

Συμμετοχή του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων

«Αναβάθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, οργανωτική ενίσχυση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών και της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Α.Ε. και λοιπές διατάξεις»

Μέρος Α' Γενικό Σχόλιο	Το παρόν σχέδιο νόμου αποτελεί ένα βήμα προκειμένου να καλύψει κάποια κενά στο υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο που αφορά σε θέματα ασφάλειας του σιδηροδρομικού συστήματος, συμπεριλαμβανομένων όλων των εμπλεκόμενων φορέων. Ωστόσο, καθώς κάποιες προβλέψεις αναφέρονται σε ένα πιο γενικό επίπεδο, είναι σκόπιμο να προβλεφθούν στο σώμα του κειμένου οι σχετικές εξουσιοδοτικές διατάξεις (π.χ. έκδοση υπουργικών αποφάσεων) στις οποίες θα καθορίζεται ο τρόπος και οι λεπτομέρειες εφαρμογής τους. Θα ήταν επίσης δόκιμο οι αρμοδιότητες και ευθύνες για θέματα ασφάλειας να είναι απολύτως σαφείς και διακριτές ανά εμπλεκόμενο φορέα, λαμβάνοντας υπόψη το υφιστάμενο κανονιστικό πλαίσιο σε επίπεδο Ε.Ε. και Εθνικό (π.χ. Οδηγία 2016/798/ΕΕ, Κανονισμός ΕΕ 2018/761, Ν.4632/2019 κλπ). Επιπρόσθετα, στο παρόν σχέδιο νόμου δεν φαίνεται να καλύπτεται επαρκώς και καθολικά η ενδυνάμωση εμπλεκόμενων φορέων όπως η Εθνική Αρχή Ασφάλειας (ΡΑΣ) και ο Εθνικός Φορέας Ερευνών (ΕΟΔΑΣΑΑΜ), η οποία πρέπει να είναι ουσιαστική τόσο σε ανθρώπινο δυναμικό, όσο και σε οικονομικούς πόρους. Είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι οι ανεξάρτητοι αυτοί φορείς έχουν στη διάθεσή τους, σε συνεχή βάση, την απαραίτητη οργανωτική δομή, οικονομικούς και ανθρώπινους πόρους για την αποτελεσματική εκτέλεση των καθηκόντων που τους ανατίθενται στην Οδηγία για την Ασφάλεια των Σιδηροδρόμων. Η βελτίωση της ασφάλειας στον Ελληνικό Σιδηρόδρομο και ο εκσυγχρονισμός του είναι ένα σύνθετο ζήτημα. Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ), ως Ανεξάρτητος Επιστημονικός Φορέας, δίνοντας ιδιαίτερη προσοχή και έμφαση στον Ελληνικό Σιδηρόδρομο έχει εκδώσει τα τελευταία έτη, πλήθος Δελτίων Τύπου και Προτάσεων σχετικά με την αύξηση της ασφάλειας του και παραμένει στη διάθεση όλων των φορέων, για να συνδράμει ουσιαστικά στην βελτίωση του σχεδίου νόμου.
Άρθρο 3	Προτείνεται να προστεθεί..... "Το Ενιαίο Κέντρο Εποπτείας (ΕΚΕ) θα συστεγάζεται στο κτιριακό συγκρότημα που είναι εγκατεστημένο το Κέντρο Ελέγχου Λειτουργίας (ΚΕΛ) Αθήνας του ΟΣΕ, στο Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών (ΣΚΑ), για την επίτευξη του βέλτιστου βαθμού συντονισμού και συνεργειών μεταξύ τους".

Άρθρο 4	Παρ. 3 Αναφορικά με την καταγραφή των στοιχείων της σιδηροδρομικής υποδομής στο Μητρώο, προτείνεται η δημιουργία γεωβάσης δεδομένων σε κατάλληλο Γεωγραφικό Πληροφοριακό Σύστημα (Γ.Π.Σ - GIS) και η καταχώρηση των στοιχείων αξιοποιώντας τις δυνατότητες του Γραμμικού Συστήματος Αναφοράς (LRS), το οποίο μπορεί να υλοποιηθεί χωρίς ιδιαίτερες δυσκολίες και ενδείκνυται σε σιδηροδρομικές γραμμές. Είναι σημαντική η ανάπτυξη ενός σύγχρονου και τυποποιημένου γεωπληροφοριακού συστήματος (GIS) με κεντρική διαχείριση, το οποίο προσφέρει προφανή πλεονεκτήματα στη λειτουργία, διαχείριση και συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου. Για τη λειτουργία, διαχείριση και ενημέρωση του Μητρώου θα πρέπει επίσης να συσταθεί στο Ε.Κ.Ε. διακριτή επιχειρησιακή ομάδα η οποία θα συντονίζει την παροχή δεδομένων και πληροφοριών από τους αρμόδιους φορείς. (στ) Προτείνεται να συμπληρωθεί η σήμανση και στοιχείων που σχετίζονται με τη συντήρηση των υποδομών (εκτός από την κατάσταση λειτουργίας). Σε κάθε περίπτωση η Δημιουργία Μητρώου Σιδηροδρομικών Δεδομένων θα πρέπει να συνδυαστεί και με τις απαιτήσεις / υποχρεώσεις καταχώρησης δεδομένων στα ευρωπαϊκά αντίστοιχα μητρώα.
Άρθρο 5	Παρ.2 Προτείνεται να προστεθεί..... "Από την υποχρέωση αυτή εξαιρούνται οι εν λειτουργία κινητήριες μονάδες που έχουν χαρακτηριστεί από τον ΟΣΕ με απόφαση Δ.Σ. ως μουσειακού χαρακτήρα, οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιούνται στις γραμμές και τμήματα του ενεργού σιδηροδρομικού δικτύου που έχουν χαρακτηριστεί με απόφαση του ΔΣ του ΟΣΕ ως "ιστορικές ή / και τουριστικές". Επίσης, είναι θεμιτό να τίθεται συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα για την εφαρμογή συστήματος γεωεντοπισμού στο τροχαίο υλικό, ωστόσο θεωρούμε ότι η 31/12/2025 είναι αρκετά αισιόδοξη προθεσμία. Παρ. 3 «Το Σύστημα διασφαλίζει την αυτόματη αποστολή ειδοποιήσεων στους αρμόδιους σιδηροδρομικούς σταθμούς και μηχανοδηγούς, για κινδύνους κατά την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών». Προτείνεται να διευκρινιστεί περαιτέρω η φράση «...για κινδύνους κατά την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών». Το συγκεκριμένο σύστημα, πέραν της ακινητοποίησης ή επιβράδυνσης κάποιου συρμού, δεν θεωρούμε ότι μπορεί να επικοινωνήσει αυτόματα άλλους κινδύνους που σχετίζονται με την κυκλοφορία τροχαίου υλικού, όπως το εμπόδιο εντός περιτυπώματος. Παρ. 4 Προτείνεται να προστεθεί : "Τα δεδομένα εντοπισμού θέσης αμαξοστοιχιών

	του Συστήματος Ραδιοεντοπισμού, θα είναι ελεύθερα προσβάσιμα και στους πολίτες μέσω της Ενιαίας Ψηφιακής Πύλης της Δημόσιας Διοίκησης (gov.gr-ΕΨΠ), σε επίπεδο αποκλειστικά στίγματος αμαξοστοιχίας επί του σιδηροδρομικού διαδρόμου (tracking & tracing)".
Άρθρο 7	Παρ.3 Αν και αποτελεί ειδικότερο τεχνικό ζήτημα που μπορεί να τεθεί σε επόμενο χρόνο, θεμιτό θα ήταν να γίνει αναφορά σε αποθήκευση σε νέφος για τα δεδομένα αυτά, λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες NIS 2 και Cyber Resiliency Act.
Άρθρο 8	Παρ. 2 Να προσδιοριστεί ποιος έχει την αρμοδιότητα θέσπισης κατηγοριοποίησης επικινδυνότητας των παραβάσεων του ΓΚΚ. Για λόγους αρχής διάκρισης θα πρέπει να είναι διαφορετικός από το Διαχειριστή Υποδομής (Δ.Υ.) και τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις (Σ.Ε.). Παρ. 3 Το «δύναται να επισύρουν μέχρι και» είναι ασαφές. Είναι σημαντικό να υπάρχει ένα πιο ξεκάθαρο πλαίσιο ευθυνών και κυρώσεων. Να προσδιοριστεί αν υπάρχει χρονικό όριο αποκλεισμού του προσωπικού από την εκτέλεση κρίσιμων καθηκόντων. Προτείνεται η επανάληψη των εξετάσεων σε τέτοια περίπτωση.
Άρθρο 10	Δεν διευκρινίζεται ρητά στο Σχέδιο Νόμου, ποιες ειδικότητες του προσωπικού του Διαχειριστή Υποδομής και των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων, θεωρούνται ότι επιτελούν κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας (πχ σταθμάρχες, κλειδούχοι, μηχανοδηγοί κλπ) και άρα θα υπόκεινται στις δοκιμασίες αξιολόγησης. Ο προσδιορισμός αυτών των ειδικοτήτων, θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη του τις διατάξεις των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) για το υποσύστημα "διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας". Εναλλακτικά προτείνεται ο ορισμός με Υπουργική Απόφαση, όπως γίνεται σε άλλες Ευρωπαϊκές χώρες, των καθηκόντων που είναι κρίσιμα για την ασφάλεια.
Άρθρο 13Α	Το πρόγραμμα αξιολόγησης (επιλογής ή περιοδικά) κάθε φορέα για θέματα ασφαλείας θα ήταν δόκιμο να εγκρίνεται από τη Ρ.Α.Σ. Εναλλακτικά, κατ' ελάχιστον, θα έπρεπε η Ρ.Α.Σ. να ενημερώνεται για το περιεχόμενο ώστε να κάνει κάποιες συστάσεις εφόσον κριθεί αναγκαίο. Παρ.2 Στις κατ' ελάχιστον δοκιμασίες προτείνεται να προστεθεί και πρακτικό μέρος

	εκπαίδευσης στο πεδίο υπό την επίβλεψη εκπαιδευτών, με καθορισμένο χρόνο (ανάλογα με τη φύση των καθηκόντων).
Άρθρο 13Δ	Στο άρθρο 13Δ η φράση..... "Ο Προϊστάμενος αμαξοστοιχίας, διαθέτει κατάρτιση μηχανοδηγού και τουλάχιστον δεκαετή εμπειρία στο αντικείμενο αυτό" να διορθωθεί και να γίνει..... "Ο Προϊστάμενος αμαξοστοιχίας, διαθέτει κατάρτιση μηχανοδηγού σε ό,τι αφορά την δυνατότητα πέδησης και ασφαλούς στάθμευσης της αμαξοστοιχίας και τουλάχιστον δεκαετή εμπειρία στο αντικείμενο του κλάδου Κινήσεως (προσωπικού συνοδείας αμαξοστοιχιών)" Επίσης, να προστεθεί ότι"Η στελέχωση με Προϊστάμενο Αμαξοστοιχίας, αφορά αποκλειστικά επιβατικές αμαξοστοιχίες, με εξαίρεση των ακόλουθων περιπτώσεων: (1) αμαξοστοιχιών που εκτελούν δρομολόγια προαστιακού και τοπικού χαρακτήρα, όπως αυτά καθορίζονται από τον Διαχειριστή Υποδομής (Διεύθυνση Κυκλοφορίας) στο Εγκεκριμένο Πρόγραμμα Κυκλοφορίας Τακτικών και Περιοδικών Αμαξοστοιχιών και θα τεθούν υπόψη της Σ.Ε. (2) αμαξοστοιχιών που εκτελούν τακτικά, περιοδικά ή έκτακτα δρομολόγια στις γραμμές που έχουν χαρακτηριστεί από το ΔΣ του Διαχειριστή Υποδομής ως "Τοπικές, Τουριστικές και Ιστορικές Γραμμές". Επιπλέον, δεδομένων των προτεινόμενων νέων συστημάτων και δομών και με στόχο την αποφυγή επικαλύψεων αρμοδιοτήτων, θεωρούμε ότι η συγκεκριμένη πρόβλεψη για ύπαρξη προϊσταμένου αμαξοστοιχίας θα πρέπει να παραμείνει ως υποχρεωτική έως ότου λειτουργήσουν πλήρως τα σύγχρονα συστήματα τηλεδιοίκησης και επικοινωνίας (ETCS, GSM-R) ή σε περιπτώσεις που αυτά τίθενται εκτός λειτουργίας για σημαντικό χρονικό διάστημα λόγω βλαβών ή σε γραμμές που δεν εφαρμόζονται τέτοια συστήματα. Εφόσον όλα τα συστήματα τηλεδιοίκησης και επικοινωνίας (ETCS, GSM-R) είναι σε λειτουργία, η κάθε Σ.Ε. να έχει την δυνατότητα να συνεχίσει την εφαρμογή του μέτρου με απόφασή της.
Άρθρο 14	Θα ήταν θεμιτό να καθοριστεί ήδη από το παρόν σχέδιο νόμου κάποιος ενδεικτικός αριθμός/ειδικότητες κλπ. για τη στελέχωση της Ειδικής Μονάδας Επιθεωρητών Σιδηροδρόμου. Παρ. 3 Δεν είναι σαφές πώς προκύπτει η κατ' ελάχιστον διάρκεια των δυο (2) μηνών για το πρόγραμμα κατάρτισης. Παρ.6 Η διατύπωση περί τήρησης του απορρήτου των πληροφοριών χωρίς προσδιορισμό χρονικού διαστήματος, δεδομένης και της γενικότητας της έννοιας «πληροφοριών» πιθανώς να δημιουργήσει ζητήματα σε περιπτώσεις εργασιακών μεταβολών των στελεχών της Ειδικής Μονάδας. Προτείνεται ο προσδιορισμός χρονικού διαστήματος (π.χ. 5 έτη).

Άρθρο 15	Κεφ. Γ' - Υπηρεσίες Εκπαίδευσης και Συντήρησης κλπ στην τροποποίηση του Άρθρου 65 του Ν. 4632 / 2019: στο εδάφιο 4 να προστεθεί η φράση "Κατόπιν συμφωνίας Διαχειριστή Υποδομής και Παρόχων, θα προβλέπεται η κατάρτιση κοινού προγράμματος εκπαίδευσης μεταξύ στελεχών του Διαχειριστή Υποδομής και των Παρόχων, που επιτελούν κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας, με μικτά τμήματα παρακολούθησης στους τομείς της εφαρμογής των Κανονιστικών Διατάξεων της Κυκλοφορίας (πχ ΓΚΚ κλπ) και της διαχείρισης έκτακτων καταστάσεων. Προτείνεται η συμπλήρωση του αρ. 65, παρ. 4 ως εξής: «Οι υπηρεσίες κατάρτισης και τα εκπαιδευτικά προγράμματα διατίθενται επίσης στο προσωπικό της ΡΑΣ και του ΕΟΔΑΣΑΑΜ (για λόγους περαιτέρω κατάρτισης των επιθεωρητών και διερευνητών αντίστοιχα σιδηροδρομικών ατυχημάτων στις σχετικές θεματολογίες)».
Άρθρο 16	Να διορθωθεί η αναφορά του Υπεύθυνου Φορέα Συντήρησης (ΥΦΣ)
Μέρος Γ'	Με αφορμή τη βελτίωση της λειτουργίας της Ρ.Α.Σ. στο παρόν σχέδιο νόμου θα ήταν σκόπιμο να προβλεφθούν διατάξεις που θα διασφαλίζουν την ανεξαρτησία της Αρχής, ιδίως σε περιπτώσεις όπου ενδέχεται να εμπλέκεται σε υποθέσεις διαιτησίας μεταξύ ΟΣΕ, που επίσης εποπτεύεται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, και άλλων εταιρειών. Μέρος Γ' - Οργανωτική ενίσχυση ΡΑΣ, ΕΟΔΑΣΑΑΜ, Σιδηρόδρομοι Ελλάδος ΑΕ - Τροποποίηση παρ. 6 άρθρου 30 Ν. 3891 / 2010: να προστεθεί"από τις 3 θέσεις μετακλητών συνεργατών του Πρόεδρου της ΡΑΣ, η μία τουλάχιστον θα καλύπτεται από πρόσωπο με αποδεδειγμένη εξειδίκευση (από σχετικό μεταπτυχιακό τίτλο ή / και επαγγελματική εμπειρία), σε θέματα Σιδηροδρομικών Μεταφορών και Σιδηροδρομικής Τεχνικής.
Άρθρο 18	Παρ 5 (α) Προτείνεται η διόρθωση: (α) «ένα (1) μέλος του Δ.Σ. της Ρ.Α.Σ.».
Άρθρο 22	Λαμβάνοντας υπόψη και τα αναφερόμενα στο Ν.5014/2023, στην παρ. 1 του προτεινόμενου άρθρου, δεν είναι σαφές το αντικείμενο του Τμήματος Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών που συστήνεται (τι αρμοδιότητες έχει σε σχέση με άλλους φορείς π.χ. ΡΑΣ κλπ).
Άρθρο 23	Προτείνεται η συμπλήρωση: «ένα (1) μέλος του Δ.Σ. του φορέα με εμπειρία στον αντίστοιχο τομέα (αεροπορικό/σιδηροδρομικό)».
Άρθρο 26	Προτείνεται να συμπληρωθεί κατ' αντιστοιχία με της Ρ.Α.Σ.: «Με τον εν λόγω κανονισμό ρυθμίζονται ιδίως:

	α) η εσωτερική διάρθρωση και λειτουργία του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, η περιγραφή των αρμοδιοτήτων του Δ.Σ., των Δ/νσεων, Μονάδων και οι θέσεις ευθύνης του προσωπικού, β) ο συνολικός αριθμός των οργανικών θέσεων του προσωπικού και η κατανομή τους σε κατηγορίες θέσεων καθώς επίσης και κατά κλάδους και ειδικότητες, γ) ο τρόπος διαχείρισης των πόρων του, δ) ζητήματα προμηθειών και ε) κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λειτουργία του ΕΟΔΑΣΑΑΜ και την άσκηση των αρμοδιοτήτων του».
Άρθρο 42	Παρ.2 Αναφορικά με την Επιτροπή Κατάρτισης Ενιαίου Σχεδίου Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης και Διαχείρισης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, προτείνεται να καθοριστεί στο παρόν σχέδιο νόμου - κατ' ελάχιστον - από ποιο φορέα θα προέρχεται αυτός που θα έχει την ευθύνη του Συντονισμού (ή Πρόεδρος της Επιτροπής). Επίσης η διάρκεια της Επιτροπής και από ποιους υποστηρίζεται γραμματειακά.
Άρθρο 50	Η ενεργοποίηση του Προϊσταμένου Αμαξοστοιχίας να λάβει υπόψιν την απαιτούμενη διάρκεια για την επιλογή, εκπαίδευση και αξιολόγηση των υποψηφίων.