Το παρόν έγγραφο αποτελεί απλώς βοήθημα τεκμηρίωσης και τα θεσμικά όργανα δεν αναλαμβάνουν καμία ευθύνη για το περιεχόμενό του

►**B**

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 14ης Νοεμβρίου 2012

σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με την τροποποίηση της οδηγίας 2007/756/ΕΚ

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2012) 8075]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2012/757/ΕΕ)

(ΕΕ L 345 της 15.12.2012, σ. 1)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
►**M1**	Απόφαση 2013/710/ΕΕ της Επιτροπής της 2ας Δεκεμβρίου 2013	L 323	35	4.12.2013
►**M2**	Κανονισμός (ΕΕ) 2015/995 της Επιτροπής της 8ης Ιουνίου 2015	L 165	1	30.6.2015

Διορθώνεται από:

►**C1** Διορθωτικό ΕΕ L 101 της 4.4.2014, σ. 15 (2012/757/ΕΕ)

▼B

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 14ης Νοεμβρίου 2012

σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με την τροποποίηση της οδηγίας 2007/756/ΕΚ

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2012) 8075]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2012/757/ΕΕ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος ([1]), και ιδίως το άρθρο 6 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Το άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (Κανονισμός για τον Οργανισμό) ([2]), προβλέπει ότι ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων (εφεξής «ο Οργανισμός») μεριμνά για την προσαρμογή των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας («ΤΠΔ») στην τεχνική πρόοδο, στις τάσεις της αγοράς και στις κοινωνικές απαιτήσεις, και ότι προτείνει στην Επιτροπή τις τροποποιήσεις των ΤΠΔ τις οποίες κρίνει αναγκαίες.

(2) Με την απόφασή της C(2010) 2576 της 29ης Απριλίου 2010, η Επιτροπή έδωσε εντολή στον Οργανισμό να αναπτύξει και να επανεξετάσει τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας προκειμένου να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής τους σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης. Με βάση τους όρους της εντολής, ζητήθηκε από τον Οργανισμό να συγχωνεύσει και να επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής της ΤΠΔ για τους σιδηρόδρομους υψηλής ταχύτητας και της ΤΠΔ για τους συμβατικούς σιδηρόδρομους που αφορούν το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας». Οι εν λόγω ΤΠΔ είχαν εγκριθεί από την Επιτροπή αντίστοιχα με την απόφαση 2008/231/ΕΚ της Επιτροπής ([3]) και την απόφαση 2011/314/ΕΕ της Επιτροπής ([4]).

(3) Στις 5 Σεπτεμβρίου 2011, ο Οργανισμός εξέδωσε σύσταση σχετικά με τη συγχώνευση της ΤΠΔ για τη διεξαγωγή και τη διαχείριση της κυκλοφορίας των συμβατικών σιδηροδρόμων και της ΤΠΔ για τη διεξαγωγή και τη διαχείριση της κυκλοφορίας των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας, την επέκταση του γεωγραφικού πεδίου εφαρμογής αυτών των ΤΠΔ και για τη διαβίβαση των στοιχείων του ευρωπαϊκού αριθμού οχήματος (ΑΕΟ) στην απόφαση 2007/756/ΕΚ της Επιτροπής ([5]).

([1]) ΕΕ L 191 της 18.7.2008, σ. 1.
([2]) ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 1.
([3]) ΕΕ L 84 της 26.3.2008, σ. 1.
([4]) ΕΕ L 144 της 31.5.2011, σ. 1.
([5]) ΕΕ L 305 της 23.11.2007, σ. 30.

▼B

(4) Η εφαρμογή της ΤΠΔ του παραρτήματος Ι, και η συμμόρφωση προς τα σχετικά σημεία αυτής της ΤΠΔ, πρέπει να καθοριστεί σύμφωνα με σχέδιο εφαρμογής, του οποίου ζητείται η επικαιροποίηση από κάθε κράτος μέλος όσον αφορά τις γραμμές για τις οποίες είναι υπεύθυνο κάθε κράτος μέλος.

(5) Σήμερα, η σιδηροδρομική κυκλοφορία διεξάγεται με βάση υφιστάμενες εθνικές, διμερείς, πολυεθνείς ή διεθνείς συμφωνίες. Είναι σημαντικό οι συμφωνίες αυτές να μην παρεμποδίζουν την τρέχουσα και τη μελλοντική πρόοδο στη διαλειτουργικότητα. Συνεπώς, πρέπει να ορισθεί διαδικασία κοινοποίησης αυτών των συμφωνιών από τα κράτη μέλη.

(6) Τα σιδηροδρομικά οχήματα ταξινομούνται από τους φορείς που τηρούν τα εθνικά μητρώα οχημάτων σύμφωνα με την απόφαση 2007/756/ΕΚ, με βάση το άρθρο 33της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

(7) Η μορφή του ευρωπαϊκού αριθμού οχήματος και η απαίτηση αναγραφής του στο όχημα είναι και οι δύο αναγκαίες για την ταυτοποίηση του οχήματος και πρέπει να παραμείνουν στην ΤΠΔ για τη διεξαγωγή και τη διαχείριση της κυκλοφορίας

(8) Για να καταστεί πιο ευνόητο το εθνικό μητρώο οχημάτων, όπως και οι διαδικασίες ταξινόμησης των οχημάτων, είναι σκόπιμο να μεταφερθούν οι λεπτομέρειες των τεχνικών κωδικών που αποτελούν μέρος του ευρωπαϊκού αριθμού οχήματος στην απόφαση 2007/756/ΕΚ. Η απόφαση C(2007) 756 πρέπει, συνεπώς, να τροποποιηθεί ανάλογα.

(9) Η Επιτροπή πρέπει να ενημερώνει, μέσω της επιτροπής που έχει συσταθεί σύμφωνα με το άρθρο 29 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, τα κράτη μέλη σχετικά με τις αλλαγές στους καταλόγους με τους κωδικούς που δημοσιεύει ο Οργανισμός.

(10) Η οδηγία 2008/57/ΕΚ ορίζει ως λειτουργικό το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας». Συνεπώς, η ΤΠΔ για τη διεξαγωγή και τη διαχείριση της κυκλοφορίας δεν αξιολογείται κατά την έγκριση θέσης οχήματος σε χρήση, αλλά κατά την αξιολόγηση των συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομών.

(11) Για λόγους σαφήνειας και απλότητας είναι σκόπιμο να μην τροποποιηθούν οι μεταβατικές διατάξεις των άρθρων 3, 5 και 7 της απόφασης 2011/314/ΕΕ.

(12) Οι αποφάσεις 2008/231/ΕΚ και 2011/314/ΕΕ πρέπει να καταργηθούν.

(13) Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί με βάση τις διατάξεις του άρθρου 29 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ,

▼B

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

▼M2

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Εγκρίνεται η τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) που αφορά το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος ολόκληρης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως ορίζεται στο παράρτημα Ι.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Η ΤΠΔ που ορίζεται στο παράρτημα Ι εφαρμόζεται στο υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης, όπως ορίζεται στο σημείο 2.5 του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

2. Η παρούσα ΤΠΔ εφαρμόζεται στα ακόλουθα δίκτυα:

α) στο δίκτυο του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, όπως αυτό ορίζεται στο σημείο 1.1 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 2008/57/ΕΚ·

β) στο δίκτυο του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος υψηλών ταχυτήτων, όπως αυτό ορίζεται στο παράρτημα Ι σημείο 2.1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ· και

γ) άλλα τμήματα του δικτύου του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης.

Εξαιρούνται οι περιπτώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 3 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

Άρθρο 3

Ανοικτά σημεία

1. Όσον αφορά τα θέματα που χαρακτηρίζονται ως «ανοικτά σημεία» στο προσάρτημα Θ του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού, οι όροι που πρέπει να πληρούνται για την επαλήθευση της διαλειτουργικότητας σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 3 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ είναι εκείνοι που ορίζουν οι ισχύοντες εθνικοί κανόνες του κράτους μέλους στο οποίο διεξάγεται κυκλοφορία.

2. Κάθε κράτος μέλος ενημερώνει τα λοιπά κράτη μέλη και την Επιτροπή για τους εθνικούς κανόνες του έως την 1η Ιανουαρίου 2016.

Άρθρο 3α

Ειδικές περιπτώσεις

1. Όσον αφορά τις ειδικές περιπτώσεις που αναφέρονται στο σημείο 7.3 του παραρτήματος Ι, οι όροι που πρέπει να πληρούνται για την επαλήθευση της διαλειτουργικότητας σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 3 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ είναι εκείνοι που ορίζουν οι ισχύοντες εθνικοί κανόνες του κράτους μέλους στο οποίο διεξάγεται κυκλοφορία.

2. Κάθε κράτος μέλος ενημερώνει τα λοιπά κράτη μέλη και την Επιτροπή για τους εθνικούς κανόνες του έως την 1η Ιανουαρίου 2016.

▼M2

Άρθρο 3β

Κοινοποίηση διμερών συμφωνιών

Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τους κάτωθι τύπους συμφωνίας το αργότερο έως την 1η Ιανουαρίου 2016, εάν δεν τις έχουν ήδη κοινοποιήσει βάσει της απόφασης 2006/920/ΕΚ ([1]) της Επιτροπής, της απόφασης 2008/231/ΕΚ, της απόφασης 2011/314/ΕΕ ή της παρούσας απόφασης:

α) εθνικές συμφωνίες μεταξύ των κρατών μελών και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή διαχειριστών υποδομής, οι οποίες έχουν συναφθεί σε μόνιμη ή προσωρινή βάση και ήταν απαραίτητες λόγω της πολύ ειδικής ή τοπικής φύσεως της σκοπούμενης μεταφοράς·

β) διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, διαχειριστών υποδομής ή αρχών ασφάλειας, με τις οποίες επιτυγχάνονται σημαντικά επίπεδα τοπικής ή περιφερειακής διαλειτουργικότητας· και

γ) διεθνείς συμφωνίες μεταξύ ενός ή περισσότερων κρατών μελών και τουλάχιστον μιας τρίτης χώρας ή μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή διαχειριστών υποδομής κρατών μελών και τουλάχιστον μιας σιδηροδρομικής επιχείρησης ή ενός διαχειριστή υποδομής μιας τρίτης χώρας, με τις οποίες επιτυγχάνονται σημαντικά επίπεδα τοπικής ή περιφερειακής διαλειτουργικότητας.

Άρθρο 3γ

Κοινοποίηση των κανόνων που σχετίζονται με τον τύπο σήματος οπίσθιου άκρου

Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή έως την 1η Ιανουαρίου 2016 τους κανόνες στους οποίους ορίζεται ο τύπος σήματος του οπίσθιου άκρου, όπως περιγράφεται στα σημεία 4.2.2.1.3.2 και 4.2.2.1.3.3 του παραρτήματος Ι, εάν δεν τους έχουν ήδη κοινοποιήσει βάσει των αποφάσεων 2006/920/ΕΚ, 2008/231/ΕΚ, 2011/314/ΕΕ ή της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 3δ

Εφαρμογή

1. Τα στάδια που πρέπει να ακολουθούνται για την εφαρμογή διαλειτουργικής λειτουργίας και διαχείρισης κυκλοφορίας του υποσυστήματος «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» καθορίζονται στο τμήμα 7 του παραρτήματος Ι.

2. Τα κράτη μέλη καταρτίζουν εθνικό σχέδιο εφαρμογής, στο οποίο περιγράφουν τις ενέργειες που σκοπεύουν να υλοποιήσουν προκειμένου να συμμορφωθούν με την παρούσα απόφαση, σύμφωνα με το τμήμα 7 του παραρτήματος Ι.

Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τα εθνικά τους σχέδια εφαρμογής έως την 1η Ιουλίου 2017. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν επίσης τυχόν επικαιροποιήσεις των εν λόγω εθνικών σχεδίων εφαρμογής.

3. Η Επιτροπή δημοσιεύει στον ιστότοπό της τα εθνικά σχέδια εφαρμογής, καθώς και τυχόν μετέπειτα αναθεωρήσεις τους, και ενημερώνει τα κράτη μέλη μέσω της επιτροπής που αναφέρεται στην οδηγία 2008/57/ΕΚ.

([1]) Απόφαση 2006/920/ΕΚ της Επιτροπής, της 11ης Αυγούστου 2006, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 359 της 18.12.2006, σ. 1).

▼**M2**

4. Τα κράτη μέλη τα οποία έχουν ήδη διαβιβάσει το δικό τους επικαιροποιημένο σχέδιο εφαρμογής δεν χρειάζεται να το στείλουν εκ νέου.

▼**B**

Άρθρο 4

Οι αποφάσεις 2008/231/ΕΚ και 2011/314/ΕΕ καταργούνται από την 1η Ιανουαρίου 2014.

Άρθρο 5

Η απόφαση 2007/756/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

α) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο μετά το άρθρο 1:

«Άρθρο 1α

Το προσάρτημα 6 του παραρτήματος της παρούσας απόφασης εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2014.»·

β) το παράρτημα τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙ της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 6

1. Ο Οργανισμός δημοσιεύει στην ιστοσελίδα του τους καταλόγους κωδικών που αναφέρονται στα μέρη 9, 10, 11, 12 και 13 του προσαρτήματος 6 του παραρτήματος της απόφασης 2007/756/ΕΚ.

2. Ο Οργανισμός τηρεί επικαιροποιημένους τους καταλόγους κωδικών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και ενημερώνει την Επιτροπή για τυχόν αλλαγές τους.

Η Επιτροπή ενημερώνει τα κράτη μέλη σχετικά με την εξέλιξη των καταλόγων αυτών μέσω της επιτροπής που έχει συσταθεί σύμφωνα με το άρθρο 29 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

Άρθρο 7

Η παρούσα απόφαση εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2014.

Άρθρο 8

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

▼**M2**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1.	Εισαγωγή
1.1.	Τεχνικό πεδίο εφαρμογής
1.2.	Γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής
1.3.	Περιεχόμενο της παρούσας ΤΠΔ
2.	Περιγραφή υποσυστήματος/πεδίου εφαρμογής
2.1.	Υποσύστημα
2.2.	Πεδίο εφαρμογής
2.2.1.	Προσωπικό και αμαξοστοιχίες
2.2.2.	Αρχές
2.2.3.	Εφαρμοσιμότητα σε υφιστάμενα οχήματα και υποδομή
3.	Βασικές απαιτήσεις
3.1.	Συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις
3.2.	Βασικές απαιτήσεις — επισκόπηση
4.	Χαρακτηριστικά του υποσυστήματος
4.1.	Εισαγωγή
4.2.	Λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές του υποσυστήματος
4.2.1.	Προδιαγραφές για το προσωπικό
4.2.1.1.	Γενικές απαιτήσεις
4.2.1.2.	Έγγραφα μηχανοδηγών
4.2.1.2.1.	Εγχειρίδιο μηχανοδηγού
4.2.1.2.2.	Περιγραφή της γραμμής και του σχετικού παρατρόχιου εξοπλισμού στις γραμμές στις οποίες πρόκειται να λειτουργεί
4.2.1.2.2.1.	Εκπόνηση του βιβλίου διαδρομών
4.2.1.2.2.2.	Τροποποίηση των πληροφοριών που περιέχει το βιβλίο διαδρομών
4.2.1.2.2.3.	Ενημέρωση του μηχανοδηγού σε πραγματικό χρόνο
4.2.1.2.3.	Πίνακες δρομολογίων
4.2.1.2.4.	Τροχαίο υλικό
4.2.1.3.	Τεκμηρίωση για προσωπικό σιδηροδρομικής επιχείρησης πλην των μηχανοδηγών
4.2.1.4.	Τεκμηρίωση για προσωπικό διαχειριστή υποδομής που εγκρίνει κινήσεις αμαξοστοιχιών
4.2.1.5.	Σχετικές με την ασφάλεια επικοινωνίες μεταξύ προσωπικού αμαξοστοιχίας, λοιπού προσωπικού σιδηροδρομικής επιχείρησης και προσωπικού που εγκρίνει κινήσεις αμαξοστοιχιών
4.2.2.	Προδιαγραφές για τις αμαξοστοιχίες
4.2.2.1.	Ορατότητα αμαξοστοιχίας
4.2.2.1.1.	Γενικές απαιτήσεις
4.2.2.1.2.	Εμπρόσθιο άκρο
4.2.2.1.3.	Οπίσθιο άκρο
4.2.2.2.	Ακουστότητα αμαξοστοιχίας

▼**M2**

4.2.2.2.1.	Γενικές απαιτήσεις
4.2.2.2.2.	Έλεγχος
4.2.2.3.	Ταυτοποίηση οχήματος
4.2.2.4.	Ασφάλεια επιβατών και φορτίου
4.2.2.4.1.	Ασφάλεια φορτίου
4.2.2.4.2.	Ασφάλεια επιβατών
4.2.2.5.	Σύνθεση αμαξοστοιχίας
4.2.2.6.	Πέδηση αμαξοστοιχίας
4.2.2.6.1.	Ελάχιστες απαιτήσεις για το σύστημα πέδησης
4.2.2.6.2.	Επίδοση πέδησης και μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα
4.2.2.7.	Διασφάλιση ότι η αμαξοστοιχία είναι σε τάξη πορείας
4.2.2.7.1.	Γενικές απαιτήσεις
4.2.2.7.2.	Απαιτούμενα δεδομένα
4.2.2.8.	Απαιτήσεις για την παρατήρηση σημάτων και παρατρόχιων δεικτών
4.2.2.9.	Επαγρύπνηση μηχανοδηγού
4.2.3.	Προδιαγραφές σχετιζόμενες με τη λειτουργία αμαξοστοιχιών
4.2.3.1.	Προγραμματισμός αμαξοστοιχίας
4.2.3.2.	Ταυτοποίηση αμαξοστοιχιών
4.2.3.2.1.	Μορφότυπο του αριθμού κινούμενης αμαξοστοιχίας
4.2.3.3.	Αναχώρηση αμαξοστοιχίας
4.2.3.3.1.	Έλεγχοι και δοκιμές πριν από την αναχώρηση
4.2.3.3.2.	Ενημέρωση του διαχειριστή υποδομής σχετικά με την κατάσταση λειτουργίας αμαξοστοιχίας
4.2.3.4.	Διαχείριση της κυκλοφορίας
4.2.3.4.1.	Γενικές απαιτήσεις
4.2.3.4.2.	Αναφορά αμαξοστοιχίας
4.2.3.4.2.2.	Δεδομένα απαιτούμενα για την αναφορά θέσης αμαξοστοιχίας
4.2.3.4.2.2.	Προβλεπόμενη ώρα παράδοσης
4.2.3.4.3.	Επικίνδυνα εμπορεύματα
4.2.3.4.4.	Ποιότητα λειτουργίας
4.2.3.5.	Καταγραφή δεδομένων
4.2.3.5.1.	Καταγραφή δεδομένων επιτήρησης εκτός της αμαξοστοιχίας
4.2.3.5.2.	Καταγραφή δεδομένων επιτήρησης επί της αμαξοστοιχίας
4.2.3.6.	Υποβαθμισμένη λειτουργία
4.2.3.6.1.	Ενημέρωση άλλων χρηστών
4.2.3.6.2.	Ενημέρωση μηχανοδηγών
4.2.3.6.3.	Ρυθμίσεις έναντι ανωμαλιών
4.2.3.7.	Διαχείριση κατάστασης έκτακτης ανάγκης
4.2.3.8.	Βοήθεια στο προσωπικό αμαξοστοιχίας σε περίπτωση περιστατικού ή μείζονος δυσλειτουργίας τροχαίου υλικού
4.3.	Λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές των διεπαφών
4.3.1.	Διεπαφές με την ΤΠΔ «υποδομή»
4.3.2.	Διεπαφές με την ΤΠΔ «έλεγχος/χειρισμός και σηματοδότηση»
4.3.3.	Διεπαφές με την ΤΠΔ «τροχαίο υλικό»
4.3.3.1.	Διεπαφές με την ΤΠΔ ΜΗΧ&ΕΠΤΥ

▼**M2**

4.3.3.2.	Διεπαφές με την ΤΠΔ ΕΦΑ
4.3.4.	Διεπαφές με την ΤΠΔ «Ενέργεια»
4.3.5.	Διεπαφές με την ΤΠΔ «ασφάλεια σε σιδηροδρομικές σήραγγες»
4.4.	Επιχειρησιακοί κανόνες
4.5.	Κανόνες συντήρησης
4.6.	Επαγγελματικά προσόντα
4.6.1.	Επαγγελματική επάρκεια
4.6.2.	Γλωσσική επάρκεια
4.6.2.1.	Αρχές
4.6.2.2.	Επίπεδο γνώσεων
4.6.3.	Αρχική και συνεχιζόμενη αξιολόγηση προσωπικού
4.6.3.1.	Βασικά στοιχεία
4.6.3.2.	Ανάλυση και επικαιροποίηση εκπαιδευτικών αναγκών
4.6.4.	Βοηθητικό προσωπικό
4.7.	Συνθήκες υγιεινής και ασφαλείας
4.7.1.	Εισαγωγή
4.7.2.	Ιατρικές εξετάσεις και ψυχολογικές αξιολογήσεις
4.7.2.1.	Πριν από την πρόσληψη
4.7.2.1.1.	Ελάχιστο περιεχόμενο της ιατρικής εξέτασης
4.7.2.1.2.	Ψυχολογική αξιολόγηση
4.7.2.2.	Μετά την πρόσληψη
4.7.2.2.1.	Συχνότητα περιοδικών ιατρικών εξετάσεων
4.7.2.2.2.	Ελάχιστο περιεχόμενο της περιοδικής ιατρικής εξέτασης
4.7.2.2.3.	Συμπληρωματικές ιατρικές εξετάσεις και/ή ψυχολογικές αξιολογήσεις
4.7.3.	Ιατρικές απαιτήσεις
4.7.3.1.	Γενικές απαιτήσεις
4.7.3.2.	Απαιτήσεις όρασης
4.7.3.3.	Απαιτήσεις ακοής
4.8.	Μητρώα υποδομής και οχημάτων
4.8.1.	Υποδομή
4.8.2.	Τροχαίο υλικό
5.	Στοιχεία διαλειτουργικότητας
5.1.	Ορισμός
5.2.	Κατάλογος στοιχείων
6.	Αξιολόγηση της συμμόρφωσης και/ή της καταλληλότητας χρήσης των συστατικών στοιχείων και επαλήθευση του υποσυστήματος
6.1.	Στοιχεία διαλειτουργικότητας
6.2.	Υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας»
6.2.1.	Αρχές

▼**M2**

7.	Εφαρμογή
7.1.	Αρχές
7.2.	Κατευθυντήριες γραμμές εφαρμογής
7.3.	Ειδικές περιπτώσεις
7.3.1.	Εισαγωγή
7.3.2.	Κατάλογος ειδικών περιπτώσεων
7.3.2.1.	Προσωρινή ειδική περίπτωση (Π1) της Εσθονίας, της Λετονίας και της Λιθουανίας
7.3.2.2.	Προσωρινή ειδική περίπτωση (Π2) για την Ιρλανδία και το Ηνωμένο Βασίλειο
7.3.2.3.	Προσωρινή ειδική περίπτωση (Π3) για τη Φινλανδία
7.3.2.4.	Μόνιμη ειδική περίπτωση (Μ1) για τη Φινλανδία
Προσάρτημα Α:	Κανόνες λειτουργίας του συστήματος ERTMS/ETCS
Προσάρτημα Β:	Κοινοί επιχειρησιακοί κανόνες και αρχές
Προσάρτημα Γ:	Μεθοδολογία επικοινωνιών σχετιζόμενων με την ασφάλεια
Προσάρτημα Δ:	Στοιχεία που πρέπει να παρέχει στη σιδηροδρομική επιχείρηση ο διαχειριστής υποδομής για το βιβλίο διαδρομών και για τη συμβατότητα των αμαξοστοιχιών που προορίζονται να κινούνται στη σκοπούμενη διαδρομή
Προσάρτημα Ε:	Γλώσσα και επίπεδο επικοινωνίας
Προσάρτημα ΣΤ:	Ελάχιστα επαγγελματικά προσόντα για τα καθήκοντα που συνδέονται με τη συνοδεία αμαξοστοιχιών
Προσάρτημα Ζ:	Ελάχιστα επαγγελματικά προσόντα για τα καθήκοντα προετοιμασίας αμαξοστοιχιών
Προσάρτημα Η:	Ταυτοποίηση οχήματος
Προσάρτημα Θ:	Κατάλογος ανοικτών σημείων
Προσάρτημα Ι:	Λεξιλόγιο

▼M2

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. **Τεχνικό πεδίο εφαρμογής**

Η παρούσα Τεχνική Προδιαγραφή Διαλειτουργικότητας (εφεξής «ΤΠΔ») αφορά το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» που αναφέρεται στον κατάλογο που περιλαμβάνεται στο σημείο 1 του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 2008/57/ΕΚ. Περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με το υποσύστημα αυτό περιέχει το κεφάλαιο 2.

Όταν είναι αναγκαίο, στην ΤΠΔ γίνεται διάκριση μεταξύ των απαιτήσεων για τους συμβατικούς σιδηροδρόμους και των απαιτήσεων για τους σιδηροδρόμους υψηλής ταχύτητας, όπως ορίζονται στο παράρτημα Ι τμήμα 2.1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

1.2. **Γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής**

Το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ είναι το δίκτυο ολόκληρου του σιδηροδρομικού συστήματος, το οποίο απαρτίζεται από:

— το διευρωπαϊκό δίκτυο (ΔΕΔ) του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος, όπως περιγράφεται στο παράρτημα Ι σημείο 1.1 «Δίκτυο» της οδηγίας 2008/57/ΕΚ,

— το διευρωπαϊκό δίκτυο (ΔΕΔ) του σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας, όπως περιγράφεται στο παράρτημα Ι σημείο 2.1 «Δίκτυο» της οδηγίας 2008/57/ΕΚ,

— άλλα τμήματα του δικτύου ολόκληρου του σιδηροδρομικού συστήματος, μετά την επέκταση του πεδίου εφαρμογής, που περιγράφεται στο παράρτημα Ι σημείο 4 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

Εξαιρούνται οι περιπτώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 3 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

1.3. **Περιεχόμενο της παρούσας ΤΠΔ**

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 παράγραφος 3 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, η παρούσα ΤΠΔ:

α) περιγράφει το σκοπούμενο πεδίο εφαρμογής του υποσυστήματος «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» — Κεφάλαιο 2·

β) καθορίζει τις βασικές απαιτήσεις του σχετικού υποσυστήματος και των διεπαφών του με άλλα υποσυστήματα — Κεφάλαιο 3·

γ) καθιερώνει τις λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληρούνται από το στοχευόμενο υποσύστημα και τις διεπαφές του με άλλα υποσυστήματα. Εάν χρειάζεται, οι εν λόγω προδιαγραφές επιτρέπεται να διαφοροποιούνται ανάλογα με τη χρήση του υποσυστήματος, παραδείγματος χάρη ανάλογα με τις κατηγορίες γραμμής, κόμβων και/ή τροχαίου υλικού που προβλέπονται στο παράρτημα Ι της οδηγίας 2008/57/ΕΚ — Κεφάλαιο 4·

δ) προσδιορίζει τα στοιχεία και τις διεπαφές διαλειτουργικότητας που καλύπτονται από ευρωπαϊκές προδιαγραφές, συμπεριλαμβανομένων των ευρωπαϊκών προτύπων, που απαιτούνται για την επίτευξη της διαλειτουργικότητας στο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα — Κεφάλαιο 5·

ε) αναφέρει, σε κάθε υπό εξέταση περίπτωση, τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για να αξιολογείται η συμμόρφωση ή η καταλληλότητα χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας — Κεφάλαιο 6·

▼M2

στ) υποδεικνύει τη στρατηγική για την εφαρμογή της ΤΠΔ. Ειδικότερα, είναι αναγκαίο να εξειδικεύονται τα στάδια που πρέπει να ολοκληρώνονται και τα στοιχεία που μπορούν να εφαρμοστούν για την προοδευτική μετάβαση από την υφιστάμενη κατάσταση στην τελική κατάσταση, κατά την οποία η συμμόρφωση προς την ΤΠΔ πρέπει να είναι ο κανόνας — Κεφάλαιο 7·

ζ) υποδεικνύει, για το αντίστοιχο προσωπικό, τις προϋποθέσεις από άποψη επαγγελματικών προσόντων και υγιεινής και ασφάλειας κατά την εργασία, που απαιτούνται για την επιχειρησιακή λειτουργία και τη συντήρηση του εν λόγω υποσυστήματος, καθώς και για την εφαρμογή της ΤΠΔ — Κεφάλαιο 4.

Επιπλέον, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 παράγραφος 5 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, υπάρχει πρόβλεψη για ειδικές περιπτώσεις για κάθε ΤΠΔ. Οι περιπτώσεις αυτές αναφέρονται στο κεφάλαιο 7.

Η παρούσα ΤΠΔ περιέχει επίσης, στο κεφάλαιο 4, τους κανόνες λειτουργίας και συντήρησης ειδικά για το πεδίο εφαρμογής που περιγράφεται στα σημεία 1.1 και 1.2 του παρόντος παραρτήματος.

2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ/ΠΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

2.1. **Υποσύστημα**

Το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» περιγράφεται στο σημείο 2.5 του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 2008/57/ΕΚ ως:

«Οι διαδικασίες και ο σχετικός εξοπλισμός που επιτρέπουν τη συνεκτική λειτουργία των διαφόρων δομικών υποσυστημάτων, κατά τη διάρκεια τόσο της κανονικής λειτουργίας όσο και της υποβαθμισμένης λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένων ιδίως της σύνθεσης της αμαξοστοιχίας, της οδήγησης, του προγραμματισμού και της διαχείρισης της κυκλοφορίας.

Τα επαγγελματικά προσόντα που απαιτούνται για την εκτέλεση διασυνοριακών υπηρεσιών.».

2.2. **Πεδίο εφαρμογής**

Η παρούσα ΤΠΔ ισχύει για το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» που σχετίζεται με τη λειτουργία των αμαξοστοιχιών του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, όπως ορίζεται στο κεφάλαιο 1.2 για τους διαχειριστές υποδομής (εφεξής «ΔΥ») και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (εφεξής «ΣΕ»).

2.2.1. *Προσωπικό και αμαξοστοιχίες*

Τα σημεία 4.6 και 4.7 εφαρμόζονται στο προσωπικό που εκτελεί καθήκοντα κρίσιμα για την ασφάλεια τα οποία σχετίζονται με τη συνοδεία της αμαξοστοιχίας.

Το σημείο 4.6.2 εφαρμόζεται στους μηχανοδηγούς αμαξοστοιχιών, όπως προβλέπεται στο σημείο 8 του παραρτήματος VI της οδηγίας 2007/59/ΕΚ.

Για το προσωπικό που ασκεί τα κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα που συνδέονται με την αποστολή των αμαξοστοιχιών και την έγκριση κίνησης αμαξοστοιχιών ισχύει η αμοιβαία αναγνώριση επαγγελματικών προσόντων και όρων υγιεινής και ασφαλείας μεταξύ κρατών μελών.

Το σημείο 4.6 εφαρμόζεται στο προσωπικό που εκτελεί τα κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα, τα οποία σχετίζονται με την τελική προετοιμασία αμαξοστοιχίας πριν από την προγραμματισμένη διασυνοριακή διέλευση, και που εργάζεται πέρα από κάθε θέση(εις) χαρακτηρισμένη(ες) ως «μεθοριακή(ές)» στη δήλωση δικτύου ενός διαχειριστή υποδομής και περιλαμβανόμενη(ες) στην έγκριση ασφάλειας που του έχει χορηγηθεί, ενώ το σημείο 4.7 εφαρμόζεται για την αμοιβαία αναγνώριση μεταξύ κρατών μελών. Αμαξοστοιχία δεν θα θεωρείται ότι εκτελεί διασυνοριακή υπηρεσία εφόσον όλα τα οχήματα αμαξοστοιχίας διερχόμενα από τα σύνορα κράτους διασχίζουν μόνο μέχρι τις «μεθοριακές» θέσεις.

▼M2

2.2.2. *Αρχές*

Η παρούσα ΤΠΔ καλύπτει τα στοιχεία (όπως ορίζονται στο κεφάλαιο 4) του σιδηροδρομικού υποσυστήματος «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας», κυρίως στις περιπτώσεις στις οποίες υφίστανται επιχειρησιακές διεπαφές μεταξύ ΣΕ και ΔΥ ή όταν προκύπτει ιδιαίτερο όφελος για τη διαλειτουργικότητα.

Οι ΣΕ και οι ΔΥ οφείλουν να μεριμνούν για την τήρηση όλων των απαιτήσεων που αφορούν κανόνες και διαδικασίες, καθώς και για την τεκμηρίωση, καθιερώνοντας τις κατάλληλες διαδικασίες. Ο καθορισμός αυτών των διαδικασιών αποτελεί μέρος του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας (εφεξής «ΣΔΑ» (SMS)) της ΣΕ και του ΔΥ, όπως απαιτείται βάσει της οδηγίας 2004/49/ΕΚ ([1]). Το ίδιο το ΣΔΑ αξιολογείται από την αρμόδια για την ασφάλεια εθνική αρχή (εφεξής «ΕΑΑ» (NSA)), πριν από τη χορήγηση πιστοποιητικού/έγκρισης ασφαλείας.

2.2.3. *Εφαρμοσιμότητα σε υφιστάμενα οχήματα και υποδομή*

Ενώ οι περισσότερες από τις απαιτήσεις που περιέχει η παρούσα ΤΠΔ αφορούν μεθόδους και διαδικασίες, κάποιες από αυτές αφορούν και φυσικά στοιχεία, αμαξοστοιχίες και οχήματα που είναι σημαντικά για τη λειτουργία.

Τα κριτήρια σχεδιασμού αυτών των στοιχείων περιγράφονται στις ΤΠΔ που καλύπτουν άλλα υποσυστήματα, όπως το υποσύστημα «τροχαίο υλικό». Στο πλαίσιο της παρούσας ΤΠΔ εξετάζεται η επιχειρησιακή λειτουργία τους.

3. ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

3.1. **Συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις**

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, το σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης, τα υποσυστήματά του και τα στοιχεία διαλειτουργικότητάς τους πρέπει να πληρούν τις βασικές απαιτήσεις που παρατίθενται γενικώς στο παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας.

3.2. **Βασικές απαιτήσεις — επισκόπηση**

Οι βασικές απαιτήσεις καλύπτουν:

— την ασφάλεια,

— την αξιοπιστία και τη διαθεσιμότητα,

— την υγιεινή,

— την προστασία του περιβάλλοντος,

— την τεχνική συμβατότητα,

— την προσβασιμότητα.

Σύμφωνα με την οδηγία 2008/57/ΕΚ, οι βασικές απαιτήσεις ενδέχεται να εφαρμόζονται γενικώς στο σύνολο του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος ή να είναι εξειδικευμένες για κάθε υποσύστημα και τα στοιχεία του.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρέχεται συνοπτικά αντιστοίχιση μεταξύ των βασικών απαιτήσεων του παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας 2008/57/ΕΚ και της παρούσας ΤΠΔ.

([1]) Οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την οδηγία 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας (Οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων) (ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 43).

▼**M2**

Σημείο	Τίτλος σημείου	Ασφάλεια					Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα	Υγιεινή		Προστασία του περιβάλλοντος					Τεχνική συμβατότητα	Βασικές απαιτήσεις που αφορούν ειδικά το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας»		
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5	1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5	1.5	2.6.1	2.6.2	2.6.3
4.2.1.2	Έγγραφα μηχανοδηγών						X									X		X
4.2.1.2.1	Εγχειρίδιο κανόνων												X			X		X
4.2.1.2.2	βιβλίο διαδρομών															X		X
4.2.1.2.2.1	Εκπόνηση του βιβλίου διαδρομών															X		
4.2.1.2.2.2	Τροποποίηση των πληροφοριών του βιβλίου διαδρομών															X		X
4.2.1.2.2.3	Ενημέρωση μηχανοδηγού σε πραγματικό χρόνο															X	X	X
4.2.1.2.3	Πίνακες δρομολογίων															X	X	X
4.2.1.2.4	Τροχαίο υλικό						X									X		X
4.2.1.3	Έγγραφα του προσωπικού σιδηροδρομικής επιχείρησης πλην των μηχανοδηγών						X									X		X
4.2.1.4	Έγγραφα του προσωπικού διαχειριστή υποδομής που εγκρίνει κινήσεις αμαξοστοιχιών						X									X	X	
4.2.1.5	Σχετικές με την ασφάλεια επικοινωνίες μεταξύ του προσωπικού αμαξοστοιχίας, λοιπού προσωπικού σιδηροδρομικής επιχείρησης και του προσωπικού που εγκρίνει κινήσεις αμαξοστοιχιών						X									X	X	X
4.2.2.1	Ορατότητα αμαξοστοιχίας	X														X		X
4.2.2.1.1	Γενική απαίτηση	X														X		X
4.2.2.1.2	Μετώπη	X														X		X
4.2.2.1.3	Ουρά	X														X		X

▼M2

Σημείο	Τίτλος σημείου	Ασφάλεια					Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα	Υγιεινή		Προστασία του περιβάλλοντος					Τεχνική συμβατότητα	Βασικές απαιτήσεις που αφορούν ειδικά το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας»		
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5	1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5	1.5	2.6.1	2.6.2	2.6.3
4.2.2.2	Ακουστότητα αμαξοστοιχίας	X											X			X		X
4.2.2.2.1	Γενική απαίτηση	X														X		X
4.2.2.2.2	Χειρισμός	X																X
4.2.2.3	Ταυτοποίηση οχήματος						X									X		X
4.2.2.4	Ασφάλεια επιβατών και φορτίου															X		
4.2.2.5	Σύνθεση αμαξοστοιχίας															X		
4.2.2.6	Πέδηση αμαξοστοιχίας		X													X		X
4.2.2.6.1	Ελάχιστες απαιτήσεις για το σύστημα πέδησης		X													X		X
4.2.2.6.2	Επιδόσεις πέδησης		X													X		X
4.2.2.7	Διασφάλιση ότι η αμαξοστοιχία είναι σε τάξη πορείας		X													X		X
4.2.2.7.1	Γενική απαίτηση															X		X
4.2.2.7.2	Απαιτούμενα δεδομένα															X		X
4.2.2.8	Απαιτήσεις για την παρατήρηση σημάτων και παρατρόχιων δεικτών														X	X		
4.2.2.9	Επαγρύπνηση μηχανοδηγού															X		

▼**M2**

Σημείο	Τίτλος σημείου	Ασφάλεια					Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα	Υγιεινή		Προστασία του περιβάλλοντος					Τεχνική συμβατότητα	Βασικές απαιτήσεις που αφορούν ειδικά το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας»		
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5	1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5	1.5	2.6.1	2.6.2	2.6.3
4.2.3.1	Προγραμματισμός αμαξοστοιχίας		X														X	X
4.2.3.2	Ταυτοποίηση αμαξοστοιχιών															X	X	X
4.2.3.3	Αναχώρηση αμαξοστοιχίας															X		X
4.2.3.3.1	Έλεγχοι και δοκιμές πριν την αναχώρηση		X				X									X		X
4.2.3.3.2	Ενημέρωση του διαχειριστή υποδομής σχετικά με την επιχειρησιακή κατάσταση της αμαξοστοιχίας		X				X										X	X
4.2.3.4	Διαχείριση της κυκλοφορίας															X	X	X
4.2.3.4.1	Γενικές απαιτήσεις															X	X	X
4.2.3.4.2	Αναφορά αμαξοστοιχίας															X	X	X
4.2.3.4.2.1	Δεδομένα απαιτούμενα για την αναφορά της θέσης αμαξοστοιχίας															X		X
4.2.3.4.2.2	Προβλεπόμενη ώρα παράδοσης															X		X
4.2.3.4.3	Επικίνδυνα εμπορεύματα															X	X	
4.2.3.4.4	Ποιότητα λειτουργίας																X	X
4.2.3.5	Καταγραφή δεδομένων						X										X	

▼M2

Σημείο	Τίτλος σημείου	Ασφάλεια					Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα	Υγιεινή		Προστασία του περιβάλλοντος					Τεχνική συμβατότητα	Βασικές απαιτήσεις που αφορούν ειδικά το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας»		
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5	1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5	1.5	2.6.1	2.6.2	2.6.3
4.2.3.5.1	Καταγραφή δεδομένων επιτήρησης εκτός της αμαξοστοιχίας						X										X	
4.2.3.5.2	Καταγραφή δεδομένων επιτήρησης επί της αμαξοστοιχίας						X										X	
4.2.3.6	Υποβαθμισμένη λειτουργία															X	X	X
4.2.3.6.1	Ενημέρωση άλλων χρηστών															X		X
4.2.3.6.2	Ενημέρωση μηχανοδηγών															X		
4.2.3.6.3	Ρυθμίσεις έκτακτης ανάγκης															X	X	X
4.2.3.7	Διαχείριση κατάστασης έκτακτης ανάγκης															X	X	X
4.2.3.8	Βοήθεια στο προσωπικό αμαξοστοιχίας σε περίπτωση περιστατικού ή μείζονος δυσλειτουργίας τροχαίου υλικού																	X
4.4	Επιχειρησιακοί κανόνες ERTMS															X	X	
4.6	Επαγγελματικά προσόντα															X	X	X
4.7	Συνθήκες υγιεινής και ασφαλείας															X		

▼M2

4. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

4.1. **Εισαγωγή**

Λαμβανομένων υπόψη όλων των σχετικών βασικών απαιτήσεων, το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας», όπως περιγράφεται στο σημείο 2.2, καλύπτει μόνο τα στοιχεία που αναφέρονται στο παρόν κεφάλαιο.

Σύμφωνα με την οδηγία 2012/34/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]), είναι ακέραια ευθύνη του διαχειριστή υποδομής να παρέχει όλες τις κατάλληλες απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται από αμαξοστοιχίες που επιτρέπεται να κυκλοφορούν στο δίκτυο του διαχειριστή υποδομής, λαμβανομένων υπόψη των γεωγραφικών ιδιαιτεροτήτων συγκεκριμένων γραμμών και των λειτουργικών ή των τεχνικών προδιαγραφών του παρόντος κεφαλαίου.

4.2. **Λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές του υποσυστήματος**

Οι λειτουργικές και οι τεχνικές προδιαγραφές του υποσυστήματος «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» περιλαμβάνουν:

— προδιαγραφές σχετιζόμενες με το προσωπικό,

— προδιαγραφές σχετιζόμενες με αμαξοστοιχίες,

— προδιαγραφές σχετιζόμενες με λειτουργίες της αμαξοστοιχίας.

4.2.1. *Προδιαγραφές για το προσωπικό*

4.2.1.1. Γενικές απαιτήσεις

Το παρόν σημείο αφορά το προσωπικό που συμβάλλει στη λειτουργία του υποσυστήματος, εκτελώντας καθήκοντα κρίσιμα για την ασφάλεια με απευθείας διεπαφή μεταξύ σιδηροδρομικής επιχείρησης και διαχειριστή υποδομής.

1) Προσωπικό σιδηροδρομικής επιχείρησης:

α) επιφορτισμένο με τα καθήκοντα οδήγησης αμαξοστοιχιών («μηχανοδηγοί») και ενταγμένο στο «πλήρωμα της αμαξοστοιχίας»·

β) επιφορτισμένο με καθήκοντα εντός της αμαξοστοιχίας (πλην της οδήγησης) και ενταγμένο στο «πλήρωμα της αμαξοστοιχίας»·

γ) επιφορτισμένο με τα καθήκοντα προετοιμασίας αμαξοστοιχιών.

2) Προσωπικό διαχειριστή υποδομής επιφορτισμένο με τα καθήκοντα έγκρισης της κίνησης αμαξοστοιχιών.

Οι καλυπτόμενοι τομείς είναι:

— τεκμηρίωση,

— επικοινωνία.

Επιπλέον, για το προσωπικό που ορίζεται στο σημείο 2.2.1, η παρούσα ΤΠΔ καθορίζει απαιτήσεις σχετικά με:

— τα προσόντα (βλ. σημείο 4.6 και προσάρτημα Ζ),

— τους όρους υγιεινής και ασφάλειας (βλ. σημείο 4.7).

([1]) Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L 343 της 14.12.2012, σ. 32).

▼**M2**

4.2.1.2. Έγγραφα μηχανοδηγών

Η σιδηροδρομική επιχείρηση που εκμεταλλεύεται την αμαξοστοιχία οφείλει να παρέχει στον μηχανοδηγό όλες τις πληροφορίες και τα έγγραφα που χρειάζεται για την εκτέλεση των καθηκόντων του.

Στις πληροφορίες αυτές πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα αναγκαία στοιχεία λειτουργίας υπό καταστάσεις κανονικής λειτουργίας, υποβαθμισμένης λειτουργίας και έκτακτης ανάγκης, στις διαδρομές που πρέπει να διανυθούν και το τροχαίο υλικό που χρησιμοποιείται στις εν λόγω διαδρομές.

4.2.1.2.1. Εγχειρίδιο μηχανοδηγού

Όλες οι αναγκαίες διαδικασίες για τον μηχανοδηγό πρέπει να περιλαμβάνονται σε έγγραφο ή σε μηχανογραφημένο μέσο καλούμενο «Εγχειρίδιο μηχανοδηγού».

Το εγχειρίδιο μηχανοδηγού πρέπει να περιλαμβάνει τις απαιτήσεις για όλες τις διαδρομές που πρέπει να διανυθούν και το τροχαίο υλικό που χρησιμοποιείται στις εν λόγω διαδρομές υπό καταστάσεις κανονικής λειτουργίας, υποβαθμισμένης λειτουργίας και καταστάσεις τις οποίες ενδέχεται να αντιμετωπίσει ο μηχανοδηγός.

Το εγχειρίδιο μηχανοδηγού πρέπει να καλύπτει δύο διακριτά σκέλη:

— το ένα περιγράφει το σύνολο κοινών κανόνων και διαδικασιών (λαμβανομένου υπόψη του περιεχομένου των προσαρτημάτων Α, Β και Γ),

— το άλλο περιγράφει όλους τους αναγκαίους κανόνες και διαδικασίες που προσιδιάζουν σε κάθε διαχειριστή υποδομής.

Το εγχειρίδιο μηχανοδηγού πρέπει να περιλαμβάνει διαδικασίες οι οποίες να καλύπτουν, τουλάχιστον, τις ακόλουθες παραμέτρους:

— προστασία και ασφάλεια προσωπικού,

— χειρισμός σηματοδότησης και ελέγχου,

— λειτουργία αμαξοστοιχίας, περιλαμβανομένης της υποβαθμισμένης κατάστασης,

— έλξη και τροχαίο υλικό,

— συμβάντα και ατυχήματα.

Για την εκπόνηση του εγχειριδίου μηχανοδηγού υπεύθυνη είναι η σιδηροδρομική επιχείρηση.

Η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να παρουσιάζει το εγχειρίδιο μηχανοδηγού σε σαφές μορφότυπο για το σύνολο της υποδομής στην οποία θα εργάζονται οι μηχανοδηγοί της.

Η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να εκπονεί το εγχειρίδιο μηχανοδηγού κατά τρόπο ώστε να είναι δυνατή η εφαρμογή όλων των κανόνων λειτουργίας από τον μηχανοδηγό.

Το εγχειρίδιο μηχανοδηγού πρέπει να περιλαμβάνει δύο προσαρτήματα:

— προσάρτημα 1: Εγχειρίδιο διαδικασιών επικοινωνίας,

— προσάρτημα 2: βιβλίο εντύπων.

Τα προκαθορισμένα μηνύματα και έντυπα πρέπει να παραμένουν στη γλώσσα «εργασίας» του(των) διαχειριστή(ών) υποδομής.

Η διαδικασία εκπόνησης και επικαιροποίησης του εγχειριδίου μηχανοδηγού πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα στάδια:

▼M2

— ο διαχειριστής υποδομής (ή ο αρμόδιος για την εκπόνηση των κανόνων λειτουργίας οργανισμός) οφείλει να παρέχει στη σιδηροδρομική επιχείρηση τις κατάλληλες πληροφορίες στη γλώσσα εργασίας του διαχειριστή υποδομής,

— η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να συντάσσει το αρχικό ή το επικαιροποιημένο έγγραφο,

— εάν η γλώσσα που επέλεξε η σιδηροδρομική επιχείρηση για το εγχειρίδιο μηχανοδηγού δεν είναι η γλώσσα στην οποία δόθηκαν αρχικώς οι ενδεδειγμένες πληροφορίες, η σιδηροδρομική επιχείρηση είναι υπεύθυνη να πράξει τα δέοντα για κάθε αναγκαία μετάφραση και/ή για την παροχή επεξηγηματικών σημειώσεων σε άλλη γλώσσα.

Ο διαχειριστής υποδομής οφείλει να διασφαλίζει την πληρότητα και την ακρίβεια του περιεχομένου της τεκμηρίωσης που παρέχεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να μεριμνά για την πληρότητα και την ακρίβεια του περιεχομένου του εγχειριδίου μηχανοδηγού.

4.2.1.2.2. Περιγραφή της γραμμής και του σχετικού παρατρόχιου εξοπλισμού στις γραμμές στις οποίες πρόκειται να λειτουργεί

Οι μηχανοδηγοί πρέπει να εφοδιάζονται με περιγραφή των γραμμών και του σχετικού παρατρόχιου εξοπλισμού στις γραμμές στις οποίες θα κινούνται και σχετίζεται με τα καθήκοντα μηχανοδηγού. Οι πληροφορίες αυτές πρέπει να περιέχονται σε ένα και μόνον έγγραφο, ονομαζόμενο «βιβλίο διαδρομών» (που μπορεί να είναι είτε σύνηθες έντυπο είτε ηλεκτρονικό).

Πρέπει να παρέχονται τουλάχιστον οι ακόλουθες πληροφορίες:

— τα γενικά λειτουργικά χαρακτηριστικά,

— ένδειξη ανωφερειών και κατωφερειών,

— λεπτομερές διάγραμμα της γραμμής.

4.2.1.2.2.1. Εκπόνηση του βιβλίου διαδρομών

Η μορφή του βιβλίου διαδρομών πρέπει να είναι η ίδια για όλες τις υποδομές κίνησης των αμαξοστοιχιών συγκεκριμένης σιδηροδρομικής επιχείρησης.

Η σιδηροδρομική επιχείρηση είναι υπεύθυνη για την ολοκληρωμένη και ορθή σύνταξη του βιβλίου διαδρομών αξιοποιώντας τις πληροφορίες που παρέχονται από τον(τους) διαχειριστή(ές) υποδομής.

Ο διαχειριστής υποδομής οφείλει να γνωστοποιεί στη σιδηροδρομική επιχείρηση τουλάχιστον τις πληροφορίες για το βιβλίο διαδρομών, που ορίζεται στο προσάρτημα Δ.

Πρέπει να περιλαμβάνονται οι ακόλουθες πληροφορίες (ο κατάλογος δεν είναι εξαντλητικός):

α) τα γενικά χαρακτηριστικά λειτουργίας:

   α) τύπος του συστήματος σηματοδότησης και αντίστοιχο επιχειρησιακό καθεστώς (διπλή γραμμή, αμφίδρομη κυκλοφορία, αριστερή ή δεξιά πλευρά κυκλοφορίας κ.λπ.)·

   β) τύπος ηλεκτροδότησης·

   γ) τύπος τροχιάς προς ραδιοεξοπλισμό αμαξοστοιχίας.

β) ένδειξη ανωφερειών και κατωφερειών με μοίρες και θέσεις κλίσης·

γ) λεπτομερές διάγραμμα γραμμής:

▼**M2**

— ονομασίες σταθμών στη γραμμή και νευραλγικής σημασίας θέσεις και τα στοιχεία χωροθέτησής τους,

— σήραγγες, περιλαμβανόμενων της θέσης, του ονόματος, του μήκους, ειδικών πληροφοριών, όπως η ύπαρξη πεζοδρομίων και σημείων ασφαλούς εξόδου, καθώς και της θέσης ασφαλών χώρων από όπου είναι δυνατή η απομάκρυνση επιβατών,

— θέσεις ουσιώδους σημασίας, όπως ουδέτερες ζώνες,

— επιτρεπόμενα όρια ταχύτητας για κάθε τροχιά, καθώς και, εφόσον είναι αναγκαίο, διαφορετικές ταχύτητες για ορισμένους τύπους αμαξοστοιχιών,

— ο αρμόδιος διαχειριστής υποδομής,

— μέσα επικοινωνίας με το κέντρο διαχείρισης/ελέγχου της κυκλοφορίας υπό κανονικές και υποβαθμισμένες συνθήκες.

Ο διαχειριστής υποδομής οφείλει να μεριμνά για την πληρότητα και την ακρίβεια του περιεχομένου της τεκμηρίωσης που παρέχεται στη(στις) σιδηροδρομική(ές) επιχείρηση(εις).

Η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να μεριμνά για την πληρότητα και την ακρίβεια του περιεχομένου του βιβλίου διαδρομών.

4.2.1.2.2.2. Τροποποίηση των πληροφοριών που περιέχει το βιβλίο διαδρομών

Ο διαχειριστής υποδομής οφείλει να ενημερώνει τη σιδηροδρομική επιχείρηση σχετικά με κάθε μόνιμη ή προσωρινή τροποποίηση των πληροφοριών που παρέχονται κατά το σημείο 4.2.1.2.2.1.

Οι τροποποιήσεις αυτές πρέπει να ομαδοποιούνται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση σε ειδικό για τον σκοπό αυτό έγγραφο ή ηλεκτρονικό μέσο, του οποίου το μορφότυπο πρέπει να είναι ο ίδιος για όλες τις υποδομές κίνησης των αμαξοστοιχιών συγκεκριμένης σιδηροδρομικής επιχείρησης.

Ο διαχειριστής υποδομής οφείλει να μεριμνά για την πληρότητα και την ακρίβεια του περιεχομένου της τεκμηρίωσης που παρέχεται στη(στις) σιδηροδρομική(ές) επιχείρηση(εις).

Η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να μεριμνά για την πληρότητα και την ακρίβεια του περιεχομένου του εγγράφου στο οποίο ομαδοποιούνται οι τροποποιήσεις των πληροφοριών που περιέχει το βιβλίο διαδρομών.

4.2.1.2.2.3. Ενημέρωση μηχανοδηγού σε πραγματικό χρόνο

Ο διαχειριστής υποδομής οφείλει να ενημερώνει τους μηχανοδηγούς σχετικά με κάθε αλλαγή στη γραμμή ή στον σχετικό παρατρόχιο εξοπλισμό η οποία δεν έχει ανακοινωθεί ως τροποποίηση των πληροφοριών του βιβλίου διαδρομών όπως ορίζεται στο σημείο 4.2.1.2.2.2.

4.2.1.2.3. Πίνακες δρομολογίων

Η παροχή πληροφοριών σχετικά με το πρόγραμμα των αμαξοστοιχιών διευκολύνει τη χρονικά ακριβή κίνηση των αμαξοστοιχιών και συμβάλλει στη βελτίωση της εξυπηρέτησης.

Η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να παρέχει στους μηχανοδηγούς τις πληροφορίες που απαιτούνται για την ομαλή κίνηση της αμαξοστοιχίας, στις οποίες κατ' ελάχιστον περιλαμβάνονται:

— η ταυτοποίηση της αμαξοστοιχίας,

— οι ημέρες κίνησης της αμαξοστοιχίας (εφόσον είναι αναγκαίο),

— οι θέσεις στάσης και οι συνδεόμενες με αυτές δραστηριότητες,

— άλλες θέσεις χρονισμού,

▼M2

— οι ώρες άφιξης/αναχώρησης/διέλευσης σε κάθε τέτοια θέση.

Οι πληροφορίες αυτές σχετικά με την κίνηση αμαξοστοιχιών, οι οποίες πρέπει να βασίζονται σε πληροφορίες παρεχόμενες από τον διαχειριστή υποδομής, επιτρέπεται να παρέχονται είτε ηλεκτρονικώς είτε σε έντυπη μορφή.

Η παρουσίαση των πληροφοριών στον μηχανοδηγό πρέπει να είναι συνεκτική για όλες τις γραμμές στις οποίες δραστηριοποιείται η σιδηροδρομική επιχείρηση.

4.2.1.2.4. Τροχαίο υλικό

Η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να παρέχει στον μηχανοδηγό όλες τις πληροφορίες που σχετίζονται με τη λειτουργία του τροχαίου υλικού σε περίπτωση υποβαθμισμένων καταστάσεων (όπως αμαξοστοιχίες που χρειάζονται βοήθεια). Τέτοια τεκμηρίωση πρέπει επίσης να εστιάζεται στη συγκεκριμένη διεπαφή με το προσωπικό του διαχειριστή υποδομής σε τέτοιες περιπτώσεις.

4.2.1.3. Έγγραφα του προσωπικού σιδηροδρομικής επιχείρησης πλην των μηχανοδηγών

Η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να παρέχει ειδικές πληροφορίες σε όλα τα μέλη του προσωπικού της (αμαξοστοιχιών ή άλλο) που είναι επιφορτισμένα με κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα που συνεπάγονται άμεση διεπαφή με το προσωπικό, τον εξοπλισμό ή τα συστήματα του διαχειριστή υποδομής, τους κανόνες, τις διαδικασίες, καθώς και ειδικές πληροφορίες για το τροχαίο υλικό και τη διαδρομή, τις οποίες θεωρεί ενδεδειγμένες για τα καθήκοντα αυτά. Οι εν λόγω πληροφορίες αφορούν τόσο την κανονική όσο και την υποβαθμισμένη λειτουργία.

Η διάρθρωση, το μορφότυπο, το περιεχόμενο και η διαδικασία εκπόνησης και επικαιροποίησης αυτών των πληροφοριών πρέπει να βασίζονται στην προδιαγραφή του σημείου 4.2.1.2 για προσωπικό επιβιβασμένο σε αμαξοστοιχίες.

4.2.1.4. Έγγραφα του προσωπικού διαχειριστή υποδομής που εγκρίνει κινήσεις αμαξοστοιχιών

Όλες οι πληροφορίες που είναι αναγκαίες για τις σχετικές με την ασφάλεια επικοινωνίες μεταξύ του προσωπικού που εγκρίνει την κίνηση αμαξοστοιχιών και των πληρωμάτων αμαξοστοιχιών πρέπει να περιλαμβάνονται:

— σε έγγραφα που περιγράφουν τις αρχές επικοινωνιών (προσάρτημα Γ),

— στο έγγραφο με τίτλο «βιβλίο εντύπων».

Ο διαχειριστής υποδομής οφείλει να συντάσσει τα έγγραφα αυτά στην γλώσσα εργασίας του.

4.2.1.5. Σχετικές με την ασφάλεια επικοινωνίες μεταξύ του προσωπικού αμαξοστοιχίας, λοιπού προσωπικού σιδηροδρομικής επιχείρησης και του προσωπικού που εγκρίνει κινήσεις αμαξοστοιχιών

Η γλώσσα που χρησιμοποιείται σε σχετικές με την ασφάλεια επικοινωνίες μεταξύ του πληρώματος αμαξοστοιχίας, λοιπού προσωπικού σιδηροδρομικής επιχείρησης (όπως ορίζεται στο Προσάρτημα Ζ) και του προσωπικού που εγκρίνει τις κινήσεις αμαξοστοιχιών είναι η γλώσσα εργασίας (όπως ορίζεται στο Προσάρτημα Θ) που χρησιμοποιεί ο διαχειριστής υποδομής στην οικεία διαδρομή.

Οι αρχές για σχετικές με την ασφάλεια επικοινωνίες μεταξύ του πληρώματος αμαξοστοιχίας και του προσωπικού που είναι υπεύθυνο για την έγκριση της κίνησης αμαξοστοιχιών παρατίθενται στο προσάρτημα Γ.

▼**M2**

Σύμφωνα με την οδηγία 2012/34/ΕΕ, ο διαχειριστής υποδομής είναι υπεύθυνος για τη δημοσιοποίηση της γλώσσας «εργασίας» που χρησιμοποιεί το προσωπικό του στην καθημερινή επιχειρησιακή χρήση.

Σε περιπτώσεις, πάντως, που κατά την τοπική πρακτική προβλέπεται δεύτερη γλώσσα, είναι ευθύνη του διαχειριστή υποδομής να καθορίσει τα γεωγραφικά όρια χρήσης της.

4.2.2. *Προδιαγραφές για τις αμαξοστοιχίες*

4.2.2.1. Ορατότητα αμαξοστοιχίας

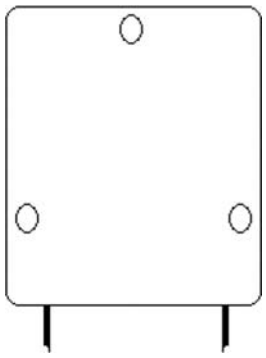
4.2.2.1.1. Γενική απαίτηση

Η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να μεριμνά για τον εφοδιασμό των αμαξοστοιχιών με μέσα που επισημαίνουν το εμπρόσθιο και το οπίσθιο άκρο της αμαξοστοιχίας.

4.2.2.1.2. Εμπρόσθιο άκρο

Η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να διασφαλίζει ότι προσεγγίζουσα αμαξοστοιχία είναι ευδιάκριτη και σαφώς αναγνωρίσιμη ως αμαξοστοιχία, με την ύπαρξη και τη διάταξη των αναμμένων λευκών εμπρόσθιου άκρου φώτων της.

Το μέτωπο του επί κεφαλής οχήματος αμαξοστοιχίας πρέπει να φέρει τρία φώτα που σχηματίζουν ισοσκελές τρίγωνο, όπως φαίνεται κατωτέρω. Τα φώτα αυτά πρέπει να είναι πάντοτε αναμμένα, όταν η οδήγηση της αμαξοστοιχίας πραγματοποιείται από το άκρο αυτό.



Τα φώτα του εμπρόσθιου άκρου πρέπει να βελτιστοποιούν την ανιχνευσιμότητα της αμαξοστοιχίας (φώτα θέσεως), να παρέχουν στον μηχανοδηγό επαρκή ορατότητα (φώτα πορείας) τη νύχτα και υπό συνθήκες χαμηλού φωτισμού, ενώ δεν πρέπει να θαμβώνουν τους μηχανοδηγούς αντιθέτως κινούμενων αμαξοστοιχιών.

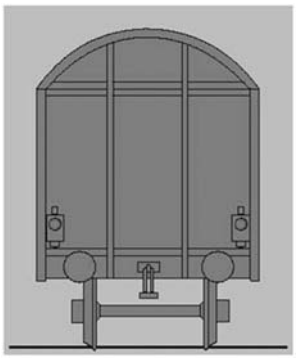
Η απόσταση, το ύψος επάνω από τις σιδηροτροχιές, η διάμετρος, η ένταση των φώτων, οι διαστάσεις και το σχήμα της εκπεμπόμενης δέσμης, τόσο κατά την ημερήσια όσο και κατά τη νυκτερινή λειτουργία, ορίζονται στην απόφαση (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 της Επιτροπής [1] [«Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό» (ΤΠΔ ΜΗΧ&ΕΠΤΥ)].

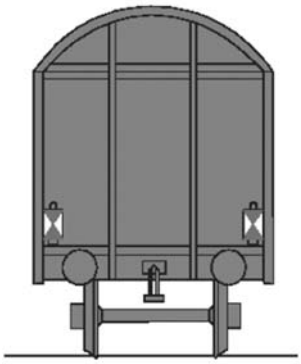
4.2.2.1.3. Ουρά

Η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να παρέχει τα απαιτούμενα μέσα σήμανσης του οπίσθιου άκρου αμαξοστοιχίας. Το σήμα οπίσθιου άκρου πρέπει να τοποθετείται μόνον στο οπίσθιο μέρος του τελευταίου οχήματος της αμαξοστοιχίας. Η μορφή του πρέπει να ανταποκρίνεται στην κάτωθι εικόνα.

[1] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 228).

▼**M2**





4.2.2.1.3.1. Επιβατικές αμαξοστοιχίες

Η ένδειξη του οπίσθιου άκρου επιβατικής αμαξοστοιχίας πρέπει να αποτελείται από 2 μονίμως αναμμένα ερυθρά φώτα τοποθετημένα στο ίδιο ύψος επάνω από τον προσκρουστήρα επί του εγκάρσιου άξονα.

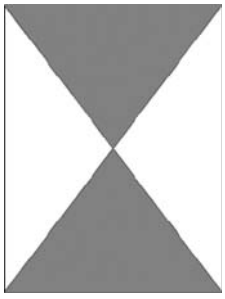
4.2.2.1.3.2. Εμπορευματικές αμαξοστοιχίες διεθνούς κυκλοφορίας

Κάθε κράτος μέλος οφείλει να κοινοποιεί στην Επιτροπή ποιος από τους ακόλουθους κανόνες θα ισχύει στο δίκτυό του για αμαξοστοιχίες που διέρχονται από σύνορα μεταξύ κρατών μελών:

Είτε

— 2 μονίμως αναμμένα ερυθρά φώτα ή

— 2 ανακλαστικές πινακίδες του κατωτέρω σχήματος, με λευκά τρίγωνα στις πλευρές και ερυθρά τρίγωνα άνω και κάτω.



Τα φώτα ή οι πινακίδες πρέπει να είναι τοποθετημένες στο ίδιο ύψος επάνω από τον προσκρουστήρα επί του εγκάρσιου άξονα.

Τα κράτη μέλη που απαιτούν 2 ανακλαστικές πινακίδες οφείλουν να δέχονται επίσης τα δύο μονίμως αναμμένα ερυθρά φώτα ως ένδειξη του οπίσθιου άκρου αμαξοστοιχίας.

Τα κράτη μέλη που απαιτούν 2 ερυθρά φώτα μόνιμης αφής, πρέπει να δέχονται επίσης τις 2 ανακλαστικές πινακίδες ως ένδειξη του οπίσθιου άκρου αμαξοστοιχίας, εφόσον πληρούνται σε ολόκληρο το δίκτυο οι ακόλουθοι 2 όροι:

— ο επιχειρησιακός κανόνας για είσοδο σε πιθανόν κατειλημμένο τμήμα αποκλεισμού ορίζει ότι ο μηχανοδηγός μπορεί να σταματά μπροστά από κάθε εμπόδιο, και

— δεν υπάρχει απαίτηση ότι οι δίνοντες το σήμα πρέπει να ελέγχουν οπτικά την ύπαρξη διάταξης του οπίσθιου άκρου αμαξοστοιχίας για να επιβεβαιώσουν ότι η αμαξοστοιχία είναι πλήρης.

▼**M2**

4.2.2.1.3.3. Εμπορευματικές αμαξοστοιχίες μη διερχόμενες από σύνορο μεταξύ κρατών μελών

Το κράτος μέλος οφείλει να κοινοποιεί στην Επιτροπή τους κανόνες που θα εφαρμόζονται στο δίκτυό του για αμαξοστοιχίες μη διερχόμενες από σύνορο.

Επιπλέον, οι κοινοποιούμενοι κανόνες για εμπορευματικές αμαξοστοιχίες διεθνούς κυκλοφορίας που περιγράφονται στο σημείο 4.2.2.1.3.2 γίνονται επίσης δεκτοί για αμαξοστοιχίες μη διερχόμενες από σύνορο.

4.2.2.2. Ακουστότητα αμαξοστοιχίας

4.2.2.2.1. Γενική απαίτηση

Η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να εξασφαλίζει τον εφοδιασμό των αμαξοστοιχιών με συσκευή ακουστικής προειδοποίησης ώστε να επισημαίνεται η προσέγγιση αμαξοστοιχίας.

4.2.2.2.2. Χειρισμός

Η ενεργοποίηση της συσκευής ακουστικής προειδοποίησης πρέπει να είναι δυνατή από όλες τις θέσεις οδήγησης.

4.2.2.3. Ταυτοποίηση οχήματος

Κάθε όχημα πρέπει να φέρει αριθμό, με τον οποίο να είναι δυνατόν να διακρίνεται μοναδικά από κάθε άλλο σιδηροδρομικό όχημα. Αυτός ο αριθμός πρέπει να είναι εμφανώς τοποθετημένος τουλάχιστον σε κάθε διαμήκη πλευρά του οχήματος.

Πρέπει επίσης να είναι δυνατή η διάκριση των περιορισμών λειτουργίας που ισχύουν για το όχημα.

Περαιτέρω απαιτήσεις προβλέπονται στο προσάρτημα Η.

4.2.2.4. Ασφάλεια επιβατών και φορτίου

4.2.2.4.1. Ασφάλεια φορτίου

Η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να βεβαιώνεται ότι τα εμπορευματικά οχήματα φορτώνονται ασφαλώς και υπό συνθήκες ασφάλειας και ότι παραμένουν στην κατάσταση αυτήν κατά τη διάρκεια ολόκληρου του ταξιδιού.

4.2.2.4.2. Ασφάλεια επιβατών

Η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να διασφαλίζει ότι κάθε επιβατική μεταφορά πραγματοποιείται με ασφάλεια κατά την αναχώρηση και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

4.2.2.5. Σύνθεση αμαξοστοιχίας

Η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να καθορίζει τους κανόνες και τις διαδικασίες που επιβάλλεται να ακολουθεί το προσωπικό της, ώστε να διασφαλίζεται η αμαξοστοιχία είναι σε συμμόρφωση με τον εκχωρημένο χρονοδιάδρομο.

Στις απαιτήσεις σύνθεσης αμαξοστοιχίας πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα στοιχεία:

α) οχήματα,

— όλα τα οχήματα της αμαξοστοιχίας πρέπει να πληρούν όλες τις απαιτήσεις που ισχύουν για τις διαδρομές στις οποίες θα κινηθεί η αμαξοστοιχία,

— όλα τα οχήματα της αμαξοστοιχίας πρέπει να είναι ικανά να κινούνται με τη μέγιστη ταχύτητα με την οποία έχει προγραμματιστεί να κινηθεί η αμαξοστοιχία·

β) όλα τα οχήματα της αμαξοστοιχίας πρέπει να βρίσκονται εντός του προδιαγεγραμμένου διαστήματος συντήρησής τους και να παραμένουν στην ίδια κατάσταση για τη διάρκεια του πραγματοποιούμενου ταξιδιού (τόσο από άποψη χρόνου όσο και απόστασης)·

▼**M2**

γ) αμαξοστοιχία

— ο συνδυασμός οχημάτων που συνθέτουν αμαξοστοιχία πρέπει να πληροί τους τεχνικούς περιορισμούς της οικείας διαδρομής και από άποψη μήκους να μην υπερβαίνει το επιτρεπόμενο μέγιστο μήκος για τερματικούς σταθμούς αναχώρησης και υποδοχής·

δ) η σιδηροδρομική επιχείρηση είναι υπεύθυνη να διασφαλίζει ότι η αμαξοστοιχία είναι τεχνικά κατάλληλη για το ταξίδι που πρόκειται να πραγματοποιηθεί και ότι διατηρείται στην κατάσταση αυτή καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού·

ε) βάρος και φορτίο ανά άξονα·

στ) το βάρος της αμαξοστοιχίας δεν πρέπει να υπερβαίνει το μέγιστο επιτρεπόμενο για το τμήμα διαδρομής, την αντοχή των ζεύξεων, την ελκτική ισχύ και άλλα συναφή χαρακτηριστικά της αμαξοστοιχίας. Πρέπει να τηρούνται οι περιορισμοί φορτίου ανά άξονα·

ζ) μέγιστη ταχύτητα της αμαξοστοιχίας

— στη μέγιστη ταχύτητα με την οποία μπορεί να κινείται η αμαξοστοιχία πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τυχόν περιορισμοί για τη(στις) σχετική(ές) διαδρομή(ές), οι επιδόσεις πέδησης, το φορτίο ανά άξονα και ο τύπος οχημάτων·

η) η κινηματική περιβάλλουσα·

θ) το κινηματικό περιτύπωμα κάθε οχήματος (συμπεριλαμβανόμενου τυχόν φορτίου) της αμαξοστοιχίας δεν πρέπει να υπερβαίνει το μέγιστο επιτρεπόμενο για το τμήμα διαδρομής.

Σε ειδικές αμαξοστοιχίες είναι δυνατόν να απαιτούνται ή να επιβάλλονται πρόσθετοι περιορισμοί, ανάλογα με τον τύπο συστήματος πέδησης ή τον τύπο έλξης.

Σε περίπτωση αλλαγής των χαρακτηριστικών του εκχωρημένου χρονοδιαδρόμου, ο διαχειριστής υποδομής οφείλει να ενημερώσει αμέσως τη σιδηροδρομική επιχείρηση για τις εν λόγω αλλαγές. Τα στοιχεία που πρέπει να ελέγχονται για να διασφαλίζεται η συμμόρφωση της αμαξοστοιχίας προς τον εκχωρημένο χρονοδιάδρομο ορίζονται στο προσάρτημα Δ.

4.2.2.6. Πέδηση αμαξοστοιχίας

4.2.2.6.1. Ελάχιστες απαιτήσεις για το σύστημα πέδησης

Όλα τα οχήματα αμαξοστοιχίας πρέπει να συνδέονται με το συνεχές αυτόματο σύστημα πέδησης, όπως ορίζεται στην ΤΠΔ ΤΡΥ.

Σε κάθε αμαξοστοιχία, το πρώτο και το τελευταίο όχημα (συμπεριλαμβανομένων τυχόν ελκτικών μονάδων) πρέπει να διαθέτουν ενεργή αυτόματη πέδη.

Στην περίπτωση που αμαξοστοιχία διασπαστεί ακούσια σε δύο μέρη, αμφότερες οι ομάδες διασπασθέντων οχημάτων πρέπει να ακινητοποιούνται αυτομάτως με τη μέγιστη ενεργοποίηση της πέδης.

4.2.2.6.2. Επίδοση πέδησης και μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα

1) Ο διαχειριστής υποδομής γνωστοποιεί στη σιδηροδρομική επιχείρηση όλα τα σχετικά χαρακτηριστικά της γραμμής για κάθε διαδρομή:

— τις αποστάσεις σηματοδότησης (προειδοποίηση, στάση) που περιέχουν τα οικεία περιθώρια ασφαλείας,

— τις κλίσεις,

— τις μέγιστες επιτρεπόμενες ταχύτητες και

— τους όρους χρήσης συστημάτων πέδησης τα οποία είναι δυνατόν να επηρεάσουν την υποδομή, όπως η μαγνητική πέδη, η ανατροφοδοτική πέδη και η δινορρευματική πέδη.

▼M2

2) Επιπλέον, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να παρέχει τις ακόλουθες πληροφορίες:

i) για αμαξοστοιχίες ικανές να αναπτύσσουν μέγιστη ταχύτητα άνω των 200 km/h, την καμπύλη επιβράδυνσης και τον ισοδύναμο χρόνο απόκρισης σε οριζόντια τροχιά·

ii) για συρμούς αμαξοστοιχιών ή σταθερές συνθέσεις αμαξοστοιχιών, που δεν αναπτύσσουν μέγιστη ταχύτητα άνω των 200 km/h, την καμπύλη επιβράδυνσης (όπως ανωτέρω στο i)) ή το ποσοστό πεδούμενου βάρους·

iii) για άλλες αμαξοστοιχίες (μεταβλητές συνθέσεις αμαξοστοιχιών μη ικανές να αναπτύσσουν μέγιστη ταχύτητα άνω των 200 km/h): το ποσοστό πεδούμενου βάρους.

Εάν ο διαχειριστής υποδομής παρέχει τις προαναφερόμενες πληροφορίες, τις διαθέτει σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που προτίθενται να λειτουργήσουν αμαξοστοιχίες στο δίκτυό του. Διατίθενται επίσης οι πίνακες πέδησης που ήδη χρησιμοποιούνται και είναι δεκτοί για τις υφιστάμενες γραμμές κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

3) Η σιδηροδρομική επιχείρηση προσδιορίζει κατά τον προγραμματισμό την ικανότητα πέδησης της αμαξοστοιχίας και την αντίστοιχη μέγιστη ταχύτητα λαμβάνοντας υπόψη:

— τα σχετικά χαρακτηριστικά της γραμμής, όπως εκφράζονται στο σημείο 1) ανωτέρω ή, εάν είναι διαθέσιμες, τις πληροφορίες που παρείχε ο διαχειριστή υποδομής σύμφωνα με το σημείο 2) ανωτέρω. Εάν ο διαχειριστής υποδομής έχει παράσχει τις πληροφορίες του σημείου 2), η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να εκφράζει την ικανότητα πέδησης με τη χρήση των ίδιων πληροφοριών· και

— τα σχετικά με το τροχαίο υλικό περιθώρια ανοχής που προκύπτουν από την αξιοπιστία και τη διαθεσιμότητα του συστήματος πέδησης.

Επιπλέον, η σιδηροδρομική επιχείρηση εξασφαλίζει ότι κατά τη λειτουργία κάθε αμαξοστοιχίας επιτυγχάνονται τουλάχιστον οι αναγκαίες επιδόσεις πέδησης. Η σιδηροδρομική επιχείρηση εκπονεί και εφαρμόζει αντίστοιχους κανόνες και τους διαχειρίζεται στο πλαίσιο του οικείου συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας.

Ειδικότερα, η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να ορίζει τους κανόνες που πρέπει να εφαρμόζονται σε περίπτωση που αμαξοστοιχία δεν επιτυγχάνει τις αναγκαίες επιδόσεις πέδησης κατά τη λειτουργία της. Στην περίπτωση αυτή, η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να ενημερώσει αμέσως τον διαχειριστή υποδομής. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να λάβει τα κατάλληλα μέτρα για να μειωθούν οι επιπτώσεις στη συνολική κυκλοφορία στο δίκτυό του.

4.2.2.7. Διασφάλιση ότι η αμαξοστοιχία είναι σε τάξη πορείας

4.2.2.7.1. Γενική απαίτηση

Η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να καθορίζει τη διαδικασία με την οποία διασφαλίζεται ότι το σύνολο του επί της αμαξοστοιχίας εξοπλισμού που σχετίζεται με την ασφάλεια είναι σε πλήρως λειτουργική κατάσταση και ότι η αμαξοστοιχία είναι ασφαλής για να κινηθεί.

Η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να ενημερώνει τον διαχειριστή υποδομής για κάθε τροποποίηση των χαρακτηριστικών της αμαξοστοιχίας που επηρεάζει τις επιδόσεις της ή για κάθε τροποποίηση που ενδέχεται να επηρεάσει τη δυνατότητα κυκλοφορίας της αμαξοστοιχίας στον εκχωρημένο χρονοδιάδρομο.

Ο διαχειριστής υποδομής και η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλουν να καθορίζουν και να τηρούν επικαιροποιημένους τους όρους και τις διαδικασίες κίνησης των αμαξοστοιχιών σε υποβαθμισμένες συνθήκες.

▼**M2**

4.2.2.7.2. Απαιτούμενα δεδομένα

Τα απαραίτητα δεδομένα για ασφαλή και αποδοτική λειτουργία και η διαδικασία με την οποία πρέπει να διαβιβάζονται πρέπει να περιλαμβάνουν:

— τα στοιχεία ταυτοποίησης της αμαξοστοιχίας,

— την ταυτότητα της σιδηροδρομικής επιχείρησης που είναι υπεύθυνη για την αμαξοστοιχία,

— το πραγματικό μήκος της αμαξοστοιχίας,

— αν αμαξοστοιχία μεταφέρει επιβάτες ή ζώα, σε περίπτωση που αυτό δεν είναι προγραμματισμένο,

— όλους τους περιορισμούς λειτουργίας, με ένδειξη του(των) σχετικού(ων) οχήματος(ων) (περιτύπωμα, περιορισμοί ταχύτητας κ.λπ.),

— τις απαιτούμενες από τον διαχειριστή υποδομής πληροφορίες για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να διασφαλίζει τη διαθεσιμότητα αυτών των δεδομένων στον(στους) διαχειριστή(ές) υποδομής πριν από την αναχώρηση της αμαξοστοιχίας.

Η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να ειδοποιεί τον(τους) διαχειριστή(ές) υποδομής εάν κάποια αμαξοστοιχία δεν πρόκειται να αξιοποιήσει ή ματαιώσει τον εκχωρημένο χρονοδιάδρομο.

4.2.2.8. Απαιτήσεις για την παρατήρηση σημάτων και παρατρόχιων δεικτών

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι σε θέση να παρατηρεί σήματα και παρατρόχιους δείκτες, τους οποίους πρέπει να δυνατόν να παρατηρεί ο μηχανοδηγός, όποτε χρειάζεται. Το ίδιο ισχύει για άλλους τύπους παρατρόχιων σημάτων, εφόσον αυτά σχετίζονται με την ασφάλεια.

Συνεπώς, σήματα, παρατρόχιοι δείκτες, πινακίδες με σήματα και πινακίδες πληροφοριών πρέπει να κατασκευάζονται και να τοποθετούνται κατά τρόπο ώστε να διευκολύνουν τα ανωτέρω. Στα θέματα που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη περιλαμβάνουν:

— κατάλληλη τοποθέτησή τους ώστε τα μετωπικά φώτα της αμαξοστοιχίας να επιτρέπουν στον μηχανοδηγό να διαβάσει τις πληροφορίες,

— καταλληλότητα και ένταση φωτισμού, όταν χρειάζεται να φωτίζονται οι πληροφορίες,

— σε περίπτωση χρήσης της αντανακλαστικότητας, συμμόρφωση των ανακλαστικών ιδιοτήτων του χρησιμοποιούμενου υλικού με τις σχετικές προδιαγραφές και κατασκευή των σημάτων κατά τρόπο ώστε τα εμπρόσθια φώτα της αμαξοστοιχίας να επιτρέπουν στον μηχανοδηγό να διαβάσει με ευκολία τις πληροφορίες.

Οι θάλαμοι οδήγησης πρέπει να σχεδιάζονται κατά τρόπο ώστε να επιτρέπουν στον μηχανοδηγό να διαβάζει με ευκολία τις απεικονιζόμενες πληροφορίες.

4.2.2.9. Επαγρύπνηση μηχανοδηγού

Είναι αναγκαίο να υπάρχει εποχούμενο μέσο παρακολούθησης της επαγρύπνησης του μηχανοδηγού. Το μέσον αυτό επεμβαίνει και ακινητοποιεί την αμαξοστοιχία σε περίπτωση που ο μηχανοδηγός δεν αντιδράσει εντός ορισμένου χρόνου· το χρονικό εύρος καθορίζεται στις ΤΠΔ για το τροχαίο υλικό.

▼**M2**

4.2.3. *Προδιαγραφές σχετιζόμενες με τη λειτουργία αμαξοστοιχιών*

4.2.3.1. Προγραμματισμός αμαξοστοιχίας

Σύμφωνα με την οδηγία 2012/34/ΕΕ, ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να γνωστοποιεί τα δεδομένα που απαιτούνται όταν ζητείται χρονοδιάδρομος αμαξοστοιχίας.

4.2.3.2. Ταυτοποίηση αμαξοστοιχιών

Κάθε αμαξοστοιχία πρέπει να ταυτοποιείται με αριθμό κινούμενης αμαξοστοιχίας. Ο αριθμός κινούμενης αμαξοστοιχίας δίδεται από τον διαχειριστή υποδομής κατά την εκχώρηση χρονοδιαδρόμου και πρέπει να τον γνωρίζουν η σιδηροδρομική επιχείρηση και όλοι οι διαχειριστές υποδομής που εμπλέκονται στη λειτουργία της αμαξοστοιχίας. Ο αριθμός κινούμενης αμαξοστοιχίας πρέπει να είναι μοναδικός ανά δίκτυο. Πρέπει να αποφεύγονται μεταβολές του αριθμού κινούμενης αμαξοστοιχίας κατά τη διάρκεια του ταξιδιού της.

4.2.3.2.1. Μορφότυπο αριθμού κινούμενης αμαξοστοιχίας

Το μορφότυπο του αριθμού κινούμενης αμαξοστοιχίας καθορίζεται στην απόφαση 2012/88/ΕΕ της Επιτροπής ([1]), όπως έχει τροποποιηθεί (ΤΠΔ «έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση», εφεξής «ΤΠΔ ΕΧΣ»).

4.2.3.3. Αναχώρηση αμαξοστοιχίας

4.2.3.3.1. Έλεγχοι και δοκιμές πριν την αναχώρηση

Η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να καθορίζει τους ελέγχους και τις δοκιμές που απαιτούνται ώστε κάθε αναχώρηση να πραγματοποιείται με ασφάλεια (π.χ. θύρες, φορτίο, πέδη).

4.2.3.3.2. Ενημέρωση του διαχειριστή υποδομής σχετικά με την κατάσταση λειτουργίας αμαξοστοιχίας

Η σιδηροδρομική επιχείρηση ενημερώνει τον διαχειριστή υποδομής όταν αμαξοστοιχία είναι έτοιμη να εισέλθει στο δίκτυο.

Πριν από την αναχώρηση και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να ενημερώνει τον διαχειριστή υποδομής για κάθε ανωμαλία που επηρεάζει την αμαξοστοιχία ή τη λειτουργία της και είναι δυνατόν να έχει επιπτώσεις στην κίνηση της αμαξοστοιχίας.

4.2.3.4. Διαχείριση της κυκλοφορίας

4.2.3.4.1. Γενικές απαιτήσεις

Με τη διαχείριση της κυκλοφορίας πρέπει να επιτυγχάνεται η ασφαλής, αποδοτική και ακριβής χρονικά λειτουργία του σιδηροδρόμου, συμπεριλαμβανομένης της αποτελεσματικής αποκατάστασης της λειτουργίας μετά από διαταραχή της.

Ο διαχειριστής υποδομής οφείλει να προσδιορίζει τις διαδικασίες και τα μέσα για:

— τη διαχείριση αμαξοστοιχιών σε πραγματικό χρόνο,

— τα επιχειρησιακά μέτρα ώστε να διατηρούνται οι υψηλότερες δυνατές επιδόσεις της υποδομής σε περίπτωση καθυστερήσεων ή συμβάντων, πραγματικών ή αναμενόμενων και

— την παροχή πληροφοριών στην(στις) σιδηροδρομική(ές) επιχείρηση(εις) στις περιπτώσεις αυτές.

([1]) Απόφαση 2012/88/ΕΕ της Επιτροπής, της 25 Ιανουαρίου 2012, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσυστήματα «έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση» του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 51 της 23.2.2012, σ. 1).

▼M2

Κάθε επιπρόσθετη διαδικασία που απαιτείται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση και επηρεάζει τη διεπαφή με τον(τους) διαχειριστή(ς) υποδομής μπορεί να καθιερώνεται μετά από συμφωνία με τον διαχειριστή υποδομής.

4.2.3.4.2. Αναφορά αμαξοστοιχίας

4.2.3.4.2.1. Δεδομένα απαιτούμενα για την αναφορά της θέσης αμαξοστοιχίας

Ο διαχειριστής υποδομής οφείλει:

α) να παρέχει μέσο καταγραφής σε πραγματικό χρόνο των χρόνων κατά τους οποίους αναχωρούν οι αμαξοστοιχίες από καταλλήλως προκαθορισμένα σημεία αναφοράς στο δίκτυό του, φθάνουν σε αυτά ή διέρχονται από αυτά, καθώς και την τιμή χρόνου δέλτα·

β) να παρέχει τα συγκεκριμένα δεδομένα που απαιτούνται για την αναφοράς θέσης αμαξοστοιχίας. Οι πληροφορίες αυτές πρέπει να περιλαμβάνουν:

— την ταυτοποίηση της αμαξοστοιχίας,

— την ταυτοποίηση του σημείου αναφοράς,

— τη γραμμή στην οποία κινείται η αμαξοστοιχία,

— την προγραμματισμένη ώρα στο σημείο αναφοράς,

— την πραγματική ώρα στο σημείο αναφοράς (και για τα ενδιάμεσα σημεία αναφοράς από τα οποία διέρχεται η αμαξοστοιχία, πρέπει να παρέχονται χωριστά οι ώρες άφιξης και αναχώρησης κατά την αναχώρηση, την άφιξη ή τη διέλευση),

— την πρόωρη ή καθυστερημένη διέλευση από σημείο αναφοράς σε πρώτα λεπτά της ώρας,

— αρχική αιτιολόγηση κάθε μεμονωμένης καθυστέρησης που υπερβαίνει τα 10 πρώτα λεπτά ή ό,τι άλλο απαιτεί το σύστημα παρακολούθησης επιδόσεων,

— ειδοποίηση για καθυστέρηση αναφοράς αμαξοστοιχίας και τον χρόνο καθυστέρησης σε πρώτα λεπτά της ώρας,

— τυχόν προγενέστερη ταυτοποίηση αμαξοστοιχίας,

— τη ματαίωση αμαξοστοιχίας για ολόκληρο το ταξίδι της ή μέρος του.

4.2.3.4.2.2. Προβλεπόμενη ώρα παράδοσης

Ο διαχειριστής υποδομής οφείλει να προβλέπει διαδικασία που να καθιστά δυνατή την ανακοίνωση της εκτιμώμενης απόκλισης σε πρώτα λεπτά της ώρας από την προβλεπόμενη ώρα κατά την οποία είναι προγραμματισμένη η παράδοση αμαξοστοιχίας από έναν διαχειριστή υποδομής σε άλλον.

Η ανακοίνωση πρέπει να περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με διαταραχή του δρομολογίου (περιγραφή του προβλήματος και θέση εμφάνισής του).

4.2.3.4.3. Επικίνδυνα εμπορεύματα

Η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να καθορίζει τις διαδικασίες επιτήρησης της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Οι διαδικασίες αυτές πρέπει να περιλαμβάνουν:

— τις διατάξεις που καθορίζονται στην οδηγία 2008/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]),

([1]) Οδηγία 2008/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (ΕΕ L 260 της 30.9.2008, σ. 13).

▼**M2**

— τη γνωστοποίηση στον μηχανοδηγό της ύπαρξης και της θέσης επικίνδυνων εμπορευμάτων στην αμαξοστοιχία,

— τις πληροφορίες που απαιτεί ο διαχειριστής υποδομής για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων,

— τον καθορισμό, από κοινού με τον διαχειριστή υποδομής, των γραμμών επικοινωνίας και τον προγραμματισμό ειδικών μέτρων σε περίπτωση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης σχετικών με τα εμπορεύματα.

4.2.3.4.4. Ποιότητα λειτουργίας

Ο διαχειριστής υποδομής και η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλουν να προβλέπουν διαδικασίες παρακολούθησης της αποδοτικής λειτουργίας όλων των οικείων δρομολογίων.

Οι διαδικασίες παρακολούθησης πρέπει να έχουν σχεδιασθεί για την ανάλυση δεδομένων και τον εντοπισμό βασικών εξελίξεων, τόσο από άποψη ανθρωπίνου σφάλματος όσο και συστημικού σφάλματος. Τα αποτελέσματα της ανάλυσης πρέπει να χρησιμοποιούνται για βελτιωτικές δράσεις με σκοπό την εξάλειψη ή τον μετριασμό των συνεπειών συμβάντων που θα μπορούσαν να διακυβεύσουν την αποδοτική λειτουργία του δικτύου.

Εάν οι εν λόγω βελτιωτικές δράσεις θα μπορούσαν να είναι επωφελείς για ολόκληρο το δίκτυο, στο οποίο εμπλέκονται άλλοι διαχειριστές υποδομής και σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, πρέπει να κοινοποιούνται δεόντως, με την επιφύλαξη της εμπορικής εμπιστευτικότητας.

Συμβάντα τα οποία προκάλεσαν σημαντική διαταραχή των μεταφορών πρέπει να αναλύονται το ταχύτερο δυνατόν από τον διαχειριστή υποδομής. Ανάλογα με την περίπτωση, και ιδίως εάν εμπλέκεται προσωπικό του, ο διαχειριστής υποδομής οφείλει να καλέσει να συμμετάσχουν στην ανάλυση η(οι) σιδηροδρομική επιχείρηση(εις) την(τις) οποία(ες) αφορά το συμβάν. Εφόσον το αποτέλεσμα της ανάλυσης οδηγήσει σε συστάσεις για βελτίωση του δικτύου ώστε να εξαλειφθούν ή να μετριασθούν τα αίτια ατυχημάτων/περιστατικών, οι συστάσεις πρέπει να κοινοποιηθούν σε όλους τους οικείους διαχειριστές υποδομής και σε όλες τις οικείες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Οι διαδικασίες αυτές τεκμηριώνονται και υπόκεινται σε εσωτερικό έλεγχο.

4.2.3.5. Καταγραφή δεδομένων

Δεδομένα συνδεόμενα με την κίνηση αμαξοστοιχίας πρέπει να καταγράφονται και να διατηρούνται με σκοπό:

— την υποστήριξη της συστηματικής παρακολούθησης της ασφάλειας ως μέσου πρόληψης περιστατικών και ατυχημάτων,

— την ταυτοποίηση του μηχανοδηγού, της αμαξοστοιχίας και των επιδόσεων της υποδομής κατά το χρονικό διάστημα που προηγείται, και αναλόγως, που έπεται περιστατικού ή ατυχήματος, ώστε να καθίσταται δυνατός ο εντοπισμός των αιτίων, καθώς και η δικαιολόγηση της περίπτωσης λήψης νέων ή τροποποιητικών μέτρων για την αποτροπή επανάληψης,

— την καταγραφή πληροφοριών σχετικών με τη συμπεριφορά τόσο της μηχανής/ελκτικής μονάδας όσο και με του μηχανοδηγού.

Πρέπει να είναι δυνατόν να αντιστοιχούν στα καταγραφόμενα:

— η ημερομηνία και η ώρα της καταγραφής,

— η ακριβής γεωγραφική θέση του καταγραφόμενου συμβάντος,

— η ταυτοποίηση της αμαξοστοιχίας,

— η ταυτότητα του μηχανοδηγού.

▼M2

Τα δεδομένα που πρέπει να καταγράφονται για το ETCS/GSM-R είναι τα καθοριζόμενα στην ΤΠΔ ΕΧΣ και είναι σημαντικά για τις απαιτήσεις του σημείου 4.2.3.5 της παρούσας ΤΠΔ.

Τα δεδομένα πρέπει να είναι ασφαλώς σφραγισμένα και αποθηκευμένα και προσβάσιμα από τους εξουσιοδοτημένους φορείς, μεταξύ των οποίων οι εθνικοί φορείς διερεύνησης, κατά την άσκηση των καθηκόντων τους σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ.

4.2.3.5.1. Καταγραφή δεδομένων επιτήρησης εκτός της αμαξοστοιχίας

Κατ' ελάχιστο, ο διαχειριστής υποδομής οφείλει να καταγράφει τα ακόλουθα δεδομένα:

— την αστοχία παρατρόχιου υλικού σχετιζόμενου με την κίνηση αμαξοστοιχιών (σηματοδότηση, αλλαγές τροχιάς κλπ.),

— ανίχνευση υπερθέρμανσης εδράνου άξονα, εάν υπάρχει,

— τις επικοινωνίες που σχετίζονται με την ασφάλεια μεταξύ μηχανοδηγού και ρυθμιστή σηματοδότησης.

4.2.3.5.2. Καταγραφή δεδομένων επιτήρησης επί της αμαξοστοιχίας

Κατ' ελάχιστο, η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να καταγράφει τα ακόλουθα δεδομένα:

— την ανίχνευση παραβίασης σημάτων κινδύνου ή «σημείου λήξης έγκρισης κίνησης»,

— την ενεργοποίηση της πέδης έκτακτης ανάγκης,

— την ταχύτητα με την οποία κινείται η αμαξοστοιχία,

— τυχόν απομόνωση ή παραβίαση των εποχούμενων συστημάτων ελέγχου αμαξοστοιχίας (σηματοδότηση),

— τη λειτουργία της συσκευής ακουστικής προειδοποίησης,

— τη λειτουργία συστημάτων χειρισμού των θυρών (ελευθέρωση, κλείσιμο), εάν υπάρχουν,

— την ανίχνευση της ασφαλούς λειτουργίας της αμαξοστοιχίας με εποχούμενα συστήματα συναγερμού, αν υπάρχουν·

— την ταυτοποίηση του θαλάμου οδήγησης για τον οποίο καταγράφονται τα προς έλεγχο δεδομένα.

Περαιτέρω τεχνικές προδιαγραφές για τη συσκευή ελέγχου καθορίζονται στην ΤΠΔ ΜΗΧ & ΕΠΤΥ.

4.2.3.6. Υποβαθμισμένη λειτουργία

4.2.3.6.1. Ενημέρωση άλλων χρηστών

Ο διαχειριστής υποδομής, από κοινού με τη(τις) σιδηροδρομική(ές) επιχείρηση(εις), οφείλει να καθορίσει διαδικασία για την άμεση αμοιβαία ενημέρωση σχετικά με κάθε κατάσταση που διακυβεύει την ασφάλεια, τις επιδόσεις και/ή τη διαθεσιμότητα του σιδηροδρομικού δικτύου ή του τροχαίου υλικού.

4.2.3.6.2. Ενημέρωση μηχανοδηγών

Σε κάθε περίπτωση υποβαθμισμένης λειτουργίας συνδεόμενης με τον τομέα ευθύνης του διαχειριστή υποδομής, ο διαχειριστής υποδομής οφείλει να παρέχει ρητές οδηγίες στους μηχανοδηγούς για τα μέτρα που πρέπει να λάβουν με σκοπό την ασφαλή αντιμετώπιση της υποβαθμισμένης λειτουργίας.

▼**M2**

4.2.3.6.3. Ρυθμίσεις έκτακτης ανάγκης

Ο διαχειριστής υποδομής, από κοινού με όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην υποδομή του και, ανάλογα με την περίπτωση, με όμορους διαχειριστές υποδομής, οφείλει να καθορίσει, να δημοσιεύσει και να καθιστά διαθέσιμα τα ενδεδειγμένα μέτρα έκτακτης ανάγκης και να αναθέτει αρμοδιότητες με βάση την απαίτηση να μειώνεται κάθε αρνητική επίπτωση λόγω υποβαθμισμένης λειτουργίας.

Οι απαιτήσεις προγραμματισμού και η αντιμετώπιση συμβάντων του είδους αυτού πρέπει να είναι ανάλογες της φύσης και της δυνητικής σοβαρότητας της υποβαθμισμένης λειτουργίας.

Τα μέτρα αυτά, τα οποία πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον σχέδια για επαναφορά του δικτύου σε «κανονική» κατάσταση, μπορούν να έχουν επίσης ως αντικείμενο:

— τις αστοχίες του τροχαίου υλικού (παραδείγματος χάρη, αστοχίες που θα ήταν δυνατόν να έχουν ως αποτέλεσμα σημαντική διαταραχή της κυκλοφορίας, διαδικασίες για την παροχή βοήθειας σε αμαξοστοιχίες που έχουν υποστεί βλάβη),

— αστοχίες της υποδομής (παραδείγματος χάρη, περίπτωση διακοπής της ηλεκτρικής ισχύος ή καταστάσεις στις οποίες είναι δυνατή η εκτροπή αμαξοστοιχιών από την εκχωρηθείσα διαδρομή),

— ακραίες καιρικές συνθήκες.

Ο διαχειριστής υποδομής οφείλει να συγκεντρώνει και να τηρεί επικαιροποιημένες πληροφορίες επαφής με το βασικό προσωπικό του διαχειριστή υποδομής και της σιδηροδρομικής επιχείρησης, το οποίο είναι δυνατόν να κληθεί στην περίπτωση διαταραχής του δρομολογίου που οδηγεί σε υποβαθμισμένη λειτουργία. Αυτές οι πληροφορίες πρέπει να περιλαμβάνουν λεπτομερή στοιχεία επαφής τόσο κατά τις εργάσιμες ώρες όσο και εκτός αυτών.

Η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να διαβιβάζει αυτές τις πληροφορίες στον διαχειριστή υποδομής και να ενημερώνει τον διαχειριστή υποδομής σχετικά με τυχόν μεταβολές των εν λόγω στοιχείων επαφής.

Ο διαχειριστής υποδομής οφείλει να ενημερώνει όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σχετικά με τυχόν μεταβολές των στοιχείων αυτών.

4.2.3.7. Διαχείριση κατάστασης έκτακτης ανάγκης

Ο διαχειριστής υποδομής οφείλει, σε συνεννόηση με:

— όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην υποδομή του ή, κατά περίπτωση, τους φορείς εκπροσώπησης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην υποδομή του,

— τους όμορους διαχειριστές υποδομής, κατά περίπτωση,

— τις τοπικές αρχές, τους αντιπροσωπευτικούς φορείς των υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης (συμπεριλαμβανόμενων της πυροσβεστικής υπηρεσίας και των υπηρεσιών διάσωσης) είτε σε τοπικό είτε σε εθνικό επίπεδο, κατά περίπτωση,

να καθορίζει, να δημοσιεύει και να καθιστά διαθέσιμα τα ενδεδειγμένα μέτρα διαχείρισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης και να αποκαθιστά την κανονική λειτουργία της γραμμής.

Κατά κανόνα τα μέτρα αυτά καλύπτουν:

— συγκρούσεις,

— πυρκαγιά σε αμαξοστοιχία,

— εκκένωση αμαξοστοιχιών,

▼**M2**

— ατυχήματα σε σήραγγες,

— περιστατικά σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα,

— εκτροχιασμό.

Η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να παρέχει στον διαχειριστή υποδομής κάθε συγκεκριμένη πληροφορία σχετική με τις εν λόγω περιστάσεις, ειδικά για την περισυλλογή ή τον επανεντροχιασμό των αμαξοστοιχιών τους.

Επιπλέον, η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να διαθέτει διαδικασίες ενημέρωσης των επιβατών για τις εποχούμενες διαδικασίες έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας.

4.2.3.8. Βοήθεια στο προσωπικό αμαξοστοιχίας σε περίπτωση περιστατικού ή μείζονος δυσλειτουργίας τροχαίου υλικού

Η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να καθορίσει κατάλληλες διαδικασίες για την παροχή βοήθειας στο πλήρωμα αμαξοστοιχίας σε περίπτωση υποβαθμισμένων καταστάσεων, προκειμένου να αποφεύγονται ή να περιορίζονται καθυστερήσεις που προκαλούνται από τεχνικές ή άλλες βλάβες του τροχαίου υλικού (παραδείγματος χάρη, γραμμές επικοινωνίας, μέτρα σε περίπτωση εκκένωσης αμαξοστοιχίας).

4.3. **Λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές των διεπαφών**

Με βάση τις βασικές απαιτήσεις του κεφαλαίου 3, οι λειτουργικές και οι τεχνικές προδιαγραφές των διεπαφών έχουν ως εξής:

4.3.1. *Διεπαφές με την ΤΠΔ «υποδομή»*

ΤΠΔ «επιχειρησιακή λειτουργία»		ΤΠΔ «υποδομή»	
Παράμετρος	Σημείο	Παράμετρος	Σημείο
Επιδόσεις πέδησης και μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα	4.2.2.6.2	Διαμήκης αντοχή τροχιάς	4.2.6.2
Τροποποίηση των πληροφοριών του βιβλίου διαδρομών	4.2.1.2.2.2	Επιχειρησιακοί κανόνες	4.4
Υποβαθμισμένη λειτουργία	4.2.3.6		

4.3.2. *Διεπαφές με τις ΤΠΔ «έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση»*

ΤΠΔ «επιχειρησιακή λειτουργία»		ΤΠΔ «έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση»	
Παράμετρος	Σημείο	Παράμετρος	Σημείο
Εγχειρίδιο κανόνων	4.2.1.2.1	Επιχειρησιακοί κανόνες	4.4
Επιχειρησιακοί κανόνες	4.4		
Απαιτήσεις για την παρατήρηση παρατρόχιων σημάτων και δεικτών	4.2.2.8	Εμφάνεια παρατρόχιων αντικειμένων ελέγχου-χειρισμού	4.2.16
Πέδηση αμαξοστοιχίας	4.2.2.6	Επιδόσεις και χαρακτηριστικά της πέδησης αμαξοστοιχίας	4.3.2.3
Εγχειρίδιο κανόνων	4.2.1.2.1	Χρήση υλικού αμμοδιασποράς	4.2.10

▼**M2**

ΤΠΔ «επιχειρησιακή λειτουργία»		ΤΠΔ «έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση»	
Παράμετρος	Σημείο	Παράμετρος	Σημείο
Αριθμός κινούμενης αμαξοστοιχίας	4.2.3.2.1	ΔΜΜ ETCS	4.2.12
		ΔΜΜ GSM-R	4.2.13
Καταγραφή δεδομένων στην αμαξοστοιχία	4.2.3.5	Διεπαφή με την καταγραφή δεδομένων για κανονιστικούς σκοπούς	4.2.14

4.3.3. *Διεπαφές με τις ΤΠΔ «τροχαίο υλικό»*

4.3.3.1. Διεπαφές με την ΤΠΔ «μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό»

ΤΠΔ «επιχειρησιακή λειτουργία»		ΤΠΔ αναφοράς ΜΗΧ&ΕΠΤΥ	
Παράμετρος	Σημείο	Παράμετρος	Σημείο
Ρυθμίσεις έκτακτης ανάγκης	4.2.3.6.3	Ζεύξη παροχής βοήθειας	4.2.2.2.4
		Τερματική ζεύξη	4.2.2.2.3
Σύνθεση αμαξοστοιχίας	4.2.2.5	Παράμετρος φορτίου άξονα	4.2.3.2
Πέδηση αμαξοστοιχίας	4.2.2.6	Επιδόσεις πέδησης	4.2.4.5
Ορατότητα αμαξοστοιχίας	4.2.2.1	Εξωτερικά εμπρόσθια και οπίσθια φώτα	4.2.7.1
Ακουστότητα αμαξοστοιχίας	4.2.2.2	Κόρνα	4.2.7.2
Απαιτήσεις για την παρατήρηση παρατρόχιων σημάτων και δεικτών	4.2.2.8	Εξωτερική ορατότητα	4.2.9.1.3
		Οπτικά χαρακτηριστικά του αλεξήνεμου	4.2.9.2.2
		Εσωτερικός φωτισμός	4.2.9.1.8
Επαγρύπνηση μηχανοδηγού	4.2.2.9	Λειτουργία ελέγχου των ενεργειών του μηχανοδηγού	4.2.9.3.1
Καταγραφή δεδομένων επιτήρησης επί της αμαξοστοιχίας	4.2.3.5.2	Συσκευή καταγραφής	4.2.9.6
Διαχείριση κατάστασης έκτακτης ανάγκης	4.2.3.7	Διάγραμμα και οδηγίες ανέλκυσης	4.2.12.5
		Περιγραφές σχετικές με τη διάσωση	4.2.12.6
Σύνθεση αμαξοστοιχίας	4.2.2.5	Τεκμηρίωση για την επιχειρησιακή λειτουργία	4.2.12.4
Ελάχιστα στοιχεία σχετικά με τα επαγγελματικά προσόντα για τα καθήκοντα που συνδέονται με τη «συνοδεία αμαξοστοιχιών»	Προσάρτημα ΣΤ		

▼**M2**

ΤΠΔ «επιχειρησιακή λειτουργία»		ΤΠΔ αναφοράς ΜΗΧ&ΕΠΤΥ	
Παράμετρος	Σημείο	Παράμετρος	Σημείο
Αμμοδιασπορά	Προσάρτημα Β	Απομόνωση εκπομπών	4.2.3.3.1.1

4.3.3.2. Διεπαφές με την ΤΠΔ «φορτάμαξες»

ΤΠΔ «επιχειρησιακή λειτουργία»		ΤΠΔ «φορτάμαξες»	
Παράμετρος	Σημείο	Παράμετρος	Σημείο
Οπίσθιο άκρο	4.2.2.1.3.2	Διατάξεις στερέωσης σήματος οπίσθιου άκρου	4.2.6.3
		Σήμα οπίσθιου άκρου	Προσάρτημα Ε
Σύνθεση αμαξοστοιχίας	4.2.2.5	Συμβατότητα με την ικανότητα καταπόνησης των γραμμών	4.2.3.1
Σύνθεση αμαξοστοιχίας	4.2.2.5	Παράμετρος φορτίου άξονα	4.2.3.3.2
Ρυθμίσεις έκτακτης ανάγκης	4.2.3.6.3	Αντοχή μονάδας — Ανέλκυση και ανώθηση	4.2.2.2
Πέδηση αμαξοστοιχίας	4.2.2.6	Πέδη	4.2.4.

4.3.4. *Διεπαφές με την ΤΠΔ «ενέργεια»*

ΤΠΔ «επιχειρησιακή λειτουργία»		ΤΠΔ «ενέργεια»	
Παράμετρος	Σημείο	Παράμετρος	Σημείο
Σύνθεση αμαξοστοιχίας	4.2.2.5	Μέγιστη ένταση ρεύματος αμαξοστοιχίας	4.2.4.1
Προετοιμασία του βιβλίου διαδρομών	4.2.1.2.2.1		
Σύνθεση αμαξοστοιχίας	4.2.2.5	Τμήματα διαχωρισμού:	
Εκπόνηση του βιβλίου διαδρομών	4.2.1.2.2.1	Σύστημα	4/2/2015
		φάσης	4/2/2016

▼**M2**

4.3.5. *Διεπαφές με την ΤΠΔ «ασφάλεια σε σιδηροδρομικές σήραγγες»*

ΤΠΔ «επιχειρησιακή λειτουργία»		ΤΠΔ αναφοράς ΑΣΣ	
Παράμετρος	Σημείο	Παράμετρος	Σημείο
Διασφάλιση ότι η αμαξοστοιχία είναι σε τάξη πορείας	4.2.2.7	Κανόνας έκτακτης ανάγκης	4.4.1.
Αναχώρηση αμαξοστοιχίας	4.2.3.3		
Υποβαθμισμένη λειτουργία	4.2.3.6		
Διαχείριση κατάστασης έκτακτης ανάγκης	4.2.3.7	Σχέδιο έκτακτης ανάγκης για σήραγγα	4.4.2
		Ασκήσεις	4.4.3
		Ενημέρωση των επιβατών αμαξοστοιχία για την ασφάλεια και τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης	4.4.5
Επαγγελματική επάρκεια	4.6.1	Ειδικά για σήραγγες προσόντα του πληρώματος και του λοιπού προσωπικού	4.6.1

4.4. **Επιχειρησιακοί κανόνες**

Οι κανόνες και οι διαδικασίες που καθιστούν δυνατή τη συνεκτική λειτουργία νέων και διαφορετικών δομικών υποσυστημάτων, προοριζόμενων να χρησιμοποιούνται στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ειδικότερα οι κανόνες και οι διαδικασίες που συνδέονται άμεσα με τη λειτουργία νέου συστήματος ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης, πρέπει να είναι πανομοιότυποι για πανομοιότυπες καταστάσεις.

Οι επιχειρησιακές αρχές και κανόνες ειδικά για το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS/ETCS) και για το ραδιοσύστημα ERTMS/GSM-R προδιαγράφονται στο προσάρτημα Α.

Οι επιχειρησιακές αρχές και κανόνες, οι οποίοι είναι κοινοί σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό σύστημα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προδιαγράφονται στο προσάρτημα Β.

4.5. **Κανόνες συντήρησης**

Άνευ αντικειμένου

4.6. **Επαγγελματικές αρμοδιότητες**

4.6.1. *Επαγγελματική επάρκεια*

Το προσωπικό της σιδηροδρομικής επιχείρησης και του διαχειριστή υποδομής πρέπει να διαθέτει κατάλληλη επαγγελματική επάρκεια για την εκτέλεση όλων των αναγκαίων και κρίσιμων για την ασφάλεια καθηκόντων υπό συνθήκες κανονικές, υποβάθμισης και έκτακτης ανάγκης. Η εν λόγω επάρκεια περιλαμβάνει επαγγελματικές γνώσεις και την ικανότητα πρακτικής εφαρμογής των γνώσεων αυτών.

Τα προσαρτήματα ΣΤ και Ζ περιέχουν τα ελάχιστα στοιχεία σχετικά με τα επαγγελματικά προσόντα για κάθε συγκεκριμένο καθήκον.

▼M2

4.6.2. *Γλωσσικές γνώσεις*

4.6.2.1. Αρχές

Ο διαχειριστής υποδομής και η σιδηροδρομική επιχείρηση απαιτείται να εξασφαλίζουν ότι το προσωπικό τους είναι ικανό να χρησιμοποιεί τα πρωτόκολλα και τις αρχές επικοινωνίας που αναφέρονται στην παρούσα ΤΠΔ.

Εφόσον η γλώσσα εργασίας που χρησιμοποιεί ο διαχειριστής υποδομής είναι διαφορετική από τη γλώσσα που χρησιμοποιεί συνήθως το προσωπικό σιδηροδρομικής επιχείρησης, η γλωσσική εκπαίδευση και η εκπαίδευση στις επικοινωνίες πρέπει να αποτελεί κρίσιμο μέρος του συνολικού συστήματος διαχείρισης επάρκειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης.

Το προσωπικό σιδηροδρομικής επιχείρησης, του οποίου τα καθήκοντα απαιτούν την επικοινωνία με το προσωπικό του διαχειριστή υποδομής σε κρίσιμα για την ασφάλεια θέματα, σε καταστάσεις κανονικές, υποβάθμισης ή έκτακτης ανάγκης, πρέπει να διαθέτει επαρκές επίπεδο γνώσεων της γλώσσας εργασίας του διαχειριστή υποδομής.

4.6.2.2. Επίπεδο γνώσεων

Το επίπεδο γνώσεων στη γλώσσα του διαχειριστή υποδομής πρέπει να είναι επαρκές για λόγους ασφάλειας.

α) Πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον την ικανότητα του οδηγού:

— να στέλνει και να κατανοεί όλα τα μηνύματα που προδιαγράφονται στο προσάρτημα Γ,

— να επικοινωνεί αποτελεσματικά σε καταστάσεις κανονικές, υποβάθμισης και έκτακτης ανάγκης,

— να συμπληρώνει τα έντυπα που σχετίζονται με τη χρήση του βιβλίου εντύπων·

β) Άλλα μέλη του πληρώματος αμαξοστοιχίας, των οποίων τα καθήκοντα απαιτούν επικοινωνία με τον διαχειριστή υποδομής σε κρίσιμα για την ασφάλεια θέματα, πρέπει τουλάχιστον να είναι ικανά να στέλνουν και να κατανοούν πληροφορίες που περιγράφουν την αμαξοστοιχία και την κατάσταση λειτουργίας της.

Το επίπεδο γνώσεων για προσωπικό που συνοδεύει αμαξοστοιχίες πλην των μηχανοδηγών πρέπει να είναι τουλάχιστον επιπέδου 2, όπως περιγράφεται στο προσάρτημα Ε.

4.6.3. *Αρχική και συνεχιζόμενη αξιολόγηση προσωπικού*

4.6.3.1. Βασικά στοιχεία

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής οφείλουν να καθορίσουν διαδικασία αξιολόγησης του προσωπικού τους, ώστε αυτό να πληροί τις απαιτήσεις των κανονισμών της Επιτροπής (ΕΕ) 1158/2010 ([1]) και (ΕΕ) 1169/2010 ([2]).

4.6.3.2. Ανάλυση και επικαιροποίηση εκπαιδευτικών αναγκών

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής οφείλουν να πραγματοποιούν ανάλυση των εκπαιδευτικών αναγκών του προσωπικού τους και να καθορίσουν διαδικασία επανεξέτασης και επικαιροποίησης των συγκεκριμένων εκπαιδευτικών αναγκών, ώστε το προσωπικό τους να πληροί τις απαιτήσεις των κανονισμών (ΕΕ) 1158/2010 και (ΕΕ) 1169/2010.

([1]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1158/2010 της Επιτροπής, της 9ης Δεκεμβρίου 2010, περί κοινής μεθόδου ασφάλειας για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις απόκτησης πιστοποιητικών σιδηροδρομικής ασφάλειας (ΕΕ L 326 της 10.12.2010, σ. 11).

([2]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1169/2010 της Επιτροπής, της 9ης Δεκεμβρίου 2010, περί κοινής μεθόδου ασφάλειας για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις απόκτησης πιστοποιητικών σιδηροδρομικής ασφάλειας (ΕΕ L 327 της 11.12.2010, σ. 13).

▼M2

Στην εν λόγω ανάλυση πρέπει να ορίζεται τόσο η έκταση όσο και η πολυπλοκότητα με βάση τους κινδύνους που συνδέονται με τη λειτουργία αμαξοστοιχιών, έλξης και τροχαίου υλικού. Η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να καθορίσει τη διαδικασία με την οποία το εποχούμενο προσωπικό έχει αποκτήσει και επικαιροποιεί γνώσεις που αφορούν τις διαδρομές κίνησης. Η διαδικασία αυτή πρέπει:

— να βασίζεται στις πληροφορίες που παρέχει ο διαχειριστής υποδομής για τις διαδρομές και

— να ανταποκρίνεται στη διαδικασία που περιγράφεται στο σημείο 4.2.1.

Για τα καθήκοντα που συνδέονται με τη «συνοδεία αμαξοστοιχιών» και την «προετοιμασία αμαξοστοιχιών», τα στοιχεία που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη περιλαμβάνονται, αντίστοιχα, στα προσαρτήματα ΣΤ και Ζ. Ανάλογα με την περίπτωση, τα στοιχεία εκπαίδευσης πρέπει να εντάσσονται στο πλαίσιο της εκπαίδευσης του προσωπικού.

Είναι δυνατόν, λόγω του τύπου λειτουργίας που προβλέπει σιδηροδρομική επιχείρηση ή λόγω της φύσεως του δικτύου του διαχειριστή υποδομής, να μην ενδείκνυνται ορισμένα από τα στοιχεία των προσαρτημάτων ΣΤ και Ζ. Η ανάλυση των εκπαιδευτικών αναγκών πρέπει να τεκμηριώνει τα στοιχεία που δεν θεωρούνται ενδεδειγμένα και τους συναφείς λόγους.

4.6.4. *Βοηθητικό προσωπικό*

Η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να βεβαιώνεται ότι το βοηθητικό προσωπικό (π.χ. τροφοδοσίας και καθαρισμού) που δεν αποτελεί μέρος του «προσωπικού αμαξοστοιχίας» έχει λάβει, επιπλέον της βασικής του εκπαίδευσης, ειδική εκπαίδευση για να ανταποκρίνεται σε οδηγίες των πλήρως εκπαιδευμένων μελών του «προσωπικού αμαξοστοιχίας».

4.7. **Συνθήκες υγιεινής και ασφαλείας**

4.7.1. *Εισαγωγή*

Το προσωπικό που αναφέρεται στο σημείο 4.2.1 ως προσωπικό που εκτελεί κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα σύμφωνα με το σημείο 2.2 πρέπει να διαθέτει κατάλληλη φυσική κατάσταση, ώστε να διασφαλίζεται ότι πληρούνται όλα τα πρότυπα λειτουργίας και ασφαλείας.

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής οφείλουν να θεσπίσουν και να τεκμηριώσουν τη διαδικασία που εφαρμόζουν προκειμένου το προσωπικό τους να πληροί τις ιατρικές και ψυχολογικές απαιτήσεις και τις απαιτήσεις υγιεινής στο πλαίσιο του οικείου συστήματός διαχείρισης της ασφάλειας.

Ιατρικές εξετάσεις ατομικής καταλληλότητας του προσωπικού κατά το σημείο 4.7.2 και οι σχετικές αποφάσεις πραγματοποιούνται από ιατρό, ο οποίος λαμβάνει και όλες τις συναφείς αποφάσεις.

Το προσωπικό δεν πρέπει να εκτελεί κρίσιμες για την ασφάλεια καθήκοντα όταν η επαγρύπνησή του είναι μειωμένη λόγω ουσιών όπως οινόπνευμα, ναρκωτικά ή ψυχοτρόπα φάρμακα. Συνεπώς, η σιδηροδρομική επιχείρηση και ο διαχειριστής υποδομής οφείλουν να εφαρμόζουν διαδικασίες για τον έλεγχο του κινδύνου προσέλευσης του προσωπικού τους προς εργασία υπό την επήρεια τέτοιων ουσιών ή κατανάλωσης τέτοιων ουσιών κατά την εργασία.

Όσον αφορά τα καθορισμένα όρια των προαναφερόμενων ουσιών, ισχύουν οι εθνικοί κανόνες του κράτους μέλους όπου εκτελείται η σιδηροδρομική μεταφορά.

▼**M2**

4.7.2. *Ιατρικές εξετάσεις και ψυχολογική αξιολόγηση*

4.7.2.1. Πριν από την πρόσληψη

4.7.2.1.1. Ελάχιστο περιεχόμενο της ιατρικής εξέτασης

Οι ιατρικές εξετάσεις πρέπει να καλύπτουν:

— γενική ιατρική εξέταση,

— Εεετάσεις αισθητηρίων λειτουργιών (όραση, ακοή, αντίληψη χρωμάτων),

— εξέταση ούρων ή αίματος για την ανίχνευση σακχαρώδους διαβήτη και άλλων καταστάσεων για τις οποίες παρέχει ενδείξεις η κλινική εξέταση,

— εξέταση για χρήση ναρκωτικών.

4.7.2.1.2. Ψυχολογική αξιολόγηση

Σκοπός της ψυχολογικής αξιολόγησης είναι η υποστήριξη της σιδηροδρομικής επιχείρησης στην πρόσληψη και τη διοίκηση προσωπικού το οποίο διαθέτει από άποψη διανοητική, ψυχοκινητική, συμπεριφοράς και προσωπικότητας ικανότητες για την ασφαλή εκτέλεση των ρόλων του.

Κατά τον καθορισμό του περιεχομένου της ψυχολογικής αξιολόγησης, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τουλάχιστον τα ακόλουθα κριτήρια σχετικά με τις απαιτήσεις κάθε λειτουργίας ασφάλειας:

α) Νοητικό:

— προσοχή και συγκέντρωση,

— μνήμη,

— ικανότητα αντίληψης,

— συλλογιστική,

— επικοινωνία.

β) Ψυχοκινητικό:

— ταχύτητα αντίδρασης,

— συντονισμός κίνησης χειρών.

γ) Συμπεριφορά και προσωπικότητα:

— συναισθηματικός αυτοέλεγχος,

— αξιοπιστία συμπεριφοράς,

— αυτονομία,

— ευσυνειδησία.

Εάν παραλειφθεί κάποιο από τα ανωτέρω στοιχεία, η αντίστοιχη απόφαση πρέπει να αιτιολογείται και να τεκμηριώνεται από ψυχολόγο.

Ο υποψήφιος αποδεικνύει την ψυχολογική του ικανότητα με επιτυχή εξέταση που διενεργείται από ψυχολόγο ή γιατρό ή υπό την εποπτεία του —όπως αποφασίσει το κράτος μέλος.

▼**M2**

4.7.2.2. Μετά την πρόσληψη

4.7.2.2.1. Συχνότητα περιοδικών ιατρικών εξετάσεων

Πρέπει να διενεργείται τουλάχιστον μία συστηματική ιατρική εξέταση:

— ανά πενταετία για προσωπικό ηλικίας έως 40 ετών,

— ανά τριετία για προσωπικό ηλικίας από 41 έως 62 ετών,

— ανά έτος για προσωπικό ηλικίας άνω των 62 ετών.

Ο γιατρός εργασίας πρέπει να αυξήσει τη συχνότητα των εξετάσεων εφόσον το απαιτεί η κατάσταση της υγείας μέλους του προσωπικού.

4.7.2.2.2. Ελάχιστο περιεχόμενο της περιοδικής ιατρικής εξέτασης

Εφόσον ο εργαζόμενος πληροί τα απαιτούμενα κριτήρια κατά την εξέταση, η οποία προηγείται της άσκησης επαγγελματικής δραστηριότητας, οι περιοδικές εξειδικευμένες εξετάσεις πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον:

— γενική ιατρική εξέταση,

— εξετάσεις αισθητηρίων λειτουργιών (όραση, ακοή, αντίληψη χρωμάτων),

— εξέταση ούρων ή αίματος για την ανίχνευση σακχαρώδους διαβήτη και άλλων καταστάσεων για τις οποίες παρέχει ενδείξεις η κλινική εξέταση,

— έλεγχο για χρήση ναρκωτικών, εφόσον υπάρχουν κλινικές ενδείξεις κατάχρησης.

4.7.2.2.3. Συμπληρωματικές ιατρικές εξετάσεις και/ή ψυχολογικές αξιολογήσεις

Εκτός από την περιοδική ιατρική εξέταση, πρέπει να διενεργείται συμπληρωματική ειδική ιατρική εξέταση και/ή ψυχολογική αξιολόγηση όταν υπάρχει εύλογος λόγος αμφιβολίας σχετικά με την καλή ιατρική ή ψυχολογική κατάσταση μέλους του προσωπικού ή εύλογη υποψία για χρήση ναρκωτικών ουσιών ή κατανάλωση οινοπνεύματος άνω των επιτρεπόμενων ορίων. Αυτό ισχύει ειδικότερα μετά από περιστατικό ή ατύχημα οφειλόμενο σε ανθρώπινο σφάλμα εκ μέρους του ατόμου.

Η σιδηροδρομική επιχείρηση και ο διαχειριστής υποδομής οφείλουν να εφαρμόζουν συστήματα με τα οποία εξασφαλίζεται, όποτε απαιτείται, η διεξαγωγή τέτοιου είδους συμπληρωματικών εξετάσεων και αξιολογήσεων.

4.7.3. *Ιατρικές απαιτήσεις*

4.7.3.1. Γενικές απαιτήσεις

Το προσωπικό δεν πρέπει να υποφέρει από ιατρικές παθήσεις ή να υπόκειται σε ιατρική αγωγή που ενδέχεται να προκαλέσει:

— αιφνίδια απώλεια των αισθήσεων,

— μείωση της αντίληψης ή της συγκέντρωσης,

— αιφνίδια ανικανότητα,

— μείωση της ισορροπίας ή του συντονισμού,

— σημαντικό περιορισμό κινητικότητας.

Όσον αφορά την όραση και την ακοή πρέπει να πληρούνται οι ακόλουθες απαιτήσεις:

▼M2

4.7.3.2. Απαιτήσεις όρασης

— Οξύτητα όρασης εξ αποστάσεως με ή χωρίς υποβοήθηση: 0,8 (δεξιός οφθαλμός + αριστερός οφθαλμός — μέτρηση χωριστά)· Τουλάχιστον 0,3 για τον οφθαλμό που βρίσκεται στη χειρότερη κατάσταση·

— μέγιστο διορθωτικών φακών: υπερμετρωπία + 5 / μυωπία – 8. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις και αφού ζητήσει τη γνώμη οφθαλμιάτρου, ο ιατρός εργασίας είναι δυνατόν να επιτρέψει τιμές εκτός αυτών των ορίων.

— μέση και εγγύς όραση: επαρκής με ή χωρίς υποβοήθηση·

— οι φακοί επαφής επιτρέπονται·

— κανονική χρωματοψία: χρήση αναγνωρισμένης δοκιμασίας, όπως η Ishihara, η οποία εφόσον απαιτείται συμπληρώνεται με άλλη αναγνωρισμένη δοκιμασία·

— οπτικό πεδίο: κανονικό (απουσία οποιασδήποτε ανωμαλίας που επηρεάζει την προς εκτέλεση εργασία)·

— όραση σε αμφότερους τους οφθαλμούς: αποτελεσματική

— διοφθάλμια όραση: αποτελεσματική

— ευαισθησία αντιθέσεων: καλή·

— απουσία προϊούσας ασθένειας οφθαλμών·

— εμφυτευμένοι φακοί, κερατοειδοτομές και κερατοειδεκτομές επιτρέπονται μόνον υπό την προϋπόθεση ότι ελέγχονται ετησίως ή με συχνότητα που έχει καθορίσει ο ιατρός εργασίας.

4.7.3.3. Απαιτήσεις ακοής

Επαρκής ακοή που επιβεβαιώνεται με τονικό ακουόγραμμα, δηλαδή:

— ακοή επαρκώς ικανοποιητική για την πραγματοποίηση τηλεφωνικής συνομιλίας και ικανότητα ακοής ήχων προειδοποίησης και ραδιομηνυμάτων·

— η χρήση βοηθημάτων ακοής επιτρέπεται.

4.8. **Μητρώα υποδομής και οχημάτων**

Λόγω των χαρακτηριστικών των μητρώων υποδομής και οχημάτων, όπως ορίζονται στα άρθρα 33, 34 και 35 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, τα μητρώα αυτά δεν είναι κατάλληλα για τις συγκεκριμένες απαιτήσεις του υποσυστήματος «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας». Συνεπώς, στην παρούσα ΤΠΔ δεν προβλέπεται τίποτε σχετικά με αυτά τα μητρώα.

Ωστόσο, υπάρχει κάποια επιχειρησιακή απαίτηση για ορισμένα στοιχεία των δεδομένων που σχετίζονται με την υποδομή τα οποία πρέπει να καθίστανται διαθέσιμα σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και, αντιστρόφως, για ορισμένα στοιχεία δεδομένων που σχετίζονται με το τροχαίο υλικό τα οποία πρέπει να καθίστανται διαθέσιμα σε διαχειριστές υποδομής, όπως ορίζεται στο σημείο 4.8.1 και το σημείο 4.8.2. Σε αμφότερες τις περιπτώσεις, τα εν λόγω δεδομένα πρέπει να είναι πλήρη και ακριβή.

4.8.1. *Υποδομή*

Οι απαιτήσεις για τα σχετιζόμενα με τη σιδηροδρομική υποδομή στοιχεία δεδομένων όσον αφορά το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας», τα οποία πρέπει να τίθενται στη διάθεση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ορίζονται στο προσάρτημα Δ. Για την ορθότητα των δεδομένων υπεύθυνος είναι ο διαχειριστής υποδομής.

▼**M2**

4.8.2. *Τροχαίο υλικό*

Τα ακόλουθα στοιχεία δεδομένων για το τροχαίο υλικό πρέπει να είναι διαθέσιμα στους διαχειριστές υποδομής. Για την ορθότητα των δεδομένων υπεύθυνος είναι ο κάτοχος:

— εφόσον το όχημα είναι κατασκευασμένο από υλικά που μπορεί να είναι επικίνδυνα σε περίπτωση ατυχήματος ή πυρκαγιάς (π.χ. αμίαντος)·

— ολικό μήκος του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων των προσκρουστήρων εφόσον υπάρχουν.

5. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

5.1. **Ορισμός**

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2 στοιχείο στ) της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, «στοιχείο διαλειτουργικότητας» είναι «κάθε βασικό στοιχείο, ομάδα στοιχείων, υποσύνολο ή πλήρες σύνολο υλικών ενσωματωμένων ή προοριζόμενων να ενσωματωθούν σε υποσύστημα, από το οποίο εξαρτάται άμεσα ή έμμεσα η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος. Η έννοια του «στοιχείου» καλύπτει στοιχεία υλικά όσο και άυλα, όπως το λογισμικό».

5.2. **Κατάλογος στοιχείων**

Όσον αφορά το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας», δεν υπάρχουν στοιχεία διαλειτουργικότητας.

6. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΚΑΙ/Η ΤΗΣ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΣ ΧΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΣΥΣΤΑΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΚΑΙ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

6.1. **Στοιχεία διαλειτουργικότητας**

Επειδή η παρούσα ΤΠΔ δεν καθορίζει ακόμη στοιχεία διαλειτουργικότητας, δεν εξετάζονται ρυθμίσεις σχετικές με την αξιολόγηση.

6.2. **Υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας»**

6.2.1. *Αρχές*

Το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» αποτελεί λειτουργικό υποσύστημα κατά το παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

Σύμφωνα με τα άρθρα 10 και 11 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ, όταν σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και διαχειριστές υποδομής οφείλουν να αποδεικνύουν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ στο πλαίσιο του οικείου συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας όταν υποβάλλουν αίτηση για έκδοση νέου ή για τροποποίηση πιστοποιητικού ασφαλείας του ή για έγκριση ασφαλείας.

Κατά τις κοινές μεθόδους ασφάλειας σχετικά με την αξιολόγηση της συμμόρφωσης οι εθνικές αρχές ασφάλειας απαιτείται να συγκροτήσουν σύστημα επιθεώρησης με αντικείμενο την καθημερινή επίβλεψη και παρακολούθηση της συμμόρφωσης με το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, όπου περιλαμβάνονται όλες οι ΤΠΔ. Σημειώνεται ότι για κανένα από τα στοιχεία που περιέχει η παρούσα ΤΠΔ δεν απαιτείται χωριστή αξιολόγηση από κοινοποιημένο οργανισμό.

Απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ, οι οποίες αναφέρονται σε δομικά υποσυστήματα και περιλαμβάνονται στις διεπαφές (σημείο 4.3), εξετάζονται στις σχετικές δομικές ΤΠΔ.

7. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

7.1. **Αρχές**

Η εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ και η συμμόρφωση με τα σχετικά σημεία της παρούσας ΤΠΔ πρέπει να προσδιορίζονται σύμφωνα με σχέδιο εφαρμογής εκπονημένο από κάθε κράτος μέλος για τις γραμμές που είναι αρμόδιο.

Στο σχέδιο αυτό λαμβάνονται υπόψη:

▼M2

α) οι συγκεκριμένοι ανθρώπινοι παράγοντες που συνδέονται με τη λειτουργία δεδομένης γραμμής·

β) τα συγκεκριμένα στοιχεία λειτουργίας και ασφάλειας κάθε σχετικής γραμμής· και

γ) κατά πόσον η εφαρμογή του(των) υπόψη στοιχείου(ων) αφορά:

— όλες τις αμαξοστοιχίες στη γραμμή ή όχι,

— μόνον ορισμένες γραμμές,

— όλες τις γραμμές,

— όλες τις αμαξοστοιχίες που κινούνται στο δίκτυο·

δ) η σχέση με την εφαρμογή σε άλλα υποσυστήματα (έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση, τροχαίο υλικό, κ.λπ.).

Επί του παρόντος, τυχόν εφαρμοστέες εξαιρέσεις πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και να τεκμηριώνονται στο πλαίσιο του σχεδίου αυτού.

Στο σχέδιο εφαρμογής πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα διάφορα επίπεδα δυνατοτήτων εφαρμογής σε καθεμία από τις ακόλουθες περιπτώσεις, και ιδίως σε περίπτωση:

α) έναρξης δραστηριοτήτων από σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστή υποδομής·

β) έναρξη ανακαίνισης ή αναβάθμισης των υφιστάμενων επιχειρησιακών συστημάτων σιδηροδρομικής επιχείρησης ή διαχειριστή υποδομής·

γ) έναρξης λειτουργίας νέας ή αναβαθμισμένης υποδομής, υποσυστήματος ενέργειας, τροχαίου υλικού ή ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης που απαιτούν αντίστοιχη δέσμη διαδικασιών λειτουργίας.

Είναι κοινώς αποδεκτό ότι δεν είναι δυνατή η πλήρης εφαρμογή όλων των στοιχείων της παρούσας ΤΠΔ έως ότου εναρμονιστεί το υλικό (υποδομή, έλεγχος και χειρισμός κ.λπ.) που πρόκειται να τεθεί σε λειτουργία. Συνεπώς, οι κατευθυντήριες γραμμές του παρόντος κεφαλαίου πρέπει να θεωρηθούν απλώς ως ενδιάμεση φάση υποστήριξης της μετάβασης στο στοχευόμενο σύστημα.

7.2. **Κατευθυντήριες γραμμές εφαρμογής**

Υπάρχουν τρία διακριτά στοιχεία προς εφαρμογή:

α) επιβεβαίωση ότι όλα τα υφιστάμενα συστήματα και διαδικασίες πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ·

β) προσαρμογή τυχόν υφιστάμενων συστημάτων και διαδικασιών ώστε να πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ·

γ) νέα συστήματα και διαδικασίες που προκύπτουν από την εφαρμογή άλλων υποσυστημάτων:

— νέες/αναβαθμισμένες συμβατικές γραμμές (υποδομή/ενέργεια),

— νέες ή αναβαθμισμένες εγκαταστάσεις σηματοδότησης ETCS, ραδιοεγκαταστάσεις GSM-R, ανιχνευτές θερμού λιποκιβωτίου άξονα κ.λπ. (έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση),

— νέο τροχαίο υλικό (τροχαίο υλικό).

▼**M2**

7.3. **Ειδικές περιπτώσεις**

7.3.1. *Εισαγωγή*

Οι ειδικές διατάξεις που ακολουθούν επιτρέπονται στις κάτωθι ειδικές περιπτώσεις.

Οι εν λόγω ειδικές περιπτώσεις κατατάσσονται σε δύο κατηγορίες:

α) οι διατάξεις εφαρμόζονται είτε μονίμως (περίπτωση «Μ») είτε προσωρινώς (περίπτωση «Π»).

β) στις προσωρινές περιπτώσεις, τα κράτη μέλη συμμορφώνονται με το αντίστοιχο υποσύστημα είτε μέχρι το έτος **2030** (περίπτωση «Π1»), είτε μέχρι το έτος 2024 (περίπτωση «Π2») είτε μέχρι το έτος 2018 (περίπτωση «Π3»).

7.3.2. *Κατάλογος ειδικών περιπτώσεων*

7.3.2.1. Προσωρινή ειδική περίπτωση (Π1) της Εσθονίας, της Λετονίας και της Λιθουανίας

Για την εφαρμογή του σημείου 4.2.2.1.3.2 της παρούσας ΤΠΔ, αμαξοστοιχίες οι οποίες λειτουργούν μόνο στο δίκτυο εύρους τροχιάς 1 520 mm της Εσθονίας, της Λετονίας και της Λιθουανίας επιτρέπεται να χρησιμοποιούν άλλης προδιαγραφής σήμα οπίσθιου άκρου.

7.3.2.2. Προσωρινή ειδική περίπτωση (Π2) της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου

Για την εφαρμογή του σημείου 4.2.3.2.1 της παρούσας ΤΠΔ, η Ιρλανδία και το Ηνωμένο Βασίλειο χρησιμοποιούν αλφαριθμητικό αριθμό στα υφιστάμενα συστήματα. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τις απαιτήσεις και το χρονοδιάγραμμα για τη μετάβαση από αλφαριθμητικούς αριθμούς κινούμενων αμαξοστοιχιών σε αμιγώς αριθμητικούς αριθμούς κινούμενων αμαξοστοιχιών στο στοχευόμενο σύστημα.

7.3.2.3. Προσωρινή ειδική περίπτωση (Π3) της Φινλανδίας

Για την εφαρμογή του κοινού επιχειρησιακού κανόνα 5 του προσαρτήματος Β, η Φινλανδία επιτρέπεται να χρησιμοποιεί άλλον κανόνα για να μετριασθούν οι επιπτώσεις πλήρους αστοχίας του σήματος οπίσθιου άκρου επιβατικών αμαξοστοιχιών.

7.3.2.4. Μόνιμη ειδική περίπτωση (Μ1) της Φινλανδίας

Για την εφαρμογή του σημείου 4.2.2.1.3.3 και του κοινού επιχειρησιακού κανόνα 5 του προσαρτήματος Β, η Φινλανδία δεν χρησιμοποιεί καμία διάταξη σήματος οπίσθιου άκρου για τις εμπορευματικές αμαξοστοιχίες. Τα μέσα για να δηλώνεται το σήμα οπίσθιου άκρου για εμπορευματική αμαξοστοιχία όπως ορίζει το σημείο 4.2.2.1.3.2 είναι επίσης αποδεκτά στη Φινλανδία.

▼**M2**

Προσάρτημα Α

Κανόνες λειτουργίας του συστήματος ERTMS/ETCS

Οι κανόνες λειτουργίας για τα συστήματα ERTMS/ETCS και ERTMS/GSM-R προδιαγράφονται στο τεχνικό έγγραφο «Κανόνες και αρχές για τα ETCS και GSM-R — έκδοση 4» που δημοσιεύθηκε στον ιστότοπο του ERA (www.era.europa.eu).

▼M2

Προσάρτημα Β

Κοινοί επιχειρησιακοί κανόνες και αρχές

Σε περίπτωση υποβαθμισμένης λειτουργίας, λαμβάνονται επίσης υπόψη οι ρυθμίσεις έκτακτης ανάγκης που προβλέπονται στο σημείο 4.2.3.6.3.

1. ΑΜΜΟΔΙΑΣΠΟΡΑ

Εάν αμαξοστοιχία είναι εφοδιασμένη με χειροκίνητη συσκευή αμμοδιασποράς, ο μηχανοδηγός έχει πάντοτε τη δυνατότητα να κάνει αμμοδιασπορά αλλά το αποφεύγει όποτε είναι δυνατόν:

— στην περιοχή αλλαγών τροχιάς και διασταυρώσεων,

— κατά την πέδηση με ταχύτητα κάτω των 20 km/h,

— όταν η αμαξοστοιχία είναι σε στάση.

Εξαιρέσεις είναι:

— εάν υφίσταται κίνδυνος ΠΑΣ (Παραβίαση Απαγορευτικού Σήματος) ή άλλο σοβαρό περιστατικό στο οποίο η αμμοδιασπορά δεν θα βελτίωνε την πρόσφυση,

— κατά την εκκίνηση,

— όποτε απαιτείται για τη δοκιμή του εξοπλισμού αμμοδιασποράς στην ελκτική μονάδα.

2. ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ ΤΗΣ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑΣ

Στον σταθμό εκκίνησης ή μετά από προγραμματισμένη στάση, ο μηχανοδηγός επιτρέπεται να αναχωρήσει όταν πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

— αφού ο οδηγός έχει λάβει έγκριση για κίνηση αμαξοστοιχίας,

— αφού τηρούνται οι όροι για τη λειτουργία της αμαξοστοιχίας,

— όταν φθάσει η ώρα αναχώρησης, εκτός εάν επιτραπεί η αναχώρηση πριν την προγραμματισμένη ώρα.

3. ΚΑΜΙΑ ΕΓΚΡΙΣΗ ΓΙΑ ΚΙΝΗΣΗ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑΣ ΤΗΝ ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΗ ΩΡΑ

Σε περίπτωση που ο μηχανοδηγός δεν έχει λάβει έγκριση για κίνηση αμαξοστοιχίας κατά την αναμενόμενη ώρα και δεν διαθέτει καμία πληροφορία ως προς το λόγο, ο μηχανοδηγός ενημερώνει τον ρυθμιστή σηματοδότησης.

4. ΠΛΗΡΗΣ ΒΛΑΒΗ ΤΩΝ ΕΜΠΡΟΣΘΙΩΝ ΦΩΤΩΝ

Εάν ο μηχανοδηγός δεν είναι σε θέση να επιδείξει κανένα εμπρόσθιο φως:

4.1. **Με καλή ορατότητα**

Ο μηχανοδηγός ενημερώνει τον ρυθμιστή σηματοδότησης για τη βλάβη. Η αμαξοστοιχία προχωρεί με τη μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα στο πλησιέστερο σημείο όπου είναι δυνατόν να επισκευαστεί/αντικατασταθεί το φως του εμπρόσθιου άκρου ή να αντικατασταθεί το όχημα που παρουσιάζει τη βλάβη. Κατά την κίνηση της αμαξοστοιχίας, ο μηχανοδηγός χρησιμοποιεί τη διάταξη ηχητικής προειδοποίησης, εφόσον χρειάζεται ή εάν έχει δώσει σχετική εντολή ο ρυθμιστής σηματοδότησης.

4.2. **Με σκοτάδι ή κακή ορατότητα**

Ο μηχανοδηγός ενημερώνει τον ρυθμιστή σηματοδότησης για τη βλάβη. Εφόσον στο εμπρόσθιο μέρος η αμαξοστοιχία διαθέτει φορητό φανό εμπρόσθιου άκρου λευκού χρώματος, η αμαξοστοιχία κινείται με τη μέγιστη για τη βλάβη αυτή επιτρεπόμενη ταχύτητα έως το πλησιέστερο σημείο όπου είναι δυνατόν να επισκευαστεί/αντικατασταθεί το φως του εμπρόσθιου άκρου ή να αντικατασταθεί το όχημα που παρουσιάζει τη βλάβη.

▼M2

Εάν δεν υπάρχει φορητός φανός εμπρόσθιου άκρου, η αμαξοστοιχία δεν προχωρεί, εκτός εάν ο ρυθμιστής σηματοδότησης δώσει ρητές οδηγίες να συνεχίσει έως τον πλησιέστερο τόπο όπου μπορεί να ελευθερωθεί η γραμμή.

Κατά την κίνηση της αμαξοστοιχίας, ο μηχανοδηγός χρησιμοποιεί τη διάταξη ηχητικής προειδοποίησης, εφόσον χρειάζεται ή εάν έχει δώσει σχετική εντολή ο ρυθμιστής σηματοδότησης.

5. ΠΛΗΡΗΣ ΒΛΑΒΗ ΤΟΥ ΣΗΜΑΤΟΣ ΟΠΙΣΘΙΟΥ ΑΚΡΟΥ

1) Εάν ο ρυθμιστής σηματοδότησης αντιληφθεί ότι υπάρχει πλήρης βλάβη του σήματος οπίσθιου άκρου αμαξοστοιχίας, λαμβάνει μέτρα για να σταματήσει την αμαξοστοιχία σε κατάλληλη τοποθεσία και ενημερώνει τον μηχανοδηγό.

2) Ο μηχανοδηγός εξακριβώνει κατόπιν την πλήρη σύνθεση της αμαξοστοιχίας και, εφόσον είναι αναγκαίο, επισκευάζει/αντικαθιστά το σήμα οπίσθιου άκρου της αμαξοστοιχίας.

3) Ο μηχανοδηγός αναφέρει στον ρυθμιστή σηματοδότησης ότι η αμαξοστοιχία είναι έτοιμη να ξεκινήσει. Ειδάλλως, εάν η επισκευή δεν είναι δυνατή, η αμαξοστοιχία δεν επιτρέπεται να ξεκινήσει, εκτός εάν γίνουν ειδικές ρυθμίσεις από τον ρυθμιστή σηματοδότησης και τον μηχανοδηγό.

6. ΒΛΑΒΗ ΤΗΣ ΣΥΣΚΕΥΗΣ ΗΧΗΤΙΚΗΣ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑΣ

Εάν υποστεί βλάβη η συσκευή ηχητικής προειδοποίησης, ο μηχανοδηγός ενημερώνει τον ρυθμιστή σηματοδότησης για τη βλάβη. Η αμαξοστοιχία δεν υπερβαίνει την ταχύτητα που επιτρέπεται για τη βλάβη της συσκευής ηχητικής προειδοποίησης έως το πλησιέστερο σημείο όπου είναι δυνατόν να επισκευαστεί η συσκευή ακουστικής προειδοποίησης ή να αντικατασταθεί το όχημα που παρουσιάζει τη βλάβη. Ο μηχανοδηγός πρέπει να έχει τη δυνατότητα να σταματήσει πριν τη διέλευση της αμαξοστοιχίας από ισόπεδη διάβαση όπου πρέπει να ακουστεί η ηχητική προειδοποίηση και, στη συνέχεια, διέρχεται από την ισόπεδη διάβαση μόνον εφόσον η διέλευση είναι ασφαλής. Εάν η συσκευή ηχητικής προειδοποίησης με διαβάθμιση τόνου είναι ελαττωματική αλλά λειτουργεί τουλάχιστον ένας τόνος, η αμαξοστοιχία επιτρέπεται να συνεχίσει κανονικά.

7. ΒΛΑΒΗ ΙΣΟΠΕΔΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ

7.1. **Στάση αμαξοστοιχιών διερχόμενων από ελαττωματική ισόπεδη διάβαση**

Όταν διαπιστώνεται τεχνική βλάβη που επηρεάζει την ασφάλεια της κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών σε ισόπεδη διάβαση και εφόσον δεν έχει αποκατασταθεί η ασφαλής λειτουργία, πρέπει να απαγορεύεται η κανονική διέλευση των αμαξοστοιχιών από τη διάβαση.

7.2. **Διέλευση αμαξοστοιχιών από ελαττωματική ισόπεδη διάβαση (εφόσον επιτραπεί)**

1) Όταν η φύση της βλάβης επιτρέπει τη συνέχιση των αμαξοστοιχιών, ο μηχανοδηγός κάθε αμαξοστοιχίας, εξουσιοδοτείται να συνεχίσει και να διέλθει από την ισόπεδη διάβαση.

2) Αφού λάβει εντολή να διέλθει από ελαττωματική ισόπεδη διάβαση, ο μηχανοδηγός διέρχεται από την ισόπεδη διάβαση σύμφωνα με τις οδηγίες. Εάν υπάρχει εμπόδιο σε ισόπεδη διάβαση, ο μηχανοδηγός λαμβάνει όλα τα δυνατά μέτρα για να σταματήσει την αμαξοστοιχία.

3) Όταν πλησιάζει ισόπεδη διάβαση, ο μηχανοδηγός χρησιμοποιεί τη συσκευή ηχητικής προειδοποίησης όταν είναι απαραίτητο ή όταν του δώσει ρητές οδηγίες ο ρυθμιστής σηματοδότησης. Εάν η ισόπεδη διάβαση δεν έχει εμπόδια, ο μηχανοδηγός συνεχίζει και επιταχύνει την κίνηση της αμαξοστοιχίας μόλις το μέτωπο της αμαξοστοιχίας περάσει την ισόπεδη διάβαση.

8. ΒΛΑΒΗ ΦΩΝΗΤΙΚΗΣ ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

8.1. **Βλάβη του ραδιοεξοπλισμού αμαξοστοιχίας που διαπιστώθηκε κατά την προετοιμασία της αμαξοστοιχίας**

Σε περίπτωση βλάβης του ραδιοεξοπλισμού αμαξοστοιχίας δεν επιτρέπεται να αρχίσει κίνηση σε γραμμές όπου απαιτείται ασύρματη επικοινωνία.

▼M2

8.2. **Βλάβη του ραδιοεξοπλισμού αμαξοστοιχίας που διαπιστώθηκε μετά την αναχώρηση της αμαξοστοιχίας**

Όταν ο μηχανοδηγός αντιληφθεί ότι δεν λειτουργεί ο ραδιοεξοπλισμός, ενημερώνει τον ρυθμιστή σηματοδότησης το συντομότερο δυνατόν. Ο μηχανοδηγός εκτελεί τις ρητές οδηγίες του ρυθμιστή σηματοδότησης για την περαιτέρω κίνηση της αμαξοστοιχίας. Αμαξοστοιχία με εκτός λειτουργίας ραδιοεξοπλισμό επιτρέπεται να συνεχίσει να κινείται:

— εφόσον προβλεφθεί άλλο μέσο επικοινωνίας έκτακτης ανάγκης μηχανοδηγού και ρυθμιστή σηματοδότησης, ή

— έως το πλησιέστερο σημείο όπου είναι δυνατόν να επισκευασθεί ο ραδιοεξοπλισμός ή να αντικατασταθεί το όχημα που παρουσιάζει τη βλάβη, εφόσον προβλεφθεί άλλο μέσο επικοινωνίας έκτακτης ανάγκης μηχανοδηγού και ρυθμιστή σηματοδότησης.

9. ΚΙΝΗΣΗ ΜΕ ΟΠΤΙΚΗ ΕΠΟΠΤΕΙΑ

Όταν ο μηχανοδηγός πρέπει να κινηθεί με οπτική εποπτεία:

— προχωρεί με προσοχή, ρυθμίζοντας την ταχύτητα, λαμβάνοντας υπόψη τη γραμμή που είναι ορατή εμπρός, ώστε να είναι δυνατόν να ακινητοποιήσει την αμαξοστοιχία πριν από κάθε όχημα, σήμα στάθμευσης ή εμπόδιο, και

— δεν υπερβαίνει τη μέγιστη ταχύτητα για κίνηση με οπτική εποπτεία.

10. ΒΟΗΘΕΙΑ ΣΕ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑ ΜΕ ΒΛΑΒΗ

1) Εάν αμαξοστοιχία ακινητοποιηθεί λόγω βλάβης, ο μηχανοδηγός οφείλει να ενημερώσει αμέσως τον ρυθμιστή σηματοδότησης για τη βλάβη και τις συνθήκες της βλάβης.

2) Όταν χρειάζεται η παροχή βοήθειας σε αμαξοστοιχία, ο μηχανοδηγός και ο ρυθμιστής σηματοδότησης οφείλουν να συμφωνήσουν τουλάχιστον όλα τα ακόλουθα:

— το είδος της βοήθειας που χρειάζεται η αμαξοστοιχία,

— εάν απαιτείται συγκεκριμένη κατεύθυνση κίνησης (εμπρόσθια ή οπίσθια),

— τη θέση της αμαξοστοιχίας που έχει τη βλάβη.

Αφού ζητήσει βοήθεια ο μηχανοδηγός, η αμαξοστοιχία δεν πρέπει να κινηθεί, ακόμη και εάν αποκατασταθεί η βλάβη, έως ότου:

— φθάσει η βοηθητική αμαξοστοιχία, ή

— ο μηχανοδηγός και ο ρυθμιστής σηματοδότησης συμφωνήσουν σε άλλες ρυθμίσεις.

3) Ο ρυθμιστής σηματοδότησης οφείλει να μην επιτρέψει σε βοηθητική αμαξοστοιχία να εισέλθει στο τμήμα που καταλαμβάνει η αμαξοστοιχία με τη βλάβη, εκτός εάν λάβει επιβεβαίωση ότι η αμαξοστοιχία με βλάβη δεν θα κινηθεί.

Όταν η βοηθητική αμαξοστοιχία είναι έτοιμη να εισέλθει το τμήμα που καταλαμβάνει αμαξοστοιχία με βλάβη, ο ρυθμιστής σηματοδότησης ενημερώνει τον μηχανοδηγό της βοηθητικής αμαξοστοιχίας τουλάχιστον για τα ακόλουθα:

— τη θέση της αμαξοστοιχίας με βλάβη,

— τον τόπο προς τον οποίο πρέπει να μετακινηθεί η αμαξοστοιχία με βλάβη.

4) Ο μηχανοδηγός της ζευγμένης αμαξοστοιχίας πρέπει να βεβαιωθεί ότι:

— η βοηθητική αμαξοστοιχία έχει ζευχθεί με την αμαξοστοιχία με βλάβη, και

— έχουν ελεγχθεί οι επιδόσεις πέδησης της αμαξοστοιχίας, έχει συνδεθεί η αυτόματη πέδη, εφόσον είναι συμβατή, και έχει διενεργηθεί δοκιμή της πέδης.

▼M2

5) Όταν η ζευγμένη αμαξοστοιχία είναι έτοιμη να συνεχίσει, ο μηχανοδηγός που την οδηγεί οφείλει να έλθει σε επαφή με τον ρυθμιστή σηματοδότησης και να τον ενημερώσει για τυχόν περιορισμούς και να κινήσει την αμαξοστοιχία σύμφωνα με τυχόν οδηγίες του ρυθμιστή σηματοδότησης.

11. ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗΣ ΣΗΜΑΤΟΣ/ΕΝΔΕΙΞΗΣ ΣΤΑΣΗΣ

Ο μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας οφείλει να λάβει άδεια για την παραβίαση σήματος/ ένδειξης στάσης.

Όταν ο ρυθμιστής σηματοδότησης παρέχει την άδεια, οφείλει να παρέχει στον μηχανοδηγό οδηγίες σχετικά με την κίνηση.

Ο μηχανοδηγός οφείλει να εφαρμόσει τις οδηγίες και να μην υπερβεί κανένα όριο ταχύτητας, όταν επιβάλλεται, έως ότου φθάσει σε σημείο από το οποίο αποκαθίσταται η κανονική λειτουργία.

12. ΑΝΩΜΑΛΙΕΣ ΣΕ ΠΑΡΑΤΡΟΧΙΑ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Εάν παρατηρηθεί οποιαδήποτε από τις ακόλουθες ανωμαλίες:

— δεν φαίνεται καμία ένδειξη σήματος εκεί όπου έπρεπε να υπάρχει,

— το σήμα δείχνει αντικανονική ένδειξη,

— λαμβάνεται αντικανονική ακολουθία ένδειξης κατά την προσέγγιση στο σήμα,

— η ένδειξη του σήματος δεν είναι ευδιάκριτη,

ο μηχανοδηγός ενεργεί σύμφωνα με την ένδειξη του αυστηρότερου περιορισμού που θα μπορούσε να εμφανίζει το σήμα.

Σε όλες τις περιπτώσεις, όταν ο μηχανοδηγός οφείλει να αναφέρει στον ρυθμιστή σηματοδότησης αντικανονική ένδειξη σηματοδότησης που έχει παρατηρήσει.

13. ΚΛΗΣΗ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

Όταν ο μηχανοδηγός λάβει κλήση έκτακτης ανάγκης, υποθέτει ότι υπάρχει επικίνδυνη κατάσταση και προβαίνει σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες ώστε να την αποτρέψει ή να μειώσει τις επιπτώσεις της.

Επιπλέον, ο μηχανοδηγός:

— μειώνει αμέσως την ταχύτητα της αμαξοστοιχίας στην ενδεδειγμένη ταχύτητα για κίνηση με οπτική εποπτεία και

— κινείται με οπτική εποπτεία εκτός εάν ο ρυθμιστής σηματοδότησης δεν δώσει άλλες οδηγίες και

— υπακούει στις οδηγίες του ρυθμιστή σηματοδότησης.

Οι μηχανοδηγοί που έχουν λάβει εντολή να ακινητοποιήσουν την αμαξοστοιχία δεν την επανακινούν χωρίς την άδεια του ρυθμιστή σηματοδότησης. Οι άλλοι μηχανοδηγοί συνεχίζουν την πορεία με οπτική εποπτεία, έως ότου ο ρυθμιστής σηματοδότησης τους ενημερώσει ότι δεν χρειάζεται κίνηση με οπτική εποπτεία.

14. ΑΜΕΣΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΤΑ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ

1) Το προσωπικό κάθε ΣΕ/ΔΥ που ενημερώνεται για την ύπαρξη κινδύνου κατά αμαξοστοιχιών οφείλει να λαμβάνει αμέσως μέτρα για να σταματήσει τις αμαξοστοιχίες που ενδέχεται να πληγούν, καθώς και κάθε άλλο μέτρο που είναι απαραίτητο για να αποφευχθεί ζημία ή απώλεια.

2) Κάθε μηχανοδηγός που έχει αντιληφθεί ότι η αμαξοστοιχία του διατρέχει κίνδυνο, οφείλει να τη σταματήσει και να ειδοποιήσει αμέσως τον ρυθμιστή σηματοδότησης για τον κίνδυνο.

▼**M2**

Προσάρτημα Γ

Μεθοδολογία επικοινωνιών σχετιζόμενων με την ασφάλεια

1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΣΚΟΠΟΣ

1.1. Στο παρόν προσάρτημα παρατίθενται οι κανόνες για τις σχετιζόμενες με την ασφάλεια επικοινωνίες μεταξύ του πληρώματος αμαξοστοιχίας, κυρίως του μηχανοδηγού, και του ρυθμιστή σηματοδότησης, ιδίως για να καθορισθούν η δομή και η μεθοδολογία επικοινωνίας. Οι σχετιζόμενες με την ασφάλεια επικοινωνίες έχουν προβάδισμα έναντι κάθε άλλης επικοινωνίας.

2. ΔΟΜΗ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

2.1. Η φωνητική μετάδοση μηνυμάτων σχετικών με την ασφάλεια πρέπει να είναι σύντομη και σαφής, χωρίς συντμήσεις. Συγκεκριμένα, καλύπτει τα ακόλουθα στοιχεία ώστε να διασφαλίζεται ότι η αναγκαία δράση είναι κατανοητή και είναι δυνατόν να εκτελεσθεί, ανεξαρτήτως του αποστολέα του μηνύματος:

— παροχή της ακριβούς θέσης,

— αναφορά της εργασίας που εκτελείται και πληροφορίες σχετικά με την απαιτούμενη δράση,

— βεβαίωση ότι το μήνυμα παραλήφθηκε και επανάληψη του μηνύματος, όπως απαιτείται,

— εάν χρειάζεται, διόρθωση σφάλματος που περιείχε το μήνυμα,

— εάν χρειάζεται, γνωστοποιείται στο πρόσωπο ο τρόπος επαφής.

2.2. Σκοπός των μηνυμάτων έκτακτης ανάγκης είναι να δίδονται επειγόντως επιχειρησιακές οδηγίες συνδεόμενες άμεσα με την ασφάλεια του σιδηροδρόμου. Για τα εν λόγω μηνύματα επιτρέπεται να μην επαναλαμβάνονται.

3. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

3.1. Οι μηχανοδηγοί δίνουν τα στοιχεία ταυτοποίησής τους με βάση τον αριθμό της κινούμενης αμαξοστοιχίας και τη θέση της. Οι ρυθμιστές σηματοδότησης δίνουν τα στοιχεία ταυτοποίησής τους με αναφορά της περιοχής ελέγχου ή τη θέση του σταθμού χειρισμού.

3.2. Για την επικοινωνία μεταξύ ρυθμιστών σηματοδότησης και μηχανοδηγών υπεύθυνοι είναι οι ρυθμιστές σηματοδότησης για να εξασφαλίζουν ότι συνομιλούν με τον μηχανοδηγό εντός της οικείας περιοχής ελέγχου. Αυτό είναι κρίσιμης σημασίας όταν η επικοινωνία πραγματοποιείται σε περιοχές όπου αλληλεπικαλύπτονται οι επικοινωνίες. Αυτή η αρχή εφαρμόζεται ακόμη και μετά από τη διακοπή της μετάδοσης.

3.3. Για τον σκοπό αυτόν, τα διάφορα μέρη χρησιμοποιούν τα ακόλουθα μηνύματα.

— από τον ρυθμιστή σηματοδότησης:

Προς αριθμό κινούμενης αμαξοστοιχίας ..... από ..... (περιοχή ελέγχου/θέση του σταθμού χειρισμού)

— από τον μηχανοδηγό:

από τον αριθμό κινούμενης αμαξοστοιχίας ..... στ ..... (τόπος)

4. ΚΑΝΟΝΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

4.1. Για να είναι ορθά κατανοητή η σχετιζόμενη με την ασφάλεια επικοινωνία, ανεξάρτητα από το χρησιμοποιούμενο μέσο επικοινωνίας, πρέπει να εφαρμόζονται οι ακόλουθοι κανόνες:

▼**M2**

4.2. χρησιμοποιείται το διεθνές φωνητικό αλφάβητο:

— για τον προσδιορισμό των χαρακτήρων της αλφαβήτου,

— για τον συλλαβισμό των λέξεων και των ονομασιών τοποθεσιών που είναι δύσκολο να προφερθούν ή ενδέχεται να παρανοηθούν,

— στην περίπτωση παρεμβολών στον ασύρματο ή στο τηλέφωνο,

— για την αναφορά των στοιχείων σημάτων ή σημείων.

A	Alpha	G	Golf	L	Lima	Q	Quebec	V	Victor
B	Bravo	H	Hotel	M	Mike	R	Romeo	W	Whisky
C	Charlie	I	India	N	November	S	Sierra	X	X-ray
D	Delta	J	Juliet	O	Oscar	T	Tango	Y	Yankee
E	Echo	K	Kilo	P	Papa	U	Uniform	Z	Zulu
F	Foxtrot								

4.3. Οι αριθμοί απαγγέλλονται ψηφίο προς ψηφίο:

0 = Zero
1 = One
2 = Two
3 = Three
4 = Four
5 = Five
6 = Six
7 = Seven
8 = Eight
9 = Nine

5. ΟΡΟΙ (ΓΕΝΙΚΟΙ)

Τυποποιημένη ορολογία προς χρήση στη διαδικασία επικοινωνίας

5.1. Διαδικασία μετάδοσης ομιλίας

5.1.1. Όρος που μεταφέρει τον λόγο στον συνομιλητή:

έτοιμος

5.2. Διαδικασία λήψης μηνύματος

5.2.1. Κατά την απευθείας λήψη μηνύματος

Όρος που επιβεβαιώνει ότι ελήφθη το μήνυμα που εστάλη:

ελήφθη

▼**M2**

5.2.2. Όρος που χρησιμοποιείται για να ζητηθεί η επανάληψη μηνύματος σε περίπτωση κακής λήψης ή παρανόησης

επαναλάβατε (+ μιλήστε αργά)

5.2.3. Κατά τη λήψη μηνύματος που έχει επαναληφθεί

Όροι που χρησιμοποιούνται για τη επιβεβαίωση ότι το μήνυμα επαναλήφθηκε αντιστοιχεί ακριβώς στο μήνυμα που εστάλη:

ορθό

5.2.4. Ή όχι:

σφάλμα (+ επαναλαμβάνω)

5.3. Διαδικασία διακοπής της επικοινωνίας

5.3.1. Εάν το μήνυμα έχει περατωθεί:

εκτός

5.3.2. Εάν η διακοπή είναι προσωρινή και δεν έχει διακοπεί η σύνδεση

Όρος που χρησιμοποιείται για να μείνει σε αναμονή το άλλο μέρος:

αναμείνατε

5.3.3. Όρος που χρησιμοποιείται για να λεχθεί στο άλλο μέρος ότι ενδέχεται να διακοπεί η επικοινωνία αλλά θα επαναληφθεί αργότερα:

θα καλέσω πάλι

6. ΓΡΑΠΤΕΣ ΕΝΤΟΛΕΣ

6.1. Γραπτή εντολή πρέπει να εκδίδεται μόνον όταν η αμαξοστοιχία βρίσκεται σε στάση και της αποδίδεται μοναδικός αριθμός ταυτοποίησης ή έγκρισης από τον ρυθμιστή σηματοδότησης.

6.2. Η γραπτή εντολή υπερισχύει των σχετικών ενδείξεων που παρέχουν παρατρόχια σήματα και/ή η διεπαφή μηχανοδηγού/μηχανής (DMI), εκτός εάν ισχύει χαμηλότερη επιτρεπόμενη ταχύτητα ή χαμηλότερη ταχύτητα αποδέσμευσης από τη μέγιστη ταχύτητα που ορίζεται στη γραπτή εντολή.

6.3. Γραπτή εντολή πρέπει να εκδίδεται κατά το δυνατόν πλησιέστερα στην αντίστοιχη περιοχή.

6.4. Γραπτή εντολή πρέπει να εκδίδεται μόνον αφού ο μηχανοδηγός προσδιορίσει τον αριθμό της κινούμενης αμαξοστοιχίας και τη θέση της αμαξοστοιχίας/του ελιγμού.

6.5. Η γραπτή εντολή πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

— από πού εκδόθηκε (σταθμός χειρισμού …),

— τη χρονική στιγμή και την ημερομηνία έκδοσής της,

— την αμαξοστοιχία/τον ελιγμό που αφορά,

— τον τόπο της αμαξοστοιχίας/του ελιγμού,

— σε ποιον τόπο εφαρμόζεται,

— σαφείς, ακριβείς και μη αμφίσημες οδηγίες,

— μοναδικό αριθμό ταυτοποίησης ή έγκρισης.

▼**M2**

6.6. Γραπτή εντολή επιτρέπεται να διαβιβάζεται:

— σε χαρτί, ή

— με προφορικές οδηγίες προς τον μηχανοδηγό για να τις γράψει, ή

— με άλλες ασφαλείς μεθόδους επικοινωνίας ώστε να πληρούνται οι ανωτέρω απαιτήσεις.

6.7. Όταν ο μηχανοδηγός λαμβάνει γραπτή εντολή, πρέπει να ελέγχει κατά πόσον η γραπτή εντολή αφορά την κίνηση αμαξοστοιχίας του/τον ελιγμό της και την παρούσα θέση της.

6.8. Γραπτή εντολή που έχει εκδοθεί μπορεί να ανακληθεί μόνον με νέα γραπτή εντολή που παραπέμπει ρητά στην προηγούμενη.

7. ΟΡΟΙ (ΓΡΑΠΤΕΣ ΕΝΤΟΛΕΣ)

Τυποποιημένη ορολογία προς χρήση στη διαδικασία επικοινωνίας

Ακύρωση γραπτής εντολής

7.1. Όρος που χρησιμοποιείται για την ακύρωση εξελισσόμενης διαδικασίας γραπτής εντολής:

διαδικασία ακύρωσης .....

7.2. Εάν το μήνυμα πρόκειται να επαναληφθεί στη συνέχεια, η διαδικασία επαναλαμβάνεται από την αρχή.

Σφάλμα κατά τη μετάδοση

7.3. Σε περίπτωση που ο ίδιος ο αποστολέας αντιληφθεί σφάλμα μετάδοσης, οφείλει να ζητήσει την ακύρωσή του με αποστολή του ακόλουθου διαδικαστικού μηνύματος:

σφάλμα (+ ετοιμάστε νέο έντυπο .....)

ή:

σφάλμα + επαναλαμβάνω

και στη συνέχεια αποστέλλει και πάλι το αρχικό μήνυμα.

Σφάλμα κατά την ανάγνωση προς επιβεβαίωση

7.4. Στην περίπτωση που ο αποστολέας αντιληφθεί σφάλμα κατά την ανάγνωσή του προς επιβεβαίωση, στέλνει τα ακόλουθα διαδικαστικά μηνύματα:

σφάλμα + επαναλαμβάνω

και στέλνει πάλι το αρχικό μήνυμα.

Παρερμηνεία

7.5. Σε περίπτωση που κάποιο από τα μέρη δεν κατανοεί πλήρως μήνυμα, οφείλει να ζητήσει από το άλλο μέρος να επαναλάβει το μήνυμα χρησιμοποιώντας το ακόλουθο κείμενο:

επαναλάβατε (+ μιλήστε αργά)

8. ΒΙΒΛΙΟ ΕΝΤΥΠΩΝ

8.1. Ο διαχειριστής υποδομής είναι υπεύθυνος για τη σύνταξη του βιβλίου εντύπων και των ιδίων των εντύπων στην οικεία γλώσσα εργασίας.

8.2. Όλα τα προς χρήση έντυπα συγκεντρώνονται σε ένα έγγραφο ή ηλεκτρονικό πληροφορικό μέσο ονομαζόμενο βιβλίο εντύπων.

▼**M2**

8.3. Για την ταυτοποίηση των εντύπων καθορίζεται μοναδική κωδική λέξη ή αριθμός διαδικασίας.

8.4. Το εν λόγω βιβλίο εντύπων χρησιμοποιείται τόσο από τον μηχανοδηγό όσο και από το προσωπικό που εγκρίνει την κίνηση αμαξοστοιχιών. Το βιβλίο εντύπων που χρησιμοποιεί ο μηχανοδηγός και το βιβλίο εντύπων που χρησιμοποιεί το προσωπικό του είναι διαρθρωμένα και αριθμημένα κατά τον ίδιο τρόπο.

8.5. Το βιβλίο εντύπων περιλαμβάνει δύο μέρη.

8.5.1. Το πρώτο μέρος περιέχει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

— ευρετήριο των εντύπων γραπτής εντολής,

— κατάλογο των περιπτώσεων για τις οποίες ισχύει κάθε έντυπο,

— πίνακα με το διεθνές φωνητικό αλφάβητο.

8.5.2. Το δεύτερο μέρος περιέχει τα ίδια τα έντυπα. Τα έντυπα πρέπει να συλλέγονται από τη ΣΕ και να δίδονται στον μηχανοδηγό.

9. ΛΕΞΙΛΟΓΙΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΟΡΟΛΟΓΙΑΣ

9.1. Η σιδηροδρομική επιχείρηση εκπονεί λεξιλόγιο σιδηροδρομικής ορολογίας για κάθε δίκτυο στο οποίο κινούνται οι αμαξοστοιχίες της. Το λεξιλόγιο περιέχει τους συνήθως χρησιμοποιούμενους όρους στη γλώσσα που έχει επιλέξει η σιδηροδρομική επιχείρηση και στη γλώσσα «εργασίας» του(των) διαχειριστή(ών) υποδομής του(των) οποίου(ων) την υποδομή χρησιμοποιεί η σιδηροδρομική επιχείρηση.

9.2. Το λεξιλόγιο αποτελείται από δύο μέρη:

— κατάλογο όρων ανά θέμα,

— αλφαβητικό κατάλογο των όρων.

▼**M2**

Προσάρτημα Δ

Στοιχεία που πρέπει να παρέχει στη σιδηροδρομική επιχείρηση ο διαχειριστής υποδομής για το βιβλίο διαδρομών και για τη συμβατότητα των αμαξοστοιχιών που προορίζονται να κινούνται στη σκοπούμενη διαδρομή

Αριθμός	Τίτλος	βιβλίο διαδρομών	Συμβατότητα αμαξοστοιχιών για την κίνηση στη σκοπούμενη διαδρομή
1.	**Γενικές πληροφορίες σχετικές με τον ΔΥ**		
1.1.	Όνομα ΔΥ	**X**	**X**
1.2.	Κράτος μέλος		**X**
2.	**Χάρτες και διαγράμματα**		
2.1.	**Χάρτης: σχηματικό διάγραμμα με**		
2.1.1.	Τμήματα γραμμής	**X**	
2.1.2.	Βασικές θέσεις (σταθμοί επιβατών, σταθμοί διαλογής, διακλαδώσεις, εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί)	**X**	
2.2.	**Διάγραμμα γραμμής**		
Πληροφορίες που πρέπει να περιλαμβάνονται στα διαγράμματα, συμπληρωμένες με κείμενο, ανάλογα με τις ανάγκες. Όταν διατίθεται ιδιαίτερο διάγραμμα σταθμού επιβατών/σταθμού διαλογής/αμαξοστασίου, επιτρέπεται η απλούστευση των πληροφοριών στο διάγραμμα γραμμής			
2.2.1.	Ένδειξη γραμμών κίνησης, βρόχων υπέρβασης/αλλαγών ασφαλείας και πρόσβαση σε παρακαμπτήριες	**X**	
2.2.2.	Βασικές θέσεις (σταθμοί επιβατών, σταθμοί διαλογής, διακλαδώσεις, εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί) και θέση τους ως προς τη γραμμή	**X**	
2.2.3.	Τοποθεσία, τύπος και ονομασία όλων των σταθερών σημάτων για αμαξοστοιχίες	**X**	
2.3.	**Διαγράμματα σταθμού/διαλογής/αμαξοστασίου**		
Πληροφορίες που πρέπει να προσδιορίζονται σε ειδικά διαγράμματα για θέσεις, συμπληρωμένα με κείμενο, αν χρειάζεται			
2.3.1.	Ονομασία θέσης	**X**	**X**
2.3.2.	Τύπος θέσης επιβατικού τερματικού σταθμού, εμπορευματικού τερματικού σταθμού, σταθμού διαλογής, αμαξοστασίου	**X**	
2.3.3.	Τοποθεσία, τύπος και ταυτοποίηση σταθερών σημάτων που προστατεύουν επικίνδυνα σημεία	**X**	
2.3.4.	Ταυτοποίηση και σχέδιο τροχιών, περιλαμβανόμενων των αλλαγών (συσκευών) γραμμής	**X**	
2.3.5.	Ταυτοποίηση αποβαθρών	**X**	**X**
2.3.6.	Μήκος αποβαθρών	**X**	**X**
2.3.7.	Ύψος αποβαθρών	**X**	**X**
2.3.8.	Ταυτοποίηση βρόχων υπέρβασης	**X**	**X**
2.3.9.	Μήκος βρόχων υπέρβασης		**X**

▼**M2**

Αριθμός	Τίτλος	βιβλίο διαδρομών	Συμβατότητα αμαξοστοιχιών για την κίνηση στη σκοπούμενη διαδρομή
3.	**Πληροφορίες για συγκεκριμένα τμήματα γραμμής**		
3.1.	**Γενικά χαρακτηριστικά**		
3.1.1.	Άκρο 1 του τμήματος γραμμής	**X**	**X**
3.1.2.	Άκρο 2 του τμήματος γραμμής	**X**	**X**
3.1.3.	Παρατρόχιες ενδείξεις απόστασης (συχνότητα, εμφάνιση και θέση)	**X**	
3.1.4.	Μέγιστη(ες) επιτρεπόμενη(ες) ταχύτητα(ες) σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα του εκχωρημένου χρονοδιαδρόμου	**X**	**X**
3.1.5.	Κάθε άλλη πληροφορία που πρέπει να γνωρίζει ο μηχανοδηγός	**X**	
3.1.6.	Ειδικές γεωγραφικές πληροφορίες που απαιτούνται σχετικά με την τοπική υποδομή	**X**	
3.1.7.	Ειδικοί περιορισμοί για επικίνδυνα εμπορεύματα		**X**
3.1.8.	Ειδικοί περιορισμοί φόρτωσης		**X**
3.1.9.	Μέσα επικοινωνίας με το κέντρο διαχείρισης/ελέγχου της κυκλοφορίας υπό συνθήκες κανονικές, υποβαθμισμένες και έκτακτης ανάγκης	**X**	
3.2.	**Ειδικά τεχνικά χαρακτηριστικά**		
3.2.1.	Εύρος τροχιάς		**X**
3.2.2.	Περιτύπωμα ελεύθερης διατομής		**X**
3.2.3.	Μέγιστο φορτίο άξονα		**X**
3.2.4.	Μέγιστο φορτίο ανά γραμμικό μέτρο		**X**
3.2.5.	Μέγιστη ανεπάρκεια κλίσης		**X**
3.2.6.	Ελάχιστη ακτίνα καμπυλότητας		**X**
3.2.7.	Συντελεστής κλίσης	**X**	**X**
3.2.8.	Θέση επικλινούς τμήματος	**X**	**X**
3.2.9.	Πληροφορίες για τις επιδόσεις πέδησης		**X**
3.2.10.	Αποδεκτή δύναμη πέδησης για σύστημα πέδησης που δεν χρησιμοποιεί πρόσφυση τροχού-σιδηροτροχιάς		**X**
3.2.11.	Σήραγγες: κατηγορία πυρασφάλειας και δεδομένα σήραγγας κατά το σημείο 4.2.1.2.2.1γ	**X**	**X**
3.2.12.	Περιοχές όπου απαγορεύεται η στάση: ταυτοποίηση, θέση, τύπος	**X**	
3.2.13.	Βιομηχανικοί κίνδυνοι — τοποθεσίες όπου είναι επικίνδυνη η αποβίβαση του μηχανοδηγού	**X**	

▼**M2**

Αριθμός	Τίτλος	βιβλίο διαδρομών	Συμβατότητα αμαξοστοιχιών για την κίνηση στη σκοπούμενη διαδρομή
3.2.14.	Τοποθεσίες περιοχών που έχουν οριστεί για τη δοκιμή της συσκευής αμμοδιασποράς (αν υπάρχει)	**X**	
3.3.	**Υποσύστημα ενέργεια**		
3.3.1.	Σύστημα παροχής ισχύος (τάση και συχνότητα)	**X**	**X**
3.3.2.	Μέγιστη ένταση ρεύματος αμαξοστοιχίας	**X**	**X**
3.3.3.	Περιορισμός ηλεκτρικής κατανάλωσης σε συγκεκριμένη(ες) ηλεκτροκίνητη(ες) μονάδα(ες) έλξης	**X**	
3.3.4.	Περιορισμός της θέσης μονάδας(ων) πολλαπλής έλξης για τη συμμόρφωση με τον διαχωρισμό γραμμής επαφής (θέση παντογράφου)	**X**	
3.3.5.	Θέση ουδετέρων τμημάτων	**X**	
3.3.6.	Θέση περιοχών στις οποίες η διέλευση γίνεται με χαμηλωμένους παντογράφους	**X**	
3.3.7.	Όροι για την ανατροφοδοτική πέδηση	**X**	**X**
3.3.8.	Μέγιστη ένταση ρεύματος εν στάσει ανά παντογράφο	**X**	**X**
3.3.9.	Απαιτήσεις για τον αριθμό ανυψωμένων παντογράφων και τη μεταξύ τους απόσταση		**X**
3.3.10.	Ύψος του σύρματος επαφής		**X**
3.3.11.	Αποδεκτά χαρακτηριστικά παντογράφου		**X**
3.3.12.	Επιτρεπόμενη μέση δύναμη επαφής		**X**
3.4.	**Υποσύστημα έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση**		
3.4.1.	Ανάγκη ταυτόχρονης ενεργοποίησης περισσότερων του ενός συστημάτων	**X**	
ERTMS/ETCS			
3.4.2.	Επίπεδο εφαρμογής		**X**
3.4.3.	Προαιρετικές λειτουργίες που χρειάζονται εντός της αμαξοστοιχίας: ραδιοπλήρωση		**X**
3.4.4.	Αριθμός έκδοσης λογισμικού		**X**
ERTMS/GSM-ραδιοεπικοινωνία			
3.4.5.	Αριθμός έκδοσης		**X**
Συστήματα σηματοδότησης κλάσης B			
3.4.6.	Ονομασία συστήματος		**X**
3.4.7.	Αριθμός έκδοσης λογισμικού		**X**

▼**M2**

Αριθμός	Τίτλος	βιβλίο διαδρομών	Συμβατότητα αμαξοστοιχιών για την κίνηση στη σκοπούμενη διαδρομή
Ραδιοσυστήματα κλάσης Β			
3.4.8.	Ονομασία συστήματος		**X**
3.4.9.	Αριθμός έκδοσης λογισμικού		**X**
Περιορισμοί ταχύτητας σχετιζόμενοι με τις επιδόσεις πέδησης			
3.4.10.	Κλάσης Β συστήματα προστασίας, ελέγχου και προειδοποίησης αμαξοστοιχίας		**X**
Διακόπτες μεταγωγής			
3.4.11.	Ειδικοί όροι μεταγωγής μεταξύ διαφορετικών της κλάσης Β συστημάτων προστασίας, ελέγχου και προειδοποίησης αμαξοστοιχίας της	**X**	
3.4.12.	Ειδικοί τεχνικοί όροι απαιτούμενοι για τη μεταγωγή μεταξύ ERTMS/ETCS και συστημάτων κλάσης Β	**X**	
3.4.13.	Ειδικές οδηγίες (θέση) μεταγωγής μεταξύ διαφορετικών ραδιοσυστημάτων	**X**	
Ευπάθεια συστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης στην υποδομή όσον αφορά την ΗΜΣ			
3.4.14.	Δυνατότητα να επιτρέπεται η χρήση δινορρευματικής πέδης	**X**	**X**
3.4.15.	Δυνατότητα να επιτρέπεται η χρήση μαγνητικής πέδης	**X**	**X**
3.5.	**Υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας»**		
3.5.1.	Γλώσσα εργασίας	**X**	
3.5.2.	Ειδικές κλιματικές συνθήκες και συναφείς ρυθμίσεις, εφόσον υπάρχουν		**X**

▼**M2**

Προσάρτημα Ε

Γλώσσα και επίπεδο επικοινωνίας

Η ικανότητα προφορικής χρήσης γλώσσας μπορεί να υποδιαιρεθεί σε πέντε επίπεδα:

Επίπεδο	Περιγραφή
5	— μπορεί να προσαρμόζει τον τρόπο που μιλά σε οποιονδήποτε συνομιλητή — μπορεί να εκφράζει γνώμη — μπορεί να διαπραγματεύεται — μπορεί να πείθει — μπορεί να συμβουλεύει
4	— μπορεί να αντιμετωπίζει τελείως απρόβλεπτες καταστάσεις — μπορεί να κάνει υποθέσεις — μπορεί να επιχειρηματολογεί
3	— μπορεί να αντιμετωπίζει πρακτικές καταστάσεις όπου υπεισέρχεται απρόβλεπτο στοιχείο — μπορεί να περιγράφει — μπορεί να διεξαγάγει απλή συζήτηση
2	— μπορεί να αντιμετωπίζει απλές πρακτικές καταστάσεις — μπορεί να κάνει ερωτήσεις — μπορεί να απαντά σε ερωτήσεις
1	— μπορεί να μιλά με απομνημονευμένες φράσεις

▼M2

Προσάρτημα ΣΤ

Ελάχιστα επαγγελματικά προσόντα για τα καθήκοντα που συνδέονται με τη «συνοδεία αμαξοστοιχιών»

1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

α) Το παρόν προσάρτημα, το οποίο πρέπει να ερμηνεύεται σε συνδυασμό με τα σημεία 4.6 και 4.7, αποτελεί κατάλογο των στοιχείων που θεωρείται ότι σχετίζονται με τα καθήκοντα συνοδείας αμαξοστοιχίας στο δίκτυο.

β) Η έκφραση «επαγγελματικά προσόντα» στο πλαίσιο της παρούσας ΤΠΔ αφορά τα στοιχεία που είναι σημαντικά για να διασφαλίζεται ότι το επιχειρησιακό προσωπικό είναι εκπαιδευμένο και ικανό να κατανοεί και να φέρει σε πέρας τα καθήκοντά του.

γ) Για τα εκτελούμενα καθήκοντα και για το πρόσωπο που εκτελεί τα καθήκοντα ισχύουν κανόνες και διαδικασίες. Τα εν λόγω καθήκοντα επιτρέπεται να εκτελούνται από κάθε εξουσιοδοτημένο πρόσωπο που διαθέτει τα προσόντα, ανεξάρτητα από το όνομα, τον επαγγελματικό τίτλο ή τον βαθμό που χρησιμοποιείται σε κανόνες ή διαδικασίες ή από τη συγκεκριμένη επιχείρηση.

2. ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΕΣ ΓΝΩΣΕΙΣ

Για κάθε άδεια απαιτείται επιτυχής συμμετοχής σε αρχική εξέταση και προβλέψεις για συνεχή αξιολόγηση και εκπαίδευση όπως περιγράφεται στο σημείο 4.6.

2.1. **Γενικές επαγγελματικές γνώσεις**

α) Σχετικές με τα καθήκοντα αρχές του συστήματος διαχείρισης της ασφαλείας του φορέα.

β) Καθήκοντα και ευθύνες των βασικών παραγόντων που εμπλέκονται στην επιχειρησιακή λειτουργία.

γ) Γενικοί όροι για την ασφάλεια επιβατών ή φορτίου και προσώπων επί ή πέριξ της σιδηροδρομικής τροχιάς.

δ) Συνθήκες υγιεινής και ασφαλείας στην εργασία.

ε) Γενικές αρχές προστασίας του σιδηροδρομικού συστήματος.

στ) Προσωπική ασφάλεια, συμπεριλαμβανόμενης της περίπτωσης αποβίβασης από την αμαξοστοιχία στη γραμμή κίνησης.

2.2. **Γνώσεις επιχειρησιακών διαδικασιών και συστημάτων ασφαλείας σχετικές με τα καθήκοντα**

α) Επιχειρησιακές διαδικασίες και κανόνες ασφαλείας.

β) Σημαντικές πτυχές του συστήματος ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης.

γ) Τυποποιημένη διαδικασία ανταλλαγής μηνυμάτων, συμπεριλαμβανόμενης της χρήσης του επικοινωνιακού εξοπλισμού.

2.3. **Γνώση του τροχαίου υλικού**

α) Εσωτερικός εξοπλισμός επιβατικών οχημάτων.

β) Κατάλληλες γνώσεις των καθηκόντων που σχετίζονται με την ασφάλεια όσον αφορά διαδικασίες και διεπαφές του τροχαίου υλικού.

▼**M2**

2.4. **Γνώση της διαδρομής**

α) Σημαντικές επιχειρησιακές ρυθμίσεις (όπως η μέθοδος ρύθμισης της κυκλοφορίας αμαξοστοιχιών) σε συγκεκριμένες θέσεις (εξοπλισμός σταθμού και σηματοδότηση, κ.λπ.).

β) Σταθμοί στους οποίους είναι δυνατή η αποβίβαση ή η επιβίβαση επιβατών.

γ) Τοπικές ρυθμίσεις λειτουργίας και έκτακτης ανάγκης ειδικά για τη(τις) διανυόμενη(ες) γραμμή(ές).

2.5. **Γνώσεις σχετικά με την ασφάλεια των επιβατών**

Η εκπαίδευση σχετικά με την ασφάλεια των επιβατών καλύπτει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

α) Αρχές για την ασφάλεια των επιβατών:

— υποστήριξη των επιβατών με μειωμένη κινητικότητα,

— ταυτοποίηση των κινδύνων,

— διαδικασίες σε περίπτωση ατυχήματος στο οποίο εμπλέκονται άτομα,

— εκδήλωση πυρκαγιάς και/ή καπνού,

— εκκένωση επιβατών.

β) Αρχές ανακοίνωσης:

— προσδιορισμός του προσώπου επαφής και κατανόηση των μεθόδων ανακοίνωσης, ιδίως με τον ρυθμιστή σηματοδότησης κατά τη διάρκεια περιστατικού εκκένωσης,

— προσδιορισμός των αιτίων/καταστάσεων και των αιτημάτων για την έναρξη ανακοίνωσης,

— μέθοδοι ανακοίνωσης για την ενημέρωση των επιβατών,

— μέθοδοι ανακοίνωσης σε καταστάσεις υποβαθμισμένης λειτουργίας/έκτακτης ανάγκης,

γ) Δεξιότητες συμπεριφοράς:

— επίγνωση της κατάστασης,

— ευσυνειδησία,

— επικοινωνία,

— λήψη αποφάσεων και δράση.

3. ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ ΓΝΩΣΕΩΝ

Η ικανότητα εφαρμογής αυτών των γνώσεων σε καταστάσεις κανονικές, υποβαθμισμένες και έκτακτης ανάγκης απαιτεί πλήρη εξοικείωση του προσωπικού με:

— τις μεθόδους και τις αρχές εφαρμογής των εν λόγω κανόνων και διαδικασιών,

— τη διαδικασία χρήσης του παρατρόχιου εξοπλισμού και του τροχαίου υλικού, καθώς και κάθε ειδικού εξοπλισμού σχετιζόμενου με την ασφάλεια.

Ειδικότερα με:

α) ελέγχους πριν την αναχώρηση, συμπεριλαμβανόμενων των δοκιμών πέδησης και του ορθού κλεισίματος των θυρών·

▼**M2**

β) διαδικασίες αναχώρησης·

γ) υποβαθμισμένη λειτουργία·

δ) αξιολόγηση της σοβαρότητας ελαττώματος εντός των χώρων επιβατών και αντιμετώπιση με βάση τους κανόνες και τις διαδικασίες·

ε) μέτρα προστασίας και προειδοποίησης όπως απαιτούν οι κανόνες και οι κανονισμοί ή για την παροχή βοήθειας στον μηχανοδηγό·

στ) επικοινωνία με το προσωπικό του διαχειριστή υποδομής κατά την παροχή βοήθειας στον μηχανοδηγό·

ζ) αναφορά κάθε ασυνήθους συμβάντος που αφορά τη λειτουργία της αμαξοστοιχίας, την κατάσταση του τροχαίου υλικού και την ασφάλεια επιβατών. Εφόσον απαιτείται, αυτές οι αναφορές πρέπει να γίνονται γραπτώς, στη γλώσσα που έχει επιλέξει η σιδηροδρομική επιχείρηση.

▼**M2**

Προσάρτημα Ζ

Ελάχιστα επαγγελματικά προσόντα για τα καθήκοντα προετοιμασίας αμαξοστοιχιών

1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

α) Το παρόν προσάρτημα, το οποίο πρέπει να ερμηνεύεται σε συνδυασμό με το σημείο 4.6, περιέχει κατάλογο των στοιχείων τα οποία θεωρείται ότι σχετίζονται με τα καθήκοντα προετοιμασίας αμαξοστοιχίας στο δίκτυο.

β) Ο όρος «επαγγελματικά προσόντα» στο πλαίσιο της παρούσας ΤΠΔ αφορά τα στοιχεία που είναι σημαντικά για να διασφαλίζεται ότι το επιχειρησιακό προσωπικό είναι καταρτισμένο και ικανό να αντιλαμβάνεται και να διεκπεραιώνει τα στοιχεία των καθηκόντων.

γ) Για τα εκτελούμενα καθήκοντα, καθώς και για το πρόσωπο το οποίο εκτελεί τα καθήκοντα, ισχύουν κανόνες και διαδικασίες. Τα εν λόγω καθήκοντα επιτρέπεται να εκτελούνται από κάθε εξουσιοδοτημένο πρόσωπο που διαθέτει τα προσόντα, ανεξάρτητα από το όνομα, τον επαγγελματικό τίτλο ή τον βαθμό που χρησιμοποιείται σε κανόνες ή διαδικασίες ή από τη συγκεκριμένη επιχείρηση.

2. ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΕΣ ΓΝΩΣΕΙΣ

Για κάθε άδεια απαιτείται επιτυχής συμμετοχής σε αρχική εξέταση και προβλέψεις για συνεχή αξιολόγηση και εκπαίδευση όπως περιγράφεται στο σημείο 4.6.

2.1. **Γενικές επαγγελματικές γνώσεις**

α) Σχετικές με τα καθήκοντα αρχές του συστήματος διαχείρισης της ασφαλείας του οργανισμού.

β) Καθήκοντα και ευθύνες των βασικών παραγόντων που εμπλέκονται στην επιχειρησιακή λειτουργία.

γ) Γενικοί όροι σχετικοί με την ασφάλεια επιβατών και/ή εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένης της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων και ασυνήθων φορτίων.

δ) Εκτίμηση κινδύνων, ειδικά όσον αφορά εκείνων που ενέχει η λειτουργία σιδηροδρόμου και η παροχή ηλεκτρικής ενέργειας για έλξη.

ε) Συνθήκες υγιεινής και ασφαλείας στην εργασία.

στ) Γενικές αρχές προστασίας του σιδηροδρομικού συστήματος.

ζ) Ασφάλεια προσώπων επί ή πλησίον σιδηροδρομικών γραμμών.

η) Αρχές επικοινωνιών και τυποποιημένη διαδικασία ανταλλαγής μηνυμάτων, συμπεριλαμβανόμενης της χρήσης επικοινωνιακού εξοπλισμού.

2.2. **Γνώσεις επιχειρησιακών διαδικασιών και συστημάτων ασφαλείας σχετικές με τα καθήκοντα**

α) Λειτουργία αμαξοστοιχιών υπό συνθήκες κανονικές, υποβαθμισμένες και έκτακτης ανάγκης.

β) Επιχειρησιακές διαδικασίες σε μεμονωμένες θέσεις (εξοπλισμός σηματοδότησης, σταθμού/αμαξοστασίου/σταθμού διαλογής) και κανόνες ασφαλείας.

γ) Τοπικές επιχειρησιακές ρυθμίσεις.

▼**M2**

2.3. **Γνώσεις εξοπλισμού αμαξοστοιχίας**

α) Σκοπός και χρήση εξοπλισμού φορταμαξών και οχημάτων.

β) Καθορισμός τεχνικών επιθεωρήσεων και σχετικές ρυθμίσεις.

γ) Κατάλληλες γνώσεις των καθηκόντων που σχετίζονται με την ασφάλεια όσον αφορά διαδικασίες και διεπαφές του τροχαίου υλικού.

3. ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ ΓΝΩΣΕΩΝ

Η ικανότητα εφαρμογής αυτών των γνώσεων σε καταστάσεις κανονικές, υποβαθμισμένες και έκτακτης ανάγκης απαιτεί πλήρη εξοικείωση του προσωπικού με:

— τις μεθόδους και τις αρχές εφαρμογής των εν λόγω κανόνων και διαδικασιών,

— τη διαδικασία χρήσης του παρατρόχιου εξοπλισμού και του τροχαίου υλικού, καθώς και κάθε ειδικού εξοπλισμού σχετιζόμενου με την ασφάλεια.

Ειδικότερα:

α) εφαρμογή των κανόνων σύνθεσης αμαξοστοιχίας, των κανόνων πέδησης αμαξοστοιχίας, των κανόνων φόρτωσης αμαξοστοιχίας κ.λπ., ώστε να εξασφαλίζεται ότι η αμαξοστοιχία είναι σε τάξη πορείας·

β) κατανόηση της σήμανσης και των σημάνσεων οχημάτων·

γ) διαδικασία καθορισμού και διαθεσιμότητας δεδομένων σχετικών με αμαξοστοιχία·

δ) επικοινωνία με το πλήρωμα αμαξοστοιχίας·

ε) επικοινωνία με το προσωπικό που είναι αρμόδιο για τον έλεγχο κίνησης αμαξοστοιχιών·

στ) υποβαθμισμένες εργασίες, ιδίως όταν θίγεται η προετοιμασία αμαξοστοιχιών.

ζ) μέτρα προστασίας και προειδοποίησης, όπως απαιτούν οι κανόνες και οι κανονισμοί ή οι τοπικές ρυθμίσεις στη συγκεκριμένη θέση·

η) ενέργειες που πρέπει να εκτελούνται όσον αφορά περιστατικά κατά τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (ανάλογα με την περίπτωση).

▼M2

Προσάρτημα Η

Ευρωπαϊκός Αριθμός Οχήματος και σχετική αλφαβητική επισήμανση στο αμάξωμα

1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΑΡΙΘΜΟ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

Ο Ευρωπαϊκός Αριθμός Οχήματος αποδίδεται με τους κωδικούς που ορίζεται στην απόφαση 2007/756/ΕΚ της Επιτροπής ([1]) στο προσάρτημα 6.

Ο Ευρωπαϊκός Αριθμός Οχήματος τροποποιείται όταν δεν αντιστοιχεί στη διαλειτουργική ικανότητα ή τα τεχνικά χαρακτηριστικά σύμφωνα με το παρόν προσάρτημα λόγω τεχνικών μετατροπών στο όχημα. Λόγω αυτών των τεχνικών μετατροπών ενδέχεται να απαιτείται νέα θέση σε λειτουργία σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 20 έως 25 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

2. ΓΕΝΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΣΗΜΑΝΣΕΩΝ

Οι κεφαλαίοι χαρακτήρες και τα ψηφία που απαρτίζουν τη σήμανση έχουν ύψος τουλάχιστον 80 mm, σε γραμματοσειρά sans serif ποιότητας αλληλογραφίας. Μικρότερο ύψος επιτρέπεται να χρησιμοποιείται όταν δεν υπάρχει άλλη λύση εκτός από την τοποθέτηση της σήμανσης στις ράβδους βάσης.

Η σήμανση δεν τοποθετείται σε ύψος άνω των 2 μέτρων επάνω από το επίπεδο της σιδηροτροχιάς.

Ο κάτοχος επιτρέπεται να προσθέτει, με χαρακτήρες μεγαλύτερου μεγέθους από τον ευρωπαϊκό αριθμό οχήματος, το δικό του αριθμητικό σήμα (αποτελούμενη εν γένει από ψηφία του αριθμού σειράς που συμπληρώνονται από αλφαβητική κωδικοποίηση) επιχειρησιακής χρησιμότητας. Το σημείο όπου σημειώνεται ο αριθμός αυτός επαφίεται στην επιλογή του κατόχου, πρέπει όμως να είναι πάντοτε δυνατή η εύκολη διάκριση του ευρωπαϊκού αριθμού οχήματος από το αριθμητικό σήμα του κατόχου.

3. ΦΟΡΤΑΜΑΞΕΣ

Η σήμανση αναγράφεται στο αμάξωμα της φορτάμαξας με τον ακόλουθο τρόπο:

23.	TEN		31.	TEN		33.	TEN	
80	D-RFC		80	D-DB		84	NL-ACTS	
7369		553-4	0691		235-2	4796		100-8
Zcs			Tanoos			Slpss		

Όπου στα παραδείγματα:

D και NL τα κράτη μέλη ταξινόμησης όπως ορίζεται στην απόφαση 2007/756/ΕΚ, προσάρτημα 6 μέρος 4.

RFC, DB και ACTS τα σήματα του κατόχου όπως ορίζεται στην απόφαση 2007/756/ΕΚ, προσάρτημα 6 μέρος 1.

Για τις φορτάμαξες, το αμάξωμα των οποίων δεν προσφέρει χώρο επαρκούς πλάτους για αυτόν τον τύπο διευθέτησης, και ειδικότερα στην περίπτωση των επίπεδων φορταμαξών, η σήμανση διευθετείται ως εξής:

01	87	3320	644-7
TEN	F-SNCF	Ks	

([1]) Απόφαση 2007/756/ΕΚ της Επιτροπής, της 9ης Νοεμβρίου 2007, για τη θέσπιση κοινής προδιαγραφής για το εθνικό μητρώο οχημάτων που προβλέπεται στο άρθρο 14 παράγραφοι 4 και 5 της οδηγίας 96/48/ΕΚ και της οδηγίας 2001/16/ΕΚ (ΕΕ L 305 της 23.11.2007, σ. 30).

▼**M2**

Όταν σε φορτάμαξα αναγράφονται ένας ή περισσότεροι χαρακτήρες εθνικής σημασίας, η εθνική αυτή σήμανση πρέπει να εμφαίνεται μετά τη διεθνή αλφαβητική σήμανση και να διαχωρίζεται από αυτή με ενωτικό.

01 87 3320 644-7

TEN F-SNCF Ks-xy

4. ΕΠΙΒΑΤΑΜΑΞΕΣ ΚΑΙ ΕΛΚΟΜΕΝΟ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ ΤΡΟΧΑΙΟ ΥΛΙΚΟ

Ο αριθμός αναγράφεται σε κάθε πλευρά του οχήματος κατά τον ακόλουθο τρόπο:

F-SNCF	61 87 20 - 72 021 - 7 B^{10} tu

Το σήμα της χώρας ταξινόμησης του οχήματος και των τεχνικών χαρακτηριστικών τοποθετείται αμέσως πριν, πίσω ή κάτω από τα δώδεκα ψηφία του αριθμού του οχήματος.

Στην περίπτωση επιβαταμαξών με θάλαμο μηχανοδηγού, ο ευρωπαϊκός αριθμός οχήματος αναγράφεται επίσης στο εσωτερικό του θαλάμου.

5. ΜΗΧΑΝΕΣ, ΚΙΝΗΤΗΡΙΕΣ ΑΜΑΞΕΣ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

Ο ευρωπαϊκός αριθμός οχήματος πρέπει να αναγράφεται σε κάθε πλευρά του ελκτικού υλικού με τον εξής τρόπο:

92 10 1108 062-6

Ο ευρωπαϊκός αριθμός οχήματος αναγράφεται επίσης στο εσωτερικό κάθε θαλάμου του ελκτικού τροχαίου υλικού.

6. ΑΛΦΑΒΗΤΙΚΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΤΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

«TEN»: Όχημα το οποίο:

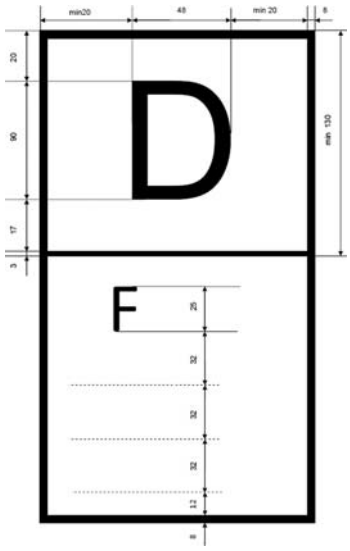
α) πληροί όλες τις σχετικές ΤΠΔ που ισχύουν κατά τον χρόνο θέσης σε χρήση και έχει εγκριθεί να τεθεί σε χρήση σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 22 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ· και

β) έχει λάβει άδεια η οποία ισχύει σε όλα τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 23 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

«PPV/PPW»: Όχημα ανταποκρινόμενο στη συμφωνία PPV/PPW ή PGW (στο πλαίσιο των χωρών OSJD) [πρωτότυπο: PPV/PPW: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении)· PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами]

Οχήματα τα οποία δεν επιτρέπεται να τεθούν σε χρήση σε όλα τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 23 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ πρέπει να φέρουν τη σήμανση που να δείχνει το κράτος μέλος όπου το όχημα επιτρέπεται να τεθεί σε λειτουργία. Η εν λόγω σήμανση είναι σύμφωνη με ένα από τα διαγράμματα που ακολουθούν, όπου D το κράτος μέλος που χορήγησε την πρώτη έγκριση (στην προκείμενη περίπτωση, η Γερμανία) και F το κράτος μέλος που χορήγησε τη δεύτερη έγκριση (στην προκείμενη περίπτωση, η Γαλλία). Τα κράτη μέλη έχουν κωδικοποιηθεί σύμφωνα με την απόφαση 2007/756/ΕΚ της Επιτροπής, προσάρτημα 6 μέρος 4.

▼**M2**



▼**M2**

Προσάρτημα Θ

Κατάλογος ανοικτών σημείων

Προσάρτημα Β (βλ. σημείο 4.4)

Κοινοί επιχειρησιακοί κανόνες και αρχές

▼**M2**

Προσάρτημα 1

Λεξιλόγιο

Οι ορισμοί του παρόντος γλωσσαρίου αφορούν τη χρήση όρων στην παρούσα ΤΠΔ ΔΔΚ.

Όρος	Ορισμός
Αμαξοστοιχία	Ως αμαξοστοιχία ορίζεται(ονται) μονάδα(ες) έλξης με ή χωρίς συζευγμένα σιδηροδρομικά οχήματα με διαθέσιμα τα δεδομένα αμαξοστοιχίας που αφορούν την κίνησή της μεταξύ δύο ή περισσότερων καθορισμένων σημείων.
Ατύχημα	Ορισμός στο άρθρο 3 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ.
Βρόχος	Τροχιά συνδεόμενη με την κύρια τροχιά και χρησιμοποιούμενη για τη διέλευση, τη διασταύρωση και τη στάθμευση.
Γλώσσα εργασίας	Η(οι) γλώσσα(ες) που χρησιμοποιείται(ούνται) στην καθημερινή λειτουργία από τον διαχειριστή υποδομής και δημοσιεύεται(ονται) στην οικεία δήλωση δικτύου, για τη διαβίβαση επιχειρησιακών μηνυμάτων ή μηνυμάτων σχετιζόμενων με την ασφάλεια μεταξύ του προσωπικού του διαχειριστή υποδομής και της σιδηροδρομικής επιχείρησης.
Διαδρομή	Συγκεκριμένο(α) τμήμα(τα) γραμμής
Έγκριση κίνησης	Βλ. Έγκριση κίνησης αμαξοστοιχιών
Έγκριση κίνησης αμαξοστοιχίας	Λειτουργία του εξοπλισμού σε κέντρα σηματοδότησης, αίθουσες ελέγχου παροχής ηλεκτρικού ρεύματος έλξης και κέντρα ελέγχου κυκλοφορίας που επιτρέπει την κίνηση των αμαξοστοιχιών. Δεν περιλαμβάνεται το προσωπικό που απασχολείται από ΣΕ και είναι υπεύθυνο για τη διαχείριση πόρων, όπως το πλήρωμα αμαξοστοιχίας ή το τροχαίο υλικό.
Έγκριση κίνησης αμαξοστοιχιών	Η ανακοίνωση στο πρόσωπο που οδηγεί την αμαξοστοιχία ότι έχουν ολοκληρωθεί όλες οι δραστηριότητες σταθμού ή αμαξοστασίου και ότι, όσον αφορά το υπεύθυνο προσωπικό, έχει δοθεί έγκριση κίνησης για την αμαξοστοιχία.
Ένδειξη σήματος στάθμευσης	Κάθε ένδειξη σήματος που δεν επιτρέπει στον μηχανοδηγό να προσπεράσει το σήμα.
Επάρκεια	Τα προσόντα και η πείρα που απαιτούνται για την ασφαλή και αξιόπιστη ανάληψη των προς εκτέλεση καθηκόντων. Η πείρα είναι δυνατόν να αποκτηθεί στο πλαίσιο της διαδικασίας εκπαίδευσης.
Επιβάτης	Πρόσωπο (πλην των απασχολούμενων στην αμαξοστοιχία με συγκεκριμένα καθήκοντα) το οποίο ταξιδεύει σε αμαξοστοιχία ή βρίσκεται σε σιδηροδρομική περιουσία πριν ή μετά από σιδηροδρομικό ταξίδι.
Επικίνδυνα εμπορεύματα	Όπως καλύπτονται από την οδηγία 2008/68/ΕΚ, σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων
Θερμό λιποκιβώτιο άξονα	Λιποκιβώτιο άξονα και έδρανο όπου η θερμοκρασία έχει υπερβεί τη μέγιστη προβλεπόμενη θερμοκρασία λειτουργίας.
Ιδιαίτερα φορτία	Φορτίο μεταφερόμενο σε σιδηροδρομικό όχημα, παραδείγματος χάρη εμπορευματοκιβώτιο, κινητό αμάξωμα ή άλλο, για το οποίο λόγω του μεγέθους του σιδηροδρομικού οχήματος και/ή του φορτίου άξονα απαιτείται ειδική έγκριση για την κίνηση και/ή την εφαρμογή ειδικών όρων κίνησης σε όλη τη διαδρομή ή μέρος της.
Καθήκοντα κρίσιμα για την ασφάλεια	Εργασία εκτελούμενη από το προσωπικό όταν αυτό ελέγχει ή ασχολείται με την κίνηση οχήματος, η οποία θα ήταν δυνατόν να έχει επιπτώσεις στην υγεία και την ασφάλεια προσώπων.
Κλήση έκτακτης ανάγκης.	Αποκατάσταση κλήσης σε ορισμένες επικίνδυνες καταστάσεις για την προειδοποίηση όλων των κινήσεων αμαξοστοιχιών/ελιγμών σε καθορισμένη περιοχή.
Μήκος αμαξοστοιχίας	Συνολικό μήκος, μεταξύ άκρων των προσκρουστήρων, του συνόλου των οχημάτων, περιλαμβανόμενης(ων) της(των) μηχανής(ών)

▼**M2**

Όρος	Ορισμός
Μηχανοδηγός	Ορισμός στο άρθρο 3 της οδηγίας 2007/59/ΕΚ.
Μονάδα έλξης	Μηχανοκίνητο όχημα ικανό να αυτοκινείται και να κινεί και άλλα οχήματα με τα οποία μπορεί να συζευχθεί.
Όροι υγιεινής και ασφαλείας	Στο πλαίσιο της παρούσας ΤΠΔ, ο όρος αυτός αφορά μόνο τα ιατρικά και ψυχολογικά προσόντα που απαιτούνται για τον χειρισμό των σχετικών στοιχείων του υποσυστήματος.
Παρακαμπτήριος	Κάθε τροχιά στο εσωτερικό επιχειρησιακού σημείου που χρησιμοποιείται μόνο για κινήσεις άλλες από την κίνηση αμαξοστοιχιών.
Παρακολούθηση των επιδόσεων	Η συστηματική παρατήρηση και καταγραφή των επιδόσεων της λειτουργίας αμαξοστοιχίας και της υποδομής με σκοπό να επέλθουν βελτιώσεις στις επιδόσεις αμφοτέρων.
Πίνακας Δρομολογίων	Έγγραφο ή σύστημα που παρέχει λεπτομερή στοιχεία σχετικά με το δρομολόγιο αμαξοστοιχίας(ιών) σε συγκεκριμένη διαδρομή.
Πλήρωμα αμαξοστοιχίας	Μέλη του εποχούμενου προσωπικού αμαξοστοιχίας, τα οποία έχουν πιστοποιηθεί ότι έχουν την επάρκεια και έχουν διοριστεί από σιδηροδρομική επιχείρηση για την εκτέλεση επί της αμαξοστοιχίας ειδικών και καθορισμένων εργασιών σχετιζόμενων με την ασφάλεια, π.χ. ο μηχανοδηγός ή ο ελεγκτής αμαξοστοιχίας.
Προγραμματισμένη στάση	Προγραμματισμένη στάση για εμπορικούς ή για επιχειρησιακούς λόγους.
Προετοιμασία αμαξοστοιχίας	Μέριμνα ώστε η αμαξοστοιχία να είναι σε κατάσταση κατάλληλη να τεθεί σε υπηρεσία, να έχει εγκατασταθεί ορθά ο εξοπλισμός της και ο σχηματισμός της αμαξοστοιχίας να ανταποκρίνεται στον καθορισμένο για την αμαξοστοιχία χρονοδιάδρομο. Η προετοιμασία της αμαξοστοιχίας περιλαμβάνει επίσης τεχνικές επιθεωρήσεις που εκτελούνται πριν η αμαξοστοιχία τεθεί σε χρήση.
Προσόν	Η φυσική και ψυχολογική καταλληλότητα προς εργασία σε συνδυασμό με τις απαιτούμενες γνώσεις.
Προσωπικό	Εργαζόμενοι που απασχολεί σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής, ή εργολάβοι τους, οι οποίοι αναλαμβάνουν την εκτέλεση των καθηκόντων που αναφέρονται στην παρούσα ΤΠΔ.
Ρυθμιστής σηματοδότησης	Ρυθμιστής αρμόδιος για τον καθορισμό της διαδρομής αμαξοστοιχιών/των ελιγμών κίνησης και την έκδοση οδηγιών προς μηχανοδηγούς.
Σε πραγματικό χρόνο	Η ικανότητα ανταλλαγής ή επεξεργασίας πληροφοριών για συγκεκριμένα συμβάντα (όπως άφιξη σε σταθμό, διέλευση από σταθμό ή αναχώρηση από σταθμό) κατά το ταξίδι αμαξοστοιχιών ενόσω αυτά εκδηλώνονται.
Σημείο στάσης	Θέση προσδιοριζόμενη στο πρόγραμμα αμαξοστοιχίας, όπου έχει προγραμματιστεί να σταματήσει η αμαξοστοιχία, συνήθως για να εκτελεστεί συγκεκριμένη ενέργεια όπως η δυνατότητα επιβίβασης ή αποβίβασης επιβατών.
Σημείο υποβολής αναφοράς	Σημείο στο πρόγραμμα αμαξοστοιχιών όπου απαιτείται υποβολή αναφοράς για την ώρα άφιξης, αναχώρησης ή διέλευσης.
Σημείο χρονισμού	Θέση προσδιοριζόμενη στο πρόγραμμα αμαξοστοιχίας όπου προσδιορίζεται συγκεκριμένη ώρα. Η ώρα αυτή μπορεί να είναι χρόνος άφιξης, χρόνος αναχώρησης ή, στην περίπτωση αμαξοστοιχίας που δεν έχει προγραμματισθεί να σταματήσει η αμαξοστοιχία στη συγκεκριμένη θέση, ο χρόνος διέλευσης.
Συμβάν	Ορισμός στο άρθρο 3 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ.
Υποβαθμισμένη λειτουργία	Λειτουργία που απορρέει από απρογραμμάτιστο συμβάν, το οποίο δεν επιτρέπει την κανονική εκτέλεση υπηρεσίας αμαξοστοιχίας.

▼**M2**

Συντομογραφία	Εξήγηση
AC/EP	Εναλλασσόμενο ρεύμα
CEN	Ευρωπαϊκή Επιτροπή Τυποποίησης (Comité Européen de Normalisation)
COTIF	Σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (Convention Concerning International Carriage by Rail)
dB	Decibels
DC	Συνεχές ρεύμα
ECG	Ηλεκτροκαρδιογράφημα
EIRENE	Ευρωπαϊκό ολοκληρωμένο ενισχυμένο σιδηροδρομικό ραδιοδίκτυο
EN	Ευρωπαϊκό πρότυπο
ERTMS	Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας
ETCS	Ευρωπαϊκό σύστημα ελέγχου αμαξοστοιχιών
EU	Ευρωπαϊκή Ένωση
FRS/ΠΛΑ	Προδιαγραφή λειτουργικής απαίτησης
GSM-R	Παγκόσμιο σύστημα κινητών επικοινωνιών — Σιδηρόδρομος (Global System for Mobile Communications — Rail)
Hz	Hertz
OSJD	Οργανισμός για τη Συνεργασία των Σιδηροδρόμων
PPV/PPW	Ρωσική συντομογραφία του «Prawila Polzowaniia Wagonami w mejdunarodnom soobqenii» (Κανόνες για τη χρήση σιδηροδρομικών οχημάτων σε διεθνείς μεταφορές)
SPAD/ΠΑΣ	Παραβίαση απαγορευτικού σήματος (Signal Passed at Danger)
TAF	Εμπορευματικές τηλεπληροφορικές εφαρμογές
TEN	Διευρωπαϊκό δίκτυο
UIC	Διεθνής Ένωση Σιδηροδρόμων (Union Internationale des Chemins de fer)
ΑΘΛΑ	Ανιχνευτής θερμού λιποκιβωτίου άξονα
ΔΔΚ	Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας
ΔΜΜ	Διεπαφή μηχανοδηγού και μηχανής
ΔΥ	Διαχειριστής υποδομής
ΕΚ	Ευρωπαϊκή Κοινότητα
ΕΝΕ	Ενέργεια
ΕΟΣ	Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων
ΕΧΣ	Έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση

▼**M2**

Συντομογραφία	Εξήγηση
ΠΣΑ	Προδιαγραφή συστημικής απαίτησης
ΣΔΑ	Συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας
ΣΕ	Σιδηροδρομική επιχείρηση
ΣΚΟ	Σήμα κατόχου οχήματος
ΤΠΔ	Τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας
ΤΡΥ	Τροχαίο υλικό
ΥΠΔ	Υποδομή

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Το παράρτημα της απόφασης 2007/756/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Το κεφάλαιο 1 τροποποιείται ως εξής:

α) η περιγραφή του πεδίου δεδομένων 1. «Ευρωπαϊκός αριθμός οχήματος» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«αριθμητικός κωδικός ταυτοποίησης», όπως ορίζεται στο προσάρτημα 6»·

β) η υποσημείωση 1 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«([1]) δεν χρησιμοποιείται»·

γ) η περιγραφή του πεδίου δεδομένων 2.1αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«Αριθμητικός κωδικός του κράτους μέλους, όπως ορίζεται στο προσάρτημα 6 μέρος 4»·

δ) η περιγραφή του πεδίου δεδομένων 11αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«Αριθμητικός κωδικός του κράτους μέλους, όπως ορίζεται στο προσάρτημα 6 μέρος 4».

2. Στο κεφάλαιο 2.1, ζεύξεις με άλλα μητρώα, η εξήγηση σχετικά με το VKMR αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«VKMR: το μητρώο αυτό το διαχειρίζονται οι ΕΟΣ και OTIF σε συνεργασία (ο ΕΟΣ για την ΕΕ και ο OTIF για όλα τα κράτη του OTIF μη μέλη της ΕΕ). Ο κάτοχος καταχωρίζεται στο ΕΜΟ. Στο προσάρτημα 6 προσδιορίζονται άλλα γενικά κεντρικά μητρώα (όπως κωδικοί τύπου οχήματος, κωδικοί διαλειτουργικότητας, κωδικοί χωρών κ.λπ.) των οποίων τη διαχείριση θα έχει «κεντρικός φορέας» που θα προκύψει από τη συνεργασία μεταξύ ΕΟΣ και OTIF».

3. Προστίθεται το ακόλουθο προσάρτημα:

«*Προσάρτημα 6*

ΜΕΡΟΣ «0» ΤΑΥΤΟΠΟΙΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

Γενικές παρατηρήσεις

Το παρόν προσάρτημα περιγράφει τον Ευρωπαϊκό Αριθμό Οχήματος και τη σχετική σήμανση που τίθεται κατά τρόπο εμφανή επί του οχήματος, με σκοπό να ταυτοποιείται το όχημα μονοσήμαντα και με τρόπο μόνιμο κατά τη λειτουργία. Δεν περιγράφει άλλους αριθμούς ή σημάνσεις που ενδεχομένως έχουν εγχαραχθεί ή στερεωθεί κατά μόνιμο τρόπο στο πλαίσιο ή στα κύρια συστατικά μέρη του οχήματος κατά την κατασκευή του.

Ευρωπαϊκός αριθμός οχήματος και σχετικές συντομογραφίες

Σε κάθε σιδηροδρομικό όχημα απονέμεται αριθμός αποτελούμενος από 12 ψηφία [ο οποίος ονομάζεται Ευρωπαϊκός Αριθμός Οχήματος (ΕΑΟ — EVN)], με την ακόλουθη δομή:

▼B

Ομάδα τροχαίου υλικού	Διαλειτουργική ικανότητα και τύπος οχήματος [2 ψηφία]	Χώρα όπου το όχημα έχει ταξινομηθεί [2 ψηφία]	Τεχνικά χαρακτηριστικά [4 ψηφία]	Αριθμός σειράς [3 ψηφία]	Ψηφίο ελέγχου [1 ψηφίο]
Φορτάμαξες	00 έως 09 10 έως 19 20 έως 29 30 έως 39 40 έως 49 80 έως 89 *[Λεπτομέρειες στο μέρος 6]*	01 έως 99 *[Λεπτομέρειες στο μέρος 4]*	0000 έως 9999 *[Λεπτομέρειες στο μέρος 9]*	000 έως 999	0 έως 9 *[Λεπτομέρειες στο μέρος 3]*
Ελκόμενα οχήματα επιβατών	50 έως 59 60 έως 69 70 έως 79 *[Λεπτομέρειες στο μέρος 7]*		0000 έως 9999 *[Λεπτομέρειες στο μέρος 10]*	000 έως 999	
Ελκτικό τροχαίο υλικό και κινητήριες μονάδες συρμών σταθερής ή προκαθορισμένης σύνθεσης	90 έως 99 *[Λεπτομέρειες στο μέρος 8]*		0000000 έως 8999999 *[η σημασία αυτών των ψηφίων καθορίζεται από τα κράτη μέλη, ενδεχομένως με διμερή ή πολυμερή συμφωνία]*		
Ειδικά οχήματα			9000 έως 9999 *[Λεπτομέρειες στο μέρος 11]*	000 έως 999	

Σε δεδομένη χώρα, τα 7 ψηφία των τεχνικών χαρακτηριστικών και ο αριθμός σειράς αρκούν για τη μονοσήμαντη ταυτοποίηση οχήματος σε κάθε ομάδα ελκόμενων επιβατικών οχημάτων και ειδικών οχημάτων ([1]).

Τον αριθμό συμπληρώνουν αλφαβητικές σημάνσεις:

α) συντομογραφία της χώρας στην οποία έχει ταξινομηθεί το όχημα (λεπτομέρειες στο μέρος 4)·

β) Σήμα Κατόχου Οχήματος (λεπτομέρειες στο μέρος 1)·

γ) συντομογραφίες των τεχνικών χαρακτηριστικών (λεπτομέρειες στο μέρος 12 για τις φορτάμαξες, στο μέρος 13 για τα ελκόμενα επιβατικά οχήματα).

Ο Ευρωπαϊκός Αριθμός Οχήματος τροποποιείται όταν δεν αντιστοιχεί στη διαλειτουργική ικανότητα ή τα τεχνικά χαρακτηριστικά σύμφωνα με το παρόν προσάρτημα λόγω τεχνικών μετατροπών στο όχημα. Λόγω αυτών των τεχνικών μετατροπών μπορεί να απαιτηθεί νέα θέση σε χρήση σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 20 έως 25 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

ΜΕΡΟΣ 1 — ΣΗΜΑ ΚΑΤΟΧΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

1. **Ορισμός του σήματος κατόχου οχήματος (ΣΚΟ)**

Το σήμα κατόχου οχήματος (ΣΚΟ) είναι αλφαβητικός κωδικός αποτελούμενος από 2 έως 5 χαρακτήρες ([2]). Το ΣΚΟ αναγράφεται σε κάθε σιδηροδρομικό όχημα, πλησίον του ευρωπαϊκού αριθμού οχήματος. Το ΣΚΟ ταυτοποιεί τον κάτοχο οχήματος κατά την καταχώρισή του στο μητρώο τροχαίου υλικού.

Το ΣΚΟ είναι μοναδικό και ισχύει σε όλες τις χώρες που καλύπτονται από την παρούσα ΤΠΔ και σε όλες τις χώρες που συνάπτουν συμφωνία η οποία περιλαμβάνει την εφαρμογή του συστήματος αρίθμησης οχημάτων και του ΣΚΟ όπως ορίζει η παρούσα ΤΠΔ.

▼B

2. **Μορφότυπο του σήματος κατόχου οχήματος**

Το ΣΚΟ αποτελεί αναπαράσταση του πλήρους ονόματος του κατόχου οχήματος ή συντομογραφίας, ει δυνατόν με αναγνωρίσιμο τρόπο. Επιτρέπεται η χρήση και των 26 χαρακτήρων του λατινικού αλφαβήτου. Στο ΣΚΟ οι χαρακτήρες αναγράφονται κεφαλαίοι. Χαρακτήρες που δεν αντιστοιχούν στους πρώτους χαρακτήρες των λέξεων του ονόματος του κατόχου επιτρέπεται να αναγράφονται με πεζούς χαρακτήρες. Για τον έλεγχο της μοναδικότητας, οι πεζοί χαρακτήρες θεωρούνται κεφαλαίοι.

Οι χαρακτήρες είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν διακριτικά σημεία ([3]). Για τον έλεγχο της μοναδικότητας αγνοούνται τα χρησιμοποιούμενα διακριτικά σύμβολα.

Για οχήματα κατόχων εγκαταστημένων σε χώρα η οποία δεν χρησιμοποιεί το λατινικό αλφάβητο, επιτρέπεται να αναγράφεται μετάφραση του ΣΚΟ στο αλφάβητο της χώρας αυτής πίσω από το ΣΚΟ, χωριζόμενη από το ΣΚΟ με το σήμα της καθέτου («/»). Κατά την επεξεργασία δεδομένων, το μεταφρασμένο ΣΚΟ αγνοείται.

3. **Διατάξεις σχετικές με την απονομή σημάτων κατόχων οχημάτων**

Για κάτοχο οχήματος είναι δυνατή η έκδοση περισσότερων του ενός ΣΚΟ, σε περίπτωση που:

— ο κάτοχος οχήματος διαθέτει επίσημη ονομασία σε περισσότερες από μία γλώσσες,

— ο κάτοχος οχήματος έχει σοβαρό λόγο να γίνεται διάκριση μεταξύ ξεχωριστών στόλων οχημάτων εντός του οργανισμού του,

ένα μοναδικό ΣΚΟ είναι δυνατόν να εκδίδεται για όμιλο επιχειρήσεων:

— που ανήκει σε ενιαίο εταιρικό συγκρότημα (π.χ. συμμετοχικό συγκρότημα),

— που ανήκει σε ενιαίο εταιρικό συγκρότημα το οποίο έχει ορίσει και εντολοδοτήσει στο πλαίσιο αυτού του συγκροτήματος έναν οργανισμό που χειρίζεται όλα τα θέματα για λογαριασμό όλων των υπολοίπων,

— που έχει δώσει εντολή σε χωριστή και μοναδική νομική οντότητα για τον χειρισμό όλων των θεμάτων για λογαριασμό τους, οπότε ο κάτοχος είναι η νομική οντότητα.

4. **Μητρώο σημάτων κατόχων οχημάτων και διαδικασία απονομής ΣΚΟ**

Το μητρώο ΣΚΟ είναι δημοσίως προσβάσιμο και επικαιροποιείται σε πραγματικό χρόνο.

Αίτηση για ΣΚΟ κατατίθεται στην αρμόδια εθνική αρχή του αιτούντος και προωθείται στον ERA. Το ΣΚΟ επιτρέπεται να χρησιμοποιείται μόνο μετά τη δημοσίευσή του από τον ΕΟΣ.

Όταν ο κάτοχος ΣΚΟ παύει να χρησιμοποιεί το ΣΚΟ, ενημερώνει την αρμόδια εθνική αρχή και η αρμόδια εθνική αρχή διαβιβάζει την πληροφορία στον ΕΟΣ. Στη συνέχεια το ΣΚΟ ανακαλείται μόλις ο κάτοχος αποδείξει ότι η σήμανση έχει τροποποιηθεί σε όλα τα οχήματα. Δεν επανεκδίδεται το ίδιο ΣΚΟ προτού παρέλθουν 10 έτη, εκτός εάν χορηγηθεί πάλι στον αρχικό κάτοχο ή σε άλλο κάτοχο με αίτησή του.

Το ΣΚΟ είναι δυνατόν να μεταβιβαστεί σε άλλον κάτοχο, ο οποίος είναι ο νόμιμος διάδοχος του αρχικού κατόχου. Το ΣΚΟ παραμένει σε ισχύ όταν ο κάτοχος τροποποιήσει την ονομασία του σε ονομασία που δεν ομοιάζει με το ΣΚΟ.

▼B

Σε περίπτωση αλλαγής κατόχου η οποία συνεπάγεται αλλαγή ΣΚΟ, τα νέα οχήματα πρέπει να έχουν τεθεί στις φορτάμαξες εντός τριών μηνών από την ημερομηνία καταχώρισης της αλλαγής κατόχου στο Εθνικό Μητρώο Οχημάτων. Σε περίπτωση ασυνέπειας μεταξύ του ΣΚΟ που έχει τεθεί στο όχημα και των δεδομένων που έχουν εγγραφεί στο ΕΜΟ, υπερτερεί η εγγραφή στο ΕΜΟ.

ΜΕΡΟΣ 2

δεν χρησιμοποιείται

ΜΕΡΟΣ 3 — ΚΑΝΟΝΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΨΗΦΙΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ (ΨΗΦΙΟ 12)

Το ψηφίο ελέγχου προσδιορίζεται ως εξής:

— τα ψηφία των άρτιων θέσεων του βασικού αριθμού (έναρξη αρίθμησης από τα δεξιά) λαμβάνονται με την αριθμητική τους αξία,

— τα ψηφία των περιττών θέσεων του βασικού αριθμού (αρίθμηση από δεξιά) πολλαπλασιάζονται επί 2,

— κατόπιν υπολογίζεται το άθροισμα που σχηματίζεται από τα ψηφία των άρτιων θέσεων και από όλα τα ψηφία τα οποία αποτελούν τα μερικά γινόμενα που έχουν προκύψει για τις περιττές θέσεις,

— κρατείται το ψηφίο μονάδων του αθροίσματος αυτού,

— το ψηφίο ελέγχου είναι το συμπλήρωμα του εν λόγω ψηφίου μονάδων έως το 10. Σε περίπτωση που το εν λόγω ψηφίο μονάδων είναι μηδέν, το ψηφίο ελέγχου θα είναι και αυτό μηδέν.

Παραδείγματα

1 — Έστω βασικός αριθμός 3 3 8 4 4 7 9 6 1 0 0

Συντελεστής πολλαπλασιασμού 2 1 2 1 2 1 2 1 2 1 2

6 3 16 4 8 7 18 6 2 0 0

Άθροισμα: 6 + 3 + 1 + 6 + 4 + 8 + 7 + 1 + 8 + 6 + 2 + 0 + 0 = 52
Το ψηφίο μονάδων αυτού του αθροίσματος είναι 2.

Συνεπώς, το ψηφίο ελέγχου είναι 8 και ο βασικός αριθμός γίνεται ο αριθμός απογραφής 33 84 4796 100 — 8.

2 — Έστω βασικός αριθμός 3 1 5 1 3 3 2 0 1 9 8

Συντελεστής πολλαπλασιασμού 2 1 2 1 2 1 2 1 2 1 2

6 1 10 1 6 3 4 0 2 9 16

Άθροισμα: 6 + 1 + 1 + 0 + 1 + 6 + 3 + 4 + 0 + 2 + 9 + 1 + 6 = 40
Το ψηφίο μονάδων αυτού του αθροίσματος είναι 0.

Συνεπώς, το ψηφίο ελέγχου είναι 0 και ο βασικός αριθμός γίνεται ο αριθμός απογραφής 31 51 3320 198 — 0.

▼**B**

ΜΕΡΟΣ 4 — ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΕΧΟΥΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΙ ΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ (ΨΗΦΙΑ 3-4 ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΑ)

Οι πληροφορίες σχετικά με τρίτες χώρες δίδονται μόνον για λόγους ενημέρωσης.

Χώρες	Αλφαβητικός κωδικός χώρας (1)	Αριθμητικός κωδικός χώρας
Αλβανία	AL	41
Αλγερία	DZ	92
Αρμενία	AM	58
Αυστρία	A	81
Αζερμπαϊτζάν	AZ	57
Λευκορωσία	BY	21
Βέλγιο	B	88
Βοσνία-Ερζεγοβίνη	BIH	49
Βουλγαρία	BG	52
Κίνα	RC	33
Κροατία	HR	78
Κούβα	CU (1)	40
Κύπρος	CY	
Τσεχική Δημοκρατία	CZ	54
Δανία	DK	86
Αίγυπτος	ET	90
Εσθονία	EST	26
Φινλανδία	FIN	10
Γαλλία	F	87
Γεωργία	GE	28
Γερμανία	D	80
Ελλάδα	GR	73
Ουγγαρία	H	55
Ιράν	IR	96
Ιράκ	IRQ (1)	99
Ιρλανδία	IRL	60
Ισραήλ	IL	95
Ιταλία	I	83
Ιαπωνία	J	42
Καζαχστάν	KZ	27
Κιργισία	KS	59
Λετονία	LV	25
Λίβανος	RL	98
Λιχτενστάιν	FL	
Λιθουανία	LT	24
Λουξεμβούργο	L	82

Χώρες	Αλφαβητικός κωδικός χώρας (1)	Αριθμητικός κωδικός χώρας
Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας	MK	65
Μάλτα	M	
Μολδαβία	MD (1)	23
Μονακό	MC	
Μογγολία	MGL	31
Μαυροβούνιο	MNE	62
Μαρόκο	MA	93
Κάτω Χώρες	NL	84
Βόρεια Κορέα	PRK (1)	30
Νορβηγία	N	76
Πολωνία	PL	51
Πορτογαλία	P	94
Ρουμανία	RO	53
Ρωσία	RUS	20
Σερβία	SRB	72
Σλοβακία	SK	56
Σλοβενία	SLO	79
Νότια Κορέα	ROK	61
Ισπανία	E	71
►**C1** Sweden	S	74 ◄
Ελβετία	CH	85
Συρία	SYR	97
Τατζικιστάν	TJ	66
Τυνησία	TN	91
Τουρκία	TR	75
Τουρκμενιστάν	TM	67
Ουκρανία	UA	22
Ηνωμένο Βασίλειο	GB	70
Ουζμπεκιστάν	UZ	29
Βιετνάμ	VN (1)	32

(1) Με βάση το αλφαβητικό σύστημα κωδικοποίησης που περιγράφεται στο παράρτημα 4 της σύμβασης του 1949 και στο άρθρο 45 παράγραφος 4 της σύμβασης του 1968 για την οδική κυκλοφορία.

ΜΕΡΟΣ 5

δεν χρησιμοποιείται

▼B

ΜΕΡΟΣ 6 — ΚΩΔΙΚΟΙ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΟΙ ΓΙΑ ΦΟΡΤΑΜΑΞΕΣ (ΨΗΦΙΑ 1-2)

<table>
<tr><td></td><td colspan="2">2ο ψηφίο
1ο ψηφίο</td><td>0</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td colspan="2">2ο ψηφίο
1ο ψηφίο</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Εύρος τροχιάς</td><td>σταθερό ή μεταβλητό</td><td>σταθερό</td><td>μεταβλητό</td><td>σταθερό</td><td>μεταβλητό</td><td>σταθερό</td><td>μεταβλητό</td><td>σταθερό</td><td>μεταβλητό</td><td>σταθερό ή μεταβλητό</td><td>Εύρος τροχιάς</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="4">Αμαξοστοιχίες σύμφωνες προς την ΤΠΔ WAG [a] συμπεριλαμβανομένων του τμήματος 7.1.2 και όλων των όρων του προσαρτήματος Γ</td><td>0</td><td>με άξονες</td><td rowspan="4">Να μην χρησιμοποιούνται</td><td colspan="2" rowspan="2">αμαξοστοιχίες</td><td colspan="6" rowspan="2">να μη χρησιμοποιούνται [c]</td><td rowspan="2">Φορτάμαξες PPV/PPW (μεταβλητό εύρος)</td><td>με άξονες</td><td>0</td></tr>
<tr><td>1</td><td>με φορεία</td><td>με φορεία</td><td>1</td></tr>
<tr><td>2</td><td>με άξονες</td><td colspan="8" rowspan="2">αμαξοστοιχίες</td><td rowspan="2">Φορτάμαξες PPV/PPW (σταθερό εύρος)</td><td>με άξονες</td><td>2</td></tr>
<tr><td>3</td><td>με φορεία</td><td>με φορεία</td><td>3</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Άλλες φορτάμαξες</td><td>4</td><td>με άξονες [b]</td><td rowspan="2">Φορτάμαξες σχετικές με τη συντήρηση</td><td colspan="8" rowspan="2">Άλλες φορτάμαξες</td><td rowspan="2">Φορτάμαξες με ειδική αρίθμηση για τεχνικά χαρακτηριστικά οι οποίες δεν έχουν τεθεί σε λειτουργία εντός της ΕΕ</td><td>με άξονες [b]</td><td>4</td></tr>
<tr><td>8</td><td>με φορεία [b]</td><td>με φορεία [b]</td><td>8</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td colspan="10"></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">1ο ψηφίο
2ο ψηφίο</td><td>0</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td colspan="2">1ο ψηφίο
2ο ψηφίο</td></tr>
</table>

[a] Κανονισμός της Επιτροπής [ΤΠΔ WAG όπως εγκρίθηκε μετά την αναθεώρηση].
[b] Εύρος σταθερό ή μεταβλητό.
[c] Με εξαίρεση φορτάμαξες κατηγορίας Ι (φορτάμαξες ελεγχόμενης θερμοκρασίας), δεν χρησιμοποιούνται για νέα αδειοδοτημένα οχήματα που τίθενται σε χρήση.

▼B

ΜΕΡΟΣ 7 — ΚΩΔΙΚΟΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΟΙ ΓΙΑ ΕΛΚΟΜΕΝΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ (ΨΗΦΙΑ 1-2)

	Εγχώρια κυκλοφορία	TEN [a] ή/και COTIF [b] ή/και PPV/PPW				Εγχώρια ή διεθνής κυκλοφορία με ειδική συμφωνία	TEN [a] ή/και COTIF [b]	PPV/PPW		
2ο ψηφίο 1ο ψηφίο	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Οχήματα για εγχώρια κίνηση	Μη κλιματιζόμενα οχήματα σταθερού εύρους (περιλαμβανόμενων φορταμαξών μεταφοράς αυτοκινήτων)	Μη κλιματιζόμενα οχήματα ρυθμιζόμενου εύρους (1435/1520)	Να μην χρησιμοποιούνται	Μη κλιματιζόμενα οχήματα ρυθμιζόμενου εύρους (1435/1668)	Ιστορικά οχήματα	Να μη χρησιμοποιούνται [c]	Οχήματα σταθερού εύρους	Οχήματα ρυθμιζόμενου εύρους (1435/1520) με αλλαγή φορείων	Οχήματα ρυθμιζόμενου εύρους (1435/1520) με άξονες ρυθμιζόμενου εύρους
6	Υπηρεσιακά οχήματα	Κλιματιζόμενα οχήματα σταθερού εύρους	Μη κλιματιζόμενα οχήματα ρυθμιζόμενου εύρους (1435/1520)	Υπηρεσιακά οχήματα	Μη κλιματιζόμενα οχήματα ρυθμιζόμενου εύρους (1435/1668)	Φορτάμαξες μεταφοράς επιβατικών αυτοκινήτων	Να μη χρησιμοποιούνται [c]			
7	Κλιματιζόμενα και πιεσοστεγή οχήματα	Να μην χρησιμοποιούνται	Να μην χρησιμοποιούνται	Κλιματιζόμενα οχήματα πιεσοστεγή σταθερού εύρους	Να μην χρησιμοποιούνται	Άλλα οχήματα	Να μην χρησιμοποιούνται	Να μην χρησιμοποιούνται	Να μην χρησιμοποιούνται	Να μην χρησιμοποιούνται

[a] Συμμόρφωση προς τις ισχύουσες ΤΠΔ, βλέπε προσάρτημα ΙΣΤ μέρος 5.
[b] Συμπεριλαμβάνονται τα οχήματα τα οποία βάσει κανονισμών φέρουν τα ψηφία που καθορίζονται στον παρόντα πίνακα. COTIF: όχημα σύμφωνο προς τον κανονισμό COTIF ο οποίος ισχύει κατά το χρόνο θέσης σε χρήση.
[c] Με εξαίρεση τις ήδη σε χρήση επιβατάμαξες με σταθερό εύρος (56) και ρυθμιζόμενο εύρος (66), να μη χρησιμοποιούνται για νέα οχήματα.

▼B

ΜΕΡΟΣ 8 — ΤΥΠΟΙ ΕΛΚΤΙΚΟΥ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΥΛΙΚΟΥ ΚΑΙ ΜΟΝΑΔΩΝ ΣΕ ΣΥΝΘΕΣΗ ΣΕ ΣΤΑΘΕΡΟ Η ΠΡΟΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΟ ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟ (ΨΗΦΙΑ 1-2)

Το πρώτο ψηφίο είναι το «9».

Εάν το δεύτερο ψηφίο περιγράφει τον τύπο τροχαίου υλικού, είναι υποχρεωτική η ακόλουθη κωδικοποίηση:

Κωδικός	Γενικός τύπος οχήματος
0	Διάφορα
1	Μηχανή ηλεκτρική
2	Πετρελαιοκίνητη μηχανή
3	Πολυμερής σύνθεση ηλεκτρική (υψηλή ταχύτητα) [κινητήρια άμαξα ή ελκόμενο]
4	Πολυμερής σύνδεση ηλεκτρική (πλην υψηλής ταχύτητας) [αυτοκινητάμαξα ή ελκόμενο]
5	Πολυμερής σύνδεση ντίζελ [αυτοκινητάμαξα ή ελκόμενο]
6	Εξειδικευμένο ελκόμενο
7	Μηχανή ελιγμών ηλεκτρική
8	Ντιζελομηχανή ελιγμών
9	Ειδικό όχημα

ΜΕΡΟΣ 9 — ΤΥΠΙΚΗ ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΦΟΡΤΑΜΑΞΩΝ (ΨΗΦΙΑ 5 ΕΩΣ 8)

Στο παρόν παράρτημα ορίζεται η αριθμητική σήμανση που αφορά τα κύρια τεχνικά χαρακτηριστικά της φορτάμαξας, η οποία δημοσιεύεται στον ιστότοπο του ERA (www.era.europa.eu).

Η αίτηση για νέο κωδικό υποβάλλεται στο αρμόδιο όργανο απογραφής (όπως αναφέρεται στην απόφαση 2007/756/ΕΚ) και αποστέλλεται στον ΕΟΣ. Νέος κωδικός είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί μόνο μετά τη δημοσίευσή του από τον ERA

ΜΕΡΟΣ 10 — ΚΩΔΙΚΟΙ ΓΙΑ ΤΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΕΛΚΟΜΕΝΟΥ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΥΛΙΚΟΥ (ΨΗΦΙΑ 5-6)

Το μέρος 10 δημοσιεύεται στον ιστότοπο του ΕΟΣ (www.era.europa.eu).

Η αίτηση για νέο κωδικό υποβάλλεται στο αρμόδιο όργανο απογραφής (όπως αναφέρεται στην απόφαση 2007/756/ΕΚ) και αποστέλλεται στον ΕΟΣ. Νέος κωδικός είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί μόνο μετά τη δημοσίευσή του από τον ERA

ΜΕΡΟΣ 11 — ΚΩΔΙΚΟΙ ΓΙΑ ΤΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΕΙΔΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (ΨΗΦΙΑ 6 ΕΩΣ 8)

Το μέρος 11 δημοσιεύεται στον ιστότοπο του ΕΟΣ (www.era.europa.eu).

Η αίτηση για νέο κωδικό υποβάλλεται στο αρμόδιο όργανο απογραφής (όπως αναφέρεται στην απόφαση 2007/756/ΕΚ) και αποστέλλεται στον ΕΟΣ. Νέος κωδικός είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί μόνο μετά τη δημοσίευσή του από τον ERA

▼B

ΜΕΡΟΣ 12 — ΑΛΦΑΒΗΤΙΚΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΓΙΑ ΦΟΡΤΑΜΑΞΕΣ, ΠΛΗΝ ΑΡΘΡΩΤΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΥΜΕΡΩΝ ΦΟΡΤΑΜΑΞΩΝ

Το μέρος 12 δημοσιεύεται στον ιστότοπο του ΕΟΣ (www.era.europa.eu).

Η αίτηση για νέο κωδικό υποβάλλεται στο αρμόδιο όργανο απογραφής (όπως αναφέρεται στην απόφαση 2007/756/ΕΚ) και αποστέλλεται στον ΕΟΣ. Νέος κωδικός είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί μόνο μετά τη δημοσίευσή του από τον ERA

ΜΕΡΟΣ 13 — ΑΛΦΑΒΗΤΙΚΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΓΙΑ ΕΛΚΟΜΕΝΟ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ ΤΡΟΧΑΙΟ ΥΛΙΚΟ

Το μέρος 13 δημοσιεύεται στον ιστότοπο του ΕΟΣ (www.era.europa.eu).

Η αίτηση για νέο κωδικό υποβάλλεται στο αρμόδιο όργανο απογραφής (όπως αναφέρεται στην απόφαση 2007/756/ΕΚ) και αποστέλλεται στον ΕΟΣ. Νέος κωδικός είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί μόνο μετά τη δημοσίευσή του από τον ERA.

([1]) Σε δεδομένη χώρα, ο αριθμός ειδικού οχήματος πρέπει να είναι μοναδικός με το πρώτο ψηφίο και τα 5 τελευταία ψηφία των τεχνικών χαρακτηριστικών και του αριθμού σειράς.

([2]) Για τους σιδηροδρόμους NMBS/SNCB επιτρέπεται η χρήση του μόνου χαρακτήρα B εγγεγραμμένου σε κύκλο.

([3]) Τα διακριτικά σημεία είναι «σημεία τονιζόμενα» όπως À, Ç, Ö, Č, Ž κ.λπ. Ειδικά γράμματα όπως Ø και Æ θα αντιπροσωπεύονται από ένα μόνο γράμμα. Στους ελέγχους μοναδικότητας το Ø λαμβάνεται ως O και το Æ ως A.»