



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
HELLENIC REPUBLIC



ρυθμιστική αρχή
σιδηροδρόμων
regulatory
authority
for railways

Αθήνα, 12/11/2025

Αριθ. Πρωτ. : 3588

ΑΠΟΦΑΣΗ (24/2025)

της 6^{ης} Συνεδρίασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ

ΘΕΜΑ: «Λήψη απόφασης επί της αυτεπάγγελτης έρευνας και της στις 10.7.2023 διεξαχθείσας ακρόασης του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή «ΟΣΕ Α.Ε.» με θεματικό αντικείμενο τη διερεύνηση παραβάσεων κανονισμών, διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, απαιτήσεων των οικείων Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), αναφορικά με την αξιολόγηση των στοιχείων και των προτεινόμενων από τον ΟΣΕ Α.Ε. μέτρων αποκατάστασης στο πλαίσιο εφαρμογής **(α)** της με αριθμό 24/16.3.2023 απόφασης της Ολομέλειας της Αρχής με θέμα “Λήψη έκτακτων μέτρων στο πλαίσιο της με αριθμό 18/1.3.2023 απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ”, **(β)** της με αριθμό 52/19.6.2023 απόφασης της Ολομέλειας της Αρχής με θέμα “Παράταση της ισχύος των ληφθέντων με τη με αριθμό 24/2023 Απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ έκτακτων μέτρων στο πλαίσιο της με αριθμό 18/1.3.2023 απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ”» και **(γ)** της με αριθμό 22/16.10.2025 απόφασης της Ολομέλειας της Αρχής.

**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' 1341/13.4.20202019) «Έγκριση Παραρτημάτων ΙΙ και ΙΙΙ 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.

ιγ. Του Κατ' εξουσιοδότηση Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 της Επιτροπής των κανονισμών της Επιτροπής για τον καθορισμό κοινών μεθόδων ασφάλειας σχετικά με τις απαιτήσεις για το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και για την κατάργηση των κανονισμών της Επιτροπής (ΕΕ) αριθ. 1158/2010 και (ΕΕ) αριθ. 1169/2010.

ιδ. Της με αριθ. Φ8/30400/3540 (ΦΕΚ Β' 698/9.3.2012) «Θέση σε ισχύ του Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας του ΟΣΕ ΑΕ» απόφασης του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

ιε. Της με αριθ. 157192 (ΦΕΚ Β' 2623/30.5.2022) «Εγκριση νέου Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας του ΟΣΕ» απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

ιστ. Της με αριθ. 15/4.7.2025 Πράξης του Υπουργικού Συμβουλίου (ΦΕΚ Υ.Ο.Δ.Δ. 808/7.7.2025) με αντικείμενο «Επιλογή και διορισμός Προέδρου, Αντιπροέδρου και μελών της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.)».

- 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 αριθμό 18/1.3.2023 Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ (ΑΔΑ: ΡΕΔΙΟΚΠ2-Υ52) με θέμα «Διεξαγωγή αυτεπάγγελτης έρευνας σχετικά με την μετωπική σύγκρουση της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62 Αθήνα-Θεσσαλονίκη με την εμπορευματική αμαξοστοιχία 63503 Θεσσαλονίκη-Θριάσιο της HELLENIC TRAIN Α.Ε. την 28.2.2023».
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 Α.Ε. (ΡΑΣ 698/6.3.2023).
10. Τη με αριθ. πρωτ. 9012094/3.3.2023 επιστολή του ΟΣΕ Α.Ε. (ΡΑΣ 703/6.3.2023).
11. Τη με αριθ. πρωτ. 723/8.3.2023 επιστολή της ΡΑΣ.
12. Τη με αριθ. πρωτ. 9013131/9.3.2023 επιστολή του ΟΣΕ Α.Ε. (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.
15. Τη με αριθμό 24/16.3.2023 Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ (ΑΔΑ: ΨΖΤΝΟΚΠ2-4ΦΡ) με θέμα «Λήψη έκτακτων μέτρων στο

πλαίσιο της με αριθμό 18/1.3.2023 Απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ».

16. Τη με αριθμό 6337Ε/17.3.2023 έκθεση επίδοσης του δικαστικού επιμελητή της Περιφέρειας του Εφετείου Αθηνών, Παναγιώτη Δημ. Παρασκευόπουλου, για την προς τον ΟΣΕ Α.Ε. επίδοση της ειρημένης (σχ.15) απόφασης.
17. Το με αριθ. πρωτ. 9016232/27.3.2023 έγγραφο του ΟΣΕ Α.Ε. προς την ΡΑΣ.
18. Το με αριθ. πρωτ. 9015943/7.4.2023 έγγραφο του ΟΣΕ Α.Ε. προς τη ΡΑΣ με σχετικά επισυναπτόμενα στοιχεία.
19. Το με αριθ. πρωτ. 1150/19.4.2023 Πόρισμα της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας (ΜΑΣΔ) στο πλαίσιο της ειρημένης (σχ.6) Απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ.
20. Τη με αριθ. πρωτ. 1176/21.4.2023 Εισήγηση της Προέδρου της ΡΑΣ προς την Ολομέλεια της Αρχής.
21. Τη με αριθμό 35/26.4.2023 Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ (ΑΔΑ: ΨΗΧΓΟΚΠ2-ΞΤΜ) με θέμα «Αυτεπάγγελτη έρευνα σχετικά με παραβάσεις κανονισμών, διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας απαιτήσεων των οικείων συστημάτων διαχείρισης ασφάλειας (ΣΔΑ), αναφορικά με τη μετωπική σύγκρουση της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62 Αθήνα-Θεσσαλονίκη με την εμπορευματική αμαξοστοιχία 63503 Θεσσαλονίκη-Θριάσιο της HELLENIC TRAIN Α.Ε. την 28.2.2023 στην θέση Ευαγγελισμός του Δήμου Τεμπών Ν Λαρίσης».
22. Τη με αριθ. πρωτ. 1309/4.5.2023 Εισήγηση της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας (ΜΑΣΔ) προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ στο πλαίσιο της ειρημένης (σχ.15 και σχ.16) Απόφασης της Ολομέλειας της Αρχής.
23. Τη με αριθμό 37/5.5.2023 Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ (ΑΔΑ: 6873ΟΚΠ2-2ΑΟ) με θέμα «Εξέταση και αξιολόγηση των στοιχείων και των προτεινόμενων από τον ΟΣΕ μέτρων

αποκατάστασης με αντικείμενο τη λήψη έκτακτων μέτρων στο πλαίσιο της με αριθμό 18/2023 Απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ-Πρόταση για κλήση σε ακρόαση ΟΣΕ».

24. Τη με αριθ. πρωτ. 1434/15.5.2023 Πράξη της Προέδρου της Αρχής για τον ορισμό του Οργάνου Ακρόασης.
25. Τη με αριθ. πρωτ. 1467/17.5.2023 Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης.
26. Τη με αριθμό 907Γ/19.5.2023 έκθεση επίδοσης του δικαστικού επιμελητή της Περιφέρειας του Εφετείου Αθηνών, Αθανάσιου Νικ. Μπουσδούνη, για την προς τον ΟΣΕ Α.Ε. επίδοση της ειρημένης (σχ.25) Πράξης Διεξαγωγής Ακρόασης.
27. Το με αριθ. πρωτ. 9030115/31.5.2023 έγγραφο του ΟΣΕ Α.Ε. προς τη ΡΑΣ (ΡΑΣ 1654/1.6.2023).
28. Τη με αριθ. πρωτ. 1689/6.6.2023 Απόφαση του Οργάνου Ακρόασης (σχ.24) περί αυτεπάγγελτης αναβολής διεξαγωγής ακρόασης (σχ.23 έως σχ.26) για τις 22.6.2023.
29. Το από 6.6.2023 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 14 §1 εδάφιο β' του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ, αντιγράφου της ειρημένης (σχ.28) Απόφασης.
30. Το με αριθ. πρωτ. 9033042/14.6.2023 έγγραφο του ΟΣΕ Α.Ε. προς τη ΡΑΣ (ΡΑΣ 1806/15.6.2023).
31. Τη με αριθ. πρωτ. 1819/16.6.2023 Εισήγηση της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας (ΜΑΣΔ) προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ με θέμα «Πρόταση για παράταση ισχύος έκτακτων μέτρων στο πλαίσιο της με αριθμό 18/1.3.2023 Απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ».
32. Τη με αριθ. πρωτ. 1818/16.6.2023 Πρόσκληση Συνεδρίασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ.

33. Τη με αριθμό 52/19.6.2023 Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ (ΑΔΑ: Ψ3Λ3ΟΚΠ2-ΕΓ8) με θέμα «Παράταση της ισχύος των ληφθέντων με τη με αριθμό 24/2023 Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ έκτακτων μέτρων στο πλαίσιο της με αριθμό 18/1.3.2023 Απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ».
34. Τη με αριθμό 6732Ε/20.6.2023 έκθεση επίδοσης του δικαστικού επιμελητή της Περιφέρειας του Εφετείου Αθηνών, Παναγιώτη Δημ. Παρασκευόπουλου, για την προς τον ΟΣΕ Α.Ε. επίδοση της ειρημένης (σχ.33) απόφασης.
35. Το με αριθ. πρωτ. 2031/6.7.2023 Υπόμνημα του ΟΣΕ Α.Ε..
36. Το με αριθμό 354/16.6.2023 ειδικό συμβολαιογραφικό πληρεξούσιο της συμβολαιογράφου Αθηνών, Γαρυφαλλιάς Παναγιώτη Γκίκα.
37. Το από 16.3.2023 χρονολογούμενο (αριθ. πρωτ. Γραμματείας Διοικητικού Συμβουλίου 7000989/17.3.2023) Πρακτικό Αυτόκλητης Γενικής Συνέλευσης Μετόχων του ΟΣΕ Α.Ε..
38. Το με αριθ. πρωτ. 7000991/17.3.2023 έγγραφο του ΟΣΕ Α.Ε. με θέμα: «Συγκρότηση σε Σώμα του Διοικητικού Συμβουλίου του ΟΣΕ Α.Ε., εκπροσώπηση του Οργανισμού και εκχώρηση αρμοδιοτήτων».
39. Το με αριθ. πρωτ. 2047821/25.9.2020 έγγραφο του Γ.Ε.ΜΗ με θέμα: «Καταχώριση στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ.) στοιχείων της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία».
40. Το με αριθ. πρωτ. 7.000.950/16.2.2023 (ΑΔΑ: 6Ψ3Θ46ΨΧΕΔ-ΤΚΠ) έγγραφο του ΟΣΕ Α.Ε. με θέμα: «Παροχή υπηρεσιών στην ειδικότητα Σταθμάρχη».
41. Το Πόρισμα της Τριμελούς Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων η οποία (Επιτροπή) συστάθηκε και συγκροτήθηκε σύμφωνα με τη με αριθμό 71651/6.3.2023 απόφαση του Γενικού Γραμματέα Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (ΦΕΚ Β' 1310/6.3.2023).

42. Το με αριθ. πρωτ. 9045322/11.8.2023 έγγραφο της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας του ΟΣΕ Α.Ε. με θέμα: «Αξιολόγηση προσωπικού Κυκλοφορίας» και το επισυναπτόμενο σε αυτό με αριθ. πρωτ. 9033063/14.6.2023 έγγραφο της Διεύθυνσης Οργάνωσης και Διαχείρισης Ανθρώπινου Δυναμικού (ΔΟΔΑΔ) του ΟΣΕ Α.Ε. με θέμα: «Έκθεση απόδοσης».
43. Το με αριθ. πρωτ. 2196/19.7.2023 έγγραφο της ΡΑΣ.
44. Τα πρακτικά της στις 10.7.2023 διεξαχθείσας συνεδρίασης της Επιτροπής Ακροάσεων της ΡΑΣ.
45. Το με αριθ. πρωτ. 9018167/19.3.2024 έγγραφο της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας του ΟΣΕ Α.Ε. (πρβλ. σχ.42) με θέμα: «Αξιολόγηση προσωπικού Κυκλοφορίας» και τα επισυναπτόμενα εξήντα έξι (66) συνολικά έγγραφα των Επιθεωρήσεων του ΟΣΕ Α.Ε. με θέμα: «Φύλλο Αξιολόγησης επί του πεδίου».
46. Η διαδικασία Δ-01 «ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ» του οικείου συστήματος διαχείρισης ασφάλειας του ΟΣΕ.
47. Το με αριθ. πρωτ. 9046077/8.5.2019 έγγραφο του ΟΣΕ.
48. Το με αριθ. πρωτ. 166/3.12.2024 Πόρισμα του (πρβλ. σχ.24) Οργάνου Ακρόασης
49. Τη με αριθ. πρωτ. 3707997/1.9.2025 ανακοίνωση του Γ.Ε.ΜΗ. **σε συνδυασμό και με (α)** τις διατάξεις των άρθρων 6 §2, 7 (με εξαίρεση τις διατάξεις των περιπτώσεων β', γ' και δ' της παραγράφου 2 του άρθρου 7) έως 21 του Ν.4601/2019, 47 επ. και 56 του Ν.5162/2024 και 3 του Ν.5167/2024 **και (β1)** το από **29.8.2025** χρονολογούμενο πρακτικό της Έκτακτης Αυτόκλητης Καθολικής Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της εταιρείας «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία», **(β2)** το από **28.8.2025** χρονολογούμενο πρακτικό της Έκτακτης Αυτόκλητης Καθολικής Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της εταιρείας «ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και **(β3)** την από **29.8.2025** χρονολογούμενη **Σύμβαση Συγχώνευσης** των εταιρειών με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων

Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και «ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ».

- 50. Τη με αριθμό 22/2025 απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ.
- 51. Τη με αριθ. πρωτ. 3443/2025 Πράξη της Προέδρου της Ολομέλειας της ΡΑΣ για τον Ορισμό του Οργάνου Ακρόασης.
- 52. Την από 5.11.2025 χρονολογούμενη Πρόσκληση Συνεδρίασης της Επιτροπής Ακροάσεων της ΡΑΣ.
- 53. Το με αριθ. πρωτ. 3463/2025 Πόρισμα του Οργάνου Ακρόασης (πρβλ. σχ.51) της ΡΑΣ.
- 54. Την από 6.11.2025 χρονολογούμενη Εισήγηση της Προέδρου της ΡΑΣ προς την Ολομέλεια.

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ:

Ι. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΥΤΕΠΑΓΓΕΛΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

- Ια. 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 Α.Ε., 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 Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773.

- Ιβ.** 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 (σχ.6) της ΡΑΣ για τον αυτεπάγγελτο έλεγχο, αναφερόμενων διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, ενώ με ενώ, με το με αριθ. πρωτ. 723/8.3.2023 (σχ.11) απευθυνόμενο προς τον ΟΣΕ Α.Ε. έγγραφό της ζήτησε (η Αρχή) να τής γνωστοποιηθούν όλες οι πληροφορίες και τα σχετικά έγγραφα οι οποίες είναι απαραίτητες για τη διεξαγωγή της εν λόγω αυτεπάγγελτης έρευνας. Όλα τα παραπάνω έγγραφα και στοιχεία ζητήθηκαν από τον ελεγχόμενο διαχειριστή υποδομής (ΟΣΕ Α.Ε.) στο πλαίσιο εφαρμογής αφενός μεν του άρθρου 7 του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής (σχ.1ζ), και αφετέρου, των άρθρων 28 §5, 32 §§1 και 2 του Ν.3891/2010 (σχ.1α) και 79, § 1γ) του Ν.4632/2019 (σχ.1γ).
- Ιγ.** Ο ΟΣΕ Α.Ε. 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 Α.Ε.. Επιπλέον, με το ίδιο, όπως παραπάνω, έγγραφό του, ο ΟΣΕ Α.Ε. έθεσε στη διάθεση της Αρχής τις διαθέσιμες απομαγνητοφωνημένες συνομιλίες τηλεφώνου και ραδιοτηλεφώνου (ασυρμάτου) σε cd καθώς και δεδομένα σηματοδότησης καταγραφικού Σ.Σ. Λάρισας 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 Α.Ε., 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 Α.Ε. 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 Α.Ε., ήταν διαθέσιμα στις αρμόδιες Επιθεωρήσεις της Δ/νσης Κυκλοφορίας 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 ενλόγω 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 υποψήφιων 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 Φεβρουάριο και Μάρτιο 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 Α.Ε. η οποία και δόθηκε.
- Ιθ.** Επιπρόσθετα, σε συνέχεια της προαναφερόμενης επίσκεψης στελεχών του προσωπικού της ΡΑΣ στα γραφεία του ΟΣΕ Α.Ε., 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 ειρημένης 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.

ΙΙΑ. Η ΜΑΣΔ, στο πλαίσιο εφαρμογής της ανωτέρω (σχ.6 και σχ.7) απόφασης, με την ολοκλήρωση της εξέτασης των αυτεπαγγέλτως ερευνώμενων περιστατικών και έπειτα από συγκέντρωση και μελέτη όλων των σχετικών εγγράφων και στοιχείων, υπέβαλε τη με αριθ. πρωτ. 814/16.3.2023 εισήγησή της (σχ.14) δια της Προέδρου της Αρχής στην Ολομέλεια της ΡΑΣ, η οποία συνεδρίασε προκειμένου να αποφασίσει, στο πλαίσιο του ειρημένου (σχ.6 και σχ.7) αυτεπάγγελτου ελέγχου, τη λήψη έκτακτων προσωρινών μέτρων κατ' άρθρο 32 §7 του

Ν.3891/2010, λόγω σοβαρών ενδείξεων παράβασης όρων της κείμενης σιδηροδρομικής νομοθεσίας που ενέχει (η παράβαση) άμεση, σοβαρή και επικείμενη απειλή για τη δημόσια ασφάλεια.

- Ιιβ.** Στο πλαίσιο εφαρμογής της με αριθ. 18/1.3.2023 Απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ (σχ.6) και λαμβάνοντας υπόψη, **αφενός**, τη σχετική εισήγηση (σχ.14) **και αφετέρου**, **(α)** τη συσχέτιση, τη συνδυαστική ερμηνεία και τη συνολική αξιολόγηση των σχετικών εγγράφων και στοιχείων της ερευνώμενης υπόθεσης, 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 και **(β)** τις ανακοινώσεις των αρμόδιων φορέων περί έναρξης των σιδηροδρομικών δρομολογίων, και προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών, η Ολομέλεια της Αρχής, στο πλαίσιο εφαρμογής των διατάξεων των άρθρων 32 §7 του Ν.3891/2010 και 69 §6 του Ν.4632/2019, εξέδωσε τη με αριθμό 24/16.3.2023 απόφασή της (σχ.15), η οποία επιδόθηκε νομότυπα (σχ.16) στον ελεγχόμενο διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής (ΟΣΕ Α.Ε.).
- Ιιγ.** Η ΜΑΣΔ, στο πλαίσιο εφαρμογής της ανωτέρω απόφασης (σχ.15 και σχ.16) και αφού έλαβε υπόψη **(α)** το με αριθ. πρωτ. 9016232/27.3.2023 έγγραφο (σχ.17) του ΟΣΕ Α.Ε. με το οποίο απάντησε στην απόφαση της Αρχής περί λήψης έκτακτων σε βάρος του μέτρων (σχ.15), εκθέτοντας μεταξύ άλλων τις απόψεις του και **(β)** το με αριθ. πρωτ. 9015943/7.4.2023 έγγραφο (σχ.18) του ΟΣΕ Α.Ε., με το οποίο παρασχεθήκαν στην Αρχή πληροφορίες αναφορικά με τον ονομαστικό προγραμματισμό εργασίας σταθμαρχών, όπως αυτός (προγραμματισμός) ορίστηκε (από τον ΟΣΕ) για την επανέναρξη της σιδηροδρομικής

κυκλοφορίας από τις 22.3.2023 έως και το τέλος Μαρτίου 2023, υπέβαλε προς την Ολομέλεια της Αρχής (δια της Προέδρου της ΡΑΣ) τη με αριθ. πρωτ. 1309/4.5.2023 εισήγησή της (σχ.22) με την εκτίμηση ότι υφίστανται οι κάτωθι παραβάσεις:

(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 εβδομήντα πέντε (75) τελικά επιτυγχόντες 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 στοιχεία των εκπαιδευτών, **(β)** το αντικείμενο της εκπαίδευσης (θεωρητικής και πρακτικής), **(γ)** 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, **(δ)** οι βεβαιώσεις των αρμόδιων επιθεωρήσεων περί ολοκλήρωσης του Β' κύκλου θεωρητικής εκπαίδευσης (177 ωρών) και **(ε)** οι βεβαιώσεις πιστοποίησης περί ολοκλήρωσης της πρακτικής εκπαίδευσης (75 ημερών).

(Β) 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.

(Γ) Κατά παράβαση των διατάξεων 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, στον εδώ ελεγχόμενο θεωρητικό και πρακτικό κύκλο εκπαίδευσης και αφορά σε προσωπικό του ΟΣΕ που επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας (σταθμάρχες) 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.

(Δ) Κατά παράβαση του διατακτικού της με αριθμό 24/16.3.2023 απόφασης (σχ.15 και σχ.16) της Ολομέλειας της Αρχής ο ΟΣΕ Α.Ε.:

(Δ1) δεν πρότεινε, ως όφειλε, εγγράφως άμεσα μέτρα αποκατάστασης, ώστε, το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειάς (ΣΔΑ) 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.

(Δ2) δεν συμμορφώθηκε, ως όφειλε, με την υποχρέωση που του επιβλήθηκε από την Αρχή, 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 «Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (Σταθμάρχες)» με κωδ. 22075 και 22076, δεδομένου, ότι, χρησιμοποίησε σε υπηρεσίες (βάρδιες) μόνο σταθμάρχες που συμμετείχαν στα εν λόγω προγράμματα, και ειδικότερα: **(1)** στο Σταθμό Ικονίου στις 22, 23, 24, 30 και 31.3.2023 τους Δ. Μουσούλη, Δ. Νιτσόλα και Δ. Ξηρόπουλο), **(2)** στο Σταθμό Πάτρας: από 22.3.2023 έως και 31.3.2023 τους Γ. Βεσκούκη, Κ. Κοντογιάννη, Ν. Σολωμός και Φ. Παπαγεωργίου, **(3)** στο Σταθμό Αγ. Ανδρέα στις 22, 23 και 24.3.2023 τους Κ. Κοντογιάννη και Ν. Σολωμό, **(4)** στον Ε.Σ.Θ. στις 25, 27, 29 και 31.3.2023 τους Ε. Δομζαρίδου, Ο. Μηναρετζόγλου και Π. Μπουρλέτσικα, **(5)** στο Σταθμό ΤΧΙ Διαλογής από 22.3.2023 έως 31.3.2023 τους Γ. Δασκαλόπουλο, Α. Καμαριώτη, Ε. Στρούμπη, Δ. Νακαχτσή, Κ. Πατσάρα και Ρ. Μπελενιώτη και **(6)** στον Σ.Σ.Σίνδου από 22.3.2023 έως 31.3.2023 τους Η. Δήμου, Π. Παντικίδης και Α. Αύγερο.

- ΙΙδ.** Η ΜΑΣΔ, στην προαναφερόμενη εισήγησή της (σχ.22) καταλήγει, ότι συντρέχει ανάγκη διεξαγωγής ακρόασης με στόχο τον σχηματισμό πλήρους και ακριβούς εικόνας από την ΡΑΣ για τα γεγονότα σχετικά με την ερευνώμενη υπόθεση, ήτοι, την αξιολόγηση των στοιχείων και των προτεινόμενων από τον ΟΣΕ Α.Ε. μέτρων αποκατάστασης στο πλαίσιο εφαρμογής της με

αριθμό 24/16.3.2023 απόφασης (σχ.15) της Ολομέλειας της Αρχής με θέμα «Λήψη έκτακτων μέτρων στο πλαίσιο της με αριθμό 18/1.3.2023 απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ».

ΙΙε. Σε συνέχεια της προαναφερόμενης Εισήγησης (σχ.22) προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ, εκδόθηκε η με αριθ. 37/5.5.2023 Απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής (σχ.23) για την κλήση σε ακρόαση του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ Α.Ε.» με αντικείμενο την αυτεπάγγελτη διερεύνηση παραβάσεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, και ειδικότερα, **(1)** των διατάξεων του άρθρου 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 Ν. 4632/2019, **(2)** των διατάξεων 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 και **(3)** του διατακτικού (σημεία Β2 και Γ) της με αριθμό 24/16.3.2023 Απόφασης της Ολομέλειας της Αρχής. Ακολούθως, εκδόθηκε η με αριθ. πρωτ. 1434/15.5.2023 Πράξη της Προέδρου της Αρχής (σχ. 24) για τον ορισμό και τη συγκρότηση της αρμόδιας Τριμελούς Επιτροπής Ακρόασης.

ΙΙστ. Σε συνέχεια των ανωτέρω, με τη με αριθ. πρωτ. 1467/17.5.2023 Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης της Προέδρου της ΡΑΣ (σχ.25), η οποία επιδόθηκε νομότυπα και εμπρόθεσμα στον ΟΣΕ Α.Ε. (σχ.26) ορίστηκε η διενέργεια ακρόασης του ΟΣΕ Α.Ε. ενώπιον της ορισθείσας Τριμελούς Επιτροπής Ακρόασης της ΡΑΣ για τις 7.6.2023, οπότε και αναβλήθηκε

αυτεπάγγελτα, κατ' άρθρο 14 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ (σχ.28), για τις 22.6.2023, ότε και αναβλήθηκε εκ νέου για τις 10.7.2023.

- Ιιζ.** Παράλληλα, η ΜΑΣΔ, λαμβάνοντας υπόψη το με αριθ. πρωτ. 9033042/14.6.2023 έγγραφο (σχ.30) του ΟΣΕ Α.Ε. περί εκκίνησης από αυτόν (ΟΣΕ) των διαδικασιών συμμόρφωσής του με το περιεχόμενο της με αριθμό 24/16.3.2023 Απόφασης της Αρχής (σχ.15 και σχ.16) πρότεινε, με τη με αριθ. πρωτ. 1819/16.6.2023 εισήγησή της (σχ.31), την παράταση της ισχύος των με την ειρημένη (σχ.15 και σχ.16) απόφαση ληφθέντων έκτακτων μέτρων για τρεις (3) επιπλέον μήνες. Ακολούθως, εκδόθηκε από την Ολομέλεια της ΡΑΣ η με αριθμό 52/19.6.2023 (σχ.33 και σχ.34) απόφαση με την οποία, αφού διαπιστώθηκε η μη ολοκλήρωση των διαδικασιών συμμόρφωσης του ΟΣΕ, αφενός, παρατάθηκε η ισχύς των ληφθέντων σε βάρος του ΟΣΕ Α.Ε. έκτακτων μέτρων (σχ. 15) για ακόμη τρεις (3) μήνες, και αφετέρου, υποχρέωσε τον ΟΣΕ Α.Ε. να ολοκληρώσει εντός του (νέου) χρονικού πλαισίου παράτασης της ισχύος της με αριθμό 24/16.3.2023 Απόφασης της Αρχής (σχ.15 και σχ.16) τις απαιτούμενες διαδικασίες συμμόρφωσης.
- Ιιη.** Πριν τη διεξαγωγή της ακρόασης ο ΟΣΕ Α.Ε. κατέθεσε το με αριθ. πρωτ. 2031/6.7.2023 έγγραφο υπόμνημά του (σχ.35) καθώς και τα συνημμένα με αυτό έγγραφα, ενώ, περαιτέρω, δήλωσε ρητά, κατ' εφαρμογή του άρθρου 16 §2 εδάφιο α' του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής, ότι δεν επιθυμεί την προφορική συζήτηση της υπόθεσής του κατά την ημερομηνία (10.7.2023) διεξαγωγής της ακρόασης.
- Ιιθ. (Α)** Με το με αριθ. πρωτ. 166/3.12.2024 Πόρισμα (σχ.48) του ορισθέντος με τη με αριθ. πρωτ. 1434/15.5.2023 Πράξη της (τέως) Προέδρου της ΡΑΣ, αναφέρθηκε, μεταξύ άλλων, ότι «για τις στο παρόν αξιολογούμενες πράξεις ή παραλείψεις των αρμοδίων φορέων έχει σχηματισθεί ήδη σχετική

δικογραφία από την αρμόδια Εισαγγελία Εφετών Λάρισας (Φ 2023/49 α'- ΕΓ- 23/3), δυνάμει της οποίας έχουν ασκηθεί ή πρόκειται να ασκηθούν ποινικές διώξεις σε φερόμενα ως υπαίτια πρόσωπα, τα οποία αφού συμμετέχουν στη διεξαγωγή κύριας ανάκρισης σε βάρος τους με παροχή απόψεων, εξηγήσεων και επιβολή ή μη σε βάρος τους περιοριστικών όρων, ενδέχεται να παραπεμφθούν στο επόμενο στάδιο της ποινικής διαδικασίας, αυτό της δημόσιας επ' ακροατηρίω διαδικασίας, και της διαπιστωμένης από την Αρχή έλλειψης πρόσβασης σε σοβαρά αποδεικτικά στοιχεία, τα οποία έχουν καταστεί απόρρητα στα πλαίσια της ως άνω ποινικής διαδικασίας, προκύπτει άνευ ετέρου η υποχρέωση της Αρχής να απέχει από τον σχηματισμό κρίσης σε σχέση με το αν υφίσταται παράβαση ρητών επιμέρους προβλέψεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας και του διατακτικού της με αριθ. 24/16.3.2023 απόφασης της Ολομέλειας της Αρχής από τον ελεγχόμενο διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής εν εξελίξει της ποινικής διαδικασίας που έχει εκκινηθεί..... από τη συνολική εκτίμηση των γεγονότων και της φύσης της υπόθεσης, των εφαρμοστέων στην παρούσα νομοθετικών διατάξεων σε συνδυασμό με την νομολογία των Ελληνικών και Ευρωπαϊκών Δικαστηρίων, διαφαίνεται ότι - στα πλαίσια του σεβασμού **του τεκμηρίου της αθωότητας** και της τήρησης **της αρχής ne bis in idem** και λαμβάνοντας υπόψη παράλληλα ότι πρώτον επιβολή ενδεχόμενης διοικητικής κύρωσης κατ' άρθρο 31 του ν. 3891/2010 σε σχέση με τις επίμαχες παραβάσεις αφορά κατηγορία ποινικής φύσεως σύμφωνα με την ΕΣΔΑ, ότι οι διαδικασίες που εξελίσσονται παράλληλα κατά των ιδίων προσώπων, ακόμη κι αν η μία προέρχεται από διοικητική και η άλλη από ποινική αρχή, εφόσον συνδέονται μεταξύ τους από άποψη ουσίας και χρόνου και αποτελούν ένα

συνεκτικό σύνολο, δεν αποτελούν αυτοτελείς και ανεξάρτητες διαδικασίες ώστε να μη συνεκτιμάται από τη μία αρχή η κύρωση που επιβλήθηκε από την άλλη, και ότι η εφαρμογή της ανωτέρω αρχής στην επίμαχη περίπτωση δεν κάμπτεται από το γεγονός ότι η "διοικητική" κύρωση επιβάλλεται σε βάρος νομικού προσώπου και η "ποινική" κύρωση σε βάρος φυσικών προσώπων, καθώς τα φυσικά πρόσωπα που ενέχονται στη συγκεκριμένη υπόθεση, κατά τις ειδικές περιστάσεις της σχηματισθείσας δικογραφίας, παραπέμπονται για πράξεις ή παραλείψεις τους κατά την ενάσκηση των καθηκόντων τους ως μέλη, εργαζόμενοι ή ενεχόμενοι καθ' οιονδήποτε τρόπο με το νομικό πρόσωπο, ώστε να μη μπορούν να θεωρηθούν διαδικασίες μη συνδεδεμένες (κατά την ερμηνεία της *ne bis in idem*) καθώς αφορούν την ίδια κατ' ουσίαν ενδεχόμενη "παραβατική" συμπεριφορά, η οποία αφορά στα ίδια ιστορικά γεγονότα, τα οποία συνδέονται αναπόσπαστα μεταξύ τους, χρονικά και τοπικά και η συνδρομή των οποίων είναι απαραίτητη για την επιβολή των ποινικών και διοικητικών κυρώσεων, **οδηγεί στο ασφαλές συμπέρασμα ότι η Αρχή οφείλει να αναμένει κατά προτεραιότητα την πλήρη περάτωση της ποινικής διαδικασίας και να απέχει από τη διατύπωση κρίσης και την ενδεχόμενη επιβολή κυρώσεων εωσότου εκδοθεί αμετάκλητη απόφαση επί της ανοιγείσας ποινικής διαδικασίας».**

(Β) Ωστόσο, η (νέα) Ολομέλεια της Αρχής (σχ.11στ) κατά τη συνεδρίαση της 16^{ης} Οκτωβρίου του 2025 δεχόμενη επί του ανωτέρω (σχ.48) Πορίσματος τη θέση του Αντιπροέδρου της Αρχής, σύμφωνα με την οποία, η επίκληση της αρχής *ne bis in idem* ως εμπόδιο στην διαπίστωση παραβίασης των προσωρινών μέτρων και της επιβολής κυρώσεων στον ΟΣΕ είναι νομικά αβάσιμη και ως εκ τούτου απορριπτέα,

καθόσον, δεν πληρούνται (σωρευτικά) οι προϋποθέσεις εφαρμογής της, δηλαδή, (αα) η ταυτότητα πράξεων, (ββ) η ταυτότητα υποκειμένου, (γγ) η ταυτότητα κύρωσης και (δδ) η ταυτότητα σκοπού των διαδικασιών, με τη με αριθμό 22/2025 απόφασή της (σχ.50) αποφάσισε, μεταξύ άλλων, τη χορήγηση εξουσιοδότησης στην Πρόεδρο της ΡΑΣ προκειμένου η τελευταία να ορίσει το Όργανο Ακρόασης και τον Γραμματέα του, ενεργώντας επί τη βάση των σχετικών διατάξεων του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ, και ειδικότερα, της διάταξης του άρθρου 25 (Διάσκεψη και σύνταξη πορίσματος από την Επιτροπή Ακρόασης) §2 εδάφιο β' σε συνδυασμό και με τις διατάξεις του άρθρου 3, αναπέμποντας την εν λόγω υπόθεση, λόγω ύπαρξης νομικών πλημμελειών και ουσιωδών ελλείψεων στο με αριθ. πρωτ. 166/3.12.2024 συνταχθέν (από το ορισθέν με τη με αριθ. πρωτ. 1434/15.5.2023 Πράξη Οργάνου Ακρόασης) πόρισμα, για τη σύνταξη σχετικού (νέο) πορίσματος.

(Γ) Πράγματι, με τη με αριθ. πρωτ. 3443/2025 Πράξη (σχ.51) της Προέδρου της Αρχής, ορίστηκε το αρμόδιο Όργανο Ακρόασης, το οποίο, λόγω του κατεπείγοντος του ζητήματος, συνεδρίασε άμεσα (σχ.52) στις 5.11.2025, και αφού, έλαβε υπόψη τα στοιχεία του φακέλου της κρινόμενης υπόθεσης, τις απόψεις που είχε διατύπωσε εγγράφως ο ελεγχόμενος διαχειριστής υποδομής, το υπόμνημα που υπέβαλε, καθώς και τα έγγραφα στοιχεία που προσκόμισε, διατύπωσε το με αριθ. πρωτ. 3463/6.11.2025 (σχ.53) Πόρισμά του, το οποίο υπέβαλε στην Ολομέλεια της ΡΑΣ, σύμφωνα με τα άρθρα 25 και 26 του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής, για την έκδοση σχετικής με την υπόθεση απόφασης.

II. Ο ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

- IIα.** Η εταιρεία με την επωνυμία, μετά την προαναφερόμενη (σχ.48) συγχώνευση, «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή «ΟΣΕ Α.Ε.» ιδρύθηκε το 1970 (Ν.Δ. 674/197) ως δημόσια επιχείρηση με τη μορφή ανώνυμης εταιρείας και εδρεύει στην Αθήνα (οδός Καρόλου 1-3). Ο ΟΣΕ Α.Ε. είναι Διαχειριστής της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής και αρμόδιος για την εκτέλεση των αναπτυξιακών έργων υποδομής. Ειδικότερα, στα καθήκοντα του ΟΣΕ Α.Ε. 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.
- IIβ.** Ο ΟΣΕ Α.Ε. 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 που διέπουν τις ανώνυμες εταιρείες. Επίσης, οργανώνεται, λειτουργεί και διοικείται, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στο Καταστατικό του, σύμφωνα με τις διατάξεις **(α)** του Ν. 4548/2018, **(β)** του Ν. 3429/2005, **(γ)** του Ν. 3891/2010, όπως εκάστοτε ισχύουν και **(δ)** τις τυχόν ειδικές διατάξεις που αφορούν στην οργάνωση, διοίκηση και λειτουργία του εφόσον δεν είναι αντίθετες με τις διατάξεις του Ν. 3429/2005 και 3891/2010, όπως εκάστοτε ισχύουν.
- IIγ.** Στο πλαίσιο της λειτουργίας του ο ΟΣΕ Α.Ε. έχει, σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις, την ευθύνη για τη λειτουργία, τη

συντήρηση, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση της σιδηροδρομικής υποδομής στο δίκτυο, καθώς και την ευθύνη για τη συμμετοχή στην ανάπτυξή της, σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζει το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, στο πλαίσιο της γενικής πολιτικής του για την ανάπτυξη και τη χρηματοδότηση της υποδομής. Ως διαχειριστής της Σιδηροδρομικής Υποδομής, ο ΟΣΕ Α.Ε. ασκεί τη διαχείριση και εκμετάλλευση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής και έχει ιδίως την ευθύνη κατασκευής νέας υποδομής, συντήρησης και λειτουργίας της υφιστάμενης υποδομής, διαχείρισης των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, καθώς και όσων αρμοδιοτήτων προβλέπονται από την εθνική και κοινοτική νομοθεσία για τον διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής.

III. ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ - ΟΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΡΑΣ

IIIα. 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.

IIIβ. 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.** Ασκήι τις αρμοδιότητες που εκάστοτε επιφυλάσσει η ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία για το ρυθμιστικό φορέα στις σιδηροδρομικές μεταφορές 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 αρμοδιότητάς 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. [...]».

IIIγ. 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 σχετικής 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 εύλογου 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 [...].».

IIIδ. 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 επάρκεια**

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

ΙΙΙε. 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».

ΙΙΙστ.Εξάλλου, σύμφωνα με το άρθρο 68 §2 περιπτώσεις (η), (θ) και (ι) (Καθήκοντα) 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: **«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».**

- IIIζ.** Άλλωστε, σύμφωνα με το Παράρτημα II (Απαιτήσεις για το σύστημα διαχείρισης ασφάλειας για τους διαχειριστές υποδομής) του κατ' εξουσιοδότηση Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 (σχ.1ιγ) προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι **«...2.3. (Οργανωτικοί ρόλοι, αρμοδιότητες, υποχρεώσεις λογοδοσίας και εξουσίες) 2.3.1.** Οι αρμοδιότητες, οι υποχρεώσεις λογοδοσίας και οι εξουσίες του προσωπικού με ρόλο σχετιζόμενο με την ασφάλεια (καθώς και του διοικητικού και άλλου προσωπικού με καθήκοντα συνδεδόμενα με την ασφάλεια) καθορίζονται σε όλα τα επίπεδα εντός του οργανισμού, τεκμηριώνονται, ανατίθενται και κοινοποιούνται στο προσωπικό. **2.3.2. Ο οργανισμός διασφαλίζει** ότι το προσωπικό στο οποίο έχουν ανατεθεί αρμοδιότητες για καθήκοντα συνδεδόμενα με την ασφάλεια έχει την εξουσία, την επάρκεια και τους κατάλληλους πόρους για να επιτελεί τα καθήκοντά του χωρίς να επηρεάζεται δυσμενώς από δραστηριότητες άλλων επιχειρηματικών λειτουργιών. **2.3.3.** Η ανάθεση αρμοδιοτήτων για καθήκοντα συνδεδόμενα με την ασφάλεια τεκμηριώνεται

και κοινοποιείται στο αρμόδιο προσωπικό, γίνεται δεκτή και κατανοείται. **2.3.4.** Ο οργανισμός περιγράφει την κατανομή των ρόλων που αναφέρονται στην παράγραφο 2.3.1. στις επιχειρηματικές λειτουργίες εντός και, κατά περίπτωση, εκτός του οργανισμού (βλέπε 5.3. Ανάδοχοι, συνεργάτες και προμηθευτές). [...] **4.2. (Επάρκεια) 4.2.1.** Το σύστημα διαχείρισης της επάρκειας του οργανισμού **εξασφαλίζει ότι το προσωπικό με ρόλο σχετιζόμενο με την ασφάλεια είναι ικανό για τα σχετικά με την ασφάλεια καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί (βλέπε 2.3. Οργανωτικοί ρόλοι, αρμοδιότητες, υποχρεώσεις λογοδοσίας και εξουσίες), το οποίο περιλαμβάνει τουλάχιστον:** α) προσδιορισμό των ικανοτήτων (μεταξύ των οποίων γνώσεις, δεξιότητες, μη τεχνικές συμπεριφορές και στάσεις) που απαιτούνται για καθήκοντα συνδεδεμένα με την ασφάλεια β) αρχές επιλογής (βασικό επίπεδο εκπαίδευσης, απαιτούμενη ψυχολογική και σωματική κατάσταση) γ) αρχική εκπαίδευση, πείρα και προσόντα δ) συνεχή εκπαίδευση και περιοδική επικαιροποίηση των υφιστάμενων ικανοτήτων ε) περιοδική αξιολόγηση ικανοτήτων και έλεγχο της ψυχολογικής και της σωματικής κατάστασης, ώστε να διασφαλίζεται ότι διατηρούνται τα προσόντα και οι δεξιότητες με την πάροδο του χρόνου· **στ)** ειδική εκπαίδευση στα σημαντικά μέρη του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας για την εκτέλεση των σχετικών με την ασφάλεια καθηκόντων τους. **4.2.2. Ο οργανισμός προβλέπει κατά την παράγραφο 4.2.1 στοιχεία γ), δ) και στ) εκπαιδευτικό πρόγραμμα του προσωπικού που εκτελεί καθήκοντα σχετιζόμενα με την ασφάλεια, το οποίο εξασφαλίζει ότι:** α) το εκπαιδευτικό πρόγραμμα έχει καταρτισθεί σύμφωνα με τις προσδιορισθείσες απαιτήσεις επάρκειας και τις εξατομικευμένες ανάγκες του προσωπικού· β) κατά περίπτωση, η εκπαίδευση εξασφαλίζει ότι το προσωπικό

μπορεί να λειτουργεί υπό όλες τις συνθήκες λειτουργίας (κανονικές, υποβαθμισμένες και έκτακτης ανάγκης) **γ)** η διάρκεια της εκπαίδευσης και η συχνότητα της ανανεωτικής εκπαίδευσης αρμόζουν στους στόχους της εκπαίδευσης **δ)** τηρούνται αρχεία για όλα τα μέλη του προσωπικού (βλέπε 4.5.3. Έλεγχος τεκμηριωμένων πληροφοριών) **ε)** το εκπαιδευτικό πρόγραμμα επανεξετάζεται και ελέγχεται τακτικά (βλέπε 6.2. Εσωτερικός έλεγχος) και μεταβάλλεται, όταν απαιτείται (βλέπε 5.4. Διαχείριση μεταβολών). **4.2.3.** Προβλέπονται ρυθμίσεις επιστροφής μελών του προσωπικού στην εργασία μετά από ατυχήματα/περιστατικά ή μακρά απουσία τους από την εργασία, **συμπεριλαμβανομένης της παροχής πρόσθετης εκπαίδευσης όταν διαπιστώνεται ανάγκη.** **4.3.** Επίγνωση **4.3.1.** Η ανώτατη διοίκηση διασφαλίζει ότι τα στελέχη της και τα μέλη του προσωπικού της με ρόλο σχετιζόμενο με την ασφάλεια **έχουν επίγνωση** της σπουδαιότητας, της σημασίας και των συνεπειών των δραστηριοτήτων τους και του τρόπου με τον οποίο συμβάλλουν στην ορθή εφαρμογή και την αποτελεσματικότητα του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, όπως και στην επίτευξη των στόχων ασφάλειας (βλέπε 3.2. Στόχοι ασφάλειας και σχεδιασμός). [...] **5.1.6. Για τον έλεγχο της επάρκειας, όταν σχετίζεται με την ασφάλεια των δραστηριοτήτων λειτουργίας (βλέπε 4.2. Επάρκεια), ο οργανισμός διασφαλίζει για το προσωπικό του, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία (βλέπε 1. Πλαίσιο του οργανισμού): α)** συμμόρφωση με την εκπαίδευση και τις οδηγίες εργασίας και τη λήψη διορθωτικών μέτρων, όταν απαιτείται **β)** ειδική εκπαίδευση σε περίπτωση αναμενόμενων μεταβολών που επηρεάζουν την εκτέλεση των δραστηριοτήτων του ή την ανάθεση καθηκόντων του **γ)** λήψη κατάλληλων μέτρων μετά από ατυχήματα και περιστατικά. [...] **5.3. (Ανάδοχοι, συνεργάτες και**

προμηθευτές) 5.3.1. Ο οργανισμός εντοπίζει και ελέγχει τους κινδύνους ασφάλειας που απορρέουν από την εξωτερική ανάθεση δραστηριοτήτων, καθώς και από λειτουργίες ή συνεργασία με αναδόχους, συνεργάτες και προμηθευτές. 5.3.2. Για τον έλεγχο των κινδύνων ασφάλειας κατά την παράγραφο 5.3.1, ο οργανισμός καθορίζει κριτήρια για την επιλογή αναδόχων, συνεργατών και προμηθευτών και τις συμβατικές απαιτήσεις που πρέπει να πληρούν, μεταξύ των οποίων: α) τις νομικές και άλλες απαιτήσεις που σχετίζονται με την ασφάλεια (βλέπε 1. Πλαίσιο του οργανισμού) β) το επίπεδο επάρκειας που απαιτείται για την εκτέλεση των καθηκόντων που ορίζονται στη σύμβαση (βλέπε 4.2. Επάρκεια) γ) τις αρμοδιότητες για τα προς εκτέλεση καθήκοντα δ) τις αναμενόμενες επιδόσεις ασφάλειας που πρέπει να τηρούνται κατά τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης ε) τις υποχρεώσεις σχετικά με την ανταλλαγή πληροφοριών που αφορούν την ασφάλεια (βλέπε 4.4. Πληροφορίες και επικοινωνία) στ) την ιχνηλασιμότητα των σχετικών με την ασφάλεια εγγράφων (βλέπε 4.5. Τεκμηριωμένες πληροφορίες). 5.3.3. Σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1078/2012, ο οργανισμός παρακολουθεί: α) τις επιδόσεις ασφάλειας όλων των δραστηριοτήτων και λειτουργιών αναδόχων, συνεργατών και προμηθευτών, ώστε να εξασφαλίζει τη συμμόρφωσή τους με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στη σύμβαση β) τη γνωστοποίηση στους αναδόχους, τους συνεργάτες και τους προμηθευτές των κινδύνων ασφάλειας που ενδέχεται να επιδρούν στις λειτουργίες του οργανισμού. [...]

6. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ 6.1. (Παρακολούθηση) 6.1.1. Ο οργανισμός διεξάγει έλεγχο σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1078/2012 με σκοπό: α) να ελέγχει την ορθή εφαρμογή και την αποτελεσματικότητα

όλων των διεργασιών και διαδικασιών του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας και των τεχνικών, λειτουργικών και οργανωτικών μέτρων ασφάλειας **β) να ελέγχει την ορθή εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας συνολικά, και αν επιτυγχάνει τα προσδοκώμενα αποτελέσματα γ) να διερευνά κατά πόσον το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού δ) να διαπιστώνει, να εφαρμόζει και να αξιολογεί την αποτελεσματικότητα των διορθωτικών μέτρων (βλέπε 7.2. Συνεχής βελτίωση), κατά περίπτωση, εφόσον διαπιστώνεται μη συμμόρφωση με τα στοιχεία α), β) και γ).** **6.1.2. Ο οργανισμός παρακολουθεί τακτικά σε όλα τα επίπεδά του την εκτέλεση σχετιζόμενων με την ασφάλεια καθηκόντων και παρεμβαίνει εάν αυτά τα καθήκοντα δεν εκτελούνται σωστά. [...] 7.1.2. Ο οργανισμός εξασφαλίζει ότι: α) οι συστάσεις της εθνικής αρχής ασφάλειας, του εθνικού φορέα διερεύνησης και κλαδικών/εσωτερικών διερευνήσεων αξιολογούνται και εφαρμόζονται εάν ενδείκνυται ή επιβάλλεται [...]».**

IIIη. 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. [...]».

IIIθ. 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 ΕΡΕΥΝΟΜΕΝΕΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ

Στο πλαίσιο εφαρμογής της με αριθ. 24/16.3.2023 Απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ (σχ.15) με θέμα: «Λήψη έκτακτων μέτρων στο πλαίσιο της με αριθμό 18/1.3.2023 Απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ», η ισχύς της οποίας παρατάθηκε με τη με αριθμό 52/19.6.2023 (σχ.33) και λαμβάνοντας υπόψη, αφενός μεν, τη σχετική εισήγηση της αρμόδιας Μονάδας της Αρχής (σχ.31), και αφετέρου, όλα τα σχετικά έγγραφα και στοιχεία από τα οποία προκύπτει, μεταξύ άλλων, η μη ολοκλήρωση των διαδικασιών συμμόρφωσης του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής (ΟΣΕ ΑΕ) με το περιεχόμενο της ειρημένης (σχ.15, σχ. 16, σχ. 33 και σχ.34) απόφασης, σε συνδυασμό και με τα άρθρα 2 §2 περ. α, β, δ, η και 5 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ **διαπιστώθηκαν, σύμφωνα με τη με αριθμό 37/5.5.2023 Απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής**

(σχ.23), για τον Διαχειριστή Υποδομής (Ο.Σ.Ε. Α.Ε.), τα ακόλουθα:

(Α) 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, διότι, δεν εξασφάλισε, ως όφειλε, πρόγραμμα κατάρτισης του προσωπικού και των συστημάτων, τα οποία διασφαλίζουν, ότι διατηρείται η επάρκεια προσόντων του προσωπικού, αφού, 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), δεδομένου ότι, αφενός μεν, από την ανάλυση των στοιχείων δεν δύναται να εξαχθεί ασφαλές συμπέρασμα, ότι οι εν λόγω εβδομήντα πέντε (75) τελικά επιτυγχόντες 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, και αφετέρου, δεν προσκομίστηκαν κρίσιμα αποδεικτικά έγγραφα και στοιχεία από τα οποία να προκύπτουν με σαφήνεια και πληρότητα: **(α)** τα στοιχεία των εκπαιδευτών, **(β)** το αντικείμενο της εκπαίδευσης (θεωρητικής και πρακτικής), **(γ)** 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, **(δ)** οι βεβαιώσεις των αρμόδιων Επιθεωρήσεων περί ολοκλήρωσης του Β' Κύκλου θεωρητικής εκπαίδευσης (177 ωρών),

και (ε) οι βεβαιώσεις πιστοποίησης περί ολοκλήρωσης της πρακτικής εκπαίδευσης (75 ημερών).

(Β) Παράβαση των διατάξεων 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, διότι, η κατάρτιση που παρασχέθηκε από τον ΟΣΕ, στον εδώ ελεγχόμενο θεωρητικό και πρακτικό κύκλο εκπαίδευσης και αφορά σε προσωπικό του ΟΣΕ που επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας (σταθμάρχες) 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.

(Γ) Παράβαση του διατακτικού της με αριθμό 24/16.3.2023 απόφασης (σχ.15 και σχ.16) της Ολομέλειας της Αρχής διότι, ο ΟΣΕ Α.Ε.:

(Γ1) δεν πρότεινε, ως όφειλε, εγγράφως άμεσα μέτρα αποκατάστασης, σύμφωνα με **(α)** τις απαιτήσεις του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφαλείας (ΣΔΑ) του και με **(β)** τις διατάξεις 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 11^{ης} Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν. 4632/2019, σε συνδυασμό και με τον Εκτελεστικό Κανονισμό 2019/773, και

(Γ2) δεν συμμορφώθηκε, ως όφειλε, με την υποχρέωση που του επιβλήθηκε από την Αρχή, 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 «Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (Σταθμάρχες)» με κωδ. 22075 και 22076, δεδομένου, ότι, χρησιμοποίησε σε υπηρεσίες (βάρδιες) μόνο σταθμάρχες (ως μόνους εργαζόμενους) που συμμετείχαν στα εν λόγω προγράμματα, και ειδικότερα: **(1)** στο Σταθμό Ικονίου στις 22, 23, 24, 30 και 31.3.2023 τους Δ. Μουσούλη, Δ. Νιτσόλα και Δ. Ξηρόπουλο), **(2)** στο Σταθμό Πάτρας: από 22.3.2023 έως και 31.3.2023 τους Γ. Βεσκούκη, Κ. Κοντογιάννη, Ν. Σολωμός και Φ. Παπαγεωργίου, **(3)** στο Σταθμό Αγ. Ανδρέα στις 22, 23 και 24.3.2023 τους Κ. Κοντογιάννη και Ν. Σολωμό, **(4)** στον Ε.Σ.Θ. στις 25, 27, 29 και 31.3.2023 τους Ε. Δομζαρίδου, Ο. Μηναρειτζόγλου και Π. Μπουρλέτσικα, **(5)** στο Σταθμό ΤΧΙ Διαλογής από 22.3.2023 έως 31.3.2023 τους Γ. Δασκαλόπουλο, Α. Καμαριώτη, Ε. Στρούμπη, Δ. Νακαχτσή, Κ. Πατσάρα και Ρ. Μπελενιώτη και **(6)** στον Σ.Σ.Σίνδου από 22.3.2023 έως 31.3.2023 τους Η. Δήμου, Π. Παντικίδης και Α. Αύγερο.

V. ΟΙ ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΙ ΤΟΥ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ (ΟΣΕ Α.Ε.)

Vα. Ο ΟΣΕ Α.Ε. αρνείται και αντικρούει τις προαναφερόμενες και από την Αρχή διαπιστωθείσες πλημμέλειές του (σχ.35) δηλαδή, **αφενός μεν**, την μη ορθή εφαρμογή των διατάξεων 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 11^{ης} Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν. 4632/2019, **και αφετέρου**, την παράβαση του διατακτικού της με αριθμό 24/16.3.2023 απόφασης (σχ.15 και σχ.16) της Ολομέλειας της Αρχής ως προς τα σημεία Β2 και Γ και με το υπόμνημά του (σχ.35) αλλά και με τα με αυτό προσκομιζόμενα ενώπιον της Αρχής έγγραφα και στοιχεία **ισχυρίζεται** (σχ.35), **αφενός μεν**, την πλήρη συμμόρφωσή του προς τις ειρημένες διατάξεις όχι μόνο του Ν.4632/2019 αλλά και της με αριθμό 24/16.3.2023 (σχ.15 και σχ.16) απόφασης, **και αφετέρου**, την εκκίνηση επαναξιολόγησης του προσωπικού του κλάδου κυκλοφορίας με σκοπό τη διασφάλιση παροχής υπηρεσιών στο υψηλότερο επίπεδο, **και ειδικότερα:**

(Α) Αναφορικά με τη συμμόρφωσή του προς το περιεχόμενο 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, επικαλούμενος (σχ.35) τα προσκομιζόμενα επίσημα προγράμματα υπηρεσιών των υπό εκπαίδευση Σταθμαρχών, τα μηνιαία Φύλλα Παρουσίας του Β' Κύκλου Θεωρητικής Εκπαίδευσης-Πρακτικής Μαθητείας των μηνών Οκτωβρίου, Νοεμβρίου και Δεκεμβρίου του 2022 και Ιανουαρίου του 2023, τα Φύλλα Παρουσίας του Α' Κύκλου Θεωρητικής Εκπαίδευσης των μηνών Αυγούστου, Σεπτεμβρίου και Οκτωβρίου του 2022 (σχ.12, σχ.17), τα μηνιαία ανά Επιθεώρηση Φύλλα Παρουσίας για την Πρακτική Μαθητεία και τα μηνιαία Φύλλα Παρουσίας για τον Β' Κύκλο Θεωρητικής Εκπαίδευσης με την αναγραφή (σε αυτά) των εκπαιδευτών και των

ωραρίων υλοποίησης των διδακτικών ενοτήτων (βλ. σχ.9 και σχ.10 προσκομιζόμενο) και έγγραφα (βλ. τα [σχ.11 και σχ.12 προσκομιζόμενο] με αριθμό ΔΚΥΥΜΘ9057426/27.12.2022 και ΔΚ/ΥΥΚΚΝΕ 90001884/12.1.2023 έγγραφα) περί ολοκλήρωσης της Πρακτικής μαθητείας των Σταθμαρχών (σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη), ισχυρίζεται, ότι **(α1)** ο Οδηγός Σπουδών Βασικής Εκπαίδευσης υποψηφίων Σταθμαρχών για τον οποίο έχει εκδοθεί η με αριθμό 5625/2017 απόφασή του, εγκρίθηκε με τις με αριθμό 6468/26.10.2017 και 1368/23.7.2021 αποφάσεις της Αρχής, **(α2)** με τη με αριθμό 9033909/28.7.2022/ΔΕΚ απόφασή του εγκρίθηκε η έναρξη της εκπαιδευτικής σειράς Σταθμαρχών για το έτος 2022 από την οποία προκύπτει, ότι η διδακτέα ύλη Θεωρητικής Εκπαίδευσης 689 συνολικά ωρών χωρίστηκε σε δύο (2) φάσεις, δηλαδή, τον Α' Κύκλο Θεωρητικής Εκπαίδευσης που πραγματοποιήθηκε σε δύο Τμήματα (Αθήνας και Θεσσαλονίκης) και για τον οποίο καλύφθηκαν 546 ώρες και τον Β' Κύκλο Θεωρητικής Εκπαίδευσης για τον οποίο καλύφθηκαν 143 ώρες, ενώ, οι εκπαιδευόμενοι τοποθετήθηκαν στη συνέχεια σε διάφορες Επιθεωρήσεις του Δικτύου, προκειμένου να πραγματοποιήσουν την Πρακτική Μαθητεία συνολικής διάρκειας 75 εργάσιμων ημερών κατά τη διάρκεια της οποίας οι εκπαιδευόμενοι υλοποίησαν παράλληλα με την πρακτική τους και τον Β' Κύκλο Θεωρητικής Εκπαίδευσης διάρκειας 143 ωρών σε κοινές ημερομηνίες αλλά σε διακριτές ώρες και, κατά συνέπεια, ότι η Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (σχ.5) με Κωδικούς ΚΠ22075 (Σταθμάρχες Αθήνα) και ΚΠ22076 (Σταθμάρχες Θεσσαλονίκη) υπήρξε σύννομη και ολοκληρωμένη.

(Β) Αναφορικά με τη συμμόρφωσή του προς το περιεχόμενο 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 και επικαλούμενος (σχ.35) ότι **(β1)** η διεξαγωγή του Προγράμματος Σπουδών εφαρμόζεται κατά τον ίδιο τρόπο από το έτος 2016, **(β2)** η Πρακτική Μαθητεία λάμβανε χώρα πρωί και απόγευμα καλύπτοντας το 8ωρο της πρακτικής εκπαίδευσης και επιπλέον το 2ωρο του Β' Κύκλου της Θεωρητικής Εκπαίδευσης και **(β3)** όλα τα προγράμματα εργασίας στέλνονταν στην Επιθεώρηση Εργασίας, ισχυρίζεται, ότι η ενλόγω εκπαίδευση που έλαβαν όλοι οι εκπαιδευόμενοι κάλυπτε όλα όσα απαιτούνται από το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας για την εκπαίδευση των Σταθμαρχών.

(Γ) Αναφορικά με τη μη παράβαση του διατακτικού της με αριθμό 24/16.3.2023 απόφασης (σχ.15) της Ολομέλειας της Αρχής, ισχυρίζεται, ότι **(γ1)** τα άμεσα μέτρα αποκατάστασης, ώστε το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειάς του (ΣΔΑ) να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις των άρθρων 61 §3 περίπτωση (στ) και 65 §§2 και 6 του Ν. 4632/2019 περιγράφονται πλήρως στο Ενιαίο Διαχειριστικό Σύστημα το οποίο έχει εγκριθεί από την ΡΑΣ, **(γ2)** η εκπαίδευση των Σταθμαρχών είναι σύμφωνη με τον Οδηγό Σπουδών, ενώ, δεν έχει εκδοθεί, για το ενλόγω ζήτημα, σε βάρος του ΟΣΕ οποιαδήποτε καταδικαστική απόφαση και, τέλος, **(γ3)** η ίδια ακριβώς διαδικασία (εκπαίδευσης Σταθμαρχών) πραγματοποιήθηκε κατά τα έτη 2018, 2019 και 2020.

(Δ) Αναφορικά με την διαδικασία επαναξιολόγησης του προσωπικού του κλάδου κυκλοφορίας με σκοπό τη διασφάλιση της δυνατότητάς του (προσωπικού) να συνεχίσει να παρέχει τις υπηρεσίες του στο υψηλότερο επίπεδο ισχυρίζεται, ότι η αξιολόγηση θα γίνει σε πραγματικό χρόνο στους τομείς που κατονομάζονται στο εν λόγω υπόμνημα, **και εφόσον κριθεί απαραίτητο, ανάλογα με τα αποτελέσματα της αξιολόγησης**

θα προχωρήσει σε επανεξέταση και επικαιροποίηση της πρακτικής μαθητείας.

Ββ. Ο ΟΣΕ Α.Ε. με το με αριθ. πρωτ. 9045322/11.8.2023 έγγραφό του (σχ.42) γνωστοποίησε στην Αρχή τη διαδικασία αξιολόγησης του Προσωπικού Κυκλοφορίας ισχυριζόμενος, μεταξύ άλλων, ότι **(α) η αξιολόγηση των σταθμαρχών**, η οποία θα ξεκινούσε στις **11.9.2023**, αφενός μεν, θα περιελάμβανε **(α1)** τη συμπλήρωση εποπτικού πίνακα, βιβλίου ανταλλαγής τηλεγραφημάτων μεταξύ Σταθμών, αμαξοστοιχιών και Κλειδουχείων για την ορθή διευθέτηση των αλλαγών, **(α2)** την τήρηση ημερολογίου Σταθμού, **(α3)** την γνώση πινάκων και διευθετήσεων αλλαγών τοπικού χειρισμού ή Τηλεδιοίκησης, **(α4)** τη σηματοδότηση αμαξοστοιχιών κατά την υποδοχή και την αναχώρηση στους Σταθμούς, **(α5)** την γνώση χρήσης των μέσων ραδιοκάλυψης (VHF, TETRA και GSM-R) και πιστή εφαρμογή του ΓΚΚ κατά την εκφώνηση των τηλεγραφημάτων, **(α6)** τη δυνατότητα ανταπόκρισης σε σύνθετες συνθήκες/έκτακτα συμβάντα και **(α7)** τη σύνταξη επιστολών για αναγγελία Συμβάντων καθώς και τη σύνταξη Τηλεγραφημάτων σε περιπτώσεις βλαβών, **και αφετέρου**, ότι, η κατά το ανωτέρω περιεχόμενο αξιολόγηση, θα γινόταν από την στο εν λόγω έγγραφο (σχ.42) αναφερόμενη ομάδα αξιολογητών, η οποία (ομάδα αξιολογητών) θα μετέβαινε απροειδοποίητα (από τις 11.9.2023 και εντεύθεν) στους Σταθμούς που υπηρετεί το εν λόγω προσωπικό και θα συμπλήρωναν κατά την αξιολόγηση το επισυναπτόμενο με το ανωτέρω έγγραφο (σχ.42) «ΦΥΛΛΟ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ» με βαθμολογία από 65 (ελάχιστη βαθμολογία) έως το 100 (άριστα), ενώ με το με αριθ. πρωτ. 9018167/19.3.2024 έγγραφο της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας του ΟΣΕ Α.Ε. (πρβλ. σχ.45) με θέμα: «Αξιολόγηση προσωπικού Κυκλοφορίας» απέστειλε στην Αρχή (ΡΑΣ) τα επισυναπτόμενα εξήντα έξι (66) συνολικά έγγραφα των Επιθεωρήσεων του ΟΣΕ Α.Ε. με θέμα:

«Φύλλο Αξιολόγησης επί του πεδίου» και αφορούν σε 66 σταθμάρχες οι οποίοι αξιολογήθηκαν στα αναφερόμενα στο εν λόγω «φύλλο» επτά (7) πεδία (πρβλ. σχ.42).

VI. ΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ

Από τη συσχέτιση, τη συνδυαστική ερμηνεία και τη συνολική αξιολόγηση των στοιχείων της αυτεπαγγέλτως ερευνώμενης υπόθεσης κατά του ΟΣΕ Α.Ε. δυνάμει της με αριθμό 24/16.3.2023 Απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ (σχ.15), η οποία λήφθηκε στο πλαίσιο εφαρμογής της διάταξης του άρθρου 32 §7 του Ν. 3891/2010, **προέκυψαν τα ακόλουθα:**

VIα. Επί των προτεινόμενων από τον ΟΣΕ Α.Ε. και απαιτούμενων, κατ' άρθρο 32 §7 του Ν. 3891/2010, μέτρων αποκατάστασης.

(1) Σύμφωνα με το Ενιαίο Διαχειριστικό Σύστημα του ΟΣΕ Α.Ε. (το οποίο περιλαμβάνεται στην Ανανέωση Έγκρισης Ασφάλειας του Διαχειριστή Υποδομής, Έκδοση Ζ/1.6.2022) προβλέπεται (σχ.46), μεταξύ άλλων, ότι **«7.3.2 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΣΧΕΤΙΚΗ ΜΕ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ. 7.3.2.1 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ [...]** Μετά τον προσδιορισμό των εκπαιδευτικών αναγκών, οι υπεύθυνοι προγραμματίζουν την διεξαγωγή τους, καθορίζοντας τον τρόπο και το κόστος (on the job training, σεμινάριο, ασκήσεις ετοιμότητας κλπ) και προωθούν τα προγράμματα στο αρμόδιο τμήμα εκπαίδευσης. Τα αρμόδια τμήματα εκπαίδευσης στην συνέχεια φροντίζουν και παρακολουθούν την υλοποίησή τους. Κατά την διάρκεια του έτους, έκτακτες εκπαιδευτικές ανάγκες που μπορεί να προκύψουν, προστίθενται συμπληρωματικά στο πρόγραμμα του έτους, ακολουθώντας τη διαδικασία που περιγράφηκε παραπάνω. Έκτακτες ανάγκες εκπαίδευσης προκύπτουν εκτός των άλλων, μετά την εμφάνιση ατυχημάτων, περιστατικών,

αποσοβηθέντων ατυχημάτων και άλλων σοβαρών επικίνδυνων συμβάντων. Το περιεχόμενο της εκπαίδευσης αφορά την διάχυση των πληροφοριών σχετικά με τις έρευνες για τις αιτίες, τα αποτελέσματα και την ανάγκη λήψης προληπτικών μέτρων σχετικά με αυτά τα συμβάντα. **Σημειώνεται ότι προβλέπεται ειδική κατάρτιση για το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας του προσωπικού που εμπλέκεται άμεσα, στην εξασφάλιση της λειτουργίας του Συστήματος Ασφαλείας και που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα σχετικά με την ασφάλεια. Στο προσωπικό που εκτελεί καθήκοντα κρίσιμα για την ασφάλεια ανήκουν:** τα μέλη της Επιτροπής Ασφαλείας, οι μηχανοδηγοί, εργαζόμενοι της Διεύθυνσης Συντήρησης Γραμμής, εργαζόμενοι της Διεύθυνσης Συντήρησης Η/Μ Συστημάτων και Ηλεκτροκίνησης, **εργαζόμενοι της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας**, εργαζόμενοι της Διεύθυνσης Ανάπτυξης, εργαζόμενοι της Διεύθυνσης Σιδηροδρομικών Συστημάτων κλπ. **Οι Εκπαιδεύσεις αυτές μπορεί να επαναληφθούν κατά περίπτωση:** μετά από εμφάνιση ατυχημάτων, περιστατικών, αποσοβηθέντων ατυχημάτων και άλλων επικίνδυνων συμβάντων σχετικά με αιτίες, διορθωτικά μέτρα κλπ [...].

7.3.2.2 ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ Κάθε νεοπροσλαμβανόμενος ή εργαζόμενος που τοποθετείται σε μια σχετική θέση εργασίας σχετικά με τα καθήκοντα ασφάλειας, διανύει τη **δοκιμαστική περίοδο** που ορίζει εκάστοτε η Διοίκηση για τον κλάδο και τη βαθμίδα του, η οποία δεν μπορεί να υπερβεί τα δύο (2) έτη. Η δοκιμαστική περίοδος για τις θέσεις σχετικές με την ασφάλεια περιλαμβάνει την αρχική εκπαίδευση και την μαθητεία. Στο πέρας της εκπαίδευσης ή/και μαθητείας, ο νεοπροσλαμβανόμενος ή ο εργαζόμενος που τοποθετείται σε μια σχετική θέση εργασίας με τα καθήκοντα ασφάλειας υποβάλλεται **υποχρεωτικά** σε εξετάσεις για την επιβεβαίωση της

αποτελεσματικότητας της εκπαίδευσης. Ο αποτυγχάνων επανεξετάζεται και, σε περίπτωση νέας αποτυχίας, απολύεται. Ο μαθητευόμενος προ της επιτυχίας του στις παραπάνω εξετάσεις δεν εκτελεί υπεύθυνη εργασία σχετική με την ασφάλεια. [...]. Στο τέλος του έτους οι υπεύθυνοι των τμημάτων εκπαίδευσης, ενημερώνουν για τον βαθμό εκπλήρωσης των προγραμματισμένων εκπαιδεύσεων τους αρμόδιους Υπεύθυνους και Διευθυντές. **7.3.2.3 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ** Κατά την ετήσια αξιολόγηση του προσωπικού του ΟΣΕ, ο κάθε υπεύθυνος αξιολογητής (προϊστάμενος), με βάση την απόδοση των υφισταμένων του σε θέματα ασφάλειας, **αξιολογεί την αποτελεσματικότητα των εκπαιδεύσεων που έχουν γίνει και σχετίζονται με την ασφάλεια του σιδηροδρόμου**. Σε αυτήν την ετήσια περιοδική αξιολόγηση, αξιολογείται, εκτός των άλλων, η επάρκεια των προσόντων των εργαζομένων που εμπλέκονται στη σιδηροδρομική ασφάλεια. **Η αξιολόγηση αυτή τεκμηριώνεται στη φόρμα F-0106: ΕΚΘΕΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ και μπορεί να προκύψουν νέες εκπαιδευτικές ανάγκες [...]**».

(2) Σύμφωνα με τα στοιχεία που έχει στη διάθεσή της η Αρχή, και ειδικότερα, τις συμβάσεις πρόσληψης όλων των εξωτερικών συνεργατών του ΟΣΕ οι οποίοι παρακολούθησαν το πρόγραμμα Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας με κωδικούς ΚΠ 22075 (Σταθμάρχες Αθήνα) και ΚΠ 22076 (Σταθμάρχες Θεσσαλονίκη), προκύπτει ότι αυτές (συμβάσεις πρόσληψης) **ήταν ορισμένου χρόνου, οκτάμηνης διάρκειας από τον Αύγουστο του 2022 έως και τον Μάρτιο του 2023**.

(3) Σύμφωνα με το με αριθ. πρωτ. 7.000.950/16.2.2023 (ΑΔΑ: 6Ψ3Θ46ΨΧΕΔ-ΤΚΠ) έγγραφο του ΟΣΕ Α.Ε. (σχ.40) με θέμα: «Παροχή υπηρεσιών στην ειδικότητα Σταθμάρχη» **αποφασίστηκε** η ανάθεση παροχής υπηρεσιών της ειδικότητας του

Σταθμάρχη σε εξωτερικούς συνεργάτες εβδομήντα τρία (73) άτομα για χρονικό διάστημα έξι (6) μηνών, και ειδικότερα, από 1.4.2023 έως 30.9.2023, οι οποίοι, σύμφωνα με τις ανάγκες του Οργανισμού, θα απασχοληθούν σε όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο.

(4) Σύμφωνα με το Πόρισμα (σχ.41, σελ. 99 έως 108) της Τριμελούς Επιτροπής Εμπειρογνομόνων, η οποία (Επιτροπή) συστάθηκε και συγκροτήθηκε σύμφωνα με τη με αριθμό 71651/6.3.2023 απόφαση του Γενικού Γραμματέα Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (ΦΕΚ Β' 1310/6.3.2023), διαπιστώνεται, μεταξύ άλλων, ότι « [...] **6.1. Πρόγραμμα βασικής εκπαίδευσης σταθμαρχών**

6.1.1. Στα άρθρα 61 παρ. 3 περ. στ' και 65 παρ. 2 και 6 του ν. 4632/2019 «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις» (Α' 159) ορίζονται, μεταξύ άλλων, τα εξής:

«Άρθρο 61. Συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας 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 επάρκεια προσόντων του προσωπικού και εκτελούνται αναλόγως τα σχετικά καθήκοντα, συμπεριλαμβανομένων ρυθμίσεων σχετικά με την καλή φυσική και ψυχολογική κατάσταση[...]».

Άρθρο 65. Πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης. 1... 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 Τεχνικής Προδιαγραφής Διαλειτουργικότητας (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».

6.1.2. Με τις διατάξεις του άρθρου 61 ορίζεται ότι οι διαχειριστές υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα πρέπει να εφαρμόζουν σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, προκειμένου να διασφαλίζεται ο έλεγχος όλων των κινδύνων που συνδέονται με τις δραστηριότητές τους. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας είναι προσαρμοσμένο στο

είδος, στην έκταση, στον τόπο παροχής της υπηρεσίας και σε άλλες συνθήκες της επιδιωκόμενης δραστηριότητας. Στο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής λαμβάνονται υπόψη οι επιπτώσεις από τη λειτουργία των διαφόρων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στο δίκτυο. Στην παράγραφο 3 καθορίζονται τα βασικά στοιχεία που πρέπει να περιλαμβάνει το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας. Τέλος προβλέπεται υποχρέωση υποβολής στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), ετήσιας έκθεσης ασφάλειας που περιλαμβάνει πληροφορίες για την επίτευξη των στόχων τηςχείρησης στον τομέα της ασφάλειας, αναφορά για τους Κοινούς Δείκτες Ασφάλειας (ΚΔΑ), τα αποτελέσματα του εσωτερικού ελέγχου ασφάλειας, παρατηρήσεις για ανεπάρκειες και δυσλειτουργίες και έκθεση για την εφαρμογή των σχετικών Κοινών Μεθόδων Ασφάλειας (ΚΜΑ).

6.1.3. Περαιτέρω, με το άρθρο 65 μεταφέρεται το άρθρο 13 της Οδηγίας 2016/798/ΕΕ, και καθορίζεται η άνευ διακρίσεων πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης του προσωπικού το οποίο σύμφωνα με το οικείο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας. Τις υπηρεσίες κατάρτισης του προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, παρέχει ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος χορηγώντας αντίστοιχη βεβαίωση επιτυχούς παρακολούθησης. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εγκρίνει τα αντίστοιχα προγράμματα κατάρτισης και διασφαλίζει ότι οι υπηρεσίες κατάρτισης πληρούν τις αντίστοιχες απαιτήσεις. Δίδεται εξουσιοδότηση στη Ρυθμιστική

Αρχή Σιδηροδρόμων, με απόφασή της, να καθορίζει τη διαδικασία πιστοποίησης του προσωπικού που επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας. **Το επίπεδο κατάρτισης του προσωπικού των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής αποτελεί αποκλειστική ευθύνη τους.**

6.1.4. Οι υπηρεσίες κατάρτισης Σταθμαρχών 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 ΟΣΕ (Διεύθυνση Εκπαίδευσης και Κατάρτισης - ΔΕΚ) και υποβάλλεται, όπως και το πρόγραμμα των εξετάσεων, προς έγκριση στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων στην αρχή κάθε έτους.

6.1.5. Σύμφωνα με τον Οδηγό Σπουδών του ΟΣΕ που περιλαμβάνεται στο ετήσιο πρόγραμμα εκπαίδευσης έτους 2021 «Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (ΣΤΑΘΜΑΡΧΕΣ)», ο οποίος υποβλήθηκε από τον ΟΣΕ αναφορικά με την εκπαίδευση προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας και εγκρίθηκε από τη ΡΑΣ, με την απόφασή της, με αριθμό 1368/23-07-2021, προβλέπονται 712 ώρες Θεωρητικής Εκπαίδευσης και 75 ημέρες Πρακτικής Εκπαίδευσης. Οι εκπαιδευτές είναι προσωπικό του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ. Η διδακτέα ύλη περιλαμβάνει 18 διακριτά θεματικά πεδία με αριθμό διδακτικών ωρών που διαφέρει ανά θεματικό πεδίο. Βαρύνουσα σημασία στα θεματικά πεδία που διδάσκονται έχει ο Γενικός Κανονισμός Κίνησης (Μέρος Β

Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών (200 ώρες), οι σταθμοί- διαλογές - συγκροτήματα- κόμβοι (60 ώρες), ο Κανονισμός Σημάτων (50 ώρες), τα βασικά στοιχεία της σιδηροδρομικής επιδομής / υποδομής και η επιδομή- υποδομή (50 ώρες), και η εκπαίδευση στους κανονισμούς και κανονιστικές οδηγίες για την έκδοση άδειας εργασίας σε ηλεκτροδοτούμενο σιδηροδρομικό δίκτυο (42 ώρες). Ειδικά το τελευταίο αυτό θεματικό πεδίο διδάσκεται από την Υπηρεσία Υγιεινής και Ασφάλειας Εργασίας (ΥΥΑΕ).

6.1.6. Στη διδακτέα ύλη των μαθημάτων «Βασικά στοιχεία της σιδηροδρομικής επιδομής/υποδομής», «Σταθμοί - Διαλογές - Συγκροτήματα - Κόμβοι» και «Τροχαίο υλικό. Τεχνικά & λειτουργικά χαρακτηριστικά» περιλαμβάνονται εκπαιδευτικές επισκέψεις σε Σταθμούς, Σταθμούς Διαλογής, Συγκροτήματα καθώς και σε Μηχανοστάσιο για την επίδειξη χειρισμού αλλαγών τροχιάς με έλεγχο εξασφάλισης και ζεύξης-απόζευξης μηχανών και οχημάτων. Στη διδακτέα ύλη της ενότητας «Κανονισμός Κυκλοφορίας & Ελιγμών» περιλαμβάνονται δύο ημερήσιες εκπαιδευτικές επισκέψεις, η μία σε σταθμό διαλογής του δικτύου και η άλλη σε κέντρο τηλεδιοίκησης.

6.1.7. Μάλιστα, ρητά προβλέπεται ότι μετά το πέρας του προγράμματος της Θεωρητικής Εκπαίδευσης πραγματοποιούνται γραπτές εξετάσεις από τριμελή εξεταστική επιτροπή, που αποτελείται από τον εισηγητή της διδακτέας ύλης, έναν εκπρόσωπο της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας (ΔΚ) και τον Προϊστάμενο Διεύθυνσης ή έναν εκπρόσωπο της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης και Κατάρτισης (ΔΕΚ). Ο τρόπος εξέτασης

και τελικής βαθμολόγησης (προβλέπεται και βαθμός προόδου) περιγράφεται αναλυτικά στον οδηγό σπουδών βασικής εκπαίδευσης σταθμαρχών.

6.1.8. Αμέσως μετά την επιτυχή ολοκλήρωση των γραπτών εξετάσεων και της εκπαίδευσης στους «Κανονισμούς και κανονιστικές οδηγίες για την έκδοση άδειας εργασίας σε ηλεκτροδοτούμενο σιδηροδρομικό δίκτυο», οι εκπαιδευόμενοι εντάσσονται σε πρόγραμμα Πρακτικής Εκπαίδευσης 75 ημερών, μοιρασμένο ισόχρονα σε επιβατικούς σταθμούς, σε σταθμούς διαλογής, (σχηματισμού και αποσχηματισμού συνθέσεων αμαξοστοιχιών) και σε τηλεδιοικήσεις - Κέντρα Ελέγχου Κυκλοφορίας. Κατά τη διάρκεια της Πρακτικής Μάθησης (ΠΜ) οι εκπαιδευόμενοι τοποθετούνται στους τόπους υλοποίησης με ευθύνη της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας (ΔΚ) του Οργανισμού. Οι εκπαιδευόμενοι ανάλογα με την Επιθεώρηση στην οποία τοποθετούνται, πραγματοποιούν ΠΜ σε σταθμούς, κέντρα ελέγχου κυκλοφορίας και λοιπές εγκαταστάσεις, ώστε να αποκτήσουν συνολική εικόνα της Επιθεώρησης στην οποία στη συνέχεια θα αναλάβουν καθήκοντα.

6.1.9. Την εποπτεία των εκπαιδευομένων έχουν οι Προϊστάμενοι των συγκροτημάτων όπου θα διεξαχθεί η Πρακτική Εκπαίδευση, οι οποίοι συντάσσουν κατά τη διάρκεια της Πρακτικής Εκπαίδευσης εμπειριστατωμένη Έκθεση Απόδοσης και Συμπεριφοράς για τις ικανότητες του εκπαιδευόμενου σε πραγματικές συνθήκες εργασίας. Μετά τη λήξη της Πρακτικής Εκπαίδευσης διεξάγονται προφορικές εξετάσεις όπου λαμβάνονται υπόψη και οι παραπάνω αναφερόμενες Εκθέσεις Αξιολόγησης, από τριμελή επιτροπή,

η οποία ορίζεται με απόφαση της ΔΕΚ. Τα μαθήματα που εξετάζονται προφορικά είναι: 1. Κανονισμός Κυκλοφορίας & Ελιγμών 2. Κανονισμός Σημάτων 3. GSM-R 4. Ειδικά θέματα ρύθμισης και διαχείρισης της κυκλοφορίας. Εξειδίκευση - ερμηνεία - εφαρμογή άρθρων των κανονισμών μέσω εγκυκλίων. Ο τρόπος βαθμολόγησης περιγράφεται αναλυτικά στον «Οδηγό Σπουδών» βασικής εκπαίδευσης σταθμαρχών. Ο τελικός βαθμός κάθε μαθήματος εξάγεται από τον μέσο όρο των βαθμών της θεωρητικής εκπαίδευσης και του προφορικού βαθμού, η αξιολόγηση σε όλες τις εξετάσεις γίνεται με κλίμακα βαθμολόγησης 0-20 και επιτυχόντες είναι όσοι συγκεντρώσουν τελικό βαθμό σε κάθε μάθημα πάνω από 10. Μετά τη λήξη της εκπαίδευσης πρέπει απαραίτητα να αποστέλλεται στη ΔΕΚ συγκεντρωτικό δελτίο αξιολόγησης των προγραμμάτων και έκθεση αξιολόγησης-αξιοποίησης της εκπαίδευσης.

6.1.10. Στο έγγραφο όμως της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης και Κατάρτισης του ΟΣΕ με θέμα: «Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (Σταθμάρχες - Κλειδούχοι)» και αριθμό πρωτ. 9033909/28-07-2022, με βάση το οποίο έγινε η εκπαίδευση με κωδικούς ΚΠ 22075 (Σταθμάρχες ΑΘΗΝΑ) και ΚΠ 22076 (Σταθμάρχες ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ) παρατηρούνται ουσιώδεις διαφορές με όσα παραπάνω αναπτύχθηκαν σχετικά με την εκπαίδευση των Σταθμαρχών. Ειδικότερα, προβλέπονται μεν 712 ώρες θεωρητικής εκπαίδευσης, που όμως πραγματοποιούνται σε δύο κύκλους μαθητείας και 75 ημέρες πρακτικής εκπαίδευσης. Μάλιστα, ο δεύτερος κύκλος θεωρίας

προβλέπεται ότι θα υλοποιηθεί παράλληλα με την πρακτική εκπαίδευση.

6.1.11. Σημειώνεται ότι στο παραπάνω έγγραφο αναγράφονται αναλυτικά για τον Α' κύκλο θεωρητικής εκπαίδευσης η διδακτέα ύλη και οι ώρες διδασκαλίας (535 ώρες), ορίζεται δε ότι αυτός θα πραγματοποιηθεί από Δευτέρα έως Σάββατο επί 8ώρου στην Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Για τον Β' κύκλο όμως θεωρητικής εκπαίδευσης των υπολειπόμενων 177 ωρών δεν υφίσταται αντίστοιχη αναγραφή, ούτε ειδική πρόβλεψη για τις ώρες διδασκαλίας και για τη διδακτέα ύλη. Ούτε υπάρχει πρόβλεψη για το πώς θα διενεργείται η θεωρητική εκπαίδευση παράλληλα με την πρακτική εκπαίδευση που όπως φαίνεται από τον Οδηγό Σπουδών, στην τελευταία η απασχόληση των εκπαιδευομένων είναι μοιρασμένη ισόχρονα σε επιβατικούς σταθμούς, σε σταθμούς διαλογής, (σχηματισμού και αποσχηματισμού συνθέσεων αμαξοστοιχιών) και σε τηλεδιοικήσεις - Κέντρα Ελέγχου Κυκλοφορίας.

6.1.12. Πράγματι, από τα στοιχεία που ετέθησαν υπόψη της Επιτροπής από τον ΟΣΕ, ο Α' κύκλος είχε 8ωρα μαθήματα (με βάση το πρόγραμμα που μας γνωστοποιήθηκε, ξεκινούσαν κάθε μέρα στις 9.00 και τελείωναν στις 14.45) από Δευτέρα έως Σάββατο (ήτοι 6 ημέρες την εβδομάδα). Τα εκπαιδευτικά κέντρα ήταν 2 και συγκεκριμένα η Αθήνα (Αγ. Ιωάννης Ρέντης) και η Θεσσαλονίκη (Επιβατικός ΣΣ Θεσσαλονίκης). Τα μαθήματα έγιναν σε τμήματα μεγάλου αριθμού εκπαιδευομένων (38 άτομα στη Θεσσαλονίκη 38 στην Αθήνα).

6.1.13. Στο έγγραφο του ΟΣΕ, με αριθμό πρωτ. 9016709/27-03-2023 προς την Επιτροπή Εμπειρογνομόνων ρητά αναφέρεται ότι: «ο Β' κύκλος της υλοποιείται παράλληλα με την Πρακτική Μαθητεία. Η διδακτέα ύλη της Θεωρητικής Εκπαίδευσης έχει διαχωριστεί με τέτοιο τρόπο, ώστε να συμβαδίζει με το στάδιο της εκπαιδευτικής διαδικασίας καθώς έχει ήδη πραγματοποιηθεί το μεγαλύτερο μέρος της ΘΕ και κατά δεύτερον να λειτουργεί συνεπικουρικά και βοηθητικά με την Πρακτική Μαθητεία. σε πραγματικές συνθήκες». Επιπλέον ότι η παράλληλη θεωρητική και πρακτική κατάρτιση έγινε σε κοινές ημερομηνίες, αλλά σε διακριτές ώρες. Μάλιστα, στο ίδιο έγγραφο επισημαίνεται ότι για το δεύτερο αυτό στάδιο δεν προβλέπεται ούτε παρουσιολόγιο.

6.1.14. Επιπλέον, σοβαρές διαφορές υφίστανται και στον χρόνο διεξαγωγής των εξετάσεων, ενώ από τα αποτελέσματα των εξετάσεων που δόθηκαν στην Επιτροπή προκύπτει και διαφορετικός τρόπος βαθμολόγησης (0-10) και όχι η κλίμακα από 0-20.

6.1.15. Περαιτέρω, στο έγγραφο με αριθμό πρωτ. 9010056/21-02-2023 της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας ΔΚ/ΥΥΚΜΘ του ΟΣΕ που εδρεύει στη Θεσσαλονίκη, προς το Τμήμα Επιδότησης και Κοστολόγησης /Υπηρεσία Οργάνωσης και Εκτέλεσης Εκπαιδευτικών Προγραμμάτων του ίδιου Οργανισμού, αναφέρεται ότι το Β' μέρος Θεωρητικής Εκπαίδευσης Σταθμαρχών πραγματοποιήθηκε, μνημονεύει τους εκπαιδευτές, τη διδακτέα ύλη και τις ώρες που αυτοί δίδαξαν, οι οποίες όμως φαίνεται να είναι συνολικά 143 αντί 177 που όριζε ο Οδηγός Σπουδών, αλλά και το

από 28-07-2022 έγγραφο της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης και Κατάρτισης.

6.1.16. Ιδιαίτερη βαρύτητα αποδίδει η Επιτροπή Εμπειρογνωμόνων στην απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ, με αριθμό 24/2023 η οποία εκδόθηκε στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς της για άσκηση αυτεπάγγελων ελέγχων ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας (Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών), και μεταξύ άλλων ερεύνησε τον κύκλο της εκπαίδευσης του Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας στον οποίο συμμετείχε ο Σταθμάρχης που εμπλέκεται στο δυστύχημα της 28ης Φεβρουαρίου 2023. Η Ολομέλεια της ΡΑΣ, αποφάσισε τη λήψη έκτακτων προσωρινών μέτρων, λόγω σοβαρών ενδείξεων παράβασης όρων της κείμενης σιδηροδρομικής νομοθεσίας κατά τη εκπαίδευση των παραπάνω αναφερόμενων Σταθμαρχών, που ενέχει (η παράβαση) άμεση, σοβαρή και επικείμενη απειλή για τη δημόσια ασφάλεια. Ειδικότερα, υποχρέωσαν τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής (ΟΣΕ) να μην απασχολεί σε θέσεις κρίσιμων καθηκόντων ασφάλειας, όπως ορίζονται (θέσεις κρίσιμων καθηκόντων) στον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2019/773 της Επιτροπής της 16ης 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 ιστορικό της παρούσας, «Βασική

Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (Σταθμάρχες)» με κωδ. 22075 και 22076.

6.1.17. Σημειώνεται ότι ο ΟΣΕ, στο έγγραφό του με αριθμό πρωτ. 9020086/11-04- 2023 προς την Επιτροπή Εμπειρογνωμόνων απαντά σε σειρά ερωτήσεων που του τέθηκαν από αυτήν, μεταξύ άλλων, σχετικά με την κανονιστική ισχύ του Οδηγού Σπουδών, με τη διάρκεια και τον τύπο της συγκεκριμένης εκπαίδευσης, αλλά και ορισμένες παρατηρήσεις που η ΡΑΣ περιέλαβε στην παραπάνω αναφερόμενη απόφασή της. Ειδικότερα, επιβεβαίωσε ότι ο Οδηγός Σπουδών είναι ένα κανονιστικό κείμενο, το οποίο εκδίδεται παγίως από τη Διεύθυνση Εκπαίδευσης και Κατάρτισης του ΟΣΕ και τροποποιείται με τον ανάλογο τρόπο. Για το από 28-07-2022 έγγραφο της ίδιας Διεύθυνσης «Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (Σταθμάρχες- Κλειδούχοι)», αναφέρει ότι αυτό περιγράφει αναλυτικά τη διαδικασία του προγράμματος εκπαίδευσης των υποψήφιων σταθμαρχών με κωδ. 22075 και 22076, «χωρίς να έχει επιφέρει οποιαδήποτε τροποποίηση στις προβλέψεις των μαθημάτων, των ωρών διδασκαλίας, τη διδακτέα ύλη του θεωρητικού Μέρους και τη διάρκεια της Πρακτικής Μαθητείας του Οδηγού Σπουδών».

6.1.18. Σύμφωνα με το παραπάνω από 11-04-2023 έγγραφο του ΟΣΕ καλύφθηκαν 689 ώρες θεωρητικής εκπαίδευσης και ειδικότερα: 546 στον Α' κύκλο (με αναπροσαρμογή των αρχικά προβλεπομένων 535), 143 στον Β' κύκλο και 75 ημέρες πρακτικής μαθητείας, καλύπτοντας όλα τα πεδία του εγκεκριμένου προγράμματος. Επισημαίνεται περαιτέρω

στο παραπάνω έγγραφο, ότι ο Β' κύκλος θεωρητικής εκπαίδευσης εκτελέστηκε στο σύνολο των προβλεπόμενων ωρών με εξαίρεση ορισμένες εξ αυτών που αφορούσαν στον εσωτερικό κανονισμό λειτουργίας του ΟΣΕ και πραγματοποιούνταν μόνο για το νεοπροσληφθέν προσωπικό και όχι για τους εξωτερικούς συνεργάτες που προσφέρουν τις υπηρεσίες τους με άλλο τρόπο (συμβάσεις παροχής ανεξάρτητων υπηρεσιών, συμβάσεις μίσθωσης έργου κλπ) ή το πρώην ή νυν προσωπικό του ΟΣΕ βάσει των άρθρων 8 παρ. 2 και 49 του Εσωτερικού Κανονισμού του Οργανισμού (Β' 2623/30-05-2022). Περαιτέρω αναφέρει ότι η εν λόγω εκπαίδευση υλοποιήθηκε κατά τον Α' Κύκλο του Θεωρητικού Μέρους σε δύο τμήματα, σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη, με 38 Σταθμάρχες σε κάθε τμήμα. Κατά τη διάρκεια της Πρακτικής Μαθητείας αλλά και του Β' Κύκλου του Θεωρητικού Μέρους οι εκπαιδευόμενοι εντάχθηκαν σε μικρότερες ομάδες στους Σταθμούς αρμοδιότητας κάθε Επιθεώρησης. Συγκεκριμένα στην Επιθεώρηση Αθήνας σε ομάδα είκοσι τεσσάρων (24), στη Θεσσαλονίκη σε ομάδα είκοσι οκτώ (28), στη Λάρισα σε ομάδα δεκατεσσάρων (14), στο Λιανοκλάδι σε ομάδα των έξι (6) και στην Πάτρα σε ομάδα των τεσσάρων (4). **Στο έγγραφο επισημαίνεται ότι βάσει της συνήθους πρακτικής του ΟΣΕ, θέση βεβαίωσης ολοκλήρωσης της εκπαιδευτικής διαδικασίας κατέχει το έγγραφο με το οποίο ενημερώνονται οι αρμόδιες διευθύνσεις για τα αποτελέσματα των γραπτών και προφορικών εξετάσεων και του πίνακα επιτυχόντων, ενώ δεν προβλέπεται από τον Κανονισμό η υποχρέωση έκδοσης ενδιάμεσων βεβαιώσεων σταδίων ολοκλήρωσης της διαδικασίας.**

Τέλος, ότι έκδοση βεβαιώσεων επιτυχούς παρακολούθησης υπηρεσιών εκπαίδευσης εκδίδεται μόνο σε ό,τι αφορά τις ενδιαφερόμενες εταιρείες ή ιδιώτες εκτός ΟΣΕ, στις οποίες ο ΟΣΕ παρέχει υπηρεσίες εκπαίδευσης έναντι αμοιβής.

6.1.19. Από το παραπάνω έγγραφο του ΟΣΕ προκύπτει ότι πέραν των όσων παρεκκλίσεων σε προηγούμενες παραγράφους του Πορίσματος διαπιστώθηκαν μεταξύ του Οδηγού Σπουδών και του από 28-07-2022 εγγράφου του ΟΣΕ, σχετικά με την εκπαίδευση των παραπάνω Σταθμαρχών, παρέκκλιση υπήρξε κατά την εκπαίδευση των παραπάνω σταθμαρχών και ως προς τις ώρες θεωρητικής κατάρτισης που αφορούσαν τον Εσωτερικό Κανονισμό, αφού αν και ουδέν σχετικό αναφέρουν τα παραπάνω δύο έγγραφα (Οδηγός Σπουδών και από 28-07-2022 έγγραφο του ΟΣΕ), δεν πραγματοποιήθηκε (χωρίς να προκύπτει με εντολή τίνος) η σχετική εκπαίδευση, κατ' επίκληση των άρθρων 8 παρ. 2 και 49 του Εσωτερικού Κανονισμού του ΟΣΕ, άρθρων, που κατά την άποψη της Επιτροπής ρυθμίζουν διαφορετικά θέματα και δεν εφαρμόζονται στην προκειμένη περίπτωση.

6.2. Αξιολόγηση του προγράμματος

6.2.1. Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω διαπιστώνεται ότι δεν μπορεί να εξαχθεί ασφαλές συμπέρασμα, ότι οι παραπάνω εκπαιδευόμενοι έλαβαν την προβλεπόμενη από τον οδηγό σπουδών «Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας» με κωδικούς ΚΠ 22075 (Σταθμαρχες ΑΘΗΝΑ) και ΚΠ 22076 (Σταθμαρχες ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ) εκπαίδευση, αφού από την ανάλυση των στοιχείων που τέθηκαν υπόψη της

Επιτροπής Εμπειρογνομόνων δεν προκύπτει με βεβαιότητα 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. Επιπλέον, όπως και παραπάνω αναλύθηκε προκύπτουν αποκλίσεις μεταξύ της προβλεπόμενης στον Οδηγό Σπουδών παροχής εκπαίδευσης, στο από 28-07-2022 έγγραφο και στον τρόπο που τελικά αυτή η εκπαίδευση παρασχέθηκε.

6.2.2. Σύμφωνα με όλα τα παραπάνω, δεν προκύπτει σαφώς ότι ο διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής (ΟΣΕ) εξασφάλισε, όπως όφειλε, πλήρες πρόγραμμα κατάρτισης του προσωπικού. Ο θεωρητικός και πρακτικός κύκλος εκπαίδευσης που παρείχε ο Διαχειριστής της Σιδηροδρομικής Υποδομής (ΟΣΕ) σε προσωπικό του ΟΣΕ που επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα (σταθμάρχες - κλειδούχους) πιθανολογείται ότι υπήρξε ελλιπής και ανεπαρκής δεδομένου ότι δεν πιστοποιούνται με σχετικές βεβαιώσεις των αρμοδίων υπηρεσιών οι καταρτίσεις σταθμαρχών, οι οποίες πρέπει να περιλαμβάνουν εκπαίδευση για τις απαραίτητες γνώσεις, κανόνες και διαδικασίες λειτουργίας, σηματοδότηση και σύστημα ελέγχου - χειρισμού, καθώς και διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που ισχύουν για τα εκτελούμενα δρομολόγια. **Επιπλέον για τον Β' Κύκλο Πρακτικής Μαθητείας δεν προβλέπεται η σύνταξη ημερολόγιου προγράμματος, ούτε παρουσιολογίου** (βλ. σχετικά έγγραφα του ΟΣΕ

με αρ. πρωτ. με αριθμό πρωτ. 9016709/27-03-2023 και 9020086/11-04-2023) ».

(5) Με το με αριθ. πρωτ. 2031/6.7.2023 έγγραφο υπόμνημά του (σχ.35) ο ΟΣΕ Α.Ε., επικαλείται αφενός μεν, τη διαδικασία αξιολόγησης του προσωπικού κυκλοφορίας από τους Προϊσταμένους των Επιθεωρήσεων (**Α' Στάδιο**), και αφετέρου, την Πρακτική εξέταση ή/και την Επικαιροποίηση της διαδικασίας της Πρακτικής Μαθητείας (**Β' Στάδιο**), εάν αυτή κριθεί απαραίτητη, ενώ, με το με αριθ. πρωτ. 9045322/11.8.2023 έγγραφο (σχ.42) της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας του ΟΣΕ Α.Ε. με θέμα: «Αξιολόγηση προσωπικού Κυκλοφορίας» προσέθεσε στους ανωτέρω ισχυρισμούς του τον προσδιορισμό των προσώπων-αξιολογητών (Προϊστάμενοι Διεύθυνσης Κυκλοφορίας), των αξιολογούμενων (Σταθμάρχες), το αφετήριο χρονικό σημείο της αξιολόγησης (11.9.2023), το σχετικό έντυπο με τα πεδία αξιολόγησης και την βαθμολογική κλίμακα (65-100) και, τέλος, τη δυνατότητα της Αρχής να συμμετάσχει ή να παρασταθεί στις, κατά τα ανωτέρω, αξιολογήσεις (**Α' Στάδιο**).

VIβ. Ωστόσο, λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των προαναφερόμενων εγγραφών στοιχείων, προκύπτουν τα ακόλουθα:

ΠΡΩΤΟΝ: Δεν προσκομίστηκαν από τον ΟΣΕ Α.Ε. αφενός μεν, έγγραφα της Επιθεώρησης Εργασίας για το χρονικό διάστημα της εδώ ελεγχόμενης εκπαίδευσης, δηλαδή, από τον Αύγουστο του 2022 έως και τον Ιανουάριο του 2023, ώστε να διαπιστωθεί με ευχέρεια το 8ωρο της πρακτικής μαθητείας (εκπαίδευσης) και το 2ωρο της θεωρητικής εκπαίδευσης του Β' κύκλου σπουδών των εκπαιδευόμενων Σταθμαρχών, και αφετέρου, τα ρητά προβλεπόμενα από το με αριθ. πρωτ. 9033909/28.7.2022 έγγραφο του ΟΣΕ (σχ.5) με θέμα: «Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (Σταθμάρχες-Κλειδούχοι)», ήτοι, (**αα**) τα Συγκεντρωτικά Δελτία αξιολόγησης

του Προγράμματος **και (ββ)** οι Εκθέσεις Αξιολόγησης-Αξιοποίησης της Εκπαίδευσης.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Το στάδιο της από τον ΟΣΕ Α.Ε. επικαλούμενης αξιολόγησης (Α' στάδιο μέτρων αποκατάστασης) συνιστά, σύμφωνα με το Ενιαίο Διαχειριστικό Σύστημά του (**βλ. παραπάνω παράγραφος VIα, στοιχείο 1**), την ετήσια **περιοδική αξιολόγηση του προσωπικού του ΟΣΕ Α.Ε.** κατά την οποία αξιολογείται, μεταξύ άλλων, η επάρκεια των προσόντων των εργαζομένων που εμπλέκονται στη σιδηροδρομική ασφάλεια και η αποτελεσματικότητα των εκπαιδεύσεων που έχουν γίνει και σχετίζονται με την ασφάλεια του σιδηροδρόμου. Η αξιολόγηση αυτή θα έπρεπε, σύμφωνα και με τα προαναφερόμενα (**βλ. παραπάνω παράγραφος VIα, στοιχεία 2 και 3**) στοιχεία πρόσληψης των σταθμαρχών να έχει ολοκληρωθεί **ήδη** από τον Ιούλιο του 2023 (συμπλήρωση 12μήνου από την πρόσληψη) και να μην ξεκινά η εν λόγω αξιολόγηση από τις 11.9.2023, όταν δηλαδή θα έχουν συμπληρωθεί δεκατέσσερις (14) μήνες απασχόλησης. Άλλωστε, με το με αριθ. πρωτ. 9033063/14.6.2023 έγγραφο (σχ.42) της Διεύθυνσης Οργάνωσης και Διαχείρισης Ανθρώπινου Δυναμικού (ΔΟΔΑΔ) του ΟΣΕ Α.Ε. με θέμα: «**Έκθεση απόδοσης**» **ορίζεται ρητά ότι**: «Το συνημμένο έντυπο «**Έκθεση Απόδοσης**», θα πρέπει να αποστέλλεται στη ΔΟΔΑΔ για τον καθένα συνεργάτη, **ένα μήνα πριν τη λήξη της σύμβασής του, άλλως δεν θα είναι δυνατή η ανανέωση αυτής.** [...]», ενώ, τυγχάνει οξύμωρο να βεβαιώνεται από τον ΟΣΕ Α.Ε. (σχ.42 σημείο 6) η ολοκλήρωση της αξιολόγησης των κλειδούχων ήδη από τα μέσα Ιουνίου του 2023 και η ανανέωση των σχετικών συμβάσεών τους, **την στιγμή που θα έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί, η αντίστοιχη αξιολόγηση των σταθμαρχών, δεδομένης της απόφασης της Αρχής περί επιβολής σε βάρος του ΟΣΕ Α.Ε.**

συγκεκριμένων επαπειλούμενων κυρώσεων για μη συμμόρφωσή του με την κείμενη νομοθεσία.

ΤΡΙΤΟΝ: (1) Τα προσκομιζόμενα (σχ.45) από τον ΟΣΕ έγγραφα με τίτλο «**Φύλλο Αξιολόγησης επί του πεδίου**» είναι **όχι μόνο** ανεπαρκή ως προς το περιεχόμενό τους, **αλλά και** ελλιπή ως προς την αποδειξιμότητά του περιεχομένου τους, δεδομένου, ότι (α) **υπολείπονται** κατά έντεκα (11) σταθμαρχών που συνολικά αξιολογήθηκαν, **αφού αφορούν σε εξήντα έξι (66) αντί των εβδομήντα επτά (77) συνολικά** (ελεγχόμενων) σταθμαρχών (σχ.10), (β) **δεν συνοδεύονται είτε** από έγγραφο που να βεβαιώνει (π.χ. βαρδιολόγιο) ότι πράγματι ο συγκεκριμένος σταθμάρχης είχε βάρδια στον συγκεκριμένο σταθμό για συγκεκριμένες ώρες, ώστε να διασταυρώνεται η ώρα, η ημερομηνία και ο τόπος διενέργειας της κάθε αξιολόγησης, **είτε** από την υπογραφή του αξιολογούμενου, κάθε φορά σταθμάρχη, **είτε** από την διάρκεια της διενεργούμενης αξιολόγησης, (γ) τα αναφερόμενα επτά (7) σημεία στα οποία έγινε η αξιολόγηση **ουδόλως προκύπτει ότι σχετίζονται είτε** με τα αναφερόμενα στη βασική εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (σχ.5), **είτε** με τα αναφερόμενα στην ελλιπή εκπαίδευση, τα οποία διαπιστώθηκαν από την Αρχή (σχ.15), αφού, **δεν αιτιολογείται** από οποιοδήποτε έγγραφο στοιχείο η επιλογή των συγκεκριμένων (επτά-7) σημείων αξιολόγησης καθώς και με ποιά κριτήρια επιλέχθηκαν αυτά από τον ΟΣΕ. (2) Άλλωστε, από τις ήδη προαναφερόμενες **(πρβλ. ανωτέρω παράγραφο ΙΙΙζ)** ρυθμίσεις του κατ' εξουσιοδότηση Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 σε συνδυασμό και με τα οριζόμενα στις ρυθμίσεις (α) **του άρθρου 12 §2** (Πεδίο Εφαρμογής) της με αριθ. Φ8/30400/3540 (ΦΕΚ Β' 698/9.3.2012) «Θέση σε ισχύ του Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας του ΟΣΕ ΑΕ» απόφασης του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (σχ.1ιδ) **και** (β) **του άρθρου 8 §2** (Πεδίο εφαρμογής) της με αριθ.

157192 (ΦΕΚ Β' 2623/30.5.2022) «Έγκριση νέου Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας του ΟΣΕ» απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών (σχ.1ιε) **προκύπτει, αναμφίβολα, ότι** τα αναφερόμενα στις ειρημένες υπουργικές αποφάσεις βρίσκονται σε πλήρη αντίθεση (**contra legem**) με τα οριζόμενα στον ανωτέρω Κανονισμό (σχ.1ιγ), αφού, ο ΟΣΕ, παράτυπα και δίχως κανένα νομικό έρεισμα, **διαχωρίζει** το προσωπικό κυκλοφορίας (που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα για την ασφάλεια) σε μόνιμο ή σε προσωπικό με παροχή ανεξάρτητων υπηρεσιών, προκειμένου να ισχυριστεί (πρβλ. σελ. 3 του υπομνήματός [σχ.35] του), κατά ανορθόδοξο τρόπο, ότι οι σταθμάρχες που απασχολούνται από αυτόν (ΟΣΕ) και συνδέονται με σύμβαση παροχής ανεξάρτητων υπηρεσιών (πρβλ. σχ. 1ιδ και 1ιε) ουσιαστικά αποτελούν προσωπικό που εκτελεί κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα αλλά για το οποίο υφίσταται άλλο νομικό καθεστώς εκπαίδευσης, ελέγχου επάρκειας προσόντων κλπ, σε σχέση με το μόνιμο προσωπικό που εκτελεί τα ίδια κρίσιμα καθήκοντα, καταλήγοντας ουσιαστικά στο φαινόμενο της ύπαρξης προσωπικού (που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα) δύο ταχυτήτων. Δηλαδή, πραγματοποίησε την προαναφερόμενη αξιολόγηση (σχ.45) αποκλειστικά και μόνο για την ανανέωση των ήδη υπάρχοντων συμβάσεων απασχόλησης και όχι για τη διασφάλιση των απαιτήσεων και προϋποθέσεων που απαιτούνται από το οικείο ΣΔΑ (σχ.46 και σχ.47). **(3) Εξάλλου**, όλα τα παραπάνω, περί διαχωρισμού προσωπικού τυγχάνουν παντελώς αβάσιμα, αφού από **(α)** τη διαδικασία Δ-01 «ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ» του οικείου συστήματος διαχείρισης ασφάλειας του ΟΣΕ (σχ.46) **και (β)** του περιεχομένου του με αριθ. πρωτ. 9046077/8.5.2019 εγγράφου του ΟΣΕ (σχ.47 - εγκύκλιος 4/2019) καθίσταται σαφές, ότι επιχειρείται από τον ΟΣΕ η πλήρης εναρμόνιση των σχετικών διαδικασιών (εκπαίδευσης κλπ) με τον ειρημένο Κανονισμό (σχ.1ιγ) δεδομένου,

ότι, όχι μόνο δεν γίνεται διαχωρισμός του προσωπικού του, αφού αναφέρεται σε ενιαία ρύθμιση είτε πρόκειται για νεοπροσλαμβανόμενο είτε πρόκειται για εργαζόμενο (πρβλ. σημεία 7.3.2.2. και 7.3.2.3 [σχ.46] της διαδικασίας Δ-01 του οικείου ΣΔΑ), δίχως άλλο κριτήριο, αλλά και καθιερώνεται υποχρεωτική δοκιμαστική περίοδος (εκπαίδευση και μαθητεία) συνολικής διάρκειας δεκαοκτώ (18) μηνών για όλο το νεοπροσλαμβανόμενο προσωπικό (πρβλ. σχ. 47) του Κλάδου Κυκλοφορίας, για την οποία (δοκιμαστική περίοδο 18 μηνών ελεγχόμενων σταθμαρχών) δεν προσκομίστηκε το οποιοδήποτε αποδεικτικό έγγραφο ή στοιχείο.

ΤΕΤΑΡΤΟΝ: 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».**

(Α) Από τη γραμματική ερμηνεία της ανωτέρω διάταξης συνάγεται η εκ του νόμου υποχρέωση του ΟΣΕ Α.Ε. περί χορήγησης βεβαίωσης επιτυχούς παρακολούθησης των υπηρεσιών κατάρτισης των σταθμαρχών οι οποίες (υπηρεσίες κατάρτισης), πρέπει να περιλαμβάνουν **(Α1)** εκπαίδευση για τις απαραίτητες γνώσεις, **(Α2)** κανόνες και διαδικασίες λειτουργίας, **(Α3)** σηματοδότηση και σύστημα ελέγχου - χειρισμού, καθώς και **(Β)** διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που ισχύουν για τα εκτελούμενα δρομολόγια.

(Β) Επομένως, η χορήγηση των σχετικών βεβαιώσεων συνιστά, στο πλαίσιο του ανωτέρω νόμου, διοικητική υποχρέωση του ΟΣΕ Α.Ε. και όχι ποινικά κολάσιμη πράξη για την οποία, ούτως ή άλλως, υφίσταται νομοθετικό κενό, δεδομένου ότι, δεν υφίσταται σχετική ποινική διάταξη η παράβαση της οποίας να προβλέπει ποινή κατά τους ορισμούς του Ποινικού Κώδικα.

ΠΕΜΠΤΟΝ: Η διεξαγωγή του Προγράμματος Σπουδών για τον εδώ ελεγχόμενο Οδηγό Σπουδών (σχ.5) διαφοροποιείται από τα αντίστοιχα προγράμματα προηγούμενων ετών (πρβλ. προσκομιζόμενα από τον ΟΣΕ Α.Ε. σχ. 1 έως σχ.3) **(α)** ως προς τον συντελεστή βαρύτητας των μαθημάτων, **(β)** ως προς τον τρόπο διεξαγωγής των εξετάσεων (γραπτών και

προφορικών) **και** **(γ)** ως προς την κλίμακα βαθμολόγησης των εκπαιδευομένων.

VII. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Με βάση όλα τα ανωτέρω εκτιθέμενα και από όλα ανεξαιρέτως τα προσκομιζόμενα από τον ελεγχόμενο διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής στοιχεία, αξιολογούμενα τόσο μεμονωμένα το καθένα από αυτά όσο και συνολικά, όπως αναλύθηκαν παραπάνω, διαπιστώνονται τα ακόλουθα:

(Α) Ο αυτεπαγγέλτως ελεγχόμενος διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία μετά την προαναφερόμενη (σχ.48) συγχώνευση, «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή «ΟΣΕ Α.Ε.» **για το σύνολο των εκπαιδευόμενων** οι οποίοι μετείχαν στην «Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (Σταθμάρχες-Κλειδούχοι)» με κωδικούς 22075 και 22076 και **(β)** είναι απασχολούμενοι έως σήμερα σε αυτόν (ΟΣΕ Α.Ε.), **όφειλε**, προκειμένου να συμμορφώνεται με **(α)** τις απαιτήσεις του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειάς του και **(β)** 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, **για το σύνολο** των εκπαιδευόμενων (σταθμαρχών και κλειδούχων) τους οποίους ήδη απασχολεί και οι οποίοι μετείχαν στο πρόγραμμα εκπαίδευσης έτους 2021 «Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (Σταθμάρχες) με κωδικούς 22075 και 22076:

(Α1) Να έχει τηρήσει καθόλη τη διάρκεια των ανωτέρω υπηρεσιών κατάρτισης αναλυτικά και ενυπόγραφα ημερολόγια, ωρολόγια προγράμματα και παρουσιολόγια.

(Α2) Να έχει συντάξει κατά τη διάρκεια των ανωτέρω υπηρεσιών κατάρτισης εμπειριστατωμένη και ενυπόγραφη Έκθεση Απόδοσης και Συμπεριφοράς για τις ικανότητες των (εκπαιδευόμενων) Σταθμαρχών.

(Α3) Να έχει υλοποιήσει γραπτές και προφορικές εξετάσεις με κλίμακα από 1-20.

(Α4) Να έχει συγκροτήσει για τις ανάγκες υλοποίησης όλων των παραπάνω διαδικασιών (κατάρτισης και σχετικών εξετάσεων) Τριμελή Επιτροπή **(αα)** τα μέλη της οποίας δεν πρέπει να συνδέονται με τους (εκπαιδευόμενους) Σταθμάρχες με βαθμό συγγένειας εξ' αίματος ή εξ' αγχιστείας έως 3^{ου} βαθμού και **(ββ)** και η οποία (Τριμελής Επιτροπή) πρέπει να αποτελείται από **(α)** τον εισηγητή της διδακτέας ύλης του Οδηγού Σπουδών (σχ.5) του ΟΣΕ Α.Ε., **(β)** τον εκπρόσωπο της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας (ΔΚ) και **(γ)** τον Προϊστάμενο Διεύθυνσης ή εκπρόσωπο της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης και Κατάρτισης (ΔΕΚ).

(Α5) Να έχει προβεί σε αξιολόγηση **(αα)** της αποτελεσματικότητας της εκπαίδευσης που έχει γίνει και σχετίζεται με την ασφάλεια του σιδηροδρόμου και **(ββ)** της επάρκειας των προσόντων των εργαζομένων σε αυτόν (ΟΣΕ Α.Ε.) Σταθμαρχών, οι οποίοι μετείχαν στις προαναφερόμενες διαδικασίες, όπως η ενλόγω αξιολόγηση τεκμηριώνεται στη φόρμα F-0106 «ΕΚΘΕΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ» κατά τα οριζόμενα στη Διαδικασία Δ-01 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ του Συστήματος Διαχείρισης Ασφαλείας του.

(Α6) Να έχει εκδώσει μετά το πέρας της ανωτέρω εκπαίδευσης (πρβλ.σχ.5) **(α)** συγκεντρωτικά δελτία αξιολόγησης των προγραμμάτων και **(β)** έκθεση αξιολόγησης-αξιοποίησης της εκπαίδευσης, κατά τα ειδικότερα αναφερόμενα στο με αριθ.

πρωτ. 9033909/28.7.2022 έγγραφο του ΟΣΕ (σχ.5) με θέμα: «Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (Σταθμάρχες-Κλειδούχοι)».

(Α7) Να έχει εκδώσει μετά το πέρας υλοποίησης **(α)** των ανωτέρω υπηρεσιών κατάρτισης και **(β)** της διεξαγωγής γραπτών και προφορικών εξετάσεων **έγγραφα**, κατά τις απαιτήσεις 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, **πιστοποίηση-βεβαίωση επιτυχούς παρακολούθησης** των υπηρεσιών κατάρτισης.

(Α8) Να έχει υλοποιήσει για το σύνολο του ανωτέρω (νεοπροσλαμβανόμενου) προσωπικού του **την δεκαοκτάμηνη (18) δοκιμαστική περίοδο** (σχ.46 και σχ.47 σε συνδυασμό και με σχ.11γ) στην οποία θα συμπεριλαμβανόταν η εκπαίδευση και η μαθητεία του εν λόγω προσωπικού.

(Β) Ο αυτεπαγγέλτως ελεγχόμενος διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή «ΟΣΕ Α.Ε.» **δεν συμμορφώθηκε**, ως όφειλε, με την υποχρέωση που του επιβλήθηκε από την Αρχή, στο πλαίσιο ισχύος της με αριθμό 24/16.3.2023 (σχ.15 και σχ.33) απόφασης της Ολομέλειας της Αρχής, 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 «Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (Σταθμάρχες)» με κωδ. 22075 και 22076, δεδομένου, ότι, **χρησιμοποίησε** (πρβλ. σχ. 18) σε υπηρεσίες (βάρδιες) **μόνο (ως μόνο εργαζόμενο σταθμάρχη)** σταθμάρχες που συμμετείχαν στα εν λόγω προγράμματα, **και ειδικότερα**: **(1)** στο Σταθμό Ικονίου **στις 22, 23, 24, 30 και 31.3.2023** τους Δ. Μουσούλη, Δ. Νιτσόλα και Δ. Ξηρόπουλο), **(2)** στο Σταθμό Πάτρας: **από 22.3.2023 έως και 31.3.2023** τους Γ. Βεσκούκη, Κ. Κοντογιάννη, Ν. Σολωμός και Φ. Παπαγεωργίου, **(3)** στο Σταθμό Αγ. Ανδρέα **στις 22, 23 και 24.3.2023** τους Κ. Κοντογιάννη και Ν. Σολωμό, **(4)** στον Ε.Σ.Θ. **στις 25, 27, 29 και 31.3.2023** τους Ε. Δομζαρίδου, Ο. Μηναρατζόγλου και Π. Μπουρλέτσικα, **(5)** στο Σταθμό ΤΧΙ Διαλογής **από 22.3.2023 έως 31.3.2023** τους Γ. Δασκαλόπουλο, Α. Καμαριώτη, Ε. Στρούμπη, Δ. Νακαχτσή, Κ. Πατσάρα και Ρ. Μπελενιώτη **και (6)** στον Σ.Σ.Σίνδου **από 22.3.2023 έως 31.3.2023** τους Η. Δήμου, Π. Πανतिकίδης και Α. Αύγερο.

(Γ) Η ΡΑΣ διατηρεί την αρμοδιότητά της να επανέλθει σε μεταγενέστερο από την έκδοση της παρούσας απόφασης χρόνο, προκειμένου να αξιολογήσει την τήρηση των όρων της και, σε περίπτωση διαπίστωσης παράβασης, να εξετάσει την επιβολή κυρώσεων ή άλλων μέτρων με στόχο την προσήκουσα ρύθμιση και τη σύννομη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς στο πλαίσιο της κρινόμενης διαφοράς.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, σε Ολομέλεια, κατ' εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 32 §7 του Ν. 3891/2010 και 69 §6 του Ν. 4632/2019, αποφάσισε ομόφωνα και με φανερή ψηφοφορία τα ακόλουθα:

Α. ΔΙΑΠΙΣΤΩΝΕΙ τις από τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία, μετά την προαναφερόμενη (σχ.48) συγχώνευση, «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή «ΟΣΕ Α.Ε.» ως άνω περιγραφόμενες παραβάσεις **(Α1 έως Α7)** 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, σε συνδυασμό και με τον Εκτελεστικό Κανονισμό 2019/773, αναφορικά με **(α)** την μη συμμόρφωσή του με τις απαιτήσεις του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειάς του (περιπτώσεις Α1 έως Α6) και **(β)** την μη χορήγηση βεβαίωσης επιτυχούς παρακολούθησης του προγράμματος «Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (Σταθμάρχες-Κλειδούχοι)» με κωδ. 22075 και 22076 (περίπτωση Α7).

Β. ΔΙΑΠΙΣΤΩΝΕΙ τις από τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή «ΟΣΕ Α.Ε.» ως άνω **δέκα (10)** περιγραφόμενες παραβάσεις **από τις 22.3.2023 έως και τις 31.3.2023** του διατακτικού της με αριθμό 24/16.3.2023 απόφασης της Ολομέλειας της Αρχής, δεδομένου, ότι, **χρησιμοποίησε** σε υπηρεσίες (βάρδιες) **μόνο (ως μόνους** εργαζόμενους σταθμάρχες) σταθμάρχες που συμμετείχαν στα εν λόγω προγράμματα, **και ειδικότερα:** **(1)** στο Σταθμό Ικονίου **στις 22, 23, 24, 30 και 31.3.2023** τους Δ. Μουσούλη, Δ. Νιτσόλα και Δ. Ξηρόπουλο), **(2)** στο Σταθμό Πάτρας: **από 22.3.2023 έως και**

31.3.2023 τους Γ. Βεσκούκη, Κ. Κοντογιάννη, Ν. Σολωμός και Φ. Παπαγεωργίου, **(3)** στο Σταθμό Αγ. Ανδρέα **στις 22, 23 και 24.3.2023** τους Κ. Κοντογιάννη και Ν. Σολωμό, **(4)** στον Ε.Σ.Θ. **στις 25, 27, 29 και 31.3.2023** τους Ε. Δομζαρίδου, Ο. Μηναρειτζόγλου και Π. Μπουρλέτσικα, **(5)** στο Σταθμό ΤΧΙ Διαλογής **από 22.3.2023 έως 31.3.2023** τους Γ. Δασκαλόπουλο, Α. Καμαριώτη, Ε. Στρούμπη, Δ. Νακαχτσή, Κ. Πατσάρα και Ρ. Μπελενιώτη **και** **(6)** στον Σ.Σ.Σίνδου **από 22.3.2023 έως 31.3.2023** τους Η. Δήμου, Π. Πανतिकίδης και Α. Αύγερο.

Γ. ΕΠΙΒΑΛΛΕΙ στον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή «ΟΣΕ Α.Ε.» για τις ως άνω περιγραφόμενες παραβάσεις 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, σε συνδυασμό και με τον Εκτελεστικό Κανονισμό 2019/773, **πρόστιμο** (άρθρου 79 §1 περιπτώσεις (στ) και (η) του δεύτερου μέρους του Ν. 4632/2019) **συνολικού χρηματικού ποσού** (20.000,00 ευρώ [περίπτωση στ] και 20.000,00 ευρώ [περίπτωση η]) **σαράντα χιλιάδων (40.000,00€) ευρώ.**

Δ. ΕΠΙΒΑΛΛΕΙ στον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή «ΟΣΕ Α.Ε.» για τις ως άνω **δέκα (10)** περιγραφόμενες παραβάσεις **(από τις**

22.3.2023 έως και τις 31.3.2023) της υποχρέωσης που του είχε επιβληθεί με την με αριθμό 24/16.3.2023 απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής, περί μη απασχόλησης των σταθμαρχών που μετείχαν στην «Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (Σταθμάρχες)» με κωδ. 22075 και 22076, σύμφωνα με το διατακτικό της ειρημένης απόφασης, πρόστιμο **συνολικού χρηματικού ποσού** (100.000,00 ευρώ X 10 ημέρες ίσον) **ενός εκατομμυρίου (1.000.000,00€) ευρώ.**

Ε. ΥΠΟΧΡΕΩΝΕΙ τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή «ΟΣΕ Α.Ε.» να παραλείπει την παράβαση των διατάξεων του Ν. 4632/2019 και του Εκτελεστικού Κανονισμού 2019/773 στο μέλλον, **και ειδικότερα, κατά τη διάρκεια Εκπαίδευσης του Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας:**

(Ε1) Να τηρεί καθόλη τη διάρκεια των υπηρεσιών κατάρτισης (προσωπικού κλάδου κυκλοφορίας) αναλυτικά και ενυπόγραφα ημερολόγια, ωρολόγια προγράμματα και παρουσιολόγια.

(Ε2) Να συντάσσει κατά τη διάρκεια των υπηρεσιών κατάρτισης (προσωπικού κλάδου κυκλοφορίας) εμπεριστατωμένη και ενυπόγραφη Έκθεση Απόδοσης και Συμπεριφοράς για τις ικανότητες του (εκπαιδευόμενου) προσωπικού (Σταθμαρχών και Κλειδούχων).

(Ε3) Να συγκροτεί για τις ανάγκες υλοποίησης όλων των παραπάνω διαδικασιών ***(κατάρτισης προσωπικού κλάδου κυκλοφορίας και σχετικών εξετάσεων)*** Τριμελή Επιτροπή τα μέλη της οποίας **αφενός μεν** δεν πρέπει να συνδέονται με το εκπαιδευόμενο προσωπικό (Σταθμάρχες-Κλειδούχοι) με βαθμό συγγένειας εξ' αίματος ή εξ' αγχιστείας έως 3^{ου} βαθμού **και**

αφετέρου, να αποτελείται από **(α)** τον εισηγητή της διδακτέας ύλης του εκάστοτε Οδηγού Σπουδών του ΟΣΕ Α.Ε., **(β)** τον εκπρόσωπο της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας (ΔΚ) και **(γ)** τον Προϊστάμενο Διεύθυνσης ή εκπρόσωπο της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης και Κατάρτισης (ΔΕΚ).

(Ε4) Να προβαίνει σε αξιολόγηση **(αα)** της αποτελεσματικότητας της εκπαίδευσης που έχει γίνει και σχετίζεται με την ασφάλεια του σιδηροδρόμου **και** **(ββ)** της επάρκειας των προσόντων των εργαζομένων σε αυτόν (ΟΣΕ Α.Ε.) Σταθμαρχών και Κλειδούχων, οι οποίοι μετέχουν στις προαναφερόμενες διαδικασίες (προσωπικού κλάδου κυκλοφορίας), όπως η εν λόγω αξιολόγηση τεκμηριώνεται στη φόρμα F-0106 «**ΕΚΘΕΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ**» κατά τα οριζόμενα στη Διαδικασία Δ-01 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειάς του (ΣΔΑ).

(Ε5) Να εκδίδει μετά το πέρας της εκπαίδευσης (προσωπικού κλάδου κυκλοφορίας) **(α)** συγκεντρωτικά δελτία αξιολόγησης των προγραμμάτων **και** **(β)** έκθεση αξιολόγησης-αξιοποίησης της εκπαίδευσης.

(Ε6) Να εκδίδει μετά το πέρας υλοποίησης **(α)** των υπηρεσιών κατάρτισης (προσωπικού κλάδου κυκλοφορίας) και **(β)** της διεξαγωγής γραπτών και προφορικών εξετάσεων **έγγραφο**, κατά τις απαιτήσεις 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, **πιστοποίηση - βεβαίωση επιτυχούς παρακολούθησης** των υπηρεσιών κατάρτισης.

(Ε7) Να υλοποιεί, στο κατά τα ανωτέρω πλαίσιο εκπαίδευσης προσωπικού κλάδου κυκλοφορίας, **δοκιμαστική**

περίοδο (εκπαίδευση και μαθητεία) διάρκειας δέκα οκτώ (18) μηνών.

ΣΤ. ΑΠΕΙΛΕΙ τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή «ΟΣΕ Α.Ε.» με την επιβολή προστίμου ή άλλων μέτρων, αν με απόφαση της ΡΑΣ βεβαιώνεται η συνέχιση ή η παράλειψη των διαπιστωθέντων με την παρούσα παραβάσεων.

Ζ. ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΕΙ την Πρόεδρο της ΡΑΣ να κοινοποιήσει την παρούσα απόφαση στον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή «ΟΣΕ Α.Ε.»

Η απόφαση εκδόθηκε στις 12 Νοεμβρίου 2025

Η Πρόεδρος της ΡΑΣ

Γεωργία Αϋφαντοπούλου