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

►**B**

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

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

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2008) 356]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2008/231/ΕΚ)

(ΕΕ L 84 της 26.3.2008, σ. 1)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
►**M1**	Απόφαση 2010/640/ΕΕ της Επιτροπής της 21ης Οκτωβρίου 2010	L 280	29	26.10.2010

Διορθώνεται από:

►**C1** Διορθωτικό ΕΕ L 104 της 14.4.2008, σ. 80 (2008/231/ΕΚ)

▼B

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

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

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2008) 356]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2008/231/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

την οδηγία 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ([1]), και ιδίως το άρθρο 6 παράγραφος 1 και το άρθρο 6 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 παράγραφος 2 της οδηγίας 96/48/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2004/50/ΕΚ ([2]), τα σχέδια τροποποιήσεων των τεχνικών προδιαγραφών για τη διαλειτουργικότητα (ΤΠΔ) καταρτίζονται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων (ΕΟΣ) κατόπιν εντολής της Επιτροπής.

(2) Το σχέδιο ΤΠΔ που επισυνάπτεται στην παρούσα απόφαση εκπονήθηκε από το κοινό αντιπροσωπευτικό όργανο κατόπιν εντολής που δόθηκε το έτος 2001, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 παράγραφος 1 της οδηγίας 96/48/ΕΚ πριν από την έναρξη ισχύος της οδηγίας 2004/50/ΕΚ. Ως κοινό αντιπροσωπευτικό όργανο ορίστηκε η Ευρωπαϊκή ένωση για τη σιδηροδρομική διαλειτουργικότητα (AEIF).

(3) Το σχέδιο ΤΠΔ συνοδευόταν από εισαγωγική έκθεση η οποία περιείχε ανάλυση κόστους/οφέλους, όπως προβλέπει το άρθρο 6 παράγραφος 5 της οδηγίας 96/48/ΕΚ.

(4) Το σχέδιο ΤΠΔ εξετάστηκε από την επιτροπή που συγκροτείται με βάση την οδηγία 96/48/ΕΚ για τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας υπό το πρίσμα της εισαγωγικής έκθεσης.

(5) Στην τρέχουσα έκδοση της παρούσας ΤΠΔ δεν εξετάζονται διεξοδικώς όλες οι ουσιώδεις απαιτήσεις. Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 17 της οδηγίας 96/48/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2004/50/ΕΚ, οι τεχνικές παράμετροι που δεν καλύπτονται προσδιορίζονται ως «Ανοικτά Σημεία» στο Παράρτημα U της παρούσας ΤΠΔ.

(6) Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 17 της οδηγίας 96/48/ΕΚ, όπως έχει τροποποιηθεί με την οδηγία 2004/50/ΕΚ, κάθε κράτος μέλος πρέπει να ενημερώνει τα υπόλοιπα κράτη μέλη και την

([1]) ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 6.
([2]) ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 114.

▼B

Επιτροπή σχετικά με τους συναφείς τεχνικούς κανόνες που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή των ουσιωδών απαιτήσεων οι οποίες σχετίζονται με τα εν λόγω «ανοικτά σημεία», καθώς και τους οργανισμούς που έχει ορίσει για την εκτέλεση της διαδικασίας αξιολόγησης της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας για χρήση και της διαδικασίας ελέγχου που εφαρμόζεται για την επαλήθευση της διαλειτουργικότητας υποσυστημάτων κατά την έννοια των διατάξεων του 16 παράγραφος 2 της οδηγίας 96/48/ΕΚ. Για τον τελευταίο αυτό σκοπό, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εφαρμόζουν, στο βαθμό που αυτό είναι δυνατό, τις αρχές και τα κριτήρια που προβλέπονται στην οδηγία 96/48/ΕΚ και να κάνουν χρήση των οργάνων που διακοινώνονται με βάση τις διατάξεις του άρθρου 20 της οδηγίας 96/48/ΕΚ. Η Επιτροπή θα πρέπει να προβαίνει σε ανάλυση των πληροφοριών που διαβιβάζονται από τα κράτη μέλη υπό τύπο εθνικών κανόνων, διαδικασιών, οργανισμών επιφορτισμένων με τις διαδικασίες εφαρμογής καθώς και τη διάρκεια των διαδικασιών αυτών και, εφόσον είναι αναγκαίο, να συζητεί στην επιτροπή σχετικά με την ανάγκη λήψης ενδεχόμενων μέτρων.

(7) Στην υπόψη ΤΠΔ δεν θα πρέπει να ζητείται η εφαρμογή συγκεκριμένων τεχνολογιών ή τεχνικών λύσεων, εκτός από τις περιπτώσεις κατά τις οποίες αυτό είναι απολύτως αναγκαίο για τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος υψηλών ταχυτήτων.

(8) Η ΤΠΔ βασίζεται στις βέλτιστες ειδικές γνώσεις, τις διαθέσιμες κατά το χρόνο εκπόνησης του σχετικού σχεδίου. Εξελίξεις σε απαιτήσεις τεχνολογικές, λειτουργικές, ασφαλείας ή κοινωνικές είναι δυνατόν να καταστήσουν αναγκαία την τροποποίηση ή τη συμπλήρωση της συγκεκριμένης ΤΠΔ. Εφόσον χρειασθεί, είναι δυνατόν να κινηθεί διαδικασία αναθεώρησης ή επικαιροποίησης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 παράγραφος 3 της οδηγίας 96/48//ΕΚ.

(9) Για να ενθαρρυνθεί η καινοτομία και να λαμβάνεται υπόψη η αποκτώμενη πείρα, η συνημμένη ΤΠΔ θα πρέπει να υπόκειται σε περιοδική αναθεώρηση κατά τακτά χρονικά διαστήματα.

(10) Όταν προτείνονται καινοτόμες λύσεις, ο κατασκευαστής ή ο αναθέτων φορέας δηλώνουν την απόκλιση από το σχετικό σημείο της ΤΠΔ. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων θα οριστικοποιεί τις κατάλληλες προδιαγραφές λειτουργίας και διεπαφής της λύσης και θα αναπτύσσει τις μεθόδους αξιολόγησης.

(11) Η εφαρμογή της συνημμένης ΤΠΔ και η συμμόρφωση προς τα σχετικά σημεία της ΤΠΔ πρέπει να προσδιορίζονται με βάση σχέδιο εφαρμογής που εκπονείται από καθένα κράτος μέλος για τις γραμμές για τις οποίες το κράτος αυτό είναι υπεύθυνο. Η Επιτροπή πρέπει να αναλύει τις πληροφορίες τις οποίες της διαβιβάζουν τα κράτη μέλη και, εφόσον είναι αναγκαίο, να συζητεί στην επιτροπή εάν πρέπει να ληφθούν περαιτέρω μέτρα.

(12) Σήμερα, η σιδηροδρομική κυκλοφορία διεξάγεται με βάση υπάρχουσες εθνικές, διμερείς, πολυεθνείς ή διεθνείς συμφωνίες. Είναι σημαντικό οι συμφωνίες αυτές να μην εμποδίζουν την τρέχουσα ή τη μελλοντική πρόοδο προς τη διαλειτουργικότητα. Για το σκοπό αυτό είναι αναγκαίο να εξετάσει η Επιτροπή τις συμφωνίες αυτές έτσι ώστε να διαπιστώσει εάν πρέπει να αναθεωρηθεί αναλόγως η ΤΠΔ που αποτελεί το αντικείμενο της παρούσας απόφασης.

(13) Οι διατάξεις της παρούσας απόφασης είναι σύμφωνες προς τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί κατά τις διατάξεις του άρθρου 21 της οδηγίας 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου,

▼B

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Με την παρούσα εγκρίνεται από την Επιτροπή αναθεωρημένη έκδοση της Τεχνικής Προδιαγραφής Διαλειτουργικότητας («ΤΠΔ») για το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος υψηλών ταχυτήτων που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 της οδηγίας 96/48/ΕΚ.

Η ΤΠΔ περιέχεται στο Παράρτημα της παρούσας απόφασης.

Η ΤΠΔ ισχύει για το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» όπως ορίζεται στο Παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 96/48/ΕΚ.

▼M1

Άρθρο 1α

Διαχείριση τεχνικών κωδικών

1. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων (ERA) δημοσιεύει στον ιστότοπό του καταλόγους των τεχνικών κωδικών που αναφέρονται στα παραρτήματα P.9, P.10, P.11, P.12 και P.13.

2. Ο ERA επικαιροποιεί τους καταλόγους κωδικών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και ενημερώνει την Επιτροπή σχετικά με την εξέλιξή τους. Η Επιτροπή ενημερώνει τα κράτη μέλη σχετικά με την εξέλιξη αυτών των τεχνικών κωδικών μέσω της επιτροπής που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 29 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

Άρθρο 1β

Μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2013, εάν όχημα πωλείται ή μισθώνεται επί περίοδο άνω των 6 μηνών και εφόσον παραμένουν αμετάβλητα όλα τα τεχνικά χαρακτηριστικά του με βάση τα οποία επιτράπηκε να τεθεί σε λειτουργία, ο αριθμός ευρωπαϊκού οχήματος (ΑΕΟ) επιτρέπεται να μεταβληθεί με νέα καταχώριση του οχήματος σε μητρώο και ανάκληση της παλαιάς.

Εφόσον η νέα καταχώριση αφορά κράτος μέλος το οποίο είναι διαφορετικό από εκείνο της πρώτης καταχώρισης, ο φορέας που είναι αρμόδιος για τη νέα καταχώριση σε μητρώο μπορεί να απαιτήσει αντίγραφο των δικαιολογητικών της προγενέστερης καταχώρισης.

Η αλλαγή του ΑΕΟ δεν θίγει την εφαρμογή των άρθρων 21 έως 26 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ όσον αφορά τις διαδικασίες αδειοδότησης.

Το διοικητικό κόστος της αλλαγής του ΑΕΟ καλύπτεται από τον αιτούντα την αλλαγή του ΑΕΟ.

▼B

Άρθρο 2

1. Όσον αφορά τα θέματα που χαρακτηρίζονται ως «Ανοικτά σημεία» στο παράρτημα U της ΤΠΔ, οι όροι που πρέπει να πληρούνται για τον έλεγχο της διαλειτουργικότητας βάσει του άρθρου 16 παράγραφος 2 της οδηγίας 96/48/ΕΚ είναι οι τεχνικοί κανόνες που εφαρμόζονται στο κράτος μέλος το οποίο επιτρέπει τη θέση σε χρήση του υποσυστήματος που καλύπτει η παρούσα απόφαση.

▼B

2. Εντός έξι μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, κάθε κράτος μέλος κοινοποιεί στα υπόλοιπα κράτη μέλη και στην Επιτροπή:

(α) τον κατάλογο των ισχυόντων τεχνικών κανόνων που αναφέρονται στην παράγραφο 1·

(β) τις διαδικασίες για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης και τον έλεγχο οι οποίες ακολουθούνται κατά την εφαρμογή των κανόνων αυτών·

(γ) τους οργανισμούς που έχει ορίσει για να φέρουν σε πέρας τις διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης και του ελέγχου.

Άρθρο 3

Εντός έξι μηνών από την έναρξη ισχύος της συνημμένης ΤΠΔ, τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τους εξής τύπους συμφωνίας:

(α) εθνικές, διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες μεταξύ κρατών μελών και επιχείρησης(εων) σιδηροδρόμων ή διαχειριστή(ών) υποδομής, οι οποίες έχουν συναφθεί σε μόνιμη ή σε προσωρινή βάση και ήσαν απαραίτητες λόγω του πολύ ειδικού ή τοπικού χαρακτήρα της σκοπούμενης υπηρεσίας μεταφορών·

(β) διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες μεταξύ επιχείρησης(εων) σιδηροδρόμων, διαχειριστή(ών) υποδομής ή κράτους(ών) μέλους(ών) οι οποίες παρέχουν υψηλό επίπεδο διαλειτουργικότητας σε τοπικό ή περιφερειακό επίπεδο·

(γ) διεθνείς συμφωνίες μεταξύ ενός κράτους μέλους ή περισσοτέρων κρατών μελών και τουλάχιστον μίας τρίτης χώρας, ή μεταξύ επιχείρησης(εων) σιδηροδρόμων ή διαχειριστή(ών) υποδομής κρατών μελών και τουλάχιστον μίας επιχείρησης σιδηροδρόμων ή ενός διαχειριστή υποδομής τρίτης χώρας, οι οποίες παρέχουν υψηλό επίπεδο διαλειτουργικότητας σε τοπικό ή περιφερειακό επίπεδο.

Άρθρο 4

Τα κράτη μέλη εκπονούν εθνικό σχέδιο εφαρμογής της ΤΠΔ με βάση τα κριτήρια τα οριζόμενα στο Κεφάλαιο 7 του Παραρτήματος.

Διαβιβάζουν το εν λόγω σχέδιο εφαρμογής στα υπόλοιπα κράτη μέλη και στην Επιτροπή εντός χρονικού διαστήματος όχι μεγαλύτερου του ενός έτους μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 5

Η απόφαση αριθ. 2002/734/ΕΚ της Επιτροπής [1] παύει να ισχύει από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 6

Η παρούσα απόφαση εφαρμόζεται από την 1 Εεπτεμβρίου 2008.

Άρθρο 7

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

[1] ΕΕ L 245 της 12.9.2002, σ. 370.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΟΔΗΓΙΑ 96/48/ΕΚ — ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΥΨΗΛΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ

▼C1

ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΗ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

▼B

Υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας»

1.	**ΕΙΣΑΓΩΓΗ**
1.1.	**Τεχνικό πεδίο εφαρμογής**
1.2.	**Γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής**
1.3.	**Περιεχόμενο της παρούσας ΤΠΔ**
2.	**ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ/ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ**
2.1.	**Υποσύστημα**
2.2.	**Πεδίο εφαρμογής**
2.2.1.	Προσωπικό και αμαξοστοιχίες
2.2.2.	Αρχές λειτουργίας
2.2.3.	Εφαρμοσιμότητα σε υφιστάμενα οχήματα και υποδομή
2.3.	**Σχέση μεταξύ της παρούσας ΤΠΔ και της οδηγίας 2004/49/ΕΚ**
3.	**ΟΥΣΙΩΔΕΙΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ**
3.1.	**Συμμόρφωση προς τις ουσιώδεις απαιτήσεις**
3.2.	**Ουσιώδεις απαιτήσεις — γενική θεώρηση**
3.3.	**Είδιες παράμετροι για τις απαιτήσεις αυτές**
3.3.1.	Ασφάλεια
3.3.2.	Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα
3.3.3.	Υγεία
3.3.4.	Προστασία του περιβάλλοντος
3.3.5.	Τεχνική συμβατότητα
3.4.	**Παράμετροι ειδικά σχετιζόμενες προς το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας»**
3.4.1.	Ασφάλεια
3.4.2.	Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα
3.4.3.	Τεχνική συμβατότητα
4.	**ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ**
4.1.	**Εισαγωγή**
4.2.	**Λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές του υποσυστήματος**
4.2.1.	Προδιαγραφές σχετικές με το προσωπικό
4.2.1.1.	Γενικές απαιτήσεις
4.2.1.2.	Πληροφοριακό υλικό για τους μηχανοδηγούς
4.2.1.2.1.	Εγχειρίδιο
4.2.1.2.2.	Περιγραφή της γραμμής και του σχετικού παρατρόχιου υλικού που σχετίζεται με τις γραμμές κίνησης.
4.2.1.2.2.1.	Εκπόνηση του Βιβλίου διαδρομής
4.2.1.2.2.2.	Τροποποιημένα στοιχεία
4.2.1.2.2.3.	Ενημέρωση του μηχανοδηγού σε πραγματικό χρόνο
4.2.1.2.3.	Πίνακες δρομολογίων
4.2.1.2.4.	Τροχαίο υλικό

▼B

4.2.1.3.	Πληροφοριακό υλικό για προσωπικό επιχείρησης σιδηροδρόμων εκτός από μηχανοδηγούς
4.2.1.4.	Πληροφοριακό υλικό για το προσωπικό διαχειριστή υποδομής που εγκρίνει κινήσεις αμαξοστοιχιών
4.2.1.5.	Επικοινωνίες σχετιζόμενες με την ασφάλεια μεταξύ πληρώματος αμαξοστοιχίας, λοιπού προσωπικού επιχείρησης σιδηροδρόμων και προσωπικού που εγκρίνει κινήσεις αμαξοστοιχιών.
4.2.2.	Προδιαγραφές σχετιζόμενες με αμαξοστοιχίες
4.2.2.1.	Ορατότητα αμαξοστοιχίας
4.2.2.1.1.	Γενική απαίτηση
4.2.2.1.2.	Εμπρόσθιο άκρο
4.2.2.2.	Ακουστότητα αμαξοστοιχίας
4.2.2.2.1.	Γενική απαίτηση
4.2.2.2.2.	Ελεγχος
4.2.2.3.	Στοιχεία ταυτοποίησης οχήματος
4.2.2.4.	Απαιτήσεις για επιβατικά οχήματα
4.2.2.5.	Σύνθεση αμαξοστοιχίας
4.2.2.6.	Πέδηση αμαξοστοιχίας
4.2.2.6.1.	Ελάχιστες απαιτήσεις του συστήματος πέδησης
4.2.2.6.2.	Επίδοση πέδης
4.2.2.7.	Διαπίστωση ότι η αμαξοστοιχία είναι σε τάξη πορείας
4.2.2.7.1.	Γενική απαίτηση
4.2.2.7.2.	Απαιτούμενα δεδομένα
4.2.3.	Προδιαγραφές σχετικές με επιχειρησιακές ενέργειες για αμαξοστοιχίες
4.2.3.1.	Προγραμματισμός αμαξοστοιχίας
4.2.3.2.	Ταυτοποίηση αμαξοστοιχιών
4.2.3.3.	Αναχώρηση αμαξοστοιχίας
4.2.3.3.1.	Έλεγχοι και δοκιμές πριν την αναχώρηση
4.2.3.3.2.	Ενημέρωση του διαχειριστή υποδομής σχετικά με την επιχειρησιακή κατάσταση της αμαξοστοιχίας.
4.2.3.4.	Διαχείριση κυκλοφορίας
4.2.3.4.1.	Γενικές απαιτήσεις
4.2.3.4.2.	Αναφορά αμαξοστοιχίας
4.2.3.4.2.1.	Δεδομένα απαιτούμενα για την αναφορά αμαξοστοιχίας για θέση.
4.2.3.4.2.2.	Προβλεπόμενη ώρα μεταπομπής
4.2.3.4.3.	Επικίνδυνα εμπορεύματα
4.2.3.4.4.	Επιχειρησιακή ποιότητα
4.2.3.5.	Καταγραφή δεδομένων
4.2.3.5.1.	Καταγραφή δεδομένων επιτήρησης εκτός της αμαξοστοιχίας
4.2.3.5.2.	Καταγραφή δεδομένων επιτήρησης επί της αμαξοστοιχίας.
4.2.3.6.	Έκρυθμη λειτουργία
4.2.3.6.1.	Ενημέρωση άλλων χρηστών
4.2.3.6.2.	Ενημέρωση μηχανοδηγών
4.2.3.6.3.	Ρυθμίσεις για απρόοπτα
4.2.3.7.	Διαχείριση κατάστασης έκτακτης ανάγκης
4.2.3.8.	Βοήθεια στο πλήρωμα αμαξοστοιχίας στην περίπτωση συμβάντος ή μείζονος δυσλειτουργίας τροχαίου υλικού.

▼B

4.3.	**Λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές των διεπαφών**
4.3.1.	Διεπαφές με την ΤΠΔ υποδομής
4.3.1.1.	Όραση σημάτων
4.3.1.2.	Επιβατικά οχήματα
4.3.1.3.	Επαγγελματική επάρκεια
4.3.2.	Διεπαφές με την ΤΠΔ ελέγχου/χειρισμού και σηματοδότησης
4.3.2.1.	Καταγραφή δεδομένων επιτήρησης
4.3.2.2.	Επαγρύπνηση του μηχανοδηγού
4.3.2.3.	Κανόνες λειτουργίας για τα ERTMS/ETCS και ERTMS/GSM-R
4.3.2.4.	Όραση σημάτων και παρατρόχιων δεικτών
4.3.2.5.	Πέδηση αμαξοστοιχίας
4.3.2.6.	Χρησιμοποίηση άμμου. Ελάχιστο στοιχείων σχετικών με την επαγγελματική επάρκεια για τα καθήκοντα οδήγησης αμαξοστοιχίας.
4.3.2.7.	Καταγραφή δεδομένων και ανίχνευση θερμού λιποκιβωτίου άξονα
4.3.3.	Διεπαφές με την ΤΠΔ τροχαίου υλικού
4.3.3.1.	Πέδηση
4.3.3.2.	Απαιτήσεις για επιβατικά οχήματα
4.3.3.3.	Ορατότητα αμαξοστοιχίας
4.3.3.3.1.	Στο επί κεφαλής όχημα αμαξοστοιχίας κατά την κατεύθυνση κίνησης
4.3.3.3.2.	Στο οπίσθιο άκρο
4.3.3.4.	Ακουστότητα αμαξοστοιχίας
4.3.3.5.	Όραση σημάτων
4.3.3.6.	Επαγρύπνηση μηχανοδηγού
4.3.3.7.	Σύνθεση αμαξοστοιχίας και Παράρτημα Β
4.3.3.8.	Παράμετροι τροχαίου υλικού οι οποίες επηρεάζουν συστήματα επιτήρησης αμαξοστοιχιών επί του εδάφους καθώς και τη δυναμική συμπεριφορά του τροχαίου υλικού.
4.3.3.9.	Αμμοδιασπορά
4.3.3.10.	Σύνθεση αμαξοστοιχίας, Παραρτήματα Η και J
4.3.3.11.	Ρυθμίσεις για απρόοπτα και διαχείριση κατάστασης έκτακτης ανάγκης
4.3.3.12.	Καταγραφή δεδομένων
4.3.3.13.	Αεροδυναμικές επιδράσεις στο έρμα
4.3.3.14.	Περιβαλλοντικές συνθήκες
4.3.3.15.	Πλευρικοί άνεμοι
4.3.3.16.	Μέγιστες διακυμάνσεις πίεσης εντός σηράγγων
4.3.3.17.	Θόρυβος εξωτερικού
4.3.3.18.	Πυρασφάλεια
4.3.3.19.	Διαδικασίες ανύψωσης/παροχής βοήθειας
4.3.3.20.	Αρχές επιτήρησης και διάγνωσης
4.3.3.21.	Ειδική προδιαγραφή για σήραγγες μεγάλου μήκους
4.3.3.22.	Απαιτήσεις ελκτικών επιδόσεων
4.3.3.23.	Απαιτήσεις ελκτικής πρόσφυσης

▼B

4.3.3.24.	Λειτουργική και τεχνική προδιαγραφή με την ηλεκτρική τροφοδότηση
4.3.4.	Διεπαφές με την ΤΠΔ ΥΤ Ενέργειας
4.3.5.	Διεπαφές με την ΤΠΔ Ασφαλείας σε σιδηροδρομικές σήραγγες
4.3.6.	Διεπαφές με την ΤΠΔ για άτομα με μειωμένη κινητικότητα
4.4.	**Κανονες λειτουργιας**
4.5.	**Κανονες συντηρησης**
4.6.	**Επαγγελματικη επαρκεια**
4.6.1.	Επαγγελματική Επάρκεια
4.6.1.1.	Επαγγελματικές γνώσεις
4.6.1.2.	Ικανότητα πρακτικής εφαρμογής των γνώσεων αυτών
4.6.2.	Γλωσσική επάρκεια
4.6.2.1.	Αρχές
4.6.2.2.	Επίπεδο γνώσεων
4.6.3.	Αρχική και συνεχιζόμενη αξιολόγηση προσωπικού
4.6.3.1.	Βασικά στοιχεία
4.6.3.2.	Ανάλυση αναγκών κατάρτισης
4.6.3.2.1.	Ανάπτυξη της ανάλυσης αναγκών κατάρτισης
4.6.3.2.2.	Επικαιροποίηση της ανάλυσης αναγκών κατάρτισης
4.6.3.2.3.	Ειδικά στοιχεία για το πλήρωμα αμαξοστοιχιών και το βοηθητικό προσωπικό
4.6.3.2.3.1.	Γνώσεις για τη διαδρομή
4.6.3.2.3.2.	Γνώσεις για το τροχαίο υλικό
4.6.3.2.3.3.	Βοηθητικό προσωπικό
4.7.	**Όροι υγειας και ασφαλειας**
4.7.1.	Εισαγωγή
4.7.2.	Κριτήρια για την έγκριση ιατρών εργασίας και ιατρικών οργανισμών
4.7.3.	Κριτήρια για την έγκριση ψυχολόγων ασχολούμενων με την ψυχολογική αξιολόγηση και απαιτήσεις της ψυχολογικής αξιολόγησης
4.7.3.1.	Πιστοποίηση ψυχολόγων
4.7.3.2.	Περιεχόμενο και ερμηνεία της ψυχολογικής αξιολόγησης
4.7.3.3.	Επιλογή εργαλείων αξιολόγησης
4.7.4.	Ιατρικές εξετάσεις και ψυχολογικές αξιολογήσεις
4.7.4.1.	Πριν την πρόσληψη
4.7.4.1.1.	Ελάχιστο περιεχόμενο της ιατρικής εξέτασης
4.7.4.1.2.	Ψυχολογική αξιολόγηση
4.7.4.2.	Μετά την πρόσληψη
4.7.4.2.1.	Συχνότητα περιοδικών ιατρικών εξετάσεων
4.7.4.2.2.	Ελάχιστο περιεχόμενο της περιοδικής ιατρικής εξέτασης

▼B

4.7.4.2.3.	Συμπληρωματικές ιατρικές εξετάσεις ή/και ψυχολογικές αξιολογήσεις
4.7.5.	Ιατρικές απαιτήσεις
4.7.5.1.	Γενικές διατάξεις
4.7.5.2.	Απαιτήσεις όρασης
4.7.5.3.	Απαιτήσεις ακοής
4.7.5.4.	Εγκυμοσύνη
4.7.6.	Ειδικές απαιτήσεις σχετικά με τα καθήκοντα οδήγησης αμαξοστοιχίας
4.7.6.1.	Συχνότητα περιοδικών ιατρικών εξετάσεων
4.7.6.2.	Συμπληρωματικό περιεχόμενο της ιατρικής εξέτασης
4.7.6.3.	Συμπληρωματικές απαιτήσεις για την όραση
4.7.6.4.	Συμπληρωματικές απαιτήσεις για την ακοή και την ομιλία
4.7.6.5.	Ανθρωπομετρία
4.7.6.6.	Ψυχοσωματική αρωγή
4.8.	**Μητρωα υποδομης και τροχαιου υλικου**
4.8.1.	Υποδομή
4.8.2.	Τροχαίο υλικό
5.	**ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ**
5.1.	**Ορισμός**
5.2.	**Κατάλογος στοιχείων**
5.3.	**Επιδόσεις και προδιαγραφές στοιχείων**
6.	**ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ Η/ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ**
6.1.	**Στοιχεία διαλειτουργικότητας**
6.2.	**Υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας»**
6.2.1.	Αρχές
6.2.2.	Φάκελος κανόνων και διαδικασιών
6.2.3.	Διαδικασία αξιολόγησης
6.2.3.1.	Απόφαση της αρμόδιας αρχής
6.2.3.2.	Σε περίπτωση που απαιτείται αξιολόγηση
6.2.4.	Λειτουργία του συστήματος
7.	**ΕΦΑΡΜΟΓΗ**
7.1.	**Αρχές**
7.2.	**Κατευθυντήριες γραμμές εφαρμογής**
7.3.	**Ειδικές περιπτώσεις**
7.3.1.	Εισαγωγή
7.3.2.	Κατάλογος ειδικών περιπτώσεων

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ A: *ΚΑΝΟΝΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΓΙΑ ΤΑ ERTMS/ETCS ΚΑΙ ERTMS/GSM-R*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ B: *ΛΟΙΠΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΟΥ ΚΑΘΙΣΤΟΥΝ ΔΥΝΑΤΗ ΤΗ ΣΥΝΕΚΤΙΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΝΕΩΝ ΔΟΜΙΚΩΝ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ:*

Α. ΓΕΝΙΚΑ

Β. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

C. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΔΙΕΠΑΦΗ ΜΕ ΤΟ ΥΛΙΚΟ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΧΕΙΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ

Δ. ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑΣ

Ε. ΑΝΩΜΑΛΙΕΣ, ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΚΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ C: *ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΩΝ ΜΕ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ D: *ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΧΕΙ ΠΡΟΣΒΑΣΗ Η ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗ(ΤΙΣ) ΔΙΑΔΡΟΜΗ(ΕΣ) ΟΠΟΥ ΣΚΟΠΕΥΕΙ ΝΑ ΑΣΚΗΣΕΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ E: *ΓΛΩΣΣΑ ΚΑΙ ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ F: *ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΚΑΙ ΟΧΙ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΟΥ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ G: *ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΚΑΙ ΟΧΙ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΠΡΟΣ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΒΑΣΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟ*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ H: *ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑΣ*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I: *ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ J: *ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΤΑ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΑ ΜΕ ΤΗ «ΣΥΝΟΔΕΙΑ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ»*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ K: *ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ L: *ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ M: *ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ N: *ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΚΑΙ ΟΧΙ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ O: *ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ P: *ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΑΥΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Q: *ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ R: *ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΑΥΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑΣ*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ S: *ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ T: *ΕΠΙΔΟΣΗ ΠΕΔΗΣ*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ U: *ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΝΟΙΚΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V: *ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ ΦΑΚΕΛΟΥ ΚΑΝΟΝΩΝ ΓΙΑ ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΟΥΣ*

ΛΕΞΙΛΟΓΙΟ

▼B

1. **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

1.1. **Τεχνικό πεδίο εφαρμογής**

Η παρούσα ΤΠΔ αφορά το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας», το οποίο είναι ένα από τα υποσυστήματα που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙ (1) της οδηγίας 96/48/ΕΚ, όπως τροποποιείται με την οδηγία 2004/50/ΕΚ, και τη συντήρησή του.

Η παρούσα ΤΠΔ ισχύει για τις ακόλουθες κλάσεις αμαξοστοιχιών, αδιαφόρως αν οι αμαξοστοιχίες αποτελούνται από σταθερές συνθέσεις (αδιαίρετες κατά τη χρήση) ή μεμονωμένα οχήματα. Επίσης ισχύει για επιβατικά ή/και μη επιβατικά οχήματα:

— κλάση 1: αμαξοστοιχίες με μέγιστη ταχύτητα τουλάχιστον 250 km/h,

— κλάση 2: αμαξοστοιχίες με ταχύτητα τουλάχιστον 190 km/h, αλλά μικρότερη από 250 km/h.

Σύμφωνα με το παράρτημα Ι της οδηγίας, οι προδιαγραφές καθορίζονται για καθεμία από τις ακόλουθες κατηγορίες γραμμής:

— κατηγορία Ι: ειδικά κατασκευασμένες γραμμές υψηλών ταχυτήτων με τεχνικό εξοπλισμό για ταχύτητες κατά κανόνα ίσες ή μεγαλύτερες των 250 km/h,

— κατηγορία ΙΙ: ειδικά αναβαθμισμένες γραμμές υψηλών ταχυτήτων με τεχνικό εξοπλισμό για ταχύτητες της τάξεως των 200 km/h,

— κατηγορία ΙΙΙ: ειδικά αναβαθμισμένες γραμμές υψηλών ταχυτήτων με ειδικά χαρακτηριστικά λόγω περιορισμών τοπογραφικών, αναγλύφου ή πολεοδομικών, στις οποίες η ταχύτητα πρέπει να προσαρμόζεται κατά περίπτωση.

1.2. **Γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής**

Το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ είναι το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα υψηλών ταχυτήτων κατά την περιγραφή του παραρτήματος Ι της οδηγίας 96/48/ΕΚ, όπως έχει τροποποιηθεί με την οδηγία 2004/50/ΕΚ.

1.3. **Περιεχόμενο της παρούσας ΤΠΔ**

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 παράγραφος 3 και του παραρτήματος Ι (1) (β) της οδηγίας 96/48/ΕΚ, όπως έχει τροποποιηθεί με την οδηγία 2004/50/ΕΚ, η παρούσα ΤΠΔ:

(α) περιγράφει το σκοπούμενο πεδίο εφαρμογής της (Κεφάλαιο 2)·

(β) καθορίζει τις ουσιώδεις απαιτήσεις για το υποσύστημα (Κεφάλαιο 3) και για τις διεπαφές του με άλλα υποσυστήματα (Κεφάλαιο 4)·

(γ) καθορίζει τις λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληρούνται από το υποσύστημα στόχος και τις διεπαφές του με άλλα υποσυστήματα (Κεφάλαιο 4)·

(δ) προσδιορίζει τα στοιχεία διαλειτουργικότητας και τις διεπαφές που πρέπει να αποτελέσουν το αντικείμενο ευρωπαϊκών προδιαγραφών, συμπεριλαμβανομένων των ευρωπαϊκών προτύπων, των αναγκαίων για να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα στο διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα υψηλών ταχυτήτων (Κεφάλαιο 5)·

(ε) αναφέρει, σε κάθε υπό εξέταση περίπτωση, τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται αφενός για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας προς χρήση των στοιχείων διαλειτουργικότητας ή, αφετέρου, για την επαλήθευση ΕΚ των υποσυστημάτων (Κεφάλαιο 6)·

(στ) περιγράφει τη στρατηγική για την εφαρμογή της ΤΠΔ (Κεφάλαιο 7)·

▼B

(ζ) προσδιορίζει για το οικείο προσωπικό τις επαγγελματικές ικανότητες και τους όρους υγείας και ασφαλείας στην εργασία που απαιτούνται για την λειτουργία και τη συντήρηση του υποσυστήματος καθώς και για την εφαρμογή της ΤΠΔ.

Επιπλέον, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 παράγραφος 5, είναι δυνατόν να γίνεται πρόβλεψη όσον αφορά ειδικές περιπτώσεις για κάθε ΤΠΔ. Οι περιπτώσεις αυτές αναφέρονται στο Κεφάλαιο 7.

Τέλος, στο Κεφάλαιο 4 η παρούσα ΤΠΔ περιλαμβάνει επίσης τους ειδικούς κανόνες λειτουργίας και συντήρησης για το πεδίο εφαρμογής που αναφέρεται στα σημεία 1.1 και 1.2 ανωτέρω.

2. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ/ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

2.1. Υποσύστημα

Το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» είναι ένα από τα υποσυστήματα που συγκροτούν το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα υψηλών ταχυτήτων όπως περιγράφεται στο παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 96/48/ΕΚ.

2.2. Πεδίο εφαρμογής

Σε συνδυασμό με τη παράρτημα Ι της οδηγίας 96/48/ΕΚ (όπως έχει τροποποιηθεί στο παράρτημα Ι της οδηγίας 2004/50/ΕΚ), το πεδίο εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ ισχύει για το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» διαχειριστών υποδομής και επιχειρήσεων σιδηροδρόμων όσον αφορά τη λειτουργία αμαξοστοιχιών στις γραμμές ΔΕΔ σιδηροδρόμου υψηλών ταχυτήτων.

Οι προδιαγραφές που περιέχονται στην παρούσα ΤΠΔ για τη διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν ως έγγραφο αναφοράς για τη λειτουργία άλλων αμαξοστοιχιών κινούμενων στις γραμμές ΔΕΔ σιδηροδρόμου υψηλών ταχυτήτων έστω και αν οι αμαξοστοιχίες αυτές δεν καλύπτονται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ.

▼M1

2.2.1. Προσωπικό και αμαξοστοιχίες

Τα σημεία 4.6 και 4.7 εφαρμόζονται για το προσωπικό που ασκεί τα κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα της συνοδείας αμαξοστοιχίας, όταν πρόκειται για διέλευση συνόρου(ων) μεταξύ κρατών, και εργάζεται πέραν κάθε σημείου(ων) χαρακτηρισμένου(ων) ως «συνοριακού(ών)» στη δήλωση δικτύου διαχειριστή υποδομής και περιλαμβανόμενου(ων) στην αρμοδιότητά του σε θέματα ασφάλειας.

Το σημείο «4.6.2 γλωσσική επάρκεια» εφαρμόζεται επιπροσθέτως για τους μηχανοδηγούς, όπως ορίζει το σημείο 8 του παραρτήματος VI της οδηγίας 2007/59/ΕΚ.

Μέλος του προσωπικού δεν θεωρείται ότι διέρχεται σύνορο εφόσον η άσκηση καθηκόντων περιλαμβάνει εργασία μόνο μέχρι «μεθοριακές» θέσεις, όπως περιγράφεται στο πρώτο εδάφιο του παρόντος σημείου.

Για το προσωπικό που ασκεί τα κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα της ρύθμισης της κυκλοφορίας αμαξοστοιχιών και της έγκρισης κίνησης αμαξοστοιχιών εφαρμόζεται η αμοιβαία αναγνώριση επαγγελματικών προσόντων και όρων υγείας και ασφαλείας μεταξύ κρατών μελών.

Για το προσωπικό που ασκεί κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα, τα οποία σχετίζονται με την τελική προετοιμασία αμαξοστοιχίας πριν από την προγραμματισμένη διέλευση συνόρου(ων), και εργάζεται πέραν από «συνοριακή(ών)» θέσης(εων), όπως περιγράφεται στο πρώτο εδάφιο του παρόντος σημείου, εφαρμόζεται το σημείο 4.6 με αμοιβαία αναγνώριση των όρων υγείας και ασφαλείας μεταξύ κρατών μελών. Αμαξοστοιχία δεν θεωρείται ότι εκτελεί διασυνοριακό δρομολόγιο εφόσον όλα τα οχήματα της αμαξοστοιχίας που διασχίζει τα σύνορα κράτους φθάνουν μόνον μέχρι τη(ις) συνοριακή(ές) θέση(εις), όπως περιγράφεται στο πρώτο εδάφιο του παρόντος σημείου..

▼M1

Τα ανωτέρω είναι δυνατό να συνοψιστούν στους κάτωθι πίνακες:

Προσωπικό ασχολούμενο με τη λειτουργία αμαξοστοιχιών που διασχίζουν σύνορα κρατών και προχωρούν πέραν συνοριακής θέσης

Καθήκον	Επαγγελματικά προσόντα	Ιατρικές απαιτήσεις
Συνοδεία αμαξοστοιχίας	4.6	4.7
Έγκριση κίνησης αμαξοστοιχίας	Αμοιβαία αναγνώριση	Αμοιβαία αναγνώριση
Προετοιμασία αμαξοστοιχίας	4.6	Αμοιβαία αναγνώριση
Ρύθμιση κυκλοφορίας αμαξοστοιχιών	Αμοιβαία αναγνώριση	Αμοιβαία αναγνώριση

Προσωπικό απασχολούμενο σε αμαξοστοιχίες που δεν διασχίζουν σύνορα κρατών ή τα διασχίζουν μέχρι συνοριακές θέσεις

Καθήκον	Επαγγελματικά προσόντα	Ιατρικές απαιτήσεις
Συνοδεία αμαξοστοιχίας	Αμοιβαία αναγνώριση	Αμοιβαία αναγνώριση
Έγκριση κίνησης αμαξοστοιχίας	Αμοιβαία αναγνώριση	Αμοιβαία αναγνώριση
Προετοιμασία αμαξοστοιχίας	Αμοιβαία αναγνώριση	Αμοιβαία αναγνώριση
Ρύθμιση κυκλοφορίας αμαξοστοιχιών	Αμοιβαία αναγνώριση	Αμοιβαία αναγνώριση

▼B

2.2.2. Αρχές λειτουργίας

Ο γενικός στόχος της παρούσας έκδοσης αυτής της ΤΠΔ, που είναι η δεύτερη μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας 96/48/ΕΚ αλλά η πρώτη όπου λαμβάνονται υπόψη οι τροποποιήσεις που επήλθαν με την οδηγία 2004/50/ΕΚ, είναι να καταστεί δυνατή η συνεκτική λειτουργία των δομικών υποσυστημάτων που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν στο δίκτυο υψηλών ταχυτήτων. Ειδικώς οι κανόνες και οι διαδικασίες που συνδέονται άμεσα με τη λειτουργία νέου συστήματος ελέγχου και σηματοδότησης αμαξοστοιχιών πρέπει να είναι πανομοιότυπα όταν υφίστανται πανομοιότυπες καταστάσεις.

Αρχικώς για το σιδηρόδρομο υψηλών ταχυτήτων η παρούσα ΤΠΔ κάλυπτε μόνο τα στοιχεία (όπως εκτίθενται στο Κεφάλαιο 4) του υποσυστήματος «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» για τις περιπτώσεις όπου κατά κύριο λόγο υφίστανται επιχειρησιακές διεπαφές μεταξύ επιχειρήσεων σιδηροδρόμων και διαχειριστών υποδομής ή όπου η διαλειτουργικότητα είναι ιδιαίτερα επωφελής. Κατά τον τρόπο αυτό δόθηκε η δέουσα σημασία στις απαιτήσεις της οδηγίας 2004/49/ΕΚ (οδηγία για τη σιδηροδρομική ασφάλεια).

Ακολούθως, στο παράρτημα Α της παρούσας ΤΠΔ καθορίζονται λεπτομερείς επιχειρησιακοί κανόνες για το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών ((ETCS) και το Παγκόσμιο Σύστημα Κινητών Επικοινωνιών — Σιδηρόδρομοι (GSM-R).

2.2.3. Εφαρμοσιμότητα σε υφιστάμενα οχήματα και υποδομή

Ενώ οι περισσότερες από τις απαιτήσεις που περιέχονται στην παρούσα οδηγία αφορούν μεθόδους και διαδικασίες, κάποιες από αυτές αφορούν και φυσικά στοιχεία, αμαξοστοιχίες και οχήματα που είναι σημαντικά επιχειρησιακώς.

▼B

Τα κριτήρια μελέτης για τα στοιχεία αυτά περιγράφονται στις ΤΠΔ που καλύπτουν άλλα υποσυστήματα, όπως το τροχαίο υλικό. Στο πλαίσιο της ΤΠΔ ΔΔΚ εξετάζεται η επιχειρησιακή τους λειτουργία.

Στις περιπτώσεις αυτές αναγνωρίζεται ότι η τροποποίηση υφιστάμενων τροχαίου υλικού/μέσων υποδομής για την πλήρωση όλων των απαιτήσεων της παρούσας ΤΠΔ θα μπορούσε να αποδειχθεί οικονομικά ασύμφορη. Συνεπώς οι σχετικές απαιτήσεις πρέπει να εφαρμόζονται μόνο για καινούργια στοιχεία ή όταν κάποιο στοιχείο αναβαθμίζεται ή ανακαινίζεται και απαιτείται γι'αυτό νέα άδεια για θέση σε χρήση υπό την έννοια της οδηγίας 96/48/ΕΚ άρθρο 14 παράγραφος 3.

2.3. **Σχέση μεταξύ της παρούσας ΤΠΔ και της οδηγίας 2004/49/ΕΚ**

Αν και η παρούσα ΤΠΔ έχει εκπονηθεί με βάση την οδηγία 96/48/ΕΚ (όπως έχει τροποποιηθεί με την οδηγία 2004/50/ΕΚ) για τη διαλειτουργικότητα, διαλαμβάνει απαιτήσεις οι οποίες σχετίζονται στενά με τις επιχειρησιακές διαδικασίες και μεθόδους που απαιτούνται από διαχειριστή υποδομής ή επιχείρηση σιδηροδρόμων κατά την υποβολή αίτησης για έγκριση/πιστοποιητικό ασφαλείας σύμφωνα με την οδηγία για την ασφάλεια (2004/49/ΕΚ).

3. **ΟΥΣΙΩΔΕΙΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ**

3.1. **Συμμόρφωση προς τις ουσιώδεις απαιτήσεις**

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 1 της οδηγίας 96/48/ΕΚ, το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα υψηλών ταχυτήτων, τα υποσυστήματά του και τα στοιχεία διαλειτουργικότητάς τους πρέπει να πληρούν τις ουσιώδεις απαιτήσεις που εκτίθενται κατά τρόπο γενικό στο παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας.

3.2. **Ουσιώδεις απαιτήσεις — γενική θεώρηση**

Οι ουσιώδεις απαιτήσεις καλύπτουν:

— την ασφάλεια,

— την αξιοπιστία και τη διαθεσιμότητα,

— την υγεία,

— την προστασία του περιβάλλοντος,

— την τεχνική συμβατότητα.

Σύμφωνα με την οδηγία 96/48/ΕΚ, οι ουσιώδεις απαιτήσεις δύνανται να ισχύουν γενικά για το σύνολο του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος υψηλών ταχυτήτων ή να είναι είδιες κάθε υποσυστήματος και των στοιχείων του.

3.3. **Είδιες παράμετροι για τις απαιτήσεις αυτές**

Η διασύνδεση των γενικών απαιτήσεων προς το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» καθορίζεται στις παραγράφους που ακολουθούν.

3.3.1. Ασφάλεια

Σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 96/48/ΕΚ, οι ουσιώδεις απαιτήσεις οι σχετιζόμενες με την ασφάλεια οι οποίες εφαρμόζονται στο υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» είναι οι ακόλουθες:

Ουσιώδης απαίτηση 1.1.1 του Παραρτήματος ΙΙΙ της Οδηγίας 96/48/ΕΚ:

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

▼B

Όσον αφορά το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας», η ουσιώδης αυτή απαίτηση αποτελεί αντικείμενο της προδιαγραφής των σημείων «Ορατότητα της αμαξοστοιχίας» (σημεία 4.2.2.1 και 4.3) και «Ακουστότητα της αμαξοστοιχίας» στα σημεία 4.2.2.2 και 4.3.

Ουσιώδης απαίτηση 1.1.2 του Παραρτήματος ΙΙΙ της Οδηγίας 96/48/ΕΚ:

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

Η ουσιώδης αυτή απαίτηση δεν έχει σχέση με το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας».

Ουσιώδης απαίτηση 1.1.3 του Παραρτήματος ΙΙΙ της Οδηγίας 96/48/ΕΚ:

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

Όσον αφορά το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας», η ουσιώδης αυτή απαίτηση αποτελεί αντικείμενο της προδιαγραφής του σημείου «Ορατότητα της αμαξοστοιχίας» (σημεία 4.2.2.1 και 4.3).

Ουσιώδης απαίτηση 1.1.4 του Παραρτήματος ΙΙΙ της Οδηγίας 96/48/ΕΚ:

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

Η ουσιώδης αυτή απαίτηση δεν έχει σχέση με το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας».

Ουσιώδης απαίτηση 1.1.5 του Παραρτήματος ΙΙΙ της Οδηγίας 96/48/ΕΚ:

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

Η ουσιώδης αυτή απαίτηση δεν έχει σχέση με το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας».

3.3.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Ουσιώδης απαίτηση 1.2 του Παραρτήματος ΙΙΙ της Οδηγίας 96/48/ΕΚ

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

Η ουσιώδης αυτή απαίτηση δεν έχει σχέση με το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας».

3.3.3. Υγεία

Ουσιώδης απαίτηση 1.3.1 του Παραρτήματος ΙΙΙ της Οδηγίας 96/48/ΕΚ:

«Τα υλικά που ενδέχεται, στον τρόπο χρησιμοποίησής τους, να θέσουν σε κίνδυνο την υγεία των προσώπων τα οποία έχουν πρόσβαση σε αυτά δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται στα τρένα και στη σιδηροδρομική υποδομή.».

▼B

Η ουσιώδης αυτή απαίτηση δεν έχει σχέση με το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας».

Ουσιώδης απαίτηση 1.3.2 του Παραρτήματος ΙΙΙ της Οδηγίας 96/48/ΕΚ:

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

Η ουσιώδης αυτή απαίτηση δεν έχει σχέση με το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας».

3.3.4. Προστασία του περιβάλλοντος

Ουσιώδης απαίτηση 1.4.1 του Παραρτήματος ΙΙΙ της Οδηγίας 96/48/ΕΚ:

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

Η ουσιώδης αυτή απαίτηση δεν έχει σχέση με το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας».

Ουσιώδης απαίτηση 1.4.2 του Παραρτήματος ΙΙΙ της Οδηγίας 96/48/ΕΚ:

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

Η ουσιώδης αυτή απαίτηση δεν έχει σχέση με το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας».

Ουσιώδης απαίτηση 1.4.3 του Παραρτήματος ΙΙΙ της Οδηγίας 96/48/ΕΚ:

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

Η ουσιώδης αυτή απαίτηση δεν έχει σχέση με το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας».

3.3.5. Τεχνική συμβατότητα

Ουσιώδης απαίτηση 1.5 του Παραρτήματος ΙΙΙ της Οδηγίας 96/48/ΕΚ:

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

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

Η ουσιώδης αυτή απαίτηση δεν έχει σχέση με το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας».

▼B

3.4. **Παράμετροι ειδικά σχετιζόμενες προς το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας»**

3.4.1. Ασφάλεια

Ουσιώδης απαίτηση 2.7.1 του παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας 96/48/ΕΚ:

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

Οι διαδικασίες και η συχνότητα συντήρησης, η εκπαίδευση και τα προσόντα του προσωπικού συντήρησης και το σύστημα διασφάλισης ποιότητας που εφαρμόζεται στα κέντρα συντήρησης των σχετικών φορέων πρέπει να εγγυώνται υψηλό επίπεδο ασφάλειας.».

Η ουσιώδης απαίτηση αποτελεί αντικείμενο των ακόλουθων σημείων της παρούσας προδιαγραφής:

— Στοιχεία ταυτοποίησης οχήματος (Σημείο 4.2.2.3)

— Πέδηση αμαξοστοιχίας (Σημείο 4.2.2.6)

— Σύνθεση αμαξοστοιχίας (Σημείο 4.2.2.5)

— Απαιτήσεις για επιβατικά οχήματα (Σημείο 4.2.2.4)

— Διαπίστωση ότι η αμαξοστοιχία είναι σε τάξη πορείας (Σημείο 4.2.2.7)

— Ορατότητα αμαξοστοιχίας (Σημεία 4.2.2.1 και 4.3)

— Ακουστότητα αμαξοστοιχίας (Σημεία 4.2.2.2 και 4.3)

— Αναχώρηση αμαξοστοιχίας (Σημείο 4.2.3.3)

— Διαχείριση κυκλοφορίας (Σημείο 4.2.3.4)

— Όραση σημάτων και συσκευή επαγρύπνησης (Παράγραφος 4.3)

— Επικοινωνίες σχετιζόμενες με την ασφάλεια (Σημεία 4.2.1.5 και 4.6)

— Πληροφοριακό υλικό για τους μηχανοδηγούς (Σημείο 4.2.1.2)

— Πληροφοριακό υλικό για προσωπικό επιχειρήσεων σιδηροδρόμων εκτός από μηχανοδηγούς (Σημείο 4.2.1.3)

— Πληροφοριακό υλικό για το προσωπικό διαχειριστή υποδομής που εγκρίνει την κίνηση αμαξοστοιχιών (Σημείο 4.2.1.4)

— Έκρυθμη λειτουργία (Σημείο 4.2.3.6)

— Διαχείριση κατάστασης έκτακτης ανάγκης (Σημείο 4.2.3.7)

— Κανόνες λειτουργίας ERTMS (Παράγραφος 4.4)

— Επαγγελματική επάρκεια (Σημεία 2.2.1 και 4.6)

— Όροι υγείας και ασφαλείας (Σημεία 2.2.1 και 4.7)

3.4.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Βασική απαίτηση 2.7.2 του παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας 96/48/ΕΚ:

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

▼B

Η ουσιώδης απαίτηση διασφαλίζεται με τα ακόλουθα σημεία της παρούσας προδιαγραφής:

— Σύνθεση αμαξοστοιχίας (Σημείο 4.2.2.5)

— Διαπίστωση ότι η αμαξοστοιχία είναι σε τάξη πορείας (Σημείο 4.2.2.7)

— Διαχείριση κυκλοφορίας (Σημείο 4.2.3.4)

— Επικοινωνίες σχετιζόμενες με την ασφάλεια (Σημείο 4.2.1.5)

— Έκρυθμη λειτουργία (Σημείο 4.2.3.6)

— Διαχείριση κατάστασης έκτακτης ανάγκης (Σημείο 4.2.3.7)

— Επαγγελματική επάρκεια (Παράγραφος 4.6)

— Όροι υγείας και ασφαλείας (Παράγραφος 4.7)

3.4.3. Τεχνική συμβατότητα

Βασική απαίτηση 2.7.3 του παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας 96/48/ΕΚ:

«Η σύγκλιση των κανόνων εκμετάλλευσης των δικτύων, καθώς και τα προσόντα των μηχανοδηγών, του προσωπικού των αμαξοστοιχιών και του προσωπικού διαχείρισης της κυκλοφορίας, πρέπει να εγγυώνται την αποδοτικότητα της εκμετάλλευσης επί του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας.»

Η ουσιώδης απαίτηση αποτελεί αντικείμενο των ακόλουθων σημείων της παρούσας προδιαγραφής:

— Στοιχεία ταυτοποίησης οχήματος (Σημείο 4.2.2.3)

— Πέδηση αμαξοστοιχίας (Σημείο 4.2.2.6)

— Σύνθεση αμαξοστοιχίας (Σημείο 4.2.2.5)

— Απαιτήσεις για επιβατικά οχήματα (Σημείο 4.2.2.4)

— Επικοινωνίες σχετιζόμενες με την ασφάλεια (Σημείο 4.2.1.5)

— Έκρυθμη λειτουργία (Σημείο 4.2.3.6)

— Διαχείριση κατάστασης έκτακτης ανάγκης (Σημείο 4.2.3.7)

4. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

4.1. Εισαγωγή

Το διευρωπαϊκό συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα (ΔΕΔ) υψηλών ταχυτήτων, το οποίο διέπεται από την οδηγία 96/48/ΕΚ και του οποίου μέρος αποτελεί το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας», αποτελεί ενοποιημένο σύστημα του οποίου πρέπει να επαληθεύεται η συνεκτικότητα. Η συνεκτικότητα αυτή πρέπει να ελέγχεται ειδικότερα όσον αφορά τις προδιαγραφές του υποσυστήματος, τις διεπαφές του με το σύστημα στο οποίο ενσωματώνεται καθώς και τους κανόνες λειτουργίας.

Λαμβανομένων υπόψη όλων των σχετικών ουσιωδών απαιτήσεων, το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας», όπως περιγράφεται στην παράγραφο 2.2, καλύπτει μόνο τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο που ακολουθεί.

Σύμφωνα με την οδηγία 2001/14/ΕΚ, η πρόβλεψη όλων των ενδεδειγμένων απαιτήσεων οι οποίες πρέπει να πληρούνται από αμαξοστοιχίες που επιτρέπεται να κυκλοφορούν στο δίκτυό του εμπίπτει στην εν γένει ευθύνη του διαχειριστή υποδομής, λαμβανομένων υπόψη των γεωγραφικών ιδιαιτεροτήτων συγκεκριμένων γραμμών και των λειτουργικών ή τεχνικών προδιαγραφών που εκτίθενται στη συνέχεια.

▼B

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

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

— προδιαγραφές σχετικές με το προσωπικό

— προδιαγραφές σχετικές με τις αμαξοστοιχίες

— προδιαγραφές σχετικές με τις επιχειρησιακές ενέργειες για αμαξοστοιχίες.

4.2.1. Προδιαγραφές σχετικές με το προσωπικό

4.2.1.1. Γενικές απαιτήσεις

Το σημείο αυτό ασχολείται με το προσωπικό που συμβάλλει στη λειτουργία του υποσυστήματος με την εκτέλεση καθηκόντων κρίσιμων για την ασφάλεια με απευθείας διεπαφή μεταξύ επιχειρήσεων σιδηροδρόμων και διαχειριστών υποδομής.

— Προσωπικό επιχείρησης σιδηροδρόμων:

  — επιφορτισμένο με τα καθήκοντα οδήγησης αμαξοστοιχιών και το οποίο ανήκει στο «πλήρωμα της αμαξοστοιχίας» (αναφερόμενο παντού στο παρόν έγγραφο ως «μηχανοδηγός»),

  — επιφορτισμένο με καθήκοντα επί της αμαξοστοιχίας (εκτός από οδήγηση) και το οποίο ανήκει στο «πλήρωμα της αμαξοστοιχίας»,

  — επιφορτισμένο με τα καθήκοντα προετοιμασίας αμαξοστοιχιών·

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

Οι τομείς που καλύπτονται είναι:

— Τεκμηρίωση

— Επικοινωνία

και, στο πεδίο που εξειδικεύεται στην παράγραφο 2.2 της παρούσας ΤΠΔ:

— Επάρκεια (βλ. Παράγραφο 4.6 και Παραρτήματα H, J και L)

— Όροι υγείας και ασφαλείας (βλ. Παράγραφο 4.7).

4.2.1.2. Πληροφοριακό υλικό για τους μηχανοδηγούς

Η επιχείρηση σιδηροδρόμων που λειτουργεί την αμαξοστοιχία πρέπει να παρέχει στο μηχανοδηγό εγκαίρως όλες τις αναγκαίες πληροφορίες τις απαιτούμενες για την εκτέλεση των καθηκόντων του.

Οι πληροφορίες αυτές πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τα αναγκαία στοιχεία για λειτουργία υπό καταστάσεις συνήθεις, έκρυθμες και έκτακτης ανάγκης όσον αφορά τις διαδρομές κίνησης και το τροχαίο υλικό που χρησιμοποιείται στις εν λόγω διαδρομές.

4.2.1.2.1. Εγχειρίδιο

Όλες οι αναγκαίες διαδικασίες για το μηχανοδηγό πρέπει να περιλαμβάνονται σε ένα έγγραφο ή μέσο πληροφορικής αποκαλούμενο «Εγχειρίδιο μηχανοδηγού».

Το «Εγχειρίδιο μηχανοδηγού» πρέπει να περιλαμβάνει τις απαιτήσεις για όλες τις διαδρομές κίνησης και το τροχαίο υλικό που χρησιμοποιείται στις εν λόγω διαδρομές για καταστάσεις κανονικής λειτουργίας, έκρυθμης λειτουργίας και καταστάσεις έκτακτης ανάγκης τις οποίες είναι δυνατόν να αντιμετωπίσει ο μηχανοδηγός.

Το «Εγχειρίδιο μηχανοδηγού» πρέπει να καλύπτει δύο διακριτά σκέλη:

— ένα το οποίο περιγράφει το σύνολο κοινών κανόνων και διαδικασιών που ισχύουν στο ΔΕΔ (λαμβανομένου υπόψη του περιεχομένου των παραρτημάτων A, B και C)

▼B

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

Πρέπει να περιλαμβάνει διαδικασίες οι οποίες καλύπτουν, κατ'ελάχιστο, τις ακόλουθες παραμέτρους:

— Προστασία και ασφάλεια προσωπικού

— Χειρισμός σηματοδότησης και ελέγχου

— Λειτουργία αμαξοστοιχίας, περιλαμβανομένης της έκρυθμης κατάστασης

— Υλικό έλξης και λοιπό τροχαίο υλικό

— Συμβάντα και ατυχήματα

Για την εκπόνηση του εγγράφου αυτού υπεύθυνη είναι η επιχείρηση σιδηροδρόμων.

Η επιχείρηση σιδηροδρόμων πρέπει να προσφέρει το εγχειρίδιο μηχανοδηγού με την ίδια μορφή για το σύνολο της υποδομής στην οποία θα εργάζονται οι μηχανοδηγοί της.

Το εγχειρίδιο περιλαμβάνονται δύο προσαρτήματα:

— προσάρτημα 1: Εγχειρίδιο διαδικασιών επικοινωνίας·

— προσάρτημα 2: Βιβλίο εντύπων

Η επιχείρηση σιδηροδρόμων πρέπει να συντάσσει το εγχειρίδιο μηχανοδηγού είτε στην γλώσσα κάποιου από τα κράτη μέλη είτε στη γλώσσα εργασίας κάποιου από τους διαχειριστές υποδομής για τους οποίους θα ισχύουν οι κανόνες. Αυτό δεν θα ισχύει για μηνύματα και έντυπα τα οποία πρέπει να παραμένουν στη γλώσσα εργασίας του(των) διαχειριστή(ών) υποδομής.

Η διαδικασία για την κατάρτιση και την επικαιροποίηση του εγχειριδίου μηχανοδηγού περιλαμβάνει τις ακόλουθες φάσεις:

— ο διαχειριστής υποδομής (ή οργανισμός ο αρμόδιος για την κατάρτιση των κανόνων λειτουργίας) πρέπει να παρέχει στην επιχείρηση σιδηροδρόμων τις ενδεδειγμένες πληροφορίες στη γλώσσα εργασίας του διαχειριστή υποδομής,

— η επιχείρηση σιδηροδρόμων πρέπει να συντάσσει το αρχικό ή το επικαιροποιημένο έγγραφο·

— εάν η γλώσσα που επιλέχθηκε από την επιχείρηση σιδηροδρόμων για το εγχειρίδιο μηχανοδηγού δεν είναι η γλώσσα στην οποία δόθηκαν αρχικά οι ενδεδειγμένες πληροφορίες, η επιχείρηση σιδηροδρόμων είναι υπεύθυνη να πράξει τα δέοντα για κάθε αναγκαία μετάφραση.

Σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙΙ παράγραφος 2 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ, το σύστημα διαχείρισης ασφαλείας του διαχειριστή υποδομής πρέπει να περιλαμβάνει διαδικασία επικύρωσης ώστε να εξασφαλιζεται ότι το περιεχόμενο του πληροφοριακού υλικού που παρέχεται στην(στις) επιχείρηση(εις) σιδηροδρόμων είναι πλήρες και ακριβές.

Σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙΙ παράγραφος 2 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ, το σύστημα διαχείρισης ασφαλείας της επιχείρησης σιδηροδρόμων πρέπει να περιλαμβάνει διαδικασία επικύρωσης ώστε να εξασφαλίζεται ότι το περιεχόμενο του εγχειριδίου είναι πλήρες και ακριβές.

Το παράρτημα V περιγράφει τη διαδικασία αυτή με μορφή διαγράμματος ροής και παρέχει γενική έποψη της διαδικασίας.

4.2.1.2.2. Περιγραφή της γραμμής και του σχετικού παρατρόχιου υλικού που σχετίζεται με τις γραμμές κίνησης.

Οι μηχανοδηγοί πρέπει να εφοδιάζονται με περιγραφή των γραμμών και του σχετικού παρατρόχιου υλικού για τις γραμμές στις οποίες θα κινούνται, σχετική με τα καθήκοντα οδήγησης. Οι πληροφορίες αυτές πρέπει να περιέχονται σε ένα και μόνο έγγραφο ονομαζόμενο «Βιβλίο διαδρομής» (που μπορεί να είναι είτε παραδοσιακό έγγραφο είτε ηλεκτρονικό).

▼B

Τα ακόλουθα αποτελούν κατάλογο πληροφοριών οι οποίες πρέπει να παρέχονται κατ'ελάχιστο:

— τα γενικά επιχειρησιακά χαρακτηριστικά

— ένδειξη ανωφερειών και κατωφερειών

— λεπτομερές διάγραμμα της γραμμής

4.2.1.2.2.1. Εκπόνηση του Βιβλίου διαδρομής

Το Βιβλίο διαδρομής πρέπει να συγγράφεται είτε στη γλώσσα κάποιου κράτους μέλους την οποία επιλέγει η επιχείρηση σιδηροδρόμων είτε στη γλώσσα εργασίας που χρησιμοποιείται από το διαχειριστή υποδομής.

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

— τα γενικά χαρακτηριστικά λειτουργίας:

  — τύπος σηματοδότησης και αντίστοιχο καθεστώς κίνησης (διπλή γραμμή, αμφίδρομη κίνηση, κίνηση αριστερά ή δεξιά κλπ.)

  — τύπος ηλεκτροδότησης

  — τύπος υλικού ραδιοεπικοινωνίας εδάφους — αμαξοστοιχίας

— ένδειξη ανωφερειών και κατωφερειών:

  — τιμές κλίσεων και ακριβείς θέσεις τους

— λεπτομερές διάγραμμα γραμμής:

  — ονόματα σταθμών στη γραμμή και σημαντικές θέσεις και εντοπισμός τους·

  — σήραγγες — περιλαμβανομένων της θέσης, του ονόματος, του μήκους, ειδικών πληροφοριών όπως η ύπαρξη πεζοδρόμων και σημείων ασφαλούς εξόδου καθώς και η θέση ασφαλών σημείων απ'όπου είναι δυνατή η ασφαλής απομάκρυνση επιβατών

  — σημεία ουσιώδους σημασίας όπως ουδέτερα τμήματα

  — επιτρεπόμενα όρια ταχύτητας για κάθε τροχιά, προβλεπομένων, εφόσον είναι αναγκαίο, διαφοροποιημένων ταχυτήτων για ορισμένους τύπους αμαξοστοιχιών

  — η ονομασία του οργανισμού του αρμόδιου για τον έλεγχο διαχείρισης της κυκλοφορίας και η(οι) ονομασία(ες) των τομέων ελέγχου διαχείρισης κυκλοφορίας

  — οι ονομασίες και οι τομείς ελέγχου κέντρων διαχείρισης της κυκλοφορίας όπως τα ερμάρια σηματοδότησης

  — προσδιορισμός των ραδιοκαναλιών που πρέπει να χρησιμοποιούνται.

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

Η επιχείρηση σιδηροδρόμων είναι υπεύθυνη για τη συγγραφή του βιβλίου διαδρομής κάνοντας χρήση των πληροφοριών που παρέχονται από το(τους) διαχειριστή(ες) υποδομής.

Σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙΙ παράγραφος 2 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ, το σύστημα διαχείρισης ασφαλείας του διαχειριστή υποδομής πρέπει να περιλαμβάνει διαδικασία επικύρωσης ώστε να εξασφαλίζεται ότι το περιεχόμενο του πληροφοριακού υλικού που παρέχεται στην(στις) επιχείρηση(εις) σιδηροδρόμων είναι πλήρες και ακριβές.

▼B

Σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙΙ παράγραφος 2 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ, το σύστημα διαχείρισης ασφαλείας επιχείρησης σιδηροδρόμων πρέπει να περιλαμβάνει διαδικασία επικύρωσης ώστε να εξασφαλίζεται ότι το περιεχόμενο του βιβλίου διαδρομής είναι πλήρες και ακριβές.

4.2.1.2.2.2. Τροποποιημένα στοιχεία

Ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να γνωστοποιεί στην επιχείρηση σιδηροδρόμων στοιχεία που τυχόν τροποποιούνται είτε μονίμως είτε προσωρινώς. Οι μεταβολές πρέπει να γνωστοποιούνται εγκαίρως στην ΕΣ για την εκτίμηση των επιπτώσεών τους, την επικαιροποίηση εγγράφων και την ενημέρωση του προσωπικού. Πρέπει να συγκεντρώνονται σε ομάδες από την επιχείρηση σιδηροδρόμων σε ειδικό για το σκοπό αυτό έγγραφο ή μέσο πληροφορικής του οποίου το μορφότυπο πρέπει να είναι το ίδιο για όλες τις υποδομές κίνησης των αμαξοστοιχιών συγκεκριμένης επιχείρησης σιδηροδρόμων.

Σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙΙ παράγραφος 2 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ, το σύστημα διαχείρισης ασφαλείας του διαχειριστή υποδομής πρέπει να περιλαμβάνει διαδικασία επικύρωσης ώστε να εξασφαλίζεται ότι το περιεχόμενο του πληροφοριακού υλικού που παρέχεται στην(στις) επιχείρηση(εις) σιδηροδρόμων είναι πλήρες και ακριβές.

Σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙΙ παράγραφος 2 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ, το σύστημα διαχείρισης ασφαλείας επιχείρησης σιδηροδρόμων πρέπει να περιλαμβάνει διαδικασία επικύρωσης ώστε να εξασφαλίζεται ότι το περιεχόμενο του εγγράφου τροποποιημένων στοιχείων είναι πλήρες και ακριβές.

4.2.1.2.2.3. Ενημέρωση του μηχανοδηγού σε πραγματικό χρόνο

Η διαδικασία για την ενημέρωση των μηχανοδηγών σε πραγματικό χρόνο σχετικά με κάθε τροποποίηση ρυθμίσεων ασφαλείας για τη διαδρομή πρέπει να καθορίζεται από τους οικείους διαχειριστές υποδομής (η διαδικασία πρέπει να είναι ενιαία όταν χρησιμοποιείται ERTMS/ETCS).

4.2.1.2.3. Πίνακες δρομολογίων

Η παροχή πληροφοριών σχετικά με το πρόγραμμα των αμαξοστοιχιών διευκολύνει την κίνηση αμαξοστοιχιών με συνέπεια και συμβάλλει στην καλή ποιότητα της υπηρεσίας.

Η επιχείρηση σιδηροδρόμων πρέπει να παρέχει στους μηχανοδηγούς τις πληροφορίες τις αναγκαίες για την κανονική κίνηση της αμαξοστοιχίας, όπου περιλαμβάνονται κατ'ελάχιστο:

— τα στοιχεία ταυτοποίησης της αμαξοστοιχίας·

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

— τα σημεία στάσης και οι σχετικές με αυτά ενέργειες

— άλλα σημεία χρονισμού·

— οι χρόνοι άφιξης/αναχώρησης/διέλευσης για καθένα από τα εν λόγω σημεία.

Οι πληροφορίες αυτές σχετικά με την κίνηση αμαξοστοιχιών, οι οποίες πρέπει να βασίζονται σε πληροφορίες παρεχόμενες από το διαχειριστή υποδομής, είναι δυνατόν να παρέχονται είτε ηλεκτρονικώς είτε σε χαρτί.

Η παρουσίαση για το μηχανοδηγό πρέπει να γίνεται κατά τρόπο συνεπή για όλες τις γραμμές στις οποίες λειτουργεί η επιχείρηση σιδηροδρόμων.

4.2.1.2.4. Τροχαίο υλικό

Η επιχείρηση σιδηροδρόμων πρέπει να εφοδιάζει το μηχανοδηγό με όλες τις πληροφορίες τις σχετικές με τη λειτουργία του τροχαίου υλικού σε περίπτωση έκρυθμων καταστάσεων (όπως για αμαξοστοιχίες που έχουν ανάγκη βοηθείας). Στις περιπτώσεις αυτές το υπόψη πληροφοριακό υλικό πρέπει να εστιάζεται και στην ειδική διεπαφή με το προσωπικό του διαχειριστή υποδομής.

▼B

4.2.1.3. Πληροφοριακό υλικό για προσωπικό επιχείρησης σιδηροδρόμων εκτός από μηχανοδηγούς

Η επιχείρηση σιδηροδρόμων πρέπει να εφοδιάζει όλα τα μέλη του προσωπικού της (επί αμαξοστοιχιών ή αλλού) τα επιφορτισμένα με κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα που συνεπάγονται άμεση διεπαφή με το προσωπικό, το υλικό ή τα συστήματα του διαχειριστή υποδομής με τους κανόνες, διαδικασίες, ειδικές πληροφορίες για το τροχαίο υλικό και τη διαδρομή τις οποίες κρίνει ενδεδειγμένες για τα καθήκοντα αυτά. Οι εν λόγω πληροφορίες πρέπει να αφορούν τόσο την κανονική όσο και την έκρυθμη λειτουργία.

Για προσωπικό εποχούμενο στις αμαξοστοιχίες, η διάρθρωση, το μορφότυπο, το περιεχόμενο και η διαδικασία εκπόνησης και επικαιροποίησης των πληροφοριών αυτών πρέπει να βασίζονται στις προδιαγραφές του σημείου 4.2.1.2 της παρούσας ΤΠΔ.

4.2.1.4. Πληροφοριακό υλικό για το προσωπικό διαχειριστή υποδομής που εγκρίνει κινήσεις αμαξοστοιχιών

Όλες οι πληροφορίες οι αναγκαίες για την εξασφάλιση επικοινωνιών σχετιζόμενων με την ασφάλεια μεταξύ προσωπικού που εγκρίνει την κίνηση αμαξοστοιχιών και πληρωμάτων αμαξοστοιχιών πρέπει να περιλαμβάνονται:

— σε έγγραφα που περιγράφουν το πρωτόκολλο επικοινωνιών (Παράρτημα C)·

— στο έγγραφο με τίτλο Βιβλίο εντύπων.

Ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να συντάσσει τα έγγραφα αυτά στην γλώσσα «εργασίας» του.

4.2.1.5. Επικοινωνίες σχετιζόμενες με την ασφάλεια μεταξύ πληρώματος αμαξοστοιχίας, λοιπού προσωπικού επιχείρησης σιδηροδρόμων και προσωπικού που εγκρίνει κινήσεις αμαξοστοιχιών.

Η γλώσσα που χρησιμοποιείται για επικοινωνία σχετιζόμενη με την ασφάλεια μεταξύ πληρώματος αμαξοστοιχίας, λοιπού προσωπικού επιχείρησης σιδηροδρόμων (όπως ορίζεται στο Παράρτημα L) και του προσωπικού που εγκρίνει τις κινήσεις αμαξοστοιχιών είναι η γλώσσα «εργασίας» (βλ. λεξιλόγιο) η χρησιμοποιούμενη από το διαχειριστή υποδομής στην οικεία διαδρομή.

Οι αρχές για επικοινωνίες σχετιζόμενες με την ασφάλεια μεταξύ πληρώματος αμαξοστοιχίας και προσωπικού υπεύθυνου για την έγκριση της κίνησης αμαξοστοιχιών περιλαμβάνονται στο Παράρτημα C.

Σύμφωνα με την οδηγία 2001/14/ΕΚ, ο διαχειριστής υποδομής είναι υπεύθυνος να καταστήσει γνωστή τη «γλώσσα εργασίας» που χρησιμοποιείται από το προσωπικό του στην καθημερινή επιχειρησιακή πράξη.

Σε περιπτώσεις όμως που η τοπική πρακτική απαιτεί την πρόβλεψη και κάποιας δεύτερης γλώσσας, για τον καθορισμό των γεωγραφικών ορίων χρήσης της υπεύθυνος είναι ο διαχειριστής υποδομής.

4.2.2. Προδιαγραφές σχετιζόμενες με αμαξοστοιχίες

4.2.2.1. Ορατότητα αμαξοστοιχίας

4.2.2.1.1. Γενική απαίτηση

Η επιχείρηση σιδηροδρόμων πρέπει να εξασφαλίζει τον εφοδιασμό των αμαξοστοιχιών με μέσα που σημαίνουν το εμπρόσθιο και το οπίσθιο μέρος της αμαξοστοιχίας.

4.2.2.1.2. Εμπρόσθιο άκρο

Η επιχείρηση σιδηροδρόμων πρέπει να διασφαλίζει ότι προσεγγίζουσα αμαξοστοιχία είναι εμφανώς ορατή και αναγνωρίσιμη ως αμαξοστοιχία με την παρουσία και τη διάταξη των αναμμένων λευκών εμπρόσθιων φώτων της. Με τον τρόπο αυτό καθίσταται δυνατό να διακρίνεται ως προσεγγίζουσα αμαξοστοιχία από πλησίον ευρισκόμενα οδικά οχήματα ή άλλα κινούμενα αντικείμενα.

▼M1

Η λεπτομερής προδιαγραφή περιέχεται στο σημείο 4.3.3.3.1

▼B

4.2.2.2. Ακουστότητα αμαξοστοιχίας

4.2.2.2.1. Γενική απαίτηση

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

4.2.2.2.2. Ελεγχος

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

4.2.2.3. Στοιχεία ταυτοποίησης οχήματος

Για κάθε όχημα πρέπει να υπάρχει αριθμός ώστε να είναι η δυνατή η κατά τρόπο μοναδικό αναγνώρισή του σε σχέση με κάθε άλλο σιδηροδρομικό όχημα. Ο αριθμός αυτός πρέπει να φέρεται εμφανώς τουλάχιστον σε κάθε διαμήκη πλευρά του οχήματος.

Επίσης πρέπει να είναι δυνατός ο προσδιορισμός επιχειρησιακών περιορισμών που ισχύουν για το όχημα.

Περαιτέρω απαιτήσεις προβλέπονται στο Παράρτημα Ρ.

4.2.2.4. Απαιτήσεις για επιβατικά οχήματα

— Η συμβατότητα μεταξύ επιβατικών οχημάτων και αποβαθρών σε προγραμματισμένα σημεία στάσης για επιβάτες πρέπει να είναι επαρκής προκειμένου να επιτυγχάνονται ασφαλής πρόσβαση και έξοδος.

— Οι επιβάτες δεν πρέπει να μπορούν να ανοίγουν πλευρικές θύρες που προορίζονται να χρησιμοποιούνται από αυτούς μέχρις ότου ακινητοποιηθεί η αμαξοστοιχία και οι θύρες ελευθερωθούν από μέλος του πληρώματος της αμαξοστοιχίας.

— Η ελευθέρωση των θυρών πρέπει να πραγματοποιείται ξεχωριστά για κάθε πλευρά της αμαξοστοιχίας. Σε επιβατικές αμαξοστοιχίες πρέπει να υπάρχει μόνιμη ένδειξη σχετικά με την ακεραιότητα του συστήματος κλεισίματος και μανδάλωσης των θυρών.

— Η ενεργοποίηση του συστήματος ελευθέρωσης των θυρών πρέπει να καθιστά αδύνατη την εφαρμογή της ελκτικής ισχύος. (Για την εφαρμογή τής παρούσας απαίτησης «ελευθέρωση θυρών» σημαίνει ότι το πλήρωμα της αμαξοστοιχίας έχει καταστήσει δυνατό το άνοιγμα των θυρών από τους επιβάτες).

— Όλα τα οχήματα που μεταφέρουν επιβάτες πρέπει να διαθέτουν εξόδους οι οποίες διευκολύνουν την έξοδο σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

— Οχήματα προοριζόμενα για επιβατική χρήση πρέπει να διαθέτουν είτε σύστημα συναγερμού ενεργοποιούμενο από τους επιβάτες είτε πέδη έκτακτης ανάγκης. Στην περίπτωση σκανδάλισης του συστήματος αυτού, ο μηχανοδηγός πρέπει αμέσως να ειδοποιείται αλλά να είναι σε θέση να διατηρεί τον έλεγχο της αμαξοστοιχίας.

4.2.2.5. Σύνθεση αμαξοστοιχίας

Η επιχείρηση σιδηροδρόμων πρέπει να καθορίζει τους κανόνες και τις διαδικασίες που επιβάλλεται να ακολουθούνται από το προσωπικό της έτσι ώστε να διασφαλίζεται ότι η αμαξοστοιχία συμμορφώνεται προς τον εκχωρημένο χρονοδιάδρομο.

Οι απαιτήσεις σύνθεσης αμαξοστοιχίας πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τα ακόλουθα στοιχεία:

— τα οχήματα

  — όλα τα οχήματα στην αμαξοστοιχία πρέπει να συμμορφώνονται προς όλες τις απαιτήσεις που ισχύουν για τις διαδρομές στις οποίες θα κινηθεί η αμαξοστοιχία·

  — όλα τα οχήματα στην αμαξοστοιχία πρέπει κατάλληλα να κινούνται με τη μέγιστη ταχύτητα με την οποία έχει προγραμματιστεί να κινηθεί η αμαξοστοιχία·

▼B

— όλα τα οχήματα στην αμαξοστοιχία πρέπει κατά το χρόνο εκκίνησης να βρίσκονται εντός του προδιαγραμμένου διαστήματος για τη συντήρησή τους και να παραμένουν στο διάστημα αυτό για τη διάρκεια του πραγματοποιούμενου ταξιδιού (τόσο από άποψη χρόνου όσο και απόστασης)·

— την αμαξοστοιχία

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

— η επιχείρηση σιδηροδρόμων είναι υπεύθυνη να εξασφαλίζει την τεχνική καταλληλότητα της αμαξοστοιχίας για το ταξίδι που πρόκειται να πραγματοποιηθεί και ότι παραμένει κατάλληλη καθόλη τη διάρκεια του ταξιδιού.

— το βάρος και το φορτίο ανά άξονα

— το βάρος της αμαξοστοιχίας πρέπει να μην υπερβαίνει το μέγιστο επιτρεπόμενο για το τμήμα διαδρομής, την αντοχή των ζεύξεων, την ελκτική ισχύ και άλλα συναφή χαρακτηριστικά της αμαξοστοιχίας. Οι περιορισμοί φορτίου ανά άξονα πρέπει να τηρούνται.

— τη μέγιστη ταχύτητα της αμαξοστοιχίας

— η μέγιστη ταχύτητα με την οποία μπορεί να κινηθεί η αμαξοστοιχία πρέπει να λαμβάνει τυχόν περιορισμούς στην(στις) οικεία(ες) διαδρομή(ές), τις επιδόσεις της πέδησης, το φορτίο ανά άξονα και τον τύπο οχημάτων.

— την κινηματική περιβάλλουσα

— το κινηματικό περιτύπωμα κάθε οχήματος (περιλαμβανόμενου τυχόν φορτίου) στην αμαξοστοιχία δεν πρέπει να υπερβαίνει το μέγιστο επιτρεπόμενο για το τμήμα διαδρομής.

Σε συγκεκριμένη αμαξοστοιχία είναι δυνατόν να απαιτούνται ή να επιβάλλονται επιπρόσθετοι περιορισμοί ανάλογα με τον τύπο συστήματος πέδησης ή τον τύπο έλξης.

Η σύνθεση αμαξοστοιχίας πρέπει να περιγράφεται σε εναρμονισμένο έγγραφο σύνθεσης αμαξοστοιχιών (βλ. Παράρτημα U).

4.2.2.6. Πέδηση αμαξοστοιχίας

4.2.2.6.1. Ελάχιστες απαιτήσεις του συστήματος πέδησης

Όλα τα οχήματα σε αμαξοστοιχία πρέπει να συνδέονται στο συνεχές αυτόματο σύστημα πέδησης όπως καθορίζεται στην ΤΠΔ ΤΥ.

Σε οποιαδήποτε αμαξοστοιχία στο πρώτο και το τελευταίο όχημα (περιλαμβανομένων όλων των ελκτικών μονάδων) πρέπει να διατίθεται αυτόματη πέδη λειτουργήσιμη.

Στην περίπτωση κατά την οποία η αμαξοστοιχία διαιρεθεί τυχαία σε δύο μέρη, και τα δύο σύνολα αποσυνδεθέντων οχημάτων πρέπει να ακινητοποιηθούν αυτόματα μετά από εφαρμογή της πέδης με τη μέγιστη επενέργεια.

4.2.2.6.2. Επίδοση πέδης

Ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να αποφασίζει εάν:

— θα παράσχει στην επιχείρηση σιδηροδρόμων τις πληροφορίες τις αναγκαίες για τον υπολογισμό της απαιτούμενης επίδοσης πέδης για την(τις) οικεία(ες) διαδρομή(ές), περιλαμβανομένων των πληροφοριών για τα συστήματα πέδησης τα οποία μπορεί να γίνουν αποδεκτά, και για τους όρους χρησιμοποίησής τους, ή

— εναλλακτικώς, θα παράσχει την πραγματική απαιτούμενη επίδοση.

Η επιχείρηση σιδηροδρόμων είναι υπεύθυνη να διασφαλίζει ότι η αμαξοστοιχία διαθέτει επαρκή επίδοση πέδησης, προβλέποντας κανόνες πέδησης που πρέπει να ακολουθούνται από το προσωπικό της.

▼B

Οι πληροφορίες που ζητούνται από την επιχείρηση σιδηροδρόμων για τον υπολογισμό της επίδοσης πέδησης με την οποία οι αμαξοστοιχίες της είναι δυνατό να ακινητοποιούνται και να παραμένουν ακινητοποιημένες πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τη γεωγραφία όλων των σχετικών διαδρομών, τον εκχωρημένο χρονοδιάδρομο και την ανάπτυξη ERTMS/ETCS.

Περαιτέρω απαιτήσεις περιέχονται στο Παράρτημα Τ.

4.2.2.7. Διαπίστωση ότι η αμαξοστοιχία είναι σε τάξη πορείας

4.2.2.7.1. Γενική απαίτηση

Η επιχείρηση σιδηροδρόμων πρέπει να καθορίζει τη διαδικασία με την οποία διασφαλίζεται ότι το σύνολο του επί της αμαξοστοιχίας υλικού του σχετιζόμενου με την ασφάλεια είναι σε κατάσταση πλήρως λειτουργική και ότι η αμαξοστοιχία είναι ασφαλής για να κινηθεί.

Η επιχείρηση σιδηροδρόμων πρέπει να ενημερώνει το διαχειριστή υποδομής σχετικά με κάθε τροποποίηση των χαρακτηριστικών της αμαξοστοιχίας που επηρεάζει τις επιδόσεις της ή κάθε τροποποίηση η οποία θα μπορούσε να επηρεάσει τη δυνατότητα εξυπηρέτησης της αμαξοστοιχίας στον εκχωρημένο χρονοδιάδρομο.

Ο διαχειριστής υποδομής και η επιχείρηση σιδηροδρόμων πρέπει να καθορίζουν και να τηρούν επικαιροποιημένους τους όρους και τις διαδικασίες για την κίνηση αμαξοστοιχιών σε έκρυθμη κατάσταση.

4.2.2.7.2. Απαιτούμενα δεδομένα

Στα δεδομένα που απαιτούνται για την ασφαλή και αποδοτική λειτουργία και στη διαδικασία με την οποία τα δεδομένα αυτά πρέπει να διαβιβάζονται είναι ανάγκη να περιλαμβάνονται:

— τα στοιχεία ταυτοποίησης της αμαξοστοιχίας

— η ταυτότητα της επιχείρησης σιδηροδρόμων που είναι υπεύθυνη για την αμαξοστοιχία

— το πραγματικό μήκος της αμαξοστοιχίας

— εάν κάποια αμαξοστοιχία μεταφέρει επιβάτες ή ζώα, σε περίπτωση που αυτό δεν έχει προγραμματιστεί

— κάθε επιχειρησιακός περιορισμός με ένδειξη του(των) σχετικού(ών) οχήματος(ων) (περιτύπωμα, περιορισμοί ταχύτητας κλπ.)

— πληροφορίες τις οποίες ζητεί ο διαχειριστής υποδομής για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Η επιχείρηση σιδηροδρόμων πρέπει να καθορίζει διαδικασία ώστε να διασφαλίζεται ότι τα δεδομένα αυτά είναι διαθέσιμα στον(στους) διαχειριστή(ές) υποδομής πριν την αναχώρηση της αμαξοστοιχίας.

Η επιχείρηση σιδηροδρόμων πρέπει να καθορίζει διαδικασία ενημέρωσης του(των) διαχειριστή(ών) υποδομής σε περίπτωση που κάποια αμαξοστοιχία δεν καταλάβει τον εκχωρημένο χρονοδιάδρομο ή σε περίπτωση ματαίωσης.

4.2.3. Προδιαγραφές σχετικές με επιχειρησιακές ενέργειες για αμαξοστοιχίες

4.2.3.1. Προγραμματισμός αμαξοστοιχίας

Ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να γνωστοποιεί ποία δεδομένα απαιτούνται σε περίπτωση που ζητείται χρονοδιάδρομος αμαξοστοιχίας. Άλλες παράμετροι για το στοιχείο αυτό εκτίθενται στην οδηγία 2001/14/ΕΚ.

4.2.3.2. Ταυτοποίηση αμαξοστοιχιών

Για όλες τις αμαξοστοιχίες πρέπει να υφίστανται στοιχεία ταυτοποίησης μη επιδεχόμενα σύγχυση.

Οι απαιτήσεις αυτές αναφέρονται στο Παράρτημα R.

4.2.3.3. Αναχώρηση αμαξοστοιχίας

4.2.3.3.1. Έλεγχοι και δοκιμές πριν την αναχώρηση

Σύμφωνα με τις απαιτήσεις του εκτίθενται στο τρίτο εδάφιο της παραγράφου 4.1 της παρούσας ΤΠΔ και όλους τους ισχύοντες κανόνες, η επιχείρηση σιδηροδρόμων πρέπει να καθορίζει τους ελέγχους και τις δοκιμές (ειδικότερα όσον αφορά την πέδη) που πρέπει να πραγματοποιούνται πριν την αναχώρηση.

▼B

4.2.3.3.2. Ενημέρωση του διαχειριστή υποδομής σχετικά με την επιχειρησιακή κατάσταση της αμαξοστοιχίας

Πριν την αναχώρηση και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού η επιχείρηση σιδηροδρόμων πρέπει να ενημερώνει το διαχειριστή υποδομής σχετικά με κάθε ανωμαλία η οποία επηρεάζει την αμαξοστοιχία ή τη λειτουργία της με ενδεχόμενες επιπτώσεις στην κίνηση της αμαξοστοιχίας.

4.2.3.4. Διαχείριση κυκλοφορίας

4.2.3.4.1. Γενικές απαιτήσεις

Η διαχείριση της κυκλοφορίας πρέπει να διασφαλίζει την ασφαλή, αποδοτική και συνεπή λειτουργία του σιδηροδρόμου, περιλαμβανομένης της αποτελεσματικής αποκατάστασης λειτουργίας μετά από διαταραχή.

Ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να προσδιορίζει τις διαδικασίες και τα μέσα όσον αφορά:

— τη διαχείριση αμαξοστοιχιών σε πραγματικό χρόνο,

— επιχειρησιακά μέτρα για τη διατήρηση των υψηλοτέρων δυνατών επιδόσεων της υποδομής σε περίπτωση καθυστερήσεων ή συμβάντων, πραγματικών ή προβλεπόμενων, και

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

Τυχόν επιπρόσθετες διαδικασίες που ζητούνται από την επιχείρηση σιδηροδρόμων και οι οποίες επηρεάζουν τη διεπαφή με το(τους) διαχειριστή(ες) υποδομής είναι δυνατόν να εισάγονται μετά από συμφωνία με το διαχειριστή υποδομής.

4.2.3.4.2. Αναφορά αμαξοστοιχίας

4.2.3.4.2.1. Δεδομένα απαιτούμενα για την αναφορά αμαξοστοιχίας για θέση.

Ο διαχειριστής υποδομής πρέπει:

— να προβλέπει κάποιο μέσο καταγραφής σε πραγματικό χρόνο των χρονικών στιγμών κατά τις οποίες οι αμαξοστοιχίες αναχωρούν από καταλλήλως προκαθορισμένα σημεία υποβολής αναφοράς στα δίκτυά τους, φθάνουν σε αυτά ή διέρχονται από αυτά καθώς και την τιμή χρόνου δέλτα·

— να παρέχει τα συγκεκριμένα δεδομένα που απαιτούνται για την αναφορά αμαξοστοιχίας για θέση. Οι πληροφορίες αυτές πρέπει να περιλαμβάνουν:

  — Τα στοιχεία ταυτοποίησης αμαξοστοιχίας

  — Την ταυτότητα του σημείου υποβολής αναφοράς

  — Τη γραμμή στην οποία κινείται η αμαξοστοιχία

  — Την προγραμματισμένη ώρα στο σημείο υποβολής αναφοράς

  — Την πραγματική ώρα στο σημείο υποβολής αναφοράς (και αν για τα ενδιάμεσα σημεία υποβολής αναφοράς στα οποία προσεγγίζει η αμαξοστοιχία πρέπει να παρέχονται ξεχωριστά οι ώρες άφιξης και αναχώρησης κατά την αναχώρηση, την άφιξη ή τη διέλευσης)

  — Την πρωτοπορία ή βραδυπορία στο σημείο υποβολής αναφοράς σε πλήθος πρώτων λεπτών της ώρας

  — Αρχική εξήγηση κάθε μεμονωμένης καθυστέρησης που υπερβαίνει τα 10 πρώτα λεπτά ή ό,τι άλλο απαιτεί το σύστημα παρακολούθησης της λειτουργίας

  — Ένδειξη ότι η αναφορά για κάποια αμαξοστοιχία έχει καθυστερήσει και ο χρόνος καθυστέρησης σε πρώτα λεπτά της ώρας

  — Προηγούμενο(α) στοιχείο(α) ταυτοποίησης αμαξοστοιχίας, εφόσον υπάρχει(ουν)

  — Την κατάργηση αμαξοστοιχίας για ολόκληρο το ταξίδι της ή για μέρος του.

▼B

4.2.3.4.2.2. Προβλεπόμενη ώρα μεταπομπής

Ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να διαθέτει διαδικασία η οποία να καθιστά δυνατή την παροχή ένδειξης κατ'εκτίμηση σε πρώτα λεπτά της ώρας για την απόκλιση από την προβλεπόμενη ώρα κατά την οποία είναι προγραμματισμένη η μεταπομπή αμαξοστοιχίας από κάποιο διαχειριστή υποδομής σε άλλο.

Εδώ πρέπει να περιλαμβάνονται πληροφορίες σχετικά με διαταραχή της λειτουργίας (περιγραφή και θέση εμφάνισης προβλήματος).

4.2.3.4.3. Επικίνδυνα εμπορεύματα

Η επιχείρηση σιδηροδρόμων πρέπει να καθορίζει τις διαδικασίες επιτήρησης της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Οι διαδικασίες αυτές πρέπει να περιλαμβάνουν:

— τα υφιστάμενα ευρωπαϊκά πρότυπα όπως εξειδικεύεται στην οδηγία 96/49/ΕΚ για την αναγνώριση επικίνδυνων εμπορευμάτων επί αμαξοστοιχίας

— γνωστοποίηση στο μηχανοδηγό της παρουσίας και της θέσεως επικίνδυνων εμπορευμάτων στην αμαξοστοιχία

— τις πληροφορίες τις οποίες ζητεί ο διαχειριστής υποδομής για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων

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

4.2.3.4.4. Επιχειρησιακή ποιότητα

Οι διαχειριστές υποδομής και οι επιχειρήσεις σιδηροδρόμων διαθέτουν διαδικασίες για την παρακολούθηση της αποτελεσματικής λειτουργίας όλων των οικείων υπηρεσιών.

Οι διαδικασίες παρακολούθησης έχουν μελετηθεί για την ανάλυση δεδομένων και τον εντοπισμό διαγραφόμενων τάσεων από άποψη τόσο ανθρωπίνου σφάλματος όσο και συστημικού σφάλματος. Τα αποτελέσματα της ανάλυσης αυτής χρησιμοποιούνται για την ανάληψη βελτιωτικών ενεργειών με σκοπό την εξουδετέρωση ή το μετριασμό εξελίξεων οι οποίες θα ήταν δυνατόν να θέσουν σε κίνδυνο την αποτελεσματική λειτουργία του πενευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος υψηλών ταχυτήτων.

Σε περίπτωση που οι εν λόγω βελτιωτικές ενέργειες θα μπορούσε να είναι επωφελείς για ολόκληρο το δίκτυο, κοινοποιούνται δεόντως, με συμμετοχή άλλων διαχειριστών υποδομής και επιχειρήσεων σιδηροδρόμων, υπό την επιφύλαξη της εμπορικής εμπιστευτικότητας.

Γεγονότα τα οποία έχουν διαταράξει σημαντικά λειτουργίες αναλύονται το ταχύτερο δυνατόν από το διαχειριστή υποδομής. Ανάλογα με την περίπτωση, και ειδικότερα εφόσον εμπλέκεται μέλος του προσωπικού του, ο διαχειριστής υποδομής καλεί τις επιχειρήσεις σιδηροδρόμων που αφορά το γεγονός αυτό να συμμετέχουν στην ανάλυση. Σε περίπτωση που το αποτέλεσμα της ανάλυσης αυτής οδηγήσει σε συστάσεις για τη βελτίωση του δικτύου οι οποίες αποβλέπουν στην εξάλειψη ή την άμβλυνση των αιτίων ατυχημάτων/συμβάντων, οι συστάσεις αυτές κοινοποιούνται σε όλους τους διαχειριστές υποδομής και όλες τις επιχειρήσεις σιδηροδρόμων που αφορούν.

Οι διαδικασίες αυτές τεκμηριώνονται και αποτελούν το αντικείμενο εσωτερικού ελέγχου

4.2.3.5. Καταγραφή δεδομένων

Δεδομένα που έχουν σχέση με την κίνηση αμαξοστοιχίας πρέπει να καταγράφονται και να διατηρούνται με σκοπό:

— Την υποστήριξη συστηματικής παρακολούθησης της ασφάλειας ως μέσου πρόληψης συμβάντων και ατυχημάτων·

▼B

— Τον προσδιορισμό της συμπεριφοράς μηχανοδηγού, αμαξοστοιχίας και υποδομής κατά το χρονικό διάστημα που προηγείται κάποιου συμβάντος ή ατυχήματος και, (ανάλογα με την περίπτωση) που ακολουθεί αμέσως μετά από αυτό ώστε να είναι δυνατά ο προσδιορισμός των αιτίων των σχετικών με την οδήγηση της αμαξοστοιχίας ή το υλικό της αμαξοστοιχίας και η υποστήριξη σε περίπτωση λήψης νέων μέτρων ή τροποποίησης προηγούμενων για την αποτροπή υποτροπής.

— Την καταγραφή πληροφοριών σχετικών με τη συμπεριφορά και, εφόσον απαιτείται, το χρόνο εργασίας τόσο της μηχανής/ελκτικής μονάδας όσο και του μηχανοδηγού.

Τα καταγραφόμενα δεδομένα πρέπει να είναι δυνατό να συνοδεύονται από:

— την ημερομηνία και την ώρα της καταγραφής

— την ακριβή γεωγραφική θέση του συμβάντος που καταγράφτηκε (χιλιομετρική απόσταση από αναγνωρίσιμο σημείο)

— τα στοιχεία ταυτοποίησης της αμαξοστοιχίας

— την ταυτότητα του μηχανοδηγού.

Απαιτήσεις όσον αφορά την αποθήκευση, την περιοδική αξιολόγηση των δεδομένων αυτών και την πρόσβαση σε αυτά εξειδικεύονται στη σχετική εθνική νομοθεσία του κράτους μέλους:

— στο οποίο έχει αδειοδοτηθεί η επιχείρηση σιδηροδρόμων (όσον αφορά τα εποχουμένως καταγραφόμενα δεδομένα), ή

— στο οποίο βρίσκεται η υποδομή (όσον αφορά δεδομένα καταγραφόμενα εκτός της αμαξοστοιχίας).

4.2.3.5.1. Καταγραφή δεδομένων επιτήρησης εκτός της αμαξοστοιχίας

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

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

— εντοπισμός υπερθέρμανσης εδράνου άξονα·

— επικοινωνία μεταξύ του μηχανοδηγού και του προσωπικού του διαχειριστή υποδομής το οποίο εγκρίνει την κίνηση αμαξοστοιχιών.

4.2.3.5.2. Καταγραφή δεδομένων επιτήρησης επί της αμαξοστοιχίας.

Κατ'ελάχιστο, η επιχείρηση σιδηροδρόμων πρέπει να καταγράφει τα ακόλουθα δεδομένα:

— υπέρβαση σημάτων απαγορευτικών ή «λήξης έγκρισης κίνησης» χωρίς έγκριση

— εφαρμογή της πέδης ανάγκης

— ταχύτητα με την οποία κινείται η αμαξοστοιχία

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

— λειτουργία της συσκευής ακουστικής προειδοποίησης (σειρήνα)

— λειτουργία συστημάτων ελέγχου θυρών (ελευθέρωση, κλείσιμο)

— εντοπισμός με εποχούμενους ανιχνευτές θερμού λιποκιβωτίου άξονα, εφόσον υπάρχουν

— στοιχεία ταυτότητας του θαλάμου οδηγήσεως για τον οποίο καταγράφονται δεδομένα προς έλεγχο

— δεδομένα για την καταγραφή του χρόνου εργασίας των μηχανοδηγών.

▼B

4.2.3.6. Έκρυθμη λειτουργία

4.2.3.6.1. Ενημέρωση άλλων χρηστών

Από κοινού με τις επιχειρήσεις σιδηροδρόμων, οι διαχειριστές υποδομής πρέπει να καθορίζουν διαδικασία για την άμεση αμοιβαία ενημέρωση σχετικά με κάθε κατάσταση που αντιβαίνει στην ασφάλεια, την καλή λειτουργία ή/και τη διαθεσιμότητα του σιδηροδρομικού δικτύου ή του τροχαίου υλικού.

4.2.3.6.2. Ενημέρωση μηχανοδηγών

Σε κάθε περίπτωση έκρυθμης λειτουργίας που έχει σχέση με τον τομέα ευθύνης του διαχειριστή υποδομής ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να παρέχει κατά τα προβλεπόμενα οδηγίες στους μηχανοδηγούς σχετικά με τα ληπτέα μέτρα για την ασφαλή αντιμετώπιση της ανωμαλίας.

4.2.3.6.3. Ρυθμίσεις για απρόοπτα

Από κοινού με όλες τις επιχειρήσεις σιδηροδρόμων που ασκούν δραστηριότητα στην υποδομή του και, ανάλογα με την περίπτωση, όμορους διαχειριστές υποδομής, ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να καθορίζει, δημοσιεύει και καθιστά διαθέσιμα τα ενδεδειγμένα μέτρα για απρόοπτα καθώς επίσης να αναθέτει αρμοδιότητες με βάση την απαίτηση μείωσης κάθε αρνητικής επίπτωσης λόγω έκρυθμης λειτουργίας.

Οι απαιτήσεις σχεδιασμού και η απόκριση σε συμβάντα του είδους αυτού πρέπει να είναι ανάλογες προς τη φύση και την ενδεχόμενη σοβαρότητα της ανωμαλίας.

Τα μέτρα αυτά, τα οποία πρέπει κατ'ελάχιστο να περιλαμβάνουν σχέδια για επάνοδο του δικτύου σε «κανονική» κατάσταση, μπορεί να έχουν επίσης ως αντικείμενο:

— αστοχίες τροχαίου υλικού (παραδείγματος χάρη οι αστοχίες που θα ήταν δυνατό να συντελέσουν σε σημαντική διαταραχή της κυκλοφορίας, οι διαδικασίες για την παροχή βοήθειας σε αμαξοστοιχίες που έχουν υποστεί βλάβη)·

— αστοχίες υποδομής (παραδείγματος χάρη περίπτωση διακοπής της ηλεκτρικής τροφοδότησης ή καταστάσεις υπό τις οποίες αμαξοστοιχίες είναι δυνατόν να εκτραπούν από την κρατημένη διαδρομή)·

— ακραίες καιρικές συνθήκες.

Ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να συγκεντρώνει και να τηρεί επικαιροποιημένες πληροφορίες επαφής με το βασικό προσωπικό του διαχειριστή υποδομής και της επιχείρησης σιδηροδρόμων το οποίο είναι δυνατόν να κληθεί στην περίπτωση διαταραχής της υπηρεσίας που έχει ως αποτέλεσμα έκρυθμη λειτουργία. Οι πληροφορίες αυτές πρέπει να περιλαμβάνουν λεπτομερή στοιχεία επαφής τόσο κατά τις ώρες εργασίας όσο και εκτός ωρών εργασίας.

Η επιχείρηση σιδηροδρόμων πρέπει να υποβάλλει τις πληροφορίες αυτές στο διαχειριστή υποδομής και να ενημερώνει το διαχειριστή υποδομής σχετικά με τυχόν μεταβολές των εν λόγω λεπτομερών στοιχείων επαφής.

Ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να ενημερώνει όλες τις επιχειρήσεις σιδηροδρόμων σχετικά με τυχόν μεταβολές στα λεπτομερή αυτά στοιχεία του.

4.2.3.7. Διαχείριση κατάστασης έκτακτης ανάγκης

Ο διαχειριστής υποδομής πρέπει, σε συνεννόηση με:

— όλες τις επιχειρήσεις σιδηροδρόμων που ασκούν δραστηριότητα στην υποδομή του, ή

— ανάλογα με την περίπτωση, αντιπροσωπευτικούς φορείς επιχειρήσεων σιδηροδρόμων που λειτουργούν στην υποδομή του, και

— όμορους διαχειριστές υποδομής, ανάλογα με την περίπτωση, καθώς και

— τοπικές αρχές και

▼B

— αντιπροσωπευτικούς φορείς είτε σε τοπικό είτε σε εθνικό επίπεδο, ανάλογα με την περίπτωση, των υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, περιλαμβανόμενων της πυροσβεστικής υπηρεσίας και των υπηρεσιών διάσωσης

και σύμφωνα με την οδηγία 2004/49/ΕΚ, να καθορίζει, να δημοσιοποιεί και να καθιστά διαθέσιμα τα ενδεδειγμένα μέτρα για τη διαχείριση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης και για την αποκατάσταση της κανονικής λειτουργίας της γραμμής.

Τα μέτρα αυτά τυπικά καλύπτουν:

— συγκρούσεις,

— πυρκαγιές σε αμαξοστοιχία,

— εκκένωση αμαξοστοιχιών,

— ατυχήματα σε σήραγγες,

— συμβάντα σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα,

— εκτροχιασμούς.

Η επιχείρηση σιδηροδρόμων παρέχει στο διαχειριστή υποδομής κάθε συγκεκριμένη πληροφορία σχετικά με τις εν λόγω περιστάσεις, ειδικότερα όσον αφορά την περισυλλογή ή την επανεντροχίαση αμαξοστοιχιών τους. (Βλέπε επίσης σημείο 4.2.7.5 στην ΤΠΔ φορταμαξών συμβατικού σιδηροδρόμου).

Επιπλέον, η επιχείρηση σιδηροδρόμων πρέπει να διαθέτει τρόπους ενημέρωσης των επιβατών σχετικά με επί της αμαξοστοιχίας διαδικασίες έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας.

4.2.3.8. Βοήθεια στο πλήρωμα αμαξοστοιχίας στην περίπτωση συμβάντος ή μείζονος δυσλειτουργίας τροχαίου υλικού

Η επιχείρηση σιδηροδρόμων πρέπει να καθορίζει τις κατάλληλες διαδικασίες για την παροχή βοήθειας στο πλήρωμα αμαξοστοιχίας σε έκρυθμες καταστάσεις προκειμένου να αποφεύγονται ή να μειώνονται καθυστερήσεις προκαλούμενες από τεχνικές ή άλλες αστοχίες του τροχαίου υλικού (π.χ. γραμμές επικοινωνίας, ληπτέα μέτρα σε περίπτωση εκκένωσης αμαξοστοιχίας).

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

Υπό το πρίσμα των ουσιωδών απαιτήσεων του Κεφαλαίου 3, οι επιχειρησιακές και τεχνικές προδιαγραφές των διεπαφών έχουν ως εξής:

4.3.1. Διεπαφές με την ΤΠΔ υποδομής

4.3.1.1. Όραση σημάτων

Ο μηχανοδηγός πρέπει να είναι σε θέση να παρατηρεί τα σήματα ενώ τα σήματα πρέπει να είναι παρατηρήσιμα από το μηχανοδηγό από τη συνήθη του θέση οδήγησης. Το ίδιο ισχύει για παρατρόχια σήματα εφόσον αυτά σχετίζονται με την ασφάλεια.

Παρατρόχια σήματα και πληροφοριακές πινακίδες πρέπει να έχουν μελετηθεί κατά τρόπο συνεκτικό έτσι ώστε τα ανωτέρω να διευκολύνονται. Στα σημεία τα οποία πρέπει να λαμβάνονται υπόψη περιλαμβάνονται:

— κατάλληλη τοποθέτηση έτσι ώστε με τα εμπρόσθια φώτα της αμαξοστοιχίας ο μηχανοδηγός να έχει τη δυνατότητα ανάγνωσης των πληροφοριών,

— καταλληλότητα και ένταση φωτισμού, στις περιπτώσεις που απαιτείται φωτισμός των πληροφοριών,

— σε περίπτωση αντανακλαστικότητας, συμμόρφωση των ανακλαστικών ιδιοτήτων του χρησιμοποιούμενου υλικού προς τις ενδεδειγμένες προδιαγραφές και κατασκευή των σημάτων έτσι ώστε με τα εμπρόσθια φώτα της αμαξοστοιχίας ο μηχανοδηγός να έχει τη δυνατότητα ανάγνωσης των πληροφοριών.

▼B

4.3.1.2. Επιβατικά οχήματα

Σε προγραμματισμένα σημεία στάσης για επιβάτες πρέπει να εξασφαλίζεται η συμβατότητα μεταξύ επιβατικών οχημάτων και αποβαθρών προκειμένου να επιτυγχάνονται ασφαλής πρόσβαση και έξοδος.

Πρέπει να τηρείται η ελάχιστη απόσταση μεταξύ επιφανειών αποβάθρας και ηλεκτροφόρων μερών οχημάτων.

4.3.1.3. Επαγγελματική επάρκεια

Υπάρχει διεπαφή με το σημείο 2.2.1 της παρούσας ΤΠΔ και την παράγραφο 4.6 της ΤΠΔ ΥΤ ΥΠΔ.

4.3.2. Διεπαφές με την ΤΠΔ ελέγχου/χειρισμού και σηματοδότησης

4.3.2.1. Καταγραφή δεδομένων επιτήρησης

Το υποσύστημα Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορία προσδιορίζει τις επιχειρησιακές απαιτήσεις για την καταγραφή δεδομένων επιτήρησης (βλ. σημείο 4.2.3.5 της παρούσας ΤΠΔ) προς τις οποίες πρέπει να συμμορφώνεται το υποσύστημα Έλεγχος/χειρισμός (βλ. σημείο 4.2.15 της ΤΠΔ ΥΤ ΕΧΣ).

4.3.2.2. Επαγρύπνηση του μηχανοδηγού

Όταν η υποδομή υποστηρίζει την εγκατάσταση, η συσκευή αυτή έχει τη δυνατότητα να αναφέρει κάθε ενεργοποίηση προς το ελέγχον κέντρο σηματοδότησης. Υπάρχει διεπαφή μεταξύ αυτής της επιχειρησιακής απαίτησης και του σημείου 4.2.2 στην ΤΠΔ ΥΤ ΕΧΣ συνδεόμενη με το ERTMS.

4.3.2.3. Κανόνες λειτουργίας για τα ERTMS/ETCS και ERTMS/GSM-R

Το παράρτημα Α της παρούσας ΤΠΔ διεφάπτεται με τις ΠΛΑ και ΠΣΑ ERTMS/ETCS, τις ΠΛΑ και ΣΛΑ ERTMS/GSM-R όπως εξειδικεύεται στο παράρτημα Α της ΤΠΔ ΥΤ ΕΧΣ.

Επίσης υπάρχει διεπαφή μεταξύ της παραγράφου 4.4 της παρούσας ΤΠΔ και του παραρτήματος Α της ΤΠΔ ΥΤ ΕΧΣ όσον αφορά τα πληροφοριακά κατευθυντήρια έγγραφα για τους κανόνες, τις αρχές και την εφαρμογή του ERTMS.

Επίσης υπάρχει διεπαφή με τις προδιαγραφές Διεπαφής Μηχανοδηγού/Μηχανήματος (ΔΜΜ) ETCS (σημείο 4.2.13 της ΤΠΔ ΥΤ ΕΧΣ) και τις προδιαγραφές ΔΜΜ EIRENE (σημείο 4.2.14 της ΤΠΔ ΥΤ ΕΧΣ).

Υπάρχει διεπαφή μεταξύ του παραρτήματος Α της παρούσας ΤΠΔ και του σημείου 4.2.2 της ΤΠΔ ΥΤ ΕΧΣ όσον αφορά την απομόνωση του συνόλου εποχούμενων λειτουργιών ETCS.

4.3.2.4. Όραση σημάτων και παρατρόχιων δεικτών

Ο μηχανοδηγός πρέπει να είναι σε θέση να παρατηρεί σήματα και παρατρόχιους δείκτες, που πρέπει να είναι παρατηρήσιμα από το μηχανοδηγό από τη συνήθη θέση του οδήγησης. Το ίδιο ισχύει για άλλους τύπους παρατρόχιων σημάτων εφόσον αυτά σχετίζονται με την ασφάλεια.

▼B

Παρατρόχιοι δείκτες, σήματα και πληροφοριακές πινακίδες πρέπει να έχουν μελετηθεί κατά τρόπο συνεκτικό έτσι ώστε τα ανωτέρω να διευκολύνονται. Στα σημεία τα οποία πρέπει να λαμβάνονται υπόψη περιλαμβάνονται:

— κατάλληλη τοποθέτηση έτσι ώστε με τα εμπρόσθια φώτα της αμαξοστοιχίας ο μηχανοδηγός να έχει τη δυνατότητα ανάγνωσης των πληροφοριών,

— καταλληλότητα και ένταση φωτισμού, στις περιπτώσεις που απαιτείται φωτισμός των πληροφοριών,

— σε περίπτωση αντανακλαστικότητας, συμμόρφωση των ανακλαστικών ιδιοτήτων του χρησιμοποιούμενου υλικού τις ενδεδειγμένες προδιαγραφές και κατασκευή των σημάτων έτσι ώστε με τα εμπρόσθια φώτα της αμαξοστοιχίας ο μηχανοδηγός να έχει τη δυνατότητα ανάγνωσης των πληροφοριών.

Υπάρχει διεπαφή με το σημείο 4.2.16 της ΤΠΔ ΥΤ ΕΧΣ όσον αφορά το εξωτερικό οπτικό πεδίο του μηχανοδηγού. Επίσης, σε μελλοντική έκδοση του παραρτήματος Α της ΤΠΔ ΥΤ ΕΧΣ θα υπάρξει νέο σημείο με αντικείμενο τους παρατρόχιους δείκτες σε γραμμές εφοδιασμένες με ETCS.

4.3.2.5. Πέδηση αμαξοστοιχίας

Υπάρχει διεπαφή μεταξύ σημείου 4.2.2.6.2 της παρούσας ΤΠΔ και του σημείου 4.3.1.5 (Εγγυημένες επιδόσεις και εγγυημένα χαρακτηριστικά πέδησης αμαξοστοιχιών) της ΤΠΔ ΥΤ ΕΧΣ.

▼M1

4.3.2.6. Χρήση αμμοδιασποράς. Ελάχιστα στοιχεία σχετικά με τα επαγγελματικά προσόντα για το καθήκον οδήγησης αμαξοστοιχίας

Σχετικά με τη χρήση αμμοδιασποράς, είναι αλληλένδετα το παράρτημα Β (τμήμα Γ1) της παρούσας ΤΠΔ, αφενός, και το σημείο 4.2.11 (Συμβατότητα με παρατρόχια συστήματα ανίχνευσης αμαξοστοιχιών) και το σημείο 4.1 του προσαρτήματος 1 του παραρτήματος Α (όπως παρατίθεται στο σημείο 4.3.1.10) της ΤΠΔ ΕΧΣ, ΣΣ αφετέρου.

▼B

4.3.2.7. Καταγραφή δεδομένων και ανίχνευση θερμού λιποκιβωτίου άξονα

Υπάρχει διεπαφή μεταξύ του σημείου 4.2.3.5 της παρούσας ΤΠΔ αφενός και του σημείου 4.2.2 (Εποχούμενο σύνολο λειτουργιών ETCS), σημεία 5, 7 και 55 στο παράρτημα Α, και σημείου 4.2.10 (ΑΧΛΑ (ανιχνευτής θερμού λιποκιβωτίου άξονα)) της ΤΠΔ ΥΤ ΕΧΣ αφετέρου. Θα υπάρξει μελλοντική διεπαφή με το παράρτημα Β της ΤΠΔ ΔΔΚ όταν ρυθμιστεί το ανοικτό σημείο της ΥΤ ΕΧΣ.

4.3.3. Διεπαφές με την ΤΠΔ τροχαίου υλικού

4.3.3.1. Πέδηση

Υπάρχουν διεπαφές μεταξύ των σημείων 4.2.2.5.1, 4.2.2.6.1 και 4.2.2.6.2 της παρούσας ΤΠΔ ΔΔΚ και του σημείου 4.2.4.1 και 4.2.4.3 της ΤΠΔ ΥΤ ΤΥ.

Επίσης υπάρχει διεπαφή μεταξύ του σημείου 4.2.4.5 (Πέδες με ρεύματα Φουκό) της ΤΠΔ ΥΤ ΤΥ και του σημείου 4.2.2.6.2 της παρούσας ΤΠΔ ΔΔΚ.

▼B

Επίσης υπάρχει διεπαφή μεταξύ του σημείου 4.2.4.6 (προστασία ακινητοποιημένης αμαξοστοιχίας) της ΤΠΔ ΥΤ ΤΥ και του σημείου 4.2.2.6.2 της παρούσας ΤΠΔ ΔΔΚ.

Επίσης υπάρχει διεπαφή μεταξύ του σημείου 4.2.4.7 (επιδόσεις πέδης σε απότομες κλίσεις της ΤΠΔ ΥΤ ΤΥ και των σημείων 4.2.2.6.2 και 4.2.1.2.2.3 της παρούσας ΤΠΔ ΔΔΚ.

▼M1

4.3.3.2. Απαιτήσεις για επιβατικά οχήματα

Είναι αλληλένδετα τα σημεία 4.2.2.4 της παρούσας ΤΠΔ ΔΔΚ και τα 4.2.2.4 (θύρες), 4.2.5.3 (σήματα κινδύνου), 4.3.5.17 (σήμα κινδύνου για επιβάτες) και 4.2.7.1 (έξοδοι έκτακτης ανάγκης) της ΤΠΔ ΥΤ ΤΥ.

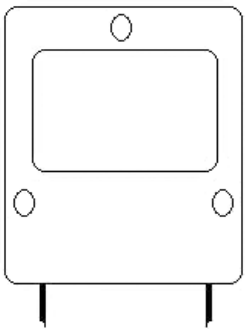
▼B

4.3.3.3. Ορατότητα αμαξοστοιχίας

Το υποσύστημα Διεξαγωγής και διαχείρισης της κυκλοφορίας ορίζει ότι οι βασικές απαιτήσεις για την ορατότητα αμαξοστοιχίας, που πρέπει να καθορίζει το υποσύστημα Τροχαίο υλικό, παρατίθενται στα σημεία που ακολουθούν.

4.3.3.3.1. Στο επί κεφαλής όχημα αμαξοστοιχίας κατά την κατεύθυνση κίνησης

Το προς τα εμπρός άκρο του επί κεφαλής οχήματος αμαξοστοιχίας πρέπει να φέρει τρία φώτα σε σχήμα ισοσκελούς τριγώνου όπως παρουσιάζεται στη συνέχεια. Τα φώτα αυτά πρέπει να είναι πάντοτε αναμμένα όταν η αμαξοστοιχία οδηγείται από το άκρο αυτό.



Τα εμπρόσθια φώτα πρέπει να βελτιστοποιούν την ανιχνευσιμότητα της αμαξοστοιχίας (π.χ. για εργαζόμενους στην τροχιά και τους χρήστες δημοσίων διαβάσεων), να παρέχουν επαρκή ορατότητα στο μηχανοδηγό (φωτισμός της γραμμής εμπρός, παρατρόχιων πληροφοριακών δεικτών/πινακίδων κλπ.) τη νύχτα και υπό συνθήκες χαμηλού φωτισμού ενώ δεν πρέπει να θαμβώνουν τους μηχανοδηγούς αντιθέτως κινούμενων αμαξοστοιχιών.

Η διαπόσταση, 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 πρέπει να τυποποιηθούν.

Υπάρχει διεπαφή με το σημείο 4.2.7.4.1 της ΤΠΔ ΥΤ ΤΥ και το σημείο 4.2.2.1.2 της παρούσας ΤΠΔ.

4.3.3.3.2. Στο οπίσθιο άκρο

Υπάρχει διεπαφή μεταξύ του σημείου 4.2.2.1.3 της παρούσας ΤΠΔ και του σημείου 4.2.7.4.1 της ΤΠΔ ΥΤ ΤΥ.

4.3.3.4. Ακουστότητα αμαξοστοιχίας

Το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» ορίζει ότι οι βασικές απαιτήσεις για την ακουστότητα τις οποίες πρέπει να πληροί το υποσύστημα Τροχαίο υλικό είναι ότι η αμαξοστοιχία πρέπει να μπορεί να παρέχει ακουστική προειδοποίηση για την παρουσία της.

▼B

Οι ήχοι οι εκπεμπόμενοι από αυτή τη συσκευή προειδοποίησης, η συχνότητα και η ένταση των ήχων αυτών και η μέθοδος ενεργοποίησης από το μηχανοδηγό πρέπει να τυποποιηθούν.

Διεπαφή με το σημείο 4.2.7.4.2 της ΤΠΔ ΥΤ ΤΥ και το σημείο 4.2.2.2 της παρούσας ΤΠΔ.

4.3.3.5. Όραση σημάτων

Ο μηχανοδηγός πρέπει να είναι σε θέση να παρατηρεί τα σήματα ενώ τα σήματα πρέπει να είναι παρατηρήσιμα από το μηχανοδηγό. Το ίδιο ισχύει για παρατρόχια σήματα εφόσον αυτά έχουν σχέση με την ασφάλεια.

Οι θάλαμοι οδήγησης πρέπει να είναι μελετημένοι κατά τρόπο συνεκτικό έτσι ώστε ο μηχανοδηγός να μπορεί από τη συνηθισμένη του θέση οδήγησης να βλέπει ευχερώς τις οπτικώς διαθέσιμες πληροφορίες.

Υπάρχει διεπαφή μεταξύ του σημείου 4.3.2.4 της παρούσας ΤΠΔ και του σημείου 4.2.2.7 της ΤΠΔ ΥΤ ΤΥ.

4.3.3.6. Επαγρύπνηση μηχανοδηγού

Μέσο επιτήρησης των αντιδράσεων του μηχανοδηγού, το οποίο επεμβαίνει για να ακινητοποιήσει την αμαξοστοιχία σε περίπτωση που ο οδηγός δεν αντιδράσει εντός χρόνου που πρέπει να προδιαγράφεται:

Όσον αφορά την επαγρύπνηση του μηχανοδηγού υφίσταται διεπαφή μεταξύ των σημείων 4.3.3.2 και 4.3.3.7 της παρούσας ΤΠΔ και του σημείου 4.2.7.9 της ΤΠΔ ΥΤ ΤΥ.

4.3.3.7. Σύνθεση αμαξοστοιχίας και Παράρτημα Β

Υπάρχει διεπαφή μεταξύ:

— των σημείων 4.2.2.5, 4.2.3.6.3 και 4.2.3.7 της παρούσας ΤΠΔ αφενός,

— και των σημείων 4.2.2.2.β (τερματικά όργανα ζεύξης και ρυθμίσεις ζεύξης για την παροχή βοήθειας σε αμαξοστοιχία) της ΤΠΔ ΥΤ ΤΥ της ΤΠΔ ΥΤ ΤΥ και του παραρτήματος Κ αυτής της ΤΠΔ, καθώς και του σημείου 4.2.3.5 (μέγιστο μήκος αμαξοστοιχίας) αφετέρου,

όσον αφορά:

— το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος της αμαξοστοιχίας στη μέγιστη κλίση της γραμμής

— το μέγιστο μήκος της αμαξοστοιχίας, και

— την επιτάχυνση στην περίπτωση ώθησης.

4.3.3.8. Παράμετροι τροχαίου υλικού οι οποίες επηρεάζουν συστήματα επιτήρησης αμαξοστοιχιών επί του εδάφους καθώς και τη δυναμική συμπεριφορά του τροχαίου υλικού

Υπάρχουν διεπαφές μεταξύ των σημείων 4.2.3.3.2 και 4.2.3.4 της ΤΠΔ ΥΤ ΤΥ και του σημείου 4.2.3.6 της παρούσας ΤΠΔ ΔΔΚ.

▼M1

4.3.3.9. Αμμοδιασπορά

Όσον αφορά τη χρήση αμμοδιασποράς, είναι αλληλένδετα το παράρτημα Β (τμήμα Γ1) της παρούσας ΤΠΔ και το σημείο 4.2.3.10 της ΤΠΔ ΥΤ ΤΥ.

4.3.3.10. Σύνθεση αμαξοστοιχίας, παράρτημα Ι

Είναι αλληλένδετα το σημείο 4.2.2.5 και το παράρτημα Ι της παρούσας ΤΠΔ και τα σημεία 4.2.1.2 (μελέτη αμαξοστοιχίας) και 4.2.7.10 (Αρχές παρακολούθησης και διάγνωσης) της ΤΠΔ ΥΤ ΤΥ όσον αφορά τις γνώσεις του πληρώματος αμαξοστοιχίας για τη λειτουργικότητα του τροχαίου υλικού.

▼B

4.3.3.11. Ρυθμίσεις για απρόοπτα και διαχείριση κατάστασης έκτακτης ανάγκης

Υπάρχει διεπαφή μεταξύ των σημείων 4.2.3.6.3 και 4.2.3.7 της παρούσας ΤΠΔ και του σημείου 4.2.2.2 (τερματικά όργανα ζεύξης και ρυθμίσεις ζεύξης για την παροχή βοήθειας σε αμαξοστοιχίες) και του παραρτήματος Κ της ΤΠΔ ΥΤ ΤΥ.

Επίσης υπάρχει διεπαφή μεταξύ των σημείων 4.2.3.6 και 4.2.3.7 της παρούσας ΤΠΔ και των σημείων 4.2.7.1 (Μέτρα έκτακτης ανάγκης) και 4.2.7.2 (Πυρασφάλεια) της ΤΠΔ ΥΤ ΤΥ.

▼M1

4.3.3.12. Καταγραφή δεδομένων

Είναι αλληλένδετα το σημείο 4.2.3.5.2 (Καταγραφή δεδομένων επιτήρησης επί της αμαξοστοιχίας) της παρούσας ΤΠΔ και το σημείο 4.2.7.10 της ΤΠΔ ΥΤ ΤΥ (Αρχές παρακολούθησης και διάγνωσης).

▼B

4.3.3.13. Αεροδυναμικές επιδράσεις στο έρμα

Υπάρχει διεπαφή μεταξύ του σημείου 4.2.3.11 της ΤΠΔ ΥΤ ΤΥ και του σημείου 4.2.1.2.2.3 της παρούσας ΤΠΔ.

4.3.3.14. Περιβαλλοντικές συνθήκες

Υπάρχει διεπαφή μεταξύ του σημείου 4.2.6.1 της ΤΠΔ ΥΤ ΤΥ και των σημείων 4.2.2.5 και 4.2.3.3.2 της παρούσας ΤΠΔ.

4.3.3.15. Πλευρικοί άνεμοι

Υπάρχει διεπαφή μεταξύ του σημείου 4.2.6.3 της ΤΠΔ ΥΤ ΤΥ και των σημείων.2.1.2.2.3 και 4.2.3.6 της παρούσας ΤΠΔ.

4.3.3.16. Μέγιστες διακυμάνσεις πίεσης εντός σηράγγων

Υπάρχει διεπαφή μεταξύ του σημείου 4.2.6.4 της ΤΠΔ ΥΤ ΤΥ και των σημείων 4.2.1.2.2.3 και 4.2.3.6 της παρούσας ΤΠΔ.

4.3.3.17. Θόρυβος εξωτερικού

Υπάρχει διεπαφή μεταξύ του σημείου 4.2.6.5 της ΤΠΔ ΥΤ ΤΥ και του σημείου 4.2.3.7 της παρούσας ΤΠΔ.

4.3.3.18. Πυρασφάλεια

Υπάρχει διεπαφή μεταξύ του σημείου 4.2.7.2 της ΤΠΔ ΥΤ ΤΥ και του σημείου 4.2.3.7 της παρούσας ΤΠΔ.

4.3.3.19. Διαδικασίες ανύψωσης/παροχής βοήθειας

Υπάρχει διεπαφή μεταξύ του σημείου 4.2.7.5 της ΤΠΔ ΥΤ ΤΥ και του σημείου 4.2.3.7 της παρούσας ΤΠΔ.

4.3.3.20. Αρχές επιτήρησης και διάγνωσης

Υπάρχει διεπαφή μεταξύ του σημείου 4.2.7.11 της ΤΠΔ ΥΤ ΤΥ και του σημείου 4.2.3.5.2 και των παραρτημάτων Η και J της παρούσας ΤΠΔ.

4.3.3.21. Ειδική προδιαγραφή για σήραγγες μεγάλου μήκους

Υπάρχει διεπαφή μεταξύ του σημείου 4.2.7.12 της ΤΠΔ ΥΤ ΤΥ και των σημείων 4.2.1.2.2.1, 4.2.3.7 και 4.6.3.2.3.3 της παρούσας ΤΠΔ.

▼B

4.3.3.22. Απαιτήσεις ελκτικών επιδόσεων

Υπάρχει διεπαφή μεταξύ του σημείου 4.2.8.1 της ΤΠΔ ΥΤ ΤΥ και των σημείων 4.2.2.5 και 4.2.3.3.2 της παρούσας ΤΠΔ.

4.3.3.23. Απαιτήσεις ελκτικής πρόσφυσης

Υπάρχει διεπαφή μεταξύ του σημείου 4.2.8.2 της ΤΠΔ ΥΤ ΤΥ και των σημείων 4.2.3.3.2, 4.2.3.6 και 4.2.1.2.2 της παρούσας ΤΠΔ.

4.3.3.24. Λειτουργική και τεχνική προδιαγραφή με την ηλεκτρική τροφοδότηση

Υπάρχει διεπαφή μεταξύ του σημείου 4.2.8.3 της ΤΠΔ ΥΤ ΤΥ και των σημείων 4.2.3.6 και 4.2.1.2.2 της παρούσας ΤΠΔ.

4.3.4. Διεπαφές με την ΤΠΔ ΥΤ Ενέργειας

Υπάρχει διεπαφή μεταξύ του σημείου 2.2.1 της παρούσας ΤΠΔ και της παραγράφου 4.6 της ΤΠΔ ΥΤ ΕΝΕ.

4.3.5. Διεπαφές με την ΤΠΔ Ασφαλείας σε σιδηροδρομικές σήραγγες

Ορισμένες απαιτήσεις της ΤΠΔ ΑΣΣ βασίζονται σε στοιχεία τα οποία περιέχονται στην ΤΠΔ ΔΔΚ ως συμπλήρωμα. Τα στοιχεία αυτά εξειδικεύονται στο σημείο 4.3.4 της ΤΠΔ ΑΣΣ.

Υπάρχει ειδική διασύνδεση μεταξύ του σημείου 4.2.5.1.3.2 της ΤΠΔ ΑΣΣ και του σημείου 4.6.3.2.3.3 της παρούσας ΤΠΔ.

4.3.6. Διεπαφές με την ΤΠΔ για άτομα με μειωμένη κινητικότητα

Ορισμένες απαιτήσεις της ΤΠΔ ΑΜΚ βασίζονται σε στοιχεία τα οποία περιέχονται στην ΤΠΔ ΔΔΚ. Τα στοιχεία αυτά εξειδικεύονται στα σημεία 4.1.4 και 4.2.4 της ΤΠΔ ΑΜΚ.

4.4. **Κανόνες λειτουργίας**

Οι κανόνες και διαδικασίες που καθιστούν δυνατή τη συνεκτική λειτουργία νέων και διαφορετικών δομικών υποσυστημάτων προοριζόμενων να χρησιμοποιηθούν στο ΔΕΔ, και ειδικότερα οι κανόνες και διαδικασίες που συνδέονται άμεσα με τη λειτουργία νέου συστήματος ελέγχου και σηματοδότησης αμαξοστοιχιών, πρέπει να είναι ταυτόσημα για ταυτόσημες καταστάσεις.

Προς το σκοπό αυτό έχουν συνταχθεί κανόνες λειτουργίας για το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS) και το Παγκόσμιο Σύστημα Κινητών Επικοινωνιών — Σιδηρόδρομοι (GSM-R). Οι κανόνες αυτοί εξειδικεύονται στο παράρτημα Α.

Το παράρτημα Α (κανόνες και αρχές για τα ETCS και GSM-R) συμπληρώνεται με τα ακόλουθα δύο πληροφοριακά έγγραφα:

— Εισαγωγική έκθεση των κανόνων και αρχών ETCS/GSM-R (στοιχεία ΕΟΟΣ: 05E374)

— Συστάσεις για την εφαρμογή του ERTMS (Στοιχεία ΕΟΟΣ: 05E375)

Άλλοι κανόνες λειτουργίας, οι οποίοι είναι δυνατόν να τυποποιηθούν για ολόκληρο το ΔΕΔ εξειδικεύονται στο Παράρτημα Β.

Όλοι αυτοί οι κανόνες έχουν μελετηθεί έτσι ώστε να εφαρμόζονται σε ολόκληρο το ΔΕΔ, οπότε η πλήρης συνεκτικότητά τους αποτελεί σημαντικό στοιχείο. Ο μόνος οργανισμός που είναι σε θέση να προβεί σε τροποποιήσεις των κανόνων αυτών είναι ο ΕΟΣ, ο οποίος είναι αρμόδιος για την έγκαιρη επικαιροποίηση των Παραρτημάτων Α, Β και C της παρούσας ΤΠΔ.

▼B

4.5. **Κανόνες συντήρησης**

Χωρίς αντικείμενο.

4.6. **Επαγγελματική Επάρκεια**

Σύμφωνα με το σημείο 2.2.1 της παρούσας ΤΠΔ, το παρόν σημείο ασχολείται με την επαγγελματική και γλωσσική επάρκεια και τη διαδικασία αξιολόγησης που απαιτούν προκειμένου το προσωπικό να φθάσει το βαθμό αυτό επάρκειας.

4.6.1. Επαγγελματική Επάρκεια

Το προσωπικό (περιλαμβάνονται οι εργολάβοι) της επιχείρησης σιδηροδρόμων και του διαχειριστή υποδομής πρέπει να διαθέτει την ενδεδειγμένη επαγγελματική επάρκεια για την ανάληψη όλων των αναγκαίων σχετιζόμενων με την ασφάλεια καθηκόντων υπό συνθήκες κανονικές, έκρυθμες και έκτακτης ανάγκης. Η εν λόγω επάρκεια περιλαμβάνει επαγγελματικές γνώσεις και την ικανότητα πρακτικής εφαρμογής των γνώσεων αυτών.

▼M1

Ελάχιστα στοιχεία σχετικά με τα επαγγελματικά προσόντα για συγκεκριμένα καθήκοντα περιέχονται στα παραρτήματα I και IB.

▼B

4.6.1.1. Επαγγελματικές γνώσεις

Λαμβανομένων υπόψη αυτών των Παραρτημάτων και ανάλογα με τα καθήκοντα του συγκεκριμένου μέλους του προσωπικού, στις απαιτούμενες γνώσεις θα περιλαμβάνονται:

— γενική λειτουργία του σιδηροδρόμου, με ιδιαίτερη έμφαση σε ενέργειες κρίσιμες για την ασφάλεια:

  — αρχές λειτουργίας του συστήματος διαχείρισης ασφαλείας του ιδίου του οργανισμού τους·

  — ρόλοι και ευθύνες των βασικών παραγόντων που επεμβαίνουν σε διαλειτουργικές εργασίες·

  — εκτίμηση κινδύνων, ειδικότερα όσον αφορά την επικινδυνότητα τη σχετική με τη λειτουργία του σιδηροδρόμου και την παροχή ελκτικής ισχύοςηλεκτρική τροφοδότηση έλξης·

— κατάλληλες γνώσεις για καθήκοντα σχετιζόμενα με την ασφάλεια όσον αφορά διαδικασίες και διεπαφές για:

  — γραμμές και παρατρόχιο υλικό·

  — τροχαίο υλικό·

  — το περιβάλλον.

4.6.1.2. Ικανότητα πρακτικής εφαρμογής των γνώσεων αυτών

Η ικανότητα εφαρμογής των γνώσεων αυτών σε καταστάσεις τρέχουσες, έκρυθμες και έκτακτης ανάγκης θα απαιτεί από το προσωπικό να είναι πλήρως εξοικειωμένο με:

— τη μέθοδο και τις αρχές για την εφαρμογή των εν λόγω κανόνων και διαδικασιών

— τη διαδικασία για τη χρησιμοποίηση παρατρόχιου υλικού και τροχαίου υλικού καθώς και κάθε εξειδικευμένου υλικού σχετιζόμενου με την ασφάλεια

— τις αρχές του συστήματος διαχείρισης ασφαλείας ώστε να αποφεύγεται η έκθεση προσόπων και διαδικασιών σε οποιοδήποτε περιττό κίνδυνο

καθώς και να διαθέτει γενική ικανότητα προσαρμογής στις διάφορες περιστάσεις που είναι δυνατό να αντιμετωπίσει κάποιο συγκεκριμένο πρόσωπο.

▼B

Σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙΙ σημείο 2 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ, από τις επιχειρήσεις σιδηροδρόμων και τους διαχειριστές υποδομής ζητείται να εγκαθιστούν σύστημα διαχείρισης της επάρκειας ώστε να εξασφαλίζονται η αξιολόγηση και η διατήρηση της προσωπικής επάρκειας κάθε μέλους του προσωπικού τους. Επιπλέον, πρέπει να παρέχεται η αναγκαία κατάρτιση ώστε να εξασφαλίζεται η διατήρηση σύγχρονων των γνώσεων και δεξιοτήτων, ειδικότερα των σχετιζόμενων με αδυναμίες ή ελλείψεις του συστήματος ή προσωπικές επιδόσεις.

4.6.2. Γλωσσική επάρκεια

4.6.2.1. Αρχές

Από το διαχειριστή υποδομής και την επιχείρηση σιδηροδρόμων ζητείται να εξασφαλίζουν την επάρκεια του προσωπικού τους στη χρησιμοποίηση των πρωτοκόλλων και των αρχών επικοινωνίας που αναφέρονται στην παρούσα ΤΠΔ.

Σε περίπτωση που η γλώσσα εργασίας που χρησιμοποιείται από το διαχειριστή υποδομής είναι διαφορετική από τη γλώσσα που χρησιμοποιείται συνήθως από το προσωπικό επιχείρησης σιδηροδρόμων, η εν λόγω γλωσσική και επικοινωνιακή κατάρτιση πρέπει να αποτελεί κρίσιμο μέρος του γενικού συστήματος διαχείρισης επάρκειας από την επιχείρηση σιδηροδρόμων.

Το προσωπικό επιχείρησης σιδηροδρόμων του οποίου τα καθήκοντα απαιτούν από αυτό να επικοινωνεί με προσωπικό του διαχειριστή υποδομής όσον αφορά θέματα κρίσιμα για την ασφάλεια σε καταστάσεις συνήθεις, έκρυθμες ή έκτακτης ανάγκης πρέπει να διαθέτει επαρκές επίπεδο γνώσεων στη γλώσσα εργασίας του διαχειριστή υποδομής.

4.6.2.2. Επίπεδο γνώσεων

Το επίπεδο γνώσεων όσον αφορά τη γλώσσα του διαχειριστή υποδομής πρέπει να είναι ικανοποιητικό για λόγους ασφαλείας:

— Κατ'ελάχιστο πρέπει να περιλαμβάνει την ικανότητα του οδηγού να:

  — διαβιβάζει και κατανοεί όλα τα μηνύματα που αναφέρονται στο Παράρτημα C της παρούσας ΤΠΔ·

  — επικοινωνεί αποτελεσματικά σε καταστάσεις συνήθεις, έκρυθμες και έκτακτης ανάγκης·

  — συμπληρώνει τα έντυπα τα συναφή με τη χρησιμοποίηση του Βιβλίου εντύπων.

— Άλλα μέλη του προσωπικού της αμαξοστοιχίας των οποίων ορισμένα καθήκοντα απαιτούν από αυτά να επικοινωνούν με το διαχειριστή υποδομής για θέματα κρίσιμα για την ασφάλεια πρέπει, κατ'ελάχιστο, να είναι ικανά να διαβιβάζουν και να κατανοούν πληροφορίες που περιγράφουν την αμαξοστοιχία και την επιχειρησιακή της κατάσταση.

Οδηγίες σχετικά με τα ενδεδειγμένα επίπεδα επάρκειας παρέχονται στο Παράρτημα Ε. Το επίπεδο γνώσεων για τους μηχανοδηγούς είναι τουλάχιστον επιπέδου 3. Το επίπεδο γνώσεων για το προσωπικό που συνοδεύει αμαξοστοιχίες είναι τουλάχιστον επιπέδου 2.

4.6.3. Αρχική και συνεχιζόμενη αξιολόγηση προσωπικού

4.6.3.1. Βασικά στοιχεία

Σύμφωνα με το Παράρτημα ΙΙΙ σημείο 2 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ, από τις επιχειρήσεις σιδηροδρόμων και τους διαχειριστές υποδομής ζητείται να καθορίσουν τη διαδικασία αξιολόγησης για το προσωπικό τους. Συνιστάται να λαμβάνεται υπόψη καθένα από τα ακόλουθα στοιχεία:

Α. Επιλογή προσωπικού

  — αξιολόγηση προσωπικής πείρας και επάρκειας·

▼B

— αξιολόγηση προσωπικής επάρκειας στη χρησιμοποίηση κάθε(όλων των) απαιτούμενης(ων) ξένης(ων) γλώσσας(ών) ή της ικανότητας εκμάθησής τους.

Β. Αρχική επαγγελματική κατάρτιση

— ανάλυση αναγκών κατάρτισης·

— πόροι κατάρτισης·

— κατάρτιση των εκπαιδευτών.

▼M1

Γ. Αρχική αξιολόγηση

— βασικές προϋποθέσεις

— πρόγραμμα αξιολόγησης, περιλαμβανόμενης της πρακτικής επίδειξης

— προσόντα των εκπαιδευτών

— χορήγηση πιστοποιητικού επάρκειας.

Δ. Διατήρηση επάρκειας

— αρχές για τη διατήρηση της επάρκειας

— μέθοδοι που πρέπει να ακολουθούνται

— τυποποίηση της διαδικασίας διατήρησης της επάρκειας

— διαδικασία αξιολόγησης

▼B

Ε. Κατάρτιση συμπληρωματική

— αρχές για τη συνεχιζόμενη κατάρτιση (περιλαμβανόμενης της γλωσσικής)

4.6.3.2. Ανάλυση αναγκών κατάρτισης

4.6.3.2.1. Ανάπτυξη της ανάλυσης αναγκών κατάρτισης

Οι επιχειρήσεις σιδηροδρόμων και οι διαχειριστές υποδομής πρέπει να πραγματοποιούν ανάλυση αναγκών κατάρτισης για το προσωπικό τους.

Η ανάλυση αυτή πρέπει να περιγράφει τόσο το σκοπό όσο και την πολυπλοκότητα και να λαμβάνει υπόψη τους κινδύνους τους συναφείς με τη λειτουργία αμαξοστοιχιών στο ΔΕΔ, ειδικότερα από άποψη ανθρωπίνων δυνατοτήτων και ορίων (ανθρώπινοι παράγοντες) που ενδέχεται να υπεισέλθουν λόγω:

— διαφορών σε επιχειρησιακές πρακτικές μεταξύ διαχειριστών υποδομής και των κινδύνων των σχετικών με την εναλλαγή τους·

— των διαφορών μεταξύ καθηκόντων, επιχειρησιακών διαδικασιών και πρωτοκόλλων επικοινωνίας·

— τυχόν διαφορών στη γλώσσα εργασίας που χρησιμοποιείται από το προσωπικό του διαχειριστή υποδομής·

— τοπικών οδηγιών επιχειρησιακού χαρακτήρα όπου είναι δυνατόν να περιλαμβάνονται ειδικές διαδικασίες ή συγκεκριμένου είδους υλικό προς χρησιμοποίηση σε ορισμένες περιπτώσεις, παραδείγματος χάρη συγκεκριμένη σήραγγα.

Οδηγίες σχετικά με τα στοιχεία τα οποία πρέπει να λαμβάνονται υπόψη υπάρχουν στα Παραρτήματα που αναφέρονται στο σημείο 4.6.1 ανωτέρω. Ανάλογα με την περίπτωση, στοιχεία σχετικά με την κατάρτιση του προσωπικού πρέπει να τοποθετούνται σε θέσεις όπου τα στοιχεία αυτά λαμβάνονται υπόψη.

Είναι ενδεχόμενο ότι, λόγω του προβλεπόμενου τύπου λειτουργίας από επιχείρηση σιδηροδρόμων ή λόγω της φύσεως του δικτύου που χρησιμοποιείται από διαχειριστή υποδομής, ορισμένα από τα στοιχεία των Παραρτημάτων αυτών δεν είναι τα ενδεδειγμένα. Η ανάλυση των αναγκών κατάρτισης πρέπει να αφορά τεκμηριωμένα τα στοιχεία που δεν θεωρούνται σχετικά ενδεδειγμένα καθώς και τους συναφείς λόγους.

▼B

4.6.3.2.2. Επικαιροποίηση της ανάλυσης αναγκών κατάρτισης

Οι επιχειρήσεις σιδηροδρόμων και οι διαχειριστές υποδομής πρέπει να καθορίζουν διαδικασία αναθεώρησης και επικαιροποίησης των συγκεκριμένων αναγκών τους σε κατάρτιση, λαμβανομένων υπόψη σημείων όπως προγενέστεροι έλεγχοι, συστημική ανάδραση και γνωστές τροποποιήσεις κανόνων και διαδικασιών, υποδομής και τεχνολογίας.

4.6.3.2.3. Ειδικά στοιχεία για το πλήρωμα αμαξοστοιχιών και το βοηθητικό προσωπικό

▼M1

4.6.3.2.3.1. Γνώσεις για τη διαδρομή

Η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να καθορίζει τη διαδικασία με την οποία το προσωπικό αμαξοστοιχιών αποκτά και διατηρεί τις γνώσεις που αφορούν τις διαδρομές κίνησης. Η διαδικασία αυτή πρέπει:

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

— να είναι σύμφωνη με τη διαδικασία που περιγράφεται στο σημείο 4.2.1 της παρούσας ΤΠΔ.

▼B

4.6.3.2.3.2. Γνώσεις για το τροχαίο υλικό

Η επιχείρηση σιδηροδρόμων πρέπει να καθορίζει τη διαδικασία για την απόκτηση και διατήρηση από το πλήρωμα των αμαξοστοιχιών της γνώσεων σχετικών με το ελκτικό και το τροχαίο υλικό.

4.6.3.2.3.3. Βοηθητικό προσωπικό

Η ΕΣ πρέπει να φροντίζει ώστε να είναι βέβαιο πως το βοηθητικό προσωπικό (π.χ. τροφοδοσίας και καθαρισμού) που δεν αποτελεί μέρος του «πληρώματος αμαξοστοιχίας» είναι, επιπλέον των βασικών οδηγιών που έχει λάβει, καταρτισμένο για να αποκρίνεται σε οδηγίες των πλήρως καταρτισμένων μελών του «πληρώματος αμαξοστοιχίας».

4.7. **Όροι υγειας και ασφαλείας**

4.7.1. Εισαγωγή

Το προσωπικό που αναφέρεται στο σημείο 4.2.1 ως προσωπικό που εκτελεί καθήκοντα κρίσιμα για την ασφάλεια κατά το σημείο 2.2 της παρούσας ΤΠΔ πρέπει να είναι κατάλληλο ώστε να διασφαλίζεται ότι πληρούνται στο σύνολό τους τα επιχειρησιακά πρότυπα και τα πρότυπα ασφαλείας.

Σύμφωνα με την οδηγία 2004/49/ΕΚ, οι επιχειρήσεις σιδηροδρόμων και οι διαχειριστές υποδομής πρέπει να καθορίζουν και να καταγράφουν τη διαδικασία που έχουν θέσει σε ενέργεια προκειμένου για το προσωπικό τους να πληρούνται οι ιατρικές και ψυχολογικές απαιτήσεις και οι απαιτήσεων υγείας στο πλαίσιο του συστήματός τους για τη διαχείριση της ασφάλειας.

Για τις ιατρικές εξετάσεις όπως ορίζεται στο σημείο 4.7.4 καθώς και για όλες τις αποφάσεις τις συναφείς με την ατομική καταλληλότητα του προσωπικού αρμόδιος πρέπει να είναι αναγνωρισμένος ιατρός ασφαλείας.

Το προσωπικού δεν πρέπει να εκτελεί εργασίες κρίσιμες για την ασφάλεια όταν η επαγρύπνησή του είναι μειωμένη λόγω ουσιών όπως οινόπνευμα, ναρκωτικά ή ψυχοτρόπα φάρμακα. Συνεπώς η επιχείρηση σιδηροδρόμων και ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να θέτουν σε εφαρμογή διαδικασίες για τον έλεγχο του κινδύνου προσέλευσης του προσωπικού τους για εργασία υπό την επήρεια των ουσιών αυτών ή κατανάλωσης τέτοιου είδους ουσιών κατά την εργασία.

Όσον αφορά τα καθορισμένα όρια των ανωτέρω αναφερόμενων ουσιών ισχύουν οι εθνικοί κανόνες των κρατών μελών όπου παρέχεται η σιδηροδρομική υπηρεσία.

▼B

4.7.2. Κριτήρια για την έγκριση ιατρών εργασίας και ιατρικών οργανισμών

Οι επιχειρήσεις σιδηροδρόμων και οι διαχειριστές υποδομής πρέπει να επιλέγουν ιατρούς εργασίας και οργανισμούς ασχολούμενους με ιατρικές εξετάσεις σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες και τις πρακτικές της χώρας στην οποία έχει αδειοδοτηθεί ή απογραφεί η επιχείρηση σιδηροδρόμων ή ο διαχειριστής υποδομής.

Οι ιατροί εργασίας που εκτελούν τις ιατρικές εξετάσεις όπως ορίζεται στο σημείο 4.7.4 πρέπει να διαθέτουν:

— Εμπειρία στην ιατρική της εργασίας·

— Γνώση των κινδύνων της οικείας εργασίας και του σιδηροδρομικού περιβάλλοντος·

— Κατανόηση του τρόπου με τον οποίο μέτρα που αποβλέπουν στη μείωση της επικινδυνότητας εξαιτίας των εν λόγω κινδύνων θα ήταν δυνατόν να θιγούν λόγω έλλειψης καλής ιατρικής κατάστασης.

Ο/η ιατρός εργασίας που πληροί τα κριτήρια αυτά μπορεί να ζητεί εξωτερική ιατρική ή παραϊατρική βοήθεια για την υποστήριξη της ιατρικής του/της εξέτασης και εκτίμησης, π.χ. οφθαλμιάτρους.

4.7.3. Κριτήρια για την έγκριση ψυχολόγων ασχολούμενων με την ψυχολογική αξιολόγηση και απαιτήσεις της ψυχολογικής αξιολόγησης

4.7.3.1. Πιστοποίηση ψυχολόγων

Συνιστάται ο ψυχολόγος να διαθέτει τον σχετικό πανεπιστημιακό τίτλο και να είναι πιστοποιημένος και αναγνωρισμένος ως κατάλληλος σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες και πρακτικές της χώρας στην οποία έχει αδειοδοτηθεί ή απογραφεί η επιχείρηση σιδηροδρόμων ή ο διαχειριστής υποδομής.

4.7.3.2. Περιεχόμενο και ερμηνεία της ψυχολογικής αξιολόγησης

Το περιεχόμενο και η διαδικασία για την ερμηνεία της ψυχολογικής αξιολόγησης πρέπει να καθορίζονται από πρόσωπο πιστοποιημένο σύμφωνα με το σημείο 4.7.3.1, λαμβανομένων υπόψη της σιδηροδρομικής εργασίας και του σιδηροδρομικού περιβάλλοντος.

4.7.3.3. Επιλογή εργαλείων αξιολόγησης

Η αξιολόγηση πρέπει να περιλαμβάνει μόνον εργαλεία αξιολόγησης βασιζόμενα σε επιστημονικές αρχές ψυχολογίας.

4.7.4. Ιατρικές εξετάσεις και ψυχολογικές αξιολογήσεις

4.7.4.1. Πριν την πρόσληψη

4.7.4.1.1. Ελάχιστο περιεχόμενο της ιατρικής εξέτασης

Οι ιατρικές εξετάσεις καλύπτουν:

— Τη γενική ιατρική εξέταση·

— Εξετάσεις αισθητηρίων λειτουργιών (όραση, ακοή, αντίληψη χρωμάτων)·

— Εξέταση ούρων ή αίματος για την ανίχνευση διαβήτη και άλλων καταστάσεων όπως προβλέπεται για τις οποίες υπάρχουν ενδείξεις στην κλινική εξέταση·

— Εξέταση για ναρκωτικά.

4.7.4.1.2. Ψυχολογική αξιολόγηση

Ο σκοπός της ψυχολογικής αξιολόγησης είναι η υποστήριξη της επιχείρησης σιδηροδρόμων για την πρόσληψη και τη διοίκηση προσωπικού το οποίο διαθέτει από άποψη διανοητική, ψυχοκινητική, συμπεριφοράς και προσωπικότητας ικανότητες για την εκτέλεση των ρόλων του με ασφάλεια.

▼B

Για τον καθορισμό του περιεχομένου της ψυχολογικής αξιολόγησης ο ψυχολόγος πρέπει, κατ'ελάχιστο, να λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα κριτήρια σχετικά με τις απαιτήσεις κάθε λειτουργίας σχετιζόμενης με την ασφάλεια:

— Διανοητική λειτουργία:

  — Προσοχή και συγκέντρωση

  — Μνήμη

  — Αντιληπτική ικανότητα

  — Κρίση

  — Επικοινωνία

— Ψυχοκινητική:

  — Ταχύτητα αντίδρασης

  — Συντονισμό κίνησης χειρών

— Συμπεριφορά και προσωπικότητα

  — Αυτοέλεγχος αισθημάτων

  — Αξιοπιστία συμπεριφοράς

  — Αυτονομία

  — Ευσυνειδησία.

Σε περίπτωση που ο ψυχολόγος παραλείψει οποιοδήποτε από τα ανωτέρω στοιχεία, η αντίστοιχη απόφαση πρέπει να αιτιολογείται και να τεκμηριώνεται.

4.7.4.2. Μετά την πρόσληψη

4.7.4.2.1. Συχνότητα περιοδικών ιατρικών εξετάσεων

Πρέπει να πραγματοποιείται τουλάχιστον μια συστηματική ιατρική εξέταση:

— Κάθε 5 έτη για προσωπικό ηλικίας μέχρι 40 ετών·

— κάθε 3 έτη για προσωπικό ηλικίας μεταξύ 41 και 62 ετών·

— Κάθε έτος για προσωπικό ηλικίας άνω των 62 ετών.

Από τον ιατρό εργασίας πρέπει να ορίζεται αυξημένη συχνότητα εξετάσεων σε περίπτωση που αυτό απαιτείται λόγω της κατάστασης της υγείας του μέλους του πληρώματος.

4.7.4.2.2. Ελάχιστο περιεχόμενο της περιοδικής ιατρικής εξέτασης

Σε περίπτωση που ο εργαζόμενος πληροί τα κριτήρια τα απαιτούμενα στην εξέταση, η οποία εκτελείται πριν την άσκηση επαγγελματικής δραστηριότητας, οι περιοδικές εξειδικευμένες εξετάσεις πρέπει να περιλαμβάνουν κατ'ελάχιστο:

— Γενική ιατρική εξέταση·

— Εξετάσεις αισθητηρίων λειτουργιών (όραση, ακοή, αντίληψη χρωμάτων)·

— Εξέταση ούρων ή αίματος για την ανίχνευση διαβήτη και άλλων καταστάσεων για τις οποίες υπάρχουν ενδείξεις στην κλινική εξέταση·

— Εξέταση για ναρκωτικά; εφόσον υπάρχουν κλινικές ενδείξεις.

4.7.4.2.3. Συμπληρωματικές ιατρικές εξετάσεις ή/και ψυχολογικές αξιολογήσεις

Εκτός από την περιοδική ιατρική εξέταση πρέπει να πραγματοποιείται συμπληρωματική ειδική ιατρική εξέταση ή/και ψυχολογική αξιολόγηση σε περίπτωση που υπάρχει εύλογη αιτία αμφιβολίας σχετικά με ιατρική ή ψυχολογική καταλληλότητα μέλους του προσωπικού ή εύλογη υποψία σχετικά με τη χρήση ναρκωτικών

▼B

ουσιών ή την κατάχρηση ή τη μη επιτρεπόμενη χρήση οινοπνεύματος. Αυτό πρέπει να γίνεται ειδικά μετά από συμβάν ή ατύχημα οφειλόμενου σε ανθρώπινο σφάλμα του ατόμου.

Ο εργοδότης πρέπει να ζητεί την πραγματοποίηση ιατρικής εξέτασης μετά από οποιαδήποτε απουσία λόγω ασθενείας η οποία υπερβαίνει τις 30 ημέρες. Σε ενδεικνύμενες περιπτώσεις η εξέταση αυτή είναι δυνατόν να περιορίζεται σε αξιολόγηση εκ μέρους του ιατρού εργασίας με βάση διαθέσιμες ιατρικές πληροφορίες σύμφωνα με τις οποίες δεν έχει επηρεαστεί η καλή κατάσταση του εργαζόμενου για εργασία.

Η επιχείρηση σιδηροδρόμων και ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να θέτουν σε ενέργεια συστήματα ώστε, όποτε απαιτείται, να πραγματοποιούνται τέτοιου είδους συμπληρωματικές εξετάσεις και αξιολογήσεις.

4.7.5. Ιατρικές απαιτήσεις

4.7.5.1. Γενικές διατάξεις

Το προσωπικό δεν πρέπει για λόγους ιατρικούς ή λόγω ιατρικής θεραπείας να ενδέχεται να παρουσιάσει:

— Αιφνίδια απώλεια συνείδησης·

— Μείωση επαγρύπνησης ή συγκέντρωσης·

— Αιφνίδια ανικανότητα·

— Μείωση ισορροπίας ή συντονισμού·

— Σημαντικό περιορισμό κινητικότητας.

Από άποψη όρασης και ακοής πρέπει να πληρούνται οι απαιτήσεις που ακολουθούν.

4.7.5.2. Απαιτήσεις όρασης

— Οπτική οξύτητα σε απόσταση με υποβοήθηση ή χωρίς υποβοήθηση: 0,8 (δεξιός οφθαλμός + αριστερός οφθαλμός — μέτρηση ξεχωριστά)· τουλάχιστον 0,3 για τον οφθαλμό που βρίσκεται σε χειρότερη κατάσταση.

— Μέγιστο διορθωτικών φακών: υπερμετρωπία +5/μυωπία –8. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις και αφού ζητήσει την γνώμη οφθαλμιάτρου, ο αναγνωρισμένος ιατρός εργασίας (όπως ορίζεται στο σημείο 4.7.2) είναι δυνατόν να επιτρέπει τιμές εκτός των ορίων αυτών.

— Μέση και εγγύς όραση: επαρκής είτε με είτε χωρίς υποβοήθηση.

— Οι φακοί επαφής επιτρέπονται.

— Κανονική όραση χρωμάτων: χρησιμοποίηση αναγνωρισμένης δοκιμασίας, όπως η Ishihara, η οποίακ, εφόσον απαιτείται, συμπληρώνεται με άλλη αναγνωρισμένη δοκιμασία.

— Οπτικό πεδίο: κανονικό (απουσία οποιασδήποτε ανωμαλίας η οποία επηρεάζει την εκτέλεση της εργασίας).

— Όραση για αμφότερους τους οφθαλμούς: να υπάρχει.

— Διοφθάλμια όραση: να υπάρχει.

— Ευαισθησία αντιθέσεων: ικανοποιητική

— Απουσία εξελισσόμενης ασθένειας οφθαλμών

— Εμφυτευμένοι φακοί, κερατοειδοτομίες και κερατοειδεκτομίες επιτρέπονται μόνο υπό την προϋπόθεση ότι ελέγχονται ετησίως ή με συχνότητα που έχει καθορίσει ο ιατρός εργασίας.

4.7.5.3. 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.

▼B

— Ως οδηγός πρέπει να λαμβάνονται οι ακόλουθες τιμές οι οποίες δίδονται πληροφοριακώς:

— Η μείωση ακοής δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερη από 40 dB στα 500 και στα 1 000 Hz·

— Η μείωση ακοής δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερη από 45 dB στα 2 000 Hz για το αυτί με τη χειρότερη μετάδοση ήχου στον αέρα.

▼M1

_____

_____

▼B

4.8. **Μητρώα υποδομής και τροχαίου υλικού**

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 22α παράγραφος 1 της οδηγίας 96/48/ΕΚ, «Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να δημοσιεύονται και να ενημερώνονται κάθε χρόνο μητρώο υποδομών και μητρώο τροχαίου υλικού, αντιστοίχως. Τα μητρώα αυτά αναγράφουν, για κάθε σχετικό υποσύστημα ή τμήμα υποσυστήματος, τα κύρια χαρακτηριστικά, όπως τις βασικές παραμέτρους, και την αντιστοιχία τους με τα χαρακτηριστικά που επιτάσσουν οι εφαρμοστέες ΤΠΔ. Προς το σκοπό αυτό, κάθε ΤΠΔ αναφέρει επακριβώς ποια στοιχεία πρέπει να περιλαμβάνονται στα μητρώα των υποδομών και του τροχαίου υλικού.»

Λόγω της ετήσιας επικαιροποίησης και δημοσίευσής τους, τα μητρώα αυτά δεν ανταποκρίνονται στις συγκεκριμένες απαιτήσεις του υποσυστήματος «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας». Συνεπώς η παρούσα ΤΠΔ δεν περιέχει καμία προδιαγραφή σχετικά με τα μητρώα αυτά.

Πάντως υπάρχει κάποια επιχειρησιακή απαίτηση για ορισμένα στοιχεία δεδομένων σχετικά με την υποδομή τα οποία πρέπει να καθίστανται διαθέσιμα σε επιχειρήσεις σιδηροδρόμων και αντιστρόφως για ορισμένα στοιχεία δεδομένων σχετικά με το τροχαίο υλικό τα οποία πρέπει να καθίστανται διαθέσιμα σε διαχειριστές υποδομής. Σε αμφότερες τις περιπτώσεις τα εν λόγω δεδομένα πρέπει να είναι πλήρη και ακριβή.

4.8.1. Υποδομή

Οι απαιτήσεις για τα στοιχεία δεδομένων τα σχετικά με την υποδομή σιδηροδρόμου υψηλών ταχυτήτων όσον αφορά το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας», τα οποία πρέπει να τίθενται στη διάθεση των επιχειρήσεων σιδηροδρόμων, ορίζονται στο παράρτημα D. Υπεύθυνος για την ορθότητα των δεδομένων αυτών είναι ο διαχειριστής υποδομής.

4.8.2. Τροχαίο υλικό

Στους διαχειριστές υποδομής πρέπει να είναι διαθέσιμα τα ακόλουθα στοιχεία δεδομένων για το τροχαίο υλικό. Ο κάτοχος (ιδιοκτήτης οχήματος) είναι υπεύθυνος για την ορθότητα των δεδομένων:

— αν το όχημα είναι κατασκευασμένο από υλικά που μπορεί να είναι επικίνδυνα σε περίπτωση ατυχημάτων ή πυρκαγιάς (πχ αμίαντος)

— μήκος μεταξύ άκρων των προσκρουστήρων.

5. **ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ**

5.1. **Ορισμός**

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2 (δ) της οδηγίας 96/48/ΕΚ:

Στοιχεία διαλειτουργικότητας είναι: «κάθε βασικό στοιχείο, ομάδα στοιχείων, υποσύνολο ή πλήρες σύνολο υλικών ενσωματωμένων ή προοριζόμενων να ενσωματωθούν σε ένα υποσύστημα, από το οποίο εξαρτάται άμεσα ή έμμεσα η διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας. Η έννοια του "στοιχείου" καλύπτει στοιχεία τόσο υλικά όσο και άυλα, όπως το λογισμικό».

▼B

Στοιχείο διαλειτουργικότητας είναι:

— κάποιο προϊόν που μπορεί να τοποθετείται στην αγορά πριν την ενσωμάτωση και χρήση στο υποσύστημα. Έτσι, πρέπει να είναι δυνατή η επαλήθευση της συμμόρφωσής του ανεξαρτήτως του υποσυστήματος στο οποίο θα ενσωματωθεί,

— ή άυλο αντικείμενο όπως λογισμικό ή μέθοδος, οργάνωση, διαδικασία κλπ. το οποίο καλύπτει κάποια λειτουργία στο υποσύστημα και η συμμόρφωση του οποίου πρέπει να επαληθεύεται ώστε να διασφαλίζεται ότι τηρούνται οι ουσιώδεις απαιτήσεις.

5.2. **Κατάλογος στοιχείων**

Τα στοιχεία διαλειτουργικότητας καλύπτονται από τις σχετικές διατάξεις της οδηγίας 96/48/ΕΚ. Όσον αφορά το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας», επί του παρόντος δεν υφίστανται στοιχεία διαλειτουργικότητας.

5.3. **Επιδόσεις και προδιαγραφές στοιχείων**

Χωρίς αντικείμενο.

6. **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ Η/ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ**

6.1. **Στοιχεία διαλειτουργικότητας**

Εφόσον η παρούσα ΤΠΔ δεν προδιαγράφει ακόμη στοιχεία διαλειτουργικότητας, δεν εξετάζονται ρυθμίσεις σχετικές με την αξιολόγηση.

Σε περίπτωση όμως που μελλοντικά καθοριστούν στοιχεία διαλειτουργικότητας, όποτε θα υπάρχει δυνατότητα αξιολόγησής τους από διακοινωμένο οργανισμό, θα είναι δυνατή η προσθήκη της(των) σχετικής(ών) διαδικασίας(ών) αξιολόγησης σε αναθεωρημένη έκδοση.

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

6.2.1. Αρχές

Το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» αποτελεί δομικό υποσύστημα κατά το παράρτημα ΙΙ της Οδηγίας 96/48/ΕΚ.

Τα επιμέρους στοιχεία όμως συνάδουν με τις επιχειρησιακές διαδικασίες και μεθόδους που απαιτούνται από το διαχειριστή υποδομής ή την επιχείρηση σιδηροδρόμων για την παροχή άδειας/πιστοποιητικού ασφαλείας κατά τους όρους της οδηγίας 2004/49/ΕΚ. Τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ αποδεικνύουν η επιχείρηση σιδηροδρόμων και ο διαχειριστής υποδομής. Αυτό μπορούν να το επιτύχουν στο πλαίσιο του συστήματος διαχείρισης ασφαλείας που περιγράφεται στην οδηγία 2004/49/ΕΚ. Πρέπει να σημειωθεί ότι επί του παρόντος κανένα από τα στοιχεία που περιέχονται στην παρούσα ΤΠΔ δεν απαιτεί ξεχωριστή αξιολόγηση από διακοινωμένο οργανισμό.

Προκειμένου η οικεία αρμόδια αρχή να χορηγήσει νέα ή αναθεωρημένη άδεια/νέο ή αναθεωρημένο πιστοποιητικό ασφαλείας, προβαίνει, πριν από την εφαρμογή, σε αξιολόγηση όλων των καινούργιων ή τροποποιημένων επιχειρησιακών διαδικασιών και μεθόδων. Η αξιολόγηση αυτή αποτελεί μέρος της διαδικασίας για τη χορήγηση του πιστοποιητικού/της έγκρισης ασφαλείας. Σε περίπτωση που το πεδίο εφαρμογής του υπόψη ΣΔΑ έχει επίπτωση σε άλλο(α) κράτος(η) μέλος(η), πρέπει να εξασφαλίζεται ο συντονισμός με το εν λόγω κράτος μέλος όσον αφορά την αξιολόγηση.

▼B

Με την επιφύλαξη ικανοποιητικής ολοκλήρωσης της διαδικασίας αξιολόγησης ου περιγράφεται στην συνέχεια, η αρμόδια αρχή παρέχει στο διαχειριστή υποδομής ή στην επιχείρηση σιδηροδρόμων την άδεια να εφαρμόσει τα σχετικά στοιχεία του συστήματος του για τη διεξαγωγή και τη διαχείριση της κυκλοφορίας σε συνδυασμό με τη χορήγηση της έγκρισης ασφαλείας ή του πιστοποιητικού ασφαλείας του απαιτούμενου κατά τις διατάξεις των άρθρων 10 και 11 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ.

Σε περίπτωση κατά την οποία κάποιος διαχειριστής υποδομής ή κάποια επιχείρηση σιδηροδρόμων εισάγει νέα(ες)/αναβαθμισμένη(ες)/ανακαινισμένη(ες) επιχειρησιακή(ές) διαδικασία(ες) (ή σημαντικές μεταβολές σε υφιστάμενες) καλυπτόμενη(ες) από τις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ, αναλαμβάνει τη δέσμευση η(οι) διαδικασία(ες) αυτή(ές) να συμμορφώνεται(ονται) προς την ΤΠΔ διεξαγωγής και διαχείρισης της κυκλοφορίας (ή μέρος της κατά τη μεταβατική περίοδο — βλ. Κεφάλαιο 7).

Η μέθοδος αξιολόγησης νέων ή τροποποιημένων επιχειρησιακών διαδικασιών και μεθόδων όπως περιγράφεται στο παρόν κεφάλαιο ισοδυναμεί προς την έγκριση για θέση σε χρήση η οποία εκδίδεται από το κράτος μέλος σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 14 παράγραφος 1 της οδηγίας 96/48/ΕΚ.

6.2.2. Φάκελος κανόνων και διαδικασιών

Όσον αφορά την αξιολόγηση του πληροφοριακού υλικού που περιγράφεται στο σημείο 4.2.1 της παρούσας ΤΠΔ, για να διασφαλιστεί ότι η διαδικασία προετοιμασίας του περιεχομένου του πληροφοριακού υλικού που προέρχεται τόσο από το διαχειριστή υποδομής όσο και από την επιχείρηση σιδηροδρόμων είναι επαρκής από άποψη ποιότητας και ακρίβειας, υπεύθυνη είναι η αρμόδια αρχή.

6.2.3. Διαδικασία αξιολόγησης

6.2.3.1. Απόφαση της αρμόδιας αρχής

Σε συνδυασμό με το Παράρτημα G, οι διαχειριστές υποδομής και οι επιχειρήσεις σιδηροδρόμων υποβάλλουν περιγραφή κάθε προτεινόμενης(εων) νέας(ων) ή τροποποιημένης(ων) επιχειρησιακής(ών) διαδικασίας(ών).

Όσον αφορά τα στοιχεία τα οποία εμφανίζονται ότι υπάγονται στο Μέρος Α του πιστοποιητικού/της έγκρισης ασφαλείας όπως ορίζει η οδηγία 2004/49/ΕΚ, αυτά υποβάλλονται στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο έχει την έδρα της η επιχείρηση.

Όσον αφορά τα στοιχεία τα οποία εμφανίζονται ότι υπάγονται στο Μέρος Β του πιστοποιητικού/της έγκρισης ασφαλείας όπως ορίζει η οδηγία 2004/49/ΕΚ, αυτά υποβάλλονται στην αρμόδια αρχή κάθε οικείου κράτους μέλους.

Η περιγραφή είναι επαρκώς λεπτομερής ώστε η(οι) αρμόδια(ες) αρχή(ές) να μπορεί να κρίνει κατά πόσο θα είναι αναγκαία η κατά τα προβλεπόμενα αξιολόγηση.

6.2.3.2. Σε περίπτωση που απαιτείται αξιολόγηση

Εάν η(οι) αρμόδια(ες) αρχή(ές) αποφασίσει ότι η αξιολόγηση απαιτείται, αυτή εκτελείται ως μέρος της αξιολόγησης για τη χορήγηση/ανανέωση του πιστοποιητικού/της έγκρισης ασφαλείας σύμφωνα με την οδηγία 2004/49/ΕΚ.

Οι διαδικασίες αξιολόγησης είναι σύμφωνες με την κοινή μέθοδο για την ασφάλεια που πρόκειται να καθοριστεί σχετικά με την αξιολόγηση και την πιστοποίηση/έγκριση συστημάτων διαχείρισης ασφαλείας όπως απαιτείται κατά τις διατάξεις των άρθρων 10 και 11 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ.

Στο Παράρτημα F περιέχονται κάποιες πληροφοριακές και όχι αναγκαστικού χαρακτήρα κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο θα μπορούσε να διεξαχθεί η αξιολόγηση αυτή.

▼B

6.2.4. Λειτουργία του συστήματος

Το άρθρο 14 παράγραφος 2 της οδηγίας 96/48/ΕΚ απαιτεί τα κράτη μέλη να ελέγχουν κατά τακτά διαστήματα κατά πόσον τα υποσυστήματα διαλειτουργικότητας λειτουργούν και συντηρούνται σύμφωνα με τις ουσιώδεις απαιτήσεις. Όσον αφορά το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας», οι έλεγχοι αυτοί θα πραγματοποιούνται σύμφωνα με την οδηγία 2004/49/ΕΚ.

7. **ΕΦΑΡΜΟΓΗ**

7.1. **Αρχές**

Η εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ και η συμμόρφωση προς τα σχετικά σημεία της παρούσας ΤΠΔ πρέπει να ακολουθούν σχέδιο εφαρμογής το οποίο συντάσσεται από κάθε κράτος μέλος για τις γραμμές υψηλών ταχυτήτων για τις οποίες είναι υπεύθυνο.

Το σχέδιο πρέπει να λαμβάνει υπόψη:

— τους συγκεκριμένους ανθρώπινους παράγοντες τους συνδεόμενους με τη λειτουργία κάθε δεδομένης γραμμής·

— τα συγκεκριμένα στοιχεία για τη λειτουργία και την ασφάλεια κάθε γραμμής· και

— εάν η εφαρμογή του(ων) υπόψη στοιχείου(ων) πρόκειται να αφορά:

  — μόνο ορισμένες γραμμές υψηλών ταχυτήτων,

  — όλες τις γραμμές υψηλών ταχυτήτων,

  — όλες τις αμαξοστοιχίες, όπως περιγράφεται στο κεφάλαιο 1.1 της παρούσας ΤΠΔ, που κινούνται σε γραμμές υψηλών ταχυτήτων·

— τη σχέση με την εφαρμογή άλλων υποσυστημάτων (ΕΧΣ, ΤΥ, ΥΠΔ, ΕΝΕ κλπ).

Επί του παρόντος ως μέρος του σχεδίου μπορεί να λαμβάνονται υπόψη και να αναφέρονται ειδικές εξαιρέσεις που ενδεχομένως ισχύουν.

Το σχέδιο εφαρμογής πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα διάφορα επίπεδα δυνητικής εφαρμογής στις περιπτώσεις:

— έναρξης δραστηριοτήτων επιχείρησης σιδηροδρόμων ή διαχειριστή υποδομής, ή

— ανακαίνισης ή αναβάθμισης των υφιστάμενων επιχειρησιακών συστημάτων επιχείρησης σιδηροδρόμων ή διαχειριστή υποδομής, ή

— θέσης σε χρήση καινούργιων ή αναβαθμισμένων υποσυστημάτων υποδομής, ενέργειας, τροχαίου υλικού ή ελέγχου χειρισμού και σηματοδότησης που απαιτούν αντίστοιχη δέσμη επιχειρησιακών διαδικασιών.

Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες αναβαθμίσεις υφιστάμενων επιχειρησιακών συστημάτων έχουν συνέπειες τόσο για διαχειριστή(ές) υποδομής όσο και για επιχείρηση(εις) σιδηροδρόμων, το κράτος μέλος είναι υπεύθυνο να διασφαλίζει ότι τα έργα αυτά αξιολογούνται και τίθενται σε χρήση ταυτοχρόνως.

Είναι κοινώς αντιληπτό ότι η πλήρης εφαρμογή όλων των στοιχείων της παρούσας ΤΠΔ δεν είναι δυνατή μέχρις ότου εναρμονιστεί το υλικό (υποδομή, έλεγχος και χειρισμός κλπ.) το οποίο πρόκειται να λειτουργήσει. Συνεπώς οι κατευθυντήριες γραμμές που εκτίθενται στο κεφάλαιο αυτό θεωρούνται απλώς ως ενδιάμεση φάση υποστήριξης της μετάβασης προς το σύστημα στόχος.

▼B

Σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 10 και 11 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ, το πιστοποιητικό/η έγκριση απαιτείται να ανανεώνεται κάθε 5 έτη. Μετά τη θέση σε ισχύ της παρούσας αναθεωρημένης προδιαγραφής και ως μέρος της διαδικασίας αναθεώρησης που οδηγεί στην ανανέωση του/της υπόψη πιστοποιητικού/έγκρισης οι επιχειρήσεις σιδηροδρόμων και οι διαχειριστές υποδομής πρέπει να είναι σε θέση να αποδεικνύουν ότι έχουν λάβει υπόψη τους το περιεχόμενο της παρούσας ΤΠΔ και να παρέχουν αιτιολόγηση για τυχόν στοιχεία της προς τα οποία δεν έχουν ακόμη συμμορφωθεί.

Ενώ η πλήρης συμμόρφωση προς το σύστημα στόχος που περιγράφεται στην παρούσα ΤΠΔ αποτελεί σαφώς την τελική θέση, η μετάβαση είναι δυνατό να πραγματοποιηθεί κατά φάσεις μέσω της ανάπτυξης εθνικών ή διεθνών, διμερών ή πολυμερών συμφωνιών. Οι εν λόγω συμφωνίες, οι οποίες μπορεί να συνάπτονται από συνδυασμό και μεταξύ συνδυασμού ΔΥ–ΔΥ, ΔΥ–ΕΣ, ΕΣ–ΕΣ, περιλαμβάνουν πάντοτε στοιχεία προερχόμενα από τις οικείες αρχές ασφαλείας.

Όταν υφιστάμενες συμφωνίες περιέχουν απαιτήσεις σχετικές με τη διεξαγωγή και τη διαχείριση της κυκλοφορίας, τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή, εντός 6 μηνών μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας ΤΠΔ, σχετικά με τις ακόλουθες συμφωνίες:

(α) εθνικές, διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες μεταξύ κρατών μελών και επιχειρήσεων σιδηροδρόμων ή διαχειριστών υποδομής, που έχουν συναφθεί είτε σε μόνιμη είτε σε προσωρινή βάση, και απαιτούνται λόγω του πολύ ιδιαίτερου ή τοπικού χαρακτήρα της σκοπούμενης παροχής σιδηροδρομικής υπηρεσίας·

(β) διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων σιδηροδρόμων, διαχειριστών υποδομής ή κρατών μελών, που εξασφαλίζουν σημαντικά επίπεδα τοπικής ή περιφερειακής διαλειτουργικότητας·

(γ) διεθνείς συμφωνίες μεταξύ ενός ή περισσοτέρων κρατών μελών και τουλάχιστον μιας τρίτης χώρας, ή μεταξύ επιχειρήσεων σιδηροδρόμων ή διαχειριστών υποδομής κρατών μελών και τουλάχιστον μιας επιχείρησης σιδηροδρόμων ή ενός διαχειριστή υποδομής από τρίτη χώρα, που εξασφαλίζουν σημαντικά επίπεδα τοπικής ή περιφερειακής διαλειτουργικότητας.

Η συμβατότητα των συμφωνιών αυτών προς τη νομοθεσία της ΕΕ, περιλαμβανομένου του χωρίς διακρίσεις χαρακτήρα τους, και ειδικότερα την παρούσα ΤΠΔ, θα αξιολογηθεί και η Επιτροπή θα λάβει τα αναγκαία μέτρα, όπως η αναθεώρηση της παρούσας ΤΠΔ, προκειμένου να περιληφθούν ενδεχόμενες ειδικές περιπτώσεις ή μεταβατικά μέτρα.

Οι συμφωνίες RIC, και τα όργανα της COTIF δεν κοινοποιούνται διότι είναι γνωστά.

Η ανανέωση των εν λόγω συμφωνιών είναι δυνατή αλλά μόνο για λόγους συνέχειας εφαρμοζόμενων ρυθμίσεων και μόνο στις περιπτώσεις στις οποίες δεν υφίστανται πρόσφορες εναλλακτικές λύσεις. Οποιαδήποτε τροποποίηση υφιστάμενων συμφωνιών ή κάθε μελλοντική συμφωνία λαμβάνει υπόψη τη νομοθεσία της ΕΕ και, ειδικότερα, την παρούσα ΤΠΔ. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις εν λόγω τροποποιήσεις ή νέες συμφωνίες. Στις περιπτώσεις αυτές εφαρμόζεται η διαδικασία που περιγράφεται ανωτέρω.

7.2. **Κατευθυντήριες γραμμές εφαρμογής**

Ο πίνακας του Παραρτήματος Ν, ο οποίος είναι πληροφοριακού και όχι αναγκαστικού χαρακτήρα, έχει καταρτιστεί ως οδηγός για ό,τι τα κράτη μέλη θα ήταν δυνατόν να προσδιορίσουν ως σκανδαλιστή για την εφαρμογή καθενός από τα στοιχεία του κεφαλαίου 4.

▼B

Υπάρχουν τρία διακριτά στοιχεία προς εφαρμογή:

— Επιβεβαίωση ότι όλα τα υφιστάμενα συστήματα και διαδικασίες τηρούν τις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ

— Προσαρμογή όλων των υφιστάμενων συστημάτων και διαδικασιών ώστε να πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ

— Νέα συστήματα και διαδικασίες που ανακύπτουν κατά την εφαρμογή άλλων υποσυστημάτων

  — Καινούργιες/αναβαθμισμένες γραμμές υψηλών ταχυτήτων (ΥΠΔ/ΕΝΕ)

  — Καινούργιες ή αναβαθμισμένες εγκαταστάσεις σηματοδότησης ETCS, ραδιοεγκαταστάσεις GSM-R, ανιχνευτές θερμού λιποκιβωτίου άξονα κλπ. (ΕΧΣ)

  — Καινούργιο τροχαίο υλικό (ΤΥ)

7.3. **Ειδικές περιπτώσεις**

7.3.1. Εισαγωγή

Στις ειδικές περιπτώσεις που έπονται επιτρέπονται οι ακόλουθες ειδικές διατάξεις.

Οι εν λόγω ειδικές περιπτώσεις ανήκουν σε δύο κατηγορίες:

— Οι διατάξεις εφαρμόζονται είτε μονίμως (περίπτωση «Μ») είτε προσωρινώς (περίπτωση «Π»).

— Στις προσωρινές περιπτώσεις συνιστάται τα οικεία κράτη μέλη να συμμορφωθούν προς το σχετικό υποσύστημα είτε μέχρι το έτος 2010 (περίπτωση «Π1»), στόχος ο οποίος τίθεται στην απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δίκτυο μεταφορών, ή μέχρι το έτος 2020 (περίπτωση «Π2»).

▼M1

7.3.2 Κατάλογος ειδικών περιπτώσεων

Παραμένει σκοπίμως κενό.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

Κανόνες λειτουργίας για τα ERTMS/ETCS και ERTMS/GSM-R

Το παρόν παράρτημα περιέχει τους κανόνες για τα ERTMS/ETCS και ERTMS/GSM-R όπως παρατίθενται στην έκδοση 1 (έγγραφο που δημοσιεύεται στον δικτυακό τόπο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων www.era.europa.eu).

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

Λοιποι κανονεσ που καθιστουν δυνατη τη συνεκτικη λειτουργια νεων δομικων υποσυστηματων

(βλέπε επίσης παράγραφο 4.4)

Το παρόν παράρτημα θα εξελιχθεί με την πάροδο του χρόνου διάστημα και θα αποτελέσει το αντικείμενο τακτικής αναθεώρησης και επικαιροποίησης.

Τυπικό περιεχόμενο του παραρτήματος αυτού θα είναι κανόνες και διαδικασίες που πρόκειται να εφαρμόζονται κατά τρόπο πανομοιότυπο σε ολόκληρο το ΔΕΔ και στο δίκτυο υψηλών ταχυτήτων ειδικότερα και οι οποίοι σήμερα δεν καλύπτονται στο Κεφάλαιο 4 της παρούσας ΤΠΔ. Επίσης είναι πιθανό ότι στο παρόν παράρτημα θα ενσωματωθούν και ορισμένα στοιχεία του Κεφαλαίου 4 και σχετικών παραρτημάτων.

Α. **ΓΕΝΙΚΑ**

Α1. **Επάνδρωση αμαξοστοιχίας**

Προς συμπλήρωση

Β. **ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ**

Προς συμπλήρωση

Γ. **ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΔΙΕΠΑΦΗ ΜΕ ΤΟ ΥΛΙΚΟ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΧΕΙΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ**

Γ1. **Αμμοδιασπορά**

Η χρησιμοποίηση άμμου αποτελεί αποτελεσματικό τρόπο βελτίωσης της πρόσφυσης των τροχών στη σιδηροτροχιά, υποβοήθησης της πέδησης και εκκίνησης ιδιαιτέρως υπό αντίξοες καιρικές συνθήκες.

Όμως η συσσώρευση άμμου στην κεφαλή της σιδηροτροχιάς είναι δυνατόν να προκαλέσει κάποια προβλήματα συνδεόμενα ειδικότερα με την ενεργοποίηση κυκλωμάτων τροχιάς και την αποτελεσματική λειτουργία αλλαγών τροχιάς και διασταυρώσεων.

Ο μηχανοδηγός πρέπει πάντοτε να μπορεί να χρησιμοποιεί άμμο αλλά αυτό πρέπει να αποφεύγεται οποτεδήποτε είναι δυνατό:

— στην περιοχή αλλαγών τροχιάς και διασταυρώσεων·

— κατά την πέδηση υπό ταχύτητες χαμηλότερες από 20 km/h.

Οι περιορισμοί αυτοί πάντως δεν ισχύουν εφόσον υφίσταται κίνδυνος Υπέρβασης Απαγορευτικού σήματος (ΥΑΣ) ή άλλου σοβαρού συμβάντος και η χρησιμοποίηση άμμου θα ήταν δυνατόν να βοηθήσει την πρόσφυση·

— σε ακινησία. Εδώ εξαίρεση γίνεται κατά την εκκίνηση και όταν απαιτείται για τη δοκιμή υλικού αμμοδιασποράς στην ελκτική μονάδα. (Κανονικά η δοκιμή πρέπει να πραγματοποιείται σε περιοχές ειδικώς καθοριζόμενες στο μητρώο υποδομής).

Γ2. **Ενεργοποίηση ανιχνευτών θερμού λιποκιβωτίου άξονα**

Προς συμπλήρωση

Δ. **ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑΣ**

Δ1. **Κανονικές συνθήκες**

Δ2. **Έκρυθμες συνθήκες**

Προς συμπλήρωση

Ε. **ΑΝΩΜΑΛΙΕΣ, ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΚΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ**

Προς συμπλήρωση

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ C

Μεθοδολογια επικοινωνιων σχετιζομενων με την ασφαλεια

Εισαγωγή

Ο σκοπός του παρόντος εγγράφου είναι ο καθορισμός των κανόνων για σχετιζόμενες με την ασφάλεια επικοινωνίες μεταξύ εδάφους προς κινητό και κινητού προς έδαφος που θα εφαρμόζονται για πληροφορίες οι οποίες διαβιβάζονται ή ανταλλάσσονται με αντικείμενο καταστάσεις κρίσιμες από άποψη ασφαλείας στο διαλειτουργικό δίκτυο και ειδικότερα για

— τον καθορισμό της φύσεως και της δομής των σχετιζόμενων με την ασφάλεια μηνυμάτων·

— τον καθορισμό της μεθοδολογίας για φωνητική μετάδοση των μηνυμάτων αυτών.

Το παρόν παράρτημα έχει σκοπό να χρησιμεύσει σαν βάση:

— προκειμένου να καταστεί δυνατό στο διαχειριστή υποδομής να συντάξει τα μηνύματα και τα βιβλία εντύπων. Τα στοιχεία αυτά απευθύνονται στην επιχείρηση σιδηροδρόμων κατά τον ίδιο χρόνο κατά τον οποίο καθίστανται διαθέσιμοι οι κανόνες και οι κανονισμοί·

— για το διαχειριστή υποδομής και την επιχείρηση σιδηροδρόμων προκειμένου να συντάξουν τα έγγραφα για το προσωπικό τους (βιβλία εντύπων), οδηγίες για το προσωπικό που εγκρίνει την κίνηση αμαξοστοιχιών και το Προσάρτημα 1 του εγχειριδίου μηχανοδηγού «Εγχειρίδιο διαδικασιών επικοινωνίας».

Ο βαθμός στον οποίο χρησιμοποιούνται έντυπα καθώς και η δομή τους μπορεί να ποικίλλουν. Για ορισμένους κινδύνους η χρησιμοποίηση εντύπων θα είναι ενδεδειγμένη ενώ για άλλους όχι.

Στο πλαίσιο δεδομένου κινδύνου, ο διαχειριστής υποδομής, ενεργώντας κατά τις διατάξεις του άρθρου 9 παράγραφος 3 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ, αποφασίζει κατά πόσο είναι ενδεδειγμένη η χρησιμοποίηση εντύπου. Έντυπο πρέπει να χρησιμοποιείται μόνο εφόσον η αξία του οφέλους που παρέχει από άποψη ασφαλείας λειτουργίας υπερβαίνει τα τυχόν αρνητικά στοιχεία από άποψη ασφαλείας και λειτουργίας.

Οι διαχειριστές υποδομής διαρθρώνουν το πρωτόκολλο επικοινωνιών τους κατά τρόπο τυποποιημένο κατά τις ακόλουθες 3 κατηγορίες:

— επείγοντα προφορικά μηνύματα (έκτακτη ανάγκη)·

— γραπτές εντολές·

— επιπρόσθετα μηνύματα λειτουργίας.

Για τη στήριξη της εναρμονισμένης προσέγγισης στη μετάδοση των μηνυμάτων αυτών έχει αναπτυχθεί κάποια μεθοδολογία επικοινωνιών.

1 **Μεθοδολογία επικοινωνιών**

1.1 *Στοιχεία και αρχές της μεθοδολογίας*

1.1.1 Τυποποιημένη ορολογία προς χρήση στις διαδικασίες

1.1.1.1 Διαδικασία μετάδοση ομιλίας

Όρος που μεταφέρει το λόγο στο συνομιλητή:

έτοιμος

1.1.1.2 Διαδικασία λήψης μηνύματος

— κατά τη λήψη απευθείας μηνύματος

Όρος που επιβεβαιώνει ότι το μήνυμα που εστάλη έχει ληφθεί:

ελήφθη

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

επαναλάβετε (+μιλήστε αργά)

— κατά τη λήψη μηνύματος που έχει αναγνωστεί προς επιβεβαίωση

▼B

Όροι που χρησιμοποιούνται για τη διαβεβαίωση ότι το μήνυμα που αναγνώστηκε προς επιβεβαίωση ανταποκρίνεται ακριβώς στο μήνυμα που στάλθηκε:

ορθό

ή όχι:

σφάλμα (+ επαναλαμβάνω)

1.1.1.3 Διαδικασία διακοπής της επικοινωνίας

— εάν το μήνυμα έχει περατωθεί:

εκτός

— εάν η διακοπή είναι προσωρινή και δεν διακόπτεται η σύνδεση

Όρος που χρησιμοποιείται για τη διατήρηση του άλλου μέρους σε αναμονή:

αναμείνετε

— εάν η διακοπή είναι προσωρινή αλλά η σύνδεση διακόπτεται

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

θα καλέσω πάλι

1.1.1.4 Ακύρωση γραπτής εντολής

Όρος που χρησιμοποιείται για την ακύρωση εξελισσόμενης διαδικασίας γραπτής εντολής:

διαδικασία ακύρωσης.....

Εάν η μετάδοση του μηνύματος επιχειρηθεί και πάλι στη συνέχεια, η διαδικασία επαναλαμβάνεται από την αρχή.

1.1.2 Αρχές που πρέπει να εφαρμόζονται σε περιπτώσεις σφάλματος ή παρανόησης

Για να καταστεί δυνατή η διόρθωση ενδεχόμενων σφαλμάτων κατά την επικοινωνία εφαρμόζονται οι ακόλουθοι κανόνες:

1.1.2.1 Σφάλματα

— **σφάλμα κατά τη διαβίβαση**

Σε περίπτωση που γίνει αντιληπτό σφάλμα διαβίβασης από τον ίδιο τον αποστολέα, ο αποστολέας πρέπει να ζητήσει ακύρωση με αποστολή του ακόλουθου διαδικαστικού μηνύματος:

σφάλμα (+ ετοιμάστε νέο έντυπο …)

ή:

σφάλμα + επαναλαμβάνω

και στη συνέχεια να διαβιβάσει και πάλι το αρχικό μήνυμα.

— **σφάλμα κατά την ανάγνωση προς επιβεβαίωση**

Στην περίπτωση που ο αποστολέας αντιληφθεί σφάλμα ενώ το μήνυμα του διαβάζεται από τον παραλήπτη προς επιβεβαίωση, ο αποστολέας διαβιβάζει τα ακόλουθα διαδικαστικά μηνύματα:

σφάλμα + επαναλαμβάνω

και διαβιβάζει και πάλι το αρχικό μήνυμα.

1.1.2.2 Παρανόηση

Σε περίπτωση που κάποιο από τα μέρη παρανοήσει μήνυμα, πρέπει να ζητήσει από το άλλο μέρος να επαναλάβει το μήνυμα, χρησιμοποιώντας το ακόλουθο κείμενο:

Επαναλάβετε (+μιλήστε αργά)

▼B

1.1.3 Κώδικας υπαγόρευσης χαρακτήρα προς χαρακτήρα λέξεων, αριθμών, χρόνου, απόστασης, ταχύτητας και ημερομηνίας

Για να υποβοηθούν η κατανόηση και η εκφορά μηνυμάτων σε διάφορες καταστάσεις, κάθε όρος πρέπει να προφέρεται αργά και ορθά με υπαγόρευση χαρακτήρα προς χαρακτήρα τυχόν λέξεων ή ονομάτων και αριθμών που είναι δυνατόν να παρανοηθούν. Παράδειγμα θα μπορούσε να αποτελέσουν οι κωδικοί αναγνώρισης για σήματα ή αλλαγές τροχιάς.

Εφαρμόζονται οι ακόλουθοι κανόνες υπαγόρευσης χαρακτήρα προς χαρακτήρα:

1.1.3.1 Υπαγόρευση χαρακτήρα προς χαρακτήρα λέξεων και ομάδων γραμμάτων

Χρησιμοποιείται το διεθνές φωνητικό αλφάβητο.

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*								

Παράδειγμα:

Σημεία A B = σημεία alpha-bravo.

Αριθμός σήματος KX 835 = σήμα Kilo X-Ray eight three five.

Ο διαχειριστής υποδομής είναι δυνατόν να προσθέτει και άλλα γράμματα, μαζί με φωνητική προφορά για κάθε προστιθέμενο γράμμα, εφόσον απαιτείται για το αλφάβητο της(ων) γλώσσας(ών) εργασίας του διαχειριστή υποδομής.

Η επιχείρηση σιδηροδρόμων είναι δυνατόν να προσθέτει περαιτέρω ενδείξεις όσον αφορά την προφορά, όταν το κρίνει αναγκαίο.

1.1.3.2 Εκφορά αριθμών

Οι αριθμοί απαγγέλλονται ψηφίο προς ψηφίο.

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

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

Τα δεκαδικά ψηφία εκφέρονται με τη λέξη «υποδιαστολή».

Παράδειγμα: 12,50 = ένα-δύο-υποδιαστολή-πέντε-μηδέν.

1.1.3.3 Εκφορά χρόνου

Ο χρόνος δίδεται σε τοπική ώρα, με κανονική ομιλία.

Παράδειγμα: ώρα 10:52 = ώρα δώδεκα και πενήντα δύο

Παρόλο που τα ανωτέρω αποτελούν αρχές, θα επίσης ήταν αποδεκτό, εφόσον είναι αναγκαίο, να απαγγέλλεται ο χρόνος ψηφίο προς ψηφίο (ώρα ένα-μηδέν-πέντε-δύο).

1.1.3.4 Εκφορά αποστάσεων και ταχυτήτων

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

Είναι δυνατόν να χρησιμοποιούνται μίλια, εφόσον η μονάδα αυτή χρησιμοποιείται στην οικεία υποδομή.

1.1.3.5 Εκφορά ημερομηνιών

Οι ημερομηνίες εκφέρονται κατά το συνήθη τρόπο.

Παράδειγμα: 10 Δεκεμβρίου

▼B

1.2 *Δομή επικοινωνιών*

Η μετάδοση φωνής μηνυμάτων σχετιζόμενων με την ασφάλεια κατ'αρχήν περιλαμβάνει τις ακόλουθες 2 φάσεις:

— ταυτοποίηση και αίτημα για οδηγίες·

— μετάδοση του ιδίου του μηνύματος και τερματισμός της μετάδοσης.

Η πρώτη φάση είναι δυνατόν να περικοπεί ή να απαλειφθεί εξ ολοκλήρου για μηνύματα κορυφαίας προτεραιότητας σχετιζόμενα με την ασφάλεια.

1.2.1 Κανόνες για την ταυτοποίηση και τα αιτήματα για οδηγίες

Για να έχουν τα μέρη τη δυνατότητα αλληλοταυτοποίησης, να προσδιορίζουν την επιχειρησιακή κατάσταση και να διαβιβάζουν διαδικαστικές οδηγίες, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι κανόνες:

1.2.1.1 Ταυτοποίηση

Είναι πολύ σημαντικό πριν από κάθε επικοινωνία, εκτός από εξαιρετικώς επείγοντα μηνύματα κορυφαίας προτεραιότητας για την ασφάλεια, τα πρόσωπα που πρόκειται να επικοινωνήσουν να αλληλοαναγνωρίζονται. Αυτό δεν αποτελεί μόνο φιλοφροσύνη αλλά, το σημαντικότερο, παρέχει εμπιστοσύνη ότι το πρόσωπο που εγκρίνει κινήσεις αμαξοστοιχιών επικοινωνεί με τον μηχανοδηγό της σωστής αμαξοστοιχίας και ο μηχανοδηγός γνωρίζει ότι συνομιλεί με το σωστό κέντρο σηματοδότησης ή ελέγχου. Αυτό είναι ιδιαίτερα κρίσιμης σημασίας όταν η επικοινωνία λαμβάνει χώρα σε περιοχές όπου τα όρια τηλεπικοινωνιών αλληλεπικαλύπτονται.

Η αρχή αυτή εφαρμόζεται ακόμη και μετά από διακοπή κατά τη διάρκεια της μετάδοσης.

Για το σκοπό αυτό από τα διάφορα μέρη χρησιμοποιούνται τα μηνύματα που ακολουθούν.

— από το προσωπικό που εγκρίνει κινήσεις αμαξοστοιχιών:

Αμαξοστοιχία .....
(αριθμός)
Σήματα ....
(ονομασία)

— από το μηχανοδηγό:

.... **Σήματα**
(ονομασία)
είναι η αμαξοστοιχία .....
(αριθμός)

Πρέπει να σημειωθεί ότι την ταυτοποίηση είναι δυνατόν να ακολουθεί συμπληρωματικό ενημερωτικό μήνυμα το οποίο παρέχει στο προσωπικό που εγκρίνει κινήσεις αμαξοστοιχιών αρκετά στοιχεία σχετικά με την κατάσταση ώστε να προσδιορίζεται επακριβώς η διαδικασία την οποία μπορεί να ζητηθεί στη συνέχεια να ακολουθήσει ο μηχανοδηγός.

1.2.1.2 Αίτημα για για οδηγίες

Κάθε εφαρμογής διαδικασίας υποστηριζόμενης από γραπτή εντολή πρέπει να προηγείται αίτημα για οδηγίες.

Για να ζητηθούν οδηγίες χρησιμοποιούνται οι ακόλουθοι όροι:

προετοιμασία διαδικασίας..... .....

1.2.2 Κανόνες για μετάδοση γραπτών εντολών και λεκτικών μηνυμάτων

▼B

1.2.2.1 Μηνύματα ασφαλείας κορυφαίας προτεραιότητας

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

— είναι δυνατόν να αποστέλλονται ή να λαμβάνονται εν κινήσει·

— είναι δυνατόν να παραλείπεται το μέρος που αφορά την ταυτοποίηση·

— επαναλαμβάνονται·

— μόλις καταστεί δυνατόν, ακολουθούνται από περαιτέρω πληροφορίες.

1.2.2.2 Γραπτές εντολές

Για αξιόπιστη αποστολή ή λήψη (σε ακινησία) των διαδικαστικών μηνυμάτων που περιέχονται στο βιβλίο εντύπων ακολουθούνται οι εξής κανόνες:

1.2.2.2.1 Αποστολή μηνύματος

Το έντυπο είναι δυνατόν να συμπληρώνεται πριν από τη μετάδοση του μηνύματος έτσι ώστε να μπορεί με μία μόνο διαβίβαση να αποστέλλεται ολόκληρο το κείμενο του μηνύματος.

1.2.2.2.2 Λήψη μηνύματος

Ο παραλήπτης του μηνύματος πρέπει να συμπληρώνει το έντυπο που περιέχεται στο βιβλίο εντύπων βασιζόμενος στις πληροφορίες που δόθηκαν από τον αποστολέα.

1.2.2.2.3 Ανάγνωση προς επιβεβαίωση

Όλα τα μηνύματα του βιβλίου εντύπων διαβάζονται προς επιβεβαίωση.

1.2.2.2.4 Αναγνώριση ορθής ανάγνωσης προς επιβεβαίωση

Κάθε μήνυμα που έχει διαβαστεί προς επιβεβαίωση ακολουθείται από αναγνώριση πιστότητας ή μη πιστότητας προερχόμενη από τον αποστολέα του μηνύματος

ορθό

ή

σφάλμα + επαναλαμβάνω

ακολουθούμενη από επανάληψη της αποστολής του αρχικού μηνύματος.

1.2.2.2.5 Αναγνώριση λήψης

Η λήψη κάθε λαμβανόμενου μηνύματος αναγνωρίζεται θετικά ή αρνητικά ως εξής:

ελήφθη

ή

αρνητικό, επαναλάβετε (+ ομιλείτε αργά)

1.2.2.2.6 Ιχνηλασιμότητα και επαλήθευση

Όλα τα μηνύματα τα προερχόμενα από το έδαφος συνοδεύονται από μοναδικό αριθμό ταυτοποίησης ή έγκρισης:

— εφόσον το μήνυμα αφορά ενέργεια για την οποία ο μηχανοδηγός ζητεί ειδική έγκριση (π.χ. διέλευση απαγορευτικού σήματος κλπ):

έγκριση ..... ***(αριθμός)***

▼B

— σε όλες τις υπόλοιπες περιπτώσεις (π.χ. πορεία με προσοχή κλπ.):

μήνυμα ....
(αριθμός)

1.2.2.2.7 Απαντητική αναφορά

Κάθε μήνυμα που περιλαμβάνει αίτημα για «απαντητική αναφορά» ακολουθείται από «αναφορά».

1.2.2.3 Επιπρόσθετα μηνύματα

Επιπρόσθετα μηνύματα

— ακολουθούν τη διαδικασία αναγνώρισης·

— είναι σύντομα και ακριβή (περιοριζόμενα όποτε είναι δυνατόν σε πληροφορίες που πρέπει να ανακοινωθούν και τις οποίες αφορούν)·

— διαβάζονται προς επιβεβαίωση και ακολουθούνται από αναγνώριση ή όχι της ορθής ανάγνωσης προς επιβεβαίωση,

— είναι δυνατόν να ακολουθούνται από αίτημα για παροχή οδηγιών ή από αίτημα για περαιτέρω πληροφορίες.

1.2.2.4 Πληροφοριακά μηνύματα με ποικίλο όχι προκαθορισμένο περιεχόμενο

Τα πληροφοριακά μηνύματα με ποικίλο περιεχόμενο:

— ακολουθούν τη διαδικασία ταυτοποίησης·

— προετοιμάζονται πριν την αποστολή·

— διαβάζονται προς επιβεβαίωση και ακολουθούνται από αναγνώριση ή όχι της ορθής ανάγνωσης προς επιβεβαίωση.

2 **Διαδικαστικά μηνύματα**

2.1 *Χαρακτηριστικά των μηνυμάτων*

Τα διαδικαστικά μηνύματα χρησιμοποιούνται για την αποστολή επιχειρησιακών οδηγιών σχετικών με τις ενδεδειγμένες καταστάσεις που αντιπροσωπεύονται στοΕγχειρίδιο μηχανοδηγού.

Περιλαμβάνουν το κείμενο του ιδίου του μηνύματος, ανταποκρινόμενο σε κάποια κατάσταση, και αριθμό ταυτοποίησης του μηνύματος.

Σε περίπτωση που το μήνυμα ζητεί από τον παραλήπτη απαντητική αναφορά, παρέχεται και το κείμενο της αναφοράς.

Τα μηνύματα αυτά χρησιμοποιούν προκαθορισμένη φρασεολογία που προβλέπεται από το διαχειριστή υποδομής στη «γλώσσα εργασίας του» και παρουσιάζονται υπό τη μορφή προκατασκευασμένων εντύπων είτε σε χαρτί είτε σε μέσο πληροφορικής.

2.2 *Έντυπα*

Τα έντυπα αποτελούν τυποποιημένο μέσον διαβίβασης διαδικαστικών μηνυμάτων. Γενικώς τα μηνύματα αυτά είναι τα σχετιζόμενα με έκρυθμες καταστάσεις λειτουργίας. Τυπικά παραδείγματα θα μπορούσε να θεωρηθούν η έγκριση να υπερβεί ο μηχανοδηγός σήμα ή «τέρμα έγκρισης για κίνηση», η απαίτηση κίνησης με μειωμένη ταχύτητα σε συγκεκριμένη περιοχή ή να εξεταστεί η γραμμή. Σαφώς, είναι δυνατόν να υπάρχουν και άλλες περιστάσεις που θα απαιτήσουν τη χρησιμοποίηση μηνυμάτων του είδους αυτού.

Ο σκοπός τους είναι να:

— αποτελούν ένα κοινό έγγραφο εργασίας χρησιμοποιούμενο σε πραγματικό χρόνο από το προσωπικό που εγκρίνει κινήσεις αμαξοστοιχιών και από τους μηχανοδηγούς·

▼B

— αποτελούν για το μηχανοδηγό (ιδιαιτέρως όταν εργάζεται σε όχι οικείο ή σπανίως απαντώμενο περιβάλλον) μέσο υπόμνησης της διαδικασίας που θα απαιτηθεί να ακολουθήσει·

— καθιστούν δυνατή την ιχνηλασιμότητα των επικοινωνιών.

Για την ταυτοποίηση των εντύπων πρέπει να αναπτυχθεί ενιαία κωδική λέξη ή ενιαίος κωδικός αριθμός σχετιζόμενα με τη διαδικασία. Ο κωδικός αυτός θα μπορεί να βασίζεται στη δυνητική συχνότητα χρησιμοποίησης κάποιου εντύπου. Εάν, από όλα τα έντυπα που αναπτύσσονται, εκείνο που εμφανίζεται ως το συχνότερα χρησιμοποιούμενο είναι το έντυπο για διέλευση απαγορευτικού σήματος ή ΤΕΚ, το έντυπο αυτό θα μπορούσε να αριθμηθεί με 001 και ούτω καθεξής.

2.3 *Βιβλίο εντύπων*

Αφού ταυτοποιηθούν όλα τα προς χρησιμοποίηση έντυπα, το σύνολό τους πρέπει να συγκεντρωθεί σε έγγραφο ή σε μέσο υπολογιστή που ονομάζεται βιβλίο εντύπων.

Πρόκειται για κοινό έγγραφο το οποίο θα χρησιμοποιείται από το μηχανοδηγό και από το προσωπικό που εγκρίνει την κίνηση αμαξοστοιχιών όταν επικοινωνούν μεταξύ τους. Συνεπώς είναι σημαντικό το βιβλίο που χρησιμοποιείται από το μηχανοδηγό και εκείνο που χρησιμοποιείται από το προσωπικό που εγκρίνει την κίνηση αμαξοστοιχιών να είναι διαρθρωμένα και αριθμημένα κατά τον αυτό τρόπο.

Για την εκπόνηση του βιβλίου εντύπων και για τα ίδια τα έντυπα στη «γλώσσα εργασίας» του υπεύθυνος είναι διαχειριστής υποδομής.

Η επιχείρηση σιδηροδρόμων είναι δυνατόν να προσθέτει μεταφράσεις των εντύπων και των σχετικών πληροφοριών που περιέχονται στο βιβλίο εντύπων, εφόσον θεωρήσει ότι με τον τρόπο αυτό θα βοηθηθούν οι μηχανοδηγοί της τόσο κατά την εκπαίδευση όσο και σε καταστάσεις πραγματικού χρόνου.

Η γλώσσα που πρέπει να χρησιμοποιείται κατά τη διαβίβαση των μηνυμάτων είναι πάντοτε η «γλώσσα εργασίας» του διαχειριστή υποδομής.

Το βιβλίο εντύπων περιλαμβάνει δύο μέρη:

— Το πρώτο μέρος περιέχει:

  — υπόμνημα για τη χρησιμοποίηση του βιβλίου εντύπων·

  — ευρετήριο εντύπων για διαδικασίες προέλευσης εδάφους·

  — ευρετήριο εντύπων για διαδικασίες προέλευσης μηχανοδηγού, ανάλογα με την περίπτωση·

  — τον κατάλογο καταστάσεων προς τις οποίες πρέπει κατ' αντιστοιχία πρέπει να χρησιμοποιούνται τα έντυπα διαδικασίας·

  — λεξιλόγιο όπου περιέχονται οι καταστάσεις στις οποίες χρησιμοποιείται κάθε έντυπο διαδικασίας·

  — τον κώδικα για την υπαγόρευση μηνυμάτων χαρακτήρα προς χαρακτήρα (φωνητικό αλφάβητο κλπ.).

Το δεύτερο μέρος περιέχει τα ίδια τα έντυπα διαδικασίας.

Στο βιβλίο εντύπων πρέπει να περιλαμβάνονται διάφορα παραδείγματα για κάθε έντυπο και προτείνεται να χρησιμοποιούνται διαχωριστικά φύλλα για το διαχωρισμό των μερών.

Στο βιβλίο εντύπων για μηχανοδηγούς η επιχείρηση σιδηροδρόμων είναι δυνατόν να περιλαμβάνει επεξηγηματικό κείμενο σχετικό με κάθε έντυπο και τις καταλύπτομενες καταστάσεις.

3 **Επιπρόσθετα μηνύματα**

Τα επιπρόσθετα μηνύματα είναι πληροφοριακά μηνύματα που χρησιμοποιούνται:

— είτε από το μηχανοδηγό, προς ενημέρωση του προσωπικού το οποίο εγκρίνει την κίνηση αμαξοστοιχιών,

— είτε από το προσωπικό που εγκρίνει την κίνηση αμαξοστοιχιών

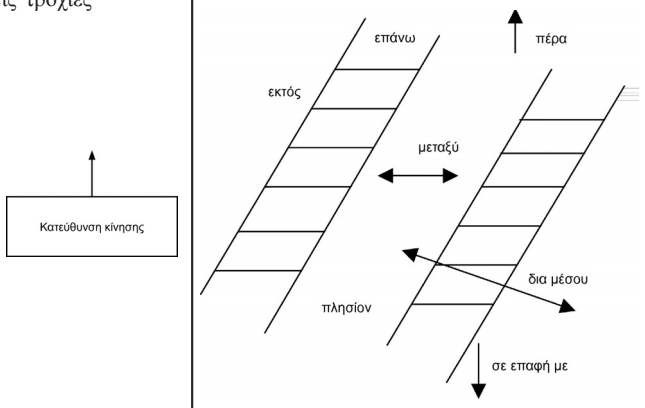
▼B

ώστε να παρέχονται στον οδηγό πληροφορίες σχετικά με κατατάσεις σπάνιες, για τις οποίες το προκαθορισμένο έγγραφο θεωρείται περιττό, ή σχετικές με την κίνηση αμαξοστοιχίας ή την τεχνική κατάσταση της αμαξοστοιχίας ή της υποδομής.

Για να καταστεί ευκολότερη η περιγραφή των καταστάσεων και η σύνταξη των πληροφοριακών μηνυμάτων θα μπορούσε να ήταν χρήσιμες κάποιες κατευθυντήριες γραμμές για τα μηνύματα, ένα λεξιλόγιο σιδηροδρομικής ορολογίας, κάποιο περιγραφικό διάγραμμα του χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού και περιγραφική κατάσταση του υλικού της υποδομής (τροχιά, ηλεκτρική παροχή έλξης κλπ.).

3.1 *Κατευθυντήριες γραμμές για τη σύνταξη μηνυμάτων*

Τα μηνύματα αυτά πρέπει να συντάσσονται με βάση τις ακόλουθες γραμμές:

Φάση στη ροή επικοινωνίας	Στοιχείο μηνύματος
Λόγος διαβίβασης της πληροφορίας	☐ προς ενημέρωση ☐ προς ενέργεια
Παρατήρηση	☐ Υπάρχει ☐ Είδα ☐ Είχα ☐ Μου έτυχε
Θέση — επί της γραμμής	☐ στ..... (*ονομασία*) ☐ ..... *(χαρακτηριστικό σημείο)* ☐ στη μιλιομετρική/χιλιομετρική θέση..... *(αριθμός)*
— σε σχέση με την αμαξοστοιχία	☐ όχημα με σύστημα ισχύος ..... (*αριθμός*) ☐ ελκόμενο όχημα..... (*αριθμός*)
Τύπος — αντικείμενο — πρόσωπο	..... *(βλέπε λεξιλόγιο)*
Κατάσταση — σε στάση	☐ όρθιο ☐ οριζόντιο ☐ πεσμένο
— σε κίνηση	☐ να βαδίζει ☐ να τρέχει ☐ προς
Θέση σε σχέση με τις τροχιές	

Τα μηνύματα αυτά είναι δυνατόν να ακολουθούνται από αίτημα για παροχή οδηγιών.

Τα στοιχεία των μηνυμάτων παρέχονται τόσο στη γλώσσα που έχει επιλέξει η επιχείρηση σιδηροδρόμων όσο και στη(ις) γλώσσα(ες) εργασίας των οικείων διαχειριστών υποδομής.

▼B

3.2 *Λεξιλόγιο σιδηροδρομικής ορολογίας*

Η επιχείρηση σιδηροδρόμων εκπονεί λεξιλόγιο σιδηροδρομικής ορολογίας για κάθε δίκτυο στο οποίο λειτουργούν οι αμαξοστοιχίες της. Το λεξιλόγιο περιέχει τους όρους οι οποίοι χρησιμοποιούνται κανονικά στη γλώσσα που έχει επιλεχθεί από την επιχείρηση σιδηροδρόμων και στη γλώσσα εργασίας του(ων) διαχειριστή(ών) της υποδομής του(ων) οποίου(ων) η υποδομή χρησιμοποιείται.

Το λεξιλόγιο αποτελείται από δύο μέρη:

— κατάλογο όρων θεματικά·

— κατάλογο των όρων κατά αλφαβητική σειρά.

3.3 *Περιγραφικό διάγραμμα του τροχαίου υλικού*

Εάν η επιχείρηση σιδηροδρόμων κρίνει ότι θα ήταν επωφελές για τη λειτουργία της, φροντίζει να εκπονηθεί περιγραφικό διάγραμμα του χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού. Εκεί πρέπει να περιλαμβάνεται κατάλογος των ονομάτων των διάφορων συστατικών μερών που είναι δυνατόν να αποτελέσουν το αντικείμενο επικοινωνίας με τους διάφορους οικείους διαχειριστές υποδομής. Περιλαμβάνει τα κοινά ονόματα για τους συνήθεις όρους στη γλώσσα που έχει επιλεγεί από την επιχείρηση σιδηροδρόμων και στη γλώσσα εργασίας του(ων) διαχειριστή(ών) υποδομής του(ων) οποίου(ων) η υποδομή χρησιμοποιείται.

3.4 *Περιγραφική κατάσταση των χαρακτηριστικών του υλικού υποδομής (τροχιά, ηλεκτρική παροχή έλξης κλπ.)*

Εάν η επιχείρηση σιδηροδρόμων κρίνει ότι θα ήταν επωφελές για τη λειτουργία της, φροντίζει να εκπονηθεί περιγραφική κατάσταση των χαρακτηριστικών του υλικού υποδομής (τροχιά, ηλεκτρική παροχή έλξης κλπ.) για τη διαδρομή στην οποία κινείται. Εδώ εμφαίνονται τα ονόματα των διάφορων συστατικών μερών που είναι δυνατόν να αποτελέσουν το αντικείμενο επικοινωνιών με τον(ους) οικείο(ους) διαχειριστή(ές) υποδομής. Περιλαμβάνει τα κοινά ονόματα για τους συνήθεις όρους στη γλώσσα που έχει επιλεγεί από την επιχείρηση σιδηροδρόμων και στη γλώσσα εργασίας του(ων) διαχειριστή(ών) υποδομής του(ων) οποίου(ων) η υποδομή χρησιμοποιείται.

4. **Τύπος και δομή λεκτικών μηνυμάτων**

4.1 *Μηνύματα έκτακτης ανάγκης*

Σκοπός των μηνυμάτων έκτακτης ανάγκης είναι να δίδονται επειγόντως επιχειρησιακές οδηγίες συνδεόμενες άμεσα με την ασφάλεια του σιδηροδρόμου.

Για την αποφυγή κάθε κινδύνου παρανόησης, τα μηνύματα πρέπει πάντοτε να επαναλαμβάνονται μία φορά.

Διαβαθμιζόμενα ανάλογα με τις ανάγκες, τα βασικά μηνύματα που είναι δυνατόν να αποστέλλονται αναφέρονται στη συνέχεια.

Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί, επιπλέον, να καθορίζει άλλα μηνύματα έκτακτης ανάγκης ανάλογα με τις επιχειρησιακές του ανάγκες.

Μηνύματα έκτακτης ανάγκης είναι δυνατόν να ακολουθούνται από γραπτή εντολή (βλ. σημείο 2).

Ο τύπος κειμένου που χρησιμοποιείται για τη σύνταξη μηνυμάτων έκτακτης ανάγκης πρέπει να περιλαμβάνεται στο «Προσάρτημα 1»«Εγχειρίδιο διαδικασιών επικοινωνίας» του Εγχειριδίου μηχανοδηγού και στο πληροφοριακό υλικό που προορίζεται για το προσωπικό το οποίο εγκρίνει κινήσεις αμαξοστοιχιών.

4.2 *Μηνύματα αποστελλόμενα είτε από το έδαφος είτε από το μηχανοδηγό*

— Ανάγκη ακινητοποίησης όλων των αμαξοστοιχιών:

Η ανάγκη ακινητοποίησης όλων των αμαξοστοιχιών πρέπει να μεταδίδεται με ακουστικό σήμα. Σε περίπτωση που το μέσο αυτό δεν είναι διαθέσιμο πρέπει να χρησιμοποιείται η φράση:

Έκτακτη ανάγκη, ακινητοποίηση όλων των αμαξοστοιχιών

Εφόσον είναι αναγκαίο, στο μήνυμα παρέχονται πληροφορίες σχετικά με τοποθεσία ή περιοχή.

▼B

Επιπλέον, το μήνυμα αυτό πρέπει να συμπληρώνεται ταχέως, εφόσον αυτό είναι δυνατό, με την αιτία, τη θέση όπου υπάρχει έκτακτη ανάγκη και τα στοιχεία ταυτοποίησης της αμαξοστοιχίας:

Κώλυμα
Ή πυρκαγιά
Ή … .....
(άλλη αιτία)
στη γραμμή..... **εις**..... **(km)**
(ονομασία)
Μηχανοδηγός..... .....
(αριθμός)

— Ανάγκη ακινητοποίησης συγκεκριμένης αμαξοστοιχίας:

Αμαξοστοιχία ..... **(στη γραμμή/τροχιά)**
(αριθμός) *(ονομασία/αριθμός)*
Ακινητοποίηση έκτακτης ανάγκης

Υπό τις περιστάσεις αυτές για τη συμπλήρωση του μηνύματος είναι δυνατόν να χρησιμοποιείται η ονομασία ή ο αριθμός της γραμμής ή τροχιάς όπου κινείται η αμαξοστοιχία.

4.3 *Μηνύματα εκδιδόμενα από το μηχανοδηγό*

— Ανάγκη διακοπής της παροχής ηλεκτρικής ισχύος έλξης:

Απομόνωση ρεύματος λόγω έκτακτης ανάγκης

Το μήνυμα αυτό πρέπει να συμπληρώνεται ταχέως, εφόσον αυτό είναι δυνατό, με την αιτία, τη θέση της έκτακτης ανάγκης και τα στοιχεία ταυτοποίησης της αμαξοστοιχίας:

Εις .....
(km)
επί της γραμμής/τροχιάς.....
(ονομασία/αριθμός)
μεταξύ ..... **και** .....
(σταθμός) *(σταθμός)*
Αιτία.....
Μηχανοδηγός..... .....
(αριθμός)

Υπό τις περιστάσεις αυτές για τη συμπλήρωση του μηνύματος είναι δυνατόν να χρησιμοποιείται η ονομασία ή ο αριθμός της γραμμής ή τροχιάς όπου κινείται η αμαξοστοιχία.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ D

Πληροφορίες στις οποίες πρέπει να έχει πρόσβαση η επιχείρηση σιδηροδρόμων όσον αφορά τη(τις) διαδρομή(ές) όπου σκοπεύει να ασκήσει δραστηριότητα

ΜΕΡΟΣ 1. ΓΕΝΙΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

1.1. Όνομα(τα)/Ταυτότητα του(ων) διαχειριστή(ών) υποδομής

1.2. Χώρα (ή χώρες)

1.3. Σύντομη περιγραφή:

1.4. Κατάλογος γενικών επιχειρησιακών κανόνων και κανονισμών (και τρόπος απόκτησης τους)

ΜΕΡΟΣ 2. ΧΑΡΤΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

2.1. **Γεωγραφικόςχάρτης**

2.1.1. Διαδρομές

2.1.2. Βασικές θέσεις (σταθμοί, διαλογές, διακλαδώσεις, εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί)

2.2. **Διάγραμμα γραμμής**

Πληροφορίες που πρέπει να προσδιορίζονται στα διαγράμματα, συμπληρωμένες με κείμενο, εφόσον αυτό είναι αναγκαίο. Στις περιπτώσεις που παρέχεται ξεχωριστά διάγραμμα σταθμού/διαλογής/αμαξοστασίου οι πληροφορίες στο διάγραμμα γραμμής είναι δυνατόν να απλουστεύονται

2.2.1. Ένδειξη απόστασης

2.2.2. Ταυτοποίηση γραμμών κίνησης, βρόχων, παρακαμπτηρίων και αλλαγών τροχιάς ασφαλείας/προστατευτικών αλλαγών τροχιάς

2.2.3. Συνδέσεις μεταξύ γραμμών κίνησης

2.2.4. Βασικές θέσεις (σταθμοί, διαλογές, διακλαδώσεις, εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί)

2.2.5. Θέση και σημασίες όλων των σταθερών σημάτων

2.3. **Διαγράμματα σταθμού/Διαλογής/Αμαξοστασίου (Σημ. Ισχύει μόνο για θέσεις διαθέσιμες σε διαλειτουργική κυκλοφορία**

Πληροφορίες που πρέπει να προσδιορίζονται σε ειδικά διαγράμματα για θέσεις, συμπληρωμένα με κείμενο εφόσον αυτό είναι αναγκαίο

2.3.1. Ονομασία θέσης

2.3.2. Κωδικός ταυτοποίησης της θέσης

2.3.3. Τύπος θέσης (επιβατικός τερματικός σταθμός, εμπορευματικός τερματικός σταθμός, διαλογή, αμαξοστάσιο)

2.3.4. Θέση και σημασίες όλων των σταθερών σημάτων

2.3.5. Ταυτοποίηση και σχέδιο τροχιών, περιλαμβανόμενων αλλαγών τροχιάς ασφαλείας και προστατευτικών αλλαγών τροχιάς

2.3.6. Ταυτοποίηση αποβαθρών

2.3.7. Μήκος αποβαθρών

2.3.8. Ύψος αποβαθρών

2.3.9. Ταυτοποίηση παρακαμπτηρίων

2.3.10. Μήκος παρακαμπτηρίων

2.3.11. Διαθεσιμότητα ηλεκτρικής τροφοδότησης σε υπόστεγο

2.3.12. Απόσταση μεταξύ του άκρου της αποβάθρας και του κέντρου της τροχιάς, παράλληλα προς την επιφάνεια κίνησης

2.3.13. Για επιβατικούς σταθμούς) Διαθεσιμότητα πρόσβασης για πρόσωπα με αναπηρίες

▼B

ΜΕΡΟΣ 3. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΕΙΔΙΕΣ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΓΡΑΜΜΗΣ

3.1. **Γενικά χαρακτηριστικά**

3.1.1. Χώρα

3.1.2. Κωδικός ταυτοποίησης τμήματος γραμμής: εθνικός κωδικός

3.1.3. Άκρο 1 τμήματος γραμμής

3.1.4. Άκρο 2 τμήματος γραμμής

3.1.5. Χρόνοι ανοίγματος για κυκλοφορία (ώρες, ημέρες, ειδικές ρυθμίσεις για αργίες)

3.1.6. Παρατρόχιες ενδείξεις απόστασης (συχνότητα, εμφάνιση και θέση)

3.1.7. Τύπος κυκλοφορίας (μεικτή, επιβατική, εμπορευματική κλπ, …)

3.1.8. Μέγιστη(ες) επιτρεπόμενη(ες) ταχύτητα(ες)

3.1.9. Κάθε άλλη πληροφορία αναγκαία για λόγους ασφαλείας

3.1.10. Ειδικές τοπικού χαρακτήρα επιχειρησιακές απαιτήσεις (περιλαμβάνονται τυχόν ειδικές ικανότητες του προσωπικού)

3.1.11. Ειδικοί περιορισμοί για επικίνδυνα εμπορεύματα

3.1.12. Ειδικοί περιορισμοί φόρτωσης

3.1.13. Υπόδειγμα ειδοποίησης για προσωρινή εκτέλεση έργων (και τρόπος απόκτησής του)

3.1.14. Ένδειξη συμφόρησης σε τμήμα γραμμής (άρθρο 22 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ)

3.2. **Ειδικά τεχνικά χαρακτηριστικά**

3.2.1. Επαλήθευση «ΕΚ» για την ΤΠΔ υποδομής

3.2.2. Ημερομηνία θέσης σε χρήση ως διαλειτουργικής γραμμής

3.2.3. Κατάλογος ενδεχόμενων ειδικών περιπτώσεων

3.2.4. Κατάλογος ενδεχόμενων ειδικών παρεκκλίσεων

3.2.5. Εύρος τροχιάς

3.2.6. Εύρος κατασκευής

3.2.7. Μέγιστο φορτίο ανά άξονα

3.2.8. Μέγιστο φορτίο ανά τρέχον μέτρο

3.2.9. Εγκάρσιες δυνάμεις στην τροχιά

3.2.10. Διαμήκεις δυνάμεις στην τροχιά

3.2.11. Ελάχιστη ακτίνα καμπυλότητας

3.2.12. Κλίση

3.2.13. Θέση κλίσης

3.2.14. Αποδεκτή δύναμη πέδησης για σύστημα πέδησης που δεν χρησιμοποιεί πρόσφυση τροχού και σιδηροτροχιάς

3.2.15. Γέφυρες

3.2.16. Κοιλαδογέφυρες

3.2.17. Σήραγγες

3.2.18. Παρατηρήσεις

3.3. **Υποσύστημα Ενέργεια**

3.3.1. Επαλήθευση «ΕΚ» για την ΤΠΔ ενέργειας

▼B

3.3.2. Ημερομηνία θέσης σε χρήση ως διαλειτουργικής γραμμής

3.3.3. Κατάλογος ενδεχόμενων ειδικών περιπτώσεων

3.3.4. Κατάλογος ενδεχόμενων ειδικών παρεκκλίσεων

3.3.5. Τύπος συστήματος ηλεκτρικής τροφοδότησης (π.χ. ουδέν, εναέριο, τρίτη τροχιά)

3.3.6. Συχνότητα συστήματος ηλεκτρικής τροφοδότησης (π.χ. ΕΡ, ΣΡ)

3.3.7. Ελάχιστη τάση

3.3.8. Μέγιστη τάση

3.3.9. Περιορισμός σχετικός με την ηλεκτρική κατανάλωση συγκεκριμένης(ων) ηλεκτροκίνητης(ών) ελκτικής(ών) μονάδας(ων)

3.3.10. Περιορισμός σχετικός με τη θέση της(ων) μονάδας(ων) σε πολλαπλή έλξη ώστε να υπάρχει συμμόρφωση με το διαχωρισμό γραμμής επαφής (θέση παντογράφου)

3.3.11. Πώς επιτυγχάνεται η ηλεκτρική απομόνωση

3.3.12. Ύψος αγωγού επαφής

3.3.13. Επιτρεπόμενη κλίση του αγωγού επαφής σε σχέση με την τροχιά και τη μεταβολή της κλίσης

3.3.14. Εγκεκριμένοι τύποι παντογράφων

3.3.15. Ελάχιστη στατική δύναμη

3.3.16. Μέγιστη στατική δύναμη

3.3.17. Θέση ουδετέρων τμημάτων

3.3.18. Πληροφορίες για τη λειτουργία

3.3.19. Ανάσυρση παντογράφων

3.3.20. Όροι που ισχύουν όσον αφορά την πέδηση με ανατροφοδότηση

3.3.21. Μέγιστο επιτρεπόμενο ρεύμα αμαξοστοιχίας

3.4. **Υποσύστημα Έλεγχος — χειρισμός και σηματοδότηση**

3.4.1. Επαλήθευση «ΕΚ» για την ΤΠΔ ΕΧΣ

3.4.2. Ημερομηνία θέσης σε χρήση ως διαλειτουργικής γραμμής

3.4.3. Κατάλογος ενδεχόμενων ειδικών περιπτώσεων

3.4.4. Κατάλογος ενδεχόμενων ειδικών παρεκκλίσεων

ERTMS/ETCS

3.4.5. Επίπεδο εφαρμογής

3.4.6. Προαιρετικές λειτουργίες εγκατεστημένες παρατροχίως

3.4.7. Προαιρετικές λειτουργίες απαιτούμενες επί του κινητού

3.4.8. Αριθμός έκδοσης

3.4.9. Ημερομηνία θέσης της έκδοσης αυτής σε χρήση

ΡΑΔΙΟΣΥΣΤΗΜΑ ERTMS/GSM-R

3.4.10. Προαιρετικές λειτουργίες οριζόμενες στην ΠΛΑ

3.4.11. Αριθμός έκδοσης λογισμικού

3.4.12. Ημερομηνία θέσης της έκδοσης αυτής σε χρήση

Για επίπεδο 1 ERTM/ETCS με λειτουργία πλήρωσης

▼B

3.4.13. Τεχνική εφαρμογή απαιτούμενη για τροχαίο υλικό

ΣΥΣΤΗΜΑ(ΤΑ) ΚΛΑΣΗΣ Β ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ, ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑΣ

3.4.14. Εθνικοί κανόνες για τη λειτουργία συστημάτων κλάσης Β (+ τρόπος απόκτησής τους)

ΣΥΣΤΗΜΑ ΓΡΑΜΜΗΣ

3.4.15. Αρμόδιο κράτος μέλος

3.4.16. Όνομα συστήματος

3.4.17. Αριθμός έκδοσης λογισμικού

3.4.18. Ημερομηνία θέσης της έκδοσης αυτής σε χρήση

3.4.19. Τέλος χρόνου ισχύος

3.4.20. Ανάγκη ταυτόχρονης τήρησης ενεργών περισσότερων του ενός συστημάτων

3.4.21. Εποχούμενο σύστημα

ΡΡΑΔΙΟΣΥΣΤΗΜΑ ΚΛΑΣΗΣ Β

3.4.22. Αρμόδιο κράτος μέλος

3.4.23. Όνομα συστήματος

3.4.24. Αριθμός έκδοσης

3.4.25. Ημερομηνία θέσης της έκδοσης αυτής σε χρήση

3.4.26. Τέλος χρόνου ισχύος

3.4.27. Ειδικοί όροι μεταγωγής μεταξύ διαφόρων συστημάτων κλάσης Β για την προστασία, τον έλεγχο και την προειδοποίηση αμαξοστοιχίας

3.4.28. Ειδικοί τεχνικοί όροι απαιτούμενοι για τη μεταγωγή μεταξύ συστημάτων ERTMS/ETCS και κλάσης Β

3.4.29. Ειδικοί όροι για τη μεταγωγή μεταξύ διαφορετικών ραδιοσυστημάτων

ΤΕΧΝΙΚΩΣ ΕΚΡΥΘΜΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ:

3.4.30. ERTMS/ETCS

3.4.31. Σύστημα κλάσης Β για την προστασία, τον έλεγχο και την προειδοποίηση αμαξοστοιχίας

3.4.32. ERTMS/GSM-R

3.4.33. Ραδιοσύστημα κλάσης Β

3.4.34. Παρατρόχια σηματοδότηση

Περιορισμοί ταχύτητας σχετιζόμενοι με τις επιδόσεις πέδησης

3.4.35. ERTMS/ETCS

3.4.36. Συστήματα κλάσης Β για την προστασία, τον έλεγχο και την προειδοποίηση αμαξοστοιχίας

Εθνικοί κανόνες για τη λειτουργία συστήματος κλάσης Β

3.4.37. Εθνικοί κανόνες σχετικοί με τις επιδόσεις πέδησης

3.4.38. Άλλοι εθνικοί κανόνες, π.χ.: δεδομένα που αντιστοιχούν προς το δελτίο UIC 512 ($8^{η}$ έκδοση της 1.1.1979 και 2 τροποποιήσεις)

ΕΥΑΙΣΘΗΣΙΑ ΗΜΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ – ΧΕΙΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΛΕΥΡΑ ΤΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

3.4.39. Απαίτηση που πρέπει να προδιαγράφεται σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα

3.4.40. Δυνατότητα να επιτρέπεται η χρησιμοποίηση πέδης με ρεύματα Φουκό

3.4.41. Δυνατότητα να επιτρέπεται η χρησιμοποίηση μαγνητικής πέδης

▼B

3.4.42. Απαιτήσεις για τεχνικές λύσεις όσον αφορά παρεκκλίσεις που έχουν εφαρμοστεί

3.5. **Υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας»**

3.5.1. Επαλήθευση «ΕΚ» για την ΤΠΔ ΔΔΚ

3.5.2. Ημερομηνία θέσης σε χρήση ως διαλειτουργικής γραμμής

3.5.3. Κατάλογος ενδεχόμενων ειδικών περιπτώσεων

3.5.4. Κατάλογος ενδεχόμενων ειδικών παρεκκλίσεων

3.5.5. Γλώσσα χρησιμοποιούμενη για κρίσιμες από άποψη ασφαλείας επικοινωνίες με το προσωπικό του διαχειριστή υποδομής

3.5.6. Ειδικές κλιματικές συνθήκες και συναφείς ρυθμίσεις

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε

Γλωσσα και επιπεδο επικοινωνίασ

Η επάρκεια στον προφορικό χειρισμό γλώσσας είναι δυνατόν να υποδιαιρεθεί σε πέντε επίπεδα:

Επίπεδο	Περιγραφή
5	— Μπορεί να προσαρμόζει τον τρόπο που ομιλεί προς τον τρόπο οποιουδήποτε συνομιλητή — Μπορεί να διατυπώνει κάποια άποψη — Μπορεί να διαπραγματεύεται — Μπορεί να πείθει — Μπορεί να παρέχει συμβουλές
4	— Μπορεί να αντιμετωπίζει πλήρως απρόβλεπτες καταστάσεις — Μπορεί να διατυπώνει υποθέσεις — Μπορεί να εκφράζει αιτιολογημένη άποψη
3	— Μπορεί να αντιμετωπίζει καταστάσεις που εμφανίζονται στην πράξη και περιλαμβάνουν κάποιο απρόβλεπτο στοιχείο — Μπορεί να περιγράφει — Μπορεί διατηρεί απλή συνομιλία
2	— Μπορεί να αντιμετωπίζει απλές καταστάσεις σε πρακτικό επίπεδο — Μπορεί να θέτει ερωτήματα — Μπορεί να απαντά σε ερωτήσεις
1	— Μπορεί να συνομιλεί με χρησιμοποίηση απομνημονευμένων προτάσεων

Το παράρτημα αυτό αποτελεί προσωρινή τοποθέτηση. Λεπτομερέστερο έγγραφο καταρτίζεται ήδη και θα είναι διαθέσιμο για μελλοντική αναθεώρηση της παρούσας ΤΠΔ. Το έγγραφο αυτό θα ανταποκρίνεται στις προτάσεις της ΤΠΔ ΥΤ ΔΔΚ.

Επίσης υπάρχουν σχέδια ενσωμάτωσης εργαλείου που πρόκειται να χρησιμοποιείται κατά την αξιολόγηση του επιπέδου επάρκειας κάποιου προσώπου. Το εργαλείο αυτό θα είναι διαθέσιμο σε μελλοντική έκδοση της παρούσας ΤΠΔ.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ F

πληροφοριακού και όχι υποχρεωτικού χαρακτήρα κατευθυντήριες γραμμές αξιολόγησης του υποσυστήματος διεξαγωγή και διαχείριση της κυλκοφορίας

(Η χρησιμοποίηση της έκφρασης «κράτος μέλος» στο πλαίσιο της παρούσας ενότητας σημαίνει το κράτος μέλος, ή άλλο φορέα ο οποίος έχει οριστεί από αυτό, που διενεργεί την αξιολόγηση).

1. Το παρόν παράρτημα περιέχει κατευθυντήριες γραμμές για τη διευκόλυνση αξιολογήσεων εκ μέρους των κρατών μελών ώστε να επιβεβαιώνεται ότι η(οι) προτεινόμενη(ες) επιχειρησιακή(ές) διαδικασία(ες):

   — είναι σύμφωνη(ες) με την παρούσα ΤΠΔ και δείχνει(ουν) ότι έχουν τηρηθεί οι ουσιώδεις απαιτήσεις ([1]) της οδηγίας 96/48/ΕΚ (και όλες οι τροποποιήσεις που περιλαμβάνονται στην οδηγία 2004/50/ΕΚ),

   — πληροί(ούν), ανάλογα με την περίπτωση, τους υπόλοιπους κανόνες, περιλαμβανόμενης της 2004/49/ΕΚ,

   και είναι δυνατόν να τεθεί(ούν) σε χρήση.

2. Ο οικείος διαχειριστής υποδομής ή η οικεία επιχείρηση σιδηροδρόμων πρέπει να εφοδιάζουν το κράτος μέλος με το ενδεδειγμένο πληροφοριακό υλικό (όπως περιγράφεται κατωτέρω στο σημείο 3) όπου περιγράφεται(ονται) η(οι) νέα(ες) η τροποποιημένη(ες) επιχειρησιακή(ές) διαδικασία(ες).

   Το παρεχόμενο πληροφοριακό υλικό σχετικά τη σύλληψη και ανάπτυξη της(ων) νέας(ων) ή τροποποιημένης(ων) επιχειρησιακής(ών) διαδικασίας(ών) πρέπει να είναι επαρκώς λεπτομερές ώστε το κράτος μέλος να μπορεί να κατανοήσει τη λογική της πρότασης. Επιπλέον, σε περίπτωση αναβάθμισης ή ανακαίνισης υποσυστημάτων, το υποβαλλόμενο υλικό πρέπει να περιλαμβάνει και ανάδραση με την επιχειρησιακή εμπειρία.

   Το πληροφοριακό υλικό πρέπει να παρέχεται είτε σε χαρτί είτε σε μέσο πληροφορικής (ή σε συνδυασμό των δύο). Το κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει περισσότερα αντίγραφα εφόσον αυτό απαιτείται για τη διεξαγωγή της αξιολόγησης.

3. Λεπτομέρειες αξιολόγησης

3.1 Το πληροφοριακό υλικό που περιγράφει την(ις) ύπόψη επιχειρησιακή(ές) διαδικασία(ες) πρέπει να περιέχει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

   — γενική περιγραφή της επιχειρησιακής οργάνωσης του διαχειριστή υποδομής ή της επιχείρησης σιδηροδρόμων (γενική περιγραφή της διοίκησης/επίβλεψης και του συνόλου των λειτουργιών), συνοδευόμενη από λεπτομερή περιγραφή των όρων και του πλαισίου εντός του οποίου θα εφαρμόζεται(ονται) και θα λειτουργήσει(ουν) η(οι) προς αξιολόγηση επιχειρησιακή(ές) διαδικασία(ες)·

   — λεπτομερή στοιχεία όλων των συναφών επιχειρησιακών διαδικασιών που είναι αναγκαίο να εκτελούνται (τυπικές διαδικασίες, οδηγίες, προγράμματα πληροφορικής κλπ.)·

   — περιγραφή του τρόπου με τον οποίο η(οι) οικεία(ες) επιχειρησιακή(ές) διαδικασία(ες) θα εφαρμόζονται, θα χρησιμοποιούνται και θα ελέγχονται, περιλαμβανόμενης ανάλυσης για τυχόν ειδικό υλικό που πρόκειται να χρησιμοποιείται·

   — λεπτομερή στοιχεία σχετικά με το προσωπικό το οποίο θα απασχοληθεί στην(ις) επιχειρησιακή(ές) διαδικασία(ες), την κατάρτιση ή/και την ενημέρωση που θα λάβει χώρα και κάθε αξιολόγηση επικινδυνότητας για προσωπική έκθεση στην οποία θα ήταν δυνατό να υποβληθεί το προσωπικό·

   — διαδικασία για τον τρόπο κατά τον οποίο θα πραγματοποιείται η διαχείριση των τροποποιήσεων και επικαιροποιήσεων οι οποίες θα επέλθουν μελλοντικά στην(ις) επιχειρησιακή(ές) διαδικασία(ες) (ΣΗΜΕΙΩΣΗ: εδώ δεν περιλαμβάνονται τυχόν μελλοντικές μείζονες τροποποιήσεις ή νέα(ες) διαδικασία(ες) — στην περίπτωση αυτή πρέπει να υποβάλλεται νέος φάκελος με βάση τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές)·

   — διάγραμμα όπου να εμφαίνεται ο τρόπος με τον οποίο ρέουν οι πληροφορίες ανάδρασης (και κάθε άλλη πληροφορία σχετική με τη λειτουργία) εντός, εκτός και πέριξ της επιχειρησιακής οργάνωσης του διαχειριστή υποδομής ή της επιχείρησης σιδηροδρόμων προς υποστήριξη των σχετικών επιχειρησιακών λειτουργιών·

([1]) Οι ουσιώδεις απαιτήσεις αντικατοπτρίζονται στις τεχνικές παραμέτρους, τις διεπαφές και τις απαιτήσεις επιδόσεων που περιέχονται στο Κεφάλαιο 4 της παρούσας ΤΠΔ.

▼B

— περιγραφές, εξηγήσεις και όλες οι καταγραφές στοιχείων που είναι αναγκαίες για την κατανόηση της σύλληψης και της ανάπτυξης της(ων) υπόψη νέας(ων) ή τροποποιημένης(ων) επιχειρησιακής(ών) διαδικασίας(ών) (ΣΗΜΕΙΩΣΗ: όσον αφορά διαδικασίες κρίσιμες για την ασφάλεια, εδώ πρέπει να περιλαμβάνεται αξιολόγηση των κινδύνων των σχετικών με την εφαρμογή της(ων) νέας(ων)/τροποποιημένης(ων) διαδικασίας(ων))·

— απόδειξη της συμμόρφωσης της(ων) σχετικής(ών) επιχειρησιακής(ών) διαδικασίας(ών) προς τις απαιτήσεις της ΤΠΔ.

Επίσης πρέπει να διαβιβάζονται, όταν χρειάζεται, τα ακόλουθα στοιχεία:

— κατάλογος των προδιαγραφών ή των ευρωπαϊκών προτύπων με βάση τα οποία έχουν επικυρωθεί οι σχετικές επιχειρησιακές διαδικασίες του υποσυστήματος καθώς και αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με την εν λόγω συμμόρφωση·

— αποδεικτικά στοιχεία για τη συμμόρφωση προς άλλους κανονισμούς που απορρέουν από τη Συνθήκη (περιλαμβανόμενων πιστοποιητικών)·

— ειδικοί όροι ή περιορισμοί των σχετικών επιχειρησιακών διαδικασιών.

3.2 Το κράτος μέλος:

— προσδιορίζει τις σχετικές διατάξεις της ΤΠΔ προς τις οποίες πρέπει να συμμορφώνεται(ονται) η(οι) οικεία(ες) επιχειρησιακή(ές) διαδικασία(ες)·

— ελέγχει ότι ο φάκελος που έχει διαβιβαστεί είναι πλήρης και σύμφωνος προς τα αναφερόμενα στο σημείο 3.1·

— εξετάζει το φάκελο που έχει διαβιβαστεί και εκτιμά κατά πόσο:

— η(οι) υπόψη επιχειρησιακή(ές) διαδικασία(ες) συμμορφώνε(ται) προς τις σχετικές απαιτήσεις της ΤΠΔ·

— η σύλληψη και ανάπτυξη της(ων) νέας(ων) αναθεωρημένης(ων) επιχειρησιακής(ών) διαδικασίας(ών) (περιλαμβανόμενης κάθε αξιολόγησης επικινδυνότητας) είναι στιβαρές και η διαχείρισή τους έχει πραγματοποιηθεί κατά τρόπο ελεγχόμενο·

— οι ρυθμίσεις σχετικά με την εφαρμογή και στη συνέχεια τη χρησιμοποίηση/τον έλεγχο της(ων) επιχειρησιακής(ών) διαδικασίας(ών) θα διασφαλίσουν τη συνεχιζόμενη συμμόρφωση προς τις σχετικές απαιτήσεις της ΤΠΔ·

— τεκμηριώνει (σε έκθεση αξιολόγησης, βλ. κατωτέρω σημείο 4) τις διαπιστώσεις του όσον αφορά τη συμμόρφωση της(ων) επιχειρησιακής(ών) διαδικασίας(ών) προς τις διατάξεις της ΤΠΔ.

4 Η έκθεση αξιολόγησης περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

— λεπτομερή στοιχεία για τον οικείο διαχειριστή υποδομής/την οικεία επιχείρηση σιδηροδρόμων·

— περιγραφή της(ων) επιχειρησιακής(ών) διαδικασίας(ών) που έχει(ουν) αξιολογηθεί, περιλαμβανομένων λεπτομερών στοιχείων για τυχόν συναφείς ειδικές διαδικασίες, οδηγίες, προγράμματα πληροφορικής·

— περιγραφή των στοιχείων των σχετικών με τον έλεγχο και τη χρήση της(ων) οικείας(ων) επιχειρησιακής(ών) διαδικασίας(ών), περιλαμβανόμενων της παρακολούθησης, της ανάδρασης και της προσαρμογής·

— τυχόν επικουρικές εκθέσεις επιθεώρησης και ελέγχου που έχουν συνταχθεί και οι οποίες έχουν σχέση με την αξιολόγηση·

— επιβεβαίωση ότι η(οι) υπόψη επιχειρησιακή(ές) διαδικασία(ες) και οι όροι εφαρμογής τους θα εξασφαλίσουν τη συμμόρφωση προς τις ενδεδειγμένες απαιτήσεις που περιέχονται στα σχετικά σημεία της ΤΠΔ, περιλαμβανομένων τυχόν επιφυλάξεων του παραμένουν κατά την ολοκλήρωση της αξιολόγησης·

— κατάσταση με όλους τους όρους και τα όρια (περιλαμβανομένων όλων των ενδεδειγμένων περιορισμών για την αντιμετώπιση τυχόν επιφυλάξεων) όσον αφορά την εφαρμογή της(ων) σχετικής(ών) επιχειρησιακής(ών) διαδικασίας(ών)·

— όνομα και διεύθυνση του κράτους μέλους που ασχολείται με την αξιολόγηση και ημερομηνία περάτωσης της έκθεσης.

Σε περίπτωση που σε διαχειριστή υποδομής/επιχείρηση σιδηροδρόμων δεν χορηγηθεί άδεια/πιστοποιητικό για την εφαρμογή των σχετικών επιχειρησιακών διαδικασιών με βάση την έκθεση αξιολόγησης, το κράτος μέλος πρέπει να παρέχει λεπτομερώς τους λόγους για την άρνηση αυτή σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 2004/49/ΕΚ.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ G

Πληροφοριακου και όχι υποχρεωτικού χαρακτήρα κατάλογος στοιχείων προς επαλήθευση για κάθε βασική παράμετρο

Το παρόν παράρτημα βρίσκεται σε αρχική φάση ανάπτυξης και απαιτεί περαιτέρω εργασία. Περιλαμβάνεται ως σχέδιο εγγράφου εργασίας.

Για τις διαδικασίες πιστοποίησης και αδειοδότησης που περιγράφονται στα άρθρα 10 και 11 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ, το παρόν παράρτημα παρέχει τις ακόλουθες υποστηρικτικές πληροφορίες:

— **Α** — αντικείμενο το οποίο έχει χαρακτήρα οργανωτικό ή σχετικό με αρχές και πρέπει να περιληφθεί στο σύστημα διαχείρισης ασφαλείας

— **Β** — αντικείμενο που αποτελεί λεπτομερή διαδικασία ή επιχειρησιακή μέθοδο προς υποστήριξη των οργανωτικών αρχών στο ΣΔΑ και το οποίο εφαρμόζεται μόνο εντός του κράτους μέλους

Παράμετροι προς αξιολόγηση	Στοιχεία προς επαλήθευση για κάθε παράμετρο	Στοιχεία ΤΠΔ	Εφαρμόζεται για		Α/Β
			ΕΣ	ΔΥ	
Πληροφοριακό υλικό για μηχανοδηγούς	Διαδικασία για τη σύνταξη του εγχειριδίου μηχανοδηγού (περιλαμβάνονται η μετάφραση [ανάλογα με την περίπτωση] και η διαδικασία επικύρωσης)	4.2.1.2.1	X		A.
	Διαδικασία για τη διαβίβαση των ενδεδειγμένων πληροφοριών από το ΔΥ προς την ΕΣ	4.2.1.2.1		X	A.
	Το περιεχόμενο του εγχειριδίου μηχανοδηγού περιλαμβάνει τις ελάχιστες απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ και ειδικές διαδικασίες που απαιτούνται από το ΔΥ	4.2.1.2.1	X		B.
	Διαδικασία για τη σύνταξη του βιβλίου πορείας για το μηχανοδηγό (και διαδικασία επικύρωσης)	4.2.1.2.2.1	X		A.
	Το περιεχόμενο του βιβλίου πορείας για το μηχανοδηγό περιλαμβάνει τις ελάχιστες απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ	4.2.1.2.2.1	X		B.
	Διαδικασία για την ενημέρωση της ΕΣ από το ΔΥ σχετικά με τροποποιήσεις των επιχειρησιακών κανόνων/πληροφοριών	4.2.1.2.2.2		X	A.
	Διαδικασία για την ομαδοποίηση μεταβολών σε αποκλειστικό έγγραφο	4.2.1.2.2.2	X		A.
	Διαδικασία για την ενημέρωση των μηχανοδηγών σχετικά με τροποποιήσεις σε πραγματικό χρόνο	4.2.1.2.2.3		X	A.
	Διαδικασία για την παροχή στους μηχανοδηγούς πληροφοριών για το πρόγραμμα αμαξοστοιχίας	4.2.1.2.3	X		A.
	Διαδικασία για την παροχή στους μηχανοδηγούς πληροφοριών για το τροχαίο υλικό	4.2.1.2.4	X		A.
	Διαδικασία κατάρτισης κανόνων και διαδικασιών σχετικών με θέσεις (περιλαμβανομένης της διαδικασίας επικύρωσης) για *προσωπικό εδάφους*	4.2.1.3	X		B.
Πληροφοριακό υλικό για το προσωπικό του ΔΥ που εγκρίνει κινήσεις αμαξοστοιχιών	Διαδικασία για επικοινωνίες σχετιζόμενες με την ασφάλεια μεταξύ προσωπικού ΔΥ και ΕΣ	4.2.1.4		X	A.
Σχετιζόμενες με την ασφάλεια επικοινωνίες μεταξύ προσωπικού ΕΣ και ΔΥ	Διαδικασία με την οποία εξασφαλίζεται ότι το προσωπικό εφαρμόζει τη μεθοδολογία επιχειρησιακής επικοινωνίας όπως ορίζεται στο Παράρτημα C της παρούσας ΤΠΔ	4.2.1.5, 4.6.1.3.1	X		A.
				X	A.
Ορατότητα αμαξοστοιχίας	Διαδικασία με την οποία εξασφαλίζεται ότι ο φωτισμός των αμαξοστοιχιών στο εμπροόσθιο άκρο πληροί τις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ	4.2.2.1.2, 4.3.3.4.1	X		A.
Ακουστότητα αμαξοστοιχίας	Διαδικασία με την οποία εξασφαλίζεται ότι η ακουστότητα των αμαξοστοιχιών πληροί τις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ	4.2.2.2, 4.3.3.5	X		A.

▼B

Παράμετροι προς αξιολόγηση	Στοιχεία προς επαλήθευση για κάθε παράμετρο	Στοιχεία ΤΠΔ	Εφαρμόζεται για		Α/Β
			ΕΣ	ΔΥ	
Ταυτοποίηση οχήματος	Διαδικασία για την κατάδειξη της συμμόρφωσης προς το παράρτημα Ρ της παρούσας ΤΠΔ	4.2.2.3	X		A.
Απαιτήσεις για επιβατικά οχήματα	Διαδικασία για την κατάδειξη της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ	4.2.2.4	X		A.
Σύνθεση αμαξοστοιχίας	Διαδικασία για τη σύνταξη κανόνων σύνθεσης αμαξοστοιχιών (περιλαμβανόμενης της διαδικασίας επικύρωσης)	4.2.2.5	X		A.
	Το περιεχόμενο των κανόνων σύνθεσης αμαξοστοιχιών περιλαμβάνει τις ελάχιστες απαιτήσεις που προδιαγράφονται στην παρούσα ΤΠΔ	4.2.2.5	X		B.
Απαιτήσεις πέδησης	Διαδικασία με την οποία εξασφαλίζεται η παροχή των πληροφοριών των σχετικών με τη διαδρομή που απαιτούνται για τους υπολογισμούς των επιδόσεων πέδησης ή η παροχή των πραγματικά απαιτούμενων επιδόσεων.	4.2.2.6.2		X	A.
	Διαδικασία για τον υπολογισμό ή την παροχή των απαιτούμενων επιδόσεων πέδησης («Κανόνες πέδησης»)	4.2.2.6.2, 4.3.2.1	X		B.
Αρμοδιότητα για να διασφαλίζεται ότι η αμαξοστοιχία είναι σε τάξη πορείας	Καθορισμός του σχετιζόμενου με την ασφάλεια εποχούμενου υλικού το οποίο απαιτείται για να εξασφαλίζεται ότι η αμαξοστοιχία είναι έτοιμη να κινηθεί ασφαλώς	4.2.2.7.1	X		B.
	Διαδικασία με την οποία εξασφαλίζεται ότι κάθε τροποποίηση των χαρακτηριστικών της αμαξοστοιχίας που επηρεάζουν τις επιδόσεις της εντοπίζεται και ότι η πληροφορία αυτή παρέχεται στο ΔΥ	4.2.2.7.1	X		A.
	Διαδικασία με την οποία εξασφαλίζεται ότι οι πληροφορίες οι σχετικές με την κίνηση της αμαξοστοιχίας είναι διαθέσιμες στο ΔΥ πριν από την αναχώρηση	4.2.2.7.2	X		A.
Προγραμματισμός αμαξοστοιχίας	Διαδικασία με την οποία εξασφαλίζεται ότι η ΕΣ παρέχει στο ΔΥ τα απαιτούμενα δεδομένα όταν ζητείται χρονοδιάδρομος για αμαξοστοιχία	4.2.3.1		X	A.
Ταυτοποίηση αμαξοστοιχιών	Διαδικασία για την απονομή μοναδικών και χωρίς ενδεχόμενο σύγχυσης αριθμών ταυτοποίησης αμαξοστοιχίας	4.2.3.2		X	A.
Διαδικασίες αναχώρησης	Καθορισμός ελέγχων και δοκιμών πριν την αναχώρηση	4.2.3.3.1	X		B.
	Διαδικασία για την αναφορά παραγόντων που θα ήταν δυνατόν να επηρεάσουν την κίνηση αμαξοστοιχίας	4.2.3.3.2	X		A.
Διαχείριση κυκλοφορίας	Πρόβλεψη μέσων καταγραφής πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο, περιλαμβανόμενων των ελάχιστων δεδομένων που απαιτούνται από την παρούσα ΤΠΔ	4.2.3.4.1		X	B.
	Καθορισμός διαδικασιών ελέγχου και επιτήρησης της διεξαγωγής της κυκλοφορίας	4.2.3.4.2.1		X	B.
	Διαδικασία με την οποία εξασφαλίζεται διαχείριση μεταβολών ανταποκρινόμενη στις συνθήκες της γραμμής και στα χαρακτηριστικά της αμαξοστοιχίας	4.2.3.4.2		X	B.
	Διαδικασία για την ένδειξη της εκτιμώμενης ώρας κατά την οποία αμαξοστοιχία θα μεταπεμφθεί από ΔΥ σε ΔΥ	4.2.3.4.2.2		X	B.
Επικίνδυνα εμπορεύματα	Διαδικασία με την οποία εξασφαλίζεται η επιτήρηση επικίνδυνων εμπορευμάτων, περιλαμβανόμενων των ελάχιστων απαιτήσεων της παρούσας ΤΠΔ	4.2.3.4.3	X		A.
Επιχειρησιακή ποιότητα	Διαδικασία παρακολούθησης αποτελεσματικής λειτουργίας όλων των οικείων υπηρεσιών και κοινοποίησης τάσεων σε όλους τους έχοντες σχέση ΔΥ και ΕΣ	4.2.3.4.4	X		B.
				X	B.
Καταγραφή δεδομένων	Ο κατάλογος δεδομένων που πρέπει να καταγράφονται εκτός της αμαξοστοιχίας περιλαμβάνει τον ελάχιστο κατάλογο σημείων που απαιτούνται από την παρούσα ΤΠΔ	4.2.3.5.1		X	A.
	Ο κατάλογος δεδομένων που πρέπει να καταγράφονται εντός της αμαξοστοιχίας περιλαμβάνει τον ελάχιστο κατάλογο σημείων που απαιτούνται από την παρούσα ΤΠΔ	4.2.3.5.2, 4.3.2.3	X		A.

▼B

Παράμετροι προς αξιολόγηση	Στοιχεία προς επαλήθευση για κάθε παράμετρο	Στοιχεία ΤΠΔ	Εφαρμόζεται για		Α/Β
			ΕΣ	ΔΥ	
Έκρυθμη λειτουργία	Διαδικασία πληροφόρησης των υπόλοιπων χρηστών σχετικά με ανωμαλίες οι οποίες είναι δυνατόν να προκαλέσουν διαταραχή της λειτουργίας	4.2.3.6.2		X	A.
			X		A.
	Καθορισμός εντολών που πρέπει να δίδονται από το ΔΥ στους μηχανοδηγούς σε περιπτώσεις διαταραχής της λειτουργίας	4.2.3.6.3		X	B.
	Καθορισμός των κατάλληλων μέτρων για την αντιμετώπιση εκδοχών διαταραχής της λειτουργίας που έχουν προσδιοριστεί, περιλαμβανόμενων των ελάχιστων απαιτήσεων που παρατίθενται στην παρούσα ΤΠΔ	4.2.3.6.4		X	B.
Διαχείριση κατάστασης έκτακτης ανάγκης	Διαδικασία για τον καθορισμό και τη δημοσιοποίηση μέτρων για απρόβλεπτα με σκοπό τη διαχείριση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης	4.2.3.7		X	A.
	Διαδικασία παροχής οδηγιών για κατάσταση έκτακτης ανάγκης και για την ασφάλεια στους επιβάτες	4.2.3.7	X		A.
Παροχή βοήθειας στο πλήρωμα της αμαξοστοιχίας σε περίπτωση μείζονος συμβάντος	Διαδικασία για την παροχή βοήθειας στο πλήρωμα της αμαξοστοιχίας σε έκρυθμες καταστάσεις προκειμένου να αποφευχθούν καθυστερήσεις	4.2.3.8	X		A.
Επαγγελματική και γλωσσική επάρκεια	Μέθοδος αξιολόγησης των επαγγελματικών γνώσεων με βάση τις ελάχιστες απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ	4.6.1.1	X		A.
				X	A.
	Καθορισμός συστήματος διαχείρισης της επάρκειας ώστε να διασφαλίζεται η ικανότητα του προσωπικού να θέτει τις γνώσεις σε πρακτική εφαρμογή με βάση τις ελάχιστες απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ	4.6.1.2	X		A.
				X	A.
	Μέθοδος αξιολόγησης της γλωσσικής ικανότητας ώστε να πληρούνται οι ελάχιστες απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ	4.6.2	X		A.
				X	A.
	Καθορισμός της μεθόδου αξιολόγησης για πλήρωμα αμαξοστοιχιών, όπου περιλαμβάνονται: Βασική επάρκεια, διαδικασίες και γλώσσες Γνώσεις για τη διαδρομή Γνώσεις για το τροχαίο υλικό Ειδικής φύσεως επάρκεια (π.χ. σήραγγες μεγάλου μήκους)	4.6.3.1, 4.6.3.2.3	X		A.
				X	A.
	Καθορισμός ανάλυσης αναγκών κατάρτισης και επάρκειας για προσωπικό με καθήκοντα κρίσιμα για την ασφάλεια ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι ελάχιστες απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ	4.6.3.2	X		A.
				X	A.
Όροι υγείας και ασφαλείας	Διαδικασία με την οποία εξασφαλίζεται η καταλληλότητα του προσωπικού από άποψη ιατρική, περιλαμβανομένων ελέγχων επιπτώσεων ναρκωτικών και οινοπνεύματος στην επιχειρησιακή επίδοση	4.7.1	X		A.
				X	A.
	Καθορισμός κριτηρίων για την: Έγκριση ιατρών εργασίας και ιατρικών οργανισμών Έγκριση ψυχολόγων Ιατρική και ψυχολογική εξέταση	4.7.2, 4.7.3, 4.7.4	X		A.
				X	A.
	Καθορισμός ιατρικών απαιτήσεων, όπου περιλαμβάνονται: — Γενική κατάσταση υγείας — Όραση — Ακοή ►M1 ——— ◄	4.7.5	X		A.
				X	A.
▼M1	———				

———

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

Δεν χρησιμοποιείται

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ J

Ελάχιστα στοιχεία σχετικά με την επαγγελματικη επαρκεια για τα καθήκοντα τα σχετιζομενα με τη «συνοδεία αμαξοστοιχιών»

1. **ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ**

— Το παρόν παράρτημα, το οποίο πρέπει να αναγνωστεί σε συνδυασμό με τις παραγράφους 4.6 και 4.7 της παρούσας ΤΠΔ και τις απαιτήσεις της ΤΠΔ ΤΥ, αποτελεί κατάλογο των στοιχείων τα οποία θεωρούνται σχετικά προς τα καθήκοντα οδήγησης αμαξοστοιχίας στις γραμμές υψηλών ταχυτήτων του ΔΕΔ.

Πρέπει να σημειωθεί ότι, ενώ το παρόν έγγραφο είναι πλήρες όσο θα μπορούσε να είναι ως κατάλογος γενικής εφαρμογής, θα υπάρξουν συμπληρωματικά σημεία, τοπικού/εθνικού χαρακτήρα, τα οποία θα χρειαστεί επίσης να ληφθούν υπόψη.

— Η έκφραση «επαγγελματική επάρκεια», όταν λαμβάνεται εντός του πλαισίου της παρούσας ΤΠΔ, αναφέρεται στα στοιχεία τα οποία είναι σημαντικά για να διασφαλίζεται ότι το επιχειρησιακό προσωπικό είναι καταρτισμένο και ικανό να αντιλαμβάνεται και να καλύπτει τα στοιχεία της εργασίας.

— Οι κανόνες και οι διαδικασίες αφορούν τα καθήκοντα που ασκούνται και το πρόσωπο που εκτελεί τα καθήκοντα αυτά. Τα εν λόγω καθήκοντα είναι δυνατόν να εκτελούνται από οποιοδήποτε αδειούχο αρμόδιο πρόσωπο, ανεξαρτήτως από όνομα, εργασιακό τίτλο ή βαθμό που χρησιμοποιούνται σε κανόνες ή διαδικασίες ή από τη συγκεκριμένη εταιρεία.

— Κάθε αδειούχο αρμόδιο πρόσωπο πρέπει να τηρεί όλους τους κανόνες και τις διαδικασίες που έχουν σχέση με τα εκτελούμενα καθήκοντα.

2. **ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΕΣ ΓΝΩΣΕΙΣ**

Κάθε άδεια απαιτεί επιτυχή συμμετοχή σε αρχικό διαγωνισμό και προβλέψεις για συνεχιζόμενη αξιολόγηση και κατάρτιση όπως περιγράφεται στο σημείο 4.6.

2.1. **Γενικές επαγγελματικές γνώσεις**

— Γενικές αρχές διαχείρισης ασφαλείας στο πλαίσιο του συστήματος σιδηροδρόμων, συναφείς με τα καθήκοντα, περιλαμβανομένων των διεπαφών με άλλα υποσυστήματα

— Γενικοί όροι σχετικοί με την ασφάλεια επιβατών ή/και εμπορευμάτων (περιλαμβανόμενης της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων) και προσώπων επί ή πέριξ της σιδηροδρομικής τροχιάς

— Όροι υγείας και ασφαλείας στην εργασία

— Γενικές αρχές προστασίας του συστήματος σιδηροδρόμων

— Προσωπική ασφάλεια, περιλαμβανόμενης της περίπτωσης εξόδου από την αμαξοστοιχία στη γραμμή κίνησης

— Πρώτες βοήθειες για περιπτώσεις κατά τις οποίες το προσωπικό απαιτείται να παράσχει πρώτες βοήθειες στο πλαίσιο της εκτέλεσης των καθηκόντων του

2.2. **Γνώσεις επιχειρησιακών διαδικασιών και συστημάτων ασφαλείας που εφαρμόζονται στην προς χρησιμοποίηση υποδομή**

— Επιχειρησιακές διαδικασίες και κανόνες ασφαλείας

— Σύστημα ελέγχου χειρισμού και σηματοδότησης

— Πρωτόκολλο επικοινωνιών και τυποποιημένη διαδικασία ανταλλαγής μηνυμάτων, περιλαμβανόμενης της χρήσης του τηλεπικοινωνιακού υλικού.

2.3. **Γνώσεις για το τροχαίο υλικό**

— Υλικό εσωτερικού επιβατικών οχημάτων·

— Επισκευή μικροβλαβών εντός των χώρων επιβατών του τροχαίου υλικού, με βάση τις απαιτήσεις της επιχείρησης σιδηροδρόμων.

▼B

2.4. **Γνώση διαδρομής**

— Επιχειρησιακές ρυθμίσεις (όπως η μέθοδος ρύθμισης κυκλοφορίας αμαξοστοιχιών) σε συγκεκριμένες θέσεις (σηματοδότηση, υλικό σταθμού κλπ.)·

— Σταθμοί στους οποίους είναι δυνατή η επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών·

— Τοπικές ρυθμίσεις επιχειρησιακές και έκτακτης ανάγκης είδιες της(ων) γραμμής(ών) διαδρομής.

3. **ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ ΓΝΩΣΕΩΝ**

— Έλεγχοι πριν την αναχώρηση, περιλαμβανόμενων των δοκιμών πέδης και του σωστού κλεισίματος των θυρών·

— Διαδικασίες αναχώρησης·

— Επικοινωνία με τους επιβάτες, ειδικότερα όσον αφορά περιστάσεις σχετιζόμενες με την ασφάλεια των επιβατών·

— Ενέργεια σε έκρυθμες συνθήκες·

— Αξιολόγηση της βαρύτητας βλάβης εντός των χώρων επιβατών και αντίδραση με βάση τους κανόνες και τις διαδικασίες·

— Μέτρα προστασίας και προειδοποίησης όπως απαιτούν οι κανόνες και οι κανονισμοί ή για την παροχή βοήθειας στο μηχανοδηγό·

— Εκκένωση της αμαξοστοιχίας και ασφάλεια επιβατών ιδίως όταν είναι ανάγκη οι επιβάτες να παραμείνουν στη γραμμή ή πλησίον της γραμμής·

— Επικοινωνία με το προσωπικό του διαχειριστή υποδομής κατά την παροχή βοήθειας στο μηχανοδηγό ή κατά τη διάρκεια συμβάντος εκκένωσης·

— Αναφορά κάθε ασυνήθους περίστασης που αφορά τη λειτουργία της αμαξοστοιχίας, την κατάσταση τροχαίου υλικού και την ασφάλεια των επιβατών. Εφόσον απαιτείται, οι αναφορές αυτές πρέπει να πραγματοποιούνται γραπτώς, στη γλώσσα που έχει επιλεγεί από την επιχείρηση σιδηροδρόμων.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Κ

Δεν χρησιμοποιείται

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ L

Ελαχιστα στοιχεια σχετικα με την επαγγελματικη επαρκεια για τα καθηκοντα προετοιμασιασ αμαξοστοιχιων

1. **ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ**

— Το παρόν παράρτημα, το οποίο πρέπει να αναγνωστεί σε συνδυασμό με τα σημεία 4.6 και 4.7, αποτελεί κατάλογο των στοιχείων τα οποία θεωρούνται σχετικά προς τα καθήκοντα της προετοιμασίας αμαξοστοιχίας η οποία θα λειτουργήσει στις γραμμές υψηλών ταχυτήτων του ΔΕΔ.

Πρέπει να σημειωθεί ότι, ενώ το παρόν έγγραφο είναι πλήρες όσο θα μπορούσε να είναι ως κατάλογος γενικής εφαρμογής, θα υπάρξουν συμπληρωματικά σημεία, τοπικού/εθνικού χαρακτήρα, τα οποία θα χρειαστεί επίσης να ληφθούν υπόψη.

— Η έκφραση «επαγγελματική επάρκεια», όταν λαμβάνεται εντός του πλαισίου της παρούσας ΤΠΔ, αναφέρεται στα στοιχεία τα οποία είναι σημαντικά για να διασφαλίζεται ότι το επιχειρησιακό προσωπικό είναι καταρτισμένο και ικανό να αντιλαμβάνεται και να καλύπτει τα στοιχεία της εργασίας.

— Οι κανόνες και οι διαδικασίες αφορούν τα καθήκοντα που ασκούνται και το πρόσωπο που εκτελεί τα καθήκοντα αυτά. Τα εν λόγω καθήκοντα είναι δυνατόν να εκτελούνται από οποιοδήποτε αδειούχο αρμόδιο πρόσωπο, ανεξαρτήτως από το όνομα, εργασιακό τίτλο ή βαθμό που χρησιμοποιούνται σε κανόνες ή διαδικασίες ή από τη συγκεκριμένη εταιρεία.

— Κάθε αδειούχο αρμόδιο πρόσωπο πρέπει να τηρεί όλους τους κανόνες και τις διαδικασίες που έχουν σχέση με τα εκτελούμενα καθήκοντα.

2. **ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΕΣ ΓΝΩΣΕΙΣ**

Κάθε άδεια απαιτεί επιτυχή συμμετοχή σε αρχικό διαγωνισμό και προβλέψεις για συνεχιζόμενη αξιολόγηση και κατάρτιση όπως περιγράφεται στο σημείο 4.6.

2.1. **Γενικές επαγγελματικές γνώσεις**

— Γενικές αρχές διαχείρισης ασφαλείας στο πλαίσιο του συστήματος σιδηροδρόμων, συναφείς με τα καθήκοντα, περιλαμβανομένων των διεπαφών με άλλα υποσυστήματα

— Γενικοί όροι σχετικοί με την ασφάλεια επιβατών ή/και εμπορευμάτων, περιλαμβανομένης της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων και ασυνήθων φορτίων

— Όροι υγείας και ασφάλειας στην εργασία

— Γενικές αρχές προστασίας του συστήματος σιδηροδρόμων

— Προσωπική ασφάλεια όταν βρίσκεται επί ή πλησίον σιδηροδρομικών γραμμών

— Πρωτόκολλο επικοινωνιών και τυποποιημένη διαδικασία ανταλλαγής μηνυμάτων, περιλαμβανόμενης της χρήσης του τηλεπικοινωνιακού υλικού.

2.2. **Γνώσεις επιχειρησιακών διαδικασιών και συστημάτων ασφαλείας που εφαρμόζονται στην προς χρησιμοποίηση υποδομή**

— Λειτουργία αμαξοστοιχιών υπό συνθήκες κανονικές, έκρυθμες και έκτακτης ανάγκης·

— Επιχειρησιακές διαδικασίες σε επιμέρους θέσεις (υλικό σηματοδότησης, σταθμού/αμαξοστασίου/διαλογής) και κανόνες ασφαλείας·

— Τοπικές επιχειρησιακές ρυθμίσεις.

2.3. **Γνώση υλικού αμαξοστοιχίας**

— Σκοπός και χρήση υλικού φορταμαξών και οχημάτων

— Καθορισμός τεχνικών επιθεωρήσεων και σχετικές ρυθμίσεις.

3. **ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ ΓΝΩΣΕΩΝ**

— Εφαρμογή κανόνων σύνθεσης αμαξοστοιχίας, κανόνων πέδησης αμαξοστοιχίας, κανόνων φόρτωσης αμαξοστοιχίας κλπ. ώστε να εξασφαλίζεται ότι η αμαξοστοιχία είναι σε τάξη πορείας·

▼B

— Κατανόηση σήμανσης και επισημάνσεων σε οχήματα·

— Διαδικασία για τον καθορισμό και τη διαθεσιμότητα δεδομένων σχετικών με την αμαξοστοιχία·

— Επικοινωνία με το πλήρωμα αμαξοστοιχίας·

— Επικοινωνία με το προσωπικό το αρμόδιο για τον έλεγχο κινήσεων αμαξοστοιχιών·

— Εργασίες υπό έκρυθμες συνθήκες, ιδίως όταν αυτό επηρεάζει την προετοιμασία αμαξοστοιχιών·

— Μέτρα προστασίας και προειδοποίησης, όπως απαιτούν οι κανόνες και οι κανονισμοί ή τοπικές ρυθμίσεις στην υπόψη θέση·

— Ενέργειες που πρέπει να αναλαμβάνονται όσον αφορά συμβάντα σχετικά με την μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (ανάλογα με την περίπτωση).

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Μ

Δεν χρησιμοποιείται

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ν

Πληροφοριακου και όχι υποχρεωτικου χαρακτηρα κατευθυντηριες γραμμεσ εφαρμογησ

Ο πίνακας που ακολουθεί είναι ενημερωτικός. Παραθέτει σημεία από το κεφάλαιο 4 και προσδιορίζει πιθανό σκανδαλιστή για καθένα από αυτά.

Σημείο κεφαλαίου 4	Εργασίες που απαιτούνται από ΔΥ/ΕΣ για τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις	Τυπικός σκανδαλιστής
4.2.1.2.1 Βιβλίο κανόνων	ΕΣ — Παραγωγή/αναθεώρηση εγγράφου ή μέσου πληροφορικής όπου περιέχονται οι επιχειρησιακές διαδικασίες οι αναγκαίες για λειτουργία στο δίκτυο του ΔΥ	Μεταβολή επιχειρησιακών οδηγιών για το δίκτυο
4.2.1.2.2.1 Εκπόνηση του βιβλίου διαδρομής	ΕΣ — Παραγωγή/αναθεώρηση εγγράφου ή μέσου πληροφορικής όπου περιέχεται περιγραφή των γραμμών στις οποίες θα παρασχεθούν οι υπηρεσίες τους	Μεταβολή στην υποδομή δικτύου (π.χ. αναμόρφωση διακλάδωσης, νέα σηματοδότηση), η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση των πληροφοριών για τη διαδρομή
4.2.1.2.2.2 Τροποποιημένα στοιχεία	ΔΥ — Καθορισμός/αναθεώρηση διαδικασίας(ιών) στις περιπτώσεις κατά τις οποίες παρέχεται στους μηχανοδηγούς έγγραφο ή μέσο πληροφορικής για την ενημέρωσή τους σχετικά με τροποποιήσεις στοιχείων [διαδρομής]	Μεταβολή στο σύστημα διαχείρισης επιχειρησιακής ασφάλειας ΕΣ, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση ρόλων και αρμοδιοτήτων
4.2.1.2.2.3 Ενημέρωση του μηχανοδηγού σε πραγματικό χρόνο	ΕΣ — Καθορισμός/αναθεώρηση διαδικασίας(ιών) για ενημέρωση των μηχανοδηγών σε πραγματικό χρόνο σχετικά με όλες τις τροποποιήσεις ρυθμίσεων ασφαλείας [για τη διαδρομή]	Μεταβολή στην οργανωτική δομή του ΔΥ ή της ΕΣ, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση ρόλων και αρμοδιοτήτων
4.2.1.2.3 Πίνακες δρομολογίων	ΕΣ — Καθορισμός/αναθεώρηση διαδικασίας(ιών) για την παροχή στους μηχανοδηγούς πληροφοριών σχετικών με τον πίνακα δρομολογίων, σε χαρτί ή σε μέσον πληροφορικής	Μεταβολή στο επιχειρησιακό σύστημα διαχείρισης ασφαλείας ΕΣ, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση ρόλων και αρμοδιοτήτων
		Εφαρμογή νέου (ηλεκτρονικού) συστήματος διαχείρισης κυκλοφορίας
4.2.1.2.4 Τροχαίο υλικό	ΕΣ — Παραγωγή/αναθεώρηση εγγράφου ή μέσου πληροφορικής όπου περιέχονται οι αναγκαίες επιχειρησιακές διαδικασίες που συνδέονται με τη λειτουργία τροχαίου υλικού σε έκρυθμες καταστάσεις	Μεταβολή στο επιχειρησιακό σύστημα διαχείρισης ασφαλείας ΕΣ, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση ρόλων και αρμοδιοτήτων
		Εφαρμογή σε νέο/τροποποιημένο τροχαίο υλικό
4.2.1.3 Πληροφοριακά στοιχεία για προσωπικό ΕΣ πλην μηχανοδηγών	ΕΣ — Παραγωγή/αναθεώρηση εγγράφου ή μέσου πληροφορικής όπου περιέχονται οι αναγκαίες επιχειρησιακές διαδικασίες για προσωπικό άλλο από μηχανοδηγούς που εργάζονται στο δίκτυο ή επί του δικτύου ΔΥ	Μεταβολή στο επιχειρησιακό σύστημα διαχείρισης ασφαλείας ΕΣ, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση ρόλων και αρμοδιοτήτων
		Μεταβολή στην υποδομή δικτύου, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποιημένες πληροφορίες διαδρομής ή εισαγωγή νέου/τροποποιημένου τροχαίου υλικού
4.2.1.4 Πληροφοριακά στοιχεία για προσωπικό ΔΥ που εγκρίνει κινήσεις αμαξοστοιχιών	ΔΥ — Παραγωγή/αναθεώρηση εγγράφου ή μέσου πληροφορικής όπου περιέχονται επιχειρησιακές διαδικασίες δικτύου, περιλαμβανομένων αρχών τηλεπικοινωνιών και του βιβλίου εντύπων	Μεταβολή στις επιχειρησιακές ρυθμίσεις για το δίκτυο λόγω προσδιοριζόμενης ενέργειας βελτίωσης (π.χ. σύσταση για πραγματοποίηση έρευνας)
		Μεταβολή στην υποδομή δικτύου, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποιημένες επιχειρησιακές ρυθμίσεις
4.2.1.5 Σχετιζόμενες με την ασφάλεια επικοινωνίες μεταξύ προσωπικού ΕΣ και ΔΥ	ΔΥ/ΕΣ — Έγγραφο/μέσα πληροφορικής αναφερόμενα στα σημεία 4.2.1.2.1, 4.2.1.3 & 4.2.1.4 για να περιληφθεί η μεθοδολογία επιχειρησιακών επικοινωνιών όπως ορίζεται στο παράρτημα C της ΤΠΔ	Σε συνδυασμό με τα σημεία 4.2.1.2.1, 4.2.1.3 & 4.2.1.4

▼B

Σημείο κεφαλαίου 4	Εργασίες που απαιτούνται από ΔΥ/ΕΣ για τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις	Τυπικός σκανδαλιστής
4.2.2.1.2 Ορατότητα αμαξοστοιχίας (εμπρόσθιο άκρο)	ΕΣ — Καθορισμός/αναθεώρηση διαδικασίας(ιών) για μηχανοδηγούς ή/και άλλο επιχειρησιακό προσωπικό ώστε να εξασφαλίζεται ο σωστός φωτισμός στο εμπρόσθιο άκρο	Μεταβολή στο επιχειρησιακό σύστημα διαχείρισης ασφαλείας ΕΣ, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση ρόλων και αρμοδιοτήτων
		Εφαρμογή σε νέο/τροποποιημένο τροχαίο υλικό
4.2.2.4 Απαιτήσεις για επιβατικά οχήματα	ΕΣ — Καθορισμός/αναθεώρηση διαδικασίας(ιών) για να εξασφαλίζεται ότι τα επιβατικά οχήματα πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ	Εφαρμογή σε νέα/τροποποιημένα επιβατικά οχήματα
		Μεταβολή στους επιχειρησιακούς κανόνες δικτύου, η οποία έχει επιπτώσεις στα επιβατικά οχήματα
4.2.2.5 Σύνθεση αμαξοστοιχίας	ΕΣ — Καθορισμός/αναθεώρηση διαδικασίας(ιών) προκειμένου να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση των αμαξοστοιχιών προς τον εκχωρημένο χρονοδιάδρομο	Μεταβολή στο επιχειρησιακό σύστημα διαχείρισης ασφαλείας ΕΣ, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση ρόλων και αρμοδιοτήτων
		Μεταβολή στους επιχειρησιακούς κανόνες δικτύου, η οποία έχει επιπτώσεις στη σύνθεση αμαξοστοιχίας
		Νέα/τροποιημένη υποδομή, σηματοδότηση ή εφαρμογή νέου (ηλεκτρονικού) συστήματος διαχείρισης κυκλοφορίας
4.2.2.6.1 Ελάχιστες απαιτήσεις του συστήματος πέδησης	ΕΣ — Καθορισμός/αναθεώρηση διαδικασίας(ιών) για το επιχειρησιακό προσωπικό προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι τα οχήματα αμαξοστοιχίας πληρούν τις απαιτήσεις πέδησης	Μεταβολή στο επιχειρησιακό σύστημα διαχείρισης ασφαλείας ΕΣ, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση ρόλων και αρμοδιοτήτων
4.2.2.6.2 Επίδοση πέδης	ΔΥ — Καθορισμός/αναθεώρηση διαδικασίας(ιών) για τον εφοδιασμό της ΕΣ με πληροφορίες σχετικές με τις επιδόσεις πέδησης	Μεταβολή στο επιχειρησιακό σύστημα διαχείρισης ασφαλείας του ΔΥ, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση ρόλων και αρμοδιοτήτων
	ΕΣ — Παραγωγή/αναθεώρηση εγγράφου ή μέσου πληροφορικής όπου περιέχονται οι κανόνες πέδησης οι οποίοι πρέπει να ακολουθούνται από το προσωπικό της, λαμβανομένων υπόψη των γεωγραφικών χαρακτηριστικών της(ων) διαδρομής(ών), του εκχωρημένου χρονοδιαδρόμου και της ανάπτυξης ERTMS/ETCS	Μεταβολή στο επιχειρησιακό σύστημα διαχείρισης ασφαλείας ΕΣ, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση ρόλων και αρμοδιοτήτων
		Μεταβολή επιχειρησιακών κανόνων δικτύου, η οποία έχει επιπτώσεις στους κανόνες πέδησης
		Νέα/τροποιημένη υποδομή, σηματοδότηση ή εφαρμογή νέου (ηλεκτρονικού) συστήματος διαχείρισης κυκλοφορίας
		Εφαρμογή σε νέο/τροποποιημένο τροχαίο υλικό
4.2.2.7.1 Επιβεβαίωση ότι η αμαξοστοιχία είναι σε τάξη πορείας (Γενικές απαιτήσεις)	ΕΣ — Καθορισμός/αναθεώρηση διαδικασίας(ιών) για το επιχειρησιακό προσωπικό ώστε να εξασφαλίζεται ότι τα οχήματα είναι σε τάξη πορείας, περιλαμβανόμενης της ενημέρωσης του ΔΥ σχετικά με μεταβολές οι οποίες είναι δυνατόν να έχουν επίπτωση στη συμπεριφορά κατά την κίνηση και κατά την κίνηση σε κατάσταση έκρυθμη.	Μεταβολή στο επιχειρησιακό σύστημα διαχείρισης ασφαλείας ΕΣ, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση ρόλων και αρμοδιοτήτων
4.2.2.7.2 Αίτημα για δεδομένα	ΕΣ — Καθορισμός/αναθεώρηση διαδικασίας(ιών) ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι πληροφορίες οι σχετικές με την κίνηση αμαξοστοιχίας είναι διαθέσιμες στο ΔΥ πριν την αναχώρηση	Μεταβολή στο επιχειρησιακό σύστημα διαχείρισης ασφαλείας ΕΣ, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση ρόλων και αρμοδιοτήτων
		Εφαρμογή νέου (ηλεκτρονικού) συστήματος διαχείρισης κυκλοφορίας

▼B

Σημείο κεφαλαίου 4	Εργασίες που απαιτούνται από ΔΥ/ΕΣ για τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις	Τυπικός σκανδαλιστής
4.2.3.2 Ταυτοποίηση αμαξοστοιχιών	ΔΥ — Καθορισμός/αναθεώρηση διαδικασίας(ιών) για την απονομή μοναδικών και μη επιδεχόμενων σύγχυση αριθμών ταυτοποίησης αμαξοστοιχιών	Μεταβολή στο σύστημα προγραμματισμού αμαξοστοιχιών των ΔΥ ή ΕΣ, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση ρόλων και αρμοδιοτήτων
		Εφαρμογή νέου (ηλεκτρονικού) συστήματος διαχείρισης κυκλοφορίας
4.2.3.3.1 Έλεγχοι & δοκιμές πριν την αναχώρηση	ΕΣ — Καθορισμός/αναθεώρηση ελέγχων και δοκιμών που πρέπει να πραγματοποιούνται πριν την αναχώρηση	Μεταβολή στο επιχειρησιακό σύστημα διαχείρισης ασφαλείας ΕΣ, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση ρόλων και αρμοδιοτήτων
4.2.3.3.2 Ενημέρωση ΔΥ σχετικά με την επιχειρησιακή κατάσταση αμαξοστοιχίας	ΕΣ — Καθορισμός/αναθεώρηση διαδικασίας(ιών) για την αναφορά παραγόντων σχετικών με το τροχαίο υλικό που θα ήταν δυνατόν να έχουν επίπτωση στην κίνηση αμαξοστοιχίας	Μεταβολή στο επιχειρησιακό σύστημα διαχείρισης ασφαλείας ΔΥ ή ΕΣ, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση ρόλων και αρμοδιοτήτων
		Εφαρμογή νέου (ηλεκτρονικού) συστήματος διαχείρισης κυκλοφορίας
4.2.3.4.1 Γενικοί κανόνες διαχείρισης κυκλοφορίας	ΔΥ — Καθορισμός/αναθεώρηση διαδικασίας(ιών) για τον έλεγχο και την επιτήρηση της διεξαγωγής της κυκλοφορίας, περιλαμβανόμενης της διεπαφής με τυχόν επιπρόσθετες διαδικασίες απαιτούμενες από την ΕΣ	Μεταβολή στο επιχειρησιακό σύστημα διαχείρισης ασφαλείας ΔΥ ή ΕΣ, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση ρόλων και αρμοδιοτήτων
		Εφαρμογή νέου (ηλεκτρονικού) συστήματος διαχείρισης κυκλοφορίας
4.2.3.4.2 Αναφορά αμαξοστοιχίας	ΔΥ — Καθορισμός/αναθεώρηση διαδικασίας(ιών) σχετικά με την αναφορά αμαξοστοιχίας για θέση, περιλαμβανόμενης της καταγραφής σε πραγματικό χρόνο αφίξεων/αναχωρήσεων και χρόνων που έχουν προβλεφθεί για μεταπομπή σε άλλους ΔΥ	Μεταβολή στο σύστημα διαχείρισης κυκλοφορίας του ΔΥ, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση ρόλων και αρμοδιοτήτων
		Εφαρμογή νέου (ηλεκτρονικού) συστήματος διαχείρισης κυκλοφορίας
4.2.3.4.3 Επικίνδυνα εμπορεύματα	ΕΣ — Καθορισμός/αναθεώρηση διαδικασίας(ιών) για την επιτήρηση της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, περιλαμβανόμενης της παροχής των πληροφοριών που απαιτούνται από το ΔΥ	Μεταβολή στο επιχειρησιακό σύστημα διαχείρισης ασφαλείας ΔΥ ή ΕΣ, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση ρόλων και αρμοδιοτήτων
4.2.3.4.4 Επιχειρησιακή ποιότητα	ΔΥ/ΕΣ — Καταγραμμένες διαδικασίες οι οποίες περιγράφουν τρόπους εσωτερικής λειτουργίας με σκοπό την επιτήρηση και την επανεξέταση της επιχειρησιακής συμπεριφοράς και τον προσδιορισμό βελτιωμένων δράσεων για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας του δικτύου	Μεταβολή στο σύστημα διαχείρισης κυκλοφορίας ΔΥ ή ΕΣ, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση ρόλων και αρμοδιοτήτων
		Εφαρμογή νέου (ηλεκτρονικού) συστήματος διαχείρισης κυκλοφορίας, περιλαμβανομένης της παρακολούθησης επιδόσεων
4.2.3.5.1 Καταγραφή δεδομένων επιτήρησης εκτός της αμαξοστοιχίας	ΔΥ — Καθορισμός/αναθεώρηση διαδικασίας(ιών) για την καταγραφή των απαιτούμενων δεδομένων καθώς και ρυθμίσεις αποθήκευσης και πρόσβασης	Μεταβολή στο επιχειρησιακό σύστημα διαχείρισης ασφαλείας του ΔΥ, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση ρόλων και αρμοδιοτήτων
		Τροποποίηση της υποδομής δικτύου που έχει ως αποτέλεσμα νέο/τροποποιημένο υλικό παρακολούθησης
4.2.3.5.2 Καταγραφή δεδομένων επιτήρησης επί της αμαξοστοιχίας	ΕΣ — Καθορισμός/αναθεώρηση διαδικασίας(ιών) για την καταγραφή των απαιτούμενων δεδομένων καθώς και ρυθμίσεις αποθήκευσης και πρόσβασης	Μεταβολή στο επιχειρησιακό σύστημα διαχείρισης ασφαλείας ΕΣ, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση ρόλων και αρμοδιοτήτων
		Εφαρμογή νέου/τροποποιημένου τροχαίου υλικού (μηχανές, πολλαπλές μονάδες)
4.2.3.6.1 Έκρυθμη λειτουργία — Ενημέρωση υπόλοιπων χρηστών	ΔΥ/ΕΣ — Καθορισμός/αναθεώρηση διαδικασίας(ιών) για αμοιβαία ενημέρωση σχετικά με καταστάσεις που είναι δυνατόν να έχουν δυσμενή επίπτωση στην ασφάλεια, τις επιδόσεις ή τη διαθεσιμότητα του δικτύου	Μεταβολή στο σύστημα διαχείρισης κυκλοφορίας ΔΥ ή ΕΣ, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση ρόλων και αρμοδιοτήτων
		Εφαρμογή νέου (ηλεκτρονικού) συστήματος διαχείρισης κυκλοφορίας

▼B

Σημείο κεφαλαίου 4	Εργασίες που απαιτούνται από ΔΥ/ΕΣ για τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις	Τυπικός σκανδαλιστής
4.2.3.6.2 Ενημέρωση μηχανοδηγών	ΔΥ — Καθορισμός/αναθεώρηση οδηγιών προς μηχανοδηγούς για την αντιμετώπιση έκρυθμης κατάστασης	Μεταβολή στο σύστημα διαχείρισης κυκλοφορίας ΔΥ ή ΕΣ, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση ρόλων και αρμοδιοτήτων
4.2.3.6.3 Ρυθμίσεις για απρόοπτα	ΔΥ — Καθορισμός/αναθεώρηση διαδικασίας(ιών) για την αντιμετώπιση έκρυθμης λειτουργίας, περιλαμβανόμενων αστοχιών τροχαίου υλικού και υποδομής (ρυθμίσεις για απρόοπτα)	Μεταβολή στο σύστημα διαχείρισης κυκλοφορίας ΔΥ ή ΕΣ, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση ρόλων και αρμοδιοτήτων
		Μεταβολή στην υποδομή δικτύου ή εισαγωγή νέου/τροποποιημένου τροχαίου υλικού
4.2.3.7 Διαχείριση κατάστασης έκτακτης ανάγκης	ΔΥ/ΕΣ — Καθορισμός/αναθεώρηση διαδικασίας(ιών) με εξειδίκευση μέτρων για απρόβλεπτα προς αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης	Μεταβολή στο επιχειρησιακό σύστημα διαχείρισης ασφαλείας ΕΣ, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση ρόλων και αρμοδιοτήτων
4.2.3.8 Παροχή βοήθειας στο πλήρωμα αμαξοστοιχίας για συμβάν/δυσλειτουργία σχετικά με τροχαίο υλικό	ΕΣ — Καθορισμός/αναθεώρηση διαδικασίας(ιών) για να αντιμετωπίζει το πλήρωμα αμαξοστοιχίας τεχνική ή άλλη αστοχία τροχαίου υλικού	Μεταβολή στο σύστημα διαχείρισης κυκλοφορίας ΕΣ, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση ρόλων και αρμοδιοτήτων
		Εισαγωγή νέου/τροποποιημένου τροχαίου υλικού
4.4 Επιχειρησιακοί κανόνες	ΔΥ/ΕΣ — Καθορισμός κανόνων και διαδικασιών προς χρήση με τα ETCS και GSM-R ή/και ΑΘΛΑ	Εισαγωγή συστήματος σηματοδότησης ETCS ή/και ραδιοσυστήματος GSM-R ή/και ΑΘΛΑ
4.6.1.1 Επαγγελματικές γνώσεις	ΔΥ/ΕΣ — Καθορισμός διαδικασίας για την αξιολόγηση επαγγελματικών γνώσεων	Μεταβολή στο επιχειρησιακό σύστημα διαχείρισης ασφαλείας ΔΥ/ΕΣ, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση ρόλων και αρμοδιοτήτων
4.6.1.2 Ικανότητα πρακτικής εφαρμογής των γνώσεων αυτών	ΔΥ/ΕΣ — Καθορισμός/αναθεώρηση συστήματος διαχείρισης επάρκειας ώστε να εξασφαλίζεται η ικανότητα του προσωπικού να θέτει τις γνώσεις του σε πρακτική εφαρμογή	Μεταβολή στο επιχειρησιακό σύστημα διαχείρισης ασφαλείας ΔΥ/ΕΣ, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση ρόλων και αρμοδιοτήτων
4.6.2.2 Επίπεδο γλωσσικών γνώσεων	ΔΥ/ΕΣ — Καθορισμός/αναθεώρηση διαδικασίας(ιών) για την αξιολόγηση των γλωσσικών ικανοτήτων	Μεταβολή στο επιχειρησιακό σύστημα διαχείρισης ασφαλείας ΔΥ/ΕΣ, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση ρόλων και αρμοδιοτήτων
4.6.3.1 Αξιολόγηση προσωπικού — Βασικά στοιχεία	ΔΥ/ΕΣ — Καθορισμός/αναθεώρηση διαδικασίας(ιών) αξιολόγησης προσωπικού, περιλαμβανόμενων: — Εμπειρίας/επάρκειας — Γλώσσας — Διατήρησης επάρκειας	Μεταβολή στο επιχειρησιακό σύστημα διαχείρισης ασφαλείας ΔΥ/ΕΣ, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση ρόλων και αρμοδιοτήτων
4.6.3.2 Ανάλυση αναγκών κατάρτισης	ΔΥ/ΕΣ — Καθορισμός/αναθεώρηση της διαδικασίας για τη διεξαγωγή και επικαιροποίηση ανάλυσης αναγκών κατάρτισης για το προσωπικό	Μεταβολή στο επιχειρησιακό σύστημα διαχείρισης ασφαλείας ΔΥ/ΕΣ, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση ρόλων και αρμοδιοτήτων
4.6.3.2.3 Ειδικά στοιχεία για πλήρωμα αμαξοστοιχιών	ΕΣ — Καθορισμός/αναθεώρηση της διαδικασίας απόκτησης και διατήρησης εκ μέρους του προσωπικού αμαξοστοιχιών: — Γνώσεων για τη διαδρομή — Γνώσεων για το τροχαίο υλικό	Μεταβολή στο επιχειρησιακό σύστημα διαχείρισης ασφαλείας ΕΣ, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση ρόλων και αρμοδιοτήτων
4.7.1 Όροι υγείας και ασφαλείας. Εισαγωγή	ΔΥ/ΕΣ — Καθορισμός/αναθεώρηση διαδικασίας(ιών) για την εξασφάλιση της ιατρικής καταλληλότητας του προσωπικού, περιλαμβανόμενων ελέγχων επιπτώσεων ναρκωτικών και οινοπνεύματος στην επιχειρησιακή συμπεριφορά	Μεταβολή στο επιχειρησιακό σύστημα διαχείρισης ασφαλείας ΕΣ, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση ρόλων και αρμοδιοτήτων

▼B

Σημείο κεφαλαίου 4	Εργασίες που απαιτούνται από ΔΥ/ΕΣ για τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις	Τυπικός σκανδαλιστής
4.7.2-4.7.4 Κριτήρια για τη έγκριση ιατρών εργασίας, ιατρικών οργανισμών, ψυχολόγων & εξετάσεων	ΔΥ/ΕΣ — Καθορισμός/αναθεώρηση κριτηρίων για: — Έγκριση ιατρών εργασίας και ιατρικών οργανισμών — Έγκριση ψυχολόγων — Ιατρική και ψυχολογική εξέταση	Μεταβολή στο επιχειρησιακό σύστημα διαχείρισης ασφαλείας ΕΣ, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση ρόλων και αρμοδιοτήτων
		Μεταβολή σε εθνικούς κανόνες και πρακτικές για την έγκριση ιατρών και την αναγνώριση οργανισμών
4.7.5 Ιατρικές απαιτήσεις	ΔΥ/ΕΣ — Καθορισμός/αναθεώρηση ιατρικών απαιτήσεων, όπου περιλαμβάνονται: — Γενική κατάσταση υγείας — Όραση — Ακοή — Εγκυμοσύνη	Μεταβολή στο επιχειρησιακό σύστημα διαχείρισης ασφαλείας ΕΣ, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση ρόλων και αρμοδιοτήτων
▼M1 _____		

▼B

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Ο

Δεν χρησιμοποιείται

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ρ

Στοιχεία ταυτοποίησης οχήματος

Γενικές παρατηρήσεις:

1. Το παρόν παράρτημα περιγράφει τον αριθμό και τη σχετική σήμανση που τίθεται κατά τρόπο εμφανή στο όχημα ώστε να ταυτοποιείται επιχειρησιακώς με τρόπο μοναδικό. Δεν περιγράφει άλλους αριθμούς ή σημάνσεις που ενδεχομένως έχουν χαραχθεί ή τοποθετηθεί κατά τρόπο μόνιμο στο πλαίσιο ή στα κύρια συστατικά στοιχεία του οχήματος κατά την κατασκευή του.

2. Η συμμόρφωση του αριθμού και της σχετικής σήμανσης προς τις ενδείξεις που περιγράφονται στο παρόν παράρτημα δεν είναι υποχρεωτική για:

   — οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται μόνο σε δίκτυα στα οποία δεν εφαρμόζεται η παρούσα ΤΠΔ·

   — οχήματα ιστορικά, με παρουσιαστικό ιστορικό·

   — οχήματα τα οποία δεν χρησιμοποιούνται ή μεταφέρονται συνήθως στα δίκτυα στα οποία εφαρμόζεται η παρούσα ΤΠΔ.

   Πάντως, τα οχήματα αυτά πρέπει να φέρουν προσωρινό αριθμό που να παρέχει τη δυνατότητα λειτουργίας τους.

3. Το παρόν παράρτημα υπόκειται σε τροποποιήσεις λόγω της μελλοντικής εξέλιξης των RIC και της μελλοντικής ανάπτυξης και εφαρμογής της ΤΠΔ ΕΤΕπ.

   Τυπικός αριθμός και σχετικές συντομογραφίες

   Κάθε σιδηροδρομικό όχημα λαμβάνει αριθμό αποτελούμενο από 12 ψηφία (ο οποίος ονομάζεται τυπικός αριθμός), με την ακόλουθη δομή:

<table>
<tr><th>Τύποι τροχαίου υλικού</th><th>Τύπος οχήματος και ένδειξη της διαλειτουργικότητας [2 ψηφία]</th><th>Χώρα στην οποία έχει απογραφεί το όχημα [2 ψηφία]</th><th>Τεχνικά χαρακτηριστικά [4 ψηφία]</th><th>Σειριακός αριθμός [3 ψηφία]</th><th>Ψηφίο αυτοελέγχου [1 ψηφίο]</th></tr>
<tr><td>Φορτάμαξες</td><td>00 έως 09
10 έως 19
20 έως 29
30 έως 39
40 έως 49
80 έως 89
[λεπτομέρειες στο παράρτημα Ρ.6]</td><td rowspan="4">01 έως 99
[λεπτομέρειες στο παράρτημα Ρ.4]</td><td>0000 έως 9999
[λεπτομέρειες στο παράρτημα Ρ.9]</td><td>001 έως 999</td><td rowspan="4">0 έως 9
[λεπτομέρειες στο παράρτημα Ρ.3]</td></tr>
<tr><td>Ελκόμενα επιβατικά οχήματα</td><td>50 έως 59
60 έως 69
70 έως 79
[λεπτομέρειες στο παράρτημα Ρ.7]</td><td>0000 έως 9999
[λεπτομέρειες στο παράρτημα Ρ.10]</td><td>001 έως 999</td></tr>
<tr><td>Ελκτικό τροχαίο υλικό</td><td>90 έως 99
[λεπτομέρειες στο παράρτημα Ρ.8]</td><td colspan="2">0000001 έως 8999999
[η σημασία των ψηφίων αυτών καθορίζεται από τα κράτη μέλη, ενδεχομένως με διμερή ή πολυμερή συμφωνία]</td></tr>
<tr><td>Ειδικά οχήματα</td><td>9000 έως 9999
[λεπτομέρειες στο παράρτημα Ρ.11]</td><td>001 έως 999</td></tr>
</table>

Σε δεδομένη χώρα, τα 7 ψηφία των τεχνικών χαρακτηριστικών και ο σειριακός αριθμός αρκούν για την κατά τρόπο μοναδικό ταυτοποίηση οχήματος σε κάθε ομάδα φορταμαξών, ελκόμενων επιβατικών οχημάτων, ελκτικού τροχαίου υλικού ([1]) και ειδικών οχημάτων ([2]).

([1]) Για ελκτικό τροχαίο υλικό, σε δεδομένη χώρα, ο αριθμός πρέπει να είναι μοναδικός με 6 ψηφία.

([2]) Για ειδική οχήματα, σε δεδομένη χώρα, ο αριθμός πρέπει να είναι μοναδικός με το πρώτο ψηφίο και τα πέντε τελευταία ψηφία των τεχνικών χαρακτηριστικών και του σειριακού αριθμού.

▼B

Τον αριθμό συμπληρώνουν αλφαβητικές σημάνσεις:

α) σημάνσεις σχετικές με την ικανότητα διαλειτουργικότητας (*λεπτομέρειες στο παράρτημα Ρ.5*)·

β) συντομογραφία της χώρας στην οποία έχει απογραφεί το όχημα (*λεπτομέρειες στο παράρτημα Ρ.4*)·

γ) συντομογραφία κατόχου ([1]) (*λεπτομέρειες στο παράρτημα Ρ.1*)·

δ) συντομογραφία των τεχνικών χαρακτηριστικών (*λεπτομέρειες στο παράρτημα Ρ.13 για τα ελκόμενα επιβατικά οχήματα, στο παράρτημα Ρ.12 για τις φορτάμαξες, στο παράρτημα Ρ.14 για τα ειδικά οχήματα*).

Η διαχείριση των τεχνικών χαρακτηριστικών, των κωδικών και των συντομογραφιών πραγματοποιείται από ένα ή περισσότερους οργανισμούς (ο οποίος στη συνέχεια θα ονομάζεται «κεντρικός οργανισμός») που πρέπει να προτείνονται από τον ΕΟΣ (ERA, Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων) σύμφωνα με τη δραστηριότητα αριθ. 15 του προγράμματος εργασίας του, έτους 2005.

Απονομή αριθμού

Οι κανόνες για τη διαχείριση των αριθμών θα προταθούν από τον ΕΟΣ στο πλαίσιο της δραστηριότητας αριθ. 15 του προγράμματος εργασίας του, έτους 2005.

([1]) Κάτοχος οχήματος είναι το πρόσωπο το οποίο, ως κάτοχος ή ως έχων το δικαίωμα να το διαθέτει, εκμεταλλεύεται οικονομικώς όχημα κατά τρόπο μόνιμο ως μέσο μεταφοράς και έχει απογραφεί με την ιδιότητα αυτή στο μητρώο τροχαίου υλικού.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ρ.1

Σήμανση με συντομογραφια του κατοχου

Καθορισμός του Σήματος Κατόχου Οχήματος (ΣΚΟ)

Το Σήμα Κατόχου Οχήματος (ΣΚΟ) είναι αλφαριθμητικός κωδικός αποτελούμενος από 2 έως 5 γράμματα [1]. Το ΣΚΟ αναγράφεται σε κάθε σιδηροδρομικό όχημα, πλησίον του αριθμού του οχήματος. Το ΣΚΟ καταδηλώνει τον κάτοχο οχήματος κατά την απογραφή στο μητρώο τροχαίου υλικού.

Το ΣΚΟ είναι μοναδικό σε όλες τις χώρες τις καλυπτόμενες από την παρούσα ΤΠΔ και σε όλες τις χώρες οι οποίες συμμετέχουν σε συμφωνία που περιλαμβάνει την εφαρμογή του συστήματος αρίθμησης οχημάτων και σήματος κατόχου οχημάτων όπως περιγράφεται στην παρούσα ΤΠΔ.

Μορφότυπο του σήματος κατόχου οχήματος

Το ΣΚΟ αντιπροσωπεύει το πλήρες όνομα ή συντομογραφία του κατόχου του οχήματος, εάν είναι δυνατόν κατά τρόπο αναγνωρίσιμο. Είναι δυνατή η χρησιμοποίηση και των 26 γραμμάτων του λατινικού αλφαβήτου. Στο ΣΚΟ τα γράμματα είναι κεφαλαία. Γράμματα τα οποία δεν αντιστοιχούν σε πρώτα γράμματα λέξεων της ονομασίας του κατόχου είναι δυνατόν να αναγράφονται σε μικρότερο μέγεθος. Για τον έλεγχο της μοναδικότητας, θα αγνοείται η γραπτή ονομασία.

Τα γράμματα είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν διακριτικά σημεία [2]. Για τον έλεγχο της μοναδικότητας αγνοούνται τα διακριτικά σημεία που χρησιμοποιούνται στα γράμματα αυτά.

Για οχήματα κατόχων εγκατεστημένων σε χώρα η οποία δεν χρησιμοποιεί το λατινικό αλφάβητο, είναι δυνατόν πίσω από το ΣΚΟ να υπάρχει μεταγραμματισμένη μορφή του ΣΚΟ στο αλβάφητο της χώρας αυτής, διαχωριζόμενη από αυτόν με το σήμα της καθέτου («/»). Κατά την επεξεργασία δεδομένων το μεταγραμματισμένο αυτό ΣΚΟ αγνοείται.

Εξαιρέσεις για τη χρησιμοποίηση σήματος κατόχου οχήματος

Τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να αποφασίζουν την εφαρμογή των ακόλουθων εξαιρέσεων.

Δεν απαιτείται ΣΚΟ για τα οχήματα των οποίων το σύστημα αρίθμησης δεν ακολουθεί το παρόν παράρτημα (βλ. γενική παρατήρηση στο σημείο 2). Πάντως, στους οργανισμούς που έχουν σχέση με τη λειτουργία των οχημάτων αυτών σε δίκτυα στα οποία εφαρμόζεται η παρούσα ΤΠΔ πρέπει να παρέχονται επαρκείς πληροφορίες σχετικά με την ταυτότητα του κατόχου των οχημάτων.

Όταν στο όχημα αναγράφεται πλήρες όνομα και διεύθυνση, δεν απαιτείται ΣΚΟ για:

— οχήματα κατόχων με τόσο περιορισμένου μεγέθους στόλο οχημάτων που δεν δικαιολογεί τη χρησιμοποίηση ΣΚΟ·

— ειδικά οχήματα για συντήρηση υποδομής.

Δεν απαιτείται ΣΚΟ για μηχανές, πολλαπλές μονάδες και επιβατάμαξες που χρησιμοποιούνται μόνο σε εθνική κυκλοφορία, εφόσον:

— φέρουν το λογότυπο του κατόχου τους και το λογότυπο αυτό περιέχει τους ίδιους χαρακτήρες όπως η ΣΚΟ σαφώς αναγνωρίσιμους·

— φέρουν σαφώς αναγνωρίσιμο λογότυπο το οποίο έχει γίνει δεκτό από την αρμόδια εθνική αρχή ως επαρκές ισοδύναμο του ΣΚΟ.

Όταν το λογότυπο εταιρείας υπάρχει επιπλέον του ΣΚΟ, λαμβάνεται υπόψη μόνο το ΣΚΟ και το λογότυπο αγνοείται.

Διατάξεις σχετικές με την απονομή σημάτων κατόχου οχήματος

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

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

— ο κάτοχος οχήματος έχει σοβαρό λόγο να γίνεται διάκριση μεταξύ ξεχωριστών στόλων οχημάτων στο πλαίσιο του οργανισμού του.

---

(1) Για τον NMBS/SNCB, είναι δυνατόν να συνεχισθεί η χρησιμοποίηση του γράμματος B εντός κύκλου.

(2) Τα διακριτικά σημεία είναι «σημεία τονιζόμενα» όπως À, Ç, Ö, Č, Ž, κλπ. Ειδικά γράμματα όπως Ø και Æ θα αντιπροσωπεύονται από ένα μόνο γράμμα. Σε δοκιμές για μοναδικότητα το Ø αντιμετωπίζεται ως O και το Æ ως A.

▼B

Ένα μοναδικό ΣΚΟ είναι δυνατόν να εκδίδεται για ομάδα επιχειρήσεων:

— οι οποίες ανήκουν σε μία και μόνη εταιρική δομή η οποία έχει καθορίσει και εντολοδοτήσει κάποιο οργανισμό στο πλαίσιο της δομής της για να διαχειρίζεται όλα τα θέματα για λογαριασμό όλων των υπολοίπων·

— έχει εντολοδοτήσει ξεχωριστά μία και μόνη νομική οντότητα για το χειρισμό όλων των θεμάτων για λογαριασμό της, οπότε ο κάτοχος είναι η νομική οντότητα.

Μητρώο σημάτων κατόχων οχημάτων και διαδικασία απονομής

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

Αίτηση για ΣΚΟ κατατίθεται στην αρμόδια εθνική αρχή του αιτούντα και προωθείται προς τον κεντρικό οργανισμό. Το ΣΚΟ είναι δυνατό να χρησιμοποιείται μόνο μετά τη δημοσίευσή του από τον κεντρικό οργανισμό.

Όταν ο κάτοχος ΣΚΟ παύσει τη χρήση του ΣΚΟ, πρέπει να ενημερώνει την αρμόδια εθνική αρχή και η αρμόδια εθνική αρχή διαβιβάσει την πληροφορία αυτή στον κεντρικό οργανισμό. Στη συνέχεια το ΣΚΟ θα ανακληθεί μόλις ο κάτοχος αποδείξει ότι η σήμανση έχει τροποποιηθεί σε όλα τα οχήματα όπου υπήρχε. Δεν θα επανεκδοθεί πριν 10 έτη, εκτός αν επανεκδοθεί στον αρχικό κάτοχο ή με αίτησή του σε άλλο κάτοχο.

Το ΣΚΟ είναι δυνατόν να μεταβιβαστεί σε άλλο κάτοχο ο οποίος αποτελεί το νόμιμο διάδοχο του αρχικού κατόχου. Το ΣΚΟ παραμένει σε ισχύ όταν ο κάτοχος τροποποιήσει την ονομασία του προς ονομασία που δεν προσομοιάζει προς το ΣΚΟ.

Ο πρώτος κατάλογος ΣΚΟ θα καταρτιστεί με χρησιμοποίηση των συντομογραφιών των υφισταμένων εταιριών σιδηροδρόμων.

Το ΣΚΟ θα εφαρμοστεί σε όλες τις καινούργιες φορτάμαξες μετά τη θέση σε ισχύ των σχετικών ΤΠΔ. Οι υφιστάμενες φορτάμαξες πρέπει να συμμορφωθούν προς τη σήμανση με ΣΚΟ μέχρι το τέλος του έτους 2014.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ P.2

Αναγραφη του αριθμου και της σχετικησ αλβαβητικησ σημανσησ στο κιβώτιο

Γενικά χαρακτηριστικά για εξωτερικές σημάνσεις

Τα κεφαλαία γράμματα και τα αριθμητικά ψηφία που συγκροτούν τη σήμανση έχουν ύψος τουλάχιστον 80 mm, σε γραμματοσειρά sans serif ποιότητας αλληλογραφίας. Μικρότερο ύψος είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί όταν δεν υπάρχει άλλη λύση εκτός από την τοποθέτηση της σήμανσης στις μηκίδες.

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

Φορτάμαξες

Η σήμανση αναγράφεται στο κιβώτιο της φορτάμαξας κατά τον ακόλουθο τρόπο:

23	TEN	31	TEN	33	TEN	43		(Στην περίπτωση αυτή χωρίς ΣΚΟ, στο όχημα αναγράφονται πλήρες όνομα και διεύθυνση)
80	D-RFC	80	D-DB	84	NL-ACTS	87	F	
7369	553-4	0691	235-2	4796	100-8	4273	361-3	
Zcs		Tanoos		Slpss		Laeks		

Για φορτάμαξες στο κιβώτιο των οποίων δεν υπάρχει χώρος επαρκούς πλάτους για αυτό τον τύπο ρύθμισης, 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 με ένδειξη εθνικού ενδιαφέροντος, η εθνική αυτή σήμανση πρέπει να ακολουθεί τη διεθνή αλφαβητική σήμανση και να διαχωρίζεται από αυτή με ενωτικό.

Επιβατάμαξες και ελκόμενο επιβατικό τροχαίο υλικό

Ο αριθμός τοποθετείται σε κάθε πλευρικό τοίχωμα του οχήματος κατά τον ακόλουθο τρόπο:

$$\underline{F}\text{-SNCF} \qquad 61\ 87\ \frac{20\text{–}72021}{B^{10}tu} - 7$$

Η σήμανση της χώρας στην οποία έχει απογραφεί το όχημα 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 αριθμός αναγράφεται και στο εσωτερικό του θαλάμου.

Μηχανές, οχήματα με σύστημα ισχύος και ειδικά οχήματα

Ο τυπικός δωδεκαψήφιος αριθμός πρέπει να τοποθετείται σε κάθε πλευρικό τοίχωμα του ελκτικού υλικού που χρησιμοποιείται σε διεθνή κυκλοφορία κατά τον ακόλουθο τρόπο:

91 88 0001323-0

Ο τυπικός δωδεκαψήφιος αριθμός αναγράφεται επίσης στο εσωτερικό κάθε θαλάμου οδήγησης του ελκτικού τροχαίου υλικού.

Ο κάτοχος μπορεί να προσθέτει, με γράμματα μεγαλύτερου μεγέθους σε σχέση με τον κανονικό αριθμό, δική του αριθμητική σήμανση (αποτελούμενη εν γένει από ψηφία του σειριακού αριθμού που συμπληρώνονται από αλφαβητική κωδίκευση) επιχειρησιακής χρησιμότητας. Η επιλογή της θέσης όπου σημειώνεται ο αριθμός αυτός επαφίεται στον κάτοχο.

Παράδειγμα	SP 42037	ES 64 F4-099	88-1323	473011

92 51 0042037-9 94 80 0189 999-6 91 88 0001323-0 92 87 473011-0 94 79 2 642 185-5

▼B

Οι κανόνες αυτοί είναι δυνατόν να τροποποιούνται με διμερείς συμφωνίες για οχήματα που ήδη υπάρχουν κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της ΤΠΔ και τα οποία εκτελούν συγκεκριμένη υπηρεσία, εφόσον δεν υπάρχει κίνδυνος σύγχυσης μεταξύ διαφορετικού υλικού που λειτουργεί στα αντίστοιχα σιδηροδρομικά δίκτυα. Η εξαίρεση ισχύει για χρονικό διάστημα που αποφασίζεται από τις αρμόδιες εθνικές αρχές.

Η εθνική αρχή είναι δυνατόν να προδιαγράφει την καταγραφή του αλφαβητικού κωδικού χώρας και του ΣΚΟ επιπροσθέτως προς το δωδεκαψήφιο αριθμό οχήματος.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ P.3

Κανονεσ για τον προσδιορισμο του ψηφιου ελεγχου (ψηφιο 12)

Το ψηφίο ελέγχου προσδιορίζεται κατά τον ακόλουθο τρόπο:

— λαμβάνονται με τη δεκαδική τους τιμή τα ψηφία των άρτιων θέσεων του βασικού αριθμού (αριθμώντας από τα δεξιά)·

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

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

— λαμβάνεται το ψηφίο μονάδων του αθροίσματος αυτού·

— το ψηφίο ελέγχου αποτελεί το συμπλήρωμα που απαιτείται για να αχθεί το εν λόγω ψηφίο μονάδων μέχρι το 10. Σε περίπτωση που το εν λόγω ψηφίο μονάδων είναι μηδέν τότε το ψηφίο ελέγχου θα είναι και αυτό μηδέν.

Παράδειγμα

1 -	Έστω ο βασικός αριθμός	3	3	8	4	4	7	9	6	1	0	0
	Παράγοντας πολλαπλασιασμού	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
		6	3	16	4	8	7	18	6	2	0	0

Άθροισμα: 6 + 3 + 1 + 6 + 4 + 8 + 7 + 1 + 8 + 6 + 2 + 0 + 0 = 52

Το ψηφίο μονάδων του αθροίσματος αυτού είναι 2.

Συνεπώς το ψηφίο ελέγχου θα είναι 8 και ο βασικός αριθμός δίδει τον αριθμό απογραφής 33 84 4796 100-8.

2 -	Έστω ο βασικός αριθμός	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
	Παράγοντας πολλαπλασιασμού	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
		6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

Άθροισμα: 6 + 1 + 1 + 0 + 1 + 6 + 3 + 4 + 0 + 2 + 9 + 1 + 6 = 40

Το ψηφίο μονάδων του αθροίσματος αυτού είναι 0.

Συνεπώς το ψηφίο ελέγχου θα είναι 0 και ο βασικός αριθμός δίδει τον αριθμό απογραφής 31 51 3320 198-0.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ P.4

ΚΩΔΙΚΕΥΣΗ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΕΧΟΥΝ ΑΠΟΓΡΑΦΕΙ ΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ (ΨΗΦΙΑ 3-4 ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΑ)

«Οι πληροφορίες οι σχετικές με τρίτες χώρες δίδονται μόνον για λόγους ενημέρωσης.»

Χώρες	Αλφαβητικός κωδικός χώρας ([3])	Αριθμητικός κωδικός χώρας	Εταιρείες που αφορούν οι αγκύλες στα παραρτήματα P.6 και P.7 ([4])
Αλβανία	AL	41	HSh
Αλγερία	DZ	92	SNTF
Αρμενία	AM ([1])	58	ARM
Αυστρία	A.	81	ÖBB
Αζερμπαϊτζάν	AZ	57	AZ
Λευκορωσία	BY	21	BC
Βέλγιο	B.	88	SNCB/NMBS
Βοσνία-Ερζεγοβίνη	BIH	44	ŽRS
		50	ŽFBH
Βουλγαρία	BG	52	BDZ, SRIC
Κίνα	RC	33	KZD
Κροατία	HR	78	HŽ
Κούβα	CU ([1])	40	FC
Κύπρος	CY		
Τσεχική Δημοκρατία	CZ	54	ČD
Δανία	DK	86	DSB, BS
Αίγυπτος	ET	90	ENR
Εσθονία	EST	26	EVR
Φινλανδία	FIN	10	VR, RHK
Γαλλία	F	87	SNCF, RFF
Γεωργία	GE	28	GR
Γερμανία	Δ.	80	DB, AAE ([2])
Ελλάδα	GR	73	CH
Ουγγαρία	H	55	MÁV, GySEV/ ROeEE ([2])
Ιράν	IR	96	RAI
Ιράκ	IRQ ([1])	99	IRR
Ιρλανδία	IRL	60	CIE
Ισραήλ	IL	95	IR
Ιταλία	I	83	FS, FNME ([2])
Ιαπωνία	J	42	EJRC
Καζακστάν	KZ	27	KZH
Κιργιζιστάν	KS	59	KRG
Λετονία	LV	25	LDZ
Λίβανος	RL	98	CEL
Λιχτενστάιν	LIE ([1])		

▼B

Χώρες	Αλφαβητικός κωδικός χώρας (3)	Αριθμητικός κωδικός χώρας	Εταιρείες που αφορούν οι αγκύλες στα παραρτήματα P.6 και P.7 (4)
Λιθουανία	LT	24	LG
Λουξεμβούργο	L	82	CFL
Μακεδονία (τέως Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία)	MK	65	CFARYM (MŽ)
Μάλτα	M		
Μολδαβία	MD (1)	23	CFM
Μονακό	MC		
Μογγολία	MGL	31	MTZ
Μαρόκο	MA	93	ONCFM
Κάτω Χώρες	NL	84	NS
Βόρειος Κορέα	PRK (1)	30	ZC
Νορβηγία	N	76	NSB, JBV
Πολωνία	PL	51	PKP
Πορτογαλία	P	94	CP, REFER
Ρουμανία	RO	53	CFR
Ρωσία	RUS	20	RZD
Σερβία — Μαυροβούνιο	SCG	72	JŽ
Σλοβακία	SK	56	ŽSSK, ŽSR
Σλοβενία	SLO	79	SŽ
Νότια Κορέα	ROK	61	KNR
Ισπανία	E.	71	RENFE
Σουηδία	S	74	GC, BV
Ελβετία	CH	85	SBB/CFF/FFS, BLS (2)
Συρία	SYR	97	CFS
Τατζικιστάν	TJ	66	TZD
Τυνησία	TN	91	SNCFT
Κρέας γαλοπούλας	TR	75	TCDD
Τουρκμενιστάν	TM	67	TRK
Ουκρανία	UA	22	UZ
Ηνωμένο Βασίλειο	GB	70	BR
Ουζμπεκιστάν	UZ	29	UTI
Βιετνάμ	VN (1)	32	DSVN

(1) Κωδικοί προς επιβεβαίωση.

(2) Μέχρις ότου τεθούν σε εφαρμογή οι εξελίξεις που αναφέρονται στο σημείο 3 των γενικών παρατηρήσεων, οι εν λόγω επιχειρήσεις μπορούν να χρησιμοποιούν τους κωδικούς 43 (GySEV/ROeEE), 63 (BLS), 64 (FNME), 68 (AAE). Στη συνέχεια θα καθοριστεί από κοινού με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη το χρονικό διάστημα για την επικαιροποίηση.

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

(4) Επιχειρήσεις οι οποίες κατά το χρόνο έναρξης ισχύος ήσαν μέλη των UIC ή OSJD και χρησιμοποιούσαν ως κωδικό επιχείρησης τον κωδικό της περιγραφόμενης χώρας.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ P.5

Αλφαβητικη σημανση της ικανοτητασ για διαλειτουργικοτητα

ΔΕΔ:	Όχημα, σύμφωνο προς την ΤΠΔ τροχαίου υλικού
RIV:	Φορτάμαξα, σύμφωνη προς τους κανονισμούς RIV κατά την ημερομηνία κατάργησής τους.
PPW:	Φορτάμαξα, ανταποκρινόμενη στη συμφωνία PPW (στο πλαίσιο των χωρών OJSD)
RIC:	Επιβατάμαξα που πληροί/πληρούσε τους κανονισμούς RIC

Η αλφαβητική σήμανση της ικανότητας για διαλειτουργικότητα όσον αφορά τα ειδικά οχήματα περιγράφεται στο παράρτημα P.14.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ρ.6

Κωδικοί διαλειτουργικότητασ χρησιμοποιούμενοι για φορτάμαξεσ (ψηφεια 1-2).

	2ο ψηφίο / 1ο ψηφίο		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2ο ψηφίο / 1ο ψηφίο	
		Εύρος	σταθερό ή μεταβλητό	σταθερό	μεταβλητό	σταθερό	μεταβλητό	σταθερό	μεταβλητό	σταθερό	μεταβλητό	σταθερό ή μεταβλητό	Εύρος	
ΤΠΔ ([a]) ή/και COTIF ([b]) ή/και PPW	0	με άξονες	Εφεδρεία	Φορτάμαξες ΤΠΔ ή/και COTIF ([b]) *Λοιπές φορτάμαξες [κάτοχος των οποίων είναι επιχείρηση σιδηροδρόμων περιλαμβανόμενη στο παράρτημα Ρ.4]*		Δεν χρησιμοποιείται λόγω εκκρεμότητας περαιτέρω απόφασης						Φορτάμαξες PPW (μεταβλητό εύρος)	με άξονες	0
	1	με φορεία	Φορτάμαξες χρησιμοποιού-μενες από βιομηχανίες										με φορεία	1
	2	με άξονες	Εφεδρεία	Φορτάμαξες ΤΠΔ ή/και COTIF ([b]) *Λοιπές φορτάμαξες [κάτοχος των οποίων είναι επιχείρηση σιδηροδρόμων περιλαμβανόμενη στο παράρτημα Ρ.4]* Φορτάμαξες PPW		Άλλες φορτάμαξες ΤΠΔ ή/και COTIF ([b]) Φορτάμαξες PPW				Άλλες φορτάμαξες ΤΠΔ ή/και COTIF ([b]) Φορτάμαξες PPW		Φορτάμαξες PPW (σταθερό εύρος)	με άξονες	2
	3	με φορεία											με φορεία	3
Όχι ΤΠΔ και όχι COTIF ([b]) και όχι PPW	4	με άξονες ([c])	Φορτάμαξες υπηρεσίας	Άλλες φορτάμαξες *Λοιπές φορτάμαξες [κάτοχος των οποίων είναι επιχείρηση σιδηροδρόμων περιλαμβανόμενη στο παράρτημα Ρ.4]*		Άλλες φορτάμαξες				Λοιπές φορτάμαξες		Φορτάμαξες με ειδική αρίθμηση για τα τεχνικά χαρακτηριστικά	με άξονες ([d])	4
	8	με φορεία γ ([c])											με φορεία γ ([d])	8
		Κυκλοφορία	Εσωτερική κυκλοφορία ή διεθνής κυκλοφορία με ειδική συμφωνία	Διεθνής κυκλοφορία με ειδική συμφωνία	Εσωτερική κυκλοφορία	Διεθνής κυκλοφορία με ειδική συμφωνία	Εσωτερική κυκλοφορία	Διεθνής κυκλοφορία με ειδική συμφωνία	Εσωτερική κυκλοφορία	Διεθνής κυκλοφορία με ειδική συμφωνία	Εσωτερική κυκλοφορία	Εσωτερική κυκλοφορία ή διεθνής κυκλοφορία με ειδική συμφωνία	Κυκλοφορία	
	1ο ψηφίο / 2ο ψηφίο		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1ο ψηφίο / 2ο ψηφίο	

([a]) Συμμόρφωση τουλάχιστον προς την ΤΠΔ τροχαίου υλικού.
([b]) Περιλαμβανομένων των οχημάτων τα οποία σύμφωνα με τους υφιστάμενους κανονισμούς φέρουν τα ψηφία αυτά κατά το χρόνο έναρξης ισχύος των νέων αυτών κανονισμών..
([c]) Εύρος σταθερό ή μεταβλητό.
([d]) Εξαιρούνται φορτάμαξες κατηγορίας Ι (φορτάμαξες ελεγχόμενης θερμοκρασίας).

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ρ.7

Κωδικοι ικανοτηταsδιεθνουsκυκλοφοριαsχρησιμοποιουμενοι για ελκομενα επιβατικα οχηματα (ψηφια 1-2)

Προσοχή:

Οι προϋποθέσεις μεταξύ αγκυλών είναι μεταβατικές και θα απαλειφθούν με τις εξελίξεις στη RIC (βλ. γενικές παρατηρήσεις σημείο 3).

	Εσωτερική κυκλοφορία	ΤΠΔ [a] ή/και RIC/COTIF [b] ή/και PPW				Εσωτερική κυκλοφορία ή διεθνής κυκλοφορία με ειδική συμφωνία	ΤΠΔ [a] ή/και RIC/COTIF [b]	PPW		
2ο ψηφίο 1ο ψηφίο	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Οχήματα για εσωτερική κυκλοφορία *[κάτοχος των οποίων είναι επιχείρηση σιδηροδρόμων περιλαμβανόμενη στο παράρτημα Ρ.4]*	Οχήματα σταθερού εύρους μη κλιματιζόμενα (περιλαμβανομένων φορταμαξών μεταφοράς επιβατικών αυτοκινήτων) *[κάτοχος των οποίων είναι επιχείρηση σιδηροδρόμων περιλαμβανόμενη στο παράρτημα Ρ.4]*	Οχήματα ρυθμιζόμενου εύρους (1435/1520) μη κλιματιζόμενα *[κάτοχος των οποίων είναι επιχείρηση σιδηροδρόμων περιλαμβανόμενη στο παράρτημα Ρ.4]*	Προς συμπλήρωση	Οχήματα ρυθμιζόμενου εύρους (1435/1672) μη κλιματιζόμενα *[κάτοχος των οποίων είναι επιχείρηση σιδηροδρόμων περιλαμβανόμενη στο παράρτημα Ρ.4]*	Οχήματα με ειδική αρίθμηση για τεχνικά χαρακτηριστικά	Οχήματα σταθερού εύρους	Οχήματα σταθερού εύρους	Οχήματα ρυθμιζόμενου εύρους (1435/1520) με αλλαγή φορείων	Οχήματα ρυθμιζόμενου εύρους (1435/1520) με άξονες ρυθμιζόμενου εύρους
6	Οχήματα υπηρεσίας που δεν χρησιμοποιούνται σε εμπορική υπηρεσία	Οχήματα σταθερού εύρους κλιματιζόμενα *[κάτοχος των οποίων είναι επιχείρηση σιδηροδρόμων περιλαμβανόμενη στο παράρτημα Ρ.4]*	Οχήματα ρυθμιζόμενου εύρους (1435/1520) κλιματιζόμενα *[κάτοχος των οποίων είναι επιχείρηση σιδηροδρόμων περιλαμβανόμενη στο παράρτημα Ρ.4]*	Οχήματα υπηρεσίας που δεν χρησιμοποιούνται σε εμπορική υπηρεσία *[κάτοχος των οποίων είναι επιχείρηση σιδηροδρόμων περιλαμβανόμενη στο παράρτημα Ρ.4]*	Οχήματα ρυθμιζόμενου εύρους (1435/1672) κλιματιζόμενα *[κάτοχος των οποίων είναι επιχείρηση σιδηροδρόμων περιλαμβανόμενη στο παράρτημα Ρ.4]*	Φορτάμαξες μεταφοράς επιβατηγών αυτοκινήτων	Οχήματα ρυθμιζόμενου εύρους			

▼B

	Εσωτερική κυκλοφορία	ΤΠΔ [a] ή/και RIC/COTIF [b] ή/και PPW				Εσωτερική κυκλοφορία ή διεθνής κυκλοφορία με ειδική συμφωνία	ΤΠΔ [a] ή/και RIC/COTIF [b]	PPW		
2ο ψηφίο 1ο ψηφίο	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
7	Κλιματιζόμενα και πιεσοστεγή οχήμαγα *[κάτοχος των οποίων είναι επιχείρηση σιδηροδρόμων περιλαμβανόμενη στο παράρτημα P.4]*	Προς συμπλήρωση	Προς συμπλήρωση	Οχήματα πιεσοστεγή σταθερού εύρους κλιματιζόμενα *[κάτοχος των οποίων είναι επιχείρηση σιδηροδρόμων περιλαμβανόμενη στο παράρτημα P.4]*	Προς συμπλήρωση	Λοιπά οχήματα	Προς συμπλήρωση	Προς συμπλήρωση	Προς συμπλήρωση	Προς συμπλήρωση

([a]) Συμμόρφωση τουλάχιστον προς μελλοντική ΤΠΔ για επιβατικά οχήματα.
([b]) Συμμόρφωση προς RIC ή COTIF σύμφωνα με τον ισχύοντα κανονισμό.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ρ.8

Τυποι ελκτικου υλικου (ψηφια 1-2)

Το πρώτο ψηφίο είναι «9».

Το δεύτερο ψηφίο καθορίζεται από κάθε κράτος μέλος. Παραδείγματος χάρη είναι δυνατόν να συμφωνεί με το ψηφίο ελέγχου εάν το ψηφίο ελέγχου υπολογίζεται επίσης με βάση το σειριακό αριθμό.

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

Κωδικός	Τύπος οχήματος γενικώς
0	Διάφορα
1	Ηλεκτρική μηχανή
2	Μηχανή ντίζελ
3	Πολυμερής σύνθεση ηλεκτρική (υψηλή ταχύτητα) [αυτοκινητάμαξα ή ελκόμενο]
4	Πολυμερής σύνθεση ηλεκτρική (πλην υψηλής ταχύτητας) [αυτοκινητάμαξα ή ελκόμενο]
5	Πολυμερής σύνθεση ντίζελ [αυτοκινητάμαξα ή ελκόμενο]
6	Εξειδικευμένο ελκόμενο
7	Ηλεκτρική μηχανή ελιγμών
8	Μηχανή ντίζελ ελιγμών
9	Όχημα συντηρήσεως

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ P.9

Τυπική αριθμητικη σημανση φορταμαξων (ψηφια 5 εως 7)

Το παρόν παράρτημα παρέχει σε πίνακες την αριθμητική σήμανση με 4 ψηφία σχετιζόμενα προς τα κύρια τεχνικά χαρακτηριστικά της φορτάμαξας.

Το παρόν παράρτημα διανέμεται σε ξεχωριστό μέσον (ηλεκτρονικό αρχείο).

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ P.10

Κωδικοι για τα τεχνικα χαρακτηριστικα του ελκομενου επιβατικου τροχαιου υλικου (ψηφια 5-6)

	6ο ψηφίο 5ο ψηφίο	0	1	2	3	4
Προς συμπλήρωση	0	Προς συμπλήρωση	Προς συμπλήρωση	Προς συμπλήρωση	Προς συμπλήρωση	Προς συμπλήρωση
Οχήματα με καθίσματα 1ης θέσεως	1	10 διαμερίσματα πλευρικά στο διάδρομο ή ισοδύναμος χώρος ανοικτού καθιστικού με κεντρικό διάδρομο	≥ 11 διαμερίσματα πλευρικά στο διάδρομο ή ισοδύναμος χώρος ανοικτού καθιστικού με κεντρικό διάδρομο	Προς συμπλήρωση	Προς συμπλήρωση	Δύο ή τρεις άξονες
Οχήματα με καθίσματα 2ης θέσεως	2	10 διαμερίσματα πλευρικά στο διάδρομο ή ισοδύναμος χώρος ανοικτού καθιστικού με κεντρικό διάδρομο	11 διαμερίσματα πλευρικά στο διάδρομο ή ισοδύναμος χώρος ανοικτού καθιστικού με κεντρικό διάδρομο	≥ 12 διαμερίσματα πλευρικά στο διάδρομο ή ισοδύναμος χώρος ανοικτού καθιστικού με κεντρικό διάδρομο	Τρεις άξονες	Δύο άξονες
Οχήματα με καθίσματα 1ης ή 1ης/2ας θέσεως	3	10 διαμερίσματα πλευρικά στο διάδρομο ή ισοδύναμος χώρος ανοικτού καθιστικού με κεντρικό διάδρομο	11 διαμερίσματα πλευρικά στο διάδρομο ή ισοδύναμος χώρος ανοικτού καθιστικού με κεντρικό διάδρομο	≥ 12 διαμερίσματα πλευρικά στο διάδρομο ή ισοδύναμος χώρος ανοικτού καθιστικού με κεντρικό διάδρομο	Προς συμπλήρωση	Δύο ή τρεις άξονες
Κλινοθέσια οχήματα 1ης ή 1ησ/2ας θέσεως	4	10 διαμερίσματα 1ης/2ας θέσεως	Προς συμπλήρωση	Προς συμπλήρωση	Προς συμπλήρωση	≤ 9 διαμερίσματα 1ης/2ας θέσεως
Κλινοθέσια οχήματα 2ας θέσεως	5	10 διαμερίσματα	11 διαμερίσματα	≥ 12 διαμερίσματα	Προς συμπλήρωση	Προς συμπλήρωση
Προς συμπλήρωση	6	Προς συμπλήρωση	Προς συμπλήρωση	Προς συμπλήρωση	Προς συμπλήρωση	Προς συμπλήρωση
Κλινάμαξες	7	10 διαμερίσματα	11 διαμερίσματα	12 διαμερίσματα	Προς συμπλήρωση	Προς συμπλήρωση
Οχήματα ειδικού σχεδιασμού και αμαξίδια	8	Άμαξα πιλότος με καθίσματα, όλων των θέσεων, με ή χωρίς σκευοφόρο, με θάλαμο οδήγησης για αναστρέψιμη κίνηση	Οχήματα με καθίσματα 1ης ή 1ης/2ας θέσεως με σκευοφόρο ή χώρο ταχυδρομείου	Οχήματα με καθίσματα 2ας θέσεως με σκευοφόρο ή χώρο ταχυδρομείου	Προς συμπλήρωση	Οχήματα με καθίσματα, όλων των θέσεων με ειδικά διαρρυθμισμένους χώρους, π.χ. χώρος παιγνιδιού για παιδιά
	9	Αμαξίδια ταχυδρομείου	Αμαξίδια σκευοφόροι με χώρο ταχυδρομείου	Αμαξίδια σκευοφόροι	Αμαξίδια σκευοφόροι και οχήματα 2 ή 3 αξόνων 2ας θέσεως με καθίσματα, με σκευοφόρο ή χώρο ταχυδρομείου	Αμαξίδια σκευοφόροι με πλευρικό διάδρομο, με ή χωρίς διαμέρισμα σφραγισμένο από το τελωνείο

Σημείωση: Δεν λαμβάνονται υπόψη κλάσματα διαμερίσματος. Ο ισοδύναμος χώρος ενδιαίτησης σε οχήματα ανοικτού καθιστικού με κεντρικό διάδρομο επιτυγχάνεται με διαίρεση του αριθμού διαθέσιμων καθισμάτων δια 6, 8 ή 10, ανάλογα με την κατασκευή του οχήματος.

▼B

Κωδικοι για τα τεχνικα χαρακτηριστικα του ελκομενου επιβατικου τροχαιου υλικου (ψηφια 5-6)

	6ο ψηφίο 5ο ψηφίο	5	6	7	8	9
Προς συμπλήρωση	0	Προς συμπλήρωση	Προς συμπλήρωση	Προς συμπλήρωση	Προς συμπλήρωση	Προς συμπλήρωση
Οχήματα με καθίσματα 1ης θέσεως	1	Προς συμπλήρωση	Διώροφες επιβατάμαξες	≥ 7 διαμερίσματα πλευρικά στο διάδρομο ή ισοδύναμος χώρος ανοικτού καθιστικού με κεντρικό διάδρομο	8 διαμερίσματα πλευρικά στο διάδρομο ή ισοδύναμος χώρος ανοικτού καθιστικού με κεντρικό διάδρομο	9 διαμερίσματα πλευρικά στο διάδρομο ή ισοδύναμος χώρος ανοικτού καθιστικού με κεντρικό διάδρομο
Οχήματα με καθίσματα 2ης θέσεως	2	Μόνο για διώροφες επιβατάμαξες OSJD	Διώροφες επιβατάμαξες	Προς συμπλήρωση	≥ 8 διαμερίσματα πλευρικά στο διάδρομο ή ισοδύναμος χώρος ανοικτού καθιστικού με κεντρικό διάδρομο	9 διαμερίσματα πλευρικά στο διάδρομο ή ισοδύναμος χώρος ανοικτού καθιστικού με κεντρικό διάδρομο
Οχήματα με καθίσματα 1ης ή 1ης/2ας θέσεως	3	Προς συμπλήρωση	Διώροφες επιβατάμαξες	Προς συμπλήρωση	≥ 8 διαμερίσματα πλευρικά στο διάδρομο ή ισοδύναμος χώρος ανοικτού καθιστικού με κεντρικό διάδρομο	9 διαμερίσματα πλευρικά στο διάδρομο ή ισοδύναμος χώρος ανοικτού καθιστικού με κεντρικό διάδρομο
Κλινοθέσια οχήματα 1ης ή 1ησ/2ας θέσεως	4	Προς συμπλήρωση	Προς συμπλήρωση	Προς συμπλήρωση	Προς συμπλήρωση	≤ 9 διαμερίσματα 1ης θέσεως
Κλινοθέσια οχήματα 2ας θέσεως	5	Προς συμπλήρωση	Προς συμπλήρωση	Προς συμπλήρωση	Προς συμπλήρωση	≤ 9 διαμερίσματα
Προς συμπλήρωση	6	Προς συμπλήρωση	Προς συμπλήρωση	Προς συμπλήρωση	Προς συμπλήρωση	Προς συμπλήρωση
Κλινάμαξες	7	> 12 διαμερίσματα	Προς συμπλήρωση	Προς συμπλήρωση	Προς συμπλήρωση	Προς συμπλήρωση
Οχήματα ειδικού σχεδιασμού και αμαξίδια	8	Άμαξες με καθίσματα και κλινοθέσια οχήματα όλων θέσεων, με χώρο κυλικείου ή μπουφέ	Διώροφες αυτοκινητάμαξες πιλότος με καθίσματα, όλων των θέσεων, με ή χωρίς διαμέρισμα αποσκευών, με θάλαμο οδήγησης για αναστρέψιμη κίνηση	Οχήματα εστιατορίου ή επιβατάμαξες με χώρο κυλικείου ή μπουφέ, με χώρο αποσκευών	Οχήματα εστιατορίου	Άλλες ειδικές άμαξες (συνεδριάσεων, δισκοθήκης, μπαρ, κινηματογράφου, βίντεο, άμαξες πρώτων βοηθειών)
	9	Διαξονικά ή τριαξονικά αμαξίδια σκευοφόροι με χώρο ταχυδρομείου	Προς συμπλήρωση	Διαξονικές ή τριαξονικές φορτάμαξες μεταφοράς επιβατηγών αυτοκίνητων	Φορτάμαξες μεταφοράς επιβατηγών αυτοκινήτων	Οχήματα υπηρεσίας

Σημείωση: Δεν λαμβάνονται υπόψη κλάσματα διαμερίσματος. Ο ισοδύναμος χώρος ενδιαίτησης σε οχήματα με ανοικτό καθιστικό με κεντρικό διάδρομο επιτυγχάνεται με διαίρεση του αριθμού διαθέσιμων καθισμάτων δια 6, 8 ή 10, ανάλογα με την κατασκευή του οχήματος.

▼B

Κωδικοι για τα γενικα χαρακτηριστικα ελκομενου επιβατικου τροχαιου υλικου (ψηφία 7-8)

Ενεργειακή τροφοδότηση Μέγιστη ταχύτητα	8ο ψηφίο 7ο ψηφίο	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
– 0 χιλιόμετρα ανά ώρα,	0	Όλες οι τάσεις (*)	Προς συμπλήρωση	3 000 V~ +3 000 V =	1 000 V~ (*)	Προς συμπλήρωση	1 500 V~	Άλλες τάσεις εκτός από 1 000 V, 1 500 V, 3 000 V	1 500 V~ +1 500 V =	3 000 V =	Προς συμπλήρωση
	1	Όλες οι τάσεις (*) + Ατμός (1)	1 000 V~ + Ατμός (1)	1 000 V~ + Ατμός (1)	1 000 V~ + Ατμός (1)	1 000 V~ + Ατμός (1)	1 000 V~ + Ατμός (1)	Προς συμπλήρωση	1 500 V~ +1 500 V = + Ατμός (1)	3 000 V = + Ατμός (1)	3 000 V = + Ατμός (1)
	2	Ατμός (1)	Ατμός (1)	3 000 V~ + 3 000 V = + Ατμός (1)	Ατμός (1)	3 000 V~ + 3 000 V = + Ατμός (1)	Ατμός (1)	3 000 V~ + 3 000 V = 1 500 V~ + Ατμός (1)	1 500 V~ + Ατμός (1)	1 500 V~ + Ατμός (1)	Α (1)
121 έως 140 km/h	3	Όλες οι τάσεις	Προς συμπλήρωση	1 000 V~ +3 000 V =	1 000 V~ (*) (1)	1 000 V~ (*) (1)	1 000 V~	1 000 V~ + 1 500 V~ + 1 500 V =	1 500 V~ +1 500 V =	3 000V =	3 000V =
	4	Όλες οι τάσεις (*) + Ατμός (1)	Όλες οι τάσεις + Ατμός (1)	Όλες οι τάσεις + Ατμός (1)	1 000 V~ (*) (1) + Ατμός (1)	1 500 V~ +1 500 V =	1 000 V~ + Ατμός (1)	3 000 V~ +3 000 V =	1 500 V~ +1 500 V = + Ατμός (1)	3 000 V = + Ατμός (1)	Προς συμπλήρωση
	5	Όλες οι τάσεις (*) + Ατμός (1)	Όλες οι τάσεις + Ατμός (1)	Όλες οι τάσεις + Ατμός (1)	1 000 V~ + Ατμός (1)	Προς συμπλήρωση	1 500 V~ + Ατμός (1)	Άλλες τάσεις εκτός από 1 000 V, 1 500 V, 3 000 V	1 500 V~ +1 500 V = + Ατμός (1)	Προς συμπλήρωση	Προς συμπλήρωση
	6	Ατμός (1)	Προς συμπλήρωση	3 000 V~ +3 000 V =	Προς συμπλήρωση	3 000 V~ +3 000 V =	Προς συμπλήρωση	Ατμός (1)	Προς συμπλήρωση	Προς συμπλήρωση	Α (1)

▼B

Ενεργειακή τροφοδότηση Μέγιστη ταχύτητα	8ο ψηφίο 7ο ψηφίο	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
141 έως 160 km/h	7	Όλες οι τάσεις (*)	Όλες οι τάσεις	1 500 V~ (1) +3 000 V = (1) Όλες οι τάσεις (2)	1 000 V~ (*)	1 500 V~ +1 500 V =	1 000 V~	1 500 V~	1 500 V~ +1 500 V =	3 000 V =	3 000 V =
	8	Όλες οι τάσεις (*) + Ατμός (1)	Όλες οι τάσεις + Ατμός (1)	3 000 V~ + 3 000 V =	Προς συμπλήρωση	Όλες οι τάσεις (*) + Ατμός (1)	1 000 V~ + Ατμός (1)	3 000 V~ + 3 000 V =	Άλλες τάσεις εκτός από 1 000 V, 1 500 V, 3 000 V	Όλες οι τάσεις (*) + Ατμός (1)	A (1) G (2)
– 0 χιλιόμετρα ανά ώρα,	9	Όλες οι τάσεις (*) (2)	Όλες οι τάσεις	Όλες οι τάσεις + Ατμός (1)	1 000 V~ +1 500 V~	1 000 V~	1 000 V~	Προς συμπλήρωση	1 500 V~ +1 500 V =	3 000 V =	A (1) G (2)

(1) Μόνο για οχήματα εσωτερικής κυκλοφορίας

(2) Μόνο για οχήματα με δυνατότητα διεθνούς κυκλοφορίας

Όλες οι τάσεις Μονοφασικό εναλλασσόμενο ρεύμα 1 000 V 51 έως 15 Hz, μονοφασικό εναλλασσόμενο ρεύμα 1 500 V 50 Hz, συνεχές ρεύμα 1 500 V, συνεχές ρεύμα 3 000 V. Επίσης είναι δυνατόν να περιλαμβάνεται μονοφασικό εναλλασσόμενο ρεύμα 3 000 V 50 Hz

(*) Για ορισμένα οχήματα με μονοφασικό εναλλασσόμενο ρεύμα 1 000V επιτρέπεται μία μόνο συχνότητα, είτε 16 2/3 είτε 50 Hz

A Αυτόνομη θέρμανση, χωρίς γραμμή με ζυγό αμαξοστοιχίας για ηλεκτρική τροφοδότηση

G Οχήματα με γραμμή με ζυγό αμαξοστοιχίας για ηλεκτρική τροφοδότηση για όλες τις τάσεις, όπου όμως απαιτείται όχημα με γεννήτρια για την εξασφάλιση κλιματισμού

Ατμός Μόνο θέρμανση με ατμό. Εφόσον αναγράφονται τάσεις, είναι διαθέσιμος και ο κωδικός για οχήματα χωρίς θέρμανση με ατμό.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ρ.11

Κωδικοι για τα τεχνικα χαρακτηριστικα των ειδικων οχηματων (ψηφια 6 εως 8)

Επιτρεπόμενη ταχύτητα για ειδικά οχήματα (ψηφίο 6)

Κατάταξη			Ταχύτητα κίνησης για αυτοκινούμενα		
			≥ 100 km/h	< 100 km/h	0 km/h
Μπορεί να τεθεί σε αμαξοστοιχία	V ≥ 100 km/h	Αυτοκινούμενο	1	2	
		Όχι αυτοκινούμενο			3
	V < 100 km/h ή/και περιορισμοί [a]	Αυτοκινούμενο		4	
		Όχι αυτοκινούμενο			5
Δεν μπορεί να ενταχθεί σε αμαξοστοιχία		Αυτοκινούμενο		6	
		Όχι αυτοκινούμενο			7
Αυτοκινούμενο σιδηροδρομικό/οδικό όχημα το οποίο μπορεί να ενταχθεί σε αμαξοστοιχία [b]				8	
Αυτοκινούμενο σιδηροδρομικό/οδικό όχημα το οποίο δεν μπορεί να ενταχθεί σε αμαξοστοιχία [b]				9	
Όχι αυτοκινούμενο σιδηροδρομικό/οδικό όχημα [b]					0

[a] Ως περιορισμός νοείται ειδική θέση σε αμαξοστοιχία (π.χ. στο οπίσθιο μέρος), υποχρεωτική φορτάμαξα προστασίας κλπ.
[b] Πρέπει να πληρούνται ειδικοί όροι που αφορούν την ένταξη σε αμαξοστοιχία.

Τυποι και υποτυποι ειδικων οχηματων (ψηφία 7-8)

7ο ψηφίο	8ο ψηφίο	Οχήματα/μηχανήματα
1 Υποδομή και επιδομή	1	Αμαξοστοιχία τοποθέτησης και ανακαίνισης τροχιάς
	2	Υλικό τοποθέτησης αλλαγών γραμμής και διασταυρώσεων
	3	Αμαξοστοιχία αποκατάστασης τροχιάς
	4	Μηχάνημα καθαρισμού έρματος
	5	Μηχάνημα χωματουργικών εργασιών
	6	
	7	
	8	
	9	Γερανός επι τροχιάς (όχι για επανεντροχίαση)
	0	Λοιπά ή **γενικά**

7ο ψηφίο	8ο ψηφίο	Οχήματα/μηχανήματα
2 Τροχιά	1	Υψηλή δυναμικότητας, μηχάνημα γομώσεως αμιγούς τροχιάς
	2	Λοιπά μηχανήματα γομώσεως αμιγούς τροχιάς
	3	Μηχάνημα γομώσεως με σταθεροποίηση
	4	Μηχάνημα γομώσεως για διακλαδώσεις και διασταυρώσεις
	5	Αναμοχλευτής έρματος
	6	Σταθεροποιητικό μηχάνημα
	7	Μηχάνημα τροχιστικό και συγκολλητικό
	8	Πολυλειτουργικό μηχάνημα
	9	Μηχάνημα επιθεώρησης τροχιάς
	0	Λοιπά

▼B

7ο ψηφίο	8ο ψηφίο	Οχήματα/μηχανήματα
3 Εναέρια γραμμή	1	Πολυλειτουργικό μηχάνημα
	2	Κυλινδρωτικό και αποκυλινδρωτικό μηχάνημα
	3	Μηχάνημα εγκατάστασης ιστών
	4	Μηχάνημα μεταφοράς τύμπανων
	5	Μηχάνημα τάνυσης εναέριας γραμμής
	6	Μηχάνημα με ανυψούμενο πλατύβαθρο εργασίας και μηχάνημα με ικρίωμα
	7	Αμαξοστοιχία καθαρισμού
	8	Αμαξοστοιχία λίπανσης
	9	Όχημα επιθεώρησης εναέριας γραμμής
	0	Λοιπά
4 Τεχνικές κατασκευές	1	Μηχάνημα τοποθέτησης αποβαθρών
	2	Πλατύβαθρο επιθεώρησης γεφυρών
	3	Πλατύβαθρο επιθεώρησης σηράγγων
	4	Μηχάνημα καθαρισμού αερίων
	5	Μηχάνημα εξαερισμού
	6	Μηχάνημα με ανυψούμενο πλατύβαθρο εργασίας ή με κρύωμα
	7	Μηχάνημα φωτισμού σηράγγων
	8	
	9	
	0	Λοιπά
5 Φόρτωση, εκφόρτωση και διάφορες μεταφορές	1	Μηχάνημα φόρτωσης/εκφόρτωσης και μεταφοράς σιδηροτροχιών
	2	Μηχάνημα φόρτωσης/εκφόρτωσης και μεταφοράς για έρμα, σκύρα κλπ.
	3	
	4	
	5	Μηχάνημα φόρτωσης/εκφόρτωσης και μεταφοράς στρωτήρων
	6	
	7	
	8	Μηχάνημα φόρτωσης/εκφόρτωσης και μεταφοράς για αλλαγές τροχιάς.
	9	Μηχάνημα φόρτωσης/εκφόρτωσης και μεταφοράς για λοιπά υλικά
	0	Λοιπά

7ο ψηφίο	8ο ψηφίο	Οχήματα/μηχανήματα
6 Μετρήσεις	1	Όχημα καταγραφής χωματουργικών εργασιών
	2	Όχημα καταγραφής τροχιάς
	3	Όχημα καταγραφής εναέριας γραμμής
	4	Όχημα καταγραφής εύρους
	5	Όχημα καταγραφής σηματοδότησης
	6	Όχημα καταγραφής τηλεπικοινωνιών
	7	
	8	
	9	
	0	Λοιπά
7 Έκτακτη ανάγκη	1	Γερανός έκτακτης ανάγκης
	2	Όχημα έλξης έκτακτης ανάγκης
	3	Αμαξοστοιχία σηράγγων έκτακτης ανάγκης
	4	Όχημα έκτακτης ανάγκης
	5	Πυροσβεστικό όχημα
	6	Υγειονομικό όχημα
	7	Όχημα υλικού
	8	
	9	
	0	Λοιπά
8 Έλξη, μεταφορές, ενέργεια κλπ.	1	Ελκτικές μονάδες
	2	
	3	Όχημα μεταφοράς (εκτός 59)
	4	Όχημα με σύστημα ισχύος
	5	Όχημα τροχιάς/όχημα με σύστημα ισχύος
	6	
	7	Όχημα σκυροδέματος
	8	
	9	
	0	Λοιπά

▼B

7ο ψηφίο	8ο ψηφίο	Οχήματα/μηχανήματα
9 Περιβάλλον	1	Αυτοκινούμενος αναμοχλευτής χιονιού
	2	Ελκόμενος αναμοχλευτής χιονιού
	3	Σαρωτής χιονιού
	4	Αποπαγωτικό μηχάνημα
	5	Μηχάνημα ζιζανιοκτονίας
	6	Μηχάνημα καθαρισμού σιδηροτροχιάς
	7	
	8	
	9	
	0	Λοιπά

7ο ψηφίο	8ο ψηφίο	Οχήματα/μηχανήματα
0 Σιδηροδρομικά/ Οδικά	1	Σιδηροδρομικό/οδικό μηχάνημα κατηγορίας 1
	2	
	3	Σιδηροδρομικό/οδικό μηχάνημα κατηγορίας 2
	4	
	5	Σιδηροδρομικό/οδικό μηχάνημα κατηγορίας 3
	6	
	7	Σιδηροδρομικό/οδικό μηχάνημα κατηγορίας 4
	8	
	9	
	0	Λοιπά

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ P.12

Αλφαβητικη σημανση για φορταμαξεσ εκτοσ από αρθρωτεσ και πολλαπλεσ φορταμαξεσ

ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΑΛΦΑΒΗΤΙΚΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΕΝΔΕΙΞΗΣ

1. **Σημαντικές σημειώσεις**

Στους συνημμένους πίνακες:

— Τα στοιχεία που δίδονται σε μέτρα αναφέρονται στο εσωτερικό μήκος των φορταμαξών (lu)·

— Οι πληροφορίες που δίδονται σε τόνους (tu) αντιστοιχούν στο υψηλότερο όριο φόρτισης που εμφαίνεται στον πίνακα φόρτισης για την υπόψη φορτάμαξα και το όριο αυτό καθορίζεται σύμφωνα με τις προβλεπόμενες διαδικασίες.

2. **Αλφαβητικοί χαρακτήρες ένδειξης χρησιμοποιούμενοι διεθνώς για όλες τις κατηγορίες**

q σωλήνας για ηλεκτρική θέρμανση ο οποίος είναι δυνατόν να τροφοδοτείται με κάθε είδους αποδεκτό ηλεκτρικό ρεύμα

qq σωλήνας και εγκατάσταση για ηλεκτρική θέρμανση που είναι δυνατόν να τροφοδοτείται με όλα τα αποδεκτά ηλεκτρικά ρεύματα

s φορτάμαξες που επιτρέπεται να κινούνται υπό συνθήκες «s» (βλ. παράρτημα Β της ΤΠΔ τροχαίου υλικού)

ss φορτάμαξες που επιτρέπεται να κινούνται υπό συνθήκες «ss» (βλ. παράρτημα Β της ΤΠΔ τροχαίου υλικού)

3. **Αλφαβητικοί χαρακτήρες ένδειξης που αφορούν την κυκλοφορία στο εσωτερικό**

t, u, v, w, x, y, z

Η σημασία αυτών των αλφαβητικών χαρακτήρων καθορίζεται από κάθε κράτος μέλος..

ΑΛΦΑΒΗΤΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ: Ε — ΑΝΟΙΚΤΗ ΦΟΡΤΑΜΑΞΑ ΜΕ ΥΨΗΛΕΣ ΠΛΕΥΡΕΣ

Φορτάμαξα αναφοράς		Συνήθους τύπου, με ανάκλιση πλευρών και άκρων, με επίπεδο δάπεδο με 2 άξονες: lu ≥ 7,70 m· 25t ≤ tu ≤ 30t με 4 άξονες: lu ≥ 12 m· 50t ≤ tu ≤ 60t με 6 ή περισσότερους άξονες: lu ≥ 12 m· 60t ≤ tu ≤ 75t
Αλφαβητικοί χαρακτήρες ένδειξης	a	με 4 άξονες
	aa	με 6 ή περισσότερους άξονες
	c	με καταπακτές δαπέδου ([a])
	k	με 2 άξονες: tu < 20t με 4 άξονες: tu < 40t με 6 ή περισσότερους άξονες: tu < 50t
	kk	με 2 άξονες: 20t ≤ tu < 25t με 4 άξονες: 40t ≤ tu < 50t με 6 ή περισσότερους άξονες: 50t ≤ tu < 60t
	l	Χωρίς ανάκλιση πλευρών
	ll	Χωρίς καταπακτές δαπέδου ([b])
	m	με 2 άξονες: lu < 7,70 m με 4 ή περισσότερους άξονες: lu < 12 m
	mm	με 4 ή περισσότερους άξονες: lu >12 m ([b])
	n	με 2 άξονες: tu > 30 t με 4 άξονες: tu > 60 t με 6 ή περισσότερους άξονες: tu > 75 t
	o	Χωρίς ανάκλιση άκρων
	p	με θέση για τροχοπεδητή ([b])

([a]) Αυτό εφαρμόζεται μόνο σε ανοικτές φορτάμαξες με υψηλές πλευρές με επίπεδο δάπεδο, εφοδιασμένες με συσκευή η οποία καθιστά δυνατή τη χρήση τους είτε ως συνήθων φορταμαξών με επίπεδο πυθμένα ή για εκφόρτωση ορισμένων εμπορευμάτων με βαρύτητα εφόσον τοποθετηθούν σε κατάλληλη θέση οι καταπακτές.

([b]) Αφορά μόνο φορτάμαξες με εύρος 1 520 mm.

▼B

ΑΛΦΑΒΗΤΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ: F — ΑΝΟΙΚΤΗ ΦΟΡΤΑΜΑΞΑ ΜΕ ΥΨΗΛΕΣ ΠΛΕΥΡΕΣ

Φορτάμαξα αναφοράς		Ειδικού τύπου με 2 άξονες: 25 t ≤ tu ≤ 30 t με 3 άξονες: 25 t ≤ tu ≤ 40 t με 4 άξονες: 50 t ≤ tu ≤ 60 t με 6 ή περισσότερους άξονες: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Αλφαβητικοί χαρακτήρες ένδειξης	α)	με 4 άξονες
	aa	με 6 ή περισσότερους άξονες
	β)	υψηλής χωρητικότητας με άξονες (όγκος > 45 m^3)
	γ)	με ελεγχόμενη εκφόρτωση με βαρύτητα, και στις δύο πλευρές, εναλλακτικά, στο άνω μέρος ([a])
	cc	με ελεγχόμενη εκφόρτωση με βαρύτητα, και στις δύο πλευρές, εναλλακτικά, στο κάτω μέρος ([a])
	(στ)	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία
	ff	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία (αποκλειστικά μέσω σήραγγας)
	fff	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία (αποκλειστικά με σιδηροδρομικά πορθμεία)
	k	με 2 ή 3 άξονες: tu < 20 t με 4 άξονες: tu < 40 t με 6 ή περισσότερους άξονες: tu < 50 t
	kk	με 2 ή 3 άξονες: 20 t ≤ tu < 25 t με 4 άξονες: 40 t ≤ tu < 50t με 6 ή περισσότερους άξονες: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	με εκφόρτωση με βαρύτητα, και στις δύο πλευρές, ταυτοχρόνως, στο άνω μέρος ([a])
	ll	με εκφόρτωση με βαρύτητα, και στις δύο πλευρές, ταυτοχρόνως, στο κάτω μέρος ([a])
	n	με 2 άξονες: tu > 30 t με 3 ή περισσότερους άξονες: tu >40 t με 4 άξονες: tu > 60 t με 6 ή περισσότερους άξονες: tu > 75 t
	o	με εκφόρτωση με βαρύτητα χύδην αξονικώς, στο άνω μέρος ([a])
	oo	με εκφόρτωση με βαρύτητα χύδην αξονικώς, στο κάτω μέρος ([a])
	p	με εκφόρτωση με βαρύτητα αξονική ελεγχόμενη, στο άνω μέρος ([a])
	pp	με εκφόρτωση με βαρύτητα αξονική ελεγχόμενη, στο κάτω μέρος ([a])
	ppp	με θέση για τροχοπεδητή ([b])

([a]) Φορτάμαξες με εκφόρτωση με βαρύτητα της κατηγορίας F είναι ανοικτές φορτάμαξες οι οποίες δεν διαθέτουν επίπεδο δάπεδο και δεν διαθέτουν ευκολία ανάκλησης είτε στα άκρα είτε στις πλευρές.

([b]) Αφορά μόνο φορτάμαξες με εύρος 1520 mm.

Η μέθοδος εκφόρτωσης των φορταμαξών αυτών καθορίζεται με συνδυασμό των εξής χαρακτηριστικών:

Ρύθμιση για τα ανοίγματα εκφόρτωσης

— αξονικά: Τα ανοίγματα τοποθετούνται επάνω από το κέντρο της τροχιάς

— πλευρικά: Ανοίγματα σε κάθε πλευρά της τροχιάς, εκτός των σιδηροτροχιών
(Για τις φορτάμαξες αυτές η εκφόρτωση είναι:
— ταυτόχρονη, εάν η εκκένωση της φορτάμαξας απαιτεί να είναι ανοικτά τα ανοίγματα και προς τις δύο πλευρές,
— εναλλασσόμενη, εάν η πλήρης εκκένωση της φορτάμαξας είναι δυνατή με άνοιγμα των ανοιγμάτων σε μία μόνο πλευρά).

— άνω μέρος: Το κάτω μέρος της οπής εκκένωσης (χωρίς να λαμβάνονται υπόψη κινητές συσκευές οι οποίες είναι δυνατόν να επεκτείνουν το άνοιγμα αυτό τοποθετείται τουλάχιστον 0,700 m επάνω από την σιδηροτροχιά και παρέχει τη δυνατότητα χρησιμοποίησης μεταφορικής ταινίας για την απαγωγή των εμπορευμάτων.

— κάτω μέρος: Η θέση του κάτω άκρου του στομίου εκφόρτωσης δεν παρέχει τη δυνατότητα χρήσης μεταφορικής ταινίας για την απαγωγή των εμπορευμάτων

Ρυθμός εκφόρτωσης

— χύδην: Εφόσον τα ανοίγματα ανοιχθούν για εκφόρτωση δεν είναι δυνατόν να ξανακλειστούν μέχρι την εκκένωση της φορτάμαξας

— ελεγχόμενος: Σε οποιαδήποτε στιγμή κατά την εκφόρτωση είναι δυνατή η ρύθμιση της ροής των εμπορευμάτων ή η διακοπή της

▼**B**

ΑΛΦΑΒΗΤΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ: G — ΚΑΛΥΜΕΝΗ ΦΟΡΤΑΜΑΞΑ

Φορτάμαξα αναφοράς		Συνήθους τύπου με τουλάχιστον 8 ανοίγματα αερισμού με 2 άξονες: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t με 4 άξονες: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t με 6 ή περισσότερους άξονες: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Αλφαβητικοί χαρακτήρες ένδειξης	a	με 4 άξονες
	aa	με 6 ή περισσότερους άξονες
	b	μεγάλης χωρητικότητας: — με 2 άξονες: lu 12 m και ωφέλιμη χωρητικότητα ≥ 70 m^3 — με 4 ή περισσότερους άξονες: lu ≥ 18 m
	bb	με 4 άξονες: lu > 18 m ([a])
	g	για σιτηρά
	h	για οπωροκηπευτικά ([b])
	k	με 2 άξονες: tu < 20 t με 4 άξονες: tu < 40t με 6 ή περισσότερους άξονες: tu < 50 t
	kk	με 2 άξονες: 20 t ≤ tu < 25 t με 4 άξονες: 40 t ≤ tu < 50 t με 6 ή περισσότερους άξονες: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	με λιγότερα από 8 ανοίγματα αερισμού
	ll	με ευρύτερα ανοίγματα θυρών ([a])
	m	με 2 άξονες: lu < 9 m με 4 ή περισσότερους άξονες: lu < 15 m
	n	με 2 άξονες: tu > 30 t με 4 άξονες: tu > 60 t με 6 ή περισσότερους άξονες: tu > 75 t
	o	με 2 άξονες: lu < 12 m και ωφέλιμη χωρητικότητα ≥ 70 m^3
	p	με θέση για τροχοπεδητή ([a])

([a]) Αφορά μόνο φορτάμαξες με εύρος 1 520 mm.
([b]) Η αναφορά «για οπωροκηπευτικά» ισχύει μόνο για φορτάμαξες εφοδιασμένες με επιπρόσθετα ανοίγματα αερισμού στο επίπεδο του πατώματος.

▼B

ΑΛΦΑΒΗΤΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ: Η — ΚΑΛΥΜΕΝΗ ΦΟΡΤΑΜΑΞΑ

Φορτάμαξα αναφοράς		ειδικού τύπου με 2 άξονες: 9 m ≤ lu ≤ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 28 t με 4 άξονες: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t με 6 ή περισσότερους άξονες: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Αλφαβητικοί χαρακτήρες ένδειξης	a	με 4 άξονες
	aa	με 6 ή περισσότερους άξονες
	b	με 2 άξονες: 12 m ≤ lu ≤ 14 m και ικανότητα ωφέλιμου φορτίου ≥ 70 m^3 ([a]) με 4 ή περισσότερους άξονες: 18 m ≤ lu < 22 m
	bb	με 2 άξονες: lu ≥ 14m με 4 ή περισσότερους άξονες: lu ≥ 22 m
	c	με θύρες στα άκρα
	cc	με θύρες στα άκρα και εσωτερικώς εξοπλισμένη για τη μεταφορά επιβατικών αυτοκινήτων
	d	με καταπακτές στο δάπεδο
	dd	με ανακλινόμενο κιβώτιο ([b])
	e	με 2 δάπεδα
	ee	με 3 ή περισσότερα δάπεδα
	f	Κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία ([a])
	ff	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία (αποκλειστικά μέσω σήραγγας)
	fff	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία (αποκλειστικά με σιδηροδρομικά πορθμεία) ([a])
	g	για σιτηρά
	gg	για τσιμέντο ([b])
	h	για οπωροκηπευτικά ([c])
	hh	για ορυκτά λιπάσματα ([b])
	i	με ανοιγόμενα ή διακλαδιζόμενα τοιχώματα
	ii	με εξαιρετικά στιβαρό άνοιγμα ή διακλαδούμενα τοιχώματα ([d])
	k	με 2 άξονες: tu < 20 t με 4 άξονες: tu < 40 t με 6 ή περισσότερους άξονες: tu < 50 t
	kk	με 2 άξονες: 20 t ≤ tu < 25 t με 4 άξονες: 40 t ≤ tu < 50 t με 6 ή περισσότερους άξονες: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	με κινητά χωρίσματα ([e])
	ll	με ασφαλιζόμενα κινητά χωρίσματα ([e])
	m	με 2 άξονες: lu < 9 m με 4 ή περισσότερους άξονες: lu < 15 m
	mm	με 4 ή περισσότερους άξονες: lu > 18 m ([b])
	n	με 2 άξονες: tu > 28 t με 4 άξονες: tu < 60 t με 6 ή περισσότερους άξονες: tu > 75 t
	o	με 2 άξονες: lu 12 m < 14 m και ωφέλιμος όγκος ≥ 70 m^3
	p	με θέση για τροχοπεδητή ([b])

([a]) διαξονικές φορτάμαξες που φέρουν τους αλφαβητικούς χαρακτήρες ένδειξης «f», «fff» είναι δυνατόν να έχουν ωφέλιμη χωρητικότητα μικρότερη από 70 m^3.
([b]) Αφορά μόνο φορτάμαξες με εύρος 1 520 mm.
([c]) Η αναφορά «για οπωροκηπευτικά» αφορά μόνο φορτάμαξες με επιπρόσθετα ανοίγματα αερισμού στο επίπεδο του δαπέδου.
([d]) Αφορά μόνο φορτάμαξες με εύρος 1 435 mm.
([e]) Τα κινητά χωρίσματα είναι δυνατόν να αφαιρούνται προσωρινά.

▼B

ΑΛΦΑΒΗΤΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ: I — ΦΟΡΤΑΜΑΞΑ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑΣ

Φορτάμαξα αναφοράς		Φορτάμαξα ψυγείο με θερμική μόνωση κλάσης IN, με μηχανικό αερισμό, με εσχάρες και αποθήκη πάγου ≥ 3,5 m^3 με 2 άξονες: 19 m^2 ≤ επιφάνεια δαπέδου < 22 m^2· 15 t ≤ tu ≤ 25 t με 4 άξονες: επιφάνεια δαπέδου ≥ 39 m^2· 30 t ≤ tu ≤ 40 t
Αλφαβητικοί χαρακτήρες ένδειξης	a	με 4 άξονες
	b	με 2 άξονες και μεγάλη επιφάνεια δαπέδου: 22 m^2 ≤ επιφάνεια δαπέδου 27 m^2
	bb	με 2 άξονες και πολύ μεγάλη επιφάνεια δαπέδου: επιφάνεια δαπέδου > 27 m^2
	c	με άγκιστρα κρέατος
	d	για ψάρια
	e	με ηλεκτρικό αερισμό
	f	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία
	ff	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία (αποκλειστικά μέσω σήραγγας)
	fff	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία (αποκλειστικά με σιδηροδρομικά πορθμεία)
	g	με μηχανική ψύξη ([a]) ([b])
	gg	ψυγείο με υγροποιημένο αέριο ([a])
	h	με θερμική μόνωση κλάσης IR
	i	με μηχανική ψύξη από μηχανήματα τεχνικής φορτάμαξας συνοδείας ([a]) ([b]) ([c])
	ii	τεχνική φορτάμαξα συνοδείας ([a]) ([c])
	k	με 2 άξονες: tu > 15 t με 4 άξονες: tu < 30 t
	l	Μονωμένη χωρίς αποθήκες πάγου ([a]) ([d])
	m	με 2 άξονες: επιφάνεια δαπέδου < 19 m^2 με 4 άξονες: επιφάνεια δαπέδου < 39 m^2
	mm	με 4 άξονες: επιφάνεια δαπέδου ≥ 39m^2 ([e])
	n	με 2 άξονες: tu > 25 t με 4 άξονες tu > 40 t
	o	με αποθήκες πάγου χωρητικότητας μικρότερης από 3,5 m^3 ([d])
	p	χωρίς εσχάρες

([a]) Ο αλφαβητικός χαρακτήρας ένδειξης «l» δεν τίθεται σε φορτάμαξες που φέρουν τους αλφαβητικούς χαρακτήρες ένδειξης «g», «gg», «i» ή «ii».

([b]) Φορτάμαξες που φέρουν και τους δύο αλφαβητικούς χαρακτήρες ένδειξης «g» και «i» μπορούν να χρησιμοποιούνται μεμονωμένα ή σε μηχανικά ψυχωμένο συρμό.

([c]) Η αναφορά «τεχνική φορτάμαξα συνοδείας» ισχύει ταυτοχρόνως για φορτάμαξες βιομηχανιών, φορτάμαξες συνεργεία (με ή χωρίς ευκολίες για ύπνο) και φορτάμαξες κοιτώνες.

([d]) Ο αλφαβητικός χαρακτήρας ένδειξης «o» δεν τίθεται σε φορτάμαξες που φέρουν τον αλφαβητικό χαρακτήρα ένδειξης «l».

([e]) Αφορά μόνο φορτάμαξες με εύρος 1 520 mm.

Σημείωση: Η επιφάνεια δαπέδου καλυμμένων φορταμαξών ψυγείων καθορίζεται πάντοτε λαμβανομένης υπόψη της χρησιμοποίησης των αποθηκών πάγου.

▼B

ΑΛΦΑΒΗΤΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ: K — ΕΠΙΠΕΔΗ ΦΟΡΤΑΜΑΞΑ 2 ΑΞΟΝΩΝ

Φορτάμαξα αναφοράς		Συνήθους τύπου με ανακλινόμενες πλευρές και βραχείς ορθοστάτες lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t
Αλφαβητικοί χαρακτήρες ένδειξης	b	με μακρούς ορθοστάτες
	g	εξοπλισμένη για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων [a]
	i	με αφαιρούμενο κάλυμμα και μη αφαιρούμενα άκρα [b]
	j	με συσκευή απορρόφησης κραδασμών
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	χωρίς ορθοστάτες
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	tu > 30 t
	o	με όχι αφαιρούμενες πλευρές
	p	χωρίς πλευρές [b]
	pp	με αφαιρούμενες πλευρές

[a] Αλφαβητικός χαρακτήρας ένδειξης «g» είναι δυνατόν να χρησιμοποιείται ταυτόχρονα με τον αλφαβητικό χαρακτήρα κατηγορίας K αποκλειστικά και μόνο για συνήθεις φορτάμαξες που έχουν μόνο συμπληρωματικά εξοπλιστεί για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων. Φορτάμαξες εξοπλισμένες αποκλειστικά και μόνο για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων πρέπει να κατατάσσονται στην κατηγορία L.

[b] Ο αλφαβητικός χαρακτήρας ένδειξης «p» δεν αναγράφεται σε φορτάμαξες με φέρουν τον αλφαβητικό χαρακτήρα ένδειξης «i».

▼B

ΑΛΦΑΒΗΤΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ: L — ΔΙΑΞΟΝΙΚΗ ΕΠΙΠΕΔΗ ΦΟΡΤΑΜΑΞΑ

Φορτάμαξα αναφοράς		ειδικού τύπου lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t
Αλφαβητικοί χαρακτήρες ένδειξης	b	με ειδικά εξαρτήματα για ασφαλή στερέωση μέσου μεγέθους εμπορευματοκιβωτίων (pa) ([a])
	c	με περιστρεφόμενο ορθοστάτη ([a])
	d	Εξοπλισμένη για τη μεταφορά επιβατικών αυτοκινήτων, χωρίς δάπεδο ([a])
	e	με δάπεδα για τη μεταφορά επιβατικών αυτοκινήτων ([a])
	f	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία
	ff	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία (αποκλειστικά μέσω σήραγγας)
	fff	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία (αποκλειστικά με σιδηροδρομικά πορθμεία)
	g	Εξοπλισμένη για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων (εκτός pa) ([a]) ([b])
	h	Εξοπλισμένη για τη μεταφορά χαλύβδινων ρόλων, κρίκος στην πλευρά ([a]) ([c])
	hh	Εξοπλισμένη για τη μεταφορά χαλύβδινων ρόλων, κρίκος στο άνω μέρος ([a]) ([c])
	i	με αφαιρούμενο κάλυμμα και μη αφαιρούμενα άκρα ([a])
	ii	με πολύ στιβαρό αφαιρούμενο μεταλλικό κάλυμμα δ και μη αφαιρούμενα άκρα ([d]) ()
	j	με συσκευή απορρόφησης κραδασμών
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	χωρίς ορθοστάτες ([a])
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	tu > 30 t
	p	χωρίς πλευρές ([a])

([a]) Η αναγραφή των αλφαβητικών χαρακτήρων ένδειξης «l» ή «p» είναι προαιρετική για φορτάμαξες που φέρουν τους αλφαβητικούς χαρακτήρες ένδειξης «b», «c», «d», «e», «g», «h», «hh», «i» ή «ii». Οι αριθμητικοί κωδικοί όμως πρέπει πάντοτε να αντιστοιχούν στις αλφαβητικές σημάνσεις στις φορτάμαξες.

([b]) Φορτάμαξες χρησιμοποιούμενες αποκλειστικά και μόνο για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων (εκτός pa).

([c]) Φορτάμαξες χρησιμοποιούμενες αποκλειστικά και μόνο για τη μεταφορά χαλύβδινων ρόλων.

([d]) Αφορά μόνο φορτάμαξες με εύρος 1 435 mm.

▼B

ΑΛΦΑΒΗΤΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ: Ο — ΦΟΡΤΑΜΑΞΑ ΜΕΙΚΤΗ ΕΠΙΠΕΔΗ ΚΑΙ ΑΝΟΙΚΤΗ ΜΕ ΥΨΗΛΕΣ ΠΛΕΥΡΕΣ

Φορτάμαξα αναφοράς		συνήθους τύπου με 2 ή 3 άξονες, με ανακλινόμενες πλευρές ή άκρα και ορθοστάτες με 2 άξονες: lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t με 3 άξονες: lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 40 t
Αλφαβητικοί χαρακτήρες ένδειξης	a	με 3 άξονες
	f	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία
	ff	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία (αποκλειστικά μέσω σήραγγας)
	fff	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία (αποκλειστικά με σιδηροδρομικά πορθμεία)
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	χωρίς ορθοστάτες
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	με 2 άξονες: tu > 30 t με 3 άξονες: tu > 40 t

▼B

ΑΛΦΑΒΗΤΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ: R — ΦΟΡΤΑΜΑΞΑ ΜΕ ΕΠΙΠΕΔΑ ΦΟΡΕΙΑ

Φορτάμαξα αναφοράς		συνήθους τύπου με ανακλινόμενα άκρα και ορθοστάτες 18 m ≤ lu < 22 m 50 t ≤ tu ≤ 60 t
Αλφαβητικοί χαρακτήρες ένδειξης	b	lu ≥ 22 m
	e	με ανακλινόμενες πλευρές
	g	εξοπλισμένηγια τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων ([a])
	h	εξοπλισμένη για τη μεταφορά χαλύβδινων ρόλων, κρίκος στην πλευρά ([b])
	hh	εξοπλισμένη για τη μεταφορά χαλύβδινων ρόλων, κρίκος στο άνω μέρος ([b])
	i	με αφαιρούμενο κάλυμμα και μη αφαιρούμενα άκρα ([c])
	j	με συσκευή απορρόφησης κραδασμών
	k	tu < 40 t
	kk	40 t ≤ tu < 50 t
	l	χωρίς ορθοστάτες
	m	15 m ≤ lu < 18 m·
	mm	lu < 15 m
	n	tu > 60 t
	o	με μη αφαιρούμενα άκρα ύψους μικρότερο από 2 m
	oo	με μη αφαιρούμενα άκρα, ύψους 2 m ή περισσότερου ([c])
	p	χωρίς ανακλινόμενα άκρα ([c])
	pp	με αφαιρούμενες πλευρές

([a]) Η χρησιμοποίηση του αλφαβητικού χαρακτήρα ένδειξης «g» σε συνδυασμό με τον αλφαβητικό χαρακτήρα κατηγορίας R είναι δυνατή μόνο στην περίπτωση συνήθων φορταμαξών που έχουν μόνο συμπληρωματικά εξοπλιστεί για την μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων. Φορτάμαξες εξοπλισμένες αποκλειστικά και μόνο για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων πρέπει να κατατάσσονται στην κατηγορία S.

([b]) Η χρησιμοποίηση του αλφαβητικού χαρακτήρα ένδειξης «h» ή «hh» σε συνδυασμό με τον αλφαβητικό χαρακτήρα κατηγορίας R είναι δυνατή μόνο στην περίπτωση συνήθων φορταμαξών που έχουν μόνο συμπληρωματικά εξοπλιστεί για την μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων. Φορτάμαξες εξοπλισμένες αποκλειστικά και μόνο για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων πρέπει να κατατάσσονται στην κατηγορία S.

([c]) Οι αλφαβητικοί χαρακτήρες ένδειξης «oo» ή/και «p» δεν τίθενται σε φορτάμαξες που φέρουν τον αλφαβητικό χαρακτήρα ένδειξης «i».

▼B

ΑΛΦΑΒΗΤΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ: S — ΦΟΡΤΑΜΑΞΑ ΜΕ ΕΠΙΠΕΔΑ ΦΟΡΕΙΑ

Φορτάμαξα αναφοράς		ειδικού τύπου με 4 άξονες: lu ≥ 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t με 6 ή περισσότερους άξονες: lu ≥ 22 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Αλφαβητικοί χαρακτήρες ένδειξης	a	με 6 άξονες (2 φορεία 3 αξόνων)
	aa	με 8 ή περισσότερους άξονες
	aaa	με 4 άξονες (2 φορεία 2 αξόνων) ([a])
	b	με ειδικά εξαρτήματα για την ασφαλή συγκράτηση μέσου μεγέθους εμπορευματοκιβωτίων (pa) ([b])
	c	με περιστρεφόμενο ορθοστάτη ([b])
	d	εξοπλισμένη για τη μεταφορά επιβατικών αυτοκινήτων, χωρίς δάπεδο ([b]) ([c])
	e	με καταστρώματα για τη μεταφορά επιβατικών αυτοκινήτων ([b])
	f	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία
	ff	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία (αποκλειστικά μέσω σήραγγας)
	fff	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία (αποκλειστικά με σιδηροδρομικά πορθμεία)
	g	εξοπλισμένη για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, ολικό μήκος φόρτωσης ≤ 60′ (εκτός pa) ([b]) ([c]) ([d])
	gg	εξοπλισμένη για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, ολικό μήκος φόρτωσης > 60′ (εκτός pa) ([b]) ([c]) ([d])
	h	εξοπλισμένη για τη μεταφορά χαλύβδινων ρόλων, κρίκος στην πλευρά ([b]) ([e])
	hh	εξοπλισμένη για τη μεταφορά χαλύβδινων ρόλων, κρίκος στο άνω μέρος ([b]) ([e])
	i	με αφαιρούμενο κάλυμμα και μη αφαιρούμενα άκρα ([b])
	ii	με πολύ στιβαρό αφαιρούμενο μεταλλικό κάλυμμα στ και μη αφαιρούμενα άκρα ([f]) ()
	j	με συσκευή απορρόφησης κραδασμών
	k	με 4 άξονες: tu < 40 t με 6 ή περισσότερους άξονες: tu < 50 t
	kk	με 4 άξονες: 40 t ≤ tu < 50 t με 6 ή περισσότερους άξονες: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	χωρίς ορθοστάτες ([b])
	m	με 4 άξονες: 15 m ≤ lu < 18 m· με 6 ή περισσότερους άξονες: 18 m ≤ lu < 22 m
	mm	με 4 άξονες: lu < 15 m με 6 ή περισσότερους άξονες: lu < 18 m
	mmm	with 4 axles: lu ≥ 22 m ([a])
	n	με 4 άξονες: tu > 60 t με 6 ή περισσότερους άξονες: tu > 75 t
	p	χωρίς πλευρές ([b])

([a]) Αφορά μόνο φορτάμαξες με εύρος 1 520 mm.

([b]) Η αναγραφή των αλφαβητικών χαρακτήρων ένδειξης «l» ή «p» είναι προαιρετική για φορτάμαξες που φέρουν τους αλφαβητικούς χαρακτήρες ένδειξης «b», «c», «d», «e», «g», «gg», «h», «hh», «i» ή «ii». Οι αριθμητικοί κωδικοί όμως πρέπει πάντοτε να αντιστοιχούν στις αλφαβητικές σημάνσεις στις φορτάμαξες.

([c]) Φορτάμαξες οι οποίες επιπροσθέτως προς τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων και εναλλάξιμων αμαξωμάτων χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά οχημάτων σημειώνονται με τους αλφαβητικούς χαρακτήρες ένδειξης «g» ή «gg» και τον αλφαβητικό χαρακτήρα «d».

([d]) Φορτάμαξες χρησιμοποιούμενες αποκλειστικά και μόνο για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων ή για τη μεταφορά εναλλάξιμων αμαξωμάτων για ανύψωση με αρπάγες και συγκράτηση με έμβολο.

([e]) Φορτάμαξες χρησιμοποιούμενες αποκλειστικά και μόνο για τη μεταφορά χαλύβδινων ρόλων.

([f]) Αφορά μόνο φορτάμαξες με εύρος 1 435 mm.

▼B

ΑΛΦΑΒΗΤΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ: T — ΦΟΡΤΑΜΑΞΑ ΜΕ ΑΝΟΙΓΟΜΕΝΗ ΟΡΟΦΗ

Φορτάμαξα αναφοράς		με 2 άξονες: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t με 4 άξονες: 15 m ≤ lu < 18 m· 50 t ≤ tu ≤ 60 t με 6 ή περισσότερους άξονες: 15 m ≤ lu < 18 m· 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Αλφαβητικοί χαρακτήρες ένδειξης	a	με 4 άξονες
	aa	με 6 ή περισσότερους άξονες
	b	υψηλής χωρητικότητας: με 2 άξονες: lu ≥ 12 m με 4 ή περισσότερους άξονες: lu ≥ 18 m [a] [b]
	c	με θύρες στα άκρα
	d	με εκφόρτωση με βαρύτητα ελεγχόμενη, στις δύο πλευρές, εναλλακτικώς, στην οροφή [a] [b] [c]
	dd	με εκφόρτωση με βαρύτητα ελεγχόμενη, στις δύο πλευρές, εναλλακτικώς, στον πυθμένα [a] [b] [c]
	e	με ελεύθερο ύψος των θυρών > 1,90 m [a] [b] [c]
	f	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία
	ff	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία (αποκλειστικά μέσω σήραγγας)
	fff	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία (αποκλειστικά με σιδηροδρομικά πορθμεία)
	g	για σιτηρά
	h	εξοπλισμένη για τη μεταφορά χαλύβδινων ρόλων, κρίκος στην πλευρά
	hh	εξοπλισμένη για τη μεταφορά χαλύβδινων ρόλων, κρίκος στο άνω μέρος
	i	με ανοιγόμενα τοιχώματα [a]
	j	με συσκευή απορρόφησης κραδασμών
	k	με 2 άξονες: tu < 20 t με 4 άξονες: tu < 40 t με 6 ή περισσότερους άξονες: tu < 50 t
	kk	με 2 άξονες: 20 t ≤ tu < 25 t με 4 άξονες: 40 t ≤ tu < 50 t με 6 ή περισσότερους άξονες: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	με εκφόρτωση με βαρύτητα χύδην, στις δύο πλευρές, ταυτοχρόνως, στην οροφή [a] [b] [c]
	ll	με εκφόρτωση με βαρύτητα χύδην, στις δύο πλευρές, ταυτοχρόνως, στον πυθμένα [a] [b] [c]
	m	με 2 άξονες: lu < 9 m με 4 ή περισσότερους άξονες: lu < 15 m [b]
	n	με 2 άξονες: tu > 30 t με 4 άξονες: tu > 60 t με 6 ή περισσότερους άξονες: tu > 75 t
	o	με εκφόρτωση με βαρύτητα χύδην αξονικώς, στο άνω μέρος [a] [b] [c]

▼B

Φορτάμαξα αναφοράς		με 2 άξονες: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t με 4 άξονες: 15 m ≤ lu < 18 m· 50 t ≤ tu ≤ 60 t με 6 ή περισσότερους άξονες: 15 m ≤ lu < 18 m· 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	oo	με εκφόρτωση με βαρύτητα χύδην αξονικώς, στο κάτω μέρος [a] [b] [c]
	p	με εκφόρτωση με βαρύτητα αξονικώς ελεγχόμενη, στο άνω μέρος [a] [b] [c]
	pp	με εκφόρτωση με βαρύτητα αξονικώς ελεγχόμενη, στο κάτω μέρος [a] [b] [c]

[a] Ο αλφαβητικός χαρακτήρας «e»:
- είναι προαιρετικός για φορτάμαξες που φέρουν τον αλφαβητικό χαρακτήρα ένδειξης «b» (αλλά οι αριθμητικοί κωδικοί πρέπει πάντοτε να αντιστοιχούν στις αλφαβητικές σημάνσεις επί των φορταμαξών),
- δεν πρέπει να τίθενται σε φορτάμαξες που φέρουν τους αλφαβητικούς χαρακτήρες ένδειξης «d», «dd», «i», «l», «ll», «o», «oo», «p» ή «pp».

[b] Οι αλφαβητικοί χαρακτήρες ένδειξης «b» και «m» δεν τίθενται σε οχήματα που φέρουν τους αλφαβητικούς χαρακτήρες «d», «dd», «l», «ll», «o», «oo», «p» ή «pp».

[c] Φορτάμαξες με εκφόρτωση βαρύτητας κατηγορίας T είναι φορτάμαξες εφοδιασμένες με άνοιγμα οροφής που παρέχει πρόσβαση σε θυρίδα φόρτωσης σε ολόκληρο το μήκος του αμαξώματος. Οι φορτάμαξες αυτές δεν έχουν επίπεδο δάπεδο και δεν έχουν μελετηθεί για ανάκλιση άκρων ή πλευρών.

Η μέθοδος εκφόρτωσης των φορταμαξών αυτών καθορίζεται με συνδυασμό των εξής χαρακτηριστικών:

Ρύθμιση για τα ανοίγματα εκφόρτωσης:

— αξονικά: Τα ανοίγματα τοποθετούνται επάνω από το κέντρο της τροχιάς

— πλευρικά: Ανοίγματα σε κάθε πλευρά της τροχιάς, εκτός των σιδηροτροχιών
(Για τις φορτάμαξες αυτές η εκφόρτωση είναι:
- ταυτόχρονη, εάν η εκκένωση της φορτάμαξας απαιτεί να είναι ανοικτά τα ανοίγματα και προς τις δύο πλευρές,
- εναλλασσόμενη, εάν η πλήρης εκκένωση της φορτάμαξας είναι δυνατή με άνοιγμα των ανοιγμάτων σε μία μόνο πλευρά).

— άνω μέρος: Το κάτω μέρος της οπής εκκένωσης (χωρίς να λαμβάνονται υπόψη κινητές συσκευές οι οποίες είναι δυνατόν να επεκτείνουν το άνοιγμα αυτό τοποθετείται τουλάχιστον 0,700 m επάνω από την σιδηροτροχιά και παρέχει τη δυνατότητα χρησιμοποίησης μεταφορικής ταινίας για την απαγωγή των εμπορευμάτων.

— κάτω μέρος: Η θέση του κάτω άκρου του στομίου εκφόρτωσης δεν παρέχει τη δυνατότητα χρήσης μεταφορικής ταινίας για την απαγωγή των εμπορευμάτων

Ρυθμός εκφόρτωσης:

— χύδην: Εφόσον τα ανοίγματα ανοιχθούν για εκφόρτωση δεν είναι δυνατόν να ξανακλειστούν μέχρι την εκκένωση της φορτάμαξας

— ελεγχόμενος: Σε οποιαδήποτε στιγμή κατά την εκφόρτωση είναι δυνατή η ρύθμιση της ροής των εμπορευμάτων ή η διακοπή της

▼B

ΑΛΦΑΒΗΤΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ: U — ΕΙΔΙΚΕΣ ΦΟΡΤΑΜΑΞΕΣ

Φορτάμαξα αναφοράς		άλλες από εκείνες των κατηγοριών F, H, L, S ή Z με 2 άξονες: 25 t ≤ tu ≤ 30 t με 3 άξονες: 25 t ≤ tu ≤ 40 t με 4 άξονες: 50 t ≤ tu ≤ 60t με 6 ή περισσότερους άξονες: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Αλφαβητικοί χαρακτήρες ένδειξης	a	με 4 άξονες
	aa	με 6 ή περισσότερους άξονες
	c	με εκφόρτωση υπό πίεση
	d	με ελεγχόμενη εκφόρτωση με βαρύτητα, και στις δύο πλευρές, εναλλακτικά, στο άνω μέρος [a]
	dd	με ελεγχόμενη εκφόρτωση με βαρύτητα, και στις δύο πλευρές, εναλλακτικά, στο κάτω μέρος [a]
	f	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία
	ff	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία (αποκλειστικά μέσω σήραγγας)
	fff	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία (αποκλειστικά με σιδηροδρομικά πορθμεία)
	g	για σιτηρά
	i	εξοπλισμένη για τη μεταφορά αντικειμένων τα οποία υπερβαίνουν το εύρος εάν φορτωθούν σε συνήθεις φορτάμαξες [b] [c]
	k	με 2 ή 3 άξονες: tu < 20 t με 4 άξονες: tu < 40 t με 6 ή περισσότερους άξονες: tu < 50 t
	kk	με 2 ή 3 άξονες: 20 t ≤ tu < 25 t με 4 άξονες: 40 t ≤ tu < 50 t με 6 ή περισσότερους άξονες: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	με εκφόρτωση με βαρύτητα, και στις δύο πλευρές, ταυτοχρόνως, στο άνω μέρος [a]
	ll	με εκφόρτωση με βαρύτητα, και στις δύο πλευρές, ταυτοχρόνως, στο κάτω μέρος [a]
	n	με 2 άξονες: tu > 30 t με 3 άξονες: tu > 40 t με 4 άξονες: tu > 60 t με 6 ή περισσότερους άξονες: tu > 75 t [c]
	o	με εκφόρτωση με βαρύτητα χύδην αξονικώς, στο άνω μέρος [a]
	oo	με εκφόρτωση με βαρύτητα χύδην αξονικώς, στο κάτω μέρος [a]

▼B

Φορτάμαξα αναφοράς		άλλες από εκείνες των κατηγοριών F, H, L, S ή Z με 2 άξονες: 25 t ≤ tu ≤ 30 t με 3 άξονες: 25 t ≤ tu ≤ 40 t με 4 άξονες: 50 t ≤ tu ≤ 60t με 6 ή περισσότερους άξονες: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	p	με εκφόρτωση με βαρύτητα χύδην αξονικώς, στο άνω μέρος ([a])
	pp	με εκφόρτωση με βαρύτητα χύδην αξονικώς, στο κάτω μέρος ([a])

([a]) Φορτάμαξες με εκφόρτωση με βαρύτητα κατηγορίας U είναι κλειστές φορτάμαξες οι οποίες μπορούν να φορτώνονται μόνο μέσω ενός ή περισσοτέρων ανοιγμάτων φόρτωσης κείμενων στο άνω μέρος του αμαξώματος και των οποίων οι συνολικές διαστάσεις είναι μικρότερος από το μήκος του αμαξώματος. Οι φορτάμαξες αυτές δεν έχουν επίπεδο δάπεδο και δεν έχουν μελετηθεί για ανάκλιση άκρων ή πλευρών.

([b]) Ειδικότερα:
- φορτάμαξες με χαμηλό δάπεδο
- φορτάμαξες με κοιλότητα στο κέντρο
- φορτάμαξες με συνήθη επικλινή διαγώνια μόνιμη τράπεζα ελέγχου

([c]) Ο αλφαβητικός χαρακτήρας ένδειξης «n» δεν τίθεται σε φορτάμαξες που φέρουν την αλφαβητική ένδειξη «i».

Η μέθοδος εκφόρτωσης των φορταμαξών αυτών καθορίζεται με συνδυασμό των εξής χαρακτηριστικών:

Ρύθμιση για τα ανοίγματα εκφόρτωσης:

— αξονικά: Τα ανοίγματα τοποθετούνται επάνω από το κέντρο της τροχιάς

— πλευρικά: Ανοίγματα σε κάθε πλευρά της τροχιάς, εκτός των σιδηροτροχιών
(Για τις φορτάμαξες αυτές η εκφόρτωση είναι:
  — ταυτόχρονη, εάν η εκκένωση της φορτάμαξας απαιτεί να είναι ανοικτά τα ανοίγματα και προς τις δύο πλευρές,
  — εναλλασσόμενη, εάν η πλήρης εκκένωση της φορτάμαξας είναι δυνατή με άνοιγμα των ανοιγμάτων σε μία μόνο πλευρά).

— άνω μέρος: Το κάτω μέρος της οπής εκκένωσης (χωρίς να λαμβάνονται υπόψη κινητές συσκευές οι οποίες είναι δυνατόν να επεκτείνουν το άνοιγμα αυτό τοποθετείται τουλάχιστον 0,700 m επάνω από την σιδηροτροχιά και παρέχει τη δυνατότητα χρησιμοποίησης μεταφορικής ταινίας για την απαγωγή των εμπορευμάτων.

— άτω μέρος: Η θέση του κάτω άκρου του στομίου εκφόρτωσης δεν παρέχει τη δυνατότητα χρήσης μεταφορικής ταινίας για την απαγωγή των εμπορευμάτων

Ρυθμός εκφόρτωσης:

— χύδην: Εφόσον τα ανοίγματα ανοιχθούν για εκφόρτωση δεν είναι δυνατόν να ξανακλειστούν μέχρι την εκκένωση της φορτάμαξας

— ελεγχόμενος: Σε οποιαδήποτε στιγμή κατά την εκφόρτωση είναι δυνατή η ρύθμιση της ροής των εμπορευμάτων ή η διακοπή της

▼B

ΑΛΦΑΒΗΤΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ: Z — ΔΕΞΑΜΕΝΟΦΟΡΑ ΦΟΡΤΑΜΑΞΑ

Φορτάμαξα αναφοράς		με μεταλλικό κέλυφος, για τη μεταφορά υγρών ή αερίων με 2 άξονες: 25 t ≤ lu ≤ 30 t με 3 άξονες: 25 t ≤ tu ≤ 40 t με 4 άξονες: 50 t ≤ tu ≤ 60 t με 6 ή περισσότερους άξονες: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Αλφαβητικοί χαρακτήρες ένδειξης	a	με 4 άξονες
	aa	με 6 ή περισσότερους άξονες
	b	για πετρελαιοειδή [a]
	c	με εκφόρτωση υπό πίεση [b]
	d	για είδη διατροφής και χημικά προϊόντα [a]
	e	εφοδιασμένη με συσκευές θέρμανσης
	f	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία
	ff	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία (αποκλειστικά μέσω σήραγγας)
	fff	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία (αποκλειστικά με σιδηροδρομικά πορθμεία)
	g	για τη μεταφορά αερίων υπό πίεση, υγροποιημένων ή διαλυμένων υπό πίεση [b]
	i	δεξαμενή από μη μεταλλικό υλικό
	j	με συσκευή απορρόφησης κραδασμών
	k	με 2 ή 3 άξονες: tu < 20 t με 4 άξονες: tu < 40 t με 6 ή περισσότερους άξονες: tu < 50 t
	kk	με 2 ή 3 άξονες: 20 t ≤ tu < 25 t με 4 άξονες: 40 t ≤ tu < 50 t με 6 ή περισσότερους άξονες: 50 t ≤ tu < 60 t
	n	με 2 άξονες: tu > 30 t με 3 άξονες: tu > 40 t with 4 axles tu > 60 t με 6 ή περισσότερους άξονες: tu > 75 t
	p	με θέση για τροχοπεδητή [a]

[a] Αφορά μόνο φορτάμαξες με εύρος 1 520 mm.
[b] Ο αλφαβητικός χαρακτήρας ένδειξης «c» δεν τίθεται σε φορτάμαξες που φέρουν τον αλφαβητικό χαρακτήρα ένδειξης «g».

▼B

ΣΗΜΑΝΣΗ ΜΕ ΑΛΦΑΒΗΤΙΚΟΥΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΕΣ ΓΙΑ ΦΟΡΤΑΜΑΞΕΣ, ΓΙΑ ΑΡΘΡΩΤΕΣ ΚΑΙ ΠΟΛΛΑΠΛΕΣ ΦΟΡΤΑΜΑΞΕΣ

ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΑΛΦΑΒΗΤΙΚΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΕΝΔΕΙΞΗΣ

1. **Σημαντικές σημειώσεις**

Στους συνημμένους πίνακες τα στοιχεία που δίδονται σε μέτρα αναφέρονται στο εσωτερικό μήκος των φορταμαξών (lu)·

2. **Αλφαβητικοί χαρακτήρες ένδειξης χρησιμοποιούμενοι διεθνώς για όλες τις κατηγορίες**

q σωλήνας για ηλεκτρική θέρμανση ο οποίος είναι δυνατόν να τροφοδοτείται με κάθε είδους αποδεκτό ηλεκτρικό ρεύμα

qq σωλήνας και εγκατάσταση για ηλεκτρική θέρμανση που είναι δυνατόν να τροφοδοτείται με όλα τα αποδεκτά ηλεκτρικά ρεύματα

s φορτάμαξες που επιτρέπεται να κινούνται υπό συνθήκες «s» (βλ. παράρτημα Β της ΤΠΔ τροχαίου υλικού)

ss φορτάμαξες που επιτρέπεται να κινούνται υπό συνθήκες «ss» (βλ. παράρτημα Β της ΤΠΔ τροχαίου υλικού)

3. **Αλφαβητικοί χαρακτήρες ένδειξης που αφορούν την κυκλοφορία στο εσωτερικό**

t, u, v, w, x, y, z

Η σημασία αυτών των αλφαβητικών χαρακτήρων καθορίζεται από κάθε κράτος μέλος.

ΑΛΦΑΒΗΤΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ: F — ΑΝΟΙΚΤΗ ΦΟΡΤΑΜΑΞΑ ΜΕ ΥΨΗΛΕΣ ΠΛΕΥΡΕΣ

Φορτάμαξα αναφοράς		Αρθρωτή ή πολλαπλή φορτάμαξα με άξονες, με 2 μονάδες 22 m ≤ lu < 27 m
Αλφαβητικοί χαρακτήρες ένδειξης	a	με φορεία
	c	με ελεγχόμενη εκφόρτωση με βαρύτητα, και στις δύο πλευρές, εναλλακτικά, στο άνω μέρος ([a])
	cc	με ελεγχόμενη εκφόρτωση με βαρύτητα, και στις δύο πλευρές, εναλλακτικά, στο κάτω μέρος ([a])
	e	με 3 μονάδες
	ee	με 4 ή περισσότερες μονάδες
	f	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία
	ff	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία (αποκλειστικά μέσω σήραγγας)
	fff	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία (αποκλειστικά με σιδηροδρομικά πορθμεία)
	l	με εκφόρτωση με βαρύτητα, και στις δύο πλευρές, ταυτοχρόνως, στο άνω μέρος ([a])
	ll	με εκφόρτωση με βαρύτητα, και στις δύο πλευρές, ταυτοχρόνως, στο κάτω μέρος ([a])
	m	με 2 μονάδες: lu ≥ 27 m
	mm	με 2 μονάδες: lu < 22 m
	o	με εκφόρτωση με βαρύτητα χύδην αξονικώς, στο άνω μέρος ([a])

▼B

Φορτάμαξα αναφοράς		Αρθρωτή ή πολλαπλή φορτάμαξα με άξονες, με 2 μονάδες 22 m ≤ lu < 27 m
	oo	με εκφόρτωση με βαρύτητα χύδην αξονικώς, στο κάτω μέρος ([a])
	p	με εκφόρτωση με βαρύτητα αξονική ελεγχόμενη, στο άνω μέρος ([a])
	pp	με εκφόρτωση με βαρύτητα αξονική ελεγχόμενη, στο κάτω μέρος ([a])
	r	αρθρωτή φορτάμαξα
	rr	Πολλαπλή φορτάμαξα

([a]) Οι φορτάμαξες με εκφόρτωση βαρύτητας κατηγορίας F είναι ανοικτές φορτάμαξες, οι οποίες δεν έχουν επίπεδο δάπεδο και δεν έχουν μελετηθεί για ανάκληση άκρων ή πλευρών.

Η μέθοδος εκφόρτωσης των φορταμαξών αυτών καθορίζεται με συνδυασμό των εξής χαρακτηριστικών:

Ρύθμιση για τα ανοίγματα εκφόρτωσης:

— αξονικά: Τα ανοίγματα τοποθετούνται επάνω από το κέντρο της τροχιάς

— πλευρικά: Ανοίγματα σε κάθε πλευρά της τροχιάς, εκτός των σιδηροτροχιών
(Για τις φορτάμαξες αυτές η εκφόρτωση είναι:
— ταυτόχρονη, εάν η εκκένωση της φορτάμαξας απαιτεί να είναι ανοικτά τα ανοίγματα και προς τις δύο πλευρές,
— εναλλασσόμενη, εάν η πλήρης εκκένωση της φορτάμαξας είναι δυνατή με άνοιγμα των ανοιγμάτων σε μία μόνο πλευρά).

— άνω μέρος: Το κάτω μέρος της οπής εκκένωσης (χωρίς να λαμβάνονται υπόψη κινητές συσκευές οι οποίες είναι δυνατόν να επεκτείνουν το άνοιγμα αυτό τοποθετείται τουλάχιστον 0,700 m επάνω από την σιδηροτροχιά και παρέχει τη δυνατότητα χρησιμοποίησης μεταφορικής ταινίας για την απαγωγή των εμπορευμάτων.

— κάτω μέρος: Η θέση του κάτω άκρου του στομίου εκφόρτωσης δεν παρέχει τη δυνατότητα χρήσης μεταφορικής ταινίας για την απαγωγή των εμπορευμάτων

Ρυθμός εκφόρτωσης:

— χύδην: Εφόσον τα ανοίγματα ανοιχθούν για εκφόρτωση δεν είναι δυνατόν να ξανακλειστούν μέχρι την εκκένωση της φορτάμαξας

— ελεγχόμενος: Σε οποιαδήποτε στιγμή κατά την εκφόρτωση είναι δυνατή η ρύθμιση της ροής των εμπορευμάτων ή η διακοπή της

▼B

ΑΛΦΑΒΗΤΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ: Η — ΚΑΛΥΜΕΝΗ ΦΟΡΤΑΜΑΞΑ

Φορτάμαξα αναφοράς		αρθρωτή ή πολλαπλή φορτάμαξα με άξονες, με 2 μονάδες 22 m ≤ lu < 27 m
Αλφαβητικοί χαρακτήρες ένδειξης	a	με φορεία
	c	με θύρες στα άκρα
	cc	με θύρες στα άκρα και εσωτερικώς εξοπλισμένη για τη μεταφορά επιβατικών αυτοκινήτων
	d	με καταπακτές στο δάπεδο
	e	με 3 μονάδες
	ee	με 4 ή περισσότερες μονάδες
	f	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία
	ff	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία (αποκλειστικά μέσω σήραγγας)
	fff	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία (αποκλειστικά με σιδηροδρομικά πορθμεία)
	g	για σιτηρά
	h	για οπωροκηπευτικά ([a])
	i	με ανοιγόμενα ή διακλαδιζόμενα τοιχώματα
	ii	με εξαιρετικά στιβαρό άνοιγμα ή διακλαδιζόμενα τοιχώματα ([b])
	l	με κινητά χωρίσματα ([c])
	ll	με ασφαλιζόμενα κινητά χωρίσματα ([c])
	m	με 2 μονάδες: lu ≥ 27 m
	mm	με 2 μονάδες: lu < 22 m
	r	αρθρωτή φορτάμαξα
	rr	πολλαπλή φορτάμαξα

([a]) Η αναφορά «για οπωροκηπευτικά» ισχύει μόνο για φορτάμαξες εφοδιασμένες με επιπρόσθετα ανοίγματα αερισμού στο επίπεδο του πατώματος.
([b]) Αφορά μόνο φορτάμαξες με εύρος 1 435 mm.
([c]) Τα κινητά χωρίσματα είναι δυνατόν να αφαιρούνται προσωρινά.

▼B

ΑΛΦΑΒΗΤΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ: I — ΦΟΡΤΑΜΑΞΑ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑΣ

Φορτάμαξα αναφοράς		Φορτάμαξα ψυγείο με θερμική μόνωση κλάσης IN, με μηχανικό αερισμό, με εσχάρες και αποθήκη πάγου ≥ 3,5 m^3 αρθρωτή ή πολλαπλή φορτάμαξα με άξονες, με 2 μονάδες 22 m ≤ lu < 27 m
Αλφαβητικοί χαρακτήρες ένδειξης	a	με φορεία
	c	με άγκιστρα κρέατος
	d	για ψάρια
	e	με ηλεκτρικό αερισμό
	ee	με 4 ή περισσότερες μονάδες
	f	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία
	ff	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία (αποκλειστικά μέσω σήραγγας)
	fff	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία (αποκλειστικά με σιδηροδρομικά πορθμεία)
	g	με μηχανική ψύξη ([a])
	gg	ψυγείο με υγροποιημένο αέριο ([a])
	h	με θερμική μόνωση κλάσης IR
	i	με μηχανική ψύξη με το μηχανισμό τεχνικής φορτάμαξας συνοδείας ([a]) ([b])
	ii	τεχνική φορτάμαξα συνοδείας ([a]) ([b])
	l	Μονωμένη χωρίς αποθήκες πάγου ([a]) ([c])
	m	με 2 μονάδες: lu ≥ 27 m
	mm	με 2 μονάδες: lu < 22 m
	o	με αποθήκες πάγου χωρητικότητας μικρότερης από 3,5 m^3 ([c])
	oo	με 3 μονάδες
	p	χωρίς εσχάρες
	r	αρθρωτή φορτάμαξα
	rr	Πολλαπλή φορτάμαξα

([a]) Ο αλφαβητικός χαρακτήρας ένδειξης «l» δεν τίθεται σε φορτάμαξες που φέρουν τους αλφαβητικούς χαρακτήρες ένδειξης «g», «gg», «i» ή «ii».

([b]) Η αναφορά «τεχνική φορτάμαξα συνοδείας» ισχύει ταυτοχρόνως για φορτάμαξες βιομηχανιών, φορτάμαξες συνεργεία (με ή χωρίς ευκολίες για ύπνο) και φορτάμαξες κοιτώνες.

([c]) Ο αλφαβητικός χαρακτήρας ένδειξης «o» δεν τίθεται σε φορτάμαξες που φέρουν τον αλφαβητικό χαρακτήρα ένδειξης «l».

▼B

ΑΛΦΑΒΗΤΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ: L — ΕΠΙΠΕΔΗ ΦΟΡΤΑΜΑΜΑ ΜΕ ΞΕΧΩΡΙΣΤΟΥΣ ΑΞΟΝΕΣ

Φορτάμαξα αναφοράς		αρθρωτή ή πολλαπλή φορτάμαξα με 2 μονάδες 22 m ≤ lu < 27 m
Αλφαβητικοί χαρακτήρες ένδειξης	a	αρθρωτή φορτάμαξα
	aa	πολλαπλή φορτάμαξα
	b	με ειδικά εξαρτήματα για ασφαλή στερέωση μέσου μεγέθους εμπορευματοκιβωτίων (pa) [a]
	c	με περιστρεφόμενο ορθοστάτη [a]
	d	εξοπλισμένη για τη μεταφορά επιβατικών αυτοκινήτων, χωρίς δάπεδο [a]
	e	με δάπεδα για τη μεταφορά επιβατικών αυτοκινήτων [a]
	f	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία
	ff	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία (αποκλειστικά μέσω σήραγγας)
	fff	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία (αποκλειστικά με σιδηροδρομικά πορθμεία)
	g	εξοπλισμένη για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων [a] [b]
	h	Εξοπλισμένη για τη μεταφορά χαλύβδινων ρόλων, κρίκος στην πλευρά [a] [c]
	hh	Εξοπλισμένη για τη μεταφορά χαλύβδινων ρόλων, κρίκος στο άνω μέρος [a] [c]
	i	με αφαιρούμενο κάλυμμα και μη αφαιρούμενα άκρα [a]
	ii	με πολύ στιβαρό αφαιρούμενο μεταλλικό κάλυμμα δ και μη αφαιρούμενα άκρα [d] (ζ)
	j	με συσκευή απορρόφησης κραδασμών
	l	χωρίς ορθοστάτες [a]
	m	με 2 μονάδες: 18 m ≤ lu < 22 m
	mm	με 2 μονάδες: lu < 18 m
	o	με 3 μονάδες
	oo	με 4 ή περισσότερες μονάδες
	p	χωρίς πλευρές [a]
	r	με 2 μονάδες: lu ≥ 27 m

[a] Η αναγραφή των αλφαβητικών χαρακτήρων ένδειξης «l» ή «p» είναι προαιρετική για φορτάμαξες που φέρουν τους αλφαβητικούς χαρακτήρες ένδειξης «b», «c», «d», «e», «g», «h», «hh», «i» ή «ii». Οι αριθμητικοί κωδικοί όμως πρέπει πάντοτε να αντιστοιχούν στις αλφαβητικές σημάνσεις στις φορτάμαξες.

[b] Φορτάμαξες χρησιμοποιούμενες αποκλειστικά και μόνο για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων (εκτός pa).

[c] Φορτάμαξες χρησιμοποιούμενες αποκλειστικά και μόνο για τη μεταφορά χαλύβδινων ρόλων.

[d] Αφορά μόνο φορτάμαξες με εύρος 1 435 mm.

▼B

ΑΛΦΑΒΗΤΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ: S — ΦΟΡΑΜΑΞΑ ΜΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΦΟΡΕΙΟ

Φορτάμαξα αναφοράς		αρθρωτή ή πολλαπλή φορτάμαξα με 2 μονάδες 22 m ≤ lu < 27 m
Αλφαβητικοί χαρακτήρες ένδειξης	b	με ειδικά εξαρτήματα για ασφαλή στερέωση μέσου μεγέθους εμπορευματοκιβωτίων (pa) [a]
	c	με περιστρεφόμενο ορθοστάτη [a]
	d	εξοπλισμένη για τη μεταφορά επιβατικών αυτοκινήτων, χωρίς δάπεδο [a] [b]
	e	με δάπεδα για τη μεταφορά επιβατικών αυτοκινήτων [a]
	f	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία
	ff	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία (αποκλειστικά μέσω σήραγγας)
	fff	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία (αποκλειστικά με σιδηροδρομικά πορθμεία)
	g	εξοπλισμένη για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, ολικό μήκος φόρτωσης ≤ 60′ (εκτός pa) [a] [b] [c]
	gg	εξοπλισμένη για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, ολικό μήκος φόρτωσης > 60′ (εκτός pa) [a] [b] [c]
	h	εξοπλισμένη για τη μεταφορά χαλύβδινων ρόλων, κρίκος στην πλευρά [a] [d]
	hh	εξοπλισμένη για τη μεταφορά χαλύβδινων ρόλων, κρίκος στο άνω μέρος [a] [d]
	i	με αφαιρούμενο κάλυμμα και μη αφαιρούμενα άκρα [a]
	ii	με πολύ στιβαρό αφαιρούμενο μεταλλικό κάλυμμα ε και μη αφαιρούμενα άκρα [e] [a]
	j	με συσκευή απορρόφησης κραδασμών
	l	χωρίς ορθοστάτες [a]
	m	με 2 μονάδες: lu ≥ 27 m
	mm	με 2 μονάδες: lu < 22 m
	o	με 3 μονάδες
	oo	με 4 ή περισσότερες μονάδες
	p	χωρίς πλευρές [a]
	r	αρθρωτή φορτάμαξα
	rr	Πολλαπλή φορτάμαξα

[a] Η αναγραφή των αλφαβητικών χαρακτήρων ένδειξης «l» ή «p» είναι προαιρετική για φορτάμαξες που φέρουν τους αλφαβητικούς χαρακτήρες ένδειξης «b», «c», «d», «e», «g», «gg», «h», «hh», «i» ή «ii». Οι αριθμητικοί κωδικοί όμως πρέπει πάντοτε να αντιστοιχούν στις αλφαβητικές σημάνσεις στις φορτάμαξες.

[b] Φορτάμαξες οι οποίες επιπροσθέτως προς τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων και εναλλάξιμων αμαξωμάτων χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά οχημάτων σημειώνονται με τους αλφαβητικούς χαρακτήρες ένδειξης «g» ή «gg» και τον αλφαβητικό χαρακτήρα «d».

[c] Φορτάμαξες χρησιμοποιούμενες αποκλειστικά και μόνο για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων ή για τη μεταφορά εναλλάξιμων αμαξωμάτων για ανύψωση με αρπάγες και συγκράτηση με έμβολο.

[d] Φορτάμαξες χρησιμοποιούμενες αποκλειστικά και μόνο για τη μεταφορά χαλύβδινων ρόλων.

[e] Αφορά μόνο φορτάμαξες με εύρος 1 435 mm.

▼**B**

ΑΛΦΑΒΗΤΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ: T — ΦΟΡΤΑΜΑΞΑ ΜΕ ΑΝΟΙΓΟΜΕΝΗ ΟΡΟΦΗ

Φορτάμαξα αναφοράς		αρθρωτή ή πολλαπλή φορτάμαξα με άξονες, με 2 μονάδες 22 m ≤ lu < 27 m
Αλφαβητικοί χαρακτήρες ένδειξης	a	με φορεία
	b	με θύρες ελευθέρου ύψους > 1,90 m [a]
	c	με θύρες στα άκρα
	d	με ελεγχόμενη εκφόρτωση με βαρύτητα, και στις δύο πλευρές, εναλλακτικά, στο άνω μέρος [a] [b]
	dd	με ελεγχόμενη εκφόρτωση με βαρύτητα, και στις δύο πλευρές, εναλλακτικά, στο κάτω μέρος [a] [b]
	e	με 3 μονάδες
	ee	με 4 ή περισσότερες μονάδες
	f	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία
	ff	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία (αποκλειστικά μέσω σήραγγας)
	fff	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία (αποκλειστικά με σιδηροδρομικά πορθμεία)
	g	για σιτηρά
	h	εξοπλισμένη για τη μεταφορά χαλύβδινων ρόλων, κρίκος στην πλευρά
	hh	εξοπλισμένη για τη μεταφορά χαλύβδινων ρόλων, κρίκος στο άνω μέρος
	i	με ανοιγόμενα τοιχώματα [a]
	j	με συσκευή απορρόφησης κραδασμών
	l	με εκφόρτωση με βαρύτητα, και στις δύο πλευρές, ταυτοχρόνως, στο άνω μέρος [a] [b]
	ll	με εκφόρτωση με βαρύτητα, και στις δύο πλευρές, ταυτοχρόνως, στο κάτω μέρος [a] [b]
	m	με 2 μονάδες: lu ≥ 27 m
	mm	με 2 μονάδες: lu < 22 m
	o	με εκφόρτωση με βαρύτητα χύδην αξονικώς, στο άνω μέρος [a] [b]
	oo	με εκφόρτωση με βαρύτητα χύδην αξονικώς, στο κάτω μέρος [a] [b]
	p	με εκφόρτωση με βαρύτητα αξονική ελεγχόμενη, στο άνω μέρος [a] [b]
	pp	με εκφόρτωση με βαρύτητα αξονική ελεγχόμενη, στο κάτω μέρος [a] [b]

▼B

Φορτάμαξα αναφοράς		αρθρωτή ή πολλαπλή φορτάμαξα με άξονες, με 2 μονάδες 22 m ≤ lu < 27 m
	r	αρθρωτή φορτάμαξα
	rr	Πολλαπλή φορτάμαξα

([a]) Ο αλφαβητικός χαρακτήρας ένδειξης «b» δεν τίθεται σε φορτάμαξες που φέρουν τους αλφαβητικούς χαρακτήρες ένδειξης «d», «dd», «i», «l», «ll», «o», «oo», «p» ή «pp».

([b]) Φορτάμαξες με εκφόρτωση βαρύτητας κατηγορίας T είναι φορτάμαξες εφοδιασμένες με άνοιγμα οροφής που παρέχει πρόσβαση σε θυρίδα φόρτωσης σε ολόκληρο το μήκος του αμαξώματος. Οι φορτάμαξες αυτές δεν έχουν επίπεδο δάπεδο και δεν έχουν μελετηθεί για ανάκλιση άκρων ή πλευρών.

Η μέθοδος εκφόρτωσης των φορταμαξών αυτών καθορίζεται με συνδυασμό των εξής χαρακτηριστικών:

Ρύθμιση για τα ανοίγματα εκφόρτωσης:

— αξονικά: Τα ανοίγματα τοποθετούνται επάνω από το κέντρο της τροχιάς

— πλευρικά: Ανοίγματα σε κάθε πλευρά της τροχιάς, εκτός των σιδηροτροχιών
(Για τις φορτάμαξες αυτές η εκφόρτωση είναι:
— ταυτόχρονη, εάν η εκκένωση της φορτάμαξας απαιτεί να είναι ανοικτά τα ανοίγματα και προς τις δύο πλευρές,
— εναλλασσόμενη, εάν η πλήρης εκκένωση της φορτάμαξας είναι δυνατή με άνοιγμα των ανοιγμάτων σε μία μόνο πλευρά).

— άνω μέρος: Το κάτω μέρος της οπής εκκένωσης (χωρίς να λαμβάνονται υπόψη κινητές συσκευές οι οποίες είναι δυνατόν να επεκτείνουν το άνοιγμα αυτό τοποθετείται τουλάχιστον 0,700 m επάνω από την σιδηροτροχιά και παρέχει τη δυνατότητα χρησιμοποίησης μεταφορικής ταινίας για την απαγωγή των εμπορευμάτων.

— κάτω μέρος: Η θέση του κάτω άκρου του στομίου εκφόρτωσης δεν παρέχει τη δυνατότητα χρήσης μεταφορικής ταινίας για την απαγωγή των εμπορευμάτων

Ρυθμός εκφόρτωσης:

— χύδην: Εφόσον τα ανοίγματα ανοιχθούν για εκφόρτωση δεν είναι δυνατόν να ξανακλειστούν μέχρι την εκκένωση της φορτάμαξας

— ελεγχόμενος: Σε οποιαδήποτε στιγμή κατά την εκφόρτωση είναι δυνατή η ρύθμιση της ροής των εμπορευμάτων ή η διακοπή της

▼B

ΑΛΦΑΒΗΤΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ: U — ΕΙΔΙΚΕΣ ΦΟΡΤΑΜΑΞΕΣ

Φορτάμαξα αναφοράς		αρθρωτή ή πολλαπλή φορτάμαξα, με άξονες, με 2 μονάδες 22 m ≤ lu < 27 m
Αλφαβητικοί χαρακτήρες ένδειξης	a	με φορεία
	e	με 3 μονάδες
	ee	με 4 ή περισσότερες μονάδες
	c	με εκφόρτωση υπό πίεση
	d	με ελεγχόμενη εκφόρτωση με βαρύτητα, και στις δύο πλευρές, εναλλακτικά, στο άνω μέρος [a]
	dd	με ελεγχόμενη εκφόρτωση με βαρύτητα, και στις δύο πλευρές, εναλλακτικά, στο κάτω μέρος [a]
	f	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία
	ff	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία (αποκλειστικά μέσω σήραγγας)
	fff	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία (αποκλειστικά με σιδηροδρομικά πορθμεία)
	g	για σιτηρά
	i	εξοπλισμένη για τη μεταφορά αντικειμένων τα οποία υπερβαίνουν το εύρος εάν φορτωθούν σε συνήθεις φορτάμαξες [b]
	l	με εκφόρτωση με βαρύτητα, και στις δύο πλευρές, ταυτοχρόνως, στο άνω μέρος [a]
	ll	με εκφόρτωση με βαρύτητα, και στις δύο πλευρές, ταυτοχρόνως, στο κάτω μέρος [a]
	m	με 2 μονάδες: lu ≥ 27 m
	mm	με 2 μονάδες: lu < 22 m
	o	με εκφόρτωση με βαρύτητα χύδην αξονικώς, στο άνω μέρος [a]
	oo	με εκφόρτωση με βαρύτητα χύδην αξονικώς, στο κάτω μέρος [a] [b]
	p	με εκφόρτωση με βαρύτητα αξονική ελεγχόμενη, στο άνω μέρος [a]
	pp	με εκφόρτωση με βαρύτητα αξονική ελεγχόμενη, στο κάτω μέρος [a]

▼B

Φορτάμαξα αναφοράς		αρθρωτή ή πολλαπλή φορτάμαξα, με άξονες, με 2 μονάδες 22 m ≤ lu < 27 m
	r	αρθρωτή φορτάμαξα
	rr	Πολλαπλή φορτάμαξα

([a]) Φορτάμαξες με εκφόρτωση με βαρύτητα κατηγορίας U είναι κλειστές φορτάμαξες οι οποίες μπορούν να φορτώνονται μόνο μέσω ενός ή περισσοτέρων ανοιγμάτων φόρτωσης κείμενων στο άνω μέρος του αμαξώματος και των οποίων οι συνολικές διαστάσεις είναι μικρότερος από το μήκος του αμαξώματος. Οι φορτάμαξες αυτές δεν έχουν επίπεδο δάπεδο και δεν έχουν μελετηθεί για ανάκλιση άκρων ή πλευρών.

([b]) Ειδικότερα:
— φορτάμαξες με χαμηλό δάπεδο
— φορτάμαξες με κοιλότητα στο κέντρο
— φορτάμαξες με συνήθη επικλινή διαγώνια μόνιμη τράπεζα ελέγχου

Η μέθοδος εκφόρτωσης των φορταμαξών αυτών καθορίζεται με συνδυασμό των εξής χαρακτηριστικών:

Ρύθμιση για τα ανοίγματα εκφόρτωσης:

— αξονικά: Τα ανοίγματα τοποθετούνται επάνω από το κέντρο της τροχιάς
— πλευρικά: Ανοίγματα σε κάθε πλευρά της τροχιάς, εκτός των σιδηροτροχιών
(Για τις φορτάμαξες αυτές η εκφόρτωση είναι:
— ταυτόχρονη, εάν η εκκένωση της φορτάμαξας απαιτεί να είναι ανοικτά τα ανοίγματα και προς τις δύο πλευρές,
— εναλλασσόμενη, εάν η πλήρης εκκένωση της φορτάμαξας είναι δυνατή με άνοιγμα των ανοιγμάτων σε μία μόνο πλευρά).
— άνω μέρος: Το κάτω μέρος της οπής εκκένωσης (χωρίς να λαμβάνονται υπόψη κινητές συσκευές οι οποίες είναι δυνατόν να επεκτείνουν το άνοιγμα αυτό τοποθετείται τουλάχιστον 0,700 m επάνω από την σιδηροτροχιά και παρέχει τη δυνατότητα χρησιμοποίησης μεταφορικής ταινίας για την απαγωγή των εμπορευμάτων.
— κάτω μέρος: Η θέση του κάτω άκρου του στομίου εκφόρτωσης δεν παρέχει τη δυνατότητα χρήσης μεταφορικής ταινίας για την απαγωγή των εμπορευμάτων

Ρυθμός εκφόρτωσης:

— χύδην: Εφόσον τα ανοίγματα ανοιχθούν για εκφόρτωση δεν είναι δυνατόν να ξανακλειστούν μέχρι την εκκένωση της φορτάμαξας
— ελεγχόμενος: Σε οποιαδήποτε στιγμή κατά την εκφόρτωση είναι δυνατή η ρύθμιση της ροής των εμπορευμάτων ή η διακοπή της

▼B

ΑΛΦΑΒΗΤΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ: Z — ΔΕΞΑΜΕΝΟΦΟΡΑ ΦΟΡΤΑΜΑΞΑ

Φορτάμαξα αναφοράς		με μεταλλικό κέλυφος, για τη μεταφορά υγρών ή αερίων αρθρωτή ή πολλαπλή φορτάμαξα με άξονες, με 2 μονάδες 22 m ≤ lu < 27 m
Αλφαβητικοί χαρακτήρες ένδειξης	a	με φορεία
	c	με εκφόρτωση υπό πίεση [a]
	e	εφοδιασμένη με συσκευές θέρμανσης
	f	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία
	ff	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία (αποκλειστικά μέσω σήραγγας)
	fff	κατάλληλη για κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία (αποκλειστικά με σιδηροδρομικά πορθμεία)
	g	για τη μεταφορά αερίων υπό πίεση, υγροποιημένων ή διαλυμένων υπό πίεση [a]
	i	δεξαμενή από μη μεταλλικό υλικό
	j	με συσκευή απορρόφησης κραδασμών
	m	με 2 μονάδες: lu ≥ 27 m
	mm	με 2 μονάδες: lu < 22 m
	o	με 3 μονάδες
	oo	με 4 ή περισσότερες μονάδες
	r	αρθρωτή φορτάμαξα
	rr	Πολλαπλή φορτάμαξα

[a] Ο αλφαβητικός χαρακτήρας ένδειξης «c» δεν τίθεται σε φορτάμαξες που φέρουν τον αλφαβητικό χαρακτήρα ένδειξης «g».

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ρ.13

Αλφαβητική σήμανση για ελκόμενο επιβατικό τροχαίο υλικό

Αλφαβητικοί χαρακτήρες σειράς χρησιμοποιούμενοι διεθνώς:

A	Επιβατάμαξα 1ης θέσεως με καθίσματα
B	Επιβατάμαξα 2ας θέσεως με καθίσματα
AB	Επιβατάμαξα 1ης/2ας θέσεως με καθίσματα
WL	Κλινάμαξα με αλφαβητικό χαρακτήρα σειράς A, B ή AB ανάλογα με τον τύπο προσφερόμενης ενδιαίτησης. Οι αλφαβητικοί χαρακτήρες σειράς για κλινάμαξες με «ιδιαίτερα» διαμερίσματα συμπληρώνονται με τον αλφαβητικό χαρακτήρα ένδειξης «S»
WR	Όχημα εστιατόριο
R	Άμαξα με όχημα εστιατόριο, διαμέρισμα μπουφέ ή μπαρ (χρησιμοποιείται επιπλέον αλφαβητικός χαρακτήρας σειράς)
Δ.	Αμαξίδιο
DD	Ανοικτό, αμαξίδιο δύο επιπέδων για μεταφορά επιβατικών αυτοκινήτων
Ταχυδρομικές δραστηριότητες	Αμαξίδιο ταχυδρομείου
AS SR WG	Άμαξα μπαρ με ευκολίες για χορό
WSP	Επιβατάμαξα με καθίσματα τύπου πούλμαν
Le	Ανοικτή διαξονική φορτάμαξα δύο επιπέδων για μεταφορά επιβατικών αυτοκινήτων
Leq	Ανοικτή διαξονική φορτάμαξα δύο επιπέδων για μεταφορά επιβατικών αυτοκινήτων εφοδιασμένη με καλώδιο τροφοδοσίας αμαξοστοιχίας
Laeq	Ανοικτή τριαξονική φορτάμαξα δύο επιπέδων για μεταφορά επιβατικών αυτοκινήτων εφοδιασμένη με καλώδιο τροφοδοσίας αμαξοστοιχίας

Αλφαβητικοί χαρακτήρες ένδειξης χρησιμοποιούμενοι διεθνώς:

b h	Επιβατάμαξα εξοπλισμένη για τη μεταφορά αναπήρων ατόμων
c	Διαμερίσματα μετατρέψιμα σε κλινοθέσια
d v	Όχημα εξοπλισμένο για τη μεταφορά δικύκλων
ee z	Όχημα εξοπλισμένο με κεντρική ηλεκτροδότηση
f	Όχημα εφοδιασμένο με θάλαμο οδήγησης (άμαξα πιλότος)
p t	Άμαξα με καθίσματα κέντρου — πτέρυγας
m	Όχημα μήκους άνω των 24,5 m
s	Κέντρο — διάδρομος σε αμαξίδια και επιβατάμαξες με διαμέρισμα αποσκευών

Το πλήθος διαμερισμάτων δίδεται υπό τύπο δείκτη (παραδείγματος χάρη: Bc9)

Αλφαβητικοί χαρακτήρες σειράς και αλφαβητικοί χαρακτήρες ένδειξης με εθνική σημασία

Οι υπόλοιποι αλφαβητικοί χαρακτήρες σειράς και αλφαβητικοί χαρακτήρες ένδειξης χρησιμοποιούνται σε εθνικό επίπεδο με σημασία η οποία καθορίζεται από κάθε κράτος μέλος.

▼M1

———————

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Q

Δεν χρησιμοποιείται

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ R

Στοιχεία ταυτοποίησης αμαξοστοιχίας

Ήδη στον τομέα αυτό αναπτύσσεται κάποιο ΕΝ. Όταν ολοκληρωθεί, από τον ΕΟΣ και την ΕΕ θα αξιολογηθεί η καταλληλότητά της ως μέσου με το οποίο είναι δυνατόν να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ.

Μέχρι την ανάπτυξη αυτής της ΕΝ, το παρόν Παράρτημα περιέχει τη CWA (CEN Workshop Agreenent — Συμφωνία Εργομήγυρης CEN) που έχει εκπονηθεί σχετικά.

Πρέπει να σημειωθεί ότι αυτή η CWA δεν αίρει την υποχρέωση εφαρμογής των δελτίων UIC 419-1 και 419-2.

Οι ενδιαφερόμενοι παρακαλούνται να αναφερθούν στο συνημμένο έγγραφο — CWA για την αρίθμηση αμαξοστοιχιών

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ S

Δεν χρησιμοποιείται

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Τ

Επίδοση πέδης

Ήδη καθορίζεται λεπτομερής προδιαγραφή η οποία θα περιλαμβάνει τον τύπο για τον υπολογισμό της επίδοσης της πέδης. Η προδιαγραφή αυτή θα ισχύει παντού στο ΔΕΔ και θα λαμβάνει υπόψη τον καλύτερο τρόπο με τον οποίο θα είναι δυνατός ο καθορισμός του τύπου ώστε να καταστεί δυνατή η λειτουργία της πέδης κατά τρόπο εναρμονισμένο, με ασφάλεια και αποδοτικό σε σχέση με το κόστος. Με την εργασία αυτή ασχολείται ομάδα ειδικών από πολλούς τομείς. Η ομαδα θα εργαστεί και σε συνδυασμό με τις απαιτήσεις της ΤΠΔ ΣΣ ΔΔΚ.

Μέχρις ότου καταστεί δυνατή η ανάπτυξη και η εισαγωγή της λεπτομερούς προδιαγραφής, το σημείο αυτό αποτελεί ανοικτό σημείο και συνιστάται να συνεργάζονται οι επιχειρήσεις σιδηροδρόμων και οι διαχειριστές υποδομής ώστε να συνάπτουν από κοινού διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες για να διευκολύνεται η απρόσκοπτη μετάβαση αμαξοστοιχιών από την επιχειρησιακή περιοχή ενός διαχειριστή υποδομής σε άλλου.

Βλέπε επίσης Παράρτημα U.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ U

Κατάλογος ανοικτών σημείων

ΣΗΜΕΙΟ 4.2.2.5

Έγγραφο για τη σύνθεση αμαξοστοιχιών

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Τ (βλ. σημείο 4.2.2.6.2 της παρούσας ΤΠΔ)

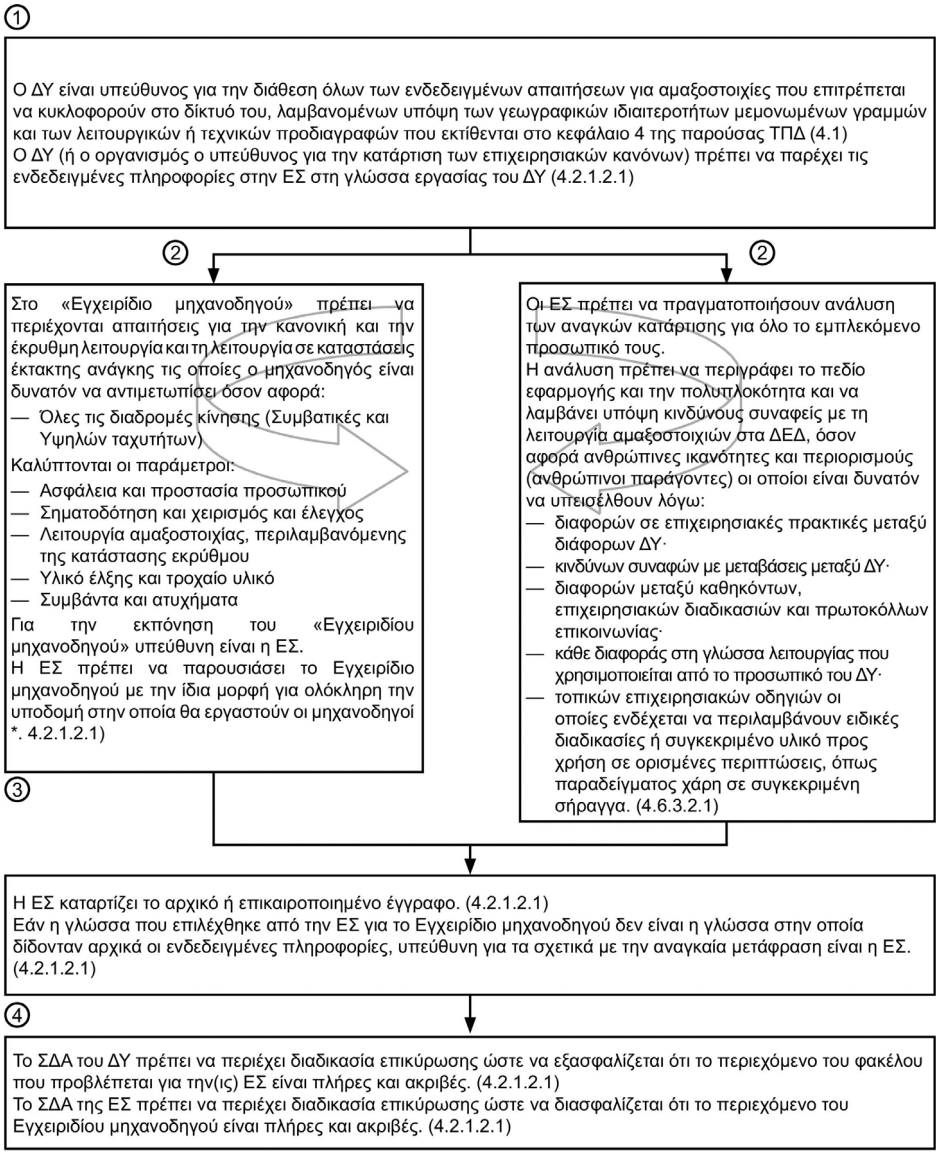
Επίδοση πέδης

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

Κατάρτιση και επικαιροποίηση φάκελου κανόνων για μηχανοδηγουσ

Σε συνδυασμό με τα σημεία 4.2 και 4.6 της παρούσας ΤΠΔ, το διάγραμμα που ακολουθεί σχηματοποιεί τη διαδικασία που περιγράφεται στην παρούσα ΤΠΔ για την προετοιμασία και την επικαιροποίηση του φακέλου κανόνων που απαιτείται από την παρούσα ΤΠΔ.



Επεξηγηματική σημείωση: Η απαίτηση να παρουσιάζονται οι κανόνες με την ίδια μορφή και στην ίδια γλώσσα είναι αναγκαία ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι μηχανοδηγοί έχουν στη διάθεσή τους διάφορους κανόνες για διάφορες υπηρεσίες κατά τρόπο συνεκτικό, χρησιμοποιώντας ένα βιβλίο κανόνων ως το βασικό έγγραφο, το οποίο συμπληρώνεται από το(α) έγγραφο(α) που καλύπτει(ουν) τους κανόνες οι οποίοι διαφέρουν από εκείνους του βασικού εγγράφου.
Είναι επιτακτικής σημασίας να είναι ο μηχανοδηγός σε θέση να βρει τους κανόνες σχετικά με τις ίδιες καταστάσεις στα ίδια μέρη του εγγράφου ανεξάρτητα από την υποδομή στην οποία κινείται, οπότε η απλή συρραφή βιβλίων με εθνικούς κανόνες χωρίς αναδιάταξη των κανόνων αυτών δεν είναι επαρκής.
Ο σκοπός της ανάλυσης των αναγκών κατάρτισης εξυπηρετεί δύο διακριτούς στόχους:

— προσδιορισμό των αναγκαίων απαιτήσεων κατάρτισης που πρέπει να αναλάβει η ΕΣ ώστε να διασφαλιστεί ότι το προσωπικό της είναι σε θέση να χρησιμοποιήσει την οικεία υποδομή
— προσδιορισμό των κανόνων που είναι αναγκαίοι στο προσωπικό της ΕΣ, με βάση τις διαφορές στους κανόνες λειτουργίας στις σχετικές υποδομές σε σύγκριση με τις απαιτήσεις λειτουργίας στην υποδομή του κράτους μέλους που έχει αδειοδοτήσει τη λειτουργία του.

▼B

ΛΕΞΙΛΟΓΙΟ

Όρος	Ορισμός
Δυστύχημα	Ορισμός στο άρθρο 3 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ.
Έγκριση της κίνησης αμαξοστοιχιών	Η λειτουργία του υλικού σε κέντρα σηματοδότησης, αίθουσες ελέγχου παροχής ηλεκτρικού ρεύματος για έλξη και κέντρων ελέγχου κυκλοφορίας που καθιστά δυνατή την κίνηση των αμαξοστοιχιών. Δεν περιλαμβάνεται το προσωπικό που απασχολείται σε επιχείρηση σιδηροδρόμων και το οποίο είναι υπεύθυνο για τη διαχείριση πόρων όπως το πλήρωμα αμαξοστοιχίας ή το τροχαίο υλικό.
Επικίνδυνα εμπορεύματα	Ορισμός στο άρθρο 2 της οδηγίας 96/49.
Έκρυθμη λειτουργία	Λειτουργία η οποία οφείλεται σε απρογραμμάτιστο γεγονός το οποίο εμποδίζει τη συνήθη παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών.
Ρύθμιση κυκλοφορίας	Βλέπε ρύθμιση κυκλοφορίας αμαξοστοιχιών.
Μηχανοδηγός	Πρόσωπο που διαθέτει την επάρκεια και την άδεια να οδηγεί αμαξοστοιχίες
Όχι συνήθη φορτία	Φορτίο που μεταφέρεται σε σιδηροδρομικό όχημα, παραδείγματος χάρη εμπορευματοκιβώτιο, εναλλάξιμο κιβώτιο ή άλλο όπου λόγω του μεγέθους του σιδηροδρομικού οχήματος ή/και του φορτίου ανά άξονα απαιτείται ειδική έγκριση για την κίνηση ή/και η εφαρμογή ειδικών όρων κίνησης για όλη τη διαδρομή ή μέρος της.
Όροι υγείας και ασφαλείας	Στο πλαίσιο του κεφαλαίου 4.7 ης παρούσας ΤΠΔ ο όρος αυτός αφορά μόνο τις απαιτήσεις ιατρικής και ψυχολογικής καταλληλότητας που απαιτούνται για το χειρισμό των σχετικών στοιχείων του υποσυστήματος.
Θερμό λιποκιβώτιο άξονα	Λιποκιβώτιο άξονα και έδρανο που έχει υπερβεί τη μέγιστη προβλεπόμενη θερμοκρασία λειτουργίας.
Συμβάν	Ορισμός στο άρθρο 3 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ.
Βιβλίο εντύπων	Βιβλίο εντύπων το οποίο περιγράφει την ακολουθία δράσης που πρέπει να αναληφθεί από το προσωπικό του διαχειριστή υποδομής και το προσωπικό της επιχείρησης σιδηροδρόμων κατά την κίνηση αμαξοστοιχιών σε έκρυθμες καταστάσεις. Καθεμία δραστηριότητα απαιτεί ξεχωριστό έντυπο. Το βιβλίο εντύπων καταρτίζεται στις γλώσσες και του διαχειριστή υποδομής και της επιχείρησης σιδηροδρόμων και αντίγραφά του κατέχει το οικείο προσωπικό του διαχειριστή υποδομής και της επιχείρησης σιδηροδρόμων.
Κράτος μέλος	Όταν ο όρος χρησιμοποιείται στο πλαίσιο της παρούσας ΤΠΔ αναφέρεται στο κράτος μέλος το οποίο εκδίδει την έγκριση/το πιστοποιητικό ασφαλείας που αναφέρεται στα άρθρα 10 και 11 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ.
Γλώσσα εργασίας	Η γλώσσα(ες) που χρησιμοποιείται(ούνται) στην καθημερινή λειτουργία από το διαχειριστή υποδομής και δημοσιεύοεται(ονται) στη δήλωση δικτύου για τη διαβίβαση επιχειρησιακών μηνυμάτων ή μηνυμάτων σχετιζόμενων με την ασφάλεια μεταξύ του προσωπικού του διαχειριστή υποδομής και της επιχείρησης σιδηροδρόμων.
Επιβάτης	Πρόσωπο (άλλο εκτός από απασχολούμενους στην αμαξοστοιχία με συγκεκριμένα καθήκοντα) το οποίο ταξιδεύει σε αμαξοστοιχία ή βρίσκεται σε σιδηροδρομική περιουσία πριν ή μετά από σιδηροδρομικό ταξίδι.
Παρακολούθηση συμπεριφοράς	Η συστηματική παρατήρηση και καταγραφή της συμπεριφοράς της λειτουργίας αμαξοστοιχίας και της υποδομής με σκοπό να επέλθουν βελτιώσεις στη συμπεριφορά αμφοτέρων.
Πραγματικός χρόνος	Η ικανότητα ανταλλαγής ή επεξεργασίας πληροφοριών για συγκεκριμένα συμβάντα (όπως άφιξη σε σταθμό, διέλευση από σταθμό ή αναχώρηση από σταθμό) κατά το ταξίδι αμαξοστοιχιών όπως εκδηλώνονται τα εν λόγω συμβάντα.
Σημείο υποβολής αναφοράς	Σημείο στο πρόγραμμα αμαξοστοιχιών όπου απαιτείται υποβολή αναφοράς για την ώρα άφιξης, αναχώρησης ή διέλευσης.

▼B

Όρος	Ορισμός
Διαδρομή	Το(α) συγκεκριμένο(α) τμήμα(τα) γραμμής
Γνώσεις για τη διαδρομή	Οι γνώσεις για το(α) τμήμα(τα) της γραμμής όπου εργάζεται το εποχούμενο προσωπικό, με βάση πληροφορίες παρεχόμενες από το διαχειριστή υποδομής, ώστε το προσωπικό να έχει τη δυνατότητα να χειρίζεται την αμαξοστοιχία με ασφάλεια. Τα ουσιώδη στοιχεία των γνώσεων αυτών πρέπει να μαθαίνονται με λεπτομέρειες και να απομνημονεύονται από το οικείο προσωπικό. Σε φάκελο είναι δυνατόν να τηρούνται και άλλα στοιχεία, στα οποία το προσωπικό μπορεί να έχει ταχεία πρόσβαση, με βάση αξιολόγηση της διαδρομής από την επιχείρηση σιδηροδρόμων ή τις απαιτήσεις της εθνικής αρχής για την ασφάλεια.
Εργασία κρίσιμη για την ασφάλεια	Εργασία εκτελούμενη από το προσωπικό όταν αυτό ελέγχει ή ασχολείται με την κίνηση οχήματος, η οποία θα ήταν δυνατόν να έχει επιπτώσεις στην υγεία και την ασφάλεια προσώπων.
ΥΑΣ	Υπέρβαση απαγορευτικού σήματος χωρίς έγκριση — δηλαδή σήματος με όψη στάσης του οποίου πραγματοποιείται υπέρβαση χωρίς την έγκριση του προσώπου που είναι αρμόδιο για την έγκριση των κινήσεων αμαξοστοιχιών.
Προσωπικό	Υπάλληλοι εργαζόμενοι για λογαριασμό επιχείρησης σιδηροδρόμων ή διαχειριστή υποδομής, ή εργολάβων τους, που αναλαμβάνουν καθήκοντα αναφερόμενα στην παρούσα ΤΠΔ.
Σημείο στάσης	Θέση προσδιοριζόμενη στο πρόγραμμα αμαξοστοιχίας, όπου η αμαξοστοιχία έχει προγραμματιστεί να στάθμευσει, συνήθως για να εκτελεστεί συγκεκριμένη ενέργεια όπως να δοθεί σε επιβάτες η δυνατότητα να επιβιβαστούν ή να αποβιβαστούν από την αμαξοστοιχία.
Πίνακας δρομολογίων	Έγγραφο ή σύστημα που παρέχει λεπτομέρειες σχετικές με το πρόγραμμα αμαξοστοιχίας(ιών) σε συγκεκριμένη διαδρομή.
Σημείο χρονισμού	Θέση προσδιοριζόμενη στο πρόγραμμα αμαξοστοιχίας, για την οποία προσδιορίζεται συγκεκριμένη ώρα. Η ώρα αυτή είναι δυνατόν να είναι ώρα άφιξης, ώρα αναχώρησης ή, στην περίπτωση αμαξοστοιχίας που δεν έχει προγραμματιστεί να σταθμεύσει στην θέση αυτή, η ώρα διέλευσης.
Ελκτική μονάδα	Όχημα με κινητήρα, ικανό να κινηθεί το ίδιο και να κινήσει άλλα κινήματα με τα οποία είναι δυνατό να ζευχθεί.
Αμαξοστοιχία	Η αμαξοστοιχία ορίζεται ως μία ή περισσότερες μονάδες έλξης με ή χωρίς ζευγμένα σιδηροδρομικά οχήματα, ή αυτοκινούμενο σύνολο οχημάτων, με διαθέσιμα δεδομένα αμαξοστοιχίας, που κινείται μεταξύ δύο ή περισσότερων καθορισμένων σημείων στα ΔΕΔ.
Ρύθμιση κυκλοφορίας αμαξοστοιχιών	Η παροχή στο πρόσωπο που οδηγεί την αμαξοστοιχία ένδειξης ότι όλες οι ενέργειες σταθμού ή μηχανοστασίου έχουν ολοκληρωθεί και ότι, όσον αφορά το υπεύθυνο προσωπικό, έχει δοθεί έγκριση κίνησης για την αμαξοστοιχία.
Πλήρωμα αμαξοστοιχίας	Μέλη του εποχούμενου προσωπικού αμαξοστοιχίας που έχει πιστοποιηθεί ως κατάλληλο και έχει προσληφθεί από επιχείρηση σιδηροδρόμων για την εκτέλεση συγκεκριμένων, καθορισμένων εργασιών σχετιζόμενων με την ασφάλεια επί της αμαξοστοιχίας, παραδείγματος χάρη ο μηχανοδηγός ή ο προϊστάμενος αμαξοστοιχίας.
Στοιχεία ταυτοποίησης αμαξοστοιχίας	Τα μέσα για χωρίς επιδεχόμενη σύγχυση ταυτοποίηση συγκεκριμένης αμαξοστοιχίας.
Προετοιμασία αμαξοστοιχίας	Μέριμνα ώστε η αμαξοστοιχία να είναι σε κατάσταση κατάλληλη να τεθεί σε υπηρεσία, το υλικό της αμαξοστοιχίας να έχει αναπτυχθεί σωστά και ο σχηματισμός της αμαξοστοιχίας να ανταποκρίνεται στον καθορισμένο για την αμαξοστοιχία χρονοδιάδρομο. Η προετοιμασία της αμαξοστοιχίας περιλαμβάνει επίσης τεχνικές επιθεωρήσεις που εκτελούνται πριν η αμαξοστοιχία τεθεί σε υπηρεσία.
Όχημα	Κάθε μοναδιαίο στοιχείο τροχαίου υλικού, παραδείγματος χάρη μηχανή, όχημα ή φορτάμαξα.
Στοιχεία ταυτοποίησης οχήματος	Αριθμός ο οποίος τίθεται σε όχημα ώστε αυτό να ταυτοποιείται κατά τρόπο μοναδικό σε σχέση με όλα τα άλλα οχήματα.

▼B

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ ΠΟΥ ΠΕΡΙΕΧΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΤΠΔ:

Συντομο- γραφία	Εξήγηση
EP	Εναλλασσόμενο ρεύμα
ΕΧΣ	Έλεγχος χειρισμός και σηματοδότηση
cen	Ευρωπαϊκή επιτροπή τυποποίησης
COTIF	Σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές
ΣΣ	Συμβατικός σιδηρόδρομος
Db	Ντεσιμπέλ
ΣΡ	Συνεχές ρεύμα
ΔΑΜ	Διεπαφή ανθρώπου και μηχανημάτων
ΕΚ	Ευρωπαϊκή Κοινότητα
ΗΚ	Ηλεκτροκαρδιογράφημα
eirene	Ευρωπαϊκό ολοκληρωμένο ενισχυμένο σιδηροδρομικό ραδιοδίκτυο
en	Ευρωπαϊκό πρότυπο
ΕΝΕ	Ενέργεια
era	Ευρωπαϊκός οργανισμός σιδηροδρόμων
ertms	Ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης σιδηροδρομικής κυκλοφορίας
ETCS	Ευρωπαϊκό σύστημα ελέγχου αμαξοστοιχιών
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΠΛΑ	Προδιαγραφή επιχειρησιακής απαίτησης
GSM-R	Παγκόσμιο σύστημα κινητών επικοινωνιών — σιδηρόδρομος
ΑΘΛΑ	Ανιχνευτής θερμού λιποκιβωτίου άξονα
Hz	Hertz (Χερτς)
ΔΥ	Διαχειριστής υποδομής
ΥΠΔ	Υποδομή
ΔΔΚ	Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας
osjd	Οργανισμός για τη συνεργασία των σιδηροδρόμων
PPW	Ρωσική συντομογραφία που Prawila Polzowaniia Wagonami w mejdunarodnom soobqenii (Κανόνες για τη χρήση σιδηροδρομικών οχημάτων σε διεθνείς μεταφορές
RIC	Κανονισμοί που διέπουν την αμοιβαία χρήση οχημάτων και αμαξιδίων πέδησης σε διεθνείς μεταφορές
riv	Κανονισμοί που διέπουν την αμοιβαία χρήση φορταμαξών σε διεθνείς μεταφορές
ΤΥ	Τροχαίο υλικό
ΕΣ	Επιχείρηση σιδηροδρόμων
SMS	Σύστημα διαχείρισης ασφαλείας
ΥΑΣ	Υπέρβαση απαγορευτικού σήματος
ΠΣΑ	Προδιαγραφή συστημικής απαίτησης
ΕΤΕπ	Εφαρμογές τηλεπληροφορικής για επιβάτες

▼B

Συντομο- γραφία	Εξήγηση
ΔΕΔ	Διευρωπαϊκό δίκτυο
ΤΠΔ	Τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας
uic	Διεθνής ένωση σιδηροδρόμων
UV	Υπεριώδης
ΣΚΟ	Σήμα κατόχου οχήματος