Το έγγραφο αυτό συνιστά βοήθημα τεκμηρίωσης και δεν δεσμεύει τα κοινοτικά όργανα

►**B**

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 30ής Μαΐου 2002

σχετικά με τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας του υποσυστήματος λειτουργίας του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 της οδηγίας 96/48/ΕΚ

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2002) 1951]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2002/734/ΕΚ)

(ΕΕ L 245 της 12.9.2002, σ. 370)

Διορθώνεται από:

►**C1** Διορθωτικό ΕΕ L 275 της 11.10.2002, σ. 11 (2002/734/ΕΚ)

▼B

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 30ής Μαΐου 2002

σχετικά με τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας του υποσυστήματος λειτουργίας του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 της οδηγίας 96/48/ΕΚ

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2002) 1951]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2002/734/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

την οδηγία 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας [1], και ιδίως το άρθρο 6 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Σύμφωνα με το άρθρο 2 στοιχείο γ) της οδηγίας 96/48/ΕΚ, το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας υποδιαιρείται σε διαρθρωτικά ή λειτουργικά υποσυστήματα.

(2) Σύμφωνα με το άρθρο 2 στοιχείο γ) της οδηγίας 96/48/ΕΚ, το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας υποδιαιρείται σε διαρθρωτικά ή λειτουργικά υποσυστήματα.

(3) Σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 της οδηγίας, κάθε υποσύστημα αποτελεί αντικείμενο μιας τεχνικής προδιαγραφής διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ).

(4) Η επιτροπή που συστάθηκε δυνάμει του άρθρου 21 της οδηγίας 96/48/ΕΚ όρισε την ευρωπαϊκή ένωση για τη σιδηροδρομική διαλειτουργικότητα (AEIF) ως αντιπροσωπευτικό κοινό οργανισμό, σύμφωνα με το άρθρο 2 στοιχείο η) της οδηγίας.

(5) Η AEIF έλαβε την εντολή να καταρτίσει σχέδιο ΤΠΔ για το υποσύστημα λειτουργίας σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 της οδηγίας. Η εντολή συντάχθηκε με τη διαδικασία που ορίζει το άρθρο 21 παράγραφος 2 της οδηγίας.

(6) Η AEIF κατήρτισε το σχέδιο ΤΠΔ, μαζί με εισαγωγική έκθεση που περιλάμβανε ανάλυση κόστους-οφέλους, όπως προβλέπει το άρθρο 6 παράγραφος 3 της οδηγίας.

(7) Το σχέδιο ΤΠΔ εξετάσθηκε από αντιπροσώπους των κρατών μελών, στο πλαίσιο της επιτροπής που συστάθηκε δυνάμει της οδηγίας, με βάση την εισαγωγική έκθεση.

(8) Η ΤΠΔ που αποτελεί αντικείμενο της παρούσας απόφασης, δεν επιβάλλει χρήση συγκεκριμένων τεχνολογιών ή τεχνικών λύσεων εκτός των περιπτώσεων στις οποίες αυτό είναι απολύτως απαραίτητο για τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου μεγάλης ταχύτητας.

(9) Η ΤΠΔ που αποτελεί αντικείμενο της παρούσας απόφασης, βασίζεται στη εμπειρογνωμοσύνη που είναι διαθέσιμη έως την κατάρτιση του αντίστοιχου σχεδίου. Η εξέλιξη των τεχνολογικών ή κοινωνικών απαιτήσεων καθιστά αναγκαία την τροποποίηση ή τη συμπλήρωση της παρούσας ΤΠΔ.

[1] ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 6.

▼B

Κατά περίπτωση, κινείται διαδικασία αναθεώρησης ή αναπροσαρμογής, σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 της οδηγίας 96/48/ΕΚ.

(10) Σε ορισμένες περιπτώσεις, η ΤΠΔ, η οποία αποτελεί αντικείμενο της παρούσας απόφασης, παρέχει τη δυνατότητα επιλογής μεταξύ διαφόρων λύσεων, καθιστώντας δυνατή την εφαρμογή οριστικών ή μεταβατικών διαλειτουργικών λύσεων, συμβατών με την υφιστάμενη κατάσταση. Επιπλέον, η οδηγία 96/48/ΕΚ προβλέπει ειδικές διατάξεις εφαρμογής σε ορισμένες περιπτώσεις. Εκτός αυτού, στις περιπτώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 7 της οδηγίας, πρέπει να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να μην εφαρμόζουν ορισμένες τεχνικές προδιαγραφές. Για το λόγο αυτό, είναι απαραίτητη η δημοσίευση και η ετήσια ενημέρωση ενός μητρώου υποδομών και ενός μητρώου τροχαίου υλικού από τα κράτη μέλη. Τα μητρώα αυτά αναφέρουν τα κύρια χαρακτηριστικά της εθνικής υποδομής και του τροχαίου υλικού (π.χ. τις βασικές παραμέτρους) και τη συνάφειά τους με τα χαρακτηριστικά που ορίζουν οι σχετικές ΤΠΔ. Προς το σκοπό αυτό, η ΤΠΔ, η οποία αποτελεί αντικείμενο της παρούσας απόφασης, ορίζει επακριβώς τις πληροφορίες που πρέπει να αναφέρονται στα μητρώα.

(11) Η εφαρμογή της ΤΠΔ, η οποία αποτελεί αντικείμενο της παρούσας απόφασης, πρέπει να λαμβάνει υπόψη ειδικά κριτήρια για την τεχνική και τη λειτουργική συμβατότητα μεταξύ των υποδομών και του τροχαίου υλικού που πρόκειται να τεθούν σε λειτουργία, καθώς και του δικτύου στο οποίο οι εν λόγω υποδομές και το τροχαίο υλικό πρόκειται να ενταχθούν. Αυτές οι απαιτήσεις συμβατότητας προϋποθέτουν σύνθετη τεχνική και οικονομική ανάλυση η οποία πρέπει να πραγματοποιείται περιπτωσιολογικά. Στην ανάλυση πρέπει να λαμβάνονται υπόψη:

— τις διασυνδέσεις μεταξύ των διαφόρων συστημάτων που αναφέρονται στην οδηγία 96/48/ΕΚ,

— τις διάφορες κατηγορίες γραμμών και τροχαίου υλικού που αναφέρονται στην ως άνω οδηγία και

— το τεχνικό και λειτουργικό περιβάλλον του υφιστάμενου δικτύου.

(12) Η επιτροπή που έχει συσταθεί δυνάμει της οδηγίας 96/48/ΕΚ είναι σύμφωνη με τις διατάξεις της παρούσας απόφασης,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Εγκρίνεται από την Επιτροπή η ΤΠΔ σχετικά με το υποσύστημα «λειτουργίας» του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 της οδηγίας 96/48/ΕΚ. Η ΤΠΔ παρατίθεται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης. Η ΤΔΠ είναι πλήρως εφαρμόσιμη στην υποδομή του διευρωπαϊκού δικτύου μεγάλης ταχύτητας, όπως ορίζει το παράρτημα Ι της οδηγίας 96/48/ΕΚ, λαμβανομένων υπόψη των προϋποθέσεων του κεφαλαίου 7 της συνημμένης ΤΠΔ.

Άρθρο 2

Η συνημμένη ΤΠΔ αρχίζει να ισχύει έξι μήνες μετά την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ

▼C1

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1.	**ΕΙΣΑΓΩΓΗ**
1.1.	ΤΕΧΝΙΚΟ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ
1.2.	ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ
1.3.	ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΤΠΔ
2.	**ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ**
3.	**ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ**
3.1.	ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ
3.2.	ΠΤΥΧΕΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ
3.3.	ΠΤΥΧΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΕΙΔΙΚΑ ΤΟ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ
3.3.1.	Ασφάλεια
3.3.2.	Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα
3.3.3.	Υγεία των προσώπων
3.3.4.	Προστασία του περιβάλλοντος
3.3.5.	Τεχνική συμβατότητα
3.4.	ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΗΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ
4.	**ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ**
4.1.	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΤΟΥ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ
4.1.1.	Διαδικασίες εκμετάλλευσης νέων συστημάτων
4.1.2.	Τεκμηρίωση
4.1.2.1.	Τεκμηρίωση για το μηχανοδηγό
4.1.2.2.	Τεκμηρίωση για το προσωπικό των αμαξοστοιχιών
4.1.3.	Προσόντα των μηχανοδηγών και του προσωπικού αμαξοστοιχιών της σιδηροδρομικής εταιρείας που εκτελεί συναφή με την ασφάλεια καθήκοντα
4.1.3.1.	Βασικά προσόντα, διαδικασίες και γλώσσες
4.1.3.2.	Γνώση δρομολογίου
4.1.3.3.	Ειδικά προσόντα
4.1.4.	Σχετικές με την ασφάλεια επικοινωνίες μεταξύ των μελών του προσωπικού
4.1.4.1.	Χαρακτήρας και μορφότυπο των μηνυμάτων και μεθοδολογία των σχετικών με την ασφάλεια επικοινωνιών
4.1.4.2.	Χρησιμοποιούμενη γλώσσα επικοινωνίας μεταξύ εδάφους και αμαξοστοιχίας
4.1.4.3.	Χρησιμοποιούμενη γλώσσα επικοινωνίας μεταξύ των μελών του προσωπικού συνοδείας, και μεταξύ του προσωπικού συνοδείας και του μηχανοδηγού
4.1.4.4.	Χρησιμοποιούμενη γλώσσα επικοινωνίας μεταξύ του προσωπικού συνοδείας και των επιβατών
4.1.5.	Παροχή βοήθειας στους μηχανοδηγούς σε περίπτωση συμβάντος ή σημαντικής δυσλειτουργίας του τροχαίου υλικού
4.1.6.	Διενέργεια πραγματογνωμοσύνης ή έρευνα ύστερα από ατύχημα ή συμβάν
4.1.7.	Ενημέρωση του διαχειριστή υποδομής σχετικά με το καθεστώς εκμετάλλευσης της αμαξοστοιχίας

▼C1

4.1.8.	Σενάρια και διαδικασίες για την αντιμετώπιση σημαντικών συμβάντων .
4.1.9.	Κυκλοφορία υπό ειδικές συνθήκες (αμαξοστοιχίες δοκιμής και δυσλειτουργικές αμαξοστοιχίες)
4.1.10.	Επιτήρηση του συστήματος ως προς την ασφάλεια
4.1.10.1.	Έλεγχος της συμμόρφωσης με τις προδιαγραφές
4.1.10.2.	Ανατροφοδότηση πρακτικών εμπειριών
4.1.11.	Παρακολούθηση της ποιότητας της εκμετάλλευσης
4.1.12.	Υπηρεσίες επί των αμαξοστοιχιών
4.1.12.1.	Προσωπικό
4.1.12.2.	Αριθμός επιβατών επί της αμαξοστοιχίας
4.2.	ΔΙΑΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΜΕ ΤΟ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ
4.3.	ΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΕΣ ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ
5.	**ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ**
6.	**ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΠΙΣΤΟΤΗΤΑΣ Ή/ΚΑΙ ΤΗΣ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΣ ΧΡΗΣΗΣ**
6.1.	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ
6.2.	ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ
6.2.1.	Ισχύουσες διαδικασίες αξιολόγησης και ενότητες
6.2.2.	Εφαρμογή των ενοτήτων
7.	**ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΤΠΔ ΤΟΥ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ**
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α	**ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΠΟΥ ΕΜΠΛΕΚΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ**

▼B

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. *ΤΕΧΝΙΚΟ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ*

Η παρούσα ΤΠΔ αφορά στο υποσύστημα εκμετάλλευσης, το οποίο αποτελεί ένα από τα υποσυστήματα που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙ σημείο 1 της οδηγίας 96/48/ΕΚ.

Η παρούσα ΤΠΔ αποτελεί στοιχείο μιας ομάδας έξι ΤΠΔ, οι οποίες καλύπτουν το σύνολο των οκτώ υποσυστημάτων που ορίζονται στην οδηγία. Οι προδιαγραφές που αφορούν στα υποσυστήματα «χρηστών» και «περιβάλλοντος», τα οποία απαιτούνται για τη διασφάλιση της διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις, αναφέρονται στις σχετικές ΤΠΔ.

Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το υποσύστημα εκμετάλλευσης παρέχονται στο κεφάλαιο 2.

1.2. *ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ*

Το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ είναι το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας, όπως περιγράφεται στο παράρτημα Ι της οδηγίας 96/48/ΕΚ.

Αναφορά πρέπει να γίνει ιδίως στις γραμμές του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου που περιγράφονται στην απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών ή σε οποιαδήποτε ενημέρωση αυτής της απόφασης ως αποτέλεσμα της αναθεώρησης που προβλέπεται στο άρθρο 21 της εν λόγω απόφασης.

1.3. *ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΤΠΔ*

Σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 και με το παράρτημα Ι παράγραφος 1 στοιχείο β) της οδηγίας 96/48/ΕΚ, η παρούσα ΤΠΔ:

α) διευκρινίζει τις βασικές απαιτήσεις του υποσυστήματος εκμετάλλευσης και των διασυνδέσεών του (κεφάλαιο 3)·

β) καθορίζει τις βασικές παραμέτρους που περιγράφονται στο παράρτημα ΙΙ σημείο 3 της ως άνω οδηγίας και απαιτούνται για την ικανοποίηση των βασικών απαιτήσεων (κεφάλαιο 4)·

γ) καθορίζει τους όρους που πρέπει να πληρούνται για να επιτυγχάνονται οι επιδόσεις για καθεμία από τις ακόλουθες κατηγορίες γραμμών (κεφάλαιο 4):

— κατηγορία Ι: γραμμές που κατασκευάζονται ή πρόκειται να κατασκευασθούν ειδικά για μεγάλη ταχύτητα και διαθέτουν κατάλληλο εξοπλισμό ώστε να επιτρέπουν ταχύτητες εν γένει ίσες προς ή μεγαλύτερες από 250 km/h,

— κατηγορία ΙΙ: γραμμές που έχουν αναβαθμιστεί ή πρόκειται να αναβαθμιστούν ειδικά για μεγάλη ταχύτητα και διαθέτουν εξοπλισμό για ταχύτητες της τάξης των 200 km/h,

— κατηγορία ΙΙΙ: γραμμές που έχουν αναβαθμιστεί ειδικά για μεγάλη ταχύτητα ειδικού τύπου λόγω δυσκολιών σχετιζομένων με την τοπογραφία, τη διαμόρφωση του εδάφους ή το αστικό περιβάλλον, των οποίων η ταχύτητα πρέπει να προσαρμόζεται κατά περίπτωση·

δ) καθορίζει τις λεπτομέρειες εφαρμογής σε ειδικές περιπτώσεις (κεφάλαιο 7)·

ε) προσδιορίζει τα στοιχεία διαλειτουργικότητας και τις διασυνδέσεις που πρέπει να αποτελούν αντικείμενο ευρωπαϊκών προδιαγραφών, συμπεριλαμβανομένων των ευρωπαϊκών προτύπων, που χρειάζονται για την επίτευξη διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας, τηρουμένων των βασικών απαιτήσεων (κεφάλαιο 5)·

στ) αναφέρει, σε κάθε προβλεπόμενη περίπτωση, τις ενότητες, όπως ορίζονται στην απόφαση 93/465/ΕΟΚ ή, ενδεχομένως, τις συγκεκριμένες διαδικασίες που πρέπει

▼B

να εφαρμόζονται για την αξιολόγηση είτε της συμμόρφωσης, είτε της καταλληλότητας χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας, καθώς και τον έλεγχο «ΕΚ» των υποσυστημάτων (κεφάλαιο 6).

2. ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Το υποσύστημα εκμετάλλευσης του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας αποτελείται από το σύνολο των στοιχείων που καθιστούν δυνατή τη συνολική εφαρμογή και λειτουργικότητα του συστήματος στο πλαίσιο των σιδηροδρομικών δραστηριοτήτων, μετά τον ορισμό των τεχνικών και λειτουργικών στοιχείων των λοιπών υποσυστημάτων.

Η εκμετάλλευση ενός σιδηροδρομικού συστήματος διέπεται από κανόνες και κανονισμούς που θεσπίζονται από τους διαχειριστές της υποδομής και πρέπει επίσης να εφαρμόζονται από τις σιδηροδρομικές εταιρείες.

Για την έναρξη της εκμετάλλευσης ενός σιδηροδρομικού δικτύου απαιτείται εκπαιδευμένο προσωπικό το οποίο εφαρμόζει τις διαδικασίες που ορίζονται κατά τρόπο συνεκτικό με το γενικό σύστημα ασφάλειας του δικτύου.

Για την επιχειρησιακή υλοποίηση του συστήματος πρέπει να γίνεται διάκριση των ακόλουθων βασικών λειτουργιών που αφορούν την ασφάλεια εκμετάλλευσης:

— οδήγηση αμαξοστοιχίας,

— προσωπικό αμαξοστοιχίας,

— διαχείριση κυκλοφορίας εδάφους.

Πέραν των ως άνω λειτουργιών, υπάρχουν αρμόδιοι οργανισμοί για το σχεδιασμό και την αναβάθμιση των διεργασιών, των διαδικασιών και της απαραίτητης τεκμηρίωσης.

Για καθεμία από τις ανωτέρω λειτουργίες, το εμπλεκόμενο προσωπικό προσδιορίζεται και αναφέρεται στα απαραίτητα έγγραφα.

Οι διαδικασίες δημοσιεύονται σε κανονιστικό έγγραφο.

Για την επίτευξη της διαλειτουργικότητας, η προαναφερθείσα τεκμηρίωση προσαρμόζεται με γνώμονα τις ανάγκες διαλειτουργικότητας, λαμβάνοντας υπόψη τον ανθρώπινο παράγοντα που απαιτείται για την αξιόπιστη και αποδοτική εφαρμογή των διαδικασιών.

Η ιδανική λύση συνίσταται στην τυποποίηση ή στην εναρμόνιση των κανόνων εκμετάλλευσης όλων των σιδηροδρόμων στις σχετικές διαδρομές.

Ωστόσο, ακόμη και αν αυτό καταστεί δυνατό, η λύση αυτή θα μπορούσε να αποδειχθεί επιζήμια για τη συνολική «συνεκτικότητα της ασφάλειας» ενός δικτύου, δυσχεραίνοντας κατ' αυτό τον τρόπο την ασφαλή κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών που εκτελούν τα εν λόγω δρομολόγια, γεγονός που αντίκειται στις διατάξεις της οδηγίας.

Συνεπώς, η απαίτηση που καθορίζεται στη βασική απαίτηση 2.7.1 της οδηγίας για τη σύγκλιση των κανόνων εκμετάλλευσης του δικτύου δύναται να ισχύσει μόνο για την εναρμόνιση της διάρθρωσης των εγγράφων, ώστε ο μηχανοδηγός, για παράδειγμα, να είναι σε θέση να εφαρμόζει με ασφάλεια και αποτελεσματικότητα τους συγκεκριμένους κανόνες έκαστου διαχειριστή υποδομής κατά μήκος της διαδρομής.

Αντίστροφα, οποιεσδήποτε διαδικασίες συνδέονται άμεσα με την εκμετάλλευση ενός νέου, ενιαίου συστήματος που υλοποιείται στο διαλειτουργικό δίκτυο πρέπει να είναι τυποποιημένες.

Όσον αφορά τα προσόντα του εμπλεκόμενου προσωπικού, ιδίως δε των μηχανοδηγών, αυτά συμβάλλουν σε σημαντικό βαθμό στη διατήρηση του υψηλού επιπέδου ασφάλειας και συνεπώς πρέπει να οργανώνονται με ενιαίο τρόπο προκειμένου να επιτυγχάνεται το αυτό επίπεδο ασφάλειας στο σύνολο των δικτύων υποδομής, στην οποία ενδέχεται να εργάζεται το εν λόγω προσωπικό.

Εκτός αυτού, κατά την εφαρμογή των ως άνω διαδικασιών, απαιτείται η αμοιβαία κατανόηση μεταξύ των μελών του προσωπικού χωρίς την παραμικρή επιφύλαξη, ακόμη και σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, γεγονός που καθιστά αναγκαίο τον ορισμό των κανόνων που πρέπει να εφαρμόζονται όσον αφορά την επικοινωνία, ιδίως δε τη χρήση γλωσσών.

Η ασφαλής εκμετάλλευση απαιτεί επίσης το συνεκτικό έλεγχο του συστήματος, μέσω επαληθεύσεων και ανατροφοδότησης πρακτικών εμπειριών.

Ως πεδίο εφαρμογής δύναται να ορισθεί η χρήση ενός ή περισσοτέρων διαδρομών, όπως αυτές ορίζονται στο πλαίσιο των παρεχόμενων υπηρε-

▼B

σιών τρένων, βάσει ενός καθορισμένου συνόλου τροχαίου υλικού και καθορισμένων μελών του προσωπικού.

Οι πτυχές του υποσυστήματος εκμετάλλευσης που αφορούν τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας μπορούν να ταξινομηθούν στο σύνολό τους σε μια από τις ακόλουθες ομάδες:

— διαδικασίες,

— τεκμηρίωση,

— προσόντα του προσωπικού,

— επικοινωνίες,

— επιτήρηση συστήματος.

Ως διαχειριστής υποδομής νοείται ο φορέας που αναφέρεται στα άρθρα 3 και 7 της οδηγίας 1991/440/ΕΟΚ και στο άρθρο 1 της οδηγίας 2001/12/ΕΚ. Δυνάμει της οδηγίας 2001/12/ΕΚ είναι δυνατή η ανακατανομή των αρμοδιοτήτων σε τρίτους φορείς από τον διευθυντή υποδομής, οι δε πληροφορίες σχετικά με την εν λόγω ανακατανομή πρέπει να αναφέρονται στη δήλωση δικτύου που πρέπει να εκδίδουν οι διαχειριστές υποδομής σύμφωνα με την οδηγία 2001/14/ΕΚ.

3. **ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ**

3.1. *ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ*

Βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 1 της οδηγίας 96/48/ΕΚ, το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας, τα υποσυστήματά του και τα στοιχεία διαλειτουργικότητάς του πρέπει να πληρούν τις βασικές προϋποθέσεις που ορίζονται σε αδρές γραμμές στο παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας.

3.2. *ΠΤΥΧΕΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ*

Οι βασικές απαιτήσεις αφορούν:

— την ασφάλεια,

— την αξιοπιστία και τη διαθεσιμότητα,

— την υγεία των προσώπων,

— την προστασία του περιβάλλοντος,

— την τεχνική συμβατότητα.

Σύμφωνα με την οδηγία 96/48/ΕΚ, οι βασικές απαιτήσεις δύνανται να ισχύσουν γενικά για το συνολικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας ή ειδικά για συγκεκριμένες πτυχές κάθε υποσυστήματος και των στοιχείων του.

3.3. *ΠΤΥΧΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΕΙΔΙΚΑ ΤΟ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ*

Όσον αφορά το υποσύστημα εκμετάλλευσης, οι συγκεκριμένες πτυχές, εκτός των ζητημάτων που περιλαμβάνονται στο παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας, προσδιορίζονται ως εξής:

3.3.1. ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 96/48/ΕΚ, οι βασικές απαιτήσεις ασφάλειας που ισχύουν για το υποσύστημα εκμετάλλευσης είναι οι ακόλουθες:

Βασική απαίτηση 1.1.1:

«Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η επιτήρηση των στοιχείων που είναι καίρια για την ασφάλεια, και, ειδικότερα των στοιχείων που συμμετέχουν στην κυκλοφορία των τρένων πρέπει να εγγυώνται την ασφάλεια στο επίπεδο που αντιστοιχεί προς τους στόχους που έχουν καθοριστεί για το δίκτυο, ακόμα και υπό τις καθορισμένες αντίξοες συνθήκες.»

Αυτή η βασική απαίτηση δεν αφορά το υποσύστημα εκμετάλλευσης.

Βασική απαίτηση 1.1.2:

«Οι παράμετροι που υπεισέρχονται στην επαφή τροχού-τροχιάς πρέπει να πληρούν τα κριτήρια σταθερότητας κύλισης που είναι αναγκαία ώστε να εξασφαλίζεται κυκλοφορία με πλήρη ασφάλεια υπό την επιτρεπόμενη μέγιστη ταχύτητα.»

▼B

Αυτή η βασική απαίτηση δεν αφορά το υποσύστημα εκμετάλλευσης.

Βασική απαίτηση 1.1.3:

«Τα χρησιμοποιούμενα στοιχεία πρέπει να ανθίστανται στις καθοριζόμενες συνήθειες ή εξαιρετικές καταπονήσεις κατά τη διάρκεια της λειτουργίας τους. Οι τυχαίες βλάβες τους πρέπει, με τη χρησιμοποίηση ενδεδειγμένων μέσων, να έχουν περιορισμένες συνέπειες επί της ασφαλείας.»

Αυτή η βασική απαίτηση δεν αφορά το υποσύστημα εκμετάλλευσης.

Βασική απαίτηση 1.1.4:

«Ο σχεδιασμός των μόνιμων εγκαταστάσεων και του τροχαίου υλικού, καθώς και η επιλογή των χρησιμοποιουμένων υλικών πρέπει να γίνονται έτσι ώστε να περιορίζεται η εκδήλωση, η διάδοση και τα αποτελέσματα της φωτιάς και του καπνού σε περίπτωση πυρκαγιάς.»

Αυτή η βασική απαίτηση δεν αφορά το υποσύστημα εκμετάλλευσης.

Βασική απαίτηση 1.1.5:

«Οι διατάξεις με προορισμό το χειρισμό από τους χρήστες πρέπει να είναι σχεδιασμένες κατά τρόπο ώστε να μην τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλειά τους σε περίπτωση προβλεπτών χρήσεων που δεν είναι σύμφωνες προς τις αναγραφόμενες οδηγίες.»

Αυτή η βασική απαίτηση δεν αφορά το υποσύστημα εκμετάλλευσης.

Ωστόσο, οι ακόλουθες σχετικές με την ασφάλεια απαιτήσεις αφορούν το υποσύστημα εκμετάλλευσης:

Βασική απαίτηση 2.7.1:

«Η σύγκλιση των κανόνων εκμετάλλευσης των δικτύων, καθώς και τα προσόντα των μηχανοδηγών και του προσωπικού των αμαξοστοιχιών πρέπει να εγγυώνται ασφαλή διεθνή εκμετάλλευση.

Οι διαδικασίες και η συχνότητα συντήρησης, η εκπαίδευση και τα προσόντα του προσωπικού συντήρησης και το σύστημα διασφάλισης ποιότητας που εφαρμόζεται από τους σχετικούς φορείς εκμετάλλευσης στα κέντρα συντήρησης πρέπει να εγγυώνται υψηλό επίπεδο αξιοπιστίας και διαθεσιμότητας του συστήματος.»

Το πρώτο μέρος αυτής της βασικής απαίτησης, (σύγκλιση των κανόνων εκμετάλλευσης και προσόντα του προσωπικού), εξετάζεται στα ακόλουθα σημεία της παρούσας ΤΠΔ, τα οποία ουσιαστικά αναφέρονται στον ανθρώπινο παράγοντα:

— ενιαίος χαρακτήρας των διαδικασιών που πρέπει να εφαρμόζονται σε πανομοιότυπες περιπτώσεις και συνδέονται άμεσα με την εκμετάλλευση ενός νέου συστήματος: σημείο 4.1.1,

— προσδιορισμός του πεδίου εφαρμογής και εναρμόνιση των μορφότυπων της τεκμηρίωσης για τους μηχανοδηγούς:

  — σχετικά με τις διαδικασίες: σημείο 4.1.2.1.1,

  — σχετικά με τους πίνακες δρομολογίων: σημείο 4.1.2.1.3,

— ανάπτυξη «εγχειριδίου διαδικασιών» για το προσωπικό της αμαξοστοιχίας: σημείο 4.1.2.2,

— τυποποίηση και εναρμόνιση της περιγραφής της γραμμής και των εγκαταστάσεων κατά μήκος της διαδρομής, καθώς και τυποποίηση της διαδικασίας βάσει της οποίας συντάσσονται και ενημερώνονται τα έγγραφα που χρησιμοποιούνται για την εκ των προτέρων ενημέρωση του μηχανοδηγού, και της διαδικασίας βάσει της οποίας παρέχονται στο μηχανοδηγό κατευθύνσεις σε πραγματικό χρόνο: σημεία 4.1.2.1.2,

— τυποποίηση των μηνυμάτων ασφαλείας, της μεθοδολογίας και των προδιαγραφών σχετικά με τη γλώσσα που πρέπει να χρησιμοποιείται για του διάφορους συναφείς με την ασφάλεια τύπους φωνητικής επικοινωνίας: σημείο 4.1.4,

— τυποποίηση της διαδικασίας ελέγχου του συστήματος από την άποψη της ασφάλειας: σημείο 4.1.10,

▼B

— τυποποίηση της διαδικασίας επαλήθευσης της σύνθεσης των πληρωμάτων: σημείο 4.1.12.1,

— τυποποίηση της διαδικασίας που πρέπει να εφαρμόζεται κατά την κυκλοφορία με υπεράριθμους επιβάτες: σημείο 4.1.12.3.

Τα προσόντα των μηχανοδηγών και του προσωπικού των αμαξοστοιχιών διασφαλίζονται μέσω:

— της τυποποίησης και της εναρμόνισης της αρμόδιας για την εκπαίδευση του προσωπικού όσον αφορά τις διαδικασίες και τις γλώσσες οργάνωσης: σημείο 4.1.3.1,

— της τυποποίηση της διαδικασίας εκμάθησης των δρομολογίων και της γνώσης σχετικά με τη συντήρηση του δρομολογίου: σημείο 4.1.3.2,

— της κατάρτισης προγράμματος ειδικής κατάρτισης για ειδικά προσόντα: σημείο 4.1.3.3.

Όσον αφορά την κατάρτιση και τα προσόντα του προσωπικού συντήρησης, οι απαιτήσεις που ισχύουν για το αρμόδιο για τη συντήρηση του τροχαίου υλικού προσωπικού εξετάζονται στις προδιαγραφές του υποσυστήματος τροχαίου υλικού.

3.3.2. ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑ

Βασική απαίτηση 1.2:

«Η επιτήρηση και η συντήρηση των σταθερών ή των κινητών στοιχείων που συμμετέχουν στην κυκλοφορία των τρένων πρέπει να οργανώνονται, να διενεργούνται και να εκτιμώνται ποσοτικά κατά τρόπο ώστε να διατηρείται η λειτουργία τους υπό τις προβλεπόμενες συνθήκες.»

Αυτή η βασική απαίτηση δεν αφορά το υποσύστημα εκμετάλλευσης.

Βασική απαίτηση 2.7.2:

«Οι διαδικασίες και η συχνότητα συντήρησης, η εκπαίδευση και τα προσόντα του προσωπικού συντήρησης και το σύστημα διασφάλισης ποιότητας που εφαρμόζεται από τους σχετικούς φορείς εκμετάλλευσης στα κέντρα συντήρησης πρέπει να εγγυώνται υψηλό επίπεδο αξιοπιστίας και διαθεσιμότητας του συστήματος.»

Οι απαιτήσεις οι οποίες ισχύουν για το αρμόδιο για τη συντήρηση του τροχαίου υλικού προσωπικού, εξετάζονται στις προδιαγραφές του υποσυστήματος τροχαίου υλικού.

3.3.3. ΥΓΕΙΑ ΤΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ

Βασική απαίτηση 1.3.1:

«Τα υλικά που ενδέχεται, με τον τρόπο χρησιμοποίησής τους, να θέσουν σε κίνδυνο την υγεία των προσώπων που έχουν πρόσβαση σε αυτά δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται στη σιδηροδρομική υποδομή.»

Αυτή η βασική απαίτηση δεν αφορά το υποσύστημα εκμετάλλευσης.

Βασική απαίτηση 1.3.2:

«Η επιλογή, οι εφαρμογές και η χρησιμοποίηση των υλικών αυτών πρέπει να γίνονται κατά τρόπο ώστε να περιορίζονται οι εκπομπές επιβλαβών και επικινδύνων καπνών ή αερίων, ειδικότερα σε περίπτωση πυρκαγιάς.»

Αυτή η βασική απαίτηση δεν αφορά το υποσύστημα εκμετάλλευσης.

3.3.4 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Βασική απαίτηση 1.4.1:

«Κατά το σχεδιασμό του συστήματος, πρέπει να εκτιμώνται και να λαμβάνονται υπόψη οι επιπτώσεις για το περιβάλλον λόγω της εγκατάστασης και της εκμετάλλευσης του σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας, σύμφωνα με τις εν ισχύι κοινοτικές διατάξεις.»

Αυτή η βασική απαίτηση δεν αφορά το υποσύστημα εκμετάλλευσης.

▼B

Βασική απαίτηση 1.4.2:

«Πρέπει να αποφεύγεται να εκπέμπονται από τα υλικά που χρησιμοποιούνται στην υποδομή επιβλαβείς και επικίνδυνοι για το περιβάλλον καπνοί ή αέρια, ιδίως σε περίπτωση πυρκαγιάς.»

Αυτή η βασική απαίτηση δεν αφορά το υποσύστημα εκμετάλλευσης.

Βασική απαίτηση 1.4.3:

«Το τροχαίο υλικό και τα συστήματα ενεργειακής τροφοδότησης πρέπει να είναι σχεδιασμένα και κατασκευασμένα κατά τρόπον ώστε να είναι συμβατά, από ηλεκτρομαγνητική άποψη, με τις εγκαταστάσεις, εξοπλισμό και δημόσια ή ιδιωτικά δίκτυα με τα οποία ενδέχεται να υπάρξει παρεμβολή.»

Αυτή η βασική απαίτηση δεν αφορά το υποσύστημα εκμετάλλευσης.

3.3.5. ΤΕΧΝΙΚΗ ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ

Βασική απαίτηση 1.5:

«Τα τεχνικά χαρακτηριστικά της υποδομής και των μόνιμων εγκαταστάσεων πρέπει να είναι συμβατά και μεταξύ τους και με τα χαρακτηριστικά των τρένων που πρόκειται να κυκλοφορούν στο διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας.

Όταν είναι δύσκολο να τηρηθούν τα χαρακτηριστικά αυτά σε ορισμένα μέρη του δικτύου, θα μπορούσαν να τεθούν σε εφαρμογή προσωρινές λύσεις που να εγγυώνται τη μελλοντική συμβατότητα.»

Αυτή η βασική απαίτηση δεν αφορά το υποσύστημα εκμετάλλευσης.

Βασική απαίτηση 2.7.3:

«Η σύγκλιση των κανόνων εκμετάλλευσης των δικτύων, καθώς και τα προσόντα των μηχανοδηγών και του προσωπικού των αμαξοστοιχιών πρέπει να εγγυώνται ασφαλή διεθνή εκμετάλλευση.»

Αυτή η βασική απαίτηση πληρούται μέσω:

— του ενιαίου χαρακτήρα των διαδικασιών που πρέπει να εφαρμόζονται σε πανομοιότυπες περιπτώσεις και συνδέονται άμεσα με την εκμετάλλευση ενός νέου συστήματος: σημείο 4.1.1,

— της τυποποίησης των μηνυμάτων ασφαλείας, της μεθοδολογίας και των προδιαγραφών σχετικά με τη γλώσσα που πρέπει να χρησιμοποιείται για τους διάφορους συναφείς με την ασφάλεια τύπους φωνητικής επικοινωνίας: σημείο 4.1.4,

— της παροχής βοήθειας στο μηχανοδηγό σε περίπτωση συμβάντος: σημείο 4.1.5,

— της ενημέρωσης του αρμόδιου για τη διαχείριση της κυκλοφορίας προσωπικού σχετικά με το καθεστώς εκμετάλλευσης του τροχαίου υλικού: σημείο 4.1.7,

— της τυποποίησης των διαδικασιών και των σεναρίων που πρέπει να εφαρμόζονται σε περίπτωση σημαντικής υποβάθμισης του συστήματος ή συμβάντος: σημείο 4.1.8,

— της τυποποίησης της συμμόρφωσης του συστήματος από την άποψη της ποιότητας της εκμετάλλευσης: σημείο 4.1.11.

3.4. *ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΗΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ*

Ο έλεγχος της συμμόρφωσης του υποσυστήματος και των στοιχείων του με τις βασικές απαιτήσεις διεξάγεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις που προβλέπονται στην οδηγία 96/48/ΕΚ.

4. **ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ**

Το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας που αποτελεί αντικείμενο της οδηγίας 96/48/ΕΚ και στο οποίο ανήκει το υποσύστημα εκμετάλλευσης, είναι ένα ολοκληρωμένο σύστημα του οποίου η συνοχή πρέπει να ελέγχεται κυρίως σε συνάρτηση με τις

▼B

βασικές παραμέτρους, τις διασυνδέσεις και τις επιδόσεις, με στόχο τη διασφάλιση της διαλειτουργικότητας του συστήματος ως προς τις βασικές απαιτήσεις.

Οι βασικές παράμετροι και οι ισχύουσες προδιαγραφές για κάθε στοιχείο διαλειτουργικότητας που χαρακτηρίζει το υποσύστημα εκμετάλλευσης παρατίθενται ακολούθως.

4.1. *ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΤΟΥ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ*

Καμία από τις «βασικές παραμέτρους» του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 96/48/ΕΚ δεν αφορά το υποσύστημα εκμετάλλευσης.

Οι λοιπές παράμετροι που αφορούν το υποσύστημα, είναι οι ακόλουθες:

Το υποσύστημα εκμετάλλευσης πρέπει να πληροί τις επιδόσεις που καθορίζονται για καθεμία από τις ακόλουθες κατηγορίες γραμμών του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας:

— γραμμές που κατασκευάζονται ειδικά για μεγάλες ταχύτητες,

— γραμμές ειδικά αναβαθμισμένες για μεγάλη ταχύτητα,

— γραμμές ειδικά αναβαθμισμένες για μεγάλη ταχύτητα με ειδικά χαρακτηριστικά.

Στην περίπτωση του υποσυστήματος εκμετάλλευσης, ορισμένες πρόσθετες παράμετροι, οι οποίες καθορίζονται ακολούθως, πρέπει να πληρούνται για την εκμετάλλευση των διαλειτουργικών αμαξοστοιχιών μεγάλης ταχύτητας. Ωστόσο, οι εν λόγω παράμετροι δεν αφορούν στο σύνολό τους ειδικά τη μεγάλη ταχύτητα.

Ελλείψει ορισμού των αναγκών όλων των αμαξοστοιχιών, καθορίζονται κατ' ελάχιστο τα ακόλουθα κρίσιμης σημασίας για την ασφάλεια στοιχεία.

4.1.1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΝΕΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

Οι διαδικασίες οι οποίες πρέπει να εφαρμόζονται σε πανομοιότυπες περιπτώσεις και συνδέονται άμεσα με την εκμετάλλευση ενός νέου συστήματος που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στο διαλειτουργικό ευρωπαϊκό δίκτυο πρέπει να είναι μοναδικές· ειδικότερα, για το σύστημα ERTMS/ETCS, πρέπει να πληρούν ευρωπαϊκές προδιαγραφές οι οποίες πρόκειται να θεσπισθούν.

4.1.2. ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ

4.1.2.1. ***Τεκμηρίωση για το μηχανοδηγό***

4.1.2.1.1. **Διαδικασίες**

Όλες οι απαραίτητες διαδικασίες για το μηχανοδηγό συμπεριλαμβάνονται σε έγγραφο ή μέσο πληροφορικής καλούμενο «Εγχειρίδιο κανόνων μηχανοδηγού».

Στο εγχειρίδιο κανόνων μηχανοδηγού αναφέρονται οι απαιτήσεις των συγκεκριμένων δρομολογίων και του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιείται σε αυτά τα δρομολόγια, σύμφωνα με τις καταστάσεις κανονικής και υποβαθμισμένης εκμετάλλευσης που ενδέχεται να αντιμετωπίσει ο μηχανοδηγός.

Κάθε εγχειρίδιο κανόνων μηχανοδηγού συντάσσεται σύμφωνα με το ακόλουθο τυποποιημένο σχέδιο ή μορφότυπο:

Α. Οργάνωση της υπηρεσίας

Β. Ατομική ασφάλεια

Γ. Σηματοδότηση και έλεγχος-χειρισμός

Δ. Συνθήκες κυκλοφορίας του τροχαίου υλικού

Ε. Συστήματα επί της αμαξοστοιχίας

ΣΤ. Κυκλοφορία και οδήγηση της αμαξοστοιχίας

Ζ. Ανωμαλίες, συμβάντα και ατυχήματα

Παράρτημα 1 του εγχειριδίου κανόνων μηχανοδηγού: εγχειρίδιο διαδικασιών επικοινωνίας

▼B

Παράρτημα 2 του εγχειριδίου κανόνων μηχανοδηγού: εγχειρίδιο εντύπων («Livret Formulaires»)

Το εγχειρίδιο κανόνων μηχανοδηγού συντάσσεται στη γλώσσα ενός εκ των κρατών του διαλειτουργικού δικτύου που επιλέγεται από τη σιδηροδρομική εταιρεία σε συνεργασία με τους διαχειριστές της υποδομής των δικτύων στα οποία πρόκειται να κυκλοφορεί η αμαξοστοιχία, εξαιρουμένων των μηνυμάτων και των εντύπων («formulaires») τα οποία διατηρούνται στη γλώσσα του διαχειριστή της υποδομής (βλέπε σημείο 4.1.4.1).

Το εγχειρίδιο κανόνων μηχανοδηγού συντάσσεται από τη σιδηροδρομική εταιρεία και περιλαμβάνει τα στοιχεία που παρέχονται από τους διαχειριστές της υποδομής.

Η διαδικασία κατάρτισης και ενημέρωσης του εγχειριδίου κανόνων μηχανοδηγού περιλαμβάνει τα ακόλουθα στάδια:

— ο διαχειριστής της υποδομής διαβιβάζει στη σιδηροδρομική εταιρεία τους καθορισμένους κανονισμούς στη δική του γλώσσα,

— η σιδηροδρομική εταιρεία συντάσσει το αρχικό ή των ενημερωμένο έγγραφο στη γλώσσα του διαχειριστή της υποδομής,

— ο διαχειριστής της υποδομής ελέγχει το τμήμα του εγγράφου που συνέταξε η σιδηροδρομική εταιρεία, το οποίο τον αφορά,

— ο διαχειριστής της υποδομής χορηγεί άδεια χρήσης τον στοιχείων του εγγράφου που τον αφορούν,

— εάν η γλώσσα που έχει επιλέξει η σιδηροδρομική εταιρεία δεν είναι εκείνη που χρησιμοποιεί ο διαχειριστής της υποδομής, το έγγραφο μεταφράζεται από αρμόδιο και αναγνωρισμένο φορέα, επιλεγόμενο από τον διαχειριστή της υποδομής και τη σιδηροδρομική εταιρεία. Η σιδηροδρομική εταιρεία παρέχει πιστοποιητικό συμμόρφωσης της μετάφρασης. Το πιστοποιητικό δεν περιλαμβάνει το τμήμα των μηνυμάτων και των εντύπων (βλέπε σημείο 4.1.4.1). Κατόπιν αιτήματος, η σιδηροδρομική εταιρία και ο διαχειριστής της υποδομής διατηρούν το δικαίωμα συμμετοχής στη διαδικασία της μετάφρασης.

4.1.2.1.2. **Περιγραφή του εξοπλισμού γραμμής και εδάφους των υπό εκμετάλλευση γραμμών**

4.1.2.1.2.1. *Βασικά στοιχεία*

Όλα τα στοιχεία που απαιτούνται για την εκμετάλλευση του συγκεκριμένου τροχαίου υλικού στις καθορισμένες διαδρομές καθορίζονται σε έγγραφο ή μέσο πληροφορικής καλούμενο «Εγχειρίδιο δρομολογίου».

Το εγχειρίδιο δρομολογίου περιλαμβάνει, κατ' ελάχιστο, τα ακόλουθα στοιχεία:

— τα γενικά χαρακτηριστικά εκμετάλλευσης:

  — τύπος σηματοδότησης και αντίστοιχο καθεστώς κυκλοφορίας (διπλή γραμμή, αμφίδρομη κυκλοφορία κ.λπ.),

  — τύπος ενεργειακής τροφοδότησης,

  — τύπος εξοπλισμού ασύρματης επικοινωνίας εδάφους-αμαξοστοιχίας,

— ένδειξη κλίσεων κατωφέρειας και ανωφέρειας:

  — τιμές κλίσεων και ακριβής οριοθέτηση περιοχών μεγάλων κλίσεων,

— λεπτομερές διάγραμμα της γραμμής:

  — ονομασίες και θέσεις σταθμών επί της γραμμής και σημαντικών τοποθεσιών,

  — επιτρεπτά όρια ταχύτητας για κάθε γραμμή και για το συγκεκριμένο τροχαίο υλικό,

  — ονομασία του αρμόδιου για τη διαχείριση της κυκλοφορίας οργανισμού,

  — προσδιορισμός των καναλιών ασυρμάτου που πρέπει να χρησιμοποιούνται,

  — σχηματική περιγραφή της οριζοντιογραφίας της γραμμής.

▼B

Το μορφότυπο του εγχειριδίου δρομολογίου καταρτίζεται κατά τον ίδιο τρόπο για το σύνολο των υποδομών στις οποίες κυκλοφορούν οι αμαξοστοιχίες της συγκεκριμένης σιδηροδρομικής εταιρείας.

Το εγχειρίδιο δρομολογίου συντάσσεται στη γλώσσα ενός εκ των κρατών μελών του διαλειτουργικού δικτύου που επιλέγεται από τη σιδηροδρομική εταιρεία.

Το εγχειρίδιο δρομολογίου συντάσσεται από τη σιδηροδρομική εταιρεία βάσει των στοιχείων που παρέχει ο διαχειριστής της υποδομής.

Η διαδικασία σύνταξης και ενημέρωσης του εγχειριδίου δρομολογίου ορίζεται από τη σιδηροδρομική εταιρεία. Ο διαχειριστής της υποδομής επικυρώνει κάθε στοιχείο του εγγράφου που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του βάσει των γλωσσικών ικανοτήτων του.

4.1.2.1.2.2. *Τροποποιημένα στοιχεία*

Οι διαχειριστές υποδομής ενημερώνουν τη σιδηροδρομική εταιρεία σχετικά με τα στοιχεία που έχουν τροποποιηθεί μόνιμα ή προσωρινά· η σιδηροδρομική εταιρία συνοψίζει αυτές τις τροποποιήσεις σε ειδικό έγγραφο η μέσο πληροφορικής, το μορφότυπο του οποίου είναι ίδιο για όλες τις υποδομές στις οποίες κυκλοφορούν οι αμαξοστοιχίες της συγκεκριμένης σιδηροδρομικής εταιρείας.

Η διαδικασία βάσει της οποίας συντάσσεται αυτό το έγγραφο ή μέσο πληροφορικής, ορίζεται από τη σιδηροδρομική εταιρεία και επικυρώνεται από κάθε διαχειριστή υποδομής για κάθε στοιχείο που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του βάσει των γλωσσικών ικανοτήτων του.

4.1.2.1.2.3. *Ενημέρωση του μηχανοδηγού σε πραγματικό χρόνο*

Η διαδικασία ενημέρωσης των μηχανοδηγών σε πραγματικό χρόνο σχετικά με όλες τις τροποποιήσεις των ρυθμίσεων ασφαλείας της γραμμής ορίζεται από τους εμπλεκόμενους διαχειριστές υποδομής (η διαδικασία είναι μοναδική στην περίπτωση συστημάτων ERTMS/ETCS).

4.1.2.1.3. **Τροχαίο υλικό**

Όλα τα στοιχεία σχετικά με την κυκλοφορία του τροχαίου υλικού, τόσο υπό κανονικές όσο και υπό υποβαθμισμένες συνθήκες, που πρέπει να γνωρίζει ο μηχανοδηγός, συνοψίζονται σε έγγραφο ή μέσο πληροφορικής καλούμενο «Εγχειρίδιο τροχαίου υλικού του μηχανοδηγού».

Το εγχειρίδιο τροχαίου υλικού του μηχανοδηγού συντάσσεται από τη σιδηροδρομική εταιρία.

4.1.2.1.4. **Πίνακες δρομολογίων**

Οι απαραίτητες για την κανονική κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών συνοψίζονται σε ενιαίο έγγραφο ή ηλεκτρονικό μέσο καλούμενο «Πίνακας δρομολογίων» («Fiche Train») το οποίο παραδίδεται στο μηχανοδηγό και περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

— τα σημεία στάθμευσης και άλλα χρονικά σημεία,

— τις ώρες άφιξης/αναχώρησης/διέλευσης για καθένα από αυτά τα σημεία.

Ο πίνακας δρομολογίων καταρτίζεται από την εμπλεκόμενη σιδηροδρομική εταιρεία ως συλλογή των χρονικών πληροφοριών οι οποίες παρέχονται από το διαχειριστή (τους διαχειριστές) της συγκεκριμένης υποδομής.

Η διαδικασία σύνταξης αυτού του εγγράφου τυποποιείται από τη σιδηροδρομική εταιρία και επικυρώνεται από όλους τους εμπλεκόμενους διαχειριστές υποδομής για κάθε στοιχείο του εγγράφου που εμπίπτει στην αρμοδιότητά τους βάσει των γλωσσικών ικανοτήτων τους.

4.1.2.2. ***Τεκμηρίωση για το προσωπικό των αμαξοστοιχιών***

Όλες οι απαραίτητες για το προσωπικό της αμαξοστοιχίας διαδικασίες συνοψίζονται σε έγγραφο ή μέσο πληροφορικής καλούμενο «Εγχειρίδιο κανόνων προσωπικού της αμαξοστοιχίας».

▼B

Το εγχειρίδιο κανόνων προσωπικού της αμαξοστοιχίας συντάσσεται από τη σιδηροδρομική εταιρεία και περιλαμβάνει τα στοιχεία που παρέχονται από τους διαχειριστές υποδομής.

Οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να ζητήσουν, όσον αφορά το τμήμα που εμπίπτει στην αρμοδιότητά τους, τη σύνταξη και την ενημέρωση αυτού του εγγράφου σύμφωνα με την ίδια διαδικασία που εφαρμόζεται για το εγχειρίδιο κανόνων μηχανοδηγού (σημείο 4.1.2.1.1 ανωτέρω).

Όλα τα στοιχεία που πρέπει να γνωρίζει το προσωπικό της αμαξοστοιχίας, τα οποία απαιτούνται για τη χρήση του τροχαίου υλικού τόσο υπό κανονικές όσο και υπό υποβαθμισμένες συνθήκες, συνοψίζονται σε έγγραφο ή μέσο πληροφορικής καλούμενο «Εγχειρίδιο τροχαίου υλικού για το προσωπικό της αμαξοστοιχίας».

Το εγχειρίδιο τροχαίου υλικού για το προσωπικό της αμαξοστοιχίας συντάσσεται από τη σιδηροδρομική εταιρεία.

4.1.3. ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΠΟΥ ΕΚΤΕΛΕΙ ΣΥΝΑΦΗ ΜΕ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ

4.1.3.1. ***Βασικά προσόντα, διαδικασίες και γλώσσες***

Για τους μηχανοδηγούς και το προσωπικό της αμαξοστοιχίας που εκτελεί συναφή με την ασφάλεια καθήκοντα, η σιδηροδρομική εταιρία εφαρμόζει διαδικασία εκπαίδευσης που αποτελείται από τα ακόλουθα στάδια και στοιχεία:

Α. Επιλογή προσωπικού

— αξιολόγηση της εμπειρίας και των επαγγελματικών και σωματικών προσόντων του προσωπικού,

— αξιολόγηση της ικανότητας του προσωπικού όσον αφορά τη χρήση ξένης γλώσσας (ξένων γλωσσών) στο πεδίο των επαγγελματικών δραστηριοτήτων τους ή της ικανότητας εκμάθησης ξένων γλωσσών.

Β. Αρχική επαγγελματική κατάρτιση

— καθορισμός απαιτήσεων κατάρτισης,

— πόροι προγράμματος κατάρτισης,

— εκπαίδευση εκπαιδευτών.

Γ. Αρχική πιστοποίηση

— προσδιορισμός των απαιτήσεων του προγράμματος πιστοποίησης,

— αδειοδότηση των αρμόδιων για την πιστοποίηση ατόμων,

— χορήγηση πιστοποιητικού εκπαίδευσης.

Δ. Διατήρηση του επιπέδου εκπαίδευσης και παρακολούθηση του προσωπικού

— πρόγραμμα παρακολούθησης της σταδιοδρομίας,

— πρόγραμμα παρακολούθησης της υγείας.

Ε. Διατήρηση του επιπέδου εκπαίδευσης και συμπληρωματική κατάρτιση

— αρχές της αξιολόγησης των αναγκών κατάρτισης,

— αρχές της υλοποίησης της κατάρτισης,

— αρχές της αξιολόγησης της κατάρτισης.

ΣΤ. Διατήρηση του επιπέδου εκπαίδευσης και της συνεχιζόμενης πιστοποίησης

— αρχές της συνεχιζόμενης πιστοποίησης,

— τυποποίηση των διαδικασιών της συνεχιζόμενης πιστοποίησης.

Η διαδικασία εκπαίδευσης ορίζεται λαμβάνοντας υπόψη τους κανόνες που ισχύουν στις συγκεκριμένες υποδομές. Το έγγραφο στο οποίο περιγράφεται αναλυτικά η διαδικασία διαβιβάζεται σε όλους τους εμπλεκόμενους διαχειριστές υποδομής.

▼B

4.1.3.2. ***Γνώση δρομολογίου***

Η σιδηροδρομική εταιρεία ορίζει τη διαδικασία απόκτησης και διατήρησης της γνώσης σχετικά με τα πραγματοποιούμενα δρομολόγια, βάσει των κανόνων που θεσπίζονται από τους διαχειριστές υποδομής.

4.1.3.3. ***Ειδικά προσόντα***

Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι οποίες περιλαμβάνονται στο μητρώο υποδομών, όπως σήραγγες που περιέχουν συγκεκριμένο εξοπλισμό, η σιδηροδρομική εταιρεία καταρτίζει ειδικό πρόγραμμα κατάρτισης και διατήρησης της γνώσης για το σύνολο του προσωπικού της αμαξοστοιχίας που θα μπορούσε να συμμετέχει σε διαδικασίες ασφάλειας, βάσει των κανόνων που θεσπίζονται από τους εμπλεκόμενους διαχειριστές υποδομής.

4.1.4. ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

4.1.4.1. ***Χαρακτήρας και μορφότυπο των μηνυμάτων και μεθοδολογία των σχετικών με την ασφάλεια επικοινωνιών***

Οι αρχές που πρέπει να εφαρμόζονται από τις σιδηροδρομικές εταιρείες και τους διαχειριστές υποδομής σχετικά με:

— το χαρακτήρα και το μορφότυπο των μηνυμάτων,

— τη μεθοδολογία επικοινωνίας,

ορίζονται στο παράρτημα Α της παρούσας ΤΠΔ.

Τα στοιχεία που αφορούν την εκμετάλλευση και καταρτίζονται προς διευκόλυνση της εφαρμογής αυτών των αρχών ορίζονται σε έγγραφα που απευθύνονται στους μηχανοδηγούς και στο προσωπικό διαχείρισης της κυκλοφορίας

Στους μηχανοδηγούς απευθύνονται τα παραρτήματα του εγχειριδίου κανόνων μηχανοδηγού:

— παράρτημα 1: εγχειρίδιο διαδικασιών επικοινωνίας

— παράρτημα 2: εγχειρίδιο εντύπων («livret formulaires»).

4.1.4.2. ***Χρησιμοποιούμενη γλώσσα επικοινωνίας μεταξύ εδάφους και αμαξοστοιχίας***

Χρησιμοποιείται η γλώσσα της συγκεκριμένης υποδομής· η σχετική απόφαση λαμβάνεται από το διαχειριστή της υποδομής.

Το επίπεδο γλωσσομάθειας για λόγους ασφαλείας έχει ως εξής:

— Λειτουργία οδήγησης (μηχανοδηγός)

Ικανότητα αποστολής και κατανόησης των μηνυμάτων που καθορίζονται στο παράρτημα Α της παρούσας ΤΠΔ.

Το περιεχόμενο των εν λόγω μηνυμάτων καθορίζεται από το διαχειριστή της υποδομής.

— Λειτουργία συνοδείας (προσωπικό της αμαξοστοιχίας)

Ικανότητα μετάδοσης πληροφοριών οι οποίες περιγράφουν την αμαξοστοιχία και το καθεστώς λειτουργίας της στο μέτρο που αφορά το προσωπικό, καθώς και τα ενδεδειγμένα μέτρα για την αντιμετώπιση συγκεκριμένων καταστάσεων στις οποίες εμπλέκονται επιβάτες.

Το περιεχόμενο των εν λόγω μηνυμάτων καθορίζεται από το διαχειριστή της υποδομής.

4.1.4.3. ***Χρησιμοποιούμενη γλώσσα επικοινωνίας μεταξύ των μελών του προσωπικού συνοδείας, και μεταξύ του προσωπικού συνοδείας και του μηχανοδηγού***

Χρησιμοποιείται η γλώσσα μιας εκ των επικρατειών του διαλειτουργικού δικτύου. Η εν λόγω γλώσσα επιλέγεται από τη σιδηροδρομική εταιρεία.

▼B

4.1.4.4. ***Χρησιμοποιούμενη γλώσσα επικοινωνίας μεταξύ του προσωπικού συνοδείας και των επιβατών***

Σε καταστάσεις οι οποίες αφορούν την ασφάλεια και την υγεία, η χρησιμοποιούμενη γλώσσα επικοινωνίας μεταξύ του προσωπικού συνοδείας και των επιβατών είναι η γλώσσα μιας εκ των επικρατειών του διαλειτουργικού δικτύου· η εν λόγω γλώσσα επιλέγεται από τη σιδηροδρομική εταιρεία κατόπιν συμφωνίας με τους διαχειριστές υποδομής.

Επιπλέον, οι διαχειριστές υποδομής δύνανται να θεσπίσουν ειδικούς κανόνες για συγκεκριμένες περιπτώσεις (π.χ. διέλευση από σήραγγες μεγάλους μήκους) ή να συμμορφωθούν με τους κανονισμούς των επιμέρους κρατών μελών.

4.1.5. ΠΑΡΟΧΗ ΒΟΗΘΕΙΑΣ ΣΤΟΥΣ ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΟΥΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ Ή ΣΗΜΑΝΤΙΚΗΣ ΔΥΣΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΥΛΙΚΟΥ

Καθ' όλη το διάστημα κυκλοφορίας της αμαξοστοιχίας, η σιδηροδρομική εταιρεία έχει διαθέσιμο εμπειρογνώμονα, με τον οποίο ο μηχανοδηγός μπορεί να επικοινωνήσει άμεσα και σε πραγματικό χρόνο, σε περίπτωση συμβάντος ή σημαντικής δυσλειτουργίας του τροχαίου υλικού.

4.1.6. ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑ ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΗΣ Ή ΕΡΕΥΝΑ ΥΣΤΕΡΑ ΑΠΟ ΑΤΥΧΗΜΑ Ή ΣΥΜΒΑΝ

Η σιδηροδρομική εταιρία καθορίζει, κατόπιν συμφωνίας με τον διαχειριστή υποδομής, τα άτομα που πρόκειται να εξετασθούν.

Ο διαχειριστής της υποδομής, κατόπιν συμφωνίας με τη σιδηροδρομική εταιρεία, ορίζει τις χρονικές κλίμακες βάσει των οποίων θα διεξαχθούν η διενέργεια πραγματογνωμοσύνης ή η έρευνα σχετικά με ένα ατύχημα ή συμβάν.

Όσον αφορά τη διατήρηση, την ανάκτηση και την ανάγνωση των σχετικών με την ασφάλεια απαιτούμενων εγγράφων, η σιδηροδρομική εταιρεία πρέπει να θεσπίσει, κατόπιν συμφωνίας με τον διαχειριστή της υποδομής, διαδικασία με την οποία πρόκειται να αναληφθούν ή εν λόγω δραστηριότητες.

4.1.7. ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΤΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΤΗΣ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑΣ

Ο διαχειριστής της υποδομής και η σιδηροδρομική εταιρεία ορίζουν από κοινού διαδικασία αναφοράς προς τον αρμόδιο για τη διαχείριση της κυκλοφορίας οργανισμό, οποιασδήποτε ανωμαλίας η οποία επηρεάζει το τροχαίο υλικό, έχοντας ενδεχομένως συνέπειες στη λειτουργία της αμαξοστοιχίας (προ της αναχώρησης και κατά τη διαδρομή).

4.1.8. ΣΕΝΑΡΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΣΗΜΑΝΤΙΚΩΝ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

Οι διαχειριστές υποδομής, σε συνεργασία με τη σιδηροδρομική εταιρία, καθορίζουν σενάρια και διαδικασίες για την αντιμετώπιση των παρακάτω συμβάντων:

— Ατύχημα

  — διάσωση ατόμων

— Βλάβες τροχαίου υλικού

  — εκκένωση των επιβατών

  — περισυλλογή του δυσλειτουργικού τροχαίου υλικού

— Βλάβες υποδομής

  — συνθήκες οδήγησης για αναδρομολογηθείσες αμαξοστοιχίες.

Οι σιδηροδρομικές εταιρίες και οι διαχειριστές υποδομής περιλαμβάνουν τα εν λόγω σενάρια και τις διαδικασίες στα εγχειρίδια κανόνων και στις προδιαγραφές κατάρτισης προσωπικού.

Επιπλέον, προκειμένου οι διαχειριστές υποδομής να είναι σε θέση να θεσπίζουν εκ των προτέρων τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται σύμφωνα με τους κανόνες και τους κανονισμούς ανάλογα με τη φύση των συμβάντων, η σιδηροδρομική εταιρία παρέχει σε αυτούς, κατόπιν αιτήματός τους, τον κατάλογο των

▼B

συγκεκριμένων δυσλειτουργιών του τροχαίου υλικού οι οποίες ενδέχεται να έχουν σημαντικές συνέπειες στην κυκλοφορία.

4.1.9. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΥΠΟ ΕΙΔΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ (ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΕΣ ΔΟΚΙΜΗΣ ΚΑΙ ΔΥΣΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΕΣ)

Οι ειδικές συνθήκες κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών με τροχαίο υλικό υπό δοκιμή καθώς και του περισυλλεγέντος δυσλειτουργικού τροχαίου υλικού, ορίζονται από τις σιδηροδρομικές εταιρίες και ελέγχονται προς έγκριση από τους εμπλεκόμενους διαχειριστές υποδομής.

4.1.10. ΕΠΙΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

4.1.10.1. ***Έλεγχος της συμμόρφωσης με τις προδιαγραφές***

Η συμμόρφωση με τις προδιαγραφές διαλειτουργικότητας ελέγχεται, ιδίως στο πλαίσιο περιοδικών ελέγχων.

Οι διαχειριστές υποδομής:

— διεξάγουν, κατ' ελάχιστο, ετήσιους ελέγχους του δικτύου τους, οι οποίοι περιλαμβάνουν:

  — την εφαρμογή των προδιαγραφών από τις σιδηροδρομικές εταιρείες,

  — την αποτελεσματικότητα του συστήματος παρακολούθησης που έχει θεσπιστεί από τις σιδηροδρομικές εταιρείες·

— ενημερώνουν τις σιδηροδρομικές εταιρείες σχετικά με τα πορίσματα των ως άνω ελέγχων που διεξάγονται στο δίκτυό τους.

Οι σιδηροδρομικές εταιρείες:

— διεξάγουν, κατ' ελάχιστο, ετήσιους ελέγχους των διαλειτουργικών υπηρεσιών που εμπίπτουν στον τομέα αρμοδιότητάς τους,

— κοινοποιούν τα πορίσματα των ελέγχων στους εμπλεκόμενους διαχειριστές υποδομής.

4.1.10.2. ***Ανατροφοδότηση πρακτικών εμπειριών***

Οι διαχειριστές υποδομής:

— θεσπίζουν διαδικασία ανατροφοδότησης πρακτικών πληροφοριών σχετικά με τις επιδόσεις εκμετάλλευσης του διαλειτουργικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας,

— ενημερώνουν τις εμπλεκόμενες σιδηροδρομικές εταιρείες σχετικά με συμβάντα και ατυχήματα που έχουν συμβεί στην περιοχή τους,

— ενημερώνουν τις σιδηροδρομικές εταιρείες, όταν εμπλέκεται μέλος του προσωπικού τους, σχετικά με τις αναλύσεις και τα πορίσματα της πραγματογνωμοσύνης ή της έρευνας.

Οι σιδηροδρομικές εταιρείες:

— θεσπίζουν διαδικασία ανατροφοδότησης πρακτικών πληροφοριών σχετικά με τις επιδόσεις εκμετάλλευσης του διαλειτουργικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας,

— περιοδικά και κατά περίπτωση, ενημερώνουν τους διαχειριστές υποδομής σχετικά με τα αποτελέσματα της ανατροφοδότησης και τους τομείς στους οποίους αναμένεται να ληφθούν διορθωτικά μέτρα.

4.1.11. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ

Τα γεγονότα που έχουν προκαλέσει σημαντικά προβλήματα όσον αφορά την εκμετάλλευση αναλύονται το συντομότερο δυνατό από τη σιδηροδρομική εταιρεία σε συνεργασία με τον εμπλεκόμενο διαχειριστή υποδομής.

Τυχόν επανειλημμένα γεγονότα αναλύονται από τη σιδηροδρομική εταιρεία σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους διαχειριστές υποδομής τουλάχιστον σε ετήσια βάση.

Αυτές οι διαδικασίες ορίζονται από τη σιδηροδρομική εταιρεία κατόπιν συμφωνίας με τους διαχειριστές υποδομής.

▼B

4.1.12. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ

4.1.12.1. ***Προσωπικό***

Ο ελάχιστος αριθμός ατόμων επί της αμαξοστοιχίας και τα προσόντα τους πρέπει να συνάδουν με τους κανόνες στελέχωσης των αμαξοστοιχιών κάθε υποδομής στην οποία κυκλοφορεί η αμαξοστοιχία.

Κατόπιν συμφωνία με τον διαχειριστή υποδομής, η σιδηροδρομική εταιρεία θεσπίζει διαδικασία ορισμού των ελέγχων που πρέπει να διεξάγονται προ της αναχώρησης της αμαξοστοιχίας.

4.1.12.2. ***Αριθμός επιβατών επί της αμαξοστοιχίας***

Όταν μια σιδηροδρομική εταιρεία χρησιμοποιεί τροχαίο υλικό μεγάλης ταχύτητας το οποίο δεν δύναται να κυκλοφορήσει με την ονομαστική του ταχύτητα λόγω σημαντικού όγκου υπεράριθμων επιβατών, η εν λόγω εταιρεία λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να αποκλεισθεί το ενδεχόμενο μιας τέτοιας κατάστασης υπεράριθμων επιβατών υπό κανονικές συνθήκες.

Σε εξαιρετικές περιπτώσεις που προκύπτει μια τέτοια κατάσταση, η σιδηροδρομική εταιρεία ενημερώνει τον διαχειριστή της υποδομής σχετικά με τις συνθήκες υπό τις οποίες είναι δυνατή η κυκλοφορία.

Για ορισμένες περιπτώσεις που περιλαμβάνονται στο μητρώο υποδομής, όπως σήραγγες για τις οποίες ο διαχειριστής της υποδομής έχει καταρτίσει σενάριο εκκένωσης, βάσει του οποίου οι επιβάτες πρέπει να διασχίσουν την αμαξοστοιχία, ο διαχειριστής της υποδομής σε συνεργασία με τη σιδηροδρομική εταιρία, καθορίζει τον μέγιστο αριθμό επιβατών που επιτρέπεται να μεταφέρει η αμαξοστοιχία.

Επιπλέον, στην προαναφερθείσα περίπτωση και για τους ίδιους λόγους, δεν επιτρέπεται η τοποθέτηση επισκευών στους διαδρόμους ή στα ανοίγματα των θυρών.

4.2. *ΔΙΑΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΜΕ ΤΟ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ*

Καμία

4.3. *ΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΕΣ ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ*

Καμία

5. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

5.1. Σύμφωνα με το άρθρο 2 στοιχείο δ) της οδηγίας 96/48/ΕΚ, ως στοιχείο διαλειτουργικότητας ορίζεται: «κάθε βασικό στοιχείο, ομάδα στοιχείων, υποσύνολο ή πλήρες σύνολο υλικών ενσωματωμένων ή προοριζόμενων να ενσωματωθούν σε ένα υποσύστημα, από το οποίο εξαρτάται άμεσα ή έμμεσα η διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας.»

5.2. Τα στοιχεία διαλειτουργικότητας υπόκεινται στις σχετικές διατάξεις της οδηγίας 96/48/ΕΚ.

5.3. Ορισμένα στοιχεία διαλειτουργικότητας περιγράφονται βάσει προδιαγραφών οι οποίες καθορίζουν τις σχετικές απαιτήσεις επιδόσεων. Η αξιολόγηση συμμόρφωσης και καταλληλότητας χρήσης διεξάγεται, κατά κανόνα, μέσω διασυνδέσεων των στοιχείων διαλειτουργικότητας. Σε εξαιρετικές μόνο περιπτώσεις, γίνεται επίκληση των σχεδιαστικών ή περιγραφικών χαρακτηριστικών.

Το υποσύστημα εκμετάλλευσης δεν περιλαμβάνει στοιχεία διαλειτουργικότητας.

6. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΠΙΣΤΟΤΗΤΑΣ Ή/ΚΑΙ ΤΗΣ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΣ ΧΡΗΣΗΣ

6.1. *ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ*

Η ΤΠΔ εκμετάλλευσης δεν περιλαμβάνει στοιχεία διαλειτουργικότητας.

▼B

6.2. *ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ*

6.2.1. ΙΣΧΥΟΥΣΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΝΟΤΗΤΕΣ

Η αξιολόγηση της συμμόρφωσης των υπό εξέταση παραμέτρων περιλαμβάνει την επαλήθευση των ακόλουθων στοιχείων κάθε παραμέτρου για τη διαδρομή (τις διαδρομές) στις οποίες πρόκειται να κυκλοφορούν οι αμαξοστοιχίες και για το τροχαίο υλικό που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί:

— προ της θέσης σε λειτουργία: των χαρακτηριστικών όλων των καθορισμένων εγγράφων, διαδικασιών, διεργασιών ή ειδικών διατάξεων,

— κατά την εκμετάλλευση: της υλοποίησης και του ελέγχου του συνόλου των καθορισμένων στοιχείων που συνδέονται με το σύστημα παρακολούθησης της ποιότητας.

Οι τύποι ενοτήτων που πρέπει να εφαρμόζονται για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης είναι οι εξής:

— Προ της θέσης σε λειτουργία

  — Για τις παραμέτρους σχεδιασμού που αφορούν τον διαχειριστή υποδομής, ισχύει η ενότητα τύπου Α.

  — Για τις παραμέτρους σχεδιασμού που αφορούν τη σιδηροδρομική εταιρεία, ισχύει η ενότητα τύπου Α σε συνδυασμό με την πρόσθετη διάταξη Α 1 ως ακολούθως:

    «… ένας κοινοποιημένος οργανισμός που επιλέγεται από τη σιδηροδρομική εταιρεία διεξάγει επαλήθευση των χαρακτηριστικών των συγκεκριμένων στοιχείων παραμέτρων σχεδίασης προ της θέσης σε λειτουργία.».

Η ενότητα αυτή αναφέρεται ως ΑΕ και περιγράφεται στο σημείο 6.2.2 κατωτέρω.

— Κατά την εκμετάλλευση:

  Για τα στοιχεία παραμέτρων που αφορούν το σύστημα παρακολούθησης της ποιότητας, χρησιμοποιείται η ενότητα τύπου D σε συνδυασμό με τη διάταξη D 1 ως ακολούθως:

  «ένας κοινοποιημένος φορέας ή ένα κοινοποιημένο ίδρυμα που επιλέγεται από τον διαχειριστή υποδομής και τις σιδηροδρομικές εταιρίες, αξιολογεί ανά διετία τα σχετικά με την ποιότητα του συστήματος στοιχεία των σχετικών με τις διαδικασίες του συστήματος παρακολούθησης της ποιότητας παραμέτρων (εφαρμογή του συστήματος παρακολούθησης της ποιότητας που προσδιορίζεται με το πρόθεμα SQ στον πίνακα 6.2.2), τα οποία αφορούν τη σιδηροδρομική εταιρεία ή/και το διαχειριστή υποδομής. Ο κοινοποιημένος οργανισμός επιλέγεται σύμφωνα με διαδικασία που καθορίζει το εμπλεκόμενο κράτος μέλος μεταξύ των κοινοποιημένων οργανισμών που διαθέτουν τις απαραίτητες δεξιότητες, κατόπιν συμφωνίας με την αρχή που ορίζει το εμπλεκόμενο κράτος μέλος για την έκδοση των πιστοποιητικών ασφαλείας.»

  Η ενότητα αυτή αναφέρεται ως DE και περιγράφεται στο σημείο 6.2.2 κατωτέρω.

6.2.2. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΕΝΟΤΗΤΩΝ

Στον παρακάτω πίνακα:

— παρατίθενται οι προς αξιολόγηση παράμετροι και τα προς επαλήθευση στοιχεία κάθε παραμέτρου, και προσδιορίζονται τα προς αξιολόγηση στοιχεία του συστήματος παρακολούθησης της ποιότητας (τα οποία επισημαίνονται με SQ),

— παρατίθεται παραπομπή σε ΤΠΔ για τις διάφορες παραμέτρους και αναφέρονται οι ενότητες που πρέπει να χρησιμοποιούνται.

▼B

Ο πίνακας αυτός αποτελεί τη βάση για την εφαρμογή των ενοτήτων.

Παράμετροι προς αξιολόγηση	Προς επαλήθευση στοιχεία έκαστης παραμέτρου	ΤΠΔ αναφοράς	Ενότητες προς εφαρμογή	
			RU	IM
Διαδικασία εκμετάλλευσης νέου συστήματος	Εφαρμογή για το συγκεκριμένο σύστημα των οδηγιών που καθορίζονται στις ευρωπαϊκές προδιαγραφές που έχουν καταρτισθεί για το σύστημα	4.1.1		A
Τεκμηρίωση				
Εγχειρίδιο κανόνων μηχανοδηγού	Ύπαρξη	4.1.2.1.1	AE	A
	Διάρθρωση		AE	
	Γλώσσα κειμένου		AE	
	Διαδικασία σύνταξης και ενημέρωσης, συμπεριλαμβανομένων της επιλογής αρμόδιου και αναγνωρισμένου φορέα, καθώς της πιστοποίησης της συμμόρφωσης της μετάφρασης		AE	
Εγχειρίδιο δρομολογίου	Ύπαρξη	4.1.2.1.2.1	AE	
	Στοιχειώδη περιεχόμενα		AE	
	Τρόπος παρουσίασης από τη σιδηροδρομική εταιρεία		AE	
	Γλώσσα κειμένου		AE	
	Διαδικασία σύνταξης και ενημέρωσης		AE	A
Έγγραφο ή ηλεκτρονικό αρχείο τροποποιημένων στοιχείων	Ύπαρξη	4.1.2.1.2.2	AE	
	Τρόπος παρουσίασης από τη σιδηροδρομική εταιρεία		AE	
	Διαδικασία σύνταξης και ενημέρωσης		AE	A
Διαδικασία ενημέρωσης του μηχανοδηγού σε πραγματικό χρόνο	Ύπαρξη	4.1.2.1.2.3	AE	A

▼B

Παράμετροι προς αξιολόγηση	Προς επαλήθευση στοιχεία έκαστης παραμέτρου	ΤΠΔ αναφοράς	Ενότητες προς εφαρμογή	
			RU	IM
Εγχειρίδιο τροχαίου υλικού για το μηχανοδηγό	Ύπαρξη	4.1.2.1.3	AE	
Πίνακας δρομολογίων	Ύπαρξη	4.1.2.1.4	AE	
	Στοιχειώδη περιεχόμενα		AE	
	Τρόπος παρουσίασης από τη σιδηροδρομική εταιρεία		AE	
	Γλώσσα κειμένου		AE	
	Διαδικασία σύνταξης		AE	A
Εγχειρίδιο διαδικασιών για το προσωπικό συνοδείας	Ύπαρξη των εν λόγω εγγράφων	4.1.2.2	AE	
	Διαδικασία σύνταξης και ενημέρωσης κατά περίπτωση		AE	A
Εγχειρίδιο τροχαίου υλικού για το προσωπικό συνοδείας	Ύπαρξη		AE	
Προσόντα των μηχανοδηγών και του προσωπικού των αμαξοστοιχιών				
Διαδικασία όσον αφορά τα γενικά προσόντα των μηχανοδηγών και του προσωπικού των αμαξοστοιχιών	Ύπαρξη	4.1.3.1	AE	
	Διάρθρωση		AE	
	Υποβολή από τη σιδηροδρομική εταιρία σε κάθε διαχειριστή υποδομής του εγγράφου που περιγράφει τις διαδικασίες		AE	
Διαδικασία πρόσκτησης γνώσεων σχετικά με τη διαδρομή και τη συντήρηση	Ύπαρξη	4.1.3.2	AE	A
Διαδικασία κατάρτισης και διατήρησης της γνώσης για ειδικά προσόντα	Ύπαρξη συγκεκριμένου προγράμματος	4.1.3.3	AE	A

▼B

Παράμετροι προς αξιολόγηση	Προς επαλήθευση στοιχεία έκαστης παραμέτρου	ΤΠΔ αναφοράς	Ενότητες προς εφαρμογή	
			RU	IM
Κρίσιμης σημασίας για την ασφάλεια επικοινωνίες				
Στοιχεία εκμετάλλευσης που αφορούν τις επικοινωνίες εδάφους-αμαξοστοιχίας και αναφέρονται στα έγγραφα: — για το μηχανοδηγό (παραρτήματα του εγχειριδίου) — εγχειρίδιο διαδικασιών επικοινωνίας — εγχειρίδιο εντύπων — για αρμόδιο για τη διαχείριση της κυκλοφορίας το προσωπικό	Εφαρμογή των αρχών που καθορίζονται στο παράρτημα Α	4.1.4.1	ΑΕ	Α
Χρησιμοποιούμενη γλώσσα επικοινωνίας μεταξύ εδάφους και αμαξοστοιχίας	Ορισμός	4.1.4.2	ΑΕ	
Χρησιμοποιούμενη γλώσσα επικοινωνίας μεταξύ του προσωπικού συνοδείας και του μηχανοδηγού	Ορισμός	4.1.4.3	ΑΕ	
Χρησιμοποιούμενες γλώσσες επικοινωνίας μεταξύ του προσωπικού συνοδείας και των επιβατών	Ορισμός	4.1.4.4	ΑΕ	Α
Μέτρα για την παροχή βοήθειας σε μηχανοδηγούς	Ύπαρξη	4.1.5	ΑΕ	
Μέτρα για τους σκοπούς της διενέργειας πραγματογνωμοσύνης ή έρευνας και για την προσπέλαση και την ανάγνωση των σχετικών με την ασφάλεια καταγεγραμμένων στοιχείων	Ύπαρξη	4.1.6	ΑΕ	Α
Διαδικασία ενημέρωσης του διαχειριστή της υποδομής σχετικά με το καθεστώς εκμετάλλευσης της αμαξοστοιχίας	Ύπαρξη	4.1.7	ΑΕ	Α

▼B

Παράμετροι προς αξιολόγηση	Προς επαλήθευση στοιχεία έκαστης παραμέτρου	ΤΠΔ αναφοράς	Ενότητες προς εφαρμογή	
			RU	IM
Σενάρια και διαδικασίες αντιμετώπισης σημαντικών συμβάντων	Ύπαρξη	4.1.8	AE	A
	Ενσωμάτωση σε εγχειρίδια και προδιαγραφές κατάρτισης		AE	A
	Κατάλογος βλαβών		AE	A
Μέτρα που αφορούν τις συνθήκες λειτουργίας του υπό δοκιμή τροχαίου υλικού και του περισυλλεγέντος δυσλειτουργικού τροχαίου υλικού	Ορισμός	4.1.9	AE	A
	Εφαρμογή προγραμμάτων περιοδικών ελέγχων			
Επαλήθευση του συστήματος από άποψη ασφάλειας				
Διαδικασία ελέγχων	Ύπαρξη	4.1.10.1	AE	A
	Εφαρμογή διαδικασίας κατά την εκμετάλλευση (SQ)		DE	DE
Ανατροφοδότηση	Ύπαρξη	4.1.10.2	AE	A
	Εφαρμογή διαδικασίας κατά την εκμετάλλευση (SQ)		DE	DE
Επαλήθευση του συστήματος από την άποψη της ποιότητας της εκμετάλλευσης	Ύπαρξη	4.1.11	AE	A
	Εφαρμογή διαδικασίας κατά την εκμετάλλευση (SQ)		DE	DE
Υπηρεσίες επί της αμαξοστοιχίας				

▼B

Παράμετροι προς αξιολόγηση	Προς επαλήθευση στοιχεία έκαστης παραμέτρου	ΤΠΔ αναφοράς	Ενότητες προς εφαρμογή	
			RU	IM
Διατάξεις που διέπουν τη σύνθεση των πληρωμάτων των αμαξοστοιχιών	Ορισμός του ελάχιστου αριθμού μελών προσωπικού επί της αμαξοστοιχίας και των προσόντων τους	4.1.12.1	AE	A
Διαδικασία ελέγχου του αριθμού των μελών του προσωπικού επί της αμαξοστοιχίας προ της αναχώρησης	Ύπαρξη		AE	A
Διατάξεις που αφορούν το συντελεστή φορτίου της αμαξοστοιχίας.	Ύπαρξη Επαλήθευση στο πλαίσιο του ελέγχου	4.1.12.2	AE	
Διατάξεις που αφορούν το μέγιστο αριθμό επιβατών όταν έχουν καταρτισθεί σενάρια εκκένωσης.	Ύπαρξη		AE	A
Διατάξεις που αφορούν τις αποσκευές	Ύπαρξη		AE	

(SQ) Στοιχεία που αφορούν το σύστημα παρακολούθησης της ποιότητας και πρέπει να επαληθεύονται κατά την εκμετάλλευση.

Οι διατάξεις για την εφαρμογή των ενοτήτων είναι οι ακόλουθες:

Ενότητα Α

Για τα στοιχεία των παραμέτρων που τον αφορούν, ο πάροχος (διαχειριστής υποδομής):

α) καταρτίζει την τεκμηρίωση εκμετάλλευσης του συγκεκριμένου διαλειτουργικού συστήματος:

— τεκμηρίωση του χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού και του δρομολογίου στο οποίο πρόκειται να κυκλοφορεί το τροχαίο υλικό,

— τεκμηρίωση έκαστης παραμέτρου: έγγραφο, ονομασία διαδικασίας, διαδικασία ή ειδικές διατάξεις,

— κατάλογο ισχυουσών ευρωπαϊκών προδιαγραφών

και αρχειοθετεί το υλικό αυτό και το διατηρεί προς έλεγχο από τις εθνικές αρχές για χρονικό διάστημα τουλάχιστον δέκα ετών

β) επαληθεύει τη συμμόρφωση με τα χαρακτηριστικά που ορίζονται στην ΤΠΔ, για κάθε παράμετρο και στοιχείο σχεδίασης των παραμέτρων οι οποίες αναφέρονται στον ανωτέρω κατάλογο·

γ) συντάσσει δήλωση συμμόρφωσης, συμπεριλαμβανομένων του καταλόγου των προς επαλήθευση παραμέτρων και στοιχείων (όπως προκύπτουν από τον προηγούμενο πίνακα) και, για καθένα από αυτά, βεβαίωσης συμμόρφωσης. Η δήλωση αυτή αρχειοθετείται μαζί με την τεκμηρίωση εκμετάλλευσης.

▼B

Ενότητα ΑΕ

Για τα στοιχεία των παραμέτρων που τον αφορούν, ο πάροχος (σιδηροδρομική εταιρεία):

α) καταρτίζει την τεκμηρίωση εκμετάλλευσης του συγκεκριμένου διαλειτουργικού συστήματος:

— τεκμηρίωση του χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού και του δρομολογίου στο οποίο πρόκειται να κυκλοφορεί το τροχαίο υλικό,

— τεκμηρίωση έκαστης παραμέτρου: έγγραφο, διατύπωση διαδικασίας, διαδικασία ή ειδικές διατάξεις,

— κατάλογο ισχυουσών ευρωπαϊκών προδιαγραφών

και αρχειοθετεί το υλικό αυτό και το διατηρεί προς έλεγχο από τις εθνικές αρχές για χρονικό διάστημα τουλάχιστον δέκα ετών·

β) επιλέγει κοινοποιημένο οργανισμό και ζητά να επαληθευθεί, για κάθε παράμετρο και στοιχείο σχεδίασης παραμέτρου που αναφέρεται στον ανωτέρω κατάλογο, η συμμόρφωση με τα χαρακτηριστικά που ορίζονται στην ΤΠΔ καθ' όλο το μήκος της διαδρομής στην οποία κυκλοφορεί η αμαξοστοιχία.

Ο κοινοποιημένος οργανισμός:

γ) επαληθεύει, για κάθε παράμετρο και στοιχείο σχεδίασης παραμέτρου που αναφέρεται στον ανωτέρω κατάλογο, τη συμμόρφωση με τα χαρακτηριστικά που ορίζονται στην ΤΠΔ·

δ) κοινοποιεί στον πάροχο τις αιτηθείσες επαληθεύσεις των ληφθέντων αποτελεσμάτων.

Ο πάροχος:

ε) συντάσσει δήλωση συμμόρφωσης, συμπεριλαμβανομένων του καταλόγου των προς επαλήθευση παραμέτρων και στοιχείων (όπως προκύπτουν από τον προηγούμενο πίνακα) και, για καθένα από αυτά, βεβαίωσης συμμόρφωσης. Η δήλωση αυτή αρχειοθετείται μαζί με την τεκμηρίωση εκμετάλλευσης.

Ενότητα ΔΕ

Οι πάροχοι (σιδηροδρομική εταιρεία και διαχειριστής υποδομής, έκαστος για το τμήμα που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του):

α) καταρτίζουν την τεκμηρίωση εκμετάλλευσης του συγκεκριμένου διαλειτουργικού συστήματος:

— τεκμηρίωση του χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού και του δρομολογίου στο οποίο πρόκειται να κυκλοφορεί το τροχαίο υλικό,

— τεκμηρίωση του οργανισμού, των ευθυνών και των αρμοδιοτήτων όσον αφορά το σύστημα παρακολούθησης της ποιότητας,

— τεκμηρίωση έκαστης παραμέτρου που αφορά το σύστημα παρακολούθησης της ποιότητας:

— ονομασία των διαδικασιών,

— αποτελέσματα των ελέγχων,

— στοιχεία που αφορούν την ανατροφοδότηση,

— στοιχεία που αφορούν τη γενική επαλήθευση του συστήματος της ποιότητας,

και αρχειοθετεί το υλικό αυτό και το διατηρεί προς έλεγχο από τις εθνικές αρχές για χρονικό διάστημα τουλάχιστον δέκα ετών·

β) επιλέγει κοινοποιημένο οργανισμό ή κοινοποιημένο ίδρυμα ανά διετία και αιτείται της διεξαγωγής αξιολόγησης των στοιχείων των παραμέτρων που αφορούν το σύστημα παρακολούθησης της ποιότητας (εφαρμογή των διαδικασιών παρακολούθησης της ποιότητας που επισημαίνονται με SQ στον ανωτέρω πίνακα), τα οποία εμπίπτουν στην αρμοδιότητά του.

▼B

Ο κοινοποιημένος οργανισμός ή το κοινοποιημένο ίδρυμα:

γ) διεξάγει αξιολόγηση των διαδικασιών παρακολούθησης που αφορούν τους παρόχους (σιδηροδρομική εταιρεία ή/και διαχειριστής υποδομής) και συντάσσει έκθεση για έκαστο από αυτούς, αναφέροντας συγκεκριμένα εάν:

— οι πάροχοι έχουν εφαρμόσει τις διαδικασίες σύμφωνα με τον προγραμματισμό,

— οι πάροχοι ελέγχουν τις διαδικασίες·

δ) κοινοποιεί το αποτέλεσμα της ως άνω αξιολόγησης και τη σχετική έκθεση στους παρόχους που έχουν αιτηθεί της έκθεσης.

Οι πάροχοι (σιδηροδρομική εταιρεία και διαχειριστής υποδομής, για το τμήμα που εμπίπτει στην αρμοδιότητα εκάστου):

ε) συντάσσουν δήλωση συμμόρφωσης, στην οποία αναφέρονται τα αποτελέσματα της ως άνω αξιολόγησης και η σχετική έκθεση, φυλάσσουν δε την εν λόγω δήλωση μαζί με την τεκμηρίωση εκμετάλλευσης.

7. ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΤΠΔ ΤΟΥ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ

Η εκμετάλλευση της σιδηροδρομικής υπηρεσίας σε συγκεκριμένο τμήμα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας πρέπει να είναι σύμφωνη με την ΤΠΔ εκμετάλλευσης:

— όταν τίθενται σε λειτουργία νέες ή αναβαθμισμένες διαλειτουργικές υποδομές σύμφωνα με το άρθρο 14 της οδηγίας 96/48/ΕΚ,

— ή όταν τίθεται σε λειτουργία μια νέα διασυνοριακή υπηρεσία,

— ή, στην περίπτωση υφιστάμενων υποδομών που αναφέρονται στο σημείο 1.2 της παρούσας ΤΠΔ, βήμα προς βήμα και, ει δυνατόν, έως το 2005.

Ωστόσο, στην περίπτωση υποδομών στις οποίες κυκλοφορούν υφιστάμενες αμαξοστοιχίες και δεν διέπονται από την οδηγία 96/48/ΕΚ, οι κανόνες εκμετάλλευσης που προκύπτουν από την εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ δύνανται να προσαρμόζονται στις τοπικές συνθήκες ώστε να διατηρηθεί η συμβατότητα του υφιστάμενου σιδηροδρομικού συστήματος και του τρέχοντος επιπέδου ασφαλείας του. Αυτές οι εξαιρέσεις πρέπει να αναφέρονται στο μητρώο υποδομών.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΠΟΥ ΕΜΠΛΕΚΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ

ΦΥΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΩΝ ΜΗΝΥΜΑΤΩΝ

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σκοπός του παρόντος εγγράφου είναι ο καθορισμός των κανόνων για τις σχετικές με την ασφάλεια επικοινωνίες εδάφους-αμαξοστοιχίας και αμαξοστοιχίας-εδάφους, οι οποίοι ισχύουν για τις πληροφορίες που μεταδίδονται ή ανταλλάσσονται σχετικά με κρίσιμες από άποψη ασφάλειας καταστάσεις στο διαλειτουργικό δίκτυο, ειδικότερα δε:

— ο ορισμός της φύσης και της διάρθρωσης των μηνυμάτων που αφορούν την ασφάλεια,

— ο ορισμός της μεθοδολογίας της φωνητικής μετάδοσης των εν λόγω μηνυμάτων.

Το παρόν παράρτημα προορίζεται να χρησιμεύσει ως βάση:

— για τη διευκόλυνση της σύνταξης από τον διαχειριστή υποδομής των μηνυμάτων και των εγχειριδίων εντύπων (formulaires). Τα στοιχεία αυτά διαβιβάζονται στις σιδηροδρομικές εταιρείες κατά τη χρονική στιγμή έκδοσης των κανόνων και των κανονισμών,

— για τη σύνταξη από τους διαχειριστές υποδομής και τη σιδηροδρομική εταιρεία των εγγράφων για τους φορείς εκμετάλλευσης (εγχειρίδια εντύπων: «livret de formulaires»), οδηγίες για το αρμόδιο για τη διαχείριση της κυκλοφορίας προσωπικό και παράρτημα 1 του εγχειριδίου μηχανοδηγού «Εγχειρίδιο διαδικασιών επικοινωνίας».

1. *ΦΥΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΩΝ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΜΕ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΗΝΥΜΑΤΩΝ*

1.1. ΦΥΣΗ

Τα σχετικά με την ασφάλεια μηνύματα ορίζονται επισήμως από κάθε διαχειριστή υποδομής σύμφωνα με τέσσερις τύπους:

— μηνύματα έκτακτης ανάγκης άμεσης προτεραιότητας,

— διαδικαστικά μηνύματα,

— πρόσθετα μηνύματα,

— ενημερωτικά μηνύματα ποικίλου περιεχομένου.

Οι κανόνες που αφορούν τη μετάδοση αυτών των μηνυμάτων αναφέρονται στο σημείο 2, «Μεθοδολογία επικοινωνίας».

1.1.1. **Μηνύματα έκτακτης ανάγκης άμεσης προτεραιότητας**

Τα μηνύματα έκτακτης ανάγκης άμεσης προτεραιότητας αποσκοπούν στην παροχή επειγουσών οδηγιών λειτουργίας.

Το μήνυμα επαναλαμβάνεται πάντοτε, προκειμένου να αποκλεισθεί το ενδεχόμενο παρανόησης.

Ακολούθως αναφέρονται τα κύρια μηνύματα που μπορούν να αποσταλούν ταξινομημένα ανάλογα με τις ανάγκες· εκτός αυτού, ο διαχειριστής της υποδομής μπορεί να ορίσει και άλλα μηνύματα έκτακτης ανάγκης άμεσης προτεραιότητας, όταν αυτό είναι απαραίτητο.

Των μηνυμάτων έκτακτης ανάγκης άμεσης προτεραιότητας ενδέχεται να έπονται διαδικαστικά μηνύματα (βλέπε σημείο 1.1.2).

▼B

Όλα τα βασικά μηνύματα έκτακτης ανάγκης άμεσης προτεραιότητας αναφέρονται στο παράρτημα 1 «Εγχειρίδιο διαδικασιών επικοινωνίας» του εγχειριδίου κανόνων μηχανοδηγού, καθώς και στα έγγραφα οδηγιών για το αρμόδιο για τη διαχείριση της κυκλοφορίας προσωπικό.

1.1.1.1. *Μηνύματα που αποστέλλονται είτε από το προσωπικό εδάφους είτε από το μηχανοδηγό*

— Αναγκαιότητα στάθμευσης όλων των αμαξοστοιχιών:

Επείγουσα στάθμευση όλων των αμαξοστοιχιών
Επείγουσα στάθμευση όλων των αμαξοστοιχιών

Οι πληροφορίες σχετικά με τη θέση ή την περιοχή καθορίζονται, εφόσον είναι απαραίτητο, στο μήνυμα.

Επιπλέον, το μήνυμα αυτό πρέπει να συμπληρώνεται, κατά το δυνατόν, από το αίτιο, τη θέση στην οποία εντοπίζεται η κατάσταση έκτακτης ανάγκης και την ταυτότητα της αμαξοστοιχίας:

Εμπόδιο
ή πυρκαγιά
ή ..... **(άλλο αίτιο)**
στη γραμμή ..... **(αριθμός)** **km** ..... **(αριθμός)**
Μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας ..... **(αριθμός)**

— Αναγκαιότητα στάθμευσης συγκεκριμένης αμαξοστοιχίας:

Επείγουσα στάθμευση της αμοξοστοιχίας ..... **(αριθμός)**
στη γραμμή ..... **(αριθμός)**
Επείγουσα στάθμευση της αμοξοστοιχίας ..... **(αριθμός)**
στη γραμμή ..... **(αριθμός)**

— Αναγκαιότητα σιγής ασυρμάτου

Σιγή ασυρμάτου
Σιγή ασυρμάτου

1.1.1.2. *Μηνύματα του μηχανοδηγού*

— Αναγκαιότητα διακοπής της παροχής ρεύματος έλξης:

Απομόνωση έκτακτης ανάγκης της παροχής ρεύματος
Απομόνωση έκτακτης ανάγκης της παροχής ρεύματος

▼B

Το μήνυμα αυτό πρέπει να συμπληρώνεται, κατά το δυνατόν, από το αίτιο, τη θέση στην οποία εντοπίζεται η κατάσταση έκτακτης ανάγκης και την ταυτότητα της αμαξοστοιχίας:

Στο km ..... (**αριθμός**)
στη γραμμή ..... (**αριθμός**)
μεταξύ ..... (**Σταθμός**) **και** ..... (**Σταθμός**)
Αίτιο .....
Μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας ..... (**αριθμός**)

1.1.2. **Διαδικαστικά μηνύματα**

1.1.2.1. *Φύση των μηνυμάτων*

Τα διαδικαστικά μηνύματα χρησιμοποιούνται για την αποστολή οδηγιών λειτουργίας που σχετίζονται με καταστάσεις που αναφέρονται στο εγχειρίδιο κανόνων μηχανοδηγού.

Αποτελούνται από το κείμενο του μηνύματος που αντιστοιχεί σε μια κατάσταση, καθώς και από έναν αριθμό αναγνώρισης του μηνύματος.

Εφόσον το μήνυμα απαιτεί απάντηση του αποδέκτη, αναφέρεται επίσης το κείμενο της αναφοράς.

Σε αυτά τα μηνύματα χρησιμοποιείται προκαθορισμένη διατύπωση, η οποία καθορίζεται από τους διαχειριστές υποδομής στη δική τους γλώσσα, και έχουν τη μορφή έντυπων εγγράφων.

1.1.2.2. *Διαδικαστικά έντυπα*

Τα διαδικαστικά έντυπα αποτελούν το τυποποιημένο μέσο σύνταξης διαδικαστικών μηνυμάτων.

Αποσκοπούν:

— στην παροχή κοινών εγγράφων εργασίας τα οποία χρησιμοποιούνται σε πραγματικό χρόνο από το αρμόδιο για τη διαχείριση της κυκλοφορίας προσωπικό εδάφους και από τους μηχανοδηγούς,

— στη δυνατότητα εντοπισμού των επικοινωνιών.

Τα έντυπα αυτά αναγνωρίζονται μέσω μοναδικών κωδικών λέξεων ή αριθμών που αφορούν συγκεκριμένες διαδικασίες.

Συντάσσονται από κάθε διαχειριστή υποδομής στη γλώσσα του.

1.1.2.3. *Εγχειρίδιο εντύπων (livret de formulaires)*

Το σύνολο των εντύπων συγκεντρώνεται σε έντυπη μορφή, σε εγχειρίδια (εγχειρίδια εντύπων):

— ένα εγχειρίδιο εντύπων για τον μηχανοδηγό, το οποίο περιλαμβάνει το σύνολο των εντύπων που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν από τους διάφορους διαχειριστές υποδομής σε οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής. Το εγχειρίδιο εντύπων αποτελεί αντικείμενο του παραρτήματος 2 του εγχειριδίου κανόνων μηχανοδηγού,

▼B

— ένα εγχειρίδιο εντύπων για το αρμόδιο για τη διαχείριση της κυκλοφορίας προσωπικό, το οποίο παρέχει στο εν λόγω προσωπικό τη δυνατότητα εφαρμογής όλων των διαδικασιών που χρησιμοποιούνται στην περιοχή του.

Τα εγχειρίδια εντύπων χωρίζονται σε δύο μέρη.

Το πρώτο μέρος περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

— υπενθύμιση σχετικά με τη χρήση του εγχειριδίου εντύπων,

— ευρετήριο των διαδικαστικών εντύπων που εκδίδονται από το προσωπικό εδάφους,

— ευρετήριο των διαδικαστικών εντύπων που εκδίδονται από το μηχανοδηγό,

— κατάλογο καταστάσεων με διασταύρωση αναφορών με τα διαδικαστικά έντυπα που πρέπει να χρησιμοποιούνται,

— γλωσσάριο των περιπτώσεων στις οποίες ισχύει κάθε διαδικαστικό έγγραφο,

— κώδικας συλλαβισμού μηνυμάτων (φωνητικό αλφάβητο κ.λπ.).

Το δεύτερο μέρος περιλαμβάνει καθαυτά τα διαδικαστικά έντυπα.

Το εγχειρίδιο εντύπων περιλαμβάνει πολλά πρότυπα έντυπα και πρέπει να χρησιμοποιούνται σελιδοδείκτες.

Η σιδηροδρομική εταιρεία μπορεί να προσθέσει επεξηγηματικό κείμενο, συναφές με κάθε έντυπο και τις περιγραφόμενες καταστάσεις, στο εγχειρίδιο εντύπων μηχανοδηγού.

1.1.3. **Πρόσθετα μηνύματα**

Τα πρόσθετα μηνύματα είναι ενημερωτικά μηνύματα που χρησιμοποιούνται από το μηχανοδηγό για την ενημέρωση του αρμόδιου για τη διαχείριση της κυκλοφορίας προσωπικού ή χρησιμοποιούνται από το αρμόδιο για τη διαχείριση της κυκλοφορίας προσωπικό για την ενημέρωση του μηχανοδηγού σχετικά με ορισμένες προβλέψιμες καταστάσεις που αφορούν τη λειτουργία της αμαξοστοιχίας ή την τεχνική κατάσταση της αμαξοστοιχίας ή της υποδομής.

Τα απαραίτητα πρόσθετα μηνύματα προσδιορίζονται από τους διαχειριστές υποδομής και περιλαμβάνονται στο παράρτημα 1 «Εγχειρίδιο διαδικασιών επικοινωνίας» του εγχειριδίου κανόνων μηχανοδηγού, καθώς και στα έγγραφα οδηγιών που απευθύνονται στο αρμόδιο για τη διαχείριση της κυκλοφορίας προσωπικό.

1.1.4. **Ενημερωτικά μηνύματα με ποικίλο περιεχόμενο**

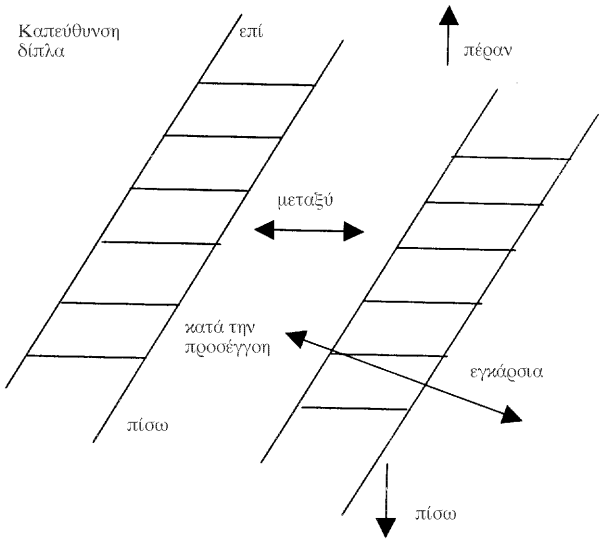
Τα μηνύματα αυτά χρησιμοποιούνται ενίοτε από το μηχανοδηγό για την ενημέρωση του αρμόδιου για τη διαχείριση της κυκλοφορίας προσωπικού εδάφους σχετικά με σπανίως εμφανιζόμενες περιστάσεις, για τις οποίες δεν υπάρχουν προκαθορισμένα μηνύματα.

Προς διευκόλυνση της περιγραφής των καταστάσεων και της σύνταξης των ενημερωτικών μηνυμάτων, καταρτίζεται πρότυπο μήνυμα, λεξιλόγιο σιδηροδρομικής ορολογίας, περιγραφικό διάγραμμα του χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού, καθώς και περιγραφική δήλωση του εξοπλισμού υποδομής (γραμμή, ρεύμα έλξης κ.λπ.).

▼B

1.1.4.1. *Πρότυπη διάρθρωση μηνυμάτων*

Αυτά τα μηνύματα μεταβλητού πεδίου διαρθρώνονται βάσει του ακόλουθου βασικού προτύπου:

Στάδιο της ροής της επικοινωνίας	Στοιχείο μηνύματος
Λόγος διαβίβασης των πληροφοριών	☐ για ενημέρωση ☐ για λήψη μέτρων
Παρατήρηση	☐ υπάρχει ☐ είδα ☐ είχα ☐ χτύπησα
Θέση — κατά μήκος της γραμμής — σε σχέση με την αμαξοστοιχία μου	☐ σε ..... (ονομασία σταθμού) ☐ ..... (χαρακτηριστικό σημείο) ☐ στο χιλιομετρικό δείκτη ..... (αριθμός) ☐ αυτοκινητάμαξα ..... (αριθμός) ☐ ρυμουλκούμενο όχημα ..... (αριθμός)
Φύση — αντικείμενο — πρόσωπο	☐ ..... (βλέπε γλωσσάριο)
Κατάσταση — στατική — κινούμενη	 ☐ στέκομαι επί ☐ κείμενος επί ☐ έχω πέσει επί ☐ βαδίζοντας ☐ τρέχοντας ☐ προς
Θέση σε σχέση με τη γραμμή	

Ύστερα από αυτά τα μηνύματα μπορεί να ακολουθήσει αίτημα για παροχή οδηγιών.

Τα στοιχεία των μηνυμάτων παρέχονται τόσο στη γλώσσα που έχει επιλέξει η σιδηροδρομική εταιρεία όσο και στις γλώσσες των εμπλεκόμενων διαχειριστών υποδομής.

1.1.4.2. *Γλωσσάριο σιδηροδρομικής ορολογίας*

Το γλωσσάριο σιδηροδρομικής ορολογίας συντάσσεται από τη σιδηροδρομική εταιρεία για κάθε χρησιμοποιούμενο δίκτυο. Περιλαμβάνει τους συνήθως χρησιμοποιούμενους όρους στη

▼B

γλώσσα που έχει επιλέξει η σιδηροδρομική εταιρεία όσο και στις γλώσσες των εμπλεκόμενων διαχειριστών υποδομής.

Αποτελείται από δύο μέρη:

— έναν κατάλογο των όρων κατά αντικείμενο,

— έναν κατάλογο των όρων με αλφαβητική σειρά.

1.1.4.3. *Περιγραφικό διάγραμμα του τροχαίου υλικού*

Το περιγραφικό διάγραμμα του χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού συντάσσεται από τη σιδηροδρομική εταιρεία και αναφέρει τις ονομασίες των διαφόρων στοιχείων τα οποία ενδέχεται να αποτελέσουν αντικείμενο επικοινωνίας με του διάφορους εμπλεκόμενους διαχειριστές υποδομής. Περιλαμβάνει τις κοινές ονομασίες των βασικών όρων στη γλώσσα που έχει επιλέξει η σιδηροδρομική εταιρεία όσο και στις γλώσσες των εμπλεκόμενων διαχειριστών υποδομής.

1.1.4.4. *Περιγραφική δήλωση των χαρακτηριστικών του εξοπλισμού υποδομής*

Η περιγραφική δήλωση των χαρακτηριστικών του εξοπλισμού υποδομής (γραμμή, ρεύμα έλξης κ.λπ.) της διαδρομής στην οποία κυκλοφορεί η αμαξοστοιχία συντάσσεται από τη σιδηροδρομική εταιρεία και περιλαμβάνει τις ονομασίες των διαφόρων στοιχείων τα οποία ενδέχεται να αποτελέσουν αντικείμενο επικοινωνίας με τους διάφορους εμπλεκόμενους διαχειριστές υποδομής. Περιλαμβάνει τις κοινές ονομασίες των βασικών όρων στη γλώσσα που έχει επιλέξει η σιδηροδρομική εταιρεία όσο και στις γλώσσες των εμπλεκόμενων διαχειριστών υποδομής.

2. *ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ*

2.1. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΗΣ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ

2.1.1. **Γλωσσάριο όρων που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο των διαδικασιών**

2.1.1.1. *Διαδικασία μετάδοσης ομιλίας*

Όρος με τον οποίο μεταβιβάζεται η δυνατότητα φωνητικής επικοινωνίας με τον συνομιλητή:

over

2.1.1.2. *Διαδικασία λήψης μηνύματος*

— Κατά τη λήψη άμεσου μηνύματος

Όρος με τον οποίο επικυρώνεται η λήψη του μηνύματος που έχει σταλεί:

ελήφθη

Όρος που χρησιμοποιείται για την επανάληψη του μηνύματος σε περίπτωση προβληματικής λήψης ή παρανόησης

επανάλαβε (+ μίλα αργά)

— Κατά τη λήψη μηνύματος που έχει επαναληφθεί

Όροι που χρησιμοποιούνται προκειμένου να διαπιστωθεί ότι το μήνυμα που έχει επαναληφθεί είναι ταυτόσημο με το πρώτο μήνυμα:

σωστό

σφάλμα (+ επανάληψη)

2.1.1.3. *Διαδικασία διακοπής της επικοινωνίας*

— Εάν το μήνυμα ολοκληρώθηκε:

τέλος

— Εάν η διακοπή είναι προσωρινή χωρίς να διακόπτεται η σύνδεση

Όρος που χρησιμοποιείται προκειμένου ο συνομιλητής να παραμείνει σε αναμονή:

αναμονή

▼B

— Εάν η διακοπή είναι προσωρινή αλλά η σύνδεση διακόπτεται

Όρος που χρησιμοποιείται προκειμένου να ενημερωθεί ο συνομιλητής ότι η επικοινωνία πρόκειται να διακοπεί, αλλά θα επαναληφθεί αργότερα:

νέα κλήση

2.1.1.4. *Διαδικασία ακύρωσης μηνύματος*

Όρος που χρησιμοποιείται για την ακύρωση της εν εξελίξει διαδικασίας:

ακύρωση διαδικασίας …

Εάν το μήνυμα πρόκειται να συνεχισθεί αργότερα, η διαδικασία επαναλαμβάνεται εξ αρχής.

2.1.2. **Κανόνες που ισχύουν σε περίπτωση σφάλματος ή παρανόησης**

Οι ακόλουθοι κανόνες ισχύουν προκειμένου να παρέχεται η δυνατότητα διόρθωσης ενδεχόμενων σφαλμάτων κατά την επικοινωνία:

2.1.2.1. *Σφάλματα*

— Σφάλμα κατά τη μετάδοση

Όταν διαπιστώνεται σφάλμα μετάδοσης από τον ίδιο τον αποστολέα, ο αποστολέας οφείλει να ζητήσει ακύρωση, αποστέλλοντας το ακόλουθο διαδικαστικό μήνυμα:

σφάλμα (+ προετοιμασία νέου εντύπου...)

σφάλμα + επαναλαμβάνω

και στη συνέχεια να μεταδώσει εκ νέου το αρχικό μήνυμα.

— Σφάλμα κατά την επανάληψη

Όταν ο αποστολέας διαπιστώνει σφάλμα κατά την επανάληψη του μηνύματος προς αυτόν, ο αποστολέας μεταδίδει τα εξής διαδικαστικά μηνύματα:

σφάλμα + επαναλαμβάνω

και μεταδίδει εκ νέου το αρχικό μήνυμα.

2.1.2.2. *Παρανόηση*

Εάν ένας από τους συνομιλητές παρανοήσει ένα μήνυμα, οφείλει να ζητήσει από το συνομιλητή του να το επαναλάβει χρησιμοποιώντας το ακόλουθο κείμενο:

επανάλαβε (+ μίλα αργά)

2.1.3. **Κωδικός συλλαβισμού λέξης, αριθμού, ώρας, απόστασης, ταχύτητας και ημερομηνίας**

Ως βοήθημα για την κατανόηση και την έκφραση των μηνυμάτων σε διάφορες καταστάσεις, κάθε όρος πρέπει να προφέρεται αργά και με ορθό τρόπο, συλλαβίζοντας τις λέξεις και τους αριθμούς που ενδέχεται να μην γίνουν κατανοητοί. Ισχύουν οι ακόλουθοι κανόνες συλλαβισμού:

2.1.3.1. *Συλλαβισμός λέξεων και ομάδων χαρακτήρων*

Χρησιμοποιείται το διεθνές φωνητικό αλφάβητο.

A Alpha

B Bravo

C Charlie

D Delta

E Echo

F Foxtrott

G Golf

H Hotel

I India

J Juliette

▼B

K Kilo

L Lima

M Mike

N November

O Oscar

P Papa

Q Québec

R Roméo

S Sierra

T Tango

U Uniform

V Victor

W Whisky

X X-ray

Y Yankee

Z Zoulou

Παράδειγμα: σημεία AB = σημεία Alpha-bravo. Αριθμός σήματος KX 835 = σήμα Kilo X-Ray οκτώ τρία πέντε.

Η σιδηροδρομική εταιρεία ενδέχεται να προσθέσει περαιτέρω υποδείξεις σχετικά με την προφορά, εφόσον κρίνει ότι αυτό είναι απαραίτητο.

2.1.3.2. *Έκφραση αριθμών*

Οι αριθμοί προφέρονται κατά ψηφίο.

0 μηδέν

1 ένα

2 δύο

3 τρία

4 τέσσερα

5 πέντε

6 έξι

7 επτά

8 οκτώ

9 εννέα

Παράδειγμα: αμαξοστοιχία **2183** = αμαξοστοιχία δύο-ένα-οκτώ-τρία.

Οι δεκαδικοί αριθμοί εκφράζονται με τη λέξη κόμμα.

Παράδειγμα: **12,50** = ένα-δύο-κόμμα-πέντε-μηδέν

2.1.3.3. *Έκφραση της ώρας*

Αναφέρεται η τοπική ώρα σε απλή γλώσσα.

Παράδειγμα: **ώρα 10:52** = δέκα πενήντα-δύο.

Όταν είναι απαραίτητο, η ώρα αναφέρεται κατά ψηφίο (ώρα ένα μηδέν πέντε δύο).

2.1.3.4. *Έκφραση αποστάσεων και ταχυτήτων*

Οι αποστάσεις εκφράζονται σε χιλιόμετρα και οι ταχύτητες σε χιλιόμετρα ανά ώρα.

Τα μίλια μπορούν να χρησιμοποιηθούν, εφόσον αυτή η μονάδα χρησιμοποιείται σε μια συγκεκριμένη υποδομή.

2.1.3.5. *Έκφραση ημερομηνιών*

Οι ημερομηνίες εκφράζονται με το συνήθη τρόπο.

Παράδειγμα: **10 Δεκεμβρίου**

▼B

2.2. ΔΟΜΗ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Η φωνητική μετάδοση μηνυμάτων που αφορούν την ασφάλεια χωρίζεται καταρχήν στα ακόλουθα δύο:

— αναγνώριση και αίτημα παροχής οδηγιών,

— μετάδοση του μηνύματος και τερματισμός της μετάδοσης.

Το πρώτο στάδιο μπορεί να περικοπεί ή να παραληφθεί πλήρως στην περίπτωση των μηνυμάτων ασφαλείας άμεσης προτεραιότητας.

2.2.1. **Κανόνες για την αναγνώριση και τα αιτήματα παροχής οδηγιών**

Προς διευκόλυνση της αμοιβαίας αναγνώρισης των δύο πλευρών, του ορισμού της κατάστασης εκμετάλλευσης και της μετάδοσης διαδικαστικών οδηγιών, ισχύουν οι ακόλουθοι κανόνες:

2.2.1.1. *Αναγνώριση*

Κάθε επικοινωνία εκτός των μηνυμάτων ασφαλείας άμεσης προτεραιότητας πρέπει να αρχίζει με μηνύματα αναγνώρισης, ακόμη και ύστερα από διακοπή κατά τη μετάδοση.

Για το σκοπό αυτό χρησιμοποιούνται τα ακόλουθα μηνύματα από τα εμπλεκόμενα μέρη:

— από το αρμόδιο για τη διαχείριση της κυκλοφορίας προσωπικό:

αμαξοστοιχία …

… (αριθμός)

αρμόδιο …

… (θέση, σταθμός)

— από τον μηχανοδηγό:

αρμόδιος … (θέση, σταθμός)

αμαξοστοιχία … (αριθμός)

Σημείωση:

Μετά την αναγνώριση μπορεί να ακολουθήσει μήνυμα πρόσθετων πληροφοριών με το οποίο παρέχονται στο αρμόδιο για τη διαχείριση της κυκλοφορίας άτομο επαρκή στοιχεία σχετικά με την κατάσταση ώστε να είναι σε θέση να προσδιορίσει με ακρίβεια τη διαδικασία που ενδέχεται να κληθεί να ακολουθήσει στη συνέχεια ο μηχανοδηγός.

2.2.1.2. *Αίτημα παροχής οδηγιών*

Της εφαρμογής μιας διαδικασίας προηγείται αίτημα παροχής οδηγιών. Οι ακόλουθοι όροι χρησιμοποιούνται προκειμένου να ζητηθούν οδηγίες:

προετοιμασία διαδικασίας …

2.2.2. **Κανόνες για διαδικασίες μετάδοσης μηνυμάτων**

2.2.2.1. *Μηνύματα ασφαλείας άμεσης προτεραιότητας*

Λόγω του επείγοντος και επιτακτικού χαρακτήρα τους, τα μηνύματα αυτά:

— μπορούν να αποστέλλονται ή να λαμβάνονται κατά την κυκλοφορία,

— μπορούν να παραλείπουν το τμήμα αναγνώρισης,

— επαναλαμβάνονται,

— συμπληρώνονται, το συντομότερο δυνατό, με περαιτέρω πληροφορίες.

2.2.2.2. *Διαδικαστικό μήνυμα*

Για την αξιόπιστη αποστολή (εν στάσει) των διαδικαστικών μηνυμάτων που περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο εντύπων (livret de formulaires), εφαρμόζονται οι ακόλουθοι κανόνες:

▼B

2.2.2.2.1. Αποστολή μηνύματος

Το έντυπο μπορεί να συμπληρωθεί προ της μετάδοσης του μηνύματος ώστε το πλήρες κείμενο του μηνύματος να μπορεί να σταλεί στο πλαίσιο μιας και μόνο μετάδοσης.

2.2.2.2.2. Λήψη μηνύματος

Ο παραλήπτης του μηνύματος πρέπει να συμπληρώσει το έντυπο που περιλαμβάνεται στο εγχειρίδιο εντύπων, βάσει των πληροφοριών που παρέχονται από τον αποστολέα.

2.2.2.2.3. Επανάληψη προς τον αποστολέα

Όλα τα προκαθορισμένα σιδηροδρομικά μηνύματα του εγχειριδίου εντύπων πρέπει να επαναλαμβάνονται. Η επανάληψη περιλαμβάνει το μήνυμα που παρατίθεται στο γκρι πεδίο του εντύπου, το τμήμα αναφοράς και τυχόν πρόσθετες ή συμπληρωματικές πληροφορίες.

2.2.2.2.4. Επικύρωση της συμμόρφωσης της επανάληψης

Κάθε μήνυμα που επαναλαμβάνεται συνοδεύεται από επικύρωση της συμμόρφωσης ή μη συμμόρφωσης που δίδεται από τον αποστολέα του μηνύματος.

σωστό

ή

σφάλμα + επαναλαμβάνω

και επανάληψη της αποστολής του αρχικού μηνύματος.

2.2.2.2.5. Βεβαίωση λήψης

Η λήψη κάθε μηνύματος βεβαιώνεται θετικά ή αρνητικά ως εξής:

ελήφθη

ή

αρνητικό, επανάλαβε (+ μίλα αργά)

2.2.2.2.6. Εντοπισμός και επαλήθευση

Όλα τα μηνύματα που αποστέλλονται από το προσωπικό εδάφους συνοδεύονται από χαρακτηριστικό αριθμό αναγνώρισης ή έγκρισης:

— Εάν το μήνυμα αφορά μια ενέργεια για την οποία ο μηχανοδηγός ζητά ρητή άδεια (π.χ. διέλευση από σήμα σε κατάσταση κινδύνου κ.λπ.):

έγκριση …

… (αριθμός)

— Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις (π.χ. συνέχιση της πορείας με προσοχή κ.λπ.):

μήνυμα …

… (αριθμός)

2.2.2.2.7. Αναφορά

Κάθε μήνυμα που συνίσταται σε αίτημα «αναφοράς» πρέπει να συνοδεύεται από μια «αναφορά»

2.2.2.3. *Πρόσθετα μηνύματα*

Τα πρόσθετα μηνύματα

— έπονται της διαδικασίας αναγνώρισης,

— είναι σύντομα και ακριβή (περιοριζόμενα, όπου αυτό είναι δυνατό, στις προς διαβίβαση πληροφορίες όπου αυτές απαιτούνται),

— επαναλαμβάνονται και συνοδεύονται από επικύρωση της συμμόρφωσης ή μη της επανάληψης,

— μπορεί να ακολουθούνται από αίτημα για παροχή οδηγιών ή περαιτέρω πληροφοριών.

▼B

2.2.2.4. *Ενημερωτικά μηνύματα ποικίλου περιεχομένου μη προκαθορισμένα*

Τα ενημερωτικά μηνύματα ποικίλου περιεχομένου:

— έπονται της διαδικασίας αναγνώρισης,

— συντάσσονται προ της αποστολής,

— επαναλαμβάνονται και συνοδεύονται από επικύρωση της συμμόρφωσης ή μη της επανάληψης.