Acest document are doar scop informativ și nu produce efecte juridice. Instituțiile Uniunii nu își asumă răspunderea pentru conținutul său. Versiunile autentice ale actelor relevante, inclusiv preambulul acestora, sunt cele publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și disponibile pe site-ul EUR-Lex. Aceste texte oficiale pot fi consultate accesând linkurile integrate în prezentul document.

►**B**

DECIZIA COMISIEI

din 14 noiembrie 2012

privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „exploatare și gestionarea traficului” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană și de modificare a Deciziei 2007/756/CE

[notificată cu numărul C(2012) 8075]

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2012/757/UE)

(JO L 345, 15.12.2012, p. 1)

Astfel cum a fost modificată prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►**M1**	Decizia 2013/710/UE Comisiei din 2 decembrie 2013	L 323	35	4.12.2013
►**M2**	Regulamentul (UE) 2015/995 al Comisiei din 8 iunie 2015	L 165	1	30.6.2015
►**M3**	Decizia de punere în aplicare (UE) 2020/783 a Comisiei din 12 iunie 2020	L 188	16	15.6.2020

rectificată prin:

►**C1**	Rectificare, JO L 101, 4.4.2014, p. 15 (2012/757/UE)

▼B

DECIZIA COMISIEI

din 14 noiembrie 2012

privind specificaţia tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „exploatare și gestionarea traficului” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană și de modificare a Deciziei 2007/756/CE

[notificată cu numărul C(2012) 8075]

(Text cu relevanţă pentru SEE)

(2012/757/UE)

▼M2

Articolul 1

Obiect

Se adoptă specificaţia tehnică de interoperabilitate (STI) privind subsistemul „exploatare și gestionarea traficului” al sistemului feroviar din întreaga Uniune Europeană, astfel cum este stabilită în anexa I.

Articolul 2

Domeniu de aplicare

(1) STI stabilită în anexa I se aplică subsistemului „exploatare și gestionarea traficului” al sistemului feroviar din Uniune, astfel cum este definit la punctul 2.5 din anexa II la Directiva 2008/57/CE.

(2) STI se aplică următoarelor reţele:

(a) reţeaua sistemului feroviar transeuropean convenţional, definită în secţiunea 1.1 din anexa I la Directiva 2008/57/CE;

(b) reţeaua sistemului feroviar transeuropean de mare viteză (TEN), definită în secţiunea 2.1 din anexa I la Directiva 2008/57/CE; și

(c) alte părţi ale reţelei sistemului feroviar din Uniune,

cu excepţia cazurilor menţionate la articolul 1 alineatul (3) din Directiva 2008/57/CE.

Articolul 3

Puncte deschise

(1) În ceea ce privește aspectele clasificate ca „puncte deschise” menţionate în apendicele I la anexa I, condiţiile care trebuie îndeplinite pentru verificarea interoperabilităţii în conformitate cu articolul 17 alineatul (3) din Directiva 2008/57/CE sunt cele stabilite în normele naţionale aplicabile în statul membru în care are loc exploatarea.

(2) Până la data de 1 ianuarie 2016 cel târziu, fiecare stat membru informează celelalte state membre și Comisia cu privire la normele sale naţionale relevante.

▼M2

Articolul 3a

Cazuri specifice

(1) În ceea ce privește cazurile specifice menţionate la punctul 7.3 din anexa I, condiţiile care trebuie îndeplinite pentru verificarea interoperabilităţii în conformitate cu articolul 17 alineatul (3) din Directiva 2008/57/CE sunt cele stabilite în normele naţionale aplicabile în statul membru în care are loc exploatarea.

(2) Până la data de 1 ianuarie 2016 cel târziu, fiecare stat membru informează celelalte state membre și Comisia cu privire la normele sale naţionale relevante.

Articolul 3b

Notificarea acordurilor bilaterale

Statele membre notifică următoarele tipuri de acord Comisiei, până la 1 ianuarie 2016 cel târziu, cu condiţia ca acestea să nu fi fost deja notificate în temeiul Deciziei 2006/920/CE a Comisiei [1], al Deciziei 2008/231/CE, al Deciziei 2011/314/UE sau al prezentei decizii:

(a) acordurile naţionale între statele membre și întreprinderile feroviare sau administratorii de infrastructură, încheiate permanent sau temporar, necesare din cauza naturii foarte specifice sau locale a serviciului de transport avut în vedere;

(b) acordurile bilaterale sau multilaterale între întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură sau autorităţile de siguranţă, care oferă niveluri semnificative de interoperabilitate locală sau regională; și

(c) acordurile internaţionale între unul sau mai multe state membre și cel puţin o ţară terţă sau între întreprinderi feroviare ori administratori de infrastructură ai statelor membre și cel puţin o întreprindere feroviară ori un administrator de infrastructură dintr-o ţară terţă, care oferă niveluri semnificative de interoperabilitate locală sau regională.

Articolul 3c

Notificarea normelor referitoare la tipul de semnal de fine de tren

Statele membre notifică Comisiei normele care definesc tipul de semnal de fine de tren, conform descrierii de la punctele 4.2.2.1.3.2 și 4.2.2.1.3.3 din anexa I, până la 1 ianuarie 2016 cel târziu, cu condiţia ca acestea să nu fi fost deja notificate în temeiul Deciziilor 2006/920/CE, 2008/231/CE, 2011/314/UE sau al prezentei decizii.

Articolul 3d

Implementare

(1) Pașii care trebuie urmaţi pentru implementarea unui subsistem interoperabil de exploatare și gestionarea traficului sunt prevăzuţi în secţiunea 7 din anexa I.

[1] Decizia 2006/920/CE a Comisiei din 11 august 2006 privind specificaţia tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „Operarea și gestionarea traficului“ al sistemului feroviar transeuropean convenţional (JO L 359, 18.12.2006, p. 1).

▼M2

(2) Statele membre întocmesc un plan naţional de implementare în care descriu acţiunile pe care intenţionează să le întreprindă pentru a se conforma prezentei decizii, în conformitate cu secţiunea 7 din anexa I.

Statele membre notifică planurile lor naţionale de implementare Comisiei, până cel târziu la data de 1 iulie 2017. Statele membre notifică, de asemenea, posibilele actualizări ale acestor planuri naţionale de implementare.

(3) Comisia publică pe site-ul său web planurile naţionale de implementare, precum și eventualele revizuiri ulterioare notificate și informează statele membre cu privire la acestea prin intermediul comitetului menţionat în Directiva 2008/57/CE.

(4) Statele membre care și-au transmis deja planul de implementare actualizat nu trebuie să îl retransmită.

▼B

Articolul 4

Deciziile 2008/231/CE și 2011/314/UE se abrogă cu începere de la 1 ianuarie 2014.

Articolul 5

Decizia 2007/756/CE se modifică după cum urmează:

(a) După articolul 1 se introduce următorul articol:

„*Articolul 1a*

Apendicele 6 al anexei la prezenta decizie se aplică de la 1 ianuarie 2014.”

(b) Anexa se modifică în conformitate cu anexa II la prezenta decizie.

Articolul 6

(1) Agenţia publică pe site-ul său web listele de coduri menţionate în părţile 9, 10, 11, 12 și 13 din apendicele 6 al anexei la Decizia 2007/756/CE.

(2) Agenţia actualizează listele de coduri menţionate la alineatul (1) și informează Comisia cu privire la orice modificări ale acestor coduri. Comisia informează statele membre cu privire la evoluţia acestor liste prin intermediul comitetului instituit în conformitate cu articolul 29 din Directiva 2008/57/CE.

Articolul 7

Prezenta decizie se aplică de la 1 ianuarie 2014.

Articolul 8

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

▼**M2**

ANEXA I

CUPRINS

1.	Introducere
1.1.	Domeniul de aplicare tehnic
1.2.	Domeniul de aplicare geografic
1.3.	Conţinutul prezentei STI
2.	Descrierea subsistemului/domeniului de aplicare
2.1.	Subsistem
2.2.	Domeniul de aplicare
2.2.1.	Personal și trenuri
2.2.2.	Principii
2.2.3.	Aplicabilitatea la vehiculele și la infrastructura existente
3.	Cerinţe esenţiale
3.1.	Respectarea cerinţelor esenţiale
3.2.	Cerinţe esenţiale - prezentare generală
4.	Caracteristici ale subsistemului
4.1.	Introducere
4.2.	Specificaţii funcţionale și tehnice privind subsistemul
4.2.1.	Specificaţiile referitoare la personal
4.2.1.1.	Cerinţe generale
4.2.1.2.	Documentaţia pentru mecanicii de locomotivă
4.2.1.2.1.	Manualul de proceduri al mecanicului de locomotivă
4.2.1.2.2.	Descrierea liniei și a echipamentelor de cale relevante aferente liniilor pe care se circulă
4.2.1.2.2.1.	Întocmirea manualului de parcurs
4.2.1.2.2.2.	Modificarea informaţiilor cuprinse în manualul de parcurs
4.2.1.2.2.3.	Informarea în timp real a mecanicului de locomotivă
4.2.1.2.3.	Mersul trenurilor
4.2.1.2.4.	Materialul rulant
4.2.1.3.	Documentaţie pentru personalul întreprinderii feroviare, în afara mecanicilor de locomotivă
4.2.1.4.	Documentaţie pentru personalul administratorului de infrastructură care autorizează circulaţia trenurilor
4.2.1.5.	Comunicaţii legate de siguranţă între personalul de tren, alţi membri ai personalului întreprinderii feroviare și personalul care autorizează circulaţia trenurilor
4.2.2.	Specificaţii referitoare la trenuri
4.2.2.1.	Vizibilitatea trenului
4.2.2.1.1.	Cerinţă generală
4.2.2.1.2.	Capătul anterior
4.2.2.1.3.	Capătul posterior
4.2.2.2.	Audibilitatea trenului

▼M2

4.2.2.2.1.	Cerinţă generală
4.2.2.2.2.	Control
4.2.2.3.	Identificarea vehiculului
4.2.2.4.	Siguranţa călătorilor și a încărcăturii
4.2.2.4.1.	Siguranţa încărcăturii
4.2.2.4.2.	Siguranţa călătorilor
4.2.2.5.	Compunerea trenului
4.2.2.6.	Frânarea trenului
4.2.2.6.1.	Cerinţe minime aplicabile sistemului de frânare
4.2.2.6.2.	Performanţa de frânare și viteza maximă admisă
4.2.2.7.	Asigurarea faptului că trenul este în stare de funcţionare
4.2.2.7.1.	Cerinţă generală
4.2.2.7.2.	Date necesare
4.2.2.8.	Cerinţe pentru observarea semnalelor și a marcajelor laterale
4.2.2.9.	Vigilenţa mecanicului de locomotivă
4.2.3.	Specificaţii referitoare la exploatarea trenurilor
4.2.3.1.	Planificarea trenurilor
4.2.3.2.	Identificarea trenurilor
4.2.3.2.1.	Formatul numărului de circulaţie al trenului
4.2.3.3.	Plecarea trenului
4.2.3.3.1.	Verificări și încercări înainte de plecare
4.2.3.3.2.	Informarea administratorului de infrastructură cu privire la starea operaţională a trenului
4.2.3.4.	Gestionarea traficului
4.2.3.4.1.	Cerinţe generale
4.2.3.4.2.	Raportarea trenurilor
4.2.3.4.2.1.	Date necesare pentru raportarea poziţiei trenului
4.2.3.4.2.2.	Ora prevăzută a predării
4.2.3.4.3.	Mărfuri periculoase
4.2.3.4.4.	Calitatea operaţională
4.2.3.5.	Înregistrarea datelor
4.2.3.5.1.	Înregistrarea datelor de monitorizare în exteriorul trenului
4.2.3.5.2.	Înregistrarea datelor de monitorizare la bordul trenului
4.2.3.6.	Exploatare în condiţii de avarie
4.2.3.6.1.	Notificarea altor utilizatori
4.2.3.6.2.	Notificarea mecanicilor de locomotivă
4.2.3.6.3.	Măsuri în caz de urgenţă
4.2.3.7.	Gestionarea unei situaţii de urgenţă
4.2.3.8.	Ajutorul acordat personalului de tren în cazul unui incident sau al unei defecţiuni majore a materialului rulant
4.3.	Specificaţii funcţionale și tehnice ale interfeţelor
4.3.1.	Interfeţele cu STI privind infrastructura
4.3.2.	Interfeţele cu STI privind subsistemul de control-comandă și semnalizare
4.3.3.	Interfeţele cu STI privind materialul rulant
4.3.3.1.	Interfeţele cu STI LOC&PAS

▼M2

4.3.3.2.	Interfețele cu STI WAG
4.3.4.	Interfețele cu STI privind energia
4.3.5.	Interfețele cu STI privind siguranţa în tunelurile feroviare
4.4.	Norme de exploatare
4.5.	Norme de întreţinere
4.6.	Competenţele profesionale
4.6.1.	Competenţă profesională
4.6.2.	Competenţe lingvistice
4.6.2.1.	Principii
4.6.2.2.	Nivelul cunoștinţelor
4.6.3.	Evaluarea iniţială și continuă a personalului
4.6.3.1.	Elemente de bază
4.6.3.2.	Analizarea și actualizarea necesităţilor de formare
4.6.4.	Personalul auxiliar
4.7.	Condiţii de sănătate și de siguranţă
4.7.1.	Introducere
4.7.2.	Controale medicale și evaluări psihologice
4.7.2.1.	Înaintea numirii în funcţie
4.7.2.1.1.	Conţinutul minim al controlului medical
4.7.2.1.2.	Evaluarea psihologică
4.7.2.2.	După numirea în funcţie
4.7.2.2.1.	Frecvenţa controalelor medicale periodice
4.7.2.2.2.	Conţinutul minim al controalelor medicale periodice
4.7.2.2.3.	Controale medicale și / sau evaluări psihologice suplimentare
4.7.3.	Cerinţe de natură medicală
4.7.3.1.	Cerinţe generale
4.7.3.2.	Cerinţe legate de vedere
4.7.3.3.	Cerinţe legate de auz
4.8.	Registre de infrastructură și de vehicule
4.8.1.	Infrastructură
4.8.2.	Material rulant
5.	Elemente constitutive de interoperabilitate
5.1.	Definiţie
5.2.	Lista elementelor constitutive
6.	Evaluarea conformităţii și/sau a adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive și verificarea subsistemului
6.1.	Elemente constitutive de interoperabilitate
6.2.	Subsistemul „exploatare și gestionarea traficului”
6.2.1.	Principii

▼**M2**

7.	Implementare
7.1.	Principii
7.2.	Orientări pentru implementare
7.3.	Cazuri specifice
7.3.1.	Introducere
7.3.2.	Lista cazurilor specifice
7.3.2.1.	Caz specific temporar (T1) pentru Estonia, Letonia și Lituania
7.3.2.2.	Caz specific temporar (T2) pentru Irlanda și pentru Regatul Unit
7.3.2.3.	Caz specific temporar (T3) pentru Finlanda
7.3.2.4.	Caz specific permanent (P1) pentru Finlanda
Apendicele A:	Norme de exploatare ERTMS/ETCS
Apendicele B:	Norme și principii de exploatare comune
Apendicele C:	Metodologie de comunicare referitoare la siguranţă
Apendicele D:	Elementele pe care administratorul de infrastructură trebuie să le pună la dispoziţia întreprinderii feroviare pentru manualul de parcurs și pentru compatibilitatea trenului pe ruta destinată exploatării
Apendicele E:	Limba și nivelul de comunicare
Apendicele F:	Elemente minime relevante pentru calificarea profesională aferentă sarcinilor legate de „însoţirea trenurilor”
Apendicele G:	Elemente minime relevante pentru calificarea profesională aferentă sarcinii de pregătire a trenurilor
Apendicele H:	Identificarea vehiculului
Apendicele I:	Lista punctelor deschise
Apendicele J:	Glosar

▼M2

1. INTRODUCERE

1.1. **Domeniul de aplicare tehnic**

Prezenta specificaţie tehnică de interoperabilitate („STI”) se referă la subsistemul „exploatare şi gestionarea traficului” inclus în lista de la punctul 1 din anexa II la Directiva 2008/57/CE. Informaţii suplimentare privind subsistemul în cauză sunt prezentate în capitolul 2.

Acolo unde este necesar, STI face distincţie între cerinţele pentru sistemul feroviar convenţional şi pentru cel de mare viteză definit în secţiunea 2.1 din anexa I la Directiva 2008/57/CE.

1.2. **Domeniul de aplicare geografic**

Domeniul de aplicare geografic al prezentei STI este reprezentat de reţeaua întregului sistem feroviar, compusă din:

— reţeaua sistemului feroviar transeuropean convenţional (TEN), descrisă în secţiunea 1.1 „Reţea” din anexa I la Directiva 2008/57/CE;

— reţeaua sistemului feroviar transeuropean de mare viteză (TEN), descrisă în secţiunea 2.1 „Reţea” din anexa I la Directiva 2008/57/CE;

— alte părţi ale reţelei întregului sistem feroviar, ca urmare a extinderii domeniului de aplicare descris în secţiunea 4 din anexa I la Directiva 2008/57/CE;

şi exclude cazurile menţionate la articolul 1 alineatul (3) din Directiva 2008/57/CE.

1.3. **Conţinutul prezentei STI**

În conformitate cu articolul 5 alineatul (3) din Directiva 2008/57/CE, prezenta STI:

(a) indică domeniul său de aplicare referitor la subsistemul „exploatare și gestionarea traficului” – capitolul 2;

(b) stabilește cerințele esențiale pentru subsistemul în cauză și pentru interfețele sale în raport cu alte subsisteme – capitolul 3;

(c) stabilește specificaţiile funcţionale și tehnice care trebuie respectate de subsistemul în cauză și de interfețele sale cu alte subsisteme. Dacă este necesar, aceste specificaţii pot varia în conformitate cu utilizarea subsistemului, de exemplu în funcție de categoriile de linie, de nod și/sau de material rulant prevăzute în anexa I la Directiva 2008/57/CE – capitolul 4;

(d) stabilește elementele constitutive de interoperabilitate și interfețele care sunt reglementate de specificaţii europene, inclusiv de standarde europene, necesare pentru a realiza interoperabilitatea în cadrul sistemului feroviar european – capitolul 5;

(e) indică, pentru fiecare caz luat în considerare, procedurile care urmează să fie utilizate în vederea evaluării conformităţii sau a adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate – capitolul 6;

▼M2

(f) indică strategia de implementare a STI. Este necesară, în special, specificarea etapelor care trebuie parcurse și a elementelor care trebuie aplicate în vederea realizării unei tranziții treptate de la situația existentă la situația finală în care respectarea STI este generalizată – capitolul 7;

(g) indică, pentru personalul vizat, calificările profesionale și condițiile de sănătate și de siguranță la locul de muncă necesare pentru exploatarea și pentru întreținerea subsistemului în cauză, precum și pentru implementarea STI – capitolul 4.

În plus, în conformitate cu articolul 5 alineatul (5) din Directiva 2008/57/CE, pentru fiecare STI pot fi adoptate dispoziții privind cazuri specifice. Acestea sunt indicate în capitolul 7.

Prezenta STI cuprinde de asemenea, în capitolul 4, normele de exploatare și de întreținere specifice domeniului de aplicare prevăzut la punctele 1.1 și 1.2 din prezenta anexă.

2. DESCRIEREA SUBSISTEMULUI/DOMENIULUI DE APLICARE

2.1. **Subsistem**

Subsistemul „exploatare și gestionarea traficului” este definit la punctul 2.5 din anexa II la Directiva 2008/57/CE ca:

„Procedurile și echipamentele asociate care permit operarea coerentă a diferitelor subsisteme structurale, atât în cursul unei operări normale, cât și al unei operări în condiții degradate, incluzând, în special, compunerea și conducerea trenurilor, planificarea și gestionarea traficului.

Calificările profesionale care pot fi necesare pentru efectuarea serviciilor transfrontaliere.”

2.2. **Domeniul de aplicare**

Prezenta STI se aplică subsistemului „exploatare și gestionarea traficului” al administratorilor de infrastructură (denumiți în continuare „AI”) și al întreprinderilor feroviare (denumite în continuare „IF”) legat de exploatarea trenurilor în sistemul feroviar european, astfel cum este definit în capitolul 1.2.

2.2.1. *Personal și trenuri*

Punctele 4.6 și 4.7 se aplică personalului care îndeplinește sarcini esențiale pentru siguranță legate de însoțirea unui tren.

Punctul 4.6.2 se aplică mecanicilor de locomotivă, în conformitate cu punctul 8 din anexa VI la directiva 2007/59/CE.

În cazul personalului care îndeplinește sarcini esențiale pentru siguranță legate de expedierea trenurilor și de autorizarea circulației trenurilor, se va aplica recunoașterea reciprocă de către statele membre a calificărilor profesionale și a condițiilor de sănătate și de siguranță.

În cazul personalului care îndeplinește sarcini esențiale pentru siguranță asociate cu pregătirea finală a trenului înainte de momentul în care este programat să treacă frontiera și cu exploatarea dincolo de orice punct sau puncte desemnate ca „frontieră” în documentul de referință al rețelei al unui administrator de infrastructură, se aplică punctul 4.6, iar pentru punctul 4.7 se aplică recunoașterea reciprocă de către statele membre. Un tren nu va fi considerat un serviciu transfrontalier dacă toate vagoanele trenului care trec frontiera o trec doar până la punctul sau punctele de „frontieră”.

▼M2

2.2.2. *Principii*

Prezenta STI reglementează acele elemente (stabilite în capitolul 4) ale subsistemului feroviar „exploatare și gestionarea traficului” pentru care există în special interfețe operaționale între IF și AI și pentru care există un beneficiu special în ceea ce privește interoperabilitatea.

IF și AI trebuie să asigure îndeplinirea tuturor cerințelor privind normele, procedurile și documentația, prin instituirea proceselor adecvate. Instituirea acestor procese reprezintă o parte importantă a sistemului de management al siguranței al IF și al AI (denumit în continuare „SMS”) impus de Directiva 2004/49/CE ([1]). SMS este evaluat de autoritatea națională competentă în materie de siguranță (denumită în continuare „ANS”) înainte de acordarea certificatului/autorizației de siguranță.

2.2.3. *Aplicabilitatea la vehiculele și la infrastructura existente*

Deși majoritatea cerințelor incluse în prezenta STI vizează procese și proceduri, o serie de cerințe se referă și la elemente fizice, la trenuri și la vehicule care sunt importante pentru exploatare.

Criteriile de proiectare a acestor elemente sunt descrise în STI-urile referitoare la alte subsisteme, cum ar fi cel privind materialul rulant. În contextul prezentei STI, se are în vedere funcția operațională a acestora.

3. CERINȚE ESENȚIALE

3.1. **Respectarea cerințelor esențiale**

În conformitate cu articolul 4 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE, sistemul feroviar european, subsistemele sale și elementele constitutive de interoperabilitate ale acestora trebuie să îndeplinească cerințele esențiale stabilite în termeni generali în anexa III la directiva respectivă.

3.2. **Cerințe esențiale - prezentare generală**

Cerințele esențiale reglementează următoarele aspecte:

— siguranța;

— fiabilitatea și disponibilitatea;

— sănătatea;

— protecția mediului;

— compatibilitatea tehnică;

— accesibilitatea.

În conformitate cu Directiva 2008/57/CE, cerințele esențiale pot fi general aplicabile întregului sistem feroviar european sau pot fi specifice fiecărui subsistem și elementelor sale constitutive.

Următorul tabel prezintă succint corespondența între cerințele esențiale stabilite în anexa III la Directiva 2008/57/CE și prezenta STI.

([1]) Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului și a Directivei 2001/14/CE (Directiva privind siguranța feroviară) (JO L 164, 30.4.2004, p. 44).

▼M2

Clauza	Titlul clauzei	Siguranţă					Fiabilitate și disponibilitate	Sănătate		Protecţia mediului					Compatibilitate tehnică	Cerinţe esenţiale specifice pentru exploatare și gestionarea traficului		
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5	1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5	1.5	2.6.1	2.6.2	2.6.3
4.2.1.2	Documentaţia pentru mecanicii de locomotivă						X									X		X
4.2.1.2.1	Manualul de proceduri												X			X		X
4.2.1.2.2	Manualul de parcurs															X		X
4.2.1.2.2.1	Pregătirea manualului de parcurs															X		
4.2.1.2.2.2	Modificarea informaţiilor cuprinse în manualul de parcurs															X		X
4.2.1.2.2.3	Informarea în timp real a mecanicului de locomotivă															X	X	X
4.2.1.2.3	Mersul trenurilor															X	X	X
4.2.1.2.4	Material rulant						X									X		X
4.2.1.3	Documentaţie pentru personalul întreprinderii feroviare, în afara mecanicilor de locomotivă						X									X		X
4.2.1.4	Documentaţie pentru personalul administratorului de infrastructură care autorizează circulaţia trenurilor						X									X	X	
4.2.1.5	Comunicaţii legate de siguranţă între personalul de tren, alţi membri ai personalului întreprinderii feroviare și personalul care autorizează circulaţia trenurilor						X									X	X	X
4.2.2.1	Vizibilitatea trenului	X														X		X
4.2.2.1.1	Cerinţă generală	X														X		X
4.2.2.1.2	Capătul anterior	X														X		X
4.2.2.1.3	Capătul posterior	X														X		X

▼M2

Clauza	Titlul clauzei	Siguranță					Fiabilitate și disponibilitate	Sănătate		Protecția mediului					Compatibilitate tehnică	Cerințe esențiale specifice pentru exploatare și gestionarea traficului		
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5	1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5	1.5	2.6.1	2.6.2	2.6.3
4.2.2.2	Audibilitatea trenului	X											X			X		X
4.2.2.2.1	Cerință generală	X														X		X
4.2.2.2.2	Control	X																X
4.2.2.3	Identificarea vehiculului						X									X		X
4.2.2.4	Siguranța călătorilor și a încărcăturii															X		
4.2.2.5	Compunerea trenului															X		
4.2.2.6	Frânarea trenului		X													X		X
4.2.2.6.1	Cerințe minime aplicabile sistemului de frânare		X													X		X
4.2.2.6.2	Performanța de frânare		X													X		X
4.2.2.7	Asigurarea faptului că trenul este în stare de funcționare		X													X		X
4.2.2.7.1	Cerință generală															X		X
4.2.2.7.2	Date necesare															X		X
4.2.2.8	Cerințe pentru observarea semnalelor și a marcajelor laterale														X	X		
4.2.2.9	Vigilența mecanicului de locomotivă															X		

▼M2

Clauza	Titlul clauzei	Siguranță					Fiabilitate și disponibilitate	Sănătate		Protecția mediului					Compatibilitate tehnică	Cerințe esențiale specifice pentru exploatare și gestionarea traficului		
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5	1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5	1.5	2.6.1	2.6.2	2.6.3
4.2.3.1	Planificarea trenurilor		X														X	X
4.2.3.2	Identificarea trenurilor															X	X	X
4.2.3.3	Plecarea trenului															X		X
4.2.3.3.1	Verificări și încercări înainte de plecare		X				X									X		X
4.2.3.3.2	Informarea administratorului de infrastructură cu privire la starea operațională a trenului		X				X										X	X
4.2.3.4	Gestionarea traficului															X	X	X
4.2.3.4.1	Cerințe generale															X	X	X
4.2.3.4.2	Raportarea trenurilor															X	X	X
4.2.3.4.2.1	Date necesare pentru raportarea poziției trenului															X		X
4.2.3.4.2.2	Ora prevăzută a predării															X		X
4.2.3.4.3	Mărfuri periculoase															X	X	
4.2.3.4.4	Calitatea operațională																X	X
4.2.3.5	Înregistrarea datelor						X										X	

▼M2

Clauza	Titlul clauzei	Siguranţă					Fiabilitate și disponibilitate	Sănătate		Protecţia mediului					Compatibilitate tehnică	Cerinţe esenţiale specifice pentru exploatare și gestionarea traficului		
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5	1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5	1.5	2.6.1	2.6.2	2.6.3
4.2.3.5.1	Înregistrarea datelor de monitorizare în exteriorul trenului						X										X	
4.2.3.5.2	Înregistrarea datelor de monitorizare la bordul trenului						X										X	
4.2.3.6	Exploatare în condiţii de avarie															X	X	X
4.2.3.6.1	Notificarea altor utilizatori															X		X
4.2.3.6.2	Notificarea mecanicilor de locomotivă															X		
4.2.3.6.3	Măsuri în caz de urgenţă															X	X	X
4.2.3.7	Gestionarea unei situaţii de urgenţă															X	X	X
4.2.3.8	Ajutorul acordat personalului de tren în cazul unui incident sau al unei defecţiuni majore a materialului rulant																	X
4.4	Norme de exploatare ERTMS															X	X	
4.6	Calificări profesionale															X	X	X
4.7	Condiţii de sănătate și de siguranţă															X		

▼M2

4. CARACTERISTICILE SUBSISTEMULUI

4.1. **Introducere**

Având în vedere toate cerinţele esenţiale relevante, subsistemul „exploatare și gestionarea traficului”, astfel cum este descris la punctul 2.2, se referă exclusiv la elementele specificate în prezentul capitol.

În conformitate cu Directiva 2012/34/UE ([1]), administratorului de infrastructură îi revine responsabilitatea globală de a pune la dispoziţie toate cerinţele adecvate care trebuie respectate de trenurile autorizate să circule pe reţeaua sa, ţinând seama de particularităţile geografice ale fiecărei linii și de specificaţiile funcţionale sau tehnice stabilite în prezentul capitol.

4.2. **Specificaţiile funcţionale și tehnice ale subsistemului**

Specificaţiile funcţionale și tehnice ale subsistemului „exploatare și gestionarea traficului” cuprind următoarele:

— specificaţii referitoare la personal;

— specificaţii referitoare la trenuri;

— specificaţii referitoare la exploatarea trenurilor.

4.2.1. *Specificaţiile referitoare la personal*

4.2.1.1. Cerinţe generale

Prezentul punct se referă la personalul care participă la exploatarea subsistemului prin îndeplinirea unor sarcini esenţiale pentru siguranţă care implică o interfaţă directă între o întreprindere feroviară și un administrator de infrastructură.

1. Personalul întreprinderii feroviare:

   (a) care îndeplinește sarcina de conducere a trenurilor („mecanic de locomotivă”) și care face parte din „personalul de tren”;

   (b) care îndeplinește sarcini la bord (altele decât conducerea trenului) și care face parte din „personalul de tren”;

   (c) care îndeplinește sarcina de pregătire a trenurilor.

2. Personalul administratorului de infrastructură care îndeplinește sarcina de autorizare a circulaţiei trenurilor

   Domeniile reglementate sunt:

   — documentaţie;

   — comunicare.

În plus, pentru personalul definit la punctul 2.2.1, prezenta STI stabilește cerinţe privind:

— calificările (a se vedea punctul 4.6 și apendicele G);

— condiţiile de sănătate și de siguranţă (a se vedea punctul 4.7).

([1]) Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spaţiului feroviar unic european (JO L 343, 14.12.2012, p. 32).

▼M2

4.2.1.2. Documentaţia pentru mecanicii de locomotivă

Întreprinderea feroviară care exploatează trenul trebuie să pună la dispoziţia mecanicului de locomotivă toate informaţiile și documentele care îi sunt necesare acestuia pentru a-și îndeplini îndatoririle.

Aceste informaţii trebuie să ia în considerare elementele necesare pentru exploatarea în condiţii normale, de avarie și de urgenţă pentru rutele care vor fi parcurse și pentru materialul rulant utilizat pe rutele respective.

4.2.1.2.1. Manualul de proceduri al mecanicului de locomotivă

Toate procedurile necesare mecanicului de locomotivă trebuie incluse într-un document sau pe un suport electronic denumit „manualul de proceduri al mecanicului de locomotivă”.

Manualul de proceduri al mecanicului de locomotivă trebuie să specifice cerinţele pentru toate rutele parcurse și pentru materialul rulant folosit pe rutele respective în funcţie de situaţiile de exploatare normală și de exploatare în condiţii de avarie și în situaţiile de urgenţă cu care s-ar putea confrunta mecanicul de locomotivă.

Manualul de proceduri al mecanicului de locomotivă trebuie să trateze două aspecte distincte:

— unul care descrie setul de reguli și de proceduri comune (ţinând seama de conţinutul apendicelor A, B și C);

— altul care stabilește orice reguli și proceduri necesare, specifice fiecărui administrator de infrastructură.

Acesta trebuie să includă cel puţin proceduri referitoare la următoare aspecte:

— siguranţa și securitatea personalului;

— control-comandă și semnalizare;

— exploatarea trenului, inclusiv regimul de avarie;

— tracţiunea și materialul rulant;

— incidente și accidente.

Întreprinderea feroviară este responsabilă pentru întocmirea manualului de proceduri al mecanicului de locomotivă.

Întreprinderea feroviară are obligaţia de a prezenta manualul de proceduri al mecanicului de locomotivă într-un format clar pentru întreaga infrastructură pe care vor lucra mecanicii săi de locomotivă.

Întreprinderea feroviară trebuie să alcătuiască manualul de proceduri al mecanicului de locomotivă astfel încât să îi permită acestuia să aplice toate normele de exploatare.

Manualul trebuie să aibă două apendice:

— apendicele 1: Manualul procedurilor de comunicare;

— apendicele 2: Registrul de formulare.

Mesajele și formularele predefinite trebuie să rămână în limba de lucru a administratorului (administratorilor) de infrastructură.

Procesul de întocmire și de actualizare a manualului de proceduri al mecanicului de locomotivă trebuie să includă următoarele etape:

▼M2

— administratorul de infrastructură (sau organizaţia responsabilă pentru întocmirea normelor de exploatare) trebuie să pună la dispoziţia întreprinderii feroviare informaţiile adecvate, în limba de lucru a administratorului de infrastructură;

— întreprinderea feroviară trebuie să întocmească documentul iniţial sau actualizat;

— dacă limba aleasă de întreprinderea feroviară pentru manualul de proceduri al mecanicului de locomotivă nu este limba în care au fost furnizate iniţial informaţiile adecvate, atunci întreprinderea feroviară este responsabilă pentru asigurarea oricăror traduceri necesare și/sau furnizarea de note explicative în altă limbă.

Administratorul de infrastructură trebuie să se asigure că documentaţia pusă la dispoziţia întreprinderii (întreprinderilor) feroviare este completă și exactă.

Întreprinderea feroviară trebuie să se asigure că informaţiile cuprinse în manualul de proceduri al mecanicului de locomotivă sunt complete și exacte.

4.2.1.2.2. Descrierea liniei și a echipamentelor de cale relevante aferente liniilor pe care se circulă

Mecanicilor de locomotivă trebuie să li se pună la dispoziţie o descriere a liniilor și a echipamentelor de cale aferente liniilor pe care vor circula și care sunt relevante pentru sarcina de conducere a trenului. Aceste informaţii trebuie prevăzute într-un document unic denumit „manualul de parcurs” (care poate fi un document tradiţional sau unul în format electronic).

Mai jos este prezentată o listă a informaţiilor minime care trebuie furnizate:

— caracteristicile generale de exploatare;

— indicarea declivităţilor ascendente și descendente;

— diagrama detaliată a liniei.

4.2.1.2.2.1. Întocmirea manualului de parcurs

Formatul manualului de parcurs trebuie elaborat în același mod pentru toate infrastructurile pe care circulă trenurile unei întreprinderi feroviare anumite.

Întreprinderea feroviară este responsabilă pentru întocmirea în mod complet și corect a manualului de parcurs, utilizând informaţiile furnizate de administratorul (administratorii) de infrastructură.

Administratorul de infrastructură trebuie să pună la dispoziţia întreprinderii feroviare cel puţin informaţiile pentru manualul de parcurs definit în apendicele D.

Manualul trebuie să conţină următoarele informaţii (lista nu este exhaustivă):

(a) caracteristicile generale de exploatare:

  (a) tipul de semnalizare și regimul corespunzător de exploatare (linie dublă, sens banalizat, circulaţie pe partea stângă sau pe partea dreaptă etc.);

  (b) tipul de alimentare cu energie;

  (c) tipul de echipamente radio pentru comunicarea cale-tren;

(b) indicarea declivităţilor ascendente și descendente, inclusiv valorile pantelor și localizarea exactă a acestora;

(c) diagrama detaliată a liniei:

▼M2

— denumirile gărilor de pe linie, punctele-cheie și amplasarea acestora;

— tuneluri, inclusiv amplasarea, denumirea, lungimea, informații specifice, precum existența pasarelelor și a punctelor de ieșire de siguranță precum și amplasamentul locurilor unde evacuarea călătorilor se poate face în siguranță;

— puncte esențiale, cum ar fi zonele neutre;

— limitele admise de viteză pentru fiecare fir de cale, incluzând, dacă este necesar, viteze diferențiate referitoare la diverse tipuri de trenuri;

— administratorul de infrastructură responsabil;

— mijloacele de comunicare cu regulatorul de circulație / centrul de control, în regim normal și de avarie.

Administratorul de infrastructură trebuie să se asigure că informațiile cuprinse în documentația pusă la dispoziția întreprinderii (întreprinderilor) feroviare sunt complete și exacte.

Întreprinderea feroviară trebuie să se asigure că informațiile cuprinse în manualul de parcurs sunt complete și exacte.

4.2.1.2.2.2. Modificarea informațiilor cuprinse în manualul de parcurs

Administratorul de infrastructură trebuie să informeze întreprinderea feroviară cu privire la orice modificări permanente sau temporare ale informațiilor furnizate în conformitate cu punctul 4.2.1.2.2.1.

Aceste modificări trebuie să fie grupate de întreprinderea feroviară într-un document special sau pe un suport electronic, al cărui format trebuie să fie identic pentru toate infrastructurile pe care circulă trenurile unei întreprinderi feroviare anumite.

Administratorul de infrastructură trebuie să se asigure că informațiile cuprinse în documentația pusă la dispoziția întreprinderii (întreprinderilor) feroviare sunt complete și exacte.

Întreprinderea feroviară trebuie să se asigure că documentul care reunește modificările aduse informațiilor cuprinse în manualul de parcurs este complet și exact.

4.2.1.2.2.3. Informarea în timp real a mecanicului de locomotivă

Administratorul de infrastructură trebuie să informeze mecanicii de locomotivă în privința tuturor modificărilor aduse liniei sau echipamentelor relevante de cale care nu au fost notificate ca modificări ale informațiilor din manualul de parcurs în conformitate cu punctul 4.2.1.2.2.2.

4.2.1.2.3. Mersul trenurilor

Furnizarea de informații privind graficele de circulație ale trenurilor facilitează exploatarea punctuală a trenurilor și sprijină performanța serviciilor.

Întreprinderea feroviară trebuie să pună la dispoziția mecanicilor de locomotivă informațiile necesare pentru exploatarea normală a trenului, care trebuie să includă cel puțin:

— identificarea trenului;

— zilele de circulație a trenului (dacă este necesar);

— punctele de oprire și activitățile asociate acestora;

— alte puncte orare;

▼M2

— ora de sosire/de plecare/de tranzit pentru fiecare dintre aceste puncte.

Aceste informaţii privind circulaţia trenurilor, care trebuie să se bazeze pe informaţiile furnizate de administratorul de infrastructură, pot fi puse la dispoziţie fie în format electronic, fie pe hârtie.

Prezentarea destinată mecanicului de locomotivă trebuie să fie consecventă pentru toate liniile pe care activează întreprinderea feroviară.

4.2.1.2.4. Material rulant

Întreprinderea feroviară trebuie să pună la dispoziţia mecanicilor de locomotivă toate informaţiile relevante cu privire la exploatarea materialului rulant în cursul situaţiilor de avarie (de exemplu, trenurile care necesită asistenţă). Această documentaţie trebuie, de asemenea, să se axeze pe interfaţa specifică cu personalul administratorului de infrastructură în aceste cazuri.

4.2.1.3. Documentaţie pentru personalul întreprinderii feroviare, în afara mecanicilor de locomotivă

Întreprinderea feroviară trebuie să pună la dispoziţia tuturor membrilor personalului său (la bordul trenului sau în alt loc) care îndeplinesc sarcini esenţiale pentru siguranţă ce implică o interfaţă directă cu personal, cu echipamente sau cu sisteme ale administratorului de infrastructură, regulile, procedurile și informaţiile specifice legate de materialul rulant și de rută pe care le consideră adecvate pentru aceste sarcini. Aceste informaţii trebuie să fie aplicabile pentru exploatarea atât în condiţii normale, cât și în condiţii de avarie.

Pentru personalul aflat la bordul trenurilor, structura, formatul, conţinutul și procesul de întocmire și de actualizare a acestor informaţii trebuie să se bazeze pe specificaţiile prevăzute în subsecţiunea 4.2.1.2.

4.2.1.4. Documentaţie pentru personalul administratorului de infrastructură care autorizează circulaţia trenurilor

Toate informaţiile necesare pentru asigurarea comunicării legate de siguranţă dintre personalul care autorizează circulaţia trenurilor și personalul de tren trebuie prevăzute în:

— documente care descriu principiile de comunicare (apendicele C);

— documentul denumit „registru de formulare”.

Administratorul de infrastructură trebuie să întocmească aceste documente în limba sa de lucru.

4.2.1.5. Comunicaţii legate de siguranţă între personalul de tren, alţi membri ai personalului întreprinderii feroviare și personalul care autorizează circulaţia trenurilor

Limba utilizată pentru comunicarea legată de siguranţă dintre personalul de tren, alţi membri ai personalului întreprinderii feroviare (definiţi în apendicele G) și personalul care autorizează circulaţia trenurilor este limba de lucru (definită în apendicele J) utilizată de administratorul de infrastructură pe ruta respectivă.

Principiile aferente comunicării legate de siguranţă dintre personalul de tren și personalul responsabil cu autorizarea circulaţiei trenurilor se găsesc în apendicele C.

▼M2

În conformitate cu Directiva 2012/34/UE, administratorul de infrastructură este responsabil pentru publicarea limbii de lucru utilizate de personalul său în activitatea de zi cu zi.

Cu toate acestea, în cazul în care practica locală impune existența unei a doua limbi, administratorul de infrastructură este responsabil pentru stabilirea granițelor geografice ale utilizării acesteia.

4.2.2. *Specificații referitoare la trenuri*

4.2.2.1. Vizibilitatea trenului

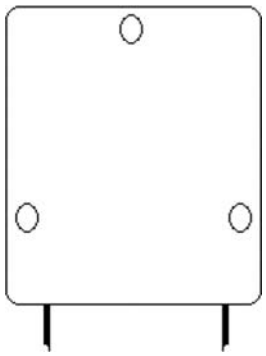
4.2.2.1.1. Cerință generală

Întreprinderea feroviară trebuie să asigure faptul că trenurile sunt echipate cu mijloace de indicare a capătului anterior și a celui posterior al trenului.

4.2.2.1.2. Capătul anterior

Întreprinderea feroviară trebuie să asigure faptul că un tren care se apropie este clar vizibil și poate fi recunoscut ca atare, prin prezența și prin dispunerea luminilor albe aprinse în capătul anterior al acestuia.

Partea frontală a capătului anterior al primului vehicul al unui tren trebuie prevăzută cu trei lumini, dispuse sub forma unui triunghi isoscel, conform figurii de mai jos. Aceste lumini trebuie să fie întotdeauna aprinse atunci când trenul este condus de la respectivul capăt.



Luminile de la capătul anterior trebuie să optimizeze detectabilitatea trenului (lumini de poziție), trebuie să asigure o vizibilitate suficientă pentru mecanicul de locomotivă (faruri) pe timp de noapte și în condiții de luminozitate redusă și trebuie să nu îi orbească pe mecanicii de locomotivă ai trenurilor care circulă din direcție opusă.

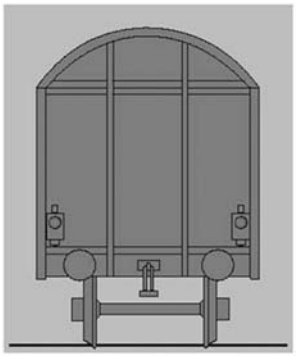
Distanțarea, înălțimea de la șine, diametrul, intensitatea luminoasă, dimensiunile și forma fascicolului luminos emis pe timp de zi și pe timp de noapte sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 1302/2014 al Comisiei ([1]) [STI „material rulant – material rulant de călători și locomotive” („STI LOC&PAS”)].

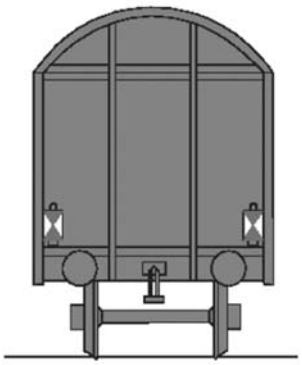
4.2.2.1.3. Capătul posterior

Întreprinderea feroviară trebuie să asigure mijloacele necesare de semnalizare a capătului posterior al unui tren. Semnalul de fine de tren trebuie să se afle doar pe spatele ultimului vehicul al trenului. Acesta trebuie amplasat cum se arată mai jos.

([1]) Regulamentul (UE) nr. 1302/2014 al Comisiei din 18 noiembrie 2014 privind o specificație tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant – material rulant de călători și locomotive” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană (JO L 356, 12.12.2014, p. 228).

▼M2





4.2.2.1.3.1. Trenuri de călători

Semnalizarea capătului posterior al unui tren de călători trebuie să constea în 2 lumini permanente de culoare roșie, aflate la aceeași înălțime deasupra tamponului, pe axa transversală.

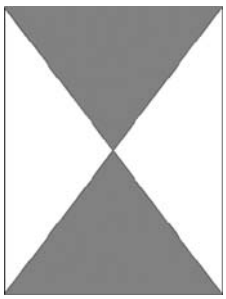
4.2.2.1.3.2. Trenuri de marfă în trafic internațional

Statul membru trebuie să notifice Comisiei care dintre următoarele reguli se aplică pe rețeaua sa în ceea ce privește trenurile care traversează o frontieră între state membre:

Fie:

— 2 lumini roșii permanente; fie

— 2 plăci reflectorizante având următoarea formă, pe care sunt desenate triunghiuri albe amplasate la dreapta și la stânga și triunghiuri roșii amplasate în partea de sus și de jos:



Lămpile sau plăcile trebuie să fie dispuse la aceeași înălțime deasupra tamponului, pe axa transversală.

Statele membre care impun prezența a 2 plăci reflectorizante trebuie să accepte și 2 lumini roșii permanente ca semnalizare a capătului posterior al trenului.

Statele membre care impun 2 lumini roșii permanente trebuie să accepte și 2 plăci reflectorizante ca semnalizare a capătului posterior al trenului, dacă sunt îndeplinite următoarele 2 condiții, pe întreaga rețea:

— norma de exploatare pentru intrarea pe un tronson de linie care e posibil să fie ocupat precizează că mecanicii de locomotivă trebuie să poată opri în fața oricărui obstacol; și

— nu există nicio cerință obligatorie ca impiegații de mișcare să controleze vizual prezența unui dispozitiv de semnalizare a capătului posterior al trenului pentru a verifica faptul că trenul este complet.

▼M2

4.2.2.1.3.3. Trenuri de marfă care nu traversează o frontieră între state membre

Statul membru trebuie să notifice Comisiei care sunt normele care se vor aplica pe rețeaua sa în ceea ce privește trenurile care nu traversează o frontieră.

În plus, normele notificate pentru trenuri de marfă în trafic internațional descrise la punctul 4.2.2.1.3.2 trebuie să fie de asemenea acceptate și pentru trenurile care nu traversează o frontieră.

4.2.2.2. Audibilitatea trenului

4.2.2.2.1. Cerință generală

Întreprinderea feroviară trebuie să asigure faptul că trenurile sunt echipate cu un dispozitiv de avertizare sonoră pentru indicarea apropierii unui tren.

4.2.2.2.2. Control

Acționarea dispozitivului de avertizare sonoră trebuie să fie posibilă din toate pozițiile de conducere.

4.2.2.3. Identificarea vehiculului

Fiecare vehicul trebuie să poarte un număr care să îl identifice în mod unic față de orice alt vehicul feroviar. Acest număr trebuie afișat în mod vizibil cel puțin pe fiecare parte longitudinală a vehiculului.

De asemenea, trebuie să fie posibilă identificarea restricțiilor de exploatare aplicabile vehiculului.

Cerințe suplimentare sunt specificate în apendicele H.

4.2.2.4. Siguranța călătorilor și a încărcăturii

4.2.2.4.1. Siguranța încărcăturii

Întreprinderea feroviară trebuie să se asigure că vehiculele de marfă sunt încărcate în condiții de siguranță și de securitate și că rămân astfel de-a lungul întregii călătorii.

4.2.2.4.2. Siguranța călătorilor

Întreprinderea feroviară trebuie să se asigure că transportul călătorilor este efectuat în condiții de siguranță, atât la începutul călătoriei, cât și pe parcursul acesteia.

4.2.2.5. Compunerea trenului

Întreprinderea feroviară trebuie să definească regulile și procedurile care trebuie urmate de personalul său pentru a se asigura că trenul se conformează trasei alocate.

Cerințele legate de compunerea trenului trebuie să ia în calcul următoarele elemente:

(a) vehiculele:

— toate vehiculele trenului trebuie să respecte toate cerințele aplicabile pe rutele pe care va circula trenul;

— toate vehiculele trenului trebuie să poată circula la viteza maximă programată de circulație a trenului;

(b) toate vehiculele trenului trebuie să se afle în intervalele lor de întreținere stabilite și să rămână astfel de-a lungul întregii călătorii (atât în ceea ce privește timpul, cât și distanța);

▼M2

(c) trenul:

— combinația de vehicule care formează un tren trebuie să respecte restricțiile tehnice ale rutei în cauză și să nu depășească lungimea maximă admisă pentru terminalele de plecare și de sosire;

(d) întreprinderea feroviară este responsabilă pentru asigurarea faptului că trenul este adecvat din punct de vedere tehnic pentru călătoria prevăzută și că va rămâne astfel pe durata întregii călătorii;

(e) greutatea și sarcina pe osie;

(f) greutatea trenului trebuie să se încadreze în valorile maxime admise pentru secțiunea de rută, rezistența cuplelor, puterea de tracțiune și alte caracteristici relevante ale trenului. Trebuie respectate limitele privind sarcina pe osie;

(g) viteza maximă a trenului:

— viteza maximă de circulație a trenului trebuie să țină seama de orice restricții aplicabile pe ruta (rutele) în cauză, de performanțele de frânare, de sarcina pe osie și de tipul vehiculului;

(h) gabaritul cinematic;

(i) gabaritul cinematic al fiecărui vehicul al trenului (incluzând orice încărcătură) trebuie să respecte limitele maxime admise pentru secțiunea de rută.

Pot fi impuse sau aplicate restricții suplimentare, în funcție de tipul de regim de frânare sau de tipul de tracțiune al unui anumit tren.

Administratorul de infrastructură trebuie să informeze întreprinderea feroviară cu privire la modificarea caracteristicilor trasei alocate, de îndată ce aceste modificări au loc. Elementele care trebuie verificate pentru a se asigura că trenul se conformează trasei alocate sunt stabilite în apendicele D.

4.2.2.6. Frânarea trenului

4.2.2.6.1. Cerințe minime aplicabile sistemului de frânare

Toate vehiculele unui tren trebuie să fie conectate la sistemul de frânare automată continuă, astfel cum este definit în STI RST.

Primul și ultimul vehicul (inclusiv orice unități de tracțiune) ale oricărui tren trebuie să aibă frâna automată activată.

În cazul în care un tren este separat accidental în două părți, ambele seturi de vehicule detașate trebuie să se oprească în mod automat, ca urmare a acționării maxime a frânei.

4.2.2.6.2. Performanța de frânare și viteza maximă admisă

(1) Administratorul de infrastructură trebuie să pună la dispoziția întreprinderii feroviare toate caracteristicile relevante ale liniei pentru fiecare rută:

— distanțele de semnalizare (avertizare, oprire), inclusiv marjele de siguranță inerente ale acestora;

— declivitățile;

— vitezele maxime admise; și

— condițiile de utilizare a sistemelor de frânare care ar putea afecta infrastructura, cum ar fi frâna magnetică, cu recuperare și cu curenți turbionari.

▼M2

(2) În plus, administratorul de infrastructură poate furniza următoarele informații:

(i) pentru trenurile capabile să circule cu o viteză maximă de peste 200 km/h, profilul decelerației și timpul de reacție echivalent pe o linie de cale ferată orizontală;

(ii) pentru garnituri de tren sau pentru trenurile cu compunere fixă, care nu pot circula cu o viteză maximă mai mare de 200 km/h, decelerația [ca la punctul (i) de mai sus] sau procentul de masă frânată;

(iii) pentru alte trenuri (trenuri cu compunere variabilă care nu pot circula cu o viteză maximă mai mare de 200 km/h): procentul de masă frânată.

Dacă administratorul de infrastructură furnizează informațiile menționate anterior, acesta trebuie să fie puse la dispoziția tuturor întreprinderilor feroviare care intenționează să exploateze trenuri pe rețeaua acestuia. Tabelele de frânare aflate deja în uz și acceptate pentru liniile existente la data intrării în vigoare a prezentului regulament trebuie de asemenea puse la dispoziție.

(3) În etapa de planificare, întreprinderea feroviară trebuie să determine capacitatea de frânare a trenului și viteza maximă corespondentă, luând în considerare:

— caracteristicile relevante ale liniei menționate la punctul 1 de mai sus sau, dacă sunt disponibile, informațiile furnizate de administratorul de infrastructură în conformitate cu punctul 2 de mai sus. Dacă administratorul de infrastructură a furnizat informațiile de la punctul 2, întreprinderea feroviară trebuie să exprime capacitatea de frânare prin utilizarea acelorași informații; și

— marjele legate de materialul rulant, obținute pe baza fiabilității și disponibilității sistemului de frânare.

Mai mult, întreprinderea feroviară trebuie să se asigure că fiecare tren atinge în timpul exploatării cel puțin performanța de frânare necesară. Întreprinderea feroviară trebuie să stabilească și să implementeze regulile corespunzătoare și să le gestioneze în cadrul sistemului său de management al siguranței.

În special, întreprinderea feroviară trebuie să stabilească regulile care trebuie utilizate în cazul în care un tren nu atinge performanța de frânare necesară în timpul exploatării. În acest caz, întreprinderea feroviară trebuie să informeze imediat administratorul de infrastructură. Administratorul de infrastructură poate să ia măsurile necesare pentru a reduce impactul asupra traficului global pe rețeaua sa.

4.2.2.7. Asigurarea faptului că trenul este în stare de funcționare

4.2.2.7.1. Cerință generală

Întreprinderea feroviară trebuie să definească procesul prin care se asigură că toate echipamentele de la bordul trenului legate de siguranță sunt în stare perfectă de funcționare și că trenul poate circula în siguranță.

Întreprinderea feroviară trebuie să informeze administratorul de infrastructură cu privire la orice modificare a caracteristicilor trenului care afectează performanța acestuia sau cu privire la orice modificare care ar putea afecta capacitatea de potrivire a trenului cu trasa alocată.

Administratorul de infrastructură și întreprinderea feroviară trebuie să definească și să actualizeze condițiile și procedurile aferente exploatării trenului în regim de avarie.

▼M2

4.2.2.7.2. Date necesare

Datele necesare pentru exploatarea în condiţii de siguranţă și de eficienţă și procesul prin care aceste date trebuie comunicate trebuie să cuprindă:

— identificarea trenului;

— identitatea întreprinderii feroviare responsabile pentru tren;

— lungimea efectivă a trenului;

— dacă trenul transportă călători sau animale fără a fi destinat în acest sens;

— orice restricţii de exploatare, cu indicarea vehiculului (vehiculelor) vizat(e) (gabarit, restricţii de viteză etc.);

— informaţii necesare administratorului de infrastructură în ceea ce privește transportul mărfurilor periculoase.

Întreprinderea feroviară trebuie să se asigure că aceste date sunt puse la dispoziţia administratorului (administratorilor) de infrastructură înainte de plecarea trenului.

Întreprinderea feroviară trebuie să avizeze administratorul (administratorii) de infrastructură în cazul în care un tren nu va folosi trasa alocată sau este anulat.

4.2.2.8. Cerinţe pentru observarea semnalelor și a marcajelor laterale

Mecanicul de locomotivă trebuie să poată observa semnalele și marcajele laterale, iar acestea trebuie să poată fi observate de mecanicul de locomotivă ori de câte ori este cazul. Aceeași dispoziţie se aplică și altor tipuri de indicatoare laterale, dacă acestea sunt legate de siguranţă.

Prin urmare, semnalele, panourile de informare, indicatoarele și marcajele laterale trebuie proiectate și poziţionate astfel încât să faciliteze acest lucru. Aspectele care trebuie luate în considerare includ:

— amplasarea adecvată, astfel încât farurile trenului să îi permită mecanicului de locomotivă să citească informaţiile;

— adecvarea și intensitatea iluminării, în cazul în care este necesară iluminarea informaţiilor;

— în cazul retroreflecţiei, proprietăţile de reflecţie ale materialului utilizat trebuie să fie conforme cu specificaţiile corespunzătoare, iar indicatoarele trebuie fabricate astfel încât mecanicul de locomotivă să poată citi cu ușurinţă informaţiile în lumina dată de farurile trenului.

Cabinele de conducere trebuie proiectate astfel încât mecanicul de locomotivă să poată vedea cu ușurinţă informaţiile afișate.

4.2.2.9. Vigilenţa mecanicului de locomotivă

Este necesar un mijloc de monitorizare a vigilenţei mecanicului de locomotivă la bord. Acest mijloc de monitorizare intervine pentru a imobiliza trenul în cazul în care mecanicul de locomotivă nu reacţionează într-un anumit interval de timp; intervalul de timp este specificat în STI-urile privind materialul rulant.

▼M2

4.2.3. *Specificații referitoare la exploatarea trenurilor*

4.2.3.1. Planificarea trenurilor

În conformitate cu Directiva 2012/34/UE, administratorul de infrastructură trebuie să menționeze ce date sunt necesare în cazul solicitării unei trase de tren.

4.2.3.2. Identificarea trenurilor

Fiecare tren trebuie să fie identificat printr-un număr de circulație al trenului. Numărul de circulație al trenului este dat de administratorul de infrastructură atunci când alocă o trasă de tren și trebuie să fie cunoscut de întreprinderea feroviară și de toți administratorii de infrastructură care exploatează trenul. Numărul de circulație al trenului trebuie să fie unic într-o rețea. Modificarea numărului de circulație al trenului în decursul unei călătorii ar trebui evitată.

4.2.3.2.1. Formatul numărului de circulație al trenului

Formatul numărului de circulație al trenului este definit în Decizia 2012/88/UE a Comisiei ([1]), cu modificările ulterioare [STI privind subsistemul de control-comandă și semnalizare (denumită în continuare „STI CCS")].

4.2.3.3. Plecarea trenului

4.2.3.3.1. Verificări și încercări înainte de plecare

Întreprinderea feroviară trebuie să definească verificările și încercările necesare pentru a asigura faptul că plecarea se face în condiții de siguranță (de exemplu uși, încărcătură, frâne).

4.2.3.3.2. Informarea administratorului de infrastructură cu privire la starea operațională a trenului

Întreprinderea feroviară trebuie să informeze administratorul de infrastructură atunci când un tren este pregătit să intre pe rețea.

Întreprinderea feroviară trebuie să informeze administratorul de infrastructură cu privire la orice anomalie care afectează trenul sau exploatarea acestuia și care ar putea avea repercusiuni asupra circulației trenului înainte de plecarea acestuia și pe parcursul călătoriei.

4.2.3.4. Gestionarea traficului

4.2.3.4.1. Cerințe generale

Gestionarea traficului trebuie să asigure exploatarea sigură, eficientă și punctuală a sistemului feroviar, inclusiv o redresare eficace în urma unei perturbări a exploatării.

Administratorul de infrastructură trebuie să stabilească procedurile și mijloacele pentru:

— gestionarea în timp real a trenurilor;

— măsurile operaționale de menținere a celei mai ridicate performanțe posibile a infrastructurii în cazul întârzierilor sau al incidentelor, fie acestea efective sau anticipate; și

— furnizarea de informații către întreprinderea feroviară (întreprinderile feroviare) în aceste cazuri.

([1]) Decizia 2012/88/UE a Comisiei din 25 ianuarie 2012 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemele de control-comandă și semnalizare ale sistemului feroviar transeuropean [notificată cu numărul C(2012) 172] (JO L 51, 23.2.2012, p. 1).

▼M2

Orice procese suplimentare de care are nevoie întreprinderea feroviară și care afectează interfața cu administratorul (administratorii) de infrastructură pot fi introduse după ce au fost convenite cu administratorul de infrastructură.

4.2.3.4.2. Raportarea trenurilor

4.2.3.4.2.1. Date necesare pentru raportarea poziției trenului

Administratorul de infrastructură trebuie:

(a) să furnizeze mijloace de înregistrare în timp real a orelor de plecare, de sosire sau de tranzit al trenurilor la puncte de raportare predefinite din rețeaua lor și valoarea timpului delta;

(b) să furnizeze datele specifice necesare în legătură cu raportarea poziției trenului. Aceste informații trebuie să includă:

— identificarea trenului;

— identitatea punctului de raportare;

— linia pe care circulă trenul;

— ora programată la punctul de raportare;

— ora efectivă la punctul de raportare (și dacă este vorba de plecare, de sosire sau de tranzit – trebuie comunicate ore separate de sosire și de plecare în ceea ce privește punctele intermediare de raportare pe unde trece trenul);

— numărul de minute de avans sau de întârziere la sosirea la punctul de raportare;

— explicarea inițială a oricărei întârzieri de peste 10 minute sau așa cum este impus de regimul de monitorizare a regularității traficului;

— indicarea faptului că un raport cu privire la un tren nu a fost comunicat încă și numărul de minute de întârziere a raportării;

— identificarea anterioară (identificările anterioare) a (ale) trenului, dacă este cazul;

— tren anulat pentru întreaga călătorie sau o parte a acesteia.

4.2.3.4.2.2. Ora prevăzută a predării

Administratorul de infrastructură trebuie să aibă un proces care să permită o indicare a numărului estimativ de minute de abatere de la ora programată a predării unui tren de la un administrator de infrastructură la altul.

Acesta trebuie să includă informații legate de perturbarea exploatării (descrierea și localizarea problemei).

4.2.3.4.3. Mărfuri periculoase

Întreprinderea feroviară trebuie să definească procedurile de supraveghere a transportului mărfurilor periculoase.

Aceste proceduri trebuie să includă:

— dispozițiile specificate în Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([1]);

([1]) JO L 260, 30.9.2008, p. 13.

▼M2

— informarea mecanicului de locomotivă cu privire la prezența și la poziționarea mărfurilor periculoase în tren;

— informațiile necesare administratorului de infrastructură în cazul transportului de mărfuri periculoase;

— stabilirea, împreună cu administratorul de infrastructură, a liniilor de comunicare și planificarea măsurilor specifice în cazul situațiilor de urgență privind mărfurile.

4.2.3.4.4. Calitatea operațională

Administratorul de infrastructură și întreprinderea feroviară trebuie să aibă instituite procese pentru monitorizarea exploatării eficiente a tuturor serviciilor relevante.

Trebuie concepute procese de monitorizare în vederea analizării datelor și a identificării tendințelor, cu privire atât la erorile umane, cât și la erorile de sistem. Rezultatele acestei analize trebuie utilizate pentru generarea de măsuri de ameliorare, în scopul eliminării sau al limitării evenimentelor care ar putea compromite exploatarea eficientă a rețelei.

În cazul în care măsurile de ameliorare ar putea genera beneficii la nivelul întregii rețele, implicând alți administratori de infrastructură și alte întreprinderi feroviare, atunci, sub rezerva confidențialității comerciale, ele trebuie comunicate în mod corespunzător.

Evenimentele care au perturbat în mod semnificativ exploatarea trebuie analizate de administratorul de infrastructură cât mai curând posibil. În cazurile în care este necesar, în special dacă este implicat un membru al personalului lor, administratorul de infrastructură trebuie să invite întreprinderile feroviare implicate în evenimentul respectiv să participe la analiză. Dacă rezultatul analizei conduce la recomandări de ameliorare a rețelei care au ca scop eliminarea sau limitarea cauzelor accidentelor/incidentelor, acestea trebuie comunicate tuturor administratorilor de infrastructură relevanți și întreprinderilor feroviare implicate.

Aceste procese trebuie documentate și supuse unui audit intern.

4.2.3.5. Înregistrarea datelor

Datele referitoare la circulația unui tren trebuie înregistrate și păstrate pentru:

— sprijinirea monitorizării sistematice a siguranței ca mijloc de prevenire a incidentelor și a accidentelor;

— identificarea performanței mecanicului de locomotivă, a trenului și a infrastructurii în perioada anterioară și (dacă este cazul) imediat ulterioară unui incident sau accident, pentru a permite identificarea cauzelor și justificarea măsurilor noi sau modificate de prevenire a recurenței;

— înregistrarea informațiilor legate de performanța atât a locomotivei/unității de tracțiune, cât și a persoanei care conduce trenul.

Trebuie să fie posibilă corelarea datelor înregistrate cu:

— data și ora înregistrării;

— localizarea geografică precisă a evenimentului înregistrat;

— identificarea trenului;

— identitatea mecanicului de locomotivă.

▼M2

Datele care trebuie înregistrate pentru ETCS/GSM-R sunt cele definite în STI CCS și care sunt pertinente ţinând seama de cerinţele de la punctul 4.2.3.5 din prezenta STI.

Datele trebuie să fie bine sigilate și stocate, precum și accesibile organismelor autorizate, inclusiv organismelor naţionale de anchetă în cursul îndeplinirii rolului care le revine în temeiul articolului 19 din Directiva 2004/49/CE.

4.2.3.5.1. Înregistrarea datelor de monitorizare în exteriorul trenului

Administratorul de infrastructură trebuie să înregistreze cel puţin următoarele date:

— defectarea echipamentelor de cale asociate cu circulaţia trenurilor (semnalizare, macazuri etc.);

— detectarea supraîncălzirii unui lagăr de osie, dacă există un lagăr de osie;

— comunicaţii legate de siguranţă între mecanicul de locomotivă și impiegatul de mișcare.

4.2.3.5.2. Înregistrarea datelor de monitorizare la bordul trenului

Întreprinderea feroviară trebuie să înregistreze cel puţin următoarele date:

— detectarea depășirii semnalelor pe oprire sau a „sfârșitului zonei autorizate de punere în mișcare a trenului”;

— acţionarea frânei de urgenţă;

— viteza de circulaţie a trenului;

— orice izolare sau dezactivare a sistemelor de control (semnalizare) de la bordul trenului;

— acţionarea dispozitivului de avertizare sonoră;

— acţionarea comenzilor aferente ușilor (deblocare, închidere), dacă acestea sunt instalate;

— detectarea de către sistemele de alarmă de la bord legate de exploatarea în siguranţă a trenului, dacă acestea sunt instalate;

— identitatea cabinei de conducere pentru care se înregistrează datele în scopul verificării.

Specificaţii tehnice suplimentare privind dispozitivul de înregistrare sunt prevăzute în STI Loc&Pas.

4.2.3.6. Exploatare în condiţii de avarie

4.2.3.6.1. Notificarea altor utilizatori

Administratorul de infrastructură, în cooperare cu întreprinderea (întreprinderile) feroviare, trebuie să definească un proces de informare reciprocă imediată în legătură cu orice situaţie care afectează siguranţa, performanţa și/sau disponibilitatea reţelei feroviare sau ale materialului rulant.

4.2.3.6.2. Notificarea mecanicilor de locomotivă

În orice caz de exploatare în condiţii de avarie asociată cu sfera de responsabilitate a administratorului de infrastructură, administratorul de infrastructură trebuie să comunice instrucţiuni oficiale mecanicilor de locomotivă cu privire la măsurile care trebuie luate în vederea soluţionării situaţiei de avarie în condiţii de siguranţă.

▼M2

4.2.3.6.3. Măsuri în caz de urgenţă

Administratorul de infrastructură, în cooperare cu toate întreprinderile feroviare care activează pe infrastructura sa și cu administratorii de infrastructură învecinaţi, după caz, trebuie să definească, să publice și să pună la dispoziţie măsuri adecvate pentru situaţii neprevăzute și să aloce responsabilităţi pe baza necesităţii de a reduce orice impact negativ ca urmare a unei exploatări în condiţii de avarie.

Cerinţele de planificare și reacţia la astfel de evenimente trebuie să fie proporţionale cu natura și cu posibila gravitate a avariei.

Aceste măsuri, care trebuie să includă cel puţin planuri de readucere a reţelei la starea „normală”, pot să vizeze de asemenea:

— defecţiuni ale materialului rulant (de exemplu, cele care ar putea conduce la perturbări semnificative ale traficului, procedurile de recuperare a trenurilor defecte);

— defecţiuni de infrastructură (de exemplu, în cazul unei căderi de curent electric sau al unor condiţii care ar putea necesita devierea trenurilor de la ruta programată);

— condiţii meteorologice extreme.

Administratorul de infrastructură trebuie să stabilească și să actualizeze informaţiile de contact ale personalului cheie al administratorului de infrastructură și al întreprinderii feroviare care poate fi contactat în cazul unei perturbări în exploatare ce duce la necesitatea exploatării în condiţii de avarie. Aceste informaţii trebuie să includă datele de contact atât în cursul, cât și în afara programului normal de lucru.

Întreprinderea feroviară trebuie să furnizeze aceste informaţii administratorului de infrastructură și să îi comunice acestuia orice modificări ale datelor de contact respective.

Administratorul de infrastructură trebuie să comunice întreprinderii (întreprinderilor) feroviare orice modificări ale datelor sale de contact.

4.2.3.7. Gestionarea unei situaţii de urgenţă

Administratorul de infrastructură trebuie, în consultare cu:

— toate întreprinderile feroviare care activează pe infrastructura sa sau, după caz, organismele de reprezentare ale întreprinderilor feroviare care activează pe infrastructura sa;

— administratorii de infrastructură învecinaţi, după caz;

— autorităţile locale, organismele de reprezentare ale serviciilor de urgenţă (inclusiv pompierii și forţele de salvare) de la nivel local sau naţional, după caz,

să definească, să publice și să pună la dispoziţie măsuri adecvate de gestionare a situaţiilor de urgenţă și de readucere a liniei la condiţii normale de exploatare.

Aceste măsuri trebuie în mod normal să vizeze:

— coliziunile;

— incendiile în tren;

— evacuarea trenurilor;

▼M2

— accidentele în tuneluri;

— incidentele care implică mărfuri periculoase;

— deraierile.

Întreprinderea feroviară trebuie să furnizeze administratorului de infrastructură orice informaţii specifice în legătură cu aceste circumstanţe, în special cu privire la recuperarea sau la repunerea pe șine a trenurilor lor.

În plus, întreprinderea feroviară trebuie să dispună de procese pentru informarea călătorilor cu privire la procedurile de urgenţă și de siguranţă aplicabile la bord.

4.2.3.8. Ajutorul acordat personalului de tren în cazul unui incident sau al unei defecţiuni majore a materialului rulant

Întreprinderea feroviară trebuie să definească proceduri adecvate de asistare a personalului de tren în situaţii de avarie, în scopul evitării sau reducerii întârzierilor cauzate de defecţiuni tehnice sau de altă natură ale materialului rulant (de exemplu canale de comunicare, măsuri care trebuie luate în cazul evacuării unui tren).

4.3. **Specificaţii funcţionale și tehnice ale interfeţelor**

În contextul cerinţelor esenţiale stabilite în capitolul 3, specificaţiile funcţionale și tehnice ale interfeţelor sunt următoarele:

4.3.1. *Interfeţele cu STI privind infrastructura*

Referinţa din STI privind exploatarea		Referinţa din STI privind infrastructura	
Parametru	Punct	Parametru	Punct
Performanţa de frânare și viteza maximă admisă	4.2.2.6.2	Rezistenţa liniei la sarcini longitudinale	4.2.6.2
Modificarea informaţiilor cuprinse în manualul de parcurs	4.2.1.2.2.2	Norme de exploatare	4.4
Exploatare în condiţii de avarie	4.2.3.6		

4.3.2. *Interfeţele cu STI privind subsistemul de control-comandă și semnalizare*

Referinţa din STI privind exploatarea		Referinţa din STI privind subsistemul de control-comandă și semnalizare	
Parametru	Punct	Parametru	Punct
Manualul de proceduri	4.2.1.2.1	Norme de exploatare	4.4
Norme de exploatare	4.4		
Cerinţe pentru observarea semnalelor și a marcajelor laterale	4.2.2.8	Vizibilitatea obiectelor de control-comandă de cale	4.2.15
Frânarea trenului	4.2.2.6	Performanţele și caracteristicile sistemului de frânare a trenului	4.3.2.3
Manualul de proceduri	4.2.1.2.1	Folosirea echipamentelor de înnisipare	4.2.10

▼**M2**

Referința din STI privind exploatarea		Referința din STI privind subsistemul de control-comandă și semnalizare	
Parametru	Punct	Parametru	Punct
Numărul de circulație al trenului	4.2.3.2.1	DMI a ETCS	4.2.12
		DMI a GSM-R	4.2.13
Înregistrarea datelor la bord	4.2.3.5	Interfața cu înregistrarea datelor în scopuri de reglementare	4.2.14

4.3.3. *Interfețele cu STI-urile privind materialul rulant*

4.3.3.1. Interfețele cu STI privind materialul rulant de călători și locomotivele

Referința din STI privind exploatarea		Referința din STI LOC&PAS	
Parametru	Punct	Parametru	Punct
Măsuri în caz de urgență	4.2.3.6.3	Cupla pentru operațiuni de recuperare	4.2.2.2.4
		Cupla finală	4.2.2.2.3
Compunerea trenului	4.2.2.5	Parametrul sarcină pe osie	4.2.3.2
Frânarea trenului	4.2.2.6	Performanța de frânare	4.2.4.5
Vizibilitatea trenului	4.2.2.1	Faruri și lumini spate exterioare	4.2.7.1
Audibilitatea trenului	4.2.2.2	Dispozitivul de avertizare sonoră	4.2.7.2
Cerințe pentru observarea semnalelor și a marcajelor laterale	4.2.2.8	Vizibilitatea în exterior	4.2.9.1.3
		Caracteristicile optice ale parbrizului	4.2.9.2.2
		Iluminatul interior	4.2.9.1.8
Vigilența mecanicului de locomotivă	4.2.2.9	Funcția de control a activității mecanicului de locomotivă	4.2.9.3.1
Înregistrarea datelor de monitorizare la bordul trenului	4.2.3.5.2	Dispozitiv de înregistrare	4.2.9.6
Gestionarea unei situații de urgență	4.2.3.7	Diagrama de ridicare și instrucțiuni	4.2.12.5
		Descrieri privind operațiunile de salvare	4.2.12.6
Compunerea trenului	4.2.2.5	Documentația de exploatare	4.2.12.4
Elemente minime relevante pentru calificarea profesională aferentă sarcinilor legate de însoțirea trenurilor	Apendicele F		

▼**M2**

Referința din STI privind exploatarea		Referința din STI LOC&PAS	
Parametru	Punct	Parametru	Punct
Înnisiparea	Apendicele B	Izolarea emisiilor	4.2.3.3.1.1

4.3.3.2. Interfețele cu STI privind vagoanele de marfă

Referința din STI privind exploatarea		Referința din STI privind vagoanele de marfă	
Parametru	Punct	Parametru	Punct
Capătul posterior	4.2.2.1.3.2	Dispozitive de fixare pentru semnalul de fine de tren	4.2.6.3
		Semnal de fine de tren	Apendicele E
Compunerea trenului	4.2.2.5	Gabarit	4.2.3.1
Compunerea trenului	4.2.2.5	Compatibilitatea cu capacitatea de încărcare a liniilor	4.2.3.2
Măsuri în caz de urgență	4.2.3.6.3	Rezistența unității - ridicarea cu macaraua și ridicarea cu cricuri	4.2.2.2
Frânarea trenului	4.2.2.6	Frână	4.2.4

4.3.4. *Interfețele cu STI privind energia*

Referința din STI privind exploatarea		Referința din STI privind energia	
Parametru	Punct	Parametru	Punct
Compunerea trenului	4.2.2.5	Curentul maxim al trenului	4.2.4.1
Întocmirea manualului de parcurs	4.2.1.2.2.1		
Compunerea trenului	4.2.2.5	Sectoare de separare:	
Întocmirea manualului de parcurs	4.2.1.2.2.1	fază	4.2.15
		sistem	4.2.16

▼M2

4.3.5. *Interfețele cu STI privind siguranța în tunelurile feroviare*

Referința din STI privind exploatarea		Referința din STI SRT	
Parametru	Punct	Parametru	Punct
Asigurarea faptului că trenul este în stare de funcționare	4.2.2.7	Norme de urgență	4.4.1
Plecarea trenului	4.2.3.3		
Exploatare în condiții de avarie	4.2.3.6		
Gestionarea unei situații de urgență	4.2.3.7	Plan de urgență pentru tuneluri	4.4.2
		Exerciții	4.4.3
		Furnizarea de informații călătorilor cu privire la situațiile de urgență și siguranța la bordul trenului	4.4.5
Competență profesională	4.6.1	Competența personalului de tren și a altor membri ai personalului cu privire la aspecte specifice tunelurilor	4.6.1

4.4. **Norme de exploatare**

Normele și procedurile care permit o exploatare coerentă a subsistemelor structurale noi și diferite destinate utilizării în cadrul sistemului feroviar al Uniunii Europene, în special a celor direct legate de exploatarea unui nou sistem de control-comandă și semnalizare, trebuie să fie identice în cazul existenței unor situații identice.

Principiile și normele de exploatare specifice Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS/ETCS) și sistemului radio ERTMS/GSM-R sunt prevăzute în apendicele A.

Principiile și normele de exploatare, care sunt comune la nivelul întregului sistem feroviar al Uniunii Europene, sunt prevăzute în apendicele B.

4.5. **Norme de întreținere**

Nu se aplică.

4.6. **Competențele profesionale**

4.6.1. *Competență profesională*

Personalul întreprinderii feroviare și al administratorului de infrastructură trebuie să fi atins competența profesională adecvată pentru îndeplinirea tuturor sarcinilor necesare esențiale pentru siguranță, în situații normale, de avarie și de urgență. Această competență include cunoștințe profesionale și capacitatea de a transpune aceste cunoștințe în practică.

Elementele minime relevante pentru calificarea profesională aferentă fiecărei sarcini se regăsesc în apendicele F și G

▼M2

4.6.2. *Competență lingvistică*

4.6.2.1. Principii

Administratorul de infrastructură și întreprinderea feroviară au obligația de a se asigura că personalul lor relevant este competent în ceea ce privește utilizarea protocoalelor și a principiilor de comunicare stabilite în apendicele C.

În cazul în care limba de lucru utilizată de administratorul de infrastructură diferă de cea utilizată în mod obișnuit de personalul întreprinderii feroviare, formarea lingvistică și de comunicare aferentă trebuie să constituie o parte importantă a sistemului global de management al competenței din cadrul întreprinderii feroviare.

Personalul întreprinderii feroviare ale cărui îndatoriri impun comunicarea cu personalul administratorului de infrastructură în legătură cu aspecte esențiale pentru siguranță, indiferent dacă este vorba de situații normale, de avarie sau de urgență, trebuie să dețină un nivel suficient de cunoștințe în limba de lucru a administratorului de infrastructură.

4.6.2.2. Nivelul cunoștințelor

Nivelul de cunoștințe în limba de lucru a administratorului de infrastructură trebuie să fie suficient pentru scopurile legate de siguranță.

(a) Ca minimum, acestea trebuie să includă capacitatea mecanicului de locomotivă de a:

— transmite și a înțelege toate mesajele prevăzute în apendicele C;

— comunica în mod eficace în situații de rutină, de avarie și de urgență;

— completa formularele asociate utilizării registrului de formulare.

(b) Alți membri ai personalului de tren ale căror îndatoriri impun comunicarea cu administratorul de infrastructură în legătură cu aspecte esențiale pentru siguranță trebuie, ca cerință minimă, să poată transmite și înțelege informațiile care descriu trenul și starea operațională a acestuia.

Nivelul de cunoștințe al personalului care însoțește trenurile, cu excepția mecanicilor de locomotivă, trebuie să fie cel puțin de nivelul 2, conform descrierii din apendicele E.

4.6.3. *Evaluarea inițială și continuă a personalului*

4.6.3.1. Elemente de bază

Întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură au obligația de a defini procesul de evaluare a personalului propriu în vederea îndeplinirii cerințelor specificate în Regulamentele (UE) nr. 1158/2010 ([1]) și (UE) nr. 1169/2010 ([2]) ale Comisiei.

4.6.3.2. Analizarea și actualizarea necesităților de formare

Întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură au obligația să realizeze o analiză a necesităților de formare pentru personalul propriu relevant și să definească un proces de revizuire și de actualizare a necesităților lor de formare individuale pentru a îndeplini cerințele specificate în Regulamentele (UE) nr. 1158/2010 și (UE) nr. 1169/2010.

([1]) Regulamentul (UE) nr. 1158/2010 al Comisiei din 9 decembrie 2010 privind o metodă de siguranță comună pentru evaluarea conformității cu cerințele pentru obținerea certificatelor de siguranță feroviară (JO L 326, 10.12.2010, p. 11).

([2]) Regulamentul (UE) nr. 1169/2010 al Comisiei din 10 decembrie 2010 privind o metodă de siguranță comună pentru evaluarea conformității cu cerințele pentru obținerea autorizației de siguranță feroviară (JO L 327, 11.12.2010, p. 13).

▼M2

Această analiză trebuie să stabilească atât sfera, cât și complexitatea formării și trebuie să ia în considerare riscurile asociate cu exploatarea trenurilor, a unităților de tracțiune și a materialului rulant. Întreprinderea feroviară trebuie să definească procesul prin care sunt dobândite și menținute cunoștințele personalului de la bord privind rutele exploatate. Acest proces trebuie să fie:

— bazat pe informațiile privind ruta furnizate de administratorul de infrastructură; și

— în conformitate cu procesul descris la punctul 4.2.1.

Pentru sarcinile asociate cu însoțirea trenurilor și cu pregătirea trenurilor, elementele care trebuie luate în considerare pot fi găsite, respectiv, în apendicele F și G. După caz, aceste elemente trebuie instituite ca parte a programului de formare a personalului.

Este posibil ca, din cauza tipului de exploatare vizat de o întreprindere feroviară sau a naturii rețelei gestionate de un administrator de infrastructură, anumite elemente din apendicele F și G să nu fie adecvate. Analiza necesităților de formare trebuie să specifice într-un document elementele care nu sunt considerate corespunzătoare și motivele acestei aprecieri.

4.6.4. *Personalul auxiliar*

Întreprinderea feroviară trebuie să asigure faptul că personalul auxiliar (de exemplu de alimentație publică, de curățenie) care nu face parte din personalul de tren este format, pe lângă formarea de bază, pentru a reacționa la instrucțiunile membrilor personalului de tren care au beneficiat de formarea integrală.

4.7. **Condiții de sănătate și de siguranță**

4.7.1. *Introducere*

Personalul menționat la punctul 4.2.1 ca fiind personal ce îndeplinește sarcini esențiale pentru siguranță în conformitate cu punctul 2.2 trebuie să fie apt pentru asigurarea îndeplinirii standardelor globale de exploatare și de siguranță.

Întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură trebuie să instituie și să documenteze procesul pe care l-au pus în aplicare pentru îndeplinirea cerințelor medicale, psihologice și de sănătate referitoare la personalul propriu în cadrul propriului sistem de management al siguranței.

Controalele medicale prevăzute la punctul 4.7.2 și orice decizii asociate privind caracterul apt al fiecărui membru al personalului trebuie să fie realizate de un medic.

Personalul trebuie să nu presteze sarcini esențiale pentru siguranță atunci când vigilența îi este afectată de substanțe precum alcoolul, medicamentele sau medicația psihotropă. Prin urmare, întreprinderea feroviară și administratorul de infrastructură trebuie să aibă instituite proceduri pentru controlarea riscului ca personalul să se prezinte la muncă sub influența acestor substanțe sau să consume aceste substanțe la locul de muncă.

În ceea ce privește limitele definite ale substanțelor menționate mai sus, se aplică normele naționale ale statului membru în care este exploatat un serviciu feroviar.

▼**M2**

4.7.2. *Controale medicale și evaluări psihologice*

4.7.2.1. Înaintea numirii în funcţie

4.7.2.1.1. Conţinutul minim al controlului medical

Controalele medicale trebuie să includă:

— controlul medical general;

— controlul funcţiilor senzoriale (vedere, auz, percepţia culorilor);

— analize ale urinei și ale sângelui pentru detectarea diabetului zaharat și a altor afecţiuni indicate de controlul clinic;

— analize pentru depistarea consumului de droguri.

4.7.2.1.2. Evaluarea psihologică

Scopul evaluării psihologice este de a ajuta întreprinderea feroviară în privinţa numirii și gestionării personalului care deţine capacităţile cognitive, psihomotorii, comportamentale și de personalitate adecvate pentru îndeplinirea în siguranţă a sarcinilor care îi revin.

La stabilirea conținutului evaluării psihologice, trebuie luate în considerare cel puţin următoarele criterii relevante pentru cerinţele fiecărei funcţii de siguranţă:

(a) Cognitive:

— atenţie și concentrare;

— memorie;

— capacitate perceptivă;

— raţionament;

— comunicare.

(b) Psihomotorii:

— viteza de reacţie;

— coordonarea gesturilor.

(c) Comportamentul și personalitatea:

— autocontrolul emoţional;

— siguranţa comportamentală;

— autonomia;

— conștiinciozitatea.

Dacă se omite oricare dintre elementele de mai sus, decizia respectivă trebuie justificată și documentată de un psiholog.

Solicitanţii trebuie să dovedească faptul că sunt apţi din punct de vedere psihologic supunându-se unui control medical efectuat de către sau sub supravegherea – a se decide de către statul membru – unui psiholog sau a unui medic.

▼M2

4.7.2.2. După numirea în funcţie

4.7.2.2.1. Frecvenţa controalelor medicale periodice

Trebuie efectuat cel puţin un control medical sistematic:

— din 5 în 5 ani pentru personalul în vârstă de până la 40 de ani;

— din 3 în 3 ani pentru personalul cu vârste între 41 și 62 de ani;

— anual pentru personalul în vârstă de peste 62 de ani.

Dacă starea de sănătate a angajatului o impune, medicul trebuie să stabilească o frecvenţă de control mai ridicată.

▼M3

Fără a se aduce atingere punctului 4.7.2.2.3 referitor la controalele medicale și/sau la evaluările psihologice suplimentare, în cazul în care un control medical periodic ar fi trebuit să fie finalizat între 1 martie 2020 și 31 august 2020, perioada în care trebuie finalizat se prelungește cu 6 luni. Această prelungire nu se aplică atunci când medicul a stabilit o frecvenţă mai mare de control, cu excepţia cazului în care statul membru decide altfel. Întreprinderea feroviară și administratorul de infrastructură trebuie să dispună de proceduri de control al riscului ca personalul să se prezinte la lucru în stare inaptă pentru muncă.

▼M2

4.7.2.2.2. Conţinutul minim al controalelor medicale periodice

Dacă angajatul îndeplinește criteriile obligatorii în cadrul controlului efectuat anterior practicării unei ocupaţii, controalele specializate periodice trebuie să cuprindă cel puţin:

— controlul medical general;

— controlul funcţiilor senzoriale (vedere, auz, percepţia culorilor);

— analize ale urinei și ale sângelui pentru detectarea diabetului zaharat și a altor afecţiuni indicate de controlul clinic;

— analize pentru depistarea consumului de droguri, dacă există indicii clinice.

4.7.2.2.3. Controale medicale și/sau evaluări psihologice suplimentare

Pe lângă controalele medicale periodice, trebuie să se realizeze un control medical specific suplimentar și/sau o evaluare psihologică suplimentară dacă există motive temeinice de a pune sub semnul întrebării caracterul apt din punct de vedere medical sau psihologic al unui membru al personalului sau dacă există o suspiciune rezonabilă de consum de droguri sau de alcool peste limitele admise. Acesta ar fi cazul în special după un incident sau accident cauzat de o eroare umană din partea persoanei respective.

Întreprinderea feroviară și administratorul de infrastructură trebuie să instituie sisteme destinate să asigure realizarea acestor controale și evaluări suplimentare, după caz.

4.7.3. *Cerinţe de natură medicală*

4.7.3.1. Cerinţe generale

Personalul trebuie să nu prezinte afecţiuni medicale și să nu urmeze tratamente medicale care ar putea cauza:

— pierderea neașteptată a cunoștinţei;

— afectarea stării de cunoștinţă sau a concentrării;

— incapacitate neașteptată;

— afectarea echilibrului sau a coordonării;

— limitarea semnificativă a mobilităţii.

Trebuie îndeplinite următoarele cerinţe legate de vedere și de auz:

▼M2

4.7.3.2. Cerințe legate de vedere

— acuitate vizuală corectată sau naturală la distanță: 0,8 (ochiul drept + ochiul stâng – măsurată separat); minimum 0,3 pentru ochiul cel mai afectat;

— dioptrii maxime ale lentilelor corectoare: hipermetropie + 5 / miopie – 8. Medicul poate permite valori care depășesc aceste limite în cazuri excepționale și după consultarea unui oftalmolog;

— vedere intermediară și de aproape: suficientă, fie corectată, fie naturală;

— sunt permise lentilele de contact;

— distingerea normală a culorilor: utilizarea unui test recunoscut, precum Ishihara, completat de un alt test recunoscut, dacă este necesar;

— câmpul vizual: normal (absența oricărei anomalii care ar afecta sarcina de serviciu);

— vederea aferentă ambilor ochi: existentă;

— vederea binoculară: existentă;

— sensibilitate la contrast: bună;

— absența unei afecțiuni oculare progresive;

— implanturile de lentile, cheratotomia și cheratectomia sunt permise doar în cazul verificării anuale sau cu o frecvență stabilită de medic.

4.7.3.3. Cerințe legate de auz

Auzul suficient confirmat prin intermediul audiogramei tonale, și anume:

— auz suficient de bun pentru a putea purta o conversație telefonică și pentru a putea auzi tonurile de avertizare și mesajele radio;

— este permisă folosirea aparatelor auditive.

4.8. **Registre de infrastructură și de vehicule**

Date fiind caracteristicile registrelor de infrastructură și de vehicule definite la articolele 33, 34 și 35 din Directiva 2008/57/CE, aceste registre nu sunt adecvate pentru cerințele speciale ale subsistemului „exploatare și gestionarea traficului”. În consecință, prezenta STI nu specifică nimic cu privire la registrele respective.

Cu toate acestea, există o cerință operațională legată de anumite date referitoare la infrastructură care trebuie furnizate unei întreprinderi feroviare și, invers, date referitoare la anumite aspecte legate de materialul rulant care trebuie furnizate unui administrator de infrastructură, în conformitate cu punctul 4.8.1 și cu punctul 4.8.2. În ambele cazuri, datele în cauză trebuie să fie complete și exacte.

4.8.1. *Infrastructură*

Cerințele legate de datele referitoare la infrastructura feroviară aferente subsistemului „exploatare și gestionarea traficului”, care trebuie furnizate întreprinderilor feroviare, sunt specificate în apendicele D. Administratorul de infrastructură este responsabil pentru corectitudinea datelor.

▼M2

4.8.2. *Material rulant*

Următoarele date privind materialul rulant trebuie puse la dispoziția administratorilor de infrastructură. Deținătorul este responsabil pentru corectitudinea datelor:

— dacă vehiculul este construit din materiale care pot fi periculoase în caz de accidente sau de incendiu (de exemplu, azbest);

— lungimea totală a vehiculului, inclusiv tampoanele, dacă există.

5. ELEMENTE CONSTITUTIVE DE INTEROPERABILITATE

5.1. **Definiție**

În conformitate cu articolul 2 litera (f) din Directiva 2008/57/CE, elementele constitutive de interoperabilitate înseamnă „orice componentă elementară, grup de componente, subansamblu sau ansamblu complet din echipamentul încorporat sau care se intenționează a fi încorporat într-un subsistem, de care depinde, direct sau indirect, interoperabilitatea sistemului feroviar. Noțiunea de «element constitutiv» acoperă atât obiectele tangibile, cât și pe cele intangibile, precum programele de calculator”.

5.2. **Lista elementelor constitutive**

În ceea ce privește subsistemul „exploatare și gestionarea traficului”, nu există elemente constitutive de interoperabilitate.

6. EVALUAREA CONFORMITĂȚII ȘI/SAU A ADECVĂRII PENTRU UTILIZARE A ELEMENTELOR CONSTITUTIVE ȘI VERIFICAREA SUBSISTEMULUI

6.1. **Elemente constitutive de interoperabilitate**

Deoarece prezenta STI nu specifică deocamdată niciun element constitutiv de interoperabilitate, nu se discută nicio măsură de evaluare.

6.2. **Subsistemul „exploatare și gestionarea traficului”**

6.2.1. *Principii*

Subsistemul „exploatare și gestionarea traficului” este un subsistem funcțional în conformitate cu anexa II la Directiva 2008/57/CE.

În conformitate cu articolele 10 și 11 din Directiva 2004/49/CE, atunci când solicită un certificat sau o autorizație de siguranță nouă sau modificată, întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură trebuie să demonstreze că respectă cerințele prezentei STI în cadrul propriului sistem de management al siguranței.

Metodele de siguranță comune privind evaluarea conformității obligă autoritățile naționale de siguranță să instituie un regim de inspecții prin care să supervizeze și să monitorizeze respectarea cotidiană a sistemului de management al siguranței, inclusiv toate STI-urile. Trebuie menționat că niciunul dintre elementele incluse în prezenta STI nu necesită o evaluare separată de către un organism notificat.

Cerințele din prezenta STI care se referă la subsisteme structurale și sunt enumerate în cadrul interfețelor (punctul 4.3) sunt evaluate în temeiul STI-urilor structurale relevante.

7. IMPLEMENTARE

7.1. **Principii**

Implementarea prezentei STI și conformitatea cu punctele relevante ale prezentei STI trebuie stabilite în conformitate cu un plan de implementare care trebuie întocmit de fiecare stat membru pentru liniile pentru care este responsabil.

Acest plan trebuie să țină seama de:

▼M2

(a) aspectele specifice factorilor umani aferente exploatării oricărei linii;

(b) elementele individuale de exploatare și de siguranță aferente fiecărei linii implicate; și

(c) dacă implementarea elementului sau elementelor avute în vedere va fi:

— aplicabilă sau nu pentru toate trenurile de pe linie;

— aplicabilă doar anumitor linii;

— aplicabilă tuturor liniilor;

— aplicabilă tuturor trenurilor care circulă pe rețea;

(d) raportul cu implementarea celorlalte subsisteme (control-comandă și semnalizare, material rulant etc.).

În acest moment trebuie luate în considerare și documentate, în cadrul planului, orice excepții specifice aplicabile.

Planul de implementare trebuie să țină seama de diferitele niveluri de potențial de implementare în cazul următoarelor evenimente, și anume atunci când:

(a) o întreprindere feroviară sau un administrator de infrastructură își începe activitatea;

(b) se introduce o reînnoire sau o modernizare a sistemelor operaționale existente ale unei întreprinderi feroviare sau ale unui administrator de infrastructură;

(c) se dau în exploatare subsisteme de infrastructură, de energie, de material rulant sau de comandă-control și semnalizare noi sau modernizate, care impun un set corespunzător de proceduri de exploatare.

Se înțelege de obicei că implementarea integrală a tuturor elementelor prezentei STI nu poate fi completă înainte de armonizarea elementelor de hardware (infrastructură, control-comandă etc.) care urmează să fie exploatate. Prin urmare, orientările stabilite în prezentul capitol trebuie considerate doar o etapă intermediară de sprijinire a tranziției către sistemul vizat.

7.2. **Orientări pentru implementare**

Există trei elemente de implementare distincte:

(a) confirmarea faptului că toate sistemele și procesele existente îndeplinesc cerințele prezentei STI;

(b) adaptarea oricăror sisteme și procese existente în vederea îndeplinirii cerințelor prezentei STI;

(c) noi sisteme și procese rezultate ca urmare a implementării altor subsisteme;

— linii convenționale noi/modernizate (infrastructură/energie);

— instalații de semnalizare ETCS, instalații radio GSM-R, detectoare de cutii de osii supraîncălzite etc. (control-comandă și semnalizare) noi sau modernizate;

— material rulant nou (material rulant).

▼M2

7.3. **Cazuri specifice**

7.3.1. *Introducere*

Următoarele dispoziţii speciale sunt permise în cazurile specifice menţionate mai jos.

Aceste cazuri specifice se împart în două categorii:

(a) dispoziţii care se aplică fie permanent (caz „P”), fie temporar (caz „T”);

(b) în cazurile temporare, statul membru vizat trebuie să se conformeze subsistemului relevant fie până în **2030** (cazul „T1”), fie până în 2024 (cazul „T2”), fie până în 2018 (cazul „T3”).

7.3.2. *Lista cazurilor specifice*

7.3.2.1. Caz specific temporar (T1) pentru Estonia, Letonia și Lituania

Pentru implementarea punctelor 4.2.2.1.3.2 și 4.2.2.1.3.3, trenurile care sunt exploatate exclusiv pe reţeaua cu ecartament de 1 520 mm din Estonia, din Letonia și din Lituania pot utiliza un alt semnal de fine de tren specificat.

7.3.2.2. Caz specific temporar (T2) pentru Irlanda și pentru Regatul Unit

Pentru implementarea punctului 4.2.3.2.1, Irlanda și Regatul Unit folosesc numere alfanumerice în sistemele existente. Aceste state membre au stabilit cerinţele și calendarul tranziţiei de la numerele de circulaţie ale trenurilor în format alfanumeric la numerele de circulaţie ale trenurilor în format numeric pentru sistemul vizat.

7.3.2.3. Caz specific temporar (T3) pentru Finlanda

În ceea ce privește implementarea normei de exploatare comune 5 din apendicele B, Finlanda poate utiliza o altă normă pentru a atenua efectul unei defectări complete a semnalului de fine de tren al trenurilor de călători.

7.3.2.4. Caz specific permanent (P1) pentru Finlanda

În ceea ce privește implementarea punctului 4.2.2.1.3.3 și implementarea normei de exploatare comune 5 din apendicele B, Finlanda nu utilizează niciun dispozitiv pentru semnalizarea finelui de tren la trenurile de marfă. Mijloacele de semnalizare a finelui de tren pentru trenurile de marfă precizate la punctul 4.2.2.1.3.2 sunt de asemenea acceptate în Finlanda.

▼M2

Apendicele A

Norme de exploatare ERTMS/ETCS

Normele de exploatare pentru ERTMS/ETCS și pentru ERTMS/GSM-R sunt specificate în documentul tehnic intitulat „ETCS and GSM-R rules and principles – version 4” („Norme și principii ETCS și GSM-R – versiunea 4”), publicat pe site-ul web al AEF (www.era.europa.eu).

▼M2

Apendicele B

Norme și principii de exploatare comune

În caz de exploatare în condiţii de avarie, trebuie avute de asemenea în vedere măsurile în caz de urgenţă stabilite la punctul 4.2.3.6.3.

1. ÎNNISIPAREA

Dacă trenul este echipat cu un dispozitiv manual de înnisipare, mecanicul de locomotivă trebuie să aibă permisiunea de a folosi nisip, dar trebuie să evite pe cât posibil acest lucru:

— în zona macazurilor și a încrucișărilor;

— în timpul frânării la viteze mai mici de 20 km/h;

— în timpul staţionării.

Excepţiile sunt:

— dacă există un risc de SPAD (*Signal Passed at Danger* – depășirea unui semnal pe oprire) sau de alt incident grav, iar aplicarea de nisip ar contribui la creșterea aderenţei;

— la plecarea de pe loc;

— când este necesară încercarea echipamentului de înnisipare al unităţii de tracţiune.

2. PLECAREA TRENULUI

În gara de origine sau după o oprire programată, mecanicul de locomotivă primește liber de plecare atunci când sunt îndeplinite următoarele condiţii:

— după ce mecanicul de locomotivă a primit o autorizare de punere în mișcare a trenului;

— după ce sunt îndeplinite condiţiile de serviciu ale trenului;

— atunci când este momentul să plece, cu excepţia cazului în care este autorizat să pornească înainte de ora programată.

3. NICIO AUTORIZARE DE PUNERE ÎN MIȘCARE A TRENULUI LA ORA PREVĂZUTĂ

Dacă mecanicul de locomotivă nu a primit autorizarea de punere în mișcare a trenului la ora prevăzută și nu deţine informaţii cu privire la motivul aferent, mecanicul de locomotivă îl informează pe impiegatul de mișcare în acest sens.

4. DEFECTARE COMPLETĂ A LUMINILOR FRONTALE

Dacă mecanicul de locomotivă nu poate prezenta nicio lumină frontală:

4.1. **În condiţii de bună vizibilitate**

Mecanicul de locomotivă îl informează pe impiegatul de mișcare în privinţa defecţiunii. Trenul avansează cu viteza maximă admisă până la cel mai apropiat loc în care lumina frontală poate fi reparată/înlocuită sau în care vehiculul afectat poate fi înlocuit. Atunci când avansează, mecanicul de locomotivă trebuie să utilizeze dispozitivul de avertizare sonoră al trenului, după necesităţi sau conform instrucţiunilor primite de la impiegatul de mișcare.

4.2. **Pe întuneric sau în condiţii de vizibilitate redusă**

Mecanicul de locomotivă îl informează pe impiegatul de mișcare în privinţa defecţiunii. Atât timp cât o lumină frontală portabilă care emite un fascicol luminos de culoare albă este montată în partea frontală a trenului, trenul trebuie să avanseze la viteza maximă admisă în cazul defecţiunii respective până la cel mai apropiat loc în care lumina frontală poate fi reparată/înlocuită sau în care vehiculul afectat poate fi înlocuit.

▼M2

Dacă nu este disponibilă o lumină frontală portabilă, trenul nu trebuie să avanseze, cu excepția cazului în care impiegatul de mișcare dă instrucțiuni oficiale ca trenul să își continue drumul până la cel mai apropiat loc adecvat în care linia poate fi eliberată.

Atunci când avansează, mecanicul de locomotivă trebuie să utilizeze dispozitivul de avertizare sonoră al trenului, după necesități sau conform instrucțiunilor primite de la impiegatul de mișcare.

5. DEFECTARE COMPLETĂ A SEMNALULUI DE FINE DE TREN

1. Dacă impiegatul de mișcare observă defectarea completă a semnalului de fine de tren al trenului, el trebuie să ia măsuri pentru a opri trenul într-un loc adecvat și pentru a informa mecanicul de locomotivă.

2. Mecanicul de locomotivă trebuie să verifice apoi integralitatea trenului și, dacă este necesar, să repare/să înlocuiască semnalul de fine de tren.

3. Mecanicul de locomotivă trebuie să raporteze impiegatului de mișcare când trenul este gata să își continue călătoria. În caz contrar, dacă reparația nu este posibilă, trenul nu își poate continua călătoria, cu excepția cazului în care impiegatul de mișcare și mecanicul de locomotivă convin asupra unor măsuri speciale.

6. DEFECTAREA DISPOZITIVULUI DE AVERTIZARE SONORĂ AL UNUI TREN

Dacă dispozitivul de avertizare sonoră se defectează, mecanicul de locomotivă trebuie să îl informeze pe impiegatul de mișcare în privința defecțiunii. Trenul nu trebuie să depășească viteza admisă în cazul defectării dispozitivului de avertizare sonoră, până la cel mai apropiat loc în care dispozitivul de avertizare sonoră poate fi reparat sau vehiculul afectat poate fi înlocuit. Mecanicul de locomotivă trebuie să poată opri înaintea oricărei treceri la nivel unde trebuie acționat dispozitivul de avertizare sonoră și apoi continua drumul peste trecerea la nivel doar atunci când acest lucru poate fi realizat în siguranță. Dacă un dispozitiv de avertizare sonoră multitonal este defect, dar cel puțin un ton funcționează, trenul își poate continua călătoria în mod normal.

7. DEFECTAREA UNEI TRECERI LA NIVEL

7.1. **Oprirea trenurilor care trec printr-o trecere la nivel defectă**

În cazul în care a fost detectată o defecțiune tehnică ce afectează siguranța circulației trenurilor printr-o trecere la nivel și atât timp cât nu a fost restabilită exploatarea în condiții de siguranță, trecerea normală a trenurilor prin trecerea la nivel trebuie împiedicată.

7.2. **Trecerea trenurilor printr-o trecere la nivel defectă (dacă este autorizată)**

(1) În cazul în care natura defecțiunii permite continuarea circulației trenurilor, mecanicul de locomotivă al fiecărui tren este autorizat să continue și să treacă prin trecerea la nivel.

(2) După ce a primit instrucțiuni să treacă prin trecerea la nivel defectă, mecanicul de locomotivă trebuie să treacă prin trecerea la nivel conform instrucțiunilor. Dacă trecerea la nivel devine obstrucționată, mecanicul de locomotivă trebuie să ia toate măsurile posibile necesare pentru a opri trenul.

(3) La apropierea de trecerea la nivel, mecanicul de locomotivă trebuie să utilizeze dispozitivul de avertizare sonoră atunci când este necesar sau atunci când a primit instrucțiuni oficiale de la impiegatul de mișcare. Dacă trecerea la nivel este liberă, mecanicul de locomotivă trebuie să avanseze și să accelereze trenul de îndată ce partea frontală a trenului a trecut cu bine de trecerea la nivel.

8. DEFECTAREA COMUNICĂRII RADIO VOCALE

8.1. **Defectarea echipamentului radio al trenului detectată în cursul pregătirii trenului**

În cazul unei defectări a echipamentului radio de la bord, trenul nu trebuie autorizat să înceapă un serviciu pe liniile unde echipamentul radio este necesar.

▼M2

8.2. **Defectarea echipamentului radio al trenului când trenul se află în exploatare**

Atunci când mecanicul de locomotivă își dă seama că echipamentul radio s-a defectat, el trebuie să îl informeze cât mai curând posibil pe impiegatul de mișcare. Mecanicul de locomotivă trebuie apoi să urmeze instrucțiunile oficiale date de impiegatul de mișcare în ceea ce privește continuarea circulației trenului. Un tren cu un echipament radio defect își poate continua călătoria:

— atât timp cât există un alt mijloc de comunicare în caz de urgență între mecanicul de locomotivă și impiegatul de mișcare; sau

— până la cel mai apropiat loc în care echipamentul radio poate fi reparat sau vehiculul afectat poate fi înlocuit, atât timp cât există un alt mijloc de comunicare între mecanicul de locomotivă și impiegatul de mișcare.

9. CIRCULAȚIE LA VEDERE

Atunci când un mecanic de locomotivă trebuie să asigure circulația la vedere, el trebuie:

— să avanseze cu prudență, controlând viteza, ținând seama de porțiunea de linie vizibilă în față, astfel încât să poată opri înaintea oricărui vehicul, semnal pe oprire sau obstacol; și

— să nu depășească viteza maximă pentru circulația la vedere.

10. ASISTENȚĂ PENTRU UN TREN DEFECT

(1) Dacă un tren se oprește din cauza unei defecțiuni, mecanicul de locomotivă trebuie să informeze imediat impiegatul de mișcare în privința defecțiunii și a circumstanțelor defecțiunii.

(2) Atunci când este necesar un tren de asistență, mecanicul de locomotivă și impiegatul de mișcare trebuie să convină cel puțin toate elementele de mai jos:

— tipul de tren de asistență necesar;

— dacă este necesară o anumită direcție (față sau spate);

— unde se află trenul defect.

După ce mecanicul de locomotivă a solicitat asistență, trenul trebuie să nu fie deplasat chiar dacă defectul este reparat, până la:

— sosirea trenului de asistență; sau

— convenirea de către mecanicul de locomotivă și de către impiegatul de mișcare a unor măsuri alternative.

(3) Impiegatul de mișcare trebuie să nu permită intrarea trenului de asistență pe tronsonul ocupat de trenul defect decât dacă s-a primit confirmarea că trenul defect nu va fi mișcat din loc.

Atunci când trenul de asistență este gata să intre pe tronsonul ocupat de trenul defect, impiegatul de mișcare trebuie să îl informeze pe mecanicul de locomotivă al trenului de asistență cu privire cel puțin la următoarele:

— unde se află trenul defect;

— unde trebuie dus trenul defect.

(4) Mecanicul de locomotivă al trenului combinat trebuie să se asigure că:

— trenul de asistență este cuplat la trenul defect; și

— performanța de frânare a trenului este verificată, sistemul de frânare automată, dacă este compatibil, este conectat și s-a realizat o încercare de frânare.

▼M2

(5) Atunci când trenul combinat este gata să se pună în mișcare, mecanicul de locomotivă care deține controlul trebuie să contacteze impiegatul de mișcare și să îl informeze cu privire la orice restricții; apoi trebuie să pună trenul în mișcare în conformitate cu instrucțiunile date de impiegatul de mișcare.

11. AUTORIZAȚIA DE A DEPĂȘI UN SEMNAL CARE PREZINTĂ UN ASPECT/O INDICAȚIE DE OPRIRE

Mecanicul de locomotivă al trenului în cauză trebuie să aibă autorizația de a depăși un semnal care prezintă un aspect/o indicație de oprire.

Atunci când acordă autorizația, impiegatul de mișcare trebuie să îi dea mecanicului de locomotivă instrucțiuni de deplasare.

Mecanicul de locomotivă trebuie să aplice instrucțiunile și nu trebuie să depășească nicio restricție de viteză, dacă a fost impusă vreuna, până când ajunge la locul unde poate fi reluată exploatarea normală.

12. ANOMALII ALE SEMNALIZĂRII DE CALE

Dacă se observă oricare dintre următoarele anomalii:

— semnalul nu prezintă niciun aspect, când ar trebui să prezinte unul;

— semnalul prezintă un aspect neregulat;

— la apropierea de semnal se primește o secvență de aspect neregulată de la semnal;

— aspectul semnalului nu este clar vizibil,

mecanicul de locomotivă trebuie să acționeze potrivit celui mai restrictiv aspect care ar putea fi prezentat de semnal.

În toate cazurile, mecanicul de locomotivă trebuie să raporteze impiegatului de mișcare aspectul anormal al semnalului atunci când îl observă.

13. APELUL DE URGENȚĂ

Atunci când primește un apel de urgență, mecanicul de locomotivă trebuie să presupună că există o situație periculoasă și trebuie să efectueze toate acțiunile necesare pentru a evita sau a reduce efectul situației respective.

În plus, mecanicul de locomotivă trebuie:

— să reducă imediat viteza trenului până la viteza corespunzătoare pentru circulația la vedere; și

— să circule la vedere, cu excepția cazului în care impiegatul de mișcare îi dă alte instrucțiuni; și

— să respecte instrucțiunile date de impiegatul de mișcare.

Mecanicii de locomotivă cărora li s-a ordonat să oprească nu repornesc fără autorizare din partea impiegatului de mișcare. Alți mecanici de locomotivă continuă să circule la vedere până când impiegatul de mișcare îi informează că circulația la vedere nu mai este necesară.

14. MĂSURI IMEDIATE PENTRU A PREVENI UN PERICOL PENTRU TRENURI

1. Orice membru al personalului ÎF/AI care ia cunoștință de un pericol pentru trenuri trebuie să ia măsuri imediate pentru a opri orice tren care ar putea fi afectat și trebuie să ia orice alte măsuri necesare pentru a evita producerea de vătămări sau de daune.

2. Orice mecanic de locomotivă care a fost informat cu privire la un pericol pentru trenul său trebuie să oprească și să alerteze imediat impiegatul de mișcare cu privire la pericol.

▼M2

Apendicele C

Metodologie de comunicare referitoare la siguranţă

1. DOMENIU DE APLICARE ȘI SCOP

1.1 Prezentul apendice stabilește normele pentru comunicațiile legate de siguranţă între personalul de tren, în principal mecanicul de locomotivă, și impiegatul de mișcare, în special pentru a defini structura și metodologia acestor comunicaţii. Comunicarea legată de siguranţă are prioritate faţă de orice alt tip de comunicare.

2. STRUCTURA COMUNICĂRILOR

2.1 Transmisia vocală a mesajelor legate de siguranţă trebuie să fie succintă și clară, fără abrevieri. Ea trebuie să acopere în special următoarele aspecte, pentru a asigura că este înţeleasă și că se pot lua măsurile necesare; persoana care transmite mesajul trebuie:

— să comunice poziţia sa exactă;

— să precizeze sarcina pe care o îndeplinește și să includă informaţii cu privire la acţiunile care sunt necesare;

— să se asigure că mesajul este primit și repetat de către destinatar, după cum este necesar;

— dacă este necesar, să corecteze o greșeală care a fost făcută în cadrul mesajului;

— dacă este necesar, să precizeze destinatarului modul în care poate fi contactată.

2.2 Mesajele de urgenţă sunt destinate comunicării de instrucţiuni de exploatare urgente, legate direct de siguranţa căii ferate. Pentru astfel de mesaje, repetarea mesajului poate fi omisă.

3. METODOLOGIA COMUNICĂRII

3.1 Mecanicii de locomotivă se identifică prin numărul de circulaţie al trenului și prin locul unde se află trenul. Impiegaţii de mișcare se identifică prin zona de control sau prin locul unde se află amplasat postul de mișcare.

3.2 În ceea ce privește comunicarea dintre impiegaţii de mișcare și mecanicii de locomotivă, impiegaţilor de mișcare le revine responsabilitatea de a se asigura că vorbesc cu mecanicul de locomotivă din zona lor de control. Acest fapt este esenţial atunci când comunicarea are loc acolo unde se intersectează zone de comunicare. Acest principiu trebuie aplicat chiar și în urma unei întreruperi în timpul transmisiei.

3.3 Următoarele mesaje trebuie utilizate în acest scop de diferiţii interlocutori.

— de către impiegatul de mișcare:

Numărul de circulaţie al trenului.....
aici..... (zona de control/locul unde se află postul de mișcare)

— de către mecanicul de locomotivă:

acesta este trenul cu numărul de circulaţie ... la ..... (locul)

4. REGULI DE COMUNICARE

4.1 Pentru înţelegerea corectă a comunicaţiilor legate de siguranţă, indiferent de mijlocul de comunicare folosit, trebuie adoptate următoarele reguli:

▼**M2**

4.2 Trebuie utilizat alfabetul fonetic internaţional:

— pentru a identifica literele alfabetului;

— pentru a indica pe litere cuvintele şi denumirile de locuri care sunt dificil de pronunţat sau care ar putea fi înţelese greşit;

— în caz de interferenţe la comunicarea prin radio sau prin telefon;

— atunci când se precizează identitatea semnalelor sau a macazurilor.

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

4.3 Numerele se spun cifră cu cifră:

0 = Zero

1 = Unu

2 = Doi

3 = Trei

4 = Patru

5 = Cinci

6 = Şase

7 = Şapte

8 = Opt

9 = Nouă

5. TERMENI (GENERAL)

Terminologia standard care trebuie utilizată în cadrul procedurii de comunicare.

5.1 Procedura de transmisie verbală

5.1.1 Termenul care transferă interlocutorului posibilitatea de a vorbi:

recepţie

5.2 Procedura de recepţionare a mesajului

5.2.1 La recepţionarea unui mesaj direct

Termenul prin care se confirmă recepţia mesajului:

recepţionat

▼M2

5.2.2 Termenul utilizat pentru a solicita repetarea mesajului în situaţia unei recepţionări sau a unei înţelegeri defectuoase

repetaţi (+ vorbiţi rar)

5.2.3 La recepţionarea unui mesaj reprodus de destinatar

Termeni utilizaţi pentru confirmarea faptului că un mesaj reprodus redă exact mesajul transmis:

corect

5.2.4 În caz contrar:

eroare (+ repet)

5.3 Procedura de întrerupere a comunicării

5.3.1 Dacă mesajul s-a încheiat:

terminat

5.3.2 Dacă întreruperea este temporară şi legătura nu se întrerupe

Termenul utilizat pentru a cere interlocutorului să aştepte:

aşteptaţi

5.3.3 Termenul utilizat pentru a-i comunica interlocutorului că este posibil ca legătura să se întrerupă, dar că ar trebui reluată ulterior:

revin

6. ORDINE SCRISE

6.1 Un ordin scris trebuie emis numai atunci când trenul se află în staţionare şi trebuie să i se atribuie un număr unic de identificare sau de autorizare furnizat de impiegatul de mişcare.

6.2 Un ordin scris prevalează asupra indicaţiilor conexe date de semnalele de cale şi/sau de DMI, cu excepţia cazului în care se aplică o viteză admisă mai mică sau o viteză de execuţie mai mică decât viteza maximă prevăzută în ordinul scris.

6.3 Un ordin scris ar trebui emis cât mai aproape posibil de zona afectată.

6.4 Un ordin scris trebuie emis numai atunci când mecanicul de locomotivă a precizat numărul de circulaţie al trenului şi situarea trenului / mişcării de manevră.

6.5 Un ordin scris trebuie să precizeze cel puţin următoarele:

— de unde a fost emis (post de mişcare etc.);

— la ce dată şi oră a fost emis;

— la ce tren / mişcare de manevră se referă;

— unde este localizat(ă) trenul / mişcarea de manevră respectiv(ă);

— în ce loc se aplică;

— instrucţiuni clare, precise şi lipsite de ambiguitate;

— un număr unic de identificare sau de autorizare.

▼**M2**

6.6 Un ordin scris poate fi transmis:

— fizic, pe hârtie; sau

— ca instrucţiuni verbale pe care mecanicul de locomotivă trebuie să le noteze; sau

— prin alte metode sigure de comunicare pentru a îndeplini cerinţele menţionate mai sus.

6.7 Atunci când mecanicul de locomotivă primește un ordin scris, el verifică dacă acest ordin scris se referă la trenul său / mișcarea sa de manevră și la poziţia sa în momentul respectiv.

6.8 Un ordin scris care a fost emis poate fi revocat numai printr-un nou ordin scris care se referă în mod explicit la cel anterior.

7. TERMENI (ORDINE SCRISE)

Terminologia standard care trebuie utilizată în cadrul procedurii de comunicare.

Anularea unui ordin scris

7.1 Termen utilizat pentru anularea procedurii de ordin scris aflată în curs:

anulare procedură.....

7.2 Dacă mesajul urmează a fi reluat ulterior, procedura se repetă de la început.

Eroare în timpul transmisiei

7.3 În cazul în care expeditorul descoperă o eroare de transmisie, el trebuie să solicite anularea prin trimiterea următorului mesaj procedural:

eroare (+ pregătiţi formular nou .....)

sau:

eroare + repet

și apoi să retransmită mesajul iniţial.

Eroare în cursul reproducerii de către destinatar

7.4 În cazul în care expeditorul descoperă o eroare în timpul reproducerii mesajului, el trebuie să transmită următoarele mesaje procedurale:

eroare + repet

și să retransmită mesajul iniţial.

Înţelegere defectuoasă

7.5 Dacă unul dintre interlocutori nu înţelege integral un mesaj, interlocutorul respectiv trebuie să solicite celuilalt interlocutor să repete mesajul utilizând următorul text:

repetaţi (+ vorbiţi rar)

8. REGISTRUL DE FORMULARE

8.1 Administratorul de infrastructură este responsabil pentru întocmirea registrului de formulare și a formularelor propriu-zise în limba sa de lucru.

8.2 Toate formularele de utilizat trebuie adunate într-un document sau în format electronic, denumit „registrul de formulare”.

▼M2

8.3 În vederea identificării formularelor, trebuie creat un cuvânt sau un număr unic de cod referitor la procedură.

8.4 Acest registru de formulare trebuie utilizat atât de mecanicul de locomotivă, cât și de personalul care autorizează circulația trenurilor. Registrul utilizat de mecanicul de locomotivă și registrul utilizat de personalul care autorizează circulația trenurilor trebuie să fie structurate și numerotate în același mod.

8.5 Registrul de formulare trebuie să fie compus din două părți.

8.5.1 Prima parte cuprinde cel puțin următoarele:

— un index al formularelor pentru ordinele scrise;

— listă a situațiilor în care se aplică fiecare formular;

— tabelul care conține alfabetul fonetic internațional.

8.5.2 Cea de-a doua parte conține formularele propriu-zise. Acestea trebuie colectate de întreprinderea feroviară și înmânate mecanicului de locomotivă.

9. GLOSAR DE TERMINOLOGIE FEROVIARĂ

9.1 Întreprinderea feroviară trebuie să producă un glosar de terminologie feroviară pentru fiecare rețea pe care circulă trenurile sale. Acesta trebuie să furnizeze termenii folosiți în mod obișnuit în limba aleasă de întreprinderea feroviară și în limba de lucru a administratorului (administratorilor) de infrastructură pe a cărui (căror) infrastructură activează întreprinderea feroviară.

9.2 Glosarul trebuie să fie compus din două părți:

— enumerare a termenilor în funcție de obiect;

— enumerare a termenilor în ordine alfabetică.

▼M2

Apendicele D

Elementele pe care administratorul de infrastructură trebuie să le pună la dispoziţia întreprinderii feroviare pentru manualul de parcurs şi pentru compatibilitatea trenului pe ruta destinată exploatării

Număr	Titlu	Manual de parcurs	Compatibilitatea trenului pe ruta destinată exploatării
1	**Informaţii generice privind AI**		
1.1	Denumirea AI	**X**	**X**
1.2	Statul membru		**X**
2	**Hărţi şi diagrame**		
2.1	**Hartă: prezentare schematică inclusiv**		
2.1.1	Tronsoanele de linie	**X**	
2.1.2	Locurile principale (staţii, triaje, joncţiuni, terminale de marfă)	**X**	
2.2	**Diagrama liniei**		
Informaţii care trebuie incluse în diagrame, completate cu text, după caz. În cazul furnizării de diagrame separate pentru o staţie/un triaj/un depou, informaţiile din diagrama liniei pot fi simplificate			
2.2.1	Indicarea liniilor curente, a buclelor, a macazurilor de siguranţă şi a accesului la liniile abătute	**X**	
2.2.2	Locurile principale (staţii, triaje, joncţiuni, terminale de marfă) şi poziţia lor în raport cu linia	**X**	
2.2.3	Amplasarea, tipul şi denumirea tuturor semnalelor fixe relevante pentru trenuri	**X**	
2.3	**Diagrame de staţie/triaj/depou**		
Informaţii care trebuie identificate pe diagramele specifice anumitor locuri, completate cu text, după caz			
2.3.1	Denumirea locului	**X**	**X**
2.3.2	Tipul locului - terminal de călători, terminal de marfă, triaj, depou	**X**	
2.3.3	Amplasarea, tipul şi identificarea semnalelor fixe care protejează puncte de pericol	**X**	
2.3.4	Identificarea şi planul firelor de cale ferată, inclusiv macazurile	**X**	
2.3.5	Identificarea peroanelor	**X**	**X**
2.3.6	Lungimea peroanelor	**X**	**X**
2.3.7	Înălţimea peroanelor	**X**	**X**
2.3.8	Identificarea buclelor	**X**	**X**
2.3.9	Lungimea buclelor		**X**

▼M2

Număr	Titlu	Manual de parcurs	Compatibilitatea trenului pe ruta destinată exploatării
3	**Informaţii specifice tronsoanelor de cale ferată**		
3.1	**Caracteristici generale**		
3.1.1	Extremitatea 1 a tronsonului de linie	**X**	**X**
3.1.2	Extremitatea 2 a tronsonului de linie	**X**	**X**
3.1.3	Indicarea distanţei la sol (frecvenţa, prezentarea și poziționarea)	**X**	
3.1.4	Viteza maximă admisă (vitezele maxime admise) / Vitezele conform graficului trasei alocate	**X**	**X**
3.1.5	Orice alte informaţii pe care mecanicul de locomotivă trebuie să le cunoască	**X**	
3.1.6	Informaţii geografice specifice necesare cu privire la infrastructura locală	**X**	
3.1.7	Restricţii speciale aplicabile mărfurilor periculoase		**X**
3.1.8	Restricţii speciale de încărcare		**X**
3.1.9	Mijloacele de comunicare cu regulatorul de circulație/centrul de control, în situaţii normale, de avarie și de urgenţă	**X**	
3.2	**Caracteristici tehnice specifice**		
3.2.1	Ecartamentul		**X**
3.2.2	Gabaritul de liberă trecere		**X**
3.2.3	Sarcina maximă pe osie		**X**
3.2.4	Sarcina maximă pe metru liniar		**X**
3.2.5	Deficienţa maximă de supraînălţare		**X**
3.2.6	Raza minimă de curbură		**X**
3.2.7	Procentul declivităţii	**X**	**X**
3.2.8	Locul declivităţii	**X**	**X**
3.2.9	Informaţii legate de performanţa de frânare		**X**
3.2.10	Pentru un sistem de frânare care nu utilizează aderenţa roată-șină, efortul de frânare acceptat		**X**
3.2.11	Tuneluri: categorie de protecţie împotriva incendiilor și datele privind tunelurile din clauza 4.2.1.2.2.1c	**X**	**X**
3.2.12	Zone în care nu este permisă oprirea: identificare, situare, tip	**X**	
3.2.13	Riscuri industriale – locurile în care este periculos pentru mecanicul de locomotivă să iasă din cabină	**X**	

▼**M2**

Număr	Titlu	Manual de parcurs	Compatibilitatea trenului pe ruta destinată exploatării
3.2.14	Localizarea zonelor desemnate pentru încercarea dispozitivului de înnisipare (dacă există)	**X**	
3.3	**Subsistemul „energie”**		
3.3.1	Sistemul de alimentare cu energie (tensiune și frecvență)	**X**	**X**
3.3.2	Curentul maxim al trenului	**X**	**X**
3.3.3	Restricții legate de consumul de putere al anumitor unități de tracțiune electrică	**X**	
3.3.4	Restricții legate de poziționarea ramelor pentru respectarea separării liniei de contact (poziția pantografului)	**X**	
3.3.5	Localizarea zonelor neutre	**X**	
3.3.6	Localizarea zonelor prin care trebuie să se treacă având pantografele coborâte.	**X**	
3.3.7	Condiții aplicabile frânării cu recuperare	**X**	**X**
3.3.8	Curentul maxim per pantograf în regim de staționare	**X**	**X**
3.3.9	Cerințe privind numărul de pantografe ridicate și distanța dintre ele		**X**
3.3.10	Înălțimea firului de contact		**X**
3.3.11	Caracteristicile acceptate ale pantografului		**X**
3.3.12	Forța medie de contact admisă		**X**
3.4	**Subsistemul „control-comandă și semnalizare”**		
3.4.1	Necesitatea de a avea mai multe sisteme active simultan	**X**	
ERTMS/ETCS			
3.4.2	Nivelul de aplicare		**X**
3.4.3	Funcții opționale necesare la bord: funcția de continuitate (*infill*)		**X**
3.4.4	Numărul versiunii de software		**X**
ERTMS/radio GSM-R			
3.4.5	Numărul versiunii		**X**
Sisteme de semnalizare de clasa B			
3.4.6	Denumirea sistemului		**X**
3.4.7	Numărul versiunii de software		**X**

▼**M2**

Număr	Titlu	Manual de parcurs	Compatibilitatea trenului pe ruta destinată exploatării
Sisteme radio de clasa B			
3.4.8	Denumirea sistemului		**X**
3.4.9	Numărul versiunii de software		**X**
Restricții de viteză legate de performanța de frânare			
3.4.10	Sisteme de clasa B de protecție, de control și de avertizare a trenurilor		**X**
Comutări			
3.4.11	Condiții speciale de comutare între diferite sisteme de clasa B de protecție, de control și de avertizare a trenurilor	**X**	
3.4.12	Condiții tehnice speciale necesare pentru comutarea între ERTMS/ETCS și sistemele de clasa B	**X**	
3.4.13	Instrucțiuni speciale (locul) de comutare între diferite sisteme radio	**X**	
Susceptibilitatea electromagnetică a echipamentelor de control-comandă și semnalizare aferente infrastructurii			
3.4.14	Permisiunea de a utiliza frâna cu curenți turbionari	**X**	**X**
3.4.15	Permisiunea de a utiliza frâna magnetică	**X**	**X**
3.5	**Subsistemul „exploatare și gestionarea traficului”**		
3.5.1	Limba de lucru	**X**	
3.5.2	Condiții meteorologice speciale și măsurile aferente, dacă este cazul		**X**

▼M2

Apendicele E

Limba şi nivelul de comunicare

Competenţa verbală într-o anumită limbă poate fi împărţită în cinci niveluri:

Nivel	Descriere
5	— poate adapta modul de vorbire la orice interlocutor — poate exprima o părere — poate negocia — poate convinge — poate da sfaturi
4	— poate face faţă unor situaţii complet neprevăzute — poate formula presupuneri — poate exprima o părere motivată
3	— poate face faţă unor situaţii practice care presupun un element neprevăzut — poate descrie — poate duce o conversaţie simplă
2	— poate face faţă unei situaţii practice simple — poate pune întrebări — poate răspunde la întrebări
1	— poate vorbi folosind propoziţii memorate

▼M2

Apendicele F

Elemente minime relevante pentru calificarea profesională aferentă sarcinilor legate de însoţirea trenurilor

1. CERINŢE GENERALE

(a) Prezentul apendice, care trebuie interpretat în coroborare cu punctele 4.6 și 4.7, oferă o listă a elementelor considerate relevante pentru sarcinile asociate cu însoţirea unui tren pe reţea.

(b) În contextul prezentei STI, expresia „calificare profesională” se referă la acele elemente care sunt importante pentru a asigura faptul că personalul de exploatare este format corespunzător și poate înţelege și rezolva sarcinile care îi revin.

(c) Sarcinilor realizate și persoanei care le îndeplinește li se aplică reguli și proceduri. Aceste sarcini pot fi realizate de orice persoană calificată autorizată, indiferent de numele, denumirea postului sau gradul utilizat în reguli sau în proceduri sau de compania respectivă.

2. CUNOȘTINŢE PROFESIONALE

Orice autorizare este condiţionată de trecerea cu succes a unui examen iniţial și de prevederea de programe de evaluare și de formare continuă, conform descrierii de la punctul 4.6.

2.1. **Cunoștinţe profesionale generale**

(a) Principiile sistemului de management al siguranţei al organizaţiei care sunt relevante pentru sarcinile în cauză.

(b) Rolurile și responsabilităţile persoanelor-cheie implicate în exploatare.

(c) Condiţiile generale relevante pentru siguranţa călătorilor sau a mărfurilor și a persoanelor de pe calea ferată sau din apropierea acesteia.

(d) Condiţiile de sănătate și de siguranţă la locul de muncă.

(e) Principiile generale de securitate a sistemului feroviar.

(f) Siguranţa personală, inclusiv în cazul părăsirii trenului pe linia curentă.

2.2. **Cunoașterea procedurilor de exploatare și a sistemelor de siguranţă relevante pentru sarcini**

(a) Proceduri de exploatare și norme de siguranţă.

(b) Aspectele relevante ale sistemului de control-comandă și semnalizare.

(c) Procedura oficială de transmitere a mesajelor, inclusiv utilizarea echipamentelor de comunicare.

2.3. **Cunoașterea materialului rulant**

(a) Echipamentele din interiorul vehiculelor pentru călători.

(b) Cunoștinţe adecvate privind sarcinile esenţiale pentru siguranţă, referitoare la procedurile și interfeţele pentru materialul rulant.

▼M2

2.4. **Cunoașterea rutei**

(a) Măsuri de exploatare relevante (precum metoda de expediere a trenului) în anumite locuri (semnalizare și echipamente stație etc.).

(b) Stații unde călătorii pot coborî din tren sau urca în tren.

(c) Măsuri de exploatare și de urgență locale specifice liniei (liniilor) rutei.

2.5. **Cunoștințe privind siguranța călătorilor**

Formarea cu privire la siguranța călătorilor trebuie să se refere cel puțin la următoarele:

(a) Principii pentru asigurarea siguranței călătorilor:

— sprijin pentru călătorii cu mobilitate redusă;

— identificarea pericolelor;

— procedurile aplicabile în cazul accidentelor în care sunt implicate persoane;

— situații de incendiu și/sau fum;

— evacuarea călătorilor.

(b) Principii de comunicare:

— identificarea persoanei care trebuie contactată și înțelegerea metodelor de comunicare, în special în ceea ce privește comunicarea cu impiegatul de mișcare în decursul unui incident de evacuare;

— identificarea cauzelor/situațiilor și solicitarea inițierii unei comunicări

— metode de comunicare pentru informarea călătorilor;

— metode de comunicare în cazul exploatării în condiții de avarie/în situații de urgență.

(c) Aptitudini comportamentale:

— conștientizarea situației;

— conștiinciozitate;

— comunicare;

— capacitate de luare a deciziilor și de acțiune.

3. CAPACITATEA DE A TRANSPUNE CUNOȘTINȚELE ÎN PRACTICĂ

Capacitatea de aplicare a acestor cunoștințe în situații normale, de avarie și de urgență impune buna cunoaștere de către personal a:

— metodelor și principiilor de aplicare a regulilor și procedurilor;

— procesului de utilizare a echipamentelor de cale și a materialului rulant, precum și a oricăror echipamente specifice legate de siguranță;

În special în ceea ce privește:

(a) verificările anterior plecării, inclusiv încercarea frânelor, dacă este necesar, și închiderea corectă a ușilor;

▼M2

(b) procedura de plecare;

(c) exploatarea în condiții de avarie.

(d) evaluarea potențialului de apariție a unui defect în spațiile pentru călători și reacționarea conform regulilor și procedurilor;

(e) măsurile de protecție și de avertizare impuse de reguli și de regulamente sau pentru acordarea de asistență mecanicului de locomotivă;

(f) comunicarea cu personalul administratorului de infrastructură atunci când se acordă asistență mecanicului de locomotivă;

(g) raportarea oricăror evenimente neobișnuite privind exploatarea trenului, starea materialului rulant și siguranța călătorilor. Dacă este necesar, aceste rapoarte trebuie realizate în scris, în limba aleasă de întreprinderea feroviară.

▼M2

Apendicele G

Elemente minime relevante pentru calificarea profesională aferentă sarcinii de pregătire a trenurilor

1. CERINȚE GENERALE

(a) Prezentul apendice, care trebuie interpretat în coroborare cu punctul 4.6, oferă o listă a elementelor considerate relevante pentru sarcina pregătirii unui tren pe rețea.

(b) În contextul prezentei STI, expresia „calificare profesională” se referă la acele elemente care sunt importante pentru a asigura faptul că personalul de exploatare este format corespunzător și poate înțelege și rezolva elementele sarcinii care îi revine.

(c) Sarcinii realizate și persoanei care o îndeplinește li se aplică reguli și proceduri. Aceste sarcini pot fi realizate de orice persoană calificată autorizată, indiferent de numele, denumirea postului sau gradul utilizat în reguli sau în proceduri sau de compania respectivă.

2. CUNOȘTINȚE PROFESIONALE

Orice autorizare este condiționată de trecerea cu succes a unui examen inițial și de prevederea de programe de evaluare și de formare continuă, conform descrierii de la punctul 4.6.

2.1. **Cunoștințe profesionale generale**

(a) Principiile sistemului de management al siguranței al organizației care sunt relevante pentru sarcina în cauză.

(b) Rolurile și responsabilitățile persoanelor-cheie implicate în exploatare.

(c) Condițiile generale relevante pentru siguranța călătorilor și/sau a mărfurilor, inclusiv transportul de mărfuri periculoase și de încărcături excepționale.

(d) Aprecierea pericolelor, în special cu privire la riscurile legate de exploatarea feroviară și de alimentarea cu energie electrică de tracțiune.

(e) Condițiile de sănătate și de siguranță la locul de muncă.

(f) Principiile generale de securitate a sistemului feroviar.

(g) Siguranța personală în cazul prezenței pe sau în vecinătatea liniilor de cale ferată.

(h) Principii de comunicare și procedura oficială de transmitere a mesajelor, inclusiv utilizarea echipamentelor de comunicare.

2.2. **Cunoașterea procedurilor de exploatare și a sistemelor de siguranță relevante pentru sarcină**

(a) Exploatarea trenurilor în situații normale, de avarie și de urgență.

(b) Proceduri de exploatare în anumite locuri (semnalizare, echipamente stație/depou/triaj) și norme de siguranță.

(c) Măsuri locale de exploatare.

▼M2

2.3. **Cunoașterea echipamentelor trenului**

(a) Scopul și utilizarea echipamentelor vagoanelor și vehiculelor.

(b) Identificarea și stabilirea inspecţiilor tehnice.

(c) Cunoștinţe adecvate privind sarcinile esenţiale pentru siguranţă, referitoare la procedurile și interfeţele pentru materialul rulant.

3. CAPACITATEA DE A TRANSPUNE CUNOȘTINŢELE ÎN PRACTICĂ

Capacitatea de aplicare a acestor cunoștinţe în situaţii normale, de avarie și de urgenţă impune buna cunoaștere de către personal a:

— metodelor și principiilor de aplicare a regulilor și procedurilor;

— procesului de utilizare a echipamentelor de cale și a materialului rulant, precum și a oricăror echipamente specifice legate de siguranţă.

În special:

(a) aplicarea regulilor de compunere a trenului, a regulilor privind frânarea trenului, a regulilor de încărcare a trenului etc., pentru a asigura faptul că trenul este în stare de funcţionare;

(b) înţelegerea marcajelor și a etichetelor de pe vehicule;

(c) procesul de determinare și de punere la dispoziţie a datelor privind trenul;

(d) comunicarea cu personalul de tren;

(e) comunicarea cu personalul responsabil pentru controlarea circulaţiei trenurilor;

(f) exploatarea în condiţii de avarie, în special dacă afectează pregătirea trenurilor;

(g) măsurile de protecţie și de avertizare impuse de reguli și de reglementări sau măsurile locale din locul respectiv;

(h) acţiuni care trebuie întreprinse în legătură cu incidente ce implică transportul de mărfuri periculoase (dacă este cazul).

▼M2

Apendicele H

Numărul european de vehicul și marcajul alfabetic aferent de pe caroserie

1. DISPOZIŢII GENERALE PRIVIND NUMĂRUL EUROPEAN DE VEHICUL

Numărul european de vehicul se alocă în funcţie de codurile definite în apendicele 6 la Decizia 2007/756/CE a Comisiei ([1]).

Numărul european de vehicul trebuie schimbat atunci când nu reflectă capacitatea de interoperabilitate sau caracteristicile tehnice conform prezentului apendice din cauza modificărilor tehnice aduse vehiculului. Astfel de modificări tehnice pot necesita o nouă dare în exploatare (punere în funcţiune) în conformitate cu articolele 20-25 din Directiva 2008/57/CE.

2. DISPOZIŢII GENERALE PRIVIND MARCAJELE EXTERIOARE

Majusculele și cifrele care alcătuiesc inscripţiile marcajului trebuie să aibă o înălţime de cel puţin 80 mm și să fie scrise cu un font „sans serif” pentru corespondenţă. Se poate utiliza o înălţime mai redusă doar dacă nu există altă opţiune decât aceea de a plasa marcajul pe lonjeroane.

Marcajul trebuie plasat la o înălţime care să nu depășească 2 metri deasupra nivelului șinei.

Deţinătorul poate să adauge, cu litere de dimensiuni mai mari decât cele ale numărului european de vehicul, o numerotare proprie (care constă în general în cifre ale numărului de serie, completate cu un cod alfabetic) utilă în exploatare. Locul de înscriere a numărului propriu este lăsat la alegerea deţinătorului; cu toate acestea, trebuie să fie mereu posibilă distingerea cu ușurinţă a numărului european de vehicul de numărul propriu al deţinătorului.

3. VAGOANE

Marcajele trebuie înscrise pe caroseria vagonului în următorul mod:

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

Unde, în exemple,

D și NL reprezintă statul membru de înmatriculare, astfel cum este prevăzut în partea 4 a apendicelui 6 la Decizia 2007/756/CE privind NEV.

RFC, DB și ACTS reprezintă marcajul deţinătorului, astfel cum este stabilit în partea 1 a apendicelui 6 la Decizia 2007/756/CE privind NEV.

Pentru vagoanele ale căror caroserii nu asigură un spaţiu suficient de mare pentru această dispunere, în special în cazul vagoanelor platformă, marcajul trebuie dispus după cum urmează:

01	87	3320	644-7
TEN	F-SNCF	Ks	

([1]) Decizia 2007/756/CE a Comisiei din 9 noiembrie 2007 de adoptare a unei specificaţii comune a registrului naţional al vehiculelor prevăzut la articolul 14 alineatele (4) și (5) din Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE [notificată cu numărul C(2007) 5357] (JO L 305, 23.11.2007, p. 30).

▼M2

În cazul înscrierii pe vagon a uneia sau mai multor litere index de semnificaţie naţională, marcajul naţional trebuie plasat după marcajul internaţional în litere și despărţit de acesta printr-o cratimă, după cum urmează:

01 87 3320 644-7

TEN F-SNCF Ks-xy

4. VAGOANE ȘI VEHICULE REMORCATE PENTRU TRANSPORTUL DE CĂLĂTORI

Numărul se aplică pe fiecare perete lateral al vehiculului, în modul următor:

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

Marcajul ţării în care este înmatriculat vehiculul și cel al caracteristicilor tehnice se înscriu direct în faţa, în urma sau dedesubtul celor douăsprezece cifre ale numărului de vehicul.

În cazul vagoanelor de călători cu cabină de conducere, numărul european de vehicul se înscrie, de asemenea, în interiorul cabinei.

5. LOCOMOTIVE, AUTOMOTOARE ȘI VEHICULE SPECIALE

Numărul european de vehicul trebuie înscris pe fiecare perete lateral al materialului rulant de tracţiune, în modul următor:

92 10 1108 062-6

Numărul european de vehicul se înscrie, de asemenea, în interiorul fiecărei cabine a materialului rulant de tracţiune.

6. MARCAJUL ALFABETIC PRIVIND CAPACITATEA DE INTEROPERABILITATE

„TEN”: vehicul care:

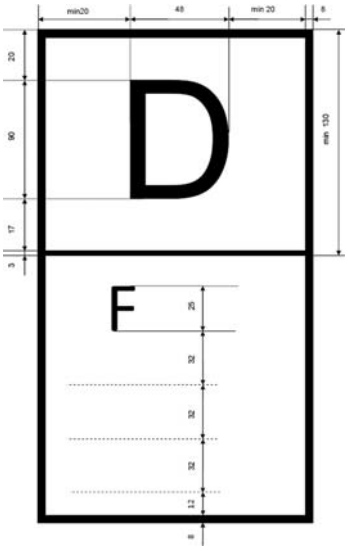
(a) este conform cu toate STI-urile relevante aflate în vigoare în momentul dării în exploatare și a fost autorizat pentru a fi dat în exploatare (pus în funcţiune) în conformitate cu articolul 22 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE și

(b) a primit o autorizaţie valabilă în toate statele membre în conformitate cu articolul 23 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE.

„PPV/PPW”: vehicul care este conform cu acordul PPV/PPW sau PGW (în interiorul statelor OSJD) (originalul: PPV/PPW: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении); PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами).

Vehiculele care nu sunt autorizate pentru a fi date în exploatare (puse în funcţiune) în toate statele membre în conformitate cu articolul 23 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE necesită un marcaj care indică statele membre în care vehiculul este autorizat pentru a fi dat în exploatare. Acest marcaj trebuie să fie în conformitate cu unul dintre următoarele desene, unde D reprezintă statul membru care a acordat prima autorizaţie (în exemplul dat, Germania), iar F reprezintă cel de-al doilea stat care a acordat autorizaţia (în exemplu dat, Franţa). Statele membre sunt codificate în conformitate cu partea 4 a apendicelui 6 la Decizia 2007/756/CE.

▼**M2**



▼M2

Apendicele I

Lista punctelor deschise

Apendicele B (a se vedea punctul 4.4)

Norme și principii de exploatare comune

▼M2

Apendicele J

Glosar

Definiţiile din prezentul glosar fac referire la utilizarea termenilor în prezenta STI OPE.

Termen	Definiţie
Accident	Conform definiției de la articolul 3 din Directiva 2004/49/CE.
Autorizarea circulației trenurilor	Exploatarea echipamentelor din centrele de semnalizare, din camerele de control ale sistemului de alimentare cu energie electrică de tracțiune și din regulatoarele de circulație, care permite circulația trenurilor. Aceasta nu include personalul angajat de o întreprindere feroviară care este responsabil cu gestionarea resurselor precum personalul de tren sau materialul rulant.
Competență	Calificarea și experiența necesare pentru îndeplinirea în mod sigur și fiabil a sarcinii de executat. Experiența se poate dobândi în cadrul procesului de formare.
Mărfuri periculoase	Conform Directivei 2008/68/CE privind transportul interior de mărfuri periculoase
Exploatare în condiții de avarie	Exploatare rezultată în urma unui eveniment neplanificat care împiedică desfășurarea normală a serviciilor feroviare.
Expediere	A se vedea „expedierea trenurilor”
Mecanic de locomotivă	Conform definiției de la articolul 3 din Directiva 2007/59/CE.
Apel de urgență	Apel efectuat în unele situații periculoase pentru avertizarea tuturor trenurilor/mișcărilor de manevră dintr-o anumită zonă.
Încărcături excepționale	O încărcătură transportată de un vehicul feroviar, de exemplu un container, o cutie mobilă sau alt gen de încărcătură, în cazul în care dimensiunea vehiculului feroviar și/sau sarcina pe osie impun o autorizare specială de circulație și/sau aplicarea unor condiții speciale de circulație pentru întreaga călătorie sau pentru o parte a acesteia.
Condiții de sănătate și de siguranță	În contextul prezentei STI, acestea se referă exclusiv la cerințele medicale și psihologice necesare pentru exploatarea elementelor relevante ale subsistemului.
Cutie de osie supraîncălzită	Un lagăr și o cutie de osie care au depășit temperatura maximă de exploatare proiectată.
Incident	Conform definiției de la articolul 3 din Directiva 2004/49/CE.
Lungimea trenului	Lungimea totală a tuturor vehiculelor, incluzând tampoanele, inclusiv locomotiva (locomotivele)
Buclă	Fir de cale ferată conectat la firul de cale principal, utilizat pentru trecere, încrucișare și garare.
Limba de lucru	Limba sau limbile utilizate de administratorul de infrastructură în activitățile sale zilnice și publicate în documentul său de referință al rețelei, pentru comunicarea mesajelor de exploatare sau legate de siguranță între administratorul de infrastructură și întreprinderea feroviară.
Călător	Persoană (în afara angajaților cu îndatoriri specifice la bordul trenului) care călătorește cu trenul sau se deplasează pe o proprietate feroviară înainte sau după o călătorie cu trenul.
Monitorizarea performanței	Observarea și înregistrarea sistematică a performanței serviciilor feroviare și a infrastructurii în vederea ameliorării performanței ambelor.

▼M2

Termen	Definiţie
Calificare	Adecvarea fizică și psihologică pentru sarcina de executat, precum și cunoștinţele necesare.
Timp real	Capacitatea de a prelucra sau de a face schimb de informaţii cu privire la evenimente specifice (precum sosirea în gară, trecerea printr-o gară sau plecarea dintr-o gară) pe parcursul călătoriei trenurilor, pe măsură ce acestea au loc.
Punct de raportare	Un punct din graficul de circulaţie al trenului în care este necesară raportarea orei de sosire, de plecare sau de trecere.
Rută	Tronsonul sau tronsoanele de linie respective
Sarcină esenţială pentru siguranţă	Sarcină realizată de personal atunci când verifică sau influenţează deplasarea unui tren, care ar putea afecta sănătatea și siguranţa persoanelor.
Oprire programată	Oprire planificată din motive comerciale sau de exploatare.
Linie abătută	Orice fir sau fire de cale ferată din cadrul unui punct de exploatare care sunt folosite numai pentru alte mișcări de trenuri decât circulaţia trenurilor.
Impiegat de mișcare	Angajat responsabil cu stabilirea rutei pentru trenuri / mișcări de manevră și cu emiterea de instrucţiuni pentru mecanicii de locomotivă.
Personal	Angajaţi care lucrează în cadrul unei întreprinderi feroviare sau al unui administrator de infrastructură sau al contractanţilor acestora și care îndeplinesc sarcini prevăzute de prezenta STI.
Aspect de oprire	Orice aspect al unui semnal care nu permite mecanicului de locomotivă să depășească semnalul.
Punct de oprire	Un loc identificat în graficul unui tren unde trenul este planificat să oprească, în general pentru realizarea unei anumite activităţi precum urcarea sau coborârea călătorilor.
Mersul trenurilor	Document sau sistem care furnizează detalii legate de graficul unui tren sau al trenurilor pe o anumită rută.
Punct orar	Un loc din graficul unui tren unde este identificată o anumită oră. Această oră poate reprezenta ora de sosire, ora de plecare sau, în cazul unui tren care nu oprește în acel loc, ora de trecere.
Unitate de tracţiune	Un vehicul motorizat capabil să se deplaseze singur și să deplaseze și alte vehicule la care poate fi cuplat.
Tren	Un tren este definit ca una sau mai multe unităţi de tracţiune, cu sau fără vehicule feroviare cuplate, având disponibile date de tren, care circulă între două sau mai multe puncte definite.
Expedierea trenului	Indicarea către persoana care conduce trenul că toate activităţile din staţie sau din depou sunt finalizate și că, din punctul de vedere al personalului responsabil, trenului i s-a acordat autorizaţia de punere în mișcare.
Personal de tren	Membrii personalului de la bordul unui tren, certificaţi ca fiind competenţi și desemnaţi de o întreprindere feroviară să îndeplinească la bordul trenului anumite sarcini specifice legate de siguranţă, de exemplu mecanicul de locomotivă sau agentul însoţitor.
Pregătirea trenului	Asigurarea faptului că un tren este într-o stare corespunzătoare pentru a intra în exploatare, că echipamentele trenului sunt activate corect și compunerea trenului corespunde trasei desemnate a trenului. Pregătirea trenului include, de asemenea, inspecţii tehnice efectuate înainte de intrarea în exploatare a trenului.

▼M2

Abreviere	Explicație
c.a.	Curent alternativ
CCS	Control-comandă și semnalizare
CEN	Comitetul European de Standardizare (*Comité Européen de Normalisation*)
COTIF	Convenția privind transporturile internaționale feroviare (*Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires*)
dB	Decibeli
c.c.	Curent continuu
DMI	Interfața mecanic-mașină (*Driver Machine Interface*)
CE	Comunitatea Europeană
ECG	Electrocardiogramă
EIRENE	Rețeaua ameliorată de radiocomunicații feroviare integrate europeană (*European Integrated Railway Radio Enhanced Network*)
EN	Standard european
ENE	Energie
AEF	Agenția Europeană a Căilor Ferate
ERTMS	Sistemul european de management al traficului feroviar
ETCS	Sistemul european de control al trenurilor
UE	Uniunea Europeană
FRS	Specificație de cerință funcțională
GSM-R	Sistem global de comunicații mobile – căi ferate
HABD	Detector de osii supraîncălzite
Hz	Hertz
AI	Administrator de infrastructură
INF	Infrastructură
OPE	Exploatare și gestionarea traficului
OSJD	Organizația de Colaborare a Căilor Ferate
PPV/PPW	Abrevierea în limba rusă a „Prawila Polzowaniia Wagonami w mejdunarodnom soobqenii” = Reguli de utilizare a vehiculelor feroviare în traficul internațional
RST	Material rulant
IF	Întreprindere feroviară
SMS	Sistem de management al siguranței

▼**M2**

Abreviere	Explicaţie
SPAD	Depășirea unui semnal pe oprire (*Signal Passed at Danger*)
SRS	Specificaţie de cerinţă de sistem
TAF	Aplicaţii telematice pentru transportul de marfă
TEN	Reţeaua transeuropeană
STI	Specificaţie tehnică de interoperabilitate
UIC	Uniunea Internaţională a Căilor Ferate (*Union Internationale des Chemins de fer*)
MDV	Marcajul deţinătorului vehiculului

▼B

ANEXA II

Anexa la Decizia 2007/756/CE se modifică după cum urmează:

1. Capitolul 1 se modifică după cum urmează:

   (a) descrierea câmpului de date 1. „Numărul european al vehiculului” se înlocuiește cu următorul text:

   „Cod de identificare numeric conform definiției din apendicele 6”;

   (b) nota de subsol 1 se înlocuiește cu următorul text:

   „([1]) Neutilizat.”;

   (c) descrierea câmpului de date 2.1 se înlocuiește cu următorul text:

   „Codul numeric al statului membru conform definiției din partea 4 a apendicelui 6”;

   (d) descrierea câmpului de date 11 se înlocuiește cu următorul text:

   „Codul numeric al statului membru conform definiției din partea 4 a apendicelui 6”.

2. În capitolul 2.1, Legături cu alte registre, explicația privind RMDV se înlocuiește cu următorul text:

„RMDV: acest registru este gestionat de ERA și OTIF în cooperare (ERA pentru UE și OTIF pentru toate statele membre ale OTIF care nu fac parte din UE). Deținătorul este înregistrat în RNV. Apendicele 6 specifică alte registre centrale globale (precum coduri de tipuri de vehicule, coduri de interoperabilitate, coduri de țară etc.) care trebuie gestionate de un «organism central» rezultat din colaborarea dintre ERA și OTIF.”

3. Se adaugă următorul apendice:

„*Apendicele 6*

PARTEA «0» – IDENTIFICAREA VEHICULULUI

Observații generale

Prezentul apendice descrie numărul european de vehicul și marcajul asociat aplicat în mod vizibil pe vehicul pentru identificarea în mod unic a acestuia în exploatare. Acesta nu descrie alte numere sau marcaje care ar putea fi gravate sau aplicate în mod permanent pe șasiu sau pe componentele principale ale vehiculului în momentul fabricării acestuia.

Numărul european de vehicul și abrevierile asociate

Fiecare vehicul feroviar primește un număr format din 12 cifre [denumit număr european de vehicul (NEV)], cu următoarea structură:

▼B

Grup de material rulant	Capacitatea de interoperabilitate și tipul de vehicul [2 cifre]	Țara în care este înmatriculat vehiculul [2 cifre]	Caracteristicile tehnice [4 cifre]	Numărul de serie [3 cifre]	Cifra de control [1 cifră]
Vagoane	00-09 10-19 20-29 30-39 40-49 80-89 *[detalii în partea 6]*	01-99 *[detalii în partea 4]*	0000-9999 *[detalii în partea 9]*	000-999	0-9 *[detalii în partea 3]*
Vehicule remorcate pentru transportul de călători	50-59 60-69 70-79 *[detalii în partea 7]*		0000-9999 *[detalii în partea 10]*	000-999	
Unități și material rulant de tracțiune într-o garnitură de tren cu compunere fixă sau predefinită	90-99 *[detalii în partea 8]*		0000000-8999999 *[semnificația acestor cifre este definită de statele membre, eventual prin acorduri bilaterale sau multilaterale]*		
Vehicule speciale			9000-9999 *[detalii în partea 11]*	000-999	

Într-o anume țară, cele 7 cifre ale caracteristicilor tehnice și numărului de serie sunt suficiente pentru identificarea unică a unui vehicul în cadrul grupurilor de vehicule remorcate pentru transportul de călători și de vehicule speciale ([1]).

Numărul este completat de marcaje alfabetice:

(a) abrevierea țării în care este înmatriculat vehiculul (detalii în partea 4);

(b) marcajul deținătorului vehiculului (detalii în partea 1);

(c) abrevierea caracteristicilor tehnice (detalii în partea 12 pentru vagoane și în partea 13 pentru vehiculele remorcate pentru transportul de călători).

Numărul european de vehicul trebuie schimbat atunci când nu reflectă capacitatea de interoperabilitate sau caracteristicile tehnice în conformitate cu prezentul apendice din cauza modificărilor tehnice aduse vehiculului. Astfel de modificări tehnice pot necesita o nouă dare în exploatare (punere în funcțiune) în conformitate cu articolele 20-25 din Directiva 2008/57/CE.

PARTEA 1 – MARCAJUL DEȚINĂTORULUI VEHICULULUI

1. **Definirea marcajului deținătorului vehiculului (MDV)**

Marcajul deținătorului vehiculului (MDV) este un cod alfabetic format din 2 până la 5 litere ([2]). Pe fiecare vehicul feroviar este înscris un MDV, lângă numărul european de vehicul. MDV desemnează deținătorul vehiculului, astfel cum este înregistrat în registrul național al vehiculelor.

Un MDV este unic și valabil în toate țările în care se aplică prezenta STI și în toate țările care încheie un acord ce implică aplicarea sistemului de numerotare a vehiculului și de marcare a deținătorului vehiculului, conform descrierii din prezenta STI.

▼B

2. **Formatul marcajului deținătorului vehiculului**

MDV reprezintă numele întreg sau abrevierea numelui deținătorului vehiculului, pe cât posibil în mod recognoscibil. Se pot utiliza toate cele 26 de litere ale alfabetului latin. Literele din MDV se scriu cu majuscule. Literele care nu ocupă primele poziții din cuvintele ce compun numele deținătorului se pot scrie cu minuscule. Pentru verificarea unicității marcajului, literele scrise cu minuscule vor fi considerate majuscule.

Literele pot conține diacritice ([3]). Diacriticele utilizate de aceste litere sunt ignorate la verificarea unicității.

Pentru deținătorii de vehicule care își au reședința într-o țară ce nu folosește alfabetul latin, poate fi aplicată după MDV o traducere a MDV în propriul alfabet, separată printr-o bară de fracție («/»). Acest MDV tradus nu este luat în considerare la prelucrarea datelor.

3. **Dispoziții privind alocarea marcajelor de deținător de vehicul**

Unui deținător de vehicul i se pot atribui mai multe MDV, în cazul în care:

— deținătorul vehiculului are un nume oficial în mai multe limbi;

— deținătorul vehiculului are motive întemeiate pentru a face distincția între diferite parcuri de vehicule din cadrul organizației sale.

Se poate elibera un singur MDV pentru un grup de întreprinderi:

— care aparțin unei singure structuri corporative (de exemplu o structură de holding);

— care aparțin unei singure structuri corporative ce a desemnat și mandatat o organizație din cadrul său să gestioneze toate aspectele în numele tuturor celorlalte;

— care au acordat unei persoane juridice unice separate mandat pentru a se ocupa de toate aspectele în numele lor, caz în care persoana juridică este deținătorul.

4. **Registrul marcajelor de deținător de vehicul și procedura de alocare**

Registrul MDV este public și actualizat în timp real.

O cerere de MDV se depune la autoritatea națională competentă a solicitantului și se transmite ERA. Un MDV poate fi utilizat doar după publicarea de către ERA.

Posesorul unui MDV are obligația să informeze autoritatea națională competentă atunci când încetează să mai utilizeze un MDV, iar autoritatea națională competentă va înainta informația către ERA. MDV-ul va fi apoi revocat, după ce deținătorul dovedește faptul că marcajul a fost modificat pe toate vehiculele relevante. MDV-ul nu va fi reemis timp de 10 ani, decât în cazul în care este realocat deținătorului inițial sau, la solicitarea acestuia, altui deținător.

Un MDV poate fi transferat altui deținător atunci când acesta este succesorul legal al deținătorului inițial. Un MDV rămâne în vigoare atunci când deținătorul își schimbă denumirea într-o denumire care nu prezintă similarități cu MDV.

▼B

În cazul unei schimbări a deţinătorului care antrenează schimbarea MDV, vehiculele în cauză trebuie marcate cu noul MDV în termen de trei luni de la data înregistrării schimbării de deţinător în registrul naţional al vehiculelor. În cazul unei neconcordanţe între MDV-ul înscris pe vehicul și datele înregistrate în registrul naţional al vehiculelor, acesta din urmă primează.

PARTEA 2

NEUTILIZATĂ

PARTEA 3 – REGULI PENTRU STABILIREA CIFREI DE CONTROL (CIFRA A 12-A)

Cifra de control se stabileşte în modul următor:

— cifrele aflate pe poziţiile pare ale numărului de bază (de la dreapta la stânga) se iau la propria valoare zecimală;

— cifrele aflate pe poziţiile impare ale numărului de bază (de la dreapta la stânga) se înmulţesc cu 2;

— se calculează apoi suma constituită din cifrele în poziţie pară și din toate cifrele care constituie produsele parţiale obţinute din poziţiile impare;

— se reţine cifra unităţilor din această sumă;

— diferenţa necesară pentru aducerea cifrei unităţilor la 10 reprezintă cifra de verificare; în cazul în care cifra unităţilor este zero, atunci cifra de verificare va fi de asemenea zero.

Exemple:

1. Fie numărul de bază 3 3 8 4 4 7 9 6 1 0 0

Factor de înmulţire	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	3	16	4	8	7	18	6	2	0	0

Suma: 6 + 3 + 1 + 6 + 4 + 8 + 7 + 1 + 8 + 6 + 2 + 0 + 0 = 52
Cifra unităţilor în această sumă este 2.

Cifra de control va fi prin urmare 8, iar numărul de bază devine astfel numărul de înmatriculare 33 84 4796 100 – 8.

2. Fie numărul de bază 3 1 5 1 3 3 2 0 1 9 8

Factor de înmulţire	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

Suma: 6 + 1 + 1 + 0 + 1 + 6 + 3 + 4 + 0 + 2 + 9 + 1 + 6 = 40

Cifra unităţilor în această sumă este 0.

Cifra de control va fi prin urmare 0, iar numărul de bază devine astfel numărul de înmatriculare 31 51 3320 198 – 0.

▼B

PARTEA 4 – CODIFICAREA ŢĂRILOR DE ÎNMATRICULARE A VEHICULELOR (CIFRELE 3-4 ȘI ABREVIEREA)

Informaţiile referitoare la ţări terţe sunt oferite doar cu titlu informativ.

Ţări	Codul alfabetic al ţării (1)	Codul numeric al ţării
Albania	AL	41
Algeria	DZ	92
Armenia	AM	58
Austria	A	81
Azerbaidjan	AZ	57
Belarus	BY	21
Belgia	B	88
Bosnia-Herţegovina	BIH	49
Bulgaria	BG	52
China	RC	33
Croaţia	HR	78
Cuba	CU (1)	40
Cipru	CY	
Republica Cehă	CZ	54
Danemarca	DK	86
Egipt	ET	90
Estonia	EST	26
Finlanda	FIN	10
Franţa	F	87
Georgia	GE	28
Germania	D	80
Grecia	GR	73
Ungaria	H	55
Iran	IR	96
Irak	IRQ (1)	99
Irlanda	IRL	60
Israel	IL	95
Italia	I	83
Japonia	J	42
Kazahstan	KZ	27
Kârgâzstan	KS	59
Letonia	LV	25
Liban	RL	98
Liechtenstein	FL	
Lituania	LT	24
Luxemburg	L	82

Ţări	Codul alfabetic al ţării (1)	Codul numeric al ţării
Macedonia	MK	65
Malta	M	
Moldova	MD (1)	23
Monaco	MC	
Mongolia	MGL	31
Muntenegru	MNE	62
Maroc	MA	93
Ţările de Jos	NL	84
Coreea de Nord	PRK (1)	30
Norvegia	N	76
Polonia	PL	51
Portugalia	P	94
România	RO	53
Rusia	RUS	20
Serbia	SRB	72
Slovacia	SK	56
Slovenia	SLO	79
Coreea de Sud	ROK	61
Spania	E	71
►C1 Suedia	S	74 ◄
Elveţia	CH	85
Siria	SYR	97
Tadjikistan	TJ	66
Tunisia	TN	91
Turcia	TR	75
Turkmenistan	TM	67
Ucraina	UA	22
Regatul Unit	GB	70
Uzbekistan	UZ	29
Vietnam	VN (1)	32

(1) Conform sistemului de codificare alfabetică descris în anexa 4 la Convenţia din 1949 și la articolul 45 alineatul (4) din Convenţia din 1968 privind traficul rutier.

PARTEA 5

Neutilizată

▼B

PARTEA 6 – CODURI DE INTEROPERABILITATE UTILIZATE PENTRU VAGOANE (CIFRELE 1-2)

<table>
<tr><td></td><td colspan="2">a doua cifră
prima cifră</td><td>0</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td colspan="2">a doua cifră
prima cifră</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Ecartament</td><td>fix sau variabil</td><td>fix</td><td>variabil</td><td>fix</td><td>variabil</td><td>fix</td><td>variabil</td><td>fix</td><td>variabil</td><td>fix sau variabil</td><td>Ecartament</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="4">Vagoane conforme cu STI WAG (a) inclusiv secţiunea 7.1.2 şi toate condiţiile prevăzute în apendicele C</td><td>0</td><td>cu osii</td><td rowspan="4">Nu se utilizează</td><td colspan="2" rowspan="2">Vagoane</td><td colspan="6" rowspan="2">Nu se utilizează (c)</td><td rowspan="2">Vagoane PPV/PPW (ecartament variabil)</td><td>cu osii</td><td>0</td></tr>
<tr><td>1</td><td>cu boghiuri</td><td>cu boghiuri</td><td>1</td></tr>
<tr><td>2</td><td>cu osii</td><td colspan="8" rowspan="2">Vagoane</td><td rowspan="2">Vagoane PPV/PPW (ecartament fix)</td><td>cu osii</td><td>2</td></tr>
<tr><td>3</td><td>cu boghiuri</td><td>cu boghiuri</td><td>3</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Alte vagoane</td><td>4</td><td>cu osii (b)</td><td rowspan="2">vagoane pentru întreţinere</td><td colspan="8" rowspan="2">Alte vagoane</td><td rowspan="2">Vagoane cu numerotare specială pentru caracteristicile tehnice, care nu au fost date în exploatare pe teritoriul UE</td><td>cu osii (b)</td><td>4</td></tr>
<tr><td>8</td><td>cu boghiuri (b)</td><td>cu boghiuri (b)</td><td>8</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td colspan="11"></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">prima cifră
a doua cifră</td><td>0</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td colspan="2">prima cifră
a doua cifră</td></tr>
</table>

(a) Regulamentul Comisiei [STI WAG adoptată în urma revizuirii].
(b) Ecartament fix sau variabil.
(c) Cu excepţia vagoanelor din categoria I (vagoane cu temperatură controlată), a nu se utiliza pentru noi vehicule autorizate date în exploatare.

▼B

PARTEA 7 – CODURILE DE CAPACITATE PENTRU TRAFICUL INTERNAȚIONAL UTILIZATE LA VEHICULELE REMORCATE PENTRU TRANSPORTUL DE CĂLĂTORI (CIFRELE 1-2)

	Trafic intern	TEN ([a]) și/sau COTIF ([b]) și/sau PPV/PPW				Trafic intern sau trafic internațional prin acord special	TEN ([a]) și/sau COTIF ([b])	PPV/PPW		
a doua cifră prima cifră	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Vehicule pentru trafic intern	Vehicule cu ecartament fix, fără climatizare (inclusiv vagoane pentru transportul automobilelor)	Vehicule cu ecartament variabil (1435/1520), fără climatizare	Nu se utilizează	Vehicule cu ecartament variabil (1435/1668), fără climatizare	Vehicule istorice	Nu se utilizează ([c])	Vehicule cu ecartament fix	Vehicule cu ecartament variabil (1435/1520) cu schimbarea boghiurilor	Vehicule cu ecartament variabil (1435/1520) cu osii cu ecartament variabil
6	Vehicule de serviciu	Vehicule cu ecartament fix, cu climatizare	Vehicule cu ecartament variabil (1435/1520), cu climatizare	Vehicule de serviciu	Vehicule cu ecartament variabil (1435/1668), cu climatizare	Vagoane pentru transportul automobilelor	Nu se utilizează ([c])			
7	Vehicule presurizate, cu climatizare	Nu se utilizează	Nu se utilizează	Vehicule presurizate, cu ecartament fix și climatizare	Nu se utilizează	Alte vehicule	Nu se utilizează	Nu se utilizează	Nu se utilizează	Nu se utilizează

([a]) Conforme cu STI-urile aplicabile, a se vedea apendicele P, partea 5.
([b]) Inclusiv vehiculele care, în conformitate cu reglementările existente, poartă cifrele definite în prezentul tabel. COTIF: vehicul care respectă regulamentul COTIF în vigoare în momentul dării în exploatare
([c]) Cu excepția vagoanelor de călători cu ecartament fix (56) și cu ecartament variabil (66) aflate deja în exploatare, a nu se utiliza pentru vehicule noi.

▼B

PARTEA 8 – TIPURI DE UNITĂȚI ȘI MATERIAL RULANT DE TRACȚIUNE ÎNTR-O GARNITURĂ DE TREN CU COMPUNERE FIXĂ SAU PREDEFINITĂ (CIFRELE 1-2)

Prima cifră este «9».

În cazul în care cea de a doua cifră descrie tipul de material rulant de tracțiune, este obligatorie codificarea următoare:

Cod	Tip general de vehicul
0	Diverse
1	Locomotivă electrică
2	Locomotivă Diesel
3	Ramă electrică (de mare viteză) [automotor sau remorcă]
4	Ramă electrică (cu excepția celor de mare viteză) [automotor sau remorcă]
5	Ramă Diesel [automotor sau remorcă]
6	Remorcă specializată
7	Locomotivă electrică de manevră
8	Locomotivă Diesel de manevră
9	Vehicul special

PARTEA 9 – MARCAJUL NUMERIC STANDARD AL VAGOANELOR (CIFRELE 5-8)

Partea 9 indică marcajul numeric asociat caracteristicilor tehnice principale ale vagonului și se publică pe site-ul web al ERA (www.era.europa.eu).

Cererea pentru un cod nou se depune la entitatea de înmatriculare (menționată în Decizia 2007/756/CE) și se transmite ERA. Un cod nou poate fi utilizat doar după ce a fost publicat de ERA.

PARTEA 10 – CODURILE AFERENTE CARACTERISTICILOR TEHNICE ALE MATERIALULUI RULANT REMORCAT PENTRU TRANSPORTUL DE CĂLĂTORI (CIFRELE 5-6)

Partea 10 se publică pe site-ul web al ERA (www.era.europa.eu).

Cererea pentru un cod nou se depune la entitatea de înmatriculare (menționată în Decizia 2007/756/CE) și se transmite ERA. Un cod nou poate fi utilizat doar după ce a fost publicat de ERA.

PARTEA 11 – CODURILE AFERENTE CARACTERISTICILOR TEHNICE ALE VEHICULELOR SPECIALE (CIFRELE 6-8)

Partea 11 se publică pe site-ul web al ERA (www.era.europa.eu).

Cererea pentru un cod nou se depune la entitatea de înmatriculare (menționată în Decizia 2007/756/CE) și se transmite ERA. Un cod nou poate fi utilizat doar după ce a fost publicat de ERA.

▼B

PARTEA 12 – MARCAJUL CU LITERE PENTRU VAGOANE, CU EXCEPȚIA VAGOANELOR ARTICULATE ȘI MULTIPLE

Partea 12 se publică pe site-ul web al ERA (www.era.europa.eu).

Cererea pentru un cod nou se depune la entitatea de înmatriculare (menționată în Decizia 2007/756/CE) și se transmite ERA. Un cod nou poate fi utilizat doar după ce a fost publicat de ERA.

PARTEA 13 – MARCAJUL CU LITERE PENTRU MATERIALUL RULANT REMORCAT PENTRU TRANSPORTUL DE CĂLĂTORI

Partea 13 se publică pe site-ul web al ERA (www.era.europa.eu).

Cererea pentru un cod nou se depune la entitatea de înmatriculare (menționată în Decizia 2007/756/CE) și se transmite ERA. Un cod nou poate fi utilizat doar după ce a fost publicat de ERA.

_____

([1]) Pentru vehiculele speciale, numărul trebuie să fie unic într-o țară dată, cu prima cifră și ultimele cinci cifre ale caracteristicilor tehnice și numărului de serie.

([2]) NMBS/SNCB poate utiliza în continuare litera B înscrisă într-un cerc.

([3]) Semnele diacritice reprezintă «semne cu accent», cum sunt À, Ç, Ö, Č, Ž, Å etc. Literele speciale cum sunt Ø și Æ vor fi reprezentate printr-o singură literă; la controlarea unicității marcajului, Ø va fi luat ca O, iar Æ ca A.”