιστοποιητικά μηχανοδηγού σύμφωνα με το υπόδειγμα του Παραρτήματος II του Κανονισμού (ΕΕ) 36/2010 και έχουν διανεμίει αντίγραφα αυτών στους μηχανοδηγούς.

Η Σ.Ε. ΤΡΑΙΝΟΣΕ μέσω cloud έδωσε 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 Σ.Ε. PEARL έστειλε σε ηλεκτρονική μορφή τα πιστοποιητικά μηχανοδηγών και χορήγησε πρόσβαση του ηλεκτρονικού φακέλου των πιστοποιητικών μηχανοδηγών & του Μητρώου αυτών. Η Σ.Ε. ΣΤΑΣΥ αποστέλλει επικαιροποιημένο λογιστικό φύλλο με τα πιστοποιητικά των μηχανοδηγών, σε περίπτωση οποιασδήποτε τροποποίησης. Αντίστοιχα, η ΣΕ RCLG αποστέλλει επικαιροποιημένο PDF αρχείο.

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 Σ.Ε. 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 III του ν. 3911/2011.
- ii. Επαγγελματικές γνώσεις που απαιτούνται για την απόκτηση πιστοποιητικού μηχανοδηγού, για τροχαίο υλικό, σύμφωνα με το παράρτημα IV του ν. 3911/2011.

- iii. Επαγγελματικές γνώσεις που απαιτούνται για την απόκτηση πιστοποιητικού μηχανοδηγού για τις υποδομές, σύμφωνα με το παράρτημα V του ν. 3911/2011.
- iv. Γλωσσικές γνώσεις, που απαιτούνται για την απόκτηση πιστοποιητικού μηχανοδηγού, σύμφωνα με την παράγραφο 8 του παραρτήματος V του ν. 3911/2011.

Η 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 2021 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 επικαιροποιημένο Πρόγραμμα Κατάρτισης σχετικά με το πιστοποιητικό μηχανοδηγού, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 23 του ν.3911/2011. Το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων μελέτησε το υποβληθέν πρόγραμμα και συνέταξε εισήγηση προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ για την έγκρισή του, η οποία πραγματοποιήθηκε το 2022.

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 2021 η ΡΑΣ χορήγησε αναγνώριση σε σαράντα (40) ιατρούς για τη διεξαγωγή της απαιτούμενης εξέτασης για την επιβεβαίωση της σωματικής και επαγγελματικής ψυχολογικής ικανότητας των μηχανοδηγών και των υποψηφίων μηχανοδηγών. Από αυτές δέκα (10) αφορούσαν νέα αναγνώριση και τριάντα (30) αφορούσαν ανανέωση αναγνώρισης.

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 2021 η ΡΑΣ χορήγησε Πιστοποίηση επάρκειας σε δύο (2) εκπαιδευτές μηχανοδηγών – υποψηφίων μηχανοδηγών. Το μητρώο εκπαιδευτών στο τέλος του 2021 περιλάμβανε 154 εκπαιδευτές.

Στο πλαίσιο ανανέωσης ισχύος πιστοποίησης εκπαιδευτικής επάρκειας εκπαιδευτών μηχανοδηγών κατατέθηκαν στη ΡΑΣ σαράντα πέντε (45) αιτήσεις ανανέωσης ισχύος Πιστοποίησης Εκπαιδευτικής Επάρκειας Εκπαιδευτών μηχανοδηγών & υποψηφίων μηχανοδηγών. 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. Οι αιτήσεις αξιολογήθηκαν και η απόφαση εκδόθηκε το επόμενο έτος.

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».

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

Κάθε εκτυπωμένο αντίγραφο είναι «μη ελεγχόμενο».

Κατά την διάρκεια του έτους 2021 η ΡΑΣ χορήγησε αναγνώριση σε τέσσερις (4) εξεταστές μηχανοδηγών – υποψηφίων μηχανοδηγών και ανανέωση αναγνώρισης σε έξι (6) εξεταστές. Το μητρώο εξεταστών στο τέλος του 2021 περιλάμβανε 25 εξεταστές.

6.4.9 Εκπαίδευση - Εξετάσεις Υποψηφίων Μηχανοδηγών

Η διαδικασία οργάνωσης και διενέργειας των εξετάσεων για την απόκτησης 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 είναι τριετής.

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 πραγματοποιήθηκαν στις 25.06.2021 και τις 28.06.2021 στο Κ.Ε.Κ. του ΟΣΕ και στο Δρομολόγιο στο τμήμα Σ.Σ. Δ. Πλακεντίας – Σ.Σ. Αεροδρόμιο Αθηνών Ελ. Βενιζέλος, αντίστοιχα, και συμμετείχαν σε αυτές τρεις (3) υποψήφιοι μηχανοδηγοί της Σ.Ε. ΣΤΑΣΥ.

Με απόφαση 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, το Δεκέμβριο 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 και των κλάδων γραμμής Θριάσιο – Ικόνιο και Οινόη – Χαλκίδα.

Το αποτέλεσμα της αναλυτικής αξιολόγησης της συγκεκριμένης αίτησης αναμένεται εντός του 2022.

Τέλος, σημειώνεται ότι η ΡΑΣ συνέχισε εντός του 2021 τη διαβούλευση τόσο με την Κάτοχο τροχαίου υλικού ΓΑΙΑΟΣΕ όσο και με τον ERA αναφορικά με τη διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί προκειμένου να λάβουν έγκριση οχήματα της ΓΑΙΑΟΣΕ μετά την εγκατάσταση σε αυτά εποχούμενου υποσυστήματος ETCS – on board επιπέδου 1.

6.6 Επαφές με άλλες Αρχές Ασφαλείας

Κατά την διάρκεια του 2021 η ΡΑΣ συνεργάστηκε με εκπροσώπους του ERA καθώς και των ΕΑΑ της Ρουμανίας και της Βουλγαρίας, στο πλαίσιο της αξιολόγησης της αίτησης της ΣΕ GFR για επικαιροποίηση του ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας.

Εντός του 2021 δεν υποβλήθηκαν αιτήματα από / προς άλλες Αρχές Κρατών Μελών που ζητούν πληροφορίες σχετικά με εγκρίσεις / πιστοποιήσεις ασφάλειας, δεδομένου ότι δεν υπάρχει ΣΕ που να εκτελεί διεθνή διαδρομή μεταξύ Ελλάδας και γειτονικής χώρας.

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 2021, 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 2021 παρατίθενται παρακάτω:

- Συνοπτική παρουσίαση των εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ έτους 2021 και των αποτελεσμάτων τους – Σχεδιαζόμενες ενέργειες σχετικά με την Εποπτεία έτους 2022.
- Κουλτούρα Ασφάλειας (Safety Culture). Ενημέρωση από μέρους ΣΟ για δράσεις σχετικά με εφαρμογή της κουλτούρας ασφάλειας.

- Εφαρμογή ν.4632/2019 (Α' 159) – Εκκρεμότητες για την εφαρμογή του (έκδοση δευτερογενούς νομοθεσίας, οδηγιών κ.α.).
- Εφαρμογή αναμορφωμένου Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ) – Μέρος Β' – Ενημέρωση για τυχόν προβλήματα από την εφαρμογή του.
- Σύνταξη Απόφασης ΡΑΣ για την πιστοποίηση προσωπικού με Κρίσιμα καθήκοντα Ασφάλειας – Πρόγραμμα Εκπαίδευσης Τεχνιτών Ελέγχου Οχημάτων (Επισκεπτών).
- Ενημέρωση για την αξιολόγηση των Εθνικών κανόνων στον τομέα της ασφάλειας από τον ERA.
- Διασυνοριακή υποδομή και κυκλοφορία. Έκδοση πιστοποιητικών μηχανοδηγού για συνοριακή υποδομή.
- Εκπαίδευση Μηχανοδηγών (επικαιροποίηση τράπεζας θεμάτων κ.α.).
- Τροποποίηση του άρθρου 23 του ν.3911/2011 (Α' 12).
- Εθνικοί Κανόνες στον τομέα της Ασφάλειας (ΕΚΑ) και Αποδεκτά Μέσα Συμμόρφωσης.

6.8 Συνεργασία με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ

Κατά το 2021, η ΡΑΣ και ο Οργανισμός συνεργάστηκαν στο πλαίσιο της Συμφωνίας Συνεργασίας την οποία υπέγραψαν στις 11-06-2019 στο Βουκουρέστι, δυνάμει του άρθρου 76 του Κανονισμού (ΕΕ) 796/2016.

Ειδικότερα, συνεργάστηκαν για την αξιολόγηση:

- Της αίτησης S-20210429-002 της ΣΕ GFR για την Ενημέρωση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας με τόπους παροχής υπηρεσιών Ρουμανία, Βουλγαρία και Ελλάδα. Στο πλαίσιο αυτό, η ΡΑΣ αξιολόγησε το εθνικό μέρος της αίτησης. Το σχετικό ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας EU1020210087 εκδόθηκε από τον Οργανισμό στις 21-07-2021, με περίοδο ισχύος έως 08-04-2025.
- Των αιτήσεων V-20210302-001 και V-20210302-002 της ΣΕ GFR για την έγκριση επέκτασης περιοχής χρήσης στο ελληνικό δίκτυο δύο μηχανών έλξης. Στο πλαίσιο αυτό, η ΡΑΣ αξιολόγησε το εθνικό μέρος των ως άνω αιτήσεων. Οι δύο αιτήσεις υποβλήθηκαν στις 02/03/2021, ενώ οι εγκρίσεις των οχημάτων για διάθεση στην αγορά και η έγκριση τύπου οχήματος εκδόθηκαν από τον ERA στις 09/07/2021.
- Της αίτησης προκαταρκτικής επαφής P-20210629-001 της εταιρείας CRRC Zhuzhou για νέα έγκριση οχήματος και έγκριση τύπου οχήματος μιας κινητήριας μονάδας. Η ΡΑΣ σε συνεργασία με τον ERA ως φορέα έγκρισης, αξιολόγησε μέσω της πλατφόρμας OSS τη βάση προκαταρκτικής επαφής ως προς το εθνικό μέρος της

αίτησης. Η αίτηση αφορούσε την έγκριση σε πέντε (5) κράτη μέλη και συγκεκριμένα Βουλγαρία, Κροατία, Ελλάδα, Ουγγαρία και Ρουμανία, υποβλήθηκε στις 29/06/2021, αξιολογήθηκε επί τη βάση της ισχύουσας νομοθεσίας και έγινε αποδεκτή από τον ERA στις 14/12/2021.

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 2021 υλοποιεί την πρακτική εφαρμογή της ως άνω Στρατηγικής. Επειδή το εκάστοτε Σχέδιο Εποπτείας καθορίζεται από τη Στρατηγική, βασίζεται στους κινδύνους που έχουν χαρακτηριστεί ως χρίζοντες εποπτεία στην εν λόγω Στρατηγική.

Για την προετοιμασία και την εκτέλεση του Σχεδίου Εποπτείας 2021 ελήφθησαν υπόψη:

- Η Στρατηγική Εποπτείας της ΡΑΣ για την περίοδο 2020-2022 και ειδικότερα οι στόχοι δραστηριοτήτων (τομείς) και οι προτεραιότητες βάσει κινδύνου (risk based criteria) (άρθρο 7.3 της Στρατηγικής).
- Οι διαθέσιμοι πόροι της ΡΑΣ:

- Ο τύπος, η έκταση και το μέγεθος των ΣΕ

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ 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 2021.

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

Εάν και δεν υπάρχει προς το παρόν κλασική διασυνοριακή κυκλοφορία στα σύνορα της χώρας μας με τη Βουλγαρία και τη Βόρεια Μακεδονία, και λαμβάνοντας υπόψη ότι τα ισχύοντα Πιστοποιητικά Ασφάλειας των ελληνικών ΣΕ ισχύουν μέχρι τους πρώτους διασυνοριακούς σταθμούς εντός των δύο προαναφερθεισών χωρών, σχεδιάζεται η υλοποίηση κοινής εποπτικής δραστηριότητας με τη Βουλγαρική ΕΑΑ στο διασυνοριακό σταθμό Kulata. Η συγκεκριμένη εποπτική δραστηριότητα είχε προγραμματισθεί να εκτελεσθεί το 2020 αλλά δεν κατέστη εφικτή η πραγματοποίηση της λόγω της πανδημίας covid 19. Για το λόγο αυτό προγραμματίζεται να εκτελεσθεί κατά την φετινή χρονιά.

- Το Σχέδιο Δράσης της ΡΑΣ για την άρση των μη συμμορφώσεων και των παρατηρήσεων, οι οποίες αφορούσαν στο θεματικό αντικείμενο της εποπτείας και προέκυψαν από τον έλεγχο του ERA τον Ιούνιο 2019.

Το Σχέδιο Εποπτείας για το έτος 2021 εγκρίθηκε τον Μάιο και περιλάμβανε δεκατέσσερις (14) δραστηριότητες εποπτείας σε Δ.Υ. και Σ.Ε. Η εκτέλεσή του ανεστάλη κατά το πρώτο εξάμηνο λόγω των προληπτικών και περιοριστικών μέτρων που λήφθηκαν κατά της εξάπλωσης της πανδημίας covid-19. Πραγματοποιήθηκαν οι δώδεκα (12) από τις δεκατέσσερις (14) προγραμματισμένες εποπτικές δραστηριότητες.

Σημειώνεται ότι εντός του 2021 ολοκληρώθηκε 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 2021 (αναστολή κατά το πρώτο εξάμηνο λόγω ύπαρξης περιοριστικών μέτρων για την αντιμετώπιση της πανδημίας), η ΡΑΣ πραγματοποίησε τις ακόλουθες εποπτικές δραστηριότητες ανά σιδηροδρομικό οργανισμό:

- **ΔΥ ΟΣΕ (2 εποπτικές δραστηριότητες)**
 - Μία (1) επιθεώρηση στοιχείου υποδομής (ΣΕΑ σηράγγων) – Δεκέμβριος.
 - Μία (1) συνάντηση εποπτείας – Αύγουστος.
- **ΣΕ ΤΡΑΙΝΟΣΕ (2 εποπτικές δραστηριότητες)**
 - Μία (1) επιθεώρηση δραστηριότητας (Κανονισμός RID) – Νοέμβριος
 - Μία (1) επιθεώρηση δραστηριότητας (ΓΚΚ – Rule Book – Έλεγχος πριν την αναχώρηση – Διασυνοριακή κυκλοφορία) – Δεκέμβριος
- **ΣΕ ΤΡΑΙΝΟΣΕ - ΥΣΦ (1 εποπτική δραστηριότητα)**
 - Ένας (1) έλεγχος Συστήματος Διαχείρισης Συντήρησης – Δεκέμβριος

Η επιθεώρηση πραγματοποιήθηκε την Πέμπτη 16-12-2021 στις εγκαταστάσεις του Εργοστασίου Θεσσαλονίκης. Η έκθεση της επιθεώρησης καθώς και η έγκριση του Σχεδίου Δράσης για την άρση των Μη Συμμορφώσεων που αναγνωρίστηκαν, αναμένεται στις αρχές του 2022.
- **ΣΕ ΣΤΑΣΥ (2 εποπτικές δραστηριότητες)**
 - Ένας (1) έλεγχος Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (Κουλτούρα Ασφάλειας) – Κοινές Μέθοδοι Ασφάλειας (ΚΜΑ) – Νοέμβριος
 - Μία (1) συνάντηση εποπτείας – Οκτώβριος
- **ΣΕ PEARL (1 εποπτική δραστηριότητα)**
 - Μία (1) συνάντηση εποπτείας – Οκτώβριος
- **ΣΕ RAILCARGO (1 εποπτική δραστηριότητα)**
 - Μία (1) συνάντηση εποπτείας – Σεπτέμβριος

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

Τα αποτελέσματα των προαναφερθεισών δραστηριοτήτων περιλάμβαναν πέντε (5) μη συμμορφώσεις και επίσης τέσσερις (4) 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 2021.

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 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. Ο έλεγχος ξεκίνησε στις 25-01-2019 οπότε πραγματοποιήθηκε η πρώτη επικοινωνία μεταξύ της ΡΑΣ και του Οργανισμού και ολοκληρώθηκε στις 25-11-2019. Ο επιτόπιος έλεγχος πραγματοποιήθηκε το διάστημα 25-28 Ιουνίου 2019 στα γραφεία της ΡΑΣ.

Η έκθεση του ελέγχου και το συμφωνημένο σχέδιο δράσης απεστάλησαν στη ΡΑΣ στις 15-01-2020. Στο πλαίσιο της παρακολούθησης της προόδου υλοποίησης του προαναφερθέντος σχεδίου δράσης, η ΡΑΣ υπέβαλλε στον Οργανισμό τέσσερις (4) ενδιάμεσες σχετικές εκθέσεις κατά τις ημερομηνίες : 20/01, 03/04 και 08/05, 10/07 και 08/11, επισυνάπτοντας και τις σχετικές αντικειμενικές αποδείξεις υλοποίησης των δράσεων του σχεδίου, προς άρση των ευρημάτων του ελέγχου.

Κατά τη διάρκεια του 2021, η ΡΑΣ συνέχισε την εκτέλεση του προαναφερθέντος σχεδίου δράσης, υλοποιώντας σχετικές δράσεις με σκοπό την άρση των ως άνω ευρημάτων του ελέγχου.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΜΑ ΑΠΟ Σ.Ε. & Δ.Υ.

- 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 Σ.Ε. & Δ.Υ.

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 για πρώτη φορά στην Ελλάδα από την ΣΕ ΣΤΑΣΥ στο πλαίσιο έκδοσης του ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας.

Η Σ.Ε. ΣΤΑΣΥ μέσω του OSS υπέβαλλε στις 04/06/2021 αίτηση έκδοσης ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας με αναγνωριστικό αίτησης S-20210604-002 και επέλεξε οργανισμό πιστοποίησης ασφαλείας την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ). 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 ικανοποιούσε τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο Παράρτημα Ι του Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 και στον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2019/773.

Η εφαρμογή των προαναφερθέντων κανονισμών από τον εθνικό σιδηροδρομικό τομέα θεωρείται ικανοποιητική.

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

Η εφαρμογή της ΚΜΑ για Αξιολόγηση και Αξιολόγηση Κινδύνου δεν έχει εφαρμοστεί ακόμη στην Ελλάδα.

Η εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 402/2013 αποτέλεσε πεδίο εποπτικής δραστηριότητας της ΡΑΣ για το έτος 2021 σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο εποπτείας. Ομάδα ελέγχου, αποτελούμενη από στελέχη της ΡΑΣ επισκέφτηκαν τα γραφεία της Σ.Ε. ΣΤΑΣΥ 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) 402/2013. Στο πλαίσιο αυτό τα στελέχη της ΣΕ ανέφεραν ότι κατά τα έτη λειτουργίας της επιχείρησης δεν έχει επέλθει σημαντική μεταβολή που να καθιστά αναγκαία την εφαρμογή του άρθρου 4 του ΕΕ 402/2013. Στη συζήτηση αναφέρθηκε από την ομάδα ελέγχου της ΡΑΣ η αλλαγή του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας του ΟΣΕ (ΓΚΚ) και κατά πόσο η μεταβολή

αυτή αξιολογήθηκε ως σημαντική από τη ΣΕ. Τα στελέχη της ΣΕ ενημέρωσαν, ότι η αλλαγή του ΓΚΚ δεν επέφερε καμία σημαντική μεταβολή στον μέχρι τότε τρόπο λειτουργίας της ΣΕ και ότι η μόνη μεταβολή ήταν η ένταξη στο ΣΔΑ ενός νέου εντύπου με την ονομασία «Φύλλο Πορείας Συρμού», το οποίο συμπληρώνεται από το Μηχανοδηγό. Η μεταβολή αυτή δεν κρίθηκε σημαντική και για το λόγο αυτό δεν ενεργοποιήθηκε το άρθρο 4 του ΕΕ 402/2013. Επίσης, τα στελέχη της ΣΕ ενημέρωσαν, ότι το έτος 2021 δεν υπήρξε σημαντική μεταβολή στη λειτουργία της ΣΕ, προκειμένου να εφαρμοστεί ο ΕΕ 402/2013 και αυτό πρόκειται να αποτυπωθεί στα Πρακτικά ανασκόπησης των δύο αυτών ετών.

Η ΡΑΣ θα συνεχίσει και τα επόμενα χρόνια να ελέγχει την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 402/2013 και θα ενταχθεί ως εποπτική δράση εκ νέου στο σχέδιο εποπτείας του 2022 σε άλλους Σιδηροδρομικούς Οργανισμούς.

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 2021 σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο εποπτείας. Ομάδα ελέγχου, αποτελούμενη από στελέχη της ΡΑΣ επισκέφτηκαν τα γραφεία της Σ.Ε. ΣΤΑΣΥ 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. Η ΣΕ μετά την χορήγηση του ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας συλλέγει και παρακολουθεί τις σχετικές με τις δραστηριότητες λειτουργίας και συντήρησης πληροφορίες, παρακολουθεί τυχόν Μ.Σ. που προκύπτουν, καταρτίζει και υλοποιεί σχέδιο δράσης. Σύμφωνα με τα συμπεράσματα της έκθεσης επιθεώρησης η ΣΕ έχει λάβει γνώση του Κανονισμού ΕΕ 1078/2012.

Η ΡΑΣ θα συνεχίσει και τα επόμενα χρόνια να ελέγχει την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 1078/2012 και θα ενταχθεί ως εποπτική δράσης εκ νέου στο σχέδιο εποπτείας του 2022 σε άλλους Σιδηροδρομικούς Οργανισμούς.

8.4 Συμμετοχή και υλοποίηση έργων της ΕΕ

Η «Διακήρυξη για την Κουλτούρα Ασφάλειας στους Ευρωπαϊκούς Σιδηροδρόμους» έχει υπογραφεί από τον ΟΣΕ, την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, την RAIL CARGO και την PEARL κατά το παρελθόν. Οι υπόλοιπες Σ.Ε. προτίθεται να την υπογράψουν στο άμεσο μέλλον.

Στο πλαίσιο της ανακήρυξης του 2021 ως ευρωπαϊκού έτους για τους σιδηροδρόμους, η ΡΑΣ συνεργάστηκε με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών για τον σχεδιασμό δράσεων και την ανάληψη σχετικών πρωτοβουλιών, όπως η προώθηση του σιδηροδρόμου ως ασφαλούς [Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, Σταδίου 33 | 105 57 Αθήνα | info@ras-el.gr](http://www.ras-el.gr)

και οικολογικού μέσου μεταφοράς, η προώθηση της κουλτούρας ασφάλειας, η εκπαίδευση νέων για σταδιοδρομία στους σιδηροδρόμους κτλ.

8. 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 2021 σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο εποπτείας. Ομάδα ελέγχου, αποτελούμενη από στελέχη της ΡΑΣ επισκέφθηκαν τα γραφεία της Σ.Ε. ΣΤΑΣΥ 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 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 ΣΕ και των στελεχών της για την προώθησή της και τη δέσμευσή τους προς αυτήν την κατεύθυνση. Ωστόσο υπάρχουν περιθώρια συνεχούς βελτίωσης στη ΣΕ ΣΤΑΣΥ, στο πλαίσιο της οποίας πραγματοποιήθηκε συζήτηση και ανταλλαγή απόψεων μεταξύ της ομάδας ελέγχου της ΡΑΣ και των στελεχών της ΣΕ.

9.2 Πρωτοβουλίες για την Κουλτούρα Ασφάλειας / Έργα

Η ΡΑΣ ενθάρρυνε τον σιδηροδρομικό τομέα για τη συμμετοχή του στην έρευνα του ERA “Ευρωπαϊκή έρευνα για το κλίμα ασφαλείας των σιδηροδρόμων» (ERA-SCS), η οποία πραγματοποιήθηκε το 2021. Πρόκειται για έρευνα (διαδικτυακή) αντίληψης της ασφάλειας, ανοιχτή σε όλους τους επαγγελματίες του σιδηροδρόμου που εργάζονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στις χώρες της, που φιλοξενήθηκε στην πλατφόρμα EUSurvey, προσβάσιμη σε 22 ευρωπαϊκές γλώσσες σε smartphone, tablet και υπολογιστές.

Το βασικό ερωτηματολόγιο, που εκπονήθηκε με την υποστήριξη εμπειρογνομόνων από όλα τα επαγγέλματα του σιδηροδρομικού συστήματος και του Ινστιτούτου για την κουλτούρα βιομηχανικής ασφάλειας, αποτελείται από ένα σύνολο 48 δηλώσεων ασφαλείας που ευθυγραμμίζονται με το Ευρωπαϊκό Μοντέλο Πολιτιστικής Ασφάλειας Σιδηροδρόμων. Το πρώτο του είδους του που θα λανσαριστεί σε ευρωπαϊκή κλίμακα και κατά τη διάρκεια του Ευρωπαϊκού Έτους Σιδηροδρόμων, η ανάπτυξη του ERA-SCS

περιλαμβάνει δύο διαδοχικές φάσεις. Όλα τα αποτελέσματα και από τις δύο φάσεις θα συγκεντρωθούν και θα αναλυθούν σε ευρωπαϊκό επίπεδο, προκειμένου να ενισχυθεί περαιτέρω η ασφάλεια στο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα.

Πρώτιστο μέλημα της ΡΑΣ αποτελεί η διασφάλιση της τήρησης των κανόνων ασφαλείας στον ελληνικό σιδηρόδρομο. Στο πλαίσιο αυτό συμμετείχε ως εταίρος στην έρευνα που διοργάνωσε ο ERA, ώστε να αποκτήσουμε πληρέστερη εικόνα του τρόπου με τον οποίο το προσωπικό αντιλαμβάνεται τη λειτουργική και επαγγελματική ασφάλεια. Τα αποτελέσματα της έρευνας θα επιτρέψουν το σχεδιασμό και υλοποίηση κατάλληλων δράσεων για τη βελτίωση και την περαιτέρω προώθηση της κουλτούρας ασφαλείας.

9.3 Επικοινωνία για την Κουλτούρα Ασφάλειας

Η ΡΑΣ κατά το έτος 2021 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 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 διεξαγωγή του προγράμματος δεν κατέστη εφικτή κατά το 2021, λόγω της πανδημίας COVID-19.
- 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 2021)», η οποία έλαβε χώρα στις 10 Ιουνίου 2021 και διοργανώνεται από την Διεθνή Ένωση Σιδηροδρόμων (UIC). Η ΡΑΣ και το ΙΟΑΣ Πάνος Μυλωνάς εξέδωσαν κοινό Δελτίο Τύπου και εξέδωσαν σχετική αφίσα. Επίσης, έκαναν από κοινού παρουσίαση στην τηλεδιάσκεψη που οργάνωσε η Διεθνή Ένωση Σιδηροδρόμων (UIC), παρουσιάζοντας τις δράσεις και πρωτοβουλίες που έχουν αναλάβει για την ασφάλεια στις ελληνικές ισόπεδες διαβάσεις.



**Η ΑΠΟΣΠΑΣΗ ΠΡΟΣΟΧΗΣ
ΣΚΟΤΩΝΕΙ!**
**Κινούμαι με προσοχή
στις ισόπεδες διαβάσεις
του τραίνου**

**Διεθνής Ημέρα
Ευαισθητοποίησης
για την Ασφάλεια
στις Ισόπεδες Διαβάσεις (ILCAD)
10 Ιουνίου 2021**

**ΜΗΝ ΕΙΣΑΙ
ΑΛΛΟΥ!**

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 [km]	
----	----------------------------	--

3. PRM adapted stations (end of year)

3a	PRM TSI compliant railway stations	0
3b	PRM TSI compliant railway stations - partial TSI compliance	2
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	
4b	Number of newly issued European licenses (first issuance)	

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

5a	First authorization – total	
5aa	Wagon	
5ab	Locomotives	
5ac	Hauled passenger vehicles	
5ad	Fixed or pre-defined formation	
5ae	Special vehicles	
5b	Additional authorization - total	2
5ba	Wagon	
5bb	Locomotives	2
5bc	Hauled passenger vehicles	
5bd	Fixed or pre-defined formation	
5be	Special vehicles	
5c	Type authorization – total	5
5ca	Wagon	
5cb	Locomotives	

5cc	Hauled passenger vehicles	
5cd	Fixed or pre-defined formation	5
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	0
6b	Tractive vehicles including trainsets – no ERTMS	0

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	
7c	FTE staff involved in supervision	
7d	FTE staff involved in other railway-related tasks	

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

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

In addition, the following definitions apply:

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

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

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

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

3. PRM adapted stations (end of year)

Railway stations as of 31.12.2019 (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