



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
HELLENIC REPUBLIC



ρυθμιστική αρχή
σιδηροδρόμων
regulatory
authority
for railways

Αθήνα, 18/05/2023

Αρ. Πρωτ.: 1479

ΑΠΟΦΑΣΗ (42/2023)

της 211^{ης} Συνεδρίασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ της 11.05.2023

ΘΕΜΑ : «Λήψη απόφασης επί της αυτεπάγγελτης έρευνας και της στις 19.10.2022 διεξαχθείσας ακρόασης (α) της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» και (β) του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ Α.Ε.» με θεματικό αντικείμενο τη διερεύνηση πιθανολογούμενων παραβάσεων κανονισμών, διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, απαιτήσεων των οικείων Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) και των Σχεδίων Έκτακτης Ανάγκης για την αντιμετώπιση έκτακτης ανάγκης κατά την στις 24.1.2022 ακινητοποίηση και πρόσκρουση με μηχανή ρυμούλκησης της αμαξοστοιχίας I/C 54 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) της σιδηροδρομικής επιχείρησης HELLENIC TRAIN Α.Ε. (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) καθώς και του επακόλουθου τραυματισμού των επιβατών που επέβαιναν σε αυτή (αμαξοστοιχία I/C 54), στο πλαίσιο της με αριθ. πρωτ. 2177/5.8.2022 Απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ».

**Η ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ (ΡΑΣ)
ΣΕ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ**

Έχοντας υπόψη :

1. Τις διατάξεις :

- α. Του Ν. 3891/2010 (ΦΕΚ Α' 188/4.11.2010) «Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα», όπως ισχύει και ιδίως των άρθρων 3, 7, 9, 12, 17, 18, 28 §§5, 18, 24 και 32 §1.
- 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».
- 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 αριθμό Φ12.1/355250 (ΦΕΚ Β' 6213/23.12.2021) κοινής απόφασης των υπουργών Οικονομικών και Υποδομών

- και Μεταφορών «Διαχωρισμός Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής».
- ζ. Της με αριθμό 1020/9.6.2021 (ΦΕΚ Β' 2913/5.7.2021) απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ «Κανονισμός Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων».
- η. Της με αριθμό 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 αριθμό 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 αριθμό ΑΣ10/3816/44 (ΦΕΚ Β' 1341/13.4.2020) «Έγκριση Παραρτημάτων II και III του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως -Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών)» έγκρισης του Γενικού Γραμματέα Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.
2. Τη με αριθ. πρωτ. 2632684/1.7.2022 Ανακοίνωση του Γ.Ε.ΜΗ. (Απόφαση Γ.Ε.ΜΗ. 6390-1.7.2022, με την οποία εγκρίθηκε η τροποποίηση του άρθρου 1 (επωνυμία) του καταστατικού της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ και καταχωρίστηκε στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο το νέο κείμενο καταστατικού της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN Α.Ε.».
3. Τα από 24.1.2022 και εντεύθεν δημοσιεύματα ηλεκτρονικού και έντυπου τύπου.
4. Τη με αριθμό Α-2022/86α/25.1.2022 παραγγελία του Εισαγγελέα Πρωτοδικών Θηβών.
5. Τη με αριθ. πρωτ. 1007/11.4.2022 καταγγελία επιβατών της αμαξοστοιχίας Ι/С 54 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη).

6. Την ανακοίνωση της σιδηροδρομικής επιχείρησης ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. σχετικά με το συμβάν της 24.1.2022.
7. Το με αριθ. πρωτ. 242/25.1.2022 έγγραφο της ΡΑΣ.
8. Τη με αριθ. 9003808/28.01.2022 επιστολή της Δ/σης Κυκλοφορίας (Υπηρεσία ΥΚΚΝΕ/ΤΕ.ΛΙΑΝ) του ΟΣΕ (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 277/28.1.2022) σχετικά με το συμβάν που έλαβε χώρα στις 24.1.2022.
9. Το με αριθ. πρωτ. 42.251/22/Δ2/31.1.2022 έγγραφο της σιδηροδρομικής επιχείρησης ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 291/31.1.2022).
10. Το με αριθ. πρωτ. 9003834/31.1.2022 έγγραφο του Διαχειριστή της Σιδηροδρομικής Υποδομής ΟΣΕ Α.Ε. (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 296/31.1.2022).
11. Το με αριθ. πρωτ. 314/2.2.2022 έγγραφο της ΡΑΣ.
12. Το με αριθ. πρωτ. 9005823/8.2.2022 έγγραφο του Διαχειριστή της Σιδηροδρομικής Υποδομής ΟΣΕ Α.Ε. (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 415/9.2.2022).
13. Το με αριθ. πρωτ. 79/22/Ε/Τ12/8.2.2022 έγγραφο της σιδηροδρομικής επιχείρησης ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 417/9.2.2022).
14. Το από 18.2.2022 χρονολογούμενο e-mail της σιδηροδρομικής επιχείρησης ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 530/21.2.2022).
15. Το με αριθ. πρωτ. 533/21.2.2022 έγγραφο της ΡΑΣ.
16. Το με αριθ. πρωτ. 9009017/25.2.2022 έγγραφο του Διαχειριστή της Σιδηροδρομικής Υποδομής ΟΣΕ Α.Ε. (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 594/25.2.2022).
17. Το με αριθ. πρωτ. 9009636/1.3.2022 έγγραφο του Διαχειριστή της Σιδηροδρομικής Υποδομής ΟΣΕ Α.Ε. (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 718/10.3.2022).
18. Το με αριθ. πρωτ. 2369/22/Γ1/11.3.2022 έγγραφο της σιδηροδρομικής επιχείρησης ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 750/14.3.2022).

19. Τη με αριθ. πρωτ. 775/16.3.2022 Απόφαση του Προϊσταμένου της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων & Διαλειτουργικότητας της ΡΑΣ με θέμα: «Διεξαγωγή αυτεπάγγελτης έρευνας σχετικά με συμβάν πρόσκρουσης επιβατικής αμαξοστοιχίας με μηχανή ρυμούλκησης στις 24.1.2022» η οποία αναρτήθηκε στη «ΔΙΑΥΓΕΙΑ» με ΑΔΑ 6Ν0ΓΟΚΠ2-Β1Α.
20. Το από 23.3.2022 χρονολογούμενο μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της ΡΑΣ, για την προς την σιδηροδρομική επιχείρηση με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» κοινοποίηση, κατ' άρθρο 5 §4 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ, αντιγράφου της ειρημένης (σχ.19) Απόφασης.
21. Το από 23.3.2022 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. 19) Απόφασης.
22. Το με αριθ. πρωτ. 9009992/15.3.2022 έγγραφο του Διαχειριστή της Σιδηροδρομικής Υποδομής ΟΣΕ Α.Ε. (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 761/15.3.2022).
23. Το με αριθ. πρωτ. 2140/3.8.2022 Πόρισμα - Εισήγηση της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας (ΜΑΣΔ) της ΡΑΣ.
24. Τη με αριθ. πρωτ. 2172/4.8.2022 Εισήγηση της Προέδρου προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ.
25. Τη με αριθ. πρωτ. 2177/5.8.2022 Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ.
26. Τη με αριθ. πρωτ. 2183/5.8.2022 Πράξη της Προέδρου για τον ορισμό του Οργάνου Ακρόασης.

- 27.Τη με αριθ. πρωτ. 2184/5.8.2022 Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης με αντικείμενο τη διερεύνηση πιθανολογούμενων παραβάσεων κανονισμών, διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, απαιτήσεων των οικείων Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) και των Σχεδίων Έκτακτης Ανάγκης για την αντιμετώπιση έκτακτης ανάγκης κατά την στις 24.1.2022 ακινητοποίηση και πρόσκρουση) με μηχανή ρυμούλκησης της αμαξοστοιχίας I/C 54 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) της σιδηροδρομικής επιχείρησης HELLENIC TRAIN A.E. (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) καθώς και του επακόλουθου τραυματισμού των επιβατών που επέβαιναν σε αυτή (αμαξοστοιχία I/C 54).
- 28.Τη με αριθ. 5453Ε'/8.8.2022 έκθεση επίδοσης του δικαστικού επιμελητή της Περιφέρειας του Εφετείου Αθηνών με έδρα στο Πρωτοδικείο Αθηνών, Παναγιώτη Δημ. Παρασκευόπουλου, για την προς την σιδηροδρομική επιχείρηση με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» επίδοση της ειρημένης (σχ.27) Πράξης Διεξαγωγής Ακρόασης.
- 29.Τη με αριθ. 5456Ε'/8.8.2022 έκθεση επίδοσης του δικαστικού επιμελητή της Περιφέρειας του Εφετείου Αθηνών με έδρα στο Πρωτοδικείο Αθηνών, Παναγιώτη Δημ. Παρασκευόπουλου, για την προς τον Διαχειριστή της Σιδηροδρομικής Υποδομής με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ Α.Ε.» επίδοση της ειρημένης (σχ.27) Πράξης Διεξαγωγής Ακρόασης.
- 30.Τη με αριθ. πρωτ. 2803/29.9.2022 εγκριτική απόφαση του αρμόδιου Οργάνου Ακρόασης επί του από 29.9.2022 χρονολογούμενου προφορικού αιτήματος αναβολής διεξαγωγής ακρόασης.
- 31.Το με αριθ. πρωτ. 2678/26.9.2022 Υπόμνημα της HELLENIC TRAIN Α.Ε..

32. Το με αριθμό 6306/11.10.2022 ειδικό συμβολαιογραφικό πληρεξούσιο της συμβολαιογράφου Αθηνών, Ελένης Κωνσταντίνου Καρκανοπούλου.
33. Το με αριθμό 326/18.10.2022 ειδικό συμβολαιογραφικό πληρεξούσιο της συμβολαιογράφου Αθηνών, Γαρυφαλλιάς Παναγιώτη Γκίκα.
34. Τα πρακτικά της στις 19.10.2022 διεξαχθείσας συνεδρίασης της Επιτροπής Ακροάσεων της ΡΑΣ.
35. Τη με αριθ. πρωτ. 3429/21.11.2022 κοινοποίηση στην HELLENIC TRAIN Α.Ε. των ειρημένων (σχ.34) πρακτικών.
36. Τη με αριθ. πρωτ. 3429/21.11.2022 κοινοποίηση στην ΟΣΕ Α.Ε. των ειρημένων (σχ.34) πρακτικών.
37. Το με αριθ. πρωτ. 3608/2.12.2022 Συμπληρωματικό, κατ' άρθρο 22 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ, Υπόμνημα της HELLENIC TRAIN Α.Ε..
38. Το με αριθ. πρωτ. 3609/2.12.2022 Συμπληρωματικό, κατ' άρθρο 22 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ, Υπόμνημα του ΟΣΕ Α.Ε..
39. Τη με αριθ. πρωτ. 635/24.2.2023 Απόφαση του Οργάνου Ακρόασης (σχ.26) προς τον ΟΣΕ Α.Ε.
40. Την από 28.2.2023 χρονολογούμενη κοινοποίηση της ειρημένης (σχ.39) απόφασης στον ΟΣΕ Α.Ε.
41. Τη με αριθ. πρωτ. 636/24.2.2023 Απόφαση του Οργάνου Ακρόασης (σχ.26) προς την HELLENIC TRAIN Α.Ε.
42. Την από 28.2.2023 χρονολογούμενη κοινοποίηση της ειρημένης (σχ.41) απόφασης στον HELLENIC TRAIN Α.Ε.
43. Τη με αριθ. πρωτ. 819/16.3.2023 απάντηση (σχ.41 και σχ.42) της HELLENIC TRAIN Α.Ε.
44. Τη με αριθ. πρωτ. 819/16.3.2023 απάντηση (σχ.39 και σχ.40) της HELLENIC TRAIN Α.Ε.
45. Τη με αριθ. πρωτ. 1268/28.4.2023 Πρόσκληση Συνεδρίασης της Επιτροπής Ακροάσεων της ΡΑΣ.

46. Το με αριθ. πρωτ. 1327/05.05.2023 Πόρισμα της Επιτροπής Ακροάσεων της ΡΑΣ.
47. Τη με αριθ. πρωτ. 1376/10.05.2023 Εισήγηση της Προέδρου της ΡΑΣ προς την Ολομέλεια.

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ:

I. ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΥΤΕΠΑΓΓΕΛΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

- Iα.** Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) και συγκεκριμένα, η αρμόδια Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας (ΜΑΣΔ) έλαβε γνώση για την ακινητοποίηση και πρόσκρουση με μηχανή ρυμούλκησης της αμαξοστοιχίας I/C 54 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) της σιδηροδρομικής επιχείρησης με τον διακριτικό τίτλο «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ» (και από 1.7.2022 [πρβλ. σχ.2] με τον διακριτικό τίτλο HELLENIC TRAIN A.E.) πλησίον του σταθμού Λειβαδιάς στις 24.1.2022 και την εντεύθεν ταλαιπωρία που υπέστησαν οι επιβαίνοντες σε αυτή επιβάτες. Η ενημέρωση προήλθε από σειρά δημοσιευμάτων σε ηλεκτρονικό και έντυπο τύπο, από τα δελτία ειδήσεων ραδιοτηλεοπτικών σταθμών από σωρεία αναφορών-παραπόνων επιβατών που υποβλήθηκαν στη ΡΑΣ (σχ.5), και από την από 24.1.2022 χρονολογούμενη ανακοίνωση της HELLENIC TRAIN A.E. σύμφωνα με την οποία, για το εδώ ελεγχόμενο ζήτημα αναφέρεται, μεταξύ άλλων, ότι «...στην προσπάθεια ρυμούλκησης της αμαξοστοιχίας υπήρξε μικρή πρόσκρουση με τη μηχανή ρυμούλκησης λόγω της ολισθηρότητας της γραμμής, με αποτέλεσμα να υπάρξουν ελαφρά τραυματίες (οι πρώτες πληροφορίες αναφέρουν 6 άτομα)». Λόγω της σοβαρότητας και της έκτασης του θέματος εκτιμήθηκε, ότι υπήρχε άμεση και επείγουσα ανάγκη διερεύνησης των συνθηκών και των συνεπειών της ακινητοποίησης και πρόσκρουσης με μηχανή ρυμούλκησης της ως άνω αμαξοστοιχίας της HELLENIC TRAIN A.E. στις 24.1.2022, αναφορικά με πιθανολογούμενη παραβίαση κανονισμών και διατάξεων της σιδηροδρομι-

κής νομοθεσίας σε συνδυασμό με τις απαιτήσεις του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας του ΟΣΕ Α.Ε. και της HELLENIC TRAIN Α.Ε. σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών και αποφάσισε, βάσει του άρθρου 5 §2 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ, τη διεξαγωγή αυτεπάγγελτης έρευνας.

- Ιβ.** Η Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας της ΡΑΣ με τη με αριθ. πρωτ. 775/16.3.2022 Απόφασή της (σχ.19), όρισε τη διενέργεια αυτεπάγγελτου ελέγχου από τρία (3) στελέχη του προσωπικού της ΜΑΣΔ και τη σύνταξη πορίσματος με σχετική εισήγηση. Ακολουθώντας, η εν λόγω απόφαση κοινοποιήθηκε (σχ.20 και σχ.21) στην HELLENIC TRAIN Α.Ε. και στην ΟΣΕ Α.Ε., ενώ, στο πλαίσιο εφαρμογής της ειρημένης απόφασης η ΜΑΣΔ, λόγω της πολυπλοκότητας του συμβάντος, ζήτησε από όλους τους εμπλεκόμενους, ήτοι τη σιδηροδρομική επιχείρηση HELLENIC TRAIN Α.Ε. αλλά και τον Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής ΟΣΕ Α.Ε. πλήρη και άμεση ενημέρωση, μεταξύ άλλων, σχετικά με την περιγραφή και την τεκμηρίωση του συμβάντος, τα αίτια του ατυχήματος, τους τραυματισμούς των επιβατών, τις υλικές ζημιές του τροχαίου υλικού, το σχετικό Πόρισμα της Επιτροπής Διερεύνησης Συμβάντος και την Τεχνική Έκθεση Εφαρμογής του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) αλλά και την αντίστοιχη Έκθεση του Σχεδίου Διαχείρισης Κρίσεων (ΣΔΧ) και συγκέντρωσε όλα τα απαραίτητα στοιχεία για τη διερεύνηση του ενλόγου ζητήματος (σχ.3 έως σχ.22).
- Ιγ.** Η Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας της ΡΑΣ με την ολοκλήρωση της εξέτασης των αυτεπαγγέλτως ερευνώμενων περιστατικών και έπειτα από συγκέντρωση και μελέτη όλων των σχετικών εγγράφων και στοιχείων, υπέβαλε το με αριθ. πρωτ. 2140/3.8.2022 Πόρισμα – Εισήγηση (σχ.23) του άρθρου 5 §5 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ στην Πρόεδρο της Αρχής, με την εκτίμηση ότι **(α)** η αυτεπαγγέλτως εξεταζόμενη συμπεριφορά της HELLENIC TRAIN Α.Ε. ελέγχεται ως πιθανή παράβαση της σιδηρο-

δρομικής νομοθεσίας, και ειδικότερα, **(α1)** του άρθρου 28 §5 (*Αρμοδιότητες της ΡΑΣ*) σε συνδυασμό και με το άρθρο 32 §1 (*Διοικητικές Κυρώσεις*) του Ν. 3891/2010, διότι **(i)** δεν προσκομίσθηκαν στοιχεία ταχογράφου της Δ/Η προκειμένου εξακριβωθεί αν η ταχύτητα της μηχανής βοήθειας Δ/Η 463 ήταν σύμφωνη με τα αναφερόμενα στο έγγραφό (σχ.13) της HELLENIC TRAIN Α.Ε. **και (ii)** διότι δεν προσκομίσθηκαν τα στοιχεία του/των μηχανοδηγού/ών των εμπλεκόμενων στο συμβάν μηχανών, προκειμένου να γίνει ο έλεγχος της άδειας και του συμπληρωματικού πιστοποιητικού μηχανοδήγησης, ώστε να διαπιστωθεί, εάν είναι σύμφωνα με το άρθρο 4 §1β του Ν. 3911/2011 (ΦΕΚ Α' 3911/8.2.2011), **(α2)** του άρθρου 101 (Ληπτέα μέτρα σε περίπτωση διακοπής της τηλεγραφικής και τηλεφωνικής επικοινωνίας) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών) σύμφωνα με το οποίο προβλέπεται ταχύτητα πορείας από την ταχύτητα βήματος πεζού μέχρι τη μέγιστη ταχύτητα των 40 χλμ./ώρα, έτσι ώστε να μπορεί κάθε στιγμή να σταθμεύσει έγκαιρα προ ενός εμποδίου μιας προπορευόμενης αμαξοστοιχίας ή ενός σήματος στάθμευσης, αν και δεν είχε παραλάβει από τον αρμόδιο σταθμάρχη την εντολή πορείας «εν όψει» (ΠΕΟ), υπόδειγμα 1036α, παρόλα αυτά, γνώριζε ότι μετακινείται σε κατειλημμένο τμήμα γραμμής και ότι για την μετακίνηση σε αυτό θα έπρεπε να έχει παραλάβει υπόδειγμα 1036α., **(α3)** του άρθρου 123 (*Απρόβλεπτη στάθμευση αμαξοστοιχίας - Κάλυψη*) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών) και του άρθρου Γ.3.2 του Σχεδίου Διαχείρισης Κρίσεων του ΟΣΕ σχετικά με την ασφαλή κάλυψη της ακινητοποιημένης αμαξοστοιχίας από το προσωπικό της αμαξοστοιχίας IC54 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) **και (α4)** του άρθρου 127 (Αμαξοστοιχία που ακινητεί στην ανοικτή γραμμή - Βοήθεια) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών) σχετικά με την εκλογή της πιο ευνοϊκής λύσης απελευθέρωσης της ανοικτής γραμμής, **(β)** η αυτεπαγγέλτως εξεταζόμενη

συμπεριφορά της ΟΣΕ Α.Ε. ελέγχεται ως πιθανή παράβαση της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, και ειδικότερα, **(β1)** του άρθρου Γ.3.2 του Σχεδίου Διαχείρισης Κρίσεων της ΟΣΕ Α.Ε. σχετικά με την ανάληψη της πρωταρχικής ευθύνης του συντονισμού των ενεργειών σε μια κατάσταση έκτακτης ανάγκης, **(β2)** του άρθρου 127 (Ληπτέα μέτρα σε περίπτωση διακοπής της τηλεγραφικής και τηλεφωνικής επικοινωνίας) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών) σχετικά με την επίδοση εντολής πορείας «εν όψει» (ΠΕΟ), υπόδειγμα 1036α, από τον αρμόδιο σταθμάρχη της ΟΣΕ Α.Ε. στον μηχανοδηγό της μηχανής βοήθειας Δ/Η 463, **(β3)** του άρθρου 134 (Αποκλεισμός της γραμμής λόγω χιονιού) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών) σχετικά με την ενεργοποίηση διαδρομών μεμονωμένων μηχανών, προκειμένου να διατηρείται η γραμμή ανοικτή λόγω της πυκνής χιονόπτωσης, και **(γ)** συντρέχει ανάγκη διεξαγωγής ακρόασης με στόχο τον σχηματισμό πλήρους και ακριβούς εικόνας από την ΡΑΣ για τα γεγονότα και τα λοιπά σχετικά με την ερευνώμενη υπόθεση, ήτοι την στις 24.1.2022 ακινητοποίηση της αμαξοστοιχίας I/C 54 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) της σιδηροδρομικής επιχείρησης HELLENIC TRAIN Α.Ε. (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) και πρόσκρουσή της με μηχανή ρυμούλκησης (Δ/Η 463).

- 1δ.** Σε συνέχεια του προαναφερόμενου Πορίσματος-Εισήγησης (σχ.23), και κατόπιν της με αριθ. πρωτ. 2172/4.8.2022 Εισήγησης της Προέδρου (σχ.24) προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ, εκδόθηκε η με αριθ. πρωτ. 2177/5.8.2022 Απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής (σχ.25) για την κλήση σε ακρόαση **(α)** της εταιρείας με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε και **(β)** του Διαχειριστή της Σιδηροδρομικής Υποδομής με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ Α.Ε.» με αντικείμενο, τη διερεύνηση πιθανολογούμενης παράβασης **(Α)** των διατάξεων των άρθρων 28 §5 (Αρμοδιότητες της

ΡΑΣ) σε συνδυασμό και με το άρθρο 32 §1 (Διοικητικές Κυρώσεις) του Ν. 3891/2010, **(Β)** των διατάξεων των άρθρων 101 (Ληπτέα μέτρα σε περίπτωση διακοπής της τηλεγραφικής και τηλεφωνικής επικοινωνίας), 123 (Απρόβλεπτη στάθμευση αμαξοστοιχίας - Κάλυψη), 127 (Αμαξοστοιχία που ακινητεί στην ανοικτή γραμμή - Βοήθεια) και 134 (Αποκλεισμός της γραμμής λόγω χιονιού) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών) και **(Γ)** του άρθρου Γ.3.2 του Σχεδίου Διαχείρισης Κρίσεων της ΟΣΕ Α.Ε. για την αντιμετώπιση έκτακτης ανάγκης κατά την στις 24.1.2022 ακινητοποίηση και πρόσκρουση της αμαξοστοιχίας I/C 54 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) της σιδηροδρομικής επιχείρησης **HELLENIC TRAIN ΑΕ** (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ) με μηχανή ρυμούλκησης καθώς και του επακόλουθου τραυματισμού των επιβατών που επέβαιναν σε αυτή (αμαξοστοιχία I/C 54), με στόχο την πλήρη διερεύνηση από την Αρχή των γεγονότων, των καταστάσεων και των λοιπών στοιχείων της ερευνώμενης υπόθεσης. Ακολούθως, εκδόθηκε η με αριθ. πρωτ. 2183/5.8.2022 Πράξη της Προέδρου της Αρχής (σχ.26) για τον ορισμό και τη συγκρότηση της αρμόδιας Τριμελούς Επιτροπής Ακρόασης.

- Ιε.** Σε συνέχεια των ανωτέρω, με τη με αριθ. πρωτ. 2184/5.8.2022 Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης της Προέδρου της ΡΑΣ (σχ.27), η οποία επιδόθηκε νομότυπα και εμπρόθεσμα αφενός μεν, στην HELLENIC TRAIN Α.Ε. (σχ.28), και αφετέρου, στον ΟΣΕ Α.Ε. (σχ.29) ορίστηκε η διενέργεια ακρόασης (α) της σιδηροδρομικής επιχείρησης HELLENIC TRAIN Α.Ε. (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) και (β) του ΟΣΕ Α.Ε. ενώπιον της ορισθείσας Τριμελούς Επιτροπής Ακρόασης της ΡΑΣ (σχ.26) για τις 21.9.2022, οπότε και αναβλήθηκε αυτεπάγγελα, κατ' άρθρο 14 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ (σχ.30), για τις 19.10.2022. Πριν τη διεξαγωγή της ακρόασης η HELLENIC TRAIN Α.Ε. κατέθεσε το με αριθ. πρωτ. 2678/26.9.2022 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.31) καθώς και τα συνημμένα με αυτό έγγραφα.

Ιστ. Κατά την στις 19.10.2022 συνεδρίαση της Επιτροπής Ακροάσεων της ΡΑΣ, το λόγο έλαβαν αφενός μεν, οι πληρεξούσιοι δικηγόροι της HELLENIC TRAIN A.E., Αθηνά Ψαράκη, Κυριακή Κύργιου και Γιώργος Κροκίδας (σχ.32) και ο νόμιμος εκπρόσωπός της, Maurizio Carotorto του Giovanni, Διευθύνων Σύμβουλος της HELLENIC TRAIN A.E., οι οποίοι τοποθετήθηκαν επί των ερευνώμενων πιθανών παραβάσεων **(Α)** των διατάξεων των άρθρων 28 §5 σε συνδυασμό και με το άρθρο 32 §1 του Ν. 3891/2010 και **(Β)** των διατάξεων των άρθρων 101, 123 και 127 του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών), και αφετέρου, οι, δυνάμει του με αριθμό 326/18.10.2022 συμβολαιογραφικού πληρεξουσίου (σχ.33) της συμβολαιογράφου Αθηνών Γαρυφαλλιάς Γκίκα, ειδικοί πληρεξούσιοι, αντιπρόσωποι και αντίκλητοι του ΟΣΕ Α.Ε. Ευθαλία Καλαμπόκη (Προϊσταμένη Διεύθυνσης Συντήρησης Γραμμής), Νικόλαος Κόνδυλας (Προϊστάμενος Διεύθυνσης Συντήρησης Ηλεκτρομηχανολογικών Συστημάτων και Ηλεκτροκίνησης) και Άγγελος Γαρούφος (Προϊστάμενος Διεύθυνσης Κυκλοφορίας), οι οποίοι τοποθετήθηκαν επί των ερευνώμενων πιθανών παραβάσεων **(Α)** των διατάξεων των άρθρων 127 και 134 του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών) και **(Β)** του άρθρου Γ.3.2 του Σχεδίου Διαχείρισης Κρίσεων της ΟΣΕ Α.Ε. για την αντιμετώπιση έκτακτης ανάγκης κατά την στις 24.1.2022 ακινητοποίηση της αμαξοστοιχίας I/C 54 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) της σιδηροδρομικής επιχείρησης **HELLENIC TRAIN AE** (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) και πρόσκρουσή της με μηχανή ρυμούλκησης καθώς και του επακόλουθου τραυματισμού των επιβατών που επέβαιναν σε αυτή (αμαξοστοιχία I/C 54), ανέπτυξαν τις απόψεις τους, έδωσαν διευκρινίσεις και απάντησαν σε ερωτήσεις που τους υπέβαλαν η Πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπής. Με την εξέταση του μάρτυρα και την ολοκλήρωση της ακροαματικής διαδικασίας χορηγήθηκε προθεσμία πέντε (5) ημερών μετά την παραλαβή των πρακτικών (σχ.35 και σχ.36) από τις ελεγχόμενες επιχειρή-

σεις, προκειμένου να υποβάλουν τα συμπληρωματικά υπόμνημά τους και, η HELLENIC TRAIN Α.Ε. κατέθεσε το, κατ' άρθρο 22 του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής, με αριθ. πρωτ. 3608/2.12.2022 (σχ.37) συμπληρωματικό υπόμνημά της, ενώ, ο ΟΣΕ Α.Ε. κατέθεσε το, με αριθ. πρωτ. 3609/2.12.2022 (σχ.38) συμπληρωματικό υπόμνημά της.

- Ιζ.** Μετά την ολοκλήρωση της ειρημένης ακροαματικής διαδικασίας, η Επιτροπή Ακροάσεων της ΡΑΣ στις 02.05.2023 (σχ. 45) συνήλθε σε διάσκεψη στην αίθουσα συνεδριάσεων των Γραφείων της, και αφού, έλαβε υπόψη τα στοιχεία του φακέλου της κρινόμενης υπόθεσης, τις απόψεις που διατύπωσαν προφορικά οι ελεγχόμενες επιχειρήσεις (διαχειριστής υποδομής και σιδηροδρομική επιχείρηση) κατά τη συζήτηση της υπόθεσης, τα υπομνήματα που υπέβαλαν, καθώς και τα όσα κατέθεσαν οι μάρτυρες της HELLENIC TRAIN Α.Ε. κατά την ακροαματική διαδικασία, διατύπωσε το με αριθ. πρωτ. 1327/05.05.2023 (σχ. 46) Πόρισμά της, 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. Η ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

- IIα.** Η εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» που εδρεύει στην Αθήνα (Λ. Συγγρού 41 & Πετμεζά αριθ. 13) αποτελεί τον βασικό πάροχο σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στην Ελλάδα χρησιμοποιώντας το εθνικό δίκτυο και την εν γένει σιδηροδρομική υποδομή η οποία ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο, έναντι τελών χρήσης της εν λόγω σιδηροδρομικής υποδομής, καταβαλλόμενων στην εταιρεία-Διαχειριστή του δικτύου, ΟΣΕ Α.Ε..
- IIβ.** Η HELLENIC TRAIN Α.Ε. πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., ιδρύθηκε το 2005, ως θυγατρική εταιρεία του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλά-

δος (ΟΣΕ Α.Ε.) κατά ποσοστό 100%, έπειτα από το διαχωρισμό των δραστηριοτήτων διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής από τις δραστηριότητες των (επιβατικών και εμπορευματικών) σιδηροδρομικών μεταφορών. Το 2007 απορρόφησε την εταιρεία ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε. (η οποία διαχειριζόταν τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο της Αθήνας), προσθέτοντας στο αντικείμενό της τη διαχείριση και λειτουργία των προαστιακών γραμμών. Το 2008 η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αποσχίσθηκε από τον Όμιλο ΟΣΕ, καθώς η ΟΣΕ Α.Ε. μεταβίβασε το σύνολο των μετοχών τις οποίες κατείχε επί του μετοχικού κεφαλαίου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο Ελληνικό Δημόσιο. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ λειτούργησε ως ανεξάρτητη εταιρεία με μοναδικό μέτοχο το Ελληνικό Δημόσιο μέχρι και το 2013, οπότε το σύνολο των μετοχών της περιήλθε στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου («ΤΑΙΠΕΔ»).

- IIγ.** Τον Σεπτέμβριο του 2017 ολοκληρώθηκε η πώληση και μεταβίβαση του 100% των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην ιταλική εταιρεία Ferrovie dello Stato Italiane SpA (εν συντομία «FSI»). Η τελευταία ανήκει κατά 100% στο Ιταλικό Δημόσιο και είναι η μητρική του διεθνούς Ομίλου εταιρειών FSI ο οποίος δραστηριοποιείται στους κλάδους των εμπορευματικών μεταφορών (κυρίως σιδηροδρομικών), των επιβατικών μεταφορών (οδικών και σιδηροδρομικών, σε Ιταλία, Γερμανία, Γαλλία, Ελλάδα, Ηνωμένο Βασίλειο και Ολλανδία) και συναφών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένης της υπηρεσίας συντήρησης τροχαίου υλικού. Ο Όμιλος FSI απασχολεί πάνω από 75.000 εργαζόμενους, ενώ σε ετήσια βάση εξυπηρετεί 830 εκ. επιβάτες και μεταφέρει 50 εκ. τόνους εμπορευμάτων.
- IIδ.** Στις 31.12.2019, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ συγχώνευσε δι' απορρόφησης την (πρώην) εταιρεία με την επωνυμία «Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Α.Ε.» και το διακριτικό τίτλο «ΕΕΣΣΤΥ ΑΕ». Η ΕΕΣΣΤΥ αποτελεί συνέχεια της πρώην Γενικής Διεύθυνσης Συντήρησης Τροχαίου Υλικού του ΟΣΕ, από τον οποίο αποσχίσθηκε το 2013 επί σκοπώ αποκρατικοποίησης, μέσω της με-

ταβίβασης του συνόλου του μετοχικού της κεφαλαίου στο ΤΑΙΠΕΔ (680/2019 Απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού - ΦΕΚ Β'4771/24.12.2019). Η ΕΕΣΣΤΥ ήταν Υπεύθυνος για τη Συντήρηση Τροχαίου Υλικού Φορέας (ΥΣΦ), δραστηριοποιούμενη κυρίως, στην παροχή υπηρεσιών συντήρησης, επισκευής και ανακατασκευής τροχαίου και λοιπού σιδηροδρομικού υλικού και άλλων μέσων σταθερής τροχιάς και αποτελώντας τον μοναδικό πάροχο υπηρεσιών συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού στη χώρα.

Πε. Με τη με αριθ. πρωτ. 2632684/1.7.2022 Ανακοίνωση του Γ.Ε.ΜΗ. (σχ. 2 - Απόφαση Γ.Ε.ΜΗ. 6390-1.7.2022), εγκρίθηκε η τροποποίηση του άρθρου 1 (επωνυμία) του καταστατικού της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και καταχωρίστηκε στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο το νέο κείμενο καταστατικού της σιδηροδρομικής επιχείρησης με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN Α.Ε.». Σύμφωνα με το καταστατικό της, σκοπός της εν λόγω σιδηροδρομικής επιχείρησης είναι: «α. Η παροχή υπηρεσιών έλξης για την σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών. β. Η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση αστικών, προαστιακών, περιφερειακών, υπεραστικών και διεθνών επιβατικών και εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών, καθώς και μεταφορών με πάσης φύσεως συστήματα σταθερής τροχιάς. γ. Η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση αστικών, προαστιακών, περιφερειακών, υπεραστικών και διεθνών λεωφορειακών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών, στην ημεδαπή ή την αλλοδαπή. δ. Η ίδρυση και λειτουργία γραφείων γενικού τουρισμού της αλλοδαπής ή της ημεδαπής, καθώς και η πρακτόρευση μεταφορικών εταιρειών και γραφείων γενικού τουρισμού. ε. Η παροχή πάσης φύσεως υπηρεσιών διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics), καθώς και κάθε δραστηριότητα σχετιζόμενη με τη διαχείριση εφοδιαστικής αλυσίδας, όπως ενδεικτικώς, η πρακτόρευση, φύλαξη, διαλογή, ποιοτικός έλεγχος, ετικετοκόλληση, παλετοποίηση και κατασκευή, αγορά ή μίσθωση και διατήρηση των απαιτούμενων εγκαταστάσεων (όπως ενδεικτικώς αποθηκών και ειδικών κατασκευών),

καθώς και κάθε είδους εξοπλισμού (όπως ενδεικτικώς οχημάτων, μηχανημάτων και λογισμικού) για την παροχή των υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας και των συναφών υπηρεσιών. στ. Η οργάνωση, εκμετάλλευση και παροχή υπηρεσιών κατάκλισης και εστίασης επιβατών. ζ. Η οργάνωση και λειτουργία εργασιών κατασκευής, επισκευής και συντήρησης του τροχαίου υλικού. η. Η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση μεταφορών οι οποίες αποσκοπούν στη βελτίωση της συμπληρωματικότητας του συστήματος μεταφορών της χώρας και στην αρτιότερη εξυπηρέτηση του κοινού. θ. Η ανάπτυξη κάθε άλλης δραστηριότητας που αποσκοπεί στην ανάπτυξη του μεταφορικού έργου και την άρτια εξυπηρέτηση του κοινού, όπως η παροχή υπηρεσιών τουριστικού χαρακτήρα, η εκτέλεση διαμεταφορικού έργου, η θέση σε λειτουργία και η εκμετάλλευση τηλεπικοινωνιακού δικτύου, η κατασκευή έργων σχετικών με την εκπλήρωση του σκοπού της. ι. Η παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών και η εκπόνηση μελετών σχετικών με τις δραστηριότητές της. ια. Η παροχή πάσης φύσεως υπηρεσιών τουριστικών λεωφορείων. ιβ. Η παροχή πάσης φύσεως υπηρεσιών οδικών εμπορευματικών μεταφορών. ιγ. Η διενέργεια κάθε άλλης συναφούς εργασίας ή δραστηριότητας άμεσα ή έμμεσα σχετιζόμενης με το σκοπό της Εταιρείας, όπως αυτός οριοθετείται με το παρόν και τη σχετική νομοθεσία, για την οποία ήθελε αποφασίσει νομίμως το Διοικητικό Συμβούλιο. ιδ. Η παροχή υπηρεσιών συντήρησης, επισκευής και ανακατασκευής τροχαίου και λοιπού σιδηροδρομικού υλικού και άλλων μέσων σταθερής τροχιάς, ιε. Η διαχείριση ή/και εκμίσθωση σε τρίτους τροχαίου υλικού είτε ιδιόκτητου είτε εξ ονόματος άλλων, συμπεριλαμβανομένου τροχαίου υλικού που τυχόν της ανατεθεί από το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει του άρθρου 23 του Ν. 4111/13. Για την εκπλήρωση του σκοπού της, η Εταιρεία μπορεί να ιδρύει θυγατρικές εταιρείες, να εξαγοράζει ή να συμμετέχει σε οποιαδήποτε επιχείρηση, οποιουδήποτε εταιρικού τύπου, κοινοπραξία ή συνεταιρισμό, με όμοιους ή παρεμφερείς με τους πιο πάνω σκοπούς, να εκχωρεί μέ-

ρος των δραστηριοτήτων της, να συνεργάζεται ή να συνεταιρίζεται με οποιοδήποτε νομικό ή φυσικό πρόσωπο, συνεταιρισμούς ή Κοινοπραξίες με οποιονδήποτε τρόπο, να ιδρύει υποκαταστήματα, γραφεία στο εσωτερικό ή το εξωτερικό, να αντιπροσωπεύει οποιαδήποτε επιχείρηση αλλοδαπή ή ημεδαπή με όμοιους ή παρεμφερείς σκοπούς, να συνάπτει συμβάσεις προς εξεύρεση οικονομικών πόρων, να εκδίδει δάνεια με ανώνυμες ομολογίες, να αναθέτει σε τρίτους οποιοδήποτε έργο, προμήθεια, να εποπτεύει και συντονίζει τις απαιτούμενες εργασίες, να αποκτά ή να διαθέτει τα περιουσιακά της στοιχεία, κινητά, ακίνητα ή δικαιώματα, με αγορά, πώληση, απαλλοτρίωση, ανταλλαγή ή με οιονδήποτε άλλο νόμιμο τρόπο, να εκμισθώνει, υπεκμισθώνει, παραχωρεί ή εκχωρεί τη χρήση αυτών σε οιοδήποτε τρίτο, φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης ή Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου ή φορέα του Δημόσιου Τομέα, να μισθώνει, υπομισθώνει ή να αποδέχεται την παραχώρηση χρήσης αυτών, με κάθε νόμιμο τρόπο, από οιονδήποτε τρίτο και γενικότερα να προβαίνει σε οποιαδήποτε εργασία, για την εκπλήρωση του πιο πάνω σκοπού της».

III. Ο ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

IIIα. Η εταιρεία με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ ΑΕ» ιδρύθηκε το 1970 ως δημόσια επιχείρηση με τη μορφή ανώνυμης εταιρείας και εδρεύει στην Αθήνα (οδός Καρόλου 1-3). Ο ΟΣΕ είναι Διαχειριστής της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής και αρμόδιος για την εκτέλεση των αναπτυξιακών έργων υποδομής. Ειδικότερα, στα καθήκοντα του ΟΣΕ περιλαμβάνονται η διαχείριση και εκμετάλλευση της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, η ευθύνη της κατασκευής νέας υποδομής, η συντήρηση και λειτουργία της υφιστάμενης υποδομής, η διαχείριση των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, η κατανομή της χωρητικότητας του δικτύου

στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και η διαχείριση υπηρεσιών ό-
πως επιβατικών σταθμών, τερματικών σταθμών μεταφοράς φορτί-
ου, σταθμών διαλογής, εγκαταστάσεων σχηματισμού συρμών, ε-
γκαταστάσεων ανεφοδιασμού. Η κατασκευή νέας υποδομής εκτελεί-
ται, κατά κύριο λόγο, από τη θυγατρική εταιρία του ομίλου ΟΣΕ με
την επωνυμία «ΕΡΓΑ ΟΣΕ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό
τίτλο «ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ», η οποία διαχειρίζεται έργα του επενδυτικού
προγράμματος του ΟΣΕ και ιδιαίτερα εκείνα τα οποία συγχρηματο-
δοτούνται από προγράμματα της ΕΕ.

IIIβ. Ο ΟΣΕ συνιστά μονομετοχική εταιρεία του Δημοσίου, αναπτύσσει
δραστηριότητα κοινής ωφέλειας και λειτουργεί με διοικητική, νομι-
κή και οικονομική αυτοτέλεια υπό την εποπτεία του Κράτους και
σύμφωνα με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας.

IIIγ. Στο πλαίσιο της λειτουργίας του ο ΟΣΕ 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 α-
νάπτυξη και τη χρηματοδότηση της υποδομής. Ως διαχειριστής της
Σιδηροδρομικής Υποδομής, ο ΟΣΕ ασκεί τη διαχείριση και εκμε-
τάλλευση 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 νομοθε-
σία για το διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής.

IV. ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ-ΟΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΡΑΣ

(Α) Η ΡΑΣ συστάθηκε με τον Ν. 3891/2010 (ΦΕΚ Α'
188/4.11.2010), ο οποίος διέπει την εν γένει οργάνωση και λει-
τουργία της (βλ. άρθρα 22 έως 34Α). Αποτελεί τον αρμόδιο ρυθμι-

στικό 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 αυτεπάγγελτα είτε κατόπιν υποβολής ενώπιόν της σχετικής καταγγελίας ή προσφυγής.

(Β) Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 28 (Αρμοδιότητες της Ρ.Α.Σ.) του Ν.3891/2010, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, η ΡΑΣ είναι ο ρυθμιστικός φορέας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα και έχει, μεταξύ άλλων, τις ακόλουθες αρμοδιότητες: «1. Ασκεί τις αρμοδιότητες που εκάστοτε επιφυλάσσει η ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία για το ρυθμιστικό φορέα στις σιδηροδρομικές 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 αρμοδιότητας της. [...] 2. Αποφασίζει επί αναφορών, καταγγελιών και προσφυγών αιτούντων [...]. 5. Έχει το δικαίωμα να ζητήσει σχετικές πληροφορίες από τον Διαχειριστή Υποδομής, τους αιτούντες και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται, οι οποίες πρέπει να παρέχονται χωρίς άσκοπη καθυστέρηση. [...]. 7. Παρακολουθεί τις εξελίξεις στη σιδηροδρομική αγορά και μπορεί να αποφασίζει αυ-

τεπαγγέλτως τη λήψη μέτρων, ώστε να αποφεύγονται πιθανές δυσμενείς εξελίξεις. Κάθε απόφαση της είναι δεσμευτική για τους αποδέκτες της και υπόκειται στα ένδικα μέσα που προβλέπονται κατά την κείμενη νομοθεσία. [...]. 17. Απευθύνει οδηγίες ή συστάσεις και επιβάλλει κυρώσεις σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 32 και 33 του παρόντος νόμου. 18. Διεξάγει ακροάσεις, είτε αυτεπαγγέλτως είτε κατόπιν έγγραφης καταγγελίας οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον, για τη διαπίστωση παραβάσεων διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, καθώς και για κάθε άλλη περίπτωση για την οποία ρητά δίδεται σχετική αρμοδιότητα με τον παρόντα νόμο. 19. Εκδίδει τον Κανονισμό Ακροάσεων, ο οποίος ρυθμίζει τα θέματα σχετικά με τη διεξαγωγή αυτών, σε εφαρμογή των αρμοδιοτήτων της, σύμφωνα με τον παρόντα νόμο. 20. Εκδίδει κανονιστικές και ατομικές διοικητικές πράξεις με τις οποίες ρυθμίζεται κάθε διαδικασία και θέμα σε σχέση με τις αρμοδιότητες της. [...].».

(Γ) Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 32 (Διοικητικές Κυρώσεις) του Ν.3891/2010, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, «1. Σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του ν. 3891/2010, [...], της 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 ευλόγου χρονικού διαστήματος και να λαμβάνει κατάλληλα και αναλογικά μέτρα που αποβλέπουν στην εξασφάλιση της συμμόρφωσης και να επιβάλλει στο υπαίτιο πρόσωπο μία ή περισσότερες από τις παρακάτω κυρώσεις: α) Σύσταση

για συμμόρφωση σε συγκεκριμένη διάταξη της νομοθεσίας με προειδοποίηση επιβολής προστίμων σε περίπτωση υποτροπής. β) Πρόστιμο έως το 15% του ετήσιου κύκλου εργασιών της υπαίτιας επιχείρησης κατά την τρέχουσα ή την προηγούμενη της παράβασης χρήση [...]. 7. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις και όταν η Ρ.Α.Σ. έχει αποχρώσεις ενδείξεις ότι η παράβαση όρων της κείμενης σιδηροδρομικής νομοθεσίας ενέχει άμεση, σοβαρή και επικείμενη απειλή για τη δημόσια ασφάλεια, τη δημόσια τάξη ή τη δημόσια υγεία ή θα προξενήσει σοβαρά οικονομικά ή λειτουργικά προβλήματα στη λειτουργία της αγοράς των σιδηροδρόμων, μπορεί να λαμβάνει έκτακτα προσωρινά μέτρα προς αντιμετώπιση της κατάστασης, πριν τη λήψη οριστικής απόφασης, η οποία λαμβάνεται μετά από ακρόαση της ενδιαφερόμενης επιχείρησης. Η απόφαση της Ρ.Α.Σ. περί των προσωρινών μέτρων είναι άμεσα εκτελεστή και μπορεί να επιβάλει διοικητικό πρόστιμο μέχρι εκατό χιλιάδες (100.000) ευρώ για κάθε ημέρα μη συμμόρφωσης. Στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση παρέχεται στη συνέχεια δυνατότητα να εκθέσει τις απόψεις της και να προτείνει μέτρα αποκατάστασης. Εάν αυτά κριθούν επαρκή ή με την οριστική της απόφαση η Ρ.Α.Σ. ανακαλεί τα προσωρινά μέτρα και επικυρώνει τα προτεινόμενα από την επιχείρηση μέτρα αποκατάστασης. Τα προσωρινά μέτρα της Ρ.Α.Σ. έχουν ισχύ διάρκειας έως τριών (3) μηνών, η οποία, σε περιπτώσεις μη ολοκλήρωσης των διαδικασιών συμμόρφωσης, μπορεί να παραταθεί για ακόμη τρεις (3) μήνες [...].».

(Δ) Επιπρόσθετα, **σύμφωνα με το άρθρο 56 §1** (Ρόλος των παραγόντων του σιδηροδρομικού συστήματος στην ανάπτυξη και στη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11^{ης} Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του **N. 4632/2019**, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 59 §1 του Ν. 4850/2021 και ισχύει, ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι: «1. Με σκοπό την ανάπτυξη και βελτίωση της α-

σφάλειας των σιδηροδρόμων, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων: [...] **δ) διασφαλίζει ότι την ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος και τον έλεγχο των σχετικών κινδύνων αναλαμβάνουν ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, καθένας για το τμήμα του συστήματος που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του, επιβάλλοντάς τους την υποχρέωση: [...] ββ) να εφαρμόζουν τους ενωσιακούς και τους εθνικούς κανόνες. [...]**».

(Ε) Επιπρόσθετα, σύμφωνα με το άρθρο 68 (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. Ως εθνική αρχή ασφάλειας ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διαθέτει την απαραίτητη εσωτερική και εξωτερική οργανωτική ικανότητα από άποψη ανθρώπινων και υλικών πόρων. Είναι ανεξάρτητη ως προς την οργάνωση, τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστή υποδομής, αιτούντα ή αναθέτοντα φορέα και από οποιονδήποτε φορέα αναθέτοντα δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών. 2. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αναλαμβάνει και ασκεί τα εξής καθήκοντα: α)...[...] στ) την υποστήριξη του Οργανισμού κατά την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας που χορηγούνται σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 62, ζ) την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας που έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 62, 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, [...].

3. Τα καθήκοντα που προβλέπονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου δεν μεταβιβάζονται ούτε ανατίθενται βάσει υπεργολαβίας σε οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση ή αναθέτοντα φορέα», ενώ, **κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 69 (Εποπτεία)** του ίδιου νόμου ορίζεται ρητά ότι «**1. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εποπτεύει τη συνεχή συμμόρφωση** με την επιβαλλόμενη από το νόμο υποχρέωση για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και το διαχειριστή υποδομής να χρησιμοποιούν σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, όπως αναφέρεται στο άρθρο 61. Για τον σκοπό αυτό, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εφαρμόζει τις αρχές που ορίζονται στις σχετικές ΚΜΑ για την εποπτεία, όπως αναφέρονται στην περίπτωση γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 58, μεριμνώντας ώστε στις δραστηριότητες εποπτείας να περιλαμβάνεται, ιδίως, **η εξακρίβωση ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής εφαρμόζουν: α)** το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας προς παρακολούθηση της αποδοτικότητάς του, **β)** τα ατομικά ή μερικά στοιχεία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων, της παροχής συντήρησης και υλικού και της χρήσης εργολάβων, προς παρακολούθηση της αποδοτικότητάς τους, γ) τις σχετικές ΚΜΑ που αναφέρονται στο άρθρο 58. Οι σχετικές με το παρόν στοιχείο δραστηριότητες εποπτείας εφαρμόζονται και στους υπεύθυνους για τη συντήρηση φορείς, κατά περίπτωση. 2 [...] 8. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, όταν ελέγχει την αποδοτικότητα των συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, μπορεί να λαμβάνει υπόψη τις επιδόσεις ασφάλειας των παραγόντων, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 56 και, κατά περίπτωση, των κέντρων κατάρτισης που αναφέρονται στον ν. 3911/2011, στο βαθμό που οι δραστηριότητές τους επηρεάζουν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Η παρούσα διάταξη ισχύει με την επιφύλαξη της ευθύνης

των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 56. [...] **10. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να απευθύνει προειδοποιήσεις** προς τον διαχειριστή υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης αυτών με τις υποχρεώσεις τους, όπως αυτές αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου. [...]».

(ΣΤ) Εξάλλου, 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. [...]**».

(Ζ) Επίσης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στη διάταξη του άρθρου 79 (Κυρώσεις) 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 προβλέπεται ρητά, μεταξύ άλλων, ότι: «1. **Στις περιπτώσεις παραβάσεων των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται στο δεύτερο μέρος του παρόντος νόμου, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της και ύστερα από προηγούμενη κλήση για παροχή εξηγήσεων των ενδιαφερομένων, μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Β' 3080/2013), να επιβάλλει διοικητικές κυρώσεις στο Διαχειριστή Υποδομής, στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και στον υπεύθυνο φορέα συντήρησης. Οι διοικητικές κυρώσεις είναι οι εξής: [...]**,

β) για τη μη συμμόρφωση προς τις συστάσεις που εκδίδονται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και τις συστάσεις ασφάλειας που εκδίδονται από την Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων επιβάλλεται πρόστιμο δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ, γ) για τη μη αποστολή στοιχείων που ζητούνται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων προς εκπλήρωση των καθηκόντων της επιβάλλεται πρόστιμο χίλια (1.000) ευρώ, [...], η) για τη μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις με το οικείο σύστημα διαχείρισης ασφάλειας του Διαχειριστή Υποδομής και των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων επιβάλλεται πρόστιμο είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ, [...]. 2. Στις περιπτώσεις πολλαπλών παραβάσεων των διατάξεων του δεύτερου μέρους, καθώς και σε περιπτώσεις που δεν εμπίπτουν σαφώς σε μία από τις κατηγορίες των περιπτώσεων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου επιβάλλεται πρόστιμο το οποίο δεν υπερβαίνει αθροιστικά το ποσό των εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ. 3. Στις περιπτώσεις υποτροπής το επιβληθέν πρόστιμο διπλασιάζεται και ανακαλείται για έναν (1) έως τρεις (3) μήνες το πιστοποιητικό ασφάλειας ή η έγκριση ασφάλειας. 4. Για τον καθορισμό του προστίμου λαμβάνεται υπόψη, μεταξύ άλλων, η φύση, η σοβαρότητα και η διάρκεια της παράβασης. 5. Οι πιο πάνω αναφερόμενες διοικητικές κυρώσεις επιβάλλονται πέραν των οποιωνδήποτε ποινικών, αστικών ή άλλων κυρώσεων που προβλέπονται από άλλες διατάξεις. Τα πρόστιμα εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα περί Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων και αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού [..]».

(Η) 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 31 §2 του Ν. 3891/2010.

νάμει 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 (ΕΡΑ), στο Ανεξάρτητο Δίκτυο Ρυθμιστών για το Σιδηρόδρομο (IRG-Rail), στο Δίκτυο Οικονομικών Ρυθμιστικών Αρχών του ΟΟΣΑ (Network of Economic Regulators-NER), στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ανταγωνισμού (ECN), στο δίκτυο των Ευρωπαϊκών Ρυθμιστικών Φορέων Σιδηροδρόμου (ENRRB), στο Δίκτυο Εθνικών Αρχών Ασφάλειας (NSA) και στη Διεθνή Ένωση Διασύνδεσης των Κρατικών Σωμάτων Επιθεωρητών Ασφάλειας (ILGGRI).

V. ΟΙ ΕΡΕΥΝΟΜΕΝΕΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ

Στο πλαίσιο εφαρμογής της με αριθ. πρωτ. 775/16.3.2022 Απόφασης της Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων & Διαλειτουργικότητας της ΡΑΣ (σχ.19) με θέμα: «Διεξαγωγή αυτεπάγγελτης έρευνας σχετικά με συμβάν πρόσκρουσης επιβατικής αμαξοστοιχίας με μηχανή ρυμούλκησης στις 24.1.2022» και λαμβάνοντας υπόψη, αφενός μεν, το σχετικό πόρισμα της αρμόδιας Μονάδας της Αρχής (σχ.23), και αφετέρου, όλα τα σχετικά έγγραφα και στοιχεία από τα οποία προκύπτουν, μεταξύ άλλων, η περιγραφή, το δρομολόγιο και ο αριθμός των επιβατών της αμαξοστοιχίας I/C54, η αναγγελία του ατυχήματος στην ασφαλιστική εταιρεία Generali Hellas SA, σε συνδυασμό και με τα άρθρα 2 §2 περ. ε και 5 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ **διαπιστώθηκαν, σύμφωνα με τη με αριθ. πρωτ. 2177/5.8.2022 Απόφαση της Ολομέλειας της Αρχής (σχ.25),**

(Α) για την HELLENIC TRAIN A.E., τα ακόλουθα:

(Α1) Αναφορικά με τις διατάξεις των άρθρων 28 §5 (Αρμοδιότητες της ΡΑΣ) σε συνδυασμό και με το άρθρο 32 §1 (Διοικητικές Κυρώσεις) του Ν.3891/2010, σχετικά με την, χωρίς άσκοπη καθυστέρηση, παροχή πληροφοριών οι οποίες ζητήθηκαν από την Αρχή

(σχ.7) για την επιβατική αμαξοστοιχία IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη, η οποία είχε, λόγω μηχανικής και ηλεκτρικής βλάβης ακινητοποιηθεί στις 17:44 μετά τον σταθμό Λειβαδιάς και στο όπισθεν τμήμα της σύνθεσής της προσέκρουσε η μηχανή βοήθειας/ρυμούλκησης, παρότι η HELLENIC TRAIN Α.Ε. αναφέρει (σχ.13) ότι, για την τεκμηρίωση των γεγονότων, όπως αυτά περιγράφονται στο ενλόγω έγγραφό της (σχ.13) έλαβε υπόψη της, μεταξύ άλλων, τις αναφορές των πληρωμάτων, την ανάλυση του ταχογράφου της μηχανής έκτακτης ανάγκης MLW/A463, τα φύλλα πορείας και δελτία έλξης των εμπλεκόμενων αμαξοστοιχιών (τακτικών και βοήθειας), εντούτοις, δεν προσκόμισε στην Αρχή τα ενλόγω έγγραφα τεκμηρίωσης, και ειδικότερα, δεν προσκομίσθηκαν αφενός μεν, τα στοιχεία ταχογράφου της Δ/Η προκειμένου να εξακριβωθεί αν η ταχύτητα της μηχανής βοήθειας Δ/Η MLW A463 ήταν σύμφωνη με τα αναφερόμενα στο έγγραφό της (σχ.13), και αφετέρου, τις αναφορές των μηχανοδηγών των εμπλεκόμενων στο συμβάν μηχανών, προκειμένου να γίνει ο έλεγχος της άδειας και του συμπληρωματικού πιστοποιητικού μηχανοδήγησης, ώστε να διαπιστωθεί, εάν είναι σύμφωνα με το άρθρο 4 §1β του Ν.3911/2011 (ΦΕΚ Α' 3911/8.2.2011).

(Α2) Αναφορικά με τις διατάξεις του άρθρου 101 (Ληπτέα μέτρα σε περίπτωση διακοπής της τηλεγραφικής και τηλεφωνικής επικοινωνίας) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών) σύμφωνα με το οποίο προβλέπεται ταχύτητα πορείας από την ταχύτητα βήματος πεζού μέχρι τη μέγιστη ταχύτητα των 40 χλμ./ώρα, έτσι ώστε να μπορεί κάθε στιγμή να σταθμεύσει έγκαιρα προ ενός εμποδίου μιας προπορευόμενης αμαξοστοιχίας ή ενός σήματος στάθμευσης, παρότι η HELLENIC TRAIN Α.Ε. αναφέρει (σχ.13) ότι, δεν είχε παραλάβει από τον αρμόδιο σταθμάρχη το δελτίο πορείας «εν όψει» (υπόδειγμα 1036α), εντούτοις, ο μηχανοδηγός της μηχανής βοήθειας/ρυμούλκησης γνώριζε ότι μετακινείται σε κατειλημμένο τμήμα γραμμής και όφειλε

να προχωρεί με προσοχή, ώστε, να μπορεί σε κάθε στιγμή να σταθμεύσει έγκαιρα.

(Α3) Αναφορικά με τις διατάξεις του άρθρου 123 (Απρόβλεπτη στάθμευση αμαξοστοιχίας - Κάλυψη) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών) και του άρθρου Γ.3.2 του Σχεδίου Διαχείρισης Κρίσεων του ΟΣΕ σχετικά με την υποχρέωση για ασφαλή κάλυψη από το προσωπικό της ακινητοποιημένης αμαξοστοιχίας IC54 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη), η HELLENIC TRAIN Α.Ε. δεν τεκμηρίωσε επαρκώς και αιτιολογημένα την υλοποίηση των ανωτέρω διατάξεων.

(Α4) Αναφορικά με τις διατάξεις του άρθρου 127 (Αμαξοστοιχία που ακινητεί στην ανοικτή γραμμή - Βοήθεια) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών) σχετικά με την εκλογή της πιο ευνοϊκής λύσης απελευθέρωσης της ανοικτής γραμμής η HELLENIC TRAIN Α.Ε. δεν τεκμηρίωσε την υλοποίηση της ανωτέρω διάταξης.

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

(Β1) Αναφορικά με την εφαρμογή του άρθρου Γ.3.2 του Σχεδίου Διαχείρισης Κρίσεων του ΟΣΕ Α.Ε. σχετικά με την ανάληψη της πρωταρχικής ευθύνης του συντονισμού των ενεργειών σε μια κατάσταση έκτακτης ανάγκης, ο ΟΣΕ Α.Ε. δεν τεκμηρίωσε την υλοποίηση των σχετικών προβλέψεων.

(Β2) Αναφορικά με την εφαρμογή του άρθρου 127 (Ληπτέα μέτρα σε περίπτωση διακοπής της τηλεγραφικής και τηλεφωνικής επικοινωνίας) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών) σχετικά με την επίδοση εντολής πορείας «εν όψει» (ΠΕΟ), υπόδειγμα 1036α, από τον αρμόδιο σταθμάρχη της ΟΣΕ Α.Ε. στον μηχανοδηγό της μηχανής βοήθειας Δ/Η 463, η ΟΣΕ Α.Ε. δεν τεκμηρίωσε την υλοποίηση της εν λόγω διάταξης.

(Β3) Αναφορικά με την εφαρμογή του άρθρου 134 (Αποκλεισμός της γραμμής λόγω χιονιού) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης -

Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών) σχετικά με την ενεργοποίηση διαδρομών μεμονωμένων μηχανών προκειμένου να διατηρείται η γραμμή ανοικτή λόγω της πυκνής χιονόπτωσης, η ΟΣΕ Α.Ε. δεν τεκμηρίωσε την υλοποίηση της ειρημένης διάταξης.

VI. ΟΙ ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΙ ΤΩΝ ΑΥΤΕΠΑΓΓΕΛΤΩΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ (HELLENIC TRAIN Α.Ε. ΚΑΙ ΟΣΕ Α.Ε.)

VIα. Η HELLENIC TRAIN Α.Ε. αρνείται και αντικρούει τις προαναφερόμενες και από την Αρχή διαπιστωθείσες πλημμέλειές της (σχ.25) σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 28 §5 του Ν.3891/2010 και των άρθρων 101, 123 και 127 του του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών) κατά την στις 24.1.2022 ακινητοποίηση της αμαξοστοιχίας I/C 54 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) και την μετέπειτα πρόσκρουση στο όπισθεν τμήμα της σύνθεσής της με μηχανή βοήθειας/ρυμούλκησης και με τα υπομνήματά της (σχ.31 και σχ.37) αλλά και με τα με αυτά προσκομιζόμενα για πρώτη φορά ενώπιον της Αρχής έγγραφα και στοιχεία **ισχυρίζεται** (σχ.31), **αφενός μεν**, την έλλειψη αρμοδιότητας της Αρχής ως προς τον έλεγχο περί σωστής εφαρμογής των προαναφερόμενων διατάξεων του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών), **και αφετέρου**, την πλήρη συμμόρφωσή της προς τις ειρημένες διατάξεις, ενώ με το συμπληρωματικό της υπόμνημα (σχ.37) θέτει τον ισχυρισμό περί έλλειψης νόμιμης εκπροσώπησης του ΟΣΕ Α.Ε κατά την ακροαματική διαδικασία της 19.10.2022, **και ειδικότερα:**

(Α1) Αναφορικά με την έλλειψη αρμοδιότητας της Αρχής ως προς τη διερεύνηση σιδηροδρομικών συμβάντων και ατυχημάτων επικαλείται (σχ.31), ότι η ενλόγω αρμοδιότητα αποδίδεται αποκλειστικά, δυνάμει του άρθρου 74 του Ν.4632/2019 στην Επιτροπή Διερεύνησης Συμβάντων και Ατυχημάτων (ΕΔΙΣΑΣ). Επιπρόσθετα, ισχυρίζεται ότι, η ειρημένη Επιτροπή (ΕΔΙΣΑΣ) είναι επίσης αρμόδια για τον έλεγχο τήρησης των Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλ-

λεια (ΣΔΑ), ενώ, κατά τους ισχυρισμούς της, η Αρχή, σύμφωνα με το άρθρο 61 §6 του Ν.4632/2019, έχει ως αρμοδιότητα μόνο την εποπτεία συμμόρφωσης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ως προς την θέσπιση των ενλόγω συστημάτων (ΣΔΑ).

(Α2) Αναφορικά με τη συμμόρφωσή της προς το περιεχόμενο της διάταξης του άρθρου 28 §5 του Ν.3891/2010 επικαλείται (σχ.31) ότι, ουδέποτε, κατ' εφαρμογή του άρθρου 7 §§1 και 2 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ, τής ζητήθηκε από την Αρχή εγγράφως και κατά τις διατυπώσεις των ενλόγω διατάξεων η προσκομιδή **(α)** των στοιχείων ταχογράφου της μηχανής βοήθειας τύπου MLW/A463 και **(β)** των στοιχείων των μηχανοδηγών όλων των, για το συγκεκριμένο συμβάν, εμπλεκόμενων αμαξοστοιχιών, δεδομένου ότι, θα έπρεπε να υποβληθεί σε αυτή συγκεκριμένο έγγραφο αίτημα της Αρχής στο οποίο να αναφέρεται η νομική βάση και ο σκοπός του αιτήματος θέτοντας ταυτόχρονα η Αρχή συγκεκριμένη προθεσμία (όχι μικρότερη των 5 ημερών) εντός της οποίας η HELLENIC TRAIN A.E. θα όφειλε να προσκομίσει-υποβάλει τις σχετικές πληροφορίες (έγγραφα και τα στοιχεία). Ως εκ τούτου, ελλείψει δηλαδή τήρησης της ανωτέρω διαδικασίας, δεν τίθεται, κατά τον ενλόγω ισχυρισμό, ζήτημα πλημμελούς εφαρμογής του άρθρου 28 §5 του Ν.3890/2010.

(Α3) Αναφορικά με τη συμμόρφωσή της προς το περιεχόμενο της διάταξης του άρθρου 101 (Ληπτέα μέτρα σε περίπτωση διακοπής της τηλεγραφικής και τηλεφωνικής επικοινωνίας) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών) επικαλείται (σχ.31) ότι, αφενός μεν, τα ελεγχόμενα πραγματικά περιστατικά δεν μπορούν να υπαχθούν στην ενλόγω διάταξη, αφού για την εφαρμογή της απαιτείται διακοπή τηλεγραφικής και τηλεφωνικής επικοινωνίας, και αφετέρου, τυγχάνει εφαρμογής **(α)** το άρθρο 127 του ειρημένου κανονισμού, υπό την έννοια της έλλειψης επίδοσης υποδείγματος Πορείας Εν Όψει στον μηχανοδηγό της βοηθητικής μηχανής, ήτοι, της παράβασης της σχετικής υ-

ποχρέωσης από τον Σταθμάρχη, και (β) το άρθρο 134 του ίδιου, όπως παραπάνω Κανονισμού, δηλαδή, της μη διάθεσης εργοδηγού, εκ μέρους της ΟΣΕ Α.Ε., στον μηχανοδηγό της βοηθητικής μηχανής, ο οποίος (εργοδηγός) θα υποδείκνυε τον τρόπο ρύθμισης της ταχύτητας της βοηθητικής μηχανής.

(Α4) Αναφορικά με τη συμμόρφωσή της προς το περιεχόμενο της διάταξης του άρθρου 123 (Απρόβλεπτη στάθμευση αμαξοστοιχίας - Κάλυψη) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών) και του άρθρου Γ.3.2 του Σχεδίου Διαχείρισης Κρίσεων του ΟΣΕ επικαλείται (σχ.31) ότι, το πλήρωμα των αμαξοστοιχιών Adtranz 220031, Siemens 120023 και Siemens 120027 αποτελείτο μόνο από μηχανοδηγούς και ότι ως εκ τούτου, οι συνοδοί της αμαξοστοιχίας IC54 θα έπρεπε να προβούν στην απαιτούμενη από τη διάταξη του άρθρου 123 του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' κάλυψη. Ωστόσο, κατά τους ισχυρισμούς της ελεγχόμενης επιχείρησης κάτι τέτοιο ήταν ανέφικτο όχι μόνο λόγω της απασχόλησης των συνοδών (της αμαξοστοιχίας IC54) με τη διαρκή ενημέρωση και τον καθησυχασμό των επιβατών της εν λόγω αμαξοστοιχίας, αλλά και διότι, λόγω του ύψους του χιονιού, ήταν αδύνατο να μεταβεί κάποιος από τους συνοδούς εκτός της αμαξοστοιχίας για να πράξει τα προβλεπόμενα της ανωτέρω διάταξης, διότι θα έθετε σε κίνδυνο την ασφάλειά του διακυβεύοντας με αυτό τον τρόπο την παροχή της υπηρεσίας του στο επιβατικό κοινό. Επιπρόσθετα, ισχυρίζεται ότι, για τους ανωτέρω λόγους επιλέχθηκε να συνδράμει στην απαιτούμενη κάλυψη του ανωτέρω άρθρου, έστω και ανεπαρκώς, ο μηχανοδηγός της Siemens 120027.

(Α5) Αναφορικά με τη συμμόρφωσή της προς το περιεχόμενο της διάταξης του άρθρου 127 (Αμαξοστοιχία που ακινητεί στην ανοικτή γραμμή - Βοήθεια) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών) επικαλείται (σχ.31) ότι, λαμβάνοντας υπόψη τις καιρικές συνθήκες, την κατάσταση που ε-

πικρατούσε στη γραμμή και την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού (της αμαξοστοιχίας IC54) ο τρόπος και η σειρά η χρήσης των μηχανών βοήθειας, ήτοι αρχικά των Adtranz 220031, Siemens 120023 και Siemens 120027 και εν συνεχεία της MLW A463 ήταν η πλέον ενδεδειγμένη στο πλαίσιο δράσης των εμπλεκόμενων εταιρειών (HELLENIC TRAIN A.E. και ΟΣΕ A.E.).

(Α6) Τέλος, με το συμπληρωματικό της υπόμνημα (σχ.37) η HELLENIC TRAIN A.E. επικαλείται την μη νόμιμη εκπροσώπηση της ΟΣΕ A.E. κατά την ακροαματική διαδικασία της 19.10.2022 (ημερομηνία διεξαγωγής ακρόασης) λόγω έλλειψης σχετικής απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου ή του Διευθύνοντος Συμβούλου με την οποία θα καθίσταντο τα εμφανισθέντα ενώπιον της Αρχής πρόσωπα υποκατάστατα όργανα της εταιρείας (ΟΣΕ A.E.) και την ως εκ τούτου ακυρότητα της διαδικασίας (ακρόασης) ως προς την ΟΣΕ A.E.

VIβ. Ο ΟΣΕ A.E. **αρνείται και αντικρούει** τις προαναφερόμενες και από την Αρχή διαπιστωθείσες πλημμέλειές του (σχ.25) σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου Γ.3.2 του Σχεδίου Διαχείρισης Κρίσεων της ΟΣΕ A.E. και των άρθρων 127 (Ληπτέα μέτρα σε περίπτωση διακοπής της τηλεγραφικής και τηλεφωνικής επικοινωνίας) και 134 (Αποκλεισμός της γραμμής λόγω χιονιού) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών) κατά την στις 24.1.2022 ακινητοποίηση της αμαξοστοιχίας I/C 54 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) και την μετέπειτα πρόσκρουση στο όπισθεν τμήμα της σύνθεσής της με μηχανή βοήθειας/ρυμούλκησης ισχυριζόμενος, κατά την ακροαματική διαδικασία, ότι η εταιρεία, δεδομένων των συνθηκών, ενήργησε εντός του πλαισίου των αρμοδιοτήτων της και σύμφωνα με τα οριζόμενα στις ανωτέρω διατάξεις. Επιπρόσθετα, με το συμπληρωματικό υπόμνημά του (σχ.38) ισχυρίζεται, ότι η παράσταση και εκπροσώπηση της εταιρείας ενώπιον της Αρχής κατά την ακροαματική διαδικασία της 19.10.2022 υπήρξε νόμιμη, δεδομένου, ότι η απόφαση του Διευθύνοντος Συμβούλου του

Οργανισμού να χορηγήσει πληρεξουσιότητα στα παριστάμενα κατά την ανωτέρω ακροαματική διαδικασία πρόσωπα ερείδεται στο σημείο IV Γ του από 13.1.2021 πρακτικού του Δ.Σ. της ΟΣΕ Α.Ε.

VII. ΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ

Από τη συσχέτιση, τη συνδυαστική ερμηνεία και τη συνολική αξιολόγηση των στοιχείων της αυτεπαγγέλτως ερευνώμενης υπόθεσης κατά της HELLENIC TRAIN Α.Ε. και της ΟΣΕ Α.Ε. δυνάμει της με αριθ. πρωτ. 2177/5.8.2022 (σχ.25) Απόφασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ, προέκυψαν τα ακόλουθα:

VIIα. Επί του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN Α.Ε. περί έλλειψης αρμοδιότητας της Αρχής αναφορικά με τη διερεύνηση σιδηροδρομικών συμβάντων και ατυχημάτων.

(1) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 55 (Ορισμοί) 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: «Για τους σκοπούς του παρόντος νόμου, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί: 1) [...] 2) «διαχειριστής υποδομής»: διαχειριστής υποδομής όπως ορίζεται στο σημείο 2 του άρθρου 3 του ν.4408/2016 (Α' 135), 3) «σιδηροδρομική επιχείρηση»: σιδηροδρομική επιχείρηση όπως ορίζεται στο σημείο 1 του άρθρου 3 του ν.4408/2016 και κάθε άλλη δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση δραστηριότητα της οποίας είναι η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και/ή επιβατών, με την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση αυτή πρέπει να εξασφαλίζει υποχρεωτικά και την έλξη, συμπεριλαμβανομένων των επιχειρήσεων που παρέχουν μόνο έλξη, [...], 5) «κοινοί στόχοι ασφάλειας» (ΚΣΑ): τα ελάχιστα επίπεδα ασφάλειας που πρέπει να επιτυγχάνονται σε ολόκληρο το σύστημα, και όπου είναι εφικτό, στα διάφορα τμήματα του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος (όπως το συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα, το σιδηροδρομικό σύστημα υψηλής ταχύτητας, οι μακρές

σιδηροδρομικές σήραγγες ή οι γραμμές που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τις μεταφορές εμπορευμάτων), 6) «κοινές μέθοδοι ασφάλειας» (ΚΜΑ): οι μέθοδοι με τις οποίες περιγράφεται η αξιολόγηση των επιπέδων ασφάλειας, η επίτευξη των στόχων ασφάλειας και η συμμόρφωση με άλλες απαιτήσεις ασφάλειας, 7) «**εθνική αρχή ασφάλειας**»: ο εθνικός φορέας ο οποίος αναλαμβάνει τα καθήκοντα που αφορούν στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων, σύμφωνα με τον παρόντα νόμο, ή κάθε οργανισμός στον οποίο πολλά κράτη μέλη έχουν αναθέσει τα καθήκοντα αυτά ώστε να εξασφαλίζεται ενιαίο καθεστώς ασφάλειας. Στην Ελλάδα ως εθνική αρχή ασφάλειας ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του ν. 3891/2010 (Α' 188), 8) «**εθνικοί κανόνες**»: όλοι οι δεσμευτικοί κανόνες που θεσπίζονται σε ένα κράτος - μέλος, ανεξαρτήτως του φορέα έκδοσης, οι οποίοι περιλαμβάνουν απαιτήσεις σιδηροδρομικής ασφάλειας ή απαιτήσεις τεχνικής φύσης, εκτός από αυτές που έχουν θεσπιστεί από την Ένωση ή διεθνείς κανόνες, και οι οποίοι ισχύουν στο εν λόγω κράτος - μέλος για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, διαχειριστές υποδομών ή τρίτα μέρη, 9) «**σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας**»: η οργάνωση, οι ρυθμίσεις και οι διαδικασίες που θεσπίζονται από διαχειριστή υποδομής ή σιδηροδρομική επιχείρηση προκειμένου να διασφαλίζεται η ασφαλής διαχείριση των εκτελούμενων λειτουργιών, [...], 11) «**ατύχημα**»: κάθε ακούσιο ή ανεπιθύμητο και αιφνίδιο περιστατικό ή ειδική αλληλουχία τέτοιων περιστατικών με επιζήμιες συνέπειες. Τα ατυχήματα διακρίνονται στις εξής κατηγορίες: συγκρούσεις, εκτροχιασμοί, ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις, ατυχήματα που προκαλούνται σε άτομα από κινούμενο τροχαίο υλικό, πυρκαγιές και άλλα, 12) «**σοβαρό ατύχημα**»: κάθε σύγκρουση ή εκτροχιασμός αμαξοστοιχιών, με έναν τουλάχιστον νεκρό ή πέντε ή περισσότερους σοβαρά τραυματισμένους, ή εκτεταμένες ζημιές στο τροχαίο υλικό, τις υποδομές ή το περιβάλλον, καθώς και κάθε άλλο ατύχημα με τις ίδιες συνέπειες και με προφανείς επιπτώσεις στη ρύθμιση της ασφάλειας των σι-

δηροδρόμων ή τη διαχείριση της ασφάλειας. Ως «εκτεταμένες ζημίες» νοούνται οι ζημίες οι οποίες μπορεί να εκτιμηθούν αμέσως από τον φορέα διερεύνησης ότι κοστίζουν συνολικά δύο εκατομμύρια (2.000.000) ευρώ τουλάχιστον, **13) «συμβάν»:** κάθε περιστατικό, πλην ατυχήματος ή σοβαρού ατυχήματος, το οποίο επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία των σιδηροδρόμων, **14) «έρευνα» ή «διερεύνηση»:** διαδικασία που διεξάγεται με σκοπό την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων και περιλαμβάνει τη συγκέντρωση και την ανάλυση πληροφοριών, την εξαγωγή συμπερασμάτων, συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού των αιτίων, και, οσάκις κρίνεται ενδεδειγμένο, τη διατύπωση συστάσεων ασφάλειας, **15) «αίτια»:** ενέργειες, παραλείψεις, γεγονότα ή συνθήκες ή συνδυασμός αυτών, που οδήγησαν σε ατύχημα ή συμβάν, [...]».

(2) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 56 (Ρόλος των παραγόντων του σιδηροδρομικού συστήματος στην ανάπτυξη και στη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11^{ης} Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν. 4632/2019 ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι: «1. Με σκοπό την ανάπτυξη και βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων: **α) διασφαλίζει** τη συνολική διατήρηση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και, στο μέτρο του δυνατού, τη συνεχή βελτίωσή της, λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη του δικαίου της Ένωσης και των διεθνών κανόνων, καθώς και την τεχνική και επιστημονική πρόοδο, και δίδοντας προτεραιότητα στην πρόληψη των ατυχημάτων, **β) διασφαλίζει** την επιβολή όλων των εφαρμοστέων διατάξεων με ανοικτό και αμερόληπτο τρόπο, για την προαγωγή της ανάπτυξης ενός ενιαίου ευρωπαϊκού συστήματος σιδηροδρομικών μεταφορών, **γ) διασφαλίζει** ότι τα μέτρα ανάπτυξης και βελτίωσης της σιδηροδρομικής ασφάλειας λαμβάνουν υπόψη την ανάγκη συστηματικής προσέγγισης, **δ) διασφαλίζει** ότι την ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρο-

μικού συστήματος και τον έλεγχο των σχετικών κινδύνων αναλαμβάνουν ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, καθένας για το τμήμα του συστήματος που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του, **επιβάλλοντάς τους την υποχρέωση:** αα) να εφαρμόζουν τα αναγκαία μέτρα για τον έλεγχο των κινδύνων τα οποία προβλέπονται στην περίπτωση α' της παραγράφου 1 του άρθρου 58, κατά περίπτωση σε συνεργασία μεταξύ τους» ββ) να εφαρμόζουν τους ενωσιακούς και τους εθνικούς κανόνες, γγ) να καταρτίζουν συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας σύμφωνα με τον παρόντα νόμο, ε) με επιφύλαξη των διατάξεων για την αστική ευθύνη, **διασφαλίζει ότι ο διαχειριστής υποδομής και κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση αναλαμβάνει** την ευθύνη για το τμήμα του συστήματος που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του και για την ασφαλή λειτουργία του, συμπεριλαμβανομένων της προμήθειας υλικού και της ανάθεσης υπηρεσιών έναντι των χρηστών, των πελατών, των οικείων εργαζομένων και άλλων παραγόντων που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου [...].

(3) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 68 (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. Ως εθνική αρχή ασφάλειας** ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διαθέτει την απαραίτητη εσωτερική και εξωτερική οργανωτική ικανότητα από άποψη ανθρώπινων και υλικών πόρων. Είναι ανεξάρτητη ως προς την οργάνωση, τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστή υποδομής, αιτούντα ή αναθέτοντα φορέα και από οποιονδήποτε φορέα αναθέτοντα δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών. **2.** Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αναλαμβάνει και ασκεί τα εξής καθήκοντα: α)...[...] θ) την παρακολούθηση, προώθηση και, όπου απαιτείται, επιβολή και επικαιροποίηση του ρυθμιστικού πλαισίου ασφάλειας, συμπερι-

λαμβανομένου του συστήματος εθνικών κανόνων, **ι)** την εποπτεία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 69, [...]. Τα καθήκοντα που προβλέπονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου δεν μεταβιβάζονται ούτε ανατίθενται βάσει υπεργολαβίας σε οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση ή αναθέτοντα φορέα»,.

(4) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 69 (Εποπτεία) 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. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εποπτεύει** τη συνεχή συμμόρφωση με την επιβαλλόμενη από το νόμο υποχρέωση για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και το διαχειριστή υποδομής να χρησιμοποιούν σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, όπως αναφέρεται στο άρθρο 61. Για τον σκοπό αυτό, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εφαρμόζει τις αρχές που ορίζονται στις σχετικές ΚΜΑ για την εποπτεία, όπως αναφέρονται στην περίπτωση γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 58, μεριμνώντας ώστε στις δραστηριότητες εποπτείας να περιλαμβάνεται, **ιδίως**, η εξακρίβωση ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής **εφαρμόζουν: α)** το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας προς παρακολούθηση της αποδοτικότητάς του, **β)** τα ατομικά ή μερικά στοιχεία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων, της παροχής συντήρησης και υλικού και της χρήσης εργολάβων, προς παρακολούθηση της αποδοτικότητάς τους, γ) τις σχετικές ΚΜΑ που αναφέρονται στο άρθρο 58. Οι σχετικές με το παρόν στοιχείο δραστηριότητες εποπτείας εφαρμόζονται και στους υπεύθυνους για τη συντήρηση φορείς, κατά περίπτωση. 2 [...] **8.** Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, όταν ελέγχει την αποδοτικότητα των συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, μπορεί να λαμβάνει υπόψη τις επιδόσεις

ασφάλειας των παραγόντων, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 56 και, κατά περίπτωση, των κέντρων κατάρτισης που αναφέρονται στον ν. 3911/2011, στο βαθμό που οι δραστηριότητές τους επηρεάζουν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Η παρούσα διάταξη ισχύει με την επιφύλαξη της ευθύνης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 56. [...] **10.** Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να απευθύνει προειδοποιήσεις προς τον διαχειριστή υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης αυτών με τις υποχρεώσεις τους, όπως αυτές αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου. [...]

(5) Επίσης, σύμφωνα με άρθρο 70 (Αρχές για τη λήψη αποφάσεων) 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, προβλέπεται, μεταξύ άλλων, 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. [...] ».

(6) Εξάλλου, σύμφωνα με τα οριζόμενα στη διάταξη του άρθρου 79 (Κυρώσεις) 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. Στις περιπτώσεις παραβάσεων των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται στο δεύτερο μέρος του παρόντος νόμου,** η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηρο-

δρόμων, με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της και ύστερα από προηγούμενη κλήση για παροχή εξηγήσεων των ενδιαφερομένων, μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Β' 3080/2013), **να επιβάλλει διοικητικές κυρώσεις** στο Διαχειριστή Υποδομής, στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και στον υπεύθυνο φορέα συντήρησης. **Οι διοικητικές κυρώσεις είναι οι εξής:** **α)** για τη μη θέσπιση συστήματος διαχείρισης ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων επιβάλλεται πρόστιμο πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ, **β)** για τη μη συμμόρφωση προς τις συστάσεις που εκδίδονται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και τις συστάσεις ασφάλειας που εκδίδονται από την Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων επιβάλλεται πρόστιμο δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ, **γ)** για τη μη αποστολή στοιχείων που ζητούνται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων προς εκπλήρωση των καθηκόντων της επιβάλλεται πρόστιμο χίλια (1.000) ευρώ, **δ)** για τη μη θέσπιση συστήματος συντήρησης ή τη μη πιστοποίηση του υπεύθυνου φορέα για τη συντήρηση επιβάλλεται πρόστιμο πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ, **ε)** για τη μη υποβολή ή εκπρόθεσμη υποβολή της έκθεσης ασφάλειας της παραγράφου 6 του άρθρου 61 στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων επιβάλλεται πρόστιμο πέντε χιλιάδες (5.000) ευρώ, **στ)** για τη μη συμμόρφωση στο άρθρο 65 επιβάλλεται πρόστιμο είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ, **ζ)** για τη μη ενημέρωση Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων ή της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων για σιδηροδρομικά συμβάντα και ατυχήματα επιβάλλεται πρόστιμο δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ, **η)** για τη μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις με το οικείο σύστημα διαχείρισης ασφάλειας του Διαχειριστή Υποδομής και των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων επιβάλλεται πρόστιμο είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ, **θ)** για τη μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις με το οικείο σύστημα συντήρησης του υπεύθυνου φορέα για τη συντήρηση επιβάλλεται πρόστιμο εί-

κοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ. **2.** Στις περιπτώσεις πολλαπλών παραβάσεων των διατάξεων του δεύτερου μέρους, καθώς και σε περιπτώσεις που δεν εμπίπτουν σαφώς σε μία από τις κατηγορίες των περιπτώσεων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου επιβάλλεται πρόστιμο το οποίο δεν υπερβαίνει αθροιστικά το ποσό των εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ. **3.** Στις περιπτώσεις υποτροπής το επιβληθέν πρόστιμο διπλασιάζεται και ανακαλείται για έναν (1) έως τρεις (3) μήνες το πιστοποιητικό ασφάλειας ή η έγκριση ασφάλειας. **4.** Για τον καθορισμό του προστίμου λαμβάνεται υπόψη, μεταξύ άλλων, η φύση, η σοβαρότητα και η διάρκεια της παράβασης. **5.** Οι πιο πάνω αναφερόμενες διοικητικές κυρώσεις επιβάλλονται πέραν των οποιωνδήποτε ποινικών, αστικών ή άλλων κυρώσεων που προβλέπονται από άλλες διατάξεις. Τα πρόστιμα εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα περί Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων και αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού [..]».

(7) Τέλος, σύμφωνα με το άρθρο 6 (Αρμοδιότητες Μονάδων) του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι: «...**i)** Η Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας ασκεί τις αρμοδιότητες της Εθνικής Αρχής για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων/Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών που απορρέουν από το ν. 4199/2013 (Α' 216), το π.δ. 160/2007 (Α' 201) όπως ισχύει, το ν. 3911/2011 (Α' 12) όπως ισχύει, το π.δ. 104/2010 (Α' 181) όπως ισχύει και την αντίστοιχη ευρωπαϊκή νομοθεσία. [...] **iii)** Ειδικότερα, η Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας στο πλαίσιο της ασφάλειας σιδηροδρόμων έχει την ευθύνη της διαχείρισης, του ελέγχου και της εποπτείας θεμάτων που σχετίζονται με τους Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας [...]».

(8) Με το με αριθ. πρωτ. 2678/26.9.2022 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.31) η HELLENIC TRAIN A.E., επικαλείται αφενός μεν, την αναρμοδιότητα της Αρχής, και αφετέρου, την αποκλειστική αρμο-

διότητα της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Συμβάντων και Ατυχημάτων (Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ) των άρθρων 74-78 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 ως προς το εδώ αυτεπαγγέλτως ερευνώμενο συμβάν, ήτοι την στις 24.1.2022 ακινητοποίηση και πρόσκρουση με μηχανή ρυμούλκησης της αμαξοστοιχίας I/C 54 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) της σιδηροδρομικής επιχείρησης HELLENIC TRAIN A.E. (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) καθώς και του επακόλουθου τραυματισμού των επιβατών που επέβαιναν σε αυτή (αμαξοστοιχία I/C 54).

(9) Ο ισχυρισμός της HELLENIC TRAIN A.E. περί αναρμοδιότητας της Αρχής, τυγχάνει αβάσιμος, διότι, λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των προαναφερόμενων διατάξεων, προκύπτουν αβίαστα τα ακόλουθα:

ΠΡΩΤΟΝ: Ο φορέας διερεύνησης ατυχημάτων του άρθρου 74 του Ν 4632/2019 (σημειωτέον, ότι με το άρθρο 51 του Ν.5014/2023 [ΦΕΚ Α' 14/2023] καταργήθηκαν οι διατάξεις των άρθρων 72-78 του Ν.4632/2019), σύμφωνα και με τη γραμματική διατύπωση της εν λόγω διάταξης, διεξάγει έρευνα αφενός μεν, ύστερα από «σοβαρό ατύχημα» στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας, και αφετέρου, στόχος της έρευνας είναι η βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και η πρόληψη των ατυχημάτων (άρθρο 72 του Ν.4632/2019).

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Το εδώ ερευνώμενο συμβάν, ήτοι η στις 24.1.2022 ακινητοποίηση και πρόσκρουση με μηχανή ρυμούλκησης της αμαξοστοιχίας I/C 54 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) της σιδηροδρομικής επιχείρησης HELLENIC TRAIN A.E. (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) καθώς και ο επακόλουθος τραυματισμός των επιβατών που επέβαιναν σε αυτή (αμαξοστοιχία I/C 54), δεν εντάσσονται στην έννοια του «σοβαρού ατυχήματος» όπως αυτή (έννοια) οριοθετείται στο άρθρο 55 (Ορισμοί) του Δεύτερου Μέρους (Ενσωμάτωση της Οδη-

γίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11^{ης} Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)) του Ν. 4632/2019, ήτοι, σύγκρουση ή εκτροχιασμός αμαξοστοιχιών, με έναν τουλάχιστον νεκρό ή πέντε ή περισσότερους σοβαρά τραυματισμένους (τραυματίας ο οποίος νοσηλεύεται σε νοσοκομείο για χρονικό διάστημα άνω των 24 ωρών λόγω ατυχήματος) ή εκτεταμένες ζημιές σε τροχαίο υλικό, στις τροχιές, σε άλλες εγκαταστάσεις ή στο περιβάλλον (ζημιές οι οποίες μπορεί να εκτιμηθούν αμέσως από τον φορέα διερεύνησης ότι κοστίζουν συνολικά δύο εκατομμύρια [2.000.000,00] ευρώ τουλάχιστον), καθώς και κάθε άλλο ατύχημα με τις ίδιες συνέπειες και με προφανείς επιπτώσεις στη ρύθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων ή τη διαχείριση της ασφάλειας, δεδομένου, ότι δεν υπήρξε νεκρός ή σοβαρά τραυματισμένος από την εδώ ερευνώμενη υπόθεση, αφού, όπως συνομολογεί (σχ.13) και η HELLENIC TRAIN Α.Ε. τραυματίστηκαν ελαφρά δεκαέξι (16) επιβάτες (της αμαξοστοιχίας Ι/С 54 Αθήνα-Θεσσαλονίκη) και τρεις (3) μηχανοδηγοί, και επιπρόσθετα, η ζημία που προκλήθηκε από την πρόσκρουση είναι μικρότερη των δύο εκατομμυρίων [2.000.000,00] ευρώ.

ΤΡΙΤΟΝ: Στο εδώ ερευνώμενο συμβάν, επιλαμβάνεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ως αρμόδια Εθνική Αρχή Ασφάλειας, προκειμένου να εξακριβώσει από την έρευνά της, σύμφωνα με τις διατάξεις που προαναφέρθηκαν, ότι **αφενός μεν** εφαρμόζονται, πέραν όλων των άλλων για τα οποία της αναγνωρίζεται θεσμικά ο ρόλος της στην ανάπτυξη και βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, οι εθνικοί και ενωσιακοί κανόνες για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος στην Ελλάδα, όπως είναι και ο Γενικός Κανονισμός Κινήσεως - Μέρος Β' - Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών (σχ.1θ και σχ.1ι) από τον διαχειριστή υποδομής, τη σιδηροδρομική επιχείρηση και κάθε άλλο εμπλεκόμενο φορέα (εταιρείες συντήρησης, πάροχοι υπηρεσιών κλπ), **και αφετέρου**, σε περίπτωση διαπίστωσης πλημμελούς εφαρμογής ή παραβίασης αυ-

τών των κανόνων να διασφαλίσει με την επιβολή σχετικών κυρώσεων (προστίμων ή συστάσεων) την πλήρη τήρηση και εφαρμογή τους.

VIIβ. Επί του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN Α.Ε. περί μη νόμιμης εκπροσώπησης της ΟΣΕ Α.Ε. κατά την ακροαματική διαδικασία της 19.10.2022.

(1) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 87 §§1 και 2 (Ανάθεση αρμοδιοτήτων του διοικητικού συμβουλίου σε μέλη του ή τρίτους) του Ν.4548/2018 (ΦΕΚ Α' 104/13.6.2018) «Αναμόρφωση του δικαίου των ανωνύμων εταιρειών», με έναρξη ισχύος, κατά το άρθρο 190 αυτού, από 1.1.2019, προβλέπεται ότι: «1. Το διοικητικό συμβούλιο μπορεί να αναθέτει τις εξουσίες της διαχείρισης και εκπροσώπησης της εταιρείας σε ένα ή περισσότερα πρόσωπα, μέλη του ή μη, εφόσον αυτό επιτρέπεται, σύμφωνα με το καταστατικό. Το καταστατικό μπορεί επίσης να επιτρέπει στο διοικητικό συμβούλιο ή να το υποχρεώνει να αναθέτει τον εσωτερικό έλεγχο της εταιρείας σε ένα ή περισσότερα πρόσωπα, μη μέλη του. 2. Τα πρόσωπα αυτά μπορούν, εφόσον δεν το απαγορεύει το καταστατικό και προβλέπεται από τις αποφάσεις του διοικητικού συμβουλίου, να αναθέτουν περαιτέρω την άσκηση των εξουσιών που τους ανατέθηκαν ή μέρους τούτων σε άλλα μέλη του διοικητικού συμβουλίου ή τρίτους [...]».

(2) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 88 §1 (Πράξεις εκπροσώπησης εταιρείας), του ίδιου, όπως παραπάνω, νόμου, προβλέπεται, ότι: «1. Για την εγκυρότητα κάθε πράξης εκπροσώπησης της εταιρείας αρκεί η υπογραφή του νόμιμου εκπροσώπου της, το ονοματεπώνυμό του, η αναφορά της ιδιότητάς του και ο Κωδικός Αριθμός Καταχώρισης (Κ.Α.Κ.) της πράξης ανάθεσης εκπροσώπησης στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ.), χωρίς να απαιτείται χρήση της εταιρικής σφραγίδας».

(3) Από το συνδυασμό των ανωτέρω διατάξεων προκύπτει ότι η ανώνυμη εταιρεία, εκπροσωπείται δικαστικά ή εξώδικα, από το

διοικητικό συμβούλιο που ενεργεί συλλογικά, μπορεί, όμως, εφόσον τούτο ορίζεται στο καταστατικό, να ανατεθεί ευθέως από αυτό ή δια του διοικητικού συμβουλίου η εκπροσώπησή της, σε ένα ή περισσότερα πρόσωπα, μέλη του ή και σε τρίτους, τα οποία ενεργούν ως όργανα εκπροσώπησης του νομικού προσώπου της εταιρείας κατ' άρθρα 65, 67 και 68 του ΑΚ, εκφράζοντας τη βούληση αυτού. (πρβλ. ΑΠ 993/2019, ΑΠ 1401/2014 υπό την ισχύ των αντίστοιχων διατάξεων των άρθρων 18 και 22 του Ν. 2190/1920).

(4) Με το με αριθ. πρωτ. 3608/2.12.2022 συμπληρωματικό, κατ' άρθρο 22 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ, υπόμνημά της (σχ.37) η HELLENIC TRAIN Α.Ε., επικαλούμενη την έλλειψη απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου της ΟΣΕ Α.Ε. ή του Διευθύνοντος Συμβούλου της με την οποία θα καθιστούσε τα στελέχη που εμφανίστηκαν ενώπιον της Αρχής υποκατάστατα όργανα της ΟΣΕ Α.Ε., ισχυρίζεται την ακυρότητα εκπροσώπησης της ΟΣΕ Α.Ε. κατά την ακροαματική διαδικασία στις 19.10.2022 από τα εκεί παριστάμενα πρόσωπα.

(5) Ο ισχυρισμός της HELLENIC TRAIN ΑΕ περί μη νόμιμης εκπροσώπησης της ΟΣΕ Α.Ε. κατά την ανωτέρω ακροαματική διαδικασία ενώπιον της Αρχής τυγχάνει απορριπτέος ως αβάσιμος, διότι, λαμβανομένου υπόψη του με αριθμό 326/18.10.2022 ειδικού συμβολαιογραφικού πληρεξουσίου (σχ.33) της συμβολαιογράφου Αθηνών, Γαρυφαλλιάς Παναγιώτη Γκίκα, το οποίο πριν την έναρξη της στις 19.10.2022 ακροαματικής διαδικασίας είχε υποβληθεί ενώπιον της Αρχής συνάγονται τα ακόλουθα: **Πρώτον**, σύμφωνα με το περιεχόμενο του ειρημένου (σχ.33) πληρεξουσίου: «...Ο άνω εμφανισθείς, Σπυρίδων – Κλέαρχος Πατέρας...ορίστηκε Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της ΟΣΕ Α.Ε. σύμφωνα με την με αριθμό Δ4δ/οικ.14033/24.12.2020 κοινή υπουργική απόφαση... και η οποία ως άνω με αριθμό Δ4δ/οικ.14033/24.12.2020 απόφαση καταχωρήθηκε την 20.1.2021 στο Γ.Ε.ΜΗ. με κωδικό αριθμό καταχώρισης 2455204, και σε συνδυασμό με τη με αριθμό 5884/2021 απόφα-

ση του Διοικητικού Συμβουλίου του ΟΣΕ, αντίγραφο της οποίας από το σχετικό απόσπασμα από τα πρακτικά του Διοικητικού Συμβουλίου του ΟΣΕ της 1161^{ης} συνεδρίασης της 13.10.2021 και με αρ. πρωτ. 7.000.245/13.1.2021 προσαρτάται στο υπ' αριθμόν 231/24.2.2021 πληρεξούσιό μου, και η οποία επίσης καταχωρήθηκε την 20.1.2021 στο Γ.Ε.ΜΗ. με κωδικό αριθμό καταχώρησης 2455204...**Με την άνω υπ' αρ. 5884/2021 απόφαση το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΣΕ Α.Ε.** συγκροτήθηκε σε σώμα και **εκχωρήθηκαν αρμοδιότητες στα μέλη του και ανατέθηκε η εκπροσώπηση του άνω Οργανισμού (ΟΣΕ Α.Ε.) στον άνω εμφανισθέντα**, του οποίου οι αρμοδιότητες και η ιδιότητα δεν ανακλήθηκαν μέχρι σήμερα και ισχύουν, **ζήτησε τη σύνταξη και υπογραφή του παρόντος πληρεξουσίου, με το οποίο δήλωσε ότι διορίζει ειδικούς πληρεξουσίου, αντιπροσώπους και αντικλήτους** της παραπάνω από αυτόν εκπροσωπούμενης εταιρείας, τους ακόλουθους υπαλλήλους και στελέχη του ΟΣΕ Α.Ε.: 1. Χρυσάγη Κωνσταντίνο του Δημητρίου, Διευθυντή Κυκλοφορίας ..., 2..., 3. Κόνδυλα Νικόλαο του Παντελή, Προϊστάμενο Διεύθυνσης Συντήρησης Ηλεκτρομηχανολογικών Συστημάτων και Ηλεκτροκίνησης..., 4. Καλαμπόκη Ευθαλία του Κωνσταντίνου, Προϊσταμένη Διεύθυνσης Συντήρησης Γραμμής, ...και 5. Τσιάμη Κωνσταντίνο του Θωμά, Τεχνίτη Διεύθυνσης Συντήρησης Γραμμής,...**προς τους οποίους χορηγεί την ειδική εντολή, την πληρεξουσιότητα και το δικαίωμα, ενεργώντας είτε από κοινού είτε ο καθένας μεμονωμένα, να παρασταθούν και εκπροσωπήσουν την άνω εταιρεία ΟΣΕ Α.Ε. ενώπιον της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), κατά την Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης ενώπιόν της (σχετ. η με αρ. 70/5.8.2022 απόφαση της ΡΑΣ), κατά τη δικάσιμο που έχει οριστεί με την με αρ. πρωτ. 2856/5.10.2022 απόφαση του Οργάνου Ακρόασης της ΡΑΣ, για την 19.10.2022 ή σε οποιαδήποτε άλλη τυχόν ήθελε οριστεί λόγω αναβολής ή ματαίωσης, σχετικά με τη διερεύνηση πιθανολογούμενων παραβάσεων...Ο εμφανισθείς υπό την ως άνω ιδιότητά του δήλωσε ότι στο όνομα και**

για λογαριασμό της ανωτέρω εκπροσωπούμενης από αυτόν εταιρείας εγκρίνει και αναγνωρίζει από σήμερα όλες τις πράξεις στα πλαίσια των παρεχομένων με το παρόν εντολών, ως νόμιμες, έγκυρες, ισχυρές και απρόσβλητες και σαν να έγιναν από αυτόν τον ίδιο υπό την ιδιότητά του και ότι το πληρεξούσιο αυτό ισχύει μέχρι να ανακληθεί και να γνωστοποιηθεί νόμιμα η ανάκλησή του ...».

Δεύτερον, με την αναφερόμενη στο ενλόγω πληρεξούσιο (το οποίο συνιστά δημόσιο έγγραφο) με αριθμό 5884/2021 απόφασή του το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΣΕ Α.Ε., **αφενός μεν** εκχωρήθηκαν αρμοδιότητες στα μέλη του, **και αφετέρου**, ανατέθηκε η εκπροσώπηση της ΟΣΕ Α.Ε. στον Σπυρίδωνα-Κλέαρχο Πατέρα (σημείο IV. Α της απόφασης του ΔΣ), ο οποίος θα εκπροσωπεί τον Οργανισμό, ως προς όλα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του, σε όλες τις, με τρίτους σχέσεις του, καθώς και ενώπιον οιασδήποτε Δικαστηρίου ή οιασδήποτε Δικαστικής ή άλλης Αρχής και ο οποίος, ως Διευθύνων Σύμβουλος, θα ασκεί τις ουσιαστικές διευθυντικές αρμοδιότητες, θα προΐσταται του προσωπικού και όλων των υπηρεσιών του ΟΣΕ Α.Ε., τις οποίες θα διοικεί σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις που διέπουν τη λειτουργία της εταιρείας. Επιπρόσθετα, με την ίδια απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της ΟΣΕ Α.Ε. ορίστηκε ρητά (σημείο IV. Γ της απόφασης του ΔΣ), ότι: «Ο Διευθύνων Σύμβουλος δύναται, με απόφασή του, κατ' άρθρο 20 παρ. 2 του Καταστατικού της Εταιρείας, να αναθέτει περαιτέρω την εκπροσώπηση του Οργανισμού δικαστικώς και εξωδίκως, να εκχωρεί και να μεταβιβάζει, εκ των αρμοδιοτήτων που του εκχωρούνται και του ανατίθενται με την παρούσα, αρμοδιότητες σε έτερα υπηρεσιακά πρόσωπα του Οργανισμού». **Τρίτον**, η προαναφερόμενη απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της ΟΣΕ Α.Ε. δημοσιεύθηκε στο Γ.Ε.ΜΗ. με αριθμό καταχώρησης 2455204/20.1.2021, όπως προκύπτει, πέραν της σχετικής αναφοράς του συμβολαιογραφικού πληρεξουσίου και από την προσκομιζόμενη και επικαλούμενη με αριθ. πρωτ. 2315627/21.1.2021 ανακοίνωση του Γ.Ε.ΜΗ. Επομένως, η με αριθ-

μό 5884/2021 απόφαση το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΣΕ Α.Ε. όχι μόνο πληροί τις προϋποθέσεις του νόμου (άρθρο 87 §§1 και 2 του Ν. 4548/2018) ως προς το περιεχόμενό της, αλλά και τηρήθηκαν οι απαιτούμενες από τον νόμο (άρθρο 88 §1 του Ν. 4548/2018) διατυπώσεις δημοσιότητάς της, αφού δεν συνιστά νομικό προαπαιτούμενο η δημοσίευση στο Γ.Ε.ΜΗ. της απόφασης του Διευθύνοντος Συμβούλου περί περαιτέρω εκπροσώπησης (δικαστικής ή εξώδικης) της ΟΣΕ Α.Ε. από άλλα πρόσωπα. Ως εκ τούτου, η εκπροσώπηση του ΟΣΕ Α.Ε., δυνάμει του με αριθμό 326/18.10.2022 ειδικού συμβολαιογραφικού πληρεξουσίου (σχ.33) κατά την ακροαματική διαδικασία της 19.10.2022, υπήρξε καθόλα σύννομη και δεν συντρέχει περίπτωση έλλειψης νομιμοποίησης των κατά την ανωτέρω ημεροχρονολογία παριστάμενων εκπροσώπων του ΟΣΕ Α.Ε. Για όλους τους ανωτέρω λόγους ο ισχυρισμός (σχ.37) της HELLENIC TRAIN Α.Ε., περί αδυναμίας αναλογικής εφαρμογής ακόμης και του άρθρου 137Α του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας (για συμπλήρωση τυπικών ελλείψεων στον έχοντα σχετική πληρεξουσιότητα) κρίνεται απορριπτέος ως αλυσιτελώς προβαλλόμενος.

VIIγ. Επί του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN Α.Ε. περί μη παράβασης του άρθρου 28§5 σε συνδυασμό και με το άρθρο 32 §1 του Ν. 3891/2010 λόγω μη νόμιμης, κατ' άρθρο 7 §§1 και 2 του Κανονισμού Ακροάσεων της Αρχής, υποβολής συγκεκριμένου έγγραφου αιτήματος.

(1) Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 28 §5 του Ν. 3891/2010 (Αρμοδιότητες της Ρ.Α.Σ.) προβλέπεται, ότι «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», ενώ κατά τη διάταξη του άρθρου 32 §1 του ίδιου νόμου προβλέπεται, ότι «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) Στη διάταξη του άρθρου 79 (Κυρώσεις) 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 προβλέπεται ρητά, μεταξύ άλλων, ότι: «1. **Στις περιπτώσεις παραβάσεων των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται στο δεύτερο μέρος του παρόντος νόμου**, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της και ύστερα από προηγούμενη κλήση για παροχή εξηγήσεων των ενδιαφερομένων, μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Β' 3080/2013), να επιβάλλει διοικητικές κυρώσεις στο Διαχειριστή Υποδομής, στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και στον υπεύθυνο φορέα συντήρησης. Οι διοικητικές κυρώσεις είναι οι εξής: α) [...] γ) για τη μη αποστολή στοιχείων που ζητούνται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων προς εκπλήρωση των καθηκόντων της επιβάλλεται πρόστιμο χίλια (1.000) ευρώ.

(3) Σύμφωνα με το άρθρο 7 §§1 και 2 (Αιτήματα παροχής πληροφοριών) του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ (σχ.1ζ) προβλέπεται, ότι «1. Για το σκοπό της διερεύνησης των υποθέσεων οι οποίες **εκκρεμούν** ενώπιον της ΡΑΣ **είτε** στο πλαίσιο αυτεπάγγελτης έρευνας **είτε** κατόπιν καταγγελίας, ο Πρόεδρος της ΡΑΣ ή ο εξουσιοδοτημένος από αυτόν Αντιπρόεδρος ή η αρμόδια υπηρεσιακή μονάδα, μπορεί να ζητά εγγράφως πληροφορίες, έγγραφα ή οποιαδήποτε άλλα στοιχεία από επιχειρήσεις, ενώσεις επιχειρήσεων ή άλλα φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή φορείς ή δημόσιες ή άλλες αρ-

χές. 2. Στο εν λόγω έγγραφο αναφέρεται η νομική βάση και ο σκοπός του αιτήματος, η τασσόμενη προθεσμία για την υποβολή των σχετικών πληροφοριών, εγγράφων και στοιχείων, η οποία δεν μπορεί να είναι βραχύτερη των πέντε (5) ημερών, καθώς και οι προβλεπόμενες κυρώσεις που επισύρει η μη συμμόρφωση προς την υποχρέωση παροχής πληροφοριών».

(4) Η HELLENIC TRAIN A.E. απαντώντας στις με αριθ. πρωτ. 242/25.1.2022 (σχ.7) και 314/2.2.2022 (σχ.11) επιστολές της Αρχής με το με αριθ. πρωτ. 79/22/E/T12/8.2.2022 έγγραφό της (σχ.13) αναφέρει, μεταξύ άλλων, ότι «...Στις 24.1.2022 και περί την ώρα 19:45 η μηχανή βοήθειας/εκχιονισμού συγκρούστηκε με το οπίσθιο τμήμα της σύνθεσης της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC54 η οποία και είχε ακινητοποιηθεί στις 17:44 μετά τον σταθμό της Λειβαδιάς στο Χ.Σ. 144+000, λόγω μηχανικής και ηλεκτρικής βλάβης, οφειλόμενη στην έντονη χιονόπτωση...Λόγω καιρικών συνθηκών, εφόσον δεν ήταν δυνατή η αποβίβαση και συνεπώς η μεταφορά των επιβατών μέσω σιδηροδρομικού δικτύου ή μέσω οδικών οχημάτων έκτακτης ανάγκης, χρειάστηκε να σταλεί ένα επιπλέον μέσο διάσωσης/εκχιονιστικού τύπου MLW (A463) για να απελευθερωθεί η γραμμή από το χιόνι και να απεγκλωβιστεί το τρένο. Το όχημα έφτασε στις 19:45 και μη σταματώντας την κίνησή του, για τους λόγους που περιγράφονται παρακάτω, προσέκρουσε στην Η/Α 120-027, δηλαδή την τελευταία μηχανή του οπίσθιου τμήματος της σύνθεσης του IC54...Για τις ανωτέρω καταγραφές και τις κατωτέρω επισημάνσεις έχουν ληφθεί υπόψη: α) αναφορές των πληρωμάτων, β) ανάλυση του ταχογράφου της τρίτης μηχανής έκτακτης ανάγκης MLW A463, γ) Εγχειρίδιο Γραμμής, δ) Γενικός Κανονισμός Κίνησης, ε) βάρδιες προσωπικού [...], στ) Φύλλα πορείας και δελτία έλξης των εμπλεκόμενων αμαξοστοιχιών (τακτικών και βοήθειας). Για το σημείο α) βλέπετε συμπεράσματα σχετικά με τις αιτίες που αναφέρονται στην παράγραφο 3 παρακάτω, για το σημείο β) σύμφωνα με την ανάλυση των ψηφιακών εγγραφών της συ-****

σκευής **TELOC** της **Δ/Η MLW A463**, η ταχύτητα τα τελευταία 30 δευτερόλεπτα (περίπου 100 μέτρα) πριν το σημείο πρόσκρουσης ήταν περίπου 47 km/h. Ο μηχανοδηγός έκανε χρήση πέδης για περίπου 5 δευτερόλεπτα (30 μέτρα) πριν από το σημείο πρόσκρουσης, με αποτέλεσμα να μειωθεί η ταχύτητα στα 38,150 km/h, ταχύτητα με την οποία σημειώθηκε η πρόσκρουση [...]

(5) Εντούτοις, ο ανωτέρω ισχυρισμός της ελεγχόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης τυγχάνει απορριπτέος ως αβάσιμος, διότι:

ΠΡΩΤΟΝ: Οι προαναφερόμενες διατάξεις του άρθρου 7 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ (σχ.1ζ) αναφέρονται και εφαρμόζονται στις περιπτώσεις που έχει ήδη κοινοποιηθεί στον ελεγχόμενο σχετική Πράξη Διεξαγωγής Ακρόασης, ύστερα από καταγγελία ή κατόπιν αυτεπάγγελτου ελέγχου, ενώ, οι ειρημένες, **αφενός μεν** δύο (2) επιστολές της Αρχής (σχ.7 και σχ.11), **και αφετέρου**, η σχετική (με επιστολή) απάντηση της HELLENIC TRAIN A.E. (σχ.13) έλαβαν χώρα πολύ νωρίτερα (Ιανουάριο και Φεβρουάριο του 2022) από την επίδοση (Αύγουστο του 2022) της σχετικής Πράξης (σχ.27 και σχ.28) στο πλαίσιο των εποπτικών αρμοδιοτήτων της Αρχής, και ως εκ τούτου, δεν τυγχάνει εφαρμογής η, από την ενλόγω σιδηροδρομική επιχείρηση επικαλούμενη, διάταξη του άρθρου 7 του Κανονισμού Ακροάσεων της ΡΑΣ.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Από το περιεχόμενο της απαντητικής επιστολής (σχ.13) της HELLENIC TRAIN A.E. προκύπτει αναμφίβολα, ότι η τεκμηρίωση (σχ.13 σελ. 2-3) την οποία παρείχε στην Αρχή μέσω της επιστολής για το ερευνώμενο συμβάν θεμελιώθηκε, **αφενός μεν**, στην ανάλυση των εγγραφών της συσκευής **TELOC** (ταχογράφου) της **Δ/Η MLW A463**, **και αφετέρου**, στις αναφορές των πληροφοριών των αμαξοστοιχιών της. Ωστόσο, η επικαλούμενη από την ενλόγω σιδηροδρομική επιχείρηση τεκμηρίωση δεν υπήρξε επαρκής και αιτιολογημένη, αφού, δεν προσκομίστηκαν στην Αρχή μαζί με την ενλόγω επιστολή (σχ.13), ως συνοδευτικά και ενισχυτικά των εμπεριεχομένων σε αυτή (επιστολή) ισχυρισμών, τα επίμαχα

σχετικά έγγραφα, ήτοι, η ανάλυση του ταχογράφου της Δ/Η MLW A463 αλλά και οι αναφορές του πληρώματός της, ώστε, πράγματι, να μπορεί, αρχικά να ερευνηθεί και τελικά να διασταυρωθεί από την Αρχή η εκτίμηση της σιδηροδρομικής επιχείρησης για το ερευνώμενο συμβάν. Η αποστολή στην Αρχή της σχετικής απάντησης (σχ.13) της HELLENIC TRAIN A.E. δίχως την ταυτόχρονη προσκομιδή των σχετικών εγγράφων από τα οποία τεκμηριώνονται τα συμπεράσματα της σιδηροδρομικής επιχείρησης για το ελεγχόμενο συμβάν, συνιστούν, ακόμη και αν αυτά (στοιχεία) δεν έχουν ζητηθεί ρητά, στο πλαίσιο αναζήτησης πληροφοριών για το ελεγχόμενο συμβάν, μη προσήκουσα παροχή στοιχείων προς την Αρχή, αφού τα αναφερόμενα επιχειρήματα σχετικά με το πως εξελίχθηκαν τα γεγονότα δεν αιτιολογούνται σωστά και με επάρκεια ενώπιον του αρμόδιου οργάνου (ΡΑΣ).

ΤΡΙΤΟΝ: Η προσκομιδή των ανωτέρω εγγράφων με το συμπληρωματικό (σχ.37), κατ' άρθρο 22 του Κανονισμού Ακρόασεων της ΡΑΣ, σε εφαρμογή του άρθρου 22 §1 εδάφιο α' του ενλόγω Κανονισμού (έγγραφα ή στοιχεία τα οποία ζητήθηκαν από το όργανο ακρόασης κατά τη διάρκεια της συζήτησης) δεν αναιρεί την, σε προγενέστερο της ακρόασης χρονικό διάστημα, μη προσήκουσα παροχή τους.

VIIδ. Επί του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN A.E. περί μη εφαρμογής του άρθρου 101 του Γενικού Κανονισμού Κίνησης αλλά των άρθρων 134 και 127 του ίδιου Κανονισμού.

(1) Στη διάταξη του άρθρου 101 (Ληπτέα μέτρα σε περίπτωση διακοπής της τηλεγραφικής και τηλεφωνικής επικοινωνίας) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης (σχ.1θ) ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι «...1011. α. [...] γ. Η υποχρέωση τήρησης πορείας εν όψει επιβάλλει στον μηχανοδηγό να προχωρεί με προσοχή, ρυθμίζοντας την ταχύτητα της αμαξοστοιχίας ανάλογα με το ορατό μήκος της γραμμής μπροστά του, από την ταχύτητα βήματος πεζού μέχρι τη μέγιστη ταχύτητα των 40 χλμ./ώρα, έτσι ώστε να μπορεί κάθε στιγμή

να σταθμεύσει έγκαιρα προ ενός εμποδίου, μιας προπορευόμενης αμαξοστοιχίας ή ενός σήματος στάθμευσης».

(2) Στο **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ** του ειρημένου Κανονισμού σχετικά με το Δελτίο Πορείας Εν Όψει (υπόδειγμα 1036α) προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι «1. Το δελτίο πορείας εν όψει (υπόδειγμα 1036α) **συντάσσεται και επιδίδεται** από τον Σταθμάρχη Υπηρεσίας προς τον Μηχανοδηγό της αμαξοστοιχίας. **2.** Με αυτό το δελτίο ενημερώνεται το προσωπικό οδήγησης της αμαξοστοιχίας επί ειδικών συνθηκών κυκλοφορίας της υπ' όψιν αμαξοστοιχίας σε γραμμή κατειλημμένη από προπορευόμενη αμαξοστοιχία της ίδιας φοράς μεταξύ δύο εν ενεργεία σταθμών και εντέλλεται σε υποχρεωτική τήρηση πορείας εν όψει επί του τμήματος αυτού. Η υποχρέωση τήρησης πορείας εν όψει επιβάλλει ειδικότερα στον Μηχανοδηγό να προχωρά μετά προσοχής, ρυθμίζοντας την ταχύτητα αναλόγως του ορατού μήκους της γραμμής που βρίσκεται εμπρός του, εις τρόπον ώστε να μπορεί σε κάθε στιγμή να σταθμεύσει έγκαιρα προ ενός εμποδίου, μιας προπορευόμενης αμαξοστοιχίας ή ενός σήματος σταθμεύσεως. **3.** Το υπόδειγμα 1036α **επιδίδεται**, στις περιπτώσεις: -όποτε [...]. -**διακοπής** τηλεγραφικής και τηλεφωνικής επικοινωνίας για την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών (§1011, **άρθρο 101**, Κεφ. XI). – **αποστολής** μηχανής βοήθειας προς αμαξοστοιχία που ακινητεί επί ανοικτής γραμμής, (άρθρα 127, 128, Κεφ. XVI). [...]. 4. Το δελτίο πορείας εν όψει είναι αριθμημένο από του αριθμού 001-100 και συντάσσεται εις διπλούν [...]».

(3) Η HELLENIC TRAIN A.E. με το με αριθ. πρωτ. 2678/26.9.2022 (σχ.31) έγγραφο υπόμνημά της ισχυρίζεται αφενός μεν, τη μη εφαρμογή της διάταξης του άρθρου 101 του Γενικού Κανονισμού Κίνησης (σχ.1θ) με την αιτιολογία ότι αυτή (διάταξη) εφαρμόζεται μόνο σε περίπτωση διακοπής της τηλεγραφικής και τηλεφωνικής επικοινωνίας, και αφετέρου, την εφαρμογή **(α)** του άρθρου 127 (Αμαξοστοιχία που ακινητεί στην ανοικτή γραμμή. Βοήθεια) του ίδιου Κανονισμού ως προς την έλλειψη επίδοσης του

σχετικού Δελτίου Πορείας Εν Όψει από τον σταθμάρχη στον μηχανοδηγό και **(β)** του άρθρου 134 (Αποκλεισμός της γραμμής λόγω χιονιού) επικαλούμενη την, λόγω του ύψους του χιονιού άνω της σιδηροτροχιάς το οποίο κυμαινόταν μεταξύ των 30 έως 50 εκατοστών, υποχρέωση του ΟΣΕ να διαθέσει εργοδηγό για τη διάσπαση του χιονιού.

(4) Ωστόσο, ο ανωτέρω ισχυρισμός είναι απορριπτέος ως αβάσιμος και ως προς δύο (2) τα σκέλη του, διότι:

ΠΡΩΤΟΝ: Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω καθίσταται σαφές, ότι το Δελτίο Πορείας Εν Όψει επιδίδεται από τον σταθμάρχη στον μηχανοδηγό όχι μόνο στην περίπτωση διακοπής της τηλεγραφικής και τηλεφωνικής επικοινωνίας (άρθρο 101 του ΓΚΚ), αλλά και στην περίπτωση όπου μια αμαξοστοιχία αδυνατεί να συνεχίσει την πορεία της μέχρι τον επόμενο σταθμό και επιλέγεται, όπως στην εδώ ελεγχόμενη περίπτωση, η αποστολή μηχανής βοήθειας, ώστε να απελευθερωθεί η γραμμή (άρθρο 127 ΓΚΚ). Η μη επίδοση από τον σταθμάρχη στον μηχανοδηγό της βοηθητικής μηχανής MLW A463 του σχετικού δελτίου (1036α) αφορά σε υποχρέωση άλλου και δεν αναιρεί την υποχρέωση του μηχανοδηγού, δεδομένων των συγκεκριμένων συνθηκών ήτοι **(α)** των προφορικών εντολών που είχε λάβει περί μείωσης της ταχύτητας και **(β)** της γνώσης του περί παροχής βοήθειας σε αμαξοστοιχία που ακινητεί (επιβατική IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη) σε ανοιχτή γραμμή, να προχωρά με ιδιαίτερη προσοχή και με ταχύτητα όχι μεγαλύτερη των 40 χλμ/ώρα, ώστε να μπορεί σε κάθε στιγμή να σταθμεύσει έγκαιρα.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Η ανωτέρω εκτίμηση της Αρχής ενισχύεται **(α)** από τα στοιχεία του ταχογράφου που προσκομίστηκαν από την σιδηροδρομική επιχείρηση και σύμφωνα με τα οποία κατά τον χρόνο σύγκρουσης της βοηθητικής μηχανής MLW A463 με το όπισθεν τμήμα της αμαξοστοιχίας IC54 η ταχύτητα της πρώτης (MLW A463) ήταν ανώτερη των 40 χλμ/ώρα, **(β)** από τις αναφορές των δύο (2) μηχανοδηγών (Ζαραϊδώνη και Πούλη) της βοηθητικής μηχανής

MLW A463 (βλ. προσκομιζόμενα από την σιδηροδρομική επιχείρηση με το συμπληρωματικό της υπόμνημα, σχ.37), σύμφωνα με τις οποίες, αναφέρεται (ταυτόσημο το περιεχόμενό τους ως προς τα σημεία που παρατίθενται εδώ), μεταξύ άλλων, ότι «...**Στις 18:40 ο σταθμάρχης Οινόης μας δίνει νέα προφορική εντολή, γραμμή μέχρι τον ΣΣ Λειβαδιάς για εκχιονισμό της γραμμής ανόδου καθώς και για να βοηθήσουμε την αμαξοστοιχία 54, η οποία είχε ακινητοποιηθεί 1500 μέτρα περίπου**, όπως μας ανέφερε χωρίς περαιτέρω λεπτομέρειες, μετά τον ΣΣ Λειβαδιάς. **Επίσης μας πληροφόρησε** ότι στην ουρά της 54 υπήρχαν δύο Η/Α οι οποίες είχαν προσεγγίσει το σημείο για να ωθήσουν αυτές την αμαξοστοιχία 54, αλλά επίσης ακινητοποιήθηκαν λόγω βλάβης [...]. Με την άφιξη στον σταθμό Λειβαδιάς (περί τις 20:05) **μειώσαμε την ταχύτητα καθώς σύμφωνα με την προφορική εντολή που μας είχε δοθεί**, σε περίπου 1500 μέτρα θα προσεγγίζαμε το σημείο ενώ οι καιρικές συνθήκες παρέμεναν ίδιες (νύχτα, έντονη χιονόπτωση, ομίχλη, περιορισμένη ορατότητα). Λόγω των ιδιαίτερων καιρικών συνθηκών (νύχτα, έντονη χιονόπτωση, ομίχλη, περιορισμένη ορατότητα), έχοντας διανύσει κάποια απόσταση και επειδή **δεν διαπιστώθηκε να υπάρχει κάλυψη-υποδοχή της Δ/Η από το προσωπικό συνοδείας της αμαξοστοιχίας**, μειώσαμε εκ νέου ταχύτητα και καλέσαμε στο Ρ/Τ προκειμένου να συνομιλήσουμε με τους συναδέλφους για το ακριβές σημείο που είχε σταθμεύσει η αμαξοστοιχία. Σαν απόκριση άναψε ο προβολέας της Η/Α που βρισκόταν στην ουρά της αμαξοστοιχίας και ερωτηθήκαμε αν τον είδαμε. Απάντησα ότι τον είδαμε αλλά ξαφνικά και ενώ είχαμε μειωμένη ταχύτητα είδαμε σε πολύ κοντινή απόσταση και την ουρά της αμαξοστοιχίας (Η/Α). Άμεσα εφαρμόστηκε άμεση πέδη αλλά δεν κατέστη εφικτή η ακινητοποίηση της Δ/Η με αποτέλεσμα τη βίαιη πρόσκρουση στην ουρά της αμαξοστοιχίας και συγκεκριμένα στην Η/Α 220027 [...]» και (γ) από την από 31.1.2022 χρονολογούμενη έκθεση της Καρούκη Καλλιόπης, ελεγκτή της αμαξοστοιχί-

ας IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη (βλ. προσκομιζόμενο με το υπόμνημα της σιδηροδρομικής επιχείρησης), σύμφωνα με την οποία «... Μετά από αρκετή ώρα, ακούσαμε στο ραδιοτηλέφωνο ότι μας προσεγγίζει η MLW463, και **ότι οι μηχανοδηγοί της είχαν πλέον οπτική επαφή με την ακινητούσα αμαξοστοιχία.** [...]». Επιβάλλεται να σημειωθεί στο σημείο αυτό, ότι όλα τα ανωτέρω περί οπτικής επαφής των μηχανοδηγών της MLW A463 έρχονται σε πλήρη αντίθεση με τα αναφερόμενα στο υπόμνημα (σχ.31, σελ. 8 στιχ. 21-22) της HELLENIC TRAIN A.E. σύμφωνα με το οποίο «...ο μηχανοδηγός έκανε χρήση πέδης **χωρίς ωστόσο να υπάρχει ορατότητα** εξαιτίας της ομίχλης και της πυκνής χιονόπτωσης...».

ΤΡΙΤΟΝ: Η εκτίμηση αυτή της Αρχής επιβεβαιώνεται εξάλλου και από τον 1^ο μάρτυρα της HELLENIC TRAIN A.E. ο οποίος, κατά την κατάθεσή του, αναφέρει, μεταξύ άλλων, (βλ. σχ.34, σελ. 17-18 και 37) ότι «...**Δούλευε η μηχανή και πάει και πέφτει με 50 χιλιόμετρα πάνω σε ένα άλλο.** Δηλαδή είναι σα να πετάξεις μια μηχανή από τον πέμπτο όροφο μιας πολυκατοικίας κάτω, τι θα πάθει; **Αυτό είναι το 50 χιλιόμετρα την ώρα.** [...]. Σε αυτές τις περιπτώσεις προφανώς είναι αδικαιολόγητο να πας με 50, αδικαιολόγητο, δεν πρέπει να στο πει κανένας. Όμως υπάρχει ένας κανονισμός στρατιωτικού τύπου, έτσι είναι ο σιδηρόδρομος στη χώρα, ο οποίος λέει ακριβώς τι πρέπει να γίνει. [...]. **Προφανώς ο μηχανοδηγός δεν μπορεί να πάει με 60 με 50 που πήγαινε, αλλά πριν από το 50 του μηχανοδηγού στα τελευταία 1300 μέτρα που πήγε τι έπρεπε να έχει γίνει;** Με θρησκευτική ευλάβεια, σε αυτές τις περιπτώσεις δεν παίζεις, δεν παίζεις [...]. Εμένα η γνώμη μου είναι, ο κανονισμός λέει ότι ο σταθμάρχης πρέπει να σταθεί εκεί, να του δώσει πορεία εν όψει, να, να, να. Γίνανε αυτά; Θα μου πεις αν γινόντουσαν δε θα γινόταν το ατύχημα; Ξέρω εγώ; Δεν ξέρω αν θα γινόταν, δεν μπορώ να κάνω τον προφήτη. Αλλά σίγουρα αν ήταν ένας και τον έβλεπε με 50, εσύ αν ήσουνά πάνω, εγώ που οδηγώ, "εεε κακομοίρη με 50 πας, που πας, πέδη". Θα αυξανόταν

οι πιθανότητες να μη γίνει. Δηλαδή θεωρώ ότι η τήρηση των κανονισμών δεν είναι a la cart, για μένα αυτά είναι τα τρία σημεία. Μη σου κλείσει η γραμμή, μην ακινητοποιηθεί τρένο εκτός σταθμού, χάνεις τον έλεγχο των επιβατών. Τελείωσες εκεί. Και το κυριότερο η τήρηση των κανονισμών, δεν είναι a la cart. [...]. **Ότι και να είχε και ομίχλη να είχε, όταν πλησιάζεις οπτική επαφή έχεις, δηλαδή τα φώτα πίσω υπάρχουν. Τα φώτα πίσω πρέπει να είχαν, δηλαδή να μην έβλεπε που πήγαινε δε φαντάζομαι ότι ήτανε και στην Αλάσκα. [...]. Δεν μπορεί να πλησιάζει με 48 χιλιόμετρα. Δεν είναι δυνατόν να πηγαίνεις με 48 χιλιόμετρα να «ταπονιάρεις» μία μηχανή, δεν είναι δυνατόν. Εγώ θεωρώ ότι δεν ετηρήθη τίποτα. Τι θα γινόταν αν ετηρήτο δε γνωρίζω, είναι σα να μου λες αν θα έπαθε ο μηχανοδηγός έμφραγμα, τι να σου πω; Τι να σας πω δηλαδή; Εγώ σας λέω ότι οι κανονισμοί δεν είναι a la cart και γι' αυτό και προβλέπονται και στις εξτρά καταστάσεις και όλα όσα προβλέπονται. Δε λέω ότι δε θα γινόταν. [...], αλλά και από τον 2^ο μάρτυρα, ο οποίος, μεταξύ άλλων, αναφέρει, (σχ.32, σελ. 56-57) ότι «...Ότι ο μηχανοδηγός λειτουργεί με βάση τις εντολές, τις ειδικές εντολές, εφόσον υπάρχουν, που του δίνει ο σταθμάρχης. Εάν ο σταθμάρχης δεν του δώσει ακριβείς εντολές, τηλεγράφημα εν όψει 40, μείωση ταχύτητας, σταμάτα, μη φεύγεις και τα λοιπά, από κει και πέρα είναι μεν στην κρίση του, αλλά κανονιστικά δεν έχει κανένα λόγο να κόψει. [...]. πραγματικά υπήρχε μια ένταση, όχι ότι του τη μεταδώσαμε εμείς ή όχι εμείς μόνο, αλλά πραγματικά υπήρχε μία ένταση του στυλ τρέξε γρήγορα γιατί οι άλλοι αργούνε δεν έχουμε και τα λοιπά. **Τώρα, το "τρέξε γρήγορα", αυτό δε σημαίνει βέβαια ότι αυτός δεν όφειλε να γνωρίζει, γνώριζε το ακριβές σημείο ότι ήταν μετά το σταθμό της Λιβαδειάς, πέρασε το σταθμό της Λιβαδειάς, άρα θα έπρεπε να αρχίσει να λαμβάνει τα μέτρα του. Το γιατί δεν τα έλαβε και πόσο, υπολόγιζε αυτός ίσως να ήταν πιο μακριά, ίσως με το χιόνι να έχασε την έννοια της διανυόμενης απόστασης και να μπερδεύτηκε και****

να νόμιζε ότι διένυσε λιγότερο ή περισσότερο, δεν μπορώ να μπω σε αυτό εδώ. **Σίγουρα δεν πήγαινε με την ταχύτητα την πρόεπουσα, ώστε να δέσει και εξεπλάγη από την παρουσία του σταματημένου τρένου μπροστά του. [...]**».

ΤΕΤΑΡΤΟΝ: Προϋπόθεση για την εφαρμογή του άρθρου 134 §1344 α και β (Αποκλεισμός της γραμμής λόγω χιονιού) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης, σύμφωνα με το οποίο «**α.** Εάν το ύψος του χιονιού άνω της σιδηροτροχιάς κυμαίνεται μεταξύ 30 και 50 εκατοστών η διάσπασή της επιχειρείται μέσω μιας ή δύο μηχανών συνεζευγμένων. **β.** Στις μηχανές αυτές επιβαίνει ο οικείος Εργοδηγός της Γραμμής σύμφωνα με τις υποδείξεις του οποίου ρυθμίζεται η ταχύτητα των μηχανών», αποτελεί η ύπαρξη χιονιού το ύψος του οποίου κυμαίνεται μεταξύ 30 και 50 εκατοστών άνω της σιδηροτροχιάς». Ωστόσο, η HELLENIC TRAIN A.E. ισχυριζόμενη (σχ.31, σελ. 13-14) την εφαρμογή της ενλόγω διάταξης αρκείται σε γενικόλογη αναφορά των καιρικών συνθηκών, δίχως να εισφέρει στην Αρχή οποιοδήποτε έγγραφο στοιχείο από το οποίο να τεκμηριώνεται με επάρκεια ότι πληρούται η προαναφερόμενη προϋπόθεση εφαρμογής της ενλόγω διάταξης, ήτοι, ότι το ύψος του χιονιού άνω της σιδηροτροχιάς κυμαινόταν στις 24.1.2022 στο συγκεκριμένο σημείο που συνέβη η σύγκρουση της βοηθητικής μηχανής MLW A463 με το όπισθεν τμήμα της IC54 μεταξύ 30 και 50 εκατοστών. Η προσκομιδή δε με το συμπληρωματικό της υπόμνημα (σχ.37) φωτογραφιών που συνέλεξε το προσωπικό κίνησης της εταιρείας δεν αίρει το αβάσιμο του σχετικού ισχυρισμού της, αφού, αφενός μεν, όπως ομολογείται από την ίδια (HELLENIC TRAIN) οι σχετικές φωτογραφίες ελήφθησαν πλησίον της Θήβας, και αφετέρου, δεν γίνεται η παραμικρή αναφορά, εάν η αμαξοστοιχία (εντός της οποίας βρισκόταν το προσωπικό που έλαβε τις φωτογραφίες) ακινητούσε ή όχι και για ποιο λόγο.

ΠΕΜΠΤΟΝ: Σύμφωνα με το Σχέδιο Διαχείρισης Ασφάλειας της HELLENIC TRAIN A.E. και ειδικότερα τη «Διαδικασία Διαχείρισης

Ασφάλειας - Έλεγχος Καταγραφών Πορείας Κινητήριων Μονάδων», η οποία (διαδικασία) έχει σκοπό την καθιέρωση ενός συστήματος **ελέγχου των δεδομένων που προκύπτουν από τα καταγραφικά πορείας που διαθέτουν οι κινητήριες μονάδες με σκοπό την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων για τη συμπεριφορά των μηχανοδηγών σε θέματα ασφάλειας** (βλ. Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας HELLENIC TRAIN A.E. Ενότητα 4, Περίπτωση 3α), προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι «[...] 1.2. (Πεδίο Εφαρμογής) Η Διαδικασία εφαρμόζεται στον έλεγχο των δεδομένων των καταγραφικών πορείας, κυρίως ως προς την τήρηση των ορίων ταχύτητας όπως αυτά ορίζονται ανά τμήμα γραμμής και αμαξοστοιχία. 1.3 (Εμπλεκόμενοι: αρμοδιότητες και ευθύνες) **Ο Προϊστάμενος του Τμήματος Ελέγχου Ταινιών:** (α) συλλέγει το πρωτογενές υλικό από την ΕΕΣΣΤΥ και διατηρεί βάση δεδομένων ανά κινητήρια μονάδα στην περιοχή ευθύνης του (Νότια ή Βόρεια Ελλάδα). Η βάση δεδομένων τηρείται στην κατάλληλη μορφή αναλόγως με το πρωτογενές υλικό (ηλεκτρονική ή φυσική), (β) Τόσο ο ίδιος, όσο και το προσωπικό που διαθέτει διεξάγουν δειγματοληπτικούς ελέγχους επί των καταγραφών πορείας σύμφωνα με συχνότητα σύμφωνη με τα όσα ορίζονται σε σχετική εγκύκλιο της Κεντρικής Υπηρεσίας. **Επίσης διενεργούν ελέγχους και σε κάθε περίπτωση που αυτό ζητείται, π.χ. συμβάντα.** (γ) **συντάσσει αναφορές** επί των ελεγμένων καταγραφών, τις οποίες αρχειοθετεί και προωθεί στους κατά τόπους Προϊσταμένους Υπηρεσίας (για περαιτέρω συμπλήρωση) και τον Προϊστάμενο της Κεντρικής Υπηρεσίας, βλέπε **Έντυπο: Ε3α.1 Έκθεση ελέγχου καταγραφής πορείας. Ο Προϊστάμενος Υπηρεσίας:** Φέρει την ευθύνη της περαιτέρω διερεύνησης και της πρότασης για πειθαρχικό έλεγχο του προσωπικού ευθύνης του όταν από τις καταγραφές πορείας διαπιστωθεί ότι υπάρχουν ενδείξεις μη ασφαλούς μηχανοδήγησης. Συντάσσει την «Ειδική έκθεση έλξης επί συνθηκών ανωμαλίας» βλέπε: **Έντυπο: Ε3α.5 Ειδική έκθεση έλξης επί συνθηκών ανωμαλίας. Ο Διευθυντής ΔΙ.Κ.ΑΜ:**

(α) Έχει την ευθύνη και την επίβλεψη για την καλή εκτέλεση της κυκλοφορίας και του προσωπικού έλξης και ειδικότερα στα πλαίσια της εν λόγω διαδικασίας είναι υποχρεωμένος να προβαίνει στον πειθαρχικό έλεγχο και να εισηγείται την τυχόν επανεκπαίδευση των μηχανοδηγών που διαπιστώνεται (από τις καταγραφές πορείας) ότι δεν τηρούν τις κανονιστικές διατάξεις και τα όρια ταχύτητας. (β) Φροντίζει τα δεδομένα των καταγραφών πορείας να προωθούνται στις Δ.ΑΣΦ και ΔΙ.ΤΡΥ για εξαγωγή περαιτέρω χρήσιμων δεδομένων. [...]. Το τμήμα ελέγχου ταινιών διατηρεί βάση δεδομένων των ταινιών και καταγραφών πορείας του τροχαίου υλικού σε ηλεκτρονική μορφή η οποία ενημερώνεται σε συνεργασία (και με ευθύνη) του συντηρητή του τροχαίου υλικού (ΕΕΣΣΤΥ). [...]

Οι ερμηνευμένες ταινίες μελετώνται προκειμένου να διαπιστώνονται λάθη του μηχανοδηγού, υπερβάσεις ταχύτητας, μη τήρηση κανονισμών, καταπάτηση κανονισμών ασφαλείας κλπ. Από τα συμπεράσματα του ελέγχου προκύπτει η έκθεση ελέγχου ταινιών η οποία ελέγχεται και συμπληρώνεται από κοινού με τον προϊστάμενο του τοπικού γραφείου έλξης που εν συνεχεία λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα π.χ. προώθηση του δελτίου προς ανώτερα κλιμάκια, επιβολή κυρώσεων κλπ. (Ε3α.1 Έκθεση ελέγχου καταγραφής πορείας). [...]

Οι εκθέσεις ελέγχου ταινιών διατηρούνται μετά την περάτωση των ενεργειών στον ατομικό φάκελο του μηχανοδηγού. Σε περίπτωση Σιδηροδρομικού περιστατικού (Συμβάν, Ατύχημα, Σοβαρό Ατύχημα) και εφόσον κρίνεται απαραίτητο θα συντάσσεται με ευθύνη του προϊσταμένου του τοπικού γραφείου μηχανοδηγών «Ειδική έκθεση έλξης επί των συνθηκών ανωμαλίας» (Ε3α.5 Ειδική έκθεση έλξης επί συνθηκών ανωμαλίας). Επισημαίνεται ότι ως Σιδηροδρομικά Περιστατικά δύναται να εκληφθούν πέραν των συγκρούσεων και εκτροχιάσεων και άλλα περιστατικά όπως παραβιάσεις σηματοδότησης και υπερβάσεις ταχύτητας κλπ που γίνονται γνωστά στην υπηρεσία. Σε τακτά χρονικά διαστήματα που θα καθορίζονται από κοινού με του Προϊ-

σταμένου τοπικού γραφείου και του κάθε μηχανοδηγού και θα πραγματοποιούνται συνεντεύξεις που σκοπό θα έχουν την ελεύθερη συζήτηση **σχετικά με** τα προβλήματα που τυχόν αντιμετωπίζει ο μηχανοδηγός, την βελτίωση της ποιότητας εργασίας του, τον καθορισμό των τομέων όπου υπάρχει ανάγκη για βελτίωση και τον καθορισμό των κατάλληλων μέτρων για την επίτευξη αυτών [...]». Για όλα τα παραπάνω η σιδηροδρομική επιχείρηση ουδέποτε και καθ' οιονδήποτε τρόπο δεν τεκμηρίωσε ενώπιον της Αρχής την τήρηση και εφαρμογή τους με την προσκομιδή ενώπιόν της σχετικών έγγραφων στοιχείων.

ΕΚΤΟΝ: Τελικά, σύμφωνα με όλα τα προαναφερόμενα, και επιπροσθέτως, τις αναφορές των μηχανοδηγών της βοηθητικής μηχανής MLW A463 (βλ. σχ.37 όπου: **μας ενημέρωσαν ότι η δυναμική πέδη τίθεται εκτός κατά τη λειτουργία της, και ότι τα δύο ταχύμετρα ήταν εκτός λειτουργίας-δηλώθηκε επισκευή με αρ. 47), δεν διευκρινίστηκε, (α)** για ποιο λόγο οι εντολές του σταθμάρχη Οινόης δίνονταν προφορικά, και **(β)** εάν η προφορική εντολή την οποία έλαβαν οι ενλόγω μηχανοδηγοί από τον σταθμάρχη Οινόης είχε, λόγω της εξαιρετικής κατάστασης και της πολύωρης αναμονής των επιβατών της αμαξοστοιχίας IC54 Αθήνα-Θεσσαλονίκη, τον χαρακτήρα εντολής για Πορεία Εν Όψει (υπόδειγμα 1036α), ήτοι, **υποχρέωση τήρησης ταχύτητας πορείας μέχρι 40 χλμ/ώρα**, ενώ, επιπρόσθετα, από **(α)** την από 3.2.2022 χρονολογούμενη έκθεση της Μαρίας Γουγουλιά, δόκιμης συνοδού της αμαξοστοιχίας IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη, **(β)** την από 31.1.2022 χρονολογούμενη έκθεση της Καρούκη Καλλιόπης, ελεγκτή της αμαξοστοιχίας IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη και **(γ)** την άνευ ημερομηνίας και άνευ σφραγίδας αναφορά του Ηλία Κύδρου, δόκιμου συνοδού της αμαξοστοιχίας IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη, ομολογείται η σφοδρότητα της σύγκρουσης της βοηθητικής μηχανής MLW A263 με την επιβατική αμαξοστοιχία IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη. Άλλωστε, για καμία από τις διαδικασίες του Γενικού Κανονισμού Κί-

νησης, αναφορικά με τις εδώ ελεγχόμενες παραβάσεις, δεν προσκομίστηκε έγγραφο από το οποίο να αποδεικνύεται, ότι για την αντιμετώπιση της συγκεκριμένης κατάστασης τηρήθηκε ο οποιοσδήποτε έγγραφος τύπος, όπως αυτός ορίζεται στον ενλόγω Κανονισμό (π.χ. άρθρο 127 §1273-Αίτηση για χορήγηση μηχανής βοήθειας).

ΕΒΔΟΜΟΝ: Επομένως, η ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση μέσω των υπαλλήλων της, οι οποίοι ενήργησαν υπό την ιδιότητά τους ως προστηθέντες της εν λόγω εταιρείας, **(α)** δεν εφάρμοσε, από αμέλειά της (επιμέλεια που απαιτείται στις συναλλαγές, δηλαδή, την επιμέλεια την οποία καταβάλλει ο συνετός άνθρωπος μέσα στο κύκλο της επαγγελματικής του δραστηριότητας), τη γενική υποχρέωση πρόνοιας (άγραφοι κανόνες επιμέλειας που η τήρησή τους επιβάλλεται για την εξουδετέρωση των κινδύνων από τη χρησιμοποίηση των σύγχρονων τεχνικών μέσων, κατασκευών, συγκοινωνιών κλπ) των εννόμων αγαθών άλλων προσώπων με τα οποία ήρθε σε επαφή, και **(β)** δεν τήρησε, σύμφωνα με τα προαναφερόμενα, τη Διαδικασία Διαχείρισης Ασφάλειας (3.α του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειάς της), αφού, όφειλε, και χωρίς την ύπαρξη σχετικού αιτήματος από την Αρχή, να προσκομίσει στην Αρχή τα έντυπα που αναφέρονται στην προκείμενη διαδικασία.

VIIε. Επί του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN A.E. **περί αδυναμίας εφαρμογής του άρθρου 123 του Γενικού Κανονισμού Κίνησης και του άρθρου Γ.3.2. του Σχεδίου Διαχείρισης Κρίσεων του ΟΣΕ λόγω (α) απασχόλησης των συνοδών της αμαξοστοιχίας IC54 με την ενημέρωση του επιβατικού κοινού και (β) της έντονης χιονόπτωσης.**

(1) Στη διάταξη του άρθρου 123 (Απρόβλεπτη στάθμευση αμαξοστοιχίας – Κάλυψη) προβλέπεται, ότι «**1230.** Αν η αμαξοστοιχία σταθμεύσει έκτακτα στην ανοικτή γραμμή από απρόοπτο αίτιο, πρέπει το προσωπικό της να εξακριβώσει αμέσως την αιτία της στάθμευσης. Αν απαιτείται βοήθεια, πρέπει να ζητηθεί με τη διαδι-

κασία του άρθρου 127. [...]. **1236.** Κατά τη διάρκεια της στάθμευσης, ένας υπάλληλος του προσωπικού συνοδείας της αμαξοστοιχίας επιτηρεί τη γραμμή πίσω από την αμαξοστοιχία, έτοιμος να σπεύσει προς την κατεύθυνση ενδεχομένως προσεγγίζουσας αμαξοστοιχίας επιδίδοντας τα προβλεπόμενα σήματα στάθμευσης. Αν στην αμαξοστοιχία δεν υπάρχει προσωπικό συνοδείας, την υποχρέωση αυτή υπέχει ο Μηχανοδηγός, εφόσον δεν απαιτείται η μετάβασή του προς αναζήτηση τηλεφώνου γραμμής. **1237.** Κατ' εξαίρεση η κάλυψη ακινητούσας στην ανοικτή γραμμή αμαξοστοιχίας πραγματοποιείται: α. Σε απόσταση 50 μέτρων προς την πλευρά, από την οποία αναμένεται η αποστολή βοήθειας, ή σε περίπτωση τμηματικής μεταφοράς σύνθεσης, εκατέρωθεν του τμήματος που παραμένει στην ανοικτή γραμμή. Αν το τμήμα σύνθεσης που παραμένει στην ανοικτή γραμμή εξασφαλίζεται από έναν μόνο υπάλληλο, ο υπάλληλος αυτός καλύπτει κατά τα ανωτέρω, τη μια πλευρά του τμήματος (αυτήν από την οποία αναμένεται η επανασύνδεση) και τοποθετεί δίσκο στάθμευσης (σήμα 65) από την άλλη. **Αν συντρέχουν δυσμενείς συνθήκες ορατότητας,** τα ανωτέρω προβλεπόμενα οπτικά σήματα **ενισχύονται** με την τοποθέτηση κροτίδων στις προβλεπόμενες από την παράγραφο 297 σημείο α του Κανονισμού Σημάτων αποστάσεις ή και με αύξηση της απόστασης κάλυψης».

(2) Σύμφωνα με το άρθρο 21 (Αμαξοστοιχία που αμχανεί επί της κύριας γραμμής) της με αριθμό ΑΣ10/3816/44 (ΦΕΚ Β' 1341/13.4.20202019) «Έγκριση Παραρτημάτων II και III του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως -Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών)» έγκρισης του Γενικού Γραμματέα Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (σχ.1ι) προβλέπεται, ότι **«134.** Η κάλυψη αμαξοστοιχίας η οποία στάθμευσε επί της κυρίας γραμμής ή κινείται με ελαττωμένη ταχύτητα λόγω βλάβης ή άλλης αιτίας, εξασφαλίζεται αυτόματα από το κλειστό φωτόσημα της αρχής του τμήματος αποκλεισμού το οποίο έχει καταλάβει η αμαξο-

στοιχία. Σε αυτήν την περίπτωση δεν απαιτείται κάλυψη της αμαξοστοιχίας κατά το άρθρο 123 ΓΚΚ. **135.** Αν η στάθμευση της αμαξοστοιχίας παρατείνεται, τότε **εφαρμόζονται οι διατάξεις περί κάλυψης της αμαξοστοιχίας** (άρθρο 123 ΓΚΚ (κάλυψη) και άρθρο 127 (Βοήθεια). Στην περίπτωση τμηματικής μεταφοράς αμηνούσας αμαξοστοιχίας, απαιτείται και κάλυψη από μπροστά του δευτέρου τμήματος της αμαξοστοιχίας, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 1237 του άρθρου 123 του ΓΚΚ.

(3) Σύμφωνα με το Σχέδιο Διαχείρισης Κρίσεων του ΟΣΕ Α.Ε. (Έκδοση 2.0_2020) και ειδικότερα την ενότητα Γ.(3.2). προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι «Γ.(3.2). Περιγραφή λειτουργιών σε περίπτωση Διακοπής γραμμής λόγω ακραίων καιρικών φαινομένων ή/και Εγκλωβισμός Αμαξοστοιχίας [...] **ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ-Ενέργειες του Προσωπικού της Αμαξοστοιχίας.** Σε περίπτωση συμβάντος με Διακοπή γραμμής λόγω ακραίων καιρικών φαινομένων ή/και Εγκλωβισμό Αμαξοστοιχίας και ανάλογα με την διάρκεια στάθμευσης της αμαξοστοιχίας και την σοβαρότητα του συμβάντος το προσωπικό των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων (Μηχανοδηγός Αμαξοστοιχίας, Προϊστάμενος Αμαξοστοιχίας ή χειριστής Μηχανημάτων Γραμμής) που επιβαίνει στην αμαξοστοιχία:

(3α) ενεργεί σύμφωνα με τα όσα ορίζονται στην Διαδικασία του Άρθρου 132 του ΓΚΚ και προβαίνει στις ακόλουθες ενέργειες: **(α)** Εφαρμόζει όσα ορίζονται στην διαδικασία λόγω εμπόδιου (ακαριαία πέδη + σφυρίχτρα κόρνα + ηχητικά όργανα + αναμμένος προβολέας), **(β)** Παράσχει τις πρώτες βοήθειες, εφόσον αυτό απαιτείται, **(γ)** Ελέγχει και εξασφαλίζει την πλήρη ακινητοποίηση της αμαξοστοιχίας επί της γραμμής ή στον πλησιέστερο σταθμό, **(δ)** Ενημερώνει και δίνει σαφείς οδηγίες στους επιβάτες της αμαξοστοιχίας, **(ε)** Παρέχει βοήθεια (σε επιβάτες/προσωπικό άλλα και σε επιβάτες άλλου οχήματος π.χ. λεωφορείο, αυτοκίνητο, φορτηγό κτλ) και εξασφαλίζει την ασφαλή αποβίβαση των επιβατών από την αμαξοστοιχία και την εκκένωσή της, εφόσον αυτό απαιτεί-

ται, εφαρμόζει τα όσα ορίζονται στα άρθρα 123 και 127 του ΓΚΚ.

(3β) Αν η απρόοπτη στάθμευση δεν απειλεί την ασφάλεια της κυκλοφορίας αυτή ανακοινώνεται με το P/T στους εκατέρωθεν σταθμούς και κατά την διάρκεια της στάθμευσης ένας υπάλληλος της αμαξοστοιχίας επιτηρεί την γραμμή πίσω από την αμαξοστοιχία και δίνει τα προβλεπόμενα σήματα ασφαλείας σε προσεγγίζουσα ενδεχομένως αμαξοστοιχία.

(3γ) Εφόσον διαπιστωθεί αποκλεισμός παρακείμενης γραμμής ή υπάρχει κίνδυνος για τις διερχόμενες αμαξοστοιχίες πρέπει η πληροφορία αυτή να δοθεί στους εκατέρωθεν σταθμούς και να ληφθούν από το προσωπικό της αμαξοστοιχίας όλα τα προβλεπόμενα μέτρα για την αποτροπή προσέγγισης άλλης αμαξοστοιχίας.

(3δ) ενημερώνει άμεσα μέσω P/T ή ενσύρματα ή μέσω κινητού τηλεφώνου σύμφωνα με τους κανονισμούς και τις διαδικασίες αντιμετώπισης έκτακτων περιστατικών:

(3δi) τον Αρμόδιο Ρυθμιστή Κυκλοφορίας και το Κέντρο Παρακολούθησης Κυκλοφορίας (ΚΠΣ) ή/και το ΚΕΚ όπου υπάρχει σηματοδότηση με τηλεδιοίκηση ή/και τον Σταθμάρχη Κυκλοφορίας ή/και τον πλησιέστερο Σταθμάρχη επανδρωμένου σταθμού ή εκατέρωθεν σταθμών ή/και υπάλληλο σιδηροδρομικής εταιρίας (ΣΕ, ΥΦΣ) ή/και προσωπικό σταθμού ή/και Επικεφαλής Τομέα του Τμήματος Συντήρησης Γραμμής και προσωπικό Συντήρησης Γραμμής.

(3δii) σε περίπτωση που εντοπιστεί πρόβλημα λόγω έντονων καιρικών φαινομένων το προσωπικό συντήρησης γραμμής ενημερώνει το αρμόδιο προσωπικό της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας και:

(3δiii) πραγματοποιείται επιβολή βραδυποριών και τήρηση κανονισμού βραδυποριών σύμφωνα με τις κανονιστικές διατάξεις του ΟΣΕ.

(3δiv) Εάν είναι σοβαρό το πρόβλημα που έχει δημιουργηθεί οι Σταθμάρχες Κυκλοφορίας των εκατέρωθεν σταθμών επιβάλλουν διακοπή της Κυκλοφορίας έως ότου να βελτιωθεί ο καιρός.

(3δv) ενεργεί σύμφωνα με τα όσα ορίζονται στις σχετικές Διαδικασίας και Κανονισμούς.

(3δvi) Η αμαξοστοιχία κινείται προς το πλησιέστερο ασφαλές μέρος (π.χ. σταθμός) εκτός πλήρους αμηχανίας.

(3δvii) Σε περίπτωση αμηχανίας της αμαξοστοιχίας αλλά και μέχρι να εξομαλυνθεί η κατάσταση, όλοι οι επιβάτες αποβιβάζονται με ασφάλεια και αναχωρούν με λεωφορεία ή άλλη αμαξοστοιχία. Στην συνέχεια το εμπλεκόμενο προσωπικό που ενημερώθηκε για το συμβάν από το προσωπικό της αμαξοστοιχίας ενημερώνει άμεσα τις αρμόδιες Υ.Ε.Α. για τα χαρακτηριστικά του έκτακτου περιστατικού, εφόσον αυτό κρίνεται απαραίτητο. [...]

(3ε) Ενέργειες του Εμπλεκόμενου Προσωπικού. Οι δράσεις του Εμπλεκόμενου Προσωπικού στον τόπο του συμβάντος ορίζονται από τα καθηκοντολόγια των κλάδων προσωπικού του Οργανισμού και από τον Γενικό Κανονισμό Κίνησης (**άρθρα 127, 133, 134, 135**).

(3ει) Πραγματοποιείται διακοπή της τάσης (μέχρι αποκατάστασης) και της γραμμής επαφής όπου υπάρχει ηλεκτροκίνηση.

(3ειi) Πραγματοποιείται αξιολόγηση κατάστασης της γραμμής και των συστημάτων ηλεκτροκίνησης ή/και σηματοδότησης.

(3ειii) Κατατίθεται αίτηση για διάθεση μηχανής βοήθειας από τον Προϊστάμενο ή τον Μηχανοδηγό Αμαξοστοιχίας, εφόσον αυτό απαιτείται, (παρ.1273 ΓΚΚ/Μέρος Β')

(3ειiv) Τοποθετείται δίσκος στάθμευσης (σήμα 65) στους δύο εκατέρωθεν σταθμούς από το προσωπικό του Τμήματος Συντήρησης Γραμμής (παρ.1275α ΓΚΚ/Μέρος Β'). [...]

(4) Η HELLENIC TRAIN A.E. με το με αριθ. πρωτ. 2678/26.9.2022 (σχ.31) έγγραφο υπόμνημά της ομολογεί την μη τήρηση της διάταξης του άρθρου 123 του Γενικού Κανονισμού Κί-

νησης με την αιτιολογία **(α)** της απασχόλησης των συνοδών της αμαξοστοιχίας IC54 με την ενημέρωση του επιβατικού κοινού και **(β)** της έντονης χιονόπτωσης που επικρατούσε τη δεδομένη χρονική στιγμή.

(5) Ωστόσο, ο ανωτέρω ισχυρισμός είναι απορριπτέος ως αβάσιμος και ως προς δύο (2) τα σκέλη του, διότι, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω καθίσταται σαφές, ότι δεν υπάρχει δικαιολογία η οποία να ευσταθεί ως προς την μη τήρηση του άρθρου 123 του ΓΚΚ, διότι:

ΠΡΩΤΟΝ: Σύμφωνα και με τα διαλαμβανόμενα στην παράγραφο 1237 του ενλόγω άρθρου (123 ΓΚΚ) προβλέπεται ρητά, ότι «[...]. **Αν συντρέχουν δυσμενείς συνθήκες ορατότητας**, τα ανωτέρω προβλεπόμενα οπτικά σήματα **ενισχύονται** με την τοποθέτηση κροτίδων στις προβλεπόμενες από την παράγραφο 297 σημεία του Κανονισμού Σημάτων αποστάσεις ή και με αύξηση της απόστασης κάλυψης». Δηλαδή, σε περίπτωση δυσμενών καιρικών συνθηκών επιβάλλεται να εφαρμοστεί **όχι μόνο** η διάταξη του άρθρου 123 του ΓΚΚ και ειδικότερα τα αναφερόμενα στην παράγραφο 1236 (του ΓΚΚ) περί υποχρέωσης υπαλλήλου του προσωπικού συνοδείας ή του μηχανοδηγού της αμαξοστοιχίας να επιτηρεί τη γραμμή πίσω από την αμαξοστοιχία επιδίδοντας τα προβλεπόμενα σήματα στάθμευσης, **αλλά και** η διάταξη της παραγράφου 1237α του ίδιου, όπως παραπάνω Κανονισμού, περί ενίσχυσης των οπτικών σημάτων με την τοποθέτηση κροτίδων στις προβλεπόμενες από τον Κανονισμό Σημάτων (παράγραφο 297α) αποστάσεις ή και με αύξηση της απόστασης κάλυψης, δεδομένου, ότι στην εδώ εξεταζόμενη περίπτωση η κάλυψη της αμαξοστοιχίας IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη δεν μπορούσε να εξασφαλιστεί αυτόματα από κλειστό φωτόσημα της αρχής του τμήματος αποκλεισμού το οποίο είχε καταλάβει η ειρημένη αμαξοστοιχία (πρβλ. άρθρο 21 σχ. 1ι).

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Η στελέχωση της ενλόγω αμαξοστοιχίας από δύο (2) μηχανοδηγούς και τέσσερις (4) συνοδούς (προσωπικό κίνησης)

ενισχύει την αβασιμότητα του ανωτέρω ισχυρισμού, αφού, το ζήτημα της ενημέρωσης των επιβατών ή της παροχής οποιασδήποτε συνδρομής σε αυτούς (επιβάτες) αποτελεί καθήκον των συνοδών και όχι των μηχανοδηγών, ενώ, είναι αφύσικο και αδικαιολόγητο να μπορεί, με τις ίδιες καιρικές συνθήκες, να προβαίνει σε κάλυψη ο μηχανοδηγός της Siemens 120027 (ηλεκτράμαξας) και να μην μπορεί να πράξει προς τούτο ο μηχανοδηγός (υπάλληλος της σιδηροδρομικής επιχείρησης) της IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

ΤΡΙΤΟΝ: Επομένως, η ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση μέσω των υπαλλήλων της, οι οποίοι ενήργησαν υπό την ιδιότητά τους ως προστηθέντες της εν λόγω εταιρείας, δεν εφάρμοσαν ως όφειλαν, σύμφωνα με τα προαναφερόμενα αλλά και τη ρητή ομολογία των μηχανοδηγών της βοηθητικής μηχανής (βλ. **αναφορές των ενλόγω μηχανοδηγών περί μη ύπαρξης κάλυψης της Δ/Η από το προσωπικό συνοδείας της αμαξοστοιχίας**, συνημμένο 4, σχ.37), τη διαδικασία που ρητά προβλέπεται στο άρθρο 123 (Α-πρόβλεπτη στάθμευση αμαξοστοιχίας – Κάλυψη) του ΓΚΚ.

VIIστ. Επί του ισχυρισμού της HELLENIC TRAIN A.E. **περί συμμόρφωσής της προς το περιεχόμενο της διάταξης του άρθρου 127 (Αμαξοστοιχία που ακινητεί στην ανοικτή γραμμή - Βοήθεια) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών).**

(1) Στη διάταξη του άρθρου 127 (Αμαξοστοιχία που ακινητεί στην ανοικτή γραμμή. Βοήθεια) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης προβλέπεται ρητά, ότι «Όταν μία αμαξοστοιχία αδυνατεί να συνεχίσει την πορεία της μέχρι τον επόμενο σταθμό Β, οι δυνατότητες απελευθέρωσης της ανοικτής γραμμής είναι οι εξής: **α.- με οπισθοδρόμηση** ολόκληρης της αμαξοστοιχίας στον πίσω Σταθμό Α, **β.- με μεταφορά** της σύνθεσης σε δύο τμήματα στον επόμενο (εμπρός) Σταθμό με τη μηχανή της αμαξοστοιχίας, **γ.- με διάθεση** μηχανής βοήθειας. Μόλις σταθμεύσει η αμαξοστοιχία, ο Μηχανοδηγός ή ο Προϊστάμενος αμαξοστοιχίας εφόσον υπάρχει, ύστερα από

συνεννόηση με τον Μηχανοδηγό, επικοινωνεί και συνεννοείται με τους εκατέρωθεν Σταθμούς για εκλογή της πιο ευνοϊκής λύσης απελευθέρωσης της ανοικτής γραμμής. Στη συνέχεια, κατά περίπτωση, ακολουθούνται οι διαδικασίες των επόμενων παραγράφων».

(2) Η HELLENIC TRAIN Α.Ε. με το με αριθ. πρωτ. 2678/26.9.2022 έγγραφο υπόμνημά της (σχ.31) ισχυρίζεται, ότι, λαμβάνοντας υπόψη τις καιρικές συνθήκες, την κατάσταση που επικρατούσε στη γραμμή και την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού (της αμαξοστοιχίας IC54) ο τρόπος και η σειρά χρήσης των μηχανών βοήθειας, ήτοι, αρχικά των Adtranz 220031, Siemens 120023 και Siemens 120027 και εν συνεχεία της MLW A463, ήταν η πλέον ενδεδειγμένη στο πλαίσιο δράσης των εμπλεκόμενων εταιρειών (HELLENIC TRAIN Α.Ε. και ΟΣΕ Α.Ε.).

(3) Εντούτοις, ο ανωτέρω ισχυρισμός τυγχάνει απορριπτέος ως αβάσιμος, διότι, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω αλλά και έγγραφα που έχει στη διάθεσή της η Αρχή καθίσταται σαφές, ότι:

ΠΡΩΤΟΝ: Δεν παρασχέθηκε από τη σιδηροδρομική επιχείρηση οποιοδήποτε έγγραφο από το οποίο να συνάγεται με βεβαιότητα ο λόγος απόρριψης των δύο (2) άλλων επιλογών που ορίζονται στην ειρημένη διάταξη, δηλαδή, αυτός της οπισθοδρόμησης και αυτός της μεταφοράς.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Η αμαξοστοιχία IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη με την ηλεκτράμαξα HS015, αναχώρησε από την Αθήνα τη Δευτέρα 24.1.2022 και ώρα 12:22 με τελικό προορισμό τη Θεσσαλονίκη, στελεχωνόταν από 4 συνοδούς, ως προσωπικό κίνησης, και 2 μηχανοδηγούς και επέβαιναν σε αυτή 181 επιβάτες. Εξαιτίας προβλήματος που αντιμετώπισε στην μετόπη της κινητήριας μονάδας (σπασμένη ποδιά) λόγω της έντονης χιονόπτωσης και της συσσώρευσης χιονιού στην υποδομή ακινητοποιήθηκε μέσα στο σταθμό της Λιβαδειάς στις 13:46, ενώ, στις 16:20 στάλθηκαν εφεδρικές ηλεκτρικές μηχανές που ώθησαν 2χλμ την αμαξοστοιχία, ώσπου α-

κινητοποιήθηκε και πάλι, στις 17:44 στο Χ.Σ. 144+000 (για (2) ώρες εκτός σταθμού πριν το ατύχημα), και τελικά, στις 19:45 συνέβη η σύγκρουση με την MLW A263 η οποία στάλθηκε (ως μηχανή βοήθειας) με προφορική εντολή του Σταθμάρχη του Σ.Σ. Οινόης. **Κατά το χρονικό σημείο**, ήτοι το μεσημέρι (13:46) της 24.1.2022 και ενώ η ειρημένη αμαξοστοιχία βρισκόταν ακινητοποιημένη **εντός** του Σ.Σ. Λειβαδιάς η ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση και πριν ακόμη προχωρήσει σε όλες τις υπόλοιπες ενέργειες που στόχο είχαν τη συνέχιση του δρομολογίου και οι οποίες κατέληξαν στην **οριστική ακινητοποίησή** της, αφού και οι εφεδρικές μηχανές (ADTRANZ 220-031 D/H [για το κόψιμο της εγκλωβισμένης μάσκας] και 2 SIEMENS HELLAS SPRINTER σειράς 120-023 και 120-027) που στάλθηκαν ακινητοποιήθηκαν εκτός σταθμού (στο ΧΣ 144+00) στις 17:44, ήτοι, τέσσερις ώρες αργότερα, λόγω βλάβης στο ηλεκτρικό σύστημα των ηλεκτραμαξών, η σιδηροδρομική επιχείρηση **όφειλε και μπορούσε να προτείνει στην ΟΣΕ Α.Ε.** (δεδομένου ότι οι αρμόδιες διοικήσεις του ΟΣΕ Α.Ε. και της HELLENIC TRAIN Α.Ε. συναποφάσιζαν για τις ενέργειές τους και συνεννοούνταν και με την Πολιτική Προστασία για την αντιμετώπιση των ακραίων καιρικών συνθηκών) πρωτίστως, **την κατάργηση** του εν λόγω δρομολογίου, ώστε να προλάβει αφενός μεν, την έγκαιρη και ασφαλή εναλλακτική μεταφορά των επιβατών, και αφετέρου, την μη περαιτέρω ταλαιπωρία τους.

ΤΡΙΤΟΝ: Η ανωτέρω εκτίμηση της αρχής ενισχύεται και από έγγραφα τα οποία προσκόμισε η HELLENIC TRAIN Α.Ε. σε άλλη ακροαματική διαδικασία (με το με αριθ. πρωτ. 3084/26.10.2022 συμπληρωματικό υπόμνημά της στο πλαίσιο αυτεπάγγελτου ελέγχου της Αρχής για την εφαρμογή από τη σιδηροδρομική επιχείρηση του ΕΚ 1371/2007) και σύμφωνα με τα οποία, κατά τους ανωτέρω χρόνους, ήτοι το μεσημέρι της 24.1.2022 και ενώ η ανωτέρω αμαξοστοιχία βρίσκονταν ακινητοποιημένη το πρώτον εντός του σιδηροδρομικού σταθμού της Λιβαδειάς (13:46), **είχαν ήδη εκδοθεί**

από τις αρμόδιες Διευθύνσεις **(α)** της Αστυνομίας Φθιώτιδας (βλ. προσκομιζόμενο έγγραφο με ΑΔΑ:Ψ09146ΜΤΛΒ-Β74), **(β)** της Τροχαίας Θεσσαλονίκης (βλ. προσκομιζόμενο έγγραφο με ΑΔΑ:ΨΘΩΦ46ΜΤΛΒ-4ΒΤ), **(γ)** της Τροχαίας Αττικής (βλ. προσκομιζόμενα έγγραφα με ΑΔΑ: 6Δ5Υ46ΜΤΛΒ-ΟΟΩ, ΑΔΑ: 9ΣΚΥ46ΜΤΛΒ-ΞΡ9 και ΑΔΑ: ΨΠ9Π46ΜΤΛΒ-ΑΦ7) και **(δ)** της Αστυνομίας Βοιωτίας (βλ. προσκομιζόμενο έγγραφο με ΑΔΑ: 6Ρ0Φ46ΜΤΛΒ-0Λ6) σχετικές αποφάσεις για πλήρη διακοπή της κυκλοφορίας όλων των οχημάτων, ήδη από τις 10:45, 11:00, 14:00, 11:55, 8:40 και 09:00 αντίστοιχα για ιδιαίτερους λόγους ασφάλειας προς τον σκοπό αποφυγής πρόκλησης κυκλοφοριακών προβλημάτων και λόγω εκδήλωσης δυσμενών καιρικών φαινομένων.

ΤΕΤΑΡΤΟΝ: Σύμφωνα με το Δελτίο Έλξης που προσκομίστηκε (σχ.31) από τη σιδηροδρομική επιχείρηση η μηχανή Δ/Η MLW A263 βρισκόταν στην Οινόη ήδη από τις 16:45 μ.μ., δηλαδή, σε χρονικό σημείο κατά το οποίο βρισκόταν σε εξέλιξη η προσπάθεια απεγκλωβισμού της μάσκας της αμαξοστοιχίας IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη και ενώ η τελευταία βρισκόταν εντός του Σ.Σ. Λειβαδιάς. Μέχρι της 17:44, ότε και έγινε η δεύτερη (2^η) ακινητοποίηση της αμαξοστοιχίας IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2χλμ περίπου εκτός του Σ.Σ. Λειβαδιάς, η μηχανή Δ/Η MLW A263 είχε ήδη αναχωρήσει από την Οινόη στις 17:15 μ.μ. όπου και επέστρεψε στις 18:35 μ.μ., και τελικά στις 18:40 μ.μ. έλαβε προφορική εντολή από τον Σταθμάρχη (Οινόης) για παροχή βοήθειας.

ΠΕΜΠΤΟΝ: Σύμφωνα με όλα τα ανωτέρω δεν εφαρμόστηκε η διάταξη του άρθρου 127 του ΓΚΚ δεδομένου, ότι οι μηχανοδηγοί της αμαξοστοιχίας IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη, **όφειλαν να συνεννοηθούν με τους εκατέρωθεν σταθμούς Λειβαδιάς και Οινόης για την επιλογή της πιο ευνοϊκής, δηλαδή, με την έννοια της ευχέρειας πραγματοποίησης της ταχύτητας καθώς και των επιπτώσεων γενικά στην κυκλοφορία, όπως ρητά ορίζεται στον ΓΚΚ, λύσης για την απελευθέρωση της ανοικτής γραμμής, αφού**

δεν προσκομίζεται οποιοδήποτε αποδεικτικό έγγραφο ή στοιχείο από το οποίο τουλάχιστον να τεκμαίρεται **είτε** ο λόγος απόρριψης των άλλων δύο επιλογών που προβλέπονται από την ειρημένη διάταξη, **είτε** ο λόγος μετακίνησης της μηχανής βοηθείας (Δ/Η MLW A263) από τον Σ.Σ. Οινόης στις 17:15 μ.μ..

VIIζ. Με τη με αριθ. πρωτ. 636/24.2.2023 Απόφαση του Οργάνου Ακρόασης (σχ.41 και σχ.42) ζητήθηκε από τη HELLENIC TRAIN A.E. και ειδικότερα για τη βοηθητική μηχανή MLW A463 η προσκομιδή ενώπιον της Αρχής **(α)** των φύλλων τεχνικής κατάστασης κινητήριας μονάδας και **(β)** των φύλλων πορείας της ανωτέρω μηχανής για το χρονικό διάστημα από 17.1.2022 (ημερομηνία κατά την οποία παραλήφθηκε [με αριθ. πρωτ. 42167/22/Δ2/17.1.2022] από την ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση το με αριθ. πρωτ. 9001024/12.1.2022 έγγραφο του ΟΣΕ Α.Ε. με θέμα «Αντιμετώπιση χιονοπτώσεων χειμερινής περιόδου 2022.

(Α) Εντούτοις, η σιδηροδρομική επιχείρηση παρότι προσκόμισε (σχ.43) στις 16.3.2023 **(α)** τα από 18.1.2022 έως 24.1.2022 χρονολογούμενα Δελτία Έλξης, **(β)** το στις 18.1.2022 χρονολογούμενο Φύλλο Πορείας και **(γ)** τα στις 18.1.2022 και 20.1.2022 χρονολογούμενα οκτώ (8) Δελτία Εργασίας Ημερήσιου Ελέγχου της ενλόγω κινητήριας μονάδας, **δεν προσκόμισε** τα από την Αρχή αιτούμενα **φύλλα τεχνικής κατάστασης** της ειρημένης κινητήριας μονάδας.

(Β) Ωστόσο, από την επισκόπηση των ανωτέρω οκτώ (8) Δελτίων Εργασίας Ημερήσιου Ελέγχου (σχ.43) της βοηθητικής μηχανής MLW A463 και συγκρινόμενα αυτά με την ανάλυση του ταχογράφου (σχ.37 συνημμένο 6) της ίδιας κινητήριας μονάδας, προκύπτει με βεβαιότητα ότι: **(Β1)** στις **18.12.2021** ενώ στην ανάλυση του ταχογράφου η βοηθητική μηχανή MLW A463 **φέρεται να έχει διανύσει** (Star Distance) **705.290.8609 km**, στα 4 Δελτία Εργασίας Ημερήσιου Ελέγχου της **18.1.2022** (σχ.43), ήτοι ένα (1) μήνα μετά, φέρεται να έχει διανύσει (Καταγραφή Χιλιομετρικής Διάνυσης) **706.492**

km, δηλαδή, διανύθηκε απόσταση άνω των 1.200 χιλιομέτρων, και (Β2) στις 28.1.2022 ενώ στην ανάλυση του ταχογράφου (σχ.37 συνημμένο 6) η βοηθητική μηχανή MLW A463 **φέρεται να έχει διανύσει** (Distance Counter) **706.789.3796 km**, στα τέσσερα (4) Δελτία Εργασίας Ημερήσιου Ελέγχου της **20.1.2022** (σχ.43) φέρεται να έχει διανύσει (Καταγραφή Χιλιομετρικής Διάνυσης) **706.789 km**, δηλαδή, υφίσταται χιλιομετρική ταύτιση παρά την απόκλιση των οκτώ (8) ημερών, την οποία ουδόλως, αιτιολογεί η σιδηροδρομική επιχείρηση, λαμβανομένου υπόψη ότι στο διάστημα των οκτώ (8) αυτών ημερών έλαβε χώρα (24.1.2022) το εδώ ελεγχόμενο συμβάν.

(Γ) Άλλωστε, η ανωτέρω (Β) χιλιομετρική ταύτιση δεν συνάδει όχι μόνο με τους κανόνες της κοινής λογικής αλλά και με τα Δελτία Έλξης της 24.1.2022 τα οποία προσκόμισε (σχ.43) η σιδηροδρομική επιχείρηση από τα οποία προκύπτει αβίαστα, ότι **(α)** τουλάχιστον κατά την επίμαχη ημερομηνία της 24.1.2022 η συγκεκριμένη βοηθητική μηχανή εκτελούσε καθόλη τη διάρκεια της ημέρας δρομολόγια προς διάφορες κατευθύνσεις εκτός Αττικής (Χαλκίδα, Οινόη, ΣΚΑ κλπ) διανύοντας εκατοντάδες χιλιόμετρα και **(β)** προκαλείται σύγχυση διότι **(β1)** από τα Δελτία Έλξης της 24.1.2022 φαίνεται η βοηθητική μηχανή MLW A463 να μηχανοδηγείται **ταυτόχρονα** από τον μηχανοδηγό Λαλιώτη και να έχει διανύσει 356 χιλιόμετρα συνολικά αλλά και από τους μηχανοδηγούς Πούλη και Ζαραιδώνη και **(β2)** οι σταθμοί άφιξης και αναχώρησης της ίδιας μηχανής είναι για την ίδια ημερομηνία (24.1.2022) **εντελώς διαφορετικοί**.

VIIη. Οι, κατά την ακροαματική διαδικασία, γενικοί ισχυρισμοί του ΟΣΕ Α.Ε. ότι η εταιρεία, δεδομένων των συνθηκών, ενήργησε εντός του πλαισίου των αρμοδιοτήτων της, καθώς και η γενική άρνησή του για τις από την Αρχή διαπιστωθείσες πλημμέλειές του (σχ.25) σχετικά με την εφαρμογή της διαδικασίας Γ.(3.2). του Σχεδίου Διαχείρισης Κρίσεων της ΟΣΕ Α.Ε. και των άρθρων 127 (Ληπτέα μέτρα

σε περίπτωση διακοπής της τηλεγραφικής και τηλεφωνικής επικοινωνίας) και 134 (Αποκλεισμός της γραμμής λόγω χιονιού) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών) κατά την στις 24.1.2022 ακινητοποίηση της αμαξοστοιχίας I/C 54 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) και την μετέπειτα πρόσκρουση στο όπισθεν τμήμα της σύνθεσής της με μηχανή βοήθειας/ρυμούλκησης, τυγχάνουν στο σύνολό τους απορριπτέοι ως αόριστοι, διότι:

ΠΡΩΤΟΝ: Σύμφωνα με τα απομαγνητοφωνημένα πρακτικά της στις 19.10.2022 ακροαματικής διαδικασίας οι εκπρόσωποι του ΟΣΕ Α.Ε. ανέφεραν ενώπιον της Αρχής, μεταξύ άλλων, ότι (βλ. σχ.34, σελ. 67-72 και 78 για τον ένα εκπρόσωπο και σελ. 73-74 για τον άλλο) ότι «...Κοιτάξτε, υπάρχει ένα πολύ τυπικό, δηλαδή αν πήρε κάποιος ένα χαρτάκι που του λέει ότι «πηγαίνεις σε γραμμή κατειλημμένη στο συγκεκριμένο σημείο» ή αυτή την εντολή την παίρνεις από το σταθμάρχη με το ραδιοτηλέφωνο. Κι επειδή καταλαβαίνω την ερώτηση, όλοι αναφέρεστε όταν έφυγε από την Οινόη η τελευταία προφανώς, γιατί γι' αυτό γίνεται, πως πήγε, αν ο μηχανοδηγός της δηλαδή ήξερε ότι πάει επί κατειλημμένης για να βοηθήσει αυτή την αμαξοστοιχία και σε ποια θέση είναι. Η απάντησή μου είναι ότι ξέρει, ήξερε και από πριν και από όλες τις συνομιλίες που έχουν γίνει, αλλά και με το σταθμάρχη, γιατί ο σταθμάρχης Οινόης είναι αυτός που τον εξουσιοδοτεί να πάει, ο τελευταίος. Δεν είναι ούτε ρυθμιστής, ούτε, ούτε, είναι ο συγκεκριμένος, σε συνεργασία με το ΚΕΚ βέβαια, το ΚΕΚ του επιτρέπει, του ΡΚ δηλαδή της Αθήνας του λέει ναί θα μπει αυτή και τον βάζει. Αν για λόγους ταχύτητας, συντομίας χρόνου, γιατί όπως καταλαβαίνετε και με ποια ταχύτητα θα πάει να προσεγγίσει είναι συγκεκριμένη, ήταν ξεκάθαρο, μέχρι την... Αφού η ακινητούσα αμαξοστοιχία ήταν μετά τη Λιβαδειά, άρα μπορούσε κάλλιστα να πάει με τις ταχύτητες τις επιτρεπόμενες μόνος του μέχρι τη Λιβαδειά και με πορεία εν όψει μετά γιατί πας σε ένα συρμό. Το οποίο το έκαναν όλοι οι συνάδελφοι

του στις προηγούμενες κινήσεις. Δεν έχω κάτι να σχολιάσω παραπάνω...Κοιτάξτε, προσπαθείς εφόσον τεχνικά είναι διαχειρίσιμη η κατάσταση να εξυπηρετήσεις την κυκλοφορία. Δηλαδή εφόσον δεν υπάρχει πρόβλημα αποκλεισμού κάποιας αμαξοστοιχίας σε ένα σημείο, δηλαδή δεν υπάρχει κίνδυνος, προσπαθείς να κρατήσεις τα τρένα να κινούνται...Ρητά κάποιο αίτημα αν για κάποιο λόγο η Hellenic Train ή η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ζητούσε για κάποιο λόγο, είτε τεχνικό ή οτιδήποτε, να καταργηθεί κάποιο τρένο, έχει αυτό το, όχι δικαίωμα, είναι και ανάγκη όταν το θέλει να το βάλει...Όχι, όχι για τη γραμμή σε μας δεν υπήρχε τέτοιο θέμα...Όχι ίσα-ίσα η πληροφορία ήτανε ότι θα μπορούσε να προχωρήσει και δε θα υπήρχε αυτή η φασαρία και για τις επόμενες μέρες που ακολούθησαν, αν δεν έμενε τόσο πολύ κλεισμένη η άνοδος σε αυτό το σημείο, μας μπλόκαρε πάρα πολύ. Αν δεν υπήρχε δηλαδή αυτό το συμβάν στην κακοκαιρία δε θα είχαμε, εκτός τώρα του αεροδρομίου και τα λοιπά, η Αθήνα-Θεσσαλονίκη η σύνδεση δηλαδή δε θα είχε πρόβλημα για το χιόνι...Κοιτάξτε, για το σχέδιο κρίσης βασίζεται σε κάτι παραδοχές. Στις παραδοχές είναι ποιοι είναι οι κίνδυνοι και παίρνεις τα αντίστοιχα μέτρα για να καλύψεις τους συγκεκριμένους κινδύνους. Ένα σχέδιο κρίσης, για να είναι και ρεαλιστικό, καλύπτει μερικά πράγματα που είναι μέσα στις στατιστικές πιθανότητες τις σωστές. Δηλαδή θέλω να πω γιατί είναι κινητοποίηση πόρων και ανθρωπίνων και οικονομικών και προφανώς αντί να έχουμε, σχηματικά το λέω, πέντε μηχανές εφεδρείας, αν έχουμε εικοσιπέντε σου δίνει μια καλύτερη ευχέρεια να διαχειριστείς τμήματα. Δεν μπορείς όμως να φτιάξεις σχέδια κρίσεων που να καλύψουν οτιδήποτε. Δεν έχουμε σχέδιο κρίσεων αυτή τη στιγμή να καλύπτει τι θα γίνει αν πέσει ένας μετεωρίτης πάνω σε ένα τρένο. Έχουμε σχέδια κρίσεων όμως που λέει τι γίνεται όταν μια αμαξοστοιχία ακινητίσει πάνω στην ανοιχτή γραμμή, πάνω σε μια σήραγγα. Έχουμε διάφορες τέτοια σχέδια που προβλέπουν ρεαλιστικούς κινδύνους που έχουμε προβλέψει. Το σχέδιο κρίσης το συγκεκριμένο, για να κάνουμε και μια

κριτική, τι ήτανε; Προέβλεπε ακινητοποίηση μιας αμαξοστοιχίας στην ανοιχτή γραμμή. Προέβλεψε μία βοήθεια από εδώ, δεύτερη βοήθεια από εκεί, δεν μπορεί το σχέδιο κρίσης να προβλέψει έναν συνδυασμό τεχνικών βλαβών αστοχιών και τα λοιπά κινδύνων από τη χιονόπτωση και να φτάνουμε στο σημείο να έχουμε ξέρω εγώ πέντε μηχανές εκεί. Ποιο θα ήταν ικανοποιητικό;...Σε ότι αφορά τώρα το συντονισμό και τη συνεργασία με τους αντίστοιχους συναδέλφους της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ας πούμε, για να το θέσουμε έτσι, το συντονιστικό. Από τις κινήσεις που έγιναν και που αποδελτιώνονται μετά εκ των υστέρων, όταν καταγράφησαν όλα και έγινε κριτική με τα δεδομένα που υπήρχαν σε κάθε σημείο, τις πληροφορίες που είχες δηλαδή, δεν υπήρξε κάποια αστοχία ενός κέντρου, ενός ρυθμιστή κυκλοφορίας ή κάτι αντίστοιχου προσωπικού. Δηλαδή η διαχείριση των πόρων, είναι οξύμωρο αυτό που θα πω, έγινε τέλεια. Το αποτέλεσμα θα μου πείτε δεν ήταν ακριβώς αυτό που έπρεπε να βοηθήσει. **Η προσωπική μου άποψη είναι ότι πραγματικά ακολουθήθηκε ο καλύτερος συντονισμός** ή ξέρω εγώ κάποια έλλειψη εμφανής είτε σε προσωπικό ή σε κάτι που να εμφανίστηκε δεν εμφανίστηκε. Κάποιο, ένα hint εδώ είδα λίγο, ότι αφού είχε σπάσει η ποδιά ή τέλος πάντων καταστράφηκε η ποδιά ή στράβωσε η ποδιά ή δεν ξέρω πως ήταν αυτή η ποδιά, είχε δέκα, είκοσι, τριάντα βίδες, το συνεργείο που πήγε το οποίο χρειάστηκε να έχει και κάποια άτομα από τον ΟΣΕ για να ξεβιδώσει άργησε, δεν ήταν εκεί ακριβώς, άκουσα κάτι τέτοιο για την Οινόη, η οποία δεν ήταν και υποχρέωση τέλος πάντων του ΟΣΕ να έχει συνεργείο να ξεβιδώνει βίδες από το τροχαίο υλικό. Αλλά δε νομίζω ότι επηρέασε κάτι αυτό...**Κοιτάξτε, υπόδειγμα 1036 που λέτε περί ορισμού ταχύτητας και τα λοιπά με τη μορφή τη γραπτή και τα λοιπά όχι θεωρώ, είμαι σχεδόν πεπεισμένος ότι δεν έχει δοθεί. Η εξουσιοδότηση όμως να μπει στο κατειλημμένο τμήμα γραμμής από το σταθμάρχη, δηλαδή μέσω ραδιοτηλεφώνου όταν του λέει ότι "μπορείς να πας για βοήθεια", δηλαδή η εξουσιοδότηση κίνη-**

σης σε κατειλημμένη γραμμή έχει όλες αυτές τις προϋποθέσεις που θα είχε το υπόδειγμα, δηλαδή πορεία εν όψει. Και αυτές συνήθως οι κυκλοφοριακές εντολές, ανάλογα με τα συστήματα που έχει, δεν έχω δει ιδιαίτερα, αλλά πάρα πολλές φορές καταγράφονται ή μαγνητοφωνούνται και υπάρχουν σε κάποιο καταγραφικό. Δεν έχω άποψη αυτή τη στιγμή, δεν την έχω δηλαδή στα χέρια μου και δεν μπορώ να σας απαντήσω με τι μορφή ακριβώς δόθηκε προφορικά η εντολή για να μπει στο κατειλημμένο τμήμα γραμμής. [...] Ναι είμαι, Προϊσταμένη στην υπηρεσία γραμμής Κεντρικής και Νοτίου Ελλάδος, που ήμουν σε επικοινωνία από την αρχή της κακοκαιρίας με τα στελέχη γραμμής που έχω στη Λαμία και μου έδιναν πλήρη αναφορά για το ύψος των χιονοπτώσεων, της κακοκαιρίας και γενικότερα για την κατάσταση του δικτύου. Κατ' αρχάς επειδή **δεν έχει διευκρινιστεί για το ακριβώς ποιες ήταν οι καιρικές συνθήκες που επικρατούσαν στην περιοχή**, ασφαλώς και προκύπτουν από στοιχεία της μετεωρολογικής υπηρεσίας στατιστικά τα οποία τα έχουμε φέρει και ενώπιόν σας, τα οποία δείχνουν ότι στην περιοχή το ύψος του χιονιού, της χιονόπτωσης **δεν ξεπερνούσε τους 12 πόντους στο καθαρό έδαφος**. Στη δε κυκλοφορία του τρένου και κακώς το συγκρίνουμε με τα υπόλοιπα μέσα μεταφορικά, τα οδικά ας πούμε, διότι αυτό είναι το συγκριτικό πλεονέκτημα του σιδηροδρόμου, ότι μπορεί να κυκλοφορεί και να κινείται και σε δυσμενείς συνθήκες, ακριβώς γιατί έχει τη δυνατότητα το τρένο που κινείται να κάνει παράλληλα και εκχιονισμό όταν το ύψος χιονιού είναι χαμηλό. **Στην προκειμένη περίπτωση δεν πρέπει να μιλάμε και να επικαλούμαστε το άρθρο 134 του γενικού κανονισμού κυκλοφορίας**, το οποίο αναφέρεται σε συνθήκες αποκλεισμού, που ενεργοποιείται τότε και το προσωπικό των τμημάτων γραμμής που τώρα δεν όφειλε, διότι αυτές **οι συνθήκες αφορούν ύψος χιονιού 30 πόντους πάνω από την κεφαλή της σιδηροτροχιάς**. Στην προκειμένη περίπτωση και με φωτογραφίες που μου έστειλαν τα στελέχη μου που ήταν επιτόπου στο γεγονός,

δεν ξεπερνά τις τρεις με πέντε πόντους το ύψος του χιονιού και έχω και αναφορές των εργοδηγών μου, των προϊσταμένων τομεαρχών που ήταν επιτόπου στη γραμμή και στο συμβάν. Και επίσης έβλεπαν και την κατάσταση της γραμμής ερχόμενοι από το Λιανοκλάδι στην Τιθορέα για να βοηθήσουν για τη διόρθωση του σφάλματος της ποδιάς. **Με τρεις πόντους λοιπόν χιόνι στο ράγιο είναι αδύνατον να έχει σπάσει ποδιά τρένου.** Δεν γνωρίζω αν υπήρχε κάποιο άλλο εμπόδιο στη γραμμή, γιατί **δεν μου έγινε κάποια αναφορά και δεν βρέθηκε και κάτι μετά όταν έγινε επιθεώρηση στη γραμμή,** διότι ένας κορμός δέντρου θα ήταν εμφανές ότι θα ήταν κάπου δίπλα ή το σημαντικότερο θα είχε ακουστεί κάτι. **Ο μηχανοδηγός δεν μπορεί σε μία τέτοια σύγκρουση να μην είχε αντιληφθεί και να κάνει αναφορά για εμπόδιο πάνω στη γραμμή.** Συνεπώς οι συνθήκες ήταν τέτοιες που **δεν επέτρεπαν και δεν επέβαλαν ούτε βραδυπορία, ούτε την επίκληση του άρθρου 134 για να βγαίνει ο εκχιονισμός ανά μία ώρα ή πιο συχνά».**

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Δεν προσκομίστηκε στην Αρχή οποιοδήποτε αποδεικτικό έγγραφο ή στοιχείο από το οποίο να προκύπτει με βεβαιότητα η ανάληψη της πρωταρχικής ευθύνης του συντονισμού των ενεργειών σε κατάσταση έκτακτης, όπως ορίζεται στη διαδικασία Γ.(3.2). «Περιγραφή λειτουργιών σε περίπτωση Διακοπής γραμμής λόγω ακραίων καιρικών φαινομένων ή/και Εγκλωβισμός Αμαξοστοιχίας» του Γενικού Σχεδίου Κρίσης του ΟΣΕ Α.Ε..

ΤΡΙΤΟΝ: **Επιβεβαιώθηκε** από τον εκπρόσωπο του ΟΣΕ Α.Ε. η μη επίδοση του Δελτίου Πορείας Εν Όψει (υπόδειγμα 1036α), από τον αρμόδιο σταθμάρχη του ΟΣΕ Α.Ε. στον μηχανοδηγό της μηχανής βοήθειας Δ/Η 463, το οποίο, όπως ήδη προαναφέρθηκε, σύμφωνα και με το **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ** του Γενικού Κανονισμού Κίνησης **συντάσσεται και επιδίδεται** από τον Σταθμάρχη Υπηρεσίας προς τον Μηχανοδηγό της αμαξοστοιχίας, μεταξύ άλλων, **και σε**

περίπτωση, όπως η εδώ ελεγχόμενη, αποστολής μηχανής βοηθίας προς αμαξοστοιχία που ακινητεί επί ανοικτής γραμμής.

ΤΕΤΑΡΤΟΝ: Ουδόλως τεκμηριώθηκε η συμμόρφωση του ΟΣΕ Α.Ε. ως προς την εφαρμογή και τήρηση της διάταξης του άρθρου 134 §1344δ (Αποκλεισμός της γραμμής λόγω χιονιού) σύμφωνα με την οποία «Εάν λόγω πυκνής χιονόπτωσης ή σφοδρού ανέμου, η γραμμή καλύπτεται εκ νέου σύντομα, τότε οι διάδρομοι των μεμονωμένων μηχανών επαναλαμβάνονται κατά διαστήματα και ειδικά λίγο πριν την ώρα της κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών», δεδομένου, ότι, παρότι προσκομίστηκαν (σχ.44) τα αναφερόμενα στη με αριθμό 635/24.2.2023 απόφαση του Οργάνου Ακρόασης (σχ.39 και σχ.40) έγγραφα, δεν διαπιστώθηκε, ότι η μη τήρηση των στην εν λόγω διάταξη αναφερόμενων υποχρεώσεων του ΟΣΕ οφειλόταν στην μη ύπαρξη των αντικειμενικών δεδομένων που απαιτεί η διάταξη, δηλαδή, ότι η γραμμή, λόγω του χαμηλού ύψους του χιονιού, δεν θα μπορούσε να θεωρηθεί αποκλεισμένη και ως εκ τούτου, δεν υφίστατο υποχρέωση του ΟΣΕ να ενεργοποιήσει διαδρομές μεμονωμένων μηχανών, ώστε να διατηρείται (λόγω της πυκνής χιονόπτωσης) ανοιχτή η σιδηροδρομική γραμμή, αφού, κανένα από τα προσκομιζόμενα έγγραφα (σχ.44), τα οποία συνεχονται και με τους προφορικούς ισχυρισμούς της εκπροσώπου του ΟΣΕ κατά τη διάρκεια της ακροαματικής διαδικασίας (βλ. σχ.34 σελ. 73-74), δεν δύναται αξιοποιούμενο από την Αρχή να οδηγήσει σε αντίθετα από τα ήδη διαπιστωθέντα από την Αρχή συμπεράσματα.

VIII. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Με βάση όλα τα ανωτέρω εκτιθέμενα και από όλα ανεξαιρέτως τα προσκομιζόμενα από τους ελεγχόμενους (διαχειριστή υποδομής και σιδηροδρομική επιχείρηση) στοιχεία, αξιολογούμενα τόσο μεμονωμένα το καθένα από αυτά όσο και συνολικά, όπως αναλύθηκαν παραπάνω, διαπιστώνονται τα ακόλουθα :

(Α) Η αυτεπαγγέλτως ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» κατά την στις 24.1.2022 ακινητοποίηση και πρόσκρουση με μηχανή ρυμούλκησης της αμαξοστοιχίας I/C 54 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) καθώς και του επακόλουθου τραυματισμού των επιβατών που επέβαιναν σε αυτή (αμαξοστοιχία I/C 54), παραβίασε, για όλους τους ανωτέρω λόγους, απορριπτομένων (ως αβάσιμων) των σχετικών ισχυρισμών της, τις διατάξεις των άρθρων 28 §5 του Ν.3891/2010, 70 §2 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, του Σχεδίου Διαχείρισης Ασφάλειας και ειδικότερα τη «Διαδικασία Διαχείρισης Ασφάλειας - Έλεγχος Καταγραφών Πορείας Κινητήριων Μονάδων» του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας, και των άρθρων 123 και 127 του Γενικού Κανονισμού Κίνησης-Μέρος Β' (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019). Κατά συνέπεια, συντρέχει περίπτωση εφαρμογής των διατάξεων των άρθρων 56 §1δ περίπτωση ββ, 69 §1 περίπτωση α, 70 §2 και 79 §§1 περιπτώσεις γ, η, 2-5 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.

(Β) Ο αυτεπαγγέλτως ελεγχόμενος διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ Α.Ε.» κατά την στις 24.1.2022 ακινητοποίηση και πρόσκρουση με μηχανή ρυμούλκησης της αμαξοστοιχίας I/C 54 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) καθώς και του επακόλουθου τραυματισμού των επιβατών που επέβαιναν σε αυτή (αμαξοστοιχία I/C 54), παραβίασε, για όλους τους ανωτέρω λόγους, απορριπτομένων (ως αόριστων) των σχετικών ισχυρισμών του, τις διατάξεις του Σχεδίου Διαχείρισης Κρίσεων και

ειδικότερα τη διαδικασία «Γ.(3.2). Περιγραφή λειτουργιών σε περίπτωση Διακοπής γραμμής λόγω ακραίων καιρικών φαινομένων ή/και Εγκλωβισμός Αμαξοστοιχίας» του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας και τις διατάξεις των άρθρων 127 και 134 του Γενικού Κανονισμού Κίνησης-Μέρος Β' (ΦΕΚ Β' 698/1.3.2019). Κατά συνέπεια, συντρέχει περίπτωση εφαρμογής των διατάξεων των άρθρων 56 §1δ περίπτωση ββ, 69 §1 περίπτωση α και 79 §§1 περίπτωση η, 2-5 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.

ΙΧ. ΚΥΡΩΣΕΙΣ

(Α) ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

(Α1) Σύμφωνα με τα οριζόμενα στη διάταξη του άρθρου 79 (Κυρώσεις) 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 προβλέπεται ρητά, μεταξύ άλλων, ότι: «1. Στις περιπτώσεις παραβάσεων των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται στο δεύτερο μέρος του παρόντος νόμου, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, με ειδικά αιτιολογημένα απόφασή της και ύστερα από προηγούμενη κλήση για παροχή εξηγήσεων των ενδιαφερομένων, μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΦΕΚ Β' 3080/2013), να επιβάλλει διοικητικές κυρώσεις στο Διαχειριστή Υποδομής, στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και στον υπεύθυνο φορέα συντήρησης. Οι διοικητικές κυρώσεις είναι οι εξής: [...], **β)** για τη μη συμμόρφωση προς τις συστάσεις που εκδίδονται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και τις συστάσεις ασφάλειας που εκδίδονται από την Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων επιβάλλεται πρόστιμο δέκα χιλιάδες (10.000)

ευρώ, γ) για τη μη αποστολή στοιχείων που ζητούνται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων προς εκπλήρωση των καθηκόντων της επιβάλλεται πρόστιμο χίλια (1.000) ευρώ, [...], η) για τη μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις με το οικείο σύστημα διαχείρισης ασφάλειας του Διαχειριστή Υποδομής και των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων επιβάλλεται πρόστιμο είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ, [...]. 2. Στις περιπτώσεις πολλαπλών παραβάσεων των διατάξεων του δεύτερου μέρους, καθώς και σε περιπτώσεις που δεν εμπίπτουν σαφώς σε μία από τις κατηγορίες των περιπτώσεων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου επιβάλλεται πρόστιμο το οποίο δεν υπερβαίνει αθροιστικά το ποσό των εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ. 3. Στις περιπτώσεις υποτροπής το επιβληθέν πρόστιμο διπλασιάζεται και ανακαλείται για έναν (1) έως τρεις (3) μήνες το πιστοποιητικό ασφάλειας ή η έγκριση ασφάλειας. 4. Για τον καθορισμό του προστίμου λαμβάνεται υπόψη, μεταξύ άλλων, η φύση, η σοβαρότητα και η διάρκεια της παράβασης. 5. Οι πιο πάνω αναφερόμενες διοικητικές κυρώσεις επιβάλλονται πέραν των οποιωνδήποτε ποινικών, αστικών ή άλλων κυρώσεων που προβλέπονται από άλλες διατάξεις. Τα πρόστιμα εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα περί Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων και αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού [...]».

(Α2) Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 6 (Αρμοδιότητες Μονάδων) του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι: «...i) Η Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας ασκεί τις αρμοδιότητες της Εθνικής Αρχής για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων/Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών που απορρέουν από το ν. 4199/2013 (Α' 216), το π.δ. 160/2007 (Α' 201) όπως ισχύει, το ν. 3911/2011 (Α' 12) όπως ισχύει, το π.δ. 104/2010 (Α' 181) όπως ισχύει και την αντίστοιχη ευρωπαϊκή νομοθεσία. [...] iii) Ειδικότερα, η Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας στο πλαίσιο της ασφάλειας σιδηροδρόμων έχει την ευθύνη της δια-

χείρισης, του ελέγχου και της εποπτείας θεμάτων που σχετίζονται με τους Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας [...]».

(Α3) Τέλος, σύμφωνα με τον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΦΕΚ Β' 2913/5.7.2021) προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι: «...**άρθρο 1** (πεδίο εφαρμογής) Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) **διενεργεί ακροάσεις, είτε αυτεπαγγέλτως είτε κατόπιν έγγραφης καταγγελίας** οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον, για τη διερεύνηση παραβάσεων των διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, καθώς και για κάθε άλλη περίπτωση η οποία εμπίπτει στις αρμοδιότητές της κατά τις διατάξεις του ν.3891/2010 και της κείμενης νομοθεσίας, όπως εκάστοτε ισχύουν, και επιβάλλει, όπου κρίνει απαραίτητο, τις προβλεπόμενες κυρώσεις και μέτρα», **άρθρο 2** (σκοπός - αντικείμενο της διαδικασίας ακρόασης) 1. Η διαδικασία ακρόασης έχει ως σκοπό το σχηματισμό πλήρους και ακριβούς εικόνας από τη ΡΑΣ για γεγονότα, καταστάσεις και στοιχεία σχετικά με υπόθεση η οποία εμπίπτει στην αρμοδιότητά της, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. 2. Η διαδικασία ακρόασης έχει ως αντικείμενο, ιδίως, τη διαπίστωση εάν έχουν λάβει χώρα: α) παραβάσεις των διατάξεων του ν. 3891/2010 και της εν γένει σιδηροδρομικής νομοθεσίας, όπως εκάστοτε ισχύουν, καθώς και κάθε άλλη περίπτωση παράβασης κανόνων, **ο έλεγχος της τήρησης των οποίων υπάγεται στην αρμοδιότητα της ΡΑΣ κατά τις κείμενες διατάξεις, όπως εκάστοτε ισχύουν,** β) [...] γ) [...], **δ) παραβάσεις των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται στο δεύτερο μέρος του ν.4632/2019 (Α' 159).** ε) [...]. 3. Εφόσον διαπιστώνεται ότι έχει λάβει χώρα σχετική παράβαση, **η ΡΑΣ επιβάλλει, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο, τις εκάστοτε προβλεπόμενες κυρώσεις και μέτρα**».

(Α5) Από τις ανωτέρω διατάξεις **μόνο αυτές του άρθρου 79 §1** (Κυρώσεις) 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 προβλέπουν συγκεκριμένο ποσό κύρωσης. **Αντιθέτως οι διατάξεις του άρθρου 79 §2 του ίδιου νόμου** δεν προσδιορίζουν τη βάση για τον υπολογισμό του προστίμου, ωστόσο, προσδιορίζουν, με γνώμονα κυρίως τη φύση, τη σοβαρότητα και τη διάρκεια της παράβασης, ένα ανώτατο ποσοτικό όριο (100.000,00 ευρώ), το οποίο δεν επιτρέπεται να υπερβεί η ΡΑΣ.

(Α6) Κατά την άσκηση της ανωτέρω αρμοδιότητάς της, η ΡΑΣ έχει ευρεία διακριτική ευχέρεια (εντός του κατά τον νόμο ανώτατου ορίου, βλ. άρθρο 79 §2 του ίδιου νόμου) για τη συγκεκριμενοποίηση του εκάστοτε επιβληθησομένου προστίμου, προκειμένου να διασφαλίζεται με επάρκεια το επιδιωκόμενο αποτρεπτικό αποτέλεσμα.

(Α7) Συναφώς, επισημαίνεται ότι το πρόστιμο πρέπει, **αφενός μεν**, να επιβάλλεται ως κύρωση για ορισμένη παράβαση (ειδικό αποτρεπτικό αποτέλεσμα), **και αφετέρου**, να συντελεί στην αποτροπή της σιδηροδρομικής επιχείρησης και του διαχειριστή της υποδομής από την επανάληψη παρόμοιων παραβατικών συμπεριφορών στο μέλλον (γενικό αποτρεπτικό αποτέλεσμα). Η ανάγκη εξασφάλισης του αρκούντως αποτρεπτικού χαρακτήρα του προστίμου επιβάλλει την κατάλληλη προσαρμογή του ύψους του, ώστε να λαμβάνεται υπόψη ο επιδιωκόμενος αντίκτυπος στη σιδηροδρομική επιχείρηση και στον διαχειριστή της υποδομής στους οποίους επιβάλλεται το ενλόγω πρόστιμο, προκειμένου το πρόστιμο αυτό να μην είναι αμελητέο, ή αντιθέτως, υπερβολικά υψηλό, σύμφωνα με τις επιταγές, **(α)** της εξασφάλισης της αποτελεσματικότητας του προστίμου και **(β)** της τήρησης της αρχής της αναλογικότητας.

(Α8) Ωστόσο, πρέπει να επισημανθεί ότι, σύμφωνα με τη νομολογία του ΔΕΕ, η αρχή της αναλογικότητας επιτάσσει να μην υπερβαίνουν οι πράξεις των οργάνων της Ένωσης το πρόσφορο και αναγκαίο μέτρο για την επίτευξη των θεμιτών σκοπών που επιδιώκει η σχετική ρύθμιση. Δηλαδή, όταν υφίσταται δυνατότητα επιλογής μεταξύ περισσότερων του ενός πρόσφορων μέτρων, πρέπει να

επιλέγεται το λιγότερο επαχθές και ότι τα μειονεκτήματα που προκαλούνται δεν πρέπει να είναι υπέρμετρα σε σχέση με τους επιδιωκόμενους σκοπούς. Συνεπώς, το πρόστιμο δεν πρέπει να είναι υπέρμετρο σε σχέση με τους επιδιωκόμενους σκοπούς, ήτοι σε σχέση με την τήρηση των διατάξεων του Δεύτερου Μέρους του Ν. 4632/2019, και το ποσό του επιβαλλόμενου σε μια σιδηροδρομική επιχείρηση και στον διαχειριστή της υποδομής προστίμου για παράβαση λόγω μη εφαρμογής ή πλημμελούς εφαρμογής των διατάξεων του ανωτέρω νόμου (δεύτερο μέρος του Ν.4632/2019), ήτοι των διατάξεων που θεσπίζουν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, πρέπει να είναι ανάλογο με την παράβαση, εκτιμώμενη στο σύνολό της, λαμβάνοντας υπόψη, ειδικότερα, τη σοβαρότητα, τη φύση και τη διάρκεια της παράβασης αυτής.

(B) ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΠΡΟΣΤΙΜΟΥ

(B1) Προκειμένου να αξιολογηθεί η σοβαρότητα της παράβασης των διατάξεων για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων στην οποία υπέπεσαν οι εδώ ελεγχόμενοι σιδηροδρομική επιχείρηση και διαχειριστής της υποδομής, η ΡΑΣ λαμβάνει υπόψη, ιδίως, το είδος της παράβασης, τα αποτελέσματα που προκλήθηκαν ή απειλήθηκαν να προκληθούν στους επιβάτες της αμαξοστοιχίας IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη και το ειδικό βάρος της σιδηροδρομικής επιχείρησης και του διαχειριστή της υποδομής στην εν λόγω αγορά.

(B2) Για να υπολογιστεί η διάρκεια της παράβασης που έχει ως αντικείμενο την πλημμελή εφαρμογή των διατάξεων για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (Γενικός Κανονισμός Κίνησης), πρέπει να εξακριβώνεται η περίοδος κατά την οποία υποχρεούται η σιδηροδρομική επιχείρηση και ο διαχειριστής της υποδομής να συμμορφώνονται με το σύνολο των σχετικών κανόνων ασφάλειας (ΓΚΚ) μέχρι την ημερομηνία κατά την οποία πράγματι υφίσταται αυτή η συμμόρφωση. Δηλαδή, η παράβαση διαρκεί όσο εξακολουθεί να

υφίσταται η μη εφαρμογή ή η πλημμελής εφαρμογή των σχετικών με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων εθνικών διατάξεων (ΓΚΚ).

(Γ) ΟΙ ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΗ ΥΠΟΘΕΣΗ

Εν προκειμένω, σε σχέση με τα επιμέρους κριτήρια περί της σοβαρότητας, της φύσης και της διάρκειας των εξεταζόμενων παραβάσεων (η κύρωση των οποίων προβλέπεται και ρυθμίζεται από τη διάταξη του άρθρου 79 §2 του δεύτερου μέρους του Ν.4632/2019), τα οποία συνεκτιμώνται, επισημαίνονται τα εξής:

(Γ1) Είδος/Φύση της παράβασης :

(I) Η HELLENIC TRAIN Α.Ε. προέβη, όπως καταδείχθηκε εκτενώς ανωτέρω, εκτός από τις περιπτώσεις παραβάσεων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 79 §1 του δεύτερου μέρους του Ν.4632/2019 και σε παράβαση διατάξεων οι κυρώσεις των οποίων προβλέπονται στο άρθρο 79 §2 του δεύτερου μέρους του Ν.4632/2019, και ειδικότερα :

(Iα) του άρθρου 123 (Απρόβλεπτη στάθμευση αμαξοστοιχίας - Κάλυψη) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών), διότι, οι ενέργειες στις οποίες προέβη το προσωπικό (προστηθέντες της ελεγχόμενης επιχείρησης) της αμαξοστοιχίας IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη **σχετικά με την κάλυψή της**, περιορίστηκαν σε άλλα καθήκοντα ήτοι, στον εφησυχασμό του (επιβατικού κοινού-επιβατών) για την πολύωρη καθυστέρηση, και όχι στις υπηρεσίες και τα καθήκοντα που όφειλαν να παρέχουν τη δεδομένη χρονική στιγμή, δηλαδή στην τήρηση κανόνων ασφάλειας κατά τη διάρκεια της στάθμευσης της αμαξοστοιχίας.

(Iβ) του άρθρου 127 (Αμαξοστοιχία που ακινητεί στην ανοικτή γραμμή. Βοήθεια) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών), διότι, οι μηχανοδηγοί της αμαξοστοιχίας IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη, δεν συνεννοήθηκαν με

τους εκατέρωθεν σταθμούς Λειβαδιάς και Οινόης για την επιλογή της πιο ευνοϊκής, δηλαδή, με την έννοια της ευχέρειας πραγματοποίησης της ταχύτητας καθώς και των επιπτώσεων γενικά στην κυκλοφορία, λύσης απελευθέρωσης της σιδηροδρομικής γραμμής, όπως ρητά ορίζεται στην ενλόγω διάταξη, λαμβανομένου υπόψη, ότι οι αρμόδιες διοικήσεις του ΟΣΕ Α.Ε. και HELLENIC TRAIN Α.Ε. συναποφάσιζαν για τις ενέργειές τους και συνεννοούνταν και με την Πολιτική Προστασία.

(II) Ο ΟΣΕ Α.Ε. προέβη, όπως καταδείχθηκε εκτενώς ανωτέρω, εκτός από την περίπτωση παράβασης που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 79 §1 του δεύτερου μέρους του Ν.4632/2019 και σε παράβαση διατάξεων οι κυρώσεις των οποίων προβλέπονται στο άρθρο 79 §2 του δεύτερου μέρους του Ν.4632/2019, και ειδικότερα :

(IIα) του άρθρου 127 (Αμαξοστοιχία που ακινητεί στην ανοικτή γραμμή. Βοήθεια) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών), διότι, (Αμαξοστοιχία που ακινητεί στην ανοικτή γραμμή. Βοήθεια) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών), διότι, δεν επιδόθηκε το Δελτίο Πορείας Εν Όψει (υπόδειγμα 1036α) του ΓΚΚ, από τον αρμόδιο σταθμάρχη (προστηθέντα) του ΟΣΕ Α.Ε. στον μηχανοδηγό της μηχανής βοήθειας Δ/Η 463, το οποίο, σύμφωνα και με το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ του Γενικού Κανονισμού Κίνησης συντάσσεται και επιδίδεται από τον Σταθμάρχη Υπηρεσίας προς τον Μηχανοδηγό της αμαξοστοιχίας, μεταξύ άλλων, και σε περίπτωση αποστολής μηχανής βοήθειας προς αμαξοστοιχία που ακινητεί επί ανοικτής γραμμής.

(IIβ) του άρθρου 134 §1344δ (Αποκλεισμός της γραμμής λόγω χιονιού) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών), διότι δεν αποδείχθηκε, ότι η μη τήρηση των στην ενλόγω διάταξη αναφερόμενων υποχρεώσεων του ΟΣΕ οφειλόταν στην μη ύπαρξη των αντικειμενικών δεδομένων που

απαιτεί η διάταξη, δηλαδή, ότι η γραμμή, λόγω του χαμηλού ύψους του χιονιού, δεν θα μπορούσε να θεωρηθεί αποκλεισμένη.

Οι εν λόγω παραβάσεις (ΓΚΚ), έχουν από τη φύση τους πρόδηλα περιοριστικό για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων περιεχόμενο και συνιστούν παράβαση εθνικών κανόνων που διασφαλίζουν ότι την ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος και τον έλεγχο των σχετικών κινδύνων αναλαμβάνουν ο διαχειριστής της υποδομής και η σιδηροδρομική επιχείρηση, καθένας για το τμήμα του συστήματος που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του.

(Γ2) Σοβαρότητα της παράβασης: Η HELLENIC TRAIN A.E. αποτελεί τον βασικό πάροχο σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στην Ελλάδα χρησιμοποιώντας το εθνικό δίκτυο και την εν γένει σιδηροδρομική υποδομή η οποία ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο. Επιπρόσθετα, ο ΟΣΕ ως διαχειριστής της Σιδηροδρομικής Υποδομής, 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 το διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής. Το είδος των παραβάσεων που προεκτέθηκαν συνιστούν εξ αντικειμένου περιορισμό, δηλαδή μη τήρηση των κανόνων για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων που τίθενται από την Ελληνική έννομη τάξη και θέτουν τη λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος σε επισφαλή θέση. Οι προαναφερόμενες παραβάσεις έθεσαν, επιπρόσθετα, σε σοβαρό κίνδυνο τους 181 επιβάτες της αμαξοστοιχίας IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη οι οποίοι εκτέθηκαν σε πολύ δύσκολες καιρικές συνθήκες, κάποιοι εξ' αυτών τραυματίστηκαν εξαιτίας λανθασμένων επιλογών και μη έγκαιρων και σωστών συνεννοήσεων μεταξύ των εδώ ελεγχόμενων

επιχειρήσεων και εν τέλει ταλαιπωρήθηκαν σωματικά και ψυχικά μένοντας εγκλωβισμένοι για μεγάλο χρονικό διάστημα εντός των συρμών και εκτός σταθμών.

(Γ3) Διάρκεια της παράβασης :

Αναφορικά με τη διάρκεια των διαπιστωθέντων παραβάσεων **(α)** των άρθρων **123** (Απρόβλεπτη στάθμευση αμαξοστοιχίας - Κάλυψη) και **127** (Αμαξοστοιχία που ακινητεί στην ανοικτή γραμμή. Βοήθεια) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών) από την εδώ ελεγχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση και **(β)** των άρθρων **127** (Αμαξοστοιχία που ακινητεί στην ανοικτή γραμμή. Βοήθεια) και **134** §1344δ (Αποκλεισμός της γραμμής λόγω χιονιού) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών) από τον εδώ ελεγχόμενο διαχειριστή της υποδομής, αυτή άρχεται το μεσημέρι της 24.1.2022, ήτοι την ημερομηνία κατά την οποία ακινητοποιήθηκε εντός του Σ.Σ. Λειβαδιάς η επιβατική αμαξοστοιχία IC54/Αθήνα-Θεσσαλονίκη και λήγει στις 26.1.2022, ημερομηνία μεταφοράς των επιβατών στον τελικό προορισμό τους. Κατά συνέπεια η HELLENIC TRAIN Α.Ε. και ο ΟΣΕ Α.Ε. ευθύνονται για το ως άνω διάστημα.

(Δ) Λαμβάνοντας συνολικά υπόψη τα προεκτεθέντα κριτήρια και στοιχεία, και ιδίως την αυξημένη σοβαρότητα, τη φύση και τη διάρκεια των διαπιστωθέντων στο ως άνω σκεπτικό παραβάσεων, η κύρωση των οποίων ρυθμίζεται από το άρθρο 79 §2 του δεύτερου μέρους του Ν.4632/2019 :

(Δ1) Προσδιορίζεται, για την HELLENIC TRAIN Α.Ε. για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις των άρθρων **123** (Απρόβλεπτη στάθμευση αμαξοστοιχίας - Κάλυψη) και **127** (Αμαξοστοιχία που ακινητεί στην ανοικτή γραμμή. Βοήθεια) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών), πρόστιμο

(άρθρου 79 §2 του δεύτερου μέρους του Ν. 4632/2019) χρηματικού ποσού εβδομήντα οκτώ χιλιάδων (78.000,00€) ευρώ.

(Δ2) Προσδιορίζεται, για τον ΟΣΕ Α.Ε. για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις των άρθρων **127** (Αμαξοστοιχία που ακινητεί στην ανοικτή γραμμή. Βοήθεια) και **134 §1344δ** (Αποκλεισμός της γραμμής λόγω χιονιού) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών), πρόστιμο (άρθρου 79 §2 του δεύτερου μέρους του Ν. 4632/2019) χρηματικού εβδομήντα οκτώ χιλιάδων (78.000,00€) ευρώ.

(Ε1) Προσδιορίζεται, για την HELLENIC TRAIN Α.Ε. για τη διαπιστωθείσα παράβαση της μη συμμόρφωσής της με τις απαιτήσεις της «Διαδικασίας Διαχείρισης Ασφάλειας - Έλεγχος Καταγραφών Πορείας Κινητήριων Μονάδων» του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), πρόστιμο (άρθρου 79 §1 περίπτωση (η) του δεύτερου μέρους του Ν. 4632/2019) χρηματικού ποσού είκοσι χιλιάδων (20.000,00€) ευρώ.

(Ε2) Προσδιορίζεται, για τον ΟΣΕ Α.Ε. για τη διαπιστωθείσα παράβαση της μη συμμόρφωσής του με τις απαιτήσεις της διαδικασίας Γ.(3.2). «Περιγραφή λειτουργιών σε περίπτωση Διακοπής γραμμής λόγω ακραίων καιρικών φαινομένων ή/και Εγκλωβισμός Αμαξοστοιχίας» του Γενικού Σχεδίου Κρίσης του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), πρόστιμο (άρθρου 79 §1 περίπτωση (η) του δεύτερου μέρους του Ν. 4632/2019) χρηματικού ποσού είκοσι χιλιάδων (20.000,00€) ευρώ.

(ΣΤ) Προσδιορίζεται, για την HELLENIC TRAIN Α.Ε. για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις της μη αποστολής στοιχείων (μη έγκαιρη προσκομιδή **(α)** των στοιχείων τεκμηρίωσης, όπως αυτή (τεκμηρίωση] διατυπώθηκε στο με αριθ. πρωτ. 79/22/Ε/Τ12/8.2.2022 έγγραφό της και **(β)** των φύλλων τεχνικής κατάστασης της βοηθητικής μηχανής MLW A463 που ζητήθηκαν με τη με αριθ.636 Απόφαση του Οργάνου Ακρόασης), πρόστιμο (άρ-

θρου 79 §1 περίπτωση (γ) του δεύτερου μέρους του Ν. 4632/2019) χρηματικού ποσού δύο χιλιάδων (2.000,00€) ευρώ.

(Ζ) 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, αποφάσισε ομόφωνα και με φανερή ψηφοφορία τα ακόλουθα :

A. ΔΙΑΠΙΣΤΩΝΕΙ τις από τη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» ως άνω περιγραφόμενες παραβάσεις **(Α1)** των άρθρων **123** (Απρόβλεπτη στάθμευση αμαξοστοιχίας - Κάλυψη) και **127** (Αμαξοστοιχία που ακινητεί στην ανοικτή γραμμή. Βοήθεια) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών), **(Α2)** της μη συμμόρφωσής της με τις απαιτήσεις της «Διαδικασίας Διαχείρισης Ασφάλειας - Έλεγχος Καταγραφών Πορείας Κινητήριων Μονάδων» του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) και **(Α3)** της μη αποστολής στοιχείων που ζητήθηκαν από την Αρχή, κατά την στις 24.1.2022 ακινητοποίηση και πρόσκρουση με μηχανή ρυμούλκησης της αμαξοστοιχίας I/C 54 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) καθώς και του επακόλουθου τραυματισμού των επιβατών που επέβαιναν σε αυτή (αμαξοστοιχία I/C 54).

B. ΔΙΑΠΙΣΤΩΝΕΙ τις από τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος

Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ Α.Ε.» ως άνω περιγραφόμενες παραβάσεις **(Β1)** των άρθρων **127** (Αμαξοστοιχία που ακινητεί στην ανοικτή γραμμή. Βοήθεια) και **134 §1344δ** (Αποκλεισμός της γραμμής λόγω χιονιού) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών) και **(Β2)** της μη συμμόρφωσής του με τις απαιτήσεις της διαδικασίας Γ.(3.2). «Περιγραφή λειτουργιών σε περίπτωση Διακοπής γραμμής λόγω ακραίων καιρικών φαινομένων ή/και Εγκλωβισμός Αμαξοστοιχίας» του Γενικού Σχεδίου Κρίσης του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ).

Γ. ΕΠΙΒΑΛΛΕΙ στη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» **(Γ1)** για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις των άρθρων **123** (Απρόβλεπτη στάθμευση αμαξοστοιχίας - Κάλυψη) και **127** (Αμαξοστοιχία που ακινητεί στην ανοικτή γραμμή. Βοήθεια) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών), πρόστιμο (άρθρου 79 §2 του δεύτερου μέρους του Ν.4632/2019) χρηματικού ποσού εβδομήντα οκτώ χιλιάδων (78.000,00€) ευρώ, **(Γ2)** για τη διαπιστωθείσα παράβαση της μη συμμόρφωσής της με τις απαιτήσεις της «Διαδικασίας Διαχείρισης Ασφάλειας - Έλεγχος Καταγραφών Πορείας Κινητήριων Μονάδων» του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), πρόστιμο (άρθρου 79 §1 περίπτωση (η) του δεύτερου μέρους του Ν.4632/2019) χρηματικού ποσού είκοσι χιλιάδων (20.000,00€) ευρώ και **(Γ3)** για τη διαπιστωθείσα παράβαση της μη αποστολής στοιχείων που ζητήθηκαν από την Αρχή, πρόστιμο (άρθρου 79 §1 περίπτωση (γ) του δεύτερου μέρους του Ν.4632/2019) χρηματικού ποσού δύο χιλιάδων (2.000,00€) ευρώ.

Δ. ΕΠΙΒΑΛΛΕΙ στον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ Α.Ε.» **(Δ1)** για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις των άρθρων **127** (Αμαξοστοιχία που ακινη-

τεί στην ανοικτή γραμμή. Βοήθεια) και **134 §1344δ** (Αποκλεισμός της γραμμής λόγω χιονιού) του Γενικού Κανονισμού Κίνησης - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών), πρόστιμο (άρθρου 79 §2 του δεύτερου μέρους του Ν.4632/2019) χρηματικού ποσού εβδομήντα οκτώ χιλιάδων (78.000,00€) ευρώ και **(Δ2)** για τη διαπιστωθείσα παράβαση της μη συμμόρφωσής του με τις απαιτήσεις της διαδικασίας Γ.(3.2). «Περιγραφή λειτουργιών σε περίπτωση Διακοπής γραμμής λόγω ακραίων καιρικών φαινομένων ή/και Εγκλωβισμός Αμαξοστοιχίας» του Γενικού Σχεδίου Κρίσης του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ), πρόστιμο (άρθρου 79 §1 περίπτωση (η) του δεύτερου μέρους του Ν.4632/2019) χρηματικού ποσού είκοσι χιλιάδων (20.000,00€) ευρώ.

Ε. ΥΠΟΧΡΕΩΝΕΙ τη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» **(Ε1)** να παραλείπει την παράβαση του συνόλου των διατάξεων της με αριθμό 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 στο μέλλον και **(Ε2)** να τηρεί το σύνολο των απαιτήσεων του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ).

ΣΤ. ΥΠΟΧΡΕΩΝΕΙ τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ Α.Ε.» **(ΣΤ1)** να παραλείπει την παράβαση του συνόλου των διατάξεων της με αριθμό 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 στο μέλλον και **(ΣΤ2)** να τηρεί το σύνολο των απαιτήσεων του οικείου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας του (ΣΔΑ).

Ζ. ΑΠΕΙΛΕΙ τη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και

τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN 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.

Η. ΑΠΕΙΛΕΙ τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «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.

Θ. ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΕΙ την Πρόεδρο της ΡΑΣ να κοινοποιήσει την παρούσα απόφαση **(α)** στη σιδηροδρομική εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό «HELLENIC TRAIN Α.Ε.» και **(β)** τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ Α.Ε.».

Η απόφαση εκδόθηκε στις 11.5.2023

Η Πρόεδρος της ΡΑΣ

Ιωάννα Τσιαπαρίκου