Šis dokumentas yra skirtas tik informacijai, ir institucijos nėra teisiškai atsakingos už jo turinį

►**B**

KOMISIJOS SPRENDIMAS

2012 m. lapkričio 14 d.

dėl Europos Sąjungos traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemio techninės sąveikos specifikacijos, kuriuo iš dalies keičiamas Sprendimas 2007/756/EB

(pranešta dokumentu Nr. C(2012) 8075)

(Tekstas svarbus EEE)

(2012/757/ES)

(OL L 345, 2012 12 15, p. 1)

iš dalies keičiamas:

		Oficialusis leidinys		
		Nr.	puslapis	data
►**M1**	2013 m. gruodžio 2 d. Komisijos sprendimas 2013/710/ES	L 323	35	2013 12 4
►**M2**	2015 m. birželio 8 d. Komisijos reglamentas (ES) 2015/995	L 165	1	2015 6 30

pataisytas:

►**C1** Klaidų ištaisymas, OL L 101, 2014 4 4, p. 15 (2012/757/ES)

▼B

KOMISIJOS SPRENDIMAS

2012 m. lapkričio 14 d.

dėl Europos Sąjungos traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemio techninės sąveikos specifikacijos, kuriuo iš dalies keičiamas Sprendimas 2007/756/EB

(pranešta dokumentu Nr. C(2012) 8075)

(Tekstas svarbus EEE)

(2012/757/ES)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2008/57/EB dėl geležinkelių sistemos sąveikos Bendrijoje ([1]), ypač į jos 6 straipsnio 1 dalį,

kadangi:

(1) 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 881/2004, įsteigiančio Europos geležinkelio agentūrą (agentūros reglamentas) ([2]), 12 straipsnyje reikalaujama, kad Europos geležinkelio agentūra (agentūra) užtikrintų, kad techninės sąveikos specifikacijos (TSS) atitiktų techninę pažangą, rinkos tendencijas bei socialinius reikalavimus, ir siūlytų Komisijai, jos manymu, būtinas TSS pataisas;

(2) 2010 m. balandžio 29 d. Sprendimu C(2010) 2576 Komisija įgaliojo agentūrą parengti ir persvarstyti TSS, kad į jų taikymo sritį būtų įtraukta visa Sąjungos geležinkelių sistema. Pagal įgaliojimo sąlygas agentūros paprašyta sujungti ir išplėsti greitųjų geležinkelių TSS ir paprastųjų geležinkelių TSS, susijusių su traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemiu, taikymo sritis. Šios TSS priimtos atitinkami Komisijos sprendimu 2008/231/EB ([3]) ir Komisijos sprendimu 2011/314/ES ([4]);

(3) 2011 m. rugsėjo 5 d. agentūra paskelbė rekomendaciją dėl paprastųjų geležinkelių traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS ir greitųjų geležinkelių TSS taikymo sričių sujungimo, dėl šių TSS geografinės taikymo srities išplėtimo ir dėl Europos transporto priemonės numerio duomenų perkėlimo į Komisijos sprendimą 2007/756/EB ([5]);

([1]) OL L 191, 2008 7 18, p. 1.
([2]) OL L 164, 2004 4 30, p. 1.
([3]) OL L 84, 2008 3 26, p. 1.
([4]) OL L 144, 2011 5 31, p. 1.
([5]) OL L 305, 2007 11 23, p. 30.

▼B

(4) I priede išdėstytos TSS įgyvendinimas ir atitiktis taikomiems TSS skirsniams turėtų būti nustatomi pagal įgyvendinimo planą – reikalaujama, kad kiekviena valstybė narė šį planą atnaujintų, atsižvelgdama į geležinkelių linijas, už kurias ji yra atsakinga;

(5) šiuo metu geležinkelių transporto eismas organizuojamas pagal galiojančius nacionalinius, dvišalius, daugiašalius ar tarptautinius susitarimus. Svarbu, kad šie susitarimai netrukdytų dabartinei ir būsimai pažangai siekiant užtikrinti sąveiką. Todėl turėtų būti nustatyta tvarka, kaip valstybės narės praneša apie tokius susitarimus;

(6) pagal Direktyvos 2008/57/EB 33 straipsnį geležinkelių riedmenis registruoja institucijos, tvarkančios nacionalinius riedmenų registrus, kaip numatyta Sprendime 2007/756/EB;

(7) Europos transporto priemonės numerio formatas ir reikalavimas jį dažais užrašyti ant riedmens yra būtini siekiant identifikuoti riedmenį ir turėtų likti traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS;

(8) kad nacionalinis riedmenų registras ir riedmenų registravimas būtų lengviau suprantami, dera duomenis apie techninius kodus, kurie yra Europos transporto priemonės numerio dalis, perkelti į Sprendimą 2007/756/EB. Todėl Sprendimas 2007/756/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas;

(9) per komitetą, įsteigtą pagal Direktyvos 2008/57/EB 29 straipsnį, Komisija valstybes nares turi informuoti apie agentūros paskelbtų kodų sąrašų pakeitimus;

(10) Direktyvoje 2008/57/EB traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemis apibūdintas kaip funkcinis. Todėl pagal traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS vertinama, ne kai suteikiamas leidimas pradėti riedmens eksploataciją, o kai vertinamos geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų saugos valdymo sistemos;

(11) dėl aiškumo ir paprastumo dera nekeisti Sprendimo 2011/314/ES 3, 5 ir 7 straipsnių pereinamojo laikotarpio nuostatų;

(12) sprendimai 2008/231/EB ir 2011/314/ES turėtų būti panaikinti;

(13) šiame sprendime numatytos priemonės atitinka pagal Direktyvos 2008/57/EB 29 straipsnio 1 dalį įsteigto komiteto nuomonę,

▼B

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

▼M2

1 straipsnis

Dalykas

Patvirtinama I priede pateikta visos Europos Sąjungos geležinkelių sistemos traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemio techninė sąveikos specifikacija (TSS).

2 straipsnis

Taikymo sritis

1. I priede pateikta TSS taikoma Sąjungos geležinkelių sistemos traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemiui, apibūdintam Direktyvos 2008/57/EB II priedo 2.5 skirsnyje.

2. Ši TSS taikoma šiems tinklams:

a) Direktyvos 2008/57/EB I priedo 1.1 skirsnyje apibrėžtam transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos tinklui,

b) Direktyvos 2008/57/EB I priedo 2.1 skirsnyje apibrėžtam transeuropinės greitųjų geležinkelių sistemos tinklui ir

c) kitoms Sąjungos geležinkelių sistemos tinklo dalims.

Ji neapima Direktyvos 2008/57/EB 1 straipsnio 3 dalyje nurodytų atvejų.

3 straipsnis

Neišspręsti klausimai

1. Jei I priedo I priedėlyje pažymėta, kad klausimas neišspręstas, sąlygos, kurių turi būti laikomasi pagal Direktyvos 2008/57/EB 17 straipsnio 3 dalį tikrinant sąveikos atitiktį, yra sąlygos, nustatytos valstybės narės, kurioje vykdomas traukinių eismo organizavimas, nacionalinėse taisyklėse.

2. Ne vėliau kaip 2016 m. sausio 1 d. kiekviena valstybė narė informuoja kitas valstybes nares ir Komisiją apie atitinkamas nacionalines taisykles.

3a straipsnis

Specifiniai atvejai

1. I priedo 7.3 skirsnyje nurodytais specifiniais atvejais sąlygos, kurių turi būti laikomasi pagal Direktyvos 2008/57/EB 17 straipsnio 3 dalį tikrinant sąveikos atitiktį, yra sąlygos, nustatytos valstybės narės, kurioje vykdomas traukinių eismo organizavimas, nacionalinėse taisyklėse.

2. Ne vėliau kaip 2016 m. sausio 1 d. kiekviena valstybė narė informuoja kitas valstybes nares ir Komisiją apie atitinkamas nacionalines taisykles.

▼M2

3b straipsnis

Pranešimas apie dvišalius susitarimus

Ne vėliau kaip 2016 m. sausio 1 d. valstybės narės Komisijai praneša apie šių tipų susitarimus, nebent apie juos jau pranešta pagal Komisijos sprendimą 2006/920/EB ([1]), Sprendimą 2008/231/EB, Sprendimą 2011/314/ES arba šį sprendimą:

a) nuolatinius arba laikinus nacionalinius valstybių narių ir geležinkelio įmonių arba infrastruktūros valdytojų susitarimus, kurių reikia dėl labai ypatingo ar vietinio planuojamos transporto paslaugos pobūdžio;

b) dvišalius arba daugiašalius geležinkelio įmonių, infrastruktūros valdytojų arba saugos institucijų tarpusavio susitarimus, kuriais užtikrinamas reikšmingas vietinės arba regioninės sąveikos lygis;

c) tarptautinius vienos ar daugiau valstybių narių ir bent vienos trečiosios šalies arba valstybių narių geležinkelio įmonių ar infrastruktūros valdytojų ir bent vienos kurios nors trečiosios šalies geležinkelio įmonės ar infrastruktūros valdytojo susitarimus, kuriais užtikrinamas reikšmingas vietinės arba regioninės sąveikos lygis.

3c straipsnis

Pranešimas apie taisykles dėl traukinio galą žyminčių ženklų tipo

Ne vėliau kaip 2016 m. sausio 1 d. valstybės narės Komisijai praneša apie taisykles, kuriomis nustatomas traukinio galą žyminčių ženklų tipas, kaip nurodyta I priedo 4.2.2.1.3.2 ir 4.2.2.1.3.3 skirsniuose, nebent apie jas jau pranešta pagal sprendimus 2006/920/EB, 2008/231/EB, 2011/314/ES arba šį sprendimą.

3d straipsnis

Įgyvendinimas

1. Sąveikaus traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemio įgyvendinimo etapai nustatyti I priedo 7 skirsnyje.

2. Valstybės narės, vadovaudamosi I priedo 7 skirsniu, parengia nacionalinį įgyvendinimo planą, kuriame aprašo, kokių veiksmų planuoja imtis, kad laikytųsi šio sprendimo.

Valstybės narės apie savo nacionalinius įgyvendinimo planus Komisijai praneša ne vėliau kaip 2017 m. liepos 1 d. Valstybės narės taip pat praneša apie galimą šių nacionalinių įgyvendinimo planų atnaujinimą.

3. Komisija nacionalinius įgyvendinimo planus ir jų vėlesnius pakeitimus skelbia savo interneto svetainėje ir, pasitelkusi Direktyvoje 2008/57/EB nurodytą komitetą, informuoja apie juos valstybes nares.

([1]) 2006 m. rugpjūčio 11 d. Komisijos sprendimas 2006/920/EB dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos „Traukinių eismo organizavimo ir valdymo“ posistemio techninės sąveikos specifikacijos (OL L 359, 2006 12 18, p. 1).

▼M2

4. Nereikalaujama, kad savo atnaujintus įgyvendinimo planus jau atsiuntusios valstybės narės juos siųstų dar kartą.

▼B

4 straipsnis

Sprendimai 2008/231/EB ir 2011/314/ES panaikinami 2014 m. sausio 1 d.

5 straipsnis

Sprendimas 2007/756/EB iš dalies keičiamas taip:

a) po 1 straipsnio įrašomas šis straipsnis:

„1a straipsnis

Šio sprendimo priedo 6 priedėlis taikomas nuo 2014 m. sausio 1 d.“;

b) priedas iš dalies keičiamas pagal šio sprendimo II priedą.

6 straipsnis

1. Agentūra savo interneto svetainėje paskelbia Sprendimo 2007/756/EB 6 priedėlio 9, 10, 11, 12 ir 13 dalyse nurodytų kodų sąrašus.

2. Agentūra nuolat atnaujina 1 dalyje nurodytus kodų sąrašus ir informuoja Komisiją apie visus jų pakeitimus. Apie šių sąrašų pokyčius Komisija valstybes nares informuoja per komitetą, įsteigtą pagal Direktyvos 2008/57/EB 29 straipsnį.

7 straipsnis

Šis sprendimas taikomas nuo 2014 m. sausio 1 d.

8 straipsnis

Šis sprendimas skirtas valstybėms narėms.

▼**M2**

I PRIEDAS

TURINYS

1.	Įvadas
1.1.	Techninė taikymo sritis
1.2.	Geografinė taikymo sritis
1.3.	Šios TSS turinys
2.	Posistemio ir taikymo srities apibrėžimas
2.1.	Posistemis
2.2.	Taikymo sritis
2.2.1.	Darbuotojai ir traukiniai
2.2.2.	Principai
2.2.3.	Taikomumas esamiems geležinkelių riedmenims ir infrastruktūrai
3.	Esminiai reikalavimai
3.1.	Esminių reikalavimų laikymasis
3.2.	Esminių reikalavimų apžvalga
4.	Posistemio charakteristikos
4.1.	Įvadas
4.2.	Funkciniai ir techniniai posistemio reikalavimai
4.2.1.	Su darbuotojais susiję reikalavimai
4.2.1.1.	Bendrieji reikalavimai
4.2.1.2.	Mašinistams skirti dokumentai
4.2.1.2.1.	Mašinisto taisyklių sąvadas
4.2.1.2.2.	Su darbo maršrutu susijusios geležinkelio linijos ir su ja susijusios geležinkelio kelio įrangos aprašymas
4.2.1.2.2.1.	Maršruto vadovo parengimas
4.2.1.2.2.2.	Maršruto vadove pateiktos informacijos pakeitimas
4.2.1.2.2.3.	Mašinisto informavimas realiu laiku
4.2.1.2.3.	Tvarkaraščiai
4.2.1.2.4.	Riedmenys
4.2.1.3.	Dokumentai, skirti geležinkelio įmonės darbuotojams, išskyrus mašinistus
4.2.1.4.	Dokumentai, skirti infrastruktūros valdytojo darbuotojams, duodantiems leidimą traukiniams važiuoti
4.2.1.5.	Su eismo sauga susiję traukinio brigados, kitų geležinkelio įmonės darbuotojų ir darbuotojų, duodančių leidimą traukiniams važiuoti, bendravimas
4.2.2.	Su traukiniais susiję reikalavimai
4.2.2.1.	Traukinio matomumas
4.2.2.1.1.	Bendrasis reikalavimas
4.2.2.1.2.	Priekis
4.2.2.1.3.	Galas
4.2.2.2.	Traukinio girdimumas

▼M2

4.2.2.2.1.	Bendrasis reikalavimas
4.2.2.2.2.	Valdymas
4.2.2.3.	Riedmenų identifikavimas
4.2.2.4.	Keleivių ir krovinio sauga
4.2.2.4.1.	Krovinio sauga
4.2.2.4.2.	Keleivių sauga
4.2.2.5.	Traukinio formavimas
4.2.2.6.	Traukinio stabdymas
4.2.2.6.1.	Būtinieji stabdžių sistemos reikalavimai
4.2.2.6.2.	Stabdymo charakteristikos ir didžiausias leidžiamas greitis
4.2.2.7.	Traukinio sąstato parangos užtikrinimas
4.2.2.7.1.	Bendrasis reikalavimas
4.2.2.7.2.	Būtinieji duomenys
4.2.2.8.	Signalų ir geležinkelio kelio žymių matomumo reikalavimai
4.2.2.9.	Mašinisto budrumas
4.2.3.	Su traukinių eismu susiję reikalavimai
4.2.3.1.	Traukinio planavimas
4.2.3.2.	Traukinių identifikavimas
4.2.3.2.1.	Traukinio numerio formatas
4.2.3.3.	Traukinio išvykimas
4.2.3.3.1.	Patikrinimas ir bandymai prieš išvykimą
4.2.3.3.2.	Infrastruktūros valdytojo informavimas apie traukinio būklę
4.2.3.4.	Eismo valdymas
4.2.3.4.1.	Bendrieji reikalavimai
4.2.3.4.2.	Pranešimas apie traukinį
4.2.3.4.2.1.	Duomenys, kuriuos reikia pateikti pranešant apie traukinio buvimo vietą
4.2.3.4.2.2.	Numatomas perdavimo laikas
4.2.3.4.3.	Pavojingieji kroviniai
4.2.3.4.4.	Kokybės valdymas
4.2.3.5.	Duomenų registravimas
4.2.3.5.1.	Kontrolės duomenų registravimas ne traukinyje
4.2.3.5.2.	Kontrolės duomenų registravimas traukinyje
4.2.3.6.	Naudojimas pablogėjusiomis sąlygomis
4.2.3.6.1.	Kitų naudotojų informavimas
4.2.3.6.2.	Traukinių mašinistų informavimas
4.2.3.6.3.	Nepaprastosios padėties atveju taikomos priemonės
4.2.3.7.	Avarinės situacijos valdymas
4.2.3.8.	Pagalba traukinio brigadai rikto ar sudėtingo geležinkelių riedmenų gedimo atveju
4.3.	Funkcinės ir techninės sąsajų specifikacijos
4.3.1.	Sąsajos su infrastruktūros posistemio TSS
4.3.2.	Sąsajos su kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemio TSS
4.3.3.	Sąsajos su riedmenų posistemio TSS
4.3.3.1.	Sąsajos su lokomotyvų ir keleivinių riedmenų posistemio TSS

▼M2

4.3.3.2.	Sąsajos su vagonų posistemio TSS
4.3.4.	Sąsajos su energijos posistemio TSS
4.3.5.	Sąsajos su geležinkelio tunelių saugos TSS
4.4.	Eksploatavimo taisyklės
4.5.	Techninės priežiūros taisyklės
4.6.	Profesinė kvalifikacija
4.6.1.	Profesinis išmanymas
4.6.2.	Kalbinė kompetencija
4.6.2.1.	Principai
4.6.2.2.	Žinių lygis
4.6.3.	Pradinis ir nuolatinis darbuotojų vertinimas
4.6.3.1.	Pagrindiniai elementai
4.6.3.2.	Mokymo poreikių analizė ir atnaujinimas
4.6.4.	Pagalbiniai darbuotojai
4.7.	Sveikatos ir darbo saugos sąlygos
4.7.1.	Įvadas
4.7.2.	Sveikatos tikrinimas ir psichologinis vertinimas
4.7.2.1.	Prieš paskiriant
4.7.2.1.1.	Minimalus sveikatos patikrinimo turinys
4.7.2.1.2.	Psichologinis įvertinimas
4.7.2.2.	Po paskyrimo
4.7.2.2.1.	Reguliarių sveikatos patikrinimų dažnumas
4.7.2.2.2.	Privalomo periodinio sveikatos tikrinimo turinys
4.7.2.2.3.	Papildomi sveikatos patikrinimai ir (arba) psichologiniai įvertinimai
4.7.3.	Medicininiai reikalavimai
4.7.3.1.	Bendrieji reikalavimai
4.7.3.2.	Regos reikalavimai
4.7.3.3.	Klausos reikalavimai
4.8.	Infrastruktūros ir transporto priemonių registrai
4.8.1.	Infrastruktūra
4.8.2.	Riedmenys
5.	Sąveikos sudedamosios dalys
5.1.	Apibrėžtis
5.2.	Sudedamųjų dalių sąrašas
6.	Sudedamųjų dalių atitikties ir (arba) tinkamumo naudoti vertinimas ir posistemio patikra
6.1.	Sąveikos sudedamosios dalys
6.2.	Traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemis
6.2.1.	Principai

▼**M2**

7.	Įgyvendinimas
7.1.	Principai
7.2.	Įgyvendinimo rekomendacijos
7.3.	Specifiniai atvejai
7.3.1.	Įvadas
7.3.2.	Specifinių atvejų sąrašas
7.3.2.1.	Laikinasis Estijos, Latvijos ir Lietuvos specifinis atvejis (T2)
7.3.2.2.	Laikinasis Airijos ir Jungtinės Karalystės specifinis atvejis (T3)
7.3.2.3.	Laikinasis Suomijos specifinis atvejis (P1)
7.3.2.4.	Nuolatinis Suomijos specifinis atvejis
A priedėlis.	ERTMS/ETCS naudojimo taisyklės
B priedėlis.	Bendri veiklos principai ir taisyklės
C priedėlis.	Su sauga susijusių pranešimų teikimo metodika
D priedėlis.	Elementai, kuriuos infrastruktūros valdytojas turi pateikti geležinkelio įmonei, kad ši galėtų sudaryti maršruto vadovą ir nustatyti traukinio suderinamumą su numatomu maršrutu
E priedėlis.	Kalbos ir bendravimo lygis
F priedėlis.	Minimalūs profesinės kvalifikacijos elementai, svarbūs su traukinių lydėjimu susijusioms užduotims
G priedėlis.	Minimalūs profesinės kvalifikacijos elementai, svarbūs su traukinių rengimu susijusioms užduotims
H priedėlis.	Riedmenų identifikavimas
I priedėlis.	Neišspręstų klausimų sąrašas
J priedėlis.	Terminų sąrašas

▼M2

1. ĮVADAS

1.1. **Techninė taikymo sritis**

Ši techninė sąveikos specifikacija (TSS) taikoma traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemiui, nurodytam Direktyvos 2008/57/EB II priedo 1 punkte pateiktame sąraše. Daugiau informacijos apie šį posistemį pateikta 2 skyriuje.

Techninėje sąveikos specifikacijoje prireikus nustatyti skirtingi paprastųjų geležinkelių ir Direktyvos 2008/57/EB I priedo 2.1 skirsnyje apibrėžtų greitųjų geležinkelių reikalavimai.

1.2. **Geografinė taikymo sritis**

Geografinė šios TSS taikymo sritis – visos geležinkelių sistemos tinklas, kurį sudaro:

— transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos tinklas (TEN), apibūdintas Direktyvos 2008/57/EB I priedo 1.1 skirsnyje „Tinklas“,

— transeuropinės greitųjų geležinkelių sistemos tinklas (TEN), apibūdintas Direktyvos 2008/57/EB I priedo 2.1 skirsnyje „Tinklas“,

— kitos visos geležinkelių sistemos tinklo dalys po Direktyvos 2008/57/EB I priedo 4 skirsnyje aprašyto taikymo srities išplėtimo,

išskyrus Direktyvos 2008/57/EB 1 straipsnio 3 dalyje nurodytus atvejus.

1.3. **Šios TSS turinys**

Pagal Direktyvos 2008/57/EB 5 straipsnio 3 dalį šioje TSS:

a) nurodoma numatoma traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemio taikymo sritis (2 skyrius);

b) išdėstomi esminiai nagrinėjamam posistemiui taikomi reikalavimai ir jo sąsajos su kitais posistemiais (3 skyrius);

c) nustatomi funkciniai ir techniniai reikalavimai, kuriuos turi atitikti posistemis ir jo sąsajos su kitais posistemiais. Jei būtina, atsižvelgiant į posistemio paskirtį, šie reikalavimai gali būti skirtingi, pvz., priklausomai nuo geležinkelio linijos, transporto mazgo ir (arba) geležinkelių riedmenų kategorijos, nustatytos Direktyvos 2008/57/EB I priede (4 skyrius);

d) nustatomos sąveikos sudedamosios dalys ir sąsajos, kurioms taikomos Europos specifikacijos (įskaitant Europos standartus), būtinos Europos geležinkelių sistemos sąveikai užtikrinti (5 skyrius);

e) kiekvienu nagrinėjamu atveju nurodoma, kokios procedūros turi būti taikomos siekiant įvertinti sąveikos sudedamųjų dalių atitiktį ar tinkamumą naudoti (6 skyrius);

▼M2

f) nurodoma šios TSS įgyvendinimo strategija. Visų pirma būtina nurodyti, kokius etapus reikia atlikti ir kokius elementus taikyti, kad nuo dabartinės padėties būtų palaipsniui pereita prie galutinės padėties, kai TSS reikalavimų vykdymas bus visiems privalomas (7 skyrius);

g) nurodoma minėtam posistemiui eksploatuoti ir jo techninei priežiūrai atlikti, taip pat šiai TSS įgyvendinti būtina susijusių darbuotojų profesinė kvalifikacija ir jų sveikatos ir darbo saugos sąlygos (4 skyrius).

Be to, pagal Direktyvos 2008/57/EB 5 straipsnio 5 dalį gali būti numatyti specifiniai atvejai kiekvienai TSS. Tokie atvejai nurodyti 7 skyriuje.

Taip pat šioje TSS (4 skyriuje) pateikiamos specifinės naudojimo ir techninės priežiūros taisyklės, taikomos šio priedo 1.1 ir 1.2 skirsniuose nurodytose taikymo srityse.

2. POSISTEMIO IR TAIKYMO SRITIES APIBRĖŽIMAS

2.1. **Posistemis**

Traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemis apibrėžtas Direktyvos 2008/57/EB II priedo 2.5 skirsnyje:

„Procedūros ir su jomis susijusi įranga, leidžianti įvairiems struktūriniams posistemiams darniai veikti įprasto ir pablogėjusio veikimo režimu, įskaitant visų pirma traukinių formavimą ir valdymą, traukinių eismo planavimą ir valdymą.

Profesinė kvalifikacija, kurios gali reikėti teikiant tarptautines paslaugas.“

2.2. **Taikymo sritis**

Ši TSS taikoma infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemiui, susijusiam su traukinių eksploatavimu 1.2 skyriuje apibrėžtoje Europos geležinkelių sistemoje.

2.2.1. *Darbuotojai ir traukiniai*

4.6 ir 4.7 skirsniai taikomi tiems darbuotojams, kurie atlieka saugos atžvilgiu svarbias užduotis, susijusias su traukinio lydėjimu.

4.6.2 skirsnis taikomas traukinių mašinistams, kaip nustatyta Direktyvos 2007/59/EB VI priedo 8 skyriuje.

Valstybėse narėse bus taikomas darbuotojų, kurie vykdo su traukinių išleidimu ir leidimo traukiniams važiuoti davimu susijusias saugos atžvilgiu svarbias užduotis, profesinės kvalifikacijos ir reikalavimų, susijusių su jų sveikatos ir darbo saugos sąlygomis, tarpusavio pripažinimas.

Darbuotojams, kurie atlieka saugos atžvilgiu svarbias užduotis, susijusias su galutiniu traukinio parengimu prieš kertant sieną (-as) ir darbu už bet kurios (-ų) „pasienio“ vietovės (-ių), kuri (kurios) nurodyta (-os) tinklo infrastruktūros valdytojo tinklo nuostatuose ir įtraukta (-os) į jo įgaliojimus saugos srityje, ribų, taikomas 4.6 skirsnis, o valstybės narės abipusiškai pripažįsta reikalavimus pagal 4.7 skirsnį. Jei visi traukinį sudarantys riedmenys pervažiuoja valstybės sieną tik iki „pasienio“ vietovės (-ių), nelaikoma, kad traukinys naudojamas tarptautinei paslaugai teikti.

▼M2

2.2.2. *Principai*

Ši TSS taikoma tiems traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemio elementams (kaip nustatyta 4 skyriuje), kuriuose iš esmės yra geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų veiklos sąsajų ir kur sąveika būtų ypač naudinga.

Geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai privalo nustatyti tinkamus procesus, kad užtikrintų atitiktį visiems su taisyklėmis, tvarka ir dokumentais susijusiems reikalavimams. Šių procesų nustatymas yra svarbi geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojo taikomos saugos valdymo sistemos dalis, kaip reikalaujama Direktyvoje 2004/49/EB ([1]). Pačią saugos valdymo sistemą, prieš išduodama saugos sertifikatą ir (arba) suteikdama įgaliojimus saugos srityje, vertina kompetentinga nacionalinė saugos institucija.

2.2.3. *Taikomumas esamiems geležinkelių riedmenims ir infrastruktūrai*

Nors didžioji dalis šios TSS reikalavimų yra susiję su procesais ir procedūromis, tam tikri reikalavimai taip pat yra susiję su eksploatavimo atžvilgiu svarbiomis fizinėmis sudedamosiomis dalimis, traukiniais ir geležinkelių riedmenimis.

Šių elementų projektavimo kriterijai aprašyti kitų posistemių (pvz., geležinkelių riedmenų) TSS. Taikant šią TSS atsižvelgiama į tų elementų eksploatacinę funkciją.

3. ESMINIAI REIKALAVIMAI

3.1. **Esminių reikalavimų laikymasis**

Kaip nustatyta Direktyvos 2008/57/EB 4 straipsnio 1 dalyje, Sąjungos geležinkelių sistema, jos posistemiai ir sąveikos sudedamosios dalys turi atitikti tos Direktyvos III priedo bendrosiose sąlygose nustatytus esminius reikalavimus.

3.2. **Esminių reikalavimų apžvalga**

Esminiai reikalavimai apima:

— saugą,

— patikimumą ir prieinamumą,

— sveikatą,

— aplinkos apsaugą,

— techninį suderinamumą,

— prieinamumą.

Remiantis Direktyva 2008/57/EB, esminiai reikalavimai gali būti bendrai taikomi visai Europos geležinkelių sistemai arba specialiai kiekvienam posistemiui ir jo sudedamosioms dalims.

Toliau pateiktoje lentelėje apibendrinamas Direktyvos 2008/57/EB III priede ir šioje TSS išdėstytų esminių reikalavimų atitikimas.

([1]) 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/49/EB dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose ir iš dalies pakeičianti Tarybos direktyvą 95/18/EB bei Direktyvą 2001/14/EB (Saugos geležinkeliuose direktyva) (OL L 164, 2004 4 30, p. 44).

▼M2

Skirsnis	Skirsnio pavadinimas	Sauga					Patikimumas ir prieinamumas	Sveikata		Aplinkos apsauga					Techninis suderinamumas	Specifiniai traukinių eismo organizavimo ir valdymo esminiai reikalavimai		
		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	Mašinistams skirti dokumentai						X									X		X
4.2.1.2.1	Taisyklių sąvadas												X			X		X
4.2.1.2.2	Maršruto vadovas															X		X
4.2.1.2.2.1	Maršruto vadovo parengimas															X		
4.2.1.2.2.2	Maršruto vadove pateiktos informacijos pakeitimas															X		X
4.2.1.2.2.3	Mašinisto informavimas realiu laiku															X	X	X
4.2.1.2.3	Tvarkaraščiai															X	X	X
4.2.1.2.4	Riedmenys						X									X		X
4.2.1.3	Dokumentai, skirti geležinkelio įmonės darbuotojams, išskyrus mašinistus						X									X		X
4.2.1.4	Dokumentai, skirti infrastruktūros valdytojo darbuotojams, kurie duoda leidimą traukiniams važiuoti						X									X	X	
4.2.1.5	Su eismo sauga susijęs traukinio brigados, kitų geležinkelio įmonės darbuotojų ir darbuotojų, duodančių leidimą traukiniams važiuoti, bendravimas						X									X	X	X
4.2.2.1	Traukinio matomumas	X														X		X
4.2.2.1.1	Bendrasis reikalavimas	X														X		X
4.2.2.1.2	Priekis	X														X		X
4.2.2.1.3	Galas	X														X		X

▼M2

Skirsnis	Skirsnio pavadinimas	Sauga					Patikimumas ir prieinamumas	Sveikata		Aplinkos apsauga					Techninis suderinamumas	Specifiniai traukinių eismo organizavimo ir valdymo esminiai reikalavimai		
		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	Traukinio girdimumas	X											X			X		X
4.2.2.2.1	Bendrasis reikalavimas	X														X		X
4.2.2.2.2	Valdymas	X																X
4.2.2.3	Riedmenų identifikavimas						X									X		X
4.2.2.4	Keleivių ir krovinio sauga															X		
4.2.2.5	Traukinio formavimas															X		
4.2.2.6	Traukinio stabdymas		X													X		X
4.2.2.6.1	Būtinieji stabdžių sistemos reikalavimai		X													X		X
4.2.2.6.2	Stabdymo charakteristikos		X													X		X
4.2.2.7	Traukinio sąstato parangos užtikrinimas		X													X		X
4.2.2.7.1	Bendrasis reikalavimas															X		X
4.2.2.7.2	Būtinieji duomenys															X		X
4.2.2.8	Signalų ir geležinkelio kelio žymių matomumo reikalavimai														X	X		
4.2.2.9	Mašinisto budrumas															X		

▼M2

Skirsnis	Skirsnio pavadinimas	Sauga					Patikimumas ir prieinamumas	Sveikata		Aplinkos apsauga					Techninis suderinamumas	Specifiniai traukinių eismo organizavimo ir valdymo esminiai reikalavimai		
		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	Traukinio planavimas		X														X	X
4.2.3.2	Traukinių identifikavimas															X	X	X
4.2.3.3	Traukinio išvykimas															X		X
4.2.3.3.1	Patikrinimas ir bandymai prieš išvykimą		X				X									X		X
4.2.3.3.2	Infrastruktūros valdytojo informavimas apie traukinio eksploatacinę būklę		X				X										X	X
4.2.3.4	Eismo valdymas															X	X	X
4.2.3.4.1	Bendrieji reikalavimai															X	X	X
4.2.3.4.2	Pranešimas apie traukinį															X	X	X
4.2.3.4.2.1	Duomenys, kuriuos reikia pateikti pranešant apie traukinio buvimo vietą															X		X
4.2.3.4.2.2	Numatomas perdavimo laikas															X		X
4.2.3.4.3	Pavojingieji kroviniai															X	X	
4.2.3.4.4	Kokybės valdymas																X	X
4.2.3.5	Duomenų registravimas						X										X	

▼M2

Skirsnis	Skirsnio pavadinimas	Sauga					Patikimumas ir prieinamumas	Sveikata		Aplinkos apsauga					Techninis suderinamumas	Specifiniai traukinių eismo organizavimo ir valdymo esminiai reikalavimai		
		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	Kontrolės duomenų registravimas ne traukinyje						X										X	
4.2.3.5.2	Kontrolės duomenų registravimas traukinyje						X										X	
4.2.3.6	Naudojimas pablogėjusiomis sąlygomis															X	X	X
4.2.3.6.1	Kitų naudotojų informavimas															X		X
4.2.3.6.2	Traukinių mašinistų informavimas															X		
4.2.3.6.3	Nepaprastosios padėties atveju taikomos priemonės															X	X	X
4.2.3.7	Avarinės situacijos valdymas															X	X	X
4.2.3.8	Pagalba traukinio brigadai rikto ar sudėtingo geležinkelių riedmenų gedimo atveju																	X
4.4	ERTMS naudojimo taisyklės															X	X	
4.6	Profesinė kvalifikacija															X	X	X
4.7	Sveikatos ir darbo saugos sąlygos															X		

▼M2

4. POSISTEMIO CHARAKTERISTIKOS

4.1. **Įvadas**

Atsižvelgiant į visus taikomus pagrindinius reikalavimus, traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemį, kaip aprašyta 2.2 skirsnyje, sudaro tik šiame skyriuje nurodyti elementai.

Pagal Direktyvą 2012/34/ES ([1]) infrastruktūros valdytojas atsakingas už visų reikalavimų, kuriuos, atsižvelgiant į geografines atskirų geležinkelio linijų ypatybes ir šiame skyriuje nustatytus funkcinius ar techninius reikalavimus, turi atitikti traukiniai, kuriems leidžiama važiuoti jo tinkle, nurodymą.

4.2. **Funkcinės ir techninės posistemio specifikacijos**

Traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemiui taikomi šie funkciniai ir techniniai reikalavimai:

— su darbuotojais susiję reikalavimai,

— su traukiniais susiję reikalavimai,

— su traukinių eismu susiję reikalavimai.

4.2.1. *Su darbuotojais susiję reikalavimai*

4.2.1.1. Bendrieji reikalavimai

Šis skirsnis taikomas darbuotojams, kurie prisideda prie posistemio naudojimo atlikdami saugos atžvilgiu svarbias užduotis, susijusias su tiesiogine geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojo sąsaja.

(1) Geležinkelio įmonės darbuotojai, kurie:

(a) vairuoja traukinius (toliau – mašinistas) ir yra traukinio brigados nariai,

(b) atlieka užduotis traukinyje (išskyrus vairavimą) ir yra traukinio brigados nariai,

(c) atlieka traukinių parengimo užduotis.

(2) Infrastruktūros valdytojo darbuotojai, duodantys leidimą traukiniams važiuoti.

Sritys, kurioms taikoma:

— dokumentai,

— bendravimas.

Be to, šioje TSS nustatomi darbuotojams (kaip apibrėžta 2.2.1 skirsnyje) taikomi reikalavimai, susiję su:

— kvalifikacija (žr. 4.6 skirsnį ir G priedėlį),

— sveikatos ir darbo saugos sąlygomis (žr. 4.7 skirsnį).

([1]) 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė (nauja redakcija), OL L 343, 2012 12 14, p. 32.

▼M2

4.2.1.2. Mašinistams skirti dokumentai

Traukinį eksploatuojanti geležinkelio įmonė turi mašinistui suteikti visą informaciją ir dokumentus, reikalingus jo pareigoms atlikti.

Ši informacija turi apimti būtinus elementus, svarbius maršrutuose dirbant normaliomis, pablogėjusiomis ir avarinėmis sąlygomis, taip pat turi būti atsižvelgiama į tuose maršrutuose naudojamus geležinkelių riedmenis.

4.2.1.2.1. Mašinisto taisyklių sąvadas

Visos reikalingos mašinisto darbo procedūros turi būti pateiktos dokumente arba kompiuterio laikmenoje, vadinamajame mašinisto taisyklių sąvade.

Mašinisto taisyklių sąvade turi būti pateikti reikalavimai, taikomi visiems mašinisto darbo maršrutams ir tuose maršrutuose naudojamiems riedmenims, atsižvelgiant į darbą įprastomis ir pablogėjusiomis sąlygomis bei darbą galimų avarinių situacijų atveju.

Mašinisto taisyklių sąvadas turi apimti du skirtingus aspektus:

— jame turi būti aprašomos bendrosios taisyklės ir procedūros (atsižvelgiant į A, B ir C priedėlių turinį) ir

— nustatomos kiekvienam infrastruktūros valdytojui reikalingos specifinės taisyklės ir procedūros.

Į sąvadą turi būti įtrauktos procedūros, apimančios bent šiuos aspektus:

— darbuotojų darbo saugą ir saugumą,

— signalizavimą, kontrolę ir valdymą,

— traukinio naudojimą, įskaitant naudojimą pablogėjusiomis sąlygomis,

— trauką ir geležinkelių riedmenis,

— riktus ir avarijas.

Geležinkelio įmonė yra atsakinga už mašinisto taisyklių sąvado parengimą.

Geležinkelio įmonė turi pateikti visos infrastruktūros, kurioje dirbs jos mašinistai, aiškų mašinisto taisyklių sąvadą.

Mašinisto taisyklių sąvadą geležinkelio įmonė turi sudaryti taip, kad mašinistas galėtų laikytis visų eksploatavimo taisyklių.

Sąvadas turi turėti du priedėlius:

— 1 priedėlis. Pranešimų perdavimo ir priėmimo procedūrų vadovas;

— 2 priedėlis. Blankų rinkinys.

Iš anksto parengti pranešimai ir blankai turi būti infrastruktūros valdytojo (-ų) vartojama kalba.

Mašinisto taisyklių sąvadas rengiamas ir atnaujinamas šiais etapais:

▼M2

— infrastruktūros valdytojas (arba už naudojimo taisyklių parengimą atsakinga organizacija) geležinkelio įmonei reikalingą informaciją turi pateikti infrastruktūros valdytojo vartojama kalba,

— geležinkelio įmonė turi parengti pirminį arba atnaujintą dokumentą,

— jei geležinkelio įmonė mašinisto taisyklių sąvadui sudaryti pasirinko kitą kalbą nei ta, kuria buvo pateikta pirminė informacija, ji privalo pasirūpinti būtinu vertimu ir (arba) pateikti paaiškinimus kita kalba.

Infrastruktūros valdytojas privalo užtikrinti, kad informacija geležinkelio įmonei (-ėms) pateikiamuose dokumentuose būtų išsami ir tiksli.

Geležinkelio įmonė privalo užtikrinti, kad mašinisto taisyklių sąvade būtų pateikta išsami ir tiksli informacija.

4.2.1.2.2. Su darbo maršrutu susijusios geležinkelio linijos ir su ja susijusios geležinkelio kelio įrangos aprašymas

Mašinistams turi būti pateiktas su jų darbo maršrutu susijusių geležinkelio linijų ir su tomis linijomis susijusios traukinio valdymui svarbios geležinkelio kelio įrangos aprašymas. Tokia informacija mašinistams turi būti pateikta viename dokumente, vadinamajame „Maršruto vadove“ (tai gali būti tradicinis arba kompiuterio laikmenoje pateikiamas dokumentas).

Minimalios informacijos, kurią pateikti būtina, sąrašas:

— bendrosios eksploatacinės charakteristikos,

— įkalnių ir nuokalnių ženklinimas,

— išsami geležinkelio linijos schema.

4.2.1.2.2.1. Maršruto vadovo parengimas

Visose infrastruktūrose, kuriose naudojami konkrečios geležinkelio įmonės traukiniai, maršruto vadovo formatas turi būti nuoseklus.

Geležinkelio įmonė atsakinga už išsamaus ir tikslaus maršruto vadovo sudarymą pagal infrastruktūros valdytojo(-ų) pateiktą informaciją.

Infrastruktūros valdytojas geležinkelio įmonei turi pateikti bent D priedėlyje nustatytą maršruto vadovui būtiną informaciją.

Maršruto vadove turi būti pateikta ši informacija (sąrašas neišsamus):

(a) bendrosios eksploatacinės charakteristikos:

  (a) signalizavimo sistemos tipas ir atitinkamas naudojimo režimas (dvikelis geležinkelio kelio ruožas, dvipusis traukinių eismas, eismas kairiuoju arba dešiniuoju keliu ir kt.),

  (b) elektros energijos tiekimo tipas,

  (c) geležinkelio kelio ir traukinio radijo ryšio įrangos tipas;

(b) įkalnių ir nuokalnių ženklinimas, nurodant nuolydžio dydį ir vietą;

(c) išsami geležinkelio linijos schema:

▼M2

— geležinkelio linijos stočių pavadinimai ir būdingosios vietos bei jų padėtis,

— tuneliai, įskaitant vietą, pavadinimą, ilgį, specialią informaciją, pvz., apie pėsčiųjų takus ir saugaus išėjimo vietų buvimą, taip pat saugias vietas, į kurias galima evakuoti keleivius,

— svarbios vietos, pvz., neutralūs ruožai,

— kiekviename geležinkelio kelyje leidžiamas greitis, įskaitant, jei būtina, skirtuminį greitį, taikomą tam tikriems traukinių tipams,

— atsakingas infrastruktūros valdytojas,

— ryšio su traukinių eismo valdymo centru įprastomis ir pablogėjusiomis sąlygomis priemonės.

Infrastruktūros valdytojas privalo užtikrinti, kad informacija geležinkelio įmonei (-ėms) pateikiamuose dokumentuose būtų išsami ir tiksli.

Geležinkelio įmonė privalo užtikrinti, kad maršruto vadove būtų pateikta išsami ir tiksli informacija.

4.2.1.2.2.2. Maršruto vadove pateiktos informacijos pakeitimas

Infrastruktūros valdytojas privalo geležinkelio įmonei pranešti apie visus nuolatinius ir laikinus informacijos, pateiktos pagal 4.2.1.2.2.1 skirsnį, pakeitimus.

Geležinkelio įmonė turi surašyti tuos pakeitimus specialiame dokumente arba kompiuterio laikmenoje, kurių formatas turi būti vienodas visose infrastruktūrose, kuriose naudojami tos geležinkelio įmonės traukiniai.

Infrastruktūros valdytojas privalo užtikrinti, kad informacija geležinkelio įmonei (-ėms) pateikiamuose dokumentuose būtų išsami ir tiksli.

Geležinkelio įmonė privalo užtikrinti, kad maršruto vadove pateiktos informacijos pakeitimų dokumente būtų pateikiama išsami ir tiksli informacija.

4.2.1.2.2.3. Mašinisto informavimas realiu laiku

Infrastruktūros valdytojas privalo mašinistus informuoti apie visus geležinkelio linijos ir susijusios geležinkelio kelio įrangos pakeitimus, apie kuriuos nepranešta kaip apie maršruto vadove pateiktos informacijos pakeitimus pagal 4.2.1.2.2.2 skirsnį.

4.2.1.2.3. Tvarkaraščiai

Teikiant traukinių tvarkaraščių informaciją suteikiama galimybė lengviau užtikrinti tikslų traukinių eismą ir teikti paslaugas.

Geležinkelio įmonė turi pateikti mašinistams bent šią įprastam traukinio važiavimui būtiną informaciją:

— traukinio identifikavimą,

— traukinio važiavimo dienas (jei reikia),

— sustojimo vietas ir su jomis susijusią veiklą,

— kitas su laiku susijusias vietas,

▼M2

— atvažiavimo į kiekvieną iš tų vietų, išvažiavimo iš jų arba jų pravažiavimo laiką.

Tokia traukinio važiavimo informacija (ji turi būti grindžiama infrastruktūros valdytojo pateikta informacija) gali būti pateikiama elektroniniu būdu arba popieriniame dokumente.

Informacija visose geležinkelio įmonės naudojamose geležinkelių linijose mašinistui turi būti pateikiama vienodai.

4.2.1.2.4. Riedmenys

Geležinkelio įmonė privalo mašinistui pateikti informaciją, svarbią dirbant su riedmenimis pablogėjusiomis sąlygomis (tada, kai traukiniui reikia pagalbos). Tokiuose dokumentuose turi būti aprašoma ir specifinė tokiais atvejais sąsaja su infrastruktūros valdytojo darbuotojais.

4.2.1.3. Dokumentai, skirti geležinkelio įmonės darbuotojams, išskyrus mašinistus

Geležinkelio įmonė visiems savo darbuotojams (dirbantiems traukinyje ar kitur), kurie vykdo eismo saugos atžvilgiu svarbias užduotis, susijusias su tiesiogine sąsaja su infrastruktūros valdytojo darbuotojais, įranga arba sistemomis, turi pateikti taisykles, darbo tvarkos nurodymus ir suteikti jos nuožiūra reikalingą specialią informaciją apie geležinkelių riedmenis ir maršrutus. Tokia informacija taikoma ir įprasto naudojimo sąlygomis, ir pablogėjusiomis sąlygomis.

Traukinio darbuotojams skirtos informacijos struktūra, formatas, turinys ir rengimo bei atnaujinimo procesas turi būti grindžiami šios TSS 4.2.1.2 skirsnyje išdėstytais reikalavimais.

4.2.1.4. Dokumentai, skirti infrastruktūros valdytojo darbuotojams, kurie duoda leidimą traukiniams važiuoti

Visa informacija, reikalinga su eismo sauga susijusiam darbuotojų, kurie duoda leidimą traukiniams važiuoti, ir traukinio brigados bendravimui užtikrinti, turi būti pateikta:

— dokumentuose, kuriuose aprašomi pranešimų perdavimo ir priėmimo principai (C priedėlis),

— dokumente, pavadintame „Blankų rinkinys“.

Infrastruktūros valdytojas šiuos dokumentus turi parengti savo vartojama kalba.

4.2.1.5. Su eismo sauga susijęs traukinio brigados, kitų geležinkelio įmonės darbuotojų ir darbuotojų, duodančių leidimą traukiniams važiuoti, bendravimas

Su eismo sauga susijusiam traukinio brigados, kitų geležinkelio įmonės darbuotojų (kaip apibrėžta G priedėlyje) ir darbuotojų, duodančių leidimą traukiniams važiuoti, bendravimui vartojama tame maršrute infrastruktūros valdytojo vartojama kalba (kaip apibrėžta J priedėlyje).

Traukinio brigados ir darbuotojų, duodančių leidimą traukiniams važiuoti, bendravimo su eismo sauga susijusiais klausimais principai išdėstyti C priedėlyje.

▼M2

Pagal Direktyvą 2012/34/ES infrastruktūros valdytojas paskelbia, kokią kalbą kasdien vartoja jo darbuotojai.

Tačiau ten, kur praktiniais sumetimais reikalinga antra kalba, infrastruktūros valdytojas nustato jos vartojimo geografines ribas.

4.2.2. *Su traukiniais susiję reikalavimai*

4.2.2.1. Traukinio matomumas

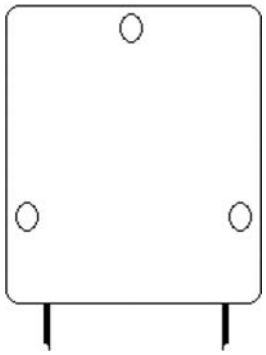
4.2.2.1.1. Bendrasis reikalavimas

Geležinkelio įmonė turi užtikrinti, kad traukinio priekis ir galas būtų paženklinti atitinkamais ženklais.

4.2.2.1.2. Priekis

Geležinkelio įmonė turi užtikrinti, kad artėjantis traukinys būtų aiškiai matomas ir atpažįstamas; tam naudojami priekiniai atitinkamai išdėstyti baltos spalvos žibintai.

Traukinio priekinio riedmens priekyje turi būti įtaisyti trys žibintai, išdėstyti lygiašonio trikampio forma, kaip parodyta toliau schemoje. Kai traukinys valdomas iš priekio, tie žibintai visada turi būti įjungti.



Priekio žibintai turi užtikrinti optimalų traukinio pastebimumą (gabarito žibintai), užtikrinti pakankamą matomumą traukinio mašinistui (priekiniai žibintai) naktį ir blogo matomumo sąlygomis ir neturi akinti priešpriešiais atvažiuojančių traukinių mašinistų.

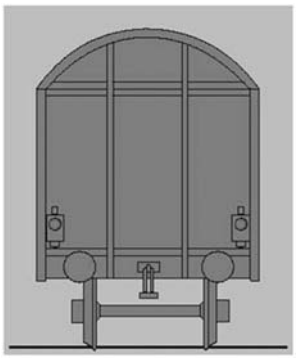
Tarpai tarp žibintų, aukštis virš bėgių, skersmuo, šviesos intensyvumas, dienos metu ir naktį skleidžiamo spindulio matmenys ir forma apibrėžti Komisijos reglamente (ES) Nr. 1302/2014 (Lokomotyvų ir keleivinių riedmenų TSS) ([1]).

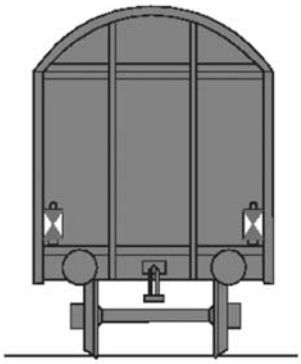
4.2.2.1.3. Galas

Geležinkelio įmonė turi užtikrinti, kad traukinio galas būtų tinkamai paženklintas. Traukinio galą žymintys ženklai turi būti įrengti tik traukinio paskutinio riedmens gale. Galo ženklai turi būti įrengti taip, kaip pavaizduota paveikslėlyje.

([1]) 2014 m. lapkričio 18 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1302/2014 dėl Europos Sąjungos geležinkelių sistemos posistemio „Lokomotyvai ir keleiviniai riedmenys“ techninės sąveikos specifikacijos (OL L 356, 2014 12 12, p. 228).

▼**M2**





4.2.2.1.3.1. Keleiviniai traukiniai

Keleivinio traukinio galą žymintys ženklai turi būti 2 pastoviai šviečiantys raudoni žibintai, įrengti vienodame aukštyje virš taukšų skersinėje ašyje.

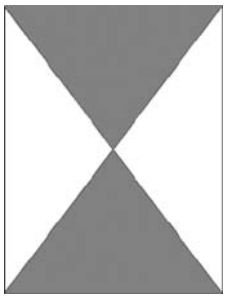
4.2.2.1.3.2. Tarptautiniam eismui naudojami prekiniai traukiniai

Valstybė narė turi Komisijai pranešti, kuris iš nurodytų reikalavimų tos valstybės narės tinkle taikomas traukiniams, kertantiems sieną tarp valstybių narių:

arba

— 2 pastoviai šviečiantys raudoni žibintai, arba

— 2 šviesą atspindinčios plokštės su baltais trikampiais šonuose ir raudonu trikampiu viršuje ir apačioje; plokštės forma tokia:



Žibintai arba plokštės turi būti vienodame aukštyje virš taukšų skersinėje ašyje.

Valstybės narės, kuriose reikalaujama naudoti 2 šviesą atspindinčias plokštes, kaip tinkamus traukinio galo ženklus turi pripažinti ir 2 pastoviai šviečiančius raudonus žibintus.

Valstybės narės, kuriose reikalaujama naudoti 2 pastoviai šviečiančius raudonus žibintus, kaip tinkamus traukinio galo ženklus turi pripažinti ir 2 šviesą atspindinčias plokštes, jei visame tinkle galioja šios 2 sąlygos:

— įvažiavimo į galbūt užimtą blokuojamąjį ruožą veiklos taisyklėje nurodyta, kad traukinių mašinistai turi gebėti sustoti prieš bet kokią kliūtį, ir

— nereikalaujama, kad signalininkai, nustatydami traukinio baigtumą, vizualiai tikrintų, ar yra traukinio galinis įtaisas.

▼M2

4.2.2.1.3.3. Prekiniai traukiniai, nekertantys sienos tarp valstybių narių.

Valstybė narė turi pranešti Komisijai, kurios taisyklės jos tinkle bus taikomos traukiniams, kurie sienos nekerta.

Be to, traukiniams, kurie sienos nekerta, pripažįstamos ir 4.2.2.1.3.2 skirsnyje nurodytos tarptautiniam eismui naudojamiems prekiniams traukiniams taikomos taisyklės, apie kurias pranešta.

4.2.2.2. Traukinio girdimumas

4.2.2.2.1. Bendrasis reikalavimas

Geležinkelio įmonė turi užtikrinti, kad traukiniuose būtų įrengtas įspėjamojo garso signalo, kuriuo pranešama apie artėjantį traukinį, įtaisas.

4.2.2.2.2. Valdymas

Įspėjamojo garso signalo įtaisą turi būti galima įjungti iš bet kurios traukinio valdymo padėties.

4.2.2.3. Riedmenų identifikavimas

Kiekvienas geležinkelių riedmuo turi turėti unikalų numerį, pagal kurį būtų galima jį atskirti nuo kitų riedmenų. Tas numeris turi būti gerai matomas bent ant kiekvieno riedmens šono.

Taip pat turi būti įmanoma atpažinti riedmeniui taikomus naudojimo apribojimus.

Išsamesni reikalavimai nustatyti H priedėlyje.

4.2.2.4. Keleivių ir krovinio sauga

4.2.2.4.1. Krovinio sauga

Geležinkelio įmonė privalo užtikrinti, kad prekiniai vagonai būtų saugiai ir patikimai pakrauti ir kad krovinys išliktų saugus visą kelionę.

4.2.2.4.2. Keleivių sauga

Geležinkelio įmonė privalo užtikrinti, kad keleiviai būtų saugūs traukiniui išvykstant ir saugiai vežami visą kelionę.

4.2.2.5. Traukinio formavimas

Geležinkelio įmonė turi nustatyti taisykles ir procedūras, kurių darbuotojai turi laikytis, siekdami užtikrinti, kad traukinys atitiktų paskirto maršruto sąlygas.

Nustatant traukinio formavimo reikalavimus turi būti atsižvelgiama į šiuos elementus:

(a) geležinkelių riedmenys

— visi traukinio riedmenys turi atitikti reikalavimus, taikomus maršrutuose, kuriais važiuos traukinys,

— visi traukinio riedmenys turi būti pritaikyti važiuoti didžiausiu traukiniui pagal tvarkaraštį nustatytu greičiu,

(b) visi traukinio riedmenys turi būti techniškai patikrinti, o techninės priežiūros darbų tvarkaraštis (laiko ir atstumo atžvilgiais) neturi būti pažeistas per visą kelionę;

▼M2

(c) traukinys

— traukinio sąstatas turi būti suformuotas laikantis atitinkamam maršrutui nustatytų techninių apribojimų ir neviršyti pradinėje ir galinėje stotyse leistinojo ilgio,

(d) geležinkelio įmonė yra atsakinga už tai, kad traukinys būtų techniškai tinkamas numatytai kelionei ir toks išliktų per visą kelionę;

(e) svoris ir ašies apkrova

(f) traukinio svoris neturi viršyti maršruto dalyje leidžiamo didžiausio svorio; ji turi atitikti sukabinimo įtaisų stiprumą, traukos jėgą ir kitas svarbias traukinio charakteristikas. Turi būti atsižvelgta į ašies apkrovos apribojimus;

(g) didžiausias traukinio greitis

— nustatant didžiausią leistiną traukinio greitį turi būti atsižvelgiama į konkrečiame (-uose) maršrute (-uose) taikomus apribojimus, stabdymo charakteristikas, ašių apkrovą ir geležinkelių riedmenų tipą;

(h) kinematinis gabaritas

(i) kiekvieno traukinio riedmens kinematinis gabaritas (įskaitant krovinio gabaritą) neturi viršyti maksimalaus konkrečiame maršruto ruože leidžiamo gabarito.

Gali reikėti taikyti arba nustatyti papildomus apribojimus, atsižvelgiant į konkretaus traukinio stabdymo režimą arba traukos tipą.

Infrastruktūros valdytojas privalo nedelsdamas informuoti geležinkelio įmonę apie paskirto maršruto savybių pasikeitimus. Elementai, kuriuos būtina patikrinti, kad būtų užtikrintas traukinio ir paskirto maršruto suderinamumas, nustatyti D priedėlyje.

4.2.2.6. Traukinio stabdymas

4.2.2.6.1. Būtinieji stabdžių sistemos reikalavimai

Visi traukinio riedmenys turi būti sujungti į ištisinę automatinę stabdžių sistemą, kaip apibrėžta riedmenų TSS.

Kiekvieno traukinio pirmasis ir paskutinysis riedmuo (įskaitant visus traukos riedmenis) turi turėti veikiantį automatinį stabdį.

Jeigu traukinys atsitiktinai pasidalytų į dvi dalis, abiejuose atsiskyrusių geležinkelių riedmenų sąstatuose turi automatiškai įsijungti stabdžiai (turi būti stabdoma didžiausia jėga) ir sąstatai turi automatiškai sustoti.

4.2.2.6.2. Stabdymo charakteristikos ir didžiausias leidžiamas greitis

(1) Infrastruktūros valdytojas geležinkelio įmonei turi pateikti informaciją apie visas svarbias kiekvieno maršruto kiekvienos geležinkelio linijos savybes:

— signalizavimo nuotolius (įspėjimo, sustabdymo), kurie apima būdingą saugos atsargą,

— nuolydžius,

— didžiausius leidžiamus greičius,

— stabdžių sistemų, kurios gali daryti poveikį infrastruktūrai, pvz., magnetinių, rekuperacinių ar sūkurinių srovių stabdžių, naudojimo sąlygas.

▼M2

(2) Be to, infrastruktūros valdytojas gali pateikti šią informaciją:

i) traukinių, kurių didžiausias greitis yra didesnis kaip 200 km/h – lėtėjimo profilį ir lygiavertę atsako trukmę horizontaliame geležinkelio kelyje;

ii) traukinių sąstatų arba pastovios sudėties traukinių, kurių didžiausias greitis yra ne didesnis kaip 200 km/h – lėtėjimo profilį (kaip nurodyta i punkte) arba stabdymo masės procentinę dalį;

iii) kitų traukinių (keičiamos sudėties traukinių, kurių didžiausias greitis yra ne didesnis kaip 200 km/h) – stabdymo masės procentinę dalį.

Jei infrastruktūros valdytojas pateikia pirmiau nurodytą informaciją, ji turi būti prieinama visoms geležinkelio įmonėms, kurios ketina naudoti traukinius jo tinkle. Be to, turi būti prieinamos ir stabdymo lentelės, kurios esamose geležinkelio linijose jau naudojamos ir buvo priimtos prieš įsigaliojant šiam reglamentui.

(3) Geležinkelio įmonė planavimo etape turi nustatyti traukinio sustabdymo galimybę ir atitinkamą didžiausią greitį, atsižvelgdama į:

— atitinkamas geležinkelio linijos savybes, kaip nurodyta 1 punkte, arba pagal 2 punktą infrastruktūros valdytojo pateiktą informaciją, jei ji yra. Jei infrastruktūros valdytojas pateikė 2 punkte nurodytą informaciją, geležinkelio įmonė sustabdymo galimybę turi išreikšti naudodama tą pačią informaciją; ir

— su riedmenimis susijusias atsargos vertes, išvestas remiantis stabdžių sistemos patikimumu ir parengtumu.

Be to, geležinkelio įmonė užtikrina, kad kiekvienas naudojamas traukinys pasiektų bent reikiamą stabdymo efektyvumą. Geležinkelio įmonė parengia ir įgyvendina atitinkamas taisykles ir jas administruoja taikydama savo saugos valdymo sistemą.

Visų pirma geležinkelio įmonė turi parengti taisykles, kurios taikomos, kai naudojamas traukinys nepasiekia būtino stabdymo efektyvumo. Šiuo atveju geležinkelio įmonė privalo nedelsdama apie tai pranešti infrastruktūros valdytojui. Infrastruktūros valdytojas gali imtis atitinkamų priemonių, kad būtų sumažintas poveikis bendram eismui jo tinkle.

4.2.2.7. Traukinio sąstato parangos užtikrinimas

4.2.2.7.1. Bendrasis reikalavimas

Geležinkelio įmonė turi nustatyti tvarką, kuria būtų užtikrintas visos su eismo sauga susijusios traukinio įrangos veikimas ir jo saugus važiavimas.

Geležinkelio įmonė turi informuoti infrastruktūros valdytoją apie visus traukinio charakteristikų pakeitimus, darančius poveikį jo eksploatacinėms savybėms, taip pat apie pakeitimus, kurie gali daryti poveikį traukinio suderinamumui su paskirtu maršrutu.

Infrastruktūros valdytojas ir geležinkelio įmonė turi nustatyti ir nuolat atnaujinti traukinio naudojimo pablogėjusių sąlygų režimu sąlygas bei procedūras.

▼M2

4.2.2.7.2. Būtinieji duomenys

Duomenys, būtini saugiam ir veiksmingam naudojimui užtikrinti, ir tų duomenų perdavimo procesas turi apimti:

— traukinio identifikavimą,

— už traukinį atsakingos geležinkelio įmonės tapatybę,

— faktinį traukinio ilgį,

— ar traukiniu vežami keleiviai arba gyvūnai, kai tai nenumatyta,

— naudojimo apribojimus, jei jų yra, nurodant konkretų (-čius) geležinkelių riedmenį (-is), kuriam (-iems) jie taikomi (vėžės plotis, greičio apribojimai ir kt.),

— kokią informaciją infrastruktūros valdytojas reikalauja pateikti gabenant pavojingus krovinius.

Geležinkelio įmonė turi užtikrinti, kad šie duomenys geležinkelių infrastruktūros valdytojui (-ams) būtų pateikti prieš išleidžiant traukinį.

Jei traukinys paskirtu maršrutu nevažiuos arba maršruto atsisakyta, geležinkelio įmonė turi apie tai informuoti infrastruktūros valdytoją (-us).

4.2.2.8. Signalų ir geležinkelio kelio žymių matomumo reikalavimai

Mašinistas turi galėti stebėti signalus ir geležinkelio kelio žymes, o signalai ir geležinkelio kelio žymės, kai tinkama, turi būti matomi mašinistui. Tokia pati nuostata taikoma ir kitiems geležinkelio kelio ženklams, jeigu jie susiję su sauga.

Todėl signalai, geležinkelio kelio žymės, ženklai ir informacijos skydai turi būti suprojektuoti ir nuosekliai išdėstyti taip, kad juos būtų galima lengvai stebėti. Taip pat turi būti atsižvelgta į:

— tai, kad jie būtų tinkamai išdėstyti ir kad mašinistas galėtų perskaityti traukinio priekinių žibintų apšviečiamą informaciją,

— tinkamą ir reikiamo intensyvumo pateikiamos informacijos apšvietimą, kai informaciją būtina apšviesti,

— tai, kad kai naudojamos šviesą atspindinčios medžiagos, jų atspindimosios savybės atitiktų taikomas specifikacijas, o ženklai būtų pagaminti taip, kad traukinio priekiniai žibintai gerai apšviestų pateikiamą informaciją.

Visos mašinistų kabinos turi būti sukonstruotos taip, kad mašinistas galėtų lengvai matyti pateikiamą informaciją.

4.2.2.9. Mašinisto budrumas

Traukinyje turi būti įrengtos mašinisto budrumo tikrinimo priemonės. Jomis traukinys turėtų būti sustabdomas, jei mašinistas nesureaguoja per tam tikrą laiką; laiko intervalas nustatytas geležinkelių riedmenų TSS.

▼M2

4.2.3. *Su traukinių eismu susiję reikalavimai*

4.2.3.1. Traukinio planavimas

Pagal Direktyvą 2012/34/ES infrastruktūros valdytojas turi nurodyti, kokius duomenis reikia pateikti užsakant traukinio maršrutą.

4.2.3.2. Traukinių identifikavimas

Kiekvienas traukinys turi būti identifikuojamas pagal traukinio numerį. Paskirdamas maršrutą, traukinio numerį suteikia infrastruktūros valdytojas; tas numeris turi būti žinomas geležinkelio įmonei ir visiems su traukinio naudojimu susijusiems infrastruktūros valdytojams. Traukinio numeris turi būti vienintelis tinkle. Per visą kelionę traukinio numeris neturėtų būti keičiamas.

4.2.3.2.1. Traukinio numerio formatas

Traukinio numerio formatas nustatytas kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemio TSS (Komisijos sprendimas 2012/88/ES [1] su pakeitimais).

4.2.3.3. Traukinio išvykimas

4.2.3.3.1. Patikrinimas ir bandymai prieš išvykimą

Geležinkelio įmonė privalo nustatyti, ką reikia patikrinti ir išbandyti (pvz., duris, krovinį, stabdžius), kad būtų užtikrintas saugus traukinio išvykimas.

4.2.3.3.2. Infrastruktūros valdytojo informavimas apie traukinio eksploatacinę būklę

Kai traukinys yra parengtas naudotis tinklu, geležinkelio įmonė apie tai informuoja infrastruktūros valdytoją.

Geležinkelio įmonė prieš traukiniui išvykstant ir kelionės metu turi informuoti infrastruktūros valdytoją apie visus sutrikimus, darančius poveikį traukiniui ar jo naudojimui ir galinčius turėti padarinių traukinio važiavimui.

4.2.3.4. Eismo valdymas

4.2.3.4.1. Bendrieji reikalavimai

Geležinkelių eismo valdymas turi užtikrinti saugų, veiksmingą ir tikslų geležinkelių sistemos veikimą, įskaitant veiksmingą funkcijų atkūrimą po sutrikimo.

Infrastruktūros valdytojas turi nustatyti procedūras ir priemones:

— traukinių eismui valdyti realiu laiku,

— imtis veiksmų, kad būtų išsaugotos geriausios eksploatacinės infrastruktūros charakteristikos vėlavimo arba riktų – realių arba numatomų – atveju, ir

— tokiais atvejais teikti informaciją geležinkelio įmonei (-ėms).

[1] 2012 m. sausio 25 d. Komisijos sprendimas 2012/88/ES dėl transeuropinės geležinkelių sistemos kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemių techninių sąveikos specifikacijų (OL L 51, 2012 2 23, p. 1).

▼M2

Sutarus su infrastruktūros valdytoju, gali būti įtraukti visi papildomi procesai, kurių reikalauja geležinkelio įmonė ir kurie daro poveikį sąsajai su infrastruktūros valdytoju (-ais).

4.2.3.4.2. Pranešimas apie traukinį

4.2.3.4.2.1. Duomenys, kuriuos reikia pateikti pranešant apie traukinio buvimo vietą

Infrastruktūros valdytojas privalo:

(a) aprūpinti priemonėmis, kurios realiu laiku registruotų traukinio išvykimo iš valdytojo tinkle iš anksto nustatytų pranešimo punktų, atvykimo į tuos punktus arba pravažiavimo pro juos laiką ir laiko nuokrypio vertę;

(b) pateikti specialius duomenis, reikalingus pranešimams apie traukinio buvimo vietą teikti. Tokią informaciją turi sudaryti:

— traukinio identifikavimas,

— pranešimo punkto tapatumas,

— geležinkelio linija, kuria važiuoja traukinys,

— su pranešimo punktu susijęs tvarkaraštyje numatytas laikas,

— tikrasis su pranešimo punktu susijęs laikas (ir tai, ar traukinys iš pranešimo punkto išvyksta, į jį atvyksta ar jį pravažiuoja – tarpiniuose pranešimo punktuose, kuriuose iš traukinio pateikiamas pranešimas, atvykimo ir išvykimo laikas turi būti nurodomas atskirai),

— su pranešimo punktu susijęs vėlavimas arba atvykimo (išvykimo, pravažiavimo) per anksti laikas minutėmis,

— pradinis kiekvieno ilgesnio kaip 10 minučių (ar kitaip, kaip reikalaujama pagal veiklos stebėsenos tvarką) vėlavimo priežasties paaiškinimas,

— nurodymas, kad traukinio pranešimas vėluoja, ir vėlavimo trukmė minutėmis,

— ankstesnis (-i) traukinio identifikatorius (-iai), jei buvo,

— nurodymas, kad traukinys atšauktas visai kelionei arba jos daliai.

4.2.3.4.2.2. Numatomas perdavimo laikas

Infrastruktūros valdytojas turi numatyti procesą, kurį taikant būtų galima pateikti apytikrį nuokrypį nuo numatyto laiko, kada traukinį vienas infrastruktūros valdytojas turi perduoti kitam, minutėmis.

Pateikiant tą nuokrypį, turi būti pateikiama ir informacija apie paslaugos nutraukimą (sutrikimo apibūdinimas ir vieta).

4.2.3.4.3. Pavojingieji kroviniai

Geležinkelio įmonė turi nustatyti pavojingų krovinių gabenimo priežiūros procedūras.

Į šias procedūras turi būti įtraukta:

— nuostatos, nurodytos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2008/68/EB ([1]),

([1]) 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/68/EB dėl pavojingų krovinių vežimo vidaus keliais (OL L 260, 2008 9 30, p. 13).

▼M2

— mašinisto informavimas apie pavojingo krovinio buvimą traukinyje ir to krovinio padėtį,

— informacija, kurią infrastruktūros valdytojas reikalauja pateikti gabenant pavojinguosius krovinius,

— bendrai su infrastruktūros valdytoju nustatomos ryšio linijos ir ypatingų priemonių planavimas su kroviniu susijusių avarinių situacijų atveju.

4.2.3.4.4. Kokybės valdymas

Infrastruktūros valdytojas ir geležinkelio įmonė turi nustatyti procesus, suteikiančius galimybę stebėti, ar visos susijusios tarnybos veikia efektyviai.

Taikant stebėjimo procesus turi būti tiriami duomenys ir nustatomos su žmonių klaidomis ir sistemos klaidomis susijusios tendencijos. Atsižvelgiant į šio tyrimo rezultatus turi būti imamasi taisomųjų veiksmų, siekiant išvengti atsitikimų, kurie galėtų pabloginti tinklo veikimo efektyvumą, arba sušvelninti tokių atsitikimų padarinius.

Ten, kur tokie taisomieji veiksmai būtų naudingi visame tinkle ir yra susiję su kitais infrastruktūros valdytojais ir geležinkelio įmonėmis, apie juos turi būti atitinkamai pranešama laikantis komercinio konfidencialumo.

Įvykius, dėl kurių buvo stipriai sutrikdyta veikla, infrastruktūros valdytojas turi ištirti kuo greičiau. Kai tinkama, ypač kai tai susiję su geležinkelio įmonės (-ių) darbuotojais, infrastruktūros valdytojas turi pakviesti su konkrečiu įvykiu susijusią (-as) geležinkelio įmonę (-es) dalyvauti tyrime. Jei per tokį tyrimą parengiamos tinklo modernizavimo rekomendacijos, kad būtų pašalintos avarijų (riktų) priežastys arba sušvelninti jų padariniai, tos rekomendacijos turi būti perduotos visiems susijusiems infrastruktūros valdytojams ir geležinkelio įmonėms.

Šie procesai patvirtinami dokumentais ir jiems taikomas vidaus auditas.

4.2.3.5. Duomenų registravimas

Su traukinio važiavimu susiję duomenys turi būti registruojami ir saugomi tam, kad būtų:

— sustiprinta sisteminga saugos kontrolė kaip priemonė užkirsti kelią riktams ir avarijoms;

— nustatomi mašinisto veiksmai ir traukinio bei infrastruktūros veikimas prieš riktą arba avariją ir (jei tinkama) nedelsiant po jo (jos), kad būtų galima nustatyti priežastis ir pagrįsti naujas arba pakeistas priemones siekiant išvengti rikto arba avarijos pasikartojimo;

— registruojama informacija, susijusi su lokomotyvo (traukos riedmenų vieneto) veikimu ir lokomotyvą (traukos riedmenų vienetą) valdančio asmens veiksmais.

Pagal užregistruotus duomenis turi būti įmanoma nustatyti:

— užregistravimo datą ir laiką;

— tikslią registruojamo įvykio geografinę vietą;

— traukinio identifikatorių;

— mašinisto tapatybę.

▼M2

ETCS ir (arba) GSM-R turi būti registruojami kontrolės, valdymo ir signalizavimo TSS nustatyti duomenys, kurie yra svarbūs atsižvelgiant į šios TSS 4.2.3.5 skirsnio reikalavimus.

Duomenys turi būti tinkamai apsaugoti ir prieinami įgaliotosioms institucijoms, įskaitant nacionalines tyrimo įstaigas, atliekančioms savo pareigas pagal Direktyvos 2004/49/EB 19 straipsnį.

4.2.3.5.1. Kontrolės duomenų registravimas ne traukinyje

Infrastruktūros valdytojas turi registruoti bent šiuos duomenis:

— su traukinių eismu susijusios geležinkelio kelio įrangos (signalizavimo, iešmų ir kt.) gedimus;

— perkaitusių ašių guolių aptikimą, jei įrengta aptikimo sistema;

— su sauga susijusį traukinio mašinisto ir signalininko bendravimą.

4.2.3.5.2. Kontrolės duomenų registravimas traukinyje

Geležinkelio įmonė turi registruoti bent šiuos duomenis:

— draudžiamųjų signalų arba ribos, iki kurios leidžiama važiuoti, pravažiavimo be leidimo aptikimą;

— staigiojo stabdymo stabdžių įjungimą;

— traukinio važiavimo greitį;

— traukinyje įrengtų traukinio valdymo (signalizavimo) sistemų atjungimą arba rankinį valdymą;

— įspėjamojo garso signalo įtaiso naudojimą;

— durų valdiklių naudojimą (atidarymą, uždarymą), jei jie įrengti;

— riedmenų signalizacijos sistemų, susijusių su saugiu traukinio naudojimu, suveikimą, jei tokios sistemos įrengtos;

— kabinos, kurioje registruojami tikrintini duomenys, identifikatorių.

Išsamesni su registravimo įtaisu susiję techniniai reikalavimai pateikti lokomotyvų ir keleivinių riedmenų TSS.

4.2.3.6. Naudojimas pablogėjusiomis sąlygomis

4.2.3.6.1. Kitų naudotojų informavimas

Infrastruktūros valdytojas kartu su geležinkelio įmone (-ėmis) turi nustatyti skubaus tarpusavio informavimo apie visas situacijas, kurios trukdo užtikrinti geležinkelių tinklo arba riedmenų saugą, veikimą ir (arba) prieinamumą, tvarką.

4.2.3.6.2. Traukinių mašinistų informavimas

Kiekvienu naudojimo pablogėjusiomis sąlygomis atveju už tai atsakingas infrastruktūros valdytojas turi mašinistams pateikti nustatytos formos nurodymus, kokių priemonių imtis, kad būtų saugiai elgiamasi minėtomis sąlygomis.

▼M2

4.2.3.6.3. Nepaprastosios padėties atveju taikomos priemonės

Infrastruktūros valdytojas kartu su visomis geležinkelio įmonėmis, kurios naudojasi jo infrastruktūra, ir prireikus gretimos infrastruktūros valdytojais turi nustatyti, paskelbti ir pateikti tinkamas nepaprastosios padėties atveju taikomas priemones ir, remdamiesi reikalavimu sumažinti bet kokį su naudojimu pablogėjusiomis sąlygomis susijusį neigiamą poveikį, paskirstyti atsakomybę.

Planavimo reikalavimai ir reagavimas į tokius įvykius turi būti proporcingi pablogėjusių sąlygų pobūdžiui ir galimam sudėtingumui.

Šios priemonės, į kurias privaloma įtraukti tinklo grąžinimo į įprastą būklę planus, taip pat gali būti taikomos:

— geležinkelių riedmenų gedimams (pavyzdžiui, tiems, kurie sukeltų geležinkelių transporto eismo sutrikdymą, taip pat pagalbos sugedusiems traukiniams procedūroms),

— infrastruktūros gedimams (pavyzdžiui, kai sutrinka elektros energijos tiekimas arba esant sąlygoms, kuriomis traukiniai gali būti nukreipti nuo suplanuoto maršruto),

— ekstremaliomis oro sąlygomis.

Infrastruktūros valdytojas turi nustatyti ir nuolat atnaujinti pagrindinių infrastruktūros valdytojo ir geležinkelio įmonės darbuotojų, į kuriuos būtų galima kreiptis paslaugos nutraukimo ir su juo susijusio naudojimo pablogėjusiomis sąlygomis atveju, kontaktinę informaciją. Pateikiant šią informaciją turi būti nurodomi kontaktiniai duomenys, kuriais būtų galima naudotis ir darbo valandomis, ir ne darbo laiku.

Geležinkelio įmonė turi pateikti šią informaciją infrastruktūros valdytojui ir jį informuoti apie visus kontaktinių duomenų pasikeitimus.

Infrastruktūros valdytojas apie savo darbuotojų kontaktinių duomenų pasikeitimus turi informuoti visas geležinkelio įmones.

4.2.3.7. A v a r i n ė s s i t u a c i j o s v a l d y m a s

Infrastruktūros valdytojas, pasitaręs su:

— visomis jo infrastruktūra besinaudojančiomis geležinkelio įmonėmis arba prireikus jo infrastruktūra besinaudojančioms geležinkelio įmonėms atstovaujančiomis organizacijomis,

— jei tinkama, gretimos infrastruktūros valdytojais,

— vietos valdžios organais, avarinių tarnybų (įskaitant priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo tarnybas) atstovaujamaisiais (vietos arba nacionaliniu lygmeniu) organais,

nustato, paskelbia ir pateikia tinkamas avarinių situacijų valdymo ir geležinkelio linijos grąžinimo į įprastą būklę priemones.

Dažniausi tokių priemonių taikymo atvejai:

— susidūrimai,

— traukinių gaisrai,

— traukinių evakavimas,

▼M2

— avarijos tuneliuose,

— su pavojingaisiais kroviniais susijusios avarijos,

— nuriedėjimas nuo bėgių.

Geležinkelio įmonė turi suteikti infrastruktūros valdytojui visą su šiomis aplinkybėmis, ypač su traukinių gelbėjimu ir jų užkėlimu ant bėgių, susijusią specialią informaciją.

Be to, geležinkelio įmonė turi turėti nustatytą keleivių informavimo apie avarines situacijas ir saugos procedūras traukinyje tvarką.

4.2.3.8. Pagalba traukinio brigadai rikto ar sudėtingo geležinkelių riedmenų gedimo atveju

Geležinkelio įmonė turi nustatyti tinkamas pagalbos traukinio brigadai procedūras, taikomas naudojant traukinį pablogėjusiomis sąlygomis, kad būtų išvengta vėlavimo dėl geležinkelių riedmenų techninio ar kitokio gedimo arba toks vėlavimas būtų sumažintas (pvz., ryšių linijos, traukinio evakavimo atveju taikomos priemonės).

4.3. **Funkcinės ir techninės sąsajų specifikacijos**

Atsižvelgiant į 3 skyriuje išdėstytus esminius reikalavimus, sąsajoms taikomi šie funkciniai ir techniniai reikalavimai:

4.3.1. *Sąsajos su infrastruktūros TSS*

Nuoroda į traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS		Nuoroda į infrastruktūros TSS	
Parametras	Punktas	Parametras	Punktas
Stabdymo charakteristikos ir didžiausias leidžiamas greitis	4.2.2.6.2	Išilginis kelio atsparumas	4.2.6.2
Maršruto vadove pateiktos informacijos pakeitimas	4.2.1.2.2.2	Eksploatavimo taisyklės	4.4
Naudojimas pablogėjusiomis sąlygomis	4.2.3.6		

4.3.2. *Sąsajos su kontrolės, valdymo ir signalizacijos TSS*

Nuoroda į traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS		Nuoroda į kontrolės, valdymo ir signalizacijos TSS	
Parametras	Punktas	Parametras	Punktas
Taisyklių sąvadas	4.2.1.2.1	Eksploatavimo taisyklės	4.4
Eksploatavimo taisyklės	4.4		
Signalų ir geležinkelio kelio žymių matomumo reikalavimai	4.2.2.8	Geležinkelio kelio kontrolės ir valdymo objektų matomumas	4.2.15
Traukinio stabdymas	4.2.2.6	Traukinio stabdymo parametrai ir charakteristikos	4.3.2.3
Taisyklių sąvadas	4.2.1.2.1	Smėlio barstymo įrangos naudojimas	4.2.10

▼**M2**

Nuoroda į traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS		Nuoroda į kontrolės, valdymo ir signalizacijos TSS	
Parametras	Punktas	Parametras	Punktas
Traukinio numeris	4.2.3.2.1	ETCS mašinisto ir įrangos sąsaja	4.2.12
		GSM-R sistemos mašinisto ir įrangos sąsaja	4.2.13
Duomenų registravimas traukinyje	4.2.3.5	Sąsaja su kontrolei vykdyti skirtų duomenų registravimo įranga	4.2.14

4.3.3. *Sąsajos su geležinkelių riedmenų TSS*

4.3.3.1. Sąsajos su lokomotyvų ir keleivinių riedmenų TSS

Nuoroda į traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS		Nuoroda į lokomotyvų ir keleivinių riedmenų TSS	
Parametras	Punktas	Parametras	Punktas
Nepaprastosios padėties atveju taikomos priemonės	4.2.3.6.3	Avarinio sukabinimo įtaisas	4.2.2.2.4
		Galinė sankaba	4.2.2.2.3
Traukinio formavimas	4.2.2.5	Ašies apkrovos parametras	4.2.3.2
Traukinio stabdymas	4.2.2.6	Stabdymo charakteristikos	4.2.4.5
Traukinio matomumas	4.2.2.1	Išoriniai priekiniai ir galiniai žibintai	4.2.7.1
Traukinio girdimumas	4.2.2.2	Įspėjamojo garso signalo įtaisas	4.2.7.2
Signalų ir geležinkelio kelio žymių matomumo reikalavimai	4.2.2.8	Išorės matomumas	4.2.9.1.3
		Priekinio stiklo optinės savybės	4.2.9.2.2
		Vidaus apšvietimas	4.2.9.1.8
Mašinisto budrumas	4.2.2.9	Mašinisto veiklos priežiūros funkcija	4.2.9.3.1
Kontrolės duomenų registravimas traukinyje	4.2.3.5.2	Registravimo įtaisas	4.2.9.6
Avarinės situacijos valdymas	4.2.3.7	Kėlimo schema ir nurodymai	4.2.12.5
		Gelbėjimo darbų aprašymai	4.2.12.6
Traukinio formavimas	4.2.2.5	Eksploatavimo dokumentai	4.2.12.4
Minimalūs profesinės kvalifikacijos elementai, svarbūs su traukinių lydėjimu susijusioms užduotims	F priedėlis		

▼**M2**

Nuoroda į traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS		Nuoroda į lokomotyvų ir keleivinių riedmenų TSS	
Parametras	Punktas	Parametras	Punktas
Smėlio barstymas	B priedėlis	Izoliaciniai išmetalai	4.2.3.3.1.1

4.3.3.2. Sąsajos su prekinių vagonų TSS

Nuoroda į traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS		Nuoroda į prekinių vagonų TSS	
Parametras	Punktas	Parametras	Punktas
Galas	4.2.2.1.3.2	Galinių ženklų tvirtinamieji įtaisai	4.2.6.3
		Galinis ženklas	E priedėlis
Traukinio formavimas	4.2.2.5	Gabaritai	4.2.3.1
Traukinio formavimas	4.2.2.5	Suderinamumas su leidžiamąja geležinkelių linijų apkrova	4.2.3.2
Nepaprastosios padėties atveju taikomos priemonės	4.2.3.6.3	Riedmenų vieneto atsparumas. Kėlimas keltuvu ir kėlikliais	4.2.2.2
Traukinio stabdymas	4.2.2.6	Stabdžiai	4.2.4

4.3.4. *Sąsajos su energijos posistemio TSS*

Nuoroda į traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS		Nuoroda į energijos TSS	
Parametras	Punktas	Parametras	Punktas
Traukinio formavimas	4.2.2.5	Didžiausia traukinio srovė	4.2.4.1
Maršruto vadovo parengimas	4.2.1.2.2.1		
Traukinio formavimas	4.2.2.5	Atskyrimo sekcijos:	
Maršruto vadovo parengimas	4.2.1.2.2.1	fazių	4.2.15
		sistemų	4.2.16

▼M2

4.3.5. *Sąsajos su geležinkelio tunelių saugos TSS*

Nuoroda į traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS		Nuoroda į geležinkelių tunelių saugos TSS	
Parametras	Punktas	Parametras	Punktas
Traukinio sąstato parangos užtikrinimas	4.2.2.7	Avarijos atveju taikomos taisyklės	4.4.1
Traukinio išvykimas	4.2.3.3		
Naudojimas pablogėjusiomis sąlygomis	4.2.3.6		
Avarinės situacijos valdymas	4.2.3.7	Tunelio avarijos likvidavimo priemonių planas	4.4.2
		Pratybos	4.4.3
		Informacijos apie saugą traukiniuose ir avarijas teikimas keleiviams	4.4.5
Profesinis išmanymas	4.6.1	Traukinio įgulos ir kito personalo su tuneliais susijusių klausimų išmanymas	4.6.1

4.4. **Eksploatavimo taisyklės**

Vienodomis sąlygomis taisyklės ir procedūros, kuriomis užtikrinama galimybė darniai veikti naujiems ir skirtingiems struktūriniams posistemiams, kuriuos ketinama naudoti Europos Sąjungos geležinkelių sistemoje, visų pirma tiems, kurie yra tiesiogiai susiję su naujos traukinių valdymo ir signalizacijos sistemos naudojimu, turi būti vienodos.

Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos (ERTMS/ETCS) ir radijo ryšio sistemos (ERTMS/GSM-R) naudojimo principai ir taisyklės nustatyti A priedėlyje.

Veiklos principai ir taisyklės, kurie yra bendri visoje Europos Sąjungos geležinkelių sistemoje, nustatyti B priedėlyje.

4.5. **Techninės priežiūros taisyklės**

Netaikoma

4.6. **Profesinė kvalifikacija**

4.6.1. *Profesinis išmanymas*

Geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojo darbuotojai turi tinkamai išmanyti savo profesiją, kad galėtų atlikti visas saugos atžvilgiu svarbias užduotis įprastomis, pablogėjusiomis ir avarinėmis sąlygomis. Toks išmanymas apima profesines žinias ir gebėjimą jas taikyti praktiškai.

Minimalūs tam tikroms užduotims atlikti reikalingos profesinės kvalifikacijos elementai pateikti F ir G priedėliuose.

▼M2

4.6.2. *Kalbos mokėjimas*

4.6.2.1. Principai

Reikalaujama, kad infrastruktūros valdytojas ir geležinkelio įmonė užtikrintų, kad atitinkami jų darbuotojai gebėtų naudotis ryšio protokolais ir žinotų C priedėlyje nustatytus principus.

Kai infrastruktūros valdytojo vartojama kalba ir geležinkelio įmonės darbuotojų įprastai vartojama kalba skiriasi, kalbos ir bendravimo mokymas turi sudaryti svarbią geležinkelio įmonės bendros kompetencijos valdymo sistemos dalį.

Geležinkelio įmonės darbuotojai, kurie eidami pareigas turi bendrauti su infrastruktūros valdytojo darbuotojais saugos atžvilgiu svarbiais klausimais įprastomis, pablogėjusiomis ar avarinėmis sąlygomis, turi pakankamai mokėti infrastruktūros valdytojo vartojamą kalbą.

4.6.2.2. Žinių lygis

Kalbos, kurią vartoja infrastruktūros valdytojas, žinių lygis turi būti pakankamas eismo saugai užtikrinti:

(a) mašinistas privalo sugebėti bent:

— siųsti ir suprasti visus C priedėlyje nurodytus pranešimus,

— veiksmingai bendrauti įprastomis, pablogėjusiomis sąlygomis ir avarinėse situacijose,

— pildyti su blankų rinkiniu susijusius dokumentus;

(b) kiti traukinio brigados nariai, kurie vykdydami pareigas turi bendrauti su infrastruktūros valdytoju svarbiais eismo saugai klausimais, turi gebėti bent siųsti ir suprasti informaciją, kuria apibūdinamas traukinys ir jo eksploatacinė būklė.

Traukinį lydinčiojo personalo, išskyrus traukinio mašinistus, žinių lygis turi atitikti bent 2 lygį, kaip aprašyta E priedėlyje.

4.6.3. *Pradinis ir nuolatinis darbuotojų vertinimas*

4.6.3.1. Pagrindiniai elementai

Geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai turi nustatyti savo darbuotojų vertinimo tvarką, kad būtų įvykdyti Komisijos reglamentais (ES) Nr. 1158/2010 ([1]) ir (ES) Nr. 1169/2010 ([2]) nustatyti reikalavimai.

4.6.3.2. Mokymo poreikių analizė ir atnaujinimas

Geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai turi atlikti savo atitinkamų darbuotojų mokymo poreikių tyrimą ir nustatyti jų individualių mokymo poreikių peržiūros ir atnaujinimo tvarką, kad būtų įvykdyti reglamentais (ES) Nr. 1158/2010 ir (ES) Nr. 1169/2010 nustatyti reikalavimai.

([1]) 2010 m. gruodžio 9 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1158/2010 dėl bendrojo saugos būdo, skirto įvertinti, kaip laikomasi reikalavimų geležinkelių saugos sertifikatui gauti (OL L 326, 2010 12 10, p. 11).

([2]) 2010 m. gruodžio 10 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1169/2010 dėl bendrojo saugos būdo, skirto įvertinti, kaip laikomasi reikalavimų įgaliojimams geležinkelių saugos srityje gauti (OL L 327, 2010 12 11, p. 13).

▼M2

Atliekant šį tyrimą turi būti nustatyta mokymo apimtis ir sudėtingumas ir atsižvelgta į riziką, susijusią su traukinių, traukos riedmenų ir riedmenų naudojimu. Geležinkelio įmonė turi nustatyti tvarką, pagal kurią traukinio brigada įgyja ir nuolat atnaujina žinias apie maršrutus, kuriuose dirba. Ši tvarka:

— turi būti pagrįsta infrastruktūros valdytojo pateikta informacija apie maršrutus ir

— turi atitikti 4.2.1 skirsnyje aprašytą procesą.

Su traukinių lydėjimu ir traukinių parengimu susiję nagrinėtini elementai pateikti atitinkamai F ir G priedėliuose. Prireikus šie elementai turi būti įtraukti į darbuotojų mokymo programą.

Gali būti, kad dėl geležinkelio įmonės numatyto naudojimo tipo arba infrastruktūros valdytojo eksploatuojamo tinklo pobūdžio tam tikri F ir G priedėliuose pateikti elementai bus netaikytini. Atliekant mokymo poreikių tyrimą netaikomi elementai turi būti užfiksuoti dokumentuose ir nurodytos priežastys, kodėl jie netaikomi.

4.6.4. *Pagalbiniai darbuotojai*

Geležinkelio įmonė turi užtikrinti, kad pagalbiniai darbuotojai (pvz., teikiantys maitinimo ir valymo paslaugas), kurie nėra traukinio brigados nariai, be savo pagrindinių nurodymų, būtų išmokyti imtis veiksmų pagal tinkamai parengtų traukinio brigados narių nurodymus.

4.7. **Sveikatos ir darbo saugos sąlygos**

4.7.1. *Įvadas*

4.2.1 skirsnyje nustatyti darbuotojai, atliekantys svarbias eismo saugai užduotis, kaip nurodyta 2.2 skirsnyje, turi būti tinkamai fiziškai pasirengę užtikrinti, kad būtų laikomasi bendrųjų veiklos ir saugos standartų.

Geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai savo saugos valdymo sistemoje turi nustatyti ir dokumentais patvirtinti savo darbuotojų atitikties medicininiams, psichologiniams ir sveikatos reikalavimams užtikrinimo procesą.

Medicininį patikrinimą, kaip nustatyta 4.7.2 skirsnyje, turi atlikti ir visus susijusius sprendimus dėl darbuotojų tinkamumo priimti gydytojas.

Darbuotojai negali vykdyti svarbių saugai užduočių, kai jų budrumas yra susilpnėjęs dėl, pvz., alkoholio, narkotinių medžiagų ar psichotropinių vaistų. Todėl geležinkelio įmonė ir infrastruktūros valdytojas turi taikyti kontrolės procedūras, kad minėtas medžiagas vartoję darbuotojai nedirbtų ir kad tokios medžiagos nebūtų vartojamos darbe.

Minėtų medžiagų riboms taikomos valstybės narės, kurioje organizuojamas traukinių eismas, nacionalinės taisyklės.

▼**M2**

4.7.2. *Sveikatos tikrinimas ir psichologinis vertinimas*

4.7.2.1. Prieš paskyrimą

4.7.2.1.1. Minimalus sveikatos patikrinimo turinys

Sveikatos patikrinimas turi apimti:

— bendrą sveikatos patikrinimą,

— jutimo funkcijų (regos, klausos, spalvų skyrimo) patikrinimą,

— šlapimo arba kraujo tyrimą diabetui ir kitiems susirgimams nustatyti, kaip nurodyta pagal klinikinį patikrinimą,

— patikrinimą, ar nevartojamos narkotinės medžiagos.

4.7.2.1.2. Psichologinis vertinimas

Psichologinio vertinimo tikslas – padėti geležinkelio įmonei paskirti ir valdyti darbuotojus, kurie dėl savo pažintinių, psichomotorinių, elgesio ir asmeninių gebėjimų gali saugiai atlikti savo pareigas.

Nustatant psichologinio vertinimo turinį turi būti atsižvelgiama bent į šiuos kriterijus, susijusius su kiekvienos saugos funkcijos reikalavimais:

(a) pažintiniai:

— dėmesys ir koncentracija,

— atmintis,

— suvokimo gebėjimai,

— samprotavimas,

— bendravimas;

(b) psichomotoriniai:

— reakcijos greitis,

— judesių koordinacija;

(c) elgesio ir asmenybės:

— emocinė savitvarda,

— elgesio patikimumas,

— savarankiškumas,

— sąžiningumas.

Jei kuris nors iš minėtų elementų praleidžiamas, tokį sprendimą psichologas turi pagrįsti ir patvirtinti dokumentais.

Savo psichologinį tinkamumą pareiškėjai įrodo išlaikydami egzaminą, per kurį pareiškėją egzaminuoja psichologas arba gydytojas arba toks egzaminavimas atliekamas psichologui arba gydytojui prižiūrint (tai sprendžia valstybė narė).

▼**M2**

4.7.2.2. Po paskyrimo

4.7.2.2.1. Periodinių sveikatos patikrinimų dažnumas

Bent vienas sisteminis sveikatos patikrinimas turi būti atliekamas:

— jaunesnių kaip 40 m. darbuotojų – kas 5 metus;

— 41–62 m. darbuotojų – kas 3 metus;

— vyresnių kaip 62 m. darbuotojų – kiekvienais metais.

Gydytojas turi nustatyti dažnesnį sveikatos tikrinimą, jei tai būtina dėl darbuotojo sveikatos būklės.

4.7.2.2.2. Privalomo periodinio sveikatos tikrinimo turinys

Jei darbuotojas per patikrinimą, atliekamą prieš pradedant dirbti, atitinka reikalingus kriterijus, tai reguliarus specializuotas patikrinimas turi apimti bent:

— bendrą sveikatos patikrinimą,

— jutimo funkcijų (regos, klausos, spalvų skyrimo) patikrinimą;

— šlapimo arba kraujo tyrimą diabetui ir kitiems susirgimams nustatyti, kaip nurodyta pagal klinikinį patikrinimą,

— patikrinimą, ar nevartojamos narkotinės medžiagos, jei nurodyta pagal klinikinį patikrinimą.

4.7.2.2.3. Papildomas sveikatos tikrinimas ir (arba) psichologinis vertinimas

Be reguliaraus sveikatos tikrinimo, turi būti atliekamas papildomas specialus sveikatos patikrinimas ir (arba) psichologinis vertinimas, jei yra pagrįstų priežasčių abejoti darbuotojo sveikatos būklės ar psichologiniu tinkamumu arba kai yra pagrįstų priežasčių įtarti, jog darbuotojas vartojo narkotinių medžiagų arba piktnaudžiavo alkoholiu. Ypač tai turėtų būti atliekama po rikto ar avarijos, kurių priežastis – žmogaus padaryta klaida.

Geležinkelio įmonė ir infrastruktūros valdytojas turi įdiegti sistemas, kurios užtikrintų, kad prireikus būtų atliekamas toks papildomas sveikatos patikrinimas ir įvertinimas.

4.7.3. *Medicininiai reikalavimai*

4.7.3.1. Bendrieji reikalavimai

Darbuotojai negali turėti sveikatos sutrikimų ir jiems neturi būti taikomas gydymas, dėl kurių darbuotojas galėtų patirti:

— staigų sąmonės praradimą,

— sąmonės arba koncentracijos sumažėjimą,

— staigų nesugebėjimą dirbti,

— pusiausvyros jutimo arba koordinacijos pablogėjimą,

— didelį judumo sumažėjimą.

Darbuotojai turi atitikti šiuos regos ir klausos reikalavimus:

▼M2

4.7.3.2. Regos reikalavimai

— Regos aštrumas, nešiojant pagalbines priemones arba be jų: 0,8 (dešinė akis + kairė akis – matuojama atskirai), blogiau matančios akies – bent 0,3.

— Daugiausiai regėjimą koreguojantys lęšiai: toliaregystė + 5 / trumparegystė – 8. Išimties atvejais gydytojas, pasitaręs su akių ligų specialistu, gali leisti ir šio intervalo neatitinkančius dydžius.

— Rega vidutiniu ir trumpu atstumu: pakankama naudojant pagalbines priemones arba be jų.

— Galima nešioti kontaktinius lęšius.

— Įprastas spalvų skyrimas: taikant pripažintą bandymą, pavyzdžiui, Ishihara, ir, jei būtina, kitą pripažintą bandymą.

— Regos laukas: normalus (nėra jokių anomalijų, galinčių turėti įtakos dirbant).

— Rega abiem akimis: efektyvi.

— Abiakis regėjimas: efektyvus.

— Jautrumas kontrastui: geras.

— Nesirgti progresuojančia akių liga.

— Implantuoti lęšiukai, keratotomija ir keratektomija leidžiami tik su sąlyga, kad bus tikrinama kiekvienais metais arba gydytojo nustatytu dažnumu.

4.7.3.3. Klausos reikalavimai

Pakankama klausa, patikrinta naudojant toninę audiogramą, t. y.:

— pakankamai gera klausa telefono pokalbiui palaikyti ir gebėjimas girdėti įspėjamuosius garsus ir radijo pranešimus.

— Leidžiama naudoti klausos aparatus.

4.8. **Infrastruktūros ir transporto priemonių registrai**

Atsižvelgiant į infrastruktūros ir transporto priemonių registrų savybes, nustatytas Direktyvos 2008/57/EB 33, 34 ir 35 straipsniuose, šie registrai neatitinka traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemio specifinių reikalavimų. Todėl šioje TSS šių registrų atžvilgiu nieko nenustatoma.

Tačiau pagal veiklos reikalavimus kai kurie su infrastruktūra susiję duomenys turi būti prieinami geležinkelio įmonei ir atvirkščiai – kai kurie su riedmenimis susiję duomenys turi būti prieinami infrastruktūros valdytojui, kaip nurodyta 4.8.1 ir 4.8.2 skirsniuose. Abiem atvejais tam tikri duomenys turi būti išsamūs ir tikslūs.

4.8.1. *Infrastruktūra*

Su traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemiu susiję reikalavimai, taikomi su geležinkelių infrastruktūra susijusiems duomenims, pateikti D priedėlyje. Už duomenų tikslumą atsako infrastruktūros valdytojas.

▼M2

4.8.2. *Riedmenys*

Infrastruktūros valdytojams turi būti prieinami toliau nurodyti su geležinkelių riedmenimis susiję duomenys. Riedmenų valdytojas atsako už duomenų tikslumą:

— ar riedmuo yra pagamintas iš medžiagų, kurios gali būti pavojingos įvykus avarijai arba kilus gaisrui (pvz., asbesto),

— bendrą riedmens ilgį, įskaitant taukšus, jei jie yra.

5. SĄVEIKOS SUDEDAMOSIOS DALYS

5.1. **Apibrėžtis**

Pagal Direktyvos 2008/57/EB 2 straipsnio f dalį sąveikos sudedamosios dalys – bet kuri nedaloma sudedamoji dalis, sudedamųjų dalių grupė, mazgas, sukomplektuotas blokas, įtraukti arba ketinami įtraukti į posistemį, nuo kurių tiesiogiai ar netiesiogiai priklauso geležinkelių sistemos sąveika. Sąvoka „sudedamoji dalis“ apima ir materialius objektus, ir nematerialius objektus, pvz., programinę įrangą.

5.2. **Sudedamųjų dalių sąrašas**

Nėra sąveikos sudedamųjų dalių, susijusių su traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemiu.

6. SUDEDAMŲJŲ DALIŲ ATITIKTIES IR (ARBA) TINKAMUMO NAUDOTI VERTINIMAS IR POSISTEMIO PATIKRA

6.1. **Sąveikos sudedamosios dalys**

Kadangi šioje TSS dar sąveikos sudedamųjų dalių dar neapibrėžta, vertinimo tvarka neaptariama.

6.2. **Traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemis**

6.2.1. *Principai*

Traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemis pagal Direktyvos 2008/57/EB II priedą yra funkcinis posistemis.

Pagal Direktyvos 2004/49/EB 10 ir 11 straipsnius geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai, pateikdami prašymą išduoti naują arba iš dalies pakeistą saugos sertifikatą arba suteikti įgaliojimus saugos srityje, turi įrodyti, kad jų saugos valdymo sistema užtikrina atitiktį šios TSS reikalavimams.

Pagal atitikties vertinimo bendruosius saugos būdus reikalaujama, kad nacionalinės saugos institucijos nustatytų priežiūros ir stebėjimo, kaip nuolat laikomasi visas TSS apimančios saugos valdymo sistemos reikalavimų, tvarką. Pabrėžtina, kad paskelbtoji įstaiga neturi atskirai vertinti jokio šioje TSS pateikto elemento.

Atitiktis šioje TSS pateiktiems reikalavimams, susijusiems su struktūriniais posistemiais ir išvardytiems sąsajose (4.3 skirsnyje), vertinama pagal susijusias struktūrinių posistemių TSS.

7. ĮGYVENDINIMAS

7.1. **Principai**

Šios TSS įgyvendinimas ir atitiktis atitinkamiems šios TSS skirsniams turi būti nustatoma pagal įgyvendinimo planą, kurį kiekviena valstybė narė turi parengti geležinkelio linijoms, už kurias ji yra atsakinga.

Tame plane turi būti atsižvelgiama į:

▼M2

(a) specifinius žmogiškuosius veiksnius, susijusius su tam tikros geležinkelio linijos eksploatavimu;

(b) tam tikrus kiekvienos geležinkelio linijos eksploatavimo ir saugos elementus ir

(c) tai, ar aptariamų elementų įgyvendinimas numatytas:

— visiems geležinkelio linijoje naudojamiems traukiniams ar ne,

— tik tam tikroms geležinkelio linijoms,

— taikomas visoms linijoms,

— taikomas visiems tinkle naudojamiems traukiniams;

(d) sąsają su kitų posistemių (kontrolės, valdymo ir signalizacijos, geležinkelių riedmenų ir t. t.) įgyvendinimu.

Šiame etape turėtų būti atsižvelgiama į visas specifines išimtis, kurias galima taikyti, ir tos išimtys parengiant planą patvirtinamos dokumentais.

Įgyvendinimo plane turi būti atsižvelgiama į įvairius įgyvendinimo galimybių lygius, susijusius su bet kuriuo iš šių įvykių:

(a) geležinkelio įmonė arba infrastruktūros valdytojas pradeda vykdyti veiklą,

(b) atliekamas esamų geležinkelio įmonės arba infrastruktūros valdytojo eksploatuojamų sistemų rekonstravimas arba modernizavimas,

(c) pradedami naudoti nauji arba patobulinti infrastruktūros, energijos, geležinkelių riedmenų arba kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemiai, kuriems reikalingas tam tikrų veiklos procedūrų rinkinys.

Apskritai suprantama, kad neįmanoma visiškai įgyvendinti visų šios TSS elementų, kol nebus suderinta naudojama techninė įranga (infrastruktūros įranga, valdymo ir kontrolės įranga ir kt.). Todėl šiame skyriuje pateiktos rekomendacijos turi būti vertinamos kaip laikinas etapas, padedantis pereiti prie tikslinės sistemos.

7.2. **Įgyvendinimo rekomendacijos**

Yra trys atskiri įgyvendinimo elementai:

(a) patvirtinimas, kad esamos sistemos ir procesai atitinka šios TSS reikalavimus,

(b) esamų sistemų ir procesų modifikavimas, kad jie atitiktų šios TSS reikalavimus,

(c) naujos sistemos ir procesai, atsirandantys įgyvendinant kitus posistemius:

— naujos (patobulintos) paprastųjų geležinkelių linijos (infrastruktūros, energijos posistemiai),

— nauja arba patobulinta ETCS signalizavimo įranga, GSM-R radijo įranga, įkaitusių ašidėžių aptikimo įtaisai, … (kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemis),

— nauji geležinkelių riedmenys (geležinkelių riedmenų posistemis).

▼**M2**

7.3. **Specifiniai atvejai**

7.3.1. *Įvadas*

Toliau aprašytais specifiniais atvejais leidžiama taikyti šias specialiąsias nuostatas.

Šie specifiniai atvejai skirstomi į dvi kategorijas:

(a) nuostatos taikomos nuolat (P atvejis) arba laikinai (T atvejis);

(b) laikinaisiais atvejais valstybės narės iki **2030 m.** (T1 atvejis), iki 2024 m. (T2 atvejis) arba iki 2018 m. (T3 atvejis) užtikrina, kad posistemis atitiktų reikalavimus.

7.3.2. *Specifinių atvejų sąrašas*

7.3.2.1. Laikinasis Estijos, Latvijos ir Lietuvos specifinis atvejis (T1)

Įgyvendinat 4.2.2.1.3.2 ir 4.2.2.1.3.3 skirsnių reikalavimus, traukiniams, kurie naudojami tik 1 520 mm vėžės pločio tinkle Estijoje, Latvijoje ir Lietuvoje, galima naudoti kitokius nustatytus traukinio galą žyminčius ženklus.

7.3.2.2. Laikinasis Airijos ir Jungtinės Karalystės specifinis atvejis (T2)

Įgyvendinant 4.2.3.2.1 skirsnio reikalavimus, Airijoje ir Jungtinėje Karalystėje esamose sistemose naudojamas raidinis skaitinis numeris. Valstybės narės nustato perėjimo nuo raidinių skaitinių prie skaitinių traukinių numerių tikslinėje sistemoje reikalavimus ir tvarkaraštį.

7.3.2.3. Laikinasis Suomijos specifinis atvejis (T3)

Įgyvendindama B priedėlio 5 bendrą veiklos taisyklę, Suomija gali naudoti kitą taisyklę, kuria siekiama sumažinti visiško keleivinių traukinių galą žyminčio ženklo nebuvimo (neveikimo) padarinius.

7.3.2.4. Nuolatinis Suomijos specifinis atvejis (P1)

Įgyvendinant 4.2.2.1.3.3 skirsnį ir B priedėlio 5 bendrą veiklos taisyklę, Suomijoje nenaudojami jokie prekinių krovinių galą žymintys įtaisai. Suomijoje pripažįstamos ir prekinio traukinio galą žyminčios priemonės, nurodytos 4.2.2.1.3.2 skirsnyje.

▼**M2**

A priedėlis

ERTMS/ETCS naudojimo taisyklės

ERTMS/ETCS ir ERTMS/GSM-R naudojimo taisyklės pateiktos techniniame dokumente „*ERTMS operational principles and rules – version 4*“ (ERTMS naudojimo taisyklės ir principai. 4 versija), paskelbtame ERA interneto svetainėje (www.era.europa.eu).

▼M2

B priedėlis

Bendri veiklos principai ir taisyklės

Naudojant pablogėjusiomis sąlygomis apsvarstoma ir galimybė imtis nepaprastosios padėties atveju taikomų priemonių, nustatytų 4.2.3.6.3 skirsnyje.

1. SMĖLIO BARSTYMAS

Jei traukinyje įrengtas rankiniu būdu įjungiamas smėlio barstymo įtaisas, mašinistui visada leidžiama barstyti smėlį, tačiau kai įmanoma jis turi vengti jį barstyti:

— ties iešmais ir pervažomis,

— stabdant, kai greitis mažesnis kaip 20 km/h,

— stovint.

Šio reikalavimo taikymo išimtys:

— kai yra pavojus, kad bus pravažiuotas draudžiamasis signalas ar įvyks kitas pavojingas incidentas, o barstant smėlį padidėtų sukibimas,

— pradedant važiuoti,

— kai reikia išbandyti traukos riedmens smėlio barstymo įtaisą.

2. TRAUKINIO IŠVYKIMAS

Iš pradinės stoties arba po numatyto sustojimo mašinistui leidžiama išvykti, kai tenkinamos šios sąlygos:

— mašinistas yra gavęs leidimą traukiniui važiuoti;

— įvykdytos traukinio naudojimo sąlygos;

— kai laikas išvykti, išskyrus atvejus, kai leidžiama pradėti važiuoti anksčiau tvarkaraštyje numatyto laiko.

3. LEIDIMAS TRAUKINIUI VAŽIUOTI NEDUOTAS NUMATYTU LAIKU

Jeigu mašinistas nėra gavęs leidimo traukiniui važiuoti numatytu laiku ir neturi informacijos apie priežastį, jis turi apie tai informuoti signalininką.

4. VISIŠKAI NEVEIKIA PRIEKINIAI ŽIBINTAI

Jei mašinistas negali įjungti priekinių žibintų, jis atlieka toliau nurodytus veiksmus.

4.1. **Kai geras matomumas**

Mašinistas apie gedimą turi informuoti signalininką. Traukinys turi važiuoti didžiausiu leidžiamu greičiu į artimiausią vietą, kurioje galima suremontuoti arba pakeisti priekinius žibintus arba pakeisti atitinkamą riedmenį. Važiuodamas mašinistas prireikus arba signalininko nurodymu turi naudoti traukinio įspėjamojo garso signalo įtaisą.

4.2. **Kai tamsu ar kai blogas matomumas**

Mašinistas apie gedimą turi informuoti signalininką. Traukinio priekyje įtaisius nešiojamąjį priekinį baltos šviesos žibintą, traukinys turi važiuoti didžiausiu leidžiamu greičiu į artimiausią vietą, kurioje galima suremontuoti arba pakeisti priekinius žibintus arba pakeisti atitinkamą riedmenį.

▼M2

Jei nešiojamojo priekinio žibinto nėra, traukinys toliau važiuoti negali, nebent signalininkas duotų oficialų nurodymą važiuoti į artimiausią tinkamą vietą, kad būtų galima atlaisvinti geležinkelio liniją.

Važiuodamas mašinistas prireikus arba signalininko nurodymu turi naudoti traukinio įspėjamojo garso signalo įtaisą.

5. VISIŠKAI NEVEIKIA TRAUKINIO GALĄ ŽYMINTIS ŽENKLAS

(1) Jei signalininkas nustato, kad visiškai neveikia traukinio galą žymintis ženklas, jis imasi priemonių, kad sustabdytų traukinį tinkamoje vietoje ir informuotų mašinistą.

(2) Mašinistas turi patikrinti traukinio vientisumą ir prireikus suremontuoti arba pakeisti traukinio galą žyminčius ženklus.

(3) Mašinistas turi pranešti signalininkui, kad traukinys yra parengtas važiuoti toliau. Priešingu atveju, jeigu suremontuoti neįmanoma, traukiniu toliau važiuoti negalima, nebent mašinistas ir signalininkas sutartų imtis specialių priemonių.

6. NEVEIKIA TRAUKINIO ĮSPĖJAMOJO GARSO SIGNALO ĮTAISAS

Jei neveikia įspėjamojo garso signalo įtaisas, mašinistas apie gedimą informuoja signalininką. Traukinys, neviršydamas greičio, kuriuo leidžiama važiuoti neveikiant įspėjamojo garso signalo įtaisui, turi važiuoti iki artimiausios vietos, kurioje galima suremontuoti įspėjamojo garso signalo įtaisą arba pakeisti atitinkamą riedmenį. Mašinistas turi galėti sustoti prieš pervažiuodamas bet kurią geležinkelio pervažą, prieš kurią būtina duoti įspėjamąjį garso signalą, ir ją pervažiuoti tik tada, kai tai daryti saugu. Jei sugedęs daugiatonis įspėjamojo garso signalo įtaisas, tačiau galima duoti bent vieno tono signalą, traukinys gali važiuoti kaip įprasta.

7. NEVEIKIA GELEŽINKELIO PERVAŽA

7.1. **Per neveikiančią geležinkelio pervažą važiuojančių traukinių stabdymas**

Nustačius techninį gedimą, kuris daro poveikį per pervažą važiuojančių traukinių saugai, ir tol, kol neatkurtas saugus pervažos naudojimas, turi būti neleidžiama traukiniams įprastai važiuoti per geležinkelio pervažą.

7.2. **Traukinio važiavimas per neveikiančią geležinkelio pervažą (jei duotas leidimas)**

(1) Jei dėl gedimo pobūdžio ir toliau leidžiama traukiniams važiuoti, kiekvieno traukinio mašinistui duodamas leidimas toliau važiuoti ir pervažiuoti pervažą.

(2) Gavęs nurodymą važiuoti per neveikiančią geležinkelio pervažą, mašinistas važiuoja per pervažą pagal gautus nurodymus. Jei geležinkelio pervažoje atsiranda kliūtis, mašinistas turi imtis visų įmanomų priemonių, kad sustabdytų traukinį.

(3) Artėdamas prie geležinkelio pervažos, prireikus arba gavęs oficialų signalininko nurodymą, mašinistas turi naudoti įspėjamojo garso signalo įtaisą. Jei geležinkelio pervaža laisva, mašinistas per ją važiuoja ir traukinio priekiui pravažiavus pervažą, iškart didina greitį.

8. NEVEIKIA KALBINIS RADIJO RYŠYS

8.1. **Rengiant traukinį nustatytas traukinio radijo ryšio gedimas**

Sugedus traukinio radijo ryšio įrenginiui traukiniu neleidžiama pradėti važiuoti linijose, kuriose reikalaujama palaikyti radijo ryšį.

▼M2

8.2. **Traukinio radijo ryšio gedimas po to, kai traukinys jau pradėjo važiuoti**

Kai mašinistas sužino, kad kalbinis radijo ryšys neveikia, jis turi informuoti signalininką kuo greičiau, kai tik bus įmanoma. Po to mašinistas vykdo oficialius signalininko nurodymus dėl traukinio tolesnio važiavimo. Traukinys, kuriame neveikia radijo ryšys, gali važiuoti toliau,

— jei mašinistas ir signalininkas gali palaikyti ryšį naudodamiesi kitomis avarinio ryšio priemonėmis, arba

— važiuoti iki artimiausios vietos, kurioje galima suremontuoti radijo ryšio įrenginį arba pakeisti atitinkamą riedmenį, jei mašinistas ir signalininkas gali palaikyti ryšį naudodamiesi kitomis ryšio priemonėmis.

9. VAŽIAVIMAS MINIMALIU GREIČIU

Kai mašinistas turi važiuoti minimaliu greičiu, jis turi:

— važiuoti atsargiai, valdyti traukinio greitį stebėdamas priekyje matomą geležinkelio liniją, kad galėtų sustoti prieš bet kokią transporto priemonę, sustojimo signalą ar kliūtį, ir

— neviršyti greičio, kuriuo leidžiama važiuoti minimalaus greičio režimu.

10. PAGALBA SUGEDUSIAM TRAUKINIUI

(1) Jei traukinys sustabdytas dėl gedimo, mašinistas privalo nedelsdamas apie gedimą ir jo aplinkybes informuoti signalininką.

(2) Jei būtinas pagalbinis traukinys, mašinistas ir signalininkas turi susitarti bent dėl visų šių dalykų:

— pagalbinio traukinio tipo,

— ar būtina konkreti kryptis (priekis arba galas),

— sugedusio traukinio buvimo vietos.

Po to, kai mašinistas paprašė suteikti pagalbą, traukinys, net jei gedimas būtų pašalintas, turi likti vietoje tol, kol:

— atvyks pagalbinis traukinys arba

— mašinistas ir signalininkas susitars dėl alternatyvių priemonių.

(3) Signalininkas privalo neleisti pagalbiniam traukiniui įvažiuoti į sugedusio traukinio užimtą ruožą, jei negavo patvirtinimo, kad sugedęs traukinys nepajudės.

Kai pagalbinis traukinys yra parengtas įvažiuoti į sugedusio traukinio užimamą ruožą, signalininkas turi pranešti pagalbinio traukinio mašinistui bent šiuos dalykus:

— sugedusio traukinio buvimo vietą,

— vietą, į kurią reikia nuvilkti sugedusį traukinį.

(4) Jungtinio traukinio mašinistas privalo užtikrinti, kad:

— pagalbinis traukinys būtų sujungtas su sugedusiu traukiniu ir

— būtų patikrintas traukinio stabdymo efektyvumas, būtų prijungtas automatinis stabdys, jei jis yra suderinamas, ir būtų atliktas stabdymo bandymas.

▼M2

(5) Kai jungtinis traukinys yra parengtas važiuoti, jį valdantis mašinistas turi susisiekti su signalininku, informuoti jį apie bet kokius apribojimus ir važiuoti traukiniu laikydamasis visų signalininko duotų nurodymų.

11. LEIDIMAS PRAVAŽIUOTI SUSTOJIMO SIGNALĄ ARBA ŽENKLĄ

Traukinio mašinistas privalo turėti leidimą pravažiuoti sustojimo signalą arba ženklą.

Duodamas leidimą signalininkas privalo mašinistui duoti nurodymus dėl važiavimo.

Mašinistas privalo laikytis nurodymų ir greičio apribojimo, jei jis taikomas, kol pasiekia vietą, nuo kurios galima toliau važiuoti įprastai.

12. GELEŽINKELIO KELIO ĮRANGOS SIGNALIZAVIMO KLAIDOS

Jei pastebimas bet kuris iš toliau išvardytų neįprastų dalykų:

— nėra signalo, nors jis turėtų būti rodomas;

— signalas yra neįprasto pobūdžio;

— artėjant prie signalo stebima neįprasta jo kitimo seka;

— signalas nėra aiškiai matomas,

mašinistas turi veikti taip, lyg būtų duodamas labiausiai varžantis signalas.

Bet kuriuo atveju mašinistas apie pastebėtą neįprastą signalą turi pranešti signalininkui.

13. AVARINĖ IŠKVIETA

Gavęs avarinę iškvietą, mašinistas turi daryti prielaidą, kad susidarė pavojinga situacija, ir imtis visų reikiamų veiksmų, kad išvengtų pavojaus arba sumažintų jo poveikį.

Be to, mašinistas turi:

— nedelsdamas sumažinti traukinio greitį iki minimalaus ir

— važiuoti minimaliu greičiu, nebent signalininkas nurodytų kitaip, ir

— vykdyti signalininko duotus nurodymus.

Mašinistai, kuriems nurodyta sustoti, nepradeda vėl važiuoti, kol negavo signalininko leidimo. Kiti mašinistai toliau važiuoja minimaliu greičiu, kol signalininkas juos informuos, kad važiuoti minimaliu greičiu nebereikia.

14. NEATIDĖLIOTINI VEIKSMAI SIEKIANT IŠVENGTI PAVOJAUS TRAUKINIAMS

(1) Kiekvienas geležinkelio įmonės arba infrastruktūros valdytojo darbuotojas, sužinojęs apie pavojų traukiniams, turi imtis neatidėliotinų veiksmų, kad sustabdytų visus traukinius, kuriems pavojus gali daryti poveikį, ir prireikus imtis visų kitų veiksmų, kad būtų išvengta žalos ar nuostolių.

(2) Kiekvienas mašinistas, kuris buvo informuotas apie pavojų jo traukiniui, privalo sustoti ir nedelsdamas apie pavojų įspėti signalininką.

▼M2

C priedėlis

Su sauga susijusių pranešimų teikimo metodika

1. TAIKYMO SRITIS IR TIKSLAS

1.1. Šiame priedėlyje nustatomos traukinio brigados, visų pirma traukinio mašinisto, ir signalininko teikiamų su sauga susijusių pranešimų taisyklės, visų pirma pranešimų struktūra ir jų teikimo metodika. Su sauga susijusiems pranešimams teikiama pirmenybė prieš visus kitus pranešimus.

2. PRANEŠIMŲ STRUKTŪRA

2.1. Perduodami žodiniai su sauga susiję pranešimai turi būti trumpi ir aiškūs, be santrumpų. Visų pirma siekiant užtikrinti, kad pranešimas būtų suprantamas ir būtų galima imtis būtinų veiksmų, pranešimą perduodantis asmuo turi:

— nurodyti tikslią savo buvimo vietą,

— nurodyti savo vykdomą užduotį ir informuoti, kokių veiksmų reikia imtis,

— įsitikinti, kad pranešimas gautas ir prireikus pakartotas,

— prireikus ištaisyti pranešime padarytą klaidą,

— prireikus informuoti gavėją, kaip susisiekti su pranešimo teikėju.

2.2. Avariniais pranešimais duodami skubūs darbo nurodymai, tiesiogiai susiję su geležinkelio sauga. Tokie pranešimai gali būti nekartojami.

3. PRANEŠIMŲ PERDAVIMO METODIKA

3.1. Kad nurodytų savo tapatybę, mašinistai nurodo traukinio numerį ir buvimo vietą. Kad nurodytų savo tapatybę, signalininkai nurodo savo kontroliuojamą teritoriją arba signalinio posto buvimo vietą.

3.2. Palaikant signalininko ir mašinisto ryšį signalininkas turi įsitikinti, kad kalba su savo kontroliuojamoje teritorijoje esančiu mašinistu. Tai ypač svarbu, kai ryšys palaikomas ryšio zonų sanklotos vietovėse. Šis principas taikomas ir po ryšio seanso pertrūkio.

3.3. Šiuo tikslu ryšio dalyviai naudoja toliau pateiktus pranešimus:

— signalininkas:

Traukinio numeris ….....
čia ..... (kontroliuojamoji teritorija / signalinio posto buvimo vieta)

— mašinistas:

Čia traukinys numeris ..... , ... (vieta)

4. PRANEŠIMŲ PERDAVIMO TAISYKLĖS

4.1. Kad ir kokios būtų naudojamos ryšio priemonės, laikomasi šių taisyklių, kad su sauga susiję pranešimai būtų teisingai suprantami:

▼**M2**

4.2. Vartojama tarptautinė fonetinė abėcėlė:

— nurodant abėcėlės raides;

— paraidžiui tariant žodžius ir vietovių pavadinimus, kuriuos sunku ištarti arba kurie gali būti neteisingai suprasti;

— kai yra radijo arba telefono ryšio trukdžių;

— kai identifikuojami signalai arba postai.

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

4.3. Skaičiai turi būti sakomi nuosekliai ištariant kiekvieną skaitmenį:

0	Nulis
1	Vienas
2	Du
3	Trys
4	Keturi
5	Penki
6	Šeši
7	Septyni
8	Aštuoni
9	Devyni

5. BENDRIEJI TERMINAI

Pranešimų perdavimo procedūrose vartotina standartinė terminija

5.1. Žodinio perdavimo procedūra

5.1.1. Terminas, kuriuo galimybė kalbėti perduodama kitai šaliai

baigiau

5.2. Pranešimo gavimo procedūra

5.2.1. Gavus tiesioginį pranešimą

Terminas, kuriuo patvirtinama, kad pranešimas gautas

gavau

▼**M2**

5.2.2. Terminas, kuriuo prašoma pranešimą pakartoti, kai blogos priėmimo sąlygos arba pranešimas nesuprantamas

pakartokite (+ kalbėkite lėtai)

5.2.3. Gavus pakartotą pranešimą

Terminai, kuriais patvirtinama, kad gavėjo pakartotas pranešimas tiksliai atitinka išsiųstą pranešimą

teisingai

5.2.4. Arba ne

klaida (+ kartoju)

5.3. Ryšio nutraukimas

5.3.1. Jei pranešimas baigtas

ryšį baigiau

5.3.2. Jei pertrūkis laikinas ir ryšys nenutrūko

Terminas, kuriuo prašoma, kad kita šalis palauktų

laukite

5.3.3. Terminas, kuriuo kitai šaliai pranešama, kad ryšys gali būti nutrauktas, bet vėliau turėtų būti atnaujintas

paskambinsiu dar kartą

6. RAŠYTINIAI NURODYMAI

6.1. Rašytiniai nurodymai turi būti duodami tik kai traukinys stovi ir jiems priskiriamas unikalus identifikavimo arba leidimo numeris, kurį pateikia signalininkas.

6.2. Rašytiniam nurodymui teikiama pirmenybė prieš susijusius geležinkelio kelio įranga ir (arba) per mašinisto ir įrangos sąsają duodamus signalus, išskyrus atvejus, kai leidžiamas greitis arba atleidimo greitis yra mažesnis nei rašytiniame nurodyme nustatytasis didžiausias greitis.

6.3. Rašytinis nurodymas turėtų būti duodamas kuo arčiau su juo susijusios vietos.

6.4. Rašytinis nurodymas turi būti duodamas tik kai mašinistas nurodė traukinio numerį ir traukinio buvimo arba manevravimo veiksmo vietą.

6.5. Rašytiniame nurodyme turi būti pateikti bent šie duomenys:

— kur jis išduotas (signalinis postas…),

— išdavimo laikas ir data,

— su kokiu traukiniu ar manevravimo veiksmu jis susijęs,

— kokia to traukinio buvimo ar manevravimo veiksmo vieta,

— kokioje vietoje jis taikomas,

— aiškūs, tikslūs, nedviprasmiški nurodymai,

— unikalus identifikavimo arba leidimo numeris.

▼**M2**

6.6. Rašytinis nurodymas gali būti perduodamas:

— fiziškai surašytas popieriuje arba

— kaip žodiniai nurodymai, kuriuos užsirašo mašinistas arba

— kitais saugiais pranešimų perdavimo būdais, atitinkančiais pirmiau nurodytus reikalavimus.

6.7. Gavęs rašytinį nurodymą, mašinistas turi patikrinti, ar šis rašytinis nurodymas susijęs su jo traukiniu ar manevravimo veiksmu ir jo dabartine vieta.

6.8. Išduotas rašytinis nurodymas gali būti atšauktas tik nauju rašytiniu nurodymu, kuriame pirmasis aiškiai nurodomas.

7. RAŠYTINIUOSE NURODYMUOSE VARTOJAMI TERMINAI

Pranešimų perdavimo procedūrose vartotina standartinė terminija

Rašytinio nurodymo atšaukimas

7.1. Terminas, kuriuo atšaukiama pagal rašytinį nurodymą vykdoma procedūra

atšaukti procedūrą … .....

7.2. Jei vėliau pranešimas bus tęsiamas, procedūrą reikės kartoti nuo pradžios.

Klaida perduodant pranešimą

7.3. Kai perdavimo klaidą aptinka siuntėjas, jis turi pareikalauti anuliuoti išsiųstą pranešimą, išsiųsdamas tokį procedūrinį pranešimą:

klaida (+ parengti naują blanką .....)

arba

klaida + kartoju

ir tada vėl išsiųsti pradinį pranešimą.

Klaida kartojant gautą pranešimą

7.4. Kai siuntėjas gavėjo pakartotame pranešime aptinka klaidą, jis išsiunčia šiuos procedūrinius pranešimus:

klaida + kartoju

ir dar kartą išsiunčia pradinį pranešimą.

Nesuprantamas pranešimas

7.5. Jei viena iš šalių nevisiškai supranta pranešimą, ji turi paprašyti, kad kita šalis pranešimą pakartotų, pavartodama tokią frazę:

pakartokite (+ kalbėkite lėtai)

8. BLANKŲ RINKINYS

8.1. Infrastruktūros valdytojas yra atsakingas už blankų rinkinio ir pačių blankų parengimą jo vartojama kalba.

8.2. Visų naudotinų blankų rinkinys pateikiamas kaip popierinis dokumentas arba kompiuterio laikmenoje.

▼**M2**

8.3. Kad blankus būtų galima identifikuoti, sudaromas su procedūra susijęs unikalus kodinis žodis arba numeris.

8.4. Šį blankų rinkinį naudoja ir mašinistas, ir darbuotojai, duodantys leidimą traukiniams važiuoti. Mašinisto ir darbuotojų, duodančių leidimą traukiniams važiuoti, naudojami blankų rinkiniai sudaromi ir numeruojami vienodai.

8.5. Blankų rinkinį sudaro dvi dalys.

8.5.1. Pirmoje dalyje yra bent šie elementai:

— rašytinių nurodymų blankų rodyklė;

— situacijų, kuriose naudojamas kiekvienas blankas, sąrašas;

— tarptautinės fonetinės abėcėlės lentelė.

8.5.2. Antroje dalyje yra patys blankai. Juos turi surinkti geležinkelio įmonė ir duoti mašinistui.

9. GELEŽINKELIO TERMINŲ ŽODYNAS

9.1. Geležinkelio įmonė parengia kiekvieno tinklo, kuriame naudojami jos traukiniai, geležinkelio terminų žodyną. Jame geležinkelio įmonės pasirinkta kalba ir infrastruktūros valdytojo (-ų), kurio (-ų) infrastruktūra naudojasi geležinkelio įmonė, vartojama kalba pateikiami įprastai vartojami terminai.

9.2. Terminų žodyną sudaro dvi dalys:

— teminis terminų sąrašas;

— abėcėlinis terminų sąrašas.

▼M2

D priedėlis

Elementai, kuriuos infrastruktūros valdytojas turi pateikti geležinkelio įmonei, kad ši galėtų sudaryti maršruto vadovą ir nustatyti traukinio suderinamumą su numatomu maršrutu

Numeris	Pavadinimas	Maršruto vadovas	Traukinio suderinamumas su numatomu maršrutu
1	**Bendroji informacija apie infrastruktūros valdytoją**		
1.1	Infrastruktūros valdytojo pavadinimas	**X**	**X**
1.2	Valstybė narė		**X**
2	**Žemėlapiai ir schemos**		
2.1	**Žemėlapis – apžvalgos schema, kurioje nurodoma**		
2.1.1	Geležinkelio linijos ruožai	**X**	
2.1.2	Pagrindinės vietos (stotys, kelynai, geležinkelio mazgai, krovinių terminalai)	**X**	
2.2	**Geležinkelio linijos schema**		
Informacija, kurią reikia pateikti schemose, prireikus papildoma tekstu Kai yra pateikta atskira stoties/kelyno/depo schema, geležinkelio linijos schemoje gali būti pateikiama supaprastinta informacija			
2.2.1	Tiesioginių linijų, apvažiuojamųjų geležinkelio kelių, aklasmailių ir (arba) apsauginių iešmų identifikavimas ir prieiga prie atsarginių kelių	**X**	
2.2.2	Pagrindinės vietos (stotys, kelynai, geležinkelio mazgai, krovinių terminalai) ir jų padėtis geležinkelio linijos atžvilgiu	**X**	
2.2.3	Visų su traukiniais susijusių stacionariųjų signalų vieta, tipas ir pavadinimas	**X**	
2.3	**Stočių (kelynų, depų) schemos**		
Informacija, kurią reikia nurodyti konkrečios vietos plane, prireikus papildoma tekstu			
2.3.1	Vietos pavadinimas	**X**	**X**
2.3.2	Vietos tipas (keleivių terminalas, krovinių terminalas, kelynas, depas)	**X**	
2.3.3	Stacionariųjų signalų, kuriais apsaugotos pavojingos vietos, buvimo vieta, tipas ir identifikavimas	**X**	
2.3.4	Geležinkelio kelių identifikavimas ir planas, įskaitant iešmus	**X**	
2.3.5	Peronų identifikavimas	**X**	**X**
2.3.6	Peronų ilgis	**X**	**X**
2.3.7	Peronų aukštis	**X**	**X**
2.3.8	Apvažiuojamųjų geležinkelio kelių identifikavimas	**X**	**X**
2.3.9	Apvažiuojamųjų geležinkelio kelių ilgis		**X**

▼M2

Numeris	Pavadinimas	Maršruto vadovas	Traukinio suderinamumas su numatomu maršrutu
3	**Konkretaus geležinkelio linijos ruožo informacija**		
3.1	**Bendrosios charakteristikos**		
3.1.1	1 geležinkelio linijos ruožo riba	**X**	**X**
3.1.2	2 geležinkelio linijos ruožo riba	**X**	**X**
3.1.3	Geležinkelio kelio atstumų ženklai (dažnumas, išvaizda ir išdėstymas)	**X**	
3.1.4	Didžiausias leidžiamas greitis (-čiai) / greičiai paskirtu maršrutu pagal tvarkaraštį	**X**	**X**
3.1.5	Kita informacija, kurią turi žinoti mašinistas	**X**	
3.1.6	Speciali būtina geografinė informacija apie vietos infrastruktūrą	**X**	
3.1.7	Specialūs pavojingiems kroviniams taikomi apribojimai		**X**
3.1.8	Specialūs krovimo apribojimai		**X**
3.1.9	Ryšio su traukinių eismo valdymo centru įprastomis, pablogėjusiomis sąlygomis ir avarijos atveju priemonės	**X**	
3.2	**Specifinės techninės charakteristikos**		
3.2.1	Vėžės plotis		**X**
3.2.2	Statinių artumo gabaritas		**X**
3.2.3	Didžiausia ašies apkrova		**X**
3.2.4	Didžiausia apkrova tiesiniam metrui		**X**
3.2.5	Didžiausias išorinio bėgio pakylos stygius		**X**
3.2.6	Mažiausias kreivės spindulys		**X**
3.2.7	Nuolydžio procentinis dydis	**X**	**X**
3.2.8	Nuolydžio vieta	**X**	**X**
3.2.9	Su stabdymo charakteristikomis susijusi informacija		**X**
3.2.10	Stabdžių sistemos, kurioje nenaudojamas ratų ir bėgių sukibimas, priimtina stabdymo jėga		**X**
3.2.11	Tuneliai. Gaisrinės saugos kategorijos ir 4.2.1.2.2.1 skirsnio c punkte nurodyti tunelių duomenys	**X**	**X**
3.2.12	Vietos, kuriose draudžiama sustoti. Identifikavimas, buvimo vieta, tipas	**X**	
3.2.13	Pramoninė rizika. Vietos, kuriose pavojinga mašinistui išlipti	**X**	

▼M2

Numeris	Pavadinimas	Maršruto vadovas	Traukinio suderinamumas su numatomu maršrutu
3.2.14	Smėlio barstymo įtaisui bandyti skirtos vietos (jei yra)	**X**	
3.3	**Energijos posistemis**		
3.3.1	Energijos tiekimo sistema (įtampa ir dažnis)	**X**	**X**
3.3.2	Didžiausia traukinio srovė	**X**	**X**
3.3.3	Apribojimai, susiję su tam tikro (-ų) elektrovežio (-ų) energijos suvartojimu	**X**	
3.3.4	Apribojimas, susijęs su sudėtinio (-ų) traukos riedmens (-ų) vieta atsižvelgiant į kontaktinių linijų atskyrimo reikalavimą (pantografo padėtis)	**X**	
3.3.5	Neutralių ruožų vieta	**X**	
3.3.6	Vietos, per kurias važiuojant būtina nuleisti pantografus	**X**	
3.3.7	Sąlygos, taikomos rekuperacinio stabdymo atžvilgiu	**X**	**X**
3.3.8	Didžiausioji pantografo imama srovė traukiniui stovint	**X**	**X**
3.3.9	Pakeltų pantografų skaičiaus ir atstumo tarp jų reikalavimai		**X**
3.3.10	Kontaktinio laido aukštis		**X**
3.3.11	Priimtinos pantografo savybės		**X**
3.3.12	Leidžiama vidutinė kontakto jėga		**X**
3.4	**Kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemis**		
3.4.1	Poreikis, kad vienu metu veiktų daugiau kaip viena sistema	**X**	
ERTMS/ETCS			
3.4.2	Taikymo lygis		**X**
3.4.3	Traukinyje reikalingos neprivalomos funkcijos. Duomenų pildymo funkcija		**X**
3.4.4	Programinės įrangos versijos numeris		**X**
ERTMS/GSM-R radijas			
3.4.5	Versijos numeris		**X**
B klasės signalizacijos sistemos			
3.4.6	Sistemos pavadinimas		**X**
3.4.7	Programinės įrangos versijos numeris		**X**

▼M2

Numeris	Pavadinimas	Maršruto vadovas	Traukinio suderinamumas su numatomu maršrutu
B klasės radijo sistemos			
3.4.8	Sistemos pavadinimas		**X**
3.4.9	Programinės įrangos versijos numeris		**X**
Su stabdymo charakteristikomis susiję greičio apribojimai			
3.4.10	B klasės traukinių apsaugos, valdymo ir įspėjimo sistemos		**X**
Perjungimas iš vienos sistemos į kitą			
3.4.11	Specialiosios perjungimo iš vienos B klasės traukinio apsaugos, valdymo ir įspėjimo sistemos į kitą sąlygos	**X**	
3.4.12	Specialiosios perjungimo iš ERTMS/ETCS į B klasės sistemą ir atvirkščiai techninės sąlygos	**X**	
3.4.13	Specialieji perjungimo iš vienos radijo sistemos į kitą nurodymai (vieta)	**X**	
Infrastruktūros kontrolės, valdymo ir signalizavimo įrangos jautris elektromagnetiniams trukdžiams (elektromagnetinis suderinamumas)			
3.4.14	Leidimas naudoti sūkurinių srovių stabdžius	**X**	**X**
3.4.15	Leidimas naudoti magnetinius stabdžius	**X**	**X**
3.5	**Traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemis**		
3.5.1	Vartojama kalba	**X**	
3.5.2	Specialios klimato sąlygos ir susijusios priemonės, jei taikomos		**X**

▼M2

E priedėlis

Kalbos ir bendravimo lygis

Kalbos mokėjimas žodžiu skirstomas į penkis lygius:

Lygis	Apibūdinimas
5	— gali pritaikyti kalbėjimo būdą bendraudamas su bet kuriuo pašnekovu — gali pateikti nuomonę — gali tartis — gali įtikinėti — gali patarti
4	— gali bendrauti visiškai nenumatytose situacijose — gali daryti prielaidas — gali pareikšti argumentuotą nuomonę
3	— gali bendrauti praktinėse situacijose, kuriose yra nenumatytų aplinkybių — gali apibūdinti — gali palaikyti paprastą pokalbį
2	— gali bendrauti paprastose praktinėse situacijose — gali užduoti klausimus — gali atsakyti į klausimus
1	— gali kalbėti naudodamas įsimintus sakinius

▼M2

F priedėlis

Minimalūs profesinės kvalifikacijos elementai, svarbūs su traukinių lydėjimu susijusioms užduotims

1. BENDRIEJI REIKALAVIMAI

(a) Šiame priedėlyje, kuris turi būti skaitomas kartu su 4.6 ir 4.7 skirsniais, pateikiamas sąrašas elementų, kurie laikomi svarbiais su traukinio lydėjimu tinkle susijusioms užduotims vykdyti.

(b) Sąvoka „profesinė kvalifikacija“ šioje TSS reiškia elementus, kurie yra svarbūs siekiant užtikrinti, kad darbuotojai būtų išmokyti ir gebėtų suprasti ir atlikti užduotis.

(c) Atliekamoms užduotims ir jas atliekančiam asmeniui taikomos taisyklės ir procedūros. Šias užduotis gali atlikti bet kuris įgaliotas kvalifikuotas asmuo, nepriklausomai nuo vardo, pareigų ar rango, nurodytų taisyklėse, procedūrose ar konkrečioje įmonėje.

2. PROFESINĖS ŽINIOS

Norint gauti bet kokį leidimą, reikia sėkmingai išlaikyti pradinį egzaminą ir atitikti nuolatinio vertinimo ir mokymo sąlygas, kaip aprašyta 4.6 skirsnyje.

2.1. **Bendrosios profesinės žinios**

(a) Su užduotimis susiję organizacijos saugos valdymo sistemos principai.

(b) Pagrindinių veiklos vykdytojų vaidmuo ir atsakomybė.

(c) Bendrosios sąlygos, susijusios su keleivių arba krovinių ir asmenų geležinkelio ruože arba prie jo sauga.

(d) Sveikatos ir darbo saugos sąlygos.

(e) Bendrieji geležinkelių sistemos saugumo principai.

(f) Asmenų sauga, įskaitant saugą, kai geležinkelio linijoje išlipama iš traukinio.

2.2. **Su užduotimis susijusių veiklos procedūrų ir saugos sistemų išmanymas**

(a) Veiklos procedūros ir saugos taisyklės.

(b) Svarbūs kontrolės, valdymo ir signalizacijos sistemos aspektai.

(c) Oficialiai nustatytos pranešimų siuntimo procedūros, įskaitant naudojimąsi ryšio įranga.

2.3. **Žinios apie geležinkelių riedmenis**

(a) Keleivinio vagono vidaus įranga.

(b) Tinkamas saugos atžvilgiu svarbių užduočių procedūrų ir riedmens sąsajų išmanymas.

▼M2

2.4. **Žinios apie maršrutą**

(a) Svarbi veiklos tvarka (pvz., traukinio išleidimo būdas) tam tikrose vietose (stoties įranga, signalizacija ir kt.).

(b) Stotys, kuriose keleiviai gali išlipti iš traukinio arba į jį įlipti.

(c) Vietinė veiklos tvarka ir avarinės priemonės, būdingos maršruto geležinkelio linijai (-oms).

2.5. **Žinios apie keleivių saugą**

Mokymas apie keleivių saugą, turi apimti bent šiuos aspektus:

(a) Keleivių saugos užtikrinimo principai:

— pagalba riboto judumo keleiviams;

— pavojų nustatymas;

— procedūros, taikomos įvykus avarijai, per kurią nukentėjo žmonės;

— gaisras ir (arba) dūmai;

— keleivių evakavimas.

(b) Ryšio principai:

— žinojimas su kuo reikia susisiekti ir ryšio, visų pirma su signalininku, įvykus riktui, per kurį evakuojami keleiviai, metodai;

— priežastys ir (arba) situacijos, kai reikia užmegzti ryšį, ir prašymai užmegzti ryšį;

— ryšio metodai keleiviams informuoti;

— ryšio pablogėjusiomis sąlygomis ir avarinėse situacijose metodai.

(c) Elgsenos įgūdžiai:

— situacijos suvokimas;

— sąžiningumas;

— bendravimas;

— sprendimų priėmimas ir veiksmai.

3. GEBĖJIMAS ŽINIAS TAIKYTI PRAKTIŠKAI

Kad darbuotojai galėtų taikyti šias žinias įprastomis, pablogėjusiomis sąlygomis ir avarinėse situacijose, jie turi būti gerai susipažinę su:

— taisyklių ir procedūrų taikymo būdais ir principais,

— geležinkelio kelio įrangos ir riedmenų, taip pat specialios saugos įrangos naudojimo procesu.

Visų pirma jie turi išmanyti:

(a) patikrinimus prieš išvykimą, įskaitant prireikus stabdžių patikrinimą ir tinkamo durų uždarymo patikrinimą;

▼M2

(b) išvykimo procedūrą;

(c) naudojimą pablogėjusiomis sąlygomis;

(d) defekto galimo poveikio keleiviams skirtose vietose vertinimą ir veikimą pagal taisykles ir procedūras;

(e) apsaugos ir įspėjamąsias priemones, taikomas pagal taisykles ir nurodymus arba kai padedama mašinistui;

(f) bendravimą su infrastruktūros valdytojo darbuotojais, kai padedama mašinistui;

(g) pranešimą apie visus neįprastus atsitikimus, susijusius su traukinio naudojimu, geležinkelių riedmenų būkle ir keleivių sauga. Jei reikalaujama, šie pranešimai turi būti pateikiami raštu, geležinkelio įmonės pasirinkta kalba.

▼M2

G priedėlis

Minimalūs elementai, svarbūs profesinei kvalifikacijai, susijusiai su traukinių rengimu

1. BENDRIEJI REIKALAVIMAI

(a) Šiame priedėlyje, kuris turi būti skaitomas kartu su 4.6 skirsniu, pateikiamas sąrašas elementų, kurie laikomi svarbiais rengiant traukinį važiuoti tinkle.

(b) Sąvoka „profesinė kvalifikacija“ šioje TSS reiškia elementus, kurie yra svarbūs siekiant užtikrinti, kad darbuotojai būtų išmokyti ir gebėtų suprasti ir atlikti užduoties elementus.

(c) Atliekamai užduočiai ir ją atliekančiam asmeniui taikomos taisyklės ir procedūros. Šias užduotis gali atlikti bet kuris įgaliotas kvalifikuotas asmuo, nepriklausomai nuo vardo, pareigų ar rango, nurodytų taisyklėse, procedūrose ar konkrečioje įmonėje.

2. PROFESINĖS ŽINIOS

Norint gauti bet kokį leidimą, reikia sėkmingai išlaikyti pradinį egzaminą ir atitikti nuolatinio vertinimo ir mokymo sąlygas, kaip aprašyta 4.6 skirsnyje.

2.1. **Bendrosios profesinės žinios**

(a) Su užduotimi susiję organizacijos saugos valdymo sistemos principai.

(b) Pagrindinių veiklos vykdytojų vaidmuo ir atsakomybė.

(c) Bendrosios sąlygos, susijusios su keleivių ir (arba) krovinių sauga, įskaitant pavojingų ir išskirtinių krovinių vežimą.

(d) Pavojų, ypač susijusių su geležinkelio naudojimu ir elektrinės traukos energijos tiekimu, vertinimas.

(e) Sveikatos ir darbo saugos sąlygos.

(f) Bendrieji geležinkelių sistemos saugumo principai.

(g) Asmenų sauga būnant geležinkelio linijoje ar prie jos.

(h) Ryšio principai ir sunormintas pranešimų siuntimas, įskaitant ryšio įrangos naudojimą.

2.2. **Su užduotimis susijusių veiklos procedūrų ir saugos sistemų išmanymas**

(a) Darbas traukiniuose normaliomis, pablogėjusiomis sąlygomis ir avarinėse situacijose.

(b) Veiklos procedūros tam tikrose vietose (signalizacijos, stoties, depo, kelyno įranga) ir saugos taisyklės.

(c) Vietinė veiklos tvarka.

▼M2

2.3. **Žinios apie traukinio įrangą**

(a) Vagonų ir geležinkelių riedmenų įrangos paskirtis ir naudojimas.

(b) Techninių patikrinimų nustatymas ir rengimas.

(c) Tinkamas svarbių saugai užduočių procedūrų ir riedmens sąsajų išmanymas.

3. GEBĖJIMAS ŽINIAS TAIKYTI PRAKTIŠKAI

Kad darbuotojai galėtų taikyti šias žinias įprastomis, pablogėjusiomis sąlygomis ir avarinėse situacijose, jie turi būti gerai susipažinę su:

— taisyklių ir procedūrų taikymo būdais ir principais,

— geležinkelio kelio įrangos ir riedmenų, taip pat specialios saugos įrangos naudojimo procesu.

Visų pirma:

(a) Traukinio formavimo, stabdymo, pakrovimo ir kitų taisyklių taikymas siekiant užtikrinti, kad traukinys būtų parengtas naudoti.

(b) Geležinkelių riedmenų ženklinimo ir ženklų supratimas.

(c) Traukinio duomenų nustatymo ir pateikimo procesas.

(d) Bendravimas su traukinio brigada.

(e) Bendravimas su darbuotojais, atsakingais už traukinių eismo valdymą.

(f) Naudojimas pablogėjusiomis sąlygomis, ypač kai tai susiję su traukinių paranga.

(g) Apsaugos ir įspėjamosios priemonės, kurių reikalaujama pagal taisykles ir nurodymus arba atsižvelgiant į vietos tvarką.

(h) Veiksmai, kurių turi būti imtasi įvykus riktams, susijusiems su pavojingų krovinių vežimu (kai tinkama).

▼M2

H priedėlis

Europos geležinkelių riedmens numeris ir susijęs kėbulo ženklinimas raidiniais ženklais

1. BENDROSIOS NUOSTATOS DĖL EUROPOS GELEŽINKELIŲ RIEDMENS NUMERIO

Europos geležinkelių riedmens numeris paskiriamas pagal Komisijos sprendimo 2007/756/EB ([1]) 6 priedėlyje nustatytus kodus.

Europos geležinkelių riedmens numeris keičiamas, kai jis, atlikus techninius riedmens pakeitimus, neteisingai nurodo sąveikos galimybes arba technines charakteristikas, kaip nustatyta šiame priedėlyje. Dėl minėtų techninių pakeitimų gali reikėti naujo leidimo pradėti eksploatuoti, kaip nustatyta Direktyvos 2008/57/EB 20–25 straipsniuose.

2. BENDROSIOS IŠORINIO ŽENKLINIMO PRIEMONĖS

Ženklinamuosius užrašus sudarančios didžiosios raidės ir skaitmenys turi būti bent 80 mm aukščio ir užrašomi tinkamos kokybės šriftu be užraitų (*sans serif*). Mažesnio aukščio simboliai gali būti naudojami tik tada, kai jų nėra daugiau kur užrašyti, kaip tik ant išilginių laikančiųjų sijų.

Ženklai turi būti ne didesniame kaip 2 metrų aukštyje virš bėgių.

Riedmens valdytojas gali papildomai didesniais už Europos transporto priemonės numerio skaitmenis ženklais užrašyti paties pasirinktą skaitinį ženklą (jį paprastai sudaro serijos numerio skaitmenys ir raidinis kodas), jei toks ženklas būtų naudingas vykdant veiklą. Vietą savo skaitiniam ženklui užrašyti valdytojas gali pasirinkti pats, tačiau turi būti visada galima lengvai atskirti Europos geležinkelių riedmens numerį nuo valdytojo pasirinkto skaitinio ženklo.

3. VAGONAI

Ženklai ant vagono kėbulo užrašomi taip:

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		

Pavyzdžiuose

D ir NL reiškia užregistravusiąją valstybę narę, kaip nurodyta sprendimo dėl nacionalinių geležinkelių riedmenų registrų (Sprendimo 2007/756/EB) 6 priedėlio 4 dalyje.

RFC, DB ir ACTS yra valdytojo ženklai, kaip nurodyta sprendimo dėl nacionalinių geležinkelių riedmenų registrų (Sprendimo 2007/756/EB) 6 priedėlio 1 dalyje.

Ant vagonų kėbulų, kur trūksta vietos tokio tipo užrašui, ypač ant platforminių vagonų, ženklai išdėstomi taip:

01	87	3320	644-7
TEN	F-SNCF	Ks	

([1]) 2007 m. lapkričio 9 d. Komisijos sprendimas, kuriuo priimama bendra nacionalinio geležinkelių riedmenų registro specifikacija, kaip numatyta Direktyvų 96/48/EB ir 2001/16/EB 14 straipsnio 4 ir 5 dalyse (OL L 305, 2007 11 23, p. 30).

▼M2

Kai ant vagono užrašoma viena arba daugiau nacionalinės svarbos indekso raidžių, šis nacionalinis ženklas turi būti nurodomas po tarptautinio raidinio ženklo ir nuo jo atskirtas brūkšneliu:

01 87 3320 644-7

TEN F-SNCF Ks-xy

4. KELEIVINIAI VAGONAI IR TRAUKIAMIEJI KELEIVINIAI RIEDMENYS

Numeris ant abiejų vagono šonų užrašomas taip:

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

Vagono registracijos šalies ir techninių charakteristikų ženklai užrašomi tiesiai prieš dvylikos skaitmenų vagono numerį, už jo arba po juo.

Jeigu keleiviniai vagonai yra su mašinisto kabina, Europos geležinkelių riedmens numeris užrašomas ir kabinoje.

5. LOKOMOTYVAI, VARIKLINIAI VAGONAI IR SPECIALIEJI RIEDMENYS

Europos geležinkelių riedmens numeris ant traukos riedmens kiekvieno šono turi būti užrašytas taip:

92 10 1108 062-6

Europos geležinkelių riedmens numeris taip pat užrašomas kiekvienoje traukos riedmens kabinoje.

6. SĄVEIKOS GALIMYBĖS RAIDINIS ŽENKLINIMAS

TEN – geležinkelių riedmuo, kuris:

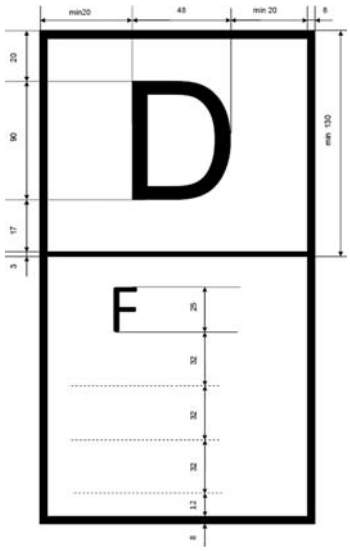
(a) atitinka visas taikomas TSS, galiojančias pradedant jį eksploatuoti, pagal Direktyvos 2008/57/EB 22 straipsnio 1 dalį yra gautas leidimas pradėti jį eksploatuoti ir

(b) leidimas pagal Direktyvos 2008/57/EB 23 straipsnio 1 dalį galioja visose valstybėse narėse.

PPV/PPW – geležinkelių riedmuo, atitinkantis PPV/PPW arba PGW sutartį (OSJD valstybėse) (originalo kalba: PPV/PPW – ППВ (*Правила пользования вагонами в международном сообщении*); PGW – ППГВ (*Правила Пользования Грузовыми Вагонами*)).

Jei negauta leidimo, kuris pagal Direktyvos 2008/57/EB 23 straipsnio 1 dalį galiotų visose valstybėse narėse, geležinkelių riedmuo turi būti paženklintas ženklu, nurodančiu, kuriose valstybėse narėse jį leidžiama eksploatuoti. Šis ženklas atitinka vieną iš toliau pateiktų brėžinių, kuriuose D – pirmoji leidimą suteikusi valstybė narė (šiame pavyzdyje – Vokietija), o F – antroji leidimą suteikusi valstybė narė (šiame pavyzdyje – Prancūzija). Valstybių narių kodai nurodomi pagal Sprendimo 2007/756/EB 6 priedėlio 4 dalį.

▼**M2**



▼M2

I priedėlis

Neišspręstų klausimų sąrašas

B Priedėlis (žr. 4.4 skirsnį)

Bendri veiklos principai ir taisyklės

▼M2

J priedėlis

Terminų sąrašas

Terminų sąraše pateiktos šioje traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS vartojamų terminų apibrėžtys.

Terminas	Apibrėžtis
Avarija	Kaip apibrėžta Direktyvos 2004/49/EB 3 straipsnyje.
Leidimo traukiniams važiuoti davimas	Signalizavimo centruose, traukos elektros energijos tiekimo valdymo patalpose ir geležinkelių transporto eismo valdymo centruose esančios įrangos, kuria duodamas leidimas traukiniams važiuoti, naudojimas. Tai neapima geležinkelio įmonės įdarbintų darbuotojų, kurie atsakingi už išteklių, pvz., traukinio brigados arba geležinkelių riedmenų, valdymą.
Gebėjimai	Kvalifikacija ir patirtis, reikalinga darbui saugiai ir patikimai atlikti. Patirties gali būti įgyjama mokantis.
Pavojingi kroviniai	Pagal Direktyvą 2008/68/EB dėl pavojingų krovinių vežimo vidaus keliais.
Naudojimas pablogėjusiomis sąlygomis	Veikla nenumatyto įvykio sukeltomis sąlygomis, kuriomis negalimas įprastas geležinkelių susisiekimas.
Traukinio išsiuntimas (= išleidimas)	Žr. traukinio išleidimas
Mašinistas	Kaip apibrėžta Direktyvos 2007/59/EB 3 straipsnyje.
Avarinė iškvieta	Skambutis, kuriuo tam tikrose pavojingose situacijose įspėjami visi tam tikroje teritorijoje esantys traukiniai ar traukinių manevravimą atliekantys darbuotojai.
Išskirtinis krovinys	Geležinkelių riedmenimis vežamas krovinys, pavyzdžiui, konteineris, nuimama konstrukcija arba kitoks krovinys, kai dėl geležinkelių riedmens dydžio ir (arba) ašies apkrovos reikia gauti specialų leidimą ir (arba) laikytis specialių važiavimo sąlygų visą kelionę arba jos dalį.
Sveikatos ir darbo saugos sąlygos	Šioje TSS tai reiškia medicininius ir psichologinius reikalavimus, būtinus svarbiems posistemio elementams eksploatuoti.
Įkaitusi ašidėžė	Ašidėžė ir guolis, kurių temperatūra viršijo didžiausią numatytą naudojimo temperatūrą.
Riktas	Kaip apibrėžta Direktyvos 2004/49/EB 3 straipsnyje.
Traukinio ilgis	Visų riedmenų, įskaitant lokomotyvą (-us), bendras ilgis ties taukšais.
Apvažiuojamasis geležinkelio kelias	Prie pagrindinio geležinkelio kelio prijungtas geležinkelio kelias, naudojamas kaip aplenkimo, prasilenkimo ar postovio kelias.
Vartojama kalba	Infrastruktūros valdytojo kasdienėje veikloje vartojama kalba (arba kalbos), kuria išleisti jo tinklo nuostatai ir kuria infrastruktūros valdytojo ir geležinkelio įmonės darbuotojai perduoda darbo arba saugos pranešimus.
Keleivis	Asmuo (išskyrus asmenis, kurie traukinyje atlieka specialias pareigas), keliaujantis traukiniu arba esantis geležinkelio teritorijoje prieš kelionę traukiniu arba po jos.
Darbinių charakteristikų stebėjimas	Sisteminis traukinių ir infrastruktūros darbinių charakteristikų stebėjimas ir registravimas, kurio paskirtis – minėtų objektų darbinių charakteristikų tobulinimas.

▼M2

Terminas	Apibrėžtis
Kvalifikacija	Fizinis ir psichologinis tinkamumas darbui ir darbui reikalingos žinios.
Realiu laiku	Galimybė informacija apie specialius su traukinio kelione susijusius įvykius (pvz., atvykimą į stotį, stoties pravažiavimą arba išvykimą iš stoties) keistis arba ją apdoroti tada, kai tie įvykiai vyksta.
Pranešimo punktas	Traukinio tvarkaraštyje nurodytas punktas, kuriame reikalaujama pranešti atvykimo į jį, išvykimo iš jo arba jo pravažiavimo laiką.
Maršrutas	Tam tikras geležinkelio linijos ruožas arba ruožai.
Svarbi saugai užduotis	Valdant traukinio judėjimą ar darant jam poveikį darbuotojų atliekama užduotis, galinti padaryti poveikį žmonių sveikatai ir saugai.
Sustojimas pagal tvarkaraštį	Planinis sustojimas dėl komercinių ar veiklos priežasčių.
Atsarginis kelias	Bet kuris funkciniame mazge esantis geležinkelio kelias (-iai), naudojamas ne traukinių eismui, o kitais tikslais.
Signalininkas	Darbuotojas, atsakingas už traukinių maršruto nustatymą ir (arba) traukinių manevravimą ir nurodymų mašinistams davimą.
Darbuotojai	Geležinkelio įmonės arba infrastruktūros valdytojo darbuotojai arba rangovai, atliekantys šioje TSS nustatytas užduotis.
Sustojimo signalas	Bet koks signalo požymis, kuriuo mašinistui neleidžiama pravažiuoti signalo.
Sustojimo vieta	Traukinio tvarkaraštyje nurodyta vieta, kurioje numatytas traukinio sustojimas, paprastai – tam tikru tikslu, pvz., kad keleiviai galėtų įlipti į traukinį arba iš jo išlipti.
Tvarkaraštis	Dokumentas arba sistema, kuriame (kurioje) pateikiama informacija apie traukinio (-ių) važiavimo konkrečiu maršrutu grafiką.
Laiko apskaičiavimo vieta	Traukinio tvarkaraštyje nustatyta vieta, su kuria siejamas konkretus nustatytas laikas. Tai gali būti atvykimo (išvykimo) laikas arba, kai traukinio sustojimo nenumatyta, tos vietos pravažiavimo laikas.
Traukos riedmuo	Savaeigis riedmuo, galintis važiuoti pats ir priversti judėti kitus su juo sukabinamus geležinkelių riedmenis.
Traukinys	Traukinys apibrėžiamas kaip traukos riedmuo (-enys) su prikabintais geležinkelių riedmenimis ar be jų, apie kurį galima gauti traukinio duomenis ir kuris gali važiuoti tarp dviejų arba daugiau nustatytų taškų.
Traukinio išleidimas	Ženklas traukinį valdančiam asmeniui, kad visas stotyje arba depe atliekamas darbas baigtas ir kad atsakingi darbuotojai duoda leidimą traukiniui važiuoti.
Traukinio brigada	Kompetentingais pripažinti traukinio darbuotojai, geležinkelio įmonės paskirti traukinyje atlikti konkrečias nustatytas su sauga susijusias užduotis, pvz., mašinistas arba apsaugos darbuotojas.
Traukinio parengimas	Užtikrinimas, kad traukinys būtų naudoti tinkamos būklės, kad traukinio įranga būtų tinkamai išdėstyta, o traukinio struktūra atitiktų paskirtą maršrutą. Traukinio parengimas taip pat apima techninius patikrinimus, atliekamus prieš pradedant važiuoti.

▼**M2**

Santrumpa	Paaiškinimas
AC	Kintamoji srovė
CCS	Kontrolė, valdymas ir signalizacija
CEN	Europos standartizacijos komitetas (*Comité Européen de Normalisation*)
COTIF	Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutartis (*Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires*)
dB	Decibelai
DC	Nuolatinė srovė
DMI	Mašinisto ir įrangos sąsaja
EB	Europos bendrija
EKG	Elektrokardiograma
EIRENE	Europos integruotasis patobulintas radijo ryšio tinklas
EN	Europos norma
ENE	Energija
ERA	Europos geležinkelio agentūra
ERTMS	Europos geležinkelių eismo valdymo sistema
ETCS	Europos traukinių kontrolės sistema
ES	Europos Sąjunga
FRS	Funkcinių reikalavimų specifikacija
GSM-R	Geležinkelių judriojo ryšio sistema
HABD	Įkaitusių ašidėžių aptikimo įtaisas
Hz	Hercas
IM	Infrastruktūros valdytojas
INF	Infrastruktūra
OPE	Traukinių eismo organizavimas ir valdymas
OSJD	Geležinkelių bendradarbiavimo organizacija
PPV / PPW	Pavadinimo „Vagonų naudojimo tarptautiniam susisiekimui taisyklės“ santrumpa rusų kalba (*Правила пользования вагонами в международном сообщении*)
RST	Riedmenys
RU	Geležinkelio įmonė
SVS	Saugos valdymo sistema

▼**M2**

Santrumpa	Paaiškinimas
SPAD	Pravažiuotas draudžiamasis signalas
SRS	Sistemos reikalavimų specifikacija
TAF	Telematikos priemonės krovininių vežimo paslaugoms
TEN	Transeuropinis tinklas
TSS	Techninė sąveikos specifikacija
UIC	Tarptautinė geležinkelių sąjunga (*Union Internationale des Chemins de Fer*)
VKM	Geležinkelių riedmens valdytojo ženklas

▼B

II PRIEDAS

Sprendimo 2007/756/EB priedas iš dalies keičiamas taip:

1) 1 skyrius iš dalies keičiamas taip:

a) 1 duomenų lauko „Europos geležinkelių riedmens numeris“ aprašymas pakeičiamas taip:

„6 priedėlyje apibrėžtas skaitinis atpažinimo kodas“;

b) 1 išnaša pakeičiama taip:

„([1]) Nenaudojama“;

c) 2.1 duomenų lauko aprašymas pakeičiamas taip:

„6 priedėlio 4 dalyje apibrėžtas valstybės narės skaitinis kodas“;

d) 11 duomenų lauko aprašymas pakeičiamas taip:

„6 priedėlio 4 dalyje apibrėžtas valstybės narės skaitinis kodas“.

2) 2.1 punkto „Ryšys su kitais registrais“ Geležinkelių riedmenų valdytojų ženklų registro (VKMR) paaiškinimas pakeičiamas taip:

„VKMR – šį registrą bendrai tvarko ERA ir OTIF (ERA – ES, o OTIF – visoms ne ES OTIF valstybėms narėms). Valdytojas įrašomas į NGRR. 6 priedėlyje nurodyti kiti visuotiniai centriniai registrai (pvz., geležinkelių riedmenų tipo kodų, sąveikos kodų, šalių kodų ir kt.), kuriuos turėtų valdyti centrinė institucija, įsteigta bendradarbiaujant ERA ir OTIF.“

3) Pridedamas šis priedėlis:

„*6 priedėlis*

0 DALIS. GELEŽINKELIŲ RIEDMENŲ IDENTIFIKAVIMAS

Bendrosios pastabos

Šiame priedėlyje aprašomas Europos transporto priemonės numeris ir susiję ženklai, naudojami matomoje geležinkelių riedmens vietoje, kad eksploatuojamus geležinkelių riedmenis būtų galima unikaliai ir nekintamai identifikuoti. Jame neaprašomi kiti numeriai arba ženklai, kurie įspaudžiami arba visam laikui pritvirtinami ant gaminamo geležinkelių riedmens važiuoklės arba pagrindinių sudedamųjų dalių.

Europos transporto priemonės numeris ir susijusios santrumpos

Kiekvienam geležinkelių riedmeniui suteikiamas 12 skaitmenų Europos transporto priemonės numeris, kurio struktūra tokia:

▼B

Geležinkelių riedmenų grupė	Sąveikos galimybės ir geležinkelių riedmenų rūšis [du skaitmenys] Šalis	kurioje riedmuo užregistruotas [du skaitmenys]	Techninės charakteristikos [keturi skaitmenys]	Serijos numeris [trys skaitmenys]	Kontrolinis skaitmuo [vienas skaitmuo]
Vagonai	00–09 10–19 20–29 30–39 40–49 80–89 *[išsamesnė informacija pateikta 6 dalyje]*	01–99 *[išsamesnė informacija pateikta 4 dalyje]*	0000–9999 *[išsamesnė informacija pateikta 9 dalyje]*	000–999	0–9 *[išsamesnė informacija pateikta 3 dalyje]*
Traukiami keleiviniai vagonai	50–59 60–69 70–79 *[išsamesnė informacija pateikta 7 dalyje]*		0000–9999 *[išsamesnė informacija pateikta 10 dalyje]*	000–999	
Traukos riedmenys ir nuolatiniai arba iš anksto suformuoti traukinio sąstato riedmenys	90–99 *[išsamesnė informacija pateikta 8 dalyje]*		0000000–8999999 *[šių skaitmenų reikšmę apibrėžia valstybės narės dvišalėmis arba daugiašalėmis sutartimis]*		
Specialieji riedmenys			9000–9999 *[išsamesnė informacija pateikta 11 dalyje]*	000–999	

Tam tikroje šalyje 7 skaitmenų techninių charakteristikų ir serijos numerio pakanka identifikuoti geležinkelių riedmenį kiekvienoje vagonų, traukiamų keleivinių vagonų, traukos riedmenų ir specialių riedmenų grupėje ([1]).

Numeris užbaigiamas raidiniu ženklinimu:

a) šalies, kurioje riedmuo užregistruotas, santrumpa (*išsamesnė informacija pateikta 4 dalyje*);

b) geležinkelių riedmens valdytojo ženklu (*išsamesnė informacija pateikta 1 dalyje*);

c) techninių charakteristikų santrumpomis (*išsamesnė informacija apie vagonus pateikta 12 dalyje, apie traukiamus keleivinius vagonus – 13 dalyje*).

Europos transporto priemonės numeris keičiamas, kai jis, atlikus techninius geležinkelių riedmens pakeitimus, neteisingai nurodo sąveikos galimybes arba technines charakteristikas, kaip nustatyta šiame priedėlyje. Dėl minėtų techninių pakeitimų gali reikėti naujo leidimo pradėti eksploatuoti, kaip nustatyta Direktyvos 2008/57/EB 20–25 straipsniuose.

1 DALIS. GELEŽINKELIŲ RIEDMENS VALDYTOJO ŽENKLAS

1. **Geležinkelių riedmens valdytojo ženklo apibrėžtis**

Geležinkelių riedmens valdytojo ženklas (GRVŽ) yra raidinis kodas, sudarytas iš 2–5 raidžių ([2]). GRVŽ užrašomas ant kiekvieno geležinkelių riedmens, prie Europos transporto priemonės numerio. GRVŽ įvardija geležinkelių riedmens valdytoją, užregistruotą nacionaliniame riedmenų registre.

GRVŽ yra unikalus ir galioja visose šalyse, kuriose taikoma ši TSS, bei šalyse, pasirašiusiose susitarimą, pagal kurį turi taikyti geležinkelių riedmenų numeravimo ir geležinkelių riedmenų valdytojų ženklinimo sistemą, kaip aprašyta šioje TSS.

▼B

2. **Geležinkelių riedmens valdytojo ženklo formatas**

GRVŽ yra geležinkelių riedmens valdytojo visas vardas (pavadinimas) arba jo santrumpa, jeigu įmanoma, pateikiama atpažįstamu būdu. Gali būti naudojamos visos 26 lotyniškosios abėcėlės raidės. GRVŽ rašomas didžiosiomis raidėmis. Raidės, kurios nėra pirmosios valdytojo pavadinimą sudarančių žodžių raidės, gali būti mažosios. Tikrinant unikalumą mažosios raidės prilyginamos didžiosioms raidėms.

Raidės gali būti su diakritiniais ženklais ([3]). Su šiomis raidėms vartojami diakritiniai ženklai, tikrinant unikalumą, yra ignoruojami.

Jeigu valdytojas įsikūręs šalyje, kurioje nevartojama lotyniškoji abėcėlė, ant geležinkelių riedmenų po GRVŽ, atskyrus pasviruoju brūkšniu (/), GRVŽ gali būti užrašomas savo abėcėlės raidėmis. Toks išverstas GRVŽ, apdorojant duomenis, yra ignoruojamas.

3. **Geležinkelių riedmenų valdytojo ženklų suteikimo nuostatos**

Geležinkelių riedmenų valdytojui gali būti suteiktas daugiau kaip vienas GRVŽ, jeigu:

— geležinkelių riedmens valdytojo oficialus pavadinimas įregistruotas daugiau kaip viena kalba,

— geležinkelių riedmens valdytojas pagrįstai nori atskirti tam tikras organizacijoje naudojamų geležinkelių riedmenų grupes.

Bendras GRVŽ gali būti išduotas įmonių grupei:

— kuri priklauso vienai korporacinei struktūrai (pvz., kontroliuojančiajai (holdingo) struktūrai),

— kuri priklauso vienai korporacinei struktūrai, paskyrusiai ir įgaliojusiai vieną tai struktūrai priklausančią organizaciją spręsti visus klausimus visų kitų vardu,

— kuri įgaliojo vieną konkretų juridinį asmenį spręsti visus klausimus jų vardu; tokiu atveju šis juridinis asmuo yra valdytojas.

4. **Geležinkelių riedmenų valdytojo ženklų registras ir suteikimo tvarka**

GRVŽ registras yra viešas ir atnaujinamas realiu laiku.

Prašymas suteikti GRVŽ pateikiamas pareiškėjo kompetentingai nacionalinei institucijai ir perduodamas ERA. GRVŽ gali būti naudojamas tik tada, kai jį paskelbia ERA.

GRVŽ savininkas turi informuoti kompetentingą nacionalinę instituciją, kai nustoja naudoti GRVŽ, o kompetentinga nacionalinė institucija perduoda šią informaciją ERA. GRVŽ bus panaikintas, kai valdytojas įrodys, kad pakeisti visų susijusių geležinkelių riedmenų ženklai. Jis nebus pakartotinai išduodamas 10 metų, išskyrus atvejus, kai jis pakartotinai išduodamas pradiniam savininkui arba to savininko prašymu – kitam savininkui.

GRVŽ gali būti perduotas kitam savininkui, kuris yra teisėtas pradinio savininko teisių perėmėjas. GRVŽ lieka galioti, kai jo savininkas pakeičia savo pavadinimą pavadinimu, kuris nėra panašus į GRVŽ.

▼B

Jei GRVŽ keičiamas pasikeitus savininkui, susiję riedmenys nauju GRVŽ privalo būti paženklinti per tris mėnesius nuo dienos, kurią savininko pakeitimas užregistruotas nacionaliniame riedmenų registre. Jei ant riedmens užrašytas GRVŽ ir nacionalinio riedmenų registro duomenys nesutampa, teisingais laikomi nacionalinio riedmenų registro duomenys.

2 DALIS

Nenaudojama

3 DALIS. KONTROLINIO (DVYLIKTOJO) SKAITMENS NUSTATYMO TAISYKLĖS

Kontrolinis skaitmuo nustatomas taip:

— atrenkami lyginėse padėtyse esantys pagrindinio skaičiaus skaitmenys (žiūrint iš dešinės pusės) ir kiekvienas iš jų padauginamas iš vieno;

— atrenkami nelyginėse padėtyse esantys pagrindinio skaičiaus skaitmenys (žiūrint iš dešinės pusės) ir kiekvienas iš jų padauginamas iš dviejų;

— visi lyginėse padėtyse esantys skaitmenys ir visi skaičių, gautų nelyginėse padėtyse esančius skaičius padauginus iš dviejų, skaitmenys sudedami;

— įsimenamas šios sumos paskutinis skaitmuo;

— skaitmuo, kurį pridėjus prie minėto skaitmens būtų gauta 10, yra kontrolinis skaičius; jeigu minėtasis antrasis skaitmuo yra nulis, tai kontrolinis skaičius taip pat yra nulis.

Pavyzdžiai:

1 - Tarkime, kad pagrindinis numeris yra toks:

	3	3	8	4	4	7	9	6	1	0	0
Daugybos koeficientas:	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
Šios sumos paskutinis skaitmuo yra 2.

Taigi kontrolinis skaičius yra 8, o pagrindinis numeris tampa registracijos numeriu 33 84 4796 100–8.

2 - Tarkime, kad pagrindinis numeris yra toks:

	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
Daugybos koeficientas:	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
Šios sumos paskutinis skaitmuo yra 0.

Taigi kontrolinis skaičius yra 0, o pagrindinis numeris tampa registracijos numeriu 31 51 3320 198–0.

▼B

4 DALIS. GELEŽINKELIŲ RIEDMENŲ REGISTRACIJOS ŠALIŲ KODAVIMAS (3-IASIS IR 4-ASIS SKAITMENYS IR SANTRUMPA)

Su trečiosiomis šalimis susijusi informacija pateikiama tik informaciniais tikslais.

Šalis	Raidinis šalies kodas (1)	Skaitinis šalies kodas
Albanija	AL	41
Alžyras	DZ	92
Armėnija	AM	58
Austrija	A	81
Azerbaidžanas	AZ	57
Baltarusija	BY	21
Belgija	B	88
Bosnija ir Hercegovina	BIH	49
Bulgarija	BG	52
Kinija	RC	33
Kroatija	HR	78
Kuba	CU (1)	40
Kipras	CY	
Čekija	CZ	54
Danija	DK	86
Egiptas	ET	90
Estija	EST	26
Suomija	FIN	10
Prancūzija	F	87
Gruzija	GE	28
Vokietija	D	80
Graikija	GR	73
Vengrija	H	55
Iranas	IR	96
Irakas	IRQ (1)	99
Airija	IRL	60
Izraelis	IL	95
Italija	I	83
Japonija	J	42
Kazachstanas	KZ	27
Kirgizstanas	KS	59
Latvija	LV	25
Libanas	RL	98
Lichtenšteinas	FL	
Lietuva	LT	24
Liuksemburgas	L	82
Makedonija	MK	65
Malta	M	
Moldova	MD (1)	23
Monakas	MC	
Mongolija	MGL	31
Juodkalnija	MNE	62
Marokas	MA	93
Nyderlandai	NL	84
Šiaurės Korėja	PRK (1)	30
Norvegija	N	76
Lenkija	PL	51
Portugalija	P	94
Rumunija	RO	53
Rusija	RUS	20
Serbija	SRB	72
Slovakija	SK	56
Slovėnija	SLO	79
Pietų Korėja	ROK	61
Ispanija	E	71
►C1 Švedija	S	74 ◄
Šveicarija	CH	85
Sirija	SYR	97
Tadžikistanas	TJ	66
Tunisas	TN	91
Turkija	TR	75
Turkmėnistanas	TM	67
Ukraina	UA	22
Jungtinė Karalystė	GB	70
Uzbekistanas	UZ	29
Vietnamas	VN (1)	32

(1) Pagal raidinę kodavimo sistemą, aprašytą 1949 m. konvencijos 4 priedėlyje ir 1968 m. konvencijos dėl kelių eismo 45 straipsnio 4 dalyje.

5 DALIS

Nenaudojama

▼B

6 DALIS. VAGONŲ SĄVEIKOS KODAI (1-ASIS IR 2-ASIS SKAITMENYS)

<table>
<tr><td></td><td colspan="2">2-asis skaitmuo
1-asis skaitmuo</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">2-asis skaitmuo
1-asis skaitmuo</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Vėžės plotis</td><td>Nekintamas arba kintamas</td><td>Nekinta-mas</td><td>Kintama-s</td><td>Nekinta-mas</td><td>Kintama-s</td><td>Nekinta-mas</td><td>Kintama-s</td><td>Nekinta-mas</td><td>Kintama-s</td><td>Nekintamas arba kintamas</td><td>Vėžės plotis</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="4">Vagonai atitinka vagonų TSS ([a]), įskaitant 7.1.2 punktą, ir visas C priedėlyje nustatytas sąlygas</td><td>0</td><td>Su ašimis</td><td rowspan="4">Nenaudo-tina</td><td colspan="2" rowspan="2">Vagonai</td><td colspan="6" rowspan="2">Nenaudotina ([c])</td><td rowspan="2">PPV/PPW vagonai (kintamo vėžės pločio)</td><td>Su ašimis</td><td>0</td></tr>
<tr><td>1</td><td>Su vežimėliais</td><td>Su vežimėliais</td><td>1</td></tr>
<tr><td>2</td><td>Su ašimis</td><td colspan="8" rowspan="2">Vagonai</td><td rowspan="2">PPV/PPW vagonai (nekintamo vėžės pločio)</td><td>Su ašimis</td><td>2</td></tr>
<tr><td>3</td><td>Su vežimėliais</td><td>Su vežimėliais</td><td>3</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Kiti vagonai</td><td>4</td><td>Su ašimis ([b])</td><td rowspan="2">Tech-ninės priežiūros vagonai</td><td colspan="8" rowspan="2">Kiti vagonai</td><td rowspan="2">Vagonai su specialiu techninių charakteristikų numeravimu, neišleisti eksploatuoti ES</td><td>Su ašimis ([b])</td><td>4</td></tr>
<tr><td>8</td><td>Su vežimėliais ([b])</td><td>Su vežimėliais ([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">1-asis skaitmuo
2-asis skaitmuo</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">1-asis skaitmuo
2-asis skaitmuo</td></tr>
</table>

([a]) Komisijos reglamentas [vagonų TSS, priimta po persvarstymo]
([b]) Nekintamas arba kintamas vežės plotis.
([c]) Išskyrus I kategorijos vagonus (vagonus, kuriuose kontroliuojama temperatūra); nenaudotina naujiems vagonams, kuriems išduotas leidimas pradėti eksploatuoti.

▼B

7 DALIS. TRAUKIAMŲ KELEIVINIŲ GELEŽINKELIŲ RIEDMENŲ TINKAMUMO TARPTAUTINIAM EISMUI KODAI (1-ASIS IR 2-ASIS SKAITMENYS)

	Vidaus eismas	TEN ([a]) ir (arba) COTIF ([b]) ir (arba) PPV/PPW				Vidaus eismas arba tarptautinis eismas pagal specialų susitarimą	TEN ([a]) ir (arba) COTIF ([b])	PPV/PPW		
2-asis skaitmuo 1-asis skaitmuo	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Vidaus eismui naudojami geležinkelių riedmenys	Nekintamo vėžės pločio geležinkelių riedmenys be oro kondicionavimo sistemos (įskaitant geležinkelių riedmenis, kuriais vežami automobiliai)	Reguliuojamo vėžės pločio (1435/1520) geležinkelių riedmenys be oro kondicionavimo sistemos	Nenaudotina	Reguliuojamo vėžės pločio (1435/1668) geležinkelių riedmenys be oro kondicionavimo sistemos	Geležinkelių riedmenys, kurie yra istorinio paveldo objektas	Nenaudotina ([c])	Nekintamo vėžės pločio geležinkelių riedmenys	Reguliuojamo vėžės pločio (1435/1520) geležinkelių riedmenys su keičiamaisiais vežimėliais	Reguliuojamo vėžės pločio (1435/1520) geležinkelių riedmenys su reguliuojamo vėžės pločio ašimis
6	Pagalbiniai geležinkelių riedmenys	Nekintamo vėžės pločio geležinkelių riedmenys su oro kondicionavimo sistema	Reguliuojamo vėžės pločio (1435/1520) geležinkelių riedmenys su oro kondicionavimo sistema	Pagalbiniai geležinkelių riedmenys	Reguliuojamo vėžės pločio (1435/1668) geležinkelių riedmenys su oro kondicionavimo sistema	Vagonai, skirti automobiliams vežti	Nenaudotina ([c])			
7	Geležinkelių riedmenys su oro kondicionavimo sistema, hermetiški geležinkelių riedmenys	Nenaudotina	Nenaudotina	Hermetiški nekintamo vėžės pločio geležinkelių riedmenys su oro kondicionavimo sistema	Nenaudotina	Kiti geležinkelių riedmenys	Nenaudotina	Nenaudotina	Nenaudotina	Nenaudotina

([a]) Atitiktis taikomoms TSS; žr. P priedėlio 5 dalį.
([b]) Įskaitant geležinkelių riedmenis, kurie pagal galiojančias taisykles paženklinti šioje lentelėje nustatytais skaitmenimis. COTIF – eksploatacijos pradžioje galiojančias COTIF taisykles atitinkantis riedmuo.
([c]) Išskyrus jau eksploatuojamus nekintamo (56) ir reguliuojamo (66) vėžės pločio kupė vagonus; nenaudotina naujiems geležinkelių riedmenims.

▼B

8 DALIS. TRAUKOS RIEDMENŲ IR PASTOVIOS SUDĖTIES ARBA IŠ ANKSTO SUFORMUOTO TRAUKINIO SĄSTATO RIEDMENŲ TIPAI (1-ASIS IR 2-ASIS SKAITMENYS)

Pirmasis skaitmuo – 9.

Jeigu antrasis skaitmuo nurodo traukos riedmenų tipą, privaloma naudoti šiuos kodus:

Kodas	Bendrasis geležinkelių riedmens tipas
0	Kita
1	Elektrovežis
2	Šilumvežis
3	Elektrinių traukinių grupė (didelio greičio) [variklinis vagonas arba prikabinamasis vagonas]
4	Elektrinių traukinių grupė (išskyrus didelio greičio) [variklinis vagonas arba prikabinamasis vagonas]
5	Dyzelinių traukinių grupė [variklinis vagonas arba prikabinamasis vagonas]
6	Specialios paskirties prikabinamasis vagonas
7	Manevrinis elektrovežis
8	Manevrinis šilumvežis
9	Specialusis geležinkelių riedmuo

9 DALIS. STANDARTINIS SKAITINIS VAGONŲ ŽENKLINIMAS (NUO 5-OJO IKI 8-OJO SKAITMENS)

9 dalyje nurodytas skaitinis ženklinimas, susijęs su vagono pagrindinėmis techninėmis charakteristikomis; jis skelbiamas ERA interneto svetainėje (www.era.europa.eu).

Paraiška dėl naujo kodo teikiama registravimo tarnybai (kaip nurodyta Sprendime 2007/756/EB) ir perduodama ERA. Naujas kodas gali būti naudojamas tik tada, kai jį paskelbia ERA.

10 DALIS. TRAUKIAMŲ KELEIVINIŲ GELEŽINKELIŲ RIEDMENŲ TECHNINIŲ CHARAKTERISTIKŲ KODAI (5-ASIS IR 6-ASIS SKAITMENYS)

10 dalis paskelbta ERA interneto svetainėje (www.era.europa.eu).

Paraiška dėl naujo kodo teikiama registravimo tarnybai (kaip nurodyta Sprendime 2007/756/EB) ir perduodama ERA. Naujas kodas gali būti naudojamas tik tada, kai jį paskelbia ERA.

11 DALIS. SPECIALIŲ GELEŽINKELIŲ RIEDMENŲ TECHNINIŲ CHARAKTERISTIKŲ KODAI (NUO 6-OJO IKI 8-OJO SKAITMENS)

11 dalis paskelbta ERA interneto svetainėje (www.era.europa.eu).

Paraiška dėl naujo kodo teikiama registravimo tarnybai (kaip nurodyta Sprendime 2007/756/EB) ir perduodama ERA. Naujas kodas gali būti naudojamas tik tada, kai jį paskelbia ERA.

▼B

12 DALIS. VAGONŲ, IŠSKYRUS SUJUNGTUS IR SUDĖTINIUS VAGONUS, RAIDINIS ŽENKLINIMAS

12 dalis paskelbta ERA interneto svetainėje (www.era.europa.eu).

Paraiška dėl naujo kodo teikiama registravimo tarnybai (kaip nurodyta Sprendime 2007/756/EB) ir perduodama ERA. Naujas kodas gali būti naudojamas tik tada, kai jį paskelbia ERA.

13 DALIS. TRAUKIAMŲ KELEIVINIŲ GELEŽINKELIŲ RIEDMENŲ RAIDINIS ŽENKLINIMAS

13 dalis paskelbta ERA interneto svetainėje (www.era.europa.eu).

Paraiška dėl naujo kodo teikiama registravimo tarnybai (kaip nurodyta Sprendime 2007/756/EB) ir perduodama ERA. Naujas kodas gali būti naudojamas tik tada, kai jį paskelbia ERA.

([1]) Specialiųjų riedmenų numeris konkrečioje šalyje turi būti unikalus pirmojo skaitmens ir penkių paskutiniųjų techninių charakteristikų bei serijos numerio skaitmenų atžvilgiu.

([2]) NMBS/SNCB gali toliau naudoti raidę B ovale.

([3]) Diakritiniai ženklai yra „tarsenos ženklai“, pvz., À, Ç, Ö, Č, Ž, Å ir t. t. Specialios raidės, pvz., Ø ir Æ, pateikiamos viena raide; tikrinant unikalumą, raidė Ø laikoma raide O, raidė Æ – raide A.“