

II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2023/1693 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 10ης Αυγούστου 2023

για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

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

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/773 της Επιτροπής ⁽²⁾ καθορίζει την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης.
- (2) Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 5 στοιχεία β) και στ) της κατ' εξουσιοδότηση απόφασης (ΕΕ) 2017/1474 της Επιτροπής ⁽³⁾, οι ΤΠΔ πρέπει να επανεξετάζονται ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι εξελίξεις του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης και οι σχετικές δραστηριότητες έρευνας και καινοτομίας, και να επικαιροποιούνται οι παραπομπές σε πρότυπα.
- (3) Έχοντας υπόψη τον ρόλο που αναμένεται να διαδραματίσουν οι σιδηρόδρομοι σε ένα απανθρακοποιημένο σύστημα μεταφορών, όπως προβλέπεται στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, και υπό το πρίσμα των εξελίξεων στον τομέα αυτό, ιδίως όσον αφορά την έρευνα και την καινοτομία, απαιτείται εκτεταμένη αναθεώρηση των υφιστάμενων ΤΠΔ, ιδίως με σκοπό την ψηφιοποίηση των σιδηροδρόμων και την αύξηση της ελκυστικότητας των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.
- (4) Στις 24 Ιανουαρίου 2020, σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁴⁾, η Επιτροπή κάλεσε τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: Οργανισμός) να εκπονήσει συστάσεις για την υλοποίηση ορισμένων επιλεγμένων ειδικών στόχων που παρατίθενται στην απόφαση (ΕΕ) 2017/1474.

⁽¹⁾ ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 44.

⁽²⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/773 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με την κατάργηση της απόφασης 2012/757/ΕΕ (ΕΕ L 139I της 27.5.2019, σ. 5).

⁽³⁾ Κατ' εξουσιοδότηση απόφαση (ΕΕ) 2017/1474 της Επιτροπής, της 8ης Ιουνίου 2017, προς συμπλήρωση της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τους ειδικούς στόχους για την κατάρτιση, έκδοση και αναθεώρηση των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΕΕ L 210 της 15.8.2017, σ. 5).

⁽⁴⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 1).

- (5) Στις 30 Ιουνίου 2022 ο Οργανισμός εξέδωσε τη σύσταση ERA 1175-1218 όσον αφορά την ΤΠΔ για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης. Η Επιτροπή ανέλυσε την ανωτέρω σύσταση και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι είναι σκόπιμο να τροποποιηθεί ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/773 ώστε να επιτευχθεί μεγαλύτερη εναρμόνιση της λειτουργίας των σιδηροδρόμων στην Ένωση.
- (6) Οι τροποποιήσεις του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 αποσκοπούν ιδίως i) στην ενσωμάτωση νέων απαιτήσεων για μεγαλύτερη εναρμόνιση των επιχειρησιακών κανόνων του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS), ii) στην προσθήκη νέων απαιτήσεων που καλύπτουν παρατρόχιες τεχνικές πληροφορίες ERTMS σχετικές με τη λειτουργία και τις οποίες ο διαχειριστής υποδομής υποχρεούται να παρέχει στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και iii) στην καθιέρωση νέου μορφοτύπου για τις ευρωπαϊκές οδηγίες και την ανατροφοδότηση από την εξέταση των εθνικών κανόνων για την ασφάλεια και τη λειτουργία.
- (7) Όσον αφορά το μελλοντικό σιδηροδρομικό σύστημα κινητών επικοινωνιών (FRMCS) ως διάδοχο του GSM-R, δεδομένου ότι δεν προσδιορίζεται ακόμη πλήρως στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2023/1695 της Επιτροπής⁽⁵⁾, ο παρών κανονισμός αναφέρεται στο παγκόσμιο σύστημα κινητών επικοινωνιών — Σιδηρόδρομος (GSM-R) ως το μοναδικό σύστημα κινητών ραδιοεπικοινωνιών σιδηροδρόμων (RMR).
- (8) Η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ διαχειριστών υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων σχετικά με τις προδιαγραφές αμαξοστοιχιών και τις λειτουργίες αμαξοστοιχιών που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να εφαρμόζεται περαιτέρω στις σχετικές διατάξεις της ΤΠΔ TEEM και της ΤΠΔ ΤΕΕπ.
- (9) Σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, τα κράτη μέλη πρέπει να κοινοποιούν τους εθνικούς κανόνες που καθίστανται άνευ αντικειμένου μετά την αναθεώρηση των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας. Λαμβανομένων υπόψη των προτεινόμενων τροποποιήσεων, είναι σκόπιμο να καθοριστεί σαφής προθεσμία για την εν λόγω κοινοποίηση, ώστε να αποφευχθεί η ανασφάλεια δικαίου.
- (10) Σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/763 της Επιτροπής⁽⁶⁾, οι διαχειριστές υποδομής και η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με το παράρτημα του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/773.
- (11) Επομένως, ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/773 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (12) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 51 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/773 τροποποιείται ως εξής:

- 1) προστίθενται τα ακόλουθα άρθρα 5α και 5β:

«Άρθρο 5α

Έως τις 28 Μαρτίου 2024, κάθε κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή και στον Οργανισμό τους εθνικούς κανόνες που κατέστησαν άνευ αντικειμένου λόγω της έναρξης ισχύος του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2023/1693 της Επιτροπής^(*), μαζί με χρονοδιάγραμμα για την ανάκλησή τους, εάν δεν έχει πραγματοποιηθεί ακόμη.

⁽⁵⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2023/1695 της Επιτροπής, της 10ης Αυγούστου 2023, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσυστήματα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 2016/919 (βλέπε σελίδα 380 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας).

⁽⁶⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/763 της Επιτροπής, της 9ης Απριλίου 2018, σχετικά με τον καθορισμό πρακτικών ρυθμίσεων για την έκδοση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων κατ' εφαρμογή της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, και με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 653/2007 της Επιτροπής (ΕΕ L 129 της 25.5.2018, σ. 49).

Άρθρο 5β

Έως τις 28 Ιουνίου 2024, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής αλλάζουν το οικείο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, όπως ορίζεται στο άρθρο 9 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού. Οι αλλαγές αυτές, εφόσον περιορίζονται σε εκείνες που είναι απολύτως αναγκαίες για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, όπως τροποποιήθηκε, δεν θεωρούνται σημαντικές αλλαγές στο ρυθμιστικό πλαίσιο ασφάλειας κατά την έννοια του άρθρου 10 παράγραφος 15 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798.

(*) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2023/1693 της Επιτροπής, της 10ης Αυγούστου 2023, για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα “διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας” του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 222 της 8.9.2023, σ. 1)»

- 2) το παράρτημα του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

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

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

Βρυξέλλες, 10 Αυγούστου 2023.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Το παράρτημα του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 τροποποιείται ως εξής:

- το σημείο 1.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.3. Περιεχόμενο

Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, η παρούσα ΤΠΔ καθορίζει τις βασικές απαιτήσεις για το υποσύστημα “διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας” και καθορίζει τις θεμελιώδεις αρχές λειτουργίας και τους κοινούς κανόνες λειτουργίας για το σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης. Επιπλέον, καθορίζει τις απαιτήσεις διεπαφής μεταξύ διαχειριστών υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.»

- το κεφάλαιο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Η παρούσα ΤΠΔ εφαρμόζεται στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης, το οποίο περιλαμβάνει οχήματα και σταθερές εγκαταστάσεις σύμφωνα με τις ΤΠΔ καθώς και οχήματα και σταθερές εγκαταστάσεις μη σύμφωνα με τις ΤΠΔ.

Η παρούσα ΤΠΔ αφορά μεθόδους και διαδικασίες, καθώς και υλικά στοιχεία οχημάτων και σταθερών εγκαταστάσεων που είναι σημαντικά για την επιχειρησιακή λειτουργία τους στο πλαίσιο της παρούσας ΤΠΔ, καθώς και απαιτήσεις που αφορούν το προσωπικό που εκτελεί τα κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα.

Η σιδηροδρομική επιχείρηση και ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζουν ότι όλες οι απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ αποτελούν σημαντικό μέρος του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας (στο εξής: ΣΔΑ) της σιδηροδρομικής επιχείρησης και του διαχειριστή υποδομής, όπως απαιτείται από την οδηγία (ΕΕ) 2016/798.»

- Το σημείο 3.2 τροποποιείται ως εξής:

- το πρώτο και το δεύτερο εδάφιο απαλείφονται·

- η γραμμή 4.2.1.2 του πίνακα αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.2.1.2	Τεκμηρίωση για το προσωπικό που εκτελεί κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα							X							x													X	X	X»
----------	--	--	--	--	--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	---	----

- η γραμμή 4.2.1.2.1 του πίνακα αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.2.1.- 2.1	Εγχειρίδιο κανόνων							X							X													X		X»
-----------------	--------------------	--	--	--	--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	--	----

- οι γραμμές 4.2.1.2.2.1, 4.2.1.2.2.2 και 4.2.1.2.2.3 του πίνακα απαλείφονται·

- η γραμμή 4.2.1.2.3 του πίνακα αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.2.1.- 2.3	Πληροφορίες για μηχανοδηγούς σχετικά με την κίνηση αμαξοστοιχίας																										X	X	X»
-----------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	---	----

- η γραμμή 4.2.1.2.4 του πίνακα αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.2.1.- 2.4	Ενημέρωση του μηχανοδηγού σε πραγματικό χρόνο κατά τη λειτουργία αμαξοστοιχίας																											X	X	X»
-----------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	---	----

- οι γραμμές 4.2.1.3 και 4.2.1.4 απαλείφονται·

η) Η γραμμή 4.2.3.1 του πίνακα αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.2.3.-1	Προγραμματισμός και πίνακας δρομολογίων αμαξοστοιχίας		X														X	X»
-----------	---	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	----

θ) οι γραμμές 4.2.3.5.1 και 4.2.3.5.2 του πίνακα αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.2.3.5.1	Καταγραφή δεδομένων παρακολούθησης εκτός της αμαξοστοιχίας					X											X	
4.2.3.5.2	Καταγραφή δεδομένων παρακολούθησης επί της αμαξοστοιχίας					X											X»	

4. το σημείο 4.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.1. Εισαγωγή

Σύμφωνα με την οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*), είναι αμέριμη ευθύνη του διαχειριστή υποδομής να παρέχει όλες τις κατάλληλες παραμέτρους και τα χαρακτηριστικά της υποδομής που χρησιμοποιεί η σιδηροδρομική επιχείρηση για να ελέγχει τη συμβατότητα των αμαξοστοιχιών της που πρόκειται να κυκλοφορήσουν στο δίκτυο του διαχειριστή υποδομής, λαμβανομένων υπόψη των γεωγραφικών ιδιοτήτων συγκεκριμένων γραμμών και των λειτουργικών ή των τεχνικών προδιαγραφών του παρόντος τμήματος.

Οι θεμελιώδεις επιχειρησιακές αρχές και οι κοινοί επιχειρησιακοί κανόνες που εφαρμόζονται στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Ένωσης καθορίζονται στο προσάρτημα Β.

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

5. το σημείο 4.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.2. Λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές του υποσυστήματος

Οι λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές του υποσυστήματος «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» καθορίζουν τις προδιαγραφές για τη διασφάλιση της ασφαλούς λειτουργίας, της αξιοπιστίας και της διαθεσιμότητας του συστήματος και της λειτουργικής αποδοτικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης, με ιδιαίτερη έμφαση στις προδιαγραφές που αφορούν:

- το προσωπικό που εκτελεί κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα,
- αμαξοστοιχίες,
- λειτουργία αμαξοστοιχιών,
- εναρμονισμένη λειτουργία βάσει του ERTMS.»

6. το σημείο 4.2.1.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.2.1.1. Γενικές απαιτήσεις

Στα οικεία συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας που έχουν καθοριστεί σύμφωνα με τα παραρτήματα Ι και ΙΙ του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 της Επιτροπής (*), κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση (στο εξής: ΣΕ) και διαχειριστής υποδομής (στο εξής: ΔΥ) προσδιορίζει τα οικεία κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα και τις οικείες κρίσιμες για την ασφάλεια λειτουργίες, καθώς και το προσωπικό που είναι αρμόδιο για την εκτέλεσή τους. Οι ΣΕ και οι ΔΥ καθορίζουν και περιγράφουν στα οικεία ΣΔΑ διαδικασίες και απαιτήσεις για την εκπαίδευση, την αξιολόγηση και την παρακολούθηση της επάρκειας του προσωπικού τους που εκτελεί κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα, εκτός από τις απαιτήσεις που ορίζονται στις ακόλουθες διατάξεις:

- i) απαιτήσεις εκπαίδευσης, καταλληλότητας και πιστοποίησης για τους μηχανοδηγούς (καλύπτονται από την οδηγία 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (**)).
- ii) στοιχεία σχετικά με τα επαγγελματικά προσόντα που ισχύουν για το προσωπικό “συνοδείας αμαξοστοιχιών” πλην του μηχανοδηγού, στα οποία εφαρμόζεται το προσάρτημα ΣΤ του παρόντος παραρτήματος.
- iii) στοιχεία σχετικά με τα επαγγελματικά προσόντα που ισχύουν για το προσωπικό που “προετοιμάζει αμαξοστοιχίες” πλην του μηχανοδηγού, για τα οποία εφαρμόζεται το προσάρτημα Ζ του παρόντος παραρτήματος.

Τυχόν προσόντα που αποκτώνται με βάση τις διαδικασίες και τους κανόνες που ορίζονται στο ΣΔΑ της ΣΕ ή του ΔΥ καταγράφονται στο οικείο ΣΔΑ.

Τα έγγραφα που αποδεικνύουν την εκπαίδευση, την πείρα και τις επαγγελματικές ικανότητες παραδίδονται στο οικείο προσωπικό που εκτελεί κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα, κατόπιν αιτήματος.

Τα εν λόγω προσόντα επιτρέπουν στο μέλος του προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα να αναλάβει παρόμοια καθήκοντα για άλλη ΣΕ ή για άλλον ΔΥ, με την επιφύλαξη του προσδιορισμού πρόσθετων αναγκών κατάρτισης σχετικά με τις γεωγραφικές και τεχνικές προδιαγραφές και του ΣΔΑ της ΣΕ ή του ΔΥ σύμφωνα με το σημείο 4.6.3.2, και της ικανοποιητικής ολοκλήρωσης της εν λόγω εκπαίδευσης.

- (*) Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2018/762 της Επιτροπής, της 8ης Μαρτίου 2018, για τον καθορισμό κοινών μεθόδων ασφάλειας σχετικά με τις απαιτήσεις για το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και για την κατάρτιση των κανονισμών της Επιτροπής (ΕΕ) αριθ. 1158/2010 και (ΕΕ) αριθ. 1169/2010 (ΕΕ L 129 της 25.5.2018, σ. 26).
- (**) Οδηγία 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 51).»

7.) το σημείο 4.2.1.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.2.1.2. Ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ ΔΥ και ΣΕ, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών για το προσωπικό που εκτελεί κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα

Οι ΔΥ και οι ΣΕ σχεδιάζουν, προετοιμάζουν και λειτουργούν αμαξοστοιχίες και παρέχουν οδηγίες στο προσωπικό σύμφωνα με τις πληροφορίες που περιέχονται στο εγχειρίδιο κανόνων και στο βιβλίο διαδρομών.

Το οικείο προσωπικό που εκτελεί κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα εκπαιδεύεται και οι μηχανοδηγοί πιστοποιούνται με βάση τις πληροφορίες που παρέχονται στο εγχειρίδιο κανόνων και στο βιβλίο διαδρομών σύμφωνα με το οικείο ΣΔΑ.

Οι ΔΥ και οι ΣΕ συνεργάζονται για την ανταλλαγή πληροφοριών και ακολουθούν διαδικασία κατάρτισης και τακτικής επικαιροποίησης του εγχειριδίου κανόνων και του βιβλίου διαδρομών, κατά περίπτωση. Οι εν λόγω πληροφορίες αφορούν την κανονική, την υποβαθμισμένη λειτουργία, καθώς και τη λειτουργία έκτακτης ανάγκης.

Ο ΔΥ, σε διαβούλευση με τις ΣΕ που δραστηριοποιούνται στο δίκτυό του, καθορίζει τις κατάλληλες διαδικασίες για την επικοινωνία σε πραγματικό χρόνο και σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, ώστε να διασφαλίζεται ότι οι πληροφορίες σχετικά με τη λειτουργία παρέχονται στην ΣΕ και/ή στον μηχανοδηγό μόλις είναι διαθέσιμες.

Οι ΔΥ και οι ΣΕ διασφαλίζουν ότι όλες οι πληροφορίες και οι κανόνες υποδομής που σχετίζονται με τον σχεδιασμό, την προετοιμασία και τη λειτουργία των αμαξοστοιχιών ανταλλάσσονται και κοινοποιούνται στο προσωπικό που εκτελεί κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα σύμφωνα με τα καθήκοντα κάθε μέλους του προσωπικού σε όλες τις αντίστοιχες γλώσσες εργασίας των ΔΥ και των ΣΕ.

Ο ΔΥ και οι ΣΕ μπορούν να ομαδοποιούν τις πληροφορίες του εγχειριδίου κανόνων και του βιβλίου διαδρομών με σκοπό την υποστήριξη μεμονωμένων υπαλλήλων και/ή μεμονωμένων λειτουργιών.

Οι ΔΥ και οι ΣΕ παρέχουν σε κάθε μέλος του αντίστοιχου προσωπικού τους που εκτελεί τα κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα, συμπεριλαμβανομένων των μηχανοδηγών, εκδόσεις του εγχειριδίου κανόνων και του βιβλίου διαδρομών προσαρμοσμένες στις πληροφορίες που είναι αναγκαίες για τις εργασίες τους. Στις εν λόγω πληροφορίες περιλαμβάνονται οι πληροφορίες διεπαφής σε περίπτωση που το προσωπικό εκτελεί κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα με άμεση διεπαφή μεταξύ ΔΥ και ΕΣ, ιδίως για τη διασφάλιση επικοινωνιών σχετικών με την ασφάλεια μεταξύ του προσωπικού που εγκρίνει την κίνηση αμαξοστοιχιών και του προσωπικού επί των αμαξοστοιχιών.

Μελλοντικές εξελίξεις:

1. 12 μήνες αφότου ο Οργανισμός παραδώσει τις επικαιροποιήσεις της εφαρμογής RINF σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/777 όπως τροποποιήθηκε με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2023/1694 και οι ΔΥ καταστήσουν τα δεδομένα διαθέσιμα μέσω του RINF, οι ΣΕ βασίζονται τα βιβλία διαδρομών τους στις πληροφορίες που περιέχονται στο RINF.

2. 12 μήνες μετά το σημείο 1, οι ΔΥ και οι ΣΕ ψηφιοποιούν το εγχειρίδιο κανόνων και το βιβλίο διαδρομών.
3. Το αργότερο έως τις 15 Δεκεμβρίου 2025, ο Οργανισμός εκδίδει σύσταση σχετικά με τον τρόπο εναρμόνισης της ψηφιοποίησης της ανταλλαγής πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο, βάσει του προσαρτήματος Γ, μεταξύ των μελών του προσωπικού των ΔΥ και των ΣΕ.»

8) το σημείο 4.2.1.2.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.2.1.2.1. Εγχειρίδιο κανόνων

Η ΣΕ και ο ΔΥ είναι υπεύθυνοι για την κατάρτιση του αντίστοιχου εγχειριδίου κανόνων τους ως αναπόσπαστου μέρους του οικείου ΣΔΑ για την παροχή οδηγιών στο προσωπικό που εκτελεί κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα, σχετικά με τους επιχειρησιακούς κανόνες που ισχύουν για τον ρόλο τους.

Το εγχειρίδιο κανόνων είναι περιγραφή των επιχειρησιακών κανόνων και διαδικασιών για ένα δίκτυο ή μέρος αυτού και για τα οχήματα που λειτουργούν στο εν λόγω δίκτυο ή στο/στα τμήμα/-τά του σε συνθήκες κανονικής, υποβαθμισμένης λειτουργίας και λειτουργίας έκτακτης ανάγκης. Το εγχειρίδιο κανόνων είναι το ίδιο σε όλες τις γραμμές στις οποίες λειτουργεί η ΣΕ καθώς και σε όλες τις γραμμές τις οποίες διαχειρίζεται ο ΔΥ.

Το εγχειρίδιο κανόνων καλύπτει:

α) για την ΣΕ:

- i) τους κοινούς κανόνες και διαδικασίες ασφαλείας και λειτουργίας της ΕΕ σύμφωνα με τα προσάρτηματα Α, Β, Γ και Δ,
- ii) οι οποίοι συμπληρώνονται από τους εθνικούς κανόνες που καλύπτουν τους τομείς που καθορίζονται στο προσάρτημα Θ, συμπεριλαμβανομένων των οδηγιών του ΔΥ προς τις ΣΕ σχετικά με τις λειτουργίες της υποδομής του και των κανόνων για τη διαχείριση των διεπαφών μεταξύ του ΔΥ και των ΣΕ, οι οποίοι πρέπει να κοινοποιούνται στο σύνολό τους στις ΣΕ σύμφωνα με τις διαδικασίες διεπαφής ΣΔΑ του ΔΥ,
- iii) τις οδηγίες της ΣΕ προς το προσωπικό που εκτελεί τα κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα, συμπεριλαμβανομένου του μηχανοδηγού, που καθορίζονται στο οικείο ΣΔΑ,
- iv) πληροφορίες σχετικές με τα οχήματα και τις αμαξοστοιχίες που λειτουργεί η ΣΕ, και
- v) όλες τις γραμμές στις οποίες λειτουργεί η ΣΕ.

β) για τον ΔΥ:

- i) τους κοινούς κανόνες και διαδικασίες ασφαλείας και λειτουργίας της ΕΕ σύμφωνα με τα προσάρτηματα Α, Β, Γ και Δ,
- ii) οι οποίοι συμπληρώνονται από τους εθνικούς κανόνες που καλύπτουν τους τομείς που καθορίζονται στο προσάρτημα Θ, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων για τη διαχείριση των διεπαφών μεταξύ του ΔΥ και των ΣΕ,
- iii) τις οδηγίες του ΔΥ προς το προσωπικό που εκτελεί τα κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα που καθορίζονται στο οικείο ΣΔΑ,
- iv) πληροφορίες σχετικά με τα οχήματα που λειτουργεί ο ΔΥ, κατά περίπτωση και όταν ο ΔΥ δεν ενεργεί ως ΣΕ, και
- v) όλες τις γραμμές που διαχειρίζεται ο ΔΥ.

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

- προστασία και ασφάλεια προσωπικού,
- σηματοδότηση και έλεγχος-χειρισμός (συστήματα κλάσης Α και κλάσης Β),
- λειτουργία αμαξοστοιχίας, περιλαμβανομένης της υποβαθμισμένης κατάστασης και σε σχέση με τα χαρακτηριστικά της γραμμής και τα χαρακτηριστικά των οχημάτων,
- συμβάντα και ατυχήματα, περιλαμβανομένου του συστήματος υποβολής αναφορών, του σχεδίου διαχείρισης συμβάντων ή ατυχημάτων και των λεπτομερών ενεργειών που πρέπει να εκτελούνται σε περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος,
- υποβαθμισμένες καταστάσεις και καταστάσεις έκτακτης ανάγκης,
- για τις ΣΕ, έλξη και τροχαίο υλικό, συμπεριλαμβανομένων όλων των πληροφοριών που σχετίζονται με τη λειτουργία του τροχαίου υλικού σε κανονικές και υποβαθμισμένες συνθήκες (όπως αμαξοστοιχίες που χρειάζονται βοήθεια). Η εν λόγω τεκμηρίωση εστιάζεται επίσης στη συγκεκριμένη διεπαφή με το προσωπικό του διαχειριστή υποδομής σε τέτοιες περιπτώσεις.

Το εγχειρίδιο περιλαμβάνει δύο προσάρτηματα:

- Προσάρτημα 1: Εγχειρίδιο διαδικασιών επικοινωνίας σύμφωνα με το προσάρτημα Γ1·
- Προσάρτημα 2: Βιβλίο ευρωπαϊκών και εθνικών οδηγιών σύμφωνα με το προσάρτημα Γ2.

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

Εάν η γλώσσα που επιλέχθηκε από τη σιδηροδρομική επιχείρηση για το εγχειρίδιο κανόνων δεν είναι η γλώσσα στην οποία δόθηκαν αρχικά οι ενδεδειγμένες πληροφορίες, η σιδηροδρομική επιχείρηση είναι υπεύθυνη να πράξει τα δέοντα για κάθε αναγκαία μετάφραση και/ή για την παροχή επεξηγηματικών σημειώσεων σε άλλη γλώσσα.»

9. το σημείο 4.2.1.2.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.2.1.2.2. Βιβλίο διαδρομών

Ο ΔΥ καθορίζει τις πληροφορίες υποδομής που καλύπτουν το δίκτυο του για δική του χρήση και για χρήση από τις ΣΕ που δραστηριοποιούνται στο δίκτυο αυτό. Ο ΔΥ παρέχει σε κάθε ΣΕ τις πληροφορίες για το βιβλίο διαδρομών της ΣΕ, όπως ορίζεται στο προσάρτημα Δ2, συμπεριλαμβανομένων των μόνιμων ή προσωρινών περιορισμών και τροποποιήσεων.

Ο διαχειριστής υποδομής διασφαλίζει ότι οι πληροφορίες υποδομής είναι πλήρεις και ακριβείς· η διαχείρισή τους είναι σύμφωνη με το παράρτημα ΙΙ σημείο 4.4.3 του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 της Επιτροπής.

Η σιδηροδρομική επιχείρηση είναι υπεύθυνη για την ολοκληρωμένη και ορθή σύνταξη του βιβλίου διαδρομών, αξιοποιώντας τις πληροφορίες που παρέχονται από τον/τους διαχειριστή/-ές υποδομής, σύμφωνα με το παράρτημα Ι σημείο 4.4.3 του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 της Επιτροπής. Η σιδηροδρομική επιχείρηση μεριμνά ώστε το βιβλίο διαδρομών να περιγράφει δέοντως τους όρους λειτουργίας σχετικά με τα χαρακτηριστικά της γραμμής και τα χαρακτηριστικά των οχημάτων.

Ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνει τη σιδηροδρομική επιχείρηση για τυχόν αλλαγές στις πληροφορίες υποδομής, όποτε οι πληροφορίες αυτές καθίστανται διαθέσιμες και επηρεάζουν τις λειτουργίες της αμαξοστοιχίας, συμπεριλαμβανομένων των μόνιμων ή προσωρινών περιορισμών και τροποποιήσεων.

Ο ΔΥ, σε διαβούλευση με τις ΣΕ που δραστηριοποιούνται στο δίκτυο του, καθορίζει τις κατάλληλες διαδικασίες όταν η τροποποίηση του βιβλίου διαδρομών δεν διαβιβάζεται από τον ΔΥ στη ΣΕ εντός του χρονικού διαστήματος που έχει συμφωνηθεί, όπως ορίζεται στο ΣΔΑ του ΔΥ και αποτυπώνεται στο ΣΔΑ της ΣΕ· σε αυτή την περίπτωση, ο ΔΥ ενημερώνει επίσης απευθείας τον μηχανοδηγό.

Βιβλίο διαδρομών ΣΕ:

Με βάση τις πληροφορίες που λαμβάνει, η σιδηροδρομική επιχείρηση είναι υπεύθυνη για την πλήρη και ορθή κατάρτιση του βιβλίου διαδρομών, το οποίο καλύπτει την υποδομή στην οποία λειτουργεί αμαξοστοιχίες.

Η σιδηροδρομική επιχείρηση εξασφαλίζει ότι οι πληροφορίες διαδρομών που περιλαμβάνονται στο βιβλίο διαδρομών συνίστανται σε περιγραφή των γραμμών και του συναφούς τεχνικού εξοπλισμού παρά τη γραμμή για τις γραμμές στις οποίες θα εργάζεται ο μηχανοδηγός, η οποία περιγραφή σχετίζεται με τα καθήκοντα του μηχανοδηγού.

Ο μορφότυπος του βιβλίου διαδρομών είναι ο ίδιος για όλες τις υποδομές κίνησης των αμαξοστοιχιών συγκεκριμένης σιδηροδρομικής επιχείρησης.

Όταν ενημερωθεί από τον διαχειριστή υποδομής για αλλαγές στις πληροφορίες υποδομής, η σιδηροδρομική επιχείρηση επικαιροποιεί το βιβλίο διαδρομών και κοινοποιεί την τροποποίηση σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στο οικείο ΣΔΑ, συμπεριλαμβανομένης της παροχής οδηγιών στους μηχανοδηγούς που επηρεάζονται από την αλλαγή.

Βιβλίο διαδρομών ΔΥ:

Ο ΔΥ συγκεντρώνει σε βιβλίο διαδρομών ΔΥ τις πληροφορίες υποδομής που πρέπει να ανταλλάσσονται με το προσωπικό του που εκτελεί τα κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα και τις συγκεντρώνει σύμφωνα με το οικείο ΣΔΑ.

Ο διαχειριστής υποδομής επικαιροποιεί το βιβλίο διαδρομών ΔΥ, όποτε οι πληροφορίες αυτές καθίστανται διαθέσιμες και επηρεάζουν τα καθήκοντα του προσωπικού του που εκτελεί τα κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα, συμπεριλαμβανομένων μόνιμων ή προσωρινών περιορισμών και τροποποιήσεων.»

10. τα σημεία 4.2.1.2.2.1, 4.2.1.2.2.2 και 4.2.1.2.2.3 απαλείφονται·

11. το σημείο 4.2.1.2.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.2.1.2.3. Πληροφορίες για μηχανοδηγούς σχετικά με την κίνηση αμαξοστοιχίας

Όταν η σιδηροδρομική επιχείρηση παρέχει στους μηχανοδηγούς το πρόγραμμα εργασίας τους, παρέχει τις πληροφορίες που απαιτούνται για την ομαλή κίνηση της αμαξοστοιχίας, στις οποίες κατ' ελάχιστο περιλαμβάνονται:

- η ταυτοποίηση της αμαξοστοιχίας,
- οι ημέρες κίνησης της αμαξοστοιχίας (εφόσον είναι αναγκαίο),
- οι θέσεις στάσης και οι συνδεδεμένες με αυτές δραστηριότητες,
- άλλες θέσεις χρονοισμού,
- οι ώρες άφιξης/αναχώρησης/διέλευσης σε κάθε τέτοια θέση.

Οι εν λόγω πληροφορίες κίνησης αμαξοστοιχίας πρέπει να επικαιροποιούνται κάθε φορά που απαιτείται πριν από την αναχώρηση και να βασίζονται και να συμπληρώνουν τις πληροφορίες του εγχειριδίου κανόνων και του βιβλίου διαδρομών. Οι πληροφορίες παρέχονται ψηφιακά στους μηχανοδηγούς έως τις 15 Δεκεμβρίου 2026.»

12. το σημείο 4.2.1.2.4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.2.1.2.4. Ενημέρωση του μηχανοδηγού σε πραγματικό χρόνο κατά τη λειτουργία αμαξοστοιχίας

Ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνει τους μηχανοδηγούς και τους δίνει οδηγίες σε πραγματικό χρόνο σχετικά με αλλαγές της τελευταίας στιγμής στις λειτουργίες όσον αφορά τη γραμμή ή τον σχετικό εξοπλισμό παρά τη γραμμή, σύμφωνα με τη μεθοδολογία επικοινωνίας μεταξύ ΔΥ και ΕΣ με βάση το προσάρτημα Γ.

Οι πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο περιορίζονται σε καταστάσεις και αλλαγές των οποίων η διαχείριση δεν έχει πραγματοποιηθεί βάσει των σημείων 4.2.1.2.2 και 4.2.1.2.3 σύμφωνα με τις διαδικασίες ΣΔΑ του ΔΥ και των ΣΕ και οι οποίες επηρεάζουν άμεσα τη διαδρομή του μηχανοδηγού.

Όσον αφορά τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, καθορίζονται κατάλληλα εναλλακτικά μέσα επικοινωνίας μεταξύ του ΔΥ και της ΣΕ, ώστε να διασφαλίζεται η διαθεσιμότητα των σχετικών πληροφοριών.

Οι διαχειριστές υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να διαθέτουν διαδικασία που να τους επιτρέπει να επιβεβαιώνουν την καταλληλότητα των οχημάτων και των οδηγών όσον αφορά τις γνώσεις σχετικά με τη διαδρομή σε περίπτωση παρακαμπτήριας διαδρομής σε πραγματικό χρόνο.»

13. τα σημεία 4.2.1.3 και 4.2.1.4 αντικαθίστανται από τη φράση «Δεν χρησιμοποιείται»

14. στο σημείο 4.2.2.1.2, το πέμπτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Για την πρόσβαση στις γραμμές που προσδιορίζονται στο RINF και στις οποίες χρησιμοποιείται ενδοτικό σύστημα αποκλεισμού, έως τις ημερομηνίες που αναφέρονται κατωτέρω για την εναρμόνιση του σήματος οπίσθιου άκρου κατά το σημείο 4.2.2.1.3.2, η φωτεινή ένταση των προβολέων οχημάτων είναι σύμφωνη με το επίπεδο που καθορίζεται για τους προβολείς σε πλήρη ένταση στο σημείο 4.2.7.1.1 σημείο 5) του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 της Επιτροπής (*) (ΤΠΔ ΜΗΧ&ΕΠΤΥ).

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

15. στο σημείο 4.2.2.1.3.2, το ακόλουθο κείμενο διαγράφεται:

«Εκθέσεις:

Το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή έκθεση σχετικά με την οικεία χρήση ανακλαστικών πινακίδων, στην οποία προσδιορίζουν κάθε σοβαρό εμπόδιο στην προβλεπόμενη κατάργηση των εθνικών κανόνων.»

16. το σημείο 4.2.2.5.1 τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο Β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

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

Το αργότερο έως τις 15 Δεκεμβρίου 2026, έως ότου το RINF παράσχει τη δυνατότητα καταχώρισης των ακόλουθων νέων παραμέτρων:

α) Ειδικός έλεγχος για συνδυασμένες μεταφορές

- i) 1.1.1.1.3.4. Τυποποιημένος αριθμός προφίλ συνδυασμένων μεταφορών για κινητά αμαξώματα
- ii) 1.1.1.1.3.9. Τυποποιημένος αριθμός προφίλ συνδυασμένων μεταφορών για κυλιόμενες μονάδες φόρτωσης
- iii) 1.1.1.1.3.8. Τυποποιημένος αριθμός προφίλ συνδυασμένων μεταφορών για εμπορευματοκιβώτιο
- iv) 1.1.1.1.3.5. Τυποποιημένος αριθμός προφίλ συνδυασμένων μεταφορών για ημιρυμουλκούμενα
- v) (Κωδικός γραμμής CT)

β) Συστήματα ανίχνευσης αμαξοστοιχίας: συγκρότημα συζευγμένων οχημάτων

- i) 1.1.1.3.4. Συστήματα ανίχνευσης αμαξοστοιχίας που καθορίζονται με βάση ζώνες συχνοτήτων
- ii) 1.1.1.3.4.2. Ζώνες συχνοτήτων για ανίχνευση
- iii) 1.1.1.3.4.2.1. Μέγιστο ρεύμα παρεμβολής
- iv) 1.1.1.3.4.2.2. Ελάχιστη εμπέδηση εισόδου
- v) 1.1.1.3.4.2.3. Μέγιστο μαγνητικό πεδίο

γ) 1.1.1.3.2.11. Πληροφορίες για το ασφαλές μήκος σύνθεσης της αμαξοστοιχίας από εποχούμενο εξοπλισμό οι οποίες είναι απαραίτητες για την πρόσβαση στη γραμμή και στο SIL

Ο διαχειριστής υποδομής παρέχει τις εν λόγω πληροφορίες με άλλα μέσα, δωρεάν, το συντομότερο δυνατόν και σε ηλεκτρονική μορφή, στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τους εγκεκριμένους αιτούντες την εκχώρηση χρονοδιαδρόμου και, κατά περίπτωση, τον αιτούντα κατά το άρθρο 2 σημείο 22 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνει τη σιδηροδρομική επιχείρηση για τις αλλαγές στα χαρακτηριστικά της διαδρομής μέσω του RINF, όποτε καταστούν διαθέσιμες οι σχετικές πληροφορίες και εφόσον επηρεάζουν τη λειτουργία των αμαξοστοιχιών.»

β) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο Δ):

«Δ) Συγκεκριμένα στοιχεία για τη συμβατότητα διαδρομών αμαξοστοιχιών συνδυασμένων μεταφορών:

- αμαξοστοιχία συνδυασμένων μεταφορών που δεν υπερβαίνει το περιτύπωμα φόρτωσης όλων των τροχιών της γραμμής και για την οποία ο κωδικός συνδυασμένων μεταφορών (CT) δεν υπερβαίνει την κωδικοποίηση όλων των τροχιών της γραμμής, θεωρείται συνηθής μεταφορά,
- αμαξοστοιχία συνδυασμένων μεταφορών που υπερβαίνει το περιτύπωμα φόρτωσης και για την οποία ο κωδικός CT δεν υπερβαίνει την κωδικοποίηση της γραμμής, θεωρείται μεταφορά με ειδικές απαιτήσεις, όπως αναφέρεται στο προσάρτημα Θ. Οι απαιτήσεις αυτές ισχύουν καθολικά για όλες τις αμαξοστοιχίες αυτής της κατηγορίας και η συμμόρφωση με αυτές δεν χρειάζεται να συνεπάγεται περαιτέρω διαδικασία έγκρισης μεταξύ της ΣΕ και του ΔΥ,
- εάν ο κωδικός CT υπερβαίνει την κωδικοποίηση της γραμμής, ή εάν η γραμμή δεν έχει κωδικοποιηθεί, ο ΔΥ εκδίδει ειδική άδεια (εξαιρετική μεταφορά), η οποία βασίζεται σε αξιολόγηση της επιχειρησιακής και τεχνικής σκοπιμότητας.

Οι επιχειρησιακές διαδικασίες που εφαρμόζονται στις συνδυασμένες μεταφορές συμμορφώνονται με τις προδιαγραφές που ορίζονται στο σημείο 3 του τεχνικού εγγράφου του ERA για την κωδικοποίηση των συνδυασμένων μεταφορών (ERA/TD/2023-01/CCT v1.1 21/03/2023) ¹.

(¹) Τα έγγραφα ERA/TD/CCT είναι διαθέσιμα στο κοινό στον ιστότοπο του ERA.»

17. το σημείο 4.2.2.5.2 τροποποιείται ως εξής:

- α) το στοιχείο δ) απαλείφεται·
- β) προστίθεται το ακόλουθο δεύτερο εδάφιο:

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

18. το σημείο 4.2.2.6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.2.2.6. Πέδηση αμαξοστοιχίας

Η σιδηροδρομική επιχείρηση θεσπίζει και εφαρμόζει απαιτήσεις πέδησης σύμφωνα με τα σημεία 4.2.2.6.1 και 4.2.2.6.2 και τις διαχειρίζεται στο πλαίσιο του οικείου συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας.»

19. το σημείο 4.2.2.6.2 τροποποιείται ως εξής:

- α) το σημείο 1) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

- i) αποστάσεις σηματοδότησης (προειδοποίηση, στάση) που περιέχουν τα οικεία περιθώρια ασφαλείας, οι οποίες παρέχονται μέσω των αντίστοιχων θέσεων του “σήματος ακινητοποίησης” και του “σήματος προειδοποίησης”, που ζητούνται στο προσάρτημα Δ2 μέσω της παραμέτρου 1.1.1.3.14.3,
- ii) τις κλίσεις,
- iii) τις μέγιστες επιτρεπόμενες ταχύτητες,
- iv) τους όρους χρήσης συστημάτων πέδησης τα οποία είναι δυνατόν να επηρεάσουν την υποδομή, όπως η μαγνητική πέδη, η ανατροφοδοτική πέδη και η δινορρευματική πέδη.

Ο διαχειριστής υποδομής διασφαλίζει την πληρότητα και την ακρίβεια των πληροφοριών που παρέχονται στη/στις σιδηροδρομική/-ές επιχείρηση/-εις και ενημερώνει τη σιδηροδρομική επιχείρηση για τις αλλαγές στα χαρακτηριστικά της διαδρομής μέσω του RINF, όποτε καταστούν διαθέσιμες οι σχετικές πληροφορίες και εφόσον επηρεάζουν τη λειτουργία των αμαξοστοιχιών.»

- β) το σημείο 3) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

- i) τα σχετικά χαρακτηριστικά της γραμμής, όπως εκφράζονται στο σημείο 1) και, εάν είναι διαθέσιμες, τις πληροφορίες που παρέχει ο διαχειριστής υποδομής σύμφωνα με το σημείο 2), και
- ii) τα σχετικά με το τροχαίο υλικό περιθώρια ανοχής που προκύπτουν από την αξιοπιστία και τη διαθεσιμότητα του συστήματος πέδησης.

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

20. το σημείο 4.2.2.8 τροποποιείται ως εξής:

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

Με την επιφύλαξη των λειτουργιών ERTMS που ορίζονται στο προσάρτημα Α, ο μηχανοδηγός είναι σε θέση να παρατηρεί σήματα και δείκτες παρά τη γραμμή. Τα σήματα και οι δείκτες παρά τη γραμμή καθώς και όλοι οι άλλοι τύποι σημάτων παρά τη γραμμή που σχετίζονται με την ασφάλεια πρέπει να είναι παρατηρήσιμα από τον μηχανοδηγό, κατά περίπτωση.

Συνεπώς, σήματα, δείκτες παρά τη γραμμή, πινακίδες με σήματα και πινακίδες πληροφοριών κατασκευάζονται και τοποθετούνται κατά τρόπο ώστε να διευκολύνουν τα ανωτέρω. Στα θέματα που λαμβάνονται υπόψη περιλαμβάνονται τα εξής (βλέπε σημείο 4.3.2 του παρόντος κανονισμού για παραπομπή στην ΤΠΔ ΕΧΣ):

- i) κατάλληλη τοποθέτησή τους, ώστε τα εμπρόσθια φώτα της αμαξοστοιχίας να επιτρέπουν στον μηχανοδηγό να διαβάσει τις πληροφορίες,
- ii) καταλληλότητα και ένταση φωτισμού, όταν χρειάζεται να φωτίζονται οι πληροφορίες,
- iii) σε περίπτωση χρήσης της αντανακλαστικότητας, συμμόρφωση των ανακλαστικών ιδιοτήτων του χρησιμοποιούμενου υλικού με τις σχετικές προδιαγραφές και κατασκευή των σημάτων κατά τρόπο ώστε τα εμπρόσθια φώτα της αμαξοστοιχίας να επιτρέπουν στον μηχανοδηγό να διαβάσει με ευκολία τις πληροφορίες.

Οι θάλαμοι οδήγησης σχεδιάζονται κατά τρόπο ώστε να επιτρέπουν στον μηχανοδηγό να διαβάσει με ευκολία τις απεικονιζόμενες πληροφορίες (βλέπε σημείο 4.3.3.1 του παρόντος κανονισμού για παραπομπή στην ΤΠΔ ΜΗΧ&ΕΠΤΥ).»

21. το σημείο 4.2.2.9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.2.2.9. Επαγρύπνηση μηχανοδηγού

Η δραστηριότητα του μηχανοδηγού επί της αμαξοστοιχίας παρακολουθείται ώστε να ακινητοποιείται αυτόματα η αμαξοστοιχία όταν εντοπίζεται απουσία δραστηριότητας του μηχανοδηγού. Οι απαιτήσεις σχετικά με τα μέσα παρακολούθησης της δραστηριότητας του μηχανοδηγού επί της αμαξοστοιχίας καθορίζονται στο σημείο 4.2.9.3.1 της ΤΠΔ ΜΗΧ&ΕΠΤΥ.»

22. το σημείο 4.2.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.2.3. Προδιαγραφές σχετιζόμενες με λειτουργίες της αμαξοστοιχίας, συμπεριλαμβανομένης της λειτουργίας με βάση το ERTMS

Οι θεμελιώδεις επιχειρησιακές αρχές και οι κοινοί επιχειρησιακοί κανόνες που καθορίζονται στο προσάρτημα Β εφαρμόζονται επιπλέον του παρόντος κεφαλαίου για τη λειτουργία αμαξοστοιχιών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης.

Οι επιχειρησιακές αρχές και κανόνες του ERTMS που καθορίζονται στο προσάρτημα Α της παρούσας ΤΠΔ εφαρμόζονται σε περίπτωση ανάπτυξης του ERTMS.»

23. το σημείο 4.2.3.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.2.3.1. Προγραμματισμός και πίνακας δρομολογίων αμαξοστοιχίας

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

Κάθε αμαξοστοιχία πρέπει να ακολουθεί έναν πίνακα δρομολογίων, ο οποίος έχει συμφωνηθεί μεταξύ ΔΥ και ΣΕ στο πλαίσιο της διαδικασίας εκχώρησης χρονοδιαδρόμου· ο ΔΥ εξασφαλίζει τη χρονικά ακριβή κίνηση των αμαξοστοιχιών και συμβάλλει στη βελτίωση της εξυπηρέτησης κατά τον προγραμματισμό του πίνακα δρομολογίων.»

24. το σημείο 4.2.3.3.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.2.3.3.1. Έλεγχοι και δοκιμές πριν από την αναχώρηση

Η σιδηροδρομική επιχείρηση καθορίζει τους ελέγχους και τις δοκιμές που απαιτούνται ώστε κάθε αναχώρηση αμαξοστοιχίας να πραγματοποιείται με ασφάλεια.»

25. η λέξη «επιτήρηση» στον τίτλο των σημείων 4.2.3.5.1 και 4.2.3.5.2 αντικαθίσταται από τη λέξη «παρακολούθηση»

26. στο σημείο 4.2.3.4.3, η δεύτερη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«— την ενημέρωση του μηχανοδηγού για την ύπαρξη και τη θέση επικίνδυνων εμπορευμάτων στην αμαξοστοιχία.»

27. στο σημείο 4.3.1, η γραμμή του πίνακα «Τροποποιήσεις των πληροφοριών του βιβλίου διαδρομών — Υποβαθμισμένη λειτουργία» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Βιβλίο διαδρομών	4.2.1.2.2	Κανόνες λειτουργίας	4.4»
Υποβαθμισμένη λειτουργία	4.2.3.6		

28. στο σημείο 4.3.2, ο πίνακας τροποποιείται ως εξής:

i) η γραμμή «Εγχειρίδιο μηχανοδηγού Κανόνες λειτουργίας» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Εγχειρίδιο κανόνων	4.2.1.2.1	Κανόνες λειτουργίας (κανονικές και υποβαθμισμένες συνθήκες) Κατάλογος εναρμονισμένων ενδείξεων και μηνυμάτων κειμένου που εμφανίζονται στη διεπαφή μηχανοδηγού και μηχανημάτων ETCS	4.4 Προσάρτημα Ε»
Κανόνες λειτουργίας	4.4		
Παρατρόχιες τεχνικές πληροφορίες ERTMS σχετικές με τη λειτουργία	Προσάρτημα Δ3		

ii) η γραμμή «Απαιτήσεις για την παρατήρηση σημάτων και δεικτών παρά τη γραμμή» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Απαιτήσεις για την παρατήρηση σημάτων και δεικτών παρά τη γραμμή»	4.2.2.8	Παρατρόχια αντικείμενα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης	4.2.15 4.2.18»
--	---------	--	-------------------

iii) η γραμμή «Εγχειρίδιο μηχανοδηγού» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Εγχειρίδιο κανόνων	4.2.1.2.1	Χρήση εξοπλισμού αμμοδιασποράς Εποχούμενη λίπανση όνυχα Χρήση πεδίων πέδης από σύνθετο υλικό	4.2.10»
---------------------	-----------	--	---------

29. στο σημείο 4.3.3.1:

α) η γραμμή «Καταγραφή δεδομένων επιτήρησης επί της αμαξοστοιχίας» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Καταγραφή δεδομένων παρακολούθησης επί της αμαξοστοιχίας»	4.2.3.5 Προσάρτημα Θ	Συσκευή καταγραφής	4.2.9.6»
--	-------------------------	--------------------	----------

β) η γραμμή «Συμβατότητα διαδρομής και σύνθεση αμαξοστοιχίας, Ελάχιστα επαγγελματικά προσόντα για τα καθήκοντα που συνδέονται με τη “συνοδεία αμαξοστοιχιών”» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Συμβατότητα διαδρομής και σύνθεση αμαξοστοιχίας Επαγγελματικά προσόντα για τα καθήκοντα που συνδέονται με τη “συνοδεία αμαξοστοιχιών”»	4.2.2.5 Προσάρτημα ΣΤ	Τεκμηρίωση για την επιχειρησιακή λειτουργία	4.2.12.4»
--	--------------------------	---	-----------

30. στο σημείο 4.3.4, ο πίνακας αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Παραπομπή: παρών κανονισμός		Παραπομπή ΤΠΔ ENE	
Παράμετρος	Σημείο	Παράμετρος	Σημείο
Συμβατότητα διαδρομής και σύνθεση αμαξοστοιχίας	4.2.2.5	Μέγιστη ένταση ρεύματος αμαξοστοιχίας	4.2.4.1
Βιβλίο διαδρομών	4.2.1.2.2		

Συμβατότητα διαδρομής και σύνθεση αμαξοστοιχίας	4.2.2.5	Τμήματα διαχωρισμού	Φάση	4.2.15
Βιβλίο διαδρομών	4.2.1.2.2		Σύστημα	4.2.16
Παράμετροι για τη συμβατότητα οχημάτων και αμαξοστοιχιών για την κίνηση στη σκοπούμενη διαδρομή	Προσάρτημα Δ1	Έλεγχοι συμβατότητας διαδρομών πριν από τη χρήση εγκριθέντων οχημάτων		7.3.5»

31. στο σημείο 4.3.6, η γραμμή «Προγραμματισμός αμαξοστοιχίας» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Προγραμματισμός και πίνακας δρομολογίων αμαξοστοιχίας	4.2.3.1	Διαδρομές χαμηλότερου θορύβου	Προσάρτημα Δ»
--	---------	-------------------------------	---------------

32. στο σημείο 4.4.3, το τρίτο και το τέταρτο εδάφιο απαλείφονται·

33. στο σημείο 4.6.1, η τελευταία παράγραφος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής καθορίζουν το δικό τους σύστημα διαχείρισης της επάρκειας βάσει κινδύνου στο πλαίσιο των διαδικασιών τους για τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας, σύμφωνα με τα παραρτήματα I και II του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2018/762.

Τα προσαρτήματα ΣΤ και Ζ ορίζουν τα επαγγελματικά προσόντα που σχετίζονται με το σύστημα διαχείρισης της επάρκειας.»

34. στο σημείο 4.6.2.2 στοιχείο α), η τρίτη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«— να συμπληρώνει τα έντυπα που σχετίζονται με τη χρήση του βιβλίου ευρωπαϊκών και εθνικών οδηγιών.»

35. στα σημεία 4.6.3.1 και 4.6.3.2, διαγράφεται το ακόλουθο κείμενο:

«ή των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1158/2010⁽¹⁵⁾ και (ΕΕ) αριθ. 1169/2010 της Επιτροπής⁽¹⁶⁾

⁽¹⁵⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1158/2010 της Επιτροπής, της 9ης Δεκεμβρίου 2010, περί κοινής μεθόδου ασφάλειας για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις απόκτησης πιστοποιητικών σιδηροδρομικής ασφάλειας (ΕΕ L 326 της 10.12.2010, σ. 11).

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

36. το σημείο 4.7.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.7.1. Εισαγωγή

Το προσωπικό που αναφέρεται στο σημείο 4.2.1.1 ως προσωπικό που εκτελεί κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα που ορίζονται στο ΣΔΑ ΣΕ ή ΔΥ διαθέτει κατάλληλη φυσική κατάσταση, ώστε να διασφαλίζεται ότι πληρούνται όλα τα πρότυπα λειτουργίας και ασφάλειας.

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής θεσπίζουν και τεκμηριώνουν τη διαδικασία που εφαρμόζουν προκειμένου το προσωπικό τους να πληροί τις ιατρικές και ψυχολογικές απαιτήσεις και τις απαιτήσεις υγιεινής στο πλαίσιο του οικείου συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, σύμφωνα με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2018/762 της Επιτροπής για τον καθορισμό κοινών μεθόδων ασφάλειας για το ΣΔΑ.

Οι ιατρικές εξετάσεις ατομικής καταλληλότητας του προσωπικού κατά τα σημεία 4.7.2 και 4.7.3 πραγματοποιούνται από πρόσωπο που έχει την ιδιότητα του ιατρού ή του ψυχολόγου και διαθέτει τα προσόντα για την πραγματοποίηση των εν λόγω εξετάσεων. Τα αποτελέσματα πρέπει να γίνονται δεκτά από κάθε ΔΥ και ΣΕ ως αποδεικτικό καταλληλότητας των μελών και των δυνητικών μελών μελών του προσωπικού.

Οι εν λόγω εξετάσεις επιτρέπουν στο μέλος του προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα να αναλάβει παρόμοια καθήκοντα για άλλη ΣΕ ή για άλλον ΔΥ, με την επιφύλαξη του προσδιορισμού πρόσθετων ιατρικών και ψυχολογικών απαιτήσεων και απαιτήσεων υγιεινής στο ΣΔΑ της ΣΕ ή του ΔΥ και της ικανοποιητικής καταλληλότητας των μελών ή των δυνητικών μελών του προσωπικού.

Οι απαιτήσεις καταλληλότητας που ορίζονται στο σημείο 4.7.2 και στο σημείο 4.7.3 ισχύουν για:

- Προσωπικό “συνοδείας αμαξοστοιχιών” πλην του μηχανοδηγού·
- Προσωπικό επιφορτισμένο με τα καθήκοντα προετοιμασίας αμαξοστοιχιών·
- Προσωπικό επιφορτισμένο με τα καθήκοντα αποστολής και έγκρισης της κίνησης αμαξοστοιχιών.

4.7.1.1. Όρια οίνοπνεύματος, ναρκωτικών και ψυχοτρόπων φαρμάκων

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

Όσον αφορά τα καθορισμένα όρια των προαναφερόμενων ουσιών, ισχύουν οι ευρωπαϊκοί κανόνες ή εθνικοί κανόνες του κράτους μέλους όπου παρέχεται η σιδηροδρομική υπηρεσία.»

37. Ο τίτλος του σημείου 4.7.2.1.1 τροποποιείται ως εξής:

«4.7.2.1.1. Περιεχόμενο της ιατρικής εξέτασης»

38. Το δεύτερο εδάφιο του σημείου 4.7.2.1.2 τροποποιείται ως εξής:

η λέξη «τουλάχιστον» διαγράφεται·

39. Ο τίτλος του σημείου 4.7.2.2.2 τροποποιείται ως εξής:

«4.7.2.2.2. Περιεχόμενο της περιοδικής ιατρικής εξέτασης»

40. Το πρώτο εδάφιο του σημείου 4.7.2.2.2 τροποποιείται ως εξής:

η λέξη «τουλάχιστον» διαγράφεται·

41. το σημείο 4.8.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.8.1. Υποδομή

Οι απαιτήσεις για τα σχετιζόμενα με τη σιδηροδρομική υποδομή στοιχεία δεδομένων όσον αφορά το υποσύστημα “διαξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας”, τα οποία τίθενται στη διάθεση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων μέσω του RINF, ορίζονται στο προσάρτημα Δ.

Ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνει τη σιδηροδρομική επιχείρηση, μέσω του RINF, για τις αλλαγές στα δεδομένα που σχετίζονται με την υποδομή όποτε καταστούν διαθέσιμες οι σχετικές πληροφορίες και εφόσον επηρεάζουν τη λειτουργία των αμαξοστοιχιών. Για την ακρίβεια των δεδομένων υπεύθυνος είναι ο διαχειριστής υποδομής.

Μέχρι τις 15 Δεκεμβρίου 2026, υπό την προϋπόθεση ότι ο Οργανισμός έχει εφαρμόσει όλες τις αναγκαίες προσαρμογές στην εφαρμογή RINF, ο διαχειριστής υποδομής παρέχει τις εν λόγω πληροφορίες με άλλα μέσα, δωρεάν, το συντομότερο δυνατόν και σε ηλεκτρονική μορφή, στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τους εγκεκριμένους αιτούντες την εκχώρηση χρονοδιαδρόμου και, κατά περίπτωση, τον αιτούντα κατά το άρθρο 2 σημείο 22 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.»

42. στο σημείο 6.2.1, το δεύτερο και το τρίτο εδάφιο αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Σύμφωνα με τα άρθρα 9 και 10 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής αποδεικνύουν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού στο πλαίσιο του οικείου συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας όταν υποβάλλουν αίτηση για έκδοση νέου ή για τροποποίηση πιστοποιητικού ασφαλείας ή για έγκριση ασφαλείας σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/763 της Επιτροπής (*).

Κατά τις κοινές μεθόδους ασφάλειας σχετικά με τις απαιτήσεις για το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, όπως καθορίζονται στον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2018/762 της Επιτροπής, οι εθνικές αρχές ασφάλειας απαιτείται να συγκροτήσουν σύστημα επιθεώρησης με αντικείμενο την επίβλεψη και παρακολούθηση της συμμόρφωσης με το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, σύμφωνα με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2018/761 της Επιτροπής (**), περιλαμβανομένων όλων των ΤΠΔ. Για καμία από τις απαιτήσεις που περιέχει ο παρών κανονισμός δεν απαιτείται χωριστή αξιολόγηση από κοινοποιημένο οργανισμό.

- (*) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/763 της Επιτροπής, της 9ης Απριλίου 2018, σχετικά με τον καθορισμό πρακτικών ρυθμίσεων για την έκδοση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων κατ' εφαρμογή της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, και με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 653/2007 της Επιτροπής (ΕΕ L 129 της 25.5.2018, σ. 49).
- (**) Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2018/761 της Επιτροπής, της 16ης Φεβρουαρίου 2018, σχετικά με τον καθορισμό κοινών μεθόδων ασφάλειας για την εποπτεία από τις εθνικές αρχές ασφάλειας μετά την έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας ή έγκρισης ασφάλειας σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1077/2012 της Επιτροπής (ΕΕ L 129 της 25.5.2018, σ. 16).»

43. το σημείο 7.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7.1. Γενικοί κανόνες εφαρμογής

Σύμφωνα με το άρθρο 9 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 και το άρθρο 5β του παρόντος κανονισμού, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής μεριμνούν για τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό στο πλαίσιο των οικείων ΣΔΑ, που καταρτίζονται σύμφωνα με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2018/762 της Επιτροπής.

7.1.1. Ειδικοί μεταβατικοί κανόνες για τα προσαρτήματα Α και Γ

Οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να αναβάλουν, σε συντονισμό με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στα δίκτυά τους και σύμφωνα με το παράρτημα II σημείο 5.1.1 του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 της Επιτροπής, την εφαρμογή του προσαρτήματος Α και του προσαρτήματος Γ έως τις 16 Δεκεμβρίου 2025 το αργότερο. Υπό τον όρο ότι ο Οργανισμός και η οικεία ΕΑΑ λαμβάνουν το αργότερο έως τις 16 Ιουνίου 2024:

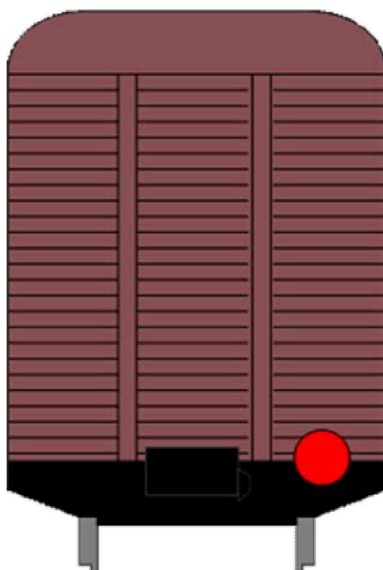
- α) δέσμευση εφαρμογής που έχει εκδοθεί από τη διοίκηση του ΔΥ,
- β) σχέδιο εφαρμογής του ΔΥ, συμπεριλαμβανομένων χρονοδιαγραμμάτων εκπαίδευσης, το οποίο καθορίζει τις καθυστερήσεις για την εφαρμογή των αναγκαίων τροποποιημένων επιχειρησιακών διαδικασιών και, κατά περίπτωση, την υλοποίηση των αντίστοιχων κατάλληλων εργαλείων ΤΠ.

Οι ΣΕ παρέχουν κατάρτιση στους μηχανοδηγούς και στο σχετικό προσωπικό για τη λειτουργία αμαξοστοιχιών σύμφωνα με τα προσαρτήματα Α και Γ το αργότερο έως τις 16 Δεκεμβρίου 2025 ή σε οποιαδήποτε προγενέστερη ημερομηνία που καθορίζεται από τον ΔΥ.»

44. το σημείο 7.2.2.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

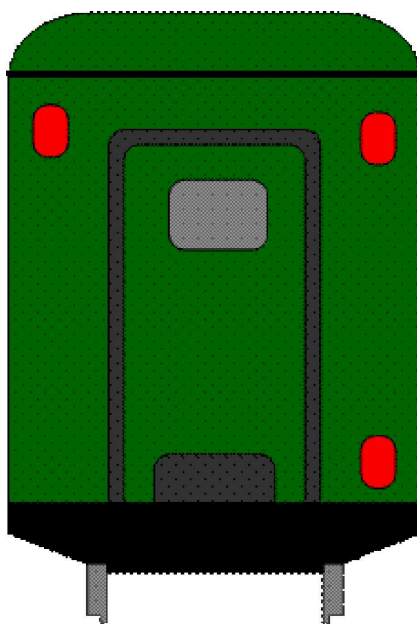
«7.2.2.1. Μόνιμη ειδική περίπτωση (Μ) της Εσθονίας, της Λετονίας, της Λιθουανίας, της Πολωνίας, της Ουγγαρίας και της Σλοβακίας

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



Ο ανακλαστικός δίσκος έχει διάμετρο 185 mm με έναν κόκκινο κύκλο διαμέτρου 140 mm. Όταν δικαιολογείται από τις πρακτικές επιχειρησιακής λειτουργίας, ο ανακλαστικός δίσκος μπορεί να αντικατασταθεί από μία ανακλαστική πινακίδα σύμφωνα με το προσάρτημα Ε της ΤΠΔ ΕΦΑ.

Για την εφαρμογή του σημείου 4.2.2.1.3.1, επιβατικές αμαξοστοιχίες οι οποίες λειτουργούν μόνο στο δίκτυο εύρους τροχιάς 1 520 mm της Εσθονίας, της Λετονίας, της Λιθουανίας, της Πολωνίας, της Ουγγαρίας και της Σλοβακίας επιτρέπεται να χρησιμοποιούν 3 μονίμως αναμμένα ερυθρά φώτα ως σήμα οπίσθιου άκρου της αμαξοστοιχίας με βάση το ακόλουθο σχέδιο:



Αυτή η ειδική περίπτωση δεν εμποδίζει την πρόσβαση σύμφωνα με την ΤΠΔ τροχιάιου υλικού στο δίκτυό τους.»

45. το προσάρτημα Α αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Προσάρτημα Α

Επιχειρησιακοί κανόνες και αρχές ERTMS — έκδοση 6

1. ΣΚΟΠΙΜΩΣ ΚΕΝΟ
2. ΣΚΟΠΙΜΩΣ ΚΕΝΟ

3. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

3.1. Σκοπός και δομή του εγγράφου

Το παρόν προσάρτημα καθορίζει τις αρχές και τους εναρμονισμένους κανόνες για τη λειτουργία του ERTMS.

Η δομή κάθε κανόνα είναι η ακόλουθη:

- i) τίτλος,
- ii) όταν είναι αναγκαίο, καταστάσεις στις οποίες εφαρμόζεται ο κανόνας, παρουσιαζόμενες σε ένα πλαίσιο, συμπεριλαμβανομένων των εφαρμοστέων επιπέδων ETCS· ενίοτε, η κατάσταση περιγράφεται για ορισμένες ειδικές υποενοότητες των κανόνων,
- iii) ο κανόνας αυτός καθαυτός.

Όταν το παρόν προσάρτημα αναφέρεται στο ETCS επιπέδου 1, ισχύει και για τις δύο εφαρμογές, με ή χωρίς παρατρόχια σήματα, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά.

Όταν το παρόν προσάρτημα αναφέρεται στο ETCS επιπέδου 2, ισχύει και για τις δύο εφαρμογές, με ή χωρίς παρατρόχια σήματα, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά.

Οι ευρωπαϊκές οδηγίες που αναφέρονται στο παρόν προσάρτημα παρατίθενται στο προσάρτημα Γ2 της παρούσας ΤΠΔ.

Οι διατυπώσεις που αναφέρονται σε άτομα ισχύουν εξίσου για άνδρες και γυναίκες.

Το **μέρος Α** είναι σκοπίμως κενό.

Το **μέρος Β** περιλαμβάνει τις διάφορες επιχειρησιακές κατηγορίες αμαξοστοιχιών ETCS.

Το **μέρος Γ** περιλαμβάνει τον κατάλογο των παραπομπών σε μη εναρμονισμένους κανόνες. Σε ορισμένες καταστάσεις, μια διαδικασία δεν σχετίζεται με το ERTMS και συνεπώς εξαρτάται από μη εναρμονισμένους κανόνες.

Η περιγραφή των τεχνικών λειτουργιών για το ETCS και το GSM-R περιλαμβάνεται στην αντίστοιχη προδιαγραφή απαιτήσεων του συστήματος.

Αν στη ΔΜΜ εμφανίζονται πληροφορίες οι οποίες δεν απαιτούν ενέργεια εκ μέρους του μηχανοδηγού, οι πληροφορίες αυτές δεν περιλαμβάνονται στους κανόνες.

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Το παρόν προσάρτημα εφαρμόζεται πλήρως σε αμαξοστοιχίες εφοδιασμένες με εποχούμενες μονάδες ETCS που συμμορφώνονται με την ενιαία δέσμη προδιαγραφών του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2023/1695 με έκδοση χρησιμοποιούμενου συστήματος X.Y έως και 2.2. Εφαρμόζεται, επίσης, σε εποχούμενες μονάδες που συμμορφώνονται με τη δέσμη προδιαγραφών #2 ή τη δέσμη προδιαγραφών #3, ενώ εφαρμόζεται σε μεγάλο βαθμό και σε εποχούμενες μονάδες ETCS που συμμορφώνονται με τη δέσμη προδιαγραφών #1 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/919, υπό την προϋπόθεση ότι η χρησιμοποιούμενη ΔΜΜ συμμορφώνεται με την προδιαγραφή ERA_ERTMS_015560.

Το πεδίο εφαρμογής είναι το ακόλουθο:

- i) εφαρμογή ETCS επιπέδου 0,
- ii) εφαρμογή ETCS επιπέδου 1, είτε υπάρχουν παρατρόχια σήματα ή πλήρωση είτε όχι,
- iii) εφαρμογή ETCS επιπέδου 2, είτε υπάρχουν παρατρόχια σήματα είτε όχι,
- iv) μεταβάσεις ETCS μεταξύ εφαρμογών επιπέδου 0, επιπέδου 1 και επιπέδου 2,
- v) εφαρμογή ETCS επιπέδου NTC,
- vi) μεταβάσεις ETCS προς/από το επίπεδο NTC,
- vii) GSM-R.

Τα συστήματα κλάσης Β (ακόμη και όταν λειτουργούν μέσω της ΔΜΜ ETCS) δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής.

Οι κανόνες αναπτύχθηκαν ανεξάρτητα από άλλα συστήματα ελέγχου-χειρισμού τα οποία μπορεί να υπάρχουν, συμπεριλαμβανομένης της περίπτωσης γραμμών εξοπλισμένων με ETCS επιπέδου 1/2.

Όταν το ETCS επιπέδου 1 ή ETCS επιπέδου 2 εφαρμόζεται σε γραμμές εξοπλισμένες με άλλα συστήματα ελέγχου-χειρισμού, είναι αναγκαίο να αξιολογηθεί η δυνατότητα εφαρμογής των εν λόγω κανόνων και, εάν απαιτείται, να συμπληρωθούν με μη εναρμονισμένους κανόνες. Στις εν λόγω γραμμές περιλαμβάνονται εκείνες οι γραμμές που είναι εξοπλισμένες με ETCS τόσο επιπέδου 1 όσο και επιπέδου 2.

Οι επιχειρησιακοί κανόνες φωνητικής ραδιοεπικοινωνίας GSM-R εφαρμόζονται σε γραμμές εξοπλισμένες με GSM-R, ανεξάρτητα από το χρησιμοποιούμενο σύστημα ελέγχου-χειρισμού. Αντιθέτως, οι επιχειρησιακοί κανόνες ETCS εφαρμόζονται σε γραμμές εξοπλισμένες με ETCS, ανεξάρτητα από το χρησιμοποιούμενο σύστημα φωνητικής ραδιοεπικοινωνίας.

Η δυνατότητα εφαρμογής των κανόνων εξαρτάται περαιτέρω από τις τεχνικές λύσεις που υιοθετήθηκαν από το παρατρόχιο υποσύστημα ERTMS. Στο πλαίσιο αυτό, ενδέχεται να μην χρειάζεται να εφαρμόζονται ορισμένοι κανόνες εάν οι σχετικές λειτουργίες δεν υλοποιούνται παρατροχίως (π.χ. όταν δεν διαβιβάζονται συνθήκες τροχιάς ή δεν εφαρμόζεται η διαδικασία ισόπεδης διάβασης). ωστόσο, όταν η εφαρμογή ενός κανόνα είναι υποχρεωτική, ο κανόνας εφαρμόζεται πάντοτε με τον τρόπο που περιγράφεται στο παρόν προσάρτημα.

Όλες οι ενέργειες στις οποίες εμπλέκεται ο μηχανοδηγός προϋποθέτουν τη φυσική παρουσία του στον θάλαμο μηχανοδηγού, εκτός εάν απαιτείται η εξέταση τεχνικής βλάβης της αμαξοστοιχίας σε στάση, η λήψη οδηγιών από τον ρυθμιστή σηματοδότησης μέσω σταθερού τηλεφώνου παρά τη γραμμή ή όταν ζητείται από τον ρυθμιστή σηματοδότησης ή όταν απαιτείται βάσει μη εναρμονισμένων κανόνων.

Σε ολόκληρο το παρόν προσάρτημα, η εποχούμενη μονάδα ETCS θεωρείται ότι είναι ενεργοποιημένη, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά. Το αναλόγιο του ενεργού θαλάμου οδήγησης θεωρείται ότι είναι ανοικτό, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά.

Ένα σημείο λήξης έγκρισης (EOA) μπορεί να ταυτοποιείται με υλικό τρόπο μέσω ενός δείκτη στάσης ETCS ή ενός δείκτη θέσης ETCS. Το EOA μπορεί επίσης να ταυτοποιείται με σήμα παρά τη γραμμή ή άλλη πινακίδα με δείκτες με ένδειξη στάσης. Υπό ορισμένες προϋποθέσεις, ένα EOA μπορεί επίσης να βρίσκεται στο εμπρόσθιο άκρο της αμαξοστοιχίας.

4. ΠΑΡΑΠΟΜΠΕΣ, ΟΡΟΙ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

4.1. (Δεν χρησιμοποιείται)

4.2. Όροι και συντομογραφίες

Πίνακας 1

Όροι *

Όρος	Ορισμός
Αναγνώριση	Επιβεβαίωση, εκ μέρους του μηχανοδηγού, αιτήματος του εποχούμενου ETCS, ότι έχει λάβει τις πληροφορίες που πρέπει να λάβει υπόψη.
Ισχύον όριο ταχύτητας (σε SR)	Το κατώτερο όριο ταχύτητας: <ul style="list-style-type: none"> — της μέγιστης ταχύτητας για SR, — της μέγιστης ταχύτητας της αμαξοστοιχίας, — του πίνακα δρομολογίων/βιβλίου διαδρομών, — των προσωρινών περιορισμών ταχύτητας (διαβιβάζονται με άλλα μέσα εκτός της ευρωπαϊκής οδηγίας 1, 2, 5, 6, 7 ή 8), — της ευρωπαϊκής οδηγίας.
Έγκριση για κίνηση αμαξοστοιχίας ERTMS	Άδεια κίνησης αμαξοστοιχίας που δίδεται μέσω: <ul style="list-style-type: none"> — παρατρόχιου σήματος σε όψη πορείας, ή — MA, ή — ευρωπαϊκής οδηγίας: <ul style="list-style-type: none"> — εκκίνησης μετά την προετοιμασία κίνησης, ή — διέλευσης από EOA ή, — πορείας μετά από πεδίκλωμα.

Διέλευση συνόρων	Τοποθεσία όπου οι αμαξοστοιχίες περνούν από το σιδηροδρομικό δίκτυο ενός κράτους μέλους στο σιδηροδρομικό δίκτυο άλλου κράτους μέλους.
Διαγραφή καταχώρισης	Τερματισμός της προσωρινής σχέσης μεταξύ του αριθμού κλήσης και του αριθμού κινούμενης αμαξοστοιχίας. Η πρωτοβουλία για αυτή την ενέργεια μπορεί να ανήκει σε χρήστη συστήματος ραδιοεπικοινωνίας GSM-R, σε αυτόματα συστήματα ή στην αρχή του δικτύου. Η διαγραφή καταχώρισης επιτρέπει την εκ νέου χρήση του αριθμού κινούμενης αμαξοστοιχίας του οποίου η καταχώριση έχει διαγραφεί.
Διεπαφή μηχανοδηγού – μηχανής (ΔΜΜ)	Συσκευή της αμαξοστοιχίας η οποία επιτρέπει την επικοινωνία μεταξύ του εποχούμενου ETCS και του μηχανοδηγού.
Περιοχή προώθησης για κατάσταση έκτακτης ανάγκης	Περιοχή όπου επιτρέπονται κινήσεις προώθησης σε κατάσταση RV.
Εντολή στάσης έκτακτης ανάγκης	Εντολή του ETCS για την πέδηση αμαξοστοιχίας με τη μέγιστη δύναμη πέδης μέχρι να ακινητοποιηθεί η αμαξοστοιχία.
Δείκτης θέσης ETCS	Εναρμονισμένος παρατρόχιος πίνακας με δείκτες ETCS που ορίζεται στο πρότυπο EN 16494/2015 (?) και χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό δυνητικού ΕΟΑ, π. χ. το άκρο τμήματος αποκλεισμού.
Εποχούμενο ETCS	Το τμήμα του ETCS το οποίο είναι εγκατεστημένο σε σιδηροδρομικό όχημα.
Δείκτης στάσης ETCS	Εναρμονισμένη παρατρόχια πινακίδα με δείκτες ETCS, όπως ορίζεται στο πρότυπο EN 16494/2015, η οποία χρησιμοποιείται για: <ul style="list-style-type: none"> — τον προσδιορισμό δυνητικού ΕΟΑ και — την αναφορά της θέσης στην οποία ο μηχανοδηγός πρέπει να σταματήσει την αμαξοστοιχία, εάν κινείται χωρίς ΜΑ.
Επιχειρησιακή κατηγορία αμαξοστοιχίας ETCS	Σύνολο τεχνικών και/ή λειτουργικών χαρακτηριστικών αμαξοστοιχίας για την οποία ισχύει συγκεκριμένη κατατομή ταχύτητας ETCS.
Λειτουργικός αριθμός (GSM-R)	Ο πλήρης αριθμός που χρησιμοποιείται στο σύστημα επιχειρησιακής διευθυνσιοδότησης για την ταυτοποίηση ενός τελικού χρήστη ή συστήματος μέσω λειτουργίας ή ρόλου και όχι μέσω ενός συγκεκριμένου στοιχείου εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνίας ή εγγραφής χρήστη. Ο λειτουργικός αριθμός μπορεί να διαιρεθεί σε δύο τμήματα: <ul style="list-style-type: none"> — επιχειρησιακή διευθυνσιοδότηση (διαδικασία απόδοσης διεύθυνσης σε μια κλήση χρησιμοποιώντας συγκεκριμένο αριθμό ο οποίος αντιπροσωπεύει τη λειτουργία που εκτελεί ο χρήστης και όχι αριθμό ο οποίος ταυτοποιεί το εποχούμενο GSM-R), — διευθυνσιοδότηση βάσει θέσης (διαδικασία απόδοσης διεύθυνσης σε μια συγκεκριμένη λειτουργία —τυπικά του ρυθμιστή σηματοδότησης, βάσει της τρέχουσας θέσης του χρήστη— τυπικά μιας αμαξοστοιχίας).
Τρόπος λειτουργίας GSM-R	Κατάσταση του εποχούμενου GSM-R η οποία παρέχει λειτουργίες για τα ακόλουθα: <ul style="list-style-type: none"> — κίνηση αμαξοστοιχίας, — ή κίνηση σύνθεσης ελιγμών.
Δίκτυο GSM-R	Δίκτυο ραδιοεπικοινωνίας το οποίο παρέχει λειτουργίες GSM-R.
Δείκτης δικτύου GSM-R	Εναρμονισμένο παρατρόχιο σήμα GSM-R που ορίζεται στο πρότυπο EN 16494/2015 για την ένδειξη του προς επιλογή δικτύου.
Εποχούμενο GSM-R	Το τμήμα του GSM-R το οποίο είναι εγκατεστημένο σε σιδηροδρομικό όχημα.
Μέγιστη ταχύτητα για RV	Μέγιστη ταχύτητα παρεχόμενη από το παρατρόχιο ETCS σε RV.

Μέγιστη ταχύτητα για SR	Μέγιστη ταχύτητα παρεχόμενη από το παρατρόχιο ETCS σε SR.
Έγκριση κίνησης (MA)	Άδεια κίνησης αμαξοστοιχίας (σύνθεσης ελιγμών) προς συγκεκριμένη θέση με επιτήρηση ταχύτητας.
Περιοχή όπου απαγορεύεται η στάση	Περιοχή καθορισμένη από τον διαχειριστή υποδομής η οποία ενδέχεται να μην είναι ασφαλής ή κατάλληλη για στάση αμαξοστοιχίας.
Ταχύτητα παράκαμψης EOA	Η μέγιστη ταχύτητα όταν είναι ενεργή η λειτουργία παράκαμψης EOA (override EOA).
Επιτρεπόμενη ταχύτητα	Η μέγιστη ταχύτητα με την οποία μπορεί να κινείται μια αμαξοστοιχία χωρίς προειδοποίηση από το ETCS και/ή εφαρμογή πέδης.
Όψη πορείας	Κάθε ένδειξη σήματος που επιτρέπει στον μηχανοδηγό να προσπεράσει το σήμα.
Προώθηση	Κίνηση αμαξοστοιχίας κατά την οποία ο μηχανοδηγός δεν βρίσκεται στον επικεφαλής θάλαμο οδήγησης του επικεφαλής οχήματος.
Ραδιοεπικοινωνία	Ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ του εποχούμενου ETCS και του RBC/της μονάδας ραδιοπλήρωσης.
Κέντρο ραδιοπλοκάδων (RBC)	Παρατρόχια κεντρική μονάδα ETCS που ελέγχει τις κινήσεις αμαξοστοιχιών ETCS επιπέδου 2.
Ραδιο-οπή	Προκαθορισμένη περιοχή στην οποία δεν είναι δυνατή η διασφάλιση αξιόπιστου διαύλου ραδιοεπικοινωνίας.
Εγγραφή	Προσωρινή σχέση μεταξύ του αριθμού κλήσης και του αριθμού κινούμενης αμαξοστοιχίας.
Ταχύτητα ελευθέρωσης	Μέγιστη ταχύτητα με την οποία επιτρέπεται σε αμαξοστοιχία να φτάσει στο σημείο λήξης της έγκρισης κίνησής της.
Ανάκληση έγκρισης κίνησης	Ανάκληση προηγούμενης έγκρισης κίνησης.
Βιβλίο διαδρομών	Περιγραφή των γραμμών και του συναφούς τεχνικού εξοπλισμού παρά τη γραμμή για τις γραμμές στις οποίες θα εργάζεται ο μηχανοδηγός και τα οποία σχετίζονται με τα καθήκοντα του μηχανοδηγού.
Ασφάλεια	Μέτρα που εφαρμόζονται για την αποφυγή ακούσιας κίνησης σιδηροδρομικών οχημάτων.
Κίνηση ελιγμών	Μέθοδος κίνησης οχημάτων χωρίς δεδομένα αμαξοστοιχίας και υπό τον έλεγχο εντολών ελιγμού.
Αλυσωτή κίνηση	Δύο ή περισσότερες μονάδες έλξης με μηχανική και πνευματική ζεύξη αλλά όχι ηλεκτρικά συζευγμένες στην ίδια αμαξοστοιχία, καθεμία από τις οποίες απαιτεί τον δικό της μηχανοδηγό.
Προσωρινός περιορισμός ταχύτητας	Μείωση της ταχύτητας γραμμής για περιορισμένο χρονικό διάστημα.
Μήνυμα κειμένου	Γραπτές πληροφορίες που εμφανίζονται στη διεπαφή μηχανοδηγού.
Δεδομένα αμαξοστοιχίας	Πληροφορίες οι οποίες περιγράφουν τα χαρακτηριστικά μιας αμαξοστοιχίας.
Επιμελητής αμαξοστοιχίας	Προσωπικό αρμόδιο για την προετοιμασία αμαξοστοιχίας.
Μετάβαση	Ελεγχόμενη αλλαγή μεταξύ των διαφορετικών επιπέδων ETCS.
Σημείο μετάβασης	Σημείο όπου πραγματοποιείται μετάβαση μεταξύ επιπέδων ETCS.
Πεδίκλωμα	Αμετάκλητη εφαρμογή πέδης έκτακτης ανάγκης από το ETCS μέχρι να ακινητοποιηθεί η αμαξοστοιχία/σύνθεση ελιγμών.

(²) EN 16494/2015 — Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Απαιτήσεις για πίνακες σιδηροτροχιών κατά ERTMS.

Πίνακας 2

Συντομογραφίες*

Συντομογραφία	
AD	Λειτουργία αυτόματης οδήγησης (Automatic Driving mode)
ATO	Αυτοματοποιημένη λειτουργία αμαξοστοιχίας (Automated Train Operation)
BMM	Μεγάλη μεταλλική μάζα (Big Metal Mass)
BTM	Ενότητα μετάδοσης με ραδιοφάρους (Balise Transmission Module)
DAS	Συμβουλευτικό σύστημα μηχανοδηγού (Driver Advisory System)
DMI	Διεπαφή μηχανοδηγού – μηχανής (Driver Machine Interface)
EOA	Σημείο λήξης έγκρισης (End Of Authority)
ERTMS	Ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (European Rail Traffic Management System)
ETCS	Ευρωπαϊκό σύστημα ελέγχου αμαξοστοιχιών (European Train Control System)
FS	Λειτουργία πλήρους επιτήρησης (Full Supervision mode)
G	Κατάσταση πέδησης εμπορευματικής αμαξοστοιχίας (Goods train braking mode)
GSM-R	Παγκόσμιο σύστημα κινητών επικοινωνιών — Σιδηρόδρομος (Global System for Mobile Communications — Railway)
IM	Διαχειριστής υποδομής (Infrastructure Manager)
LS	Λειτουργία περιορισμένης επιτήρησης (Limited Supervision mode)
MA	Έγκριση κίνησης (Movement Authority)
NL	Τρόπος λειτουργίας “Μη επικεφαλής” (Non-Leading mode)
NTC	Εθνικό σύστημα ελέγχου αμαξοστοιχιών (National Train Control system)
OS	Τρόπος λειτουργίας οπτικής εποπτείας (On Sight mode)
P	Τρόπος λειτουργίας πέδησης επιβατικής αμαξοστοιχίας (Passenger train braking mode)
RBC	Κέντρο ραδιοπλοκάδων (Radio Block Centre)
REC	Ραδιοκλήση έκτακτης ανάγκης (Radio Emergency Call)
RU	Σιδηροδρομική επιχείρηση (Railway Undertaking)
RV	Τρόπος λειτουργίας οπισθοπορείας (Reversing mode)
SH	Τρόπος λειτουργίας ελιγμών (Reversing mode)
SL	Κατάσταση νάρκης (Sleeping mode)
SN	Εθνικό σύστημα (Sleeping mode)
SR	Τρόπος λειτουργίας ανάθεσης της ευθύνης στο προσωπικό (Staff Responsible mode)
STM	Ειδική ενότητα μετάδοσης (Specific Transmission Module)
TIMS	Σύστημα παρακολούθησης της ακεραιότητας αμαξοστοιχίας (Train Integrity Monitoring System)
UN	Τρόπος λειτουργίας “Μη εξαρτισμένη υποδομή” (Unfitted mode)
VBC	Κάλυμμα εικονικού ραδιοφάρου (Virtual Balise Cover)

* Για πλήρη κατάλογο των όρων και συντομογραφιών του ERTMS, ανατρέξτε στο υποσύνολο 023 “Γλωσσάριο όρων και συντομογραφιών” (Glossary of Terms and Abbreviations) του προσαρτήματος Α του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2023/1695.

5. ΑΡΧΕΣ

5.1. Αρχές για το ETCS

5.1.1. Σηματοδότηση στον θάλαμο οδήγησης

Ο μηχανοδηγός παρατηρεί τις εμφανιζόμενες πληροφορίες στη ΔΜΜ και αντιδρά όπως απαιτείται από το παρόν προσάρτημα.

Ανάλογα με την παρατρόχια εφαρμογή, ο μηχανοδηγός μπορεί να κληθεί να λάβει υπόψη τις εναρμονισμένες πινακίδες με δείκτες που ορίζονται στο πρότυπο EN 16494/2015 -Σιδηροδρομικές εφαρμογές- Απαιτήσεις για πίνακες σιδηροτροχιών κατά ERTMS, καθώς και άλλες μη εναρμονισμένες παρατρόχιες πληροφορίες.

5.1.2. Γνώση του επιχειρησιακού επιπέδου

Ο μηχανοδηγός και ο ρυθμιστής σηματοδότησης τηρούν πάντα τους κανόνες ETCS που αφορούν ειδικά συγκεκριμένο επιχειρησιακό επίπεδο ETCS.

Όταν συνυπάρχουν περισσότερα του ενός επίπεδα ETCS, ο ρυθμιστής σηματοδότησης εξακριβώνει σε ποιο επίπεδο ETCS λειτουργεί η σχετική αμαξοστοιχία, προτού εκδώσει οδηγία προς τον μηχανοδηγό.

5.1.3. (Δεν χρησιμοποιείται)

5.1.4. (Δεν χρησιμοποιείται)

5.1.5. (Δεν χρησιμοποιείται)

5.1.6. Έγκριση έναρξης κίνησης σε SR

Ο ρυθμιστής σηματοδότησης επιτρέπει στον μηχανοδηγό να ξεκινήσει να κινείται σε SR μέσω της ευρωπαϊκής οδηγίας 7, εκτός από την περίπτωση έναρξης κίνησης σε ETCS επιπέδου 1/2 με παρατρόχια σήματα.

5.1.7. Περιορισμοί ταχύτητας σε SR

Ο ρυθμιστής σηματοδότησης παρέχει όλους τους περιορισμούς ταχύτητας που δεν υπερβαίνουν τη μέγιστη ταχύτητα για SR στον μηχανοδηγό αμαξοστοιχίας που κινείται σε SR μέσω των ευρωπαϊκών οδηγιών 1, 2, 5, 6, 7 ή 8, εκτός εάν ο μηχανοδηγός ενημερώνεται με ειδικό έντυπο/ηλεκτρονικό έγγραφο σχετικά με αυτούς τους περιορισμούς ταχύτητας.

5.1.8. Έγκριση διέλευσης από ΕΟΑ

Ο μηχανοδηγός επιτρέπεται να περάσει από ΕΟΑ μόνο μέσω ευρωπαϊκής οδηγίας 1 ή 7.

5.1.9. Αμαξοστοιχία/σύνθεση ελιγμών σε πεδίκλωμα

Μετά την εμφάνιση πεδικλώματος, ο μηχανοδηγός πραγματοποιεί επανεκκίνηση προς την αρχική ή την αντίθετη κατεύθυνση μόνον εφόσον έχει λάβει έγκριση μέσω ευρωπαϊκής οδηγίας 2 από τον ρυθμιστή σηματοδότησης.

5.1.10. Δείκτης στάσης ETCS

Ο μηχανοδηγός σταματά όταν προσεγγίζει δείκτη στάσης ETCS:

- i) όπου αναγράφεται το ΕΟΑ της τρέχουσας MA, ή
- ii) όταν κινείται χωρίς MA, εκτός εάν έχει λάβει ειδική έγκριση από τον ρυθμιστή σηματοδότησης μέσω της ευρωπαϊκής οδηγίας 1 ή 7.

5.1.11. Δείκτης θέσης ETCS

Ο μηχανοδηγός σταματά όταν προσεγγίζει δείκτη θέσης ETCS:

- i) όπου αναγράφεται το ΕΟΑ της τρέχουσας MA, ή
- ii) όταν κινείται χωρίς MA, εάν έχει λάβει συγκεκριμένη εντολή από τον ρυθμιστή σηματοδότησης.

5.2. (Δεν χρησιμοποιείται)

6. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ETCS

6.1. Θέση του εποχούμενου ETCS σε λειτουργία

Ο μηχανοδηγός ενεργοποιεί το εποχούμενο ETCS.

Επίπεδα 0, 1, 2, NTC

6.1.1. Εισαγωγή δεδομένων κατά την εκκίνηση της αποστολής

Όταν ζητείται από το εποχούμενο ETCS, ο μηχανοδηγός εισάγει, εισάγει εκ νέου ή επικυρώνει εκ νέου τα στοιχεία ταυτοποίησης του μηχανοδηγού, τον αριθμό κινούμενης αμαξοστοιχίας, το επίπεδο ETCS, τα στοιχεία ταυτοποίησης του ραδιοδικτύου, τα στοιχεία ταυτοποίησης RBC και τον αριθμό κλήσης.

Σε περίπτωση που εμφανιστεί το ακόλουθο μήνυμα κειμένου:

“Αστοχία εγγραφής στο ραδιοδίκτυο”

ο μηχανοδηγός εισάγει τα στοιχεία ταυτοποίησης του ραδιοδικτύου.

6.1.2. Χειροκίνητη αλλαγή δεδομένων

Εάν απαιτείται αλλαγή, ο μηχανοδηγός εισάγει/τροποποιεί και επικυρώνει:

- i) τον αριθμό κινούμενης αμαξοστοιχίας.
- ii) τα στοιχεία ταυτοποίησης του μηχανοδηγού ενόσω βρίσκεται σε στάση ή, εάν επιτρέπεται με βάση την εθνική τιμή, ενόσω βρίσκεται σε κίνηση.
- iii) το επίπεδο ETCS, τα στοιχεία ταυτοποίησης ραδιοδικτύου, τα στοιχεία ταυτοποίησης RBC και τον αριθμό κλήσης ενόσω βρίσκεται σε στάση.

6.2. Προετοιμασία κίνησης

Το εποχούμενο ETCS είναι σε λειτουργία.

Επίπεδα 0, 1, 2, NTC

Στο ETCS επιπέδου 2, σε περίπτωση απόρριψης της αμαξοστοιχίας, ο μηχανοδηγός εφαρμόζει τον κανόνα “Αντίδραση σε απρόβλεπτες καταστάσεις κατά την προετοιμασία κίνησης αμαξοστοιχίας” (σημείο 6.40.2).

6.2.1. Η μονάδα έλξης πρέπει να κινηθεί ως αμαξοστοιχία

Ο μηχανοδηγός:

- i) εφαρμόζει τον κανόνα «Εισαγωγή δεδομένων αμαξοστοιχίας κατά την προετοιμασία της αμαξοστοιχίας» (σημείο 6.4.1),
- ii) επιλέγει «Εκκίνηση».

Σε περίπτωση που ζητείται αναγνώριση για SR, ο μηχανοδηγός εφαρμόζει τον κανόνα “Η μονάδα έλξης πρέπει να κινηθεί ως αμαξοστοιχία και ζητείται αναγνώριση για SR” (σημείο 6.2.4).

Σε περίπτωση που ζητείται αναγνώριση για SH στο ETCS επιπέδου 2, ο μηχανοδηγός εφαρμόζει τον κανόνα “Αντίδραση σε απρόβλεπτες καταστάσεις κατά την προετοιμασία κίνησης αμαξοστοιχίας” (σημείο 6.40.1).

6.2.2. Η μονάδα έλξης πρέπει να κινηθεί σε SH

Ο μηχανοδηγός προετοιμάζεται για ελιγμούς και εφαρμόζει τον κανόνα “Εκτέλεση κινήσεων ελιγμών σε SH” (σημείο 6.3).

6.2.3. Η μονάδα έλξης πρέπει να κινηθεί σε NL

Ο μηχανοδηγός της μονάδας έλξης που δεν είναι επικεφαλής προετοιμάζεται για αλυσωτή κίνηση και εφαρμόζει τον κανόνα “Εκτέλεση αλυσωτής κίνησης” (σημείο 6.32).

6.2.4. Η μονάδα έλξης πρέπει να κινηθεί ως αμαξοστοιχία και ζητείται αναγνώριση για SR

Επίπεδα 1 χωρίς παρατρόχια σήματα, 2 χωρίς παρατρόχια σήματα

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο με πλαίσιο που αναβοσβήνει:



Ο μηχανοδηγός ενημερώνει τον ρυθμιστή σηματοδότησης, λαμβάνει έγκριση εκκίνησης σε SR μέσω της ευρωπαϊκής οδηγίας 7 και προβαίνει σε αναγνώριση.

Ο ρυθμιστής σηματοδότησης, προτού παράσχει έγκριση στον μηχανοδηγό για εκκίνηση σε SR, σύμφωνα με τους μη εναρμονισμένους κανόνες:

- i) ελέγχει αν πληρούνται όλες οι συνθήκες για τη διαδρομή,
- ii) ελέγχει όλους τους περιορισμούς και/ή τις οδηγίες που είναι αναγκαίες και τα συμπεριλαμβάνει στην ευρωπαϊκή οδηγία 7,
- iii) ελέγχει για τυχόν προσωρινούς περιορισμούς ταχύτητας που πρέπει να συμπεριληφθούν στην ευρωπαϊκή οδηγία 7.

Εάν η αμαξοστοιχία βρίσκεται σε δείκτη στάσης ETCS

Ο ρυθμιστής σηματοδότησης επιτρέπει στον μηχανοδηγό να διέλθει από τον εν λόγω δείκτη στάσης ETCS μέσω της ευρωπαϊκής οδηγίας 7. Η εν λόγω έγκριση ισχύει από τον παρόντα δείκτη στάσης ETCS έως τον επόμενο. Εφόσον το επιτρέπουν οι συνθήκες, ο ρυθμιστής σηματοδότησης μπορεί να επιτρέψει στον μηχανοδηγό να διέλθει από αυτόν τον δεύτερο δείκτη στάσης ETCS χρησιμοποιώντας την ίδια ευρωπαϊκή οδηγία 7. Κατόπιν, η έγκριση ισχύει έως τον δείκτη στάσης ETCS που έπεται του δεύτερου δείκτη στάσης ETCS στην κατεύθυνση κίνησης.

Ο μηχανοδηγός:

- i) λαμβάνει την ευρωπαϊκή οδηγία 7 από τον ρυθμιστή σηματοδότησης,
- ii) ελέγχει το ισχύον όριο ταχύτητας,
- iii) χρησιμοποιεί, εκτός εάν λάβει εντολή περί του αντιθέτου, τη λειτουργία παράκαμψης (override) για καθέναν από τους δείκτες στάσης ETCS από τους οποίους πρόκειται να διέλθει και περιμένει το ακόλουθο σύμβολο:



- iv) εκκινεί την αμαξοστοιχία,
- v) δεν υπερβαίνει την ταχύτητα παράκαμψης EOA για όσο χρόνο εμφανίζεται το σύμβολο αυτό.

Εάν η αμαξοστοιχία δεν βρίσκεται σε δείκτη στάσης ETCS

Ο ρυθμιστής σηματοδότησης επιτρέπει στον μηχανοδηγό να εκκινήσει μέσω της ευρωπαϊκής οδηγίας 7. Η έγκριση αυτή ισχύει από την τρέχουσα θέση της αμαξοστοιχίας έως τον πρώτο δείκτη στάσης ETCS στην κατεύθυνση της κίνησης. Εφόσον το επιτρέπουν οι συνθήκες, ο ρυθμιστής σηματοδότησης μπορεί να επιτρέψει στον μηχανοδηγό να διέλθει από τον συγκεκριμένο καθώς και από τον επόμενο δείκτη στάσης ETCS και να χρησιμοποιήσει την ίδια ευρωπαϊκή οδηγία 7. Κατόπιν, η έγκριση αυτή ισχύει έως τον δείκτη στάσης ETCS που έπεται του τελευταίου δείκτη στάσης ETCS για τον οποίο δόθηκε έγκριση διέλευσης βάσει της ευρωπαϊκής οδηγίας 7.

Ο μηχανοδηγός:

- i) λαμβάνει την ευρωπαϊκή οδηγία 7 από τον ρυθμιστή σηματοδότησης,
- ii) ελέγχει το ισχύον όριο ταχύτητας,
- iii) εκκινεί την αμαξοστοιχία,
- iv) κατά την προσέγγιση δείκτη στάσης ETCS και εφόσον έχει δοθεί έγκριση διέλευσης βάσει της ευρωπαϊκής οδηγίας 7, χρησιμοποιεί, εκτός εάν λάβει εντολή περί του αντιθέτου, τη λειτουργία παράκαμψης και περιμένει το ακόλουθο σύμβολο:



- v) ξεκινά την αμαξοστοιχία ή συνεχίζει την κίνηση,
- vi) δεν υπερβαίνει την ταχύτητα παράκαμψης EOA για όσο χρόνο εμφανίζεται το σύμβολο αυτό.

Είναι δυνατόν να παρασχεθούν περισσότερες από μία ευρωπαϊκές οδηγίες για διέλευση από ίσο αριθμό διαδοχικών δεικτών στάσης του ETCS.

Εάν ο ρυθμιστής σηματοδότησης μπορεί να αποδείξει ότι η τροχιά μέχρι τη λήξη της έγκρισης που πρόκειται να εκδοθεί είναι ελεύθερη, μπορεί να απαλλάξει τον μηχανοδηγό από την κίνηση με οπτική εποπτεία σε SR.

Επίπεδα 1 με παρατρόχια σήματα, 2 με παρατρόχια σήματα

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο με πλαίσιο που αναβοσβήνει:



Ο μηχανοδηγός εφαρμόζει τον κανόνα “Κίνηση σε SR” (σημείο 6.14).

6.2.5. Η μονάδα έλεγχου πρέπει να κινηθεί σε SL

Ο μηχανοδηγός/επιμελητής αμαξοστοιχίας διασφαλίζει ότι όλα τα αναλόγια οδήγησης οποιασδήποτε μονάδας έλεγχου που δεν είναι επικεφαλής, η οποία είναι ηλεκτρικά συνδεδεμένη και θα ελέγχεται εξ αποστάσεως από την επικεφαλής μονάδα, είναι κλειστά και παραμένουν κλειστά για όσο διάστημα η εν λόγω μονάδα έλεγχου ελέγχεται εξ αποστάσεως από την επικεφαλής μονάδα.

6.3. Εκτέλεση κινήσεων ελιγμών σε SH

Το τροχαίο υλικό πρέπει να κινηθεί σε SH.

Επίπεδα 1, 2

6.3.1. Μη αυτόματη είσοδος σε SH

Ο μηχανοδηγός επιλέγει “Ελιγμοί” σύμφωνα με μη εναρμονισμένους κανόνες.

6.3.2. Αυτόματη είσοδος σε SH

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο με πλαίσιο που αναβοσβήνει:



ο μηχανοδηγός:

- i) μερμνά, καταρχάς, ότι έχει στη διάθεσή του τις ορθές πληροφορίες σχετικά με την κίνηση που πρόκειται να πραγματοποιήσει,
- ii) στη συνέχεια, προβαίνει σε αναγνώριση.

6.3.3. Κίνηση σε SH

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ο μηχανοδηγός εφαρμόζει μη εναρμονισμένους κανόνες.

6.3.4. Διατήρηση SH κατά την αλλαγή θαλάμου

Όταν η διαδικασία ελιγμών απαιτεί τη χρήση διαφορετικών θαλάμων οδήγησης, ο μηχανοδηγός επιτρέπεται να επιλέξει “Διατήρηση ελιγμών” προτού κλείσει το αναλόγιο οδήγησης.

6.3.5. Έξοδος από SH

Όταν ολοκληρωθούν όλες οι κινήσεις ελιγμών που πρέπει να εκτελεστούν σε SH, ο μηχανοδηγός:

- i) επιλέγει “Έξοδος από ελιγμούς”,
- ii) βεβαιώνεται ότι καμία μονάδα έλξης δεν βρίσκεται σε κατάσταση “Διατήρηση ελιγμών”.

6.3.6. Μη χορήγηση SH

Επίπεδο 2

Σε περίπτωση που εμφανιστεί ένα από τα ακόλουθα μηνύματα κειμένου:

“Άρνηση SH”

“Αστοχία αιτήματος SH”

ο μηχανοδηγός ενημερώνει τον ρυθμιστή σηματοδότησης για την κατάσταση.

Ο μηχανοδηγός και ο ρυθμιστής σηματοδότησης εφαρμόζουν μη εναρμονισμένους κανόνες.

6.3.7. Διέλευση από καθορισμένο όριο περιοχής ελιγμών

Όταν μια σύνθεση ελιγμών πρέπει να διέλθει από καθορισμένο όριο περιοχής ελιγμών, ο μηχανοδηγός και ο ρυθμιστής σηματοδότησης εφαρμόζουν μη εναρμονισμένους κανόνες.

6.4. Εισαγωγή δεδομένων αμαξοστοιχίας

Πρέπει να εισαχθούν ή να τροποποιηθούν τα δεδομένα αμαξοστοιχίας.

Επίπεδα 0, 1, 2, NTC

6.4.1. Εισαγωγή δεδομένων αμαξοστοιχίας κατά την προετοιμασία της αμαξοστοιχίας

Ο μηχανοδηγός/επιμελητής αμαξοστοιχίας εισάγει/τροποποιεί και επικυρώνει όλα τα ακόλουθα δεδομένα αμαξοστοιχίας, εάν τα δεδομένα αυτά δεν είναι προδιαμορφωμένα επί της αμαξοστοιχίας ή λαμβάνονται από εξωτερικές πηγές του ETCS:

- i) επιχειρησιακή κατηγορία αμαξοστοιχίας ETCS,
- ii) μήκος αμαξοστοιχίας,
- iii) ποσοστό πέδης,
- iv) μέγιστη ταχύτητα αμαξοστοιχίας,
- v) κατηγορία αξονικού φορτίου,
- vi) αμαξοστοιχία εφοδιασμένη με σύστημα αεροστεγανότητας,
- vii) περιτύπωμα φόρτωσης,
- viii) πρόσθετα δεδομένα για τις διαθέσιμες EEM,
- ix) ειδικά δεδομένα για ATO, εφόσον ζητηθούν.

Πριν από την επιβεβαίωση δεδομένων αμαξοστοιχίας τα οποία είναι προδιαμορφωμένα επί της αμαξοστοιχίας ή λαμβάνονται από εξωτερικές πηγές του ETCS και τα οποία μπορούν να τροποποιηθούν από τον μηχανοδηγό, ο επιμελητής της αμαξοστοιχίας διασφαλίζει την αντιστοιχία μεταξύ των δεδομένων της αμαξοστοιχίας και της σύνθεσης της αμαξοστοιχίας.

6.4.2. Χειροκίνητη αλλαγή δεδομένων αμαξοστοιχίας

Μετά από κάθε τροποποίηση της σύνθεσης της αμαξοστοιχίας και μετά από τεχνικό πρόβλημα που οδηγεί σε αλλαγή των δεδομένων της αμαξοστοιχίας, ο επιμελητής/μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας:

- i) καθορίζει τα νέα δεδομένα αμαξοστοιχίας,
- ii) εισάγει τα νέα δεδομένα αμαξοστοιχίας,
- iii) επιβεβαιώνει τα νέα δεδομένα αμαξοστοιχίας.

6.4.3. Αλλαγή δεδομένων αμαξοστοιχίας από εξωτερικές πηγές του ETCS

Όταν στη ΔΜΜ εμφανιστεί το ακόλουθο μήνυμα κειμένου:

“Αλλαγή δεδομένων αμαξοστοιχίας”

α) **εάν η αλλαγή των δεδομένων αμαξοστοιχίας οδηγεί σε εφαρμογή της πέδης**

Όταν επέλθει η ακινητοποίηση ο μηχανοδηγός:

- i) αναγνωρίζει την εφαρμογή πέδης,
- ii) τροποποιεί και/ή επικυρώνει τα δεδομένα της αμαξοστοιχίας, εφόσον ζητηθεί από το εποχούμενο σύστημα,
- iii) λαμβάνει υπόψη τα τροποποιημένα δεδομένα αμαξοστοιχίας.

Στο ETCS επιπέδου 1 και στο ETCS επιπέδου 2, εάν δεν ληφθεί νέα ΜΑ, ο ρυθμιστής σηματοδότησης επιτρέπει στον μηχανοδηγό να διέλθει από το ΕΟΑ (κανόνας “Έγκριση διέλευσης από ΕΟΑ” — σημείο 6.39).

β) **σε όλες τις άλλες περιπτώσεις**

Ο μηχανοδηγός λαμβάνει υπόψη τα τροποποιημένα δεδομένα αμαξοστοιχίας.

6.5. (Δεν χρησιμοποιείται)

6.6. (Δεν χρησιμοποιείται)

6.7. **Είσοδος και λειτουργία σε ETCS επιπέδου 0**

6.7.1. Αναγγελίες

Η αμαξοστοιχία προσεγγίζει περιοχή ETCS επιπέδου 0.
Επίπεδα 1, 2, NTC

Όταν ανακοινώνεται μετάβαση σε ETCS επιπέδου 0 με την εμφάνιση του ακόλουθου συμβόλου:



ο μηχανοδηγός εφαρμόζει μη εναρμονισμένους κανόνες.

6.7.2. Αναγνώριση

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο με πλαίσιο που αναβοσβήνει:



ο μηχανοδηγός προβαίνει σε αναγνώριση.

6.7.3. Κίνηση

Η αμαξοστοιχία κινείται σε περιοχή ETCS επιπέδου 0.

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ο μηχανοδηγός εφαρμόζει μη εναρμονισμένους κανόνες.

6.8. Είσοδος και λειτουργία σε ETCS επιπέδου 1

6.8.1. Αναγγελίες

Η αμαξοστοιχία προσεγγίζει περιοχή ETCS επιπέδου 1.
Επίπεδα 0, 2, NTC

Όταν ανακοινώνεται μετάβαση σε ETCS επιπέδου 1 με την εμφάνιση του ακόλουθου συμβόλου:



ο μηχανοδηγός ετοιμάζεται να εφαρμόσει κανόνες για το ETCS επιπέδου 1.

6.8.2. (Δεν χρησιμοποιείται)

6.8.3. Κίνηση

Η αμαξοστοιχία κινείται σε περιοχή ETCS επιπέδου 1.

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ο μηχανοδηγός εφαρμόζει κανόνες σύμφωνα με το ETCS επιπέδου 1.

6.9. Είσοδος και λειτουργία σε ETCS επιπέδου 2

6.9.1. Αναγγελίες

Η αμαξοστοιχία προσεγγίζει περιοχή ETCS επιπέδου 2.
Επίπεδα 0, 1, NTC

Όταν ανακοινώνεται μετάβαση σε ETCS επιπέδου 2 με την εμφάνιση του ακόλουθου συμβόλου:



ο μηχανοδηγός ετοιμάζεται να εφαρμόσει κανόνες για το ETCS επιπέδου 2.

6.9.2. (Δεν χρησιμοποιείται)

6.9.3. Κίνηση

Η αμαξοστοιχία κινείται σε περιοχή ETCS επιπέδου 2.

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ο μηχανοδηγός εφαρμόζει κανόνες σύμφωνα με το ETCS επιπέδου 2.

Όταν ζητείται από τον ρυθμιστή σηματοδότησης χειροκίνητη επιβεβαίωση της ακεραιότητας της αμαξοστοιχίας στη ΔΜΜ, ο μηχανοδηγός το πράττει μόνο σε στάση και σύμφωνα με τους κανόνες της ΣΕ.

6.10. (Δεν χρησιμοποιείται)

6.11. Είσοδος και λειτουργία σε ETCS επιπέδου NTC

6.11.1. Αναγγελίες

Η αμαξοστοιχία προσεγγίζει περιοχή ETCS επιπέδου NTC.

Επίπεδα 0, 1, 2

Όταν ανακοινώνεται μετάβαση σε ETCS επιπέδου NTC με την εμφάνιση συμβόλου που υποδεικνύει το όνομα του εφαρμοστέου NTC, ως παράδειγμα:



ο μηχανοδηγός εφαρμόζει μη εναρμονισμένους κανόνες.

Υπάρχει ειδικό σύμβολο για κάθε NTC.

6.11.2. Αναγνώριση

Όταν το σύμβολο που υποδεικνύει το ισχύον NTC εμφανίζεται με πλαίσιο που αναβοσβήνει, για παράδειγμα:



ο μηχανοδηγός προβαίνει σε αναγνώριση.

Υπάρχει ειδικό σύμβολο για κάθε NTC.

6.11.3. Κίνηση

Η αμαξοστοιχία κινείται σε περιοχή ETCS επιπέδου NTC.

Όταν εμφανίζεται το σύμβολο που υποδεικνύει το καταχωρισμένο NTC, για παράδειγμα:



ο μηχανοδηγός εφαρμόζει μη εναρμονισμένους κανόνες.

Υπάρχει ειδικό σύμβολο για κάθε NTC.

6.12. Κίνηση σε FS

Επίπεδα 1, 2

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ο μηχανοδηγός

- i) δεν υπερβαίνει την επιτρεπόμενη ταχύτητα
- ii) μπορεί, εάν υπάρχουν διαθέσιμες πληροφορίες DAS επί της αμαξοστοιχίας:
 - να τηρεί την ταχύτητα στόχο όταν εμφανίζεται στη ΔΜΜ,



- να ακολουθεί πορεία με κεκτημένη ταχύτητα όταν εμφανίζεται το
- να τηρεί τις θέσεις στάσης, εάν υποδεικνύονται,
- να ζητά την παράβλεψη μιας θέσης στάσης εάν δοθεί σχετική εντολή και η επιλογή αυτή είναι διαθέσιμη στη ΔΜΜ,
- να χειρίζεται τις θύρες όταν του ζητηθεί με σχετικές ενδείξεις στη ΔΜΜ.

Στο ETCS επιπέδου 1 με παρατρόχια σήματα, ο μηχανοδηγός εξουσιοδοτείται να προχωρήσει χωρίς νέα ΜΑ όταν το παρατρόχιο σήμα δείχνει όψη πορείας.

Εάν, επιπροσθέτως, εμφανιστεί το ακόλουθο μήνυμα κειμένου:

“Είσοδος σε FS”

ο μηχανοδηγός δεν υπερβαίνει τους περιορισμούς ταχύτητας που εφαρμόζονται στο τμήμα της αμαξοστοιχίας το οποίο δεν καλύπτεται από την ΜΑ FS.

6.13. Κίνηση σε OS

Επίπεδα 1, 2

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο με πλαίσιο που αναβοσβήνει:



ο μηχανοδηγός:

- i) προβαίνει σε αναγνώριση,
- ii) αρχίζει ή συνεχίζει να εφαρμόζει τον κανόνα 9 του προσαρτήματος B2.

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ο μηχανοδηγός:

- i) εφαρμόζει τον κανόνα 9 του προσαρτήματος B2, για όσο εμφανίζεται το σύμβολο αυτό,
- ii) δεν υπερβαίνει την επιτρεπόμενη ταχύτητα.

Εάν, επιπροσθέτως, εμφανιστεί το ακόλουθο μήνυμα κειμένου:

“Είσοδος σε OS”

ο μηχανοδηγός δεν υπερβαίνει τους περιορισμούς ταχύτητας που εφαρμόζονται στο τμήμα της αμαξοστοιχίας τα οποία δεν καλύπτεται από την ΜΑ OS.

6.14. Κίνηση σε SR

Επίπεδα 1, 2

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο με πλαίσιο που αναβοσβήνει:



ο μηχανοδηγός:

- i) λαμβάνει πρώτα έγκριση για κίνηση αμαξοστοιχίας ERTMS,
- ii) ελέγχει το ισχύον όριο ταχύτητας,
- iii) στη συνέχεια, προβαίνει σε αναγνώριση.

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ο μηχανοδηγός:

- i) κινείται με οπτική εποπτεία, εκτός εάν μια ευρωπαϊκή οδηγία 1, 2 ή 7 τον απαλλάσσει από την πορεία με οπτική εποπτεία σε SR,
- ii) δεν υπερβαίνει το ισχύον όριο ταχύτητας,
- iii) στο ETCS επιπέδου 1 χωρίς παρατρόχια σήματα και στο ETCS επιπέδου 2 χωρίς παρατρόχια σήματα, όταν προσεγγίζει τον επόμενο δείκτη στάσης του ETCS, ενημερώνει τον ρυθμιστή σηματοδότησης και εφαρμόζει τον κανόνα "Άδεια διέλευσης από ΕΟΑ" (σημείο 6.39), εκτός εάν έχει ήδη λάβει άδεια διέλευσης από αυτόν τον δείκτη στάσης του ETCS μέσω ευρωπαϊκής οδηγίας.

Είναι δυνατόν να παρασχεθούν περισσότερες από μία ευρωπαϊκές οδηγίες για διέλευση από ίσο αριθμό διαδοχικών δεικτών στάσης του ETCS.

6.15. Κίνηση σε LS

Επίπεδα 1, 2

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο με πλαίσιο που αναβοσβήνει:



ο μηχανοδηγός προβαίνει σε αναγνώριση σύμφωνα με μη εναρμονισμένους κανόνες.

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ο μηχανοδηγός εφαρμόζει μη εναρμονισμένους κανόνες.

6.16. Κίνηση σε UN

Επίπεδο 0

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο με πλαίσιο που αναβοσβήνει:



ο μηχανοδηγός προβαίνει σε αναγνώριση σύμφωνα με μη εναρμονισμένους κανόνες.

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ο μηχανοδηγός εφαρμόζει μη εναρμονισμένους κανόνες.

6.17. Κίνηση σε SN

Επίπεδο NTC

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο με πλαίσιο που αναβοσβήνει:



ο μηχανοδηγός προβαίνει σε αναγνώριση σύμφωνα με μη εναρμονισμένους κανόνες.

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ο μηχανοδηγός εφαρμόζει μη εναρμονισμένους κανόνες.

6.18. Προσέγγιση ΕΟΑ με ένδειξη ταχύτητας ελευθέρωσης

Επίπεδα 1, 2

Όταν η αμαξοστοιχία προσεγγίζει ΕΟΑ και στη ΔΜΜ εμφανίζεται ταχύτητα ελευθέρωσης, ο μηχανοδηγός επιτρέπεται:

- i) να προσεγγίσει σήμα, δείκτη στάσης ETCS, δείκτη θέσης ETCS ή στάση αναμονής σε μικρή απόσταση πίσω από το ΕΟΑ που εμφανίζεται στη ΔΜΜ χωρίς να υπερβεί την ταχύτητα ελευθέρωσης,
- ii) στο ETCS επιπέδου 1 με παρατρόχια σήματα, να προχωρήσει χωρίς να υπερβεί την ταχύτητα ελευθέρωσης όταν το παρατρόχιο σήμα δείχνει όψη πορείας.

6.19. Διαχείριση αιτήματος ελεύθερης τροχιάς εμπρός

Η αμαξοστοιχία είναι ακινητοποιημένη ή προσεγγίζει παρατρόχιο σήμα ή δείκτη στάσης ETCS/δείκτη θέσης ETCS.

Επίπεδο 2

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ο μηχανοδηγός επιτρέπεται να επιβεβαιώσει ότι η τροχιά εμπρός είναι ελεύθερη εάν μπορεί να βεβαιωθεί ότι το τμήμα τροχιάς μεταξύ της κεφαλής της αμαξοστοιχίας και του επόμενου παρατρόχιου σήματος, του δείκτη στάσης ETCS ή του δείκτη θέσης ETCS είναι ελεύθερο.

6.20. Διέλευση από τμήμα γραμμής με χαμηλωμένο/-ους παντογράφο/-ους

Η αμαξοστοιχία προσεγγίζει τμήμα της γραμμής από το οποίο πρέπει να διέλθει με χαμηλωμένο/-ους παντογράφο/-ους.
Επίπεδα 1, 2

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ή, όταν κινείται χωρίς MA ή εάν η λειτουργία αυτή δεν υποστηρίζεται από τον παρατρόχιο εξοπλισμό, εμφανίζεται η ακόλουθη πινακίδα με δείκτες

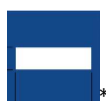


ο μηχανοδηγός χαμηλώνει τον/τους παντογράφο/-ους, λαμβάνοντας υπόψη τη θέση τους.

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ή, όταν κινείται χωρίς MA ή εάν η λειτουργία αυτή δεν υποστηρίζεται από τον παρατρόχιο εξοπλισμό, εμφανίζεται η ακόλουθη πινακίδα με δείκτες



ο μηχανοδηγός διατηρεί τον/τους παντογράφο/-ους χαμηλωμένο/-ους.

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ή, όταν κινείται χωρίς MA ή εάν η λειτουργία αυτή δεν υποστηρίζεται από τον παρατρόχιο εξοπλισμό, εμφανίζεται η ακόλουθη πινακίδα με δείκτες



ο μηχανοδηγός επιτρέπεται να ανυψώσει τον/τους παντογράφο/-ους, λαμβάνοντας υπόψη τη θέση τους.

* Για τις ακριβείς διαστάσεις και τη διάταξη των πινακίδων με δείκτες, πρέπει να χρησιμοποιείται το πρότυπο EN 16494/2015.

6.21. Αλλαγή της ηλεκτρικής τροφοδοσίας

Η αμαξοστοιχία προσεγγίζει τμήμα της γραμμής στο οποίο η ηλεκτρική τροφοδοσία πρέπει να αλλάξει.
Επίπεδα 1, 2

Όταν εμφανίζεται ένα από τα ακόλουθα σύμβολα:

A black square with the text "25 kV" in yellow.A black square with the text "15 kV" in yellow.A black square with the text "3000 V" in yellow.A black square with the text "1500 V" in yellow.A black square with the text "750 V" in yellow.

ή, όταν κινείται χωρίς MA ή εάν η λειτουργία αυτή δεν υποστηρίζεται από τον παρατρόχιο εξοπλισμό, εμφανίζεται μία από τις ακόλουθες πινακίδες με δείκτες:

A white square with a black border containing the text "25 kV" and "XXX" in blue.A white square with a black border containing the text "15 kV" and "XXX" in blue.A white square with a black border containing the text "3000 V" and "XXX" in blue.A white square with a black border containing the text "1500 V" and "XXX" in blue.A white square with a black border containing the text "750 V" and "XXX" in blue.

ο μηχανοδηγός προβαίνει στις αντίστοιχες αλλαγές στην ηλεκτρική τροφοδοσία.

Όταν εμφανίζεται ένα από τα ακόλουθα σύμβολα:

25
kV15
kV3000
V1500
V750
V

ή, όταν κινείται χωρίς MA ή εάν η λειτουργία αυτή δεν υποστηρίζεται από τον παρατρόχιο εξοπλισμό, εμφανίζεται μία από τις ακόλουθες πινακίδες με δείκτες:

25 kV
XXX15 kV
XXX3000 V
XXX1500 V
XXX750 V
XXX

ο μηχανοδηγός εξασφαλίζει την αντίστοιχη αλλαγή της ηλεκτρικής τροφοδοσίας.

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ή, όταν κινείται χωρίς MA ή εάν η λειτουργία αυτή δεν υποστηρίζεται από τον παρατρόχιο εξοπλισμό, εμφανίζεται η ακόλουθη πινακίδα με δείκτες:



ο μηχανοδηγός ενημερώνεται ότι προσεγγίζει γραμμή χωρίς σύστημα έλξης.

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ή, όταν κινείται χωρίς MA ή εάν η λειτουργία αυτή δεν υποστηρίζεται από τον παρατρόχιο εξοπλισμό, εμφανίζεται η ακόλουθη πινακίδα με δείκτες:



ο μηχανοδηγός ενημερώνεται ότι φθάνει σε γραμμή χωρίς σύστημα έλξης.

6.22. Διέλευση από τμήμα με απενεργοποιημένο τον γενικό διακόπτη ηλεκτρικής τροφοδοσίας

Η αμαξοστοιχία προσεγγίζει τμήμα της γραμμής στο οποίο ο γενικός διακόπτης ηλεκτρικής τροφοδοσίας πρέπει να απενεργοποιηθεί.

Επίπεδα 1, 2

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ή, όταν κινείται χωρίς MA ή εάν η λειτουργία αυτή δεν υποστηρίζεται από τον παρατρόχιο εξοπλισμό, εμφανίζεται η ακόλουθη πινακίδα με δείκτες



ο μηχανοδηγός απενεργοποιεί τον γενικό διακόπτη ηλεκτρικής τροφοδοσίας, λαμβάνοντας υπόψη τη θέση των παντογράφων, ή, εάν το επιτρέπει ο διαχειριστής υποδομής, διατηρεί τον γενικό διακόπτη ηλεκτρικής τροφοδοσίας ενεργοποιημένο και δεν εφαρμόζει έλξη.

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ή, όταν κινείται χωρίς MA ή εάν η λειτουργία αυτή δεν υποστηρίζεται από τον παρατρόχιο εξοπλισμό, εμφανίζεται η ακόλουθη πινακίδα με δείκτες



ο μηχανοδηγός διατηρεί τον γενικό διακόπτη ηλεκτρικής τροφοδοσίας απενεργοποιημένο ή, εάν το επιτρέπει ο διαχειριστής υποδομής, εξακολουθεί να μην εφαρμόζει έλξη.

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ή, όταν κινείται χωρίς MA ή εάν η λειτουργία αυτή δεν υποστηρίζεται από τον παρατρόχιο εξοπλισμό, εμφανίζεται η ακόλουθη πινακίδα με δείκτες



ο μηχανοδηγός επιτρέπεται να ενεργοποιήσει τον γενικό διακόπτη ηλεκτρικής τροφοδοσίας, λαμβάνοντας υπόψη τη θέση των παντογράφων και επιτρέπεται να εφαρμόσει έλξη και πάλι.

* Για τις ακριβείς διαστάσεις και τη διάταξη των πινακίδων με δείκτες, πρέπει να χρησιμοποιείται το πρότυπο EN 16494:2015

6.23. Διέλευση από περιοχές όπου απαγορεύεται η στάση

Η αμαξοστοιχία προσεγγίζει περιοχή όπου απαγορεύεται η στάση.
Επίπεδα 1, 2

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ο μηχανοδηγός ενημερώνεται για επικείμενη περιοχή στην οποία πρέπει να αποφύγει να σταματήσει.

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ο μηχανοδηγός αποφεύγει τη στάση.

6.24. Διέλευση από τμήμα με αναστολή χρήσης μαγνητικής πέδης με σιαγόνες

Η αμαξοστοιχία προσεγγίζει τμήμα της γραμμής στο οποίο δεν πρέπει να χρησιμοποιηθεί η μαγνητική πέδη με σιαγόνες.
Επίπεδα 1, 2

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ο μηχανοδηγός ελευθερώνει τη μαγνητική πέδη με σιαγόνες, εάν εφαρμόζεται, εκτός από περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ο μηχανοδηγός δεν χρησιμοποιεί τη μαγνητική πέδη με σιαγόνες παρά μόνο σε περίπτωση ανάγκης.

6.25. Διέλευση από τμήμα με αναστολή χρήσης δινορρευματικής πέδης

Η αμαξοστοιχία προσεγγίζει τμήμα της γραμμής στο οποίο δεν πρέπει να χρησιμοποιηθεί η δινορρευματική πέδη.
Επίπεδα 1, 2

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ο μηχανοδηγός ελευθερώνει τη δινορρευματική πέδη, εάν εφαρμόζεται, εκτός από περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ο μηχανοδηγός δεν χρησιμοποιεί τη δινορρευματική πέδη παρά μόνο σε περίπτωση ανάγκης.

6.26. Διέλευση από τμήμα με αναστολή χρήσης ανατροφοδοτικής πέδης

Η αμαξοστοιχία προσεγγίζει τμήμα της γραμμής στο οποίο δεν πρέπει να χρησιμοποιηθεί η ανατροφοδοτική πέδη.
Επίπεδα 1, 2

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ο μηχανοδηγός ελευθερώνει την ανατροφοδοτική πέδη, εάν εφαρμόζεται, εκτός από περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ο μηχανοδηγός δεν χρησιμοποιεί την ανατροφοδοτική πέδη παρά μόνο σε περίπτωση ανάγκης.

6.27. Διέλευση από τμήμα σφραγίδας πίεσης

Η αμαξοστοιχία προσεγγίζει τμήμα της γραμμής στο οποίο πρέπει να κλείσουν τα στόμια εισαγωγής αέρα των κλιματιστικών συστημάτων.
Επίπεδα 1, 2

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ο μηχανοδηγός κλείνει τα στόμια εισαγωγής αέρα των κλιματιστικών συστημάτων.

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ο μηχανοδηγός διατηρεί κλειστά τα στόμια εισαγωγής αέρα των κλιματιστικών συστημάτων.

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ο μηχανοδηγός επιτρέπεται να ανοίξει τα στόμια εισαγωγής αέρα των κλιματιστικών συστημάτων.

6.28. Χρήση της συσκευής ηχητικής προειδοποίησης

Επίπεδα 1, 2

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ή, όταν κινείται χωρίς MA ή εάν η λειτουργία αυτή δεν υποστηρίζεται από τον παρατρόχιο εξοπλισμό, εμφανίζεται η ακόλουθη πινακίδα με δείκτες:



ο μηχανοδηγός χρησιμοποιεί τη συσκευή ηχητικής προειδοποίησης, εκτός εάν αυτό δεν επιτρέπεται βάσει μη εναρμονισμένων κανόνων.

6.29. Αλλαγή του συντελεστή πρόσφυσης

Η αμαξοστοιχία βρίσκεται σε τμήμα της γραμμής στο οποίο μπορεί να αλλάξει ο συντελεστής πρόσφυσης.

Επίπεδα 1, 2

Εάν η εθνική τιμή επιτρέπει στον μηχανοδηγό να επιλέξει “Ολισθηρή σιδηροτροχιά”, μπορεί να το πράξει όταν οι συνθήκες πρόσφυσης είναι κακές ή όταν ενημερωθεί από τον ρυθμιστή σηματοδότησης. Εάν ο μηχανοδηγός δεν ενημερωθεί από τον ρυθμιστή σηματοδότησης πριν από την επιλογή της “Ολισθηρής σιδηροτροχιάς”, ο μηχανοδηγός ενημερώνει τον ρυθμιστή σηματοδότησης.

Όταν ο ρυθμιστής σηματοδότησης ενημερώνεται για κακές συνθήκες πρόσφυσης, ενεργοποιεί τη λειτουργία μειωμένης πρόσφυσης ETCS, όπου είναι δυνατόν, και, εάν αυτό δεν είναι δυνατόν, λαμβάνει τα μέτρα που ορίζει ο ΔΥ, έως ότου αποκατασταθεί η κανονική λειτουργία.

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ο μηχανοδηγός εφαρμόζει τους εσωτερικούς κανόνες της σιδηροδρομικής επιχείρησης.

6.30. Διέλευση απο ραδιο-οπή

Η αμαξοστοιχία βρίσκεται σε τμήμα γραμμής στο οποίο δεν υπάρχει κάλυψη ραδιοεπικοινωνίας.

Επίπεδο 2

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ο μηχανοδηγός μπορεί να συνεχίσει σε οποιαδήποτε έγκυρη έγκριση κίνησης.

Εάν ο μηχανοδηγός φθάσει στο σημείο λήξης έγκρισης και το σύμβολο εξακολουθεί να εμφανίζεται, ο μηχανοδηγός ενημερώνει τον ρυθμιστή σηματοδότησης. Ο ρυθμιστής σηματοδότησης και ο μηχανοδηγός εφαρμόζουν τον κανόνα "Άδεια διέλευσης από ΕΟΑ" (σημείο 6.39).

6.31. (Δεν χρησιμοποιείται)**6.32. Εκτέλεση αλυσωτής κίνησης**

Μη επικεφαλής μονάδα έλξης είναι συζευγμένη με την επικεφαλής μονάδα έλξης (ή με αμαξοστοιχία που περιλαμβάνει την επικεφαλής μονάδα έλξης).

Επίπεδα 0, 1, 2, NTC

6.32.1. Είσοδος σε NL

Ο μηχανοδηγός της μη επικεφαλής μονάδας έλξης επιλέγει "Non-Leading" (Μη επικεφαλής).

Όταν στη ΔΜΜ εμφανιστεί το ακόλουθο σύμβολο:



ο μηχανοδηγός της μη επικεφαλής μονάδας έλξης επιβεβαιώνει στον μηχανοδηγό της επικεφαλής μονάδας έλξης ότι η μη επικεφαλής μονάδα έλξης βρίσκεται σε NL.

6.32.2. Εκτέλεση της αλυσωτής κίνησης

Και οι δύο μηχανοδηγοί εφαρμόζουν τους εσωτερικούς κανόνες της σιδηροδρομικής επιχείρησης.

6.32.3. Έξοδος από NL

Όταν η αμαξοστοιχία είναι ακινητοποιημένη, ο μηχανοδηγός της μη επικεφαλής μονάδας έλξης:

- i) εφαρμόζει πέδη,
- ii) επιβεβαιώνει στον μηχανοδηγό της επικεφαλής μονάδας έλξης ότι η μη επικεφαλής μονάδα έλξης δεν βρίσκεται πλέον σε NL.

6.33. Ανάκληση έγκρισης για κίνηση αμαξοστοιχίας ERTMS

Ο ρυθμιστής σηματοδότησης αποφασίζει να αλλάξει τις τρέχουσες ρυθμίσεις κυκλοφορίας.

Επίπεδα 1, 2

6.33.1. Μέτρα πριν από την πραγματοποίηση ρυθμίσεων κυκλοφορίας

a) Σε περίπτωση που είναι δυνατή η συνεργατική συντόμευση της ΜΑ

Εάν είναι δυνατόν στο ETCS επιπέδου 2, ο ρυθμιστής σηματοδότησης ανακαλεί μια ΜΑ με τη χρήση της συνεργατικής συντόμευσης της ΜΑ.

β) Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις

Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, ο ρυθμιστής σηματοδότησης εφαρμόζει μη εναρμονισμένους κανόνες για την ακινητοποίηση της αμαξοστοιχίας, εάν δεν έχει ήδη ακινητοποιηθεί.

Μόλις η αμαξοστοιχία ακινητοποιηθεί και πριν από την πραγματοποίηση ρυθμίσεων κυκλοφορίας, ο ρυθμιστής σηματοδότησης δίνει εντολή στον μηχανοδηγό να παραμείνει σε ακινησία μέσω της ευρωπαϊκής οδηγίας 3 ή άλλων διαθέσιμων μέσων και να διαγράψει τυχόν εναπομένουσα ΜΑ επί της αμαξοστοιχίας, εάν απαιτείται.

6.33.2. Για την επανεκκίνηση των αμαξοστοιχιών

Για να ξεκινήσουν πάλι οι αμαξοστοιχίες, ο ρυθμιστής σηματοδότησης:

- i) εκδίδει έγκριση για κίνηση αμαξοστοιχίας ERTMS,
- ii) ανακαλεί την ευρωπαϊκή οδηγία 3, εάν έχει εκδοθεί.

6.34. **Λήψη μέτρων σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης**

Εμφανίζεται κατάσταση έκτακτης ανάγκης.

Επίπεδα 1, 2

6.34.1. Για την προστασία των αμαξοστοιχιών

Όταν ένα μέλος του προσωπικού διαπιστώσει την ύπαρξη κατάστασης έκτακτης ανάγκης, εφαρμόζει τον κανόνα 14 του προσαρτήματος B2.

Για την ακινητοποίηση των αμαξοστοιχιών στο ETCS επιπέδου 2, ο ρυθμιστής σηματοδότησης μπορεί να χρησιμοποιεί την εντολή στάσης έκτακτης ανάγκης· η εντολή στάσης έκτακτης ανάγκης δεν ανακαλείται προτού εξασφαλιστεί ότι οι εν λόγω αμαξοστοιχίες μπορούν να επανεκκινηθούν με ασφάλεια.

Ο ρυθμιστής σηματοδότησης μπορεί να χρησιμοποιήσει την ευρωπαϊκή οδηγία 3 για να διατηρήσει τις σταματημένες αμαξοστοιχίες σε ακινησία, εάν απαιτείται.

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο μήνυμα κειμένου:

“Στάση έκτακτης ανάγκης”

και η αμαξοστοιχία πεδικλωθεί, ο μηχανοδηγός εφαρμόζει τον κανόνα “Αντιμετώπιση πεδικλώματος” (σημείο 6.41).

6.34.2. Για την επανεκκίνηση των αμαξοστοιχιών

Ο ρυθμιστής σηματοδότησης:

- i) αποφασίζει αν είναι δυνατή η έγκριση κίνησης των αμαξοστοιχιών,
- ii) αποφασίζει αν απαιτούνται οδηγίες και/ή περιορισμοί για την κίνηση των αμαξοστοιχιών,
- iii) ανακαλεί την εντολή στάσης έκτακτης ανάγκης, εάν έχει εκδοθεί,
- iv) ανακαλεί την ευρωπαϊκή οδηγία 3, εάν έχει εκδοθεί,
- v) παρέχει την άδεια επανεκκίνησης στους μηχανοδηγούς.

Για την επανεκκίνηση αμαξοστοιχιών που δεν έχουν πεδικλωθεί και εφόσον απαιτούνται οδηγίες και/ή περιορισμοί, ο ρυθμιστής σηματοδότησης εκδίδει ευρωπαϊκή/-ές οδηγία/-ες. Στο ETCS επιπέδου 1 με παρατρόχια σήματα, ο μηχανοδηγός κινείται με οπτική εποπτεία μέχρι το επόμενο παρατρόχιο σήμα.

Για την επανεκκίνηση αμαξοστοιχιών που έχουν πεδικλωθεί, ο ρυθμιστής σηματοδότησης και ο μηχανοδηγός εφαρμόζουν τον κανόνα “Αντιμετώπιση πεδικλώματος — για επανεκκίνηση” (σημείο 6.41.2).

6.34.3. Για την προστασία και την επανέναρξη κινήσεων ελιγμών

Ο ρυθμιστής σηματοδότησης και ο μηχανοδηγός εφαρμόζουν μη εναρμονισμένους κανόνες.

6.35. **Στάση σε ασφαλή περιοχή**

Ο μηχανοδηγός χρειάζεται να σταματήσει την αμαξοστοιχία σε ασφαλή περιοχή.

Επίπεδα 1, 2

Ο μηχανοδηγός ενεργοποιεί την οθόνη με τις ενδείξεις ασφαλών περιοχών στις οποίες μπορεί να σταματήσει η αμαξοστοιχία.

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ή, όταν κινείται χωρίς MA ή εάν η λειτουργία αυτή δεν υποστηρίζεται από τον παρατρόχιο εξοπλισμό, εμφανίζεται η ακόλουθη πινακίδα με δείκτες:



και ο μηχανοδηγός αποφασίζει να σταματήσει στην υποδεικνυόμενη ασφαλή περιοχή, λαμβάνει υπόψη την εναπομένουσα απόσταση που εμφανίζεται στη ΔΜΜ ή την απόσταση μέχρι την πινακίδα με δείκτες που σηματοδοτεί την έναρξη της ασφαλούς περιοχής.

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ή, όταν κινείται χωρίς MA ή εάν η λειτουργία αυτή δεν υποστηρίζεται από τον παρατρόχιο εξοπλισμό, εμφανίζεται η ακόλουθη πινακίδα με δείκτες:



και ο μηχανοδηγός αποφασίζει να σταματήσει στην υποδεικνυόμενη ασφαλή περιοχή, ακινητοποιεί την αμαξοστοιχία λαμβάνοντας υπόψη το μήκος της.

Όταν εμφανίζεται η ακόλουθη πινακίδα με δείκτες:



ο μηχανοδηγός ενημερώνεται ότι έχει φτάσει στο τέλος της ασφαλούς περιοχής.

6.36. Προώθηση σε RV

Μια αμαξοστοιχία πρέπει να μετακινηθεί στην αντίθετη κατεύθυνση μέσα σε μια περιοχή προώθησης έκτακτης ανάγκης.
Επίπεδα 1, 2

6.36.1. Προετοιμασία της κίνησης που θα εκτελεστεί σε RV

Όταν η αμαξοστοιχία είναι ακινητοποιημένη και εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ο μηχανοδηγός ενεργοποιεί τη μετάβαση σε RV ενημερώνοντας, εάν είναι δυνατόν, τον ρυθμιστή σηματοδότησης και λαμβάνοντας υπόψη τυχόν περαιτέρω οδηγίες.

6.36.2. Κίνηση σε RV

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο με πλαίσιο που αναβοσβήνει:



ο μηχανοδηγός:

- i) προβαίνει σε αναγνώριση,
- ii) προωθεί την αμαξοστοιχία σύμφωνα με τυχόν οδηγίες που δίνει ο ρυθμιστής σηματοδότησης μόλις εμφανιστεί το ακόλουθο σύμβολο:



- iii) δεν υπερβαίνει τη μέγιστη ταχύτητα για RV,
- iv) δεν υπερβαίνει την επιτρεπόμενη απόσταση κίνησης.

6.36.3. Υπέρβαση της επιτρεπόμενης απόστασης σε RV

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο μήνυμα κειμένου με πλαίσιο που αναβοσβήνει:

“Υπέρβαση της απόστασης RV”,

ο μηχανοδηγός:

- i) δίνει αναφορά στον ρυθμιστή σηματοδότησης,
- ii) αναγνωρίζει σε κατάσταση ακινησίας αν δεν έχει επεκταθεί η επιτρεπόμενη απόσταση σε RV,
- iii) ελευθερώνει την πέδη.

6.36.4. Έξοδος από RV

Αφού η αμαξοστοιχία ολοκληρώσει την προώθηση λόγω έκτακτης ανάγκης και μόλις ακινητοποιηθεί, ο μηχανοδηγός αναφέρει σχετικά στον ρυθμιστή σηματοδότησης. Αν δεν απαιτείται πρόσθετη κίνηση σε RV, ο μηχανοδηγός κλείνει το αναλόγιο οδήγησης για να εξέλθει από την RV.

6.37. Αντίδραση σε ακούσιες κινήσεις

Αφού ακινητοποιήθηκε, η αμαξοστοιχία/σύνθεση ελιγμών μετακινήθηκε ακούσια και το εποχούμενο ETCS ενεργοποίησε την πέδη.

Επίπεδα 1, 2

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο μήνυμα κειμένου:

“Κίνηση διαφυγής”,

ο μηχανοδηγός εξασφαλίζει την αμαξοστοιχία/σύνθεση ελιγμών σύμφωνα με τους εσωτερικούς κανόνες της σιδηροδρομικής επιχείρησης και αναγνωρίζει την εφαρμογή πέδης.

6.38. Διαχείριση ακατάλληλότητας διαδρομής που εντοπίζεται από το εποχούμενο σύστημα

Επίπεδα 1, 2

Όταν εμφανίζεται οποιοδήποτε από τα ακόλουθα μηνύματα:

“Ακατάλληλη διαδρομή — περιτύπωμα φόρτωσης”

“Ακατάλληλη διαδρομή — σύστημα έλξης”

“Ακατάλληλη διαδρομή — κατηγορία αξονικού φορτίου”

εντοπίζεται ακαταλληλότητα διαδρομής.

Ο μηχανοδηγός ακινητοποιεί την αμαξοστοιχία χρησιμοποιώντας πέδηση λειτουργίας.

Ο μηχανοδηγός ενημερώνει τον ρυθμιστή σηματοδότησης και ακολουθεί τυχόν οδηγίες.

6.39. Άδεια διέλευσης από ΕΟΑ

Είναι αναγκαίο να επιτραπεί σε μηχανοδηγό η διέλευση από ΕΟΑ.

Επίπεδα 1, 2

Προτού επιτρέψει σε μηχανοδηγό να διέλθει από ΕΟΑ μέσω της ευρωπαϊκής οδηγίας 1, ο ρυθμιστής σηματοδότησης, σύμφωνα με μη εναρμονισμένους κανόνες:

- i) ελέγχει αν πληρούνται όλες οι συνθήκες για τη διαδρομή,
- ii) ελέγχει όλους τους περιορισμούς και/ή τις οδηγίες που είναι αναγκαίες και τα συμπεριλαμβάνει στην ευρωπαϊκή οδηγία 1,
- iii) ελέγχει για τυχόν προσωρινούς περιορισμούς ταχύτητας που πρέπει να συμπεριληφθούν στην ευρωπαϊκή οδηγία 1.

Εάν ο ρυθμιστής σηματοδότησης μπορεί να διαπιστώσει ότι η τροχιά μέχρι το σημείο λήξης της έγκρισης που πρόκειται να εκδοθεί είναι ελεύθερη, μπορεί να απαλλάξει τον μηχανοδηγό από την κίνηση με οπτική εσοπτεία σε SR.

Είναι δυνατόν να παρασχεθούν περισσότερες από μία ευρωπαϊκές οδηγίες για διέλευση από ίσο αριθμό διαδοχικών δεικτών στάσης του ETCS.

Για τη διέλευση από ΕΟΑ, ο μηχανοδηγός:

- iv) λαμβάνει την ευρωπαϊκή οδηγία 1 από τον ρυθμιστή σηματοδότησης για το εν λόγω ΕΟΑ,
- v) ελέγχει το ισχύον όριο ταχύτητας,
- vi) χρησιμοποιεί τη λειτουργία παράκαμψης (override), και
- vii) όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ξεκινά την αμαξοστοιχία ή συνεχίζει την κίνηση,

δεν υπερβαίνει την ταχύτητα παράκαμψης ΕΟΑ για όσο χρόνο εμφανίζεται το σύμβολο αυτό.

6.40. Αντίδραση σε απρόβλεπτες καταστάσεις κατά την προετοιμασία κίνησης αμαξοστοιχίας

Επίπεδο 2

6.40.1. Η μονάδα έλξης πρέπει να κινείται ως αμαξοστοιχία, αλλά ζητείται αναγνώριση για SH

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο με πλαίσιο που αναβοσβήνει:



ο μηχανοδηγός ενημερώνει τον ρυθμιστή σηματοδότησης σχετικά με την κατάσταση, στη συνέχεια αναγνωρίζει και προχωρεί σύμφωνα με τις οδηγίες που λαμβάνει από τον ρυθμιστή σηματοδότησης.

6.40.2. Απόρριψη αμαξοστοιχίας

Όταν στη ΔΜΜ εμφανιστεί το ακόλουθο μήνυμα κειμένου:

“Απόρριψη αμαξοστοιχίας”

ο μηχανοδηγός ενημερώνει τον ρυθμιστή σηματοδότησης για την κατάσταση. Ο μηχανοδηγός και ο ρυθμιστής σηματοδότησης εφαρμόζουν μη εναρμονισμένους κανόνες.

6.41. Αντίδραση σε πεδίκλωμα

Πεδίκλωμα αμαξοστοιχίας/σύνθεσης ελιγμών.
Επίπεδα 1, 2

6.41.1. Άμεσα μέτρα

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ο μηχανοδηγός υποθέτει ότι υπάρχει δυνητικά επικίνδυνη κατάσταση και προβαίνει σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες ώστε να την αποτρέψει ή να μειώσει τις επιπτώσεις της. Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει κίνηση της αμαξοστοιχίας/σύνθεσης ελιγμών προς τα πίσω.

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο με πλαίσιο που αναβοσβήνει:



ο μηχανοδηγός αναγνωρίζει και ενεργοποιεί τις πέδες.

α) Σε περίπτωση που απαιτείται άμεση οπισθοδρόμηση λόγω έκτακτης ανάγκης

Όταν ο μηχανοδηγός αποφασίζει ή λαμβάνει οδηγίες από τον ρυθμιστή σηματοδότησης να κινήσει την αμαξοστοιχία/σύνθεση ελιγμών προς τα πίσω λόγω έκτακτης ανάγκης

και

όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ο μηχανοδηγός κινεί την αμαξοστοιχία/σύνθεση ελιγμών προς τα πίσω σύμφωνα με τυχόν οδηγίες του ρυθμιστή σηματοδότησης.

Μόλις η αμαξοστοιχία/σύνθεση ελιγμών ακινητοποιηθεί, ο μηχανοδηγός ενημερώνει τον ρυθμιστή σηματοδότησης σχετικά με την κατάσταση.

β) Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ο μηχανοδηγός ενημερώνει τον ρυθμιστή σηματοδότησης σχετικά με την κατάσταση και ακολουθεί τυχόν οδηγίες.

6.41.2. Για επανεκκίνηση

α) Προς την αρχική κατεύθυνση

Προτού δώσει άδεια στον μηχανοδηγό να προχωρήσει μετά από πεδίκλωμα μέσω της ευρωπαϊκής οδηγίας 2, ο ρυθμιστής σηματοδότησης, σύμφωνα με μη εναρμονισμένους κανόνες:

i) ελέγχει αν πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις για τη διαδρομή,

- ii) ελέγχει όλους τους περιορισμούς και/ή τις οδηγίες που είναι αναγκαίες και τα συμπεριλαμβάνει στην ευρωπαϊκή οδηγία 2,
- iii) ελέγχει για τυχόν προσωρινούς περιορισμούς ταχύτητας που πρέπει να συμπεριληφθούν στην ευρωπαϊκή οδηγία 2.

Εάν ο ρυθμιστής σηματοδότησης μπορεί να διαπιστώσει ότι η τροχιά μέχρι το σημείο λήξης της έγκρισης κίνησης είναι ελεύθερη, μπορεί να απαλλάξει τον μηχανοδηγό από την κίνηση με οπτική εποπτεία σε SR.

Για να προχωρήσει ο μηχανοδηγός:

- i) λαμβάνει την ευρωπαϊκή οδηγία 2 με όλες τις πρόσθετες οδηγίες που δίνει ο ρυθμιστής σηματοδότησης,
- ii) ανάλογα με την εργασία που πρέπει να εκτελεσθεί, επιλέγει “Εκκίνηση” ή “Ελιγμοί” και ακολουθεί τις οδηγίες που δίνονται στην ευρωπαϊκή οδηγία 2,
- iii) επανεκκινεί την αμαξοστοιχία/κίνηση ελιγμών.

Εάν στο ETCS επιπέδου 2, σε οποιοδήποτε στάδιο της διαδικασίας, εμφανιστεί το ακόλουθο μήνυμα κειμένου:

“Σφάλμα επικοινωνίας”

ο μηχανοδηγός ενημερώνει τον ρυθμιστή σηματοδότησης για την κατάσταση. Ο ρυθμιστής σηματοδότησης και ο μηχανοδηγός εφαρμόζουν τον κανόνα “Άδεια διέλευσης από ΕΟΑ” (σημείο 6.39). Στην περίπτωση αυτή, ο ρυθμιστής σηματοδότησης εκδίδει την ευρωπαϊκή οδηγία 1 αντί της ευρωπαϊκής οδηγίας 2.

β) Προς την αντίθετη κατεύθυνση

Ο ρυθμιστής σηματοδότησης δίνει εντολή στον μηχανοδηγό να παραμείνει σε στάση και να ολοκληρώσει την υπηρεσία μέσω της ευρωπαϊκής οδηγίας 3 και, στη συνέχεια, να πραγματοποιήσει επανεκκίνηση προς την αντίθετη κατεύθυνση μέσω της ευρωπαϊκής οδηγίας 7.

Ο μηχανοδηγός ολοκληρώνει την υπηρεσία και, στη συνέχεια, εφαρμόζει τον κανόνα “Θέση του εποχούμενου ETCS σε λειτουργία” (σημείο 6.1) και τον κανόνα “Προετοιμασία κίνησης” (σημείο 6.2). Εάν ο μηχανοδηγός δεν χειρίζεται την αμαξοστοιχία από τον επικεφαλής θάλαμο οδήγησης, εφαρμόζει τους εσωτερικούς κανόνες της σιδηροδρομικής επιχείρησης για τη διασφάλιση της ασφαλούς κίνησης.

6.41.3. Δεν απαιτείται κίνηση μετά από πεδίκλωμα

Σε περίπτωση που η αμαξοστοιχία/σύνθεση ελιγμών δεν απαιτείται να κινηθεί μετά από πεδίκλωμα, ο ρυθμιστής σηματοδότησης δίνει εντολή στον μηχανοδηγό να παραμείνει ακινητοποιημένος και να ολοκληρώσει την υπηρεσία μέσω της ευρωπαϊκής οδηγίας 3.

6.41.4. Πεδίκλωμα σε SH κατά τη διέλευση από καθορισμένο όριο περιοχής ελιγμών

Επίπεδα 1, 2

Όταν μια σύνθεση ελιγμών πεδικλωθεί κατά τη διέλευση από καθορισμένο όριο περιοχής ελιγμών, ο μηχανοδηγός και ο ρυθμιστής σηματοδότησης εφαρμόζουν μη εναρμονισμένους κανόνες.

6.42. Διαχείριση δυσλειτουργίας παρατρόχιου ETCS

Το εποχούμενο σύστημα λαμβάνει πληροφορίες σχετικά με δυσλειτουργία παρατρόχιου εξοπλισμού ETCS.
Επίπεδα 1, 2

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο μήνυμα κειμένου:

“Δυσλειτουργία παρατρόχιου εξοπλισμού”,

ο μηχανοδηγός ενημερώνει τον ρυθμιστή σηματοδότησης για την κατάσταση.

6.43. Διαχείριση ασυμβατότητας μεταξύ παρατρόχιου ETCS και εποχούμενου ETCS

Το σύστημα εντοπίζει ασυμβατότητα μεταξύ του παρατρόχιου ETCS και του εποχούμενου ETCS και η αμαξοστοιχία πεδικλώνεται.

Επίπεδα 1, 2

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο μήνυμα κειμένου:

“Μη συμβατός παρατρόχιος εξοπλισμός”,

η αμαξοστοιχία δεν μπορεί να συνεχίσει σε ETCS.

Ο μηχανοδηγός εφαρμόζει τον κανόνα “Αντίδραση σε πεδίκλωμα” (σημείο 6.41).

6.44. Διαχείριση αφύλακτης ισόπεδης διάβασης

Η αμαξοστοιχία προσεγγίζει αφύλακτη ισόπεδη διάβαση.

Επίπεδα 1, 2

6.44.1. Εάν σε FS, OS ή LS

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ο μηχανοδηγός εφαρμόζει τον κανόνα 7 του προσαρτήματος Β2.

6.44.2. Εάν σε SR

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο μήνυμα κειμένου:

“Αφύλακτη ισόπεδη διάβαση”,

ο μηχανοδηγός εφαρμόζει τον κανόνα 7 του προσαρτήματος Β2.

6.45. Διαχείριση σφάλματος ανάγνωσης ραδιοφάρου

Εμφανίζεται σφάλμα ανάγνωσης ραδιοφάρου και ενεργοποιείται η πέδη από το εποχούμενο ETCS (η αμαξοστοιχία δεν πεδικλώνεται).

Επίπεδα 1, 2

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο μήνυμα κειμένου:

“Σφάλμα ανάγνωσης ραδιοφάρου”,

και η αμαξοστοιχία δεν πεδικλώνεται, ο μηχανοδηγός ενημερώνει τον ρυθμιστή σηματοδότησης για την κατάσταση.

Εάν δεν ληφθεί νέα ΜΑ όταν η αμαξοστοιχία έχει ακινητοποιηθεί, ο ρυθμιστής σηματοδότησης επιτρέπει στον μηχανοδηγό να διέλθει από το ΕΟΑ εφαρμόζοντας τον κανόνα «Άδεια διέλευσης από ΕΟΑ» (σημείο 6.39).

Εάν η κατάσταση επαναληφθεί, ο μηχανοδηγός και ο ρυθμιστής σηματοδότησης εφαρμόζουν μη εναρμονισμένους κανόνες.

6.46. Διαχείριση αποτυχίας μετάβασης επιπέδου

Η μετάβαση πραγματοποιείται αλλά δεν λαμβάνεται επί της αμαξοστοιχίας ΜΑ που να ισχύει πέραν του σημείου μετάβασης ή η μετάβαση δεν πραγματοποιείται κατά τη διέλευση από το σημείο μετάβασης.

Επίπεδα 1, 2

Το σημείο μετάβασης επιπέδου ETCS μπορεί να σημαίνεται μέσω της ακόλουθης παρατρόχιας πινακίδας με δείκτες:



* Για τις ακριβείς διαστάσεις και τη διάταξη της πινακίδας με δείκτες, πρέπει να χρησιμοποιείται το πρότυπο EN 16494:2015.

6.46.1. Σε περίπτωση που η αμαξοστοιχία έχει πεδικλωθεί

Ο μηχανοδηγός και ο ρυθμιστής σηματοδότησης εφαρμόζουν τον κανόνα “Αντίδραση σε πεδίκλωμα” (σημείο 6.41).

Αφού επιλέξει “Εκκίνηση”, ο μηχανοδηγός:

- i) ελέγχει ποιο είναι το σωστό επίπεδο ETCS που πρέπει να επιλεγεί,
- ii) αλλάζει το επίπεδο ETCS [κανόνας “Χειροκίνητη αλλαγή δεδομένων” (σημείο 6.1.2)],

και, στη συνέχεια, επανεκκινεί την αμαξοστοιχία.

Σε περίπτωση που το επίπεδο ETCS που πρόκειται να επιλεγεί δεν είναι διαθέσιμο επί της αμαξοστοιχίας, ο μηχανοδηγός και ο ρυθμιστής σηματοδότησης εφαρμόζουν τον κανόνα 15 του προσαρτήματος Β2.

6.46.2. Εάν σε SR

Ο μηχανοδηγός:

- i) ακινητοποιεί την αμαξοστοιχία,
- ii) εφαρμόζει τον ακόλουθο κανόνα “Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις” (σημείο 6.46.3).

6.46.3. Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις

Ο μηχανοδηγός:

- i) ενημερώνει τον ρυθμιστή σηματοδότησης για την κατάσταση,
- ii) όταν βρίσκεται σε ακινησία, ελέγχει το ορθό επίπεδο ETCS που πρέπει να επιλεγεί,
- iii) αλλάζει το επίπεδο ETCS [κανόνας “Χειροκίνητη αλλαγή δεδομένων” (σημείο 6.1.2)],

και, στη συνέχεια, επανεκκινεί την αμαξοστοιχία.

Σε περίπτωση που το επίπεδο ETCS που πρόκειται να επιλεγεί δεν είναι διαθέσιμο επί της αμαξοστοιχίας, ο μηχανοδηγός και ο ρυθμιστής σηματοδότησης εφαρμόζουν τον κανόνα 15 του προσαρτήματος Β2.

6.47. **Διαχείριση απουσίας πληροφοριών από το RBC**

Δεν λαμβάνονται πληροφορίες από το RBC σε περιοχή που δεν είναι χαρακτηρισμένη ως ραδιο-οπή και ενεργοποιείται η πέδη από το εποχούμενο ETCS (η αμαξοστοιχία δεν πεδικλώνεται).

Επίπεδο 2

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο μήνυμα κειμένου:

“Σφάλμα επικοινωνίας”

ο μηχανοδηγός ενημερώνει τον ρυθμιστή σηματοδότησης σχετικά με την κατάσταση μόλις η αμαξοστοιχία ακινητοποιηθεί.

Εάν δεν ληφθεί νέα ΜΑ όταν η αμαξοστοιχία έχει ακινητοποιηθεί, ο ρυθμιστής σηματοδότησης επιτρέπει στον μηχανοδηγό να διέλθει από το ΕΟΑ εφαρμόζοντας τον κανόνα «Άδεια διέλευσης από ΕΟΑ» (σημείο 6.39).

6.48. **Διαχείριση αστοχίας ραδιοεπικοινωνίας**

Εμφανίζεται αστοχία ραδιοεπικοινωνίας ETCS.

Επίπεδα 0, 1, 2, NTC

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ο μηχανοδηγός ελέγχει το επίπεδο ETCS, τα στοιχεία ταυτοποίησης του ραδιοδικτύου, τα στοιχεία ταυτοποίησης RBC και τον αριθμό κλήσης και τα διορθώνει εάν είναι αναγκαίο [κανόνας «Χειροκίνητη αλλαγή δεδομένων» (σημείο 6.1.2)].

Αν και πάλι δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί ραδιοεπικοινωνία με το RBC, ο μηχανοδηγός ενημερώνει τον ρυθμιστή σηματοδότησης σχετικά με την κατάσταση.

α) **όταν βρίσκεται σε ETCS επιπέδου 2 και προετοιμάζει κίνηση και η μονάδα έλεξης πρέπει να κινηθεί σε SH**

Ο μηχανοδηγός και ο ρυθμιστής σηματοδότησης εφαρμόζουν μη εναρμονισμένους κανόνες.

β) **όταν βρίσκεται σε ETCS επιπέδου 2 και προετοιμάζει αλυσωτή κίνηση**

Ο μηχανοδηγός της μη επικεφαλής μονάδας έλεξης ενημερώνει τον μηχανοδηγό της επικεφαλής μονάδας έλεξης σχετικά με την αστοχία ραδιοεπικοινωνίας. Και οι δύο μηχανοδηγοί εφαρμόζουν τους εσωτερικούς κανόνες της σιδηροδρομικής επιχείρησης.

γ) **σε όλες τις άλλες περιπτώσεις**

Ο ρυθμιστής σηματοδότησης επιτρέπει στον μηχανοδηγό να διέλθει από ΕΟΑ εφαρμόζοντας τον κανόνα "Άδεια διέλευσης από ΕΟΑ (σημείο 6.39).

6.49. Διαχείριση αστοχίας λειτουργίας αυτοδιάγνωσης

Επίπεδα 0, 1, 2, NTC

Όταν εμφανίζονται στον μηχανοδηγό οι πληροφορίες σχετικά με την αστοχία συσκευής ETCS, ο μηχανοδηγός απενεργοποιεί το εποχούμενο ETCS και, στη συνέχεια, το ενεργοποιεί εκ νέου για να πραγματοποιηθεί νέα αυτοδιάγνωση. Εάν εμφανίζονται και πάλι οι ίδιες πληροφορίες, ο μηχανοδηγός προσπαθεί να επιλύσει το πρόβλημα χρησιμοποιώντας τις ισχύουσες τεχνικές πληροφορίες. Εάν η προσπάθεια αυτή αποτύχει ή δεν είναι δυνατή, ο μηχανοδηγός ενημερώνει τον ρυθμιστή σηματοδότησης σχετικά με την κατάσταση.

Ο μηχανοδηγός ζητά αλλαγή μονάδας έλεξης.

Εάν η μονάδα έλεξης πρέπει να μετακινηθεί, ο μηχανοδηγός και ο ρυθμιστής σηματοδότησης εφαρμόζουν τον κανόνα 15 του προσαρτήματος Β2.

6.50. Διαχείριση αστοχίας που επηρεάζει τον εποχούμενο εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας

Επίπεδα 0, 1, 2, NTC

Όταν εντοπιστεί αστοχία του εποχούμενου εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνίας, ο μηχανοδηγός ενημερώνει τον ρυθμιστή σηματοδότησης για την κατάσταση.

6.50.1. Κατά την προετοιμασία της μονάδας έλεξης

Επίπεδο 2

Ο μηχανοδηγός ζητά αλλαγή μονάδας έλεξης.

Εάν η μονάδα έλεξης πρέπει να μετακινηθεί, ο μηχανοδηγός ενημερώνει τον ρυθμιστή σηματοδότησης, εφαρμόζει τους κανόνες της σιδηροδρομικής επιχείρησης και τυχόν οδηγίες που δίνει ο ρυθμιστής σηματοδότησης.

Εάν η μονάδα έλεξης δεν χρειάζεται να μετακινηθεί, ο μηχανοδηγός απενεργοποιεί το εποχούμενο ETCS.

6.50.2. Κατά την κίνηση

Επίπεδα 1 με λειτουργία ραδιοπλήρωσης, 2

Ο μηχανοδηγός και ο ρυθμιστής σηματοδότησης εφαρμόζουν τον κανόνα 15 του προσαρτήματος Β2.

6.51. Διαχείριση βλάβης στη ΔΜΜ

Βλάβη στη ΔΜΜ.
Επίπεδα 0, 1, 2, NTC

Σε περίπτωση βλάβης στη ΔΜΜ, ο μηχανοδηγός και ο ρυθμιστής σηματοδότησης εφαρμόζουν τον κανόνα 15 του προσαρτήματος Β2, εκτός εάν υπάρχει άλλη ΔΜΜ στο αναλόγιο.

6.52. Διαχείριση αστοχίας συστήματος

Επίπεδα 0, 1, 2, NTC

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ο μηχανοδηγός προσπαθεί να αντιμετωπίσει το πρόβλημα χρησιμοποιώντας τις ισχύουσες τεχνικές πληροφορίες.

Εάν η προσπάθεια αυτή αποτύχει ή δεν είναι δυνατή, ο μηχανοδηγός και ο ρυθμιστής σηματοδότησης εφαρμόζουν τον κανόνα 15 του προσαρτήματος Β2.

6.53. Διαχείριση αστοχίας NTC

Επίπεδα 0, 1, 2, NTC

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο μήνυμα κειμένου:

“αστοχία [όνομα NTC]”

ο μηχανοδηγός αναγνωρίζει και εφαρμόζει μη εναρμονισμένους κανόνες.

6.54. Διαχείριση VBC

Επίπεδα 0, 1, 2, NTC

Ο μηχανοδηγός και ο ρυθμιστής σηματοδότησης εφαρμόζουν μη εναρμονισμένους κανόνες.

6.55. Κίνηση σε AD

Ο μηχανοδηγός θέτει σε λειτουργία το εποχούμενο ΑΤΟ.
Επίπεδα 1, 2

6.55.1. Ενεργοποίηση ΑΤΟ

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο, ο μηχανοδηγός μπορεί να ενεργοποιήσει την αυτοματοποιημένη λειτουργία αμαξοστοιχίας επιλέγοντάς την:



Όταν είναι ενεργοποιημένο το ΑΤΟ, εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:






Κίνηση σε ΑΤΟ

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο σύμβολο:



ο μηχανοδηγός:

- i) ενεργοποιεί την “παράβλεψη θέσης στάσης” όταν απαιτείται από τον πίνακα δρομολογίων ή εάν του έχει δοθεί σχετική εντολή,
- ii) αφού ακινητοποιηθεί σε επιχειρησιακή θέση στάσης, μπορεί να μετακινήσει χειροκίνητα την αμαξοστοιχία για να διορθώσει τη θέση της, προς τα εμπρός (όταν εμφανίζεται το ) , αφού ειδοποιήσει τους επιβάτες ή προς την αντίστροφη κατεύθυνση (όταν εμφανίζεται το ) , εφόσον το επιτρέπει ο ρυθμιστής σηματοδότησης και αφού ειδοποιήσει τους επιβάτες αναλόγως, έως ότου εμφανιστεί το ,
- iii) χειρίζεται το άνοιγμα/κλείσιμο των θυρών, εφόσον του ζητηθεί από τις αντίστοιχες ενδείξεις της ΔΜΜ.

6.55.2. Απενεργοποίηση του ΑΤΟ

Ο μηχανοδηγός μπορεί να απενεργοποιήσει το ΑΤΟ είτε:



- i) επιλέγοντας το κουμπί που αντιστοιχεί σε αυτό το εικονίδιο
- ii) ενεργοποιώντας την πέδη,
- iii) απενεργοποιώντας το ΑΤΟ,
- iv) επιλέγοντας Παράκαμψη (Override).

Μετά την απενεργοποίηση του ΑΤΟ, ο μηχανοδηγός παρακολουθεί το εικονίδιο που απεικονίζει την τρέχουσα κατάσταση λειτουργίας του ETCS και εφαρμόζει τον κανόνα που ισχύει για τον ισχύοντα τρόπο λειτουργίας.

6.56. Διαχείριση αστοχίας TIMS

Επίπεδο 2 όταν πρέπει να επιβεβαιωθεί η ακεραιότητα της αμαξοστοιχίας

Όταν ο επιμελητής/μηχανοδηγός αμαξοστοιχίας που έχει προγραμματιστεί να κινηθεί ή κινείται σε περιοχή ETCS επιπέδου 2 όπου πρέπει να επιβεβαιωθεί η ακεραιότητα της αμαξοστοιχίας διαπιστώσει αστοχία του TIMS, εφαρμόζει τον κανόνα 15 του προσαρτήματος Β2.

6.57. Διαχείριση βλάβης οδομέτρου

Επίπεδα 1, 2

Όταν εμφανίζεται το ακόλουθο μήνυμα κειμένου:

“βλάβη οδομέτρου”

ο μηχανοδηγός εφαρμόζει τον κανόνα 15 του προσαρτήματος B2.

7. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΦΩΝΗΤΙΚΗΣ ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ GSM-R

7.1. Επιλογή τρόπου λειτουργίας GSM-R

Ο μηχανοδηγός πρέπει να αλλάξει τον τρόπο λειτουργίας GSM-R.

Όταν ο εμφανιζόμενος τρόπος λειτουργίας GSM-R δεν αντιστοιχεί στην εργασία που πρόκειται να εκτελεστεί (κίνηση της αμαξοστοιχίας ή κίνηση ελιγμών), ο μηχανοδηγός επιλέγει τον ορθό τρόπο λειτουργίας.

7.2. Εισαγωγή του λειτουργικού αριθμού

Ο επιμελητής/μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας πραγματοποιεί την καταχώρηση.

Ο επιμελητής/μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας εισάγει τον λειτουργικό αριθμό:

- i) όσο το δυνατόν νωρίτερα πριν από την αρχική αναχώρηση,
- ii) κάθε φορά που αλλάζει ο λειτουργικός αριθμός.

7.3. Επιλογή του δικτύου GSM-R σε διέλευση συνόρων

Η αμαξοστοιχία προσεγγίζει σημείο διέλευσης συνόρων.

7.3.1. Αναστολή της αυτόματης επιλογής δικτύου

Όταν πλησιάζει τμήμα πλησίον συνόρων δικτύου, ο μηχανοδηγός αναστέλλει τη λειτουργία αυτόματης επιλογής δικτύου (επί της αμαξοστοιχίας) στο σύστημα ραδιοεπικοινωνίας του θαλάμου οδήγησης, εάν είναι ενεργοποιημένο, όταν αυτό απαιτείται βάσει του βιβλίου διαδρομών.

7.3.2. Επιλογή άλλου δικτύου GSM-R

Όταν, σύμφωνα με το βιβλίο διαδρομών ή τον δείκτη δικτύου GSM-R



ο μηχανοδηγός απαιτείται να επιλέξει άλλο δίκτυο GSM-R, επιλέγει το δίκτυο GSM-R που υποδεικνύεται στο σύστημα ραδιοεπικοινωνίας του θαλάμου οδήγησης, εκτός εάν το δίκτυο επιλέγεται βάσει εντολής παρατρόχιου ETCS. Εάν ο μηχανοδηγός πραγματοποιεί κλήση έκτακτης ανάγκης, δεν προβαίνει στη χειροκίνητη επιλογή για όσο διάστημα πραγματοποιείται η κλήση.

* Για τις ακριβείς διαστάσεις και τη διάταξη της πινακίδας με δείκτες, πρέπει να χρησιμοποιείται το πρότυπο EN 16494:2015.

7.4. Εκτέλεση διαγραφής καταχώρισης

Η διαγραφή καταχώρισης της αμαξοστοιχίας πρέπει να πραγματοποιηθεί με μη αυτόματο τρόπο.

Στο τέλος της κίνησης της αμαξοστοιχίας ή όταν το ζητήσει ο ρυθμιστής σηματοδότησης, ο μηχανοδηγός πραγματοποιεί τη διαγραφή καταχώρισης.

7.5. (Δεν χρησιμοποιείται)

7.6. Διαχείριση αστοχίας λειτουργίας αυτοδιάγνωσης

Όταν εμφανίζεται μήνυμα κειμένου που υποδεικνύει την αστοχία της λειτουργίας αυτοδιάγνωσης ραδιοσυστήματος θαλάμου οδήγησης GSM-R (π.χ. “Αστοχία λειτουργίας αυτοδιάγνωσης”), ο μηχανοδηγός ενημερώνει τον ρυθμιστή σηματοδότησης σχετικά με την κατάσταση.

Ο μηχανοδηγός και ο ρυθμιστής σηματοδότησης εφαρμόζουν τον κανόνα 8 του προσαρτήματος Β2.

7.7. Διαχείριση απουσίας δικτύου GSM-R μετά την αναχώρηση της αμαξοστοιχίας

Όταν εμφανίζεται μήνυμα κειμένου που υποδεικνύει την απουσία δικτύου GSM-R (π.χ. “Δεν υπάρχει δίκτυο”, “Δεν υπάρχει σήμα GSM-R”), ο μηχανοδηγός και ο ρυθμιστής σηματοδότησης εφαρμόζουν τον κανόνα 8.2 του προσαρτήματος Β2.

7.8. (Δεν χρησιμοποιείται)

7.9. Διαχείριση αστοχίας της διαγραφής καταχώρισης

Εάν δεν είναι δυνατή η διαγραφή καταχώρισης, ο μηχανοδηγός ενημερώνει τον ρυθμιστή σηματοδότησης για την κατάσταση, εφαρμόζει τους κανόνες της σιδηροδρομικής επιχείρησης και ακολουθεί τυχόν οδηγίες.

7.10. Λήψη μέτρων σε περίπτωση που δεν είναι διαθέσιμος ο λειτουργικός αριθμός

Όταν εμφανίζεται γραπτό μήνυμα που υποδεικνύει ότι ο εισαγόμενος λειτουργικός αριθμός δεν είναι διαθέσιμος (π.χ. “Μη διαθέσιμος αριθμός”), ο επιμελητής/μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας ελέγχει τον αριθμό και επιχειρεί εκ νέου την καταχώριση χρησιμοποιώντας τον σωστό αριθμό.

Εάν η καταχώριση αποτύχει εκ νέου, ενημερώνει τον ρυθμιστή σηματοδότησης για την κατάσταση, εφαρμόζει τους κανόνες της σιδηροδρομικής επιχείρησης και ακολουθεί τυχόν οδηγίες.

7.11. Λήψη μέτρων σε περίπτωση που ο λειτουργικός αριθμός χρησιμοποιείται ήδη

Όταν εμφανίζεται γραπτό μήνυμα που υποδεικνύει ότι ο εισαγόμενος λειτουργικός αριθμός χρησιμοποιείται ήδη (π.χ. “Ο αριθμός χρησιμοποιείται ήδη” ή “Ο αριθμός έχει ήδη εκχωρηθεί”), ο επιμελητής/μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας ελέγχει τον αριθμό και επιχειρεί εκ νέου την καταχώριση χρησιμοποιώντας τον σωστό αριθμό.

Εάν ο λειτουργικός αριθμός που χρησιμοποιήθηκε ήταν σωστός, ο επιμελητής/μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας καλεί τον εν λόγω λειτουργικό αριθμό και ζητεί από το άλλο μέρος να διαγράψει την καταχώριση του τρέχοντος αριθμού, εκτός εάν δεν το επιτρέπουν μη εναρμονισμένοι κανόνες.

- i) Εάν η κλήση είναι επιτυχής και το άλλο μέρος διαγράψει την καταχώριση του εν λόγω αριθμού, ο επιμελητής/μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας ξεκινά εκ νέου τη διαδικασία καταχώρισης λειτουργικού αριθμού.
- ii) Εάν δεν υπάρξει ανταπόκριση στην κλήση, ο επιμελητής/μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας ξεκινά αναγκαστική διαγραφή της καταχώρισης του συγκεκριμένου λειτουργικού αριθμού.

Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, ο επιμελητής/μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας ενημερώνει τον ρυθμιστή σηματοδότησης σχετικά με το πρόβλημα και ακολουθεί τυχόν οδηγίες.

7.12. Διαχείριση αστοχίας κατά την καταχώριση του λειτουργικού αριθμού

Όταν δεν είναι δυνατή η καταχώριση του λειτουργικού αριθμού, ο επιμελητής/μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας ενημερώνει τον ρυθμιστή σηματοδότησης για την κατάσταση, εφαρμόζει τους κανόνες της σιδηροδρομικής επιχείρησης και ακολουθεί τυχόν οδηγίες.

7.13. GSM-PUBLIC ως κύρια επικοινωνία (σε περίπτωση που η εν λόγω επιλογή είναι διαθέσιμη επί της αμαξοστοιχίας)

7.13.1. Μετάβαση από GSM-R σε GSM-Public

Όταν απαιτείται μέσω πινακίδας με δείκτες που υποδεικνύει την είσοδο σε δίκτυο GSM ή βάσει του βιβλίου διαδρομών, ο μηχανοδηγός επιλέγει το υποδεικνυόμενο δημόσιο δίκτυο GSM, εκτός εάν το δίκτυο επιλέγεται αυτόματα.

Ο μηχανοδηγός και ο ρυθμιστής σηματοδότησης εφαρμόζουν μη εναρμονισμένους κανόνες.

7.13.2. Μετάβαση από GSM-Public σε GSM-R

Όταν απαιτείται μέσω πινακίδας με δείκτες που υποδεικνύει την (επαν-)είσοδο σε δίκτυο GSM-R ή βάσει του βιβλίου διαδρομών, ο μηχανοδηγός επιλέγει το υποδεικνυόμενο δίκτυο GSM-R, εκτός εάν το δίκτυο GSM-R επιλέγεται αυτόματα.

Εάν το δίκτυο GSM-R δεν είναι διαθέσιμο, ο μηχανοδηγός εφαρμόζει τον κανόνα 8.2 του προσαρτήματος B2.

7.14. GSM-PUBLIC ως εφεδρική επικοινωνία (σε περίπτωση που η εν λόγω επιλογή είναι διαθέσιμη επί της αμαξοστοιχίας)

7.14.1. Μετάβαση από GSM-R σε GSM-Public

Όταν χαθεί η σύνδεση με το δίκτυο GSM-R, ο μηχανοδηγός επιλέγει εναλλακτικό δημόσιο δίκτυο GSM, εφόσον έχει την άδεια να το πράξει, σύμφωνα με οδηγίες που έχουν δοθεί προηγουμένως από τον ρυθμιστή σηματοδότησης ή προβλέπονται στο εγχειρίδιο κανόνων και/ή στο βιβλίο διαδρομών, εκτός εάν το εποχούμενο τερματικό GSM-R είναι διαμορφωμένο έτσι ώστε να πραγματοποιεί αυτόματη επιλογή δικτύου.

Ο μηχανοδηγός και ο ρυθμιστής σηματοδότησης εφαρμόζουν μη εναρμονισμένους κανόνες.

7.14.2. Μετάβαση από GSM-Public σε GSM-R

Όταν λαμβάνει οδηγίες από τον ρυθμιστή σηματοδότησης ή απαιτείται βάσει του εγχειριδίου κανόνων και/ή του βιβλίου διαδρομών, ο μηχανοδηγός επιλέγει χειροκίνητα το υποδεικνυόμενο δίκτυο GSM-R στο σύστημα ραδιοεπικοινωνίας του θαλάμου οδήγησης, εκτός εάν το εποχούμενο τερματικό GSM-R είναι διαμορφωμένο έτσι ώστε να πραγματοποιεί αυτόματη επιλογή δικτύου.

8. ΜΕΡΟΣ Α — ΣΚΟΠΙΜΟΣ ΚΕΝΟ

9. ΜΕΡΟΣ Β — ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ ETCS

Οι επιχειρησιακές κατηγορίες αμαξοστοιχιών ETCS αναγράφονται στον πίνακα που ακολουθεί:

σήμανση	τύπος αμαξοστοιχίας	τύπος πέδης	ανεπάρκεια επίκλησης	
PASS 1	επιβατική αμαξοστοιχία	P	80	
PASS 2			130	
PASS 3			150	
TILT 1	επιβατική αμαξοστοιχία με ανάκλιση		165	
TILT 2			180	
TILT 3			210	
TILT 4			225	
TILT 5			245	
TILT 6			275	
TILT 7			300	
FP 1	εμπορευματική αμαξοστοιχία		P	80
FP 2				100
FP 3				130
FP 4		150		
FG 1		G	80	
FG 2			100	
FG 3			130	
FG 4			150	

10. ΜΕΡΟΣ Γ — ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΑΡΑΠΟΜΠΩΝ ΣΕ ΜΗ ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΜΕΝΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ

Στο παρόν μέρος παρατίθενται οι μη εναρμονισμένοι κανόνες του προσαρτήματος Α.

Στον πίνακα καθορίζεται περαιτέρω η οντότητα (ΔΥ ή ΣΕ) που είναι επιφορτισμένη με τον καθορισμό τυχόν αναγκαίων περαιτέρω λεπτομερειών για καθέναν από τους εν λόγω κανόνες στο αντίστοιχο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας.

Στοιχεία παραπομπής	Θέμα	Υπεύθυνος
5.1.1	Παρατήρηση της σηματοδότησης στον θάλαμο οδήγησης της γραμμής από τον μηχανοδηγό	ΣΕ
6.2.4 6.39 6.41.2	Έλεγχος συνθηκών διαδρομής	ΔΥ
6.2.4 6.39 6.41.2	Έλεγχος των απαιτούμενων περιορισμών και/ή οδηγιών για κίνηση σε SR	ΔΥ
6.2.4 6.39 6.41.2	Έλεγχος περιορισμών ταχύτητας κατώτερων από τη μέγιστη ταχύτητα για SR	ΔΥ
6.3.1	Μη αυτόματη είσοδος σε SH	ΣΕ
6.3.3	Κίνηση σε SH	ΔΥ
6.3.6	Άρνηση SH από RBC/αστοχία αιτήματος SH	ΔΥ
6.3.7	Διέλευση από καθορισμένο όριο περιοχής ελιγμών	ΔΥ
6.7.1	Αναγγελία μετάβασης σε ETCS επιπέδου 0	ΔΥ
6.7.3	Κίνηση σε ETCS επιπέδου 0	ΔΥ
6.11.1	Αναγγελία μετάβασης σε ETCS επιπέδου NTC	ΔΥ
6.11.3	Κίνηση σε ETCS επιπέδου NTC	ΔΥ
6.15	Αναγνώριση LS	ΔΥ
6.15	Κίνηση σε LS	ΔΥ
6.16	Αναγνώριση UN	ΔΥ
6.16	Κίνηση σε UN	ΔΥ
6.17	Αναγνώριση SN	ΔΥ
6.17	Κίνηση σε SN	ΔΥ
6.28	Χρήση της συσκευής ηχητικής προειδοποίησης	ΔΥ
6.33.1	Ανάκληση έγκρισης για κίνηση αμαξοστοιχίας ERTMS	ΔΥ
6.34.3	Προστασία και επανέναρξη κινήσεων ελιγμών	ΔΥ
6.40.2	Απόρριψη της αμαξοστοιχίας κατά την προετοιμασία κίνησης	ΔΥ
6.41.4	Πεδίκλωμα σε SH	ΔΥ
6.45	Διαχείριση σφάλματος ανάγνωσης ραδιοφάρου	ΔΥ
6.48 α)	Διαχείριση αστοχίας ραδιοεπικοινωνίας έπειτα από αίτημα SH	ΔΥ
6.53	Διαχείριση αστοχίας NTC	ΔΥ
6.54	Διαχείριση VBC	ΔΥ

Στοιχεία παραπομπής	Θέμα	Υπεύθυνος
7.11	Λήψη μέτρων σε περίπτωση που ο λειτουργικός αριθμός χρησιμοποιείται ήδη	ΔΥ
7.13.1	Μετάβαση από GSM-R σε GSM-Public	ΔΥ
7.14.1	Μετάβαση από GSM-R σε GSM-Public	ΔΥ»

46. το προσάρτημα Β τροποποιείται ως εξής:

α) ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Προσάρτημα Β

Θεμελιώδεις επιχειρησιακές αρχές και κοινοί επιχειρησιακοί κανόνες»

β) Το σημείο 11 αντικαθίσταται ως εξής:

«11. ΕΓΚΡΙΣΗ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΑΠΟ ΣΗΜΕΙΟ ΛΗΞΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ (ΕΟΑ)

Ο ενδιαφερόμενος μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας λαμβάνει έγκριση για τη διέλευση από ΕΟΑ.

Όταν ο ρυθμιστής σηματοδότησης παρέχει την έγκριση, παρέχει στον μηχανοδηγό οδηγίες σχετικά με την κίνηση. Ο μηχανοδηγός εφαρμόζει τις οδηγίες και δεν υπερβαίνει κανένα όριο ταχύτητας, όταν επιβάλλεται, έως ότου φθάσει στη θέση στην οποία αποκαθίσταται η κανονική λειτουργία.»

γ) στο σημείο 13 προστίθεται το ακόλουθο τέταρτο εδάφιο:

«Όποιος λαμβάνει κλήση έκτακτης ανάγκης ακούει, δεν παρεμβαίνει στην επικοινωνία που βρίσκεται σε εξέλιξη, παρά μόνο για να παράσχει στοιχεία σχετικά με το πλαίσιο.»

δ) το σημείο 14 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«14. ΑΜΕΣΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΤΑ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ

Το προσωπικό κάθε σιδηροδρομικής επιχείρησης/διαχειριστή υποδομής που αντιλαμβάνεται την ύπαρξη κινδύνου κατά αμαξοστοιχιών λαμβάνει αμέσως μέτρα για να σταματήσει τις αμαξοστοιχίες που ενδέχεται να πληγούν, ειδοποιεί τον ρυθμιστή σηματοδότησης και λαμβάνει κάθε άλλο μέτρο που είναι απαραίτητο για να αποφευχθεί ζημία ή απώλεια, ειδικότερα:

- 1) Κάθε μηχανοδηγός που αντιλαμβάνεται κίνδυνο για την αμαξοστοιχία του πρέπει να σταματά μόλις είναι ασφαλές να το πράξει και να ειδοποιεί αμέσως τον ρυθμιστή σηματοδότησης για τον κίνδυνο που διατρέχει με κλήση έκτακτης ανάγκης.
- 2) Κάθε ρυθμιστής σηματοδότησης που αντιλαμβάνεται κίνδυνο ειδοποιεί όλους τους μηχανοδηγούς, κατά περίπτωση, μέσω κλήσης έκτακτης ανάγκης ή με οποιοδήποτε άλλο διαθέσιμο μέσο.»

ε) το σημείο 15 τροποποιείται ως εξής:

i) το τρίτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

- ενημερώνει τον ρυθμιστή σηματοδότησης σχετικά με την κατάσταση, τη θέση και τους περιορισμούς επί της αμαξοστοιχίας, σε περίπτωση που επιτραπεί στην αμαξοστοιχία να συνεχίσει την εκτέλεση της υπηρεσίας της,
- δεν ξεκινά ούτε ξεκινά εκ νέου την εκτέλεση της υπηρεσίας μέχρι να λάβει τη σχετική άδεια από τον ρυθμιστή σηματοδότησης.»

ii) προστίθεται το ακόλουθο τέταρτο εδάφιο:

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

στ) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 18:

«18. ΕΙΣΟΔΟΣ ΣΕ ΚΑΤΕΙΛΗΜΜΕΝΟ ΤΜΗΜΑ ΤΡΟΧΙΑΣ ΕΝΤΟΣ ΣΤΑΘΜΟΥ

- Σε περίπτωση μη προγραμματισμένης εισόδου σε κατειλημμένο τμήμα τροχιάς, ο ρυθμιστής σηματοδότησης, πριν επιτρέψει την είσοδο στο κατειλημμένο τμήμα τροχιάς, εξασφαλίζει ότι οι εμπλεκόμενοι μηχανοδηγοί ενημερώνονται για τις συνθήκες.
- Σε όλες τις περιπτώσεις κατά τις οποίες αμαξοστοιχία πρέπει να εισέλθει σε κατειλημμένο τμήμα τροχιάς, ο ρυθμιστής σηματοδότησης, προτού εγκρίνει την είσοδο στο κατειλημμένο τμήμα τροχιάς, λαμβάνει επιβεβαίωση ότι η αμαξοστοιχία ή τα οχήματα που καταλαμβάνουν την τροχιά δεν θα κινηθούν προς την αμαξοστοιχία που εισέρχεται στο κατειλημμένο τμήμα τροχιάς.»

47) το προσάρτημα Γ τροποποιείται ως εξής:

α) στο τμήμα Γ1 προστίθεται νέο σημείο 2.4:

«2.4. Λεξιλόγιο σιδηροδρομικής ορολογίας

Κατά περίπτωση, η σιδηροδρομική επιχείρηση εκπονεί λεξιλόγιο σιδηροδρομικής ορολογίας για κάθε δίκτυο στο οποίο κινούνται οι αμαξοστοιχίες της. Το λεξιλόγιο περιέχει τους συνήθως χρησιμοποιούμενους όρους στη γλώσσα που έχει επιλέξει η σιδηροδρομική επιχείρηση και στη γλώσσα “εργασίας” του/των διαχειριστή/-ών υποδομής του οποίου την υποδομή χρησιμοποιεί η σιδηροδρομική επιχείρηση, με βάση την ορολογία που χρησιμοποιεί ο αντίστοιχος διαχειριστής υποδομής.»

β) στο τμήμα Γ1, το σημείο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Κανόνες επικοινωνίας

Για να είναι ορθή η κατανόηση της σχετιζόμενης με την ασφάλεια επικοινωνίας, ανεξάρτητα από το χρησιμοποιούμενο μέσο επικοινωνίας, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι κανόνες:»

γ) το τμήμα Γ2 τροποποιείται ως εξής:

i) ο τίτλος και το σημείο 1 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Γ2. Ευρωπαϊκές οδηγίες

1. Εισαγωγή

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

- 1) άδεια διέλευσης από σημείο λήξης έγκρισης·
- 2) άδεια πορείας μετά από πεδίκλωμα·
- 3) υποχρέωση παραμονής σε στάση·
- 4) ανάκληση οδηγίας·
- 5) υποχρέωση πορείας με περιορισμό ταχύτητας·
- 6) υποχρέωση πορείας με οπτική εποπτεία·
- 7) άδεια εκκίνησης μετά την προετοιμασία κίνησης·
- 8) άδεια διέλευσης από ελαττωματική/-ές ισόπεδη/-ες διάβαση/-εις·
- 9) υποχρέωση πορείας με περιορισμό ηλεκτρικής τροφοδοσίας·

(10-20) ΕΧΟΥΝ ΚΡΑΤΗΘΕΙ

Οι αριθμοί 1 έως 20 προορίζονται για ευρωπαϊκές οδηγίες.

Η χρήση των ευρωπαϊκών οδηγιών αριθ. 1-4 και 7 είναι υποχρεωτική για το ETCS, σύμφωνα με τους κανόνες του προσαρτήματος Α.

Όταν ο ρυθμιστής σηματοδότησης πρέπει να εκδώσει επιχειρησιακή οδηγία για την οποία υπάρχει ευρωπαϊκή οδηγία, ο ρυθμιστής σηματοδότησης χρησιμοποιεί την εν λόγω ευρωπαϊκή οδηγία. Σε περίπτωση που για επιχειρησιακή οδηγία που συνδέεται με σύστημα κλάσης Β απαιτούνται περισσότερες πληροφορίες σε σχέση με τις ευρωπαϊκές οδηγίες, μπορεί να χρησιμοποιείται εναλλακτικά εθνική οδηγία. Σε αυτή την περίπτωση, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να καθορίζει τις εν λόγω απαιτήσεις στις εθνικές του οδηγίες.

Σε περίπτωση που είναι αριθμημένες, οι εθνικές οδηγίες που συντάσσονται από τους μεμονωμένους διαχειριστές υποδομής ξεκινούν από τον αριθμό 21 και μετά.

Οι εθνικές οδηγίες περιλαμβάνουν τουλάχιστον το ίδιο περιεχόμενο με εκείνο μιας ευρωπαϊκής οδηγίας.»

- ii) στο σημείο 2, η φράση «τον ελιγμό» αντικαθίσταται από τη φράση «σύνθεση ελιγμών», η φράση «κίνησης ελιγμού» αντικαθίσταται από τη φράση «σύνθεσης ελιγμών» και προστίθεται το ακόλουθο τέταρτο εδάφιο:

«Κατά παρέκκλιση, μια ευρωπαϊκή εντολή 3 μπορεί επίσης να ανακληθεί με ευρωπαϊκή εντολή 1, 2 ή 7 χωρίς να απαιτείται ειδική ευρωπαϊκή οδηγία 4.»

- iii) στο σημείο 3, η φράση «κίνησης ελιγμού» αντικαθίσταται από τη φράση «σύνθεσης ελιγμών», η φράση «τον ελιγμό» αντικαθίσταται από τη φράση «τη σύνθεση ελιγμών» και το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

- iv) τα σημεία 6, 7 και 8 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«6. Ευρωπαϊκές οδηγίες

Κάθε τετραγωνίδιο, πεδίο πληροφοριών και επιλογή εισαγωγής σε πεδίο που περιλαμβάνεται σε ευρωπαϊκή οδηγία λαμβάνει το δικό της αλφαβητικό ή αριθμητικό αναγνωριστικό. Τα αριθμημένα αναγνωριστικά που αποτελούν μέρος περισσότερων της μίας ευρωπαϊκών οδηγιών λαμβάνουν αναγνωριστικό που αρχίζει με “x” αντί του αριθμού της ευρωπαϊκής οδηγίας. Αυτό το “x” μπορεί να αντικατασταθεί από τον αριθμό της ευρωπαϊκής οδηγίας μόνο κατά την ψηφιακή διαβίβαση της εν λόγω οδηγίας.

Ενώ πρέπει να χρησιμοποιούνται το περιεχόμενο και τα αναγνωριστικά και να τηρείται η αλφαβητική και αριθμητική σειρά των αναγνωριστικών, ο μορφότυπος αυτός καθ'αυτός είναι ενδεικτικός.

Σε περίπτωση που ένα συγκεκριμένο τετραγωνίδιο, πεδίο ή επιλογή εισαγωγής δεν προορίζεται να χρησιμοποιηθεί σε κράτος μέλος ή στο δίκτυο διαχειριστή υποδομής, η συμπερίληψη του εν λόγω τετραγωνιδίου, πεδίου ή επιλογής εισαγωγής σε πεδίο στην ευρωπαϊκή οδηγία δεν είναι υποχρεωτική.

Δεν προστίθεται τετραγωνίδιο, πεδίο ή επιλογή εισαγωγής σε πεδίο.

Το πεδίο εφαρμογής κάθε επιμέρους πεδίου δεν μπορεί να υπερβαίνει το πεδίο εφαρμογής της ευρωπαϊκής οδηγίας στην οποία ανήκει.

Ο διαχειριστής υποδομής και η σιδηροδρομική επιχείρηση μπορούν να προσθέσουν οδηγίες σχετικά με τον τρόπο συμπλήρωσης και ανάγνωσης των εντύπων των ευρωπαϊκών οδηγιών, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω οδηγίες δεν αποτελούν μέρος της διαδικασίας επικοινωνίας.

<input style="width: 100%;" type="text"/> A Αριθ. αμαξ/χίας Αριθ. σύνθεσης ελιγμών	<input style="width: 100%;" type="text"/> B Ημερομηνία
<input style="width: 100%; background-color: #ffff00;" type="text"/> C Θέση αμαξ/χίας Θέση σύνθεσης ελιγμών	<input style="width: 100%; background-color: #d9ead3;" type="text"/> D Θέση εκδότη
<input type="checkbox"/> Ευρωπαϊκή οδηγία 1 — Άδεια διέλευσης από ΕΟΑ 1	
<input type="checkbox"/> Επιτρέπεται η διέλευση από ΕΟΑ 1.10	
σε <input style="width: 150px;" type="text"/> και σε <input style="width: 150px;" type="text"/> και σε <input style="width: 150px;" type="text"/> 1.11.1. Km 1.11.2 Σήμα 1.12.1. Km 1.12.2 Σήμα 1.13.1. Km 1.13.2 Σήμα από <input style="width: 150px;" type="text"/> σε <input style="width: 150px;" type="text"/> 1.14.1. Θέση 1.14.2. Km 1.14.3 Σήμα 1.15.1. Θέση 1.15.2. Km 1.15.3 Σήμα	
<input type="checkbox"/> Πορεία σε SH 1.20	
<input type="checkbox"/> Απαλλαγή από πορεία με οπτική εποπτεία x.25	
<input type="checkbox"/> Καθορισμός ταχύτητας SR σε <input style="width: 100px;" type="text"/> x.30 x.31.1 Km/h x.31.2 Mph	
<input type="checkbox"/> Καθορισμός απόστασης SR σε <input style="width: 100px;" type="text"/> x.35 x.36 Μέτρα	
<input type="checkbox"/> Απαγορεύεται η υπέρβαση της ταχύτητας <input style="width: 100px;" type="text"/> μεταξύ σε <input style="width: 100px;" type="text"/> και <input style="width: 100px;" type="text"/> x.41 x.42.1 Km/h x.42.2 Mph x.43 Θέση x.44 Θέση σε <input style="width: 100px;" type="text"/> και <input style="width: 100px;" type="text"/> x.45.1 Τροχιά x.45.2 Γραμμή x.46.1 Τροχιά x.46.2 Γραμμή από <input style="width: 100px;" type="text"/> σε <input style="width: 100px;" type="text"/> x.47.1 Km x.47.2 Σήμα x.48.1 Km x.48.2 Σήμα	
<input type="checkbox"/> Εξέταση της γραμμής για τον ακόλουθο λόγο <input style="width: 150px;" type="text"/> και αναφορά ευρημάτων σε <input style="width: 150px;" type="text"/> x.90 x.91 [ελεύθερο κείμενο] x.92 [ελεύθερο κείμενο]	
<input type="checkbox"/> Πρόσθετες οδηγίες <input style="width: 150px;" type="text"/> x.95 x.96 [ελεύθερο κείμενο]	
<input style="width: 100%; background-color: #ffff00;" type="text"/> V Αναγνωριστικό του μηχανοδηγού	
<input style="width: 100%; background-color: #d9ead3;" type="text"/> W Αναγνωριστικό του εκδότη	
Y Ώρα	
Z Μοναδικός κωδικός ταυτοποίησης	
Οδηγίες χρήσης: σημειώστε X στα τετραγωνίδια που ισχύουν, ως εξής:	
<input checked="" type="checkbox"/>	Σε περίπτωση πολλαπλών επιλογών για τις πληροφορίες, διαγράψτε τις επιλογές που δεν ισχύουν, ως εξής:
<input style="width: 100px;" type="text"/>	Στα πεδία που ισχύουν, συμπληρώστε τις πληροφορίες στις διακεκομμένες γραμμές.
<input style="width: 100px;" type="text"/>	<input style="width: 100px;" type="text"/>

<input type="text"/>		<input type="text"/>	
A Αριθ. αμαξ/χίας Αριθ. σύνθεσης ελιγμών		B Ημερομηνία	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
C Θέση αμαξ/χίας Θέση σύνθεσης ελιγμών		D Θέση εκδότη	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<input type="checkbox"/> Ευρωπαϊκή οδηγία 2 — Άδεια πορείας μετά από πεδίκλωμα 2			
<input type="checkbox"/> Εάν δεν ληφθεί ΜΑ, επιτρέπεται η πορεία σε SR 2.10 [ή] <input type="checkbox"/> Επιτρέπεται η πορεία σε SH 2.11			
<input type="checkbox"/> Απαλλαγή από πορεία με οπτική εποπτεία x.25			
<input type="checkbox"/> Καθορισμός ταχύτητας SR σε <input type="text"/> x.30 x.31.1 Km/h x.31.2 Mph			
<input type="checkbox"/> Καθορισμός απόστασης SR σε <input type="text"/> x.35 x.36 Μέτρα			
<input type="checkbox"/> Απαγορεύεται η υπέρβαση της ταχύτητας <input type="text"/> μεταξύ σε <input type="text"/> και <input type="text"/> x.41 x.42.1 Km/h x.42.2 Mph x.43 Θέση x.44 Θέση σε <input type="text"/> και <input type="text"/> x.45.1 Τροχιά x.45.2 Γραμμή x.46.1 Τροχιά x.46.2 Γραμμή από <input type="text"/> σε <input type="text"/> x.47.1 Km x.47.2 Σήμα x.48.1 Km x.48.2 Σήμα			
<input type="checkbox"/> Εξέταση της γραμμής για τον ακόλουθο λόγο <input type="text"/> και αναφορά ευρημάτων σε <input type="text"/> x.90 x.91 [ελεύθερο κείμενο] x.92 [ελεύθερο κείμενο]			
<input type="checkbox"/> Πρόσθετες οδηγίες <input type="text"/> x.95 x.96 [ελεύθερο κείμενο]			
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
V Αναγνωριστικό του μηχανοδηγού		W Αναγνωριστικό του εκδότη	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
Y Ώρα		Z Μοναδικός κωδικός ταυτοποίησης	
Οδηγίες χρήσης: σημειώστε X στα τετραγωνίδια που ισχύουν, ως εξής:		Σε περίπτωση πολλαπλών επιλογών για τις πληροφορίες, διαγράψτε τις επιλογές που δεν ισχύουν, ως εξής:	
<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="text"/> x.47.1 Km x.47.2 Σήμα	
		Στα πεδία που ισχύουν, συμπληρώστε τις πληροφορίες στις διακεκομμένες γραμμές.	

<input type="text"/> A Αριθ. αμαξ/χίας Αριθ. σύνθεσης ελιγμών	<input type="text"/> B Ημερομηνία
<input type="text"/> C Θέση αμαξ/χίας Θέση σύνθεσης ελιγμών	<input type="text"/> D Θέση εκδότη
<input type="checkbox"/> Ευρωπαϊκή οδηγία 3 — Υποχρέωση παραμονής σε στάση 3	
<input type="checkbox"/> Παραμονή σε στάση στην τρέχουσα θέση 3.10	
<input type="checkbox"/> Ολοκλήρωση της υπηρεσίας 3.15	
<input type="checkbox"/> Διαγραφή της διαθέσιμης ΜΑ 3.20	
<input type="checkbox"/> Πρόσθετες οδηγίες x.95	<input type="text"/> x.96 [ελεύθερο κείμενο]
<input type="text"/> V Αναγνωριστικό του μηχανοδηγού	<input type="text"/> W Αναγνωριστικό του εκδότη
<input type="text"/> Y Ώρα	<input type="text"/> Z Μοναδικός κωδικός ταυτοποίησης
<p>Οδηγίες χρήσης: σημειώστε X στα τετραγωνίδια που ισχύουν, ως εξής: <input checked="" type="checkbox"/> Σε περίπτωση πολλαπλών επιλογών για τις πληροφορίες, διαγράψτε τις επιλογές που δεν ισχύουν, ως εξής: <input type="text"/> x.47.1 Km x.47.2 Σήμα Στα πεδία που ισχύουν, συμπληρώστε τις πληροφορίες στις διακεκομμένες γραμμές.</p>	

<input style="width: 95%; height: 15px; border: 1px solid black;" type="text"/> A Αριθ. αμαξ/χίας Αριθ. σύνθεσης ελιγμών	<input style="width: 95%; height: 15px; border: 1px solid black;" type="text"/> B Ημερομηνία
<input style="width: 95%; height: 15px; background-color: #ffff00; border: 1px solid black;" type="text"/> C Θέση αμαξ/χίας Θέση σύνθεσης ελιγμών	<input style="width: 95%; height: 15px; border: 1px solid black;" type="text"/> D Θέση εκδότη
<input type="checkbox"/> Ευρωπαϊκή οδηγία 4 — Ανάκληση οδηγίας 4	
<input type="checkbox"/> Η επιχειρησιακή οδηγία 4.10	<input style="width: 95%; height: 15px; border: 1px solid black;" type="text"/> ανακαλείται 4.11 Μοναδικός κωδικός ταυτοποίησης
<input type="checkbox"/> Πρόσθετες οδηγίες x.95	<input style="width: 95%; height: 15px; border: 1px solid black;" type="text"/> x.96 [ελεύθερο κείμενο]
<input style="width: 95%; height: 15px; background-color: #ffff00; border: 1px solid black;" type="text"/> V Αναγνωριστικό του μηχανοδηγού	<input style="width: 95%; height: 15px; background-color: #ffff00; border: 1px solid black;" type="text"/> W Αναγνωριστικό του εκδότη
<input style="width: 95%; height: 15px; background-color: #ffff00; border: 1px solid black;" type="text"/> Y Ώρα	<input style="width: 95%; height: 15px; border: 1px solid black;" type="text"/> Z Μοναδικός κωδικός ταυτοποίησης
Οδηγίες χρήσης: σημειώστε X στα τετραγωνίδια που ισχύουν, ως εξής:	
<input checked="" type="checkbox"/>	Σε περίπτωση πολλαπλών επιλογών για τις πληροφορίες, διαγράψτε τις επιλογές που δεν ισχύουν, ως εξής:
	<input style="width: 95%; height: 15px; border: 1px solid black;" type="text"/>
	x.47.1 Km x.47.2 Σήμα
Στα πεδία που ισχύουν, συμπληρώστε τις πληροφορίες στις διακεκομμένες γραμμές.	

<input style="width: 100%;" type="text"/> A Αριθ. αμαξ/χίας Αριθ. σύνθεσης ελιγμών	<input style="width: 100%;" type="text"/> B Ημερομηνία
<input style="width: 100%;" type="text"/> C Θέση αμαξ/χίας Θέση σύνθεσης ελιγμών	<input style="width: 100%;" type="text"/> D Θέση εκδότη
<input type="checkbox"/> Ευρωπαϊκή οδηγία 5 — Υποχρέωση πορείας με περιορισμό ταχύτητας <small>5</small>	
<input type="checkbox"/> Απαγορεύεται η υπέρβαση της ταχύτητας <small>x.41</small> <input style="width: 100px;" type="text"/> <small>x.42.1 Km/h x.42.2 Mph</small> μεταξύ σε <input style="width: 100px;" type="text"/> <small>x.43 Θέση</small> και <input style="width: 100px;" type="text"/> <small>x.44 Θέση</small> σε <input style="width: 100px;" type="text"/> <small>x.45.1 Τροχιά x.45.2 Γραμμή</small> και <input style="width: 100px;" type="text"/> <small>x.46.1 Τροχιά x.46.2 Γραμμή</small> από <input style="width: 100px;" type="text"/> <small>x.47.1 Km x.47.2 Σήμα</small> σε <input style="width: 100px;" type="text"/> <small>x.48.1 Km x.48.2 Σήμα</small>	
Περιορισμός ταχύτητας μέσω πινακίδων παρά τη γραμμή <input type="checkbox"/> Ναι <small>5.67</small> <small>[ή]</small> <input type="checkbox"/> Όχι <small>5.68</small>	
<input type="checkbox"/> Εξέταση της γραμμής για τον ακόλουθο λόγο <small>x.90</small> <input style="width: 100px;" type="text"/> <small>x.91 [ελεύθερο κείμενο]</small> και αναφορά <input style="width: 100px;" type="text"/> <small>x.92 [ελεύθερο κείμενο]</small> ευρημάτων σε	
<input type="checkbox"/> Πρόσθετες οδηγίες <small>x.95</small> <input style="width: 100px;" type="text"/> <small>x.96 [ελεύθερο κείμενο]</small>	
<input style="width: 100%;" type="text"/> V Αναγνωριστικό του μηχανοδηγού	<input style="width: 100%;" type="text"/> W Αναγνωριστικό του εκδότη
<input style="width: 100%;" type="text"/> Y Ώρα	<input style="width: 100%;" type="text"/> Z Μοναδικός κωδικός ταυτοποίησης
Οδηγίες χρήσης: σημειώστε X στα τετραγωνίδια που ισχύουν, ως εξής:	
<input checked="" type="checkbox"/>	Σε περίπτωση πολλαπλών επιλογών για τις πληροφορίες, διαγράψτε τις επιλογές που δεν ισχύουν, ως εξής:
	<input style="width: 100px;" type="text"/> <small>x.47.1 Km x.47.2 Σήμα</small>
Στα πεδία που ισχύουν, συμπληρώστε τις πληροφορίες στις διακεκομμένες γραμμές.	

<input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> A Αριθ. αμαξ/χίας Αριθ. σύνθεσης ελιγμών	<input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> B Ημερομηνία
<input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> C Θέση αμαξ/χίας Θέση σύνθεσης ελιγμών	<input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> D Θέση εκδότη
<input type="checkbox"/> Ευρωπαϊκή οδηγία 6 — Υποχρέωση πορείας με οπτική εποπτεία 6	
<input type="checkbox"/> Πορεία με οπτική εποπτεία 6.40 [και]	
<input type="checkbox"/> Απαγορεύεται η υπέρβαση της ταχύτητας <input style="width: 100px;" type="text"/> x.41 x.42.1 Km/h x.42.2 Mph	
μεταξύ σε <input style="width: 100px;" type="text"/> και <input style="width: 100px;" type="text"/> x.43 Θέση x.44 Θέση	
σε <input style="width: 100px;" type="text"/> και <input style="width: 100px;" type="text"/> x.45.1 Τροχιά x.45.2 Γραμμή x.46.1 Τροχιά x.46.2 Γραμμή	
από <input style="width: 100px;" type="text"/> σε <input style="width: 100px;" type="text"/> x.47.1 Km x.47.2 Σήμα x.48.1 Km x.48.2 Σήμα	
<input type="checkbox"/> Εξέταση της γραμμής για τον ακόλουθο λόγο <input style="width: 150px;" type="text"/> και αναφορά ευρημάτων σε <input style="width: 150px;" type="text"/> x.90 x.91 [ελεύθερο κείμενο] x.92 [ελεύθερο κείμενο]	
<input type="checkbox"/> Πρόσθετες οδηγίες <input style="width: 150px;" type="text"/> x.95 x.96 [ελεύθερο κείμενο]	
<input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> V Αναγνωριστικό του μηχανοδηγού	<input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> W Αναγνωριστικό του εκδότη
<input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> Y Ώρα	<input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> Z Μοναδικός κωδικός ταυτοποίησης
Οδηγίες χρήσης: σημειώστε X στα τετραγωνίδια που ισχύουν, ως εξής:	
<input checked="" type="checkbox"/>	Σε περίπτωση πολλαπλών επιλογών για τις πληροφορίες, διαγράψτε τις επιλογές που δεν ισχύουν, ως εξής:
<input style="width: 100px;" type="text"/>	<input style="width: 100px;" type="text"/>
x.47.1 Km x.47.2 Σήμα	Στα πεδία που ισχύουν, συμπληρώστε τις πληροφορίες στις διακεκομμένες γραμμές.

<div style="border: 1px solid black; background-color: #e0f0ff; padding: 2px; margin-bottom: 2px;"> A Αριθ. αμαξ/χίας Αριθ. σύνθεσης ελιγμών </div> <div style="border: 1px solid black; background-color: #fff9c4; padding: 2px; margin-bottom: 2px;"> C Θέση αμαξ/χίας Θέση σύνθεσης ελιγμών </div>	<div style="border: 1px solid black; background-color: #e0f0ff; padding: 2px; margin-bottom: 2px;"> B Ημερομηνία </div> <div style="border: 1px solid black; background-color: #fff9c4; padding: 2px; margin-bottom: 2px;"> D Θέση εκδότη </div>
<div style="border: 1px solid black; background-color: #fff9c4; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> 7 </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> 7 Ευρωπαϊκή οδηγία 7 — Άδεια εκκίνησης μετά την προετοιμασία κίνησης </div>	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <input type="checkbox"/> Επιτρέπεται η εκκίνηση σε SR <small>7.10</small> <small>[ή]</small> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <input type="checkbox"/> Επιτρέπεται η εκκίνηση σε SH <small>7.11</small> στην κατεύθυνση <input style="width: 100px;" type="text"/> προς <small>7.12.1. Θέση 7.12.2 Σήμα</small> </div>	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <input type="checkbox"/> Επιτρέπεται η διέλευση από ΕΟΑ σε <input style="width: 100px;" type="text"/> και σε <input style="width: 100px;" type="text"/> <small>7.20</small> <small>7.21 Σήμα</small> <small>7.22 Σήμα</small> <small>[και]</small> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <input type="checkbox"/> Απαγορεύεται η χρήση της λειτουργίας παράκαμψης (override) <small>7.23</small> </div>	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <input type="checkbox"/> Απαλλαγή από πορεία με οπτική εποπτεία <small>x.25</small> </div>	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <input type="checkbox"/> Καθορισμός ταχύτητας SR σε <input style="width: 100px;" type="text"/> <small>x.30</small> <small>x.31.1 Km/h x.31.2 Mph</small> </div>	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <input type="checkbox"/> Καθορισμός απόστασης SR σε <input style="width: 100px;" type="text"/> <small>x.35</small> <small>x.36 Μέτρα</small> </div>	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <input type="checkbox"/> Απαγορεύεται η υπέρβαση της ταχύτητας <input style="width: 100px;" type="text"/> μεταξύ σε <input style="width: 100px;" type="text"/> και <input style="width: 100px;" type="text"/> <small>x.41</small> <small>x.42.1 Km/h x.42.2 Mph</small> <small>x.43 Θέση</small> <small>x.44 Θέση</small> σε <input style="width: 100px;" type="text"/> και <input style="width: 100px;" type="text"/> <small>x.45.1 Τροχιά x.45.2 Γραμμή</small> <small>x.46.1 Τροχιά x.46.2 Γραμμή</small> από <input style="width: 100px;" type="text"/> σε <input style="width: 100px;" type="text"/> <small>x.47.1 Km x.47.2 Σήμα</small> <small>x.48.1 Km x.48.2 Σήμα</small> </div>	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <input type="checkbox"/> Εξέταση της γραμμής για τον ακόλουθο λόγο <input style="width: 100px;" type="text"/> και αναφορά ευρημάτων σε <input style="width: 100px;" type="text"/> <small>x.90</small> <small>x.91 [ελεύθερο κείμενο]</small> <small>x.92 [ελεύθερο κείμενο]</small> </div>	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <input type="checkbox"/> Πρόσθετες οδηγίες <input style="width: 100px;" type="text"/> <small>x.95</small> <small>x.96 [ελεύθερο κείμενο]</small> </div>	
<div style="border: 1px solid black; background-color: #fff9c4; padding: 2px; margin-bottom: 2px;"> V Αναγνωριστικό του μηχανοδηγού </div>	<div style="border: 1px solid black; background-color: #fff9c4; padding: 2px; margin-bottom: 2px;"> W Αναγνωριστικό του εκδότη </div>
<div style="border: 1px solid black; background-color: #fff9c4; padding: 2px; margin-bottom: 2px;"> Y Όρα </div>	<div style="border: 1px solid black; background-color: #e0f0ff; padding: 2px; margin-bottom: 2px;"> Z Μοναδικός κωδικός ταυτοποίησης </div>
<p>Οδηγίες χρήσης:</p> <p>σημειώστε X στα τετραγωνίδια που ισχύουν, ως εξής: <input checked="" type="checkbox"/> Σε περίπτωση πολλαπλών επιλογών για τις πληροφορίες, διαγράψτε τις επιλογές που δεν ισχύουν, ως εξής: <input style="width: 100px;" type="text"/> x.47.2 Σήμα <input style="width: 100px;" type="text"/></p> <p>Στα πεδία που ισχύουν, συμπληρώστε τις πληροφορίες στις διακεκομμένες γραμμές.</p>	

A Αριθ. αμαξ/χίας Αριθ. σύνθεσης ελιγμών	B Ημερομηνία
C Θέση αμαξ/χίας Θέση σύνθεσης ελιγμών	D Θέση εκδότη
8 Ευρωπαϊκή οδηγία 8 — Άδεια διέλευσης από ελαττωματική/-ές ισόπεδη/-ες διάβαση/-εις	
<input type="checkbox"/> Γνωστοποίηση ελαττωματικής/-ών ισόπεδη/-ων διάβασης/-ων 8.40 [και/ή] <input type="checkbox"/> Απαγορεύεται η υπέρβαση της ταχύτητας <input style="width: 100px;" type="text"/> x.41 x.42.1 Km/h x.42.2 Mph	
μεταξύ σε <input style="width: 100px;" type="text"/> και <input style="width: 100px;" type="text"/> x.43 Θέση x.44 Θέση σε <input style="width: 100px;" type="text"/> και <input style="width: 100px;" type="text"/> x.45.1 Τροχιά x.45.2 Γραμμή x.46.1 Τροχιά x.46.2 Γραμμή από <input style="width: 100px;" type="text"/> σε <input style="width: 100px;" type="text"/> x.47.1 Km x.47.2 Σήμα x.48.1 Km x.48.2 Σήμα	
<input type="checkbox"/> Ελαττωματική/-ές ισόπεδη/-ες διάβαση/-εις (σε) <input style="width: 100px;" type="text"/> και <input style="width: 100px;" type="text"/> και <input style="width: 100px;" type="text"/> και <input style="width: 100px;" type="text"/> 8.50 8.51.1. Km 8.51.2 ID 8.52.1. Km 8.52.2 ID 8.53.1. Km 8.53.2 ID 8.54.1. Km 8.54.2 ID και <input style="width: 100px;" type="text"/> και <input style="width: 100px;" type="text"/> και <input style="width: 100px;" type="text"/> και <input style="width: 100px;" type="text"/> και <input style="width: 100px;" type="text"/> 8.55.1. Km 8.55.2 ID 8.56.1. Km 8.56.2 ID 8.57.1. Km 8.57.2 ID 8.58.1. Km 8.58.2 ID 8.59.1. Km 8.59.2 ID	
<input type="checkbox"/> Κατά την προσέγγιση της/των ισόπεδη/-ων διάβασης/-ων, απαγορεύεται η υπέρβαση της ταχύτητας <input style="width: 100px;" type="text"/> 8.60 8.61.1 Km/h 8.61.2 Mph	
<input type="checkbox"/> Στάση πριν από την/τις ισόπεδη/-ες διάβαση/-εις 8.65	
<input type="checkbox"/> Εξέταση της/των ισόπεδη/-ων διάβασης/-ων 8.70	
<input type="checkbox"/> Χειροκίνητη ενεργοποίηση της/των ισόπεδη/-ων διάβασης/-ων 8.75	
<input type="checkbox"/> Ενεργοποίηση της συσκευής ηχητικής προειδοποίησης 8.80	
<input type="checkbox"/> Επιτρέπεται η διέλευση από την/τις ισόπεδη/-ες διάβαση/-εις 8.85	
<input type="checkbox"/> Πρόσθετες οδηγίες <input style="width: 100px;" type="text"/> x.95 x.96 [ελεύθερο κείμενο]	
V Αναγνωριστικό του μηχανοδηγού	W Αναγνωριστικό του εκδότη
Y Ώρα	Z Μοναδικός κωδικός ταυτοποίησης
Οδηγίες χρήσης: σημειώστε X στα τετραγωνίδια που ισχύουν, ως εξής: <input checked="" type="checkbox"/> Σε περίπτωση πολλαπλών επιλογών για τις πληροφορίες, διαγράψτε τις επιλογές που δεν ισχύουν, ως εξής: <input style="width: 100px;" type="text"/> x.47.1 Km x.47.2 Σήμα Στα πεδία που ισχύουν, συμπληρώστε τις πληροφορίες στις διακεκομμένες γραμμές.	

<input type="text"/>		<input type="text"/>	
A Αριθ. αμαξ/χίας Αριθ. σύνθεσης ελιγμών		B Ημερομηνία	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
C Θέση αμαξ/χίας Θέση σύνθεσης ελιγμών		D Θέση εκδότη	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<input type="checkbox"/> Ευρωπαϊκή οδηγία 9 — Υποχρέωση πορείας με περιορισμό ηλεκτρικής τροφοδοσίας <input type="checkbox"/> 9			
<input type="checkbox"/> 9.40 Περιορισμός ηλεκτρικής τροφοδοσίας μεταξύ σε <input type="text"/> και <input type="text"/> x.43 Θέση x.44 Θέση σε <input type="text"/> και <input type="text"/> x.45.1 Τροχιά x.45.2 Γραμμή x.46.1 Τροχιά x.46.2 Γραμμή από <input type="text"/> σε <input type="text"/> x.47.1 Km x.47.2 Σήμα x.48.1 Km x.48.2 Σήμα			
Περιορισμός ηλεκτρικής τροφοδοσίας μέσω πινακίδων παρά τη γραμμή <input type="checkbox"/> 9.67 Ναι [ή] <input type="checkbox"/> 9.68 Όχι			
<input type="checkbox"/> 9.70 Πορεία με χαμηλωμένο/-ους παντογράφο/-ους			
<input type="checkbox"/> 9.75 Πορεία με «απενεργοποιημένο γενικό διακόπτη»			
<input type="checkbox"/> 9.80 Περιορισμός ηλεκτρικής κατανάλωσης σε <input type="text"/> 9.81.1 % 9.81.2 Amp. 9.81.3 kVA			
<input type="checkbox"/> x.90 Εξέταση της γραμμής για τον ακόλουθο λόγο <input type="text"/> και αναφορά ευρημάτων σε <input type="text"/> x.91 [ελεύθερο κείμενο] x.92 [ελεύθερο κείμενο]			
<input type="checkbox"/> x.95 Πρόσθετες οδηγίες <input type="text"/> x.96 [ελεύθερο κείμενο]			
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
V Αναγνωριστικό του μηχανοδηγού		W Αναγνωριστικό του εκδότη	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
Y Ώρα		Z Μοναδικός κωδικός ταυτοποίησης	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
Οδηγίες χρήσης: σημειώστε X στα τετραγωνίδια που ισχύουν, ως εξής: <input checked="" type="checkbox"/> Σε περίπτωση πολλαπλών επιλογών για τις πληροφορίες, διαγράψτε τις επιλογές που δεν ισχύουν, ως εξής: <input type="text"/> x.47.1 Km x.47.2 Σήμα			
Στα πεδία που ισχύουν, συμπληρώστε τις πληροφορίες στις διακεκομμένες γραμμές.			

7. Ανακοίνωση επιχειρησιακής οδηγίας

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

Περίπτωση	Ορολογία
Έναρξη της έκδοσης επιχειρησιακής εντολής	“Προετοιμασία της διαδικασίας [ταυτοποίηση της διαδικασίας]”
Επιβεβαίωση ότι μπορεί να εκδοθεί επιχειρησιακή οδηγία	“Έτοιμο για τη διαδικασία [ταυτοποίηση της διαδικασίας]”
Ακύρωση επιχειρησιακής οδηγίας	“Ακύρωση της διαδικασίας [ταυτοποίηση της διαδικασίας]”
Εάν το μήνυμα πρέπει να επαναληφθεί στη συνέχεια, η διαδικασία επαναλαμβάνεται από την αρχή.	“Σφάλμα κατά τη μετάδοση”
Σε περίπτωση που ο ίδιος ο αποστολέας αντιληφθεί σφάλμα μετάδοσης, ζητά την ακύρωσή του	“Σφάλμα {+ προετοιμασία νέας διαδικασίας [ταυτοποίηση της διαδικασίας]}” Ή “Σφάλμα (+ επαναλαμβάνω)”
Σφάλμα κατά την ανάγνωση προς επιβεβαίωση	“Σφάλμα (+ επαναλαμβάνω)”
Παρανόηση: σε περίπτωση που κάποιο από τα μέρη δεν κατανοεί πλήρως το μήνυμα, το μήνυμα επαναλαμβάνεται	“Επαναλάβετε (+ μιλήστε αργά)”

8. Βιβλίο ευρωπαϊκών και εθνικών οδηγιών

Ο διαχειριστής υποδομής είναι υπεύθυνος για τη σύνταξη του βιβλίου ευρωπαϊκών και εθνικών οδηγιών στις οικείες γλώσσες εργασίας.

Όλα τα προς χρήση έντυπα των εθνικών οδηγιών και των ευρωπαϊκών οδηγιών συγκεντρώνονται σε έντυπο ή ηλεκτρονικό έγγραφο που ονομάζεται βιβλίο ευρωπαϊκών και εθνικών οδηγιών.

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

Το βιβλίο απαρτίζεται από δύο μέρη.

Το πρώτο μέρος περιέχει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

- ευρετήριο των ευρωπαϊκών οδηγιών που χρησιμοποιούν οι διαχειριστές υποδομής,
- ευρετήριο των εθνικών επιχειρησιακών οδηγιών,
- κατάλογο των περιπτώσεων για τις οποίες ισχύει κάθε επιχειρησιακή οδηγία,
- τον τρόπο με τον οποίο παρέχεται κάθε επιχειρησιακή οδηγία, συμπεριλαμβανομένου του αν επιτρέπεται να τη σημειώσει γραπτώς ο μηχανοδηγός κατά την κίνηση,
- τον πίνακα με το διεθνές φωνητικό αλφάβητο.

Το δεύτερο μέρος περιλαμβάνει, στις γλώσσες εργασίας του διαχειριστή υποδομής, τα έντυπα:

- των ευρωπαϊκών οδηγιών,
- των εθνικών επιχειρησιακών οδηγιών.

Τα έντυπα συλλέγονται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση και δίδονται στον μηχανοδηγό. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε περισσότερα του ενός δίκτυα διαχειριστών υποδομής παρέχουν στον μηχανοδηγό:

- τα γενικά έντυπα των ευρωπαϊκών οδηγιών, όπως ορίζονται στο σημείο 6 του προσαρτήματος Γ2, ή
- τα συνοπτικά έντυπα των ευρωπαϊκών οδηγιών που περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα πεδία που χρησιμοποιούνται από τον/τους διαχειριστή/-ές υποδομής στο/στα δίκτυο/-α του/των οποίου/-ων θα δραστηριοποιείται η σιδηροδρομική επιχείρηση.»

v) το σημείο 9 απαλείφεται·

48. το προσάρτημα Δ τροποποιείται ως εξής:

α) η σημείωση 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Προκειμένου να αποφεύγεται η αλληλεπικάλυψη των δοκιμών, σε σχέση με τις παραμέτρους “Φορτία κυκλοφορίας και ικανότητα καταπόνησης της υποδομής” και “Συστήματα ανίχνευσης αμαξοστοιχίας”, οι διαχειριστές υποδομής παρέχουν, με βάση τις παραμέτρους 1.1.1.5.1 ή 1.1.1.5.2 του RINF, τον κατάλογο των τύπων οχημάτων ή των οχημάτων που είναι συμβατά με τη διαδρομή της οποίας τη συμβατότητα έχουν ήδη επαληθεύσει, εφόσον οι εν λόγω πληροφορίες είναι διαθέσιμες.»

β) στο μέρος Δ1, ο πίνακας τροποποιείται ως εξής:

ι) η πρώτη γραμμή «Φορτία κυκλοφορίας και ικανότητα καταπόνησης της υποδομής» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

<p>«Φορτία κυκλοφορίας και ικανότητα καταπόνησης της υποδομής</p>	<p>Στατικά αξονικά φορτία και εκ κατασκευής και λειτουργική μάζα στις ακόλουθες καταστάσεις φόρτωσης:</p> <ul style="list-style-type: none"> — μάζα εκ κατασκευής, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 — για τάξη λειτουργίας — για κανονικό ωφέλιμο φορτίο — για ωφέλιμο φορτίο πέραν του κανονικού — Κατά περίπτωση, λειτουργική μάζα σύμφωνα με το πρότυπο EN 15663: 2017- A1 2018: <ul style="list-style-type: none"> — για τάξη λειτουργίας — για κανονικό ωφέλιμο φορτίο. <p>Μέγιστη ταχύτητα εκ κατασκευής, Μήκος οχήματος, Η θέση των αξόνων κατά μήκος της μονάδας (διαπόσταση αξόνων). Κατηγορία γραμμής EN, Για οχήματα ικανά να μεταφέρουν ωφέλιμο φορτίο επιβατών: κατηγορία γραμμής EN για την τυπική τιμή ωφέλιμου φορτίου σε χώρους ορθίων και, σε περίπτωση εφαρμογής, για οποιαδήποτε συγκεκριμένη τιμή ωφέλιμου φορτίου σε χώρους ορθίων, σύμφωνα με το σημείο 6.4 του προτύπου EN 15528:2021.</p>	<p>1.1.1.1.2.4. Ικανότητα φόρτωσης</p> <p>1.1.1.1.2.4.1. Εθνική ταξινόμηση για την ικανότητα φόρτωσης</p> <p>1.1.1.1.2.4.2. Συμμόρφωση των δομών προς το μοντέλο φόρτωσης υψηλής ταχύτητας (HSLM)</p> <p>1.1.1.1.2.4.3. Σιδηροδρομική τοποθεσία δομών που απαιτούν ειδικούς ελέγχους</p> <p>1.1.1.1.2.4.4. Έγγραφο/-α με τη/τις διαδικασία/-ες για στατικούς και δυναμικούς ελέγχους συμβατότητας διαδρομών</p>	<p>x</p>	<p>x</p>	<p>Οι έλεγχοι στατικής συμβατότητας για οχήματα διενεργούνται σύμφωνα με το σημείο 7 του προτύπου EN 15528:2021 και πρόσθετες διαδικασίες ή σχετικές πληροφορίες, εάν παρέχονται από τον διαχειριστή υποδομής μέσω του RINF στην παράμετρο 1.1.1.1.2.4.4.</p> <p>Για το Ηνωμένο Βασίλειο σε σχέση με τα δίκτυα της Βόρειας Ιρλανδίας, οι έλεγχοι στατικής συμβατότητας για οχήματα διενεργούνται σύμφωνα με τους σχετικούς εθνικούς κανόνες σύμφωνα με το σημείο 4.2.7.4 4) του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1299/2014 της Επιτροπής (ΤΠΔ ΥΠΔ).</p> <p>Κάθε απαίτηση που καθορίζεται από τον διαχειριστή υποδομής και σχετίζεται με το ωφέλιμο φορτίο επιβατών, η οποία πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά τους ελέγχους συμβατότητας διαδρομής για οχήματα ικανά να μεταφέρουν ωφέλιμο φορτίο επιβατών, περιλαμβάνεται στη/στις διαδικασία/-ες ή στις σχετικές πληροφορίες που παρέχονται από τον διαχειριστή υποδομής μέσω του RINF βάσει της παραμέτρου 1.1.1.1.2.4.4. Η διαδικασία αυτή μπορεί να λαμβάνει υπόψη τεχνικά ή επιχειρησιακά μέτρα που επηρεάζουν το ωφέλιμο φορτίο επιβατών σε χώρους ορθίων.</p>
---	--	---	----------	----------	---

	Έλεγχος στατικής συμβατότητας για φορτάμαξες: Επιτρεπόμενο ωφέλιμο φορτίο για διαφορετικές κατηγορίες γραμμών σύμφωνα με την ΤΠΔ ΕΦΑ.				Οι έλεγχοι δυναμικής συμβατότητας αμαξοστοιχιών, όταν είναι αναγκαίο σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρέχει ο διαχειριστής υποδομής, διενεργούνται σύμφωνα με τη διαδικασία ή τις διαδικασίες ή τις συναφείς πληροφορίες που παρέχει ο διαχειριστής υποδομής μέσω του RINF σύμφωνα με την παράμετρο 1.1.1.1.2.4.4.»
--	--	--	--	--	---

ii) μετά τη γραμμή «Περιτύπωμα» παρεμβάλλεται η ακόλουθη νέα γραμμή:

«Ειδικός έλεγχος για συνδυασμένες μεταφορές	Κωδικός συμβατότητας φορτάμαξας, ψηφίο διόρθωσης φορτάμαξας και τεχνικός αριθμός ILU (τεχνικός αριθμός WCC + ILU) σε συνδυασμό με το ψηφίο διόρθωσης εμπορευματικών φορταμαξών = κωδικός CT	1.1.1.1.3.4. Τυποποιημένος αριθμός προφίλ συνδυασμένων μεταφορών για κινητά αμαξώματα		X	Σύγκριση σύμφωνα με τις προδιαγραφές που ορίζονται στο σημείο 3.1 του τεχνικού εγγράφου του ERA για την κωδικοποίηση των συνδυασμένων μεταφορών (ERA/TD/2023-01/CCT) έκδοση 1.0 της 6.3.2023.»
		1.1.1.1.3.9. Τυποποιημένος αριθμός προφίλ συνδυασμένων μεταφορών για κυλιόμενες μονάδες φόρτωσης			
		1.1.1.1.3.8. Τυποποιημένος αριθμός προφίλ συνδυασμένων μεταφορών για εμπορευματοκιβώτιο			
		1.1.1.1.3.5. Τυποποιημένος αριθμός προφίλ συνδυασμένων μεταφορών για ημιρυμουλκούμενα (Κωδικό γραμμής CT)			

iii) η γραμμή «Σύστημα ανίχνευσης αμαξοστοιχιών» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

<p>«Συστήματα ανίχνευσης αμαξοστοιχίας</p>	<p>Πληροφορίες σχετικά με το αν το όχημα διαθέτει ηλεκτρικό ή ηλεκτρονικό εξοπλισμό που δημιουργεί ρεύμα παρεμβολής στη σιδηροτροχιά ή αν το όχημα διαθέτει ηλεκτρικό ή ηλεκτρονικό εξοπλισμό που δημιουργεί ηλεκτρομαγνητικές παρεμβολές κοντά στον μετρητή αξόνων Τύπος συστημάτων ανίχνευσης αμαξοστοιχίας για τον οποίο το όχημα έχει σχεδιαστεί και αξιολογηθεί με δοκιμές που εκτελούνται σύμφωνα με το ERA/ERTMS/033281</p>	<p>1.1.1.3.7.1.1. Τύπος συστήματος ανίχνευσης αμαξοστοιχίας</p> <p>1.1.1.3.7.1.2. Τύπος κυκλωμάτων τροχιάς ή μετρητών αξόνων που απαιτούν ειδικούς ελέγχους.</p> <p>1.1.1.3.7.1.3. Έγγραφο με τη/τις διαδικασία/-ες για τον τύπο συστημάτων ανίχνευσης αμαξοστοιχίας που δηλώνεται στο σημείο 1.1.1.3.7.1.2. Ειδικά για το δίκτυο της Γαλλίας:</p> <p>1.1.1.3.7.1.4. Τμήμα με περιορισμό ανίχνευσης αμαξοστοιχίας.</p>	<p>X</p>		<p>Απαιτείται επαλήθευση μόνο εάν:</p> <ul style="list-style-type: none"> — το 1.1.1.3.7.1.1 είναι “κύκλωμα τροχιάς”, τότε μόνο για οχήματα που διαθέτουν ηλεκτρικό ή ηλεκτρονικό εξοπλισμό που δημιουργεί ρεύμα παρεμβολής στη σιδηροτροχιά, — το 1.1.1.3.7.1.1 είναι “μετρητής αξόνων”, τότε μόνο για οχήματα που διαθέτουν ηλεκτρικό ή ηλεκτρονικό εξοπλισμό που δημιουργεί ηλεκτρομαγνητικές παρεμβολές κοντά στον μετρητή αξόνων — εάν το 1.1.1.3.7.1.1 είναι “βρόχος”, τότε δεν χρειάζεται. <p>Σύγκριση του δηλωμένου τύπου συστήματος/-ων ανίχνευσης αμαξοστοιχίας μεταξύ του οχήματος και της σκοπούμενης διαδρομής.</p> <p>Σημείωση: Στο πλαίσιο της έγκρισης οχήματος, βάσει των ΤΠΔ και των εγγράφων στα οποία αναφέρονται ειδικές περιπτώσεις, οι οποίες αναφέρονται στο RINF και βασίζονται στο ERA/ERTMS/033281, επαληθεύεται η τεχνική συμβατότητα μεταξύ του οχήματος και όλων των συστημάτων ανίχνευσης αμαξοστοιχίας του/των δικτύου/-ων σε περιοχή χρήσης. Σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις (π.χ. προβλήματα μη ανίχνευσης του οχήματος κατά τη λειτουργία), μπορεί να διενεργηθούν δοκιμές και/ή έλεγχοι μετά την έγκριση του οχήματος, στους οποίους συμμετέχουν η σιδηροδρομική επιχείρηση και ο διαχειριστής υποδομής.</p>
<p>Σύστημα ανίχνευσης αμαξοστοιχίας</p>	<p>Δυνατότητα αποτροπής της χρήσης συστήματος λίπανσης</p>	<p>1.1.1.1.7.1. Χρήση λίπανσης όνυχα.</p>	<p>X</p>		<p>Επαλήθευση του εάν επιτρέπεται η χρήση λίπανσης όνυχα στη σκοπούμενη διαδρομή</p> <p>Σημείωση: Το αποτέλεσμα του ελέγχου θα πρέπει να ληφθεί υπόψη από το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης (π.χ. αποτροπή της χρήσης λίπανσης όνυχα στο τμήμα γραμμής)</p>

<p>Συστήματα ανίχνευσης αμαξοστοιχίας: συγκρότημα συζευγμένων οχημάτων</p>	<p>Από τον τεχνικό φάκελο κάθε οχήματος της αμαξοστοιχίας Για κάθε ζώνη της διαχείρισης συχνοτήτων που ορίζεται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα 1.2 στοιχείο [A] της ΤΠΔ ΜΗΧ&ΕΠΤΥ και στις ειδικές περιπτώσεις ή στα τεχνικά έγγραφα που αναφέρονται στο άρθρο 13 της ΤΠΔ ΕΧΣ, όταν είναι διαθέσιμα: — Μέγιστο ρεύμα παρεμβολής (A) και εφαρμοστέος αθροιστικός κανόνας, — Μέγιστο μαγνητικό πεδίο (dBμA/m), τόσο ακτινοβολούμενο πεδίο όσο και πεδίο λόγω του ρεύματος επιστροφής, και εφαρμοστέος αθροιστικός κανόνας, — Ελάχιστη εμπέδηση εισόδου (Ohm). Συγκρίσιμες παράμετροι που ορίζονται στις ειδικές περιπτώσεις ή στα τεχνικά έγγραφα που αναφέρονται στο άρθρο 13 της ΤΠΔ ΕΧΣ, όταν αυτά είναι διαθέσιμα.</p>	<p>1.1.1.3.4.2. Ζώνες συχνοτήτων για ανίχνευση 1.1.1.3.4.2.1. Μέγιστο ρεύμα παρεμβολής 1.1.1.3.4.2.2. Ελάχιστη εμπέδηση εισόδου 1.1.1.3.4.2.3. Μέγιστο μαγνητικό πεδίο</p>	<p>X</p>	<p>Έλεγχος συμβατότητας διαδρομής που ισχύει για: — επιβατικές αμαξοστοιχίες αποτελούμενες από μηχανή/-ές και επιβατάμαξες — εμπορευματικές αμαξοστοιχίες στις οποίες μία ή περισσότερες εμπορευματικές φορτάμαξες διαθέτουν ηλεκτρικό ή ηλεκτρονικό εξοπλισμό που δημιουργεί ρεύμα παρεμβολής στη σιδηροτροχιά ή ηλεκτρομαγνητικά πεδία παρεμβολών κοντά στον μετρητή αξόνων Ελέγχεται η συμμόρφωση των εκπομπών που προκύπτουν σε επίπεδο “Συγκροτήματος συζευγμένων οχημάτων” (όπως ορίζεται στο σημείο 3.2 του προσαρτήματος Α στοιχείο 77 της ΤΠΔ ΕΧΣ) με τις μέγιστες τιμές παρεμβολών (επίπεδο ρεύματος και όριο μαγνητικού πεδίου) και την ελάχιστη επιτρεπόμενη εμπέδηση. Για κάθε ζώνη συχνοτήτων, οι εκπομπές που προκύπτουν σε επίπεδο “Συγκροτήματος συζευγμένων οχημάτων” υπολογίζονται με βάση τους αθροιστικούς κανόνες που καθορίζονται: — στα σημεία 3.2.1 και 3.2.2 του προσαρτήματος Α στοιχείο 77 του συστήματος ανίχνευσης αμαξοστοιχίας που συμμορφώνεται με την ΤΠΔ ΕΧΣ· — στις ειδικές περιπτώσεις που παραπέμπουν σε τεχνικά έγγραφα, όπως ορίζονται στο άρθρο 13 της ΤΠΔ ΕΧΣ για σύστημα ανίχνευσης αμαξοστοιχίας που δεν συμμορφώνεται με την ΤΠΔ. Εν αναμονή της κοινοποίησης των ειδικών περιπτώσεων που αναφέρονται στο άρθρο 13 της ΤΠΔ ΕΧΣ, ισχύουν οι κοινοποιημένοι εθνικοί κανόνες.»</p>
--	---	--	----------	--

iv) η γραμμή «Τάσεις και συχνότητες» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Τάσεις και συχνότητες	Σύστημα ενεργειακής τροφοδότησης: — ονομαστική τάση και συχνότητα, — τύπος συστήματος γραμμής επαφής,	1.1.1.2.2.1.1. Τύπος συστήματος γραμμής επαφής 1.1.1.2.2.1.2. Σύστημα ενεργειακής τροφοδότησης (Τάση και συχνότητα) 1.1.1.2.2.1.3. Μέγιστη μη μόνιμη τάση (U _{max2}) για τη Γαλλία σε γραμμές που δεν συμμορφώνονται με τις τιμές του πίνακα 1 του προτύπου EN 50163:2004	X		Σύγκριση της δηλωμένης τάσης μεταξύ του οχήματος και της σκοπούμενης διαδρομής για το σύστημα ενεργειακής τροφοδότησης (ονομαστική τάση και συχνότητα) και του τύπου συστήματος γραμμής επαφής. Σημείωση: Για τη Γαλλία, σύγκριση της μέγιστης μη μόνιμης τάσης (U _{max2}) μεταξύ του οχήματος και των προβλεπόμενων διαδρομών με U _{max2} που δεν συμμορφώνεται με τις τιμές του πίνακα 1 του προτύπου EN 50163: 2004»
------------------------	---	---	---	--	---

v) η γραμμή «ETCS – Ακεραιότητα της αμαξοστοιχίας» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ETCS	Διαχείριση πληροφοριών σχετικά με την πλήρη σύνθεση της αμαξοστοιχίας (όχι από τον μηχανοδηγό)	1.1.1.3.2.8 Επιβεβαίωση ακεραιότητας της αμαξοστοιχίας από εποχούμενο εξοπλισμό (όχι από τον μηχανοδηγό), απαιτούμενο για την πρόσβαση στη γραμμή	X	X	Εξακριβωση ότι το όχημα/η αμαξοστοιχία είναι σε θέση να επιβεβαιώσει (όχι από τον μηχανοδηγό) την ακεραιότητα της αμαξοστοιχίας εάν απαιτείται παρατροχίως.»
-------	--	---	---	---	--

vi) μετά τη γραμμή «ETCS - Ακεραιότητα της αμαξοστοιχίας» προστίθενται οι ακόλουθες δύο νέες γραμμές:

«ETCS	Φάκελος των νόμιμων εκδόσεων του συστήματος ETCS	1.1.1.3.2.10 ETCS έκδοση M	X		Εξακριβωση ότι η τιμή ETCS ΕΚΔΟΣΗ Μ (ETCS M_VERSION) στο RINF βρίσκεται στο εύρος τιμών των νόμιμων εκδόσεων συστήματος ETCS που υποστηρίζονται από το όχημα.
ETCS	Πληροφορίες για το ασφαλές μήκος σύνθεσης της αμαξοστοιχίας από τον εποχούμενο εξοπλισμό που είναι απαραίτητες για την πρόσβαση στο επίπεδο γραμμής και SIL	1.1.1.3.2.11 Πληροφορίες για το ασφαλές μήκος σύνθεσης της αμαξοστοιχίας από εποχούμενο εξοπλισμό οι οποίες είναι απαραίτητες για την πρόσβαση στη γραμμή και στο επίπεδο ακεραιότητας ασφάλειας (SIL)	X	X	Εξακριβωση ότι το όχημα/η αμαξοστοιχία είναι σε θέση να παρέχει τις πληροφορίες για το ασφαλές μήκος σύνθεσης της αμαξοστοιχίας με το ελάχιστο απαιτούμενο επίπεδο που αναφέρεται στο RINF.»

vii) η γραμμή «GSM-R - Οικείο δίκτυο GSM-R με κάρτα SIM» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«GSM-R	Οικείο δίκτυο GSM-R με κάρτα SIM φωνητικής επικοινωνίας	1.1.1.3.3.5	Δίκτυα GSM-R που καλύπτονται από συμφωνία περιαγωγής	X		Εξακρίβωση ότι το οικείο δίκτυο GSM-R με κάρτα SIM περιλαμβάνεται στον κατάλογο των δικτύων GSM-R με συμφωνία περιαγωγής για όλα τα τμήματα της διαδρομής. Η σύγκριση αυτή πρέπει να διενεργείται για όλες τις κάρτες SIM στο όχημα.»
--------	---	-------------	--	---	--	---

viii) μετά τη γραμμή «GSM-R - Οικείο δίκτυο GSM-R με κάρτα SIM» παρεμβάλλεται η ακόλουθη νέα γραμμή:

«GSM-R	Οικείο δίκτυο GSM-R με κάρτα SIM δεδομένων	1.1.1.3.3.5	Δίκτυα GSM-R που καλύπτονται από συμφωνία περιαγωγής	X		Εξακρίβωση ότι το οικείο δίκτυο GSM-R με κάρτα SIM περιλαμβάνεται στον κατάλογο των δικτύων GSM-R με συμφωνία περιαγωγής για όλα τα τμήματα της διαδρομής. Η σύγκριση αυτή πρέπει να διενεργείται για όλες τις κάρτες SIM στο όχημα.»
--------	--	-------------	--	---	--	---

ix) η γραμμή «GSM-R - Κάρτα SIM που υποστηρίζει το αναγνωριστικό ομαδικής κλήσης 555» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«GSM-R	Κάρτα SIM φωνητικής επικοινωνίας GSM-R που υποστηρίζει το αναγνωριστικό ομαδικής κλήσης 555	1.1.1.3.3.4	GSM-R Χρήση του αναγνωριστικού ομαδικής κλήσης 555	X		Εξακρίβωση ότι το αναγνωριστικό ομαδικής κλήσης 555 χρησιμοποιείται παρατροχίως. Εάν δεν έχει διαμορφωθεί επί της αμαξοστοιχίας, θα πρέπει πρώτα να καθιερωθούν εναλλακτικές διαδικασίες λειτουργίας με τον διαχειριστή υποδομής.»
--------	---	-------------	--	---	--	--

γ) το προσάρτημα Δ2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Προσάρτημα Δ2

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

Αριθμός	Πληροφορίες βιβλίου διαδρομών	Πληροφορίες βιβλίου δρομολογίου στο μητρώο υποδομής (RINF)	Επεξηγήσεις
1	Γενικές πληροφορίες σχετικές με τον διαχειριστή υποδομής		
1.1	Κωδικός του διαχειριστή υποδομής - Κωδικός ΔΥ	1.1.0.0.0.1 – τμήμα γραμμής 1.1.1.1.8.1 — τμήμα σήραγγας τροχιάς γραμμής 1.2.1.0.0.1 – τροχιά επιχειρησιακού σημείου 1.2.1.0.5.1 – σήραγγα τροχιάς επιχειρησιακού σημείου 1.2.1.0.6.1 – κρηπίδωμα 1.2.2.0.0.1 – παρακαμπτήριος	
2	Χάρτες και διαγράμματα		
2.1	Χάρτης: σχηματικό διάγραμμα με		
2.1.1	Τμήματα γραμμής	1.1.1.0.1.1	Τα στοιχεία RINF προσδιορίζονται με γεωεντοπισμό. Ο χάρτης ενός τμήματος γραμμής παρέχεται με την υπέρθεση της θέσης γεωεντοπισμού του σε υπηρεσία χαρτογράφησης Ο χάρτης διαδοχικών τμημάτων γραμμής θα προκύψει από υπολογισμό διαδρομής
2.1.2	(Κύρια) επιχειρησιακά σημεία	1.2.0.0.0.5	Τα στοιχεία RINF προσδιορίζονται με γεωεντοπισμό. Ο χάρτης ενός επιχειρησιακού σημείου παρέχεται με την υπέρθεση της θέσης γεωεντοπισμού του σε υπηρεσία χαρτογράφησης
2.2	Διάγραμμα διαδρομής		Μια διαδρομή καθορίζεται από κατάλογο διαδοχικών τροχιών τμημάτων γραμμής με τα αντίστοιχα επιχειρησιακά σημεία τους, τα οποία συνδέουν ένα επιχειρησιακό σημείο Α με ένα επιχειρησιακό σημείο Β
2.2.1.1	Ένδειξη γραμμών κίνησης	1.1.0.0.0.2 1.1.1.0.0.1 1.1.1.0.0.2	Ο εθνικός κωδικός ταυτοποίησης γραμμής αποτελεί ιδιότητα κάθε τμήματος γραμμής Η τροχιά κυκλοφορίας προκύπτει από τον κωδικό ταυτοποίησης της τροχιάς και την κατεύθυνση κυκλοφορίας (Κ/Α/Αμ)

2.2.1.2	Ένδειξη βρόχων υπέρβασης	1.2.0.0.0.4	
2.2.1.3	Ένδειξη των σημείων υπέρβασης/αλλαγών ασφαλείας	1.2.0.0.0.4	
2.2.1.4	Ένδειξη παρακαμπτήριων	1.2.2.0.0.2	Οι παρακαμπτήριες γραμμές καθορίζονται ως μέρος των επιχειρησιακών σημείων (γεωεντοπισμός)
2.2.2	Βασικές θέσεις (σταθμοί επιβατών, σταθμοί διαλογής, διακλαδώσεις, εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί) και θέση τους ως προς τη γραμμή	1.2.0.0.0.1 1.2.0.0.0.2 1.2.0.0.0.3 1.2.0.0.0.4 1.2.0.0.0.5 1.2.0.0.0.6	
2.2.3	Τοποθεσία, τύπος και όνομα όλων των σταθερών σημάτων για αμαξοστοιχίες	1.1.1.3.1.4 – σήμα επί της τροχιάς 1.2.1.0.8 – σήμα σε επιχειρησιακό σημείο	Σήμα το οποίο αναφέρεται όσον αφορά τροχιά τμήματος γραμμής ή επιχειρησιακό σημείο
2.3	Διαγράμματα σταθμού/ διαλογής/αμαξοστασίου		Ο σταθμός, ο σταθμός διαλογής και το αμαξοστάσιο ορίζονται στο RINF ως τύποι επιχειρησιακών σημείων
2.3.1	Μοναδικό αναγνωριστικό επιχειρησιακού σημείου (UOPID)	1.2.0.0.0.1 1.2.0.0.0.2 1.2.0.0.0.3	
2.3.2	Τύπος θέσης επιβατικού τερματικού σταθμού, εμπορευματικού τερματικού σταθμού, σταθμού διαλογής, αμαξοστασίου	1.2.0.0.0.4	
2.3.3	Τοποθεσία, τύπος και ταυτοποίηση σταθερών σημάτων που προστατεύουν επικίνδυνα σημεία	1.2.1.0.8.1 1.2.1.0.8.2 1.2.1.0.8.3 1.2.1.0.8.4	Σήμα το οποίο αναφέρεται όσον αφορά επιχειρησιακό σημείο
2.3.4	Ταυτοποίηση και σχέδιο τροχιών, περιλαμβανόμενων των αλλαγών (συσκευών) γραμμής	1.2.1.0.0.2 1.2.0.0.0.7.1 1.2.0.0.0.7.2	Προστέθηκαν παράμετροι σχηματικού διαγράμματος
2.3.5	Ταυτοποίηση κρηπιδωμάτων	1.2.1.0.6.2	
2.3.6	Μήκος κρηπιδωμάτων	1.2.1.0.6.4	
2.3.7	Ύψος κρηπιδωμάτων	1.2.1.0.6.5	
2.3.8	Καμπυλότητα κρηπιδωμάτων	1.2.1.0.6.8	
2.3.9	Ταυτοποίηση βρόχων υπέρβασης	1.2.0.0.0.1 1.2.0.0.0.2 1.2.0.0.0.3 1.2.0.0.0.4	
2.3.10	Σταθερές εγκαταστάσεις τακτικής συντήρησης αμαξοστοιχιών (αποκομιδή λυμάτων, εγκαταστάσεις καθαρισμού, ανεφοδιασμός με νερό, ανεφοδιασμός με καύσιμα, ανεφοδιασμός με άμμο, ρευματοληψία σε κρηπιδώματα)	1.2.2.0.4.1 1.2.2.0.4.2 1.2.2.0.4.3 1.2.2.0.4.4 1.2.2.0.4.5 1.2.2.0.4.6	

3	Ειδικό τμήμα πληροφοριών γραμμής		
3.1	Γενικά χαρακτηριστικά		
3.1.1	Άκρο 1 του τμήματος γραμμής	1.1.0.0.3	
3.1.2	Άκρο 2 του τμήματος γραμμής	1.1.0.0.4	
3.1.3	Παρατρόχιες ενδείξεις απόστασης (συχνότητα, εμφάνιση και θέση)	1.1.1.0.3	
3.1.4	Μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα για κάθε τροχιά	1.1.1.1.2.5	
3.1.5	Σκοπίμως κενό		
3.1.6	Σκοπίμως κενό		
3.1.7	Μέσα επικοινωνίας με το κέντρο διαχείρισης/ελέγχου της κυκλοφορίας υπό συνθήκες κανονικές, υποβαθμισμένες και έκτακτης ανάγκης	1.1.1.3.3.1 – Έκδοση GSM-R 1.1.1.3.6.1 - Άλλα εγκατεστημένα ραδιοσυστήματα (κληροδοτημένα ραδιοσυστήματα) 1.1.1.3.3.3 – Προαιρετικές λειτουργίες GSM-R	
3.2	Ειδικά τεχνικά χαρακτηριστικά		
3.2.1	Μηκοτομή	1.1.1.1.3.6	
3.2.2	Θέση επικλινούς τμήματος	1.1.1.1.3.6	
3.2.3	Σήραγγες: θέση, όνομα, μήκος, ειδικές πληροφορίες, όπως η ύπαρξη πεζοδρομίων και σημείων εκκένωσης και διάσωσης, καθώς και θέση ασφαλών χώρων από όπου είναι δυνατή η εκκένωση επιβατών· κατηγορία πυρασφάλειας	1.1.1.1.8.2 1.1.1.1.8.3 1.1.1.1.8.4 1.1.1.1.8.7 1.1.1.1.8.10 1.1.1.1.8.11 1.1.1.1.8.12 1.1.1.1.8.12.1 1.1.1.1.8.13 1.1.1.1.8.13.1	
3.2.4	Περιοχές όπου απαγορεύεται η στάση: ταυτοποίηση, θέση, τύπος	1.1.1.3.14.1 1.1.1.3.14.2 1.1.1.3.14.3 1.1.1.3.14.5	Ειδικός τύπος σήματος «περιοχή όπου απαγορεύεται η στάση» συν το μήκος της περιοχής όπου απαγορεύεται η στάση
3.2.5	Βιομηχανικοί κίνδυνοι – θέσεις όπου είναι επικίνδυνη η αποβίβαση του μηχανοδηγού	1.1.0.0.1.1	
3.2.6	Σκοπίμως κενό		

3.2.7	Τύπος του συστήματος σηματοδότησης και αντίστοιχο επιχειρησιακό καθεστώς (διπλή γραμμή, αμφίδρομη κυκλοφορία, αριστερή ή δεξιά πλευρά κυκλοφορίας κ.λπ.)	1.1.1.3.2.1 – Επίπεδο ETCS 1.1.1.3.2.2 – Γραμμή βάσης ETCS 1.1.1.3.5.3 - Κληροδοτημένο σύστημα προστασίας αμαξοστοιχίας 1.1.1.0.0.2 - Κανονική κατεύθυνση κίνησης 1.1.0.0.1.3 - Επιχειρησιακό καθεστώς	Συστήματα σηματοδότησης που βρίσκονται ήδη στο RINF σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/777. Σύστημα αμφίδρομης κυκλοφορίας που έχει ήδη καθοριστεί στο RINF σε επίπεδο τροχιάς. Παράμετρος για σύστημα διπλής τροχιάς και αριστερής-δεξιάς πλευράς κυκλοφορίας που ορίζεται σε τμήμα επιπέδου γραμμής
3.2.8	Σκοπίμως κενό		
3.3	Υποσύστημα «ενέργεια»		
3.3.1	Σύστημα ενεργειακής τροφοδότησης (τάση και συχνότητα)	1.1.1.2.2.1.2	
3.3.2	Μέγιστη ένταση ρεύματος αμαξοστοιχίας	1.1.1.2.2.2	
3.3.3	Περιορισμός ηλεκτρικής κατανάλωσης σε συγκεκριμένη/-ες ηλεκτροκίνητη/-ες μονάδα/-ες έλξης	1.1.1.2.5.1 1.1.1.2.5.4	Ναι/Όχι ήδη στο RINF σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/777. Παράμετρος στην ομάδα παραμέτρων «Κανόνες και περιορισμοί» για έγγραφο που περιγράφει τον περιορισμό
3.3.4	Περιορισμός σχετικά με τη θέση μονάδας/-ων πολλαπλής έλξης για τη συμμόρφωση με τον διαχωρισμό γραμμής επαφής (θέση παντογράφου)	1.1.1.2.5.5	Παράμετρος στην ομάδα παραμέτρων «Κανόνες και περιορισμοί»
3.3.5	Θέση ουδετέρων τμημάτων	1.1.1.2.4.1.2	
3.3.6	Θέση περιοχών στις οποίες η διέλευση γίνεται με χαμηλωμένους παντογράφους	1.1.1.2.4.1.2	
3.3.7	Όροι για την ανατροφοδοτική πέδηση	1.1.1.2.2.4.1	
3.3.8	Μέγιστη ένταση ρεύματος εν στάσει ανά παντογράφο	1.1.1.2.2.3	
3.4	Υποσύστημα «έλεγχος - χειρισμός και σηματοδότηση»		
3.4.1	Ανάγκη ταυτόχρονης ενεργοποίησης περισσότερων του ενός συστημάτων	1.1.1.3.10.1 1.1.1.3.10.2 1.2.1.1.9.1 1.2.1.1.9.2	

3.4.2	Ειδικοί όροι μεταγωγής μεταξύ διαφορετικών συστημάτων προστασίας, ελέγχου και προειδοποίησης αμαξοστοιχίας της κλάσης B	1.1.1.3.8.1.1 1.2.1.1.7.1.1	
3.4.3	Ειδικοί τεχνικοί όροι απαιτούμενοι για τη μετάβαση μεταξύ συστημάτων ERTMS/ETCS και συστημάτων κλάσης B, θέσεις ορίων μεταξύ συστημάτων ERTMS/ETCS και συστημάτων κλάσης B	1.1.1.3.8.3 1.2.1.1.7.3	Η θέση ορίου μπορεί να συναχθεί από την τροχιά που συνδέεται με το ETCS και από την παρακείμενη τροχιά που συνδέεται με σύστημα κλάσης B
3.4.4	Αναγνωριστικό/-ά ραδιοδικτύου που χρησιμοποιείται/-ούνται στη διαδρομή και ειδικές οδηγίες (θέση) για τη μεταγωγή μεταξύ διαφορετικών συστημάτων ραδιοεπικοινωνίας	1.1.1.3.3.1 – Έκδοση GSM-R 1.2.1.1.2.1 1.1.1.3.6.1 - Άλλα εγκατεστημένα ραδιοσυστήματα (κληροδοτημένα ραδιοσυστήματα) 1.2.1.1.5.1 1.1.1.3.8.2 1.1.1.3.8.2.1 1.2.1.1.7.2 1.2.1.1.7.2.1	η θέση μεταγωγής μπορεί να συναχθεί από την τροχιά που συνδέεται με ένα ραδιοσύστημα και την παρακείμενη τροχιά που συνδέεται με άλλο ραδιοσύστημα
3.4.5	Δυνατότητα να επιτρέπεται η χρήση δινορρευματικής πέδης	1.1.1.1.6.2 1.2.1.0.4.2	
3.4.6	Δυνατότητα να επιτρέπεται η χρήση μαγνητικής πέδης	1.1.1.1.6.3 1.2.1.0.4.3	
3.4.7	Αναγνωριστικό/-ά, αριθμός/-οί κλήσης και περιοχή/-ές έγκρισης (θέσεις ορίων) των κέντρων ραδιοπλοκάδων ERTMS/ETCS που καλύπτουν τη διαδρομή	1.1.1.3.2.17 1.2.1.1.1.17	Η περιοχή που καλύπτεται από RBC ορίζεται από το σύνολο των τμημάτων των τροχιών γραμμής που συνδέονται με το ίδιο αναγνωριστικό ή αριθμό κλήσης.
3.4.8	Βαθμός αυτοματοποίησης και έκδοση συστήματος ATO που έχει εγκατασταθεί παρατροχίως	1.1.1.3.13.1 1.1.1.3.13.2 1.2.1.1.10.1 1.2.1.1.10.2	Παράμετροι RINF που συνδέονται με τμήμα τροχιάς γραμμής
3.4.9	Σύστημα επικοινωνίας ATO υποστηριζόμενο από παρατρόχιο εξοπλισμό	1.1.1.3.13.3 1.2.1.1.10.3	
3.4.10	Μεγάλη μεταλλική μάζα	1.1.1.3.2.18 1.2.1.1.1.18	
3.4.11	Ακεραιότητα αμαξοστοιχίας που επιβεβαιώνεται από εποχούμενο σύστημα	1.1.1.3.2.8 1.2.1.1.1.8	
3.5	Υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας»		
3.5.1	Γλώσσα εργασίας	1.1.0.0.1.2 1.2.0.0.0.8»	

δ) προστίθεται το ακόλουθο τμήμα Δ3:

«Προσάρτημα Δ3

Παρατρόχιες τεχνικές πληροφορίες ERTMS σχετικές με τη λειτουργία, τις οποίες ο διαχειριστής υποδομής παρέχει στη σιδηροδρομική επιχείρηση

Σημειώσεις:

1. Οι πληροφορίες που παρέχονται στο παρόν είναι συμπληρωματικές προς τον έλεγχο συμβατότητας της διαδρομής, ο οποίος θεωρείται ότι έχει ήδη διενεργηθεί για αμαξοστοιχία προοριζόμενη να εκτελεί δρομολόγια σε διαδρομή. Πρέπει να παρέχονται από τους διαχειριστές υποδομής μέσω του μητρώου υποδομής. Οι εν λόγω παράμετροι μπορούν να δημοσιεύονται στην εφαρμογή RINF με τη χρήση της έννοιας του “υποσυνόλου κοινών χαρακτηριστικών”, όπως ορίζεται στο λεξιλόγιο του ERA και στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/777 για το RINF, όπως τροποποιήθηκε με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2023/1694.
2. Οι περισσότερες από τις πληροφορίες που παρατίθενται κατωτέρω δεν είναι με άλλον τρόπο ορατές στον οδηγό ή μπορούν να γίνουν αντιληπτές μόνο έμμεσα υπό ορισμένες συνθήκες λειτουργίας, συνήθως με την παρατήρηση της συμπεριφοράς του συστήματος σε ορισμένες καταστάσεις.
3. Στο σημείο 1.5 παρατίθεται το ελάχιστο σύνολο εθνικών τιμών ETCS που απαιτείται να τίθενται στη διάθεση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Οι διαχειριστές υποδομής παρέχουν επίσης, κατόπιν αιτήματος, σε σιδηροδρομική επιχείρηση το πλήρες σύνολο των εθνικών τιμών.
4. Οι όροι ERTMS που αναφέρονται στον πίνακα ορίζονται στο γλωσσάριο και στην προδιαγραφή απαιτήσεων συστήματος της ΤΠΔ ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης (σύμφωνα με τα ευρετήρια 3 και 4 αντίστοιχα του προσαρτήματος Α).
5. Οι πληροφορίες που παρέχονται στο παρόν προσάρτημα θα βελτιώσουν τις γνώσεις των μηχανοδηγών σχετικά με τις επιχειρησιακές συνθήκες που πρέπει να λαμβάνουν υπόψη όταν κινούνται στο σύστημα ERTMS στο δίκτυο του διαχειριστή υποδομής. Μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την κατάρτιση των μηχανοδηγών και μπορούν να ενσωματωθούν στους εσωτερικούς κανόνες και διαδικασίες της σιδηροδρομικής επιχείρησης.

Αριθμός	Πληροφορίες	Επεξήγηση
1	Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του ETCS	
1.1	Αν το παρατρόχιο ETCS έχει σχεδιαστεί για τη μετάδοση συνθηκών τροχιάς και, εάν ναι, ποιων	Εάν ο παρατρόχιος εξοπλισμός δεν παρέχει συνθήκες τροχιάς, ο μηχανοδηγός θα πρέπει να ενημερώνεται σχετικά με τις συνθήκες αυτές μέσω εναλλακτικών μεθόδων.
1.2	Αν το παρατρόχιο ETCS εφαρμόζει τη διαδικασία ισόπεδης διάβασης (LX) ή ισοδύναμη λύση	Εάν το παρατρόχιο υλικό δεν εφαρμόζει λύση για την κάλυψη ελαττωματικών LX (οι οποίες συνήθως προστατεύονται μέσω τεχνικού συστήματος), τότε οι μηχανοδηγοί θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις οδηγίες που λαμβάνονται από άλλες πηγές
1.3	Η ανεπάρκεια επίκλισης που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό της βασικής στατικής κατατομής ταχύτητας της γραμμής και άλλων κατηγοριών αμαξοστοιχιών με ανεπάρκεια επίκλισης για τις οποίες το παρατρόχιο ETCS είναι διαμορφωμένο έτσι ώστε να παρέχει στατικές κατατομές ταχύτητας	Βασικές πληροφορίες για μηχανοδηγούς αμαξοστοιχιών με χειρότερη (χαμηλότερη) ανεκτή ανεπάρκεια επίκλισης από εκείνες για τις οποίες το παρατρόχιο ETCS παρέχει στατικές κατατομές ταχύτητας
1.4	Λόγοι για τους οποίους ένα κέντρο ραδιοπλοκάδων ETCS μπορεί να απορρίψει αμαξοστοιχία	Κατάλογος περιπτώσεων που υπόκεινται σε επιλογές σχεδιασμού συστήματος στις οποίες προέβη ο διαχειριστής υποδομής
1.5	Εθνικές τιμές ETCS	Ελάχιστο σύνολο παραμέτρων προς κοινοποίηση στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις

1.5.1	D_NVROLL	Παράμετρος που χρησιμοποιείται από το εποχούμενο ETCS για την επιτήρηση της απόστασης που επιτρέπεται να διανυθεί στο πλαίσιο της προστασίας για κατάσταση εκτός επιλογής και της προστασίας κίνησης προς τα πίσω
1.5.2	Q_NVEMRRLS	Προσδιοριστικό που καθορίζει αν η εφαρμογή της πέδης έκτακτης ανάγκης για λόγους άλλους από το πεδίκλωμα μπορεί να ανακληθεί μόλις εκλείψουν οι συνθήκες στις οποίες οφείλεται ή αφού η αμαξοστοιχία ακινητοποιηθεί εντελώς
1.5.3	V_NVALLOWOVTRP	Μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα όταν επιλέγεται "Παράκαμψη ΕΟΑ"
1.5.4	V_NVSUPOVTRP	Επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας που επιτηρείται όταν είναι ενεργοποιημένη η λειτουργία "Παράκαμψη ΕΟΑ"
1.5.5	D_NVOVTRP	Μέγιστη απόσταση για υπέρβαση του πεδικλώματος αμαξοστοιχίας
1.5.6	T_NVOVTRP	Μέγιστος χρόνος για υπέρβαση του πεδικλώματος αμαξοστοιχίας
1.5.7	D_NVPOTRP	Μέγιστη επιτρεπόμενη απόσταση για οπισθοπορεία σε τρόπο λειτουργίας μετά από πεδίκλωμα
1.5.8	T_NVCONTACT	Μέγιστος χρόνος χωρίς ασφαλές μήνυμα από κέντρο ραδιοπλοκάδων πριν από την αντίδραση της αμαξοστοιχίας
1.5.9	M_NVCONTACT	Αντίδραση εποχούμενου συστήματος όταν λήξει η ισχύς του T_NVCONTACT
1.5.10	M_NVDERUN	Προσδιοριστικό που καθορίζει αν το εποχούμενο ETCS επιτρέπει την αλλαγή του αναγνωριστικού μηχανοδηγού κατά την κίνηση ή μόνο σε στάση
1.5.11	Q_NVDRIVER_ADHES	Προσδιοριστικό που προσδιορίζει αν ο μηχανοδηγός επιτρέπεται να τροποποιεί τον συντελεστή πρόσφυσης που χρησιμοποιείται από το εποχούμενο ETCS για τον υπολογισμό των καμπυλών πέδησης
1.5.12	Q_NVSBTSMPerm	Άδεια χρήσης της πέδης λειτουργίας κατά την παρακολούθηση ταχύτητας στόχου
1.5.13	Εθνικές τιμές που χρησιμοποιούνται για το μοντέλο πέδης	Σύνολο παραμέτρων για την ελαφρά τροποποίηση των καμπυλών πέδησης που υπολογίζονται από το εποχούμενο σύστημα ETCS με σκοπό την επίτευξη της ακρίβειας, των επιδόσεων και των περιθωρίων ασφαλείας που επιβάλλει ο διαχειριστής υποδομής
2	Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του GSM-R	
2.1	Αν το δίκτυο GSM-R είναι διαμορφωμένο έτσι ώστε να επιτρέπει την αναγκαστική διαγραφή καταχώρισης ενός λειτουργικού αριθμού από άλλον οδηγό	Το χαρακτηριστικό αυτό θα προετοιμάσει τους εφαρμοστέους επιχειρησιακούς κανόνες για τους μηχανοδηγούς και τους ρυθμιστές σηματοδότησης σε περιπτώσεις στις οποίες συστήματα ραδιοεπικοινωνίας θαλάμου οδήγησης είναι καταχωρισμένα σε λάθος αριθμούς.

2.2	Ειδικοί περιορισμοί που επιβάλλονται από τον φορέα εκμετάλλευσης δικτύου GSM-R σε εποχούμενες μονάδες ETCS που μπορούν να λειτουργούν μόνο σε μεταγωγή κυκλώματος	Οι περιορισμοί αυτοί, κατά περίπτωση, αποσκοπούν στη διαχείριση του περιορισμένου αριθμού ραδιοσυνδέσεων με μεταγωγή κυκλώματος που μπορούν να διεκπεραιωθούν ταυτόχρονα από κέντρο ραδιοπλοκάδων.»
-----	---	---

49. Σε ολόκληρο το κείμενο, ο τίτλος του προσαρτήματος ΣΤ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«Στοιχεία σχετικά με τα επαγγελματικά προσόντα για τα καθήκοντα που συνδέονται με τη «συνοδεία αμαξοστοιχιών»»
50. Σε ολόκληρο το κείμενο, ο τίτλος του προσαρτήματος Ζ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«Στοιχεία σχετικά με τα επαγγελματικά προσόντα για τα καθήκοντα προετοιμασίας αμαξοστοιχιών»
51. Το στοιχείο α) του σημείου 1 του προσαρτήματος Ζ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«α) Το παρόν προσάρτημα, το οποίο ερμηνεύεται σε συνδυασμό με τα σημεία 4.6 και 4.7, περιέχει κατάλογο των στοιχείων τα οποία θεωρείται ότι σχετίζονται με τα καθήκοντα προετοιμασίας αμαξοστοιχίας στο δίκτυο.»
52. Το στοιχείο α) του σημείου 3 του προσαρτήματος Ζ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«α) Εφαρμογή των κανόνων προετοιμασίας αμαξοστοιχίας, των κανόνων σύνθεσης αμαξοστοιχίας, των κανόνων πέδησης αμαξοστοιχίας, των κανόνων φόρτωσης αμαξοστοιχίας κ.λπ., ώστε να εξασφαλίζεται ότι η αμαξοστοιχία είναι σε τάξη πορείας.»
53. Το προσάρτημα Θ τροποποιείται ως εξής:

«Προσάρτημα Θ

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

1. ΠΕΔΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΕΘΝΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ

- α) Ελιγμοί
- Εξαιρούνται οι επιχειρησιακοί κανόνες για την ψηφιακή αυτόματη ζεύξη (DAC)
 - Οι εθνικοί κανόνες για τους ελιγμούς ERTMS περιορίζονται στα πεδία που ορίζονται στο μέρος Γ του προσαρτήματος Α
- β) Κανόνες σηματοδότησης
- Κανόνες που σχετίζονται με την επιχειρησιακή χρήση του εθνικού συστήματος σηματοδότησης
- γ) Μέγιστες ταχύτητες σε υποβαθμισμένες συνθήκες, συμπεριλαμβανομένης της πορείας με οπτική εποπτεία
- δ) Κίνηση με προσοχή
- ε) Τοπικός επιχειρησιακός κανόνας
- Κανόνες αυστηρά τοπικού χαρακτήρα που αφορούν ειδικές τοπικές συνθήκες, όταν δεν αναφέρονται στο μητρώο υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 11 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797
- στ) Επιχειρησιακή λειτουργία στη διάρκεια εργασιών
- ζ) Ασφαλής επιχειρησιακή λειτουργία αμαξοστοιχιών δοκιμής
- η) Ορατότητα αμαξοστοιχίας
- Εμπρόσθιο άκρο (βλέπε σημείο 4.2.2.1.2)
 - Υφιστάμενα οχήματα μη σύμφωνα με την ΤΠΔ
- θ) Διαχείριση και αντιμετώπιση κατάστασης έκτακτης ανάγκης (βλέπε σημείο 4.2.3.7)
- Ρόλος των τοπικών/εθνικών αρχών και των υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης και στοιχεία επικοινωνίας τους.
 - Μέθοδοι και διαδικασίες σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που δεν καλύπτονται από την απαίτηση του παρόντος κανονισμού, συμπεριλαμβανομένης της γνωστοποίησης ατυχημάτων και συμβάντων: εθνικές οδηγίες σχετικά με τους τρόπους γνωστοποίησης στις αρχές.

- ι) Μεθοδολογία επικοινωνιών σχετιζόμενων με την ασφάλεια
 - Εθνικές επιχειρησιακές οδηγίες (βλέπε προσάρτημα Γ2)
- ια) Απαιτήσεις σχετικά με τις γνώσεις για τη διαδρομή σύμφωνα με τη μεταφορά της οδηγίας 2007/59/EK στο εθνικό δίκαιο.

2. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΝΟΙΚΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ

- α) Εξαιρετική μεταφορά
- β) Ειδικές απαιτήσεις για την εκμετάλλευση αμαξοστοιχιών συνδυασμένων μεταφορών που υπερβαίνουν το περιτύπωμα φόρτωσης αλλά δεν υπερβαίνουν την κωδικοποίηση της γραμμής
- γ) Πληροφορίες για μηχανοδηγούς σχετικά με την κίνηση αμαξοστοιχίας (βλέπε 4.2.1.2.3)
 - Συμπληρωματικές πληροφορίες
- δ) Καταγραφή δεδομένων παρακολούθησης εκτός της αμαξοστοιχίας (βλέπε 4.2.3.5.1)
 - Συμπληρωματικές πληροφορίες
- ε) Καταγραφή δεδομένων παρακολούθησης επί της αμαξοστοιχίας (βλέπε 4.2.3.5.2)
 - Συμπληρωματικές πληροφορίες
- στ) Επαγγελματικές ικανότητες (βλέπε σημεία 4.2.1.1. και 4.6)
 - Επαγγελματικά προσόντα για τα καθήκοντα που συνδέονται με την αποστολή και την έγκριση κίνησης αμαξοστοιχιών.
 - Αποδεικτικά επαγγελματικών ικανοτήτων.
- ζ) Όροι υγιεινής και ασφάλειας (βλέπε σημείο 4.7)
 - Όρια οιονοπνέματος, ναρκωτικών και ψυχοτρόπων φαρμάκων (βλέπε 4.7.1).
- η) Κοινοί επιχειρησιακοί κανόνες και αρχές (βλέπε 4.4 και προσάρτημα Β)
 - Αμμοδιασπορά – εξοπλισμός αυτόματης αμμοδιασποράς και σχετική αναφορά σε περίπτωση χρήσης του,
 - Βλάβη ισόπεδης διάβασης – πρόσθετες πληροφορίες,
- θ) Μεθοδολογία επικοινωνιών σχετιζόμενων με την ασφάλεια
 - Πρόσθετοι όροι (βλέπε προσάρτημα Γ1)
- ι) Λειτουργίες σε σήραγγες μεγάλου μήκους (βλέπε 4.3.5)
 - Συμπληρωματικές πληροφορίες»

54. το προσάρτημα Ι τροποποιείται ως εξής:

α) ο πρώτος πίνακας τροποποιείται ως εξής:

- i) μετά τη γραμμή «Έγκριση κίνησης αμαξοστοιχιών», παρεμβάλλεται η ακόλουθη γραμμή:

«Αμαξοστοιχία συνδυασμένων μεταφορών	Αμαξοστοιχία συνδυασμένων μεταφορών είναι εμπορευματική αμαξοστοιχία που αποτελείται εξολοκλήρου ή εν μέρει από εμπορευματικές φορτάμαξες φορτωμένες με διατροφικές μονάδες φόρτωσης (π.χ. κινητά αμαξώματα, ημρυμουλκούμενα, εμπορευματοκιβώτια, κυλιόμενες μονάδες φόρτωσης).»
--------------------------------------	--

- ii) η γραμμή «Κλήση έκτακτης ανάγκης» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Κλήση έκτακτης ανάγκης	Αποκατάσταση κλήσης σε ορισμένες επικίνδυνες καταστάσεις για την προειδοποίηση όλων των αμαξοστοιχιών/συνθέσεων ελιγμών σε καθορισμένη περιοχή.»
-------------------------	--

- iii) μετά τη γραμμή «Κλήση έκτακτης ανάγκης», παρεμβάλλεται νέα γραμμή:

«Σημείο λήξης έγκρισης (End Of Authority)	Θέση έως την οποία επιτρέπεται να προχωρήσει αμαξοστοιχία ή σύνθεση ελιγμών.»
---	---

iv) η γραμμή «Καθήκον κρίσιμο για την ασφάλεια» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Καθήκον κρίσιμο για την ασφάλεια	Καθήκον που επηρεάζει την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και εκτελείται από προσωπικό που προετοιμάζει, χειρίζεται, ελέγχει ή εμπλέκεται με άλλο τρόπο στην κίνηση αμαξοστοιχιών.»
-----------------------------------	---

v) μετά τη γραμμή «Προγραμματισμένη στάση», προστίθεται νέα γραμμή «Σύνθεση ελιγμών»:

«Σύνθεση ελιγμών	Μονάδα έλξης συζευγμένη ή μη με σύνολο οχημάτων και προοριζόμενη να κινηθεί υπό συνθήκες ελιγμών χωρίς δεδομένα αμαξοστοιχίας.»
------------------	---

vi) η γραμμή «Ρυθμιστής σηματοδότησης» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Ρυθμιστής σηματοδότησης	Μέλος του προσωπικού το οποίο είναι αρμόδιο για τον καθορισμό της διαδρομής των αμαξοστοιχιών/συνθέσεων ελιγμών και για την έκδοση οδηγιών προς μηχανοδηγούς.»
--------------------------	--

vii) η γραμμή «Αμαξοστοιχία» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Αμαξοστοιχία	Ως αμαξοστοιχία ορίζεται/-ονται η/οι μονάδα/-ες έλξης με ή χωρίς συζευγμένα οχήματα με διαθέσιμα δεδομένα αμαξοστοιχίας, που λειτουργεί/-ούν μεταξύ δύο ή περισσότερων καθορισμένων σημείων σύμφωνα με εκχωρημένο χρονοδιάδρομο αμαξοστοιχίας και ταυτοποιείται/-ούνται μέσω ενός μοναδικού αριθμού κινούμενης αμαξοστοιχίας.»
---------------	--

viii) μετά τη γραμμή «Αμαξοστοιχία», παρεμβάλλεται η ακόλουθη γραμμή:

«Σύνθεση αμαξοστοιχίας	Σύνθεση αμαξοστοιχίας είναι η ακολουθία οχημάτων σε αμαξοστοιχία. Αυτό σημαίνει τόσο τον σχηματισμό των οχημάτων εντός μιας αμαξοστοιχίας όσο και τα ειδικά χαρακτηριστικά τους.»
------------------------	---

ix) η γραμμή «Προετοιμασία αμαξοστοιχίας» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Προετοιμασία αμαξοστοιχίας	Διαδικασία με την οποία εξασφαλίζεται ότι η αμαξοστοιχία είναι σε κατάσταση κατάλληλη να τεθεί σε υπηρεσία, ότι ο εξοπλισμός της αμαξοστοιχίας έχει εγκατασταθεί ορθά και ότι η σύνθεση της αμαξοστοιχίας αντιστοιχεί στην/στις καθορισμένη/-ες διαδρομή/-ες της αμαξοστοιχίας. Περιλαμβάνει τη σύζευξη ή την αποσύζευξη οχημάτων, τη σύνδεση ή την αποσύνδεση σωλήνων, υπηρεσιών, καλωδίων και την ένδειξη σήματος οπίσθιου άκρου. Η προετοιμασία της αμαξοστοιχίας περιλαμβάνει επίσης τη διαμόρφωση της πέδησης και τις επιθεωρήσεις, τις δοκιμές και τους ελέγχους πριν από την αναχώρηση. Σημείωση: Η κίνηση για την είσοδο ή την έξοδο ενός οχήματος από τη σύνθεση της αμαξοστοιχίας αποτελεί κίνηση ελιγμών.»
-----------------------------	---

β) ο δεύτερος πίνακας τροποποιείται ως εξής:

i) μετά τη γραμμή «COTIF», παρεμβάλλεται η ακόλουθη γραμμή:

«CT	Συνδυασμένες μεταφορές»
-----	-------------------------

ii) μετά τη γραμμή «ENE», παρεμβάλλεται η ακόλουθη γραμμή:

«EOA	Σημείο λήξης έγκρισης (End Of Authority)»
------	---

iii) μετά τη γραμμή «GSM-R», παρεμβάλλεται η ακόλουθη γραμμή:

«ILU	Διατροφική μονάδα φόρτωσης»
------	-----------------------------

iv) μετά τη γραμμή «ΣΕ», παρεμβάλλεται η ακόλουθη γραμμή:

«SIL	Επίπεδο ακεραιότητας της ασφάλειας»
------	-------------------------------------