To besedilo je zgolj informativne narave in nima pravnega učinka. Institucije Unije za njegovo vsebino ne prevzemajo nobene odgovornosti. Verodostojne različice zadevnih aktov, vključno z uvodnimi izjavami, so objavljene v Uradnem listu Evropske unije. Na voljo so na portalu EUR-Lex. Uradna besedila so neposredno dostopna prek povezav v tem dokumentu

►**B**

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2019/773

z dne 16. maja 2019

o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „vodenje in upravljanje prometa“ železniškega sistema v Evropski uniji in o razveljavitvi Sklepa Komisije 2012/757/EU

(Besedilo velja za EGP)

(UL L 139I, 27.5.2019, str. 5)

spremenjena z:

		Uradni list		
		št.	stran	datum
►**M1**	Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/778 z dne 12. junija 2020	L 188	4	15.6.2020
►**M2**	Izvedbena uredba Komisije (EU) 2021/2238 z dne 15. decembra 2021	L 450	57	16.12.2021

popravljena z:

►**C1** Popravek, UL L 84, 23.3.2023, str. 28 (2019/773)

▼B

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2019/773

z dne 16. maja 2019

o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „vodenje in upravljanje prometa“ železniškega sistema v Evropski uniji in o razveljavitvi Sklepa Komisije 2012/757/EU

(Besedilo velja za EGP)

Člen 1

V tej uredbi je določena tehnična specifikacija za interoperabilnost (TSI) v zvezi s podsistemom vodenje in upravljanje prometa železniškega sistema Unije, kot je določena v Prilogi.

TSI iz Priloge se uporablja za podsistem vodenje in upravljanje prometa, kot je opisan v točki 2.5 Priloge II k Direktivi (EU) 2016/797.

Člen 2

Države članice Komisiji najpozneje do 1. januarja 2020 priglasijo naslednje vrste sporazumov, če ti niso bili priglašeni že na podlagi Odločbe Komisije 2006/920/ES ([1]), Odločbe Komisije 2008/231/ES ([2]), Sklepa Komisije 2011/314/EU ([3]) ali Sklepa Komisije 2012/757/EU:

(a) dvostranske ali večstranske sporazume med prevozniki v železniškem prometu, upravljavci infrastrukture ali varnostnimi organi, ki zagotavljajo visoke ravni lokalne ali regionalne interoperabilnosti;

(b) mednarodne sporazume med eno ali več državami članicami in vsaj eno tretjo državo ali med prevozniki v železniškem prometu ali upravljavci infrastrukture v državah članicah in vsaj enim prevoznikom v železniškem prometu ali upravljavcem infrastrukture tretje države, ki zagotavljajo visoke ravni lokalne ali regionalne interoperabilnosti.

Člen 3

V spodaj navedenih primerih so pogoji, ki morajo biti izpolnjeni za verifikacijo interoperabilnosti v skladu s členom 13 Direktive (EU) 2016/797, takšni kot v nacionalnih predpisih, ki se uporabljajo v državi članici, kjer poteka zadevno obratovanje:

(a) v posebnih primerih iz točke 7.2 Priloge k tej uredbi;

([1]) Odločba Komisije 2006/920/ES z dne 11. avgusta 2006 o tehnični specifikaciji interoperabilnosti, ki se nanaša na podsistem „Vodenje in upravljanje prometa“ vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti (UL L 359, 18.12.2006, str. 1).

([2]) Odločba Komisije 2008/231/ES z dne 1. februarja 2008 o sprejeti tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi z obratovalnim podsistemom vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti iz člena 6(1) Direktive Sveta 96/48/ES in o razveljavitvi Odločbe Komisije 2002/734/ES z dne 30. maja 2002 (UL L 84, 26.3.2008, str. 1).

([3]) Sklep Komisije 2011/314/EU z dne 12. maja 2011 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „vodenje in upravljanje prometa“ vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti (UL L 144, 31.5.2011, str. 1).

▼B

(b) v zvezi s temami, ki so navedene kot odprta vprašanja in področja za nacionalne predpise iz Dodatka I k navedeni prilogi.

Člen 4

Agencija najpozneje do 1. julija 2019 objavi navodila za uporabo podsistema vodenje in upravljanje prometa (v nadaljnjem besedilu: navodila za uporabo). Agencija posodablja navodila za uporabo.

Člen 5

Sklep 2012/757/EU se razveljavi z učinkom od 16. junija 2021.

Vendar se lahko dodatka A in C k Prilogi k Sklepu 2012/757/EU še naprej uporabljata najpozneje do 16. junija 2024.

Člen 6

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije.*

Uporablja se od 16. junija 2021.

Vendar se oddelka 4.2.2.1.3.2 in 4.4 Priloge uporabljata od 16. junija 2019.

V državah članicah, ki Agencije in Komisije niso uradno obvestile v skladu s členom 57(2) Direktive (EU) 2016/797, se oddelek 4.2.2.5 in Dodatek D1 k Prilogi k tej uredbi uporabljata od 16. junija 2019.

▼M1

V državah članicah, ki so Agencijo in Komisijo uradno obvestile v skladu s členom 57(2) Direktive (EU) 2016/797 ter Agencije in Komisije niso uradno obvestile v skladu s členom 57(2a) Direktive (EU) 2016/797, se oddelek 4.2.2.5 in Dodatek D1 k Prilogi k tej uredbi uporabljata od 16. junija 2020.

V državah članicah, ki so Agencijo in Komisijo uradno obvestile v skladu s členom 57(2a) Direktive (EU) 2016/797, se oddelek 4.2.2.5 in Dodatek D1 k Prilogi k tej uredbi uporabljata od 31. oktobra 2020.

▼B

Dodatka A in C k Prilogi k tej uredbi se še naprej uporabljata najpozneje do 16. junija 2024.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

▼B

PRILOGA

KAZALO

1.	Uvod
1.1	Tehnično področje uporabe
1.2	Geografsko področje uporabe
1.3	Vsebina te uredbe
2.	Opis področja uporabe
2.1	Osebje in vlaki
2.2	Načela
2.3	Uporabnost pri obstoječih vozilih in infrastrukturi, ki niso v skladu s TSI
3.	Bistvene zahteve
3.1	Skladnost z bistvenimi zahtevami
3.2	Bistvene zahteve – pregled
4.	Značilnosti podsistema
4.1	Uvod
4.2	Funkcionalne in tehnične specifikacije podsistema
4.2.1	Specifikacije, ki se nanašajo na osebje
4.2.1.1	Splošne zahteve
4.2.1.2	Dokumentacija za strojevodje
4.2.1.2.1	Priročnik za strojevodjo
4.2.1.2.2	Opis proge in ustrezne opreme ob progah, na katerih poteka promet
4.2.1.2.2.1	Priprava Navodila o poti
4.2.1.2.2.2	Spremembe informacij iz Navodila o poti
4.2.1.2.2.3	Obveščanje strojevodje v realnem času
4.2.1.2.3	Vozni redi
4.2.1.2.4	Tirna vozila
4.2.1.3	Dokumentacija za osebje prevoznika v železniškem prometu razen strojevodij
4.2.1.4	Dokumentacija za osebje upravljavca infrastrukture, ki odobri vožnjo vlaka
4.2.1.5	Komunikacija v zvezi z varnostjo med vlakovnim osebjem, drugim osebjem prevoznika v železniškem prometu in osebjem, ki odobri vožnjo vlaka
4.2.2	Specifikacije, ki se nanašajo na vlake
4.2.2.1	Vidnost vlaka
4.2.2.1.1	Splošna zahteva
4.2.2.1.2	Čelo vlaka
4.2.2.1.3	Sklep vlaka

▼B

4.2.2.1.3.1 Potniški vlaki

4.2.2.1.3.2 Tovorni vlaki

4.2.2.2 Slišnost vlaka

4.2.2.2.1 Splošna zahteva

4.2.2.2.2 Upravljanje

4.2.2.3 Identifikacija vozila

4.2.2.4 Varnost potnikov in tovora

4.2.2.4.1 Varnost tovora

4.2.2.4.2 Varnost potnikov

4.2.2.5 Združljivost s potjo in vlakovna kompozicija

4.2.2.5.1 Združljivost s potjo

4.2.2.5.2 Vlakovna kompozicija

4.2.2.6 Zaviranje vlaka

4.2.2.6.1 Minimalne zahteve za zavorni sistem

4.2.2.6.2 Zavorna zmogljivost in najvišja dovoljena hitrost

4.2.2.7 Zagotavljanje, da je vlak v dobrem voznem stanju

4.2.2.7.1 Splošna zahteva

4.2.2.7.2 Podatki pred odhodom

4.2.2.8 Zahteve glede opazovanja signalov in progovnih oznak

4.2.2.9 Budnost strojevodje

4.2.3 Specifikacije, ki se nanašajo na obratovanje vlaka

4.2.3.1 Načrtovanje vlaka

4.2.3.2 Identifikacija vlakov

4.2.3.2.1 Oblika številke vlaka

4.2.3.3 Odhod vlaka

4.2.3.3.1 Pregledi in preskusi pred odhodom

4.2.3.3.2 Obveščanje upravljavca infrastrukture o obratovalnem stanju vlaka

4.2.3.4 Upravljanje prometa

4.2.3.4.1 Splošne zahteve

4.2.3.4.2 Javljanje lokacije vlaka

4.2.3.4.2.1 Podatki, potrebni za javljanje lokacije vlaka, in predvideni čas predaje

4.2.3.4.3 Nevarno blago

4.2.3.4.4 Kakovost obratovanja

4.2.3.5 Evidentiranje podatkov

4.2.3.5.1 Evidentiranje nadzornih podatkov na progi

▼B

4.2.3.5.2	Evidentiranje nadzornih podatkov na vlaku
4.2.3.6	Delovanje v poslabšanih razmerah
4.2.3.6.1	Obveščanje drugih uporabnikov
4.2.3.6.2	Obveščanje strojevodij
4.2.3.6.3	Predpisani postopek ob nepredvidenih dogodkih
4.2.3.7	Obvladovanje izrednih razmer
4.2.3.8	Pomoč vlakovnemu osebju ob incidentu ali večji okvari tirnega vozila
4.3	Funkcionalne in tehnične specifikacije za vmesnike
4.3.1	Vmesniki s TSI infrastruktura (TSI INF)
4.3.2	Vmesniki s TSI vodenje-upravljanje in signalizacija (TSI CCS)
4.3.3	Vmesniki s TSI tirna vozila
4.3.3.1	Vmesniki s TSI lokomotive in potniška tirna vozila TSI (TSI LOC&PAS)
4.3.3.2	Vmesniki s TSI tovorni vagoni TSI (WAG TSI)
4.3.4	Vmesniki s TSI energija (TSI ENE)
4.3.5	Vmesniki s TSI varnost v železniških predorih (SRT TSI)
4.3.6	Vmesniki s TSI hrup (TSI NOI)
4.3.7	Vmesniki z Uredbo (EU) št. 1300/2014, TSI funckionalno ovirane osebe (TSI PRM)
4.4	Operativni predpisi
4.4.1	Operativna načela in predpisi železniškega sistema Evropske unije
4.4.2	Nacionalni predpisi
4.4.3	Sprejemljivi načini usklajevanja
4.4.4	Prehod z uporabe nacionalnih predpisov na izvajanje te uredbe
4.5	Predpisi glede vzdrževanja
4.6	Strokovna usposobljenost
4.6.1	Strokovna usposobljenost
4.6.2	Znanje jezikov
4.6.2.1	Načela
4.6.2.2	Raven znanja
4.6.3	Začetno in stalno ocenjevanje osebja
4.6.3.1	Osnovne zahteve
4.6.3.2	Analiza in posodabljanje potreb po usposabljanju
4.6.4	Pomožno osebje

▼B

4.7	Zdravstveni in varnostni pogoji
4.7.1	Uvod
4.7.2	Zdravstveni pregledi in psihološka preverjanja
4.7.2.1	Pred nastopom službe
4.7.2.1.1	Minimalna vsebina zdravstvenega pregleda
4.7.2.1.2	Psihološko preverjanje
4.7.2.2	Po nastopu službe
4.7.2.2.1	Pogostost rednih zdravstvenih pregledov
4.7.2.2.2	Minimalna vsebina rednega zdravstvenega pregleda
4.7.2.2.3	Dodatni zdravstveni pregledi in/ali psihološka preverjanja
4.7.3	Zdravstvene zahteve
4.7.3.1	Splošne zahteve
4.7.3.2	Zahteve glede vida
4.7.3.3	Zahteve glede sluha
4.8	Dodatne informacije o infrastrukturi in vozilih
4.8.1	Infrastruktura
4.8.2	Tirna vozila
5.	Komponente interoperabilnosti
5.1	Opredelitev
5.2	Seznam komponent
6.	Ocena skladnosti in/ali primernosti za uporabo komponent in verifikacija podsistema
6.1	Komponente interoperabilnosti
6.2	Podsistem vodenje in upravljanje prometa
6.2.1	Načela
7.	Izvajanje
7.1	Načela
7.2	Posebni primeri
7.2.1	Uvod
7.2.2	Seznam posebnih primerov
7.2.2.1	Stalni posebni primer (P) za Estonijo, Latvijo, Litvo, Poljsko, Madžarsko in Slovaško
7.2.2.2	Stalni posebni primer za Irsko in Združeno kraljestvo za Severno Irsko
7.2.2.3	Začasni posebni primer (T1) za Irsko in Združeno kraljestvo

▼B

7.2.2.4 Stalni posebni primer (P) za Finsko

Dodatek A Operativna načela in predpisi za ERTMS

Dodatek B Skupna operativna načela in predpisi

Dodatek C Z varnostjo povezana komunikacijska metodologija

Dodatek D Združljivost s potjo in Navodilo o poti

Dodatek D1 Parametri za združljivost vozil in vlakov s potjo, na kateri bodo obratovali

Dodatek D2 Elementi, ki jih mora upravljavec infrastrukture zagotoviti prevozniku v železniškem prometu za namene Navodila o poti

Dodatek E Jezikovna in komunikacijska raven

Dodatek F Osnovne zahteve v zvezi s poklicnimi kvalifikacijami za naloge, povezane s „spremljanjem vlakov“

Dodatek G Osnovne zahteve v zvezi s poklicnimi kvalifikacijami za naloge priprave vlaka

Dodatek H Evropska številka vozila in povezane abecedne oznake na karoseriji

Dodatek I Seznam področij, za katera se v skladu s členom 8 Direktive (EU) 2016/798 lahko še naprej uporabljajo nacionalni predpisi

Dodatek J Glosar

▼B

1. UVOD

1.1 **Tehnično področje uporabe**

Ta tehnična specifikacija za interoperabilnost (v nadaljnjem besedilu: TSI) se nanaša na podsistem „vodenje in upravljanje prometa“, ki je naveden na seznamu v točki 1 in opredeljen v točki 2.5 Priloge II k Direktivi (EU) 2016/797.

1.2 **Geografsko področje uporabe**

Geografsko področje uporabe te uredbe je omrežje Unije, kot je opredeljeno v oddelku 1 Priloge I k Direktivi (EU) 2016/797, ter izključuje primere iz člena 1(3) in (4) Direktive (EU) 2016/797.

1.3 **Vsebina te uredbe**

V skladu s členom 4(3) Direktive (EU) 2016/797 ta uredba:

(a) navaja predvideno področje uporabe za podsistem „vodenje in upravljanje prometa“;

(b) določa bistvene zahteve za zadevni podsistem in njegove vmesnike glede na druge podsisteme;

(c) določa funkcionalne in tehnične specifikacije, ki jih morajo izpolnjevati ciljni podsistem in njegovi vmesniki glede na druge podsisteme. Po potrebi se lahko te specifikacije razlikujejo glede na uporabo podsistema;

(d) določa komponente interoperabilnosti in vmesnike, ki morajo biti predmet evropskih specifikacij, vključno z evropskimi standardi, potrebnimi za doseganje interoperabilnosti znotraj evropskega železniškega sistema;

(e) za vsak obravnavani primer navaja postopke za ocenjevanje skladnosti komponent interoperabilnosti ali njihove primernosti za uporabo;

(f) navaja strategijo za izvajanje TSI. Zlasti je treba določiti faze, ki jih je treba izvesti, in elemente, ki se lahko uporabijo za postopen prehod z obstoječega na končno stanje, v katerem se zahteva skladnost s TSI;

(g) za zadevno osebje navaja poklicne kvalifikacije ter zdravstvene in varnostne pogoje pri delu, ki so nujni za vodenje in vzdrževanje zadevnega podsistema ter izvajanje te TSI;

(h) navaja določbe, ki se uporabljajo za obstoječe podsisteme in vozila, ki niso v skladu s TSI, zlasti v primeru nadgradnje ali obnove, pri čemer v takih primerih navaja spremembe, zaradi katerih je treba zaprositi za novo dovoljenje;

(i) navaja parametre vozil in fiksnih podsistemov, ki jih mora preveriti prevoznik v železniškem prometu, ter postopke, ki se uporabljajo za preverjanje teh parametrov po izdaji dovoljenja za dajanje vozila na trg in pred prvo uporabo vozila, da se zagotovi skladnost med vozili in potmi, na katerih naj bi vozila obratovala.

Poleg tega se lahko v skladu s členom 4(5) Direktive (EU) 2016/797 za vsako TSI predvidijo posebni primeri.

▼B

2. OPIS PODROČJA UPORABE

2.1 **Osebje in vlaki**

Točki 4.6 in 4.7 se uporabljata za osebje, ki opravlja za varnost pomembne naloge, povezane s spremljanjem vlaka.

Točka 4.6.2 se uporablja za strojevodje brez poseganja v točko 8 Priloge VI k Direktivi 2007/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([1]).

Za osebje, ki opravlja za varnost pomembne naloge, povezane z odpravo vlakov in odobritvami voženj vlakov, se uporablja medsebojno priznavanje poklicnih kvalifikacij ter zdravstvenih in varnostnih pogojev med državami članicami.

Za osebje, ki opravlja za varnost pomembne naloge, povezane s končno pripravo vlaka, preden ta prečka mejo, ter delom zunaj krajev, ki so v programu omrežja upravljavca infrastrukture določeni kot „obmejni“ in so vključeni v njegovo varnostno pooblastilo, se uporablja točka 4.6, medtem ko se za točko 4.7 uporablja medsebojno priznavanje med državami članicami. Če vlak izpolnjuje pogoje iz člena 10(8) Direktive (EU) 2016/798, se ne šteje za mednarodni vlak.

2.2 **Načela**

Ta uredba obsega tiste elemente železniškega podsistema „vodenje in upravljanje prometa“, pri katerih med prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture obstajajo operativni vmesniki ter pri katerih je interoperabilnost posebej koristna.

Prevoznik v železniškem prometu in upravljavec infrastrukture zagotovita, da so z uvedbo ustreznih procesov izpolnjene vse zahteve glede pravil in postopkov ter dokumentacije. Vzpostavitev teh procesov je pomemben del sistema upravljanja varnosti prevoznika v železniškem prometu in upravljavca infrastrukture, kot ga zahteva Direktiva (EU) 2016/798. Ustrezni nacionalni varnostni organ oceni sistem upravljanja varnosti, preden izda varnostno pooblastilo, Agencija Evropske unije za železnice ali ustrezni nacionalni varnostni organ pa ga oceni, preden izda varnostno spričevalo.

2.3 **Uporabnost pri obstoječih vozilih in infrastrukturi, ki niso v skladu s TSI**

Čeprav se večina zahtev iz te uredbe nanaša na procese in postopke, se jih več nanaša tudi na fizične elemente vozil in infrastrukture, pomembne za njihovo operativno funkcijo v okviru te uredbe.

Navedeni fizični elementi so določeni v strukturnih TSI, ki se nanašajo na druge podsisteme, ki niso vodenje in upravljanje prometa. Oceniti jih je treba v skladu s postopki, opredeljenimi v navedenih TSI.

Nobena določba te uredbe se ne uporabi za utemeljitev nacionalnega predpisa na podlagi strukturne TSI.

([1]) Direktiva 2007/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o izdaji spričeval strojevodjem, ki upravljajo lokomotive in vlake na železniškem omrežju Skupnosti (UL L 315, 3.12.2007, str. 51).

▼B

3. BISTVENE ZAHTEVE

3.1 **Skladnost z bistvenimi zahtevami**

V skladu s členom 3 Direktive (EU) 2016/797 železniški sistem Unije, njegovi podsistemi in komponente interoperabilnosti izpolnjujejo bistvene zahteve, določene med splošnimi zahtevami v Prilogi III k navedeni direktivi.

3.2 **Bistvene zahteve – pregled**

Bistvene zahteve zajemajo:

— varnost,

— zanesljivost in razpoložljivost,

— zdravje,

— varstvo okolja,

— tehnično združljivost,

— dostopnost.

V skladu z Direktivo (EU) 2016/797 se lahko bistvene zahteve na splošno uporabljajo za celoten železniški sistem Unije ali pa so specifične za vsak podsistem in njegove komponente.

Spodnja preglednica povzema povezanost med bistvenimi zahtevami iz Priloge III k Direktivi (EU) 2016/797 in te uredbe.

Točka	Naslov točke	Varnost					Zanesljivost in razpoložljivost	Zdravje		Varstvo okolja					Tehnična združljivost	Dostopnost		Posebne bistvene zahteve za vodenje in upravljanje prometa			
		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	Dokumentacija za strojevodje						X											X		X	
4.2.1.2.1	Priročnik za strojevodjo												X					X		X	
4.2.1.2.2	Navodilo o poti																	X		X	
4.2.1.2.2.1	Priprava Navodila o poti																	X			
4.2.1.2.2.2	Spremembe informacij iz Navodila o poti																	X		X	
4.2.1.2.2.3	Obveščanje strojevodje v realnem času																	X	X	X	
4.2.1.2.3	Vozni redi																	X	X	X	
4.2.1.2.4	Tirna vozila						X											X		X	

▼B

Točka	Naslov točke	Varnost					Zanesljivost in razpoložljivost	Zdravje		Varstvo okolja					Tehnična združljivost	Dostopnost		Posebne bistvene zahteve za vodenje in upravljanje prometa			
		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	Dokumentacija za osebje prevoznika v železniškem prometu razen strojevodij						X											X		X	
4.2.1.4	Dokumentacija za osebje upravljavca infrastrukture, ki odobri vožnjo vlaka						X											X	X		
4.2.1.5	Komunikacija v zvezi z varnostjo med vlakovnim osebjem, drugim osebjem prevoznika v železniškem prometu in osebjem, ki odobri vožnjo vlaka						X											X	X	X	
4.2.2.1	Vidnost vlaka	X																X		X	
4.2.2.1.1	Splošna zahteva	X																X		X	
4.2.2.1.2	Čelo vlaka	X																X		X	
4.2.2.1.3	Sklep vlaka	X																X		X	
4.2.2.2	Slišnost vlaka	X											X					X		X	
4.2.2.2.1	Splošna zahteva	X																X		X	
4.2.2.2.2	Upravljanje	X																		X	
4.2.2.3	Identifikacija vozila						X											X		X	
4.2.2.4	Varnost potnikov in tovora																	X			
4.2.2.5	Združljivost s potjo in vlakovna kompozicija																	X			
4.2.2.5.1	Združljivost s potjo																	X			
4.2.2.5.2	Vlakovna kompozicija																	X			

▼B

Točka	Naslov točke	Varnost					Zanesljivost in razpoložljivost	Zdravje		Varstvo okolja					Tehnična združljivost	Dostopnost		Posebne bistvene zahteve za vodenje in upravljanje prometa			
		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	Zaviranje vlaka		X															X		X	
4.2.2.6.1	Minimalne zahteve za zavorni sistem		X															X		X	
4.2.2.6.2	Zavorna zmogljivost		X															X		X	
4.2.2.7	Zagotavljanje, da je vlak v dobrem voznem stanju		X															X		X	
4.2.2.7.1	Splošna zahteva																	X		X	
4.2.2.7.2	Podatki pred odhodom																	X		X	
4.2.2.8	Zahteve glede opazovanja signalov in progovnih oznak														X			X			
4.2.2.9	Budnost strojevodje																	X			
4.2.3.1	Načrtovanje vlaka		X																X	X	
4.2.3.2	Identifikacija vlakov																	X	X	X	
4.2.3.3	Odhod vlaka																	X		X	
4.2.3.3.1	Pregledi in preskusi pred odhodom		X				X											X		X	
4.2.3.3.2	Obveščanje upravljavca infrastrukture o obratovalnem stanju vlaka		X				X												X	X	
4.2.3.4	Upravljanje prometa																	X	X	X	
4.2.3.4.1	Splošne zahteve																	X	X	X	
4.2.3.4.2	Javljanje lokacije vlaka																	X	X	X	
4.2.3.4.2.1	Podatki, potrebni za javljanje lokacije vlaka																	X		X	
4.2.3.4.2.2	Predvideni čas predaje																	X		X	

▼B

Točka	Naslov točke	Varnost					Zanesljivost in razpoložljivost	Zdravje		Varstvo okolja					Tehnična združljivost	Dostopnost		Posebne bistvene zahteve za vodenje in upravljanje prometa			
		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	Nevarno blago																	X	X		
4.2.3.4.4	Kakovost obratovanja																		X	X	
4.2.3.5	Evidentiranje podatkov						X												X		
4.2.3.5.1	Evidentiranje nadzornih podatkov na progi						X												X		
4.2.3.5.2	Evidentiranje nadzornih podatkov na vlaku						X												X		
4.2.3.6	Delovanje v poslabšanih razmerah																	X	X	X	
4.2.3.6.1	Obveščanje drugih uporabnikov																	X		X	
4.2.3.6.2	Obveščanje strojevodij																	X			
4.2.3.6.3	Predpisani postopek ob nepredvidenih dogodkih																	X	X	X	
4.2.3.7	Obvladovanje izrednih razmer																	X	X	X	
4.2.3.8	Pomoč vlakovnemu osebju ob incidentu ali večji okvari tirnega vozila																			X	
4.4	Operativni predpisi ERTMS																	X	X		
4.6	Poklicne kvalifikacije																	X	X	X	
4.7	Zdravstveni in varnostni pogoji																	X			
4.8	Dodatne informacije o infrastrukturi in vozilih																	X			
4.8.1	Infrastruktura																	X			
4.8.2	Vozila																	X			

▼B

4. ZNAČILNOSTI PODSISTEMA

4.1 **Uvod**

V skladu z Direktivo 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta ([2]) je upravljavec infrastrukture v celoti odgovoren za predložitev vseh ustreznih zahtev za vlake, ki imajo dovoljenje za vožnjo po njegovem omrežju, pri čemer se upoštevajo geografske posebnosti posameznih prog ter funkcionalne ali tehnične specifikacije, določene v tem poglavju.

4.2 **Funkcionalne in tehnične specifikacije podsistema**

Funkcionalne in tehnične specifikacije za podsistem „vodenje in upravljanje prometa“ sestavljajo:

— specifikacije, ki se nanašajo na osebje,

— specifikacije, ki se nanašajo na vlake,

— specifikacije, ki se nanašajo na obratovanje vlaka.

4.2.1 *Specifikacije, ki se nanašajo na osebje*

4.2.1.1 Splošne zahteve

Ta točka obravnava osebje, ki sodeluje pri vodenju podsistema z izvajanjem za varnost pomembnih nalog, v katere je vključen neposredni vmesnik med prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcem infrastrukture.

(1) Osebje prevoznika v železniškem prometu, ki:

(a) opravlja nalogo vožnje vlakov (v nadaljnjem besedilu: strojevodja) in je del „vlakovnega osebja“,

(b) opravlja naloge na vlaku (razen vožnje) in je del „vlakovnega osebja“,

(c) opravlja nalogo priprave vlakov.

(2) Osebje upravljavca infrastrukture, ki opravlja nalogo odobritve vožnje vlakov.

Zajeti področji sta:

— dokumentacija,

— komuniciranje.

Poleg tega ta uredba za osebje, kot je opredeljeno v točki 2.1, določa zahteve glede:

— kvalifikacij (glej točko 4.6 in Dodatek G),

— zdravstvenih in varnostnih pogojev (glej točko 4.7).

4.2.1.2 Dokumentacija za strojevodje

Prevoznik v železniškem prometu, ki upravlja vlak, strojevodji zagotovi vse potrebne informacije in dokumentacijo, da lahko ta opravi svoje naloge; te informacije in dokumentacija so lahko na papirju ali v elektronski obliki.

Te informacije upoštevajo vse potrebne elemente za obratovanje v normalnih, poslabšanih in izrednih razmerah za poti, na katerih poteka promet, ter za tirna vozila, ki se uporabljajo na teh poteh.

([2]) Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (UL L 343, 14.12.2012, str. 32).

▼B

4.2.1.2.1 *Priročnik za strojevodjo*

Vsi potrebni postopki, ki veljajo za strojevodjo, so zajeti v dokumentu ali računalniški datoteki z naslovom „Priročnik za strojevodjo“.

V Priročniku za strojevodjo so navedene zahteve, ki veljajo za vse poti, po katerih vozi, in tirna vozila, uporabljena na teh poteh, glede na to, ali tirna vozila obratujejo v normalnih, poslabšanih ali izrednih razmerah, s katerimi se strojevodja lahko sooči.

Priročnik za strojevodjo zajema dva ločena vidika:

— prvi opisuje skupne predpise in postopke (ob upoštevanju vsebine dodatkov A, B in C),

— drugi pa določa vse potrebne predpise in postopke, značilne za vsakega posameznega upravljavca infrastrukture.

Vsebuje postopke, ki zajemajo najmanj naslednje vidike:

— varnost in zaščito osebja,

— signalizacijo in vodenje-upravljanje,

— obratovanje vlaka v normalnih in poslabšanih razmerah,

— vleko in tirna vozila,

— incidente in nesreče.

Prevoznik v železniškem prometu je odgovoren za Priročnik za strojevodjo in ga pripravi tako, da je popoln in natančen ter strojevodji omogoča uporabo vseh operativnih predpisov.

Prevoznik v železniškem prometu mora Priročnik za strojevodjo predstaviti v enaki obliki za vso infrastrukturo, po kateri bo strojevodja vozil.

Priročnik ima dva dodatka:

— Dodatek 1: Priročnik za komunikacijske postopke,

— Dodatek 2: Zbirka obrazcev.

Vnaprej pripravljena sporočila in obrazci so vsaj v „delovnih“ jezikih upravljavcev infrastrukture.

Postopek prevoznika v železniškem prometu za pripravo in posodobitev Priročnika za strojevodjo obsega naslednje korake:

— upravljavec infrastrukture (ali organizacija, odgovorna za pripravo operativnih predpisov) prevozniku v železniškem prometu predloži ustrezne informacije v delovnem jeziku upravljavca infrastrukture,

— prevoznik v železniškem prometu pripravi začetni ali posodobljen dokument,

— če prevoznik v železniškem prometu Priročnika za strojevodjo ne pripravi v istem jeziku, v katerem so bile ustrezne informacije prvotno predložene, mora poskrbeti za vse potrebne prevode in/ali zagotoviti obrazložitvene opombe v drugem jeziku.

▼B

Upravljavec infrastrukture zagotovi, da je vsebina dokumentacije, ki se zagotovi prevoznikom v železniškem prometu, popolna in pravilna.

4.2.1.2.2 *Opis proge in ustrezne opreme ob progah, na katerih poteka promet*

Strojevodjem se za proge, po katerih bodo vozili, zagotovi opis prog in z njimi povezane opreme ob progi, ki se nanaša na nalogo vožnje vlaka. Te informacije so navedene v enotnem dokumentu, imenovanem „Navodilo o poti“.

Navodilo o poti zajema vsaj naslednje podatke:

— splošne obratovalne lastnosti,

— oznake o lomu nivelete na progi,

— podroben načrt proge.

4.2.1.2.2.1 Priprava Navodila o poti

Oblika Navodila o poti se pripravi enako za vse infrastrukture, po katerih poteka promet vlakov posameznega prevoznika v železniškem prometu.

Prevoznik v železniškem prometu je odgovoren za popolno in pravilno sestavo Navodila o poti na podlagi informacij, ki jih prejme od upravljavcev infrastrukture. Prevoznik v železniškem prometu zagotovi, da je vsebina Navodila o poti popolna in pravilna, tudi kadar vsebuje spremembe informacij v Navodilu o poti. Prevoznik v železniškem prometu zagotovi, da Navodilo o poti ustrezno opisuje pogoje delovanja, povezane z značilnostmi proge in značilnostmi vozila.

Upravljavec infrastrukture prek registra infrastrukture (RINF) prevozniku v železniškem prometu za pripravo Navodila o poti zagotovi vsaj informacije, opredeljene v Dodatku D.2. Te informacije vključujejo ustrezne informacije, ki jih je treba upoštevati za prilagoditev delovanja vlakov značilnostim proge in vozila. Dokler se v registru RINF ne zagotovijo ustrezni parametri v skladu s členom 6 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/777 ([3]), upravljavec infrastrukture te informacije brezplačno zagotovi prek drugih sredstev, in sicer takoj, ko je mogoče, za prvo predložitev pa najpozneje v 15 dneh, razen če se prevoznik v železniškem prometu strinja z daljšim rokom.

Upravljavec infrastrukture prevoznika v železniškem prometu prek registra RINF ali drugih sredstev, dokler register RINF tega ne omogoča, obvesti o spremembah informacij iz Navodila o poti, ko so take informacije na voljo.

Upravljavec infrastrukture zagotovi, da so informacije, ki se zagotovijo prevoznikom v železniškem prometu, popolne in pravilne. Za izredne razmere ali obveščanje v realnem času se z ustreznimi alternativnimi komunikacijskimi sredstvi upravljavca infrastrukture zagotovi takojšnje obveščanje prevoznika v železniškem prometu glede Dodatka D.2.

4.2.1.2.2.2 Spremembe informacij iz Navodila o poti

Upravljavec infrastrukture prevoznika v železniškem prometu obvesti o vseh trajnih ali začasnih spremembah informacij, predloženih v skladu s točko 4.2.1.2.2.1.

([3]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/777 z dne 16. maja 2019 o skupnih specifikacijah za register železniške infrastrukture in o razveljavitvi Izvedbenega sklepa 2014/880/EU (glej stran 312 tega Uradnega lista).

▼B

Prevoznik v železniškem prometu te spremembe zbere v za to namenjenem dokumentu ali računalniški datoteki, katerih oblika je enaka za vso infrastrukturo, po kateri poteka promet vlakov posameznega prevoznika v železniškem prometu.

4.2.1.2.2.3 Obveščanje strojevodje v realnem času

Upravljavec infrastrukture strojevodje takoj obvesti o vseh spremembah na progi ali ustrezne opreme ob progi, ki niso bile sporočene v obvestilu o spremembah informacij iz Navodila o poti, kot je določeno v točki 4.2.1.2.2.2.

4.2.1.2.3 *Vozni redi*

Pošiljanje informacij o voznem redu posameznega vlaka pomaga zagotavljati točnost vožnje vlakov in večjo učinkovitost storitev.

Prevoznik v železniškem prometu strojevodjem posreduje informacije, potrebne za normalno opravljanje voženj z vlakom, ki vključujejo vsaj naslednje informacije:

— identifikacijsko številko vlaka,

— (po potrebi) dneve, ko vlaki vozijo,

— mesta zaustavitve vlaka in z njimi povezana opravila,

— druge časovne točke,

— čas prihoda/odhoda/prehoda na vsaki od navedenih točk.

Te informacije o prometu vlakov, ki temeljijo na informacijah, ki jih zagotovi upravljavec infrastrukture, se lahko pošljejo v elektronski obliki ali na papirju.

Oblika informacij za strojevodje je enotna po vseh progah, po katerih vozi prevoznik v železniškem prometu.

4.2.1.2.4 *Tirna vozila*

Prevoznik v železniškem prometu strojevodji zagotovi vse informacije v zvezi z obratovanjem tirnih vozil v poslabšanih razmerah (kot so na primer vlaki, ki potrebujejo pomoč). Taka dokumentacija je osredotočena tudi na poseben vmesnik z osebjem upravljavca infrastrukture za tovrstne primere.

4.2.1.3 Dokumentacija za osebje prevoznika v železniškem prometu razen strojevodij

Prevoznik v železniškem prometu vsem članom svojega (vlakovnega in drugega) osebja, ki opravljajo za varnost pomembne naloge, ki vključujejo neposreden vmesnik z osebjem, opremo ali sistemi upravljavca infrastrukture, zagotovi pravila, postopke ter posebne informacije o tirnih vozilih in poti, ki se mu zdijo potrebne za take naloge. Take informacije se uporabljajo pri obratovanju v normalnih in poslabšanih razmerah.

Struktura, oblika, vsebina ter postopek priprave in posodabljanja teh informacij za vlakovno osebje so v skladu s specifikacijo iz pododdelka 4.2.1.2.

4.2.1.4 Dokumentacija za osebje upravljavca infrastrukture, ki odobri vožnjo vlaka

Vse informacije, potrebne za zagotavljanje komunikacije v zvezi z varnostjo med osebjem, ki odobri vožnjo vlakov, in vlakovnim osebjem, so določene v:

— dokumentih, ki opisujejo komunikacijska načela (Dodatek C),

— dokumentu z naslovom Zbirka obrazcev.

Upravljavec infrastrukture te dokumente sestavi v vseh svojih delovnih jezikih.

▼B

4.2.1.5 Komunikacija v zvezi z varnostjo med vlakovnim osebjem, drugim osebjem prevoznika v železniškem prometu in osebjem, ki odobri vožnjo vlaka

Za komunikacije v zvezi z varnostjo med vlakovnim osebjem, drugim osebjem prevoznika v železniškem prometu (kot je opredeljeno v Dodatku G) in osebjem, ki odobri vožnjo vlaka, se uporabljajo delovni jeziki (kot so opredeljeni v Dodatku J), ki jih uporablja upravljavec infrastrukture na zadevni poti.

Načela za komunikacijo v zvezi z varnostjo med vlakovnim osebjem in osebjem, odgovornim za odobritev vožnje vlakov, so navedena v Dodatku C.

V skladu z Direktivo 2012/34/EU je upravljavec infrastrukture odgovoren za objavo „delovnih“ jezikov, ki jih njegovo osebje uporablja med vsakodnevnim obratovanjem.

Kadar je treba zaradi lokalne prakse zagotoviti uporabo še enega jezika, mora upravljavec infrastrukture določiti zemljepisne meje njegove uporabe.

4.2.2 *Specifikacije, ki se nanašajo na vlake*

4.2.2.1 Vidnost vlaka

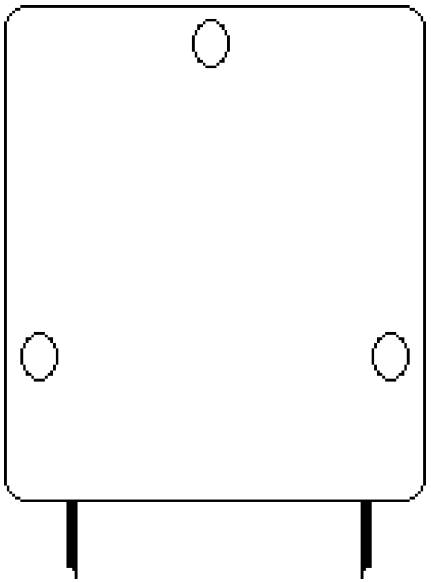
4.2.2.1.1 *Splošna zahteva*

Prevoznik v železniškem prometu zagotovi, da so vlaki opremljeni s sredstvi za označevanje čela in sklepa vlaka.

4.2.2.1.2 *Čelo vlaka*

Prevoznik v železniškem prometu z namestitvijo in razporeditvijo prižganih belih čelnih luči zagotovi, da je približujoči se vlak jasno viden in prepoznaven.

Vozilo na čelu vlaka je na sprednjem delu opremljeno s tremi lučmi v obliki enakokrakega trikotnika, kot je prikazano na spodnji sliki. Te luči so vedno prižgane, kadar vlak vozi s tega dela.



▼B

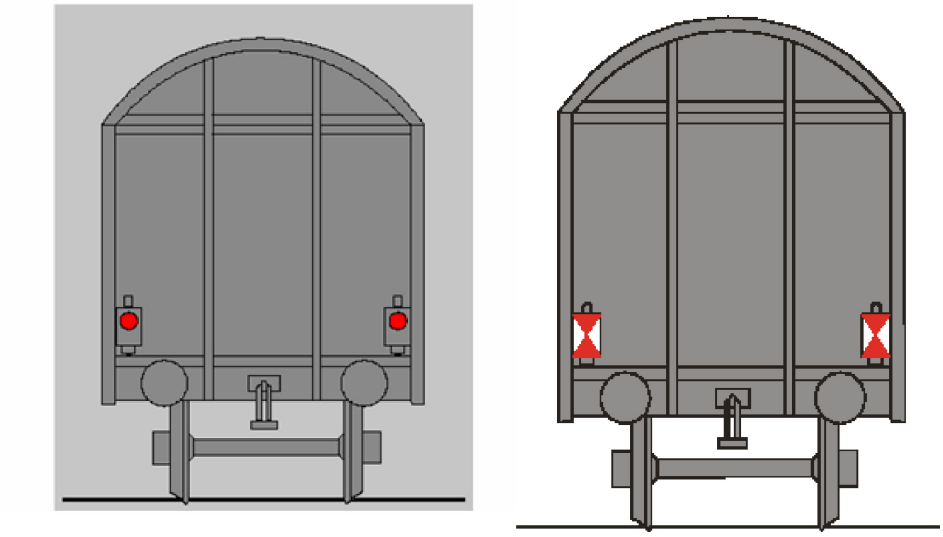
Čelne luči zagotavljajo optimalno vidnost vlaka (pozicijske luči), strojevodji zagotavljajo zadostno vidljivost (žarometi) med vožnjo ponoči in ob slabi vidljivosti ter ne smejo zaslepiti strojevodij nasproti vozečih vlakov.

Razmik, višina nad tiri, premer, intenzivnost luči, dimenzije in oblika oddajanega snopa svetlobe podnevi in ponoči so določeni v TSI „tirna vozila – lokomotive in potniška tirna vozila“ (v nadaljnjem besedilu: TSI LOC&PAS).

Do spodaj navedenih datumov za uskladitev sklepnega signala iz oddelka 4.2.2.1.3.2 je svetilnost žarometov vozila v skladu s točko (5) oddelka 4.2.7.1.1 Priloge k Uredbi Komisije (EU) št. 1302/2014 ([4]) (TSI Loc & Pas), da se omogoči dostop do prog, opredeljenih v RINF, na katerih se uporablja permisivna vožnja.

4.2.2.1.3 *Sklep vlaka*

Prevoznik v železniškem prometu zagotovi zahtevana sredstva, ki označujejo sklep vlaka. Sklepni signal je nameščen samo na sklepu zadnjega vozila vlaka. Nameščen je tako, kot je prikazano spodaj.



4.2.2.1.3.1 Potniški vlaki

Sklepni signal potniškega vlaka je sestavljen iz dveh stalnih rdečih luči na isti višini nad odbojnikom na prečni osi.

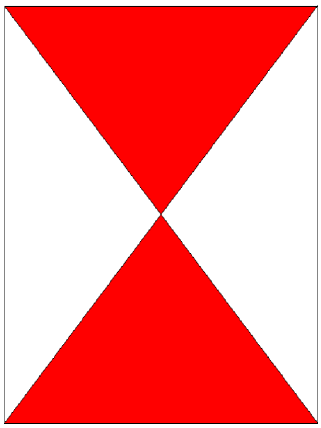
4.2.2.1.3.2 Tovorni vlaki

Sklepni signal tovornega vlaka je sestavljen iz dveh odsevnih plošč na isti višini nad odbojnikom na prečni osi. Za vsak vlak, opremljen z dvema stalnima rdečima lučema, se prav tako šteje, da izpolnjuje to zahtevo.

Odsevni plošči sta skladni z Dodatkom E k TSI tovorni vagoni in imata spodaj prikazano obliko z belima stranskima trikotnikoma ter rdečim trikotnikom na vrhu in na dnu:

([4]) Uredba Komisije (EU) št. 1302/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „tirna vozila – lokomotive in potniška tirna vozila“ železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 356, 12.12.2014, str. 228).

▼B



Plošči sta na isti višini nad odbojnikom na prečni osi.

Posebni primeri:

Belgija, Francija, Italija, Portugalska, Španija in Združeno kraljestvo lahko še naprej uporabljajo priglašene nacionalne predpise, s katerimi kot pogoj za vožnjo po odsekih svojega omrežja zahtevajo, da so tovorni vlaki opremljeni z dvema stalnima rdečima lučema, če to upravičujejo operativne prakse, ki se že uporabljajo, in/ali nacionalni predpisi, priglašeni pred koncem januarja 2019.

Poročila:

Zadevne države članice Komisiji najpozneje do ►M1 31. decembra 2020 ◄ predložijo poročila o uporabi odsevnih plošč, v katerih opredelijo vse resne ovire za načrtovano odpravo nacionalnih predpisov.

Sodelovanje s sosednjimi državami:

medtem zadevne države članice, zlasti na zahtevo prevoznikov v železniškem prometu, opravijo oceno, da se v primeru pozitivnih rezultatov sprejme uporaba dveh odsevnih plošč na enem ali več odsekih svojega omrežja, in opredelijo ustrezne pogoje, ki temeljijo na oceni tveganj in operativnih zahtev. Ta ocena se zaključi najkasneje šest mesecev po prejemu zahteve prevoznika v železniškem prometu. Sprejem odsevnih plošč se odobri, razen če lahko država članica na podlagi negativnega rezultata ocene ustrezno utemelji zavrnitev.

Države članice si zlasti prizadevajo za dovoljenje uporabe odsevnih plošč na železniških tovornih koridorjih, da se prednostno razvrstijo trenutna ozka grla. Ti oddelki in podrobnosti o vseh pogojih, ki se nanašajo nanje, se zabeležijo v RINF. Dokler se te informacije ne vnesejo v register RINF, upravljavec infrastrukture zagotovi, da se prevoznikom v železniškem prometu sporočijo z drugimi ustreznimi sredstvi. Upravljavec infrastrukture v RINF opredeli odseke prog, na katerih se zahtevata dve stalni rdeči luči.

▼M2

Postopno opuščanje:

Za sprejem tovornih vlakov, opremljenih z dvema odsevnima ploščama, se uporabljajo naslednji roki:

(1) od 1. januarja 2022 za vožnjo po železniških tovornih koridorjih, določenih v skladu z Uredbo (EU) št. 913/2010, z naslednjimi izjemami na progah, kjer stalni rdeči luči spadata med operativne zahteve za zagotavljanje varnosti:

▼M2

(a) 1. januar 2026 za Belgijo in Francijo;

(b) 1. januar 2025 za Portugalsko in Španijo;

(2) od 1. januarja 2026 v celotnem železniškem omrežju Evropske unije.

Države članice, za katere veljajo izjeme iz člena 1(a) in (b), Komisiji najpozneje do 1. marca 2022 predložijo podroben akcijski načrt in natančne cilje, ki zagotavljajo odpravo zahteve po rdečih lučeh kot sklepnih signalih. Navedene države članice nato vsakih šest mesecev Komisiji predložijo poročilo o napredku pri uporabi odsevnih plošč na svojem omrežju, da bi se na ravni Unije do 1. januarja 2026 harmonizirali sklepni signali. Deležniki zagotovijo vse potrebne informacije, da lahko države članice izpolnijo svojo dolžnost poročanja.

Komisija odboru iz člena 51 Direktive (EU) 2016/797 poroča o napredku pri izvajanju oddelka 4.2.2.1.

▼B

4.2.2.2 Slišnost vlaka

4.2.2.2.1 *Splošna zahteva*

Prevoznik v železniškem prometu zagotovi, da so vlaki opremljeni z zvočno opozorilno napravo, ki opozarja, da se približuje vlak.

4.2.2.2.2 *Upravljanje*

Zvočno opozorilno napravo je mogoče sprožiti iz vseh voznih položajev.

4.2.2.3 Identifikacija vozila

Vsako vozilo ima številko, po kateri se razlikuje od vseh drugih železniških vozil. Ta številka je prikazana na vidnem mestu vsaj na vsaki vzdolžni stranici vozila.

Zagotovi se, da je mogoče prebrati tudi obratovalne omejitve, ki veljajo za vozilo.

Dodatne zahteve so navedene v Dodatku H.

4.2.2.4 Varnost potnikov in tovora

4.2.2.4.1 *Varnost tovora*

Prevoznik v železniškem prometu zagotovi, da so tovorna vozila varno in zavarovano naložena ter da tako ostane do konca potovanja.

4.2.2.4.2 *Varnost potnikov*

Prevoznik v železniškem prometu zagotovi, da prevoz potnikov ob odhodu in med potovanjem poteka varno.

4.2.2.5 Združljivost s potjo in vlakovna kompozicija

4.2.2.5.1 *Združljivost s potjo*

(A) Prevoznik v železniškem prometu mora zagotoviti, da so vsa vozila, ki sestavljajo njegov vlak, združljiva s predvidenimi potmi.

Prevoznik v železniškem prometu ima v svojem sistemu upravljanja varnosti določen postopek za zagotovitev, da imajo vsa vozila, ki jih uporablja, dovoljenje ter so registrirana in združljiva s predvidenimi potmi, vključno z zahtevami, ki jih mora upoštevati njegovo osebje.

▼B

Postopek za združljivost s potjo ne podvaja postopkov, opravljenih v okviru izdaje dovoljenja za vozilo za zagotovitev tehnične združljivosti med vozilom in omrežji v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2018/545 ([5]). Parametrov iz Dodatka D1, ki so že bili pregledani in preverjeni v okviru izdaje dovoljenja za vozilo ali podobnih postopkov, ni treba ponovno oceniti v okviru preverjanja združljivosti s potjo.

Za vozilo z dovoljenjem po Direktivi (EU) 2016/797 ustrezne podatke o vozilu, ki se nanašajo na parametre iz Dodatka D1 in so bili preverjeni že med postopkom izdaje dovoljenja, pri čemer so del:

— dokumentacije iz člena 21(3) Direktive (EU) 2016/797 in

— dovoljenja za vozilo iz člena 21(10) Direktive (EU) 2016/797,

prosilec iz člena 2(22) Direktive (EU) 2016/797 ali imetnik na zahtevo zagotovi prevozniku v železniškem prometu, če te informacije niso na voljo v evropskem registru dovoljenih tipov vozil (ERATV) ali drugih registrih železniških vozil.

Za vozila, ki so bila odobrena pred Direktivo (EU) 2016/797, imetnik dokumentacije za izdajo dovoljenja za vozilo ali imetnik na zahtevo zagotovi prevozniku v železniškem prometu ustrezne podatke o vozilu, ki se nanašajo na parametre iz Dodatka D1, kadar te informacije niso na voljo v evropskem registru dovoljenih tipov vozil (ERATV) ali drugih registrih železniških vozil.

Postopki za združljivost s potjo sistemu upravljanja varnosti prevoznika v železniškem prometu vključujejo naslednja preverjanja, ki se lahko opravijo sočasno v ustreznem času ali v poljubnem zaporedju:

— vsako vozilo ima dovoljenje in je registrirano;

— vsa vozila vlaka so združljiva s potjo;

— vlakovna kompozicija je združljiva s potjo in vlakovno potjo;

— pri pripravi vlaka se je zagotovilo, da je pravilno sestavljen in popoln.

(B) Upravljavec infrastrukture prek registra RINF zagotovi informacije za združljivost s potjo, kot so opredeljene v Dodatku D.1.

V Dodatku D.1 so določeni vsi parametri, ki se uporabljajo v postopku prevoznika v železniškem prometu pred prvo uporabo vozila ali konfiguracije vlaka, da se zagotovi združljivost vseh vozil, ki sestavljajo vlak, s potmi, po katerih naj bi vlak vozil, vključno s preusmeritvenimi potmi in potmi do delavnic. Upoštevati je treba spremembe poti in spremembe značilnosti infrastrukture. Če je parameter iz Dodatka D.1 usklajen na ravni omrežij na področju uporabe, se lahko skladnost z navedenim parametrom domneva za vsako vozilo, za katero se izda dovoljenje za navedeno področje uporabe. Nacionalni predpisi ali dodatne nacionalne zahteve za dostop do omrežja v zvezi z združljivostjo s potjo se načeloma štejejo za nezdružljive z Dodatkom D.1. Upravljavec infrastrukture za namene združljivosti s potjo ne zahteva dodatnih tehničnih pregledov, ki niso navedeni na seznamu iz Dodatka D1.

([5]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2018/545 z dne 4. aprila 2018 o določitvi praktičnih ureditev za dovoljenja za železniška vozila in postopek izdaje dovoljenj za tip železniških vozil v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 90, 6.4.2018, str. 66).

▼B

Kot zahteva člen 23(1)(b) Direktive (EU) 2016/797, upravljavec infrastrukture do takrat, ko se v registru RINF zagotovijo vse potrebne informacije v zvezi z ustreznimi parametri, prevoznikom v železniškem prometu, prosilcem, ki so vložili prošnjo za vlakovno pot in jim je bila ta odobrena, ter po potrebi prosilcem iz člena 2(22) Direktive (EU) 2016/797 te informacije čim prej in brezplačno zagotovi v elektronski obliki prek drugih sredstev.

Informacije o združljivosti s potjo na zahtevo prevoznika v železniškem prometu prvič predloži upravljavec infrastrukture na druge načine (ne prek RINF) čim prej, najpozneje pa v 15 dneh, razen če se upravljavec infrastrukture in prevoznik v železniškem prometu strinjata z daljšim rokom. Upravljavec infrastrukture zagotovi, da so informacije, ki se zagotovijo prevoznikom v železniškem prometu, popolne in pravilne.

Upravljavec infrastrukture prevoznika v železniškem prometu obvesti o spremembah značilnosti poti, ko so take informacije na voljo, prek registra RINF ali drugih sredstev, dokler register RINF tega ne omogoča.

Upravljavec infrastrukture za izredne razmere ali obveščanje v realnem času z ustreznimi komunikacijskimi sredstvi zagotovi takojšnje obveščanje prevoznika v železniškem prometu.

(C) Po potrebi se preverijo dodatni elementi za združljivost s potjo:

— prevoz nevarnega blaga iz točke 4.2.3.4.3,

— tišja pot iz TSI hrup,

— izredni prevoz iz Dodatka I

— pogoji dostopa do podzemnih postaj za dizelske in druge toplotne pogonske sisteme iz točke 4.2.8.3 TSI LOC&PAS.

4.2.2.5.2 *Vlakovna kompozicija*

Zahteve glede vlakovne kompozicije upoštevajo naslednje elemente glede na dodeljeno pot:

(a) vsa vozila, ki sestavljajo vlak, vključno z njihovim tovorom:

— izpolnjujejo vse zahteve, ki veljajo na poteh, po katerih bo vlak vozil;

— so primerna za vožnjo pri največji hitrosti, pri kateri naj bi vlak vozil;

(b) vsa vozila vlaka do konca potovanja (z vidika časa in razdalje) ostanejo znotraj določenega vzdrževalnega intervala;

(c) vlak, sestavljen iz vozil, vključno z njihovim tovorom, je v skladu s tehničnimi in operativnimi omejitvami zadevne poti, dolžina vlaka pa ni daljša od največje dovoljene dolžine za odhodne in sprejemne postaje;

(d) prevoznik v železniškem prometu mora poskrbeti, da so vsa vozila, ki sestavljajo vlak, vključno z njihovim tovorom, tehnično ustrezna za potovanje in da ostanejo taka do konca potovanja.

Prevoznik v železniškem prometu mora morda upoštevati dodatne omejitve zaradi vrste zavornega režima ali vrste vleke na posameznem vlaku (glej točko 4.2.2.6).

▼B

4.2.2.6 Zaviranje vlaka

4.2.2.6.1 *Minimalne zahteve za zavorni sistem*

Vsa vozila vlaka so povezana z neprekinjenim samodejnim zavornim sistemom, kot je opredeljen v TSI LOC&PAS in TSI tovorni vagoni.

Čelno in sklepno vozilo (vključno z vsemi vlečnimi enotami) vseh vlakov imata delujočo samodejno zavoro.

Če se vlak nenamerno pretrga na dva dela, se ta zavora samodejno sproži, tako da se oba dela odklopljenih vozil ob kar največji zavorni moči ustavita.

4.2.2.6.2 *Zavorna zmogljivost in najvišja dovoljena hitrost*

(1) Upravljavec infrastrukture prevozniku v železniškem prometu prek registra RINF sporoči vse pomembne značilnosti vsake zadevne poti:

— signalne razdalje (opozorilo, ustavljanje) s pripadajočimi varnostnimi pribitki,

— naklone proge,

— najvišje dovoljene hitrosti in

— pogoje uporabe zavornih sistemov, ki lahko vplivajo na infrastrukturo, kot so magnetni in regenerativni zavorni sistemi ter zavore na vrtinčne tokove.

Dokler se v registru RINF ne zagotovijo ustrezni parametri, upravljavec infrastrukture te informacije brezplačno zagotovi prek drugih sredstev, in sicer čim prej, za prvo predložitev pa najpozneje v 15 dneh, razen če se prevoznik v železniškem prometu strinja z daljšim rokom.

Upravljavec infrastrukture prevoznika v železniškem prometu prek registra RINF ali drugih sredstev, dokler register RINF tega ne omogoča, obvesti o spremembah značilnosti proge, ko so take informacije na voljo.

Upravljavec infrastrukture zagotovi, da so informacije, ki se zagotovijo prevoznikom v železniškem prometu, popolne in pravilne.

(2) Upravljavec infrastrukture lahko sporoči naslednje informacije:

(i) za vlake, katerih najvišja hitrost presega 200 km/h, profil pojemka in ustrezni odzivni čas na progi brez naklona;

(ii) za vlakovne enote ali fiksne vlakovne kompozicije, katerih najvišja hitrost ne presega 200 km/h, pojemek (kot v točki (i) zgoraj) ali odstotek zavorne mase;

(iii) za druge vlake (spremenljive vlakovne kompozicije, katerih najvišja hitrost ne presega 200 km/h): odstotek zavorne mase.

Če upravljavec infrastrukture zagotovi zgoraj navedene informacije, se dajo te brez razlikovanja na voljo vsem prevoznikom v železniškem prometu, ki nameravajo upravljati vlake na njegovem omrežju.

Na voljo se dajo tudi preglednice v zvezi z zaviranjem, ki se ob začetku veljavnosti te uredbe že uporabljajo in so sprejete za obstoječe proge, ki niso v skladu s TSI.

▼B

(3) Prevoznik v železniškem prometu v fazi načrtovanja določi zavorno zmogljivost vlaka in ustrezno najvišjo dovoljeno hitrost, pri čemer upošteva:

— značilnosti zadevne proge, kot so določene v točki 1 zgoraj, in informacije, ki jih je upravljavec infrastrukture sporočil v skladu s točko 2 zgoraj, če so na voljo, ter

— omejitve glede tirnih vozil, določene na podlagi zanesljivosti in razpoložljivosti zavornega sistema.

Poleg tega prevoznik v železniškem prometu zagotovi, da vsak vlak med obratovanjem dosega vsaj zahtevano zavorno zmogljivost. Prevoznik v železniškem prometu določi in izvaja ustrezna pravila ter jih upravlja v okviru svojega sistema upravljanja varnosti.

Prevoznik v železniškem prometu mora zlasti določiti pravila, ki se uporabijo, če vlak med obratovanjem ne dosega zahtevane zavorne zmogljivosti. V tem primeru prevoznik v železniškem prometu o tem nemudoma obvesti upravljavca infrastrukture. Upravljavec infrastrukture lahko sprejme ustrezne ukrepe za zmanjšanje učinka na celotni promet na njegovem omrežju.

4.2.2.7 Zagotavljanje, da je vlak v dobrem voznem stanju

4.2.2.7.1 *Splošna zahteva*

Prevoznik v železniškem prometu določi postopek, s katerim zagotovi, da vsa varnostna oprema na vlaku v celoti deluje in da vlak lahko varno vozi.

Prevoznik v železniškem prometu upravljavca infrastrukture obvesti o vseh spremembah značilnosti vlaka, ki vplivajo na zmogljivost, ali morebitnih spremembah, zaradi katerih vlak ne bi mogel voziti po dodeljeni poti.

Upravljavec infrastrukture in prevoznik v železniškem prometu opredelita in posodabljata pogoje in postopke za začasno vožnjo vlakov v poslabšanih razmerah.

4.2.2.7.2 *Podatki pred odhodom*

Prevoznik v železniškem prometu zagotovi, da se upravljavcem infrastrukture pred odhodom vlaka dajo na voljo naslednji podatki, potrebni za varno in učinkovito obratovanje:

— identifikacijska številka vlaka,

— navedba prevoznika v železniškem prometu, odgovornega za vlak,

— dejanska dolžina vlaka,

— navedba, ali vlak nenačrtovano prevaža potnike ali živali,

— vse obratovalne omejitve z navedbo zadevnih vozil (profil, omejitve hitrosti itd.),

— informacije, ki jih upravljavec infrastrukture zahteva za prevoz nevarnih snovi.

Če vlak ni na dodeljeni vlakovni poti ali če je bil odpovedan, prevoznik v železniškem prometu o tem obvesti upravljavce infrastrukture.

▼B

4.2.2.8 Zahteve glede opazovanja signalov in progovnih oznak

Strojevodja je sposoben opaziti signale in progovne oznake, ti pa so strojevodji po potrebi vidni. Enako velja tudi za druge vrste oznak ob progi, če so povezane z varnostjo.

Zato so signali, progovne oznake, znaki in signalne oznake oblikovani in nameščeni tako usklajeno, da jih lahko strojevodja vidi. Pri tem se upošteva naslednje:

— navedeni signali, znaki in oznake so ustrezno nameščeni, tako da žarometi vlaka strojevodji omogočajo, da prebere informacijo;

— ustreznost in jakost osvetlitve, kadar mora biti informacija osvetljena;

— kadar se uporablja odsevnost, so odsevne lastnosti uporabljenega materiala v skladu z ustreznimi specifikacijami, znaki pa izdelani tako, da lahko strojevodja s pomočjo žarometov na vlaku informacijo zlahka prebere.

Vozniške kabine so zasnovane tako usklajeno, da strojevodja zlahka vidi prikazano informacijo.

4.2.2.9 Budnost strojevodje

Vlečno vozilo mora biti opremljeno z napravo za nadzor budnosti strojevodje. Ta naprava ustavi vlak, če se strojevodja v določenem času ne odzove; časovni razpon je določen v TSI tirna vozila.

4.2.3 *Specifikacije, ki se nanašajo na obratovanje vlaka*

4.2.3.1 Načrtovanje vlaka

Upravljavec infrastrukture v skladu z Direktivo 2012/34/EU sporoči, kateri podatki so potrebni za rezervacijo vlakovne poti.

4.2.3.2 Identifikacija vlakov

Vsakemu vlaku se dodeli številka vlaka. To številko dodeli upravljavec infrastrukture, ko dodeljuje vlakovno pot, poznati pa jo morajo prevoznik v železniškem prometu in vsi upravljavci infrastrukture, ki vodijo vlak. Številka vlaka je v vsakem omrežju edinstvena. Spremembam številke vlaka med potovanjem vlaka se je treba izogibati.

4.2.3.2.1 *Oblika številke vlaka*

Oblika številke vlaka je določena v TSI vodenje-upravljanje in signalizacija (v nadaljnjem besedilu: TSI CCS; Uredba Komisije (EU) 2016/919 ([6])).

4.2.3.3 Odhod vlaka

4.2.3.3.1 *Pregledi in preskusi pred odhodom*

Prevoznik v železniškem prometu opredeli preglede in preskuse, da zagotovi, da vsak odhod poteka varno (npr. vrata, tovor, zavore).

([6]) Uredba Komisije (EU) 2016/919 z dne 27. maja 2016 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemi vodenje-upravljanje in signalizacija železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 158, 15.6.2016, str. 1).

▼B

4.2.3.3.2 *Obveščanje upravljavca infrastrukture o obratovalnem stanju vlaka*

Prevoznik v železniškem prometu upravljavca infrastrukture obvesti, ko je vlak pripravljen za vstop v omrežje.

Prevoznik v železniškem prometu upravljavca infrastrukture pred odhodom in med potovanjem obvesti o vseh nepravilnostih, ki vplivajo na vlak ali njegovo obratovanje in bi lahko imele negativne posledice za vožnjo vlaka.

4.2.3.4 Upravljanje prometa

4.2.3.4.1 *Splošne zahteve*

▼C1

Upravljanje prometa zagotavlja varno, učinkovito in točno obratovanje železniškega sistema, vključno z učinkovitim odpravljanjem motenj v prometu.

▼B

Upravljavec infrastrukture določi postopke in sredstva za:

— upravljanje vlakov v realnem času,

— operativne ukrepe za zagotavljanje največje možne zmogljivosti infrastrukture pri dejanskih ali predvidenih zamudah ali incidentih ter

— obveščanje prevoznikov v železniškem prometu v teh primerih.

Po dogovoru z upravljavcem infrastrukture se lahko uvedejo morebitni dodatni postopki, ki jih zahteva prevoznik v železniškem prometu in vplivajo na vmesnik z upravljavcem infrastrukture.

4.2.3.4.2 *Javljanje lokacije vlaka*

4.2.3.4.2.1 Podatki, potrebni za javljanje lokacije vlaka, in predvideni čas predaje

Upravljavec infrastrukture:

(a) zagotovi sredstva za evidentiranje časov odhoda, prihoda ali prevoza vlaka v realnem času na vnaprej določenih točkah javljanja v svojem omrežju in odstopanje od voznega reda;

(b) ima vzpostavljen postopek, ki omogoča napoved odstopanja od načrtovanega časa predaje vlaka med dvema upravljavcema v minutah; napoved vključuje informacije o motnjah v prometu (opis in lokacijo problema);

(c) zagotovi posebne podatke, potrebne v zvezi z javljanjem lokacije, v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 1305/2014 ([7]) (TSI telematske aplikacije za tovorni promet – TSI TAF) in Uredbo Komisije (EU) št. 454/2011 ([8]) (TSI telematske aplikacije za potniški promet – TSI TAP). Takšne informacije vključujejo:

(1) identifikacijsko številko vlaka,

(2) navedbo točke javljanja,

(3) progo, po kateri vozi vlak,

([7]) Uredba Komisije (EU) št. 1305/2014 z dne 11. decembra 2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom telematske aplikacije za tovorni promet železniškega sistema v Evropski uniji in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 62/2006 (UL L 356, 12.12.2014, str. 438).

([8]) Uredba Komisije (EU) št. 454/2011 z dne 5. maja 2011 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „telematske aplikacije za potniški promet“ vseevropskega železniškega sistema (UL L 123, 12.5.2011, str. 11).

▼B

(4) načrtovani čas na točki javljanja,

(5) dejanski čas na točki javljanja (in ali gre za odhod, prihod ali prehod – za vmesne točke javljanja, na katerih se vlak javi, se ločeno predložijo časi prihoda in odhoda),

(6) podatke o predčasnem prihodu ali zamudi na točki javljanja v minutah,

(7) začetno obrazložitev vsake posamezne zamude, daljše od 10 minut, ali kot zahteva režim spremljanja delovanja,

(8) navedbo, da vlak zamuja, in zamudo v minutah,

(9) morebitne prejšnje identifikacijske številke vlaka,

(10) obvestilo o odpovedi celotne poti ali dela poti vlaka.

4.2.3.4.3 *Nevarno blago*

Prevoznik v železniškem prometu opredeli postopke za izvajanje prevoza nevarnega blaga.

Ti postopki vključujejo:

— določbe iz Direktive 2008/68/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([9]) ter Direktive 2010/35/EU Evropskega parlamenta in Sveta ([10]), kot je ustrezno,

— obvestilo strojevodji o prisotnosti in lokaciji nevarnega blaga na vlaku,

— informacije, ki jih upravljavec infrastrukture zahteva za prevoz nevarnega blaga,

— določitev načinov komuniciranja in načrtovanje posebnih ukrepov za izredne razmere, povezane s tem blagom, v sodelovanju z upravljavcem infrastrukture.

4.2.3.4.4 *Kakovost obratovanja*

Upravljavec infrastrukture in prevoznik v železniškem prometu imata vzpostavljene postopke za spremljanje učinkovitega delovanja vseh zadevnih storitev.

Postopki spremljanja so zasnovani za analizo podatkov in ugotavljanje temeljnih trendov v zvezi s človeškimi in sistemskimi napakami. Rezultati te analize se uporabljajo za uvajanje izboljšav, namenjenih odpravi ali ublažitvi dogodkov, ki bi lahko ogrozili učinkovito delovanje omrežja.

Kadar bi lahko bile te izboljšave koristne za celotno omrežje, vključno z drugimi upravljavci infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu, je te treba ob varovanju poslovne tajnosti ustrezno obvestiti.

([9]) Direktiva 2008/68/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o notranjem prevozu nevarnega blaga (UL L 260, 30.9.2008, str. 13).

([10]) Direktiva 2010/35/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. junija 2010 o premični tlačni opremi in o razveljavitvi direktiv Sveta 76/767/EGS, 84/525/EGS, 84/526/EGS, 84/527/EGS in 1999/36/ES (UL L 165, 30.6.2010, str. 1).

▼B

Upravljavec infrastrukture čim prej analizira dogodke, ki bistveno ovirajo obratovanje. Upravljavec infrastrukture k sodelovanju pri analizi povabi prevoznike v železniškem prometu, udeležene v zadevnem dogodku, če je to primerno in zlasti če je v dogodek vključeno tudi osebje prevoznikov. Kadar se na podlagi izsledkov analize oblikujejo priporočila za izboljšave delovanja omrežja, namenjene odpravi ali ublažitvi vzrokov za nesreče/incidente, se ta priporočila sporočijo vsem ustreznim upravljavcem infrastrukture in zadevnim prevoznikom v železniškem prometu.

Ti postopki se dokumentirajo in opravi se notranja presoja.

4.2.3.5 Evidentiranje podatkov

Podatki, ki zadevajo vožnjo vlaka, se evidentirajo in hranijo za naslednje namene:

— podporo sistematičnemu spremljanju varnosti kot sredstvu za preprečevanje incidentov in nesreč;

— identifikacijo strojevodje, vlaka in zmogljivosti infrastrukture v času pred incidentom ali nesrečo in – če je primerno – takoj po njej, da bi se lahko ugotovilo vzroke, na podlagi tega pa sprejelo nove in spremenjene ukrepe, da se to ne bi ponovilo;

— evidentiranje informacij v zvezi z delovanjem lokomotive/vlečne enote in strojevodje.

Iz evidentiranih podatkov je mogoče razbrati:

— datum in čas evidentiranja,

— natančno zemljepisno lokacijo evidentiranega primera,

— identifikacijsko številko vlaka,

— identiteto strojevodje.

Podatki, ki se evidentirajo za ETCS/GSM-R, so določeni v TSI CCS in ustrezni glede na zahteve iz te točke 4.2.3.5.

Ti podatki so varno zapečateni in shranjeni ter dostopni pooblaščenim organom, vključno s preiskovalnimi organi, pri izvajanju njihovih nalog v skladu s členom 22 Direktive (EU) 2016/798.

4.2.3.5.1 *Evidentiranje nadzornih podatkov na progi*

Upravljavec infrastrukture evidentira vsaj naslednje podatke:

— okvaro opreme ob progah, povezane z vožnjo vlakov (signalizacija, kretnice itd.),

— odkritje pregretosti osnih ležajev, če so nameščeni,

— komunikacijo v zvezi z varnostjo med strojevodjo in prometnikom.

4.2.3.5.2 *Evidentiranje nadzornih podatkov na vlaku*

Prevoznik v železniškem prometu evidentira vsaj naslednje podatke:

— odkritje neupoštevanja signalov za nevarnost ali „preklica dovoljenja za vožnjo“,

— uporabo zasilne zavore,

▼B

— hitrost, s katero vozi vlak,

— vsako izključitev ali neupoštevanje varnostnih kontrolnih (signalnih) sistemov na vlaku,

— uporabo zvočne opozorilne naprave,

— uporabo elementov za upravljanje vrat (odpiranje, zapiranje), če so nameščeni,

— sprožitev alarmnih sistemov na vlaku, povezanih z varnim obratovanjem vlaka, če so nameščeni,

— navedbo kabine, za katero se evidentirajo podatki, ki jih je treba preveriti.

Podrobnejše tehnične specifikacije v zvezi z napravo za evidentiranje so navedene v TSI LOC&PAS.

4.2.3.6 Delovanje v poslabšanih razmerah

4.2.3.6.1 *Obveščanje drugih uporabnikov*

Upravljavec infrastrukture skupaj s prevozniki v železniškem prometu opredeli postopek za takojšnje medsebojno obveščanje o morebitnih razmerah, ki ogrožajo varnost, ovirajo delovanje in/ali razpoložljivost železniškega omrežja ali tirnih vozil.

4.2.3.6.2 *Obveščanje strojevodij*

Upravljavec infrastrukture ob vsakem obratovanju v poslabšanih razmerah, ki je povezano z njegovo pristojnostjo, da strojevodjem uradna navodila o ukrepih za varno premagovanje poslabšanih razmer.

4.2.3.6.3 *Predpisani postopek ob nepredvidenih dogodkih*

Upravljavec infrastrukture skupaj z vsemi prevozniki v železniškem prometu, ki obratujejo na njegovi infrastrukturi, in po potrebi s sosednjimi upravljavci infrastrukture opredeli, objavi in omogoči ustrezne ukrepe za nepredvidene dogodke ter dodeli naloge na podlagi zahteve po zmanjšanju morebitnih negativnih posledic zaradi delovanja v poslabšanih razmerah.

Zahteve glede načrtovanja in odziv na take dogodke so sorazmerni z naravo in morebitno resnostjo poslabšanja razmer.

Ti ukrepi, ki vključujejo vsaj načrte za vzpostavitev „normalnega“ stanja omrežja, lahko obravnavajo tudi:

— okvare tirnih vozil (npr. tiste, ki bi lahko povzročile večje motnje v prometu, postopke za pomoč vlakom v okvari);

— okvare infrastrukture (npr. kadar pride do izpada električne energije ali nastopijo razmere, zaradi katerih se lahko vlaki preusmerijo z dodeljene vlakovne poti);

— izredne vremenske razmere.

▼B

Upravljavec infrastrukture določi in posodablja kontaktne podatke o ključnem osebju upravljavca infrastrukture in prevoznika v železniškem prometu, s katerim se lahko vzpostavi stik, kadar pride do motenj v prevozu, zaradi katerih nastopi delovanje v poslabšanih razmerah. Ti podatki vključujejo podrobnosti o tem, kako stopiti v stik s tem osebjem med delovnim časom in zunaj njega.

Prevoznik v železniškem prometu te podatke predloži upravljavcu infrastrukture in ga obvesti o vseh njihovih spremembah.

Upravljavec infrastrukture prevoznike v železniškem prometu obvesti o vseh spremembah svojih podatkov.

4.2.3.7 Obvladovanje izrednih razmer

Upravljavec infrastrukture ob posvetovanju z:

— vsemi prevozniki v železniškem prometu, ki obratujejo na njegovi infrastrukturi, ali, če je primerno, predstavniškimi organi prevoznikov v železniškem prometu, ki obratujejo na njegovi infrastrukturi,

— sosednjimi upravljavci infrastrukture, kadar je potrebno,

— lokalnimi oblastmi, predstavniki služb za ukrepanje v sili (vključno z gasilskimi in reševalnimi službami) na lokalni ali nacionalni ravni, kadar je potrebno,

opredeli, objavi in zagotovi ustrezne ukrepe za obvladovanje izrednih razmer in ponovno vzpostavitev normalnega stanja proge.

Taki ukrepi se praviloma nanašajo na:

— trčenje vlakov,

— požare na vlakih,

— evakuacijo z vlakov,

— nesreče v predorih,

— incidente pri prevozu nevarnega blaga,

— iztirjenja.

Prevoznik v železniškem prometu upravljavcu infrastrukture predloži vse posebne informacije v zvezi s temi okoliščinami, zlasti glede popravil ali ponovnega utirjenja svojih vlakov.

Poleg tega ima prevoznik v železniškem prometu vzpostavljene postopke za obveščanje potnikov o izrednih razmerah na vozilu in o varnostnih ukrepih.

4.2.3.8 Pomoč vlakovnemu osebju ob incidentu ali večji okvari tirnega vozila

Prevoznik v železniškem prometu opredeli ustrezne postopke za pomoč vlakovnemu osebju v poslabšanih razmerah, da bi preprečili ali zmanjšali zamude zaradi tehničnih ali drugih okvar tirnih vozil (npr. načine komuniciranja, ukrepe ob evakuaciji vlaka).

4.3 **Funkcionalne in tehnične specifikacije za vmesnike**

V skladu z bistvenimi zahtevami iz poglavja 3 te uredbe so funkcionalne in tehnične specifikacije za vmesnike naslednje:

▼B

4.3.1 *Vmesniki s TSI infrastruktura (TSI INF)*

Sklic na to uredbo		Sklic na TSI INF	
Parameter	Točka	Parameter	Točka
Zavorna zmogljivost in najvišja dovoljena hitrost	4.2.2.6.2	Vzdolžni odpor tira	4.2.6.2
Spremembe informacij iz Navodila o poti	4.2.1.2.2.2	Operativni predpisi	4.4
Delovanje v poslabšanih razmerah	4.2.3.6		
Parametri združljivosti vozil in vlakov na predvideni poti obratovanja	Dodatek D1	Preverjanje združljivosti infrastrukture in tirnih vozil po odobritvi tirnih vozil	7.6

4.3.2 *Vmesniki s TSI vodenje-upravljanje in signalizacija (TSI CCS)*

Sklic na to uredbo		Sklic na TSI CCS	
Parameter	Točka	Parameter	Točka
Priročnik za strojevodjo	4.2.1.2.1	Operativni predpisi (za normalne in poslabšane pogoje)	4.4
Operativni predpisi	4.4		
Zahteve glede opazovanja signalov in progovnih znamenj	4.2.2.8	Vidnost objektov za vodenje-upravljanje in signalizacijo ob progi	4.2.15
Zaviranje vlaka	4.2.2.6	Zavorna zmogljivost in zavorne značilnosti vlaka	4.2.2
Priročnik za strojevodjo	4.2.1.2.1	Uporaba opreme za posipanje s peskom Mazanje sledilnega venca z vlaka Uporaba kompozitnih zavornjakov	4.2.10
Oblika številke vlaka	4.2.3.2.1	ECTS DMI	4.2.12
		GSM-R DMI	4.2.13
Evidentiranje podatkov	4.2.3.5	Vmesnik za evidentiranje podatkov za regulativne namene	4.2.14
Zagotavljanje, da je vlak v dobrem voznem stanju	4.2.2.7	Upravljanje s ključi	4.2.8
Parametri združljivosti vozil in vlakov na predvideni poti obratovanja	Dodatek D1	Preverjanja združljivosti s potjo pred uporabo dovoljenih vozil	4.9

▼B

4.3.3 *Vmesniki s TSI tirna vozila*

4.3.3.1 Vmesniki s TSI lokomotive in potniška tirna vozila TSI (TSI LOC&PAS)

Sklic na to uredbo		Sklic na TSI LOC&PAS	
Parameter	Točka	Parameter	Točka
Predpisani postopek ob nepredvidenih dogodkih	4.2.3.6.3	Reševalna spenjača	4.2.2.2.4
		Končna spenjača	4.2.2.2.3
Združljivost s potjo in vlakovna kompozicija	4.2.2.5	Parameter osne obremenitve	4.2.3.2.1
Zaviranje vlaka	4.2.2.6	Zavorna zmogljivost	4.2.4.5
Vidnost vlaka	4.2.2.1	Zunanje luči	4.2.7.1
Slišnost vlaka	4.2.2.2	Hupa (zvočna opozorilna naprava)	4.2.7.2
Zahteve glede opazovanja signalov in progovnih znamenj	4.2.2.8	Zunanja vidljivost	4.2.9.1.3
		Optične značilnosti vetrobranskega stekla	4.2.9.2.2
		Notranja razsvetljava	4.2.9.1.8
Budnost strojevodje	4.2.2.9	Funkcija nadzora dejavnosti strojevodje	4.2.9.3.1
Evidentiranje nadzornih podatkov na vlaku	4.2.3.5.2	Naprava za evidentiranje	4.2.9.6
Obvladovanje izrednih razmer	4.2.3.7	Dvižna shema in navodila	4.2.12.5
		Opisi, povezani z reševanjem	4.2.12.6
Združljivost s potjo in vlakovna kompozicija	4.2.2.5	Dokumentacija o obratovanju	4.2.12.4
Osnovne zahteve v zvezi s poklicnimi kvalifikacijami za naloge, povezane s „spremljanjem vlakov“	Dodatek F		
Posipanje s peskom	Dodatek B	Značilnosti tirnih vozil, pomembne za združljivost s sistemom za zaznavanje vlaka na podlagi tirnih tokokrogov – Osamitev emisij	4.2.3.3.1.1
Parametri združljivosti vozil in vlakov na predvideni poti obratovanja	Dodatek D1	Preverjanja združljivosti s potjo pred uporabo dovoljenih vozil	4.9

▼B

4.3.3.2 Vmesniki s TSI tovorni vagoni TSI (WAG TSI)

Sklic na to uredbo		Sklic na TSI tovorni vagoni	
Parameter	Točka	Parameter	Točka
Sklep vlaka	4.2.2.1.3	Naprave za pritrditev sklepnega signala	4.2.6.3
Tovorni vlaki	4.2.2.1.3.2	Sklepni signal	Dodatek E
Združljivost s potjo in vlakovna kompozicija	4.2.2.5	Profili	4.2.3.1
Združljivost s potjo in vlakovna kompozicija	4.2.2.5	Združljivost z zmogljivostjo tirnic za prenašanje obremenitve	4.2.3 2
Predpisani postopek ob nepredvidenih dogodkih	4.2.3.6.3	Trdnost enote – dviganje	4.2.2.2
Zaviranje vlaka	4.2.2.6	Zavora	4.2.4
Parametri združljivosti vozil in vlakov na predvideni poti obratovanja	Dodatek D1	Preverjanja združljivosti s potjo pred uporabo dovoljenih vozil	4.9

4.3.4 *Vmesniki s TSI energija (TSI ENE)*

Sklic na to uredbo		Sklic na TSI energija	
Parameter	Točka	Parameter	Točka
Združljivost s potjo in vlakovna kompozicija	4.2.2.5	Največji vlakovni tok	4.2.4.1
Priprava Navodila o poti	4.2.1.2.2.1		
Združljivost s potjo in vlakovna kompozicija	4.2.2.5	Odseki ločevanja:	
Priprava Navodila o poti	4.2.1.2.2.1	faz	4.2.15
		sistemov	4.2.16
Parametri združljivosti vozil in vlakov na predvideni poti obratovanja	Dodatek D1	Preverjanja združljivosti s potjo pred uporabo dovoljenih vozil	7.3.5

4.3.5 *Vmesniki s TSI varnost v železniških predorih (SRT TSI)*

Sklic na to uredbo		Sklic na TSI varnost v železniških predorih	
Parameter	Točka	Parameter	Točka
Zagotavljanje, da je vlak v dobrem voznem stanju	4.2.2.7	Pravilo za izredne razmere	4.4.1
Odhod vlaka	4.2.3.3		
Delovanje v poslabšanih razmerah	4.2.3.6		

▼B

Sklic na to uredbo		Sklic na TSI varnost v železniških predorih	
Parameter	Točka	Parameter	Točka
Obvladovanje izrednih razmer	4.2.3.7	Načrt ravnanja v izrednih razmerah v predoru	4.4.2
		Vaje	4.4.3
		Obveščanje potnikov o varnosti na vlaku in ukrepih v sili	4.4.5
Strokovna usposobljenost	4.6.1	Usposobljenost vlakovnega in drugega osebja za ravnanje v predorih	4.6.1

4.3.6 *Vmesniki s TSI hrup (TSI NOI)*

Sklic na to uredbo		Sklic na TSI hrup	
Parameter	Točka	Parameter	Točka
Združljivost s potjo in vlakovna kompozicija	4.2.2.5	Dodatne določbe za uporabo te TSI za obstoječe vagone	7.2.2
Načrtovanje vlaka	4.2.3.1	Tišje poti	Dodatek D
Predpisani postopek ob nepredvidenih dogodkih	4.2.3.6.3	Posebna pravila za obratovanje vagonov na tišjih poteh v poslabšanih razmerah	4.4.1

4.3.7 *Vmesniki z Uredbo (EU) št. 1300/2014* ([11]), *TSI funckionalno ovirane osebe (TSI PRM)*

Sklic na to uredbo		Sklic na TSI funkcionalno ovirane osebe	
Parameter	Točka	Parameter	Točka
Strokovna usposobljenost	4.6.1	Podsistem infrastruktura	4.4.1
Osnovne zahteve v zvezi s poklicnimi kvalifikacijami za naloge, povezane s „spremljanjem vlakov“	Dodatek F		
Strokovna usposobljenost	4.6.1	Podsistem tirna vozila	4.4.2
Osnovne zahteve v zvezi s poklicnimi kvalifikacijami za naloge, povezane s „spremljanjem vlakov“	Dodatek F		
Združljivost s potjo in vlakovna kompozicija	4.2.2.5	Podsistem tirna vozila	4.4.2

([11]) Uredba Komisije (EU) št. 1300/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema Unije za invalide in funkcionalno ovirane osebe (UL L 356, 12.12.2014, str. 110).

▼B

4.4 **Operativni predpisi**

4.4.1 *Operativna načela in predpisi železniškega sistema Evropske unije*

Operativna načela in predpisi, ki jih je treba uporabljati v celotnem železniškem sistemu Evropske unije, so določeni v dodatkih A (operativna načela in predpisi ERTMS) in B (skupna operativna načela in predpisi).

4.4.2 *Nacionalni predpisi*

Nacionalni predpisi niso združljivi s to TSI, razen Dodatka I, v katerem so navedena področja, za katera ni skupnih operativnih načel in predpisov ter za katera lahko še naprej veljajo nacionalni predpisi. V skladu s Sklepom (EU) 2017/1474 Agencija v sodelovanju z zadevnimi državami članicami sodeluje pri ocenjevanju seznama odprtih točk z namenom:

(a) dodatne uskladitve zahtev te uredbe s podrobnimi določbami ali s sprejemljivimi načini usklajevanja ali

(b) olajšanja vključitve takih nacionalnih predpisov v sisteme upravljanja varnosti prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev infrastrukture ali

(c) potrditve potrebe po nacionalnih predpisih.

4.4.3 *Sprejemljivi načini usklajevanja*

Agencija lahko s tehničnim mnenjem opredeli sprejemljive načine usklajevanja, za katere se domneva, da zagotavljajo skladnost s posebnimi zahtevami te uredbe, in zagotovi varnost v skladu z Direktivo (EU) 2016/798.

Komisija, države članice ali prizadeti deležniki lahko od Agencije zahtevajo, da opredeli sprejemljive načine usklajevanja v skladu s členom 10 Uredbe (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 ([12]). Agencija se posvetuje z državami članicami in prizadetimi deležniki ter tehnično mnenje predloži odboru iz člena 51 Direktive (EU) 2016/797 pred njegovim sprejetjem.

Agencija najpozneje do 16. junija 2021 pripravi tehnična mnenja, v katerih opredeli sprejemljive načine usklajevanja, ki zajemajo vsaj vsako od naslednjih področij:

— varnost tovora (glej točko 4.2.2.4.1),

— varnost potnikov (glej točko 4.2.2.4.2),

— pregledi in preskusi pred odhodom, vključno z zavorami in preverjanji med obratovanjem (glej točko 4.2.3.3.1),

— odhod vlaka (glej točko 4.2.3.3),

— delovanje v poslabšanih razmerah (glej 4.2.3.6).

Če države članice in prizadeti deležniki menijo, da bi bilo treba določen nacionalni predpis upoštevati v okviru določitve sprejemljivih načinov usklajevanja na zgoraj navedenih področjih, pred 15. oktobrom 2019 o tem podrobno obvestijo Agencijo, ki ravna v skladu s postopki iz točke 4.4.3.

([12]) Uredba (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o Agenciji Evropske unije za železnice in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 881/2004 (UL L 138, 26.5.2016, str. 1).

▼B

4.4.4 *Prehod z uporabe nacionalnih predpisov na izvajanje te uredbe*

V času prehoda z uporabe nacionalnih predpisov na izvajanje te uredbe prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture pregledajo svoje sisteme upravljanja varnosti, da zagotovijo nadaljnje varno obratovanje. Po potrebi svoje sisteme upravljanja varnosti prilagodijo.

V primeru pomanjkljivosti se uporabi postopek iz člena 6 Direktive (EU) 2016/797.

4.5 **Predpisi glede vzdrževanja**

Ni relevantno

4.6 **Strokovna usposobljenost**

4.6.1 *Strokovna usposobljenost*

Osebje prevoznika v železniškem prometu in upravljavca infrastrukture pridobi ustrezno strokovno usposobljenost za opravljanje vseh potrebnih nalog v zvezi z varnostjo v normalnih, poslabšanih in izrednih razmerah. Taka usposobljenost zajema strokovno znanje in sposobnost uporabe takega znanja v praksi.

Osnovne zahteve v zvezi s poklicnimi kvalifikacijami za posamezne naloge so navedene v dodatkih F in G.

4.6.2 *Znanje jezikov*

4.6.2.1 N a č e l a

Upravljavec infrastrukture in prevoznik v železniškem prometu morata zagotoviti, da je njuno ustrezno osebje usposobljeno za uporabo komunikacijskih protokolov in načel iz Dodatka C.

Kadar upravljavec infrastrukture uporablja drug delovni jezik, kot ga navadno uporablja osebje prevoznika v železniškem prometu, je tako jezikovno in komunikacijsko usposabljanje pomemben del celotnega sistema upravljanja usposobljenosti prevoznika v železniškem prometu.

Osebje prevoznika v železniškem prometu, ki mora v normalnih, poslabšanih ali izrednih razmerah zaradi svojih nalog komunicirati z osebjem upravljavca infrastrukture v zvezi z za varnost pomembnimi zadevami, ima ustrezno raven znanja delovnega jezika upravljavca infrastrukture.

4.6.2.2 R a v e n z n a n j a

Raven znanja delovnega jezika upravljavca infrastrukture je zadostna iz varnostnih razlogov.

(a) To vključuje vsaj sposobnost strojevodje, da:

— pošilja in razume vsa sporočila iz Dodatka C,

— se učinkovito sporazumeva v normalnih, poslabšanih ali izrednih razmerah,

— izpolnjuje obrazce, povezane z uporabo Zbirke obrazcev.

(b) Drugo vlakovno osebje, ki mora zaradi svojih nalog komunicirati z upravljavcem infrastrukture glede za varnost pomembnih zadev, je sposobno vsaj pošiljati in razumeti informacije o vlaku in njegovem obratovalnem stanju.

Raven znanja za osebje, ki spremlja vlak, z izjemo strojevodij je vsaj raven 2, kot je opisana v Dodatku E.

▼B

4.6.3 *Začetno in stalno ocenjevanje osebja*

4.6.3.1 Osnovne zahteve

Prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture morajo opredeliti postopek ocenjevanja svojega osebja za izpolnitev zahtev iz Delegirane uredbe Komisije (EU) 2018/762 ([13]) ali uredb Komisije (EU) št. 1158/2010 ([14]) in (EU) št. 1169/2010 ([15]).

4.6.3.2 Analiza in posodabljanje potreb po usposabljanju

Prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture za izpolnitev zahtev iz Delegirane uredbe (EU) 2018/762 ali uredb (EU) št. 1158/2010 in (EU) št. 1169/2010 opravijo analizo potreb po usposabljanju svojega zadevnega osebja ter opredelijo postopek za pregled in posodabljanje posameznih potreb po usposabljanju tega osebja.

Ta analiza določi obseg in kompleksnost ter upošteva tveganja, povezana z upravljanjem vlakov, vleko in tirnimi vozili. Prevoznik v železniškem prometu opredeli postopek pridobivanja in ohranjanja znanja vlakovnega osebja o poteh, po katerih vozi. Ta postopek:

— temelji na informacijah o poteh, ki jih predloži upravljavec infrastrukture, in

— je v skladu s postopkom iz točke 4.2.1.

Za naloge, povezane s „spremljanjem vlakov“ in „pripravo vlakov“, so elementi, ki se upoštevajo, navedeni v dodatkih F in G. Ti elementi se po potrebi uvedejo kot del usposabljanja osebja.

Nekateri elementi iz dodatkov F in G morda niso primerni zaradi vrste obratovanja, ki ga predvideva prevoznik v železniškem prometu, ali zaradi narave omrežja, ki ga upravlja upravljavec infrastrukture. V analizi potreb po usposabljanju se navedejo elementi, ki se štejejo za neprimerne, in razlogi za to.

4.6.4 *Pomožno osebje*

Prevoznik v železniškem prometu zagotovi, da je pomožno osebje (npr. za strežbo in čiščenje), ki ni del vlakovnega osebja, poleg svojih osnovnih nalog usposobljeno tudi za izvajanje navodil v celoti usposobljenega vlakovnega osebja.

([13]) Delegirana uredba Komisije (EU) 2018/762 z dne 8. marca 2018 o vzpostavitvi skupnih varnostnih metod za zahteve sistema upravljanja varnosti v skladu z Direktivo (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta ter o razveljavitvi Uredbe Komisije (EU) št. 1158/2010 in Uredbe Komisije (EU) št. 1169/2010 (UL L 129, 25.5.2018, str. 26).

([14]) Uredba Komisije (EU) št. 1158/2010 z dne 9. decembra 2010 o skupni varnostni metodi ocenjevanja skladnosti z zahtevami za pridobitev železniških varnostnih spričeval (UL L 326, 10.12.2010, str. 11).

([15]) Uredba Komisije (EU) št. 1169/2010 z dne 10. decembra 2010 o skupni varnostni metodi ocenjevanja skladnosti z zahtevami za pridobitev železniškega varnostnega pooblastila (UL L 327, 11.12.2010, str. 13).

▼B

4.7 **Zdravstveni in varnostni pogoji**

4.7.1 *Uvod*

Osebje, ki je v točki 4.2.1 navedeno kot osebje, ki izvaja za varnost pomembne naloge v skladu s točko 2.1, je ustrezno telesno pripravljeno, da lahko izpolnjuje vse operativne in varnostne standarde.

Prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture določijo in dokumentirajo postopek, ki ga v okviru svojega sistema upravljanja varnosti izvajajo za izpolnjevanje medicinskih, psiholoških in zdravstvenih zahtev za svoje osebje.

Zdravstvene preglede iz točke 4.7.2 opravlja zdravnik, ki sprejema tudi vse odločitve, povezane s telesno pripravljenostjo osebja.

Osebje ne sme opravljati za varnost pomembnih nalog, če je njegova zbranost zmanjšana zaradi substanc, kot so alkohol, droge ali psihotropna zdravila. Zato imata prevoznik v železniškem prometu in upravljavec infrastrukture vzpostavljene postopke za nadzor tveganja, da pride osebje na delo pod vplivom teh substanc ali jih uživa na delovnem mestu.

Glede opredeljenih omejitev uporabe zgoraj omenjenih substanc veljajo nacionalni predpisi države članice, v kateri poteka železniški promet.

4.7.2 *Zdravstveni pregledi in psihološka preverjanja*

4.7.2.1 Pred nastopom službe

4.7.2.1.1 *Minimalna vsebina zdravstvenega pregleda*

Zdravstveni pregledi zajemajo:

— splošni zdravstveni pregled,

— preglede čutnih zaznav (vid, sluh, zaznava barv),

— analizo urina in krvi za ugotavljanje diabetesa mellitusa in drugih bolezenskih stanj, o katerih se lahko sklepa na podlagi kliničnega pregleda,

— pregled za ugotavljanje zlorabe drog.

4.7.2.1.2 *Psihološko preverjanje*

Cilj psihološkega preverjanja je podpora prevozniku v železniškem prometu pri imenovanju in upravljanju osebja, ki ima ustrezne kognitivne, psihomotorične, vedenjske in osebnostne sposobnosti za varno opravljanje svojih nalog.

Pri določanju vsebine psihološkega preverjanja se v zvezi z zahtevami vsake varnostne funkcije upoštevajo vsaj naslednja merila:

(a) kognitivne sposobnosti:

— pozornost in zbranost,

— spomin,

— sposobnost zaznave,

— sklepanje,

— komuniciranje;

(b) psihomotorične sposobnosti:

— hitrost odzivanja,

— koordinacija gibov;

▼B

(c) vedenjske in osebnostne lastnosti:

— obvladovanje čustev,

— vedenjska zanesljivost,

— samostojnost,

— vestnost.

Psiholog dokumentira in utemelji odločitev, če se kateri koli od zgornjih elementov ne preveri.

Kandidati svojo psihično sposobnost dokažejo z opravljenim psihološkim preverjanjem, ki ga opravi psiholog ali zdravnik oziroma ki se, če se tako odloči država članica, opravi pod nadzorom psihologa ali zdravnika.

4.7.2.2 Po nastopu službe

4.7.2.2.1 *Pogostost rednih zdravstvenih pregledov*

Opravi se najmanj en sistematski zdravstveni pregled:

— vsakih pet let za zaposlene, stare do 40 let,

— vsaka tri leta za zaposlene, stare od 41 do 62 let,

— vsako leto za zaposlene, starejše od 62 let.

Zdravnik predpiše pogostejše preglede, če to zahteva zdravstveno stanje zaposlenega.

4.7.2.2.2 *Minimalna vsebina rednega zdravstvenega pregleda*

Če delavec izpolnjuje merila, zahtevana pri pregledu, opravljenem pred nastopom službe, redni specializirani pregledi obsegajo vsaj:

— splošni zdravstveni pregled,

— pregled čutnih zaznav (vid, sluh, zaznava barv),

— analizo urina in krvi za ugotavljanje diabetesa mellitusa in drugih bolezenskih stanj, o katerih se lahko sklepa na podlagi kliničnega pregleda,

— pregled za ugotavljanje zlorabe drog, če za to obstaja klinična indikacija.

4.7.2.2.3 *Dodatni zdravstveni pregledi in/ali psihološka preverjanja*

Poleg rednih zdravstvenih pregledov se opravita poseben dodatni zdravstveni pregled in/ali psihološko preverjanje, kadar obstaja utemeljen dvom o zdravstvenem ali psihičnem stanju delavca ali utemeljen sum uživanja prepovedanih drog ali uživanja alkohola preko dovoljenih meja. To je potrebno zlasti po incidentu ali nesreči, ki se je zgodila zaradi človeške napake posameznika.

Prevoznik v železniškem prometu in upravljavec infrastrukture vzpostavita sisteme za zagotavljanje, da se taki dodatni pregledi in preverjanja ustrezno opravljajo.

▼B

4.7.3 *Zdravstvene zahteve*

4.7.3.1 Splošne zahteve

Osebje ne boleha za zdravstvenimi stanji ali jemlje zdravil, ki bi lahko povzročila:

— nenadno izgubo zavesti,

— motnje zavedanja ali zbranosti,

— nenadno nezmožnost za delo,

— motnje ravnotežja ali koordinacije,

— znatno omejitev gibljivosti.

Izpolnijo se naslednje zahteve glede vida in sluha:

4.7.3.2 Zahteve glede vida

— Ostrina vida na daleč s korekcijo ali brez nje: 0,8 (desno oko + levo oko – merjeno ločeno); najmanj 0,3 na slabšem očesu;

— najmočnejše korekcijske leče: daljnovidnost + 5 / kratkovidnost – 8. Zdravnik lahko izjemoma in po pridobitvi mnenja oftalmologa dopusti vrednosti zunaj tega okvira;

— vid na srednji razdalji in na blizu: zadosten s korekcijo ali brez nje;

— kontaktne leče so dovoljene;

— normalni barvni vid: z uporabo priznanega testa, kot je Ishihara, po potrebi dopolnjenega z drugim priznanim testom;

— vidno polje: normalno (nobenih nepravilnosti, ki bi vplivale na nalogo, ki jo je treba opraviti);

— vid na obeh očesih: efektiven;

— binokularni vid: efektiven;

— kontrastna občutljivost: dobra;

— brez progresivne očesne bolezni;

— umetne očesne leče, keratotomije in keratektomije so dovoljene le, če se enkrat na leto ali tako pogosto, kot to določi zdravnik, opravi kontrolni pregled.

4.7.3.3 Zahteve glede sluha

Zadosten sluh, potrjen s tonskim avdiogramom:

— sluh je dovolj dober, da omogoča pogovore po telefonu ter slušno zaznavo opozorilnih tonov in radijskih sporočil;

— uporaba slušnih pripomočkov je dovoljena.

4.8 **Dodatne informacije o infrastrukturi in vozilih**

4.8.1 *Infrastruktura*

Zahteve glede podatkov v zvezi z železniško infrastrukturo, ki zadevajo podsistem vodenje in upravljanje prometa ter se dajo prek registra RINF na voljo prevoznikom v železniškem prometu, so določene v Dodatku D.

▼B

Do dokončne vzpostavitve registra RINF upravljavec infrastrukture te informacije čim prej brezplačno zagotovi prek drugih sredstev, za prvo predložitev pa najpozneje v 15 dneh, razen če se prevoznik v železniškem prometu strinja z daljšim rokom.

Upravljavec infrastrukture prevoznika v železniškem prometu prek registra RINF ali drugih sredstev, dokler register RINF tega ne omogoča, obvesti o spremembah podatkov v zvezi z infrastrukturo, ko so take informacije na voljo. Upravljavec infrastrukture je odgovoren za pravilnost podatkov.

Za izredne razmere ali obveščanje v realnem času se z ustreznimi alternativnimi komunikacijskimi sredstvi upravljavca infrastrukture zagotovi takojšnje obveščanje prevoznika v železniškem prometu.

4.8.2 *Tirna vozila*

Upravljavcem infrastrukture so na voljo naslednji podatki v zvezi s tirnimi vozili:

— o tem, ali je vozilo zgrajeno iz materialov, ki so lahko v primeru nesreče ali požara nevarni (npr. azbest); za pravilnost teh podatkov je odgovoren imetnik;

— o skupni dolžini vozila, vključno z odbojniki, če so nameščeni; za pravilnost teh podatkov je odgovoren prevoznik v železniškem prometu.

5. KOMPONENTE INTEROPERABILNOSTI

5.1 **Opredelitev**

„Komponente interoperabilnosti“ so opredeljene v členu 2(7) Direktive (EU) 2016/797.

5.2 **Seznam komponent**

Za podsistem vodenje in upravljanje prometa ni komponent interoperabilnosti.

6. OCENA SKLADNOSTI IN/ALI PRIMERNOSTI ZA UPORABO KOMPONENT IN VERIFIKACIJA PODSISTEMA

6.1 **Komponente interoperabilnosti**

Ker ta uredba še ne določa nobene komponente interoperabilnosti, ne obravnava ureditev ocenjevanja.

6.2 **Podsistem vodenje in upravljanje prometa**

6.2.1 *Načela*

Podsistem vodenje in upravljanje prometa je v skladu s Prilogo II k Direktivi (EU) 2016/797 funkcionalni podsistem.

V skladu s členoma 9 in 10 Direktive (EU) 2016/798 prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture pri vložitvi vloge za vsako novo ali spremenjeno varnostno dovoljenje ali spričevalo dokažejo, da v okviru svojega sistema upravljanja varnosti izpolnjujejo zahteve iz te uredbe.

▼B

Skupne varnostne metode za oceno skladnosti in skupne varnostne metode za sistem upravljanja varnosti zahtevajo, da nacionalni varnostni organi vzpostavijo inšpekcijski sistem za nadzor in spremljanje izpolnjevanja zahtev sistema upravljanja varnosti, vključno z vsemi TSI. Omeniti je treba, da noben element iz te uredbe ne zahteva ločenega ocenjevanja s strani priglašenega organa.

Zahteve iz te uredbe glede strukturnih podsistemov, ki so navedene v vmesnikih (točka 4.3), se ocenjujejo v okviru ustreznih strukturnih TSI.

7. IZVAJANJE

7.1 **Načela**

V skladu s členom 9 Direktive (EU) 2016/798 prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture zagotovijo skladnost s to uredbo v okviru svojih sistemov upravljanja varnosti.

7.2 **Posebni primeri**

7.2.1 *Uvod*

V posebnih primerih, navedenih v nadaljevanju, so dovoljene naslednje posebne določbe.

Ti posebni primeri spadajo v dve kategoriji:

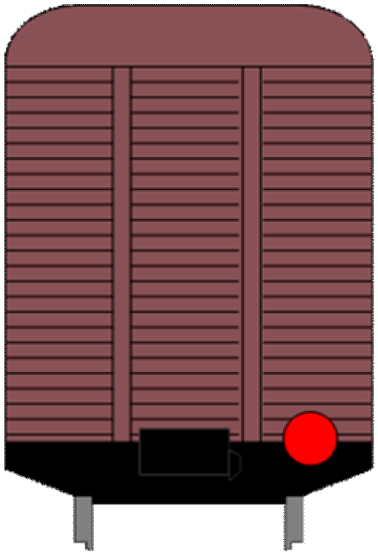
(a) določbe se uporabljajo stalno (primer „P“) ali začasno (primer „T“);

(b) V začasnih primerih se države članice uskladijo z ustreznim podsistemom do leta 2024 (primer „T1“).

7.2.2 *Seznam posebnih primerov*

7.2.2.1 Stalni posebni primer (P) za Estonijo, Latvijo, Litvo, Poljsko, Madžarsko in Slovaško

Za izvajanje točke 4.2.2.1.3.2 lahko vlaki, ki obratujejo izključno v omrežju s tirno širino 1 520 mm v Estoniji, Latviji, Litvi, na Poljskem, Madžarskem in Slovaškem, uporabljajo naslednji sklepni signal vlaka.



Odsevni disk ima premer 185 mm, premer rdečega kroga pa je 140 mm.

▼B

7.2.2.2 Stalni posebni primer za Irsko in Združeno kraljestvo za Severno Irsko

Za izvajanje točke 4.2.2.1.3.2 lahko vlaki, ki obratujejo izključno v omrežju s tirno širino 1 600 mm na Irskem in Severnem Irskem, kot sklepni signal vlaka uporabljajo dve stalni rdeči luči.

7.2.2.3 Začasni posebni primer (T1) za Irsko in Združeno kraljestvo

Za izvajanje točke 4.2.3.2.1 Irska in Združeno kraljestvo v obstoječih sistemih uporabljata alfanumerično številko. Državi članici določita zahteve in časovni načrt za prehod z alfanumeričnih številk vlaka na numerične številke vlaka v ciljnem sistemu.

7.2.2.4 Stalni posebni primer (P) za Finsko

Za izvajanje točke 4.2.2.1.3.2 in skupnega operativnega predpisa 5 iz Dodatka B Finska na tovornih vlakih ne uporablja nobenega sklepnega signala. Na Finskem so dovoljena tudi sredstva za označitev sklepnih signalov na tovornih vlakih, kot je navedeno v točki 4.2.2.1.3.2.

▼B

Dodatek A

Operativna načela in predpisi za ERTMS

Operativni predpisi za ERTMS/ETCS in ERTMS/GSM-R so določeni v dokumentu „Operativna načela in predpisi za ERTMS – 5. različica“, izdanem 9. aprila 2019 ([1]).

([1]) *Objavljen na spletni strani ERA* (www.era.europa.eu).

▼B

Dodatek B

Skupna operativna načela in predpisi

B1. **Temeljna operativna načela**

1. Z metodo za izdajo dovoljenja za vožnjo vlaka se zagotovi, da je med vlaki ohranjen varen presledek.

2. Vlak na delu proge obratuje le, če je vlakovna kompozicija združljiva z infrastrukturo.

3. Pred začetkom ali nadaljevanjem vožnje vlaka se zagotovi, da so potniki, osebje in blago med prevozom varni.

4. Preden se vlaku dovoli začetek ali nadaljevanje vožnje, mora imeti dovoljenje za vožnjo in vse potrebne informacije za opredelitev pogojev tega dovoljenja.

5. Vlaku se prepreči, da bi zapeljal na del proge, če je znano ali obstaja sum, da prehod vlaka po tem delu proge ne bi bil varen, dokler se ne sprejmejo ukrepi za varno nadaljevanje vožnje vlaka.

6. Če se ugotovi, da je vlak v kakršnem koli smislu nevaren, ne nadaljuje vožnje, dokler se ne sprejmejo ukrepi, ki omogočajo varno nadaljevanje vožnje vlaka.

B2. **Skupni operativni predpisi**

V primeru obratovanja v poslabšanih razmerah se upoštevajo tudi postopki ob nepredvidenih dogodkih iz točke 4.2.3.6.3.

1. POSIPANJE S PESKOM

Če ima vlak opremo za posipanje s peskom, ki se vključi ročno, sme strojevodja pesek uporabiti kadar koli, vendar se temu po možnosti izogiba:

— na kretnicah in križiščih,

— med zaviranjem pri hitrosti, manjši od 20 km/h,

— v mirovanju.

Izjeme od tega so:

— če obstaja tveganje SPAD (neupoštevanja signala pri nevarnosti) ali drugega resnega incidenta in bi uporaba peska izboljšala adhezijo,

— pri speljevanju,

— kadar je potreben preskus opreme za posipanje s peskom na vlečni enoti.

▼B

2. ODHOD VLAKA

Strojevodja lahko z začetne postaje ali po načrtovanem postanku spelje, ko so izpolnjeni naslednji pogoji:

— potem ko je strojevodja prejel dovoljenje za vožnjo vlaka,

— ko so izpolnjeni pogoji za uporabo vlaka,

— ko nastopi čas za odhod, razen če je dovoljeno speljati pred načrtovanim časom odhoda.

3. OB NAČRTOVANEM ČASU ODHODA NI BILO PREJETO DOVOLJENJE ZA VOŽNJO VLAKA

Če strojevodja do načrtovanega časa odhoda ni prejel dovoljenja za vožnjo vlaka in nima informacij o razlogu za to, o tem obvesti prometnika.

4. POPOLNA OKVARA ČELNIH LUČI

Če strojevodja ne more vključiti nobene čelne luči:

4.1 **Ob dobri vidljivosti**

Strojevodja prometnika obvesti o okvari. Vlak z najvišjo dovoljeno hitrostjo nadaljuje vožnjo do najbližje lokacije, kjer se lahko popravi/zamenja čelna luč ali zamenja zadevno vozilo. Pri nadaljevanju vožnje strojevodja po potrebi ali v skladu z navodili prometnika uporablja zvočno opozorilno napravo vlaka.

4.2 **V temi ali ob slabi vidljivosti**

Strojevodja prometnika obvesti o okvari. Če je na čelu vlaka nameščena prenosna čelna luč, ki oddaja belo svetlobo, vlak z najvišjo hitrostjo, ki je dovoljena v primeru tovrstne okvare, nadaljuje vožnjo do najbližje lokacije, kjer se lahko popravi/zamenja čelna luč ali zamenja zadevno vozilo.

Če prenosna čelna luč ni na voljo, vlak ne nadaljuje z vožnjo, razen če prometnik da uradna navodila za nadaljevanje vožnje do najbližje ustrezne lokacije, od koder je mogoče sprostiti progo.

Pri nadaljevanju vožnje strojevodja po potrebi ali v skladu z navodili prometnika uporablja zvočno opozorilno napravo vlaka.

5. POPOLNA OKVARA SKLEPNEGA SIGNALA

(1) Če prometnik odkrije popolno okvaro sklepnega signala vlaka, sprejme ukrepe za zaustavitev vlaka na ustrezni lokaciji in o tem obvesti strojevodjo.

▼B

(2) Strojevodja nato preveri celovitost vlaka in po potrebi popravi/zamenja sklepni signal vlaka.

(3) Strojevodja prometniku sporoči, da je vlak pripravljen za nadaljevanje vožnje. Če popravilo ni mogoče, vlak vožnje ne sme nadaljevati, razen če prometnik in strojevodja ne sprejmeta posebne ureditve.

6. OKVARA ZVOČNE OPOZORILNE NAPRAVE VLAKA

Če pride do okvare zvočne opozorilne naprave, strojevodja o tem obvesti prometnika. Vlak nadaljuje vožnjo do najbližje lokacije, kjer se lahko popravi zvočna opozorilna naprava ali zamenja zadevno vozilo, pri tem pa ne preseže najvišje hitrosti, ki je dovoljena v primeru okvare zvočne opozorilne naprave. Strojevodja mora biti pripravljen ustaviti vlak pred prečkanjem kakršnega koli nivojskega prehoda, kjer je treba uporabiti zvočno opozorilno napravo, in nato nadaljevati pot prek nivojskega prehoda, ko lahko to stori varno. Če je okvarjena večtonska zvočna opozorilna naprava, vendar deluje vsaj en ton, lahko vlak normalno nadaljuje vožnjo.

7. OKVARA NIVOJSKEGA PREHODA

7.1 **Preprečevanje prečkanja vlakov prek nivojskega prehoda v okvari**

Če je bila odkrita tehnična okvara, ki lahko vpliva na varnost vožnje vlakov prek nivojskega prehoda, se prepreči vožnja vlakov prek zadevnega nivojskega prehoda, dokler ni ponovno vzpostavljeno varno obratovanje.

7.2 **Vožnja vlakov prek okvarjenega nivojskega prehoda v okvari (če je dovoljena)**

(1) Če narava okvare omogoča nadaljnjo vožnjo vlakov, se strojevodji posameznega vlaka da dovoljenje za nadaljevanje vožnje prek nivojskega prehoda.

(2) Ko strojevodja prejme navodilo za vožnjo prek okvarjenega nivojskega prehoda, ga prevozi v skladu z navodili. Če se na nivojskem prehodu pojavi ovira, strojevodja sprejme vse možne ukrepe za zaustavitev vlaka.

(3) Med približevanjem nivojskemu prehodu strojevodja uporabi zvočno opozorilno napravo, kadar je to potrebno oziroma v skladu z uradnimi navodili prometnika. Če je nivojski prehod prost, strojevodja nadaljuje vožnjo in pospeši takoj, ko prednji del vlaka v celoti prevozi nivojski prehod.

8. ODPOVED GOVORNIH RADIJSKIH KOMUNIKACIJ

8.1 **Okvara radijske opreme na vlaku, odkrita med pripravo vlaka**

V primeru okvare radijske opreme na krovu vlak ne sme začeti vožnje na progah, na katerih se zahteva radijska oprema.

▼B

8.2 **Okvara radijske opreme na vlaku, ko je vlak že začel vožnjo**

Vse vrste okvar

Če strojevodja odkrije okvaro primarne opreme za govorno radijsko komunikacijo, o tem čim prej na kakršen koli razpoložljiv način obvesti prometnika.

Strojevodja nato upošteva navodila prometnika v zvezi z nadaljnjo vožnjo vlaka.

Okvara opreme na vlaku

Vlak z okvarjeno opremo za govorno radijsko komunikacijo lahko:

— nadaljuje vožnjo, če je na voljo drugo sredstvo za komunikacijo med strojevodjo in prometnikom, ali

— nadaljuje vožnjo do najbližje lokacije, kjer se lahko popravi radijska oprema ali zamenja zadevno vozilo, če ni drugih sredstev za govorno komunikacijo med strojevodjo in prometnikom.

9. VOŽNJA PO PREGLEDNOSTI PROGE

Kadar mora strojevodja voziti po preglednosti proge:

— vozi previdno in nadzoruje hitrost glede na vidljivost proge pred seboj, tako da lahko ustavi pred vsakim drugim vozilom, signalom za prepoved vožnje ali oviro na infrastrukturi znotraj vidnega polja, in

— upošteva največjo dovoljeno hitrost za vožnjo po preglednosti proge.

To ne velja za nepričakovano oviro, ki na območje tirov vstopi znotraj zavorne poti.

10. POMOČ VLAKU V OKVARI

(1) Če se vlak zaradi okvare ustavi, strojevodja prometnika takoj obvesti o okvari in okoliščinah okvare.

(2) Če je treba uporabiti intervencijski vlak, se strojevodja in prometnik dogovorita vsaj o naslednjem:

— vrsti potrebnega intervencijskega vlaka,

— ali je potrebna določena smer (na čelu ali sklepu vlaka),

— lokaciji vlaka v okvari.

Po tem, ko je strojevodja prosil za pomoč, vlaka ne premakne, tudi če je bila okvara medtem odpravljena, dokler:

— ne prispe intervencijski vlak ali

— strojevodja in prometnik ne sprejmeta drugačnega dogovora.

▼B

(3) Prometnik ne dovoli, da intervencijski vlak zapelje na odsek, na katerem je vlak v okvari, če ne prejme potrditve, da se vlak v okvari ne bo premaknil.

Ko je intervencijski vlak pripravljen, da zapelje na odsek, na katerem je vlak v okvari, prometnik strojevodji intervencijskega vlaka sporoči vsaj:

— lokacijo vlaka v okvari,

— lokacijo, na katero je treba odpeljati vlak v okvari.

(4) Strojevodja spetega vlaka zagotovi:

— da je intervencijski vlak spet z vlakom v okvari in

— da se preveri zavorna zmogljivost vlaka, da je samodejna zavora, če je združljiva, priključena in da se izvede preskus zavor.

(5) Ko je speti vlak pripravljen za nadaljevanje vožnje, strojevodja, ki upravlja vlak, naveže stik s prometnikom in ga obvesti o vseh omejitvah ter vlak upravlja v skladu z vsemi navodili prometnika.

11. DOVOLJENJE ZA NEUPOŠTEVANJE SIGNALA ZA PREPOVED VOŽNJE

Strojevodja zadevnega vlaka mora dobiti dovoljenje, da ne upošteva signala za prepoved vožnje.

Ko prometnik da to dovoljenje, strojevodji da tudi vsa navodila v zvezi z vožnjo.

Strojevodja upošteva ta navodila in ne prekorači morebitne omejitve hitrosti, kjer ta velja, dokler ne doseže mesta, od koder lahko normalno nadaljuje vožnjo.

12. NEPRAVILNOSTI NA SIGNALIZACIJI OB PROGI

Če je ugotovljena katera od naslednjih nepravilnosti:

— manjkajoč signalni znak, kjer bi sicer moral biti,

— signal prikazuje napačen signalni znak,

— ob približevanju signalu ta prikazuje signalne znake v nepravilnem zaporedju,

— signalni znak ni jasno viden,

strojevodja ukrepa v skladu z najbolj omejujočim signalnim znakom, ki bi ga lahko signal prikazoval.

Vsekakor strojevodja, ki opazi nepravilno delovanje signala, to sporoči prometniku.

13. KLIC V SILI

Ko strojevodja prejme klic v sili, mora domnevati, da obstaja nevarnost, in sprejeti vse potrebne ukrepe, da bi se tej nevarnosti izognil ali zmanjšal njene posledice.

▼B

Poleg tega strojevodja:

— nemudoma zmanjša hitrost vlaka na hitrost, primerno za vožnjo po preglednosti proge, in

— vožnjo nadaljuje po preglednosti proge, razen če mu prometnik da drugačna navodila, in

— upošteva navodila prometnika.

Strojevodje, ki so dobili navodilo, naj ustavijo, ne speljejo, dokler za to ne dobijo prometnikovega dovoljenja. Drugi strojevodje še naprej vozijo po preglednosti proge, dokler jih prometnik ne obvesti, da vožnja po preglednosti proge ni več potrebna.

14. TAKOJŠNJI UKREPI ZA PREPREČEVANJE NEVARNOSTI ZA VLAKE

(1) Osebje prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca infrastrukture, ki odkrije nevarnost za vlake, takoj sprejme ukrepe za zaustavitev vseh vlakov, ki bi lahko bili v nevarnosti, in po potrebi sprejme vse druge ukrepe za preprečevanje škode ali izgub.

(2) Vsi strojevodje, ki so bili obveščeni o nevarnosti, vlak ustavijo in prometnika nemudoma opozorijo na nevarnost.

15. OKVARA OPREME NA VLAKU

Prevoznik v železniškem prometu določi primere, v katerih okvara opreme na vlaku vpliva na delovanje vlaka.

Prevoznik v železniškem prometu strojevodji in/ali vlakovnemu osebju zagotovi potrebne informacije o ukrepih, ki jih je treba sprejeti v primeru okvar opreme na vlaku, ki vplivajo na vožnjo vlaka.

Če strojevodja odkrije okvaro katere koli opreme na vlaku, ki vpliva na vožnjo vlaka:

— prometnika obvesti o teh razmerah in o omejitvah vlaka, če se dovoli nadaljevanje vožnje vlaka;

— ne začne ali nadaljuje vožnje, dokler od prometnika ne dobi dovoljenja za to;

— če prometnik dovoli začetek ali nadaljevanje vožnje vlaka, strojevodja vožnjo nadaljuje ob upoštevanju omejitev, ki veljajo za vlak.

Če prometnik ne dovoli začetka ali nadaljevanja vožnje vlaka, strojevodja upošteva njegova navodila.

16. NEDOVOLJENO PREČKANJE TOČKE, DO KATERE VELJA DOVOLJENJE ZA VOŽNJO

— Če strojevodja ugotovi, da je vlak brez dovoljenja prečkal točko, do katere velja dovoljenje za vožnjo, takoj ustavi vlak.

— Če se vlak zaustavi z avtomatsko zaščito vlaka (ATP) ali sistemom zaščite vlaka (TPS), strojevodja sprejme ukrepe za podporo zasilni zavori.

▼B

— Strojevodja o tem obvesti prometnika.

— Če prometnik ugotovi, da je vlak brez dovoljenja prečkal točko, do katere velja dovoljenje za vožnjo, sprejme vse potrebne ukrepe za takojšnjo zaustavitev vlaka.

— Strojevodja in prometnik sprejmeta vse potrebne ukrepe za zagotovitev varnosti vseh vlakov, ki se premikajo.

Ko lahko vlak nadaljuje vožnjo, strojevodja o tem obvesti prometnika. Prometnik določi ali preveri pot, po kateri naj bi vlak nadaljeval vožnjo, in izda vsa potrebna navodila.

17. OKVARA OPREME OB PROGI, VKLJUČNO S KONTAKTNIM VODNIKOM

— Upravljavec infrastrukture določi, ali okvara opreme ob progi (vključno s kontaktnim vodnikom) vpliva na varno in/ali učinkovito delovanje vlakov.

— Upravljavec infrastrukture strojevodji v skladu s točko 4.2.1.2.2.3 te uredbe zagotovi potrebna navodila o tem, kako ukrepati v primeru take okvare.

— Če strojevodja odkrije okvaro katere koli opreme ob progi (vključno s kontaktnim vodnikom), ki vpliva na varno in/ali učinkovito delovanje vlakov, o tem čim prej obvesti prometnika in upošteva njegova navodila.

▼B

Dodatek C

Z varnostjo povezana komunikacijska metodologija

C1. **Govorna komunikacija**

1. **Področje uporabe in namen**

V tem dodatku so določena pravila za z varnostjo povezano komunikacijo med vlakovnim osebjem, predvsem strojevodjo, in prometnikom, zlasti pravila v zvezi s strukturo, metodologijo in vsebino take komunikacije. Z varnostjo povezana komunikacija ima prednost pred vsemi drugimi vrstami komunikacije.

2. **Z varnostjo povezana komunikacija**

2.1 *Struktura komunikacije*

Posredovanje z varnostjo povezanih sporočil je kratko in jasno ter po možnosti brez okrajšav. Za zagotovitev, da bo sporočilo razumljeno in da se bodo lahko sprejeli vsi potrebni ukrepi, pošiljatelj sporočila navede vsaj:

— svojo točno lokacijo,

— nalogo, ki jo opravlja, in informacije o potrebnem ukrepu.

Strojevodje se predstavijo s številko vlaka in lokacijo.

Prometniki se predstavijo s kontrolnim območjem ali lokacijo centra vodenja prometa.

2.2 *Komunikacijska metodologija*

Pošiljatelj sporočila:

— preveri, ali je bilo sporočilo sprejeto, in po potrebi zahteva, da ga prejemnik ponovi. Ker je namen sporočil v sili posredovati nujna operativna navodila, neposredno povezana z varnostjo železniškega prometa, ni treba zahtevati, da se ta sporočila ponovijo;

— po potrebi popravi napake v sporočilu;

— prejemniku po potrebi sporoči, kako lahko naveže stik z njim.

Pri komunikaciji med prometnikom in strojevodjo je prometnik odgovoren za to, da preveri, ali govori s strojevodjo s svojega kontrolnega območja. To je še zlasti pomembno, če komunikacija poteka na območjih, kjer se komunikacijske meje prekrivajo. To načelo velja tudi po prekinitvi radijskega prenosa.

▼B

2.3 *Vsebina komunikacije*

Različne strani za identifikacijo uporabljajo naslednja sporočila.

— Prometnik:

Vlak ..... … (številka vlaka).
Tukaj ..... … (kontrolno območje/lokacija centra vodenja prometa).

— Strojevodja:

Tukaj vlak ..... … (številka vlaka) na/v/pri ..... … (lokacija).

Terminologija, ki jo v komunikacijskih postopkih uporabljajo vse strani:

Situacija	Terminologija
Izraz, ki pomeni, da ima druga stran priložnost govoriti	*„sprejem“*
Izraz, ki potrjuje prejem poslanega sporočila	*„prejeto“*
Izraz, ki zahteva ponovitev sporočila pri slabem sprejemu ali nerazumevanju	*„ponovi“*
Izraz za potrditev, da se nazaj prebrano sporočilo natančno ujema s poslanim	*„pravilno“*
Izraz za navedbo, da se nazaj prebrano sporočilo ne ujema s poslanim	*„napaka (+ ponavljam)“*
Izraz, ki drugi strani nalaga, naj počaka, ko pride do začasnega premora v komunikaciji, vendar se povezava ne prekine	*„počakaj“*
Izraz, ki drugi strani pove, da se bo komunikacija morda prekinila, vendar bi jo bilo treba pozneje ponovno vzpostaviti	*„pokličem pozneje“*
Izraz, ki sporoča, da je sporočilo končano	*„konec“*

Standardna terminologija, ki jo v komunikacijskih postopkih brez prevajanja uporabljajo vse strani:

Situacija	Standardna terminologija
Izraz, ki se uporablja za sporočanje izrednih razmer	*„Mayday, mayday, mayday“*

Ta izraz se ne prevaja in ga ni treba uporabljati, če je na vlaku na voljo naprava za klic v sili (npr. GSM-R).

▼B

3. **Komunikacijska pravila**

Zaradi pravilnega razumevanja komunikacije v zvezi z varnostjo se ne glede na uporabljeno komunikacijsko sredstvo upoštevajo naslednja pravila:

3.1 *Mednarodna fonetična abeceda*

Mednarodna fonetična abeceda se uporablja za naslednje namene:

— za razločevanje črk abecede,

— za črkovanje besed ali težko izgovorljivih imen krajev, ki bi jih lahko druga stran napačno razumela,

— pri navajanju signalov ali točk javljanja.

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 *Števila*

Pri številih se izgovarja vsaka številka posebej:

0 = nič

1 = ena

2 = dva

3 = tri

4 = štiri

5 = pet

6 = šest

7 = sedem

8 = osem

9 = devet

C2. **Operativna navodila**

1. **Uvod**

Prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture v postopku komuniciranja v naslednjih primerih uporabljajo evropska navodila:

(1) dovoljenje za prečkanje točke, do katere velja dovoljenje za vožnjo – dovoljenje za neupoštevanje signala za prepoved vožnje;

(2) dovoljenje za nadaljevanje po prisilnem zaviranju (ETCS);

(3) obveznost, da vlak ostane v mirovanju, obveznost prekinitve vožnje (ETCS);

▼B

(4) preklic operativnega navodila;

(5) obveznost vožnje pod omejitvami;

(6) obveznost vožnje po preglednosti proge;

(7) dovoljenje za začetek vožnje v načinu Odgovorno osebje (Staff Responsible – SR) (ETCS) po pripravi na vožnjo;

(8) dovoljenje za prečkanje nivojskega prehoda v okvari;

(9) obveznost vožnje pri omejeni oskrbi z električno energijo;

(10–20) REZERVIRANO

Številke od 1 do 20 so rezervirane za evropska navodila, številke od 1 do 5 in 7 pa so obvezne za ETCS. Če operativno navodilo v zvezi s sistemom razreda B zahteva več informacij kot evropska navodila, se lahko namesto teh uporabi nacionalno navodilo. V tem primeru lahko upravljavec infrastrukture te zahteve opredeli v svojih nacionalnih navodilih. Če so nacionalna navodila, ki jih opredeli posamezni upravljavec infrastrukture, oštevilčena, se za njihovo oštevilčenje uporabijo številke od 21 naprej. Nacionalna navodila imajo vsaj enako vsebino kot evropska navodila.

2. **Vsebina**

Operativno navodilo obsega vsaj naslednje informacije:

— kje je bilo izdano (lokacija prometnika),

— datum izdaje (se ne zahteva za ustna navodila),

— na kateri vlak/premikalni sestav se nanaša,

— jasna, natančna in nedvoumna navodila,

— enotno identifikacijsko številko, ki jo navede prometnik.

Poleg tega se lahko v operativnem navodilu glede na okoliščine navedejo tudi naslednje informacije:

— čas izdaje,

— lokacija vlaka/premikalnega sestava in podatek o tem, na kateri lokaciji se navodilo uporablja,

— identifikacijski podatki strojevodje,

— identifikacijski podatki izdajatelja,

— potrditev (podpis ali elektronsko potrdilo), da je bilo navodilo prejeto.

Vsako operativno navodilo, izdano za zapisovanje, se lahko prekliče le z evropskim navodilom št. 4, ki se izrecno nanaša na enotno identifikacijsko številko navodila, ki ga je treba preklicati.

▼B

3. **Posredovanje operativnega navodila**

Evropsko navodilo vključuje informacije, ki se posredujejo elektronsko, ustno, fizično na papirju ali kot ustna navodila, ki jih mora zapisati strojevodja, ali z drugimi varnimi načini komunikacije z enako ravnjo informacij.

Načeloma je vlak v mirovanju, kadar mora strojevodja zapisati operativno navodilo. Prevoznik v železniškem prometu in zadevni upravljavec železniške infrastrukture lahko skupaj opravita oceno tveganja, ki lahko določi pogoje, v katerih je odstopanje od tega načela varno.

Operativno navodilo se izda kar najbliže območju, na katerega se navezuje.

Operativno navodilo ima prednost pred povezanimi signalnimi znaki na signalih ob progi in/ali DMI. Kadar je veljavna dovoljena hitrost ali redna hitrost manjša od največje hitrosti, predpisane v operativnem navodilu, se uporablja najmanjša med temi hitrostmi.

Prometnik operativno navodilo izda samo, če je bila ugotovljena številka vlaka in po potrebi lokacija vlaka/premikalnega sestava. Preden strojevodja izpolni operativno navodilo, preveri, ali se to operativno navodilo nanaša na njegov vlak/premikalni sestav in njegovo trenutno ali ugotovljeno lokacijo.

4. **Seznanjenost z operativnim navodilom**

Prevoznik v železniškem prometu mora opredeliti postopek za zagotovitev, da je strojevodja seznanjen z operativnim navodilom, dokler vlak ne prispe na lokacijo, kjer ga je treba izpolniti.

Če operativnega navodila ni treba izpolniti takoj po prejemu, ima strojevodja možnost, da ga pozneje prikliče.

5. **Spremljanje obdelanega operativnega navodila**

Upravljavec infrastrukture in prevoznik v železniškem prometu v okviru zagotavljanja skladnosti z Uredbo (EU) 2018/762 in Direktivo (EU) 2016/798 spremljata postopke dajanja in uporabe operativnih navodil.

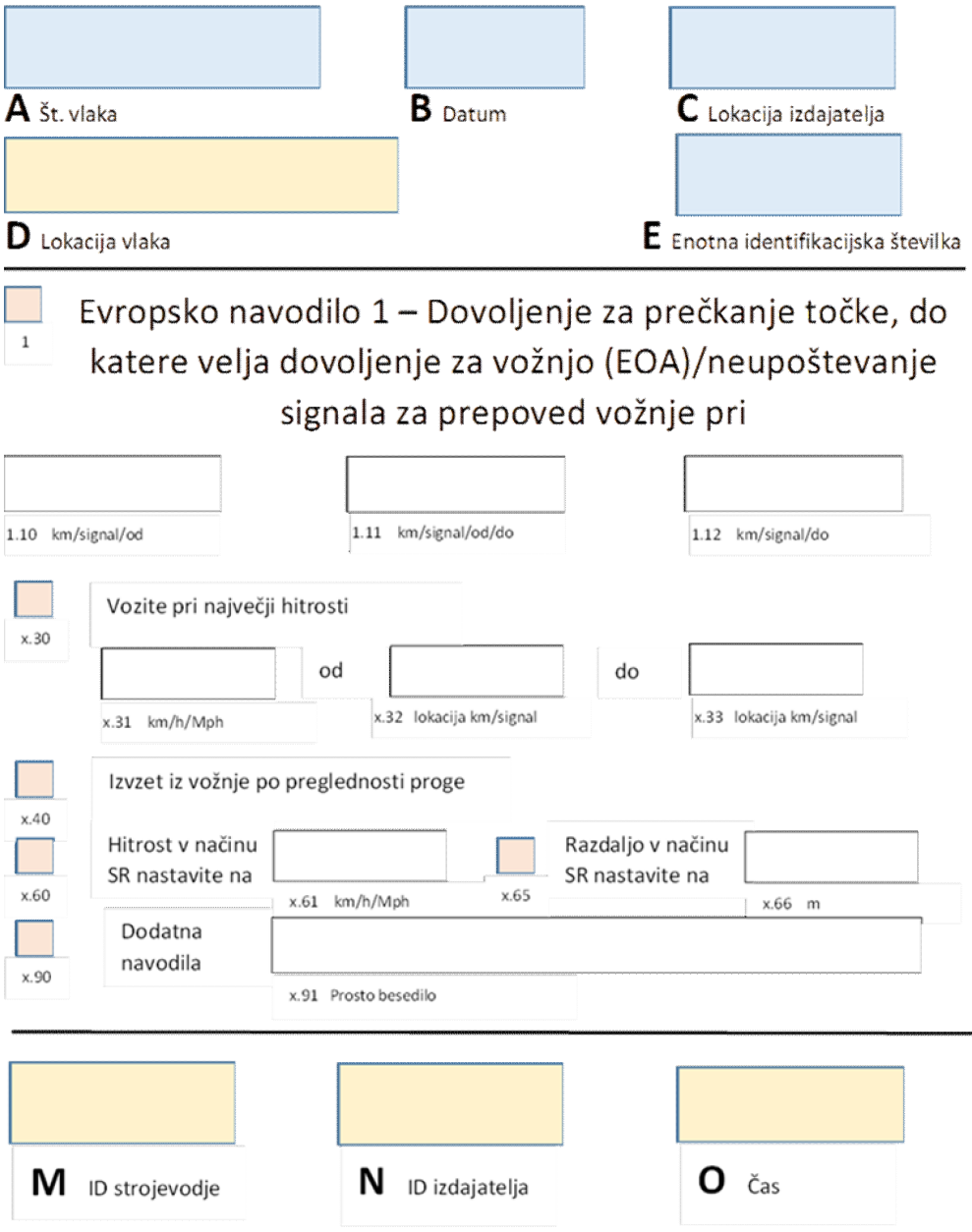
6. **Evropska navodila**

Vsakemu podatkovnemu polju v evropskem navodilu se dodeli enkraten identifikator.

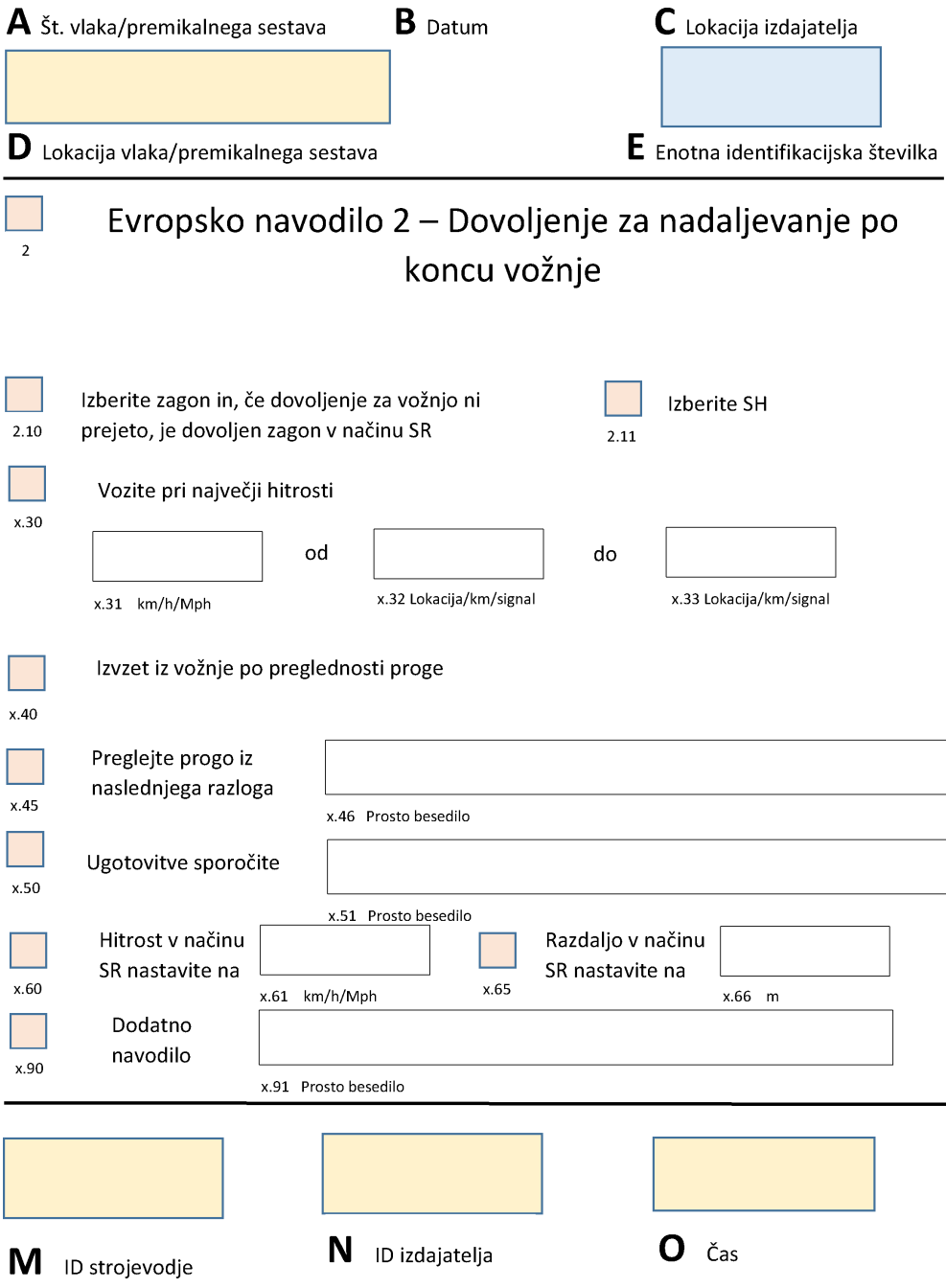
Medtem ko je treba uporabljati vsebino in identifikatorje, je oblika sama okvirna.

Če se določeno polje v državi članici ali omrežju upravljavca infrastrukture ne bo uporabljalo, ga v evropskem navodilu ni treba prikazati in ne doda se nobeno polje.

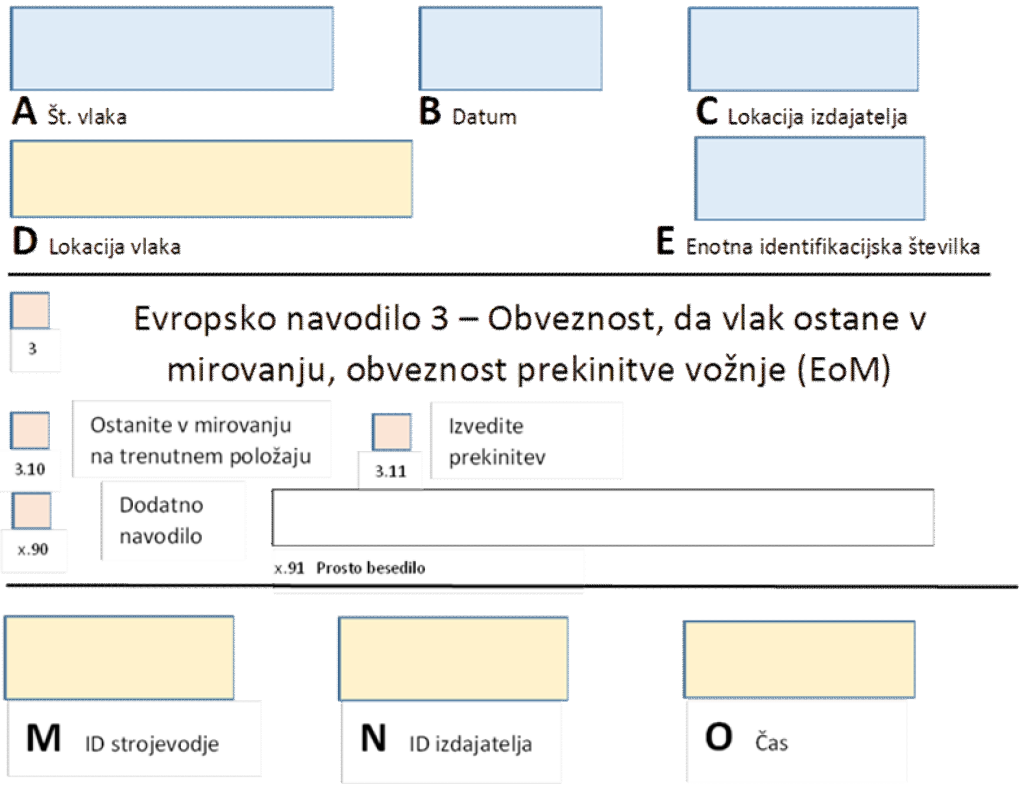
▼B


A Št. vlaka
B Datum
C Lokacija izdajatelja
D Lokacija vlaka
E Enotna identifikacijska številka
1
Evropsko navodilo 1 – Dovoljenje za prečkanje točke, do katere velja dovoljenje za vožnjo (EOA)/neupoštevanje signala za prepoved vožnje pri
1.10 km/signal/od
1.11 km/signal/od/do
1.12 km/signal/do
x.30
Vozite pri največji hitrosti
od
do
x.31 km/h/Mph
x.32 lokacija km/signal
x.33 lokacija km/signal
x.40
Izvzet iz vožnje po preglednosti proge
x.60
Hitrost v načinu SR nastavite na
x.61 km/h/Mph
x.65
Razdaljo v načinu SR nastavite na
x.66 m
x.90
Dodatna navodila
x.91 Prosto besedilo
M ID strojevodje
N ID izdajatelja
O Čas

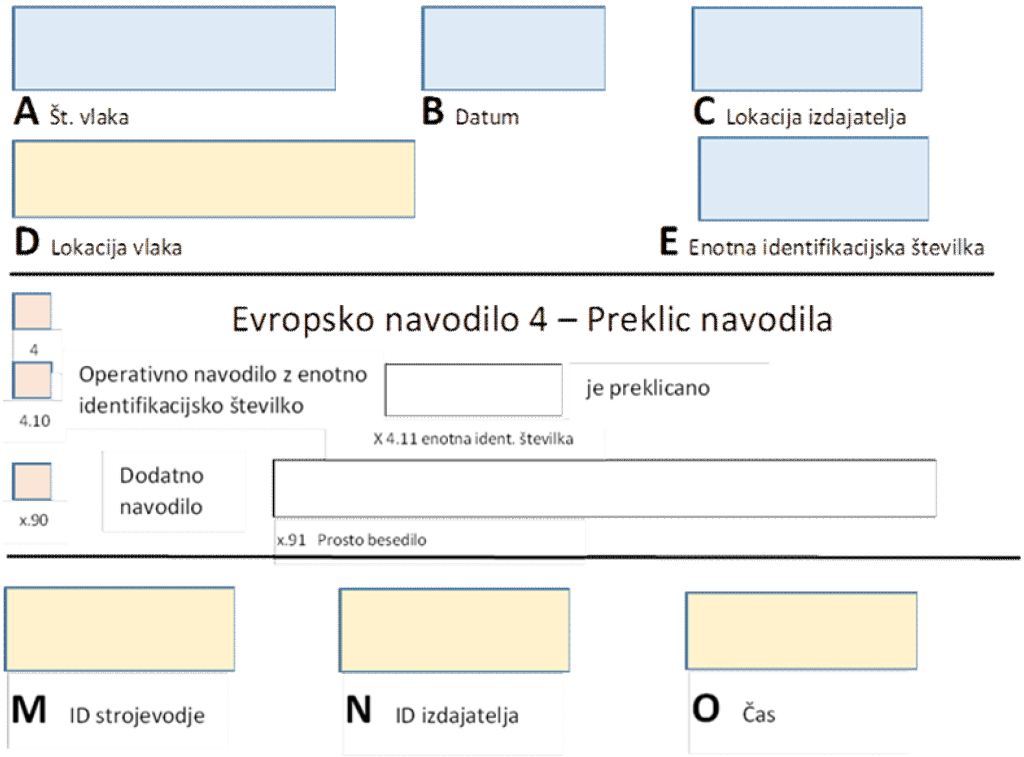
▼B


A Št. vlaka/premikalnega sestava
B Datum
C Lokacija izdajatelja
D Lokacija vlaka/premikalnega sestava
E Enotna identifikacijska številka
2
Evropsko navodilo 2 – Dovoljenje za nadaljevanje po koncu vožnje
2.10
Izberite zagon in, če dovoljenje za vožnjo ni prejeto, je dovoljen zagon v načinu SR
2.11
Izberite SH
x.30
Vozite pri največji hitrosti
od
do
x.31 km/h/Mph
x.32 Lokacija/km/signal
x.33 Lokacija/km/signal
x.40
Izvzet iz vožnje po preglednosti proge
x.45
Preglejte progo iz naslednjega razloga
x.46 Prosto besedilo
x.50
Ugotovitve sporočite
x.51 Prosto besedilo
x.60
Hitrost v načinu SR nastavite na
x.61 km/h/Mph
x.65
Razdaljo v načinu SR nastavite na
x.66 m
x.90
Dodatno navodilo
x.91 Prosto besedilo
M ID strojevodje
N ID izdajatelja
O Čas

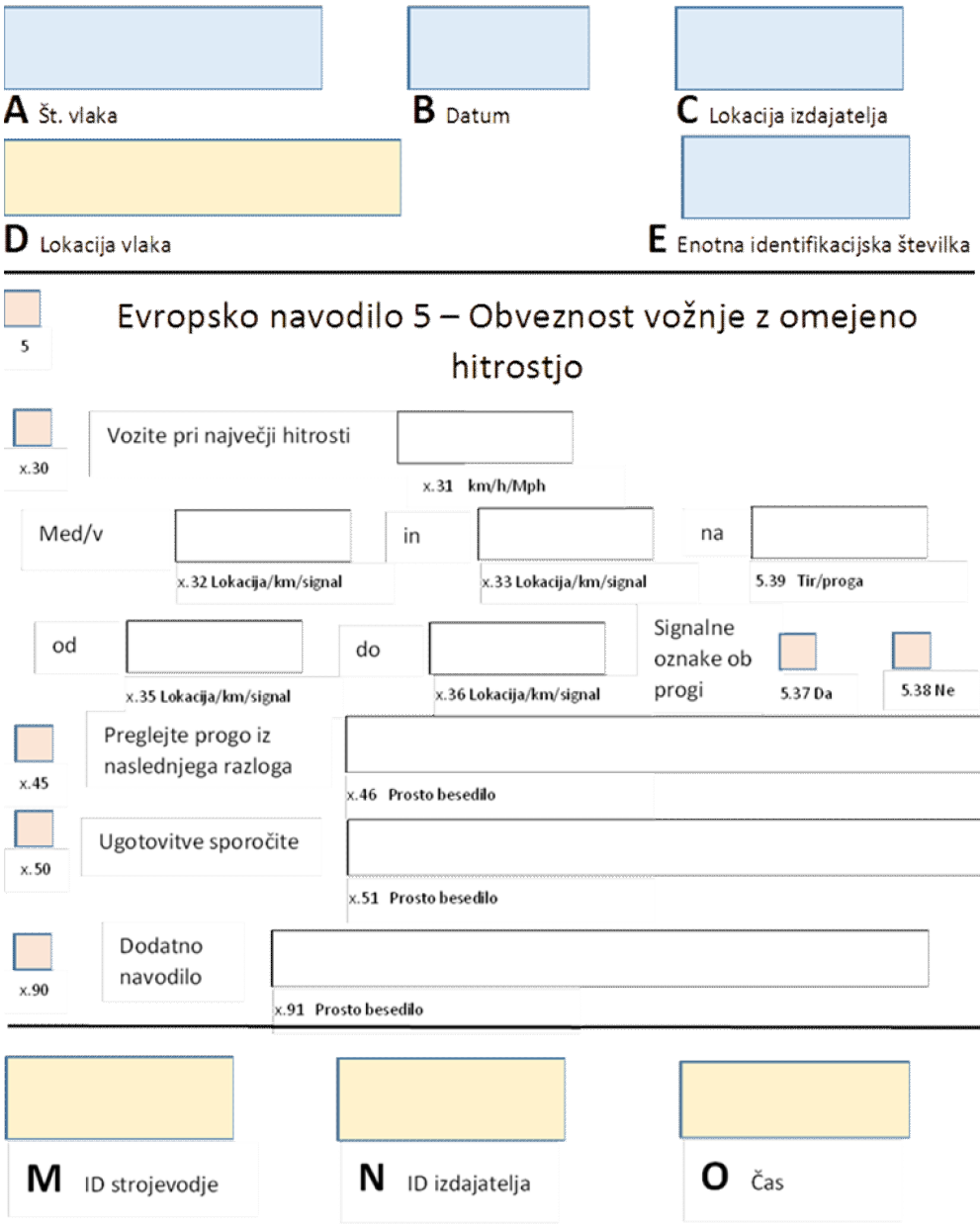
▼B


A Št. vlaka
B Datum
C Lokacija izdajatelja
D Lokacija vlaka
E Enotna identifikacijska številka
3
Evropsko navodilo 3 – Obveznost, da vlak ostane v mirovanju, obveznost prekinitve vožnje (EoM)
3.10
Ostanite v mirovanju na trenutnem položaju
3.11
Izvedite prekinitev
x.90
Dodatno navodilo
x.91 Prosto besedilo
M ID strojevodje
N ID izdajatelja
O Čas

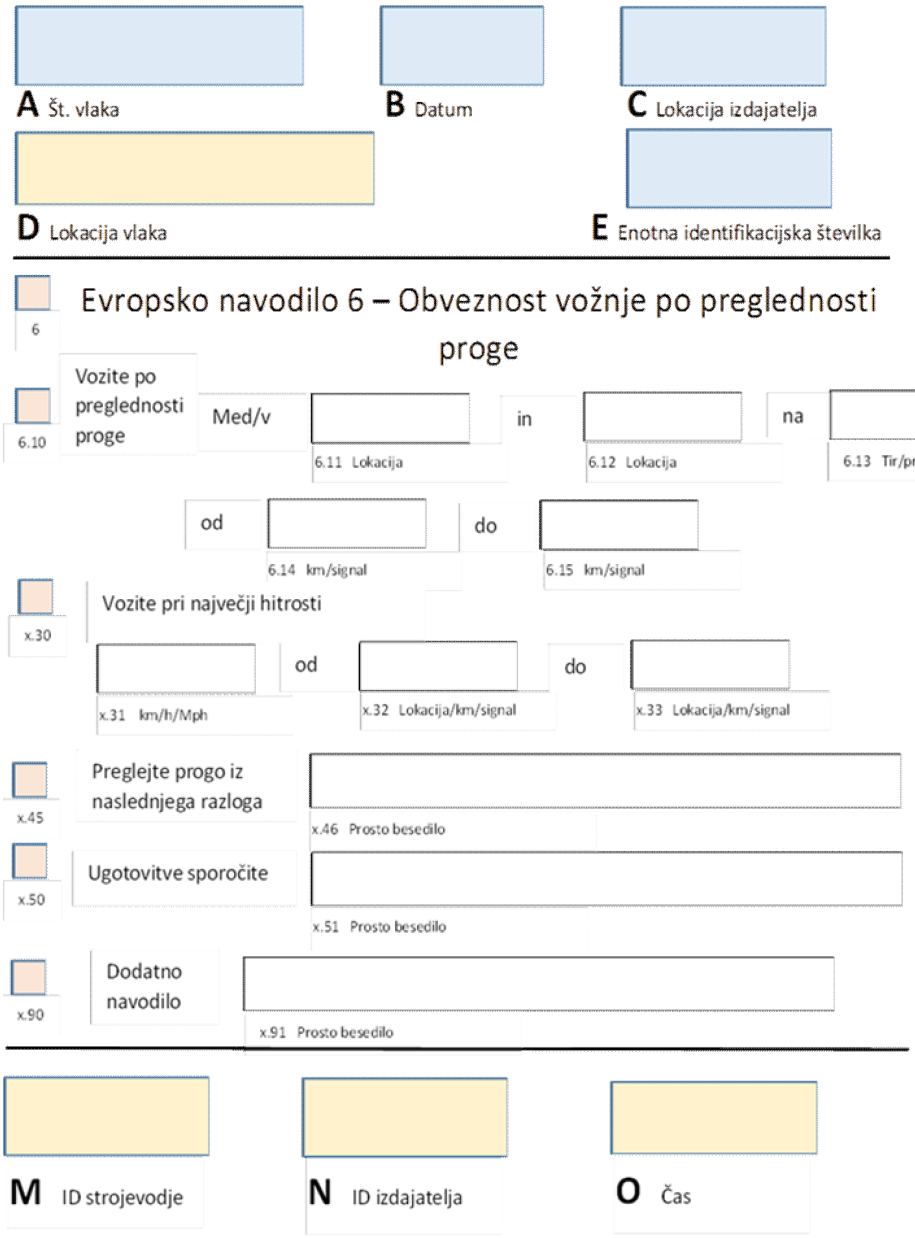
▼B


A Št. vlaka
B Datum
C Lokacija izdajatelja
D Lokacija vlaka
E Enotna identifikacijska številka
Evropsko navodilo 4 – Preklic navodila
4
Operativno navodilo z enotno identifikacijsko številko
je preklicano
4.10
X 4.11 enotna ident. številka
Dodatno navodilo
x.90
x.91 Prosto besedilo
M ID strojevodje
N ID izdajatelja
O Čas

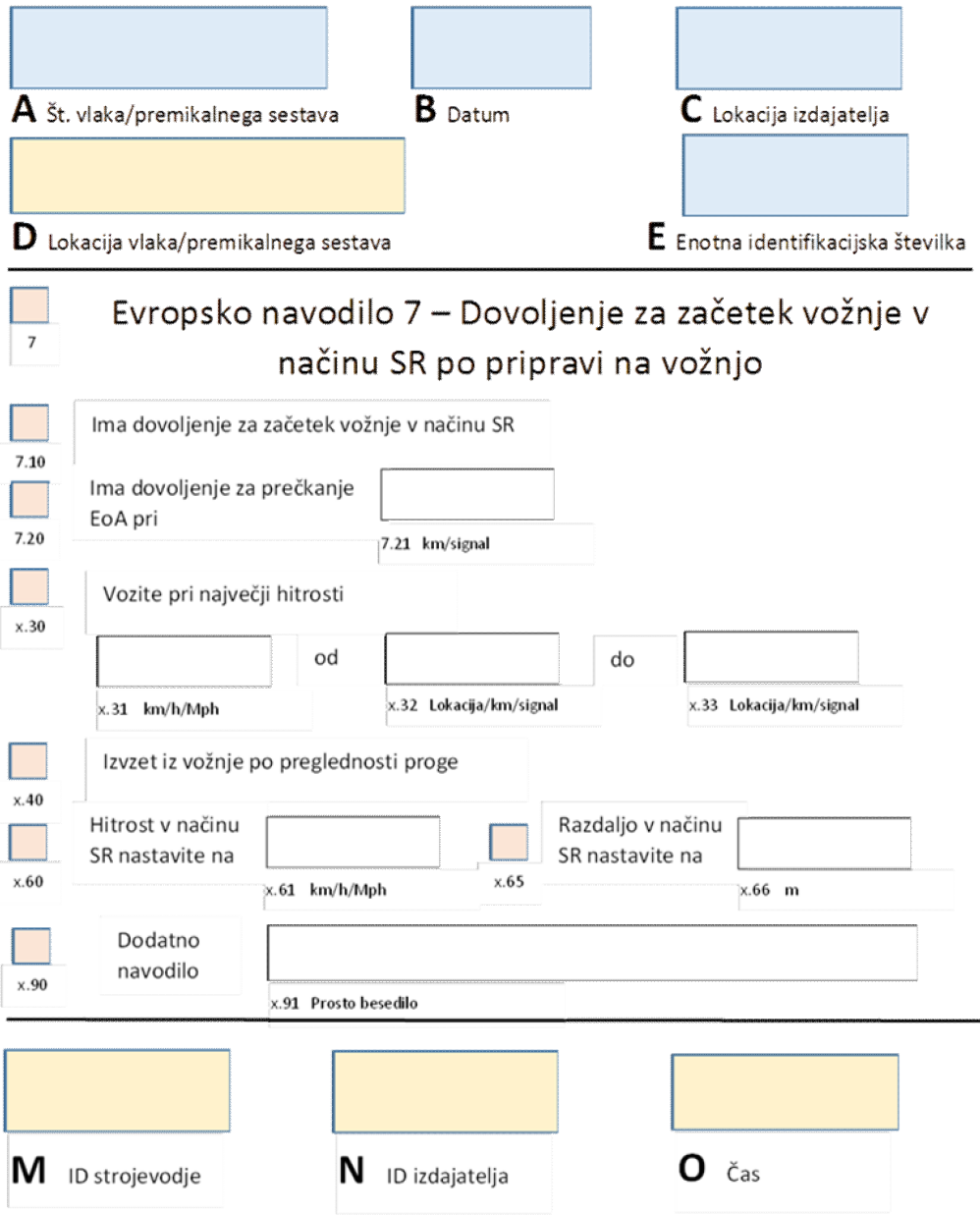
▼B


A Št. vlaka
B Datum
C Lokacija izdajatelja
D Lokacija vlaka
E Enotna identifikacijska številka
5
Evropsko navodilo 5 – Obveznost vožnje z omejeno hitrostjo
x.30
Vozite pri največji hitrosti
x.31 km/h/Mph
Med/v
x.32 Lokacija/km/signal
in
x.33 Lokacija/km/signal
na
5.39 Tir/proga
od
x.35 Lokacija/km/signal
do
x.36 Lokacija/km/signal
Signalne oznake ob progi
5.37 Da
5.38 Ne
x.45
Preglejte progo iz naslednjega razloga
x.46 Prosto besedilo
x.50
Ugotovitve sporočite
x.51 Prosto besedilo
x.90
Dodatno navodilo
x.91 Prosto besedilo
M ID strojevodje
N ID izdajatelja
O Čas

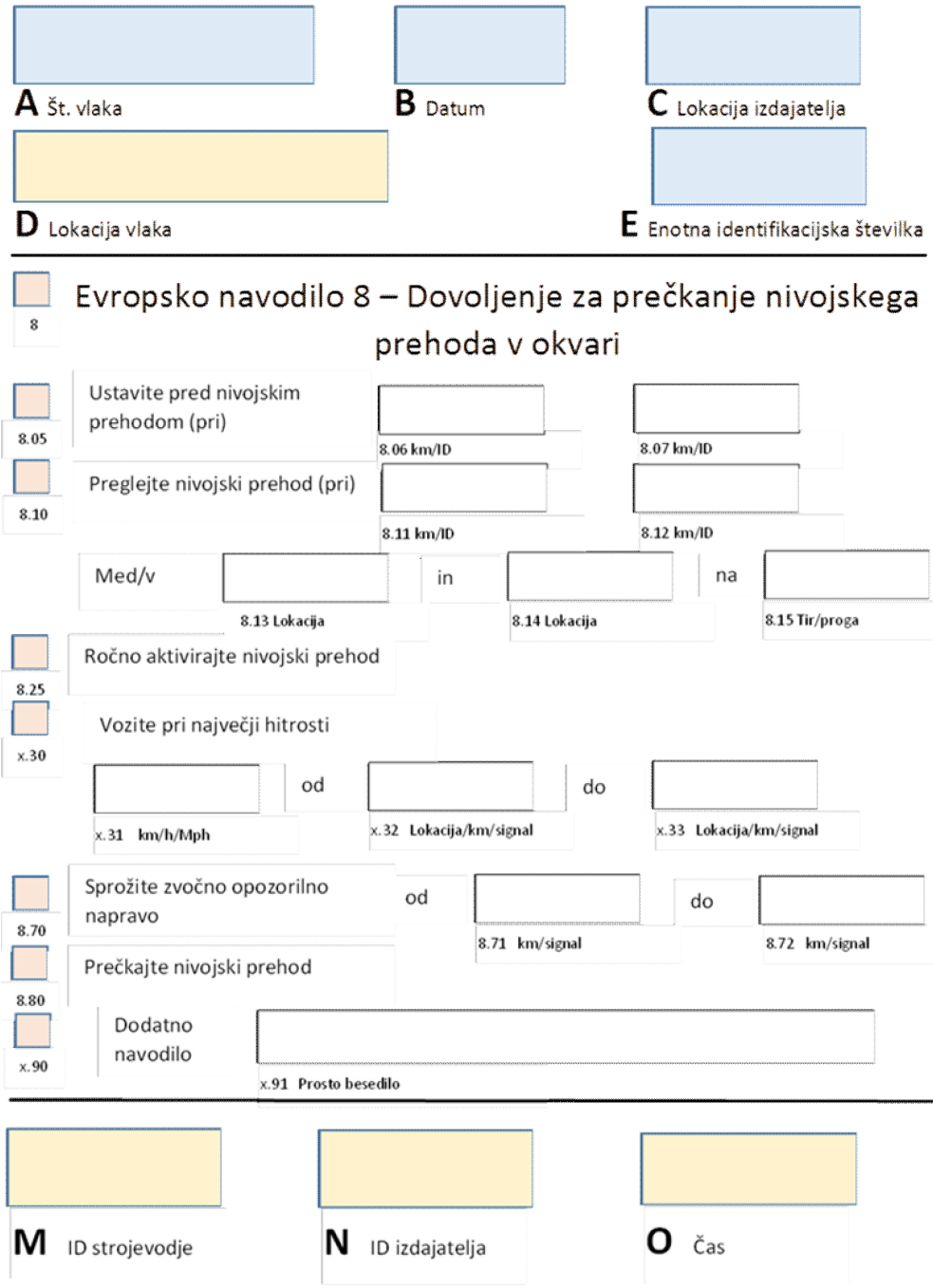
▼B


A Št. vlaka
B Datum
C Lokacija izdajatelja
D Lokacija vlaka
E Enotna identifikacijska številka
6
Evropsko navodilo 6 – Obveznost vožnje po preglednosti proge
6.10
Vozite po preglednosti proge
Med/v
6.11 Lokacija
in
6.12 Lokacija
na
6.13 Tir/proga
od
6.14 km/signal
do
6.15 km/signal
x.30
Vozite pri največji hitrosti
x.31 km/h/Mph
od
x.32 Lokacija/km/signal
do
x.33 Lokacija/km/signal
x.45
Preglejte progo iz naslednjega razloga
x.46 Prosto besedilo
x.50
Ugotovitve sporočite
x.51 Prosto besedilo
x.90
Dodatno navodilo
x.91 Prosto besedilo
M ID strojevodje
N ID izdajatelja
O Čas

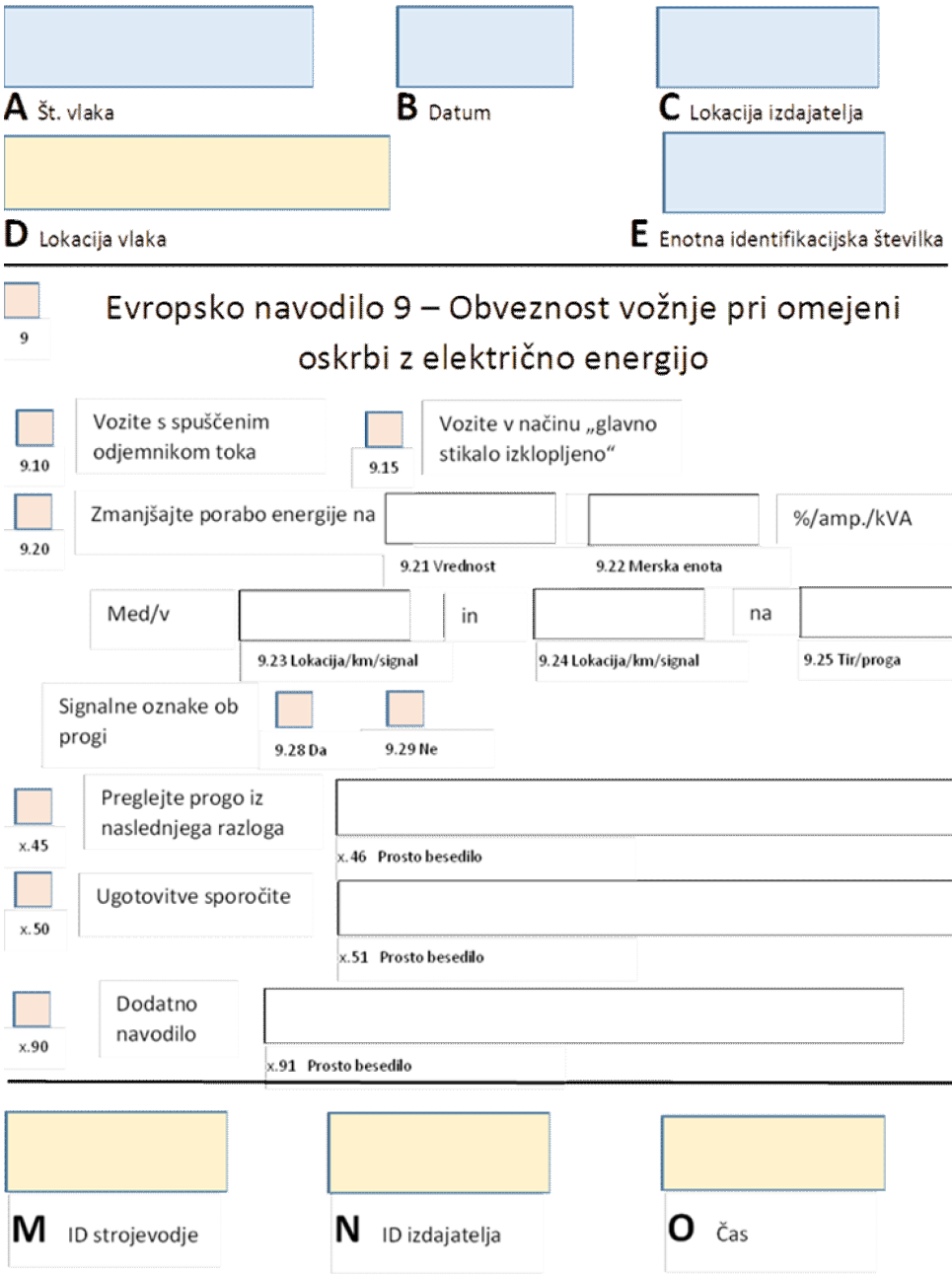
▼B


A Št. vlaka/premikalnega sestava
B Datum
C Lokacija izdajatelja
D Lokacija vlaka/premikalnega sestava
E Enotna identifikacijska številka
7
Evropsko navodilo 7 – Dovoljenje za začetek vožnje v načinu SR po pripravi na vožnjo
7.10
Ima dovoljenje za začetek vožnje v načinu SR
7.20
Ima dovoljenje za prečkanje EoA pri
7.21 km/signal
x.30
Vozite pri največji hitrosti
od
do
x.31 km/h/Mph
x.32 Lokacija/km/signal
x.33 Lokacija/km/signal
x.40
Izvzet iz vožnje po preglednosti proge
x.60
Hitrost v načinu SR nastavite na
x.61 km/h/Mph
x.65
Razdaljo v načinu SR nastavite na
x.66 m
x.90
Dodatno navodilo
x.91 Prosto besedilo
M ID strojevodje
N ID izdajatelja
O Čas

▼B


A Št. vlaka
B Datum
C Lokacija izdajatelja
D Lokacija vlaka
E Enotna identifikacijska številka
8
Evropsko navodilo 8 – Dovoljenje za prečkanje nivojskega prehoda v okvari
8.05
Ustavite pred nivojskim prehodom (pri)
8.06 km/ID
8.07 km/ID
8.10
Preglejte nivojski prehod (pri)
8.11 km/ID
8.12 km/ID
Med/v
8.13 Lokacija
in
8.14 Lokacija
na
8.15 Tir/proga
8.25
Ročno aktivirajte nivojski prehod
x.30
Vozite pri največji hitrosti
x.31 km/h/Mph
od
x.32 Lokacija/km/signal
do
x.33 Lokacija/km/signal
8.70
Sprožite zvočno opozorilno napravo
od
8.71 km/signal
do
8.72 km/signal
8.80
Prečkajte nivojski prehod
x.90
Dodatno navodilo
x.91 Prosto besedilo
M ID strojevodje
N ID izdajatelja
O Čas

▼B


A Št. vlaka
B Datum
C Lokacija izdajatelja
D Lokacija vlaka
E Enotna identifikacijska številka
9
Evropsko navodilo 9 – Obveznost vožnje pri omejeni oskrbi z električno energijo
9.10
Vozite s spuščenim odjemnikom toka
9.15
Vozite v načinu „glavno stikalo izklopljeno“
9.20
Zmanjšajte porabo energije na
%/amp./kVA
9.21 Vrednost
9.22 Merska enota
Med/v
in
na
9.23 Lokacija/km/signal
9.24 Lokacija/km/signal
9.25 Tir/proga
Signalne oznake ob progi
9.28 Da
9.29 Ne
x.45
Preglejte progo iz naslednjega razloga
x.46 Prosto besedilo
x.50
Ugotovitve sporočite
x.51 Prosto besedilo
x.90
Dodatno navodilo
x.91 Prosto besedilo
M ID strojevodje
N ID izdajatelja
O Čas

▼B

7. **Sporočanje operativnega navodila**

Terminologija, ki jo v komunikacijskih postopkih uporabljajo vse strani:

Stanje	Terminologija
Preklic operativnega navodila	*„prekliči postopek“*
Če se sporočilo pozneje nadaljuje, se postopek ponovi od začetka.	*„napaka pri prenosu“*
Kadar pošiljatelj odkrije napako pri prenosu, zahteva preklic.	*„napaka (+ pripravi nov obrazec)“* *ali* *„napaka (+ ponavljam)“*
Napaka v nazaj prebranem sporočilu	*„napaka (+ ponavljam)“*
Nerazumevanje: če ena od strani sporočila ne razume v celoti, se sporočilo ponovi.	*„ponovi (+ govori počasi)“*

8. **Zbirka obrazcev**

Upravljavec infrastrukture je odgovoren za pripravo Zbirke obrazcev in samih obrazcev v svojem delovnem jeziku.

Vsi obrazci, ki se uporabljajo, se zberejo v dokumentu ali računalniški datoteki, ki se imenuje Zbirka obrazcev.

To Zbirko obrazcev uporablja tako strojevodja kot tudi osebje, ki odobri vožnjo vlakov. Zbirka, ki jo uporablja strojevodja, in zbirka, ki jo uporablja osebje, ki izda dovoljenje za vožnjo vlakov, sta strukturirani in oštevilčeni na enak način.

Zbirka obrazcev ima dva dela.

Prvi del vsebuje vsaj:

— kazalo obrazcev za operativna navodila,

— seznam situacij, na katere se nanaša posamezen obrazec,

— preglednico, ki prikazuje mednarodno fonetično abecedo.

Drugi del vsebuje same obrazce. Te zbere prevoznik v železniškem prometu in jih preda strojevodji.

9. **Glosar železniških izrazov**

Prevoznik v železniškem prometu sestavi glosar železniških izrazov za vsako omrežje, v katerem obratujejo njegovi vlaki. Glosar vsebuje izraze, ki se redno uporabljajo v jeziku, ki ga izbere prevoznik v železniškem prometu, in v „delovnem“ jeziku upravljavcev infrastrukture, na kateri prevoznik v železniškem prometu opravlja svoje dejavnosti.

▼B

Dodatek D

Združljivost s potjo in Navodilo o poti

D1 **Parametri za združljivost vozil in vlakov s potjo, na kateri bodo obratovali**

Opomba:

1. Prevoznik v železniškem prometu lahko v skladu z zahtevami iz točke 4.2.2.5.1 preverjanja združljivosti s potjo za nekatere parametre opravi v zgodnejših fazah.

2. Vse parametre je treba preveriti na ravni vozila: to je označeno z „X“ v stolpcu „Na ravni vozila“. Nekatere parametre je treba preveriti, ko se spremeni sestava vlaka, kot je opredeljeno v oddelku 4.2.2.5; navedeni parametri so označeni z „X“ v stolpcu „Na ravni vlaka“

3. Da bi se izognili podvajanju preskusov v zvezi s parametroma „prometna obremenitev in zmogljivost infrastrukture za prenašanje obremenitve“ ter „sistemi za zaznavanje vlaka“, upravljavci infrastrukture v RINF določijo seznam tipov vozil ali vozil, združljivih s potjo, za katere je že bila preverjena združljivost s potjo, če so take informacije na voljo.

Vmesnik za preverjanje združljivosti s potjo	Informacije o vozilu (iz ERATV, tehnične dokumentacije ali drugega ustreznega vira informacij)	Informacije o poti, ki so na voljo v registru infrastrukture (RINF) ali jih zagotovi upravljavec infrastrukture, dokler ni RINF dokončno vzpostavljen	Na ravni vozila	Na ravni vlaka	Postopek za preverjanje združljivosti vozil in vlakov na predvideni poti obratovanja
Prometna obremenitev in zmogljivost infrastrukture za prenašanje obremenitve	Statična osna obremenitev ter konstrukcijsko določene in operativne mase v naslednjih primerih obremenitve: — konstrukcijsko določena masa, kot je določena v Uredbi (EU) 1302/2014: — v obratovalnem stanju; — pri normalnem koristnem tovoru; — pri izjemnem koristnem tovoru; — če je primerno, operativna masa v skladu z EN 15663: 2017- A1 2018: — v obratovalnem stanju; — pri normalnem koristnem tovoru; največja konstrukcijsko določena hitrost;	1.1.1.1.2.4 Možnost obremenitve 1.1.1.1.2.4.1 Nacionalna razvrstitev za možnost obremenitve 1.1.1.1.2.4.2 Skladnost struktur z modelom obremenitve pri veliki hitrosti (High Speed Load Model – HSLM) 1.1.1.1.2.4.3 Železniška lokacija struktur, pri katerih so potrebni posebni pregledi 1.1.1.1.2.4.4 Dokumenti s postopki za preverjanje statične in dinamične združljivosti s potjo	x	x	Statični pregledi združljivosti vozil ter – po potrebi in v skladu z informacijami upravljavca infrastrukture – dinamični pregledi združljivosti vlakov se opravijo v skladu s postopki ali zadevnimi informacijami, ki jih zagotavlja upravljavec infrastrukture prek RINF v skladu s parametrom 1.1.1.1.2.4.4. **Za tovorne vagone:** statična združljivost se preveri v skladu z naslednjimi oddelki standarda EN 15528:2015: 4 do 7, Priloga A, Priloga D, za omrežja v Združenem kraljestvu Velika Britanija in Severna Irska pa ustrezna nacionalna pravila v skladu s členom 4.2.7.4(4) Uredbe Komisije (EU) št. 1299/2014 ([1]).

▼B

Vmesnik za preverjanje združljivosti s potjo	Informacije o vozilu (iz ERATV, tehnične dokumentacije ali drugega ustreznega vira informacij)	Informacije o poti, ki so na voljo v registru infrastrukture (RINF) ali jih zagotovi upravljavec infrastrukture, dokler ni RINF dokončno vzpostavljen	Na ravni vozila	Na ravni vlaka	Postopek za preverjanje združljivosti vozil in vlakov na predvideni poti obratovanja
	dolžina vozila; položaj osi vzdolž enote (razmik med kolesnimi dvojicami); preverjanje statične združljivosti za vagone: Dovoljeni koristni tovor za različne kategorije prog v skladu s TSI WAG.				
Profili	Profil vozila: — referenčni profili, za katere je bilo vozilu izdano dovoljenje; — drugi ocenjeni profili.	1.1.1.1.3.1.1 Profili 1.2.1.0.3.4 Profili 1.1.1.1.3.1.2 Železniška lokacija določenih točk, pri katerih so potrebni posebni pregledi 1.1.1.1.3.1.3 Dokument s prečnim prerezom določenih točk, pri katerih so potrebni posebni pregledi 1.2.1.0.3.5 Železniška lokacija določenih točk, pri katerih so potrebni posebni pregledi 1.2.1.0.3.6 Dokument s prečnim presekom določenih točk, za katere se zahtevajo posebna preverjanja	X	X	Primerjava navedenih referenčnih profilov med vozilom/vlakom in predvideno potjo. Za posebne primere iz oddelka 7.3.2.2 Uredbe (EU) št. 1302/2014 – TSI ter oddelkov 7.7.17.2 in 7.7.17.9 Uredbe (EU) št. 1299/2014 – TSI se lahko uporabi poseben postopek za preverjanje združljivosti s potjo. V ta namen upravljavec infrastrukture da na voljo ustrezne informacije. Upravljavec infrastrukture opredeli posamezne točke, ki odstopajo od navedenega referenčnega profila v parametrih iz registra RINF: 1.1.1.1.3.1.1 in 1.2.1.0.3.4. V takih primerih se register RINF ustrezno posodobi (parametra: 1.1.1.1.3.1.2, 1.1.1.1.3.1.3). *Opomba:* za preverjanje teh posebnih točk so morda potrebne dodatne razprave med upravljavcem infrastrukture in prevoznikom v železniškem prometu.
Vertikalni polmer	Najmanjši: — še prevozen polmer konveksnega vertikalnega loka zavoja; — še prevozen polmer konkavnega vertikalnega loka zavoja.	1.2.2.0.3.3 Najmanjši polmer vertikalnega loka zavoja (kar zadeva stranske tire)	X		Primerjava navedenega najmanjšega polmera vertikalnega loka zavoja med vozilom in predvideno potjo.

▼B

Vmesnik za preverjanje združljivosti s potjo	Informacije o vozilu (iz ERATV, tehnične dokumentacije ali drugega ustreznega vira informacij)	Informacije o poti, ki so na voljo v registru infrastrukture (RINF) ali jih zagotovi upravljavec infrastrukture, dokler ni RINF dokončno vzpostavljen	Na ravni vozila	Na ravni vlaka	Postopek za preverjanje združljivosti vozil in vlakov na predvideni poti obratovanja
Sistemi za zaznavanje vlaka	Vrsta sistemov za zaznavanje vlaka, za katere je bilo vozilo načrtovano in ocenjeno	1.1.1.3.7.1.1 Vrsta sistema za zaznavanje vlaka 1.1.1.3.7.1.2 Vrsta tirnih tokokrogov ali števcev osi, za katere so potrebna posebna preverjanja 1.1.1.3.7.1.3 Dokument s postopki v zvezi z vrsto sistemov za zaznavanje vlaka iz 1.1.1.3.7.1.2 Specifično za francosko omrežje: 1.1.1.3.7.1.4 Odsek, na katerem je zaznavanje vlaka omejeno	X		Primerjava navedene vrste sistemov za zaznavanje vlaka med vozilom in predvideno potjo. *Opomba:* pri izdaji dovoljenja za vozilo se na podlagi TSI in nacionalnih predpisov preveri tehnična združljivost med vozilom in vsemi sistemi za zaznavanje vlaka v omrežjih na področju uporabe. V ustrezno utemeljenih primerih (npr. če se med obratovanjem pojavljajo težave, ker ni mogoče zaznati vozila) se lahko preskusi in/ali pregledi opravijo po izdaji dovoljenja za vozilo, pri njih pa sodelujeta prevoznik v železniškem prometu in upravljavec infrastrukture.
Odkrivanje pregretosti ohišja osnih ležajev	Spremljanje stanja osnih ležajev (odkrivanje pregretosti ohišja osnih ležajev)	1.1.1.1.7.4 Obstoj opreme za odkrivanje pregretosti ohišja osnih ležajev ob progi Specifično za francosko, italijansko in švedsko omrežje. 1.1.1.1.7.5 Oprema za odkrivanje pregretosti ohišja osnih ležajev ob progi je skladna s TSI: (da/ne), če je odgovor ne: — 1.1.1.1.7.6 Identifikacija opreme za odkrivanje pregretosti ohišja osnih ležajev ob progi; — 1.1.1.1.7.7 Generacija opreme za odkrivanje pregretosti ohišja osnih ležajev ob progi; — 1.1.1.1.7.8 Železniška lokacija opreme za odkrivanje pregretosti ohišja osnih ležajev ob progi; — 1.1.1.1.7.9 Smer merjenja opreme za odkrivanje pregretosti ohišja osnih ležajev ob progi;	X		**Za obstoječa vozila, ki niso skladna s TSI:** Primerjava navedene skladnosti detektorja pregretosti ohišja osnih ležajev (HABD) ob progi med vozilom in predvideno potjo, če so omrežja na področju uporabe sestavljena iz več „vrst“ HABD ob progi. Če so omrežja na področju uporabe sestavljena iz samo ene vrste detektorja pregretosti ohišja osnih ležajev ob progi, združljivosti s potjo ni treba preveriti. *Opomba:* za vozila, ki so skladna s TSI: združljivost z opremo ob progi za omrežja na področju uporabe se preveri v fazi izdaje dovoljenja. Vsako posebnost omrežja je treba zajeti v posebnem primeru.

▼B

Vmesnik za preverjanje združljivosti s potjo	Informacije o vozilu (iz ERATV, tehnične dokumentacije ali drugega ustreznega vira informacij)	Informacije o poti, ki so na voljo v registru infrastrukture (RINF) ali jih zagotovi upravljavec infrastrukture, dokler ni RINF dokončno vzpostavljen	Na ravni vozila	Na ravni vlaka	Postopek za preverjanje združljivosti vozil in vlakov na predvideni poti obratovanja
Vozne značilnosti	Kombinacije največje hitrosti in največjega primanjkljaja nadvišanja, za katere je bilo vozilu izdano dovoljenje (operativni okvir, za katerega je bilo ocenjeno vozilo); nagib tirnice.	1.1.1.1.4.2 Primanjkljaj nadvišanja 1.1.1.1.2.5 Največja dovoljena hitrost 1.1.1.1.4.3 Nagib tirnice	X		Primerjava kombinacije največje hitrosti, največjega primanjkljaja nadvišanja in nagibov tirnic, za katere je bilo vozilo ocenjeno, s primanjkljajem nadvišanja, hitrostjo in nagibi, navedenimi v registru RINF ali informacijah, ki jih je predložil upravljavec infrastrukture. Če značilnosti vozila niso v skladu z značilnostmi infrastrukture in obstaja možnost, da je združljivost med vozilom in potjo ogrožena, upravljavec infrastrukture v enem mesecu v elektronski obliki brezplačno zagotovi natančno kombinacijo hitrosti in primanjkljaja nadvišanja za posamezne točke, na katerih je združljivost morda ogrožena. *Opomba:* prevoznik v železniškem prometu bi moral pri pripravi Navodila o poti upoštevati rezultate tega preverjanja. Na podlagi tega preverjanja se lahko uvedejo obratovalni pogoji (npr. omejitev hitrosti za odsek proge).
Kolesna dvojica	Tirna širina kolesnih dvojic	1.1.1.1.4.1 Nazivna tirna širina 1.2.1.0.4.1 Nazivna tirna širina	X		Primerjava tirne širine kolesnih dvojic s tirno širino predvidene poti.
Kolesna dvojica	Najmanjši premer kolesa v obratovanju	1.1.1.1.5.2 Najmanjši premer kolesa za nepremična dvojna srca kretnic	X		Primerjava najmanjšega premera kolesa med vozilom in predvideno potjo.
Kolesna dvojica	Vrsta naprav za menjavo, za katere je zasnovano vozilo	1.2.0.0.0.5 Geografska lokacija operativne točke 1.2.0.0.0.4.1 Vrste naprav za menjavo tirne širine	X		Primerjava vrst naprav za menjavo, za katere je zasnovano vozilo, z vrstami naprav za menjavo tirne širine na predvideni poti.

▼B

Vmesnik za preverjanje združljivosti s potjo	Informacije o vozilu (iz ERATV, tehnične dokumentacije ali drugega ustreznega vira informacij)	Informacije o poti, ki so na voljo v registru infrastrukture (RINF) ali jih zagotovi upravljavec infrastrukture, dokler ni RINF dokončno vzpostavljen	Na ravni vozila	Na ravni vlaka	Postopek za preverjanje združljivosti vozil in vlakov na predvideni poti obratovanja
Najmanjši lok zavoja	Najmanjši še prevozen polmer horizontalnega loka zavoja	1.1.1.1.3.7 Najmanjši polmer horizontalnega loka zavoja 1.2.2.0.3.2 Najmanjši polmer horizontalnega loka zavoja	X	X	Primerjava najmanjšega polmera horizontalnega loka zavoja med vozilom in predvideno potjo.
Zavorni sistem	Zasilno zaviranje in največje delovno zaviranje: zavorna pot, največji pojemek pri pogoju obremenitve „konstrukcijsko določena masa pri normalnem koristnem tovoru“ pri največji konstrukcijsko določeni hitrosti. Pri splošnem obratovanju (*), poleg zgoraj navedenih podatkov: odstotek zavorne mase (lambda).	1.1.1.3.11.1 Zahtevana največja zavorna razdalja 1.1.1.1.3.6 Naklonski profil 1.1.1.1.2.5 Največja dovoljena hitrost 1.1.1.1.6.1 Največji pojemek vlaka 1.1.1.3.11.2 Ali so na voljo dodatne informacije upravljavca infrastrukture iz oddelka 4.2.2.6.2(2)? (da/ne) Če je odgovor da: 1.1.1.3.11.3 Sklici na dokumente, ki se navedejo v registru RINF	X	X	**Za vnaprej določeno sestavo (iz oddelka 2.2.1 Uredbe (EU) št. 1302/2014 – TSI):** primerjava navedene zavorne poti in največjega pojemka vlaka med tirnimi vozili in predvideno potjo za vsak pogoj obremenitve in vsako največjo konstrukcijsko določeno hitrost. **Za splošno obratovanje (*):** Ni posebnega predlaganega postopka, ki bi ga moral zajemati sistem upravljanja varnosti prevoznika v železniškem prometu.
Zavorni sistem	Toplotna zmogljivost: — referenčni primer v TSI; — če referenčni primer ni naveden, se toplotna zmogljivost izrazi v smislu: — hitrosti, — naklona, — razdalje, — časa (če razdalja ni navedena).	1.1.1.1.3.6 Naklonski profil 1.1.1.1.2.5 Največja dovoljena hitrost	X		Primerjava referenčnega primera za vozilo z značilnostmi predvidene poti. *Opomba:* v registru RINF ali informacijah, ki jih zagotovi upravljavec infrastrukture, je navedena lokacija spremembe v km, dolžina naklona pa se lahko izračuna s pridobljenimi podatki.

▼B

Vmesnik za preverjanje združljivosti s potjo	Informacije o vozilu (iz ERATV, tehnične dokumentacije ali drugega ustreznega vira informacij)	Informacije o poti, ki so na voljo v registru infrastrukture (RINF) ali jih zagotovi upravljavec infrastrukture, dokler ni RINF dokončno vzpostavljen	Na ravni vozila	Na ravni vlaka	Postopek za preverjanje združljivosti vozil in vlakov na predvideni poti obratovanja
Zavorni sistem	Največji naklon, na katerem se lahko enota ohrani v mirovanju le z uporabo parkirne zavore (če je vozilo opremljeno z njo)	1.1.1.1.3.6 Naklonski profil 1.2.2.0.3.1 Naklon za odstavne tire	X	X	Primerjava navedenega največjega naklonskega profila med vozilom in predvideno potjo. *Opomba:* v sistemu upravljanja varnosti prevoznika v železniškem prometu bi bilo treba upoštevati rezultate te primerjave (npr. z uporabo dodatnih sredstev).
Magnetna tirna zavora	Možnost preprečitve uporabe magnetne zavore (samo če je magnetna zavora nameščena)	1.1.1.1.6.3 Uporaba magnetnih zavor 1.1.1.1.6.5 Dokument s pogoji uporabe magnetne tirne zavore	X		Preverjanje, ali je na predvideni poti dovoljena uporaba magnetne tirne zavore. *Opombi:* če je uporaba magnetne zavore dovoljena, upravljavec infrastrukture predloži pogoje za njeno uporabo. V sistemu upravljanja varnosti prevoznika v železniškem prometu bi bilo treba upoštevati rezultate tega preverjanja (npr. s preprečitvijo uporabe magnetne tirne zavore na odseku proge).
Tirna zavora na vrtinčne tokove	Možnost preprečitve uporabe zavore na vrtinčne tokove (samo če je zavora na vrtinčne tokove nameščena)	1.1.1.1.6.2 Uporaba zavor na vrtinčne tokove 1.1.1.1.6.4 Dokument s pogoji uporabe zavore na vrtinčne tokove	X		Preverjanje, ali je na predvideni poti dovoljena uporaba tirne zavore na vrtinčne tokove. *Opombi:* če je uporaba tirne zavore na vrtinčne tokove dovoljena, upravljavec infrastrukture predloži pogoje za njeno uporabo. V sistemu upravljanja varnosti prevoznika v železniškem prometu bi bilo treba upoštevati rezultate tega preverjanja (npr. s preprečitvijo uporabe tirne zavore na vrtinčne tokove na odseku proge).

▼B

Vmesnik za preverjanje združljivosti s potjo	Informacije o vozilu (iz ERATV, tehnične dokumentacije ali drugega ustreznega vira informacij)	Informacije o poti, ki so na voljo v registru infrastrukture (RINF) ali jih zagotovi upravljavec infrastrukture, dokler ni RINF dokončno vzpostavljen	Na ravni vozila	Na ravni vlaka	Postopek za preverjanje združljivosti vozil in vlakov na predvideni poti obratovanja
Vremenske razmere	Temperaturni razpon	1.1.1.1.2.6 Temperaturni razpon	X		Primerjava navedenega temperaturnega razpona med vozilom in predvideno potjo. *Opomba:* v sistemu upravljanja varnosti prevoznika v železniškem prometu se upoštevajo vse morebitne omejitve, kadar se primerjani temperaturni razponi razlikujejo.
Vremenske razmere	Sneg, led in toča	1.1.1.1.2.8 Obstoj neugodnih podnebnih razmer	X		Primerjava navedenih informacij glede „snega, leda in toče“ za vozilo (npr. S1) z informacijami o „obstoju neugodnih podnebnih razmer“ na predvideni poti. *Opomba:* v sistemu upravljanja varnosti prevoznika v železniškem prometu se upoštevajo vse morebitne omejitve. Razprava med prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcem infrastrukture za opredelitev morebitnih omejitev.
Napetosti in frekvence	Sistem oskrbe z energijo: — nazivna napetost in frekvenca, — vrsta sistema voznih vodov, — za obstoječe vozilo, ki ni skladno s TSI in je namenjeno za obratovanje na posebnih progah iz oddelka 7.4.2.2.1 TSI ENE (Uredba (EU) št. 1301/2014): Umax2.	1.1.1.2.2.1.1 Vrsta sistema voznih vodov 1.1.1.2.2.1.2 Sistem oskrbe z energijo (napetost in frekvenca) 1.1.1.2.2.1.2.1 Sistem oskrbe z energijo je skladen s TSI Posebni primeri iz oddelka 7.4.2.2.1 TSI ENE (Uredba (EU) št. 1301/2014): 1.1.1.2.2.1.3 Umax2 za proge iz oddelkov 7.4.2.2.1 in 7.4.2.11.1 Uredbe Komisije (EU) št. 1301/2014 ([2]).	X		Primerjava navedene napetosti med vozilom in predvideno potjo za sistem oskrbe z vlečno silo (nazivna napetost in frekvenca) in vrsto sistema voznih vodov.

▼B

Vmesnik za preverjanje združljivosti s potjo	Informacije o vozilu (iz ERATV, tehnične dokumentacije ali drugega ustreznega vira informacij)	Informacije o poti, ki so na voljo v registru infrastrukture (RINF) ali jih zagotovi upravljavec infrastrukture, dokler ni RINF dokončno vzpostavljen	Na ravni vozila	Na ravni vlaka	Postopek za preverjanje združljivosti vozil in vlakov na predvideni poti obratovanja
Regenerativna zavora	Možnost preprečitve uporabe regenerativne zavore (samo če je regenerativna zavora nameščena)	1.1.1.2.2.4 Dovoljenje za regenerativno zaviranje	X		Preverjanje, ali je na predvideni poti ali pod posebnimi pogoji dovoljena uporaba regenerativne zavore. *Opomba:* v sistemu upravljanja varnosti prevoznika v železniškem prometu bi bilo treba upoštevati rezultate tega preverjanja (npr. s preprečitvijo uporabe regenerativne zavore na odseku proge).
Omejevanje toka	Električne enote, opremljene s funkcijo omejevanja električne moči ali toka	1.1.1.2.5.1 Omejevanje električne moči ali toka na vlaku	X		Preverjanje, ali se na predvideni poti zahteva, da je vozilo opremljeno s funkcijo omejevanja električne moči ali toka. *Opomba:* tirna vozila, ki so skladna s TSI in katerih največja moč je večja od 2 MW, so opremljena s funkcijo omejevanja električnega toka ali moči.
Odjemnik toka	Največji tok v mirovanju na odjemnik toka za vsak sistem z enosmernim tokom, za katerega je opremljeno vozilo	1.1.1.2.2.3 Največji tok v mirovanju na odjemnik toka 1.2.2.0.6.1 Največji tok v mirovanju na odjemnik toka	X		Primerjava navedenega največjega toka v mirovanju na odjemnik toka med vozilom in predvideno potjo za vsak sistem z enosmernim tokom.
Odjemnik toka	Višina stika med odjemnikom in kontaktnimi vodniki (merjena od zgornjega roba tirnice navzgor) za vsak sistem oskrbe z energijo, za katerega je opremljeno vozilo	1.1.1.2.2.5 Največja višina kontaktnega vodnika 1.1.1.2.2.6 Najmanjša višina kontaktnega vodnika	X		Primerjava višine stika med odjemnikom toka in kontaktnimi vodniki med vozilom in predvideno potjo za vsak sistem oskrbe z energijo.
Odjemnik toka	Glava odjemnika toka za vsak sistem oskrbe z energijo, za katerega je opremljeno vozilo	1.1.1.2.3.1 Sprejete glave odjemnikov toka, skladne s TSI 1.1.1.2.3.2 Druge sprejete glave odjemnikov toka	X		Primerjava med vozilom in predvideno potjo glede geometrije glave odjemnika toka (vključno z izoliranimi ali neizoliranimi rogovi za l 950 mm) za vsak sistem oskrbe z energijo.

▼B

Vmesnik za preverjanje združljivosti s potjo	Informacije o vozilu (iz ERATV, tehnične dokumentacije ali drugega ustreznega vira informacij)	Informacije o poti, ki so na voljo v registru infrastrukture (RINF) ali jih zagotovi upravljavec infrastrukture, dokler ni RINF dokončno vzpostavljen	Na ravni vozila	Na ravni vlaka	Postopek za preverjanje združljivosti vozil in vlakov na predvideni poti obratovanja
Odjemnik toka	Material kontaktnih gibljivih vezi odjemnika toka, s katerimi je lahko opremljeno vozilo, za vsak sistem oskrbe z energijo, za katerega je opremljeno vozilo	1.1.1.2.3.4 Dovoljeni material za kontaktne gibljive vezi	X		Primerjava med vozilom in predvideno potjo glede materiala gibljivih vezi odjemnika toka za vsak sistem oskrbe z energijo.
Odjemnik toka	Krivulja povprečne kontaktne sile	1.1.1.2.5.2 Dovoljena kontaktna sila	X		Primerjava povprečne kontaktne sile med vozilom in predvideno potjo: **za vozilo, ki je skladno s TSI in namenjeno za obratovanje na progah, ki niso skladne s TSI:** primerjava povprečne kontaktne sile med vozilom in predvideno potjo za vsako napetost; **za obstoječe vozilo, ki ni skladno s TSI:** primerjava povprečne kontaktne sile med vozilom in predvideno potjo za vsako napetost. *Opomba:* vozilom, skladnim s TSI, se izda dovoljenje za povprečno kontaktno silo znotraj mejnih vrednosti iz preglednice 6 standarda EN 50367:2012.
Odjemnik toka	Število odjemnikov toka v stiku z voznim vodom (za vsak sistem oskrbe z energijo, za katerega je opremljeno vozilo); najkrajša razdalja med dvema odjemnikoma toka, ki sta v stiku z voznim vodom (za vsak sistem oskrbe z energijo, za katerega je opremljeno vozilo; za eno- in večnamensko obratovanje, če je ustrezno) (samo če je število dvignjenih odjemnikov večje od 1); tip voznega voda, ki se uporablja za preskušanje učinkovitosti odjemanja toka (za vsak sistem oskrbe z energijo, za katerega je vozilo opremljeno) (samo če je število dvignjenih odjemnikov večje od 1).	1.1.1.2.3.3 Zahteve glede števila dvignjenih odjemnikov toka in razmikov med njimi pri določeni hitrosti	X	X	**Za vnaprej določeno sestavo (iz oddelka 2.2.1 Uredbe (EU) št. 1302/2014 – TSI):** za vsak sistem oskrbe z energijo: — primerjava med številom odjemnikov toka na vozilu, ki so v stiku z voznim vodom, in predvideno potjo; — primerjava med najkrajšo razdaljo med dvema odjemnikoma toka na vozilu, ki sta v stiku z voznim vodom, in predvideno potjo; **za splošno obratovanje** (*)**:** zajeto v sistemu upravljanja varnosti prevoznika v železniškem prometu, pri čemer se upoštevajo pogoji, ki jih je določil upravljavec infrastrukture, kot so navedeni v registru RINF ali informacijah, ki jih je zagotovil upravljavec infrastrukture.

▼B

Vmesnik za preverjanje združljivosti s potjo	Informacije o vozilu (iz ERATV, tehnične dokumentacije ali drugega ustreznega vira informacij)	Informacije o poti, ki so na voljo v registru infrastrukture (RINF) ali jih zagotovi upravljavec infrastrukture, dokler ni RINF dokončno vzpostavljen	Na ravni vozila	Na ravni vlaka	Postopek za preverjanje združljivosti vozil in vlakov na predvideni poti obratovanja
					Opomba: na podlagi rezultata primerjave glede najkrajše razdalje med dvema dvignjenima odjemnikoma toka se lahko uvede operativna omejitev za vozilo, ki se mora upoštevati v sistemu upravljanja varnosti prevoznika v železniškem prometu (npr. električne garniture, ki imajo dvignjena dva odjemnika toka, morajo spustiti en odjemnik toka).
Odjemnik toka	Nameščena samodejna naprava za spuščanje (za vsak sistem oskrbe z energijo, za katerega je vozilo opremljeno)	1.1.1.2.5.3 Zahtevana samodejna naprava za spuščanje	X		Preverjanje, ali se na predvidenih poteh zahteva, da je vozilo opremljeno s samodejno napravo za spuščanje.
Specifično za francosko omrežje: Ločevanje faz	Razdalja med kabino in odjemnikom toka pri enoti s potiskom-potegom ali garnituri	1.1.1.2.4.3 Razdalja med tablo in koncem ločevanja faz		x	Preverjanje, ali je razporeditev tabel, ki označujejo kraj, kjer lahko strojevodja dvigne odjemnike toka ali vklopi odklopnike na predvideni poti, združljiva z razdaljo med kabino in odjemnikom toka pri enoti s potiskom-potegom ali garnituri. Kadar ni združljiva, se tabla premakne in namesti na zadostni razdalji, da se zagotovi, da strojevodje odjemnikov toka ne dvignejo prezgodaj.
Predor	Kategorija požarne varnosti	1.1.1.1.8.10 Kategorija požarne varnosti za potrebna tirna vozila 1.1.1.1.8.11 Nacionalna kategorija požarne varnosti za potrebna tirna vozila 1.2.1.0.5.7 Kategorija požarne varnosti za potrebna tirna vozila	X		Primerjava med kategorijama požarne varnosti vozila in predvidene poti.

▼B

Vmesnik za preverjanje združljivosti s potjo	Informacije o vozilu (iz ERATV, tehnične dokumentacije ali drugega ustreznega vira informacij)	Informacije o poti, ki so na voljo v registru infrastrukture (RINF) ali jih zagotovi upravljavec infrastrukture, dokler ni RINF dokončno vzpostavljen	Na ravni vozila	Na ravni vlaka	Postopek za preverjanje združljivosti vozil in vlakov na predvideni poti obratovanja
		1.2.1.0.5.8 Nacionalna kategorija požarne varnosti za potrebna tirna vozila 1.2.2.0.5.7 Kategorija požarne varnosti za potrebna tirna vozila 1.2.2.0.5.8 Nacionalna kategorija požarne varnosti za potrebna tirna vozila			
Dolžina vlaka	Dolžina vlaka	1.2.2.0.2.1 Uporabna dolžina stranskega tira 1.2.1.0.6.4 Uporabna dolžina perona	X	X	**Za stalno in vnaprej določeno sestavo (iz oddelka 2.2.1 Uredbe (EU) št. 1302/2014 – TSI):** primerjava dolžine (eno- ali večnamenskih) enot z dolžinami stranskih tirov in peronov na predvideni poti; **za splošno obratovanje** (*)**:** preverjanje ustreznosti dolžine sestavljenega vlaka glede na dolžine stranskih tirov in peronov na predvideni poti. *Opomba:* prevoznik v železniškem prometu bi moral v svojem sistemu upravljanja varnosti upoštevati rezultate tega preverjanja. Na podlagi tega preverjanja se lahko uvedejo obratovalni pogoji.
Višina perona ter vstop in izstop	Višine peronov, za katere je zasnovano vozilo	1.2.1.0.6.5 Višina perona	X		Primerjava višin peronov med vozilom in predvideno potjo. *Opomba:* prevoznik v železniškem prometu bi moral v svojem sistemu upravljanja varnosti upoštevati rezultate tega preverjanja. Na podlagi tega preverjanja se lahko uvedejo obratovalni pogoji.

▼B

Vmesnik za preverjanje združljivosti s potjo	Informacije o vozilu (iz ERATV, tehnične dokumentacije ali drugega ustreznega vira informacij)	Informacije o poti, ki so na voljo v registru infrastrukture (RINF) ali jih zagotovi upravljavec infrastrukture, dokler ni RINF dokončno vzpostavljen	Na ravni vozila	Na ravni vlaka	Postopek za preverjanje združljivosti vozil in vlakov na predvideni poti obratovanja
ETCS	Združljivost sistema ETCS	1.1.1.3.2.9 Združljivost sistema ETCS	X		Primerjava vrednosti združljivosti sistema ETCS v registru RINF je vključena v dovoljenju za vozilo.
ETCS	Celovitost vlaka	1.1.1.3.2.8 Za dostop do proge mora oprema na vlaku potrditi celovitost vlaka	X	X	Preverjanje, ali lahko vozilo/vlak potrdi celovitost vlaka, če to zahteva oprema ob progi.
GSM-R	Združljivost radijskega sistema, kar zadeva govorno komunikacijo	1.1.1.3.3.9 Združljivost radijskega sistema, kar zadeva govorno komunikacijo	X		Primerjava vrednosti združljivosti radijskega sistema za govorno komunikacijo v registru RINF je vključena v dovoljenju za vozilo.
GSM-R	Združljivost radijskega sistema, kar zadeva podatkovno komunikacijo	1.1.1.3.3.10 Združljivost radijskega sistema, kar zadeva podatkovno komunikacijo	X		Primerjava vrednosti združljivosti radijskega sistema za podatkovno komunikacijo v registru RINF je vključena v dovoljenju za vozilo.
GSM-R	Domače omrežje GSM-R kartice SIM	1.1.1.3.3.5 Omrežja GSM-R, zajeta v sporazumu o gostovanju	X		Preverjanje, ali je domače omrežje GSM-R kartice SIM navedeno na seznamu omrežij GSM-R, zajetih v sporazumu o gostovanju, za vse odseke poti. To je treba izvesti za vse kartice SIM v vozilu (za govorno in podatkovno komunikacijo).
GSM-R	Kartica SIM podpira skupino ID 555	1.1.1.3.3.4 Uporaba skupine 555	X		Preverjanje, ali se ob progi uporablja skupina ID 555. Če ta funkcija na vlaku ni konfigurirana, je treba z upravljavcem infrastrukture vnaprej določiti alternativne operativne postopke.

▼B

Vmesnik za preverjanje združljivosti s potjo	Informacije o vozilu (iz ERATV, tehnične dokumentacije ali drugega ustreznega vira informacij)	Informacije o poti, ki so na voljo v registru infrastrukture (RINF) ali jih zagotovi upravljavec infrastrukture, dokler ni RINF dokončno vzpostavljen	Na ravni vozila	Na ravni vlaka	Postopek za preverjanje združljivosti vozil in vlakov na predvideni poti obratovanja
Razred B	Obstoječi sistem zaščite vlakov razreda B	1.1.1.3.5.3 Obstoječi sistemi zaščite vlakov	X		Primerjava imena in različice obstoječega sistema zaščite vlakov razreda B.
Razred B	Obstoječi radijski sistem razreda B	1.1.1.3.6.1 Obstoječi radijski sistem	X		Primerjava imena in različice obstoječega radijskega sistema razreda B.

(*) Splošno obratovanje: enota je zasnovana za splošno obratovanje, kadar je namenjena spenjanju z eno ali več drugimi enotami v sestavo vlaka, ki ni določena v fazi projektiranja.
([1]) Uredba Komisije (EU) št. 1299/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „infrastruktura“ železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 356, 12.12.2014, str. 1).
([2]) Uredba Komisije (EU) št. 1301/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „energija“ železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 356, 12.12.2014, str. 179).

▼B

D2 **Elementi, ki jih mora upravljavec infrastrukture zagotoviti prevozniku v železniškem prometu za namene Navodila o poti**

Številka	Navodilo o poti
1	**Splošne informacije v zvezi z upravljavcem infrastrukture**
1.1	Ime upravljavca infrastrukture
2	**Zemljevidi in načrti**
2.1	**Zemljevid: shematski pregled, vključno z**
2.1.1	odseki proge
2.1.2	glavnimi lokacijami (postajami, ranžirnimi postajami, križišči, tovornimi postajami)
2.2	**Načrt proge**
2.2.1	Oznake odprtih prog, obvoznih tirov, ščitnih kretnic in dostopov do stranskih tirov
2.2.2	Glavne lokacije (postaje, ranžirne postaje, križišča, tovorne postaje) in njihov položaj glede na progo
2.2.3	Lokacija, vrsta in ime vseh fiksnih signalov, ki zadevajo vlake
2.3	**Diagrami postaj/ranžirnih postaj/depojev**
2.3.1	Ime lokacije
2.3.2	Vrsta lokacije (potniška postaja, tovorna postaja, ranžirna postaja, depo)
2.3.3	Lokacija, vrsta in identifikacija fiksnih signalov, s katerimi so zavarovana nevarna mesta
2.3.4	Identifikacija in načrt tirov, vključno s kretnicami
2.3.5	Identifikacija peronov
2.3.6	Dolžina peronov
2.3.7	Višina peronov
2.3.8	Ukrivljenost peronov
2.3.9	Identifikacija obvoznih tirov
2.3.10	Druge naprave
3	**Specifične informacije o odsekih proge**
3.1	**Splošne značilnosti**
3.1.1	Skrajni konec odseka proge 1
3.1.2	Skrajni konec odseka proge 2
3.1.3	Oznake razdalj ob progi (pogostost, videz in položaj)
3.1.4	Največja dovoljena hitrost za vsak tir, po potrebi vključno z različnimi hitrostmi za nekatere vrste vlakov
3.1.5	Vse druge informacije, ki jih mora vedeti strojevodja

▼B

Številka	Navodilo o poti
3.1.6	Posebne zemljepisne informacije v zvezi z lokalno infrastrukturo
3.1.7	Sredstva za komuniciranje s centrom za upravljanje/nadzor prometa v normalnih, poslabšanih in izrednih razmerah
3.2	**Posebne tehnične značilnosti**
3.2.1	Naklon v odstotkih
3.2.2	Lokacija loma nivelete
3.2.3	Predori: lokacija, ime, dolžina, posebne informacije, kot so evakuacijske poti in točke varnega izstopa ter varna mesta za evakuacijo potnikov; kategorizacija požarne varnosti
3.2.4	Območja, kjer postanki niso dovoljeni: identifikacija, lokacija, vrsta
3.2.5	Poklicna tveganja – lokacije, kjer lahko izstop predstavlja nevarnost za strojevodjo
3.2.6	Lokacije območij za preskušanje opreme za posipanje s peskom (če obstaja)
3.2.7	Vrsta sistema signalizacije in ustrezen prometni režim (dvotirna proga, obojestranski promet, vožnja po levi ali desni itd.)
3.2.8	Vrsta radijske opreme za komunikacijo proga–vlak
3.3	**Podsistem energija**
3.3.1	Sistem oskrbe z energijo (napetost in frekvenca)
3.3.2	Največji vlakovni tok
3.3.3	Omejitev glede porabe energije za posebne električne vlečne enote
3.3.4	Omejitev v zvezi s položajem večsistemske vlečne enote zaradi skladnosti z ločevanjem voznega voda (položaj odjemnika toka)
3.3.5	Lokacija nevtralnih odsekov
3.3.6	Lokacija območij, ki se prevozijo s spuščenimi odjemniki toka
3.3.7	Pogoji, ki se uporabljajo v zvezi z regenerativnim zaviranjem
3.3.8	Največji tok v mirovanju na odjemnik toka
3.4	**Podsistem vodenje-upravljanje in signalizacija**
3.4.1	Potreba po več kot enem aktivnem sistemu hkrati
3.4.2	Posebni tehnični pogoji za preklapljanje med različnimi varnostnimi, kontrolnimi in opozorilnimi sistemi vlakov razreda B
3.4.3	Posebni tehnični pogoji, ki morajo biti izpolnjeni za preklapljanje med ERTMS/ETCS in sistemi razreda B
3.4.4	Posebna navodila (lokacije) za preklapljanje med različnimi radijskimi sistemi
3.4.5	Dopustnost uporabe zavore na vrtinčne tokove
3.4.6	Dopustnost uporabe magnetne zavore
3.5	**Podsistem vodenje in upravljanje prometa**
3.5.1	Delovni jezik

▼B

Dodatek E

Jezikovna in komunikacijska raven

Sposobnost ustnega izražanja v določenem jeziku se lahko razdeli na pet ravni:

Raven	Opis
5	— sposobnost prilagoditve načina izražanja vsakemu sogovorniku — sposobnost zagovarjanja stališča — sposobnost pogajanja — sposobnost prepričevanja — sposobnost svetovanja
4	— sposobnost obvladovanja popolnoma nepredvidljivih situacij — sposobnost domnevanja — sposobnost izražanja utemeljenega stališča
3	— sposobnost obvladovanja praktičnih situacij z nepredvidljivim dejavnikom — sposobnost opisovanja — sposobnost nadaljevanja preprostega pogovora
2	— sposobnost obvladovanja enostavnih praktičnih situacij — sposobnost postavljanja vprašanj — sposobnost odgovarjanja na vprašanja
1	— sposobnost pogovarjanja s pomočjo na pamet naučenih stavkov

▼B

Dodatek F

Osnovne zahteve v zvezi s poklicnimi kvalifikacijami za naloge, povezane s „spremljanjem vlakov“

1. **Splošne zahteve**

(a) V tem dodatku, ki se bere v povezavi s točkama 4.6 in 4.7, je naveden seznam zahtev, pomembnih za naloge, povezane s spremljanjem vlaka v omrežju.

(b) Izraz „poklicne kvalifikacije“ se v okviru te uredbe nanaša na elemente, pomembne za zagotavljanje, da je operativno osebje usposobljeno ter sposobno razumeti in opraviti naloge.

(c) Pravila in postopki se nanašajo na naloge, ki se opravljajo, in na osebo, ki jih opravlja. Te naloge lahko opravlja vsaka pooblaščena in usposobljena oseba ne glede na ime, naziv ali stopnjo, ki se uporablja v predpisih ali postopkih ali v posameznem podjetju.

2. **Strokovno znanje**

Za pridobitev dovoljenja je treba uspešno opraviti začetni izpit ter izpolniti določbe za trajno ocenjevanje in usposabljanje iz točke 4.6.

2.1 *Splošno strokovno znanje*

(a) Načela sistema organizacije za upravljanje varnosti, ki zadevajo naloge.

(b) Vloge in odgovornosti ključnih oseb, ki sodelujejo pri obratovanju.

(c) Splošni pogoji, povezani z varnostjo potnikov ali tovora in oseb na železniški progi ali v njeni bližini.

(d) Pogoji glede zdravja in varnosti pri delu.

(e) Splošna načela varovanja v železniškem sistemu.

(f) Osebna varnost, vključno z zapuščanjem vlaka na odprti progi.

2.2 *Znanje o operativnih postopkih in varnostnih sistemih, ki zadevajo naloge*

(a) Operativni postopki in varnostni predpisi.

(b) Relevantni vidiki sistema za vodenje-upravljanje in signalizacijo.

(c) Formalni postopek pošiljanja sporočil, vključno z uporabo komunikacijske opreme.

2.3 *Znanje o tirnih vozilih*

(a) Notranja oprema potniškega vozila.

(b) Ustrezno poznavanje za varnost pomembnih nalog v zvezi s postopki in vmesniki za tirna vozila.

2.4 *Znanje o poti*

(a) Relevantne operativne ureditve (npr. način odprave vlaka) na posameznih lokacijah (postajna oprema, signalizacija itd.).

(b) Postaje, na katerih lahko potniki izstopijo z vlaka ali vstopijo nanj.

(c) Lokalna operativna ureditev in ureditev ob izrednih razmerah, ki veljata za del poti.

▼B

2.5 *Znanje o varnosti potnikov*

Usposabljanje v zvezi z varnostjo potnikov obsega vsaj:

(a) načela zagotavljanja varnosti potnikov:

— podpora funkcionalno oviranim osebam,

— prepoznavanje nevarnosti,

— postopki, ki se uporabljajo v primeru nesreč, v katerih so udeleženi ljudje,

— postopki v primeru požara in/ali prisotnosti dima,

— evakuacija potnikov;

(b) načela komuniciranja:

— ugotavljanje, s kom je treba navezati stik, in razumevanje načinov komunikacije, zlasti komunikacije s prometnikom v primeru incidenta, zaradi katerega je potrebna evakuacija,

— prepoznavanje vzrokov/okoliščin in zahteve za vzpostavitev komunikacije,

— načini komunikacije za obveščanje potnikov,

— načini komunikacije v poslabšanih/izrednih razmerah;

(c) vedenjske spretnosti:

— prilagajanje situaciji,

— vestnost,

— komuniciranje,

— sprejemanje odločitev in ukrepanje.

3. **Zmožnost uporabe znanja v praksi**

Da bi bilo osebje zmožno uporabljati to znanje v normalnih, poslabšanih in izrednih razmerah, mora v celoti poznati:

— metode in načela za uporabo predpisov in postopkov,

— postopek za uporabo opreme ob progah in tirnih vozil ter vse posebne varnostne opreme;

zlasti:

(a) preverjanja pred odhodom, vključno s preskusi zavor, če je potrebno, in pravilnega zapiranja vrat;

(b) postopek odhoda;

(c) delovanje v poslabšanih razmerah;

(d) oceno morebitnih okvar znotraj prostorov za potnike ter ukrepanje v skladu s predpisi in postopki;

(e) varnostne in opozorilne ukrepe, kot jih predpisujejo pravila in predpisi ali kot pomoč strojevodji;

(f) komunikacijo z osebjem upravljavca infrastrukture, ko pomaga strojevodji;

(g) poročanje o vseh nenavadnih pojavih, ki vplivajo na obratovanje vlaka, stanje tirnih vozil in varnost potnikov. Če se tako zahteva, se ta poročila pripravijo v pisni obliki v jeziku, ki ga izbere prevoznik v železniškem prometu.

▼B

Dodatek G

Osnovne zahteve v zvezi s poklicnimi kvalifikacijami za naloge priprave vlaka

1. **Splošne zahteve**

(a) V tem dodatku, ki se bere v povezavi s točko 4.6, je naveden seznam elementov, pomembnih za nalogo priprave vlaka v omrežju.

(b) Izraz „poklicne kvalifikacije“ se v okviru te uredbe nanaša na elemente, pomembne za zagotavljanje, da je operativno osebje usposobljeno ter sposobno razumeti in opraviti elemente naloge.

(c) Predpisi in postopki se nanašajo na nalogo, ki se opravlja, in na osebo, ki jo opravlja. Te naloge lahko opravlja vsaka pooblaščena in usposobljena oseba ne glede na ime, naziv ali stopnjo, ki se uporablja v predpisih ali postopkih ali v posameznem podjetju.

2. **Strokovno znanje**

Za pridobitev dovoljenja je treba uspešno opraviti začetni izpit ter izpolniti določbe za trajno ocenjevanje in usposabljanje iz točke 4.6.

2.1 *Splošno strokovno znanje*

(a) Načela sistema organizacije za upravljanje varnosti, ki zadevajo nalogo.

(b) Vloge in odgovornosti ključnih oseb, ki sodelujejo pri obratovanju.

(c) Splošni pogoji, ki se nanašajo na varnost potnikov in/ali tovora, vključno s prevozom nevarnega blaga in izrednih tovorov.

(d) Ocena nevarnosti, zlasti v zvezi s tveganji pri obratovanju železnice in vlečnih napajalnih sistemov.

(e) Pogoji glede zdravja in varnosti pri delu.

(f) Splošna načela varovanja v železniškem sistemu.

(g) Osebna varnost med zadrževanjem na železniški progi ali v njeni bližini.

(h) Komunikacijska načela in formalni postopek pošiljanja sporočil, vključno z uporabo komunikacijske opreme.

2.2 *Znanje o operativnih postopkih in varnostnih sistemih, ki zadevajo nalogo*

(a) Vožnja vlakov v normalnih, poslabšanih in izrednih razmerah.

(b) Operativni postopki na posameznih lokacijah (signalizacija, oprema na postaji/depoju/ranžirni postaji) in varnostni predpisi.

(c) Lokalna operativna ureditev.

2.3 *Znanje o vlakovni opremi*

(a) Namen in uporaba opreme vagonov in vozil.

(b) Prepoznavanje potrebe po tehničnih inšpekcijah in dogovarjanje zanje.

(c) Ustrezno poznavanje za varnost pomembnih nalog v zvezi s postopki in vmesniki za tirna vozila.

▼B

3. **Zmožnost uporabe znanja v praksi**

Da bi bilo osebje zmožno uporabljati to znanje v normalnih, poslabšanih in izrednih razmerah, mora v celoti poznati:

— metode in načela za uporabo predpisov in postopkov,

— postopek za uporabo opreme ob progah in tirnih vozil ter vse posebne varnostne opreme;

zlasti:

(a) uporabo pravil o sestavi vlaka, pravil o zaviranju vlaka, pravil o nakladanju vlaka itd., s čimer se zagotovi, da je vlak v dobrem voznem stanju;

(b) poznavanje oznak in nalepk na vozilih;

(c) postopek za določanje podatkov o vlaku in njihovo razpoložljivost;

(d) komunikacijo z vlakovnim osebjem;

(e) komunikacijo z osebjem, odgovornim za nadziranje voženj vlakov;

(f) obratovanje v poslabšanih razmerah, predvsem če to vpliva na pripravo vlakov;

(g) varnostne in opozorilne ukrepe, kot jih predpisujejo pravila in predpisi ali lokalne ureditve na zadevni lokaciji;

(h) ukrepe, ki jih je treba sprejeti v zvezi z incidenti, povezanimi s prevozom nevarnega blaga (kjer je potrebno).

▼B

Dodatek H

Evropska številka vozila in povezane abecedne oznake na karoseriji

1. SPLOŠNE DOLOČBE O EVROPSKI ŠTEVILKI VOZILA

Evropska številka vozila je dodeljena v skladu z Dodatkom 6 k Prilogi II k Izvedbenemu sklepu Komisije (EU) 2018/1614 ([1]).

Evropska številka vozila se spremeni v skladu s točko 3.2.2.8 v Prilogi II k Izvedbenemu sklepu (EU) 2018/1614.

Evropska številka vozila se lahko spremeni na zahtevo imetnika v skladu s točko 3.2.2.9 v Prilogi II k Izvedbenemu sklepu (EU) 2018/1614.

2. SPLOŠNA UREDITEV ZA ZUNANJE OZNAČEVANJE

Velike tiskane črke in številke, ki tvorijo zapis oznake, so velike vsaj 80 mm, zapisane pa so v neserifni pisavi ustrezne kakovosti. Manjša velikost se lahko uporabi le, če ni druge možnosti, kot da se oznaka zapiše na vzdolžnih nosilcih.

Oznaka se zapiše največ dva metra nad gornjim robom tirnice.

Imetnik lahko s črkami, večjimi od evropske številke vozila, doda svojo številčno oznako (ki je na splošno sestavljena iz števk serijske številke in dodatne abecedne oznake), če je to koristno za obratovanje. Imetnik lahko sam izbere mesto za svojo oznako, vendar mora biti evropsko številko vozila vedno mogoče jasno razlikovati od imetnikove številčne oznake.

3. VAGONI

Oznake se na karoserijo vagonov zapišejo, kot sledi:

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

pri čemer v zgornjih primerih

D in NL označujeta državo članico, pristojno za registracijo, v skladu z delom 4 Dodatka 6 k Sklepu (EU) 2018/1614.

RFC, DB in ACTS predstavljajo oznako imetnika v skladu z delom 1 Dodatka 6 k Sklepu (EU) 2018/1614.

Pri vagonih, kjer na karoseriji ni dovolj prostora za tako ureditev, zlasti pri vagonih ploščnikih, se oznake zapišejo, kot sledi:

01.87	3320 644-7	
TEN	F-SNCF	Ks

Če se na vagon zapiše ena ali več indeksnih črk z nacionalno opredelitvijo, se ta nacionalna oznaka navede za mednarodno oznako in se od nje loči z vezajem, kot sledi:

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

([1]) Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2018/1614 z dne 25. oktobra 2018 o določitvi specifikacij za registre vozil iz člena 47 Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta ter o spremembi in razveljavitvi Odločbe Komisije 2007/756/ES (UL L 268, 26.10.2018, str. 53).

▼B

4. POTNIŠKI VAGONI IN VLEČENA POTNIŠKA VOZILA

Številka se zapiše na vsako stranico vozila, kot sledi:

F-SNCF 61 87 20 - 72 021 - 7

B^{10} tu

Oznaka države, v kateri je vozilo registrirano, in tehničnih značilnosti je natisnjena neposredno pred, za ali pod dvanajstmestno številko vozila.

Pri potniških vagonih, ki imajo vozniško kabino, je evropska številka vozila zapisana tudi v notranjosti kabine.

5. LOKOMOTIVE, POGONSKI VAGONI IN POSEBNA VOZILA

Evropska številka vozila se zapiše na vsako stranico vlečnih vozil, kot sledi:

92 10 1108 062-6

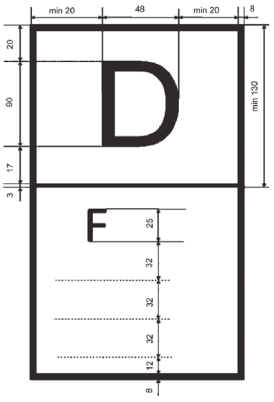
Evropska številka vozila je zapisana tudi v notranjosti vsake kabine vlečnih vozil.

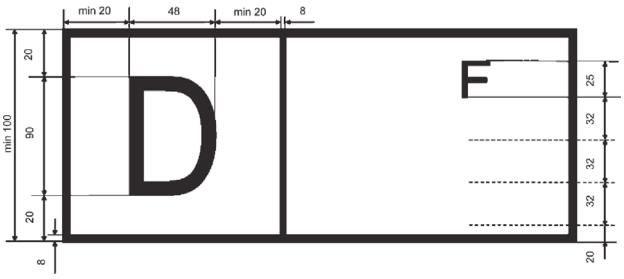
6. ABECEDNO OZNAČEVANJE INTEROPERABILNE SPOSOBNOSTI

„TEN“: vozilo, ki ima dovoljenje, veljavno za področje uporabe, ki obsega vse države članice.

„PPV/PPW“: vozilo, ki je skladno s sporazumom PPV/PPW ali PGW (znotraj držav pogodbenic OSJD). (Izvirnik: PPV/PPW: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении); PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами)

Vozila, za katera se izda dovoljenje, veljavno za področje uporabe, ki ne obsega vseh držav članic, morajo imeti oznako držav članic, ki jih zajema področja uporabe vozila. Ta oznaka je v skladu z eno od naslednjih skic, pri čemer D pomeni državo članico, ki je izdala prvo dovoljenje (v navedenem primeru Nemčija), F pa državo članico, ki je dovoljenje izdala druga (v navedenem primeru Francija). Države članice so označene v skladu z delom 4 Dodatka 6 k Sklepu (EU) 2018/1614.





▼B

Dodatek I

Seznam področij, za katera se v skladu s členom 8 Direktive (EU) 2016/798 lahko še naprej uporabljajo nacionalni predpisi

1. PODROČJA NACIONALNIH PREDPISOV

Ranžiranje

Predpisi glede signalizacije

Predpisi v zvezi z operativno uporabo nacionalnega sistema signalizacije

Največje hitrosti za vožnjo v poslabšanih razmerah, vključno z vožnjo po preglednosti proge

Vožnja v razmerah, ki zahtevajo previdnost

Lokalni operativni predpis

V zvezi s posebnimi lokalnimi razmerami, pri katerih so morda potrebne dodatne informacije – to je omejeno na zahteve, ki jih ta uredba ne zajema

Obratovanje med delom na progi

Varno obratovanje preskusnih vlakov

Vidnost vlaka – čelo vlaka (glej točko 4.2.2.1.2)

Obstoječa vozila, ki niso skladna s TSI

Obvladovanje izrednih razmer in odzivi nanje (glej točko 4.2.3.7)

Vloga lokalnih/nacionalnih organov in služb za ukrepanje v sili

Obveščanje o nesrečah in incidentih: nacionalna navodila o načinih obveščanja organov

Terminologija za komunikacijo, povezano z varnostjo (glej Dodatek C)

Nacionalna operativna navodila

Zahteve glede znanja o poteh v okviru prenosa Direktive 2007/59/ES v nacionalno zakonodajo (direktiva o strojevodjih)

2. SEZNAM ODPRTIH VPRAŠANJ

Izredni prevoz

Vozni red (glej točko 4.2.1.2.3)

Dodatne informacije

Evidentiranje nadzornih podatkov na progi (glej točko 4.2.3.5.1)

Dodatne informacije

Evidentiranje nadzornih podatkov na vlaku (glej točko 4.2.3.5.2)

Dodatne informacije

Strokovna usposobljenost (glej točko 4.6)

— Osebje, ki opravlja za varnost pomembne naloge, razen strojevodij;

— dodatne informacije za osebje, ki opravlja za varnost pomembne naloge, povezane s spremljanjem vlaka, razen strojevodij;

▼B

— dodatne informacije za osebje, ki opravlja za varnost pomembne naloge, povezane s končno pripravo vlaka, preden ta prečka mejo, ter dela zunaj krajev, ki so v programu omrežja upravljavca infrastrukture določeni kot „obmejni“ in so vključeni v njegovo varnostno pooblastilo.

Zdravstveni in varnostni pogoji (glej točko 4.7)

— Osebje, ki opravlja za varnost pomembne naloge, razen strojevodij;

— dodatne informacije za osebje, ki opravlja za varnost pomembne naloge, povezane s spremljanjem vlaka, razen strojevodij;

— omejitve glede uživanja alkohola (glej točko 4.7.1).

Skupna operativna načela in predpisi (glej točko 4.4 in Dodatek B)

— Posipanje s peskom – samodejna oprema za posipanje s peskom in poročanje v primeru uporabe opreme za posipanje s peskom;

— okvara nivojskega prehoda – dodatne informacije.

Terminologija za komunikacijo, povezano z varnostjo (glej Dodatek C)

Dodatni izrazi

Operacije v dolgih predorih (glej 4.3.5)

Dodatne informacije

▼B

Dodatek J

Glosar

Opredelitve v tem glosarju se nanašajo na uporabo izrazov v tej uredbi.

Za namene te uredbe se uporablja opredelitev iz člena 2 Direktive (EU) 2016/797 in iz točke 2.2 TSI lokomotive in potniška tirna vozila.

Izraz	Opredelitev
Nesreča	Kot je opredeljena v členu 3 Direktive (EU) 2016/798.
Odobritev vožnje vlaka	Upravljanje opreme v signalizacijskih centrih, kontrolnih sobah za dobavo vlečnega toka in centrih za nadzor prometa, ki omogoča vožnjo vlaka. To ne vključuje osebja prevoznika v železniškem prometu, ki je odgovorno za upravljanje virov, kot so vlakovno osebje ali tirna vozila.
Usposobljenost	Kvalifikacije in izkušnje, potrebne za varno in zanesljivo opravljanje naloge. Izkušnje se lahko pridobijo v okviru procesa usposabljanja.
Nevarno blago	Kot je obravnavano v Direktivi 2008/68/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([1]) o notranjem prevozu nevarnega blaga.
Delovanje v poslabšanih razmerah	Delovanje, ki je posledica nepredvidenega dogodka, ki preprečuje normalno opravljanje železniških storitev.
Odprava	Glej Odprava vlaka.
Strojevodja	Kot je opredeljen v členu 3 Direktive 2007/59/ES.
Klic v sili	Klic, ki se opravi v nekaterih nevarnih situacijah, da se opozorijo vsi vlaki/premikalni sestavi na določenem območju.
Nedovoljeno prečkanje točke, do katere velja dovoljenje za vožnjo	Nedovoljeno prečkanje točke, do katere velja dovoljenje za vožnjo, je vsak dogodek, ko vlak prečka točko, do katere velja dovoljenje za vožnjo, v naslednjih okoliščinah: — vlak pelje mimo signala ob progi, ki kaže signalni znak za nevarnost ali signalni znak STOP, kjer avtomatska zaščita vlaka ne deluje, — konec odobrenega premika, določenega v sistemu avtomatske zaščite vlaka, — vlak pelje mimo točke, sporočene z ustno ali pisno odobritvijo, določeno v predpisih, — vlak pelje mimo table za zaustavitev, — vlak nadaljuje vožnjo kljub ročnim signalom. To zajema dovoljenje za vožnjo, kot je opisano v ETCS, in dovoljenje za premik, posredovano v navodilih/signalizaciji. Primeri, v katerih vozilo brez priklopljene vlečne enote ali vlak brez strojevodje nenadzorovano odpelje, niso vključeni.
Evropsko navodilo	Usklajeno operativno navodilo, s katerim se strojevodjem po vsej Evropski uniji sporoči podobna vsebina, da bi lahko na podobne situacije odgovorili na podoben način.
Evakuacija	Evakuacija vlaka pomeni, da se vsem potnikom naroči, naj izstopijo iz vlaka na infrastrukturo pod nadzorom vlakovnega osebja, pred tem pa mora vlakovno osebje pri prometniku ali drugemu odgovornemu osebju upravljavca infrastrukture preveriti, ali je to varno.

▼B

Izraz	Opredelitev
Izredni prevoz	Vožnja vozila in/ali prevoz tovora, ki zaradi konstrukcije/zasnove, mer ali teže ni v skladu s parametri poti in za katerega je potrebno posebno dovoljenje za vožnjo ter morda zahteva posebne pogoje na celotnem potovanju ali njegovem delu.
Zdravstveni in varnostni pogoji	V okviru te uredbe se to nanaša le na zdravstvene in psihološke zmožnosti, potrebne za upravljanje z zadevnimi elementi podsistema.
Pregretost ohišja osnega ležaja	Stanje osnega ležaja in njegovega ohišja, ki sta presegla svojo najvišjo delovno temperaturo.
Incident	Kot je opredeljen v členu 3 Direktive (EU) 2016/798.
Dolžina vlaka	Skupna dolžina vseh vozil čez odbojnike, vključno z lokomotivami.
Obvozni tir	Tir, ki je povezan z glavnim tirom in se uporablja za prehitevanje, prečkanje in postavljanje na stranski tir.
Nacionalno navodilo	Navodilo, ki je opredeljeno na nacionalni ravni ali ga opredeli upravljavec infrastrukture in zajema situacije, specifične za sistem razreda B ali prehod med sistemoma razreda A in razreda B.
Delovni jezik	Jezik ali jeziki, ki se uporabljajo med vsakodnevnim obratovanjem upravljavca infrastrukture ter so objavljeni v njegovem programu omrežja, za izmenjavo operativnih ali varnostnih sporočil med osebjem upravljavca infrastrukture in prevoznika v železniškem prometu.
Operativno navodilo	Formalne informacije, ki si jih izmenjata prometnik in strojevodja, da se zagotovi/nadaljuje obratovanje železnice v posebnih razmerah. Operativna navodila obstajajo na nacionalni in evropski ravni.
Potnik	Oseba (razen zaposlenega, ki ima na vlaku posebne dolžnosti), ki potuje z vlakom ali se pred potovanjem z vlakom ali po njem zadržuje v železniških objektih na postajnem območju.
Spremljanje delovanja	Sistematično opazovanje in evidentiranje učinkovitosti vlakovnih storitev in infrastrukture, da bi se uvedle izboljšave le-teh.
Kvalifikacija	Telesna in psihološka pripravljenost na nalogo, skupaj z zahtevanim znanjem.
V realnem času	Zmožnost izmenjave ali obdelave informacij o določenih dogodkih (kot so prihod na postajo, prevoz postaje ali odhod s postaje) med potovanjem vlaka, in sicer takrat, ko se zgodijo.
Točka javljanja	Točka na potovanju vlaka, od koder je treba javiti čas prihoda, odhoda ali prevoza.
Pot	Določen odsek ali odseki železniške proge.
Za varnost pomembna naloga	Naloga, ki jo opravlja osebje, ko nadzira ali izvaja vožnjo vlaka, in lahko vpliva na varnost v železniškem prometu.
Načrtovan postanek	Postanek, načrtovan iz komercialnih ali operativnih razlogov.
Stranski tir	Vsi tiri na operativni točki, ki se ne uporabljajo za operativno usmerjanje vlaka.
Prometnik	Oseba, zadolžena za umestitev vlakov/premikalnih sestavov na poti in za dajanje navodil strojevodjem.
Osebje	Zaposleni prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca infrastrukture ali njunih podizvajalcev, ki opravljajo naloge, določene v tej uredbi.

▼B

Izraz	Opredelitev
Signal za prepoved vožnje	Vsak signalni znak, ki strojevodji sporoča, da signala ne sme prevoziti.
Mesto zaustavitve vlaka	Lokacija, navedena v voznem redu vlaka, kjer se načrtuje zaustavitev vlaka, običajno zaradi izvedbe določene dejavnosti, kot sta vstop in izstop potnikov.
Vozni red	Dokument ali sistem s podrobnostmi glede voznega reda vlakov na določeni poti.
Časovna točka	Lokacija, navedena v voznem redu vlaka, kjer se ugotovi določen čas. Ta čas je lahko čas prihoda, čas odhoda ali, če vlak na navedeni lokaciji ne ustavi, čas prevoza.
Vlečna enota	Pogonsko vozilo, ki lahko premika samo sebe in druga vozila, ki so priklopljena nanj.
Vlak	Vlak je opredeljen kot ena ali več vlečnih enot s priklopljenimi tirnimi vozili ali brez njih, za katere so na voljo podatki o vlaku in ki obratujejo med dvema ali več opredeljenimi točkami.
Odprava vlaka	Znak strojevodji, da so vse dejavnosti na postaji ali v depoju končane in da je odgovorno osebje dalo dovoljenje za vožnjo vlaka.
Vlakovno osebje	Osebje na vlaku, ki ima spričevalo o usposobljenosti in ga je prevoznik v železniškem prometu določil za opravljanje določenih nalog v zvezi z varnostjo na vlaku, na primer strojevodja ali sprevodnik.
Priprava vlaka	Zagotovitev, da je vlak v primernem stanju za začetek obratovanja, da je vlakovna oprema pravilno postavljena in sestava vlaka primerna dodeljeni vlakovni poti. Priprava vlaka vključuje tudi tehnične inšpekcijske preglede, ki se opravijo pred začetkom obratovanja vlaka.

([1]) Direktiva 2008/68/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o notranjem prevozu nevarnega blaga (UL L 260, 30.9.2008, str. 13).

Kratica	Razlaga
AC	Izmenični tok
ATP	Avtomatska zaščita vlaka
CCS	Vodenje-upravljanje in signalizacija
CEN	Evropski odbor za standardizacijo (Comité Européen de Normalisation)
COTIF	Konvencija o mednarodnem železniškem prometu (Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires)
dB	Decibeli
DC	Enosmerni tok
DMI	Vmesnik med strojevodjo in strojem
ES	Evropska skupnost
EKG	Elektrokardiogram
EIRENE	Evropsko integrirano radijsko podprto železniško omrežje (European Integrated Railway Radio Enhanced Network)
EN	Evropski standard

▼B

Kratica	Razlaga
ENE	Energija
ERA	Agencija Evropske unije za železnice
ERATV	Evropski register dovoljenih tipov vozil (European Register of Authorised Types of Vehicles)
ERTMS	Evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (European Rail Traffic Management System)
ETCS	Evropski sistem za nadzor vlakov (European Train Control System)
EU	Evropska unija
FRS	Specifikacija v zvezi s funkcionalnimi zahtevami
GSM-R	Globalni sistem za mobilne komunikacije – železnica (Global System for Mobile Communications – Rail)
IM	Upravljavec infrastrukture
INF	Infrastruktura
OPE	Vodenje in upravljanje prometa
OSJD	Organizacija za sodelovanje železnic
PPV/PPW	Ruska kratica za Pravila polzovanja vagonami v meždunarodnom soobčenji = Pravila za uporabo železniških vozil v mednarodnem prometu
RINF	Register železniške infrastrukture
RST	Tirna vozila
RU	Prevoznik v železniškem prometu
SMS	Sistem upravljanja varnosti
SPAD	Neupoštevanje signalnega znaka za nevarnost
SRS	Specifikacija v zvezi s sistemskimi zahtevami
TAF	Telematske aplikacije za tovorni promet
TEN	Vseevropsko omrežje
TPS	Sistem za zaščito vlaka
TSI	Tehnična specifikacija za interoperabilnost
UIC	Mednarodna železniška zveza (Union Internationale des Chemins de fer)
TSI lokomotive in potniška tirna vozila (TSI LOC&PAS)	Uredba Komisije (EU) št. 1302/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „tirna vozila – lokomotive in potniška tirna vozila“ železniškega sistema v Evropski uniji
TSI vodenje–upravljanje in signalizacija (TSI CCS)	Uredba Komisije (EU) 2016/919 z dne 27. maja 2016 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemi vodenje-upravljanje in signalizacija železniškega sistema v Evropski uniji

▼B

Kratica	Razlaga
TSI hrup (TSI NOI)	Uredba Komisije (EU) št. 1304/2014 z dne 26. novembra 2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „tirna vozila – hrup“ ter o spremembi Odločbe 2008/232/ES in razveljavitvi Sklepa 2011/229/EU
TSI tovorni vagoni (TSI WAG)	Uredba Komisije (EU) št. 321/2013 z dne 13. marca 2013 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „železniški vozni park – tovorni vagoni“ železniškega sistema v Evropski uniji in o razveljavitvi Odločbe Komisije 2006/861/ES
TSI osebe z omejeno mobilnostjo (TSI PRM)	Uredba Komisije (EU) št. 1300/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema Unije za invalide in funkcionalno ovirane osebe
TSI energija (TSI ENE)	Uredba Komisije (EU) št. 1301/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „energija“ železniškega sistema v Evropski uniji
TSI infrastruktura (TSI INF)	Uredba Komisije (EU) št. 1299/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „infrastruktura“ železniškega sistema v Evropski uniji
TSI varnost v železniških predorih (TSI SRT)	Uredba Komisije (EU) št. 1303/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi z „varnostjo v železniških predorih“ železniškega sistema Evropske unije