Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű, az intézmények semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért

►B

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2008. február 1.)

a 96/48/EK tanácsi irányelv 6. cikkének (1) bekezdésében említett nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer üzemeltetési alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról és a 2002. május 30-i 2002/734/EK bizottsági határozat hatályon kívül helyezéséről

(az értesítés a C(2008) 356. számú dokumentummal történt)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/231/EK)

(HL L 84., 2008.3.26., 1. o.)

Módosította:

		Hivatalos Lap		
		Szám	Oldal	Dátum
►M1	A Bizottság 2010/640/EU határozata (2010. október 21.)	L 280	29	2010.10.26.

Helyesbítette:

►C1 Helyesbítés, HL L 104., 2008.4.14., 80. o. (2008/231/EK)

▼B

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2008. február 1.)

a 96/48/EK tanácsi irányelv 6. cikkének (1) bekezdésében említett nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer üzemeltetési alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról és a 2002. május 30-i 2002/734/EK bizottsági határozat hatályon kívül helyezéséről

(az értesítés a C(2008) 356. számú dokumentummal történt)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/231/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 1996. július 23-i 96/48/EK tanácsi irányelvre [1] és különösen annak 6. cikkének (1) és (2) bekezdésére,

mivel:

(1) A 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv [2] 6. cikkének (2) bekezdése szerint az átjárhatósági műszaki előírások (ÁME) tervezetét az Európai Vasúti Ügynökség (ERA) készíti el a Bizottságtól kapott megbízás alapján.

(2) Az e határozathoz csatolt ÁME tervezetét 2001-ben a közös képviseleti testület készítette a 96/48/EK irányelv 6. cikkének (1) bekezdése szerint, a 2004/50/EK irányelv hatályba lépése előtt. A Vasutak Kölcsönös Átjárhatóságának Európai Szövetségét (AEIF) nevezték ki közös képviseleti testületnek.

(3) A 96/48/EK irányelv 6. cikke (5) bekezdésében előírtaknak megfelelően az ÁME-tervezetet egy költség-haszon elemzést tartalmazó bemutató jelentés kíséri.

(4) Az ÁME-tervezetet a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló 96/48/EK irányelv által létrehozott bizottság vizsgálta meg a bemutató jelentés fényében.

(5) Az ÁME jelenlegi változata nem foglalkozik teljes mértékben az összes szükséges előírással. 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv 17. cikke szerint azokat a műszaki szempontokat, amelyekre nem térnek ki, „nyitott kérdés”-ként az ÁME U. mellékletében sorolják fel.

(6) A 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv 17. cikke szerint az egyes tagállamoknak tájékoztatniuk kell a többi tagállamot és a Bizottságot az említett „nyitott kérdésekhez” kapcsolódó alapvető előírások végrehajtására szolgáló vonatkozó

[1] HL L 235., 1996.9.17., 6. o.
[2] HL L 164., 2004.4.30., 114. o.

▼B

nemzeti műszaki szabályokról, valamint azokról a testületekről, amelyeket a használatra való megfelelőség vagy alkalmasság értékelésére, valamint az alrendszerek kölcsönös átjárhatóságának felülvizsgálatakor alkalmazott ellenőrzési eljárás végrehajtására jelöltek ki a 96/48/EK irányelv 16. cikkének (2) bekezdése értelmében. Ez utóbbi célból a tagállamoknak a lehető legnagyobb mértékben alkalmazniuk kell a 96/48/EK irányelvben meghatározott alapelveket és kritériumokat, valamint igénybe kell venniük a 96/48/EK irányelv 20. cikkében szereplő testületeket. A Bizottságnak elemeznie kell a tagállamok által nyújtott tájékoztatást a nemzeti szabályokról, eljárásokról és a végrehajtási eljárásokért felelős testületekről, valamint az említett eljárások időtartamáról, és – adott esetben – meg kell vitatnia a bizottsággal az esetleges intézkedések elfogadásának szükségességét.

(7) A szóban forgó ÁME nem írhatja elő különleges technológiák vagy műszaki megoldások alkalmazását, kivéve ha az a nagysebességű transzeurópai vasúti hálózat kölcsönös átjárhatósága érdekében feltétlenül szükséges.

(8) Az ÁME a vonatkozó tervezet előkészítésekor elérhető legjobb szakmai ismereten alapul. A technológia, az üzemeltetési, a biztonsági vagy a társadalmi követelmények fejlődése szükségessé teheti az ÁME módosítását vagy kiegészítését. Adott esetben a 96/48/EK irányelv 6. cikkének (3) bekezdésével összhangban felülvizsgálati, vagy korszerűsítési eljárást kell kezdeményezni.

(9) Az innováció előmozdítása és a megszerzett tapasztalat figyelembe vétele érdekében a csatolt ÁME-t rendszeres időközönként időszakos felülvizsgálatnak kell alávetni.

(10) Innovatív megoldási javaslatok esetén a gyártónak vagy a szerződő szervnek ismertetnie kell az ÁME vonatkozó szakaszától való eltérést. Az Európai Vasúti Ügynökség véglegesíti a megoldás funkcionális és interfész előírásait, valamint kialakítja az értékelési módszereket.

(11) A csatolt ÁME végrehajtását és az ÁME vonatkozó szakaszainak való megfelelőséget egy olyan végrehajtási tervvel összhangban kell meghatározni, amelyet az egyes tagállamok dolgoznak ki a felelősségük alá tartozó vonalakra. A Bizottságnak elemeznie kell a tagállamok által nyújtott tájékoztatást, és – adott esetben – meg kell vitatnia a bizottsággal a további intézkedések elfogadásának szükségességét.

(12) A vasúti forgalom jelenleg a meglévő nemzeti, kétoldalú, multinacionális vagy nemzetközi megállapodások szerint működik. Fontos, hogy ezek a megállapodások ne hátráltassák a kölcsönös átjárhatóság megvalósítására irányuló jelenlegi és jövőbeni haladást. E célból a Bizottságnak meg kell vizsgálnia az említett megállapodásokat annak meghatározása érdekében, hogy az e határozatban bemutatott ÁME-t azoknak megfelelően felül kell-e vizsgálni.

(13) E határozat rendelkezései összhangban vannak a 96/48/EK tanácsi irányelv 21. cikke által létrehozott bizottság véleményével,

▼B

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Bizottság elfogadja a 96/48/EK irányelv 6. cikkének (1) bekezdésében említett nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer „forgalmi szolgálati és forgalomirányítási” alrendszerével kapcsolatos átjárhatósági műszaki előírások (ÁME) átdolgozott változatát.

Az ÁME-t e határozat melléklete tartalmazza.

Az ÁME a 96/48/EK irányelv II. mellékletében meghatározott forgalmi szolgálati és forgalomirányítási alrendszerre vonatkozik.

▼M1

1a. cikk

Műszaki előírások kezelése

(1) Az Európai Vasúti Ügynökség (ERA) honlapján közzéteszi a P.9., P.10., P.11., P.12. és P.13. mellékletben hivatkozott műszaki előírások jegyzékét.

(2) Az ERA az (1) bekezdésben említett előírásjegyzéket naprakészen tartja, és tájékoztatja a Bizottságot annak fejlődéséről. A Bizottság a 2008/57/EK irányelv 29. cikke szerint létrehozott bizottságon keresztül tájékoztatja a tagállamokat e műszaki előírások fejlődéséről.

1b. cikk

Amennyiben egy járművet 6 hónapot meghaladó, folyamatos időtartamra eladnak vagy bérbe adnak, és amennyiben az összes műszaki jellemző változatlan marad, amelyek alapján a jármű üzembe helyezését engedélyezték, akkor az európai járműszám megváltoztatása 2013. december 31-ig a jármű újbóli nyilvántartásba vételével és az első nyilvántartásba vétel visszavonásával lehetséges.

Amennyiben ez az új nyilvántartásba vétel az első nyilvántartásba vétel helyszínétől eltérő tagállamban történik, akkor az új nyilvántartásba vételben illetékes nyilvántartásba vételt végző szerv kérheti az előző nyilvántartáshoz kapcsolódó dokumentumok másolatának benyújtását.

Az EJSZ ily módon történő megváltoztatása nem sérti a 2008/57/EK irányelv 21–26. cikkének alkalmazását az engedélyezési eljárások tekintetében.

Az EJSZ megváltoztatásából származó ügyintézési költségeket az EJSZ megváltoztatását kérő kérelmező viseli.

▼B

2. cikk

1. Az ÁME U. mellékletben „nyitott kérdés”-ként felsorolt pontok tekintetében a 96/48/EK irányelv 16. cikkének (2) bekezdése értelmében a kölcsönös átjárhatóság felülvizsgálatával kapcsolatban teljesítendő feltételek azok a tagállamokban használatos alkalmazandó műszaki szabályok lesznek, amelyek a határozatban szabályozott alrendszer üzembe helyezését engedélyezik.

▼B

2. Az e határozatról szóló értesítést követő hat hónapon belül minden tagállam értesíti a többi tagállamot és a Bizottságot:

a) az (1) bekezdésében említett alkalmazandó műszaki szabályok jegyzékéről;

b) a megfelelőség-értékelési és ellenőrzési eljárásokról, amelyeket e szabályok alkalmazása során kell alkalmazni;

c) az említett megfelelőség-értékelési és ellenőrzési eljárások végrehajtására kijelölt szervezetekről.

3. cikk

A csatolt ÁME hatályba lépését követő hat hónapon belül a tagállamok értesítik a Bizottságot a következő típusú megállapodásokról:

a) a tagállamok és egy vagy több vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető közötti nemzeti, kétoldalú vagy többoldalú, állandó vagy ideiglenes alapon létrejött és a tervbe vett vasúti szolgáltatás nagyon konkrét vagy helyi jellege által szükségessé tett megállapodások,

b) a vasúttársaság(ok), pályahálózat-működtető(k) vagy tagállam(ok) közötti olyan két- vagy többoldalú megállapodások, amelyek jelentős szintű helyi vagy regionális kölcsönös átjárhatóságot eredményeznek,

c) egy vagy több tagállam és legalább egy harmadik ország közötti, illetve a tagállamok egy vagy több vasúttársasága vagy pályahálózat-működtetője és valamely harmadik ország legalább egy vasúttársasága vagy pályahálózat-működtetője között létrejött olyan nemzetközi megállapodások, amelyek jelentős szintű helyi vagy regionális kölcsönös átjárhatóságot eredményeznek.

4. cikk

Az ÁME-val kapcsolatban a tagállamok a melléklet 7. fejezetében meghatározott kritériumokkal összhangban nemzeti megvalósítási tervet hoznak létre.

Ezt a megvalósítási tervet legkésőbb a határozat alkalmazhatóvá válását követő egy éven belül továbbítják a tagállamoknak és a Bizottságnak.

5. cikk

A 2002/734/EK bizottsági határozat [1] az e határozat hatályba lépésének napját követően nem alkalmazandó.

6. cikk

Ezt a határozatot 2008. szeptember 1-jétől kell alkalmazni.

7. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

[1] HL L 245., 2002.9.12., 370. o.

▼B

MELLÉKLET

96/48/EK IRÁNYELV – A NAGYSEBESSÉGŰ TRANSZEURÓPAI VASÚTI RENDSZER KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRHATÓSÁGA

▼C1

AZ ÁTJÁRHATÓSÁGI MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK

▼B

„Forgalmi szolgálat és forgalomirányítás” alrendszer

1.	**BEVEZETÉS**
1.1.	**Műszaki hatály**
1.2.	**Területi hatály**
1.3.	**Ezen ÁME tartalma**
2.	**AZ ALRENDSZER/HATÁLY MEGHATÁROZÁSA**
2.1.	**Alrendszer**
2.2.	**Hatály**
2.2.1.	Személyzet és vonatok
2.2.2.	Működési elvek
2.2.3.	Alkalmazhatóság a meglévő járművek és infrastruktúra esetében
2.3.	**Kapcsolat a jelen ÁME és a 2004/49/EK irányelv között**
3.	**ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK**
3.1.	**Megfelelés az alapvető követelményeknek**
3.2.	**Az alapvető követelmények áttekintése**
3.3.	**Az e követelményekkel kapcsolatos konkrét szempontok**
3.3.1.	Biztonság
3.3.2.	Megbízhatóság és rendelkezésre állás
3.3.3.	Egészségvédelem
3.3.4.	Környezetvédelem
3.3.5.	Műszaki összeegyeztethetőség
3.4.	**Kifejezetten a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerrel kapcsolatos szempontok**
3.4.1.	Biztonság
3.4.2.	Megbízhatóság és rendelkezésre állás
3.4.3.	Műszaki összeegyeztethetőség
4.	**AZ ALRENDSZER JELLEMZŐI**
4.1.	**Bevezetés**
4.2.	**Az alrendszer működési és műszaki előírásai**
4.2.1.	A személyzettel kapcsolatos előírások
4.2.1.1.	Általános követelmények
4.2.1.2.	Dokumentáció a mozdonyvezetők számára
4.2.1.2.1.	Szabálykönyv
4.2.1.2.2.	A vonal és a munkavégzésre kijelölt vonalhoz kapcsolódó, pálya menti berendezések leírása
4.2.1.2.2.1.	Az Útvonalkönyv előkészítése
4.2.1.2.2.2.	Módosított elemek
4.2.1.2.2.3.	A mozdonyvezető valós idejű tájékoztatása
4.2.1.2.3.	Menetrendek
4.2.1.2.4.	Jármű

▼B

4.2.1.3.	Dokumentáció a vasúttársaságok mozdonyvezetőktől eltérő személyzete számára
4.2.1.4.	Dokumentáció a pályahálózat-működtetők vonatmozgásokat engedélyező személyzete számára
4.2.1.5.	A vonat személyzete, más vasúttársaságok személyzete és a vonatmozgásokat engedélyező személyzet közötti, biztonsággal kapcsolatos kommunikáció
4.2.2.	A vonatokkal kapcsolatos előírások
4.2.2.1.	A vonat láthatósága
4.2.2.1.1.	Általános követelmény
4.2.2.1.2.	A vonat eleje
4.2.2.2.	A vonat hallhatósága
4.2.2.2.1.	Általános követelmény
4.2.2.2.2.	Ellenőrzés
4.2.2.3.	Járműazonosító
4.2.2.4.	A személyszállító kocsikra vonatkozó követelmények
4.2.2.5.	A vonatok összeállítása
4.2.2.6.	A vonat fékezése
4.2.2.6.1.	A fékrendszerrel kapcsolatos minimális követelmények
4.2.2.6.2.	Fékteljesítmény
4.2.2.7.	A vonat üzemkész állapotának biztosítása
4.2.2.7.1.	Általános követelmény
4.2.2.7.2.	Kötelező adatok
4.2.3.	A vonatok üzemeltetésével kapcsolatos előírások
4.2.3.1.	A vonatok tervezése
4.2.3.2.	A vonatok azonosítása
4.2.3.3.	A vonat indulása
4.2.3.3.1.	Indulás előtti ellenőrzések és próbák
4.2.3.3.2.	A pályahálózat-működtető tájékoztatása a vonat üzemkész állapotáról
4.2.3.4.	Forgalomirányítás
4.2.3.4.1.	Általános követelmények
4.2.3.4.2.	A vonatok jelentése
4.2.3.4.2.1.	A vonatok helyének jelentéséhez szükséges adatok
4.2.3.4.2.2.	Várható átadási idő
4.2.3.4.3.	Veszélyes áruk
4.2.3.4.4.	Üzemelési minőség
4.2.3.5.	Adatrögzítés
4.2.3.5.1.	Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton kívül
4.2.3.5.2.	Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton
4.2.3.6.	Korlátozott üzemmód
4.2.3.6.1.	Más felhasználók tájékoztatása
4.2.3.6.2.	A mozdonyvezetők tájékoztatása
4.2.3.6.3.	Vészhelyzeti intézkedések
4.2.3.7.	Vészhelyzet kezelése
4.2.3.8.	Segítség a személyzet esemény vagy a járművek nagyobb működési zavarai esetére történő kiképzéséhez

▼B

4.3.	**Az interfészek (kapcsolódási pontok) működési és műszaki előírásai**
4.3.1.	Interfészek az infrastruktúra ÁME-vel
4.3.1.1.	A jelzések láthatósága
4.3.1.2.	Személyszállító kocsik
4.3.1.3.	Szakmai alkalmasság
4.3.2.	Interfészek az ellenőrző/irányító és jelzőrendszer ÁME-vel
4.3.2.1.	A felügyeleti adatok rögzítése
4.3.2.2.	Vezetői éberségi berendezés
4.3.2.3.	ERTMS/ETCS és ERTMS/GSM-R üzemeltetési szabályok
4.3.2.4.	A jelek és a pálya menti jelzések láthatósága
4.3.2.5.	A vonat fékezése
4.3.2.6.	Homokszórás alkalmazása. A mozdonyvezetési feladathoz szükséges szakmai alkalmasság minimális elemei
4.3.2.7.	Adatrögzítés és hőnfutásjelzés
4.3.3.	Interfészek a járművekre vonatkozó ÁME-vel
4.3.3.1.	4.2.3. Fékezés
4.3.3.2.	A személyszállító kocsikra vonatkozó követelmények
4.3.3.3.	A vonat láthatósága
4.3.3.3.1.	A vonat menetirány felé néző első járművén
4.3.3.3.2.	A hátsó homlokfalon
4.3.3.4.	A vonat hallhatósága
4.3.3.5.	A jelzések láthatósága
4.3.3.6.	Vezetői éberségi berendezés
4.3.3.7.	A vonatok összetétele és a B. melléklet
4.3.3.8.	Járművek paraméterei, amelyek befolyásolják a földi vonatmegfigyelő rendszereket és a járművek dinamikus viselkedését
4.3.3.9.	Homokszórás
4.3.3.10.	A vonat összetétele, H. és J. melléklet
4.3.3.11.	Vészhelyzeti intézkedések és vészhelyzetek kezelése
4.3.3.12.	Adatrögzítés
4.3.3.13.	Az ágyazatra gyakorolt aerodinamikai hatások
4.3.3.14.	Környezeti feltételek.
4.3.3.15.	Oldalszél
4.3.3.16.	Maximális nyomáskülönbségek alagutakban
4.3.3.17.	Külső zaj
4.3.3.18.	Tűzbiztonság
4.3.3.19.	Emelési/mentési eljárások
4.3.3.20.	Megfigyelési és diagnosztikai koncepciók
4.3.3.21.	Különös előírások hosszú alagutakra vonatkozóan
4.3.3.22.	Vontatási teljesítményre vonatkozó követelmények
4.3.3.23.	Vontatási tapadásra vonatkozó követelmények

▼B

4.3.3.24.	Az áramellátással kapcsolatos funkcionális és műszaki előírások
4.3.4.	Interfész a HS energia ÁME-vel
4.3.5.	Interfész a vasúti alagutak biztonsága ÁME-vel
4.3.6.	Interfészek a mozgáskorlátozott személyek ÁME-vel
4.4.	**Üzemeltetési szabályok**
4.5.	**Karbantartási szabályok**
4.6.	**Szakmai alkalmasság**
4.6.1.	Szakmai alkalmasság
4.6.1.1.	Szakmai ismeretek
4.6.1.2.	Az ismeretek gyakorlati alkalmazásának képessége
4.6.2.	Nyelvi alkalmasság
4.6.2.1.	Alapelvek
4.6.2.2.	Tudásszint
4.6.3.	A személyzet kezdeti és folyamatos vizsgálata
4.6.3.1.	Alapvető rendszerelemek
4.6.3.2.	A képzési igények elemzése
4.6.3.2.1.	A képzési igények elemzésének kidolgozása
4.6.3.2.2.	A képzési igények elemzésének aktualizálása
4.6.3.2.3.	Konkrét elemek a vonatszemélyzet és a kisegítő személyzet esetében
4.6.3.2.3.1.	Útvonal ismerete
4.6.3.2.3.2.	Járműismeret
4.6.3.2.3.3.	Kisegítő személyzet
4.7.	**Egészségvédelmi és biztonsági feltételek**
4.7.1.	Bevezetés
4.7.2.	Az üzemorvosok és orvosi szervezetek javasolt jóváhagyási feltételei
4.7.3.	A pszichológiai értékelésben résztvevő pszichológusok jóváhagyási kritériumai és a pszichológiai értékelés követelményei
4.7.3.1.	A pszichológusok képesítése
4.7.3.2.	A pszichológiai értékelés tartalma és értelmezése
4.7.3.3.	A értékelési eszközök kiválasztása
4.7.4.	Orvosi vizsgálat és pszichológiai értékelés
4.7.4.1.	Az állás betöltése előtt
4.7.4.1.1.	Az orvosi vizsgálat minimális tartalma
4.7.4.1.2.	Pszichológiai értékelés
4.7.4.2.	Az állás betöltése után
4.7.4.2.1.	Az időszaki orvosi vizsgálatok gyakorisága
4.7.4.2.2.	Az időszakos orvosi vizsgálat minimális tartalma

▼B

4.7.4.2.3.	További orvosi és/vagy pszichológiai értékelések
4.7.5.	Egészségügyi követelmények
4.7.5.1.	Általános követelmények
4.7.5.2.	Látási követelmények
4.7.5.3.	A hallással kapcsolatos követelmények
4.7.5.4.	Várandósság
4.7.6.	A mozdonyvezetési feladattal kapcsolatos meghatározott követelmények
4.7.6.1.	Az időszaki orvosi vizsgálatok gyakorisága
4.7.6.2.	Az orvosi vizsgálat további tartalma
4.7.6.3.	A látással kapcsolatos további követelmények
4.7.6.4.	A hallással és a beszéddel kapcsolatos további követelmények
4.7.6.5.	Testméretek
4.7.6.6.	Tanácsadás trauma esetén
4.8.	**Infrastruktúra- és járműnyilvántartás**
4.8.1.	Infrastruktúra
4.8.2.	Járművek
5.	**KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRHATÓSÁGOT LEHETŐVÉ TEVŐ RENDSZERELEMEK**
5.1.	**Fogalommeghatározás**
5.2.	**A rendszerelemek felsorolása**
5.3.	**A rendszerelemek teljesítménye és előírásai**
6.	**A RENDSZERELEMEK MEGFELELŐSÉGÉNEK ÉS/VAGY HASZNÁLATRA VALÓ ALKALMASSÁGÁNAK ÉRTÉKELÉSE ÉS AZ ALRENDSZER HITELESÍTÉSE**
6.1.	**Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem**
6.2.	**Forgalmi szolgálat és forgalomirányítás**
6.2.1.	Alapelvek
6.2.2.	Dokumentálási szabályok és eljárások
6.2.3.	Értékelési eljárás
6.2.3.1.	Az illetékes hatóság határozata
6.2.3.2.	Ha vizsgálatra van szükség
6.2.4.	A rendszer teljesítménye:
7.	**VÉGREHAJTÁS**
7.1.	**Alapelvek**
7.2.	**Végrehajtási iránymutatások**
7.3.	**Különleges esetek**
7.3.1.	Bevezetés
7.3.2.	Különleges esetek felsorolása

▼B

A MELLÉKLET:	*ERTMS/ETCS ÉS ERTMS/GSM-R ÜZEMELTETÉSI SZABÁLYOK*
B. MELLÉKLET:	*AZ ÚJ STRUKTURÁLIS ALRENDSZEREK KÖVETKEZETES MŰKÖDTETÉSÉT LEHETŐVÉ TEVŐ EGYÉB SZABÁLYOK*
	A. ÁLTALÁNOS
	B. A SZEMÉLYZET SZEMÉLYI ÉS VAGYONI BIZTONSÁGA
	C. ÜZEMELTETÉSI INTERFÉSZ A JELZŐ-, ELLENŐRZŐ ÉS IRÁNYÍTÓBERENDEZÉSEKKEL
	D. VONATMOZGÁS
	E. RENDELLENESSÉGEK, ESEMÉNYEK ÉS BALESETEK
C. MELLÉKLET:	*A BIZTONSÁGGAL KAPCSOLATOS KOMMUNIKÁCIÓS MÓDSZERTAN*
D. MELLÉKLET:	*OLYAN INFORMÁCIÓK, AMELYEKHEZ A VASÚTTÁRSASÁGNAK HOZZÁFÉRÉSSEL KELL RENDELKEZNIE AZON ÚTVONALAKKAL KAPCSOLATBAN, AMELYEN MŰKÖDNI SZÁNDÉKOZIK*
E. MELLÉKLET:	*NYELVI ÉS KOMMUNIKÁCIÓS SZINT*
F. MELLÉKLET:	*A FORGALMI SZOLGÁLAT ÉS FORGALOMIRÁNYÍTÁS ALRENDSZER TÁJÉKOZTATÓ ÉS NEM KÖTELEZŐ JELLEGŰ VIZSGÁLATI IRÁNYMUTATÁSAI*
G. MELLÉKLET:	*AZ EGYES ALAPPARAMÉTEREK ESETÉBEN ELLENŐRIZENDŐ ELEMEK TÁJÉKOZTATÓ ÉS NEM KÖTELEZŐ JELLEGŰ FELSOROLÁSA*
H. MELLÉKLET:	*A MOZDONYVEZETÉSI FELADAT SZAKMAI ALKALMASSÁGÁNAK MINIMÁLIS ELEMEI*
I. MELLÉKLET:	*HASZNÁLATON KÍVÜL*
J. MELLÉKLET:	*A „VONATKÍSÉRÉSI” FELADATOKRA VALÓ SZAKMAI ALKALMASSÁG MINIMÁLIS ELEMEI*
K. MELLÉKLET:	*HASZNÁLATON KÍVÜL*
L. MELLÉKLET:	*A VONAT-ELŐKÉSZÍTÉSI FELADAT SZAKMAI ALKALMASSÁGÁNAK MINIMÁLIS ELEMEI*
M. MELLÉKLET:	*HASZNÁLATON KÍVÜL*
N. MELLÉKLET:	*TÁJÉKOZTATÓ ÉS NEM KÖTELEZŐ JELLEGŰ IRÁNYMUTATÁSOK*
O. MELLÉKLET:	*HASZNÁLATON KÍVÜL*
P. MELLÉKLET:	*JÁRMŰAZONOSÍTÓ*
Q. MELLÉKLET:	*HASZNÁLATON KÍVÜL*
R. MELLÉKLET:	*VONAT AZONOSÍTÁS*
S. MELLÉKLET:	*HASZNÁLATON KÍVÜL*
T. MELLÉKLET:	*FÉKTELJESÍTMÉNY*
U. MELLÉKLET:	*A NYITOTT KÉRDÉSEK FELSOROLÁSA*
V. MELLÉKLET:	*A MOZDONYVEZETŐKNEK SZÓLÓ SZABÁLYDOKUMENTÁCIÓ KIDOLGOZÁSA ÉS AKTUALIZÁLÁSA*
SZÓJEGYZÉK	

▼B

1. **BEVEZETÉS**

1.1. **Műszaki hatály**

Ez az ÁME a 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv II. melléklete 1. pontjában található felsorolásban szereplő forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszert és karbantartását érinti.

Ez az ÁME a következő osztályú vonatokra vonatkozik, függetlenül attól, hogy a vonat fixen összeállított vonatszerelvényekből (üzem közben szétválaszthatatlan) vagy egyedi járművekből áll. A dokumentum egyaránt vonatkozik személyszállító és/vagy nem személyszállító járművekre:

— 1. osztály: Legalább 250 km/h maximális sebességű vonatok,

— 2. osztály: Legalább 190 km/h, de kevesebb, mint 250 km/h maximális sebességű vonatok.]

Az irányelv I. melléklete szerint a következő vonalkategóriák meghatározása az alábbi:

— I. kategória: speciális építésű nagysebességű vonalak, az általában 250 km/h vagy annál nagyobb sebességű közlekedéshez,

— II. kategória: speciálisan továbbfejlesztett nagysebességű vonalak a 200 km/h körüli sebességű közlekedéshez,

— III. kategória: a speciálisan nagy sebességű forgalom céljára továbbfejlesztett vonalak, amelyek a domborzati viszonyok, tehermentesítési, illetve városrendezési korlátok miatt sajátos jellemzőkkel bírnak, és a sebességet mindenhol a helyi viszonyokhoz kell igazítani.]

1.2. **Területi hatály**

Ezen ÁME területi hatálya a 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv I. mellékletében leírtaknak megfelelően a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszerre terjed ki.

1.3. **Ezen ÁME tartalma**

Az 5. cikk (3) bekezdése és a 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv I. melléklete (1) bekezdésének b) pontja szerint ez az ÁME:

(a) jelzi a tervezett hatályát (2. fejezet);

(b) alapvető követelményeket állapít meg az alrendszerre (3. fejezet) és azok más alrendszerekkel való interfészeire vonatkozóan (4. fejezet);

(c) megállapítja az alrendszer és annak más célzott alrendszerekkel való interfészei által elérendő működési és műszaki előírásokat (4. fejezet).

(d) meghatározza az európai előírások, köztük az európai szabványok hatálya alá tartozó kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket és interfészeket, amelyek szükségesek a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszeren belüli kölcsönös átjárhatóság eléréséhez (5. fejezet);

(e) az összes szóban forgó esetben megállapítja a megfelelőség vagy használatra való alkalmasság értékelési eljárásait, amelyek a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségének vagy alkalmazhatóságának vizsgálatakor és az alrendszerek EK-hitelesítésekor alkalmazandók (6. fejezet).

(f) jelzi az ÁME végrehajtásának stratégiáját (7. fejezet);

▼B

(g) az érintett személyzet esetében jelzi az alrendszer működéséhez és karbantartásához, valamint az ÁME végrehajtásához szükséges szakmai alkalmasságot, illetve a munkaegészségügyi és biztonsági feltételeket.

Továbbá, az 5. cikk (5) bekezdésével összhangban valamennyi ÁME esetében rendelkezni lehet a 7. fejezetben jelzett különleges esetekről.

Végezetül ez az ÁME a 4. fejezetben tartalmazza a fenti 1.1. és 1.2. alpontban jelzett hatályra vonatkozó üzemeltetési és karbantartási szabályokat.

2. AZ ALRENDSZER/HATÁLY MEGHATÁROZÁSA

2.1. Alrendszer

A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer 96/48/EK irányelv II. mellékletében felsorolt alrendszereinek egyike.

2.2. Hatály

A (2004/50/EK irányelv I. mellékletével módosított) 96/48/EK irányelv I. melléklete szerint a jelen ÁME hatálya a pályahálózat-működtetők és a vasúttársaságok forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerére vonatkozik a vonatok nagysebességű TEN vonalakon való működésével kapcsolatban.

A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerről szóló ÁME-ben megállapított előírásokat referencia-dokumentumként lehet használni a nagysebességű TEN vonalakon közlekedő más vonatok közlekedésére, még akkor is, ha nem vonatkozik rájuk a jelen ÁME hatálya.

▼M1

2.2.1. Személyzet és vonatok

A 4.6. és 4.7. alpont a személyzet azon tagjaira vonatkozik, akik olyan biztonsági szempontból kritikus feladatokat látnak el, mint a vonatkíséret, amikor ez az államhatárok átlépésével és a pályahálózat-működtető vasúthálózat-használati feltételeiben „határként” megnevezett és a biztonsági engedélyben említett helyen túl teljesített munkavégzéssel jár együtt.

A „4.6.2. Nyelvi alkalmasság” pont vonatkozik továbbá a mozdonyvezetőkre, amint azt a 2007/59/EK irányelv VI. mellékletének 8. pontja előírja.

Nem tekintendő úgy, hogy a személyzet valamely tagja átlépi a határt, ha a munkavégzés csak az e pont első bekezdésében „határként” megnevezett helyekig történik.

A személyzet azon tagjaira, akik olyan, biztonsági szempontból kritikus feladatokat látnak el, mint a vonatok irányítása és a vonatok mozgásának engedélyezése, a szakképesítések és az egészségvédelmi és biztonsági feltételek tagállamok közötti kölcsönös elismerése vonatkozik.

A személyzet olyan tagjaira, akik olyan biztonsági szempontból kritikus feladatokat látnak el, mint a határátkelésre beütemezett vonatok utolsó előkészítése, és a fentiekben „határként” megnevezett helyeken való munkavégzés, a 4.6. alpont vonatkozik az egészségvédelmi és biztonsági feltételek tagállamok közötti kölcsönös elismerésével. Egy adott vonat csak akkor tekinthető határforgalomban részt vevőnek, ha a vonat minden járműve átlépi az e pont első bekezdésében „határként” megnevezett egy vagy több helyet.

▼M1

Ez az alábbi táblázatokban foglalható össze:

Az államhatárt átlépő vonatokon munkavállaló és a határpontot átlépő személyzet

Feladat	Szakképesítések	Egészségügyi követelmények
Vonatkísérés	4.6.	4.7.
Vonatmozgások engedélyezése	Kölcsönös elismerés	Kölcsönös elismerés
A vonat előkészítése	4.6.	Kölcsönös elismerés
Vonatok indítása	Kölcsönös elismerés	Kölcsönös elismerés

Az államhatárt át nem lépő vonatokon vagy a határpontokig bezárólag munkavállaló személyzet

Feladat	Szakképesítések	Egészségügyi követelmények
Vonatkísérés	Kölcsönös elismerés	Kölcsönös elismerés
Vonatmozgások engedélyezése	Kölcsönös elismerés	Kölcsönös elismerés
A vonat előkészítése	Kölcsönös elismerés	Kölcsönös elismerés
Vonatok indítása	Kölcsönös elismerés	Kölcsönös elismerés

▼B

2.2.2. Működési elvek

Az ÁME e változatának – amely a második a 94/48/EK irányelv hatályba lépése óta, de az első a 2004/50/EK irányelv általi módosításokat figyelembe véve – általános célkitűzése az, hogy lehetővé tegye a nagysebességű vasúti rendszer strukturális alrendszereinek összehangolt működését. Különösen az új vonatellenőrző és jelzőrendszerek működéséhez közvetlenül kapcsolódó szabályoknak és eljárásoknak kell azonosaknak lenniük azonos helyezetek fennállása esetén.

Kezdetben a jelen ÁME csak a nagysebességű vasúti „forgalmi szolgálat és forgalomirányítás” alrendszer azon elemeire vonatkozott (a 4. fejezetben megállapítottak szerint), amelyek esetében főleg üzemeltetési interfészek vannak a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők között, vagy amelyek különös előnyökkel jártak az átjárhatóság tekintetében. Eközben kellő figyelmet fordítottak a 2004/49/EK irányelv (a vasúti biztonsági irányelv) követelményeire,

Ebből kifolyólag az Európai Vasúti Ellenőrzési rendszer (ETCS) és a Globális Mobil Kommunikációs Rendszer – Vasút (GSM-R) részletes működési szabályait a jelen ÁME A. mellékletében határozzák meg.

2.2.3. Alkalmazhatóság a meglévő járművek és infrastruktúra esetében

Míg a jelen ÁME-ben található követelmények legnagyobb része a folyamatokkal és az eljárásokkal kapcsolatos, néhány az üzemeltetés szempontjából fontos fizikai elemekre, vonatokra és járművekre is vonatkozik.

▼B

Az ilyen elemek tervezési kritériumai a más alrendszerekre, például a járművekre vonatkozó ÁME-kben is megtalálhatók. Az OPE ÁME összefüggésében csak az üzemeltetési funkcióikat veszik figyelembe.

Ilyen esetekben felismerik, hogy nem biztos, hogy költséghatékony a meglévő járművek és/vagy infrastruktúra módosítása a jelen ÁME összes követelményének való megfelelés érdekében. Az érintett követelményeket ezért csak új elemek esetében vagy akkor kell alkalmazni, ha valamely elemet korszerűsítenek vagy felújítanak, és emiatt új üzembe helyezési engedélyre van szükség a 96/48/EK irányelv 14. cikkének (3) bekezdése szerinti értelemben.

2.3. **Kapcsolat a jelen ÁME és a 2004/49/EK irányelv között**

Bár a jelen ÁME kidolgozása a (2004/50/EK irányelvvel módosított) 96/48/EK átjárhatósági irányelv alapján történt, olyan üzemeltetési eljárásokhoz és folyamatokhoz szorosan kapcsolódó követelményekkel is foglalkozik, amelyeket a pályahálózat-működtetőktől és vasúttáraságoktól várnak el, amikor azok biztonsági engedélyt/tanúsítványt kérelmeznek a 2004/49/EK irányelv alapján.

3. **ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK**

3.1. **Megfelelés az alapvető követelményeknek**

A 96/48/EK irányelv 4. cikkének (1) bekezdésével összhangban a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer, annak alrendszerei és az átjárhatóság összetevői megfelelnek az irányelv III. mellékletének általános feltételeiben megállapított alapvető követelményeknek.

3.2. **Az alapvető követelmények áttekintése**

Az alapvető követelmények az alábbiakra vonatkoznak:

— biztonság,

— megbízhatóság és rendelkezésre állás,

— egészségvédelem,

— környezetvédelem,

— műszaki összeegyeztethetőség.

A 96/48/EK irányelvnek megfelelően a rendszerkövetelmények általában a teljes nagysebességű transzeurópai vasúti rendszerre, illetve külön az egyes alrendszerek és azok rendszerelemeinek bizonyos szempontjaira alkalmazhatóak.

3.3. **Az e követelményekkel kapcsolatos konkrét szempontok**

A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer általános követelményeinek relevanciáját az alábbi rendelkezések határozzák meg.

3.3.1. Biztonság

A 96/48/EK irányelv III. mellékletével összhangban a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerre vonatkozó alapvető követelmények az alábbiak:

A 96/48/EK irányelv III. mellékletének 1.1.1. alapvető követelménye:

„A biztonság szempontjából kritikus rendszerelemek és különösen a szerelvények mozgásában részt vevő rendszerelemek tervezésének, megépítésének vagy összeszerelésének, üzemeltetésének és ellenőrzésének olyannak kell lennie, hogy a hálózatra vonatkozóan előírt céloknak megfelelően – beleértve egyes korlátozott üzemmód által meghatározott helyzeteket is – garantálja a biztonságot.”

▼B

A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer vonatkozásában ezzel az alapvető követelménnyel „A vonat láthatósága” című (4.2.2.1. és 4.3. alpont) és „A vonat hallhatósága” című, a 4.2.2.2. és 4.3. alpontban megállapított előírások foglalkoznak.

A 96/48/EK irányelv III. mellékletének 1.1.2. alapvető követelménye:

„A kerék/sín érintkezésre vonatkozó paramétereknek meg kell felelniük a szükséges futóstabilitási követelményeknek, amelyek biztosítják a legnagyobb engedélyezett sebesség melletti biztonságos közlekedést.”

Az alapvető követelmény nem vonatkozik a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerre.

A 96/48/EK irányelv III. mellékletének 1.1.3. alapvető követelménye:

„A felhasznált rendszerelemeknek használati időtartamuk alatt bírniuk kell a számukra meghatározott rendes vagy kivételes terheléseket. Az esetleges véletlen meghibásodások biztonsági utóhatásait a megfelelő eszközökkel a legkisebbre kell csökkenteni.”

A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer vonatkozásában ezzel az alapvető követelménnyel „A vonat láthatósága” című (4.2.2.1. és 4.3.) alpontban megállapított előírások foglalkoznak.

A 96/48/EK irányelv III. mellékletének 1.1.4. alapvető követelménye:

„A helyhez kötött létesítmények és a járművek tervezése és az igénybe vett anyagok kiválasztásakor arra kell törekedni, hogy tűz esetén a tűz és füst keletkezése, terjedése és hatása a lehető legnagyobb mértékig korlátozható legyen.”

Az alapvető követelmény nem vonatkozik a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerre.

A 96/48/EK irányelv III. mellékletének 1.1.5. alapvető követelménye:

„A felhasználók általi kezelésre szánt eszközöket úgy kell megtervezni, hogy azok abban az esetben se veszélyeztessék az eszköz biztonságos működését vagy a felhasználók egészségét és biztonságát, ha előre láthatóan olyan módon használják őket, amely nem felel meg a kiadott használati utasításnak.”

Az alapvető követelmény nem vonatkozik a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerre.

3.3.2. Megbízhatóság és rendelkezésre állás

A 96/48/EK irányelv III. mellékletének 1,2. alapvető követelménye

„A szerelvény mozgásában részt vevő rögzített és mozgó rendszerelemek felügyeletét és karbantartását úgy kell megszervezni, elvégezni és mennyiségileg meghatározni, hogy üzemeltetésük a rendeltetés szerinti feltételek mellett folytatódhasson.”

Az alapvető követelmény nem vonatkozik a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerre.

3.3.3. Egészségvédelem

A 96/48/EK irányelv III. mellékletének 1.3.1. alapvető követelménye:

„Nem szabad a vonatokon és a vasúti infrastruktúrában olyan anyagokat felhasználni, amelyek használati módjuknál fogva valószínűsíthetően veszélyeztethetik a hozzáférők egészségét.”

▼B

Az alapvető követelmény nem vonatkozik a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerre.

A 96/48/EK irányelv III. mellékletének 1.3.2. alapvető követelménye:

„Ezeket az anyagokat olyan módon kell kiválasztani, felhasználni és alkalmazni, amely korlátozza a káros és veszélyes gőzök és gázok kibocsátását, különösen tűz esetén.”

Az alapvető követelmény nem vonatkozik a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerre.

3.3.4. Környezetvédelem

A 96/48/EK irányelv III. mellékletének 1.4.1. alapvető követelménye:

„A nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer létrehozásának és üzemeltetésének környezetre gyakorolt káros hatásait fel kell mérni, és a rendszer tervezésének szakaszában a hatályos közösségi rendelkezéseknek megfelelően figyelembe kell venni.”

Az alapvető követelmény nem vonatkozik a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerre.

A 96/48/EK irányelv III. mellékletének 1.4.2. alapvető követelménye:

„A vonatokban és az infrastruktúra létesítményeiben használt anyagoknak meg kell akadályozniuk a környezetre káros és veszélyes gőzök és gázok kibocsátását, különösen tűz esetén.”

Az alapvető követelmény nem vonatkozik a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerre.

A 96/48/EK irányelv III. mellékletének 1.4.3. alapvető követelménye:

„A járműveket és az energiaellátási rendszereket úgy kell tervezni és gyártani, hogy elektromágnesesség szempontjából összeegyeztethetők legyenek azokkal a létesítményekkel, berendezésekkel és köz-, illetve magánhálózatokkal, amelyekkel esetlegesen kölcsönhatásba lépnek.”

Az alapvető követelmény nem vonatkozik a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerre.

3.3.5. Műszaki összeegyeztethetőség

A 96/48/EK irányelv III. mellékletének 1.5. alapvető követelménye

„Az infrastruktúra és a telepített berendezések műszaki jellemzői legyenek összeegyeztethetőek egymással, valamint a nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszerben forgalomban álló vonatok jellemzőivel.

Amennyiben a hálózat bizonyos szakaszain nehezen valósítható meg a megfelelőség biztosítása, úgy lehetőség van átmeneti, a jövőbeni megfelelőséget garantáló megoldások bevezetésére.”

Az alapvető követelmény nem vonatkozik a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerre.

▼B

3.4. **Kifejezetten a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerrel kapcsolatos szempontok**

3.4.1. Biztonság

A 96/48/EK irányelv III. mellékletének 2.7.1. alapvető követelménye:

„A hálózati üzemeltetési szabályok és a mozdonyvezetők és vonatszemélyzet szakmai alkalmasságának összhangját biztosítania kell a biztonságos nemzetközi üzemeltetés érdekében.

A működés, illetve a karbantartás ütemezésének, a karbantartó állomány oktatásának és képesítésének, továbbá az érintett üzemeltetők szervizközpontjaiban felállított minőségbiztosítási rendszernek a biztonság magas fokát kell eredményeznie.”

Az alapvető követelménnyel az előírás következő alpontjai foglalkoznak:

— Járműazonosítás (4.2.2.3. alpont)

— Vonatfékezés (4.2.2.6. alpont)

— Vonatösszetétel (4.2.2.5. alpont)

— A személyszállító kocsikra vonatkozó követelmények (4.2.2.4. alpont)

— A vonat üzemkész állapotának biztosítása (4.2.2.7. alpont)

— A vonat láthatósága (4.2.2.1. és 4.3. alpont)

— A vonat hallhatósága (4.2.2.2. és 4.3. alpont)

— A vonat elindulása (4.2.3.3. alpont)

— Forgalomirányítás (4.2.3.4. alpont)

— A jelzések láthatóságát biztosító és éberségi berendezés (4.3. alpont)

— Biztonsággal kapcsolatos kommunikáció (4.2.1.5. és 4.6. alpont)

— Dokumentáció a mozdonyvezetők számára (4.2.1.2. alpont)

— Dokumentáció a vasúttársaságok mozdonyvezetőkön kívüli személyzete számára (4.2.1.3. alpont)

— Dokumentáció a pályahálózat-működtetők vonatmozgásokat engedélyező személyzete számára (4.2.1.4. alpont)

— Korlátozott üzemmód (4.2.3.6. alpont)

— Vészhelyzet kezelése (4.2.3.7. alpont)

— ERTMS üzemeltetési szabályok (4.4. alpont)

— Szakmai alkalmasság (2.2.1. és 4.6. alpont)

— Egészségvédelmi és biztonsági feltételek (2.2.1. és 4.7. alpont)

3.4.2. Megbízhatóság és rendelkezésre állás

A 96/48/EK irányelv III. mellékletének 2.7.2. alapvető követelménye:

„A működés, illetve a karbantartás ütemezésének, a karbantartó állomány képzésének és képesítésének, továbbá az érintett üzemeltetők által felállított minőségbiztosítási rendszernek magas fokú rendszerbiztonságot és rendelkezésre állást kell eredményeznie.”

▼B

Az alapvető követelményt az előírás következő alpontjai biztosítják:

— Vonatösszetétel (4.2.2.5. alpont)

— A vonat üzemkész állapotának biztosítása (4.2.2.7. alpont)

— Forgalomirányítás (4.2.3.4. alpont)

— Biztonsággal kapcsolatos kommunikáció (4.2.1.5. alpont)

— Korlátozott üzemmód (4.2.3.6. alpont)

— Vészhelyzet kezelése (4.2.3.7. alpont)

— Szakmai alkalmasság (4.6. alpont)

— Egészségvédelmi és biztonsági feltételek (4.7. alpont)

3.4.3. Műszaki összeegyeztethetőség

A 96/48/EK irányelv III. mellékletének 2.7.3. alapvető követelménye:

„A hálózat üzemeltetésének szabályait, illetve a mozdonyvezetők, a vonatszemélyzet, valamint a forgalmi szolgálattevők képesítését össze kell hangolni a nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszeren történő hatékony üzemeltetés érdekében.”

Az alapvető követelménnyel az előírás következő alpontjai foglalkoznak:

— Járműazonosítás (4.2.2.3. alpont)

— Vonatfékezés (4.2.2.6. alpont)

— Vonatösszetétel (4.2.2.5. alpont)

— A személyszállító kocsikra vonatkozó követelmények (4.2.2.4. alpont)

— Biztonsággal kapcsolatos kommunikáció (4.2.1.5. alpont)

— Korlátozott üzemmód (4.2.3.6. alpont)

— Vészhelyzet kezelése (4.2.3.7. alpont)

4. AZ ALRENDSZER JELLEMZŐI

4.1. Bevezetés

A 96/48/EK irányelv tárgyát képező nagysebességű transzeurópai vasúti (TEN) rendszer, amelynek része a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer, olyan integrált rendszer, amelynek egységességét ellenőrizni kell. Ezt az egységességet különösen az alrendszer műszaki előírásai, a felsőbb szintű rendszerhez való interfészei és az üzemeltetési szabályok szempontjából kell ellenőrizni.

Figyelembe véve az összes vonatkozó alapvető követelményt a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer a 2.2. alpont leírása szerint csak a következő részben meghatározott elemekre vonatkozik.

A 2004/14/EK irányelvnek megfelelően a pályahálózat-működtető általános felelőssége, hogy biztosítsa az összes olyan megfelelő követelményt, amelynek meg kell felelniük a saját hálózatán közlekedő vonatoknak, figyelembe véve az egyes vonalak földrajzi jellemzőit és az alább megállapított működési vagy műszaki követelményeket.

▼B

4.2. **Az alrendszer működési és műszaki előírásai**

A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer működési és műszaki előírásai a következőkből állnak:

— a személyzettel kapcsolatos előírások

— a vonatokkal kapcsolatos előírások

— a vonatok üzemeltetésével kapcsolatos előírások

4.2.1. A személyzettel kapcsolatos előírások

4.2.1.1. Általános követelmények

Ez a rész a személyzet azon tagjaival foglalkozik, akik a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők közötti közvetlen kapcsolódási pontot érintő, biztonsági szempontból kritikus feladatok elvégzésével járulnak hozzá az alrendszer működtetéséhez.

— A vasúttársaság személyzete:

  — a vonatok vezetésével kapcsolatos és a „vonat személyzete” (e dokumentumban a továbbiakban: mozdonyvezető) által végzett feladatok ellátása,

  — (a mozdonyvezetéstől eltérő) fedélzeti és a „vonat személyzete” által végzett feladatok ellátása,

  — a vonatok előkészítésével kapcsolatos feladatok ellátása.

— A pályahálózat-működtető vonatmozgások engedélyezésével kapcsolatos feladatokat ellátó személyzete

Az ide tartozó területek:

— Dokumentáció

— Kommunikáció

és ezen ÁME 2.2. pontjában meghatározott hatálya értelmében:

— Szakmai alkalmasság (lásd 4.6. alpont, valamint H., J. és L. melléklet)

— Egészségvédelmi és biztonsági feltételek (lásd 4.7. alpont)

4.2.1.2. Dokumentáció a mozdonyvezetők számára

A vonatot üzemeltető vasúttársaságnak megfelelő időben el kell látnia a mozdonyvezetőket a feladataik ellátásához szükséges minden információval.

Az ilyen tájékoztatás során figyelembe kell venni a rendes és korlátozott üzemmódban, valamint a vészhelyzetben való üzemeltetéshez szükséges elemeket a kijelölt útvonal és az ilyen útvonalakon használatos járművek esetében.

4.2.1.2.1. Szabálykönyv

A mozdonyvezető számára szükséges eljárásokat egy „mozdonyvezetői szabálykönyv” című nyomtatott vagy elektronikus dokumentumba kell foglalni.

A „mozdonyvezetői szabálykönyvnek” meg kell állapítani a kijelölt útvonalra és az ilyen útvonalakon használatos járművekre vonatkozó követelményeket a mozdonyvezető által esetleg tapasztalt rendes és korlátozott üzemmód, illetve vészhelyzetek esetében.

A „mozdonyvezetői szabálykönyvnek” két külön szempontot kell tartalmaznia:

— az egyik leírja az egész TEN hálózaton érvényes közös szabályokat és eljárásokat (figyelembe véve az A., B. és C. melléklet tartalmát)

▼B

— a másik megállapítja az egyes pályahálózat-működtetőkre vonatkozó szükséges szabályokat és eljárásokat

Tartalmaznia kell legalább a következő szempontokra vonatkozó eljárásokat:

— A személyzet személyi és vagyoni biztonsága

— Jelző- és ellenőrző-irányító rendszerek

— A vonat működése a korlátozott üzemmódot is ideértve

— Vontatás és járművek

— Események és balesetek

E dokumentum összeállításáért a vasúttársaság felelős.

A vasúttársaságnak azonos formátumban kell kiadnia a mozdonyvezetői szabálykönyvet azon teljes infrastruktúra esetében, amelyen a mozdonyvezetők dolgoznak.

Két függeléke van:

— 1. függelék: A kommunikációs eljárások kézikönyve;

— 2. függelék: Űrlapkönyv

A vasúttársaságnak vagy az egyik tagállam nyelvén, vagy a szabályok hatálya alá tartozó pályahálózat-működtetők „üzemi” nyelvén kell kiadnia a mozdonyvezetői szabálykönyvet. Ez nem vonatkozik azokra az üzenetekre és űrlapokra, amelyeknek a pályahálózat-működtető(k) munkanyelvén kell maradniuk:

A mozdonyvezetői szabálykönyv kidolgozási és aktualizálási folyamata a következő lépéseket tartalmazza:

— a pályahálózat-működtető (vagy az üzemeltetési szabályok kidolgozásáért felelős szervezet) köteles megfelelő tájékoztatni a vasúttársaságot a pályahálózat-működtető munkanyelvéről,

— a vasúttársaságnak össze kell állítania az eredeti vagy aktualizált dokumentumot;

— Ha a megfelelő információt eredetileg nem a vasúttársaság által a mozdonyvezetői szabálykönyv számára kiválasztott nyelven szolgáltatták, a vasúttársaság felelőssége gondoskodni a szükséges fordításról.

A 2004/49/EK irányelv III. melléklete 2. bekezdésének megfelelően a pályahálózat-működtető biztonsági irányítási rendszerének tartalmaznia kell egy érvényesítési eljárást annak biztosítása érdekében, hogy a vasúttársaság(ok) részére átadott dokumentáció teljes és pontos legyen.

A 2004/49/EK irányelv III. melléklete 2. bekezdésének megfelelően a vasúttársaság biztonsági irányítási rendszerének tartalmaznia kell egy érvényesítési eljárást annak biztosítására, hogy a Szabálykönyv tartalma teljes és pontos legyen.

Az V. melléklet folyamatábra formájában mutatja be a folyamat áttekintését.

4.2.1.2.2. A vonal és a munkavégzésre kijelölt vonalhoz kapcsolódó, pálya menti berendezések leírása

A mozdonyvezetők számára biztosítani kell a vonalak és az azokhoz kapcsolódó, pálya menti berendezések leírását azon vonalak esetében, amelyeken dolgozni fognak, és amelyek a munkavégzéssel kapcsolatosak. Az ilyen információkat egy „Útvonalkönyv” nevű egységes dokumentumba kell foglalni (amely lehet nyomtatott vagy elektronikus dokumentum).

▼B

Az alábbi felsorolás tartalmazza a minimálisan megadandó információkat:

— általános üzemeltetési jellemzők

— az emelkedők és a lejtők szöge

— a vonal részletes ábrája

4.2.1.2.2.1. Az Útvonalkönyv előkészítése

Az Útvonalkönyvet vagy a vasúttársaság által kiválasztott tagállam egyik nyelvén, vagy a pályahálózat-működtető által használt munkanyelven kell elkészíteni.

A következő információkat kell tartalmaznia (a lista nem kimerítő):

— általános üzemeltetési jellemzők:

  — a jelzések típusa és a megfelelő közlekedési rend (dupla vágány, irányváltásos üzem, bal vagy jobb járatú közlekedés stb.)

  — az áramellátás típusa

  — a föld és a vonat közötti rádió-berendezés típusa.

— az emelkedők és a lejtők szöge:

  — a dőlésszögek és azok pontos helye

— a vonal részletes ábrája:

  — a vonalon lévő megállóhelyek nevei, valamint a legfontosabb helyek és azok elhelyezkedése;

  — alagutak, azok helyével, nevével, hosszával és olyan konkrét információkkal, mint gyalogjárók és biztonsági kijutási pontok megléte, valamint az olyan biztonságos helyek elhelyezkedése ahol az utasok evakuálása megtörténhet

  — alapvető helyek, például semleges szakaszok

  — az egyes vonalszakaszokon megengedett sebességek, szükség esetén ideértve a különböző vonattípusokra vonatkozó sebességkülönbségeket,

  — a forgalomirányítás ellátásáért felelős szervezet neve és a forgalomirányítási terület(ek) neve(i);

  — a forgalomirányítási központok, például jelzőszekrények nevei és ellátási területei;

  — a használatos rádiócsatornák azonosítása;

Az Útvonalkönyv formátumának azonosnak kell lennie az egyes vasúttársaságok vonatjai által használt összes infrastruktúra esetében.

A vasúttársaság felelős azért, hogy a pályahálózat-működtető(k) által szolgáltatott információk felhasználásával készítse el az Útvonalkönyvet.

A 2004/49/EK irányelv III. melléklete 2. bekezdésének megfelelően a pályahálózat-működtető biztonsági irányítási rendszerének tartalmaznia kell egy érvényesítési eljárást annak biztosítása érdekében, hogy a vasúttársaság(ok) részére átadott dokumentáció teljes és pontos legyen.

▼B

A 2004/49/EK irányelv III. melléklete 2. bekezdésének megfelelően a vasúttársaság biztonsági irányítási rendszerének tartalmaznia kell egy érvényesítési eljárást annak biztosítására, hogy az Útvonalkönyv tartalma teljes és pontos legyen.

4.2.1.2.2.2. Módosított elemek

A pályahálózat-működtetőnek tájékoztatnia kell a vasúttársaságot valamennyi tartósan vagy ideiglenesen módosított elemről. A módosításokról időben tájékoztatni kell a vasúttársaságokat, hogy annak hatásait meg tudják vizsgálni, naprakésszé tegyék a dokumentumokat, és megfelelő utasításokat adjanak a személyzetnek. A változtatásokat a vasúttársaságnak egy külön nyomtatott vagy elektronikus dokumentumban kell összefoglalnia, amelynek formátuma azonos kell, hogy legyen az egyes vasúttársaságok vonatai által bejárt összes infrastruktúra esetében.

A 2004/49/EK irányelv III. melléklete 2. bekezdésének megfelelően a pályahálózat-működtető biztonsági irányítási rendszerének tartalmaznia kell egy érvényesítési eljárást annak biztosítása érdekében, hogy a vasúttársaság(ok) részére átadott dokumentáció teljes és pontos legyen.

A 2004/49/EK irányelv III. melléklete 2. bekezdésének megfelelően a vasúttársaság biztonsági irányítási rendszerének tartalmaznia kell egy érvényesítési eljárást annak biztosítására, hogy a módosított elemeket tartalmazó dokumentum tartalma teljes és pontos legyen.

4.2.1.2.2.3. A mozdonyvezető valós idejű tájékoztatása

Az érintett pályahálózat-működtetőknek kell meghatározniuk azt, hogy milyen eljárás szerint történjen a mozdonyvezetők tájékoztatása az útvonalon lévő biztonsági rendszerek valamennyi módosításáról (ERTMS/ETCS alkalmazása esetén a folyamatnak egyedinek kell lennie).

4.2.1.2.3. Menetrendek

A vonat menetrendjének közlése megkönnyíti a vonatok pontos haladását, és segít a szolgáltatás ellátásában.

A vasúttársaságnak el kell látna a mozdonyvezetőket a vonat rendes haladásához szükséges információkkal, amelyek minimálisan a következők:

— a vonat azonosítása;

— a vonat haladási napjainak száma (szükség esetén);

— a megállóhelyek és az ott végzett tevékenységek

— más időzítési pontok;

— az összes ilyen pont érkezési/indulási/áthaladási idői.

A vonat haladásával kapcsolatos ilyen információ, amelynek a pályahálózat-működtető által szolgáltatott információn kell alapulnia, elektronikus vagy nyomtatott formában is megadható.

Az információ formátumának következetesnek kell lennie minden olyan vonal esetében, amelyen a vasúttársaság működik.

4.2.1.2.4. Jármű

A vasúttársaságnak biztosítania kell a mozdonyvezető számára minden információt a járművek korlátozott üzemmódú működésével (például a segítséget igénylő vonatokkal) kapcsolatban. Az ilyen dokumentációnak a pályahálózat-működtető személyzetével való meghatározott kapcsolódási pontra is összpontosítania kell ilyen esetekben.

▼B

4.2.1.3. Dokumentáció a vasúttársaságok mozdonyvezetőktől eltérő személyzete számára

A vasúttársaságnak szabályokkal, eljárásokkal, járművekkel és az ilyen feladatok esetében szükségesnek tartott, útvonallal kapcsolatos információkkal kell ellátnia személyzetének azon tagjait, akik a pályahálózat-működtető személyzetével, berendezésével vagy rendszereivel való közvetlen kapcsolódási pontot érintő, biztonsági szempontból kritikus feladatokat látnak el (akár a vonaton akár másutt). Az ilyen információk mind rendes, mind korlátozott üzemmódban alkalmazhatók.

A vonaton szolgálatot teljesítő személyzet esetében az ilyen információk struktúrájának, formátumának, tartalmának és feldolgozási folyamatának a jelen ÁME 4.2.1.2. alpontjában meghatározott előírásra kell alapulnia.

4.2.1.4. Dokumentáció a pályahálózat-működtetők vonatmozgásokat engedélyező személyzete számára

A vonatmozgásokat engedélyező személyzet és a vonat személyzete közötti, biztonsággal kapcsolatos kommunikáció biztosításához szükséges összes információt az alábbiakban kell közölni:

— a kommunikációs protokollt leíró dokumentumok (C. melléklet);

— az Űrlapkönyv című dokumentum.

A pályahálózat-működtetőnek a munkanyelvén kell összeállítania ezeket a dokumentumokat.

4.2.1.5. A vonat személyzete, más vasúttársaságok személyzete és a vonatmozgásokat engedélyező személyzet közötti, biztonsággal kapcsolatos kommunikáció

A vonat személyzete, más vasúttársaságok (L. melléklet meghatározása szerinti) személyzete és a vonatmozgásokat engedélyező személyzet közötti, biztonsággal kapcsolatos kommunikáció céljára használt nyelv a pályahálózat-működtető érintett útvonalon használt munkanyelve (lásd a szószedetet).

A vonat személyzete és a vonatmozgások engedélyezéséért felelős személyzet közötti, biztonsággal kapcsolatos kommunikáció elvei a C. mellékletben találhatók.

A 2001/14/EK irányelvnek megfelelően a pályahálózat-működtető felelős a személyzete által a napi üzemeltetési használatban alkalmazott „munkanyelvének” közzétételéért.

Ahol azonban a helyi gyakorlat megköveteli, hogy második nyelvről is gondoskodjanak, a pályahálózat-működtető felelőssége meghatározni a használatának földrajzi határait.

4.2.2. A vonatokkal kapcsolatos előírások

4.2.2.1. A vonat láthatósága

4.2.2.1.1. Általános követelmény

A vasúttársaságnak biztosítania kell, hogy a vonatokat felszereljék az elejét és a hátulját jelző eszközökkel.

4.2.2.1.2. A vonat eleje

A vasúttársaságnak biztosítania kell, hogy a közeledő vonatok egyértelműen láthatók és ilyenként felismerhetők legyenek a fehér színű elülső lámpáik jelenléte és elrendezése révén. Ez azt jelenti, hogy a közeledő vonatoknak megkülönböztethetőknek kell lenniük a közelükben lévő közúti járművektől és más mozgó tárgyaktól.

▼M1

A részletes előírás a 4.3.3.3.1. alpontban található.

▼B

4.2.2.2. A vonat hallhatósága

4.2.2.2.1. Általános követelmény

A vasúttársaságnak biztosítania kell, hogy a vonatokat szereljék fel figyelmeztető hangjelző eszközzel a vonat közeledésének jelzésére.

4.2.2.2.2. Ellenőrzés

A figyelmeztető hangjelző eszköznek minden vezetési pozícióból megszólaltathatónak kell lennie.

4.2.2.3. Járműazonosító

Minden egyes járműnek olyan számmal kell rendelkeznie, amely egyedileg azonosítja minden más vasúti járműtől. A számot jól láthatóan fel kell tüntetni a jármű legalább egyik hosszanti oldalán.

A járműre vonatkozó üzemeltetési korlátozásoknak is azonosíthatóknak kell lenniük.

A további követelményeket a P. melléklet határozza meg.

4.2.2.4. A személyszállító kocsikra vonatkozó követelmények

— A személyszállító kocsik lépcsőjének és a menetrend szerinti megállóhelyek peronjai méretkülönbségének biztosítania kell a biztonságos fel- és leszállást.

— Az utasok nem lehetnek képesek a kocsiszekrény oldalán számukra elhelyezett ajtók kinyitására, amíg a vonat meg nem áll, és a vonat személyzetének valamely tagja azt fel nem oldotta.

— Az ajtóknak külön feloldhatóknak kell lenniük a vonat két oldalán. A személyszállító vonatokon az ajtózárás és rögzítés sértetlenségét folyamatosan jelezni kell.

— Az ajtókioldó aktiválásának le kell állítania a vontatást. (E követelmény alkalmazásában az „ajtókioldás” azt jelenti, hogy az ajtók utasok általi működtetését a vonat személyzete engedélyezte)

— Minden személyszállító járművet fel kell szerelni a vészhelyzeti kiszállást lehetővé tevő kijáratokkal.

— A személyszállításra szánt járműveket fel kell szerelni utasok által aktiválható vészjelzővel vagy vészfékkel. Ennek aktiválása esetén a mozdonyvezetőt azonnal figyelmeztetni kell, de képesnek kell lennie magánál tartani a vonat irányítását.

4.2.2.5. A vonatok összeállítása

A vasúttársaságnak meg kell határoznia a személyzete által annak biztosítása érdekében követendő szabályokat és eljárásokat, hogy a vonat megfelel a számára kijelölt útvonalnak.

A vonat összetételével kapcsolatos követelményeknek figyelembe kell venniük a következő elemeket:

— a járművek

  — a vonatban lévő összes járműnek meg kell felelnie az arra az útvonalra alkalmazható összes követelménynek, amelyen a vonat haladni fog;

  — a vonatban lévő összes járműnek alkalmasnak kell lennie a vonat számára előirányzott legnagyobb sebességgel való haladásra;

▼B

— a vonatban lévő összes járműnek a meghatározott karbantartási intervallumán belül kell lennie és maradnia teljes előirányzott út alatt (mind idő, mind távolság tekintetében);

— a vonat

— a vonatot alkotó járműszerelvénynek meg kell felelnie az érintett útvonalra vonatkozó műszaki korlátozásoknak és a küldő és fogadó terminálok esetében megengedett legnagyobb hosszúságon belül kell lennie.

— a vasúttársaság felelős annak biztosításáért, hogy a vonat műszakilag alkalmas legyen az előirányzott útra, és az egész út során az is marad

— a súly és a tengelyterhelés

— a vonat súlyának az útvonalszakasz, a kapcsolókészülékek erőssége, a vontatási erő és a vonat más megfelelő jellemzői esetében megállapított megengedett legnagyobb értéken belül kell lennie. Figyelembe kell venni a tengelyterhelési határértékeket.

— a vonat legnagyobb sebessége

— a vonat által elérhető legnagyobb sebességnek figyelembe kell vennie az érintett útvonal(ak)on lévő minden korlátozást, a fékteljesítményt, a tengelyterhelést és a jármű típusát.

— a kinematikus szelvény

— a vonatban lévő egyes járművek (és azok terheinek) kinematikus szelvényének az útvonalszakasz esetében megengedett legnagyobb értéken belül kell lennie.

További korlátozásokat írhatnak elő az adott vonat fékrendszerének vagy vontatásának típusa miatt.

A vonat összetételét egy összehangolt vonat-összetételi dokumentumban kell leírni (lásd: U. melléklet)

4.2.2.6. A vonat fékezése

4.2.2.6.1. A fékrendszerrel kapcsolatos minimális követelmények

A vonatban lévő összes járművet rá kell kapcsolni az RST ÁME-ben definiált folyamatos automatikus fékrendszerre.

Bármely vonatban az első és az utolsó járművön (a vontatóegységeket is ideértve) működőképesnek kell lennie az automatikus féknek.

Amennyiben a vonatot véletlenül szétszakad, mindkét résznek automatikusan meg kell állnia a fék maximális erejű működése miatt.

4.2.2.6.2. Fékteljesítmény

A pályahálózat-működtetőnek el kell döntenie, hogy

— biztosítja-e a vasúttársaságok számára az érintett útvonal(ak) esetében előírt fékteljesítmény kiszámításához szükséges információkat, köztük az elfogadható fékrendszerekkel és azok használati feltételeivel kapcsolatos információkat, vagy

— inkább a ténylegesen előírt teljesítményeket adja-e meg.

A vasúttársaság felelős annak biztosításáért, hogy a vonat kellő fékteljesítménnyel rendelkezzen azáltal, hogy követendő fékezési szabályokkal látja el a személyzetét.

▼B

A vasúttársaság számára a vonatok megállítását és megállítva tartását lehetővé tevő fékteljesítmény kiszámításához szükséges információknak figyelembe kell venniük az összes érintett útvonal földrajzi jellemzőit, a kijelölt útvonalat és az ERTMS/ETCS kidolgozását.

A további követelményeket a T. melléklet határozza meg.

4.2.2.7. A vonat üzemkész állapotának biztosítása

4.2.2.7.1. Általános követelmény

A vasúttársaságnak meg kell határoznia azt a folyamatot, amely biztosítja a vonaton lévő összes biztonsági berendezés teljesen üzemkész állapotát és a vonat biztonságos futtathatóságát.

A vasúttársaságnak tájékoztatnia kell a pályahálózat-működtetőt a vonat minden olyan jellemzőjének módosításáról, amely érinti annak teljesítményét, vagy minden olyan módosításról, amely érintheti a vonat kijelölt útvonalon tartását.

A pályahálózat-működtetőnek és a vasúttársaságnak meg kell határoznia, és naprakészen kell tartania a vonat korlátozott üzemmódban való futtatásának feltételeit és eljárásait.

4.2.2.7.2. Kötelező adatok

A biztonságos és hatékony működéshez szükséges adtatoknak és az ilyen adatok továbbítási folyamatának az alábbiakat kell tartalmaznia:

— a vonat azonosítása

— a vonatért felelős vasúttársaság kiléte

— a vonat tényleges hossza

— szállít-e a vonat utasokat vagy állatokat, amikor nem erre szánták

— minden üzemeltetési korlátozás az érintett jármű(vek) feltüntetésével (nyomtáv, sebességkorlátozás stb.)

— a pályahálózat-működtető által a veszélyes áruk szállításával kapcsolatban igényelt információ.

A vasúttársaságnak kell meghatároznia egy folyamatot annak biztosítása érdekében, hogy ezek az adatok a vonat indulása előtt a pályahálózat-működtető(k) rendelkezésére álljanak.

A vasúttársaságnak kell meghatároznia egy folyamatot a pályahálózat-működtető(k) tájékoztatására, ha a vonat nem a kijelölt útvonalon fog haladni, vagy ha törölték azt.

4.2.3. A vonatok üzemeltetésével kapcsolatos előírások

4.2.3.1. A vonatok tervezése

A pályahálózat-működtetőnek közölnie kell, hogy milyen adatokra van szüksége egy útvonal kérelmezése esetén. Ezen elem további szempontjait a 2001/14/EK irányelv tartalmazza.

4.2.3.2. A vonatok azonosítása

A vonatokat egyértelműen azonosítani kell.

E követelményeket az R. melléklet határozza meg.

4.2.3.3. A vonat indulása

4.2.3.3.1. Indulás előtti ellenőrzések és próbák

Ezen ÁME 4.1. alpontjának harmadik bekezdésében megállapított követelményekkel összhangban a vasúttársaságnak meg kell határoznia az indulás előtt elvégzendő ellenőrzéseket és próbákat (különösen a fékek esetében).

▼B

4.2.3.3.2. A pályahálózat-működtető tájékoztatása a vonat üzemkész állapotáról

Indulás előtt és menet közben a vasúttársaságnak tájékoztatnia kell a pályahálózat-működtetőt a vonatot vagy annak működését érintő minden olyan esetleges rendellenességről, amely hatással lehet a vonat haladására.

4.2.3.4. Forgalomirányítás

4.2.3.4.1. Általános követelmények

A forgalomirányításnak biztosítania kell a vasúti rendszer biztonságos, hatékony és pontos működését, ideértve a szolgáltatás fennakadása utáni eredményes helyreállítást.

A pályahálózat-működtetőnek meg kell határoznia az alábbiak eljárásait és eszközeit:

— a vonatok valós idejű irányítása,

— az infrastruktúra lehető legnagyobb teljesítményének fenntartásához szükséges operatív intézkedések tényleges vagy várható késések vagy események esetén és

— a vasúttársaságok tájékoztatása ilyen esetekben.

A vasúttársaság által igényelt és a pályahálózat-működtetőkkel való kapcsolódási pontot érintő minden további folyamat csak a pályahálózat-működtetővel való egyeztetést követően vezethető be.

4.2.3.4.2. A vonatok jelentése

4.2.3.4.2.1. A vonatok helyének jelentéséhez szükséges adatok

A pályahálózat-működtetőnek

— biztosítania kell azon idők valós idejű rögzítését, amikor a vonatok elindulnak a hálózataikon lévő megfelelő, előre megállapított jelentési pontokról, oda megérkeznek, azokon áthaladnak, az időkülönbségekkel együtt;

— biztosítania kell a vonatok helyzetének jelentéséhez szükséges konkrét adatokat. Az ilyen tájékoztatásnak a következőket kell tartalmaznia:

  — Vonat azonosítás

  — A jelentési pont azonosítója

  — Az a vonal, amelyen a vonat halad

  — Menetrend szerinti idő a jelentési helyen

  — Tényleges idő a jelentési helyen (és hogy indulás, érkezés vagy áthaladás – külön érkezési és indulási időket kell megadni az olyan közbenső jelentési pontok tekintetében, amelyeken a vonat hívást kezdeményez)

  — A jelentési ponthoz való korai vagy késedelmes megérkezés ideje percben

  — Valamennyi 10 percet meghaladó vagy a teljesítményfigyelő rendszer által előírt más késési idő első indoklása

  — A vonat késedelmes jelentésére vonatkozó közlés, és a késedelem mértéke percekben

  — A vonat korábbi azonosítója (azonosítói), ha van(nak)

  — Az út egésze vagy egy része tekintetében törölt vonat.

▼B

4.2.3.4.2.2. Várható átadási idő

A pályahálózat-működtetőnek rendelkeznie kell egy olyan folyamattal, amely lehetővé teszi az olyan ütemezéstől való becsült eltérés percekben való megadását, amikor a vonatot az egyik pályahálózat-működtetőnek át kell adnia egy másiknak.

E folyamatnak tájékoztatást kell tartalmaznia a szolgáltatás fennakadásáról (a probléma leírásával és helyével).

4.2.3.4.3. Veszélyes áruk

A vasúttársaságnak meg kell határoznia a veszélyes áruk szállításának felügyeleti eljárásait.

Az eljárások a következőket tartalmazzák:

— a vonatokon lévő veszélyes áruk azonosítására vonatkozó a 96/49/EK irányelvben meghatározott jelenlegi európai szabványok

— a mozdonyvezető tájékoztatása a vonaton lévő veszélyes árukról és azok helyéről

— a pályahálózat-működtető által a veszélyes áruk szállításával kapcsolatban igényelt információ

— **a kommunikációs vonalak pályahálózat-működtetővel közösen történő meghatározása és konkrét intézkedések tervezése az árukat érintő vészhelyzetek esetére**

4.2.3.4.4. Üzemelési minőség

A pályahálózat-működtetők és a vasúttársaságok működő folyamatokkal rendelkezik az összes érintett szolgáltatás hatékony működésének figyelemmel kísérésére.

A figyelemmel kísérési eljárásokat az adatok elemzésére és a mögöttes tendenciák észlelésére dolgozzák ki mind az emberi hibák, mind a rendszer hibái vonatkozásában. Az ilyen elemzés eredményeit olyan javító intézkedések kidolgozására használják fel, amelyek célja a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer hatékony működését veszélyeztető események kiküszöbölése vagy hatásainak enyhítése.

Amennyiben az ilyen javító intézkedések az egész hálózat számára hasznosak, ideértve más pályahálózat-működtetőket és vasúttársaságokat is, akkor ezeket, a kereskedelmi titoktartás figyelembe vételével, ennek megfelelően közlik.

A pályahálózat-működtetőnek a lehető leghamarabb elemeznie kell az üzemelésre jelentősen káros hatással lévő eseményeket. Indokolt esetben, és különösen ha az a személyzetük valamelyik tagját érinti, a pályahálózat-működtető felkéri az adott eseményben érintett vasúttársaságokat az elemzésben való részvételre. Amennyiben egy ilyen elemzés a balesetek/események okainak kiküszöbölését vagy hatásainak enyhítését célzó hálózatfejlesztési javaslatokhoz vezet, akkor ezeket közlik az összes érintett pályahálózat-működtetővel és vasúttársasággal.

Az ilyen folyamatokat dokumentálják, és belső felülvizsgálatnak vetik alá.

4.2.3.5. Adatrögzítés

A vonat haladásával kapcsolatos adatokat rögzíteni és tárolni kell a következő célokból:

— A biztonság rendszeres ellenőrzésének támogatása az események és balesetek megelőzése érdekében.

▼B

— A mozdonyvezető, a vonat és az infrastruktúra teljesítményének azonosítása az eseményt vagy balesetet közvetlenül megelőző és (indokolt esetben) közvetlenül követő időben, hogy azonosíthatók legyenek a vonat vezetésével vagy a vonat berendezéseivel kapcsolatos okok, és támogathatók legyenek az újbóli előfordulás megakadályozására irányuló új vagy megváltozott intézkedések.

— A mozdony/vontatóegység és az azt vezető személy teljesítményével, és adott esetben munkaidejével kapcsolatos adatok rögzítése.

A rögzített adatoknak megfeleltethetőknek kell lenniük az alábbiaknak:

— a rögzítés napja és időpontja

— a rögzített esemény pontos földrajzi helye (egy felismerhető helytől megadott távolság kilométerekben)

— a vonat azonosítása

— a mozdonyvezető személyazonossága

Az ilyen adatok tárolására, időszakos értékelésére és hozzáférésére vonatkozó adatokat annak a tagállamnak a vonatkozó nemzeti jogszabályai határozzák meg,

— amelyben a vasúttársaság engedéllyel rendelkezik (a vonaton rögzített adatok tekintetében), vagy

— amelyben az infrastruktúra található (a vonaton kívül rögzített adatok tekintetében).

4.2.3.5.1. Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton kívül

A pályahálózat-működtetőnek legalább a következő adatokat kell rögzítenie:

— a vonatok mozgásával kapcsolatos pálya menti berendezések (jelzőberendezés, pontok stb.) hibája,

— forró csapágy érzékelése,

— a mozdonyvezető és a pályahálózat-működtető vonatmozgásokat engedélyező személyzete közötti kommunikáció.

4.2.3.5.2. Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton

A vasúttársaságnak legalább a következő adatokat kell rögzítenie:

— jelző melletti elhaladás veszély esetén vagy a „mozgási engedély végének” engedély nélküli átlépése

— a vészfék működtetése

— a vonat haladási sebessége

— a fedélzeti vonatirányító és ellenőrző (jelző) rendszerek bármilyen elszigetelése vagy hatástalanítása

— a figyelmeztető hangjelző eszköz (kürt) működtetése

— az ajtóvezérlés működtetése (kioldás, bezárás)

— fedélzeti hőnfutásjelzők általi észlelés, ha vannak

— az a fülke, amely esetében az adatokat rögzítik ellenőrzés céljára

— a vezetők munkaidejének rögzítésére szolgáló adatok.

▼B

4.2.3.6. Korlátozott üzemmód

4.2.3.6.1. Más felhasználók tájékoztatása

A pályahálózat-működtetők a vasúttársaságokkal közösen kötelesek egy folyamatot meghatározni egymás azonnali tájékoztatására minden olyan esettel kapcsolatban, amely csökkenti a vasúthálózat vagy a járművek biztonságát, teljesítményét és/vagy rendelkezésre állását.

4.2.3.6.2. A mozdonyvezetők tájékoztatása

A pályahálózat-működtető felelősségi területével kapcsolatos korlátozott üzemmód minden esetében a pályahálózat-működtető köteles formális utasításokat adni a mozdonyvezetők számára arról, hogy milyen intézkedéseket kell megtenni a korlátozás biztonságos leküzdése érdekében.

4.2.3.6.3. Vészhelyzeti intézkedések

A pályahálózat-működtető az infrastruktúráján működő minden vasúttársasággal és indokolt esetben a szomszédos pályahálózat-működtetőkkel közösen köteles meghatározni, közzétenni és elérhetővé tenni a megfelelő szükséghelyzeti intézkedéseket, és a követelmény alapján átruházni a felelősségeket az üzemzavar által okozott bármilyen negatív hatás csökkentése érdekében.

A tervezési követelményeknek és az ilyen eseményekre adott válaszoknak arányosaknak kell lenniük az üzemzavar jellegével és a korlátozás potenciális súlyosságával.

Ezek az intézkedések, amelyeknek minimális követelményként a hálózat „rendes” állapotba való visszaállítására vonatkozó terveket kell tartalmazniuk, az alábbiakat is érinthetik:

— a járművek meghibásodásai (például olyanok, amelyek jelentősen megzavarhatják a forgalmat, a meghibásodott vonatok mentési eljárásai),

— az infrastruktúra meghibásodásai (például amikor áramkimaradás történt, vagy olyan körülmények, amelyek kerülő útvonalon történő közlekedést tehetnek szükségessé),

— szélsőséges időjárási körülmények

A pályahálózat-működtetőnek kapcsolattartási információkat kell létrehoznia és naprakészen tartania a pályahálózat-működtető és a vasúttársaság legfontosabb személyzete esetében, akiket értesíteni lehet a szolgáltatás korlátozott üzemmódhoz vezető fennakadása esetén. Ennek az információnak tartalmaznia kell a munkaidőn belüli és kívüli kapcsolattartási adatokat.

A vasúttársaságnak el kell juttatnia ezt az információt a pályahálózat-működtetőnek, és tájékoztatnia kell a pályahálózat-működtetőt az ilyen kapcsolattartási adatokban bekövetkező minden változásról.

A pályahálózat-működtetőnek tájékoztatnia kell az összes vasúttársaságot az adataiban bekövetkező minden változásról.

4.2.3.7. Vészhelyzet kezelése

A pályahálózat-működtetőnek

— az infrastruktúráján működő minden vasúttársasággal vagy

— indokolt esetben az infrastruktúráján működő vasúttársaságok képviselő szerveivel és

— indokolt esetben a szomszédos pályahálózat-működtetőkkel, valamint

— a helyi hatóságokkal és

▼B

— a vészhelyzeti szolgálatok, köztük a tűzoltóság és a mentőszolgálat helyi vagy indokolt esetben nemzeti szintű képviselő szerveivel

konzultálva és a 2004/49/EK irányelvvel összhangban meg kell határoznia, közzé kell tennie, és elérhetővé kell tennie a vészhelyzetek kezelése és a vasútvonal rendes működésének helyreállításához szükséges megfelelő intézkedéseket.

Az ilyen intézkedések jellemzően a következőkre vonatkoznak:

— ütközés,

— vonattűz,

— a vonat kiürítése,

— alagutakban bekövetkezett balesetek,

— veszélyes árukat érintő események

— kisiklások

A vasúttársaságnak közöl a pályahálózat-működtetővel az ilyen körülményekkel kapcsolatos minden konkrét információt, különösen a vonatok helyreállítása és vágányra való visszaemelése vonatkozásában. (Lásd még A hagyományos vasúti áruszállító kocsik ÁME 4.2.7.5. pontját.)

Emellett a vasúttársaságnak folyamatokkal kell rendelkeznie az utasok fedélzeti vészhelyzeti és biztonsági eljárásokkal kapcsolatos tájékoztatása érdekében.

4.2.3.8. Segítség a személyzet esemény vagy a járművek nagyobb működési zavarai esetére történő kiképzéséhez

A vasúttársaságnak megfelelő eljárásokat határoz meg, hogy (pl. kommunikációs vonalakkal, a vonat kiürítése esetén megteendő intézkedésekkel) segítsen a vonat személyzetének korlátozott üzemmód esetén elkerülni vagy csökkenteni a járművek műszaki vagy egyéb hibái által okozott késéseket.

4.3. **Az interfészek (kapcsolódási pontok) működési és műszaki előírásai**

A 3. fejezet alapvető követelményeinek fényében az interfészek funkcionális és műszaki jellemzői az alábbiak:

4.3.1. Interfészek az infrastruktúra ÁME-vel

4.3.1.1. A jelzések láthatósága

A mozdonyvezetőnek képesnek kell lennie a jelzések észlelésére, és ezeknek láthatóaknak kell lenniük a normál vezetési pozícióból. Ugyanez vonatkozik a biztonsággal kapcsolatos pálya menti jelzésekre is.

A pálya menti jelzéseket, jeleket és tájékoztató táblákat az ezt megkönnyítő következetes módon kell megtervezni. Figyelembe veendő szempontok:

— azok megfelelően legyenek elhelyezve, hogy a vonat fényszórói lehetővé tegyék a mozdonyvezető számára az információ leolvasását,

— a világítás megfelelősége és intenzitása, ahol az ilyen tájékoztatást meg kell világítani,

— fényvisszaverő táblák használat esetén az alkalmazott anyag fényvisszaverő jellemzőinek meg kell felelniük a megfelelő műszaki előírásoknak, és azokat úgy kell legyártani, hogy a vonat fényszórói lehetővé tegyék a mozdonyvezető számára az információ leolvasását.

▼B

4.3.1.2. Személyszállító kocsik

A személyszállító kocsik lépcsőjének és a menetrend szerinti megállóhelyek peronjai méretkülönbségének biztosítania kell a biztonságos fel- és leszállást.

Be kell tartani a peron felületei és a járművek feszültség alatt levő elektromos alkatrészei közötti minimális előírt távolságot.

4.3.1.3. Szakmai alkalmasság

Kapcsolódási pont van a jelen ÁME 2.2.1. alpontja és a HS INS (nagysebességű új vasútvonalak) ÁME 4.6. alpontja között.

4.3.2. Interfészek az ellenőrző/irányító és jelzőrendszer ÁME-vel

4.3.2.1. A felügyeleti adatok rögzítése

A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer meghatározza a felügyeleti adatok rögzítésének üzemi körülményeit (lásd ezen ÁME 4.2.3.5. alpontját), amelyeknek az ellenőrző-irányító alrendszernek (lásd a HS CCS ÁME 4.2.15. pontját) meg kell felelnie.

4.3.2.2. Vezetői éberségi berendezés

Amennyiben az infrastruktúra támogatja annak lehetőségét, az eszköznek képesnek kell lennie arra, hogy aktiválását automatikusan jelentse az ellenőrző-irányító és jelzőközpontnak. Interfész van a jelen üzemeltetési követelmény és a HS CCS ÁME ERTMS-sel kapcsolatos 4.2.2. alpontja között.

4.3.2.3. ERTMS/ETCS és ERTMS/GSM-R üzemeltetési szabályok

Ezen ÁME A. (A1 és A2) melléklete interfész a HS CCS ÁME A. mellékletében részletezett ERTMS/ETCS FRS-sel és SRS-sel, valamint az ERTMS/GSM-R FRS-sel és SRS-sel.

Ezen kívül interfész van ezen ÁME 4.4. alpontja és a HS CCS ÁME A. melléklete között az ERTMS szabályaival, elveivel és megvalósításával kapcsolatos tájékoztató útmutató dokumentumok tekintetében.

Interfész van az ETCS Mozdonyvezető/Gép/Interfész (DMI) előírásaival (a HS CCS ÁME 4.2.13. pontja) és az EIRENE DMI előírásaival (a HS CCS ÁME 4.2.14. pontja).

Interfész van ezen ÁME A. melléklete és a HS CCS ÁME 4.2.2. alpontja között a fedélzeti ETCS funkciójának elszigetelése tekintetében.

4.3.2.4. A jelek és a pálya menti jelzések láthatósága

A mozdonyvezetőnek képesnek kell lennie észlelni a jeleket és a pálya menti jelzéseket, és ezeknek láthatóaknak kell lenniük a normál vezetési pozícióból. Ugyanez vonatkozik a biztonsággal kapcsolatos pálya menti jelzések más típusaira is.

▼B

A pálya menti jelzéseket, jeleket és tájékoztató táblákat az ezt megkönnyítő következetes módon kell megtervezni. Figyelembe veendő szempontok:

— megfelelően legyenek elhelyezve, hogy a vonat fényszórói lehetővé tegyék a mozdonyvezető számára az információ leolvasását,

— a világítás megfelelősége és intenzitása, ahol az ilyen tájékoztatást meg kell világítani,

— fényvisszaverő táblák használat esetén az alkalmazott anyag fényvisszaverő jellemzőinek meg kell felelniük a megfelelő műszaki előírásoknak, és a jeleket úgy kell legyártani, hogy a vonat fényszórói lehetővé tegyék a mozdonyvezető számára az információ egyszerű leolvasását.

Interfész van a HS CCS ÁME 4.2.16. alpontjával a mozdonyvezető külső látómezője tekintetében. A HS CCS A. mellékletének jövőbeni változatában lesz egy új pont az ETCS-sel felszerelt vasútvonalak pálya menti jelzéseiről.

4.3.2.5. A vonat fékezése

Interfész van ezen ÁME 4.2.2.6.2. alpontja és a HS CCS ÁME 4.3.1.5. alpontja között (A vonat garantált fékezési teljesítménye és jellegzetességei).

▼M1

4.3.2.6. Homokolás alkalmazása. A mozdonyvezetési feladat szakmai képesítéseinek minimális elemei

Interfész van egyrészről ezen ÁME B. melléklete (és annak C1. pontja) és másrészről a HS CCS ÁME A. melléklete 1. függelékének 4.2.11. alpontja (összeegyeztethetőség a pályamenti vonatérzékelő rendszerekkel) és (a 4.3.1.10. alpontban idézett) 4.1. pontja között a homokolás alkalmazásával kapcsolatban.

▼B

4.3.2.7. Adatrögzítés és hőnfutásjelzés

Interfész van egyrészről ezen ÁME 4.2.3.5. alpontja és másrészről a HS CCS ÁME 4.2.2. alpontja (A fedélzeti ETCS működése), A. melléklete 5., 7. és 55. mutatója és 4.2.10. alpontja (HABD (hőnfutásjelző)) között. A jövőben interfész lesz az OPE ÁME B. mellékletével, amikor a HS CCS nyitott kérdését megoldják.

4.3.3. Interfészek a járművekre vonatkozó ÁME-vel

4.3.3.1. 4.2.3. Fékezés

Interfész van ezen ÁME 4.2.2.5.1., 4.2.2.6.1. és 4.2.2.6.2. alpontja és a HS RST ÁME 4.2.4.1. és 4.2.4.3. alpontja között.

Interfész van még a HS RST ÁME 4.2.4.5. alpontja (Örvényáramú vágányfékek) és ezen ÁME 4.2.2.6.2. alpontja között.

▼B

Interfész van még a HS RST ÁME 4.2.4.6. alpontja (álló vonat védelme) és ezen ÁME 4.2.2.6.2. alpontja között.

Interfész van még a HS RST ÁME 4.2.4.7. alpontja (fékezési teljesítmény meredek lejtőn) és ezen ÁME 4.2.2.6.2. és 4.2.1.2.2.3. alpontja között.

▼M1

4.3.3.2. A személyszállító kocsikra vonatkozó követelmények

Interfész van ezen ÁME 4.2.2.4. alpontja és a HS RST ÁME 4.2.2.4. (ajtók), 4.2.5.3. (vészjelzők), 4.3.5.17. (utasok által aktivált vészjelzők) és 4.2.7.1. (vészkijáratok) alpontjaival.

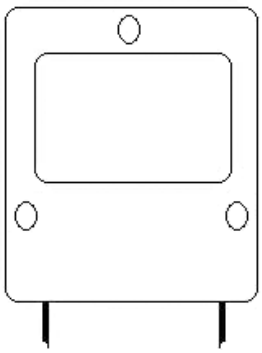
▼B

4.3.3.3. A vonat láthatósága

A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer meghatározza a vonat láthatóságának alapvető követelményeit, amelyeket a járművek alrendszernek kell definiálnia az alábbi rendelkezések szerint.

4.3.3.3.1. A vonat menetirány felé néző első járművén

A vonat első járművének előrefelé néző homlokfalát egy egyenlőszárú háromszöget formázó három fénnyel kell felszerelni az alábbi ábrán látható módon. A fényeknek mindig világítaniuk kell, amikor a vonatot arról az oldalról vezetik.



Az elülső fényeknek optimalizálniuk kell a vonat észlelhetőségét (pl. a pályán dolgozók és a nyilvános kereszteződéseket használók számára), megfelelő láthatóságot kell biztosítaniuk a mozdonyvezető számára (az elöl lévő pálya és a pálya menti tájékoztató jelzések/táblák megvilágítása) éjjel és rossz látási viszonyok között, és nem szabad, hogy elvakítsák a szembejövő vonatok vezetőit.

Szabványosítani kell a fények közötti távolságot, azok pálya fölötti magasságát, átmérőjét, fényerejét, méreteit és az általuk kibocsátott fénycsóva alakját mind nappali, mind éjjeli üzem esetében.

Interfész van a HS RST ÁME 4.2.7.4.1. alpontja és ezen ÁME 4.2.2.1.2. alpontja között.

4.3.3.3.2. A hátsó homlokfalon

Interfész van ezen ÁME 4.2.2.1.3. alpontja és a HS RST ÁME 4.2.7.4.1. alpontja és között.

4.3.3.4. A vonat hallhatósága

A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer meghatározza, hogy a vonat hallhatóságával kapcsolatos azon alapvető követelmény, amelyeknek a járművek alrendszernek meg kell felelnie, az, hogy a vonatnak képesnek kell lennie figyelmeztető hangjelzést adni a jelenlétéről.

▼B

Szabványosítani kell az ilyen figyelmeztető eszköz által kibocsátott hangokat, azok frekvenciáját és hangerejét és a mozdonyvezető általi aktiválás módját.

Interfész van a HS RST ÁME 4.2.7.4.2. alpontja és ezen ÁME 4.2.2.2. alpontja között.

4.3.3.5. A jelzések láthatósága

A mozdonyvezetőnek képesnek kell lennie a jelzések észrevételére, és a jelzéseknek észrevehetőknek kell lenniük a mozdonyvezető számára. Ugyanez vonatkozik a biztonsággal kapcsolatos pálya menti jelzésekre is.

A vezetőfülkéket olyan következetes módon kell kialakítani, hogy a mozdonyvezető a szokásos vezetői helyzetből könnyen megláthassa a számára kifüggesztett információkat.

Interfész van ezen ÁME 4.2.3. 4.alpontja és a HS RST ÁME 4.2.2.7. alpontja és között.

4.3.3.6. Vezetői éberségi berendezés

A mozdonyvezető reakcióinak figyelemmel kísérésére szolgáló eszköz, amely beavatkozik a vonat leállítása érdekében, ha a mozdonyvezető nem reagál egy megadott időn belül.

Interfész van ezen ÁME 4.3.3.2. és 4.3.3.7. alpontja és a HS RST ÁME 4.2.7.9. alpontja között a vezetői éberségi berendezés tekintetében.

4.3.3.7. A vonatok összetétele és a B. melléklet

Interfész van:

— egyrészről ezen ÁME 4.2.2.5., 4.2.3.6.3. és 4.2.3.7. alpontja,

— valamint másrészről a HS RST ÁME és K. mellékletének 4.2.2.2.b. alpontja (kapcsolókészülékek és vonatmentéshez használt kapcsolási elrendezések) és 4.2.3.5. alpontja (maximális vonathosszúság) között,

a következők tekintetében:

— az érintett vonal maximális emelkedőjén engedélyezett maximális vonatsúly

— a vonat maximális hosszúsága, és

— gyorsulás tolt menet esetén.

4.3.3.8. Járművek paraméterei, amelyek befolyásolják a földi vonatmegfigyelő rendszereket és a járművek dinamikus viselkedését

Interfész van ezen ÁME 4.2.3.3.2., és 4.2.3.4. alpontja és a HS RST ÁME és 4.2.3.6. alpontja között.

▼M1

4.3.3.9. Homokolás

Interfész van egyrészről ezen ÁME B. melléklete (C1. pont) és másrészről a HS RST ÁME 4.2.3.10. alpontja között a homokszórással kapcsolatban.

4.3.3.10. Vonatösszeállítás, J. melléklet

Interfész van ezen ÁME 4.2.2.5. alpontja és J. melléklete között és a HS RST ÁME 4.2.1.2. (a vonat tervezése) és 4.2.7.10. (megfigyelési és diagnosztikai koncepció) alpontja között a vonatszemélyzet által a jármű működésére vonatkozóan elsajátított ismeretekkel kapcsolatban.

▼B

4.3.3.11. Vészhelyzeti intézkedések és vészhelyzetek kezelése

Interfész van ezen ÁME 4.2.3.6.3. és 4.2.3.7. alpontja és a HS RST ÁME 4.2.2.2. alpontja (kapcsolókészülékek és vonatmentéshez használt kapcsolási elrendezések) és K. melléklete között.

Interfész még van ezen ÁME 4.2.3.6. és 4.2.3.7. alpontja és a HS RST ÁME 4.2.7.1. alpontja (Vészhelyzeti intézkedések) és 4.2.7.2. alpontja (Tűzbiztonság) között.

▼M1

4.3.3.12. Adatrögzítés

Interfész van ezen ÁME 4.2.3.5.2. alpontja (Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton) és a HS RST ÁME 4.2.7.10. (megfigyelési és diagnosztikai koncepciók) alpontja között.

▼B

4.3.3.13. Az ágyazatra gyakorolt aerodinamikai hatások

Interfész van a HS RST ÁME 4.2.3.11. alpontja és ezen ÁME 4.2.1.2.2.3. alpontja között.

4.3.3.14. Környezeti feltételek

Interfész van a HS RST ÁME 4.2.6.1. alpontja és ezen ÁME 4.2.2.5. és 4.2.3.3.2. alpontja között.

4.3.3.15. Oldalszél

Interfész van a HS RST ÁME 4.2.6.3. alpontja és ezen ÁME 4.2.1.2.2.3. és 4.3.2.6. alpontja között.

4.3.3.16. Maximális nyomáskülönbségek alagutakban

Interfész van a HS RST ÁME 4.2.6.4. alpontja és ezen ÁME 4.2.1.2.2.3. és 4.3.2.6. alpontja között.

4.3.3.17. Külső zaj

Interfész van a HS RST ÁME 4.2.6.5. alpontja és ezen ÁME 4.2.3.7. alpontja között.

4.3.3.18. Tűzbiztonság

Interfész van a HS RST ÁME 4.2.7.2. alpontja és ezen ÁME 4.2.3.7. alpontja között.

4.3.3.19. Emelési/mentési eljárások

Interfész van a HS RST ÁME 4.2.7.5. alpontja és ezen ÁME 4.2.3.7. alpontja között.

4.3.3.20. Megfigyelési és diagnosztikai koncepciók

Interfész van a HS RST ÁME 4.2.7.11. alpontja és ezen ÁME 4.2.3.5.2. alpontja között.

4.3.3.21. Különös előírások hosszú alagutakra vonatkozóan

Interfész van a HS RST ÁME 4.2.7.12. alpontja és ezen ÁME 4.2.1.2.2.1., 4.2.3.7. és 4.6.3.2.3.3. alpontja között.

▼B

4.3.3.22. Vontatási teljesítményre vonatkozó követelmények

Interfész van a HS RST ÁME 4.2.8.1. alpontja és ezen ÁME 4.2.2.5. és 4.2.3.3.2. alpontja között.

4.3.3.23. Vontatási tapadásra vonatkozó követelmények

Interfész van a HS RST ÁME 4.2.8.2. alpontja és ezen ÁME 4.2.3.3.2., 4.2.3.6. és 4.2.1.2.2. alpontja között.

4.3.3.24. Az áramellátással kapcsolatos funkcionális és műszaki előírások

Interfész van a HS RST ÁME 4.2.8.3. alpontja és ezen ÁME 4.2.3.6. és 4.2.1.2.2. alpontja között.

4.3.4. Interfész a HS energia ÁME-vel

Interfész van a jelen ÁME 2.2.1. alpontja és a HS ENE (nagysebességű korszerűsített vasútvonalak) ÁME 4.6. alpontja között.

4.3.5. Interfész a vasúti alagutak biztonsága ÁME-vel

Az SRT (vasúti alagutak biztonsága) ÁME-ben található számos követelmény kiegészítő módon támaszkodik az OPE ÁME egyes elemeire. Ezeket az SRT ÁME 4.3.4. alpontjában tárgyalják részletesen.

Különös interfész van az SRT ÁME 4.2.5.1.3.2. alpontja és ezen ÁME 4.6.3.2.3.3. alpontja között.

4.3.6. Interfészek a mozgáskorlátozott személyek ÁME-vel

A PRM (mozgáskorlátozott személyek) ÁME-ben található számos követelmény kiegészítő módon támaszkodik az OPE ÁME egyes elemeire. Ezeket a PRM ÁME 4.1.4. és 4.2.4. alpontjai tárgyalják részletesen.

4.4. **Üzemeltetési szabályok**

A TEN-ben való használatra szánt új és eltérő strukturális alrendszerek összehangolt működését lehetővé tevő és különösen az új vonatellenőrző és jelzőrendszerek működéséhez közvetlenül kapcsolódó szabályoknak és eljárásoknak azonosaknak kell lenniük azonos helyezetek fennállása esetén.

Ebből kifolyólag meghatározták az Európai Vasúti Ellenőrzési Rendszer (ETCS) és a Globális Mobil Kommunikációs Rendszer – Vasút (GSM-R) részletes működési szabályait. Ezeket az A. melléklet határozza meg.

Az A. mellékletet (ETCS és GSM-R szabályok és elvek) a két alább felsorolt tájékoztató dokumentum egészíti ki:

— Az ETCS/GMS-R szabályairól és elveiről szóló bemutató jelentés (EEIG hiv. szám: 05E374)

— Az ERTMS megvalósítására vonatkozó javaslatok (EEIG hiv. szám: 05E375)

A B. melléklet egyéb olyan üzemeltetési szabályokat határoz meg, amelyeket szabványosítani lehet a TEN-re kiterjedően.

Mivel ezeket a szabályokat az egész TEN-re kiterjedő alkalmazásra szánták, fontos, hogy azok teljesen következetesek legyenek. Az egyetlen olyan szervezet, amely képes módosítani ezeket a szabályokat az ERA, a jelen ÁME A., B. és C. mellékletének fenntartásáért felelős egység.

▼B

4.5. **Karbantartási szabályok**

Nem alkalmazható.

4.6. **Szakmai alkalmasság**

Ezen ÁME 2.2.1. alpontjával összhangban ez a pont a szakmai és nyelvi alkalmassággal és a személyzet számára az ilyen alkalmasság eléréséhez szükséges értékelési folyamattal foglalkozik.

4.6.1. Szakmai alkalmasság

A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők személyzetének (az alvállalkozókat is ideértve) rendelkeznie kell a rendes, korlátozott és vészhelyzeti üzemmód alatti biztonsággal kapcsolatos összes feladat ellátásához szükséges megfelelő szakmai alkalmassággal. Az ilyen alkalmasság kiterjed a szakmai ismeretekre és az ilyen ismeret gyakorlati alkalmazásának képességére.

▼M1

Az egyes feladatok esetében a szakképesítés minimális elemei a J. és L. mellékletekben találhatók.

▼B

4.6.1.1. Szakmai ismeretek

Figyelembe véve az említett mellékleteket és a személyzet érintett tagjának feladataitól függően a megkövetelt ismeret az alábbiakat tartalmazza:

— a vasút általános működése, különös tekintettel a biztonság szempontjából kritikus tevékenységekre:

  — a szervezetük biztonsági irányítási rendszerének működési elvei,

  — az átjárhatósági műveletekbe bevont legfontosabb szereplők feladatai és felelősségei,

  — a veszélyek felmérése, különösen a vasút működésével és az elektromos vontatással kapcsolatos kockázatok terén

— a biztonsággal kapcsolatos feladatok megfelelő ismerete az alábbiakat érintő eljárások és interfészek tekintetében:

  — vasútvonalak és pálya menti berendezések,

  — járművek,

  — a környezet.

4.6.1.2. Az ismeretek gyakorlati alkalmazásának képessége

Az ilyen ismeret rutinhelyzetekben, korlátozott üzemmódban és vészhelyzetekben való alkalmazásának képessége megköveteli, hogy a személyzet teljes mértékben ismerje a következőket:

— az ilyen szabályok és eljárások alkalmazásának módjai és elvei

— a pálya menti berendezések és a járművek, valamint bármely konkrét biztonsági berendezés használatának folyamata

— a személyek és a folyamatok szükségtelen veszélyeztetésének elkerülését célzó biztonsági irányítási rendszer elvei

valamint a különböző olyan körülményekhez való alkalmazkodás képessége, amelyekkel a személy szembekerülhet.

▼B

A 2004/49/EK irányelv III. melléklete 2. pontjának megfelelően a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők kötelesek alkalmassági nyilvántartási rendszert létrehozni a személyzet érintett tagjai alkalmasságának vizsgálata és fenntartása érdekében. Ennek megfelelően szükség szerint képzést kell biztosítani az ismeretek és a készségek naprakészen tartásának biztosítása érdekében, különösen a rendszer vagy az egyéni teljesítmény gyengeségeivel vagy hiányosságaival kapcsolatban.

4.6.2. Nyelvi alkalmasság

4.6.2.1. Alapelvek

A pályahálózat-működtetők és vasúttársaságok kötelesek biztosítani, hogy az ezzel foglalkozó személyzetük képes legyen használni az ezen ÁME-ben megállapított kommunikációs protokollokat és elveket.

Amennyiben a pályahálózat-működtető által használt munkanyelv eltér a vasúttársaság személyzetének szokásos munkanyelvétől, az ilyen nyelvi és kommunikációs képzés kritikus részét, kell hogy képezze a vasúttársaság általános képességkezelési rendszerének.

A vasúttársaság azon személyzete, amelynek feladatai megkövetelik a pályahálózat-működtető személyzetével való kommunikációt a biztonsági szempontból kritikus ügyekről rutinhelyzetekben, korlátozott üzemmódban és vészhelyzetekben egyaránt, kellő tudásszinttel kell, hogy rendelkezzen a pályahálózat-működtető által használt munkanyelv terén.

4.6.2.2. Tudásszint

A pályahálózat-működtető nyelvében való jártassági szintnek biztonsági szempontból elegendőnek kell lennie:

— Minimális követelmény, hogy a mozdonyvezető képes legyen:

  — elküldeni és megérteni a jelen ÁME C. mellékletében meghatározott összes üzenetet,

  — eredményesen kommunikálni rutinhelyzetekben, korlátozott üzemmódban és vészhelyzetekben,

  — kitölteni az űrlapkönyv használatához kapcsolódó űrlapokat.

— A vonat személyzetének más olyan tagjai esetében, akiknek a feladatai megkövetelik, hogy biztonsági szempontból kritikus ügyekről kommunikáljanak a pályahálózat-működtetővel, a minimális követelmény az, hogy képesek legyenek a vonatot és annak üzemi állapotát leíró információkat küldeni és megérteni. A megfelelő alkalmassági szintekkel kapcsolatos útmutató az E. mellékletben található.

Az alkalmasság megfelelő szintjeire vonatkozó iránymutatás az E. mellékletben található. A mozdonyvezetők esetében a tudásnak legalább 3-as szintűnek kell lennie. A vonatkísérő személyzet esetében a tudásnak legalább 2-es szintűnek kell lennie.

4.6.3. A személyzet kezdeti és folyamatos vizsgálata

4.6.3.1. Alapvető rendszerelemek

A 2004/49/EK irányelv III. melléklet 2. pontjának megfelelően a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők kötelesek meghatározni a személyzetük értékelési eljárását. Ajánlatos figyelembe venni a következők mindegyikét:

A. A személyzet kiválasztása

— az egyéni tapasztalat és alkalmasság értékelése

▼B

— az egyéni alkalmasság értékelése minden kötelezően előírt idegen nyelv(ek) használatában vagy a megtanulásának adottsága

B. Kezdeti szakmai képzés

— a képzési igények elemzése,

— képzési erőforrások

— az oktatók képzése

▼M1

C. Kezdeti vizsgálat

— alapfeltételek,

— vizsgálati program gyakorlati bemutatással együtt,

— az oktatók képesítése,

— alkalmassági bizonyítvány kiadása.

D. Az alkalmasság megtartása

— az alkalmasság megtartásának elvei,

— követendő módszerek,

— az alkalmasság megtartását célzó folyamatok,

— az értékelés folyamata.

▼B

E. Szinten tartó képzés

— a folyamatos képzés elvei (a nyelvi is)

4.6.3.2. A képzési igények elemzése

4.6.3.2.1. A képzési igények elemzésének kidolgozása

A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők kötelesek elemezni a vonatkozó személyzetük képzési igényeit.

Az elemzésnek meg kell állapítania annak terjedelmét és összetettségét, és figyelembe kell vennie a TEN-en közlekedő vonatok működésével kapcsolatos kockázatokat, különösen az emberi képességek és korlátok (az emberi tényezők) terén, amelyek okai a következők lehetnek:

— a pályahálózat-működtetők üzemeltetési gyakorlatai közötti különbségek és az ezek közötti váltásokkal kapcsolatos kockázatok,

— a feladatok, üzemeltetési eljárások és kommunikációs protokollok közötti különbségek,

— a pályahálózat-működtető személyzete által használt munkanyelv eltérései,

— helyi üzemeltetési utasítások, amelyek tartalmazhatnak egyes esetekben, például egy adott alagútban alkalmazandó speciális eljárásokat vagy meghatározott berendezést.

A figyelembe veendő elemekkel kapcsolatos útmutató a fenti 4.6.1. alpontban említett mellékletekben található. Adott esetben a személyzet képzésének elemeit olyan helyeken kell elhelyezni, amelyek figyelembe veszik ezeket.

Lehetséges, hogy a vasúttársaság által tervbe vett üzemelés típusa vagy a pályahálózat-működtető által működtetett pályahálózat jellege miatt az e mellékletekben található elemek némelyike nem indokolt. A képzési igények elemzésének indoklással együtt dokumentálnia kell az indokolatlannak tekintett elemeket.

▼B

4.6.3.2.2. A képzési igények elemzésének aktualizálása

A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők kötelesek folyamatot meghatározni a saját képzési igényeik felülvizsgálatára és aktualizálására, figyelembe véve olyan szempontokat, mint a korábbi ellenőrzések, a rendszerből érkező visszajelzés, valamint a szabályok, az eljárások, az infrastruktúra és a technológia ismert változásai.

4.6.3.2.3. Konkrét elemek a vonatszemélyzet és a kisegítő személyzet esetében

▼M1

4.6.3.2.3.1. Útvonalismeret

A vasúttársaságnak meg kell határoznia azt a folyamatot, amelynek révén a vonatszemélyzet megszerzi és fenntartja azon útvonalak ismeretét, amelyeken dolgozik. A folyamatnak

— a pályahálózat-működtető által az útvonallal kapcsolatban megadott információkra kell alapulnia, és

— összhangban kell lennie a jelen ÁME 4.2.1. alpontjában ismertetett folyamattal.

▼B

4.6.3.2.3.2. Járműismeret

A vasúttársaságnak meg kell határoznia azt a folyamatot, amelynek révén a vonatszemélyzet megszerzi és fenntartja a vontató és vontatott járművek ismeretét.

4.6.3.2.3.3. Kisegítő személyzet

A vasúttársaságnak meg kell bizonyosodnia arról, hogy a „vonatszemélyzet” részét nem képező kisegítő (pl. vendéglátó és takarító) személyzet az alapképzésen túl képzést kap a „vonatszemélyzet” teljesen képzett tagjaitól kapott utasítások végrehajtására.

4.7. **Egészségvédelmi és biztonsági feltételek**

4.7.1. Bevezetés

A 4.2.1. alpontban a jelen ÁME 2.2. alpontja szerinti biztonsági szempontból kritikus feladatokat ellátóként meghatározott személyzetnek megfelelő alkalmassággal kell rendelkeznie az általános működtetési és biztonsági színvonalnak való megfelelés biztosítása érdekében.

A 2004/49/EK irányelvvel összhangban a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők kötelesek létrehozni és dokumentálni azokat a folyamatokat, amelyek megvalósításával megfelelnek a személyzetükkel kapcsolatban a biztonsági irányítási rendszerükben meghatározott orvosi, pszichológiai és egészségügyi követelményeknek.

A 4.7.4. alpontban meghatározott orvosi vizsgálatokat hivatalos üzemorvosnak kell elvégeznie, és ezekkel kapcsolatban neki kell döntést hoznia az egyes személyek feladatra való alkalmasságáról.

A személyzet nem végezhet biztonsági szempontból kritikus munkát, ha az éberségét olyan anyagok korlátozzák, mint az alkohol, a drogok vagy a pszichotróp gyógyszerek. A vasúttársaságoknak és a pályahálózat-működtetőknek ezért eljárásokkal kell rendelkeznie az ilyen anyagok hatása alatt álló vagy munka közben ilyen anyagokat fogyasztó személyzet által előidézett kockázatok korlátozása érdekében.

A vonat működése szerinti tagállam nemzeti szabályozása alkalmazandó a fent említett anyagok meghatározott határértékei tekintetében.

▼B

4.7.2. Az üzemorvosok és orvosi szervezetek javasolt jóváhagyási feltételei

A vasúttársaságoknak és a pályahálózat-működtetőknek az engedélyezésük vagy bejegyzésük szerinti ország nemzeti szabályozásával és gyakorlataival összhangban kell kiválasztaniuk az üzemorvosokat és az orvosi vizsgálatokban részt vevő szervezeteket.

A 4.7.4. pontban meghatározott orvosi vizsgálatokat elvégző üzemorvosoknak a következőkkel kell rendelkezniük:

— Üzemorvosi szakismeret,

— Az érintett munkakör és a vasúti környezet veszélyeinek ismerete,

— Annak megértése, hogy az egészségügyi alkalmasság hiánya hogyan érintheti az ilyen veszélyekből eredő kockázatok kiküszöbölését vagy csökkentését célzó intézkedéseket.

Az ilyen feltételeknek megfelelő üzemorvos külső orvosi vagy paramedicinális, pl. szemészeti segítséget vehet igénybe az orvosi konzultációjának vagy vizsgálatának alátámasztására.

4.7.3. A pszichológiai értékelésben résztvevő pszichológusok jóváhagyási kritériumai és a pszichológiai értékelés követelményei

4.7.3.1. A pszichológusok képesítése

Javasolt, hogy a pszichológusnak rendelkezzen a megfelelő egyetemi képesítéssel, valamint képesítő bizonyítvánnyal és engedéllyel a vasúttársaság vagy a pályahálózat-működtető engedélyezése vagy bejegyzése szerinti ország nemzeti szabályozásával vagy gyakorlatával összhangban.

4.7.3.2. A pszichológiai értékelés tartalma és értelmezése

A pszichológiai értékelés tartalmát és értelmezési eljárását a 4.7.3.1. pont szerinti képesítéssel rendelkező személynek kell meghatároznia, figyelembe véve a vasúti munkát és környezetet.

4.7.3.3. A értékelési eszközök kiválasztása

Az értékelés csak pszichológiai és tudományos elvekre alapuló vizsgálati eszközöket tartalmazhat.

4.7.4. Orvosi vizsgálat és pszichológiai értékelés

4.7.4.1. Az állás betöltése előtt

4.7.4.1.1. Az orvosi vizsgálat minimális tartalma

Az orvosi vizsgálatnak a következőkre kell kiterjednie:

— Általános orvosi vizsgálat,

— Az érzékszervek működésének vizsgálata (látás, hallás, színérzékelés),

— Diabetes mellitus vagy a klinikai vizsgálat által jelzett egyéb állapot kimutatására szolgáló vizelet- vagy vérvizsgálat,

— Drogszűrés.

4.7.4.1.2. Pszichológiai értékelés

A pszichológiai értékelés célja a vasúttársaság támogatása a személyzet olyan tagjainak feladatra való beosztása és adminisztrációja terén, akik kognitív, pszichomotoros, viselkedési és személyiségbeli képessége lehetővé teszi a feladatok biztonságos elvégzését.

▼B

A pszichológiai értékelés tartalmának meghatározásakor a pszichológusnak legalább az egyes biztonsági funkciók követelményeivel kapcsolatos alábbi feltételeket kell figyelembe vennie:

— Kognitív:

  — Figyelem és koncentrálás

  — Memória

  — Felfogóképesség

  — Érvelés

  — Kommunikáció

— Pszichomotoros:

  — Reakciósebesség:

  — Mozgáskoordináció

— Viselkedésbeli és személyiségi:

  — Érzelmi önkontroll

  — Viselkedési megbízhatóság

  — Autonómia

  — Lelkiismeretesség

Ha a pszichológus eltekint a fentiek bármelyikétől, a döntést indokolni és dokumentálni kell.

4.7.4.2. Az állás betöltése után

4.7.4.2.1. Az időszaki orvosi vizsgálatok gyakorisága

Legalább egy módszeres orvosi vizsgálatot el kell végezni:

— 5 évente a 40 év alatti személyzet esetében,

— 3 évente a 41 és 62 év közötti személyzet esetében,

— Évente a 62 év fölötti személyzet esetében.

Az üzemorvosnak sűrűbb vizsgálati gyakoriságot kell előírnia, ha a személyzet tagjának egészségi állapota megköveteli.

4.7.4.2.2. Az időszakos orvosi vizsgálat minimális tartalma

Ha a dolgozó megfelel az állás betöltése előtt elvégzett vizsgálat esetében megállapított kritériumoknak, az időszakos szakorvosi vizsgálatoknak legalább az alábbiakat kell tartalmazniuk:

— Általános orvosi vizsgálat,

— Az érzékszervek működésének vizsgálata (látás, hallás, színérzékelés),

— Diabetes mellitus vagy a klinikai vizsgálat által jelzett egyéb állapot kimutatására szolgáló vizelet- vagy vérvizsgálat,

— Drogszűrés, amennyiben klinikailag javallott.

4.7.4.2.3. További orvosi és/vagy pszichológiai értékelések

Az időszakos orvosi vizsgálat mellett további meghatározott orvosi és/vagy pszichológiai értékelést kell végezni, amennyiben ésszerű alapon kétely merül fel a személyzet valamely tagjának orvosi vagy

▼B

pszichológiai alkalmassága terén, vagy ésszerűen gyanítható a kábítószerfogyasztás vagy durva viselkedés vagy az alkohol mértéktelen fogyasztása. Ez különösen az illető által elkövetett emberi hiba által okozott esemény vagy baleset után indokolt.

Az alkalmazottnak bármely 30 napot meghaladó betegszabadság után orvosi vizsgálatot kell kérnie. Megfelelő esetekben az ilyen vizsgálat korlátozódhat arra, hogy az üzemorvos értékeli a rendelkezésre álló orvosi információt, amely azt igazolja, hogy az alkalmazott munkaalkalmassága nem szenvedett kárt.

A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők kötelesek a további vizsgálatok indokolt esetben történő elvégzését biztosító rendszereket működtetni.

4.7.5. Egészségügyi követelmények

4.7.5.1. Általános követelmények

A személyzet nem lehet olyan egészségügyi állapotban, és nem állhat olyan gyógykezelés alatt, amely az alábbiakat okozhatja:

— Hirtelen eszméletvesztés,

— Az öntudat vagy a koncentráció romlása,

— Hirtelen cselekvőképtelenség,

— Az egyensúly vagy mozgáskoordináció romlása,

— Jelentős mozgáskorlátozottság.

Látás és hallás terén a következő követelményeknek kell teljesülniük:

4.7.5.2. Látási követelmények

— Távoli látásélesség segédeszközzel vagy anélkül: 0,8 (jobb szem + bal szem, külön mérve); legalább 0,3 a rosszabb szem esetében.

— A szemüveglencse maximális dioptriája: távollátás: +5/rövidlátás –8: A (4.7.2. alpont meghatározása szerinti) hivatalos üzemorvos kivételes esetekben és a szemorvos véleményének kikérése után engedélyezheti az e tartományon kívüli értékeket.

— Közepes távolságú és közeli látás: segédeszközzel vagy anélkül megfelelő.

— Kontaktlencse használata engedélyezett.

— Normális színlátás: elismert, például Ishihara teszt segítségével, szükség esetén másik elismert teszttel kiegészítve.

— Látómező: normális (az elvégzendő feladatot érintő minden rendellenesség hiánya)

— Látás mindkét szemmel: tényleges

— Kétszemes látás: tényleges

— Kontrasztérzékenység: jó

— Progresszív szembetegség hiánya

— A beültetett szemlencse, a lézer nélküli vagy lézeres látóélesség javító műtét csak azzal a feltétellel engedélyezett, hogy azt évente vagy az üzemorvos által megállapított gyakorisággal ellenőrzik.

4.7.5.3. A hallással kapcsolatos követelmények

A megfelelő hallást hang audiogrammal kell igazolni, azaz:

— A hallás elég jó a telefonbeszélgetések lefolytatásához, valamint a figyelmeztető hangjelzések és rádióüzenetek meghallásához.

▼B

— Az alábbi tájékoztató jellegű adatokat iránymutatásként kell kezelni:

— A halláskárosodás mértéke 500 és 1 000 Hz között nem lehet nagyobb, mint 40 dB.

— A halláskárosodás mértéke 2 000 Hz-en nem lehet nagyobb, mint 45 dB a rosszabban halló fül esetében.

▼M1

_____

_____

▼B

4.8. **Infrastruktúra- és járműnyilvántartás**

A 96/48/EK irányelv 22a. cikkének (1) bekezdése szerint „a tagállamok kötelesek gondoskodni arról, hogy kiadják és évente frissítsék az infrastruktúrát és a járműveket rögzítő nyilvántartást. Ezeknek a nyilvántartásoknak fel kell tüntetniük az egyes érintett alrendszerek vagy alrendszerrészek fő jellemzőit és azok viszonyát a vonatkozó ÁME-kben előírt jellemzőkhöz. Ebből a célból az egyes ÁME-k pontosan megjelölik, hogy milyen információkat kell tartalmazniuk az infrastruktúráról és a járművekről szóló nyilvántartásoknak.”

Az ilyen nyilvántartások éves aktualizálása és közzététele miatt nem alkalmasak a „forgalmi szolgálat és forgalomirányítás” alrendszer meghatározott követelményeinek teljesítésére. Ennélfogva ezen ÁME semmit sem határoz meg e nyilvántartásokkal kapcsolatban.

Van azonban egy üzemeltetési követelmény, amely szerint az infrastruktúrával kapcsolatos egyes adatokat elérhetővé kell tenni a vasúttársaság számára és a járművekkel kapcsolatos egyes adatokat elérhetővé kell tenni a pályahálózat-működtető számára. Az érintett adatoknak mindkét esetben teljeseknek és pontosaknak kell lenniük.

4.8.1. Infrastruktúra

A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer vonatkozásában a nagysebességű vasúti infrastruktúrával kapcsolatos és a vasúttársaságok számára elérhetővé teendő adatelemeket érintő követelmények a D. mellékletben találhatók. A pályahálózat-működtető felelős az adatok helyességéért.

4.8.2. Járművek

A járművekkel kapcsolatban az alábbi adatokat kell elérhetővé tenni a pályahálózat-működtető számára. A jármű üzembentartója (tulajdonosa) felelős az adatok helyességéért:

— a jármű gyártása során felhasználtak-e olyan anyagokat, amelyek baleset vagy tűz esetén veszélyesek lehetnek (pl. azbeszt)

— az ütközők közötti hossz

5. **KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRHATÓSÁGOT LEHETŐVÉ TEVŐ RENDSZERELEMEK**

5.1. **Fogalommeghatározás**

A 96/48/EK irányelv 2. cikkének d) pontja szerint:

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek „azok az elemi rendszerelemek, rendszerelemcsoportok, szerkezeti részegységei vagy berendezések teljes egységei, amelyek egy olyan alrendszerbe illeszkednek vagy illesztendők be, amelytől közvetve vagy közvetlenül a nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatósága függ. A rendszerelemek fogalmába egyaránt beletartoznak az anyagi és szellemi javak, úgymint a szoftver”.

▼B

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem:

— olyan termék, amely az alrendszerbe való integrálása és ottani használata előtt forgalomba hozható; e tekintetben lehetségesnek kell lennie a megfelelősége vizsgálatának függetlenül attól az alrendszertől, amelybe beépítették,

— vagy olyan immateriális javak, például szoftverek, folyamatok, szervezetek, eljárások stb., amelyek funkcióval bírnak az alrendszerben, és amelyek megfelelőségét igazolni kell az alapvető követelmények teljesülésének biztosítása érdekében.

5.2. **A rendszerelemek felsorolása**

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek a 96/48/EK irányelv vonatkozó rendelkezéseinek hatálya alá tartoznak. A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer tekintetében jelenleg nincsenek a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek.

5.3. **A rendszerelemek teljesítménye és előírásai**

Nem alkalmazható.

6. **A RENDSZERELEMEK MEGFELELŐSÉGÉNEK ÉS/VAGY HASZNÁLATRA VALÓ ALKALMASSÁGÁNAK ÉRTÉKELÉSE ÉS AZ ALRENDSZER HITELESÍTÉSE**

6.1. **Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem**

Mivel a jelen ÁME még nem határoz meg semmilyen átjárhatósági rendszerelemet, nem történik említés a értékelési intézkedésekről.

Ha azonban ezt követően átjárhatósági rendszerelemeket határoznak meg, és ezért azok megvizsgáltathatók valamely bejelentett szervezettel, egy átdolgozott változat kiegészíthető a vonatkozó egy vagy több értékelési eljárással.

6.2. **Forgalmi szolgálat és forgalomirányítás**

6.2.1. Alapelvek

A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer egy strukturális alrendszer a 96/48/EK irányelv II. melléklete szerint.

Az egyes elemek azonban szorosan illeszkednek a pályahálózat-működtetőtől vagy a vasúttársaságtól a 2004/49/EK irányelvben meghatározott biztonsági engedély/tanúsítvány megadásához igényelt üzemeltetési eljárásokkal és folyamatokkal. A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők igazolják a jelen ÁME követelményeinek való megfelelést. Ezt a 2004/49/EK irányelvben ismertetett biztonsági irányítási rendszer segítségével tehetik meg. Megjegyzendő, hogy jelenleg a jelen ÁME egyetlen eleme sem írja elő a bejelentett szervezet által történő külön értékelést.

A megfelelő illetékes hatóság új vagy felülvizsgált biztonsági engedély/tanúsítvány kiadása előtt megvizsgál minden új vagy módosított üzemeltetési eljárást és folyamatot annak bevezetése előtt. Ez az értékelés a biztonsági engedély/tanúsítvány kiadási folyamatának részét képezi. Amennyiben a jelen ÁME hatálya más tagállamo(ka)t is érint, biztosítani kell az illető tagállammal való koordinációt az értékeléssel kapcsolatban.

▼B

Az alábbiakban ismertetett vizsgálati folyamat sikeres lezárulásától függően az illetékes hatóság engedélyezi a pályahálózat-működtetőnek vagy a vasúttársaságnak, hogy a 2004/49/EK irányelv 10. és 11. cikkében előírt biztonsági engedély vagy biztonsági tanúsítvány kiadásával együtt bevezesse a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerének vonatkozó elemeit.

Amikor a pályahálózat-működtető vagy a vasúttársaság új/korszerűsített/megújított olyan üzemeltetési eljárást vezet be, amelyre vonatkoznak a jelen ÁME követelményei (vagy jelentősen módosít meglévőket), akkor olyan értelmű elkötelezettséget vállal, hogy az ilyen folyamatok összhangban vannak a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer ÁME-vel (vagy annak egy részével az átmeneti időszakban – lásd: 7. fejezet).

Az e fejezetben leírt új vagy módosított üzemeltetési eljárások és folyamatok vizsgálati folyamata egyenértékű a tagállamok által a 96/48/EK irányelv 14. cikkének (1) bekezdésében kiadott üzembe helyezési engedéllyel.

6.2.2. Dokumentálási szabályok és eljárások

A jelen ÁME 4.2.1. alpontjában említett dokumentáció vizsgálata tekintetében az illetékes hatóság felelős annak biztosításáért, hogy a pályahálózat-működtető és a vasúttársaság által átadott dokumentáció előkészítési folyamata megfelelő mind teljesség, mind pontosság szempontjából.

6.2.3. Értékelési eljárás

6.2.3.1. Az illetékes hatóság határozata

A G. melléklettel összefüggésben a pályahálózat-működtető és a vasúttársaság benyújtja a javasolt új vagy módosított üzemeltetési eljárás(ok) leírását.

A 2004/49/EK irányelvben meghatározott biztonsági tanúsítvány/engedély A. része alá tartozóként feltüntetett elemek tekintetében benyújtják azokat azon tagállam illetékes hatóságának, amelyben a társaság székhellyel rendelkezik.

A 2004/49/EK irányelvben meghatározott biztonsági tanúsítvány/engedély B. része alá tartozóként feltüntetett elemek tekintetében benyújtják azokat az egyes érintett tagállamok illetékes hatóságának.

A leírásoknak kellően részletezettnek kell lenniük annak érdekében, hogy az egy vagy több illetékes hatóság el tudja dönteni, hogy szükség van-e formális értékelésre.

6.2.3.2. Ha vizsgálatra van szükség

Amennyiben az egy vagy több illetékes hatóság úgy határoz, hogy ilyen értékelésre van szükség, azt a 2004/49/EK irányelvnek megfelelő biztonsági tanúsítvány/engedély kiadásához/megújításához vezető értékelés részeként végzik el.

A értékelési eljárás összhangban van a 2004/49/EK irányelv 10. és 11. cikkében előírt biztonsági irányítási módszer vizsgálata és tanúsítása/engedélyezése érdekében létrehozandó közös biztonsági módszerrel.

Az értékelés elvégzésével kapcsolatban néhány tájékoztató, nem kötelező jellegű útmutatás található az F. mellékletben.

▼B

6.2.4. A rendszer teljesítménye:

A 96/48/EK irányelv 14. cikkének 2. bekezdése arra kötelezi a tagállamokat, hogy rendszeres időközönként ellenőrizzék, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő alrendszerek működtetése és fenntartása összhangban van-e az alapvető követelményekkel. A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer tekintetében a 2004/49/EK irányelvvel összhangban végzik el az ilyen ellenőrzéseket.

7. VÉGREHAJTÁS

7.1. Alapelvek

A jelen ÁME végrehajtását és a jelen ÁME megfelelő pontjainak való megfelelőséget az egyes tagállamok által a felelősségük alá tartozó nagysebességű vasútvonalakra vonatkozóan összeállítandó végrehajtási tervvel összhangban határozzák meg

A tervnek figyelembe kell vennie a következőket:

— bármely adott vasútvonal működtetésével kapcsolatos sajátos emberi tényezők,

— valamennyi érintett vasútvonal minden egyes üzemeltetési és biztonsági eleme és

— hogy a szóban forgó elem(ek) bevezetése

  — csak meghatározott nagysebességű vasútvonalakra,

  — az összes nagysebességű vasútvonalra,

  — az ezen ÁME 1.1. fejezetében leírt nagysebességű vonalakon közlekedő minden vonatra vonatkozik-e

— kapcsolat más (CCS, RST, INS, ENE stb.) alrendszerek bevezetésével,

Ekkor minden esetlegesen alkalmazható konkrét kivételt figyelembe kell venni és dokumentálni kell a terv részeként.

A terv megvalósításakor figyelembe kell venni a megvalósítási potenciál különböző szintjeit a következőktől kezdve:

— a vasúttársaság vagy a pályahálózat-működtető megkezdi a működését, vagy

— bevezetik a vasúttársaság vagy a pályahálózat-működtető meglévő üzemeltetési rendszereinek megújítását vagy korszerűsítését, vagy

— olyan új vagy korszerűsített energia, jármű vagy ellenőrző-irányító és jelzőrendszereket helyeznek üzembe, amelyekhez egy sor megfelelő üzemeltetési eljárásra van szükség.

Amennyiben a meglévő üzemeltetési rendszerek érintik mind a pályahálózat-működtető(ke)t, mind a vasúttársaságo(ka)t, a tagállam felelős annak biztosításáért, hogy az ilyen projekteket megvizsgálják, és azzal egyidejűleg üzembe helyezzék.

Köztudott, hogy a jelen ÁME összes eleme nem valósítható meg teljes mértékben addig, amíg az üzemeltetendő hardvert (infrastruktúrát, ellenőrző és irányítórendszert stb.) nem hangolták össze. Az e fejezetben megállapított útmutatásokat ezért közbenső fázisként kell tekinteni, amely támogatja a célrendszerre való áttérést.

▼B

A 2004/49/EK irányelv 10. és 11. cikkével összhangban a tanúsítást/engedélyt öt évente meg kell újítani. A jelen ÁME hatályba lépését követően a tanúsítás/engedély ilyen megújításához vezető felülvizsgálati eljárás részeként a vasúttársaságoknak és a pályahálózat-működtetőknek képesnek kell lenniük annak bizonyítására, hogy figyelembe vették a jelen ÁME tartalmát, és indokolniuk kell annak összes olyan elemét, amelynek még nem felelnek meg.

Míg a végcél egyértelműen a jelen ÁME-ben leírt célrendszernek való teljes megfelelés, az áttérés szakaszokban is történhet nemzeti vagy nemzetközi, illetve két- vagy többoldalú megállapodások kidolgozása révén. Az ilyen megállapodások, amelyek létrejöhetnek PM-PM, PM-VT vagy VT-VT viszonylatban, mindig tartalmazzák az érintett biztonsági hatóságok által bevitt adatokat.

Amennyiben a meglévő megállapodások tartalmaznak a forgalmi szolgálattal és a forgalomirányítással kapcsolatos követelményeket, a tagállamok a jelen ÁME hatályba lépését követő hat hónapon belül tájékoztatják a Bizottságot a következő megállapodásokról:

(a) a tagállamok és egy vagy több vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető közötti nemzeti, kétoldalú vagy többoldalú, állandó vagy ideiglenes alapon létrejött és a tervbe vett vasúti szolgáltatás nagyon konkrét vagy helyi jellege által szükségessé tett megállapodások,

(b) a vasúttársaságok, pályahálózat-működtetők vagy tagállamok közötti olyan két- vagy többoldalú megállapodások, amelyek jelentős szintű helyi vagy regionális kölcsönös átjárhatóságot eredményeznek,

(c) egy vagy több tagállam és legalább egy harmadik ország közötti, illetve a tagállamok egy vagy több vasúttársasága vagy pályahálózat-működtetője és valamely harmadik ország legalább egy vasúttársasága vagy pályahálózat-működtetője között létrejött olyan nemzetközi megállapodások, amelyek jelentős szintű helyi vagy regionális kölcsönös átjárhatóságot eredményeznek.

A Bizottság értékeli, hogy e megállapodások mennyire egyeztethetők össze az EU joganyaggal, köztük azok megkülönböztetést kizáró rendelkezéseivel, különösen pedig ezzel az ÁME-vel, és megteszi a szükséges intézkedéseket, például felülvizsgálja a jelen ÁME-t az esetleges különleges esetekkel vagy átmeneti intézkedésekkel való kiegészítése érdekében.

Az RIC megállapodásról és a COTIF eszközökről nem küldenek értesítést, mert azok ismertek.

Az ilyen megállapodások megújíthatók, de csak a működő megállapodások révén történő folytatás érdekében, és csak akkor, ha nincs más megfelelő alternatíva. Minden meglévő vagy jövőbeni megállapodás módosítása során figyelembe veszik az EU-jogszabályokat, különös tekintettel a jelen ÁME-re. A tagállamok értesítik a Bizottságot az ilyen módosításokról vagy új megállapodásokról. Ekkor a fent bemutatott eljárással azonos eljárást alkalmaznak.

7.2. **Végrehajtási iránymutatások**

Az N. mellékletben bemutatott, csak tájékoztató és nem kötelező jellegű táblázat útmutatóként szolgál arra vonatkozóan, hogy a tagállam mit azonosíthat a 4. fejezetben említett egyes elemek bevezetésének kiváltó okaként.

▼B

A bevezetés három különböző elemből áll:

— Annak megerősítése, hogy minden meglévő rendszer és eljárás megfelel a jelen ÁME követelményeinek

— Bármely meglévő rendszer és eljárás módosítása, hogy megfeleljen a jelen ÁME követelményeinek

— Más alrendszerek bevezetéséből eredő új rendszerek és eljárások

  — Új/korszerűsített nagysebességű vasútvonalak (INS/ENE)

  — Új vagy korszerűsített ETCS jelzőberendezések, GSM-R rádió-berendezések, hőnfutásjelzők stb. (CCS)

  — Új járművek (RST)

7.3. **Különleges esetek**

7.3.1. Bevezetés

Az alábbi különleges esetekben a következő különös rendelkezések megengedettek.

E különleges esetek két kategóriába tartoznak:

— a rendelkezések vagy folyamatosan („P” eset), vagy ideiglenesen („T” eset) alkalmazandók.

— Ideiglenes esetekben ajánlatos, hogy az érintett tagállamok a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 1996. július 23-i 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozatban célként kitűzött 2010-ig („T1” eset), vagy 2020-ig („T2” eset) feleljenek meg a vonatkozó alrendszernek.

▼M1

7.3.2. Konkrét esetek felsorolása

Szándékosan üresen hagyva.

▼B

A MELLÉKLET

ERTMS/ETCS és ERTMS/GSM-R üzemeltetési szabályok

E melléklet az ERTMS/ETCS és ERTMS/GSM-R szabályait tartalmazza, ahogy azok az 1. verzióban szerepelnek (az Európai Vasúti Ügynökség weboldalán www.era.europa.eu közzétett dokumentum).

▼B

B. MELLÉKLET

Az új strukturális alrendszerek következetes működtetését lehetővé tevő egyéb szabályok

(lásd 4.4. pont)

E melléklet kidolgozása hosszabb időt fog igénybe venni, és rendszeres felülvizsgálat és aktualizálás tárgyát fogja képezni.

A jelen melléklet jellemzően szabályokat és eljárásokat tartalmaz, amelyeket azonos módon kell alkalmazni a TEN egészén és különösen a nagysebességű vasúthálózatban, és amelyeket ma nem tartalmaz a jelen ÁME 4. fejezete. Az is valószínű, hogy a 4. fejezet és a hozzá tartozó mellékletek egyes elemeit is be fogják építeni ebbe a mellékletbe.

A. **ÁLTALÁNOS**

A1. **Vonatok személyzete**

Fenntartva

B. **A SZEMÉLYZET SZEMÉLYI ÉS VAGYONI BIZTONSÁGA**

Fenntartva

C. **ÜZEMELTETÉSI INTERFÉSZ A JELZŐ-, ELLENŐRZŐ ÉS IRÁNYÍTÓBERENDEZÉSEKKEL**

C1. **Homokszórás**

A homok alkalmazásával hatékonyan lehet javítani a kerekek sínhez való tapadását, segíteni a fékezést és az elindulást, különösen zord időjárási körülmények között.

A sínfejen felgyülemlő homok azonban számos problémát okozhat, különösen a sináramkörök aktiválásával, valamint a pontok és a kereszteződések hatékony működésével kapcsolatban.

A mozdonyvezetőnek mindig képesnek kell lennie homok szórására, de ezt el kell kerülni, amikor csak lehetséges

— a pontok és a kereszteződések területén

— 20 km/h alatti sebességnél való fékezéskor.

Ezek a korlátozások azonban nem érvényesek, amikor SPAD (jelző melletti elhaladás veszély esetén) vagy más súlyos baleset veszélye áll fenn, és a homok alkalmazása segítené a tapadást.

— álló helyzetben. Ez alól kivételt jelent, amikor arra az elindulás vagy amikor a vontatóegység homokszóró berendezésének próbája miatt van szükség. (A teszteket normál esetben az infrastruktúra-nyilvántartásban e célra kijelölt területeken kell végrehajtani.)

C2. **A hőnfutásjelzők aktiválása**

Fenntartva

D. **VONATMOZGÁS**

D1. **Normál üzemeltetési állapot**

D2. **Korlátozott körülmények**

Fenntartva

E. **RENDELLENESSÉGEK, ESEMÉNYEK ÉS BALESETEK**

Fenntartva

▼B

C. MELLÉKLET

A biztonsággal kapcsolatos kommunikációs módszertan

Bevezetés

A jelen dokumentum célja, hogy megállapítsa az átjárható hálózaton a kritikus biztonsági helyzetekben továbbított vagy kicserélt információra vonatkozóan alkalmazható, biztonsággal kapcsolatos föld-mobil és mobil-föld kommunikáció szabályait, és különösen hogy

— meghatározza a biztonsággal kapcsolatos üzenetek jellegét és struktúráját,

— meghatározza az ilyen üzenetek szóbeli továbbításának módszertanát.

A melléklet célja, hogy alapként szolgáljon

— a pályahálózat-működtető számára, hogy képes legyen összeállítani az üzeneteket és az űrlapkönyvet. Az ilyen elemeket közlik a vasúttársasággal azzal egyidejűleg, hogy a szabályok és előírások elérhetővé válnak,

— a pályahálózat-működtető és a vasúttársaság számára a személyzetnek szóló dokumentumok (Űrlapkönyv), a vonatmozgásokat engedélyező személyzetnek szóló utasítások és a mozdonyvezetői szabálykönyv „A kommunikációs eljárások kézikönyve” című 1. függelékének összeállítása számára.

Az űrlapok használatának terjedelme és azok struktúrája változó lehet. Egyes kockázatok esetén indokolt lehet az űrlapok használata, míg mások esetében nem.

Egy adott kockázattal összefüggésben a pályahálózat-működtető a 2004/49/EK irányelv 9. cikkének (3) bekezdésével összhangban eldönti, hogy egy adott űrlap használata indokolt-e. Valamely űrlap csak akkor használható, ha a biztonsági értéke és a teljesítménybeli előnyei meghaladják a biztonságával és teljesítményével kapcsolatos hátrányokat.

A pályahálózat-működtetőnek formalizált módon és a következő 3 kategóriával összhangban strukturálnia kell a kommunikációs protokollját:

— sürgős (vészhelyzeti) szóbeli üzenetek,

— írásbeli utasítások,

— a teljesítménnyel kapcsolatos kiegészítő üzenetek.

Az ilyen üzenetek továbbítása fegyelmezett megközelítésének támogatása érdekében kommunikációs módszertant dolgoztak ki.

1. **Kommunikációs módszertan**

1.1. *A módszertan elemei és elvei*

1.1.1. Az eljárások során használt szabványos terminológia

1.1.1.1. A szóbeli üzenetek továbbítási eljárása

A beszéd lehetőségét a másik félnek átadó kifejezés:

vége

1.1.1.2. Üzenetfogadási eljárás

— közvetlen üzenet fogadásakor

A küldött üzenet fogadását megerősítő kifejezés:

vettem

Az üzenetet gyenge vétel vagy félreértés esetén megismételtető kifejezés:

ismételje (+ lassan beszéljen)

— a visszaolvasott üzenet fogadását megerősítő kifejezés

▼B

Az annak ellenőrzésére használt kifejezés, hogy a visszaolvasott üzenet pontosan megfelel-e az elküldött üzenetnek:

helyes

vagy nem:

hibás (+ megismétlem)

1.1.1.3. A kommunikáció megszakításának eljárása

— ha az üzenet véget ért:

befejeztem

— ha a szünet ideiglenes, és nem szakítja meg a kapcsolatot

A másik felet várakozásra felkérő kifejezés:

várjon

— ha a szünet ideiglenes, de a kapcsolat megszakadt

Kifejezés annak közlésére a másik féllel, hogy a kommunikáció meg fog szakadni, de később folytatódni fog:

Visszahívom

1.1.1.4. Írásbeli utasítás visszavonása

A folyamatban lévő írásbeli utasítási eljárás visszavonására használt kifejezés:

visszavonom a ..... **-ra vonatkozó eljárást**

Ha az üzenet később folytatódni fog, az eljárást elölről meg kell ismételni.

1.1.2. Hiba vagy félreértés esetén alkalmazandó elvek

A kommunikáció közben fellépő esetleges hibák kijavítása érdekében a következő szabályokat kell alkalmazni:

1.1.2.1. Hibák

— **átvitel közbeni hibák**

Amikor a küldő fél veszi észre a továbbítási hibát, a küldőnek visszavonást kell kérnie a következő eljárási üzenet küldésével:

hibás(+készítsenúj,a…-ra/-revonatkozóformanyomtatványt)

vagy:

hibás + megismétlem

majd újból elküldi az első üzenetet.

— **visszaolvasás közbeni hiba**

Amikor a küldő fél hibát vesz észre, miközben visszaolvassák neki az üzenetet, a küldő fél elküldi a következő eljárási üzenetet:

hibás + megismétlem

majd újból elküldi az első üzenetet.

1.1.2.2. Félreértés

Ha valamelyik fél félreért egy üzenetet, a következő szöveggel kell megkérnie a másik felet az üzenet megismétlésére:

ismételje (+lassan beszéljen)

▼B

1.1.3. A szavak, számok, idők, távolságok, sebességek és dátumok betűzésének kódja

A megértés elősegítése és az üzenetek különböző helyzetekben való kifejezése érdekében minden kifejezést lassan és helyesen kell kiejteni, és ki kell betűzni az esetlegesen félreérthető szavakat, neveket és számokat. Erre példák lehetnek a jelek vagy pontok azonosítókódjai.

A következő betűzési szabályokat kell alkalmazni:

1.1.3.1. Szavak és betűcsoportok betűzése

A nemzetközi fonetikai ábécét kell használni.

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*								

Példa:

A B pontok = alpha-bravo pontok.

KX 835 jelzõszám = Kilo X-Ray nyolc három öt jelzés.

A pályahálózat-működtető hozzáadhat további betűket az egyes hozzáadott betűk fonetikus kiejtésével együtt, ha a pályahálózat-működtető egy vagy több munkanyelvének ábécéje azt szükségessé teszi.

A vasúttársaság további kiejtési útmutatókat is hozzáadhat, ha azt szükségesnek ítéli.

1.1.3.2. Számok kifejezése

A számokat számjegyenként kell kimondani.

0	*nulla*	*3*	*három*	*6*	*hat*	*9*	*kilenc*
1	*egy*	*4*	*négy*	*7*	*hét*		
2	*kettõ*	*5*	*öt*	*8*	*nyolc*		

Példa: 2183 sz. vonat = kettő egy nyolc hármas vonat.

A tizedes törteket a „vessző” szóval kell kifejezni.

Példa: 12,50 = egy kettő vessző öt nulla

1.1.3.3. Az idő kifejezése

Az időt helyi időben kell megadni, egyszerű módon.

Példa: 10 óra 52 perc = tíz ötvenkettő.

Bár az alapelv ez, szükség esetén az is elfogadható, ha az időt számjegyenként mondják ki (egy nulla öt kettő óra).

1.1.3.4. A távolságok és sebességek kifejezése

A távolságokat kilométerben, a sebességeket kilométer per órában fejezik ki.

A mérföldet is lehet használni, ha ez az érintett infrastruktúrán használt mértékegység.

1.1.3.5. Dátumok kifejezése

A dátumokat szokásos módon kell kifejezni.

Példa: December 10

▼B

1.2. *A kommunikáció struktúrája*

A biztonsággal kapcsolatos szóbeli üzenetek elvileg két fázist tartalmaznak az alábbiak szerint:

— azonosítás és utasításkérés,

— magának az üzenetnek a továbbítása és az átvitel befejezése.

Az elsődleges prioritású biztonsági üzenetek esetében az első fázis lerövidíthető vagy teljesen el is hagyható.

1.2.1. Az azonosítás és utasításkérés szabályai

Ahhoz, hogy a felek azonosíthassák egymást, meghatározhassák az üzemeltetési helyzetet, és eljárási utasításokat tudjanak továbbítani, a következő szabályt alkalmazzák:

1.2.1.1. Azonosítás

Nagyon fontos, hogy – a nagyon sürgős, elsődleges prioritású biztonsági üzenetek kivételével – minden egyes kommunikáció előtt azonosítsák magukat a kommunikálni készülő felek. Ez nem csak udvariassági gesztus, hanem ennél fontosabb, hogy bizalmat ad azzal kapcsolatban, hogy a vonatmozgásokat engedélyező személy a megfelelő vonat vezetőjével kommunikál, és a mozdonyvezető tudja, hogy a megfelelő irányító vagy jelzőközponttal beszél. Ez különösen akkor kritikus jelentőségű, ha a kommunikáció olyan területeken történik, ahol a kommunikációs határok átfedik egymást.

Ez az elv a kommunikáció megszakadása után is érvényes.

A különböző felek az alábbi üzeneteket használják erre a célra.

— a vonatmozgásokat engedélyező személyzet által:

[..... ....]. Vonat *(szám)* Itt ..... jelez *(név)*

— a vezető által:

.... jelez *(név)* ez a [.....]. vonat. *(szám)*

Megjegyzendő, hogy az azonosítást további tájékoztató üzenet is követheti, amely kellő részletességgel tájékoztatja a vonatmozgásokat engedélyező személyzetet annak pontos megállapításához, hogy ezt követően a mozdonyvezetőnek milyen eljárást kell követnie.

1.2.1.2. Utasításkérés

Az írásos utasítással alátámasztott eljárások minden alkalmazását utasításkérésnek kell megelőznie.

A következő kifejezéseket kell használni utasításkérésre:

..... **-ra/-re vonatkozó eljárás elkészítését kérem.**

1.2.2. Az írásbeli utasítások és a szóbeli üzenetek továbbításának szabályai

▼B

1.2.2.1. Elsődleges prioritású biztonsági üzenetek

Sürgető és kényszerítő jellegük miatt ezek az üzenetek

— menet közben is elküldhetők és fogadhatók,

— nem kell, hogy azonosító részt tartalmazzanak,

— megismétlendők,

— a lehető leghamarabb további információnak kell követni őket.

1.2.2.2. Írásbeli utasítások

Az űrlapkönyvben lévő eljárási üzenetek biztonságos (álló helyzetben történő) küldéséhez és fogadásához a következő szabályokat kell betartani:

1.2.2.2.1. Üzenet küldése

Az űrlap kitölthető az üzenet továbbítása előtt, hogy az üzenet teljes szövege egyetlen átvitellel elküldhető legyen.

1.2.2.2.2. Üzenet fogadása

Az üzenet fogadójának ki kell töltenie az űrlapkönyvben található űrlapot a küldő által megadott információ alapján.

1.2.2.2.3. Visszaolvasás

Az űrlapkönyv minden üzenetét vissza kell olvasni.

1.2.2.2.4. A helyes visszaolvasás nyugtázása

Az üzenet küldőjének nyugtáznia kell az összes visszaolvasott üzenet megfelelőségét vagy nem megfelelőségét.

helyes

vagy

hibás + megismétlem

amelyet az eredeti üzenet ismételt elküldése követ.

1.2.2.2.5. Visszaigazolás

Minden fogadott üzenetet pozitívan vagy negatívan vissza kell igazolni az alábbiak szerint:

vettem

vagy

negatív, ismételje (+lassan beszéljen)

1.2.2.2.6. Nyomon követhetőség és igazolás

Minden földről kezdeményezett üzenetet egyedi azonosító vagy engedélyező számnak kell kísérnie:

— ha az üzenet olyan tevékenységre vonatkozik, amely esetében a mozdonyvezető meghatározott engedélyt kér (pl. jelző melletti elhaladás veszély esetén stb.):

[..... **] engedély** ***(szám).***

▼B

— minden egyéb esetben (pl. óvatosan kell továbbhaladni stb.):

[..... ..... **] üzenet** *(szám).*

1.2.2.2.7. Visszajelentés

Minden „**visszajelentési**” kérelmet tartalmazó üzenetet „**jelentésnek**” kell követnie.

1.2.2.3. Kiegészítő üzenetek

Kiegészítő üzenetek

— azonosítási eljárás előzi meg őket,

— rövidek és pontosak (amikor csak lehetséges, a közlendő információra és annak alkalmazási területére korlátozódnak),

— visszaolvassák őket, amit a helyes vagy helytelen visszaolvasás visszaigazolása követ.

— utánuk állhat utasítás vagy további információ kérése.

1.2.2.4. Változó, előre meg nem határozott tartalmú tájékoztató üzenetek

A változó tartalmú tájékoztató üzeneteket

— azonosítási eljárás előzi meg,

— küldés előtt előkészítik,

— visszaolvassák, amit a helyes vagy helytelen visszaolvasás visszaigazolása követ.

2. **Eljárási üzenetek**

2.1. *Az üzenetek jellege*

Az eljárási üzeneteket a mozdonyvezetői kézikönyvben bemutatott megfelelő helyzetekkel társított üzemeltetési utasítások küldésére használják.

Ezek tartalmazzák magának a helyzetnek megfelelő üzenetnek a szövegét és az üzenet azonosító számát.

Ha az üzenet a fogadó fél visszajelentését igényli, a jelentés szövegét is megadják.

Ezek az üzenetek a pályahálózat-működtető által előírt szövegeket tartalmaznak annak munkanyelvén, és vagy nyomtatott, vagy elektronikus előre elkészített formátumban küldik el őket.

2.2. *Űrlapok*

Az űrlapok az eljárási üzenetek közlésének formalizált hordozói. Ezek az üzenete általában korlátozott munkakörülményekkel kapcsolatosak. Jellemző példa a valamely tábla vagy „mozgási engedély vége” melletti elhaladás engedélyezése a mozdonyvezető számára, egy adott területen csökkentett sebességgel való haladásra vagy a vasútvonal megvizsgálására irányuló utasítás. Más olyan körülmények is előfordulhatnak, amelyek szükségessé teszik az ilyen üzenetek alkalmazását.

Ezek célja, hogy

— a vonatmozgásokat engedélyező személyzet és a járművezetők által valós időben használt közös munkadokumentumot biztosítsanak,

▼B

— emlékeztetőként szolgáljanak a mozdonyvezetők számára az általuk követendő eljárásokról (különösen, amikor ismeretlen vagy ritkán látogatott környezetben dolgoznak),

— lehetővé tegyék a kommunikációk nyomon követését.

Az űrlapok azonosítása érdekében egyedi kódszót vagy kódszámot kell kidolgozni az eljárással kapcsolatban. Ennek alapja lehet az űrlap használatának potenciális gyakorisága. Ha valószínű, hogy a kidolgozás alatt álló összes űrlap közül a leggyakrabban azt használják, amely a jelző vagy az EOA melletti veszély esetén történő elhaladásra vonatkozik, ezt kell 001 számmal jelölni, és így tovább.

2.3. *Űrlapkönyv*

A használandó űrlapok azonosítása után a teljes készletet egy űrlapkönyv nevű nyomtatott vagy elektronikus dokumentumban kell összegyűjteni.

Ez egy közös dokumentum, amelyet a mozdonyvezető és a vonatmozgásokat engedélyező személyzet együttesen használ, amikor egymással kommunikálnak. Ezért fontos, hogy a mozdonyvezető és a vonatmozgásokat engedélyező személyzet által használt könyv felépítése és számozása azonos legyen.

A pályahálózat-működtető felelős az űrlapkönyv és az abban lévő űrlapok saját munkanyelvén való összeállításáért.

A vasúttársaság fordítással láthatja el az űrlapkönyvben lévő űrlapokat és az azokhoz kapcsolódó információkat, ha úgy véli, hogy ez segíti a mozdonyvezetőket mind a képzés során, mind a valós helyzetekben.

Az üzenetek továbbítására használt nyelv mindig a pályahálózat-működtető munkanyelve.

Az űrlapkönyv két részből áll.

— Az első rész a következő elemeket tartalmazza:

  — emlékeztető az űrlapkönyv használatáról,

  — a földi személyzet által küldött eljárási űrlapok mutatója,

  — a mozdonyvezető által küldött eljárási űrlapok mutatója (indokolt esetben),

  — a helyzetek felsorolása, kereszthivatkozásokkal a használandó eljárási űrlapokra,

  — az egyes eljárási űrlapok használatának alapját képező helyzeteket megadó szójegyzék,

  — az üzenetek betűzésének kódja (fonetikus ábécé stb.).

A második rész tartalmazza magukat az eljárási űrlapokat.

Az űrlapkönyvben az egyes űrlapokra több példát is meg kell adni, és javasolt elválasztókat használni a különböző részek elválasztására.

A vasúttársaság kiegészítheti a mozdonyvezetők űrlapkönyvét az egyes űrlapokkal és az alapjukat képező helyzetekkel kapcsolatos magyarázó szövegekkel.

3. **Kiegészítő üzenetek**

A kiegészítő üzenetek az alábbiak valamelyike által használt tájékoztató üzenetek:

— a mozdonyvezető, hogy tájékoztassa a vonatmozgásokat engedélyező személyzetet, vagy

— a vonatmozgásokat engedélyező személyzet, hogy tájékoztassa a mozdonyvezetőt

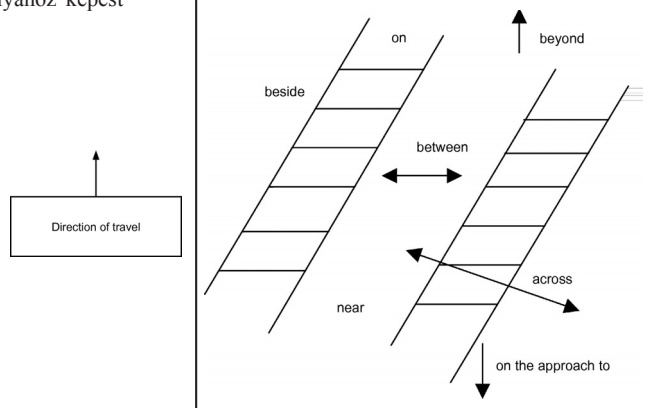
▼B

a ritkán előforduló és olyan helyzetekről, amikor az előre meghatározott űrlapokat szükségtelennek tartják, illetve a vonat menetével vagy a vonat vagy a műszaki infrastruktúra állapotáról.

A helyzetek leírásának és a tájékoztató üzenetek összeállításának megkönnyítése érdekében hasznosak lehetnek az üzenetekkel kapcsolatos útmutatások, a vasúti terminológia szójegyzéke, az éppen használt járművek leíró vázlata és az infrastruktúra berendezéseinek (a pálya, a vontatási áramellátás stb.) leírása.

3.1. *Útmutató az üzenetek struktúrájához*

Az ilyen üzeneteket az alábbiak szerint lehet strukturálni:

A kommunikáció szakasza	Az üzenet eleme
Az információ közlésének oka	☐ tájékoztatás ☐ intézkedés érdekében
Megfigyelés	☐ Van ☐ Láttam ☐ Történt ☐ Nekiütköztem
Pozíció — a vasútvonal mentén	☐ at ..... (*név*) ☐ ..... *(jellegzetes pont)* ☐ a következő mérföld/kilométer ponton..... *(szám)*
— a saját vonatommal kapcsolatban	☐ motorkocsi ..... (*szám*) ☐ vontatott kocsi ..... (*szám*)
Jelleg — tárgy — személy	..... *(lásd a szójegyzéket)*
Állapot — álló	☐ …-n állva ☐ …-n fekve ☐ …-ra/-re esve
— mozgó	☐ gyalog menve ☐ menet közben ☐ felé
Hely a vasútpályához képest	

Az ilyen üzeneteket utasításkérés követheti.

Az üzenetek elemeit mind a vasúttársaság által kiválasztott nyelven, mind az érintett pályahálózat-működtetők egy vagy több munkanyelvén továbbítják.

▼B

3.2. *Vasúti terminológiai szójegyzék*

A vasúttársaság összeállít egy vasúti terminológiai szójegyzéket minden olyan hálózat esetében, amelyen a vonatai működnek. Ez megadja a közhasználatban lévő kifejezéseket a vasúttársaság által kiválasztott nyelven és annak a pályahálózat-működtetőnek a munkanyelvén, akinek az infrastruktúráján a munkát végzik.

A szószedet két részből áll:

— a kifejezések tárgykörök szerinti felsorolása,

— a kifejezések betűrendes felsorolása.

3.3. *A járművek leíró vázlata*

Ha a vasúttársaság megítélése szerint az előnyös a működése szempontjából, elkészíti a használatban lévő járművek leíró vázlatát. Ez felsorolja azoknak a különböző alkotórészeknek a neveit, amelyekkel kapcsolatban kommunikáció történhet a különböző érintett pályahálózat-működtetőkkel. Tartalmaznia kell a közhasználatban lévő kifejezéseket a vasúttársaság által kiválasztott nyelven és annak a pályahálózat-működtetőnek a munkanyelvén, akinek az infrastruktúráján a munkát végzik.

3.4. *Az infrastruktúra berendezéseinek (a pálya, a vontatási áramellátás stb.) leírása*

Ha a vasúttársaság megítélése szerint az előnyös a működése szempontjából, elkészíti a vonat haladási útvonalán lévő infrastruktúra berendezéseinek (a pálya, a vontatási áramellátás stb.) leírását. Ez felsorolja azoknak a különböző alkotórészeknek a neveit, amelyekkel kapcsolatban kommunikáció történhet az érintett pályahálózat-működtetőkkel. Tartalmaznia kell a közhasználatban lévő kifejezéseket a vasúttársaság által kiválasztott nyelven és annak a pályahálózat-működtetőnek a munkanyelvén, akinek az infrastruktúráján a munkát végzik.

4. **A szóbeli üzenetek típusa és felépítése**

4.1. *Vészhelyzeti üzenetek*

A vészhelyzeti üzenetek célja, hogy a vasútvonal biztonságával közvetlen kapcsolatban lévő sürgős üzemeltetési utasításokat adjanak.

A félreértés bármilyen kockázatának elkerülése érdekében az üzeneteket mindig egyszer meg kell ismételni.

Az alábbiakban megtalálhatók az elküldhető főbb üzenetek igény szerint osztályozva.

Emellett a pályahálózat-működtető a működési igényeinek megfelelően más vészhelyzeti üzeneteket is meghatározhat.

A vészhelyzeti üzeneteket írásbeli utasítások követhetik (lásd 2. alpont).

A vészhelyzeti üzeneteket alkotó szövegek típusát a mozdonyvezetői szabálykönyv „Kommunikációs eljárások kézikönyve” című 1. függelékében és a vonatmozgásokat engedélyező személyzet számára kiadott dokumentációban kell összefoglalni.

4.2. *Az üzeneteket a földi személyzet és a mozdonyvezető egyaránt küldheti.*

— Az összes vonatnak meg kell állnia:

Az összes vonatnak meg kell állnia üzenetet hangjelzéssel kell továbbítani; ha ez nem lehetséges, a következő mondatot kell alkalmazni:

Vészhelyzet, minden vonat leáll

Az üzenetben szükség esetén meg kell adnia a helyre vagy területre vonatkozó adatokat.

▼B

Emellett ezt az üzenetet, ha lehetséges, gyorsan ki kell egészíteni annak okával, a vészhelyzet helyével és a vonat azonosítójával:

Akadály

vagy Tûz

vagy ....

(egyéb ok)

a ..... **vonalon** ..... **-nál/-nél (km)**

(név)

[..... ..... **] vonat vezetõje.**

(szám)

— Egy adott vonatot kell megállítani:

[..... **]. vonat a (vonalon/vágányon)**

(szám) *(név/szám)*

Vészleállás

Ilyen körülmények között az üzenet kiegészítésére fel lehet használni annak a vonalnak vagy vágánynak a számát, amelyen a vonat halad.

4.3. *A mozdonyvezető által küldött üzenetek*

— Meg kell szakítani a vontatási áramellátást:

Vészhelyzeti árammegszakítás

Ezt az üzenetet, ha lehetséges, gyorsan ki kell egészíteni annak okával, a vészhelyzet helyével és a vonat azonosítójával:

-nál/-nél.....

(km)

a ..... **vonalon/vágányon**

(név/szám)

..... **és** ..... **között.**

(állomás) *(állomás)*

Indok: ....

[..... ..... **]. vonat vezetõje**

(szám)

Ilyen körülmények között az üzenet kiegészítésére fel lehet használni annak a vonalnak vagy vágánynak a számát, amelyen a vonat halad.

▼B

D. MELLÉKLET

Olyan információk, amelyekhez a vasúttársaságnak hozzáféréssel kell rendelkeznie azon útvonalakkal kapcsolatban, amelyen működni szándékozik

1. RÉSZ ÁLTALÁNOS INFORMÁCIÓK A PÁLYAHÁLÓZAT-MŰKÖDTETŐRŐL

1.1. A pályahálózat-működtető(k) neve(i)

1.2. Ország(ok)

1.3. Rövid leírás

1.4. Az általános üzemeltetési szabályok és előírások (és azok beszerzési módjának) felsorolása

2. RÉSZ TÉRKÉPEK ÉS ÁBRÁK

2.1. **Földrajzi térkép**

2.1.1. Útvonalak

2.1.2. Fő helyek (állomások, rendező pályaudvarok, csatlakozások, áruszállítási terminálok)

2.2. **Vonalas ábra**

Az ábrákon feltüntetendő adatok, szükség esetén szöveggel kiegészítve. Amennyiben külön ábrát biztosítanak az állomásról/rendező pályaudvarról/járműszínről, a vonalas ábrán lévő információ egyszerűsíthető

2.2.1. A távolság megjelölése

2.2.2. A forgalmi vágányok, kerülők, csatlakozó vágányok és kisiklasztó kitérők/leválasztók azonosítása

2.2.3. A forgalmi vágányok közötti kapcsolatok

2.2.4. Fő helyek (állomások, rendező pályaudvarok, csatlakozások, áruszállítási terminálok)

2.2.5. Az összes rögzített jel helye és jelentése

2.3. **Az állomás/rendező pályaudvar/járműszín ábrái (Megj.: ez csak az átjárható forgalom számára elérhető helyekre vonatkozik)**

A helyre jellemző ábrákon azonosítandó adatok, szükség esetén szöveggel kiegészítve

2.3.1. A hely neve

2.3.2. A hely azonosító kódja

2.3.3. A hely típusa (utasterminál, áruterminál, rendező pályaudvar, járműszín)

2.3.4. Az összes rögzített jel helye és jelentése

2.3.5. A pályák azonosítása és rajza a kisiklasztó kitérőkkel/leválasztókkal együtt

2.3.6. A peronok azonosítása

2.3.7. A peronok hossza

2.3.8. A peronok magassága

2.3.9. A csatlakozó vágányok azonosítása

2.3.10. A csatlakozó vágányok hossza

2.3.11. A pálya menti elektromos áramellátás elérhetősége

2.3.12. Távolság a peron széle és a pálya közepe között a haladási felülettel párhuzamosan

2.3.13. (Utasállomások esetén) Mozgássérültek általi elérhetőség

▼B

3. RÉSZ A KONKRÉT VONALSZAKASSZAL KAPCSOLATOS ADATOK

3.1. **Általános jellemzők**

3.1.1. Ország

3.1.2. A vonalszakasz azonosító kódja: nemzeti kód

3.1.3. A vonalszegmens 1. vége

3.1.4. A vonalszegmens 2. vége

3.1.5. A forgalom számára elérhetőség ideje (időpontok, napok, különleges munkaszüneti elrendezések)

3.1.6. Pálya menti távolságjelzés (gyakoriság, megjelenés és elhelyezés)

3.1.7. A forgalom típusa (vegyes, utas, áru stb.)

3.1.8. Megengedett legnagyobb sebesség(ek)

3.1.9. Biztonsági okokból szükséges minden egyéb információ

3.1.10. Meghatározott helyi üzemeltetési körülmények (a személyzet minden speciális képzettségével)

3.1.11. A veszélyes árukra vonatkozó különleges korlátozások

3.1.12. Különleges rakodási korlátozások

3.1.13. Az ideiglenes munkaértesítés mintája (és megszerzésének módja)

3.1.14. Annak jelzése, hogy a vonalszakasz telített (2001/14/EK, 22. cikk)

3.2. **Meghatározott műszaki jellemzők**

3.2.1. EK-hitelesítés az infrastruktúra ÁME esetében

3.2.2. A kölcsönösen átjárható vonalként való üzembe helyezés éve

3.2.3. Lehetséges különleges esetek felsorolása

3.2.4. Lehetséges különleges eltérések felsorolása

3.2.5. Nyomtáv

3.2.6. Szerkezeti szelvény

3.2.7. Legnagyobb tengelyterhelés

3.2.8. Folyóméterenkénti legnagyobb terhelés

3.2.9. Oldalirányú vágányerők

3.2.10. Hosszanti irányú vágányerők

3.2.11. Legkisebb görbületi sugár

3.2.12. Az emelkedő százaléka

3.2.13. Az emelkedő helye

3.2.14. Elfogadható fékezési erő olyan fék esetében, amely nem alkalmaz kerék és sín közötti tapadást

3.2.15. Hidak

3.2.16. Viaduktok

3.2.17. Alagutak

3.2.18. Megjegyzések

3.3. **Energia alrendszer**

3.3.1. EK-hitelesítés az energia ÁME esetében

▼B

3.3.2. A kölcsönösen átjárható vonalként való üzembe helyezés éve

3.3.3. Lehetséges különleges esetek felsorolása

3.3.4. Lehetséges különleges eltérések felsorolása

3.3.5. Az áramellátási rendszer típusa (pl. nincs, légvezeték, 3. sín)

3.3.6. Az áramellátási rendszer frekvenciája (pl. váltakozó áram, egyenáram)

3.3.7. Legkisebb feszültség

3.3.8. Legnagyobb feszültség

3.3.9. Meghatározott elektromos vontatóegységek áramfogyasztásával kapcsolatos korlátozások

3.3.10. A többszörös vontatóegységek pozíciójával kapcsolatos korlátozások az érintkező vezeték elkülönítésének való megfelelés érdekében (az áramszedő helye)

3.3.11. Az elektromos szigetelés megszerzésének módja

3.3.12. Az érintkező vezeték magassága

3.3.13. Az érintkező vezeték megengedett lejtése a pályához képest és a lejtés eltérései

3.3.14. A jóváhagyott áramszedők típusa

3.3.15. Legkisebb statikus erő

3.3.16. Legnagyobb statikus erő

3.3.17. A semleges szakaszok helye

3.3.18. Tájékoztatás a működésről

3.3.19. Az áramszedők leengedése

3.3.20. Folyamatos aktiválás, tekintettel a visszatápláló fékre

3.3.21. A vonat megengedett legnagyobb áramerőssége

3.4. **Ellenőrző-irányító és jelző alrendszer**

3.4.1. EK-hitelesítés a CCS ÁME esetében

3.4.2. A kölcsönösen átjárható vonalként való üzembe helyezés éve

3.4.3. Lehetséges különleges esetek felsorolása

3.4.4. Lehetséges különleges eltérések felsorolása

ERTMS/ETCS

3.4.5. Az alkalmazás szintje

3.4.6. Opcionális pálya menti funkciók

3.4.7. A fedélzeten előírt opcionális funkciók

3.4.8. Szoftver verziószáma

3.4.9. A jelen verzió üzembe helyezésének napja

ERTMS/GSM-R RÁDIÓ

3.4.10. Az FRS-ben meghatározott opcionális funkciók

3.4.11. Verziószám

3.4.12. A jelen verzió üzembe helyezésének napja

AZ ERTMS/ETCS 1. SZINT ESETÉN, KILTÖLTÉSI FUNKCIÓVAL

▼B

3.4.13. A járművek esetében szükséges műszaki megvalósítás

B. OSZTÁLYÚ VONATVÉDELMI, ELLENŐRZŐ ÉS RIASZTÓ RENDSZER(EK)

3.4.14. A B. osztályú rendszerek működtetésére vonatkozó nemzeti szabályok (+ a megszerzésük módja)

VONALRENDSZER

3.4.15. Felelős tagállam

3.4.16. Rendszer neve

3.4.17. Szoftver verziószáma

3.4.18. A jelen verzió üzembe helyezésének napja

3.4.19. Az érvényességi időszak vége

3.4.20. Egynél több rendszer egyidejű aktivitásának igénye

3.4.21. Fedélzeti rendszer

B. osztályú rádiórendszer

3.4.22. Felelős tagállam

3.4.23. Rendszer neve

3.4.24. Verziószám

3.4.25. A jelen verzió üzembe helyezésének napja

3.4.26. Az érvényességi időszak vége

3.4.27. A különféle B. osztályú vonatvédelmi, ellenőrzési és figyelmeztető rendszerek közötti átkapcsolás különleges feltételei

3.4.28. A különféle B. osztályú és ERTMS/ETCS rendszerek közötti átkapcsolás különleges feltételei

3.4.29. A különféle rádiórendszerek közötti átkapcsolás különleges feltételei

MŰSZAKI KORLÁTOZOTT ÜZEMMÓDOK:

3.4.30. ERTM/ETCS

3.4.31. B” osztályú vonatvédelmi, ellenőrző és riasztó rendszer

3.4.32. ERTM/GSM-R

3.4.33. B. osztályú rádiórendszer

3.4.34. Pálya menti jelzések

A FÉKTELJESÍTMÉNNYEL KAPCSOLATOS SEBESSÉGKORLÁTOZÁSOK

3.4.35. ERTM/ETCS

3.4.36. B” osztályú vonatvédelmi, ellenőrző és riasztó rendszerek

A B. OSZTÁLYÚ RENDSZER MŰKÖDTETÉSÉNEK NEMZETI SZABÁLYAI

3.4.37. A fékteljesítménnyel kapcsolatos nemzeti szabályok

3.4.38. Egyéb nemzeti szabályok, pl.: az 512-es UIC tájékoztatónak (1.1.79-i 8. kiadás és 2 módosítás) megfelelő adatok

AZ EMC ALKALMASSÁGA AZ INFRASTRUKTÚRA OLDALI ELLENŐRZŐ-IRÁNYÍTÓ ÉS JELZŐRENDSZERRE

3.4.39. Az európai szabványok szerint meghatározandó követelmény

3.4.40. Örvényáramú vágányfék használatának engedélyezhetősége

3.4.41. Mágnesfék használatának engedélyezhetősége

▼B

3.4.42. A végrehajtott eltéréseket érintő műszaki megoldásokkal szembeni követelmények

3.5. **Forgalmi műveletek és forgalomirányítás alrendszer**

3.5.1. EK-hitelesítés az OPE ÁME esetében

3.5.2. A kölcsönösen átjárható vonalként való üzembe helyezés éve

3.5.3. Lehetséges különleges esetek felsorolása

3.5.4. Lehetséges különleges eltérések felsorolása

3.5.5. A pályahálózat-működtető személyzetével folytatott biztonsági szempontból kritikus kommunikáció nyelve

3.5.6. Különleges éghajlati viszonyok és az azokhoz kapcsolódó elrendezések

▼B

E. MELLÉKLET

Nyelvi és kommunikációs szint

A nyelvi szóbeli kommunikáció öt szintre osztható:

Szint	Leírás
5	— Bármely beszélőhöz hozzá tudja igazítani a beszédmódját — Véleményt képes közölni — képes tárgyalni — képes meggyőzni — képes tanácsot adni
4	— képes megbirkózni a teljesen előreláthatatlan helyzetekkel — képes feltételezéseket tenni — képes érvekkel ellátott véleményt kifejezni
3	— képes megbirkózni előre nem látható elemeket tartalmazó gyakorlati helyzetekkel — képes leírni dolgokat — képes fenntartani egy egyszerű párbeszédet
2	— képes megbirkózni egyszerű gyakorlati helyzetekkel — képes kérdéseket feltenni — képes kérdéseket megválaszolni
1	— képes elmondani betanult mondatokat

Ez a melléklet ideiglenes jellegű. Részletesebb kidolgozása folyamatban van, és az ÁME későbbi átdolgozásakor lesz elérhető, és összhangban fog állni a CR OPE TSI-ben található javaslatokkal.

Vannak arra irányuló tervek is, hogy beépítenek egy eszközt, amelyet az egyéni alkalmassági szint vizsgálatára fognak használni. Ez az ÁME egyik jövőbeni változatában lesz elérhető.

▼B

F. MELLÉKLET

A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer tájékoztató és nem kötelező jellegű vizsgálati iránymutatásai

(E modul alkalmazásában a „tagállam” kifejezés a tagállamot vagy az általa az értékelés elvégzésére kijelölt más szervezetet jelenti.)

1. Ez a melléklet megállapítja azokat az iránymutatásokat, amelyek megkönnyítik a tagállam számára annak megerősítését, hogy a javasolt üzemeltetési folyamat:

   — megfelel a jelen ÁME-nek, és a 96/48/EK irányelv (és a 2004/50/EK irányelvben foglalt minden módosítás) alapvető követelményei ([1]) bizonyítottan teljesülnek,

   — adott esetben megfelel az egyéb szabályozásoknak, köztük a 2004/49/EK irányelvnek,

   és üzembe helyezhető.

2. Az érintett pályahálózat-működtető és vasúttársaság köteles megfelelő dokumentációt szolgáltatni a tagállamnak (az alábbi 3. pontban leírtak szerint), amely leírja az új és módosított üzemeltetési folyamato(ka)t.

   Az új és módosított üzemeltetési folyamat(ok) koncepciójával és kidolgozásával kapcsolatban szolgáltatott dokumentumoknak kellő részletességűeknek kell lenniük, hogy a tagállam megérthesse a javaslat mögötti indokokat. Emellett, amennyiben alrendszereket korszerűsítenek vagy újítanak meg, a benyújtott anyagnak tartalmaznia kell az üzemeltetési tapasztalattal kapcsolatos visszajelzést is.

   A dokumentáció nyomtatott vagy elektronikus formátumban (vagy a kettő kombinációjában) is benyújtható. A tagállam további példányokat kérhet, ha szüksége van azokra az értékeléshez.

3. Az értékelés részletei

3.1 Az érintett üzemeltetési folyamato(ka)t leíró dokumentációnak legalább a következő elemeket kell tartalmaznia:

   — a pályahálózat-működtető vagy a vasúttársaság üzemeltetési szervezetének általános leírása (a vezetés/felügyelet és a működés áttekintése) azon körülmények és keretek részletezésével, amelyek között a vizsgálandó üzemeltetési folyamato(ka)t alkalmazni és működtetni fogják,

   — az összes vonatkozó és elvégzendő üzemeltetési folyamat részletezése (jellemzően eljárások, utasítások, számítógépes programok stb.),

   — az üzemeltetési folyamat(ok) megvalósítási, használati és ellenőrzési módjának leírása és az összes alkalmazandó konkrét berendezés elemzése,

   — az üzemeltetési folyamat(ok) által érintett személyek adatai, a megvalósuló képzés vagy eligazítás részletei és azon kockázatok elemzése, amelyekkel az ilyen személyek szembekerülhetnek,

   — arra vonatkozó eljárás, hogy hogyan fogják kezelni az üzemeltetési folyamato(ok) jövőbeni módosításait és korszerűsítéseit (MEGJEGYZÉS: ez nem vonatkozik a nagyobb horderejű változtatásokra vagy az új folyamat(ok)ra – ilyen esetben új benyújtás történik a jelen iránymutatások alapján);

   — azt bemutató ábra, hogy a szükséges visszajelzési adatok (és az üzemeléssel kapcsolatos többi információk) hogyan áramlanak be a pályahálózat-működtető vagy a vasúttársaság üzemeltető szervezetébe, abból ki és akörül a vonatkozó üzemeltetési folyamatok támogatása érdekében,

([1]) Az alapvető követelmények tükröződnek a műszaki paraméterekben, a kapcsolódási pontokban és a teljesítményre vonatkozó előírásokban, melyeket az ÁME 4. fejezete rögzít.

▼B

— az érintett új vagy módosított üzemeltetési folyamat(ok) koncepciójának és kidolgozásának megértéséhez szükséges leírások, magyarázatok és minden nyilvántartás (MEGJEGYZÉS: a biztonsági szempontból kritikus folyamatok esetében ez tartalmazza az új/módosított folyamat(ok) megvalósításához kapcsolódó kockázatok értékelését is),

— annak igazolása, hogy az érintett üzemeltetési folyamat(ok) megfelel(nek) a jelen ÁME követelményeinek,

Indokolt esetben a következő elemeket is benyújtják:

— az olyan előírások vagy európai szabványok felsorolása, amelyek szerint értékelték az alrendszer vonatkozó üzemeltetési folyamatait, és az ilyen megfelelőség bizonyítéka,

— a szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt)

— a vonatkozó üzemeltetési folyamatok meghatározott feltételei és korlátozásai.

3.2 A tagállam

— azonosítja az ÁME azon vonatkozó rendelkezéseit, amelyeknek az üzemeltetési eljárásoknak meg kell felelniük,

— ellenőrzi, hogy a benyújtott dokumentáció teljes-e, és összhangban van-e a 3.1. ponttal,

— megvizsgálja a benyújtott dokumentációt, és értékeli, hogy

  — az érintett üzemeltetési folyamatok megfelelnek-e az ÁME vonatkozó követelményeinek,

  — az új vagy felülvizsgált üzemeltetési folyamat(ok) koncepciója és kidolgozása (a kockázatok elemzését is ideértve) szilárd-e, és ellenőrzött módon történt-e,

  — az üzemeltetési folyamat(ok) megvalósítási módja és azt követő alkalmazása/ellenőrzése biztosítja az ÁME követelményeinek való folyamatos megfelelést

— dokumentálja (egy értékelő jelentésben, lásd az alábbi 4. pontot) az azzal kapcsolatos megállapításait, hogy az üzemeltetési folyamat(ok) megfelel(nek)-e az ÁME rendelkezéseinek.

4. Az értékelő jelentés legalább az alábbi információkat tartalmazza:

— az érintett pályahálózat-működtető/vasúttársaság adatai,

— a vizsgált üzemeltetési folyamat(ok) leírása, ideértve minden más érintett konkrét eljárás, utasítás, számítógépes program részleteit,

— az érintett üzemeltetési folyamat(ok) ellenőrzésével és alkalmazásával kapcsolatos elemek leírása, ideértve a figyelemmel kísérést, a visszajelzést és a módosítást,

— az értékeléssel kapcsolatban összeállított minden alárendelt ellenőrzési jelentés

— annak megerősítése, hogy az érintett üzemeltetési folyamat(ok) és azok megvalósítási körülményei biztosítják a jelen ÁME vonatkozó pontjaiban megállapított megfelelő követelményeknek való megfelelést, ideértve az értékelés lezárása után megmaradó minden esetleges fenntartást.

— A vonatkozó üzemeltetési folyamat(ok) megvalósításának esetleges körülményeiről és határairól szóló nyilatkozat (ideértve az esetleges fenntartásokat érintő minden megfelelő korlátozást),

— az értékelésben részt vevő tagállam neve és címe és a jelentés elkészültének napja.

Ha az értékelő jelentés alapján pályahálózat-működtetőtől/vasúttársaságtól megtagadja a vonatkozó üzemeltetési folyamatok megvalósítási engedélyét/tanúsítványát, a tagállamnak részletesen meg kell indokolnia az ilyen elutasítást a 2004/49/EK irányelvvel összhangban.

▼B

G. MELLÉKLET

Az egyes alapparaméterek esetében ellenőrizendő elemek tájékoztató és nem kötelező jellegű felsorolása

Ez a melléklet a kidolgozás korai szakaszában van, és további munkát igényel; a jelen dokumentumban csupán munkatervezetként szerepel.

A 2004/49/EK irányelv 10. és 11. cikkében leírt tanúsítási és engedélyezési folyamattal összhangban ez a melléklet a következő alátámasztó adatokat körvonalazza:

— **A** – szervezeti vagy irányító jellegű és a biztonsági irányítási rendszerbe felveendő elem

— **B** – részletes eljárási és üzemviteli jellegű elem, amely támogatja az SMS szervezeti elemeit, és amely csak a tagállamon belül alkalmazandó

Vizsgálandó paraméterek	Az egyes paraméterek esetében ellenőrizendő elemek	ÁME hivatkozás	Célszervezet		A/B
			RU	IM	
Dokumentáció a mozdonyvezetők számára	A mozdonyvezetői szabálykönyv összeállításának folyamata (a nyelvi fordításokat [indokolt esetben] és az érvényesítési folyamatot is ideértve)	4.2.1.2.1	X		A
	Folyamat a PM számára a VT megfelelő információval való ellátása érdekében	4.2.1.2.1		X	A
	A mozdonyvezetői szabálykönyv tartalmazza a jelen ÁME minimális követelményeit és a PM által alkalmazandó konkrét eljárásokat	4.2.1.2.1	X		B
	A mozdonyvezetői szabálykönyv összeállításának (és érvényesítésének) folyamata	4.2.1.2.2.1	X		A
	A mozdonyvezetői szabálykönyv tartalmazza a jelen ÁME minimális követelményeit	4.2.1.2.2.1	X		B
	Folyamat a PM számára a VT tájékoztatása érdekében az üzemeltetési szabályok/információk változásairól	4.2.1.2.2.2		X	A
	Folyamat a változások külön dokumentumban való összefoglalására	4.2.1.2.2.2	X		A
	A mozdonyvezetők valós idejű tájékoztatása a változásokról	4.2.1.2.2.3		X	A
	Folyamat a mozdonyvezetők menetrendi adatokkal való ellátására	4.2.1.2.3	X		A
	Folyamat a mozdonyvezetők járműadatokkal való ellátására	4.2.1.2.4	X		A
	Folyamat a helyre jellemző szabályok és eljárások összeállítására (az érvényesítési folyamatot is ideértve) földi személyzet	4.2.1.3	X		B
Dokumentáció a pályahálózat-működtetők vonatmozgásokat engedélyező személyzete számára	Folyamat a VT és a PM személyzete közötti biztonsággal kapcsolatos kommunikációra	4.2.1.4		X	A
Biztonsággal kapcsolatos kommunikáció a VT és a PM személyzete között	Folyamat annak biztosítására, hogy a személyzet alkalmazza az üzemi kommunikáció metodológiáját a jelen ÁME C. mellékletében megállapítottak szerint	4.2.1.5, 4.6.1.3.1	X		A
				X	A
A vonat láthatósága	Folyamat annak biztosítására, hogy a vonatok elülső homlokfali megvilágítása megfelel a jelen ÁME követelményeinek	4.2.2.1.2, 4.3.3.4.1	X		A
A vonat hallhatósága	Folyamat annak biztosítására, hogy a vonatok hallhatósága megfelel a jelen ÁME követelményeinek	4.2.2.2, 4.3.3.5	X		A

▼B

Vizsgálandó paraméterek	Az egyes paraméterek esetében ellenőrizendő elemek	ÁME hivatkozás	Célszervezet		A/B
			RU	IM	
A jármű azonosítása	Folyamat a jelen ÁME P. mellékletének való megfelelés igazolására	4.2.2.3	X		A
A személyszállító kocsikra vonatkozó követelmények	Folyamat a jelen ÁME követelményeinek való megfelelés igazolására	4.2.2.4	X		A
A vonatok összeállítása	Folyamat a vonat-összeállítási szabályok összeállítására (érvényesítési folyamat is)	4.2.2.5	X		A
	A vonat-összeállítási szabályok tartalmazzák a jelen ÁME-ben meghatározott minimális követelményeket	4.2.2.6	X		B
Fékezési követelmények	Folyamat a fékteljesítmény kiszámításához szükséges útvonali vagy a tényleges fékteljesítmény adatok szolgáltatására	4.2.2.6.2		X	A
	Folyamat a szükséges fékteljesítmény adatok kiszámítására vagy megadására („fékezési szabályok”)	4.2.2.6.2, 4.3.2.1	X		B
Felelősség a vonat üzemkész állapotának biztosításáért	A vonat biztonságos haladásának biztosításához szükséges fedélzeti berendezések meghatározása	4.2.2.7.1	X		B
	Folyamat annak biztosítására, hogy azonosítják a vonat minden olyan jellemzőjének megváltozását, amely hatással van annak teljesítményére, és hogy ezt az információt közlik a PM-mel	4.2.2.7.1	X		A
	Folyamat annak biztosítására, hogy a vonat haladásával kapcsolatos adatokat elindulás előtt a PM rendelkezésére bocsátják	4.2.2.7.2	X		A
A vonatok tervezése	Folyamat annak biztosítására, hogy a VT átadja a szükséges adatokat a PM-nek a vonat útvonalának kérésekor	4.2.3.1		X	A
A vonatok azonosítása	Folyamat egyedi és egyértelmű vonatazonosító számok kiadására	4.2.3.2		X	A
Indulási eljárások	Az elindulás előtti ellenőrzések és próbák meghatározása	4.2.3.3.1	X		B
	Folyamat a vonat haladását esetlegesen érintő tényezők jelentésére	4.2.3.3.2	X		A
Forgalomirányítás	Rendelkezés a valós idejű információk rögzítéséről, ideértve a jelen ÁME által előírt minimális adatokat	4.2.3.4.1		X	B
	A forgalmi műveletek ellenőrzési és felügyeleti eljárásainak meghatározása	4.2.3.4.2.1		X	B
	Folyamat a vasútvonal állapotában és a vonat jellemzőiben bekövetkezett változások kezelésének biztosítására	4.2.3.4.2		X	B
	Folyamat annak a becsült időnek a kijelzésére, amikor a vonatot az egyik PM átadja egy másiknak	4.2.3.4.2.2		X	B
Veszélyes áruk	Folyamat a veszélyes áruk felügyeletének biztosítására, ideértve a jelen ÁME minimális követelményeit	4.2.3.4.3	X		A
Üzemelési minőség	Folyamat az összes érintett szolgáltatás hatékony működésének figyelemmel kísérésére és a tendenciák közlésére az összes vonatkozó PM-mel és VT-vel	4.2.3.4.4	X		B
				X	B
Adatrögzítés	A vonaton kívül rögzítendő adatok felsorolása tartalmazza a jelen ÁME által minimálisan előírt elemek felsorolását	4.2.3.5.1		X	A
	A vonaton belül rögzítendő adatok felsorolása tartalmazza a jelen ÁME által minimálisan előírt elemek felsorolását	4.2.3.5.2, 4.3.2.3	X		A

▼B

Vizsgálandó paraméterek	Az egyes paraméterek esetében ellenőrizendő elemek	ÁME hivatkozás	Célszervezet		A/B
			RU	IM	
Korlátozott üzemmód	Folyamat más felhasználók tájékoztatásáról az esetleg a szolgáltatás fennakadását okozó zavarokról	4.2.3.6.2		X	A
			X		A
	A PM által a mozdonyvezetőknek a szolgáltatás fennakadása esetén adandó utasítások meghatározása	4.2.3.6.3		X	B
	A szolgáltatás fennakadásának azonosított eseteit érintő megfelelő intézkedések meghatározása, ideértve a jelen ÁME által felsorolt minimális követelményeket	4.2.3.6.4		X	B
Vészhelyzet kezelése	Folyamat a vészhelyzeti szolgálatok kezelését biztosító szükséghelyzeti intézkedések kezelésére	4.2.3.7		X	A
	Folyamat az utasok vészhelyzeti és biztonsági utasításokkal való ellátására	4.2.3.7	X		A
Segítség a vonat személyzete számára jelentős esemény alkalmával	Folyamat a vonat személyzetének korlátozott üzemmódban nyújtott segítségre a késések elkerülése érdekében	4.2.3.8	X		A
Szakmai és nyelvi alkalmasság	Folyamat a szakmai alkalmasság vizsgálatára a jelen ÁME minimális követelményeivel összhangban	4.6.1.1	X		A
				X	A
	Olyan szakmai alkalmasság-kezelő rendszer meghatározása, amely biztosítja, hogy a személyzet képes a gyakorlatban alkalmazni az ismereteit a jelen ÁME minimális követelményeivel összhangban	4.6.1.2	X		A
				X	A
	Folyamat a nyelvi képesség vizsgálatára a jelen ÁME minimális követelményeinek való megfelelés érdekében	4.6.2	X		A
				X	A
	A vonatszemélyzet értékelési folyamatának meghatározása, ideértve a következőket: Alapkompetenciák, eljárások és nyelvek Útvonalismeret Járműismeret Különleges ismeretek (pl. hosszú alagutak)	4.6.3.1, 4.6.3.2.3	X		A
				X	A
	A biztonsági szempontból kritikus feladatokat ellátó személyzettel szembeni képzési és alkalmassági igényeinek elemzése a jelen ÁME minimális követelményeinek figyelembe vétele érdekében	4.6.3.2	X		A
				X	A
Egészségvédelmi és biztonsági feltételek	Folyamat a személyzet egészségügyi alkalmasságának biztosítására, ideértve a kábítószerek és alkohol üzemi teljesítményre gyakorolt hatásának ellenőrzését	4.7.1	X		A
				X	A
	A következők kritériumainak meghatározása: Az üzemorvosok és egészségügyi szervezetek jóváhagyása Pszichológusok jóváhagyása Orvosi és pszichológiai értékelés	4.7.2, 4.7.3, 4.7.4	X		A
				X	A
	Az egészségügyi követelmények meghatározása, ideértve a következőket: — Általános egészség — Látás — Hallás ►M1 ——————— ◄	4.7.5	X		A
				X	A
▼M1	———————				

———————

▼B

I. MELLÉKLET

Használaton kívül

▼B

J. MELLÉKLET

A „vonatkísérési” feladatokra való szakmai alkalmasság minimális elemei

1. **ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK**

— Ez a melléklet, amelyet ezen ÁME 4.6. és 4.7. alpontjával valamint az SRT ÁME követelményeivel együtt kell értelmezni, felsorolja azokat az elemeket, amelyeket relevánsnak tekintenek a vonatok a TEN nagysebességű vonalain történő kísérése szempontjából.

Megjegyzendő, hogy míg a jelen dokumentum a lehető legteljesebb az általánosan alkalmazható felsorolás tekintetében, lesznek további helyi/nemzeti jellegű tételek, amelyeket szintén figyelembe kell venni.

— A „szakmai alkalmasság” kifejezés a jelen ÁME szövegösszefüggésében az annak biztosítása szempontjából fontos elemekre utal, hogy az üzemi személyzet képzett legyen, és képes legyen megérteni és elvégezni a feladat elemeit.

— A szabályok és eljárások az elvégzett feladatra és a feladatot elvégző személyre vonatkoznak. Ezeket a feladatokat bármilyen arra feljogosított, szakmailag alkalmas személy elvégezheti függetlenül a szabályokban, az eljárásokban vagy az egyes társaságok által használt bármilyen névtől, beosztástól vagy fokozattól.

— Minden arra feljogosított, szakmailag alkalmas személynek alkalmaznia kell az elvégzett feladattal kapcsolatos összes szabályt és eljárást.

2. **SZAKMAI ISMERETEK**

Minden feljogosításhoz sikeresen teljesített kezdeti vizsgára és a 4.6. alpontban leírt folyamatos értékelésre és képzésre van szükség.

2.1. **Általános szakmai ismeret**

— A vasúti rendszeren belüli biztonsági irányítás feladatra vonatkozó általános elvei, ideértve a más alrendszerekkel való interfészeket is.

— Az utasok és/vagy a rakomány (beleértve a veszélyek áruk szállítását), illetve a vasúti pályán vagy amellett lévő személyek biztonságához kapcsolódó általános feltételek

— Munkaegészségügyi és munkavédelmi feltételek

— A vasúti rendszer biztonságának általános elvei

— Személyi biztonság, ideértve a vonat forgalmi vágányon való elhagyásának esetét

— Elsősegélynyújtás, amennyiben a személyzet feladatai között az elsősegélynyújtás is szerepel

2.2. **Az üzemi eljárások és biztonsági rendszerek ismerete a használt infrastruktúrára alkalmazva**

— Üzemi eljárások és biztonsági szabályok

— Ellenőrző-irányító és jelzőrendszerek

— Kommunikációs protokoll és formalizált üzenetküldési eljárás, a kommunikációs berendezés használatát is ideértve

2.3. **Járműismeret**

— A személyszállító járművek belső berendezései:

— A járművek utasterében keletkezett kisebb hibák kijavítása a vasúttársaság igényeitől függően

▼B

2.4. **Az útvonal ismerete**

— Üzemeltetési elrendezések (például a vonat küldésének módja) az egyes helyeken (jelzések, állomáson lévő berendezések stb.)

— Azok az állomások, ahol az utasok fel- és leszállhatnak

— Az útvonal egy vagy több vasútvonalára vonatkozó helyi üzemeltetési és vészhelyzeti intézkedések

3. **KÉPESSÉG AZ ISMERET GYAKORLATBA VALÓ ÁTÜLTETÉSÉRE**

— Elindulás előtti ellenőrzések, ideértve a fékpróbákat és az ajtók megfelelő záródását.

— Elindulási eljárások

— Kommunikáció az utasokkal, különösen az utasok biztonságát érintő körülményekkel kapcsolatban.

— Korlátozott üzemmód

— Az utastéren belüli potenciális hibák felmérése és reagálás a szabályok és eljárások szerint

— Védelmi és figyelmeztető intézkedések a szabályokkal és eljárásokkal összhangban vagy a mozdonyvezetőnek segítve

— A vonat evakuálása és az utasok biztonsága, különösen, ha azoknak a pályán vagy annak közelében kell lenniük.

— Kommunikáció a pályahálózat-működtető személyzetével a mozdonyvezetőnek nyújtott segítség vagy evakuálás közben.

— A vonat működésével, a járművek állapotával és az utasok biztonságával kapcsolatos minden szokatlan esemény jelentése. Szükség esetén ezeket a jelentéseket írásban kell benyújtani a vasúttársaság által kiválasztott nyelven.

▼B

K. MELLÉKLET

Használaton kívül

▼B

L. MELLÉKLET

A vonat-előkészítési feladat szakmai alkalmasságának minimális elemei

1. **ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK**

— Ez a melléklet, amelyet a 4.6. alponttal együtt kell olvasni, felsorolja azokat az elemeket, amelyeket relevánsnak tekintenek a vonatoknak TEN nagysebességű vonalaira történő előkészítése szempontjából.

Megjegyzendő, hogy míg a jelen dokumentum a lehető legteljesebb az általánosan alkalmazható felsorolás tekintetében, lesznek további helyi/nemzeti jellegű tételek, amelyeket szintén figyelembe kell venni.

— A „szakmai alkalmasság” kifejezés a jelen ÁME szövegösszefüggésében az annak biztosítása szempontjából fontos elemekre utal, hogy az üzemi személyzet képzett legyen, és képes legyen megérteni és elvégezni a feladat elemeit.

— A szabályok és eljárások az elvégzett feladatra és a feladatot elvégző személyre vonatkoznak. Ezeket a feladatokat bármilyen arra feljogosított, szakmailag alkalmas személy elvégezheti függetlenül a szabályokban, az eljárásokban vagy az egyes társaságok által használt bármilyen névtől, beosztástól vagy fokozattól.

— Minden arra feljogosított, szakmailag alkalmas személynek alkalmaznia kell az elvégzett feladattal kapcsolatos összes szabályt és eljárást.

2. **SZAKMAI ISMERETEK**

Minden feljogosításhoz sikeresen teljesített kezdeti vizsgára és a 4.6. alpontban leírt folyamatos értékelésre és képzésre van szükség.

2.1. **Általános szakmai ismeret**

— A vasúti rendszeren belüli biztonsági irányítás feladatra vonatkozó általános elvei, ideértve a más alrendszerekkel való interfészeket is.

— Az utasok és/vagy a rakomány biztonságával kapcsolatos általános feltételek, ideértve a veszélyes áruk és kivételes terhek szállítását

— Munkaegészségügyi és munkavédelmi feltételek

— A vasúti rendszer biztonságának általános elvei

— Személyes biztonság a vasútvonalon vagy annak közelében tartózkodás során

— Kommunikációs protokoll és formalizált üzenetküldési eljárás, a kommunikációs berendezés használatát is ideértve

2.2. **Az üzemi eljárások és biztonsági rendszerek ismerete a használt infrastruktúrára alkalmazva**

— Munkavégzés a vonaton rendes, korlátozott és vészhelyzeti üzemmódban

— Üzemeltetési eljárások az egyes helyeken (jelzések, állomás/járműszín/rendező pályaudvar berendezései) és biztonsági szabályok

— A helyi üzemeltetési intézkedések

2.3. **A vonat berendezéseinek ismerete**

— A kocsik és a járművek berendezéseinek célja és használata

— A műszaki átvizsgálások azonosítása és megszervezése

3. **KÉPESSÉG AZ ISMERET GYAKORLATBA VALÓ ÁTÜLTETÉSÉRE**

— A vonat-összeállítási, vonatfékezési, vonatrakodási stb. szabályok alkalmazása a vonat üzembiztonságának biztosítása érdekében

▼B

— A járműveken lévő jelzések és címkék megértése

— A vonat adatainak meghatározása és elérhetővé tétele

— Kommunikáció a vonat személyzetével

— Kommunikáció a vonatmozgások ellenőrzéséért felelős személyzettel

— Korlátozott üzemmód, különösen a vonatok előkészítése tekintetében

— Védelmi és figyelmeztető intézkedések a szabályokkal és rendelkezésekkel vagy a szóban forgó helyre vonatkozó helyi intézkedésekkel összhangban

— Veszélyes áru szállítását érintő balesetekkel kapcsolatban megteendő intézkedések (adott esetben)

▼B

M. MELLÉKLET

Használaton kívül

▼B

N. MELLÉKLET

tájékoztató és nem kötelező jellegű iránymutatások

Az alábbi táblázat tájékoztató jelleggel felsorolja a 4. fejezet rendelkezéseit, és egyenként azonosítja azok valószínűsíthető kiváltó okait.

A 4. fejezet pontja	A PM/VT által elvégzendő munka a követelményeknek való megfelelés érdekében	Jellemző kiváltó ok
4.2.1.2.1 Szabálykönyv	VT – A PM hálózatán való munkavégzés esetén szükséges üzemeltetési eljárásokat tartalmazó nyomtatott vagy elektronikus dokumentum létrehozása/felülvizsgálata	A hálózat üzemeltetési utasításainak megváltozása
4.2.1.2.2.1 Az Útvonalkönyv előkészítése	VT – A működése szerinti vasútvonalak leírását tartalmazó nyomtatott vagy elektronikus dokumentum létrehozása/felülvizsgálata	A hálózati infrastruktúra olyan változása (pl. a csatlakozások átépítése, jelzések módosítása), amely az útvonal módosított információját eredményezi
4.2.1.2.2.2 Módosított elemek	VT – Olyan eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata, amelyek által a mozdonyvezetők nyomtatott vagy elektronikus tájékoztatást kapnak bármely módosított [útvonali] elemről	A VT üzemi biztonsági irányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.2.1.2.2.3 A mozdonyvezető valós idejű tájékoztatása	PM – Olyan eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata, amelyek révén a mozdonyvezetők valós időben kapnak tájékoztatást a[z útvonali] biztonsági intézkedések módosításáról	A PM vagy VT szervezeti felépítésének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.2.1.2.3 Menetrendek	Menetrend VT – Olyan eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata, amelyek révén a mozdonyvezetők nyomtatott vagy elektronikus tájékoztatást kapnak a menetrendről	A VT üzemi biztonsági irányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		Új (elektronikus) forgalomirányító rendszer bevezetése
4.2.1.2.4 Járművek	VT – A járművek csökkentett üzemmód alatti működéséhez kapcsolódó, szükséges üzemeltetési eljárásokat tartalmazó nyomtatott vagy elektronikus létrehozása/felülvizsgálata.	A VT üzemi biztonsági irányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		Új/módosított járművek bevezetése
4.2.1.3 Dokumentáció a VT mozdonyvezetőktől eltérő személyzete számára	VT – A mozdonyvezetőktől eltérő személyzet által a PM hálózatán való munkavégzés esetén szükséges üzemeltetési eljárásokat tartalmazó nyomtatott vagy elektronikus létrehozása/felülvizsgálata	A VT üzemi biztonsági irányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		A hálózati infrastruktúra módosított útvonal-információt vagy új/módosított járművek bevezetését eredményező megváltoztatása
4.2.1.4 Dokumentáció a PM vonatmozgásokat engedélyező személyzete számára	PM – Hálózati üzemeltetési eljárásokat tartalmazó nyomtatott vagy elektronikus dokumentum létrehozása/felülvizsgálata, ideértve a kommunikációs protokollt és az űrlapkönyvet	A hálózati üzemeltetési intézkedések megváltozása azonosított fejlesztés eredményeként (pl. lekérdezési javaslat)
		A hálózati infrastruktúra módosított üzemeltetési intézkedéseket eredményező megváltozása
4.2.1.5 Biztonsággal kapcsolatos kommunikáció a VT és a PM személyzete között	PM/VT – A 4.2.1.2.1., 4.2.1.3. és 4.2.1.4. alpontban említett nyomtatott vagy elektronikus dokumentumok, amelyek tartalmazzák az üzemeltetési kommunikációs metodológiát az ÁME C. mellékletének meghatározása szerint	A 4.2.1.2.1., 4.2.1.3. és 4.2.1.4. alponttal összhangban

▼B

A 4. fejezet pontja	A PM/VT által elvégzendő munka a követelményeknek való megfelelés érdekében	Jellemző kiváltó ok
4.2.2.1.2 A vonat láthatósága (elöl)	VT – Eljárás(ok) meghatározása/felülvizsgálata a mozdonyvezetők és/vagy más üzemeltetési személyzet számára a megfelelő elülső megvilágítás biztosítása érdekében	A VT üzemi biztonsági irányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		Új/módosított járművek bevezetése
4.2.2.4 A személyszállító kocsikra vonatkozó követelmények	VT – Azt biztosító eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata, hogy a személyszállító kocsik megfeleljenek ezen ÁME előírásainak	Új/módosított személyszállító kocsik bevezetése
		A hálózat üzemeltetési szabályainak a személyszállító kocsikat érintő megváltozása
4.2.2.5 A vonatok összeállítása	VT – Azt biztosító eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata, hogy a vonatok megfeleljenek a kijelölt útvonalnak	A VT üzemi biztonsági irányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		A hálózat üzemeltetési szabályainak vonatösszetételt érintő megváltozása
		Új/megváltoztatott infrastruktúra, jelzőrendszer vagy új (elektronikus) forgalomirányítási rendszer bevezetése
4.2.2.6.1 A fékrendszerrel kapcsolatos minimális követelmények	VT – Azt biztosító eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata az üzemeltetési személyzet számára, hogy a vonatban lévő járművek megfeleljenek a fékezési követelményeknek	A VT üzemi biztonsági irányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.2.2.6.2 Fékteljesítmény	PM – Eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata a VT-k fékteljesítmény adatokkal való ellátása érdekében	A PM üzemi biztonsági irányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
	VT – A személyzet által az útvonal(ak) földrajzi jellemzői, a kijelölt menetvonal és az ERTMD/ETCS figyelembe vételével betartandó fékezési szabályokat tartalmazó nyomtatott vagy elektronikus dokumentum létrehozása/felülvizsgálata	A VT üzemi biztonsági irányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		A hálózat üzemeltetési szabályainak fékezési szabályokat érintő megváltozása
		Új/megváltoztatott infrastruktúra, jelzőrendszer vagy új (elektronikus) forgalomirányítási rendszer bevezetése
		Új/módosított járművek bevezetése
4.2.2.7.1 A vonat üzemkész állapotának biztosítása (általános követelmények)	VT – A járművek üzemképességét biztosító eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata az üzemeltetési személyzet számára, ideértve a PM tájékoztatását a menetteljesítményt és a korlátozott üzemmódban való haladást érintő változásokról.	A VT üzemi biztonsági irányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.2.2.7.2 Kötelező adatok	VT – Folyamat definiálása/felülvizsgálata annak biztosítására, hogy a vonat haladásával kapcsolatos adatokat elindulás előtt a PM rendelkezésére bocsátják	A VT üzemi biztonsági irányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		Új (elektronikus) forgalomirányító rendszer bevezetése

▼B

A 4. fejezet pontja	A PM/VT által elvégzendő munka a követelményeknek való megfelelés érdekében	Jellemző kiváltó ok
4.2.3.2 A vonatok azonosítása	PM – Eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata egyedi és egyértelmű vonatazonosító számok hozzárendelésére	A PM vagy VT vonattervezési rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		Új (elektronikus) forgalomirányító rendszer bevezetése
4.2.3.3.1 Indulás előtti ellenőrzések és próbák	VT – Az elindulás előtt elvégzendő ellenőrzések és próbák definiálása/felülvizsgálata	A VT üzemi biztonsági irányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.2.3.3.2 A PM tájékoztatása a vonat üzemi állapotáról	VT – Eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata a járművekkel kapcsolatos és a vonat haladását esetlegesen érintő tényezőkről	A PM vagy VT üzemi biztonsági irányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		Új (elektronikus) forgalomirányító rendszer bevezetése
4.2.3.4.1 Általános forgalomirányítási követelmények	PM – Eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata a forgalmi műveletek ellenőrzése és felülvizsgálata számára, ideértve a VT-k által igényelt minden további folyamattal való kapcsolódási pontot	A PM vagy VT üzemi biztonsági irányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		Új (elektronikus) forgalomirányító rendszer bevezetése
4.2.3.4.2 A vonatok jelentése	PM – Eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata a vonatok pozíciójának jelentésére, ideértve az érkezések/indulások valós idejű rögzítését és a más PM-nek való átadás várható idejét.	A PM forgalomirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		Új (elektronikus) forgalomirányító rendszer bevezetése
4.2.3.4.3 Veszélyes áruk	VT – Eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata a veszélyes áruk szállításának felügyelete érdekében, ideértve a PM által igényelt információ-szolgáltatást.	A PM vagy VT üzemi biztonsági irányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.2.3.4.4 Üzemelési minőség	PM/VT – Dokumentált eljárások, amelyek leírják az üzemi teljesítmény figyelemmel kísérésének és felülvizsgálatának belső folyamatait, és azonosítják a hálózat hatékonyságát javító intézkedéseket.	A PM vagy VT forgalomirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		Új (elektronikus) forgalomirányító rendszer bevezetése, ideértve a teljesítményfigyelést is
4.2.3.5.1 Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton kívül	PM – Eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata a szükséges adatok rögzítése, valamint az intézkedések tárolása és elérése érdekében	A PM üzemi biztonsági irányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		A hálózati infrastruktúra új/módosított figyelő berendezéssel járó megváltoztatása
4.2.3.5.2 Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton	VT – Eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata a szükséges adatok rögzítése, valamint az intézkedések tárolása és elérése érdekében	A VT üzemi biztonsági irányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		Új/módosított járművek (mozdonyok, többrészes egységek) bevezetése
4.2.3.6.1 Korlátozott üzemmód – Más felhasználók tájékoztatása	PM/VT – Eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata egymás tájékoztatásával kapcsolatban olyan helyzetekről, amelyek valószínűleg korlátozzák a hálózat biztonságát, teljesítményét és elérhetőségét	A PM vagy VT forgalomirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		Új (elektronikus) forgalomirányító rendszer bevezetése

▼B

A 4. fejezet pontja	A PM/VT által elvégzendő munka a követelményeknek való megfelelés érdekében	Jellemző kiváltó ok
4.2.3.6.2 A mozdonyvezetők tájékoztatása	PM – A mozdonyvezetőknek szóló utasítás(ok) definiálása/felülvizsgálata a korlátozott üzemmód kezeléséről	A PM vagy VT forgalomirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.2.3.6.3 Vészhelyzeti intézkedések	PM – Eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata a korlátozott üzemmód kezeléséről, ideértve a járművek és az infrastruktúra meghibásodását (szükséghelyzeti intézkedések)	A PM vagy VT forgalomirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		A hálózati infrastruktúra megváltozása vagy új/módosított járművek bevezetése
4.2.3.7 Vészhelyzet kezelése	PM/VT – Olyan eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata, amelyek részletezik a vészhelyzetek kezelésével kapcsolatos szükséghelyzeti intézkedéseket	A VT üzemi biztonsági irányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.2.3.8 Segítség a vonat személyzetének a járművekkel kapcsolatos esemény/működési zavar esetén	VT – Eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata a vonat személyzetet számára a járművek műszaki vagy más meghibásodásának kezeléséről	A VT forgalomirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		Új/módosított járművek bevezetése
4.4 Üzemeltetési szabályok	PM/VT – Az ETCS-sel, a GSM-R-rel és a HABD-vel együtt használandó szabályok és eljárások definiálása	Az ETCS jelzőrendszer és/vagy a GSM-R rádiórendszer és/vagy a HABD bevezetése
4.6.1.1 Szakmai ismeretek	PM/VT – Folyamat definiálása a szakmai ismeretek vizsgálatára	A PM/VT üzemi biztonsági irányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.6.1.2 Az ismeretek gyakorlati alkalmazásának képessége	PM/VT – Alkalmasság-kezelési rendszer definiálása/felülvizsgálata a személyzet azon képességének biztosítására, hogy a gyakorlatba átültesse az ismereteket	A PM/VT üzemi biztonsági irányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.6.2.2 Nyelvi tudásszint	PM/VT – Folyamat(ok) definiálása a nyelvi készségek vizsgálatára	A PM/VT üzemi biztonsági irányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.6.3.1 A személyzet értékelése – Alapelemek	PM/VT – A személyzet érékelését biztosító folyamat(ok) definiálása/felülvizsgálata, ideértve: — Tapasztalat/képesítések — Nyelv — Az alkalmasság megtartása	A PM/VT üzemi biztonsági irányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.6.3.2 A képzési igények elemzése	PM/VT – A személyzet képzési igényeinek elemzését és annak aktualizálását célzó folyamat definiálása/felülvizsgálata	A PM/VT üzemi biztonsági irányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.6.3.2.3 Meghatározott elemek a vonat személyzete esetében	VT – A személyzet alábbiakkal kapcsolatos tanulását és megtartását célzó folyamat definiálása/felülvizsgálata. — Útvonalismeret — Járműismeret	A VT üzemi biztonsági irányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.7.1 Egészségvédelmi és biztonsági feltételek bevezetése	PM/VT – Folyamat(ok) definiálása/felülvizsgálata a személyzet egészségügyi alkalmasságának biztosítására, ideértve a kábítószerek és alkohol üzemi teljesítményre gyakorolt hatásának ellenőrzését	A VT üzemi biztonsági irányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása

▼B

A 4. fejezet pontja	A PM/VT által elvégzendő munka a követelményeknek való megfelelés érdekében	Jellemző kiváltó ok
4.7.2–4.7.4 Az üzemorvosok, orvosi szervezetek, pszichológusok és vizsgálatok jóváhagyásának feltételei	PM/VT – Kritériumok definiálása/felülvizsgálata az alábbi esetekre: — Az üzemorvosok és egészségügyi szervezetek jóváhagyása — Pszichológusok jóváhagyása — Orvosi és pszichológiai értékelés	A VT üzemi biztonsági irányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		Az orvosok jóváhagyására és a szervezetek elismerésére vonatkozó nemzeti szabályok és gyakorlatok megváltozása
4.7.5 Egészségügyi követelmények	PM/VT – Egészségügyi jövetelmények definiálása/felülvizsgálata, köztük: — Általános egészség — Látás — Hallás — Várandósság	A VT üzemi biztonsági irányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása

▼M1

_____

▼B

O. MELLÉKLET

Használaton kívül

▼B

P. MELLÉKLET

Járműazonosító

Általános megjegyzések:

1 Ez a melléklet a járműveken az üzem közbeni egyedi azonosítás érdekében látható módon elhelyezett számokat és kapcsolódó jelzéseket ismerteti. Nem írja le azokat a jármű alvázán vagy fő alkatrészein gyártás közben véglegesen bemart vagy tartósan rögzített egyéb számokat vagy jelzéseket.

2 Az e mellékletben meghatározott számnak és a hozzá kapcsolódó jelzésnek való megfelelés nem kötelező az alábbi esetekben:

— a csak olyan hálózatokon használt járművek, amelyekre a jelen ÁME nem vonatkozik;

— történelmi jellegű járművek,

— a jelen ÁME hatálya alatti hálózatokon normál esetben nem közlekedő vagy szállított járművek.

Ennek ellenére ezeknek a járműveknek is működésüket lehetővé tevő ideiglenes számot kell kapniuk.

3 Ez a melléklet megváltozhat a RIC jövőbeni fejlődése és a TAP ÁME jövőbeni kidolgozási és bevezetése miatt.

A standard szám és a hozzá kapcsolódó rövidítések

Valamennyi vasúti jármű 12 számjegyből álló számot (standard számot) kap, amelynek felépítése a következő:

<table>
<tr><th>A járművek típusai</th><th>A jármű típusa és az átjárható forgalomképesség jelzése [2 számjegy]</th><th>A jármű nyilvántartásba vétele szerinti ország [2 számjegy]</th><th>Műszaki jellemzők [4 számjegy]</th><th>Gyári szám [3 számjegy]</th><th>Önellenőrzőszámjegy [1 számjegy]</th></tr>
<tr><td>Vagonok</td><td>00–09
10–19
20–29
30–39
40–49
80–89
[részletek a P.6. mellékletben]</td><td rowspan="4">01–99
[részletek a P.4. mellékletben]</td><td>0000–9999
[részletek a P.9. mellékletben]</td><td>001–999</td><td rowspan="4">0–9
[részletek a P.3. mellékletben]</td></tr>
<tr><td>Vontatott személyszállító járművek</td><td>50–59
60–69
70–79
[részletek a P.7. mellékletben]</td><td>0000–9999
[részletek a P.10. mellékletben]</td><td>001–999</td></tr>
<tr><td>Vontató járművek</td><td>90–99
[részletek a P.8. mellékletben]</td><td colspan="2">0000001–8999999
[e számok jelentését a tagállamok határozzák meg, esetlegesen két- vagy többoldalú megállapodással]</td></tr>
<tr><td>Speciális járművek</td><td>9000 to 9999
[részletek a P.11. mellékletben]</td><td>001–999</td></tr>
</table>

Egy adott országban a műszaki jellemzők és a gyári szám 7 számjegye elegendő a járművek egyedi azonosítására a kocsik, vontatott személyszállító járművek, vontató járművek ([1]) és speciális járművek ([2]) egyes csoportjain belül.

([1]) A vontató járművek esetén a számnak hatjegyűnek és egy adott országban egyedinek kell lennie.

([2]) A speciális járművek esetében a műszaki jellemzők és a gyári szám első számjegyével és utolsó öt számjegyével rendelkező számnak egy adott országban egyedinek kell lennie.

▼B

A számot betűjelzések egészítik ki:

a) az átjárhatósági képességgel kapcsolatos jelzés (*részletek a P.5. mellékletben*),

b) a jármű nyilvántartásba vétele szerinti ország rövidítése (*részletek a P.4. mellékletben*),

c) az üzembentartó ([1]) rövidítése (*részletek a P.1. mellékletben*),

d) a műszaki jellemzők rövidítése (*részletek a P.13. mellékletben a vontatott személyszállító járművek, a P.12. mellékletben a kocsik és a P.14. mellékletben a speciális járművek esetében*).

A műszaki jellemzőket, kódokat és rövidítéseket az ERA (Európai Vasúti Ügynökség) által a 2005. évi munkaprogramjának 15. tevékenysége eredményeként javasolt egy vagy több szervezet (a továbbiakban: központi szervezet) kezeli.

A számok kiadása

A számok kezelésének szabályaira az ERA tesz javaslatot a 2005. évi munkaprogramjának 15. tevékenysége részeként.

([1]) A jármű üzembentartója az a személy, aki a jármű tulajdonosaként vagy a felette való rendelkezési jogánál fogva tartósan gazdaságilag kiaknáz egy közlekedési eszközt, és ekként szerepel a járműnyilvántartásban.

▼B

P.1. MELLÉKLET

Az üzembentartó rövidítésének jelzése

Az üzembentartói jelzés (VKM) meghatározása

Az üzembentartói jelzés (VKM) egy 2–5 betűből álló alfanumerikus kód ([1]). A VKM-et minden egyes járművön feltüntetik a jármű száma közelében. A VKM jelzi a jármű járműnyilvántartásba bejegyzett üzembentartóját.

A VKM a jelen ÁME hatálya alá tartozó minden és az összes olyan országban egyedi, amely a jelen ÁME-ben leírt járműszámozási és üzembentartói jelzési rendszer alkalmazását tartalmazó megállapodást köt.

Az üzembentartói jelzés formátuma

A VKM az üzembentartó teljes nevének rövidítése, lehetőleg felismerhető formában. A latin ábécé mind a 26 betűjét fel lehet használni. A VKM betűit nyomtatott nagybetűkkel írják. A z üzembentartó nevében a szavak nem első betűje helyett álló betűket lehet kisbetűkkel írni. Az egyediség ellenőrzése érdekében figyelmen kívül hagyják az írott neveket.

A betűk tartalmazhatnak diakritikus jeleket ([2]). Az ilyen betűkön lévő diakritikus jeleket figyelmen kívül hagyják az egyediség ellenőrzésekor.

Az olyan járművek üzembentartói esetében, amelyek nem latin ábécét használó országban vannak, a VKM fordítása a saját ábécével feltüntethető a VKM mögött egy ferde vonallal („/”) elválasztva. Adatfeldolgozási szempontból figyelmen kívül hagyják a lefordított VKM-et.

Mentesség az üzembentartói jelzés használata alól

A tagállamok úgy határozhatnak, hogy alkalmazzák a következő mentességeket.

A VKM nem kötelező olyan járműveken, amelyek számozási rendszere nem a jelen melléklet szerinti (v.ö. a 2. pont alatti általános megjegyzéssel). Ennek ellenére megfelelő információt kell adni a jármű üzembentartójáról azoknak a jelen ÁME hatálya alatt álló hálózatokon való működtetésével foglalkozó szervezeteknek.

Amikor a járművön feltüntetik a teljes nevet és a címet, a VKM nem kötelező a következő esetekben:

— olyan korlátozott járműállománnyal rendelkező üzembentartók járművei, hogy a VKM használata nem indokolt.

— az infrastruktúra karbantartására használt speciális járművek.

A VKM nem kötelező a csak nemzeti forgalomban közlekedő mozdonyok, többrészes egységek és személyszállító járművek esetében, ha

— azokon szerepel az üzembentartó logója, és az jól felismerhetően tartalmazza ugyanazokat a betűket, mint a VKM,

— olyan jól felismerhető logót viselnek, amelyet az illetékes nemzeti hatóság elfogadott a VKM megfelelő egyenértékeként.

Amikor a vállalat logóját is feltüntetik a VKM mellett, csak a VKM érvényes, és a logó figyelmen kívül hagyható.

Az üzembentartói jelzés kiosztásával kapcsolatos rendelkezések

Az üzembentartók egynél több VKM-et is kiadhatnak, amennyiben

— az üzembentartó egynél több nyelven is rendelkezik hivatalos névvel,

— az üzembentartónak jó oka van megkülönböztetni a szervezetén belüli különálló járműállományokat.

([1]) Az NMBS/SNCB esetében folytatják a bekarikázott önálló B betű használatát

([2]) A diakritikus jelek „ékezetek”, például A, Ç, Ö, Č, Ž, A stb. Az olyan speciális betűket, mint az O és A egyetlen betűvel jelzik;

▼B

Az is lehetséges, hogy egyetlen VKM vonatkozik egy egész olyan vállalatcsoportra,

— amely egyetlen olyan vállalati struktúrához tartozik, amely a szervezetén belül kijelölt és megbízott egy szervezetet azzal, hogy minden kérdést kezeljen az összes többi nevében,

— amely kijelölt egy különálló, egyetlen jogi személyt az ügyek nevében való kezelésére, amely esetben a jogi személy az üzembentartó.

Az üzembentartói jelzések nyilvántartása és kiosztási eljárása

A VKM nyilvántartása nyilvános, és aktualizálása valós időben történik.

A VKM iránti kérelmet a kérelmező az illetékes nemzeti hatósághoz nyújtja be, amely továbbítja azt a központi szervezetnek. A VKM csak a központi szervezet általi közzétételt követően használható.

a VKM birtokosának tájékoztatnia kell az illetékes nemzeti hatóságot, amikor beszünteti a VKM használatát, és az illetékes nemzeti hatóság továbbítja ezt az információt a központi szervezetnek. Ekkor a VKM azt követően vonható vissza, hogy az üzembentartó bizonyította a jelzés megváltoztatását az összes érintett járművön. Ez 10 évig nem adható ki újból, kivéve, ha újból az eredeti birtokosnak vagy annak kérésére más birtokosnak adják ki.

A VKM más birtokosra ruházható, amely az eredeti birtokos jogutódja. A VKM érvényben marad akkor is, ha a birtokos olyan névre változtatja a nevét, amely nem hasonlít a VKM-re.

A VKM első listáját a vasúttáraságok meglévő rövidítései alapján állítják össze.

A VKM-et minden újonnan épített kocsin elhelyezik a vonatkozó ÁME-k hatályba lépése után. A meglévő kocsiknak 2014 végéig kell megfelelniük a VKM jelzéseknek.

▼B

P.2. MELLÉKLET

A szám és a hozzá kapcsolódó betűjelzés elhelyezése a kocsiszekrényen

A külső jelzések általános szabályai

A jelzéseket alkotó nyomtatott nagybetűknek és számoknak legalább 80 mm magasnak kell lenniük, levelezési minőségű betűtalp nélküli betűtípussal. Kisebb betűk csak akkor használhatók, ha a betűket csak a hossztartón lehet elhelyezni.

A jelzés nem lehet 2 m-nél magasabban a sín szintjétől.

Vagonok

A jelzést a következő módon kell elhelyezni a kocsiszekrényen:

23	TEN	31	TEN	33	TEN	43		(Ebben az esetben VKM nélkül, a teljes név és cím szerepel a járművön)
80	D-RFC	80	D-DB	84	NL-ACTS	87	F	
7369	553–4	0691	235–2	4796	100–8	4273	361–3	
Zcs		Tanoos		Slpss		Laeks		

Az olyan kocsik esetében, amelyek kocsiszekrényén nincs elég hely az ilyenfajta elrendezéshez, különösen pőrekocsik esetében, a jelzés a következőképpen is elhelyezhető:

01	87	3320 644–7
TEN	F-SNCF	Ks

Amikor egy vagy több nemzeti jelentőségű indexbetűt helyeznek el a kocsin, ezt a nemzeti jelzést a nemzetközi jelzés mögött kell elhelyezni, kötőjellel elválasztva.

Személykocsik és vontatott személyszállító járművek

A számot a jármű mindkét oldalfalán el kell helyezni a következő módon:

$$\underline{F}\text{-SNCF} \quad 61\ 87\ \frac{20\text{–}72021}{B^{10}tu} - 7$$

A jármű regisztrálása szerinti ország és a műszaki jellemzők jelzését közvetlenül a tizenkét jegyű járműszám mögé vagy alá írják.

A vezetőfülkével rendelkező személykocsik esetében a számot a vezetőfülkében is feltüntetik.

Mozdonyok, motorkocsik és speciális járművek

A 12 jegyű standard számot a nemzetközi forgalomban használt vontató jármű mindkét oldalfalán fel kell tüntetni a következő módon:

91 88 0001323–0

A 12 jegyű standard számot a vontató járművek valamennyi vezetőfülkéjében is feltüntetik.

Az üzembentartó elhelyezhet a standard számoknál nagyobb betűket és saját számjelzést is (amely általában a gyári számból és egy betűkódból áll), ha az hasznos a működés szempontjából. A saját számot az üzembentartó bárhol szabadon elhelyezheti.

Példák	SP 42037	ES 64 F4–099	88–1323	473011	
	92 51 0042037–9	94 80 0189 999–6	91 88 0001323–0	92 87 473011–0	94 79 2 642 185–5

▼B

Ezek a szabályok kétoldalú megállapodással változtathatók meg a meglévő járművek esetében, amikor az ÁME hatályba lép és egy meghatározott szolgálatra vonatkozik, és amennyiben nem áll fenn az érintett vasúthálózatokon üzemelő eltérő járművekkel való összetévesztés veszélye. A mentesség az illetékes nemzeti hatóságok által meghatározott időszakra érvényes.

A nemzeti hatóság előírhatja, hogy a 12 jegyű járműszám mellett tüntessék fel az ország kódját és a VKM-et.

▼B

P.3. MELLÉKLET

Az ellenőrző (12.) számjegy meghatározásának szabályai

Az ellenőrző számjegyet a következő módon határozzák meg:

— az alapszám páros pozícióinak számjegyeit (jobbról balra haladva) saját tizedes értéken veszik;

— az alapszám páratlan pozícióinak számjegyeit (jobbról balra haladva) megszorozzák 2-vel,

— ekkor összeadják a páratlan pozíciók összegét a páros pozíciók összegével,

— megtartják a számjegyek összegét,

— a számjegyek összege és a 10 közötti különbség alkotja az ellenőrző számjegyet; amennyiben a számjegyek összege nulla, akkor az ellenőrző számjegy is nulla.

Példák

1 –	Legyen az alapszám	3	3	8	4	4	7	9	6	1	0	0
	Sokszorozó tényező	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
		6	3	16	4	8	7	18	6	2	0	0

Összeg: 6 + 3 + 1 + 6 + 4 + 8 + 7 + 1 + 8 + 6 + 2 + 0 + 0 = 52

Az összeg egységet jelző számjegye 2.

Az ellenőrző számjegy ezért 8, és így a 33 84 4796 100 8 regisztrációs szám lesz az alapszámjegy.

2 –	Legyen az alapszám	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
	Sokszorozó tényező	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
		6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

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

Az összeg egységet jelző számjegye 0.

Az ellenőrző számjegy ezért 0, és így a 31 51 3320 198–0 regisztrációs szám lesz az alapszámjegy.

▼B

P.4. MELLÉKLET

A járművek regisztrálása szerinti országok kódjai (3–4. számjegy és rövidítés)

„A harmadik országokra vonatkozó információk csak tájékoztató jellegűek.”

Országok	Betűrendes ország kód ([3])	Numerikus ország kód	A P.6 ás P.7 mellékletben ([4]) a szögletes zárójelek által érintett társaságok
Albánia	AL	41	HSh
Algéria	DZ	92	SNTF
Örményország	AM ([1])	58	ARM
Ausztria	A	81	ÖBB
Azerbajdzsán	AZ	57	AZ
Fehéroroszország	BY	21	BC
Belgium	B	88	SNCB/NMBS
Bosznia-Hercegovina	BIH	44	ŽRS
		50	ŽFBH
Bulgária	BG	52	BDZ, SRIC
Kína	RC	33	KZD
Horvátország	HR	78	HŽ
Kuba	CU ([1])	40	FC
Ciprus	CY		
Cseh Köztársaság	CZ	54	ČD
Dánia	DK	86	DSB, BS
Egyiptom	ET	90	ENR
Észtország	EST	26	EVR
Finnország	FIN	10	VR, RHK
Franciaország	F	87	SNCF, RFF
Grúzia	GE	28	GR
Németország	D	80	DB, AAE ([2])
Görögország	GR	73	CH
Magyarország	H	55	MÁV, GySEV/ ROeEE ([2])
Irán	IR	96	RAI
Irak	IRQ ([1])	99	IRR
Írország	IRL	60	CIE
Izrael	IL	95	IR
Olaszország	I	83	FS, FNME ([2])
Japán	J	42	EJRC
Kazahsztán	KZ	27	KZH
Kirgizisztán	KS	59	KRG
Lettország	LV	25	LDZ
Libanon	RL	98	CEL
Liechtenstein	LIE ([1])		

▼B

Országok	Betűrendes ország kód ([3])	Numerikus ország kód	A P.6 ás P.7 mellékletben ([4]) a szögletes zárójelek által érintett társaságok
Litvánia	LT	24	LG
Luxemburg	L	82	CFL
Macedónia (volt jugoszláv köztársaság)	MK	65	CFARYM (MŽ)
Málta	M		
Moldova	MD ([1])	23	CFM
Monaco	MC		
Mongólia	MGL	31	MTZ
Marokkó	MA	93	ONCFM
Hollandia	NL	84	NS
Észak-Korea	PRK ([1])	30	ZC
Norvégia	N	76	NSB, JBV
Lengyelország	PL	51	PKP
Portugália	P	94	CP, REFER
Románia	RO	53	CFR
Oroszország	RUS	20	RZD
Szerbia és Montenegró	SCG	72	JŽ
Szlovákia	SK	56	ŽSSK, ŽSR
Szlovénia	SLO	79	SŽ
Dél-Korea	ROK	61	KNR
Spanyolország	E	71	RENFE
Svédország	S	74	GC, BV
Svájc	CH	85	SBB/CFF/FFS, BLS ([2])
Szíria	SYR	97	CFS
Tádzsikisztán	TJ	66	TZD
Tunézia	TN	91	SNCFT
Törökország	TR	75	TCDD
Türkmenisztán	TM	67	TRK
Ukrajna	UA	22	UZ
Egyesült Királyság	GB	70	BR
Üzbegisztán	UZ	29	UTI
Vietnam	VN ([1])	32	DSVN

([1]) A kódok megerősítésre várnak.

([2]) Az általános megjegyzések 3. pontjában említett fejlesztések hatályba lépéséig ezek a társaságok használhatják a 43 (GySEV/ROeEE), 63 (BLS), 64 (FNME), 68 (AAE) kódokat. Ekkor aktualizálási időszakot határoznak meg az érintett tagállamokkal közösen.

([3]) Az 1949. évi egyezmény 4. függelékében és a közúti közlekedésről szóló 1968. évi egyezmény 45. cikk (4) bekezdésében ismertetett betűrendes kódrendszer szerint.

([4]) Azok a társaságok, amelyek a hatálybalépés idején az UIC vagy az OSJD tagjai voltak, és a megnevezett országkódot használták a társaság kódjaként.

▼B

P5. MELLÉKLET

A kölcsönös átjárhatósági képesség betűjele

TEN:	A jármű ÁME-nek megfelelő jármű
RIV:	Kocsi, amely megfelelt a RIV előírásoknak azok eltörlésének napján
PPW:	A PPW megállapodásnak megfelelő kocsi (az OJSD államokon belül)
RIC:	A RIC előírásoknak megfelelő/megfelelt személykocsi

Speciális járművek esetében a kölcsönös átjárhatósági képesség betűjelét a P.14. melléklet tartalmazza.

P.6. MELLÉKLET

A kölcsönös átjárhatósági képességet jelölő kocsikódok (1–2. számjegy)

	2. számjegy 1. számjegy		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2. számjegy 1. számjegy	
		Jelzőműszer	rögzített vagy változó	rögzített	változó	rögzített	változó	rögzített	változó	rögzített	változó	rögzített vagy változó	Jelzőműszer	
ÁME ([a]) és/vagy COTIF ([b]) és/vagy PPW	0	tengellyel	Tartalék	ÁME és/vagy COTIF kocsik ([b]) [amelyek esetében az üzembentartó a P.4. mellékletben felsorolt vasúttársaság]		További döntésig nem használható						PPW kocsik (változó nyomtáv)	tengellyel	0
	1	forgózsámollyal	Ipari használatú kocsik										with bogies	1
	2	tengellyel	Tartalék	ÁME és/vagy COTIF kocsi ([b]) [amelyek esetében az üzembentartó a P.4. mellékletben felsorolt vasúttársaság] PPW kocsik		ÁME és/vagy COTIF kocsik [b] ([b]) PPW kocsik				Más ÁME és/vagy COTIF kocsik ([b]) PPW kocsik		PPW kocsik (rögzített nyomtáv)	tengellyel	2
	3	forgózsámollyal											with bogies	3
Nem ÁME és nem COTIF ([b]) és nem PPW	4	tengellyel ([c])	Kiszolgáló kocsik	Egyéb kocsik [amelyek esetében az üzembentartó a P.4. mellékletben felsorolt vasúttársaság]		Egyéb kocsik				Egyéb kocsik		Műszaki jellemzőik miatt speciális számozással rendelkező kocsik	tengellyel ([d])	4
	8	forgóvázzal ([c])											with bogies ([d])	8
		Forgalom	Belföldi vagy nemzetközi forgalom speciális megállapodással	Nemzetközi forgalom speciális megállapodással	Belföldi forgalom	Nemzetközi forgalom speciális megállapodással	Belföldi forgalom	Nemzetközi forgalom speciális megállapodással	Belföldi forgalom	Nemzetközi forgalom speciális megállapodással	Belföldi forgalom	Belföldi vagy nemzetközi forgalom speciális megállapodással	Forgalom	
	1. számjegy 2. számjegy		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1. számjegy 2. számjegy	

([a]) Megfelelés legalább a jármű ÁME-nek
([b]) Ideértve azokat a járműveket, amelyek a jelenlegi szabályozás szerint ezeket a számokat viselik az említett új előírások hatályba lépésekor.
([c]) Rögzített vagy változó nyomtáv.
([d]) Az I. kategóriájú (állandó hőmérsékletű) kocsik kivételével.

▼B

P.7. MELLÉKLET

A nemzetközi forgalomképességet jelző kódok a vontatott személyszállító kocsik esetében (1–2. számjegy)

Figyelmeztetés:

A szögletes zárójelben lévő feltételek átmenetiek, és a RIC fejlesztésekor törlik azokat (lásd az általános megjegyzések 3. pontját).

	Belföldi forgalom	ÁME [a]és/vagy RIC/COTIF [b]és/vagy PPW				Belföldi vagy nemzetközi forgalom speciális megállapodással	TSI [a]és/vagy RIC/COTIF [b]	PPW		
2. számjegy 1. számjegy	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Belföldi közlekedésre szánt kocsik *[amelyek esetében az üzembentartó a P.4. mellékletben felsorolt vasúttársaság]*	Rögzített nyomtávú nem légkondicionált járművek (az autószállító kocsikat is ideértve) *[amelyek üzembentartója a P.4 mellékletben felsorolt egyik RIC vasúttársaság]*	Állítható nyomtávú (1435/1520) nem légkondicionált járművek *[amelyek üzembentartója a P.4 mellékletben felsorolt egyik RIC vasúttársaság]*	Fenntartva	Állítható nyomtávú (1435/1672) nem légkondicionált járművek *[amelyek üzembentartója a P.4 mellékletben felsorolt egyik RIC vasúttársaság]*	Műszaki jellemzőik miatt speciális számozással rendelkező járművek	Rögzített nyomtávú járművek	Rögzített nyomtávú járművek	Állítható nyomtávú (1435/1520) járművek cserélhető forgóvázzal	Állítható nyomtávú (1435/1520) járművek állítható nyomtávú tengelyekkel
6	Nem üzletszerű forgalomban közlekedő szervizjárművek	Rögzített nyomtávú légkondicionált járművek *[amelyek üzembentartója a P.4 mellékletben felsorolt egyik RIC vasúttársaság]*	Állítható nyomtávú (1435/1520) légkondicionált járművek *[amelyek üzembentartója a P.4 mellékletben felsorolt egyik RIC vasúttársaság]*	Nem üzletszerű forgalomban közlekedő szervizjárművek *[amelyek üzembentartója a P.4 mellékletben felsorolt egyik RIC vasúttársaság]*	Állítható nyomtávú (1435/1672) légkondicionált járművek *[amelyek üzembentartója a P.4 mellékletben felsorolt egyik RIC vasúttársaság]*	Autószállító kocsik	Állítható nyomtávú járművek			

▼B

	Belföldi forgalom	ÁME ([a])és/vagy RIC/COTIF ([b])és/vagy PPW				Belföldi vagy nemzetközi forgalom speciális megállapodással	TSI ([a])és/vagy RIC/COTIF ([b])	PPW		
2. számjegy 1. számjegy	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
7	Légkondicionált és nyomásbiztos járművek *[amelyek üzembentartója a P.4 mellékletben felsorolt egyik RIC vasúttársaság]*	Fenntartva	Fenntartva	Nyomásbiztos rögzített nyomtávú légkondicionált járművek *[amelyek üzembentartója a P.4 mellékletben felsorolt egyik RIC vasúttársaság]*	Fenntartva	Egyéb járművek	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva

([a]) Megfelelés legalább a vontatott személyszállító járművekre vonatkozó jövőbeni ÁME-nek.
([b]) Megfelelés a RIC-nek és a COTIF-nak a hatályos előírások szerint.

▼B

P.8. MELLÉKLET

A vontató járművek típusai (1–2. számjegy)

Az első számjegy a „9”.

A második számjegyet az egyes tagállamok határozzák meg. Megfelelhet például az önellenőrző számjegynek, ha a kiszámítása során a gyári számot is felhasználják.

Ha a második számjegy a vontató jármű típusát írja le, a következő kódok kötelezők:

Kód	A jármű általános típusa
0	Egyéb
1	Villanymozdony
2	Dízelmozdony
3	Elektromos többrészes egység (nagysebességű) [motorkocsi vagy vontatott kocsi]
4	Elektromos többrészes egység (nagysebességű kivételével) [motorkocsi vagy vontatott kocsi]
5	Dízel többrészes egység [motorkocsi vagy vontatott kocsi]
6	Speciális vontatott kocsi
7	Elektromos tolatókocsi
8	Dízel tolatókocsi
9	Karbantartási jármű

▼B

P.9. MELLÉKLET

A kocsik standard számjelzése (5–7. számjegy)

Ez a melléklet táblázatos formában foglalja össze a kocsi fő műszaki jellemzőihez kapcsolódó 4 számjegyes jelzést.

A mellékletet külön hordozón (elektronikus fájlban) terjesztik.

▼B

P.10. MELLÉKLET

A vontatott személykocsik műszaki jellemzőinek kódjai (5–6. számjegy)

	6. számjegy 5. számjegy	0	1	2	3	4
Fenntartva	0	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva
1. osztályú helyekkel rendelkező járművek	1	10 oldalfolyosós fülke vagy egyenértékű, középfolyosóval rendelkező nyitott középfolyosós kocsi	≥ 11 oldalfolyosós fülke vagy egyenértékű, középfolyosóval rendelkező nyitott középfolyosós kocsi	Fenntartva	Fenntartva	Két vagy három tengely
2. osztályú helyekkel rendelkező járművek	2	10 oldalfolyosós fülke vagy egyenértékű, középfolyosóval rendelkező nyitott középfolyosós kocsi	11 oldalfolyosós fülke vagy egyenértékű, középfolyosóval rendelkező nyitott középfolyosós kocsi	≥ 12 oldalfolyosós fülke vagy egyenértékű, középfolyosóval rendelkező nyitott középfolyosós kocsi	Három tengely	Két tengely
1. vagy 1./2. osztályú helyekkel rendelkező járművek	3	10 oldalfolyosós fülke vagy egyenértékű, középfolyosóval rendelkező nyitott középfolyosós kocsi	11 oldalfolyosós fülke vagy egyenértékű, középfolyosóval rendelkező nyitott középfolyosós kocsi	≥ 12 oldalfolyosós fülke vagy egyenértékű, középfolyosóval rendelkező nyitott középfolyosós kocsi	Fenntartva	Két vagy három tengely
1. vagy 1./2. osztályú fekvőhelyes kocsik	4	10 darab 1./2. osztályú fülke	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	≤ 9 darab 1./2. osztályú fülke
2. osztályú fekvőhelyes kocsik	5	10 fülke	11 fülke	≥ 12 fülke	Fenntartva	Fenntartva
Fenntartva	6	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva
Hálóhelyes kocsik	7	10 fülke	11 fülke	12 fülke	Fenntartva	Fenntartva
Speciális tervezésű kocsik és poggyászkocsik	8	Vezethető kocsi ülésekkel, minden osztály, poggyásztérrel vagy anélkül, vezetőfülkével a kétirányú haladáshoz	1. vagy 1/2. osztályú ülésekkel rendelkező járművek, poggyász- vagy csomagtérrel	2. osztályú ülésekkel rendelkező járművek, poggyász- vagy postacsomagtérrel	Fenntartva	Ülésekkel rendelkező járművek, minden osztály, speciálisan felszerelt terekkel, pl. gyermekjátszótérrel
	9	Postakocsik	Poggyászkocsik postacsomagtérrel	Poggyászkocsik	Poggyászkocsik és két- vagy háromtengelyes 2. osztályú járművek ülésekkel, poggyász- és postacsomagtérrel.	Oldalfolyosós poggyászkocsik vámzár alatti raktérrel vagy anélkül

Megjegyzés: A fülkék töredékeit nem veszik figyelembe. A középfolyosóval rendelkező nyitott középfolyosós kocsik egyenértékű szálláshelyeit a rendelkezésre álló ülőhelyek 6-tal, 8-cal vagy 10-zel való elosztásával számolják ki a jármű konstrukciójától függően.

▼B

A vontatott személykocsik műszaki jellemzőinek kódjai (5–6. számjegy)

6. számjegy 5. számjegy	5	6	7	8	9
Fenntartva	0	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva
1. osztályú helyekkel rendelkező járművek	1	Fenntartva	Kétszintes kocsik	≥ 7 oldalfolyosós fülke vagy egyenértékű, középfolyosóval rendelkező nyitott középfolyosós kocsi	8 oldalfolyosós fülke vagy egyenértékű, középfolyosóval rendelkező nyitott középfolyosós kocsi	9 oldalfolyosós fülke vagy egyenértékű, középfolyosóval rendelkező nyitott középfolyosós kocsi
2. osztályú helyekkel rendelkező járművek	2	Csak az OSJD esetében, kétszintes kocsik	Kétszintes kocsik	Fenntartva	≥ 8 oldalfolyosós fülke vagy egyenértékű, középfolyosóval rendelkező nyitott középfolyosós kocsi	9 oldalfolyosós fülke vagy egyenértékű, középfolyosóval rendelkező nyitott középfolyosós kocsi
1. vagy 1./2. osztályú helyekkel rendelkező járművek	3	Fenntartva	Kétszintes kocsik	Fenntartva	≥ 8 oldalfolyosós fülke vagy egyenértékű, középfolyosóval rendelkező nyitott középfolyosós kocsi	9 oldalfolyosós fülke vagy egyenértékű, középfolyosóval rendelkező nyitott középfolyosós kocsi
1. vagy 1./2. osztályú fekvőhelyes kocsik	4	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	≤ 9 1. osztályú fülkék
2. osztályú fekvőhelyes kocsik	5	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	≤ 9 fülke
Fenntartva	6	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva
Hálóhelyes kocsik	7	> 12 fülke	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva
Speciális tervezésű kocsik és poggyászkocsik	8	Ülésekkel ellátott és fekvőhelyes kocsik, minden osztály, bárral vagy büfével	Kétszintes vezethető kocsi ülésekkel, minden osztály, poggyásztérrel vagy anélkül, vezetőfülkével a kétirányú haladáshoz	Étteremkocsi vagy bárral vagy büfével rendelkező kocsik, poggyásztérrel	Étteremkocsik	Más speciális kocsik (konferencia, diszkó, bár, mozi, videó, mentőkocsik)
	9	Két- vagy háromtengelyes poggyászkocsik postacsomagtérrel	Fenntartva	Két- vagy háromtengelyes autószállító kocsik	Autószállító kocsik	Szervizkocsik

Megjegyzés: A fülkék töredékeit nem veszik figyelembe. A középfolyosóval rendelkező nyitott középfolyosós kocsik egyenértékű szálláshelyeit a rendelkezésre álló ülőhelyek 6-tal, 8-cal vagy 10-zel való elosztásával számolják ki a jármű konstrukciójától függően.

▼B

A vontatott személykocsik általános jellemzőinek kódjai (7–8. számjegy)

Áramellátás / 8. számjegy Maximális fordulatszám / 7. számjegy	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
< 120 km/h	0	Az összes feszültség (*)	Fenntartva	3 000 V~ + 3 000 V =	1 000 V~ (*)	Fenntartva	1 500 V~	1 000, 1 500 és 3 000 volttól eltérő feszültségek	1 500 V~ + 1 500 V =	3 000 V =	Fenntartva
	1	Az összes feszültség (*) + Gőz (1)	1 000 V~ + Gőz (1)	1 000 V~ + Gőz (1)	1 000 V~ + Gőz (1)	1 000 V~ + Gőz (1)	1 000 V~ + Gőz (1)	Fenntartva	1 500 V~ + 1 500 V = + Gőz (1)	3 000 V = + Gőz (1)	3 000 V = + Gőz (1)
	2	Gőz (1)	Gőz (1)	3 000 V~ +3 000 V = + Gőz (1)	Gőz (1)	3 000 V~ + 3 000 V = + Gőz (1)	Gőz (1)	3 000 V~ + 3 000 V = 1 500 V~ + Gőz (1)	1 500 V~ + Gőz (1)	1 500 V~ + Gőz (1)	A (1)
121–140 km/h	3	Az összes feszültség	Fenntartva	1 000 V~ +3 000 V =	1 000 V~ (*) (1)	1 000 V~ (*) (1)	1 000 V~	1 000 V~ + 1 500 V~ + 1 500 V =	1 500 V~ + 1 500 V =	3 000 V =	3 000 V =
	4	Az összes feszültség (*) + Gőz (1)	Az összes feszültség + Gőz (1)	Az összes feszültség + Gőz (1)	1 000 V~ (*) (1) + Gőz (1)	1 500 V~ + 1 500 V =	1 000 V~ + Gőz (1)	3 000 V~ + 3 000 V =	1 500 V~ + 1 500 V = + Gőz (1)	3 000 V = + Gőz (1)	Fenntartva
	5	Az összes feszültség (*) + Gőz (1)	Az összes feszültség + Gőz (1)	Az összes feszültség + Gőz (1)	1 000 V~ + Gőz (1)	Fenntartva	1 500 V~ + Gőz (1)	1 000, 1 500 és 3 000 volttól eltérő feszültségek	1 500 V~ + 1 500 V = + Gőz (1)	Fenntartva	Fenntartva
	6	Gőz (1)	Fenntartva	3 000 V~ + 3 000 V =	Fenntartva	3 000 V~ + 3 000 V =	Fenntartva	Gőz (1)	Fenntartva	Fenntartva	A (1)

▼B

Áramellátás Maximális fordulatszám	8. számjegy 7. számjegy	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
141–160 km/h	7	Az összes feszültség (*)	Az összes feszültség	1 500 V~ ([1]) + 3 000 V = ([1]) Az összes feszültség ([2])	1 000 V~ (*)	1 500 V~ + 1 500 V =	1 000 V~	1 500 V~	1 500 V~ + 1 500 V =	3 000 V =	3 000 V =
	8	Az összes feszültség (*) + Gőz ([1])	Az összes feszültség + Gőz ([1])	3 000 V~ + 3 000 V =	Fenntartva	Az összes feszültség (*) + Gőz ([1])	1 000 V~ + Gőz ([1])	3 000 V~ + 3 000 V =	1 000, 1 500 és 3 000 volttól eltérő feszültségek	Az összes feszültség (*) + Gőz ([1])	A ([1]) G ([2])
> 160 km/h	9	Az összes feszültség (*) ([2])	Az összes feszültség	Az összes feszültség + Gőz ([1])	1 000 V~ + 1 500 V~	1 000 V~	1 000 V~	Fenntartva	1 500 V~ + 1 500 V =	3 000 V =	A ([1]) G ([2])

([1]) Csak belföldi forgalomban közlekedő járművek esetében
([2]) Csak nemzetközi forgalomra alkalmas kocsik esetében
Az összes feszültség Egyfázisú váltakozó áram 1 000 V, 51–15 Hz, egyfázisú váltakozó áram 1 500 V, 50 Hz, egyenáram 1 500 V, egyenáram 3 000 V. Tartalmazhat még: egyfázisú váltakozó áram 3 000 V, 50 Hz
(*) Egyes 1 000 V-os egyfázisú váltakozó árammal rendelkező járművek esetében csak egy – 16 2/3 vagy 50 Hz – frekvenciát engednek meg.
A Autonóm fűtés, a vonat gyűjtősínes elektromos áramellátási vezetéke nélkül
G A vonat gyűjtősínes elektromos áramellátási vezetékkel rendelkező, de a légkondicionáláshoz generátorkocsit igénylő járművek
Gőz Csak gőzfűtés. Ha a feszültségek fel vannak tüntetve, a kód a gőzfűtés nélküli kocsik esetében is elérhető.

▼B

P.11. MELLÉKLET

A speciális járművek műszaki jellemzőinek kódjai (6–8. számjegy)

A speciális járművek engedélyezett sebessége (6. számjegy)

Besorolás			Önjáró utazósebesség		
			≥ 100 km/h	< 100 km/h	0 km/h
Vonatba illeszthető	V ≥ 100 km/h	Önjáró	1	2	
		Nem önjáró			3
	V < 100 km/h és/vagy korlátozásoka [a]	Önjáró		4	
		Nem önjáró			5
Nem illeszthető vonatba		Önjáró		6	
		Nem önjáró			7
Önjáró vasúti/közúti jármű, amely vonatba illeszthető [b]				8	
Önjáró vasúti/közúti jármű, amely vonatba nem illeszthető [b]				9	
Nem önjáró vasúti/közúti jármű [b]					0

[a] A korlátozás a vonatban elfoglalt speciális (pl. hátsó) helyet, kötelező védőkocsit stb. jelent.
[b] Meg kell felelni a vonatba illesztésre vonatkozó speciális feltételeknek.

A speciális járművek típusai és altípusai (7–8. számjegy)

7. számjegy	8. számjegy	Járművek/gépek
1 Infrastruktúra és felépítmény	1	Vágányfektető és felújító vonat
	2	Váltó- és kereszteződés-fektető berendezés
	3	Vágányrehabilitáló vonat
	4	Ágyazattisztító gép
	5	Földmunkagép
	6	
	7	
	8	
	9	Sínre helyezett daru (a vágányra való visszaemelés kivételével)
	0	Egyéb vagy általános

7. számjegy	8. számjegy	Járművek/gépek
2 Vágány	1	Nagykapacitású sima síndöngölő gép
	2	Más sima síndöngölő gépek
	3	Döngölőgép stabilizátorral
	4	Döngölőgép a váltókhoz és kereszteződésekhez
	5	Ágyazatrendező
	6	Stabilizáló gép
	7	Csiszoló- vagy hegesztőgép
	8	Általános célú gép
	9	Vágányvizsgáló kocsi
	0	Egyéb

▼B

7. számjegy	8. számjegy	Járművek/gépek
3 Felsővezeték	1	Általános célú gép
	2	Guruló és nem guruló gép
	3	Oszlopállító gép
	4	Kábeldob-szállító gép
	5	Felsővezeték-feszítő gép
	6	Megemelt munkafelülettel rendelkező gép és állvánnyal rendelkező gép
	7	Tisztítóvonat
	8	Zsírzóvonat
	9	Felsővezeték-vizsgáló kocsi
	0	Egyéb
4 Szerkezet	1	Hídlemezfektető gép
	2	Hídvizsgáló felület
	3	Alagútvizsgáló felület
	4	Gáztisztító gép
	5	Szellőztető gép
	6	Megemelt munkafelülettel vagy állvánnyal rendelkező gép
	7	Alagútvilágító gép
	8	
	9	
	0	Egyéb
5 Berakodás, kirakodás és különféle szállítás	1	Vasúti berakodó, kirakodó és szállítógép
	2	Ágyazat, kavics stb. berakodó, kirakodó és szállítógép
	3	
	4	
	5	Talpfa berakodó, kirakodó és szállítógép
	6	
	7	
	8	Váltóberendezés stb. berakodó, kirakodó és szállítógép
	9	Egyéb anyag berakodó, kirakodó és szállítógépe
	0	Egyéb

7. számjegy	8. számjegy	Járművek/gépek
6 Mérés	1	Földmunkaíró kocsi
	2	Vágányíró kocsi
	3	Felsővezeték-író kocsi
	4	Nyomtávíró kocsi
	5	Jelzésíró kocsi
	6	Távközlésíró kocsi
	7	
	8	
	9	
	0	Egyéb
7 Vészhelyzet	1	Vészhelyzeti daru
	2	Vészhelyzeti vontató kocsi
	3	Vészhelyzeti alagút kocsi
	4	Vészhelyzeti kocsi
	5	Tűzoltó kocsi
	6	Szaniterkocsi
	7	Berendezés-szállító kocsi
	8	
	9	
	0	Egyéb
8 Vontatás, szállítás, energiaellátás stb.	1	Vontatóegységek
	2	
	3	Szállítókocsi (az 59. kivételével)
	4	Motorkocsi
	5	Vágánykocsi/hajtott kocsi
	6	
	7	Betonozóvonat
	8	
	9	
	0	Egyéb

▼B

7. számjegy	8. számjegy	Járművek/gépek
9 Környezet	1	Önjáró hóeke
	2	Vontatott hóeke
	3	Hókefe
	4	Jégmentesítő gép
	5	Gyomirtó gép
	6	Síntisztító gép
	7	
	8	
	9	
	0	Egyéb

7. számjegy	8. számjegy	Járművek/gépek
0 Vasúti/közúti	1	1- kategóriás vasúti/közúti gép
	2	
	3	2- kategóriás vasúti/közúti gép
	4	
	5	3- kategóriás vasúti/közúti gép
	6	
	7	4- kategóriás vasúti/közúti gép
	8	
	9	
	0	Egyéb

▼B

P.12. MELLÉKLET

A kocsikat jelző betűk a csuklós és többrészes kocsik kivételével

A KATEGÓRIA ÉS AZ INDEXBETŰK DEFINÍCIÓJA

1. **Fontos megjegyzések**

A mellékelt táblázatokban:

— a méterben megadott adatok a kocsik belső hosszára vonatkoznak (lu),

— a tonnában megadott adatok (tu) a szóban forgó kocsi terhelési táblázatában szereplő legmagasabb terhelési határértéket jelentik, amit a megállapított eljárásokkal összhangban határoznak meg.

2. **A nemzetközi értékekkel rendelkező indexbetűk minden kategória esetében közösek**

q cső az elektromos fűtés számára, amely minden elfogadható árammal működtethető

qq cső és szerelvények az elektromos fűtés számára, amely minden elfogadható árammal működtethető

s Az „s” feltételek alatti haladásra engedélyezett kocsik (lásd a járművek ÁME B. mellékletét)

ss Az „ss” feltételek alatti haladásra engedélyezett kocsik (lásd a járművek ÁME B. mellékletét)

3. **Nemzeti értékkel rendelkező indexbetűk**

t, u, v, w, x, y, z

E betűk értékeit az egyes tagállamok külön határozzák meg.

A KATEGÓRIA BETŰJELE: E – NYITOTT MAGAS OLDALÚ KOCSI

Referenciakocsi		normál típusú, oldalsó és homlokfali billentéssel, egyenes padlóval 2 tengellyel: lu ≥ 7,70 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t 4 tengellyel: lu ≥ 12 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 vagy több tengellyel: lu ≥ 12 m; 60t ≤ tu ≤ 75 t
Tárgymutató	a	4 tengellyel
	aa	6 vagy több tengellyel
	c	padlónyílásokkal ([a])
	k	2 tengellyel: tu < 20 t 4 tengellyel: tu < 40 t 6 vagy több tengellyel: tu < 50 t
	kk	2 tengellyel: 20 t ≤ tu < 25 t 4 tengellyel: 40 t ≤ tu < 50 t 6 vagy több tengellyel: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	oldalsó billentés nélkül
	ll	padlónyílás nélkül ([b])
	m	2 tengellyel: lu < 7,70 m 4 vagy több tengellyel: lu < 12 m
	mm	4 vagy több tengellyel: lu >12 m ([b])
	n	2 tengellyel: tu > 30 t 4 tengellyel: tu > 60 t 6 vagy több tengellyel: tu > 75 t
	o	homlokfali billentés nélkül
	p	hellyel a fékező számára ([b])

([a]) Ez a koncepció csak egyenes padlóval rendelkező nyitott magas oldalú, és olyan eszközzel ellátott kocsikra vonatkozik, amelyek lehetővé teszik vagy az egyenes padlóval rendelkező normál kocsiként, vagy egyes áruk esetében a gravitációs ürítésű kocsiként való használatot a nyílások megfelelő elhelyezésével.

([b]) Csak 1 520 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

▼B

A KATEGÓRIA BETŰJELE: F – NYITOTT MAGAS OLDALÚ KOCSI

Referenciakocsi		Különleges típusú 2 tengellyel: 25 t ≤ tu ≤ 30 t 3 tengellyel: 25 t ≤ tu ≤ 40 t 4 tengellyel: 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 vagy több tengellyel: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Index betűk	a	4 tengellyel
	aa	6 vagy több tengellyel
	b	nagykapacitású, tengelyekkel (térfogat > 45 m^3)
	c	vezérelt gravitációs kirakodással mindkét oldalon váltakozva, felül ([a])
	cc	vezérelt gravitációs kirakodással mindkét oldalon váltakozva, alul ([a])
	f	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag kompon)
	k	2 vagy 3 tengellyel: tu < 20 t 4 tengellyel: tu < 40 t 6 vagy több tengellyel: tu < 50 t
	kk	2 vagy 3 tengellyel: 20 t ≤ tu < 25 t 4 tengellyel: 40 t ≤ tu < 50 t 6 vagy több tengellyel: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	ömlesztett gravitációs kirakodással mindkét oldalon egyidejűleg, felül ([a])
	ll	ömlesztett gravitációs kirakodással mindkét oldalon egyidejűleg, alul ([a])
	n	2 tengellyel: tu > 30 t 3 vagy több tengellyel: tu > 40 t 4 tengellyel: tu > 60 t 6 vagy több tengellyel: tu > 75 t
	o	axiális ömlesztett gravitációs kirakodással, felül ([a])
	oo	axiális ömlesztett gravitációs kirakodással, alul ([a])
	p	axiális vezérelt gravitációs kirakodással, felül ([a])
	pp	axiális vezérelt gravitációs kirakodással, alul ([a])
	ppp	hellyel a fékező számára ([b])

([a]) Az F kategóriába tartozó, gravitációs ürítésű kocsik olyan nyitott kocsik, amelyek padlója nem egyenes, és sem oldalra, sem a homlokfal felé nem billenthetők.

([b]) Csak 1520 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

Az ilyen kocsik kirakodásának módját a következő jellemzők kombinációja határozza meg:

Az ürítőnyílások elrendezése:

— axiális: A nyílások a vágány közepe fölött helyezkednek el

— kétoldali: A nyílások a vágány egyik oldalán, a síneken kívül helyezkednek el
(Ilyen kocsik esetében a kirakodás
  — egyidejű, ha a kocsi teljes kiürítéséhez mindkét oldalon ki kell nyitni a nyílásokat,
  — váltakozó, ha a kocsi teljes kiürítéséhez csak az egyik oldalon kell kinyitni a nyílásokat)

— felső: Az ürítőnyílás alsó széle (figyelmen kívül hagyva a nyíláson esetleg túlnyúló mozgatható eszközöket) legalább 0,700 mm-rel a sín fölött van, és lehetővé teszi, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el

— alsó: Az ürítőnyílás alsó szélének elhelyezkedése nem teszi lehetővé, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el

Kirakodási sebesség:

— ömlesztett: Kinyitás után nem lehet bezárni az ürítőnyílásokat, amíg a kocsit ki nem ürítették

— vezérelt: Ürítés közben bármikor szabályozható, sőt, le is állítható az áru áramlása

▼B

A KATEGÓRIA BETŰJELE: G – FEDETT KOCSI

Referenciakocsi		Normál típusú legalább 8 szellőzőnyílással 2 tengellyel: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t 4 tengellyel: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 vadgy több tengellyel: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Index betűk	a	4 tengellyel
	aa	6 vagy több tengellyel
	b	nagykapacitású: — 2 tengellyel: lu ≥12 m és a hasznos térfogat ≥ 70 m^3 — 4 vagy több tengellyel: lu ≥ 18 m
	bb	4 tengellyel: lu > 18 m ([a])
	g	gabona szállítására
	h	gyümölcshöz és zöldséghez ([b])
	k	2 tengellyel: tu < 20 t 4 tengellyel: tu < 40t 6 vagy több tengellyel: tu < 50 t
	kk	2 tengellyel: 20 t ≤ tu < 25 t 4 tengellyel: 40 t ≤ tu < 50 t 6 vagy több tengellyel: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	kevesebb, mint 8 szellőzőnyílással
	ll	megnagyobbított ajtókkal és nyílásokkal ([a])
	m	2 tengellyel: lu < 9 m 4 vagy több tengellyel: lu < 15 m
	n	2 tengellyel: tu > 30 t 4 tengellyel: tu > 60 t 6 vagy több tengellyel: tu > 75 t
	o	2 tengellyel: lu < 12 m és a hasznos teher kapacitás ≥70 m^3
	p	hellyel a fékező számára ([a])

([a]) Csak 1 520 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.
([b]) A „gyümölcs és zöldség szállítására” fogalom csak további padlószintű szellőzőnyílással ellátott kocsikra vonatkozik.

▼B

A KATEGÓRIA BETŰJELE: H – FEDETT KOCSI

Referenciakocsi		különleges típusú 2 tengellyel: 9 m ≤ lu ≤ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 28 t 4 tengellyel: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 vagy több tengellyel: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Index betűk	a	4 tengellyel
	aa	6 vagy több tengellyel
	b	2 tengellyel: 12 m ≤ lu ≤ 14 m és a hasznos teher kapacitás ≥ 70 m^3 ([a]) 4 vagy több tengellyel: 18 m ≤ lu < 22 m
	bb	2 tengellyel: lu ≥ 14 m 4 vagy több tengellyel: lu ≥ 22 m
	c	homlokajtókkal
	cc	homlokajtókkal és belül gépjárművek szállítására felszerelve
	d	padlónyalásokkal
	dd	dönthető szekrénnyel ([b])
	e	2 szinttel
	ee	3 vagy több szinttel
	f	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas ([a])
	ff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag kompon) ([a])
	g	gabona szállítására
	gg	cementhez ([b])
	h	gyümölcshöz és zöldséghez ([c])
	hh	műtrágyához ([b])
	i	nyitható vagy tolható falakkal
	ii	nagyon robusztus nyitható vagy tolható falakkal ([d])
	k	2 tengellyel: tu < 20 t 4 tengellyel: tu < 40 t 6 vagy több tengellyel: tu < 50 t
	kk	2 tengellyel: 20 t ≤ tu < 25 t 4 tengellyel: 40 t ≤ tu < 50 t 6 vagy több tengellyel: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	mozgatható válaszfalakkal ([e])
	ll	zárható mozgatható válaszfalakkal ([e])
	m	2 tengellyel: lu < 9 m 4 vagy több tengellyel: lu < 15 m
	mm	4 vagy több tengellyel: lu >18 m ([b])
	n	2 tengellyel: tu > 28 t 4 tengellyel: tu < 60 t 6 vagy több tengellyel: tu > 75 t
	o	2 tengellyel: lu 12 m < 14 m és hasznos térfogat ≥ 70 m3
	p	hellyel a fékező számára ([b])

([a]) Az „f” vagy „fff” indexbetűkkel jelölt kéttengelyes kocsik hasznos térfogata lehet kisebb, mint 70 m^3.
([b]) Csak 1 520 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.
([c]) A „gyümölcs és zöldség szállítására” fogalom csak további padlószintű szellőzőnyílással ellátott kocsikra vonatkozik.
([d]) Csak 1 435 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.
([e]) A mozgatható válaszfalak ideiglenesen kiszerelhetők.

▼B

A KATEGÓRIA BETŰJELE: I – ÁLLANDÓ HŐMÉRSÉKLETŰ KOCSI

Referenciakocsi		hűtőkocsi IN osztályú hőszigeteléssel, motoros hajtású szellőzéssel, ráccsal és jégbunkerrel ≥ 3,5 m^3 2 tengellyel: 19 m^2 ≤ alapterület < 22 m^2; 15 t ≤ tu ≤ 25 t 4 tengellyel: alapterület ≥ 39 m^2; 30 t ≤ tu ≤ 40 t
Index betűk	a	4 tengellyel
	b	2 tengellyel és nagy alapterülettel: 22 m2 ≤ alapterület ≤ 27 m2
	bb	2 tengellyel és nagyon nagy alapterülettel: alapterület > 27 m^2
	c	húshorgokkal
	d	halak szállítására
	e	elektromos szellőzéssel
	f	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag kompon)
	g	mechanikus hűtéssel ([a]) ([b])
	gg	cseppfolyós gázzal működő hűtő ([a])
	h	IR osztályú hőszigeteléssel,
	i	a kísérő műszaki kocsin lévő gép általi mechanikus hűtéssel ([a]) ([b]) ([c])
	ii	kísérő műszaki kocsi ([a]) ([c])
	k	2 tengellyel: tu > 15 t 4 tengellyel: tu < 30 t
	l	szigetelve jégvermek nélkül ([a]) ([d])
	m	2 tengellyel: alapterület 19 m^2 4 tengellyel: alapterület < 39 m^2
	mm	4 tengellyel: alapterület ≥ 39 m^2 ([e])
	n	2 tengellyel: tu > 25 t 4 tengellyel; tu > 40 t
	o	kevesebb mint 3,5 m^3 térfogatú jégvermekkel ([d])
	p	rács nélkül

([a]) Az „l” indexbetű nem alkalmazható „g”, „gg”, „i” vagy „ii” indexbetűkkel rendelkező kocsik jelölésére.
([b]) A „g” és „i” indexbetűket viselő kocsik használhatók egyénileg vagy mechanikusan hűtött utánfutóként.
([c]) A „kísérő műszaki kocsi” fogalom egyszerre vonatkozik (hálóhellyel ellátott vagy anélküli) gyártó, szerelő és hálókocsikra is.
([d]) Az „o” indexbetű nem alkalmazható „l” indexbetűkkel rendelkező kocsik jelölésére.
([e]) Csak 1 520 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.
Megjegyzés: A fedett hűtőkocsik alapterületének meghatározásakor mindig figyelembe kell venni a jégvermeket.

▼B

A KATEGÓRIA BETŰJELE: K – KÉTTENGELYES PŐREKOCSI

Referenciakocsi		Normál típusú Lehajtható oldalfallal és rövid rakoncákkal lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t
Index betűk	b	hosszú rakoncákkal
	g	szállítótartályokkal felszerelve ([a])
	i	eltávolítható fedéllel, de nem eltávolítható végekkel ([b])
	j	lengéscsillapítóval
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	rakonca nélkül
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	tu > 30 t
	o	nem eltávolítható oldalfalakkal
	p	oldalfalak nélkül ([b])
	pp	eltávolítható oldalfalakkal

([a]) A „g” indexbetű csak olyan rendes kocsik esetében használható együtt a K betűvel, amelyeket csak utólag szereltek fel konténerek szállítására. A csak konténerek szállítására felszerelt kocsikat az L osztályba kell sorolni.

([b]) A „p” indexbetű nem alkalmazható az „i” indexbetűvel rendelkező kocsikon.

▼B

A KATEGÓRIA BETŰJELE: L – KÉTTENGELYES PŐREKOCSI

Referenciakocsi		különleges típusú lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t
Index betűk	b	közepes méretű tartályok rögzítésére szolgáló speciális szerelvényekkel (pa) ([a])
	c	forgóvázzal ([a])
	d	gépjárművek szállítására felszerelve vagontető nélkül ([a])
	e	gépjárművek szállítására szolgáló vagontetővel ([a])
	f	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag kompon)
	g	konténerek szállítására felszerelve (pa kivételével) ([a]) ([b])
	h	oldalra néző nyílású acéltekercsek szállítására felszerelve ([a]) ([c])
	hh	felfelé néző nyílású acéltekercsek szállítására felszerelve ([a]) ([c])
	i	eltávolítható fedéllel, de nem eltávolítható végekkel ([a])
	ii	nagyon robusztus fémfedéllel d és el nem távolítható homlokfalakkal ([d]) ()
	j	lengéscsillapítóval
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	rakonca nélkül ([a])
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	tu > 30 t
	p	oldalfalak nélkül ([a])

([a]) Az „l” és „p” indexbetűk feltüntetése nem kötelező a „b”, „c”, „d”, „e”, „g”, „h”, „hh”, „i” és „ii” indexbetűkkel ellátott kocsik esetében. A számkódoknak azonban mindig meg kell felelniük a kocsikon lévő betűjelzéseknek.

([b]) Kizárólag konténerek szállítására használt kocsik (pa kivételével).

([c]) Kizárólag acéltekercsek szállítására használt kocsik.

([d]) Csak 1 435 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

▼B

A KATEGÓRIA BETŰJELE: O – VEGYES PŐRE ÉS MAGAS OLDALÚ NYITOTT KOCSI

Referenciakocsi		normál típusú 2 vagy 3 tengellyel, lehajtható oldalakkal és rakoncákkal 2 tengellyel: lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t 3 tendgellyel: lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 40 t
Index betűk	a	3 tengellyel
	f	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag kompon)
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	rakonca nélkül
	m	9 m ≤ lu < 12 m
	mm	lu < 9 m
	n	2 tengellyel: tu > 30 t 3 tengellyel: tu > 40 t

▼B

A KATEGÓRIA BETŰJELE: R – FORGÓVÁZAS PŐREKOCSI

Referenciakocsi		normál típusú lehajtható homlokfalakkal és rakoncákkal 18 m ≤ lu < 22 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t
Index betűk	b	lu ≥ 22 m
	e	lehajtható oldalakkal
	g	szállítótartályokkal felszerelve ([a])
	h	oldalra néző nyílású acéltekercsek szállítására felszerelve ([b])
	hh	felfelé néző nyílású acéltekercsek szállítására felszerelve ([b])
	i	eltávolítható fedéllel, de nem eltávolítható végekkel ([c])
	j	lengéscsillapítóval
	k	tu < 40 t
	kk	40 t ≤ tu < 50 t
	l	rakonca nélkül
	m	15 m ≤ lu < 18 m
	mm	lu < 15 m
	n	tu > 60 t
	o	2 méternél alacsonyabb, nem eltávolítható homlokfalakkal
	oo	2 méteres vagy annál magasabb, nem eltávolítható homlokfalakkal ([c])
	p	lehajtható homlokfalak nélkül ([c])
	pp	eltávolítható oldalfalakkal

([a]) A „g” indexbetű használata az R betűvel együtt csak utólag konténerek szállítására felszerelt normál kocsik esetében lehetséges. A csak konténerek szállítására felszerelt kocsikat az S osztályba kell sorolni.

([b]) A „h” vagy „hh” indexbetű használata az R betűvel együtt csak utólag konténerek szállítására felszerelt normál kocsik esetében lehetséges. A csak konténerek szállítására felszerelt kocsikat az S osztályba kell sorolni.

([c]) Az „oo” és/vagy „p” indexbetűk nem használhatók olyan kocsikon, amelyeken rajta van az „i” indexbetű

▼B

A KATEGÓRIA BETŰJELE: R – FORGÓVÁZAS PŐREKOCSI

Referenciakocsi		különleges típusú 4 tengellyel: lu ≥ 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 vagy több tengellyel: lu ≥ 22 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Index betűk	a	6 tengellyel (2 darab 3 tengelyes forgóváz)
	aa	8 vagy több tengellyel
	aaa	4 tengellyel (2 darab 2 tengelyes forgóváz) (a)
	b	közepes méretű tartályok rögzítésére szolgáló speciális szerelvényekkel (pa) (b)
	c	forgóvázzal (b)
	d	gépjárművek szállítására felszerelve vagontető nélkül (b) (c)
	e	gépjárművek szállítására szolgáló vagontetővel (b)
	f	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag kompon)
	g	konténerek szállítására felszerelve, teljes rakodási hossz 60’ (a pa kivételével) (b) (c) (d)
	gg	konténerek szállítására felszerelve, teljes rakodási hossz > 60’ (a pa kivételével) (b) (c) (d)
	h	oldalra néző nyílású acéltekercsek szállítására felszerelve (b) (e)
	hh	felfelé néző nyílású acéltekercsek szállítására felszerelve (b) (e)
	i	eltávolítható fedéllel, de nem eltávolítható végekkel (b)
	ii	nagyon robusztus fémfedéllel (f) és el nem távolítható homlokfalakkal (b)
	j	lengéscsillapítóval
	k	4 tengellyel: tu < 40 t 6 vagy több tengellyel: tu < 50 t
	kk	4 tengellyel: 40 t ≤ tu < 50 t 6 vagy több tengellyel: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	rakoncák nélkül (b)
	m	4 tengellyel: 15 m ≤ lu < 18 m; 6 vagy több tengellyel: 18 m ≤ lu < 22 m
	mm	4 tengellyel: lu < 15 m 6 vagy több tengellyel: lu < 18 m
	mmm	4 tengellyel lu 22 m (a)
	n	4 tengellyel: tu > 60 t 6 vagy több tengellyel: tu > 75 t
	p	oldalfalak nélkül (b)

(a) Csak 1 520 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

(b) Az „l” és „p” indexbetűk feltüntetése nem kötelező a „b”, „c”, „d”, „e”, „g”, „gg”, „h”, „hh”, „i” és „ii” indexbetűkkel ellátott kocsik esetében. A számkódoknak azonban mindig meg kell felelniük a kocsikon lévő betűjelzéseknek.

(c) Az olyan kocsikat, amelyeket konténerek és cserefelépítmény szállítása mellett járművek szállítására is használnak, a „g” vagy „gg” és a „d” indexbetűkkel kell megjelölni.

(d) Kizárólag konténerek vagy cserefelépítmény szállítására használt kocsik rögzítő fogantyúk és terhelosztó fogókészülékek esetén.

(e) Kizárólag acéltekercsek szállítására használt kocsik.

(f) Csak 1 435 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

▼B

A KATEGÓRIA BETŰJELE: T – NYITOTT TETŐVEL RENDELKEZŐ KOCSI

Referenciakocsi		2 tengellyel: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t 4 tengellyel: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 vagy több tengellyel: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Index betűk	a	4 tengellyel
	aa	6 vagy több tengellyel
	b	nagykapacitású: 2 tengellyel: lu ≥ 12 m 4 vagy több tengellyel: lu ≥ 18 m (a) (b)
	c	homlokajtókkal
	d	vezérelt gravitációs kirakodással mindkét oldalon váltakozva, felül (a) (b) (c)
	dd	vezérelt gravitációs kirakodással mindkét oldalon váltakozva, alul (a) (b) (c)
	e	az ajtók akadálymentes magassága > 1,90 m (a) (b) (c)
	f	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag kompon)
	g	gabona szállítására
	h	oldalra néző nyílású acéltekercsek szállítására felszerelve
	hh	felfelé néző nyílású acéltekercsek szállítására felszerelve
	i	nyitható falakkal (a)
	j	lengéscsillapítóval
	k	2 tengellyel: tu < 20 t 4 tengellyel: tu < 40 t 6 vagy több tengellyel: tu < 50 t
	kk	2 tengellyel: 20 t ≤ tu < 25 t 4 tengellyel: 40 t ≤ tu < 50 t 6 vagy több tengellyel: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	ömlesztett gravitációs kirakodással mindkét oldalon egyidejűleg, felül (a) (b) (c)
	ll	ömlesztett gravitációs kirakodással mindkét oldalon egyidejűleg, alul (a) (b) (c)
	m	2 tengellyel: lu < 9 m 4 vagy több tengellyel: lu <15 m (b)
	n	2 tengellyel: tu > 30 t 4 tengellyel: tu > 60 t 6 vagy több tengellyel: tu > 75 t
	o	axiális ömlesztett gravitációs kirakodással, felül (a) (b) (c)

▼B

Referenciakocsi		2 tengellyel: 9 m ≤ lu < 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t 4 tengellyel: 15 m ≤ lu < 18 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 vagy több tengellyel: 15 m ≤ lu < 18 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	oo	axiális ömlesztett gravitációs kirakodással, alul ([a]) ([b]) ([c])
	p	axiális szabályozott gravitációs kirakodással, felül ([a]) ([b]) ([c])
	pp	axiális szabályozott gravitációs kirakodással, alul ([a]) ([b]) ([c])

([a]) Az „e” indexbetű:
- opcionális a „b” indexbetűt viselő kocsikon (de a számkódoknak midig meg kell felelniük a kocsik betűjelzéseinek),
- nem szerepelhet a „d”, „dd”, „i”, „l”, „ll”, „o”, „oo”, „p” vagy „pp” indexbetűket viselő kocsikon.

([b]) A „b” és az „m” indexbetű nem szerepelhet a „d”, „dd”, „i”, „l”, „ll”, „o”, „oo”, „p” vagy „pp” indexbetűket viselő kocsikon.

([c]) A gravitációs ürítésű kocsik a T kategóriában olyan nyitható tetővel felszerelt kocsik, amely a járműszekrény teljes hosszán hozzáférést biztosít a rakodónyíláshoz; az ilyen kocsiknak nincs egyenes padlójuk, és nem homlokfali billentésre tervezték őket.

Az ilyen kocsik kirakodásának módját a következő jellemzők kombinációja határozza meg:
Az ürítőnyílások elrendezése:

— axiális: A nyílások a vágány közepe fölött helyezkednek el
— kétoldali: A nyílások a vágány egyik oldalán, a síneken kívül helyezkednek el (ilyen kocsik esetében a kirakodás:
  - egyidejű, ha a kocsi teljes kiürítéséhez mindkét oldalon ki kell nyitni a nyílásokat,
  - váltakozó, ha a kocsi teljes kiürítéséhez csak az egyik oldalon kell kinyitni a nyílásokat)
— felső: Az ürítőnyílás alsó széle (figyelmen kívül hagyva a nyíláson esetleg túlnyúló mozgatható eszközöket) legalább 0,700 mm-rel a sín fölött van, és lehetővé teszi, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el
— alsó: Az ürítőnyílás alsó szélének elhelyezkedése nem teszi lehetővé, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el

Kirakodási sebesség:

— ömlesztett: Kinyitás után nem lehet bezárni az ürítőnyílásokat, amíg a kocsit ki nem ürítették
— vezérelt: Ürítés közben bármikor szabályozható, sőt, le is állítható az áru áramlása

▼B

A KATEGÓRIA BETŰJELE: U – KÜLÖNLEGES KOCSIK

Referenciakocsi		eltérő az F, H, L, S és Z kategóriáktól 2 tengellyel: 25 t ≤ tu ≤ 30 t 3 tengellyel: 25 t ≤ tu ≤ 40 t 4 tengellyel: 50 t ≤ tu ≤ 60t 6 vagy több tengellyel: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Index betűk	a	4 tengellyel
	aa	6 vagy több tengellyel
	c	nyomás alatti ürítéssel
	d	vezérelt gravitációs kirakodással mindkét oldalon váltakozva, felül ([a])
	dd	vezérelt gravitációs kirakodással mindkét oldalon váltakozva, alul ([a])
	f	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag kompon)
	g	gabona szállítására
	i	olyan tárgyak szállítására felszerelve, amelyek normál kocsira lennének helyezve túllógnának a nyomtávon ([b]) ([c])
	k	2 vagy 3 tengellyel: tu < 20 t 4 tengellyel: tu < 40 t 6 vagy több tengellyel: tu < 50 t
	kk	2 vagy 3 tengellyel: 20 t ≤ tu < 25 t 4 tengellyel: 40 t ≤ tu < 50 t 6 vagy több tengellyel: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	ömlesztett gravitációs kirakodással mindkét oldalon egyidejűleg, felül ([a])
	ll	ömlesztett gravitációs kirakodással mindkét oldalon egyidejűleg, alul ([a])
	n	2 tengellyel: tu > 30 t 3 tengellyel: tu > 40 t 4 tengellyel: tu > 60 t 6 vagy több tengellyel: tu > 75 t ([c])
	o	axiális ömlesztett gravitációs kirakodással, felül ([a])
	oo	axiális ömlesztett gravitációs kirakodással, alul ([a])

▼B

Referenciakocsi		eltérő az F, H, L, S és Z kategóriáktól 2 tengellyel: 25 t ≤ tu ≤ 30 t 3 tengellyel: 25 t ≤ tu ≤ 40 t 4 tengellyel: 50 t ≤ tu ≤ 60t 6 vagy több tengellyel: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
	p	axiális ömlesztett gravitációs kirakodással, felül [a]
	pp	axiális ömlesztett gravitációs kirakodással, alul [a]

[a] Az U kategóriájú gravitációs ürítésű kocsik olyan zárt kocsik, amelyeket csak a járműszekrény felső részén elhelyezett rakodónyílásokon keresztül lehet rakodni, és amelyek teljes nyitási méretei kisebbek, mint a járműszekrény hossza;

[b] Különösen:
— rakodóhidas teherkocsik
— középső mélyedéssel rendelkező kocsik
— normál lejtős átlós állandó vezérlőpulttal rendelkező kocsik

[c] Az „n” indexbetű nem alkalmazható az „i” indexbetűvel rendelkező kocsikon.

Az ilyen kocsik kirakodásának módját a következő jellemzők kombinációja határozza meg:
Az ürítőnyílások elrendezése:

— axiális: A nyílások a vágány közepe fölött helyezkednek el
— kétoldali: A nyílások a vágány egyik oldalán, a síneken kívül helyezkednek el
(Ilyen kocsik esetében a kirakodás
— egyidejű, ha a kocsi teljes kiürítéséhez mindkét oldalon ki kell nyitni a nyílásokat,
— váltakozó, ha a kocsi teljes kiürítéséhez csak az egyik oldalon kell kinyitni a nyílásokat)
— felső: Az ürítőnyílás alsó széle (figyelmen kívül hagyva a nyíláson esetleg túlnyúló mozgatható eszközöket) legalább 0,700 mm-rel a sín fölött van, és lehetővé teszi, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el
— alsó: Az ürítőnyílás alsó szélének elhelyezkedése nem teszi lehetővé, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el

Kirakodási sebesség:

— ömlesztett: Kinyitás után nem lehet bezárni az ürítőnyílásokat, amíg a kocsit ki nem ürítették
— vezérelt: Ürítés közben bármikor szabályozható, sőt, le is állítható az áru áramlása

▼B

A KATEGÓRIA BETŰJELE: Z – TARTÁLYKOCSI

Referenciakocsi		fémköpennyel, folyadékok és gázok szállítására 2 tengellyel: 25 t ≤ lu ≤ 30 t 3 tengellyel: 25 t ≤ tu ≤ 40 t 4 tengellyel: 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 vagy több tengellyel: 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Index betűk	a	4 tengellyel
	aa	6 vagy több tengellyel
	b	olajtermékek számára ([a])
	c	nyomás alatti ürítéssel ([b])
	d	d élelmiszerek és vegyipari termékek számára ([a])
	e	fűtőberendezéssel felszerelve
	f	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag kompon)
	g	nyomás alatti, cseppfolyós vagy nyomás alatt oldott állapotú gázok szállítására ([b])
	i	nem fémből készült tartály
	j	lengéscsillapítóval
	k	2 vagy 3 tengellyel: tu < 20 t 4 tengellyel: tu < 40 t 6 vagy több tengellyel: tu < 50 t
	kk	2 vagy 3 tengellyel: 20 t ≤ tu < 25 t 4 tengellyel: 40 t ≤ tu < 50 t 6 vagy több tengellyel: 50 t ≤ tu < 60 t
	n	2 tengellyel: tu > 30 t 3 tengellyel: tu > 40 t 4 tengellyel tu > 60 t 6 vagy több tengellyel: tu > 75 t
	p	hellyel a fékező számára ([a])

([a]) Csak 1 520 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.
([b]) A „c” indexbetű nem alkalmazható „g” indexbetűkkel rendelkező kocsik jelölésére.

▼B

A KOCSIKAT JELZŐ BETŰK A CSUKLÓS ÉS TÖBBRÉSZES KOCSIK ESETÉBEN

A KATEGÓRIA ÉS AZ INDEXBETŰK DEFINÍCIÓJA

1. **Fontos megjegyzések**

A mellékelt táblázatban a méterben megadott adatok a kocsik belső hosszára vonatkoznak (lu).

2. **A nemzetközi értékekkel rendelkező indexbetűk minden kategória esetében közösek**

q cső az elektromos fűtés számára, amely minden elfogadható árammal működtethető

qq cső és szerelvények az elektromos fűtés számára, amely minden elfogadható árammal működtethető

s Az „s” feltételek alatti haladásra engedélyezett kocsik (lásd a járművek ÁME B. mellékletét)

ss Az „ss” feltételek alatti haladásra engedélyezett kocsik (lásd a járművek ÁME B. mellékletét)

3. **Nemzeti értékkel rendelkező indexbetűk**

t, u, v, w, x, y, z

E betűk értékeit az egyes tagállamok külön határozzák meg.

A KATEGÓRIA BETŰJELE: F – NYITOTT MAGAS OLDALÚ KOCSI

Referenciakocsi		Csuklós vagy többrészes kocsi tengellyel, 2 egységgel $22\ m \leq lu < 27\ m$
Index betűk	a	forgózsámollyal
	c	vezérelt gravitációs kirakodással mindkét oldalon váltakozva, felül ([a])
	cc	vezérelt gravitációs kirakodással mindkét oldalon váltakozva, alul ([a])
	e	3 egységgel
	ee	4 vagy több egységgel
	f	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag kompon)
	l	ömlesztett gravitációs kirakodással mindkét oldalon egyidejűleg, felül ([a])
	ll	ömlesztett gravitációs kirakodással mindkét oldalon egyidejűleg, alul ([a])
	m	2 egységgel: $lu \geq 27\ m$
	mm	2 egységgel: $lu < 22\ m$
	o	axiális ömlesztett gravitációs kirakodással, felül ([a])

▼B

Referenciakocsi		Csuklós vagy többrészes kocsi tengellyel, 2 egységgel 22 m ≤ lu < 27 m
	oo	axiális ömlesztett gravitációs kirakodással, alul ([a])
	p	axiális vezérelt gravitációs kirakodással, felül ([a])
	pp	axiális vezérelt gravitációs kirakodással, alul ([a])
	r	csuklós kocsi
	rr	többrészes kocsi

([a]) Az F kategóriába tartozó, gravitációs ürítésű kocsik olyan nyitott kocsik, amelyek padlója nem egyenes, és sem oldalra, sem a homlokfal felé nem billenthetők.

Az ilyen kocsik kirakodásának módját a következő jellemzők kombinációja határozza meg:
Az ürítőnyílások elrendezése:

— axiális: A nyílások a vágány közepe fölött helyezkednek el
— kétoldali: A nyílások a vágány egyik oldalán, a síneken kívül helyezkednek el
(Ilyen kocsik esetében a kirakodás
  — egyidejű, ha a kocsi teljes kiürítéséhez mindkét oldalon ki kell nyitni a nyílásokat,
  — váltakozó, ha a kocsi teljes kiürítéséhez csak az egyik oldalon kell kinyitni a nyílásokat)
— felső: Az ürítőnyílás alsó széle (figyelmen kívül hagyva a nyíláson esetleg túlnyúló mozgatható eszközöket) legalább 0,700 mm-rel a sín fölött van, és lehetővé teszi, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el
— alsó: Az ürítőnyílás alsó szélének elhelyezkedése nem teszi lehetővé, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el

Kirakodási sebesség:

— ömlesztett: Kinyitás után nem lehet bezárni az ürítőnyílásokat, amíg a kocsit ki nem ürítették
— vezérelt: Ürítés közben bármikor szabályozható, sőt, le is állítható az áru áramlása

▼B

A KATEGÓRIA BETŰJELE: H – FEDETT KOCSI

Referenciakocsi		csuklós vagy többrészes kocsi tengellyel, 2 egységgel 22 m ≤ lu < 27 m
Index betűk	a	forgózsámollyal
	c	homlokajtókkal
	cc	homlokajtókkal és belül gépjárművek szállítására felszerelve
	d	padlónyalásokkal
	e	3 egységgel
	ee	4 vagy több egységgel
	f	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag kompon)
	g	gabona szállítására
	h	gyümölcshöz és zöldséghez ([a])
	i	nyitható vagy tolható falakkal
	ii	nagyon robusztus nyitható vagy tolható falakkal ([b])
	l	mozgatható válaszfalakkal ([c])
	ll	zárható, mozgatható válaszfalakkal ([c])
	m	2 egységgel: lu ≥ 27 m
	mm	2 egységgel: lu < 22 m
	r	csuklós kocsi
	rr	többrészes kocsi

([a]) A „gyümölcs és zöldség szállítására” fogalom csak további padlószintű szellőzőnyílással ellátott kocsikra vonatkozik.
([b]) Csak 1 435 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.
([c]) A mozgatható válaszfalak ideiglenesen kiszerelhetők.

▼B

A KATEGÓRIA BETŰJELE: I – ÁLLANDÓ HŐMÉRSÉKLETŰ KOCSI

Referenciakocsi		hűtőkocsi IN osztályú hőszigeteléssel, motoros hajtású szellőzéssel, ráccsal és jégbunkerrel ≥ 3,5 m^3 csuklós vagy többrészes kocsi tengellyel, 2 egységgel 22 m ≤ lu < 27 m
Index betűk	a	forgózsámollyal
	c	húshorgokkal
	d	halak szállítására
	e	elektromos szellőzéssel
	ee	4 vagy több egységgel
	f	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag kompon)
	g	mechanikus hűtéssel ([a])
	gg	cseppfolyós gázzal működő hűtő ([a])
	h	IR osztályú hőszigeteléssel,
	i	a kiegészítő műszaki kocsin lévő gép általi mechanikus hűtéssel ([a]) ([b])
	ii	kísérő műszaki kocsi ([a]) ([b])
	l	szigetelve jégvermek nélkül ([a]) ([c])
	m	2 egységgel: lu ≥ 27 m
	mm	2 egységgel: lu < 22 m
	o	kevesebb mint 3,5 m^3 térfogatú jégvermekkel ([c])
	oo	3 egységgel
	p	rács nélkül
	r	csuklós kocsi
	rr	többrészes kocsi

([a]) Az „l” indexbetű nem alkalmazható „g”, „gg”, „i” vagy „ii” indexbetűkkel rendelkező kocsik jelölésére.

([b]) A „kísérő műszaki kocsi” fogalom egyszerre vonatkozik (hálóhellyel ellátott vagy anélküli) gyártó, szerelő és hálókocsikra is.

([c]) Az „o” indexbetű nem alkalmazható „l” indexbetűkkel rendelkező kocsik jelölésére.

▼B

A KATEGÓRIA BETŰJELE: L – PŐREKOCSI KÜLÖN TENGELYEKKEL

Referenciakocsi		csuklós vagy többrészes kocsi 2 egységgel 22 m ≤ lu < 27 m
Index betűk	a	csuklós kocsi
	aa	többrészes kocsi
	b	közepes méretű tartályok rögzítésére szolgáló speciális szerelvényekkel (pa) ([a])
	c	forgóvázzal ([a])
	d	gépjárművek szállítására felszerelve vagontető nélkül ([a])
	e	gépjárművek szállítására szolgáló vagontetővel ([a])
	f	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag kompon)
	g	szállítótartályokkal felszerelve ([a]) ([b])
	h	oldalra néző nyílású acéltekercsek szállítására felszerelve ([a]) ([c])
	hh	felfelé néző nyílású acéltekercsek szállítására felszerelve ([a]) ([c])
	i	eltávolítható fedéllel, de nem eltávolítható végekkel ([a])
	ii	nagyon robusztus fémfedéllel d és el nem távolítható homlokfalakkal ([d]) ([g])
	j	lengéscsillapítóval
	l	rakonca nélkül ([a])
	m	2 egységgel: 18 m ≤ lu < 22 m
	mm	2 egységgel: lu < 18 m
	o	3 egységgel
	oo	4 vagy több egységgel
	p	oldalfalak nélkül ([a])
	r	2 egységgel: lu ≥ 27 m

([a]) Az „l” és „p” indexbetűk feltüntetése nem kötelező a „b”, „c”, „d”, „e”, „g”, „h”, „hh”, „i” és „ii” indexbetűkkel ellátott kocsik esetében. A számkódoknak azonban mindig meg kell felelniük a kocsikon lévő betűjelzéseknek.
([b]) Kizárólag konténerek szállítására használt kocsik (pa kivételével).
([c]) Kizárólag acéltekercsek szállítására használt kocsik.
([d]) Csak 1 435 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

▼B

A KATEGÓRIA BETŰJELE: S – FORGÓVÁZAS PŐREKOCSI

Referenciakocsi		csuklós vagy többrészes kocsi 2 egységgel 22 m ≤ lu < 27 m
Index betűk	b	közepes méretű tartályok rögzítésére szolgáló speciális szerelvényekkel (pa) (a)
	c	forgóvázzal (a)
	d	gépjárművek szállítására felszerelve vagontető nélkül (a) (b)
	e	gépjárművek szállítására szolgáló vagontetővel (a)
	f	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag kompon)
	g	konténerek szállítására felszerelve, teljes rakodási hossz 60’ (a pa kivételével) (a) (b) (c)
	gg	konténerek szállítására felszerelve, teljes rakodási hossz > 60’ (a pa kivételével) (a) (b) (c)
	h	oldalra néző nyílású acéltekercsek szállítására felszerelve (a) (d)
	hh	felfelé néző nyílású acéltekercsek szállítására felszerelve (a) (d)
	i	eltávolítható fedéllel, de nem eltávolítható végekkel (a)
	ii	nagyon robusztus fémfedéllel (e) és el nem távolítható homlokfalakkal (a)
	j	lengéscsillapítóval
	l	rakonca nélkül (a)
	m	2 egységgel: lu ≥ 27 m
	mm	2 egységgel: lu < 22 m
	o	3 egységgel
	oo	4 vagy több egységgel
	p	oldalfalak nélkül (a)
	r	csuklós kocsi
	rr	többrészes kocsi

(a) Az „l” és „p” indexbetűk feltüntetése nem kötelező a „b”, „c”, „d”, „e”, „g”, „gg”, „h”, „hh”, „i” és „ii” indexbetűkkel ellátott kocsik esetében. A számkódoknak azonban mindig meg kell felelniük a kocsikon lévő betűjelzéseknek.

(b) Az olyan kocsikat, amelyeket konténerek és cserefelépítmény szállítása mellett járművek szállítására is használnak, a „g” vagy „gg” és a „d” indexbetűkkel kell megjelölni.

(c) Kizárólag konténerek vagy cserefelépítmény szállítására használt kocsik rögzítő fogantyúk és teherelosztó fogókészülékek esetén.

(d) Kizárólag acéltekercsek szállítására használt kocsik.

(e) Csak 1 435 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

▼B

A KATEGÓRIA BETŰJELE: T – NYITOTT TETŐVEL RENDELKEZŐ KOCSI

Referenciakocsi		csuklós vagy többrészes kocsi tengellyel, 2 egységgel 22 m ≤ lu < 27 m
Index betűk	a	forgózsámollyal
	b	az ajtók akadálymentes magassága > 1,90 m ([a])
	c	homlokajtókkal
	d	vezérelt gravitációs kirakodással mindkét oldalon váltakozva, felül ([a]) ([b])
	dd	vezérelt gravitációs kirakodással mindkét oldalon váltakozva, alul ([a]) ([b])
	e	3 egységgel
	ee	4 vagy több egységgel
	f	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag kompon)
	g	gabona szállítására
	h	oldalra néző nyílású acéltekercsek szállítására felszerelve
	hh	felfelé néző nyílású acéltekercsek szállítására felszerelve
	i	nyitható falakkal ([a])
	j	lengéscsillapítóval
	l	ömlesztett gravitációs kirakodással mindkét oldalon egyidejűleg, felül ([a]) ([b])
	ll	ömlesztett gravitációs kirakodással mindkét oldalon egyidejűleg, alul ([a]) ([b])
	m	2 egységgel: lu ≥ 27 m
	mm	2 egységgel: lu < 22 m
	o	axiális ömlesztett gravitációs kirakodással, felül ([a]) ([b])
	oo	axiális ömlesztett gravitációs kirakodással, alul ([a]) ([b])
	p	axiális vezérelt gravitációs kirakodással, felül ([a]) ([b])
	pp	axiális vezérelt gravitációs kirakodással, alul ([a]) ([b])

▼B

Referenciakocsi		csuklós vagy többrészes kocsi tengellyel, 2 egységgel 22 m ≤ lu < 27 m
	r	csuklós kocsi
	rr	többrészes kocsi

([a]) A „b” indexbetű nem szerepelhet a „d”, „dd”, „i”, „l”, „ll”, „o”, „oo”, „p” vagy „pp” indexbetűket viselő kocsikon.

([b]) A gravitációs ürítésű kocsik a T kategóriában olyan nyitható tetővel felszerelt kocsik, amely a járműszekrény teljes hosszán hozzáférést biztosít a rakodónyíláshoz; az ilyen kocsiknak nincs egyenes padlójuk, és nem homlokfali billentésre tervezték őket.

Az ilyen kocsik kirakodásának módját a következő jellemzők kombinációja határozza meg:
Az ürítőnyílások elrendezése:

— axiális: A nyílások a vágány közepe fölött helyezkednek el
— kétoldali: A nyílások a vágány egyik oldalán, a síneken kívül helyezkednek el
(Ilyen kocsik esetében a kirakodás
  — egyidejű, ha a kocsi teljes kiürítéséhez mindkét oldalon ki kell nyitni a nyílásokat,
  — váltakozó, ha a kocsi teljes kiürítéséhez csak az egyik oldalon kell kinyitni a nyílásokat)
— felső: Az ürítőnyílás alsó széle (figyelmen kívül hagyva a nyíláson esetleg túlnyúló mozgatható eszközöket) legalább 0,700 mm-rel a sín fölött van, és lehetővé teszi, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el
— alsó: Az ürítőnyílás alsó szélének elhelyezkedése nem teszi lehetővé, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el

Kirakodási sebesség:

— ömlesztett: Kinyitás után nem lehet bezárni az ürítőnyílásokat, amíg a kocsit ki nem ürítették
— vezérelt: Ürítés közben bármikor szabályozható, sőt, le is állítható az áru áramlása

▼B

A KATEGÓRIA BETŰJELE: U – KÜLÖNLEGES KOCSIK

Referenciakocsi		csuklós vagy többrészes kocsi, tengellyel, 2 egységgel 22 m ≤ lu < 27 m
Index betűk	a	forgózsámollyal
	e	3 egységgel
	ee	4 vagy több egységgel
	c	nyomás alatti ürítéssel
	d	vezérelt gravitációs kirakodással mindkét oldalon váltakozva, felül ([a])
	dd	vezérelt gravitációs kirakodással mindkét oldalon váltakozva, alul ([a])
	f	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag kompon)
	g	gabona szállítására
	i	olyan tárgyak szállítására felszerelve, amelyek normál kocsira lennének helyezve túllógnának a nyomtávon ([b])
	l	ömlesztett gravitációs kirakodással mindkét oldalon egyidejűleg, felül ([a])
	ll	ömlesztett gravitációs kirakodással mindkét oldalon egyidejűleg, alul ([a])
	m	2 egységgel: lu ≥ 27 m
	mm	2 egységgel: lu < 22 m
	o	axiális ömlesztett gravitációs kirakodással, felül ([a])
	oo	axiális ömlesztett gravitációs kirakodással, alul ([a]) ([b])
	p	axiális vezérelt gravitációs kirakodással, felül ([a])
	pp	axiális vezérelt gravitációs kirakodással, alul ([a])

▼B

Referenciakocsi		csuklós vagy többrészes kocsi, tengellyel, 2 egységgel 22 m ≤ lu < 27 m
	r	csuklós kocsi
	rr	többrészes kocsi

([a]) Az U kategóriájú gravitációs ürítésű kocsik olyan zárt kocsik, amelyeket csak a járműszekrény felső részén elhelyezett rakodónyílásokon keresztül lehet rakodni, és amelyek teljes nyitási méretei kisebbek, mint a járműszekrény hossza;

([b]) Különösen:
— rakodóhidas teherkocsik
— középső mélyedéssel rendelkező kocsik
— normál lejtős átlós állandó vezérlőpulttal rendelkező kocsik

Az ilyen kocsik kirakodásának módját a következő jellemzők kombinációja határozza meg:
Az ürítőnyílások elrendezése:

— axiális: A nyílások a vágány közepe fölött helyezkednek el
— kétoldali: A nyílások a vágány egyik oldalán, a síneken kívül helyezkednek el
(Ilyen kocsik esetében a kirakodás
— egyidejű, ha a kocsi teljes kiürítéséhez mindkét oldalon ki kell nyitni a nyílásokat,
— váltakozó, ha a kocsi teljes kiürítéséhez csak az egyik oldalon kell kinyitni a nyílásokat)
— felső: Az ürítőnyílás alsó széle (figyelmen kívül hagyva a nyíláson esetleg túlnyúló mozgatható eszközöket) legalább 0,700 mm-rel a sín fölött van, és lehetővé teszi, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el
— alsó: Az ürítőnyílás alsó szélének elhelyezkedése nem teszi lehetővé, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el

Kirakodási sebesség:

— ömlesztett: Kinyitás után nem lehet bezárni az ürítőnyílásokat, amíg a kocsit ki nem ürítették
— vezérelt: Ürítés közben bármikor szabályozható, sőt, le is állítható az áru áramlása

▼B

A KATEGÓRIA BETŰJELE: Z – TARTÁLYKOCSI

Referenciakocsi		fémköpennyel, folyadékok és gázok szállítására csuklós vagy többrészes kocsi tengellyel, 2 egységgel 22 m ≤ lu < 27 m
Index betűk	a	forgózsámollyal
	c	nyomás alatti ürítéssel ([a])
	e	fűtőberendezéssel felszerelve
	f	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag kompon)
	g	nyomás alatti, cseppfolyós vagy nyomás alatt oldott állapotú gázok szállítására ([a])
	i	nem fémből készült tartály
	j	lengéscsillapítóval
	m	2 egységgel: lu ≥ 27 m
	mm	2 egységgel: lu < 22 m
	o	3 egységgel
	oo	4 vagy több egységgel
	r	csuklós kocsi
	rr	többrészes kocsi

([a]) A „c” indexbetű nem alkalmazható „g” indexbetűkkel rendelkező kocsik jelölésére.

▼B

P.13. MELLÉKLET

A vontatott személyszállító kocsik betűjelei

Nemzetközi értékkel rendelkező betűjelek:

A	1. osztályú kocsik ülésekkel
B	2. osztályú kocsik ülésekkel
AB	1./2. osztályú kocsik ülésekkel
WL	Hálókocsi a kínált hálóhely típusától függően A, B vagy AB betűkkel A „speciális” fülkével rendelkező hálókocsik betűjelét ki lehet egészíteni az „S” indexbetűvel
WR	Étteremkocsi
R	Személykocsi étteremmel, büfével vagy bárral (a betűjelet kiegészítő jelleggel használják)
D	Csomagszállító kocsi
DD	Nyitott, kétszintes kocsi – szállítókocsi
Post	Postakocsi
AS SR WG	Bárkocsi táncolási lehetőséggel
WSP	Pullmankocsi
Le	Nyitott, kéttengelyes, kétszintes kocsi – szállítókocsi
Leq	Nyitott kéttengelyes kétszintes autószállító kocsi vonatellátó kábellel felszerelve
Laeq	Nyitott háromtengelyes kétszintes autószállító kocsi vonatellátó kábellel felszerelve

Nemzetközi értékkel rendelkező indexbetűk:

b h	Mozgássérült utasok szállítására alkalmas személykocsi
c	Fekvőhelyessé átalakítható fülkék
d v	Kerékpár szállítására alkalmas jármű
ee z	Központi áramellátással felszerelt jármű
f	Vezetőfülkével ellátott jármű (vezethető vontatott kocsi)
p t	Középfolyosós kocsi ülésekkel
m	24,5 m-nél hosszabb jármű
s	Középső folyosó a csomagtérrel ellátott csomag- és poggyászkocsikon

A fülkék számát index formájában tüntetik fel (például: Bc9)

Nemzeti értékkel rendelkező betűjelek és indexbetűk

A többi betűjel és indexbetű nemzeti értékkel rendelkezik, amelyeket az egyes tagállamok határoznak meg.

▼M1

———————

▼B

Q. MELLÉKLET

Használaton kívül

▼B

R. MELLÉKLET

Vonat azonosítás

Ezen a területen egy EN áll kidolgozás alatt. Bevezetését követően az ERA és az EK ellenőrzi, hogy alkalmas-e olyan eszköznek, amely révén biztosítható a jelen ÁME követelményeinek való megfelelés.

Az említett EN kidolgozásáig e Melléklet tartalmazza a témakörre vonatkozóan elkészített CWA-t.

Meg kell jegyezni, hogy ez a CWA nem érinti a 419–1 és 419–2 UIC tájékoztatók alkalmazhatóságát.

Lásd a csatolt dokumentumot: Vonatszámozással kapcsolatos CWA

▼B

S. MELLÉKLET

Használaton kívül

▼B

T. MELLÉKLET

Fékteljesítmény

Részletes előírás kidolgozása van folyamatban a fékteljesítmény számításának képletének meghatározására. Ez az előírás a TEN egészén érvényes lesz, és figyelembe veszi, hogy hogyan lehet a legjobban kidolgozni a képletet annak érdekében, hogy a fékek működését biztonságos és költséghatékony módon hangolhassák össze. A megszövegezés előmozdítását egy multidiszciplináris szakértői csoport végzi. A csoport a CR OPE ÁME előírásainak szem előtt tartásával végzi munkáját.

A részletes szabályozás kidolgozásáig és bevezetéséig ez nyitott kérdésnek minősül, és a vasúttársaságoknak és a pályahálózat-működtetőknek ajánlatos kapcsolatban lenniük a két- és többoldalú megállapodások közös létrehozása érdekében, hogy megkönnyítsék a vonatok akadálytalan áthaladását az egyik pályahálózat-működtető működési területéről egy másikéra.

Lásd még: U melléklet.

▼B

U. MELLÉKLET

A nyitott kérdések felsorolása

4.2.2.5. PONT

Vonat-összeállítási dokumentum

T. MELLÉKLET (lásd a jelen ÁME 4.2.2.6.2. alpontját)

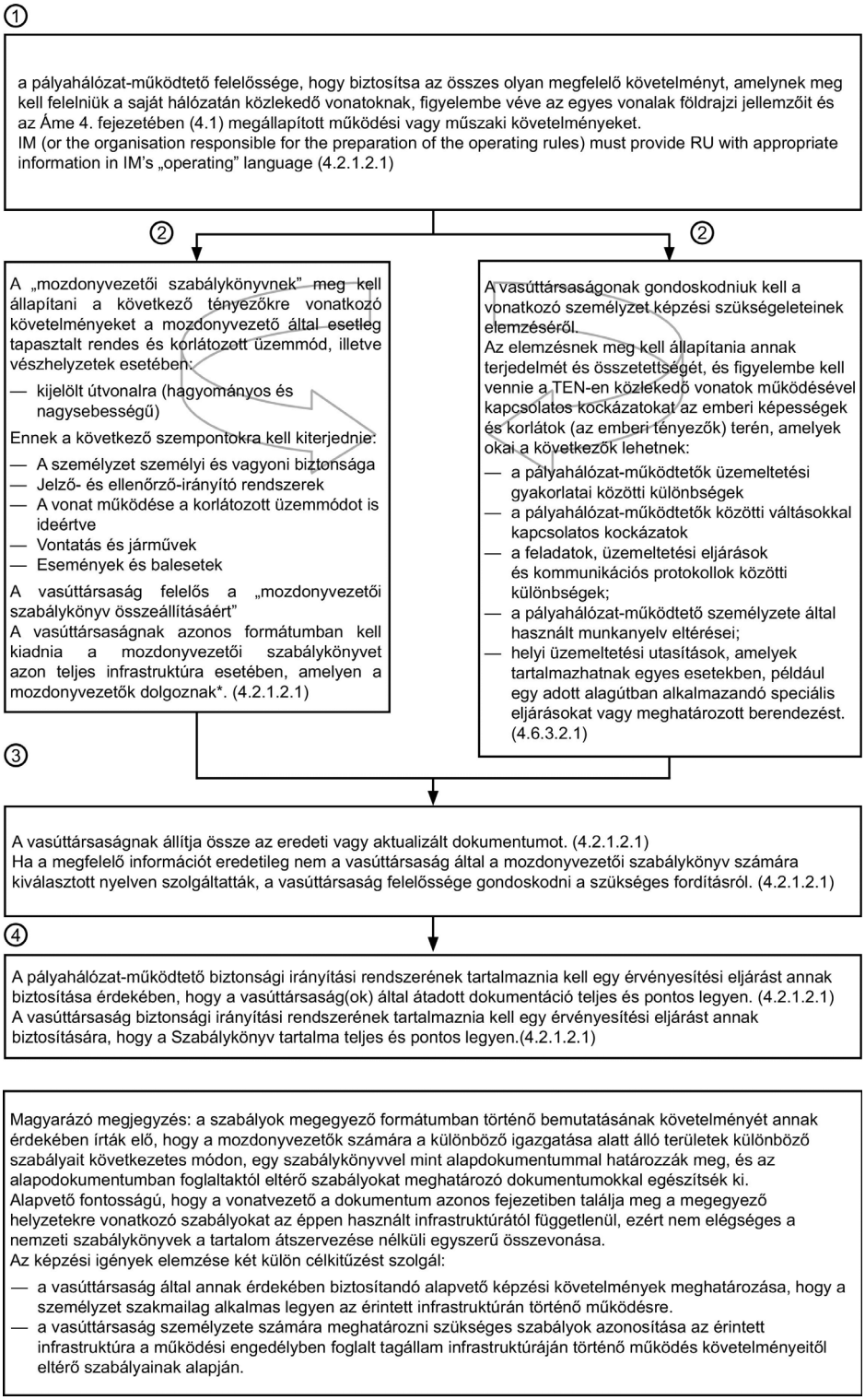
Fékteljesítmény

▼B

V. MELLÉKLET

A mozdonyvezetőknek szóló szabálydokumentáció kidolgozása és aktualizálása

A jelen ÁME 4.2. és 4.6. alpontjaival összhangban az alábbi diagram szemlélteti a jelen ÁME-ben a jelen ÁME által előírt szabálydokumentáció kidolgozási és aktualizálási folyamatát.



Magyarázó megjegyzés: a szabályok megegyező formátumban történő bemutatásának követelményét annak érdekében írták elő, hogy a mozdonyvezetők számára a különböző igazgatása alatt álló területek különböző szabályait következetes módon, egy szabálykönyvvel mint alapdokumentummal határozzák meg, és az alapodokumentumban foglaltaktól eltérő szabályokat meghatározó dokumentumokkal egészítsék ki.
Alapvető fontosságú, hogy a vonatvezető a dokumentum azonos fejezetiben találja meg a megegyező helyzetekre vonatkozó szabályokat az éppen használt infrastruktúrától függetlenül, ezért nem elégséges a nemzeti szabálykönyvek a tartalom átszervezése nélküli egyszerű összevonása.
Az képzési igények elemzése két külön célkitűzést szolgál:

— a vasúttársaság által annak érdekében biztosítandó alapvető képzési követelmények meghatározása, hogy a személyzet szakmailag alkalmas legyen az érintett infrastruktúrán történő működésre.
— a vasúttársaság személyzete számára meghatározni szükséges szabályok azonosítása az érintett infrastruktúra a működési engedélyben foglalt tagállam infrastruktúráján történő működés követelményeitől eltérő szabályainak alapján.

▼B

SZÓJEGYZÉK

Kifejezés	Fogalommeghatározás
Baleset	A 2004/49/EK irányelv 3. cikkének fogalommeghatározása szerint.
Vonatmozgás engedélyezése	A jelzőközpontok, vontatási áramellátási központok vezérlőtermeinek és a forgalomirányító központok vonatok mozgását engedélyező berendezéseinek működtetése. Ez nem tartalmazza a vasúttársaságok olyan erőforrások kezeléséért felelős személyzetét, mint a vonat személyzete és a járművek.
Veszélyes áruk	A 96/49/EK irányelv 2. cikkének fogalommeghatározása szerint.
Korlátozott üzemmód	Olyan nem tervezett eseményből eredő működés, amely megakadályozza a vasúti szolgáltatások normál végzését.
Küldés	Lásd: Vonatok küldése
Vezető	A vonatok vezetésére szakmailag alkalmas és jogosult személy.
Kivételes terhek	Vasúti járművön szállított olyan teher, például konténer, cserélhető ház vagy más, amely esetében a vasúti jármű mérete vagy a tengelyterhelés speciális engedélyt tesz szükségessé a mozgás és/vagy a speciális utazási feltételek alkalmazása esetén az egész útra vonatkozóan.
Egészségvédelmi és biztonsági feltételek	A jelen ÁME 4.7. fejezetének alkalmazásában ez csak az alrendszer megfelelő elemeinek működtetéséhez szükséges orvosi és pszichológiai megfelelőségi követelményeire vonatkozik.
Hőnfutott csapágy	A maximális tervezési hőmérsékletet túllépő tengelycsapágy.
Esemény	A 2004/49/EK irányelv 3. cikkének fogalommeghatározása szerint.
űrlapkönyv	Űrlapkönyv, amely leírja a pályahálózat-működtető és a vasúttársaság személyzete által elvégzendő cselekvései sort a vonatok korlátozott üzemmódban való működtetésekor. Minden egyes tevékenység külön űrlapot igényel. Az űrlapkönyvet a pályahálózat-működtető és a vasúttársaság nyelvein is elkészítik, és a vonatkozó pályahálózat-működtetők és vasúttársaságok személyzete ebből példányokat tart magánál.
Tagállam	A jelen ÁME-vel összefüggésben használva arra a tagállamra utal, amely kiadja a 2004/49/EK irányelv 10. és 11. cikkében megállapított biztonsági engedélyt/tanúsítványt.
Munkanyelv	A pályahálózat-működtető által a napi működés közben a pályahálózat-működtetők és a vasúttársaságok személyzete közötti üzemeltetéssel vagy biztonsággal kapcsolatos üzenetek váltására használt egy vagy több nyelv.
Utas	A vasúti járművön utazó vagy a vonat útja előtt vagy után azon tartózkodó személy (a vonattal kapcsolatos meghatározott feladatokat teljesítő alkalmazott kivételével).
Teljesítményfigyelés	A vonat és az infrastruktúra teljesítményének módszeres figyelése és rögzítése mindkettő teljesítményének javítása érdekében.
Valós idejű	Meghatározott eseményekkel (például állomásra való megérkezéssel, állomáson való áthaladással vagy állomásról való elindulással) kapcsolatos információk cseréjének vagy feldolgozásának képessége azok megtörténtének idejében.
Jelentési pont	A vonat menetrendjének olyan pontja, ahol kötelező jelenteni az érkezési, indulási és áthaladási időt.

▼B

Kifejezés	Fogalommeghatározás
Útvonal	A vasútvonal egy vagy több adott szakasza
Útvonal-ismeret	A vasútvonal azon egy vagy több szakaszának az ismerete, amelyen a vonatszemélyzet dolgozik a pályahálózat-működtető által a vonat biztonságos működésének lehetővé tétele érdekében biztosított információk alapján. Az érintett személyzetnek részletesen meg kell tanulnia, és fejben kell tartania az ilyen ismeret alapelemeit. Más elemek is a dokumentációban tarthatók, amelyekhez a személyzet gyorsan hozzáférhet az útvonal vasúttársaság általi vagy a nemzeti biztonsági hatóság követelményei szerinti értékelése alapján.
Biztonsági szempontból kritikus munka	A személyzet által valamely jármű mozgásainak ellenőrzésekor vagy befolyásolásakor elvégzett olyan munka, amely érintheti személyek egészségét és biztonságát.
SPAD	Jelző melletti engedély nélküli elhaladás veszély esetén – azaz egy megállj jelzést mutató jelző melletti elhaladás a vonatmozgásokat engedélyező személy engedélye nélkül.
Személyzet	A vasúttársaság, a pályahálózat-működtető vagy azok alvállalkozóinak olyan alkalmazottai, akik a jelen ÁME-ben meghatározott feladatokat végzik.
Megállás helye	A vonat menetrendjében azonosított hely, ahol a vonatnak terv szerint meg kell állnia, általában egy bizonyos tevékenység elvégzése, például utasok fel- és leszállása érdekében.
Menetrend	A vonat(ok) adott útvonalon való működési ütemtervének részleteit tartalmazó dokumentum vagy rendszer.
Időzítési pont	A vonat menetrendjében azonosított olyan hely, amelyhez konkrét időterv kapcsolódik. Ez lehet érkezési idő, indulási idő vagy – amennyiben a vonatnak nem kell megállnia az adott helyen – áthaladási idő.
Vontató-egység	Olyan meghajtással rendelkező jármű, amely képes mozgatni saját magát és a hozzá csatlakoztatott más járműveket.
Vonat	A vonat meghatározása: (a) olyan egy vagy több vontatóegység, hozzá csatlakoztatott vasúti járművekkel vagy azok nélkül, vagy egy önjáró járműszerelvény, amely elérhető vonatadatokkal rendelkezik és a TEN két vagy több meghatározott pontja között működik.
Vonatok küldése	Annak jelzése a vonatot vezető személy számára, hogy az állomással vagy a járműszínnel kapcsolatos minden tevékenység befejeződött, és hogy a felelős személyzet részéről a vonat mozgási engedélyt kapott.
Vonatszemélyzet	A vonaton szolgálatot teljesítő személyzet azon tagjai, akiket a vasúttársaság alkalmasnak nyilvánított és kijelölt a vonat biztonsággal kapcsolatos meghatározott feladatainak ellátására, például a mozdonyvezető vagy az őr.
Vonat azonosítás	Ez egy adott vonat egyértelmű azonosítását jelenti.
Vonat előkészítése	Annak biztosítása, hogy a vonat az üzem megkezdéséhez alkalmas állapotban van, hogy a vonat berendezései megfelelően használhatók, és hogy a vonat megfelel a kijelölt útvonalnak. A vonat előkészítése a vonat üzemének megkezdése előtt elvégzett műszaki ellenőrzéseket is jelenti.
Jármű	Bármely jármű, például mozdony, személykocsi vagy áruszállító kocsi.
Járműazonosító	A járművön elhelyezett egyedi azonosító szám, amely megkülönbözteti más járművektől

▼B

LIST OF ABBREVIATIONS TO BE INCLUDED IN THE TSI

Abbreviation	Explanation
ac	Alternating current
CCS	Command Control Signalling
cen	European Committee for Standardisation (*Comite Européen de Normalisation*)
COTIF	Convention Concerning International Carriage by Rail
cr	Conventional Rail
Db	Decibels
dc	Direct Current
dmi	Driver Machine Interface
EC	European Community
ECG	Electro Cardiogram
eirene	European Integrated Railway Radio Enhanced Network
en	Euro-norm
ENE	Energy
era	European Railway Agency
ertms	European Rail Traffic Management System
ETCS	European Train Control System
EU	European Union
FRS	Functional Requirement Specification
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Rail
habd	Hot Axle Box Detector
Hz	Hertz
IM	Infrastructure Manager
INS	Infrastructure
OPE	Traffic Operation and Management
osjd	Organisation for Co-operation of Railways
PPW	Russian abbreviation for Prawila Polzowaniia Wagonami w mejdunarodnom soobqenii = Rules for use of railway vehicles in international traffic
RIC	Regulations governing the reciprocal use of carriages and brake vans in international traffic (*Règlement pour l'emploi réciproque des Voitures et des Fourgons en Trafic international*)
riv	Regulations governing the reciprocal use of wagons in international traffic. (*Règlement pour l'emploi réciproque des Wagons en Trafic international*)
RST	Rolling Stock
RU	Railway Undertaking
SMS	Safety Management System
spad	Signal Passed at Danger
SRS	System Requirement Specification
TAP	Telematic Applications – Passenger

▼B

Abbreviation	Explanation
ten	Trans-European Network
TSI	Technical Specification for Interoperability
uic	International Union of Railways (*Union Internationale des Chemins de fer*)
UV	Ultra violet
VKM	Vehicle Keeper Marking