ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2019/773 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 16ης Μαΐου 2019

σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με την κατάργηση της απόφασης 2012/757/ΕΕ

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ([1]), και ιδίως το άρθρο 5 παράγραφος 11,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Το άρθρο 11 της κατ' εξουσιοδότηση απόφασης (ΕΕ) 2017/1474 της Επιτροπής ([2]) παραθέτει τους ειδικούς στόχους για την κατάρτιση, έκδοση και αναθεώρηση των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης.

(2) Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 5 στοιχεία β) και στ) της απόφασης (ΕΕ) 2017/1474, οι ΤΠΔ πρέπει να αναθεωρούνται ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι εξελίξεις του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης και οι σχετικές δραστηριότητες έρευνας και καινοτομίας, και να επικαιροποιούνται οι παραπομπές σε πρότυπα.

(3) Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 5 στοιχείο γ) της απόφασης (ΕΕ) 2017/1474, οι ΤΠΔ θα πρέπει να αναθεωρούνται ώστε να κλείνουν τα εναπομένοντα ανοικτά σημεία. Ειδικότερα, πρέπει να καθορίζεται το πεδίο εφαρμογής των ανοικτών σημείων για τις λειτουργίες και να διαχωρίζονται οι εφαρμοστέοι εθνικοί κανόνες από τους κανόνες που πρέπει να εναρμονιστούν μέσω του δικαίου της Ένωσης, ώστε να καταστεί δυνατή η μετάβαση σε ένα διαλειτουργικό σύστημα που θα καθορίζει το βέλτιστο επίπεδο τεχνικής εναρμόνισης.

(4) Στις 22 Σεπτεμβρίου 2017, σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([3]), η Επιτροπή κάλεσε τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης («Οργανισμός») να εκπονήσει συστάσεις για την υλοποίηση ορισμένων επιλεγμένων ειδικών στόχων που παρατίθενται στην απόφαση (ΕΕ) 2017/1474.

(5) Στις 25 Οκτωβρίου 2018 ο Οργανισμός εξέδωσε τη σύσταση ERA-REC-125 όσον αφορά την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης, που καλύπτει το άρθρο 11 παράγραφοι 1 έως 6 της κατ' εξουσιοδότηση απόφασης (ΕΕ) 2017/1474 της Επιτροπής.

(6) Η απόφαση 2012/757/ΕΕ της Επιτροπής ([4]) έχει τροποποιηθεί επανειλημμένως. Για να εξασφαλιστούν το ευανάγνωστο και η ασφάλεια δικαίου, είναι σκόπιμο να καταργηθεί και να αντικατασταθεί από τον παρόντα κανονισμό.

(7) Η απόφαση 2012/757/ΕΕ θα πρέπει επομένως να καταργηθεί.

(8) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να προβλέπει τις ημερομηνίες εφαρμογής των διαφόρων απαιτήσεων της ΤΠΔ σχετικά με το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης. Οι ημερομηνίες εφαρμογής θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη ότι ορισμένα κράτη μέλη έχουν ενημερώσει τον Οργανισμό και την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 57 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και ότι ορισμένα κράτη μέλη δεν έχουν προβεί στην ενημέρωση αυτή.

([1]) ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 44.

([2]) Κατ' εξουσιοδότηση απόφαση (ΕΕ) 2017/1474 της Επιτροπής, της 8ης Ιουνίου 2017, προς συμπλήρωση της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τους ειδικούς στόχους για την κατάρτιση, έκδοση και αναθεώρηση των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΕΕ L 210 της 15.8.2017, σ. 5).

([3]) Κανονισμός (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 1).

([4]) Απόφαση 2012/757/ΕΕ της Επιτροπής, 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 (ΕΕ L 345 της 15.12.2012, σ. 1).

(9) Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και, κατά περίπτωση, οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να διαχειρίζονται, μέσω των αντίστοιχων οικείων συστημάτων διαχείρισης ασφάλειας, τις αλλαγές διαδικασίας και αρμοδιοτήτων που απορρέουν από το άρθρο 23 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, καθώς και από το σημείο 4.2.2.5 και το προσάρτημα Δ1 του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού. Επιπλέον, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα πρέπει να υποβάλουν αίτηση επικαιροποίησης των οικείων πιστοποιητικών ασφάλειας σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 13 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([5]), σε περίπτωση ουσιαστικής μεταβολής του είδους ή της έκτασης των λειτουργιών τους λόγω του άρθρου 23, ή εάν το απαιτήσει οργανισμός πιστοποίησης της ασφάλειας σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 15 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798.

(10) Εάν τα κράτη μέλη ενεργοποιήσουν τη διαδικασία ελλείψεων σύμφωνα με το άρθρο 6 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, η Επιτροπή και ο Οργανισμός, κατά περίπτωση, θα πρέπει να ενεργήσουν εγκαίρως για την επανόρθωση της κατάστασης και την έκδοση γνωμοδότησης που συνιστά αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης ή τη διόρθωση του παρόντος κανονισμού.

(11) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 51 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο παρών κανονισμός καθορίζει την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας («ΤΠΔ») για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης, όπως παρατίθεται στο παράρτημα.

Η ΤΠΔ που παρατίθεται στο παράρτημα εφαρμόζεται στο υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας», όπως ορίζεται στο σημείο 2.5 του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Άρθρο 2

Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τους κάτωθι τύπους συμφωνίας έως την 1η Ιανουαρίου 2020, εάν δεν τους έχουν ήδη κοινοποιήσει κατ' εφαρμογή των αποφάσεων 2006/920/ΕΚ ([6]), 2008/231/ΕΚ ([7]), 2011/314/ΕΕ ([8]) ή 2012/757/ΕΕ της Επιτροπής:

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

β) διεθνείς συμφωνίες μεταξύ ενός ή περισσότερων κρατών μελών και τουλάχιστον μίας τρίτης χώρας, ή μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή διαχειριστών υποδομής κράτους/-ών μέλους/-ών και τουλάχιστον μίας σιδηροδρομικής επιχείρησης ή ενός διαχειριστή υποδομής τρίτης χώρας, με τις οποίες επιτυγχάνονται σημαντικά επίπεδα τοπικής ή περιφερειακής διαλειτουργικότητας.

Άρθρο 3

Οι όροι που πρέπει να πληρούνται για την επαλήθευση της διαλειτουργικότητας σύμφωνα με το άρθρο 13 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 είναι εκείνοι που ορίζουν οι ισχύοντες εθνικοί κανόνες του κράτους μέλους στο οποίο διεξάγεται κυκλοφορία, στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) στις συγκεκριμένες περιπτώσεις που αναφέρονται στο σημείο 7.2 του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού·

β) όσον αφορά τα θέματα που παρατίθενται ως ανοικτά σημεία και τα πεδία στα οποία εφαρμόζονται εθνικοί κανόνες που αναφέρονται στο προσάρτημα Θ του εν λόγω παραρτήματος.

Άρθρο 4

Το αργότερο έως την 1η Ιουλίου 2019, ο Οργανισμός δημοσιεύει οδηγό για την εφαρμογή του υποσυστήματος «λειτουργία και διαχείριση της κυκλοφορίας» (οδηγός εφαρμογής). Ο Οργανισμός τηρεί επικαιροποιημένο τον οδηγό εφαρμογής.

([5]) Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 102).

([6]) 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.).

([7]) Απόφαση 2008/231/ΕΚ της Επιτροπής, της 1ης Φεβρουαρίου 2008, σχετικά με την εκδοθείσα τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα λειτουργίας του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος υψηλών ταχυτήτων, που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 της οδηγίας 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου, και την κατάργηση της απόφασης 2002/734/ΕΚ (ΕΕ L 84 της 26.3.2008, σ. 1).

([8]) Απόφαση 2011/314/ΕΕ της Επιτροπής, της 12ης Μαΐου 2011, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 144 της 31.5.2011, σ. 1).

Άρθρο 5

Η απόφαση 2012/757/ΕΕ καταργείται από τις 16 Ιουνίου 2021.

Ωστόσο, τα προσαρτήματα Α και Γ του παραρτήματος της απόφασης 2012/757/ΕΕ επιτρέπεται να εξακολουθήσουν να εφαρμόζονται το αργότερο έως τις 16 Ιουνίου 2024.

Άρθρο 6

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από τις 16 Ιουνίου 2021.

Ωστόσο, το σημείο 4.2.2.1.3.2 και το σημείο 4.4 του παραρτήματος εφαρμόζονται από τις 16 Ιουνίου 2019.

Το σημείο 4.2.2.5 και το προσάρτημα Δ1 του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται από τις 16 Ιουνίου 2019 στα κράτη μέλη που δεν έχουν ενημερώσει τον Οργανισμό και την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 57 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Το σημείο 4.2.2.5 και το προσάρτημα Δ1 του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται από τις 16 Ιουνίου 2020 στα κράτη μέλη που έχουν ενημερώσει τον Οργανισμό και την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 57 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Τα προσαρτήματα Α και Γ του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται το αργότερο από τις 16 Ιουνίου 2024.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 16 Μαΐου 2019.

Για την Επιτροπή

Ο Πρόεδρος

Jean-Claude JUNCKER

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1.	Εισαγωγή	12
1.1.	Τεχνικό πεδίο εφαρμογής	12
1.2.	Γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής	12
1.3.	Περιεχόμενο του παρόντος κανονισμού	12
2.	Περιγραφή πεδίου εφαρμογής	12
2.1.	Προσωπικό και αμαξοστοιχίες	12
2.2.	Αρχές	13
2.3.	Εφαρμοσιμότητα σε υφιστάμενα οχήματα και υποδομές μη σύμφωνα με τις ΤΠΔ	13
3.	Βασικές απαιτήσεις	13
3.1.	Συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις	13
3.2.	Βασικές απαιτήσεις – επισκόπηση	13
4.	Χαρακτηριστικά του υποσυστήματος	16
4.1.	Εισαγωγή	16
4.2.	Λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές του υποσυστήματος	16
4.2.1.	Προδιαγραφές για το προσωπικό	17
4.2.1.1.	Γενικές απαιτήσεις	17
4.2.1.2.	Έγγραφα μηχανοδηγών	17
4.2.1.2.1.	Εγχειρίδιο μηχανοδηγού	17
4.2.1.2.2.	Περιγραφή της γραμμής και του συναφούς εξοπλισμού παρά τη γραμμή που σχετίζεται με τις γραμμές στις οποίες πρόκειται να λειτουργεί	18
4.2.1.2.2.1.	Εκπόνηση του βιβλίου διαδρομών	18
4.2.1.2.2.2.	Τροποποίηση των πληροφοριών που περιέχει το βιβλίο διαδρομών	19
4.2.1.2.2.3.	Ενημέρωση μηχανοδηγού σε πραγματικό χρόνο	19
4.2.1.2.3.	Πίνακες δρομολογίων	19
4.2.1.2.4.	Τροχαίο υλικό	19
4.2.1.3.	Έγγραφα του προσωπικού σιδηροδρομικής επιχείρησης πλην των μηχανοδηγών	19
4.2.1.4.	Έγγραφα του προσωπικού διαχειριστή υποδομής που εγκρίνει κινήσεις αμαξοστοιχιών	19
4.2.1.5.	Σχετικές με την ασφάλεια επικοινωνίες μεταξύ του προσωπικού αμαξοστοιχίας, λοιπού προσωπικού σιδηροδρομικής επιχείρησης και του προσωπικού που εγκρίνει κινήσεις αμαξοστοιχιών	20
4.2.2.	Προδιαγραφές για τις αμαξοστοιχίες	20
4.2.2.1.	Ορατότητα αμαξοστοιχίας	20
4.2.2.1.1.	Γενική απαίτηση	20
4.2.2.1.2.	Εμπρόσθιο άκρο	20
4.2.2.1.3.	Οπίσθιο άκρο	21
4.2.2.1.3.1.	Επιβατικές αμαξοστοιχίες	21
4.2.2.1.3.2.	Εμπορευματικές αμαξοστοιχίες	21
4.2.2.2.	Ακουστότητα αμαξοστοιχίας	22
4.2.2.2.1.	Γενική απαίτηση	22
4.2.2.2.2.	Έλεγχος	22

4.2.2.3. Ταυτοποίηση οχήματος 23

4.2.2.4. Ασφάλεια επιβατών και φορτίου 23

4.2.2.4.1. Ασφάλεια φορτίου 23

4.2.2.4.2. Ασφάλεια επιβατών 23

4.2.2.5. Συμβατότητα της διαδρομής και σύνθεση αμαξοστοιχίας 23

4.2.2.5.1. Συμβατότητα της διαδρομής 23

4.2.2.5.2. Σύνθεση αμαξοστοιχίας 24

4.2.2.6. Πέδηση αμαξοστοιχίας 25

4.2.2.6.1. Ελάχιστες απαιτήσεις για το σύστημα πέδησης 25

4.2.2.6.2. Επιδόσεις πέδησης και μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα 25

4.2.2.7. Διασφάλιση ότι η αμαξοστοιχία είναι σε τάξη πορείας 26

4.2.2.7.1. Γενική απαίτηση 26

4.2.2.7.2. Δεδομένα πριν από την αναχώρηση 26

4.2.2.8. Απαιτήσεις για την παρατήρηση σημάτων και δεικτών παρά τη γραμμή 26

4.2.2.9. Επαγρύπνηση μηχανοδηγού 27

4.2.3. Προδιαγραφές σχετιζόμενες με τη λειτουργία αμαξοστοιχιών 27

4.2.3.1. Προγραμματισμός αμαξοστοιχίας 27

4.2.3.2. Ταυτοποίηση αμαξοστοιχιών 27

4.2.3.2.1. Μορφότυπος αριθμού κινούμενης αμαξοστοιχίας 27

4.2.3.3. Αναχώρηση αμαξοστοιχίας 27

4.2.3.3.1. Έλεγχοι και δοκιμές πριν από την αναχώρηση 27

4.2.3.3.2. Ενημέρωση του διαχειριστή υποδομής σχετικά με την κατάσταση λειτουργίας αμαξοστοιχίας 27

4.2.3.4. Διαχείριση της κυκλοφορίας 27

4.2.3.4.1. Γενικές απαιτήσεις 27

4.2.3.4.2. Αναφορά θέσης αμαξοστοιχίας 28

4.2.3.4.2.1. Δεδομένα απαιτούμενα για την αναφορά της θέσης αμαξοστοιχίας και την προβλεπόμενη ώρα παράδοσης 28

4.2.3.4.3. Επικίνδυνα εμπορεύματα 28

4.2.3.4.4. Ποιότητα λειτουργίας 29

4.2.3.5. Καταγραφή δεδομένων 29

4.2.3.5.1. Καταγραφή δεδομένων επιτήρησης εκτός της αμαξοστοιχίας 29

4.2.3.5.2. Καταγραφή δεδομένων επιτήρησης επί της αμαξοστοιχίας 29

4.2.3.6. Υποβαθμισμένη λειτουργία 30

4.2.3.6.1. Ενημέρωση άλλων χρηστών 30

4.2.3.6.2. Ενημέρωση μηχανοδηγών 30

4.2.3.6.3. Ρυθμίσεις έκτακτης ανάγκης 30

4.2.3.7. Διαχείριση κατάστασης έκτακτης ανάγκης 30

4.2.3.8. Βοήθεια στο προσωπικό αμαξοστοιχίας σε περίπτωση συμβάντος ή μείζονος δυσλειτουργίας τροχαίου υλικού 31

4.3.	Λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές των διεπαφών	31
4.3.1.	Διεπαφές με την ΤΠΔ «υποδομή» (ΤΠΔ ΥΠΔ)	31
4.3.2.	Διεπαφές με την ΤΠΔ «έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση» (ΤΠΔ ΕΧΣ)	32
4.3.3.	Διεπαφές με τις ΤΠΔ «τροχαίο υλικό»	32
4.3.3.1.	Διεπαφές με την ΤΠΔ «μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό» (ΤΠΔ ΜΗΧ&ΕΠΤΥ)	32
4.3.3.2.	Διεπαφές με την ΤΠΔ «εμπορευματικές φορτάμαξες» (ΤΠΔ ΕΦΑ)	33
4.3.4.	Διεπαφές με την ΤΠΔ «ενέργεια» (ΤΠΔ ΕΝΕ)	34
4.3.5.	Διεπαφές με την ΤΠΔ «ασφάλεια σε σιδηροδρομικές σήραγγες» (ΤΠΔ ΑΣΣ)	34
4.3.6.	Διεπαφές με την ΤΠΔ «θόρυβος» (ΤΠΔ ΘΟΡ)	34
4.3.7.	Διεπαφές με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1300/2014, ΤΠΔ «άτομα με μειωμένη κινητικότητα» (ΤΠΔ ΑΜΚ)	35
4.4.	Κανόνες λειτουργίας	35
4.4.1.	Επιχειρησιακοί κανόνες και αρχές του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης	35
4.4.2.	Εθνικοί κανόνες	35
4.4.3.	Αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης	35
4.4.4.	Μετάβαση από την εφαρμογή εθνικών κανόνων στην εφαρμογή του παρόντος κανονισμού	36
4.5.	Κανόνες συντήρησης	36
4.6.	Επαγγελματικές ικανότητες	36
4.6.1.	Επαγγελματική επάρκεια	36
4.6.2.	Γλωσσικές γνώσεις	36
4.6.2.1.	Αρχές	36
4.6.2.2.	Επίπεδο γνώσεων	36
4.6.3.	Αρχική και συνεχιζόμενη αξιολόγηση προσωπικού	37
4.6.3.1.	Βασικά στοιχεία	37
4.6.3.2.	Ανάλυση και επικαιροποίηση εκπαιδευτικών αναγκών	37
4.6.4.	Βοηθητικό προσωπικό	37
4.7.	Συνθήκες υγιεινής και ασφαλείας	37
4.7.1.	Εισαγωγή	37
4.7.2.	Ιατρικές εξετάσεις και ψυχολογική αξιολόγηση	38
4.7.2.1.	Πριν από την πρόσληψη	38
4.7.2.1.1.	Ελάχιστο περιεχόμενο της ιατρικής εξέτασης	38
4.7.2.1.2.	Ψυχολογική αξιολόγηση	38
4.7.2.2.	Μετά την πρόσληψη	39
4.7.2.2.1.	Συχνότητα περιοδικών ιατρικών εξετάσεων	39
4.7.2.2.2.	Ελάχιστο περιεχόμενο της περιοδικής ιατρικής εξέτασης	39
4.7.2.2.3.	Συμπληρωματικές ιατρικές εξετάσεις και/ή ψυχολογικές αξιολογήσεις	39

4.7.3. Ιατρικές απαιτήσεις ... 39
4.7.3.1. Γενικές απαιτήσεις ... 39
4.7.3.2. Απαιτήσεις όρασης ... 39
4.7.3.3. Απαιτήσεις ακοής ... 40
4.8. Πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με την υποδομή και τα οχήματα ... 40
4.8.1. Υποδομή ... 40
4.8.2. Τροχαίο υλικό ... 40
5. Στοιχεία διαλειτουργικότητας ... 40
5.1. Ορισμός ... 40
5.2. Κατάλογος στοιχείων ... 40
6. Αξιολόγηση της συμμόρφωσης και/ή της καταλληλότητας χρήσης των συστατικών στοιχείων και επαλήθευση του υποσυστήματος ... 40
6.1. Στοιχεία διαλειτουργικότητας ... 40
6.2. Υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» ... 41
6.2.1. Αρχές ... 41
7. Εφαρμογή ... 41
7.1. Αρχές ... 41
7.2. Ειδικές περιπτώσεις ... 41
7.2.1. Εισαγωγή ... 41
7.2.2. Κατάλογος ειδικών περιπτώσεων ... 41
7.2.2.1. Μόνιμη ειδική περίπτωση (Μ) της Εσθονίας, της Λετονίας, της Λιθουανίας, της Πολωνίας, της Ουγγαρίας και της Σλοβακίας ... 41
7.2.2.2. Μόνιμη ειδική περίπτωση της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου για τη Βόρεια Ιρλανδία ... 42
7.2.2.3. Προσωρινή ειδική περίπτωση (Π1) της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου ... 42
7.2.2.4. Μόνιμη ειδική περίπτωση (Μ) της Φινλανδίας ... 42
Προσάρτημα Α Επιχειρησιακοί κανόνες και αρχές για το ERTMS ... 43
Προσάρτημα Β Κοινοί επιχειρησιακοί κανόνες και αρχές ... 44
Προσάρτημα Γ Μεθοδολογία επικοινωνιών σχετιζόμενων με την ασφάλεια ... 49
Προσάρτημα Δ Συμβατότητα διαδρομής και βιβλίο διαδρομών ... 56
Προσάρτημα Δ1 Παράμετροι για τη συμβατότητα οχημάτων και αμαξοστοιχιών για κίνηση στη σκοπούμενη διαδρομή ... 56
Προσάρτημα Δ2 Στοιχεία που πρέπει να παρέχει ο διαχειριστής υποδομής στη σιδηροδρομική επιχείρηση για το βιβλίο διαδρομών ... 66
Προσάρτημα Ε Γλώσσα και επίπεδο επικοινωνίας ... 86
Προσάρτημα ΣΤ Ελάχιστα επαγγελματικά προσόντα για τα καθήκοντα που συνδέονται με τη «συνοδεία αμαξοστοιχιών» ... 87
Προσάρτημα Ζ Ελάχιστα επαγγελματικά προσόντα για τα καθήκοντα προετοιμασίας αμαξοστοιχιών ... 89
Προσάρτημα Η Ευρωπαϊκός αριθμός οχήματος και σχετική αλφαβητική επισήμανση στο αμάξωμα ... 91
Προσάρτημα Θ Κατάλογος πεδίων για τα οποία επιτρέπεται να συνεχίσουν να εφαρμόζονται εθνικοί κανόνες σύμφωνα με το άρθρο 8 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 ... 93
Προσάρτημα Ι Λεξιλόγιο ... 95

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. **Τεχνικό πεδίο εφαρμογής**

Η παρούσα τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας (εφεξής «ΤΠΔ») καλύπτει το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» που αναφέρεται στον κατάλογο που περιλαμβάνεται στο σημείο 1 και καθορίζεται στο σημείο 2.5 του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

1.2. **Γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής**

Το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού είναι το δίκτυο της Ένωσης, όπως καθορίζεται στο σημείο 1 του παραρτήματος Ι της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, εξαιρουμένων των περιπτώσεων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφοι 3 και 4 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

1.3. **Περιεχόμενο του παρόντος κανονισμού**

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, ο παρών κανονισμός:

α) περιγράφει το σκοπούμενο πεδίο εφαρμογής του υποσυστήματος «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας»·

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

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·

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·

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

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 είναι ο κανόνας·

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·

η) καθορίζει τις διατάξεις που εφαρμόζονται στα υφιστάμενα μη σύμφωνα με τις ΤΠΔ υποσυστήματα και οχήματα, ιδίως σε περίπτωση αναβάθμισης και ανακαίνισης, και, στις περιπτώσεις αυτές, στην εργασία τροποποίησης η οποία απαιτεί αίτηση νέας έγκρισης,

θ) καθορίζει τις παραμέτρους των οχημάτων και των σταθερών υποσυστημάτων που πρέπει να ελέγχει η σιδηροδρομική επιχείρηση και τις διαδικασίες που πρέπει να εφαρμόζονται για τον έλεγχο των εν λόγω παραμέτρων μετά την έκδοση της έγκρισης διάθεσης του οχήματος στην αγορά και πριν από την πρώτη χρήση του οχήματος, ώστε να διασφαλίζεται η συμβατότητα μεταξύ των οχημάτων και των διαδρομών στις οποίες πρόκειται να χρησιμοποιηθούν.

Επιπλέον, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 5 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, μπορούν να προβλέπονται ειδικές περιπτώσεις για κάθε ΤΠΔ.

2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

2.1. **Προσωπικό και αμαξοστοιχίες**

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

Το σημείο 4.6.2 εφαρμόζεται στους μηχανοδηγούς αμαξοστοιχιών, με την επιφύλαξη του σημείου 8 του παραρτήματος VI της οδηγίας 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]).

([1]) Οδηγία 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 51).

Για το προσωπικό που ασκεί τα κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα που συνδέονται με τη ρύθμιση κυκλοφορίας 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 θεωρείται ότι εκτελεί διασυνοριακή υπηρεσία, εφόσον συμμορφώνεται προς τις προϋποθέσεις του άρθρου 10 σημείο 8 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798.

2.2. **Αρχές**

Ο παρών κανονισμός καλύπτει τα στοιχεία του σιδηροδρομικού υποσυστήματος «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» στις περιπτώσεις στις οποίες υφίστανται επιχειρησιακές διεπαφές μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαχειριστών υποδομής και όταν προκύπτει ιδιαίτερο όφελος για τη διαλειτουργικότητα.

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής 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») της σιδηροδρομικής επιχείρησης και του διαχειριστή υποδομής, όπως απαιτείται βάσει της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798. Το ίδιο το ΣΔΑ αξιολογείται από την αρμόδια για την ασφάλεια εθνική αρχή (εφεξής «ΕΑΑ»), πριν από τη χορήγηση έγκρισης ασφαλείας, και από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή την αρμόδια ΕΑΑ, πριν από τη χορήγηση πιστοποιητικού ασφαλείας.

2.3. **Εφαρμοσιμότητα σε υφιστάμενα οχήματα και υποδομές μη σύμφωνα με τις ΤΠΔ**

Ενώ η πλειονότητα των απαιτήσεων που περιέχονται στον παρόντα κανονισμό αφορούν μεθόδους και διαδικασίες, κάποιες από αυτές αφορούν και υλικά στοιχεία οχημάτων και υποδομών που είναι σημαντικά για την επιχειρησιακή λειτουργία τους στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού.

Τα εν λόγω υλικά στοιχεία προσδιορίζονται στις δομικές ΤΠΔ που καλύπτουν άλλα υποσυστήματα, πέραν των υποσυστημάτων διεξαγωγής και διαχείρισης της κυκλοφορίας. Τα στοιχεία αυτά πρέπει να αξιολογούνται σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στις εν λόγω ΤΠΔ.

Καμία από τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού δεν χρησιμοποιείται για την αιτιολόγηση εθνικού κανόνα βάσει μιας δομικής ΤΠΔ.

3. ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

3.1. **Συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις**

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, το σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης, τα υποσυστήματά του και τα στοιχεία διαλειτουργικότητάς τους πληρούν τις βασικές απαιτήσεις που παρατίθενται σε γενικές γραμμές στο παράρτημα ΙΙΙ της εν λόγω 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 (ΕΕ) 2016/797, οι βασικές απαιτήσεις ενδέχεται να εφαρμόζονται γενικώς στο σύνολο του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης 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 (ΕΕ) 2016/797 και του παρόντος κανονισμού.

Σημείο	Τίτλος σημείου	Ασφάλεια					Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα	Υγιεινή		Προστασία του περιβάλλοντος					Τεχνική συμβατότητα	Προσβασιμότητα		Βασικές απαιτήσεις που αφορούν ειδικά τη 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	1.6.1	1.6.2	2.6.1	2.6.2	2.6.3	2.6.4
4.2.1.2	Έγγραφα μηχανοδηγών						X											X		X	
4.2.1.2.1	Εγχειρίδιο μηχανοδηγού												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	Εμπρόσθιο άκρο	X																X		X	
4.2.2.1.3	Οπίσθιο άκρο	X																X		X	
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	Συμβατότητα διαδρομής και σύνθεση αμαξοστοιχίας																	X			
4.2.2.5.1	Συμβατότητα διαδρομής																	X			

Σημείο	Τίτλος σημείου	Ασφάλεια					Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα	Υγιεινή		Προστασία του περιβάλλοντος					Τεχνική συμβατότητα	Προσβασιμότητα		Βασικές απαιτήσεις που αφορούν ειδικά τη 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	1.6.1	1.6.2	2.6.1	2.6.2	2.6.3	2.6.4
4.2.2.5.2	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	Δεδομένα πριν από την αναχώρηση																	X		X	
4.2.2.8	Απαιτήσεις για την παρατήρηση σημάτων και δεικτών παρά τη γραμμή														X			X			
4.2.2.9	Επαγρύπνηση μηχανοδηγού																	X			
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 από την αναχώρηση		X				X											X		X	
4.2.3.3.2	Ενημέρωση του διαχειριστή υποδομής σχετικά με την κατάσταση λειτουργίας 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 θέσης 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		
4.2.3.5.1	Καταγραφή δεδομένων επιτήρησης εκτός της αμαξοστοιχίας						X												X		

Σημείο	Τίτλος σημείου	Ασφάλεια					Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα	Υγιεινή		Προστασία του περιβάλλοντος					Τεχνική συμβατότητα	Προσβασιμότητα		Βασικές απαιτήσεις που αφορούν ειδικά τη 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	1.6.1	1.6.2	2.6.1	2.6.2	2.6.3	2.6.4
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 συμβάντος 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			
4.8	Πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με την υποδομή και τα οχήματα																	X			
4.8.1	Υποδομή																	X			
4.8.2	Οχήματα																	X			

4. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

4.1. **Εισαγωγή**

Σύμφωνα με την οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([2]), 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.

([2]) 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).

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:

   — η τεκμηρίωση

   — η επικοινωνία

Επιπλέον, για το προσωπικό που ορίζεται στο σημείο 2.1, ο παρών κανονισμός καθορίζει απαιτήσεις σχετικά με:

— τα προσόντα (βλέπε σημείο 4.6 και προσάρτημα Ζ)

— τους όρους υγιεινής και ασφάλειας (βλέπε σημείο 4.7)

4.2.1.2. Έγγραφα μηχανοδηγών

Η σιδηροδρομική επιχείρηση που εκμεταλλεύεται την αμαξοστοιχία παρέχει στον μηχανοδηγό όλες τις πληροφορίες και τα έγγραφα που χρειάζεται για την εκτέλεση των καθηκόντων του· οι εν λόγω πληροφορίες και τα έγγραφα μπορεί να είναι σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή.

Στις πληροφορίες αυτές 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 περιλαμβάνονται σε έντυπο ή ηλεκτρονικό έγγραφο καλούμενο «Εγχειρίδιο μηχανοδηγού».

Το εγχειρίδιο μηχανοδηγού 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 έκτακτης ανάγκης τις οποίες ενδέχεται να αντιμετωπίσει ο μηχανοδηγός.

Το εγχειρίδιο μηχανοδηγού 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.

Περιλαμβάνει διαδικασίες οι οποίες καλύπτουν, τουλάχιστον, τις ακόλουθες παραμέτρους:

— προστασία και ασφάλεια προσωπικού,

— σηματοδότηση και έλεγχος-χειρισμός,

— λειτουργία αμαξοστοιχίας, περιλαμβανομένης της υποβαθμισμένης κατάστασης,

— έλξη και τροχαίο υλικό,

— συμβάντα και ατυχήματα.

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

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

Το εγχειρίδιο περιλαμβάνει δύο προσαρτήματα:

— Προσάρτημα 1: Εγχειρίδιο διαδικασιών επικοινωνίας,

— Προσάρτημα 2: Βιβλίο εντύπων.

Τα προκαθορισμένα μηνύματα και έντυπα παρέχονται τουλάχιστον στη/στις γλώσσα/-ες «εργασίας» του/των διαχειριστή/-ών υποδομής.

Η εφαρμοζόμενη από τη σιδηροδρομική επιχείρηση διαδικασία εκπόνησης και επικαιροποίησης του εγχειριδίου μηχανοδηγού περιλαμβάνει τα ακόλουθα στάδια:

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

— η σιδηροδρομική επιχείρηση 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 μεριμνά για την πληρότητα και την ακρίβεια του περιεχομένου της τεκμηρίωσης που παρέχεται στη/στις σιδηροδρομική/-ές επιχείρηση/-εις.

4.2.1.2.2. *Περιγραφή της γραμμής και του συναφούς εξοπλισμού παρά τη γραμμή που σχετίζεται με τις γραμμές στις οποίες πρόκειται να λειτουργεί*

Οι μηχανοδηγοί εφοδιάζονται, για τις γραμμές στις οποίες κινούνται, με περιγραφή των γραμμών και του συναφούς τεχνικού εξοπλισμού παρά τη γραμμή, η οποία περιγραφή σχετίζεται με τα καθήκοντα του μηχανοδηγού. Οι πληροφορίες αυτές περιέχονται σε ένα και μόνον έγγραφο, ονομαζόμενο «βιβλίο διαδρομών».

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

Ο μορφότυπος του βιβλίου διαδρομών είναι ο ίδιος 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. Η σιδηροδρομική επιχείρηση διασφαλίζει την πληρότητα και την ακρίβεια του περιεχομένου του βιβλίου διαδρομών, μεταξύ άλλων και σε ό,τι αφορά την ομαδοποίηση των τροποποιήσεων των πληροφοριών που περιέχονται στο βιβλίο διαδρομών. Η σιδηροδρομική επιχείρηση μεριμνά ώστε το βιβλίο διαδρομών να περιγράφει δεόντως τους όρους λειτουργίας σχετικά με τα χαρακτηριστικά της γραμμής και τα χαρακτηριστικά των οχημάτων.

Ο διαχειριστής υποδομής γνωστοποιεί στη σιδηροδρομική επιχείρηση τουλάχιστον τις πληροφορίες για το βιβλίο διαδρομών που ορίζονται στο προσάρτημα Δ2 μέσω του μητρώου υποδομής (RINF). Στις πληροφορίες αυτές περιλαμβάνονται συναφείς πληροφορίες που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για να προσαρμόζεται η λειτουργία της αμαξοστοιχίας στα χαρακτηριστικά της γραμμής και στα χαρακτηριστικά των οχημάτων. Μέχρις ότου η παροχή των σχετικών παραμέτρων πραγματοποιηθεί μέσω του RINF σύμφωνα με το άρθρο 6 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/777 της Επιτροπής ([3]), ο διαχειριστής υποδομής παρέχει τις εν λόγω πληροφορίες με άλλα μέσα, δωρεάν και εντός του συντομότερου εύλογου χρονικού διαστήματος, και οπωσδήποτε εντός 15 ημερών για την πρώτη υποβολή, εκτός εάν η σιδηροδρομική επιχείρηση συμφωνήσει σε μεγαλύτερη προθεσμία.

Ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνει τη σιδηροδρομική επιχείρηση για τις αλλαγές στις πληροφορίες του βιβλίου διαδρομών μέσω του RINF, όποτε καταστούν διαθέσιμες οι σχετικές πληροφορίες, ή με άλλα μέσα ενόσω το RINF δεν παρέχει την εν λόγω λειτουργικότητα.

([3]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/777 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019, σχετικά με τις κοινές προδιαγραφές του μητρώου σιδηροδρομικής υποδομής και την κατάργηση της εκτελεστικής απόφασης 2014/880/ΕΕ (βλέπε σελίδα 312 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας).

Ο διαχειριστής υποδομής μεριμνά για την πληρότητα και την ακρίβεια των παρεχόμενων στη/στις σιδηροδρομική/-ές επιχείρηση/-εις πληροφοριών. Σε ό,τι αφορά καταστάσεις έκτακτης ανάγκης ή ενημέρωση σε πραγματικό χρόνο, ο διαχειριστής υποδομής διασφαλίζει με κατάλληλα εναλλακτικά μέσα επικοινωνίας την άμεση ενημέρωση της σιδηροδρομικής επιχείρησης σχετικά με το προσάρτημα Δ2.

4.2.1.2.2.2. Τροποποίηση των πληροφοριών που περιέχει το βιβλίο διαδρομών

Ο διαχειριστής υποδομής 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 ομαδοποιούνται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση σε ειδικό για τον σκοπό αυτό έντυπο ή ηλεκτρονικό έγγραφο, του οποίου ο μορφότυπος πρέπει να είναι ο ίδιος για όλες τις υποδομές κίνησης των αμαξοστοιχιών συγκεκριμένης σιδηροδρομικής επιχείρησης.

4.2.1.2.2.3. Ενημέρωση μηχανοδηγού σε πραγματικό χρόνο

Ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνει τους μηχανοδηγούς σχετικά με κάθε αλλαγή στη γραμμή ή στον σχετικό εξοπλισμό παρά τη γραμμή που 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 παρέχει στους μηχανοδηγούς τις πληροφορίες που απαιτούνται για την ομαλή κίνηση της αμαξοστοιχίας, στις οποίες κατ' ελάχιστο περιλαμβάνονται:

— η ταυτοποίηση της αμαξοστοιχίας,

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

— οι θέσεις στάσης και οι συνδεδεμένες με αυτές δραστηριότητες,

— άλλες θέσεις χρονισμού,

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

Οι πληροφορίες αυτές σχετικά με την κίνηση αμαξοστοιχιών, οι οποίες πρέπει να βασίζονται σε πληροφορίες που παρέχει ο διαχειριστής υποδομής, επιτρέπεται να παρέχονται είτε ηλεκτρονικώς είτε σε έντυπη μορφή.

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

4.2.1.2.4. *Τροχαίο υλικό*

Η σιδηροδρομική επιχείρηση παρέχει στον μηχανοδηγό όλες τις πληροφορίες που σχετίζονται με τη λειτουργία του τροχαίου υλικού σε περίπτωση υποβαθμισμένων καταστάσεων (όπως αμαξοστοιχίες που χρειάζονται βοήθεια). Η εν λόγω τεκμηρίωση εστιάζεται επίσης 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 παρέχει 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.

Για προσωπικό εποχούμενο σε αμαξοστοιχίες, η διάρθρωση, ο μορφότυπος, το περιεχόμενο και η διαδικασία εκπόνησης και επικαιροποίησης αυτών των πληροφοριών βασίζονται στην προδιαγραφή του σημείου 4.2.1.2.

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 περιλαμβάνονται:

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

— στο έγγραφο με τίτλο «βιβλίο εντύπων».

Ο διαχειριστής υποδομής συντάσσει τα έγγραφα αυτά στη/στις γλώσσα/-ες 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/οι γλώσσα/-ες εργασίας (όπως ορίζεται στο προσάρτημα Ι) 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.

Σύμφωνα με την οδηγία 2012/34/ΕΕ, ο διαχειριστής υποδομής είναι υπεύθυνος για τη δημοσιοποίηση της/των γλώσσας/-ών «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

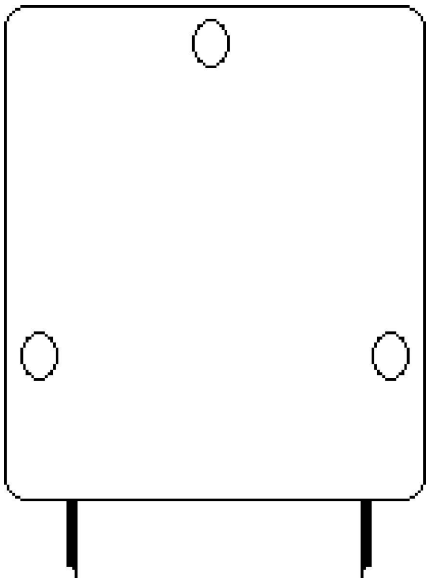
4.2.2.1.1. *Γενική απαίτηση*

Η σιδηροδρομική επιχείρηση 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 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 επικεφαλής οχήματος αμαξοστοιχίας φέρει τρία φώτα που σχηματίζουν ισοσκελές τρίγωνο, όπως φαίνεται κατωτέρω. Τα φώτα αυτά είναι πάντοτε αναμμένα, όταν η οδήγηση της αμαξοστοιχίας πραγματοποιείται από το άκρο αυτό.



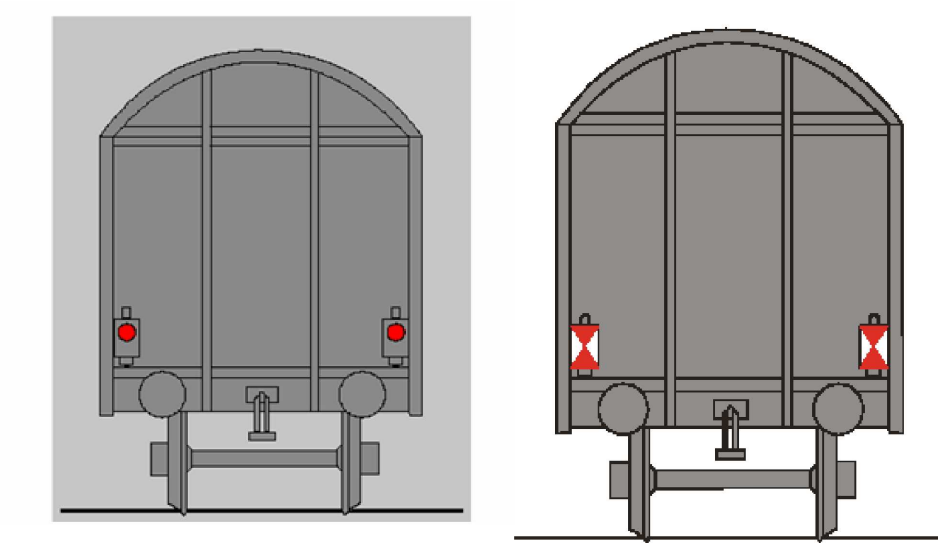
Τα φώτα του εμπρόσθιου άκρου βελτιστοποιούν την ανιχνευσιμότητα της αμαξοστοιχίας (φώτα θέσεως), παρέχουν στον μηχανοδηγό επαρκή ορατότητα (φώτα πορείας) τη νύχτα και υπό συνθήκες χαμηλού φωτισμού, και δεν θαμβώνουν τους μηχανοδηγούς αντιθέτως κινούμενων αμαξοστοιχιών.

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 ΤΠΔ «τροχαίο υλικό – μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό» («ΤΠΔ ΜΗΧ&ΕΠΤΥ»).

Έως τις ημερομηνίες που αναφέρονται κατωτέρω για την εναρμόνιση του σήματος οπίσθιου άκρου κατά το σημείο 4.2.2.1.3.2, η φωτεινή ένταση των προβολέων οχημάτων είναι σύμφωνη με το σημείο 4.2.7.1.1 ενότητα 5) του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 της Επιτροπής ([4]) (ΤΠΔ ΜΗΧ&ΕΠΤΥ) για την πρόσβαση στις γραμμές που προσδιορίζονται στο RINF και στις οποίες χρησιμοποιείται ενδοτικό σύστημα αποκλεισμού.

4.2.2.1.3. *Οπίσθιο άκρο*

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



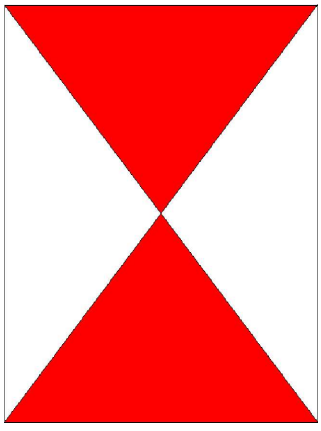
4.2.2.1.3.1. Επιβατικές αμαξοστοιχίες

Το σήμα οπίσθιου άκρου επιβατικής αμαξοστοιχίας 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

Το σήμα οπίσθιου άκρου εμπορευματικής αμαξοστοιχίας αποτελείται από 2 ανακλαστικές πινακίδες τοποθετημένες στο ίδιο ύψος επάνω από τον προσκρουστήρα επί του εγκάρσιου άξονα. Κάθε αμαξοστοιχία που είναι εξοπλισμένη με 2 μόνιμης αφής ερυθρά φώτα θεωρείται επίσης ότι συμμορφώνεται με την υποχρέωση αυτή.

Οι ανακλαστικές πινακίδες συμμορφώνονται με το προσάρτημα Ε της ΤΠΔ «φορτάμαξες» και έχουν το σχήμα που ακολουθεί, με λευκά τρίγωνα στις πλευρές και ερυθρά τρίγωνα άνω και κάτω:



Οι πινακίδες είναι τοποθετημένες στο ίδιο ύψος επάνω από τον προσκρουστήρα επί του εγκάρσιου άξονα.

([4]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με την 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).

Ειδικές περιπτώσεις:

Το Βέλγιο, η Γαλλία, η Ιταλία, η Πορτογαλία, η Ισπανία και το Ηνωμένο Βασίλειο μπορούν να εξακολουθήσουν να εφαρμόζουν κοινοποιηθέντες εθνικούς κανόνες βάσει των οποίων οι εμπορευματικές αμαξοστοιχίες πρέπει να είναι εξοπλισμένες με 2 μόνιμης αφής ερυθρά φώτα για να κινηθούν σε τμήματα του δικτύου τους, όταν αυτό δικαιολογείται από ήδη εφαρμοζόμενες πρακτικές επιχειρησιακής λειτουργίας και/ή εθνικούς κανόνες που κοινοποιήθηκαν πριν από τα τέλη Ιανουαρίου 2019.

Εκθέσεις:

Το αργότερο έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2020, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή έκθεση σχετικά με την οικεία χρήση ανακλαστικών πινακίδων, στην οποία προσδιορίζουν κάθε σοβαρό εμπόδιο στην προβλεπόμενη κατάργηση των εθνικών κανόνων.

Συνεργασία με τις γειτονικές χώρες:

Εν τω μεταξύ, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, ιδίως κατόπιν αιτήματος των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, διενεργούν αξιολόγηση με σκοπό την αποδοχή της χρήσης 2 ανακλαστικών πινακίδων σε ένα ή περισσότερα τμήματα του δικτύου τους, εάν το αποτέλεσμα της αξιολόγησης είναι θετικό, και καθορίζουν κατάλληλους όρους με βάση εκτίμηση των κινδύνων και των επιχειρησιακών απαιτήσεων. Η αξιολόγηση αυτή ολοκληρώνεται εντός μέγιστης προθεσμίας 6 μηνών μετά την παραλαβή του αιτήματος της σιδηροδρομικής επιχείρησης. Η χρήση ανακλαστικών πινακίδων γίνεται αποδεκτή, εκτός εάν το κράτος μέλος, βασιζόμενο στο αρνητικό αποτέλεσμα της αξιολόγησης, μπορεί να δικαιολογήσει δεόντως την άρνηση.

Τα κράτη μέλη επιδιώκουν ιδίως να επιτρέψουν τη χρήση ανακλαστικών πινακίδων στους σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους, με σκοπό την κατά προτεραιότητα αντιμετώπιση των υφιστάμενων σημείων συμφόρησης. Τα εν λόγω τμήματα δικτύου και οι λεπτομέρειες τυχόν όρων που σχετίζονται με αυτά καταχωρίζονται στο RINF. Μέχρις ότου οι πληροφορίες καταχωριστούν στο RINF, ο διαχειριστής υποδομής διασφαλίζει με άλλα κατάλληλα μέσα την άμεση κοινοποίηση των πληροφοριών στη σιδηροδρομική επιχείρηση. Ο διαχειριστής υποδομής προσδιορίζει τα τμήματα γραμμών στα οποία απαιτούνται 2 μονίμως αναμμένα ερυθρά φώτα στο RINF.

Σταδιακή κατάργηση:

Έως τις 31 Μαρτίου 2021 η Επιτροπή, με βάση σύσταση του Οργανισμού και με συνεκτίμηση των πορισμάτων των εκθέσεων που υπέβαλαν τα κράτη μέλη, επανεξετάζει τις ημερομηνίες και τις προδιαγραφές με σκοπό την εναρμόνιση του σήματος οπίσθιου άκρου για την αποδοχή της χρήσης ανακλαστικών πινακίδων στο σύνολο της Ένωσης, λαμβανομένων υπόψη των θεμάτων ασφάλειας και χωρητικότητας, καθώς και της επίπτωσης κόστους, κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου.

Εκτός αν προβλέπεται διαφορετικά στην εν λόγω επανεξέταση, για την αποδοχή των εμπορευματικών αμαξοστοιχιών που είναι εξοπλισμένες με 2 ανακλαστικές πινακίδες ισχύουν οι ακόλουθες προθεσμίες:

1) Από την 1η Ιανουαρίου 2022, στους σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους που προσδιορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([5]).

2) Από την 1η Ιανουαρίου 2026, στο σύνολο του σιδηροδρομικού δικτύου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στην επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 51 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 σχετικά με την πρόοδο υλοποίησης του σημείου 4.2.2.1.

4.2.2.2. Ακουστότητα αμαξοστοιχίας

4.2.2.2.1. *Γενική απαίτηση*

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

4.2.2.2.2. *Έλεγχος*

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

([5]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Σεπτεμβρίου 2010, σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές (ΕΕ L 276 της 20.10.2010, σ. 22).

4.2.2.3. Ταυτοποίηση οχήματος

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

Επίσης, είναι δυνατός ο προσδιορισμός 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 διασφαλίζει 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 διασφαλίζει ότι κάθε επιβατική μεταφορά πραγματοποιείται με ασφάλεια κατά την αναχώρηση και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

4.2.2.5. Συμβατότητα της διαδρομής και σύνθεση αμαξοστοιχίας

4.2.2.5.1. *Συμβατότητα της διαδρομής*

Α) Η σιδηροδρομική επιχείρηση είναι υπεύθυνη να διασφαλίζει ότι όλα τα οχήματα στη σύνθεση της αμαξοστοιχίας είναι συμβατά με τη/τις σκοπούμενη/-ες διαδρομή/-ές.

Η σιδηροδρομική επιχείρηση εφαρμόζει, στο πλαίσιο του οικείου ΣΔΑ, διαδικασία βάσει της οποίας διασφαλίζεται ότι όλα τα οχήματα που χρησιμοποιεί έχουν εγκριθεί, καταχωριστεί και είναι συμβατά με τη/τις σκοπούμενη/-ες διαδρομή/-ές, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων προς τις οποίες πρέπει να συμμορφώνεται το προσωπικό της.

Η διαδικασία επαλήθευσης της συμβατότητας της διαδρομής δεν επικαλύπτει τις διαδικασίες που εκτελούνται στο πλαίσιο της έγκρισης του οχήματος βάσει του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής ([6]) για τη διασφάλιση της τεχνικής συμβατότητας του οχήματος με το/τα δίκτυο/-α. Οι παράμετροι του προσαρτήματος Δ1 που έχουν ήδη επαληθευθεί και ελεγχθεί κατά την έγκριση του οχήματος ή άλλες παρόμοιες διαδικασίες δεν επαναξιολογούνται στο πλαίσιο του ελέγχου της συμβατότητας της διαδρομής.

Για όχημα που έχει εγκριθεί βάσει της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, τα συναφή δεδομένα οχήματος σχετικά με τις παραμέτρους που απαριθμούνται στο προσάρτημα Δ1, οι οποίες έχουν ήδη ελεγχθεί κατά τη διαδικασία έγκρισης και αποτελούν μέρος:

— του φακέλου που αναφέρεται στο άρθρο 21 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, και

— της έγκρισης οχήματος που αναφέρεται στο άρθρο 21 παράγραφος 10 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797

παρέχονται, κατόπιν αιτήματος, στη σιδηροδρομική επιχείρηση από τον αιτούντα που αναφέρεται στο άρθρο 2 σημείο 22 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 ή τον κάτοχο, όταν οι εν λόγω πληροφορίες δεν είναι διαθέσιμες στο ΕΜΕΤΟ ή σε άλλα μητρώα σιδηροδρομικών οχημάτων.

Για τα οχήματα που έχουν εγκριθεί πριν από την οδηγία (ΕΕ) 2016/797, τα συναφή δεδομένα οχήματος σχετικά με τις παραμέτρους που απαριθμούνται στο προσάρτημα Δ1 παρέχονται στη σιδηροδρομική επιχείρηση, κατόπιν αιτήματος, από τον κάτοχο των εγγράφων έγκρισης του οχήματος ή από τον κάτοχο, όταν οι εν λόγω πληροφορίες δεν είναι διαθέσιμες στο ΕΜΕΤΟ ή σε άλλα μητρώα σιδηροδρομικών οχημάτων.

Οι διαδικασίες επαλήθευσης της συμβατότητας της διαδρομής στο ΣΔΑ της σιδηροδρομικής επιχείρησης περιλαμβάνουν τους ακόλουθους ελέγχους, οι οποίοι μπορούν να διενεργηθούν παράλληλα σε εύθετο χρόνο ή με την κατάλληλη ακολουθία:

— κάθε όχημα είναι εγκεκριμένο και καταχωρισμένο,

— κάθε όχημα της αμαξοστοιχίας είναι συμβατό με τη διαδρομή,

— η σύνθεση της αμαξοστοιχίας είναι συμβατή με τη διαδρομή και τον χρονοδιάδρομο,

— η προετοιμασία της αμαξοστοιχίας, η οποία πρέπει να διασφαλίζει τον ορθό σχηματισμό και την πληρότητα της αμαξοστοιχίας.

([6]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής, της 4ης Απριλίου 2018, σχετικά με τον καθορισμό πρακτικών ρυθμίσεων για την έγκριση σιδηροδρομικών οχημάτων και διαδικασίας έγκρισης τύπου οχημάτων σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 90 της 6.4.2018, σ. 66).

Β) Ο διαχειριστής υποδομής γνωστοποιεί τις πληροφορίες για τη συμβατότητα της διαδρομής που ορίζονται στο προσάρτημα Δ1 μέσω του μητρώου υποδομής (RINF).

Στο προσάρτημα Δ1 παρατίθενται όλες οι παράμετροι που χρησιμοποιούνται στη διαδικασία της σιδηροδρομικής επιχείρησης πριν από την πρώτη χρήση οχήματος ή σχηματισμού αμαξοστοιχίας, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι όλα τα οχήματα που συνθέτουν μια αμαξοστοιχία είναι συμβατά με την ή τις διαδρομές στις οποίες προβλέπεται να κινηθεί η αμαξοστοιχία, καθώς και, κατά περίπτωση, σε παρακαμπτήριες διαδρομές και διαδρομές προς συνεργεία. Οι τροποποιήσεις της διαδρομής και οι αλλαγές χαρακτηριστικών της υποδομής πρέπει να λαμβάνονται υπόψη. Όταν μια παράμετρος που περιλαμβάνεται στο προσάρτημα Δ1 είναι εναρμονισμένη σε επίπεδο δικτύου/-ων της περιοχής χρήσης, η συμβατότητα με την εν λόγω παράμετρο τεκμαίρεται για κάθε όχημα που έχει εγκριθεί για την εν λόγω περιοχή χρήσης. Οι εθνικοί κανόνες ή πρόσθετες εθνικές απαιτήσεις για πρόσβαση στο δίκτυο ως προς τη συμβατότητα διαδρομής θεωρούνται καταρχήν ασύμβατοι με το προσάρτημα Δ1. Ο διαχειριστής υποδομής δεν απαιτεί πρόσθετους τεχνικούς ελέγχους για τη συμβατότητα διαδρομής πέραν του καταλόγου που παρατίθεται στο προσάρτημα Δ1.

Σύμφωνα με το άρθρο 23 παράγραφος 1 στοιχείο β) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, μέχρις ότου όλες οι αναγκαίες πληροφορίες για τις σχετικές παραμέτρους καταστούν διαθέσιμες στο RINF, ο διαχειριστής υποδομής παρέχει τις εν λόγω πληροφορίες με άλλα μέσα, δωρεάν, το συντομότερο δυνατόν και σε ηλεκτρονική μορφή, στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τους εγκεκριμένους αιτούντες την εκχώρηση χρονοδιαδρόμου και, κατά περίπτωση, τον αιτούντα κατά το άρθρο 2 σημείο 22 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Η πρώτη υποβολή των πληροφοριών για τη συμβατότητα της διαδρομής από τον διαχειριστή υποδομής με άλλα μέσα πλην του RINF πραγματοποιείται κατόπιν αιτήματος της σιδηροδρομικής επιχείρησης εντός του συντομότερου εύλογου χρονικού διαστήματος και, οπωσδήποτε, εντός 15 ημερών, εκτός εάν ο διαχειριστής υποδομής και η σιδηροδρομική επιχείρηση συμφωνήσουν σε μεγαλύτερη προθεσμία. Ο διαχειριστής υποδομής μεριμνά για την πληρότητα και την ακρίβεια των παρεχόμενων στη/στις σιδηροδρομική/-ές επιχείρηση/-εις πληροφοριών.

Ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνει τη σιδηροδρομική επιχείρηση για τις αλλαγές στα χαρακτηριστικά της διαδρομής μέσω του RINF, όποτε καταστούν διαθέσιμες οι σχετικές πληροφορίες, ή με άλλα μέσα ενόσω το RINF δεν παρέχει την εν λόγω λειτουργικότητα.

Σε ό,τι αφορά περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης ή ενημέρωση σε πραγματικό χρόνο, ο διαχειριστής υποδομής διασφαλίζει με κατάλληλα μέσα επικοινωνίας την άμεση ενημέρωση της σιδηροδρομικής επιχείρησης.

Γ) Εφόσον συντρέχει περίπτωση, ελέγχονται τα ακόλουθα πρόσθετα στοιχεία για τη συμβατότητα διαδρομής:

— η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, όπως αναφέρεται στο σημείο 4.2.3.4.3,

— η λιγότερο θορυβώδης διαδρομή, όπως αναφέρεται στην ΤΠΔ «θόρυβος»,

— εξαιρετική μεταφορά, όπως αναφέρεται στο προσάρτημα Ι,

— όροι πρόσβασης σε υπόγειους σταθμούς ελκτικών συστημάτων ντίζελ και άλλων θερμικών ελκτικών συστημάτων που αναφέρονται στο σημείο 4.2.8.3 της ΤΠΔ ΜΗΧ&ΕΠΤΥ.

4.2.2.5.2. *Σύνθεση αμαξοστοιχίας*

Στις απαιτήσεις για τη σύνθεση της αμαξοστοιχίας λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα στοιχεία, με βάση τον εκχωρημένο χρονοδιάδρομο:

α) όλα τα οχήματα που συνθέτουν μια αμαξοστοιχία, συμπεριλαμβανομένων των φορτίων τους·

— πληρούν όλες τις απαιτήσεις που ισχύουν για τις διαδρομές στις οποίες κινείται η αμαξοστοιχία,

— είναι ικανά να κινούνται με τη μέγιστη ταχύτητα με την οποία έχει προγραμματιστεί να κινηθεί η αμαξοστοιχία·

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

γ) η αμαξοστοιχία που αποτελείται από οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των φορτίων τους, συμμορφώνεται προς τους τεχνικούς και επιχειρησιακούς περιορισμούς της οικείας διαδρομής και δεν υπερβαίνει το επιτρεπόμενο μέγιστο μήκος για τερματικούς σταθμούς αναχώρησης και υποδοχής·

δ) η σιδηροδρομική επιχείρηση είναι υπεύθυνη να διασφαλίζει ότι όλα τα οχήματα που συνθέτουν την αμαξοστοιχία, συμπεριλαμβανομένου του φορτίου τους, είναι τεχνικά κατάλληλα για το ταξίδι που πρόκειται να πραγματοποιηθεί και ότι διατηρούνται στην κατάσταση αυτή καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού.

Η σιδηροδρομική επιχείρηση μπορεί να χρειαστεί να εξετάσει το ενδεχόμενο επιβολής επιπρόσθετων περιορισμών, ανάλογα με τον τύπο συστήματος πέδησης ή τον τύπο έλξης σε συγκεκριμένη αμαξοστοιχία (βλέπε σημείο 4.2.2.6).

4.2.2.6. Πέδηση αμαξοστοιχίας

4.2.2.6.1. *Ελάχιστες απαιτήσεις για το σύστημα πέδησης*

Όλα τα οχήματα αμαξοστοιχίας είναι συνδεδεμένα με το συνεχές αυτόματο σύστημα πέδησης, όπως ορίζεται στην ΤΠΔ ΜΗΧ&ΕΠΤΥ και την ΤΠΔ ΕΦΑ.

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

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

4.2.2.6.2. *Επιδόσεις πέδησης και μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα*

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

   — 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.

   Μέχρις ότου καταστεί εφικτή η παροχή των σχετικών παραμέτρων μέσω του RINF, ο διαχειριστής υποδομής παρέχει τις εν λόγω πληροφορίες με άλλα μέσα, δωρεάν και εντός του συντομότερου εύλογου χρονικού διαστήματος, και, σε κάθε περίπτωση, εντός 15 ημερών για την πρώτη υποβολή, εκτός εάν η σιδηροδρομική επιχείρηση συμφωνήσει σε μεγαλύτερη προθεσμία.

   Ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνει τη σιδηροδρομική επιχείρηση για τις αλλαγές στα χαρακτηριστικά της διαδρομής μέσω του RINF, όποτε καταστούν διαθέσιμες οι σχετικές πληροφορίες, ή με άλλα μέσα ενόσω το RINF δεν παρέχει την εν λόγω λειτουργικότητα.

   Ο διαχειριστής υποδομής μεριμνά για την πληρότητα και την ακρίβεια των παρεχόμενων στη/στις σιδηροδρομική/-ές επιχείρηση/-εις πληροφοριών.

2) 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 σημείο i)] ή το ποσοστό πεδούμενου βάρους,

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

   Εάν ο διαχειριστής υποδομής παρέχει τις προαναφερόμενες πληροφορίες, τις διαθέτει με τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις 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 μη σύμφωνες με τις ΤΠΔ 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 και, εάν είναι διαθέσιμες, τις πληροφορίες που παρείχε ο διαχειριστής υποδομής σύμφωνα με το σημείο 2) ανωτέρω· 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 ενημερώνει 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 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 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 καθορίζουν και τηρούν επικαιροποιημένους τους όρους και τις διαδικασίες προσωρινής κίνησης των αμαξοστοιχιών σε υποβαθμισμένες συνθήκες.

4.2.2.7.2. *Δεδομένα πριν από την αναχώρηση*

Η σιδηροδρομική επιχείρηση διασφαλίζει τη διαθεσιμότητα των ακόλουθων απαιτούμενων για την ασφαλή και αποδοτική λειτουργία δεδομένων στον/στους διαχειριστή/-ές υποδομής πριν από την αναχώρηση της αμαξοστοιχίας:

— 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/-ών οχήματος/-ων (περιτύπωμα, περιορισμοί ταχύτητας κ.λπ.),

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

Η σιδηροδρομική επιχείρηση ειδοποιεί τον/τους διαχειριστή/-ές υποδομής εάν κάποια αμαξοστοιχία δεν αξιοποιεί ή έχει ματαιώσει τον εκχωρημένο χρονοδιάδρομο.

4.2.2.8. Απαιτήσεις για την παρατήρηση σημάτων και δεικτών παρά τη γραμμή

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

Συνεπώς, σήματα, δείκτες παρά τη γραμμή, πινακίδες με σήματα και πινακίδες πληροφοριών κατασκευάζονται και τοποθετούνται κατά τρόπο ώστε να διευκολύνουν τα ανωτέρω. Στα θέματα που λαμβάνονται υπόψη περιλαμβάνονται τα εξής:

— κατάλληλη τοποθέτησή τους, ώστε τα εμπρόσθια φώτα της αμαξοστοιχίας να επιτρέπουν στον μηχανοδηγό να διαβάζει 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 διαβάζει με ευκολία τις πληροφορίες.

Οι θάλαμοι οδήγησης 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 «τροχαίο υλικό».

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 γνωστοποιεί τα δεδομένα που απαιτούνται όταν ζητείται χρονοδιάδρομος αμαξοστοιχίας.

4.2.3.2. Ταυτοποίηση αμαξοστοιχιών

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

4.2.3.2.1. *Μορφότυπος αριθμού κινούμενης αμαξοστοιχίας*

Ο μορφότυπος του αριθμού κινούμενης αμαξοστοιχίας καθορίζεται στην ΤΠΔ «έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση» [εφεξής «ΤΠΔ ΕΧΣ», κανονισμός (ΕΕ) 2016/919 της Επιτροπής ([7])]

4.2.3.3. Αναχώρηση αμαξοστοιχίας

4.2.3.3.1. *Έλεγχοι και δοκιμές πριν από την αναχώρηση*

Η σιδηροδρομική επιχείρηση 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 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 επιτυγχάνεται η ασφαλής, αποδοτική και ακριβής χρονικά λειτουργία του σιδηροδρόμου, καθώς και η αποτελεσματική αποκατάσταση της λειτουργίας μετά από διαταραχή της.

Ο διαχειριστής υποδομής 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 στη/στις σιδηροδρομική/-ές επιχείρηση/-εις στις περιπτώσεις αυτές.

Κάθε επιπρόσθετη διαδικασία που απαιτείται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση και επηρεάζει τη διεπαφή με τον/τους διαχειριστή/-ές υποδομής μπορεί να καθιερώνεται μετά από συμφωνία με τον διαχειριστή υποδομής.

([7]) Κανονισμός (ΕΕ) 2016/919 της Επιτροπής, της 27ης Μαΐου 2016, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσυστήματα «έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 158 της 15.6.2016, σ. 1).

4.2.3.4.2. *Αναφορά θέσης αμαξοστοιχίας*

4.2.3.4.2.1. Δεδομένα απαιτούμενα για την αναφορά της θέσης αμαξοστοιχίας και την προβλεπόμενη ώρα παράδοσης

Ο διαχειριστής υποδομής:

α) 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) προβλέπει διαδικασία που 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 περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με διαταραχή του δρομολογίου (περιγραφή του προβλήματος και θέση εμφάνισής του)·

γ) παρέχει τα συγκεκριμένα δεδομένα, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1305/2014 της Επιτροπής ([8]) («Τηλεματικές εφαρμογές για εμπορευματικές μεταφορές» – ΤΠΔ ΤΕΕΜ) και τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 454/2011 της Επιτροπής ([9]) («Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες» – ΤΠΔ ΤΕΕπ), που απαιτούνται για την αναφορά θέσης αμαξοστοιχίας. Οι πληροφορίες αυτές περιλαμβάνουν:

1) την ταυτοποίηση της αμαξοστοιχίας,

2) την ταυτοποίηση του σημείου αναφοράς,

3) τη γραμμή στην οποία κινείται η αμαξοστοιχία,

4) την προγραμματισμένη ώρα στο σημείο αναφοράς,

5) 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),

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

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

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

9) τυχόν προγενέστερη ταυτοποίηση αμαξοστοιχίας,

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

4.2.3.4.3. *Επικίνδυνα εμπορεύματα*

Η σιδηροδρομική επιχείρηση καθορίζει τις διαδικασίες εκτέλεσης της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Οι διαδικασίες αυτές περιλαμβάνουν:

— τις διατάξεις που καθορίζονται στην οδηγία 2008/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([10]) και στην οδηγία 2010/35/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([11]), ανάλογα με την περίπτωση

— την ενημέρωση του μηχανοδηγού για την ύπαρξη και τη θέση 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.

([8]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1305/2014 της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τηλεματικές εφαρμογές για εμπορευματικές μεταφορές» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 62/2006 (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 438).

([9]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 454/2011 της Επιτροπής, της 5ης Μαΐου 2011, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες» του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 123 της 12.5.2011, σ. 11).

([10]) 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).

([11]) Οδηγία 2010/35/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Ιουνίου 2010, σχετικά με τον μεταφερόμενο εξοπλισμό υπό πίεση και την κατάργηση των οδηγιών του Συμβουλίου 76/767/ΕΟΚ, 84/525/ΕΟΚ, 84/526/ΕΟΚ, 84/527/ΕΟΚ και 1999/36/ΕΚ (ΕΕ L 165 της 30.6.2010, σ. 1).

4.2.3.4.4. *Ποιότητα λειτουργίας*

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

Οι διαδικασίες παρακολούθησης έχουν σχεδιασθεί για την ανάλυση δεδομένων και τον εντοπισμό βασικών εξελίξεων, τόσο από άποψη ανθρωπίνου σφάλματος όσο και συστημικού σφάλματος. Τα αποτελέσματα της ανάλυσης χρησιμοποιούνται για βελτιωτικές δράσεις με σκοπό την εξάλειψη ή τον μετριασμό των συνεπειών περιστατικών 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, κοινοποιούνται δεόντως, με την επιφύλαξη της εμπορικής εμπιστευτικότητας.

Περιστατικά τα οποία προκάλεσαν σημαντική διαταραχή των μεταφορών αναλύονται το ταχύτερο δυνατόν από τον διαχειριστή υποδομής. Ανάλογα με την περίπτωση, και ιδίως εάν εμπλέκεται προσωπικό του, ο διαχειριστής υποδομής καλεί να συμμετάσχει/-ουν στην ανάλυση η/οι σιδηροδρομική/-ές επιχείρηση/-εις την/τις οποία/-ες αφορά το περιστατικό. Εφόσον το αποτέλεσμα της ανάλυσης οδηγήσει σε συστάσεις για βελτίωση του δικτύου ώστε να εξαλειφθούν ή να μετριασθούν τα αίτια ατυχημάτων/συμβάντων, οι συστάσεις κοινοποιούνται 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 καταγράφονται και διατηρούνται με σκοπό:

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

— την ταυτοποίηση του μηχανοδηγού, της αμαξοστοιχίας και των επιδόσεων της υποδομής κατά το χρονικό διάστημα που προηγείται, και αναλόγως, που έπεται συμβάντος 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.

Είναι δυνατόν να αντιστοιχούν στα καταγραφόμενα:

— η ημερομηνία και η ώρα της καταγραφής,

— η ακριβής γεωγραφική θέση του καταγραφόμενου περιστατικού,

— η ταυτοποίηση της αμαξοστοιχίας,

— η ταυτότητα του μηχανοδηγού.

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

Τα δεδομένα 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 22 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798.

4.2.3.5.1. *Καταγραφή δεδομένων επιτήρησης εκτός της αμαξοστοιχίας*

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

— την αστοχία υλικού παρά τη γραμμή σχετιζόμενου με την κίνηση αμαξοστοιχιών (σηματοδότηση, αλλαγές τροχιάς κ.λπ.),

— 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 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 καταγραφής 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, καθορίζει 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 παρέχει ρητές οδηγίες στους μηχανοδηγούς για τα μέτρα που πρέπει να λάβουν με σκοπό την ασφαλή αντιμετώπιση της υποβαθμισμένης λειτουργίας.

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, καθορίζει, δημοσιεύει και καθιστά διαθέσιμα τα ενδεδειγμένα μέτρα έκτακτης ανάγκης και αναθέτει αρμοδιότητες με βάση την απαίτηση να μειώνεται κάθε αρνητική επίπτωση λόγω υποβαθμισμένης λειτουργίας.

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

Τα μέτρα αυτά, τα οποία 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 συγκεντρώνει και 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 περιλαμβάνουν λεπτομερή στοιχεία επαφής τόσο κατά τις εργάσιμες ώρες όσο και εκτός αυτών.

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

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

4.2.3.7. Διαχείριση κατάστασης έκτακτης ανάγκης

Ο διαχειριστής υποδομής, 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,

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

Κατά κανόνα τα μέτρα αυτά καλύπτουν:

— συγκρούσεις,

— πυρκαγιά σε αμαξοστοιχία,

— εκκένωση αμαξοστοιχιών,

— ατυχήματα σε σήραγγες,

— συμβάντα σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα,

— εκτροχιασμό.

Η σιδηροδρομική επιχείρηση 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 διαθέτει διαδικασίες ενημέρωσης των επιβατών για τις εποχούμενες διαδικασίες έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας.

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

Η σιδηροδρομική επιχείρηση καθορίζει 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 του παρόντος κανονισμού, οι λειτουργικές και οι τεχνικές προδιαγραφές των διεπαφών έχουν ως εξής:

4.3.1. *Διεπαφές με την ΤΠΔ «υποδομή» (ΤΠΔ ΥΠΔ)*

Αναφορά: παρών κανονισμός		Αναφορά: ΤΠΔ ΥΠΔ	
Παράμετρος	Σημείο	Παράμετρος	Σημείο
Επιδόσεις πέδησης και μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα	4.2.2.6.2	Διαμήκης αντοχή τροχιάς	4.2.6.2
Τροποποιήσεις των πληροφοριών του βιβλίου διαδρομών Υποβαθμισμένη λειτουργία	4.2.1.2.2.2 4.2.3.6	Κανόνες λειτουργίας	4.4
Παράμετροι για τη συμβατότητα οχημάτων και αμαξοστοιχιών για την κίνηση στη σκοπούμενη διαδρομή	Προσάρτημα Δ1	Εξακρίβωση της συμβατότητας της υποδομής και του τροχαίου υλικού μετά την έγκριση τροχαίου υλικού	7.6

4.3.2. *Διεπαφές με την ΤΠΔ «έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση» (ΤΠΔ ΕΧΣ)*

Αναφορά: παρών κανονισμός		Αναφορά: ΤΠΔ ΕΧΣ	
Παράμετρος	Σημείο	Παράμετρος	Σημείο
Εγχειρίδιο μηχανοδηγού Κανόνες λειτουργίας	4.2.1.2.1 4.4	Κανόνες λειτουργίας (κανονικές και υποβαθμισμένες συνθήκες)	4.4
Απαιτήσεις για την παρατήρηση σημάτων και δεικτών παρα τη γραμμή	4.2.2.8	Εμφάνεια παρατρόχιων αντικειμένων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης	4.2.15
Πέδηση αμαξοστοιχίας	4.2.2.6	Επιδόσεις και χαρακτηριστικά της πέδησης αμαξοστοιχίας	4.2.2
Εγχειρίδιο μηχανοδηγού	4.2.1.2.1	Χρήση εξοπλισμού αμμοδιασποράς Εποχούμενη λίπανση όνυχα Χρήση τροχοπεδίλων από σύνθετο υλικό	4.2.10
Μορφότυπος αριθμού κινούμενης αμαξοστοιχίας	4.2.3.2.1	ΔΜΜ ETCS ΔΜΜ GSM-R	4.2.12 4.2.13
Καταγραφή δεδομένων	4.2.3.5	Διεπαφή με την καταγραφή δεδομένων για κανονιστικούς σκοπούς	4.2.14
Διασφάλιση ότι η αμαξοστοιχία είναι σε τάξη πορείας	4.2.2.7	Διαχείριση κλειδών	4.2.8.
Παράμετροι για τη συμβατότητα οχημάτων και αμαξοστοιχιών για την κίνηση στη σκοπούμενη διαδρομή	Προσάρτημα Δ1	Έλεγχοι συμβατότητας διαδρομών πριν από τη χρήση εγκριθέντων οχημάτων	4.9

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

4.3.3.1. Διεπαφές με την ΤΠΔ «μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό» (ΤΠΔ ΜΗΧ&ΕΠΤΥ)

Αναφορά: παρών κανονισμός		Αναφορά: ΤΠΔ ΜΗΧ&ΕΠΤΥ	
Παράμετρος	Σημείο	Παράμετρος	Σημείο
Ρυθμίσεις έκτακτης ανάγκης	4.2.3.6.3	Ζεύξη παροχής βοήθειας Τερματική ζεύξη	4.2.2.2.4 4.2.2.2.3
Συμβατότητα της διαδρομής και σύνθεση αμαξοστοιχίας	4.2.2.5	Παράμετρος φορτίου άξονα	4.2.3.2.1
Πέδηση αμαξοστοιχίας	4.2.2.6	Επιδόσεις πέδησης	4.2.4.5.
Ορατότητα αμαξοστοιχίας	4.2.2.1	Εξωτερικά φώτα	4.2.7.1
Ακουστότητα αμαξοστοιχίας	4.2.2.2	Κόρνα (συσκευή ηχητικής προειδοποίησης)	4.2.7.2
Απαιτήσεις για την παρατήρηση σημάτων και δεικτών παρά τη γραμμή	4.2.2.8	Εξωτερική ορατότητα Οπτικά χαρακτηριστικά του αλεξήνεμου Εσωτερικός φωτισμός	4.2.9.1.3 4.2.9.2.2 4.2.9.1.8

Αναφορά: παρών κανονισμός		Αναφορά: ΤΠΔ ΜΗΧ&ΕΠΤΥ	
Παράμετρος	Σημείο	Παράμετρος	Σημείο
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 Περιγραφές σχετικές με τη διάσωση	4.2.12.5 4.2.12.6
Συμβατότητα της διαδρομής και σύνθεση αμαξοστοιχίας Ελάχιστα επαγγελματικά προσόντα για τα καθήκοντα που συνδέονται με τη «συνοδεία αμαξοστοιχιών»	4.2.2.5 Προσάρτημα ΣΤ	Τεκμηρίωση για την επιχειρησιακή λειτουργία	4.2.12.4
Αμμοδιασπορά	Προσάρτημα Β	Χαρακτηριστικά του τροχαίου υλικού για συμβατότητα με σύστημα ανίχνευσης αμαξοστοιχίας επί κυκλωμάτων τροχιάς –Απομονωτικές εκπομπές	4.2.3.3.1.1
Παράμετροι για τη συμβατότητα οχημάτων και αμαξοστοιχιών για την κίνηση στη σκοπούμενη διαδρομή	Προσάρτημα Δ1	Έλεγχοι συμβατότητας διαδρομών πριν από τη χρήση εγκριθέντων οχημάτων	4.9

4.3.3.2. Διεπαφές με την ΤΠΔ «εμπορευματικές φορτάμαξες» (ΤΠΔ ΕΦΑ)

Αναφορά: παρών κανονισμός		Αναφορά: ΤΠΔ ΕΦΑ	
Παράμετρος	Σημείο	Παράμετρος	Σημείο
Οπίσθιο άκρο	4.2.2.1.3	Διατάξεις στερέωσης σήματος οπίσθιου άκρου	4.2.6.3
Εμπορευματικές αμαξοστοιχίες	4.2.2.1.3.2	Σήμα οπίσθιου άκρου	Προσάρτημα Ε
Συμβατότητα διαδρομής και σύνθεση αμαξοστοιχίας	4.2.2.5	Περιτύπωμα	4.2.3.1
Συμβατότητα διαδρομής και σύνθεση αμαξοστοιχίας	4.2.2.5	Συμβατότητα με την ικανότητα καταπόνησης των γραμμών	4.2.3. 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.
Παράμετροι για τη συμβατότητα οχημάτων και αμαξοστοιχιών για την κίνηση στη σκοπούμενη διαδρομή	Προσάρτημα Δ1	Έλεγχοι συμβατότητας διαδρομών πριν από τη χρήση εγκριθέντων οχημάτων	4.9

4.3.4. *Διεπαφές με την ΤΠΔ «ενέργεια» (ΤΠΔ ΕΝΕ)*

Αναφορά: παρών κανονισμός		Αναφορά: ΤΠΔ ΕΝΕ	
Παράμετρος	Σημείο	Παράμετρος	Σημείο
Συμβατότητα διαδρομής και σύνθεση αμαξοστοιχίας	4.2.2.5	Μέγιστη ένταση ρεύματος αμαξοστοιχίας	4.2.4.1
Εκπόνηση του βιβλίου διαδρομών	4.2.1.2.2.1		
Συμβατότητα διαδρομής και σύνθεση αμαξοστοιχίας	4.2.2.5	Τμήματα διαχωρισμού:	
Εκπόνηση του βιβλίου διαδρομών	4.2.1.2.2.1	Φάση	4.2.15
		Σύστημα	4.2.16
Παράμετροι για τη συμβατότητα οχημάτων και αμαξοστοιχιών για την κίνηση στη σκοπούμενη διαδρομή	Προσάρτημα Δ1	Έλεγχοι συμβατότητας διαδρομών πριν από τη χρήση εγκριθέντων οχημάτων	7.3.5

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

Αναφορά: παρών κανονισμός		Αναφορά: ΤΠΔ 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 αμαξοστοιχίας για την ασφάλεια και τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης	4.4.5.
Επαγγελματική επάρκεια	4.6.1.	Ειδικά για σήραγγες προσόντα του πληρώματος αμαξοστοιχιών και του λοιπού προσωπικού	4.6.1.

4.3.6. *Διεπαφές με την ΤΠΔ «θόρυβος» (ΤΠΔ ΘΟΡ)*

Αναφορά: παρών κανονισμός		Αναφορά: ΤΠΔ ΘΟΡ	
Παράμετρος	Σημείο	Παράμετρος	Σημείο
Συμβατότητα διαδρομής και σύνθεση αμαξοστοιχίας	4.2.2.5	Πρόσθετες διατάξεις για την εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ σε υφιστάμενες φορτάμαξες	7.2.2.
Προγραμματισμός αμαξοστοιχίας	4.2.3.1	Διαδρομές χαμηλότερου θορύβου	Προσάρτημα Δ
Ρυθμίσεις έκτακτης ανάγκης	4.2.3.6.3	Ειδικοί κανόνες για τη λειτουργία φορταμαξών σε διαδρομές χαμηλότερου θορύβου σε περίπτωση υποβαθμισμένης λειτουργίας	4.4.1.

4.3.7. *Διεπαφές με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1300/2014 ([12]), ΤΠΔ «άτομα με μειωμένη κινητικότητα» (ΤΠΔ ΑΜΚ)*

Αναφορά: παρών κανονισμός		Αναφορά: ΤΠΔ ΑΜΚ	
Παράμετρος	Σημείο	Παράμετρος	Σημείο
Επαγγελματική επάρκεια Ελάχιστα επαγγελματικά προσόντα για τα καθήκοντα που συνδέονται με τη «συνοδεία αμαξοστοιχιών»	4.6.1. Προσάρτημα ΣΤ	Υποσύστημα «υποδομή»	4.4.1.
Επαγγελματική επάρκεια Ελάχιστα επαγγελματικά προσόντα για τα καθήκοντα που συνδέονται με τη «συνοδεία αμαξοστοιχιών»	4.6.1. Προσάρτημα ΣΤ	Υποσύστημα «Τροχαίο υλικό»	4.4.2.
Συμβατότητα διαδρομής και σύνθεση αμαξοστοιχίας	4.2.2.5	Υποσύστημα «Τροχαίο υλικό»	4.4.2.

4.4. **Κανόνες λειτουργίας**

4.4.1. *Επιχειρησιακοί κανόνες και αρχές του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης*

Οι επιχειρησιακοί κανόνες και αρχές που πρέπει να εφαρμόζονται σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό σύστημα της Ευρωπαϊκής Ένωσης προδιαγράφονται στο προσάρτημα Α (Επιχειρησιακοί κανόνες και αρχές για το ERTMS) και στο προσάρτημα Β (Κοινοί επιχειρησιακοί κανόνες και αρχές).

4.4.2. *Εθνικοί κανόνες*

Οι εθνικοί κανόνες δεν είναι συμβατοί με την παρούσα ΤΠΔ, με εξαίρεση το προσάρτημα Ι που απαριθμεί τους τομείς στους οποίους δεν υφίστανται κοινοί επιχειρησιακοί κανόνες και αρχές και οι οποίοι μπορούν να συνεχίσουν να υπόκεινται σε εθνικούς κανόνες. Σύμφωνα με την απόφαση (ΕΕ) 2017/1474, ο Οργανισμός συνεργάζεται με το ή τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη για να αξιολογήσουν τον κατάλογο των ανοικτών σημείων, με σκοπό:

α) την περαιτέρω εναρμόνιση των απαιτήσεων του παρόντος κανονισμού μέσω λεπτομερών διατάξεων ή αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης, ή

β) τη διευκόλυνση της ένταξης των εν λόγω εθνικών κανόνων στα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής, ή

γ) την επιβεβαίωση της ανάγκης για εθνικούς κανόνες.

4.4.3. *Αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης*

Ο Οργανισμός μπορεί, με τεχνική γνωμοδότηση, να καθορίσει αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης, τα οποία τεκμαίρεται ότι διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τις ειδικές απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και κατοχυρώνουν την ασφάλεια σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/798.

Η Επιτροπή, τα κράτη μέλη ή τα επηρεαζόμενα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να ζητήσουν από τον Οργανισμό να καθορίσει αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης σύμφωνα με το άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016 ([13]). Ο Οργανισμός διαβουλεύεται με τα κράτη μέλη και τα επηρεαζόμενα ενδιαφερόμενα μέρη και παρουσιάζει την τεχνική γνωμοδότηση στην επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 51 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 πριν από την έκδοσή της.

Το αργότερο στις 16 Ιουνίου 2021 ο Οργανισμός εκδίδει τεχνικές γνωμοδοτήσεις οι οποίες καθορίζουν αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης που καλύπτουν τουλάχιστον καθέναν από τους εξής τομείς:

— Ασφάλεια φορτίου (βλέπε 4.2.2.4.1)

— Ασφάλεια επιβατών (βλέπε 4.2.2.4.2)

([12]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1300/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας για την προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης για τα άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 110).

([13]) Κανονισμός (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 1).

— Έλεγχοι και δοκιμές πριν από την αναχώρηση, συμπεριλαμβανομένων των πεδών και των ελέγχων κατά τη λειτουργία (βλέπε 4.2.3.3.1)

— Αναχώρηση αμαξοστοιχίας (βλέπε 4.2.3.3)

— Υποβαθμισμένη λειτουργία (βλέπε 4.2.3.6).

Πριν από τις 15 Οκτωβρίου 2019, εάν τα κράτη μέλη και τα επηρεαζόμενα ενδιαφερόμενα μέρη κρίνουν ότι πρέπει να ληφθεί υπόψη ένας συγκεκριμένος εθνικός κανόνας στο πλαίσιο του καθορισμού αποδεκτού μέσου συμμόρφωσης στους ανωτέρω τομείς, κοινοποιούν τα σχετικά στοιχεία στον Οργανισμό, ο οποίος ενεργεί σύμφωνα με τις διαδικασίες που αναφέρονται στο σημείο 4.4.3.

4.4.4. *Μετάβαση από την εφαρμογή εθνικών κανόνων στην εφαρμογή του παρόντος κανονισμού*

Κατά τη μετάβαση από την εφαρμογή εθνικών κανόνων στην εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής επανεξετάζουν τα οικεία συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας για να εξασφαλιστεί η συνέχιση της ασφαλούς λειτουργίας. Εάν είναι αναγκαίο, επικαιροποιούν τα οικεία συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας.

Σε περίπτωση ελλείψεων, εφαρμόζεται η διαδικασία του άρθρου 6 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

4.5. **Κανόνες συντήρησης**

Άνευ αντικειμένου

4.6. **Επαγγελματικές ικανότητες**

4.6.1. *Επαγγελματική επάρκεια*

Το προσωπικό της σιδηροδρομικής επιχείρησης και του διαχειριστή υποδομής διαθέτει κατάλληλη επαγγελματική επάρκεια για την εκτέλεση όλων των αναγκαίων και κρίσιμων για την ασφάλεια καθηκόντων υπό συνθήκες κανονικές, υποβαθμισμένες 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.

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 στο προσάρτημα Γ.

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 αποτελούν 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, υποβαθμισμένες ή έκτακτης ανάγκης, διαθέτει επαρκές επίπεδο γνώσεων της γλώσσας εργασίας του διαχειριστή υποδομής.

4.6.2.2. Επίπεδο γνώσεων

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

α) 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, υποβαθμισμένες 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, είναι τουλάχιστον 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 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 καθορίζουν διαδικασία αξιολόγησης του προσωπικού τους, ώστε αυτό να πληροί τις απαιτήσεις του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 της Επιτροπής ([14]) ή των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1158/2010 ([15]) και (ΕΕ) αριθ. 1169/2010 της Επιτροπής ([16]).

4.6.3.2. Ανάλυση και επικαιροποίηση εκπαιδευτικών αναγκών

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής πραγματοποιούν ανάλυση των εκπαιδευτικών αναγκών του προσωπικού τους και καθορίζουν διαδικασία επανεξέτασης και επικαιροποίησης των συγκεκριμένων εκπαιδευτικών αναγκών, ώστε το προσωπικό τους να πληροί τις απαιτήσεις του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 ή των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1158/2010 και (ΕΕ) αριθ. 1169/2010.

Στην εν λόγω ανάλυση ορίζεται τόσο η έκταση όσο και η πολυπλοκότητα και λαμβάνονται υπόψη οι κίνδυνοι που συνδέονται με τη λειτουργία αμαξοστοιχιών, έλξης και τροχαίου υλικού. Η σιδηροδρομική επιχείρηση καθορίζει τη διαδικασία με την οποία το εποχούμενο προσωπικό έχει αποκτήσει και επικαιροποιεί γνώσεις που αφορούν τις διαδρομές κίνησης. Η διαδικασία αυτή:

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

— 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 λαμβάνονται υπόψη περιλαμβάνονται, αντίστοιχα, στα προσαρτήματα ΣΤ και Ζ. Ανάλογα με την περίπτωση, τα στοιχεία αυτά 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 αναγκών εκπαίδευσης τεκμηριώνει τα στοιχεία που δεν θεωρούνται ενδεδειγμένα και τους συναφείς λόγους.

4.6.4. *Βοηθητικό προσωπικό*

Η σιδηροδρομική επιχείρηση διασφαλίζει ότι το βοηθητικό προσωπικό (π.χ. τροφοδοσίας και καθαρισμού) που δεν αποτελεί μέρος του «πληρώματος αμαξοστοιχίας» έχει λάβει, επιπλέον της βασικής του εκπαίδευσης, ειδική εκπαίδευση για να ανταποκρίνεται σε οδηγίες των πλήρως εκπαιδευμένων μελών του πληρώματος 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 2.1 διαθέτει κατάλληλη φυσική κατάσταση, ώστε να διασφαλίζεται ότι πληρούνται όλα τα πρότυπα λειτουργίας και ασφαλείας.

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

([14]) Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2018/762 της Επιτροπής, της 8ης Μαρτίου 2018, για τον καθορισμό κοινών μεθόδων ασφάλειας σχετικά με τις απαιτήσεις για το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1158/2010 και (ΕΕ) αριθ. 1169/2010 της Επιτροπής (ΕΕ L 129 της 25.5.2018, σ. 26).

([15]) 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).

([16]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1169/2010 της Επιτροπής, της 10ης Δεκεμβρίου 2010, περί κοινής μεθόδου ασφάλειας για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις απόκτησης έγκρισης σιδηροδρομικής ασφάλειας (ΕΕ L 327 της 11.12.2010, σ. 13).

Οι ιατρικές εξετάσεις ατομικής καταλληλότητας του προσωπικού κατά το σημείο 4.7.2 και οι σχετικές αποφάσεις πραγματοποιούνται από ιατρό.

Το προσωπικό δεν εκτελεί κρίσιμα 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 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.

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 καλύπτουν:

— 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,

— 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, 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 αιτιολογείται και 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.

4.7.2.2. Μετά την πρόσληψη

4.7.2.2.1. *Συχνότητα περιοδικών ιατρικών εξετάσεων*

Διενεργείται τουλάχιστον μια 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 ιατρός εργασίας αυξάνει 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 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, 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 έπειτα από συμβάν ή ατύχημα οφειλόμενο σε ανθρώπινο σφάλμα από μέρους του ατόμου.

Η σιδηροδρομική επιχείρηση και ο διαχειριστής υποδομής 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 υποφέρει από ιατρικές παθήσεις ούτε 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 πληρούνται οι ακόλουθες απαιτήσεις:

4.7.3.2. Απαιτήσεις όρασης

— οπτική οξύτητα σε απόσταση 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 και για τους δύο 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. **Πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με την υποδομή και τα οχήματα**

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 τίθενται στη διάθεση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων μέσω του RINF, ορίζονται στο προσάρτημα Δ.

Μέχρις ότου ολοκληρωθεί το RINF, ο διαχειριστής υποδομής παρέχει τις εν λόγω πληροφορίες με άλλα μέσα, δωρεάν και εντός του συντομότερου εύλογου χρονικού διαστήματος, και οπωσδήποτε εντός 15 ημερών για την πρώτη υποβολή, εκτός εάν η σιδηροδρομική επιχείρηση συμφωνήσει σε μεγαλύτερη προθεσμία.

Ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνει τη σιδηροδρομική επιχείρηση, μέσω του RINF, για τις αλλαγές στα δεδομένα που σχετίζονται με την υποδομή όποτε καταστούν διαθέσιμες οι σχετικές πληροφορίες, ή με άλλα μέσα ενόσω το RINF δεν παρέχει την εν λόγω λειτουργικότητα. Για την ορθότητα των δεδομένων υπεύθυνος είναι ο διαχειριστής υποδομής.

Σε ό,τι αφορά καταστάσεις έκτακτης ανάγκης ή ενημέρωση σε πραγματικό χρόνο, ο διαχειριστής υποδομής διασφαλίζει με κατάλληλα εναλλακτικά μέσα επικοινωνίας την άμεση ενημέρωση της σιδηροδρομικής επιχείρησης.

4.8.2. *Τροχαίο υλικό*

Τα ακόλουθα στοιχεία δεδομένων για το τροχαίο υλικό είναι διαθέσιμα στους διαχειριστές υποδομής:

— κατά πόσον το όχημα είναι κατασκευασμένο από υλικά που μπορεί να είναι επικίνδυνα σε περίπτωση ατυχήματος ή πυρκαγιάς (π.χ. αμίαντος)· για την ορθότητα των δεδομένων υπεύθυνος είναι ο κάτοχος,

— ολικό μήκος του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων των προσκρουστήρων εφόσον υπάρχουν· για την ορθότητα των δεδομένων υπεύθυνη είναι η σιδηροδρομική επιχείρηση.

5. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

5.1. **Ορισμός**

Στο άρθρο 2 σημείο 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 παρέχεται ο ορισμός των «στοιχείων διαλειτουργικότητας».

5.2. **Κατάλογος στοιχείων**

Όσον αφορά το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας», δεν υπάρχει στοιχείο διαλειτουργικότητας.

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

6.1. **Στοιχεία διαλειτουργικότητας**

Επειδή ο παρόν κανονισμός 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 (ΕΕ) 2016/797.

Σύμφωνα με τα άρθρα 9 και 10 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής αποδεικνύουν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού στο πλαίσιο του οικείου συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας όταν υποβάλλουν αίτηση για έκδοση νέου ή για τροποποίηση πιστοποιητικού ασφαλείας ή για έγκριση ασφαλείας.

Κατά τις κοινές μεθόδους ασφάλειας σχετικά με την αξιολόγηση της συμμόρφωσης και τις κοινές μεθόδους ασφαλείας σχετικά με το σύστημα ασφαλείας, οι εθνικές αρχές ασφάλειας απαιτείται να συγκροτήσουν σύστημα επιθεώρησης με αντικείμενο την 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 ο παρών κανονισμός δεν απαιτείται χωριστή αξιολόγηση από κοινοποιημένο οργανισμό.

Οι απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, οι οποίες αναφέρονται σε δομικά υποσυστήματα και περιλαμβάνονται στις διεπαφές (σημείο 4.3), εξετάζονται στις σχετικές δομικές ΤΠΔ.

7. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

7.1. **Αρχές**

Σύμφωνα με το άρθρο 9 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής μεριμνούν για τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό στο πλαίσιο των οικείων ΣΔΑ.

7.2. **Ειδικές περιπτώσεις**

7.2.1. *Εισαγωγή*

Οι ειδικές διατάξεις που ακολουθούν επιτρέπονται στις κάτωθι ειδικές περιπτώσεις.

Οι εν λόγω ειδικές περιπτώσεις κατατάσσονται σε δύο κατηγορίες:

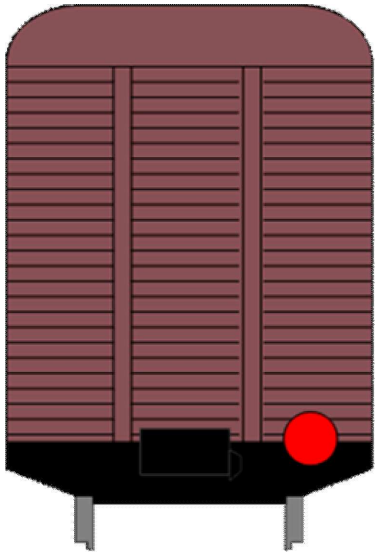
α) οι διατάξεις εφαρμόζονται είτε μονίμως (περίπτωση «Μ») είτε προσωρινώς (περίπτωση «Π»).

β) στις προσωρινές περιπτώσεις, τα κράτη μέλη συμμορφώνονται με το αντίστοιχο υποσύστημα μέχρι το έτος 2024 (περίπτωση «Π1»).

7.2.2. *Κατάλογος ειδικών περιπτώσεων*

7.2.2.1. Μόνιμη ειδική περίπτωση (Μ) της Εσθονίας, της Λετονίας, της Λιθουανίας, της Πολωνίας, της Ουγγαρίας και της Σλοβακίας

Για την εφαρμογή του σημείου 4.2.2.1.3.2, αμαξοστοιχίες οι οποίες λειτουργούν μόνο στο δίκτυο εύρους τροχιάς 1 520 mm της Εσθονίας, της Λετονίας, της Λιθουανίας, της Πολωνίας, της Ουγγαρίας και της Σλοβακίας επιτρέπεται να χρησιμοποιούν το ακόλουθο σήμα οπίσθιου άκρου της αμαξοστοιχίας.



Ο ανακλαστικός δίσκος έχει διάμετρο 185 mm με έναν κόκκινο κύκλο διαμέτρου 140 mm.

7.2.2.2. Μόνιμη ειδική περίπτωση της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου για τη Βόρεια Ιρλανδία

Για την εφαρμογή του σημείου 4.2.2.1.3.2, αμαξοστοιχίες οι οποίες λειτουργούν μόνο στο δίκτυο εύρους τροχιάς 1 600 mm της Ιρλανδίας και της Βόρειας Ιρλανδίας χρησιμοποιούν 2 μόνιμης αφής ερυθρά φώτα ως σήμα οπίσθιου άκρου της αμαξοστοιχίας.

7.2.2.3. Προσωρινή ειδική περίπτωση (Π1) της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου

Για την εφαρμογή του σημείου 4.2.3.2.1, 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.

7.2.2.4. Μόνιμη ειδική περίπτωση (Μ) της Φινλανδίας

Για την εφαρμογή του σημείου 4.2.2.1.3.2 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.

Προσάρτημα Α

Επιχειρησιακοί κανόνες και αρχές για το ERTMS

Οι επιχειρησιακοί κανόνες για τα συστήματα ERTMS/ETCS και ERTMS/GSM-R προδιαγράφονται στο έγγραφο «Επιχειρησιακοί κανόνες και αρχές για το ERTMS – έκδοση 5» που εκδόθηκε στις 9.4.2019 ([1]).

([1]) Δημοσιεύθηκε στον ιστότοπο του ERA (www.era.europa.eu).

Προσάρτημα Β

Κοινοί επιχειρησιακοί κανόνες και αρχές

Β1. **Θεμελιώδεις επιχειρησιακές αρχές**

1. Στη μέθοδο έγκρισης κίνησης αμαξοστοιχίας προβλέπεται η διατήρηση απόστασης ασφαλείας μεταξύ αμαξοστοιχιών.

2. Μια αμαξοστοιχία κινείται σε ένα τμήμα της γραμμής, μόνο εφόσον η σύνθεσή της είναι συμβατή με την υποδομή.

3. Προτού μια αμαξοστοιχία ξεκινήσει ή συνεχίσει το ταξίδι της, διασφαλίζεται ότι οι επιβάτες, το προσωπικό και τα εμπορεύματα μεταφέρονται με ασφάλεια.

4. Για να μπορεί μια αμαξοστοιχία να ξεκινήσει ή να συνεχίσει την κίνησή της, διαθέτει σημείο έγκρισης κίνησης καθώς και όλες τις απαραίτητες πληροφορίες που καθορίζουν τους όρους του εν λόγω σημείου έγκρισης.

5. Εάν είναι γνωστό ή υπάρχει υπόνοια ότι η διέλευση αμαξοστοιχίας από τμήμα γραμμής δεν θα είναι ασφαλής για την ίδια, η διέλευσή της αποτρέπεται μέχρι να ληφθούν μέτρα που επιτρέπουν τη συνέχιση της πορείας με ασφάλεια.

6. Μια αμαξοστοιχία παύει να κυκλοφορεί εφόσον κριθεί ότι για οποιονδήποτε λόγο δεν είναι ασφαλής, μέχρις ότου ληφθούν μέτρα ώστε να συνεχίσει να κινείται με ασφάλεια.

Β2. **Κοινοί επιχειρησιακοί κανόνες**

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 χειροκίνητο εξοπλισμό 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 SPAD (Παραβίαση Απαγορευτικού Σήματος – ΠΑΣ) 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 από 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 τον 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.

Εάν δεν υπάρχει φορητός φανός εμπρόσθιου άκρου, η αμαξοστοιχία δεν προχωρεί, εκτός εάν ο ρυθμιστής σηματοδότησης δώσει ρητές οδηγίες να συνεχίσει έως την πλησιέστερη τοποθεσία 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 οδηγία 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 επιτρεπόμενη ταχύτητα σε περίπτωση βλάβης της συσκευής ηχητικής προειδοποίησης και μεταβαίνει στην πλησιέστερη τοποθεσία όπου είναι δυνατόν να επισκευαστεί η συσκευή ακουστικής προειδοποίησης ή να αντικατασταθεί το όχημα που παρουσιάζει τη βλάβη. Ο μηχανοδηγός πρέπει να είναι σε θέση να σταματήσει πριν από τη διέλευση της αμαξοστοιχίας από ισόπεδη διάβαση όπου ακούγεται 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, απαγορεύεται η κανονική διέλευση των αμαξοστοιχιών από την ισόπεδη 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.

8.2. **Βλάβη φωνητικής ραδιοεπικοινωνίας που διαπιστώθηκε μετά την αναχώρηση της αμαξοστοιχίας**

Όλα τα είδη βλάβης

Εάν ο μηχανοδηγός αντιληφθεί ότι δεν λειτουργεί η κύρια φωνητική ραδιοεπικοινωνία, ενημερώνει τον ρυθμιστή σηματοδότησης το συντομότερο δυνατόν χρησιμοποιώντας κάθε διαθέσιμο μέσο.

Ο μηχανοδηγός εκτελεί τις οδηγίες του ρυθμιστή σηματοδότησης για την περαιτέρω κίνηση της αμαξοστοιχίας.

Βλάβη επί της αμαξοστοιχίας

Αμαξοστοιχία με εκτός λειτουργίας φωνητική ραδιοεπικοινωνία επιτρέπεται:

— να συνεχίσει να κινείται εφόσον προβλεφθεί άλλο μέσο επικοινωνίας μηχανοδηγού και ρυθμιστή σηματοδότησης, ή

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

9. ΠΟΡΕΙΑ ΜΕ ΟΠΤΙΚΗ ΕΠΟΠΤΕΙΑ

Όταν ο μηχανοδηγός πρέπει να κινηθεί με οπτική εποπτεία:

— προχωρεί με προσοχή, ρυθμίζοντας την ταχύτητα και λαμβάνοντας υπόψη τη γραμμή που είναι ορατή εμπρός, ώστε να είναι δυνατόν να ακινητοποιήσει την αμαξοστοιχία εντός του ελεύθερου ορατού τμήματος πριν από κάθε όχημα, σήμα στάθμευσης ή εμπόδιο στην υποδομή· και

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

Αυτό δεν ισχύει σε περίπτωση που στη ζώνη τροχιάς και εντός της απόστασης ακινητοποίησης της αμαξοστοιχίας εισέλθει μη προβλεπόμενο εμπόδιο.

10. ΒΟΗΘΕΙΑ ΣΕ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑ ΜΕ ΒΛΑΒΗ

1) Εάν αμαξοστοιχία ακινητοποιηθεί λόγω βλάβης, ο μηχανοδηγός ενημερώνει 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 συμφωνούν 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 κινείται, 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 δεν επιτρέπει σε βοηθητική αμαξοστοιχία να εισέλθει στο τμήμα που καταλαμβάνει η αμαξοστοιχία με τη βλάβη, εκτός εάν λάβει επιβεβαίωση ότι η αμαξοστοιχία με βλάβη δεν κινείται.

Όταν η βοηθητική αμαξοστοιχία είναι έτοιμη να εισέλθει στο 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 βεβαιώνεται 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.

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

11. ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗΣ ΣΗΜΑΤΟΣ/ΕΝΔΕΙΞΗΣ ΣΤΑΣΗΣ

Ο μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας λαμβάνει άδεια για την παραβίαση σήματος/ένδειξης στάσης.

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

Ο μηχανοδηγός εφαρμόζει τις οδηγίες και δεν υπερβαίνει κανένα όριο ταχύτητας, όταν επιβάλλεται, έως ότου φθάσει σε σημείο από το οποίο αποκαθίσταται η κανονική λειτουργία.

12. ΑΝΩΜΑΛΙΕΣ ΣΕ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΠΑΡΑ ΤΗ ΓΡΑΜΜΗ

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, ο μηχανοδηγός αναφέρει στον ρυθμιστή σηματοδότησης την 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 πορεία 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 σιδηροδρομικής επιχείρησης/διαχειριστή υποδομής που αντιλαμβάνεται την ύπαρξη κινδύνου κατά αμαξοστοιχιών 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, τη σταματά και ειδοποιεί αμέσως τον ρυθμιστή σηματοδότησης για τον κίνδυνο.

15. ΒΛΑΒΗ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΕΠΙ ΤΗΣ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑΣ

Η σιδηροδρομική επιχείρηση προσδιορίζει τις περιπτώσεις κατά τις οποίες η εμφάνιση βλάβης σε εποχούμενο εξοπλισμό επηρεάζει την κίνηση της αμαξοστοιχίας.

Η σιδηροδρομική επιχείρηση ενημερώνει δεόντως τον μηχανοδηγό και/ή το πλήρωμα της αμαξοστοιχίας σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται σε περίπτωση βλαβών επί της αμαξοστοιχίας που επηρεάζουν την κίνηση της αμαξοστοιχίας.

Σε περίπτωση που ο μηχανοδηγός αντιληφθεί την ύπαρξη βλάβης σε οποιοδήποτε στοιχείο εποχούμενου εξοπλισμού που επηρεάζει την κίνηση της αμαξοστοιχίας:

— ενημερώνει τον ρυθμιστή σηματοδότησης σχετικά με την κατάσταση και τους περιορισμούς επί της αμαξοστοιχίας, σε περίπτωση που επιτραπεί στην αμαξοστοιχία να συνεχίσει την εκτέλεση της υπηρεσίας της,

— ο μηχανοδηγός δεν ξεκινά ούτε ξεκινά εκ νέου την εκτέλεση της υπηρεσίας μέχρι να λάβει τη σχετική άδεια από τον ρυθμιστή σηματοδότησης,

— εάν ο ρυθμιστής σηματοδότησης δώσει την άδεια στην αμαξοστοιχία να ξεκινήσει ή να συνεχίσει την εκτέλεση της υπηρεσίας της, ο μηχανοδηγός εκτελεί την υπηρεσία τηρώντας τους περιορισμούς που επιβλήθηκαν στην αμαξοστοιχία,

Εάν ο ρυθμιστής σηματοδότησης δεν δώσει την άδεια στην αμαξοστοιχία να ξεκινήσει ή να ξεκινήσει εκ νέου την υπηρεσία της, ο μηχανοδηγός ακολουθεί τις οδηγίες του ρυθμιστή σηματοδότησης.

16. ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΑΠΟ ΣΗΜΕΙΟ ΛΗΞΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΧΩΡΙΣ ΑΔΕΙΑ

— Σε περίπτωση που ο μηχανοδηγός αντιληφθεί ότι η αμαξοστοιχία υπερέβη σημείο λήξης έγκρισης χωρίς άδεια, ακινητοποιεί αμέσως την αμαξοστοιχία.

— Εάν η αμαξοστοιχία σταματήσει από σύστημα αυτόματης προστασίας αμαξοστοιχιών (ATP/TPS), ο μηχανοδηγός λαμβάνει μέτρα ώστε να στηρίξει την πέδη έκτακτης ανάγκης.

— Ο μηχανοδηγός ενημερώνει τον ρυθμιστή σηματοδότησης.

— Σε περίπτωση που ο ρυθμιστής σηματοδότησης αντιληφθεί ότι αμαξοστοιχία υπερέβη σημείο λήξης έγκρισης χωρίς άδεια, λαμβάνει αμέσως κάθε αναγκαίο μέτρο για να ακινητοποιήσει την αμαξοστοιχία.

— Ο μηχανοδηγός και ο ρυθμιστής σηματοδότησης λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο προκειμένου να προστατεύσουν κάθε κίνηση.

Όταν η αμαξοστοιχία είναι σε θέση να συνεχίσει την πορεία της, ο μηχανοδηγός ενημερώνει σχετικά τον ρυθμιστή σηματοδότησης. Ο ρυθμιστής σηματοδότησης καθορίζει ή ελέγχει τη διαδρομή προκειμένου να συνεχίσει η αμαξοστοιχία το ταξίδι της και εκδίδει όλες τις απαραίτητες οδηγίες

17. ΒΛΑΒΗ ΠΑΡΑΤΡΟΧΙΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΗΣ ΤΗΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΕΠΑΦΗΣ

— Ο διαχειριστής υποδομής προσδιορίζει το κατά πόσον η βλάβη παρατρόχιου εξοπλισμού (συμπεριλαμβανομένης της εναέριας γραμμής επαφής) επηρεάζει αρνητικά την ασφαλή και/ή αποδοτική λειτουργία των αμαξοστοιχιών.

— Ο διαχειριστής υποδομής παρέχει τις αναγκαίες οδηγίες στον μηχανοδηγό σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται σε περίπτωση εμφάνισης του εν λόγω είδους βλάβης, όπως αναφέρεται στο σημείο 4.2.1.2.2.3 του παρόντος κανονισμού.

— Εάν ο μηχανοδηγός αντιληφθεί την ύπαρξη βλάβης σε οποιοδήποτε στοιχείο παρατρόχιου εξοπλισμού (συμπεριλαμβανομένης της εναέριας γραμμής επαφής) η οποία επηρεάζει αρνητικά την ασφαλή και/ή αποδοτική λειτουργία αμαξοστοιχιών, ενημερώνει το συντομότερο δυνατό τον ρυθμιστή σηματοδότησης σχετικά με την κατάσταση και ακολουθεί τις οδηγίες του ρυθμιστή σηματοδότησης.

Προσάρτημα Γ

Μεθοδολογία επικοινωνιών σχετιζόμενων με την ασφάλεια

Γ1. **Προφορική επικοινωνία**

1. **Πεδίο εφαρμογής και σκοπός**

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, η μεθοδολογία και το περιεχόμενο της επικοινωνίας. Οι σχετιζόμενες με την ασφάλεια επικοινωνίες έχουν προβάδισμα έναντι κάθε άλλης επικοινωνίας.

2. **Επικοινωνίες σχετιζόμενες με την ασφάλεια**

2.1. *Δομή επικοινωνιών*

Η μετάδοση μηνυμάτων σχετικών με την ασφάλεια είναι σύντομη και σαφής και, στον βαθμό που είναι δυνατό, χωρίς συντμήσεις. Για να διασφαλίζεται ότι το μήνυμα είναι κατανοητό και η αναγκαία δράση είναι δυνατόν να εκτελεσθεί, ο αποστολέας του μηνύματος καλύπτει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

— παροχή της ακριβούς θέσης,

— αναφορά της υπηρεσίας που εκτελείται και πληροφορίες σχετικά με την απαιτούμενη δράση.

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.

2.2. *Μεθοδολογία επικοινωνιών*

Ο αποστολέας του μηνύματος:

— βεβαιώνει ότι το μήνυμα παραλήφθηκε και επαναλήφθηκε, όπως απαιτείται. Δεδομένου ότι σκοπός των μηνυμάτων έκτακτης ανάγκης είναι να δίδονται επειγόντως επιχειρησιακές οδηγίες συνδεόμενες άμεσα με την ασφάλεια του σιδηροδρόμου, τα εν λόγω μηνύματα επιτρέπεται να μην επαναλαμβάνονται,

— εάν χρειάζεται, διορθώνει σφάλμα που περιείχε το μήνυμα,

— εάν χρειάζεται, γνωστοποιεί στο πρόσωπο τον τρόπο επαφής.

Για την επικοινωνία μεταξύ ρυθμιστών σηματοδότησης και μηχανοδηγών, οι ρυθμιστές σηματοδότησης είναι υπεύθυνοι 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 τη διακοπή της μετάδοσης.

2.3. *Περιεχόμενο της επικοινωνίας*

Για την ταυτοποίηση, τα διάφορα μέρη χρησιμοποιούν τα ακόλουθα μηνύματα:

— ο ρυθμιστής σηματοδότησης:

Προς την αμαξοστοιχία ..... [αριθμός κινούμενης αμαξοστοιχίας] από ..... [περιοχή ελέγχου/θέση του σταθμού χειρισμού]

— ο μηχανοδηγός:

Από την αμαξοστοιχία ..... [αριθμός κινούμενης αμαξοστοιχίας] στ ..... [τόπος]

Στο πλαίσιο της διαδικασίας επικοινωνίας, όλα τα μέρη χρησιμοποιούν συγκεκριμένη ορολογία:

Κατάσταση	Ορολογία
Όρος που μεταφέρει τον λόγο στον συνομιλητή	*«Έτοιμος»*
Όρος που επιβεβαιώνει ότι ελήφθη το μήνυμα που εστάλη	*«Ελήφθη»*
Όρος που χρησιμοποιείται για να ζητηθεί η επανάληψη μηνύματος σε περίπτωση κακής λήψης ή παρανόησης	*«Επαναλάβατε»*
Όρος που χρησιμοποιείται για να εξακριβωθεί ότι το μήνυμα που επαναλήφθηκε αντιστοιχεί ακριβώς στο μήνυμα που εστάλη	*«Ορθό»*
Όρος που χρησιμοποιείται για να υποδειχθεί ότι το μήνυμα που επαναλήφθηκε δεν αντιστοιχεί στο μήνυμα που εστάλη	*«Σφάλμα (+ επαναλαμβάνω)»*
Όρος που χρησιμοποιείται για να μείνει σε αναμονή το άλλο μέρος, σε περίπτωση προσωρινής διακοπής της επικοινωνίας χωρίς να έχει διακοπεί η σύνδεση	*«Αναμείνατε»*
Όρος που χρησιμοποιείται για να λεχθεί στο άλλο μέρος ότι ενδέχεται να διακοπεί η επικοινωνία αλλά θα επαναληφθεί αργότερα	*«Θα καλέσω πάλι»*
Όρος που χρησιμοποιείται για να υποδειχθεί η περάτωση του μηνύματος	*«Εκτός»*

Τυποποιημένη αμετάφραστη ορολογία προς χρήση από όλα τα μέρη στη διαδικασία επικοινωνίας:

Κατάσταση	Τυποποιημένη ορολογία
Όρος που χρησιμοποιείται για να υποδειχθεί η ύπαρξη κατάστασης έκτακτης ανάγκης	*«Mayday, mayday, mayday»*

Ο εν λόγω όρος δεν μεταφράζεται και δεν απαιτείται να χρησιμοποιείται σε περίπτωση που η αμαξοστοιχία διαθέτει λειτουργία κλήσης έκτακτης ανάγκης (π.χ. GSM-R).

3. **Κανόνες επικοινωνίας**

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

3.1. *Διεθνές φωνητικό αλφάβητο*

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,

— 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				

3.2. *Αριθμοί*

Οι αριθμοί απαγγέλλονται ψηφίο προς ψηφίο:

0 = Μηδέν
1 = Ένα
2 = Δύο
3 = Τρία
4 = Τέσσερα
5 = Πέντε
6 = Έξι
7 = Επτά
8 = Οκτώ
9 = Εννέα

Γ2. **Επιχειρησιακές οδηγίες**

1. **Εισαγωγή**

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής εφαρμόζουν τις ευρωπαϊκές οδηγίες στο πλαίσιο της διαδικασίας επικοινωνίας στις ακόλουθες περιπτώσεις:

(1) Άδεια διέλευσης από σημείο λήξης έγκρισης (EoA) – σήμα/ένδειξη στάσης·

(2) Άδεια πορείας μετά από πεδίκλωμα (ETCS)·

(3) Υποχρέωση παραμονής σε στάση, υποχρέωση ολοκλήρωσης της υπηρεσίας (ETCS)·

(4) Ανάκληση επιχειρησιακής οδηγίας·

(5) Υποχρέωση πορείας υπό περιορισμούς·

(6) Υποχρέωση πορείας με οπτική εποπτεία·

(7) Άδεια εκκίνησης με ευθύνη του μηχανοδηγού (ETCS) μετά την προετοιμασία κίνησης·

(8) Άδεια διέλευσης από ελαττωματική ισόπεδη διάβαση·

(9) Υποχρέωση πορείας με περιορισμούς ηλεκτρικής τροφοδοσίας,

(10-20) ΕΧΟΥΝ ΚΡΑΤΗΘΕΙ

Οι αριθμοί 1 έως 20 προορίζονται για ευρωπαϊκές οδηγίες, οι αριθμοί 1-5 και 7 είναι υποχρεωτικοί για το ETCS. Σε περίπτωση που για επιχειρησιακή οδηγία που συνδέεται με σύστημα κλάσης Β απαιτούνται περισσότερες πληροφορίες σε σχέση με τις ευρωπαϊκές οδηγίες, μπορεί να χρησιμοποιείται εναλλακτικά η εθνική οδηγία. Σε αυτή την περίπτωση, ο διαχειριστής υποδομής δύναται να καθορίζει τις εν λόγω απαιτήσεις στις εθνικές του οδηγίες. Σε περίπτωση που είναι αριθμημένες, οι εθνικές οδηγίες που καθορίζονται από τους μεμονωμένους διαχειριστές υποδομής ξεκινούν από τον αριθμό 21 και πέρα. Οι εθνικές οδηγίες περιλαμβάνουν τουλάχιστον το ίδιο περιεχόμενο με εκείνο μιας ευρωπαϊκής οδηγίας.

2. **Περιεχόμενο**

Η επιχειρησιακή οδηγία περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

— από πού εκδόθηκε (θέση ρυθμιστή σηματοδότησης),

— την ημερομηνία έκδοσής της (δεν αφορά προφορική οδηγία),

— την αμαξοστοιχία/τον ελιγμό που αφορά,

— σαφείς, ακριβείς και μη αμφίσημες οδηγίες,

— μοναδικός κωδικός ταυτοποίησης που παρέχεται από τον ρυθμιστή σηματοδότησης.

Επιπλέον, ανάλογα με τις περιστάσεις, η επιχειρησιακή οδηγία μπορεί επίσης να περιλαμβάνει:

— τη χρονική στιγμή έκδοσής της,

— τη θέση της αμαξοστοιχίας/κίνησης ελιγμού, την τοποθεσία στην οποία εφαρμόζεται,

— ταυτοποίηση του μηχανοδηγού,

— ταυτοποίηση του εκδότη,

— επαλήθευση (υπογραφή ή ηλεκτρονική επιβεβαίωση) της παραλαβής της οδηγίας.

Κάθε επιχειρησιακή οδηγία που εκδίδεται με σκοπό την αποτύπωσή της σε γραπτή μορφή μπορεί να ανακληθεί μόνο από ευρωπαϊκή οδηγία αριθ. 4 στην οποία περιλαμβάνεται ρητή αναφορά στον μοναδικό κωδικό ταυτοποίησης της οδηγίας που πρόκειται να ανακληθεί.

3. **Έκδοση της επιχειρησιακής οδηγίας**

Μια ευρωπαϊκή οδηγία περιλαμβάνει πληροφορίες που διαβιβάζονται ηλεκτρονικά, προφορικά, γραπτώς σε χαρτί ή ως προφορικές οδηγίες που πρέπει να αποτυπωθούν σε γραπτή μορφή από τον μηχανοδηγό ή με άλλες ασφαλείς μεθόδους επικοινωνίας με το ίδιο επίπεδο πληροφόρησης.

Κατ' αρχήν, όταν η επιχειρησιακή οδηγία πρέπει να αποτυπωθεί σε γραπτή μορφή από τον μηχανοδηγό, η αμαξοστοιχία είναι σε ακινησία. Η σιδηροδρομική επιχείρηση και ο ενδιαφερόμενος διαχειριστής υποδομής μπορούν να διενεργήσουν από κοινού εκτίμηση επικινδυνότητας, η οποία είναι δυνατόν να οδηγήσει στον καθορισμό των προϋποθέσεων υπό τις οποίες είναι ασφαλής η παρέκκλιση από την αρχή αυτή.

Η επιχειρησιακή οδηγία εκδίδεται κατά το δυνατόν πλησιέστερα στην επηρεαζόμενη περιοχή.

Μια επιχειρησιακή οδηγία υπερισχύει των σχετικών ενδείξεων που παρέχουν παρατρόχια σήματα και/ή η διεπαφή μηχανοδηγού – μηχανής (ΔΜΜ). Σε περίπτωση που η ισχύουσα επιτρεπόμενη ταχύτητα ή η ταχύτητα απελευθέρωσης είναι χαμηλότερη από τη μέγιστη ταχύτητα που προβλέπεται στην επιχειρησιακή οδηγία, εφαρμόζεται η χαμηλότερη ταχύτητα.

Ο ρυθμιστής σηματοδότησης εκδίδει επιχειρησιακή οδηγία μόνον εφόσον έχει προσδιοριστεί ο αριθμός κινούμενης αμαξοστοιχίας και, εάν χρειάζεται, η θέση της αμαξοστοιχίας/της κίνησης ελιγμού. Προτού εφαρμόσει την επιχειρησιακή οδηγία, ο μηχανοδηγός ελέγχει ότι η συγκεκριμένη επιχειρησιακή οδηγία αφορά την κίνηση αμαξοστοιχίας του/τον ελιγμό της και την τρέχουσα ή προσδιορισμένη θέση της.

4. **Ενημέρωση σχετικά με την επιχειρησιακή οδηγία**

Η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να προσδιορίζει μια διαδικασία βάσει της οποίας διασφαλίζεται ότι ο μηχανοδηγός ενημερώνεται σχετικά με την ύπαρξη επιχειρησιακής οδηγίας μέχρις ότου η αμαξοστοιχία φθάσει στην τοποθεσία στην οποία η εν λόγω οδηγία πρέπει να διεκπεραιωθεί.

Σε περίπτωση που η επιχειρησιακή οδηγία δεν απαιτείται να εκτελεστεί αμέσως μετά την έκδοσή της, παρέχεται στον μηχανοδηγό η δυνατότητα ανάκτησης της επιχειρησιακής οδηγίας.

5. **Παρακολούθηση της διεκπεραίωσης της επιχειρησιακής οδηγίας**

Στο πλαίσιο της συμμόρφωσης με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/762 και την οδηγία (ΕΕ) 2016/798, ο διαχειριστής υποδομής και η σιδηροδρομική επιχείρηση παρακολουθούν τις διαδικασίες έκδοσης και χρήσης των επιχειρησιακών οδηγιών.

6. **Ευρωπαϊκές οδηγίες**

Σε κάθε πεδίο πληροφοριών που περιλαμβάνεται σε μια ευρωπαϊκή οδηγία αντιστοιχίζεται μοναδικό αναγνωριστικό.

Το περιεχόμενο και τα αναγνωριστικά πρέπει να χρησιμοποιούνται, ενώ ο μορφότυπος είναι ενδεικτικός.

Σε περίπτωση που ένα συγκεκριμένο πεδίο δεν πρόκειται να χρησιμοποιηθεί σε ένα κράτος μέλος ή στο δίκτυο ενός διαχειριστή υποδομής, η συμπερίληψη του εν λόγω πεδίου στην ευρωπαϊκή οδηγία δεν είναι υποχρεωτική και δεν προστίθεται κανένα πεδίο.

A Αριθ. αμαξοστοιχίας

B Ημερομηνία

C Θέση του εκδότη

D Θέση της αμαξοστοιχίας

E Μοναδικός κωδικός ταυτοποίησης

1

Ευρωπαϊκή οδηγία 1 – Άδεια διέλευσης από σημείο λήξης έγκρισης (EOA) / σήμα ή ένδειξη στάσης

1.10 Km/Σήμα/Από

1.11 Km/Σήμα/Από/Προς

1.12 Km/Σήμα/προς

x.30 Πορεία με μέγιστη ταχύτητα

x.31 Km/h/Mph

από

x.32 Θέση/Km/Σήμα

έως

x.33 Θέση/Km/Σήμα

x.40 Απαλλάσσεται από πορεία με οπτική εποπτεία

x.60 Ορίζεται ταχύτητα SR ίση με

x.61 Km/h/Mph

x.65 Ορίζεται απόσταση SR ίση με

x.66 m

x.90 Πρόσθετες οδηγίες

x.91 Ελεύθερο κείμενο

M Ταυτοποίηση του μηχανοδηγού

N Ταυτοποίηση του εκδότη

O Ώρα

A Αριθ. αμαξοστοιχίας/ελιγμού

B Ημερομηνία

C Θέση του εκδότη

D Θέση της αμαξοστοιχίας / του ελιγμού

E Μοναδικός κωδικός ταυτοποίησης

2

Ευρωπαϊκή οδηγία 2 – Άδεια πορείας μετά από πεδίκλωμα

2.10 Επιλογή εκκίνησης και εάν δεν ληφθεί έγκριση κίνησης, άδεια εκκίνησης με SR

2.11 Επιλογή SH

x.30 Πορεία με μέγιστη ταχύτητα

από

έως

x.31 Km/h/Mph

x.32 Θέση/Km/Σήμα

x.33 Θέση/Km/Σήμα

x.40 Απαλλάσσεται από την πορεία με οπτική εποπτεία

x.45 Εξέταση της γραμμής για τον εξής λόγο

x.46 Ελεύθερο κείμενο

x.50 Αναφορά των ευρημάτων σε

x.51 Ελεύθερο κείμενο

x.60 Ορίζεται ταχύτητα SR ίση με

x.61 Kmh/Mph

x.65 Ορίζεται απόσταση SR ίση με

x.66 m

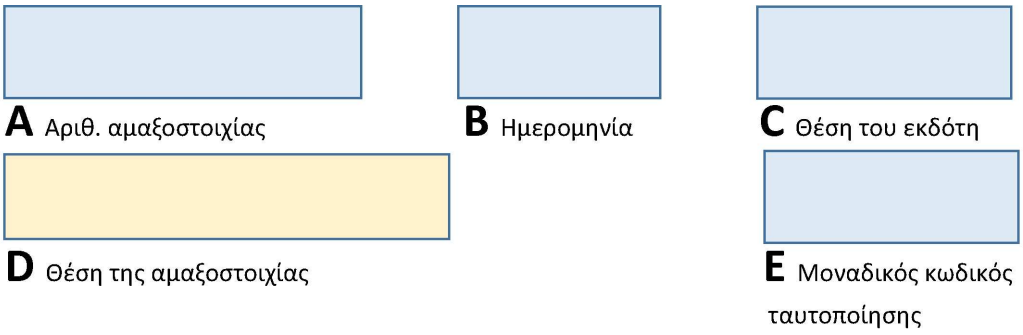
x.90 Πρόσθετη οδηγία

x.91 Ελεύθερο κείμενο

M Ταυτοποίηση του μηχανοδηγού

N Ταυτοποίηση του εκδότη

O Ώρα



3 Ευρωπαϊκή οδηγία 3 – Υποχρέωση παραμονής σε στάση / ολοκλήρωσης της υπηρεσίας (EoM)

3.10 Παραμονή σε στάση στην τρέχουσα θέση

3.11 Ολοκλήρωση της υπηρεσίας (EoM)

x.90 Πρόσθετη οδηγία

x.91 Ελεύθερο κείμενο



A Αριθ. αμαξοστοιχίας

B Ημερομηνία

C Θέση του εκδότη

D Θέση της αμαξοστοιχίας

E Μοναδικός κωδικός ταυτοποίησης

Ευρωπαϊκή οδηγία 4 – Ανάκληση οδηγίας

4

4.10 Η επιχειρησιακή οδηγία με μοναδικό αναγνωριστικό ανακαλείται

X 4.11 μοναδικό αναγνωριστικό

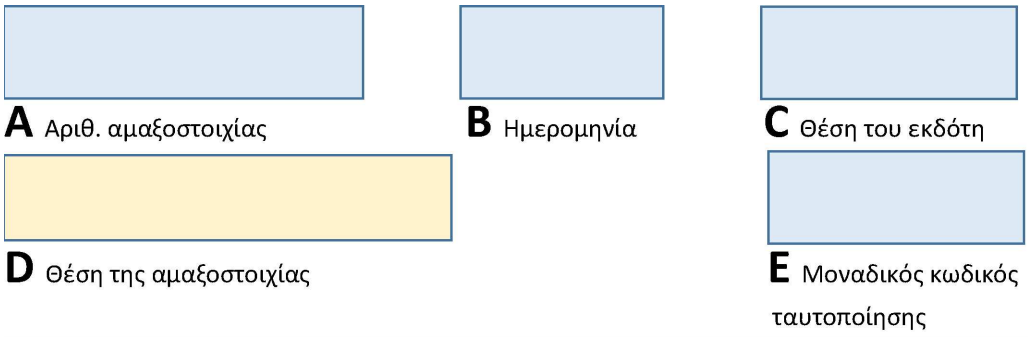
x.90 Πρόσθετη οδηγία

x.91 Ελεύθερο κείμενο

M Ταυτοποίηση του μηχανοδηγού

N Ταυτοποίηση του εκδότη

O Ώρα



5

Ευρωπαϊκή οδηγία 5 – Υποχρέωση πορείας με περιορισμό ταχύτητας

x.30 Πορεία με μέγιστη ταχύτητα

x.31 Km/h/Mph

Μεταξύ/σε

x.32 Θέση/Km/Σήμα

και

x.33 Θέση/Km/Σήμα

στη

5.39 Τροχιά/Γραμμή

από

x.35 Θέση/Km/Σήμα

έως

x.36 Θέση/Km/Σήμα

Πινακίδες παρά τη γραμμή

5.37 Ναι

5.38 Όχι

x.45 Εξέταση της γραμμής για τον εξής λόγο

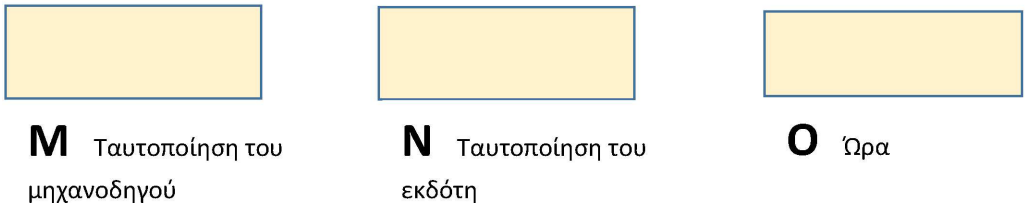
x.46 Ελεύθερο κείμενο

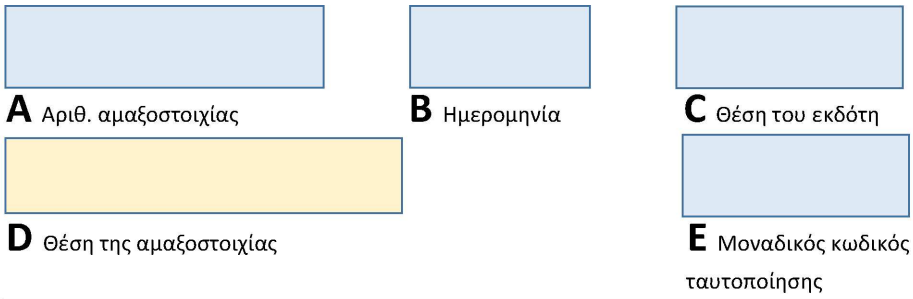
x.50 Αναφορά των ευρημάτων σε

x.51 Ελεύθερο κείμενο

x.90 Πρόσθετη οδηγία

x.91 Ελεύθερο κείμενο





6

Ευρωπαϊκή οδηγία 6 – Υποχρέωση πορείας με οπτική εποπτεία

6.10 Πορεία με οπτική εποπτεία Μεταξύ/σε [6.11 Θέση] και [6.12 Θέση] στη [6.13 Τροχιά/Γραμμή]

από [6.14 Km/Σήμα] σε [6.15 Km/Σήμα]

x.30 Πορεία με μέγιστη ταχύτητα

[x.31 Km/h/Mph] από [x.32 Θέση/Km/Σήμα] έως [x.33 Θέση/Km/Σήμα]

x.45 Εξέταση της γραμμής για τον εξής λόγο [x.46 Ελεύθερο κείμενο]

x.50 Αναφορά των ευρημάτων σε [x.51 Ελεύθερο κείμενο]

x.90 Πρόσθετη οδηγία [x.91 Ελεύθερο κείμενο]



A Αριθ. αμαξοστοιχίας / ελιγμού

B Ημερομηνία

C Θέση του εκδότη

D Θέση της αμαξοστοιχίας / του ελιγμού

E Μοναδικός κωδικός ταυτοποίησης

Ευρωπαϊκή οδηγία 7 – Άδεια εκκίνησης με ευθύνη του μηχανοδηγού (SR) μετά την προετοιμασία κίνησης

7

7.10 Επιτρέπεται η εκκίνηση με SR

7.20 Επιτρέπεται η διέλευση από σημείο λήξης έγκρισης (EoA) σε

7.21 Km/Σήμα

x.30 Πορεία με μέγιστη ταχύτητα

x.31 Kmh/Mph από x.32 Θέση/Km/Σήμα έως x.33 Θέση/Km/Σήμα

x.40 Απαλλάσσεται από την πορεία με οπτική εποπτεία

x.60 Ορίζεται ταχύτητα SR σε

x.61 Kmh/Mph

x.65 Ορίζεται απόσταση SR σε

x.66 m

x.90 Πρόσθετη οδηγία

x.91 Ελεύθερο κείμενο

M Ταυτοποίηση του μηχανοδηγού

N Ταυτοποίηση του εκδότη

O Ώρα

A Αριθ. αμαξοστοιχίας

B Ημερομηνία

C Θέση του εκδότη

D Θέση της αμαξοστοιχίας

E Μοναδικός κωδικός ταυτοποίησης

8

Ευρωπαϊκή οδηγία 8 – Άδεια διέλευσης από ελαττωματική ισόπεδη διάβαση

8.05 Στάση πριν από ισόπεδη διάβαση (σε)

8.06 Km/Αναγνωριστικό

8.07 Km/Αναγνωριστικό

8.10 Εξέταση ισόπεδης διάβασης (σε)

8.11 Km/Αναγνωριστικό

8.12 Km/Αναγνωριστικό

Μεταξύ/σε

8.13 Θέση

και

8.14 Θέση

στη

8.15 Τροχιά/Γραμμή

8.25 Χειροκίνητη ενεργοποίηση της ισόπεδης διάβασης

x.30 Πορεία με μέγιστη ταχύτητα

x.31 Kmh/Mph

από

x.32 Θέση/Km/Σήμα

έως

x.33 Θέση/Km/Σήμα

8.70 Ενεργοποίηση ηχητικής συσκευής προειδοποίησης

από

8.71 Km/Σήμα

έως

8.72 Km/Σήμα

8.80 Διέλευση από ισόπεδη διάβαση

x.90 Πρόσθετη οδηγία

x.91 Ελεύθερο κείμενο

M Ταυτοποίηση του μηχανοδηγού

N Ταυτοποίηση του εκδότη

O Ώρα

A Αριθ. αμαξοστοιχίας

B Ημερομηνία

C Θέση του εκδότη

D Θέση της αμαξοστοιχίας

E Μοναδικός κωδικός ταυτοποίησης

9

Ευρωπαϊκή οδηγία 9 – Υποχρέωση κίνησης με περιορισμούς ηλεκτρικής τροφοδοσίας

9.10 Κίνηση με χαμηλωμένο παντογράφο

9.15 Πορεία με τον «γενικό αποζεύκτη στη θέση εκτός λειτουργίας»

9.20 Μείωση της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας σε

9.21 Τιμή

9.22 Μονάδα μέτρησης %/Amp./KVA

Μεταξύ/σε

9.23 Θέση/Km/Σήμα

και

9.24 Θέση/Km/Σήμα

στη

9.25 Τροχιά/Γραμμή

Πινακίδες παρά τη γραμμή

9.28 Ναι

9.29 Όχι

x.45 Εξέταση της γραμμής για τον εξής λόγο

x.46 Ελεύθερο κείμενο

x.50 Αναφορά των ευρημάτων σε

x.51 Ελεύθερο κείμενο

x.90 Πρόσθετη οδηγία

x.91 Ελεύθερο κείμενο

M Ταυτοποίηση του μηχανοδηγού

N Ταυτοποίηση του εκδότη

O Ώρα

7. **Ανακοίνωση επιχειρησιακής οδηγίας**

Στο πλαίσιο της διαδικασίας επικοινωνίας, όλα τα μέρη χρησιμοποιούν συγκεκριμένη ορολογία:

Περίπτωση	Ορολογία
Ακύρωση επιχειρησιακής οδηγίας	*«Διαδικασία ακύρωσης»*
Εάν το μήνυμα πρέπει να επαναληφθεί στη συνέχεια, η διαδικασία επαναλαμβάνεται από την αρχή	*«Σφάλμα κατά τη μετάδοση»*
Σε περίπτωση που ο ίδιος ο αποστολέας αντιληφθεί σφάλμα μετάδοσης, ζητά την ακύρωσή του	*«Σφάλμα (+ ετοιμάστε νέο έντυπο)»* *Ή* *«Σφάλμα (+ επαναλαμβάνω)»*
Σφάλμα κατά την ανάγνωση προς επιβεβαίωση	*«Σφάλμα (+ επαναλαμβάνω)»*
Παρανόηση: σε περίπτωση που κάποιο από τα μέρη δεν κατανοεί πλήρως το μήνυμα, το μήνυμα επαναλαμβάνεται	*«Επαναλάβατε (+ μιλήστε αργά)»*

8. **Βιβλίο εντύπων**

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

Όλα τα προς χρήση έντυπα συγκεντρώνονται σε έντυπο ή ηλεκτρονικό έγγραφο ονομαζόμενο βιβλίο εντύπων.

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

Το βιβλίο εντύπων περιλαμβάνει δύο μέρη.

Το πρώτο μέρος περιέχει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

— ευρετήριο των εντύπων επιχειρησιακών οδηγιών,

— κατάλογο των περιπτώσεων για τις οποίες ισχύει κάθε έντυπο,

— πίνακα με το διεθνές φωνητικό αλφάβητο.

Το δεύτερο μέρος περιέχει τα ίδια τα έντυπα. Τα έντυπα συλλέγονται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση και δίδονται στον μηχανοδηγό.

9. **Λεξιλόγιο σιδηροδρομικής ορολογίας**

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.

Προσάρτημα Δ

Συμβατότητα διαδρομής και βιβλίο διαδρομών

Δ1. **Παράμετροι για τη συμβατότητα οχημάτων και αμαξοστοιχιών για κίνηση στη σκοπούμενη διαδρομή**

Σημείωση:

1. Σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σημείου 4.2.2.5.1, η σιδηροδρομική επιχείρηση μπορεί να προβλέψει τους ελέγχους συμβατότητας της διαδρομής για ορισμένες παραμέτρους κατά τη διάρκεια προγενέστερων σταδίων.
2. Όλες οι παράμετροι πρέπει να ελέγχονται σε επίπεδο οχήματος: αυτό σημειώνεται με «Χ» στη στήλη «Επίπεδο οχήματος». Ορισμένες παράμετροι δεν χρειάζεται να ελεγχθούν όταν αλλάζει η σύνθεση αμαξοστοιχίας, όπως ορίζεται στο σημείο 4.2.2.5· οι εν λόγω παράμετροι σημειώνονται με «Χ» στη στήλη «Επίπεδο αμαξοστοιχίας».
3. Προκειμένου να αποφεύγεται η αλληλεπικάλυψη των δοκιμών, σε σχέση με τις παραμέτρους «Φορτία κυκλοφορίας και ικανότητα καταπόνησης της υποδομής» και «Συστήματα ανίχνευσης αμαξοστοιχιών», οι διαχειριστές υποδομής παρέχουν, μέσω του RINF, τον κατάλογο των τύπων οχημάτων ή των οχημάτων συμβατών με τη διαδρομή για την οποία έχουν ήδη επαληθεύσει τη συμβατότητα της διαδρομής, εφόσον οι εν λόγω πληροφορίες είναι διαθέσιμες.

Διεπαφή ελέγχου της συμβατότητας της διαδρομής	Πληροφορίες σχετικά με το όχημα (οι οποίες προέρχονται από το ΕΜΕΤΟ, τον τεχνικό φάκελο ή άλλο κατάλληλο μέσο πληροφόρησης)	Πληροφορίες σχετικά με τις διαδρομές οι οποίες διατίθενται στο μητρώο υποδομής (RINF) ή παρέχονται από τον διαχειριστή υποδομής μέχρις ότου ολοκληρωθεί το RINF	Επίπεδο οχήματος	Επίπεδο αμαξοστοιχίας	Διαδικασία για τον έλεγχο της συμβατότητας οχημάτων και αμαξοστοιχιών για την κίνηση στη σκοπούμενη διαδρομή
Φορτία κυκλοφορίας και ικανότητα καταπόνησης της υποδομής	Στατικά φορτία κατ' άξονα και εκ κατασκευής και λειτουργική μάζα στις ακόλουθες καταστάσεις φόρτωσης: — μάζα εκ κατασκευής, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 — για τάξη λειτουργίας — για κανονικό ωφέλιμο φορτίο — για ωφέλιμο φορτίο πέραν του κανονικού — Κατά περίπτωση, λειτουργική μάζα σύμφωνα με το πρότυπο EN 15663: 2017-A1 2018: — για τάξη λειτουργίας — για κανονικό ωφέλιμο φορτίο. Μέγιστη ταχύτητα εκ κατασκευής, Μήκος οχήματος, Η θέση των αξόνων κατά μήκος της μονάδας (διαπόσταση αξόνων). Έλεγχος στατικής συμβατότητας για φορτάμαξες: Επιτρεπόμενο ωφέλιμο φορτίο για διαφορετικές κατηγορίες γραμμών σύμφωνα με την ΤΠΔ ΕΦΑ.	1.1.1.1.2.4 Ικανότητα φόρτωσης 1.1.1.1.2.4.1 Εθνική ταξινόμηση για την ικανότητα φόρτωσης 1.1.1.1.2.4.2 Συμμόρφωση των δομών προς το μοντέλο φόρτωσης υψηλής ταχύτητας (HSLM) 1.1.1.1.2.4.3 Σιδηροδρομική τοποθεσία δομών που απαιτούν ειδικούς ελέγχους 1.1.1.1.2.4.4 Έγγραφο/-α με τη διαδικασία/-ες για στατικούς και δυναμικούς ελέγχους συμβατότητας διαδρομών	x	x	Οι έλεγχοι στατικής συμβατότητας οχημάτων και, όταν είναι αναγκαίο σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρέχει ο διαχειριστής υποδομής, οι έλεγχοι δυναμικής συμβατότητας αμαξοστοιχιών διενεργούνται σύμφωνα με την ή τις διαδικασίες ή τις συναφείς πληροφορίες που παρέχει ο διαχειριστής υποδομής μέσω του RINF σύμφωνα με την παράμετρο 1.1.1.1.2.4.4. **Για τις εμπορευματικές φορτάμαξες:** Ο έλεγχος στατικής συμβατότητας διενεργείται σύμφωνα με τα ακόλουθα σημεία του προτύπου EN 15528:2015: 4 έως 7, παράρτημα Α, παράρτημα Δ ή, για τα δίκτυα του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, τους σχετικούς εθνικούς κανόνες σύμφωνα με το σημείο 4.2.7.4 (4) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1299/2014 της Επιτροπής [1].

[1]

Διεπαφή ελέγχου της συμβατότητας της διαδρομής	Πληροφορίες σχετικά με το όχημα (οι οποίες προέρχονται από το ΕΜΕΤΟ, τον τεχνικό φάκελο ή άλλο κατάλληλο μέσο πληροφόρησης)	Πληροφορίες σχετικά με τις διαδρομές οι οποίες διατίθενται στο μητρώο υποδομής (RINF) ή παρέχονται από τον διαχειριστή υποδομής μέχρις ότου ολοκληρωθεί το RINF	Επίπεδο οχήματος	Επίπεδο αμαξοστοιχίας	Διαδικασία για τον έλεγχο της συμβατότητας οχημάτων και αμαξοστοιχιών για την κίνηση στη σκοπούμενη διαδρομή
Περιτύπωμα	Περιτύπωμα οχήματος: — κατατομή αναφοράς για τα οποία εγκρίθηκε το όχημα, — άλλα περιτυπώματα που αξιολογήθηκαν.	1.1.1.1.3.1.1 Περιτύπωμα 1.2.1.0.3.4 Περιτύπωμα 1.1.1.1.3.1.2 Σιδηροδρομική τοποθεσία συγκεκριμένων σημείων που απαιτούν ειδικούς ελέγχους 1.1.1.1.3.1.3 Έγγραφο με τη διατομή των συγκεκριμένων σημείων που απαιτούν ειδικούς ελέγχους 1.2.1.0.3.5 Σιδηροδρομική τοποθεσία συγκεκριμένων σημείων που απαιτούν ειδικούς ελέγχους 1.2.1.0.3.6 Έγγραφο με τη διατομή των συγκεκριμένων σημείων που απαιτούν ειδικούς ελέγχους	X	X	Σύγκριση της δηλωμένης κατατομής αναφοράς μεταξύ του οχήματος/της αμαξοστοιχίας και της σκοπούμενης διαδρομής. Για τις συγκεκριμένες περιπτώσεις που αναφέρονται στην ΤΠΔ 1302/2014 σημείο 7.3.2.2 και στην ΤΠΔ 1299/2014 σημεία 7.7.17.2 και 7.7.17.9, μπορεί να εφαρμοστεί ειδική διαδικασία για τον έλεγχο της συμβατότητας της διαδρομής. Προς τον σκοπό αυτό, ο διαχειριστής υποδομής διαθέτει τις σχετικές πληροφορίες. Ο διαχειριστής υποδομής προσδιορίζει τα συγκεκριμένα σημεία που αποκλίνουν από την κατατομή αναφοράς που δηλώνεται στις παραμέτρους του RINF: 1.1.1.1.3.1.1 και 1.2.1.0.3.4. Για τις περιπτώσεις αυτές, το RINF επικαιροποιείται αναλόγως (παράμετροι: 1.1.1.1.3.1.2, 1.1.1.1.3.1.3). *Σημείωση.* Ενδέχεται να απαιτείται περαιτέρω συζήτηση μεταξύ του διαχειριστή υποδομής και της σιδηροδρομικής επιχείρησης για τον έλεγχο των συγκεκριμένων σημείων.
Κατακόρυφη ακτίνα	Ελάχιστη κατακόρυφη: — ικανότητα ακτίνας κυρτής καμπύλης — ικανότητα ακτίνας κοίλης καμπύλης	1.2.2.0.3.3 Ελάχιστη ακτίνα κατακόρυφης καμπύλης (αφορά παρακαμπτήρια)	X		Σύγκριση της δηλωμένης ελάχιστης ακτίνας κατακόρυφης καμπύλης μεταξύ του οχήματος και της σκοπούμενης διαδρομής.
Συστήματα ανίχνευσης αμαξοστοιχιών	Τύπος συστημάτων ανίχνευσης αμαξοστοιχιών για τα οποία έχει κατασκευαστεί και αξιολογηθεί το όχημα	1.1.1.3.7.1.1 Τύπος συστήματος ανίχνευσης αμαξοστοιχίας 1.1.1.3.7.1.2 Τύπος κυκλωμάτων τροχιάς ή μετρητών αξόνων που απαιτούν ειδικούς ελέγχους. 1.1.1.3.7.1.3 Έγγραφο με τη/τις διαδικασία/-ες για τον τύπο συστημάτων ανίχνευσης αμαξοστοιχιών που δηλώνεται στο σημείο 1.1.1.3.7.1.2 Ειδικά για το δίκτυο της Γαλλίας: 1.1.1.3.7.1.4 τμήμα με περιορισμό ανίχνευσης αμαξοστοιχίας	X		Σύγκριση του δηλωμένου τύπου συστήματος/-ων ανίχνευσης αμαξοστοιχίας μεταξύ του οχήματος και της σκοπούμενης διαδρομής. *Σημείωση.* Στο πλαίσιο της έγκρισης οχήματος, βάσει των ΤΠΔ και των εθνικών κανόνων, επαληθεύεται η τεχνική συμβατότητα μεταξύ του οχήματος και όλων των συστημάτων ανίχνευσης αμαξοστοιχιών του/των δικτύου/-ων σε περιοχή χρήσης. Σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις (π.χ. προβλήματα μη ανίχνευσης του οχήματος κατά τη λειτουργία), μπορεί να διενεργηθούν δοκιμές και/ή έλεγχοι μετά την έγκριση του οχήματος, στους οποίους συμμετέχουν η σιδηροδρομική επιχείρηση και ο διαχειριστής υποδομής.

Διεπαφή ελέγχου της συμβατότητας της διαδρομής	Πληροφορίες σχετικά με το όχημα (οι οποίες προέρχονται από το ΕΜΕΤΟ, τον τεχνικό φάκελο ή άλλο κατάλληλο μέσο πληροφόρησης)	Πληροφορίες σχετικά με τις διαδρομές οι οποίες διατίθενται στο μητρώο υποδομής (RINF) ή παρέχονται από τον διαχειριστή υποδομής μέχρις ότου ολοκληρωθεί το RINF	Επίπεδο οχήματος	Επίπεδο αμαξοστοιχίας	Διαδικασία για τον έλεγχο της συμβατότητας οχημάτων και αμαξοστοιχιών για την κίνηση στη σκοπούμενη διαδρομή
Ανίχνευση θερμού λιποκιβωτίου άξονα	Παρακολούθηση κατάστασης εδράνων αξόνων (ανίχνευση θερμού λιποκιβωτίου άξονα)	1.1.1.1.7.4 Ύπαρξη παρατρόχιας ανίχνευσης θερμού λιποκιβωτίου άξονα Ειδικά για τα δίκτυα της Γαλλίας, της Ιταλίας και της Σουηδίας: 1.1.1.1.7.5 Παρατρόχια ανίχνευση θερμού λιποκιβωτίου άξονα σύμφωνη με την ΤΠΔ: (Ν/Ο), Εάν όχι: — 1.1.1.1.7.6 Ταυτοποίηση της παρατρόχιας ανίχνευσης θερμού λιποκιβωτίου άξονα· — 1.1.1.1.7.7 Παραγωγή της παρατρόχιας ανίχνευσης θερμού λιποκιβωτίου άξονα· — 1.1.1.1.7.8 Σιδηροδρομική τοποθεσία της παρατρόχιας ανίχνευσης θερμού λιποκιβωτίου άξονα· — 1.1.1.1.7.9 Κατεύθυνση μέτρησης της παρατρόχιας ανίχνευσης θερμού λιποκιβωτίου άξονα·	X		**Για υφιστάμενο όχημα μη σύμφωνο με την ΤΠΔ:** Σύγκριση της δηλωμένης συμμόρφωσης με την παρατρόχια ανίχνευση θερμού λιποκιβωτίου άξονα μεταξύ του οχήματος και της σκοπούμενης διαδρομής, όταν το/τα δίκτυο/-α της περιοχής χρήσης αποτελείται/-ούνται από περισσότερους του ενός τύπους παρατρόχιας ανίχνευσης θερμού λιποκιβωτίου άξονα. Εάν το/τα δίκτυο/-α της περιοχής χρήσης αποτελείται/-ούνται από ένα μόνο τύπο παρατρόχιου ανιχνευτή θερμού λιποκιβωτίου άξονα, δεν είναι απαραίτητη η διενέργεια ελέγχου συμβατότητας διαδρομής. *Σημείωση.* Για όχημα σύμφωνο με την ΤΠΔ: Η συμβατότητα με τα παρατρόχια συστήματα για το/τα δίκτυο/-α της περιοχής χρήσης επαληθεύεται κατά τη φάση έγκρισης. Κάθε ιδιαιτερότητα του δικτύου πρέπει να αποτελεί αντικείμενο ειδικής περίπτωσης.
Χαρακτηριστικά κύλισης	Συνδυασμός/-οί μέγιστης ταχύτητας και μέγιστης ανεπάρκειας υπερύψωσης σε σχέση με τις οποίες χορηγήθηκε έγκριση στο όχημα (επιχειρησιακός φάκελος σε σχέση με τον οποίο αξιολογήθηκε το όχημα)· Κλίση σιδηροτροχιάς.	1.1.1.1.4.2 Μέγιστη ανεπάρκεια υπερύψωσης 1.1.1.1.2.5 Μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα 1.1.1.1.4.3 Κλίση σιδηροτροχιάς	X		Σύγκριση του συνδυασμού της μέγιστης ταχύτητας, της μέγιστης ανεπάρκειας υπερύψωσης και της/των κλίσης/-εων σιδηροτροχιάς σε σχέση με τις οποίες αξιολογείται το όχημα, με την ανεπάρκεια υπερύψωσης, την ταχύτητα και την/τις κλίση/-εις σιδηροτροχιάς που έχουν δηλωθεί στο RINF ή τις πληροφορίες που παρείχε ο διαχειριστής υποδομής. Σε περίπτωση αναντιστοιχίας των χαρακτηριστικών οχήματος με τα χαρακτηριστικά υποδομής με αποτέλεσμα η συμβατότητα μεταξύ οχήματος και διαδρομής ενδεχομένως να μην είναι εξασφαλισμένη, ο διαχειριστής υποδομής παρέχει τον ακριβή συνδυασμό ταχύτητας και ανεπάρκειας υπερύψωσης για τα συγκεκριμένα σημεία στα οποία η συμβατότητα ενδέχεται να μην είναι εξασφαλισμένη, εντός ενός μηνός, δωρεάν και σε ηλεκτρονική μορφή. *Σημείωση.* Το αποτέλεσμα του ελέγχου θα πρέπει να ληφθεί υπόψη από τη σιδηροδρομική επιχείρηση για την εκπόνηση του βιβλίου διαδρομών. Κατόπιν του ελέγχου αυτού μπορούν να επιβληθούν όροι λειτουργίας (π.χ. περιορισμός ταχύτητας για τμήμα γραμμής).

Διεπαφή ελέγχου της συμβατότητας της διαδρομής	Πληροφορίες σχετικά με το όχημα (οι οποίες προέρχονται από το ΕΜΕΤΟ, τον τεχνικό φάκελο ή άλλο κατάλληλο μέσο πληροφόρησης)	Πληροφορίες σχετικά με τις διαδρομές οι οποίες διατίθενται στο μητρώο υποδομής (RINF) ή παρέχονται από τον διαχειριστή υποδομής μέχρις ότου ολοκληρωθεί το RINF	Επίπεδο οχήματος	Επίπεδο αμαξοστοιχίας	Διαδικασία για τον έλεγχο της συμβατότητας οχημάτων και αμαξοστοιχιών για την κίνηση στη σκοπούμενη διαδρομή
Τροχοφόρος άξονας	Περιτύπωμα τροχοφόρου άξονα	1.1.1.1.4.1 Ονομαστικό εύρος τροχιάς 1.2.1.0.4.1 Ονομαστικό εύρος τροχιάς	X		Σύγκριση του περιτυπώματος τροχοφόρου άξονα με το εύρος τροχιάς της σκοπούμενης διαδρομής.
Τροχοφόρος άξονας	Ελάχιστη διάμετρος τροχού κατά τη χρήση	1.1.1.1.5.2 Ελάχιστη διάμετρος τροχού για σταθερές αμβλείες διασταυρώσεις	X		Σύγκριση της ελάχιστης διαμέτρου τροχού μεταξύ του οχήματος και της σκοπούμενης διαδρομής.
Τροχοφόρος άξονας	Τύπος διάταξης εναλλαγής για την οποία είναι σχεδιασμένο το όχημα	1.2.0.0.0.5 Γεωγραφική τοποθεσία επιχειρησιακού σημείου 1.2.0.0.0.4.1 Τύπος/-οι διάταξης/-εων εναλλαγής εύρους τροχιάς	X		Σύγκριση του/των τύπου/-ων διάταξης εναλλαγής για την οποία είναι σχεδιασμένο το όχημα με τον/τους τύπο/-ους διάταξης εναλλαγής εύρους τροχιάς της σκοπούμενης διαδρομής.
Ελάχιστη καμπύλη	Ικανότητα ελάχιστης ακτίνας οριζόντιας καμπύλης	1.1.1.1.3.7 Ελάχιστη ακτίνα οριζόντιας καμπύλης 1.2.2.0.3.2 Ελάχιστη ακτίνα οριζόντιας καμπύλης	X	X	Σύγκριση της ελάχιστης ακτίνας οριζόντιας καμπύλης μεταξύ του οχήματος και της σκοπούμενης διαδρομής.
Πέδηση	Πέδηση έκτακτης ανάγκης και μέγιστη πέδηση λειτουργίας: απόσταση ακινητοποίησης, μέγιστη επιβράδυνση, για την κατάσταση φορτίου «μάζα εκ κατασκευής για κανονικό ωφέλιμο φορτίο» στη μέγιστη ταχύτητα εκ κατασκευής. Για γενική επιχειρησιακή λειτουργία (*), πέραν των ανωτέρω δεδομένων: το ποσοστό πεδούμενου βάρους (λάμδα)	1.1.1.3.11.1 Μέγιστη απαιτούμενη απόσταση πέδησης 1.1.1.1.3.6 Μηκοτομή 1.1.1.1.2.5 Μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα 1.1.1.1.6.1 Μέγιστη επιβράδυνση αμαξοστοιχίας 1.1.1.3.11.2 Διαθέσιμες ή όχι από τον διαχειριστή υποδομής πρόσθετες πληροφορίες που αναφέρονται στο σημείο 4.2.2.6.2.(2) (Ναι/Όχι) Εάν ναι: 1.1.1.3.11.3 Παραπομπή στο/στα έγγραφο/-α που πρέπει να αναφέρονται στο RINF.	X	X	**Για προκαθορισμένο σχηματισμό (όπως αναφέρεται στο σημείο 2.2.1 της ΤΠΔ που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1302/2014):** Σύγκριση της δηλωθείσας απόστασης ακινητοποίησης και της μέγιστης επιβράδυνσης αμαξοστοιχίας μεταξύ του τροχαίου υλικού και της σκοπούμενης διαδρομής για κάθε κατάσταση φόρτωσης ανά μέγιστη ταχύτητα εκ κατασκευής. **Για γενική επιχειρησιακή λειτουργία** (*)**:** Δεν υποδεικνύεται καμία ειδική διαδικασία, καλύπτεται από το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης.
Πέδηση	Θερμοχωρητικότητα: — Περίπτωση αναφοράς ΤΠΔ, — εάν δεν καθορίζεται περίπτωση αναφοράς, η θερμοχωρητικότητα εκφράζεται σε: — Ταχύτητα, — Κλίση, — Απόσταση, — Χρόνο (εάν δεν αναφέρεται η απόσταση)	1.1.1.1.3.6 Μηκοτομή 1.1.1.1.2.5 Μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα	X		Σύγκριση της περίπτωσης αναφοράς του οχήματος με τα χαρακτηριστικά της σκοπούμενης διαδρομής. *Σημείωση:* Το RINF ή οι πληροφορίες που παρέχονται από τον διαχειριστή υποδομής αναφέρουν τη θέση των τροποποιήσεων σε km, το μήκος της κλίσης μπορεί να υπολογιστεί με εξαγωγή δεδομένων.

Διεπαφή ελέγχου της συμβατότητας της διαδρομής	Πληροφορίες σχετικά με το όχημα (οι οποίες προέρχονται από το ΕΜΕΤΟ, τον τεχνικό φάκελο ή άλλο κατάλληλο μέσο πληροφόρησης)	Πληροφορίες σχετικά με τις διαδρομές οι οποίες διατίθενται στο μητρώο υποδομής (RINF) ή παρέχονται από τον διαχειριστή υποδομής μέχρις ότου ολοκληρωθεί το RINF	Επίπεδο οχήματος	Επίπεδο αμαξοστοιχίας	Διαδικασία για τον έλεγχο της συμβατότητας οχημάτων και αμαξοστοιχιών για την κίνηση στη σκοπούμενη διαδρομή
Πέδηση	Μέγιστη κλίση επί της οποίας η μονάδα παραμένει ακινητοποιημένη μόνο από την πέδη στάθμευσης (εφόσον διαθέτει το όχημα)	1.1.1.1.3.6 Μηκοτομή 1.2.2.0.3.1 Κλίση για τροχιές απόθεσης	X	X	Σύγκριση της δηλωμένης μέγιστης μηκοτομής μεταξύ του οχήματος και της σκοπούμενης διαδρομής. *Σημείωση.* Το αποτέλεσμα του ελέγχου θα πρέπει να ληφθεί υπόψη από το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης (π.χ. χρήση πρόσθετων μέσων).
Μαγνητική πέδη τροχιάς	Δυνατότητα αποτροπής της χρήσης της μαγνητικής πέδης (μόνο εφόσον το όχημα είναι εξοπλισμένο με μαγνητική πέδη)	1.1.1.1.6.3 Χρήση μαγνητικών πεδών 1.1.1.1.6.5 Έγγραφο με τους όρους χρήσης της μαγνητικής πέδης τροχιάς.	X		Επαλήθευση του κατά πόσον επιτρέπεται η χρήση της μαγνητικής πέδης τροχιάς στη σκοπούμενη διαδρομή. *Σημειώσεις.* Σε περίπτωση που επιτρέπεται η χρήση μαγνητικής πέδης, ο διαχειριστής υποδομής παρέχει τους όρους χρήσης της. Το αποτέλεσμα του ελέγχου θα πρέπει να ληφθεί υπόψη από το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης (π.χ. αποτροπή της χρήσης της μαγνητικής πέδης τροχιάς στο τμήμα γραμμής).
Δινορρευματική πέδη τροχιάς	Δυνατότητα αποτροπής της χρήσης της δινορρευματικής πέδης (μόνο εφόσον το όχημα είναι εξοπλισμένο με δινορρευματική πέδη)	1.1.1.1.6.2 Χρήση δινορρευματικών πεδών 1.1.1.1.6.4 Έγγραφο με τους όρους χρήσης της δινορρευματικής πέδης τροχιάς.	X		Επαλήθευση του κατά πόσον επιτρέπεται η χρήση της δινορρευματικής πέδης τροχιάς στη σκοπούμενη διαδρομή. *Σημειώσεις.* Σε περίπτωση που επιτρέπεται η χρήση δινορρευματικής πέδης, ο διαχειριστής υποδομής παρέχει τους όρους χρήσης της. Το αποτέλεσμα του ελέγχου θα πρέπει να ληφθεί υπόψη από το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης (π.χ. αποτροπή της χρήσης της δινορρευματικής πέδης τροχιάς στο τμήμα γραμμής).
Καιρικές συνθήκες	Εύρος θερμοκρασίας	1.1.1.1.2.6 Εύρος θερμοκρασίας	X		Σύγκριση του δηλωμένου εύρους θερμοκρασίας μεταξύ του οχήματος και της σκοπούμενης διαδρομής. *Σημείωση.* Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης λαμβάνει υπόψη κάθε πιθανό περιορισμό σε περίπτωση που από τη σύγκριση προκύπτει απόκλιση σε σχέση με το εύρος θερμοκρασίας.

Διεπαφή ελέγχου της συμβατότητας της διαδρομής	Πληροφορίες σχετικά με το όχημα (οι οποίες προέρχονται από το ΕΜΕΤΟ, τον τεχνικό φάκελο ή άλλο κατάλληλο μέσο πληροφόρησης)	Πληροφορίες σχετικά με τις διαδρομές οι οποίες διατίθενται στο μητρώο υποδομής (RINF) ή παρέχονται από τον διαχειριστή υποδομής μέχρις ότου ολοκληρωθεί το RINF	Επίπεδο οχήματος	Επίπεδο αμαξοστοιχίας	Διαδικασία για τον έλεγχο της συμβατότητας οχημάτων και αμαξοστοιχιών για την κίνηση στη σκοπούμενη διαδρομή
Καιρικές συνθήκες	Συνθήκες χιονιού, πάγου και χαλαζόπτωσης	1.1.1.1.2.8 Ύπαρξη δριμειών κλιματικών συνθηκών	X		Σύγκριση των δηλωμένων «Συνθηκών χιονιού, πάγου και χαλαζόπτωσης» (π.χ. S1) για το όχημα με την «Ύπαρξη δριμειών κλιματικών συνθηκών» στη σκοπούμενη διαδρομή. *Σημείωση.* Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης λαμβάνει υπόψη κάθε πιθανό περιορισμό. Συζήτηση μεταξύ της σιδηροδρομικής επιχείρησης και του διαχειριστή υποδομής για τον προσδιορισμό τυχόν περιορισμών.
Τάσεις και συχνότητες	Σύστημα ενεργειακής τροφοδότησης: — Ονομαστική τάση και συχνότητα, — Τύπος συστήματος γραμμής επαφής — Για υφιστάμενο όχημα μη σύμφωνο με την ΤΠΔ το οποίο προορίζεται να λειτουργήσει στις συγκεκριμένες γραμμές που αναφέρονται στην ΤΠΔ ΕΝΕ 1301/2014 σημείο 7.4.2.2.1: Umax2.	1.1.1.2.2.1.1 Τύπος συστήματος γραμμής επαφής 1.1.1.2.2.1.2 Σύστημα ενεργειακής τροφοδότησης (Τάση και συχνότητα) 1.1.1.2.2.1.2.1 Σύστημα ενεργειακής τροφοδότησης σύμφωνο με την ΤΠΔ Ειδικές περιπτώσεις που προβλέπονται στην ΤΠΔ ΕΝΕ 1301/2014 σημείο 7.4.2.2.1: 1.1.1.2.2.1.3 Umax2 για τις γραμμές που αναφέρονται στα σημεία 7.4.2.2.1 και 7.4.2.11.1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1301/2014 της Επιτροπής ([2]).	X		Σύγκριση της δηλωμένης τάσης μεταξύ του οχήματος και της σκοπούμενης διαδρομής για το σύστημα ενεργειακής τροφοδότησης (ονομαστική τάση και συχνότητα) και του τύπου συστήματος γραμμής επαφής.
Ανατροφοδοτική πέδη	Δυνατότητα αποτροπής της χρήσης της ανατροφοδοτικής πέδης (μόνο εφόσον το όχημα είναι εξοπλισμένο με ανατροφοδοτική πέδη)	1.1.1.2.2.4 Άδεια για ανατροφοδοτική πέδηση	X		Επαλήθευση του κατά πόσον επιτρέπεται η χρήση ανατροφοδοτικής πέδης στη σκοπούμενη διαδρομή ή υπό ειδικές συνθήκες. *Σημείωση.* Το αποτέλεσμα του ελέγχου θα πρέπει να ληφθεί υπόψη από το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης (π.χ. αποτροπή της χρήσης της ανατροφοδοτικής πέδης στο τμήμα γραμμής).
Περιορισμός έντασης ρεύματος	Ηλεκτρικές μονάδες εφοδιασμένες με λειτουργία περιορισμού της ισχύος ή της έντασης ρεύματος.	1.1.1.2.5.1 Περιορισμός της ισχύος ή της έντασης ρεύματος επί της αμαξοστοιχίας	X		Επαλήθευση του κατά πόσον απαιτείται το όχημα να είναι εξοπλισμένο με συσκευή αυτόματης καθόδου για τη/τις σκοπούμενη/-ές διαδρομή/-ές. *Σημείωση.* Το σύμφωνο με την ΤΠΔ τροχαίο υλικό με μέγιστη ισχύ άνω των 2 MW είναι εφοδιασμένο με λειτουργία περιορισμού της ισχύος ή της έντασης ρεύματος.

Διεπαφή ελέγχου της συμβατότητας της διαδρομής	Πληροφορίες σχετικά με το όχημα (οι οποίες προέρχονται από το ΕΜΕΤΟ, τον τεχνικό φάκελο ή άλλο κατάλληλο μέσο πληροφόρησης)	Πληροφορίες σχετικά με τις διαδρομές οι οποίες διατίθενται στο μητρώο υποδομής (RINF) ή παρέχονται από τον διαχειριστή υποδομής μέχρις ότου ολοκληρωθεί το RINF	Επίπεδο οχήματος	Επίπεδο αμαξοστοιχίας	Διαδικασία για τον έλεγχο της συμβατότητας οχημάτων και αμαξοστοιχιών για την κίνηση στη σκοπούμενη διαδρομή
Παντογράφος	Μέγιστη ένταση ρεύματος εν στάσει ανά παντογράφο για καθένα από τα συστήματα ΣΡ για τα οποία είναι εξοπλισμένο το όχημα	1.1.1.2.2.3 Μέγιστη ένταση ρεύματος εν στάσει ανά παντογράφο 1.2.2.0.6.1 Μέγιστη ένταση ρεύματος εν στάσει ανά παντογράφο	X		Σύγκριση της δηλωμένης μέγιστης έντασης ρεύματος εν στάσει ανά παντογράφο για κάθε σύστημα ΣΡ, μεταξύ του οχήματος και της σκοπούμενης διαδρομής.
Παντογράφος	Ύψος διάδρασης παντογράφου με αγωγούς επαφής (επάνω από την κορυφή της σιδηροτροχιάς) για κάθε σύστημα ενεργειακής τροφοδότησης για το οποίο είναι εξοπλισμένο το όχημα	1.1.1.2.2.5 Μέγιστο ύψος σύρματος επαφής 1.1.1.2.2.6 Ελάχιστο ύψος σύρματος επαφής	X		Σύγκριση του ύψους διάδρασης παντογράφου με αγωγούς επαφής για κάθε σύστημα ενεργειακής τροφοδότησης, μεταξύ του οχήματος και της σκοπούμενης διαδρομής.
Παντογράφος	Κεφαλή παντογράφου για κάθε σύστημα ενεργειακής τροφοδότησης για το οποίο είναι εξοπλισμένο το όχημα	1.1.1.2.3.1 Αποδεκτές κεφαλές παντογράφου σύμφωνες με την ΤΠΔ 1.1.1.2.3.2 Άλλες αποδεκτές κεφαλές παντογράφου	X		Σύγκριση της γεωμετρίας κεφαλής παντογράφου (συμπεριλαμβανομένων μονωμένων ή μη μονωμένων ακίδων για 1 950 mm), για κάθε σύστημα ενεργειακής τροφοδότησης, μεταξύ του οχήματος και της σκοπούμενης διαδρομής.
Παντογράφος	Υλικό ταινίας επαφής παντογράφου με το οποίο ενδέχεται να είναι εξοπλισμένο το όχημα για κάθε σύστημα ενεργειακής τροφοδότησης για το οποίο είναι εξοπλισμένο το όχημα	1.1.1.2.3.4 Επιτρεπόμενο υλικό ταινίας επαφής	X		Σύγκριση του υλικού ταινίας επαφής παντογράφου, για κάθε σύστημα ενεργειακής τροφοδότησης, μεταξύ του οχήματος και της σκοπούμενης διαδρομής.
Παντογράφος	Καμπύλη μέσης δύναμης επαφής	1.1.1.2.5.2 Επιτρεπόμενη δύναμη επαφής	X		Σύγκριση της μέσης δύναμης επαφής μεταξύ του οχήματος και της σκοπούμενης διαδρομής: **Για όχημα σύμφωνο με την ΤΠΔ το οποίο προορίζεται να λειτουργήσει σε γραμμή/-ές μη σύμφωνη/-ες με την ΤΠΔ:** σύγκριση της μέσης δύναμης επαφής μεταξύ του οχήματος και της σκοπούμενης διαδρομής, για κάθε τάση. **Για υφιστάμενο όχημα μη σύμφωνο με την ΤΠΔ:** σύγκριση της μέσης επαφής μεταξύ του οχήματος και της σκοπούμενης διαδρομής, για κάθε τάση. *Σημείωση.* Όχημα σύμφωνο με την ΤΠΔ εγκρίνεται με μέση επαφή εντός των οριακών τιμών που καθορίζονται στο πρότυπο EN 50367:2012 πίνακας 6.

Διεπαφή ελέγχου της συμβατότητας της διαδρομής	Πληροφορίες σχετικά με το όχημα (οι οποίες προέρχονται από το ΕΜΕΤΟ, τον τεχνικό φάκελο ή άλλο κατάλληλο μέσο πληροφόρησης)	Πληροφορίες σχετικά με τις διαδρομές οι οποίες διατίθενται στο μητρώο υποδομής (RINF) ή παρέχονται από τον διαχειριστή υποδομής μέχρις ότου ολοκληρωθεί το RINF	Επίπεδο οχήματος	Επίπεδο αμαξοστοιχίας	Διαδικασία για τον έλεγχο της συμβατότητας οχημάτων και αμαξοστοιχιών για την κίνηση στη σκοπούμενη διαδρομή
Παντογράφος	Αριθμός παντογράφων σε επαφή με την εναέρια γραμμή επαφής (ΕΓΕ) (για κάθε σύστημα ενεργειακής τροφοδότησης για το οποίο είναι εξοπλισμένο το όχημα)· Μικρότερη απόσταση μεταξύ δύο παντογράφων σε επαφή με την ΕΓΕ (για κάθε σύστημα ενεργειακής τροφοδότησης για το οποίο είναι εξοπλισμένο το όχημα· για μονή και, εφόσον απαιτείται, για πολλαπλή λειτουργία) (μόνο εάν ο αριθμός των ανυψωμένων παντογράφων είναι μεγαλύτερος από 1)· Τύπος ΕΓΕ που χρησιμοποιείται για τη δοκιμή επίδοσης όσον αφορά τη λήψη ρεύματος (για κάθε σύστημα ενεργειακής τροφοδότησης για το οποίο είναι εξοπλισμένο το όχημα) (μόνο εάν ο αριθμός των ανυψωμένων παντογράφων είναι μεγαλύτερος από 1).	1.1.1.2.3.3 Απαιτήσεις για τον αριθμό των ανυψωμένων παντογράφων και τη μεταξύ τους απόσταση, σε συγκεκριμένη ταχύτητα	X	X	**Για προκαθορισμένο σχηματισμό (όπως αναφέρεται στο σημείο 2.2.1 της ΤΠΔ που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1302/2014):** Για κάθε σύστημα ενεργειακής τροφοδότησης: — Σύγκριση του αριθμού παντογράφων οχήματος σε επαφή με την εναέρια γραμμή επαφής (ΕΓΕ) και της σκοπούμενης διαδρομής· — Σύγκριση της μικρότερης απόστασης παντογράφων οχήματος σε επαφή με την εναέρια γραμμή επαφής (ΕΓΕ) και της σκοπούμενης διαδρομής· **Για γενική επιχειρησιακή λειτουργία** (*)**:** Καλύπτεται από το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης, λαμβανομένων υπόψη των όρων που επιβάλλει ο διαχειριστής υποδομής, όπως περιλαμβάνονται στο RINF, ή των πληροφοριών που παρέχει ο διαχειριστής υποδομής. *Σημείωση.* Το αποτέλεσμα της σύγκρισης, όσον αφορά την ελάχιστη απόσταση μεταξύ δύο ανυψωμένων παντογράφων, ενδέχεται να οδηγήσει σε επιχειρησιακό περιορισμό στο όχημα, ο οποίος πρέπει να ληφθεί υπόψη από το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης (π.χ. υποχρέωση αναδίπλωσης ενός παντογράφου σε πολυμερή σύνθεση ηλεκτρική δύο ανυψωμένων παντογράφων).
Παντογράφος	Ενσωματωμένη συσκευή αυτόματης καθόδου (ΑΣΚ) (για κάθε σύστημα ενεργειακής τροφοδότησης για το οποίο είναι εξοπλισμένο το όχημα)	1.1.1.2.5.3 Απαιτούμενη συσκευή αυτόματης καθόδου	X		Επαλήθευση του κατά πόσον απαιτείται το όχημα να είναι εξοπλισμένο με συσκευή αυτόματης καθόδου για τη/τις σκοπούμενη/-ές διαδρομή/-ές.
Ειδικά για το δίκτυο της Γαλλίας: Διαχωρισμός φάσεων	Απόσταση μεταξύ θαλάμου και παντογράφου για αναστρέψιμη ή πολυμερή σύνθεση	1.1.1.2.4.3 Απόσταση μεταξύ πινακίδας και τερματισμού διαχωρισμού φάσεων		x	Επαλήθευση του κατά πόσον η τοποθέτηση των πινακίδων που προσδιορίζουν το σημείο στο οποίο επιτρέπεται στον μηχανοδηγό να ανυψώσει τους παντογράφους ή να κλείσει εκ νέου τους διακόπτες ασφαλείας στην/στις σκοπούμενη/-ες διαδρομή/-ές είναι συμβατή με την απόσταση μεταξύ θαλάμου και παντογράφου για αναστρέψιμη ή πολυμερή σύνθεση. Σε περίπτωση ασυμβατότητας, η πινακίδα πρέπει να μετακινηθεί και να τοποθετηθεί σε επαρκή απόσταση ώστε να διασφαλίζεται ότι οι μηχανοδηγοί δεν ανυψώνουν τους παντογράφους πολύ νωρίς.

Διεπαφή ελέγχου της συμβατότητας της διαδρομής	Πληροφορίες σχετικά με το όχημα (οι οποίες προέρχονται από το ΕΜΕΤΟ, τον τεχνικό φάκελο ή άλλο κατάλληλο μέσο πληροφόρησης)	Πληροφορίες σχετικά με τις διαδρομές οι οποίες διατίθενται στο μητρώο υποδομής (RINF) ή παρέχονται από τον διαχειριστή υποδομής μέχρις ότου ολοκληρωθεί το RINF	Επίπεδο οχήματος	Επίπεδο αμαξοστοιχίας	Διαδικασία για τον έλεγχο της συμβατότητας οχημάτων και αμαξοστοιχιών για την κίνηση στη σκοπούμενη διαδρομή
Σήραγγα	Κατηγορία πυρασφάλειας	1.1.1.1.8.10 Απαιτούμενη κατηγορία πυρκαγιάς για το τροχαίο υλικό 1.1.1.1.8.11 Απαιτούμενη εθνική κατηγορία πυρκαγιάς για το τροχαίο υλικό 1.2.1.0.5.7 Απαιτούμενη κατηγορία πυρκαγιάς για το τροχαίο υλικό 1.2.1.0.5.8 Απαιτούμενη εθνική κατηγορία πυρκαγιάς για το τροχαίο υλικό 1.2.2.0.5.7 Απαιτούμενη κατηγορία πυρκαγιάς για το τροχαίο υλικό 1.2.2.0.5.8 Απαιτούμενη εθνική κατηγορία πυρκαγιάς για το τροχαίο υλικό	X		Σύγκριση μεταξύ της κατηγορίας πυρασφάλειας του οχήματος και της σκοπούμενης διαδρομής.
μήκος αμαξοστοιχίας	Μήκος αμαξοστοιχίας	1.2.2.0.2.1 Ωφέλιμο μήκος παρακαμπτηρίου 1.2.1.0.6.4 Ωφέλιμο μήκος κρηπιδώματος	X	X	**Για σταθερό και προκαθορισμένο σχηματισμό (όπως αναφέρονται στο σημείο 2.2.1 της ΤΠΔ που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1302/2014):** Σύγκριση του μήκους της/των μονάδας/-ων (σε μονομερή ή πολυμερή λειτουργία) με το/τα μήκος/-η «παρακαμπτηρίων και κρηπιδωμάτων» της σκοπούμενης διαδρομής. **Για γενική επιχειρησιακή λειτουργία** (*)**:** Επαλήθευση του μήκους της σύνθετης αμαξοστοιχίας με το/τα μήκος/-η των «παρακαμπτηρίων και κρηπιδωμάτων» της σκοπούμενης διαδρομής *Σημείωση.* Το αποτέλεσμα του ελέγχου θα πρέπει να ληφθεί υπόψη από τη σιδηροδρομική επιχείρηση στο οικείο σύστημα διαχείρισης ασφάλειας. Κατόπιν του ελέγχου αυτού μπορούν να επιβληθούν όροι λειτουργίας.
Ύψος κρηπιδώματος και επιβίβαση και αποβίβαση	Ύψη κρηπιδωμάτων για τα οποία είναι κατασκευασμένο το όχημα	1.2.1.0.6.5 Ύψος κρηπιδώματος	X		Σύγκριση των υψών κρηπιδώματος μεταξύ του οχήματος και της σκοπούμενης διαδρομής: *Σημείωση.* Το αποτέλεσμα του ελέγχου θα πρέπει να ληφθεί υπόψη από τη σιδηροδρομική επιχείρηση στο οικείο σύστημα διαχείρισης ασφάλειας. Κατόπιν του ελέγχου αυτού μπορούν να επιβληθούν όροι λειτουργίας.

Διεπαφή ελέγχου της συμβατότητας της διαδρομής	Πληροφορίες σχετικά με το όχημα (οι οποίες προέρχονται από το ΕΜΕΤΟ, τον τεχνικό φάκελο ή άλλο κατάλληλο μέσο πληροφόρησης)	Πληροφορίες σχετικά με τις διαδρομές οι οποίες διατίθενται στο μητρώο υποδομής (RINF) ή παρέχονται από τον διαχειριστή υποδομής μέχρις ότου ολοκληρωθεί το RINF	Επίπεδο οχήματος	Επίπεδο αμαξοστοιχίας	Διαδικασία για τον έλεγχο της συμβατότητας οχημάτων και αμαξοστοιχιών για την κίνηση στη σκοπούμενη διαδρομή
ETCS	Συμβατότητα συστήματος ETCS	1.1.1.3.2.9 Συμβατότητα συστήματος ETCS	X		Εξακρίβωση ότι η τιμή συμβατότητας του συστήματος ETCS που προβλέπεται στο RINF περιλαμβάνεται στην έγκριση οχήματος.
ETCS	Ακεραιότητα της αμαξοστοιχίας	1.1.1.3.2.8 Επιβεβαίωση ακεραιότητας της αμαξοστοιχίας από εποχούμενο εξοπλισμό, απαιτούμενο για την πρόσβαση στη γραμμή	X	X	Εξακρίβωση ότι το όχημα/η αμαξοστοιχία είναι σε θέση να επιβεβαιώσει την ακεραιότητα αμαξοστοιχίας εάν απαιτείται παρατροχίως.
GSM-R	Συμβατότητα ραδιοσυστήματος φωνητικής επικοινωνίας	1.1.1.3.3.9 Συμβατότητα ραδιοσυστήματος φωνητικής επικοινωνίας	X		Εξακρίβωση ότι η τιμή συμβατότητας του ραδιοσυστήματος φωνητικής επικοινωνίας που προβλέπεται στο RINF περιλαμβάνεται στην έγκριση οχήματος.
GSM-R	Συμβατότητα ραδιοσυστήματος διαβίβασης δεδομένων	1.1.1.3.3.10 Συμβατότητα ραδιοσυστήματος διαβίβασης δεδομένων	X		Εξακρίβωση ότι η τιμή συμβατότητας του ραδιοσυστήματος διαβίβασης δεδομένων που προβλέπεται στο RINF περιλαμβάνεται στην έγκριση οχήματος.
GSM-R	Οικείο δίκτυο GSM-R με κάρτα SIM	1.1.1.3.3.5 Δίκτυα GSM-R που καλύπτονται από συμφωνία περιαγωγής	X		Σύγκριση ότι το οικείο δίκτυο GSM-R με κάρτα SIM περιλαμβάνεται στον κατάλογο των δικτύων GSM-R με συμφωνία περιαγωγής για όλα τα τμήματα της διαδρομής. Η σύγκριση αυτή πρέπει να διενεργείται για όλες τις κάρτες SIM στο όχημα (φωνή και δεδομένα)
GSM-R	Κάρτα SIM που υποστηρίζει το αναγνωριστικό ομαδικής κλήσης 555	1.1.1.3.3.4 Χρήση της ομαδικής κλήσης 555	X		Έλεγχος ότι το αναγνωριστικό ομαδικής κλήσης 555 χρησιμοποιείται παρατροχίως. Εάν δεν έχει διαμορφωθεί επί της αμαξοστοιχίας, θα πρέπει πρώτα να καθιερωθούν εναλλακτικές διαδικασίες λειτουργίας με τον διαχειριστή υποδομής.
Κλάση Β	Κληροδοτημένο σύστημα προστασίας αμαξοστοιχίας κλάσης Β	1.1.1.3.5.3 Κληροδοτημένα συστήματα προστασίας αμαξοστοιχίας	X		Σύγκριση της ονομασίας και της έκδοσης του κληροδοτημένου συστήματος προστασίας αμαξοστοιχίας κλάσης Β
Κλάση Β	Κληροδοτημένο ραδιοσύστημα κλάσης Β	1.1.1.3.6.1 Κληροδοτημένο ραδιοσύστημα	X		Σύγκριση της ονομασίας και της έκδοσης του κληροδοτημένου ραδιοσυστήματος κλάσης Β

(*) Γενική επιχειρησιακή λειτουργία: Μια μονάδα έχει μελετηθεί για γενική επιχειρησιακή λειτουργία όταν προορίζεται για σύζευξη με άλλη/-ες μονάδα/-ες σε αμαξοστοιχιακό σχηματισμό ο οποίος δεν ορίζεται κατά τη φάση του σχεδιασμού.

(1) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1299/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «υποδομή» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 1).

(2) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1301/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας που αφορά το υποσύστημα «ενέργεια» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 179).

Δ2. **Στοιχεία που πρέπει να παρέχει ο διαχειριστής υποδομής στη σιδηροδρομική επιχείρηση για το βιβλίο διαδρομών**

Αριθμός	Βιβλίο διαδρομών
1	**Γενικές πληροφορίες σχετικές με τον διαχειριστή υποδομής**
1.1	Ονομασία του διαχειριστή υποδομής
2	**Χάρτες και διαγράμματα**
2.1	**Χάρτης: σχηματικό διάγραμμα με**
2.1.1.	Τμήματα γραμμής
2.1.2.	Βασικές θέσεις (σταθμοί επιβατών, σταθμοί διαλογής, διακλαδώσεις, εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί)
2.2	**Διάγραμμα γραμμής**
2.2.1.	Ένδειξη γραμμών κίνησης, βρόχων υπέρβασης/αλλαγών ασφαλείας και πρόσβαση σε παρακαμπτήριες
2.2.2.	Βασικές θέσεις (σταθμοί επιβατών, σταθμοί διαλογής, διακλαδώσεις, εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί) και θέση τους ως προς τη γραμμή
2.2.3.	Τοποθεσία, τύπος και ονομασία όλων των σταθερών σημάτων για αμαξοστοιχίες
2.3	**Διαγράμματα σταθμού/διαλογής/αμαξοστασίου**
2.3.1	Ονομασία θέσης
2.3.2	Τύπος θέσης επιβατικού τερματικού σταθμού, εμπορευματικού τερματικού σταθμού, σταθμού διαλογής, αμαξοστασίου
2.3.3	Τοποθεσία, τύπος και ταυτοποίηση σταθερών σημάτων που προστατεύουν επικίνδυνα σημεία
2.3.4	Ταυτοποίηση και σχέδιο τροχιών, περιλαμβανόμενων των αλλαγών (συσκευών) γραμμής
2.3.5	Ταυτοποίηση κρηπιδωμάτων
2.3.6	Μήκος κρηπιδωμάτων
2.3.7	Ύψος κρηπιδωμάτων
2.3.8	Καμπυλότητα κρηπιδωμάτων
2.3.9	Ταυτοποίηση βρόχων υπέρβασης
2.3.10	Άλλες εγκαταστάσεις
3	**Πληροφορίες για συγκεκριμένα τμήματα γραμμής**
3.1	**Γενικά χαρακτηριστικά**
3.1.1	Άκρο 1 του τμήματος γραμμής
3.1.2	Άκρο 2 του τμήματος γραμμής
3.1.3	Ενδείξεις απόστασης παρά τη γραμμή (συχνότητα, εμφάνιση και θέση)
3.1.4	Μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα για κάθε τροχιά, καθώς και, εφόσον είναι αναγκαίο, διαφορετικές ταχύτητες για ορισμένους τύπους αμαξοστοιχιών
3.1.5	Κάθε άλλη πληροφορία που πρέπει να γνωρίζει ο μηχανοδηγός

Αριθμός	Βιβλίο διαδρομών
3.1.6	Ειδικές γεωγραφικές πληροφορίες που απαιτούνται σχετικά με την τοπική υποδομή
3.1.7	Μέσα επικοινωνίας με το κέντρο διαχείρισης/ελέγχου της κυκλοφορίας υπό συνθήκες κανονικές, υποβαθμισμένες και έκτακτης ανάγκης
3.2	**Ειδικά τεχνικά χαρακτηριστικά**
3.2.1	Συντελεστής κλίσης
3.2.2	Θέση επικλινούς τμήματος
3.2.3	Σήραγγες: θέση, όνομα, μήκος, ειδικές πληροφορίες, όπως η ύπαρξη πεζοδρομίων και σημείων ασφαλούς εξόδου, καθώς και θέση ασφαλών χώρων από όπου είναι δυνατή η εκκένωση επιβατών· κατηγορία πυρασφάλειας
3.2.4	Περιοχές όπου απαγορεύεται η στάση: ταυτοποίηση, θέση, τύπος
3.2.5	Βιομηχανικοί κίνδυνοι – τοποθεσίες όπου είναι επικίνδυνη η αποβίβαση του μηχανοδηγού
3.2.6	Τοποθεσίες περιοχών που έχουν οριστεί για τη δοκιμή του εξοπλισμού αμμοδιασποράς (αν υπάρχει)
3.2.7	Τύπος του συστήματος σηματοδότησης και αντίστοιχο επιχειρησιακό καθεστώς (διπλή γραμμή, αμφίδρομη κυκλοφορία, αριστερή ή δεξιά πλευρά κυκλοφορίας κ.λπ.)
3.2.8	Τύπος τροχιάς προς ραδιοεξοπλισμό αμαξοστοιχίας.
3.3	**Υποσύστημα «ενέργεια»**
3.3.1	Σύστημα ενεργειακής τροφοδότησης (τάση και συχνότητα)
3.3.2	Μέγιστη ένταση ρεύματος αμαξοστοιχίας
3.3.3	Περιορισμός ηλεκτρικής κατανάλωσης σε συγκεκριμένη/-ες ηλεκτροκίνητη/-ες μονάδα/-ες έλξης
3.3.4	Περιορισμός της θέσης μονάδας/-ων πολλαπλής έλξης για τη συμμόρφωση με τον διαχωρισμό γραμμής επαφής (θέση παντογράφου)
3.3.5	Θέση ουδετέρων τμημάτων
3.3.6	Θέση περιοχών στις οποίες η διέλευση γίνεται με χαμηλωμένους παντογράφους
3.3.7	Όροι για την ανατροφοδοτική πέδηση
3.3.8	Μέγιστη ένταση ρεύματος εν στάσει ανά παντογράφο
3.4	**Υποσύστημα «έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση»**
3.4.1	Ανάγκη ταυτόχρονης ενεργοποίησης περισσότερων του ενός συστημάτων
3.4.2	Ειδικοί όροι μεταγωγής μεταξύ διαφορετικών της κλάσης Β συστημάτων προστασίας, ελέγχου και προειδοποίησης αμαξοστοιχίας
3.4.3	Ειδικοί τεχνικοί όροι απαιτούμενοι για τη μεταγωγή μεταξύ ERTMS/ETCS και συστημάτων κλάσης Β
3.4.4	Ειδικές οδηγίες (θέση) μεταγωγής μεταξύ διαφορετικών ραδιοσυστημάτων
3.4.5	Δυνατότητα να επιτρέπεται η χρήση δινορρευματικής πέδης
3.4.6	Δυνατότητα να επιτρέπεται η χρήση μαγνητικής πέδης
3.5	**Υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας»**
3.5.1.	Γλώσσα εργασίας

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

Προσάρτημα ΣΤ

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

1. **Γενικές απαιτήσεις**

α) Το παρόν προσάρτημα, το οποίο 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 του παρόντος κανονισμού 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. **Επαγγελματικές γνώσεις**

Για κάθε άδεια απαιτείται επιτυχής συμμετοχή 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 ασφάλειας 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 ασφάλειας 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 κρίσιμων για την ασφάλεια καθηκόντων όσον αφορά διαδικασίες και διεπαφές του τροχαίου υλικού.

2.4. *Γνώση της διαδρομής*

α) Σημαντικές επιχειρησιακές ρυθμίσεις (όπως η μέθοδος ρύθμισης 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 επικοινωνίας, ιδίως με τον ρυθμιστή σηματοδότησης κατά τη διάρκεια περιστατικού εκκένωσης,

— προσδιορισμός των αιτίων/καταστάσεων και των αιτημάτων για την έναρξη επικοινωνίας

— μέθοδοι επικοινωνίας για την ενημέρωση των επιβατών,

— μέθοδοι επικοινωνίας σε καταστάσεις υποβαθμισμένης λειτουργίας/έκτακτης ανάγκης,

γ) Δεξιότητες συμπεριφοράς:

— επίγνωση της κατάστασης,

— ευσυνειδησία,

— επικοινωνία,

— λήψη αποφάσεων και δράση.

3. **Ικανότητα πρακτικής εφαρμογής των γνώσεων**

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 εξοπλισμού παρά τη γραμμή και του τροχαίου υλικού, καθώς και κάθε ειδικού εξοπλισμού σχετιζόμενου με την ασφάλεια.

Ειδικότερα με:

α) Ελέγχους πριν από την αναχώρηση, συμπεριλαμβανόμενων των δοκιμών πέδησης, αν είναι αναγκαίο, και του ορθού κλεισίματος των θυρών.

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.

Προσάρτημα Ζ

Ελάχιστα επαγγελματικά προσόντα για τα καθήκοντα προετοιμασίας αμαξοστοιχιών

1. **Γενικές απαιτήσεις**

α) Το παρόν προσάρτημα, το οποίο 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 του παρόντος κανονισμού, 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. **Επαγγελματικές γνώσεις**

Για κάθε άδεια απαιτείται επιτυχής συμμετοχή σε αρχική εξέταση και διατάξεις 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 ασφάλειας 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 το καθήκον*

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

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

γ) Τοπικές ρυθμίσεις λειτουργίας.

2.3. *Γνώσεις εξοπλισμού αμαξοστοιχίας*

α) Σκοπός και χρήση εξοπλισμού φορταμαξών και οχημάτων.

β) Καθορισμός τεχνικών επιθεωρήσεων και σχετικές ρυθμίσεις.

γ) Κατάλληλες γνώσεις των κρίσιμων για την ασφάλεια καθηκόντων όσον αφορά διαδικασίες και διεπαφές του τροχαίου υλικού.

3. **Ικανότητα πρακτικής εφαρμογής των γνώσεων**

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 εξοπλισμού παρά τη γραμμή και του τροχαίου υλικού, καθώς και κάθε ειδικού εξοπλισμού σχετιζόμενου με την ασφάλεια.

Συγκεκριμένα:

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) Καταστάσεις υποβαθμισμένης λειτουργίας, 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 συμβάντα κατά τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (ανάλογα με την περίπτωση).

Προσάρτημα Η

Ευρωπαϊκός αριθμός οχήματος και σχετική αλφαβητική επισήμανση στο αμάξωμα

1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΑΡΙΘΜΟ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

Ο Ευρωπαϊκός Αριθμός Οχήματος (EVN) αποδίδεται σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙ προσάρτημα 6 της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2018/1614 της Επιτροπής ([1]).

Ο EVN τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙ σημείο 3.2.2.8 της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2018/1614.

Ο EVN μπορεί να τροποποιηθεί κατόπιν αιτήματος του κατόχου σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙ σημείο 3.2.2.9 της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2018/1614.

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 (αποτελούμενο 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 καταχώρισης, όπως ορίζεται στην απόφαση (ΕΕ) 2018/1614 προσάρτημα 6 μέρος 4.

RFC, DB και ACTS τα σήματα του κατόχου, όπως ορίζεται στην απόφαση (ΕΕ) 2018/1614 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

Όταν σε φορτάμαξα αναγράφονται ένας ή περισσότεροι χαρακτήρες εθνικής σημασίας, η εθνική αυτή σήμανση εμφαίνεται μετά τη διεθνή αλφαβητική σήμανση και 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
	B10 tu

([1]) Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2018/1614 της Επιτροπής, της 25ης Οκτωβρίου 2018, σχετικά με τον καθορισμό προδιαγραφών για τα μητρώα οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 47 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και για την τροποποίηση και την κατάργηση της απόφασης 2007/756/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 268 της 26.10.2018, σ. 53).

Το σήμα της χώρας καταχώρισης 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 αναγράφεται σε κάθε πλευρά του ελκτικού υλικού με τον εξής τρόπο:

92 10 1108 062-6

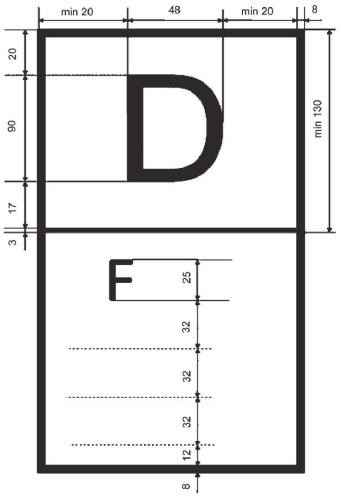
Ο ευρωπαϊκός αριθμός οχήματος αναγράφεται επίσης στο εσωτερικό κάθε θαλάμου του ελκτικού τροχαίου υλικού.

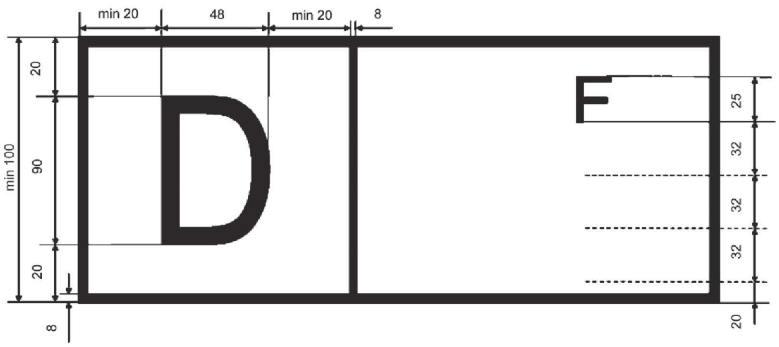
6. ΑΛΦΑΒΗΤΙΚΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΤΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

«TEN»: Όχημα που έχει λάβει άδεια που ισχύει σε περιοχή χρήσης που καλύπτει το σύνολο των κρατών μελών.

«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 έχουν λάβει έγκριση που ισχύει για περιοχή χρήσης η οποία δεν καλύπτει το σύνολο των κρατών μελών πρέπει να φέρουν σήμανση που να δείχνει τα κράτη μέλη τα οποία αποτελούν μέρος της περιοχής χρήσης του οχήματος. 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 (ΕΕ) 2018/1614, προσάρτημα 6 μέρος 4.





Προσάρτημα Θ

Κατάλογος πεδίων για τα οποία επιτρέπεται να συνεχίσουν να εφαρμόζονται εθνικοί κανόνες σύμφωνα με το άρθρο 8 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798

1. ΠΕΔΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΕΘΝΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ

Ελιγμοί

Κανόνες σηματοδότησης

Κανόνες που σχετίζονται με την επιχειρησιακή χρήση του εθνικού συστήματος σηματοδότησης

Μέγιστες ταχύτητες σε υποβαθμισμένες συνθήκες, συμπεριλαμβανομένης της πορείας με οπτική εποπτεία

Κίνηση με προσοχή

Τοπικός επιχειρησιακός κανόνας

Σχετίζεται με συγκεκριμένες τοπικές συνθήκες βάσει των οποίων ενδέχεται να απαιτούνται πρόσθετες πληροφορίες —αφορά μόνον απαιτήσεις που δεν καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό

Επιχειρησιακή λειτουργία στη διάρκεια εργασιών

Ασφαλής επιχειρησιακή λειτουργία αμαξοστοιχίας δοκιμής

Ορατότητα αμαξοστοιχίας – Εμπρόσθιο άκρο (βλέπε 4.2.2.1.2)

Υφιστάμενα οχήματα μη σύμφωνα με την ΤΠΔ

Διαχείριση και αντιμετώπιση κατάστασης έκτακτης ανάγκης (βλέπε σημείο 4.2.3.7)

Ρόλος των τοπικών/εθνικών αρχών και των υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης

Γνωστοποίηση ατυχημάτων και συμβάντων: εθνικές οδηγίες για τους τρόπους γνωστοποίησης στις αρχές

Ορολογία σχετικών με την ασφάλεια επικοινωνιών (βλέπε προσάρτημα Γ)

Εθνικές επιχειρησιακές οδηγίες

Απαιτήσεις σχετικά με τις γνώσεις για τη διαδρομή σύμφωνα με τη μεταφορά της οδηγίας 2007/59/ΕΚ (οδηγία για τους μηχανοδηγούς) στο εθνικό δίκαιο

2. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΝΟΙΚΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ

Εξαιρετική μεταφορά

Πίνακας δρομολογίων (βλέπε 4.2.1.2.3)

Συμπληρωματικές πληροφορίες

Καταγραφή δεδομένων επιτήρησης εκτός της αμαξοστοιχίας (βλέπε 4.2.3.5.1)

Συμπληρωματικές πληροφορίες

Καταγραφή δεδομένων επιτήρησης επί της αμαξοστοιχίας (βλέπε 4.2.3.5.2)

Συμπληρωματικές πληροφορίες

Επαγγελματικές ικανότητες (βλέπε σημείο 4.6)

— Προσωπικό με κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα, πλην των μηχανοδηγών,

— Συμπληρωματικές πληροφορίες για προσωπικό που εκτελεί τα κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα που σχετίζονται με τη συνοδεία αμαξοστοιχίας, πλην του μηχανοδηγού,

— Συμπληρωματικές πληροφορίες για το 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 θέση/-εις χαρακτηρισμένη/-ες ως «μεθοριακή/-ές» στη δήλωση δικτύου ενός διαχειριστή υποδομής και περιλαμβανόμενη/-ες στην έγκριση ασφάλειας που του έχει χορηγηθεί.

'Οροι υγιεινής και ασφάλειας (βλέπε σημείο 4.7)

— Προσωπικό με κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα, πλην των μηχανοδηγών,

— Συμπληρωματικές πληροφορίες για προσωπικό που εκτελεί τα κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα που σχετίζονται με τη συνοδεία αμαξοστοιχίας, πλην του μηχανοδηγού,

— Όρια κατανάλωσης οινοπνεύματος (βλέπε 4.7.1).

Κοινοί επιχειρησιακοί κανόνες και αρχές (βλέπε 4.4 και προσάρτημα Β)

— Αμμοδιασπορά – εξοπλισμός αυτόματης αμμοδιασποράς και σχετική αναφορά σε περίπτωση χρήσης του,

— Βλάβη ισόπεδης διάβασης – πρόσθετες πληροφορίες,

Ορολογία σχετικών με την ασφάλεια επικοινωνιών (βλέπε προσάρτημα Γ)

Πρόσθετοι όροι

Λειτουργίες σε σήραγγες μεγάλου μήκους (βλέπε 4.3.5)

Συμπληρωματικές πληροφορίες

Προσάρτημα I

Λεξιλόγιο

Οι ορισμοί του παρόντος λεξιλογίου αναφέρονται στη χρήση των όρων στον παρόντα κανονισμό.

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, εφαρμόζονται οι ορισμοί του άρθρου 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και του σημείου 2.2 της ΤΠΔ «τροχαίο υλικό – μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό».

Όρος	Ορισμός
Ατύχημα	Όπως ορίζεται στο άρθρο 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798.
Έγκριση κίνησης αμαξοστοιχιών	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 σιδηροδρομική επιχείρηση και είναι υπεύθυνο για τη διαχείριση πόρων, όπως το πλήρωμα αμαξοστοιχίας ή το τροχαίο υλικό.
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.
Επικίνδυνα εμπορεύματα	Όπως καλύπτονται από την οδηγία 2008/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων [1]
Υποβαθμισμένη λειτουργία	Λειτουργία που απορρέει από απρόοπτο γεγονός, το οποίο δεν επιτρέπει την κανονική εκτέλεση υπηρεσίας αμαξοστοιχίας.
Ρύθμιση (της) κυκλοφορίας	Βλέπε Ρύθμιση κυκλοφορίας αμαξοστοιχιών
Μηχανοδηγός	Όπως ορίζεται στο άρθρο 3 της οδηγίας 2007/59/ΕΚ.
Κλήση έκτακτης ανάγκης	Αποκατάσταση κλήσης σε ορισμένες επικίνδυνες καταστάσεις για την προειδοποίηση όλων των αμαξοστοιχιών/κινήσεων ελιγμών σε καθορισμένη περιοχή.
Διέλευση από σημείο λήξης έγκρισης χωρίς άδεια	Διέλευση από σημείο λήξης έγκρισης χωρίς άδεια συνιστά η κίνηση αμαξοστοιχίας πέρα από το σημείο λήξης έγκρισης στις ακόλουθες περιπτώσεις: — παρατρόχιο απαγορευτικό σήμα, ή εντολή στάσης (STOP) σε περίπτωση συστήματος ATP εκτός λειτουργίας, — το σημείο λήξης έγκρισης κίνησης που παρέχει ένα σύστημα ATP, — σημείο που κοινοποιήθηκε με προφορική ή γραπτή έγκριση, όπως ορίζεται στους κανονισμούς, — πινακίδες στάσης (στοπ), — σήματα χειρός. Η παρούσα περίπτωση καλύπτει την έγκριση κίνησης που περιγράφεται στο ETCS και την έγκριση κίνησης που καλύπτουν οι οδηγίες/η σηματοδότηση. Δεν περιλαμβάνονται οι περιπτώσεις κατά τις οποίες οχήματα μη συνδεδεμένα με μονάδες έλξης ή αμαξοστοιχίες χωρίς επιτήρηση τίθενται σε κίνηση.
Ευρωπαϊκή οδηγία	Εναρμονισμένη επιχειρησιακή οδηγία η οποία παρέχει παρόμοιο περιεχόμενο στους μηχανοδηγούς σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση ώστε να ανταποκρίνονται με παρόμοιο τρόπο σε παρόμοιες καταστάσεις.
Εκκένωση	Η εκκένωση αμαξοστοιχίας είναι η καθοδήγηση των επιβατών ώστε να εγκαταλείψουν την αμαξοστοιχία και να μεταβούν στην υποδομή υπό την επίβλεψη του επιβαίνοντος προσωπικού. Το εποχούμενο προσωπικό έχει συμφωνήσει με τον ρυθμιστή σηματοδότησης ή άλλο αρμόδιο μέλος του προσωπικού του διαχειριστή υποδομής ότι η εν λόγω ενέργεια είναι ασφαλής.

Όρος	Ορισμός
Εξαιρετική μεταφορά	Όχημα και/ή το μεταφερόμενο φορτίο το οποίο λόγω κατασκευής/σχεδιασμού, διαστάσεων ή βάρους δεν πληροί τις παραμέτρους της διαδρομής και χρήζει ειδικής έγκρισης κίνησης και για το οποίο ενδέχεται να απαιτούνται ειδικές συνθήκες σε τμήμα ή σε ολόκληρη τη διαδρομή του.
Όροι υγιεινής και ασφαλείας	Στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού, ο όρος αυτός αφορά μόνο τα ιατρικά και ψυχολογικά προσόντα που απαιτούνται για τον χειρισμό των σχετικών στοιχείων του υποσυστήματος.
Θερμό λιποκιβώτιο άξονα	Λιποκιβώτιο άξονα και έδρανο που έχουν υπερβεί τη μέγιστη προβλεπόμενη θερμοκρασία λειτουργίας.
Συμβάν	Όπως ορίζεται στο άρθρο 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798.
Μήκος αμαξοστοιχίας	Συνολικό μήκος, μεταξύ άκρων των προσκρουστήρων, του συνόλου των οχημάτων, συμπεριλαμβανόμενης/-ων της/των μηχανής/-ών
Βρόχος	Τροχιά συνδεόμενη με την κύρια τροχιά και χρησιμοποιούμενη για τη διέλευση, τη διασταύρωση και τη στάθμευση.
Εθνική οδηγία	Οδηγία που καθορίζεται σε εθνικό επίπεδο ή από διαχειριστή υποδομής και η οποία καλύπτει καταστάσεις που αφορούν σύστημα κλάσης Β ή τη μετάβαση μεταξύ συστημάτων κλάσης Α και κλάσης Β.
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.
Επιχειρησιακή οδηγία	Ρητές πληροφορίες που ανταλλάσσονται μεταξύ του ρυθμιστή σηματοδότησης και του μηχανοδηγού προκειμένου να διασφαλίζεται/συνεχίζεται η λειτουργία του σιδηροδρόμου σε ειδικές καταστάσεις. Η επιχειρησιακή οδηγία υφίσταται σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο.
Επιβάτης	Πρόσωπο (πλην των απασχολούμενων στην αμαξοστοιχία με συγκεκριμένα καθήκοντα) το οποίο ταξιδεύει σε αμαξοστοιχία ή βρίσκεται σε σιδηροδρομική ιδιοκτησία πριν ή μετά από σιδηροδρομικό ταξίδι.
Παρακολούθηση των επιδόσεων	Η συστηματική παρατήρηση και καταγραφή των επιδόσεων της λειτουργίας αμαξοστοιχίας και της υποδομής με σκοπό να επέλθουν βελτιώσεις στις επιδόσεις αμφοτέρων.
Προσόν	Η φυσική και ψυχολογική καταλληλότητα προς εργασία σε συνδυασμό με τις απαιτούμενες γνώσεις.
Σε πραγματικό χρόνο	Η ικανότητα ανταλλαγής ή επεξεργασίας πληροφοριών για συγκεκριμένα περιστατικά (όπως άφιξη σε σταθμό, διέλευση από σταθμό ή αναχώρηση από σταθμό) κατά το ταξίδι αμαξοστοιχιών ενόσω αυτά εκδηλώνονται.
Σημείο υποβολής αναφοράς	Σημείο στο πρόγραμμα αμαξοστοιχιών όπου απαιτείται υποβολή αναφοράς για την ώρα άφιξης, αναχώρησης ή διέλευσης.
Διαδρομή	Συγκεκριμένο/-α τμήμα/-α διαδρομής
Καθήκον κρίσιμο 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 ασφάλεια του σιδηροδρόμου.
Προγραμματισμένη στάση	Προγραμματισμένη στάση για εμπορικούς ή για επιχειρησιακούς λόγους.
Παρακαμπτήριος	Κάθε τροχιά σε επιχειρησιακό σημείο η οποία δεν χρησιμοποιείται για την επιχειρησιακή δρομολόγηση αμαξοστοιχίας.
Ρυθμιστής σηματοδότησης	Ρυθμιστής αρμόδιος για τον καθορισμό της διαδρομής αμαξοστοιχιών/των κινήσεων ελιγμών και την έκδοση οδηγιών προς μηχανοδηγούς.
Προσωπικό	Εργαζόμενοι που απασχολεί σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής, ή εργολήπτες τους, οι οποίοι αναλαμβάνουν την εκτέλεση των καθηκόντων που αναφέρονται στον παρόντα κανονισμό.

Όρος	Ορισμός
Ένδειξη στάσης	Κάθε ένδειξη σήματος που δεν επιτρέπει στον μηχανοδηγό να προσπεράσει το σήμα.
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.
Πίνακας δρομολογίων	Έγγραφο ή σύστημα που παρέχει λεπτομερή στοιχεία σχετικά με το δρομολόγιο αμαξοστοιχίας/-ιών σε συγκεκριμένη διαδρομή.
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 προγραμματιστεί να σταματήσει η αμαξοστοιχία στη συγκεκριμένη θέση, ο χρόνος διέλευσης.
Μονάδα έλξης	Μηχανοκίνητο όχημα ικανό να αυτοκινείται και να κινεί και άλλα οχήματα με τα οποία μπορεί να συζευχθεί.
Αμαξοστοιχία	Ως αμαξοστοιχία ορίζεται/-ονται μονάδα/-ες έλξης με ή χωρίς συζευγμένα σιδηροδρομικά οχήματα με διαθέσιμα τα δεδομένα αμαξοστοιχίας που αφορούν την κίνησή της/τους μεταξύ δύο ή περισσότερων καθορισμένων σημείων.
Ρύθμιση κυκλοφορίας 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.
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.
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 στην/στις καθορισμένη/-ες για την αμαξοστοιχία διαδρομή/-ές. Η προετοιμασία της αμαξοστοιχίας περιλαμβάνει επίσης τεχνικές επιθεωρήσεις που εκτελούνται πριν η αμαξοστοιχία τεθεί σε υπηρεσία.

(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).

Σύντμηση	Επεξήγηση
ΕΡ	Εναλλασσόμενο ρεύμα
ΑΤΡ	Αυτόματη προστασία αμαξοστοιχίας
CCS	Έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση
CEN	Ευρωπαϊκή Επιτροπή Τυποποίησης (Comité Européen de Normalisation)
COTIF	Σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (Convention Concerning International Carriage by Rail)
dB	Ντεσιμπέλ
ΣΡ	Συνεχές ρεύμα
ΔΜΜ	Διεπαφή μηχανοδηγού – μηχανής
ΕΚ	Ευρωπαϊκή Κοινότητα
ΗΚΓ	Ηλεκτροκαρδιογράφημα
EIRENE	Ευρωπαϊκό ολοκληρωμένο ενισχυμένο σιδηροδρομικό ραδιοδίκτυο
ΕΝ	Ευρωπαϊκό πρότυπο

Σύντμηση	Επεξήγηση
ΕΝΕ	Ενέργεια
ERA	Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης
EMETO	Ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχημάτων
ERTMS	Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (European Rail Traffic Management System)
ETCS	Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (European Train Control System)
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
FRS	Προδιαγραφή λειτουργικής απαίτησης
GSM-R	Παγκόσμιο σύστημα κινητών επικοινωνιών – Σιδηρόδρομος (Global System for Mobile Communications – Rail)
ΔΥ	Διαχειριστής υποδομής
ΥΠΔ	Υποδομή
ΔΔΚ	Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας
OSJD	Οργάνωση Συνεργασίας των Σιδηροδρόμων
PPV/PPW	Ρωσική συντομογραφία του «Prawila Polzowaniia Wagonami w mejdunarodnom soobqenii» (Κανόνες για τη χρήση σιδηροδρομικών οχημάτων σε διεθνείς μεταφορές)
RINF	Μητρώο υποδομής
RST	Τροχαίο υλικό
ΣΕ	Σιδηροδρομική επιχείρηση
ΣΔΑ	Σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας
SPAD	Παραβίαση απαγορευτικού σήματος (Signal Passed at Danger)
SRS	Προδιαγραφή συστημικής απαίτησης
TAF	Τηλεματικές εφαρμογές για εμπορεύματα
TEN	Διευρωπαϊκό δίκτυο
TPS	Σύστημα προστασίας αμαξοστοιχίας
ΤΠΔ	Τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας
UIC	Διεθνής Ένωση Σιδηροδρόμων (Union Internationale des Chemins de fer)
ΤΠΔ «μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό» (ΤΠΔ ΜΗΧ&ΕΠΤΥ)	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

Σύντμηση	Επεξήγηση
ΤΠΔ «έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση» (ΕΧΣ)	Κανονισμός (ΕΕ) 2016/919 της Επιτροπής, της 27ης Μαΐου 2016, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσυστήματα «έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης
ΤΠΔ «θόρυβος» (ΘΟΡ)	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1304/2014 της Επιτροπής, της 26ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Θόρυβος» και με την τροποποίηση της απόφασης 2008/232/ΕΚ και την κατάργηση της απόφασης 2011/229/ΕΕ
ΤΠΔ «φορτάμαξες» (ΕΦΑ)	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 321/2013 της Επιτροπής, της 13ης Μαρτίου 2013, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — εμπορευματικές φορτάμαξες» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και για την κατάργηση της απόφασης 2006/861/ΕΚ
ΤΠΔ «άτομα με μειωμένη κινητικότητα» (ΑΜΚ)	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1300/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας για την προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης για τα άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα
ΤΠΔ «ενέργεια» (ΕΝΕ)	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1301/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας που αφορά το υποσύστημα «ενέργεια» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης
ΤΔΠ «υποδομή» (ΥΠΔ)	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1299/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «υποδομή» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης
ΤΠΔ «ασφάλεια στις σιδηροδρομικές σήραγγες» (ΑΣΣ)	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1303/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας που αφορά την «ασφάλεια στις σιδηροδρομικές σήραγγες» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης