Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

►**B**

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2019/773

z dnia 16 maja 2019 r.

w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające decyzję 2012/757/UE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 139I z 27.5.2019, s. 5)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►**M1**	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/778 z dnia 12 czerwca 2020 r.	L 188	4	15.6.2020
►**M2**	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/2238 z dnia 15 grudnia 2021 r.	L 450	57	16.12.2021

▼B

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2019/773

z dnia 16 maja 2019 r.

w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające decyzję 2012/757/UE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Artykuł 1

Niniejsze rozporządzenie ustanawia techniczną specyfikację interoperacyjności (TSI) podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei Unii, określoną w załączniku.

TSI zawarta w załączniku ma zastosowanie do podsystemu „Ruch kolejowy”, określonego w pkt 2.5 załącznika II do dyrektywy (UE) 2016/797.

Artykuł 2

Do dnia 1 stycznia 2020 r. państwa członkowskie zobowiązane są zgłosić Komisji niżej wymienione rodzaje porozumień, o ile jeszcze ich nie zgłosiły zgodnie z decyzjami Komisji 2006/920/WE ([1]), 2008/231/WE ([2]), 2011/314/UE ([3]) lub 2012/757/UE:

a) porozumienia dwustronne lub wielostronne między przedsiębiorstwami kolejowymi, zarządcami infrastruktury lub organami ds. bezpieczeństwa, które zapewniają wysoki poziom interoperacyjności lokalnej lub regionalnej;

b) porozumienia międzynarodowe między co najmniej jednym państwem członkowskim a co najmniej jednym państwem trzecim, lub między przedsiębiorstwami kolejowymi bądź zarządcami infrastruktury z państwa członkowskiego (państw członkowskich) a co najmniej jednym przedsiębiorstwem kolejowym lub zarządcą infrastruktury z państwa trzeciego, które zapewniają wysoki poziom interoperacyjności lokalnej lub regionalnej.

Artykuł 3

W następujących sytuacjach warunki, które należy spełnić do weryfikacji interoperacyjności zgodnie z art. 13 dyrektywy (UE) 2016/797, to warunki określone w przepisach krajowych mających zastosowanie w państwie członkowskim, w którym operacja ma miejsce:

a) szczególne sytuacje, o których mowa w pkt 7.2 załącznika do niniejszego rozporządzenia;

([1]) Decyzja Komisji 2006/920/WE z dnia 11 sierpnia 2006 r. w sprawie specyfikacji technicznej dla interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz.U. L 359 z 18.12.2006, s. 1).

([2]) Decyzja Komisji 2008/231/WE z dnia 1 lutego 2008 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Ruch kolejowy” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, o której mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy Rady 96/48/WE, i uchylająca decyzję Komisji 2002/734/WE z dnia 30 maja 2002 r. (Dz.U. L 84 z 26.3.2008, s. 1).

([3]) Decyzja Komisji 2011/314/UE z dnia 12 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz.U. L 144 z 31.5.2011, s. 1).

▼B

b) w odniesieniu do zagadnień wymienionych jako kwestie otwarte i obszary zastosowania przepisów krajowych, o których mowa w dodatku I do tego załącznika.

Artykuł 4

Najpóźniej do dnia 1 lipca 2019 r. agencja publikuje wytyczne dotyczące wdrażania podsystemu ruch kolejowy (instrukcja wdrażania). Agencja aktualizuje te instrukcje wdrażania.

Artykuł 5

Decyzja 2012/757/UE traci moc ze skutkiem od dnia 16 czerwca 2021 r.

Jednakże dodatki A i C do załącznika do decyzji 2012/757/UE można stosować najpóźniej do dnia 16 czerwca 2024 r.

Artykuł 6

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 16 czerwca 2021 r.

Jednak ppkt 4.2.2.1.3.2 i 4.4 załącznika stosuje się od dnia 16 czerwca 2019 r.

W państwach członkowskich, które nie powiadomiły agencji i Komisji zgodnie z art. 57 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797, sekcję 4.2.2.5 i dodatek D1 do załącznika do niniejszego rozporządzenia stosuje się od dnia 16 czerwca 2019 r.

▼M1

W państwach członkowskich, które powiadomiły Agencję i Komisję zgodnie z art. 57 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797 i które nie powiadomiły Agencji i Komisji zgodnie z art. 57 ust. 2a dyrektywy (UE) 2016/797, sekcję 4.2.2.5 i dodatek D1 do załącznika do niniejszego rozporządzenia stosuje się od dnia 16 czerwca 2020 r.

W państwach członkowskich, które powiadomiły Agencję i Komisję zgodnie z art. 57 ust. 2a dyrektywy (UE) 2016/797, sekcję 4.2.2.5 i dodatek D1 do załącznika do niniejszego rozporządzenia stosuje się od dnia 31 października 2020 r.

▼B

Dodatek A i C do załącznika do niniejszego rozporządzenia stosuje się najpóźniej od dnia 16 czerwca 2024 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

▼B

ZAŁĄCZNIK

SPIS TREŚCI

1. Wprowadzenie

1.1. Zakres techniczny

1.2. Zakres geograficzny

1.3. Treść niniejszego rozporządzenia

2. Opis zakresu

2.1. Personel i pociągi

2.2. Zasady

2.3. Zastosowanie w odniesieniu do istniejących pojazdów i infrastruktury niezgodnych z TSI

3. Zasadnicze wymagania

3.1. Zgodność z zasadniczymi wymaganiami

3.2. Zasadnicze wymagania – informacje ogólne

4. Charakterystyka podsystemu

4.1. Wprowadzenie

4.2. Specyfikacje funkcjonalne i techniczne podsystemu

4.2.1. Specyfikacje dotyczące personelu

4.2.1.1. Wymagania ogólne

4.2.1.2. Dokumentacja dla maszynistów

4.2.1.2.1. Zbiór przepisów dla maszynisty

4.2.1.2.2. Opis linii i odnośnych urządzeń przytorowych związanych z eksploatowanymi liniami

4.2.1.2.2.1. Przygotowanie opisu trasy

4.2.1.2.2.2. Zmiany informacji zawartych w opisie trasy

4.2.1.2.2.3. Informowanie maszynisty w czasie rzeczywistym

4.2.1.2.3. Rozkłady jazdy

4.2.1.2.4. Tabor

4.2.1.3. Dokumentacja dla członków personelu przedsiębiorstwa kolejowego innych niż maszyniści

4.2.1.4. Dokumentacja dla personelu zarządcy infrastruktury zezwalającego na ruch pociągów

4.2.1.5. Komunikacja w sprawach dotyczących bezpieczeństwa między drużyną pociągową, pozostałym personelem przedsiębiorstwa kolejowego oraz personelem zezwalającym na ruch pociągów

4.2.2. Specyfikacje dotyczące pociągów

4.2.2.1. Widoczność pociągu

4.2.2.1.1. Wymaganie ogólne

4.2.2.1.2. Czoło pociągu

4.2.2.1.3. Koniec pociągu

▼B

4.2.2.1.3.1. Pociągi pasażerskie

4.2.2.1.3.2. Pociągi towarowe

4.2.2.2. Słyszalność pociągu

4.2.2.2.1 Wymaganie ogólne

4.2.2.2.2. Kontrola

4.2.2.3. Identyfikacja pojazdu

4.2.2.4. Bezpieczeństwo pasażerów i ładunku

4.2.2.4.1. Bezpieczeństwo ładunku

4.2.2.4.2. Bezpieczeństwo pasażerów

4.2.2.5. Zgodność pojazdu z trasą i skład pociągu

4.2.2.5.1. Zgodność pojazdu z trasą

4.2.2.5.2. Skład pociągu

4.2.2.6. System hamowania pociągu

4.2.2.6.1. Minimalne wymagania w odniesieniu do systemu hamowania

4.2.2.6.2. Skuteczność hamowania i maksymalna dozwolona prędkość

4.2.2.7. Zapewnienie zdolności pociągu do ruchu

4.2.2.7.1. Wymaganie ogólne

4.2.2.7.2. Dane poprzedzające odjazd

4.2.2.8. Wymagania dotyczące widzialności sygnalizatorów i wskaźników przytorowych

4.2.2.9. Kontrola uwagi maszynisty

4.2.3. Specyfikacje dotyczące ruchu pociągów

4.2.3.1. Planowanie trasy pociągu

4.2.3.2. Identyfikacja pociągów

4.2.3.2.1. Format numeru rozkładowego pociągu

4.2.3.3. Odjazd pociągu

4.2.3.3.1. Kontrole i próby przed odjazdem

4.2.3.3.2. Informowanie zarządcy infrastruktury o prawidłowości funkcjonowania pociągu

4.2.3.4. Zarządzanie ruchem

4.2.3.4.1. Wymagania ogólne

4.2.3.4.2. Raportowanie o położeniu pociągu

4.2.3.4.2.1. Dane wymagane przy raportowaniu położenia pociągu i przewidywany czas ich przekazania

4.2.3.4.3. Towary niebezpieczne

4.2.3.4.4. Jakość funkcjonowania

4.2.3.5. Rejestracja danych

4.2.3.5.1. Rejestracja danych nadzoru poza pociągiem

▼B

4.2.3.5.2.	Rejestracja danych nadzoru na pokładzie pociągu
4.2.3.6.	Eksploatacja awaryjna
4.2.3.6.1.	nformowanie innych użytkowników
4.2.3.6.2.	Informowanie maszynistów
4.2.3.6.3.	Ustalenia dotyczące sytuacji wyjątkowych
4.2.3.7.	Zarządzanie sytuacją kryzysową
4.2.3.8.	Pomoc drużynie pociągowej w razie incydentu lub poważnej niesprawności taboru
4.3.	Specyfikacje funkcjonalne i techniczne interfejsów
4.3.1.	Interfejsy z TSI (TSI INF)
4.3.2.	Interfejsy z TSI (CCS)
4.3.3.	Interfejsy z TSI „Tabor”
4.3.3.1.	Interfejsy z TSI dotyczącą lokomotyw oraz z TSI „Tabor pasażerski” (LOC&PAS)
4.3.3.2.	Interfejsy z TSI „Wagony towarowe” (TSI WAG)
4.3.4.	Interfejsy z TSI (TSI ENE)
4.3.5.	Interfejsy z TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” (TSI SRT)
4.3.6.	Interfejsy z TSI „Hałas” (TSI NOI)
4.3.7.	Interfejsy z rozporządzeniem (UE) nr 1300/2014 „Osoby o ograniczonej zdolności poruszania się” (TSI PRM)
4.4.	Zasady eksploatacji
4.4.1.	Wspólne zasady i reguły eksploatacji w systemie kolejowym Unii Europejskiej
4.4.2.	Przepisy krajowe
4.4.3.	Dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności
4.4.4.	Przejście od stosowania przepisów krajowych do wykonania niniejszego rozporządzenia
4.5.	Zasady utrzymania
4.6.	Kompetencje zawodowe
4.6.1.	Kompetencje zawodowe
4.6.2.	Kompetencje językowe
4.6.2.1.	Zasady
4.6.2.2.	Poziom znajomości
4.6.3.	Wstępna i bieżąca ocena personelu
4.6.3.1.	Elementy podstawowe
4.6.3.2.	Analiza i aktualizacja potrzeb szkoleniowych
4.6.4.	Personel pomocniczy

▼B

4.7.	Warunki zdrowotne i warunki bezpieczeństwa pracy
4.7.1.	Wprowadzenie
4.7.2.	Badania lekarskie i analizy psychologiczne
4.7.2.1.	Przed powierzeniem stanowiska
4.7.2.1.1.	Minimalny zakres badań lekarskich
4.7.2.1.2.	Analizy psychologiczne
4.7.2.2.	Po powierzeniu stanowiska
4.7.2.2.1.	Częstotliwość okresowych badań lekarskich
4.7.2.2.2.	Minimalny zakres okresowych badań lekarskich
4.7.2.2.3.	Dodatkowe badania lekarskie lub analizy psychologiczne
4.7.3.	Wymagania medyczne
4.7.3.1.	Wymagania ogólne
4.7.3.2.	wymagania dotyczące wzroku
4.7.3.3.	Wymagania dotyczące słuchu
4.8.	Dodatkowe informacje o infrastrukturze i pojazdach
4.8.1.	Infrastruktura
4.8.2.	Tabor
5.	Składniki interoperacyjności
5.1.	Definicja
5.2.	Wykaz składników
6.	Ocena zgodności składników lub ich przydatności do stosowania oraz weryfikacja podsystemu
6.1.	Składniki interoperacyjności
6.2.	Podsystem „Ruch kolejowy”
6.2.1.	Zasady
7.	Wdrożenie
7.1.	Zasady
7.2.	Przypadki szczególne
7.2.1.	Wprowadzenie
7.2.2.	Wykaz przypadków szczególnych
7.2.2.1.	Stały przypadek szczególny (P) Estonia, Łotwa, Litwa, Polska, Węgry i Słowacja
7.2.2.2.	Stały przypadek szczególny Irlandia i Zjednoczone Królestwo w odniesieniu do Irlandii Północnej
7.2.2.3.	Tymczasowy przypadek szczególny (T1) Irlandia i Zjednoczone Królestwo

▼B

7.2.2.4. Stały przypadek szczególny (P) Finlandia

Dodatek A Zasady i reguły eksploatacji ERTMS

Dodatek B Wspólne zasady i reguły eksploatacji

Dodatek C Metoda komunikacji w sprawach dotyczących bezpieczeństwa

Dodatek D Zgodność pojazdu z trasą i opis trasy

Dodatek D1 Parametry pojazdu i zgodność pociągów z trasą przeznaczoną do eksploatacji

Dodatek D2 Elementy, które zarządca infrastruktury musi przedstawić przedsiębiorstwu kolejowemu na potrzeby opisu trasy

Dodatek E Poziom kompetencji językowych i komunikacyjnych

Dodatek F Minimalne wymagania dotyczące kwalifikacji zawodowych w odniesieniu do zadań w zakresie „towarzyszenia pociągowi”

Dodatek G Minimalne wymagania dotyczące kwalifikacji zawodowych w odniesieniu do zadania przygotowania pociągów

Dodatek H Europejski numer pojazdu i związane z nim oznaczenia literowe na pudle pojazdu

Dodatek I Wykaz obszarów, w odniesieniu do których nadal można stosować przepisy krajowe zgodnie z art. 8 dyrektywy 2016/798/UE

Dodatek J Glosariusz

▼B

1. WPROWADZENIE

1.1. **Zakres techniczny**

Niniejsza techniczna specyfikacja interoperacyjności („TSI”) dotyczy podsystemu „Ruch kolejowy” wymienionego w wykazie zamieszczonym w pkt 1 i zdefiniowanego w pkt 2.5 załącznika II do dyrektywy (UE) 2016/797.

1.2. **Zakres geograficzny**

Zakres geograficzny niniejszego rozporządzenia obejmuje sieć Unii, jak określono w sekcji 1 załącznika I do dyrektywy (UE) 2016/797, z wyłączeniem przypadków, o których mowa w art. 1 ust. 3 i art. 1 ust. 4 dyrektywy (UE) 2016/797.

1.3. **Treść niniejszego rozporządzenia**

Zgodnie z art. 4 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/797 w niniejszym rozporządzeniu:

a) wskazano jej przewidziany zakres w odniesieniu do podsystemu „Ruch kolejowy”;

b) ustanowiono zasadnicze wymagania w odniesieniu do przedmiotowego podsystemu oraz jego interfejsów z innymi podsystemami;

c) określono specyfikacje funkcjonalne i techniczne, jakie mają być spełnione przez ten podsystem oraz jego interfejsy z innymi podsystemami. W stosownych przypadkach specyfikacje te mogą różnić się w zależności od sposobu wykorzystywania danego podsystemu;

d) określono składniki interoperacyjności oraz interfejsy objęte specyfikacjami europejskimi, w tym normami europejskimi, które są niezbędne do osiągnięcia interoperacyjności w obrębie transeuropejskiego systemu kolei;

e) w każdym rozważanym przypadku określono procedury, jakie należy zastosować do oceny zgodności składników interoperacyjności lub ich przydatności do stosowania;

f) wskazano strategię wdrażania TSI. W szczególności niezbędne jest określenie etapów, które należy ukończyć, oraz elementów, które można zastosować, aby dokonać stopniowego przejścia od istniejącej sytuacji do sytuacji docelowej, w której przestrzeganie TSI ma stanowić normę;

g) w odniesieniu do personelu, którego to dotyczy, określono kwalifikacje zawodowe oraz warunki zdrowotne i warunki bezpieczeństwa pracy wymagane przy eksploatacji i obsłudze technicznej przedmiotowego podsystemu, jak również do celów wdrożenia TSI;

h) wskazano przepisy, które mają zastosowanie do istniejących podsystemów i pojazdów niezgodnych z TSI, w szczególności w przypadku ich modernizacji i odnawiania, oraz, w takich przypadkach, roboty modyfikacyjne, które wymagają złożenia wniosku o nowe zezwolenie;

i) wskazano parametry pojazdów i stałych podsystemów, które przedsiębiorstwo kolejowe musi sprawdzać, oraz procedury, które należy stosować w celu sprawdzenia tych parametrów po wydaniu zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu, a przed pierwszym użyciem pojazdu, aby zapewnić zgodność między pojazdami a trasami, na których mają one być eksploatowane.

Ponadto zgodnie z art. 4 ust. 5 dyrektywy (UE) 2016/797 w każdej TSI można uwzględnić przypadki szczególne.

▼B

2. OPIS ZAKRESU

2.1. **Personel i pociągi**

Punkty 4.6 i 4.7 dotyczą członków personelu wykonujących czynności o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa w zakresie towarzyszenia pociągowi.

Punkt 4.6.2 ma zastosowanie do maszynistów bez uszczerbku dla przepisów pkt 8 załącznika VI do dyrektywy 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ([1]).

W odniesieniu do członków personelu wykonujących zadania o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa w zakresie odprawy pociągów oraz zezwalania na ruch pociągów należy stosować zasadę wzajemnego uznawania przez państwa członkowskie kwalifikacji zawodowych oraz warunków zdrowotnych i warunków bezpieczeństwa pracy.

W odniesieniu do członków personelu wykonujących zadania o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa w zakresie ostatecznego przygotowania pociągu przed planowanym przekroczeniem przez niego granicy i pracy poza obszarami oznaczonymi jako „graniczne" w regulaminie sieci zarządcy infrastruktury oraz określonymi w jego autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, zastosowanie ma pkt 4.6, natomiast wzajemne uznawanie przez państwa członkowskie stosuje się do pkt 4.7. Uważa się, że pociąg, który spełnia warunki art. 10 ust. 8 dyrektywy (UE) 2016/798, nie realizuje usługi transgranicznej.

2.2. **Zasady**

Niniejsze rozporządzenie obejmuje te elementy podsystemu kolei „Ruch kolejowy", dla których istnieją interfejsy operacyjne między przedsiębiorstwami kolejowymi a zarządcami infrastruktury i interoperacyjność przynosi szczególne korzyści.

Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury muszą dopilnować, aby spełniono wszystkie wymagania dotyczące przepisów i procedur oraz dokumentacji, ustanawiając odpowiednie procesy. Ustanowienie wspomnianych procesów stanowi istotną część systemu zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego i zarządcy infrastruktury, zgodnie z wymaganiami dyrektywy (UE) 2016/798. Sam system zarządzania bezpieczeństwem jest przed udzieleniem autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa poddawany ocenie przez właściwy krajowy organ ds. bezpieczeństwa, a przed wydaniem certyfikatu bezpieczeństwa przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej lub właściwy krajowy organ ds. bezpieczeństwa.

2.3. **Zastosowanie w odniesieniu do istniejących pojazdów i infrastruktury niezgodnych z TSI**

Chociaż większość wymagań zawartych w niniejszym rozporządzeniu dotyczy procesów i procedur, część z nich odnosi się także do elementów materialnych pociągów i pojazdów, których funkcje eksploatacyjne są ważne w kontekście niniejszego rozporządzenia.

Te elementy materialne wyszczególniono w strukturalnych TSI dotyczących podsystemów innych niż ruch kolejowy. Należy je oceniać zgodnie z procedurami określonymi w tych TSI.

Żadnego z przepisów niniejszego rozporządzenia nie należy wykorzystywać do uzasadnienia przepisu krajowego określonego na podstawie strukturalnej TSI.

([1]) Dyrektywa 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 51).

▼B

3. ZASADNICZE WYMAGANIA

3.1. **Zgodność z zasadniczymi wymaganiami**

Zgodnie z art. 3 dyrektywy (UE) 2016/797 system kolei Unii, jego podsystemy i ich składniki interoperacyjności muszą spełniać zasadnicze wymagania określone ogólnie w załączniku III do wspomnianej dyrektywy.

3.2. **Zasadnicze wymagania – informacje ogólne**

Wymagania zasadnicze odnoszą się do:

— bezpieczeństwa,

— niezawodności i dostępności,

— zdrowia,

— ochrony środowiska,

— zgodności technicznej,

— łatwości dostępu.

Zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/797 zasadnicze wymagania mogą mieć ogólne zastosowanie w odniesieniu do całego systemu kolei Unii lub mogą dotyczyć jedynie danego podsystemu i jego składników.

W poniższej tabeli zestawiono powiązania pomiędzy zasadniczymi wymaganiami przedstawionymi w załączniku III do dyrektywy (UE) 2016/797 i niniejszym rozporządzeniem.

Punkt	Tytuł punktu	Bezpieczeństwo					Niezawodność i dostępność	Zdrowie		Ochrona środowiska					Zgodność techniczna	Dostępność		Zasadnicze wymagania dotyczące jedynie ruchu kolejowego			
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5	1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5	1.5	1.6.1	1.6.2	2.6.1	2.6.2	2.6.3	2.6.4
4.2.1.2	Dokumentacja dla maszynistów						X											X		X	
4.2.1.2.1	Zbiór przepisów dla maszynisty												X					X		X	
4.2.1.2.2	Opis trasy																	X		X	
4.2.1.2.2.1	Przygotowanie opisu trasy																	X			
4.2.1.2.2.2	Modyfikacja informacji zawartych w opisie trasy																	X		X	
4.2.1.2.2.3	Informowanie maszynisty w czasie rzeczywistym																	X	X	X	
4.2.1.2.3	Rozkłady jazdy																	X	X	X	
4.2.1.2.4	Tabor						X											X		X	

▼B

Punkt	Tytuł punktu	Bezpieczeństwo					Niezawodność i dostępność	Zdrowie		Ochrona środowiska					Zgodność techniczna	Dostępność		Zasadnicze wymagania dotyczące jedynie ruchu kolejowego			
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5	1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5	1.5	1.6.1	1.6.2	2.6.1	2.6.2	2.6.3	2.6.4
4.2.1.3	Dokumentacja dla członków personelu przedsiębiorstwa kolejowego innych niż maszyniści						X											X		X	
4.2.1.4	Dokumentacja dla personelu zarządcy infrastruktury zezwalającego na ruch pociągów						X											X	X		
4.2.1.5	Komunikacja w sprawach dotyczących bezpieczeństwa między drużyną pociągową, pozostałym personelem przedsiębiorstwa kolejowego oraz personelem zezwalającym na ruch pociągów						X											X	X	X	
4.2.2.1	Widoczność pociągu	X																X		X	
4.2.2.1.1	Wymaganie ogólne	X																X		X	
4.2.2.1.2	Czoło pociągu	X																X		X	
4.2.2.1.3	Koniec pociągu	X																X		X	
4.2.2.2	Słyszalność pociągu	X											X					X		X	
4.2.2.2.1	Wymaganie ogólne	X																X		X	
4.2.2.2.2	Kontrola	X																		X	
4.2.2.3	Identyfikacja pojazdu						X											X		X	
4.2.2.4	Bezpieczeństwo pasażerów i ładunku																	X			
4.2.2.5	Zgodność pojazdu z trasą i skład pociągu																	X			
4.2.2.5.1	Zgodność pojazdu z trasą																	X			
4.2.2.5.2	Skład pociągu																	X			

▼B

Punkt	Tytuł punktu	Bezpieczeństwo					Niezawodność i dostępność	Zdrowie		Ochrona środowiska					Zgodność techniczna	Dostępność		Zasadnicze wymagania dotyczące jedynie ruchu kolejowego			
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5	1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5	1.5	1.6.1	1.6.2	2.6.1	2.6.2	2.6.3	2.6.4
4.2.2.6	System hamowania pociągu		X															X		X	
4.2.2.6.1	Minimalne wymagania w odniesieniu do systemu hamowania		X															X		X	
4.2.2.6.2	Skuteczność hamowania		X															X		X	
4.2.2.7	Zapewnienie zdolności pociągu do ruchu		X															X		X	
4.2.2.7.1	Wymaganie ogólne																	X		X	
4.2.2.7.2	Dane poprzedzające odjazd																	X		X	
4.2.2.8	Wymagania dotyczące widzialności sygnalizatorów i wskaźników przytorowych														X			X			
4.2.2.9	Kontrola uwagi maszynisty																	X			
4.2.3.1	Planowanie trasy pociągu		X																X	X	
4.2.3.2	Identyfikacja pociągów																	X	X	X	
4.2.3.3	Odjazd pociągu																	X		X	
4.2.3.3.1	Kontrole i próby przed odjazdem		X				X											X		X	
4.2.3.3.2	Informowanie zarządcy infrastruktury o prawidłowości funkcjonowania pociągu		X				X												X	X	
4.2.3.4	Zarządzanie ruchem																	X	X	X	
4.2.3.4.1	Wymagania ogólne																	X	X	X	
4.2.3.4.2	Raportowanie o położeniu pociągu																	X	X	X	
4.2.3.4.2.1	Dane wymagane przy raportowaniu położenia pociągu																	X		X	
4.2.3.4.2.2	Przewidywany czas przekazania																	X		X	

▼B

Punkt	Tytuł punktu	Bezpieczeństwo					Niezawodność i dostępność	Zdrowie		Ochrona środowiska					Zgodność techniczna	Dostępność		Zasadnicze wymagania dotyczące jedynie ruchu kolejowego			
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5	1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5	1.5	1.6.1	1.6.2	2.6.1	2.6.2	2.6.3	2.6.4
4.2.3.4.3	Towary niebezpieczne																	X	X		
4.2.3.4.4	Jakość funkcjonowania																		X	X	
4.2.3.5	Rejestracja danych						X												X		
4.2.3.5.1	Rejestracja danych nadzoru poza pociągiem						X												X		
4.2.3.5.2	Rejestracja danych nadzoru na pokładzie pociągu						X												X		
4.2.3.6	Eksploatacja awaryjna																	X	X	X	
4.2.3.6.1	Informowanie innych użytkowników																	X		X	
4.2.3.6.2	Informowanie maszynistów																	X			
4.2.3.6.3	Ustalenia dotyczące sytuacji wyjątkowych																	X	X	X	
4.2.3.7	Zarządzanie sytuacją kryzysową																	X	X	X	
4.2.3.8	Pomoc drużynie pociągowej w razie incydentu lub poważnej niesprawności taboru																			X	
4.4	Zasady eksploatacji ERTMS																	X	X		
4.6	Kwalifikacje zawodowe																	X	X	X	
4.7	Warunki zdrowotne i warunki bezpieczeństwa pracy																	X			
4.8	Dodatkowe informacje o infrastrukturze i pojazdach																	X			
4.8.1	Infrastruktura																	X			
4.8.2	środki transportu																	X			

▼B

4. CHARAKTERYSTYKA PODSYSTEMU

4.1. **Wprowadzenie**

Zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE ([2]) zarządca infrastruktury ponosi całkowitą odpowiedzialność za określenie wszystkich odpowiednich wymagań, które pociągi dopuszczone do ruchu w jego sieci muszą spełniać, z uwzględnieniem specyfiki geograficznej poszczególnych linii oraz specyfikacji funkcjonalnych lub technicznych określonych w niniejszym rozdziale.

4.2. **Specyfikacje funkcjonalne i techniczne podsystemu**

Specyfikacje funkcjonalne i techniczne podsystemu „Ruch kolejowy” obejmują:

— specyfikacje dotyczące personelu,

— specyfikacje dotyczące pociągów,

— specyfikacje dotyczące ruchu pociągów.

4.2.1. *Specyfikacje dotyczące personelu*

4.2.1.1. Wymagania ogólne

Niniejszy punkt dotyczy personelu, który ma wpływ na funkcjonowanie tego podsystemu, gdyż wykonuje zadania o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa, wymagające bezpośredniej współpracy między przedsiębiorstwem kolejowym a zarządcą infrastruktury.

1) Personel przedsiębiorstwa kolejowego:

   a) wykonujący zadanie kierowania pociągami („maszynista”) i wchodzący w skład „drużyny pociągowej”,

   b) wykonujący zadania na pokładzie pociągu (inne niż kierowanie nim) i wchodzący w skład „drużyny pociągowej”,

   c) wykonujący zadanie przygotowania pociągów.

2) Personel zarządcy infrastruktury wykonujący zadanie polegające na zezwalaniu na ruch pociągów

   Obszary, których dotyczą wymagania, to:

   — dokumentacja

   — komunikacja

Ponadto w odniesieniu do personelu określonego w pkt 2.1 niniejsze rozporządzenie zawiera wymagania dotyczące:

— kwalifikacji (zob. pkt 4.6 oraz dodatek G)

— warunków zdrowotnych i warunków bezpieczeństwa pracy (zob. pkt 4.7)

4.2.1.2. Dokumentacja dla maszynistów

Przedsiębiorstwo kolejowe eksploatujące pociąg musi zapewnić maszyniście wszelkie informacje oraz dokumenty niezbędne do wykonywania obowiązków w formie papierowej lub elektronicznej.

Informacje te muszą uwzględniać elementy niezbędne do eksploatacji pociągu w sytuacjach normalnych, awaryjnych i kryzysowych na obsługiwanych trasach oraz wykorzystywany na nich tabor.

([2]) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32).

▼B

4.2.1.2.1. *Zbiór przepisów dla maszynisty*

Wszelkie procedury niezbędne maszyniście zapisuje się w dokumencie lub na nośniku komputerowym, jako „zbiór przepisów dla maszynisty”.

Zbiór przepisów dla maszynisty musi określać wymagania dotyczące wszystkich obsługiwanych tras oraz taboru wykorzystywanego na tych trasach w warunkach eksploatacji zwykłej, awaryjnej i kryzysowej, w których przyjdzie działać maszyniście.

Zbiór przepisów dla maszynisty musi obejmować dwa odrębne aspekty:

— opis zbioru wspólnych zasad i procedur (z uwzględnieniem treści dodatków A, B i C),

— określenie niezbędnych zasad i procedur właściwych dla każdego zarządcy infrastruktury.

Musi on obejmować przynajmniej procedury dotyczące następujących aspektów:

— bezpieczeństwo i ochrona personelu,

— sterowanie,

— eksploatacja pociągu, w tym praca w trybie awaryjnym,

— trakcja i tabor,

— incydenty i wypadki.

Za zbiór przepisów dla maszynisty odpowiada przedsiębiorstwo kolejowe, które kompiluje go tak, aby był kompletny i dokładny, a także umożliwiał maszyniście stosowanie wszystkich reguł eksploatacji.

Przedsiębiorstwo kolejowe musi przedstawić „zbiór przepisów dla maszynisty” w przejrzystym formacie w odniesieniu do całości infrastruktury, w ramach której pracować będą jego maszyniści.

Zbiór przepisów należy uzupełnić dwoma dodatkami:

— dodatek 1: zbiór procedur komunikacyjnych,

— dodatek 2: księga formularzy.

Z góry określone komunikaty i formularze muszą istnieć co najmniej w językach operacyjnych zarządcy(-ów) infrastruktury.

Proces przygotowania i aktualizacji zbioru przepisów dla maszynisty przedsiębiorstwa kolejowego musi obejmować następujące kroki:

— zarządca infrastruktury (lub instytucja odpowiedzialna za przygotowanie zasad eksploatacji) musi przekazać przedsiębiorstwu kolejowemu odpowiednie informacje w języku operacyjnym zarządcy infrastruktury,

— przedsiębiorstwo kolejowe musi sporządzić pierwotną wersję dokumentu lub jego aktualizację,

— jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe wybierze przy zbiorze przepisów dla maszynisty inny język, niż ten w którym pierwotnie przekazano odpowiednie informacje, obowiązkiem przedsiębiorstwa kolejowego jest zlecenie niezbędnego tłumaczenia lub udostępnienie not wyjaśniających w innym języku.

▼B

Zarządca infrastruktury musi dopilnować, aby dokumentacja przekazywana przedsiębiorstwu(-om) kolejowemu(-ym) była kompletna i dokładna.

4.2.1.2.2. *Opis linii i odnośnych urządzeń przytorowych związanych z eksploatowanymi liniami*

Maszyniści muszą otrzymać odpowiedni opis linii i związanych z nimi urządzeń przytorowych w odniesieniu do linii, na których pracują, i dotyczący zadania prowadzenia pociągu. Te informacje przedstawia się w jednym dokumencie, zwanym „opisem trasy".

Poniższy wykaz obejmuje minimalny zestaw informacji, które ma on zawierać:

— ogólna charakterystyka ruchowa,

— wskazanie wzniesień i spadków,

— szczegółowy schemat linii.

4.2.1.2.2.1. Przygotowanie opisu trasy

Format opisu trasy należy przygotować w taki sam sposób dla wszystkich infrastruktur, z których korzystają pociągi danego przedsiębiorstwa kolejowego.

Przedsiębiorstwo kolejowe jest odpowiedzialne za kompletne i prawidłowe opracowanie opisu trasy z wykorzystaniem informacji przekazanych przez zarządcę(-ów) infrastruktury. Przedsiębiorstwo kolejowe dba, aby treść opisu trasy była kompletna i dokładna, w tym poprzez grupowanie zawartych w opisie trasy zmienianych informacji. Przedsiębiorstwo kolejowe zapewnia, aby opis trasy zawierał odpowiedni opis warunków eksploatacji odnoszących się do charakterystyki trasy i charakterystyki pojazdu.

Na potrzeby opisu trasy zarządca infrastruktury musi przekazać przedsiębiorstwu kolejowemu przez RINF przynajmniej informacje określone w dodatku D2. Obejmuje to istotne informacje, które należy uwzględnić, aby dostosować obsługę pociągu do charakterystyki trasy i charakterystyki pojazdu. Do czasu, gdy RINF będzie zawierać odpowiednie parametry zgodnie z art. 6 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/777 ([3]), zarządca infrastruktury przekazuje te informacje przy użyciu innych bezpłatnych środków i możliwie najszybciej, a w każdym razie w ciągu 15 dni od złożenia pierwszego wniosku, chyba że przedsiębiorstwo kolejowe wyrazi zgodę na dłuższy termin.

Zarządca infrastruktury informuje przedsiębiorstwo kolejowe o zmianach informacji w opisie trasy za każdym razem, gdy takie informacje stają się dostępne, przez RINF lub w inny sposób aż do momentu, gdy RINF będzie to umożliwiać.

Zarządca infrastruktury musi dopilnować, aby informacje przekazywane przedsiębiorstwu(-om) kolejowemu(-ym) były kompletne i dokładne. W sytuacjach nadzwyczajnych lub w przypadku informacji przekazywanych w czasie rzeczywistym odpowiednie alternatywne środki komunikacji muszą umożliwiać zarządcy infrastruktury niezwłoczne informowanie przedsiębiorstwa kolejowego o kwestiach wchodzących w zakres dodatku D2.

4.2.1.2.2.2. Zmiany informacji zawartych w opisie trasy

Zarządca infrastruktury musi powiadamiać przedsiębiorstwo kolejowe o wszelkich trwałych lub tymczasowych zmianach w informacjach przekazywanych zgodnie z pkt 4.2.1.2.2.1.

([3]) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/777 z dnia 16 maja 2019 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej i uchylające decyzję wykonawczą 2014/880/UE (zob. s. 312 niniejszego Dziennika Urzędowego).

▼B

Zmiany te grupuje się w dokumencie lub na nośniku komputerowym, w jednakowym formacie dla wszystkich infrastruktur, z których korzystają pociągi danego przedsiębiorstwa kolejowego.

4.2.1.2.2.3. Informowanie maszynisty w czasie rzeczywistym

Zarządca infrastruktury musi informować maszynistów o wszelkich zmianach dotyczących linii lub związanych z nią odpowiednich urządzeń przytorowych, których nie zgłoszono jako zmian informacji zawartych w opisie trasy, o których mowa w pkt 4.2.1.2.2.2.

4.2.1.2.3. *Rozkłady jazdy*

Przekazywanie informacji o rozkładzie jazdy umożliwia punktualną jazdę pociągów oraz pomaga utrzymać sprawność działania przewozów.

Przedsiębiorstwo kolejowe musi przekazywać maszynistom informacje niezbędne do normalnego prowadzenia pociągu, zawierające przynajmniej:

— identyfikację pociągu,

— dni jazdy pociągu (w razie konieczności),

— punkty zatrzymania oraz związane z nimi czynności,

— inne punkty kontroli czasu,

— czasy przyjazdu, odjazdu lub przejazdu dla każdego z takich punktów.

Te informacje o jeździe pociągów muszą opierać się na informacjach otrzymanych od zarządcy infrastruktury; można je przekazywać w formacie elektronicznym lub papierowym.

Format informacji przekazywanych maszynistom musi być spójny dla wszystkich linii eksploatowanych przez przedsiębiorstwo kolejowe.

4.2.1.2.4. *Tabor*

W sytuacjach awaryjnych (np. pociągi wymagające pomocy) przedsiębiorstwo kolejowe musi przekazywać maszyniście wszelkie informacje dotyczące obsługi taboru. Dokumentacja ta musi także uwzględniać określoną w takich przypadkach współpracę z personelem zarządcy infrastruktury.

4.2.1.3. Dokumentacja dla członków personelu przedsiębiorstwa kolejowego innych niż maszyniści

Przedsiębiorstwo kolejowe musi przekazywać wszystkim członkom swojego personelu (pokładowego i pozapokładowego), wykonującym zadania o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa, wymagające bezpośredniego kontaktu z personelem, urządzeniami lub systemami zarządcy infrastruktury, zasady, procedury i określone informacje dotyczące taboru oraz trasy, które uzna za odpowiednie do tego rodzaju zadań. Informacje takie mają zastosowanie w warunkach eksploatacji normalnej i awaryjnej.

W przypadku personelu pokładowego pociągów struktura, format, treść oraz proces przygotowania i aktualizowania omawianych informacji muszą być oparte na specyfikacji określonej w pkt 4.2.1.2.

4.2.1.4. Dokumentacja dla personelu zarządcy infrastruktury zezwalającego na ruch pociągów

Wszelkie informacje niezbędne do zapewnienia komunikacji w sprawach dotyczących bezpieczeństwa między personelem zezwalającym na ruch pociągów a drużynami pociągowymi muszą zostać określone w:

— dokumentach opisujących zasady komunikacji (dodatek C),

— dokumencie zatytułowanym „Księga formularzy”.

Zarządca infrastruktury musi opracować wspomniane dokumenty we wszystkich swoich językach operacyjnych.

▼B

4.2.1.5. Komunikacja w sprawach dotyczących bezpieczeństwa między drużyną pociągową, pozostałym personelem przedsiębiorstwa kolejowego oraz personelem zezwalającym na ruch pociągów

Językami używanymi do celów komunikacji w sprawach dotyczących bezpieczeństwa między drużyną pociągową, pozostałym personelem przedsiębiorstwa kolejowego (o którym mowa w dodatku G) oraz personelem zezwalającym na ruch pociągów są języki operacyjne (zgodnie z definicją w dodatku J), używane przez zarządcę infrastruktury na danej trasie.

Zasady komunikacji w sprawach dotyczących bezpieczeństwa między drużyną pociągową a personelem odpowiedzialnym za zezwalanie na ruch pociągów zamieszczono w dodatku C.

Zgodnie z dyrektywą 2012/34/UE zarządca infrastruktury jest odpowiedzialny za podanie do wiadomości języków operacyjnych używanych przez jego personel w codziennej pracy.

Natomiast w przypadkach, gdy warunki lokalne wymagają uwzględnienia drugiego języka, zarządca infrastruktury jest odpowiedzialny za wyznaczenie granic geograficznych jego używania.

4.2.2. *Specyfikacje dotyczące pociągów*

4.2.2.1. Widoczność pociągu

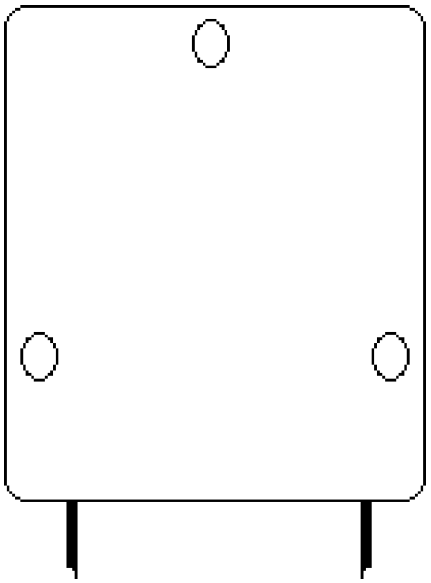
4.2.2.1.1. *Wymaganie ogólne*

Przedsiębiorstwo kolejowe musi zapewnić wyposażenie pociągów w środki umożliwiające identyfikację czoła i końca pociągu.

4.2.2.1.2. *Czoło pociągu*

Przedsiębiorstwo kolejowe musi dopilnować, aby zbliżający się pociąg był wyraźnie widoczny i rozpoznawalny jako taki dzięki obecności i rozmieszczeniu zapalonych białych świateł czołowych.

Czoło zwróconego w kierunku jazdy pojazdu czołowego pociągu musi być wyposażone w trzy światła tworzące kształt trójkąta równoramiennego, zgodnie z rysunkiem poniżej. Światła te muszą być zawsze włączone, gdy pociąg ciągnięty jest z tej strony.



▼B

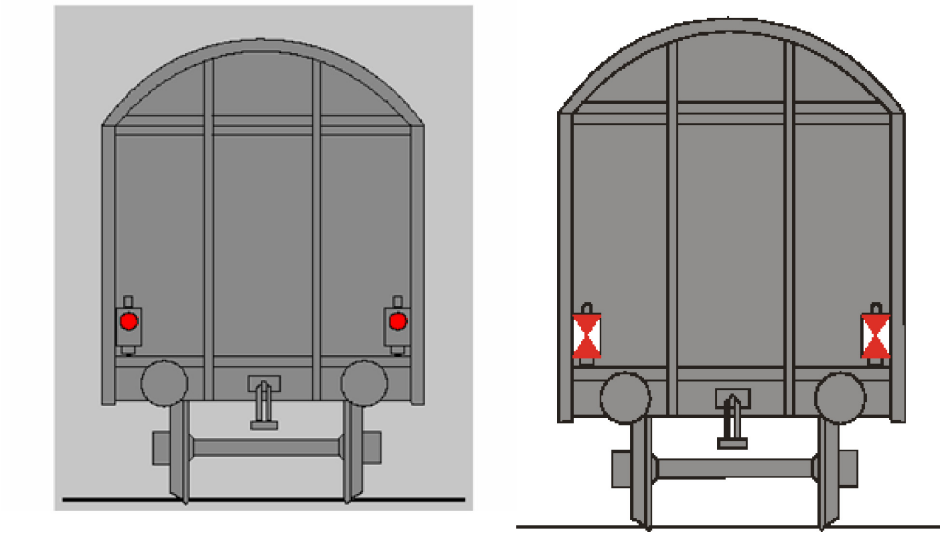
Światła czołowe muszą zapewniać optymalną dostrzegalność pociągu (światła obrysowe), umożliwiać odpowiednią widoczność maszynistę pociągu (reflektory) w nocy oraz w warunkach złej widoczności, a ponadto nie mogą oślepiać maszynistów pociągów nadjeżdżających z naprzeciwka.

Rozmieszczenie, wysokość nad torem, średnicę, natężenie światła oraz wymiary i kształt emitowanej wiązki przy eksploatacji w warunkach dziennych i nocnych określono w TSI „Lokomotywy i tabor pasażerski” (dalej zwanej „TSI LOC&PAS”).

Przed datą wymienioną poniżej w odniesieniu do harmonizacji oznaczenia sygnałowego końca pociągu zgodnie z sekcją 4.2.2.1.3.2, światłość świateł głównych pojazdów musi być zgodna z ppkt 5 sekcji 4.2.7.1.1 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1302/2014 ([4]) TSI „Tabor — lokomotywy i tabor pasażerski” (TSI LOC&PAS), aby uzyskać dostęp do linii zidentyfikowanych w RINF, na których stosuje się łagodniejsze warunki zezwolenia na jazdę.

4.2.2.1.3. *Koniec pociągu*

Przedsiębiorstwo kolejowe musi zapewnić wymagane środki oznaczenia końca pociągu. Oznaczenie sygnałowe końca pociągu należy umieścić jedynie na tylnej ścianie ostatniego pojazdu w składzie pociągu. Należy je rozmieścić zgodnie z poniższym rysunkiem.



4.2.2.1.3.1. Pociągi pasażerskie

Oznaczenie sygnałowe końca pociągu pasażerskiego musi składać się z 2 stałych czerwonych świateł rozmieszczonych na tej samej wysokości nad zderzakami na osi poprzecznej.

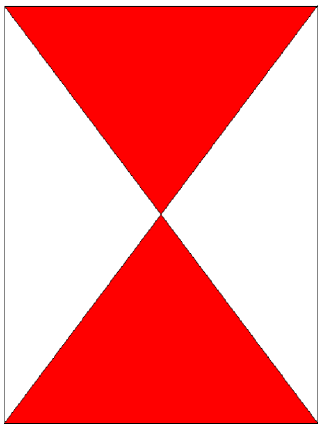
4.2.2.1.3.2. Pociągi towarowe

Oznaczenie sygnałowe końca pociągu towarowego musi składać się z 2 tabliczek odblaskowych rozmieszczonych na tej samej wysokości nad zderzakami na osi poprzecznej. Uznaje się, że każdy pociąg wyposażony w dwa stałe czerwone światła spełnia ten obowiązek.

Tabliczki odblaskowe muszą być zgodne z dodatkiem E do TSI „Wagony towarowe” i mieć następujący kształt z białymi trójkątami bocznymi oraz czerwonymi trójkątami na górze i na dole:

([4]) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 228).

▼B



Tabliczki muszą być rozmieszczone na tej samej wysokości nad zderzakami na osi poprzecznej.

Przypadki szczególne:

Belgia, Francja, Włochy, Portugalia, Hiszpania i Zjednoczone Królestwo mogą nadal stosować zgłoszone przepisy krajowe wymagające wyposażenia pociągów towarowych w 2 stałe czerwone światła, jako warunek prowadzenia pojazdów na odcinkach ich sieci, jeżeli jest to uzasadnione przyjętą praktyką operacyjną lub obowiązującymi przepisami krajowymi, zgłoszonymi przed końcem stycznia 2019 r.

Sprawozdania:

Najpóźniej do dnia ►M1 31 grudnia 2020 r. ◄ zainteresowane państwa członkowskie przekażą Komisji sprawozdania na temat stosowania przez siebie tabliczek odblaskowych, wskazując wszelkie poważne przeszkody w planowanym zniesieniu przepisów krajowych.

Współpraca z sąsiednimi państwami:

W międzyczasie zainteresowane państwa członkowskie, w szczególności na wniosek przedsiębiorstw kolejowych, przeprowadzają ocenę na potrzeby dopuszczenia stosowania 2 płyt odblaskowych na co najmniej jednym odcinku swojej sieci i, jeżeli wynik oceny zagrożeń i wymogów operacyjnych jest pozytywny, określają odpowiednie warunki w oparciu o tę ocenę. Ocenę tę należy przeprowadzić w terminie maksymalnie 6 miesięcy od otrzymania wniosku przedsiębiorstwa kolejowego. Stosowanie tablic odblaskowych należy dopuścić, chyba że państwo członkowskie należycie uzasadni odmowę negatywnym wynikiem oceny.

Państwa członkowskie starają się w szczególności zezwolić na stosowanie tablic odblaskowych w kolejowych korytarzach towarowych, aby priorytetowo potraktować obecne wąskie gardła. Te odcinki i szczegóły dotyczące wszelkich odnoszących się do nich warunków zapisuje się w RINF. Dopóki informacje te nie zostaną wprowadzone do RINF, zarządca infrastruktury zapewnia przekazywanie ich przedsiębiorstwom kolejowym za pomocą innych właściwych środków. Zarządca infrastruktury określa w RINF odcinki linii, na których wymagane są 2 stałe czerwone światła.

▼M2

Stopniowe wycofywanie:

W odniesieniu do przyjmowania pociągów towarowych wyposażonych w dwie tabliczki odblaskowe stosuje się następujące terminy:

1) Od dnia 1 stycznia 2022 r. wzdłuż kolejowych korytarzy towarowych określonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 913/2010, z następującymi wyjątkami na liniach, na których stałe czerwone światła stanowią wymóg operacyjny w celu zapewnienia bezpieczeństwa:

▼M2

a) dnia 1 stycznia 2026 r. w przypadku Belgii i Francji;

b) dnia 1 stycznia 2025 r. w przypadku Portugalii i Hiszpanii.

2) Od dnia 1 stycznia 2026 r. na całej sieci kolejowej Unii Europejskiej.

Państwa członkowskie, których dotyczą wyjątki, o których mowa w ust. 1 lit. a) i b), najpóźniej do dnia 1 marca 2022 r. przekazują Komisji szczegółowy plan działania i dokładne cele zapewniające wyeliminowanie wymogu w postaci czerwonych świateł jako oznaczenia sygnałowego końca pociągu. Następnie co sześć miesięcy wspomniane powyżej państwa członkowskie przekazują Komisji sprawozdanie z postępów w stosowaniu tabliczek odblaskowych w ich sieci w celu harmonizacji na poziomie Unii oznaczeń sygnałowych końca pociągu do dnia 1 stycznia 2026 r. Zainteresowane strony zapewniają wszelkie niezbędne informacje, aby umożliwić państwom członkowskim wywiązanie się z ich obowiązków sprawozdawczych.

Komisja składa komitetowi, o którym mowa w art. 51 dyrektywy (UE) 2016/797, sprawozdanie z postępów w realizacji działania określonego w sekcji 4.2.2.1.

▼B

4.2.2.2. Słyszalność pociągu

4.2.2.2.1. *Wymaganie ogólne*

Przedsiębiorstwa kolejowe zapewniają wyposażenie pociągów w dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze, ostrzegające o zbliżaniu się pociągu.

4.2.2.2.2. *Kontrola*

Przy prowadzeniu maszynista musi mieć możliwość włączenia dźwiękowego urządzenia ostrzegawczego z każdej pozycji.

4.2.2.3. Identyfikacja pojazdu

Każdy pojazd musi posiadać numer jednoznacznie go identyfikujący i odróżniający od każdego innego pojazdu szynowego. Numer ten musi być umieszczony w widoczny sposób przynajmniej na każdej podłużnej powierzchni pudła pojazdu.

Należy także zapewnić możliwość identyfikacji ograniczeń eksploatacyjnych obowiązujących dla danego pojazdu.

Dalsze wymagania określono w dodatku H.

4.2.2.4. Bezpieczeństwo pasażerów i ładunku

4.2.2.4.1. *Bezpieczeństwo ładunku*

Przedsiębiorstwo kolejowe musi dopilnować bezpiecznego i pewnego załadunku pojazdów towarowych oraz utrzymania tego stanu w trakcie całej podróży.

4.2.2.4.2. *Bezpieczeństwo pasażerów*

Przedsiębiorstwo kolejowe musi zapewnić bezpieczeństwo przewozu osób w czasie odjazdu i podczas podróży.

4.2.2.5. Zgodność pojazdu z trasą i skład pociągu

4.2.2.5.1. *Zgodność pojazdu z trasą*

A) Przedsiębiorstwo kolejowe jest odpowiedzialne za zapewnienie zgodności wszystkich pojazdów wchodzących w skład jego pociągu z planowaną trasą (planowanymi trasami).

Przedsiębiorstwo kolejowe musi mieć w swoim systemie zarządzania bezpieczeństwem proces gwarantujący, że wszystkie używane przez niego pojazdy zostały dopuszczone, zarejestrowane i są zgodne z planowaną trasą (planowanymi trasami), w tym z wymaganiami, które musi spełnić personel tego przedsiębiorstwa.

▼B

Proces zgodności pojazdu z trasą nie może powielać procesów realizowanych jako część procesu uzyskania zezwolenia dla pojazdu zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/545 ([5]), służącego zapewnieniu technicznej zgodności pojazdu z siecią lub sieciami. Parametry określone w dodatku D1 już wcześniej zweryfikowane i sprawdzone w trakcie dopuszczania pojazdów do eksploatacji lub innych podobnych procesów, nie podlegają ponownej ocenie w ramach kontroli zgodności pojazdu z trasą.

W przypadku pojazdów dopuszczonych na podstawie dyrektywy (UE) 2016/797 odpowiednie dane dotyczące pojazdu odnoszące się do parametrów wymienionych w dodatku D1, które sprawdzono już w trakcie procesu udzielania zezwolenia, stanowią część:

— dokumentacji, o której mowa w art. 21 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/797, oraz

— zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu, o którym mowa w art. 21 ust. 10 dyrektywy (UE) 2016/797,

dostarcza ich przedsiębiorstwu kolejowemu na żądanie wnioskodawca, o którym mowa w art. 2 ust. 22 dyrektywy (UE) 2016/797, lub dysponent, w przypadku gdy informacje te nie są bezpłatnie dostępne w ERATV lub w innych rejestrach pojazdów kolejowych.

W przypadku pojazdów dopuszczonych do eksploatacji przed wejściem w życie dyrektywy (UE) 2016/797 odpowiednie dane dotyczące pojazdu związane z parametrami wymienionymi w dodatku D1 są przekazywane przedsiębiorstwu kolejowemu przez posiadacza dokumentacji związanej z zezwoleniem pojazdu lub dysponenta na żądanie, jeżeli informacje te nie są dostępne w ERATV lub innych rejestrach pojazdów kolejowych.

Proces oceny zgodności pojazdu z trasą w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego obejmuje następujące kontrole, które można przeprowadzać równolegle w dowolnym stosownym czasie lub w dowolnej racjonalnej kolejności:

— czy każdy pojazd został dopuszczony do eksploatacji i zarejestrowany,

— czy każdy pojazd wchodzący w skład pociągu jest zgodny z trasą,

— czy skład pociągu jest zgodny z trasą i połączeniem,

— czy przygotowanie pociągu zapewnia jego prawidłowe uformowanie i kompletność.

B) Zarządca infrastruktury dostarcza przez RINF informacje dotyczące zgodności pojazdu z trasą, jak określono w dodatku D1.

Dodatek D1 określa wszystkie parametry, które są wykorzystywane w procesie przedsiębiorstwa kolejowego przed pierwszym użyciem danego pojazdu lub przed pierwszą konfiguracją pociągu, aby zapewnić zgodność wszystkich pojazdów wchodzących w skład pociągu z trasą lub trasami, na których pociąg ma być eksploatowany, w tym w stosownych przypadkach trasy objazdowe i trasy dojazdu do warsztatów. Należy uwzględnić zmiany dotyczące trasy i zmiany charakterystyki infrastruktury. Jeżeli parametr określony w dodatku D1 jest zharmonizowany na poziomie sieci lub obszaru użytkowania, można przyjąć zgodność z tym parametrem każdego pojazdu, na który wydano zezwolenie w odniesieniu do tego obszaru użytkowania. Przepisy krajowe lub dodatkowe wymogi krajowe dotyczące dostępu do sieci w odniesieniu do zgodności pojazdu z trasą zasadniczo uznaje się za niezgodne z dodatkiem D1. Zarządca infrastruktury nie wymaga dodatkowych kontroli technicznych do celów zgodności pojazdu z trasą poza zawartymi w wykazie w dodatku D1.

([5]) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/545 z dnia 4 kwietnia 2018 r. ustanawiające uzgodnienia praktyczne na potrzeby procesu udzielania zezwoleń dla pojazdów kolejowych i zezwoleń dla typu pojazdu kolejowego zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 (Dz.U. L 90 z 6.4.2018, s. 66).

▼B

Zgodnie z wymogami art. 23 ust. 1 lit. b) dyrektywy (UE) 2016/797, do momentu udostępnienia za pośrednictwem RINF wszelkich niezbędnych informacji w odniesieniu do odnośnych parametrów, zarządca infrastruktury udostępnia te informacje jak najszybciej w formacie elektronicznym za pośrednictwem innych środków przedsiębiorstwom kolejowym upoważnionym do składania wniosków o przydzielenie trasy oraz, w stosownych przypadkach, wnioskodawcy, o którym mowa w art. 2 ust. 22 dyrektywy (UE) 2016/797.

Na wniosek przedsiębiorstwa kolejowego zarządca infrastruktury dostarcza pierwsze informacje dotyczące zgodności pojazdu z trasą innymi środkami niż przez RINF tak szybko, jak to możliwe, a w każdym razie w ciągu 15 dni, chyba że zarządca infrastruktury i przedsiębiorstwo kolejowe wyrażą zgodę na dłuższy termin. Zarządca infrastruktury musi dopilnować, aby informacje przekazywane przedsiębiorstwu(-om) kolejowemu(-ym) były kompletne i dokładne.

Zarządca infrastruktury informuje przedsiębiorstwo kolejowe o zmianach charakterystyki trasy za każdym razem, gdy takie informacje stają się dostępne, przez RINF lub w inny sposób aż do momentu, gdy RINF będzie to umożliwiać.

W sytuacjach nadzwyczajnych lub w przypadku informacji przekazywanych w czasie rzeczywistym zarządca infrastruktury zapewnia niezwłoczne przekazanie informacji przedsiębiorstwu kolejowemu za pomocą odpowiednich środków komunikacji.

C) W stosownych przypadkach sprawdza się dodatkowe elementy zgodności pojazdu z trasą:

— transport towarów niebezpiecznych, o którym mowa w pkt 4.2.3.4.3,

— cichsza trasa, o której mowa w TSI „Hałas”,

— transport nadzwyczajny, o którym mowa w dodatku I,

— warunki dostępu do stacji podziemnych pojazdów o napędzie wysokoprężnym i innych systemach napędu cieplnego, o których mowa w pkt 4.2.8.3 TSI LOC&PAS.

4.2.2.5.2. *Skład pociągu*

Wymagania dotyczące składu pociągu muszą w zależności od przydzielonej trasy uwzględniać następujące elementy:

a) wszystkie pojazdy wchodzące w skład pociągu wraz z ładunkami

— muszą być zgodne ze wszystkimi wymaganiami obowiązującymi na trasach przejazdu pociągu,

— muszą być zdolne do osiągania maksymalnej prędkości przewidzianej dla pociągu;

b) wszystkie pojazdy wchodzące w skład pociągu muszą znajdować się w trakcie okresu międzyprzeglądowego, który nie może się kończyć przed zakończeniem podjętej podróży (zarówno w kategoriach czasu, jak i przebiegu);

c) złożony z pojazdów pociąg, w tym ładunki pojazdów, muszą spełniać ograniczenia techniczne i operacyjne obowiązujące na danej trasie oraz pociąg nie może przekraczać maksymalnej dopuszczalnej długości składu określonej dla terminali wysyłkowych i odbiorczych.

d) przedsiębiorstwo kolejowe jest odpowiedzialne za zapewnienie, aby wszystkie pojazdy wchodzące w skład pociągu, w tym ich ładunki, nadawały się technicznie do planowanej jazdy i pozostawały w takim stanie w trakcie całej podróży;

Przedsiębiorstwo kolejowe może być zmuszone rozważyć dodatkowe ograniczenia ze względu na typ układu hamulcowego lub typ trakcji określonego pociągu (zob. pkt 4.2.2.6).

▼B

4.2.2.6. System hamowania pociągu

4.2.2.6.1. *Minimalne wymagania w odniesieniu do systemu hamowania*

Wszystkie pojazdy wchodzące w skład pociągu muszą być połączone z zespolonym automatycznym systemem hamowania określonym w TSI LOC&PAS i TSI WAG.

Pierwszy i ostatni pojazd (w tym wszelkiego rodzaju pojazdy trakcyjne) każdego pociągu muszą posiadać sprawny hamulec automatyczny.

W razie przypadkowego rozdzielenia pociągu na dwie części obydwa składy rozłączonych pojazdów muszą się samoczynnie zatrzymać w wyniku hamowania z maksymalną siłą.

4.2.2.6.2. *Skuteczność hamowania i maksymalna dozwolona prędkość*

1) Zarządca infrastruktury przekazuje przedsiębiorstwu kolejowemu przez RINF wszystkie istotne charakterystyki poszczególnych tras:

   — odległości sygnalizacji (ostrzeżenie, zatrzymanie) zawierające ich właściwe marginesy bezpieczeństwa,

   — nachylenia,

   — maksymalne dozwolone prędkości, oraz

   — warunki eksploatacji systemów hamowania mogących mieć wpływ na infrastrukturę, takich jak: hamulce magnetyczne, odzyskowe i wiroprądowe.

   Do czasu, gdy RINF będzie zawierać odpowiednie parametry, zarządca infrastruktury przekazuje te informacje przy użyciu innych bezpłatnych środków i możliwie najszybciej, a w każdym razie w ciągu 15 dni od złożenia pierwszego wniosku, chyba że przedsiębiorstwo kolejowe wyrazi zgodę na dłuższy termin.

   Zarządca infrastruktury informuje przedsiębiorstwo kolejowe o zmianach charakterystyki trasy za każdym razem, gdy takie informacje stają się dostępne, przez RINF lub w inny sposób aż do momentu, gdy RINF będzie to umożliwiać.

   Zarządca infrastruktury musi dopilnować, aby informacje przekazywane przedsiębiorstwu(-om) kolejowemu(-ym) były kompletne i dokładne.

2) Zarządca infrastruktury może przekazywać następujące informacje:

   (i) w przypadku pociągów, które mogą się poruszać z prędkością przekraczającą 200 km/h – profil opóźnienia i równoważny czas reakcji na poziomym torze;

   (ii) w przypadku zespołów trakcyjnych i pociągów o stałym składzie, których maksymalna prędkość nie może przekraczać 200 km/h – opóźnienie (jak w ppkt (i) powyżej) lub procent masy hamującej;

   (iii) w przypadku innych pociągów (pociągi o zmiennym składzie, których prędkość maksymalna nie może przekraczać 200 km/h): procent masy hamującej.

   W przypadku gdy zarządca infrastruktury zapewnia wyżej wymienione informacje, muszą być one dostępne dla wszystkich przedsiębiorstw kolejowych, które zamierzają eksploatować pociągi w jego sieci, w niedyskryminacyjny sposób.

   Udostępniane muszą być również tabele dotyczące hamowania, które w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia są już w użyciu i zostały przyjęte dla istniejących linii niezgodnych z TSI.

▼B

3) Przedsiębiorstwo kolejowe musi określić na etapie planowania zdolność hamowania pociągu i odpowiednią prędkość maksymalną, uwzględniając:

— odpowiednie elementy charakterystyki linii, jak przewidziano w pkt 1 powyżej, oraz – o ile są dostępne – informacje przekazane przez zarządcę infrastruktury zgodnie z pkt 2 powyżej, oraz

— marginesy bezpieczeństwa związane z taborem wynikające z niezawodności i dostępności systemu hamowania.

Ponadto przedsiębiorstwo kolejowe musi dopilnować, aby w czasie pracy każdy pociąg osiągał co najmniej niezbędną skuteczność hamowania. Przedsiębiorstwo kolejowe musi opracować i wdrożyć odpowiednie reguły oraz zarządzać nimi w ramach swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem.

W szczególności przedsiębiorstwo kolejowe musi opracować reguły stosowane w przypadku, gdy pociąg nie osiągnie niezbędnej skuteczności hamowania w czasie pracy. W takim przypadku przedsiębiorstwo kolejowe musi niezwłocznie poinformować zarządcę infrastruktury. Zarządca infrastruktury może zastosować odpowiednie środki, aby ograniczyć wpływ na ogólne natężenie ruchu w jego sieci.

4.2.2.7. Zapewnienie zdolności pociągu do ruchu

4.2.2.7.1. *Wymaganie ogólne*

Przedsiębiorstwo kolejowe musi określić proces gwarantujący, że całość urządzeń pokładowych pociągu związanych z bezpieczeństwem jest w pełni funkcjonalna, oraz że pociąg może się bezpiecznie poruszać.

Przedsiębiorstwo kolejowe musi poinformować zarządcę infrastruktury o wszelkich modyfikacjach charakterystyki pociągu mających wpływ na jego osiągi, lub o wszelkich modyfikacjach, które mogą wpłynąć na możliwość umieszczenia pociągu na przydzielonej trasie.

Zarządca infrastruktury oraz przedsiębiorstwo kolejowe muszą określić i aktualizować warunki i procedury tymczasowego ruchu pociągu w trybie awaryjnym.

4.2.2.7.2. *Dane poprzedzające odjazd*

Przed odjazdem pociągu przedsiębiorstwo kolejowe musi dopilnować udostępnienia zarządcy(-om) infrastruktury następujących danych wymaganych do celów bezpiecznej i sprawnej eksploatacji:

— identyfikacja pociągu,

— nazwa przedsiębiorstwa kolejowego odpowiedzialnego za pociąg,

— faktyczna długość pociągu,

— fakt przewożenia przez pociąg pasażerów lub zwierząt w przypadku, gdy nie zostało to zaplanowane,

— wszelkie ograniczenia eksploatacyjne ze wskazaniem pojazdu lub pojazdów, których dotyczą (skrajnia, ograniczenia prędkości itd.),

— informacje wymagane przez zarządcę infrastruktury w przypadku przewozu towarów niebezpiecznych.

Przedsiębiorstwo kolejowe musi poinformować zarządcę(-ów) infrastruktury, jeżeli pociąg nie został umieszczony na przydzielonej mu trasie lub gdy został odwołany.

▼B

4.2.2.8. Wymagania dotyczące widzialności sygnalizatorów i wskaźników przytorowych

Maszynista musi być w stanie obserwować sygnalizatory i wskaźniki przytorowe, które muszą być dla niego widoczne, gdy ma to zastosowanie. To samo dotyczy innych typów znaków przytorowych, o ile mają one związek z bezpieczeństwem.

W związku z powyższym sygnalizatory, wskaźniki przytorowe, znaki i tablice informacyjne należy konsekwentnie projektować i instalować tak, aby to ułatwiać. Należy uwzględniać między innymi następujące kwestie:

— czy są one odpowiednio umieszczone, tak aby światła czołowe pociągu umożliwiały maszyniście odczytanie informacji,

— czy tam, gdzie wymagane jest podświetlenie informacji, jest ono odpowiednie i wystarczająco intensywne,

— czy w sytuacjach, gdzie stosowane są materiały odblaskowe, właściwości odblaskowe użytego materiału są zgodne z odpowiednimi specyfikacjami, oraz czy znaki są wykonane w taki sposób, aby maszynista mógł bez trudu odczytać informacje przy pomocy świateł czołowych pociągu.

Kabina maszynisty musi być konsekwentnie zaprojektowana w taki sposób, aby maszynista mógł bez trudu zobaczyć przeznaczone dla niego informacje.

4.2.2.9. Kontrola uwagi maszynisty

Urządzenie pokładowe umożliwiające kontrolę uwagi maszynisty jest obowiązkowe. Musi ono interweniować i zatrzymywać pociąg w sytuacji, gdy maszynista nie zareaguje w określonym czasie, którego zakres określono w TSI dotyczących taboru.

4.2.3. *Specyfikacje dotyczące ruchu pociągów*

4.2.3.1. Planowanie trasy pociągu

Zgodnie z dyrektywą 2012/34/UE, występując o udostępnienie trasy pociągu, zarządca infrastruktury musi przekazać wymagane dane.

4.2.3.2. Identyfikacja pociągów

Każdy pociąg należy zidentyfikować za pomocą numeru rozkładowego pociągu. Numer rozkładowy pociągu jest nadawany przez zarządcę infrastruktury podczas przydzielania trasy pociągu i należy go przekazać przedsiębiorstwu kolejowemu oraz wszystkim zarządcom infrastruktury eksploatującym pociąg. Numer rozkładowy pociągu musi być niepowtarzalny w danej sieci. Należy unikać zmian numeru rozkładowego pociągu w czasie jego podróży.

4.2.3.2.1. *Format numeru rozkładowego pociągu*

Format numeru rozkładowego pociągu określono w TSI „Sterowanie” (zwanej dalej „TSI CCS”, tj. w rozporządzeniu Komisji (UE) 2016/919 ([6])).

4.2.3.3. Odjazd pociągu

4.2.3.3.1. *Kontrole i próby przed odjazdem*

Przedsiębiorstwo kolejowe musi określić kontrole i próby służące zapewnieniu bezpieczeństwa przy odjeździe (np. drzwi, ładunek, hamulce).

([6]) Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 158 z 15.6.2016, s. 1).

▼B

4.2.3.3.2. *Informowanie zarządcy infrastruktury o prawidłowości funkcjonowania pociągu*

Przedsiębiorstwo kolejowe musi poinformować zarządcę infrastruktury, gdy pociąg jest gotowy do uzyskania dostępu do sieci.

Przedsiębiorstwo kolejowe musi przed odjazdem i w czasie podróży informować zarządcę infrastruktury o wszelkich anomaliach mających wpływ na pociąg lub jego funkcjonowanie, które mogą mieć konsekwencje dla jazdy pociągu.

4.2.3.4. Zarządzanie ruchem

4.2.3.4.1. *Wymagania ogólne*

Zarządzanie ruchem musi zapewniać bezpieczne, efektywne i punktualne funkcjonowanie kolei, w tym sprawny powrót do normalnego funkcjonowania po wystąpieniu zakłóceń w ruchu.

Zarządca infrastruktury musi określić procedury i środki dotyczące:

— zarządzania pociągami w czasie rzeczywistym,

— sposobów prowadzenia ruchu mających na celu utrzymanie jak najwyższej sprawności działania infrastruktury w razie faktycznych lub przewidywanych opóźnień lub incydentów, oraz

— przekazywania w takich przypadkach informacji przedsiębiorstwom kolejowym.

Wszelkie dodatkowe procesy wymagane przez przedsiębiorstwo kolejowe, które mogą mieć wpływ na współpracę z zarządcą(-ami) infrastruktury, można wprowadzić po ich uzgodnieniu z danym zarządcą infrastruktury.

4.2.3.4.2. *Raportowanie o położeniu pociągu*

4.2.3.4.2.1. Dane wymagane przy raportowaniu położenia pociągu i przewidywany czas ich przekazania

Zarządca infrastruktury musi:

a) zapewnić urządzenie umożliwiające rejestrację w czasie rzeczywistym czasu odjazdu, przyjazdu lub przejazdu dla odpowiednich, określonych wcześniej punktów meldunkowych w swoich sieciach, a także wartości delta czasu;

b) dysponować procesem umożliwiającym szacowanie liczby minut odchylenia od planowanego w rozkładzie czasu przekazania pociągu przez jednego zarządcę infrastruktury drugiemu zarządcy infrastruktury; należy przy tym uwzględniać informacje o zakłóceniach w ruchu (opis i miejsce wystąpienia problemu).

c) należy podać dane szczegółowe zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) 1305/2014 ([7]) (aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych – TSI TAF) i rozporządzeniem Komisji (UE) 454/2011 ([8]) (aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich – TAP TSI) wymagane przy raportowaniu położenia pociągu. Informacje te obejmują:

1) identyfikację pociągu,

2) nazwę punktu meldunkowego,

3) linię, po której porusza się pociąg,

([7]) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1305/2014 z dnia 11 grudnia 2014 r. dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych wchodzącego w skład systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (WE) nr 62/2006 (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 438).

([8]) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei (Dz.U. L 123 z 12.5.2011, s. 11).

▼B

4) przewidziany w rozkładzie jazdy czas dotarcia do punktu meldunkowego,

5) faktyczny czas pobytu w punkcie meldunkowym (wraz z informacją, czy jest to odjazd, przyjazd czy przejazd – dla pośrednich punktów meldunkowych, w których pociąg się zatrzymuje, należy podać osobne czasy przyjazdu i odjazdu),

6) wielkość opóźnienia lub wcześniejszego przybycia do punktu meldunkowego, wyrażoną w minutach,

7) wstępne wyjaśnienie każdego opóźnienia przekraczającego 10 minut lub inną wartość graniczną określoną w systemie monitorowania sprawności działania,

8) wskazanie, że meldunek dotyczący pociągu jest opóźniony, a także wielkość tego opóźnienia wyrażoną w minutach,

9) w stosownych przypadkach poprzednią(-e) identyfikację(-e) pociągu,

10) anulowanie przejazdu pociągu na całości lub części trasy.

4.2.3.4.3. *Towary niebezpieczne*

Aby dokonywać przewozu towarów niebezpiecznych przedsiębiorstwo kolejowe musi określić procedury nadzoru.

Procedury te obejmują:

— odpowiednio przepisy określone w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/68/WE ([9]) oraz w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/35/UE ([10]),

— informowanie maszynisty o obecności i umiejscowieniu na pokładzie towarów niebezpiecznych,

— informacje wymagane przez zarządcę infrastruktury przy przewozie towarów niebezpiecznych,

— ustalenie, wspólnie z zarządcą infrastruktury, kanałów komunikacji oraz zaplanowanie środków szczególnych w sytuacjach kryzysowych związanych z ładunkami.

4.2.3.4.4. *Jakość funkcjonowania*

Zarządca infrastruktury i przedsiębiorstwo kolejowe muszą dysponować procesami monitorowania efektywnego funkcjonowania wszystkich realizowanych połączeń.

Należy stworzyć procesy monitorowania, umożliwiające analizę danych i wykrywanie podstawowych tendencji, zarówno w zakresie błędu ludzkiego, jak i błędu systemu. Wyniki takiej analizy należy wykorzystywać do wszczęcia działań naprawczych ukierunkowanych na eliminację lub łagodzenie skutków zdarzeń, które mogłyby wywierać negatywny wpływ na efektywne funkcjonowanie sieci.

W przypadku gdy takie działania naprawcze mogą wiązać się z korzyściami dla całej sieci, i gdy dotyczą innych zarządców infrastruktury oraz przedsiębiorstw kolejowych, informacje o nich należy odpowiednio przekazywać, zachowując zasady poufności handlowej.

([9]) Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13).

([10]) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/35/UE z dnia 16 czerwca 2010 r. w sprawie ciśnieniowych urządzeń transportowych oraz uchylająca dyrektywy Rady 76/767/EWG, 84/525/EWG, 84/526/EWG, 84/527/EWG oraz 1999/36/WE (Dz.U. L 165 z 30.6.2010, s. 1).

▼B

Zarządca infrastruktury powinien jak najszybciej przeanalizować zdarzenia, które wywołały znaczne zakłócenia w ruchu. W stosownych przypadkach, w szczególności jeśli sprawa dotyczy personelu przewoźnika kolejowego, zarządca infrastruktury powinien zaprosić uczestniczącego w takim zdarzeniu przewoźnika lub przewoźników kolejowych do udziału w analizie. Jeśli w wyniku takiej analizy opracowane zostaną zalecenia służące poprawie funkcjonowania sieci, mające na celu eliminację lub łagodzenie przyczyn wypadków/incydentów, są one przekazywane wszystkim zainteresowanym zarządcom infrastruktury i przedsiębiorstwom kolejowym.

Procesy te należy dokumentować, a ponadto podlegają one audytowi wewnętrznemu.

4.2.3.5. Rejestracja danych

Dane dotyczące ruchu pociągu należy rejestrować i przechowywać do celów:

— wspierania systematycznego monitorowania bezpieczeństwa, jako środek zapobiegania incydentom i wypadkom,

— identyfikacji maszynisty, pociągu oraz określenia działania infrastruktury w okresie bezpośrednio poprzedzającym incydent lub wypadek oraz (w stosownych przypadkach) bezpośrednio po nim następującym, tak by umożliwić określenie jego przyczyn, co może stanowić materiał przemawiający na rzecz wprowadzenia nowych środków zapobiegających ponownemu ich wystąpieniu lub zmiany środków już istniejących,

— rejestracji informacji dotyczących sprawności działania lokomotywy lub pojazdu trakcyjnego oraz osoby kierującej pociągiem.

Musi istnieć możliwość skojarzenia zarejestrowanych danych z:

— datą i czasem rejestracji,

— dokładnym położeniem geograficznym miejsca rejestrowanego zdarzenia,

— identyfikacją pociągu,

— tożsamością maszynisty.

Dane, które należy rejestrować na potrzeby ETCS/GSM-R, to dane określone w TSI CCS i istotne w kontekście wymagań pkt 4.2.3.5.

Dane muszą być bezpiecznie zaplombowane oraz przechowywane i dostępne dla upoważnionych podmiotów, w tym organów dochodzeniowych, w ramach wypełniania przez nie obowiązków wynikających z art. 22 dyrektywy (UE) 2016/798.

4.2.3.5.1. *Rejestracja danych nadzoru poza pociągiem*

Zarządca infrastruktury musi rejestrować przynajmniej następujące dane:

— awarie urządzeń przytorowych związane z ruchem pociągów (sygnalizacja, rozjazdy itd.),

— wykrycie przegrzania maźnicy łożyskowej, jeżeli taki element występuje,

— komunikacja w sprawach dotyczących bezpieczeństwa między maszynistą pociągu a dyżurnym ruchu.

4.2.3.5.2. *Rejestracja danych nadzoru na pokładzie pociągu*

Przedsiębiorstwo kolejowe musi rejestrować przynajmniej następujące dane:

— wykrycie przejechania sygnału „stój” lub „koniec zezwolenia na jazdę”,

— użycie hamulca bezpieczeństwa,

▼B

— prędkość przejazdu pociągu,

— każde wyłączenie się lub przejście na sterowanie ręczne pokładowego systemu sterowania (sygnalizacji),

— użycie dźwiękowego urządzenia ostrzegającego,

— użycie układu sterowania drzwiami (zwolnienie, zamknięcie), jeżeli taki element występuje,

— wykrycie za pomocą pokładowych systemów alarmowych związanych z bezpiecznym prowadzeniem pociągu, jeżeli pojazd jest w nie wyposażony,

— dane identyfikacyjne kabiny, w odniesieniu do której rejestrowane są dane do sprawdzenia.

Dodatkowe specyfikacje techniczne dotyczące urządzeń rejestrujących określono w TSI LOC&PAS.

4.2.3.6. Eksploatacja awaryjna

4.2.3.6.1. *Informowanie innych użytkowników*

Zarządca infrastruktury, wspólnie z przedsiębiorstwem(-ami) kolejowym(-i), musi określić proces umożliwiający natychmiastowe wzajemne informowanie się o wszelkich sytuacjach mających negatywny wpływ na bezpieczeństwo, sprawność działania lub dostępność sieci kolejowej lub taboru.

4.2.3.6.2. *Informowanie maszynistów*

W przypadku eksploatacji awaryjnej związanej z obszarem odpowiedzialności zarządcy infrastruktury, musi on przekazać maszynistom formalne instrukcje dotyczące środków, jakie należy przedsięwziąć, by w sposób bezpieczny wyjść z sytuacji awaryjnej.

4.2.3.6.3. *Ustalenia dotyczące sytuacji wyjątkowych*

Zarządca infrastruktury, wspólnie ze wszystkimi przedsiębiorstwami kolejowymi działającymi w ramach jego infrastruktury, a w stosownych przypadkach także z sąsiednimi zarządcami infrastruktury, musi określić, opublikować i udostępnić odpowiednie środki działania w sytuacjach wyjątkowych oraz rozdzielić obowiązki w oparciu o wymóg ograniczania wszelkiego rodzaju negatywnych konsekwencji wynikających z eksploatacji awaryjnej.

Wymagania dotyczące planowania oraz reakcja na tego typu zdarzenia muszą być proporcjonalne do charakteru i potencjalnej skali takiej eksploatacji awaryjnej.

Środki te, które muszą obejmować przynajmniej plany przywrócenia sieci do normalnego stanu, mogą również dotyczyć:

— awarii taboru (np. mogących prowadzić do istotnych zakłóceń ruchu, procedury akcji ratowniczych pociągów, które uległy awarii),

— awarii infrastruktury (na przykład przy awarii zasilania prądem elektrycznym lub wystąpieniu warunków, w których pociągi mogą być kierowane objazdem różnym od zarezerwowanej trasy),

— ekstremalnych warunków pogodowych.

▼B

Zarządca infrastruktury musi ustalić i aktualizować dane kontaktowe kluczowego personelu zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowego, z którym można skontaktować się w przypadku zakłóceń w ruchu prowadzących do eksploatacji awaryjnej. Informacje takie muszą zawierać szczegółowe dane dotyczące możliwości kontaktu w godzinach urzędowania i poza nimi.

Przedsiębiorstwo kolejowe musi przekazywać takie informacje zarządcy infrastruktury oraz informować go o wszelkich zmianach we wspomnianych danych kontaktowych.

Zarządca infrastruktury musi informować wszystkie przedsiębiorstwa kolejowe o wszelkich zmianach dotyczących jego danych kontaktowych.

4.2.3.7. Zarządzanie sytuacją kryzysową

Zarządca infrastruktury, działając w porozumieniu z:

— wszystkimi przedsiębiorstwami kolejowymi działającymi w ramach jego infrastruktury lub, w stosownych przypadkach, organami przedstawicielskimi przedsiębiorstw kolejowych działających w ramach jego infrastruktury,

— odpowiednimi sąsiednimi zarządcami infrastruktury,

— władzami lokalnymi, odpowiednimi organami przedstawicielskimi służb kryzysowych na szczeblu lokalnym lub krajowym (w tym służb pożarniczych i ratowniczych),

musi określić, opublikować i udostępnić odpowiednie środki zarządzania sytuacjami kryzysowymi i przywrócenia linii do stanu normalnego funkcjonowania.

Środki takie dotyczą zazwyczaj:

— kolizji,

— pożarów w pociągach,

— ewakuacji pociągów,

— wypadków w tunelach,

— incydentów związanych z towarami niebezpiecznymi,

— wykolejeń.

Przedsiębiorstwo kolejowe musi podać zarządcy infrastruktury wszelkie szczegółowe informacje dotyczące takich sytuacji, w szczególności w odniesieniu do przywrócenia ruchu lub wkolejania ich pociągów.

Ponadto przedsiębiorstwo kolejowe musi dysponować procesami umożliwiającymi informowanie pasażerów o obowiązujących na pokładzie procedurach kryzysowych i procedurach bezpieczeństwa.

4.2.3.8. Pomoc drużynie pociągowej w razie incydentu lub poważnej niesprawności taboru

Przedsiębiorstwo kolejowe musi określić odpowiednie procedury, mające pomóc drużynie pociągowej w sytuacjach awaryjnych, celem uniknięcia lub zmniejszenia opóźnień spowodowanych awariami technicznymi lub innymi awariami taboru (np. kanały komunikacji, środki, jakie należy przedsięwziąć w przypadku ewakuacji pociągu).

4.3. **Specyfikacje funkcjonalne i techniczne interfejsów**

W świetle zasadniczych wymagań określonych w rozdziale 3 niniejszego rozporządzenia, specyfikacje funkcjonalne i techniczne interfejsów są następujące:

▼B

4.3.1. *Interfejsy z TSI (TSI INF)*

Odniesienie w niniejszym rozporządzeniu		Odniesienie w TSI INF	
Parametr	Punkt	Parametr	Punkt
Skuteczność hamowania i maksymalna dozwolona prędkość	4.2.2.6.2	Wzdłużna wytrzymałość toru	4.2.6.2
Zmiany informacji zawartych w opisie trasy	4.2.1.2.2.2	Zasady eksploatacji	4.4
Eksploatacja awaryjna	4.2.3.6		
Parametry dotyczące zgodności pojazdu i pociągu na trasie przeznaczonej do eksploatacji	Dodatek D1	Ustalanie kompatybilności między infrastrukturą a taborem kolejowym po uzyskaniu zezwolenia dla taboru	7.6

4.3.2. *Interfejsy z TSI (CCS)*

Odniesienie w niniejszym rozporządzeniu		Odniesienie do TSI CCS	
Parametr	Punkt	Parametr	Punkt
Zbiór przepisów dla maszynisty	4.2.1.2.1	Przepisy ruchu (warunki normalne i awaryjne)	4.4
Zasady eksploatacji	4.4		
Wymagania dotyczące widzialności sygnalizatorów i wskaźników przytorowych	4.2.2.8	Widoczność przytorowych obiektów podsystemu „Sterowanie”	4.2.15
System hamowania pociągu	4.2.2.6	Skuteczność i charakterystyka systemu hamowania pociągu	4.2.2
Zbiór przepisów dla maszynisty	4.2.1.2.1	Stosowanie urządzeń do piaskowania Pokładowe urządzenia do smarowania obrzeży kół Stosowanie kompozytowych klocków hamulcowych	4.2.10
Format numeru rozkładowego pociągu	4.2.3.2.1	interfejs maszynista/pojazd ETCS	4.2.12
		interfejs maszynista/pojazd GSM-R	4.2.13
Rejestracja danych	4.2.3.5	Interfejs do rejestracji danych do celów prawnych	4.2.14
Zapewnienie zdolności pociągu do ruchu	4.2.2.7	Zarządzanie kluczami	4.2.8
Parametry dotyczące zgodności pojazdu i pociągu na trasie przeznaczonej do eksploatacji	Dodatek D1	Kontrole zgodności pojazdu z trasą przed użyciem dopuszczonych pojazdów	4.9

▼B

4.3.3. *Interfejsy z TSI „Tabor”*

4.3.3.1. Interfejsy z TSI dotyczącą lokomotyw oraz z TSI „Tabor pasażerski” (LOC&PAS)

Odniesienie w niniejszym rozporządzeniu		Odniesienie do TSI LOC&PAS	
Parametr	Punkt	Parametr	Punkt
Ustalenia dotyczące sytuacji wyjątkowych	4.2.3.6.3	Sprzęg ratowniczy	4.2.2.2.4
		Sprzęg końcowy	4.2.2.2.3
Zgodność pojazdu z trasą i skład pociągu	4.2.2.5	Nacisk osi	4.2.3.2.1
System hamowania pociągu	4.2.2.6	Skuteczność hamowania	4.2.4.5.
Widoczność pociągu	4.2.2.1	Światła zewnętrzne	4.2.7.1
Słyszalność pociągu	4.2.2.2	Sygnał dźwiękowy (akustyczne urządzenie ostrzegawcze)	4.2.7.2
Wymagania dotyczące widzialności sygnalizatorów i wskaźników przytorowych	4.2.2.8	Widoczność na zewnątrz	4.2.9.1.3
		Właściwości optyczne szyby czołowej	4.2.9.2.2
		Oświetlenie wewnętrzne	4.2.9.1.8
Kontrola uwagi maszynisty	4.2.2.9	Funkcja kontroli czujności maszynisty	4.2.9.3.1
Rejestracja danych nadzoru na pokładzie pociągu	4.2.3.5.2	Urządzenie rejestrujące	4.2.9.6
Zarządzanie sytuacją kryzysową	4.2.3.7	Schemat podnoszenia i instrukcje	4.2.12.5
		Opisy dotyczące działań ratowniczych	4.2.12.6
Zgodność pojazdu z trasą i skład pociągu	4.2.2.5	Dokumentacja eksploatacyjna	4.2.12.4
Minimalne wymagania dotyczące kwalifikacji zawodowych w odniesieniu do zadań w zakresie „towarzyszenia pociągowi”	Dodatek F		
Piaskowanie	Dodatek B	Parametry taboru dotyczące zgodności z systemem detekcji pociągu w oparciu o obwody torowe – emisje izolacyjne	4.2.3.3.1.1
Parametry dotyczące zgodności pojazdu i pociągu na trasie przeznaczonej do eksploatacji	Dodatek D1	Kontrole zgodności pojazdu z trasą przed użyciem dopuszczonych pojazdów	4.9

▼B

4.3.3.2. Interfejsy z TSI „Wagony towarowe” (TSI WAG)

Odniesienie w niniejszym rozporządzeniu		Odniesienie do TSI WAG	
Parametr	Punkt	Parametr	Punkt
Koniec pociągu	4.2.2.1.3	Urządzenia mocujące oznaczeń sygnałowych końca pociągu	4.2.6.3
Pociągi towarowe	4.2.2.1.3.2	Oznaczenie sygnałowe końca pociągu	Dodatek E
Zgodność pojazdu z trasą i skład pociągu	4.2.2.5	Skrajnie	4.2.3.1
Zgodność pojazdu z trasą i skład pociągu	4.2.2.5	Zgodność z pojemnością ładunkową na liniach	4.2.3.2
Ustalenia dotyczące sytuacji wyjątkowych	4.2.3.6.3	Wytrzymałość jednostki – podciąganie i podnoszenie	4.2.2.2
System hamowania pociągu	4.2.2.6	Hamulec	4.2.4
Parametry dotyczące zgodności pojazdu i pociągu na trasie przeznaczonej do eksploatacji	Dodatek D1	Kontrole zgodności pojazdu z trasą przed użyciem dopuszczonych pojazdów	4.9

4.3.4. *Interfejsy z TSI (TSI ENE)*

Odniesienie w niniejszym rozporządzeniu		Odniesienie do TSI ENE	
Parametr	Punkt	Parametr	Punkt
Zgodność pojazdu z trasą i skład pociągu	4.2.2.5	Maksymalny pobór prądu przez pociąg	4.2.4.1
Przygotowanie opisu trasy	4.2.1.2.2.1		
Zgodność pojazdu z trasą i skład pociągu	4.2.2.5	Sekcje separacji:	
Przygotowanie opisu trasy	4.2.1.2.2.1	Faza	4.2.15
		System	4.2.16
Parametry dotyczące zgodności pojazdu i pociągu na trasie przeznaczonej do eksploatacji	Dodatek D1	Kontrole zgodności pojazdu z trasą przed użyciem dopuszczonych pojazdów	7.3.5

4.3.5. *Interfejsy z TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” (TSI SRT)*

Odniesienie w niniejszym rozporządzeniu		Odniesienie do TSI SRT	
Parametr	Punkt	Parametr	Punkt
Zapewnienie zdolności pociągu do ruchu	4.2.2.7	Zasady postępowania w sytuacji awaryjnej	4.4.1
Odjazd pociągu	4.2.3.3		
Eksploatacja awaryjna	4.2.3.6		

▼B

Odniesienie w niniejszym rozporządzeniu		Odniesienie do TSI SRT	
Parametr	Punkt	Parametr	Punkt
Zarządzanie sytuacją kryzysową	4.2.3.7	Plan awaryjny dla tuneli Ćwiczenia Przekazywanie pasażerom informacji dotyczących zasad bezpieczeństwa i postępowania w sytuacji awaryjnej	4.4.2 4.4.3 4.4.5
Kompetencje zawodowe	4.6.1	Kompetencje drużyny pociągowej i pozostałego personelu dotyczące tuneli	4.6.1

4.3.6. *Interfejsy z TSI „Hałas” (TSI NOI)*

Odniesienie w niniejszym rozporządzeniu		Odniesienie do TSI NOI	
Parametr	Punkt	Parametr	Punkt
Zgodność pojazdu z trasą i skład pociągu	4.2.2.5	Dodatkowe przepisy dotyczące stosowania niniejszej TSI do istniejących wagonów	7.2.2
Planowanie trasy pociągu	4.2.3.1	Cichsze trasy	Dodatek D
Ustalenia dotyczące sytuacji wyjątkowych	4.2.3.6.3	Szczególne zasady eksploatacji wagonów na cichszych trasach w przypadku eksploatacji awaryjnej	4.4.1

4.3.7. *Interfejsy z rozporządzeniem (UE) nr 1300/2014* ([11]) *„Osoby o ograniczonej zdolności poruszania się” (TSI PRM)*

Odniesienie w niniejszym rozporządzeniu		Odniesienie do TSI PRM	
Parametr	Punkt	Parametr	Punkt
Kompetencje zawodowe Minimalne wymagania dotyczące kwalifikacji zawodowych w odniesieniu do zadań w zakresie „towarzyszenia pociągowi”	4.6.1 Dodatek F	Podsystem „Infrastruktura”	4.4.1
Kompetencje zawodowe Minimalne wymagania dotyczące kwalifikacji zawodowych w odniesieniu do zadań w zakresie „towarzyszenia pociągowi”	4.6.1 Dodatek F	Podsystem „Tabor”	4.4.2
Zgodność pojazdu z trasą i skład pociągu	4.2.2.5	Podsystem „Tabor”	4.4.2

([11]) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 110).

▼B

4.4. **Zasady eksploatacji**

4.4.1. *Wspólne zasady i reguły eksploatacji w systemie kolejowym Unii Europejskiej*

Zasady i reguły eksploatacji, które należy stosować w całym systemie kolejowym Unii Europejskiej, określono w dodatkach A (zasady i reguły eksploatacji ERTMS) i B (wspólne zasady i reguły eksploatacji).

4.4.2. *Przepisy krajowe*

Przepisy krajowe nie są kompatybilne z niniejszą TSI, z wyjątkiem obszarów wymienionych w dodatku I, w których nie istnieją wspólne zasady i reguły eksploatacji, i które mogą nadal podlegać przepisom krajowym. Zgodnie z decyzją (UE) 2017/1474 agencja współpracuje z zainteresowanym państwem członkowskim lub państwami członkowskimi przy ocenie punktów otwartych wykazu, w celu:

a) dalszej harmonizacji wymagań niniejszego rozporządzenia poprzez szczegółowe przepisy lub w drodze akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań, lub

b) ułatwienia włączenia tego rodzaju przepisów krajowych do systemów zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, lub

c) potwierdzenia zasadności istnienia przepisów krajowych.

4.4.3. *Dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności*

Agencja może – w formie opinii technicznej – określić akceptowalne sposoby spełnienia wymagań, co do których będzie zakładać, że zapewniają zgodność z konkretnymi wymaganiami niniejszego rozporządzenia i zapewniają bezpieczeństwo zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/798.

Komisja, państwa członkowskie lub zainteresowane strony mogą zwrócić się do agencji o określenie akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań zgodnie z art. 10 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 ([12]). Agencja konsultuje się z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami i przed przyjęciem opinii technicznej przedstawia ją komitetowi, o którym mowa w art. 51 dyrektywy (UE) 2016/797.

Najpóźniej do dnia 16 czerwca 2021 r. agencja wydaje opinie techniczne określające akceptowalne sposoby spełnienia wymagań, obejmujące co najmniej każdy z następujących obszarów:

— bezpieczeństwo ładunku (zob. 4.2.2.4.1),

— bezpieczeństwo pasażerów (zob. 4.2.2.4.2),

— kontrole i próby przed odjazdem, łącznie z kontrolą hamulców i próbami podczas eksploatacji (zob. 4.2.3.3.1),

— odjazd pociągu (zob. 4.2.3.3),

— eksploatacja awaryjna (zob. 4.2.3.6).

Jeżeli przed dniem 15 października 2019 r., państwa członkowskie i strony, których to dotyczy, uznają, że w kontekście określenia dopuszczalnych sposobów spełnienia wymagań w wyżej wymienionych obszarach należy rozważyć przyjęcie konkretnych przepisów krajowych, powiadamiają one o szczegółach dotyczących tych przepisów agencję, która postępuje zgodnie z procedurami, o których mowa w pkt 4.4.3.

([12]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004 (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 1).

▼B

4.4.4. *Przejście od stosowania przepisów krajowych do wykonania niniejszego rozporządzenia*

Podczas przejścia od stosowania przepisów krajowych do wykonania niniejszego rozporządzenia przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury dokonują przeglądu swoich systemów zarządzania bezpieczeństwem, aby zapewnić ciągłość bezpiecznej eksploatacji. W razie potrzeby aktualizują oni swoje systemy zarządzania bezpieczeństwem.

W przypadku niedociągnięć stosuje się procedurę określoną w art. 6 dyrektywy (UE) 2016/797.

4.5. **Zasady utrzymania**

Nie dotyczy

4.6. **Kompetencje zawodowe**

4.6.1. *Kompetencje zawodowe*

Personel przedsiębiorstwa kolejowego oraz zarządcy infrastruktury musi posiadać odpowiednie kompetencje zawodowe, aby wykonać wszelkie niezbędne zadania o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa w sytuacjach normalnych, awaryjnych i kryzysowych. Kompetencje te obejmują wiedzę zawodową oraz umiejętność jej praktycznego zastosowania.

Minimalne wymagania dotyczące kwalifikacji zawodowych w odniesieniu do poszczególnych zadań przedstawiono w dodatkach F i G.

4.6.2. *Kompetencje językowe*

4.6.2.1. Zasady

Zarządca infrastruktury oraz przedsiębiorstwo kolejowe mają obowiązek zapewnić, aby ich właściwy personel posiadał odpowiednie kompetencje w zakresie używania protokołów komunikacyjnych oraz stosowania zasad komunikacji określonych w dodatku C.

W przypadku gdy język operacyjny używany przez zarządcę infrastruktury różni się od języka używanego na co dzień przez personel przedsiębiorstwa kolejowego, takie szkolenie językowe oraz szkolenie w zakresie komunikacji muszą stanowić ważną część ogólnego systemu zarządzania kompetencjami danego przedsiębiorstwa kolejowego.

Personel przedsiębiorstwa kolejowego, którego obowiązki wymagają komunikowania się z personelem zarządcy infrastruktury w związku z kwestiami o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa w sytuacjach normalnych, awaryjnych oraz kryzysowych, musi w wystarczającym stopniu znać język operacyjny zarządcy infrastruktury.

4.6.2.2. Poziom znajomości

Poziom znajomości języka operacyjnego zarządcy infrastruktury musi być wystarczający do celów zapewnienia bezpieczeństwa.

a) Wymóg ten musi obejmować przynajmniej umiejętność maszynisty w zakresie:

   — nadawania i rozumienia wszystkich komunikatów wyszczególnionych w dodatku C,

   — skutecznego porozumiewania się w sytuacjach normalnych, awaryjnych i kryzysowych,

   — wypełniania formularzy z „księgi formularzy”.

b) Pozostali członkowie drużyny pociągowej, których obowiązki wymagają komunikowania się z zarządcą infrastruktury w sprawach o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa, muszą być w stanie przynajmniej nadawać i rozumieć informacje opisujące pociąg oraz prawidłowość jego funkcjonowania.

W przypadku członków personelu towarzyszącego pociągom innych niż maszyniści musi to być co najmniej poziom 2 znajomości zgodnie z opisem w dodatku E.

▼B

4.6.3. *Wstępna i bieżąca ocena personelu*

4.6.3.1. Elementy podstawowe

Przedsiębiorstwa kolejowe oraz zarządcy infrastruktury mają obowiązek określenia procesu oceny swojego personelu w celu spełnienia wymogów przewidzianych w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2018/762 ([13]) lub w rozporządzeniach Komisji (UE) nr 1158/2010 ([14]) i (UE) nr 1169/2010 ([15]).

4.6.3.2. Analiza i aktualizacja potrzeb szkoleniowych

Przedsiębiorstwa kolejowe oraz zarządcy infrastruktury muszą dokonać analizy potrzeb szkoleniowych swojego odpowiedniego personelu oraz określić proces poddawania przeglądowi i aktualizacji jego indywidualnych potrzeb szkoleniowych w celu spełnienia wymogów przewidzianych w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2018/762 lub w rozporządzeniach Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010.

Analiza taka musi określać zakres oraz złożoność, a także uwzględniać rodzaje zagrożeń związanych z eksploatacją pociągów, trakcji i taboru kolejowego. Przedsiębiorstwo kolejowe musi określić proces, w ramach którego personel pokładowy zdobywa i utrzymuje wiedzę na temat obsługiwanych tras. Proces ten musi być:

— oparty na informacjach o trasie przekazywanych przez zarządcę infrastruktury, oraz

— zgodny z procesem opisanym w pkt 4.2.1.

Elementy, które należy uwzględnić w odniesieniu do zadań w zakresie towarzyszenia pociągowi i przygotowania pociągu, przedstawiono odpowiednio w dodatkach F i G. Elementy te należy odpowiednio uwzględnić w ramach szkolenia personelu.

Ze względu na rodzaj działań przewidzianych przez przedsiębiorstwo kolejowe lub na charakter sieci eksploatowanej przez zarządcę infrastruktury niektóre elementy zawarte w dodatkach F i G mogą nie mieć zastosowania. W analizie potrzeb szkoleniowych należy udokumentować te elementy, które nie mają zastosowania w danej sytuacji, oraz przedstawić uzasadnienie.

4.6.4. *Personel pomocniczy*

Przedsiębiorstwo kolejowe musi dopilnować, aby członkowie personelu pomocniczego (np. odpowiedzialni za usługi gastronomiczne i sprzątanie), którzy nie wchodzą w skład drużyny pociągowej, byli oprócz szkolenia podstawowego przeszkoleni także w zakresie postępowania zgodnie z instrukcjami w pełni przeszkolonych członków drużyny pociągowej.

([13]) Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010 (Dz.U. L 129 z 25.5.2018, s. 26).

([14]) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa (Dz.U. L 326 z 10.12.2010, s. 11).

([15]) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1169/2010 z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa (Dz.U. L 327 z 11.12.2010, s. 13).

▼B

4.7. **Warunki zdrowotne i warunki bezpieczeństwa pracy**

4.7.1. *Wprowadzenie*

Personel określony w pkt 4.2.1 jako personel wykonujący zadania o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa zgodnie z pkt 2.1 musi być wystarczająco sprawny fizycznie, aby spełnić wszelkie normy ruchowe i normy bezpieczeństwa.

Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury muszą opracować i udokumentować proces, którego wdrożenie umożliwi spełnienie przez ich personel wymagań medycznych, psychologicznych i zdrowotnych w ramach ich systemów zarządzania bezpieczeństwem.

Badania lekarskie określone w pkt 4.7.2 oraz wszelkie związane z nimi opinie o sprawności fizycznej poszczególnych członków personelu muszą być przeprowadzane i wydawane przez lekarza medycyny.

Członek personelu nie może wykonywać zadań o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa, jeżeli jego uwaga jest osłabiona wskutek działania substancji takich jak alkohol, narkotyki czy leki psychotropowe. W związku z tym przedsiębiorstwa kolejowe oraz zarządcy infrastruktury muszą wdrożyć procedury ograniczające ryzyko związane z wykonywaniem przez ich personel zadań pod wpływem wspomnianych substancji lub przyjmowaniem ich podczas pracy.

W odniesieniu do wartości granicznych obecności wspomnianych substancji w organizmie stosuje się przepisy krajowe państwa członkowskiego, na terenie którego obsługiwane jest dane połączenie kolejowe.

4.7.2. *Badania lekarskie i analizy psychologiczne*

4.7.2.1. Przed powierzeniem stanowiska

4.7.2.1.1. *Minimalny zakres badań lekarskich*

Badania lekarskie muszą obejmować:

— ogólne badanie lekarskie,

— badanie funkcji narządów zmysłów (wzrok, słuch, postrzeganie kolorów),

— analizę moczu lub krwi pod kątem cukrzycy oraz innych schorzeń wskazanych w badaniu klinicznym,

— badanie wykazujące ewentualne nadużywanie narkotyków.

4.7.2.1.2. *Analizy psychologiczne*

Celem analizy psychologicznej jest ułatwienie przedsiębiorstwu kolejowemu doboru personelu i zarządzania nim w taki sposób, aby personel ten posiadał cechy poznawcze, psychomotoryczne, behawioralne i osobowościowe umożliwiające mu bezpieczne wykonywanie powierzonych zadań.

Ustalając zakres analizy psychologicznej, należy wziąć pod uwagę przynajmniej następujące kryteria odpowiednie dla wymagań dotyczących poszczególnych funkcji mających znaczenie dla bezpieczeństwa:

a) poznawcze:

— uwaga i koncentracja,

— pamięć,

— możliwości percepcyjne,

— myślenie logiczne,

— komunikacja;

b) psychomotoryczne:

— prędkość reakcji,

— koordynacja pracy rąk;

▼B

c) behawioralne i osobowościowe:

— kontrola emocji,

— stabilność zachowania,

— niezależność,

— sumienność.

Jeżeli pomija się którykolwiek z powyższych elementów, decyzja taka musi być uzasadniona i udokumentowana przez psychologa.

Kandydaci muszą wykazać swoją sprawność psychiczną, przechodząc pozytywnie badanie przeprowadzane bądź nadzorowane – w zależności od decyzji państwa członkowskiego – przez psychologa lub lekarza medycyny.

4.7.2.2. Po powierzeniu stanowiska

4.7.2.2.1. *Częstotliwość okresowych badań lekarskich*

Przynajmniej jedno pełne badanie lekarskie należy przeprowadzić:

— co 5 lat w przypadku personelu w wieku do 40 lat,

— co 3 lata w przypadku personelu w wieku od 41 do 62 lat,

— co rok dla personelu w wieku powyżej 62 lat.

Lekarz medycyny ma obowiązek zwiększyć częstotliwość badań, jeżeli wymaga tego stan zdrowia członka personelu.

4.7.2.2.2. *Minimalny zakres okresowych badań lekarskich*

Jeżeli pracownik spełnia kryteria wymagane przy badaniu przeprowadzanym przed powierzeniem stanowiska, okresowe specjalistyczne badania lekarskie muszą obejmować przynajmniej:

— ogólne badanie lekarskie,

— badanie funkcji narządów zmysłów (wzrok, słuch, postrzeganie kolorów),

— analizę moczu lub krwi pod kątem cukrzycy oraz innych schorzeń wskazanych w badaniu klinicznym,

— badanie wykazujące ewentualne nadużywanie narkotyków, w razie takiego wskazania po badaniu klinicznym.

4.7.2.2.3. *Dodatkowe badania lekarskie lub analizy psychologiczne*

Poza okresowymi badaniami lekarskimi należy przeprowadzić dodatkowe specjalistyczne badanie lekarskie lub analizę psychologiczną w przypadku, gdy istnieją powody, by wątpić w fizyczną lub psychiczną sprawność członka personelu, lub gdy istnieje uzasadnione podejrzenie używania narkotyków lub używania alkoholu ponad dopuszczalne ilości. Taka sytuacja może mieć miejsce zwłaszcza po incydencie lub wypadku spowodowanym błędem ludzkim takiej osoby.

Przedsiębiorstwo kolejowe oraz zarządca infrastruktury muszą wprowadzić systemy zapewniające przeprowadzenie takich dodatkowych badań i analiz w koniecznych przypadkach.

▼B

4.7.3. *Wymagania medyczne*

4.7.3.1. Wymagania ogólne

Personel nie może cierpieć na schorzenia bądź przyjmować leków, które mogą wywołać:

— nagłą utratę świadomości,

— zaburzenia uwagi lub koncentracji,

— nagłą niedyspozycję,

— zaburzenia równowagi lub koordynacji,

— znaczne ograniczenie możliwości poruszania się.

Spełnione muszą być następujące wymagania dotyczące wzroku i słuchu:

4.7.3.2. wymagania dotyczące wzroku

— ostrość widzenia z korektą lub bez: 0,8 (prawe oko + lewe oko – mierzone osobno); przynajmniej 0,3 dla słabiej widzącego oka,

— maksymalna moc szkieł korekcyjnych: dalekowzroczność +5/krótkowzroczność -8. Lekarz medycyny może w wyjątkowych przypadkach dopuścić wartości poza tym zakresem po konsultacji z okulistą,

— widzenie pośrednie i bliskie: wystarczające, ze wspomaganiem lub bez,

— dozwolone są szkła kontaktowe,

— normalne widzenie kolorów: przy użyciu stosowanego w tego typu badaniach testu, np. Ishihary, w razie potrzeby uzupełnionego dodatkowym, stosowanym w tego typu badaniach testem,

— pole widzenia: normalne (brak anomalii mających wpływ na wykonywane zadania),

— widzenie w obu oczach: efektywne,

— widzenie obuoczne: efektywne,

— wrażliwość na kontrast: dobra,

— brak postępujących chorób oczu,

— osoby z implantami soczewek oraz osoby po zabiegach keratotomii i keratektomii mogą być dopuszczone jedynie pod warunkiem kontroli lekarskiej przeprowadzanej corocznie lub z częstotliwością ustaloną przez lekarza medycyny.

4.7.3.3. Wymagania dotyczące słuchu

Słuch prawidłowy potwierdzony audiogramem tonalnym, tj.:

— słuch wystarczający do prowadzenia rozmowy telefonicznej oraz słyszenia sygnałów ostrzegawczych i komunikatów radiowych.

— Dozwolone jest korzystanie z aparatu słuchowego.

4.8. **Dodatkowe informacje o infrastrukturze i pojazdach**

4.8.1. *Infrastruktura*

Wymagania odnoszące się do elementów danych dotyczących infrastruktury kolei w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy”, które należy udostępnić przedsiębiorstwom kolejowym za pośrednictwem RINF, określono w dodatku D.

▼B

Do czasu ukończenia systemu RINF zarządca infrastruktury przekazuje te informacje przy użyciu innych bezpłatnych środków i możliwie najszybciej, a w każdym razie w ciągu 15 dni od złożenia pierwszego wniosku, chyba że przedsiębiorstwo kolejowe wyrazi zgodę na dłuższy termin.

Zarządca infrastruktury informuje przedsiębiorstwo kolejowe o zmianach danych dotyczących infrastruktury za każdym razem, gdy takie informacje stają się dostępne, przez RINF lub w inny sposób aż do momentu, gdy RINF będzie to umożliwiać. Za poprawność danych odpowiedzialny jest zarządca infrastruktury.

W sytuacjach nadzwyczajnych lub w przypadku informacji przekazywanych w czasie rzeczywistym odpowiednie alternatywne środki komunikacji muszą umożliwiać zarządcy infrastruktury niezwłoczne informowanie przedsiębiorstwa kolejowego.

4.8.2. *Tabor*

Zarządcom infrastruktury udostępnia się następujące pozycje danych dotyczące taboru:

— czy dany pojazd zbudowano z materiałów, które mogą stwarzać zagrożenie w razie wypadku lub pożaru (np. azbest); za poprawność danych odpowiedzialny jest dysponent,

— całkowita długość pojazdu, ze zderzakami, jeśli pojazd jest w nie wyposażony; za poprawność danych odpowiedzialne jest przedsiębiorstwo kolejowe.

5. SKŁADNIKI INTEROPERACYJNOŚCI

5.1. **Definicja**

Art. 2 ust. 7 dyrektywy (UE) 2016/797 określa „składniki interoperacyjności”.

5.2. **Wykaz składników**

W podsystemie „Ruch kolejowy” nie ma składników interoperacyjności.

6. OCENA ZGODNOŚCI SKŁADNIKÓW LUB ICH PRZYDATNOŚCI DO STOSOWANIA ORAZ WERYFIKACJA PODSYSTEMU

6.1. **Składniki interoperacyjności**

Ponieważ niniejsze rozporządzenia nie określa jeszcze składników interoperacyjności, nie omówiono w nim zagadnień dotyczących oceny.

6.2. **Podsystem „Ruch kolejowy”**

6.2.1. *Zasady*

Zgodnie z załącznikiem II do dyrektywy (UE) 2016/797 podsystem „Ruch kolejowy” jest podsystemem eksploatacyjnym.

Zgodnie z art. 9 i 10 dyrektywy (UE) 2016/798 przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury muszą wykazać zgodność z wymaganiami niniejszego rozporządzenia w ramach swoich systemów zarządzania bezpieczeństwem przy składaniu wniosku o jakikolwiek nowy(-ą) lub zmieniony(-ą) certyfikat bezpieczeństwa lub autoryzację w zakresie bezpieczeństwa.

▼B

Wspólne metody oceny bezpieczeństwa w zakresie oceny zgodności i systemu zarządzania bezpieczeństwem nakładają na krajowe organy ds. bezpieczeństwa wymóg ustanowienia systemu kontroli w celu nadzorowania i monitorowania zgodności z systemem zarządzania bezpieczeństwem, w tym przestrzegania wszystkich TSI. Należy zwrócić uwagę na fakt, że żaden z elementów niniejszego rozporządzenia nie wymaga dokonywania przez jednostkę notyfikowaną odrębnej oceny.

Wymagania niniejszego rozporządzenia dotyczące podsystemów strukturalnych i wymienione w wykazie interfejsów (pkt 4.3) podlegają ocenie na podstawie odpowiednich TSI dotyczących podsystemów strukturalnych.

7. WDROŻENIE

7.1. **Zasady**

Zgodnie z art. 9 dyrektywy (UE) 2016/798 przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury zapewniają zgodność z niniejszym rozporządzeniem w ramach swych systemów zarządzania bezpieczeństwem.

7.2. **Przypadki szczególne**

7.2.1. *Wprowadzenie*

W opisanych poniżej przypadkach szczególnych dozwolone są następujące przepisy specjalne.

Przypadki te należą do dwóch kategorii:

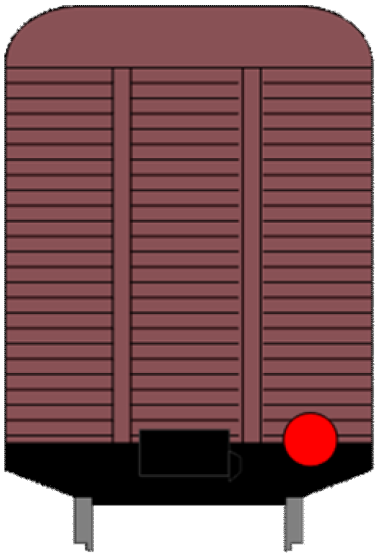
a) przepisy obowiązują na stałe (przypadek „P”) lub tymczasowo (przypadek „T”).

b) W przypadkach tymczasowych państwa członkowskie muszą spełnić wymagania związane z odpowiednim podsystemem do roku 2024 (przypadek „T1”).

7.2.2. *Wykaz przypadków szczególnych*

7.2.2.1. Stały przypadek szczególny (P) Estonia, Łotwa, Litwa, Polska, Węgry i Słowacja

Do celów wdrożenia pkt 4.2.2.1.3.2 pociągi eksploatowane wyłącznie w sieci o rozstawie torów 1 520 mm w Estonii, na Łotwie i na Litwie, w Polsce, na Węgrzech i w Słowacji mogą używać następującego oznaczenia sygnałowego końca pociągu.



Tarcza odbijająca musi mieć średnicę 185 mm, a czerwony okrąg średnicę 140 mm.

▼B

7.2.2.2. Stały przypadek szczególny Irlandia i Zjednoczone Królestwo w odniesieniu do Irlandii Północnej

Do celów wdrożenia pkt 4.2.2.1.3.2 pociągi eksploatowane wyłącznie w sieci o rozstawie torów 1 600 mm w Irlandii i Irlandii Północnej muszą używać 2 stałych czerwonych świateł jako oznaczenia sygnałowego końca pociągu.

7.2.2.3. Tymczasowy przypadek szczególny (T1) Irlandia i Zjednoczone Królestwo

Do celów wdrożenia pkt 4.2.3.2.1 niniejszej TSI Irlandia i Zjednoczone Królestwo używają w ramach obowiązujących systemów numeracji alfanumerycznej. Oba państwa członkowskie określiły wymagania oraz harmonogram przejścia z alfanumerycznych numerów rozkładowych pociągu na numeryczne numery rozkładowe pociągu w systemie docelowym.

7.2.2.4. Stały przypadek szczególny (P) Finlandia

Do celów wdrożenia pkt 4.2.2.1.3.2 oraz wdrożenia wspólnej reguły eksploatacji nr 5 określonej w dodatku B, Finlandia nie używa żadnych urządzeń sygnałowych końca pociągu w przypadku pociągów towarowych. Środki służące wskazaniu oznaczenia sygnałowego końca pociągu w przypadku pociągów towarowych, jak określono w pkt 4.2.2.1.3.2, są również dopuszczalne w Finlandii.

▼B

Dodatek A

Zasady i reguły eksploatacji ERTMS

Reguły eksploatacji ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R określono w dokumencie „Zasady i reguły eksploatacji ERTMS – wersja 5”, wydanym w dniu 9.4.2019 ([1]).

([1]) *Opublikowane na stronie internetowej ERA (www.era.europa.eu*).

▼B

Dodatek B

Wspólne zasady i reguły eksploatacji

B1. **Podstawowe zasady eksploatacji**

1. Metoda udzielania zezwolenia na ruch pociągów musi zapewniać bezpieczny odstęp czasu między pociągami.

2. Pociąg kursuje na odcinku linii tylko wtedy, gdy jego skład jest zgodny z infrastrukturą.

3. Przed rozpoczęciem lub kontynuacją jazdy pociągu należy zapewnić bezpieczeństwo przewozu pasażerów, personelu i towarów.

4. Zanim pociąg będzie mógł rozpocząć lub kontynuować jazdę, musi posiadać upoważnienie do przemieszczenia się i wszelkie informacje niezbędne do spełnienia warunków tego upoważnienia.

5. Należy zapobiec przedostaniu się pociągu na odcinek linii, jeżeli wiadomo lub podejrzewa się, że nie byłoby to bezpieczne dla pociągu do czasu zastosowania środków umożliwiających bezpieczne kontynuowanie jazdy.

6. Pociąg nie może kontynuować jazdy, jeżeli pod jakimkolwiek względem zostało to uznane za niebezpieczne, do czasu zastosowania środków umożliwiających bezpieczne kontynuowanie jazdy.

B2. **Wspólne reguły eksploatacji**

W przypadku eksploatacji awaryjnej uwzględnia się również ustalenia dotyczące sytuacji wyjątkowych określone w pkt 4.2.3.6.3.

1. PIASKOWANIE

Jeżeli pociąg jest wyposażony w ręcznie uruchamianą piasecznicę, maszynista musi mieć zawsze możliwość użycia piasku, czego jednak musi unikać, gdy to możliwe:

— w obszarze rozjazdów i przejazdów,

— podczas hamowania przy prędkościach mniejszych niż 20 km/h,

— w czasie postoju.

Wyjątki od powyższego stanowią sytuacje, gdy:

— istnieje niebezpieczeństwo przejechania sygnału „stój” lub innego poważnego incydentu, a użycie piasku poprawiłoby przyczepność,

— pociąg rusza,

— wymagane jest sprawdzenie piasecznicy pojazdu trakcyjnego.

▼B

2. Odjazd pociągu

Na stacji początkowej lub po planowym postoju maszynista może odjechać, jeżeli spełnione są następujące warunki:

— maszynista otrzymał zezwolenie na ruch pociągu,

— spełnione zostały warunki dotyczące ruchu pociągu,

— nadszedł czas odjazdu (z wyjątkiem przypadków, gdy zezwala się na rozpoczęcie jazdy przed planowym czasem).

3. BRAK ZEZWOLENIA NA RUCH POCIĄGU W PRZEWIDYWANYM CZASIE

Jeżeli maszynista nie otrzymał zezwolenia na ruch pociągu w przewidywanym czasie i nie posiada informacji co do powodu, powiadamia o tym dyżurnego ruchu.

4. CAŁKOWITA AWARIA ŚWIATEŁ CZOŁOWYCH

Jeżeli maszynista nie jest w stanie włączyć któregokolwiek ze świateł czołowych:

4.1. **Podczas dobrej widoczności**

Maszynista musi poinformować o awarii dyżurnego ruchu. Pociąg kontynuuje jazdę przy maksymalnej dozwolonej prędkości do najbliższego miejsca, gdzie można naprawić/wymienić światło czołowe bądź zastąpić dany pojazd. Podczas jazdy maszynista musi – o ile zachodzi potrzeba bądź zgodnie z instrukcjami dyżurnego ruchu – używać dźwiękowego urządzenia ostrzegawczego pociągu.

4.2. **W ciemności lub w warunkach słabej widoczności**

Maszynista musi poinformować o awarii dyżurnego ruchu. O ile czoło pociągu jest wyposażone w przenośne światło czołowe wyświetlające białe światło, pociąg kontynuuje jazdę przy maksymalnej prędkości dopuszczalnej dla danej awarii do najbliższego miejsca, gdzie można naprawić/wymienić światło czołowe bądź zastąpić dany pojazd.

W przypadku gdy przenośne światło czołowe nie jest dostępne, pociąg nie może kontynuować jazdy, chyba że dyżurny ruchu przekaże formalne instrukcje nakazujące kontynuowanie jazdy do najbliższego odpowiedniego miejsca, gdzie można zwolnić linię.

Podczas jazdy maszynista musi – o ile zachodzi potrzeba bądź zgodnie z instrukcjami dyżurnego ruchu – używać dźwiękowego urządzenia ostrzegawczego pociągu.

5. CAŁKOWITA AWARIA OZNACZENIA SYGNAŁOWEGO KOŃCA POCIĄGU

1) W przypadku gdy dyżurny ruchu dowie się o całkowitej awarii oznaczenia sygnałowego końca pociągu, podejmuje działania w celu zatrzymania pociągu w odpowiednim miejscu oraz informuje o tym maszynistę.

▼B

2) Maszynista musi następnie sprawdzić kompletność pociągu i w razie konieczności dokonać naprawy/wymiany oznaczenia sygnałowego końca pociągu.

3) Maszynista musi powiadomić dyżurnego ruchu, że pociąg gotowy jest do jazdy. W przeciwnym razie, jeśli naprawa nie jest możliwa, pociąg nie może kontynuować jazdy, chyba że dyżurny ruchu i maszynista poczynili między sobą specjalne ustalenia.

6. AWARIA DŹWIĘKOWEGO URZĄDZENIA OSTRZEGAWCZEGO POCIĄGU

W przypadku awarii dźwiękowego urządzenia ostrzegawczego maszynista powiadamia o niej dyżurnego ruchu. W przypadku awarii dźwiękowego urządzenia ostrzegawczego pociąg nie może przekroczyć dozwolonej prędkości do najbliższego miejsca, gdzie można naprawić dźwiękowe urządzenie ostrzegające bądź wymienić pojazd. Maszynista musi być gotów zatrzymać się przed każdym przejazdem kolejowym, na którym należy użyć dźwiękowego urządzenia ostrzegawczego, a następnie kontynuować jazdę przez przejazd tylko wówczas, gdy jest to bezpieczne. W przypadku gdy wielosygnałowe dźwiękowe urządzenie ostrzegawcze jest niesprawne, ale co najmniej jeden sygnał działa, pociąg może kontynuować normalną jazdę.

7. AWARIA PRZEJAZDU KOLEJOWEGO

7.1. **Zatrzymywanie pociągów przejeżdżających przez uszkodzony przejazd kolejowy**

W przypadku wykrycia awarii technicznej mającej wpływ na bezpieczeństwo jazdy pociągów na przejeździe kolejowym oraz do czasu przywrócenia bezpiecznego działania, należy uniemożliwić normalne przejazdy pociągów przez przejazd kolejowy.

7.2. **Przejazd pociągów przez uszkodzony przejazd kolejowy (pod warunkiem uzyskania zezwolenia)**

1) Jeżeli charakter awarii pozwala na kontynuowanie ruchu pociągów, maszynista każdego pociągu musi uzyskać zezwolenie, aby kontynuować jazdę oraz przejechać przez przejazd kolejowy.

2) Po otrzymaniu instrukcji dotyczącej przejechania przez przejazd kolejowy z awarią maszynista przejeżdża przez przejazd kolejowy zgodnie z instrukcją. W przypadku pojawienia się na przejeździe kolejowym przeszkody maszynista musi zrobić wszystko, co możliwe, aby się zatrzymać.

3) W momencie zbliżania się do przejazdu kolejowego maszynista musi – o ile zachodzi potrzeba lub w przypadku otrzymania formalnych instrukcji od dyżurnego ruchu – używać dźwiękowego urządzenia ostrzegawczego. Jeżeli przejazd kolejowy jest wolny, maszynista kontynuuje jazdę i zwiększa prędkość pociągu w momencie, gdy czoło pociągu przejedzie przez przejazd kolejowy.

8. AWARIA GŁOSOWEJ ŁĄCZNOŚCI RADIOWEJ

8.1. **Wykrycie awarii radia pokładowego podczas przygotowania pociągu**

W przypadku awarii radia pokładowego nie zezwala się na rozpoczęcie obsługi linii, na której wymagana jest łączność radiowa.

▼B

8.2. **Awaria głosowej łączności radiowej po rozpoczęciu przez pociąg ruchu**

Wszystkie typy awarii

W przypadku gdy maszynista dowie się o awarii podstawowej głosowej łączności radiowej, musi poinformować o tym dyżurnego ruchu możliwie najszybciej, wykorzystując dowolne dostępne środki łączności.

Maszynista postępuje następnie zgodnie z instrukcjami dyżurnego ruchu dotyczącymi dalszego ruchu pociągu.

Awaria urządzeń pokładowych

Pociąg z niesprawną głosową łącznością radiową może:

— kontynuować jazdę, jeżeli komunikacja między maszynistą a dyżurnym ruchu zostanie zapewniona przy pomocy innego środka komunikacji, lub

— dotrzeć do najbliższego miejsca, gdzie można naprawić radio bądź zastąpić dany pojazd, jeżeli między maszynistą a dyżurnym ruchu nie zostanie zapewniona komunikacja przy pomocy innego środka komunikacji głosowej.

9. JAZDA NA WIDOCZNOŚĆ

Jeżeli maszynista musi jechać na widoczność, ma obowiązek:

— jechać ostrożnie, kontrolując prędkość, biorąc pod uwagę widoczność linii z przodu, tak aby móc się zatrzymać na dostępnym wolnym odcinku, jeżeli na linii pojawi się jakikolwiek pojazd, sygnał stop bądź przeszkoda, oraz

— nie przekraczać maksymalnej prędkości przewidzianej dla jazdy na widoczność.

Powyższe nie ma zastosowania do niespodziewanej przeszkody pojawiającej się w strefie toru w obrębie drogi hamowania.

10. POMOC DLA POCIĄGU MAJĄCEGO AWARIĘ

1) Jeżeli pociąg zatrzyma się w wyniku awarii, maszynista musi niezwłocznie poinformować dyżurnego ruchu o awarii oraz jej okolicznościach.

2) W przypadku gdy potrzebny jest pociąg pomocniczy, maszynista i dyżurny ruchu muszą uzgodnić co najmniej wszystkie poniższe elementy:

— rodzaj potrzebnego pociągu pomocniczego,

— czy niezbędny jest określony kierunek (przedni lub tylny),

— lokalizacja pociągu mającego awarię.

Po przekazaniu przez maszynistę prośby o pomoc pociągowi nie wolno się dalej przemieszczać, nawet jeżeli usterka została usunięta, do czasu:

— przybycia pociągu pomocniczego, lub

— uzgodnienia przez maszynistę i dyżurnego ruchu alternatywnych rozwiązań.

▼B

3) Dyżurny ruchu nie może zezwolić pociągowi pomocniczemu na wjazd do strefy zajmowanej przez pociąg mający awarię, jeżeli nie otrzymał potwierdzenia, że pociąg mający awarię nie będzie się przemieszczać.

W przypadku gdy pociąg pomocniczy jest gotowy do wjazdu do strefy zajmowanej przez pociąg mający awarię, dyżurny ruchu przekazuje maszyniście pociągu pomocniczego co najmniej następujące informacje:

— lokalizację pociągu mającego awarię,

— miejsce, do którego należy zabrać pociąg mający awarię.

4) Maszynista połączonego pociągu musi upewnić się, że:

— pociąg pomocniczy jest sprzęgnięty z pociągiem mającym awarię, oraz

— skuteczność hamowania pociągu została sprawdzona, hamulec automatyczny (o ile kompatybilny) został podłączony i przeprowadzona została próba hamulców.

5) Jeżeli połączony pociąg jest gotowy do kontynuowania jazdy, maszynista kierujący pociągiem musi skontaktować się z dyżurnym ruchu i poinformować go o wszelkich ograniczeniach oraz zapewnić ruch pociągu zgodnie z wszelkimi instrukcjami wydanymi przez dyżurnego ruchu.

11. ZEZWOLENIE NA MINIĘCIE SYGNALIZATORA POKAZUJĄCEGO SYGNAŁ/ZNAK STOP

Maszynista pociągu, którego to dotyczy, musi mieć zezwolenie na przejazd sygnalizatora pokazującego sygnał/znak stop.

Wydając zezwolenie, dyżurny ruchu musi przekazać maszyniście wszelkie instrukcje dotyczące ruchu.

Maszynista musi stosować się do instrukcji i nie może przekraczać żadnego ograniczenia prędkości, o ile zostało ono nałożone, aż do chwili dotarcia na miejsce, w którym można przywrócić normalną eksploatację.

12. NIEPRAWIDŁOWOŚCI W FUNKCJONOWANIU SYGNALIZACJI PRZYTOROWEJ

Jeżeli zauważona zostanie którakolwiek z następujących nieprawidłowości:

— brak sygnału sygnalizatora w miejscu, gdzie powinien pokazać się sygnał,

— sygnalizator pokazuje nieprawidłowy sygnał,

— otrzymano nieprawidłową sekwencję sygnałów sygnalizatora przy zbliżaniu się do sygnalizatora,

— sygnał sygnalizatora nie jest wyraźnie widoczny.

Maszynista postępuje zgodnie z najbardziej restrykcyjnym sygnałem, jaki sygnalizator mógłby przedstawiać.

Maszynista musi powiadomić dyżurnego ruchu o każdym przypadku zaobserwowania nienormalnego sygnału sygnalizacji.

13. OSTRZEŻENIE O SYTUACJI KRYZYSOWEJ

Po otrzymaniu ostrzeżenia o sytuacji kryzysowej maszynista przyjmuje, że ma do czynienia z sytuacją niebezpieczną, i przeprowadza wszystkie niezbędne działania, aby uniknąć jej skutków lub ograniczyć je.

▼B

Maszynista musi ponadto:

— niezwłocznie zmniejszyć prędkość pociągu do prędkości odpowiedniej dla jazdy na widoczność, oraz

— jechać na widoczność, chyba że otrzymał od dyżurnego ruchu inne polecenie, oraz

— przestrzegać instrukcji wydanych przez dyżurnego ruchu.

Maszyniści, którzy otrzymali rozkaz zatrzymania się, nie mogą wznowić jazdy bez zezwolenia dyżurnego ruchu. Pozostali maszyniści kontynuują jazdę na widoczność do czasu, gdy dyżurny ruchu poinformuje ich, że jazda na widoczność nie jest już konieczna.

14. NIEZWŁOCZNE DZIAŁANIA W CELU ZAPOBIEŻENIA SYTUACJI NIEBEZPIECZNEJ DLA POCIĄGÓW

1) Każdy pracownik przedsiębiorstwa kolejowego/zarządcy infrastruktury, zdawszy sobie sprawę z zagrożenia dla pociągów, musi podjąć natychmiastowe działania, aby zatrzymać wszystkie pociągi, które mogą być na nie narażone, oraz wszelkie inne działania, konieczne do uniknięcia szkód lub strat.

2) Każdy maszynista, którego poinformowano o sytuacji niebezpiecznej dla jego pociągu, musi zatrzymać pociąg oraz niezwłocznie ostrzec dyżurnego ruchu o niebezpieczeństwie.

15. AWARIA URZĄDZEŃ POKŁADOWYCH

Przedsiębiorstwo kolejowe określa przypadki, w których awaria wyposażenia pokładowego wpływa na funkcjonowanie pociągu.

Przedsiębiorstwo kolejowe dostarcza maszynistom lub drużynom pociągowym niezbędne informacje o działaniach, które mają wpływ na jazdę pociągu, jakie należy podjąć w przypadku awarii w pojeździe.

W przypadku gdy maszynista dowie się o awarii jakiegokolwiek urządzenia pokładowego, które ma wpływ na jazdę pociągu, musi:

— jeżeli pociąg będzie mógł kontynuować jazdę, poinformować dyżurnego ruchu o sytuacji i nałożonych na pociąg ograniczeniach,

— Maszynista nie rozpoczyna ani nie wznawia jazdy do czasu uzyskania zezwolenia od dyżurnego ruchu,

— Jeżeli dyżurny ruchu udzieli zezwolenia na rozpoczęcie lub kontynuowanie przez pociąg jazdy, maszynista musi przestrzegać nałożonych na pociąg ograniczeń,

Jeżeli dyżurny ruchu nie wyda zezwolenia na rozpoczęcie lub wznowienie jazdy pociągu, maszynista musi postępować zgodnie z instrukcjami dyżurnego ruchu.

16. PRZEJECHANIE BEZ ZEZWOLENIA SYGNAŁU „KONIEC ZEZWOLENIA NA JAZDĘ”

— W przypadku gdy maszynista dowie się, że pociąg przejechał bez zezwolenia sygnał „koniec zezwolenia na jazdę”, musi natychmiast zatrzymać pociąg.

— Jeżeli pociąg zatrzyma ATP/TPS, maszynista musi zastosować działania wspierające hamowanie awaryjne.

▼B

— Maszynista powiadamia o tym dyżurnego ruchu.

— W przypadku gdy dyżurny ruchu dowie się, że pociąg przejechał sygnał „koniec zezwolenia na jazdę” bez zezwolenia, podejmuje wszelkie niezbędne działania, aby natychmiast zatrzymać pociąg.

— Maszynista i dyżurny ruchu podejmują wszelkie niezbędne działania, aby chronić wszystkie ruchy pociągu.

Maszynista informuje dyżurnego ruchu, kiedy pociąg jest w stanie kontynuować jazdę. Dyżurny ruchu wyznacza lub sprawdza trasę przejazdu na potrzeby kontynuowania przez pociąg podróży i wydaje wszelkie niezbędne instrukcje.

17. AWARIA URZĄDZEŃ PRZYTOROWYCH, W TYM SIECI TRAKCYJNEJ

— Zarządca infrastruktury określa, czy awaria urządzeń przytorowych (w tym sieci trakcyjnej) wpływa na bezpieczną lub efektywną eksploatację pociągów.

— Zarządca infrastruktury dostarcza maszyniście niezbędnych instrukcji w zakresie działań, jakie należy podjąć w przypadku awarii, o której mowa w pkt 4.2.1.2.2.3 niniejszego rozporządzenia.

— W przypadku gdy maszynista dowie się o awarii urządzeń przytorowych (w tym sieci trakcyjnej), które mają wpływ na bezpieczną lub efektywną eksploatację pociągów, niezwłocznie informuje dyżurnego ruchu o sytuacji i postępuje zgodnie z jego instrukcjami.

▼B

Dodatek C

Metoda komunikacji w sprawach dotyczących bezpieczeństwa

C1. **Komunikacja ustna**

1. **Zakres i cel**

W niniejszym dodatku przedstawiono zasady komunikacji w sprawach dotyczących bezpieczeństwa między drużyną pociągową, głównie maszynistą pociągu, oraz dyżurnym ruchu, określając w szczególności jej strukturę, metodę i treść. Komunikacja w sprawach dotyczących bezpieczeństwa ma pierwszeństwo przed wszystkimi innymi rodzajami komunikacji.

2. **Komunikacja w sprawach dotyczących bezpieczeństwa**

2.1. *Struktura komunikacji*

Komunikaty związane z bezpieczeństwem muszą być krótkie i zrozumiałe, oraz w miarę możliwości nie zawierać skrótów. Aby zapewnić zrozumienie komunikatu i podjęcie koniecznych działań, niezależnie od tego, kto przekazuje wiadomość, komunikat musi obejmować co najmniej następujące elementy:

— wskazywać dokładną lokalizację nadawcy,

— określać zadanie, jakie nadawca wykonuje, oraz zawierać informacje na temat działania, którego podjęcie jest niezbędne.

Maszyniści przedstawiają się, podając numer rozkładowy pociągu oraz jego lokalizację.

Dyżurni ruchu przedstawiają się, podając obszar działania lub lokalizację nastawni.

2.2. *Metoda komunikacji*

Niezależnie od tego, kto przekazuje komunikat, musi:

— upewnić się, że komunikat został odebrany i powtórzony zwrotnie stosownie do potrzeb. Ponieważ komunikaty kryzysowe służą do wydawania pilnych instrukcji operacyjnych związanych bezpośrednio z bezpieczeństwem kolei, można odstąpić od ich powtarzania,

— w razie potrzeby naprawić błąd, który pojawił się w komunikacie,

— w razie konieczności, poinformować odbiorcę, w jaki sposób można się skontaktować z nadawcą.

Przy komunikacji między dyżurnymi ruchu i maszynistami obowiązkiem dyżurnego ruchu jest upewnienie się, że rozmawia z maszynistą znajdującym się na jego obszarze działania. Ma to istotne znaczenie w przypadku wymiany informacji w miejscach nakładania się obszarów komunikacyjnych. Zasadę tę stosuje się również po przerwie w nadawaniu.

▼B

2.3. *Treść komunikatu*

Do celów identyfikacji strony posługują się następującymi komunikatami:

— dyżurny ruchu:

Pociąg .... [numer rozkładowy] Tu .... [obszar działania/lokalizacja nastawni]

— maszynista:

Tu pociąg .... [numer rozkładowy] w .... [lokalizacja]

Wyrażenia obowiązujące wszystkie strony w procedurze komunikacji:

Sytuacja	Stosowane wyrażenia
Wyrażenie przekazujące głos drugiej stronie	*odbiór*
Wyrażenie potwierdzające, że nadany komunikat odebrano	*otrzymano*
Wyrażenie oznaczające konieczność powtórzenia komunikatu w przypadku słabego odbioru lub niezrozumienia	*powtórz*
Wyrażenie używane do potwierdzenia, że komunikat odczytany zwrotnie dokładnie odpowiada nadanemu	*prawidłowo*
Wyrażenie używane do wskazania, że komunikat odczytany zwrotnie nie odpowiada nadanemu	*błąd (+ powtarzam jeszcze raz)*
Wyrażenie używane do przekazania drugiej stronie, że powinna czekać, kiedy łączność została tymczasowo przerwana, a połączenie nie jest zerwane	*czekaj*
Wyrażenie używane do przekazania drugiej stronie, że łączność może zostać przerwana, ale powinna zostać wznowiona później	*będę wywoływać znowu*
Wyrażenie używane do wskazania, że komunikat została zakończony	*bez odbioru*

W procedurze komunikacji wszystkie strony zobowiązane są stosować standardowe wyrażenia bez tłumaczenia:

Sytuacja	Stosowane wyrażenia standardowe
Wyrażenie używane do wskazania, że zaszła sytuacja nadzwyczajna	*mayday, mayday, mayday*

Wyrażenie to nie jest tłumaczone i nie musi być stosowane jeżeli w pociągu jest dostępny system ostrzegania o sytuacji kryzysowej (np. GSM-R).

▼B

3. **Zasady komunikacji**

Aby komunikacja w sprawach dotyczących bezpieczeństwa była właściwie rozumiana, niezależnie od używanego środka komunikacji, należy stosować następujące zasady:

3.1. *Międzynarodowy alfabet fonetyczny*

Międzynarodowy alfabet fonetyczny używany jest:

— do identyfikacji liter alfabetu,

— do literowania wyrazów i nazw lokalizacji, które są trudne do wymówienia bądź mogłyby zostać źle zrozumiane,

— przy podawaniu identyfikacji sygnalizatorów lub rozjazdów.

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

3.2. *Liczby*

Liczby wypowiada się cyfra po cyfrze:

0 = zero

1 = jeden

2 = dwa

3 = trzy

4 = cztery

5 = pięć

6 = sześć

7 = siedem

8 = osiem

9 = dziewięć

C2. **Instrukcje operacyjne**

1. **Wprowadzenie**

W następujących przypadkach przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury stosują w procedurze powiadamiania instrukcje europejskie:

1) zezwolenie na przejechanie sygnału „koniec zezwolenia na jazdę” – sygnalizatora pokazującego sygnał/znak stop;

2) zezwolenie na kontynuację jazdy po włączeniu hamowania (ETCS);

3) polecenie pozostania na postoju, polecenie przeprowadzenia procedury zakończenia podróży (ETCS);

▼B

4) cofnięcie instrukcji operacyjnej;

5) polecenie jazdy z ograniczeniami;

6) polecenie jazdy na widoczność;

7) zezwolenie na rozpoczęcie jazdy na odpowiedzialność personelu (ETCS);

8) zezwolenie na przejazd przez uszkodzony przejazd kolejowy;

9) polecenie jazdy z ograniczonym zasilaniem energią;

(10–20) ZAREZERWOWANE

Numery od 1 do 20 są zarezerwowane na instrukcje europejskie, numery 1–5 i 7 obowiązkowo na ETCS. Jeżeli instrukcje operacyjne dotyczące systemu klasy B wymagają więcej informacji niż instrukcje europejskie, można zamiast nich zastosować instrukcje krajowe. W takim przypadku zarządca infrastruktury może określić te wymogi w odpowiednich instrukcjach krajowych. Jeżeli określone przez poszczególnych zarządców instrukcje krajowe są numerowane, ich numerację należy zacząć od 21. Zakres instrukcji krajowych musi co najmniej pokrywać się z zakresem instrukcji europejskich.

2. **Zakres instrukcji**

Instrukcja operacyjna musi określać co najmniej:

— miejsce, z którego została nadana (lokalizację dyżurnego ruchu),

— datę wydania (nie dotyczy instrukcji słownych),

— pociąg/pracę manewrową, do którego(-ej) się odnosi,

— jasne, precyzyjne i jednoznaczne instrukcje,

— niepowtarzalny numer identyfikacyjny podany przez dyżurnego ruchu.

W zależności od okoliczności, w instrukcji operacyjnej można również podać:

— godzinę jej wydania,

— lokalizację pociągu/pracy manewrowej, lokalizację gdzie ma zastosowanie,

— identyfikator maszynisty,

— identyfikator emitenta,

— potwierdzenie (podpis lub elektroniczne potwierdzenie) odebrania instrukcji.

Wszelkie wydane instrukcje operacyjne można cofnąć wyłącznie w drodze instrukcji europejskiej nr 4, wyraźnie odnoszącej się do niepowtarzalnego identyfikatora instrukcji, która ma zostać cofnięta.

▼B

3. **Dostarczenie instrukcji operacyjnej**

Instrukcje europejskie obejmują informacje dostarczane drogą elektroniczną, ustnie, w formie papierowej lub jako instrukcje słowne do zapisania przez maszynistę lub innymi bezpiecznymi metodami komunikacji o takim samym poziomie wiarygodności.

Co do zasady, kiedy maszynista musi zapisać instrukcję operacyjną, pociąg musi znajdować się na postoju. Przedsiębiorstwo kolejowe i odpowiedni zarządca infrastruktury mogą wspólnie przeprowadzić ocenę ryzyka i na jej podstawie określić, w jakich okolicznościach można bezpieczne odstąpić od tej zasady.

Instrukcję operacyjną należy dostarczać możliwie blisko obszaru, którego dotyczy.

Instrukcja operacyjna ma pierwszeństwo w stosunku do powiązanych wskazań sygnalizatorów przytorowych lub interfejsu maszynista/pojazd. W przypadku gdy prędkość dozwolona lub prędkość dojazdu jest niższa od prędkości maksymalnej określonej w instrukcji operacyjnej, stosuje się najniższą z nich.

Dyżurny ruchu wydaje instrukcję operacyjną wyłącznie po rozpoznaniu numeru rozkładowego pociągu oraz, w razie konieczności, lokalizacji pociągu/pracy manewrowej. Przed zastosowaniem instrukcji operacyjnej maszynista sprawdza, czy dana instrukcja operacyjna odnosi się do jego pociągu/pracy manewrowej i jego aktualnej lub wskazanej lokalizacji.

4. **Przyjęcie do wiadomości instrukcji operacyjnej**

Przedsiębiorstwo kolejowe musi określić procedurę upewniania się, że maszynista przyjął do wiadomości instrukcję operacyjną, zanim pociąg dotrze do miejsca, w którym ma ona zostać wykonana.

W przypadku gdy instrukcja operacyjna nie musi być wykonana niezwłocznie po jej dostarczeniu, maszynista musi mieć możliwość ponownego uzyskania instrukcji operacyjnej.

5. **Monitorowanie procedur dotyczących instrukcji operacyjnych**

W ramach zgodności z rozporządzeniem (UE) 2018/762 i dyrektywą (UE) 2016/798 zarządca infrastruktury i przedsiębiorstwo kolejowe monitorują procedury dostarczania instrukcji operacyjnych i stosowania ich.

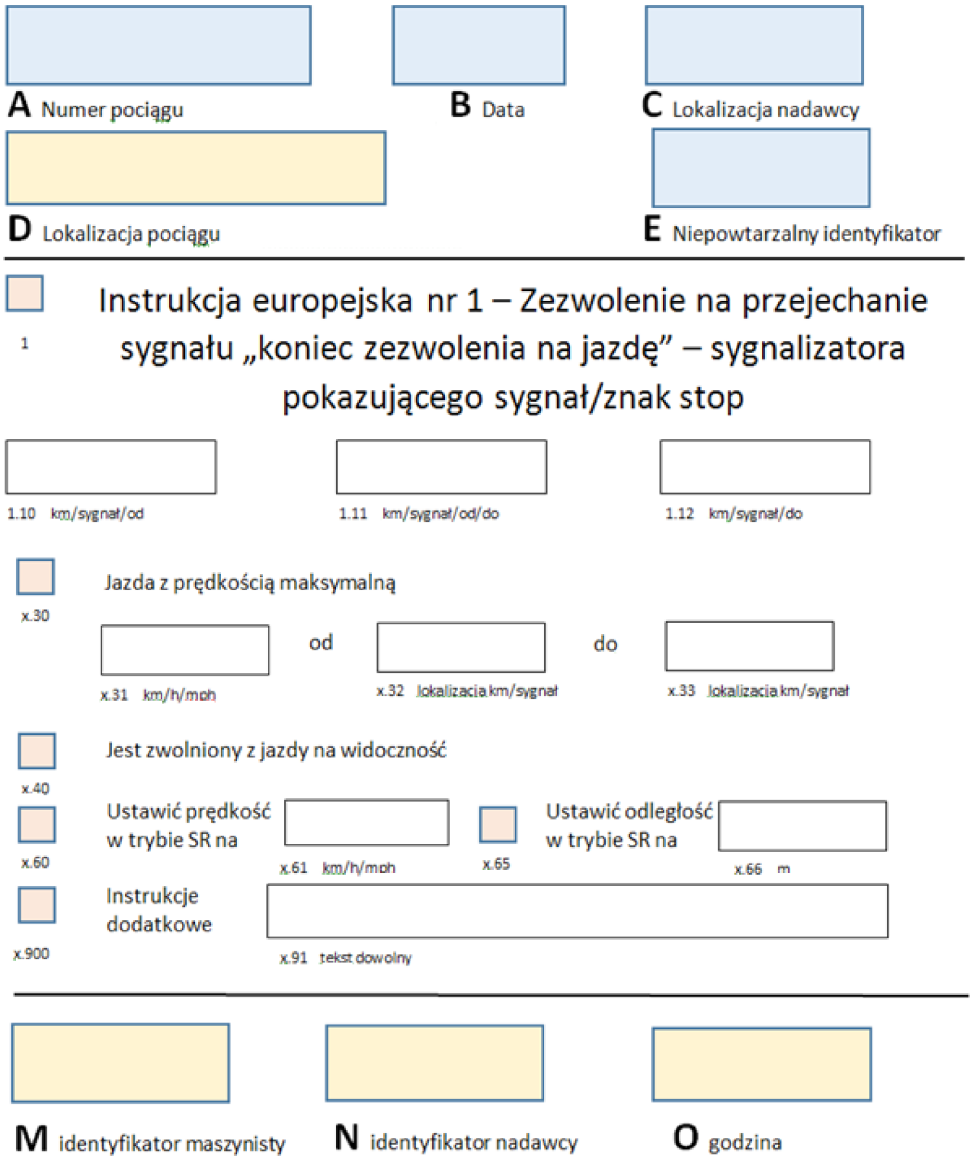
6. **Instrukcje europejskie**

Do każdego rodzaju informacji zawartych w instrukcji europejskiej przypisywany jest osobny identyfikator.

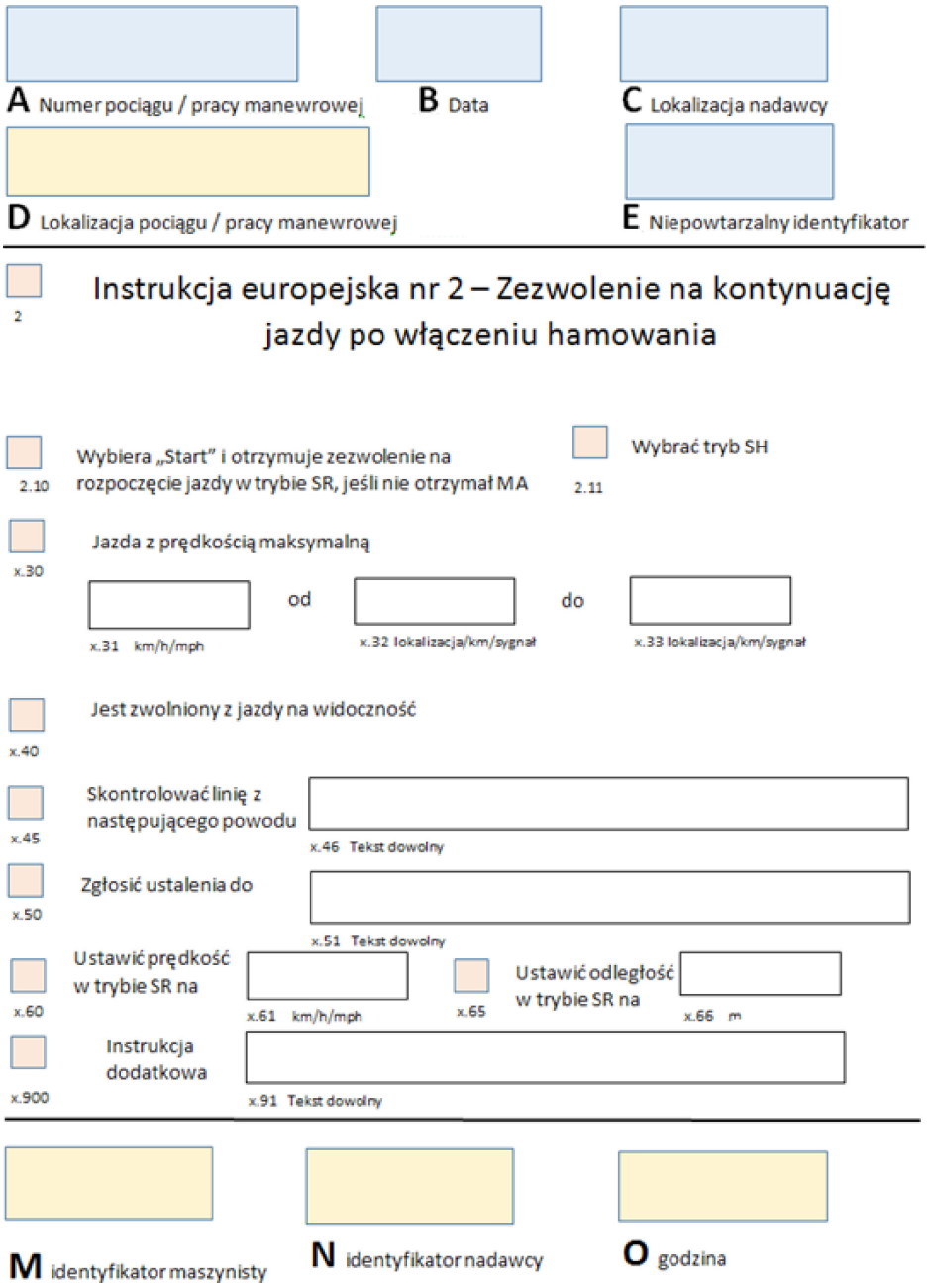
Treść i identyfikatory muszą być używane, natomiast sam format ma charakter orientacyjny.

Jeżeli dana rubryka nie ma być wykorzystywana w danym państwie członkowskim lub w sieci zarządcy infrastruktury, nie ma obowiązku umieszczenia jej w instrukcji europejskiej, nie można jednak dodawać rubryk.

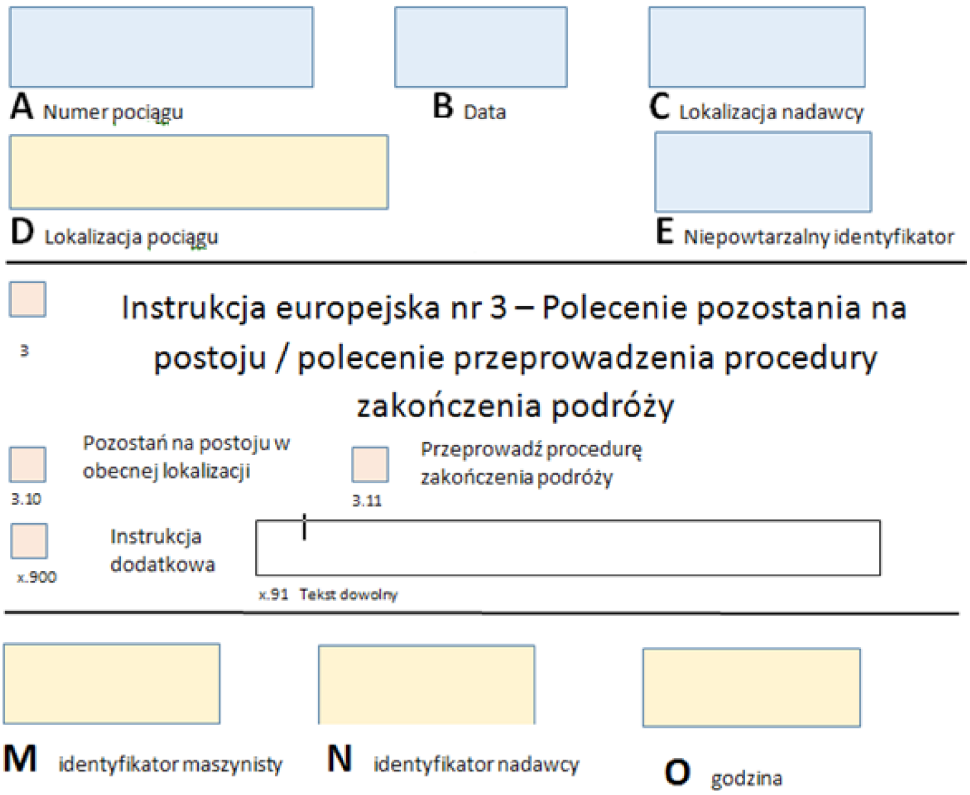
▼B


A Numer pociągu
B Data
C Lokalizacja nadawcy
D Lokalizacja pociągu
E Niepowtarzalny identyfikator
1
Instrukcja europejska nr 1 – Zezwolenie na przejechanie sygnału „koniec zezwolenia na jazdę” – sygnalizatora pokazującego sygnał/znak stop
1.10 km/sygnał/od
1.11 km/sygnał/od/do
1.12 km/sygnał/do
x.30
Jazda z prędkością maksymalną
od
do
x.31 km/h/mph
x.32 lokalizacja km/sygnał
x.33 lokalizacja km/sygnał
x.40
Jest zwolniony z jazdy na widoczność
x.60
Ustawić prędkość w trybie SR na
x.61 km/h/mph
x.65
Ustawić odległość w trybie SR na
x.66 m
x.900
Instrukcje dodatkowe
x.91 tekst dowolny
M identyfikator maszynisty
N identyfikator nadawcy
O godzina

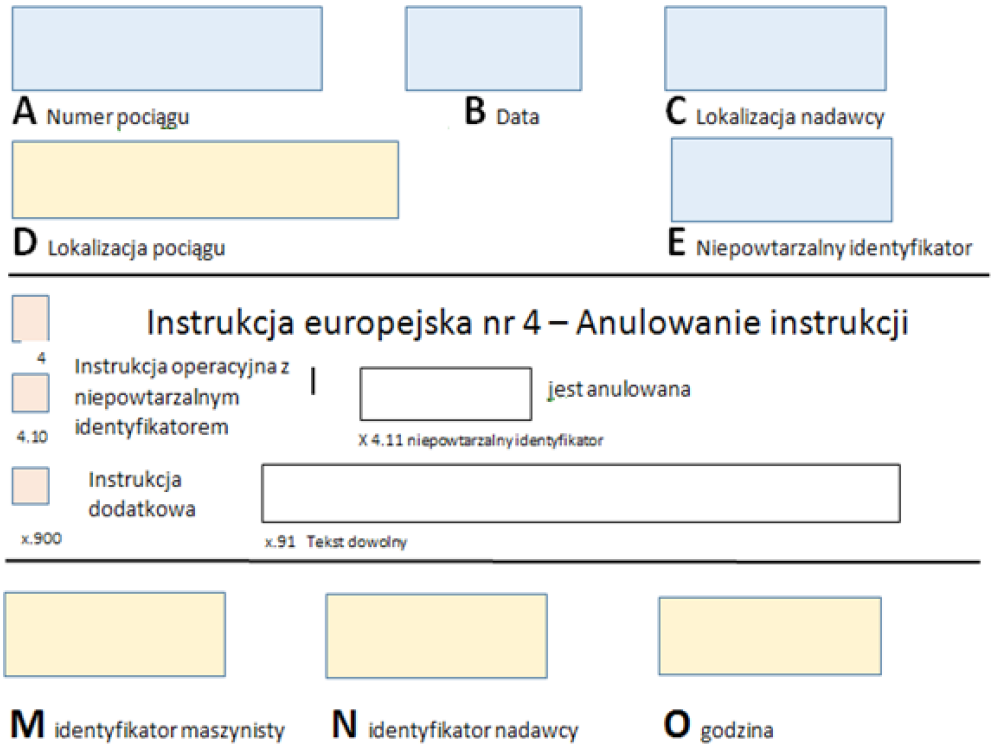
▼B


A Numer pociągu / pracy manewrowej
B Data
C Lokalizacja nadawcy
D Lokalizacja pociągu / pracy manewrowej
E Niepowtarzalny identyfikator
2
Instrukcja europejska nr 2 – Zezwolenie na kontynuację jazdy po włączeniu hamowania
2.10
Wybiera „Start" i otrzymuje zezwolenie na rozpoczęcie jazdy w trybie SR, jeśli nie otrzymał MA
2.11
Wybrać tryb SH
x.30
Jazda z prędkością maksymalną
x.31 km/h/mph
od
x.32 lokalizacja/km/sygnał
do
x.33 lokalizacja/km/sygnał
x.40
Jest zwolniony z jazdy na widoczność
x.45
Skontrolować linię z następującego powodu
x.46 Tekst dowolny
x.50
Zgłosić ustalenia do
x.51 Tekst dowolny
x.60
Ustawić prędkość w trybie SR na
x.61 km/h/mph
x.65
Ustawić odległość w trybie SR na
x.66 m
x.900
Instrukcja dodatkowa
x.91 Tekst dowolny
M identyfikator maszynisty
N identyfikator nadawcy
O godzina

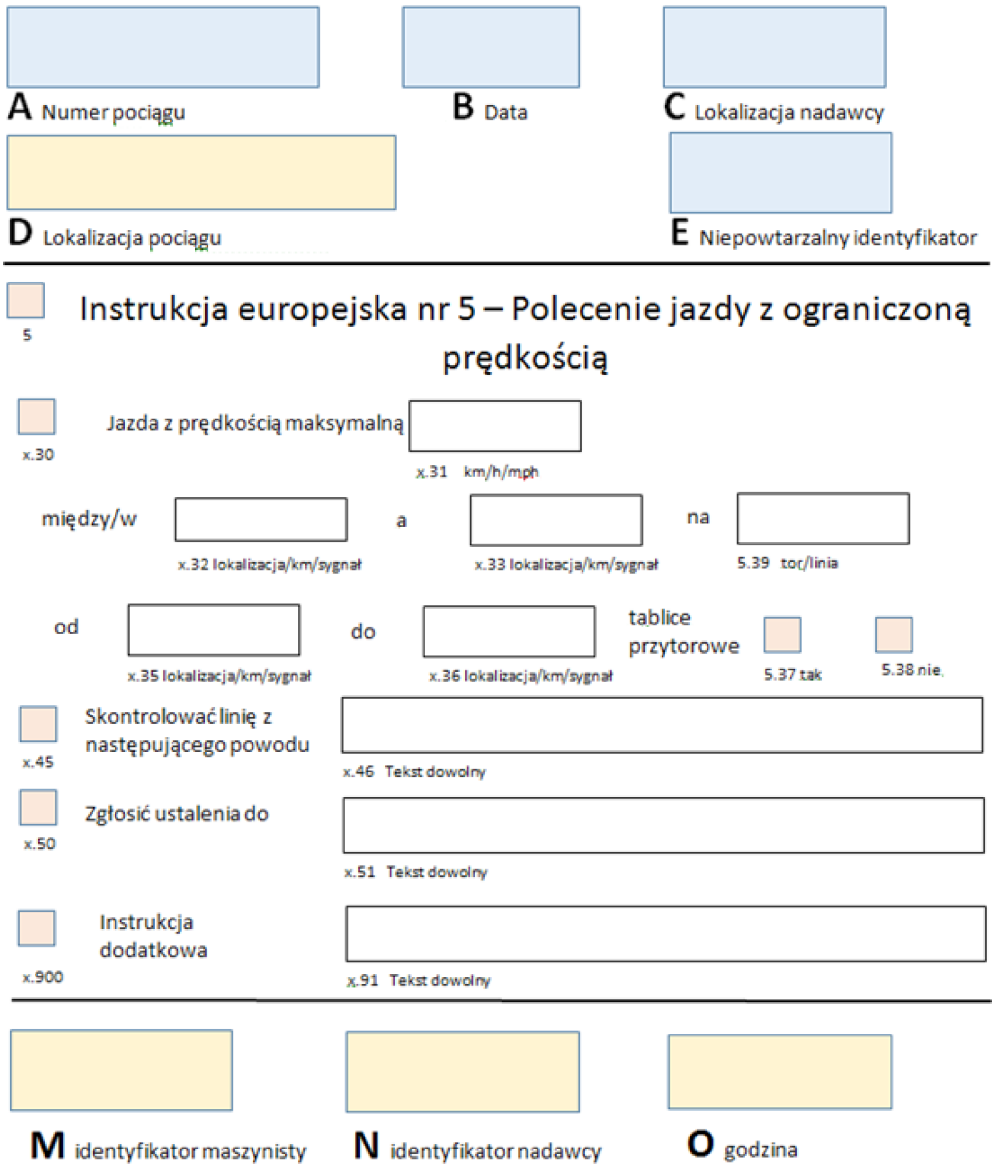
▼B


A Numer pociągu
B Data
C Lokalizacja nadawcy
D Lokalizacja pociągu
E Niepowtarzalny identyfikator
3
Instrukcja europejska nr 3 – Polecenie pozostania na postoju / polecenie przeprowadzenia procedury zakończenia podróży
Pozostań na postoju w obecnej lokalizacji
3.10
Przeprowadź procedurę zakończenia podróży
3.11
Instrukcja dodatkowa
x.900
x.91 Tekst dowolny
M identyfikator maszynisty
N identyfikator nadawcy
O godzina

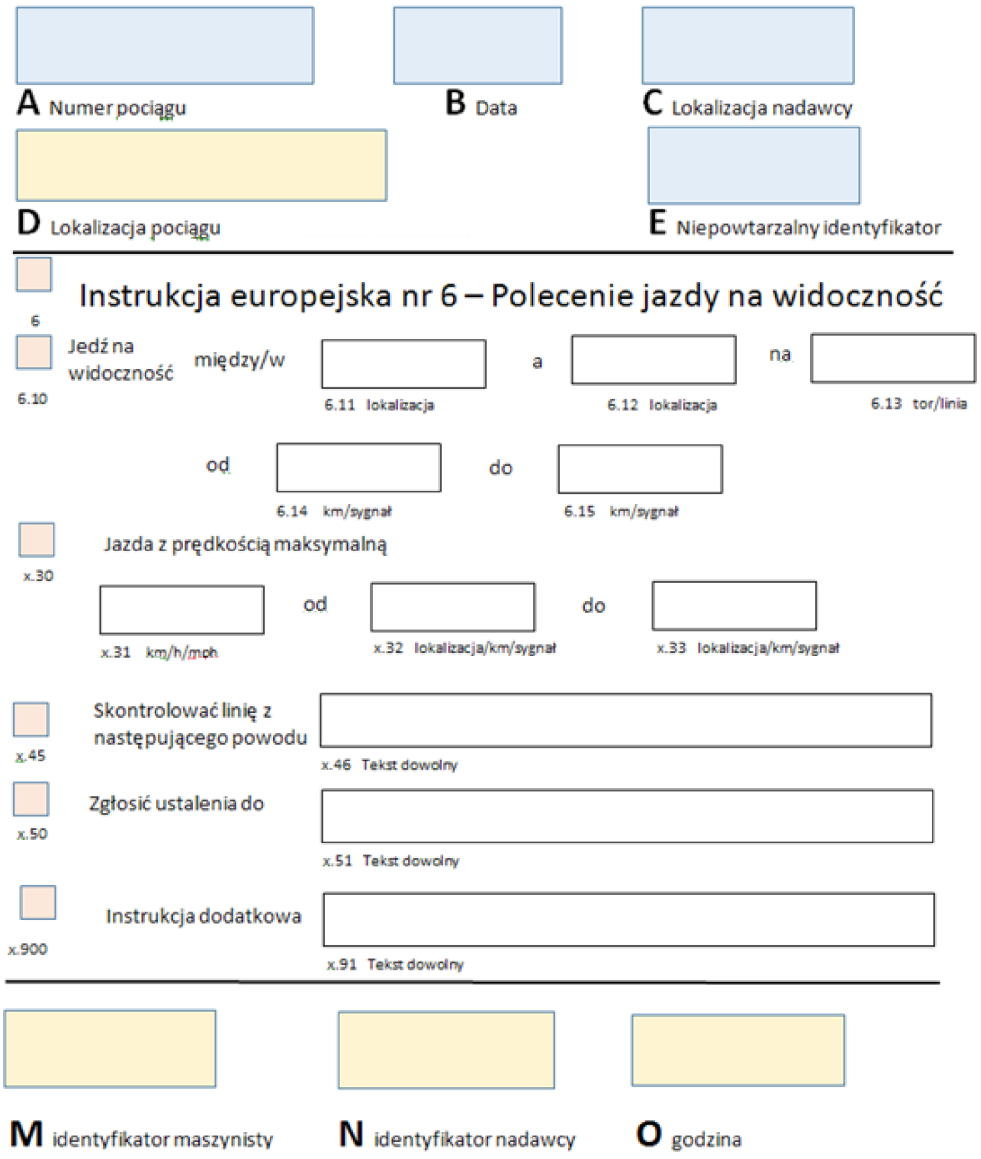
▼B


A Numer pociągu
B Data
C Lokalizacja nadawcy
D Lokalizacja pociągu
E Niepowtarzalny identyfikator
Instrukcja europejska nr 4 – Anulowanie instrukcji
4
Instrukcja operacyjna z niepowtarzalnym identyfikatorem
4.10
I
jest anulowana
X 4.11 niepowtarzalny identyfikator
Instrukcja dodatkowa
x.900
x.91 Tekst dowolny
M identyfikator maszynisty
N identyfikator nadawcy
O godzina

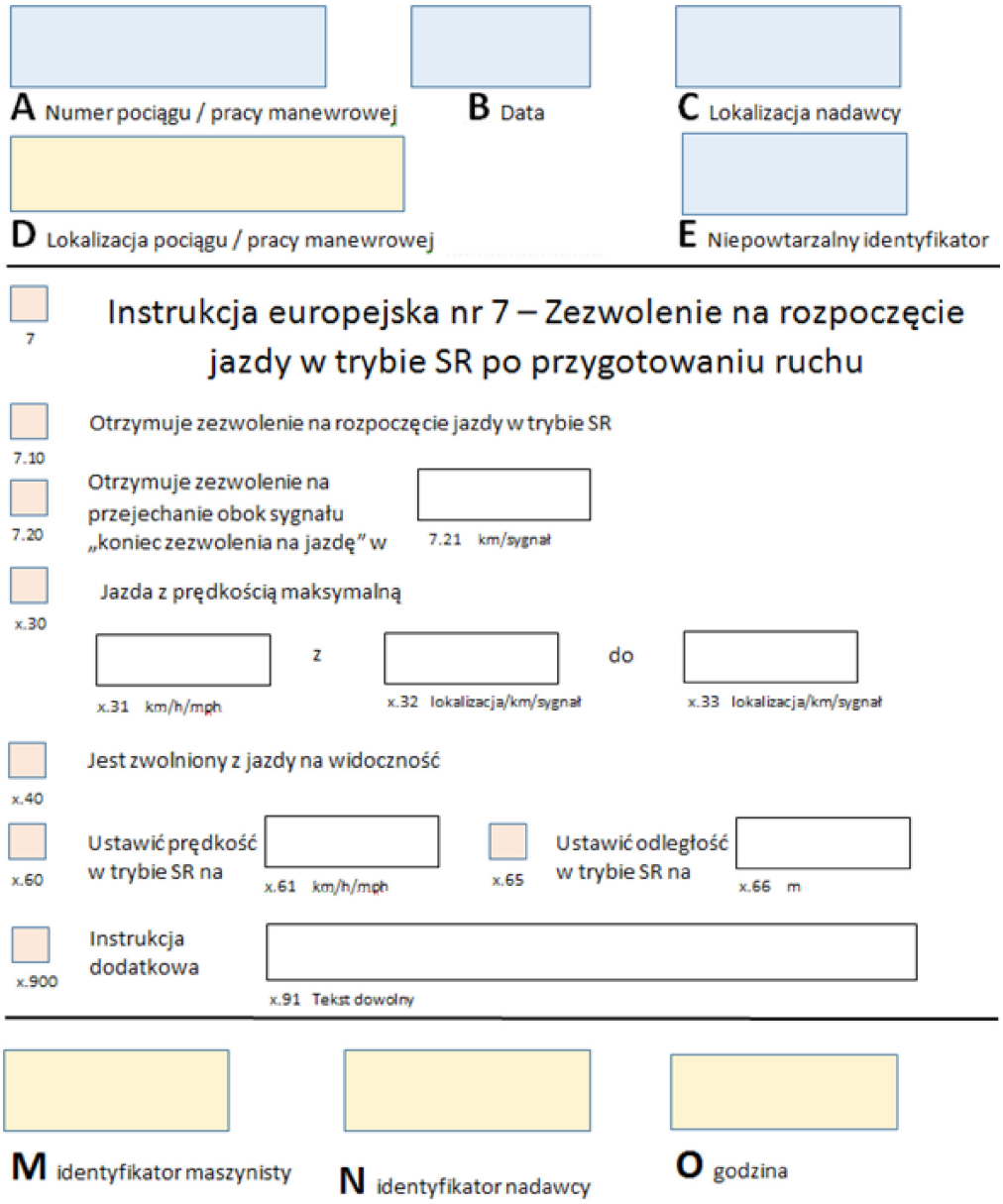
▼B


A Numer pociągu
B Data
C Lokalizacja nadawcy
D Lokalizacja pociągu
E Niepowtarzalny identyfikator
5
Instrukcja europejska nr 5 – Polecenie jazdy z ograniczoną prędkością
x.30
Jazda z prędkością maksymalną
x.31 km/h/mph
między/w
x.32 lokalizacja/km/sygnał
a
x.33 lokalizacja/km/sygnał
na
5.39 tor/linia
od
x.35 lokalizacja/km/sygnał
do
x.36 lokalizacja/km/sygnał
tablice przytorowe
5.37 tak
5.38 nie
x.45
Skontrolować linię z następującego powodu
x.46 Tekst dowolny
x.50
Zgłosić ustalenia do
x.51 Tekst dowolny
x.900
Instrukcja dodatkowa
x.91 Tekst dowolny
M identyfikator maszynisty
N identyfikator nadawcy
O godzina

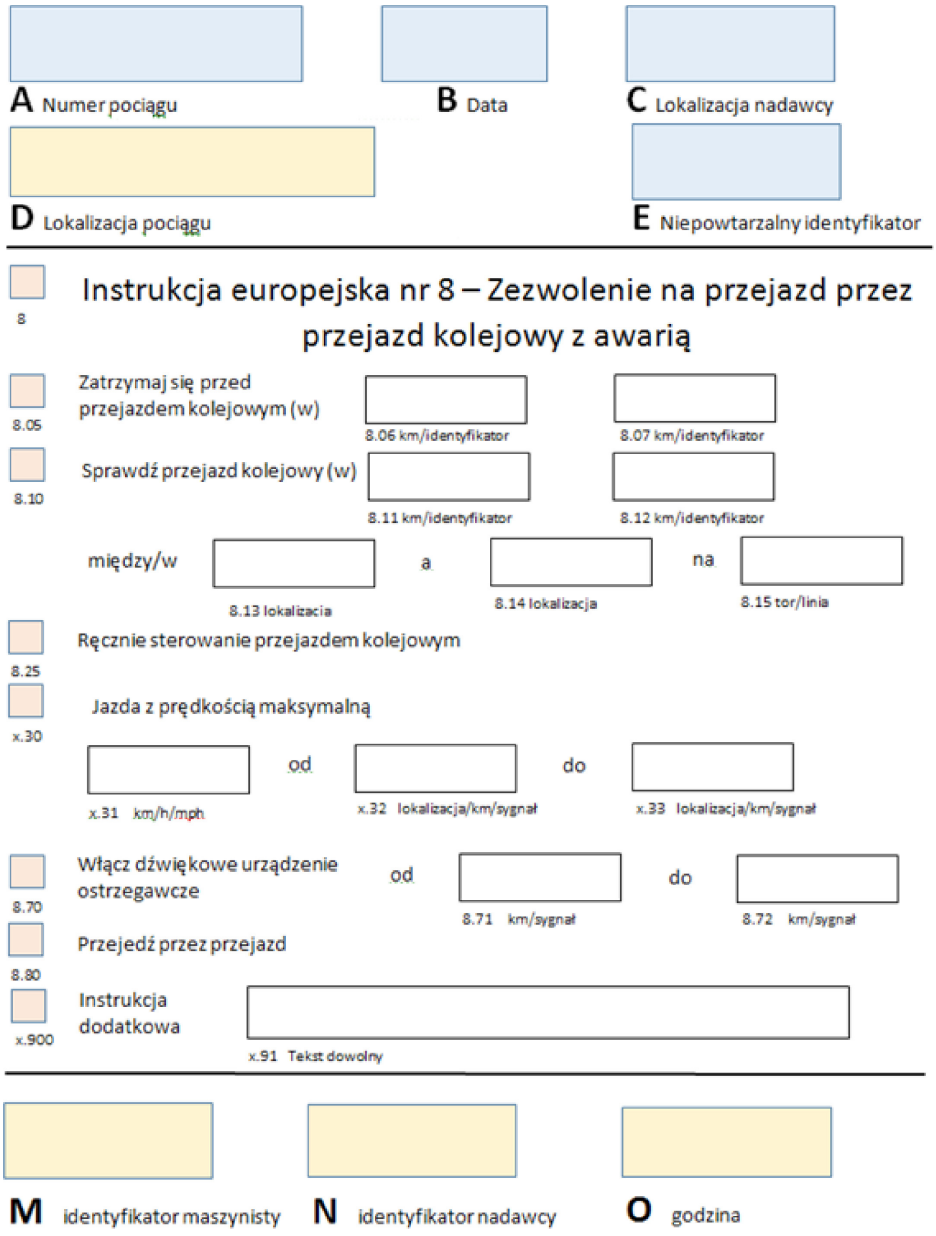
▼B


A Numer pociągu
B Data
C Lokalizacja nadawcy
D Lokalizacja pociągu
E Niepowtarzalny identyfikator
6
Instrukcja europejska nr 6 – Polecenie jazdy na widoczność
Jedź na widoczność
6.10
między/w
6.11 lokalizacja
a
6.12 lokalizacja
na
6.13 tor/linia
od
6.14 km/sygnał
do
6.15 km/sygnał
x.30
Jazda z prędkością maksymalną
x.31 km/h/mph
od
x.32 lokalizacja/km/sygnał
do
x.33 lokalizacja/km/sygnał
x.45
Skontrolować linię z następującego powodu
x.46 Tekst dowolny
x.50
Zgłosić ustalenia do
x.51 Tekst dowolny
x.900
Instrukcja dodatkowa
x.91 Tekst dowolny
M identyfikator maszynisty
N identyfikator nadawcy
O godzina

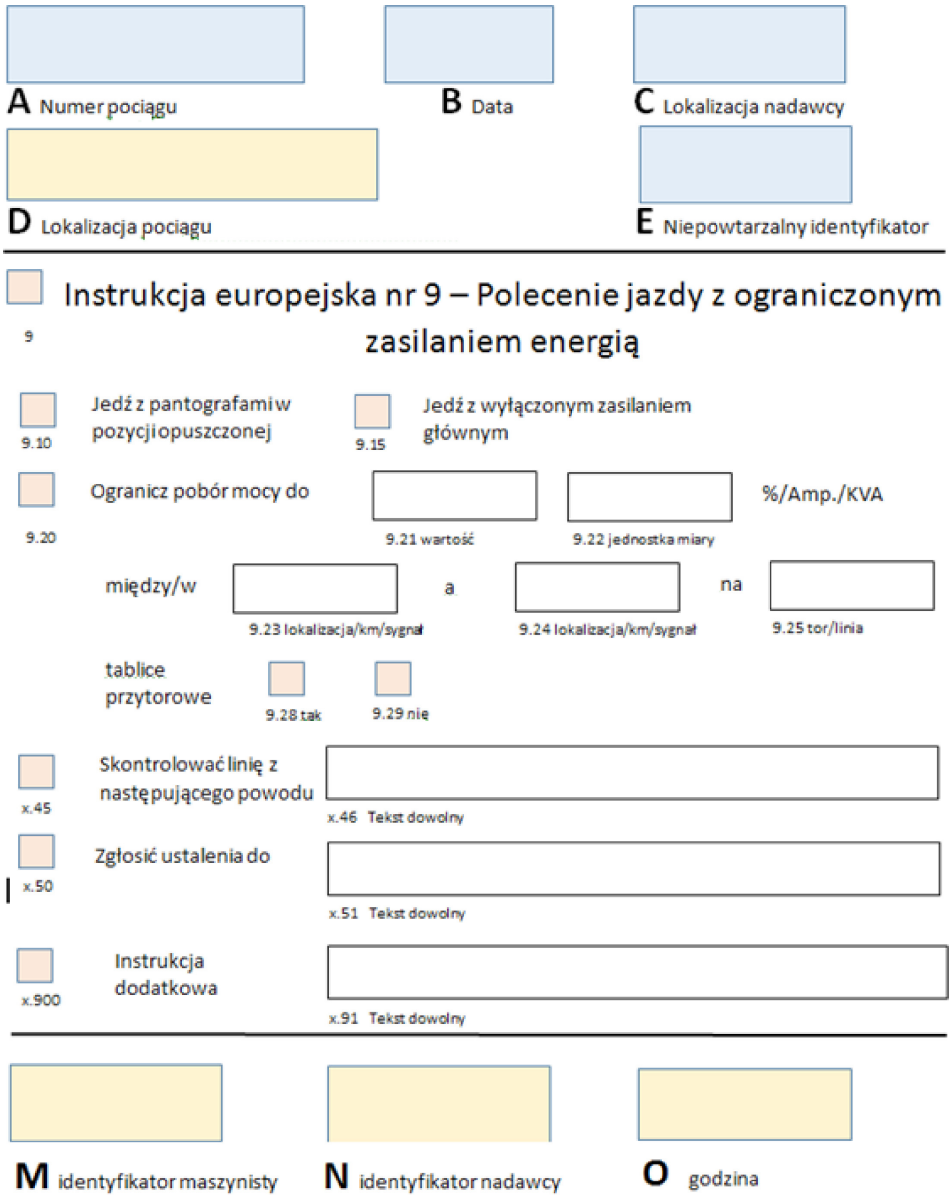
▼B


A Numer pociągu / pracy manewrowej
B Data
C Lokalizacja nadawcy
D Lokalizacja pociągu / pracy manewrowej
E Niepowtarzalny identyfikator
7
Instrukcja europejska nr 7 – Zezwolenie na rozpoczęcie jazdy w trybie SR po przygotowaniu ruchu
7.10
Otrzymuje zezwolenie na rozpoczęcie jazdy w trybie SR
7.20
Otrzymuje zezwolenie na przejechanie obok sygnału „koniec zezwolenia na jazdę" w
7.21 km/sygnał
x.30
Jazda z prędkością maksymalną
x.31 km/h/mph
z
x.32 lokalizacja/km/sygnał
do
x.33 lokalizacja/km/sygnał
x.40
Jest zwolniony z jazdy na widoczność
x.60
Ustawić prędkość w trybie SR na
x.61 km/h/mph
x.65
Ustawić odległość w trybie SR na
x.66 m
x.900
Instrukcja dodatkowa
x.91 Tekst dowolny
M identyfikator maszynisty
N identyfikator nadawcy
O godzina

▼B


A Numer pociągu
B Data
C Lokalizacja nadawcy
D Lokalizacja pociągu
E Niepowtarzalny identyfikator
8
Instrukcja europejska nr 8 – Zezwolenie na przejazd przez przejazd kolejowy z awarią
8.05
Zatrzymaj się przed przejazdem kolejowym (w)
8.06 km/identyfikator
8.07 km/identyfikator
8.10
Sprawdź przejazd kolejowy (w)
8.11 km/identyfikator
8.12 km/identyfikator
między/w
a
na
8.13 lokalizacja
8.14 lokalizacja
8.15 tor/linia
8.25
Ręcznie sterowanie przejazdem kolejowym
x.30
Jazda z prędkością maksymalną
od
do
x.31 km/h/mph
x.32 lokalizacja/km/sygnał
x.33 lokalizacja/km/sygnał
8.70
Włącz dźwiękowe urządzenie ostrzegawcze
od
do
8.71 km/sygnał
8.72 km/sygnał
8.80
Przejedź przez przejazd
x.900
Instrukcja dodatkowa
x.91 Tekst dowolny
M identyfikator maszynisty
N identyfikator nadawcy
O godzina

▼B


A Numer pociągu
B Data
C Lokalizacja nadawcy
D Lokalizacja pociągu
E Niepowtarzalny identyfikator
9
Instrukcja europejska nr 9 – Polecenie jazdy z ograniczonym zasilaniem energią
9.10
Jedź z pantografami w pozycji opuszczonej
9.15
Jedź z wyłączonym zasilaniem głównym
9.20
Ogranicz pobór mocy do
9.21 wartość
9.22 jednostka miary
%/Amp./KVA
między/w
9.23 lokalizacja/km/sygnał
a
9.24 lokalizacja/km/sygnał
na
9.25 tor/linia
tablice przytorowe
9.28 tak
9.29 nie
x.45
Skontrolować linię z następującego powodu
x.46 Tekst dowolny
x.50
Zgłosić ustalenia do
x.51 Tekst dowolny
x.900
Instrukcja dodatkowa
x.91 Tekst dowolny
M identyfikator maszynisty
N identyfikator nadawcy
O godzina

▼B

7. **Przekazanie instrukcji operacyjnej**

Wyrażenia obowiązujące wszystkie strony w procedurze komunikacji:

Sytuacja	Stosowane wyrażenia
Odwołanie instrukcji operacyjnej	*anuluj procedurę*
Jeżeli komunikat ma zostać następnie wznowiony, daną procedurę należy rozpocząć od nowa.	*błąd podczas nadawania*
Jeżeli nadawca stwierdzi błąd w transmisji, nadawca występuje o jej odwołanie.	*błąd (+ przygotuj nowy formularz)* *lub* *błąd (+ powtarzam jeszcze raz)*
Błąd podczas odczytywania zwrotnego	*błąd (+ powtarzam jeszcze raz)*
Niezrozumienie: jeżeli jedna ze stron nie rozumie w pełni komunikatu, komunikat należy powtórzyć.	*powtórz (+ mów powoli)*

8. **Księga formularzy**

Zarządca infrastruktury jest odpowiedzialny za opracowanie księgi formularzy i zawartych w niej formularzy w języku operacyjnym, którym się posługuje.

Wszystkie formularze przeznaczone do użycia muszą zostać zebrane w jednym dokumencie lub na nośniku komputerowym pod nazwą „Księga formularzy”.

Przedmiotowa księga formularzy musi być używana przez maszynistę oraz personel zezwalający na ruch pociągów. Księga używana przez maszynistę i księga używana przez personel zezwalający na ruch pociągów muszą być zredagowane i ponumerowane w taki sam sposób.

„Księga formularzy” składa się z dwóch części.

Część pierwsza zawiera co najmniej następujące pozycje:

— wykaz formularzy instrukcji operacyjnych;

— wykaz sytuacji, w których każdy z formularzy ma zastosowanie;

— tabelę zawierającą międzynarodowy alfabet fonetyczny.

Część druga zawiera same formularze. Muszą one zostać zebrane przez przedsiębiorstwo kolejowe i przekazane maszyniście.

9. **Glosariusz terminologii kolejowej**

Przedsiębiorstwo kolejowe musi opracować glosariusz terminologii kolejowej w odniesieniu do każdej sieci, w obrębie której eksploatowane są jego pociągi. Glosariusz zawiera terminy, które są w powszechnym użyciu w języku wybranym przez przedsiębiorstwo kolejowe oraz w języku „operacyjnym”, tj. używanym przez zarządcę(-ów) infrastruktury, którego(-ych) infrastrukturę przedsiębiorstwo kolejowe eksploatuje.

▼B

Dodatek D

Zgodność pojazdu z trasą i opis trasy

D1 **Parametry pojazdu i zgodność pociągów z trasą przeznaczoną do eksploatacji**

Uwaga:

1. Zgodnie z wymogami pkt 4.2.2.5.1, przedsiębiorstwo kolejowe może kontrolować określone parametry zgodności pojazdu z trasą na wcześniejszych etapach.

2. Wszystkie parametry muszą zostać sprawdzone na poziomie pojazdu: oznaczono to symbolem „X” w kolumnie „Poziom pojazdu”. Niektóre parametry należy sprawdzić, kiedy zmienia się skład pociągu, jak określono w sekcji 4.2.2.5; parametry te oznaczono symbolem „X” w kolumnie „Poziom pociągu”.

3. Aby uniknąć powielania badań w odniesieniu do parametrów „Obciążenie ruchem i obciążalność infrastruktury” oraz „Systemy detekcji pociągu”, zarządcy infrastruktury przekazują za pośrednictwem RINF wykaz typów pojazdów lub pojazdów zgodnych z trasą, dla których sprawdzono już zgodność z trasą, o ile takie informacje są dostępne.

Interfejs do kontroli zgodności pojazdu z trasą	Informacje o pojeździe (pochodzące z ERATV, pliku technicznego lub innych odpowiednich środków udostępniania informacji)	Informacje dotyczące trasy dostępne w rejestrze infrastruktury (RINF) lub przekazane przez zarządcę infrastruktury do czasu ukończenia RINF	Poziom pojazdu	Poziom pociągu	Parametry dotyczące kontroli zgodności pojazdu i pociągu na trasie przeznaczonej do eksploatacji
Obciążenie ruchem i obciążalność infrastruktury	Statyczny nacisk na osi oraz masa projektowa i masa eksploatacyjna przy następujących konfiguracjach obciążenia: — masa projektowa zgodnie z definicją w rozporządzeniu (UE) nr 1302/2014 — w stanie gotowości do pracy, — przy normalnym obciążeniu użytkowym, — przy wyjątkowym obciążeniu użytkowym, — w stosownych przypadkach masa operacyjna wg normy EN 15663: 2017- A1 2018: — w stanie gotowości do pracy, — przy normalnym obciążeniu użytkowym. Maksymalna prędkość konstrukcyjna;	1.1.1.1.2.4 Pojemność ładunkowa 1.1.1.1.2.4.1 Krajowa klasyfikacja pojemności ładunkowej 1.1.1.1.2.4.2 Zgodność struktur z modelem obciążenia HSLM (*High Speed Load Model*) 1.1.1.1.2.4.3 Lokalizacja na linii kolejowej, gdzie struktury wymagają szczególnych kontroli 1.1.1.1.2.4.4 Dokument(y) zawierający(-e) procedury statycznych i dynamicznych kontroli zgodności pojazdu z trasą	x	x	Statyczne kontrole zgodności pojazdów oraz, w stosownych przypadkach zgodnie z informacjami przekazanymi przez zarządcę infrastruktury, dynamiczne kontrole zgodności pociągów przeprowadza się zgodnie z procedurą(-ami) lub istotnymi informacjami przekazanymi przez zarządcę infrastruktury za pośrednictwem RINF w odniesieniu do parametru 1.1.1.1.2.4.4. **W odniesieniu do wagonów towarowych:** Statyczną kontrolę zgodności przeprowadza się zgodnie z następującymi sekcjami EN 15528:2015: 4 do 7, załącznik A, załącznik D lub, w przypadku sieci Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, zgodnie z odpowiednimi przepisami krajowymi zgodnie z pkt 4.2.7.4.4 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1299/2014 ([1]).

▼B

Interfejs do kontroli zgodności pojazdu z trasą	Informacje o pojeździe (pochodzące z ERATV, pliku technicznego lub innych odpowiednich środków udostępniania informacji)	Informacje dotyczące trasy dostępne w rejestrze infrastruktury (RINF) lub przekazane przez zarządcę infrastruktury do czasu ukończenia RINF	Poziom pojazdu	Poziom pociągu	Parametry dotyczące kontroli zgodności pojazdu i pociągu na trasie przeznaczonej do eksploatacji
	Długość pojazdu; Położenie osi na całej długości pojazdu kolejowego (odstęp między osiami). Kontrola statyczna zgodności wagonów: Dopuszczalne obciążenie użytkowe różnych kategorii linii zgodnie z TSI WAG.				
Skrajnie	Skrajnia pojazdu: — profile odniesienia, na które wydano zezwolenie dla pojazdu, — inne skrajnie poddane ocenie.	1.1.1.1.3.1.1 Skrajnie 1.2.1.0.3.4 Skrajnie 1.1.1.1.3.1.2 Lokalizacja na linii kolejowej konkretnych punktów wymagających szczególnych kontroli 1.1.1.1.3.1.3 Dokument z przekrojem poprzecznym konkretnych punktów wymagających szczególnych kontroli 1.2.1.0.3.5 Lokalizacja na linii kolejowej konkretnych punktów wymagających szczególnych kontroli 1.2.1.0.3.6 Dokument z przekrojem poprzecznym konkretnych punktów wymagających szczególnych kontroli	X	X	Porównanie deklarowanych profili odniesienia pojazdu/pociągu i planowanej trasy. W szczególnych przypadkach, o których mowa w sekcji 7.3.2.2 TSI 1302/2014 i w sekcjach 7.7.17.2 oraz 7.7.17.9 TSI 1299/2014, można stosować specjalną procedurę kontroli zgodności pojazdu z trasą. Zarządca infrastruktury udostępnia w tym celu odpowiednie informacje. Zarządca infrastruktury wskazuje poszczególne punkty, które odbiegają od deklarowanego profilu odniesienia w parametrach RINF: 1.1.1.1.3.1.1 i 1.2.1.0.3.4. *W takich przypadkach RINF należy odpowiednio zaktualizować (parametry: 1.1.1.1.3.1.2, 1.1.1.1.3.1.3).* Uwaga: Przeprowadzenie dodatkowej dyskusji między zarządcą infrastruktury a przedsiębiorstwem kolejowym może być konieczne do sprawdzenia tych konkretnych punktów.
Promień pionowy	Minimalny pionowy: — promień łuku wypukłego — promień łuku wklęsłego	1.2.2.0.3.3 Minimalny promień łuku pionowego (dotyczy bocznicy)	X		Porównanie deklarowanego minimalnego promienia łuku pionowego pojazdu i planowanej trasy.

▼B

Interfejs do kontroli zgodności pojazdu z trasą	Informacje o pojeździe (pochodzące z ERATV, pliku technicznego lub innych odpowiednich środków udostępniania informacji)	Informacje dotyczące trasy dostępne w rejestrze infrastruktury (RINF) lub przekazane przez zarządcę infrastruktury do czasu ukończenia RINF	Poziom pojazdu	Poziom pociągu	Parametry dotyczące kontroli zgodności pojazdu i pociągu na trasie przeznaczonej do eksploatacji
System detekcji pociągu	Typy systemów detekcji pociągów, w odniesieniu do których pojazd został zaprojektowany i poddany ocenie	1.1.1.3.7.1.1 Rodzaj systemu detekcji pociągów 1.1.1.3.7.1.2 Rodzaj obwodów torowych lub liczników osi, w odniesieniu do których wymagane są szczególne kontrole 1.1.1.3.7.1.3 Dokument zawierający procedury dotyczące rodzaju systemów detekcji pociągów, zgłoszonego w pkt 1.1.1.3.7.1.2. Specyfika sieci francuskiej: 1.1.1.3.7.1.4 Odcinek z ograniczeniami detekcji pociągów	X		Porównanie deklarowanego typu systemu(-ów) detekcji pociągów pojazdu i planowanej trasy. *Uwaga:* Przy wydawaniu zezwolenia dla pojazdu sprawdza się zgodność techniczną między pojazdem a wszystkimi systemami detekcji pociągu w sieci w obszarze użytkowania, w oparciu o TSI i przepisy krajowe. W uzasadnionych przypadkach (np. wystąpienia podczas eksploatacji problemów braku detekcji pojazdu) badania lub kontrole mogą zostać przeprowadzone po udzieleniu zezwolenia dla pojazdu, z udziałem przedsiębiorstwa kolejowego i zarządcy infrastruktury.
Wykrywanie zagrzanych łożysk osiowych	Monitorowanie stanu łożysk osi (wykrywanie przegrzanych maźnic)	1.1.1.1.7.4 Istnienie przytorowych czujników zagrzanych łożysk osiowych Specyfika sieci francuskiej, włoskiej i szwedzkiej. 1.1.1.1.7.5 Przytorowy czujnik zagrzanych łożysk osiowych zgodny z TSI: (tak/nie), jeżeli NIE: — 1.1.1.1.7.6 Identyfikator przytorowego czujnika zagrzanych łożysk osiowych, — 1.1.1.1.7.7 Generacja przytorowego czujnika zagrzanych łożysk osiowych, — 1.1.1.1.7.8 Lokalizacja na linii kolejowej przytorowego czujnika zagrzanych łożysk osiowych — 1.1.1.1.7.9 Kierunek pomiaru przytorowego czujnika zagrzanych łożysk osiowych.	X		**W przypadku istniejącego pojazdu niezgodnego z TSI:** Porównanie deklarowanej zgodności przytorowych czujników zagrzanych łożysk osiowych pojazdu i planowanej trasy, jeżeli na sieci(-ach) obszaru użytkowania występuje więcej niż jeden „typ” przytorowych czujników zagrzanych łożysk osiowych. Jeżeli w sieci(-ach) obszaru użytkowania występuje tylko jeden typ przytorowych czujników zagrzanych łożysk osiowych, kontrola zgodności pojazdu z trasą nie jest potrzebna. *Uwaga:* W przypadku pojazdu zgodnego z TSI zgodność z urządzeniami przytorowymi sieci obszaru użytkowania sprawdza się na etapie udzielania zezwolenia. Ewentualna specyfika sieci musi należeć do jednego z przypadków szczególnych.

▼B

Interfejs do kontroli zgodności pojazdu z trasą	Informacje o pojeździe (pochodzące z ERATV, pliku technicznego lub innych odpowiednich środków udostępniania informacji)	Informacje dotyczące trasy dostępne w rejestrze infrastruktury (RINF) lub przekazane przez zarządcę infrastruktury do czasu ukończenia RINF	Poziom pojazdu	Poziom pociągu	Parametry dotyczące kontroli zgodności pojazdu i pociągu na trasie przeznaczonej do eksploatacji
Własności biegowe	Połączenie(-a) maksymalnej prędkości i maksymalnego niedoboru przechyłki, dozwolonych dla pojazdu (warunki użytkowania, w odniesieniu do których pojazd oceniono); pochylenie poprzeczne szyny.	1.1.1.1.4.2 Niedobór przechyłki 1.1.1.1.2.5 Maksymalna dozwolona prędkość 1.1.1.1.4.3 Pochylenie poprzeczne szyny	X		Porównanie połączenia maksymalnej prędkości, maksymalnego niedoboru przechyłki i pochylenia(-ń) poprzecznego(-ych) szyn, w odniesieniu do których pojazd jest oceniany, z niedoborem przechyłki, prędkością i pochyleniem(-niami) poprzecznym(-ymi) szyn zgłoszonymi w RINF lub przekazanymi przez zarządcę infrastruktury. W przypadku gdy charakterystyka pojazdu nie odpowiada charakterystyce infrastruktury i zgodność pojazdu z trasą może być naruszona, zarządca infrastruktury w ciągu miesiąca przedstawia w formacie elektronicznym i bezpłatnie dokładną kombinację prędkości i niedoboru przechyłki w poszczególnych miejscach, gdzie zgodność może być naruszona. *Uwaga:* Przygotowując opis trasy, przedsiębiorstwo kolejowe powinno uwzględnić wyniki kontroli. W wyniku tej kontroli nałożone mogą zostać warunki eksploatacji (np. ograniczenie prędkości na odcinku linii).
Zestaw kołowy	Rozstaw kół zestawu kołowego	1.1.1.1.4.1 Nominalna szerokość toru 1.2.1.0.4.1 Nominalna szerokość toru	X		Porównanie rozstawu kół zestawu kołowego z szerokością toru planowanej trasy.
Zestaw kołowy	Minimalna eksploatacyjna średnica koła	1.1.1.1.5.2 Minimalna średnica koła w odniesieniu do krzyżownic podwójnych ze stałymi dziobami	X		Porównanie minimalnej średnicy koła pojazdu i planowanej trasy.
Zestaw kołowy	Typ systemu zmiany szerokości toru, do których pojazd jest przystosowany	1.2.0.0.0.5 Lokalizacja geograficzna punktu operacyjnego 1.2.0.0.0.4.1 Rodzaj(e) systemu(-ów) zmiany szerokości toru	X		Porównanie typu(-ów) systemów zmiany szerokości toru, do których pojazd jest przystosowany, z typem(-ami) systemów umożliwiających zmianę szerokości toru na planowanej trasie.

▼B

Interfejs do kontroli zgodności pojazdu z trasą	Informacje o pojeździe (pochodzące z ERATV, pliku technicznego lub innych odpowiednich środków udostępniania informacji)	Informacje dotyczące trasy dostępne w rejestrze infrastruktury (RINF) lub przekazane przez zarządcę infrastruktury do czasu ukończenia RINF	Poziom pojazdu	Poziom pociągu	Parametry dotyczące kontroli zgodności pojazdu i pociągu na trasie przeznaczonej do eksploatacji
Minimalny promień łuku	Minimalny dozwolony promień łuku poziomego	1.1.1.1.3.7 Minimalny promień łuku poziomego 1.2.2.0.3.2 Minimalny promień łuku poziomego	X	X	Porównanie minimalnego promienia łuku poziomego pojazdu i planowanej trasy.
Hamowanie	hamowanie awaryjne i maksymalna siła hamowania roboczego. Droga hamowania, maksymalne opóźnienie, dla stanu obciążenia „maksymalna prędkość przy normalnym obciążeniu użytkowym” przy maksymalnej prędkości konstrukcyjnej. Przy eksploatacji ogólnej (*), oprócz powyższych danych: procent masy hamującej (wartość lambda)	1.1.1.3.11.1 Wymagana maksymalna droga hamowania 1.1.1.1.3.6 Profil nachylenia 1.1.1.1.2.5 Maksymalna dozwolona prędkość 1.1.1.1.6.1 Maksymalne opóźnienie pociągu 1.1.1.3.11.2 Dostępność dla zarządcy infrastruktury dodatkowych informacji wymienionych w sekcji 4.2.2.6.2.(2) dostępne lub nie (T/N) Jeżeli tak: 1.1.1.3.11.3 Odniesienie do dokumentu(-ów), który(-e) zostanie(-ą) wskazany(-e) w RINF.	X	X	**W odniesieniu do z góry określonego składu (o którym mowa w sekcji 2.2.1 TSI 1302/2014):** Porównanie deklarowanej odległości hamowania i maksymalnego opóźnienia pociągu między taborem a planowaną trasą dla każdego stanu obciążenia dla danej konstrukcyjnej prędkości maksymalnej. **Przy eksploatacji ogólnej (*):** Nie określono żadnej specjalnej procedury, która ma być objęta systemem zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstw kolejowych.
Hamowanie	Pojemność cieplna: — Przypadek referencyjny TSI; — jeżeli nie wskazano przypadku referencyjnego, pojemność cieplna wyrażona jako: — prędkość, — nachylenie, — odległość, — czas (jeżeli nie podano odległości)	1.1.1.1.3.6 Profil nachylenia 1.1.1.1.2.5 Maksymalna dozwolona prędkość	X		Porównanie przypadku referencyjnego pojazdu z charakterystyką planowanej trasy. *Uwaga:* W RINF lub w informacjach dostarczonych przez zarządcę infrastruktury podaje się lokalizację zmiany w km; długość nachylenia można obliczyć przez ekstrakcję danych.

▼B

Interfejs do kontroli zgodności pojazdu z trasą	Informacje o pojeździe (pochodzące z ERATV, pliku technicznego lub innych odpowiednich środków udostępniania informacji)	Informacje dotyczące trasy dostępne w rejestrze infrastruktury (RINF) lub przekazane przez zarządcę infrastruktury do czasu ukończenia RINF	Poziom pojazdu	Poziom pociągu	Parametry dotyczące kontroli zgodności pojazdu i pociągu na trasie przeznaczonej do eksploatacji
Hamowanie	Maksymalne nachylenie toru, na którym jednostka jest unieruchomiona wyłącznie przy użyciu hamulca postojowego (jeżeli pojazd jest w niego wyposażony)	1.1.1.1.3.6 Profil nachylenia 1.2.2.0.3.1 Nachylenie w przypadku torów postojowych	X	X	Porównanie deklarowanego maksymalnego profilu nachylenia pojazdu i planowanej trasy. *Uwaga:* Wyniki porównania powinny być uwzględnione w systemie zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego (np. stosowanie dodatkowych środków).
Szynowy hamulec magnetyczny	Możliwość wyłączenia hamulca magnetycznego (jedynie w przypadku gdy hamulec magnetyczny jest zainstalowany)	1.1.1.1.6.3 Stosowanie hamulców magnetycznych 1.1.1.1.6.5 Dokument zawierający warunki stosowania szynowego hamulca magnetycznego.	X		Sprawdzenie, czy na planowanej trasie dozwolone jest użycie szynowego hamulca magnetycznego. *Uwagi:* W przypadku gdy dozwolone jest stosowanie hamulca magnetycznego, zarządca infrastruktury przedstawia warunki jego stosowania. System zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego musi uwzględniać wyniki kontroli (np. wyłączenie szynowego hamulca magnetycznego na danym odcinku linii).
Szynowy hamulec wiroprądowy	Możliwość wyłączenia hamulca wiroprądowego (jedynie w przypadku gdy hamulec wiroprądowy jest zainstalowany)	1.1.1.1.6.2 Stosowanie hamulców wiroprądowych 1.1.1.1.6.4 Dokument zawierający warunki stosowania hamulca wiroprądowego.	X		Sprawdzenie, czy na planowanej trasie dozwolone jest użycie szynowego hamulca wiroprądowego. *Uwagi:* W przypadku gdy dozwolone jest stosowanie hamulca wiroprądowego, zarządca infrastruktury przedstawia warunki jego stosowania. System zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego musi uwzględniać wyniki kontroli (np. wyłączenie hamulca wiroprądowego na danym odcinku linii).

▼B

Interfejs do kontroli zgodności pojazdu z trasą	Informacje o pojeździe (pochodzące z ERATV, pliku technicznego lub innych odpowiednich środków udostępniania informacji)	Informacje dotyczące trasy dostępne w rejestrze infrastruktury (RINF) lub przekazane przez zarządcę infrastruktury do czasu ukończenia RINF	Poziom pojazdu	Poziom pociągu	Parametry dotyczące kontroli zgodności pojazdu i pociągu na trasie przeznaczonej do eksploatacji
Warunki pogodowe	Zakres temperatury	1.1.1.1.2.6 Zakres temperatur	X		Porównanie deklarowanego zakresu temperatur pojazdu i planowanej trasy. *Uwaga:* System zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego musi uwzględniać wszelkie możliwe ograniczenia przy rozbieżnościach z zakresem temperatur.
Warunki pogodowe	Wystąpienie śniegu, oblodzenia i gradu	1.1.1.1.2.8 Wystąpienie trudnych warunków klimatycznych	X		Porównanie deklarowanych dla pojazdu warunków meteorologicznych „śnieg, lód i grad” (np. S1) oraz istniejących na planowanej trasie trudnych warunków klimatycznych. *Uwaga:* System zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego musi uwzględniać wszelkie możliwe ograniczenia. Dyskusja między przewoźnikiem kolejowym a zarządcą infrastruktury w celu określenia ewentualnych ograniczeń.
Napięcia i częstotliwości	System zasilania: — napięcie znamionowe i częstotliwość znamionowa, — rodzaj sieci trakcyjnej — dla istniejącego pojazdu niezgodnego z TSI i przeznaczonego do eksploatacji na określonych liniach wymienionych w sekcji 7.4.2.2.1 TSI ENE 1301/2014: Umax2.	1.1.1.2.2.1.1 Rodzaj sieci trakcyjnej 1.1.1.2.2.1.2 System zasilania (napięcie i częstotliwość) 1.1.1.2.2.1.2.1 Systemu zasilania energią zgodny z TSI Przypadki szczególne określone w sekcji 7.4.2.2.1 TSI ENE 1301/2014: 1.1.1.2.2.1.3 Umax2 dla linii, o których mowa w sekcjach 7.4.2.2.1 i 7.4.2.11.1 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1301/2014 ([2]).	X		Porównanie deklarowanego napięcia pojazdu i systemu zasilania trakcji planowanej trasy (napięcie znamionowe i częstotliwość znamionowa) oraz rodzaju sieci trakcyjnej.

▼B

Interfejs do kontroli zgodności pojazdu z trasą	Informacje o pojeździe (pochodzące z ERATV, pliku technicznego lub innych odpowiednich środków udostępniania informacji)	Informacje dotyczące trasy dostępne w rejestrze infrastruktury (RINF) lub przekazane przez zarządcę infrastruktury do czasu ukończenia RINF	Poziom pojazdu	Poziom pociągu	Parametry dotyczące kontroli zgodności pojazdu i pociągu na trasie przeznaczonej do eksploatacji
Hamulec odzyskowy	Możliwość wyłączenia hamulca odzyskowego (jedynie w przypadku gdy hamulec odzyskowy jest zainstalowany)	1.1.1.2.2.4 Pozwolenie na hamowanie odzyskowe	X		Sprawdzenie, czy na planowanej trasie lub w konkretnych warunkach dozwolone jest użycie hamulca odzyskowego. *Uwaga:* System zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego musi uwzględniać wyniki kontroli (np. wyłączenie hamulca odzyskowego na danym odcinku linii).
Ograniczenie poboru prądu	Pojazdy elektryczne wyposażone w funkcję ograniczania mocy lub ograniczania poboru prądu.	1.1.1.2.5.1 Ograniczenie poboru prądu lub ograniczenie mocy na pokładzie	X		Sprawdzenie, czy planowana trasa wymaga, aby pojazd był wyposażony w ogranicznik poboru prądu lub mocy. *Uwaga:* Tabor zgodny z TSI o maksymalnej mocy powyżej 2 MW jest wyposażony w ogranicznik poboru prądu lub mocy.
Pantograf	Maksymalny pobór prądu na każdy pantograf podczas postoju dla każdego systemu prądu stałego, w jaki pojazd jest wyposażony	1.1.1.2.2.3 Maksymalny pobór prądu na każdy pantograf podczas postoju 1.2.2.0.6.1 Maksymalny pobór prądu na każdy pantograf podczas postoju	X		Porównanie deklarowanego maksymalnego poboru prądu na każdy pantograf podczas postoju dla każdego systemu prądu stałego między pojazdem a planowaną trasą.
Pantograf	Wysokość współdziałania pantografu z przewodami jezdnymi (mierzona od poziomu główki szyny) w odniesieniu do każdego systemu zasilania, do jakiego przystosowany jest pojazd	1.1.1.2.2.5 Maksymalna wysokość przewodu jezdnego 1.1.1.2.2.6 Minimalna wysokość przewodu jezdnego	X		Porównanie wysokości współpracy pantografu z przewodem jezdnym dla każdego systemu zasilania w energię, między pojazdem a planowaną trasą.
Pantograf	Ślizgacz pantografu dla każdego systemu zasilania, do jakiego przystosowany jest pojazd	1.1.1.2.3.1 Dopuszczone ślizgacze pantografu zgodne z TSI 1.1.1.2.3.2 Dopuszczone inne ślizgacze pantografu	X		Porównanie geometrii ślizgacza pantografu (włączając nabieżniki izolowane lub nieizolowane do 1 950 mm), dla każdego systemu zasilania w energię, między pojazdem a planowaną trasą.

▼B

Interfejs do kontroli zgodności pojazdu z trasą	Informacje o pojeździe (pochodzące z ERATV, pliku technicznego lub innych odpowiednich środków udostępniania informacji)	Informacje dotyczące trasy dostępne w rejestrze infrastruktury (RINF) lub przekazane przez zarządcę infrastruktury do czasu ukończenia RINF	Poziom pojazdu	Poziom pociągu	Parametry dotyczące kontroli zgodności pojazdu i pociągu na trasie przeznaczonej do eksploatacji
Pantograf	Materiał nakładek stykowych pantografu, w jaki pojazd może być wyposażony w odniesieniu do każdego systemu zasilania, do jakiego jest przystosowany	1.1.1.2.3.4 Dozwolony materiał nakładki stykowej	X		Porównanie materiału, z którego zbudowana jest nakładka stykowa, dla każdego systemu zasilania w energię, między pojazdem a planowaną trasą.
Pantograf	Krzywa średniej siły nacisku	1.1.1.2.5.2 Dozwolona siła nacisku	X		Porównanie średniej siły nacisku pojazdu i planowanej trasy: **Dla pojazdów zgodnych z TSI, przeznaczonych do eksploatacji na linii(-ach) niezgodnej(-ych) z TSI:** porównanie średniej siły nacisku pojazdu i planowanej trasy, dla każdego napięcia. **Dla istniejącego pojazdu niespełniającego wymagań TSI:** porównanie średniej siły nacisku pojazdu i planowanej trasy, dla każdego napięcia. *Uwaga:* Zezwala się na stosowanie pojazdu spełniającego wymagania TSI ze średnią siłą nacisku w granicach wartości określonych w tabeli 6 normy EN 50367:2012.
Pantograf	Liczba pantografów stykających się z siecią trakcyjną w odniesieniu do każdego systemu zasilania, do jakiego przystosowany jest pojazd; Najmniejsza odległość między dwoma pantografami stykającymi się z siecią trakcyjną (dla każdego systemu zasilania, do jakiego przystosowany jest pojazd; na potrzeby jednokrotnej i, w stosownych przypadkach, wielokrotnej operacji) (jedynie w przypadku gdy liczba uniesionych pantografów jest większa niż 1); Typ sieci trakcyjnej używanej do badania charakterystyki odbioru prądu (w odniesieniu do każdego systemu zasilania, do jakiego przystosowany jest pojazd) (jedynie w przypadku gdy liczba uniesionych pantografów jest większa niż 1).	1.1.1.2.3.3 Wymogi dotyczące liczby uniesionych pantografów i ich rozstawu przy określonej prędkości	X	X	**W odniesieniu do z góry określonego składu (o którym mowa w sekcji 2.2.1 TSI 1302/2014):** Dla każdego systemu zasilania: — porównanie liczby pantografów pojazdu pozostających w kontakcie z siecią trakcyjną i planowanej trasy, — porównanie najmniejszej odległości między dwoma pantografami pojazdu pozostającymi w kontakcie z siecią trakcyjną i planowanej trasy. **Przy eksploatacji ogólnej (*):** Jest objęty systemem zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego, uwzględniającym warunki nałożone przez zarządcę infrastruktury zgłoszone w RINF lub informacje przekazane przez zarządcę infrastruktury.

▼B

Interfejs do kontroli zgodności pojazdu z trasą	Informacje o pojeździe (pochodzące z ERATV, pliku technicznego lub innych odpowiednich środków udostępniania informacji)	Informacje dotyczące trasy dostępne w rejestrze infrastruktury (RINF) lub przekazane przez zarządcę infrastruktury do czasu ukończenia RINF	Poziom pojazdu	Poziom pociągu	Parametry dotyczące kontroli zgodności pojazdu i pociągu na trasie przeznaczonej do eksploatacji
					Uwaga: Wyniki porównania, dotyczące minimalnej odległości między dwoma uniesionymi pantografami, mogą spowodować wprowadzenie ograniczeń eksploatacyjnych dla pojazdu, które muszą być uwzględnione w systemie zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego (np. elektryczne zespoły trakcyjne z dwoma uniesionymi pantografami muszą obniżyć jeden pantograf).
Pantograf	Zainstalowane urządzenie do automatycznej regulacji wysokości pantografu (ADD) (w odniesieniu do każdego systemu zasilania, do jakiego przystosowany jest pojazd)	1.1.1.2.5.3 Wymagane urządzenie do automatycznej regulacji wysokości pantografu	X		Sprawdzenie, czy planowana trasa wymaga, aby pojazd był wyposażony w urządzenie do automatycznej regulacji wysokości pantografu.
Specyfika sieci francuskiej: Separacja faz	Odległość między kabiną a pantografem pojazdu odwracalnego lub zespołu pojazdów	1.1.1.2.4.3 Odległość między tablicą sygnalizacyjną a końcem separacji faz		x	Sprawdzenie, czy ustawienie tablic identyfikacyjnych miejsca, w którym maszynista może podnieść pantografy lub automatyczne urządzenia wyłączające ponownie na zamierzonej trasie (trasach), jest zgodne z odległością między kabiną i pantografem dla pojazdu odwracalnego lub zespołu pojazdów. Jeżeli występuje niezgodność, tablicę należy przemieścić i osadzić wystarczająco daleko, aby zapewnić, że pantografy nie podniosą się za wcześnie.
Tunel	Kategoria bezpieczeństwa przeciwpożarowego	1.1.1.1.8.10 Wymagana kategoria pożarowa taboru 1.1.1.1.8.11 Wymagana krajowa kategoria pożarowa taboru 1.2.1.0.5.7 Wymagana kategoria pożarowa taboru	X		Porównanie kategorii bezpieczeństwa przeciwpożarowego pojazdu i planowanej trasy.

▼B

Interfejs do kontroli zgodności pojazdu z trasą	Informacje o pojeździe (pochodzące z ERATV, pliku technicznego lub innych odpowiednich środków udostępniania informacji)	Informacje dotyczące trasy dostępne w rejestrze infrastruktury (RINF) lub przekazane przez zarządcę infrastruktury do czasu ukończenia RINF	Poziom pojazdu	Poziom pociągu	Parametry dotyczące kontroli zgodności pojazdu i pociągu na trasie przeznaczonej do eksploatacji
		1.2.1.0.5.8 Wymagana krajowa kategoria pożarowa taboru 1.2.2.0.5.7 Wymagana kategoria pożarowa taboru 1.2.2.0.5.8 Wymagana krajowa kategoria pożarowa taboru			
Długość pociągu	Długość pociągu	1.2.2.0.2.1 Długość użytkowa bocznicy 1.2.1.0.6.4 Długość użytkowa peronu	X	X	**W odniesieniu do stałego i z góry określonego składu (o którym mowa w sekcji 2.2.1 TSI 1302/2014):** Porównanie długości jednostki (w odniesieniu do jednej lub wielu operacji) z długościami bocznic i peronów planowanej trasy. **Przy eksploatacji ogólnej (*):** Weryfikacja długości składu pociągu z długościami bocznic i peronów planowanej trasy. *Uwaga:* System zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego musi uwzględniać wyniki kontroli. W wyniku tej kontroli nałożone mogą zostać warunki eksploatacji.
Wysokość peronu oraz wsiadanie i wysiadanie	Wysokości peronów, do których przystosowany jest pojazd	1.2.1.0.6.5 Wysokość peronu	X		Porównanie wysokości platform pojazdu i wysokości peronów planowanej trasy. *Uwaga:* System zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego musi uwzględniać wyniki kontroli. W wyniku tej kontroli nałożone mogą zostać warunki eksploatacji.

▼B

Interfejs do kontroli zgodności pojazdu z trasą	Informacje o pojeździe (pochodzące z ERATV, pliku technicznego lub innych odpowiednich środków udostępniania informacji)	Informacje dotyczące trasy dostępne w rejestrze infrastruktury (RINF) lub przekazane przez zarządcę infrastruktury do czasu ukończenia RINF	Poziom pojazdu	Poziom pociągu	Parametry dotyczące kontroli zgodności pojazdu i pociągu na trasie przeznaczonej do eksploatacji
ETCS	Zgodność systemu ETCS	1.1.1.3.2.9 Zgodność systemu ETCS	X		Porównanie wartości zgodności systemu ETCS w RINF z wartością w zezwoleniu dla pojazdu.
ETCS	Ciągłość pociągu	1.1.1.3.2.8 Pokładowe potwierdzenie ciągłości pociągu niezbędne do uzyskania dostępu do linii	X	X	Sprawdzenie, czy pojazd/pociąg jest w stanie potwierdzić ciągłość pociągu, jeżeli wymagają tego urządzenia przytorowe.
GSM-R	Zgodność systemu łączności radiowej dla połączeń głosowych	1.1.1.3.3.9 Zgodność systemu łączności radiowej dla połączeń głosowych	X		Porównanie wartości zgodności systemu łączności radiowej dla połączeń głosowych w RINF z wartością w zezwoleniu dla pojazdu.
GSM-R	Zgodność systemu łączności radiowej dla danych	1.1.1.3.3.10 Zgodność systemu łączności radiowej dla danych	X		Porównanie wartości zgodności danych systemu łączności radiowej w RINF z wartością w zezwoleniu dla pojazdu.
GSM-R	Karta SIM sieci macierzystej GSM-R	1.1.1.3.3.5 Sieci GSM-R objęte umową roamingową	X		Sprawdzenie, czy karta SIM sieci macierzystej GSM-R znajduje się w wykazie sieci GSM-R objętych umową roamingową na wszystkich odcinkach trasy. Należy to wykonać dla wszystkich kart SIM w pojeździe (kart głosowych i kart danych).
GSM-R	Karta SIM – obsługa grupy ID 555	1.1.1.3.3.4 Wykorzystanie grupy 555	X		Należy sprawdzić, czy grupa ID 555 jest używana w urządzeniach przytorowych. W przypadku braku konfiguracji pokładowej należy uprzednio ustanowić z zarządcą infrastruktury alternatywne procedury operacyjne.

▼B

Interfejs do kontroli zgodności pojazdu z trasą	Informacje o pojeździe (pochodzące z ERATV, pliku technicznego lub innych odpowiednich środków udostępniania informacji)	Informacje dotyczące trasy dostępne w rejestrze infrastruktury (RINF) lub przekazane przez zarządcę infrastruktury do czasu ukończenia RINF	Poziom pojazdu	Poziom pociągu	Parametry dotyczące kontroli zgodności pojazdu i pociągu na trasie przeznaczonej do eksploatacji
Klasa B	Dotychczasowy system kontroli pociągu klasy B	1.1.1.3.5.3 Dotychczasowe systemy kontroli pociągu	X		Porównanie nazwy i wersji dotychczasowego systemu kontroli pociągu klasy B.
Klasa B	Dotychczasowy system łączności radiowej klasy B	1.1.1.3.6.1 Dotychczasowy system łączności radiowej	X		Porównanie nazwy i wersji dotychczasowego systemu łączności radiowej klasy B.

(*) Eksploatacja ogólna: pojazd kolejowy został zaprojektowany do eksploatacji ogólnej, jeżeli jest przeznaczony do sprzęgania z innymi pojazdami kolejowymi w skład pociągu, który nie jest określony na etapie projektowania.
([1]) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 1).
([2]) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1301/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Energia” systemu kolei w Unii (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 179).

▼B

D2 **Elementy, które zarządca infrastruktury musi przedstawić przedsiębiorstwu kolejowemu na potrzeby opisu trasy**

Numer	Opis trasy
1	**Ogólne informacje dotyczące zarządcy infrastruktury**
1.1	Nazwa zarządcy infrastruktury
2	**Mapy i schematy**
2.1	**Mapa: schemat obejmujący**
2.1.1	Odcinki linii
2.1.2	Główne lokalizacje (stacje, stacje rozrządowe, posterunki odgałęźne, terminale towarowe)
2.2	**Schemat linii**
2.2.1	Wskazanie torów głównych zasadniczych, pętli, wykolejnic/zwrotnic ochronnych oraz dostępu do bocznic
2.2.2	Główne lokalizacje (stacje, stacje rozrządowe, posterunki odgałęźne, terminale towarowe) oraz ich położenie w stosunku do linii
2.2.3	Lokalizacja, typ i nazwa wszystkich sygnalizatorów stałych, istotnych dla pociągów
2.3	**Schematy stacji/stacji rozrządowej/zajezdni**
2.3.1	Nazwa lokalizacji
2.3.2	Rodzaj lokalizacji (terminal pasażerski, terminal towarowy, stacja rozrządowa, zajezdnia)
2.3.3	Lokalizacja, typ i identyfikacja sygnalizatorów stałych zapewniających ochronę punktów niebezpiecznych
2.3.4	Oznaczenie i plan torów, z uwzględnieniem zwrotnic
2.3.5	Oznaczenie peronów
2.3.6	Długość peronów
2.3.7	Wysokość peronów
2.3.8	Krzywizna peronów
2.3.9	Identyfikacja pętli
2.3.10	Inne instalacje
3	**Informacje na temat konkretnego odcinka linii**
3.1	**Charakterystyka ogólna**
3.1.1	Pierwszy kraniec odcinka linii
3.1.2	Drugi kraniec odcinka linii
3.1.3	Przytorowa sygnalizacja odległości (częstotliwość występowania, wygląd i umiejscowienie)
3.1.4	Maksymalna dopuszczalna prędkość na każdym torze, w tym — jeśli to konieczne — różne prędkości dla określonych rodzajów pociągów
3.1.5	Wszelkie inne informacje, jakie musi posiadać maszynista

▼B

Numer	Opis trasy
3.1.6	Szczegółowe informacje geograficzne niezbędne w kontekście lokalnej infrastruktury
3.1.7	Środki komunikacji z ośrodkiem zarządzania i sterowania ruchem w sytuacjach normalnych, awaryjnych i kryzysowych
3.2	**Szczegółowa charakterystyka techniczna**
3.2.1	Wartość procentowa nachylenia
3.2.2	Lokalizacja nachylenia
3.2.3	Tunele: lokalizacja, nazwa, długość i informacje szczególne, np. o występowaniu pomostów ewakuacyjnych i punktów bezpiecznej ewakuacji oraz o położeniu punktów bezpiecznych, w których można przeprowadzić ewakuację pasażerów; kategoria bezpieczeństwa przeciwpożarowego
3.2.4	Obszary bez postojów: identyfikacja, lokalizacja, rodzaj
3.2.5	Zagrożenia przemysłowe – miejsca, w których wychodzenie maszynisty jest niebezpieczne
3.2.6	Lokalizacje obszarów wyznaczonych do testowania piasecznicy (jeżeli występują)
3.2.7	Rodzaj systemu sygnalizacji i odpowiadający mu system eksploatacji (np. linia dwutorowa, ruch dwukierunkowy, jazda po lewym lub prawym torze itd.)
3.2.8	Rodzaj sprzętu radiowego na potrzeby komunikacji między torem a pociągiem.
3.3	**Podsystem „Energia”**
3.3.1	System zasilania (napięcie i częstotliwość)
3.3.2	Maksymalny pobór prądu przez pociąg
3.3.3	Ograniczenie związane z poborem mocy określonego(-ych) pojazdu(-ów) trakcyjnego(-ych) z napędem elektrycznym
3.3.4	Ograniczenie związane z położeniem zespołu(-ów) trakcyjnego(-ych) w celu dostosowania do wymagań związanych z odłączaniem sieci trakcyjnej (położenie pantografu)
3.3.5	Lokalizacja odcinków neutralnych
3.3.6	Lokalizacja obszarów, które należy przejechać z pantografami w pozycji opuszczonej
3.3.7	Warunki mające zastosowanie w związku z hamowaniem odzyskowym
3.3.8	Maksymalny pobór prądu na każdy pantograf podczas postoju
3.4	**Podsystem „Sterowanie”**
3.4.1	Potrzeba jednoczesnego uaktywnienia więcej niż jednego systemu
3.4.2	Specjalne warunki przy przełączaniu między różnymi systemami klasy B w zakresie zabezpieczenia pociągu, sterowania i ostrzegania
3.4.3	Specjalne warunki techniczne wymagane do przełączania pomiędzy systemami ERTMS/ETCS a systemami klasy B
3.4.4	Specjalne instrukcje (lokalizacja) przy przełączaniu między różnymi systemami radiołączności
3.4.5	Dopuszczalność stosowania hamulca wirowoprądowego
3.4.6	Dopuszczalność stosowania hamulca magnetycznego
3.5	**Podsystem „Ruch kolejowy”**
3.5.1	Język operacyjny

▼B

Dodatek E

Poziom kompetencji językowych i komunikacyjnych

Można rozróżnić pięć poziomów ustnej znajomość języka:

Poziom	Opis
5	— potrafi dostosować sposób mówienia do każdego słuchacza — potrafi przedstawić opinię — może negocjować — może przekonywać — może udzielać porad
4	— radzi sobie w całkowicie nieprzewidzianych sytuacjach — potrafi wysuwać hipotezy — potrafi wyrażać należycie uargumentowane poglądy
3	— radzi sobie w praktycznych sytuacjach zawierających nieprzewidziany element — może podać opis — potrafi podtrzymać prostą rozmowę
2	— radzi sobie w prostych, praktycznych sytuacjach — potrafi zadawać pytania — potrafi odpowiadać na pytania
1	— potrafi rozmawiać, używając zapamiętanych zdań

▼B

Dodatek F

Minimalne wymagania dotyczące kwalifikacji zawodowych w odniesieniu do zadań w zakresie „towarzyszenia pociągowi”

1. **Wymagania ogólne**

a) Niniejszy dodatek, który należy czytać łącznie z pkt 4.6 i 4.7, stanowi wykaz elementów uznanych za istotne dla zadań w zakresie towarzyszenia pociągowi w sieci.

b) W kontekście niniejszego rozporządzenia wyrażenie „kwalifikacje zawodowe” odnosi się do elementów, w zakresie których ważne jest przeszkolenie personelu operacyjnego oraz sprawdzenie, czy rozumie on i potrafi wykonać zadania.

c) Zasady i procedury odnoszą się do wykonywanych zadań oraz do wykonującej je osoby. Zadania te mogą być wykonywane przez każdą upoważnioną osobę posiadającą odpowiednie kwalifikacje, bez względu na nazewnictwo, tytuł zawodowy czy stopień używane w przepisach i procedurach lub stosowane przez określone przedsiębiorstwo.

2. **Wiedza zawodowa**

Każde zezwolenie wymaga uprzedniego zdania egzaminu oraz spełnienia warunków w zakresie bieżącej oceny i szkoleń przedstawionych w pkt 4.6.

2.1. *Ogólna wiedza zawodowa*

a) Zasady systemu zarządzania bezpieczeństwem organizacji, istotne dla wykonywanych zadań.

b) Rola i obowiązki najważniejszych podmiotów zaangażowanych w działania eksploatacyjne.

c) Ogólne warunki dotyczące bezpieczeństwa pasażerów lub ładunku oraz osób przebywających na torze kolejowym lub w jego pobliżu.

d) Warunki zdrowotne i warunki bezpieczeństwa pracy.

e) Ogólne zasady ochrony systemu kolei.

f) Bezpieczeństwo osób, w tym bezpieczeństwo podczas opuszczania pociągu na torze głównym zasadniczym.

2.2. *Znajomość procedur operacyjnych i systemów bezpieczeństwa istotnych w kontekście zadań*

a) Procedury operacyjne i przepisy bezpieczeństwa.

b) Istotne aspekty systemu sterowania ruchem kolejowym.

c) Sformalizowane procedury wymiany komunikatów, w tym obsługa urządzeń łączności.

2.3. *Znajomość taboru*

a) Urządzenia wewnątrz pojazdów osobowych.

b) Odpowiednia wiedza dotycząca zadań o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa w zakresie procedur oraz interfejsów w odniesieniu do taboru.

2.4. *Znajomość trasy*

a) Istotne ustalenia operacyjne (takie jak sposób odprawy pociągu) w poszczególnych lokalizacjach (wyposażenie stacji, sygnalizacja itd.).

b) Stacje, na których pasażerowie mogą wysiadać z pociągu lub wsiadać do pociągu.

c) Lokalne ustalenia operacyjne i dotyczące sytuacji kryzysowych dla określonej(-ych) linii na trasie.

▼B

2.5. *Znajomość kwestii bezpieczeństwa pasażerów*

Szkolenie w zakresie kwestii bezpieczeństwa pasażerów obejmuje co najmniej następujące elementy:

a) zasady służące zapewnieniu bezpieczeństwa pasażerów:

— pomoc pasażerom o ograniczonej sprawności ruchowej,

— identyfikacja zagrożeń,

— procedury mające zastosowanie do wypadków z udziałem ludzi,

— wystąpienia pożaru lub zadymienia,

— ewakuacja pasażerów;

b) zasady komunikacji:

— ustalenie, z kim należy się kontaktować, oraz rozumienie metod komunikacji, w tym w szczególności z dyżurnym ruchu podczas incydentu wymagającego ewakuacji,

— ustalenie przyczyn/sytuacji oraz prośby o nawiązanie łączności,

— metody komunikacji na potrzeby informowania pasażerów,

— metody komunikacji w przypadku eksploatacji awaryjnej/w sytuacjach kryzysowych;

c) umiejętności behawioralne:

— znajomość sytuacji,

— sumienność,

— komunikacja,

— podejmowanie decyzji i działań.

3. **Umiejętność praktycznego wykorzystania wiedzy**

Zdolność wykorzystania wiedzy zawodowej w sytuacjach normalnych, awaryjnych i kryzysowych wymaga od personelu dogłębnej znajomości:

— metod oraz zasad stosowania przepisów i procedur,

— procesu użytkowania urządzeń przytorowych i taboru, a także wszelkich specjalistycznych urządzeń związanych z bezpieczeństwem,

w szczególności:

a) kontroli przed odjazdem, łącznie z próbami hamulców (w razie potrzeby) i sprawdzania prawidłowego zamknięcia drzwi;

b) procedur związanych z odjazdem;

c) eksploatacji awaryjnej;

d) oceny prawdopodobieństwa wystąpienia usterki w obszarach przeznaczonych dla pasażerów oraz reagowania zgodnie z przepisami i procedurami;

e) środków ochrony i powiadamiania o zagrożeniu zgodnie z wymaganiami przepisów i regulaminów lub przy udzielaniu pomocy maszyniście;

f) komunikowania się z personelem zarządcy infrastruktury podczas udzielania pomocy maszyniście;

g) meldowania o wszystkich nietypowych zdarzeniach dotyczących eksploatacji pociągu, związanych ze stanem taboru i bezpieczeństwem pasażerów. Jeżeli takie są wymagania, meldunki należy sporządzać na piśmie w języku wybranym przez przedsiębiorstwo kolejowe.

▼B

Dodatek G

Minimalne wymagania dotyczące kwalifikacji zawodowych w odniesieniu do zadania przygotowania pociągów

1. **Wymagania ogólne**

a) Niniejszy dodatek, który należy odczytywać w związku z pkt 4.6, stanowi wykaz elementów uznanych za istotne dla zadania przygotowania pociągu w sieci transeuropejskiej.

b) W kontekście niniejszego rozporządzenia wyrażenie „kwalifikacje zawodowe” odnosi się do tych elementów, w zakresie których przeszkolenie personelu operacyjnego oraz sprawdzenie, czy rozumie on i potrafi wykonać elementy zadania jest ważne.

c) Przepisy i procedury odnoszą się do wykonywanego zadania i do wykonującej je osoby. Zadania te mogą być wykonywane przez każdą upoważnioną osobę posiadającą odpowiednie kwalifikacje, bez względu na nazewnictwo, tytuł zawodowy czy stopień używane w przepisach i procedurach lub stosowane przez określone przedsiębiorstwo.

2. **Wiedza zawodowa**

Każde zezwolenie wymaga uprzedniego zdania egzaminu oraz spełnienia warunków w zakresie bieżącej oceny i szkoleń przedstawionych w pkt 4.6.

2.1. *Ogólna wiedza zawodowa*

a) Zasady systemu zarządzania bezpieczeństwem organizacji, istotne dla wykonywanego zadania.

b) Rola i obowiązki najważniejszych podmiotów zaangażowanych w działania eksploatacyjne.

c) Ogólne warunki dotyczące bezpieczeństwa pasażerów lub ładunku, w tym przewozu towarów niebezpiecznych lub ładunków z przekroczoną skrajnią ładunkową.

d) Zrozumienie problematyki zagrożeń, w szczególności w odniesieniu do ryzyka związanego z funkcjonowaniem kolei oraz zasilaniem trakcji elektrycznej.

e) Warunki zdrowotne i warunki bezpieczeństwa pracy.

f) Ogólne zasady ochrony systemu kolei.

g) Bezpieczeństwo osób podczas przebywania na liniach kolejowych lub w ich pobliżu.

h) Zasady komunikacji oraz sformalizowane procedury wymiany komunikatów, w tym obsługa urządzeń łączności.

2.2. *Znajomość procedur operacyjnych i systemów bezpieczeństwa istotnych w kontekście zadania*

a) Eksploatacja pociągów w sytuacjach normalnych, awaryjnych i kryzysowych.

b) Procedury operacyjne w poszczególnych lokalizacjach (sygnalizacja, urządzenia na stacjach, stacjach rozrządowych lub w zajezdniach) oraz przepisy bezpieczeństwa.

c) Lokalne ustalenia eksploatacyjne.

2.3. *Znajomość wyposażenia pociągu*

a) Przeznaczenie i obsługa urządzeń w wagonie towarowym i pojeździe.

b) Identyfikacja kontroli technicznych i przygotowanie do nich.

c) Odpowiednia wiedza dotycząca zadań o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa w zakresie procedur oraz interfejsów w odniesieniu do taboru.

▼B

3. **Umiejętność praktycznego wykorzystania wiedzy**

Zdolność wykorzystania wiedzy zawodowej w sytuacjach normalnych, awaryjnych i kryzysowych wymaga od personelu dogłębnej znajomości:

— metod oraz zasad stosowania przepisów i procedur,

— procesu użytkowania urządzeń przytorowych i taboru, a także wszelkich specjalistycznych urządzeń związanych z bezpieczeństwem,

W szczególności:

a) stosowanie reguł dotyczących zestawiania składu pociągów, hamowania pociągów, załadunku pociągów itp. w celu zapewnienia zdolności pociągu do ruchu;

b) rozumienie oznaczeń i etykiet na pojazdach;

c) proces określania i udostępniania danych o pociągu;

d) komunikowanie się z drużyną pociągową;

e) komunikowanie się z personelem odpowiedzialnym za sterowanie ruchem pociągów;

f) eksploatacja awaryjna, zwłaszcza gdy wpływa na przygotowanie pociągów;

g) środki ochrony i powiadamiania o zagrożeniu zgodnie z wymaganiami przepisów i regulaminów lub lokalnych ustaleń w danej lokalizacji;

h) działania podejmowane w razie incydentów w związku z przewozem towarów niebezpiecznych (w stosownych przypadkach).

▼B

Dodatek H

Europejski numer pojazdu i związane z nim oznaczenia literowe na pudle pojazdu

1. PRZEPISY OGÓLNE DOTYCZĄCE EUROPEJSKIEGO NUMERU POJAZDU

Europejski numer pojazdu (EVN) przypisuje się zgodnie z dodatkiem 6 do załącznika II do decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2018/1614 ([1]).

Numer EVN zmienia się zgodnie z pkt 3.2.2.8 załącznika II do decyzji wykonawczej (UE) 2018/1614.

Numer EVN można zmienić na wniosek dysponenta zgodnie z pkt 3.2.2.9 załącznika II do decyzji wykonawczej (UE) 2018/1614.

2. OGÓLNY UKŁAD OZNACZENIA ZEWNĘTRZNEGO

Wielkie litery i cyfry składające się na oznaczenie muszą mieć co najmniej 80 mm wysokości oraz bezszeryfowy krój czcionki o jakości korespondencyjnej. Litery o mniejszej wysokości mogą być stosowane jedynie w przypadku, gdy nie ma innej możliwości umieszczenia oznaczenia, jak tylko na ostojnicy.

Oznaczenie umieszcza się na wysokości nieprzekraczającej 2 metrów nad poziomem szyn.

Dysponent może, używając znaków o większym rozmiarze niż w europejskim numerze pojazdu, dodać swoje własne oznaczenie (na które zazwyczaj składają się cyfry numeru seryjnego uzupełnione kodem alfabetycznym), przydatne podczas eksploatacji. Wybór miejsca, w którym zostanie umieszczone własne oznakowanie, pozostawia się do uznania dysponenta. Zawsze jednak musi istnieć możliwość łatwego odróżnienia europejskiego numeru pojazdu od własnego oznaczenia dysponenta.

3. WAGONY TOWAROWE

Oznaczenie nanosi się na pudło wagonu towarowego w następującym układzie:

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

gdzie w przykładach:

D i NL są oznaczeniami rejestrujących państw członkowskich zgodnie z częścią 4 dodatku 6 do decyzji (UE) 2018/1614.

RFC, DB i ACTS są oznaczeniami dysponenta pojazdu zgodnie z częścią 1 dodatku 6 do decyzji (UE) 2018/1614 w sprawie krajowego rejestru pojazdów kolejowych.

W przypadku wagonów towarowych, których pudło nie posiada wystarczająco dużej powierzchni, aby zmieścić taki układ, zwłaszcza w przypadku wagonów platform, oznaczenie może zostać rozmieszczone w następujący sposób:

01.87	3320 644-7	
TEN	F-SNCF	Ks

Jeżeli na wagonie towarowym nanosi się przynajmniej jedną literę indeksu o znaczeniu krajowym, to oznaczenie krajowe należy zamieścić za literowym oznaczeniem międzynarodowym i oddzielić od niego myślnikiem w następujący sposób:

01.87	3320 644-7	
TEN	F-SNCF	Ks-xy

([1]) Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2018/1614 z dnia 25 października 2018 r. ustanawiająca specyfikacje dotyczące rejestrów pojazdów, o których mowa w art. 47 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 oraz zmieniająca i uchylająca decyzję Komisji 2007/756/WE (Dz.U. L 268 z 26.10.2018, s. 53).

▼B

4. WAGONY OSOBOWE I CIĄGNIONY TABOR PASAŻERSKI

Numer umieszcza się na wszystkich ścianach bocznych pojazdu w następujący sposób:

F-SNCF 61 87 20 - 72 021 - 7

B^{10} tu

Oznaczenie kraju, w którym dany pojazd jest zarejestrowany, oraz symbol charakterystyki technicznej nanosi się bezpośrednio przed, za albo pod dwunastocyfrowym numerem pojazdu.

W przypadku wagonów osobowych z kabiną maszynisty europejski numer pojazdu umieszcza się również wewnątrz kabiny.

5. LOKOMOTYWY, WAGONY SILNIKOWE I POJAZDY SPECJALNE

Europejski numer pojazdu należy umieścić na każdej ścianie bocznej pojazdów taboru trakcyjnego w następujący sposób:

92 10 1108 062-6

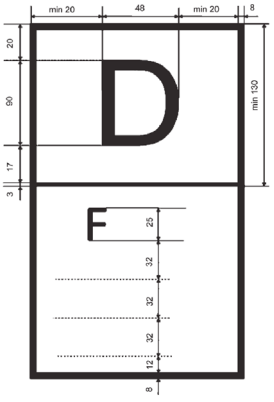
Europejski numer pojazdu umieszcza się również wewnątrz wszystkich kabin pojazdów taboru trakcyjnego.

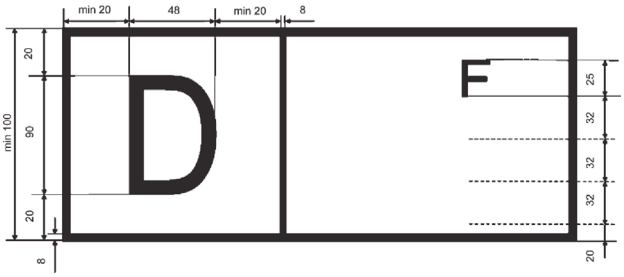
6. OZNACZENIE LITEROWE ZDOLNOŚCI DO INTEROPERACYJNOŚCI

„TEN”: pojazd uzyskał zezwolenie ważne na obszarze użytkowania obejmującym wszystkie państwa członkowskie.

„PPV/PPW”: pojazd zgodny z porozumieniem PPV/PPW lub PGW (w obrębie państw należących do Organizacji Współpracy Kolei). (Oryginał: PPV/PPW: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении); PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами)

Pojazdy, które uzyskały zezwolenie ważne na obszarze użytkowania, który nie obejmuje wszystkich państw członkowskich, należy oznaczyć, wskazując państwa członkowskie, które wchodzą w obszar użytkowania pojazdu. Takie oznaczenie jest zgodne z jednym z przedstawionych poniżej rysunków, gdzie D oznacza państwo członkowskie, które jako pierwsze przyznało zezwolenie (w przytoczonym przykładzie są to Niemcy), natomiast F oznacza państwo członkowskie, które przyznało zezwolenie jako drugie (w przytoczonym przykładzie jest to Francja). Kody państw członkowskich są zapisywane zgodnie z częścią 4 dodatku 6 do decyzji (UE) 2018/1614.





▼B

Dodatek I

Wykaz obszarów, w odniesieniu do których nadal można stosować przepisy krajowe zgodnie z art. 8 dyrektywy 2016/798/UE

1. DZIEDZINY, KTÓRYCH MOGĄ DOTYCZYĆ PRZEPISY KRAJOWE

Manewrowanie

Zasady sygnalizacji

Zasady operacyjne dotyczące krajowych systemów sygnalizacji

Maksymalne prędkości w trybie awaryjnym, w tym przy jeździe na widoczność

Ostrożna jazda

Lokalne reguły eksploatacji

Odnoszące się do szczególnych warunków lokalnych, w których mogą być potrzebne dodatkowe informacje, przy czym jest to ograniczone do wymogów nieobjętych niniejszym rozporządzeniem.

Eksploatacja w trakcie robót

Bezpieczna eksploatacja pociągu próbnego

Widoczność pociągu – czoło pociągu (zob. 4.2.2.1.2)

Istniejące pojazdy niezgodne z TSI

Zarządzanie sytuacją kryzysową i reagowanie w sytuacjach kryzysowych (zob. pkt 4.2.3.7)

Rola władz lokalnych/krajowych oraz służb ratowniczych

Powiadamianie o wypadkach i incydentach: krajowe instrukcje dotyczące trybu powiadamiania organów

Wyrażenia stosowane w komunikacji w sprawach dotyczących bezpieczeństwa (zob. dodatek C)

Krajowe instrukcje operacyjne

Wymogi dotyczące znajomości trasy zgodnie z krajową transpozycją dyrektywy 2007/59/WE (dyrektywa w sprawie maszynistów)

2. WYKAZ PUNKTÓW OTWARTYCH

Transport nadzwyczajny

Rozkład jazdy (zob. 4.2.1.2.3)

Informacje dodatkowe

Rejestracja danych nadzoru poza pociągiem (zob. 4.2.3.5.1)

Informacje dodatkowe

Rejestracja danych nadzoru na pokładzie pociągu (zob. 4.2.3.5.2)

Informacje dodatkowe

Kompetencje zawodowe (zob. pkt 4.6)

— Personel wykonujący czynności o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa, oprócz maszynistów,

— Dodatkowe informacje dla personelu wykonującego czynności o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa w zakresie towarzyszenia pociągowi, oprócz maszynistów,

▼B

— Dodatkowe informacje dla członków personelu wykonujących czynności o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa w zakresie ostatecznego przygotowania pociągu przed planowanym przekroczeniem granicy i pracy poza obszarami oznaczonymi jako „graniczne” w regulaminie sieci zarządcy infrastruktury oraz określonymi w jego autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa.

Warunki zdrowotne i warunki bezpieczeństwa pracy (zob. pkt 4.7)

— Personel wykonujący czynności o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa, oprócz maszynistów,

— Dodatkowe informacje dla personelu wykonującego czynności o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa w zakresie towarzyszenia pociągowi, oprócz maszynistów,

— Ograniczenia dotyczące alkoholu (zob. 4.7.1).

Wspólne zasady i reguły eksploatacji (zob. 4.4 i dodatek B)

— Piaskowanie – automatyczne urządzenie do piaskowania i meldowanie w przypadku użycia urządzenia do piaskowania,

— Awaria przejazdu kolejowego – dodatkowe informacje.

Wyrażenia stosowane w komunikacji w sprawach dotyczących bezpieczeństwa (zob. dodatek C)

Wyrażenia dodatkowe

Eksploatacja w długich tunelach (zob. 4.3.5)

Informacje dodatkowe

▼B

Dodatek J

Glosariusz

Definicje podane w niniejszym glosariuszu dotyczą terminów używanych w niniejszym rozporządzeniu.

Do celów niniejszego rozporządzenia zastosowanie ma definicja zawarta w art. 2 dyrektywy (UE) 2016/797 oraz definicja zawarta w pkt 2.2 TSI „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski”.

Pojęcie	Definicja
Wypadek	Zgodnie z definicją w art. 3 dyrektywy (UE) 2016/798.
Zezwalanie na ruch pociągów	Obsługiwanie urządzeń w nastawniach, centrach sterowania obiektami zasilania i ośrodkach sterowania ruchem w celu wydania zezwolenia na jazdę pociągu. Nie obejmuje to działań personelu przedsiębiorstwa kolejowego odpowiedzialnego za zarządzanie zasobami takimi jak drużyna pociągowa lub tabor.
Kompetencje	Kwalifikacje i doświadczenie niezbędne do bezpiecznego i niezawodnego wykonania zadania. Doświadczenie można zdobyć w ramach procesu szkolenia.
Towary niebezpieczne	Ładunki objęte dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/68/WE z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych ([1]).
Eksploatacja awaryjna	Eksploatacja będąca skutkiem niezaplanowanego zdarzenia, które uniemożliwia wykonywanie przewozów kolejowych w normalny sposób.
Odprawa	Zob. Odprawa pociągu
Maszynista	Zgodnie z definicją w art. 3 dyrektywy 2007/59/WE.
Ostrzeżenie o sytuacji kryzysowej	Wydawanie ostrzeżenia o sytuacji kryzysowej w niektórych sytuacjach niebezpiecznych w celu ostrzeżenia wszystkich pociągów/prac manewrowych na określonym obszarze.
Przejechanie bez zezwolenia sygnału „koniec zezwolenia na jazdę”	Sygnał „koniec zezwolenia na jazdę” przejechano bez zezwolenia w każdym przypadku, gdy pociąg kontynuuje jazdę za oznaczeniem końca zezwolenia na jazdę, tj. w następujących okolicznościach: — urządzenie przytorowe informuje o niebezpieczeństwie lub pokazuje sygnał STOP, jeżeli ATP nie działa, — ATP przekazuje „koniec zezwolenia na jazdę”, — punkt wskazano w postaci ustnego lub pisemnego zezwolenia określonego w przepisach, — ustawiono tablice STOP, — nadano sygnał ręczny. Obejmuje to zezwolenie na jazdę, jak opisano w systemie ETCS oraz zezwolenie na poruszanie się w zakresie objętym instrukcjami/sygnalizacją. Wyłącza się przypadki, w których pojazd nietrakcyjny lub pociąg bez nadzoru obsługi minie sygnał.
Instrukcje europejskie	Zharmonizowane instrukcje operacyjne o podobnej treści dla maszynistów w całej Unii Europejskiej, umożliwiające im podobną reakcję w podobnych sytuacjach.
Ewakuacja	Ewakuacja pociągu ma miejsce, kiedy wszystkim pasażerom polecono opuścić pociąg i przejść na infrastrukturę pod nadzorem personelu pokładowego. Przy czym personel pokładowy uzgadnia wcześniej z dyżurnym ruchu lub innym pracownikiem zarządcy infrastruktury, że jest to bezpieczne.

▼B

Pojęcie	Definicja
Transport nadzwyczajny	Pojazd lub przewożony ładunek, który ze względu na strukturę/konstrukcję, wymiary lub masę nie spełnia parametrów trasy i wymaga specjalnego pozwolenia na ruch oraz może wymagać szczególnych warunków podczas części lub całej podróży.
Warunki zdrowotne i warunki bezpieczeństwa pracy	W kontekście niniejszego rozporządzenia termin ten odnosi się jedynie do kwalifikacji medycznych i psychologicznych, niezbędnych do obsługi odpowiednich elementów podsystemu.
Zagrzane łożysko osiowe	Maźnica i łożysko osiowe, których temperatura przekroczyła maksymalną dopuszczalną konstrukcyjnie temperaturę roboczą.
Incydent	Zgodnie z definicją w art. 3 dyrektywy (UE) 2016/798.
Długość pociągu	Łączna długość wszystkich pojazdów ze zderzakami, włączając w to lokomotywę lub lokomotywy.
Pętla	Tor, połączony z torem głównym, używany do wymijania, przejeżdżania i postoju.
Instrukcje krajowe	Instrukcje określone na poziomie krajowym lub przez zarządcę infrastruktury, które obejmują sytuacje specyficzne dla systemu klasy B lub przejścia między systemami klasy A i klasy B.
Język operacyjny	Język lub języki używane w codziennej działalności zarządcy infrastruktury i opublikowane w jego regulaminie sieci, wykorzystywane do przekazywania komunikatów operacyjnych lub dotyczących bezpieczeństwa między personelem zarządcy infrastruktury i personelem przedsiębiorstwa kolejowego.
Instrukcje operacyjne	Formalne informacje wymieniane między dyżurnym ruchu i maszynistą, tak aby zapewnić/kontynuować eksploatację kolei w określonych sytuacjach. Instrukcje operacyjne istnieją zarówno na szczeblu krajowym, jak i europejskim.
Pasażer	Osoba (niebędąca pracownikiem mającym do wykonania określone obowiązki w pociągu) podróżująca pociągiem lub znajdująca się na terenie kolejowym przed rozpoczęciem podróży pociągiem lub po jej zakończeniu.
Monitorowanie sprawności działania	Systematyczne obserwowanie i rejestrowanie sprawności działania przewozów kolejowych oraz infrastruktury, prowadzone w celu poprawy jakości w obu tych aspektach.
Kwalifikacje	Przydatność do wykonywania określonego zadania pod względem fizycznym i psychicznym, łącznie z wymaganą wiedzą.
Czas rzeczywisty	Możliwość wymiany lub przetwarzania informacji o określonych zdarzeniach podczas podróży pociągu (takich jak przyjazd na stację, przejechanie przez stację lub odjazd ze stacji) z chwilą ich wystąpienia.
Punkt meldunkowy	Określone w rozkładzie jazdy pociągu miejsce, z którego wymagane jest nadanie meldunku z podaniem czasu przyjazdu do tego miejsca, odjazdu z niego lub przejechania przez nie.
Trasa	Określony odcinek lub odcinki linii.
Zadanie o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa	Zadanie wykonywane przez personel podczas sterowania pociągiem lub oddziaływania na jego ruch, które może mieć wpływ na bezpieczeństwo kolei.
Planowy postój	Postój zaplanowany ze względów komercyjnych lub operacyjnych.
Tor boczny	Dowolny tor w obrębie punktu operacyjnego, który nie jest wykorzystywany do celów planowej eksploatacji pociągu.
Dyżurny ruchu	Pracownik odpowiedzialny za ustalanie tras pociągów/prace manewrowe i wydawanie instrukcji maszynistom.
Personel	Pracownicy przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury bądź ich wykonawcy, podejmujący zadania wyszczególnione w niniejszym rozporządzeniu.

▼B

Pojęcie	Definicja
Sygnał stop	Dowolny sygnał sygnalizatora, który nie pozwala maszyniście na minięcie sygnalizatora.
Punkt zatrzymania	Miejsce wskazane w harmonogramie ruchu pociągu, w którym zaplanowane jest zatrzymanie pociągu, na ogół w celu wykonania konkretnych działań, takich jak umożliwienie pasażerom wsiadania do pociągu i wysiadania z niego.
Rozkład jazdy	Dokument lub system, który przedstawia szczegółowy harmonogram ruchu pociągu(-ów) na konkretnej trasie.
Punkt kontroli czasu	Miejsce określone w rozkładzie jazdy pociągu, do którego przypisany jest określony czas. Może to być czas przyjazdu, czas odjazdu lub – w przypadku, gdy zgodnie z rozkładem jazdy pociąg nie zatrzymuje się w tym miejscu – czas przejechania przez to miejsce.
Pojazd trakcyjny	Pojazd z własnym napędem, zdolny do poruszania się samemu lub z innymi pojazdami, z którymi może być sprzęgnięty.
Pociąg	Pociąg oznacza pojazd(-y) trakcyjny(-e), ze sprzęgniętymi pojazdami kolejowymi lub bez, w przypadku którego dostępne są dane o pociągu, eksploatowany między co najmniej dwoma określonymi punktami.
Odprawa pociągu	Przekazana osobie kierującej pociągiem informacja, że wszystkie czynności na stacji kolejowej lub w zajezdni zostały ukończone i że – w przypadku personelu za to odpowiedzialnego – udzielono zezwolenia na ruch pociągu.
Drużyna pociągowa	Członkowie pokładowego personelu pociągu, posiadający świadectwa kwalifikacji i wyznaczeni przez przedsiębiorstwo kolejowe do wykonywania w pociągu szczególnych, określonych zadań związanych z bezpieczeństwem; są to na przykład maszynista lub konduktor.
Przygotowanie pociągu	Dopilnowanie, aby pociąg był w odpowiednim stanie do rozpoczęcia wykonywania przewozu oraz aby urządzenia w pociągu były prawidłowo rozmieszczone, a skład pociągu był odpowiedni do wyznaczonej trasy. Przygotowanie pociągu obejmuje także kontrole techniczne przeprowadzane przed rozpoczęciem wykonywania przez pociąg przewozu.

([1]) Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13).

Skrót	Wyjaśnienie
AC	Prąd przemienny
ATP	Automatyczna kontrola pociągu
CCS	„Sterowanie”
CEN	Europejski Komitet Normalizacyjny (fr. *Comité Européen de Normalisation*)
COTIF	Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (fr. *Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires*)
dB	Decybel
DC	Prąd stały
DMI	Interfejs maszynista/pojazd
WE	Wspólnota Europejska
EKG	Elektrokardiogram
EIRENE	Zintegrowana europejska sieć łączności radiowej na potrzeby kolei (ang. *European Integrated Railway Radio Enhanced Network*)
EN	Norma europejska

▼B

Skrót	Wyjaśnienie
ENE	Energia
ERA	Agencja Kolejowa Unii Europejskiej
ERATV	Europejski rejestr typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji
ERTMS	Europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ang. *European Rail Traffic Management System*)
ETCS	Europejski system bezpiecznej kontroli jazdy pociągu (ang. *European Train Control System*)
UE	Unia Europejska
FRS	Specyfikacja wymagań funkcjonalnych (ang. *Functional Requirement Specification*)
GSM-R	Globalny system łączności ruchomej dla kolei (ang. *Global System for Mobile Communications - Rail*)
IM	Zarządca infrastruktury (ang. *Infrastructure Manager*)
INF	Infrastruktura
OPE	Ruch kolejowy
OSJD	Organizacja Współpracy Kolei
PPV/PPW	Skrót rosyjski oznaczający *Prawiła Polzowanija Wagonami w mieżdunarodnom soobszczenii* = Przepisy o użytkowaniu pojazdów kolejowych w ruchu międzynarodowym
RINF	Rejestr infrastruktury
RST	Tabor
RU	Przedsiębiorstwo kolejowe (ang. *Railway Undertaking*)
SMS	System zarządzania bezpieczeństwem
SPAD	Przejechanie sygnału „Stój”
SRS	Specyfikacja wymagań systemowych (ang. *System Requirement Specification*)
TAF	Aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych
TEN	Sieć transeuropejska
TPS	System kontroli pociągu
TSI	Techniczna specyfikacja interoperacyjności
UIC	Międzynarodowy Związek Kolei (fr. *Union Internationale des Chemins de fer*)
TSI „Tabor — lokomotywy i tabor pasażerski” (LOC&PAS)	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei w Unii Europejskiej.
TSI „Sterowanie” (CCS)	Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej

▼B

Skrót	Wyjaśnienie
TSI „Hałas” (NOI)	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1304/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy — hałas”, zmieniające decyzję 2008/232/WE i uchylające decyzję 2011/229/UE
TSI „Wagony towarowe” (WAG)	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 321/2013 z dnia 13 marca 2013 r. dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – wagony towarowe” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające decyzję 2006/861/WE
TSI „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” (PRM)	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się
TSI „Energia” (ENE)	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1301/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Energia” systemu kolei w Unii
TSI „Infrastruktura” (INF)	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej
TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” (SRT)	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1303/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” systemu kolei w Unii Europejskiej