



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ



ρυθμιστική αρχή
σιδηροδρόμων

regulatory
authority
for railways

ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ | 2020

ΕΘΝΙΚΗ ΑΡΧΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ



Γ.Μαγαλιός

Σεπτέμβριος 2021

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	14
3.1	Στρατηγική και προγραμματισμός δραστηριοτήτων	14
3.2	Συστάσεις ασφαλείας	16
3.3	Μέτρα ασφαλείας που εφαρμόστηκαν	16
3.4	Οργανωτικό πλαίσιο ασφαλείας	16
4	ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	22
4.1	Ανάλυση επιμέρους επιδόσεων ασφαλείας την τελευταία 5ετία	22
4.2	Διαγράμματα με τα δεδομένα των ΚΔΑ	27
5.	ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ & ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ	31
5.1	Αλλαγές στη νομοθεσία και σε κανονισμούς	31
5.2	Παραεκκλίσεις σύμφωνα με το άρθρο 15 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798	32
6.	ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ, ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΛΛΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΠΟΥ ΕΚΔΟΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΑΡΧΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	33
6.1	Ενιαία πιστοποιητικά ασφαλείας και Εγκρίσεις ασφαλείας	34
6.2	Έγκριση Οχημάτων	37
6.3	Υπεύθυνοι Φορείς για την Συντήρηση Εμπορευματικών Φορταμαξών (ΥΣΦ) ...	37
6.4	Μηχανοδηγοί	38
6.5	Άλλοι τύποι Εγκρίσεων / Πιστοποιήσεων	40
6.6	Επαφές με άλλες Αρχές Ασφαλείας	40
6.7	Ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ ΡΑΣ και Σιδηροδρομικών Οργανισμών	41
6.8	Συνεργασία με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ	42
7.	ΕΠΟΠΤΕΙΑ	44
7.1	Στρατηγική, σχεδιασμός και λήψη αποφάσεων	44
7.2	Αποτελέσματα εποπτείας	46
7.3	Συντονισμός και συνεργασία	47
7.4	Έλεγχος των επιδόσεων και της λήψης αποφάσεων της ΡΑΣ από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ	47
8.	ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΜΑ ΑΠΟ Σ.Ε. & Δ.Υ.	49
8.1	Εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 σχετικά με την ΚΜΑ για το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας	49

8.2	Εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 402/2013 σχετικά με τα την ΚΜΑ για την Αξιολόγηση και την Εκτίμηση της Επικινδυνότητας.....	49
8.3	Εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 1078/2012 σχετικά με την ΚΜΑ για την Παρακολούθηση	49
8.4	Συμμετοχή και υλοποίηση έργων της ΕΕ.....	50
9.	ΚΟΥΛΤΟΥΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	52
9.1	Αξιολόγηση και παρακολούθηση.....	52
9.2	Πρωτοβουλίες για την Κουλτούρα Ασφάλειας / Έργα	53
9.3	Επικοινωνία για την Κουλτούρα Ασφάλειας.....	53
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: ΠΡΟΟΔΟΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ	57
	ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΣΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: ΟΡΙΣΜΟΙ – ΠΡΟΟΔΟΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ	59
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: ΑΚΡΩΝΥΜΙΑ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ	61

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 2020 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 2020 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 πείρα 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 (ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΣΤΑΣΥ, RAIL CARGO, PEARL & GFR)
 - Διαχειριστής Υποδομής (ΟΣΕ)

- Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού (πρώην ΕΕΣΣΤΥ, νυν ΤΡΑΙΝΟΣΕ)
- 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 κατά το 2020 απασχολούνταν αποκλειστικά τέσσερις (4) 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. οικ. Γ5/48222/2474 / 21-06-2019 (Β' 2755). Πρόσφατα δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ η νέα ΚΥΑ για το RID 2021, ήτοι η 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 2020.

Η ΡΑΣ συνέχισε τη συνεργασία της με το ΥΥΜ, με ιδιαίτερη έμφαση στην εφαρμογή του νέου Γενικού Κανονισμού Κινήσεως (ΓΚΚ) του ΟΣΕ (ΥΑ ΑΣ10/77243/580 / 13-02-2019 «Τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως (ΓΚΚ) – Μέρος Β (Κανονισμός

Κυκλοφορίας και Ελιγμών», ΦΕΚ Β' 698), καθώς και την πλήρη συμμόρφωση των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων (ΣΕ) με τις αλλαγές που εισαγάγει ο τροποποιημένος Κανονισμός.

Στο ανωτέρω πλαίσιο ενημέρωσε τις ΣΕ προκειμένου να εναρμονισθούν με τις αλλαγές που επέρχονται με τον τροποποιημένο Κανονισμό και τον Κανονισμό (ΕΕ) 995/2015 (ΤΠΔ ΟΡΕ) 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. Επισημαίνεται ότι ο προαναφερθείς Κανονισμός (ΕΕ) 995/2015 αντικαταστάθηκε από τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2019/773, ο οποίος εφαρμόζεται από τις 16-06-2021.

Το 2020 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.

Παρά τις αντίξοες συνθήκες και την ιδιαίτερη κατάσταση που δημιούργησε η πανδημία COVID-19 κατά το 2020, η ΡΑΣ συνέχισε να εκτελεί το καθήκον της εποπτείας των ΣΕ και του ΔΥ σύμφωνα με το σχετικό κανονιστικό πλαίσιο, αναλαμβάνοντας μια σειρά από δραστηριότητες εποπτείας των σιδηροδρομικών οργανισμών, σύμφωνα με το σχετικό ετήσιο Σχέδιο Εποπτείας. Στον τομέα αυτόν για πρώτη φορά, υλοποιήθηκαν επιτυχώς έλεγχοι και επιθεωρήσεις εξ' αποστάσεως, μέσω τηλεδιασκέψεων.

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 πιστοποίησης επάρκειας εκπαιδευτών μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών καθώς και χορήγησης αναγνώρισης ιατρών που αναλαμβάνουν να διενεργούν τις ιατρικές εξετάσεις των μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών.

Εντός του 2020, 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, η ΡΑΣ ενέκρινε την αναθεώρηση του Οδηγού Σπουδών για την απόκτηση άδειας μηχανοδηγού και του

Προγράμματος Κατάρτισης για την απόκτηση πιστοποιητικού μηχανοδηγού που υποβλήθηκαν από το εκπαιδευτικό κέντρο του ΟΣΕ, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 23 του ν.3911/2011.

Το καλοκαίρι του 2020 διοργανώθηκαν για δεύτερη 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 31/07 & 04/08, συμμετείχαν 24 υποψήφιοι μηχανοδηγοί των Σ.Ε. ΤΡΑΙΝΟΣΕ, RAIL CARGO & PEARL.

Σε σχέση με τους σημαντικούς δείκτες ασφαλείας, το 2020 ο αριθμός των σημαντικών ατυχημάτων ήταν 9 (μειωμένος σε σχέση με το 2019 που ήταν 18), ενώ ο μέσος όρος των τελευταίων πέντε ετών ήταν 16,4 ατυχήματα. Για το 2020 εμφανίζεται μείωση 50% σε σχέση με τα περυσινά συμβάντα ενώ υπάρχει και μείωση κατά 45% σε σχέση με τον μέσο όρο της τελευταίας πενταετίας.

Επίσης, για το 2020, σημειώθηκαν μόλις 2 θάνατοι, την στιγμή που συγκριτικά με το 2019 ήταν 12, ενώ ο μέσος όρος των τελευταίων πέντε ετών ήταν 11,2. Και σε αυτόν το δείκτη παρατηρείται μείωση κατά 83% τόσο σε σχέση με πέρυσι όσο και με τον μέσο όρο της τελευταίας πενταετίας.

Θα πρέπει να σημειωθεί, ότι το έτος 2020 αποτελεί μία χρονιά, που η παγκόσμια κοινότητα αντιμετώπισε πρωτόγνωρες δυσκολίες εξαιτίας της πανδημίας Covid-19. Στο πλαίσιο αυτό και στις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα και όλον τον κόσμο, εφαρμόστηκαν περιοριστικά μέτρα για την αποφυγή της εξάπλωσης της πανδημίας με αποτέλεσμα την μείωση του παραγωγικού έργου των Σ.Ε. το έτος 2020 και, συνεπώς, τη μείωση των σημαντικών ατυχημάτων που καταγράφηκαν.

2. ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΣΤΑ ΑΓΓΛΙΚΑ (SUMMARY IN ENGLISH)



2. ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΣΤΑ ΑΓΓΛΙΚΑ (SUMMARY IN ENGLISH)

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 2020, four (4) employees were employed exclusively at the RSIU.

The RSIU implements the functions of the NSA arising in particular 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.

The Management Board of RAS is made up of 5 members. The Chairman, the Vice-Chairman and three (3) regular members, substituted by three (3) substitute members. This Administration was appointed in July 2017 and continued performing its duties throughout 2020.

RAS continued its collaboration with the Ministry of Infrastructure and Transport focusing on the application of the new General Traffic Regulation (GKK) of OSE (MD ΑΣ10/77243/580 / 13-02-2019 "Amendment of the General Traffic Regulation (GKK) – Part B (Traffic and Manoeuvre Regulation).", Gov. Gaz. 698), as well as the compliance of Railway Undertakings (RU) with the changes introduced by the amended Regulation.

Within the above framework, it informed the RUs that they should align with the upcoming changes of the amended Regulation and the Regulation (EU) 995/2015 (TSI OPE) which mainly regard to the specialisation of interfaces between the Infrastructure Manager (IM) and the Railway Undertakings (RU) but also to the obligations and responsibilities undertaken by the RUs in order to perform activities. It is noted that the above Regulation (EU) 995/2015 was replaced by Implementing Regulation (EU) 2019/773, applicable since 16-06-2021.

In 2020, RAS continued performing its main, at least, duties detailed in paragraph 2, article 16 of the Directive on railway safety.

Despite the adverse conditions and the special circumstances brought about by the COVID-19 pandemic during 2020, RAS continued performing the RU and IM supervision duty in accordance with the relevant regulatory framework, undertaking a series of railway operator supervision activities, in accordance with the relevant annual Supervision Plan. For the first time in this sector, distance controls and inspections successfully took place through teleconference.

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 2020, 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. Said licenses are printed by the Hellenic National Passport and Secure Document Centre of the Headquarters of the Hellenic Police (DDEA) in accordance with the provisions of JMD No. ΑΣ19/1052/14 / 20-07-2018 (B' 3089). As regards candidate train driver training, RAS approved the review of the Curriculum related to the train driver license and of the Training Programme related to the train driver certificate, which were submitted by the OSE training centre, as provided of article 23, Law 3911/2011.

In summer 2020, examinations for candidate train drivers were held for the second 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.” 24 train driver candidates of the TRAINOSE, RAIL, CARGO & PEARL RUs participated in the train driver license exams held on 31/07 & 04/08.

As regards important safety indicators, in 2020 there were 9 significant accidents (lower in relation to 2019 when the corresponding number was 18), while the average for the last five years was 16.4 accidents. Therefore, in 2020 there was a reduction of 50% compared to the previous year, while there was a reduction of 45% compared to the average of the last five years.

Further, in 2020, only 2 fatalities were recorded, while in 2019 there were 12 fatalities and the average of the five last years was 11.2. This indicator also shows a 83% reduction compared to the previous year and to the average of the last five years.

It should be noted that 2020 is a year during which the global community faced 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 2020 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 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 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 2020:

- Με την ΑΣ10/77243/580/13-02-2019 Υπουργική Απόφαση (Β' 698) τροποποιήθηκε ο Γενικός Κανονισμός Κινήσεως (ΓΚΚ) – Μέρος Β (έναρξη ισχύος 01/01/2020) και ενσωματώθηκαν αλλαγές που αφορούν κυρίως στις υποχρεώσεις και ευθύνες που αναλαμβάνουν οι ΣΕ για την εκτέλεση δραστηριοτήτων, οι οποίες παραδοσιακά εκτελούνταν από το ΔΥ και αποτελούν βασικά στοιχεία της διαχείρισης ασφάλειας. Η ανωτέρω αλλαγή του θεσμικού πλαισίου δημιούργησε αυξημένες απαιτήσεις στις Σ.Ε. όσον αφορά την ασφαλή και ορθή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος. Για την συμμόρφωση των Σ.Ε. με τις αλλαγές που εισαγάγει ο τροποποιημένος Κανονισμός, η ΡΑΣ ενημέρωσε και υποβοήθησε τις Σ.Ε. προκειμένου να συντάξουν και να εντάξουν στο οικείο ΣΔΑ όλες τις αναγκαίες διαδικασίες / κανόνες, όπως ενδεικτικά αναφέρεται, στους κανόνες σύνθεσης αμαξοστοιχίας, στους ελέγχους και τις δοκιμές πριν την αναχώρηση της αμαξοστοιχίας, στους κανόνες βάσει των οποίων κατά τη λειτουργία κάθε αμαξοστοιχίας επιτυγχάνονται τουλάχιστον οι αναγκαίες επιδόσεις πέδησης, στο Εγχειρίδιο του Μηχανοδηγού κ.α.
- Ομάδα εργασίας αποτελούμενη από εκπροσώπους του ΥΥΜ, του ΔΥ ΟΣΕ και της ΡΑΣ ανέλαβε την επανεξέταση των ισχυόντων εθνικών κανόνων στον τομέα της ασφάλειας και τη διερεύνηση θέσπισης νέων. Η ομάδα εργασίας λαμβάνοντας υπόψη το άρθρο 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 (βλ. άρθρο 60 του ν.4632/2019), το Παράρτημα II της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 (βλ. άρθρο 81 του ν.4632/2019) και το Προσάρτημα Θ του Παραρτήματος του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773

(ΤΠΔ ΟΡΕ), κατέληξε στους προτεινόμενους εθνικούς κανόνες στον τομέα της ασφάλειας και τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης.

Οι προτεινόμενοι εθνικοί κανόνες στον τομέα της ασφάλειας και τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης τέθηκαν σε ηλεκτρονική διαβούλευση με τους οργανισμούς του σιδηροδρομικού τομέα μέσω της ιστοσελίδας της ΡΑΣ η οποία διήρκησε έως τις 21 Ιουνίου 2020. Εν συνεχεία η ΡΑΣ υπέβαλλε τα ανωτέρω με τα σχόλια της διαβούλευσης στο ΥΜΜ προκειμένου (άρθρο 60 του ν.4632/2019 (Α'159)) να υποβληθούν στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ (ERA) και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όπου θα αξιολογηθούν σύμφωνα με τα άρθρα 25 και 26 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.

- Η ΡΑΣ συνέχισε να παραλαμβάνει σε μηνιαία βάση Εκθέσεις ελέγχου καταγραφής πορείας των αμαξοστοιχιών της ΣΕ ΤΡΑΙΝΟΣΕ προκειμένου να παρακολουθεί συμμόρφωση των οδηγών αμαξοστοιχιών με τα όρια ταχύτητας.
- Η ΡΑΣ 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.
- Η ΡΑΣ συνέχισε να εκτελεί τις εποπτικές δραστηριότητες βάσει του ετήσιου Σχεδίου Εποπτείας και της εγκεκριμένης Στρατηγικής για την Εποπτεία, σε στοχευμένους τομείς.
- Η ΡΑΣ, σε συνεργασία με τον ΟΣΕ συνέχισε στις αρχές του 2020 να εκτελεί το ενημερωτικό πρόγραμμα για την πρόληψη ατυχημάτων στο σιδηροδρομικό δίκτυο με τίτλο: «Ασφαλής συνύπαρξη των μαθητών με το σιδηροδρομικό δίκτυο». Δυστυχώς, λόγω της πανδημίας COVID-19 και την αναστολή των δια ζώσης μαθημάτων, αναγκάστηκε προς το τέλος Μαρτίου να αναστείλει την διεξαγωγή του προγράμματος. Το πρόγραμμα απευθύνεται σε μαθητές δημοτικών και γυμνασίων που βρίσκονται σε περιοχές κοντά στο σιδηροδρομικό δίκτυο.
- Στο πλαίσιο της 12ης Διεθνούς Ημέρας Ευαισθητοποίησης για την Ασφάλεια στις Ισόπεδες Διαβάσεις (ILCAD), που για το 2020 ορίστηκε η 11η Ιουνίου, η ΡΑΣ, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.Α.Σ.) «Πάνος Μυλωνάς» ένωσαν τις δυνάμεις τους, υλοποιώντας για την Ελλάδα την Εκστρατεία Ενημέρωσης για θέματα ασφαλούς διέλευσης των ισόπεδων σιδηροδρομικών διαβάσεων.

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 2020 δεν εκδόθηκαν συστάσεις ασφαλείας.

3.3 Μέτρα ασφαλείας που εφαρμόστηκαν

Κατά τη διάρκεια του έτους 2020 η ΡΑΣ πρότεινε και παρακολούθησε την εφαρμογή των παρακάτω μέτρων:

- Τον Ιούλιο η ΡΑΣ ζήτησε από την Σ.Ε. ΣΤΑΣΥ να τοποθετήσει στο ερμάριο της καμπίνας μηχανοδήγησης όλων των συρμών τον νέο Πίνακα (Εγχειριδίου) Δρομολογίων καθώς και τα Σχέδια Έκτακτης Ανάγκης (ΣΕΑ).
- Το Δεκέμβριο του 2020 η ΡΑΣ ζήτησε από τον Δ.Υ. σχετικά με τη σιδηροδρομική σήραγγα των Αγίων Αναργύρων ν' αποκαταστήσει το δίκτυο σταθερής επικοινωνίας, να τοποθετήσει πινακίδα για την ύπαρξη κάμερας και να επισημάνει την υποχρέωση των εργαζομένων να φορέσουν Μέσα Ατομικής Προστασίας (ΜΑΠ).
- Το Δεκέμβριο του 2020 η ΡΑΣ ζήτησε από τις Σ.Ε. τη σύνταξη διαδικασίας σχετικά με τον έλεγχο που πραγματοποιούν οι επισκέπτες κατά την προετοιμασία των συρμών. Η προαναφερόμενη αρμοδιότητα με τον νέο ΓΚΚ μεταφέρθηκε στις Σ.Ε.

3.4 Οργανωτικό πλαίσιο ασφαλείας

Το εθνικό οργανωτικό πλαίσιο στην Ελλάδα κατά το 2020 σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων αποτυπώνεται παρακάτω:

- Το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών είναι η νομοθετική αρχή, υπεύθυνη για τον σιδηροδρομικό τομέα στην Ελλάδα. Υπό την εποπτεία του δραστηριοποιούνται ο ΟΣΕ και η ΕΡΓΟΣΕ.
- Η ΡΑΣ είναι Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή που ασκεί, μεταξύ άλλων, τα καθήκοντα της Ελληνικής ΕΑΑ σύμφωνα με το ν. 4199/2013 και το ν. 4632/2019.
- Η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων είναι Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή, η οποία συστάθηκε με το ν.4313/2014 για την εκτέλεση των καθηκόντων του Εθνικού Φορέα Διερεύνησης του άρθρου 22 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/796. Η συγκεκριμένη Επιτροπή δεν δραστηριοποιείται προς το παρόν.

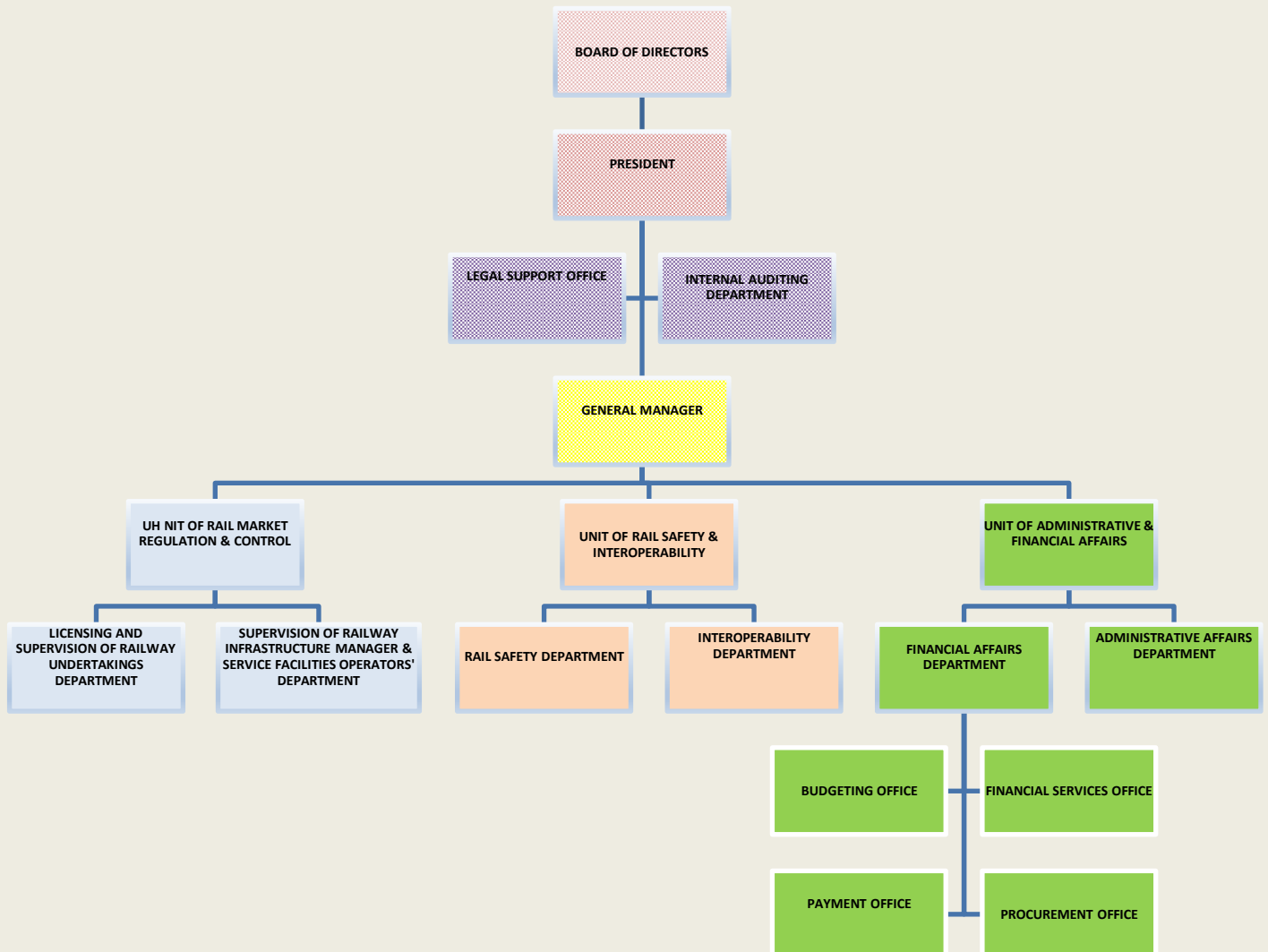
- Ο ΟΣΕ είναι ο μοναδικός εθνικός διαχειριστής υποδομής, κάτοχος έγκρισης ασφαλείας, που λειτουργεί στην Ελλάδα υπό την επίβλεψη του ΥΥΜ. Ο ΟΣΕ είναι επίσης ο ιδιοκτήτης του μοναδικού αναγνωρισμένου Κέντρου Εκπαίδευσης Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών.
 - Η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. είναι θυγατρική εταιρεία του ΟΣΕ, υπεύθυνη για την εκτέλεση του Επενδυτικού Προγράμματος και την διαχείριση των νέων έργων σιδηροδρομικής υποδομής.
- Υπάρχουν έξι (6) αδειοδοτημένες Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις (ΣΕ), πέντε (5) από τις οποίες διαθέτουν πιστοποιητικό ασφαλείας, ως εξής:
 - ΣΤΑΣΥ, δημόσια ΣΕ που παρέχει μόνο υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας, κατέχει πιστοποιητικό ασφαλείας (Μέρος Α και Μέρος Β) και είναι εν λειτουργία.
 - 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.
 - ΜΑΚΙΟΣ, ιδιωτική Σιδηροδρομική Εταιρεία μεταφοράς φορτίου, δεν κατέχει πιστοποιητικό ασφαλείας και δεν έχει ξεκινήσει τη λειτουργία της. Η άδεια της τέθηκε σε αναστολή από τον Οκτώβριο του 2020.
 - 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 δεν έχει ξεκινήσει την λειτουργία της στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο.
- Η πρώην ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε. είναι η μόνη Εταιρεία Συντήρησης Εμπορευματικών Φορταμαξών και Σιδηροδρομικών οχημάτων γενικότερα, κάτοχος έγκυρου πιστοποιητικού ΥΣΦ σχετικά με τις εμπορευματικές φορτάμαξες. Όπως

προαναφέρθηκε, το 2019 η ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε συγχωνεύτηκε δια απορροφήσεώς με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

- Η ΓΑΙΑ ΟΣΕ Α.Ε. είναι δημόσια επιχείρηση, κάτοχος και διαχειριστής του στόλου του υφιστάμενου εθνικού τροχαίου υλικού, υπό την εποπτεία του Υπουργείου Οικονομικών.

Δείτε παρακάτω το οργανόγραμμα της ΡΑΣ και έναν πίνακα με πληροφορίες σχετικά με το προσωπικό της ΜΑΣΔ της ΡΑΣ κατά το έτος 2020.

Διάγραμμα 1: Οργανόγραμμα ΡΑΣ



Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας	Προβλεπόμενος αριθμός θέσεων προσωπικού (Μηχανικοί)	Αριθμός καλυπτόμενων θέσεων προσωπικού (Μηχανικοί)	Αριθμός κενών θέσεων προσωπικού
Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων	6	3	3
Τμήμα Διαλειτουργικότητας	5	3	2
Σύνολο	11	6	5

Πίνακας 1: Προσωπικό στην Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας της ΡΑΣ κατά το 2020

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 2020, πραγματοποιήθηκε η ακόλουθη ανάλυση τάσεων των επιδόσεων ασφαλείας:

Αριθμός σημαντικών ατυχημάτων:

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

2016	2017	2018	2019	2020	2016-20 average
9	22	24	18	9	16,4

Ο συνολικός αριθμός των σημαντικών ατυχημάτων για το έτος 2020 συγκρινόμενος με τον αντίστοιχο των προηγούμενων ετών παρουσιάζει σημαντική μείωση (εξαίρεση είναι το 2016) και είναι αρκετά μικρότερος από τον μέσο όρο των πέντε τελευταίων ετών.

Θα πρέπει να σημειωθεί, ότι το έτος 2020 αποτελεί μία χρονιά, που η παγκόσμια κοινότητα αντιμετώπισε πρωτόγνωρες δυσκολίες εξαιτίας της πανδημίας COVID-19 και εξαναγκάστηκε σε αυστηρά περιοριστικά μέτρα σε όλους τους τομείς της ανθρώπινης δραστηριότητας, με μόνο στόχο την προστασία του συνόλου του πληθυσμού από την επικίνδυνη αυτή λοίμωξη και την αποφυγή περαιτέρω εξάπλωσής της. Στο πλαίσιο αυτό και στις σιδηροδρομικές μεταφορές, επιβατικές και εμπορικές, στην Ελλάδα αλλά και όλον τον κόσμο, εφαρμόστηκαν περιοριστικά μέτρα για την αποφυγή της εξάπλωσης της πανδημίας, με κυριότερο αυτό της απαγόρευσης των άσκοπων μετακινήσεων των πολιτών, το κλείσιμο των συνόρων, τη μείωση της εμπορικής δραστηριότητας, καθώς, και μια σειρά άλλων στοχευμένων μέτρων. Αποτέλεσμα αυτών των μέτρων ήταν η μείωση του παραγωγικού έργου των Σ.Ε. το έτος 2020 και συνεπώς η μείωση των ως άνω σημαντικών ατυχημάτων που καταγράφηκαν. Ενδεικτικά, για την ενίσχυση της προσπάθειας μείωσης των άσκοπων μετακινήσεων και την ασφάλεια των επιβατών και του προσωπικού της, η ΣΕ ΤΡΑΙΝΟΣΕ ανέστειλε από τα τέλη Μαρτίου 2020 σειρά επιβατικών δρομολογίων σε όλο το δίκτυο.

Οι Σ.Ε. που δραστηριοποιούνται στο εθνικό δίκτυο καθώς και ο Δ.Υ. όντας πλήρως εναρμονισμένοι 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 ασφάλεια τους και την αποτροπή περαιτέρω εξάπλωσης της εν λόγω σοβαρής λοίμωξης του αναπνευστικού. Τέτοια μέτρα για την αποφυγή του συνωστισμού και συγχρωτισμού ήταν μεταξύ άλλων η αφαίρεση των τραπεζοκαθισμάτων από τα κυλικεία και η προσφορά μόνο τυποποιημένων προϊόντων, η μείωση των διαθέσιμων θέσεων προς κράτηση από 18.03.2020 κατά 50%, 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.

Τα περισσότερα ατυχήματα (5 στον αριθμό, ποσοστό 55%) 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. Σε σχέση με το 2019 η μείωση οφείλεται στην μείωση του παραγωγικού έργου εξαιτίας των περιοριστικών μέτρων που επιβλήθηκαν για την προστασία των πολιτών από την πανδημία COVID-19 και την αποφυγή περαιτέρω εξάπλωσής της. Ο σημαντικότερος λόγος των ατυχημάτων είναι η συνήθεια κατοίκων (περιοχών που διέρχεται το τρένο) να διασχίζουν ή περπατούν παράλληλα στις γραμμές σε σημεία που απαγορεύεται η διέλευση, αντί να χρησιμοποιούν υπέργειες διαβάσεις πεζών ή Ισόπεδες Διαβάσεις (ΙΔ).

Η δεύτερη κατηγορία σοβαρών ατυχημάτων (2 στον αριθμό, ποσοστό 23%) 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 2020 είχαμε 1 συμβάν σε αφύλακτες διαβάσεις (3 συμβάντα το 2019) και 1 συμβάν σε διαβάσεις με αυτόματο σύστημα προστασίας (4 συμβάντα το 2019). Και σε αυτή την κατηγορία παρουσιάζεται μεγάλη μείωση σε σχέση με το 2019 (7 συμβάντα), για τους ως άνω λόγους.

Αριθμός Θανάτων:

2016	2017	2018	2019	2020	2016-20 average
7	18	17	12	2	11,2

Ο αριθμός των θανάτων το 2020 συγκρινόμενος με όλα τα προηγούμενα χρόνια εμφανίζει ιδιαίτερη μείωση, όπως και με τον μέσο όρο των πέντε τελευταίων ετών (83%). Οι δύο

θάνατοι κατά το έτος 2020 προέρχονται από παρασύρσεις πεζών από τροχαίο υλικό σε κίνηση (εκτός αυτοκτονιών). Όσον αφορά τις παρασύρσεις πεζών, αφορούν πρόσφυγες, οι οποίοι περπατάνε ή κοιμούνται πάνω στις γραμμές.

Αριθμός Σοβαρά Τραυματιών:

2016	2017	2018	2019	2020	2016-20 average
2	10	12	8	7	7,8

Ο αριθμός των σοβαρά τραυματισμένων κατά την διάρκεια του 2020 κινείται στα ίδια επίπεδα με το 2019 (8) (μικρή μείωση κατά 12%), όπως και σε σύγκριση με το μέσο όρο των πέντε τελευταίων ετών (7,8).

Το μεγαλύτερο ποσοστό (57%) των ατυχημάτων προκλήθηκε σε άτομα από κινούμενο τροχαίο υλικό. Πρόκειται για παρασύρσεις πεζών από τρένα κατά μήκος της γραμμής (με εξαίρεση 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:

2016	2017	2018	2019	2020	2016-20 average
7	7	5	2	4	5,0

Ο αριθμός των αυτοκτονιών κατά την διάρκεια του 2020 συγκρινόμενος με το 2019 εμφανίζει σαφώς αύξηση (2) αλλά παραμένει χαμηλότερος από το μέσο όρο αυτοκτονιών των πέντε τελευταίων ετών. Μετά από μια τετραετία (2015-2018) σταθερού αριθμού αυτοκτονιών, το έτος 2019 παρατηρήθηκε εμφανής μείωση η οποία, δυστυχώς, δεν συνεχίσθηκε και το 2020.

Αριθμός Προδρόμων Ατυχημάτων:

2016	2017	2018	2019	2020	2016-20 average
127	126	101	74	56	96,8

Ο αριθμός των προδρόμων ατυχημάτων κατά την διάρκεια του 2020, συγκρινόμενος με τον αντίστοιχο του 2019, εμφανίζει μείωση της τάξεως του 24%. Επίσης, σε σχέση με τον μέσο όρο των πέντε τελευταίων ετών καταγράφεται ακόμη μεγαλύτερη μείωση (42%). Σημαντικό ρόλο στη μείωση έχει συντελέσει η παράδοση νέων τμημάτων γραμμής σε κυκλοφορία τα τελευταία χρόνια.

Κόστος Σημαντικών Ατυχημάτων (σε εκατ. Ευρώ):

2016	2017	2018	2019	2020	2016-20 average
7,79	22,76	18,71	13,14	7,01	13,88

Το οικονομικό κόστος των σημαντικών ατυχημάτων, για το έτος 2020, συγκρινόμενο με το 2019, καθώς και με τα προηγούμενα έτη, εμφανίζει μείωση (εξαιρέση το 2016). Συγκρινόμενο με το μέσο όρο των πέντε τελευταίων ετών διαπιστώνουμε ότι το κόστος είναι μειωμένο κατά 49%, γεγονός που επιβεβαιώνει ότι το 2020 είχαμε μείωση όλων των κρίσιμων δεικτών ασφαλείας όπως τα σημαντικά ατυχήματα, οι θάνατοι και οι σοβαρά τραυματίες.

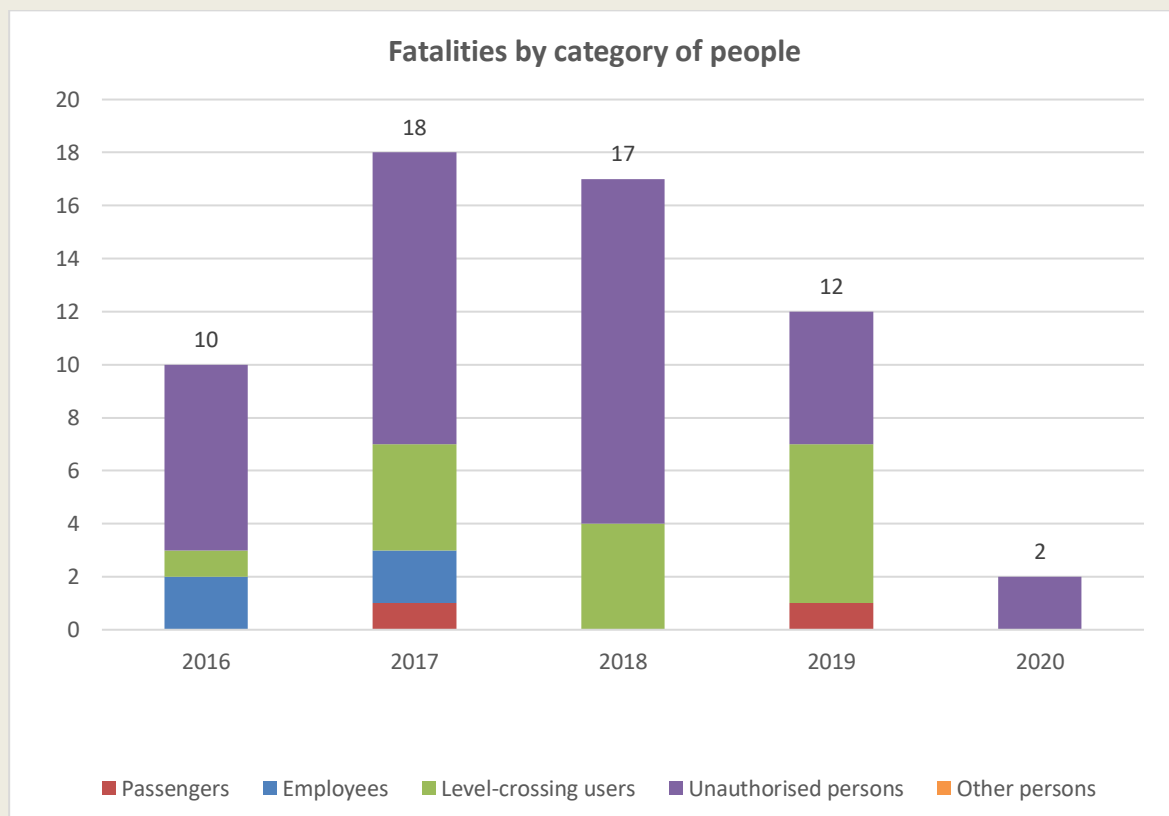
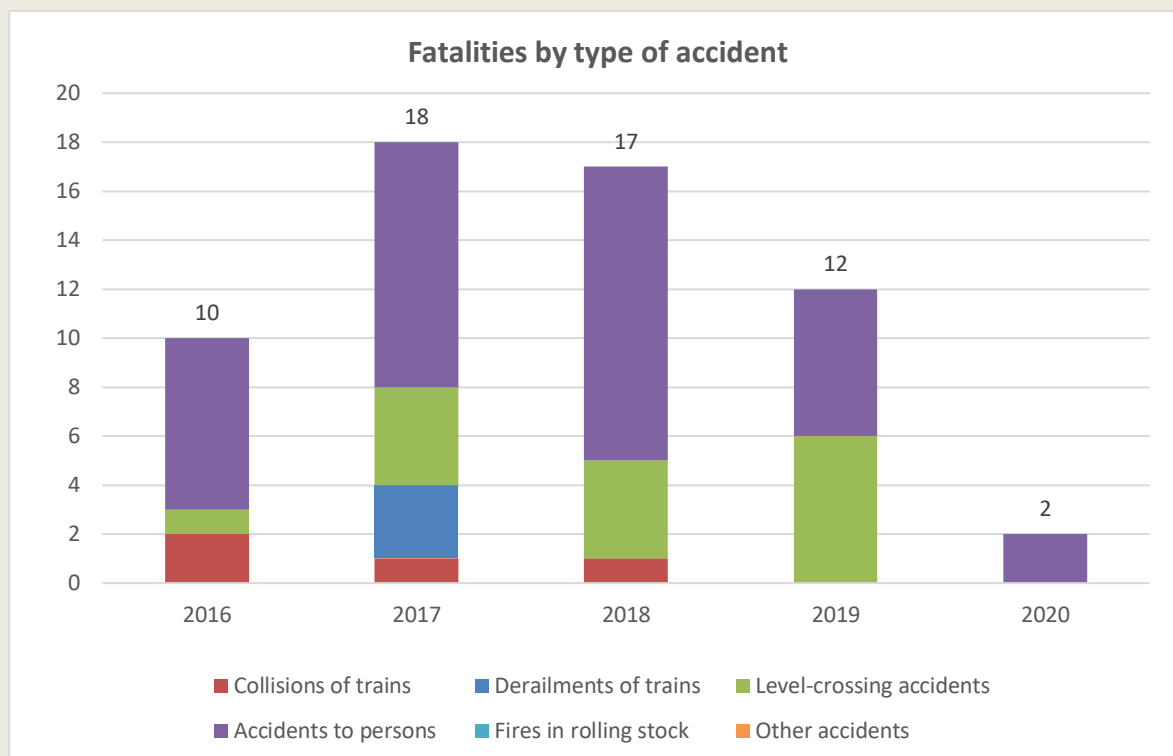
Το κόστος που προκύπτει λόγω των θανάτων ανέρχεται σε 4,46 εκατ. € (παραμένει το μεγαλύτερο μέρος του συνολικού κόστους) και είναι ιδιαίτερα μειωμένο σε σχέση με το 2019 (12,07 εκατ. €) αντίστοιχα με την μείωση των θανάτων κατά το έτος αναφοράς. Το κόστος που προκύπτει εξαιτίας από τους τραυματισμούς ανέρχεται σε 2,39 εκατ. € και έχει διπλασιαστεί σε σχέση με το 2019 (1,05 εκατ. €). Τα κόστη από καθυστερήσεις συρμών (0,038 εκατ. €) και από ζημιές στο τροχαίο υλικό (0,128 εκατ. €) παραμένουν μικρά αλλά παρατηρείται ιδιαίτερη αύξηση σε σχέση με το 2019 (0,008 εκατ. € και 0,005 εκατ. € αντίστοιχα).

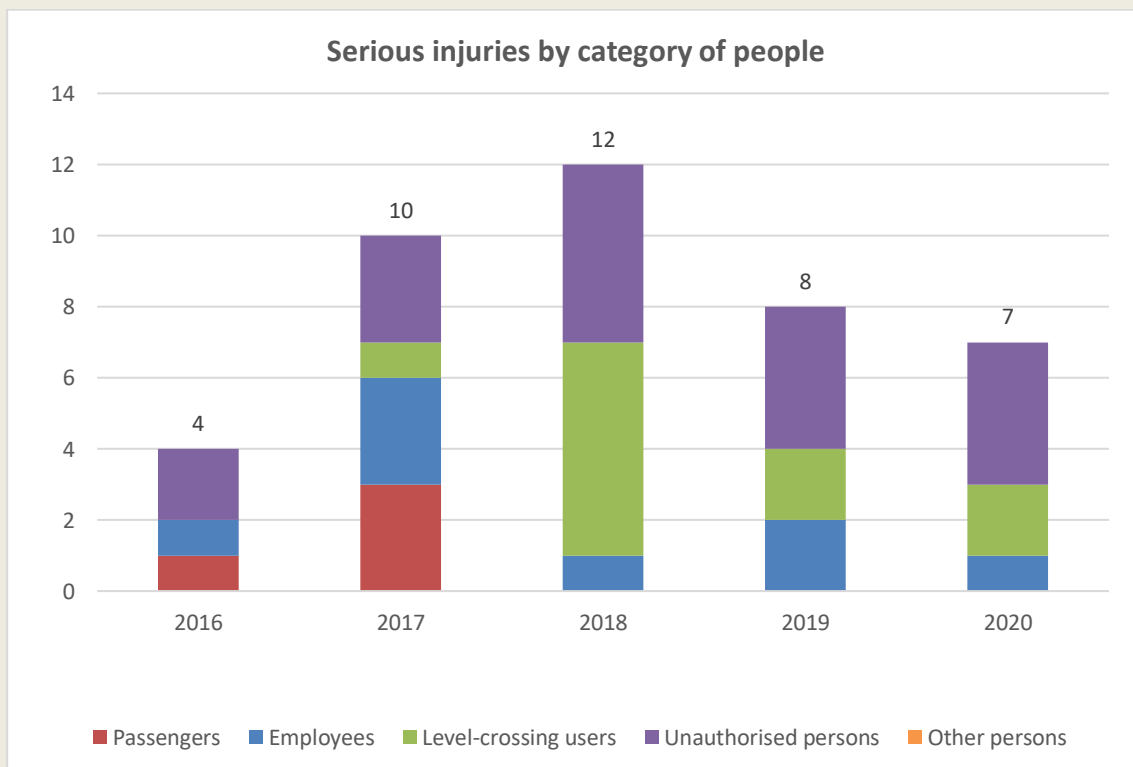
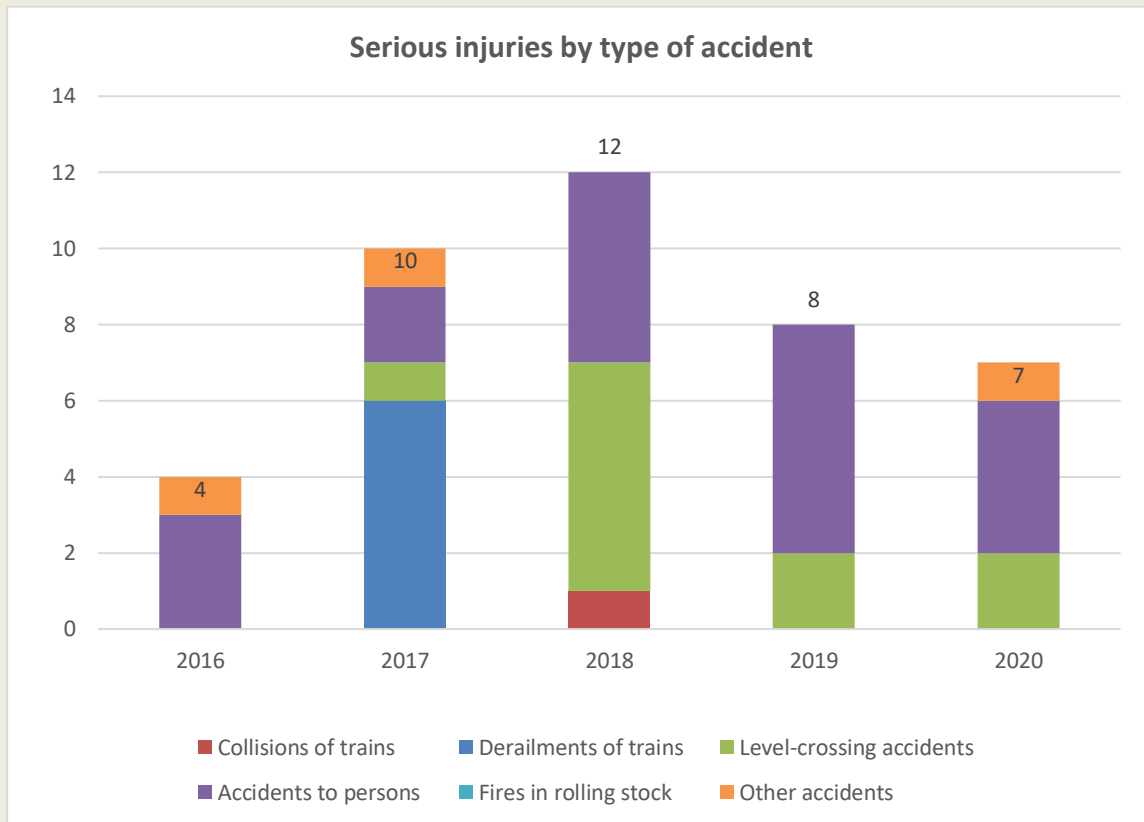
Τεχνική ασφάλεια της υποδομής και εφαρμογή της, διαχείριση της ασφάλειας:**Αριθμός Ισόπεδων Διαβάσεων ανά τύπο**

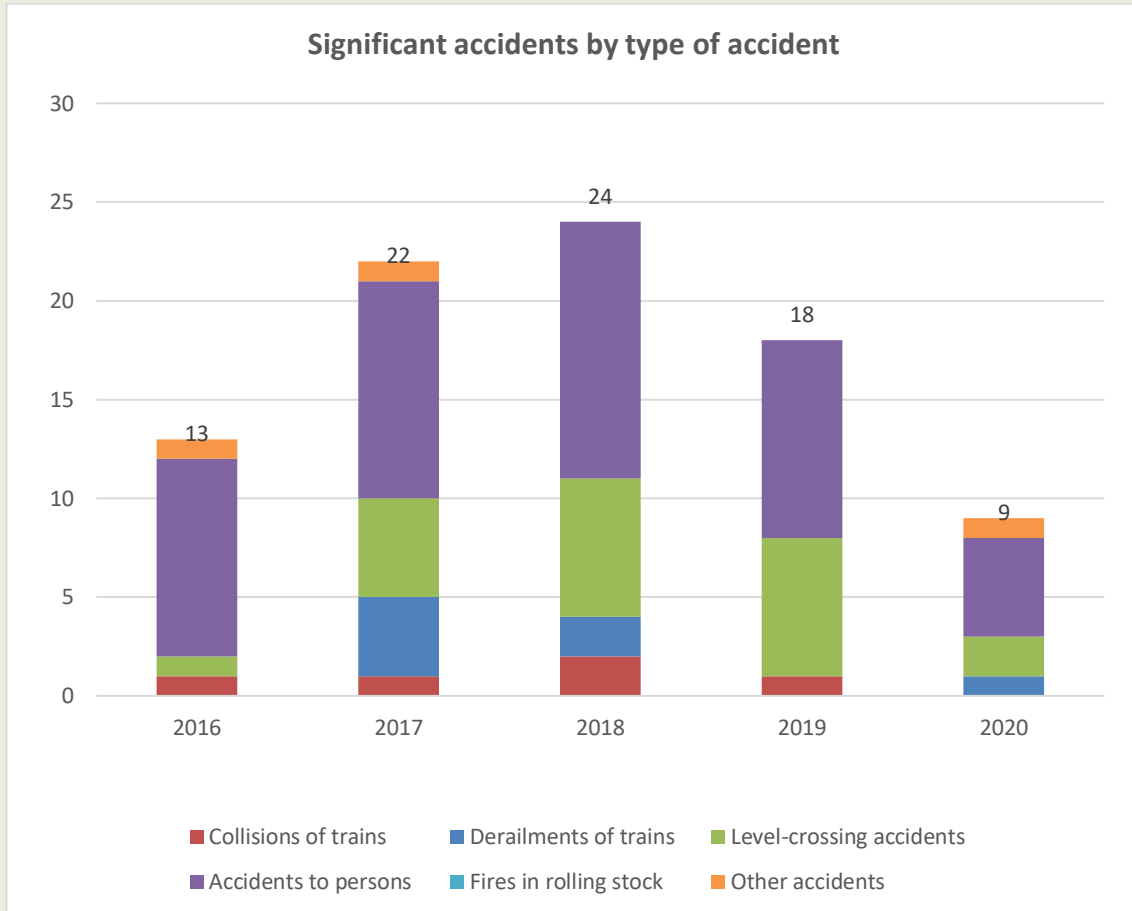
	2016	2017	2018	2019	2020
Ενεργητικές	749	692	695	685	684
Παθητικές	656	571	568	551	552
Σύνολο	1405	1263	1263	1236	1236

Ο αριθμός των ΙΔ στο εθνικό δίκτυο για το έτος 2020 παρέμεινε σταθερός σε σχέση με το 2019. 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

Το 2020 ήταν ένα έτος το οποίο χαρακτηρίστηκε κυρίως από την επιδημική έκρηξη της COVID-19, καθώς και τη θέσπιση ειδικών μέτρων, τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε εθνικό επίπεδο για την αντιμετώπιση της εν λόγω πανδημίας. Ενδεικτικά αναφέρεται ο Κανονισμός (ΕΕ) 2020/698 (Omnibus I) με τον οποίο θεσπίστηκαν 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.

Για όλα τα νομοθετήματα που εκδόθηκαν το 2020 υπήρξε συνεργασία με το σιδηροδρομικό τομέα και ενημέρωσή του, με μέριμνα του ΥΥΜ και της ΡΑΣ.

Το 2020 εκδόθηκαν σε εθνικό επίπεδο οι ακόλουθες νομικές και κανονιστικές πράξεις σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τη διαλειτουργικότητα:

1. Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου (ΠΝΠ) «Μέτρα για την αντιμετώπιση των συνεχιζόμενων συνεπειών της πανδημίας του κορονοϊού COVID-19 και άλλες κατεπείγουσες διατάξεις» (Α' 84/13-04-2020). Στο πλαίσιο αυτό, στο άρθρο 63 αυτής, αναφέρεται ότι «2. Προθεσμίες που τάσσονται από διατάξεις νόμων ή από αποφάσεις της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων για υποβολή αιτήσεων ή προσκόμιση εγγράφων, για την έκδοση ή ανανέωση πιστοποιητικών ή βεβαιώσεων, από ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι οποίες λήγουν από τις 25 Φεβρουαρίου 2020 έως και τις 30 Μαΐου 2020 παρατείνονται αυτοδικαίως μέχρι την 31η Μαΐου 2020. 3. Άδειες μηχανοδηγών που χορηγήθηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3911/2011 (Α' 32) παραμένουν σε ισχύ μέχρι τις 30 Ιουνίου 2020, ανεξάρτητα αν λήγουν νωρίτερα. Οι διατάξεις του άρθρου 16 του ν. 3911/2011 περί περιοδικών ελέγχων αναστέλλονται μέχρι την 31^η Μαΐου 2020».
2. ΚΥΑ με αρ. ΑΣ16.2/οικ.50101/516 / 20-08-2020 (Β' 3807) «Ορισμός διαδικασιών και δικαιολογητικών έγκρισης - κοινοποίησης ή/και ορισμού των Οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης των δομικών υποσυστημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης».
3. Απόφαση Γενικού Γραμματέα Μεταφορών με αρ. ΑΣ10/3816/44 / 02-04-2020 (Β' 1341) – «Έγκριση Παραρτημάτων II και III του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών)».

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

Στην Ελλάδα δεν έχει αποφασιστεί παρέκκλιση 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



@Nikos Kantiris

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 2020 δεν εκδόθηκε στην Ελλάδα Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας από τη ΡΑΣ. Ωστόσο, παραμένουν σε ισχύ μέχρι την ημερομηνίας λήξης τους τα πιστοποιητικά ασφαλείας (Μέρος Α και Μέρος Β) του παρακάτω πίνακα τα οποία είχαν εκδοθεί δυνάμει 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 2020 παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα:

Εταιρεία	Ιστορικό	Ημ/νια Έκδοσης	Ημ/νια Λήξης Ισχύος	Τύπος πιστοποιητικού	Τύπος υπηρεσιών
ΟΣΕ	Νέο	05-06-15	04-06-20	Έγκριση Ασφαλείας	Διαχειριστής Υποδομής
			04-12-20	Παράταση λόγω (ΕΕ) 2020/698	
			03-10-21	Παράταση λόγω (ΕΕ) 2021/267	
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/νία 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	15-07-16	14-05-22	Πιστοποιητικό Ασφαλείας – Μέρος Α	Μεταφορά επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών υψηλών ταχυτήτων
ΣΤΑΣΥ ΑΕ	Νέο	15-07-16	14-05-22	Πιστοποιητικό Ασφαλείας – Μέρος Β	Μεταφορά επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών υψηλών ταχυτήτων

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 Ασφάλειας, 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 και εξακολουθεί να ισχύει έως τις **03-10-2021**.

Ο ΟΣΕ τον Ιούνιο του 2020 υπέβαλλε αίτηση για την ανανέωση έγκρισης ασφάλειας ΔΥ. Τον Οκτώβριο του 2020 ολοκληρώθηκε ο αρχικός έλεγχος της αίτησης και **χαρακτηρίστηκε πλήρης** σύμφωνα με το Παράρτημα II της Σύστασης (ΕΕ) 2019/780. Στη συνέχεια ακολούθησε το στάδιο της λεπτομερούς αξιολόγησης της αίτησης και του συνοδευτικού φακέλου σύμφωνα με το Παράρτημα II της Σύστασης (ΕΕ) 2019/780, το οποίο δεν ολοκληρώθηκε εντός του 2020.

ΣΤΑΣΥ

Κατά το έτος 2020 πραγματοποιήθηκαν επαφές και διαβουλεύσεις με στελέχη της Σ.Ε. ΣΤΑΣΥ σχετικά με την προετοιμασία έκδοσης Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφάλειας εντός του 2021.

GFR

Η ΣΕ GFR υπέβαλλε στο τέλος του 2019, αίτηση στον ERA, μέσω της Υπηρεσίας μιας Στάσης (OSS), για την έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας, σύμφωνα με το άρθρο 10 της Οδηγίας 2016/798.

Στο πλαίσιο της ανωτέρω αίτησης ορίστηκε ομάδα αξιολογητών της ΡΑΣ προκειμένου να εξετάσει το εθνικό μέρος της αίτησης και του υποβαλλόμενου φακέλου.

Κατά τη διάρκεια αξιολόγησης της αίτησης πραγματοποιήθηκαν συζητήσεις/διαβουλεύσεις, τόσο με την αντίστοιχη ΕΑΑ της Ρουμανίας, όσο και με τον ERA για την έκδοση Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφαλείας. Το Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφαλείας εκδόθηκε από τον ERA, στις 06-04-2020, με αριθμό αναγνώρισης EU1020200017 και με χρονική περίοδο ισχύος 09-04-2020 – 08-04-2025.

Εκτός της ανωτέρω περίπτωσης δεν υπήρξαν άλλες συζητήσεις ή συνεργασίες με άλλες ΕΑΑ στο πλαίσιο έκδοσης Πιστοποιητικού ή Έγκρισης Ασφαλείας κατά την διάρκεια του 2020.

6.2 Έγκριση Οχημάτων

Έως το τέλος του 2020 δεν υπήρξαν περιπτώσεις έκδοσης Έγκρισης Οχήματος για διάθεση στην αγορά από τη ΡΑΣ στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο.

Οι αιτήσεις V-20190917004 και V-20190917005, οι οποίες υποβλήθηκαν το 2019 από τη ΣΕ GFR, μέσω της Υπηρεσίας Μιας Στάσης (OSS), για την Έγκριση δύο ρουμανικών οχημάτων, μιας ντιζελοκίνητης και μιας ηλεκτροκίνητης μηχανής έλξης, προκειμένου να κυκλοφορούν στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, «έκλεισαν» εντός του 2020 με ευθύνη του αιτούντος. Αναφορικά με τα παραπάνω οχήματα, δύο νέες αιτήσεις V-20201008-004 και V-20201008-005 υποβλήθηκαν από τη ΣΕ GFR (περίπτωση έγκρισης: «επεκταθείσα περιοχή χρήσης», Φορέας έγκρισης: ERA), οι οποίες, επίσης, «έκλεισαν» εντός του 2020 με ευθύνη του αιτούντος, λόγω έλλειψης επαρκών στοιχείων τεκμηρίωσης.

Επιπλέον, κατά το 2020 ξεκίνησαν συζητήσεις και ανταλλαγή αλληλογραφίας με την εταιρεία ΠΕΤΡΟΓΚΑΖ, κάτοχο σιδηροδρομικών οχημάτων, αναφορικά με τη διαδικασία της έγκρισης των οχημάτων για διάθεση στην αγορά και την καταχώρησή τους στο Ελληνικό Μητρώο Οχημάτων.

Το 2020, επίσης, συνεχίσθηκαν συζητήσεις και ανταλλαγή αλληλογραφίας με εκπροσώπους της ΓΑΙΑΟΣΕ, σχετικά με την αίτηση έγκρισης θέσης σε λειτουργία του εποχούμενου υποσυστήματος ETCS on Board σε ογδόντα οκτώ (88) μηχανές έλξης. Συζητήθηκαν και επισημάνθηκαν οι νέες απαιτήσεις που επέρχονται με τη νομοθεσία του 4^{ου} Σιδηροδρομικού Πακέτου, οι οποίες οφείλουν να εφαρμοσθούν για την ανωτέρω έγκριση.

Δεν υπήρξαν αλλαγές στη στρατηγική και τις διαδικασίες της ΡΑΣ σχετικά με την έκδοση Εγκρίσεων Οχημάτων, με εξαίρεση αυτές που εισήχθησαν με τη νέα νομοθεσία που ενσωμάτωσε το 4^ο Σιδηροδρομικό Πακέτο (ν.4632/2019).

6.3 Υπεύθυνοι Φορείς για την Συντήρηση Εμπορευματικών Φορταμαξών (ΥΣΦ)

Η ΡΑΣ είναι ο ορισμένος από την ελληνική νομοθεσία φορέας / οργανισμός πιστοποίησης του συστήματος συντήρησης τροχαίου υλικού (ΣΣΤΥ) εμπορευματικών φορταμαξών για τους ΥΣΦ στην Ελλάδα. Κάθε φορέας που είναι υπεύθυνος για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών που κινούνται στο σιδηροδρομικό δίκτυο εντός της ΕΕ, οφείλει να διαθέτει πιστοποιημένο σύστημα συντήρησης σύμφωνα με τον Κανονισμό ΕΕ 445/2011.

Έως το τέλος 2019, η ΕΕΣΣΤΥ ΑΕ ήταν ο μοναδικός ΥΣΦ τροχαίου υλικού στην Ελλάδα, κάτοχος του υπ. Αριθ. Αναγνώρισης EL 3120180001 πιστοποιητικού ΥΣΦ εμπορευματικών φορταμαζών, το οποίο εκδόθηκε από τη ΡΑΣ το 2018.

Λόγω της πώλησης και μεταβίβασης του 100% του μετοχικού κεφαλαίου της ΥΣΦ ΕΕΣΣΤΥ στην ΣΕ ΤΡΑΙΝΟΣΕ, θυγατρική της Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A. και της ολοκλήρωσης της συγχώνευσης των δύο επιχειρήσεων με απορρόφηση της ΕΕΣΣΤΥ από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η ΡΑΣ ως αρμόδιος οργανισμός πιστοποίησης ΥΣΦ εμπορευματικών φορταμαζών και στο πλαίσιο της ως άνω νομικής μεταβολής ζήτησε από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ την υποβολή αίτησης για την επικαιροποίηση του υφιστάμενου Πιστοποιητικού ΥΣΦ της εταιρείας ΕΕΣΣΤΥ, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού ΕΕ 445/2011.

Η εν λόγω αίτηση υποβλήθηκε το Μάιο του 2020 και ευθύς ξεκίνησε από τη ΡΑΣ η αξιολόγηση της συμμόρφωσής της με τις ισχύουσες νομοθετικές απαιτήσεις.

6.4 Μηχανοδηγοί

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 Φεβρουαίο 2019, σύμφωνα με το υπόδειγμα του Παραρτήματος Ι του Κανονισμού (ΕΕ) 36/2010 και εντός του 2020 εκδόθηκαν συνολικά 79 άδειες, εκ των οποίων οι 34 αφορούσαν μετατροπή ισχυουσών εθνικών αδειών σε «ευρωπαϊκές» άδειες και οι 45 αφορούσαν νέα έκδοση «ευρωπαϊκών» αδειών.

Επίσης, το πρόγραμμα-εφαρμογή «ΑΔΕΙΕΣ ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΟΥ» είναι συνδεδεμένο και τροφοδοτεί με τα στοιχεία των μηχανοδηγών το ΕΜΑΜ (Εθνικό Μητρώο Αδειών Μηχανοδηγού) το οποίο τηρείται από τη ΡΑΣ, σύμφωνα με την υπ. αριθμ. 2010/17/ΕΕ Απόφαση «σχετικά με την θέσπιση των βασικών παραμέτρων για τα μητρώα μηχανοδηγών». Το ΕΜΑΜ στο τέλος του 2020 περιλάμβανε τα δεδομένα 293 αδειών μηχανοδηγού.

Διαδικασία αδειοδότησης 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 31/07/20 & 04/08/2020 στο Κ.Ε.Κ. του ΟΣΕ και στο Δρομολόγιο στο τμήμα ΕΣΘ – Πλατύ - ΕΣΘ αντίστοιχα και συμμετείχαν σε αυτές είκοσι τέσσερις (24) υποψήφιοι μηχανοδηγοί των Σ.Ε. TRAINΟΣΕ, RAIL CARGO & PEARL.

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.

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 TRAINΟΣΕ, ΣΤΑΣΥ & RCLG έχουν εκδώσει τα πιστοποιητικά μηχανοδηγού σύμφωνα με το υπόδειγμα του Παραρτήματος ΙΙ του Κανονισμού (ΕΕ) 36/2010 και έχουν διανείμει αντίγραφα αυτών στους μηχανοδηγούς.

Η Σ.Ε. TRAINΟΣΕ 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.

Αναγνώριση εκπαιδευτικών κέντρων μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών

Το 2020 δεν εκδόθηκε από τη ΡΑΣ νέα δήλωση αναγνώρισης εκπαιδευτικού κέντρου μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών.

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.

Στον τομέα της εκπαίδευσης των υποψηφίων μηχανοδηγών, η ΡΑΣ ενέκρινε την αναθεώρηση του Οδηγού Σπουδών για την απόκτηση άδειας μηχανοδηγού και του Προγράμματος Κατάρτισης για την απόκτηση πιστοποιητικού μηχανοδηγού που υποβλήθηκαν από το αναγνωρισμένο εκπαιδευτικό κέντρο του ΟΣΕ, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 23 του ν.3911/2011.

Εκπαιδευτές – Εξεταστές – Ιατροί υποψηφίων μηχανοδηγών & μηχανοδηγών

Κατά την διάρκεια του έτους 2020 η ΡΑΣ χορήγησε :

- Αναγνώριση σε είκοσι τέσσερις (24) ιατρούς για τη διεξαγωγή της απαιτούμενης εξέτασης για την επιβεβαίωση της σωματικής και επαγγελματικής ψυχολογικής ικανότητας των μηχανοδηγών και των υποψηφίων μηχανοδηγών. Από αυτές επτά (7) αφορούσαν νέα αναγνώριση και δεκαεπτά (17) αφορούσαν ανανέωση αναγνώρισης.
- Πιστοποίηση επάρκειας σε δύο (2) εκπαιδευτές μηχανοδηγών – υποψηφίων μηχανοδηγών. Το μητρώο εκπαιδευτών στο τέλος του 2020 περιλάμβανε 152 εκπαιδευτές.
- Αναγνώριση σε (2) εξεταστές μηχανοδηγών – υποψηφίων μηχανοδηγών κατά τη διάρκεια του 2020 και ανανέωση αναγνώρισης σε 20 εξεταστές. Το μητρώο εξεταστών στο τέλος του 2020 περιλάμβανε 22 εξεταστές

6.5 Άλλοι τύποι Εγκρίσεων / Πιστοποιήσεων

Η ΡΑΣ είναι η αρμόδια αρχή στην Ελλάδα για την έγκριση θέσης σε λειτουργία σταθερών εγκαταστάσεων, σύμφωνα με το άρθρο 18 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Στο πλαίσιο αυτό, εντός του 2020 δεν εκδόθηκε έγκριση θέσης σε λειτουργία σταθερών εγκαταστάσεων.

Επιπλέον, στο πλαίσιο άσκησης των καθηκόντων της ως «Αρμόδια Αρχή» του Κανονισμού σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID) της Κ.Υ.Α. Γ5/48222/2474 (ΦΕΚ 2755/Β'/03-07-2019), η ΡΑΣ ενέκρινε με την υπ. αριθ. 13419/20-07-2020 Απόφασή της την ανανέωση της έγκρισης της εταιρείας ΚΑΠΑ ΡΟ ΕΛΛΑΣ ΕΠΕ (KR Hellas Limited) ως οργάνου επιθεώρησης για τα Κεφάλαια 6.2 και 6.7 του Κανονισμού για τη σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID). Η διάρκεια ισχύος της έγκρισης ορίσθηκε έως την 21-07-2024.

6.6 Επαφές με άλλες Αρχές Ασφαλείας

Κατά την διάρκεια του 2020 η ΡΑΣ συνέχισε τις επαφές και τη συνεργασία με τη Ρουμάνικη ΕΑΑ, καθώς και με τον Οργανισμό σχετικά με την αίτηση την οποία υπέβαλλε η ΣΕ GFR για

την απόκτηση ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας, καθώς και με τις δύο αιτήσεις έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά οι οποίες υποβλήθηκαν από την ίδια ΣΕ.

Εντός του 2020 δεν υποβλήθηκαν αιτήματα από / προς άλλες Αρχές Κρατών Μελών που ζητούν πληροφορίες σχετικά με εγκρίσεις / πιστοποιήσεις ασφαλείας, 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 2020, 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 2020 παρατίθενται παρακάτω:

- Ανασκόπηση της προόδου υλοποίησης των ενεργειών της 3ης ΚΣΕ/2019
- Συνοπτική παρουσίαση των εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ έτους 2020 και των αποτελεσμάτων τους – Σχεδιαζόμενες ενέργειες σχετικά με την Εποπτεία έτους 2021
- Κουλτούρα Ασφάλειας (Safety Culture)
- Εφαρμογή ν.4632/2019 (Α' 159) – Εκκρεμότητες για την εφαρμογή του (έκδοση δευτερογενούς νομοθεσίας, οδηγών κ.α.)
- Εφαρμογή αναμορφωμένου Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ) – Μέρος Β' – Ενημέρωση για τυχόν προβλήματα από την εφαρμογή του
- Εθνικοί κανόνες στον τομέα της ασφαλείας
- Θέματα Μηχανοδηγών (Μετατροπή υφιστάμενων Αδειών Μηχανοδηγού, έκδοση νέων αδειών, έκδοση πιστοποιητικών μηχανοδηγού από τις ΣΕ και το ΔΥ, νομοθετικές εκκρεμότητες, εκπαίδευση μηχανοδηγών προβλήματα κ.α.)
- Υπηρεσία Μίας Στάσης (OSS)

- ο Ενημέρωση από το Υπουργείο αναφορικά με τις υποχρεώσεις των ΣΕ που απορρέουν από την εφαρμογή του Κανονισμού 2019/774 για την τροποποίηση του κανονισμού 1304/2014 όσον αφορά την εφαρμογή της ΤΠΔ το υποσύστημα «Τροχάιο υλικό — Θόρυβος» στις υφιστάμενες εμπορευματικές φορτάμαξες.

6.8 Συνεργασία με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ

Κατά το 2020, η ΡΑΣ και ο Οργανισμός συνεργάστηκαν στο πλαίσιο της Συμφωνίας Συνεργασίας την οποία συνάψαν στις 11-06-2019 στο Βουκουρέστι, δυνάμει του άρθρου 76 του Κανονισμού (ΕΕ) 796/2016.

Ειδικότερα, συνεργάστηκαν για την αξιολόγηση:

- Της αίτησης S-20191123-001 της ΣΕ GFR για την έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας με τόπους παροχής υπηρεσιών τη Ρουμανία και την Ελλάδα. Στο πλαίσιο αυτό, η ΡΑΣ αξιολόγησε το εθνικό μέρος της αίτησης. Το σχετικό ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας EU1020200017 εκδόθηκε από τον Οργανισμό στις 06-04-2020, με περίοδο ισχύος 09-04-2020 έως 08-04-2025.
- Των αιτήσεων V-20201008-004 και V-20201008-005 της ΣΕ GFR για την έγκριση δύο οχημάτων για διάθεση στην αγορά (περίπτωση έγκρισης: «επεκταθείσα περιοχή χρήσης»). Και στις δύο περιπτώσεις, η ΡΑΣ αξιολόγησε το εθνικό μέρος της αιτήσεων, ενώ αξιολογητής της ΡΑΣ από την ομάδα Εμπειρογνομώνων του ERA (ΡΟΕ) συμμετείχε στην αξιολόγηση του ευρωπαϊκού μέρους των δύο αιτήσεων, η οποία πραγματοποιήθηκε με ευθύνη του ERA. Οι δύο αιτήσεις «έκλεισαν» με ευθύνη του αιτούντος, λόγω έλλειψης επαρκών στοιχείων τεκμηρίωσης.

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 2020 η Γενική Διεύθυνση της ΡΑΣ συνέταξε σχέδιο απόφασης με αντικείμενο τη διαδικασία επιθεωρήσεων, το οποίο βασίσθηκε κυρίως στον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2018/761 και το πρότυπο ISO 19011. Το σχέδιο απόφασης δεν κατέστη δυνατό να εγκριθεί εντός του 2020.

Η αναμόρφωση του Κανονιστικού Πλαισίου, έως το τέλος του 2020, αποτελούσε βασική υποχρέωση της ΡΑΣ σύμφωνα με την Αναφορά Ελέγχου του ERA (Ιούνιος 2019) και η ολοκλήρωσή της είχε συμπεριληφθεί στο Σχέδιο Δράσης της ΡΑΣ, το οποίο συμφωνήθηκε με τον ERA. Λόγω των απρόβλεπτων συνθηκών που δημιουργήθηκαν από την πανδημία COVID-19, η αναμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου δεν κατέστη δυνατόν να εγκριθεί από την ολομέλεια της ΡΑΣ και να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Σύμφωνα με το υπό αναμόρφωση νέο κανονιστικό πλαίσιο προβλέπεται η διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής του στην επιτήρηση των συστημάτων συντήρησης που τηρούν οι Υπεύθυνοι για τη Συντήρηση Φορείς (ΥΣΦ), καθώς και η διεύρυνσή του σε εποπτικές

δραστηριότητες του τομέα ρύθμισης και ελέγχου της σιδηροδρομικής αγοράς (εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές, εφαρμογή του Κανονισμού 1371/2007 κ.α.), προκειμένου να προσαρμοσθεί στις νέες απαιτήσεις του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου.

Οι εποπτικές δραστηριότητες για το έτος 2020, παρά την έλλειψη εγκεκριμένης στρατηγικής έως τον Οκτώβριο του 2020, πραγματοποιήθηκαν λαμβάνοντας υπόψη κινδύνους μετά την ανάλυση πληροφοριών από διάφορες πηγές. Ενδεικτικά αναφέρουμε αναφορές προηγούμενων δραστηριοτήτων εποπτείας, αναφορές από αξιολόγηση συμμόρφωσης αιτήσεων για πιστοποίηση ασφάλειας ή έγκριση ασφάλειας, συναντήσεις με σιδηροδρομικούς οργανισμούς, ευρήματα από δελτία ατυχημάτων και συμβάντων, πορίσματα και αναφορές διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, καταγγελιών, ετήσιων εκθέσεων πεπραγμένων σιδηροδρομικών οργανισμών, δεικτών ασφάλειας, μηνιαίας στατιστικής επεξεργασίας δεδομένων σχετικά με τη συμμόρφωση της ΣΕ TRAINOSE με τα παρεχόμενα όρια ταχύτητας αμαξοστοιχίας και τα λοιπά.

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 για το έτος 2020 εγκρίθηκε τον Φεβρουάριο και περιλάμβανε δεκαεπτά (17) δραστηριότητες εποπτείας σε Δ.Υ. και Σ.Ε. Η εκτέλεση του αναστάλη από 27 Μαρτίου έως 10 Ιουνίου λόγω των προληπτικών και περιοριστικών μέτρων που λήφθηκαν κατά της εξάπλωσης του κορωνοϊού και αναθεωρήθηκε τον Αύγουστο του 2020. Το αναθεωρημένο σχέδιο περιλάμβανε δεκαπέντε (15) εποπτικές δραστηριότητες εκ των οποίων πραγματοποιήθηκαν οι δώδεκα (12).

Σημειώνεται ότι εντός του 2020 ξεκίνησε 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 2020, η ΡΑΣ πραγματοποίησε τις ακόλουθες εποπτικές δραστηριότητες ανά σιδηροδρομικό οργανισμό:

- ΔΥ ΟΣΕ (3 εποπτικές δραστηριότητες)
 - Μία 1 επιθεώρηση του εκπαιδευτικού κέντρου του ΟΣΕ - Φεβρουάριος.
 - μία 1 επιθεώρηση στοιχείου υποδομής (σήραγγας Α. Αναργύρων) – Δεκέμβριος
 - Μία (1) συνάντηση εποπτείας – Μάρτιος
- ΣΕ ΤΡΑΙΝΟΣΕ (2 εποπτικές δραστηριότητες)
 - Μία (1) επιθεώρηση δραστηριότητας (CabRide) - Νοέμβριος
 - Μία (1) συνάντηση εποπτείας – Ιούνιος
- ΥΣΦ ΕΕΣΣΤΥ
 - Ένας (1) Έλεγχος επιτήρησης του Συστήματος Συντήρησης εμπορευματικών φορταμαξών
- ΣΕ ΣΤΑΣΥ (3 εποπτικές δραστηριότητες)
 - Μία (1) επιθεώρηση δραστηριότητας (CabRide) – Ιούλιος
 - Δύο (2) συναντήσεις εποπτείας – Φεβρουάριος - Ιούνιος
- ΣΕ PEARL (1 εποπτική δραστηριότητα)
 - Μία (1) συνάντηση εποπτείας – Μάιος.
- ΣΕ RAILCARGO (1 εποπτική δραστηριότητα)
 - Μία (1) συνάντηση εποπτείας – Ιούνιος
- ΔΥ & όλες οι ΣΕ (1 εποπτική δραστηριότητα)
 - Κοινή συνάντηση εποπτείας - Δεκέμβριος

Τα αποτελέσματα των προαναφερθεισών δραστηριοτήτων περιλάμβαναν επτά (7) μη συμμορφώσεις και επίσης μια (1) πρόταση βελτίωσης που υποδείχθηκε από τους επιθεωρητές της ΡΑΣ. Οι μη συμμορφώσεις αφορούσαν μεταξύ άλλων τομείς, όπως τα έγγραφα μηχανοδηγών, την επάρκεια του προσωπικού, την εσωτερική επιθεώρηση των ΣΔΑ κ.α.

Οι δύο από τις ανωτέρω μη συμμορφώσεις έχουν ήδη κλείσει, ενώ η εφαρμογή των απαιτούμενων διορθωτικών ενεργειών για τις υπόλοιπες μη συμμορφώσεις συνεχίζεται υπό την παρακολούθηση της ΡΑΣ.

7.3 Συντονισμός και συνεργασία

Δεν πραγματοποιήθηκε συζήτηση των αποτελεσμάτων εποπτείας με άλλες ΕΑΑ κατά τη διάρκεια του 2020.

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

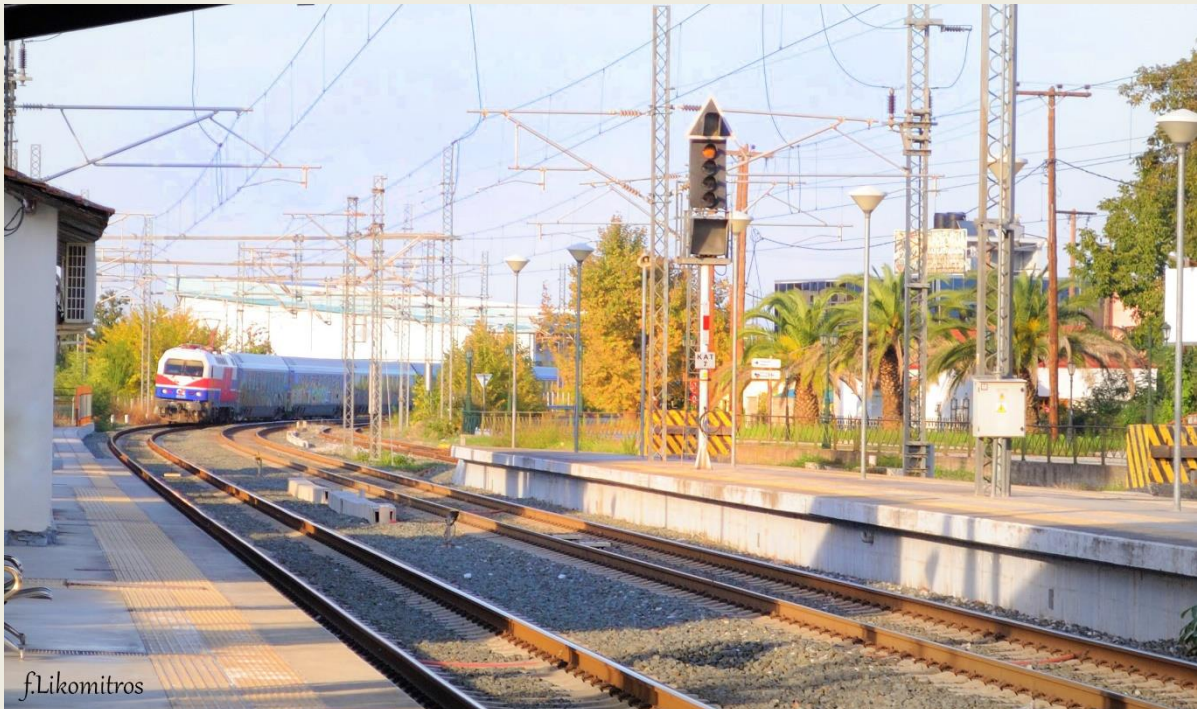
Στο πλαίσιο του άρθρου 33 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, πραγματοποιήθηκε έλεγχος της ΡΑΣ από ομάδα επιθεωρητών του Οργανισμού με πεδίο εφαρμογής του ελέγχου : α) την επάρκεια του προσωπικού το οποίο εκτελεί εποπτικές δραστηριότητες και αξιολογεί αιτήσεις για χορήγηση πιστοποιητικών ασφάλειας και εγκρίσεων 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.

Τέλος, στις 03-12-2020 πραγματοποιήθηκε συνάντηση παρακολούθησης (follow-up meeting) μεταξύ της ΡΑΣ και της Ομάδας ελέγχου του Οργανισμού, μέσω τηλεδιάσκεψης, με σκοπό την παρουσίαση της προόδου εκτέλεσης του συμφωνημένου σχεδίου δράσης.

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
- 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 για το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας [Κανονισμός (ΕΕ) 2018/762 της Επιτροπής] δεν έχει ακόμη εφαρμοστεί από τις ΣΕ και το ΔΥ στην Ελλάδα δεδομένου ότι κατά το 2020 δεν πραγματοποιήθηκαν αξιολογήσεις αιτήσεων για ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας και έγκριση ασφάλειας με εκδότη τη ΡΑΣ. Μέχρι στιγμής, όλα τα Συστήματα Διαχείρισης Ασφάλειας έχουν αξιολογηθεί και εποπτευθεί από την ΡΑΣ με βάση τα κριτήρια που ορίζονται στους κανονισμούς της ΕΕ 1158/2010 και 1169/2010.

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 εθνική νομοθεσία απαιτεί σαφώς την εξέταση της εφαρμογής της από τους αιτούντες σε περιπτώσεις αιτήσεων για έγκριση θέσης σε λειτουργία δομικών υποσυστημάτων.

Η εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 402/2013 είχε ενταχθεί ως εποπτική δράση στο πρόγραμμα εποπτείας του 2020. Στο πλαίσιο αυτό εξετάστηκε από την ΣΕ ΤΡΑΙΝΟΣΕ σύμφωνα με το άρθρο 4 του Κανονισμού (ΕΕ) 402/2013 εάν η συγχώνευση ΕΕΣΣΤΥ-ΤΡΑΙΝΟΣΕ (ως αλλαγή οργανωτικού χαρακτήρα) έχει επίπτωση στις διαδικασίες λειτουργίας ή συντήρησης. Η εν λόγω αλλαγή θεωρήθηκε ότι δεν έχει αντίκτυπο στην ασφάλεια, οπότε δεν χρειάστηκε η εφαρμογή της διαδικασίας επικινδυνότητας κατά το άρθρο 5 του προαναφερθέντος κανονισμού.

Η εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 402/2013 έχει ενταχθεί στο σχέδιο εποπτείας του 2021 και θα γίνει προσπάθεια από την ΡΑΣ να εξετασθεί εκ νέου η εφαρμογή του.

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

Οι περισσότεροι από τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς στην Ελλάδα προσπάθησαν να εφαρμόσουν την ΚΜΑ για την Παρακολούθηση χωρίς, ωστόσο, ουσιαστικά αποτελέσματα. Θεωρείται αναγκαίο για τους οργανισμούς να διακρίνουν την παρακολούθηση από άλλες

παρόμοιες δραστηριότητες όπως ο εσωτερικός έλεγχος ή η αναθεώρηση της διαχείρισης.

Η εφαρμογή της ΚΜΑ για παρακολούθηση παρόλο που είχε ενταχθεί ως εποπτική δράση στο πρόγραμμα εποπτείας του 2020 δεν κατέστη εφικτό να υλοποιηθεί λόγω της πανδημίας covid 19. Η εφαρμογή της ΚΜΑ έχει ενταχθεί στο σχέδιο εποπτείας του 2021 και θα γίνει προσπάθεια από την ΡΑΣ να εξετασθεί εκ νέου η εφαρμογή της.

8.4 Συμμετοχή και υλοποίηση έργων της ΕΕ

Η ΡΑΣ λόγω της πανδημίας COVID-19 δεν κατάφερε να πραγματοποιήσει την διεξαγωγή εκπαιδευτικού προγράμματος για την Κουλτούρα Ασφάλειας, με τη συνδρομή του ERA, όπου θα ήταν προσκεκλημένος ολόκληρος ο σιδηροδρομικός τομέας. Η ΡΑΣ σε συνεργασία με τον ERA θα διερευνήσει την δυνατότητα υλοποίησης του προγράμματος εντός του 2021. Το πρόγραμμα θα είναι εστιασμένο στην εποπτεία της αποτελεσματικής εφαρμογής της Κουλτούρας Ασφάλειας από τον σιδηροδρομικό τομέα.

Η «Διακήρυξη για την Κουλτούρα Ασφάλειας στους Ευρωπαϊκούς Σιδηροδρόμους» έχει υπογραφεί από τον ΟΣΕ και την PEARL και οι υπόλοιπες Σ.Ε. ενημέρωσαν τη ΡΑΣ ότι προτίθεται να την υπογράψουν εντός του 2021

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

9. ΚΟΥΛΤΟΥΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

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



9. ΚΟΥΛΤΟΥΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

9.1 Αξιολόγηση και παρακολούθηση

Η 4^η 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 είχε αποτελέσει πεδίο εποπτικής δραστηριότητας της ΡΑΣ σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο εποπτείας για το έτος 2020. Λόγω COVID-19 η εκτέλεση του προγράμματος αναστάλη (βλ. κεφ 7.1) για 2 και πλέον μήνες με αποτέλεσμα η προγραμματιζόμενη εποπτική δραστηριότητα να μην υλοποιηθεί. Η προαναφερόμενη δράση έχει ενταχθεί και στο πρόγραμμα του 2021.

Η ΡΑΣ, παρ' ότι δεν έχει αρχίσει ακόμα την διαδικασία αξιολόγησης και παρακολούθησης της Κουλτούρας Ασφαλείας στην Ελληνική σιδηροδρομική αγορά, συνέχισε το 2020 σε συνεργασία με τον ERA την προσπάθεια ενημέρωσης των σιδηροδρομικών οργανισμών και την υπογραφή από μέρους τους του κειμένου της Διακήρυξης του ERA για την Κουλτούρα Ασφάλειας στον ευρωπαϊκό Σιδηρόδρομο.

Η ΡΑΣ σε συνεργασία με τον Οργανισμό προετοίμασε τη διοργάνωση ενός εκπαιδευτικού προγράμματος στην Αθήνα, με σκοπό την εκπαίδευση στελεχών της ΡΑΣ και των σιδηροδρομικών οργανισμών της ελληνικής αγοράς σχετικά με την αξιολόγηση και παρακολούθηση της Κουλτούρας Ασφάλειας στους σιδηροδρομικούς οργανισμούς. Η υλοποίηση του εν λόγω προγράμματος προγραμματίσθηκε για το 2020 αλλά δεν κατέστη δυνατή η υλοποίηση του λόγω της πανδημίας COVID-19. Η ΡΑΣ σε συνεργασία με τον ERA θα διερευνήσει την δυνατότητα υλοποίησης του προγράμματος εντός του 2021. Το πρόγραμμα θα είναι εστιασμένο στην εποπτεία της αποτελεσματικής εφαρμογής της Κουλτούρας Ασφάλειας από τον σιδηροδρομικό τομέα.

Επιπλέον, η ΡΑΣ ενθάρρυνε τον σιδηροδρομικό τομέα για τη συμμετοχή του στην έρευνα του ERA “Ευρωπαϊκή έρευνα για το κλίμα ασφαλείας των σιδηροδρόμων», η οποία θα διενεργηθεί εντός του 2021.

Η ΡΑΣ σχεδιάζει να λάβει μέρος στην ως άνω έρευνα ως εταίρος συνεργαζόμενη με τον Οργανισμό.

9.2 Πρωτοβουλίες για την Κουλτούρα Ασφάλειας / Έργα

Η 4η δέσμη μέτρων για τους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους, γνωστή και ως 4ο Σιδηροδρομικό Πακέτο, 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.

Κατά την διάρκεια ημερίδας με θέμα την «Ευαισθητοποίηση σε θέματα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων» που πραγματοποιήθηκε το 2019 είχε αναγνωσθεί το κείμενο της Διακήρυξης του ERA για την Κουλτούρα Ασφάλειας στους ευρωπαϊκούς Σιδηροδρόμους. Η ανωτέρω «Διακήρυξη για την Κουλτούρα Ασφάλειας στους Ευρωπαϊκούς Σιδηροδρόμους» υπογράφηκε το 2020, από τον ΟΣΕ και την PEARL. Με τον τρόπο αυτό επικυρώθηκε η συμφωνία για την προώθηση σχέσεων αμοιβαίας εμπιστοσύνης, καλής πίστης και μάθησης, στο πλαίσιο της οποίας το ανθρώπινο δυναμικό των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων και του Διαχειριστή Υποδομής θα συμβάλλει στην ανάπτυξη της Ασφάλειας.

Επίσης, όπως προαναφέρθηκε, πραγματοποιήθηκαν επαφές με το σιδηροδρομικό τομέα της χώρας μας προκειμένου να συμμετάσχει στην έρευνα του ERA “Ευρωπαϊκή έρευνα για το κλίμα ασφάλειας των σιδηροδρόμων».

9.3 Επικοινωνία για την Κουλτούρα Ασφάλειας

Η ΡΑΣ κατά το έτος 2020 προκειμένου να έρθει σε επαφή με την ελληνική κοινωνία όσον αφορά τα θέματα ασφαλείας στον σιδηροδρομικό τομέα ανέλαβε τις παρακάτω πρωτοβουλίες και δράσεις:

- Η ΡΑΣ, σε συνεργασία με τον ΟΣΕ συνέχισε να εκτελεί το ενημερωτικό πρόγραμμα για την πρόληψη ατυχημάτων στο σιδηροδρομικό δίκτυο με τίτλο: «Ασφαλής συνύπαρξη των μαθητών με το σιδηροδρομικό δίκτυο».

Δυστυχώς λόγω της πανδημίας COVID-19 αναγκάστηκε προς το τέλος Μαρτίου να αναστείλει την διεξαγωγή του προγράμματος. Το πρόγραμμα απευθύνεται σε μαθητές δημοτικών, γυμνασίων και Λυκείων που βρίσκονται σε περιοχές κοντά στο σιδηροδρομικό δίκτυο. (<https://ras-el.gr/enhmerwsou/>).

- Η ΡΑΣ σε συνεργασία με το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας Πάνος Μυλωνάς συμμετείχε στις εκδηλώσεις για δεύτερη συνεχόμενη φορά στην «Διεθνή Ημέρα Ενημέρωσης για την Ασφάλεια στις Ισόπεδες Διαβάσεις (ILCAD 2020)», η οποία έλαβε χώρα στις 10 Ιουνίου 2020 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.

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]	0
----	----------------------------	---

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	
5ba	Wagon	
5bb	Locomotives	
5bc	Hauled passenger vehicles	
5bd	Fixed or pre-defined formation	
5be	Special vehicles	
5c	Type authorization – total	
5ca	Wagon	
5cb	Locomotives	

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

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