



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
HELLENIC REPUBLIC



ρυθμιστική αρχή
σιδηροδρόμων
regulatory
authority
for railways

Αθήνα, 16/03/2023

Αρ. Πρωτ. : 818

ΑΠΟΦΑΣΗ (24/2023)

της 205^{ης} Συνεδρίασης της Ολομέλειας της 16/03/2023

ΘΕΜΑ: «Λήψη έκτακτων μέτρων στο πλαίσιο της με αριθμό 18/1.3.2023 Απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ»

Η ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ (ΡΑΣ) ΣΕ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

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

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

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

άλλες διατάξεις» και ιδίως των άρθρων 56 §1, 61 §3 περίπτωση (στ), 64, 65 §§2 και 6, 68 §§ 2 περιπτώσεις (θ) και (ι) και 3, 69, 70 και 79.

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

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

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

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

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

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

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

ια. Του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με την κατάργηση της απόφασης 2012/757/ΕΕ.

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

2. Τη με αριθ. πρωτ. 1861/12.10.2021 Εισήγηση της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας (ΜΑΣΔ) της ΡΑΣ δια της Προέδρου προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ.
3. Τη με αριθ. πρωτ. 1940/20.10.2021 Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ.
4. Την από 20.10.2021 χρονολογούμενη Έγκριση Ασφάλειας του ΟΣΕ με αναγνωριστικό αριθμό EL 21 2021 0001.
5. Το με αριθ. πρωτ. 9033909/28.7.2022 έγγραφο του ΟΣΕ με θέμα: «Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (Σταθμάρχες-Κλειδούχοι)».
6. Τη με αριθ. πρωτ. 669/1.3.2023 Απόφαση της ΡΑΣ για διεξαγωγή αυτεπάγγελτης έρευνας.
7. Το από 1.3.2023 χρονολογούμενο μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της ΡΑΣ, για την, προς τον Διαχειριστή της Σιδηροδρομικής Υποδομής με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ Α.Ε.» κοινοποίηση, κατ' άρθρο 5 §4 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ, αντιγράφου της ειρημένης (σχ.6) Απόφασης.
8. Τη με αριθ. πρωτ. 672/1.3.2023 επιστολή της ΡΑΣ.
9. Τη με αριθ. πρωτ. 9011744/1.3.2023 επιστολή του ΟΣΕ (ΡΑΣ 698/6.3.2023).
10. Τη με αριθ. πρωτ. 9012094/3.3.2023 επιστολή του ΟΣΕ (ΡΑΣ 703/6.3.2023).
11. Τη με αριθμ. πρωτ. 723/8.3.2023 επιστολή της ΡΑΣ.

12. Τη με αριθ. πρωτ. 9013131/9.3.2023 επιστολή του ΟΣΕ (ΡΑΣ 763/10.3.2023).
13. Τη με αριθ. πρωτ. 808/15.3.2023 Πρόσκληση Συνεδρίασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ.
14. Τη με αριθ. πρωτ. 814/16.3.2023 Εισήγηση της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας (ΜΑΣΔ) της ΡΑΣ δια της Προέδρου προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ.

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ:

Ι. ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΥΤΕΠΑΓΓΕΛΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

- Ια. Η Ολομέλεια της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) κατόπιν της με αριθ. 1861/12.10.2021 εισήγησης (σχ.2) της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας (ΜΑΣΔ) της ΡΑΣ, ενέκρινε (σχ.3 και σχ.4) την Ανανέωση Έγκρισης Ασφάλειας του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής (ΟΣΕ), κατ' εφαρμογή του άρθρου 64 του Ν. 4632/2019, με ημερομηνία έναρξης ισχύος την 4.10.2021 με πενταετή διάρκεια.
- Ιβ. Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της, ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας (Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών), η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων με τη με αριθ. πρωτ. 669/1.3.2023 απόφασή της (σχ.6 και σχ.7), αποφάσισε, κατ' άρθρο 5 του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής, τη διεξαγωγή αυτεπάγγελτης έρευνας, αναφορικά με τη μετωπική σύγκρουση της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62 Αθήνα-Θεσσαλονίκη με την εμπορευματική αμαξοστοιχία 63503 Θεσσαλονίκη-Θριάσιο, της HELLENIC TRAIN A.E., την 28.2.2023, στη θέση Ευαγγελισμός του Δήμου Τεμπών Ν. Λαρίσης, με ειδικό αντικείμενο τον έλεγχο τήρησης: **(α)** του Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ) – Μέρος Β, των λοιπών σχετικών διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας και των απαιτήσεων των οικείων Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) του ΔΥ ΟΣΕ και της ΣΕ HELLENIC TRAIN, σε σχέση με την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών και **(β)** του Εκτελε-

στικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773. Ακολουθώντας, στο πλαίσιο εφαρμογής της ειρημένης απόφασης με τη με αριθ. πρωτ. 672/1.3.2023 επιστολή της (σχ.8), η ΡΑΣ ζήτησε από τον ΟΣΕ και την HELLENIC TRAIN (ΗΤ) το αργότερο εντός σαράντα οκτώ (48) ωρών από τη λήψη της προαναφερθείσας επιστολής, και προκειμένου να διεξαχθεί η εν λόγω αυτεπάγγελτη έρευνα, την προσκομιδή των εδώ αναφερόμενων εγγράφων, και ειδικότερα: **(1)** τα δελτία έλξης και τα φύλλα πορείας των δύο αμαξοστοιχιών, **(2)** τα αποδεικτικά κατάρτισης του σταθμάρχη και του προσωπικού συνοδείας της επιβατικής αμαξοστοιχίας, **(3)** αντίγραφα κυκλοφοριακών εντύπων και υποδειγμάτων καθώς και καταχωρήσεων σε τηρούμενα βιβλία, **(4)** τυχόν απομαγνητοφωνημένες συνομιλίες μεταξύ μηχανοδηγών, συνοδών, σταθμαρχών, κλειδούχων ή/και υπευθύνων κέντρου ελέγχου κυκλοφορίας, **(5)** τα σχετικά τηλεγραφήματα σύμφωνα με τον Γενικό Κανονισμό Κίνησης (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019) και **(6)** οποιοδήποτε έγγραφο ή στοιχείο που να αποδεικνύει την τήρηση των, στη με αριθ. πρωτ. 669/1.3.2023 απόφαση της ΡΑΣ για τον αυτεπάγγελο έλεγχο, αναφερόμενων διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας.

- Ιγ.** Ο ΟΣΕ με τη με αριθ. πρωτ. 9012094/3.3.2023 επιστολή του (σχ.10) απέστειλε ως αποδεικτικά εκπαίδευσης των σταθμαρχών, το με αριθ. πρωτ. 9005864/31.1.2023 έγγραφό του με τα τελικά αποτελέσματα της γραπτής και της προφορικής εξέτασης της «Βασικής Εκπαίδευσης Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (Σταθμάρχες-Κλειδούχοι)» που διενεργήθηκε στις 23 και 24 Ιανουαρίου του 2023 στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη από την αρμόδια τριμελή επιτροπή του ΟΣΕ. Επιπλέον, με το ίδιο, όπως παραπάνω, έγγραφό του, ο ΟΣΕ έθεσε στη διάθεση της Αρχής τις διαθέσιμες απομαγνητοφωνημένες συνομιλίες τηλεφώνου και ραδιοτηλεφώνου (ασυρμάτου) σε cd καθώς και δεδομένα σηματοδότησης καταγραφικού Σ.Σ. Λάρισα και Σ.Σ. Μεζούρλου.
- Ιδ.** Στο πλαίσιο της εν λόγω έρευνας, στελέχη του προσωπικού της ΡΑΣ, στις 6.3.2023 επισκέφθηκαν τα κεντρικά γραφεία του ΟΣΕ, όπου είναι και η έδρα του, και κατά τη διάρκεια της εκεί επίσκεψής τους και

στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους συνομίλησαν με τη Διευθύντρια και στελέχη προσωπικού της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης και Κατάρτισης του ΟΣΕ σχετικά με την διαδικασία εκπαίδευσης του Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (Σταθμάρχες). Τα στελέχη του ΟΣΕ προσκόμισαν τον οδηγό σπουδών για το ανωτέρω προσωπικό σύμφωνα με τον οποίο προβλέπονταν 712 ώρες θεωρητικής και 75 ημέρες πρακτικής εκπαίδευσης. Ο ανωτέρω οδηγός σπουδών περιλαμβανόταν στο ετήσιο πρόγραμμα εκπαίδευσης έτους 2021 που υποβλήθηκε από τον ΟΣΕ αναφορικά με την εκπαίδευση προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας το οποίο εγκρίθηκε με τη με αριθ. πρωτ. 1368/23.7.2021 απόφαση της ΡΑΣ. Κατά την αυτή ημερομηνία τα ανωτέρω στελέχη του ΟΣΕ προσκόμισαν στα στελέχη προσωπικού της ΡΑΣ το με αριθ. πρωτ. 9033909/28.7.2022 έγγραφό του (σχ.5), σύμφωνα με το οποίο εγκρίθηκαν από τη Διεύθυνση Εκπαίδευσης και Κατάρτισης του ΟΣΕ τα προγράμματα «Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (ΣΤΑΘΜΑΡΧΕΣ)», με κωδ. 22075 και 22076. Στο ανωτέρω έγγραφο αναφέρεται ότι **(α)** η διάρκεια της εκπαίδευσης θα αποτελείτο από 712 ώρες θεωρητικής και 75 ημέρες πρακτικής εκπαίδευσης και **(β)** το θεωρητικό μέρος της εκπαίδευσης θα πραγματοποιείτο σε δύο Κύκλους Μαθητείας. Ο Α' κύκλος στο Εκπαιδευτικό Κέντρο του ΟΣΕ (Αγίας Άννης 2, Αγ. Ι. Ρέντης) για το Τμήμα της ΑΘΗΝΑΣ και στην αίθουσα VIP του Επιβατικού Σταθμού Θεσσαλονίκης για το Τμήμα της ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ με ημερομηνία έναρξης την 1.8.2022, **(γ)** η διδακτέα ύλη, **(δ)** οι ώρες διδασκαλίας και **(ε)** οι εκπαιδευόμενοι.

- Ιε.** Επιπρόσθετα, για τον Α' κύκλο του θεωρητικού μέρους της ανωτέρω εκπαίδευσης προσκομίσθηκε το πρόγραμμα εκπαίδευσης καθώς και τα παρουσιολόγια. Σχετικά με τον Β' κύκλο θεωρίας αναφέρθηκε ότι πραγματοποιήθηκε παράλληλα με την πρακτική εκπαίδευση. Τα παρουσιολόγια του Β' κύκλου καθώς και αυτά (παρουσιολόγια) της πρακτικής εκπαίδευσης, σύμφωνα με τα λεγόμενα των στελεχών του ΟΣΕ, ήταν διαθέσιμα στις αρμόδιες Επιθεωρήσεις της Δ/νσης Κυκλο-

φορίας στις οποίες και πραγματοποιήθηκε η πρακτική εκπαίδευση. Τα ανωτέρω ζητήθηκαν από την Διεύθυνση Κυκλοφορίας λόγω του ότι οι υπηρεσίες στις οποίες πραγματοποιήθηκε ο Β' κύκλος και η πρακτική ανήκουν βάσει του οργανογράμματος σε αυτήν.

Ιστ. Ακολούθως, προσκομίσθηκε έγγραφο από την αρμόδια υπηρεσία του ΟΣΕ, σύμφωνα με το οποίο, στις 20.1.2023 ολοκληρώθηκε η πρακτική εκπαίδευση των υποψηφίων σταθμαρχών του τμήματος Θεσσαλονίκης και αφού προτάθηκαν τα μέλη της επιτροπής εξετάσεων μπορούσαν να οργανωθούν οι εν λόγω εξετάσεις. Τέλος, υποβλήθηκαν και τα έγγραφα της επιτροπής με τις βαθμολογίες των υποψηφίων στις γραπτές και προφορικές εξετάσεις καθώς και το έγγραφο της ΔΕΚ με το οποίο διαβιβάστηκαν οι ανωτέρω βαθμολογίες στη Διεύθυνση Ανθρωπίνου Δυναμικού και Διεύθυνση Κυκλοφορίας του ΟΣΕ.

Ιζ. Τα στελέχη της ΡΑΣ επισκέφθηκαν, κατά την ίδια ημεροχρονολογία (6.3.2023) και τη Διεύθυνση Κυκλοφορίας του ΟΣΕ και μιλώντας με τον αρμόδιο Διευθυντή εκείνος τούς επιβεβαίωσε, ότι ο Β' κύκλος θεωρητικής εκπαίδευσης και η πρακτική των υποψηφίων σταθμαρχών πραγματοποιήθηκε από τις Επιθεωρήσεις και τα στοιχεία είναι διαθέσιμα από αυτές και όχι από τη Διεύθυνση Κυκλοφορίας. Τα στελέχη της ΡΑΣ ζήτησαν τα εν λόγω παρουσιολόγια και ο αρμόδιος Διευθυντής ενημέρωσε ότι θα αποσταλούν με εξαίρεση αυτά που υπήρχαν στο σταθμαρχείο της Λάρισας, λόγω του ότι αυτά έχουν κατασχεθεί από το Α.Τ. Λάρισας. Στα στελέχη της Αρχής δόθηκε επίσης η ενημέρωση, ότι η στελέχωση των σταθμών γινόταν με τρεις (3) βάρδιες με ωράρια 06:00 – 15:00, 14:00 – 23:00, 22:00 – 07:00, ενώ, καθεμία από αυτές (βάρδιες) αποτελείτο από ένα (1) σταθμάρχη. Τα στελέχη της ΡΑΣ ζήτησαν κατά τον ανωτέρω έλεγχο και τα βαρδιολόγια των σταθμαρχών για τους μήνες Μάρτιο και Φεβρουάριο 2023 τα οποία και δόθηκαν.

Ιη. Τα στελέχη της ΡΑΣ επισκέφθηκαν κατά την ίδια ημεροχρονολογία (6.3.2023) τη Διεύθυνση Ανθρώπινου Δυναμικού και συνομιλώντας με την αρμόδια Διευθύντρια ενημερώθηκαν, ότι από τους υποψηφίους

σταθμάρχες οι 2 είχαν μόνιμη υπαλληλική σχέση λόγω μετάταξης και ότι οι υπόλοιποι είχαν προσληφθεί με δελτίο παροχής υπηρεσιών, ενώ, τής ζητήθηκε λίστα με τους εν ενεργεία σταθμάρχες του ΟΣΕ η οποία και δόθηκε.

- Ιθ.** Τέλος, σε συνέχεια της προαναφερόμενης επίσκεψης στελεχών του προσωπικού της ΡΑΣ στα γραφεία του ΟΣΕ, η ΡΑΣ με τη με αριθ. πρωτ. 723/8.3.2023 επιστολή (σχ.11) της, ζήτησε από τον ΟΣΕ, έως την Πέμπτη 9.3.2023, τις ακόλουθες πληροφορίες και έγγραφα (είχαν ήδη και κατά την επίσκεψη ζητηθεί), προκειμένου να συνεχισθεί η διεξαγωγή της ειρηνένης αυτεπάγγελτης έρευνας, και ειδικότερα: **(1)** το ημερολόγιο πρόγραμμα του Β' κύκλου της θεωρητικής εκπαίδευσης των συμμετεχόντων στα προγράμματα «Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (ΣΤΑΘΜΑΡΧΕΣ)», με κωδ. 22075 και 22076, στο οποίο να περιλαμβάνεται το όνομα του κάθε εισηγητή και η διδακτέα ύλη, **(2)** τα φύλλα παρουσίας των εκπαιδευθέντων κατά τον Β' κύκλο της θεωρητικής εκπαίδευσης στα ανωτέρω προγράμματα, **(3)** τα φύλλα παρουσίας των εκπαιδευθέντων κατά την πρακτική εκπαίδευση στα ανωτέρω προγράμματα, **(4)** τους σταθμούς, τα κέντρα ελέγχου κυκλοφορίας και λοιπές εγκαταστάσεις, που εργάσθηκαν οι εκπαιδευθέντες στα ανωτέρω προγράμματα σταθμάρχες, κατά την διάρκεια της πρακτικής τους εκπαίδευσης, **(5)** την περιγραφή του σχετικού τμήματος της υποδομής και του συστήματος σηματοδότησης, στο οποίο συνέβη το σοβαρό ατύχημα, **(6)** τη βεβαίωση υπηρεσιακών μεταβολών του σταθμάρχη και του κλειδούχου, οι οποίοι είχαν βάρδια στο σιδηροδρομικό σταθμό Λάρισας το βράδυ του ατυχήματος και, τέλος, **(7)** τα αποτελέσματα των ιατρικών εξετάσεων και ψυχολογικών αξιολογήσεων του ανωτέρω σταθμάρχη και κλειδούχου.
- Ιι.** Με τη με αριθ. πρωτ. 9013131/9.3.2023 επιστολή του ΟΣΕ (σχ.12) προσκομίστηκαν από τον ΟΣΕ τα, με τη με αριθ. πρωτ. 723/8.3.2023 επιστολή (σχ.11) της Αρχής, αιτούμενα έγγραφα και στοιχεία. Ωστό-

σο, από τη συγκριτική επισκόπηση και μελέτη των εν λόγω στοιχείων (σχ.12) προέκυψε ότι:

(α) Δεν υποβλήθηκαν υπογεγραμμένα φύλλα παρουσίας των εκπαιδευομένων κατά τον Α' κύκλο της θεωρητικής εκπαίδευσης στο πρόγραμμα της Θεσσαλονίκης για τις ημερομηνίες 13.8.22, 24.8.22, 30.8.22, 31.8.22, 9.9.22, 17.9.2022 και 7.10.22 και στο πρόγραμμα της Αθήνας για την ημερομηνία 13.8.22.

(β) Από τη βεβαίωση της Προϊσταμένης ΔΚ/ΥΥΚΜΘ (υπ. αριθ. πρωτ. 9010056/21.2.2023) προκύπτει, ότι πραγματοποιήθηκαν 144 ώρες Β' Κύκλου θεωρητικής εκπαίδευσης σε αντίθεση με τις προβλεπόμενες 177 ώρες, όπως αυτές αναφέρονται στο με αριθ. πρωτ. 9033909/28.7.22 έγγραφο του ΟΣΕ. Ωστόσο, **δεν προκύπτει με σαφήνεια ο τρόπος υλοποίησης των προαναφερόμενων υπολειπόμενων ωρών εκπαίδευσης και ο ακριβής αριθμός (εκ του συνόλου) των εκπαιδευομένων.**

(γ) Αναφορικά με τον Β' Κύκλο θεωρητικής εκπαίδευσης **δεν υποβλήθηκαν από τις αρμόδιες Επιθεωρήσεις σχετικές για την υλοποίησή του βεβαιώσεις**, αλλά μόνο, κυρίως, ανυπόγραφα φύλλα παρουσίας (των εκπαιδευομένων) από τα οποία προκύπτουν μόνο προγράμματα υπηρεσιών (βάρδιες) και όχι η πραγματική υλοποίηση των εν λόγω υπηρεσιών, παρά τα όσα περί του αντιθέτου διαλαμβάνονται στο σημείο 2 της με αριθ. πρωτ. 9013131/9.3.2023 (σχ.12) έγγραφης απάντησης του ΟΣΕ.

(δ) **Δεν υποβλήθηκαν βεβαιώσεις από τις οποίες να πιστοποιείται η υλοποίηση της πρακτικής εκπαίδευσης**, παρά μόνο κυρίως ανυπόγραφα φύλλα παρουσίας από τα οποία προκύπτουν μόνο προγράμματα υπηρεσιών (βάρδιες) και όχι η πραγματική υλοποίησή των εν λόγω υπηρεσιών, παρά τα όσα περί του αντιθέτου διαλαμβάνονται στο σημείο 2 της με αριθ. πρωτ. 9013131/9.3.2023 (σχ.12) έγγραφης απάντησης του ΟΣΕ.

(ε) Τέλος, **δεν υποβλήθηκαν έγγραφα στοιχεία** για την πρακτική εκπαίδευση των τριών (3) εκπαιδευόμενων: xxxxxx xxxxxxxxxxxx, xxxxxxxxxxxx xxxxxxxxxxxx και xxxxxx xxxxxxxxxxxx.

- IIα.** Σε συνέχεια των ανωτέρω, με τη με αριθ. πρωτ. 814/16.3.2023 Εισήγηση (σχ.14) της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας (ΜΑΣΔ) της ΡΑΣ συνεδρίασε η Ολομέλεια της ΡΑΣ, προκειμένου να αποφασίσει, στο πλαίσιο του ειρημένου (σχ.6 και σχ.7) αυτεπάγγελτου ελέγχου της Αρχής, τη λήψη έκτακτων προσωρινών μέτρων, λόγω σοβαρών ενδείξεων παράβασης όρων της κείμενης σιδηροδρομικής νομοθεσίας που ενέχει (η παράβαση) άμεση, σοβαρή και επικείμενη απειλή για τη δημόσια ασφάλεια.

II. Ο ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ (ΟΣΕ)

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

γράμματος του ΟΣΕ και ιδιαίτερα εκείνα τα οποία συγχρηματοδοτούνται από προγράμματα της ΕΕ.

ΙΙβ. Ο ΟΣΕ συνιστά μονομετοχική εταιρεία του Δημοσίου, αναπτύσσει δραστηριότητα κοινής ωφέλειας και λειτουργεί με διοικητική, νομική και οικονομική αυτοτέλεια υπό την εποπτεία του Κράτους και σύμφωνα με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας. Τα έσοδα του ΟΣΕ προέρχονται τόσο από τα τέλη χρήσης του δικτύου, τα οποία πληρώνουν οι δραστηριοποιούμενες στην Ελλάδα σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, όσο και από κρατικές και ευρωπαϊκές χρηματοδοτήσεις (ειδικότερα σε σχέση με την αναβάθμιση του δικτύου).

ΙΙΙ. ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ - ΟΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΡΑΣ

(Α) Η ΡΑΣ συστάθηκε με τον Ν. 3891/2010 (ΦΕΚ Α' 188/4.11.2010), ο οποίος διέπει την εν γένει οργάνωση και λειτουργία της (βλ. άρθρα 22 έως 34Α). Αποτελεί τον αρμόδιο ρυθμιστικό φορέα για την ελληνική σιδηροδρομική αγορά, καθώς εποπτεύει και ελέγχει την εν λόγω σιδηροδρομική αγορά ώστε αυτή να λειτουργεί υπό καθεστώς ελεύθερου ανταγωνισμού, να μην υφίστανται διακρίσεις εις βάρος σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (ελληνικών ή αλλοδαπών) οι οποίες ήδη δραστηριοποιούνται ή ενδιαφέρονται να δραστηριοποιηθούν στην Ελλάδα, και εν γένει να διασφαλίζεται πλήρως η τήρηση της κείμενης (εθνικής και ενωσιακής) σιδηροδρομικής νομοθεσίας, απευθύνοντας οδηγίες ή συστάσεις, επιβάλλοντας κυρώσεις και λαμβάνοντας κάθε πρόσφορο μέτρο, όπου και όταν αυτό απαιτείται, είτε αυτεπάγγελα είτε κατόπιν υποβολής ενώπιόν της σχετικής καταγγελίας ή προσφυγής.

(Β) Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 28 (Αρμοδιότητες της Ρ.Α.Σ.) του Ν. 3891/2010, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, η ΡΑΣ είναι ο ρυθμιστικός φορέας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα και έχει, μεταξύ άλλων, τις ακόλουθες αρμοδιότητες: «1. Ασκεί τις αρμοδιότητες που εκάστοτε επιφυλάσσει η ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία για το ρυθμιστικό φορέα στις σιδηροδρομικές με-

ταφορές αυτεπαγγέλτως ή κατόπιν προσφυγής. Εποπτεύει τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς, την τήρηση των διατάξεων του παρόντος και της σχετικής νομοθεσίας. Επιπλέον, παρακολουθεί την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, εξασφαλίζει τη δίκαιη και χωρίς διακρίσεις αντιμετώπιση πάντων, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα και εκδίδει τις απαιτούμενες εκτελεστές πράξεις. Διενεργεί ελέγχους κατόπιν προσφυγών ή και αυτεπαγγέλτως για τα θέματα αρμοδιότητας της. [...] 2. Αποφασίζει επί αναφορών, καταγγελιών και προσφυγών αιτούντων [...]. 5. Έχει το δικαίωμα να ζητήσει σχετικές πληροφορίες από τον Διαχειριστή Υποδομής, τους αιτούντες και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται, οι οποίες πρέπει να παρέχονται χωρίς άσκοπη καθυστέρηση. [...]. 7. Παρακολουθεί τις εξελίξεις στη σιδηροδρομική αγορά και μπορεί να αποφασίζει αυτεπαγγέλτως τη λήψη μέτρων, ώστε να αποφεύγονται πιθανές δυσμενείς εξελίξεις. Κάθε απόφαση της είναι δεσμευτική για τους αποδέκτες της και υπόκειται στα ένδικα μέσα που προβλέπονται κατά την κείμενη νομοθεσία. [...]. 17. Απευθύνει οδηγίες ή συστάσεις και επιβάλλει κυρώσεις σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 32 και 33 του παρόντος νόμου. 18. Διεξάγει ακροάσεις, είτε αυτεπαγγέλτως είτε κατόπιν έγγραφης καταγγελίας οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον, για τη διαπίστωση παραβάσεων διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, καθώς και για κάθε άλλη περίπτωση για την οποία ρητά δίδεται σχετική αρμοδιότητα με τον παρόντα νόμο. 19. Εκδίδει τον Κανονισμό Ακροάσεων, ο οποίος ρυθμίζει τα θέματα σχετικά με τη διεξαγωγή αυτών, σε εφαρμογή των αρμοδιοτήτων της, σύμφωνα με τον παρόντα νόμο. 20. Εκδίδει κανονιστικές και ατομικές διοικητικές πράξεις με τις οποίες ρυθμίζεται κάθε διαδικασία και θέμα σε σχέση με τις αρμοδιότητες της. [...].».

(Γ) Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 32 (Διοικητικές Κυρώσεις) του Ν. 3891/2010, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, «1. Σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του ν. 3891/2010, [...], της σχετι-

κής με τις αρμοδιότητες της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, των συστάσεων της Ρ.Α.Σ. για συμμόρφωση, των όρων των αδειών που χορηγούνται, καθώς και σε περίπτωση παράλειψης ή μη προσήκουσας παροχής πληροφοριών σε σχετικό νόμιμο αίτημα της, η Ρ.Α.Σ. κοινοποιεί στο υπαίτιο πρόσωπο τη διαπίστωση της παράβασης και του παρέχει τη δυνατότητα να εκθέσει τις απόψεις του στο πλαίσιο σχετικής ακρόασης και να αποκαταστήσει τη νομιμότητα εντός εύλογου χρονικού διαστήματος. 2. Η Ρ.Α.Σ. μπορεί με ειδικά αιτιολογημένη απόφαση της και ύστερα από προηγούμενη ακρόαση των ενδιαφερομένων να απαιτήσει την παύση της παράβασης είτε αμέσως είτε εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος και να λαμβάνει κατάλληλα και αναλογικά μέτρα που αποβλέπουν στην εξασφάλιση της συμμόρφωσης και να επιβάλλει στο υπαίτιο πρόσωπο μία ή περισσότερες από τις παρακάτω κυρώσεις: α) Σύσταση για συμμόρφωση σε συγκεκριμένη διάταξη της νομοθεσίας με προειδοποίηση επιβολής προστίμων σε περίπτωση υποτροπής. β) Πρόστιμο έως το 15% του ετήσιου κύκλου εργασιών της υπαίτιας επιχείρησης κατά την τρέχουσα ή την προηγούμενη της παράβασης χρήση [...]. **7. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις και όταν η Ρ.Α.Σ. έχει αποχρώσεις ενδείξεις ότι η παράβαση όρων της κείμενης σιδηροδρομικής νομοθεσίας ενέχει άμεση, σοβαρή και επικείμενη απειλή για τη δημόσια ασφάλεια, τη δημόσια τάξη ή τη δημόσια υγεία ή θα προξενήσει σοβαρά οικονομικά ή λειτουργικά προβλήματα στη λειτουργία της αγοράς των σιδηροδρόμων, μπορεί να λαμβάνει έκτακτα προσωρινά μέτρα προς αντιμετώπιση της κατάστασης, πριν τη λήψη οριστικής απόφασης, η οποία λαμβάνεται μετά από ακρόαση της ενδιαφερόμενης επιχείρησης. Η απόφαση της Ρ.Α.Σ. περί των προσωρινών μέτρων είναι άμεσα εκτελεστή και μπορεί να επιβάλει διοικητικό πρόστιμο μέχρι εκατό χιλιάδες (100.000) ευρώ για κάθε ημέρα μη συμμόρφωσης. Στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση παρέχεται στη συνέχεια δυνατότητα να εκθέσει τις απόψεις της και να προτείνει μέτρα αποκατάστασης. Εάν αυτά κριθούν επαρκή ή με την οριστική της απόφαση η Ρ.Α.Σ. ανακαλεί τα προσωρινά μέτρα**

και επικυρώνει τα προτεινόμενα από την επιχείρηση μέτρα αποκατάστασης. Τα προσωρινά μέτρα της Ρ.Α.Σ. έχουν ισχύ διάρκειας έως τριών (3) μηνών, η οποία, σε περιπτώσεις μη ολοκλήρωσης των διαδικασιών συμμόρφωσης, μπορεί να παραταθεί για ακόμη τρεις (3) μήνες [...]».

(Δ) Επιπρόσθετα, σύμφωνα με το άρθρο 56 §1 (Ρόλος των παραγόντων του σιδηροδρομικού συστήματος στην ανάπτυξη και στη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11^{ης} Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του **N. 4632/2019**, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 59 §1 του Ν. 4850/2021 και ισχύει, ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι: «**1.** Με σκοπό την ανάπτυξη και βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων: [...] **δ) διασφαλίζει ότι την ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος και τον έλεγχο των σχετικών κινδύνων αναλαμβάνουν ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, καθένας για το τμήμα του συστήματος που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του, επιβάλλοντάς τους την υποχρέωση:** αα) να εφαρμόζουν τα αναγκαία μέτρα για τον έλεγχο των κινδύνων τα οποία προβλέπονται στην περίπτωση α' της παραγράφου 1 του άρθρου, ββ) να εφαρμόζουν τους ενωσιακούς και τους εθνικούς κανόνες, γγ) να **καταρτίζουν συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας σύμφωνα με τον παρόντα νόμο** [...]».

(Ε) Ακολούθως, σύμφωνα με το άρθρο 61 §3 περίπτωση (στ) (Συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11^{ης} Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του **N. 4632/2019**, ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι: «**3.** Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας περιέχει τα εξής βασικά στοιχεία: α) [...], **στ) εξασφάλιση προγραμμάτων κατάρτισης του προσωπικού και συστημάτων**, τα οποία διασφαλίζουν ότι διατηρείται η επάρ-

κεια προσόντων του προσωπικού και εκτελούνται αναλόγως τα σχετικά καθήκοντα, συμπεριλαμβανομένων ρυθμίσεων σχετικά με την καλή φυσική και ψυχολογική κατάσταση [...]».

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

(Ζ) Εξάλλου, σύμφωνα με το άρθρο 68 §2 περιπτώσεις (η), (θ) και (ι) (Καθήκοντα) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδη-

γίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11^{ης} Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του **N. 4632/2019** ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι: «1. [...] 2. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αναλαμβάνει και ασκεί τα εξής καθήκοντα: α)...[...] η) την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση εγκρίσεων ασφάλειας που έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με το άρθρο 64, θ) την παρακολούθηση, προώθηση και, όπου απαιτείται, επιβολή και επικαιροποίηση του ρυθμιστικού πλαισίου ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος εθνικών κανόνων, ι) την εποπτεία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 69, [...]», ενώ, **κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 69 §6** (Εποπτεία) του ίδιου νόμου ορίζεται ρητά, ότι «**6 Αν, κατά τη διενέργεια της εποπτείας, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εντοπίσει σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια, μπορεί ανά πάσα στιγμή να εφαρμόσει προσωρινά μέτρα ασφάλειας, ιδίως άμεσο περιορισμό ή αναστολή των σχετικών δραστηριοτήτων.** Αν το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας έχει εκδοθεί από τον Οργανισμό, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ενημερώνει αμελλητί τον Οργανισμό και παρέχει στοιχεία που τεκμηριώνουν την απόφασή της. Αν ο Οργανισμός κρίνει δυσανάλογα τα μέτρα που εφαρμόζει η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, μπορεί να της ζητήσει να άρει ή να προσαρμόσει τα μέτρα αυτά. Ο Οργανισμός και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συνεργάζονται με σκοπό να καταλήξουν σε αμοιβαία αποδεκτή λύση. Εφόσον είναι απαραίτητο, στη διαδικασία θα αναμιχθεί και η σιδηροδρομική επιχείρηση. Αν δεν τελεσφορήσει η δεύτερη αυτή διαδικασία, παραμένει σε ισχύ η απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων να εφαρμόσει τα προσωρινά μέτρα. Η απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων που σχετίζεται με προσωρινά μέτρα ασφάλειας υπόκειται σε εθνικό δικαστικό έλεγχο, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 70. Εν τοιαύτη περιπτώσει, τα προσωρινά μέτρα ασφάλειας μπορούν να ισχύσουν έως το πέρας του δικαστικού ελέγχου, με την επιφύλαξη της παραγράφου 5 του παρόντος άρθρου. **Αν η διάρκεια**

προσωρινού μέτρου υπερβαίνει τους τρεις (3) μήνες, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ζητεί από τον Οργανισμό να περιορίσει ή να ανακαλέσει το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας και εφαρμόζεται η διαδικασία της παραγράφου 5».

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

(Θ) Τέλος, η εσωτερική διάρθρωση και η λειτουργία της ΡΑΣ, καθώς και η διαχείριση των πόρων της, διέπονται από τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ (σχ. 1η), ο οποίος έχει εκδοθεί δυνάμει του άρθρου 31 §1 του Ν. 3891/2010, ενώ η διαδικασία ακρόασης ενώπιον της ΡΑΣ ρυθμίζεται από τον σχετικό Κανονισμό Ακροάσεων (σχ. 1ζ), ο οποίος έχει εκδοθεί δυνάμει του άρθρου 28 §19 του Ν. 3891/2010. Στο πλαίσιο της άσκησης των αρμοδιοτήτων της, η ΡΑΣ μετέχει σε διεθνή δίκτυα συνεργασίας, και ειδικότερα, στο Δίκτυο των Εθνικών Φορέων Επιβολής του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 (National Enforcement Body-NEB), στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA), στο Δίκτυο Εθνικών Αρχών Ασφαλείας (NSAsNetwork), στο Ανεξάρτητο Δίκτυο Ρυθμιστών για το Σιδηρόδρομο (IRG-Rail), στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ανταγωνισμού (ECN) και στο δίκτυο των Ευρωπαϊκών Ρυθμιστικών Φορέων Σιδηροδρόμου (ENRRB).

IV. ΟΙ ΕΝΔΕΙΞΕΙΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ ΤΗΣ ΚΕΙΜΕΝΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ

Στο πλαίσιο εφαρμογής της με αριθ. πρωτ. 669/1.3.2023 Απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ (σχ.6) με θέμα: «Διεξαγωγή αυτεπάγγελης έρευνας σχετικά με την μετωπική σύγκρουση της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC 62 Αθήνα-Θεσσαλονίκη με την εμπορευματική αμαξοστοιχία 63503 Θεσσαλονίκη-Θριάσιο, της HELLENIC TRAIN, την 28.2.2023» και λαμβάνοντας υπόψη, αφενός, τη σχετική (σχ.14) εισήγηση και αφετέρου, τη συσχέτιση, τη συνδυαστική ερμηνεία και τη συνολική αξιολόγηση των σχετικών εγγράφων και στοιχείων της αυτεπαγγέλτως και εδώ ερευνώμενης υπόθεσης του ΟΣΕ Α.Ε., μεταξύ των οποίων, περιλαμβάνονται, το πρόγραμμα «Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (Σταθμάρχες)» με κωδικούς 22075 και 22076, η διάρκεια εκπαίδευσης (θεωρητικής και πρακτικής), τα εκπαιδευτικά κέντρα, οι εκπαιδευόμενοι και οι εκπαιδευτές τους, **διαπιστώνονται** τα ακόλουθα:

(Α) δεν τεκμηριώνεται η, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σχετικού οδηγού σπουδών, σωστή και ολοκληρωμένη Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας με κωδικούς ΚΠ 22075 (Σταθμάρχες ΑΘΗΝΑ) και ΚΠ 22076 (Σταθμάρχες ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ), αφού, από την ανάλυση των στοιχείων δεν δύναται να εξαχθεί ασφαλές συμπέρασμα, ότι οι εν λόγω υποψήφιοι σταθμάρχες ολοκλήρωσαν τον προβλεπόμενο Β' κύκλο θεωρητικής εκπαίδευσης (177 ωρών) που αναφέρεται (στον οικείο Οδηγό) ότι θα διεξαγόταν μετά την ολοκλήρωση του Α' κύκλου εκπαίδευσης (535 ωρών), και μάλιστα, παράλληλα με την Πρακτική Εκπαίδευση των 75 υποχρεωτικών ημερών, δεδομένου, ότι δεν προσκομίστηκαν κρίσιμα αποδεικτικά έγγραφα και στοιχεία από τα οποία να προκύπτουν με σαφήνεια και πληρότητα: **(α)** τα υπογεγραμμένα φύλλα παρουσίας των εκπαιδευομένων κατά τον Α' κύκλο της θεωρητικής εκπαίδευσης στο πρόγραμμα της Θεσσαλονίκης για τις ημερομηνίες 13.8.22, 24.8.22, 30.8.22, 31.8.22, 9.9.22, 17.9.2022 και 7.10.22 και στο πρόγραμμα της Αθήνας για τις

13.8.22, **(α)** ο τρόπος υλοποίησης των υπολειπόμενων ωρών θεωρητικής εκπαίδευσης, ο οποίος ενσωματώθηκε στην πρακτική εκπαίδευση (Β΄ κύκλο εκπαίδευσης) και ο ακριβής αριθμός του συνόλου των εκπαιδευομένων, **(γ)** οι βεβαιώσεις των αρμόδιων Επιθεωρήσεων περί ολοκλήρωσης του Β΄ Κύκλου θεωρητικής εκπαίδευσης (177 ωρών), **(δ)** οι βεβαιώσεις πιστοποίησης περί ολοκλήρωσης της πρακτικής εκπαίδευσης (75 ημερών) **και (ε)** έγγραφα στοιχεία για την πρακτική εκπαίδευση των τριών (3) εκπαιδευόμενων: xxxxxx xxxxxxxxxxxx, xxxxxxxxxxx xxxxxxxxxxx και xxxxxx xxxxxxxxxxx.

(Β) Επίσης, από το σύνολο των εγγράφων στοιχείων που έχει στη διάθεσή της η Αρχή, διαπιστώνεται ασάφεια μεταξύ του συνολικού αριθμού των αρχικά υποψήφιων εκπαιδευόμενων σταθμαρχών και του τελικού αριθμού των προσώπων που μετείχαν επιτυχώς στην ανωτέρω και εδώ ερευνώμενη (σχ.5) εκπαίδευση.

(Γ) Σύμφωνα με όλα τα παραπάνω, η ΡΑΣ **έχει ενδείξεις** ότι ο διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής (ΟΣΕ):

(Γ1) κατά παράβαση της διάταξης του άρθρου 61 §3 (Συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11^{ης} Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν. 4632/2019, **δεν εξασφάλισε, ως όφειλε**, πρόγραμμα κατάρτισης του προσωπικού και των συστημάτων, τα οποία διασφαλίζουν, ότι διατηρείται η επάρκεια προσόντων του προσωπικού και εκτελούνται αναλόγως τα σχετικά καθήκοντα, συμπεριλαμβανομένων ρυθμίσεων σχετικά με την καλή φυσική και ψυχολογική κατάσταση.

(Γ2) κατά παράβαση της διάταξης του άρθρου 65 §§2 και 6 (Πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11^{ης} Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν. 4632/2019, **σε συνδυασμό και με τον Εκτελεστικό Κανονισμό 2019/773**, η κατάρτιση που παρασχέθηκε από τον ΟΣΕ σύμφωνα με τα προαναφερόμενα, στον εδώ ελεγχόμε-

νο θεωρητικό και πρακτικό κύκλο εκπαίδευσης και αφορά σε προσωπικό του ΟΣΕ που επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας (σταθμαρχες) **υπήρξε ελλιπής και ως εκ τούτου ανεπαρκής, δεδομένου, ότι δεν πιστοποιούνται** (με σχετικές βεβαιώσεις των αρμόδιων υπηρεσιών) **(Α)** οι υπηρεσίες κατάρτισης των σταθμαρχών, οι οποίες, πρέπει να περιλαμβάνουν **(Α1)** εκπαίδευση για τις απαραίτητες γνώσεις, **(Α2)** κανόνες και διαδικασίες λειτουργίας, **(Α3)** σηματοδότηση και σύστημα ελέγχου - χειρισμού, καθώς και **(Β)** οι διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που ισχύουν για τα εκτελούμενα δρομολόγια.

Επειδή οι ανωτέρω ενδείξεις, όπως αυτές αναλύθηκαν στις οικείες ενότητες, συνιστούν παράβαση όρων της κείμενης σιδηροδρομικής νομοθεσίας, ήτοι, παράβαση ουσιωδών όρων και ουσιαστικών παραμέτρων του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας του ΟΣΕ, η οποία (παραβίαση) ενέχει άμεση, σοβαρή και επικείμενη απειλή για τη δημόσια ασφάλεια, λόγω της σχέσης πρόστησης των ανωτέρω σταθμαρχών, οι οποίοι παρακολούθησαν το, κατά τα ανωτέρω, ελλιπές και ανεπαρκές πρόγραμμα εκπαίδευσης και κατάρτισης, με τον ΟΣΕ.

Επειδή (α) λαμβάνονται υπόψη οι σχετικές περί έναρξης των σιδηροδρομικών δρομολογίων ανακοινώσεις των αρμόδιων δημόσιων φορέων και (β) επιβάλλεται να διασφαλιστεί η ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών, κατ' εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 32 §7 του Ν. 3891/2010 και 69 §6 του Ν. 4632/2019,

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

Α. Διαπιστώνει σοβαρές ενδείξεις παράβασης από τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ ΑΕ» των διατάξεων των άρθρων 61 §3 περίπτωση (στ) (Συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας) και 65 §§2 και 6 (Πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της

Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11ης Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν. 4632/2019, οι οποίες (παραβάσεις) σχετίζονται άμεσα με το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειάς του (ΣΔΑ) κατά τα ειδικότερα διαλαμβανόμενα στο ανωτέρω (ΙV) σκεπτικό.

Β. Καλεί τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ ΑΕ» εντός αποκλειστικής προθεσμίας **πέντε (5) εργάσιμων ημερών** από την κοινοποίηση σε αυτόν της παρούσας και ενώπιον της Αρχής:

(Β1) Να εκθέσει με σχετικό έγγραφο υπόμνημά του τις απόψεις του.

(Β2) Να προτείνει (εγγράφως) άμεσα μέτρα αποκατάστασης, ώστε, το Σύστημα Διαχείρισης της Ασφάλειάς του να είναι σύμφωνο με τις απαιτήσεις των άρθρων 61 §3 (Συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας) και 65 §§2 και 6 (Πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11ης Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν. 4632/2019, σε συνδυασμό και με τον Εκτελεστικό Κανονισμό 2019/773.

Γ. Υποχρεώνει τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ ΑΕ» να μην απασχολεί σε θέσεις κρίσιμων καθηκόντων ασφάλειας, όπως ορίζονται (θέσεις κρίσιμων καθηκόντων) στον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2019/773 της Επιτροπής της 16^{ης} Μαΐου 2019 σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με την κατάργηση της απόφασης 2012/757/ΕΕ και στα Παραρτήματά του, το σύνολο των υποψήφιων σταθμαρχών οι οποίοι μετείχαν στην, κατά τα ειδικότερα διαλαμβανόμενα στο ανωτέρω Ι-

στορικό της παρούσας, «Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (Σταθμάρχες)» με κωδ. 22075 και 22076.

Δ. Απειλεί τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ ΑΕ» με την επιβολή προστίμου ποσού εκατό χιλιάδων ευρώ (100.000,00€) για κάθε ημέρα μη συμμόρφωσης με το διατακτικό της παρούσας.

Ε. Ορίζει τη Μονάδα Ασφάλειας και Διαλειτουργικότητας της Αρχής καθ' ύλην αρμόδια να εξετάσει, να αξιολογήσει και να εισηγηθεί αρμοδίως τα, κατά τον ανωτέρω τόπο και χρόνο, προτεινόμενα από τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ ΑΕ», μέτρα αποκατάστασης.

ΣΤ. Εξουσιοδοτεί την Πρόεδρο της ΡΑΣ να κοινοποιήσει την παρούσα απόφαση στον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ ΑΕ»

Η απόφαση εκδόθηκε στις 16.3.2023

Η Πρόεδρος της ΡΑΣ

Ιωάννα Τσιαπαρίκου

Αρμόδιος δικαστικός επιμελητής παραγγέλλεται να επιδώσει νόμιμα και εμπρόθεσμα στον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ ΑΕ» που εδρεύει στην Αθήνα (στην οδό Καρόλου αριθ. 1-3) επίσημο αντίγραφο της παρούσας για να λάβει γνώση και για επέλθουν οι νόμιμες συνέπειες, καλούμενου ταυτόχρονα να παραστεί ενώπιον της Αρχής κατά τα ειδικότερα διαλαμβανόμενα στο διατακτικό (σημείο Β) της παρούσας.

Η Πρόεδρος της ΡΑΣ

Ιωάννα Τσιαπαρίκου